



CPMU News

Customs Policy Monitoring Unit

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร

ประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์

Securing Air Cargo Supply Chain

ลักษณะและผู้ที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทาน
การขนส่งทางอากาศ

ความร่วมมือของ WCO และ ICAO
ในการรักษาความปลอดภัยห่วงโซ่อุปทาน
การขนส่งทางอากาศ



© Chris Leipelt, Unsplash

สวัสดิ์ค๊ะ ท่านผู้อ่าน

สินค้าในห่วงโซ่อุปทานโลกได้รับการขนส่งโดยรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย ซึ่งการขนส่งทางอากาศเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมในธุรกิจที่ต้องจัดส่งสินค้าเร่งด่วน สินค้าที่มีความอ่อนไหวต่อเงื่อนไขเวลา (Time-sensitive) เช่น ผัก ผลไม้ และสินค้าที่มีมูลค่าสูงอันต้องการการดูแลและความคมเฉพาะ โดยการขนส่งทางอากาศสามารถเชื่อมโยงตลาดในทุกพื้นที่ของโลกเข้าด้วยกันได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางอากาศเคยตกเป็นเป้าของการก่อการร้ายและการกระทำความผิดในรูปแบบอื่น ๆ หลายครั้ง เช่น การปล้นจี้บนอากาศยาน (Air Hijacking) การลักลอบขนส่งระเบิดแสวงเครื่องไว้ในสินค้า และการขนส่งสินค้าผิดกฎหมายอื่น ๆ ซึ่งความเสี่ยงในการใช้การขนส่งทางอากาศเป็นเครื่องมือในการกระทำความผิดนั้นยิ่งเพิ่มสูงขึ้นเมื่อการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) ขยายตัว เนื่องจากสินค้า E-commerce ส่วนใหญ่ใช้การขนส่งทางอากาศ ถือเป็นความท้าทายของศุลกากร และหน่วยงานรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศอื่น ๆ ในการตรวจสอบสินค้าเพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในรูปแบบต่าง ๆ

ในการนี้ องค์การศุลกากรโลก (WCO) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในฐานะหน่วยงานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางอากาศโดยตรง ได้มีความร่วมมือและโครงการเพื่อรักษาความปลอดภัยของสินค้าทางอากาศหลายโครงการ จดหมายข่าวศุลกากร CPMU News ฉบับนี้จึงขอแนะนำเสนอกรอบการรักษาความปลอดภัยของแต่ละหน่วยงาน และโครงการความร่วมมือของทั้งสองหน่วยงาน เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการพัฒนาต่อยอดโครงการของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

บราลี รัตนปัทมะ

บรรณาธิการที่ปรึกษา

นางสาวบราลี รัตนปัทมะ
อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร)

นางสาวนันท์นภัส สิ้นจนาอนุรักษ์
อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร)

นางสาวณัฐพร โพธิ์ยอด
เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร)

กองบรรณาธิการ

นายกรวีร์ ทองอินท์
เจ้าหน้าที่โครงการ Customs Policy
Monitoring Unit

จัดทำโดย

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร
ประจำสถานเอกอัครราชทูต
ณ กรุงบรัสเซลส์

Office of Customs Affairs Royal Thai Embassy, Brussels

Drève du Rembucher 89
1170 Brussels, Belgium
Tel. +32 2 660 5759
Email: thaicustoms@thaicustoms.be

ท่านผู้อ่านสามารถติดตาม
CPMU News ฉบับอื่น ๆ ได้ที่
<http://brussels.customs.go.th>
หัวข้อ: CPMU News

สารบัญ

02

รายงานความเคลื่อนไหว



01

บทความประจำเดือน

ห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางอากาศ (Air Cargo Supply Chain)	1
กรอบปฏิบัติการด้านความปลอดภัย ในการขนส่งสินค้าทางอากาศของ ICAO	8
กรอบด้านความปลอดภัยของ การขนส่งสินค้าทางอากาศของ WCO	13
ความร่วมมือของ WCO และ ICAO ในการรักษาความปลอดภัยห่วงโซ่อุปทาน การขนส่งทางอากาศ	18



ศุลกากรฝรั่งเศสส่งคืนรูปสลักปูนต่ำโบราณ ที่ตรวจยึดได้ ณ เมือง Lyon ให้แก่รัฐบาลกับพูซา	24
EU ประกาศการสืบสวนการได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐ (State Subsidies) ของรถ EV จากจีน คาดนำไปสู่การตั้ง มาตรการตอบโต้การอุดหนุน (CVD) ในอนาคต	25
EU ยกเลิกการห้ามนำเข้าสินค้ารัฐพีช 4 ชนิด จากยูเครน เข้าสู่ประเทศ EU ที่อยู่ติดกับยูเครน 5 ประเทศ ในโครงการ Solidarity Lanes	26
คณะกรรมการยุโรปด้านกิจการภายใน (DG HOME) เตรียมวางแผนป้องกันเฟรนทอนิลหลังได้รับคำเตือน จากสหรัฐอเมริกา	28

03

ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

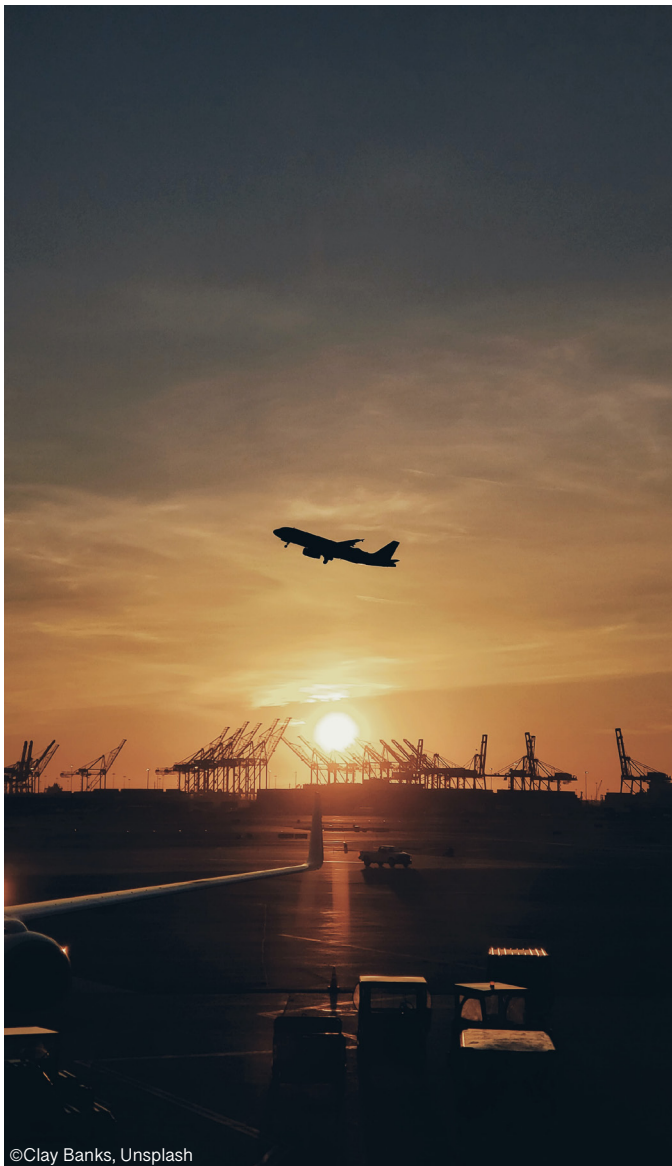
การประชุมทีมประเทศไทยในเนเธอร์แลนด์ ครั้งที่ 2/2566	29
การประชุมคณะกรรมการบริหารทีมประเทศไทย สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงโคเปนเฮเกน ครั้งที่ 1/2566	30
การประชุมเจรจาความตกลงการค้าเสรีไทย-สหภาพยุโรป (TH-EU) รอบที่ 1	31
งานเลี้ยงรับรองเนื่องในโอกาสวันสถาปนา สาธารณรัฐประชาชนจีน ครบรอบ 74 ปี	32
งานเลี้ยงรับรองเนื่องในโอกาส วันชาติสาธารณรัฐเกาหลี	33



ห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางอากาศ (Air Cargo Supply Chain)

การขนส่งสินค้าทางอากาศในห่วงโซ่อุปทานโลก เป็นกระบวนการที่ทำให้ประเทศต่าง ๆ สามารถส่งสินค้า ถึงกันได้ไม่ว่าจะมีข้อจำกัดมากเพียงใดในเชิงภูมิศาสตร์ โดยเป็นรูปแบบการขนส่งหลักรูปแบบหนึ่งในห่วงโซ่อุปทาน โลก และเป็นตัวการให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ของประเทศกำลังพัฒนา โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาที่ ไม่มีทางออกทะเล (Landlocked Developing Countries: LLDCs) และกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาที่เป็นหมู่เกาะ (Small Island Developing States: SIDS) โดยสามารถเชื่อม ตลาดการค้าของประเทศเหล่านี้เข้ากับตลาดโลก สามารถ สร้างงานและการเติบโตทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน ในปี 2565 (2022) ตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศมีสินค้า หมุนเวียนมากกว่า 68 ล้านตัน ด้วยมูลค่าประมาณ 190 พันล้านยูโร และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีส่วนแบ่งตลาด มากกว่าร้อยละ 30

การขนส่งรูปแบบนี้มีความรวดเร็วและสามารถคาดการณ์เวลาการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าที่มีความอ่อนไหวต่อเงื่อนไขเวลา (Time-sensitive) เช่น อาหาร ผัก ผลไม้ ไม้ตัดดอก (Cut Flowers) การขนส่งสินค้าที่มีความจำเป็นเร่งด่วนในทางการแพทย์ เช่น ชิ้นส่วนอวัยวะ และสินค้าเพื่อการบรรเทาสาธารณภัย ทั้งยังมีความจำเป็นต่อรูปแบบการบริหารจัดการธุรกิจระหว่างประเทศที่เป็นที่นิยมในปัจจุบัน อาทิ การจัดการสินค้าคงคลังแบบทันเวลาพอดี (Just-in-time Inventory: JIT) ที่ต้องมีการขนส่งวัตถุดิบและการขนส่งสินค้าที่ผลิตแล้วในเวลาที่เหมาะสม เพื่อหลีกเลี่ยงการจัดเก็บสินค้าคงคลังให้ได้มากที่สุด



นอกจากนี้ การขนส่งทางอากาศมีการเติบโตอย่างมากในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) พร้อมกับกระแสการเติบโตของการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) ที่ผู้บริโภครอคาดหวังการส่งสินค้าที่รวดเร็วยิ่งขึ้น และมีแนวโน้มที่จะมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง จึงนำมาซึ่งความน่ากังวลในด้านความปลอดภัยเนื่องจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ถือเป็นความเสี่ยงให้เกิดการลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมายหรือการกระทำความผิดในรูปแบบอื่น ๆ เพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ในการนี้องค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) และ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) จึงได้ร่วมกันสร้างกรอบด้านความปลอดภัยและแนวปฏิบัติในการขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่สามารถรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกทางการค้าในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จดหมายข่าวศุลกากร CPMU News ฉบับนี้จึงขอเสนอเกี่ยวกับกรอบการรักษาความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยเริ่มจากการอธิบายลักษณะภาพรวมของห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางอากาศและผู้ที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอกรอบปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศของ ICAO และ WCO ก่อนสรุปด้วยโครงการความร่วมมือของ WCO และ ICAO

ผู้ที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทาน การขนส่งทางอากาศ

กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศจากต้นทางไปยังปลายทางถือเป็นกระบวนการที่ซับซ้อนและอยู่ภายใต้การควบคุมของมาตรการหลายชนิด โดยมีการขนส่งสินค้าหลายประเภทและมีมูลค่าที่หลากหลาย ตั้งแต่การขนส่งของใช้ส่วนตัว สัตว์มีชีวิต จนไปถึงสินค้าสำหรับการจัดแสดงในพิพิธภัณฑ์ที่ประเมินมูลค่าไม่ได้จากทุกมุมโลก สินค้าเหล่านี้จะถูกส่งต่อไปยังผู้ที่เกี่ยวข้อง อันมีหน้าที่รับผิดชอบแตกต่างกันในแต่ละช่วงของการขนส่ง ซึ่งสินค้าอาจถูกทำลายโดยหลายเที่ยวบิน โดยผู้ที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางอากาศมีหลายประเภท ซึ่งบางประเภทอาจมีหลายบทบาท และมีความรับผิดชอบหลายประการรวมกัน ดังต่อไปนี้

1. ตัวแทนออกของ (Broker)

ตัวแทนออกของ (Broker) คือหน่วยงานที่ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ โดยมีบริการที่หลากหลาย ตั้งแต่การจัดหาเส้นทางขนส่งทางอากาศ จัดการเอกสารด้านศุลกากร เช่น ใบขนสินค้าทางศุลกากร ทั้งนี้ ตัวแทนออกของบางรายอาจมีบริการส่งต่อสินค้า (Forwarding) บริการรวบรวมสินค้า (Cargo Consolidation) และบริการจัดเก็บสินค้า (Warehousing) ร่วมด้วย

2. ผู้ซื้อหรือผู้นำเข้า (Buyer/Importer)

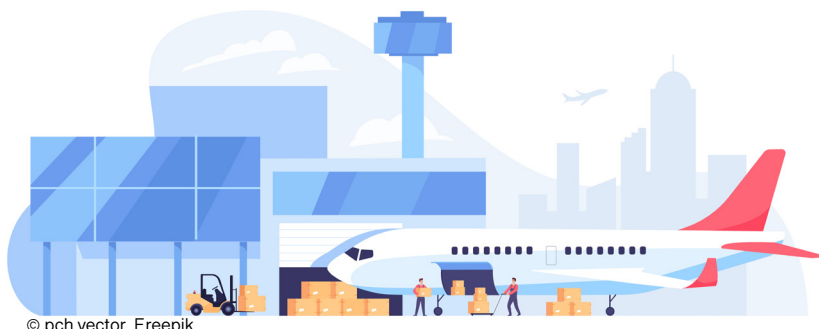
ผู้ซื้อ (Buyer) คือผู้ที่ทำการซื้อสินค้าจากผู้ขาย โดยในบริบทการค้าระหว่างประเทศถือว่าเป็นผู้นำเข้า (Importer) เนื่องจากเป็นการซื้อสินค้าที่อยู่ในต่างประเทศ โดยผู้ซื้อหรือผู้นำเข้าสามารถดำเนินการขอเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ด้วยตัวเองหรือใช้บริการตัวแทนออกของเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแทน

3. ผู้ตราส่ง (Consignor)

ผู้ตราส่ง (Consignor) คือหน่วยงานหรือบุคคลที่จัดการและริเริ่มการขนส่งสินค้า หรือสามารถเรียกว่าผู้ส่งสินค้า (Shipper) ได้เช่นกัน โดยในบางประเทศอาจมีการให้สถานะผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor) แก่ผู้ตราส่งที่ปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบด้านการขนส่งของประเทศนั้น ๆ ในมาตรฐานที่ดี และสามารถรับรองความปลอดภัยของสินค้านั้นได้

4. ผู้รับตราส่ง (Consignee)

ผู้รับตราส่ง (Consignee) คือหน่วยงานหรือบุคคลที่ระบุไว้ในใบแจ้งหนี้ (Invoice) หรือใบรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) ว่าเป็นผู้รับสินค้าที่ปลายทางของการขนส่ง ซึ่งผู้รับตราส่งมักจะเป็นผู้ซื้อ แต่ก็สามารถเป็นหน่วยงานอื่นที่ได้รับมอบหมายให้รับสินค้าในใบแจ้งหนี้แทนผู้ซื้อได้เช่นกัน



© pch.vector, Freepik

5. ผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ (Freight Forwarders)

ผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders) คือตัวแทนหรือบริษัท ที่รับผิดชอบและจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยไม่มีสายเรือหรือตู้คอนเทนเนอร์เป็นของตัวเอง หน่วยงานนี้จะจัดเตรียมสินค้าให้พร้อมสำหรับการลำเลียงขนส่งโดยอากาศยาน และสามารถเสนอบริการอื่น ๆ ได้ เช่น การจัดเก็บสินค้า การรวบรวมสินค้า การส่งสินค้า (Delivery) และการดำเนินการด้านเอกสารและพิธีการศุลกากร เนื่องจากผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมักไม่มีสายเรือ เป็นของตนเอง จึงต้องทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานและวางแผนเส้นทางการขนส่งกับผู้ประกอบการอากาศยาน (Aircraft Operators) หรือผู้ขนส่ง (Carriers) ประเภทต่าง ๆ ที่เป็นเจ้าของยานพาหนะสำหรับการขนส่งอีกชั้นหนึ่ง โดยสามารถวางแผนให้มีการขนส่งสินค้าโดยการขนส่งรูปแบบเดียว (Unimodal Transport) หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ได้เช่นกัน¹

¹ สามารถอ่านข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ที่ รายงานการศึกษาพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในอาเซียน <https://shorturl.at/dwCDU>

สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะทำข้อตกลงบริการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Service Agreement) และจับจองพื้นที่บนอากาศยานกับผู้ประกอบการอากาศยานที่จะรับขนส่งสินค้าจากท่าอากาศยานต้นทางไปยังท่าอากาศยานปลายทาง หลังจากนั้นผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานปลายทาง จะเข้าไปรับสินค้าจากผู้ประกอบการอากาศยาน และนำไปส่งยังผู้รับ หรือนำไปจัดเก็บในคลังสินค้าของตนเอง ซึ่งผู้ให้บริการบางรายมีโกดังสินค้าอยู่ภายในบริเวณท่าอากาศยานฝั่ง Airside เพื่ออำนวยความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

6. ผู้ให้บริการภาคพื้น (Ground Handlers)

ผู้ให้บริการภาคพื้น (Ground Handlers) คือผู้รับจ้างช่วง (Subcontractor) ในนามของผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าหรือผู้ให้บริการอากาศยาน เมื่อผู้ให้บริการประเภทอื่น ๆ ไม่มีทรัพยากรสำหรับการให้บริการขนย้ายสินค้าขึ้น-ลงอากาศยาน การขนย้ายสินค้าเพื่อการถ่ายลำ และการจัดเก็บสินค้าในท่าอากาศยาน เป็นต้น โดยผู้ให้บริการภาคพื้นจะปฏิบัติงานตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าจ้างภายในบริเวณท่าอากาศยาน หรือในบริเวณใกล้กับท่าอากาศยาน



7. ผู้ให้บริการท่าอากาศยาน (Airport Operator)

ผู้ให้บริการท่าอากาศยาน (Airport Operator) คือหน่วยงานที่รับผิดชอบการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยาน เพื่อให้สินค้าทางอากาศได้รับการขนส่งโดยราบรื่น ในบางกรณี ผู้ให้บริการท่าอากาศยานจะเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดการกับภัยคุกคามหรือความเสี่ยงที่เกิดขึ้นภายในคลังสินค้าทางอากาศ

8. ผู้ให้บริการอากาศยาน (Aircraft Operator)

ผู้ให้บริการอากาศยาน (Aircraft Operator) หรือที่รู้จักโดยทั่วไปในนามสายการบิน (Airlines/Air Carriers) คือหน่วยงานที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่มีหน้าที่ตราใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill) ร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ ในการขนส่งสินค้าจากท่าอากาศยานต้นทาง ไปยังท่าอากาศยานปลายทางอย่างปลอดภัย ทั้งนี้อากาศยานที่ใช้ขนส่งสินค้าอาจเป็นอากาศยานที่มีผู้โดยสารเดินทางไปด้วย หรือเป็นอากาศยานสำหรับการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ

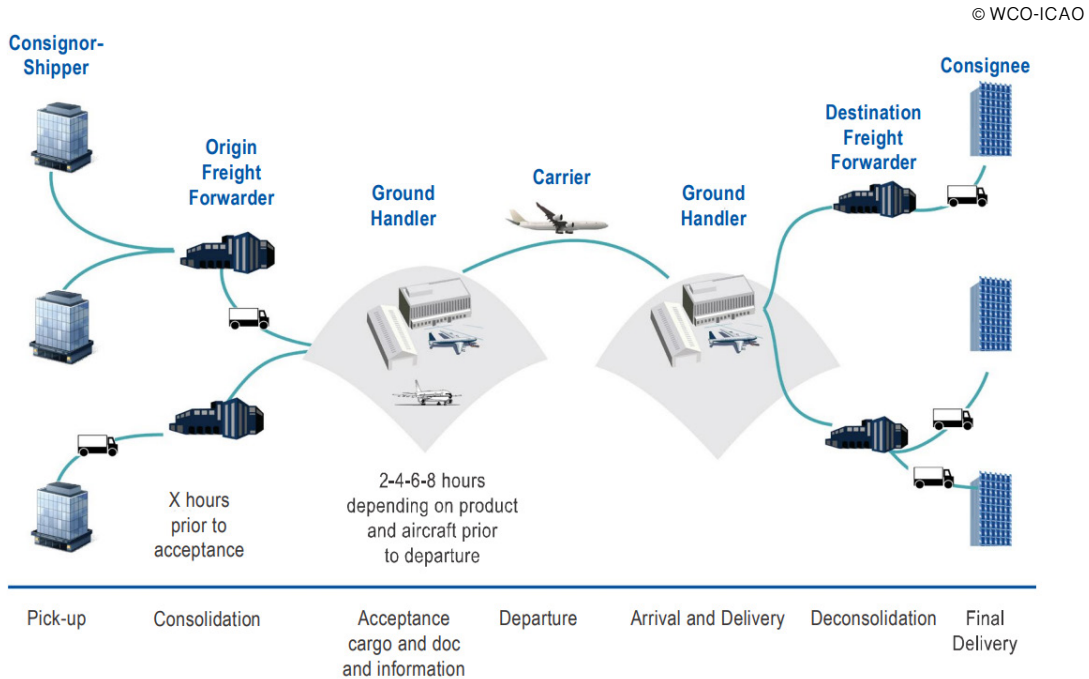
9. ผู้ให้บริการขนส่งครบวงจร (Express Carriers)

ผู้ให้บริการขนส่งครบวงจร (Express Carriers) คือผู้ให้บริการทุกชนิดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ตั้งแต่การดำเนินการด้านพิธีการศุลกากร การเตรียมการขนส่งสินค้า การให้บริการภาคพื้น และเป็นเจ้าของท่าอากาศยานรวมกันในผู้ประกอบการเดียว ผู้ให้บริการขนส่งครบวงจรอาจให้บริการขนส่งหลายรูปแบบทั้งการขนส่งทางอากาศ ทางราง ทางทะเล และทางถนนได้อย่างต่อเนื่อง จึงทำให้สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างกว้างขวาง และมีระบบการติดตามสินค้าที่ทันสมัยและแม่นยำ จึงมักทำการขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าสูงหรือสินค้าที่มีความอ่อนไหวต่อเงื่อนไขเวลา



©Qiwei Yang, Unsplash

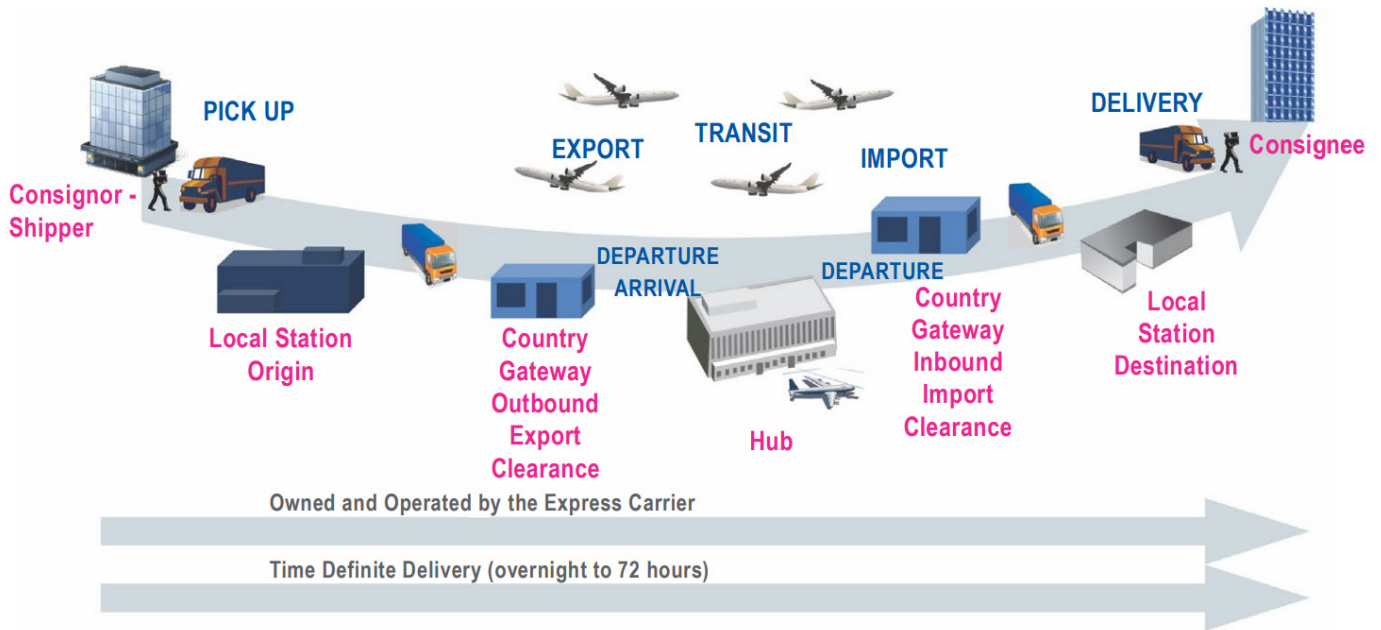
กระบวนการของห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางอากาศ



ผู้เล่นต่าง ๆ ที่อธิบายไปข้างต้นล้วนมีส่วนเกี่ยวข้อง และหน้าที่แตกต่างกันในแต่ละช่วงของการขนส่ง ตามภาพแสดงขั้นตอนการขนส่งสินค้าทางอากาศขั้นพื้นฐาน ผู้ตราส่ง (Consignor) จะเป็นผู้ริเริ่มการขนส่งสินค้า โดยส่งสินค้าให้ผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าต้นทาง (Origin Freight Forwarder) ที่จะทำหน้าที่จัดเตรียม รวบรวมสินค้าจากผู้ตราส่งรายอื่น ๆ เข้าด้วยกัน ก่อนส่งสินค้าไปให้ผู้บริการภาคพื้น (Ground Handler) ที่จะจัดการสินค้าในบริเวณท่าอากาศยาน และส่งสินค้าขึ้นอากาศยาน

จากนั้นผู้ให้บริการอากาศยานหรือสายการบิน (Aircraft Carrier/Airline/Carrier) จะให้บริการเที่ยวบินสำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ เมื่อสินค้าถึงท่าอากาศยานปลายทาง ผู้ให้บริการภาคพื้นจะเข้ามาขนย้ายสินค้าออกจากอากาศยาน และส่งต่อให้ผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าปลายทาง (Destination Freight Forwarder) เพื่อคัดแยกสินค้า (Deconsolidation) และเตรียมการสำหรับการส่งไปให้ผู้รับตราส่ง (Consignor) ที่ปลายทาง ถือเป็นภารกิจสิ้นกระบวนการขนส่ง

© WCO-ICAO



อย่างไรก็ตาม หากผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งเลือกใช้บริการของผู้ให้บริการขนส่งครบวงจร (Express Carriers) กระบวนการทั้งหมดจะดำเนินการโดยผู้ประกอบการเดียวที่ให้บริการหลากหลายตั้งแต่กระบวนการด้านเอกสาร การจัดเตรียมสินค้า การขนส่งสินค้า จนถึงการส่งสินค้าไปยังผู้รับปลายทาง ผู้ให้บริการขนส่งครบวงจรที่มีทรัพยากรบุคคล พาหนะสำหรับการขนส่ง สถานที่สำหรับการรวบรวมและคัดแยกสินค้า ครบถ้วนจึงสามารถดำเนินการขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งในอาจใช้เวลาเพียงข้ามคืนจนถึง 72 ชั่วโมงในการขนส่งสินค้าอย่างเร่งด่วน



อ้างอิง

IATA. "Air Cargo Closes 2022 Near Pre-Pandemic Levels." <https://www.iata.org/en/pressroom/2023-releases/2023-02-06-01/>. Accessed 18 September 2023.

WCO-ICAO. "Moving Air Cargo Globally: Air Cargo and Mail Secure Supply Chain and Facilitation." 3rd Edition. <https://www.icao.int/Security/aircargo/Documents/Moving%20Air%20Cargo%20Globally%20-%20Third%20edition.EN.pdf>. Accessed 18 September 2023.



© VOO QQQ, Unsplash

กรอบปฏิบัติการด้านความปลอดภัย ในการขนส่งสินค้าทางอากาศของ ICAO



© Grupo One Air

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้พัฒนากรอบปฏิบัติการด้านความปลอดภัยสำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศอย่างต่อเนื่อง โดยได้ระบุมาตรฐานและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องไว้ในภาคผนวก 17 เรื่องความปลอดภัย (Security) ของอนุสัญญาชิคาโกว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation/Chicago Convention) ที่ได้รับการปรับปรุงและปรับให้ทันสมัยต่อบริบทและการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบันอยู่เสมอ ทั้งนี้ แนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยของ ICAO มีประเด็นที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1. ห่วงโซ่อุปทานที่ปลอดภัย (Secure Supply Chain)

ผู้ประกอบการอากาศยานหรือสายการบิน นอกจากจะทำหน้าที่ขนส่งสินค้าโดยอากาศยานของตนเองแล้ว ยังมีความรับผิดชอบต่อการควบคุมความปลอดภัยของสินค้าทางอากาศด้วยเช่นกัน โดยผู้ประกอบการอากาศยานจะต้องตรวจสอบสินค้า (Screening) ทั้งหมดก่อนการบรรจุขึ้นอากาศยานของตนเอง อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการอากาศยานไม่สามารถที่จะทำการตรวจสอบสินค้าทั้งหมดเองได้ เนื่องจากขาดทรัพยากร ความเชี่ยวชาญ หรือไม่มีเวลามากพอในการตรวจสอบสินค้าก่อนการนำขึ้นอากาศยาน ICAO จึงได้เสนอโครงการห่วงโซ่อุปทานที่ปลอดภัย (Secure Supply Chain) ที่กระจายความรับผิดชอบในการตรวจสอบสินค้าไปยังหน่วยงานอื่น ๆ ก่อนที่สินค้าจะมาถึงท่าอากาศยาน

แนวคิดดังกล่าวส่งเสริมให้มีการตรวจสอบความปลอดภัยของสินค้าตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการขนส่งสินค้า หรือจุดรวบรวมสินค้า เพื่อกระจายค่าใช้จ่ายและความรับผิดชอบไปยังภาคส่วนต่าง ๆ ในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางอากาศด้วย ทั้งยังช่วยให้การขนส่งราบรื่น ลดความล่าช้าในการขนส่งที่เกิดจากการตรวจสอบความปลอดภัยสินค้าที่ท่าอากาศยาน และช่วยให้สินค้าได้รับการตรวจสอบอย่างรัดกุมมากขึ้น โดย ICAO ได้พัฒนามาตรฐานการให้สถานะตัวแทนควบคุม (Regulated Agent) และผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor) อันได้รับอนุญาตและได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องว่าสามารถตรวจสอบรับรองความปลอดภัยของสินค้าก่อนการมาถึงยังท่าอากาศยานได้

ความท้าทายของการตรวจสอบสินค้า ในขั้นตอนสุดท้ายก่อนการลำเลียง ขึ้นอากาศยาน

- ในหลายกรณี สินค้าที่รอการลำเลียงขึ้นอากาศยานมักบรรจุอยู่ในแท่นพาเลท (Pallets) สำหรับการขนส่งแล้ว ทำให้เกิดความยากลำบากในการตรวจสอบ
- สินค้าบางชนิดและสินค้าที่ผ่านการรวบรวมมาแล้ว (Consolidated Cargo) มักมีขนาดใหญ่เกินกว่าที่จะรับการเอกซเรย์ในท่าอากาศยานได้
- ลักษณะสินค้าที่หลากหลายจำเป็นต้องใช้วิธีการตรวจสอบที่หลากหลายเช่นกัน ซึ่งหลายวิธีการตรวจสอบไม่สามารถดำเนินการได้ในท่าอากาศยาน
- สินค้าทางอากาศมีจำนวนมาก และมีช่วงเวลาสั้น ๆ เพื่อให้ตรวจสอบสินค้าก่อนที่เที่ยวบินขนส่งจะเริ่มเดินทาง การตรวจสอบสินค้าโดยละเอียดในท่าอากาศยานจึงอาจทำให้เที่ยวบินล่าช้าและส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทางอากาศ

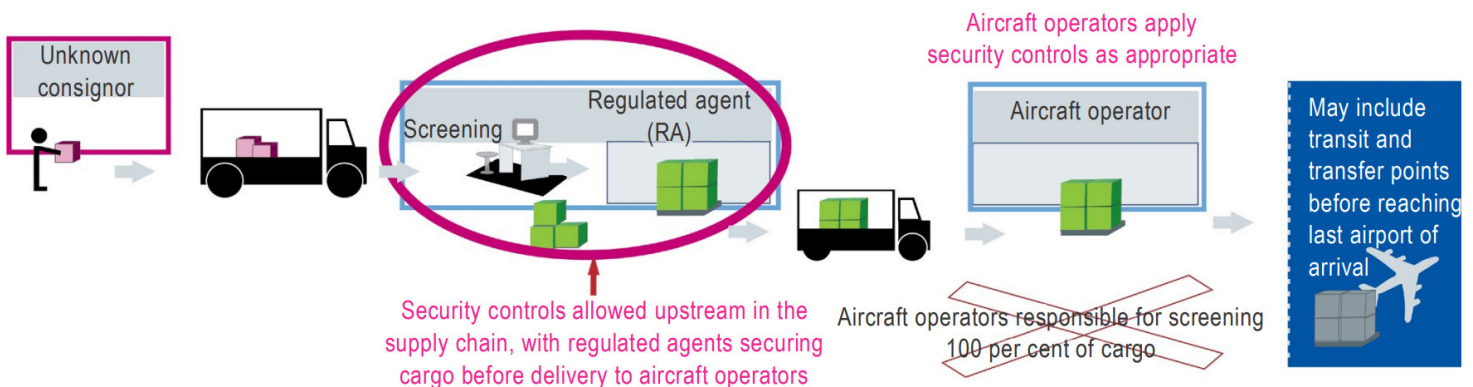


2. ตัวแทนควบคุม (Regulated Agent: RA)

ตัวแทนควบคุม (Regulated Agent: RA) คือ ผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า หรือผู้ประกอบการอื่น ๆ ที่ปฏิบัติงานร่วมกับผู้ให้บริการอากาศยาน เช่น ผู้ให้บริการภาคพื้นที่ได้รับอนุญาตและการรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ควบคุมความปลอดภัยของสินค้าทางอากาศ เมื่อได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว ตัวแทนควบคุมจะสามารถตรวจสอบสินค้าและรับประกันสถานะความปลอดภัยของสินค้านั้น ๆ

ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะเป็นตัวแทนควบคุมต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนด โดยในกรณีของประเทศไทย หน่วยงานที่มีหน้าที่ออกใบรับรองตัวแทนควบคุมคือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตัวแทนควบคุมจะต้องมีแผนการควบคุมความปลอดภัยสินค้าที่ครอบคลุมและชัดเจน โดยเริ่มตั้งแต่แนวทางการรักษาความปลอดภัยพื้นที่ตรวจสอบสินค้า กระบวนการตรวจสอบสินค้า กระบวนการรับ-ส่งสินค้า แนวทางการฝึกอบรมพนักงาน และกระบวนการอื่น ๆ ที่จะรับประกันว่าสินค้าจะได้รับการตรวจสอบและควบคุมอย่างดีจนกว่าสินค้าจะถูกส่งต่อไปให้หน่วยงานอื่น

อย่างไรก็ตาม ตัวแทนควบคุมสามารถตรวจสอบและควบคุมความปลอดภัยของสินค้าได้ในภาพรวม แต่ไม่สามารถตรวจสอบสินค้าที่ต้องใช้เวลาตรวจสอบมากได้อย่างทั่วถึง ICAO จึงมีโครงการให้สถานะผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor) แก่ผู้ส่งสินค้าที่สามารถตรวจสอบสินค้าได้ตั้งแต่ขั้นตอนการผลิต การประกอบสินค้า หรือตั้งแต่ขึ้นบรรจุหีบห่อ



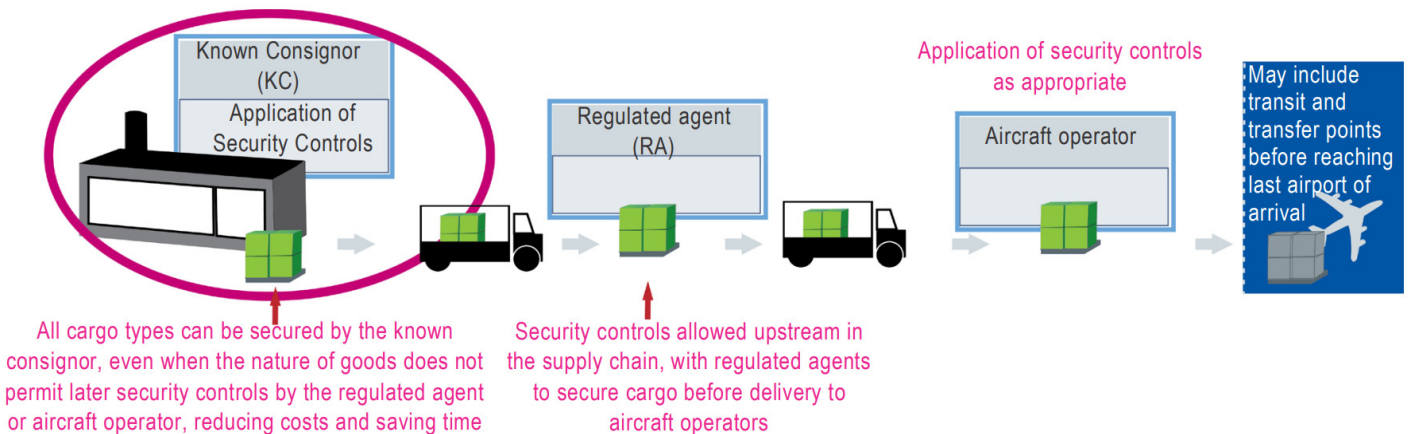
3. ผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor: KC)

ผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor: KC) คือผู้ส่งสินค้าที่ได้รับการรับรองมาตรฐานว่าสินค้ามีความปลอดภัยตั้งแต่ในขั้นตอนการผลิต หรือตั้งแต่การบรรจุหีบห่อ ผู้ประกอบการที่ได้สถานะนี้จึงมักเป็นผู้ผลิต (Manufacturer) หรือผู้ประกอบการสินค้า (Assembler) ที่ผลิตสินค้าที่มีปริมาณมาก หรือตรวจสอบความปลอดภัยได้ยาก โดยสินค้าที่ส่งมาโดยผู้ส่งทราบตัวตนอาจถูกส่งไปให้ตัวแทนควบคุมตรวจสอบความปลอดภัยได้อีกครั้ง หรือสามารถส่งไปยังผู้ให้บริการอากาศยานได้ทันที โดยผู้ประกอบการที่จะได้รับสถานะผู้ส่งทราบตัวตน ต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนด ในกรณีของประเทศไทย หน่วยงานที่มีหน้าที่ให้สถานะผู้ส่งทราบตัวตน คือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งต้องได้รับการตรวจสอบสถานะในระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี

4. กระบวนการตรวจสอบสินค้า (Screening)

สินค้าทางอากาศต้องได้รับการตรวจสอบความปลอดภัย เพื่อรับประกันความปลอดภัยของสินค้าและความปลอดภัยในการบิน จุดประสงค์หลักของการตรวจสอบสินค้า คือการระบุหรือตรวจจับอาวุธ วัตถุระเบิด อุปกรณ์ที่มีอันตราย สารที่สามารถนำไปใช้เพื่อการก่อการร้าย และวัตถุที่มีความเสี่ยงอื่น ๆ โดย ICAO ได้กำหนดกระบวนการตรวจสอบสินค้าที่ใช้วิธีการหลากหลายทั้งการเปิดตรวจโดยเจ้าหน้าที่ เครื่องเอกซเรย์ และการตรวจสอบร่องรอยวัตถุระเบิด

หน่วยงานและผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองให้ตรวจสอบสินค้าได้ ต้องใช้วิธีการตรวจสอบสินค้าที่เหมาะสมกับลักษณะเฉพาะของสินค้านั้น และสินค้าบางชิ้นอาจถูกจัดให้มีความเสี่ยงสูง จากการประมวลข้อมูลทางการข่าวและการวิเคราะห์ข้อมูลล่วงหน้าก่อนบรรจุสินค้า (Pre-loading Advance Cargo Information: PLACI) ซึ่งต้องได้รับการตรวจสอบและควบคุมความปลอดภัยเป็นพิเศษ



5. เอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยสินค้า (Consignment Security Declaration: CSD)

ในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางอากาศ ผู้ส่งสินค้าต้องมีเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยสินค้า (Consignment Security Declaration: CSD) ที่รับรองว่าสินค้าเหล่านี้ผ่านการตรวจสอบความปลอดภัยมาแล้ว และระบุข้อมูลด้านความปลอดภัยของสินค้าเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกชั้นของการขนส่งและการถ่ายลำมีความระมัดระวังกับสินค้าอย่างเหมาะสม ซึ่งในปัจจุบันมีเอกสาร CSD แบบอิเล็กทรอนิกส์ (eCSD) ที่ช่วยให้สามารถข้อมูลได้แบบอัตโนมัติ โดยมีเฉพาะหน่วยงานตรวจสอบที่ได้รับการรับรองจากรัฐ ตัวแทนควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน และผู้ให้บริการอากาศยานเท่านั้นที่สามารถออกเอกสาร CSD ได้ โดยเอกสารฉบับนี้จะระบุชื่อหน่วยงานที่รับผิดชอบสถานะด้านความปลอดภัยของสินค้านั้น ทั้งนี้ในการขนส่งแบบครบวงจร (Express Business Model) ข้อมูลด้านความปลอดภัยของสินค้าจะอยู่ในระบบการส่งข้อมูลของบริษัทนั้น ๆ แทน

© IATA



Regulated Entity Category (RA, KC or AO) and Identifier (of the regulated party issuing the security status)		Unique Consignment Identifier (if AWB format is nnn-nnnnnnn)	
Contents of Consignment			
<input type="checkbox"/> Consolidation			
Origin		Destination	Transfer/Transit points (if known)
Security Status	Reasons for issuing the Security Status		
	Received from (codes)	Screening Method (codes)	Grounds for Exemption (codes)
Other Screening Method(s) (if applicable)			
Security Status Issued by		Security Status Issued on	
Name of Person or Employee ID		Date (ddmmmy)	Time (tttt)
Regulated Entity Category (RA, KC or AO) and Identifier (of any regulated party who has accepted the security status given to a consignment by another regulated party)			



อ้างอิง

WCO-ICAO. "Moving Air Cargo Globally: Air Cargo and Mail Secure Supply Chain and Facilitation." 3rd Edition. <https://www.icao.int/Security/aircargo/Documents/Moving%20Air%20Cargo%20Globally%20-%20Third%20edition.EN.pdf>. Accessed 18 September 2023.



กรอบด้านความปลอดภัยของ การขนส่งสินค้าทางอากาศของ WCO

องค์การศุลกากรโลก (WCO) ได้จัดทำ SAFE Framework of Standards ซึ่งแนวปฏิบัติสำหรับหน่วยงานศุลกากรทั่วโลกเพื่อการรักษาความปลอดภัย การสกัดกั้นการก่อการร้าย และการส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้าในห่วงโซ่อุปทานโลก ซึ่งมีเนื้อหาครอบคลุมการขนส่งสินค้าในทุกรูปแบบ โดยมีผลให้หน่วยงานศุลกากรทั่วโลกมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขนส่งดังนี้

- การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานศุลกากรประเทศต่าง ๆ ความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน และความร่วมมือของศุลกากรกับหน่วยงานด้านการบินและหน่วยงานรักษาความมั่นคงบริเวณชายแดน
- การมีระบบการส่งข้อมูลการขนส่งล่วงหน้า/ข้อมูลล่วงหน้าก่อนบรรทุกสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่เป็นระบบเดียวกันเพื่อการประเมินความเสี่ยงของสินค้า

- แนวทางการตรวจสอบสินค้าหรือยานพาหนะขนส่งที่มีความเสี่ยงสูงก่อนการส่งออกที่มีมาตรฐาน
- การใช้เทคโนโลยีตรวจสอบโดยไม่เปิดตรวจ (Non-intrusive Inspection Technology: NII) ที่ทันสมัย
- การให้สถานะผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ (Authorized Economic Operator: AEO) แก่ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองจากศุลกากรของแต่ละประเทศว่าได้ปฏิบัติตามกรอบมาตรฐานของ WCO หรือมาตรฐานอื่นที่เทียบเท่าในเรื่องการรักษาความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทานโลก
- การให้การยอมรับร่วมกันของสถานะผู้ประกอบการ AEO และพิธีการควบคุมทางศุลกากรของประเทศต่าง ๆ โดยมีรายละเอียดโครงการที่สำคัญดังนี้

1. พิธีการควบคุมทางศุลกากร ที่สอดคล้องกัน

ศุลกากรมีหน้าที่ในการควบคุมสินค้าทุกชนิดที่เข้าและออกเขตแดนศุลกากรนั้น ๆ ซึ่งหน่วยงานศุลกากร ณ ต้นทางของสินค้าต้องทำงานประสานกับหน่วยงานศุลกากร ณ ปลายทางของสินค้า โดยพิธีการควบคุมทางศุลกากรจะเริ่มต้นจากการส่งข้อมูลการขนส่งสินค้าล่วงหน้าทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยผู้ส่งออกหรือตัวแทน ซึ่งควรส่งก่อนที่สินค้าจะถูกลำเลียงขึ้นยานพาหนะ หรือการบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ และอุปกรณ์การขนส่งอื่น ๆ ซึ่งผู้ประกอบการอากาศยานอาจขอข้อมูลการขนส่งเพิ่มเติมได้ในขั้นถัดไป แต่โดยทั่วไปแล้ว หน่วยงานศุลกากรจะกำหนดให้ผู้ส่งออกยื่นข้อมูลเท่าที่ผู้ให้บริการอากาศยานจำเป็นต้องใช้ และเท่าที่ระบุไว้ในภาคผนวก 2 ของ SAFE Framework of Standards เท่านั้น

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการอากาศยาน หรือตัวแทนจะต้องส่งข้อมูลการขนส่งล่วงหน้าให้แก่หน่วยงานศุลกากรปลายทาง โดยผู้นำเข้าจะต้องส่งข้อมูลของสินค้าให้แก่ศุลกากรในขั้นถัดไปด้วย ซึ่งผู้นำเข้า/ส่งออกที่ได้รับสถานะ AEO จะสามารถส่งข้อมูลการขนส่งสินค้าแบบย่อเท่านั้น และให้ส่งเพียงข้อมูลที่จำเป็นต่อการประเมินความเสี่ยง โครงการมาตรฐาน AEO เป็นส่วนหนึ่งของแนวคิดห่วงโซ่อุปทานที่ได้รับการรับรอง (Authorized Supply Chain) ที่ผู้ประกอบการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ การขนส่งในห่วงโซ่อุปทานทั้งหมดได้รับการรับรองจากศุลกากรว่าสามารถจัดการความปลอดภัยของสินค้าได้ตามมาตรฐาน ซึ่งทำให้สินค้าที่เกี่ยวข้องถูกจัดว่าเป็นสินค้าความเสี่ยงต่ำ และได้รับการอำนวยความสะดวกในระหว่าง การขนส่งข้ามพรมแดน

ศุลกากรใช้ระบบการประเมินความเสี่ยงแบบ ต่อเนื่อง (On-going Risk Assessment) ที่จะเริ่ม การประเมินตั้งแต่มีเอกสารใบขนสินค้าขาออก (Export Declaration) เข้ามาในระบบ และจะทำการประเมินอย่าง ต่อเนื่องเมื่อได้รับเอกสารใหม่ที่เกี่ยวข้องเพื่อหลีกเลี่ยง การตรวจสอบเอกสารที่ซ้ำซ้อน โดยพนักงานศุลกากร สามารถขอทราบข้อมูลเพิ่มเติม ทำการสอบสวน ใช้เทคโนโลยีตรวจสอบโดยไม่เปิดตรวจ (NII) หรือ เปิดตรวจสินค้าได้ในทุกช่วงของการขนส่งหากมีเหตุควร ให้สงสัยว่าสินค้ามีความเสี่ยง ทั้งนี้ พนักงานศุลกากร จะต้องแจ้งผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องให้ทราบสถานะของ การตรวจปล่อยทางศุลกากรภายในกรอบเวลาที่กำหนด

หน่วยงานศุลกากรต้นทางมักส่งข้อมูลทางการข่าว ที่จำเป็น หรือแจ้งเตือนถึงสินค้าขาเข้าที่มีความเสี่ยงแก่ หน่วยงานศุลกากรปลายทาง เพื่อให้มีการเปิดตรวจสินค้า ที่มีความเสี่ยงสูงอย่างเหมาะสม การแลกเปลี่ยนข้อมูล ทางศุลกากรระหว่างประเทศจึงมีความสำคัญในการรักษา ความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทานเป็นอย่างมาก



© Reining

2. การบริหารจัดการข้อมูล

ท่าอากาศยานต่าง ๆ มักมีระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ เรียกว่าระบบ Cargo Community Systems ซึ่งหน่วยงานศุลกากรมักเป็นส่วนหนึ่งของระบบนี้ เพื่อการเข้าถึงข้อมูลที่จำเป็นต่อการประเมินความเสี่ยง หน่วยงานศุลกากรในหลายประเทศใช้การเข้าถึงข้อมูลแบบอัตโนมัติเพื่อลดการส่งข้อมูลที่ทับซ้อนกันและอำนวยความสะดวกต่อผู้ประกอบการ และในปัจจุบัน WCO ได้พัฒนา WCO Data Model เพื่อกำหนดชุดข้อมูลที่จำเป็นต่อการประเมินความเสี่ยงของศุลกากรระหว่างการนำเข้า-ส่งออก และกำหนดรูปแบบของข้อมูล (Data Format) ที่หน่วยงานศุลกากรทั่วโลกสามารถใช้ร่วมกันได้ เพื่อให้เกิดโครงข่ายการส่งข้อมูลทางศุลกากรที่เป็นเอกภาพและมีประสิทธิภาพมากขึ้นในอนาคต



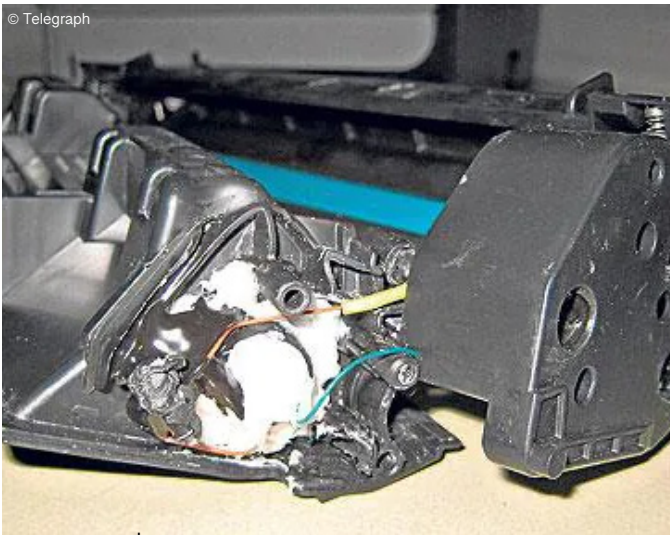
3. กรอบแนวปฏิบัติสำหรับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

WCO ได้พัฒนาการกรอบแนวปฏิบัติสำหรับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (WCO Framework of Standards on E-Commerce: WCO E-Commerce FoS) มาตั้งแต่ปี 2561 (2018) และได้รับการปรับปรุงอีกครั้งในเดือนมิถุนายน 2565 (2022) โดยนำเสนอมาตรฐานทางศุลกากรสำหรับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) ที่ปรับใช้ได้กับการขนส่งทุกรูปแบบ โดยเฉพาะกับการขนส่งทางอากาศที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคที่ต้องการรับสินค้าในเวลาที่ดีที่สุด

WCO E-Commerce FoS ได้ให้คำแนะนำสำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อส่งเสริมการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้า E-Commerce ที่มีจำนวนมาก ขนาดเล็ก และมีมูลค่าต่ำ ทั้งการขนส่งจากภาคธุรกิจไปยังผู้บริโภค (Business-to-Consumer: B2C) และการขนส่งจากผู้บริโภคไปยังผู้บริโภค (Consumer-to-Consumer: C2C) และเสนอมาตรฐานของพิธีการศุลกากรที่มีความเรียบง่าย แต่ยังคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพในการตรวจสอบปล่อยและการจัดเก็บรายได้ของศุลกากร

4. ระบบการส่งข้อมูลล่วงหน้า

หน่วยงานศุลกากรได้ใช้ระบบการส่งข้อมูลล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง (Pre-Arrival Advance Cargo Information: ACI) ซึ่งเป็นระบบที่ตั้งขึ้นตามข้อกำหนดใน SAFE Framework of Standards เป็นแหล่งข้อมูลหลักสำหรับการประเมินความเสี่ยงของสินค้า และในปัจจุบันบางหน่วยงานได้เริ่มใช้ระบบการส่งข้อมูลล่วงหน้าก่อนบรรจุสินค้า (Pre-loading Advance Cargo Information: PLACI) ซึ่งเริ่มพัฒนาขึ้นหลังการพยายามก่อเหตุก่อการร้ายในเดือนตุลาคม 2553 (2010) ที่มีการบรรจุระเบิดแสวงเครื่อง (IED) ไว้ในตลับหมึกพิมพ์ (Ink Cartridge) ที่ขนส่งบนอากาศยานของสหรัฐอเมริกา ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องการทราบข้อมูลความปลอดภัยของสินค้าที่ละเอียดมากขึ้น ตั้งแต่ขั้นตอนก่อนการบรรจุสินค้า



ตลับหมึกพิมพ์ที่บรรจุสารก่อระเบิด

ปัจจุบัน มีระบบรับและประมวลผลข้อมูล PLACI ทั้งหมด 5 ระบบ ได้แก่

1. ระบบ Air Cargo Advance Screening (ACAS) ของหน่วยงานศุลกากรและป้องกันชายแดนสหรัฐอเมริกา (U.S. Customs and Border Protection: CBP)
2. ระบบ Import Control System 2 (ICS2) ของสหภาพยุโรป (EU)
3. ระบบ Pre-Load Air Cargo Targeting (PACT) ดำเนินการโดยหน่วยงานด้านการขนส่งแคนาดา (Transport Canada)
4. ระบบ Pre-Load Data Informed Cargo Target (PreDICT) ของสหราชอาณาจักร และ
5. ระบบ PLACI ของสถาบันข้อมูลล่วงหน้า (National Advance Information Center: NAIC) สหรัฐอเมริกา



อ้างอิง

- IATA. "Why 2023 is a Key Year for Security Changes to Standard Procedures for Pre-Loading Advanced Cargo." <https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/why-2023-is-a-key-year-for-security-changes-to-standard-procedures-for-pre-loading-advanced-cargo/>. Accessed 22 September 2023.
- "Looking Back: Air Cargo Bomb Plot Foiled on October 29, 2010." Homeland Security Digital Library. <https://www.hsdli.org/c/looking-back-air-cargo-bomb-plot-foiled-on-october-29-2010/>. Accessed 22 September 2023.
- WCO-ICAO. "Moving Air Cargo Globally: Air Cargo and Mail Secure Supply Chain and Facilitation." 3rd Edition. <https://www.icao.int/Security/aircargo/Documents/Moving%20Air%20Cargo%20Globally%20-%20Third%20edition.EN.pdf>. Accessed 18 September 2023.
- WCO. "Framework of Standards on Cross-Border E-Commerce." https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/ecommerce/wco-framework-of-standards-on-crossborder-ecommerce_en.pdf?db=web. Accessed 22 September 2023.



ความร่วมมือของ WCO และ ICAO ในการรักษาความปลอดภัย ห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางอากาศ

องค์การศุลกากรโลก (WCO) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เป็นหน่วยงานหลักในการดูแลรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกทางการค้าในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางอากาศ โดย WCO ดูแลเรื่องพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบสินค้าที่เข้าและออกพรมแดนของประเทศนั้น ๆ โดยการขนส่งทุกรูปแบบ จึงมีความเชี่ยวชาญในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมายและการฉ้อฉลในห่วงโซ่อุปทานโลก ในขณะที่เดียวกัน ICAO เป็นหน่วยงานที่กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยทางการบิน (Aviation Security: AVSEC) และควบคุมการปฏิบัติตามมาตรฐานการขนส่งทางอากาศของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศในเชิงลึก

ด้วยเหตุนี้ WCO และ ICAO จึงได้ร่วมมือกำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางอากาศอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันกำลังมีความร่วมมือเกี่ยวกับการใช้ข้อมูลล่วงหน้าก่อนบรรทุกสินค้า (PLACI) และการเชื่อมโยงมาตรฐานโครงการ AEO และโครงการ Secure Supply Chain ดังรายละเอียดต่อไปนี้

หลักการใช้อข้อมูลล่วงหน้า ก่อนบรรจุสินค้า (PLACI)

สิ่งที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ข้อมูลล่วงหน้าก่อนบรรจุสินค้า (PLACI) คือข้อมูลที่จะช่วยเสริมการบริหารความเสี่ยงเพิ่มเติมจากการใช้ระบบการส่งข้อมูลล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง (ACI) โดยมีลักษณะเป็นชุดข้อมูล 8 ประเภท (7+1 Data Set) ที่ระบุไว้ในภาคผนวก 3 ของ SAFE Framework of Standards ได้แก่

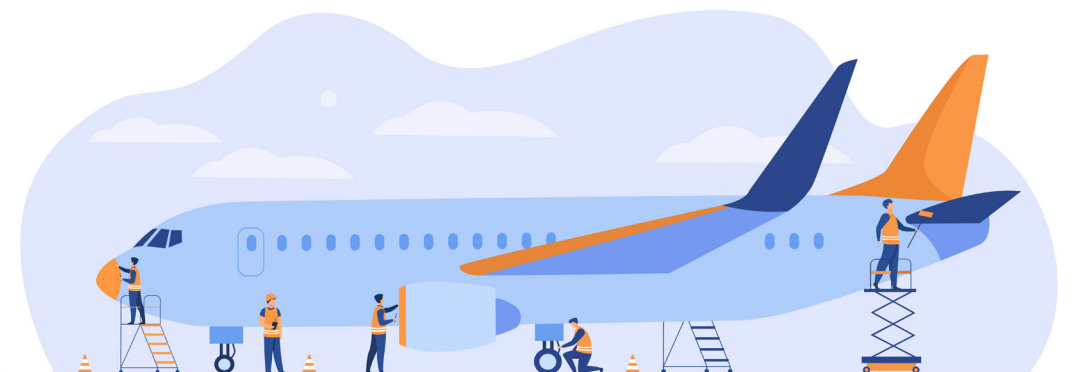
1. จำนวนสินค้า
2. น้ำหนักรวมของสินค้า
3. คำอธิบายสินค้าทั่วไป
4. ชื่อผู้ส่ง
5. ที่อยู่ของผู้ส่ง
6. ชื่อผู้รับตราส่ง
7. ที่อยู่ผู้รับตราส่ง และ
8. หมายเลขใบตราส่งสินค้าทางอากาศที่ออกโดยผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (House Air Waybill Number)

ผู้ให้บริการอากาศยานหรือผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ต้องส่งข้อมูลเหล่านี้เข้าระบบก่อนที่สินค้าจะถูกบรรจุขึ้นอากาศยาน จากนั้นระบบจะประมวลความเสี่ยงและแจ้งให้ผู้ประกอบการทราบว่าสินค้านั้นสามารถบรรจุขึ้นอากาศยานได้ หรือเจ้าหน้าที่ที่ต้องการทราบข้อมูลเพิ่มเติม (Request for Information: RFI) ต้องการตรวจสอบสินค้า (Request for Screening: RFS) หรือไม่สามารถบรรจุสินค้าขึ้นอากาศยานได้ (Do not Load: DNL)

ในการนี้ WCO และ ICAO ได้เผยแพร่เอกสารหลักการใช้อข้อมูล PLACI (Joint Guiding Principles for Pre-Loading Advance Cargo Information) ในปี 2564 (2021) อันระบุแนวทางการใช้อข้อมูล PLACI เพื่อการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางอากาศ และได้กำหนดหลักการสำคัญสำหรับการใช้อข้อมูล PLACI เพื่อการตรวจหาระเบิดแสวงเครื่องในสินค้า การมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันการล่าช้าของการขนส่งจากการตรวจสอบ และแนะนำให้ใช้ระบบการประเมินความเสี่ยงอัตโนมัติ (Automated Risk Assessment System) เพื่อการประเมินความเสี่ยงที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก

โดยผลประโยชน์ที่เป็นไปได้ของการใช้อข้อมูล PLACI มีดังนี้

- การเพิ่มระดับชั้นความปลอดภัย (Layer of Security) อันช่วยเสริมประสิทธิภาพของการประเมินและบริหารจัดการความเสี่ยง
- สามารถระบุสินค้าทางอากาศที่มีความเสี่ยงสูงได้ดียิ่งขึ้น
- การหลีกเลี่ยงความล่าช้าจากการตรวจสอบสินค้าที่มีความเสี่ยงต่ำ
- สามารถสร้างระบบการตรวจสอบที่ตอบสนองทั้งมาตรฐานของศุลกากรและการบินพลเรือน และลดขั้นตอนการตรวจสอบซ้ำซ้อน
- สามารถนำไปปรับใช้เพื่อเสริมการตรวจสอบความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกทางการค้าในห่วงโซ่อุปทานรูปแบบอื่น ๆ ที่มีความซับซ้อนมากขึ้น เช่น การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ



© pch.vector, Freepik

ความพยายามในการเชื่อมโยงมาตรฐาน โครงการ AEO และโครงการ Secure Supply Chain

เนื่องจากทั้ง WCO และ ICAO ให้ความสำคัญกับการรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกทางการค้าในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางอากาศ ทั้งสองหน่วยงาน จึงมีโครงการที่ให้สถานะรับรองความปลอดภัยแก่ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้นำเข้า-ส่งออก คือโครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ (AEO) ที่ริเริ่มโดย WCO และการให้สถานะตัวแทนควบคุม (RA) และผู้ส่งทราบตัวตน (KC) ในโครงการห่วงโซ่อุปทานที่ปลอดภัย (Secure Supply Chain) อันริเริ่มโดย ICAO



© Ekonomi&Bisnis

ทั้งสองโครงการมีความแตกต่างกันเนื่องจากโครงการ AEO ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามพิธีการศุลกากร ในขณะที่โครงการ Secure Supply Chain ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยทางการบินพลเรือนระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ทั้งสองโครงการก็มีความคล้ายคลึงกันในแง่ของการสร้างความมั่นคงในห่วงโซ่อุปทาน การกำหนดวิธีการตรวจสอบสินค้า และการรักษาความปลอดภัยของสินค้าและของเจ้าหน้าที่ ซึ่งในหลายประเทศได้มีการปรับใช้ทั้งสองโครงการ และพบว่าผู้ประกอบการระดับมาตรฐาน AEO หลายราย ได้รับสถานะ RA หรือ KC ด้วยเช่นกัน WCO และ ICAO จึงพยายามเชื่อมโยงมาตรฐานของทั้งสองโครงการเข้าด้วยกัน เพื่อปรับแนวทางการรักษาความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทานให้สอดคล้อง และลดการปฏิบัติตามระเบียบความปลอดภัยที่ทับซ้อนกัน



© Quantum Indonesia Translogistic

ในการนี้ WCO และ ICAO ได้เผยแพร่เอกสารเสนอแนวทางการเชื่อมโยงโครงการ AEO กับโครงการสถานะ RA/KC เข้าด้วยกัน (Joint WCO-ICAO Guidelines on Alignment of the Customs Authorized Economic Operator (AEO) and AVSEC Regulated Agent (RA)/Known Consignor (KC) Programmes) ในปี 2564 (2021) ซึ่งระบุว่า การเชื่อมโยงมาตรฐานของทั้งสองโครงการเข้าด้วยกันจะช่วยลดภาระงานให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และช่วยเสริมให้มีการใช้ทรัพยากรบุคคลและงบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นในการรักษาความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทาน แต่ต้องอาศัยความร่วมมือจากทั้งหน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานการบินพลเรือน



© Fatima Garcia, Unsplash

การเชื่อมโยงมาตรฐานโครงการควรเริ่มจากการที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับมาตรฐานโครงการของตนเองให้สอดคล้องกับทั้ง SAFE Framework of Standards และภาคผนวก 17 ของอนุสัญญาชิคาโก และตั้งคณะกรรมการที่ประกอบไปด้วยตัวแทนจากทั้งหน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานการบินพลเรือนเพื่อศึกษาและเปรียบเทียบแนวปฏิบัติของโครงการ AEO และโครงการสถานะ RA/KC เพื่อทำความเข้าใจข้อกำหนด และกระบวนการที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งรับฟังความเห็นของผู้ประกอบการที่ได้รับ การรับรองจากทุกโครงการเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงมาตรฐาน และปรับปรุงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องต่อไป

ในปัจจุบัน สหภาพยุโรป (EU) ได้เริ่มการเชื่อมโยงมาตรฐานโครงการ AEO และโครงการ RA/KC แล้ว ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่ได้รับสถานะ AEO ของ EU แล้วจะได้รับสถานะ RA/KC ทันทีที่ผู้ประกอบการยื่นขอสถานะนั้น เนื่องจากมาตรฐานในการให้สถานะ AEO ของ EU นั้นมีความเหมือนหรือสอดคล้องกันกับมาตรฐานในการให้สถานะ RA/KC อยู่แล้ว และในทางกลับกันผู้ประกอบการที่มีสถานะ RA/KC อยู่แล้วก็สามารถได้รับสถานะ AEO หากทำการยื่นขอเช่นกัน

ข้อสรุป

ห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางอากาศมีความสำคัญต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของโลก โดยเฉพาะต่อประเทศที่มีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ในการเข้าถึงห่วงโซ่อุปทานโลกด้วยถนนหรือมหาสมุทร ทั้งนี้การขนส่งทางอากาศมีผู้ที่เกี่ยวข้องหลากหลาย โดยอยู่ภายใต้มาตรฐานความปลอดภัยในทางศุลกากรที่ดูแลโดย WCO และมาตรฐานความปลอดภัยในทางการบินพลเรือนที่ดูแลโดย ICAO ความร่วมมือของทั้งสองหน่วยงานจึงมีความจำเป็นต่อการสร้างระบบความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพและลดมาตรการตรวจสอบที่ทับซ้อนกัน WCO และ ICAO จึงได้ร่วมกันออกแนวปฏิบัติและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการใช้ข้อมูล PLACI และการเชื่อมมาตรฐานของโครงการ AEO และโครงการ Secure Supply Chain ทั้งนี้ ยังไม่มีการปฏิบัติจริงในระดับประเทศสมาชิกอย่างแพร่หลาย จึงยังคงต้องติดตามผลและพัฒนาการที่เกี่ยวข้องต่อไป

อ้างอิง

- European Commission. "Cooperation With Other Government Authorities." https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/aeo-authorized-economic-operator/cooperation-other-government-authorities_en. Accessed 24 September 2023.
- JIFFA. "WCO Adopts "7+1" Air Cargo Data Set." <https://www.jiffa.or.jp/en/news/entry-3574.html>. Accessed 24 September 2023.
- WCO-ICAO. "Moving Air Cargo Globally: Air Cargo and Mail Secure Supply Chain and Facilitation." 3rd Edition. <https://www.icao.int/Security/aircargo/Documents/Moving%20Air%20Cargo%20Globally%20-%20Third%20edition.EN.pdf>. Accessed 18 September 2023.
- WCO-ICAO. "Joint WCO-ICAO Guiding Principles for Pre-Loading Advance Cargo Information (PLACI)." <https://www.icao.int/Security/aircargo/Documents/Joint%20WCO-ICAO%20Guiding%20Principles%20for%20PLACI%20EN.pdf>. Accessed 24 September 2023.
- WCO-ICAO. "Joint WCO-ICAO Guidelines on Alignment of the Customs Authorized Economic Operator (AEO) and AVSEC Regulated Agent (RA)/Known Consignor (KC) Programmes." https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/joint-wco-icao-brochure/icao-and-wco-joint-guidelines-on-alignment-of-aeo_ra_kc_en.pdf?la=en. Accessed 24 September 2023.

รายงานความเคลื่อนไหว

ศุลกากรฝรั่งเศสส่งคืนรูปสลักหินต่ำโบราณ
ที่ตรวจยึดได้ ณ เมือง Lyon ให้แก่รัฐบาลกัมพูชา

© Douane Française



© Douane Française

เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2566 (2023) ศุลกากรสาธารณรัฐฝรั่งเศสทำพิธีส่งมอบวัตถุโบราณ รูปสลักหินต่ำ (Bas-relief) ที่ตรวจยึดได้ที่เมือง Lyon ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2563 (2020) คืนให้แก่รัฐบาลราชอาณาจักรกัมพูชา โดยมีเอกอัครราชทูตกัมพูชา ประจำฝรั่งเศสเป็นผู้แทนรับมอบ

ศุลกากรฝรั่งเศสได้ตรวจยึดวัตถุโบราณชิ้นนี้ในระหว่างการตรวจค้นบริษัทประมูลในเมือง Lyon โดยพบว่าเป็นรูปสลักหินต่ำนางอัปสรบนหินทราย 5 ชิ้น น้ำหนักรวมเกือบ 300 กิโลกรัม ซึ่งต่อมาผู้เชี่ยวชาญได้ตรวจสอบและรายงานว่าเป็นวัตถุโบราณสมัยศตวรรษที่ 12 หรือศตวรรษที่ 13 จากแหล่งโบราณคดีปราสาทพระขรรค์กำแพงสวาย (Preah Khan Kompong Svay) หรือปราสาทบันทายฉมาร์ (Banteay Chhmar) ที่มีการโจรกรรมโบราณวัตถุโบราณไปจำนวนมากในช่วงต้นทศวรรษ 1990

หลังการสอบสวน พบว่าวัตถุโบราณชิ้นนี้ถูกนำเข้ามายังฝรั่งเศสแบบผิดกฎหมาย โดยมีการลักลอบขนส่งผ่านประเทศไทย และรัฐบาลฝรั่งเศสมีความยินดีที่จะส่งมอบวัตถุโบราณนี้กลับคืนสู่มาตุภูมิ ทั้งนี้ ในปี 2565 (2022) ศุลกากรได้ดำเนินการตรวจสอบการตรวจสอบ 35 ครั้ง อันนำไปสู่การตรวจยึดวัตถุโบราณหรือสินค้าทางวัฒนธรรมทั้งสิ้น 37,882 ชิ้น

อ้างอิง

Douane Française. "La douane remet l'ambassadeur du Cambodge un bas-relief khmer."

<https://www.douane.gouv.fr/.../la-douane-remet...> Accessed 21 September 2023.

รายงานความเคลื่อนไหว

EU ประกาศการสืบสวนการได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐ (State Subsidies) ของรถ EV จากจีน คาดนำไปสู่การตั้งมาตรการตอบโต้การอุดหนุน (CVD) ในอนาคต



© Hector Retamal, AFP

เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2566 (2023) นาง Ursula von der Leyen ประธานคณะกรรมการยุโรป (European Commission) ประกาศว่าจะสืบสวนการได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐ (State Subsidies) ของรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle) ที่นำเข้ามาจากสาธารณรัฐประชาชนจีน หลังพบว่าสินค้าจากจีนนั้นมีราคาต่ำกว่าสินค้าของบริษัทในสหภาพยุโรป (European Union: EU) มากถึงร้อยละ 20

EU รายงานว่าส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์ EV จากจีนในตลาดรถยนต์ EV ใน EU มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีส่วนแบ่งร้อยละ 8 ในปี 2565 (2022) และคาดว่าจะเติบโตไปถึงร้อยละ 15 ในปี 2568 (2025) เนื่องจากสินค้ามีราคาต่ำกว่าสินค้าที่ผลิตใน EU มาก คณะกรรมาธิการยุโรปจึงตั้งข้อสงสัยว่าผู้ผลิตจีนได้รับเงินสนับสนุนจากรัฐ จึงทำให้รถยนต์ EV จีนสามารถมีราคาต่ำได้เช่นนี้ และการกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมทางการแข่งขันของผู้ผลิตใน EU

การสืบสวนในลักษณะนี้มักดำเนินการเมื่อคณะกรรมการยุโรปมีหลักฐานที่แน่ชัดและแสดงให้เห็นว่าผู้ผลิตรถยนต์ EV ของ EU กำลังประสบปัญหาในการแข่งขันกับผู้ผลิตจีนอย่างหนัก และเป็นไปได้ว่า EU จะตั้งมาตรการตอบโต้การอุดหนุน (Countervailing Duty: CVD) ต่อยานยนต์ EV จากจีนในอัตราร้อยละ 20 ในระยะเวลาไม่เกินหนึ่งปีนับจากปัจจุบัน เพื่อให้ราคาขายของรถยนต์ EV จีนในตลาด EU สามารถเทียบเคียงกับสินค้า EU ได้

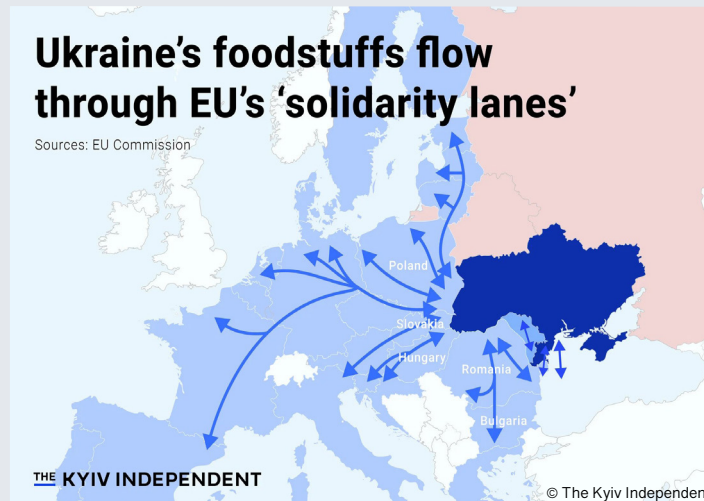
ในปัจจุบัน จีนได้ตอบโต้การสืบสวนของ EU ว่ารถยนต์ EV ของจีนมีราคาถูกเนื่องจากเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัยช่วยลดต้นทุนการผลิต โดยที่รัฐบาลไม่ได้ให้เงินอุดหนุนต่อผู้ผลิตแต่อย่างใด ทั้งนี้ มีการคาดการณ์ว่าจีนอาจมีการเพิ่มอัตราอากรศุลกากร (Tariff) ของรถยนต์ EV ของ EU เพื่อเป็นมาตรการโต้ตอบ อันจะกระทบต่อผู้ผลิตรถยนต์ของเยอรมนีที่มีการส่งออกรถยนต์ EV ไปยังจีนมากที่สุด

อ้างอิง

Janos Allenbach-Ammann and Sean Goulding Carroll. "How will the EU's Investigation into Chinese Electric Vehicle Subsidies Work?" Euroactiv. <https://www.euractiv.com/.../how-will-the-eus.../>. Accessed 22 September 2023.

รายงานความเคลื่อนไหว

EU ยกเลิกการห้ามนำเข้าสินค้าธัญพืช 4 ชนิด จากยูเครนเข้าสู่ประเทศ EU ที่อยู่ติดกับยูเครน 5 ประเทศ ในโครงการ Solidarity Lanes



เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2566 (2023) คณะกรรมาธิการยุโรป (European Commission) ประกาศยกเลิกข้อห้ามการนำเข้าชั่วคราว (Temporary Prohibitions) ของสินค้าธัญพืช 4 ชนิด ได้แก่ ข้าวสาลี ข้าวโพด เมล็ดเรพซีด (Rapeseed) และเมล็ดทานตะวัน เข้าสู่ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป (EU) ที่ตั้งอยู่ใกล้กับยูเครน 5 ประเทศ คือ สาธารณรัฐโปแลนด์ ฮังการี สาธารณรัฐสโลวาเกีย โรมาเนีย และสาธารณรัฐบัลแกเรีย ภายใต้เงื่อนไขให้ยูเครนสร้างและดำเนินการระบบควบคุมการส่งออกไม่ให้สินค้าล้นทะลักเข้าสู่ประเทศเพื่อนบ้าน

ภายหลังการบุกยูเครนโดยสหพันธรัฐรัสเซียในช่วงปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2565 (2022) รัสเซียได้เข้าควบคุมทะเลดำซึ่งเป็นช่องทางส่งออกสินค้าหลักของยูเครน EU จึงได้ตั้งโครงการ Solidarity Lanes เพื่อช่วยให้ยูเครนระบายสินค้าธัญพืช สัตว์ปีก ไข่ไก่ และน้ำตาล ออกนอกประเทศ โดยสามารถนำเข้า EU โดยไม่เสียอากรศุลกากร อย่างไรก็ตาม โครงการนี้ได้ก่อปัญหาในประเทศ EU ที่อยู่ติดกับยูเครนทั้ง 5 ประเทศ เนื่องจากสินค้าจากยูเครนที่มีราคาถูกกว่าได้ล้นทะลักเข้ามาเป็นจำนวนมาก จนทำให้เกษตรกรในท้องที่สูญเสียรายได้

ด้วยเหตุนี้ คณะกรรมาธิการยุโรปจึงได้ออกข้อห้ามการนำเข้าชั่วคราวใน 5 ประเทศดังกล่าว ตั้งแต่วันที่ 2 พฤษภาคม 2566 (2023) โดยสินค้าธัญพืช 4 ชนิดสามารถขนส่งผ่านแดนประเทศเหล่านี้ได้เท่านั้น แต่ไม่สามารถนำมาจำหน่าย บริโภค หรือเก็บรักษาในประเทศเหล่านี้ได้ และมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2566 (2023) ทั้งนี้ โปแลนด์ ฮังการี และสาธารณรัฐสโลวาเกีย แสดงความไม่พอใจกับการยกเลิกข้อห้ามการนำเข้าดังกล่าว และประกาศว่าจะดำเนินมาตรการห้ามนำเข้าต่อไป ถึงแม้จะขัดต่อมาตรการของ EU ก็ตาม ยูเครนจึงได้เตรียมการฟ้องร้องต่อทั้งสามประเทศในเวทีองค์การการค้าโลก (WTO) ต่อไป

อ้างอิง

Jorge Liboreiro. "EU Lifts Bans on Ukrainian Grain but Poland and Hungary Move to Impose Unilateral Restrictions." Euronews. <https://www.euronews.com/.../brussels-lifts-bans-on...> Accessed 20 September 2023.

European Commission. "Following the Expiry of the Restrictive Measures on Ukrainian Exports of Grain and Other Foodstuff to the EU, Ukraine Agrees to Introduce Measures to Avoid a Renewed Surge in EU Imports." https://ec.europa.eu/com.../presscorner/detail/en/ip_23_4497. Accessed 20 September 2023.

รายงานความเคลื่อนไหว

คณะกรรมการการยุโรปด้านกิจการภายใน (DG HOME)
เตรียมวางแผนป้องกันเฟนทานิลหลังได้รับคำเตือน
จากสหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2566 (2023) นาง Ylva Johansson กรรมการการยุโรปด้านกิจการภายใน (EU Commissioner for Home Affairs) ให้สัมภาษณ์กับสำนักข่าว POLITICO ว่าได้รับคำเตือนจากนาย Anthony Blinken รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศแห่งสหรัฐอเมริกา (U.S. Department of States) ว่าให้เฝ้าระวังยาเสพติดเฟนทานิล (Fentanyl) ในภูมิภาคยุโรป เนื่องจากอาจเป็นปัญหาใหญ่ในอนาคตดังเช่นที่กำลังเกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกา

เฟนทานิลคือยาเสพติดสังเคราะห์ (Synthetic Drugs) ที่มีความรุนแรงมากกว่าเฮโรอีน 50 เท่า กำลังเป็นวิกฤติในสหรัฐอเมริกา โดยได้คร่าชีวิตชาวอเมริกันมากกว่า 10,000 รายต่อปีจากการใช้ยาเกินขนาด ปัจจุบัน เฟนทานิลยังไม่เป็นปัญหาสำคัญของสหภาพยุโรป (EU) เนื่องจากกัญชายังคงเป็นยาเสพติดที่มีการใช้แพร่หลายมากที่สุด และโคเคนเป็นยาเสพติดที่มีการใช้เพิ่มขึ้นเร็วที่สุด

อย่างไรก็ตาม EU ก็มีความเสี่ยงที่จะเกิดการระบาดของเฟนทานิลมาก เนื่องจากมีห้องแล็บสำหรับผลิตยาเสพติดผิดกฎหมายเป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถผลิตเฟนทานิลได้จำนวนมากทันทีที่มีความต้องการในตลาด ต่างจากในสหรัฐอเมริกาที่เฟนทานิลส่วนใหญ่ถูกลักลอบขนส่งมาจากสหรัฐอเมริกา ยิ่งไปกว่านั้น การที่เฮโรอีนถูกลักลอบนำเข้ามาถึง EU ลดน้อยลง หลังการประกาศห้ามเพาะปลูกฝิ่นในสาธารณรัฐอิสลามอัฟกานิสถาน โดยกลุ่มตาลีบัน (Taliban) ยังอาจทำให้บรรดาห้องแล็บผิดกฎหมายผลิตยาเสพติดในกลุ่มเดียวกัน เช่น เฟนทานิล เข้ามาทดแทน

ในการนี้ คณะกรรมการการยุโรปด้านกิจการภายใน (DG HOME) ได้เตรียมวางแผนป้องกันการแพร่ระบาดของเฟนทานิล โดยจะให้อำนาจแก่หน่วยงานด้านการเฝ้าระวังยาเสพติดเพิ่มมากขึ้น และจะประกาศแผนปฏิบัติการต่อต้านการลักลอบขนส่งยาเสพติดของ EU ภายในสิ้นปีนี้ ทั้งนี้ ในประเทศไทยมีการตรวจยึดเฟนทานิลเป็นครั้งแรกในเดือนกันยายน 2565 (2022) ในปริมาณ 4 กรัม ซุกซ่อนในพัสดุที่ส่งมาจากสหรัฐอเมริกา

อ้างอิง

Pieter Haeck. "Europe Must Prepare for Fentanyl Surge, EU Home Affairs Chief Says After Warning From US's Blinken." POLITICO. <https://www.politico.eu/.../us-blinken-urged-eu-to-.../>. Accessed 25 September 2023.

ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

การประชุมทีมประเทศไทยในเนเธอร์แลนด์ ครั้งที่ 2/2566

วันที่ 31 สิงหาคม 2566 นางสาวบราลี รัตนนิพนธ์ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมการประชุมทีมประเทศไทยในเนเธอร์แลนด์ ครั้งที่ 2/2566 ณ สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเฮก โดยมีนายชาติรี อรรถจนาพันธ์ เอกอัครราชทูต ณ กรุงเฮก เป็นประธาน

ที่ประชุมได้รับทราบผลการดำเนินการตามแผนงานและกิจกรรมของทีมประเทศไทยในเนเธอร์แลนด์ในช่วงเดือนตุลาคม 2565 - มีนาคม 2566 และแผนการดำเนินงานในช่วงเดือนกรกฎาคม 2566 - ธันวาคม 2566 และเอกอัครราชทูต ณ กรุงเฮก ได้กล่าวถึงแผนการเฉลิมฉลองการครบรอบ 425 ปี ความสัมพันธ์ทางการทูตไทย-เนเธอร์แลนด์ในปี 2572 ซึ่งจะเริ่มเตรียมการตั้งแต่ปี 2567 และกล่าวอำลาเนื่องในวาระเกษียณอายุราชการ



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

การประชุมคณะกรรมการบริหารทีมประเทศไทย สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงโคเปนเฮเกน ครั้งที่ 1/2566

วันที่ 7 กันยายน 2566 นางสาวราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) และนางสาวณัฐพร โพธิยอด เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริหารทีมประเทศไทยสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงโคเปนเฮเกน ครั้งที่ 1/2566 ณ สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงโคเปนเฮเกน โดยมีนางศิริลักษณ์ นิยม เอกอัครราชทูต ณ กรุงโคเปนเฮเกน เป็นประธาน

ในโอกาสนี้ ที่ประชุมได้หารือถึงแนวทางการร่วมมือระหว่างหน่วยงานทีมประเทศไทยในการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับเดนมาร์กและไทยกับลิทัวเนีย และพิจารณาแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2567 ของหน่วยงานทีมประเทศไทย

นอกจากนี้ ภายหลังจากการประชุม เอกอัครราชทูต ณ กรุงโคเปนเฮเกน ได้นำคณะไปศึกษาดูงานด้านสถาปัตยกรรมเพื่อความยั่งยืน ณ UN City ซึ่งเป็นอาคารสำนักงานองค์การสหประชาชาติ (UN) ที่ออกแบบมาให้ประหยัดพลังงาน และโรงงานผลิตพลังงานจากขยะ ณ Copenhagen Hill ในโอกาสที่กรุงโคเปนเฮเกนได้รับคัดเลือกให้เป็นเมืองหลวงแห่งสถาปัตยกรรมโลก ปี ค.ศ. 2023



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

การประชุมเจรจา ความตกลงการค้าเสรีไทย-สหภาพยุโรป (TH-EU) รอบที่ 1

วันที่ 18-22 กันยายน 2566 นางสาวราวี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) นางสาวนันท์ นภัส สิ้นจนาอนุรักษ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) และนางสาวณัฐพร โพธิยอด เลขาธิการเอก (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมสังเกตการณ์การประชุมเจรจาความตกลงการค้าเสรีไทย-สหภาพยุโรป (TH-EU) รอบที่ 1 ณ ศูนย์การประชุม Comet Meetings กรุงบรัสเซลส์ ราชอาณาจักรเบลเยียม

ในการนี้ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) เข้าสังเกตการณ์การประชุมการเจรจาด้านกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า ที่นำการเจรจาโดยคณะผู้แทนจากนโยบายและอุทธรณ์พิกัตอัตราศุลกากร (กนอ.) อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) และเลขาธิการเอก (ฝ่ายศุลกากร) เข้าสังเกตการณ์การประชุมการเจรจาด้านพิธีการศุลกากร ที่นำการเจรจาโดยผู้แทนจากกองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร (กมพ.)



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

งานเลี้ยงรับรอง
เนื่องในโอกาสวันสถาปนาสาธารณรัฐประชาชนจีน ครบรอบ 74 ปี

วันที่ 25 กันยายน 2566 นางสาวราตรี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมงานเลี้ยงรับรองเนื่องในโอกาสวันสถาปนาสาธารณรัฐประชาชนจีน ครบรอบ 74 ปี ณ โรงแรม Tangla ณ กรุงบรัสเซลส์ โดยมี H.E. Mr. Cao Zhongming เอกอัครราชทูตสาธารณรัฐประชาชนจีนประจำราชอาณาจักรเบลเยียม และ H.E. Mr. Fu Cong เอกอัครราชทูตสาธารณรัฐประชาชนจีนประจำสหภาพยุโรป เป็นประธาน



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

งานเลี้ยงรับรองเนื่องในโอกาสวันชาติสาธารณรัฐเกาหลี

วันที่ 28 กันยายน 2566 นางสาวบราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมงานเลี้ยงรับรองเนื่องในโอกาสวันชาติสาธารณรัฐเกาหลี ณ ทำเนียบเอกอัครราชทูตสาธารณรัฐเกาหลี ณ กรุงบรัสเซลส์ โดยมี H.E. Mr. Yoon Soongu เอกอัครราชทูตสาธารณรัฐเกาหลีประจำราชอาณาจักรเบลเยียม เป็นประธาน





CPMU NEWS

Customs Policy Monitoring Unit

Office of Customs Affairs
Royal Thai Embassy Brussels

Drève du Rembucher 89
1170 Brussels, Belgium
Tel. +32 2 660 57 59

Email: thaicustoms@thaicustoms.be
<http://brussels.customs.go.th>

