



**ภาคผนวก**

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University  
All rights reserved

### สรุปลำดับเหตุการณ์เกี่ยวกับพัฒนาการของการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง

- พ.ศ. 2523 ปริมาณการค้าระหว่างจีนกับกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพิ่มขึ้นอย่างมาก
- พ.ศ. 2532 มณฑลยูนนานได้จัดการสัมมนาเรื่องบุกเบิกพัฒนาเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศแม่น้ำหลานชาง (แม่น้ำโขง) ขึ้นเป็นครั้งแรกในเดือนพฤศจิกายน
- พ.ศ. 2533 เมื่อวันที่ 15 เมษายน นายหลี่ซู่จี รองผู้ว่าราชการมณฑลยูนนาน ได้เข้าพบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม การขนส่ง การไปรษณีย์ และการสื่อสาร ของประเทศลาว ที่มาเยือนมณฑลยูนนาน ทั้ง 2 ฝ่ายได้ร่วมลงนามในบันทึกเอกสารสำคัญของการเจรจาครั้งแรกระหว่างมณฑลยูนนาน กับกระทรวงคมนาคม ประเทศลาว เกี่ยวกับการสำรวจเส้นทางเดินเรือบางส่วนของแม่น้ำโขง
- พ.ศ. 2533 ประเทศจีนและประเทศลาวร่วมกันจัดการเดินเรือในแม่น้ำโขง โดยเริ่มจากเมืองจิ่งหง (เซียงรุ่ง) เขตปกครองตนเองชนชาติไตสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน ถึงเมืองหลวงพระบางของลาวเป็นครั้งแรก เพื่อสำรวจสภาพการเดินเรือในช่วงน้ำแห้งขอระหว่างเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน
- พ.ศ. 2533 จีนและลาวทดลองเดินเรือบรรทุกสินค้าในช่วงน้ำขึ้นของแม่น้ำโขง ระหว่างเดือนกันยายน - ตุลาคม ซึ่งประสบความสำเร็จเป็นที่น่าพอใจ
- พ.ศ. 2534 เริ่มก่อตั้งกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion – GMS) ประกอบด้วย กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย เวียดนาม และมณฑลยูนนาน ประเทศจีน โดยวัตถุประสงค์หลักคือเพื่อร่วมมือกันพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรมนุษย์ และเพื่อสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจภายในอนุภูมิภาคด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- พ.ศ. 2535 ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank - ADB) จัดการประชุมหลายครั้งระหว่างเจ้าหน้าที่ระดับสูงของประเทศในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เพื่อสร้างกรอบความร่วมมือในการร่วมกันลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- พ.ศ. 2535 กระทรวงต่างๆรวม 8 กระทรวงของรัฐบาลจีนร่วมกันสำรวจแม่น้ำโขง ในเดือนพฤษภาคม 1992 และได้ให้ข้อเสนอ 13 ประการ เกี่ยวกับการเร่งดำเนินการบุกเบิกพัฒนาแม่น้ำโขง
- พ.ศ. 2535 มณฑลยูนนาน กับกระทรวงคมนาคม การขนส่ง การไปรษณีย์ และการสื่อสาร ของประเทศลาวได้ร่างข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือเฉพาะกาลแห่งแม่น้ำโขงขึ้นเมื่อเดือนธันวาคม

- พ.ศ. 2536 ประเทศจีน ไทย ลาว และเมียนมาร์ ร่วมกันสำรวจเส้นทางเดินเรือในช่วงน้ำลดของแม่น้ำโขง ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-พฤษภาคม และได้เสนอรายงานการสำรวจร่วมกัน สรุปสาระสำคัญของผลการสำรวจมีว่า จากสภาพตามธรรมชาติของแม่น้ำโขง จะสามารถเดินเรือขนาดระวางบรรทุกไม่เกิน 60 ตัน(DWT) และหลังจากการปรับปรุงร่องน้ำแล้วจะสามารถเดินเรือขนาดระวางบรรทุก 100 – 500 ตัน (DWT) ได้เป็นระยะเวลาประมาณร้อยละ 95 ของหนึ่งปี
- พ.ศ. 2536 การประชุมครั้งแรกของผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีว่าด้วยความร่วมมือด้านการเดินเรือระหว่างประเทศจีน ไทย ลาว และเมียนมาร์ ได้จัดขึ้นที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม
- พ.ศ. 2536 ผู้ว่าราชการมณฑลยูนนาน เสนอแผนพัฒนาแม่น้ำโขงตอนบนให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือ “Lancang Economic Belt” ซึ่งส่วนหนึ่งของแผนคือการเปิดใช้แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศไปยังประเทศในแม่น้ำโขงตอนล่าง ผ่านทางสิบสองปันนา
- พ.ศ. 2537 ประเทศจีนและลาวได้ร่วมลงนามในข้อตกลงว่าด้วยการลำเลียงขนส่งผู้โดยสารและสินค้าแห่งแม่น้ำโขงเมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม
- พ.ศ. 2537 ในการประชุมประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงครั้งที่ 4 เมื่อเดือนกันยายน โครงการพัฒนาเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ถูกยกให้เป็นโครงการนำร่องที่ควรเริ่มดำเนินการก่อน เนื่องจากถูกมองว่าใช้เงินลงทุนน้อยที่สุด และให้ผลตอบแทนคุ้มค่าที่สุด และยังเป็นช่องทางนำไปสู่การใช้ทรัพยากรอื่น ๆ ได้ง่ายขึ้นด้วย
- พ.ศ. 2537 เมื่อเดือนตุลาคม เจ้าหน้าที่ระดับสูงของไทย จีน ลาว และเมียนมาร์ ทำความตกลงร่วมกันเรื่องการเดินเรือเสรี เป็นการเปิดท่าเรือในแม่น้ำโขงตอนบนของ 4 ประเทศให้เรือของประเทศภาคีเข้าเทียบท่าได้อย่างเป็นทางการ
- พ.ศ. 2540 ประเทศจีนและเมียนมาร์ได้ร่วมลงนามในข้อตกลงว่าด้วยการลำเลียงขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าแห่งแม่น้ำโขงเมื่อเดือนมกราคม
- พ.ศ. 2543 ประเทศจีน ไทย ลาว และเมียนมาร์ได้ร่วมลงนามในข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์แห่งแม่น้ำโขงระหว่าง 4 ประเทศที่เมืองท่าจีเหล็กของเมียนมาร์ เมื่อวันที่ 20 เมษายน ตามข้อตกลง ภายใน 1 ปีนับจากที่มีการลงนามในข้อตกลง เรือขนส่งของทุกประเทศที่ร่วมลงนามในข้อตกลงจะสามารถเดินเรือได้อย่างเสรีระหว่างท่าเรือชื่อهماในประเทศจีน ถึงท่าเรือหลวงพระบางในประเทศลาว เป็น

ระยะทาง 886.1 กิโลเมตร และต่อมาได้มีการจัดตั้งคณะสำรวจร่วมเพื่อสำรวจความเป็นไปได้ของโครงการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือตามข้อตกลงนี้

- พ.ศ. 2543 ประเทศจีน ไทย ลาว และเมียนมาร์ ได้จัดการประชุมครั้งที่ 2 ขึ้นโดยหน่วยงานทางด้านเทคโนโลยีเกี่ยวกับการปฏิบัติตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์แห่งแม่น้ำโขง ระหว่าง 4 ประเทศที่เมืองคุนหมิง ประเทศจีน เมื่อเดือนกันยายน
- พ.ศ. 2543 ทีมงานผู้เชี่ยวชาญผสมระหว่างประเทศจีน ลาว และเมียนมาร์ได้ร่วมกันไปสำรวจเส้นทางเดินเรือจากหลักชายแดนหมายเลข 243 ระหว่างประเทศจีน กับเมียนมาร์ ถึงเมืองห้วยทราย ประเทศลาวซึ่งมีระยะทาง 331 กิโลเมตรอีกครั้ง ระหว่างวันที่ 17-29 พฤศจิกายน ค.ศ. 2000 เพื่อศึกษาเกี่ยวกับแผนการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือให้ดียิ่งขึ้น ผลการสำรวจสรุปได้ว่า
1. การปรับปรุงเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำโขงมีความเป็นไปได้ในทางเทคนิค (the project is technically feasible)
  2. การปรับปรุงเส้นทางเดินเรือจะไม่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของกระแสน้ำตลอดจนแนวพรมแดนตลอดสองฝั่งแม่น้ำ
  3. การปรับปรุงเส้นทางเดินเรือเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นเร่งด่วน (Imperative and imminent)
- พ.ศ. 2543 คณะทำงานร่วมศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และคณะศึกษารายละเอียดเพื่อการออกแบบ โดยมีฝ่ายจีนเป็นผู้ประสานงาน ได้ลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลภาคสนาม ตั้งแต่ 18 เมษายน ถึง 12 มิถุนายน
- พ.ศ. 2543 วันที่ 25 พฤศจิกายน ในระหว่างที่เข้าร่วมการเจรจาครั้งที่ 4 ของผู้นำประเทศจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และอาเซียนที่จัดขึ้นที่ประเทศสิงคโปร์นั้น นายจูหรงจิน นายกรัฐมนตรีจีนกล่าวว่า ถ้าปัจจัยต่างๆอำนวย รัฐบาลจีนจะลงทุนในการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือของแม่น้ำโขงส่วนที่อยู่ในดินแดนของประเทศลาว และเมียนมาร์ เพื่อประกันให้การเดินเรือในแม่น้ำโขงเป็นไปด้วยความราบรื่น
- พ.ศ. 2544 ระหว่างวันที่ 12 – 15 มีนาคม 2544 ณ กรุงปักกิ่ง ประเทศจีน ไทย ลาว และเมียนมาร์ ได้จัดการประชุมเจ้าหน้าที่ระดับสูง ของหน่วยงานเทคโนโลยีเกี่ยวกับการปฏิบัติตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์แห่งแม่น้ำโขง ครั้งที่ 3 ซึ่งทั้ง 4 ประเทศได้ผ่านเอกสารว่าด้วยเทคโนโลยี 6 ฉบับที่สอดคล้องกับข้อตกลงการเดินเรือระหว่าง 4 ประเทศอย่างเป็นทางการเป็นเอกฉันท์ โดยจะร่วมมือกันดำเนินงานเบื้องต้นด้านการปรับปรุงสภาพการเดินเรือของแม่น้ำโขงให้ดีขึ้น จัดตั้งคณะกรรมการประสานงานผสมด้านการเดินเรือพาณิชย์ระหว่าง 4 ประเทศแห่ง

แม่น้ำโขง และได้ระบุว่า จะจัดพิธีเปิดเส้นทางเดินเรือแม่น้ำโขงอย่างเป็นทางการ ระหว่างจีน ไทย ลาว และเมียนมาร์ เริ่มต้นที่เมืองจิ่งหง ประเทศจีน ในเดือนมิถุนายน 2544

- พ.ศ. 2544 ประเทศจีน ไทย ลาว และเมียนมาร์ ได้ดำเนินงานด้านการรณรงค์และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมร่วมกันต่อแผนการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือของแม่น้ำโขงจากหลักชายแดนหมายเลข 243 ที่เขตชายแดนระหว่างจีนกับเมียนมาร์ถึงช่วงบนของแม่น้ำโขงที่มีระยะทางทั้งหมด 331 กิโลเมตร
- พ.ศ. 2544 การประชุมครั้งแรกของคณะกรรมการประสานงานร่วมในการดำเนินการเดินเรือระหว่างประเทศจีน ไทย ลาว และเมียนมาร์ ได้จัดขึ้นที่เมืองจิ่งหง เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน
- พ.ศ. 2544 ประเทศจีน ไทย ลาว และเมียนมาร์ ได้จัดพิธีเปิดการเดินเรือระหว่างประเทศอย่างเป็นทางการที่เมืองจิ่งหง เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน
- พ.ศ. 2544 รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือฉบับร่าง และแนวทางการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือฉบับร่าง จัดทำเสร็จสมบูรณ์เมื่อเดือนกันยายน และส่งให้รัฐบาลของประเทศที่เข้าร่วมในข้อตกลงเพื่อการรับรอง
- พ.ศ. 2545 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แห่งประเทศจีน ไทย และลาว รวม 3 ประเทศ ได้ดำเนินการเจรจาเกี่ยวกับการก่อสร้างทางหลวงจากเมืองคุนหมิง จนถึงกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 12 มกราคม
- พ.ศ. 2545 คณะรัฐมนตรีของรัฐบาลไทยให้การรับรองรายงานการสำรวจผลกระทบสิ่งแวดล้อมเมื่อวันที่ 29 มกราคม และประเทศลาวเป็นประเทศสุดท้ายที่ให้การรับรองในเดือนมีนาคม และโครงการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำโขงได้เริ่มดำเนินการในเดือนเมษายน ต่อมาในเดือนพฤษภาคม ชาวบ้านอำเภอเชียงของ เวียงแก่น และกลุ่มรักษ์เชียงของ ได้ยื่นจดหมายต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม วุฒิสภา เรียกร้องให้รัฐบาลทบทวนมติคณะรัฐมนตรี และเรียกร้องให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ
- พ.ศ. 2545 คณะกรรมการสิทธิการสิ่งแวดล้อม วุฒิสภา ลงพื้นที่อำเภอเชียงของ เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับผลกระทบต่อระบบนิเวศน์และวิถีชีวิตของชาวบ้าน เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2545 และต่อมาได้เรียกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าชี้แจง โดยตัวแทนคณะอนุกรรมการพื้นที่ชุ่มน้ำแห่งชาติ ให้ความเห็นว่า เนื่องจาก

รัฐบาลไทยประกาศให้แม่น้ำโขงเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ โครงการใดก็ตามที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ดังกล่าว ต้องจัดทำ รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และต้องเสนอรายงานตามลำดับขั้นตอน ต่อสำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม แล้วจึงเสนอให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ แต่ โครงการดังกล่าวไม่ได้ปฏิบัติตามขั้นตอน จึงถือว่ารายงานการศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อมดังกล่าวไม่ได้ดำเนินการตามกฎหมายสิ่งแวดล้อมไทย

พ.ศ. 2545 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม องค์การพัฒนาเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม 76 องค์กร และ นักวิชาการ 16 คน จาก 25 ประเทศ ร่วมกันลงนามในหนังสือถึงรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคมของไทย จีน เวียดนาม และลาว เรียกร้องให้หยุดการดำเนินการ โครงการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือทันที จนกว่าจะมีการศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและสังคมตลอดลำน้ำโขง ตั้งแต่ประเทศจีนลงไปจนถึงกัมพูชาและ เวียดนามอย่างรอบด้าน โปร่งใส และมีกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

พ.ศ. 2546 คณะรัฐมนตรีของรัฐบาลไทยมีมติเมื่อวันที่ 8 เมษายน ให้ชะลอการดำเนินการ ตามแผนการระเบิดทำลายแก่งคอนผีหลวง บริเวณพรมแดนไทย-ลาว เพื่อ หลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นกับการปักปันเขตแดนไทย-ลาวที่ยังไม่เรียบร้อย และตามมติคณะรัฐมนตรีนี้ กำหนดให้ต้องมีการสำรวจเพื่อจัดทำรายงาน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมใหม่ ในพื้นที่บริเวณพรมแดนไทย-ลาว

พ.ศ. 2546 นาย Kristiansen กรรมการผู้อำนวยการ (CEO) ของคณะกรรมการแม่น้ำโขง แดงต่อสื่อมวลชนเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน ว่าจีนจะไม่ดำเนินการระเบิดแก่งแม่น้ำ โขงตามโครงการขั้นที่สองและสาม

พ.ศ. 2547 ตัวแทนกรมพาณิชย์น้ำวิ ไม่ยืนยันว่าโครงการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือในขั้นที่ 2 และ 3 จะดำเนินการหรือไม่ แต่ได้มีคณะสำรวจจากจีนออกสำรวจแม่น้ำโขง ตอนล่างตั้งแต่เชียงของ-ห้วยทรายลงไปแล้ว

ที่มา : ดัดแปลงจาก

เครือข่ายแม่น้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้. (2546). *ระเบิดแก่งแม่น้ำโขง : หายนะทางนิเวศน์ และสังคม*. เชียงใหม่ : วนิตาเพรส.

Osborne, Milton. (2001). *The Mekong : turbulent past, uncertain future*.

Singapore : Allen & Unwin.

**AGREEMENT ON COMMERCIAL NAVIGATION ON  
LANCANG-MEKONG RIVER AMONG  
THE GOVERNMENTS OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA,  
THE LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC,  
THE UNION OF MYANMAR AND THE KINGDOM OF THAILAND**

The Governments of the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar and the Kingdom of Thailand ( hereinafter referred to as " the Contracting Parties " ),

*Aiming* at developing on the Lancang-Mekong river the international passenger and cargo transportation among the Contracting Parties, and

*Desiring* to promote and facilitate trade and tourism, and to strengthen cooperation in commercial navigation on the basis of respect for sovereignty, equality, and mutual benefit,

Have agreed as follows:

Article 1

For the purpose of this Agreement,

1. The term " vessel " shall mean any commercial vessel flying the national flag of one Contracting Party and registered in the Contracting Party's territory;
2. The term " crew member " shall mean any person who is actually employed on board a vessel and holding the identity document as provided for in Article 11 of this Agreement and whose name is included in the crew list of the vessel;
3. The term " passenger " shall mean any person carried in a vessel of any Contracting Party who is neither employed nor engaged in any capacity on board that vessel and whose name is included in the passenger list of the vessel;
4. The term " cargo " shall mean any goods or merchandise carried for reward in the vessel of any Contracting Party in accordance with international practice;
5. The term " earnings " shall mean the amounts yielded by the undertakings of the shipping enterprises and, in particular, though not exclusively, shall include profits, interest, capital gains, dividends, royalties or fees;

6. The term "freely convertible currencies" shall mean currencies that the International Monetary Fund determines, from time to time, as freely usable currencies in accordance with the Articles of Agreement of the International Monetary Fund and amendments thereafter.

#### Article 2

The Contracting Parties agree that the Lancang-Mekong river shall be opened for commercial navigation among the four Contracting Parties one year after the signing of this Agreement. Vessels of any Contracting Party are entitled to sail freely between Simao in the People's Republic of China and Luangprabang in Lao People's Democratic Republic in conformity with the provisions of this Agreement and their relevant rules and regulations jointly adopted by the Contracting Parties.

No charges shall be levied upon vessels of a Contracting Party by reason only of their passage through the territory of the other Contracting Party except only as payment for specific services rendered to the vessel.

#### Article 3

Vessels of each Contracting Party shall be insured with insurance companies authorized by competent authorities of that Contracting Party. The terms and conditions of the insurance policies for this purpose shall be mutually agreed upon by the Contracting Parties.

#### Article 4

Each Contracting Party shall open its ports to vessels of the other three Contracting Parties for commercial navigation on the Lancang-Mekong river, as follows:

For China:	Simao, Jinghong, Menghan and Guanlei;
For Laos:	Ban Sai, Xiengkong, Muongmom, Ban Khouane, Houaysai and Luangprabang;
For Myanmar:	Wan Seng and Wan Pong;
For Thailand:	Chiangsaen and Chiangkhong.

If any Contracting Party desires to withdraw or designate additional port or ports for commercial navigation it shall notify other Contracting Parties in advance for making necessary arrangements.



3

## Article 5

The Contracting Parties shall mutually grant to each other's vessels the most-favoured-nation treatment with regard to formalities relating to vessel entry and departure, customs clearance and other formalities, utilization of berths for loading and discharging of cargo, utilization of docks and warehouses and other port facilities, material supplies and levying of port charges.

## Article 6

Vessels of any Contracting Party at the ports of another Contracting Party are only entitled to engage in the carriage of the inbound and outbound cargo and the passengers between the two countries. One Contracting Party may, with the permission of a second Contracting Party, undertake the carriage of the cargoes and passengers between ports of the second Contracting Party and ports of a third Contracting Party.

## Article 7

This Agreement shall not apply to cabotage, which means vessels of any Contracting Party shall not engage in the transportation of cargoes and passengers between the domestic ports of the other Contracting Parties.

Should vessels of one Contracting Party sail between ports of another Contracting Party to discharge inbound cargoes and / or disembark passengers from abroad, or to load outbound cargoes and / or embark passengers sailing abroad, it shall not be regarded as cabotage.

## Article 8

Vessels and their crew members and passengers of one Contracting Party, during their stay and passage through the territory of another Contracting Party, shall respect the common navigation rules and the laws and regulations of the country of that Contracting Party, in particular, customs and immigrations, environment protection and ecology balance and other laws and regulations concerning public order and national security.

The Contracting Parties shall give due publicity to all such laws and regulations.

4

## Article 9

None of the Contracting parties shall interfere in the internal affairs of vessels of the other Contracting Parties during their stay within or passage through its territory and ports, except:

1. When the vessel, the crew or the passengers actions affect its national security, public order or the rights of its nationals;
2. Upon the request for assistance from the Master of the vessel, or from the diplomatic or consular officials of the country of which the vessel flies the flag;
3. Such measures required to suppress and prevent smuggling, illicit dealing in drugs and restricted and prohibited goods as well as illegal entry of aliens.

The Contracting Parties shall designate authorities concerned which will jointly coordinate to establish measures for the prevention of possible differences or disputes which might arise from implementation of this Article.

## Article 10

Vessels of one Contracting Party, sailing in the territory of another Contracting Party, shall be exempted from local pilotage requirement under normal conditions. However, should the Master or owner of a vessel ask for pilotage assistance, it will be provided by the Contracting Party concerned subject to the request having been made in advance.

## Article 11

One Contracting Party shall recognize crew members' identity documents issued by the competent authorities of the other Contracting Parties.

These identity documents shall be:

- |                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| For crew members of Chinese vessels: | Seafarer's Passport of the People's Republic of China; |
| For crew members of Lao vessels:     | Seaman's Book of the Lao People's Democratic Republic; |
| For crew members of Myanmar vessels: | Seaman's Book of the Union of Myanmar;                 |
| For crew members of Thai vessels:    | Seaman's Book of the Kingdom of Thailand.              |

BS

KC

## Article 12

Holders of crew members' identity documents of one Contracting Party specified in Article 11 hereof shall be permitted a temporary stay ashore in the city or town where the port is located during their vessel's stay in the port of another Contracting Party.

The crew members of the vessels of one Contracting Party requiring medical treatment in the territory of another Contracting Party shall be allowed by the competent authorities of this Contracting Party to remain in its territory for the period of time necessary for such treatment.

## Article 13

Holders of crew members' identity documents of one Contracting Party specified in Article 11 hereof shall be permitted without a visa, as passengers by any means of transport, to enter the territory of another Contracting Party or to pass through its territory in transit when joining vessels or being repatriated or moving from one vessel to another.

## Article 14

Each Contracting Party reserves the right to deny the entry into its territory of any crew member or any passenger it considers undesirable under its laws.

## Article 15

Each Contracting Party shall recognize the nationality of vessels of the other Contracting Parties on the ground of the certificate of registry duly issued by the competent authorities of the other Contracting Parties.

Each Contracting Party shall accept the vessels' tonnage certificate duly issued or recognized by the other Contracting Parties without the necessity of remeasuring the vessels concerned. All port dues and charges shall be calculated on the basis thereof or of the tonnage certificates of a third country to which one Contracting Party has no objection and which are accepted by the other Contracting Party.

## Article 16

Where vessels of one Contracting Party cannot perform normal navigation in the territorial waters of another Contracting Party because of *inter alia* running aground, colliding with rocks or encountering rapids, the

6

Contracting Party concerned shall allow the crew members and passengers on board to go ashore and travel through the reaches where normal navigation cannot be performed. The competent authorities of the Contracting Party into whose territory the crew members and passengers enter shall be notified as soon as possible.

#### Article 17

For the safety of life, health and the protection of the environment the carriage under this Agreement of hazardous materials such as toxic chemicals, explosives and radioactive material shall be prohibited. However, the carriage of some other types and categories of dangerous goods and the safety measures thereof may be agreed upon by consultation among the Contracting Parties.

#### Article 18

Should a vessel of one Contracting Party be involved in navigational casualties or any other accident in the territory of another Contracting Party, the competent authorities of this Contracting Party shall immediately initiate search and rescue operations and extend every possible help and care to the vessel, crew members, passengers and the cargoes, and shall immediately notify the competent authorities of the Contracting Party involved.

Where the cargoes salvaged from the vessel which suffered such accidents need to be temporarily stored in the territory of the other Contracting Party, such cargo shall be exempted from all taxes, unless they are used for consumption or for sale in its territory.

The crew members and passengers in distress shall respect the laws and regulations of another Contracting Party as they are staying ashore in the territory of this Contracting Party. The competent authorities thereof shall, in accordance with the international practice, take measures needed for facilitating the distressed crew members and passengers to go to their destination.

#### Article 19

All earnings by the shipping enterprises of one Contracting Party in the territory of any other Contracting Party shall be effected in freely convertible currencies in accordance with foreign exchange laws and regulations in force in that Contracting Party. Such earnings can be used for making payments in the territory of another Contracting Party or be remitted freely from this country.

7

**Article 20**

Should shipping enterprises of one Contracting Party wish to establish representative offices in the territory of another Contracting Party, they shall be permitted upon application in accordance with the latter's laws and regulations.

**Article 21**

With a view to promoting the objectives of this Agreement and to resolving problems which may arise from its implementation, representatives of the Contracting Parties shall hold meetings at least once a year alternately in the country of the Contracting Parties or whenever necessary upon request by any Contracting Party to consult and to promote cooperation in the following matters, inter alia:

- (a) the maintenance and improvement of the navigability of the river;
- (b) measure to increase safety for navigation and protection of environment;
- (c) exchange of information on navigation channels, obstacles and obstructions relating to navigation safety;
- (d) improvement and expansion of port facilities;
- (e) cooperation and coordination in the customs, immigration and other related matters;
- (f) for the purpose of safe and smooth navigation, especially in dry season, to cooperate to a possible extent in the provision of water flow and the relevant data;
- (g) cooperation in improvement of telecommunication network for the foregoing purposes;
- (h) formulation and improvement of relevant common rules and regulations for the effective implementation of this Agreement;
- (i) other matters arising from the interpretation and application of this Agreement.

**Article 22**

For the purposes of this Agreement, the coordinating agency of each Contracting Party is as follows:

For the People's Republic of China: the Ministry of Communications;

For the Lao People's Democratic Republic: the Ministry of Communication, Transport, Post and Construction;

For the Union of Myanmar: the Ministry of Transport;

For the Kingdom of Thailand: the Ministry of Transport and Communications.

Article 23

This Agreement shall enter into force for five years from the date of its signature. Thereafter, it shall be automatically renewed for successive periods of three years unless a Contracting Party gives notice in writing to terminate this Agreement three months before the expiry of its validity.

Article 24

Any modification or amendment to this Agreement has to be notified in writing to the other Contracting Parties at least three months in advance for consultations among all Contracting Parties. Any such modification and amendment shall be effected by consent of all the Contracting Parties.

Article 25

Any differences or disputes that may arise out of or in connection with the implementation or the interpretation of this Agreement shall be settled amicably through consultation by the parties concerned.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in four originals in English at Tachileik, Myanmar on 20<sup>th</sup> April 2000.

For the Government of the People's Republic of China

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

For the Government of the Union of Myanmar

For the Government of the Kingdom of Thailand

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright © by Chiang Mai University  
All rights reserved

Joint Survey Report On The Feasibility  
Of The Waterway Improvement Project On the Upper Mekong River  
From China-Myanmar Boundary Marker 243 To Ban Houayxai of Laos

1. Introduction

1.1 The Lancang-Mekong River is the sole international river in Asia, which links six countries of the Sub-region. Originating from the Tanggula Mountain in Qinghai Province of China, the River totals 4,880 km in length, with 2,150 km of inland waterway in China, 31 km of China-Myanmar boundary waterway, 234 km of Lao-Myanmar boundary waterway, 976 km of Lao-Thailand boundary waterway, 777 km of inland waterway in Laos, 502 km of inland waterway in Cambodia and 230 km of inland waterway in Vietnam. Total drop of the entire river falls 5,060 meters with average gradient of 1.04%. Its average discharge at the sea entrance reaches 12,000 cubic meters per second and the River basin covers 810,000 square kilometers. Among all developments of the abundant resources in the basin such as waterway transportation, irrigation, hydropower generation, minerals, tourism, forestry and fishery, the waterway transportation development costs the least investment and gains the most prompt benefits to all the riparian countries. Meanwhile it also promotes exploitation and utilization of other resources. Therefore, the Governments of China, Laos, Myanmar and Thailand took the waterway transportation development as an initiating project of resources exploitation in the basin, and organized a joint investigation of waterway transportation on the Upper Mekong River in February 1993 with the following conclusions:

- a) Under the natural conditions, the waterway is navigable for passenger and cargo vessels of 60 Dead Weight Tonnage (herein after referred to as DWT);
- b) After a certain regulation, the waterway can be navigable for vessels of 100 - 150 DWT for at least 95% of the time in a year,
- c) After a further regulation, the waterway can be navigable for vessels of 300 DWT for at least 95% of the time in a year,
- d) After the canalization of the waterway, it can be navigable for vessels of 500 x 4 DWT for at least 95% of the time in a year.

1.2 In order to provide a legal guarantee for commercial navigation on the Lancang-Mekong River among China, Laos, Myanmar and Thailand, after having 6 meetings at Working Level in 7 years starting from 1994, the Transportation Ministers of the four countries officially signed Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong River. Among the Governments of the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, The Union of Myanmar and the Kingdom of Thailand (hereinafter referred to as "the Commercial Navigation Agreement") in Tachileik, Myanmar on 20 April 2000, and proposed that the Official Inauguration Ceremony of the Navigation be held in the middle of June 2001. The

Commercial Navigation Agreement stipulates that vessels of any Contracting Party are entitled to sail freely in the waterway of 886.1 km between Port of Simao in China and Port of Luangprabang in Laos. Within the waterway of 361 km from China-Myanmar Boundary Marker 243 to Ban Khok Luang of Laos-Thailand boundary, there are more than 100 shoals, rapids and reefs, of which 11 major rapids and 10 scattered reefs seriously threaten the vessels' safe navigation, with more than 10 accidents occurred. They are the hidden dangers to the navigation. In view of the above-mentioned facts, the Second Meeting of the Technical Working Group on the Implementation of the Commercial Navigation Agreement held in Kunming, China on 18-22 September 2000 considered and adopted 6 Draft Documents, including Draft Guidelines on the Maintenance and Improvement of Navigability of the Lancang-Mekong River, and agreed that a Joint Survey Group consisting of waterway, environment protection and boundary experts from the four countries should be established to conduct a joint survey on the feasibility of the waterway improvement project on the above-mentioned section of the River. The Group consists of 9 experts from China, 4 experts each from Laos, Myanmar and Thailand. The list of the experts is attached as Annex 1.

1.3 The main tasks of the Group were:

- a) To make a further joint spot survey and put forward the recommendations on the waterway improvement project from China-Myanmar Boundary Marker 243 to Ban Houayxai of Laos on the basis of the Report on Investigation of Waterway Transportation on the Upper Mekong River among China, Laos, Myanmar and Thailand conducted in February 1993;
- b) To discuss and prepare the recommendations on such issues as the current velocity, flow direction, water level, discharge, river morphology, environment protection and boundary relating to the waterway improvement project;
- c) To put forward the construction plan for the waterway improvement and the recommendations for further improving the waterway conditions;
- d) To prepare a Joint Survey Report on the Feasibility of the Waterway Improvement Project on the Upper Mekong River (hereinafter referred to as "the Joint Survey Report"), which will be firstly submitted to the competent authorities of the four countries for approval and then to the Third Meeting of the Technical Working Group on the Implementation of the Commercial Navigation Agreement and the Senior Officials Meeting to be held concurrently in the middle of December 2000 in Beijing, China for consideration and formal endorsement.

1.4 This Joint Survey was carried out in the following three stages:

- a) On 17 November 2000, the Joint Survey Group was given a brief introduction in Jinghong, China by Chinese side to the Report on Investigation of Waterway Transportation on the Upper Mekong River among China, Laos, Myanmar and Thailand conducted in February 1993 and to the shipping developments over the last 10 years, and investigated the regulated Jinghong



sand bar;

- b) On 18-24 November 2000, the Group surveyed the major rapids, shoals and scattered reefs on the waterways of 331 km between China-Myanmar Boundary Marker 243 and Ban Houayxai of Laos and had discussions on the construction plan of the waterway improvement project on the Chinese Cargo Vessel called Ren Da 7;
- c) On 25-29 November 2000, the Group reviewed the data, prepared and signed the Joint Survey Report.

## 2. Importance and Imminence of the Waterway Improvement Project

2.1 The volume of the international shipping on the Lancang-Mekong River will increase rapidly thanks to a further recovery of the ASEAN economy, especially the official signing of the Agreement and the implementation of Development Strategy of China Western Areas. It is predicted that the volume of cargoes and the number of passengers to be transported on the River will reach 1.5 million tons and 0.4 millions by 2010 respectively. Whether or not the international shipping on the Lancang-Mekong River can make benefits, become the tie for linking China, Myanmar, Laos and Thailand, and promote a further cooperation in the field of economy, technology and trade and friendly exchanges among the four countries all depends on whether the navigability of the waterway can be improved, the tonnage of vessels increased, safe navigation all the year round ensured and the transportation cost reduced. However, at present the waterway of the 331 km between China-Myanmar Boundary Marker 243 and Ban Houayxai of Laos is the natural waterway with the worst navigability among the waterway of the 886.1 km between Simao of China and Luangprabang of Laos. During the trial navigation periods, such accidents as striking reefs and grounding often happened to the vessels, causing the threatening and losses to crewmembers' lives and properties. Furthermore, the vessels can only navigate with the load reduced for more than half a year during each year, due to the rapids, shoals and reefs hindering navigation.

2.2 According to the provisions of the Commercial Navigation Agreement, the River will be officially opened to navigation among the four countries within one year after its signature. In order to minimize the accidents, prolong navigation duration, the major rapids, shoals and reefs hindering navigation shall be removed and such navigation facilities as winches and marks shall be set up along the waterway of the above-mentioned 331 km as soon as possible so that the River can be navigable for vessels of 100 DWT for at least 95% of the time in a year.

## 3. Feasibility of the Waterway Improvement Project

### 3.1 Feasibility

3.1.1 There are abundant vegetations and water along the banks of the Upper Mekong River. The River is supplied by the snow-melted water and underground

water, with average discharge of 1,804 cubic meters per second for many years. The River channel is single and the riverbed is stable with average gradient of 0.427‰ for its all sections. The sections of the river course with 1.5 m in depth account for 99.9% of the whole course in the low water season. Most sections are more than 5 m in depth, with very limited change rate of discharges both in high water and low water seasons. The General Situation of the Upper Mekong River ( Nam Ngo River to Ban Khok Luang ) is attached as Annex 2. The three key elements of water discharges, gradients and the morphology of river channel are very favorable for developing the international shipping. The River can be navigable for vessels of 300 DWT for at least 95% of the time in a year provided that the rapids, shoals and reefs are removed, dredged and the dikes built for guiding water.

3.1.2 This project is mainly to explode and remove the reefs and the rock plate protrudings, hindering navigation. Construction methodology (see Annex 3 ) is uncomplicated and the state-of-art is-ripe. Therefore, it is technically feasible. After regulation, the Lancang River waterway of the 262 km with similar conditions in Yunnan Province of China reached China's Class 6 Waterway Standard, thus realizing the navigation for a whole year.

### 3.2 General Conditions

3.2.1 The Governments of China, Laos, Myanmar and Thailand have been attaching great importance to the international shipping development on the Lancang-Mekong River. China has already regulated the Lancang River waterway of the 262 km from Nandeba downstream in its territory, which is navigable for vessels of 100 DWT. The construction of Port of Simao and Port of Jinghong are completed. Laos has listed Muang Mom Port as the priority construction project, and the four highways stretching to the bank are under construction and rebuilding. Myanmar also has four highways stretching to the bank under construction, and has built ports at Wapung and along the bank upstream from Nam Loi River Mouth. Thailand has built ports, terminals and bonding warehouses at Chiang Saen and other places. More than 100 vessels from China, Laos, Myanmar and Thailand have been engaged in international shipping on the Lancang-Mekong River since 1993. Some big fleets are under establishment and there exist vessels of 300 DWT sailing on some sections of the Lancang-Mekong River. In addition, the Tenth Meeting of the Tourism Working Group of the Upper Mekong Basin held in Vientiane, Laos in November 1999 listed on its Agenda the tourism development program of the Lancang-Mekong River. Meanwhile the Commercial Navigation Agreement concluded by the Governments of China, Laos, Myanmar and Thailand and the 6 documents including the "Guidelines for Maintenance and Improvement of the Navigability of the Lancang-Mekong River to be reviewed and endorsed at the Third Meeting of the Technical Working Group on the Implementation of the Commercial Navigation Agreement and the Senior Officials Meeting to be held concurrently in Beijing, China in the middle of December 2000 will provide legal guarantee and the implementation methods and standards for developing international shipping among the four countries.

V. H. Kim

Because most of rapids and shoals are based on the rock riverbed, the original conditions of the rapids and shoals investigated and surveyed remain unchanged basically. The survey and design of construction plan and the construction can be organized provided that the funds are available. Therefore, the conditions and the time are ripe for the implementation of the waterway improvement project.

### 3.3 Detailed Survey

3.3.1 It is verified by this Joint Survey that the first hand data on waterway regulation collected by the experts of the four countries during their 83 days joint investigation in 1993 are applicable. However, for an important project like this one, it is very important to have the complete data so as to ensure the effective planning in drawing construction designs and cost estimation. Therefore, prior to the construction planning, a further detailed survey for the construction sites of the proposed rapids, shoals and reefs still needs to be carried out based on the relevant technical specifications of the four countries.

### 4. Environmental Protection

4.1 The environmental consideration must always be carefully integrated into planning and implementation of major development projects in each basin area to make sure that those projects are environmentally sound. Therefore, data collection, and environmental impact assessment of the waterway development project shall be collectively conducted along the Upper Mekong River by the four countries.

4.2 Environmental impact assessment should include effects of waterway improvement project on ecology, vegetation of forestry, humanities and landscapes, geology and landforms, cultural relics and historic sites, tourism resources, water and air quality, agriculture, fisheries, etc.

### 4.3 Evaluation Basis

a) The Declaration on the Human Environment adopted at the Human Environment Conference of the United Nations in Stockholm on June 16, 1972, Rio Declaration on Environment and Development adopted at the Environment and Development Conference of the United Nations in Rio De Janeiro in June 1992 and relevant international conventions.

b) The relevant laws, acts and regulations of China, Laos, Myanmar and Thailand.

c) The topography, geology and the formation of the rapids, shoals and reefs of the Upper Mekong River.

d) The regulation practice and experience of sediment shoals of Jinghong and Manting sand bars, and the spot survey and plan of the waterway improvement project

Handwritten signature and initials.

on the Upper Mekong River.

### 5. Morphology #4285

5.1 Whether the reefs exploding and protrudings cutting are carried out for the bedrock rapids, or channel dredging, dike building and pushing water back to channel are carried out for gravel sediment rapids, the regulated channel will be arranged along the main stream ( the thalweg ). Although the regulated channel of a specific bedrock can not be arranged along the main stream, the exploded and removed volume is very small and the exploded depth is within 3 m below the low water surface, the main stream depth of the bedrock rapids at the low water season is more than 5 m. Therefore, the thalweg of the natural river will remain unchanged.

5.2 The waterway regulation engineering such as reefs exploding and channel dredging is designed in accordance with the principles of " no washing and no sediment of the riverbed " or " balance of washing and sediment ", which will not dam and waste the water, but will generally expand the water passing cross section of the low water season by 1% - 5%. Hydraulics features of natural river course are that the fluid discharge and solid discharge, gradient and water level, cross section of water passing and roughness, water depth and dynamic axis will change unceasingly along the flow course and with the passage of the time. According to the water supply sources of the natural river and the design principles of waterway regulation engineering, the expansion or reduction of the water passing cross section will not change the discharge, namely, not change the fluid discharge and solid discharge of the natural river, but reduce the current velocity at the expanded cross section and increase the current velocity at the reduced cross section. Therefore, the discharge remains unchanged.

5.3 Because the riverbeds in the reefs exploding areas are all rock based, they can stand for torrents of whatever strength and direction, and the bank will not be washed away and collapsed. Therefore, the territories and boundaries along the River will not be affected at all. After the regulation, the shallow shoals formed by the easily washed and changed sand bars and gravels will not affect the territories and boundaries along the River, but will play an important role in protecting the farmlands thereof, thanks to the regulation of the waterway, improvement of flow and reduction of washing-out to the farmlands along the River.

### 6. Boundary Related Matters

6.1 The Mekong River is an important river from the boundary aspect. The River flows along the boundary lines of China and Myanmar, Myanmar and Laos, and Laos and Thailand.

6.2 The boundaries between China and Myanmar, and Laos and Myanmar have

been fixed once and for all. In other words, the boundaries are fixed boundaries. The boundary treaties between China and Myanmar, and Laos and Myanmar clearly stipulate that the boundary line shall remain unchanged whatever course the River takes.

6.3 However, it is essential to protect the riverbanks from erosion, and to avoid the changing of the River course as far as possible.

6.4 Therefore, the waterway improvement project should take into consideration the protection of riverbanks and the changing of river course.

## 7. Construction Plan of the Waterway Improvement Project and Main Elements of Safe Navigation

### 7.1 Construction Plan

7.1.1 The Joint Survey Group conducted a further spot investigation and an analysis on the features of the rapids and shoals and the causes of their formation, and worked out the draft regulation plan for the improvement based on the Investigation of Waterway Transportation on the Mekong River of China, Laos, Myanmar and Thailand in 1993.

7.1.2 As for the shoals such as Long Zhom, Nam Loi River Mouth and etc., which are formed of bedrocks, slides, reef islands and cove mouth sediments, and make navigation channel narrower and shallower, such measures as reef exploding and protrudings cutting should be taken so as to make the channel width satisfactory to the safe navigation. As for the rapids and shoals with steep gradient and torrents which are formed of bedrocks, coves and slides, such as Tang Salum, Lower Tang Luang Shoal, and bedrocks protrudings, reefs, sediment cones and slide arising from exploding and removing which cause poor flow and hindrance, such measures should be taken as regulating bank line, widening navigation channel, expanding cross section of water passing, adjusting gradient meanwhile improving flow situation, or changing the "opposite rapids" into "staggered rapids", so as to form the conditions of "overlap jumping" for upstream sailing vessels. As to the sediment shallow shoals such as Mong Pa Liao, Wan Seng, such measures should be taken as building dike to guide flow, blocking tributary to enhance main stream and dredging, so as to push water back to the channel and regulate shoals with water flow.

7.1.3 The waterway improvement project includes the exploding, removing, dike building and dredging for the 11 major rapids, shoals and 10 scattered reefs hindering navigation on the Upper Mekong River from China-Myanmar Boundary Marker 243 to Ban Houayxai of Laos. The methodology of machinery drilling and blasting can be adopted for reefs exploding and the protrudings cutting and the dredging can be done by the exposed blasting and raking. As for the details of rapids, shoals, reefs and the regulation plan, please see Annex 3: Summary of the Waterway Improvement

*[Handwritten signature]*  
V. S. H. R.

Project on the Upper Mekong River between China-Myanmar Boundary Marker 243 and Ban Houayxai of Laos; Annex 6: Design Drawings of the Waterway Improvement Project on the Upper Mekong River between China-Myanmar Boundary Marker 243 and Ban Houayxai of Laos and Annex 7: Navigation Channel Map of the Upper Mekong River ( Nam Ngo River Mouth to Ban Khok Luang ).

7.1.4 According to the design and calculation, even after regulation and improvement, there are still 4 to 6 shoals ( Lower Tha San Bo, Tang Salum, Lower Tang Luang and Nam Loi River Mouth ) which can not be past through by the conventional vessels with their own power. Therefore, it is necessary to set up winching facilities such as rope pile, towing passage and winching vessel.

7.1.5 In order to guarantee the safe navigation, it is necessary to set up 100 navigation marks, 106 markers and 4 winching facilities in the above-mentioned 331 km of waterway. The navigation marks will be set up in compliance with the harmonized standard to be developed by the four countries. The markers should be labeled in English and a national language, please see Annex 4: Navigation Marks to Be Set-up along the Upper Mekong River ( Nam Ngo River Mouth to Ban Khok Luang ) and Annex 5: Name Marks of the Places to Be Set-up along the Upper Mekong River ( Nam Ngo River Mouth to Ban Khok Luang ).

## 7.2 Main Elements of Safe Navigation

7.2.1 The competent authorities of four countries should harmonize the navigation regulations, navigation marks, signals and navigation charts of the Upper Mekong River, and train the national crewmembers.

7.2.2 When passing through the controlled river sections or single navigable channel, the vessel must follow the indications of the navigation marks with a view to avoiding collision. When passing through the river sections with shallow shoals or unknown navigation channel, the vessel shall strictly follow the indications of the navigation marks. When passing through the shallow shoals, the vessel shall take the soundings.

7.2.3 The vessels shall have enough power and be equipped with a winch with sufficient power so as to pass through a shoal by its own winch or by a winching vessel when it cannot pass through the shoal by itself.

## 8 Scope and Investment of the Waterway Improvement Project

The project includes the removal of 11 major rapids, shoals and 10 scattered reefs with approximate total of 116,500 cubic meters (of which 3,360 cubic meters for above water reef exploding, 42,700 cubic meters for under water reef exploding and 70,000 cubic meters for dike building) and installation and provision of 100

  
Wittaya Panita

navigation marks, 106 markers, 1 navigation mark boat and 4 winches ( 2 vessel winches and 2 bank based winches ).

8.2 The total estimated investment is 5.3 million US Dollars. As for the details, please see Annex 3: Summary of the Waterway Improvement Project on the Upper Mekong River between China-Myanmar Boundary Marker 243 and Ban Houayxai of Laos.

8.3 Actual construction work volume must be ascertained for the calculation of investment required and to ensure cost-effectiveness.

#### 9. Benefits of the Waterway Improvement Project

9.1 After the completion of the waterway improvement project on the 331 km waterway of the Upper Mekong River between China-Myanmar Boundary Marker 243 and Ban Houayxai of Laos, the waterway of 1,368 km from Nandaba of Simao, China to Vientiane, Laos can be initially navigable for vessels at least of 100 DWT, with further reaching southward to the important cities such as Thakhek, Savannakhet and Pakse of Laos and Nongkhai, Nakhonphanom and other cities of Thailand. The waterway may also form the network of water and land transportation, with the water transported cargoes to be carried by lorry from Thai ports of Chiang Saen and Chiang Khong to Chiang Mai, and then to be carried by train directly to Malaysia and Singapore. The cargoes may also be transported to Tachileik of Myanmar via Mae Sai of Thailand and then transferred to the eastern Myanmar cities such as Kyaing Tong and Taungyi. With respect to the imported and exported cargoes of the four countries, the transportation through the above-mentioned waterway is more cost-effective than other sea transportation, with the distance shortened, the time saved and the freight reduced. Because there are a lot of colorful ethnic and beautiful sceneries for sightseeing along the River, therefore the waterway provides a convenient and shortcut corridor of transportation and tourism for the markets of China, Laos, Myanmar and Thailand as well as the other countries of ASEAN.

9.2 The construction duration of the project is short. The project, including the pre-stage works, can be completed within 2 low water seasons with the investment of 5.3 million US Dollars. This amount of the funds is not enough for building the 5 km of railways or 30 km of Class 4 highways. The project will not take use of farmland, but increase the cultivated land and protect the townships and villages along the River. It is an initiating project for promoting the development of the other resources of the Sub-region, thus achieving good benefits for China, Laos, Myanmar and Thailand.

9.3 The project will play an important role in developing international shipping on the Lancang-Mekong River and improving the economic development conditions along the River. It will also lay a good foundation to form the effective monitoring networks for the environment of water and ecosystem.

## 10. Conclusions and Recommendations

### 10.1 Conclusions

10.1.1 The data obtained from the Quadripartite Joint Investigation in 1993 are applicable. The survey and design results basically satisfy the requirements for the regulation plan, scope and standard. It is verified that most of shoals are on the rock beds and the shoals surveyed basically remain unchanged. Therefore, it is technically feasible.

10.1.2 The project will not change the thalweg and discharge of the River and the boundaries along the River.

10.1.3 China, Laos, Myanmar and Thailand have already built harbors and ports along the investigated sections of the River and have taken an active part in shipping development among the four countries. However, due to a lot of rapids, shoals and reefs hindering navigation in the channels, such accidents as striking a reef and running aground have often happened to vessels, resulting in a threatening to and losses of the lives and properties of crewmembers. Therefore, it is imperative and imminent to carry out the project.

### 10.2 Recommendations

10.2.1 The project should get started with EIA process followed by the detailed survey prior to the construction. The issue on the coordinator and commencement date of EIA should be discussed and agreed upon by the Senior Officials Meeting to be held in Beijing, China in the middle of December 2000.

10.2.2 China as a coordinator should organize a detailed survey and design team, which will make the construction survey and design on the removal of the rapids, shoals and reefs after the EIA process.

10.2.3 The construction of the project will be divided into two phases. The first phase is to remove the shoals of Lower Tang Luang, Long Zhom, Tha Ban Bo, Kon Mu Tai, Nam Loi River Mouth, Kon Don Chai and Pa Toei and the scattered reefs. The remaining works of the project will be completed in the second phase.

10.2.4 The waterway regulation of the Lancang-Mekong River should be implemented in three phases. In the first phase, after the removal of the 11 major rapids, shoals and 10 scattered reefs and the setting-up of 100 navigation marks, 106 markers and 4 winches, the waterway can be navigable for vessels at least of 100 DWT for at least 95% of the time in the year. In the second phase, after the regulation of 51 rapids and shoals, the waterway can be navigable for vessels at least of 300 DWT for at least 95% of the time in the year. In the third phase, after the canalization of the waterway, it can be navigable for vessels of 500 x 4 DWT for at least 95% of

*[Handwritten signature]*



the time in the year.

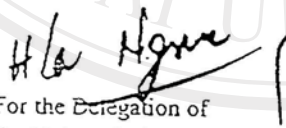
10.2.5 The delegations of the four countries expressed that they would submit the " Joint Survey Report " and its Annexes to their national competent authorities for consideration and approval immediately after they returned back to their countries, and recommended that the " Joint Survey Report " and its Annexes should be submitted to the Third Meeting of the Technical Working Group on the Implementation of the " Commercial Navigation Agreement " and the Senior Officials Meeting to be held concurrently in Beijing, China in the middle of December 2000 for further consideration and formal endorsement, so as to complete the project as soon as possible and ensure the safe navigation among the four countries.



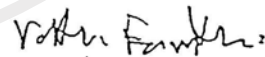
For the Delegation of  
the People's Republic of China



For the Delegation of  
the Lao People's Democratic Republic



For the Delegation of  
the Union of Myanmar



For the Delegation of  
the Kingdom of Thailand

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright © by Chiang Mai University  
All rights reserved

**Evaluation of the EIA for the  
Proposed Upper Mekong Navigation Improvement Project**

Report Prepared for the Mekong River Commission – Environment Program

by

Dr Chris Cocklin and Ms Monique Hain  
Monash Environment Institute, Monash University, Australia

December 2001

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University

All rights reserved

**mei**  
Monash Environment Institute

## **Evaluation of the EIA for the Proposed Upper Mekong Navigation Improvement Project**

### **A. Project Brief**

This report responds to a request from the Mekong River Commission (MRC) to evaluate the EIA for the Upper Mekong River Navigation Channel Improvement<sup>1</sup>. The MRC's project brief expressed a particular interest in an evaluation of the socio-economic aspects of the EIA document.

In responding to the project brief, this report first presents an overall assessment of the EIA and makes some general observations about the impact assessment. This is followed by general comments on the social impact assessment within the EIA. A more detailed assessment of the EIA's contents is presented in the third main section of this report.

### **B. Overall Evaluation**

The summary assessment of the EIA is that it is *substantively inadequate* and in many places *fundamentally flawed*. This assessment is based on the following general observations in regard to the EIA, a review of the social impact assessment (section C of this report), and the list of more specific points that follows in section D of this report.

The EIA is inadequate in that it is not based on assessments of the full range of potential impacts. In general it omits assessment of long-term impacts associated with the operation of the waterway following the proposed works. Of utmost importance are projections of the long-term impacts on the hydrology of the river, impacts on river and riparian ecosystems, and the impacts associated with the actual use of the waterway. In terms of the ongoing effects (i.e., post-project), freight and passenger movements (volume, purpose, length, etc) must be estimated. It appears that nothing of this sort has yet been conducted, even though in section 6.2.2.4 (p. 105) it is noted that a study into projections of vessel movements was conducted in 1994 and there is an explicit recommendation that these projections be updated! Also overlooked are the possible ongoing economic costs to the riparian nations that are likely to be associated with channel maintenance (i.e., dredging) – for the relatively poorer countries (especially Laos), this is likely to be a significant economic burden.

The EIA also overlooks the cumulative and secondary impacts that are likely to be associated with the project, including notably the impacts of increased economic activity that the EIA repeatedly refers to. For example, there is no discussion of secondary pollution impacts that might occur as a result of industrial developments arising from the improved navigability (eg., section 7.2.1.1 recognises that air pollution will be caused during construction but states that “after the operation is completed, the air quality will resume to the original level” (p. 114)). The impact assessment pays scant attention to the downstream environmental, social and economic impacts. There are also likely to be significant changes arising from the potential for increased tourism and an increase in natural resource exploitation. These will quite possibly have important implications in social, economic and environmental terms and must therefore be acknowledged in the report.

---

<sup>1</sup> Joint Experts Group on EIA of China, Laos, Myanmar, and Thailand, *Report on Environmental Impact Assessment The Navigation Channel Improvement Project of the Lancang-Mekong River From China-Myanmar Boundary Marker 243 to Ban Houei Sai of Laos*, September, 2001.

Much of the analysis that is reported in the EIA appears to be based on little more than speculation, subjective judgements, or unsubstantiated research. For example, section 5.7.4 suggests that: “The construction of the project will be positive to the sustainable development of the economy of the Lancang-Mekong River drainage area” (p. 96). However there is absolutely no analysis in the entire report to substantiate this claim. On p. 92 the report claims that “The Project will eliminate the visual impacts within the waterway, widen the channel and make the natural scenery at both sides of the channel more attractive” – on what basis are the impacts on visual amenity made? Claims are made on p. 71 about the long-term impacts on fisheries, purportedly based on experience with similar projects in China. However, the report presents no evidence whatsoever about studies conducted in China that would support the claims made.

The EIA falls short also in that it does not systematically consider alternative courses of action. At about p. 15 and in the following pages two alternatives are specified for the navigation works, but no information is presented as to how the two alternatives were selected and why only two alternatives were considered in each case. More generally, the report is basically silent on the issue of alternatives to the navigation project (including the standard ‘do nothing’ option), other than the inclusion (at p. 91) of a highly generalised comparison of transport modes based on EU research (which is neither sourced nor adequately explained).

### C. Social Impacts

The social impact assessment is inadequate in four main respects:

- a) The analysis of social impacts is almost exclusively limited to those that would be associated with the navigation channel works. To the extent that social impacts are considered beyond this, the analysis is limited to speculative comments about the possible longer-term economic benefits. An SIA scoping document relating to this project prepared for the Government of Laos<sup>2</sup> identified a wide range of possible longer-term social impacts, including:
  - *Local Area Impacts* - Impacts on food security; impacts on cultural sites and aesthetics; interruptions to existing patterns of river use; implications for water supply and use (eg., bathing, drinking); impacts (positive and negative) on human health as a result of changes in water quality, diet, and incidence of disease, improved access to health and educational services; reduced local flooding, as a result of improved downstream flows; the effects of accidents involving vessels which might result in local and downstream water contamination.
  - *Downstream Impacts* - Riparian villages downstream of the project (ie., south of Ban Houei Sai) might possibly be affected, primarily by changes in the flow regime and water quality.
  - *Regional Economic Impacts* - The question of utmost importance is how the economic benefits (and costs) will be distributed among the riparian countries. It seems inevitable that the improved navigation would have significant secondary effects in terms of economic development along the river. There will be easier access to forest and agricultural resources, and for tourists. Both positive and negative effects will flow from this development and there are likely to be significant cumulative social and environmental impacts.

<sup>2</sup> Scoping Document on the Social Impact of the Proposed Upper Mekong Navigation Project. Report Prepared for the Mekong River Commission – Environment Programme, Monash Environment Institute, Australia, August 2001.

These longer-term social and economic implications of the project should have been assessed in the context of the EIA.

- b) The distribution of costs and benefits is not adequately analysed in the EIA. Almost inevitably, the positive and negative aspects of this project will be unequally distributed amongst the four riparian nations. This is a fundamental consideration in the context of the social impacts, yet the distributional implications are completely overlooked by the report. The report is probably correct in suggesting that some economic benefits will accrue (though these should be estimated appropriately), but it is not at all clear that all four nations will benefit equally. Similarly, both environmental and social impacts will be apportioned unequally amongst the nations and it is quite possible that the nations which stand to benefit least from this project in economic terms will be the same ones that bear the greatest burden of the environmental and social costs. In particular, while Laos is unlikely to benefit to any great extent economically, the nation is likely to confront considerable issues relating to secondary economic development (especially forestry and tourism), it may be substantially burdened with ongoing costs associated with channel maintenance, and it will almost certainly experience the greatest environmental impacts, both within the construction area and downstream. In terms of the distributional effects, several questions must be addressed:
1. What direct economic benefits will accrue to each of the four riparian nations as a result of the project works?
  2. What will be the ongoing costs to each nation in terms of maintaining the navigability of the channel?
  3. What will be the impact on the economies of each of the nations of an increased flow of goods and services? Of particular interest would be the implications of increased downstream flows of goods and services from China and Thailand on the economy of Laos.
  4. What are the likely secondary economic impacts (eg., forestry, tourism) of improved navigation in each of the four nations?
  5. What will be the social consequences (eg., in terms of food security, health, risk of accidents, cultural values) arising from environmental changes brought about by the project and its operations, and how will these impacts be distributed amongst the people of the four riparian countries?
- c) In terms of the social impacts, what little actual analysis that is presented in the EIA appears to be based on a questionnaire/consultation process (pp. 101-107). The methodology is not explained, the questionnaire is not presented in the report, and there is very little information presented about who in fact was interviewed, nor how they were selected. Moreover, the consultation process appears only to have been carried out in China and Thailand, as no results are presented for either Laos or Myanmar. The EIA scoping report prepared for the MRC<sup>3</sup> makes reference to a questionnaire schedule and concludes that “the questionnaire is patently inadequate as a basis for the SIA” (p 2). This judgement of the questionnaire, which it would seem was the basis for the social impact assessment reported in the EIA, raises serious questions about the validity of the conclusions drawn regarding social impacts.

<sup>3</sup> Scoping Document on the Social Impact of the Proposed Upper Mekong Navigation Project. Report Prepared for the Mekong River Commission – Environment Programme, Monash Environment Institute, Australia, August 2001.

d) In stark contrast to internationally accepted EIA/SIA practice, the assessment of the proposed Upper Mekong River navigation works has not been accompanied by an acceptable public participation process. The MRC<sup>4</sup> has suggested that public participation should involve:

- Decision-making processes that allow full and active stakeholder representation;
- Decision-making processes that are accepted as legitimate by stakeholders;
- An understanding amongst decision-makers and stakeholders of each others' concerns;
- Trust and confidence by the public in decision-makers and the project;
- Provision for public participation to improve key decisions; and
- Acceptance by the stakeholders of the legitimacy of key decisions.

There is no evidence in the current EIA that any of these provisions in respect of public participation have been satisfied.

#### D. Specific Comments

The comments in this section are organised according to the main headings and chapter numbers of the EIA report.

##### 1. Summary

Pg 9	The source of the air quality standards is not noted.
Pg 10	The source of the water quality standards is not noted.
Pg 10	As specified here, it would seem that the geographical scope of the project is limited to the immediate area of the navigation works. This overlooks the potential secondary effects, particularly those that would be realised downstream.
Pg 11	As specified here, it would seem that the temporal scope of the assessment is limited primarily to the construction phase. This is borne out in the remainder of the report, which indeed is focussed primarily on the construction period, to the exclusion of an adequate assessment of the ongoing impacts.

##### 2. Project Description

Pgs 15 - 20	In the description of the project works, only two alternatives are identified. The report is completely silent on the question of how the alternatives were selected and of why there are only two alternatives considered in each case.
Pg 37	Table 2.2.4.3 is basically meaningless – what do 'more' and 'less' actually mean? The direction of impact is often ambiguous (for example, is it being suggested that the project would bring about 'more' terrestrial ecology?) and there is no indication of magnitude of impact. The forecast impacts are restricted to those associated with the construction phase only.

##### 3. Survey of Existing Environment

Pgs 38-58	While it does not have a particular bearing on the EIA itself, the descriptions of the four countries is very uneven in both quality and coverage. Generally, the value of this information is doubtful as it is presented at a level that is not really appropriate to the project (ie., these background statements need to be tied much more closely to the local context in which the project will actually be situated).
Pg 60	Data in table 3.2.2 includes readings only up to 1986 – is there not more recent information?

<sup>4</sup> Mekong River Commission, *Hydropower Development Strategy*, November 2000.

Pgs 61-63	Adequacy of the baseline water quality data is questionable. There are apparently only 3 sites (over 330 km) at which basic water quality parameters have been measured. It also seems that the data in the tables are based on at most only 3 sampling dates (for Chiang Saen Port), and only once for two of the locations. Furthermore, despite what it says in the tables and graphs, it seems most unlikely coliform is measured in mg/l.
Pgs 63-64	Air quality is not a major issue in terms of this project, but like the water quality data, the baseline information is not very good – four sites and only one “on-the-spot survey” (p. 63).
Pg 64	Noise is also unlikely to be a major factor, however the baseline information is still possibly inadequate (two sample points).

#### 4. Identification of Environmental Impact Factors

Pg 65 - 67	The outline of the anticipated environmental effects is really inadequate. It fails to acknowledge the full range of possible effects and the emphasis is very much on the impacts in the construction phase (as elsewhere in the report).
------------	--

#### 5. Environmental Impact Assessment

Pg 68	The text refers to the incidence and distribution of fish species, but there is no indication as to the source of these observations. This brings into question the conclusions to the effect that there will be minimal impacts on fish.
Pg 70	Various claims are made here about the minimal impacts of similar projects on aquatic ecosystems in China. However, there is no supporting data and there is no reference to the studies on which these claims are based.
Pgs 69-72	The report does not consider comprehensively the effects on aquatic invertebrates and plants; changes to their populations may have flow-on effects on fish or other species.
Pgs 70-72	Section 5.1.2 concludes that fish stocks and patterns of migration will not be significantly affected but it does not identify the conditions that facilitate fish passage to important habitats (eg., spawning grounds)
Pgs 70-72	Section 5.1.2 fails to discuss the impacts on fish and other aquatic species during operation of the navigationally improved river (eg., the effect of altered hydrological regime or water quality, or increased river traffic) other than the suggestion that “After completion of the works, the living environment for fishes can be gradually resumed” (p. 71)
Pg 72	The dependence of native plants, birds and animals on the river system has not been documented (section 5.1.3), bringing into question the claim that they will not be affected.
Pg 72	Section 5.1.5 (soil loss analysis) contends that the excavation and blasting will cause no vegetation loss, soil loss or soil erosion but the report contains no information in support of this conclusion, eg., description of materials to be excavated.
Pg 73	It is claimed that the project will have an insignificant effect on water level, and refers reader to Appendix 1 for relevant calculations, but the Appendix/calculations are not included in the report.
Pg 75	It is not explained why the reduced velocity should be considered as a positive outcome of the project.
Pgs 79- 80	Section 5.2.6 provides a summary of the impacts of the project on hydrology and refers to surveys and observations conducted “by specialists from China, Laos, Myanmar and Thailand” (p. 80)”; information about these studies (results, dates, etc) should be included in the report.
Pgs 80-83	Non-pollution-related impacts such as increased traffic interfering with

	fish/aquatic organisms and with fishing equipment/practices are not acknowledged.
Pgs 82 -83	The short paragraph on the effects of port construction contains no useful information; it is unsubstantiated speculation.
Pg 87	It is not at all clear how the estimate of a 90% reduction in accidents was arrived at.
Pgs 87-88	Risk consequences are described in general terms only – there is no quantitative risk assessment.
Pgs 89-90	The text here on social impacts is highly generalised and not supported by specific information nor background research – it is entirely speculative.
Pg 91	The information on the environmental effects of alternative transport modes (table 5.7.2) is of doubtful relevance. The source of the information is not provided, and it is doubtful whether the information has applicability in the context of the Mekong. A more rigorous and systematic comparison of alternatives is needed. Additionally, the paragraph under the graph (p. 91) misrepresents the data – waterways will not “reduce energy consumption”, “reduce land occupation” etc. – the correct interpretation is that it will affect the various graphed parameters, but to a lesser extent than alternative transport modes.
Pg 92	The claim that scenery will be improved as a result of the project appears to be based entirely on a subjective assessment. It is unlikely to be substantiated by a reliable visual assessment analysis (for which there are standard methods).
Pg 92	It is suggested that the project will promote tourism to the area, though there is no indication that this has been assessed in a reliable and systematic way. Moreover, there is no assessment of the secondary environmental and social effects that might arise from increased tourism.
Pg 96	The social impacts identified are either (a) unsubstantiated claims as to possible economic spin-offs (which may or may not be realised in practice), or (b) the short-term, construction related impacts (ie., ongoing social impacts associated with altered hydrology, effects on aquatic ecology, and the impacts of increased river traffic are not addressed).
Pg 96	Claims here in regard to improved international relations are purely speculative.
Pg 96	The report offers no systematic predictions of the actual goods flows that would bring about the suggested economic benefits.

#### 6. Public Awareness

Pg 98	The public awareness (cf. public <i>consultation</i> ) processes appear to have been carried over a very short period of time (3-5 days) – as such, they are most unlikely to be credible.
Pg 98	The public consultation project should have been extended to public interest groups, as well as members of the public and government agencies.
Pgs 99-100	There are no survey results reported for either Myanmar or Laos, raising the question as to whether the surveys were actually carried out.
Pgs 101-107	The reporting of the survey results is not of an acceptable standard. In some cases percentages are used (when the results are supportive of the project), in other cases loose terms (eg., ‘some’) are used. The reporting of the results must be far more systematic and rigorous.
Pgs 103-105	The comments relating to Laos are simply not appropriate – they are proposals as to what analysis should be carried out, not an analysis of what has been done. This is inappropriate for an EIA report.
Pg 105	The survey analysis for Myanmar is totally inadequate. The fact that only 20 people were consulted also indicates that the process itself was far from



	satisfactory.
Pgs 105-106	The reported numbers of people either not knowing sufficient details about the project or who are opposed to the project should have been considered more substantively.

#### 7. Mitigating Measures and Monitoring

Pg 108	The measures described for the mitigation of the social impacts are all focussed on the short-term construction impacts (which follows from the fact that the longer-term socio-economic impacts are not considered at all in the report).
Pgs 108-113	The report does not set out the mitigation measures that should be implemented where unexpected or cumulative impacts occur.
Pgs 108-111	It would be prudent for the EIA to recommend that each country should establish and implement appropriate monitoring and oversight concerning the possible increased natural resource exploitation, trade and tourism activities that the project might bring about, in order to avoid <i>unsustainable</i> development
Pgs 114-116	This 'profit and loss' analysis is simply a restatement of selected impacts. It offers no useful attempt to consider the balance between the projected costs and benefits. Moreover, the social analysis in this section is focussed entirely on unsubstantiated and assumed economic spin-offs.
Pg 117	The proposed environmental monitoring schedule is patently inadequate – it is insufficient in terms of the proposed frequency of monitoring, the number of monitoring sites, and the range of parameters to be monitored.

#### E. Summary

The project works covered by this EIA constitute only the first phase in a much larger plan for navigation works on the Lancang-Mekong River. In relative terms, the environmental and social impacts associated with this first phase can probably be described as slight to moderate. The expected extent of impact, however, does not remove the obligation to conduct a thorough, comprehensive, and credible environmental and social impact assessment. This is all the more important, in light of the proposal to carry out further navigation works, which will almost certainly lead to more significant impacts.

The EIA is unacceptable in many respects. Far too much of the content is based on speculation, the data that is used is patently inadequate, longer-term impacts are almost entirely overlooked, and the cumulative impacts (both social and environmental) are essentially ignored. Looking at the social impacts in particular, the report does not consider the ongoing effects that might arise, the analysis appears to be based on a flawed methodology, and the essential requirement of effective public participation has been overlooked.

The report as presented could not be accepted as an adequate account and evaluation of the environmental and social impacts associated with the proposed channel navigation works.

**อัตราค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือเชียงแสน**

	คำนิยาม
1.	วัน หมายถึง ระยะเวลาจาก 00.00 นาฬิกา ถึง 24.00 นาฬิกา ของวันนั้น ๆ เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น
2.	GT (GROSS TONNAGE) หมายถึง จำนวนตันรวมของเรือ หรือเรือลำเลียง ที่คิดคำนวณตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการวัดขนาดของเรือ ค.ศ.1969
3.	ตัน หมายถึง REVENUE TONNE คือน้ำหนักเป็นเมตริกตัน หรือปริมาตรเป็นลูกบาศก์เมตร อย่างไรก็ตามหนึ่งที่มีจำนวนมากกว่า ใช้เป็นหน่วยในการคิดคำนวณค่าธรรมเนียม
4.	ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก หมายถึง เจ้าของสินค้าขาเข้าหรือขาออก หรือนุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียในสินค้านั้นแม้ชั่วขณะหนึ่ง สินค้าขาเข้านับแต่ได้รับมอบจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือและส่งมอบให้เจ้าของสินค้า สินค้าขาออก นับแต่ได้รับจากเจ้าของสินค้าและส่งมอบให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ
5.	ที่เก็บสินค้า หมายถึง สถานที่กองเก็บสินค้าทั้งภายใน และภายนอก โรงพักสินค้า ที่อยู่ในเขตศุลกากร ท่าเรือเชียงแสน
6.	ตู้สินค้า หมายถึง ภาชนะบรรจุของ ชนิดที่ใช้บรรจุของเพื่อความสะดวก หรือเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งมีคุณสมบัติตามมาตรฐาน ISO
7.	ตู้สินค้า FCL (FULL CONTAINER LOAD) หมายถึง ตู้มีสินค้าที่ไม่มีเปิดตู้ นำสินค้าออก หรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า ในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน
8.	ตู้สินค้า LCL (LESS THAN CONTAINER LOAD) หมายถึง ตู้มีสินค้าขาเข้าที่มีการเปิดตู้ นำสินค้าออก หรือทำการบรรจุสินค้าขาออกเข้าตู้สินค้า ในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน
9.	ค่าธรรมเนียม หมายถึง ค่าใช้สถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือเชียงแสน โดยมีได้รวมถึงการให้บริการแรงงาน และ/หรือเครื่องมือทุ่นแรง เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น
10.	การคิดคำนวณค่าธรรมเนียม ที่เรียกเก็บเป็นต้น หรือรายวัน หรือรายชั่วโมง ให้ถือว่าเศษของต้น หรือวัน หรือชั่วโมง คิดเป็น 1 ต้น หรือ 1 วัน หรือ 1 ชั่วโมง แล้วแต่กรณี เว้นแต่จะ

	กำหนดเป็นอย่างอื่น
11.	การดำเนินการขนถ่ายหรือบรรทุกสินค้า / ผู้สินค้าขึ้นหรือลงเรือหรือรถบรรทุก หรือเปิดตู้ นำสินค้าออก หรือบรรจุสินค้าเข้าสู่สินค้า (STEVEDORING) เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือ หรือสินค้าหรือผู้ขออนุญาต ซึ่งท่าเรือเชียงใหม่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย อนุญาตให้จดทะเบียนเป็นผู้ทำหน้าที่บรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าท่าเรือเชียงใหม่ (STEVEDORE)

<b>ลำดับ ที่</b>	<b>ส่วนที่ 1 ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือผู้ขออนุญาต</b>										
101	<p>ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าของเรือ (BERTH FEE)</p> <p>เป็นค่าใช้จ่ายท่าเทียบเรือเชียงใหม่ในการจอดเรือสินค้าเรือโดยสาร หรือเรืออื่น ๆ ค่าบริการ พนักงานในการผูกและปลดเชือกเรือที่เข้าและออกจากที่จอดเรือ รวมทั้งการทำความสะอาดหน้าท่าเทียบเรือ เรียกเก็บเป็นรายวัน นับตั้งแต่วันที่เรือนั้นเข้าจอด ในอัตราดังนี้</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>ขนาดเรือ</th> <th>บาท/ลำ/วัน</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.1 เรือยาวไม่เกิน 30 เมตร</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>1.2 เรือยาวเกิน 30 - 35 เมตร</td> <td>750</td> </tr> <tr> <td>1.3 เรือยาวเกิน 35 - 40 เมตร</td> <td>1,000</td> </tr> <tr> <td>1.4 เรือยาวเกินกว่า 40 เมตร</td> <td>1,250</td> </tr> </tbody> </table>	ขนาดเรือ	บาท/ลำ/วัน	1.1 เรือยาวไม่เกิน 30 เมตร	500	1.2 เรือยาวเกิน 30 - 35 เมตร	750	1.3 เรือยาวเกิน 35 - 40 เมตร	1,000	1.4 เรือยาวเกินกว่า 40 เมตร	1,250
ขนาดเรือ	บาท/ลำ/วัน										
1.1 เรือยาวไม่เกิน 30 เมตร	500										
1.2 เรือยาวเกิน 30 - 35 เมตร	750										
1.3 เรือยาวเกิน 35 - 40 เมตร	1,000										
1.4 เรือยาวเกินกว่า 40 เมตร	1,250										
102	<p>ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารผ่านท่า (PASSENGER FEE) เป็นค่าธรรมเนียมผู้โดยสารที่ขึ้นหรือลงเรือ ณ ท่าเทียบเรือเชียงใหม่</p> <p>เรียกเก็บในอัตรา 50 บาท/คน/เที่ยว</p>										

<b>ลำดับ ที่</b>	<b>ส่วนที่ 2 ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกหรือผู้ขออนุญาต</b>
201	<p>ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า (CARGOLOADING OR DISCHARGING FEE)</p> <p>เป็นค่าใช้จ่ายท่าเทียบเรือเชียงใหม่ในการขนถ่ายสินค้าขาเข้าขึ้นจากเรือและได้นำสินค้านั้นบรรทุกขึ้นยานพาหนะเพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงใหม่หรือขนถ่ายสินค้าขาออกที่นำเข้า</p>

	<p>เขตท่าเรือเชียงแสนลงจากยานพาหนะเพื่อ บรรทุกลงเรือ หรือขนถ่าย/บรรทุกยานพาหนะ ขาเข้าหรือขาออก ขึ้น/ลงเรือเรียกเก็บในอัตราดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="379 416 1086 544"> <tr> <td data-bbox="379 416 871 479">201.1 สินค้าทั่วไป</td> <td data-bbox="871 416 1086 479">20 บาท/ตัน</td> </tr> <tr> <td data-bbox="379 479 871 544">201.2ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนขึ้น/ลงเรือเอง</td> <td data-bbox="871 479 1086 544">350 บาท/คัน</td> </tr> </table>	201.1 สินค้าทั่วไป	20 บาท/ตัน	201.2ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนขึ้น/ลงเรือเอง	350 บาท/คัน
201.1 สินค้าทั่วไป	20 บาท/ตัน				
201.2ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนขึ้น/ลงเรือเอง	350 บาท/คัน				
202	<p>ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า (CARGO STORAGE FEE) เป็นค่าฝากเก็บสินค้าขาเข้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ และมีได้นำออกนอกเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน หรือสินค้าขาออกที่นำเข้าเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เพื่อรอบรรทุกลงเรือ โดยได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากสินค้า 3 วัน นับถัดจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่ายของเรือ หรือวันนำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากร แล้วแต่กรณี เมื่อพ้นระยะเวลาที่ได้รับสิทธิดังกล่าว จะเรียกเก็บเป็นรายวัน ในอัตรา 5 บาท/ตัน/วัน</p>				
ลำดับ ที่	<p style="text-align: center;"><b>ส่วนที่ 3</b> <b>ค่าธรรมเนียมผู้สินค้าเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต</b></p>				
301	<p>ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายผู้สินค้า (CONTAINER LOADING OR DISCHARGING FEE) เป็นค่าใช้ท่าเทียบเรือเชียงแสนในการขนถ่ายผู้สินค้าขาเข้าขึ้นจากเรือและ ได้นำผู้สินค้านั้นบรรทุกขึ้นยานพาหนะ เพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน หรือขนถ่ายผู้สินค้าขาออกที่นำเข้าเขตท่าเรือเชียงแสน ลงจากยานพาหนะ และบรรทุกลงเรือ เรียกเก็บตามสถานภาพของผู้สินค้า ในอัตราดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="379 1458 1082 1585"> <tr> <td data-bbox="379 1458 871 1523">301.1 ผู้สินค้า FCL ขนาด 20 ฟุต</td> <td data-bbox="871 1458 1082 1523">300 บาท/ตู้</td> </tr> <tr> <td data-bbox="379 1523 871 1585">301.2 ผู้สินค้าเปล่า ขนาด 20 ฟุต</td> <td data-bbox="871 1523 1082 1585">50 บาท/ตู้</td> </tr> </table> <p>กรณีผู้สินค้า LCL ขาเข้า ที่ขนถ่ายจากเรือ ได้เปิดตู้และนำสินค้าบรรทุกขึ้นยานพาหนะเพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน หรือฝากเก็บไว้ ณ ที่เก็บสินค้าของท่าเรือเชียงแสน และได้นำผู้สินค้าเปล่านั้นบรรทุกลงเรือ เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับผู้สินค้านั้นดังกล่าว ตามลำดับที่ 301.2 ด้วย</p>	301.1 ผู้สินค้า FCL ขนาด 20 ฟุต	300 บาท/ตู้	301.2 ผู้สินค้าเปล่า ขนาด 20 ฟุต	50 บาท/ตู้
301.1 ผู้สินค้า FCL ขนาด 20 ฟุต	300 บาท/ตู้				
301.2 ผู้สินค้าเปล่า ขนาด 20 ฟุต	50 บาท/ตู้				
302	<p>ค่าธรรมเนียมฝากผู้สินค้า (CONTAINER STORAGE FEE) เป็นค่าฝากเก็บผู้สินค้าขาเข้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ และมีได้นำออกนอกเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน หรือผู้สินค้าขาออกที่นำเข้าเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เพื่อรอบรรทุกลงเรือ</p>				

	<p>โดยได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า 3 วัน นับถัดจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่ายของเรือ หรือวันนำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากร แล้วแต่กรณี ตู้สินค้าเปล่าที่เปลี่ยนสถานภาพจากตู้สินค้า LCL ขาเข้า เริ่มนับระยะเวลาฝากตู้สินค้า ตั้งแต่วันถัดจากวันที่ทำการเปิดตู้ เว้นแต่ยังอยู่ในระยะเวลาที่ได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า LCL เมื่อพ้นระยะเวลาที่ได้รับสิทธิดังกล่าว จะเรียกเก็บสำหรับผู้ขนาด 20 ฟุต เป็นรายวัน ในอัตราดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="379 591 1082 721"> <tr> <td data-bbox="379 591 863 651">302.1 ตู้มีสินค้า (ตู้สินค้า FCL หรือ LCL)</td> <td data-bbox="863 591 1082 651">150 บาท/ตู้</td> </tr> <tr> <td data-bbox="379 651 863 721">302.2 ตู้สินค้าเปล่า</td> <td data-bbox="863 651 1082 721">25 บาท/ตู้</td> </tr> </table>	302.1 ตู้มีสินค้า (ตู้สินค้า FCL หรือ LCL)	150 บาท/ตู้	302.2 ตู้สินค้าเปล่า	25 บาท/ตู้						
302.1 ตู้มีสินค้า (ตู้สินค้า FCL หรือ LCL)	150 บาท/ตู้										
302.2 ตู้สินค้าเปล่า	25 บาท/ตู้										
303	<p>ค่าธรรมเนียมการเปิดตู้สินค้าออก หรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (FACILITIES USAGE FEE) เป็นค่าใช้พื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปิดตู้สินค้าขาเข้าออกจากตู้สินค้า หรือบรรจุสินค้าขาออกเข้าตู้สินค้า ขนาด 20 ฟุต เรียกเก็บในอัตรา 100 บาท/ตู้</p>										
ลำดับที่	<p><b>ส่วนที่ 4</b> <b>ค่าธรรมเนียมและค่าเช่าเครื่องมือทุ่นแรงเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต</b></p>										
401	<p>ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า (VEHICLES ADMISSION FEE) เรียกเก็บตามประเภทของยานพาหนะ ที่เข้ามาในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เฉพาะเที่ยวขาเข้า ในอัตราดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="379 1290 1134 1615"> <tr> <td data-bbox="379 1290 919 1350">401.1 รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ</td> <td data-bbox="919 1290 1134 1350">20 บาท/คัน</td> </tr> <tr> <td data-bbox="379 1350 919 1411">401.2 รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ</td> <td data-bbox="919 1350 1134 1411">30 บาท/คัน</td> </tr> <tr> <td data-bbox="379 1411 919 1471">401.3 รถยนต์บรรทุก 8-10 ล้อ</td> <td data-bbox="919 1411 1134 1471">50 บาท/คัน</td> </tr> <tr> <td data-bbox="379 1471 919 1532">401.4 รถยนต์บรรทุก 8-10 ล้อ และรถลากพ่วง</td> <td data-bbox="919 1471 1134 1532">100 บาท/คัน</td> </tr> <tr> <td data-bbox="379 1532 919 1615">401.5 รถยนต์หัวลากและหางลาก</td> <td data-bbox="919 1532 1134 1615">100 บาท/คัน</td> </tr> </table>	401.1 รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ	20 บาท/คัน	401.2 รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ	30 บาท/คัน	401.3 รถยนต์บรรทุก 8-10 ล้อ	50 บาท/คัน	401.4 รถยนต์บรรทุก 8-10 ล้อ และรถลากพ่วง	100 บาท/คัน	401.5 รถยนต์หัวลากและหางลาก	100 บาท/คัน
401.1 รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ	20 บาท/คัน										
401.2 รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ	30 บาท/คัน										
401.3 รถยนต์บรรทุก 8-10 ล้อ	50 บาท/คัน										
401.4 รถยนต์บรรทุก 8-10 ล้อ และรถลากพ่วง	100 บาท/คัน										
401.5 รถยนต์หัวลากและหางลาก	100 บาท/คัน										
402	<p>ค่าเช่าปั้นจั่นเคลื่อนที่ (MOBILE CRANE) เป็นค่าเช่าใช้ปั้นจั่น ขนาด 5 ตัน เรียกเก็บในอัตรา 3,000 บาท/ชั่วโมง</p>										
403	<p>ค่าเช่ารถยก (FORK LIFT TRUCK) เป็นค่าเช่าใช้รถยก ขนาด 5 ตันเรียกเก็บในอัตรา 400 บาท/ชั่วโมง</p>										

หมายเหตุ : ลำดับที่ 402 หากใช้ไม่ถึงครึ่งชั่วโมงคิดเป็นครึ่งชั่วโมง

ขั้นตอนการขอนำสินค้าเข้าประเทศและออกจากประเทศไทยผ่านท่าเรือเชียงแสน

<p>ขั้นตอนการขอนำสินค้าเข้า ออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน และการชำระเงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ (แบบ บถ.01)</p>	
1	<p>เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน ขอรับเอกสารแบบคำร้องขอให้นำสินค้าเข้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน (แบบ บถ.01) ที่หน่วยปฏิบัติงานการทำและสินค้าพร้อมกรอกรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าที่จะขออนุญาตออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสนให้ถูกต้องครบถ้วนและตรงตามใบสั่งปล่อย (ใบขนสินค้าขาเข้าของศุลกากร) จำนวน 3 ฉบับ แล้วยื่นเอกสารแบบ บถ.01 จำนวน 3 ฉบับนั้นต่อเจ้าหน้าที่การทำและสินค้า เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง</p>
2	<p>เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนนำเอกสาร แบบ บถ.01 ที่ตรวจสอบแล้ว จำนวน 3 ฉบับ ไปยื่นที่หน่วยการเงินเพื่อคำนวณ และชำระเงินค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจากเรือ และค่าธรรมเนียมฝากสินค้า(ถ้ามี) เมื่อเจ้าหน้าที่การเงินออกใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี ตามรายการที่ตรวจสอบแล้ว จะเก็บสำเนาใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี พร้อมต้นฉบับเอกสาร แบบ บถ.01 ไว้ 1 ชุด</p>
3	<p>เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน นำต้นฉบับใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี และสำเนาเอกสาร แบบ บถ.01 จำนวน 2 ฉบับ แสดงต่อเจ้าหน้าที่การทำและสินค้าเพื่อขอให้นำสินค้าเข้าบรรทุกขึ้นยานพาหนะนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน</p>
4	<p>เจ้าหน้าที่การทำและสินค้า ตรวจสอบใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี และรายละเอียดที่ระบุในเอกสาร แบบ บถ.01 กับเอกสารใบสั่งปล่อย(ใบขนสินค้าขาเข้า) อีกครั้งหนึ่ง เมื่อตรวจสอบหลักฐานถูกต้องแล้ว จะเก็บสำเนาเอกสาร แบบ บถ.01 ไว้ 1 ฉบับ และส่งคืนต้นฉบับใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี พร้อมสำเนาเอกสาร แบบ บถ.01 ที่เหลืออีก 1 ฉบับ แก่เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน เพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐาน แล้วอนุญาตให้นำสินค้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน</p>
<p><b>หมายเหตุ</b>            ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บตามแบบ บถ.01 ได้แก่            1. ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ลำดับที่ 201            2. ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า ลำดับที่ 202            ทั้งนี้ผู้ขออนุญาตต้องชำระค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า ลำดับที่ 401 ด้วย</p>	

<b>ขั้นตอนการขอสินเชื่อค้าขายออก ผ่านเข้าเขตท่าเรือเชียงแสน เพื่อบรรทุกลงเรือ และการชำระเงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ (แบบ บถ.02)</b>	
1	<p>เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน ขอรับเอกสารแบบคำร้องขอสินเชื่อค้าขายออกผ่านเข้าเขตท่าเรือเชียงแสน(แบบ บถ.02) ที่หน่วยปฏิบัติงานการทำและสินค้า พร้อมกรอกรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าที่จะขอบรรทุกลงเรือ ให้ถูกต้องครบถ้วนและตรงตามใบขนสินค้าขาออกของศุลกากร จำนวน 3 ฉบับ แล้วยื่นเอกสารแบบ บถ.02 จำนวน 3 ฉบับนั้น ต่อเจ้าหน้าที่การทำและสินค้า เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง</p>
2	<p>เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน นำเอกสารแบบ บถ.02 ที่ตรวจสอบแล้ว จำนวน 3 ฉบับ ไปยื่นที่หน่วยการเงินเพื่อคำนวณและชำระเงินค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจากเรือ และค่าธรรมเนียมฝากสินค้า(ถ้ามี) เมื่อเจ้าหน้าที่การเงินออกใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษีตามรายการที่ตรวจสอบแล้ว จะเก็บสำเนาใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี พร้อมต้นฉบับเอกสาร แบบ บถ.02 ไว้ 1 ชุด</p>
3	<p>เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน นำต้นฉบับใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี และสำเนาเอกสาร แบบ บถ.02 จำนวน 2 ฉบับ แสดงต่อเจ้าหน้าที่การทำและสินค้า เพื่อขอสินเชื่อค้าขายออกบรรทุกลงเรือ</p>
4	<p>เจ้าหน้าที่การทำและสินค้า ตรวจสอบใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี และรายการสินค้าที่ระบุในเอกสาร แบบ บถ.02 กับเอกสารใบขนสินค้าขาออกอีกครั้งหนึ่ง เมื่อตรวจสอบหลักฐานถูกต้องแล้ว จะเก็บสำเนาเอกสาร แบบ บถ.02 ไว้ 1 ฉบับ และส่งคืนต้นฉบับใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี พร้อมสำเนาเอกสาร แบบ บถ.02 ที่เหลืออีก 1 ฉบับ แก่เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนตัวแทน เพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐาน แล้วอนุญาตให้บรรทุกสินค้าลงเรือ</p>
<p><b>หมายเหตุ</b>            ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บตามแบบ บถ.02 ได้แก่            1. ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ลำดับที่ 201            2. ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า ลำดับที่ 202            ทั้งนี้ผู้ขออนุญาต ต้องชำระค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า ลำดับที่ 401 ด้วย</p>	

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – สกุล	นายมานพ เอื้อเกิดอารีย์
วัน เดือน ปีเกิด	29 สิงหาคม 2518
ประวัติการศึกษา	สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบัญชี) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช พ.ศ. 2540 รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช พ.ศ. 2544
ปัจจุบัน	เป็นเจ้าหน้าที่บริหาร ทำหน้าที่เลขานุการสำนักวิชา นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright© by Chiang Mai University  
All rights reserved