



CPMU News

Customs Policy Monitoring Unit

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร
ประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์

Cruise Ship Passenger Control



ความท้าทายของการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญต่อศุลกากร

มาตรฐานระบบข้อมูลผู้โดยสาร
และการบริหารจัดการพรมแดนร่วมกันทางทะเล



CPMU NEWS

Customs Policy Monitoring Unit

สวัสดิ์คะ ท่านผู้อ่าน

การเดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ (Cruise Ship) เป็นหนึ่งในรูปแบบการท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมมาเป็นระยะเวลานานแล้ว เพราะสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก มีความสะดวกสบาย และมีเส้นทางท่องเที่ยวที่หลากหลาย โดยมีแนวโน้มว่าอุตสาหกรรมท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญจะเติบโตขึ้นไปเรื่อย ๆ จากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น และมีการพัฒนาเรือสำราญรุ่นใหม่ที่ทันสมัยและสามารถรองรับผู้โดยสารได้หลายพันคน ซึ่งในประเทศไทยก็มีปริมาณการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญเพิ่มขึ้นเช่นกัน

ทั้งนี้ การเดินทางด้วยเรือสำราญถือเป็นความท้าทายสำหรับศุลกากรและหน่วยงานรักษาความปลอดภัยบริเวณพรมแดนอื่น ๆ เนื่องจากเรือสำราญหนึ่งลำสามารถบรรทุกผู้โดยสารและลูกเรือรวมกันได้มากถึง 1,000-5,000 คน ซึ่งต้องได้รับการตรวจปล่อยพร้อมกันเมื่อเรือเข้ามาเทียบท่า การควบคุมผู้โดยสารในลักษณะนี้จึงคล้ายกับการควบคุมผู้โดยสารที่เดินทางโดยอากาศยาน แต่เจ้าหน้าที่ต้องรับมือกับปริมาณผู้โดยสารที่มากกว่าหลายเท่าตัว อีกทั้งทำเรือยังมีสภาพแวดล้อมและระบบรักษาความปลอดภัยที่รัดกุมน้อยกว่าในท่าอากาศยานมาก

ในปี 2564 (2021) องค์การศุลกากรโลก (WCO) ได้ทำแบบสอบถามไปยังประเทศสมาชิก เพื่อรวบรวมแนวปฏิบัติและความท้าทายที่ศุลกากรแต่ละประเทศต้องเผชิญในการควบคุมผู้โดยสารจากเรือสำราญ โดยสามารถสรุปออกมาได้เป็นแนวทางและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาระบบการควบคุมที่เกี่ยวข้องต่อไปได้หลายประเด็น เช่น เทคโนโลยีอำนวยความสะดวกในท่าเรือและการบริหารความเสี่ยง มาตรฐานระบบข้อมูลผู้โดยสารในการขนส่งทางทะเล และข้อเสนอแนะด้านการบริหารจัดการพรมแดนร่วมกันทางทะเล ซึ่งจดหมายข่าวศุลกากร CPMU News ฉบับขอนำเสนอข้อมูลข้างต้น เพื่อเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

บราลี รัตนปิณฑะ

บรรณาธิการที่ปรึกษา

นางสาวบราลี รัตนปิณฑะ
อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร)

นายกสิธรศรีรัฐ นิลพันธ์
อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร)

นางสาวณัฐพร โพธิ์ยอด
เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร)

กองบรรณาธิการ

นายกรวีร์ ทองอินดี
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

01

บทความประจำเดือน

แนวโน้มและความท้าทายของการท่องเที่ยว ด้วยเรือสำราญต่ออุตสาหกรรม	1
เทคโนโลยีอำนวยความสะดวกในการทำเรือ และการบริหารความเสี่ยง	5
มาตรฐานระบบข้อมูลผู้โดยสารในการขนส่งทางทะเล	9
ข้อเสนอแนะด้านการบริหารจัดการพรหมแดนร่วมกัน ทางทะเล	14



02

รายงานความเคลื่อนไหว



WCO และ องค์การอวกาศยุโรป (ESA) ลงนามบันทึก เจตจำนง (MoI) เตรียมพร้อมพัฒนาบุคลากร ด้วยเทคโนโลยีอวกาศ	19
Europol ร่วมมือกับบุคลากรประเทศสมาชิก EU ตรวจยึดธนบัตรและเหรียญกษาปณ์ปลอม รวมมูลค่ากว่า 14 ล้านยูโร	20
ครบรอบ 25 ปี เครือข่ายห้องปฏิบัติการวิทยาศาสตร์ ทางศุลกากรยุโรป (CLEN)	21
ศุลกากรฟินแลนด์รายงานผลการสืบสวน บริษัทลักลอบขนส่งขยะไปยังมาเลเซียแบบผิดกฎหมาย	22

03

ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

พิธีสวดพระพุทธรูปมณฑลถวายเป็นพระราชกุศล แด่พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร และพิธีวางพวงมาลา เนื่องในวันคล้ายวันสวรรคต	24
พิธีวางพวงมาลาถวายราชสักการะ เนื่องในวันปียมหาราช	25
การประชุมคณะกรรมการบริหารทีมประเทศไทย ประจำกรุงบรัสเซลส์ ครั้งที่ 1/2568	26



แนวโน้มและความท้าทาย ของการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญต่อศุลกากร

การท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ (Cruise Ship) ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในเส้นทางการท่องเที่ยวติดริมทะเลและมหาสมุทร โดยถือเป็นการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวเร็วที่สุดหลังการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยมีตัวเลขผู้โดยสารรวม 31.7 ล้านคน ในปี 2566 (2023) ซึ่งเพิ่มขึ้นมาจากตัวเลขในปี 2562 (2019) มากถึงร้อยละ 107 และคาดการณ์ว่าจะมีผู้โดยสารพุ่งสูงถึง 40 ล้านคนภายในปี 2570 (2027) ทั้งยังมีแนวโน้มที่กลุ่มคนรุ่นใหม่จะนิยมท่องเที่ยวในลักษณะนี้มากขึ้น

ในปี 2566 (2023) มีเส้นทางเดินเรือสำราญในทุกภูมิภาค เส้นทางหนาแน่นที่สุด คือ บริเวณทะเลแคริบเบียน (ร้อยละ 35) รองลงมาเป็นทะเลเมดิเตอร์เรเนียน (ร้อยละ 16) บริเวณโดยรอบภูมิภาคยุโรป (ร้อยละ 12) สาธารณรัฐประชาชนจีน (ร้อยละ 6) และบริเวณเครือรัฐออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์ (ร้อยละ 6) ตามลำดับ

ในกรณีของไทย ตั้งแต่ปลายปี 2565 (2022) ถึงเดือนมิถุนายน 2566 (2023) มีเรือสำราญเข้ามาเทียบท่า 83 ลำ มีผู้โดยสารมากกว่า 310,000 คน ซึ่งทำรายได้ด้านการท่องเที่ยวมากกว่า 2 พันล้านบาท และในปี 2567 (2024) ก็มีตัวเลขเรือสำราญและผู้โดยสารที่เข้ามาเทียบท่ายังทำเรือสำคัญในภาคใต้เพิ่มมากขึ้น เช่น ท่าเรือเกาะสมุย มีเรือสำราญเข้ามาเทียบท่า 47 ลำ พร้อมผู้โดยสาร 25,000 คน และในเดือนมกราคม มีเรือสำราญขนาดใหญ่เข้ามาเทียบท่าเรือภูเก็ตจำนวน 14-17 ลำต่อเดือน ซึ่งเพิ่มขึ้น 3 เท่าจากตัวเลขในช่วงก่อนการแพร่ระบาดของ COVID-19

ทั้งนี้ เส้นทางเดินเรือในฝั่งอ่าวไทยส่วนใหญ่ มักเริ่มมาจากสาธารณรัฐสิงคโปร์ หยุดแวะที่เกาะสมุย ท่าเรือแหลมฉบัง และมีจุดหมายปลายทางที่เซตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (Hong Kong) และมีเส้นทางเดินเรือหลักในฝั่งอันดามันเริ่มมาจากสิงคโปร์ แวะพักที่ภูเก็ตและกระบี่ ทั้งยังมีเส้นทางเดินเรือระยะไกลจากภูมิภาคยุโรปและออสเตรเลียเป็นจำนวนมากเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม การเดินทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญถือเป็นความท้าทายของศุลกากร เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารจำนวนมากบนเรือขนาดใหญ่และจอดระหว่างเส้นทางหลายจุด ผ่านเขตอำนาจของศุลกากรหลายประเทศ จึงจำเป็นต้องมีมาตรการควบคุมทางศุลกากรที่แตกต่างจากการควบคุมเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป ซึ่งประเทศสมาชิกองค์การศุลกากรโลก (WCO) หลายประเทศ ได้แสดงความกังวลและต้องการให้มีการแลกเปลี่ยนมาตรการทางศุลกากรเฉพาะสำหรับเรือสำราญ เพื่อช่วยให้สามารถบริหารจัดการความเสี่ยง และเพิ่มความมั่นคงบริเวณพรมแดนได้รอบด้านมากขึ้น

ในปี 2564 (2021) WCO ได้จัดทำแบบสอบถามด้านการควบคุมทางศุลกากรสำหรับเรือสำราญ เพื่อศึกษาความท้าทาย ข้อเสนอแนะ และรวบรวมแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ของการจัดการผู้โดยสารจากเรือสำราญจดหมายข่าวศุลกากร CPMU News ฉบับนี้ จึงขอเสนอเนื้อหาที่น่าสนใจบางส่วนจากผลการวิเคราะห์แบบสอบถามดังกล่าว เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ประโยชน์ต่อไป โดยเริ่มจากการนำเสนอความเสี่ยงและความท้าทายของเรือสำราญต่อศุลกากร เทคโนโลยีอำนวยความสะดวกในท่าเรือและการบริหารความเสี่ยง มาตรฐานระบบข้อมูลผู้โดยสารในการขนส่งทางทะเล และสรุปด้วยข้อเสนอแนะด้านการบริหารจัดการพรมแดนรวมกันทางทะเล

ความเสี่ยงและความท้าทายของเรือสำราญต่อศุลกากร

เรือสำราญเป็นยานพาหนะทางทะเลขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ตั้งแต่ 1,000-5,000 คน ซึ่งเป็นผู้โดยสารหลายประเภทและอาจมีจุดหมายปลายทางแตกต่างกันอยู่ในเรือลำเดียว และผู้โดยสารมักขึ้นฝั่งเป็นจำนวนมากในเวลาเดียวกัน นอกจากนี้ ยังมีลูกเรือตั้งแต่ 1,000-2,000 คน ที่ขึ้นฝั่งและขึ้นเรือในเวลาที่แตกต่างกันตามลักษณะเส้นทางที่ตนรับผิดชอบ มีเงื่อนไขของสัญญาจ้างงาน และมีระยะการลาพักผ่อนบนบก (Shore Leave) ที่แตกต่างกัน ลักษณะของผู้โดยสารที่ซับซ้อนเช่นนี้สร้างความท้าทายแก่หน่วยงานศุลกากรและสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองในการอำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยผู้โดยสารและลูกเรือจำนวนมาก แต่ยังคงสามารถรักษาประสิทธิภาพการควบคุมไว้ได้



© Ray Harrington, Unsplash

นอกจากนี้ การเดินทางด้วยเรือสำราญยังมีลักษณะและบริบทที่เสี่ยงต่อการกระทำผิดกฎหมายหลายประการ ดังนี้

- การขนส่งทางอากาศได้รับความนิยมมากขึ้นและมักเป็นจุดสนใจหลักของหน่วยงานควบคุมพรมแดน ทำให้ไม่มีการจัดสรรทรัพยากรมาควบคุมการขนส่งทางทะเลอย่างเพียงพอ
- ยังไม่มีการใช้ข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้าของการเดินทางทางทะเลอย่างแพร่หลาย เมื่อเทียบกับการเดินทางทางอากาศที่ใช้ข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้าเป็นหลักสำคัญในการประเมินความเสี่ยง
- เจ้าหน้าที่สามารถเข้าถึงเรือสำราญในน่านน้ำสากลได้ยาก หากเกิดเหตุการณ์ด้านความมั่นคงบนเรือ
- เรือสำราญมักมีเส้นทางเดินเรือผ่านประเทศที่เป็นแหล่งค้าสินค้าผิดกฎหมายและการค้ามนุษย์
- เรือสำราญสามารถจอดในท่าเรือได้เป็นระยะเวลานาน ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงจากการกระทำผิดโดยลูกเรือผู้โดยสาร หรือกลุ่มอาชญากร

© Sebastien Bjune, Unsplash



ในปัจจุบัน ท่าเรือหลายแห่งยังไม่มีอุปกรณ์และทรัพยากรเพียงพอในการจัดการผู้โดยสารหลายพันคนจากเรือลำหนึ่งที่ต้องขึ้นฝั่งภายในระยะเวลาไม่กี่ชั่วโมง ส่งผลให้ศุลกากรขาดแคลนทรัพยากรและไม่สามารถประเมินความเสี่ยงของผู้โดยสารแบบ Real-Time ในขณะที่ผู้โดยสารกำลังขึ้นฝั่งได้ หน่วยงานศุลกากรหลายแห่งจึงใช้การตรวจสอบควบคุมทางศุลกากรตั้งแต่อยู่บนเรือแทนการควบคุม ณ ท่าเรือ ในบางกรณีที่ผู้ให้บริการเรือสำราญ (Cruise Operator) จัดหาห้องพักและอำนวยความสะดวกแก่พนักงานศุลกากรและหน่วยงานควบคุมพรมแดนบนเรือสำราญ เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถตรวจปล่อยผู้โดยสารได้ตั้งแต่เรือยังแล่นอยู่ในทะเล ถือเป็นสถานการณ์ที่ไม่เหมาะสมต่อการประเมินความเสี่ยง เพราะสามารถลดความเป็นกลางและประสิทธิภาพของการควบคุมทางศุลกากร

จากแบบสอบถามที่ WCO ดำเนินการในปี 2564 (2021) พบว่าความท้าทายหลักของศุลกากรในการจัดการผู้โดยสารและควบคุมการเดินทางโดยเรือสำราญ มีดังนี้

- การมีหน่วยงานที่รับผิดชอบหลายหน่วยงาน ทำให้เขตอำนาจทับซ้อนกันทั้งในระดับประเทศและระดับระหว่างประเทศ
- อุปกรณ์และกระบวนการตรวจสอบผู้โดยสารแบบดั้งเดิม ไม่สามารถตรวจสอบผู้โดยสารจากเรือสำราญได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การพัฒนาขนาดของเรือสำราญและความนิยมของการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่การคัดเลือกและฝึกฝนพนักงานศุลกากรใช้เวลานานและมีจำนวนเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการ
- ท่าเทียบเรือสำราญหลายแห่งไม่มีอุปกรณ์และทรัพยากรที่เหมาะสมต่อการตรวจปล่อยผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก
- กระบวนการทำงานของหน่วยงานและผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลมักไม่สอดคล้องกัน ทำให้เกิดความยากลำบากในการตรวจสอบข้อมูลผู้โดยสารและข้อมูลการเดินทางเรือ



อ้างอิง

- Achadhaya Chuenniran. "83 International Cruise Ships Bring B2bn in Tourism-related Income." Bangkok Post. <https://www.bangkokpost.com/thailand/general/2598775/83-international-cruise-ships-bring-b2bn-in-tourism-related-income>. Accessed 17 October 2024.
- Cruise Line International Association. "State of the Cruise Industry Report: May 2024." https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2024/2024-state-of-the-cruise-industry-report_updated-050824_web.ashx. Accessed 17 October 2024.
- "Mega Cruise Ship with 3,700 Tourists Firstly Docks at Phuket Deep Sea Port." Khaosod English. <https://www.khaosodenglish.com/tourism/2024/07/25/mega-cruise-ship-with-3700-tourists-firstly-docks-at-phuket-deep-sea-port/>. Accessed 19 October 2024.
- New Zealand Customs Service. "Cruise Ships and Border Management: Are We All at Sea? A New Zealand Customs perspective." https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/ressources/permanent-technical-committee/223-224/pc_item_x_3_k_cruise_ships_en.pdf?la=en. Accessed 20 October 2024.
- "Phuket Welcoming an Increasing Number of Cruises." The Nation. <https://www.nationthailand.com/blogs/thailand/economy/40037253>. Accessed 17 October 2024.
- WCO. "Cruise Ship Compendium of Best Practices for Customs: March 2023." <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/ressources/permanent-technical-committee/239-240/pc0724eae4a.pdf>. Accessed 15 October 2024.

เทคโนโลยีอำนวยความสะดวกในท่าเรือ และการบริหารความเสี่ยง

อุปกรณ์และเทคโนโลยี เช่น เครื่องอ่านหนังสือเดินทาง (Passport Reader) ระบบการยืนยันตัวตนด้วยข้อมูลทางชีวภาพ (Biometrics) เครื่องเอกซเรย์แบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile X-Ray Scanner) และเครื่องตรวจหาร่องรอยสารประกอบระเบิดและยาเสพติดด้วยไอออน (Ion Scanner) เป็นอุปกรณ์ที่ใช้กันอย่างแพร่หลายในการควบคุมพรมแดนทางทะเล โดยสำนักงานพิทักษ์เขตแดนออสเตรเลีย (Australian Border Force: ABF) ได้ใช้แอปพลิเคชันในโทรศัพท์มือถือ ชื่อว่า “Smart Traveler/Smart Gate” เพื่อแสดงข้อมูลและข้อแนะนำที่จำเป็นสำหรับผู้โดยสารทางทะเล และสามารถเริ่มดำเนินการบางส่วนล่วงหน้าได้ด้วย

ผลจากแบบสอบถามแสดงให้เห็นว่า เทคโนโลยีเป็นองค์ประกอบสำคัญของการอำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยผู้โดยสาร และช่วยให้ใช้ทรัพยากรบุคคลที่มีจำกัดในการเปิดตรวจและภารกิจด้านการป้องกันและปราบปรามที่มีความเสี่ยงสูง ดังนั้น ควรติดตั้งเครื่องเอกซเรย์ในโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ ร่วมกับการวางแผนการจัดการกระเป๋าสัมภาระและผู้โดยสารที่ดี และการแบ่งปันข้อมูลข่าวกรอง ภาพเอกซเรย์ และอื่น ๆ ระหว่างหน่วยงานศุลกากรของประเทศที่เรือสำราญเดินทางผ่าน เพื่อรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยให้ได้มากที่สุด

การมีผู้โดยสารจำนวนมากขึ้นฝั่งจากเรือสำราญในเวลาเดียวกัน ส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการชุกซ่อนสินค้าและวัตถุผิดกฎหมายติดตัวผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเจ้าหน้าที่ไม่สามารถพึ่งพาการตรวจสอบได้ด้วยตาเปล่าเพียงอย่างเดียว ดังนั้น การบริหารความเสี่ยง (Risk Management) จากข้อมูลทางศุลกากรล่วงหน้า (Pre-Arrival Data) และเทคโนโลยีการตรวจจับสินค้าผิดกฎหมายและเทคนิค การตรวจสอบรูปแบบต่าง ๆ จึงมีความจำเป็นมากต่อการควบคุมของศุลกากร

นอกจากนี้ ท่าเรือยังควรวางระบบการจัดการผู้โดยสารขาเข้าและขาออกอันมีส่วนประกอบพื้นฐาน ดังนี้

- สายพานลำเลียงกระเป๋าสัมภาระที่อยู่ในการควบคุมของศุลกากร
- ประตูขาเข้าและขาออกที่แยกออกจากกัน
- การกำหนดเส้นทางการเดินเพื่อขึ้นและลงเรือของผู้โดยสารอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันการบุกรุกและการเข้าเมืองแบบผิดปกติของผู้โดยสาร ลูกเรือ และผู้ให้บริการในบริเวณท่าเรือ
- การกำหนดระดับการเข้าถึงสถานที่ของบุคลากรที่แตกต่างกัน
- การกำหนดเขตระหว่างประเทศ (International Area) ที่ห้ามการเข้าถึง
- ระบบประชาสัมพันธ์ข้อมูลสำหรับผู้โดยสารตามกฎหมายท้องถิ่น
- ระบบรักษาความปลอดภัยและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริเวณประตู กำแพง เขตระหว่างประเทศ และพื้นที่หวงห้ามอื่น ๆ
- พื้นที่คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Area) เพื่อเก็บสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Goods) สินค้าที่ถูกตรวจยึดและสินค้าที่ไม่มีเจ้าของ
- ในประเทศที่มีนโยบายยกเว้นภาษีและอากรศุลกากรขาออก ควรมีพื้นที่ตรวจสอบสินค้าและเอกสารของศุลกากรที่ใกล้กับบริเวณลำเลียงสินค้าขึ้นเรือ
- สำนักงานของศุลกากร ซึ่งผู้ให้บริการท่าเรือควรจัดเตรียมไว้เพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าและผู้โดยสาร มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการเปิดตรวจกระเป๋าสัมภาระ พื้นที่สำหรับการค้นตัวผู้โดยสาร ห้องกักขัง พื้นที่เก็บสินค้าที่ถูกตรวจยึด และพื้นที่สำนักงาน

ทั้งนี้ ท่าเรือหลายแห่งได้เริ่มการปรับปรุงโครงสร้างครั้งใหญ่ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากเรือสำราญ เช่น ท่าเรือนครแวนคูเวอร์ แคนาดา ได้มีความร่วมมือระหว่างศุลกากรแคนาดา (Canada Border Services Agency: CBSA) และการท่าเรือ Vancouver Fraser (Vancouver Fraser Port Authority) ปรับปรุงโครงสร้างท่าเรือใหม่ให้ CBSA และ หน่วยงานศุลกากรและป้องกันพรมแดนสหรัฐอเมริกา (U.S. Customs and Border Protection: CBP) สามารถตรวจปล่อยผู้โดยสาร/ลูกเรือ ทั้งขาเข้าและขาออกในพื้นที่เดียวกัน และเพิ่มพิธีการตรวจปล่อยผู้โดยสารและลูกเรือหลายประเภท เช่น ผู้โดยสารที่ขึ้นฝั่งเพื่อเดินทางต่อไปยังท่าอากาศยาน และผู้โดยสารที่ขึ้นฝั่งเพื่อพักอยู่ในเมืองยาวนานกว่าผู้โดยสารอื่น ๆ นอกจากนี้ CBP ยังตั้งจุดตรวจปล่อยล่วงหน้า (Preclearance)¹ ณ ท่าเรือแห่งนี้ สำหรับการตรวจสอบผู้โดยสารที่มีปลายทางสหรัฐอเมริกา เพื่อแบ่งเบาภาระการตรวจปล่อยที่ทำเรือปลายทางให้สหรัฐอเมริกาด้วย



ท่าเทียบเรือสำราญ (Cruise Terminal) นครแวนคูเวอร์

¹โครงการ Preclearance ดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2495 (1952) และพัฒนาโครงการอย่างต่อเนื่อง ผู้โดยสารที่เข้าร่วมโครงการ สามารถรับการตรวจปล่อยล่วงหน้าได้ที่สำนักงานของ CBP ในเมืองสำคัญหลายเมือง เช่น นครแวนคูเวอร์ แคนาดา กรุงดับลิน สาธารณรัฐไอร์แลนด์ กรุงอาบูดาบี สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และไม่ต้องรับการตรวจสอบอีกครั้ง ณ ด่านศุลกากรปลายทางในสหรัฐอเมริกา

การบริหารความเสี่ยง (Risk Management) และการใช้ข้อมูลทางศุลกากรล่วงหน้า (Pre-Arrival Data)

เมื่อการเปิดตรวจกระเป๋าสัมภาระและคนตัวผู้โดยสารทั้งหมดไม่สามารถทำได้กับผู้โดยสารของเรือสำราญและการเดินทางหลายรูปแบบในปัจจุบัน ศุลกากรจึงต้องใช้การบริหารความเสี่ยง (Risk Management) โดยการประเมินข้อมูลความเสี่ยงตั้งแต่ก่อนที่เรือจะมาเทียบท่า และในระหว่างที่ผู้โดยสารกำลังขึ้นฝั่ง เพื่อระบุตัวผู้โดยสารหรือสัมภาระที่มีความเสี่ยงสูงและเข้าไปตรวจค้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยไม่กระทบการตรวจปล่อยผู้โดยสารในภาพรวม

ศุลกากรจำเป็นต้องเข้าถึงข้อมูลที่มีคุณภาพ ทันต่อเหตุการณ์ และเพียงพอต่อการประเมินความเสี่ยง หลังจากรวบรวมข้อมูลความเสี่ยงจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ แล้วต้องทำการวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกับข่าวกรองที่จะมาช่วยส่งเสริมให้เห็นภาพรวมของความเสี่ยงมากขึ้น โดยข้อมูลที่สำคัญต่อการประเมินความเสี่ยงของผู้โดยสารที่เดินทางโดยเรือสำราญ คือ ข้อมูลทางศุลกากรล่วงหน้า (Pre-Arrival Data) ที่สายเรือต้องส่งให้ศุลกากรวิเคราะห์ก่อนที่เรือจะเข้ามาเทียบท่า มีระบบข้อมูลที่สามารถใช้ได้แก่ ระบบข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (Advanced Passenger Information: API) และระบบข้อมูลการจอง (Booking Reservation Information: BRI)² ที่ประกอบไปด้วยข้อมูลการจองบัตรโดยสาร ข้อมูลรายละเอียดวันเวลาทำการจอง รวมไปถึงข้อมูลของเรือสำราญ

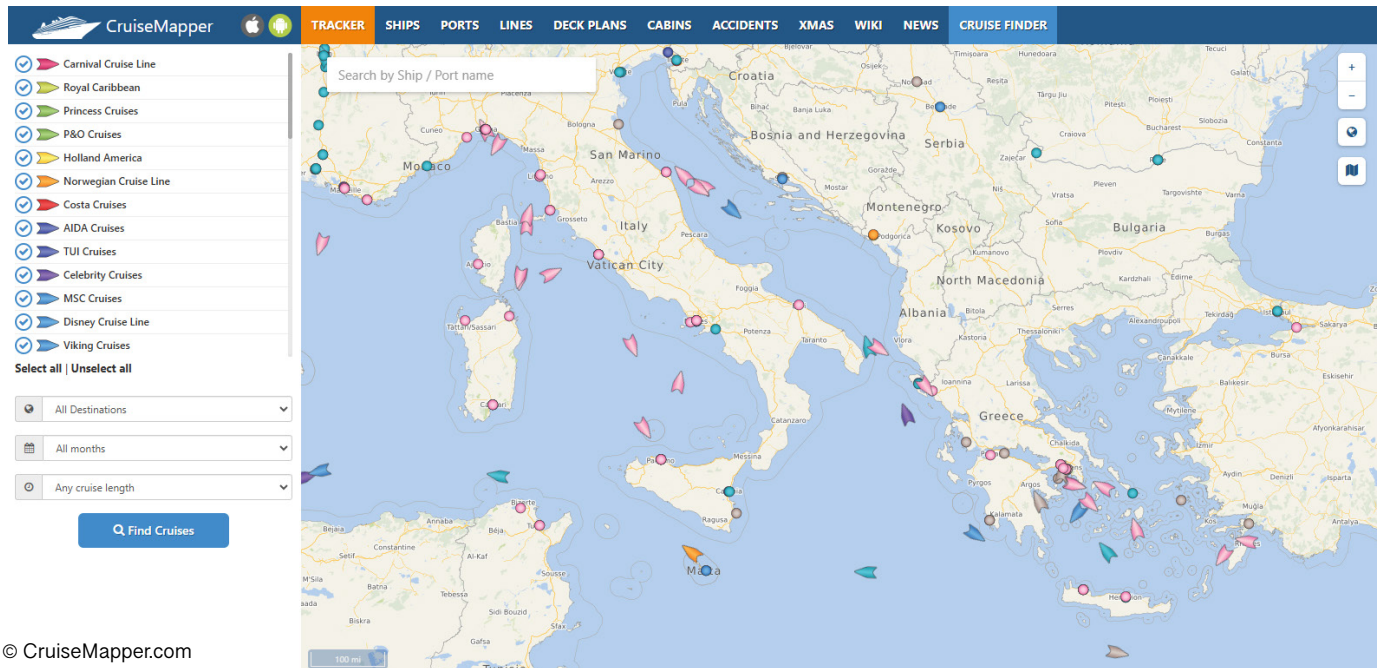
ทั้งนี้ การใช้ข้อมูลทางศุลกากรล่วงหน้ามีความท้าทายในหลายประเด็น เช่น ความถูกต้อง/คุณภาพของข้อมูล ความทันต่อเหตุการณ์ของข้อมูล รูปแบบและมาตรฐานของข้อมูล และความสามารถในการส่งข้อมูลของสายเรือ ซึ่งยังไม่มีมาตรฐานร่วมกัน ทำให้ศุลกากรไม่สามารถนำข้อมูลจากสายเรือสำราญจากประเทศต่าง ๆ มาวิเคราะห์ความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กรณีศึกษาการใช้ข้อมูลก่อนการมาถึงของศุลกากรแคนาดา (CBSA)

ผู้ให้บริการเรือสำราญต้องส่งข้อมูลแจ้งเตือนก่อนการมาถึง (Pre-Arrival Notice: PAN) โดยมีข้อมูลของท่าเรือที่เรือลำนั้นได้ไปจอดเทียบท่าก่อนที่จะมาถึงท่าเรือนั้น (Port of Call) 5 ท่าเรือ ซึ่งช่วยให้ศูนย์ระบุเป้าหมายระดับชาติ (National Targeting Centre: NTC) ของศุลกากรแคนาดา ประเมินว่าเรือสำราญนั้นได้ไปจอดแวะ ณ ท่าเรือที่มีความเสี่ยงมากก่อนหรือไม่ และ NTC ใช้เว็บไซต์ CruiseMapper.com ซึ่งเป็นฐานข้อมูลเปิด (Open-Source) ที่แสดงรายละเอียดข้อมูลการเดินทางเรือสำราญท่าเรือต้นทาง ตำแหน่งการเดินทางเรือในปัจจุบัน และข้อมูลสำคัญของเรือสำราญที่เป็นประโยชน์ต่อศุลกากร เช่น

- ระบบการค้นหาดำเนินการเรือเฉพาะลำ
- แผนที่โลกที่ระบุเส้นทางเดินเรือและตำแหน่งของเรือสำราญทั้งหมด
- จำนวนลูกเรือและผู้โดยสาร
- สัญชาติของเรือและชื่อบริษัทผู้ให้บริการ
- ภาพลักษณะทางกายภาพของเรือ
- แผนผังห้องพัสดุผู้โดยสารและคานาเรือ

²เทียบเท่ากับระบบบันทึกชื่อผู้โดยสาร (Passenger Name Record: PNR) ของการขนส่งทางอากาศ WCO จึงมักเรียกข้อมูลชุดนี้ด้วยตัวย่อ BRI/PNR



เว็บไซต์ CruiseMapper.com แหล่งข้อมูลเปิดที่แสดงเส้นทางการเดินเรือสำราญแบบReal-Time

ในช่วงปี 2561 (2018) ศุลกากรแคนาดาได้กำหนดให้ผู้ที่ให้บริการเรือสำราญจำนวนหนึ่งที่ถูกกำหนดว่ามีความเสี่ยงสูงส่งข้อมูลเพิ่มเติมตามความสมัครใจ (Voluntary Basis) เพื่อเสริมประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยงข้อมูลเหล่านั้น ได้แก่

- หมายเลขอ้างอิงการจอง (สำหรับผู้โดยสาร)
- วันที่ทำการจอง (สำหรับผู้โดยสาร)
- หมายเลขห้องพัก (สำหรับผู้โดยสาร)
- วันที่ขึ้นเรือ (สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือ)
- สถานที่ขึ้นเรือ (สำหรับลูกเรือ)
- ตำแหน่งหน้าที่บนเรือ (สำหรับลูกเรือ)
- ประวัติการลาพักผ่อนบนบก (Shore Leave) (สำหรับผู้โดยสารบางส่วนและลูกเรือ)



อ้างอิง

WCO. "Cruise Ship Compendium of Best Practices for Customs: March 2023." <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/ressources/permanent-technical-committee/239-240/pc0724eae4a.pdf>. Accessed 15 October 2024.

US CBP. "Preclearance." <https://www.cbp.gov/travel/preclearance>. Accessed 22 October 2024.





มาตรฐานระบบข้อมูลผู้โดยสาร ในการขนส่งทางทะเล

ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้นว่าข้อมูลที่สำคัญต่อการประเมินความเสี่ยงของผู้โดยสารที่เดินทางโดยเรือสำราญ คือ ระบบข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (Advanced Passenger Information: API) และระบบบันทึกชื่อผู้โดยสาร (Passenger Name Record: PNR) ซึ่งมีการใช้กันอย่างแพร่หลายกับผู้โดยสารที่เดินทางโดยอากาศยานอยู่แล้ว ต่อมา คณะทำงานด้านการควบคุมและอำนวยความสะดวกผู้โดยสารของ WCO (Passenger Facilitation and Control Working Group: PFCWG) ได้กำหนดให้เรียก ระบบข้อมูล PNR ของการขนส่งทางทะเลว่าระบบข้อมูลการจอง (Booking Reservation Information: BRI หรือ BRI/PNR) นอกเหนือจากข้อมูลของผู้โดยสารแล้ว เจ้าหน้าที่ยังต้องการข้อมูลเฉพาะของเส้นทางเดินเรือและท่าเรือที่เรือเคยจอดเทียบท่าก่อนมาถึงท่าเรือนั้น (Previous Port of Call) เพื่อประกอบการวิเคราะห์ความเสี่ยงด้วย

ข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (Advanced Passenger Information: API)

คือ ชุดข้อมูลของผู้โดยสารที่ประกอบไปด้วย ประวัติและเอกสารการเดินทางของผู้โดยสาร และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ซึ่งรวบรวมโดยผู้ให้บริการขนส่งก่อนการออกเดินทาง ข้อมูลเหล่านี้ต้องถูกส่งไปยังหน่วยงานศุลกากรในประเทศปลายทางหรือประเทศต้นทางในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

ระบบข้อมูลการจอง (Booking Reservation Information: BRI หรือ BRI/PNR)

คือ ข้อมูลการจองการเดินทางที่รวบรวมจากระบบการจองของผู้ให้บริการเรือสำราญ โดยมีชุดข้อมูลที่แตกต่างกันไปตามผู้ให้บริการแต่ละราย มีข้อมูลตั้งแต่ข้อมูลการจองบัตรโดยสาร ข้อมูลรายละเอียดวันเวลาที่ทำการจองเส้นทางท่าเรือที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลการชำระเงิน

หน่วยงานควบคุมบริเวณพรมแดนใช้ข้อมูลเหล่านี้ในการตรวจสอบความเสี่ยงและภัยคุกคาม โดยข้อมูลจะแสดงประวัติการถูกตรวจยึด การลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย การค่านุश्य และการก่อการร้ายที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารนั้น อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีมาตรฐานร่วมกันของข้อมูลเหล่านี้ของผู้โดยสารทางทะเล ทำให้เจ้าหน้าที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลเหล่านี้ในการประเมินความเสี่ยง การป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมาย และการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและลูกเรือได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

จากแบบสอบถามด้านเรือสำราญของ WCO ในปี 2564 (2021) ประเทศสมาชิกส่วนใหญ่แจ้งว่าสามารถเข้าถึงข้อมูล API ได้ โดยเฉพาะข้อมูลการเดินทางพื้นฐานของผู้โดยสาร เช่น ชื่อผู้โดยสาร (เข้าถึงได้ร้อยละ 67.5) สัญชาติ (เข้าถึงได้ร้อยละ 70) และหมายเลขหนังสือเดินทาง (เข้าถึงได้ร้อยละ 67.5) แต่ประสบปัญหาในการเข้าถึงข้อมูลที่แม่นยำและมีคุณภาพสูง ในขณะเดียวกัน หลายประเทศสามารถเข้าถึงข้อมูลการจอง (BRI) ในอัตราต่ำ เช่น ข้อมูลการติดต่อ (เข้าถึงได้ร้อยละ 17.5) หมายเลขอ้างอิงการจอง (เข้าถึงได้ร้อยละ 17.5) หรือ ข้อมูลกระเป๋าสัมภาระ (เข้าถึงได้ร้อยละ 15) และมีปัญหาในการเข้าถึงข้อมูลที่มีคุณภาพเช่นกัน นอกจากนี้ ประเทศสมาชิกหลายประเทศต้องการที่จะเข้าถึงข้อมูลการจองที่เฉพาะเจาะจงมากขึ้น เช่น ข้อมูลของห้องพัก ค่าบริการห้องพัก และระดับชั้นการเดินทาง (Voyage Class)

การเก็บรวบรวมและการใช้ประโยชน์ จากข้อมูลผู้โดยสาร

ผู้ให้บริการเรือสำราญต้องส่งข้อมูล API ให้แก่ศุลกากรหรือหน่วยงานควบคุมพรมแดนอื่น ๆ ก่อนที่ผู้โดยสารและลูกเรือจะได้รับอนุญาตให้ขึ้นเรือ ผ่านแดนหรือขึ้นฝั่งไปยังประเทศปลายทาง ซึ่งต้องเป็นไปตามข้อกำหนดเรื่องกรอบระยะเวลาในการส่งข้อมูลที่หน่วยงานแต่ละประเทศกำหนดไว้ การส่งข้อมูล API เป็นส่วนสำคัญในการควบคุมพรมแดนของหน่วยงานต่าง ๆ ในส่วนของศุลกากร สามารถใช้ข้อมูลนี้ในการระบุตัวผู้โดยสารต้องสงสัย จากการเทียบข้อมูลกับฐานข้อมูลของหน่วยงานใช้บังคับกฎหมายอื่น ๆ เช่น การเทียบกับรายชื่อบุคคลที่อยู่ในรายการตามมติคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ (UN Sanction List) ซึ่งเป็นผู้ถูกห้ามเดินทางระหว่างประเทศ และการเทียบกับฐานข้อมูลเอกสารการเดินทางที่สูญหายหรือถูกขโมย (Stolen and Lost Travel Documents: SLTD) ขององค์การตำรวจอาชญากรรมระหว่างประเทศ (INTERPOL)



ความท้าทายในการใช้ข้อมูลผู้โดยสาร

ในขณะที่ข้อมูล API ถูกใช้เพื่อระบุความเสี่ยงและภัยคุกคามที่กำหนดไว้แล้วในฐานข้อมูลการเผ่าร้างต่าง ๆ ข้อมูล BRI/PNR สามารถใช้เพื่อหาความเสี่ยงที่ยังไม่เคยมีการบันทึกหรือเกิดขึ้นมาก่อน โดยการคาดคะเนแนวโน้มความเสี่ยงจากจุดบ่งชี้ความเสี่ยง (Risk Indicator) เพื่อกำหนดว่าผู้โดยสารคนใดมีความเกี่ยวข้องกับการก่อการร้ายและอาชญากรรมร้ายแรงในระดับระหว่างประเทศ และใช้หาสิ่งผิดปกติในกระเป๋าสัมภาระหรือใช้สังเกตระยะเวลาการเข้าพักและการเดินทางที่ผิดปกติ

หน่วยงานระดับชาติควรใช้ระบบ Single Window ในการจัดเก็บข้อมูล API และข้อมูล BRI/PNR เพื่อสร้างความสะดวกต่อผู้ประกอบการให้สามารถส่งข้อมูลการเดินทางทั้งหมดพร้อมกันในช่องทางเดียว ก่อนที่ระบบจะส่งข้อมูลเหล่านี้ไปยังศูนย์ประสานงานข้อมูลผู้โดยสารที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ หน่วยงานศุลกากรหลายแห่งได้จัดตั้งหน่วยข้อมูลผู้โดยสาร (Passenger Information Unit: PIU) หรือในบางประเทศเรียกว่าศูนย์ระบุเป้าหมายระดับชาติ (National Targeting Centre: NTC) เพื่อจัดการและวิเคราะห์ข้อมูล API และข้อมูล BRI/PNR โดยเฉพาะ

ศุลกากร หน่วยงานควบคุมพรมแดนอื่น ๆ และภาคอุตสาหกรรมเรือสำราญล้วนกำลังประสบความท้าทายที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพของข้อมูล การขาดมาตรฐานของข้อมูล และระเบียบการรับส่งข้อมูลที่สอดคล้องกัน ซึ่งเกิดขึ้นมาจากการใส่ข้อมูลคลาดเคลื่อน ความแตกต่างกันของชุดข้อมูลของแต่ละหน่วยงานต้องการ รูปแบบการส่งข้อมูลและความเสี่ยงด้านความมั่นคงทางข้อมูล การขาดมาตรฐานร่วมกันเช่นนี้ทำให้ศุลกากรสับสน และไม่มีข้อมูลเพียงพอในการประเมินความเสี่ยงก่อนที่เรือสำราญจะเข้ามาเทียบท่า

นอกจากนี้ ยังมีความท้าทายในทางกฎหมาย เมื่อหลายประเทศไม่มีกฎหมายที่ระบุให้ผู้ประกอบการต้องส่งข้อมูลภายในกรอบระยะเวลาที่ชัดเจน ทำให้ศุลกากรไม่ได้รับข้อมูลในเวลาที่เหมาะสมต่อการวิเคราะห์ความเสี่ยงเช่นกัน ทั้งนี้ แต่ละประเทศมีข้อกำหนดเรื่องกรอบระยะเวลาในการส่งข้อมูลที่แตกต่างกันมาก โดยมีตั้งแต่การกำหนดให้ส่งข้อมูลภายในเวลา 96 ชั่วโมงก่อนออกเดินทาง ไปจนถึงการอนุญาตให้ส่งข้อมูลได้หลังจากที่เรือจอดแวะที่ท่าเรือในเส้นทาง (Port of Call) ที่แรก เมื่อการเดินทางเรือสำราญมักเกี่ยวข้องกับศุลกากรหลายประเทศ กฎด้านการส่งข้อมูล ที่หลากหลายเช่นนี้จึงไม่เป็นประโยชน์ต่อทั้งศุลกากรและผู้ประกอบการ

ในหลายกรณี ศุลกากรก็ประสบปัญหาในการติดต่อสื่อสารกับผู้ประกอบการเรือสำราญ ซึ่งทั้งสองฝ่าย ควรมีช่องทางการติดต่อสื่อสารที่เอื้อต่อการแก้ไขปัญหาหรือส่งข้อมูลเร่งด่วน อันอาจเกิดความจำเป็นขึ้นได้ตลอดระยะเวลาเดินเรือ



แนวทางแก้ไขปัญหา

- **การใช้ระบบข้อมูล API แบบมีปฏิสัมพันธ์ (interactive API: iAPI)** ซึ่งเป็นระบบข้อมูล API ที่เอื้อให้บุคลากรและผู้ประกอบการติดต่อสื่อสารกันได้แบบทันเหตุการณ์ (Real-Time) ทำให้เจ้าหน้าที่สามารถแจ้งเตือนหรือขอข้อมูลเพิ่มเติมจากผู้ให้บริการเรือสำราญได้อย่างรวดเร็ว ในบางกรณีอาจทำให้บุคลากรสามารถแจ้งเตือนข้อมูลผู้โดยสารต้องสงสัยให้แก่ผู้ให้บริการได้ตั้งแต่ก่อนการขึ้นเรือ หรือก่อนการขึ้นฝั่ง เพื่อเสริมประสิทธิภาพการควบคุม
- **การรวมข้อมูล API ในการขนส่งทางทะเลเข้ากับข้อมูล API ในการขนส่งทางอากาศ** เพื่อการสร้างฐานข้อมูลผู้โดยสารที่ครอบคลุมมากขึ้น เนื่องจากทำให้หน่วยงานควบคุมพรมแดนเห็นรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารได้ในหลายรูปแบบการขนส่ง นอกจากนี้ สามารถพิจารณาการรวมข้อมูล PNR ของการขนส่งทางอากาศเข้ากับข้อมูล BRI/PNR ของการขนส่งทางทะเลด้วยเช่นกัน แต่ถือเป็นความท้าทาย เนื่องจากหลายประเทศมีกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ที่กำหนดให้ต้องลบข้อมูลส่วนบุคคลออกจากชุดข้อมูลนี้ หรือต้องทำข้อมูลให้เป็นนิรนามก่อนการนำไปใช้ประโยชน์
- **การออกกฎหมายกำกับระยะเวลาการส่งข้อมูลผู้โดยสาร** เพื่อกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องส่งข้อมูลผู้โดยสารในกรอบระยะเวลาและในแบบแผนที่เหมาะสม ซึ่งหลายประเทศได้เริ่มออกกฎหมายในลักษณะนี้กับข้อมูล API และ PNR ของการขนส่งทางอากาศแล้ว ทำให้สามารถพัฒนาให้กฎหมายดังกล่าวใช้บังคับได้กับการขนส่งในทุกรูปแบบ (Mode-Neutral) หรือสามารถใช้เป็นตัวอย่างในการร่างกฎหมายสำหรับการขนส่งทางทะเลโดยเฉพาะ ทั้งนี้ การปรับปรุงกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่แล้วให้ครอบคลุมถึงการขนส่งทางทะเลด้วยจะทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับตัวและใช้บังคับเนื้อหากฎหมายใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็วมากกว่า
- **การตั้งช่องทางการติดต่อตลอด 24 ชั่วโมง** ซึ่งบุคลากรอาจให้บริการ Call-Center หรือกำหนดผู้ประสานงานที่ชัดเจน เพื่อให้ผู้ให้บริการเรือสำราญหรือบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยวสามารถติดต่อขอคำแนะนำที่เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา



©Port of Vancouver

กรณีศึกษาของศุลกากรนิวซีแลนด์และสำนักงานพศกซ์เขตแดนออสเตรเลีย

ศุลกากรนิวซีแลนด์ (New Zealand Customs Service: NZCS) และสำนักงานพศกซ์เขตแดนออสเตรเลีย (Australian Border Force: ABF) ใช้ข้อมูลการจองในการกำหนดความเสี่ยงและจัดการสายเรือ ทั้งยังใช้ข้อมูล API ในการจัดทำฐานข้อมูลความเสี่ยงของผู้โดยสาร ทั้งสองหน่วยงานได้ทดลองใช้ระบบการอำนวยความสะดวกผู้โดยสารที่เดินทางโดยเรือสำราญระหว่างสองประเทศ โดย NZCS ทดลองใช้ข้อมูลผู้โดยสารขาออกจาก ABF ในการตรวจปล่อยผู้โดยสารของตน ในการนี้ เจ้าหน้าที่นิวซีแลนด์จะเปรียบเทียบข้อมูลผู้โดยสารจาก ABF กับข้อมูล API จากผู้ประกอบการเรือสำราญเพื่อหาความคลาดเคลื่อนและความผิดปกติ

NZCS ใช้ข้อมูลจากหลายแหล่งข้อมูลสำหรับการตรวจสอบข้อมูลผู้โดยสาร เช่น ฐานข้อมูล NZCS CusMod ฐานข้อมูลเปิด และใช้ความรู้ความเชี่ยวชาญของเจ้าหน้าที่ในการคัดกรองความเสี่ยง หากข้อมูลผู้โดยสารไม่มีความผิดปกติ ผู้โดยสารเหล่านั้นจะได้รับการตรวจปล่อยชั่วคราว (Provisional Clearance) โดยไม่ต้องแสดงหนังสือเดินทาง เพียงแต่ต้องแสดงบัตรขาเข้า (Arrival Card) แก่พนักงานศุลกากรเพื่อตรวจสอบข้อมูลสำคัญบางประการ และรับการตรวจสอบในกรณีที่มีใบขนสินค้า (Customs Declaration) เท่านั้น จากการทดสอบ NZCS ได้สัมผัสตรวจผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจปล่อยด้วยวิธีการนี้จำนวนร้อยละ 5 พบว่าผลการเปิดตรวจผู้โดยสารเหล่านี้สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ความเสี่ยงด้วยข้อมูลและไม่พบการกระทำผิดของ ผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจปล่อยด้วยวิธีการข้างต้น

ผลลัพธ์ของความร่วมมือในการตรวจปล่อยผู้โดยสารในโครงการนี้ แสดงให้เห็นว่าข้อมูลผู้โดยสารขาออกของประเทศหนึ่ง สามารถนำไปใช้ประกอบการตรวจปล่อยผู้โดยสารขาเข้าแบบชั่วคราวของอีกประเทศหนึ่งได้ โดยเฉพาะในประเทศที่มีขนาดท่าเรือเล็กกว่า โดยส่งผลให้กระบวนการตรวจสอบผู้โดยสารจากเรือสำราญเร็วขึ้น (กระบวนการใหม่ใช้เวลา 4 วินาทีต่อผู้โดยสาร 1 คน ในขณะที่กระบวนการแบบทั่วไปใช้เวลาเฉลี่ย 66 วินาที) และใช้เจ้าหน้าที่เพื่อการตรวจปล่อยจำนวนน้อยลง จึงทำให้ศุลกากรประหยัดงบประมาณและสามารถใช้เจ้าหน้าที่เฉพาะการตรวจสอบผู้โดยสารและสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงเท่านั้น ในอนาคตกระบวนการข้างต้นจะมีประสิทธิภาพและได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการมากขึ้น หากมีมาตรฐานทางข้อมูลผู้โดยสารทางทะเลที่สอดคล้องกัน



ตัวอย่างเส้นทางการเดินเรือสำราญระหว่างออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ซึ่งผู้โดยสารต้องรับการตรวจปล่อยชั่วคราวในนิวซีแลนด์

อ้างอิง

WCO. "Cruise Ship Compendium of Best Practices for Customs: March 2023." <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/ressources/permanent-technical-committee/239-240/pc0724eae4a.pdf>. Accessed 15 October 2024.

ข้อเสนอแนะ ด้านการบริหารจัดการพรมแดนร่วมกันทางทะเล

ข้อมูลผู้โดยสารทางทะเลมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานควบคุมพรมแดนหลายหน่วยงาน อาทิ ศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และหน่วยงานใช้บังคับกฎหมายอื่น ๆ ศุลกากรจึงต้องมีความร่วมมือกับหน่วยงานอื่น พร้อมทั้งสร้างหุ้นส่วนความร่วมมือกับภาคเอกชน ทำให้เกิดการบริหารจัดการพรมแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM) เพื่อให้การควบคุมผู้โดยสารที่เดินทางโดยเรือสำราญมีประสิทธิภาพสูงสุด

ในบริบทปัจจุบันที่การให้บริการเรือสำราญกำลังเติบโตในระยะยาวและเปิดโอกาสทางธุรกิจรูปแบบใหม่ การควบคุมและรักษาความปลอดภัยในการขนส่งโดยเรือสำราญจึงต้องได้รับความร่วมมือในระดับโลก ทั้งนี้ การแพร่ระบาดของ COVID-19 ได้ชี้ให้เห็นถึงความเปราะบางและการขาดการบริหารจัดการพรมแดนทางทะเลที่สอดคล้องกันระหว่างประเทศต่าง ๆ เช่น กระบวนการจัดการ ณ ท่าเรือ (At-Port Processing Procedures) การกักตัวผู้โดยสาร (Quarantine) ที่แต่ละประเทศดำเนินการตามข้อกำหนดหรือกฎหมายที่แตกต่างกัน ซึ่งทำให้ประสิทธิภาพการควบคุมผู้โดยสารบนเรือสำราญที่ต้องเดินทางผ่านหลายประเทศเป็นไปอย่างยากลำบาก

ในการนี้ WCO ได้รวบรวมแนวปฏิบัติที่น่าสนใจจากประเทศสมาชิกในประเด็นการกำหนดอำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบ และแนวทางการปฏิบัติงานร่วมกันของหน่วยงานควบคุมพรมแดน เพื่อส่งเสริมการควบคุมเรือสำราญ ดังต่อไปนี้

ความร่วมมือของหน่วยงานรักษาความปลอดภัยบริเวณพรมแดน

หน่วยงานรักษาความปลอดภัยบริเวณพรมแดน ได้แก่ การท่าเรือ กระทรวงคมนาคม สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร และหน่วยงานใช้บังคับกฎหมายอื่น ๆ มีหน้าที่รักษาความปลอดภัยของพรมแดนในมิติที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตาม หน่วยงานเหล่านี้ก็อาจพบปัญหาเขตอำนาจทับซ้อนกัน และมีการออกมาตรการที่ขัดแย้งกัน ทำให้เกิดความสับสนแก่ผู้โดยสารและผู้ประกอบการ ภารกิจและแนวทางประสานงานระหว่างหน่วยงานจึงต้องถูกกำหนดไว้ให้ชัดเจน ป้องกันการปฏิบัติงานซ้ำซ้อน และเอื้อให้ใช้กระบวนการที่กระชับและมีประสิทธิภาพที่สุด

ศุลกากรควรออกมาตรการที่ส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นและผู้ให้บริการเรือสำราญ เช่น การพัฒนาระบบการประเมินความเสี่ยงต่อเนื่องของอุตสาหกรรมเรือสำราญ ซึ่งอ้างอิงตามการประเมินความเสี่ยงของศุลกากรที่ปรับให้เหมาะสมกับอุตสาหกรรมเรือสำราญ และสามารถพัฒนาร่วมกันกับหน่วยงานในประเทศและหน่วยงานต่างประเทศ เพื่อประเมินความเสี่ยงที่มาจากภูมิภาคอื่น ๆ (Region-to-Region Basis) รวมด้วย



เรือสำราญ Radiance of the Seas พบการระบาดของเชื้อแบคทีเรียซัลโมเนลลาในร้อยละ 8 ของผู้โดยสารและลูกเรือเมื่อเดือนกันยายน 2567 (2024)

นอกจากนี้ ศุลกากรสามารถพัฒนาตัวชี้วัดความเสี่ยง (Risk Indicator) ให้กับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบนเรือ ให้เจ้าหน้าที่เหล่านี้สามารถติดตามการเคลื่อนที่ของเป้าหมายและสัมภาระเสี่ยงตั้งแต่เรือยังไม่เข้ามาเทียบท่า เพื่อช่วยให้ผู้โดยสารและลูกเรือส่วนใหญ่ที่มีความเสี่ยงต่ำได้รับการอำนวยความสะดวกในขณะขึ้นฝั่งในขณะเดียวกัน สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองและหน่วยงานด้านคมนาคมอื่น ๆ ก็ยังต้องใช้บังคับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือสำราญด้วยในบริเวณท่าเทียบเรือเดียวกัน จึงมีความแออัดและเป็นอุปสรรคต่อกระบวนการควบคุมพรมแดนทั้งหมด ศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ จึงต้องติดต่อประสานงานกันเพื่อให้กระบวนการควบคุมทั้งหมดสอดคล้องกันได้ดี

ความร่วมมือกับหน่วยงานด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม

หน่วยงานเฉพาะทางด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อมก็มีส่วนสำคัญในการควบคุมเรือสำราญ เนื่องจากเรือสำราญเป็นการขนส่งผู้โดยสารจากหลายภูมิภาคที่อยู่ร่วมกันในพื้นที่แคบเป็นจำนวนมาก ทำให้เสี่ยงต่อโรคติดต่อ การติดเชื้อโรคท้องถิ่นในพื้นที่ที่ผู้โดยสารขึ้นฝั่งไปท่องเที่ยวระหว่างเส้นทาง โดยพบการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโนโรไวรัส (Norovirus) เชื้อแบคทีเรียซัลโมเนลลา (Salmonella) และเชื้อแบคทีเรียอีโคไล (E. coli)³ ได้บ่อยครั้ง ซึ่งในปี 2567 (2024) ศูนย์ควบคุมโรคติดต่อสหรัฐ (Centers for Disease Control and Prevention) ได้พบการแพร่ระบาดบนเรือสำราญแล้ว 10 ลำ โดยมีผู้ป่วยหลายพันคน ศุลกากรจึงต้องปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับหน่วยงานสาธารณสุขในการกักตัวผู้โดยสารที่มีความเสี่ยง และการแก้ไขสถานการณ์เฉพาะหน้าอื่น ๆ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดวิกฤติทางสาธารณสุขในระดับชาติ

³เชื้อเหล่านี้เป็นสาเหตุหลักของการติดเชื้อในลำไส้และภาวะอาหารเป็นพิษ ซึ่งมีผู้ติดเชื้อหลายล้านคนต่อปี

ในส่วนของหน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อม เรือสำราญเป็นยานพาหนะขนาดใหญ่ที่ใช้พลังงานมากและต้องมีระบบการจัดการของเสียที่เหมาะสม เพื่อลดผลกระทบของการเดินเรือต่อระบบนิเวศทางทะเลให้ได้มากที่สุด หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมจึงต้องเข้ามาตรวจสอบมาตรฐานของเรือสำราญ ตั้งแต่การแล่นเข้ามาในทะเลอาณาเขต และเมื่อเข้ามาเทียบเทียบท่า ซึ่งจำเป็นต้องได้รับข้อมูลและการประสานงานกับหน่วยงานรักษาความปลอดภัยบริเวณพรมแดนเช่นกัน

ความร่วมมือกับการทำเรือ

หน่วยงานการทำเรือรับผิดชอบบริหารจัดการ และการรักษาความปลอดภัยในบริเวณท่าเรือทั้งหมด ทั้งยังเป็นหน่วยงานที่ต้องจัดสรรพื้นที่และอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานรักษาความปลอดภัยบริเวณพรมแดนและหน่วยงานใช้บังคับกฎหมายในท่าเรือทั้งหมด จึงทำให้ศุลกากรต้องมีความร่วมมือกับการทำเรือ โดยเฉพาะในส่วนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและการออกแบบท่าเรือเพื่อเอื้อให้ศุลกากรปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ความร่วมมือกับผู้ให้บริการเรือสำราญ

ผู้ให้บริการเรือสำราญมีบทบาทสำคัญในการส่งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้าเพื่อการประเมินความเสี่ยงของศุลกากร โดยควรมีช่องทางการสื่อสารโดยตรงกับพนักงานศุลกากรเพื่อให้สามารถจัดการกับผู้โดยสารที่มีความเสี่ยง และเพื่อให้ได้รับคำแนะนำในเรื่องกรอบระยะเวลาในการส่งข้อมูลและรูปแบบของข้อมูลที่แตกต่างกันไปตามข้อกำหนดของประเทศต่าง ๆ

การสร้างความตระหนักรู้ และการฝึกอบรมพนักงานศุลกากร

การควบคุมผู้โดยสารที่เดินทางโดยเรือสำราญมีความซับซ้อนมากกว่าผู้โดยสารที่เดินทางโดยอากาศยาน เนื่องจากเหตุผล 2 ประการ คือ 1. อุตสาหกรรมเรือสำราญมีความซับซ้อน เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการและหน่วยงานหลายภาคส่วน ทั้งยังต้องอยู่ภายใต้เขตอำนาจทางกฎหมายที่แตกต่างกันของหลายประเทศ และ 2. ยังไม่มีข้อกำหนดและแบบแผนในการส่งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้าอย่างแพร่หลาย ซึ่งประเด็นเหล่านี้ต้องใช้เวลาในการกำหนดมาตรฐานทางข้อมูลร่วมกัน และการส่งเสริมให้ประเทศสมาชิก WCO ออกกฎหมายระดับชาติที่กำหนดให้ผู้ประกอบการเรือสำราญต้องส่งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้าแก่ศุลกากร

ทั้งนี้ การควบคุมผู้โดยสารจากเรือสำราญจึงขึ้นอยู่กับพนักงานศุลกากรเป็นหลัก เจ้าหน้าที่จึงควรได้รับการฝึกอบรมที่เหมาะสม และมีความตระหนักรู้ใน 3 ประเด็นหลัก ได้แก่

1. จุดประสงค์ของการเทียบท่า และเส้นทางเดินเรือ

เจ้าหน้าที่ควรรู้จุดประสงค์ในการเข้ามาเทียบท่า ณ ท่าเรือนั้น ซึ่งอาจเป็นท่าเรือที่เป็นจุดเดินทางเข้าประเทศ (First Port of Entry) ท่าเรือที่จอดแวะในเส้นทาง (Port of Call) หรือเป็นท่าเรือสุดท้ายในเส้นทางเดินเรือ (Port of Disembarkation) และต้องทราบว่าเรือจะสิ้นสุดการเดินเรือที่ท่าเรือนั้น หรือยังต้องเดินเรือต่อไป เนื่องจากข้อมูลเหล่านี้ส่งผลต่อปัจจัยความเสี่ยงที่ต่างกันออกไปตามจุดประสงค์ของการเทียบท่า เช่น หากท่าเรือนั้นเป็นท่าเรือที่เรือสำราญจะจอดแวะในระหว่างเส้นทาง และไม่ใช่ท่าเรือที่เป็นจุดเดินทางเข้าประเทศ ถือว่าเป็นการจอดเรือที่มีความเสี่ยงต่ำกว่าการจอดเทียบท่า ณ ท่าเรือที่เป็นจุดเข้าประเทศและท่าเรือที่เป็นจุดสุดท้ายของเส้นทางเดินเรือ

2. กระบวนการขึ้นเรือ และกระบวนการขึ้นฝั่งของท่าเรือนั้น

พนักงานศุลกากรต้องทราบกระบวนการขึ้นเรือและขึ้นฝั่งของผู้โดยสารและลูกเรือ ซึ่งก็แตกต่างกันในประเทศต่าง ๆ และแตกต่างกันตามจุดประสงค์ของการขึ้นฝั่งและการขึ้นเรือ เช่น การขึ้นเรือเพื่อเริ่มต้นการเดินทาง หรือ การขึ้นเรือเพื่อเดินทางต่อหลังจากการจอดแวะท่องเที่ยวระหว่างทาง ก็มีความแตกต่างกันระดับความเข้มงวดของการควบคุมและมาตรการด้านสาธารณสุข



© Mitchel Willem Jacob Anneveldt, Unsplash

3. กระบวนการบริหารจัดการความเสี่ยง

พนักงานศุลกากรต้องมีความรู้และความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการความเสี่ยงของผู้โดยสาร เริ่มตั้งแต่ความเชี่ยวชาญในการสังเกตพฤติกรรมของผู้โดยสาร ความน่าสงสัยของขนาดและรูปแบบของกระเป๋าสัมภาระที่สัมพันธ์กับลักษณะเส้นทางการท่องเที่ยว ไปจนถึงการวิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยงจากระบบข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า โดยเจ้าหน้าที่ต้องมีช่องทางการติดต่อสื่อสารกับผู้ให้บริการเรือสำราญให้ส่งข้อมูลในรูปแบบและอยู่ในกรอบระยะเวลาที่กำหนด เพื่อตรวจสอบข้อมูลความเสี่ยงควบคู่กับผลการสังเกต หากมีความจำเป็นควรทำการประเมินขั้นทุติยภูมิ (Secondary Assessment) การเปิดตรวจ ดำเนินการตรวจสอบของหน่วยงานเฉพาะทางอื่น ๆ ต่อไป

หน่วยงานศุลกากรควรส่งเสริมการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ให้มีความรู้และทักษะที่สามารถจัดการกับประเด็นทั้ง 3 ประเด็นข้างต้นได้ โดยควรมีความร่วมมือระดับระหว่างประเทศเพื่อเอื้อให้มีการพัฒนาแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกันในระดับภูมิภาคหรือระดับโลก ซึ่งจะสามารถยกระดับการควบคุมทางศุลกากรให้สามารถรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกต่อการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อสรุป

ถึงแม้ว่าการเดินทางด้วยเรือสำราญจะได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นและมีความเสี่ยงต่อความมั่นคงของชาติเช่นเดียวกับการเดินทางด้วยอากาศยาน แต่ระบบการควบคุมทางศุลกากรและแนวทางการรักษาความปลอดภัยบริเวณพรมแดนที่เกี่ยวข้องยังไม่มีแบบแผนเท่าที่ควร โดยเฉพาะการที่ระบบข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (API) และระบบข้อมูลการจอง (BRI/PNR) ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของการควบคุมและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารจำนวนมากนั้นยังไม่มีการใช้บังคับที่แพร่หลายนัก ในปัจจุบัน ศุลกากรและหน่วยงานรักษาความปลอดภัยบริเวณพรมแดนอื่น ๆ จึงควรให้ความสำคัญในการควบคุมผู้โดยสารจากเรือสำราญมากขึ้น โดยควรฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ ออกกฎหมายหรือข้อกำหนดที่ให้ผู้ประกอบการต้องส่งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า และควรสร้างความร่วมมือกับต่างประเทศเพื่อสร้างมาตรฐานร่วมกันในระดับระหว่างประเทศ

อ้างอิง

WCO. "Unlocking the value of Open-Source Intelligence (OSINT) in Customs Enforcement."

<https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/security-programme/osint->



© UK Maritime





รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

EU ตรวจยึดสินค้าปลอม 152 ล้านชิ้น รวมมูลค่า 3.4 พันล้านยูโร
ในปี 2566 ส่วนใหญ่มีต้นทางจากจีน

© European Commission



เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2567 (2024) คณะกรรมาธิการยุโรป (European Commission) และสำนักงานทรัพย์สินทางปัญญาของสหภาพยุโรป (EUIPO) เผยแพร่รายงานการตรวจยึดสินค้าปลอม (Counterfeit Product) ในปี 2566 (2023) ทั้งในบริเวณพรมแดน EU และในตลาด EU ซึ่งมีการตรวจยึดสินค้าปลอมทั้งหมด 152 ล้านชิ้น เพิ่มขึ้นจากปริมาณการตรวจยึดในปี 2565 (2022) ถึงร้อยละ 77 และมีมูลค่าโดยประมาณรวม 3.4 พันล้านยูโร ซึ่งเพิ่มจากมูลค่าการตรวจยึดในปีก่อนหน้า ร้อยละ 68

ในส่วนของสินค้าที่ตรวจยึดได้บริเวณพรมแดน EU มีมูลค่ารวมลดลงร้อยละ 14 ถึงแม้ว่าจะมีปริมาณการตรวจยึดได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 แสดงให้เห็นว่าสินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นสินค้ามูลค่าต่ำ ในทางกลับกันสินค้าปลอมที่ตรวจยึดได้ภายในตลาด EU มีมูลค่าเพิ่มมากขึ้นถึงร้อยละ 121 เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นสินค้ามูลค่าสูง

สินค้าปลอมที่ตรวจยึดได้ส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกเกม ของเล่น แผ่นซีดี/ดีวีดี ฉลากสินค้า ป้ายแท็กสินค้า สติกเกอร์ และวัสดุหีบห่อ โดยมีวิธีดำเนินการ (Modus Operandi) เพื่อหลบเลี่ยงการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ที่พบได้บ่อย คือ การขนส่งสินค้าที่ไม่มีสัญลักษณ์ที่ห่อแยกกับการขนส่งวัสดุหีบห่อ สติกเกอร์ และป้ายแท็กที่แสดงยี่ห้อสินค้า เพื่อนำมาประกอบเข้าด้วยกันในเขต EU

ทั้งนี้ สินค้าปลอมจำนวนร้อยละ 98 ถูกตรวจยึดในประเทศสมาชิก EU 10 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐอิตาลี สาธารณรัฐฝรั่งเศส สาธารณรัฐโรมาเนีย ราชอาณาจักรสเปน ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ สาธารณรัฐบัลแกเรีย สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สาธารณรัฐฮังการี ราชอาณาจักรเบลเยียม สาธารณรัฐสโลวาเกีย โดยที่อิตาลีมีปริมาณการตรวจยึดมากกว่าร้อยละ 74 และมีมูลค่ารวมมากกว่าร้อยละ 58 ของสินค้าที่ตรวจยึดได้ทั้งหมด



รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

สาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงเป็นต้นทางของสินค้าปลอมส่วนใหญ่ที่ถูกลักลอบนำเข้า EU รองลงมาคือ เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐตุรกี ตามลำดับ โดยสินค้าที่ตรวจยึดได้ส่วนใหญ่ในบริเวณพรมแดน คือ จลากสินค้า ป้ายแท็กสินค้า สติกเกอร์ และสินค้าจำพวกเสื้อผ้า อนึ่งพบสินค้าปลอมในการขนส่งทางไปรษณีย์และการขนส่งด่วน (Express Courier) มากที่สุด EU จึงจำเป็นต้องยกระดับการตรวจสอบสินค้าเหล่านี้ต่อไป

อ้างอิง

European Commission. "EU Seizes Record 152 Million Fake Items Worth 3.4 Billion EUR in 2023."

https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/eu-seizes-record-152-million-fake-items-worth-34-billion-eur-2023-2024-11-13_en . Accessed 19 November 2024.



ครบรอบ 25 ปี เครือข่ายห้องปฏิบัติการวิทยาศาสตร์ทางศุลกากรยุโรป (CLEN)



เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2567 (2024) ศุลกากรสาธารณรัฐฮังการี (Hungarian National Tax and Customs Administration: NTCA) เป็นเจ้าภาพจัดงานเฉลิมฉลองครบรอบ 25 ปี ของเครือข่ายห้องปฏิบัติการวิทยาศาสตร์ทางศุลกากรยุโรป (Customs Laboratories European Network: CLEN) ณ กรุงบูดาเปสต์ โดยได้แสดงความสำเร็จของ CLEN และหารือแนวทางพัฒนาห้องปฏิบัติการวิทยาศาสตร์ทางศุลกากรเพื่อสร้างนวัตกรรมในการตรวจสอบสารเสพติด สินค้าผิดกฎหมาย และสามารถสนับสนุนการควบคุมทางศุลกากรให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น พร้อมทั้งสนับสนุนความร่วมมือกับเครือข่ายพันธมิตรท่าเรือยุโรป (European Ports Alliance)

CLEN ก่อตั้งขึ้นตั้งแต่ปี 2540 (1999) เพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างห้องปฏิบัติการวิทยาศาสตร์ทางศุลกากรในสหภาพยุโรป (European Union: EU) ซึ่งทำหน้าที่ตรวจสอบตัวอย่างสารต้องสงสัย และตรวจสอบความปลอดภัยของตัวอย่างสินค้าที่นำเข้ามาใน EU โดยจัดให้มีการแบ่งปันข้อมูลและเทคโนโลยีที่สนับสนุนการทำงานของศุลกากร ในปัจจุบัน มีห้องปฏิบัติการวิทยาศาสตร์ในเครือข่าย 80 แห่ง และเจ้าหน้าที่ด้านวิทยาศาสตร์ 1,900 คน ปฏิบัติงานใน 27 ประเทศสมาชิก EU ซึ่งที่ผ่านมา ได้ดำเนินการตรวจสอบตัวอย่างสารประมาณ 250,000 ชิ้น และรายงานผลการวิเคราะห์ 840,000 ครั้ง ต่อปี

นับตั้งแต่การก่อตั้งเครือข่ายนี้ ได้มีการแลกเปลี่ยนผลการตรวจสอบตัวอย่างสารระหว่างห้องปฏิบัติการวิทยาศาสตร์ทางศุลกากร เพื่อเปรียบเทียบผลการตรวจสอบว่าเป็นไปในทิศทางเดียวกันหรือไม่ โดยเริ่มจากการเน้นตรวจสอบผลิตภัณฑ์อาหารและการเกษตร ก่อนที่จะขยายขอบเขตมาถึงการตรวจสอบสารเสพติด น้ำมันแร่ (Mineral Oil) และอัญมณี ทั้งนี้ CLEN ได้ส่งเสริมความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ของศุลกากรในระดับโลกด้วย โดยองค์การศุลกากรโลก (WCO) ได้รับรองให้เครือข่ายนี้ เป็นห้องปฏิบัติการวิทยาศาสตร์ทางศุลกากรประจำภูมิภาคยุโรป ตั้งแต่ปี 2563 (2020)

อ้างอิง

European Commission. "Customs Laboratories European Network (CLEN) Celebrates 25th Anniversary."

https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/customs-laboratories-european-network-clen-celebrates-25th-anniversary-2024-10-03_en. Accessed 5 October 2024.





รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

ศุลกากรฟินแลนด์รายงานผลการสืบสวน บริษัทลักลอบขนส่งขยะไปยังมาเลเซียแบบผิดกฎหมาย



เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2567 (2024) ศุลกากรสาธารณรัฐฟินแลนด์รายงานผลการสืบสวนบริษัทแห่งหนึ่งที่เป็นผู้ต้องสงสัยคดีการลักลอบขนส่งขยะที่เป็นเศษซากเหลือทิ้งจากผลิตภัณฑ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ (Waste from Electrical and Electronic Equipment: WEEE) ประมาณ 15 ล้านตัน ไปยังมาเลเซีย โดยไม่มีใบอนุญาตและสำแดงข้อมูลเท็จต่อศุลกากร ซึ่งได้กำไรโดยมีขอบมากกว่า 1,750,000 ยูโร ในช่วงปี 2563 - 2565 (2020 - 2022)

การสืบสวนนี้เริ่มต้นตั้งแต่ช่วงปลายปี 2563 (2020) หลังจากทีสถาบันสิ่งแวดล้อมแห่งฟินแลนด์ (Finnish Environment Institute: SYKE) ได้ตั้งข้อสงสัยว่าตู้คอนเทนเนอร์ 6 ตู้ ที่กำลังจะส่งออกไปยังมาเลเซีย อาจเข้าข่ายการลักลอบขนส่งขยะผิดกฎหมาย และได้ประสานงานให้ศุลกากรฟินแลนด์ดำเนินการสืบสวนต่อ หลังการตรวจสอบ พบความผิดปกติ 2 ประเด็น ได้แก่ 1. การสำแดงสินค้าเป็นขยะในรายการสีเขียว (Green-listed Waste) ที่สามารถส่งออกได้โดยไม่ต้องขอใบอนุญาต แต่จากการตรวจสอบสินค้าจริง พบว่าเป็นขยะไม่จำแนกประเภท (Unclassified Waste) ที่ต้องขอใบอนุญาตการส่งออก และ 2. ผู้รับตราส่ง (Consignee) เป็นบริษัทในเขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (Hong Kong) แต่ปลายทางของสินค้านำอยู่ที่มาเลเซีย ซึ่งไม่สอดคล้องกับกฎหมายส่งออกขยะของฟินแลนด์

ในปี 2564 (2021) ศุลกากรฟินแลนด์ ได้ดำเนินการสืบสวนเพิ่มเติม เนื่องจากเชื่อว่าบริษัทมีความเกี่ยวข้องกับการฉ้อฉลอื่น ผลการสืบสวนเพิ่มเติมพบว่า บริษัทนี้ยังคงส่งออกขยะไปยังมาเลเซีย โดยสำแดงสินค้าเป็นเศษเหล็ก (Iron Scrap) เพื่อหลีกเลี่ยงการขอใบอนุญาตส่งออกสินค้าประเภทขยะพลาสติก และเลี่ยงการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ ซึ่งสินค้าที่ถูกส่งออก คือ ขยะพลาสติกที่เป็น WEEE และอะลูมิเนียม



รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

ในการนี้ ศุลกากรฟินแลนด์ได้กำหนดประเด็นการกระทำความผิดหลายประการ เช่น การทำลาย
สิ่งแวดล้อม การขัดต่อข้อกำหนดทางสิ่งแวดล้อม การลักลอบขนส่ง และการหลบเลี่ยงการตรวจปล่อยทาง
ศุลกากร และส่งข้อมูลให้สำนักงานอัยการเขตฟินแลนด์ตะวันตก (Prosecution District of Western Finland)
เพื่อดำเนินการตั้งข้อกล่าวหาต่อไป

อ้างอิง

Finnish Customs. "Company tried to Export Waste from Finland Without Permits Using False Information."

<https://tulli.fi/en/-/company-tried-to-export-waste-from-finland-without-permits-using-false-information>.

Accessed 31 October 2024.

ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

**พิธีสวดพระพุทธมนต์ถวายเป็นพระราชกุศล
แด่พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช
บรมนาถบพิตร และพิธีวางพวงมาลา เนื่องในวันคล้ายวันสวรรคต**

เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2567 นางสาวบราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) นายภิสรรค์รัฐ นิลพันธ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) นางสาวณัฐพร โพธิยอต เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร) และเจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์ เข้าร่วมพิธีสวดพระพุทธมนต์ถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร และพิธีวางพวงมาลา เนื่องในวันคล้ายวันสวรรคต 13 ตุลาคม 2567 โดยมีนางกาญจนา ภัทรโชค เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ เป็นประธาน

เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ เป็นผู้แทนถวายพวงมาลาเบื้องหน้าพระบรมฉายาลักษณ์ จากนั้น พระสงฆ์สวดพระพุทธมนต์ ผู้ร่วมพิธีร่วมกันถวายผ้าไตร เครื่องไทยธรรม และถวายภัตตาหารเพล นอกจากนี้ ผู้เข้าร่วมพิธียังได้ร่วมกันจุดเทียนน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณและถวายบังคมแด่พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

พิธีวางพวงมาลาถวายราชสักการะเนื่องในวันปิยมหาราช

เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2567 นางสาวบราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) มอบหมายให้ นายภิสรร์รัฐ นิลพันธ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) และนางสาวณัฐพร โพธิ์ยอด เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมพิธีวางพวงมาลาถวายราชสักการะเนื่องในวันคล้ายวันสวรรคตพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว 23 ตุลาคม “วันปิยมหาราช” โดยมีนางกาญจนา ภัทรโชค เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ เป็นประธาน

ในการนี้ เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ วางพวงมาลาถวายราชสักการะ พร้อมด้วยข้าราชการ เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นประจำสถานเอกอัครราชทูตและสำนักงานที่มประเทศไทย ณ กรุงบรัสเซลส์ เข้าร่วมเพื่อเป็นการน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณ



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

การประชุมคณะกรรมการบริหารทีมประเทศไทย
ประจำกรุงบรัสเซลส์ ครั้งที่ 1/2568

เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2567 นางสาวบราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) และนายภิสวรรค์ฐ์ นิลพันธ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริหารทีมประเทศไทยประจำกรุงบรัสเซลส์ ครั้งที่ 1/2568 โดยมีนางกาญจนา ภัทรโชค เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ เป็นประธาน

ที่ประชุมได้รับทราบกิจกรรมสำคัญที่สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ และทีมประเทศไทย ได้ดำเนินการระหว่างเดือนกันยายน - ตุลาคม 2567 และกำหนดการสำคัญระหว่างเดือนพฤศจิกายน - ธันวาคม 2567 เช่น งานเลี้ยงรับรองเนื่องในโอกาสวันคล้ายวันพระบรมราชสมภพ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร วันชาติ และวันพ่อแห่งชาติ ในวันที่ 3 ธันวาคม 2567

ในการนี้ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) ได้นำเสนอประเด็นความทางศุลกากรที่น่าสนใจจากการประชุมในกรอบขององค์การศุลกากรโลก (WCO) ในช่วงเดือนกันยายน - ตุลาคม 2567 และประชาสัมพันธ์กิจกรรม Seminar on Trade Facilitation in ASEAN Countries From Customs Perspective ซึ่งเป็นงานสัมมนาในประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของผู้แทนศุลกากรประเทศอาเซียน ณ กรุงบรัสเซลส์ จัดโดยคุณ ^{ผู้}แทนศุลกากรมาเลเซียประจำกรุงบรัสเซลส์ โดยสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์ จะเข้าร่วมสัมมนา





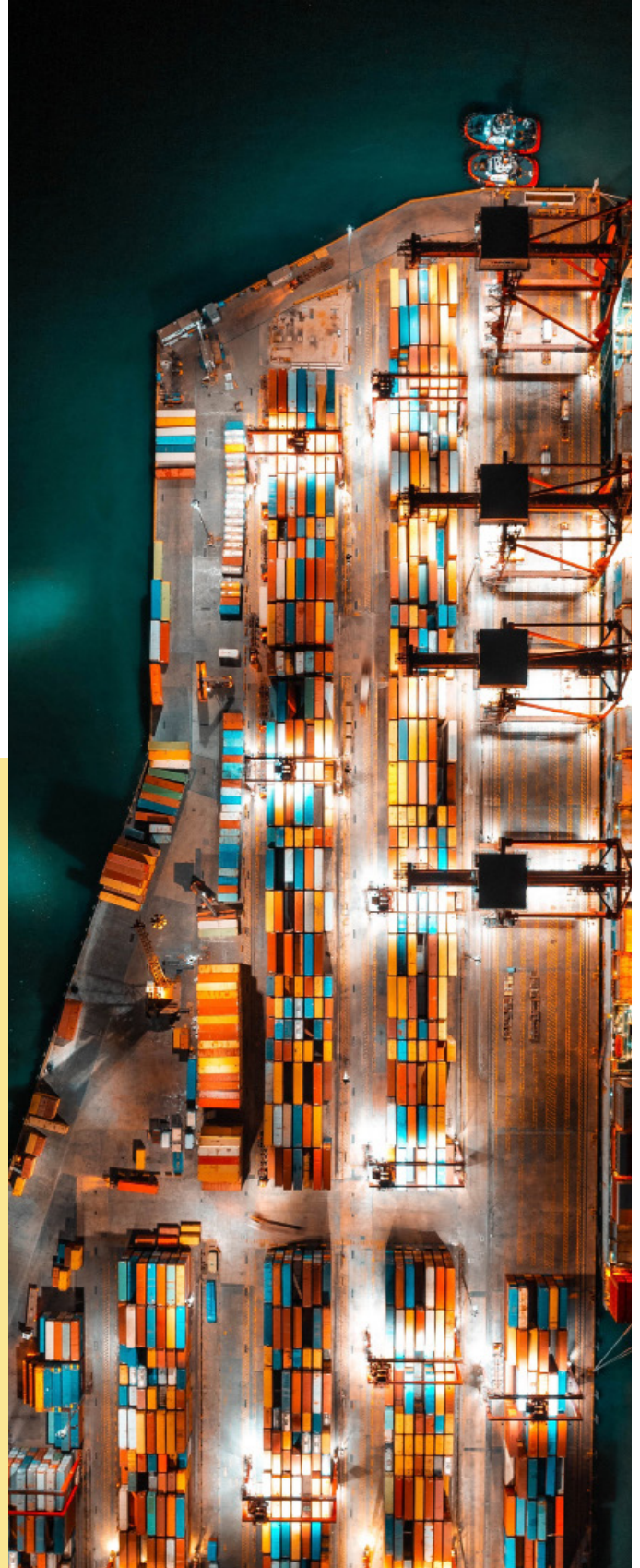
CPMU NEWS

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>



© Tom Fisk, Pexels