

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 9

ເງື່ອນໄຂການອະນຸຍາດຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ

ອີງຕາມສັນຍາ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ສະຫະພາບ ມຽນມາ, ລາຊະອານາຈັກ ໄທ ແລະ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ເພື່ອການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນ ຂ້າມແດນ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ");

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ສະຫະພາບ ມຽນມາ, ລາຊະອານາຈັກ ໄທ ແລະ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: "ລັດພາຄີ");

ອີງຕາມສັນຍາ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ລັດຖະບານແຫ່ງ ລາຊະອານາຈັກ ໄທ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ເພື່ອ ການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນຂ້າມແດນ ຊຶ່ງໄດ້ລົງນາມຄັ້ງທຳອິດໃນວັນທີ 26 ພະຈິກ 1999 ທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ມີການດັດແກ້ເພີ່ມເຕີມໃນວັນທີ 29 ພະຈິກ 2001 ທີ່ນະຄອນຫຼວງຍາງກຸງ, ເຊິ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ ໄດ້ຖືກຮັບເຂົ້າເປັນພາຄີ ໃນວັນທີ 29 ພະຈິກ 2001 ທີ່ນະຄອນຫຼວງຍາງກຸງ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ ໄດ້ຖືກຮັບເຂົ້າເປັນພາຄີ ໃນວັນທີ 03 ພະຈິກ 2002 ທີ່ພະນົມເປນ ແລະ ສະຫະພາບ ມຽນມາ ໄດ້ຖືກຮັບເຂົ້າເປັນພາຄີ ໃນວັນທີ 19 ກັນຍາ 2003 ທີ່ເມືອງຕາລີ ແລະ ໄດ້ມີການດັດແກ້ເພີ່ມເຕີມ ໃນວັນທີ 30 ເມສາ 2004 ທີ່ພະນົມເປນ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: "ສັນຍາ");

ອີງຕາມມາດຕາ 03 (ຂ) ແລະ (ບ) ຂອງສັນຍາ ຊຶ່ງມີຜົນຕໍ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາ ຕ້ອງກຳນົດລາຍລະອຽດທາງດ້ານເຕັກນິກ ຫຼື ເວລາ ແລະ/ຫຼື ສະຖານທີ່ສະເພາະ ແລະ ໃຫ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາຖືເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງສັນຍາ ແລະ ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ເທົ່າທຽມກັນ;

ອີງຕາມມາດຕາ 36 ຂອງສັນຍາທີ່ມີການດັດແກ້, ການລົງນາມ ແລະ ການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຮັບຮອງ ແລະ ການມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ຂອງສັນຍາ ອາດຈຳແນກອອກຈາກເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາ;

ອີງຕາມກອງປະຊຸມລັດຖະມົນຕີເສດຖະກິດໃນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ 6 ປະເທດ ຄັ້ງທີ 9 ທີ່ມະນີລາ ໃນເດືອນ ມັງກອນ 2000, ກອງປະຊຸມການຂົນສົ່ງພາຍໃຕ້ການຮ່ວມມືໃນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ ຄັ້ງ 7 ທີ່ ໂຮ

ຈິມິນ ໃນເດືອນ ສິງຫາ 2002 ແລະ ກອງປະຊຸມລັດຖະມົນຕີເສດຖະກິດໃນອະນຸພາກພື້ນ ລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ 6 ປະເທດ ຄັ້ງທີ 11 ທີ່ ພະນົມເປນ ໃນເດືອນ ກັນຍາ 2002 ຊຶ່ງລັດຖະບານຂອງລັດພາຄີ ໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີຕໍ່ແຜນງານການສ້າງສັນ ຍາ ແລະ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາຄັດຕິດສັນຍາສະບັບນີ້ໃຫ້ສຳເລັດໃນປີ 2005; ແລະ

ອີງຕາມມາດຕາ 21 (ກ) ແລະ 22 (ກ) ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ຊຶ່ງກຳນົດໃຫ້ມີເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ເພື່ອ ກຳນົດລາຍລະອຽດທາງດ້ານເຕັກນິກ.

ໄດ້ມີການຕົກລົງ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ມາດຕາ 01: ບົດນຳ.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ທຸກປະການ.

ມາດຕາ 02: ຄຸນສົມບັດພື້ນຖານ.

ກ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດຈາກປະເທດຕົ້ນທາງ (Home Country). ທັງນີ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຜ່ານເງື່ອນໄຂຂັ້ນຕໍ່າທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 03, 04, 05 ແລະ 06 ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ຂ. ໃນກໍລະນີທີ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງບໍ່ແມ່ນບຸກຄົນທົ່ວໄປ ແຕ່ເປັນນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ໃນກໍລະນີທີ່ເຈົ້າຂອງ ກິດຈະການຂົນສົ່ງບໍ່ມີຄຸນສົມບັດຕາມເງື່ອນໄຂດ້ວຍຕົວເອງ. ບຸກຄົນທີ່ເປັນຜູ້ມີໜ້າທີ່ຖາວອນໃນການບໍ ລິຫານ ກິດຈະການຈະຕ້ອງມີຄຸນສົມບັດຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນເລື່ອງຂອງຄວາມໜ້າເຊື່ອຖື ແລະ ຄວາມສາມາດສະ ເພາະໃນການປະກອບການຂົນສົ່ງ.

ຄ. ໃນກໍລະນີທີ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສູນເສຍຄຸນສົມບັດຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຖືກ ເພີກຖອນໃບອະນຸຍາດຳເນີນທຸລະກິດ.

ມາດຕາ 03: ຄວາມເປັນເຈົ້າຂອງ ຂອງຄົນໃນຊາດ.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຂໍ້ກຳນົດ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ກ. ຫົນຫຼາຍກວ່າເຄິ່ງໜຶ່ງຂອງກິດຈະການ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງເປັນຂອງຄົນຊາດຂອງປະເທດຕົ້ນ ທາງ (Home Country).

ຂ. ການດຳເນີນການຈະຕ້ອງມີການບໍລິຫານງານໂດຍຄົນຂອງປະເທດຜູ້ສິ່ງສ່ວນໃຫຍ່.

ມາດຕາ 04: ຄວາມໜ້າເຊື່ອຖື.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງບໍ່ເປັນຜູ້:

ກ. ຖືກຕັດສິນວ່າທະທຳຄວາມຜິດຮ້າຍແຮງຕາມກົດໝາຍ ຫຼື ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງປະເທດ ຕົ້ນທາງ (Home Country); ຫຼື

ຂ. ບໍ່ມີຄວາມສາມາດໃນການປະກອບອາຊີບຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງບົກ ດ້ວຍເຫດຜ່າຜົນກົດ ໝາຍ ຫຼື ກົດລະບຽບທີ່ບັງຄັບໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງທາງບົກ; ຫຼື

ຄ. ຖືກປະກາດວ່າເປັນບຸກຄົນລົ້ມລະລາຍ ເວັ້ນແຕ່ສິດທິ, ຄວາມສາມາດ, ສິດທິພິເສດ ຫຼື ຖານະທາງການເງິນຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໄດ້ກັບຄືນມາ ຫຼື ກັບສູ່ຖານະເດີມ, ອີງຕາມແຕ່ກໍລະນີຕາມກົດໝາຍ ຫຼື ກົດລະບຽບຂອງປະເທດຕົ້ນທາງ (Home Country) ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 05: ຄວາມສາມາດທາງວິຊາຊີບ.

ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງກວດກາໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງມີຄວາມສາມາດໃນການຈັດການກັບ ກິດຈະການຂົນສົ່ງ, ທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ການບໍລິຫານທີ່ມີຄຸນນະພາບ, ການແຂ່ງຂັນທີ່ເປັນທຳ ແລະ ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງຢ່າງປອດໄພ. ໃນກໍລະນີລັດພາຄີຈະກຳນົດໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດໃນສາຂາ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ກ. ຄວາມຮູ້ກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງບົກ (ເຊັ່ນ: ສັນຍາ, ຄວາມຮັບຜິດ ຊອບຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ, ກົດໝາຍບໍລິສັດ, ບັນຊີ, ກົດໝາຍແຮງງານ, ກົດໝາຍພາສີ);

ຂ. ການບໍລິຫານການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ (ເຊັ່ນ: ການຄິດໄລ່ຕົ້ນທຶນ ແລະ ລາຄາ, ວິທີການຈ່າຍ ແລະ ລະດົມທຶນ, ການຄວບຄຸມລາຄາ, ການປະກັນໄພ, ຄົນກາງໃນການຂົນສົ່ງ, ເຕັກນິກການຈັດການ, ການຕະຫຼາດ);

ຄ. ເງື່ອນໄຂ ແລະ ຂໍ້ກົດໃນການເຂົ້າສູ່ຕະຫຼາດ ຖ້າມີ (ເຊັ່ນ: ການເຂົ້າສູ່ວິຊາຊີບ, ເອກະສານດ້ານການຂົນສົ່ງ, ການແຂ່ງຂັນທີ່ເປັນທຳ/ການຕ້ານການທຸມຕະຫຼາດ);

ງ. ຄວາມຮູ້ດ້ານເຕັກນິກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ (ເຊັ່ນ: ຂະໜາດ ແລະ ນ້ຳໜັກຂອງພາຫະນະ, ການເລືອກໃຊ້ພາຫະນະ, ການບຳລຸງຮັກສາພາຫະນະ, ການບັນທຸກ ແລະ ຂົນຖ່າຍສິ່ງຂອງຈາກພາຫະນະ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອັນຕະລາຍ ແລະ ສິນຄ້າເນົ່າເປື້ອຍໄວ, ຫຼັກການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມໃນການຈະລາ ຈອນທາງບົກ); ແລະ

ຈ. ຄວາມປອດໄພທາງບົກ (ເຊັ່ນ: ກົດລະບຽບການໃຊ້ເສັ້ນທາງ, ການປ້ອງກັນ ແລະ ບັນເທົາອຸບັດເຫດທາງບົກ).

ມາດຕາ 06: ຄວາມໝັ້ນຄົງທາງການເງິນ.

ກ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງມີລະບົບທາງການເງິນພຽງພໍເພື່ອຮັບປະກັນການດຳເນີນການ ແລະ ການບໍລິຫານການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ.

ຂ. ເພື່ອຈຸດປະສົງໃນການປະເມີນຄວາມໝັ້ນຄົງທາງການເງິນຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງອາດພິຈາ ລະນາອົງປະກອບດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: ບັນຊີດຸ່ນດ່ຽງຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ, ຊັບສິນ, ເຄດິດໃນບັນຊີທະນາຄານ, ຄວາມສາມາດໃນການກູ້, ການຄ້າປະກັນຂອງທະນາຄານ ແລະ ຂອບເຂດການຄຸ້ມຄອງຂອງປະກັນໄພຄວາມຮັບຜິດຊອບທີ່ມີ.

ຄ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງເຮັດປະກັນໄພຄອບຄຸມຄວາມຮັບຜິດຊອບຕາມສັນຍາຂອງຜູ້ດຳເນີນການ.

ມາດຕາ 07: ການດັດແກ້.

ລັດພາຄິໃດໜຶ່ງ ສາມາດສະເໜີໃຫ້ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໄດ້ ໂດຍຜ່ານຄະນະກຳມະ ການຮ່ວມ, ການດັດແກ້ດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງຜ່ານການເຫັນດີເປັນເອກະພາບຈາກທຸກລັດພາຄິ.

ມາດຕາ 08: ການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຍອມຮັບ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບຈາກລັດຖະບານຂອງລັດ ພາຄິ. ມາດຕານີ້ແມ່ນຍັງໃຊ້ກັບກໍລະນີທີ່ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍເພີ່ມເຕີມເຊັ່ນດຽວກັນ (ຖ້າມີ).

ມາດຕາ 09: ຜົນບັງຄັບໃຊ້.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ນັບແຕ່ວັນທີ ທີ່ລັດພາຄິຢ່າງນ້ອຍ 2 ປະເທດ ໄດ້ໃຫ້ສັດ ຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບ ແລະ ຈະມີຜົນກັບສະເພາະປະເທດທີ່ໃຫ້ສັດຕະຍາບັນແລ້ວເທົ່ານັ້ນ. ມາດຕານີ້ແມ່ນ ຍັງໃຊ້ກັບກໍລະນີທີ່ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍເພີ່ມເຕີມເຊັ່ນດຽວກັນ (ຖ້າມີ).

ມາດຕາ 10: ການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຈຳເປັນ, ລັດພາຄິ ຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບເນື້ອໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

ມາດຕາ 11: ຂໍສະຫງວນ.

ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຕັ້ງຂໍສະຫງວນຕໍ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ມາດຕາ 12: ການຢຸດຕິການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

ລັດພາຄີແຕ່ລະປະເທດ ອາດຈະຢຸດຕິການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຊົ່ວຄາວ ທັງໝົດ ຫຼື ບາງສ່ວນໂດຍ ທັນທີເມື່ອມີກໍລະນີສຸກເສີນທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພພາຍໃນປະເທດ. ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງ ແຈ້ງຕໍ່ລັດພາຄີອື່ນຮັບ ຮູ້ໂດຍໄວທີ່ສຸດກ່ຽວກັບການຢຸດຕິການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ຈະສິ້ນສຸດ ລົງທັນທີທີ່ເຫດການກັບສູ່ ສະພາວະປົກກະຕິ.

ມາດຕາ 13: ການພົວພັນກັບສັນຍາ.

ໃນຖານະທີ່ເປັນມາດຕະການໃນການດໍາເນີນການຕາມຫຼັກການທີ່ກໍານົດໄວ້ໃນສັນຍາ, ເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍ ຈະຕ້ອງບໍ່ມີການບິດເບືອນ ຫຼື ຂັດຕໍ່ຫຼັກການດັ່ງກ່າວ. ໃນກໍລະນີທີ່ມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງ ລະຫວ່າງ ເອກະ ສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ສັນຍາ ແມ່ນໃຫ້ຖືເອົາສັນຍາເປັນຫຼັກ ແລະ ໃນກໍລະນີທີ່ມີຂໍ້ຄັດແຍ່ງ ລະຫວ່າງ ເອກະ ສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ກັບເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍອື່ນ ຫຼື ອະນຸສັນຍາ ໃຫ້ຕິດຄວາມໝາຍໂດຍອາໄສສັນຍາເປັນຫຼັກ.

ມາດຕາ 14: ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ.

ທຸກຂໍ້ຂັດແຍ່ງທີ່ເກີດຂຶ້ນກ່ຽວກັບການຕິດຄວາມໝາຍ ຫຼື ການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບນີ້ ລະຫວ່າງ ລັດພາຄີ ນັບແຕ່ 2 ປະເທດ ຫຼື ຫຼາຍກວ່ານັ້ນ ຈະຖືກແກ້ໄຂໂດຍກົງ ຫຼື ໂດຍຜ່ານການເຈລະຈາຢ່າງສັນຕິວິທີໃນຄະນະ ກໍາມະການຮ່ວມກັນ.

ມາດຕາ 15: ການຍົກເລີກ.

ເມື່ອເອກະສານຊ້ອນທ້າຍມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ແລ້ວ, ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍບໍ່ສາມາດຖືກຍົກເລີກແຍກ ຕ່າງຫາກ ຈາກສັນຍາໄດ້.

ເພື່ອເປັນພະຍານຕໍ່ເອກະສານນີ້, ຜູ້ລົງນາມຂ້າງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນໄດ້ຮັບມອບສິດຢ່າງຖືກຕ້ອງໃນການລົງ ນາມໃນ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ລົງນາມທີ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ 16 ທັນວາ 2004 ໂດຍເປັນພາສາອັງກິດ ຊຶ່ງມີຕົ້ນສະບັບ ຈານວນ 06 ສະບັບ.

ລິງນາມ ໂດຍ:

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ

ພະນະທ່ານ Khy Tainglim

ລັດຖະມົນຕີອາວຸໂສ ແລະ ຮັບຜິດຊອບ GMS

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ

ພະນະທ່ານ Liao Xiaojun

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງການເງິນ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ພະນະທ່ານ ສິມມາດ ພິນເສນາ

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ, ຂົນສົ່ງ, ໄປະສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ

ລັດຖະບານແຫ່ງສະຫະພາບ ມຽນມາ

ພະນະທ່ານ Soe Tha

ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ແຜນການແຫ່ງຊາດ

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ໄທ

ພະນະທ່ານ Nikonr Chamnong

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ

ພະນະທ່ານ Tran Dinh Khien

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ