ໂຄງການປັບປຸງຂີດຄວາມສາມາດວຽກງານການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບູລະນະຮັກສາຂົວ
ໃນສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ຄູ່ມືການກວດກາ
ແລະ
ການບົ່ງມະຕິຂົວ
(ສະບັບຮ່າງ ມັງກອນ 2024)

ສະບັບ 1.0

ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງປະເທດຍີ່ປຸ່ນ

ສູນການພັດທະນາສາກົນຂອງປະເທດຍີ່ປຸ່ນ
ມະຫາວິທະຍາໄລ ນະງະຊະກິ
ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ອໍເຣນເທິນໂກລໂບ ຈໍາກັດ
ບໍລິສັດ ຄາຕາຣິຣະ ວິສະວະກໍາສາກົນ ຈໍາກັດ

ຄຳນຳ

ຄູ່ມືສະບັບນີ້ໄດ້ຖືກກະກຽມພາຍໃຕ້ການສະໜັບສະໜູນຂອງໂຄງການໄຈກ້າສຳລັບການປັບປຸງຂີດຄວາມສາມາດວຽກງານການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບູລະນະຮັກສາຂົວຢູ່ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸຕາມຈຸດປະສົງຕົ້ນຕໍຂອງການບູລະນະຮັກສາແບບປ້ອງກັນຢູ່ໃນປະເທດລາວ. ຄູ່ມືສະບັບນີ້ໄດ້ຮັບການອອກແບບ ແລະ ປັບປຸງໃຫ້ເໝາະສົມກັບສະພາບທ້ອງຖິ່ນຂອງປະເທດລາວຢ່າງສົມບູນໂດຍອ້າງອີງຈາກຄູ່ມືການກວດກາຂົວທີ່ໄດ້ຮັບການພັດທະນາໂດຍແຂວງນາງາຊະກິ ແລະ ບັນດາຄູ່ມືການກວດກາຂົວຕ່າງໆຂອງປະເທດຍີ່ປຸ່ນ.

ດ້ວຍເຫດຜົນໃດກໍ່ຕາມ, ລັດຖະບານແຂວງນາງາຊະກິ ແລະ ອົງການຮ່ວມມືສາກົນໄຈກ້າຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຄວາມຜິດພາດ ແລະ ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກການນຳໃຊ້ຄູ່ມືສະບັບນີ້ ບໍ່ວ່າຈະເປັນບຸກຄົນ ຫຼື/ແລະ ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ພາກສ່ວນຕ່າງໆທີ່ນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນທີ່ປະກອບຢູ່ໃນຄູ່ມືສະບັບນີ້.

ສາລະບານ

ສາລະບານ
ສາລະບານຂອງຮູບພາບ
ສາລະບານຂອງຕາຕະລາງ

ໜ້າທີ

ບົດທີ 1 ພາບລວມໂດຍທົ່ວໄປ 1
1. ການນຳໃຊ້ຄູ່ມື 2
2. ໂຄງຮ່າງໂດຍລວມຂອງການກວດກາ 3
3. ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຈຸດປະສົງຂອງການກວດກາ 4
4. ປະເພດຂອງການກວດກາ 5
5. ຄວາມຖີ່ ແລະ ມາດຕະຖານຂອງການກວດກາ 9
6. ອົງປະກອບຂອງທີມກວດກາ ແລະ ມາດຕະການດ້ານຄວາມປອດໄພ 11
7. ການປັບປຸງຄູ່ມື 13

ບົດທີ 2 ການກວດກາປະເພດ A 14
1. ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາປະເພດ A 15
2. ເນື້ອໃນຂອງການກວດກາ ປະເພດ A 16
3. ການຕັດສິນ ແລະ ບັນທຶກຄວາມເສຍຫາຍ 18
4. ການຄິດໄລ່ຄວາມສົມບູນ 19
5. ການບັນທຶກຜົນຂອງການກວດກາ 23
6. ການຕັດສິນຄວາມສົມບູນ 25

ບົດທີ 3 ການກວດກາປະເພດ B 26
1. ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາປະເພດ B 27
2. ເນື້ອໃນຂອງການກວດກາປະເພດ B 28
3. ການປະເມີນຄວາມເສຍຫາຍ 33
4. ການບັນທຶກຜົນຂອງການກວດກາ 42
5. ການຕັດສິນຄວາມເສຍຫາຍ, ຄວາມສົມບູນ ແລະ ມາດຕະການແກ້ໄຂ 42

ບົດທີ 4 ການກວດກາປົກກະຕິ 43
1. ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາປົກກະຕິ 44
2. ເນື້ອໃນຂອງການກວດກາປົກກະຕິ 45

ບົດທີ 5 ການກວດກາສຸກເສີນ 53
1. ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາສຸກເສີນ 54
2. ເນື້ອໃນຂອງການກວດກາສຸກເສີນ 55

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1 ເນື້ອໃນພື້ນຖານຂອງຂີ້ວ
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2 ຫຼັກເກນສຳລັບການປະເມີນລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3 ແບບຟອມປະຫວັດ ແລະ ການກວດກາສະພາບຂອງຂີ້ວ
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 4 ການກວດກາສຳລັບຂີ້ວກິ່ງກໍ່ດ້ວຍຫີນພູ
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 5 ການກວດກາສຳລັບຊິ້ນສ່ວນຫ້ອຍຈ່ອງ ແລະ ຊິ້ນສ່ວນຂຶງ
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 6 ການນຳໃຊ້ອຸປະກອນ/ເຄື່ອງມືທົບສອບແບບບໍ່ທຳລາຍ

ລາຍການຂອງຮູບພາບ

ໜ້າທີ

ຮູບທີ 1.2.1 ໂຄງສ້າງຂອງການກວດກາ, ການບູລະນະຮັກສາ ແລະ ການສ້ອມແປງໃນການຄຸ້ມຄອງຂົວ.....3
ຮູບທີ 1.3.1 ຈຸດປະສົງ ແລະ ເປົ້າໝາຍຂອງການກວດກາຂົວ.....4
ຮູບທີ 1.6.1 ອຸປະກອນກວດກາຂົວ ແລະ ເຄື່ອງແບບ.....13
ຮູບທີ 2.1.1 ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາປະເພດ A.....16
ຮູບທີ 2.3.1 ຕົວຢ່າງຂອງການບັນທຶກຈຸດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ.....19
ຮູບທີ 2.5.1 ຂັ້ນຕອນຂອງການບັກທຶກການກວດກາ.....24
ຮູບທີ 2.6.1 ຂັ້ນຕອນການຕັດສິນຄວາມສົມບູນ.....26
ຮູບທີ 3.1.1 ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາປະເພດ B.....28
ຮູບທີ 3.2.1 ຕົວຢ່າງຂອງການບັນທຶກລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ.....34
ຮູບທີ 3.2.2 ຕົວຢ່າງຂອງການບັນທຶກລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ (ຂາງຫຼັກ).....35
ຮູບທີ 3.2.3 ການແຕ້ມຮູບຄວາມເສຍຫາຍ.....36
ຮູບທີ 4.4.1 ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາປົກກະຕິ.....45
ຮູບທີ 5.1.1 ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາສຸກເສີນ.....55

ລາຍການຂອງຕາຕະລາງ

ໜ້າທີ

ຕາຕະລາງ 1.4.1 ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍສຳລັບແຕ່ລະປະເພດຂອງການກວດກາ.....6
ຕາຕະລາງ 1.4.2 ວິທີມາດຕະຖານຂອງການເກັບກຳສະພາບ.....7
ຕາຕະລາງ 1.4.3 ການກວດກາ, ການບູລະນະຮັກສາ ແລະ ການອະທິບາຍໜ້າວຽກ.....8
ຕາຕະລາງ 1.5.1 ຄວາມຖີ່ຂອງການກວດກາທີ່ຖືກນຳໃຊ້ທົ່ວໄປໃນປະເທດຍີ່ປຸ່ນ.....10
ຕາຕະລາງ 1.6.1 ອົງປະກອບຂອງທີມກວດກາ.....12
ຕາຕະລາງ 2.2.1 ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍເພື່ອປະເມີນສະພາບ.....17
ຕາຕະລາງ 2.2.2 ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ສະພາບທີ່ຕ້ອງກວດເຊັກ.....18
ຕາຕະລາງ 2.4.1 ຄ່າສຳປະສິດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ (1/2).....21
ຕາຕະລາງ 2.4.2 ຄ່າສຳປະສິດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ (2/2).....22
ຕາຕະລາງ 2.4.3 ຄ່າສຳປະສິດຂອງຊິ້ນສ່ວນ.....22
ຕາຕະລາງ 2.4.4 ຄ່າສຳປະສິດຂອງອົງປະກອບ.....23
ຕາຕະລາງ 2.6.1 ການປະເມີນແຕ່ລະໝວດ.....26
ຕາຕະລາງ 3.2.1 ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ.....29
ຕາຕະລາງ 3.2.2 ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍຂອງການກວດກາຕາມກຳນົດ.....30
ຕາຕະລາງ 3.2.3 ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງກວດກາ.....31
ຕາຕະລາງ 3.3.1 ມາດຕະຖານລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ.....34
ຕາຕະລາງ 3.3.2 ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງປະເມີນ ແລະ ລະດັບຂອງຄວາມເສຍຫາຍ.....37

ຕາຕະລາງ 4.2.1 ການກວດກາຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍ........47
ຕາຕະລາງ 4.2.2 ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການ........49
ຕາຕະລາງ 5.2.1 ການກວດກາຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍ........57

ບົດທີ 1 ພາບລວມໂດຍທົ່ວໄປ

1. ການນຳໃຊ້ຄູ່ມື

ຄູ່ມືນີ້ (ສະບັບ 1.0) ນຳໃຊ້ເພື່ອວຽກງານການກວດກາຂົວຕາມທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ໂດຍການຄຸ້ມຄອງຂອງກົມຂົວທາງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

【ໝາຍເຫດ】

ຄູ່ມືນີ້ນຳໃຊ້ເພື່ອວຽກງານການກວດກາຂົວຕາມທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ໂດຍການຄຸ້ມຄອງຂອງກົມຂົວທາງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວວຽກງານການບູລະນະຮັກສາຂົວປະກອບດ້ວຍການປະສົມປະສານກັນລະຫວ່າງການກວດກາປົກກະຕິ (ການລາດຕະເວນຕາມເສັ້ນທາງເພື່ອກວດກາຂົວ), ການກວດກາຕາມກຳນົດ, ການກວດກາສຸກເສີນ ແລະ ມາດຕະການຕ່າງໆຫຼັງຈາກການກວດກາເຊັ່ນ: ການສຳຫຼວດຕິດຕາມ , ການລົງກວດສອບແບບລະອຽດ, ວຽກງານການບູລະນະຮັກສາ. ໃນບັນດາສິ່ງເຫຼົ່ານີ້, ຄູ່ມືນີ້ກວມລວມເອົາການກວດກາປົກກະຕິ, ການກວດກາຕາມກຳນົດ (ການກວດກາປະເພດ A ແລະ ການກວດກາປະເພດ B) ແລະ ການກວດກາສຸກເສີນ.

ການກວດກາຕາມກຳນົດລວມມີສອງວິທີການກວດກາຄື: ການກວດກາປະເພດ A ແມ່ນເນັ້ນໃສ່ການເກັບກຳສະພາບຂອງຊິ້ນສ່ວນຫຼັກຂອງຂົວຕໍ່ກັບຄວາມເສຍຫາຍໃນຮູບແບບຕ່າງໆ ແລະ ຈະໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນທຸກໆປີຕາມທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ແລະ ຜົນການກວດກາຈະຖືກລວບລວມເຂົ້າໃນລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວເພື່ອຈັດລຽງບູລິມະສິດສຳລັບວຽກງານການສ້ອມແປງ ແລະ ການບູລະນະຮັກສາ ແລະ ພັດທະນາແຜນການລົງທຶນໃນໄລຍະສັ້ນ ແລະ ໄລຍະຍາວ. ໃນຂະນະດຽວກັນ, ການກວດກາປະເພດ B ແມ່ນເນັ້ນໃສ່ການເກັບກຳສະພາບຊິ້ນສ່ວນທັງໝົດຂອງຂົວຢ່າງລະອຽດ, ແລ້ວສົມທຽບກັບຜົນໄດ້ຮັບຈາກການກວດກາປະເພດ A ແລະ ດຳເນີນການປະຕິບັດກັບຂົວທີ່ມີການເສື່ອມສະພາບຢ່າງຮຸນແຮງຕາມທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ເມື່ອເຫັນວ່າຈຳເປັນໃນການກວດກາລ່ວງໜ້າກ່ອນທີ່ຈະປະຕິບັດວຽກງານການສ້ອມແປງ ແລະ ການບູລະນະຮັກສາ.

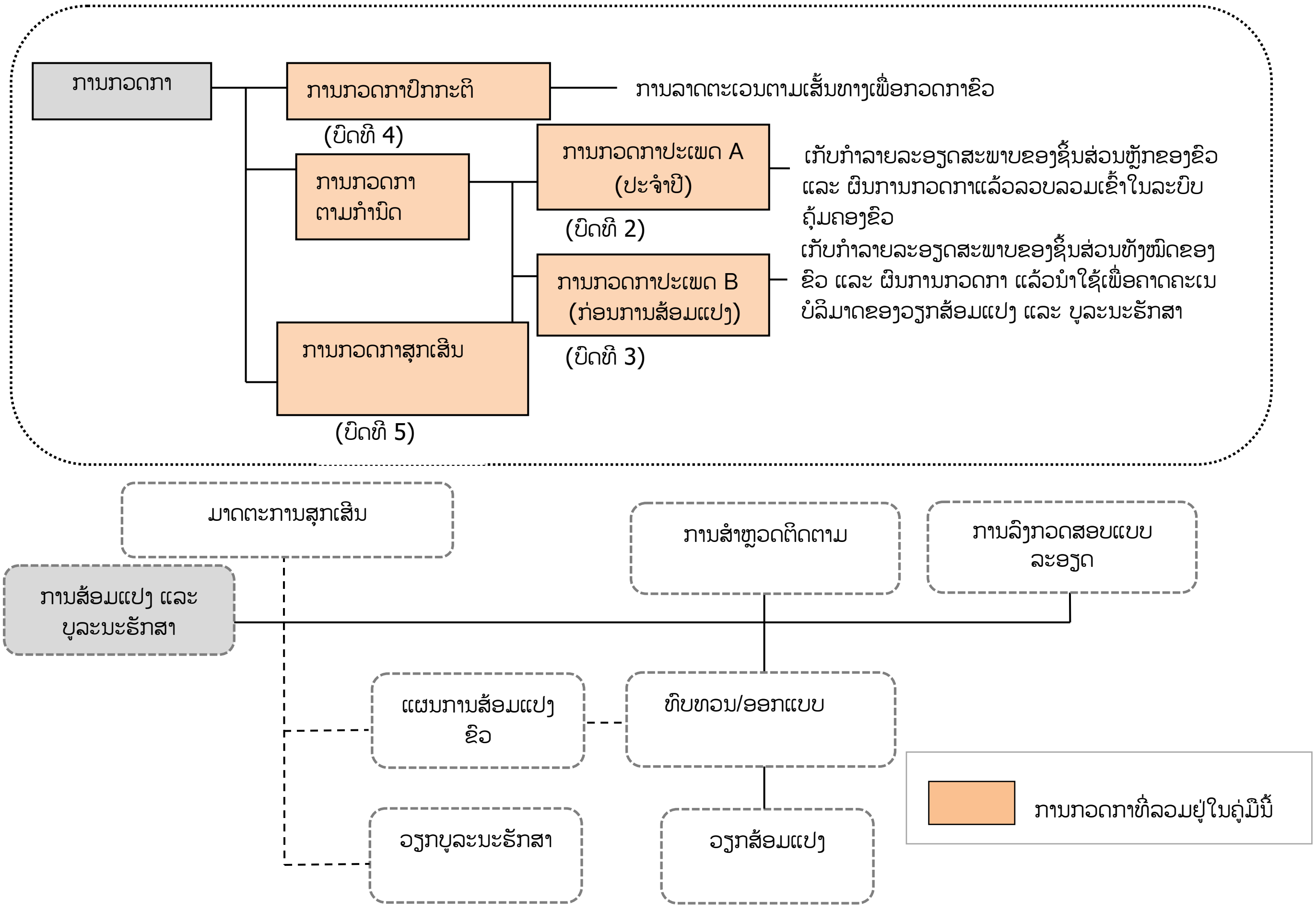
2. ໂຄງຮ່າງໂດຍລວມຂອງການກວດກາ

ການກວດກາຂົວແມ່ນຂັ້ນຕອນທຳອິດຂອງການບູລະນະຮັກສາຂົວ. ການກວດກາແມ່ນຂະບວນການທີ່ສຳຄັນໃນການຮັກສາຂົວໃຫ້ມີອາຍຸການນຳໃຊ້ທີ່ຍືນຍາວ.

【ໝາຍເຫດ】

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ວຽກງານການບູລະນະຮັກສາຂົວປະກອບດ້ວຍການປະສົມປະສານກັນລະຫວ່າງການກວດກາປົກກະຕິ (ການລາດຕະເວນຕາມເສັ້ນທາງເພື່ອກວດກາຂົວ), ການກວດກາຕາມກຳນົດ, ການກວດກາສຸກເສີນ ແລະ ມາດຕະການຕ່າງໆທີ່ຫຼັງຈາກການກວດກາເຊັ່ນ: ການສຳຫຼວດຕິດຕາມ, ການລົງກວດສອບແບບລະອຽດ, ວຽກງານການບູລະນະຮັກສາ. ໃນບັນດາສິ່ງເຫຼົ່ານີ້, ຄູ່ມືນີ້ກວມລວມເອົາການກວດກາປົກກະຕິ, ການກວດກາຕາມກຳນົດ (ການກວດກາປະເພດ A ແລະ ການກວດກາປະເພດ B) ແລະ ການກວດກາສຸກເສີນ. ນອກຈາກນີ້, ໂຄງສ້າງຂົວ ແລະ ຊິ້ນສ່ວນຕ່າງໆໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນ "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍທີ 1: ເນື້ອໃນພື້ນຖານຂອງຂົວ"

ການກວດກາຕາມກຳນົດລວມມີສອງວິທີການກວດກາຄື: ການກວດກາປະເພດ A ແມ່ນເນັ້ນໃສ່ການເກັບກຳສະພາບຂອງຊິ້ນສ່ວນຫຼັກຂອງຂົວຕໍ່ກັບຄວາມເສຍຫາຍໃນຮູບແບບຕ່າງໆ ແລະ ຈະໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນທຸກໆປີຕາມທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ແລະ ຜົນການກວດກາຈະຖືກລວບລວມເຂົ້າໃນລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວ ເພື່ອຈັດລຽງບູລິມະສິດສຳລັບວຽກງານການສ້ອມແປງ ແລະ ການບູລະນະຮັກສາ ແລະ ພັດທະນາແຜນການລົງທຶນໃນໄລຍະສັ້ນ ແລະ ໄລຍະຍາວ. ໃນຂະນະດຽວກັນ, ການກວດກາປະເພດ B ແມ່ນເນັ້ນໃສ່ການເກັບກຳສະພາບຊິ້ນສ່ວນທັງໝົດຂອງຂົວຢ່າງລະອຽດ, ແລ້ວສົມທຽບກັບຜົນໄດ້ຮັບຈາກການກວດກາປະເພດ A ແລະ ດຳເນີນການປະຕິບັດກັບຂົວທີ່ມີການເສື່ອມສະພາບຢ່າງຮຸນແຮງຕາມທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ເມື່ອເຫັນວ່າຈຳເປັນໃນການກວດກາລ່ວງໜ້າກ່ອນທີ່ຈະປະຕິບັດວຽກງານການສ້ອມແປງ ແລະ ການບູລະນະຮັກສາ.

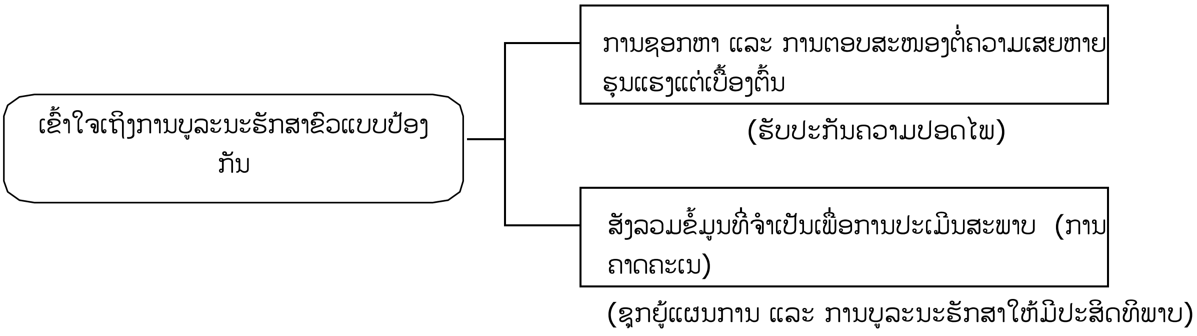


ຮູບທີ 1.2.1 ໂຄງສ້າງຂອງການກວດກາ, ການບູລະນະຮັກສາ ແລະ ການສ້ອມແປງໃນການຄຸ້ມຄອງຂົວ

3. ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຈຸດປະສົງຂອງການກວດກາ

ຈຸດປະສົງຫຼັກຂອງການກວດກາຂົວແມ່ນເພື່ອເຂົ້າໃຈເຖິງການບູລະນະຮັກສາຂົວແບບປ້ອງກັນ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຮອບວຽນອາຍຸການນຳໃຊ້ຂົວ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຸດປະສົງສ່ວນໜຶ່ງຂອງການກວດກາຂົວລວມເຖິງການບູລະນະຮັກສາຂົວຕ່າງໆໃຫ້ຢູ່ໃນສະພາບທີ່ດີຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ການຈະລາຈອນທີ່ໂລ່ງລ່ຽນ ດ້ວຍການເກັບກຳສະພາບປັດຈຸບັນຂອງຂົວເຊິ່ງເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງວຽກງານການບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ ແລະ ຊອກຫາຄວາມເສຍຫາຍທີ່ອາດຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພ, ຂີດຄວາມສາມາດຂອງການຮັບນ້ຳໜັກ ແລະ ຄວາມທົນທານຂອງຂົວ ໃຫ້ໄດ້ໄວທີ່ສຸດເທົ່າທີ່ຈະເປັນໄປໄດ້. ພ້ອມກັນນີ້ຍັງເນັ້ນໃສ່ການປະຕິບັດວຽກງານການບູລະນະຮັກສາໃຫ້ມີປະສິດທິພາບໂດຍການສັງລວມຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ມາຈາກຜົນການສຳຫຼວດ.

【ໝາຍເຫດ】
ພາກສ່ວນນີ້ສະແດງເຖິງຈຸດປະສົງທົ່ວໄປຂອງການກວດກາຂົວ. ຈຸດປະສົງທຳອິດຂອງການກວດກາຂົວແມ່ນການເກັບກຳສະພາບປັດຈຸບັນຂອງຂົວເພື່ອການຄຸ້ມຄອງ, ເພື່ອຊອກຫາຄວາມເສຍຫາຍທີ່ອາດສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພ ແລະ ການໃຊ້ງານຂອງຂົວຕັ້ງແຕ່ເບື້ອງຕົ້ນ ແລະ ນຳໃຊ້ມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ການຈະລາຈອນທີ່ໂລ່ງລ່ຽນ.
ຈຸດປະສົງທີສອງແມ່ນການສັງລວມຂໍ້ມູນພື້ນຖານຂອງຂົວເພື່ອການບູລະນະຮັກສາ ແລະ ດຳເນີນການກວດກາຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ວາງແຜນການສ້ອມແປງ ແລະ ການເສີມກຳລັງແບບຕໍ່ເນື່ອງ.
ນອກຈາກນີ້, ຜ່ານການວິເຄາະຜົນການກວດກາທີ່ລວບລວມໄດ້, ບັນຫາໂຄງສ້າງ ແລະ ການປັບປຸງຈາກແນວຄວາມຄິດຂອງການບູລະນະຮັກສາ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຈະຖືກຮັບຮອງ; ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ຄາດວ່າຈະສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນໃນການກໍ່ສ້າງຂົວທີ່ມີອາຍຸຍືນຍາວຫຼາຍຂຶ້ນ.



ຮູບທີ 1.3.1 ຈຸດປະສົງ ແລະ ເປົ້າໝາຍຂອງການກວດກາຂົວ

4. ປະເພດຂອງການກວດກາ

ປະເພດຂອງການກວດກາມີດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

(1) ການກວດກາປົກກະຕິ

ການກວດກາປົກກະຕິແມ່ນການກວດກາຂົວທີ່ປະຕິບັດໃນທຸກໆມື້ ຫຼື ການລາດຕະເວນຕາມເສັ້ນທາງເປັນປົກກະຕິໂດຍມີຈຸດປະສົງທຳອິດແມ່ນເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງການຈະລາຈອນ.

(2) ການກວດກາຕາມກຳນົດ

ການກວດກາຕາມກຳນົດແມ່ນປະຕິບັດໃນຊ່ວງເວລາທີ່ກຳນົດໄວ້ເພື່ອບູລະນະຮັກສາຂົວ; ຈຸດປະສົງແມ່ນເພື່ອເກັບກຳສະພາບຂອງຊິ້ນສ່ວນທັງໝົດຂອງຂົວໂດຍລະອຽດ. ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ, ຈະເປັນການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໃກ້ ແລະ ນຳໃຊ້ລົດກະຕ່າ ແລະ ເຄື່ອງມືເຂົ້າຊ່ວຍ. ມາດຕະຖານການກວດກາຕາມກຳນົດປະກອບດ້ວຍ "ການກວດກາປະເພດ A" ເນັ້ນໃສ່ 7 ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍຂອງຊິ້ນສ່ວນຫຼັກຂອງຂົວ ແລະ "ການກວດກາປະເພດ B" ເນັ້ນໃສ່ 26 ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍຢ່າງລະອຽດຂອງຊິ້ນສ່ວນທັງໝົດຂອງຂົວ.

(3) ການກວດກາສຸກເສີນ

ກໍລະນີນີ້ແມ່ນການກວດກາສຸກເສີນເປັນຫຼັກ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງການຈະລາຈອນໃນເວລາ ຫຼື ຫຼັງຈາກສະພາບອາກາດແປປວນເກີດຂຶ້ນເຊັ່ນ: ພະຍຸ, ຝົນຕົກແຮງ ແລະ ອື່ນໆເປັນຕົ້ນ.

【ໝາຍເຫດ】

(1) ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວການກວດກາປົກກະຕິແມ່ນການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າຈາກດ້ານໃນລົດເຊິ່ງເປັນການລາດຕະເວນຕາມເສັ້ນທາງເປັນປົກກະຕິ ແລະ ຖ້າຫາກຄວາມເສຍຫາຍນັ້ນບໍ່ສາມາດເບິ່ງເຫັນຈາກດ້ານໃນລົດ ຄວນທີ່ຈະດຳເນີນການກວດກາຕາມກຳນົດ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ການກວດກາທຸກໆມື້ ຫຼື ປົກກະຕິແມ່ນເປັນສິ່ງທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້ເພື່ອການສ້ອມແປງ ແລະ ການບູລະນະຮັກສາທີ່ດີ; ດັ່ງນັ້ນ, ຈິ່ງມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງຍ່າງເຂົ້າໄປກວດກາໃນໄລຍະໃກ້ຊິດໃນລະຫວ່າງທີ່ລາດຕະເວນຕາມເສັ້ນທາງ.

(2) ການເກັບກຳສະພາບປັນຈຸບັນຂອງຊິ້ນສ່ວນທັງໝົດແບບລະອຽດຜ່ານການກວດກາຕາມກຳນົດແມ່ນສົມເຫດສົມຜົນ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຕ້ອງໃຊ້ເວລາ ແລະ ງົບປະມານມະຫາສານເພື່ອກວດກາຊິ້ນສ່ວນທັງໝົດແບບລະອຽດ ແລະ ຍັງບໍ່ທັນເປັນຮູບປະທຳພິຈາລະນາຈາກລະບົບຄຸ້ມຄອງໃນປັດຈຸບັນ ແລະ ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄູ່ມືນີ້ຈຶ່ງກຳນົດມາດຕະຖານການກວດກາອອກເປັນ 2 ປະເພດການກວດກາຄື: ການກວດກາປະເພດ A ແລະ ການກວດກາປະເພດ B.

i) ການກວດກາປະເພດ A

ການກວດກາປະເພດ A ເນັ້ນໃສ່ 7 ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍ ກຳນົດຈາກມຸມມອງຂອງຄວາມຖີ່ທີ່ຄວາມເສຍຫາຍຈະເກີດຂຶ້ນ ແລະ ອື່ນໆ, ການກວດກາສະພາບ ແລະ ຂອບເຂດການຂະຫຍາຍຕົວຂອງປະເພດຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ຊິ້ນສ່ວນສຳຄັນ ແລະ ກວດກາຄວາມເສຍຫາຍຮຸນແຮງທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບຊິ້ນສ່ວນອື່ນໆ. ຈຸດປະສົງແມ່ນເພື່ອກວດກາຂົວຈຳນວນຫຼາຍຢ່າງປະຢັດ ແລະ ເພື່ອບູລະນະຮັກສາຂົວເຫຼົ່ານັ້ນໃຫ້ມີປະສິດທິພາບປະສົມປະສານກັບການກວດກາປະເພດ B.

ii) ການກວດກາປະເພດ B

ເປົ້າໝາຍຂອງການກວດກາປະເພດ B ແມ່ນເພື່ອເກັບກຳລາຍລະອຽດຂອງຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບຊິ້ນສ່ວນທັງໝົດແບບລະອຽດ; ແຕ່ລະພາກສ່ວນຂອງຂົວຕ້ອງປະຕິບັດການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໃນໄລຍະໃກ້ທີ່ສຸດ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດສັງເກດເຫັນຄວາມເສຍຫາຍໄດ້ຢ່າງລະອຽດ ແລະ ກຳນົດລະດັບຄວາມເສຍຫາຍໄດ້ຢ່າງຖືກຕ້ອງ. ໃນການກວດກາປະເພດ B, ແມ່ນມີ 26 ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງໄດ້ກວດກາ.

iii) ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍ

ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍສໍາລັບແຕ່ລະປະເພດການກວດກາສະແດງໃນຕາຕະລາງດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ຕາຕະລາງ 1.4.1 ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍສໍາລັບແຕ່ລະປະເພດຂອງການກວດກາ

ອົງປະກອບ	ຊິ້ນສ່ວນ		ການກວດກາປົກກະຕິ	ການກວດກາຕາມກໍານົດ		ການກວດກາສຸກເສີນ
				ການກວດກາປະເພດ A	ການກວດກາປະເພດ B	
ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ	ແຜ່ນພື້ນ		D	A	A	D
	ໂຄງສ້າງຫຼັກ		D	A	A	A
	ຊິ້ນສ່ວນອື່ນໆ	ຊິ້ນສ່ວນຫຼັກ	D	D	A	A
		ຊິ້ນສ່ວນປະກອບ	D	D	A	A
ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ	ພາກສ່ວນເສົາ		D	A	A	A
	ພາກສ່ວນຮາກຖານ		A	A	A	A
ໝອນຮອງຂາງຂົວ	ໝອນຂົວ		D	B	A	A
	ຖານຮອງໝອນຂົວ		D	B	A	A
	ອຸປະກອນປ້ອງກັນຂາງຂົວຕົກ		NA	D	A	A
ຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ	ຮາວຈັບ, ຮາວກັນຕົກ		A	B	A	A
	ແຜ່ນກັນສຽງລົບກວນ		C	D	A	A
	ເສົາໄຟເບື້ອງທາງ, ປ້າຍຈະລາຈອນ		A	D	A	A
ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ	ຖານຮອງຮາວກັນຕົກ		A	B	A	D
	ຜິວໜ້າທາງ		A	B	A	D
	ຊ່ອງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ		A	B	A	D
ອື່ນໆ	ອຸປະກອນຊ່ວຍການລະບາຍນໍ້າ		A	B	A	A
	ອຸປະກອນຊ່ວຍໃນການເຂົ້າເຖິງເພື່ອກວດກາ		NA	D	A	A
	ອຸປະກອນເສີມຕ່າງໆ		NA	D	A	A

A: ການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໃກ້ຊິດເປັນຫຼັກ (ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ)

B: ການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໃກ້ຊິດເປັນຫຼັກ (ມີ ຫຼື ບໍ່ມີ ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍຢ່າງໜັກໜ່ວງ)

C: ການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໄກເປັນຫຼັກ (ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ, ມີ ຫຼື ບໍ່ມີ ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍຢ່າງໜັກໜ່ວງ)

D: ຖ່າຍຮູບຖ້າມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະເກີດສິ່ງຜິດປົກກະຕິ

NA: ບໍ່ເໝາະສົມ

- ການກວດກາຕາມກໍານົດຈະກວມລວມເອົາຊິ້ນສ່ວນທັງໝົດຂອງທຸກໆຊ່ວງຂົວ, ຕາມກົດເກນແລ້ວ, ການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າທີ່ເໝາະສົມ ຄວນທີ່ຈະເຂົ້າໃກ້ຊິ້ນສ່ວນຕ່າງໆເທົ່າທີ່ຈະໃກ້ໄດ້ ໂດຍການນໍາໃຊ້ຂັ້ນໄດ, ນັ່ງຮ້ານ [ລົດສໍາຫຼວດຖ້າເປັນໄປໄດ້] ແລະອື່ນໆ. ໃນສະຖານະການທີ່ຕ້ອງການຄວາມແນ່ນອນໃນການເບິ່ງເຫັນ, ການນໍາໃຊ້ເຄື່ອງມືຕ່າງໆ [ເຊັ່ນ: ໂດຣນ, ເສົາຈັບກ້ອງຖ່າຍຮູບ ແລະ ກ້ອງຖ່າຍຮູບຊະນິດພິເສດ] ເຂົ້າໃນການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໃກ້ຊິດ.
- ສໍາລັບການກວດກາປະເພດ A, ແມ່ນຄວນຈື່ໄວ້ວ່າຄວາມສົມບູນຂອງຂົວແມ່ນຈະຖືກປະເມີນຕາມແຕ່ລະຊ່ວງ ແລະ ຕ້ອງກວດກາຄວາມເສຍຫາຍທັງ 7 ປະເພດໃຫ້ສໍາເລັດຕາມແຕ່ລະຊິ້ນສ່ວນຂອງແຕ່ລະຊ່ວງຂົວ ເພື່ອປະເມີນຄວາມສົມບູນຂອງແຕ່ລະຊ່ວງຂົວ. ເນື່ອງຈາກການກວດກາປະເພດ A ອະນຸຍາດໃຫ້ກວດກາໄລຍະໄກໄດ້, ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ບໍ່ສາມາດເບິ່ງເຫັນໄດ້ຂອງຊິ້ນສ່ວນ ຫຼື ອົງປະກອບ ແລະ ຊ່ວງຂົວ ແມ່ນໃຫ້ບັນທຶກເປັນ NA (ບໍ່ເໝາະສົມ).
- ຄວາມເສຍຫາຍຂອງຮາວຈັບ, ຮາວກັນຕົກ, ຖານຮອງຮາວກັນຕົກ, ຄອນກາງ, ຜິວໜ້າທາງ, ແຜ່ນກັນສຽງລົບກວນ, ເສົາໄຟເບື້ອງທາງ, ປ້າຍຈະລາຈອນມີຜົນກະທົບໂດຍກົງຕໍ່ກັບຄວາມປອດໄພຂອງການຈະລາຈອນ; ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງເປັນສິ່ງຈໍາເປັນທີ່ຈະຕ້ອງຮັກສາສິ່ງເຫຼົ່ານັ້ນໃຫ້ຢູ່ໃນສະພາບດີ ບໍ່ພຽງແຕ່ການກວດກາຕາມກໍານົດ ແຕ່ລວມທັງການກວດກາປົກກະຕິພ້ອມ.

iv) ການຮັບຮູ້ເຖິງສະພາບຂອງຄວາມເສຍຫາຍ

ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ, ສະພາບຂອງຄວາມເສຍຫາຍຕ່າງໆ ແມ່ນຮັບຮູ້ໄດ້ໂດຍການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໃກ້ຊິດຂອງຊິ້ນສ່ວນທັງໝົດ. ນອກຈາກນີ້, ຖ້າຈຳເປັນ, ການທົດສອບແບບບໍ່ທຳລາຍ (NDT) ເຊັ່ນ: ການກວດດ້ວຍການສຳຜັດ ແລະ ການເຄາະຟັງສຽງ. ວິທີການນຳໃຊ້ເຄື່ອງມື ຫຼື ອຸປະກອນຕ່າງໆຂອງການທົດສອບແບບບໍ່ທຳລາຍ (NDT) ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 6.

ມາດຕະຖານວິທີການຮັບຮູ້ເຖິງສະພາບຂອງຄວາມເສຍຫາຍຕ່າງໆແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງ 1.4.2.

ຕາຕະລາງ 1.4.2 ວິທີມາດຕະຖານຂອງການເກັບກຳສະພາບ

ບ່ອນເກີດ	ຮູບແບບຄວາມເສຍຫາຍ		ວິທີມາດຕະຖານ	ຕົວຢ່າງວິທີການທີ່ສາມາດນຳໃຊ້ຕາມຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ຈຸດປະສົງ
ເຫຼັກ	01	ການກັດກ່ອນ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ໃຊ້ອຸປະກອນວັດແທກ (Caliper), ໃຊ້ຄ້ອນຕີເຄາະ	ການວັດແທກຄວາມໜາໂດຍໃຊ້ກ້ອງອຸນຕຣ້າໂຊນິກ (ultrasonic)
	02	ຮອຍແຕກແຫງ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ	ການທົດສອບອະນຸພາກແມ່ເຫຼັກ, ການໃຊ້ກ້ອງອຸນຕຣ້າໂຊນິກ (ultrasonic) ກວດຈັບຄວາມຜິດປົກກະຕິ, ການທົດສອບດ້ວຍກະແສໄຟຟ້າໝູນວຽນ, ການທົດສອບການຊຶມຜ່ານ
	03	ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ໃຊ້ຄ້ອນຕີເຄາະ	ການກວດເຊັກເຄື່ອງໝາຍຫົວນ໋ອດ, ການເຄາະດ້ວຍຄ້ອນຕີ, ການໃຊ້ກ້ອງອຸນຕຣ້າໂຊນິກ (ultrasonic) ກວດຈັບຄວາມຜິດປົກກະຕິ, ໃຊ້ເຄື່ອງວັດແທກແຮງຕາມແກນ
	04	ການແຕກຫັກ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ໃຊ້ຄ້ອນຕີເຄາະ	ການເຄາະດ້ວຍຄ້ອນຕີ (ນ໋ອດ)
	05	ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໝ້ຽງ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ	ຮູບພາບ (ວິເຄາະຮູບພາບ), ການວັດແທກຄ່າຄວາມຕ້ານທານ, ການວັດແທກຄວາມໜາຂອງຟິມ, ການທົດສອບການຍຶດຕິດ
ຄອນກຣີດ	06	ຮອຍແຕກແຫງ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ໃຊ້ບັນທັດວັດແທກຮອຍແຕກແຫງ	ຮູບພາບ (ວິເຄາະຮູບພາບ)
	07	ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ໃຊ້ຄ້ອນຕີເຄາະ	ຮູບພາບ (ວິເຄາະຮູບພາບ), ການເຄາະດ້ວຍຄ້ອນຕີ
	08	ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຫງ, ຄາບປູນຂາວ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ	–
	09	ເສດຕົກຫຼົ່ນ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ	–
	11	ຮອຍແຕກແຫງຢູ່ແຜ່ນພື້ນ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ໃຊ້ບັນທັດວັດແທກຮອຍແຕກແຫງ	ຮູບພາບ (ວິເຄາະຮູບພາບ)
	12	ການແຕກອອກ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ໃຊ້ຄ້ອນຕີເຄາະ	ການເຄາະດ້ວຍຄ້ອນຕີ, ການກວດກາດ້ວຍກ້ອງອິນຟຣາເຣດ (infrared)
ອື່ນໆ	13	ຊ່ອງວ່າງຜິດປົກກະຕິ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ການວັດແທກ	–
	14	ໜ້າທາງບໍ່ລຽບ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ການວັດແທກ, ໃຊ້ເສົາສຳລັບວັດແທກ	–

	15	ໜ້າທາງຜິດປົກກະຕິ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ການວັກແທກ ຫຼື ໃຊ້ບັນທັດວັດແທກຮອຍແຕກແຫງ	–
	16	ໝອນຮອງບໍ່ຕອບສະໜອງຕໍ່ການນຳໃຊ້	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ	ການວັກແທກໄລຍະການເຄື່ອນຍ້າຍ
	17	ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ	–
ທົ່ວໄປ	10	ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ/ຂອງເຫຼັກເສີມ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ໃຊ້ຄ້ອນຕີເຄາະ	ການເຄາະດ້ວຍຄ້ອນຕີ, ການກວດກາດ້ວຍກ້ອງອິນຟຣາເຣດ (infrared)
	18	ສະໜໍຢືດຜິດປົກກະຕິ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ໃຊ້ຄ້ອນຕີເຄາະ, ໃຊ້ບັນທັດວັດແທກຮອຍແຕກແຫງ	ການເຄາະດ້ວຍຄ້ອນຕີ, ການກວດກາດ້ວຍກ້ອງອິນຟຣາເຣດ (infrared)
	19	ການຕົກສີ, ເສື່ອມສະພາບ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ	–
	20	ນ້ຳຊຶມ, ໜ້າທາງເປັນຂຸມ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ	ການກວດກາດ້ວຍກ້ອງອິນຟຣາເຣດ (infrared)
	21	ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ /ການສັ່ນໄກວ	ການຟັງສຽງ, ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ	–
	22	ການກົ່ງຕົວຜິດປົກກະຕິ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ	ການສຳຫຼວດ
	23	ການເສຍຮູບຊົງ, ການສູນເສຍຂອງຊິ້ນສ່ວນ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ການວັດແທກເສັ້ນລະດັບ, ການວັດແທກ	–
	24	ການອຸດຕັນ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ	–
	25	ການຍຸບໂຕ, ການເຄື່ອນທີ່, ການຜິດດ່ຽງ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ການວັດແທກເສັ້ນລະດັບ, ການວັດແທກ	ການສຳຫຼວດ
	26	ການກັດເຊາະ	ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ, ໃຊ້ເສົາສຳລັບວັດແທກ	ໃຊ້ກ້ອງໂຊນາສະແດງຜົນແບບສີ, ກ້ອງຖ່າຍຮູບໃນນ້ຳ

v) ລະບົບການບູລະນະຮັກສາ ແລະ ການອະທິບາຍໜ້າວຽກ

ແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານ ແລະ ລາຍລະອຽດຂອງການກວດກາໃນລະບົບການບູລະນະຮັກສາຂົວມີດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ຕາຕະລາງ 1.4.3 ການກວດກາ, ການບູລະນະຮັກສາ ແລະ ການອະທິບາຍໜ້າວຽກ

ການກວດກາ			ຈຸດປະສົງ	ຄວາມຖີ່ ແລະ ໄລຍະເວລາ	ວິທີການ	ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍ
ລະບົບການກວດກາ	ການກວດກາປົກກະຕິ		ການຊອກຫາຄວາມເສຍຫາຍຕັ້ງແຕ່ເບື້ອງຕົ້ນ	ທຸກໆ 4 ເດືອນ	ການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າຈາກທາງໃນລົດ (ຖ້າຈຳເປັນຖອນລົງຍ່າງສຳຫຼວດ)	ຊິ້ນສ່ວນທີ່ຢູ່ເທິງໜ້າຂົວທີ່ສາມາດສັງເກດຈາກດ້ານໃນລົດໄດ້
	ການກວດກາ ປະຈຳປີ	ການກວດກາ ປະເພດ A	ການຢັ້ງຢືນຄວາມສົມບູນທັງໝົດຂອງຂົວ	1 ຄັ້ງຕໍ່ປີ (ມາດຕະຖານ)	ການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໃກ້	ຊິ້ນສ່ວນຫຼັກຂອງແຕ່ລະຊ່ວງ

		ການກວດກາ ປະເພດ B		ຈຳເປັນສຳລັບຂົວທີ່ເສື່ອມສະພາບຫຼາຍ	ການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໃກ້	ທຸກໆຊິ້ນສ່ວນຂອງແຕ່ລະຊ່ວງ
	ການກວດກາສຸກເສີນ		ການຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງຂົວຫຼັງຈາກເກີດສະພາບອາກາດບໍ່ປົກກະຕິ	ທຸກຄັ້ງທີ່ເກີດສະພາບອາກາດບໍ່ປົກກະຕິ	ການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໄກ	ຊິ້ນສ່ວນທີ່ຜິດປົກກະຕິ
ການບູລະນະ ແລະ ການສ້ອມແປງ	ມາດຕະການສຸກເສີນ		ມາດຕະການສຸກເສີນຕໍ່ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ອາດກໍ່ໃຫ້ເກີດການບາດເຈັບຕໍ່ບຸກຄົນທີ 3 ໄດ້	ທັນທີຫຼັງຈາກພົບເຫັນຄວາມເສຍຫາຍ	–	ທຸກຊິ້ນສ່ວນ
	ແຜນການສ້ອມແປງ	ຂັ້ນຕອນການສຳຫຼວດຕິດຕາມ *1	ການສຳຫຼວດຄວາມເສຍຫາຍຕ້ອງໄດ້ຕິດຕາມຄວາມຄືບໜ້າ	ການຕັດສິນແຜນການສ້ອມແປງ	ການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໃກ້	ຊິ້ນສ່ວນທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງສຳຫຼວດ
		ການກວດສອບຢ່າງລະອຽດ *2	ລະບຸສາຍເຫດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ຮັບຮູ້ລາຍລະອຽດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ	ການຕັດສິນແຜນການສ້ອມແປງ	ໃຊ້ອຸປະກອນ ຫຼື ເຄື່ອງມື ແລະ NDTs, ອື່ນໆ.	ຊິ້ນສ່ວນທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງກວດສອບ
		ທົບທວນ ແລະ ອອກແບບການສ້ອມແປງ	ທົບທວນຄວາມເສຍຫາຍເພື່ອສ້ອມແປງ ແລະ ອອກແບບວຽກສ້ອມແປງ	ປະຕິບັດຕາມແຜນການສ້ອມແປງ	–	ທຸກຊິ້ນສ່ວນ
	ວຽກການສ້ອມແປງ		ຟື້ນຟູຄວາມສົມບູນຂອງສ່ວນທີ່ໄດ້ຮັບຄວາມເສຍຫາຍ	ປະຕິບັດຕາມແຜນການສ້ອມແປງ	–	ທຸກຊິ້ນສ່ວນ
	ວຽກງານບູລະນະຮັກສາ		ຟື້ນຟູຄວາມສົມບູນຂອງສ່ວນທີ່ໄດ້ຮັບຄວາມເສຍຫາຍ	ປະຕິບັດຕາມແຜນການບູລະນະຮັກສາປະຈຳປີ	–	ທຸກຊິ້ນສ່ວນ

*1: ການສຳຫຼວດຕິດຕາມແມ່ນປະຕິບັດເພື່ອຕິດຕາມຄວາມເສຍຫາຍທີ່ອາດມີການຂະຫຍາຍຕົວໄວ ແລະ ຈຳເປັນຕ້ອງສືບຕໍ່ຫຼັງຈາກການກວດກາປົກກະຕິ; ດັ່ງນັ້ນ, ຈິ່ງຖືກຈັດຢູ່ໃນໝວດຂອງການ "ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ" ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງຂ້າງເທິງນີ້. ການສຳຫຼວດຕິດຕາມຄວນປະຕິບັດປີລະ 1 ຄັ້ງ ຫຼັງຈາກຄັດເລືອກຂົວ ແລະ ກຳນົດເນື້ອໃນຂອງການສຳຫຼວດ.

*2: ການກວດສອບລະອຽດແມ່ນດຳເນີນການເພື່ອລະບຸສາຍເຫດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ຮັບຮູ້ລະດັບຂອງຄວາມເສຍຫາຍໂດຍລະອຽດ. ຈິ່ງຖືກຈັດຢູ່ໃນໝວດຂອງການ "ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ" ເພາະວ່າມີຄວາມຕ້ອງການເພື່ອດຳເນີນການກວດສອບພ້ອມກັນກັບ "ການທົບທວນ ແລະ ອອກແບບການສ້ອມແປງ" ຫຼາຍກວ່າການດຳເນີນການຢ່າງໃດຢ່າງໜຶ່ງ ເພື່ອທີ່ຈະກວດກາວິທີການສ້ອມແປງທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ເນື້ອທີ່ການສ້ອມແປງ ຕາມການນຳໃຊ້ອຸປະກອນ ຫຼື ເຄື່ອງມື ແລະ NDTs ແລະ ອື່ນໆ.

(3) ການກວດກາໃນສະພາບການບໍ່ປົກກະຕິ

ໝາຍເຖິງການກວດກາແບບສຸກເສີນ ຖືກປະຕິບັດເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງການຈະລາຈອນ ພາຍຫຼັງທີ່ເກີດສະພາບອາກາດບໍ່ປົກກະຕິເຊັ່ນ: ພະຍຸ, ຝົນຕົກໜັກ ແລະ ອື່ນໆ. ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍທີ່ຈະຕ້ອງກວດກາແມ່ນຂຶ້ນກັບຮູບແບບການເກີດຂຶ້ນຂອງເຫດການບໍ່ປົກກະຕິ; ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຢູ່ເທິງໜ້າຂົວ, ຮາກຖານຂອງໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ, ໝອນຮອງຂາງຂົວ, ຊ່ອງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ, ອຸປະກອນປ້ອງກັນຂາງຂົວຕົກ ແລະ ອື່ນໆ ຈະຕ້ອງເນັ້ນໜັກເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງການຈະລາຈອນ.

5. ຄວາມຖີ່ ແລະ ມາດຕະຖານການກວດກາ

> ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວຄວາມຖີ່ຂອງການກວດກາຕາມກຳນົດປະເພດ A ແມ່ນ 1 ຄັ້ງຕໍ່ປີ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຂົວທີ່ເສື່ອມສະພາບຫຼາຍແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຮັບການສ້ອມແປງສຸກເສີນ ຫຼື ການປ່ຽນແທນ ຄວນມີການກວດກາຢ່າງເປັນປະຈຳຈົນກວ່າການສ້ອມແປງ ຫຼື ການປ່ຽນແທນຈະຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.
> ການກວດກາຄວນປະຕິບັດຫຼັງປີການສ້ອມແປງ ຫຼື ເສີມກຳລັງ ຫຼື ການປ່ຽນແທນເພື່ອທົບທວນຄືນມາດຕະການ.

【ໝາຍເຫດ】

(1) ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວການກວດກາຕາມກຳນົດຂອງຂົວໃນປະເທດຕ່າງໆແມ່ນຈະດຳເນີນການໃນທຸກໆ 5 ປີ. ແຕ່ສຳລັບຄູ່ມືນີ້ແມ່ນແນະນຳໃຫ້ການກວດກາຕາມກຳນົດປະເພດ A ຄວນດຳເນີນການ 1 ຄັ້ງຕໍ່ປີໃນປະເທດລາວ, ເຊິ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງການເສື່ອມສະພາບຂອງຂົວອາດມີການເພີ່ມຂຶ້ນເນື່ອງຈາກປັດໄຈພາຍນອກຕ່າງໆເຊັ່ນ: ການຄວບຄຸມຄຸນນະພາບຂອງໂຄງລ່າງພື້ນຖານບໍ່ໄດ້ຄຸນນະພາບໃນຊ່ວງເວລາການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍ່ຄວບຄຸມນໍ້າໜັກຂອງລົດບັນທຸກເກີນ. ຜົນຂອງການກວດກາທີ່ບໍ່ໄດ້ຄຸນນະພາບນັ້ນອາດເປັນໜຶ່ງໃນຫຼາຍໆເຫດຜົນທີ່ການກວດກາຕາມກຳນົດປະເພດ A ຄວນປະຕິບັດໃນທຸກໆປີ.

(2) ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຖ້າຫາກປັດໄຈພາຍນອກທີ່ເລັ່ງການເສື່ອມສະພາບຂອງຂົວຖືກແກ້ໄຂ ແລະ ຄຸນນະພາບຂອງຜົນການກວດກາຖືກຕ້ອງ, ການກວດກາຕາມກຳນົດປະເພດ A ຈະສາມາດດຳເນີນການໃນທຸກໆ 5 ປີໄດ້ ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ຕາມຕົວຢ່າງຂອງປະເທດຍີ່ປຸ່ນ. ສິ່ງສຳຄັນແມ່ນຕ້ອງທວນຄືນຄວາມຖີ່ ແລະ ລະບົບຂອງການກວດກາທີ່ຂຶ້ນກັບສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ມາດຕະຖານການຄຸ້ມຄອງ.

ຕາຕະລາງ 1.5.1 ຄວາມຖີ່ຂອງການກວດກາທີ່ຖືກນຳໃຊ້ທົ່ວໄປໃນປະເທດຍີ່ປຸ່ນ

ຄວາມສົມບູນ	ການປ່ຽນແທນ	ການສ້ອມແປງຕັ້ງແຕ່ເບື້ອງຕົ້ນ	ການສ້ອມແປງແບບປ້ອງກັນ	ການສ້ອມແປງຍັງບໍ່ທັນຈຳເປັນໃນເວລານີ້
ຄວາມຖີ່ຂອງການກວດກາ	ທຸກໆປີ	1 ຄັ້ງໃນທຸກໆ 2 ປີ	1 ຄັ້ງໃນທຸກໆ 5 ປີ	1 ຄັ້ງໃນທຸກໆ 5 ປີ
ຫຼັງຈາກ 1 ປີ	ການກວດກາ			
ຫຼັງຈາກ 2 ປີ	ການປ່ຽນແທນ	ການກວດກາ		
ຫຼັງຈາກ 3 ປີ		ການສ້ອມແປງ/ເສີມກຳລັງ		
ຫຼັງຈາກ 4 ປີ				
ຫຼັງຈາກ 5 ປີ			ການກວດກາ	ການກວດກາ
ຫຼັງຈາກ 6 ປີ			ການສ້ອມແປງແບບປ້ອງກັນ	
ຫຼັງຈາກ 7 ປີ	ການກວດກາ			
ຫຼັງຈາກ 8 ປີ		ການກວດກາ		
ຫຼັງຈາກ 9 ປີ				
ຫຼັງຈາກ 10 ປີ				ການກວດກາ
ຫຼັງຈາກ 11 ປີ			ການກວດກາ	
ຫຼັງຈາກ 12 ປີ	ການກວດກາ			
ຫຼັງຈາກ 13 ປີ		ການກວດກາ		
ຫຼັງຈາກ 14 ປີ				
ຫຼັງຈາກ 15 ປີ				ການກວດກາ
ຫຼັງຈາກ 16 ປີ			ການກວດກາ	
ຫຼັງຈາກ 17 ປີ	ການກວດກາ			
ຫຼັງຈາກ 18 ປີ		ການກວດກາ		
ຫຼັງຈາກ 19 ປີ				
ຫຼັງຈາກ 20 ປີ				ການກວດກາ

ຫຼັງຈາກ 21 ປີ			ການກວດກາ	
ຫຼັງຈາກ 22 ປີ	ການກວດກາ			
ຫຼັງຈາກ 23 ປີ		ການກວດກາ		
ຫຼັງຈາກ 24 ປີ				
ຫຼັງຈາກ 25 ປີ				ການກວດກາ
ຫຼັງຈາກ 26 ປີ			ການກວດກາ	
ຫຼັງຈາກ 27 ປີ	ການກວດກາ			
ຫຼັງຈາກ 28 ປີ		ການກວດກາ		
ຫຼັງຈາກ 29 ປີ				
ຫຼັງຈາກ 30 ປີ				ການກວດກາ

(3) ຄວາມສົມບູນຄວນຖືກຕັດສິນໂດຍອີງໃສ່ຜົນຂອງການກວດກາລ່າສຸດ.

(4) ເມື່ອການຕັດສິນບູລິມະສິດ, ຄວາມຖີ່ ແລະ ມາດຕະຖານການກວດກາຕາມກຳນົດ, ສິ່ງຈຳເປັນທີ່ຕ້ອງພິຈາລະນາແມ່ນຂະໜາດຂອງຂົວ, ອາຍຸຂອງຂົວ, ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍປັດຈຸບັນ, ຄວາມສຳຄັນຂອງຂົວ ແລະ ອື່ນໆ ຢ່າງຮັດກຸມ.

6. ອົງປະກອບຂອງທີມກວດກາ ແລະ ມາດຕະການດ້ານຄວາມປອດໄພ

ການກວດກາຂົວຕ້ອງປະກອບມີທີມງານທີ່ເໝາະສົມ ໂດຍພິຈາລະນາຈາກຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດຂອງບຸກຄົນໃນແຕ່ລະໜ້າວຽກຂອງການກວດກາ ແລະ ມາດຕະການດ້ານຄວາມປອດໄພເພື່ອຄວບຄຸມການຈະລາຈອນຂອງຍານພາຫະນະ.

【ໝາຍເຫດ】

ເນື່ອງຈາກການກວດກາຂົວແມ່ນດຳເນີນການເປັນປະຈຳໃນຂະນະທີ່ຂົວຍັງຖືກໃຊ້ງານຢູ່, ກ່ອນອື່ນໝົດແມ່ນຄວນຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະທີ່ສັນຈອນ, ບຸກຄົນທີສາມ ແລະ ບຸກຄົນ [ທີມງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ] ຕາມຕາຕະລາງ 1.6.1 ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການກວດກາ. ມາດຕະການດ້ານຄວາມປອດໄພທີ່ເໝາະສົມຄວນລວມຢູ່ໃນແຜນການກວດກາ ຕາມສະພາບການຂອງການກວດກາສະໜາມໃນຂະນະທີ່ປະຕິບັດຕາມກົດລະບຽບ ແລະ ກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ຂໍ້ຄວນລະວັງມີ:

(1) ອຸປະກອນປ້ອງກັນຂອງບຸກຄົນ ແລະ ສິ່ງຂອງຕ່າງໆໄດ້ສະແດງຢູ່ຮູບທີ 1.6.1

- ເຊັກໝວກນິລະໄພທຸກຄັ້ງກ່ອນເລີ່ມວຽກ ແລະ ຕ້ອງສວມໃສ່ໃນຂະນະທີ່ປະຕິບັດວຽກ.
- ໃສ່ເສື້ອກັກສະທ້ອນແສງທຸກຄັ້ງທີ່ເຮັດວຽກຢູ່ຕາມທາງ.
- ເກັບມ້ຽນອຸປະກອນ ແລະ ສິ່ງຂອງຕ່າງໆຢ່າງລະມັດລະວັງ; ບໍ່ຄວນເຮັດຕົກ ຫຼື ໂຍນຖິ້ມ ເພາະໂດຍປົກກະຕິແລ້ວຈະມີຍານພາຫະນະ ແລະ ລົດໄຟແລ່ນຢູ່ເທິງໜ້າຂົວ ຫຼື ກ້ອງຂາງຂົວໃນເວລາກວດກາ.

(2) ສະຖານທີ່ກວດກາ

- ຄວນລະມັດລະວັງຍານພາຫະນະເມື່ອຍ່າງຢູ່ເທິງບ່າທາງ.
- ບໍ່ຄວນເຂົ້າໄປສະຖານທີ່ອັນຕະລາຍ ແລະ ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງນັກກວດກາ.
- ບໍລິເວນແມ່ນ້ຳ ແລະ ກ້ອງຂົວ, ຕ້ອງຮັບປະກັນເສັ້ນທາງທີ່ປອດໄພກ່ອນທຸກເທື່ອ ໃນກໍລະນີນ້ຳຂຶ້ນສູງ.

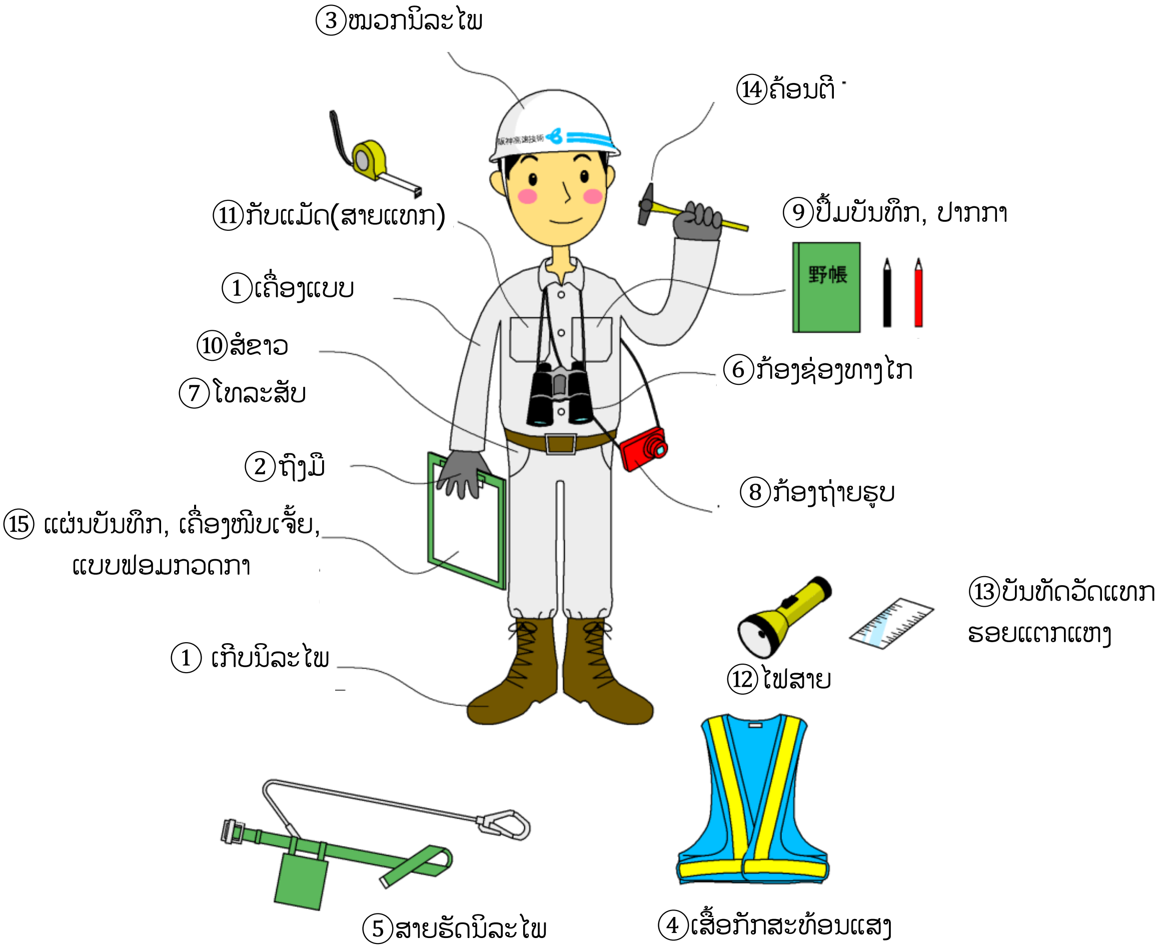
(3) ສະພາບອາກາດ

- ກ່ອນເລີ່ມວຽກ, ກວດເຊັກສະພາບຂອງການພະຍາກອນອາກາດ ແລະ ເກັບກຳຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບສະພາບອາກາດ, ອຸນຫະພູມ ແລະ ອື່ນໆ. ບໍລິເວນແມ່ນ້ຳ ແລະ ກ້ອງຂົວ, ການເກັບກຳຂໍ້ມູນບໍ່ພຽງແຕ່ບໍລິເວນອ້ອມຮອບສະຖານທີ່ຂອງຂົວແຕ່ຕ້ອງເກັບຢູ່ປາກແມ່ນ້ຳພ້ອມ.
- ຖ້າຮູ້ສຶກວ່າສ່ຽງອັນຕະລາຍເນື່ອງຈາກການປ່ຽນແປງສະພາບອາກາດແບບກະທັນຫັນ [ຝົນຕົກ (ລະດັບນ້ຳຂຶ້ນ), ລົມແຮງ ແລະ ອື່ນໆ] ໃນເວລາການກວດກາ, ຄວນຢຸດວຽກທັນທີ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ພະຍາຍາມເກັບກຳຂໍ້ມູນຈາກວິທະຍຸ ແລະ ອື່ນໆ.
- ຖ້າມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການຕົກ ຫຼື ມື່ນລົ້ມເນື່ອງຈາກຝົນຕົກ ຄວນຢຸດການເຮັດວຽກ.
- ຖ້າລະດັບນ້ຳເພີ່ມຂຶ້ນແບບບໍ່ຄາດຄິດເນື່ອງຈາກຝົນຕົກ ຄວນຍົກຍ້າຍອອກກ່ອນ. ອາດເກີດນ້ຳຖ້ວມກະທັນຫັນໄດ້ອີງຕາມສະພາບການຂອງແມ່ນ້ຳ ແລະ ໂຄງສ້າງຂອງສາຍແມ່ນ້ຳ ໂດຍສະເພາະແມ່ນໃນເຂດເນີນສູງ ແລະ ຊານເມືອງ.
- ນອກຈາກກໍລະນີທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ, ຖ້າຫາກຮູ້ສຶກວ່າສ່ຽງອັນຕະລາຍ ຄວນຢຸດການປະຕິບັດວຽກທັນທີ ແລະ ບໍ່ຄວນເຮັດວຽກຕໍ່ຖ້າບໍ່ສາມາດຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ.

ຕາຕະລາງ 1.6.1 ອົງປະກອບຂອງທີມກວດກາ

ນັກກວດກາ	ຕຳແໜ່ງ (ເບື້ອງຕົ້ນ)	ຮູບແບບການສຳຫຼວດ			
		ປົກກະຕິ	ຕາມກຳນົດ A	ຕາມກຳນົດ B	ສຸກເສີນ
1. ຫົວໜ້າທີມ	ຫົວໜ້າໂຄງການ ຫຼື ຮອງ	0	1	1-2*	1
2. ນັກກວດກາ	ຄະນະໂຄງການ	1	1	1	1
3. ຜູ້ຊ່ວຍ	ວິຊາການເມືອງ	1	1	1	1
4. ຜູ້ຄວບຄຸມຄວາມປອດໄພ	ວິຊາການເມືອງ	0	0-1	1-2	0-1
	ທັງໝົດ	2	3-4	5-6	3-4

* ໝາຍເຫດ: ສຳລັບທີມກວດກາຕາມກຳນົດ B ຄວນຕ້ອງມີວິຊາການຈາກກົມຂົວທາງ 1 ຄົນເປັນຢ່າງຕ່ຳ.



ທີ່ມາ: ທາງດ່ວນຫານຊິນ

ຮູບທີ 1.6.1 ອຸປະກອນກວດກາຂົວ ແລະ ເຄື່ອງແບບ

7. ການປັບປຸງຄູ່ມື

ຄູ່ມືນີ້ຄວນທົບທວນຄືນໃນທຸກໆປີ ແລະ ແກ້ໄຂຕາມຄວາມຈຳເປັນ.

【ໝາຍເຫດ】

ຄູ່ມືການກວດການີ້ແມ່ນໝາກຜົນທີ່ໄດ້ຮັບຈາກການສັງເກດການ ແລະ ການຄົ້ນຫາລ່າສຸດໃນຂະນະທີ່ທຳການເຜີຍແຜ່; ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ເນື້ອໃນອາດບໍ່ແທດເໝາະກັບສະພາບໂຕຈິງທັງໝົດໃນເວລາທີ່ໃຊ້ງານ.

ດ້ວຍເຫດຜົນດັ່ງກ່າວ, ຄູ່ມືຄວນຖືກທົບທວນຄືນທຸກໆປີ ແລະ ແກ້ໄຂຕາມຄວາມຈຳເປັນ. ໃນຂັ້ນຕອນຂອງການທົບທວນຄືນ, ເນື້ອໃນຕ້ອງໄດ້ຮັບການຢືນຢັນຄວາມຖືກຕ້ອງໂດຍອີງຕາມຂໍ້ມູນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ແລະ ປັບປຸງຕາມຄວາມຈຳເປັນ.

(1) ການຄົ້ນພົບສິ່ງໃໝ່ຈາກການກວດກາ
ຜົນຂອງການກວດກາຂົວໃນແຕ່ລະປີຄວນສັງລວມໄວ້. ຖ້າຫາກລາຍລະອຽດໂຄງສ້າງມີຄວາມເສຍຫາຍຫຼາຍ, ຄວນສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນຄູ່ມືໂດຍການປັບປຸງລາຍການຕ່າງໆຂອງການກວດກາ.

(2) ການຄົ້ນພົບໃໝ່ໂດຍການຄົ້ນຄວ້າທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມເສຍຫາຍ
ການຄົ້ນພົບໃໝ່ໂດຍການຄົ້ນຄວ້າທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ອື່ນໆ ຄວນສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນຄູ່ມືໂດຍການປັບປຸງຫຼັກເກນການປະເມີນລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ອື່ນໆ.

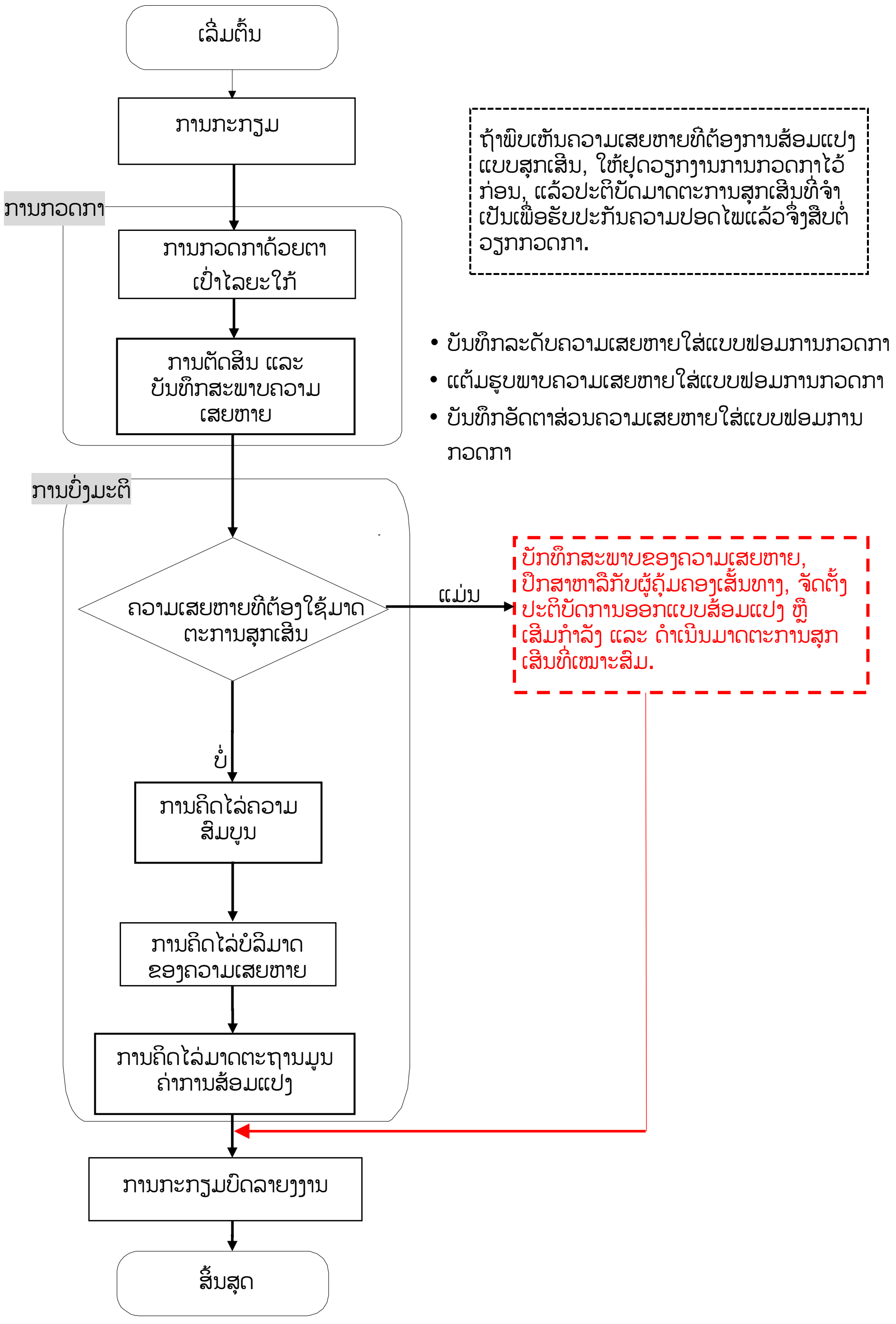
(3) ການພັດທະນາທາງດ້ານເຕັກໂນໂລຢີໃໝ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການກວດກາ ຫຼື ກວດສອບ ແລະ ສ້ອມແປງ ຫຼື ເສີມກຳລັງ.
ເນື້ອໃນຂອງຄູ່ມືຄວນແກ້ໄຂເມື່ອວິທີການກວດກາທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນກວ່າໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນຜ່ານການພັດທະນາທາງດ້ານເຕັກໂນໂລຊີຂອງການກວດກາ ແລະ ການກວດສອບ, ຫຼື ເມື່ອຄວາມສຳຄັນຂອງຄວາມເສຍຫາຍປ່ຽນແປງຈາກການພັດທະນາເຕັກໂນໂລຢີຂອງການສ້ອມແປງ ແລະ ການເສີມກຳລັງ.

(4) ບັນຫາຕ່າງໆໃນການນຳໃຊ້ຄູ່ມື
ຖ້າມີການລາຍງານບັນຫາຂອງການນຳໃຊ້ຄູ່ມື, ຄວນພິຈາລະນາມາດຕະການຕ່າງໆ ແລະ ປັບປຸງເນື້ອໃນໃຫ້ເໝາະສົມ.

ບົດທີ 2 ການກອດກາປະເພດ A

1. ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາປະເພດ A

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວການກວດກາປະເພດ A ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນລຸ່ມນີ້.



ຮູບທີ 2.1.1 ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາປະເພດ A

【ໝາຍເຫດ】

ແຜນວາດດ້ານເທິງສະແດງໃຫ້ເຫັນມາດຕະຖານການດໍາເນີນການກວດກາປະເພດ A. ໃນຂະບວນການປະເມີນຂອງການກວດກາປະເພດ A, ຄວາມສົມບູນ ແລະ ມາດຕະຖານມູນຄ່າການສ້ອມແປງຈະຖືກຄາດຄະເນ. ການຄາດຄະເນນີ້ສາມາດດໍາເນີນໂດຍນໍາໃຊ້ລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວໄດ້.

2. ເນື້ອໃນຂອງການກວດກາປະເພດ A

2.1 ແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານ

ການກວດກາປະເພດ A, ຄວາມເສຍຫາຍຂອງບັນດາຊິ້ນສ່ວນຫຼັກຈະຕ້ອງຖືກປະເມີນ ແລະ ບັນທຶກໄວ້.

【ໝາຍເຫດ】

ຊິ້ນສ່ວນຫຼັກໝາຍເຖິງ 3 ຊິ້ນສ່ວນຕໍ່ໄປນີ້.

- ແຜ່ນພື້ນ: ແຜ່ນພື້ນ, ພາກສ່ວນພື້ນທີ່ຍື່ນອອກມາ, ພາກສ່ວນຄອນກຣີດພື້ນທີ່ຢູ່ລະຫວ່າງຂາງ
- ໂຄງສ້າງຫຼັກ: ຂາງຫຼັກ, ໂຄງສ້າງຫຼັກ [ຂົວເຫຼັກໂຄງຖັກ (ຊິ້ນສ່ວນທ່ອນເທິງ/ທ່ອນລຸ່ມ, ຊິ້ນສ່ວນທ່ອນອຽງ, ຊິ້ນສ່ວນຍຶດເກາະທ້ອຍ), ຂົວກົ່ງ (ທ່ອນກົ່ງ, ຂາງຍຶດ, ທ່ອນຍ່ອຍ)]
- ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ

ການກວດກາຄວນຖືກປະຕິບັດໂດຍຜູ້ທີ່ມີຄວາມຮູ້ ແລະ ຄວາມສາມາດສະເພາະທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຂົວເພື່ອການກວດກາໄດ້ຢ່າງເໝາະສົມ.

i. ຈຸດປະສົງເພື່ອການເກັບກຳຂໍ້ມູນເພື່ອນຳໃຊ້ໃນການປະເມີນສະພາບ
   ປະເມີນ ແລະ ບັນທຶກສະພາບຄວາມເສຍຫາຍຂອງ 3 ຊິ້ນສ່ວນຫຼັກ (ແຜ່ນພື້ນ, ໂຄງສ້າງຫຼັກ ແລະ ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ) ຢູ່ແຕ່ລະຊ່ວງຂົວທີ່ມີຜົນກະທົບຢ່າງໃຫຍ່ຫຼວງຕໍ່ຄວາມສົມບູນທັງໝົດຂອງຂົວ.

ii. ຈຸດປະສົງເພື່ອການຊອກຫາຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຮຸນແຮງຕັ້ງແຕ່ເບື້ອງຕົ້ນ
   ຊອກຫາ ແລະ ບັນທຶກການເກີດຂຶ້ນ ຫຼື ບໍ່ເກີດຂຶ້ນຂອງຄວາມເສຍຫາຍຮ້າຍແຮງທີ່ກ່ຽວກັບໝອນຮອງຂາງຂົວ ແລະ ບັນດາຊິ້ນສ່ວນທີ່ຢູ່ເທິງແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ ແລະ ຜິວໜ້າທາງຂອງທຸກໆຊ່ວງຂົວ.

2.2 ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ

ລວມມີ 7 ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງໄດ້ປະເມີນສະພາບດັ່ງສະແດງໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 2.2.1 ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍເພື່ອປະເມີນສະພາບ

ວັດສະດຸ	ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ	
ເຫຼັກ	01	ການກັດກ່ອນ
	02	ຮອຍແຕກແຫງ
	04	ການແຕກຫັກ
ຄອນກຣີດ	06 (11)	ຮອຍແຕກແຫງ (ຮອຍແຕກແຫງຢູ່ແຜ່ນພື້ນ)
	07	ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ
	08	ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ
ທົ່ວໄປ	26	ການກັດເຊາະ

【ຄຳອະທິບາຍ】

ການກວດກາປະເພດ A ເນັ້ນໃສ່ 7 ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍເພື່ອປະເມີນສະພາບຕາມຕາຕະລາງຂ້າງເທິງນີ້, ໃນຂະນະທີ່ການກວດກາປະເພດ B ກຳນົດ 26 ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ (ເບິ່ງຢູ່ຕາຕະລາງ 3.2.1 ໃນບົດທີ 3).

i. ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ມີຜົນກະທົບຢ່າງໃຫຍ່ຫຼວງຕໍ່ກັບຄວາມສົມບູນທັງໝົດຂອງຂົວ. (ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຖືກລວມຢູ່ໃນການປະເມີນຄວາມສົມບູນ)

ii. ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນເລື້ອຍໆ

2.3 ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍ ແລະ ລາຍການກວດກາ

ຕາຕະລາງ 2.2.2 ສະແດງເຖິງມາດຕະຖານຂອງຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍ, ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ສະພາບທີ່ຕ້ອງກວດເຊັກໃນການກວດກາປະເພດ A.

ຕາຕະລາງ 2.2.2 ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ສະພາບທີ່ຕ້ອງກວດເຊັກ

《ລາຍການທີ່ຕ້ອງປະເມີນ ແລະ ບັນທຶກສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ》			
ອົງປະກອບ	ຊິ້ນສ່ວນ	ວັດສະດຸ	ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ
ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ	ແຜ່ນພື້ນ	ເຫຼັກ	• ການກັດກ່ອນ, ຮອຍແຕກແຫງ*, ການແຕກຫັກ*
		ຄອນກຣີດ	• ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ • ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ • ຮອຍແຕກແຫງຢູ່ແຜ່ນພື້ນ
	ໂຄງສ້າງຫຼັກ	ເຫຼັກ	• ການກັດກ່ອນ, ຮອຍແຕກແຫງ*, ການແຕກຫັກ*
		ຄອນກຣີດ	• ຮອຍແຕກແຫງ • ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ • ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ
ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ	ພາກສ່ວນເສົາ	ເຫຼັກ	• ການກັດກ່ອນ, ຮອຍແຕກແຫງ*, ການແຕກຫັກ*
		ຄອນກຣີດ	• ຮອຍແຕກແຫງ • ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ • ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ
	ພາກສ່ວນຮາກຖານ	–	• ການກັດເຊາະ

《ລາຍການທີ່ຕ້ອງກວດເຊັກ ແລະ ບັນທຶກການເກີດຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຮ້າຍແຮງ》			
ອົງປະກອບ	ຊິ້ນສ່ວນ	ວັດສະດຸ	ຄວາມເສຍຫາຍຮ້າຍແຮງ
ໝອນຮອງຂາງຂົວ	ໝອນຂົວ	–	• ເກີດສຽງຜິດປົກກະຕິເວລາລົດແລ່ນຜ່ານ. • ເກີດການກັດກ່ອນຢ່າງຮຸນແຮງ; ສ່ວນປະກອບບາງສ່ວນຂາດຫາຍ; ຢາງຂອງໝອນເສຍຫາຍ, ແຂງ ຫຼື ເສຍ.
	ຖານຮອງໝອນ, ປະທາຍ	–	• ມີການສະສົມຂອງເສດຕະກອນ, ນ້ຳຂັງ. • ປະທາຍເກີດຮອຍແຕກແຫງ ແລະ ເສຍຫາຍບາງສ່ວນ.
ຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ	ຮາວຈັບ, ຮາວກັນຕົກ	–	• ຄວາມເສຍຫາຍຈາກການຖືກລົດຕຳ ແລະ ອື່ນໆ. • ບາງຈຸດແມ່ນຕ້ອງພິຈາລະນາເຖິງອັນຕະລາຍຕໍ່ຜູ້ສັນຈອນ.
ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ	ຜິວໜ້າທາງ	–	• ມີຂຸມຮັງໄກ່, ເປັນຄື້ນໃຫຍ່ ຫຼື ມີຮອຍແຕກແຫງ. • ບາງຈຸດແມ່ນຕ້ອງພິຈາລະນາເຖິງອັນຕະລາຍຕໍ່ຜູ້ສັນຈອນ.
	ຊ່ອງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ	–	• ເປັນພັກ (ປະມານ 2 cm ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ). • ມີການເສຍຫາຍ, ເກີດສຽງຜິດປົກກະຕິເວລາລົດແລ່ນຜ່ານ.
	ອຸປະກອນຊ່ວຍການລະບາຍນ້ຳ	–	• ເກີດການອຸດຕັນຈາກເສດຕະກອນ, ການປູຫນ້າທາງທັບ ແລະ ອື່ນໆ. • ເກີດຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ການລະບາຍນ້ຳສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຂາງ.

【ໝາຍເຫດ】

ຕາຕະລາງຂ້າງເທິງນີ້ແມ່ນຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍສະເພາະ, ຮູບແບບຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ສະພາບທີ່ຕ້ອງກວດເຊັກ.

ກ່ຽວກັບຮອຍແຕກແຫງ ແລະ ການແຕກຫັກ, ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ໝາຍເລກຮູບພາບຈະຕ້ອງບັນທຶກໄວ້ໃນຖັນຂອງ 'ຄວາມເສຍຫາຍສຸກເສີນອື່ນໆ' ຕາມແບບຟອມການກວດກາປະເພດ A.
ປະຕິບັດເຊັ່ນດຽວກັນກັບຄວາມເສຍຫາຍຂອງຊິ້ນສ່ວນທີ່ບໍ່ໄດ້ລະບຸໃນລາຍການຢູ່ຕາຕະລາງຂ້າງເທິງ.

3. ການຕັດສິນ ແລະ ການບັນທຶກຄວາມເສຍຫາຍ

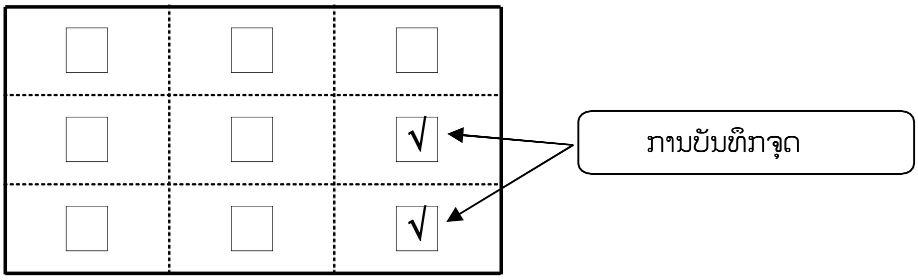
3.1 ການຕັດສິດຄວາມເສຍຫາຍ

ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍຂອງຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍຈະຕ້ອງຕັດສິນໂດຍການປະເມີນຂອງນັກກວດກາຕາມ "ຂໍ້ທີ 3.2 ມາດຕະຖານລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ" ຢູ່ໃນ "ບົດທີ 3 ການກວດກາປະເພດ B" ທີ່ສະແດງໄວ້ຢູ່ໃນ "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍທີ 2 ຫຼັກເກນສໍາລັບການປະເມີນລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ" ແລະ ການບັນທຶກລົງໃນແບບຟອມໄດ້ສະແດງໄວ້ໃນ "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍທີ 3 ແບບຟອມປະຫວັດ ແລະ ການກວກາ".

【ໝາຍເຫດ】

ແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານຂອງການປະເມີນຄວາມເສຍຫາຍແມ່ນຄືກັນກັບການກວດກາປະເພດ B (ເບິ່ງຂໍ້ທີ 3. ການປະເມີນຄວາມເສຍຫາຍຢູ່ໃນບົດທີ 3). ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍແມ່ນຖືກຕັດສິນໂດຍການປະເມີນຂອງນັກກວດກາຕາມຄຸນລັກສະນະຂອງຄວາມເສຍຫາຍ, ພ້ອມປຽບທຽບສະພາບໂຕຈິງຂອງການກວດກາໃນສະໜາມຕາມ "ຂໍ້ທີ 3.2 ມາດຕະຖານລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ" ໃນ "ບົດທີ 3 ການກວດກາປະເພດ B".

ບັນທຶກລະດັບຄວາມເສຍຫາຍທີ່ໃກ້ຄຽງກັບສະພາບຄວາມເສຍຫາຍສະເລ່ຍຂອງຊິ້ນສ່ວນທັງໝົດ. ຖ້າສະພາບຄວາມເສຍຫາຍແຜ່ລາມໃນບາງສ່ວນ, ໃຫ້ບັນທຶກລະດັບທີ່ໃກ້ຄຽງກັບສະພາບຄວາມເສຍຫາຍນັ້ນ. ສໍາລັບຄວາມເສຍຫາຍບາງສ່ວນ, ໃນໜຶ່ງຊ່ວງຂົວແມ່ນຈະແບ່ງອອກເປັນ 9 ສ່ວນ ແລະ ບັນທຶກຈຸດຂອງຄວາມເສຍຫາຍໃສ່ແບບແຕ້ມທີ່ສະແດງໃນຮູບລຸ່ມນີ້:



ຮູບທີ 2.3.1 ຕົວຢ່າງຂອງການບັນທຶກຈຸດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ

【ຖ້າຫາກພົບເຫັນຄວາມເສຍຫາຍໃດໜຶ່ງທີ່ຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການແກ້ໄຂສຸກເສີນ】

ສໍາລັບຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການສຸກເສີນ, ຄໍາເຫັນຂອງນັກກວດກາ, ຄໍາແນະນໍາ, ມາດຕະການສຸກເສີນ ແລະ ອື່ນໆ ຈະຕ້ອງບັນທຶກໃນຖັນຂອງ "ໝາຍເຫດ". (ເບິ່ງຂໍ້ທີ 5.2 ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການແກ້ໄຂສຸກເສີນ).

3.2 ການບັນທຶກຄວາມເສຍຫາຍໃສ່ແບບແຕ້ມ

ການບັນທຶກຄວາມເສຍຫາຍໃສ່ແບບແຕ້ມຄວນຈະບັນທຶກຕາມຂໍ້ກໍານົດໃນບົດທີ 3 ການກວດກາປະເພດ B, ຂໍ້ກໍານົດຍ່ອຍທີ 3.4 ການບັນທຶກຄວາມເສຍຫາຍໃສ່ແບບແຕ້ມ.

3.3 ຂໍ້ຄວນລະວັງໃນການຖ່າຍຮູບ

ການບັນທຶກຮູບພາບຄວາມເສຍຫາຍຄວນຈະບັນທຶກຕາມຂໍ້ກໍານົດໃນບົດທີ 3 ການກວດກາປະເພດ B, ຂໍ້ກໍານົດຍ່ອຍທີ 3.5 ຂໍ້ຄວນລະວັງໃນການຖ່າຍຮູບ.

4. ການຄິດໄລ່ຄວາມສົມບູນ

ຄວາມສົມບູນຈະຕ້ອງຄິດໄລ່ຕາມແຕ່ລະຊິ້ນສ່ວນ ແລະ ແຕ່ລະຊ່ວງຂອງຂົວຕາມສະພາບການບັນທຶກຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ມາດຕະຖານມູນຄ່າການສ້ອມແປງຄວນຈະຕ້ອງຄິດໄລ່ຕາມຄວາມສົມບູນ.

【ໝາຍເຫດ】
ການກວດກາແມ່ນປະເມີນຕາມລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ ສໍາລັບລາຍການຂອງຮູບແບບຄວາມເສຍຫາຍຂອງແຕ່ລະຊິ້ນສ່ວນຂອງຂົວ, ຊ່ວງຕໍ່ຊ່ວງ. ຄວາມເສຍຫາຍຈະຕ້ອງປະເມີນເປັນເປີເຊັນຕາມແຕ່ລະລະດັບຂອງ 5 ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ (A, B, C, D, E) ເຊິ່ງຜົນລວມກັນແມ່ນເຕັມ 100% ຕໍ່ກັບແຕ່ລະປະເພດຄວາມເສຍຫາຍ. ຫຼັກເກນຂອງແຕ່ລະລະດັບຄວາມເສຍຫາຍແມ່ນມີລາຍລະອຽດຢູ່ໃນ "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2 ຫຼັກເກນສໍາລັບການປະເມີນລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ".

[ຄວາມໝາຍຕາມສະພາບລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ]

ບໍ່ມີຄວາມເສຍຫາຍ, ບໍ່ຈໍາເປັນຕ້ອງສ້ອມແປງ → ຄວາມເສຍຫາຍລະດັບ A
ເສຍຫາຍເລັກນ້ອຍ, ສ້ອມແປງເມື່ອສະດວກ → ຄວາມເສຍຫາຍລະດັບ B
ເສຍຫາຍປານກາງ, ສ້ອມແປງໃນໄວໆນີ້ → ຄວາມເສຍຫາຍລະດັບ C
ເສຍຫາຍຮ້າຍແຮງ, ສ້ອມແປງທັນທີ → ຄວາມເສຍຫາຍລະດັບ D
ເສຍຫາຍຈົນໃຊ້ງານບໍ່ໄດ້, ຊິ້ນສ່ວນພັງທະລາຍ → ຄວາມເສຍຫາຍລະດັບ E

ຍົກຕົວຢ່າງ:

				A	B	C	D	E
ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ	ແຜ່ນພື້ນ	ຄອນກຣີດ	11. ຮອຍແຕກແຫງ (ແຜ່ນພື້ນ)	0		30		70
		ຄອນກຣີດ	07. ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ	100		0		0
		ຄອນກຣີດ	08. ນໍ້າຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ	100		0		0
	ໂຄງສ້າງຫຼັກ	ເຫຼັກ	01. ການກັດກ່ອນ	70	20	10	0	0
		ເຫຼັກ	02. ຮອຍແຕກແຫງ (ເຫຼັກ)	100		0		0
		ເຫຼັກ	04. ການແຕກຫັກ	100				0
	ຊິ້ນສ່ວນອື່ນໆ	ເຫຼັກ	01. ການກັດກ່ອນ	80	10	10	0	0
		ເຫຼັກ	02. ຮອຍແຕກແຫງ (ເຫຼັກ)	100		0		0
		ເຫຼັກ	04. ການແຕກຫັກ	100				0

ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ (DG) ແມ່ນຄິດໄລ່ຕາມຮູບແບບຄວາມເສຍຫາຍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

DG = 0 * ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ A
+ 0.25 * ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ B
+ 0.5 * ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ C
+ 0.75 * ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ D
+ 1 * ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ E

ຕົວຢ່າງ:

A	B	C	D	E	DG	
0		30		70	**85**	*(= 30 * 0.5 + 70 *1)*
100		0		0	**0**	*(= 100 * 0)*
70	20	10	0	0	**10**	*(= 70 * 0 + 20 * 0.25 + 10 *0.5)*
80	10	10	0	0	**7.5**	*(= 80 * 0 + 10 * 0.25 + 10 *0.5)*

ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ (DG) ແລະ ຄ່າຄວາມສົມບູນ (HI) ແມ່ນຄິດໄລ່ຕາມແຕ່ລະລະດັບດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ລະດັບຊິ້ນສ່ວນ
- ລະດັບອົງປະກອບ
- ລະດັບຊ່ວງຂົວ

ການຄິດໄລ່ໃນລະດັບຊິ້ນສ່ວນ: DGe = $\sum_{d=1}^{d=n} (CF$d x DGd)

HIe = $100 - DGe$

ກໍລະນີ:

CFd = ຄ່າສໍາປະສິດຄວາມເສຍຫາຍ (ຜູ້ຄິດໄລ່ກໍານົດ)

DGd = ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ (ຕາມສູດດ້ານເທິງ)

$\sum_{d=1}^{d=n}$ = ຜົນລວມຂອງຮູບແບບຄວາມເສຍຫາຍທັງໝົດ

ການຄິດໄລ່ໃນລະດັບອົງປະກອບ: DGc = $\sum_{e=1}^{e=n} (CF$e x DGe)

HIc = $100 - DGc$

ກໍລະນີ:

CFe = ຄ່າສໍາປະສິດຂອງຊິ້ນສ່ວນ (ຜູ້ຄິດໄລ່ກໍານົດ)

DGe = ລະດັບຄວາມເສຍຂອງຊິ້ນສ່ວນ (ຕາມສູດດ້ານເທິງ)

$\sum_{e=1}^{e=n}$ = ຜົນລວມຂອງຊິ້ນສ່ວນທັງໝົດ

ການຄິດໄລ່ໃນລະດັບຊ່ວງຂົວ: DGs = $\sum_{c=1}^{c=n} (CF$e x DGe)

HIs = $100 - DGs$

ກໍລະນີ:

CFc = ຄ່າສໍາປະສິດຂອງອົງປະກອບ (ຜູ້ຄິດໄລ່ກໍານົດ)

DGc = ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍຂອງອົງປະກອບ (ຕາມສູດດ້ານເທິງ)

$\sum_{c=1}^{c=n}$ = ຜົນລວມຂອງອົງປະກອບທັງໝົດ

ຄ່າສໍາປະສິດທັງໝົດ (CFx) ແມ່ນຜູ້ຄິດໄລ່ກໍານົດ ແລະ ນໍາໄປໃຊ້ກັບຂົວທັງໝົດ. ໝາຍເຫດ: ຄ່າສໍາປະສິດເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນຖືກຮ່າງຂຶ້ນເບື້ອງຕົ້ນໂດຍອີງໃສ່ການນໍາໃຊ້ຂອງປະເທດຍີ່ປຸ່ນ (ແຂວງນະງະຊະກິ ແລະ ແຂວງຊິຊຸໂອະກະ) ແລະ ຄວນຖືກແກ້ໄຂ ແລະ ປັບປຸງຢ່າງລະອຽດໂດຍການຕັດສິນຂອງວິສະວະກອນທ້ອງຖິ່ນ.

ຄ່າສໍາປະສິດເຫຼົ່ານີ້ຖືກເກັບໄວ້ຊົ່ວຄາວຢູ່ໃນຕາຕະລາງສະເພາະຂອງລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວ (BMS) ທີ່ໄດ້ສະແດງໄວ້ລຸ່ມນີ້. ມີພຽງແຕ່ຜູ້ຄຸ້ມຄອງລະບົບເທົ່ານັ້ນທີ່ສາມາດແກ້ໄຂຄ່າສໍາປະສິດຕ່າງໆໄດ້. ຖ້າມີການປ່ຽນແປງຄ່າສໍາປະສິດບາງຄ່າໂດຍຜູ້ຄຸ້ມຄອງ, ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ຄ່າຄວາມສົມບູນຄວນຈະຕ້ອງຄິດໄລ່ຄືນສໍາລັບການກວດກາຂົວທັງໝົດ.

ຕາຕະລາງ 2.4.1 ຄ່າສຳປະສິດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ (1/2)

ອົງປະກອບ	ຊິ້ນສ່ວນ		ວັດສະດຸ	ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍ	ນະງະຊາກິ	ຊິຊູໂອກະ	ລາວ (ຮ່າງ)	ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ				
								A	B	C	D	E
ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ	ແຜ່ນພື້ນ		ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ	0.60	0.50	0.60	A	B	C	D	E
				02: ຮອຍແຕກແຫງ	1.00	1.00	1.00	A		C		E
				04: ການແຕກຫັກ	1.00	1.00	1.00	A				E
			ຄອນກຣີດ	07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ	0.50	0.13	0.75	A		C	D	E
				08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ	0.25	0.13	0.50	A		C	D	E
				11: ຮອຍແຕກແຫງຢູ່ແຜ່ນພື້ນ	0.50	0.75	0.75	A	B	C	D	E
	ໂຄງສ້າງຫຼັກ		ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ	0.60	0.60	0.60	A	B	C	D	E
				02: ຮອຍແຕກແຫງ	1.00	1.00	1.00	A		C		E
				04: ການແຕກຫັກ	1.00	1.00	1.00	A				E
			ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ	0.33	0.33	0.75	A	B	C	D	E
				07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ	0.67	0.67	0.75	A		C	D	E
				08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ	0.33	0.17	0.50	A		C	D	E
	ຊິ້ນສ່ວນອື່ນໆ	ຊິ້ນສ່ວນຫຼັກ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ	0.60	0.33	0.60	A	B	C	D	E
				02: ຮອຍແຕກແຫງ	1.00	1.00	1.00	A		C		E
				04: ການແຕກຫັກ	1.00	1.00	1.00	A				E
			ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ	0.25	0.40	0.75	A	B	C	D	E
				07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ	0.75	0.60	0.75	A		C	D	E
				08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ	0.50	0.40	0.50	A		C	D	E
		ຊິ້ນສ່ວນປະກອບ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ	0.25	0.33	0.25	A	B	C	D	E
				02: ຮອຍແຕກແຫງ	1.00	1.00	1.00	A		C		E
				04: ການແຕກຫັກ	1.00	1.00	1.00	A				E
			ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ	0.25	0.40	0.60	A	B	C	D	E
				07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ	0.75	0.60	0.60	A		C	D	E
				08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ	0.50	0.40	0.40	A		C	D	E
ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ	ພາກສ່ວນເສົາ		ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ		0.60	0.60	A	B	C	D	E
				02: ຮອຍແຕກແຫງ		1.00	1.00	A		C		E
				04: ການແຕກຫັກ		1.00	1.00	A				E
			ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ	0.40	0.43	0.75	A	B	C	D	E
				07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ	0.60	0.57	0.75	A		C	D	E
				08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ	0.40	0.29	0.50	A		C	D	E
	ພາກສ່ວນຮາກຖານ		ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ		0.60	0.60	A	B	C	D	E
				02: ຮອຍແຕກແຫງ		1.00	1.00	A		C		E
				04: ການແຕກຫັກ		1.00	1.00	A				E
				26: ການກັດເຊາະ		1.00	1.00	A		C		E
			ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ	0.40	0.43	0.75	A	B	C	D	E
				07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ	0.60	0.60	0.75	A		C	D	E
				26: ການກັດເຊາະ		1.00	1.00	A		C		E

ຕາຕະລາງ 2.4.2 ຄ່າສຳປະສິດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ (2/2)

ອົງປະກອບ	ຊິ້ນສ່ວນ	ວັດສະດຸ	ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍ	ນະງະຊາກິ	ຊິຊູໂອກະ	ລາວ (ຮ່າງ)	ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ				
							A	B	C	D	E
ໝອນຮອງຂາງຂົວ	ໝອນຂົວ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ	0.50	0.25	0.50	A	B	C	D	E
			02: ຮອຍແຕກແຫງ	1.00	1.00	1.00	A		C		E
			04: ການແຕກຫັກ	1.00	1.00	1.00	A				E
	ຖານຮອງໝອນຂົວ, ປະທາຍ	ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ	0.40	0.14	0.75	A	B	C	D	E
			07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ	1.00	0.60	0.75	A		C	D	E
	ອຸປະກອນປ້ອງກັນຂາງຂົວຕົກ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ			0.60	A	B	C	D	E
			02: ຮອຍແຕກແຫງ			1.00	A		C		E
			04: ການແຕກຫັກ			1.00	A				E
		ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ			0.60	A	B	C	D	E
			07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ			0.60	A		C	D	E
			08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ			0.40	A		C	D	E
ຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ	ຮາວຈັບ, ຮາວກັນຕົກ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ			0.30	A	B	C	D	E
			02: ຮອຍແຕກແຫງ			1.00	A		C		E
			04: ການແຕກຫັກ			1.00	A				E
		ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ			0.60	A	B	C	D	E
			07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ			0.60	A		C	D	E
			08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ			0.40	A		C	D	E
	ອຸປະກອນກັນສຽງລົບກວນ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ			0.60	A	B	C	D	E
			02: ຮອຍແຕກແຫງ			1.00	A		C		E
			04: ການແຕກຫັກ			1.00	A				E
	ເສົາໄຟເບືອງທາງ, ປ້າຍຈະລາຈອນ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ			0.60	A	B	C	D	E
			02: ຮອຍແຕກແຫງ			1.00	A		C		E
			04: ການແຕກຫັກ			1.00	A				E
ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ	ຖອນຮອງຮາວກັນຕົກ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ			0.60	A	B	C	D	E
			02: ຮອຍແຕກແຫງ			1.00	A		C		E
			04: ການແຕກຫັກ			1.00	A				E
		ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ			0.75	A	B	C	D	E
			07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ			0.75	A		C	D	E
			08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ			0.40	A		C	D	E
	ຊ່ວງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ			0.60	A	B	C	D	E
			02: ຮອຍແຕກແຫງ			1.00	A		C		E
			04: ການແຕກຫັກ			1.00	A				E
		ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ			0.75	A	B	C	D	E

ຕາຕະລາງ 2.4.3 ຄ່າສຳປະສິດຂອງຊິ້ນສ່ວນ

<table>
<tr><th>ອົງປະກອບ</th><th colspan="2">ຊິ້ນສ່ວນ</th><th>ນະງະຊາກິ</th><th>ຊິຊູໂອກະ</th><th>ລາວ (ຮ່າງ)</th></tr>
<tr><td rowspan="4">ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ</td><td colspan="2">ແຜ່ນພື້ນ</td><td>0.80</td><td></td><td>0.80</td></tr>
<tr><td colspan="2">ໂຄງສ້າງຫຼັກ</td><td>1.00</td><td></td><td>1.00</td></tr>
<tr><td rowspan="2">ຊິ້ນສ່ວນອື່ນໆ</td><td>ຊິ້ນສ່ວນຫຼັກ</td><td rowspan="2">0.20</td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">0.40</td></tr>
<tr><td>ຊິ້ນສ່ວນປະກອບ</td></tr>
<tr><td rowspan="2">ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ</td><td colspan="2">ພາກສ່ວນເສົາ</td><td>1.00</td><td></td><td>1.00</td></tr>
<tr><td colspan="2">ພາກສ່ວນຮາກຖານ</td><td>1.00</td><td></td><td>1.00</td></tr>
<tr><td rowspan="3">ໝອນຮອງຂາງຂົວ</td><td colspan="2">ໝອນຂົວ</td><td>1.00</td><td></td><td>1.00</td></tr>
<tr><td colspan="2">ຖານຮອງໝອນຂົວ, ຖານຄອນກຣີດ</td><td>0.43</td><td></td><td>0.50</td></tr>
<tr><td colspan="2">ອຸປະກອນປ້ອງກັນຂາງຂົວຕົກ</td><td></td><td></td><td>0.50</td></tr>
<tr><td rowspan="3">ຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ</td><td colspan="2">ຮາວຈັບ, ຮາວກັນຕົກ</td><td></td><td></td><td>0.50</td></tr>
<tr><td colspan="2">ແຜ່ນກັນສຽງລົບກວນ</td><td></td><td></td><td>0.50</td></tr>
<tr><td colspan="2">ເສົາໄຟເບື້ອງທາງ, ປ້າຍຈະລາຈອນ</td><td></td><td></td><td>0.50</td></tr>
<tr><td rowspan="2">ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ</td><td colspan="2">ຖານຮອງຮາວກັນຕົກ</td><td></td><td></td><td>0.50</td></tr>
<tr><td colspan="2">ຊ່ອງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ</td><td></td><td></td><td>0.80</td></tr>
</table>

ຕາຕະລາງ 2.4.4 ຄ່າສຳປະສິດຂອງອົງປະກອບ

ອົງປະກອບ	ນະງະຊາກິ	ຊິຊູໂອກະ	ລາວ (ຮ່າງ)
ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ	1.00		1.00
ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ	0.50		1.00
ໝອນຮອງຂາງຂົວ	0.50		0.50
ຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ			0.50
ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ			0.50

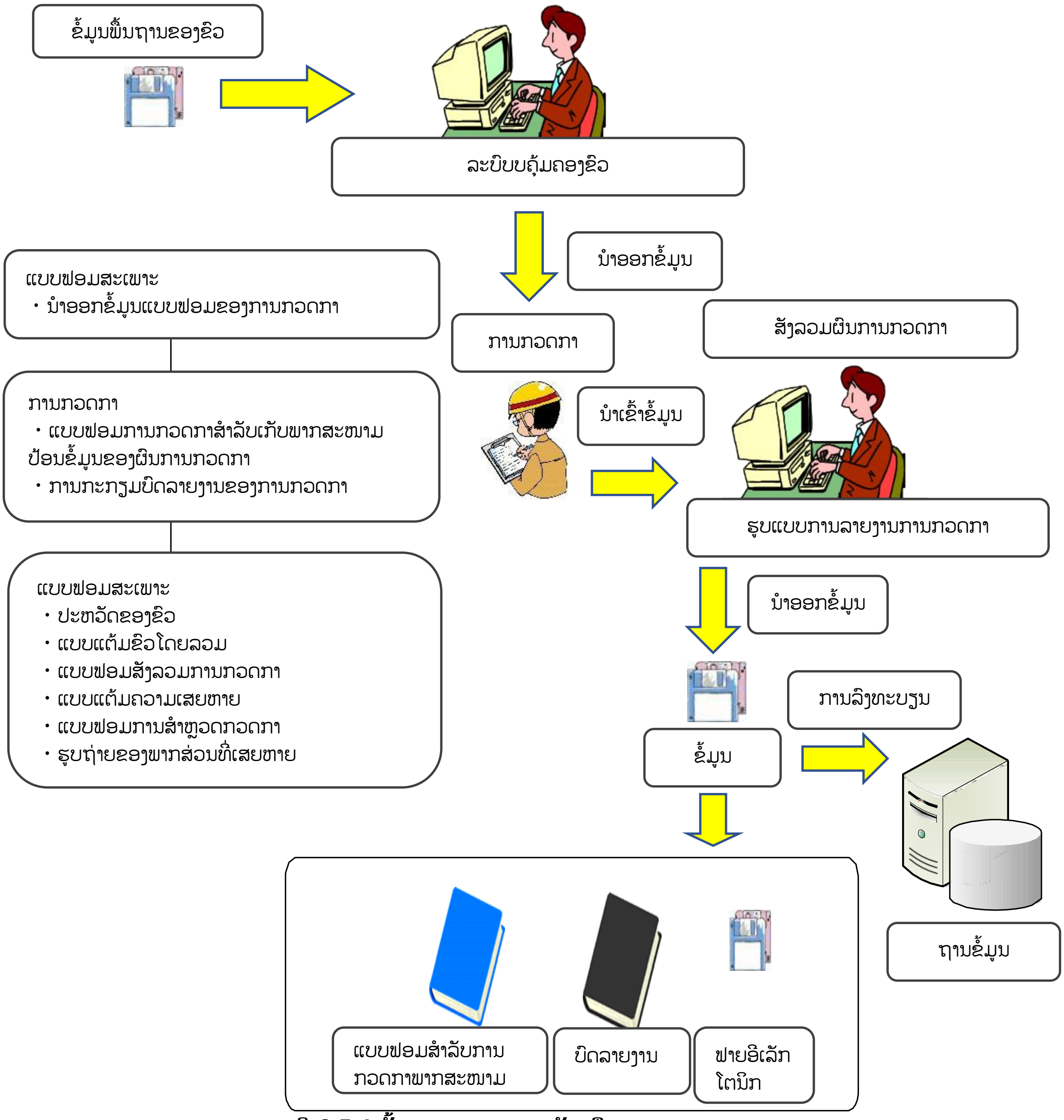
5. ການບັນທຶກຜົນການກວດກາ

5.1 ການລົງທະບຽນເຂົ້າໃນລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວ

ຜົນການກວດກາຈະຕ້ອງບັນທຶກລົງໃນແບບຟອມສະເພາະ ແລະ ລົງທະບຽນເຂົ້າໃນຖານຂໍ້ມູນ.

【ໝາຍເຫດ】

ຜົນຂອງການກວດກາຈະຕ້ອງບັນທຶກລົງໃນແບບຟອມສະເພາະດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນ "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3 ແບບຟອມ ປະຫວັດ ແລະ ການກວດກາ " ແລະ ແອັບ ODK ຕາມການນໍາໃຊ້ຂອງ "ລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວ (BMS)".
ນອກຈາກຮູບແບບການເກັບບັນທຶກຂໍ້ມູນການກວດກາຂອງແຕ່ລະຂົວແລ້ວ, ໃນຖານຂໍ້ມູນຍັງມີຮູບແບບການຄົ້ນຫາທີ່ສາມາດນໍາໃຊ້ພາຍໃຕ້ສະພາບການສະເພາະ, ຮູບແບບການວິເຄາະຂໍ້ມູນເຊັ່ນ: ໃຊ້ຄວາມສົມບູນຂອງຂົວໃນການວາງແຜນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຮູບແບບອື່ນໆ. ບົດລາຍງານຂອງການກວດກາແມ່ນສາມາດກະກຽມໂດຍການນໍາໃຊ້ຮູບແບບຂອງບົດລາຍງານ ແລະ ຜົນຂອງການກວດກາຈະຕ້ອງເກັບໄວ້ໃນຖານຂໍ້ມູນ.



ຮູບທີ 2.5.1 ຂັ້ນຕອນຂອງການບັກທຶກການກວດກາ

5.2 ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຈໍາເປັນຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການສຸກເສີນ

ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຈໍາເປັນຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການແກ້ໄຂສຸກເສີນ, ຄວາມຄິດເຫັນຂອງນັກກວດກາ, ຄໍາແນະນໍາ, ມາດຕະການຕ່າງໆ (ມາດຕະການແກ້ໄຂສຸກເສີນ) ຄວນຈະບັນທຶກໄວ້ໃນຖັນຂອງ "ໝາຍເຫດ".

【ໝາຍເຫດ】

ຖ້າຫາກຄວາມປອດໄພຂອງໂຄງສ້າງຂົວຫຼຸດລົງຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ຫຼື ການຈະລາຈອນຂອງຍານພາຫະນະ ແລະ ຄົນຍ່າງ ອາດຖືກຂັດຂວາງ ຫຼື ພາກສ່ວນອື່ນໆອາດໄດ້ຮັບບາດເຈັບເຊັ່ນ: ສະພາບການສຸກເສີນເກີດຂຶ້ນ (ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບໝວດ "E"), ກ່ອນອື່ນໝົດຈະຕ້ອງແຈ້ງຜູ້ຄຸ້ມຄອງເສັ້ນທາງ ແລະ ບັນທຶກໃນ "ໝາຍເຫດ" ຂອງບົດລາຍງານການກວດກາໂດຍການຕັດສິນປັດໄຈທີ່ອາດສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຂົວເຊັ່ນ: ຊິ້ນສ່ວນສໍາຄັນຂອງຂົວ, ການແຜ່ລາມຂອງຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ອື່ນໆ ຕາມລໍາດັບ. ຕົວຢ່າງຂອງຄວາມເສຍຫາຍຮ້າຍແຮງໄດ້ສະແດງຢູ່ດ້ານລຸ່ມເພື່ອເປັນການອ້າງອີງ.

ຕົວຢ່າງຂອງຄວາມເສຍຫາຍຮ້າຍແຮງ

- ໃນກໍລະນີທີ່ຂົວມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການພັງທະລາຍເນື່ອງຈາກໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ ແລະ ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມເກີດຄວາມເສຍຫາຍຢ່າງໜັກໜ່ວງ.
- ໃນກໍລະນີທີ່ຄົນຍ່າງ ຫຼື ຍານພາຫະນະອາດຈະຕົກ ຫຼື ແລ່ນອອກຈາກເສັ້ນທາງເນື່ອງຈາກການເກີດຄວາມເສຍຫາຍ ຫຼື ມີຊິ້ນສ່ວນຂອງຂົວສູນເສຍເຊັ່ນ: ຮາວຈັບ ແລະ ຮາວກັນຕົກເປັນຕົ້ນ.
- ໃນກໍລະນີທີ່ຜູ້ຂັບຂີ່ອາດສູນເສຍການຄວບຄຸມເນື່ອງຈາກຢາງລົດຮົ່ວທີ່ເກີດຈາກການເສຍຮູບຊົງຢ່າງໜັກໜ່ວງຂອງຊ່ອງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ.
- ໃນກໍລະນີທີ່ຜູ້ຂັບຂີ່ອາດຂັບລົດເສຍຫຼັກເນື່ອງຈາກພື້ນໜ້າທາງຫຼຸບໂນນ ຫຼື ຊ່ອງຫົດ-ຢືດເສຍຫາຍ.
- ໃນກໍລະນີທີ່ກ້ອນຄອນກຣີດຂອງຖານຮອງຮາວກັນຕົກອາດຈະຫຼຸດອອກ ຫຼື ແຜ່ນພື້ນຂົວ ແລະ ເຮັດໃຫ້ມີການບາດເຈັບຕໍ່ຜູ້ຄົນ ແລະ ຍານພາຫະນະທີ່ແລ່ນຜ່ານຢູ່ກ້ອງຂົວ. (ກໍລະນີຂົວຂ້າມທາງ)
- ໃນກໍລະນີທີ່ພື້ນໜ້າທາງອາດມີຂຸມເລິກເນື່ອງຈາກມີຄວາມເສຍຫາຍຢ່າງໜັກໜ່ວງຢູ່ແຜ່ນພື້ນຂົວ.
- ໃນກໍລະນີທີ່ເກີດສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄຫວທີ່ຜິດປົກກະຕິຈາກຂາງຂົວ, ທາງຍ່າງສໍາລັບກວດກາກ້ອງຂົວ ແລະ ອື່ນໆ, ອາດເກີດຜົນກະທົບທາງອ້ອມຕໍ່ຜູ້ຄົນທີ່ອາໄສຢູ່ເຂດນັ້ນ.

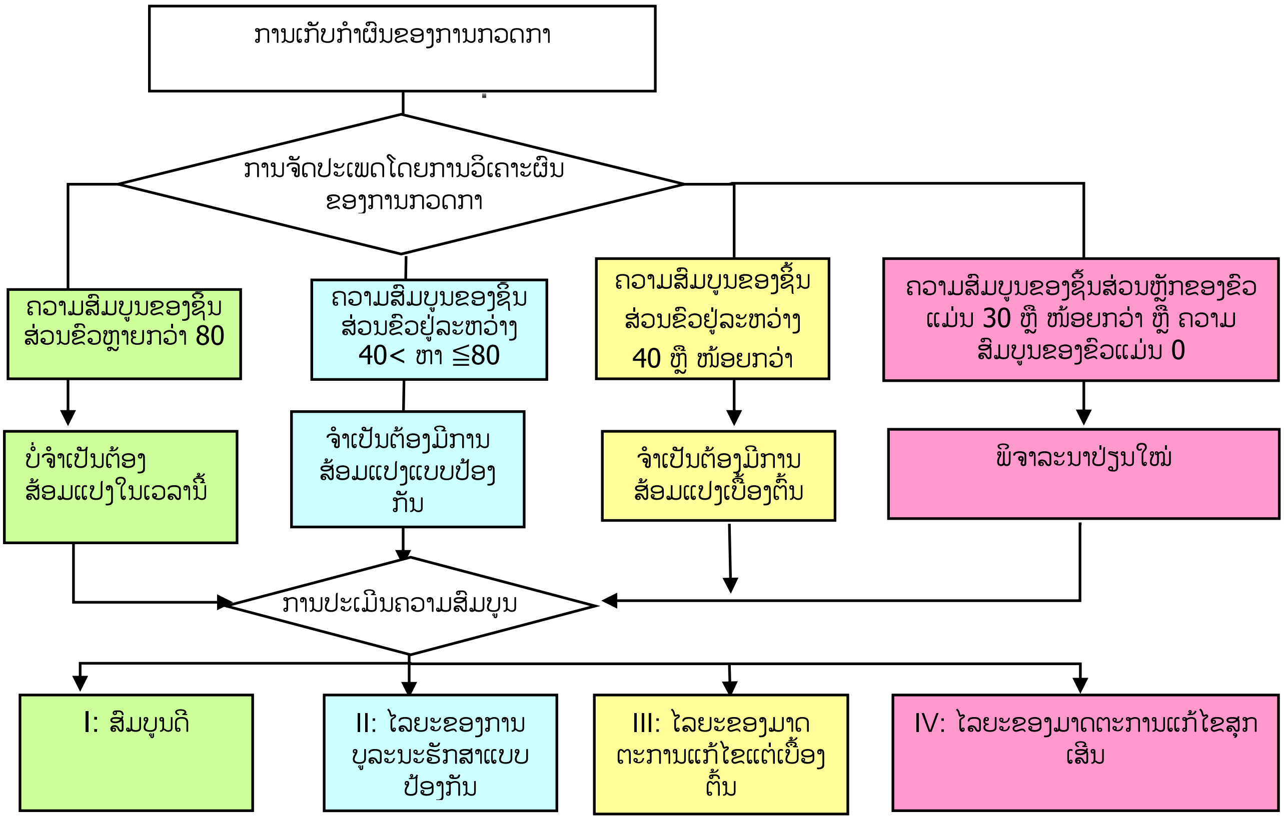
6. ການຕັດສິນຄວາມສົມບູນ

ຄວາມສົມບູນຕ້ອງຖືກຕັດສິນຕາມລະດັບຂອງການເສຍຮູບຊົງ ແລະ ຄວາມຜິດປົກກະຕິທີ່ຢັ້ງຢືນໂດຍການກວດກາ.

【ໝາຍເຫດ】

ກ່ອນອື່ນໝົດ, ຂົວໄດ້ຖືກຈັດແບ່ງປະເພດໂດຍການຄິດໄລ່ຄ່າຄວາມສົມບູນຂອງຊິ້ນສ່ວນຕ່າງໆຈາກຜົນການກວດກາ. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ຂົວຕ່າງໆຈະຖືກຈັດປະເພດແຕ່ “I ເຖິງ IV” ຕາມຕາຕະລາງ 2.6.1 ໂດຍການຕັດສິນຈາກການບັນທຶກສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ຮູບຖ່າຍ. (ເບິ່ງຮູບທີ 2.6.1)

ເມື່ອຮູ້ວ່າຂອບເຂດຂອງຄ່າຄວາມສົມບູນ (HI) ແລະ ລະດັບຄວາມສົມບູນ (ຕົວຢ່າງ: HI ສູງກວ່າ 80 ແມ່ນປະເມີນໄດ້ວ່າຂົວນັ້ນແມ່ນ “ສົມບູນດີ” ແລະ ຖ້າ HI ໜ້ອຍກວ່າ 30 ແມ່ນປະເມີນໄດ້ວ່າຂົວນັ້ນຢູ່ໃນ “ໄລຍະມາດຕະການແກ້ໄຂສຸກເສີນ”) ຈະຕ້ອງຖືກກຳນົດໂດຍການຕັດສິນຂອງວິສະວະກອນທ້ອງຖິ່ນ. ຂອບເຂດຂອງ HI ແລະ ລະດັບຄວາມສົມບູນຕ້ອງບັນທຶກໄວ້ໃນຕາຕະລາງສະເພາະທີ່ຢູ່ໃນລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວ ແລະ ຈະຕ້ອງດັດແກ້ຫຼັງຈາກຂອບເຂດເຫຼົ່ານີ້ໄດ້ຖືກກຳນົດແລ້ວ.



ຮູບທີ 2.6.1 ຂັ້ນຕອນການຕັດສິນຄວາມສົມບູນ

【ເອກະສານອ້າງອີງ】

ຂົວທີ່ໄດ້ຮັບການກວດກາແລ້ວຈະຖືກແບ່ງຕາມໝວດຕ່າງໆດັ່ງຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້.

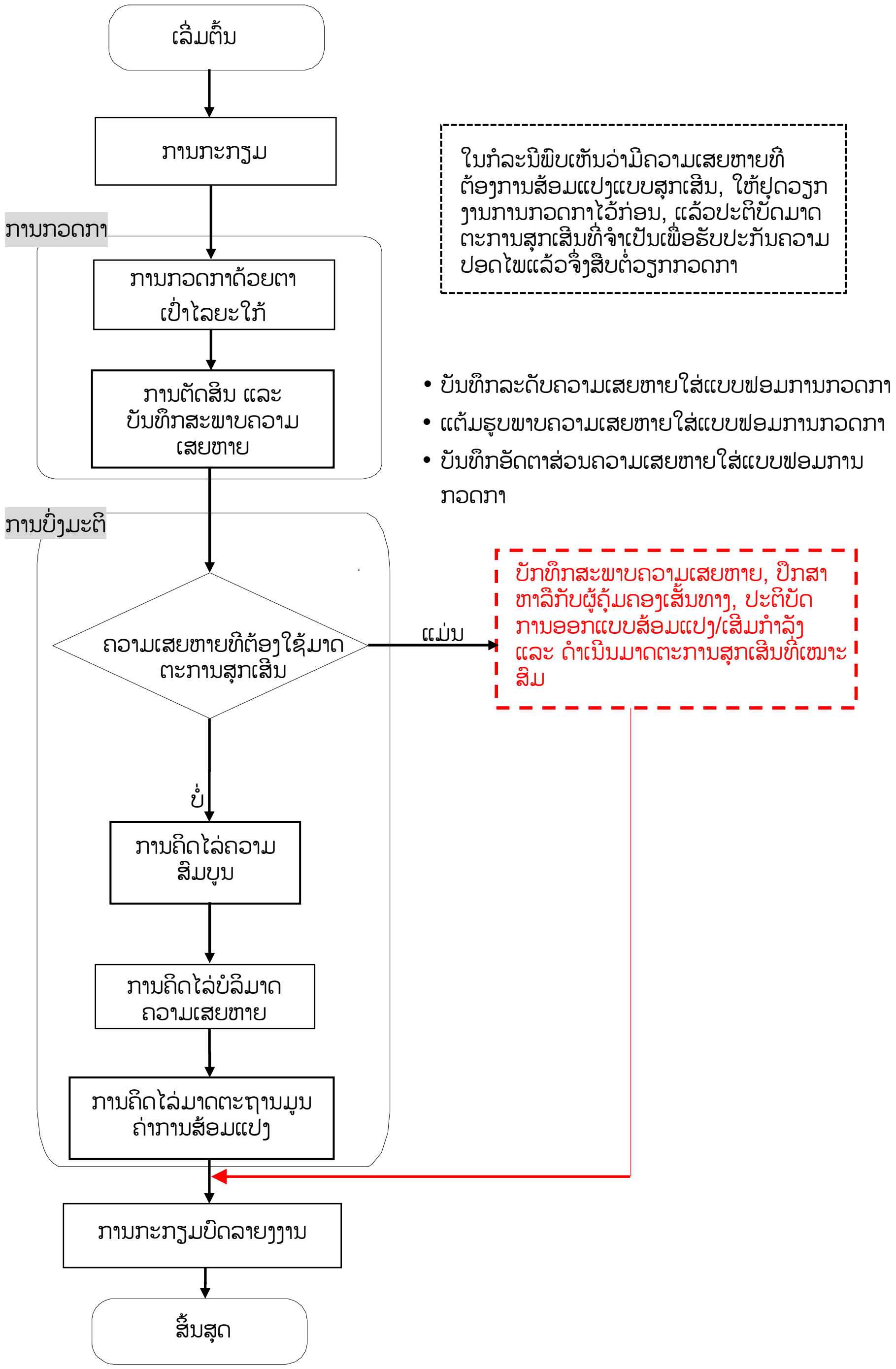
ຕາຕະລາງ 2.6.1 ການປະເມີນແຕ່ລະໝວດ

	ໝວດ	ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ
I	ສົມບູນດີ	ການທຳງານຂອງໂຄງສ້າງບໍ່ມີຂໍ້ບົກພ່ອງ.
II	ໄລຍະຂອງການບູລະນະຮັກສາແບບປ້ອງກັນ	ເຖິງແມ່ນວ່າການທຳງານຂອງໂຄງສ້າງຍັງບໍ່ມີຂໍ້ບົກພ່ອງເທື່ອ, ແຕ່ກໍ່ຄວນໃຊ້ມາດຕະການບູລະນະຮັກສາແບບປ້ອງກັນກ່ອນ.
III	ໄລຍະຂອງມາດຕະການແກ້ໄຂແຕ່ເບື້ອງຕົ້ນ	ການທຳງານຂອງໂຄງສ້າງອາດມີຂໍ້ບົກພ່ອງ, ແລະ ຄວນໃຊ້ມາດຕະການແກ້ໄຂແຕ່ເບື້ອງຕົ້ນ.
IV	ໄລຍະຂອງມາດຕະການແກ້ໄຂສຸກເສີນ	ການທຳງານຂອງໂຄງສ້າງມີຂໍ້ບົກພ່ອງ ຫຼື ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ສູງທີ່ຈະບົກພ່ອງ ແລະ ຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການສຸກເສີນ.

ບົດທີ 3 ການກອດກາປະເພດ B

1. ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາປະເພດ B

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວການກວດກາປະເພດ B ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນລຸ່ມນີ້.



ຮູບທີ 3.1.1 ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາປະເພດ B

【ໝາຍເຫດ】

ແຜນວາດດ້ານເທິງສະແດງຂັ້ນຕອນມາດຕະຖານຂອງການກວດກາປະເພດ B. ວຽກງານການກວດການີ້ຈະຕ້ອງບໍ່ລວມແຕ່ "ການກວດກາ" ແຕ່ຕ້ອງຮັບຮູ້ເຖິງລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ, ແຕ່ "ການປະເມີນ" ແມ່ນຕ້ອງຕອບສະໜອງ ແລະ ວັດແທກຕາມຜົນການກວດກາຂອງຂົວເປົ້າໝາຍ.

2. ເນື້ອໃນຂອງການກວດກາປະເພດ B

2.1 ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ

ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍແມ່ນ 26 ປະເພດດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 3.2.1.

ຕາຕະລາງ 3.2.1 ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ

ວັດສະດຸ	ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ		ວັດສະດຸ	ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ	
ເຫຼັກ	01	ການກັດກ່ອນ	ອື່ນໆ	13	ຊ່ອງວ່າງຜິດປົກກະຕິ
	02	ຮອຍແຕກແຫງ		14	ຜິວທາງບໍ່ລຽບ
	03	ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ		15	ຜິວໜ້າທາງຜິດປົກກະຕິ
	04	ການແຕກຫັກ		16	ໝອນຮອງຂາງບໍ່ຕອບສະໜອງການໃຊ້ງານ
	05	ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໜ້ຽງ		17	ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ
ຄອນກຣີດ	06	ຮອຍແຕກແຫງ	ທົ່ວໄປ	10	ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸການເສີມກຳລັງ
	07	ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ		18	ສະໜໍຍຶດຜິດປົກກະຕິ
	08	ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ		19	ການຕົກສີ, ເສື່ອມສະພາບ
	09	ເສດຕົກຫຼົ່ນ		20	ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ
	11	ຮອຍແຕກແຫງຢູ່ແຜ່ນພື້ນ		21	ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ
	12	ການແຕກໂພງ		22	ການກົ່ງຜິດປົກກະຕິ
				23	ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ
				24	ສິ່ງອຸດຕັນ
				25	ການຊຸດໂຕ, ການເຄື່ອນໂຕ, ການອຽງ
				26	ການກັດເຊາະ

【ໝາຍເຫດ】

ຕາມທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ໃນບົດທີ 1, ຂໍ້ທີ 4 "ປະເພດຂອງການກວດກາ", ມີທັງໝົດ 26 ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍເປັນເປົ້າໝາຍ ເພາະວ່າປະເພດຄວາມເສຍຫາຍຂອງການກວດກາປະເພດ B ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ກວດກາແບບລະອຽດໃນທຸກໆຊິ້ນສ່ວນຂອງຂົວຕາມໄລຍະເວລາຂອງການກວດກາຕາມກຳນົດປະເພດ A.

2.2 ເປົ້າໝາຍການກວດກາ

ຕາຕະລາງ 3.2.2 ສະແດງເຖິງມາດຕະຖານຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍຂອງການກວດກາຕາມກຳນົດ.

ຕາຕະລາງ 3.2.2 ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍຂອງການກວດກາຕາມກຳນົດ

ອົງປະກອບ	ຊິ້ນສ່ວນ		ໝາຍເຫດ
ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ	ແຜ່ນພື້ນຂົວ		ພາກສ່ວນເຕີມເຂົ້າທີ່ຢູ່ລະຫວ່າງແຜ່ນພື້ນ ແລະ ຂາງຂົວ
	ໂຄງສ້າງຫຼັກ		ຂາງຫຼັກ, ໂຄງສ້າງຫຼັກ (ທ່ອນເທິງ/ທ່ອນລຸ່ມ, ທ່ອນອຽງ, ທ່ອນກົງ, ຂາງຍຶດ, ພາກສ່ວນຫ້ອຍ, ພາກສ່ວນຂຶດງໍ ແລະ ອື່ນໆ)
	ຊິ້ນສ່ວນອື່ນໆ	ຊິ້ນສ່ວນຫຼັກ	ຄານທາງຍາວ, ຄານຮັບແຜ່ນພື້ນ, ຄານທາງຂວາງ, ໂຄງຄ້ຳກັນແກວ່ງ
		ຊິ້ນສ່ວນປະກອບ	ໂຄງຄ້ຳຢັນດ້ານຂ້າງ
ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ	ພາກສ່ວນເສົາ		
	ພາກສ່ວນຮາກຖານ		ການກັດເຊາະ
ໝອນຮອງຂາງຂົວ	ໝອນຂົວ		
	ຖານຮອງໝອນຂົວ		ປະທາຍຖານຮອງໝອນຂົວ, ຖານຄອນກຣີດ
	ອຸປະກອນປ້ອງກັນຂາງຂົວຕົກ		
ຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ	ຮາວຈັບ, ຮາວກັນຕົກ		
	ແຜ່ນກັນສຽງລົບກວນ		
	ເສົາໄຟເບື້ອງທາງ, ປ້າຍຈະລາຈອນ		
ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ	ຖານຮອງຮາວກັນຕົກ		ຖານຮອງຮາວກັນຕົກ, ດອນກາງ, ຂອບທາງ
	ຜິວໜ້າທາງ		
	ຊ່ວງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ		
ອົງປະກອບອື່ນໆ	ອຸປະກອນຊ່ວຍການລະບາຍນ້ຳ		
	ອຸປະກອນຊ່ວຍໃນການເຂົ້າເຖິງເພື່ອກວດກາ		
	ອຸປະກອນເສີມອື່ນໆ		

【ໝາຍເຫດ】

ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີແນວທາງອື່ນໃນການຈັດປະເພດຊິ້ນສ່ວນຕ່າງໆຕາມໜ້າທີ່ຂອງໂຄງສ້າງ, ແຕ່ຄູ່ມືສະບັບນີ້ແມ່ນຈັດປະເພດຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍດ້ວຍມຸມມອງຂອງຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມສົມບູນ, ຄວາມອາດສາມາດຂອງໝອນຮອງຂາງຂົວ, ແລະ ອາຍຸການນຳໃຊ້ ລວມທັງການໃຊ້ຜົນການກວດກາເພື່ອຈຸດປະສົງໃນການຄຸ້ມຄອງເຊັ່ນ: ການຕັດສິນບູລິມະສິດສຳລັບການສ້ອມແປງ ແລະ ການບູລະນະຮັກສາ.

2.3 ລາຍການກວດກາ

ຕາຕະລາງ 3.2.3 ສະແດງເຖິງມາດຕະຖານປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງກວດກາ.

ຕາຕະລາງ 3.2.3 ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງກວດກາ

<table>
<tr><th>ອົງປະກອບ</th><th colspan="2">ຊິ້ນສ່ວນ</th><th>ວັດສະດຸ</th><th colspan="2">ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ</th></tr>
<tr><td rowspan="10">ໂຄງສ້າງ ສ່ວນເທິງ</td><td colspan="2" rowspan="2">ແຜ່ນພື້ນຂົວ</td><td>ເຫຼັກ</td><td>01: ການກັດກ່ອນ
02: ຮອຍແຕກແຫງ
03: ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ
04: ການແຕກຫັກ
05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໝ້ຽງ</td><td>10: ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸເສີມກຳລັງ
17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ
20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ
21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ
23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ</td></tr>
<tr><td>ຄອນກຣີດ</td><td>07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ
08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ
09: ເສດຕົກຫຼົ່ນ
10: ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸເສີມກຳລັງ
11: ຮອຍແຕກແຫງຢູ່ແຜ່ນພື້ນ</td><td>12: ການແຕກໂພງ
17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ
18: ສະໜັບຍຶດຜິດປົກກະຕິ
19: ການຕົກສີ, ເສື່ອມສະພາບ
20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">ໂຄງສ້າງຫຼັກ</td><td>ເຫຼັກ</td><td>01: ການກັດກ່ອນ
02: ຮອຍແຕກແຫງ
03: ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ
04: ການແຕກຫັກ
05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໝ້ຽງ
10: ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸເສີມກຳລັງ</td><td>13: ຊ່ອງວ່າງຜິດປົກກະຕິ
17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ
20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ
21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ
22: ການກົ່ງຜິດປົກກະຕິ
23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ</td></tr>
<tr><td>ຄອນກຣີດ</td><td>06: ຮອຍແຕກແຫງ
07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ
08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ
10: ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸເສີມກຳລັງ
12: ການແຕກໂພງ
13: ຊ່ອງວ່າງຜິດປົກກະຕິ</td><td>17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ
18: ສະໜັບຍຶດຜິດປົກກະຕິ
19: ການຕົກສີ, ເສື່ອມສະພາບ
20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ
21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ
22: ການກົ່ງຜິດປົກກະຕິ
23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ</td></tr>
<tr><td rowspan="4">ຊິ້ນສ່ວນອື່ນໆ</td><td rowspan="2">ຊິ້ນສ່ວນຫຼັກ</td><td>ເຫຼັກ</td><td>01: ການກັດກ່ອນ
02: ຮອຍແຕກແຫງ
03: ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ
04: ການແຕກຫັກ
05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໝ້ຽງ
10: ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸເສີມກຳລັງ</td><td>17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ
20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ
21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ
22: ການກົ່ງຜິດປົກກະຕິ
23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ</td></tr>
<tr><td>ຄອນກຣີດ</td><td>06: ຮອຍແຕກແຫງ
07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ
08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ
10: ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸເສີມກຳລັງ
12: ການແຕກໂພງ
17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ</td><td>18: ສະໜັບຍຶດຜິດປົກກະຕິ
19: ການຕົກສີ, ເສື່ອມສະພາບ
20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ
21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ
22: ການກົ່ງຜິດປົກກະຕິ
23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ</td></tr>
<tr><td rowspan="2">ຊິ້ນສ່ວນປະກອບ</td><td>ເຫຼັກ</td><td>01: ການກັດກ່ອນ
02: ຮອຍແຕກແຫງ
03: ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ
04: ການແຕກຫັກ
05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໝ້ຽງ
10: ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸເສີມກຳລັງ</td><td>17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ
20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ
21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ
22: ການກົ່ງຜິດປົກກະຕິ
23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ</td></tr>
<tr><td>ຄອນກຣີດ</td><td>06: ຮອຍແຕກແຫງ
07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ
08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ
10: ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸເສີມກຳລັງ
12: ການແຕກໂພງ</td><td>17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ
19: ການຕົກສີ, ເສື່ອມສະພາບ
20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ
22: ການກົ່ງຜິດປົກກະຕິ
23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ</td></tr>
</table>

ອົງປະກອບ	ຊິ້ນສ່ວນ	ວັດສະດຸ	ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ	
ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ	ພາກສ່ວນເສົາ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ 02: ຮອຍແຕກແຫງ 03: ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ 04: ການແຕກຫັກ 05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໜ້ຽງ	10: ການເສື່ອມສະພາບຂອງວັດສະດຸໃນການສ້ອມແປງ ຫຼື ການເສີມກຳລັງ 17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ 21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ
		ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ 07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ 08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ 10: ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸເສີມກຳລັງ 12: ການແຕກໂພງ	17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ 21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ 22: ການກົ່ງຜິດປົກກະຕິ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ
	ພາກສ່ວນຮາກຖານ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ 02: ຮອຍແຕກແຫງ 05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໜ້ຽງ	25: ການຂູດໂຕ, ການເຄື່ອນໂຕ, ການອຽງ 26: ການກັດເຊາະ
		ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ 07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ	25: ການຂູດໂຕ, ການເຄື່ອນໂຕ, ການອຽງ 26: ການກັດເຊາະ
ໝອນຮອງຂາງຂົວ	ໝອນຂົວ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ 02: ຮອຍແຕກແຫງ 03: ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ 04: ການແຕກຫັກ 05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໜ້ຽງ 13: ຊ່ອງວ່າງຜິດປົກກະຕິ	16: ໜອງຮອງຂາງບໍ່ຕອບສະໜອງການໃຊ້ງານ 17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ 21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ 24: ສິ່ງອຸດຕັນ 25: ການຂູດໂຕ, ການເຄື່ອນໂຕ, ການອຽງ
		ຢາງ	16: ໜອງຮອງຂາງບໍ່ຕອບສະໜອງການໃຊ້ງານ 17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 19: ການຕົກສີ, ເສື່ອມສະພາບ	20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ 24: ສິ່ງອຸດຕັນ 25: ການຂູດໂຕ, ການເຄື່ອນໂຕ, ການອຽງ
	ຖານຮອງໝອນຂົວ, ຖານຄອນກຣີດ	ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ 07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ 12: ການແຕກໂພງ	20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ
	ອຸປະກອນປ້ອງກັນຂາງຂົວຕົກ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ 02: ຮອຍແຕກແຫງ 03: ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ 04: ການແຕກຫັກ 05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໜ້ຽງ	13: ຊ່ອງວ່າງຜິດປົກກະຕິ 17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ
		ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ 07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ 08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ 12: ການແຕກໂພງ	17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ 24: ສິ່ງອຸດຕັນ
ຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ	ຮາວຈັບ, ຮາວກັນຕົກ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ 02: ຮອຍແຕກແຫງ 03: ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ 04: ການແຕກຫັກ	05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໜ້ຽງ 10: ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸເສີມກຳລັງ 17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ
		ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ 07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ 08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ 10: ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸເສີມກຳລັງ	12: ການແຕກໂພງ 17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 19: ການຕົກສີ, ເສື່ອມສະພາບ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ
	ແຜ່ນກັນສຽງລົບກວນ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ 02: ຮອຍແຕກແຫງ 03: ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ 04: ການແຕກຫັກ	05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໜ້ຽງ 17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ

	ເສົາໄຟເບື້ອງທາງ, ປ້າຍຈະລາຈອນ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ 02: ຮອຍແຕກແຫງ 03: ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ 04: ການແຕກຫັກ	05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໜ້ຽງ 17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ

ອົງປະກອບ	ຊິ້ນສ່ວນ	ວັດສະດຸ	ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ	
ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ	ຖານຮອງຮາວກັນຕົກ, ດອນກາງ, ຂອບທາງ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ 02: ຮອຍແຕກແຫງ 03: ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ 04: ການແຕກຫັກ	05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໜ້ຽງ 10: ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸເສີມກຳລັງ 17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ
		ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ 07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ 08: ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ 10: ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸເສີມກຳລັງ	12: ການແຕກໂພງ 17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 19: ການຕົກສີ, ເສື່ອມສະພາບ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ
	ຜິວໜ້າທາງ	ອັດສະຟານ, ຄອນກຣີດ	14: ຜິວທາງບໍ່ລຽບ 15: ໜ້າທາງຜິດປົກກະຕິ 17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ	20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ 24: ສິ່ງອຸດຕັນ
	ຊ່ອງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ 02: ຮອຍແຕກແຫງ 03: ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ 04: ການແຕກຫັກ 05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໜ້ຽງ 13: ຊ່ອງວ່າງຜິດປົກກະຕິ	14: ຜິວທາງບໍ່ລຽບ 17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ 21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ 24: ສິ່ງອຸດຕັນ
		ຄອນກຣີດ	06: ຮອຍແຕກແຫງ 12: ການແຕກໂພງ 20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ	21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ 24: ສິ່ງອຸດຕັນ
		ຢາງ	13: ຊ່ອງວ່າງຜິດປົກກະຕິ 14: ຜິວທາງບໍ່ລຽບ 17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 19: ການຕົກສີ, ເສື່ອມສະພາບ	20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ 21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ 24: ສິ່ງອຸດຕັນ
ອົງປະກອບອື່ນໆ	ອຸປະກອນຊ່ວຍການລະບາຍນ້ຳ	ເຫຼັກ, ອື່ນໆ	01: ການກັດກ່ອນ 04: ການແຕກຫັກ 05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໜ້ຽງ 17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ	19: ການຕົກສີ, ເສື່ອມສະພາບ 20: ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ 24: ສິ່ງອຸດຕັນ
	ອຸປະກອນຊ່ວຍໃນການເຂົ້າເຖິງເພື່ອກວດກາ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ 02: ຮອຍແຕກແຫງ 03: ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ 04: ການແຕກຫັກ 05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໜ້ຽງ	17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ 22: ການກົ່ງຜິດປົກກະຕິ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ
	ອຸປະກອນເສີມອື່ນໆ	ເຫຼັກ	01: ການກັດກ່ອນ 02: ຮອຍແຕກແຫງ 03: ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ 04: ການແຕກຫັກ 05: ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໜ້ຽງ	17: ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ 21: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ 22: ການກົ່ງຜິດປົກກະຕິ 23: ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນຫາຍ

【ໝາຍເຫດ】

ເນື່ອງຈາກການກວດກາແມ່ນປະຕິບັດຕໍ່ແຕ່ລະຊິ້ນສ່ວນ, ລາຍການກວດກາ (ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍ) ສຳລັບແຕ່ລະຊິ້ນສ່ວນແມ່ນຕ້ອງຄັດເລືອກໂດຍພິຈາລະນາຈາກປະເພດວັດສະດຸຂອງຊິ້ນສ່ວນນັ້ນ.

3. ການປະເມີນຄວາມເສຍຫາຍ

3.1 ແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານ

ຄວາມເສຍຫາຍຈະຖືກປະເມີນໂດຍການຕັດສິນຈາກການແຜ່ລາມ ໂດຍອີງຕາມ “ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2 ຫຼັກເກນສໍາລັບການປະເມີນລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ”

【ໝາຍເຫດ】
ໃນຄູ່ມືສະບັບນີ້, ມີພຽງແຕ່ການແຜ່ລາມຂອງຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍຂອງການປະເມີນ.

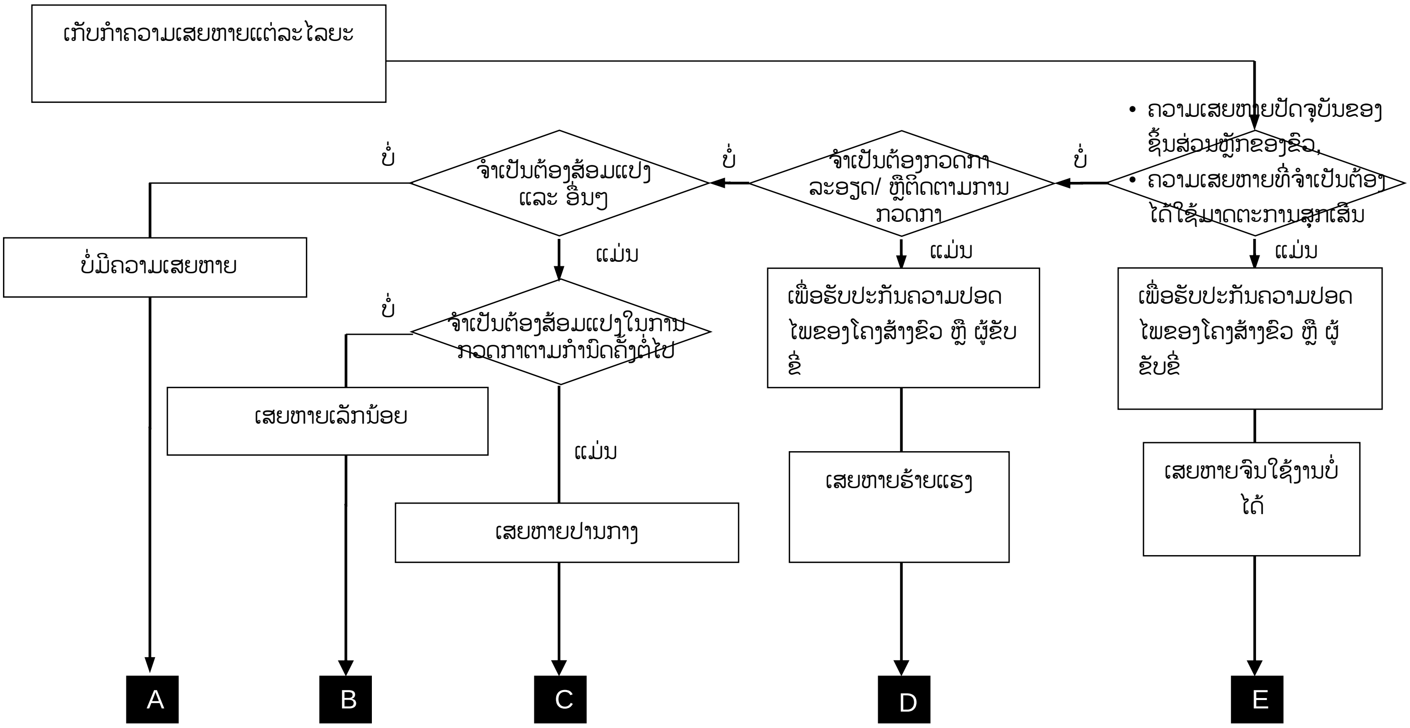
3.2 ມາດຕະຖານລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ

ຄວາມເສຍຫາຍແມ່ນຖືກປະເມີນຕາມ 5 ລະດັບສໍາລັບແຕ່ລະປະເພດຄວາມເສຍຫາຍຕາມຫຼັກການ. ສໍາລັບປະເພດຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ຊິ້ນສ່ວນຂອງຂົວທີ່ປະເມີນໄດ້ງ່າຍ, ຄວນບັນທຶກອັດຕາສ່ວນເປັນຫົວໜ່ວຍ 10% ສໍາລັບແຕ່ລະຊິ້ນສ່ວນຂອງແຕ່ລະຊ່ວງຂອງຂົວຕາມການປະເມີນຂອງນັກກວດກາ.
ສໍາລັບຮູບແບບຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ຊິ້ນສ່ວນຂອງຂົວທີ່ປະເມີນໄດ້ຍາກ, ໃຫ້ບັນທຶກຄວາມເສຍຫາຍເປັນ ມີ ຫຼື ບໍ່ມີ ເທົ່ານັ້ນ.

ຕາຕະລາງ 3.3.1 ມາດຕະຖານລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ

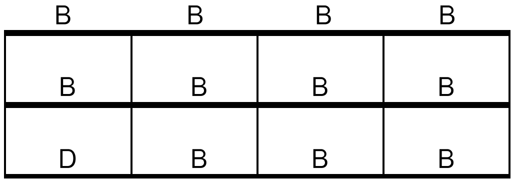
ລະດັບ	ການປະເມີນ	ໄລຍະເວລາຂອງການສ້ອມແປງ
A	ບໍ່ມີຄວາມເສຍຫາຍ	ບໍ່ຈໍາເປັນຕ້ອງສ້ອມແປງ
B	ມີຄວາມເສຍຫາຍເລັກນ້ອຍ	ສ້ອມແປງເມື່ອສະດວກ
C	ມີຄວາມເສຍຫາຍປານກາງ	ສ້ອມແປງໃນໄວໆນີ້
D	ມີຄວາມເສຍຫາຍຮ້າຍແຮງ	ສ້ອມແປງໂດຍທັນທີ
E	ມີຄວາມເສຍຫາຍຈົນໃຊ້ງານບໍ່ໄດ້	ຊິ້ນສ່ວນພັງທະລາຍ

【ໝາຍເຫດ】
ຂັ້ນຕອນພື້ນຖານຂອງການປະເມີນສະພາບຄວາມເສຍຫາຍໄດ້ສະແດງໃນຮູບທີ 3.2.1.



ຮູບທີ 3.2.1 ຕົວຢ່າງຂອງການບັນທຶກລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ

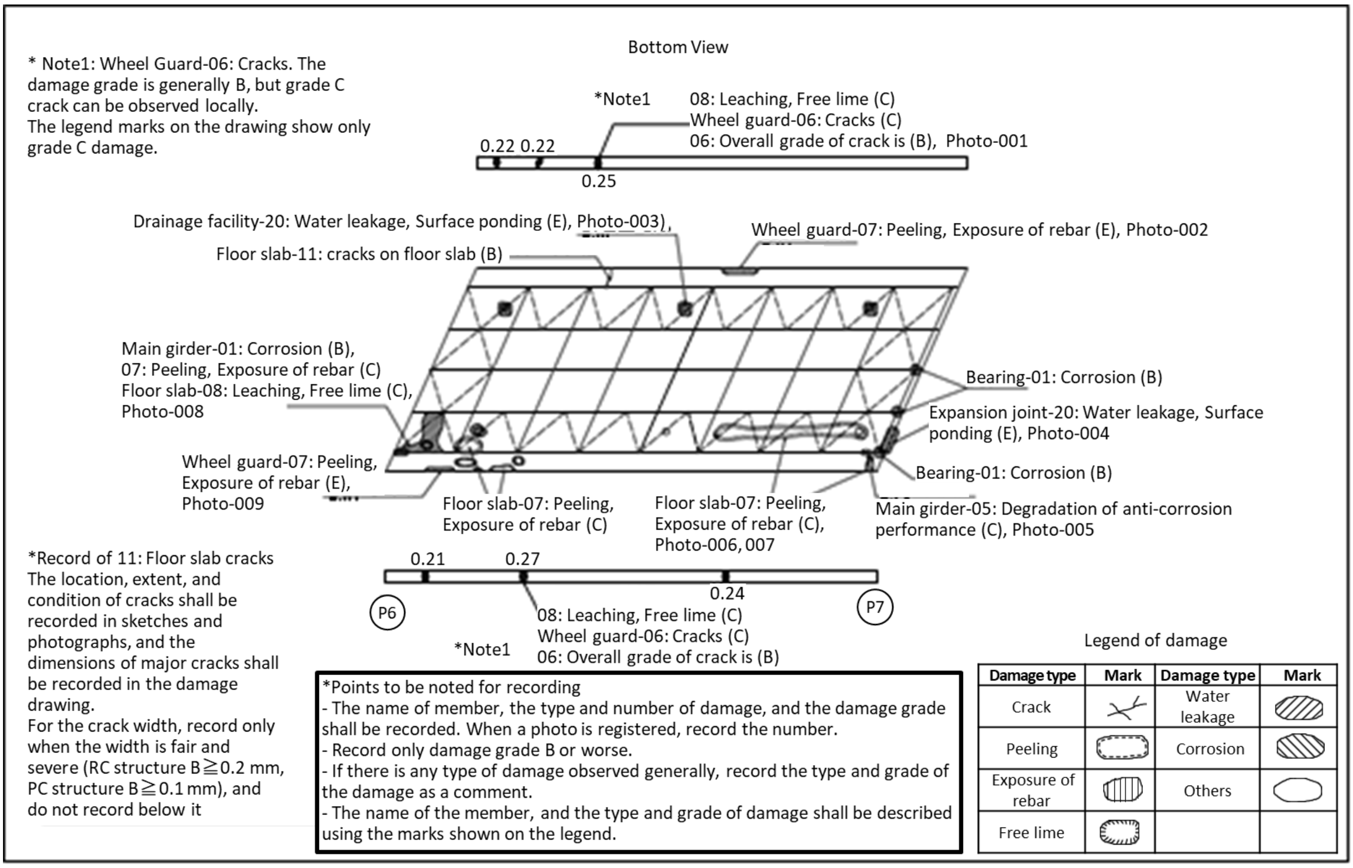
ຍົກຕົວຢ່າງ, ໃນການປະເມີນການກັດກ່ອນຂອງຂາງຫຼັກ, ສະພາບທີ່ສະແດງໃນຮູບຂ້າງລຸ່ມນີ້ (ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ B ທັງໝົດ, ແຕ່ມີຢູ່ໜຶ່ງຊ່ວງຂືວທີ່ມີລະດັບຄວາມເສຍຫາຍເປັນ D) ຈະຕ້ອງໄດ້ບັນທຶກແບບນີ້ [A: 0%, B: 90%, C: 0%, D: 10%, E: 0%]. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ອັດຕາສ່ວນນີ້ແມ່ນກຳນົດໂດຍການຄິດໄລ່ຂອງນັກກວດກາ [ຈຳນວນຂອງຊິ້ນສ່ວນທີ່ເສຍຫາຍຫານໃຫ້ຈຳນວນທັງໝົດຂອງຊິ້ນສ່ວນ] ແລະ ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງນັບຈຳນວນທັງໝົດຂອງຊິ້ນສ່ວນ ແລະ ຈຳນວນຂອງຊິ້ນສ່ວນທີ່ເສຍຫາຍຢ່າງແໜ້ນຢຳ.



ຮູບທີ 3.2.2 ຕົວຢ່າງຂອງການບັນທຶກລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ (ຂາງຫຼັກ)

【ຕົວຢ່າງການຄິດໄລ່ອັດຕາສ່ວນຂອງລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ】

ຕົວຢ່າງບາງການຄິດໄລ່ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍໃນກໍລະນີຮູບທີ 3.2.2 ໄດ້ສະແດງດັ່ງລຸ່ມນີ້.
ຕາມທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ກ່ອນໜ້ານີ້, ການຄິດໄລ່ຈະຕ້ອງໃຊ້ຫົວໜ່ວຍເປັນ 10% ຕາມການປະເມີນຂອງນັກກວດກາ. ໃນເວລາກວດກາ, ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງເນັ້ນແຕ່ຄວາມເສຍຫາຍສະເພາະເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຕ້ອງເກັບກຳລະດັບຄວາມເສຍຫາຍໂດຍລວມພ້ອມ.



ຮູບທີ 3.2.2 ການແຕ້ມຮູບຄວາມເສຍຫາຍ

ກ່ຽວກັບການແຕ້ມຮູບຄວາມເສຍຫາຍໃນຮູບທີ 3.2.2, ການຄິດໄລ່ອັດຕາສ່ວນຂອງລະດັບຄວາມເສຍຫາຍມີ 3 ລາຍການ: "ຂາງຂົວຫຼັກ-01: ການກັດກ່ອນ", "ແຜ່ນພື້ນຂົວ-07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ" ແລະ "ຖານຮອງຮາວກັນຕົກ-06: ຮອຍແຕກແຫງ", ແມ່ນສະແດງດັ່ງລຸ່ມນີ້ເພື່ອເປັນຕົວຢ່າງອ້າງອີງ.

- ຂາງຂົວຫຼັກ-01: ການກັດກ່ອນ
  ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍສະເພາະຂອງ B ແມ່ນສັງເກດເຫັນຢູ່ຈຸດໜຶ່ງ, ແຕ່ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍໂດຍລວມແມ່ນ A. ໃນກໍລະນີນີ້, ການປະເມີນ ແລະ ບັນທຶກອັດຕາສ່ວນຂອງລະດັບຄວາມເສຍຫາຍແມ່ນ [A: 90%, B: 10%, C: 0%, D: 0%, E: 0%].
- ແຜ່ນພື້ນຂົວ-07: ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ
  ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍສະເພາະຂອງ C ແມ່ນສັງເກດເຫັນຢູ່ 3 ຈຸດ. ໃນກໍລະນີນີ້, ການປະເມີນ ແລະ ບັນທຶກອັດຕາສ່ວນຂອງລະດັບຄວາມເສຍຫາຍແມ່ນ [A: 0%, B: 0%, C: 100%, D: 0%, E: 0%] ໂດຍອີງຕາມຈຸດຕ່າງໆ, ຂອບເຂດ ແລະ ສະພາບຂອງການແຕ້ມຮູບຄວາມເສຍຫາຍໃນແຜ່ນແຕ້ມ.
- ຖານຮອງຮາວກັນຕົກ-06: ຮອຍແຕກແຫງ
  ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍສະເພາະຂອງ C, ແມ່ນສັງເກດເຫັນຢູ່ 6 ຈຸດ ແຕ່ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍໂດຍລວມແມ່ນ B. ໃນກໍລະນີນີ້, ການປະເມີນ ແລະ ບັນທຶກອັດຕາສ່ວນຂອງລະດັບຄວາມເສຍຫາຍແມ່ນ [A: 0%, B: 90%, C: 10%, D: 0%, E: 0%].

3.3 ການບັນທຶກຄວາມເສຍຫາຍ

ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງໄດ້ປະເມີນ ແລະ ລະດັບຂອງຄວາມເສຍຫາຍຂອງແຕ່ລະປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 3.3.2 ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງປະເມີນ ແລະ ລະດັບຂອງຄວາມເສຍຫາຍ

ວັດສະດຸ	ປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ		ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ					ໝາຍເຫດ
			A	B	C	D	E	
ເຫຼັກ	01	ການກັດກ່ອນ	●	●	●	●	●	
	02	ຮອຍແຕກແຫງ	○	—	○	—	○	
	03	ການຫຼວມ, ຫຼຸດອອກ	○	—	○	—	○	
	04	ການແຕກຫັກ	○	—	—	—	○	
	05	ການເສື່ອມສະພາບຂອງຊັ້ນກັນໝ້ຽງ	●	—	●	●	●	ການເຄືອບສີ
			●	—	●	—	●	ການທາສີ, ການສີດພົ່ນ
			●	●	●	●	●	ເຫຼັກໝ້ຽງທຽມ
ຄອນກຣີດ	06	ຮອຍແຕກແຫງ	●	●	●	●	●	
	07	ຜິວຫຼຸດລອກ, ເຫຼັກເສີມພົ້ນອອກ	●	—	●	●	●	
	08	ນ້ຳຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງ, ຄາບປູນຂາວ	●	—	●	●	●	
	09	ເສດຕົກຫຼົ່ນ	○	—	—	—	○	
	11	ຮອຍແຕກແຫງຢູ່ແຜ່ນພື້ນຂົວ	●	●	●	●	●	
	12	ການແຕກໂພງ	○	—	—	—	○	
ອື່ນໆ	13	ຊ່ອງວ່າງຜິດປົກກະຕິ	○	—	○	—	○	
	14	ຜິວທາງບໍ່ລຽບ	○	—	○	—	○	
	15	ໜ້າທາງຜິດປົກກະຕິ	○	—	○	—	○	
	16	ໝອນຮອງຂາງບໍ່ຕອບສະໜອງການໃຊ້ງານ	○	—	—	—	○	
	17	ຄວາມເສຍຫາຍອື່ນໆ	○	—	—	—	○	
ທົ່ວໄປ	10	ການເສື່ອມສະພາບຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ວັດສະດຸເສີມກຳລັງ	○	—	○	—	○	
	18	ສະໜໍຍຶດຜິດປົກກະຕິ	○	—	○	—	○	
	19	ການຕົກສີ, ເສື່ອມສະພາບ	○	—	—	—	○	
	20	ນ້ຳຮົ່ວຊຶມ, ນ້ຳຂັງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ	○	—	—	—	○	
	21	ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວ	○	—	—	—	○	
	22	ການກົ່ງຜິດປົກກະຕິ	○	—	—	—	○	
	23	ການເສຍຮູບຊົງ, ຊິ້ນສ່ວນສູນເສຍ	○	—	○	—	○	
	24	ສິ່ງອຸດຕັນ	○	—	—	—	○	
	25	ການຊຸດໂຕ, ການເຄື່ອນໂຕ, ການອຽງ	○	—	—	—	○	
	26	ການກັດເຊາະ	○	—	○	—	○	

●: ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍທີ່ປະເມີນໄດ້ງ່າຍ, ຄວນບັນທຶກອັດຕາສ່ວນຕາມແຕ່ລະລະດັບ.

○: ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍທີ່ປະເມີນໄດ້ຍາກ, ຄວນບັກທຶກຄວາມເສຍຫາຍ ມີ ຫຼື ບໍ່ມີ ເທົ່ານັ້ນ (ມີ ⇒ 100%, ບໍ່ມີ ⇒ 0%) ເພື່ອຄວາມສະດວກ.

—: ບໍ່ມີຂໍ້ມູນ

【ໝາຍເຫດ】

ການປະເມີນແຕ່ລະປະເພດຄວາມເສຍຫາຍແມ່ນອີງຕາມ "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2 ຫຼັກການສຳລັບປະເມີນລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ"

3.4 ການບັນທຶກຮູບແຕ້ມຄວາມເສຍຫາຍ

ຜົນຂອງການກວດກາຂອງແຕ່ລະຊິ້ນສ່ວນຂອງຂົວຈະຕ້ອງບັນທຶກໄວ້ໃນຮູບແຕ້ມຄວາມເສຍຫາຍຕາມແຕ່ລະລະດັບຄວາມເສຍຫາຍດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນ "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3 ແບບຟອມປະຫວັດ ແລະ ການກວດກາ" ຕາມຫຼັກການ.

【ໝາຍເຫດ】
ຜົນຂອງການກວດກາບໍ່ແມ່ນໃຊ້ພຽງແຕ່ສະແດງລະດັບຂອງຄວາມເສຍຫາຍ ແຕ່ຍັງໃຊ້ໄດ້ຫຼາຍໆທາງເຊັ່ນ: ເປັນຂໍ້ມູນພື້ນຖານເພື່ອໃຫ້ການບູລະນະຮັກສາ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງມີປະສິດທິພາບ. ຍົກຕົວຢ່າງ, ຮູບແຕ້ມຄວາມເສຍຫາຍເປັນຂໍ້ມູນທີ່ສໍາຄັນ ເມື່ອກວດກາເບິ່ງວັດສະດຸແຮ່ທີ່ເປັນດ່າງຕາມລະດັບຮອຍແຕກແຫງ ຫຼື ປະເມີນສາຍເຫດຕາມລະດັບຄວາມເສຍຫາຍຢູ່ບໍລິເວນອ້ອມຮອບຮອຍແຕກແຫງ; ດັ່ງນັ້ນ, ລະດັບຂອງຄວາມເສຍຫາຍຈະຕ້ອງບັນທຶກລະອຽດຕາມຄວາມເໝາະສົມ. ສໍາລັບຂໍ້ມູນທີ່ສະແດງສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ, ຖ້າຂໍ້ມູນບໍ່ສາມາດປະເມີນບໍລິມາດຕາມກົດເກນໄດ້ ຈະຕ້ອງອະທິບາຍເປັນຄໍາເວົ້າ ຫຼື ບັນທຶກໄວ້ໃນຮູບແຕ້ມຂອງຄວາມເສຍຫາຍ.
ບາງຕົວຢ່າງຂອງວິທີການບັນທຶກຂໍ້ມູນຄວາມເສຍຫາຍທີ່ບໍ່ສາມາດປະເມີນບໍລິມາດຕາມກົດເກນໄດ້ສະແດງດັ່ງລຸ່ມນີ້.

- ແຕ້ມຮູບສະພາບຂອງຮອຍແຕກແຫງຢູ່ຊິ້ນສ່ວນຄອນກຣີດ (ລວມທັງບັນທຶກຄວາມກວ້າງຂອງຮອຍແຕກແຫງໃນຮູບແຕ້ມ).
- ແຕ້ມຮູບຈຸດ ແລະ ຂອບເຂດຂອງຄວາມຜິດປົກກະຕິເຊັ່ນ: ຜິວຫຼຸດລອກ, ການແຕກໂພງ ແລະ ການຕົກສີຂອງຊິ້ນສ່ວນຄອນກຣີດ.
- ແຕ້ມຮູບຈຸດ ແລະ ການແຜ່ລາມຂອງຮອຍແຕກແຫງຢູ່ຊິ້ນສ່ວນເຫຼັກ.
- ແຕ້ມຮູບຈຸດ ແລະ ສະພາບການເສຍຮູບຊົງຂອງຊິ້ນສ່ວນເຫຼັກ.
- ແຕ້ມຮູບຈຸດທີ່ຜິດປົກກະຕິເຊັ່ນ: ບ່ອນທີ່ມີນໍ້າຊຶມຕາມຮອຍແຕກແຫງເປັນຕົ້ນ.
- ອະທິບາຍຄວາມເສຍຫາຍທີ່ບໍ່ສາມາດບັນທຶກດ້ວຍຮູບຖ່າຍໄດ້ເຊັ່ນ: ຄວາມຜິດປົກກະຕິຂອງສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄຫວ.

【ຄວນເກັບບັນທຶກຮູບແຕ້ມຂອງຄວາມເສຍຫາຍແນວໃດ】
ການບັນທຶກຄວາມເສຍຫາຍໄວ້ໃນຮູບແຕ້ມຄວາມເສຍຫາຍແມ່ນມີຂັ້ນຕອນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

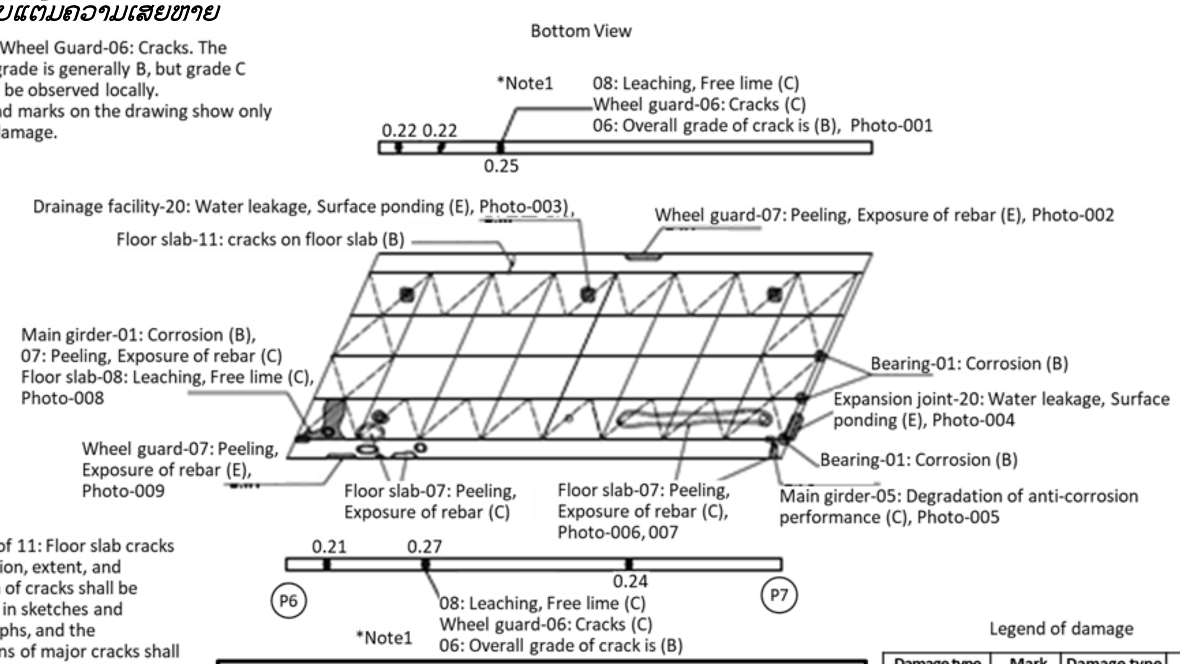
- ກະກຽມແບບສໍາລັບໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ, ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ ແລະ ຜິວໜ້າທາງແຍກກັນສໍາລັບທຸກໆຊ່ອງ.
- ບັນທຶກຊື່ຂອງຊິ້ນສ່ວນ; ໝາຍເລກ ແລະ ຊື່ຂອງປະເພດຄວາມເສຍຫາຍ, ແລະ ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ (ເບິ່ງ "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2" ສໍາລັບ "ໝາຍເລກ ຫຼື ຊື່ ຂອງປະເພດຄວາມເສຍຫາຍ" ແລະ "ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ").
- ບັນທຶກໝາຍເລກຂອງຮູບແຕ້ມໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຄວາມເສຍຫາຍໃນແຕ່ລະສ່ວນ (ຈະຕ້ອງເປັນໝາຍເລກດຽວກັນກັບໝາຍເລກທີ່ລົງທະບຽນ)
- ອະທິບາຍຂໍ້ມູນທີ່ບໍ່ສາມາດປະເມີນບໍລິມາດຕາມກົດເກນໄດ້.
- ບັນທຶກສະເພາະຄວາມເສຍຫາຍລະດັບ B ຫຼື ຮ້າຍແຮງກວ່າ.
- ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວການສັງເກດຄວາມເສຍຫາຍ, ແມ່ນບັນທຶກປະເພດຄວາມເສຍຫາຍເປັນໝາຍເລກ ຫຼື ຊື່ ແລະ ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍເປັນຄໍາຄິດເຫັນ.
- ຊື່ຂອງຊິ້ນສ່ວນ, ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ ຈະຕ້ອງສະແດງໂດຍນໍາໃຊ້ເຄື່ອງໝາຍທີ່ສະແດງໄວ້ໃນລາຍລະອຽດ.

ຕົວຢ່າງຂອງຮູບແຕ້ມຄວາມເສຍຫາຍແມ່ນສະແດງຢູ່ໜ້າຕໍ່ໄປ.

【ຕົວຢ່າງທີ 1: ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງຂອງຂົວເຫຼັກ】

ຮູບແຕ້ມຄວາມເສຍຫາຍ

* Note1: Wheel Guard-06: Cracks. The damage grade is generally B, but grade C crack can be observed locally.
The legend marks on the drawing show only grade C damage.



*Record of 11: Floor slab cracks
The location, extent, and condition of cracks shall be recorded in sketches and photographs, and the dimensions of major cracks shall be recorded in the damage drawing.
For the crack width, record only when the width is fair and severe (RC structure B≧0.2 mm, PC structure B≧0.1 mm), and do not record below it

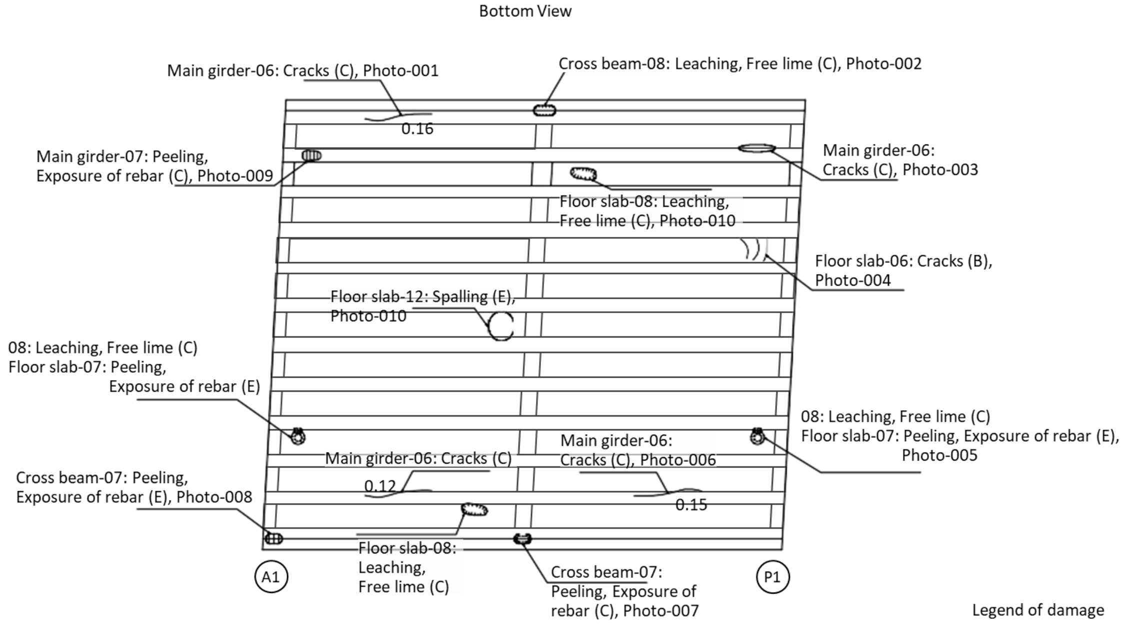
*Points to be noted for recording
- The name of member, the type and number of damage, and the damage grade shall be recorded. When a photo is registered, record the number.
- Record only damage grade B or worse.
- If there is any type of damage observed generally, record the type and grade of the damage as a comment.
- The name of the member, and the type and grade of damage shall be described using the marks shown on the legend.

Legend of damage

Damage type	Mark	Damage type	Mark
Crack		Water leakage	
Peeling		Corrosion	
Exposure of rebar		Others	
Free lime			

【 ຕົວຢ່າງທີ 2: ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງຂອງຂົວຄອນກຣີດ】

ຮູບແຕ້ມຄວາມເສຍຫາຍ



*Record of 06: Cracks and 11: Floor slab cracks
The location, extent, and condition of cracks shall be recorded in sketches and photographs, and the dimensions of major cracks shall be recorded in the damage drawing.
For the crack width, record only when the width is fair and severe (RC structure B≧0.2 mm, PC structure B≧0.1 mm), and do not record below it

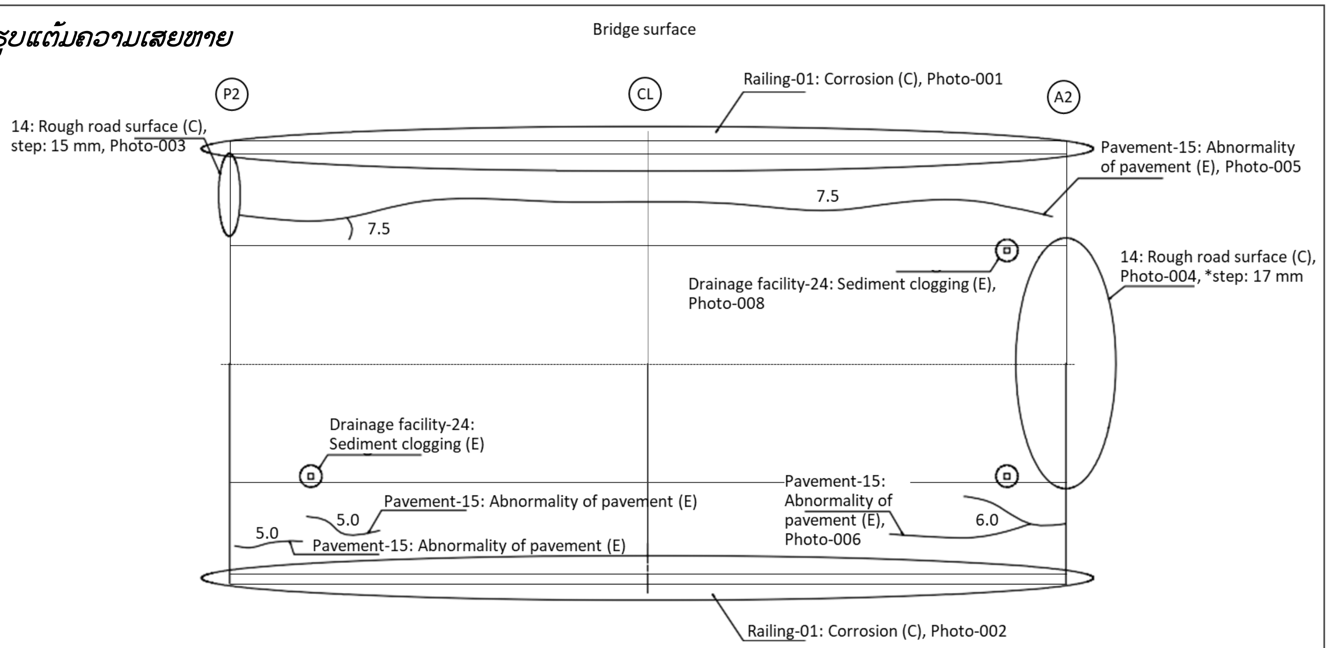
*Points to be noted for recording
- The name of member, the type and number of damage, and the damage grade shall be recorded. When a photo is registered, record the number.
- Record only damage grade B or worse.
- If there is any type of damage observed generally, record the type and grade of the damage as a comment.
- The name of the member, and the type and grade of damage shall be described using the marks shown on the legend.

Legend of damage

Damage type	Mark	Damage type	Mark
Crack		Water leakage	
Peeling		Corrosion	
Exposure of rebar		Others	
Free lime			

【ຕົວຢ່າງທີ 3: ຜິວໜ້າຂົວ】

ຮູບແຕ້ມຄວາມເສຍຫາຍ



*About 15: Abnormality of pavement
The damage to be inspected are cracks, peelings, and potholes of the pavement. The evaluation of such damage is used only for judging the soundness of the pavement, not for determining repair or maintenance. For the crack width, record only when the width is 5 mm or wider.

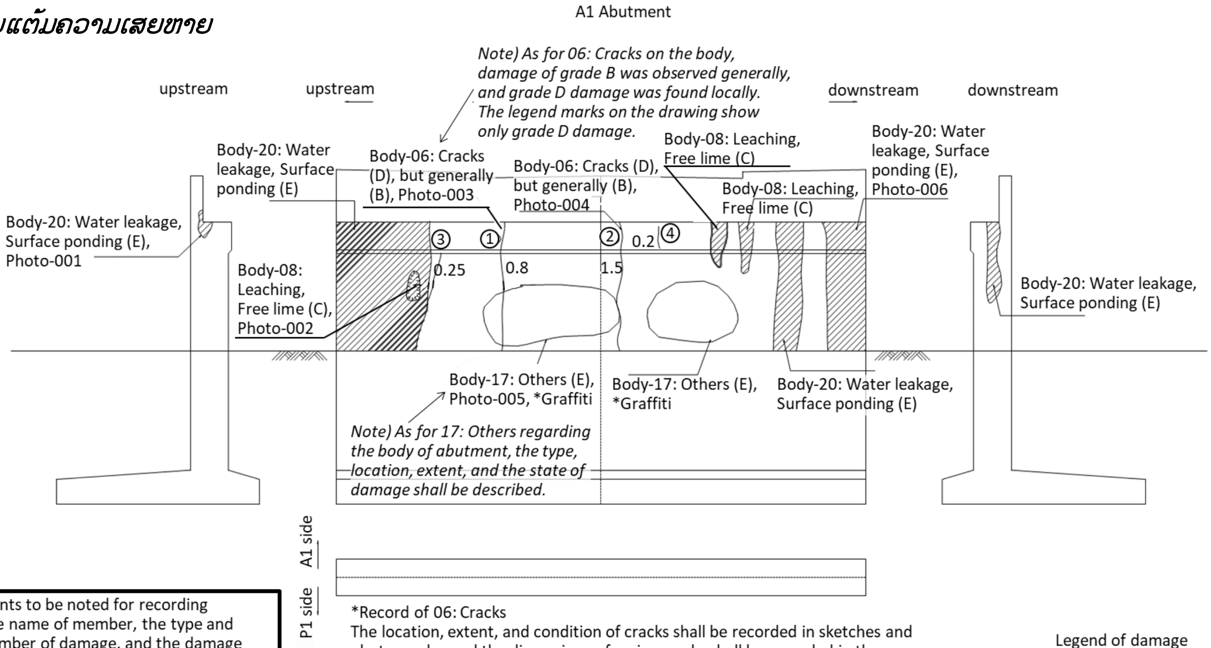
*Points to be noted for recording
- The name of member, the type and number of damage, and the damage grade shall be recorded. When a photo is registered, record the number.
- Record only damage grade B or worse.
- If there is any type of damage observed generally, record the type and grade of the damage as a comment.
- The name of the member, and the type and grade of damage shall be described using the marks shown on the legend.

Legend of damage

Damage type	Mark	Damage type	Mark
Crack		Water leakage	
Peeling		Corrosion	
Exposure of rebar		Others	
Free lime			

【 ຕົວຢ່າງທີ 4: ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ - ພາກສ່ວນເສົາຫົວຂົວ】

ຮູບແຕ້ມຄວາມເສຍຫາຍ



*Points to be noted for recording
- The name of member, the type and number of damage, and the damage grade shall be recorded. When a photo is registered, record the number.
- Record only damage grade B or worse.
- If there is any type of damage observed generally, record the type and grade of the damage as a comment.
- The name of the member, and the type and grade of damage shall be described using the marks shown on the legend.

*Record of 06: Cracks
The location, extent, and condition of cracks shall be recorded in sketches and photographs, and the dimensions of major cracks shall be recorded in the damage drawing or the table below.
For the crack width, record only when the width is fair and severe (RC structure B≧0.2 mm, PC structure B≧0.1 mm), and do not record below it.

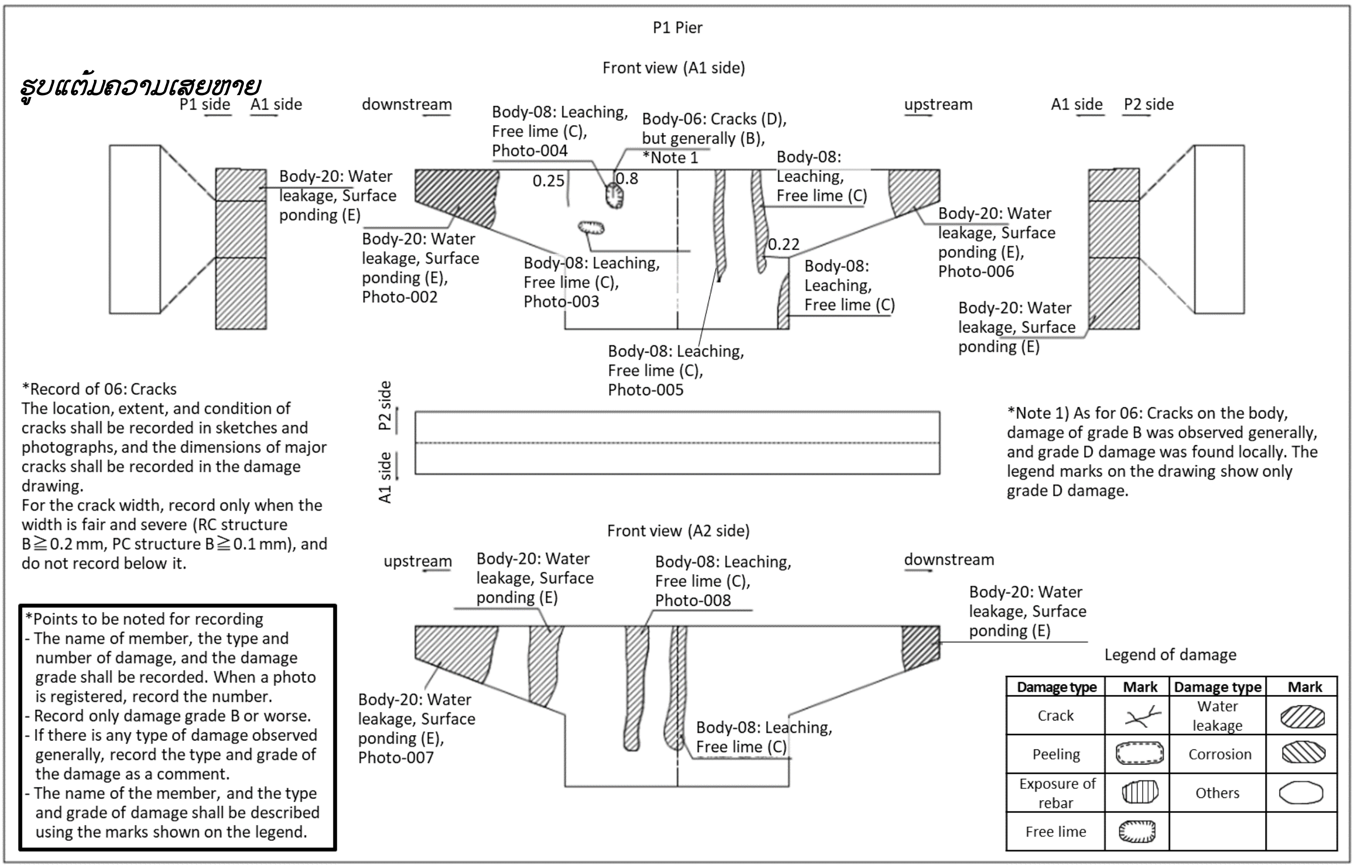
06: Cracks

No.	Width (mm)	No.	Width (mm)
①	0.80	③	0.25
②	1.50	④	0.20

Legend of damage

Damage type	Mark	Damage type	Mark
Crack		Water leakage	
Peeling		Corrosion	
Exposure of rebar		Others	
Free lime			

【ຕົວຢ່າງທີ 5: ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ - ເສົາກາງນ້ຳ】



3.5 ຂໍ້ຄວນລະວັງໃນການຖ່າຍຮູບ

ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍຈະຕ້ອງບັນທຶກໂດຍການແຕ້ມຮູບ ແລະ ຖ່າຍຮູບພາບຂອງຄວາມເສຍຫາຍ. ຕ້ອງບັນທຶກຈຸດ, ຂອບເຂດ, ມຸມມອງ ແລະ ຄວາມຊັດເຈນໃນເວລາຖ່າຍຮູບ, ເນື່ອງຈາກຮູບພາບແມ່ນແຫຼ່ງຂອງຂໍ້ມູນສຳລັບຕັດສິນຂອບເຂດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ.

【ໝາຍເຫດ】

<ຈຸດ>

ນັກກວດກາຕ້ອງກວດເຊັກການບັນທຶກຂອງການກວດກາທີ່ຜ່ານມາໃຫ້ໄດ້ຫຼາຍເທົ່າທີ່ຈະເປັນໄປໄດ້, ທັງຮູບຖ່າຍຈາກຈຸດເກົ່າ ແລະ ມຸມເກົ່າ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຈະບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ຖ້າວ່າມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການຕັດສິນຄວາມເສຍຫາຍຈາກບົດລາຍງານການກວດກາທີ່ຜ່ານມາ.

<ຂອບເຂດ>

ນັກກວດກາຈະຕ້ອງຖ່າຍຮູບຈາກມຸມໄກເພື່ອໃຫ້ຮູ້ຄວາມເສຍຫາຍຂອງຊິ້ນສ່ວນຕ່າງໆຂອງຂົວ ແລະ ຈຸດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ມຸມໃກ້ເພື່ອໃຫ້ຮູ້ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ.

ມຸມໄກ

ມຸມໃກ້

<ມຸມມອງ>

ນັກກວດກາຈະຕ້ອງຖ່າຍຮູບການເສຍຮູບຊົງ, ການເຄື່ອນໂຕ, ຮອຍແຕກແຫງ ແລະ ອື່ນໆ. ເພື່ອໃຫ້ສາມາດຮັບຮູ້ສະພາບຂອງຄວາມເສຍຫາຍໂດຍການປັບປ່ຽນທິດທາງມຸມມອງຂອງການຖ່າຍຮູບພາບໄດ້. ນອກຈາກນັ້ນ, ນັກກວດກາຈະຕ້ອງມີການກະກຽມອຸປະກອນລ່ວງໜ້າເຊັ່ນ: ໄມ້ຈັບກ້ອງຖ່າຍຮູບ, ກໍ້ແມັດ ແລະ ອື່ນໆ. ເພື່ອໃຫ້ສາມາດຮັບຮູ້ການເສຍຮູບຊົງ ແລະ ອື່ນໆໄດ້.

ຮັບຮູ້ການເສຍຮູບຊົງໄດ້ງ່າຍ

ຮັບຮູ້ການເຄື່ອນໂຕໄດ້ງ່າຍ

<ຄວາມຊັດເຈນ>

ເພື່ອໃຫ້ນັກກວດກາສາມາດຮັບຮູ້ໄດ້ເຖິງຂະໜາດຂອງຄວາມເສຍຫາຍ, ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ໃຊ້ໄມ້ບັນທັດສຳລັບວັດແທກຮອຍແຕກແຫງ, ໃຊ້ສໍຂາວໝາຍຂະໜາດຂອງຄວາມເສຍຫາຍຢູ່ສ່ວນທີ່ເສຍຫາຍ, ຂຽນໃສ່ກະດານ ແລະ ອື່ນໆ. ນອກຈາກນີ້, ຍັງຈຳເປັນຕ້ອງກວດກາຮູບພາບວ່າກ້ອງຢູ່ໃນໄລຍະທີ່ໂຟກັສ ແລະ ສັ່ນບໍ.

ໃຊ້ໄມ້ບັນທັດວັດແທກຮອຍແຕກແຫງ

ໝາຍດ້ວຍສໍຂາວ

ຂຽນໃສ່ກະດານ

4. ການບັນທຶກຜົນການກວດກາ

4.1 ຜົນການກວດກາ

ຜົນການກວດກາຈະຕ້ອງບັນທຶກໂດຍອີງຕາມບົດທີ 2, ຂໍ້ຍ່ອຍທີ 5.1 ການລົງທະບຽນຂໍ້ມູນເຂົ້າລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວ. ເຊັ່ນດຽວກັນກັບຜົນການກວດກາອື່ນໆ, ລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວທີ່ມີຢູ່ ແມ່ນພຽງແຕ່ອະນຸຍາດນຳເຂົ້າຂໍ້ມູນ, ຜົນການກວດກາປະເພດ A ແລະ ຜົນການກວດກາປະເພດ B ຄວນຖືກເກັບໄວ້ທັງແບບເປັນເຈັ້ຍ ແລະ ໃນຮູບແບບຟາຍອີເລັກໂຕນິກໃດກໍ່ໄດ້.

4.2 ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການສຸກເສີນ

ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການສຸກເສີນຈະຕ້ອງປະຕິບັດໂດຍອີງຕາມບົດທີ 2, ຂໍ້ຍ່ອຍທີ 5.2 ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການສຸກເສີນ.

5. ການຕັດສິນຄວາມເສຍຫາຍ, ຄວາມສົມບູນ ແລະ ມາດຕະການແກ້ໄຂ

ຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ຄວາມສົມບູນຂອງຂົວທີ່ເສື່ອມສະພາບ ແລະ ມາດຕະການແກ້ໄຂຈະຕ້ອງຕັດສິນໂດຍຜູ້ຊ່ຽວຊານທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຖ້າຈຳເປັນກໍ່ຕ້ອງມີຊ່ຽວຊານຕ່າງປະເທດພ້ອມດ້ວຍການສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການທາງດ້ານເຕັກນິກ ຫຼື ຄະນະສະເພາະກິດ.

5.1 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການກວດກາປະເພດ B ແລະ ການຕັດສິນຄວາມເສຍຫາຍ

ການກວດກາປະເພດ B ຕ້ອງໃຊ້ຄວາມຮູ້ທີ່ຄອບຄຸມຂອງຂົວ ແລະ ວິສະວະກຳໂຄງສ້າງ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນປະເພດຄວາມເສຍຫາຍຕ່າງໆ ແລະ ສາຍເຫດຂອງຄວາມເສຍຫາຍເຫຼົ່ານີ້ ແລະ ຜົນກະທົບຈາກການເສື່ອມສະພາບຂອງຂົວ. ເຊັ່ນດຽວກັນກັບປະເທດອື່ນໆ, ຄວາມຮູ້, ວິທີການ ແລະ ປະສົບການເຫຼົ່ານີ້ຢູ່ໃນອົງກອນຂອງລາວແມ່ນມີຈຳກັດ. ດັ່ງນັ້ນ, ປຶ້ມຄູ່ມືສະບັບນີ້ແນະນຳໃຫ້ກົມຂົວທາງວ່າຈ້າງຜູ້ຊ່ຽວຊານທ້ອງຖິ່ນ (ເຊັ່ນ: ທີ່ປຶກສາທາງດ້ານວິສະວະກຳ, ຜູ້ຮັບເໝົາ, ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າ) ແລະ ໃຫ້ບຸກຄົນພາຍນອກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການກວດກາປະເພດ B ໂດຍຜູ້ຊ່ຽວຊານທ້ອງຖິ່ນ.

ຂອບເຂດໜ້າວຽກຂອງການສະແກນແບບ 3 ມິຕິ (ສຳລັບກະກຽມການແຕ້ມຮູບໂດຍໃຊ້ 3D CAD ແບບລະອຽດ), ຕົວຢ່າງຂອງການກວດກາແບບລະອຽດພ້ອມກັບການທົດສອບແບບທຳລາຍ ແລະ ແບບບໍ່ທຳລາຍຖືກນຳໃຊ້ກັບຂົວນ້ຳມອນ (ແຂວງວຽງຈັນ) ແລະ ຂົວເຊບັ້ງນວນ (ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ) ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ-xx.

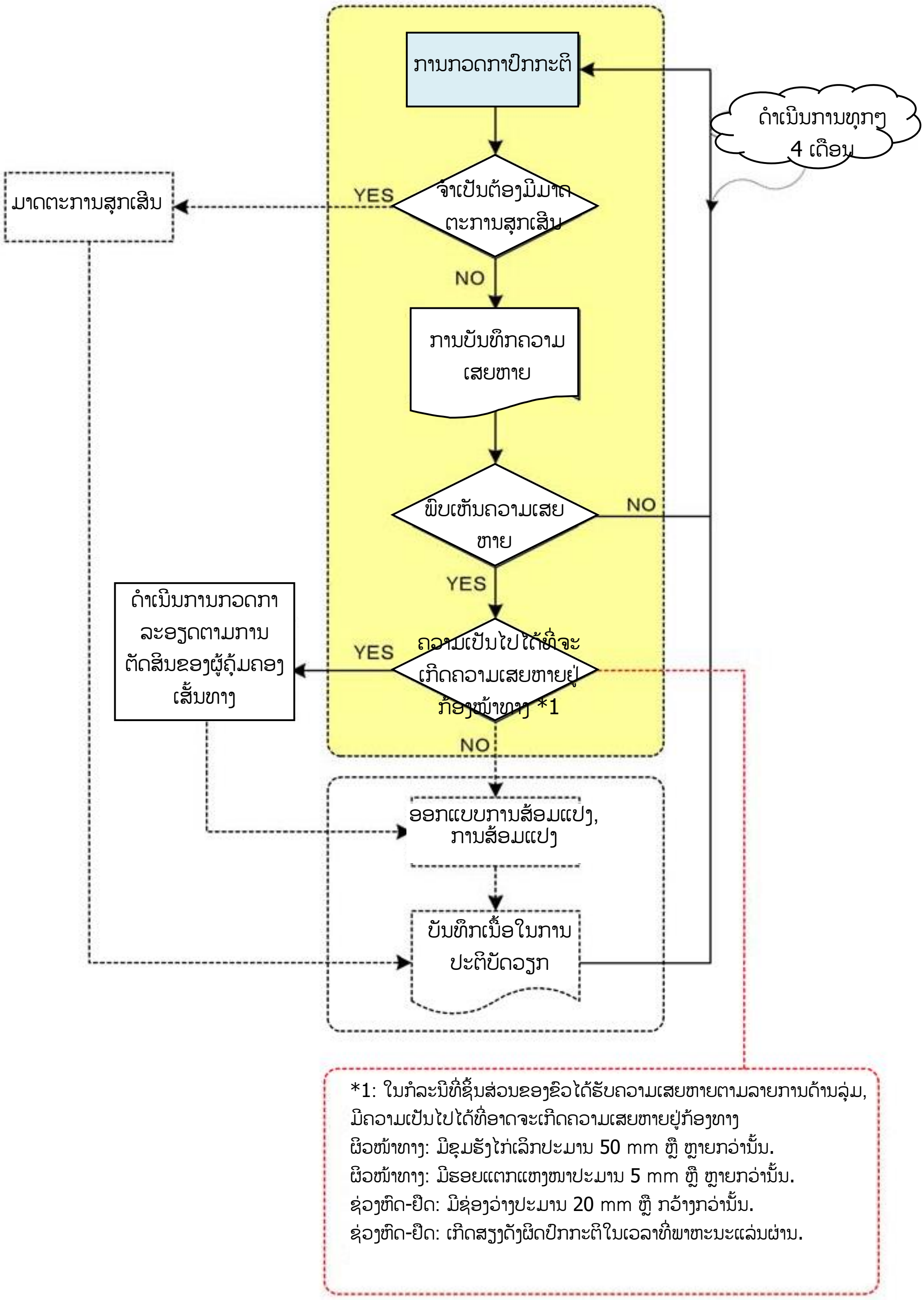
5.2 ການຕັດສິນຄວາມສົມບູນ ແລະ ມາດຕະການແກ້ໄຂ

ແມ່ນຄ້າຍຄືກັນ, ການຕັດສິນຄວາມສົມບູນແມ່ນອີງຕາມປະເພດຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ລະດັບຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ສິກສາມາດຕະການແກ້ໄຂເພື່ອສ້ອມແປງ ແລະ ເສີມກຳລັງຂົວທີ່ເສື່ອມສະພາບ ຈຳເປັນຕ້ອງມີຄວາມຮູ້ດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ວິສະວະກຳ ແລະ ຮູ້ວິທີການແກ້ໄຂ. ປຶ້ມຄູ່ມືສະບັບນີ້ແນະນຳໃຫ້ກົມຂົວທາງສ້າງຄະນະກຳມະການທາງດ້ານເຕັກນິກ ຫຼື ຄະນະສະເພາະກິດເຊິ່ງປະກອບມີຜູ້ຊ່ຽວຊານທ້ອງຖິ່ນລວມທັງກົມຂົວທາງ, ພະແນກ ຍທຂ, ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າ (ສະຖາບັນ ຍທຂ ແລະ ມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດລາວ), ທີ່ປຶກສາທາງດ້ານວິສະວະກຳ ພ້ອມກັບຜູ້ຮັບເໝົາເພື່ອຮັບຮອງເອົາການຕັດສິນຂອງການປະເມີນຄວາມສົມບູນ ແລະ ໃຫ້ຄຳແນະນຳສຳລັບມາດຕະການແກ້ໄຂ ໂດຍອີງຕາມການປະເມີນຄວາມສົມບູນ. ນອກຈາກນີ້, ປຶ້ມຄູ່ມືສະບັບນີ້ຍັງແນະນຳໃຫ້ກົມຂົວທາງພິຈາລະນາເອົາຊ່ຽວຊານຕ່າງປະເທດເຂົ້າໃນຄະນະກຳມະການດ້ານເຕັກນິກເພື່ອໃຫ້ຄຳແນະນຳທາງດ້ານເຕັກນິກ ໃນກໍລະນີທີ່ລະດັບຄວາມຮູ້ ແລະ ວິທີການແກ້ໄຂຕໍ່ກັບປະເພດຄວາມເສຍຫາຍສະເພາະ ແລະ ການນຳໃຊ້ມາດຕະການແກ້ໄຂທີ່ຈຳເປັນຢູ່ເໜືອຂີດຄວາມສາມາດຂອງທ້ອງຖິ່ນ.

ບົດທີ 4 ການກວດກາປົກກະຕິ

1. ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາປົກກະຕິ

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວການກວດກາປົກກະຕິຈະຕ້ອງດຳເນີນຕາມຂັ້ນຕອນລຸ່ມນີ້.



ຮູບທີ 4.1.1 ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາປົກກະຕິ

2. ເນື້ອໃນຂອງການກວດກາປົກກະຕິ

2.1 ຄວາມຖີ່, ວິທີ ແລະ ລະບົບ

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວການກວດກາປົກກະຕິຈະຕ້ອງດຳເນີນການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າຈາກທາງໃນລົດໃນຂະນະທີ່ລາດຕະເວນຕາມເສັ້ນທາງເພື່ອກວດກາຂົວ (ຖ້າຈຳເປັນຄວນລົງຍ່າງສຳຫຼວດ), ຕ້ອງກວດກາທຸກໆ 4 ເດືອນເປັນຢ່າງຕ່ຳ ໂດຍທີມກວດກາບໍ່ໃຫ້ຫຼຸດ 2 ຄົນ.

【ໝາຍເຫດ】

ໃນການລາດຕະເວນຕາມເສັ້ນທາງປົກກະຕິ, ຈະຕ້ອງກວດເຊັກຂົວດ້ວຍຕາເປົ່າໂດຍການສັງເກດຈາກທາງໃນລົດໃນຂະນະທີ່ລາດຕະເວນຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ອາດຈະບໍ່ສາມາດເບິ່ງເຫັນໄດ້ຈາກທາງໃນລົດຈະຕ້ອງດຳເນີນການກວດກາຕາມກຳນົດ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ການກວດກາຕາມກຳນົດໂດຍສະເພາະການກວດກາປະເພດ A ແມ່ນດຳເນີນປີລະຄັ້ງ ແລະ ບາງຄັ້ງກໍ່ຍາກຫຼາຍທີ່ຈະພົບເຫັນຄວາມເສຍຫາຍຮ້າຍແຮງທີ່ອາດຈະແຜ່ລາມໄດ້ໄວໃນເວລາທີ່ຄວາມເສຍຫາຍນັ້ນຍັງຢູ່ໃນໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນ ເນື່ອງຈາກຂີດຄວາມສາມາດຂອງນັກກວດກາບໍ່ພຽງພໍ; ດັ່ງນັ້ນ, ຄວາມຖີ່ ແລະ ວິທີການຂອງການກວດກາປົກກະຕິຈຶ່ງຖືກກຳນົດໄວ້ຂ້າງເທິງເພື່ອເປັນຫຼັກການພື້ນຖານໃນການຊອກຫາຄວາມເສຍຫາຍໃນໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນ.

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ການກວດກາຈະຕ້ອງປະຕິບັດໂດຍທີມກວດກາຢ່າງໜ້ອຍ 2 ຄົນ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ. ສະມາຊິກຂອງທີມກວດກາຈະຕ້ອງໄດ້ກຳນົດຢ່າງເໝາະສົມໂດຍການພິຈາລະນາຕາມສະພາບທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ອື່ນໆ.

2.2 ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍ

ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍຂອງການກວດກາປົກກະຕິແມ່ນກ່ຽວຂ້ອງໂດຍກົງກັບຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ ແລະ ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ. ຕາມມາດຕະຖານຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍຂອງຂົວດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງ 4.2.1.

ຕາຕະລາງ 4.2.1 ການກວດກາຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍ

ອົງປະກອບ	ຊິ້ນສ່ວນ		ເປົ້າໝາຍ	ໝາຍເຫດ
ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ	ແຜ່ນພື້ນຂົວ		◎	
	ໂຄງສ້າງຫຼັກ		△	
	ຊິ້ນສ່ວນອື່ນໆ	ຊິ້ນສ່ວນຫຼັກ	△	
		ຊິ້ນສ່ວນປະກອບ	△	
ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ	ພາກສ່ວນເສົາ		△	
	ພາກສ່ວນຮາກຖານ		◎	ກວດກາການກັດເຊາະ
ໝອນຮອງຂາງຂົວ	ໝອນຂົວ		△	
	ຖານຮອງໝອນຂົວ		△	
	ອຸປະກອນປ້ອງກັນຂາງຂົວຕົກ		—	
ຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ	ຮາວຈັບ, ຮາວກັນຕົກ		◎	
	ແຜ່ນກັນສຽງລົບກວນ		◎	
	ເສົາໄຟເບື້ອງທາງ, ປ້າຍຈະລາຈອນ		◎	ກວດກາສະເພາະຮາກຖານ
ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ	ຖານຮອງຮາວກັນຕົກ		◎	
	ຂອບທາງ, ດອນກາງ		◎	
	ພື້ນໜ້າທາງ		◎	
	ຊ່ອງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ		◎	ກວດກາສະເພາະເທິງໜ້າຂົວທີ່ສາມາດແນມເຫັນ
ອົງປະກອບອື່ນໆ	ອຸປະກອນຊ່ວຍການລະບາຍນໍ້າ		◎	ກວດກາສະເພາະເທິງໜ້າຂົວທີ່ສາມາດແນມເຫັນໄດ້ເຊັ່ນ: ຊ່ອງລະບາຍນໍ້າ
	ອຸປະກອນຊ່ວຍໃນການເຂົ້າເຖິງເພື່ອກວດກາ		—	
	ອຸປະກອນເສີມອື່ນໆ		—	

◎ : ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໃກ້ເປັນຫຼັກ ○: ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໄກເປັນຫຼັກ

— : ບໍ່ເໝາະສົມ

△ : ຖ່າຍຮູບໄວ້ຖ້າຫາກມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະເກີດສິ່ງຜິດປົກກະຕິ

【ໝາຍເຫດ】

ການກວດກາປົກກະຕິຂອງຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍຂອງຂົວແມ່ນກ່ຽວຂ້ອງກັບຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ ແລະ ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວທີ່ສົ່ງຜົນກະທົບໂດຍກົງຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງການຈະລາຈອນ. ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບຊິ້ນສ່ວນເຫຼົ່ານີ້ຈະຕ້ອງເກັບກໍາໃນການກວດກາປົກກະຕິ ແລະ ຮັກສາໃຫ້ຢູ່ໃນສະພາບດີຕະຫຼອດ. ຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ ແລະ ຮາກຖານ ບາງຄັ້ງກໍ່ສະແດງເຖິງຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ອາດເກີດຄວາມຜິດປົກກະຕິທີ່ຢູ່ເລິກເຂົ້າໄປໃນຊິ້ນສ່ວນຂອງຂົວ; ດັ່ງນັ້ນ, ຕ້ອງໄດ້ຖ່າຍຮູບຊິ້ນສ່ວນດັ່ງກ່າວໄວ້ໂດຍອີງຕາມສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ.

2.3 ການປະເມີນ ແລະ ວິທີການບັນທຶກຄວາມເສຍຫາຍ

ນັກກວດກາຂົວຈະຕ້ອງກວດເຊັກການມີຢູ່ ຫຼື ບໍ່ມີ ຂອງແຕ່ລະປະເພດຄວາມເສຍຫາຍໂດຍອີງຕາມ ຂໍ້ທີ "2.6 ຕົວຢ່າງຄວາມເສຍຫາຍ" ແລະ ບັນທຶກຄວາມເສຍຫາຍເຫຼົ່ານັ້ນເພື່ອປະເມີນ ດັ່ງສະແດງໃນ "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3.1 ແບບຟອມການກວດກາປົກກະຕິ"

【 ຕົວຢ່າງ: ແບບຟອມການກວດກາສຳລັບການກວດກາປົກກະຕິ】

ແບບຟອມການກວດກາສຳລັບການກວດກາປົກກະຕິ

ອົງປະກອບ	ຊິ້ນສ່ວນ	ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ *1	ຄວາມເສຍຫາຍ		ທີ່ຕັ້ງຂອງຄວາມເສຍຫາຍ				ເລກທີຮູບພາບ
			ມີ	ບໍ່ມີ	ຊ່ວງທີ	ຕຳແໜ່ງຕາມຄວາມກວ້າງ *2			
						ຊ້າຍ	ກາງ	ຂວາ	
ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ	ຖານຮອງຮາວກັນຕົກ, ດອນກາງ, ຂອບທາງ	ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກອຸບັດຕິເຫດຂອງຍານພາຫະນະ ແລະ ອື່ນໆ	☐	■		☐	☐	☐	
	ຜິວໜ້າທາງ	ມີຂຸມຮັງໄກ່ ເລິກປະມານ 50 mm ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ	☐	■		☐	☐	☐	
		ມີຄື້ນປະມານ 30 mm ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ	☐	■		☐	☐	☐	
		ມີຮອຍແຕກແຫງກວ້າງປະມານ 5 mm ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ	■	☐	1	☐	■	☐	001.jpg
	ຊ່ວງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ (ລວມທັງພາກສ່ວນທີ່ຢູ່ຫຼັງເສົາຫົວຂົວ)	ມີຊ່ອງວ່າງປະມານ 20 mm ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ	■	■	2	☐	☐	☐	002.jpg
		ມີສຽງຜິດປົກກະຕິເວລາລົດແລ່ນຜ່ານ	☐	■		☐	☐	☐	
		ເກີດຄວາມເສຍຫາຍຢູ່ຊ່ວງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ	☐	■		☐	☐	☐	
	ອຸປະກອນຊ່ວຍການລະບາຍນ້ຳ	ມີສິ່ງອຸດຕັນ, ຖືກໜ້າທາງປູທັບ	■	☐	1,2	■	☐	■	003.jpg,004jpg
ຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ	ຮາວຈັບ, ຮາວກັນຕົກ, ແຜ່ນກັນສຽງລົບກວນ	ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກອຸບັດຕິເຫດຂອງຍານພາຫະນະ ແລະ ອື່ນໆ	☐	■		☐	☐	☐	
	ເສົາໄຟເບືອງທາງ, ປ້າຍຈະລາຈອນ	ເກີດການສັ່ນໄກວຜິດປົກກະຕິເມື່ອຖືກຍູ້	☐	■		☐	☐	☐	
		ເປັນຮູເນື່ອງຈາກການກັດກ່ອນ	☐	■		☐	☐	☐	
		ມີການຫຼວມຂອງນ໋ອດ	☐	■		☐	☐	☐	
ອື່ນໆ		ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ຜູ້ຂັບຂີ່	☐	■		☐	☐	☐	

*1: ຜົນຂອງການວັດແທກຈະຖືກບັນທຶກໃນຖັນລຸ່ມນີ້.

*2: ຕຳແໜ່ງຂອງຄວາມເສຍຫາຍຕາມຄວາມກວ້າງຂອງຂົວຈະຖືກແບ່ງອອກເປັນ 3 ສ່ວນ (ຊ້າຍ, ກາງ, ຂວາ) ໂດຍເລີ່ມຈາກທິດທາງຂອງເສົາຫົວຂົວ A1 ໄປຫາ ເສົາຫົວຂົວ A2.

*3: ຖ້າຫາກພົບເຫັນປະເພດຄວາມເສຍຫາຍປະເພດດຽວກັນຢູ່ຫຼາຍໆຈຸດ, ຕ້ອງບັນທຶກໝາຍເລກຂອງຊ່ວງຂົວ, ຕຳແໜ່ງຕາມຄວາມກວ້າງຂອງຂົວ ແລະ ລະບຸໝາຍເລກຮູບພາບຂອງຄວາມເສຍຫາຍທັງໝົດໃນຖັນລຸ່ມນີ້.

ໝາຍເຫດພິເສດ

ຊ່ອງວ່າງຂອງຊ່ວງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ: ເລກທີຂອງຊ່ອງວ່າງຢູ່ຈຸດ A1 ແລະ P1; 25 mm ຢູ່ຈຸດ A2.

2.4 ມາດຕະການຕໍ່ກັບຄວາມເສຍຫາຍ

ເມື່ອພົບເຫັນຄວາມເສຍຫາຍຈະຕ້ອງດຳເນີນມາດຕະການທັນທີຕາມຄວາມເໝາະສົມ.

【ໝາຍເຫດ】

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ພົບເຫັນໃນການກວດກາປົກກະຕິຈະມີຜົນກະທົບໂດຍກົງຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງການຈະລາຈອນ; ດັ່ງນັ້ນຄວນຈະຕ້ອງປະຕິບັດມາດຕະການທັນທີ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການຕັດສິນຄວາມຈຳເປັນຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ການກວດສອບແບບລະອຽດ, ການຕອບສະໜອງທີ່ເໝາະສົມເຊັ່ນ: ປຶກສາຫາລືກັບຜູ້ຊ່ຽວຊານ ແລະ ອື່ນໆ. ຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງເຖິງມາດຕະການທີ່ຈຳເປັນສຳລັບຄວາມເສຍຫາຍທີ່ພົບເຫັນໃນເວລາກວດກາປົກກະຕິ.

ຕາຕະລາງ 4.2.2 ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການ

ອົງປະກອບ	ຊິ້ນສ່ວນ	ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ	ມາດຕະການແກ້ໄຂ	ໝາຍເຫດ
ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ	ຖານຮອງຮາວກັນຕົກ, ຄອນກາງ, ຂອບທາງ	ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກອຸບັດຕິເຫດຂອງຍານພາຫະນະ ແລະ ອື່ນໆ	ສ້ອມແປງບາງສ່ວນ	
	ຜິວໜ້າທາງ	ມີຂຸມຮັງໄກ່ ເລິກປະມານ 50 mm ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ *1	ປູໜ້າທາງຄືນໃໝ່ບາງສ່ວນ	ແຜ່ນພື້ນຂົວອາດຜິດປົກກະຕິ
		ມີຄື້ນປະມານ 30 mm ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ	ປູໜ້າທາງຄືນໃໝ່ບາງສ່ວນ	
		ມີຮອຍແຕກແຫງ ກວ້າງປະມານ 5 mm ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ *1	ສ້ອມແປງຮອຍແຕກແຫງ ຫຼື ປູໜ້າທາງຄືນໃໝ່ບາງສ່ວນ	ແຜ່ນພື້ນຂົວອາດຜິດປົກກະຕິ
	ຊ່ອງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ (ລວມທັງຝາຫຼັງຂອງຫົວເສົາຂົວ)	ມີຊ່ອງວ່າງປະມານ 20 mm ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ *1	ກຳຈັດຊ່ອງວ່າງໂດຍການປູໜ້າທາງຄືນໃໝ່ບາງສ່ວນ (ມາດຕະການສຸກເສີນ)	ໝອນຮອງຂາງຂົວ, ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ ແລະ ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມອາດຜິດປົກກະຕິ
		ມີສຽງດັງຜິດປົກກະຕິເວລາລົດແລ່ນຜ່ານ *1	ປ່ຽນຂໍ້ຕໍ່ໃໝ່	ໝອນຮອງຂາງຂົວ, ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ ແລະ ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມອາດຜິດປົກກະຕິ
		ເກີດຄວາມເສຍຫາຍຢູ່ຊ່ອງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ	ປ່ຽນຂໍ້ຕໍ່ໃໝ່	
	ອຸປະກອນຊ່ວຍການລະບາຍນໍ້າ	ມີສິ່ງອຸດຕັນ, ຖືກໜ້າທາງປູທັບ	ກຳຈັດສິ່ງອຸດຕັນອອກ ແລະ ອື່ນໆ	
ຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ	ຮາວຈັບ, ຮາວກັນຕົກ, ແຜ່ນກັນສຽງລົບກວນ	ເສຍຫາຍ ຫຼື ເສຍຮູບຊົງ ເນື່ອງຈາກຖືກລົດຕຳ ແລະ ອື່ນໆ.	ປ່ຽນຊິ້ນສ່ວນໃໝ່	
	ເສົາໄຟເບື້ອງທາງ, ປ້າຍຈະລາຈອນ	ເກີດການສັ່ນໄກວຜິດປົກກະຕິເມື່ອຖືກຍູ້	ຫັນນ໋ອດໃຫ້ແໜ້ນ ຫຼື ຖອນເສົາອອກ	ຖ້າສາຍເຫດແມ່ນການສັ່ນໄກວ, ຖອນເສົາອອກ
		ເປັນຮູເນື່ອງຈາກການກັດກ່ອນ	ສ້ອມແປງໂດຍການຈອດແຜ່ນເຫຼັກປົກ ຫຼື ຖອນເສົາອອກ	ຖ້າຫາກເກີດການກັດກ່ອນຫຼາຍ, ອາດຕ້ອງຖອນເສົາອອກ
		ມີການຫຼວມຂອງນ໋ອດ	ຫັນນ໋ອດໃຫ້ແໜ້ນ	
ອົງປະກອບອື່ນໆ		ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ຜູ້ຂັບຂີ່	ຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການ	ປຶກສາຫາລືກັບຜູ້ຊ່ຽວຊານຖ້າຫາກຕັດສິນຍາກ

ໝາຍເຫດ: *1 ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍທີ່ອາດເກີດຄວາມຜິດປົກກະຕິຢູ່ກ້ອງຊັ້ນຜິວໜ້າທາງ; ດັ່ງນັ້ນ, ຕ້ອງຖ່າຍຮູບຊິ້ນສ່ວນຢູ່ກ້ອງທີ່ໃກ້ກັບຄວາມເສຍຫາຍ. ຈະຕ້ອງສົ່ງຮູບພາບໃຫ້ຜູ້ຄຸ້ມຄອງເສັ້ນທາງເພື່ອໃຫ້ຮັບຮູ້ເຫດການຢູ່ໃນສະໜາມ ແລະ ຕັດສິນຄວາມຈຳເປັນໃນການກວດສອບລະອຽດ.

2.5 ການບັນທຶກການກວດກາ

ຜົນການກວດກາຈະຕ້ອງບັນທຶກໃສ່ແບບຟອມສະເພາະດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງໃນ "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3 ແບບຟອມປະຫວັດ ແລະ ການກວດກາ" ແລະ ການລົງທະບຽນເຂົ້າໃນຖານຂໍ້ມູນ.

【ໝາຍເຫດ】

ຜົນການກວດກາສາມາດເປັນຂໍ້ມູນສຳຄັນສຳລັບການບູລະນະຮັກສາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງຢ່າງສົມເຫດສົມຜົນ; ດັ່ງນັ້ນ, ຜົນການກວດກາຈະຕ້ອງບັນທຶກໃສ່ໃນແບບຟອມສະເພາະ ແລະ ລົງທະບຽນເຂົ້າໃນຖານຂໍ້ມູນ.

ຜົນການກວດກາຈະຕ້ອງບັນທຶກ ແລະ ກະກຽມບົດລາຍງານຕາມຂັ້ນຕອນຕໍ່ໄປນີ້.

i. ນຳອອກຂໍ້ມູນແບບຟອມສະເພາະສຳລັບການກວດກາປົກກະຕິຈາກ "ລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວ (BMS)"

ii. ທຳຄວາມເຂົ້າໃຈໂຄງຮ່າງຂອງຂົວເປົ້າໝາຍ ແລະ ຈຸດຂອງການກວດກາໂດຍອີງຕາມຂໍ້ມູນທີ່ມີ ກ່ອນທີ່ຈະປະຕິບັດການກວດກາ. ສຳລັບການບັນທຶກຜົນການກວດກາໃນສະໜາມ, ຈະຕ້ອງໃຊ້ແບບຟອມການກວດກາປົກກະຕິ.

iii. ນຳຂໍ້ມູນຜົນການກວດກາເຂົ້າໃນ "ລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວ (BMS)" ແລະ ນຳອອກຂໍ້ມູນເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຜົນການກວດກາເພື່ອລວມເອກະສານຕ່າງໆເຂົ້າເປັນບົດລາຍງານ.

iv. ໃຊ້ມາດຕະການຕໍ່ກັບຄວາມເສຍຫາຍໂດຍອີງຕາມເອກະສານທີ່ໄດ້ນຳອອກຂໍ້ມູນຈາກລະບົບ ແລະ ອື່ນໆ.

v. ຫຼັງຈາກໃຊ້ມາດຕະການຕ່າງໆແລ້ວ, ນຳເຂົ້າຂໍ້ມູນຂອງການບັນທຶກການສ້ອມແປງເຂົ້າໃນ "ລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວ (BMS)" ແລະ ນຳອອກຂໍ້ມູນເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຜົນການກວດກາເພື່ອລວມເອກະສານຕ່າງໆເຂົ້າເປັນບົດລາຍງານ. ເຊັ່ນດຽວກັນກັບຜົນການກວດກາອື່ນໆ, ລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວທີ່ມີແມ່ນອະນຸຍາດພຽງແຕ່ປ້ອນຂໍ້ມູນຜົນການກວດກາປະເພດ A ແລະ ຜົນການກວດກາປົກກະຕິຈະຕ້ອງເກັບໄວ້ທັງແບບເຈັ້ຍ ແລະ ແບບຟາຍເອເລັກໂຕນິກ.

vi. ລົງທະບຽນຂໍ້ມູນເຫຼົ່ານັ້ນເຂົ້າໃນຖານຂໍ້ມູນ.

2.6 ຕົວຢ່າງຄວາມເສຍຫາຍ

ສ່ວນທີ່ເສຍຫາຍ	ຕົວຢ່າງຄວາມເສຍຫາຍ	ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ
ຖານຮອງຮາວກັນຕົກ		ຖານຮອງຮາວກັນຕົກມີຄວາມເສຍຫາຍເປັນຮອຍແຕກແຫງ ແລະ ບ່ອດເສຍເນື່ອງຈາກຖືກລົດຕຳ ແລະ ອື່ນໆ. ຖ້າມີລົດມາຕຳໃສ່, ອາດເຮັດໃຫ້ລົດຕົກຂົວໄດ້. ມີຄວາມສ່ຽງທີ່ອາດຈະເກີດອຸບັດຕິເຫດຂຶ້ນ ຖ້າມີທາງລົດແລ່ນ ຫຼື ທາງຄົນຍ່າງຢູ່ກ້ອງຂົວ.
ຜິວໜ້າທາງ	 	ມີຂຸມຮັງໄກ່ຢູ່ຜິວໜ້າທາງເລິກປະມານ 50 mm ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ. ອາດຂັດຂວາງການຈະລາຈອນ ແລະ ເປັນສາຍເຫດຂອງອຸບັດຕິເຫດ. ໃນກໍລະນີນີ້, ອາດເກີດຄວາມຜິດປົກກະຕິຢູ່ກ້ອງໜ້າທາງ (ຄວາມເສຍຫາຍຢູ່ແຜ່ນພື້ນຂົວ ແລະ ອື່ນໆ); ດັ່ງນັ້ນ, ຈະຕ້ອງນຳໃຊ້ມາດຕະການຢ່າງເໝາະສົມເຊັ່ນ: ການກວດສອບລະອຽດ ແລະ ອື່ນໆທີ່ຈຳເປັນ.

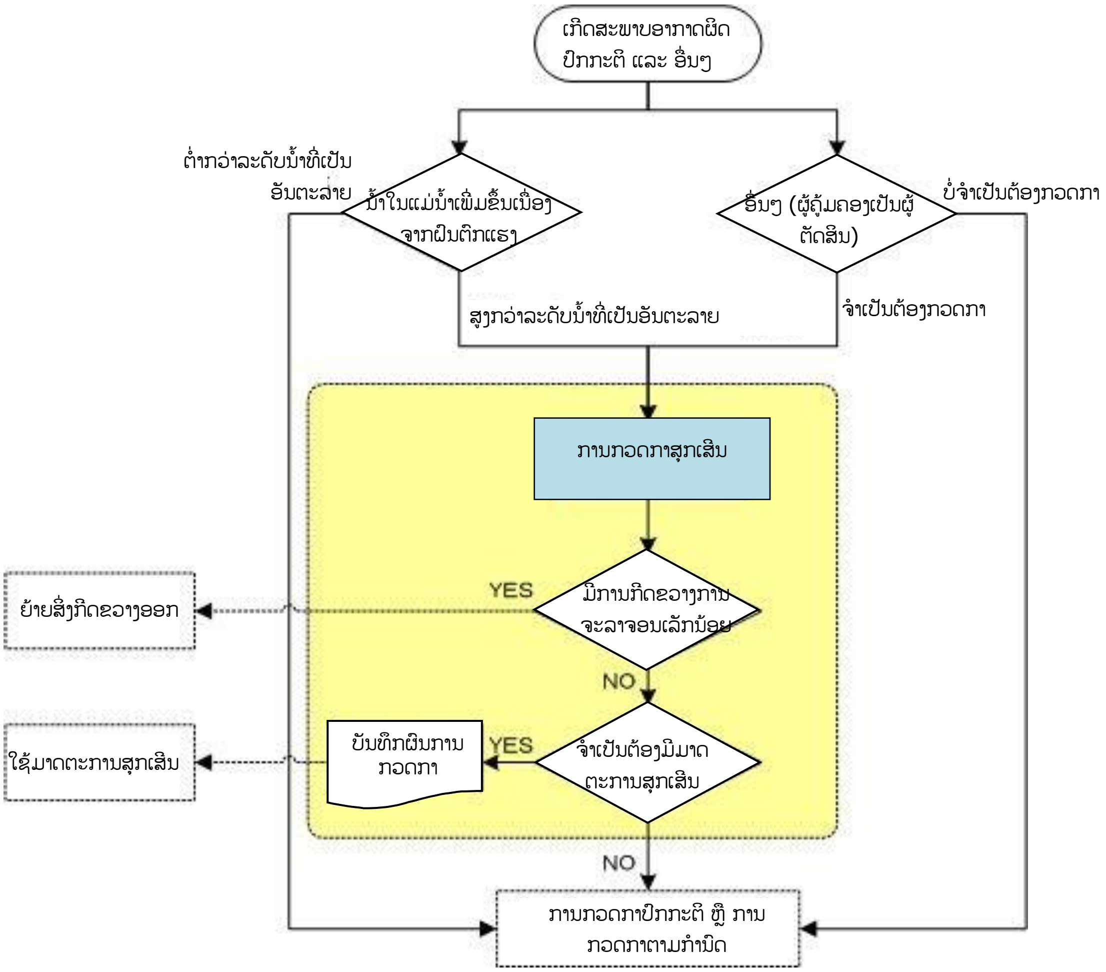
ສ່ວນທີ່ເສຍຫາຍ	ຕົວຢ່າງຄວາມເສຍຫາຍ	ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ
ຜິວໜ້າທາງ	 	ມີຮອຍແຕກແຫງຢູ່ຜິວໜ້າທາງ. ອາດຂັດຂວາງການຈະລາຈອນ ແລະ ເປັນສາຍເຫດຂອງອຸບັດຕິເຫດ. ໃນກໍລະນີນີ້, ອາດເກີດຄວາມຜິດປົກກະຕິຢູ່ກ້ອງໜ້າທາງ (ຄວາມເສຍຫາຍຢູ່ແຜ່ນພື້ນຂົວ ແລະ ອື່ນໆ); ດັ່ງນັ້ນ, ຈະຕ້ອງນຳໃຊ້ມາດຕະການຢ່າງເໝາະສົມ ເຊັ່ນ: ການກວດສອບລະອຽດ ແລະ ອື່ນໆທີ່ຈຳເປັນ.
ຊ່ອງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ		ມີຊ່ອງວ່າງຢູ່ຊ່ອງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວປະມານ 20 mm ຫຼືຫຼາຍກວ່າ. ອາດຂັດຂວາງການຈະລາຈອນ ແລະ ເປັນສາຍເຫດຂອງອຸບັດຕິເຫດ. ໃນກໍລະນີນີ້, ອາດມີຄວາມຜິດປົກກະຕິຢູ່ກ້ອງຂາງຂົວ (ການຊຸດໂຕຂອງໝອນຮອງຂາງຂົວ ແລະ ອື່ນໆ); ດັ່ງນັ້ນ, ຈະຕ້ອງນຳໃຊ້ມາດຕະການຢ່າງເໝາະສົມ ເຊັ່ນ: ການກວດສອບລະອຽດ ແລະ ອື່ນໆທີ່ຈຳເປັນ.

ສ່ວນທີ່ເສຍຫາຍ	ຕົວຢ່າງຄວາມເສຍຫາຍ	ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ
ຊ່ອງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ		ຊ່ອງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວມີຄວາມເສຍຫາຍ. ອາດຂັດຂວາງການຈະລາຈອນ ແລະ ເປັນສາຍເຫດຂອງອຸບັດຕິເຫດ.
ອຸປະກອນຊ່ວຍການລະບາຍນ້ຳ		ຊ່ອງລະບາຍນ້ຳມີສິ່ງອຸດຕັນ. ເຮັດໃຫ້ເກີດມີນ້ຳຂັງໃນເວລາຝົນຕົກ ແລະ ອາດຂັດຂວາງການຈະລາຈອນ ແລະ ເປັນສາຍເຫດຂອງອຸບັດຕິເຫດ.
ຮາວຈັບ, ຮາວກັນຕົກ		ຮາວຈັບ, ຮາວກັນຕົກແມ່ນເສຍຮູບຊົງ ແລະ ໄດ້ຮັບຄວາມເສຍຫາຍເນື່ອງຈາກຖືກລົດຕຳ ແລະ ອື່ນໆ. ຖ້າມີລົດມາຕຳໃສ່, ອາດເຮັດໃຫ້ລົດຕົກຂົວໄດ້. ມີຄວາມສ່ຽງທີ່ອາດຈະເກີດອຸບັດຕິເຫດຂຶ້ນ ຖ້າມີທາງລົດແລ່ນ ຫຼື ທາງຄົນຍ່າງຢູ່ກ້ອງຂົວ.

ບົດທີ 5 ການກອດກາສຸກເສີນ

1. ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາສຸກເສີນ

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວການກວດກາສຸກເສີນຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນດັ່ງລຸ່ມນີ້.



ຮູບທີ 5.1.1 ຂັ້ນຕອນຂອງວຽກການກວດກາສຸກເສີນ

【ໝາຍເຫດ】

ກໍລະນີທີ່ "ມີສິ່ງກີດຂວາງການຈະລາຈອນເລັກນ້ອຍ" ໝາຍເຖິງສະພາບການຈະລາຈອນທີ່ຖືກຂັດຂວາງຈາກສິ່ງກີດຂວາງໃນໜ້າທາງ (ເຊັ່ນຫີນຕົກລົງມາ, ມີຫີນວາງຕາມທາງໂດຍເຈດຕະນາ, ຕົ້ນໄມ້ຫັກ, ຫຍ້າ, ປ້າຍເຕືອນ ແລະ ອື່ນໆ) ແຕ່ສາມາດກັບຄືນສູ່ສະພາບເດີມເມື່ອຍ້າຍສິ່ງກີດຂວາງນັ້ນອອກ. ຈະຕ້ອງນຳໃຊ້ມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມໃນການຈັດການສິ່ງກີດຂວາງເລັກນ້ອຍຢູ່ສະໜາມ.

ຄວາມຈຳເປັນຂອງມາດຕະການສຸກເສີນຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມການພິຈາລະນາໂດຍຕັດສິນວ່າຂົວຍັງຢູ່ໃນສະພາບທີ່ໃຊ້ງານໄດ້ ຫຼື ບໍ່ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງການສັນຈອນ.

2. ເນື້ອໃນຂອງການກວດກາສຸກເສີນ

2.1 ຄວາມຖີ່, ວິທີ ແລະ ລະບົບ

ການກວດກາສຸກເສີນຈະຕ້ອງດຳເນີນການທັນທີຕາມຈຳນວນຄົນທີ່ເໝາະສົມ ກ່ອນ ແລະ ຫຼັງ ເກີດເຫດການບໍ່ປົກກະຕິ ໂດຍວິທີການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ ແລະ ສຳຜັດໂຕຈິງຂອງເສັ້ນທາງທີ່ຖຸຄະຈາກທາງໃນລົດ.

【ໝາຍເຫດ】

ເພື່ອຮັບມືຕໍ່ສິ່ງກີດຂວາງການຈະລາຈອນທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນໄດ້ເນື່ອງຈາກສະພາບອາກາດຜິດປົກກະຕິ, ການກວດກາສຸກເສີນຈະຕ້ອງດຳເນີນການເພື່ອຫາສາຍເຫດຂອງຄວາມເສຍຫາຍຕາມວິທີ ແລະ ຄວາມຖີ່ຢູ່ໃນຫຼັກການທີ່ໄດ້ອະທິບາຍຜ່ານມາ.

ການອ້າງອີງກົດເກນສຳລັບການຕັດສິນຄວາມຈຳເປັນຂອງການກວດກາ ເນື່ອງຈາກການເກີດສະພາບອາກາດຜິດປົກກະຕິໄດ້ສະແດງດັ່ງລຸ່ມນີ້.

i. ຝົນຕົກແຮງ: ປະລິມານຂອງນໍ້າຝົນ 50 mm ຫຼື ຫຼາຍກວ່າຕໍ່ຊົ່ວໂມງ, ປະລິມານຂອງຝົນຕົກຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ 200 mm ຫຼື ຫຼາຍກວ່າຕໍ່ມື້

ii. ນໍ້າຖ້ວມ (ນໍ້າຂຶ້ນ): ສູງກວ່າລະດັບນໍ້າທີ່ເປັນອັນຕະລາຍ

iii. ພະຍຸ: ຄວາມແຮງຂອງລົມແມ່ນ 17.2 m/s ຫຼື ຫຼາຍກວ່າຄ້າຍຄືກັບ ພະຍຸ

iv. ກໍລະນີເກີດພ້ອມກັນ: ຖ້າປະກົດການຂອງກໍລະນີທີ i ແລະ iii ເກີດຂຶ້ນໃນເວລາດຽວກັນ

v. ສະພາບອາກາດຜິດປົກກະຕິ: ສະພາບອາກາດຜິດປົກກະຕິ ແມ່ນກໍ່ໃຫ້ເກີດຂໍ້ຈຳກັດຕາມຫ້ອງຖະໜົນຕາມມາດຕະຖານກົດລະບຽບຂອງການຈະລາຈອນ

ການກວດກາສຸກເສີນຈະຕ້ອງດຳເນີນການໂດຍທີມກວດກາຢ່າງໜ້ອຍ 3 ຄົນເພື່ອຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພ. ສະມາຊິກຂອງທີມກວດກາຈະຕ້ອງຕັດສິນໂດຍພິຈາລະນາຕາມຄວາມເໝາະສົມຂອງສະພາບທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ອື່ນໆ.

ເປົ້າໝາຍຂອງການກວດກາແມ່ນເພື່ອຊອກຫາຄວາມເສຍຫາຍໃຫ້ໄດ້ໂດຍໄວ ແລະ ການຈະລາຈອນສາມາດສັນຈອນໄດ້ປົກກະຕິ ແລະ ດຳເນີນການກວດກາຕາມຫຼັກການດ້ວຍຕາເປົ່າ ແລະ ສຳຜັດໂຕຈິງຂອງເສັ້ນທາງທີ່ຖຸຄະຈາກການຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຫຼັງຈາກການເກີດຂຶ້ນຂອງສະພາບອາກາຜິດປົກກະຕິ, ເມື່ອພົບເຫັນຄວາມເສຍຫາຍ, ຕ້ອງເຂົ້າຫາຄວາມເສຍຫາຍນັ້ນ ຫຼື ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍໃຫ້ໃກ້ເທົ່າທີ່ຈະໃກ້ໄດ້ໂດຍການຍ່າງ, ຖ່າຍຮູບ, ດຳເນີນການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ ແລະ ໃຊ້ມາດຕະການທົ່ວໄປເຊັ່ນ: ໃຊ້ກໍ້ແມັດ ຫຼື ໃຊ້ອຸປະກອນອື່ນໆ.

2.2 ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍ

ມາດຕະຖານການກວດກາຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍຂອງຂົວແບບສຸກເສີນໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງ 5.2.1.

ຕາຕະລາງ 5.2.1 ການກວດກາຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍ

ອົງປະກອບ	ຊິ້ນສ່ວນ		ເປົ້າໝາຍຂອງການກວດກາ	ໝາຍເຫດ
			ເຫດສະພາບອາກາດຜິດປົກກະຕິ	
ຂົວໂດຍລວມ	ການພັງທະລາຍ		◎	
ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ	ແຜ່ນພື້ນຂົວ		△	
	ໂຄງສ້າງຫຼັກ		◎	ກອງດິນສະສົມ
	ຊິ້ນສ່ວນອື່ນໆ	ຊິ້ນສ່ວນຫຼັກ	◎	ກອງດິນສະສົມ
		ຊິ້ນສ່ວນປະກອບ	◎	ກອງດິນສະສົມ
ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ	ພາກສ່ວນເສົາ		◎	ກອງດິນສະສົມ
	ພາກສ່ວນຮາກຖານ		◎	ການກັດເຊາະ
ໝອນຮອງຂາງຂົວ	ໝອນຂົວ		◎	ກອງດິນສະສົມ
	ຖານຮອງໝອນຂົວ		◎	ກອງດິນສະສົມ
	ອຸປະກອນປ້ອງກັນຂາງຂົວຕົກ		◎	ກອງດິນສະສົມ
ຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ	ຮາວຈັບ, ຮາວກັນຕົກ		◎	ພັງທະລາຍ
	ແຜ່ນກັນສຽງລົບກວນ		◎	ພັງທະລາຍ
	ເສົາໄຟເບື້ອງທາງ, ປ້າຍຈະລາຈອນ		◎	ພັງທະລາຍ
ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ	ຖານຮອງຮາວກັນຕົກ		△	
	ຂອບທາງ, ດອນກາງ		△	
	ຜິວໜ້າທາງ		△	
	ຊ່ອງຫົດ-ຢືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ		◎	ເສຍຮູບຊົງ, ອື່ນໆ
ອົງປະກອບອື່ນໆ	ອຸປະກອນຊ່ວຍການລະບາຍນໍ້າ		◎	ເສຍຮູບຊົງ, ອື່ນໆ
	ອຸປະກອນຊ່ວຍໃນການເຂົ້າເຖິງເພື່ອກວດກາ		◎	ເສຍຮູບຊົງ, ອື່ນໆ
	ອຸປະກອນເສີມອື່ນໆ		◎	ເສຍຮູບຊົງ, ອື່ນໆ

◎: ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໃກ້ເປັນຫຼັກ ○: ກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໄກເປັນຫຼັກ

— : ບໍ່ເໝາະສົມ

△ : ຖ່າຍຮູບໄວ້ຖ້າຫາກມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະເກີດສິ່ງຜິດປົກກະຕິ

【ໝາຍເຫດ】

ການກວດກາຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍຂອງຂົວແບບສຸກເສີນຈະຕ້ອງແບ່ງເປັນກໍລະນີສະພາບອາກາດຜິດປົກກະຕິດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງຢູ່ຕາຕະລາງຂ້າງເທິງ. ການກວດກາຈະຕ້ອງດໍາເນີນການດ້ວຍວິທີການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າຈາກໃນລົດ (ໄລຍະໄກ) ແລະ ສໍາຜັດໂຕຈິງຂອງເສັ້ນທາງທີ່ຖືກະຈາກການຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ, ໂດຍເນັ້ນໄປທີ່ຄວາມເສຍຫາຍຂອງໜ້າຂົວ, ໝອນຮອງຂາງຂົວ, ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ ຫຼື ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ ແລະ ອື່ນໆ, ສິ່ງເຫຼົ່ານັ້ນອາດເກີດຂຶ້ນໃນໄລຍະເວລາຂອງເຫດການສະພາບອາກາດຜິດປົກກະຕິ. ຖ້າຫາກຄວາມຜິດປົກກະຕິຖືກຢືນຢັນໂດຍການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໃນໄລຍະໄກ, ຈະຕ້ອງດໍາເນີນການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າໄລຍະໃກ້ຢູ່ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍໃຫ້ໃກ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ.

2.3 ການປະເມີນ ແລະ ວິທີການບັນທຶກຄວາມເສຍຫາຍ

ນັກກວດກາຈະຕ້ອງກວດເຊັກການເກີດຂຶ້ນຂອງຄວາມເສຍຫາຍແຕ່ລະປະເພດວ່າມີ ຫຼື ບໍ່ມີ ເພື່ອປະເມີນ ແລະ ບັນທຶກຄວາມເສຍຫາຍເຫຼົ່ານັ້ນ ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນ "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3 ແບບຟອມປະຫວັດ ແລະ ການກວດກາ" ແລະ ໃນ "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3.2 ແບບຟອມການກວດກາສຸກເສີນ" .

【ໝາຍເຫດ】

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ, ນັກກວດກາຂົວຕ້ອງຊອກຫາປະເພດຂອງຄວາມເສຍຫາຍຢູ່ຊິ້ນສ່ວນເປົ້າໝາຍວ່າມີ ຫຼື ບໍ່ມີ ເພື່ອປະເມີນ ແລະ ບັນທຶກຄວາມເສຍຫາຍເຫຼົ່ານັ້ນໃສ່ໃນແບບຟອມການກວດກາສຸກເສີນ.

ແບບຟອມການກວດກາຈະຕ້ອງກະກຽມສຳລັບສະພາບອາກາດຜິດປົກກະຕິຢ່າງເປັນປະຈຳ ເພື່ອໃຫ້ນັກກວດກາສາມາດດຳເນີນການກວດກາ, ຕັດສິນການເກີດຂຶ້ນຂອງຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ບັນທຶກຜົນການກວດກາໄດ້ທັນທີ. ນອກຈາກນີ້, ຈະຕ້ອງຖ່າຍຮູບພື້ນທີ່ຂອງຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ວັດແທກດ້ວຍວິທີການທົ່ວໄປໂດຍໃຊ້ກໍ້າແມັດ ຫຼື ອຸປະກອນອື່ນໆ ແລະ ບັນທຶກຜົນການກວດກາລົງໃນແບບຟອມການກວດກາ.

ຖ້າຫາກພົບຄວາມເສຍຫາຍທີ່ບໍ່ໄດ້ເກີດຈາກສະພາບອາກາດຜິດປົກກະຕິ, ຈະຕ້ອງບັນທຶກໄວ້ເປັນໝາຍເຫດພິເສດ.

ບາງຕົວຢ່າງຂອງແບບຟອມການກວດກາສຸກເສີນໄດ້ສະແດງດັ່ງລຸ່ມນີ້.

【ຕົວຢ່າງ: ເຫດການສະພາບອາກາດຜິດປົກກະຕິ: ຝົນຕົກແຮງ】

ແບບຟອມການກວດກາສຸກເສີນ

ລະຫັດຂົວ	D0240-0	ຊື່ຂອງສາຂາ	ຫ້ອງການ ອິຊາຮາວາ ວິສະວະກອນໂຍທາ
ຊື່ຂົວ	YYYYYYY		
ຊື່ແມ່ນ້ຳ	XXXXXX		
ຊື່ເສັ້ນທາງ	ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ZZZ		
ທີ່ຕັ້ງ(ພິກັດ)	------		

ວັນທີລົງກວດກາ	YYYY/MM/DD
ປະເພດການກວດກາ	ການກວດກາສຳລັບ ສະພາບການພິເສດ
ຮູບແບບຂອງສະພາບການພິເສດ	ອື່ນໆ (ຝົນຕົກແຮງ)
ລະດັບຂອງສະພາບການພິເສດ	ປະລິມານນ້ຳຝົນ 50 mm / ຊົ່ວໂມງ
ຊື່ຂອງນັກກວດກາ	OOOO

ອົງປະກອບ	ຊິ້ນສ່ວນຂອງຂົວ	ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ *1	ຄວາມເສຍຫາຍ		ເລກທີຮູບພາບ
			ມີ	ບໍ່ມີ	
ຂົວໂດຍລວມ		ການພັງທະລາຍ	□	■	
ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ	ຂາງຂົວຫຼັກ, ແຜ່ນພື້ນຂົວ	ຄວາມເສຍຫາຍ (ການກົ່ງໂຕ, ການເສຍຮູບຊົງ, ຮອຍແຕກແຫງ)	□	■	
ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ	ເສົາຂົວ, ຮາກຖານ	ຄວາມເສຍຫາຍ (ການຂຸດໂຕ, ການເຄື່ອນໂຕ, ການອຽງ, ການກັດເຊາະ, ຮອຍແຕກແຫງ)	□	■	
ໝອນຮອງຂາງຂົວ	ໝອນຂົວ, ຖານຮອງໝອນຂົວ, ອຸປະກອນປ້ອງກັນຂາງຂົວຕົກ	ຄວາມເສຍຫາຍ (ການຕົກອອກ, ການແຕກຫັກ)	□	■	
ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ		ຕາມຜິວໜ້າທາງມີຄື້ນຂະໜາດໃຫຍ່	□	■	
		ສຽງ ຫຼື ການສັ່ນໄກວຜິດປົກກະຕິ	□	■	
	ຖານຮອງຮາວກັນຕົກ, ຂອບທາງ, ດອນທາງ, ຜິວໜ້າທາງ	ຄວາມເສຍຫາຍຮ້າຍແຮງ	□	■	
	ຊ່ອງຫົດ-ຍືດເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ	ຊ່ອງວ່າງກວ້າງຜິດປົກກະຕິ	□	■	
		ຄວາມເສຍຫາຍຮ້າຍແຮງ	□	■	
ຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ	ຮາວຈັບ, ຮາວກັນຕົກ, ແຜ່ນກັນສຽງລົບກວນ, ເສົາໄຟເບື້ອງທາງ, ປ້າຍຈະລາຈອນ	ຄວາມເສຍຫາຍ ຫຼື ການເສຍຮູບຊົງ ແລະ ພິຈາລະນາເຖິງຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ຜູ້ຂັບຂີ່	□	■	
ອົງປະກອບອື່ນໆ	ອຸປະກອນຊ່ວຍການລະບາຍນ້ຳ	ຄວາມເສຍຫາຍຮ້າຍແຮງ, ຫຼື ນ້ຳຂັງ/ນ້ຳລົ້ນຢູ່ເທິງຜິວໜ້າທາງ	■	□	001.jpg, 002.jpg
	ອຸປະກອນຊ່ວຍໃນການເຂົ້າເຖິງເພື່ອກວດກາ, ອຸປະກອນເສີມອື່ນໆ, ຝາປົກ	ຄວາມເສຍຫາຍຮ້າຍແຮງ	■	□	003.jpg, 004.jpg
	ອື່ນໆ	ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ຜູ້ຂັບຂີ່	□	■	
ພາບລວມຂອງການປະເມີນ		ຄວາມຈຳເປັນຂອງມາດຕະການສຸກເສີນ	□	■	

*1 ຜົນຂອງມາດຕະການຈະຕ້ອງບັນທຶກໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້

ໝາຍເຫດພິເສດ:

- ມີນ້ຳຂັງຢູ່ໜ້າຂົວ ແລະ ນ້ຳລົ້ນຈາກອ່າງລະບາຍນ້ຳ.
- ທໍ່ນ້ຳທີ່ຕິດຕັ້ງເກີດຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ມີນ້ຳຮົ່ວຊຶມ.

2.4 ມາດຕະການຕໍ່ກັບຄວາມເສຍຫາຍ

ເມື່ອພົບເຫັນຄວາມເສຍຫາຍຈະຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມທັນທີ.

【ໝາຍເຫດ】
ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວຄວາມເສຍຫາຍທີ່ພົບເຫັນຈາກການກວດກາສຸກເສີນຈະສົ່ງຜົນກະທົບໂດຍກົງຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງການຈະລາຈອນ; ດັ່ງນັ້ນ, ມາດຕະການແກ້ໄຂຈະຕ້ອງດຳເນີນການທັນທີ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ເປັນເລື່ອງຍາກທີ່ຈະຕັດສິນຄວາມຈຳເປັນຂອງການສ້ອມແປງ ຫຼື ການກວດສອບລະອຽດ, ການຕອບສະໜອງຢ່າງເໝາະສົມເຊັ່ນ: ປຶກສາຫາລືກັບຜູ້ຊ່ຽວຊານ ແລະ ອື່ນໆຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນ.

2.5 ການບັນທຶກການກວດກາ

ຜົນຂອງການກວດກາຈະຕ້ອງບັນທຶກໃສ່ແບບຟອມສະເພາະ ແລະ ລົງທະບຽນເຂົ້າໃນຖານຂໍ້ມູນ.

【ໝາຍເຫດ】
ຜົນການກວດກາສາມາດເປັນຂໍ້ມູນສຳຄັນສຳລັບການບູລະນະຮັກສາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງຢ່າງສົມເຫດສົມຜົນ; ດັ່ງນັ້ນ, ຜົນການກວດກາຈະຕ້ອງບັນທຶກໃສ່ໃນແບບຟອມສະເພາະ ແລະ ລົງທະບຽນເຂົ້າໃນຖານຂໍ້ມູນ.
ຈະຕ້ອງກະກຽມບົດລາຍງານການກວດກາ ແລະ ຜົນການກວດກາຕາມຂັ້ນຕອນດັ່ງລຸ່ມນີ້.

- i. ນຳອອກຂໍ້ມູນແບບຟອມສະເພາະສຳລັບການກວດກາສຸກເສີນຈາກ “ລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວ (BMS)”
- ii. ທຳຄວາມເຂົ້າໃຈໂຄງຮ່າງຂອງຂົວເປົ້າໝາຍ ແລະ ຈຸດຂອງການກວດກາໂດຍອີງຕາມຂໍ້ມູນທີ່ມີ ກ່ອນທີ່ຈະປະຕິບັດການກວດກາ. ສຳລັບການບັນທຶກຜົນການກວດກາໃນສະໜາມ, ຈະຕ້ອງໃຊ້ແບບຟອມການກວດກາສຸກເສີນ.
- iii. ນຳຂໍ້ມູນຜົນການກວດກາເຂົ້າໃນ “ລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວ (BMS)” ແລະ ນຳອອກຂໍ້ມູນເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຜົນການກວດກາເພື່ອລວມເອກະສານຕ່າງໆເຂົ້າເປັນບົດລາຍງານ. ເຊັ່ນດຽວກັນກັບຜົນການກວດກາອື່ນໆ, ລະບົບຄຸ້ມຄອງຂົວທີ່ມີແມ່ນອະນຸຍາດພຽງແຕ່ປ້ອນຂໍ້ມູນຜົນການກວດກາປະເພດ A ແລະ ຜົນການກວດກາສຸກເສີນຈະຕ້ອງເກັບໄວ້ທັງແບບເຈ້ຍ ແລະ ແບບຟາຍເອເລັກໂຕນິກ.
- iv. ໃຊ້ມາດຕະການຕໍ່ກັບຄວາມເສຍຫາຍໂດຍອີງຕາມເອກະສານທີ່ໄດ້ນຳອອກຂໍ້ມູນຈາກລະບົບ ແລະ ອື່ນໆ.
- v. ລົງທະບຽນຂໍ້ມູນເຫຼົ່ານັ້ນເຂົ້າໃນຖານຂໍ້ມູນ.

2.6 ບົດລາຍງານການກວດກາ

ຜົນການກວດກາຈະຕ້ອງລາຍງານໄປທີ່ພະແນກຄຸ້ມຄອງທາງຫຼວງຂອງກົມຂົວທາງ ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງໄວ້ໃນ "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3.3 ລາຍການຂອງຜົນການກວດກາສຸກເສີນ"

【ໝາຍເຫດ】

ຫ້ອງການປົກຄອງແຂວງຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ສັງລວມຂໍ້ມູນຈາກແຕ່ລະອົງການຈັດຕັ້ງ ທີ່ຈະດຳເນີນການກວດກາໂຕຈິງໂດຍທັນທີ ເພື່ອນຳໃຊ້ມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມຕາມຜົນຂອງການກວດກາ. ຈະຕ້ອງຈື່ໄວ້ວ່າຜົນຂອງການລາຍງານທີ່ບໍ່ລະມັດລະວັງອາດສົ່ງຜົນເສຍຫາຍຮ້າຍແຮງຕາມມາ.

ສຳລັບການກວດກາສຸກເສີນ, ບົດລາຍງານຕໍ່ໄປນີ້ຈະຕ້ອງໄດ້ສົ່ງໃຫ້ພະແນກຄຸ້ມຄອງທາງຫຼວງຂອງກົມຂົວທາງຫຼັງຈາກທີ່ໄດ້ກວດກາແລ້ວ.

i. ລາຍງານສະພາບການກວດກາ

ຖ້າບໍ່ມີຄວາມເສຍຫາຍໃດໆເກີດຂຶ້ນ, ການລາຍງານ ແລະ ຜົນຂອງການກວດກາກໍ່ຍັງຈຳເປັນຢູ່. (ລາຍການຂອງຜົນການກວດກາສຸກເສີນ)

ii. ລາຍງານຜົນການກວດກາ ແລະ ສະພາບຄວາມເສຍຫາຍ

ຖ້າຫາກພົບເຫັນຄວາມເສຍຫາຍໃນການກວດກາ, ຄວນລາຍງານສາຍເຫດ, ເນື້ອທີ່ຄວາມເສຍຫາຍ, ສະພາບຂອງຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ອື່ນໆ

ຕົວຢ່າງລາຍການຂອງຜົນການກວດກາສຸກເສີນໄດ້ສະແດງດັ່ງລຸ່ມນີ້.

【 ຕົວຢ່າງລາຍການຂອງຜົນການກວດກາສຸກເສີນ】

ລາຍການຂອງຜົນການກວດກາສຸກເສີນ,
ຫ້ອງການໂຍທາ, ທຸກເສັ້ນທາງ, ວັນທີກວດກາ: 2006/12/25～2006/12/31

ລະຫັດຂົວ	ຊື່ຂອງຂົວ	ທາງເລກທີ	ວັນທີກວດກາ	ປະເພດຂອງເຫດການຜິດປົກກະຕິ	ລະດັບຂອງເຫດການຜິດປົກກະຕິ	ຄວາມເສຍຫາຍ ມີ / ບໍ່ມີ							ຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການສຸກເສີນ
						ຂົວໂດຍລວມ	ໂຄງສ້າງສ່ວນເທິງ	ໂຄງສ້າງສ່ວນລຸ່ມ	ໝອນຮອງຂາງຂົວ	ແຜ່ນພື້ນໜ້າຂົວ	ຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງໜ້າຂົວ	ອື່ນໆ	
D0240	XXXXXX	ZZZ	2006/12/25	ນ້ຳຖ້ວມ		○	○	○	●	○	○	○	ບໍ່
D0000	○○	○○	2006/12/25	ຝົນຕົກແຮງ		○	○	○	●	○	○	○	ບໍ່
D0000	○○	○○	2006/12/26	ນ້ຳຖ້ວມ		○	○		○	○	○		ບໍ່
D0000	○○	○○	2006/12/26	ພະຍຸ		○	○		○	○	○		ບໍ່
D0000	○○	○○	2006/12/31	ນ້ຳຖ້ວມ		●	○	●	○	○	●	●	ຈຳເປັນ