CR625620301



รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศ

ของ
คณะกรรมาธิการการคมนาคม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักกรรมาธิการ 1
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

(สำเนา)

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ที่ สว (สนช)(กมธ ๑) ๐๐๐๙/ (ร ๒๑) **วันที่** ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศ

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ตามที่ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๗ วันพฤหัสบดีที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติตั้งคณะกรรมาธิการสามัญประจำสภา ซึ่งคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เป็นคณะกรรมาธิการสามัญประจำสภานิติบัญญัติแห่งชาติคณะหนึ่ง ประกอบกับข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๑๒) กำหนดให้คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริงหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า และการพาณิชยนาวี ปัจจุบันคณะกรรมาธิการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑. พลโท จเรศักณ์ อานุภาพ	ประธานคณะกรรมาธิการ
๒. นายวันชัย ศารทูลทัต	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
๓. พลเรือเอก ชุมนุม อาจวงษ์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง
๔. พลอากาศเอก บุญยฤทธิ์ เกิดสุข	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม
๕. พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สี่
๖. พลอากาศเอก ธงชัย แฉล้มเขตร	เลขานุการคณะกรรมาธิการ
๗. นายธานี อ่อนละเอียด	โฆษกคณะกรรมาธิการ
๘. พลเอก สมโภชน์ วังแก้ว	รองโฆษกคณะกรรมาธิการ
๙. พลอากาศเอก ไพศาล สีตบุตร	ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๐. นายแถมสิน รัตนพันธุ์	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๑. พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์	กรรมาธิการ
๑๒. พลอากาศเอก ชนัท รัตนอุบล	กรรมาธิการ
๑๓. พลเอก ชยุติ สุวรรณมาศ	กรรมาธิการ
๑๔. พลเรือเอก ชัยวัฒน์ เอี่ยมสมุทร	กรรมาธิการ
๑๕. พลเรือเอก นพดล โชคระดา	กรรมาธิการ
๑๖. พลอากาศเอก เพิ่มเกียรติ ลวณะมาลย์	กรรมาธิการ
๑๗. พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ	กรรมาธิการ
๑๘. พลเอก วีรัณ ฉันทศาสตร์โกศล	กรรมาธิการ
๑๙. นายสถิตย์ สวินทร	กรรมาธิการ

๒๐. พลอากาศเอก สฤษดิ์พงษ์ ...

๒๐. พลอากาศเอก สฤษดิ์พงษ์ โกมุทานนท์ กรรมาธิการ
๒๑. พลอากาศเอก อดิศักดิ์ กลั่นเสนาะ กรรมาธิการ
๒๒. พลเอก โปฎก บุนนาค กรรมาธิการ
๒๓. พลเอก พิศณุ พุทธวงศ์ กรรมาธิการ
๒๔. พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์ กรรมาธิการ
๒๕. พลโท วุฒิชัย นาควานิช กรรมาธิการ
๒๖. นายสุชาติ ตระกูลเกษมสุข กรรมาธิการ
๒๗. พลอากาศเอก สุทธิพงษ์ อินทรียงค์ กรรมาธิการ

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๙๖

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดทราบและนำเสนอรายงานของคณะกรรมาธิการต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อพิจารณาต่อไป

(ลงชื่อ) พลโท จเรศักณ์ อานุภาพ
(จเรศักณ์ อานุภาพ)
ประธานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำเนาถูกต้อง

(นางยุวดี รูปขจร)
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงาน
ปฏิบัติหน้าที่ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการการคมนาคม

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมาธิการการคมนาคม
สำนักกรรมาธิการ ๑ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
โทรศัพท์ ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๕๓ สันติภาพ พิมพ์
โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๔๗ ยุวดี ทาน

คณะกรรมาธิการการคมนาคม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



พลโท จเรศักณ์ อานุภาพ
ประธานคณะกรรมาธิการ



นายวันชัย ศารทูลทัต
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง



พลเรือเอก ชุมนุม อาจวงษ์
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง



พลอากาศเอก บุญยฤทธิ์ เกิดสุข
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม



พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สี่



พลอากาศเอก ธงชัย แฉล้มเขตร
เลขานุการคณะกรรมาธิการ



นายธานี อ่อนละเอียด
โฆษกคณะกรรมาธิการ



พลเอก สมโภชน์ วังแก้ว
รองโฆษกคณะกรรมาธิการ



พลอากาศเอก ไพศาล สีตบุตร
ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ



นายแถมสิน รัตนพันธุ์
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ



พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์
กรรมาธิการ



พลอากาศเอก ชนัท รัตนอุบล
กรรมาธิการ



พลเอก ชยุติ สุวรรณมาศ
กรรมาธิการ



พลเรือเอก ชัยวัฒน์ เอี่ยมสมุทร
กรรมาธิการ



พลเรือเอก นพดล โชคระดา
กรรมาธิการ



พลอากาศเอก เพิ่มเกียรติ ลวณะมาลย์
กรรมาธิการ



พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ
กรรมาธิการ



พลเอก วีรัณ ฉันทศาสตร์โกศล
กรรมาธิการ



นายสถิตย์ สวินทร
กรรมาธิการ



พลอากาศเอก สฤษดิ์พงษ์ โกมุทานนท์
กรรมาธิการ



พลอากาศเอก อดิศักดิ์ กลั่นเสนาะ
กรรมาธิการ



พลเอก โปฎก บุนนาค
กรรมาธิการ



พลเอก พิศณุ พุทธวงศ์
กรรมาธิการ



พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์
กรรมาธิการ



พลโท วุฒิชัย นาควานิช
กรรมาธิการ



นายสุชาติ ตระกูลเกษมสุข
กรรมาธิการ



พลอากาศเอก สุทธิพงษ์ อินทรียงค์
กรรมาธิการ

คณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์



พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร
ประธานคณะอนุกรรมาธิการ



พลเรือเอก ชุมนุม อาจวงษ์
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง



พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่สอง



พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่สาม



พลเอก สมโภชน์ วังแก้ว
อนุกรรมาธิการ



พลเอก สุนัย สัมปัตตะวนิช
อนุกรรมาธิการ



นายประยุทธ คงเฉลิมวัฒน์
อนุกรรมาธิการ



ว่าที่ร้อยตรี ธเนศ โสรัตน์
อนุกรรมาธิการ



นายคุณานันท์ ทยายุทธ
อนุกรรมาธิการ



ศาสตราจารย์ฐาปนา บุญหล้า
อนุกรรมาธิการ



นางสาววาสนา คงสกุลทรัพย์
อนุกรรมาธิการ



นายปัญญา ชูพานิช
อนุกรรมาธิการและเลขานุการ

คณะทำงานศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางอากาศ



พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร
หัวหน้าคณะทำงาน



นายคุณานันท์ ทยายุทธ
คณะทำงาน



นายกิตติโชค จิตต์สดศรี
คณะทำงาน



นายสุรจิต บุญยุบล
คณะทำงาน



นางลัชชิดา อาภาพันธุ์
คณะทำงาน



นายคทา วีณิน

คณะทำงาน



นายวสันต์ ถนอมสิงห์

คณะทำงาน



นางอาภาพรรณี แสงมุกดา

คณะทำงาน



นายอธิภู จิตรานุเคราะห์

คณะทำงาน



นายสุชาติ ประทีปลัดดา

คณะทำงาน



นายอนิรุทธิ์ ทรงสัตย์

คณะทำงาน



นางสาววาสินี เจียมอนุกูลกิจ

คณะทำงาน



นายนิธิธร สุขมนัส

คณะทำงาน



พลอากาศเอก อิทธิศักดิ์ นาคะวิสุทธิ์
คณะทำงาน



นายประเสริฐ หวังรัตนปราณี
คณะทำงาน



นาวาอากาศโท ณัฏฐ์ โหมาศวิน
คณะทำงาน



นาวาอากาศตรี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ฐาปนัต บัวภิบาล
คณะทำงาน



นายชัยยงค์ เทียนวุฒิชัย
เลขานุการคณะทำงาน



นายสันติภาพ เหมพิจิตร
ผู้ช่วยเลขานุการคณะทำงาน

รายงานการพิจารณาศึกษา
ของคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
เรื่อง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศ

ตามที่ข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. 2560 ข้อ 78 วรรคสอง (12) กำหนดให้คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริงหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า และการพาณิชยนาวี

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาเรื่องการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. 2560 ข้อ 96 ดังนี้

1. การดำเนินงานของคณะกรรมาธิการ

1.1 คณะกรรมาธิการได้ตั้งคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วย

1) พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร	ประธานคณะอนุกรรมาธิการ
2) พลเรือเอก ชุมนุม อาจวงษ์	รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
3) พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ	รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่สอง
4) พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์	รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่สาม
5) พลเอก สมโภชน์ วังแก้ว	อนุกรรมาธิการ
6) พลเอก สุนัย สัมปัตตะวนิช	อนุกรรมาธิการ
7) นายประยุทธ คงเฉลิมวัฒน์	อนุกรรมาธิการ
8) ว่าที่ร้อยตรี ธเนศ โสรัตน์	อนุกรรมาธิการ
9) นายคุณานันท์ ทยายุทธ	อนุกรรมาธิการ
10) ศาสตราจารย์ฐาปนา บุญหล้า	อนุกรรมาธิการ
11) นางสาววาสนา คงสกุลทรัพย์	อนุกรรมาธิการ
12) นายปัญญา ชูพานิช	อนุกรรมาธิการและเลขานุการ

13) นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
14) นายอวยชัย กุลทิพย์มนตรี	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
15) พลเอก วินัย ยอดยิ่ง	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
16) พันเอก อรรคเดช ประทีปอุษานนท์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
17) นายกิตติโชค จิตต์สดศรี	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
18) นางกัญจนาภา ประสิทธิลาโภ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
19) นางสาวปสุตา ปัญญาทิพย์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
20) นายวีระวัชร์ รัตนมาโนชญ์วงศ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
21) พันตำรวจโท จารุพัฒน์ ดาวล้อมจันทร์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
22) นายสุรจิต บุญยุบล	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
23) นายณัฐพนธ์ เกษสาคร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
24) นายกีรติ กิจมานะวัฒน์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
25) นางลัชชิดา อาภาพันธุ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
26) ว่าที่ร้อยตรี เลิศณรงค์ สุวรรณ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
27) นายนันทชัย โรจน์วรรณสินธุ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
28) พันเอก นิรุจ ดวงปัญญา	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
29) นางสาวธาราทิพย์ กัลยาณมิตร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
30) นางสาวชญานิสา มหาสารกุล	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
31) นายอิศวิน ใช่วิวัฒน์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
32) นายศักดิ์ปรินทร์ เกษมธนพัฒน์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
33) นางสาวภฤศญา ปิยนุสรณ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
34) นายเรวัต จันทนง	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
35) นายกิตติ ทรัพย์ประสม	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ และผู้ช่วยเลขานุการ
36) นายสราวุธ จันทร์สุวรรณ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ และผู้ช่วยเลขานุการ
37) นางสาวภาสวรรณ สุนทรารักษ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ และผู้ช่วยเลขานุการ

1.2 คณะกรรมาธิการได้ตั้งคณะทำงานพิจารณาศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางอากาศ ในคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วย

1) พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร	หัวหน้าคณะทำงาน
2) นายคุณานันท์ ทยายุทธ	คณะทำงาน
3) นายกิตติโชค จิตต์สดศรี	คณะทำงาน
4) นายสุรจิต บุญยุบล	คณะทำงาน
5) นางลัชชิดา อาภาพันธุ์	คณะทำงาน
6) นายคทา วีณิน	คณะทำงาน
7) นายวสันต์ ถนอมสิงห์	คณะทำงาน
8) นางอาภาพรรณี แสงมุกดา	คณะทำงาน
9) นายอธิภู จิตรานุเคราะห์	คณะทำงาน
10) นายสุชาติ ประทีปลัดดา	คณะทำงาน
11) นายอนิรุทธิ์ ทรงสัตย์	คณะทำงาน
12) นางสาววาสินี เจียมอนุกูลกิจ	คณะทำงาน
13) นายนิธิธร สุขมนัส	คณะทำงาน
14) พลอากาศเอก อิทธิศักดิ์ นาคะวิสุทธิ์	คณะทำงาน
15) นายประเสริฐ หวังรัตนปราณี	คณะทำงาน
16) นาวาอากาศโท ณัฏฐ์ โหมาศวิน	คณะทำงาน
17) นาวาอากาศตรี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ฐาปนัต บัวภิบาล	คณะทำงาน
18) นายชัยยงค์ เทียนวุฒิชัย	เลขานุการคณะทำงาน
19) นายสันติภาพ เหมพิจิตร	ผู้ช่วยเลขานุการคณะทำงาน

1.3 การเชิญบุคคลและผู้แทนหน่วยงานมาชี้แจงแสดงความคิดเห็นประกอบการพิจารณาศึกษา ดังนี้

<u>กระทรวงคมนาคม</u>

<u>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร</u>

1) นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ	หัวหน้ากลุ่มแผนมหภาค สำนักแผนงาน
2) นางสาวจินตวดี สุขศรี	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
3) นางสาวธันย์ชนก ไกรสวัสดิ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
4) นายศรัณย์ บุญญะศิริ	ผู้จัดการโครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

1) นายวรายุ ประทีปะเสน	ผู้จัดการฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน
2) นางสาวชนกานต์ รังสฤษฏ์วิศรุต	พนักงานกองนโยบายและยุทธศาสตร์ ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน

กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด

1) นายสมศักดิ์ รัตนะชีวะกุล	ผู้จัดการฝ่ายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
2) นายจรัมพร อังสุมาล	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่าย
3) นายนิวัฒน์ชัย วรเดชธนไพศาล	หัวหน้าส่วนรักษาความปลอดภัย ในการขนส่งทางอากาศ
4) นายสุวัฒน์ ดำเนินสุข	หัวหน้าส่วน ระดับ 8
5) นางสาวสิเรียม สุวรรณมณี	นักโลจิสติกส์ ระดับ 5
6) นางสาวพิมพ์ลดา จางไววิทย์	พนักงานไปรษณีย์ ระดับ 3

บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด

1) Mr. Stewart James Sinclair	Managing Director
2) นายพินิจ นันตวรรณกูล	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า
3) นางสาวรุ่งทิวา เสนะวงศ์	ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์
4) นางสาวจุรีรัตน์ สุระเวก	ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า
5) นายกิตติธัช ฉัตรรักษา	ผู้จัดการคลังสินค้าขาเข้าและสินค้าเร่งด่วน
6) นางสาววิริยา สาสกุล	ผู้จัดการฝ่ายกฎหมาย

สมาคมการค้าธุรกิจการบินขนส่งสินค้า

1) นางสาวชาลินี นันท์โคนนท์	ผู้จัดการประจำประเทศไทย สายการบินคาร์โกลักซ์
2) นายทศวรชาติ ฤกษ์บางพลัด	ผู้จัดการประจำประเทศไทย สายการบินเอมิเรตส์ สกายคาร์โก

สมาคมขนส่งสินค้าเร่งด่วนไทย

1) นายกมล มารุตตมาน	นายกสมาคม
2) นางนวลศรี ว่องไวทยกรกุล	เลขาธิการสมาคม

สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย

- นายยรรยง ตั้งจิตต์กุล	นายกสมาคม

สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย

1) นางเกวลี รุ่งโรจน์กำเนิด	ผู้แทน บริษัท นิปปอน เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด
2) นายทศพล กิจพิทักษ์	ผู้แทน บริษัท สยาม คาร์โก้ ลอจีสติคส์ จำกัด
3) นายปัธน์ พัธุมณี	ผู้แทน บริษัท นิปปอน เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด
4) นายพจน์ เทียมตะวัน	ผู้แทน บริษัท เฮอร์ริเทจ ทรานส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
5) นายพฤทธิ์ บุปผาคำ	ผู้แทน บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด
6) นายไพศาล อิ่งศิริวัฒน์	ผู้แทน บริษัท เช้งเก้อร์ (ไทย) จำกัด
7) นางสาววัลภา สถิรชวาล	ผู้แทน บริษัท อีเกิลส์ แอร์แอนด์ซี (ประเทศไทย) จำกัด
8) นายสมบัติ ประสานศิลป์ชัย	ผู้แทน บริษัท ทริพเพิล ไอ แอร์ เอ็กซ์เพรส จำกัด
9) นายสุวิชา บุญเต็ม	ผู้แทน บริษัท ทรานส์ แอร์ คาร์โก้ จำกัด
10) นายอมฤทธิ์ ปั้นศิริ	ผู้แทน บริษัท เอ็กเซล ทรานสปอร์ต อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
11) นางอรวรรณ รัตนไตรภพ	ผู้แทน บริษัท ไพโอเนียร์ แอร์คาร์โก้ จำกัด

International Air Transport Association

1) Mr. Louis Moser	Area Manager for Thailand, Laos, Cambodia and Myanmar
2) นางสาววราพรรณ มีเฟื่องศาสตร์	Aviation Industry Analyst

2. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมาธิการขอรายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยคณะกรรมาธิการได้พิจารณารายงานของคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ด้วยความละเอียดรอบคอบแล้ว และได้มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานดังกล่าว โดยถือเป็นรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา หากสภานิติบัญญัติแห่งชาติเห็นชอบด้วยกับผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการ ขอได้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและดำเนินการตามแต่จะเห็นสมควรต่อไป ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนสืบไป

พลอากาศเอก

(ธงชัย แฉล้มเขตร)

เลขานุการคณะกรรมาธิการการคมนาคม

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

บทสรุปผู้บริหาร

ในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่สำคัญเป็นอย่างยิ่งและกำลังได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เนื่องจากการขนส่งทางอากาศมีความรวดเร็วและความแน่นอน อีกทั้งยังสามารถส่งสินค้าไปได้ทั่วทุกมุมโลก สามารถส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางทั้งใกล้และไกลได้ในเวลาที่ใกล้เคียงกัน นอกจากนี้ ยังมีความเสี่ยงต่อการเสียหายของตัวสินค้าในระหว่างขนส่งที่ต่ำมาก จากข้อมูลของกรมศุลกากรพบว่า ในปี พ.ศ. 2560 ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกทั้งหมดประมาณ 8 ล้านล้านบาท ในขณะที่มูลค่าการนำเข้าทั้งหมดประมาณ 7.59 ล้านล้านบาท หากพิจารณาในภาพรวม สัดส่วนการนำเข้าและส่งออกทางอากาศมีมูลค่าสูงถึงร้อยละ 23.86 เมื่อเทียบกับมูลค่าการนำเข้าและส่งออกทั้งหมด ซึ่งนับเป็นสัดส่วนที่สูง เมื่อเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 1 ของปริมาณการนำเข้าและส่งออกทั้งหมด โดยในจำนวนนี้ มีสัดส่วนของสินค้านำเข้าและส่งออกที่ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถึงประมาณร้อยละ 96.95 ของสินค้านำเข้าและส่งออกทางอากาศทั้งหมดของไทย อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยมีอัตราเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีอัตราเติบโตเพียงร้อยละ 1.2 ต่อปี เมื่อเปรียบเทียบกับฮ่องกงที่มีอัตราเติบโตร้อยละ 2.4 หรือประเทศในตะวันออกกลางที่มีอัตราเติบโตร้อยละ 6 ถึงร้อยละ 20 ทั้งนี้ เป็นผลจากการที่สินค้าส่วนใหญ่ที่ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นสินค้านำเข้าและส่งออกโดยตรง ในขณะที่สินค้าผ่านแดนและถ่ายลำยังมีสัดส่วนที่น้อย โดยเฉพาะสินค้าที่มีการเพิ่มมูลค่าในเขตปลอดอากร

ด้วยโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศที่มีข้อจำกัด ยังคงเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศในระยะยาว โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานที่ยังไม่สามารถให้บริการด้านโลจิสติกส์ทางอากาศได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ เห็นได้จากปัจจุบันปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเพียง 1.4 ล้านตันต่อปี เมื่อเทียบกับเป้าหมายที่คาดไว้เมื่อเริ่มสร้างท่าอากาศยานที่ 3 ล้านตันต่อปี อีกทั้งมูลค่าการนำเข้าและส่งออกทางอากาศที่ต้องผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีสัดส่วนที่สูงคิดเป็นร้อยละ 97 ของมูลค่าการนำเข้าและส่งออกทางอากาศทั้งหมด แสดงให้เห็นถึงการเชื่อมโยงโครงข่ายท่าอากาศยานที่ยังขาดประสิทธิภาพและไม่เพียงพอที่จะรองรับต่อปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศในอนาคต นอกจากนี้ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยที่ผ่านมายังขาดทิศทางที่มีความชัดเจน กฎระเบียบบางเรื่องของหน่วยงานภาครัฐไม่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และความต้องการของภาคธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไป

จากความสำคัญและสภาพปัญหาที่ปรากฏข้างต้น เพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย โดยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ที่กำหนดความสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขันเรื่องอุตสาหกรรมและบริการในอนาคต โดยเฉพาะประเด็นอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์

ดังนั้น คณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ ในคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ จึงได้ทำการศึกษา เรื่อง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อให้ทราบถึงแนวทางสำหรับประเทศไทยในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศและการขนส่งรูปแบบที่เกี่ยวเนื่อง

ผลการศึกษาซึ่งครอบคลุมเรื่องการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ การพัฒนาเขตปลอดอากรไปสู่การเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค การส่งเสริมการผ่านแดน การถ่ายลำ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และไปรษณียภัณฑ์อากาศ สามารถสรุปได้ว่าประเทศไทยมีศักยภาพสูงในการขนส่งสินค้าทางอากาศและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เนื่องจากมีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์กว่าประเทศอื่น ๆ ในอาเซียน สามารถเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาคอาเซียนได้ อีกทั้งมีมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล มีพิธีการศุลกากรที่เป็นมาตรฐานสอดคล้องกับความตกลงทั้งขององค์การการค้าโลกและองค์การศุลกากรโลก รวมทั้งมีประกาศกรมศุลกากรที่รองรับพิธีการศุลกากรสำหรับกิจการกระจายสินค้าภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบไว้แล้ว ถือเป็นโอกาสสำคัญของประเทศในการก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศยาน ซึ่งจะต้องมีการวางยุทธศาสตร์ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่รวมถึงกิจกรรมการเปิดเสรีสินค้าผ่านแดนที่นำสินค้าเข้ามาภายในประเทศไทย และนำออกไปโดยไม่มีการนำมาใช้ภายในราชอาณาจักร ทั้งนี้ การที่ประเทศไทยสามารถทำกิจกรรมผ่านแดนและถ่ายลำโดยเคลื่อนย้ายจากท่าอากาศยานที่มีด่านศุลกากรไปอีกท่าอากาศยานได้อย่างสะดวกจะเป็นการดึงดูดความสนใจของผู้นำเข้าและส่งออก ซึ่งกิจกรรมนี้ต้องอาศัยความเชื่อมโยงของรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย และโดยที่ประเทศไทยมีความพร้อมในด้านโครงข่ายการคมนาคมทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ มีความสามารถในการรองรับการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากเพิ่มความสามารถในการเชื่อมต่อพื้นที่เขตอุตสาหกรรมแหล่งผลิตสินค้าในภูมิภาคเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ จะทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งสินค้า อีกทั้งเป็นการเพิ่มโอกาสและลดข้อจำกัดทางการค้า ทั้งนี้ ต้องอาศัยความคล่องตัวในเรื่องของกฎระเบียบและข้อบังคับของหน่วยงานของรัฐจึงจะสามารถสนับสนุนกิจกรรมนี้ได้ สิ่งสำคัญคือต้องดำเนินการเชิงระบบ หมายถึง กฎระเบียบจะต้องเป็นที่เข้าใจและปฏิบัติตรงกันทุกด่านศุลกากรและรูปแบบการขนส่ง นอกจากนี้ จะต้องปรับปรุงการดำเนินการขนส่งสินค้าทางอากาศในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ยังขาดความคล่องตัวเนื่องจากปัญหาอุปสรรคในด้านต่าง ๆ ที่ไม่เอื้อต่อกิจกรรมโลจิสติกส์และการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้า ทำให้ไม่สามารถพัฒนาเขตปลอดอากรให้ก้าวไปสู่การเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค ซึ่งจำเป็นต้องเร่งแก้ไขและผลักดันการใช้เขตปลอดอากรให้สมบูรณ์ เพื่อการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศให้เกิดประโยชน์อย่างสูงสุดจากความสมบูรณ์ในการใช้เขตปลอดอากร รวมทั้งเป็นการสร้างโอกาสและพัฒนาต่อยอดทางธุรกิจ และช่วยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุนในการดำเนินธุรกรรมด้านโลจิสติกส์อย่างเต็มรูปแบบและครบวงจร โดยมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

การรักษาความปลอดภัย การขนส่งสินค้าทางอากาศ

1) สำนักงานการบินพลเรือนควรมีแผนพัฒนาที่ทันการเปลี่ยนแปลงทุกมิติ รวมทั้งดังสวนงานรับผิดชอบโดยตรงในการกำกับดูแล จัดทำกฎระเบียบ และฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้และพร้อมในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัย
2) ควรกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินของประเทศตามลำดับความสำคัญและความเร่งด่วนของปัญหาตามมาตรฐานสากล ไม่ควรยกข้อปฏิบัติในระดับข้อเสนอแนะ (Recommended Practices) ขึ้นมาเป็นมาตรฐานบังคับ
3) ควรส่งเสริมให้ผู้ขนส่ง นำส่งสินค้าในรูปแบบที่พร้อมขึ้นอากาศยาน (Ready for Carriage)
4)พัฒนาศักยภาพของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการให้สินค้าพร้อมส่ง เป็นตัวแทนควบคุมหรือผู้ส่งทราบตัวตน ซึ่งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถการให้บริการขนส่งสินค้าให้มีการจัดระเบียบและควบคุม
5) มีคู่มือแนวทางปฏิบัติงานให้แก่ผู้เกี่ยวข้อง และสร้างความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด โดยการจัดทำต้องเปิดโอกาสให้ผู้เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะภาคเอกชนได้มีส่วนร่วมเสนอแนะและให้ความคิดเห็น

การพัฒนาเขตปลอดอากร และแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค

1) ปรับข้อกฎหมายมาตรา 4, 51, 102, 118, 137, 151, 152 วรรคสอง, 153, 154, 155 และมาตรา 156 แห่งพ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2560
2) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานเพิ่มพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าก่อนกระจายไปประเทศปลายทาง
3) ตั้งแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คที่บูรณาการระบบการขนส่ง ทุกรูปแบบ รวมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบสาธารณูปโภค และบริหารระบบบริการแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียว และจัดรูปแบบสิทธิประโยชน์ที่มีความเหมาะสมกับนักลงทุนแต่ละประเทท
4) หน่วยงานภาครัฐควรปรับปรุงเวลาทำงานให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของงานและสถานที่

การผ่านแดน การถ่ายลำ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1) ปรับปรุงพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ให้รองรับการทำงานของพนักงาน และอำนวยความสะดวกให้กับระบบโลจิสติกส์ในการถ่ายลำและผ่านแดน มีความเป็นมาตรฐานสอดคล้องกับความตกลงทั้งองค์การการค้าโลกและองค์การศุลกากรโลก
2) ควรนำรูปแบบการเชื่อมโยงการขนส่งของสหภาพยุโรปเป็นแนวทางพัฒนา โดยคำนึงถึงต้นทุนต่ำ รวดเร็ว และมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งทุกรูปแบบ
3) ไทยเป็นศูนย์กลางของการขนส่งในกลุ่ม CLMV และอาเซียน รวมถึงเมืองต่าง ๆ ในประเทศจีน

พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และไปรษณีย์ภัณฑ์

1) ระบบการส่งต่อผ่านทางอากาศยานได้รับการพัฒนาให้เป็นมาตรฐานในระดับสากล สามารถรองรับการขยายตัวของธุรกิจด้านการขนส่งได้
2) การปล่อยสินค้าและจัดเก็บภาษีมีประสิทธิภาพมากขึ้น และปรับมูลค่าขั้นต่ำ (De Minimis Value) ของสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษีให้เหมาะสม เพื่อลดการสูญเสียรายได้ของรัฐด้วย Customs Declaration System: CDS ที่ทำการตรวจสอบการเชื่อมโยงและรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีอยู่ รวมทั้งระบบส่าแดงสินค้าศุลกากร
3) ปรับปรุงกฎหมายและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ขึ้นมาใหม่
4) มีพื้นที่สำหรับประกอบกิจกรรม E – Commerce ในเขตปลอดอากรภายในท่าอากาศยาน

ความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้านโลจิสติกส์

ด้านระบบเทคโนโลยี

1) Big Data & AI
2) Airport Logistics Park Data Management System: ADMS
3) ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเชื่อมโยงข้อมูลที่มีประสิทธิภาพต่อการรักษาความปลอดภัย
4) ศึกษาเตรียมการเรื่องช่องทางระบบสื่อสารคลื่นพิเศษเพื่อรองรับการใช้โดรนในการขนส่ง

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งระบบที่บูรณาการระบบการขนส่งทุกรูปแบบ เพื่อให้เกิดความสามารถทางการแข่งขัน
2) การออกแบบให้คลังสินค้า เป็นจุดนำสินค้าขึ้นลงอากาศยาน และพักสินค้าแต่ะโหลดสินค้าขึ้นแผ่นขึ้นก่อนขึ้นอากาศยาน
3) สร้างโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมต่อเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสู่วรรถภูมิเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าในภูมิภาค

ด้านกิจกรรมโลจิสติกส์

1) ไปรษณีย์ไทยเป็นผู้ให้บริการ E – Commerce ตามมาตรฐานของสหภาพไปรษณีย์สากล
2) เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าในกลุ่มต่างของภูมิภาค เช่น Medical Hub ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์
3) บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ควรศึกษารูปแบบเที่ยวบินขนส่งสินค้า (Freighter) ที่เหมาะสมกับสภาพการแข่งขันของภูมิภาค
4) ภาครัฐและเอกชนต้องทำงานร่วมกันอย่างเข้มแข็งในการส่งเสริมให้มีพื้นที่ คลังสินค้าที่สร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์ทางอากาศและอุตสาหกรรมอย่างเพียงพอและมีต้นทุนสิทธิประโยชน์ที่แข่งขันได้

ด้านผู้ประกอบการและบุคลากร

1) ส่งเสริมให้สถานศึกษาและสถาบันต่าง ๆ จัดทำหลักสูตรคุณภาพที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและตรงความต้องการของผู้ประกอบการ
2) ส่งเสริมผู้ประกอบการที่มีศักยภาพและมีความพร้อมทั้งบุคลากรและเงินลงทุนให้ดำเนินการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุม
3) ควรเพิ่มเติมศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย โดยให้สิทธิในการดำเนินธุรกิจแก่กิจการค้าร่วม (Consortium) ของผู้ประกอบการไทยSMEs ให้มีประสิทธิภาพการให้บริการเป็นมาตรฐานสากล
4) ควรสนับสนุนการสร้างบุคลากรหรือตัวแทนในการฝึกอบรมให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดอย่างเพียงพอ คลอดจนจัดให้มีการฝึกอบรมที่สม่ำเสมอ

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1 บทนำ **1**
1.1 ความเป็นมาของการพิจารณาศึกษา 1
1.2 วัตถุประสงค์ 8
1.3 ขอบเขตของการศึกษา 8
1.4 นิยามศัพท์เฉพาะ 8
1.5 การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อม (SWOT) 11
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 12
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม **13**
2.1 แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ 13
2.2 ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) 14
2.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) 15
2.4 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) 18
2.5 (ร่าง) แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย 20
2.6 (ร่าง) แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ 22
2.7 แผนยุทธศาสตร์กรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2560 - 2564 25
บทที่ 3 การรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ **27**
3.1 สภาพข้อเท็จจริงในปัจจุบัน 27
3.2 มาตรฐานความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศในระดับสากล 29
3.3 มาตรฐานความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย 31
3.4 ข้อสรุป 42
3.5 ข้อเสนอแนะ 43
บทที่ 4 เขตปลอดอากร และแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค (Airport Logistics Park) **45**
4.1 สภาพข้อเท็จจริงในปัจจุบัน 45
4.2 ข้อกฎหมายเกี่ยวกับเขตปลอดอากร 48
4.3 แอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค 62
4.4 ข้อสรุป 64
4.5 ข้อเสนอแนะ 65

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 5 การผ่านแดน การถ่ายลำ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 67
5.1 สภาพข้อเท็จจริงในปัจจุบัน 67
5.2 ความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการผ่านแดนและการถ่ายลำ 68
5.3 การผ่านแดน การถ่ายลำ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย 73
5.4 ข้อสรุป 77
5.5 ข้อเสนอแนะ 78
บทที่ 6 พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และไปรษณียภัณฑ์ 81
6.1 สภาพข้อเท็จจริงในปัจจุบัน 81
6.2 การจัดเก็บภาษีและพิธีการศุลกากรสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในต่างประเทศ 84
6.3 การจัดเก็บภาษีและพิธีการศุลกากรสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทย 92
6.4 ข้อสรุป 96
6.5 ข้อเสนอแนะ 98
บทที่ 7 ทิศทางการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อการเติบโตอย่างมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน 99
7.1 ด้านกฎหมาย หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข 99
7.2 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน 99
7.3 ด้านระบบเทคโนโลยี 100
7.4 ด้านผู้ประกอบการและบุคลากร 100
7.5 ด้านกิจกรรมโลจิสติกส์ 101
บทที่ 8 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ 103
บรรณานุกรม 117
ภาคผนวก ก คำสั่งตั้งคณะอนุกรรมาธิการและคณะทำงาน 121
ภาคผนวก ข Annexes 1 - 18 to the Convention on International Civil Aviation 129
ภาคผนวก ค ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 165
ภาคผนวก ง ประมวลภาพกิจกรรม 181

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบมูลค่าการนำเข้าและส่งออกทางอากาศกับมูลค่าการนำเข้าและส่งออกรวม 1
ตารางที่ 2 มูลค่าสินค้านำเข้าทางอากาศของไทย 10 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560 2
ตารางที่ 3 มูลค่าสินค้าส่งออกทางอากาศของไทย 10 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560 3
ตารางที่ 4 ท่าอากาศยานที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงระหว่างปี พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560 4
ตารางที่ 5 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ กรณีฐาน 6
ตารางที่ 6 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ กรณีไทยเป็น Transfer Hub 7

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1 การเปรียบเทียบปริมาณสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง..... 4
ภาพที่ 2 ปริมาณสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ..... 5
ภาพที่ 3 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2549 ถึง พ.ศ. 2559..... 6
ภาพที่ 4 เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน..... 46
ภาพที่ 5 ภาพรวมกระบวนการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง..... 47
ภาพที่ 6 ตัวอย่างโครงสร้างแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คและกระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ..... 63
ภาพที่ 7 ปริมาณการนำเข้าของเร่งด่วนผ่านทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปีงบประมาณ 2560 และ 2561..... 81
ภาพที่ 8 ต้นแบบการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน..... 96

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาของการพิจารณาศึกษา

การขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่สำคัญเป็นอย่างยิ่งและกำลังได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เนื่องจากการขนส่งทางอากาศมีความรวดเร็วและความแน่นอน อีกทั้งยังสามารถส่งสินค้าไปได้ทั่วทุกมุมโลก สามารถส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางทั้งใกล้และไกลได้ในเวลาที่ใกล้เคียงกัน นอกจากนี้ ยังมีความเสี่ยงต่อการเสียหายของตัวสินค้าในระหว่างขนส่งที่ต่ำมาก จากข้อมูลของกรมศุลกากรพบว่า ในปี พ.ศ. 2560 ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกทั้งหมดประมาณ 8 ล้านล้านบาท ในขณะที่มูลค่าการนำเข้าทั้งหมดประมาณ 7.59 ล้านล้านบาท หากพิจารณาในภาพรวม สัดส่วนการนำเข้าและส่งออกทางอากาศมีมูลค่าสูงถึงร้อยละ 23.86 เมื่อเทียบกับมูลค่าการนำเข้าและส่งออกทั้งหมด ซึ่งนับเป็นสัดส่วนที่สูง เมื่อเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 1 ของปริมาณการนำเข้าและส่งออกทั้งหมด โดยในจำนวนนี้ มีสัดส่วนของสินค้านำเข้าและส่งออกที่ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถึงประมาณร้อยละ 96.95 ของสินค้านำเข้าและส่งออกทางอากาศทั้งหมดของไทย

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบมูลค่าการนำเข้าและส่งออกทางอากาศกับมูลค่าการนำเข้าและส่งออกรวม

ข้อมูลมูลค่าการนำเข้าและส่งออก ปี พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560						
ปี พ.ศ.	มูลค่าการนำเข้า (ล้านบาท)			มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)		
	รวมทั้งหมด	นำเข้าทางอากาศ	ร้อยละ	รวมทั้งหมด	ส่งออกทางอากาศ	ร้อยละ
2556	7,657,633	1,869,741	24.42	6,901,269	1,387,049	20.10
2557	7,403,905	1,672,234	22.59	7,302,884	1,468,039	20.10
2558	6,906,078	1,682,220	24.36	7,218,079	1,544,965	21.40
2559	6,888,187	1,682,180	24.42	7,536,527	1,726,455	22.91
2560	7,587,118	1,944199	25.62	7,996,159	1,774,393	22.19

ที่มา การศึกษาโครงการนำร่อง "การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนาแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สินค้านำเข้าทางอากาศ 10 อันดับแรกของไทย (ยึดอันดับปี พ.ศ. 2560 เป็นหลัก) ส่วนใหญ่เป็นอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อัญมณี เครื่องมือและอุปกรณ์ที่มีมูลค่าสูง และชิ้นส่วนอากาศยาน

ตารางที่ 2 มูลค่าสินค้านำเข้าทางอากาศของไทย 10 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560

หน่วย : ล้านบาท

อันดับ	เลขพิกัดศุลกากร	กลุ่มสินค้า	ปี พ.ศ.				
			2556	2557	2558	2559	2560
1	85	เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า	630,038	682,100	727,001	774,934	875,860
2	71	ไข่มุก รัตนชาติ โลหะมีค่า เครื่องเพชรพลอย	509,217	264,053	187,797	147,359	233,543
3	84	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล	231,016	233,180	211,029	201,329	225,088
4	90	อุปกรณ์และเครื่องอุปกรณ์ที่ใช้ในทางทัศนศาสตร์	86,713	91,838	100,048	107,331	106,583
5	88	อากาศยาน และส่วนประกอบ	139,185	99,644	109,439	78,803	102,315
6	73	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	32,784	38,281	71,398	73,699	78,196
7	30	ผลิตภัณฑ์ทางเภสัชกรรม	42,639	43,831	46,911	50,386	53,259
8	39	พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก	28,361	35,885	40,189	40,933	43,963
9	82	เครื่องมือ เครื่องใช้ ของใช้ชนิดมีคม ช้อนและส้อม	17,950	19,403	18,540	18,939	19,534
10	91	นาฬิกาชนิดคล็อกและชนิดวอตช์	20,090	20,137	22,590	20,061	18,267
อื่น ๆ			131,748	143,881	147,278	168,405	187,591
รวม 10 อันดับแรก			1,737,993	1,528,352	1,534,942	1,513,774	1,756,608
สัดส่วนนำเข้า 10 อันดับแรก (ร้อยละ)			92.95	91.40	91.25	89.99	90.35
รวมทั้งหมด			1,869,741	1,672,233	1,682,220	1,682,179	1,944,199

ที่มา การศึกษาโครงการนำร่อง "การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนาแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สินค้าส่งออกทางอากาศ 10 อันดับแรกของไทย (ยึดอันดับปี พ.ศ. 2560 เป็นหลัก) ส่วนใหญ่เป็นอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องมือและอุปกรณ์ที่มีมูลค่าสูง อัญมณี และชิ้นส่วนอากาศยาน

ตารางที่ 3 มูลค่าสินค้าส่งออกทางอากาศของไทย 10 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560

หน่วย : ล้านบาท

อันดับ	เลขพิกัดศุลกากร	กลุ่มสินค้า	ปี พ.ศ.				
			2556	2557	2558	2559	2560
1	85	เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า	491,292	540,621	560,820	593,941	685,478
2	84	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล	383,818	386,685	391,124	392,277	383,767
3	71	ไข่มุก รัตนชาติ โลหะมีค่า เครื่องเพชรพลอย	282,034	291,721	319,562	447,148	378,846
4	90	อุปกรณ์และเครื่องอุปกรณ์ที่ใช้ในทางทัศนศาสตร์	87,666	97,536	124,228	131,012	132,897
5	88	อากาศยาน และส่วนประกอบ	31,951	25,961	18,445	21,928	39,370
6	91	นาฬิกาชนิดคล็อก และชนิดวอตช์	13,548	16,929	16,310	14,055	15,064
7	73	ของทำด้วยเหล็ก หรือเหล็กกล้า	6,020	6,483	9,694	11,600	14,549
8	87	ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง	6,339	7,549	9,192	11,471	10,292
9	61	เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกาย ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์	8,571	8,815	9,211	10,624	9,635
10	39	พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก	6,676	7,480	7,609	7,940	8,945
อื่น ๆ			68,450	77,022	78,770	84,459	95,550
รวม 10 อันดับแรก			1,317,915	1,389,780	1,466,195	1,641,996	1,678,843
สัดส่วนส่งออก 10 อันดับแรก (ร้อยละ)			95.06	94.75	94.90	95.11	94.62
รวมทั้งหมด			1,386,365	1,466,802	1,544,965	1,726,455	1,774,393

ที่มา การศึกษาโครงการนำร่อง "การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนาแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

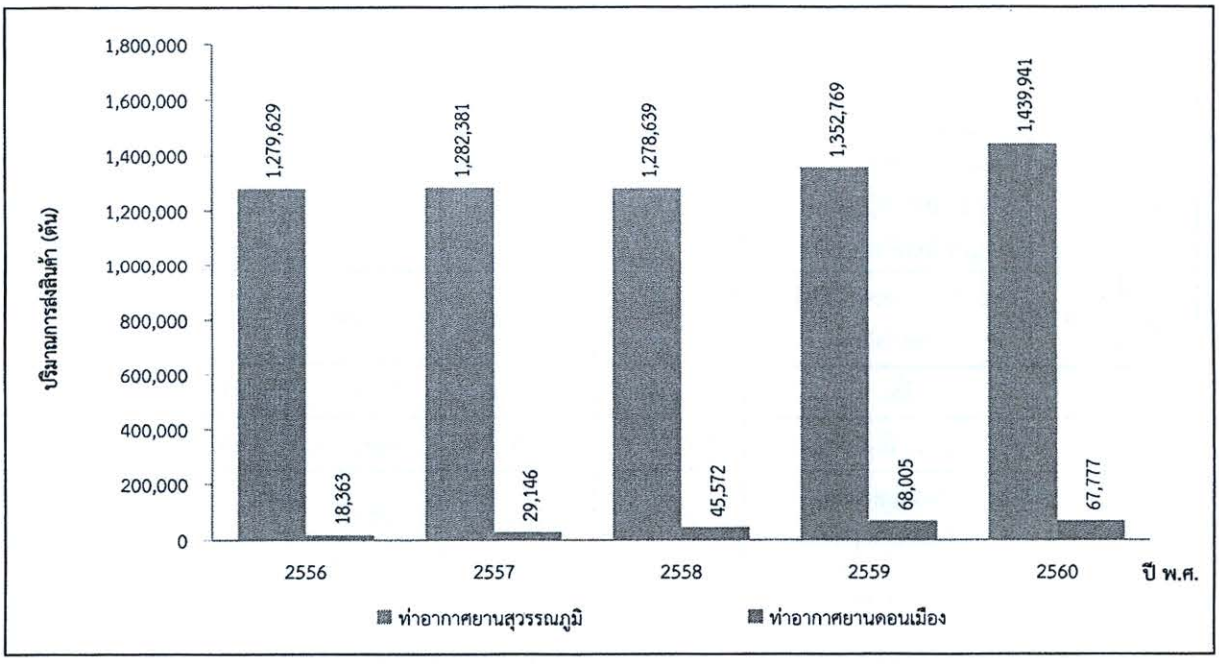
ภาพรวมท่าอากาศยานของประเทศไทยที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูง ระหว่างปี พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560 จำนวน 11 ท่าอากาศยาน พบว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานดอนเมือง มีปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 4 ท่าอากาศยานที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงระหว่างปี พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560

หน่วย : ตัน

ท่าอากาศยาน	พ.ศ. 2556		พ.ศ. 2557		พ.ศ. 2558		พ.ศ. 2559		พ.ศ. 2560	
	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ
สุวรรณภูมิ	1,233,981	45,648	1,242,517	39,864	1,238,269	40,370	1,306,657	46,112	1,394,666	45,275
เชียงใหม่	218	18,075	1,125	17,929	1,571	17,713	1,336	17,889	1,266	16,380
ภูเก็ต	17,386	17,236	22,643	17,699	23,733	14,140	29,147	14,677	37,634	15,672
หาดใหญ่	-	13,606	-	11,406	5	12,147	-	11,940	-	11,568
ดอนเมือง	8,353	10,010	12,046	17,100	22,508	23,064	42,182	25,823	48,713	19,064
แม่ฟ้าหลวง	-	4,440	-	3,610	-	5,273	-	5,443	-	4,827
กระบี่	-	1,514	-	2,020	-	2,276	-	2,277	2	1,539
อุดรธานี	-	2,532	-	3,591	-	3,678	-	3,856	-	2,452
อุบลราชธานี	-	1,599	-	1,818	-	2,467	-	2,965	-	1,684
สุราษฎร์ธานี	-	1,447	1	1,572	1	1,600	1	1,576	5	1,032
ขอนแก่น	-	1,736	-	1,768	-	1,725	-	2,277	-	1,370

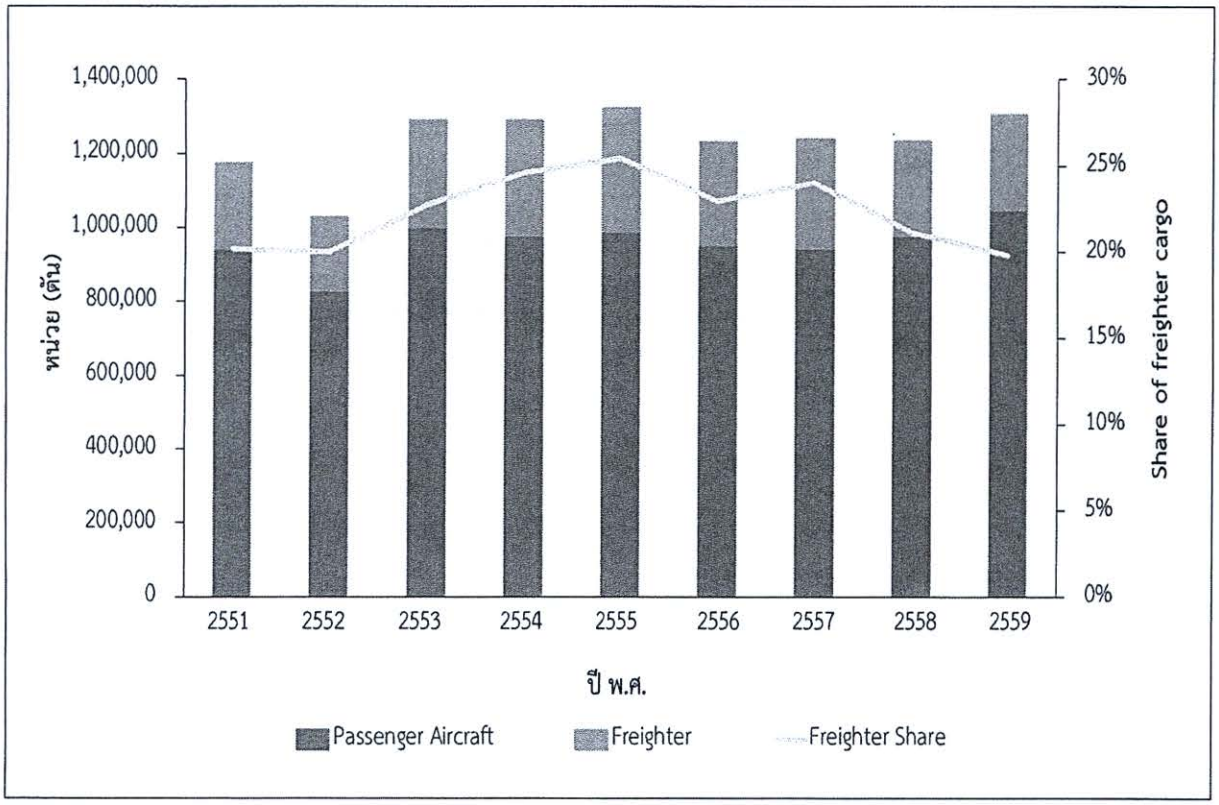
ที่มา การศึกษาโครงการนำร่อง "การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนาแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



ภาพที่ 1 การเปรียบเทียบปริมาณสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง

ที่มา การศึกษาโครงการนำร่อง "การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนาแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

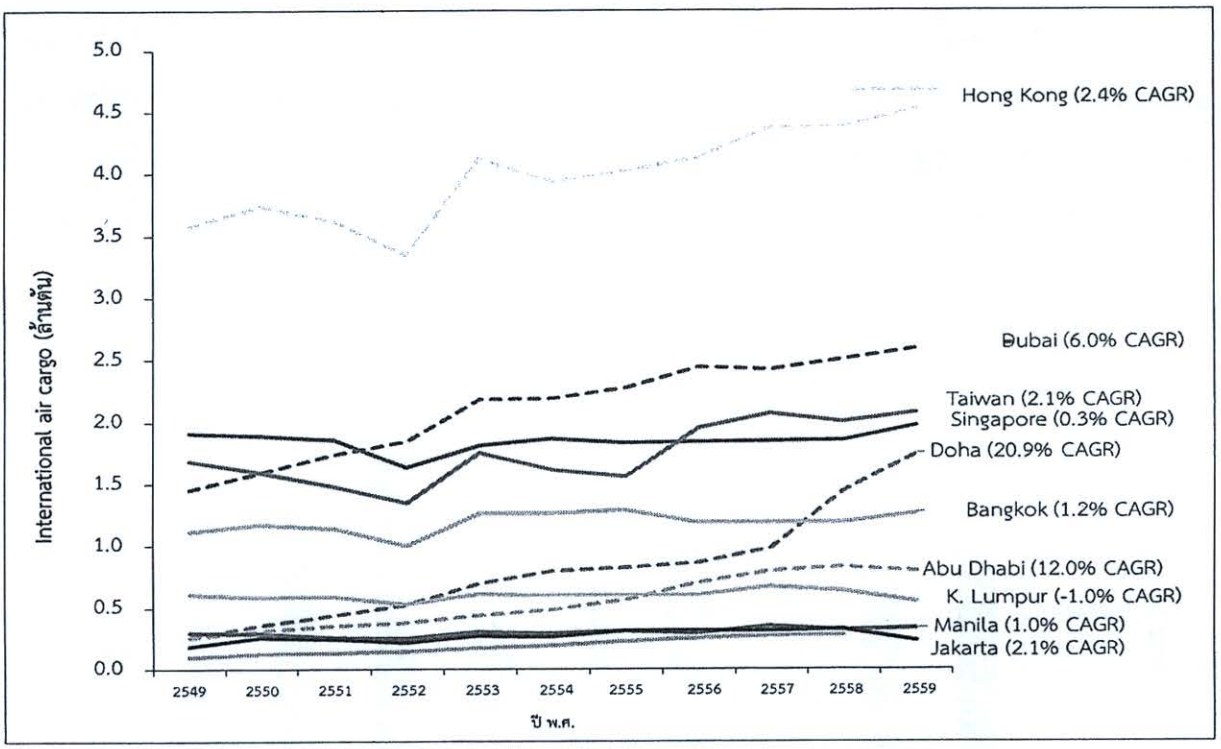
การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ ส่วนใหญ่เป็นการบรรทุกใต้ท้องเครื่องบินโดยสาร (Aircraft's Belly Hold) โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นจุดที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งระหว่างประเทศและในประเทศสูงที่สุด เนื่องจากมีเที่ยวบินโดยสารใช้บริการในปริมาณค่อนข้างสูง ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าโดยการบรรทุกใต้ท้องเครื่องบินโดยสารมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับการขนส่งโดยเครื่องบินขนส่งสินค้า เนื่องจากต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่า



ภาพที่ 2 ปริมาณสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ที่มา การศึกษาโครงการนำร่อง "การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนาแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยมีอัตราเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเฉลี่ยอยู่ที่ 1.28 ล้านตัน ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีอัตราเติบโตเพียงร้อยละ 1.2 ต่อปี เมื่อเปรียบเทียบกับฮ่องกงที่มีอัตราเติบโตร้อยละ 2.4 หรือประเทศในตะวันออกกลางที่มีอัตราเติบโตร้อยละ 6 ถึงร้อยละ 20 ทั้งนี้ เป็นผลจากการที่สินค้าส่วนใหญ่ที่ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นสินค้านำเข้าและส่งออกโดยตรง ในขณะที่สินค้าผ่านแดนและถ่ายลำยังมีสัดส่วนที่น้อย โดยเฉพาะสินค้าที่มีการเพิ่มมูลค่าในเขตปลอดอากร



ภาพที่ 3 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2549 ถึง พ.ศ. 2559

ที่มา การศึกษาโครงการนำร่อง "การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนาแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นตลาดที่ใช้ระยะเวลาในการสร้างให้มีปริมาณเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังขึ้นกับสภาพของธุรกิจการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากต้องพึ่งการขนส่งด้วยการบรรทุกใต้ท้องเครื่องบินโดยสาร ซึ่งมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 80 ของการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งหมดของไทย ทั้งนี้ การวิเคราะห์ของที่ปรึกษาโครงการนำร่อง "การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนาแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" พบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยจะมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่การเติบโตยังค่อนข้างต่ำ ทั้งที่ความสามารถในการรองรับ (Maximum Possible Capacity) ของคลังสินค้าที่มีอยู่ในปัจจุบันยังมีความสามารถในการรองรับเพิ่มได้อีก

ตารางที่ 5 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ กรณีฐาน

หน่วย : พันตัน

ปริมาณการขนส่งสินค้า										
ท่าอากาศยาน	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
สุวรรณภูมิ	1,350.5	1,374.9	1,398.9	1,423.4	1,448.3	1,473.6	1,500.9	1,527.9	1,555.4	1,583.4
ดอนเมือง	39.7	40.4	41.2	41.9	42.6	43.4	44.2	44.9	45.8	46.6
อื่น ๆ	38.5	39.1	39.8	40.5	41.2	42.0	42.7	43.5	44.3	45.1

ตารางที่ 6 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ กรณีไทยเป็น Transfer Hub

หน่วย : พันตัน

ปริมาณการขนส่งสินค้า										
ท่าอากาศยาน	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
สุวรรณภูมิ	1,450.5	1,476.6	1,502.4	1,528.7	1,555.5	1,582.7	1,612.0	1,641.0	1,670.5	1,700.6
ดอนเมือง	42.7	43.4	44.2	45.0	45.8	46.6	47.4	48.3	49.1	50.0
อื่น ๆ	41.3	42.0	42.8	43.5	44.3	45.1	45.9	46.7	47.6	48.4

ที่มา การศึกษาโครงการนำร่อง "การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนาแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ด้วยโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศที่มีข้อจำกัด ยังคงเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศในระยะยาว โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานที่ยังไม่สามารถให้บริการด้านโลจิสติกส์ทางอากาศได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ เห็นได้จากปัจจุบันปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเพียง 1.4 ล้านตันต่อปี เมื่อเทียบกับเป้าหมายที่คาดไว้เมื่อเริ่มสร้างท่าอากาศยานที่ 3 ล้านตันต่อปี อีกทั้งมูลค่าการนำเข้าและส่งออกทางอากาศที่ต้องผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีสัดส่วนที่สูงคิดเป็นร้อยละ 97 ของมูลค่าการนำเข้าและส่งออกทางอากาศทั้งหมด แสดงให้เห็นถึงการเชื่อมโยงโครงข่ายท่าอากาศยานที่ยังขาดประสิทธิภาพและไม่เพียงพอที่จะรองรับต่อปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศในอนาคต นอกจากนี้ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยที่ผ่านมายังขาดทิศทางที่มีความชัดเจน กฎระเบียบบางเรื่องของหน่วยงานภาครัฐไม่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และความต้องการของภาคธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไป

จากความสำคัญและสภาพปัญหาที่ปรากฏข้างต้น เพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย โดยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ที่กำหนดความสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขันเรื่องอุตสาหกรรมและบริการในอนาคต ประเด็นอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มุ่งเป้าหมายการใช้ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยในการส่งเสริมการขนส่งและโลจิสติกส์ การลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มมูลค่าจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ ตลอดจนการส่งเสริมการสร้างศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคและเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลก ดังนั้น คณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ ในคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ จึงได้ทำการศึกษา เรื่อง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อให้ทราบถึงแนวทางสำหรับประเทศไทยในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศและการขนส่งรูปแบบที่เกี่ยวเนื่องเพื่อเป้าหมายในการสร้างความร่วมมือและความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่อไปในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์

(1) เพื่อศึกษาแนวทางการสร้างโครงข่ายศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศของไทย เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านท่าอากาศยานทั่วประเทศ

(2) เพื่อศึกษาโอกาสความเป็นไปได้ของโครงการแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คให้มีความสามารถในความร่วมมือและการแข่งขัน

(3) เพื่อศึกษาแผนโครงข่ายการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่สามารถเชื่อมโยง สนับสนุน และประสานความร่วมมือระหว่างท่าอากาศยานภายในประเทศ เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้าออกสู่โครงข่ายระหว่างประเทศ

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ เพื่อให้ทราบถึงสภาพทั่วไปของระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย ณ ช่วงเวลาที่ทำการศึกษา และเพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มความเป็นได้ รวมถึงโอกาสในอนาคตหากจะมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศ ตลอดจนแนวทางในการพัฒนาเพื่อเป้าหมายการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยแบ่งขอบเขตการศึกษาเป็น 4 หัวข้อย่อย เพื่อความสะดวกในการศึกษา ประกอบด้วย (1) การรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ (2) เขตปลอดอากรและแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค (3) การผ่านแดน การถ่ายลำ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และ (4) พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และไปรษณียภัณฑ์

อนึ่ง คณะอนุกรรมาธิการใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากผู้ที่ได้ทำการศึกษาไว้แล้ว และได้ทำการศึกษาเพิ่มเติมจากกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ เอกสารทางราชการ บทความ และเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศ รวมทั้งใช้ข้อมูลปฐมภูมิที่ได้รับจากการเชิญบุคคลและผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และข้อคิดเห็น โดยนำข้อมูลที่ได้จากการจดบันทึกและข้อทูลเทปบันทึกเสียงมาวิเคราะห์เนื้อหาและสรุปความคิดเห็น

1.4 นิยามศัพท์เฉพาะ

คำศัพท์	ความหมาย
ผู้ขนส่ง (carrier)	บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางอากาศเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง
ผู้ตราส่ง (consignor)	บุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งเพื่อให้ขนส่งของตามสัญญารับขนทางอากาศ
ผู้รับตราส่ง (consignee)	บุคคลซึ่งมีชื่อระบุให้เป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่งทางอากาศ ใบรับของ หรือในบันทึกซึ่งปรากฏข้อมูลโดยวิธีอื่นในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ แล้วแต่กรณี

คำศัพท์	ความหมาย
ผู้ส่งทราบตัวตน (known consignor)	ผู้ตราส่งซึ่งเป็นต้นทางของสินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์เพื่อส่งในนามของตนเอง และวิธีดำเนินการของผู้ตราส่งนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ
ตัวแทน (agent)	ผู้รับมอบอำนาจจากผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก หรือผู้นำของผ่านแดน หรือผู้ขอถ่ายลำ ให้เป็นตัวแทนเพื่อดำเนินการอย่างใด ๆ เกี่ยวกับของที่นำเข้ามาในหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ของเพื่อการผ่านแดน หรือของเพื่อการถ่ายลำ
ตัวแทนออกของ (customs broker)	ผู้รับมอบอำนาจจากผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก หรือผู้นำของผ่านแดน หรือผู้ขอถ่ายลำ เพื่อปฏิบัติพิธีการศุลกากร
ผู้รับจัดการขนส่ง (freight forwarder)	ผู้รับจัดหาหรือจัดการขนส่งของ ซึ่งเป็นผู้กระทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งในการจัดการขนส่งของไปส่งมอบให้กับผู้รับตราส่ง
ตัวแทนควบคุม (regulated agent)	ตัวแทน (agent) ผู้รับจัดการขนส่ง (freight forwarder) และองค์กรอื่นซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ และได้จัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์ตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ
การไปรษณีย์ควบคุม (regulated postal authority)	หน่วยงานไปรษณีย์ของไทย หรือหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้งจากหน่วยงานการไปรษณีย์ที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของสหภาพไปรษณีย์สากล (Universal Postal Union: UPU) และได้รับใบรับรองไปรษณีย์ควบคุมตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ
ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (air operator)	ผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ ซึ่งได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 85 ว่าด้วยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
ใบตราส่งทางอากาศ (air waybill)	เอกสารที่ออกเพื่อเป็นหลักฐานการรับขนของทางอากาศให้ตามข้อตกลงระหว่างผู้ขนส่งและผู้ตราส่ง แบ่งเป็น ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (master air waybill) ที่ออกโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศ และใบตราส่ง

คำศัพท์	ความหมาย
	รายสินค้าทางอากาศ (house air waybill) ที่ผู้รับจัดการขนส่งออกให้แก่ผู้ตราส่ง
สินค้า (cargo)	ของที่นำขึ้นบนอากาศยาน แต่ไม่รวมถึงไปรษณียภัณฑ์ (mail) และสัมภาระบรรทุกที่ไปกับผู้โดยสาร (accompanied baggage)
ไปรษณียภัณฑ์ (mail)	จดหมาย ไปรษณียบัตร ตัวอย่างหรือแบบสินค้า ของตีพิมพ์ทุกชนิด หนังสือพิมพ์ลงทะเบียน ห่อจดหมาย ห่อพัสดุ ธนาณัติ หรือวัตถุอย่างอื่นที่นำมาใช้ในการสื่อสารทางไปรษณีย์
ของต้องห้าม (prohibited goods)	ของที่มีกฎหมายกำหนดห้ามมิให้นำเข้ามาในหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร หรือนำผ่านราชอาณาจักร
ของต้องกำกัด (restricted goods)	ของที่มีกฎหมายกำหนดว่า หากจะมีการนำเข้ามาในหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร หรือนำผ่านราชอาณาจักร จะต้องได้รับอนุญาตหรือปฏิบัติให้ครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย
การผ่านแดน (transit)	การขนส่งของผ่านราชอาณาจักรจากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าการขนส่งนั้นจะมีการขนถ่ายของเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะ การเก็บรักษาของ การเปลี่ยนภาชนะบรรจุของเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง หรือการเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งของด้วยหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ จะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้นหรือมีพฤติกรรมใด ๆ เพื่อประโยชน์ทางการค้าเกี่ยวกับของดังกล่าวในราชอาณาจักร
การถ่ายลำ (transshipment)	การถ่ายของจากยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาในราชอาณาจักรไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร ภายใต้การควบคุมของศุลกากรในด่านศุลกากรแห่งเดียวกัน โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร
เขตปลอดอากร (free zone)	เขตพื้นที่ที่กำหนดไว้ เพื่อประโยชน์ทางอากรศุลกากรในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ

1.5 การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อม (SWOT)

จุดแข็ง

- มีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ สามารถรวบรวม จัดเก็บ กระจาย และขนส่ง ครอบคลุมท่าอากาศยาน 37 แห่ง
- ภาครัฐให้ความสำคัญและลงทุนด้วยงบประมาณจำนวนมาก
- ผู้ประกอบการโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางอากาศไทยมีความรู้ ความสามารถ ทักษะ ประสบการณ์ในระดับสากล

จุดอ่อน

- ปัญหาประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐ
- ไม่สามารถปฏิบัติตามระเบียบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งมีข้อติดขัดบ้างในแต่ละท่าอากาศยาน
- การชะลอตัวของการลงทุนภาคเอกชน
- การพัฒนาประเทศขาดความต่อเนื่องและความยืดหยุ่นในการตอบสนองความต้องการของประชาชน
- โครงสร้างเศรษฐกิจไทยที่ยังไม่สามารถขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

โอกาส

- ความเติบโตของธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์
- เศรษฐกิจของเอเชียมีแนวโน้มขยายตัว
- การลงทุนที่มีความหลากหลาย
- ความหลากหลายของสินค้าและบริการที่ตอบโจทย์รูปแบบชีวิตใหม่

ภัยคุกคาม

- สถานการณ์เศรษฐกิจโลกที่ยังไม่ฟื้นตัวได้เต็มที่
- ความเปลี่ยนแปลงจากโลกาภิวัตน์และความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ได้รับการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดก่อให้เกิดนวัตกรรมอย่างพลิกผัน
- การแข่งขันที่คาดว่าจะรุนแรงขึ้นในการเพิ่มผลิตภาพ

คณะอนุกรรมาธิการเลือกศึกษาการใช้กลยุทธ์ SO การใช้จุดแข็งของประเทศไทยทางภูมิศาสตร์และความพร้อมของผู้ประกอบการในการรองรับโอกาสความเติบโตของธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งเศรษฐกิจของเอเชียมีแนวโน้มขยายตัว ตลอดจนศึกษาการใช้กลยุทธ์ WO พัฒนาจุดอ่อนปัญหาประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐ เพื่อรับโอกาสในทุกด้าน

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

(1) ทำให้ทราบแนวทางการสร้างโครงข่ายศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศของไทยที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านท่าอากาศยานทั่วประเทศ

(2) ทำให้ทราบแนวทางโครงการแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คที่มีความสามารถในความร่วมมือและการแข่งขัน

(3) ทำให้ทราบแนวทางโครงข่ายการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่สามารถรวบรวมและกระจายสินค้าเพื่อเชื่อมโยง สนับสนุน และประสานความร่วมมือระหว่างท่าอากาศยานภายในประเทศออกสู่โครงข่ายระหว่างประเทศ

อนึ่ง ผลการศึกษาสามารถใช้เป็นแนวทางสำหรับรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศและการขนส่งรูปแบบที่เกี่ยวเนื่อง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยตามยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ในระยะยาวต่อไป

บทที่ 2
การทบทวนวรรณกรรม

จากการศึกษาทบทวนเอกสารทางราชการที่มีในปัจจุบันพบว่า ประเทศไทยมีแผนยุทธศาสตร์ที่ใช้เป็นแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อยู่จำนวนหลายฉบับด้วยกัน โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศ ประกอบด้วย แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) และแผนยุทธศาสตร์กรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2560 - 2564 นอกจากนี้ยังมีแผนแม่บทที่อยู่ระหว่างการจัดทำ ได้แก่ (ร่าง) แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย และ (ร่าง) แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

2.1 แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ [1]

ประเด็นการปฏิรูปที่ 9 Connectivity : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนับเป็นนโยบายที่สำคัญในการสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมาย เนื่องจากการพัฒนาดังกล่าวจะเป็นปัจจัยที่สำคัญในการลดต้นทุน และอำนวยความสะดวกให้กับนักลงทุนและการทำธุรกิจของภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนั้นจะมุ่งเน้นไปที่อุตสาหกรรมเป้าหมายที่เกี่ยวข้องเป็นหลัก เช่น การเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคม ทั้งทางถนนสู่พื้นที่เกษตรและทางรางเพื่อเชื่อมพื้นที่อุตสาหกรรมในภูมิภาค การขยายท่าอากาศยานเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางคลัสเตอร์อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและ Hospitality การสาธารณสุข และการศึกษา ตลอดจนการยกระดับท่าเรือของประเทศไทยให้สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค

เป้าหมายหรือผลอันพึงประสงค์และผลสัมฤทธิ์

(1) เพื่อขจัดอุปสรรคด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงตลาดและแหล่งการผลิตในห่วงโซ่อุปทาน และช่วยดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายระดับภูมิภาคที่ตั้งใจจะพัฒนา

(2) เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง ซึ่งจะช่วยดึงดูดการลงทุน และช่วยส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม Hospitality การสาธารณสุขและการศึกษา ที่สำคัญแห่งหนึ่งในภูมิภาค

กรอบระยะเวลาในการดำเนินการ

5 ปี

---

[1] ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 24 ก ลงวันที่ 6 เมษายน 2561

ตัวชี้วัด

(1) ต้นทุนการขนส่งระหว่างประเทศไทยและซีแอลเอ็มวี

(2) เวลาในการขนส่งระหว่างประเทศไทยและซีแอลเอ็มวี

(3) มูลค่าการค้าระหว่างไทยและซีแอลเอ็มวี จีนและอินเดีย

(4) จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศไทยและซีแอลเอ็มวี

ขั้นตอนการดำเนินการ

เร่งรัดการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ โดย**การพัฒนาการเชื่อมโยงทางอากาศ** เช่น ขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานอู่ตะเภา และเพิ่มเส้นทางการบิน

2.2 ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580)[2]

วิสัยทัศน์ประเทศไทย

"ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง"

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

- <u>ประเด็นอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์</u>

ใช้ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยในการส่งเสริมการคมนาคม ขนส่ง และโลจิสติกส์ให้เป็นฐานการผลิตของภูมิภาคเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลก และศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาค ลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มมูลค่าจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ ส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง โดยการส่งเสริมการสร้างศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคและเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลก การผลักดันการเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ ส่งเสริมเทคโนโลยีและพัฒนาอุตสาหกรรมระบบกักเก็บพลังงาน รวมทั้งส่งเสริมการลงทุนที่เน้นการวิจัยและพัฒนาและการถ่ายทอดเทคโนโลยี การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้องโดยยกระดับบริการซ่อมบำรุงอากาศยานและการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ซึ่งจะต่อยอดไปยังชิ้นส่วนยานอวกาศในที่สุด และสนับสนุนการลงทุนด้านบริการดูแลรักษาและซ่อมแซมอากาศยานเพื่อขยายตลาดบริการดูแลรักษาและซ่อมแซมอากาศยานตลอดจนพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับการบินและอวกาศ การส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งรูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับบริบทของไทยในอนาคต รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวเนื่อง พร้อมทั้งการพัฒนาบุคลากรที่มีทักษะความเชี่ยวชาญตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมการบินและอวกาศ และบริการโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกสำหรับบุคลากรผู้เชี่ยวชาญต่างชาติให้เข้ามาทำงานในไทย และจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษา ตลอดจนการสนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์ การบิน

---

[2] ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 82 ก ลงวันที่ 13 ตุลาคม 2561

และอวกาศ และโลจิสติกส์ ตลอดจนหน่วยงานกำกับดูแล ให้ได้รับมาตรฐานสากลและสร้างความร่วมมือในการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ

- ประเด็นเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ

เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกถึงเอเชียใต้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำและระบบรางมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาและบูรณาการการใช้ท่าอากาศยานหลักในส่วนกลางและท่าอากาศยานในส่วนภูมิภาคให้สอดคล้องกับการเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น พร้อมทั้งการวางโครงข่ายเส้นทางการคมนาคมเชื่อมโยงสู่เมืองหลักของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของเมืองและการขยายเมือง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมืองให้มีความเชื่อมโยงกัน ส่งเสริมระบบขนส่งสมัยใหม่ และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานเดียวกัน และสร้างความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกันในภูมิภาคให้ง่ายและสะดวกมากที่สุด

2.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)[3]

ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

มีเป้าหมายเพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ และการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ระบบ National Single Window (NSW) สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษได้อย่างสมบูรณ์ บุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านเข้าออก ณ ด่านการค้าชายแดนสำคัญที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลักมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ตัวชี้วัด 1 อันดับดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ และประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าดีขึ้น

---

[3] ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนที่ 115 ก ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2559

ตัวชี้วัด 2 จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ 100 ในปี 2564

ตัวชี้วัด 3 ปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้าออก ณ ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญเพิ่มขึ้นเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ต่อปี

<u>แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง</u>

- การพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ โดย

(1) เร่งพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองตามแผนแม่บทให้แล้วเสร็จภายในช่วงระยะเวลาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ศึกษาทางเลือกและความเหมาะสมของการขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานเพื่อเตรียมความพร้อมภายหลังจากที่ปริมาณความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าเต็มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง จัดทำแผนการใช้ประโยชน์และแผนการบำรุงรักษาท่าอากาศยานในภูมิภาคเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนของภาครัฐ ศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานที่มีศักยภาพแห่งอื่น อาทิ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน

(2) ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความเชี่ยวชาญของบุคลากร ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉิน ให้ได้มาตรฐานสากลและสอดคล้องกับข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) องค์กรความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) และสำนักงานการบินพลเรือนญี่ปุ่น (Japan Civil Aviation Bureau: JCAB)

(3) พัฒนาโครงสร้างและการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Organization and Management) ให้มีความสามารถเพียงพอในการรองรับการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดความล่าช้า และทำให้เกิดความคล่องตัวของเที่ยวบิน รวมทั้งให้อยู่ในระดับที่แข่งขันได้ ทั้งนี้ การพัฒนาดังกล่าวต้องสอดคล้องกับนโยบาย มาตรฐาน และแผนการพัฒนาทางการบินของประชาคมโลก ภายใต้การกำกับขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) โดยบูรณาการการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงกลาโหม รวมทั้งส่วนราชการและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

<u>แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์</u>

(1) พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดย

(1.1) ยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรม ให้ได้มาตรฐานสากล โดยสนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กร ส่งเสริมความร่วมมือในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเชิงดิจิทัล สร้างความเป็นมืออาชีพการบริหารแก่องค์กรธุรกิจรองรับการเป็นอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากล ธุรกิจสมัยใหม่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่ด้านการจัดการโลจิสติกส์ด้วยการสร้างเครือข่ายและการเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และตลาด เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการผลิตและการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการเตรียมแผนบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับกรณีฉุกเฉินและการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ

(1.2) พัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการเกษตร โดยสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการเกษตร สร้างโซ่คุณค่าให้แก่เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบธุรกิจ ตั้งแต่ระดับฟาร์มจนส่งมอบสินค้าเกษตรถึงผู้บริโภค (Logistic Management from Farm to Fork) ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์การเกษตรให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันในชุมชนหรือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดโซ่การผลิต อาทิ การสร้างศูนย์รวบรวม คัดแยก ตกแต่งคุณภาพ แปรรูป บรรจุภัณฑ์ และกระจายผลผลิตของชุมชน

(1.3) พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ โดยยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ให้เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ สร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การประกันภัย และพัฒนาให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการขนส่ง ระบบการบริหารจัดการรถเที่ยวเปล่า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า ส่งเสริมการสร้างพันธมิตรหรือความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทย เพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ และสนับสนุนมาตรการทางภาษี มาตรการทางการเงิน ให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนุภูมิภาค รวมทั้งผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในต่างประเทศเพื่อให้บริการข้อมูลและคำแนะนำแก่ภาคเอกชนไทยในการลงทุนและการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

(1.4) ส่งเสริมให้มีการลงทุนอุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ด้านโลจิสติกส์ โดยใช้มาตรการทางการเงินหรือมาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการและติดตามการขนส่งสินค้า อุปกรณ์ยกขน และอุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์

(2) พัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานการค้าโลก โดยการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการส่วนกลางของระบบ NSW ทำหน้าที่พัฒนา บริหารจัดการ และดูแลระบบส่วนกลางในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาครัฐ

และเอกชน (G2B) โดยเร็ว สนับสนุนการปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้าส่งออก ขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวกับการนำเข้าส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรอง โดยเฉพาะสินค้านำร่อง 5 ชนิด ได้แก่ น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุอันตราย และเร่งรัดการพัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ สามารถเชื่อมโยงระบบเครือข่ายข้อมูลในกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ครอบคลุมทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน (G2B) รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบและกลไกขับเคลื่อนที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยเฉพาะที่ประตูการค้าสำคัญ อาทิ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน และผลักดันการออกกฎหมายบังคับใช้ในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ

(3) พัฒนาคุณภาพบุคลากรและวางแผนจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ โดยเน้นการเพิ่มผลิตภาพแรงงานโดยหน่วยงานภาครัฐร่วมดำเนินการกับภาคเอกชนในการปรับปรุงหลักสูตรการศึกษาสาขาโลจิสติกส์ระดับอาชีวศึกษาและระดับปริญญา ฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะหรือเทคนิคเฉพาะด้าน และส่งเสริมความร่วมมือกับภาคเอกชนในการฝึกอบรมในระดับปฏิบัติงาน เพื่อให้กำลังคนด้านโลจิสติกส์มีคุณภาพ มาตรฐาน และสอดคล้องกับความต้องการภาคธุรกิจ

(4) บริหารจัดการระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยเน้นการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ติดตามการเปลี่ยนแปลงด้านข้อตกลงและความร่วมมือระหว่างประเทศทั้งระดับทวิภาคี พหุภาคีในภูมิภาคและนานาชาติที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ อาทิ ความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO Trade Facilitation Agreement) และข้อตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (Trans-Pacific Partnership: TPP) เพื่อเป็นข้อมูลสำคัญในการเตรียมการปรับปรุงและวางแผนการพัฒนา รวมทั้งการจัดทำฐานข้อมูลและระบบตัวชี้วัดที่มีประสิทธิภาพ อาทิ ฐานข้อมูลอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม หรือพาณิชย์

2.4 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)[4]

วิสัยทัศน์

"ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน"

---

[4] จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (คณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2560)

กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี

ระยะ 5 ปี ของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) วางพื้นฐานพร้อมขับเคลื่อนการพัฒนาในขั้นรายละเอียดเพื่อนำไปสู่ทิศทางและเป้าหมายของยุทธศาสตร์ 20 ปี แนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ (1) กำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า ยกระดับการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน (2) พัฒนาระบบ NSW ให้เชื่อมโยงสมบูรณ์ และปรับปรุงกฎหมายให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และ (3) พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล เพื่อเตรียมการเปลี่ยนผ่านประเทศไทยจากประเทศรายได้ปานกลางสู่ประเทศที่มีรายได้สูง ที่มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ต่อไป

ระยะ 5 - 10 ปี ผลักดันการพัฒนาประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) พัฒนาระบบโลจิสติกส์พัฒนาสู่รูปแบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-logistics) อย่างสมบูรณ์ เพิ่มประสิทธิภาพการทำธุรกิจของผู้ประกอบการทั้งด้านการผลิต การบริการ การค้า การลงทุนและกิจกรรมโลจิสติกส์ ขจัดอุปสรรคและอำนวยความสะดวกในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เกิดความสมดุลในแนวทางการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างและระบบ (Hardware) อาทิ การปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ การเงิน และศุลกากร ด้านปัจจัยสนับสนุน (Software) อาทิ การปรับกฎระเบียบต่าง ๆ ให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ การค้าและการลงทุน และด้านบุคลากร (Human Resources) อาทิ การพัฒนาผู้ประกอบการและแรงงานให้มีองค์ความรู้และทักษะฝีมือแรงงาน ตลอดจนพัฒนาศักยภาพในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ

ระยะ 20 ปี ทิศทางและตำแหน่งยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ กำหนดให้ประเทศไทยพัฒนาสู่การเป็นประเทศรายได้สูงที่มีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ผลักดันประเทศไทยสู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมยั่งยืน แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ และมีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยมีกรอบทิศทางผลักดันการพัฒนาประเทศไทยสู่ความเป็นชาติการค้าเป็นศูนย์กลางการค้าที่ผู้ประกอบการไทยมีความเข้มแข็งสามารถแข่งขันได้บนเวทีโลก สร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาคและใช้ฐานเศรษฐกิจดิจิทัลและการพัฒนานวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าในห่วงโซ่อุปทาน

กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน

กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 4 ประเมินและติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ตัวชี้วัด

(1) ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี 2563 (อันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของธนาคารโลก (International LPI))

(2) ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี 2564 (อันดับด้านการค้าระหว่างประเทศของธนาคารโลก (Trading Across Borders))

(3) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 12 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี ในปี 2564 (สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP)

(4) จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ 100 ในปี 2564

2.5 (ร่าง) แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย[5]

วิสัยทัศน์

"การเป็นศูนย์กลางธุรกิจการบินระดับโลก

(To be a World Class Hub for Aviation Business)"

---

[5] อยู่ระหว่างการศึกษาจัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

พันธกิจ

(1) ส่งเสริมให้เกิดเป้าหมายในภาพรวมร่วมกัน โดยการปรับกลไกการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่เศรษฐกิจของประเทศ โดยคำนึงถึงปัจจัยด้านความมั่นคง และสิ่งแวดล้อม

(2) ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการหน่วยงานของภาครัฐให้สนองตอบความต้องการของภาคธุรกิจ ภายใต้นโยบายการส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน

(3) สร้างกลไกกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพเหนือกว่ามาตรฐานสากล และครอบคลุมการดำเนินงานทุกภาคส่วน โดยเน้นการใช้หลักธรรมาภิบาลและการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม

(4) ส่งเสริมบทบาทของภาคเอกชนในการพัฒนากิจการการบินในประเทศไทย โดยการสร้างบรรยากาศในการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนกิจการการบิน

(5) สร้างเสริมมาตรฐานการผลิตบุคลากรด้านการบินของไทยให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เพื่อก้าวสู่การเป็นศูนย์การพัฒนาบุคลากรด้านการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

(6) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินสู่การเป็น Digital-based Society

เป้าหมายในภาพรวม

"การเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ที่มีมาตรฐานการให้บริการระดับโลก โดยประกอบด้วย การเป็นจุดหมายปลายทางและจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญของภูมิภาค การเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) การเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน และการเป็นศูนย์กลางการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน"

กรอบระยะเวลาของแผนแม่บท

ปีที่ 1 - 10 (พ.ศ. 2562 - 2571) มุ่งเน้นการเป็น Transfer Hub และวางรากฐานการพัฒนาสู่การเป็น Global Aviation Hub

ปีที่ 11 - 18 (พ.ศ. 2572 - 2579) มุ่งสู่เป้าหมายการเป็น Global Aviation Hub อย่างเต็มตัว และให้ความสำคัญกับความยั่งยืนและความสามารถในการแข่งขันระยะยาว

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง

ยุทธศาสตร์ที่ 1.1 การเพิ่มขีดความสามารถของการขนส่งทางอากาศ และเพิ่มการใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ยุทธศาสตร์ที่ 1.2 การจัดหาระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐานให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ

ยุทธศาสตร์ที่ 1.3 การสร้างความเชื่อมั่นด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานให้ได้รับการยอมรับในระดับสากล

ยุทธศาสตร์ที่ 1.4 การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

ยุทธศาสตร์ที่ 1.5 การส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน

ยุทธศาสตร์ที่ 2.1 การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน

ยุทธศาสตร์ที่ 2.2 การสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์ทางอากาศและอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง

ยุทธศาสตร์ที่ 2.3 การส่งเสริมการขยายตัวของธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาบริการการเดินอากาศ

ยุทธศาสตร์ที่ 3.1 การบูรณาการแผนพัฒนาของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์ที่ 4.1 การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 4.2 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแล

ยุทธศาสตร์ที่ 4.3 การพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบด้านการบิน

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน

ยุทธศาสตร์ที่ 5.1 การผลิตบุคลากรด้านการบินให้ได้มาตรฐานและตรงความต้องการทั้งในระยะเร่งด่วนและระยะยาว

ยุทธศาสตร์ที่ 5.2 การบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการผลิตบุคลากรเพื่อการควบคุมมาตรฐานการผลิตและฝึกอบรมให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

ยุทธศาสตร์ที่ 5.3 การเสริมสร้างศักยภาพบุคลากรด้านการบินให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

2.6 (ร่าง) แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ [6]

วิสัยทัศน์

"ระบบท่าอากาศยานที่เชื่อมโยงและขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ
(Connecting & Driving Platform for The Nation)"

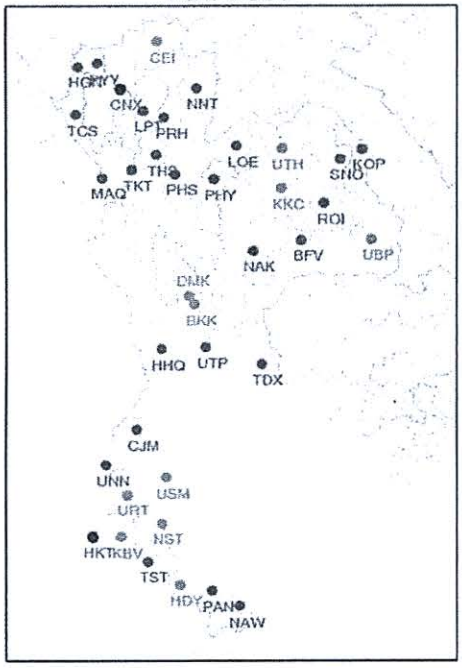
---

[6] จัดทำโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (คณะกรรมการการบินพลเรือนอนุมัติเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2561)

การแบ่งกลุ่มท่าอากาศยาน

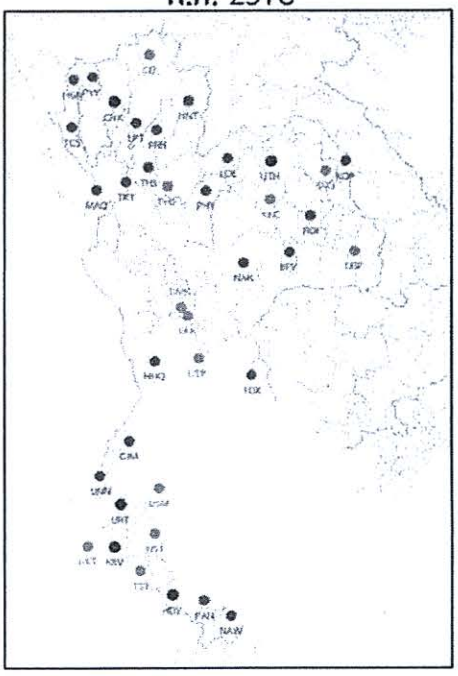
Service Level Categories							
Service Level CAT	Passenger (million)	Roles	International Air Service			Domestic Air Service	Connecting Traffic
			Long haul	Medium haul	Short haul		
1. Primary Hub Airport	> 25	Global	High	High	High	High	High
2. Secondary Hub Airport	>5, <25	National	Moderate	Moderate	Moderate	High	Moderate
3. Regional Airport	>1, <5	Regional	Low	Low	Low	Moderate	Low
4. Local Airport	<1	Provincial	-	-	Low	Low	-

พ.ศ. 2559





พ.ศ. 2578



กรอบระยะเวลาของแผนแม่บท

ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2560 – 2564) “ยกระดับขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรขนส่ง” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการปรับปรุง พัฒนาปัจจัยที่สำคัญของขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรและการขนส่งทางอากาศเพื่อให้เพียงพอกับความต้องการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2565 – 2569) “ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างกลไกที่ส่งเสริมการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจท่าอากาศยาน ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการท่าอากาศยานทุกระดับให้ความสำคัญกับการดำเนินงานและ

การพัฒนาที่มุ่งตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญในการดำเนินงานและธุรกิจท่าอากาศยาน

ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2570 – 2574) "ท่าอากาศยานชั้นนำแห่งนวัตกรรม" โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างวัฒนธรรมแห่งนวัตกรรมที่สามารถใช้ประโยชน์ได้จริงและเกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง มีความได้เปรียบในการแข่งขันจากการใช้นวัตกรรมที่พัฒนาขึ้น และสามารถสร้างคุณค่าได้อย่างแท้จริง

ระยะที่ 4 (พ.ศ. 2575 – 2579) "ท่าอากาศยานแห่งความยั่งยืน" โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความยั่งยืนของท่าอากาศยานให้มีระบบท่าอากาศยานที่มีการพัฒนาผลผลิตที่สร้างผลลัพธ์ได้ตามเป้าหมายอย่างต่อเนื่อง สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมได้อย่างสมดุล

เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์

มิติเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมาย
(1) ความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัย (Safety & Security)	- ท่าอากาศยานต้องดำเนินงานได้ไม่น้อยกว่ามาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่กำหนดโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย - อุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยานต้องไม่มีอัตราเพิ่มขึ้น - การละเมิดมาตรฐานรักษาความปลอดภัยต้องไม่มีอัตราเพิ่มขึ้น
(2) ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility)	- จำนวนประชากรทั่วประเทศร้อยละ 80 สามารถเข้าถึงท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินภายในประเทศ เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก ท่าอากาศยานศูนย์กลางรองและ/หรือท่าอากาศยานระดับภาคได้ในระยะเวลาการเดินทางทางถนนและ/หรือทางรางไม่เกิน 90 นาที - จำนวนประชากรทั่วประเทศร้อยละ 80 สามารถเข้าถึงท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินระหว่างประเทศได้ในระยะเวลารวมในการเดินทางทุกรูปแบบไม่เกิน 180 นาที
(3) ความสามารถในการเชื่อมต่อ (Connectivity)	- ท่าอากาศยานต้องรักษาและพัฒนาบริการด้านการบินให้มีความสามารถในการเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานอื่นที่เหมาะสมกับประเภทของท่าอากาศยาน

มิติเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมาย
	- ท่าอากาศยานต้องร่วมบูรณาการการพัฒนาระบบขนส่งรูปแบบอื่นกับบริการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานที่เหมาะสมกับประเภทของท่าอากาศยาน
(4) คุณภาพการให้บริการ (Service Quality)	- ท่าอากาศยานต้องดำเนินงานได้ไม่น้อยกว่ามาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่กำหนดโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย - ท่าอากาศยานต้องมีความสามารถในการให้บริการและพัฒนาบริการ ให้สอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการ
(5) ประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Operational Efficiency)	- ท่าอากาศยานต้องสามารถดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพโดยใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า
(6) ความยั่งยืน (Sustainability)	- ท่าอากาศยานต้องสามารถพัฒนาและรักษาสมดุลของการดำเนินงานและการพัฒนาท่าอากาศยานใน 3 มิติหลัก ได้แก่ มิติด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม

2.7 แผนยุทธศาสตร์กรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2560 - 2564

วิสัยทัศน์

"ท่าอากาศยานมาตรฐานสากลส่งเสริมโครงข่ายคมนาคมของประเทศ"

พันธกิจ

(1) พัฒนาท่าอากาศยานให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และสามารถรองรับการเติบโตด้านคมนาคมทางอากาศ

(2) ดำเนินงานท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

(3) บริหารจัดการองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 จัดให้มีและพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมโครงข่ายการบินให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ เพื่อให้มีโครงข่ายท่าอากาศยานครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางมาใช้บริการได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และสามารถรองรับการเติบโตของจำนวนเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสาร

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ปรับปรุง บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ เพื่อให้ท่าอากาศยานมีลักษณะกายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวก และอาชีวอนามัย มีความปลอดภัยตามมาตรฐาน และสอดคล้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง จัดหาอุปกรณ์ที่ทันสมัยและเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีความทันสมัยสอดคล้องกับนโยบาย 4.0

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ การบริหารจัดการท่าอากาศยานให้มีความสะดวกรวดเร็วและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรภายใต้หลักธรรมาภิบาล

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ การดำเนินงานขององค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้หลักธรรมาภิบาลและมีภาพลักษณ์ที่ดี

ยุทธศาสตร์ที่ 5 บริหารทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ การบริหารทรัพยากรมนุษย์ให้สอดคล้องกับรูปแบบองค์กรและสถานการณ์แวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป โดยมีจุดมุ่งเน้นการวางรากฐานการมีระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลที่ครอบคลุมทั้งระบบและมีการบริหารจัดการที่รวดเร็วโปร่งใส และสามารถพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและมีสมรรถนะในการปฏิบัติงานตรงตามภารกิจ สามารถสร้างสรรค์ผลงานให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาประเทศไทย 4.0

บทที่ 3
การรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ

3.1 สภาพข้อเท็จจริงในปัจจุบัน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (The Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) ยึดถือข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) เป็นหลักในการกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศ สืบเนื่องจากการตรวจมาตรฐานเพื่อปลดธงแดงที่เกี่ยวข้องกับการรับรองใบอนุญาตให้กับสายการบินที่ผ่านมา จึงเน้นไปในเรื่องการตรวจมาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตรายของสายการบิน ซึ่งกำกับดูแลโดยฝ่ายมาตรฐานการบิน ถึงแม้จะมีข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัย แต่ยังไม่มีการกำหนดแนวทางปฏิบัติ (Guidance Material) หน่วยงาน เจ้าหน้าที่ และขอบเขตการกำกับดูแลเรื่องของการขนส่งทางอากาศอย่างชัดเจน ทำให้การกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศยังไม่ครอบคลุมทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นมาตรฐานสนามบิน ผู้ให้บริการคลังสินค้า การรับรองตัวแทนควบคุม การฝึกอบรมหรือการรับรองตัวแทนฝึกอบรม เป็นต้น อีกทั้งเจ้าหน้าที่ที่มีคุณสมบัติในการออกตรวจเพื่อรับรองมาตรฐานมีจำนวนไม่เพียงพอ รวมถึงยังขาดความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ ทำให้เกิดความล่าช้า ดูแลไม่ทั่วถึง โดยเฉพาะในเรื่องของการให้ความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบที่ผู้เกี่ยวข้องต้องนำไปปฏิบัติแต่กลับไม่มีความเข้าใจ นำไปสู่การไม่ปฏิบัติตามของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งมองว่าเป็นอุปสรรคและการสร้างภาระค่าใช้จ่ายที่จะตามมาจากการปฏิบัติตามข้อกำหนด

นอกจากนี้ การกำกับดูแลมาตรฐานตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศยังมีประเด็นในเรื่องของการแปลความหมายเพื่อนำมาเขียนเป็นภาษาไทยในการเขียนข้อกฎหมายที่ทำให้ความหมายผิดไปจากเดิม ทำให้ในการตรวจรับรองมาตรฐานต้องใช้ข้อกำหนดที่เป็นภาษาอังกฤษและใช้วิจารณญาณของเจ้าหน้าที่ที่ทำการตรวจ ซึ่งการตีความของเจ้าหน้าที่แต่ละท่านก็แตกต่างกันไปตามดุลพินิจและประสบการณ์ ทำให้ผู้ปฏิบัติสับสนและไม่มั่นใจในแนวทางที่จะต้องปฏิบัติให้ถูกต้อง

ในปี พ.ศ. 2562 ทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะทำการตรวจสอบติดตามผลตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme: USOAP) ต่อเนื่องจากการตรวจครั้งก่อนว่าประเทศไทยมีการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินตามที่ได้รับการตรวจครั้งก่อนหรือไม่อย่างไร เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อแนะนำ (Standards and Recommended Practices: SARPs) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

โดยบริบทการตรวจสอบครอบคลุมใน 8 องค์ประกอบหลัก (Critical Elements: CEs) และ 6 ขอบเขตการตรวจสอบ (Audit Areas) ประกอบด้วย ด้านกฎหมาย (LEG) ด้านการออกทะเบียนและใบอนุญาต (PEL) ด้านปฏิบัติการบิน (OPS) ด้านสมควรเดินอากาศและวิศวกรรม (AIR) ด้านการบริหารจัดการห้วงอากาศ (ANS) และด้านสนามบิน (AGA)

จากบริบทการตรวจสอบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศดังกล่าว มีรายละเอียดที่เพิ่มมากขึ้นจากการตรวจสอบครั้งก่อนอย่างชัดเจน โดยเฉพาะการตรวจสอบตามภาคผนวก 19 ว่าด้วยการบริหารจัดการด้านนิรภัย (Safety Management) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ซึ่งควบรวมกับการตรวจสอบในทุกขอบเขตการตรวจสอบ อีกทั้งการเตรียมความพร้อมในการรับการตรวจสอบซึ่งอาจทำให้เกิดประเด็นข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern) ในเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(1) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ยังไม่ปรากฏเรื่องควบคุมพื้นที่ห้วงอากาศที่ครอบคลุมในทุกบริบท มีเฉพาะข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 94 ว่าด้วยกฎจราจรทางอากาศ ซึ่งอาจไม่เพียงพอในการกำกับดูแลการใช้ห้วงอากาศของประเทศไทยและอาจกระทบต่อผลการตรวจสอบ

(2) ปัจจุบันอัตราเข้าออกงาน (Turnover Rate) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอัตราค่อนข้างสูง บุคลากรที่มีคุณสมบัติครบถ้วนอาจมีจำนวนไม่เพียงพอตามวิธีคำนวณเรื่องจำนวนบุคลากรกับภารกิจงาน และอาจส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการการฝึกอบรมเพื่อให้มีคุณสมบัติขั้นต่ำสำหรับบุคลากรทางเทคนิคซึ่งจะทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัย

(3) การติดต่อประสานงานเป็นลายลักษณ์อักษรในสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังไม่มีขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจนและเหมาะสม ซึ่งประเด็นดังกล่าวเคยเป็นข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยในการตรวจครั้งที่แล้ว

(4) การจัดทำคำแนะนำทางเทคนิคและแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานที่ให้บริการด้านการบินทั้งหมดยังไม่แล้วเสร็จอีกเป็นจำนวนมาก อาจมีผลให้การจัดทำคู่มือต่าง ๆ ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการบินล่าช้า ซึ่งส่งผลต่อการตรวจรับรอง และการออกใบอนุญาตต่าง ๆ ในที่สุด

(5) การกำหนดกระบวนการและขั้นตอนการตรวจสอบหน่วยงานทั้งหมดยังไม่ชัดเจน อีกทั้งยังมีข้อขัดข้องในการจัดทำคำแนะนำทางเทคนิคให้กับหน่วยงานที่ให้บริการด้านการบินทั้งหมด ส่งผลให้ไม่สามารถกำหนดกระบวนการตรวจสอบอย่างเป็นทางการและต่อเนื่องได้ อีกทั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังไม่มีระบบการบริหารจัดการแบบอัตโนมัติสำหรับการตรวจรับรองสนามบิน

(6) ปัจจุบันสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังไม่มีระบบตรวจติดตามการแก้ไขข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะการตรวจติดตามอย่างเป็นระบบที่เป็นไปตามข้อกำหนดของภาคผนวก 19 ซึ่งบูรณาการกับการตรวจสอบกับทุกบริบทและทุกพื้นที่รับการตรวจสอบ

3.2 มาตรฐานความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศในระดับสากล

3.2.1 องค์การรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน

(1) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นหน่วยงานขององค์การสหประชาชาติ มีหน้าที่ออกมาตรฐาน (Standards) หรือข้อแนะนำในการปฏิบัติ (Recommended Practices) ให้องค์กรที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยหรืออื่น ๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติการบินระหว่างประเทศของการบินพลเรือนระหว่างประเทศของรัฐภาคี

(2) หน่วยงานรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งของสหรัฐอเมริกา (Transportation Security Administration: TSA) เป็นองค์กรของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาที่ทำงานเพื่อปกป้องระบบขนส่งของประเทศสหรัฐอเมริกา

(3) องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) เป็นองค์กรร่วมของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป กฎระเบียบที่ใช้ขององค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรปใกล้เคียงกับหน่วยงานรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งของสหรัฐอเมริกา

(4) สำนักงานการบินพลเรือนญี่ปุ่น (Japan Civil Aviation Bureau: JCAB) มีหน้าที่ตรวจสอบสายการบินของประเทศญี่ปุ่น โดยจะส่งเจ้าหน้าที่เข้ามาตรวจสอบท่าอากาศยานที่สายการบินของประเทศญี่ปุ่นใช้บริการ มีหน้าที่เช่นเดียวกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

3.2.2 อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคผนวก 17 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย (การป้องกันการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย) และภาคผนวก 18 ว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ

3.2.3 โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ชุดคำถามฉบับปรับปรุง ปี ค.ศ. 2017 (PQ 2017 Edition) ซึ่งมีบริบทการตรวจสอบครอบคลุมใน 8 องค์ประกอบหลัก (Critical Elements: CEs) ประกอบด้วย

(1) CE-1 การจัดให้มีกฎหมายหลักทางด้านการบิน (Primary Aviation Legislation)

รัฐต้องออกประกาศกฎหมายหลักว่าด้วยการกำกับดูแลกิจกรรมการบินที่สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อกำกับและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยของการบินพลเรือนซึ่งมีผลบังคับใช้กับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามวัตถุประสงค์นั้น กฎหมายดังกล่าวต้องให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ในการเข้าไปตรวจสอบอากาศยาน การดำเนินงาน สิ่งอำนวยความสะดวก บุคลากรและประวัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมด้านการบิน

(2) CE-2 การจัดให้มีข้อบังคับและกฎระเบียบที่ระบุรายละเอียดสำหรับการปฏิบัติการ (Specific Operating Regulations)

รัฐต้องออกประกาศกฎหมายลำดับรอง ระบุข้อกำหนดขั้นต่ำที่มาจากกฎหมายหลัก เพื่อเป็นมาตรฐานขั้นตอนในการดำเนินงาน ชิ้นงาน การบริการ อุปกรณ์ โครงสร้างพื้นฐานให้เป็นไปตามภาคผนวกอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

(3) CE-3 การจัดให้มีหน่วยงานและระบบรองรับกิจการการบินพลเรือนและดูแลด้านความปลอดภัย (State System & Functions)

รัฐต้องจัดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีบุคลากรที่มีคุณสมบัติครบถ้วนและมีจำนวนเพียงพอโดยจะต้องให้การสนับสนุนทรัพยากรด้านการเงินอย่างเหมาะสมในการบริหารจัดการหน่วยงานด้านความปลอดภัยในการทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัยเพื่อให้ความรับผิดชอบในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยครบถ้วนสมบูรณ์ อีกทั้งรัฐต้องจัดให้มีแนวทางด้านจริยธรรม พฤติกรรม และหลีกเลี่ยงการขัดผลประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบุคลากรซึ่งทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัยนั้น

(4) CE-4 คุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ด้านเทคนิคและการฝึกอบรม (Qualified Technical Personnel)

รัฐต้องกำหนดคุณสมบัติขั้นต่ำสำหรับบุคลากรทางเทคนิคซึ่งจะหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัย โดยจัดให้มีการฝึกอบรมและการฝึกอบรมทบทวนเพื่อรักษาและเพิ่มพูนขีดความสามารถในระดับที่ต้องการและรัฐต้องใช้ระบบการเก็บประวัติการฝึกอบรมดังกล่าวด้วย

(5) CE-5 การจัดทำแนวทางด้านเทคนิค การจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย (Technical Guidance Tools & Provision of Safety - Critical Information)

รัฐต้องจัดให้มีแนวทางและขั้นตอนทางเทคนิค ข้อมูลข่าวสาร และคำแนะนำทางเทคนิคที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ให้กับบุคลากรทางเทคนิคซึ่งจะหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัยเพื่อให้การกำกับดูแลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งรัฐต้องจัดคำแนะนำทางด้านเทคนิค (Technical Guidance) ให้กับอุตสาหกรรมการบินในการนำไปเป็นแนวทางในการดำเนินงานให้สอดคล้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(6) CE-6 พันธะในการออกใบอนุญาต การให้การรับรอง การอนุมัติ และการให้ความเห็นชอบ (Licensing, Certification, Authorization & Approval Obligations)

รัฐต้องจัดให้มีกระบวนการและขั้นตอนการตรวจสอบหน่วยงานทั้งหมดให้เป็นไปตามข้อกำหนด เพื่อให้มั่นใจว่า หน่วยงานทั้งหมดจะไม่ดำเนินการใด ๆ ก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้ดำเนินการตามที่ร้องขอและกฎหมายกำหนด

(7) CE-7 พันธะในการตรวจสอบและติดตามว่าผู้ประจำหน้าที่และหน่วยงานต่าง ๆ ที่ได้รับใบอนุญาต การให้การรับรอง การอนุมัติ และการให้ความเห็นชอบว่ายังคงสามารถดำเนินกิจกรรมด้านการบินให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง (Surveillance Obligations)

รัฐต้องจัดให้มีกระบวนการตรวจสอบอย่างเป็นทางการและต่อเนื่อง โดยกำหนดแผนการตรวจและการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่า ผู้ที่ได้รับการอนุญาตหรือการรับรองจะดำเนินงานให้เป็นไปตามกฎระเบียบรวมถึงบุคคลที่ได้มอบหมายให้ดำเนินการแทนได้ทำหน้าที่กำกับดูแลแทน

(8) CE-8 การจัดให้มีแนวทางการปฏิบัติและขั้นตอนดำเนินการแก้ไขเมื่อพบข้อบกพร่องที่อาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Resolution of Safety Issues)

รัฐต้องจัดให้มีกระบวนการที่เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างเหมาะสมรวมถึงมาตรการบังคับใช้กฎหมาย (บทลงโทษ) เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ รัฐต้องมั่นใจว่าระยะเวลาการแก้ไขข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยดังกล่าวเป็นไปอย่างเหมาะสม (Timely Manner) โดยกระบวนการดังกล่าวต้องมีการตรวจติดตาม และการรายงานความคืบหน้าในการแก้ไขอย่างเป็นระบบ

3.3 มาตรฐานความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย

3.3.1 ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ

3.3.1.1 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

(1) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ เพื่อให้สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ตนจะขนส่งทางอากาศปราศจากอาวุธ วัตถุระเบิดหรือสิ่งอื่นใดที่อาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน และเพื่อไม่ให้บุคคลที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าถึงสินค้าและไปรษณียภัณฑ์นั้นได้นับตั้งแต่ขั้นตอนการตรวจพิสูจน์ผู้ส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ตลอดจนประเภทการบรรจุหีบห่อ การเก็บรักษา และการขนส่งของสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ดังกล่าวจนถึงการบรรทุกขึ้นบนอากาศยานขนส่งและจะขนสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ไปกับอากาศยานได้เฉพาะสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทราบที่มาและอยู่ภายใต้การควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ตลอดเวลาจนบรรทุกขึ้นบนอากาศยาน

(2) ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะรับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ไว้เพื่อขนส่งทางอากาศได้เมื่อเป็นสินค้าทราบที่มา ตามวิธีการดังต่อไปนี้

(2.1) ในกรณีรับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์จากผู้ส่งโดยตรงหรือผู้ส่งทราบตัวตน ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องดำเนินการตรวจพิสูจน์ผู้ส่ง ตลอดจนประเภทการบรรจุหีบห่อบรรจุภัณฑ์ที่ใช้ เอกสารกำกับสินค้า พร้อมทั้งออกเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้า

(2.2) ในกรณีรับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์จากตัวแทนควบคุม ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศดำเนินการตรวจสอบและรับรองความถูกต้องของเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้าดังกล่าว

(3) ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะรับขนไปรษณียภัณฑ์ไปกับอากาศยานได้เฉพาะไปรษณียภัณฑ์ที่ผ่านกระบวนการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยโดยการไปรษณีย์ควบคุมเท่านั้น โดยการรับขนไปรษณียภัณฑ์นั้น ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศตรวจสอบรายการบัญชีไปรษณียภัณฑ์ (Mail Manifest) พร้อมทั้งรับรองความถูกต้องของเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของไปรษณียภัณฑ์ดังกล่าว ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องเก็บบันทึกรายชื่อและบันทึกการฝึกอบรมพนักงานของตนซึ่งปฏิบัติหน้าที่ขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์เป็นประจำไว้ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ

3.3.1.2 ตัวแทนควบคุม

(1) ตัวแทน ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า หรือหน่วยงานอื่นซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดประสงค์จะให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม ต้องเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทย มีบุคลากรที่มีความสามารถและมีจำนวนเพียงพอ มีเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม มีสถานที่ในการจัดเก็บสินค้าและไปรษณียภัณฑ์มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย ไม่อยู่ระหว่างถูกพักใช้ใบรับรองตัวแทนควบคุม หรือถูกเพิกถอนใบรับรองตัวแทนควบคุมมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี และต้องทำธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 6 เดือนและมีมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยสินค้าไม่ต่ำกว่ามาตรฐานของผู้ดำเนินการเดินอากาศ รวมทั้งจะต้องจัดทำแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้ายื่นต่อผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(2) ในกรณีที่สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ใดได้ผ่านการตรวจและรับรองโดยตัวแทนควบคุม ให้ตัวแทนควบคุมออกเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ติดไว้กับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์นั้นและออกเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้าตามแบบที่กำหนด

3.3.1.3 การไปรษณีย์ควบคุม

(1) หน่วยงานไปรษณีย์ของไทย หรือหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้งจากหน่วยงานการไปรษณีย์ผู้ใดประสงค์จะให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรับรองการเป็นไปรษณีย์ควบคุม ต้องเป็นหน่วยงานไปรษณีย์ที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐ (Postal Authority) มีบุคลากรที่มีความสามารถและมีจำนวนเพียงพอ มีเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม มีสถานที่ในการจัดเก็บไปรษณียภัณฑ์ และมีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย (Security Control) รวมทั้งจะต้องจัดทำแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้ายื่นต่อผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(2) ในกรณีที่ไปรษณียภัณฑ์ใดได้ผ่านการตรวจและรับรองโดยการไปรษณีย์ควบคุม ให้การไปรษณีย์ควบคุมออกเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ติดไว้กับไปรษณียภัณฑ์นั้นและออกเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของไปรษณียภัณฑ์ตามแบบที่กำหนด

3.3.1.4 ผู้ส่งทราบตัวตน

เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยของสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนควบคุมต้องจัดให้มีทะเบียนรายชื่อผู้ส่งสินค้าที่เป็นผู้ส่งทราบตัวตน โดยให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนควบคุมต้องตรวจสอบการดำเนินการของผู้ส่งสินค้าให้มีมาตรฐานไม่ต่ำกว่าของตนอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(1) การเตรียมสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่จะส่งทางอากาศในสถานที่ซึ่งปลอดภัย

(2) การจ้างบุคคลที่เชื่อถือได้ในการเตรียมสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ส่ง

(3) มาตรการรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในทุกขั้นตอนซึ่งรวมถึงการคุ้มครองสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ส่งนั้นให้พ้นจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยผู้ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในระหว่างการจัดเตรียมการเก็บและการขนส่ง

(4) วิธีการตรวจสอบและรับรองว่าสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ส่งนั้นไม่ได้บรรจุสิ่งของต้องห้ามมิให้ส่งหรือพาไปกับอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและตามที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศประกาศกำหนด

(5) การให้ความยินยอมแก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนควบคุมในการตรวจสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ส่ง และสิ่งที่บรรจุอยู่ภายในเพื่อเหตุผลในการรักษาความปลอดภัย

3.3.1.5 ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

(1) ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องจัดทำข้อกำหนด ระเบียบ หรือกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศที่สอดคล้องตามแผนรักษาความปลอดภัยของสนามบินที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ให้ความเห็นชอบแล้วส่งให้ตัวแทนควบคุมและผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ตั้งอยู่ในสถานที่ของตน

(2) ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีหน้าที่ในการตรวจสอบตัวแทนควบคุมและผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งตั้งอยู่ในสถานที่ของตน ถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนด ระเบียบหรือกฎเกณฑ์ตามข้อ (1) อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เว้นแต่มีพฤติการณ์บ่งชี้ได้ว่าการดำเนินการของบุคคลนั้นไม่ปลอดภัย

(3) ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องส่งรายงานผลการตรวจสอบตัวแทนควบคุมและผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งตั้งอยู่ในสถานที่ของตนตามข้อ (2) ให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบภายในเวลา 30 วัน นับตั้งแต่วันที่การตรวจสอบเสร็จสิ้น

(4) ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องแจ้งให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบโดยไม่ชักช้า หากพบว่าตัวแทนควบคุมและผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ซึ่งตั้งอยู่ในสถานที่ของตนไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนด ระเบียบหรือกฎเกณฑ์ตามข้อ (1) หรือดำเนินการอื่นใดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศ

3.3.2 ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4 ว่าด้วยการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ

3.3.2.1 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

- ห้ามผู้ดำเนินการเดินอากาศรับวัตถุอันตรายเพื่อการขนส่งทางอากาศ เว้นแต่

(1) ผู้ส่งได้รับอนุญาตให้ส่ง และผู้ดำเนินการเดินอากาศนั้นได้รับอนุญาตให้พาวัตถุอันตรายไปกับอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งกฎหมายของประเทศต้นทาง ประเทศที่อากาศยานนั้นนำวัตถุอันตรายบินผ่าน หรือพักระหว่างเส้นทางการบินและของประเทศปลายทาง

(2) ผู้ส่งได้สำแดงว่าวัตถุอันตรายนั้นไม่เป็นวัตถุอันตรายที่ต้องห้ามสำหรับการขนส่งทางอากาศโดยได้ระบุประเภท (Classification) บรรจุหีบห่อ (Packing) ติดฉลากและทำเครื่องหมาย (Labeling and Marking) และลงนามในเอกสารกำกับการขนส่งสินค้าอันตราย (Dangerous Goods Declaration) ตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิค

(3) จัดทำใบรายการตรวจรับวัตถุอันตราย (Dangerous Goods Acceptance Checklist) เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจรับสินค้าอันตราย

(4) มีการตรวจสอบเอกสารต่าง ๆ ประกอบการขนส่งสินค้าวัตถุอันตราย หีบห่อ หีบห่อรวม และอุปกรณ์หน่วยบรรทุกให้เป็นไปตามขั้นตอนการตรวจรับสินค้า (Acceptance Procedures) ที่ระบุไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิค

(5) ดำเนินการเกี่ยวกับการบรรทุกและจัดวาง (Loading and Stowage) ตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิค

(6) วัตถุอันตรายนั้น ๆ ได้ผ่านการตรวจสอบตามแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ

(7) เป็นวัตถุอันตรายที่เป็นไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศซึ่งได้จัดส่งผ่านการไปรษณีย์ควบคุมที่ได้รับอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และมีกระบวนการดำเนินงานและการฝึกอบรมตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิคโดยการรับรองของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(8) จัดให้มีระบบการจัดการด้านนิรภัยตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้

- ภายใต้ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนว่าด้วยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ทำการขนส่งวัตถุอันตรายต้องจัดทำคู่มือการขนส่งวัตถุอันตราย (Dangerous Goods Manual) และเพิ่มเติมกระบวนการปฏิบัติการด้านการขนส่งวัตถุอันตรายตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิค ให้เป็นส่วนหนึ่งของคู่มือการปฏิบัติการ (Operations Manual) และยื่นให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรับรอง

- ภายใต้ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนว่าด้วยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดทำคู่มือการฝึกอบรมบุคลากร (Training Manual) ซึ่งระบุแผนการฝึกอบรมเกี่ยวกับวัตถุอันตราย (Dangerous Goods Training Programmes) ที่สอดคล้องตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิคยื่นให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรับรอง

- ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่รับขนวัตถุอันตรายต้องจัดให้มีและแจ้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้กับบุคคล ดังต่อไปนี้

(1) นักบินผู้ควบคุมอากาศยานให้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ก่อนที่อากาศยานจะออกเดินทางตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิค และจัดเตรียมคู่มือเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินเกี่ยวกับวัตถุอันตราย (Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods) หรือข้อมูลอื่นในทำนองเดียวกันนี้ ตามที่กำหนดในคู่มือการปฏิบัติการ (Operations Manual) ที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแล้ว

(2) สมาชิกลูกเรือ (Flight Crew Member) และบุคคลอื่นที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ เพื่อช่วยให้บุคคลเหล่านั้นปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบของตนและวิธีปฏิบัติเมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกี่ยวกับวัตถุอันตรายนั้นได้

(3) ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประกาศกำหนด

- ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะรับขนวัตถุอันตรายขึ้นบรรทุกบนอากาศยานในห้องที่มีคนโดยสารหรือในห้องนักบินไม่ได้ เว้นแต่ข้อกำหนดทางเทคนิคจะกำหนดให้ทำได้

- ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องดำเนินการกับวัตถุอันตรายที่รับขนดังนี้

(1) หีบห่อ หีบห่อรวม และตู้บรรทุกสินค้าที่บรรจุวัตถุอันตรายต้องได้รับการตรวจความเสียหายและการรั่วซึมก่อนบรรทุกบนอากาศยานหรือบรรจุเข้าไปในอุปกรณ์หน่วยบรรทุก ทั้งนี้ ต้องไม่นำหีบห่อ หีบห่อรวมที่บรรจุวัตถุอันตรายและตู้บรรทุกสินค้าที่รั่วซึมหรือเสียหายขึ้นบนอากาศยานโดยเด็ดขาด

(2) ต้องไม่นำอุปกรณ์หน่วยบรรทุกขึ้นบนอากาศยาน เว้นแต่อุปกรณ์นั้นได้ผ่านการตรวจสอบแล้วและไม่ปรากฏร่องรอยการรั่วซึมหรือความเสียหายของวัตถุอันตรายที่บรรทุกภายในอุปกรณ์หน่วยบรรทุก

(3) เมื่อปรากฏว่าหีบห่อที่บรรจุวัตถุอันตรายที่บรรทุกบนอากาศยานรั่วซึมหรือเสียหาย ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องนำหรือเคลื่อนย้ายหีบห่อนั้นออกจากอากาศยาน โดยการจัดการของตนเองหรือจากหน่วยงานหรือองค์กรอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ซึ่งมีขีดความสามารถและเชี่ยวชาญในการจัดการกับวัตถุอันตราย และต้องทำการตรวจสอบให้แน่ใจว่าส่วนที่เหลืออยู่นั้น อยู่ในสภาพที่จะทำการขนส่งทางอากาศต่อไปได้โดยไม่เป็นอันตรายต่ออากาศยานหรือคนโดยสาร และหีบห่ออื่นที่เหลืออยู่บนอากาศยานต้องไม่ถูกปนเปื้อนโดยวัตถุอันตรายนั้น

(4) เมื่อตรวจพบร่องรอยความเสียหายหรือการรั่วซึมของหีบห่อ หีบห่อรวม ตู้บรรทุกสินค้า และอุปกรณ์หน่วยบรรทุก ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศตรวจสอบบริเวณที่จัดวางวัตถุอันตรายนั้นบนอากาศยานเพื่อตรวจหาความเสียหายของอุปกรณ์ยึดตรึงและการปนเปื้อนบนอุปกรณ์นั้น ๆ

- ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดการเคลื่อนย้ายของทุกชนิดซึ่งปนเปื้อน อันเนื่องมาจากความเสียหายหรือรั่วซึมของหีบห่อ หีบห่อรวม และตู้บรรทุกสินค้าไปไว้ยังที่ปลอดภัยโดยไม่ชักช้า และไม่อนุญาตให้นำอากาศยานขึ้นบินไม่ว่ากรณีใด ๆ เมื่อสงสัยว่ามีการรั่วไหลและปนเปื้อนของสารกัมมันตรังสีบนอากาศยาน เว้นแต่ได้มีการกำจัดสารกัมมันตรังสีจนอยู่ในระดับที่ปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ในข้อแนะนำด้านเทคนิค

- ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจำแนกและแบ่งแยก (Separation and Segregation) วัตถุอันตรายตามข้อกำหนดทางเทคนิคเพื่อให้มั่นใจได้ว่า หีบห่อที่บรรจุวัตถุอันตรายซึ่งอาจมีปฏิกิริยาอันตรายอย่างร้ายแรงต่อหีบห่ออื่นจะต้องไม่ถูกจัดวางติดกับหีบห่ออื่นหรือจัดวางในตำแหน่งที่อาจมีปฏิกิริยาต่อกันเมื่อเกิดการรั่วซึม

- ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินในระหว่างการบิน นักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องแจ้งหน่วยงานบริการจราจรทางอากาศและสนามบินที่จะบินลงทราบว่ามีวัตถุอันตรายใดบรรทุกมากับอากาศยานตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิคโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

- เมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงซึ่งเกิดจากวัตถุอันตรายที่บรรทุก ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับวัตถุอันตรายซึ่งตรงกับที่ได้แสดงไว้เป็นลายลักษณ์อักษรแก่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานต่อหน่วยงานบริการฉุกเฉินที่รับผิดชอบต่ออุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงโดยมิชักช้า และต้องรายงานข้อมูลดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและหน่วยงานผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุของรัฐโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

- ในกรณีอากาศยานประสบอุบัติการณ์ที่เกิดจากวัตถุอันตราย ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศดำเนินการจัดส่งข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับวัตถุอันตราย เมื่อได้รับการร้องขอจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือหน่วยงานผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุของรัฐโดยมิชักช้า

- ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศจัดให้มีประกาศแจ้งเตือนเพื่อห้ามมิให้คนโดยสารและสมาชิกลูกเรือส่งหรือพาวัตถุอันตรายไปกับอากาศยานไว้ ณ สถานที่ที่เกี่ยวข้องกับตนซึ่งเห็นได้โดยชัดเจน เช่น จุดจำหน่ายบัตรโดยสารในทุก ๆ ช่องทาง จุดรับการแสดงตนเพื่อการขึ้นเครื่อง (Counter Check-in) หรือทางออกขึ้นเครื่อง (Boarding Gate)

3.3.2.2 ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

- ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจัดทำแผนการฝึกอบรมวัตถุอันตราย (Dangerous Goods Training Programme) ให้สอดคล้องตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิค และยื่นให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรับรอง และนำไปจัดการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของตน จัดทำระเบียนรายชื่อผู้ผ่านการฝึกอบรมไว้เป็นหลักฐานการตรวจสอบให้กับหน่วยงานกำกับดูแลต่าง ๆ ได้ตลอดเวลา

- ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับเหตุการณ์อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นจากวัตถุอันตรายและมีผลทำให้เกิดความเสี่ยงต่อความปลอดภัย ณ สนามบินสาธารณะของตน

- ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องจัดให้มีมาตรการแจ้งหน่วยงานบริการฉุกเฉินเกี่ยวกับตำแหน่งที่จอดอากาศยานที่รับขนส่งวัตถุอันตรายในการบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน

- ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องจัดให้มีสถานที่เฉพาะสำหรับจัดเก็บสินค้าอันตรายซึ่งสอดคล้องกับกระบวนการดำเนินงานสนามบินและระบบการจัดการด้านนิรภัยตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้

- ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจัดให้มีประกาศแจ้งเตือนห้ามคนโดยสารและสมาชิกลูกเรือส่งหรือพาวัตถุอันตรายไปกับอากาศยานไว้ ณ สถานที่ที่เกี่ยวข้องกับตน ซึ่งเห็นได้โดยชัดเจน เช่น จุดตรวจค้นคนโดยสารและสมาชิกลูกเรือ

3.3.3 ระเบียบบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วย การจัดการกับวัตถุอันตราย พ.ศ. 2561

3.3.3.1 การฝึกอบรม

- ให้สายงานมาตรฐานท่าอากาศยานและการบิน สถาบันวิทยาการท่าอากาศยานและสนามบินร่วมกันจัดทำแผนการฝึกอบรมเกี่ยวกับสินค้าอันตรายตามที่สำนักงานการบินพลเรือน

แห่งประเทศไทยกำหนดไว้ โดยจัดเนื้อหาให้เหมาะสมกับผู้ปฏิบัติงานและสอดคล้องกับข้อกำหนดทางเทคนิค หรือคุณสมบัติขั้นต่ำตามที่กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศกำหนดไว้ รวมทั้งจัดให้มีการฝึกทบทวนตามข้อกำหนดทางเทคนิคด้วย

- ให้ผู้ปฏิบัติงานที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบหรือเกี่ยวข้องกับการจัดการกับวัตถุอันตรายตามที่ระบุไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินได้รับการฝึกอบรมเรื่องการจัดการกับวัตถุอันตรายโดยอย่างน้อยต้องมีการอบรมเกี่ยวกับการจัดการเชื้อเพลิง และการดับเพลิงและกู้ภัย

- สนามบินกำกับดูแลให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตรายดำเนินการตามข้างต้นด้วย

3.3.3.2 การจัดเก็บวัตถุอันตรายหรือสินค้าอันตราย

- ให้ผู้ประกอบการจัดให้มีพื้นที่สำหรับจัดเก็บสินค้าอันตรายโดยเฉพาะ ณ คลังสินค้าของสนามบินแต่ละแห่ง รวมทั้งจัดทำแผนผังแสดงพื้นที่จัดเก็บสินค้าอันตรายให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งนี้ ให้สนามบินกำกับดูแลพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของตนให้มีการจัดวางสินค้าแยกออกจากกันตามข้อกำหนดทางเทคนิค และมีการกำกับดูแลเพื่อให้เกิดความเรียบร้อย ปลอดภัย และเพื่อประโยชน์ต่อการกู้ภัยและบรรเทาสาธารณภัยกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน

- ให้ผู้ประกอบการควบคุมการรั่วไหลและป้องกันการเกิดอัคคีภัยของวัตถุอันตรายในรูปแบบก๊าซหุงต้มที่อยู่ในพื้นที่ของสนามบินตามข้อกำหนดของรัฐหรือหลักเกณฑ์ที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กำหนด โดยให้ส่วนงานบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบพื้นที่นั้นกำหนดมาตรการในการจัดเก็บและแจ้งเหตุที่เป็นปัจจุบัน และสามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา รวมทั้งให้มีมาตรการตรวจสอบและป้องกันการเกิดอัคคีภัยของพื้นที่ดังกล่าวตามที่กำหนดไว้

- ให้สนามบินจัดวางหรือจัดเก็บวัตถุอันตรายที่มาจากกระบวนการคัดกรองสิ่งของอันตราย จากคนโดยสารหรือสมาชิกลูกเรือแยกออกจากกัน โดยนำหลักเกณฑ์ตามข้อกำหนดทางเทคนิคมาใช้ให้เป็นเช่นเดียวกับสินค้าอันตราย หรือทำการประเมินความเสี่ยงตามระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน

- ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำพื้นที่สำหรับจัดเก็บวัตถุอันตรายที่ใช้ประกอบกิจกรรมภายในสนามบิน รวมทั้งวัตถุอันตรายชนิดอื่น ๆ ให้มีความปลอดภัย เหมาะสม พร้อมทั้งกำหนดมาตรการในการจัดเก็บและแจ้งเหตุที่เป็นปัจจุบัน และให้เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าตรวจสอบได้ตลอดเวลา โดยกรณีที่เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง หรือดอกไม้เพลิง ต้องมีมาตรการอย่างน้อย ดังนี้

(1) มีการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงและวัตถุอันตรายอื่นให้สอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง หรือข้อกำหนดของรัฐที่เกี่ยวข้อง

(2) มีสถานที่จัดเก็บดอกไม้เพลิงซึ่งสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ว่าด้วยการควบคุมและการกำกับดูแลการผลิต การค้า การครอบครอง การขนส่งดอกไม้เพลิง และวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตดอกไม้เพลิง โดยสถานที่ดังกล่าวต้องอยู่ห่างจากอาคารพักอาศัยและอาคารเก็บวัตถุระเบิดอย่างน้อย 18 เมตร ห่างจากทางสาธารณะ 9 เมตร และห่างจากรั้วหรือแนวเขตที่ดินอย่างน้อย 20 เมตรโดยรอบ

กรณีที่รัฐยังไม่มีการออกหลักเกณฑ์ในเรื่องใด ให้ใช้มาตรฐานสากลอื่น หรือทำการประเมินความเสี่ยงตามระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน

- ในกรณีที่ผู้ประกอบการมีคู่สัญญาที่ดำเนินการเกี่ยวกับวัตถุอันตราย ให้สนามบินกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับสถานที่จัดเก็บวัตถุอันตรายสำหรับคู่สัญญาดังกล่าวด้วย

3.3.3.3 การจัดการสินค้าอันตรายจากคนโดยสารหรือสมาชิกลูกเรือ

- ให้สนามบินดำเนินการตามแผนการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน สำหรับการรักษาความปลอดภัยและคัดกรองสินค้าอันตรายเพื่อมิให้มีการนำสินค้าอันตรายนั้นไปใช้กระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รวมทั้งการปฏิบัติต่อสินค้าอันตรายที่เป็นวัตถุต้องห้าม (Prohibited Items) ด้วย

- ให้สนามบินกำหนดมาตรการคัดกรอง และห้ามคนโดยสารหรือสมาชิกลูกเรือนำสินค้าอันตรายขึ้นบนอากาศยาน เว้นแต่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดทางเทคนิค ข้อกำหนดของรัฐ หรือหลักเกณฑ์ที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กำหนด

- กรณีที่มีการจำหน่ายสินค้าหลังจุดตรวจค้น ให้สนามบินกำหนดมาตรการในการควบคุมการจำหน่ายสิ่งของที่ไม่เกินข้อจำกัดตามข้อกำหนดทางเทคนิค

- ให้สนามบินมีการประกาศหรือแจ้งเตือนมิให้คนโดยสารหรือสมาชิกลูกเรือนำสินค้าอันตรายขึ้นบนอากาศยาน เว้นแต่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดทางเทคนิค หรือตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถรับรู้หรือมองเห็นได้อย่างชัดเจน โดยให้ใช้ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

3.3.3.4 การจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง

- สนามบินที่มีคลังน้ำมันเชื้อเพลิง การให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิง การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง และการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงของอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งหลักเกณฑ์ที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กำหนด กรณีที่ผู้ประกอบการเป็นผู้ดำเนินการข้างต้น ให้สนามบินจัดให้มีการตรวจเยี่ยมหรือตรวจสอบด้านความปลอดภัยเป็นประจำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

- ให้สนามบินมีการตรวจสอบเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอัคคีภัยหรืออุบัติภัยจากน้ำมันเชื้อเพลิงภายในพื้นที่สนามบินเป็นประจำ

3.3.3.5 การขนถ่ายวัตถุอันตรายหรือสินค้าอื่นบนลานจอดอากาศยาน

- ให้สนามบินกำกับดูแลความเรียบร้อยในการขนถ่ายวัตถุอันตรายรวมถึงสินค้าอื่นบนลานจอดอากาศยาน โดยการสุ่มตรวจหรือตรวจความเรียบร้อยประจำวันว่ามีการดำเนินการใดที่มีความเสี่ยง หรืออยู่ในความเสี่ยง ที่อาจทำให้เกิดอันตรายหรือไม่ หากพบว่ามีความเสี่ยงเกิดขึ้นให้แจ้งผู้ปฏิบัติงานหรือผู้รับผิดชอบเพื่อแก้ไขในทันทีและรายงานต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นโดยเร็ว ทั้งนี้ อาจมีหนังสือแจ้งเตือนผู้ประกอบการให้เพิ่มความเคร่งครัด

- ให้สนามบินกำหนดมาตรการในการแจ้งหน่วยงานบริการฉุกเฉินของตนเกี่ยวกับตำแหน่งจอดของอากาศยานที่รับขนส่งสินค้าอันตรายในการบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน

3.3.3.6 เหตุฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตราย

- ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จัดให้มีผู้ปฏิบัติงานตามแผนฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตรายอย่างเพียงพอ ตลอดจนมีอุปกรณ์ที่ใช้สนับสนุนเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินในสภาพที่ปลอดภัยและพร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา โดยผู้ปฏิบัติงานดังกล่าวต้องมีความเข้าใจในเรื่องการป้องกันอันตรายจากสารเคมีและวัตถุอันตรายเป็นอย่างดี

- ให้สนามบินกำหนดขั้นตอนการแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากสินค้าอันตราย หรืออุบัติการณ์ที่เกิดจากสินค้าอันตราย และมีผลทำให้เกิดความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของสนามบิน โดยต้องแจ้งข้อมูลต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยไม่ชักช้า และรายงานเป็นหนังสือถึงกรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ด้วย

- กรณีมีเหตุฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตราย ให้สนามบินดำเนินการตามแผนฉุกเฉินของสนามบิน รวมถึงประสานงานกรมควบคุมมลพิษหรือศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่รับผิดชอบเกี่ยวกับเคมีวัตถุและสารเคมีต่าง ๆ และในกรณีที่เป็นเหตุฉุกเฉินทางรังสีให้รายงานเหตุการณ์แก่สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติด้วย

กรณีที่เป็นสารติดเชื้อ ให้สนามบินประสานไปยังกรมควบคุมโรคหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับโรคติดต่อ เพื่อให้ข้อมูลประกอบการวิเคราะห์และดำเนินการต่อไป แต่หากมีความเสี่ยงรุนแรงที่จะเกิดการแพร่เชื้อหรือเกิดโรคติดต่อให้ดำเนินตามแผนฉุกเฉินของสนามบิน

- กรณีเป็นอุบัติภัยที่เกิดจากวัตถุระเบิดที่อยู่ในกระบวนการจัดเก็บหรือขนส่งให้สนามบินประสานข้อมูลแก่หน่วยงานที่รับผิดชอบ และสนับสนุนการดำเนินการที่เกี่ยวข้องด้วย

- ให้สนามบินและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตรายจัดให้มีเอกสารที่เป็นข้อมูลวิธีการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินของสารเคมีและอันตรายของวัตถุอันตรายแต่ละประเภท เช่น คู่มือการระงับอุบัติภัยเบื้องต้นจากวัตถุอันตราย (Emergency Response Guidebook)

- ให้สนามบินและผู้ประกอบการจัดเตรียมวัสดุดูดซับสารเคมีสำหรับใช้ดูดซับสารเคมีเบื้องต้นกรณีที่เกิดการหกรั่วไหล ซึ่งจะต้องเป็นไปตามลักษณะของสารเคมีแต่ละประเภท

- ให้สนามบินสอบสวนและรายงานผลการสอบสวนเหตุฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตรายให้ผู้เกี่ยวข้องและผู้บังคับบัญชาทราบ รวมถึงรายงานให้คณะกรรมการฉุกเฉินของสนามบินและคณะกรรมการความปลอดภัยสนามบินทราบ

3.3.3.7 การบำบัด กำจัด ทำลาย เคลื่อนย้าย และจำหน่าย

- สินค้าอันตรายที่ไม่มีผู้มารับและไม่สามารถส่งคืนผู้ส่งได้ซึ่งเก็บไว้เกิน 25 วัน หรือตามที่กำหนดไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบิน ให้ถือเป็นของตกค้าง

- ให้สนามบินกำหนดมาตรการในการบำบัด กำจัด ทำลาย เคลื่อนย้าย และจำหน่ายสินค้าอันตราย วัตถุอันตราย หรือสภาวะที่เป็นอันตราย ทั้งนี้ ให้สนามบินประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและทบทวนมาตรการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของรัฐ เพื่อเป็นการป้องกันและรองรับอุบัติเหตุที่เกิดจากวัตถุอันตรายหรืออุบัติการณ์ที่เกิดจากวัตถุอันตรายหรือกรณีที่มีการรั่วไหล ปนเปื้อน และการแสดงลักษณะที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอันตราย รวมถึงการถูกทิ้งเป็นขยะอันตราย

3.3.3.8 ขยะอันตราย

- ให้สนามบินและผู้ประกอบการคัดแยกประเภทของขยะอันตราย โดยจัดเตรียมภาชนะ รวมถึงสถานที่รวบรวมขยะอันตรายที่เหมาะสมและเพียงพอซึ่งแสดงให้ทราบถึงอันตรายอย่างชัดเจน รวมทั้งดำเนินการตามกฎหมาย ข้อกำหนดของรัฐ หรือมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ปฏิบัติงานดังกล่าวจะต้องสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล (Personal Protective Equipment) อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ให้สนามบินกำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งตรวจสอบและกำกับดูแลให้ผู้ประกอบการดำเนินการข้างต้นด้วย

3.3.4 แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) ฉบับแก้ไขครั้งที่ 1 พ.ศ. 2561

3.3.4.1 ตัวแทนควบคุม

ตัวแทนควบคุมต้องพัฒนา นำไปใช้ และรักษาไว้ ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุมให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรับรอง ตัวแทนควบคุมที่รับสินค้า ห่อพัสดุ หรือวัตถุอื่น ๆ ที่ขนส่งทางอากาศบนอากาศยาน ต้องรับผิดชอบต่อการยืนยันของวัตถุแต่ละชิ้นเพื่อให้มั่นใจว่าความเสี่ยงใด ๆ ที่จะเกิดต่ออากาศยานนั้นมีน้อยที่สุด ซึ่งรวมถึงความรับผิดชอบต่อขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยเฉพาะดังต่อไปนี้

ก) การยอมรับวัตถุแต่ละชิ้นเพื่อการขนส่งทางอากาศโดยทันทีต้องมาจากผู้ส่งทราบตัวตนและผู้ส่งไม่ทราบตัวตน

ข) เมื่อมีผู้ส่งไม่ทราบตัวตน ต้องดำเนินการทำให้ทราบตัวผู้ส่ง รวมถึงตรวจค้นสินค้าและวัตถุอื่น ๆ เพื่อทำให้มั่นใจว่าผู้ส่งไม่ได้บรรจุสิ่งต่าง ๆ หรืออุปกรณ์ใด ๆ ที่จะก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของการบิน

ค) ทำให้มั่นใจว่าจากเวลาที่รับจนกระทั่งถึงเวลาที่ส่งจากผู้ดำเนินการนั้นไม่มีการนำสิ่งของใด ๆ ไม่ว่าอะไรก็ตามเข้าไปในคลังสินค้าหรือตู้เก็บสินค้าโดยไม่ได้รับอนุญาต

ตัวแทนควบคุมต้องปฏิบัติตามแผนการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Training Programme: NCASTP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Quality Control Programme: NCASQCP) รวมถึงจะต้องยินยอมและให้ความร่วมมือในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ทั้งนี้ ตัวแทนควบคุมต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ รวมถึงต้องทำการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งจัดทำรายงานของผลการประเมินความเสี่ยง และนำมากำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อลดความเสี่ยง โดยจัดเก็บบันทึกไว้เป็นหลักฐานและพร้อมที่จะให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบ

3.3.4.2 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้เป็นเจ้าของกับตัวแทนของตน

เนื่องจากอาจจะมีการมอบอำนาจในการปฏิบัติตามมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยการบินจากผู้เป็นเจ้าของผ่านไปยังตัวแทน ความสัมพันธ์ในรูปของการทำสัญญาหรือความสัมพันธ์อื่นใดระหว่างผู้เป็นเจ้าของและตัวแทนของตนจะไม่กระทบความรับผิดชอบของผู้เป็นเจ้าของ อย่างไรก็ตาม ความรับผิดชอบใดเป็นความรับผิดชอบเฉพาะของตัวแทน จะต้องระบุรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยของผู้เป็นเจ้าของ ผู้เป็นเจ้าของจะต้องรับผิดชอบในการนำแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติไปปฏิบัติอย่างเหมาะสมและปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยของตนเอง ถ้าความรับผิดชอบใด ๆ ที่ไม่ได้ถูกนำไปปฏิบัติหรือนำไปปฏิบัติไม่เหมาะสม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะถือว่าเรื่องดังกล่าวมีข้อบกพร่องและจะดำเนินการแก้ไขตามความเหมาะสม

3.4 ข้อสรุป

การรักษาความปลอดภัยเป็นประเด็นที่สำคัญที่สุดของการขนส่งสิ่งของทางอากาศ บรรดาสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ขนส่งโดยทางอากาศต้องอยู่ภายใต้การควบคุมการรักษาความปลอดภัยตลอดเวลา ซึ่งตามมาตรฐานระหว่างประเทศ ตามข้อ 4.6.1 ของภาคผนวก 17 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ได้กำหนดให้รัฐภาคีแต่ละรัฐจะต้องดำเนินการให้มั่นใจว่าการควบคุมการรักษาความปลอดภัยรวมถึงการตรวจค้นที่เหมาะสมได้ถูกนำไปใช้

กับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ก่อนที่จะลำเลียงเข้าสู่อากาศยานเชิงพาณิชย์ ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีของอนุสัญญาดังกล่าวจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญา ดังนั้น คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2558 ขึ้น เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะปฏิบัติ

หลักการสำคัญของการรักษาความปลอดภัยสินค้าที่ขนส่งทางอากาศคือการทำให้แน่ใจว่าสินค้าทุกหีบห่อที่จะขนส่งทางอากาศโดยอากาศยานต้องกลายมาเป็นสินค้าทราบที่มา (Known Cargo) แล้วก่อนที่จะบรรทุกขึ้นบนอากาศยาน ซึ่งข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ถือเป็นมาตรฐานในเรื่องการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยที่มีความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

3.5 ข้อเสนอแนะ

(1) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรพิจารณาปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ กระบวนการ วิธีการปฏิบัติ ระบบในการดำเนินงาน และมีแผนการพัฒนาที่ก้าวทันการเปลี่ยนแปลงในทุกมิติ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องมีความเข้าใจสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้องโดยไม่ต้องตีความ รวมทั้งจัดตั้งส่วนงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการกำกับดูแล จัดทำกฎระเบียบ และฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้และความพร้อมในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า ตลอดจนจัดทำแผนพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อให้สามารถกำกับดูแลผู้เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(2) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องทบทวนข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาตัวแทนควบคุม เนื่องจากข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) รวมทั้งข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ยังไม่ครอบคลุมถึงการฝึกอบรมวัตถุอันตรายของตัวแทนควบคุมซึ่งมีหน้าที่ความรับผิดชอบเป็นตัวแทนในเรื่องการส่งและการบรรจุสินค้าตามที่ระบุในข้อกำหนดทางเทคนิคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Document 9284 Technical Instructions for The Safe of Dangerous Goods by Air)

(3) มาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินของประเทศไทยควรกำหนดตามลำดับความสำคัญและความเร่งด่วนของปัญหาตามมาตรฐานสากล ไม่ควรกำหนดแบบสูงกว่ามาตรฐานสากลก่อนเวลาอันสมควร เพื่อให้การปฏิบัติงานสามารถพัฒนาได้อย่างเป็นลำดับโดยไม่เสียโอกาสในการดำเนินงาน

โดยเฉพาะไม่ควรยกข้อปฏิบัติในระดับข้อเสนอแนะ (Recommended Practices) ขึ้นมาเป็นมาตรฐานบังคับ โดยที่ทุกประเทศมิได้ปฏิบัติตามข้อเสนอแนะเช่นว่านั้นอย่างเสมอกัน

(4) ต้องมีคู่มือแนวทางปฏิบัติงานให้แก่ผู้เกี่ยวข้อง และสร้างความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด โดยในการจัดทำคู่มือแนวทางปฏิบัติ จะต้องเปิดโอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องโดยเฉพาะภาคเอกชนได้มีส่วนร่วมเสนอแนะและให้ความคิดเห็นในการทำความเข้าใจกฎระเบียบและแนวทางปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความร่วมมือและบรรลุผลตามวัตถุประสงค์

(5) ควรสนับสนุนการสร้างบุคลากรหรือตัวแทนในการฝึกอบรมให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดอย่างเพียงพอ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในระดับที่ปฏิบัติงานได้ ตลอดจนจัดให้มีการฝึกอบรมโดยหน่วยงานหรือผู้ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอย่างเพียงพอ เพื่อเป็นการนำไปสู่การปฏิบัติตามกฎระเบียบ

(6) ควรส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีศักยภาพและมีความพร้อมทั้งบุคลากรและเงินลงทุนให้ดำเนินการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมเพิ่มขึ้น เนื่องจากตัวแทนควบคุมในประเทศไทยมีจำนวนน้อยรายและทั้งหมดเป็นผู้ให้บริการคลังสินค้า ซึ่งแตกต่างจากวิธีปฏิบัติสากลที่ตัวแทนควบคุมเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศ ทั้งนี้ ในระยะแรกภาครัฐต้องให้การสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมต้องใช้เงินลงทุนที่สูงมาก ทั้งเครื่องเอกซเรย์และเจ้าหน้าที่ที่จะต้องได้รับการอบรมอย่างสม่ำเสมอ

(7) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรพิจารณาลดอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองตัวแทนควบคุม ซึ่งปัจจุบันกำหนดไว้ที่อัตราฉบับละ 300,000 บาท เพื่อส่งเสริมจูงใจให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมได้ง่ายขึ้น ซึ่งจะเป็นการเสริมสร้างศักยภาพของผู้ประกอบการไทยให้สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศได้อย่างทัดเทียมกับประเทศอื่น ๆ

บทที่ 4
เขตปลอดอากร และแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค (Airport Logistics Park)

4.1 สภาพข้อเท็จจริงในปัจจุบัน

เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คือ เขตพื้นที่ที่อธิบดีกรมศุลกากรอนุมัติให้จัดตั้งขึ้นเพื่อการประกอบกิจการเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่เกี่ยวข้องกับการนำของเข้า การส่งของออก การถ่ายลำ การผ่านแดน การเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการขนส่ง (Multimodal or Combine Transport) การเก็บรักษาสินค้า หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มมูลค่าสินค้า โดยต้องเสียค่าธรรมเนียมประจำปีตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนดในกฎกระทรวง ตั้งอยู่บริเวณด้านทิศเหนือของอาคารผู้โดยสารติดกับทางวิ่งอากาศยาน (Airside) ฝั่งตะวันตก ตามแบบแปลนแผนผังที่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากร ปัจจุบันมีพื้นที่ให้บริการด้านขนส่งสินค้าประมาณ 660,000 ตารางเมตร โดยแบ่งเป็น 2 พื้นที่หลัก ดังนี้

(1) เขตพื้นที่หวงห้าม (Restricted Area) ประกอบด้วย

(1.1) พื้นที่คลังสินค้า (Cargo Terminal Area) หรือโซน 1 หมายถึง พื้นที่การประกอบกิจการของผู้ประกอบการคลังสินค้าซึ่งเป็นตัวแทนสายการบิน และดำเนินกิจการคลังสินค้าหรือที่มั่นคงสำหรับเป็นที่ตรวจและเก็บสินค้าที่ยังไม่ได้ตรวจมอบ ปัจจุบันโซน 1 ประกอบด้วยพื้นที่คลังสินค้าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (TG) พื้นที่ 90,000 ตารางเมตร รองรับสินค้าได้ 1.2 ล้านตันต่อปี และพื้นที่คลังสินค้าบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด (BFS) พื้นที่ 55,700 ตารางเมตร รองรับสินค้าได้ 525,000 ตันต่อปี

(1.2) พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Area: VAA) หรือโซน 2 หมายถึง พื้นที่การประกอบกิจการของผู้ประกอบการพาณิชยกรรมด้านการเพิ่มมูลค่าสินค้า ได้แก่ การค้า การแบ่งแยกกอง การจัดประเภท การคัดเลือก การบรรจุ การแบ่งบรรจุ การบรรจุใหม่ การปิดฉลากหรือเครื่องหมายอื่นใด การปิดฉลากใหม่ การผสมและประกอบ และกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวเนื่อง ปัจจุบันโซน 2 ประกอบด้วยอาคาร WH-1 WH-2 และ WH-3 จำนวน 3 หลัง โดยเปิดให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศสามารถเช่าพื้นที่ได้

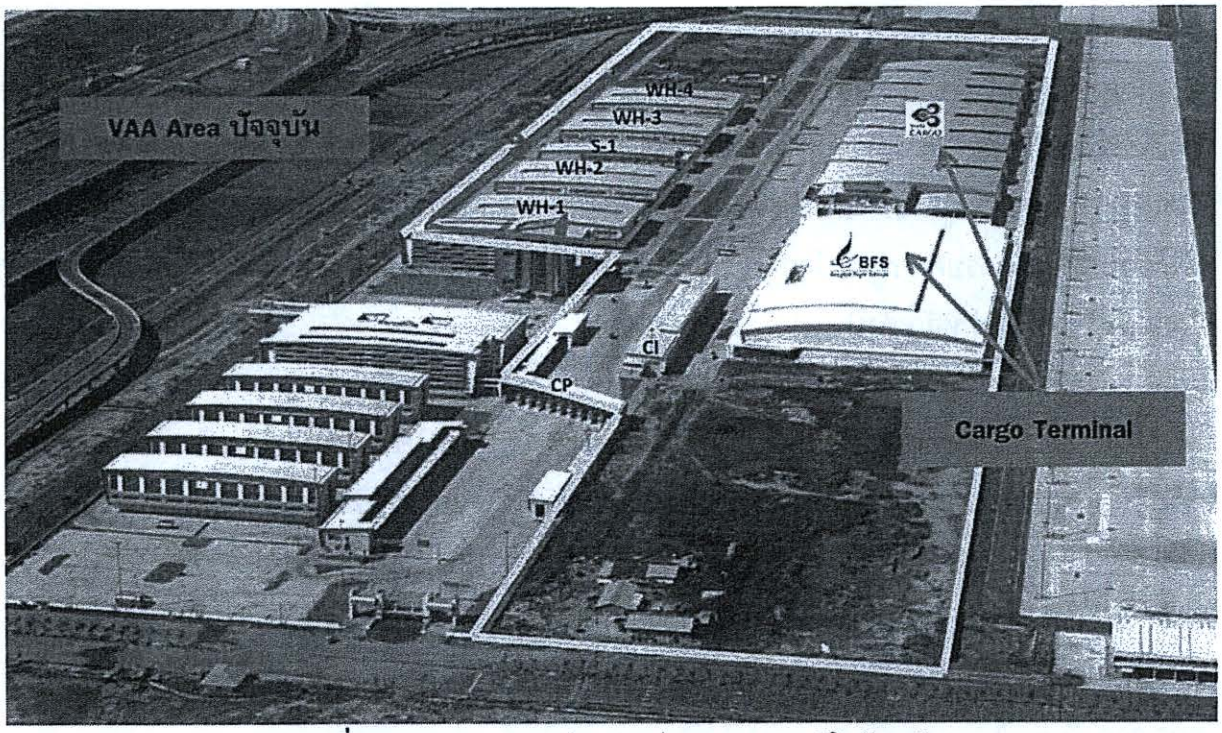
(1.3) พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า หรือโซน 3 หมายถึง พื้นที่การประกอบกิจการของผู้ประกอบกิจการของที่ขนส่งภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบ ได้แก่ การขนส่งของที่นำเข้าทางด่านศุลกากรอื่นโดยคอนเทนเนอร์ยานพาหนะแบบปิด คอนเทนเนอร์สำหรับอากาศยาน หรือยานพาหนะอื่นที่ได้รับอนุญาตจากกรมศุลกากร เพื่อมาปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือการขนส่งของที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อส่งออกทางด่านศุลกากรอื่น ปัจจุบันโซน 3 ประกอบด้วยอาคาร WH-4

(1.4) อาคารตรวจสินค้าขาเข้า (Customs Import Clearance Building: CI)

(1.5) อาคารศูนย์บริการเขตปลอดอากร (Service Center: S-1)

(1.6) สถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post: CP)

(2) เขตพื้นที่สาธารณะ (Public Area) ประกอบด้วย อาคารสำนักงานตัวแทน (Agent Office Building 1-4) อาคารสำนักงานศุลกากร และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้มาทำงานหรือมาใช้บริการในเขตปลอดอากร



ภาพที่ 4 เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน

เมื่อสินค้านำเข้ามาโดยอากาศยานลงที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีกระบวนการในการนำสินค้าเข้าออกจากท่าอากาศยานเพื่อเข้าสู่ประเทศไทย โดยแยกได้เป็นสองกรณี ดังนี้

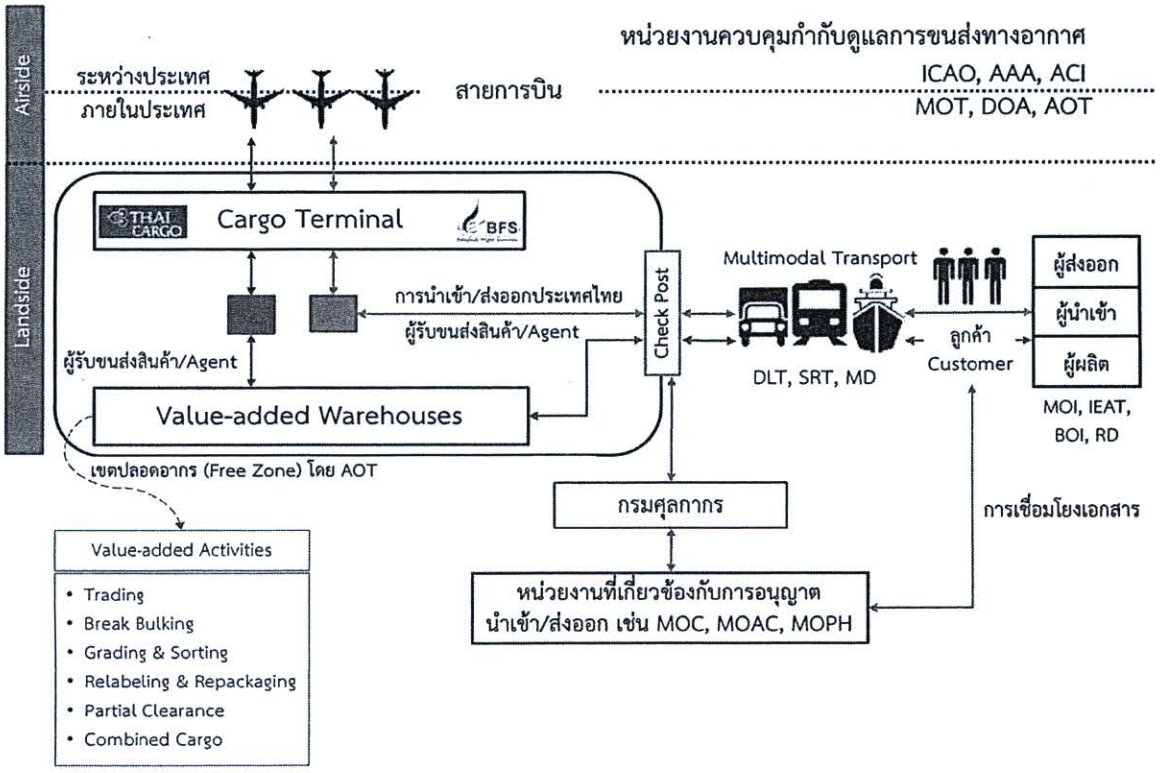
กรณีที่ 1 : การนำสินค้าเข้ามาในประเทศไทยเพื่อการอุปโภคบริโภคภายในประเทศโดยตรง สินค้าถูกลำเลียงออกจากระวางบรรทุกของอากาศยานและเคลื่อนย้ายเข้ามาที่คลังสินค้าของการบินไทยหรือบีเอฟเอส เพื่อรอผู้นำเข้าดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้าและชำระอากรตามปกติ หลังจากนั้นสินค้าจึงถูกตรวจปล่อยออกไปจากพื้นที่เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

กรณีที่ 2 : การนำสินค้าเข้ามาในประเทศไทยเพื่อทำกิจกรรมเพิ่มมูลค่าภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สินค้าดังกล่าวถูกลำเลียงออกจากระวางบรรทุกของอากาศยานและเคลื่อนย้ายเข้ามาที่คลังสินค้าของการบินไทยหรือบีเอฟเอสก่อน แล้วดำเนินการเคลื่อนย้ายต่อไปยังคลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-added Warehouses) ภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า โดยผู้นำเข้ายังคง

ต้องดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้าประเภทใบขนสินค้าโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากร แต่ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า

ในทางกลับกัน เมื่อผู้ส่งออกต้องการส่งสินค้าออกนอกประเทศไทยทางอากาศที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้ส่งออกต้องดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออกตามปกติ จากนั้นสินค้าจึงถูกลำเลียงเข้ามาที่คลังสินค้าของการบินไทยหรือบีเอฟเอสเพื่อรอเที่ยวบินที่ระบุไว้มาถึง แล้วจึงลำเลียงเข้าระวางบรรทุกของอากาศยานต่อไป

ส่วนการนำสินค้าในประเทศเข้าไปในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งสินค้าเข้ามาผลิตและส่งออก (ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560) สินค้าจากคลังสินค้าทัณฑ์บน สินค้าที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน สินค้าจากเขตปลอดอากรอื่น และเขตประกอบการเสรีนั้น สามารถลำเลียงเข้าไปพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าได้โดยต้องมีการขออนุญาตนำสินค้าเข้าไปในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าและดำเนินพิธีการศุลกากรขาออกตามปกติ ภายหลังจากที่ได้ดำเนินกิจกรรมเพิ่มมูลค่าเสร็จสิ้นแล้ว สามารถส่งสินค้าออกไปนอกประเทศได้ แต่ต้องลำเลียงสินค้าผ่านเข้าไปที่คลังสินค้าของการบินไทยหรือบีเอฟเอสก่อนเพื่อรอเที่ยวบินที่ระบุไว้ แล้วจึงลำเลียงเข้าระวางบรรทุกของอากาศยานต่อไป



ภาพที่ 5 ภาพรวมกระบวนการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

ที่มา การศึกษาโครงการนำร่อง "การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนาแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ในปัจจุบัน พื้นที่คลังสินค้าการบินไทยในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้สูงสุด 1.2 ล้านตันต่อปี ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีอัตราการเติบโตต่อเนื่อง ซึ่งหากไม่ดำเนินการพัฒนาขยายพื้นที่คลังสินค้าจะเต็มขีดความสามารถภายใน 3 ถึง 5 ปี เนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีแผนพัฒนาท่าอากาศยานโดยจะสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งทางการบินไทยได้มีแผนการจัดสร้างอาคารเก็บสินค้าหลังใหม่เพื่อขยายศักยภาพในการรองรับสินค้านำเข้า ส่งออก ถ่ายลำ ผ่านแดน และเป็นอาคารเก็บสินค้าแห่งใหม่ที่ทันสมัย รองรับบริการการขนส่งสินค้าเร่งด่วนบนพื้นที่ 20,000 ตารางเมตรไว้แล้ว

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังขาดระเบียงโลจิสติกส์ (Logistics Corridor) ในการดำเนินกิจกรรมผ่านแดนและกระจายสินค้า ซึ่งการดำเนินการในปัจจุบันยังดำเนินการโดยการนำสินค้าเข้ามาดำเนินกิจกรรมเพิ่มมูลค่าก่อนการกระจายไปยังประเทศปลายทาง โดยใช้พื้นที่คลังสินค้าและพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยอนุโลมอยู่ นอกจากนี้ผู้ขนส่งสินค้ามาที่คลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังส่งสินค้าในรูปแบบที่ไม่พร้อมขึ้นอากาศยาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับการออกแบบให้คลังสินค้าเป็นจุดนำสินค้าขึ้นลงอากาศยาน เมื่อคลังสินค้าทำหน้าที่ทั้งพักสินค้าและโหลดสินค้าขึ้นแผ่นขึ้นตู้ก่อนขึ้นอากาศยาน โดยที่ไม่ได้ส่งมอบสินค้าให้ออกจากคลังสินค้าอย่างรวดเร็วหลังจากลงจากอากาศยาน จึงทำให้เกิดความแออัด ไม่เป็นระเบียบ อีกทั้งเสี่ยงต่อการกำกับดูแลความปลอดภัย

4.2 ข้อกฎหมายเกี่ยวกับเขตปลอดอากร

4.2.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(1) พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

มาตรา 51 ก่อนที่จะนำของใดไปจากอารักขาของศุลกากรหรือก่อนที่จะส่งของใดออกไปนอกราชอาณาจักร ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการศุลกากร กับต้องยื่นใบขนสินค้าโดยถูกต้องและเสียอากรจนครบถ้วนหรือวางประกันไว้

การยื่นใบขนสินค้า การเสียอากร และการวางประกันตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดี[7] ประกาศกำหนด

มาตรา 137 ของที่นำเข้าไปในเขตปลอดอากรให้ได้รับยกเว้นอากรหรือคืนอากรตามที่กฎหมายบัญญัติ

มาตรา 151 ให้ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อนำเข้าไปในเขตปลอดอากรได้รับยกเว้นอากรขาเข้า ในกรณีดังต่อไปนี้

---

[7] อธิบดี หมายความว่า อธิบดีกรมศุลกากร

(1) เครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบแห่งของดังกล่าว ที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการ โดยให้รวมถึงของที่ใช้ในการสร้าง ประกอบหรือติดตั้งโรงงานหรืออาคาร ในเขตปลอดอากร

(2) ของที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใด ที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ หรือ

(3) ของที่ปล่อยออกมาจากเขตปลอดอากรอื่น

ให้ยกเว้นอากรขาออกสำหรับของที่ปล่อยออกไปจากเขตปลอดอากรเพื่อส่งออกไป นอกราชอาณาจักร

การยกเว้นอากรขาเข้าและการยกเว้นอากรขาออกตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 152 ในกรณีการนำของเข้ามาในราชอาณาจักรหรือนำวัตถุดิบภายใน ราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดกับ ของนั้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ของนั้นได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับ ของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพ การประทับตราหรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้น

การนำของหรือวัตถุดิบตามที่กำหนดในวรรคหนึ่งเข้าไปในเขตปลอดอากร ให้ของนั้น ได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของดังกล่าวเฉพาะในพื้นที่ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

การปล่อยของที่ได้รับยกเว้นตามวรรคหนึ่งและวรรคสองออกจากเขตปลอดอากร เพื่อใช้หรือจำหน่ายในราชอาณาจักรจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้า มาในราชอาณาจักร การครอบครองหรือใช้ประโยชน์ซึ่งของดังกล่าว หรือเกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐาน หรือคุณภาพ การประทับตราหรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้นนับแต่วันที่นำออกจากเขตปลอดอากร โดยถือเสมือนว่าของนั้นได้นำเข้ามาในราชอาณาจักรในวันที่นำออกจากเขตปลอดอากร

มาตรา 153 ในกรณีที่มีกฎหมายบัญญัติให้ของใดได้รับยกเว้นหรือคืนอากรเมื่อ ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร หากนำของนั้นเข้าไปในเขตปลอดอากร ให้ได้รับยกเว้นอากรหรือคืนอากร โดยให้ถือว่าของนั้นได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรในเวลาที่ได้นำของเช่นว่านั้นเข้าไปในเขตปลอดอากร ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา 154 ของที่ปล่อยออกไปจากเขตปลอดอากรเพื่อนำเข้ามาในราชอาณาจักร ไม่ว่าของนั้นจะนำเข้ามาจากนอกราชอาณาจักรหรือจากในราชอาณาจักร ให้คำนวณอากรตามสภาพ

แห่งของ ราคาศุลกากร และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ปล่อยของนั้นออกไปจากเขตปลอดอากร

ในกรณีที่ได้นำของที่มีอยู่ในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากร โดยของที่นำเข้าไปนั้นไม่มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรหรือคืนอากรเมื่อส่งออก ไม่ต้องนำของดังกล่าวมาคำนวณอากร

การคำนวณอากรตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา 155 การนำของออกจากเขตปลอดอากรเพื่อใช้หรือจำหน่ายภายในราชอาณาจักรหรือเพื่อโอนเข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือจำหน่ายให้แก่ผู้นำของเข้าตามมาตรา 29 หรือผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรหรือกฎหมายอื่น ให้ถือว่าเป็นการนำเข้ามาในราชอาณาจักรและเป็นการนำเข้าสำเร็จในเวลาที่นำของเช่นว่านั้นออกจากเขตปลอดอากร ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

การนำของในเขตปลอดอากรไปใช้เพื่อประโยชน์อย่างอื่นนอกวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตปลอดอากร หรือการประกอบกิจการในเขตปลอดอากร ให้ถือว่าเป็นการนำของออกจากเขตปลอดอากร เว้นแต่เป็นการนำออกไปเพื่อกำจัดหรือทำลายของที่เสียหาย ของที่ใช้ไม่ได้ หรือของที่ไม่ได้ใช้ซึ่งอยู่ภายในเขตปลอดอากร โดยได้รับอนุญาตจากอธิบดี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา 156 การนำของเข้าไปในหรือปล่อยของออก การเก็บของ การขนถ่ายของ การตรวจตราและการควบคุมของในเขตปลอดอากร ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

(2) ประกาศกรมศุลกากรที่ 66/2561 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4.2.2 เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(1) “เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” หมายความว่า เขตพื้นที่ที่อธิบดีกรมศุลกากรอนุมัติให้จัดตั้งขึ้นเพื่อการประกอบกิจการเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่เกี่ยวข้องกับการนำของเข้า การส่งของออก การถ่ายลำ การผ่านแดน การเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการขนส่ง (Multimodal or Combine Transport) การเก็บรักษาสินค้า หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มมูลค่าสินค้า โดยต้องเสียค่าธรรมเนียมประจำปีตามที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวง ตั้งอยู่บริเวณด้านทิศเหนือของอาคารผู้โดยสารติดกับทางวิ่งอากาศยาน (Airside) ฝั่งตะวันตก ตามแบบแปลนแผนผังที่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากร โดยแบ่งเป็นสามพื้นที่ ดังนี้

(1.1) พื้นที่คลังสินค้า (โซน 1) หมายถึง พื้นที่การประกอบกิจการ (Cargo Terminal Area) ของผู้ประกอบการคลังสินค้าซึ่งเป็นตัวแทนสายการบิน ตามมาตรา 118 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 เพิ่มเติมจากสิทธิประโยชน์ของเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยการศุลกากร

(1.2) พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (โซน 2) หมายถึง พื้นที่การประกอบกิจการ (Value Added Area: VAA) ของผู้ประกอบการพาณิชยกรรมด้านการเพิ่มมูลค่าสินค้า

(1.3) พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (โซน 3) หมายถึง พื้นที่สำหรับประกอบกิจการกระจายสินค้าภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบ ที่นำเข้าทางด่านศุลกากรอื่นเพื่อมาปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อส่งออกทางด่านศุลกากรอื่น

(2) "ผู้ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" หมายความว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

(3) "ผู้บริหารเขตปลอดอากร" หมายความว่า ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้รับผิดชอบในการกำกับดูแลผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งเป็นผู้บริหารข้อมูลและรายงานการนำสินค้าเข้าออก การเคลื่อนย้ายสินค้า และการดำเนินการอื่นใดที่มีผลต่อการประกอบการของเขตปลอดอากร

(4) "ระบบบริหารจัดการเขตปลอดอากร" หมายความว่า ระบบสารสนเทศที่พัฒนาขึ้นโดยผู้ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อการจัดการด้านโลจิสติกส์ (Logistic Support) และควบคุมการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในเขตปลอดอากร

(5) "ผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร" หมายความว่า ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการพาณิชยกรรมหรือกิจการอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออก การนำของผ่านประเทศ และการเก็บของในคลังสินค้าในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยแบ่งออกเป็นสามประเภท

(5.1) ผู้ประกอบการคลังสินค้า หมายถึง ผู้ประกอบการที่เป็นตัวแทนสายการบินและดำเนินกิจการคลังสินค้า หรือที่มั่นคงสำหรับเป็นที่ตรวจและเก็บสินค้าที่ยังไม่ได้ตรวจมอบ ซึ่งได้แก่ พื้นที่คลังสินค้าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และพื้นที่คลังสินค้าบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด และได้รับใบรับรองเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร (แบบ กศก. 185) โดยให้มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามมาตรา 118 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 โดยอนุโลม

(5.2) ผู้ประกอบการพาณิชยกรรมด้านการเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Area: VAA) หมายถึง ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการพาณิชยกรรมด้านการเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ การค้า การแบ่งแยกกอง การจัดประเภท การคัดเลือก การบรรจุ การแบ่งบรรจุ การบรรจุใหม่ การปิดฉลากหรือเครื่องหมายอื่นใด การปิดฉลากใหม่ การผสมประกอบ และกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวเนื่องและได้รับใบรับรองให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขต

ปลอดอากร (แบบ กศก. 185) โดยให้มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามมาตรา 118 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 โดยอนุโลม

(5.3) ผู้ประกอบกิจการของที่ขนส่งภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) หมายถึง ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการพาณิชยกรรมด้านการขนส่งของที่นำเข้าทางด่านศุลกากรอื่นโดยคอนเทนเนอร์ยานพาหนะแบบปิด คอนเทนเนอร์สำหรับอากาศยาน หรือยานพาหนะอื่นที่ได้รับอนุญาตจากกรมศุลกากร เพื่อมาปฏิบัติพิธีการศุลกากรในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือการขนส่งของที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และได้รับใบรับรองให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร (แบบ กศก. 185) โดยให้มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามมาตรา 118 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 โดยอนุโลม

(6) การประกอบกิจการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้รับสิทธิประโยชน์ตามหมวด 6 เขตปลอดอากร ส่วนที่ 3 สิทธิประโยชน์ในเขตปลอดอากร แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

(7) การขนส่งหลายรูปแบบ หมายถึง การขนส่งของที่นำเข้าทางด่านศุลกากรอื่นโดยคอนเทนเนอร์ยานพาหนะแบบปิด คอนเทนเนอร์สำหรับอากาศยาน หรือยานพาหนะอื่นที่ได้รับอนุญาตจากกรมศุลกากร เพื่อมาปฏิบัติพิธีการศุลกากรในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือการขนส่งของที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(8) พื้นที่สำหรับประกอบกิจการของของที่ขนส่งภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบ ได้แก่ พื้นที่การประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (โซน 3) เป็นที่บริการสาธารณะ โดยพื้นที่ดังกล่าวต้องตั้งอยู่ภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายการขนส่งภายในเขตปลอดอากรที่มีอยู่แล้ว ตามที่กรมศุลกากรเห็นสมควร

(9) ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้าโดยต้องจัดให้มี

(9.1) สถานที่เก็บและตรวจปล่อยของขาเข้า ภายในต้องจัดให้มีที่เก็บของมีค่า ที่เก็บของแตกหักเสียหาย แยกไว้เป็นสัดส่วน

(9.2) สถานที่ตรวจปล่อยของขาเข้า ซึ่งต้องรองรับปริมาณของเข้าได้อย่างเหมาะสม

(9.3) สถานที่เก็บ ตรวจปล่อยและบรรจุของขาออก และลานตรวจสินค้าขาออก ซึ่งต้องรองรับปริมาณของขาออกได้อย่างเหมาะสม

(9.4) ระบบคอมพิวเตอร์ในการควบคุมการเก็บรักษา การนำของเข้า การส่งของออก การทำลายหรือกิจการอื่นใดที่มีผลกระทบต่อค่าภาระภาษีอากร ทั้งนี้ ต้องเป็นระบบที่ศุลกากรสามารถควบคุมและตรวจสอบได้ตลอดเวลา

(9.5) เครื่องมือและอุปกรณ์เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายของขาเข้าและของขาออกที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย เช่น เครื่องชั่ง รถยก รถลากจูง เครื่องเอกซเรย์สินค้า เครื่องจักรกลสำหรับยกและเคลื่อนย้ายของ เป็นต้น ให้เพียงพอในการปฏิบัติงาน

(9.6) สถานที่อันสมควรเป็นที่ทำการศุลกากร พร้อมทั้งจัดให้มีเครื่องใช้ที่จำเป็นแก่การปฏิบัติราชการให้เหมาะสม

(9.7) และอื่น ๆ ตามที่สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเห็นสมควร

4.2.3 สิทธิประโยชน์

(1) ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของที่ได้นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อนำเข้าในเขตปลอดอากรในกรณี ดังต่อไปนี้

(1.1) ของที่เป็นเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าวที่จำเป็นต้องใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ ตามที่อธิบดีกรมศุลกากรอนุมัติ

(1.2) ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตปลอดอากร สำหรับใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ

(1.3) ของที่ปล่อยออกมาจากเขตปลอดอากรอื่น

(2) ยกเว้นอากรขาออกสำหรับของที่ปล่อยไปจากเขตปลอดอากร เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร

(3) ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการนำสินค้าจากต่างประเทศเข้าไปในเขตปลอดอากร

(4) ใช้อัตราภาษีร้อยละ 0 ในการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการนำสินค้าในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเฉพาะสินค้าที่ต้องเสียอากรขาออกหรือที่ได้รับยกเว้นอากรขาออกตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

(5) ยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับการนำเข้าและการผลิตของที่กระทำในเขตปลอดอากร

(6) ยกเว้นภาษีสุรา การปิดแสตมป์ และค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยสุรา กฎหมายว่าด้วยยาสูบ และกฎหมายว่าด้วยไพ่ สำหรับการนำเข้าและการผลิตที่กระทำในเขตปลอดอากร

(7) การนำของเข้ามาในราชอาณาจักรหรือการนำวัตถุดิบภายในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิต ผสม ประกอบบรรจุ หรือดำเนินการอื่นใดกับของนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ของนั้นได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายในบังคับกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพการประทับตราหรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้น

(8) ของใดที่มีกฎหมายบัญญัติให้ได้รับยกเว้นหรือคืนเงินอากรเมื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร หากนำของนั้นเข้าไปในเขตปลอดอากรให้ได้รับยกเว้นหรือคืนเงินอากรโดยให้ถือว่าของนั้นได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรในเวลาที่นำของเช่นว่านั้นเข้าไปในเขตปลอดอากร

(9) การนำของออกจากเขตปลอดอากรเพื่อใช้หรือจำหน่ายภายในราชอาณาจักร หรือเพื่อโอนเข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือจำหน่ายให้แก่ผู้นำของเข้า หรือผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรหรือกฎหมายอื่น ให้ถือว่าเป็นการนำเข้ามาในราชอาณาจักรหรือนำเข้าสำเร็จในเวลาที่นำของเช่นว่านั้นออกจากเขตปลอดอากร

(10) การนำของในเขตปลอดอากรไปใช้เพื่อการบริโภคหรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตปลอดอากร ให้ถือว่าเป็นการนำของออกจากเขตปลอดอากรเพื่อใช้หรือจำหน่ายภายในราชอาณาจักรดังกล่าวในข้อ (9) เว้นแต่จะเป็นการกำจัดหรือทำลายเศษวัสดุของที่เสียหาย ของที่ใช้ไม่ได้หรือของที่ไม่ได้ใช้ ซึ่งอยู่ภายในเขตปลอดอากรโดยได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมศุลกากร

(11) ของที่ปล่อยจากเขตปลอดอากรเพื่อนำเข้ามาในราชอาณาจักร ให้คำนวณค่าภาษีตามสภาพของ ราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นว่านั้นออกไปจากเขตปลอดอากร แต่ในกรณีที่ได้นำของที่มีอยู่ในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากร โดยของที่นำเข้าไปนั้นไม่มีสิทธิได้รับคืนหรือยกเว้นอากร ไม่ต้องนำราคาของดังกล่าวมาคำนวณค่าภาษี

4.2.4 หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการจัดตั้งเขตปลอดอากร

(1) สถานที่ที่ขอจัดตั้งเขตปลอดอากร ต้องอยู่ในบริเวณที่อธิบดีกรมศุลกากรเห็นว่าเหมาะสมและมีพื้นที่ต่อเนื่องกันและเป็นพื้นที่ที่กรมศุลกากรสามารถควบคุมการใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรได้ โดยมีขนาดและสถานที่เหมาะสมกับประเภทกิจการ

(1.1) กรณีสถานที่จัดตั้งเขตปลอดอากรเฉพาะเพื่อประกอบการอุตสาหกรรมต้องเป็น

- ผู้ที่ได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมให้เป็นผู้ประกอบการเขตประกอบการอุตสาหกรรม หรือ

- ผู้ที่ได้รับอนุมัติจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ให้เป็นเขตชุมชนอุตสาหกรรมประเภทอาคารโรงงานเอกเทศ หรือ

- ผู้ที่ได้รับอนุญาตจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ให้ใช้พื้นที่ในเขตอุตสาหกรรมทั่วไป หรือ

- ผู้ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการเขตอุตสาหกรรม หรือกิจการเขตอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ หรือกิจการเขตอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ หรือ

- ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบอุตสาหกรรมอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(1.2) กรณีการจัดตั้งเขตปลอดอากรเพื่อการพาณิชยกรรม ต้องเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก ได้แก่

- การค้าหรือการบริการหรือการขนส่งระหว่างประเทศ

- การกระจายสินค้า คลังสินค้า การซื้อมาและขายไป หรือศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ

- การแสดงสินค้าหรือนิทรรศการ การประชุมระหว่างประเทศ

- การซ่อมหรืองานด้านวิศวกรรม การตรวจสอบ วิเคราะห์ และรับรองคุณภาพของผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหรือผลผลิตทางเกษตรกรรม

- กิจการอื่นที่อธิบดีกรมศุลกากรเห็นว่า เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งนี้ เขตปลอดอากรหนึ่งอาจเป็นเขตปลอดอากรเพื่อการประกอบอุตสาหกรรม หรือเพื่อการพาณิชยกรรม หรือเพื่อกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างในเขตเดียวกันก็ได้

(2) การจัดตั้งเขตปลอดอากรจะต้องไม่เป็นการจัดตั้งเพื่อประโยชน์ของผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรเพียงรายเดียวหรือรายใดรายหนึ่งโดยเฉพาะ

(3) เขตปลอดอากรต้องมีประตูเข้าและออก และรั้วที่มั่นคงแข็งแรง เว้นแต่โดยสภาพของกิจการไม่จำเป็นต้องมีรั้ว หรือโดยสภาพแวดล้อมสามารถใช้สิ่งอื่นทดแทนรั้วได้

(4) ผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องจัดให้มีสาธารณูปโภค ระบบควบคุมกำจัดมลพิษและรักษาสิ่งแวดล้อม สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่จำเป็น และห้ามมิให้จัดตั้งที่อยู่อาศัยในเขตปลอดอากร

(5) ผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องจัดให้มีสถานที่ อาคาร สิ่งก่อสร้าง เครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงานดังนี้

- สถานที่อันควรสำหรับเป็นที่ทำการสำนักงานศุลกากร ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณที่เหมาะสม โดยมีอุปกรณ์สำนักงานและเครื่องคอมพิวเตอร์เพื่อเชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์สำหรับการบริหารสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรและระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) และการจัดวางระบบสายสัญญาณสื่อสารที่ดีและมีประสิทธิภาพเพื่อใช้ในการควบคุมการรับมอบ ส่งมอบ การขนย้าย การเก็บรักษา การควบคุมและตรวจปล่อยสินค้าด้วยระบบบรหัสแถบเส้น (Bar Code System) หรือระบบควบคุมที่ทันสมัยอย่างอื่นตามที่กรมศุลกากรกำหนดและเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีระบบควบคุมสินค้าของผู้ประกอบกิจการภายในเขตปลอดอากร ตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด และอุปกรณ์เครื่องใช้ในสำนักงานเท่าที่จำเป็น

- สถานที่ตรวจของเข้าออกอยู่ในบริเวณเดียวกัน หรือบริเวณใกล้เคียงกับสำนักงานศุลกากรที่มีพื้นที่กว้างขวางเพียงพอกับการปฏิบัติงาน พร้อมทั้งต้องจัดให้มีเครื่องมือเครื่องใช้สำหรับการตรวจสินค้าของเจ้าหน้าที่ ตามที่กรมศุลกากรกำหนด

- สถานีตรวจสอบ (Checking Post) ตั้งอยู่ในบริเวณที่เหมาะสม แยกช่องทางเข้าและออกซึ่งแต่ละช่องทางเข้าออกความกว้างไม่น้อยกว่าช่องทางละ 3 เมตร และมีเครื่องชั่งน้ำหนักอิเล็กทรอนิกส์ประจำบริเวณช่องทางเข้าออก ที่เชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์ได้ และมีบริเวณสถานที่จอดรถยนต์เพื่อตรวจยานพาหนะและสินค้าชั่วคราว และเครื่องอำนวยความสะดวก เครื่องมือ เครื่องใช้ที่ทันสมัยและจำเป็น เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานและการควบคุม เช่น โทรทัศน์วงจรปิดที่มีความสามารถในการบันทึกภาพเหตุการณ์ บุคคล หมายเลขทะเบียนยานพาหนะ หมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ และหรือสิ่งของที่ผ่านเข้าออก และเปิดตรวจสอบข้อมูลภาพย้อนหลังได้ไม่น้อยกว่า 60 วัน และเครื่องคอมพิวเตอร์ที่เชื่อมโยงกับระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) ของกรมศุลกากร เป็นต้น ทั้งนี้ ตามความจำเป็นตามที่กรมศุลกากรกำหนด

- สถานที่อันควรสำหรับเป็นที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ศุลกากรซึ่งอยู่นอกเขตปลอดอากรโดยอาจอยู่ในบริเวณเดียวกันหรือใกล้เคียงกับสำนักงานศุลกากรตามความเหมาะสม

(6) ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องดูแลรักษาสถานที่ ระบบ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ได้จัดให้มีไว้ใช้ดังกล่าวข้างต้น และจะต้องดูแลข้อมูลคอมพิวเตอร์ให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย พร้อมที่จะให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบตลอดเวลา รวมถึงการแก้ไขปรับปรุง การพัฒนาระบบ และจัดหาเพิ่มเติมตามที่กรมศุลกากรกำหนด

(7) ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องไม่นำที่ดิน อสังหาริมทรัพย์ ส่วนควบและอุปกรณ์ซึ่งใช้เป็นระบบสาธารณูปโภคหรือที่ดินที่ใช้เพื่อบริการสาธารณะ และเครื่องมือ เครื่องใช้อุปกรณ์สำนักงาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไปใช้เป็นหลักประกันหนี้หรือก่อให้เกิดภาระผูกพันไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อม

(8) ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องดำเนินการจัดทำสัญญาประกันและทัณฑ์บนเพื่อประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่กรมศุลกากรและเพื่อผูกพันให้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับที่กรมศุลกากรกำหนด และต้องชำระค่าธรรมเนียมสำหรับเขตปลอดอากรตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนดในกฎกระทรวง

(9) ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และประกาศกรมศุลกากรไม่ว่าจะเป็นกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และประกาศกรมศุลกากรที่ใช้บังคับอยู่แล้วหรือที่จะออกใช้บังคับต่อไปในภายหน้า

4.2.5 คุณสมบัติของผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากร

(1) เป็นรัฐวิสาหกิจหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 หรือบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เฉพาะกรณีที่เป็นบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และประสงค์ที่จะขอจัดตั้งเขตปลอดอากรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ สมุทรสาคร และฉะเชิงเทรา จะต้องมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาท ในเขตพื้นที่อื่นจะต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วไม่ต่ำกว่า 10 ล้านบาท หรือมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วในจำนวนที่อธิบดีกรมศุลกากรเห็นว่าเหมาะสมกับประเภทของกิจการและเป็นกิจการที่มีฐานะทางการเงินมั่นคง

(2) เป็นกิจการที่มีฐานะทางการเงินมั่นคง

(3) เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มีสิทธิบริหารจัดการในที่ดินหรือพื้นที่ที่ขอจัดตั้ง

(4) ต้องไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิดอย่างร้ายแรงตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ย้อนหลัง 3 ปี นับแต่วันยื่นคำขอ

4.2.6 เอกสารที่ใช้ประกอบการยื่นคำขอจัดตั้งเขตปลอดอากร

(1) คำขอจัดตั้งเขตปลอดอากร

(2) สำเนาใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนนิติบุคคล

(3) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนและบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นที่ออกให้ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นคำขอ

(4) สำเนาใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม (ภพ. 20)

(5) งบการเงินที่ได้รับการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต ย้อนหลัง 3 ปี

(6) สำเนาโฉนดที่ดิน หรือสำเนาหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน หรือหนังสืออนุญาตให้มีสิทธิในการบริหารจัดการในที่ดินหรือพื้นที่ที่ขอจัดตั้ง

(7) แผนที่โดยสังเขป แบบแปลนแผนผังของสถานที่ที่ขอจัดตั้ง และสิ่งปลูกสร้างขนาดไม่ต่ำกว่า 40 x 60 เซนติเมตร

(8) หนังสือรับรองการก่อสร้าง และการจัดหาเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน สิ่งอำนวยความสะดวก และสาธารณูปโภคที่จำเป็น เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข รวมทั้งกำหนดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินโครงการตั้งแต่เริ่มต้นจนพร้อมที่จะเปิดดำเนินการ

(9) กรณีที่ผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรเพื่อประกอบการอุตสาหกรรมให้ยื่น

- สำเนาหนังสืออนุญาตให้เป็นเขตประกอบอุตสาหกรรมหรือให้เป็นเขตอุตสาหกรรมประเภทอาคารโรงงานเอกเทศจากกระทรวงอุตสาหกรรม หรือ

- สำเนาหนังสืออนุญาตจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยให้ใช้พื้นที่ในเขตอุตสาหกรรมทั่วไป หรือ

- สำเนาหนังสือส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการเขตอุตสาหกรรม หรือกิจการเขตอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ หรือกิจการเขตอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ หรือ

- สำเนาหนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองสำหรับอุตสาหกรรมอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- ในกรณีที่พื้นที่ที่ขอจัดตั้งมีผู้ประกอบการอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศอยู่ก่อนแล้ว ให้แสดงหนังสืออนุญาตหรือหนังสือรับรองให้ประกอบการตามที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(10) รายละเอียดโครงการจัดตั้งเขตปลอดอากร อย่างละ 2 ชุด

(10.1) โครงการดำเนินงาน วัตถุประสงค์ ประเภทกิจการหรือประเภทอุตสาหกรรมที่จะเข้ามาดำเนินการในเขตปลอดอากร

(10.2) แผนงาน แผนการบริหารจัดการ ระยะเวลาที่ใช้ดำเนินการจัดสร้างสิ่งปลูกสร้างสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ และกำหนดระยะเวลาการพัฒนาโครงการตั้งแต่เริ่มต้นจนแล้วเสร็จ

(10.3) แผนการเงิน แหล่งเงินทุน และขนาดของการลงทุน

(10.4) แผนการขาย ให้เช่า ให้เช่าซื้อ หรือการใช้สิทธิครอบครองอสังหาริมทรัพย์หรือสังหาริมทรัพย์ เพื่อใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

(10.5) แผนการดูแลรักษาสาธารณูปโภคและบริการสาธารณะหรือข้อเสนอเกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนเพื่อบำรุงรักษา ซ่อมแซม และเสริมสร้างระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก

(10.6) โครงการที่จะขยายได้ในอนาคต (ถ้ามี)

(10.7) อื่น ๆ เช่น ผลที่จะเกิดจากการดำเนินการที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ มาตรการป้องกันความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อม และมาตรการกำจัดมลภาวะและรักษาสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

4.2.7 การดำเนินการขอจัดตั้งเขตปลอดอากร

(1) ผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรจะต้องยื่นคำขอเป็นลายลักษณ์อักษรพร้อมเอกสารประกอบตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด ณ ส่วนหลักเกณฑ์สิทธิประโยชน์ สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กรมศุลกากร โดยต้องกำหนดวัตถุประสงค์และประเภทกิจการที่จะดำเนินการในเขตปลอดอากร พร้อมทั้งแผนงานและระยะเวลาของโครงการ รวมทั้งแหล่งเงินทุน

(2) กรมศุลกากรจะตรวจสอบคำขอจัดตั้ง และเอกสารประกอบในเบื้องต้น หากคำขอจัดตั้ง รายละเอียดโครงการ และเอกสารประกอบถูกต้องครบถ้วน กรมศุลกากรจะรับคำขอจัดตั้งไว้

พิจารณาและนัดหมายให้ผู้ยื่นคำขอจัดตั้งนำเจ้าหน้าที่ศุลกากรไปตรวจสอบสถานที่ที่ขอจัดตั้งภายในกำหนด 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำขอจัดตั้ง

(3) กรมศุลกากรจะพิจารณาคำขอจัดตั้ง รายละเอียดโครงการ และเอกสารประกอบรวมถึงผลการตรวจสอบสถานที่และความเหมาะสมด้านอื่น ๆ ในกรณีที่เอกสารและรายละเอียดถูกต้องครบถ้วน กรมศุลกากรจะพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในกำหนดระยะเวลา 15 วัน นับแต่วันที่ได้ตรวจสอบสถานที่ หากพ้นกำหนดและกรมศุลกากรไม่มีหนังสือแจ้งผลการพิจารณาหรือแจ้งเหตุขัดข้องประการใดให้พึงถือว่ากรมศุลกากรได้อนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากรโดยปริยาย

(4) ในกรณีที่กรมศุลกากรไม่เห็นชอบหรือไม่อนุญาตให้จัดตั้งเขตปลอดอากร ผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรมีสิทธิอุทธรณ์ต่อกรมศุลกากร โดยทำเป็นหนังสือระบุข้อโต้แย้ง ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมายอ้างอิงยื่นต่อสำนักงานเลขานุการกรม ภายในกำหนดระยะเวลา 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งกรมศุลกากร ซึ่งกรมศุลกากรจะได้วินิจฉัยให้แล้วเสร็จภายในกำหนด 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับอุทธรณ์ หากกรมศุลกากรมิได้วินิจฉัยให้แล้วเสร็จภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ให้ถือว่ากรมศุลกากรได้เห็นชอบหรือได้อนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากร และคำวินิจฉัยอุทธรณ์ของกรมศุลกากรให้ถือเป็นที่สุด กรณีมีผู้ประกอบการในสถานที่ที่ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรอยู่ก่อนแล้ว จะพิจารณาตรวจสอบคำขอของผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรไปในคราวเดียวกันก็ได้

(5) เมื่อกรมศุลกากรได้อนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากรแล้ว

(5.1) ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรจะต้องทำสัญญาประกันและทัณฑ์บนเพื่อประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่กรมศุลกากรและเพื่อผูกพันให้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับที่กรมศุลกากรกำหนด ตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ภายในกำหนด 15 วัน นับแต่วันที่อนุมัติ พร้อมทั้งชำระค่าธรรมเนียมสำหรับเขตปลอดอากรตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนดโดยกฎกระทรวง

(5.2) ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรจะต้องวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารเพื่อค้ำประกันความรับผิดในค่าภาษีอากร ภาระติดพัน ค่าเสียหายอื่นใดตามสัญญาประกันและทัณฑ์บน โดยกรณีพื้นที่ที่ขอจัดตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ สมุทรสาคร และฉะเชิงเทรา จะต้องวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงิน 5 ล้านบาท ส่วนในเขตพื้นที่อื่นจะต้องวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงิน 2 ล้านบาท

(5.3) เมื่อผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรได้ดำเนินการจัดทำสัญญาประกันและทัณฑ์บน และชำระค่าธรรมเนียมประจำปี และวางหลักประกันเรียบร้อยแล้ว กรมศุลกากรจะออกใบอนุญาตเป็นผู้จัดตั้งเขตปลอดอากร เพื่อให้ผู้จัดตั้งเขตปลอดอากรใช้เป็นหลักฐานในการดำเนินการต่อไป

(6) เมื่อผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรดำเนินการก่อสร้างอาคาร สถานที่ สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ จัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ รวมทั้งจัดการเรื่องสาธารณูปโภค

ที่จำเป็นในการประกอบกิจการเขตปลอดอากรแล้วเสร็จตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กรมศุลกากรกำหนด และตามคำขอจัดตั้งรวมทั้งเอกสารประกอบ และพร้อมที่จะเปิดดำเนินการ ให้มีหนังสือแจ้งให้ส่วนหลักเกณฑ์สิทธิประโยชน์ สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กรมศุลกากร เพื่อนัดหมายเจ้าหน้าที่ไปทำการตรวจสอบความพร้อมของสถานที่ที่ขอเปิดดำเนินการ หากพบว่าเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ให้ไว้ กรมศุลกากรจะอนุมัติให้เปิดดำเนินการ และออกประกาศกรมศุลกากร เรื่อง การเปิดดำเนินการเขตปลอดอากรให้ทราบทั่วกัน พร้อมคืนหนังสือค้ำประกันของธนาคารที่ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งได้วางค้ำประกันไว้

(7) หากผู้ขอจัดตั้งไม่สามารถดำเนินการตามหนังสือรับรองการก่อสร้างให้พร้อมที่จะเปิดดำเนินการและแล้วเสร็จภายในกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในหนังสือรับรองการก่อสร้าง กรมศุลกากรจะเรียกหลักประกันเพิ่มเติมให้คุ้มค่าภาษีอากรที่อาจพึงต้องชำระ และ/หรือบังคับเรียกค่าเสียหายตามสัญญาประกันและทัณฑ์บน แต่หากผู้ขอจัดตั้งได้ยื่นคำร้องขอขยายเวลาออกไปโดยมีเหตุผลอันสมควร กรมศุลกากรอาจพิจารณาขยายเวลาออกไปก็ได้ แต่ต้องไม่เกิน 1 ปี นับจากวันที่ครบกำหนด

4.2.8 คุณสมบัติของผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร

(1) เป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย และมีฐานะการเงินมั่นคง เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในที่ดินหรือพื้นที่ที่ขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากร กรณีที่ไม่เป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย ให้ยื่นคำร้องขอผ่อนผันพร้อมคำร้องขอประกอบกิจการ ซึ่งอธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้ที่อธิบดีกรมศุลกากรมอบหมายจะพิจารณาอนุมัติผ่อนผันให้ตามความจำเป็นและเหมาะสม

(2) ได้รับความยินยอมจากผู้ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากร

(3) ผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรต้องดำเนินกิจการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตปลอดอากรหรือกิจการอื่นใดที่อธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้ที่อธิบดีกรมศุลกากรมอบหมายเห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อการเศรษฐกิจของประเทศ

(4) ต้องไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิดอย่างร้ายแรงตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ย้อนหลัง 3 ปี นับแต่วันยื่นคำขอ

4.2.9 หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกอบกิจการในเขตปลอดอากร

(1) ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรต้องจัดให้มีเครื่องมือเครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน เครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีระบบควบคุมบัญชีแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Inventory Control) เกี่ยวกับการนำเข้าส่งออกของคงเหลือในสถานประกอบกิจการในเขตปลอดอากรที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์สำหรับการบริหารสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรและระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) อุปกรณ์ระบบบรหัสแถบเส้น (Bar Code System) หรือระบบควบคุมที่ทันสมัยอย่างอื่นตามที่กรมศุลกากรกำหนด และต้องดูแลข้อมูลคอมพิวเตอร์ให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อย พร้อมที่จะให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบได้ตลอดเวลา

(2) ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรต้องดูแลรักษาระบบและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ได้จัดให้มีไว้ใช้ดังกล่าวข้างต้น รวมตลอดถึงการแก้ไขปรับปรุงการพัฒนาระบบและจัดหาเพิ่มเติมตามที่กรมศุลกากรกำหนด

(3) ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรต้องรับผิดที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายทั้งปวง สำหรับของที่สูญหายหรือถูกทำลายในระหว่างการเคลื่อนย้ายเข้าไปในหรือออกจากเขตปลอดอากรหรือในขณะที่อยู่ในเขตปลอดอากร จนกว่าจะผ่านการตรวจปล่อยพ้นไปจากอารักขาของพนักงานเจ้าหน้าที่ ไม่ว่าจะเกิดจากการกระทำของบุคคลใดทั้งที่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ และไม่ว่าจะเกิดขึ้นเพราะเหตุที่ได้ปฏิบัติฝ่าฝืนหรือละเมิดกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับกรมศุลกากร หรือเพราะปฏิบัติผิดเงื่อนไขในสัญญาหรืออุบัติเหตุ เช่น อัคคีภัย โจรกรรม

(4) ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรจะต้องอำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่มีหน้าที่กำกับการเพื่อปฏิบัติการตามหน้าที่ และในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีของที่ยังมิได้เสียค่าภาษีอากรหรือของที่หลีกเลี่ยงค่าภาษีอากรหรือของต้องกำกัดหรือต้องห้ามหรือของที่ไม่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าไปในเขตปลอดอากร ผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรต้องยินยอมให้พนักงานเจ้าหน้าที่เข้าไปในสถานประกอบกิจการ เพื่อสอบถามข้อเท็จจริงหรือเพื่อตรวจสอบเอกสารหรือของใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(5) ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ระเบียบ คำสั่ง และประกาศกรมศุลกากร ทั้งที่ใช้บังคับอยู่หรือที่จะออกใช้บังคับต่อไปภายหน้า รวมทั้งข้อกำหนดตามสัญญาประกันและทัณฑ์บน โดยเคร่งครัด

4.2.10 เอกสารที่ใช้ประกอบการยื่นคำขอเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร

(1) คำขอเป็นลายลักษณ์อักษรตามแบบ

(2) สำเนาใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนนิติบุคคล

(3) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนและบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นที่ออกให้ไม่เกิน 6 เดือนก่อนวันยื่นคำขอ

(4) สำเนาใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม (ภพ.20)

(5) สำเนาหนังสือแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในที่ดินที่ขอประกอบกิจการ

(6) หนังสือยินยอมจากผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากร

(7) งบการเงินที่ได้รับการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตย้อนหลัง 3 ปี หรือผลการดำเนินงานอย่างอื่น

(8) แบบแปลนแผนผังสถานที่ตั้งสถานประกอบกิจการในเขตปลอดอากร

(9) รายละเอียดการขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากร

(9.1) วัตถุประสงค์

(9.2) ประเภทของกิจการ

(9.3) แผนงานและกระบวนการผลิต

(9.4) แหล่งเงินทุน

4.2.11 การดำเนินการเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร

(1) ผู้ประสงค์จะยื่นคำขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากร ต้องยื่นคำขอ ณ ส่วนหลักเกณฑ์สิทธิประโยชน์ สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กรมศุลกากร โดยมีรายละเอียดและเอกสารประกอบ

(2) กรมศุลกากรจะตรวจสอบและพิจารณาคำขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากรและจะแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบในกำหนด 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำขอและเอกสารถูกต้องครบถ้วน หากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวให้พึงถือว่ากรมศุลกากรได้อนุมัติแล้ว ในกรณีที่กรมศุลกากรไม่เห็นชอบหรือไม่อนุญาตให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร ผู้ขอเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรมีสิทธิอุทธรณ์ต่อกรมศุลกากร โดยปฏิบัติเช่นเดียวกับการอุทธรณ์ของผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากร

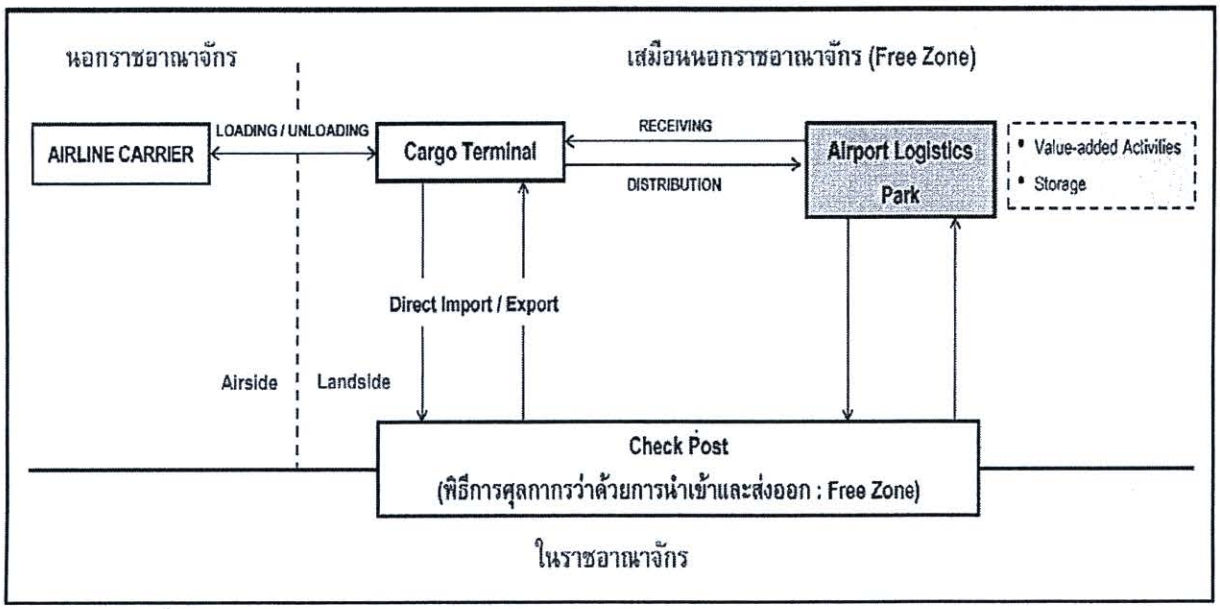
(3) เมื่อกรมศุลกากรได้แจ้งผลการพิจารณาอนุมัติแล้ว ให้ผู้ได้รับอนุมัติมาดำเนินการจัดทำสัญญาประกันและทัณฑ์บนตามแบบ ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่อนุมัติเพื่อประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่กรมศุลกากรและเพื่อผูกพันให้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับที่กรมศุลกากรกำหนด

(4) เมื่อผู้ที่ได้รับอนุมัติได้ดำเนินการทำสัญญาประกันและทัณฑ์บนเรียบร้อยแล้ว กรมศุลกากรจะออกใบรับรองเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร แก่ผู้ที่ได้รับอนุมัติเพื่อใช้เป็นหลักฐานในการผ่านพิธีการศุลกากรต่อไป

4.3 แอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค

4.3.1 ความหมายของแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค

แอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค หมายถึง การพัฒนาพื้นที่จัดสรรพิเศษที่ใช้ประกอบกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศซึ่งเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรม การค้า และการขนส่งสินค้าทางอากาศของท่าอากาศยาน โดยอาจตั้งอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานหรือในพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งเป็นกลไกหนึ่งของการขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนาประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์แบบครบวงจร ให้กลายเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คที่สามารถสนับสนุนให้การขนส่งสินค้าทางอากาศมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ภายใต้ต้นทุนที่แข่งขันได้



ภาพที่ 6 ตัวอย่างโครงสร้างแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คและกระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ

4.3.2 องค์ประกอบของแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คต้องมีกิจกรรมหลัก ดังนี้

(1) ระเบียงการขนส่ง (Transportation Corridor) สำหรับกิจกรรมขนถ่ายสินค้าขึ้นและลงจากอากาศยานเพื่อการนำเข้าหรือส่งออกของประเทศ

(2) ระเบียงโลจิสติกส์ (Logistics Corridor) สำหรับกระจายสินค้าออกไปยังเขตนิคมอุตสาหกรรมและเขตปลอดอากรประเทศที่ 3 ด่านชายแดน หรือท่าอื่น ๆ ซึ่งสินค้าอาจมีการจัดเก็บเพื่อรอการรวบรวมขน (Consolidation) โดยยานพาหนะขนาดใหญ่ หรือกระจายสินค้าไปยังสถานที่ปลายทางและยังเป็นสถานที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Mode of Transportation) ได้ในทุกรูปแบบการขนส่ง

(3) ระเบียงอุตสาหกรรมและการค้า (Industrial and Commercial Corridor) เป็นพื้นที่สำหรับดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ในการเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าทั้งเชิงพาณิชย์และอุตสาหกรรมเบาที่มีมูลค่าเพื่อดึงดูดให้มีสินค้าเข้ามาดำเนินกิจกรรมภายในแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค

ซึ่งทั้ง 3 กิจกรรมสามารถส่งเสริมให้ท่าอากาศยานที่ประเทศไทยมีให้สามารถยกระดับเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คได้อย่างสมบูรณ์ โดยสถานะท่าอากาศยานในประเทศไทยที่มีศักยภาพ คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานที่สามารถพัฒนาให้มีศักยภาพเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ส่วนท่าอากาศยานอื่น ๆ สามารถเป็นเครือข่ายท่าอากาศยานในภูมิภาคตามศักยภาพของพื้นที่

4.3.3 เครื่องมือที่จำเป็นต่อการเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค

(1) กฎ ระเบียบ และข้อบังคับในการควบคุมสินค้าที่มีอยู่ในปัจจุบันสามารถยกระดับท่าอากาศยานให้เป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค ติดขัดเพียงมาตรา 4 นิยามคำว่า "การผ่านแดน" และมาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งปัจจุบันกรมศุลกากรอยู่ในระหว่างรวบรวมข้อมูลเพื่อเสนอขอแก้ไขให้สอดคล้องกับการเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค

(2) ระบบบริหารจัดการข้อมูลและควบคุมสินค้าในแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค (Airport Logistics Park Data Management System: ADMS) เนื่องจากกระบวนการจัดการสินค้าภายในพื้นที่ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางมีผู้เกี่ยวข้องจำนวนมาก ทำให้การรวบรวมและบริหารข้อมูลเป็นไปอย่างซ้ำซ้อนจึงควรจัดให้มีระบบเอดีเอ็มเอส เพื่อบริหารจัดการข้อมูลและควบคุมสินค้าให้มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และสามารถติดตามตรวจสอบย้อนกลับได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(3) สิทธิประโยชน์ในการลงทุน เนื่องจากแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คในต่างประเทศมีการให้สิทธิประโยชน์จูงใจผู้ประกอบการที่หลากหลายทำให้เกิดการลงทุนได้รวดเร็ว ดังนั้น การจัดตั้งแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คของประเทศไทยจึงควรศึกษารูปแบบสิทธิประโยชน์ที่เหมาะสมกับนักลงทุนแต่ละประเภท

4.4 ข้อสรุป

เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเขตปลอดอากรที่ได้รับการยกเว้นเรื่องใบอนุญาตตามมาตรา 152 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 จึงสามารถใช้ความได้เปรียบในการเป็นเขตปลอดอากรในการเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าภายใต้สิทธิประโยชน์เขตปลอดอากร ในปัจจุบันมีผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเต็มพื้นที่ โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ ธุรกิจที่ทำเป็นกิจกรรมประเภทการค้าและการบรรจุใหม่ (Trading and Repacking) นอกจากนี้ ยังเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ด้วย หากผู้ประกอบการสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มโดยเน้นจุดได้เปรียบในเรื่องการยกเว้นใบอนุญาตและมุ่งสู่กลุ่มธุรกิจที่มีมูลค่าสูง เช่น ผลิตภัณฑ์เพื่อสุขภาพ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น จะสามารถสร้างให้เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าในภูมิภาคได้

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการขนส่งสินค้าทางอากาศในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังขาดความคล่องตัว เนื่องจากปัญหาอุปสรรคในด้านต่าง ๆ ที่ไม่เอื้อต่อกิจกรรมโลจิสติกส์และการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้า ทำให้ไม่สามารถพัฒนาเขตปลอดอากรให้ก้าวไปสู่การเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค ซึ่งเป็นข้อจำกัดต่อการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยที่จำเป็นต้องเร่งแก้ไข จึงจำเป็นต้องมีการผลักดันการใช้เขตปลอดอากรให้สมบูรณ์ เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดจากความสมบูรณ์ในการใช้เขตปลอดอากร รวมทั้งเป็นการสร้างโอกาสและพัฒนาต่อยอดทางธุรกิจ ทั้งนี้ ยังช่วยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุนในการดำเนินธุรกรรมด้านโลจิสติกส์อย่างเต็มรูปแบบและครบวงจร

การพัฒนาเขตปลอดอากรไปสู่แอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค ไม่เพียงแต่เป็นการขจัดอุปสรรคด้านกฎระเบียบและการบริหารจัดการภายในเขตปลอดอากรของท่าอากาศยานให้เอื้อต่อกิจกรรมโลจิสติกส์เพิ่มมูลค่าที่มีประสิทธิภาพเท่านั้น ยังต้องปรับปรุง ส่งเสริม และพัฒนาการบริหารจัดการสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมในการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ พร้อมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คด้วย ดังนั้น แอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คจึงเปรียบเสมือนการยกระดับเขตปลอดอากรให้เอื้อและเหมาะสมกับกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าที่มีการขนส่งทางอากาศ

4.5 ข้อเสนอแนะ

(1) การเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศ โดยควรจัดตั้งแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คที่เป็นการบูรณาการระบบการขนส่งทุกรูปแบบ การเชื่อมต่อเพื่อให้เกิดความสามารถทางการแข่งขันจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งระบบ ซึ่งหมายถึง ทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนกระบวนการการขนส่ง พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสาธารณูปโภค โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่มีพื้นที่ ศักยภาพ และได้สิทธิประโยชน์เอื้อต่อการลงทุนของกลุ่มนักลงทุน ให้สามารถรองรับการขยายตัวสำหรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้น

(2) การพัฒนาบุคลากร โดยส่งเสริมให้สถาบันการศึกษาที่มีอยู่จัดทำหลักสูตรให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและสอดรับกับความต้องการของผู้ประกอบกิจการหรือผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อผลิตบุคลากรทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยแสวงหาความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ตลอดถึงผลักดันให้สถานศึกษาและสถาบันต่าง ๆ ผลิตบุคลากรที่มีคุณภาพเพื่อรองรับภาคธุรกิจโลจิสติกส์ โดยมุ่งเน้นในระดับที่ขาดแคลน

(3) การพัฒนาเทคโนโลยี โดยผลักดันให้มีการนำเอาเทคโนโลยีเข้ามาช่วยจัดการในด้านต่าง ๆ พร้อมทั้งจัดทำฐานข้อมูลขนาดใหญ่ เพื่อให้สามารถจัดการ ควบคุม และวิเคราะห์รูปแบบของการขนส่งที่ผ่านเข้าออกแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค พร้อมทั้งปรับปรุงระบบต่าง ๆ ให้สามารถรองรับกิจกรรมการขนส่งและการค้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยการมีระบบบริหารจัดการข้อมูลและควบคุมสินค้าในแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค (Airport Logistics Park Data Management System: ADMS) เพื่อบริหารจัดการข้อมูลและควบคุมสินค้าให้มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และสามารถติดตามตรวจสอบย้อนกลับได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(4) การอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ โดยมีข้อจำกัดที่ลดลงและกระบวนการลดความซ้ำซ้อน อันไม่ก่อให้เกิดประโยชน์กับการประกอบธุรกิจ จึงควรมีการทบทวนกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับของหน่วยงานภาครัฐ เช่น มาตรา 4 และมาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 เป็นต้น ซึ่งจะสอดรับและสนับสนุนการดำเนินธุรกิจภายในพื้นที่แอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงกับสถานการณ์ปัจจุบัน นอกจากนี้ เพื่อดึงดูดการลงทุนในแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คควรมีการศึกษารูปแบบ

สิทธิประโยชน์ที่มีความเหมาะสมกับนักลงทุนแต่ละประเภท ซึ่งจะจูงใจผู้ประกอบการที่หลากหลาย ทำให้เกิดการลงทุนได้รวดเร็ว

(5) ควรมีการส่งเสริมให้ผู้ขนส่งนำส่งสินค้ามายังคลังสินค้าท่าอากาศยานในรูปแบบที่พร้อมขึ้นอากาศยาน (Ready for Carriage) รวมทั้งพัฒนาศักยภาพของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการสินค้าให้เป็นสินค้าพร้อมส่ง โดยได้รับการรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัย เป็นตัวแทนควบคุมหรือเป็นผู้ส่งทราบตัวตน ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้า ให้มีการจัดระเบียบและควบคุมดูแลสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งลดระยะเวลาการรอและความแออัดหน้าคลังสินค้าที่มีพื้นที่จำกัดได้อย่างเห็นผล นอกจากนี้ หากหน้าคลังสินค้ามีช่องทางสำหรับตัวแทนควบคุมโดยเฉพาะก็จะยิ่งเป็นการอำนวยความสะดวกอีกทางหนึ่งด้วย

(6) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรพิจารณาเพิ่มพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (VAA 1-4) ให้เพียงพอต่อความต้องการ แต่ต้องคำนึงถึงทิศทางการเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คของภูมิภาคและเงื่อนไขสิทธิประโยชน์ในการเช่าพื้นที่ที่มีความจูงใจ

(7) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ควรศึกษารูปแบบเที่ยวบินขนส่งสินค้า (Freighter) ที่เหมาะสมกับสภาพการแข่งขันของภูมิภาคเพื่อสร้างศักยภาพในการเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค

(8) รัฐบาลควรจัดตั้งหน่วยงานบริหารแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คโดยเฉพาะ เพื่อบริหารจัดการให้เกิดระบบบริการแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว ซึ่งจะทำให้เกิดการลดขั้นตอนต่าง ๆ การตรวจปล่อยสินค้า ค่าธรรมเนียม ภาษีนำเข้าส่งออก ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ เพื่อทำให้เกิดปัจจัยในการดึงดูดให้เกิดการเข้ามาใช้บริการ และทำให้เกิดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศในด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ

(9) หน่วยงานภาครัฐควรปรับปรุงเวลาทำงานให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของงานและสถานที่

บทที่ 5
การผ่านแดน การถ่ายลำ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

5.1 สภาพข้อเท็จจริงในปัจจุบัน

ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีความจำเป็นที่จะต้องมีการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางอากาศ ทางบก และทางน้ำเข้าด้วยกัน โดยพิจารณาตัวอย่างได้จากสหภาพยุโรป ซึ่งมีรัฐสมาชิก 28 ประเทศ มีการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่มาทางอากาศและขนส่งต่อทางรถบรรทุกไปยังท่าอากาศยานภายในประเทศและต่างประเทศ และในทางกลับกันยังสามารถขนส่งสินค้าผ่านแดนจากทางรถบรรทุกไปต่อทางอากาศยานในท่าอากาศยานอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพตามข้อตกลงที่มีร่วมกัน เช่น มีท่าเทียบรถบรรทุกในแต่ละท่าอากาศยานที่สะดวกต่อการปฏิบัติงาน มีตารางเวลาการขนส่งทางบกที่แน่นอน มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับปริมาณสินค้าที่มากขึ้น โดยเฉพาะท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินที่ใช้ขนส่งสินค้าอย่างเดียว หรือที่มีปริมาณความถี่ของเที่ยวบินที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารจำนวนมาก เช่น ท่าอากาศยานในประเทศเยอรมนี เนเธอร์แลนด์ อังกฤษ ลักเซมเบิร์ก เป็นต้น

สำหรับกรณีของประเทศไทยพบว่า ในปัจจุบันการดำเนินการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังไม่ได้ใช้ศักยภาพพื้นฐานของเขตปลอดอากรที่มีอยู่อย่างเต็มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นเพียงการนำเข้าหรือส่งออกเท่านั้น แต่การนำสินค้ามาผ่านแดนหรือถ่ายลำเพื่อเพิ่มมูลค่าและสร้างรายได้ให้เกิดขึ้นแก่ห่วงโซ่โลจิสติกส์ภายในประเทศนั้นยังมีปริมาณน้อย อีกทั้งยังขาดการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลของทุกหน่วยงานในเขตปลอดอากรและข้อมูลที่มีไม่เป็นรูปแบบเดียวกัน ทำให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องยังคงต้องดำเนินการด้วยเอกสารควบคู่ไปด้วย ทำให้มีขั้นตอนที่ยุ่งยากเป็นการเพิ่มต้นทุนในการบริหารจัดการ นอกจากนี้ ยังขาดความชัดเจนและความต่อเนื่องในการพัฒนาการขนส่งผ่านแดนและถ่ายลำอย่างครบวงจร อีกทั้งยังขาดการเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพระหว่างท่าอากาศยานและการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ทำให้การขนส่งสินค้าล่าช้า ประสิทธิภาพต่ำ ต้นทุนโลจิสติกส์สูง ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันโดยรวมของประเทศ

ประเทศไทยจึงควรนำรูปแบบการเชื่อมโยงการขนส่งจากสหภาพยุโรปมาเป็นแนวทางในการพัฒนา โดยคำนึงถึงต้นทุนที่ต่ำ เวลาที่รวดเร็ว และมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งทุกรูปแบบ เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ และสร้างศักยภาพให้ประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางของการขนส่งในกลุ่มประเทศซีแอลเอ็มวีและอาเซียน รวมถึงเมืองต่าง ๆ ในประเทศจีนที่มีความต้องการในการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทย อันเป็นการเพิ่มรายได้มหาศาลให้กับประเทศ เนื่องจากประเทศไทยยังมีเที่ยวบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศที่สามารถรองรับปริมาณสินค้าในทุกท่าอากาศยาน

ซึ่งหากสามารถส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในส่วนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นทั้งผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ให้บริการคลังสินค้าภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก็มีแนวทางหาหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ที่เหมาะสม เช่น บริษัทที่มีประสบการณ์ความรู้ด้านการตลาด ช่องทางการตลาด บริษัทที่สามารถใช้เทคโนโลยีขั้นสูง หรือบริษัทที่มีความพร้อมเรื่องเงินลงทุนเพื่อให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร ซึ่งคลังสินค้าการบินไทยถือว่าเป็นโอกาสที่จะเริ่มธุรกิจการขนส่งทางรถบรรทุกเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยาน รองรับส่วนขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานในภูมิภาค เช่น ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานอู่ตะเภา รวมทั้งรองรับปริมาณเที่ยวบินของการบินไทยที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2564 ทำให้มีสินค้าเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10.93 โดยการบินไทยมีแผนการขยายพื้นที่คลังสินค้าอีก 20,000 ตารางเมตร เพื่อรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นอีก 500,000 ถึง 700,000 ตันต่อปี ซึ่งเป็นการขยายศักยภาพในการรองรับสินค้านำเข้า ส่งออก รวมถึงสินค้าถ่ายลำ ผ่านแดน ตลอดจนรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าทางบกต่อเนื่องกับทางอากาศของประเทศในกลุ่มซีแอลเอ็มวีผ่านท่าอากาศยานของไทยอีกด้วย

5.2 ความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการผ่านแดนและการถ่ายลำ

5.2.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures) หรืออนุสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (The Revised Kyoto Convention) ภาคผนวกเฉพาะ อี บทที่ 1 การผ่านแดน และบทที่ 2 การถ่ายลำ

5.2.2 ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement: TFA)

ข้อ 10 พิธีการเกี่ยวกับการนำเข้า การส่งออก และการถ่ายลำ

(1) การศุลกากรและความต้องการด้านเอกสาร

(1.1) ด้วยจุดมุ่งหมายที่จะลดอุบัติการณ์และความซับซ้อนของพิธีการนำเข้า การส่งออก และการถ่ายลำ และการลดและทำให้ง่ายในเรื่องความต้องการด้านเอกสาร และโดยคำนึงถึงวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ถูกกฎหมายและปัจจัยอื่น ๆ เช่น การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม ข้อมูลข่าวสารในปัจจุบันที่เกี่ยวข้อง การดำเนินธุรกิจ การมีอยู่และสามารถเอามาใช้ได้ของเทคนิคและเทคโนโลยี การปฏิบัติที่เป็นเลิศของนานาประเทศ และความคิดเห็นจากผู้สนใจอื่น ๆ สมาชิกแต่ละประเทศต้องทบทวนพิธีการและความต้องการด้านเอกสาร และภายใต้พื้นฐานของผลของการทบทวน สมาชิกจะต้องทำให้แน่ใจตามความเหมาะสมว่า พิธีการและความต้องการด้านเอกสารเหล่านั้น

(เอ) ถูกปรับใช้และ/หรือนำมาใช้ด้วยจุดมุ่งหมายที่จะตรวจปล่อยอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าเน่าเสียง่าย

(บี) ถูกปรับใช้และ/หรือนำมาใช้ในลักษณะที่มุ่งหมายในการลดเวลาและต้นทุนสำหรับผู้ค้าและผู้ประกอบการ

(ซี) เป็นมาตรการที่ถูกเลือกโดยมีข้อจำกัดการค้าน้อยที่สุด ซึ่งจะมีมาตรการทางเลือก 2 มาตรการหรือมากกว่า เพื่อที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์อย่างเดียวหรือหลายอย่างของนโยบายที่พิจารณาอยู่ และ

(ดี) ไม่ดำเนินการต่อ รวมทั้งบางส่วนของพิธีการหรือความต้องการด้านเอกสาร หากเห็นว่าไม่ต้องการอีกต่อไป

(1.2) คณะกรรมการจะพัฒนาพิธีการสำหรับใช้ข้อมูลและแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศร่วมกันโดยประเทศสมาชิกตามความเหมาะสม

(2) การยอมรับสำเนา

(2.1) ตามความเหมาะสม สมาชิกแต่ละประเทศต้องพยายามที่จะยอมรับสำเนากระดาษ หรือสำเนาอิเล็กทรอนิกส์ของเอกสารประกอบ ที่ต้องการสำหรับพิธีการนำเข้า ส่งออก หรือผ่านแดน

(2.2) ในเรื่องที่สามารถปฏิบัติได้ ในกรณีที่หน่วยงานรัฐหน่วยหนึ่งของสมาชิกได้เก็บต้นฉบับของเอกสารเหล่านั้นไปแล้ว หน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐบาลสมาชิกนั้นต้องยอมรับสำเนากระดาษหรือสำเนาอิเล็กทรอนิกส์จากหน่วยงานที่ถือเอกสารต้นฉบับ แทนการถือต้นฉบับ

(2.3) สมาชิกต้องไม่เรียกร้องต้นฉบับหรือสำเนาใบขนสินค้าขาออกซึ่งยื่นต่อหน่วยงานศุลกากรของประเทศส่งออก ในฐานะที่เป็นข้อกำหนดในการนำเข้า

(3) การใช้มาตรฐานระหว่างประเทศ

(3.1) องค์การศุลกากรโลกสนับสนุนให้สมาชิกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องหรือบางส่วนของมาตรฐานนั้น ในฐานะเป็นพื้นฐานของพิธีการนำเข้า ส่งออก หรือผ่านแดน เว้นแต่ที่กำหนดเป็นอย่างอื่นในความตกลงนี้

(3.2) องค์การศุลกากรโลกสนับสนุนสมาชิกที่จะมีส่วน ภายในขอบเขตของทรัพยากรของตน ในการเตรียมความพร้อมและทบทวนเป็นระยะ ๆ สำหรับมาตรฐานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องโดยหน่วยงานระหว่างประเทศที่เหมาะสม

(3.3) คณะกรรมการต้องพัฒนากระบวนการสำหรับแชร์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องของสมาชิกและการปฏิบัติที่เป็นเลิศ ในเรื่องการนำมาตรฐานระหว่างประเทศมาใช้ ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ คณะกรรมการอาจจะเชิญหน่วยงานระหว่างประเทศมาหารือถึงการดำเนินงานในเรื่องมาตรฐานระหว่างประเทศ ขณะเดียวกัน คณะกรรมการอาจจะระบุถึงมาตรฐานเฉพาะเรื่องซึ่งจะสร้างคุณค่าเป็นพิเศษต่อสมาชิก ตามความเหมาะสม

(4) การอำนวยความสะดวกด้านระบบศุลกากร ณ จุดเดียว

(4.1) สมาชิกต้องพยายามจัดตั้งหรือคงไว้ในเรื่องการอำนวยความสะดวกด้านระบบศุลกากร ณ จุดเดียว เพื่อให้ผู้ค้าสามารถส่งเอกสารและ/หรือข้อมูลที่กำหนด สำหรับการนำเข้า ส่งออก หรือผ่านแดนของสินค้า โดยผ่านจุดนำเข้าเพียงจุดเดียว ไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และภายหลังจากการตรวจสอบเอกสารและ/หรือข้อมูล โดยหน่วยงานต่าง ๆ แล้ว ผลการตรวจสอบนั้นต้องแจ้งให้ผู้ยื่น โดยผ่านระบบศุลกากร ณ จุดเดียว ภายในเวลาที่เหมาะสม

(4.2) ในกรณีที่เอกสารและ/หรือข้อมูลได้ถูกรับผ่านการอำนวยความสะดวกด้านระบบศุลกากร ณ จุดเดียวแล้ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องไม่เรียกเอกสารและ/หรือข้อมูลอย่างเดียวกันนั้นอีก เว้นแต่ในกรณีเร่งด่วนและภายใต้ข้อยกเว้นที่ถูกจำกัดอื่น ๆ ซึ่งถูกกระทำให้เป็นสาธารณะ

(4.3) สมาชิกต้องแจ้งให้คณะกรรมการถึงรายละเอียดของการดำเนินการของระบบการอำนวยความสะดวกด้านระบบศุลกากร ณ จุดเดียว

(4.4) มากเท่าที่จะเป็นไปได้และปฏิบัติได้ สมาชิกต้องใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการอำนวยความสะดวกด้านระบบศุลกากร ณ จุดเดียว

(5) การตรวจสินค้าก่อนส่ง

(5.1) สมาชิกต้องไม่กำหนดให้ใช้การตรวจสินค้าก่อนส่ง ในส่วนที่เกี่ยวกับการจำแนกพิกัดและราคาศุลกากร

(5.2) โดยไม่ทำให้สิทธิของสมาชิกในการใช้รูปแบบอื่น ๆ ของการตรวจสินค้าก่อนส่ง ซึ่งไม่ครอบคลุมโดยวรรคข้างต้นหมดไป องค์การการค้าโลกสนับสนุนให้สมาชิกไม่ริเริ่มหรือใช้มาตรการใหม่อื่นใดที่เกี่ยวกับการตรวจสอบก่อนส่งออก

(6) การใช้ตัวแทนออกของ

(6.1) โดยไม่ทำให้สิทธิที่มีต่อนโยบายที่สำคัญของบางสมาชิกซึ่งปัจจุบันยังคงไว้ ซึ่งบทบาทพิเศษของตัวแทนออกของนับจากวันที่ความตกลงนี้มีผลบังคับใช้ต้องเสื่อมไป สมาชิกต้องไม่บังคับให้ใช้ตัวแทนออกของ

(6.2) สมาชิกแต่ละประเทศต้องแจ้งและเผยแพร่มาตรการของตนในเรื่องการใช้ตัวแทนออกของ ทั้งนี้ การปรับเปลี่ยนใด ๆ ก็ตามหลังจากนั้นในเรื่องดังกล่าวนั้น ต้องแจ้งให้คณะกรรมการทราบและเผยแพร่โดยทันที

(6.3) สำหรับตัวแทนออกของที่ได้รับอนุญาต สมาชิกต้องกำหนดกฎระเบียบซึ่งโปร่งใสและเป็นรูปธรรม

(7) พิธีการบริเวณชายแดนที่เหมือนกัน และการทำให้ข้อกำหนดด้านเอกสารเป็นรูปแบบเดียวกัน

(7.1) ภายใต้ข้อ (7.2) สมาชิกแต่ละประเทศต้องนำพิธีการศุลกากรที่เหมือนกันมาใช้และทำให้ข้อกำหนดด้านเอกสารเป็นรูปแบบเดียวกัน เพื่อการตรวจปล่อยสินค้าตลอดทั่วทั้งราชอาณาจักรของตน

(7.2) ไม่มีข้อกำหนดใดในข้อนี้ ที่กีดกันภาคีสมาชิกจากการที่

(เอ) ทำให้พิธีการและข้อกำหนดด้านเอกสารมีความแตกต่าง โดยขึ้นกับธรรมชาติและชนิดของสินค้า หรือวิธีการขนส่ง

(บี) ทำให้พิธีการและข้อกำหนดด้านเอกสารสำหรับสินค้ามีความแตกต่างโดยขึ้นกับการบริหารความเสี่ยง

(ซี) ทำให้พิธีการและข้อกำหนดด้านเอกสารเพื่อที่จะพิจารณายกเว้นภาษีอากรทั้งหมดหรือเป็นบางส่วนมีความแตกต่าง

(ดี) นำระบบการยื่นหรือการประมวลผลทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้

(อี) ทำให้พิธีการและข้อกำหนดด้านเอกสารมีความแตกต่าง ในลักษณะที่สอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยการใช้บังคับมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช

(8) สินค้าที่ถูกปฏิเสธ

(8.1) เมื่อสินค้าที่นำมาแสดงเพื่อการนำเข้าถูกปฏิเสธหรือไม่ได้รับการยอมรับโดยหน่วยงานรัฐของสมาชิกจากการที่สินค้าไม่เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับในเรื่องมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช ภาคีสมาชิกต้อง ขึ้นกับและเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ ยินยอมให้ผู้นำเข้าที่จะเปลี่ยนข้อกำหนดในใบตราส่งสินค้า หรือส่งสินค้านั้นกลับไปยังผู้ส่งออกหรือบุคคลอีกคนหนึ่งซึ่งได้รับมอบหมายโดยผู้ส่งออก

(8.2) เมื่อกำหนดให้มีทางเลือกดังกล่าวตามข้อ (8.1) และผู้นำเข้าไม่ปฏิบัติตามภายในระยะเวลาที่สมควร หน่วยงานรัฐอาจดำเนินการในลักษณะอื่นเพื่อจัดการกับสินค้านั้น

ข้อ 11 การผ่านแดนโดยเสรี

(1) ระเบียบ ข้อบังคับ หรือพิธีการใด ๆ ก็ตามที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนที่ใช้โดยสมาชิกต้องไม่

(เอ) คงไว้ ถ้าสภาพแวดล้อมหรือวัตถุประสงค์ในการเพิ่มขึ้นของการบังคับใช้มิได้คงอยู่ต่อไปอีกแล้ว หรือถ้าสภาพแวดล้อมถูกเปลี่ยน หรือวัตถุประสงค์สามารถที่จะดำเนินการในลักษณะให้มีข้อจำกัดทางการค้าที่ลดน้อยลงอย่างมีเหตุผล

(บี) ถูกนำมาใช้ในลักษณะที่จะทำให้เป็นข้อจำกัดต่อการผ่านแดน

(2) การผ่านแดนต้องไม่เป็นเงื่อนไขในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมซึ่งเกี่ยวข้องกับการผ่านแดน เว้นแต่ค่าธรรมเนียมนั้นเก็บเพื่อการขนส่ง หรือเก็บสมน้ำสมเนื้อกับค่าใช้จ่ายในการบริหารการผ่านแดนหรือต้นทุนของการให้บริการ

(3) สมาชิกต้องไม่แสวงหา รับ หรือคงไว้ซึ่งข้อจำกัดโดยสมัครใจใด ๆ ก็ตาม หรือมาตรการอื่น ๆ ที่คล้ายกันของการผ่านแดน สิ่งนี้ไม่ทำให้ข้อบังคับที่มีอยู่หรือที่จะมีขึ้นในอนาคตของประเทศภาคีสมาชิก ไม่ว่าจะเป็นการทำความตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎข้อบังคับของการขนส่งที่สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ขององค์การการค้าโลกต้องเสื่อมไป

(4) สมาชิกต้องยินยอมให้สินค้าผ่านแดนซึ่งผ่านอาณาเขตของตนได้รับการปฏิบัติเป็นอย่างดีไม่น้อยไปกว่าที่ให้กับสินค้าเหล่านั้นถ้าถูกขนส่งจากแหล่งกำเนิดเข้ามายังจุดหมายปลายทางโดยไม่ผ่านอาณาเขตของสมาชิกอื่น ๆ

(5) องค์การการค้าโลกสนับสนุน ในส่วนที่สามารถปฏิบัติได้ ให้ภาคีสมาชิกแบ่งโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (เช่น ช่องทางรถ ที่สำหรับจอด และที่คล้ายกัน) เพื่อการขนส่งผ่านแดน

(6) พิธีการ ข้อกำหนดด้านเอกสาร และการควบคุมทางศุลกากร ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผ่านแดน ต้องไม่ก่อให้เกิดภาระที่เพิ่มขึ้นมากกว่าที่จำเป็นต่อ

(เอ) การระบุตัวสินค้า และ

(บี) ให้เกิดความแน่ใจว่าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดผ่านแดนครบถ้วน

(7) เมื่อสินค้าได้อยู่ภายใต้พิธีการผ่านแดน และได้รับอนุญาตให้ดำเนินการจากจุดตั้งต้นในอาณาเขตประเทศสมาชิก สินค้าเหล่านั้นจะไม่มีภาระทางศุลกากรและต้องไม่เกิดความล่าช้าหรือข้อจำกัดโดยไม่จำเป็นจนกระทั่งกระบวนการผ่านแดนสิ้นสุด โดยสินค้าได้ไปถึงจุดหมายปลายทางภายในอาณาเขตประเทศสมาชิก

(8) สมาชิกต้องไม่นำระเบียบข้อบังคับทางเทคนิค และวิธีการประเมินความสอดคล้องภายในความหมายของความตกลงว่าด้วยอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้าสำหรับสินค้าผ่านแดนมาใช้

(9) สมาชิกต้องยินยอมและจัดให้มีการยื่นและประมวลผลเอกสารผ่านแดนและข้อมูลล่วงหน้าก่อนที่สินค้านั้นมาถึง

(10) เมื่อสินค้าผ่านแดนมาถึงที่ทำการศุลกากร ณ จุดที่ออกจากอาณาเขตของสมาชิกที่ทำการนั้นต้องดำเนินการโดยทันทีเพื่อให้กระบวนการนั้นสิ้นสุด หากข้อกำหนดเกี่ยวกับการผ่านแดนต่าง ๆ ได้รับการปฏิบัติ

(11) เมื่อสมาชิกเรียกร้องให้มีการค้ำประกันในรูปแบบของผู้ค้ำประกัน การวางเงินค้ำประกัน หรือการค้ำประกันในรูปแบบอื่นที่เหมาะสมทั้งที่เป็นตัวเงินหรือมิใช่ตัวเงินสำหรับการผ่านแดน การค้ำประกันเหล่านั้นต้องจำกัดเพียงเพื่อให้แน่ใจว่าข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการผ่านแดนนั้นจะได้รับการปฏิบัติครบถ้วน

(12) เมื่อสมาชิกได้พิจารณาว่าข้อกำหนดการผ่านแดนได้รับการปฏิบัติเป็นที่พอใจแล้ว ให้คืนค้ำประกันโดยไม่ล่าช้า

(13) สมาชิกแต่ละประเทศต้อง ในลักษณะที่สอดคล้องกับกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ ยินยอมให้ใช้การค้ำประกันที่หลากหลาย ซึ่งรวมถึงการค้ำประกันหลายเที่ยวสำหรับผู้ประกอบการรายเดียวกัน หรือการต่อสัญญาค้ำประกันโดยไม่ต้องคืนก่อนเพื่อใช้สำหรับสินค้าในเที่ยวถัดไปได้เลย

(14) สมาชิกแต่ละประเทศต้องเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่อสาธารณะในการใช้ค้ำประกัน ซึ่งรวมถึง การค้ำประกันสำหรับการผ่านแดนเที่ยวเดียว และในส่วนที่ปฏิบัติได้ การค้ำประกันสำหรับการผ่านแดนหลายเที่ยว

(15) สมาชิกแต่ละประเทศอาจกำหนดให้ใช้ศุลกากรคุ้มกันสินค้าหรือเจ้าหน้าที่คุมส่งสำหรับการค้าผ่านแดน ในกรณีที่สภาพแวดล้อมแสดงให้เห็นว่ามีความเสี่ยงสูงหรือเมื่อการค้ำประกันไม่เพียงพอที่จะให้เกิดความมั่นใจว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ กฎโดยทั่วไปที่ใช้กับศุลกากรคุ้มกันสินค้าหรือเจ้าหน้าที่คุมส่งต้องเผยแพร่เพื่อให้เป็นไปตามข้อ (1)

(16) สมาชิกต้องพยายามที่จะร่วมมือและประสานงานกับประเทศอื่นโดยมุ่งหมายที่จะส่งเสริมเสรีภาพในการผ่านแดน ความร่วมมือและการประสานงานเหล่านั้นอาจรวมถึง แต่ไม่ได้จำกัดแค่ในเรื่องเหล่านี้

(เอ) ค่าภาระ

(บี) พิธีการและข้อกำหนดทางกฎหมาย และ

(ซี) การดำเนินการในทางปฏิบัติของพิธีการผ่านแดน

(17) สมาชิกแต่ละประเทศต้องพยายามแต่งตั้งผู้ประสานงานสำหรับการผ่านแดนแห่งชาติเพื่อรับเรื่องสอบถามและข้อเสนอทั้งหมดที่มาจากสมาชิกประเทศอื่น ๆ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดน

5.3 การผ่านแดน การถ่ายลำ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย

5.3.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(1) พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

มาตรา 4

“การผ่านแดน” หมายความว่า การขนส่งของผ่านราชอาณาจักรจากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าการขนส่งนั้นจะมีการขนถ่ายของเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะ การเก็บรักษาของ การเปลี่ยนภาชนะบรรจุของเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง หรือการเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งของด้วยหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ จะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้นหรือมีพฤติกรรมใด ๆ เพื่อประโยชน์ทางการค้าเกี่ยวกับของดังกล่าวในราชอาณาจักร

“การถ่ายลำ” หมายความว่า การถ่ายของจากยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาในราชอาณาจักรไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร ภายใต้การควบคุมของศุลกากรในด่านศุลกากรแห่งเดียวกัน โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร

มาตรา 102 ผู้ใดนำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำออกนอกราชอาณาจักร ให้ยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดี[8] ประกาศกำหนด

ของตามวรรคหนึ่งไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดที่จะต้องเสียอากร หากได้ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง และได้นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน 30 วัน นับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร

การผ่านแดนที่มีการข้ามแดนทางบกให้กระทำได้ต่อเมื่อมีความตกลงระหว่างประเทศ

มาตรา 103 ในกรณีที่ผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำไม่นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในระยะเวลาตามมาตรา 102 วรรคสอง หรือขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นการนำเข้า และได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว แต่ไม่เสียอากรหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรภายในระยะเวลาดังกล่าวให้ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

มาตรา 104 ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าของที่นำเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำเป็นของที่มีลักษณะดังต่อไปนี้ ให้พนักงานศุลกากรมีอำนาจตรวจหรือค้นของนั้นได้โดยไม่ต้องมีหมายค้น

(1) มีไว้เพื่อใช้ในการก่อการร้ายหรือเกี่ยวเนื่องกับการก่อการร้าย

(2) ชนิดแห่งของหรือการขนส่งหรือการขนถ่ายของดังกล่าว อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความมั่นคง สันติภาพ และความปลอดภัยระหว่างประเทศ

(3) มีการแสดงถิ่นกำเนิดเป็นเท็จ

(4) เป็นของผิดกฎหมายที่เกี่ยวกับการผ่านแดนหรือการถ่ายลำ

การตรวจหรือค้นตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

(2) กฎหมายที่มีการควบคุมการนำผ่าน

(2.1) พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. 2507

(2.2) พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน พ.ศ. 2490

(2.3) พระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. 2558

(2.4) พระราชบัญญัติเชื้อโรคและพิษจากสัตว์ พ.ศ. 2558

(2.5) พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2559

(2.6) พระราชบัญญัติควบคุมการส่งออกไปนอกราชอาณาจักรซึ่งอาวุธยุทธภัณฑ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม พ.ศ. 2495

(2.7) พระราชบัญญัติปุ๋ย พ.ศ. 2518

(2.8) พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535

---

[8] อธิบดี หมายความว่า อธิบดีกรมศุลกากร

(2.9) พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522

(2.10) พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535

(2.11) พระราชบัญญัติพันธุ์พืช พ.ศ. 2518

(2.12) พระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ. 2530

(2.13) พระราชบัญญัติงาช้าง พ.ศ. 2558

(2.14) พระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. 2522

(2.15) พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. 2558

(2.16) พระราชบัญญัติพลังงานนิวเคลียร์เพื่อสันติ พ.ศ. 2559

ทั้งนี้ สินค้าทั่วไปที่ไม่มีมาตรการควบคุมการนำเข้า ส่งออก หรือนำผ่าน ตามกฎหมายข้างต้นสามารถนำผ่านได้เสรี โดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมศุลกากร

(3) ประกาศกรมศุลกากรที่ 139/2560 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์

(4) ประกาศกรมศุลกากรที่ 140/2560 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำทางอิเล็กทรอนิกส์

(5) ประกาศกรมศุลกากรที่ 66/2561 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

5.3.2 การถ่ายลำ ผ่านแดน และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(1) ด้านพิธีการศุลกากรและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กรมศุลกากรได้มีการพัฒนาและปรับปรุงพิธีการศุลกากรสำหรับการถ่ายลำผ่านแดนให้มีความสอดคล้องกับบทบัญญัติเรื่องการถ่ายลำผ่านแดนตามมาตรฐานขององค์การศุลกากรโลก

ผู้ประกอบการสามารถปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการถ่ายลำ การผ่านแดน และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยปฏิบัติตามประกาศกรมศุลกากรที่ 66/2561 ประกอบกับประกาศกรมศุลกากรที่ 139/2560 และประกาศกรมศุลกากรที่ 140/2560 โดยสามารถทำการผ่านแดนโดยนำเข้าทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนเพื่อส่งออกทางด่านศุลกากรอื่น หรือนำเข้าทางด่านศุลกากรอื่นแล้วปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนเพื่อมาส่งออกทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ ในการผ่านแดนสามารถเคลื่อนย้ายได้ทั้งทางรถยนต์และทางอากาศยานภายในประเทศ

อย่างไรก็ตามในการถ่ายลำและการผ่านแดนตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ก็ยังพบปัญหาในทางปฏิบัติ โดยสามารถแบ่งเป็น 2 ด้านที่สำคัญประกอบด้วย

(1.1) ปัญหาจากบทบัญญัติของกฎหมายตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 เช่น

(1.1.1) ตามมาตรา 4 กำหนดให้การผ่านแดนต้องปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ ด่านศุลกากรที่นำเข้าและส่งออกเท่านั้น ไม่สามารถปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot) ได้ จึงเป็นข้อจำกัดสำหรับการขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์ที่ไม่สามารถดำเนินการ ณ ด่านศุลกากรที่นำเข้าหรือส่งออกได้

(1.1.2) ตามมาตรา 102 วรรคสอง กำหนดระยะเวลาในการนำของถ่ายลำและผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรไว้เป็นเวลา 30 วันนับแต่นำของถ่ายลำหรือผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร โดยไม่อนุญาตให้มีการผ่อนผันหรือขยายเวลาแต่อย่างใด จึงทำให้ขาดความยืดหยุ่นในการถ่ายลำและผ่านแดนในกรณีที่มีเหตุจำเป็นฉุกเฉิน

โดยปัญหาทั้ง 2 ข้อข้างต้น ควรมีการแก้ไขโดยการปรับปรุงพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 เนื่องจากเมื่อนำกฎหมายมาใช้แล้วเกิดปัญหาในทางปฏิบัติก็ควรแก้ไขให้สามารถปฏิบัติได้ และส่งเสริมการถ่ายลำและการผ่านแดน

(1.2) ปัญหาในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการถ่ายลำและการผ่านแดน เช่น

(1.2.1) ปัญหาการรับบรรทุกสำหรับของผ่านแดนที่นำเข้าทางบกแล้วมาส่งออกทางอากาศยาน เนื่องจากของผ่านแดนจะขนส่งมาโดยรถบรรทุกคันเดียวกัน ใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนใบเดียวแต่เป็นของตามใบขนผ่านแดนหลายใบ และส่งไปยังปลายทางต่างประเทศต่างกัน โดยเที่ยวบินและวันที่ส่งออกต่างกัน ทำให้ระบบคอมพิวเตอร์ไม่สามารถรับบรรทุกเพื่อยืนยันการส่งออกได้

(1.2.2) ปัญหาการตรวจสอบของผ่านแดนที่มีการเคลื่อนย้ายจากท่าอากาศยานต้นทางโดยอากาศยานไปยังท่าอากาศยานปลายทางเพื่อส่งออกไปต่างประเทศโดยไม่มีการขนของผ่านแดนลง ณ ท่าอากาศยานปลายทางทำให้พนักงานศุลกากรไม่สามารถตรวจสอบได้

โดยปัญหาทั้ง 2 ข้อข้างต้น ควรมีการแก้ไขโดยการปรับปรุงระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรและประกาศกรมศุลกากรที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเป็นไปโดยสะดวก

(2) ด้านการจัดการพื้นที่ในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีการแบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 โซน ประกอบด้วย

(2.1) พื้นที่คลังสินค้า (โซน 1) หมายถึง พื้นที่การประกอบกิจการ (Cargo Terminal Area) ของผู้ประกอบการคลังสินค้าซึ่งเป็นตัวแทนสายการบิน ตามมาตรา 118 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 เพิ่มเติมจากสิทธิประโยชน์ของเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยการศุลกากร

(2.2) พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (โซน 2) หมายถึง พื้นที่การประกอบกิจการ (Value Added Area: VAA) ของผู้ประกอบการพาณิชยกรรมด้านการเพิ่มมูลค่าสินค้า

(2.3) พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (โซน 3) หมายถึง พื้นที่สำหรับประกอบกิจการกระจายสินค้าภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบ ที่นำเข้าทางด่านศุลกากรอื่นเพื่อมาปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อส่งออกทางด่านศุลกากรอื่น

โดยพื้นที่โซน 3 เป็นพื้นที่ที่รองรับกิจการกระจายสินค้าภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งกฎหมายกำหนดให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้จัดตั้ง แต่ในขณะนี้ยังไม่มีการพัฒนาและจัดตั้งพื้นที่ดังกล่าว ทำให้กิจการกระจายสินค้าภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มรูปแบบ โดยในปัจจุบันมีผู้ประกอบการเพียง 1 รายนำร่องโครงการนี้โดยขออนุญาตใช้พื้นที่โซน 1 ในคลังสินค้าของตัวแทนสายการบินดำเนินการ

5.4 ข้อสรุป

การเปิดเสรีสินค้าผ่านแดน คือ การนำสินค้าเข้ามาภายในประเทศไทยและนำออกไปโดยไม่มีการนำมาใช้ภายในราชอาณาจักรไทย การจะทำให้ประเทศไทยสามารถทำกิจกรรมผ่านแดน ถ่ายลำ เคลื่อนย้ายจากท่าอากาศยานที่มีด่านศุลกากรไปอีกท่าอากาศยานได้อย่างสะดวก และเป็นที่น่าสนใจของผู้นำเข้าส่งออกนั้น ต้องอาศัยความเชื่อมโยงของรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย เนื่องจากปัจจุบันโครงข่ายการคมนาคมทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ได้รับการพัฒนาให้มีความสามารถในการรองรับการขนส่งและการคมนาคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มความสามารถในการเชื่อมต่อพื้นที่เขตอุตสาหกรรมแหล่งผลิตสินค้าในภูมิภาค เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ ทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งสินค้า เป็นการเพิ่มโอกาสและลดข้อจำกัดทางการขาย ทั้งนี้ ความเชื่อมโยงกันของรูปแบบการขนสินค้าต่าง ๆ ต้องอาศัยความคล่องตัวในเรื่องของกฎระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานของรัฐที่ต้องสนับสนุนกิจกรรมดังกล่าวด้วย นอกจากนั้น กฎระเบียบจะต้องเป็นที่เข้าใจตรงกันของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ผลิต ผู้จัดการด้านการขนส่ง ศุลกากร หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาต การนำเข้าและส่งออกสินค้า เพื่อการนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้องและเป็นรูปธรรม มีแนวทางในการทำกิจกรรมการผ่านแดนโดยไม่จำกัดจำนวนด่านศุลกากรและรูปแบบการขนส่งทั้งในกรณีที่ผู้ขนส่งทำการวางแผนไว้หรือกรณีที่มีการปรับเปลี่ยนกะทันหัน

ความเชื่อมโยงของท่าอากาศยานเป็นการเพิ่มความสามารถในการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย อย่างที่ทราบกันดีว่าสายการบินต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศให้ความสนใจในการเพิ่มเที่ยวบินหรือปลายทางการบินใหม่ เหตุผลสำคัญในการตัดสินใจอยู่ที่ปริมาณผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวเป็นหลัก ซึ่งปัจจุบันแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในประเทศไทยที่ได้รับความสนใจไม่ใช่แค่กรุงเทพมหานคร แต่ยังมีภูเก็ต เชียงใหม่ หาดใหญ่ กระบี่ อู่ตะเภา (ในอนาคต) จำนวนเที่ยวบินพาณิชย์ที่ทำการบินไปยังท่าอากาศยานในพื้นที่ดังกล่าวมีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้น เป็นลำดับ นอกจากรายได้ทางด้านการเดินทางของผู้โดยสารแล้ว พื้นที่ว่างใต้ท้องเครื่องที่ทำการขนส่งสินค้าและพัสดุนั้นยังเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญ

ของสายการบิน ดังนั้น ความเชื่อมโยงของท่าอากาศยานที่มีด่านศุลกากรในมุมของการขนส่งสินค้านั้นย่อมมีความสำคัญต่อการกระตุ้นให้จำนวนสินค้านำเข้าและส่งออกด้วยการขนสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำมีปริมาณมากขึ้น เพราะท่าอากาศยานหลักที่ใช้ในการขนส่งคือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่เที่ยวบินที่ทำการบินไปยังต่างประเทศยังมีที่ท่าอากาศยานอื่นด้วย เช่น ท่าอากาศยานภูเก็ต สายการบินต้องหาวิธีการในการนำสินค้าจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปขึ้นเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานภูเก็ตให้ได้ โดยอาจจะขนทางเครื่องบิน ทางรถ หรือทางราง

หากพิจารณาในโอกาสของการเติบโตด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ประเทศไทยมีศักยภาพสูงเพราะมีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์มากกว่าประเทศอื่น ๆ ในอาเซียน สามารถเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาคอาเซียนได้ อีกทั้งการเชื่อมโยงในด้านโลจิสติกส์ที่มีความสะดวกทั้งการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งสามารถสนับสนุนการขนส่งและกระจายสินค้าไปได้ทุกภูมิภาคของโลก กลไกสำคัญที่จะดึงศักยภาพของประเทศไทยในการเป็นฮับของภูมิภาคได้ คือ การทำให้เขตปลอดอากรท่าอากาศยานเป็นเขตปลอดอากรที่สมบูรณ์เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกด้านการค้า การขนส่ง และการกระจายสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งต้องให้มีความคล่องตัวสูงสุดด้วยต้นทุนบริหารจัดการที่คุ้มค่ากับการลงทุนและเพียงพอที่จะทำให้นักลงทุนตัดสินใจเลือกใช้ประเทศไทยเป็นฐานการเพิ่มมูลค่าสินค้า และการจัดการโซ่อุปทานสินค้าที่ครบวงจร

ในส่วนของพิธีการศุลกากรสำหรับของถ่ายลำและผ่านแดนของไทย ถือว่ามีความเป็นมาตรฐานสอดคล้องกับความตกลงทั้งองค์การการค้าโลกและองค์การศุลกากรโลก และมีประกาศกรมศุลกากรเพื่อรองรับพิธีการศุลกากรสำหรับกิจการกระจายสินค้าภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบไว้แล้ว จึงถือเป็นโอกาสสำคัญของประเทศในการก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศยาน

ดังนั้น การวางยุทธศาสตร์ให้ประเทศเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงการถ่ายลำ การผ่านแดน และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จึงเป็นเรื่องที่ท้าทายความสามารถของผู้นำประเทศในการที่จะนำพาประเทศให้ไปถึงเป้าหมายหรือยุทธศาสตร์ที่วางไว้

5.5 ข้อเสนอแนะ

(1) ควรแก้ไขมาตรา 4 และมาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ในบทบัญญัติที่เกี่ยวกับนิยามและระยะเวลาในการนำของถ่ายลำและผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักร

(2) ควรปรับปรุงพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการถ่ายลำและการผ่านแดน ให้รองรับการปฏิบัติงานของพนักงานศุลกากร และอำนวยความสะดวกให้กับระบบโลจิสติกส์ในการถ่ายลำและการผ่านแดน โดยสอดคล้องกับบทบัญญัติของกฎหมาย

(3) ควรวางแผนการพัฒนาพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้าในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยส่งเสริมการสร้างศูนย์กระจายสินค้าในพื้นที่

สำหรับการกระจายสินค้าเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อดำเนินกิจกรรมรับส่งและกระจายสินค้าที่เก็บในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าออกไปยังประเทศเพื่อนบ้านหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษตามชายแดน หรือการนำเข้าเพื่อบริโภคในประเทศ

(4) กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศควรเจรจาทำความตกลงด้านการขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ ให้มีรูปแบบแนวทางปฏิบัติคล้ายกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

(5) ควรเร่งดำเนินการระบบบิ๊กดาต้าของแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คให้สามารถติดตามตรวจสอบข้อมูลของสินค้าที่จะนำผ่านพิธีการศุลกากรทั้งขาเข้า ขาออก ถ่ายลำ และผ่านแดน เพื่อการบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้เกิดการตรวจสอบข้อมูลจำเป็นที่หน่วยงานต้องการอย่างถูกต้อง รวดเร็ว และเป็นไปอย่างไร้รอยต่อระหว่างการขนส่งทุกรูปแบบ

(6) ภาครัฐและเอกชนต้องทำงานร่วมกันอย่างเข้มแข็งในการส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์ทางอากาศและอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูงที่ต้องการความรวดเร็วและรักษาคุณภาพของสินค้าเพื่อลดความสูญเสีย เช่น Medical Hub

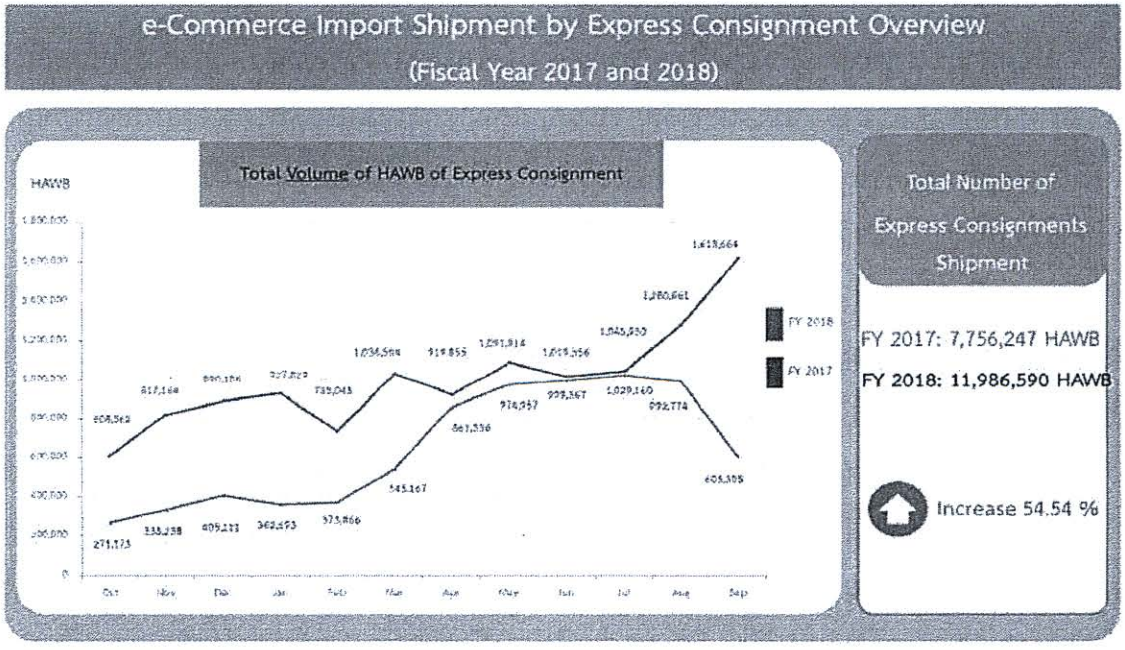
(7) ควรเพิ่มเติมเรื่องศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย เนื่องจากผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการต่างชาติมีความพร้อมไม่ทัดเทียมกันทั้งด้านเงินทุนและเครือข่ายต่างประเทศ จึงควรสนับสนุนให้สิทธิในการดำเนินธุรกิจแก่กิจการค้าร่วม (Consortium) ของผู้ประกอบการไทยขนาดกลางและขนาดย่อม เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยมีประสิทธิภาพการให้บริการเป็นมาตรฐานสากล สามารถแข่งขันกับบริษัทข้ามชาติได้ และยังทำให้เกิดผู้ประกอบการรายใหม่ ธุรกิจใหม่ ๆ สามารถเพิ่มโอกาสให้การทำการค้าขยายตัวเติบโตได้ต่อไปอีก

หน้าว่าง

บทที่ 6
พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และไปรษณียภัณฑ์

6.1 สภาพข้อเท็จจริงในปัจจุบัน

ธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์มีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ผู้บริโภคหันมาซื้อขายสินค้าผ่านทางออนไลน์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากสามารถเข้าถึงลูกค้าได้ง่าย ตรงกลุ่มเป้าหมาย และเป็นช่องทางการตลาดที่มีประสิทธิภาพและทรงอิทธิพลมากที่สุดในระดับสากลรวมถึงประเทศไทย ซึ่งจากข้อมูลของกรมศุลกากรพบว่า การที่ปริมาณการค้าออนไลน์ระหว่างประเทศเติบโตขึ้นอย่างก้าวกระโดดส่งผลให้ปริมาณการนำเข้าสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในรูปของของเร่งด่วนผ่านทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งได้แก่ ของที่มีราคาเอฟโอบีไม่เกิน 40,000 บาทต่อรายการ และนำเข้าโดยผู้ประกอบการของเร่งด่วนตามมาตรฐานของกรมศุลกากร เช่น ดีเอชแอล เฟดเอกซ์ ทีเอ็นที ยูพีเอส เคอรี่เอ็กซ์เพรส ลาซาด้า และแอลเอ็มเอส เป็นต้น ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2561 มีปริมาณการนำเข้าเป็นจำนวน 11.98 ล้านหีบห่อ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2560 ถึงร้อยละ 54.54 มูลค่าการนำเข้า 14,348 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2560 ในอัตราร้อยละ 34.71 และจัดเก็บภาษีอากรได้ 1,064 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2560 ในอัตราร้อยละ 28.86



ภาพที่ 7 ปริมาณการนำเข้าของเร่งด่วนผ่านทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปีงบประมาณ 2560 และ 2561

ที่มา คณะทำงานเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการศุลกากรสำหรับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ กรมศุลกากร (ตุลาคม 2561)

จากการที่ในปัจจุบันผู้บริโภคมีความนิยมสั่งซื้อสินค้าออนไลน์ระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าจากประเทศจีน จึงทำให้เกิดความร่วมมือของผู้ประกอบการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์กับผู้ประกอบการไปรษณีย์ของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคอาเซียน เช่น การที่ไปรษณีย์มาเลเซียทำการแต่งตั้งผู้ประกอบการให้ดำเนินการแทนในการนำเข้าสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์จากประเทศจีนเพื่อนำมาทำการคัดแยกและเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก หรือการที่อาลีบาบา (Alibaba) เข้ามาลงทุนกับไปรษณีย์สิงคโปร์เพื่อใช้ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าด้วยเช่นกัน รวมถึงการพัฒนาของไปรษณีย์ในประเทศต่าง ๆ เพื่อรองรับการเติบโตของสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ เช่น ไปรษณีย์ประเทศเยอรมนีมีการทำธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทดีเอชแอลที่เป็นบริษัทในเครือ เป็นต้น

สำหรับกรณีของประเทศไทยนั้น บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ในฐานะรัฐวิสาหกิจซึ่งดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจที่มีตามพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พุทธศักราช 2477 ได้ดำเนินการเพิ่มศักยภาพรองรับการขนส่งสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ทางไปรษณีย์ โดยบริการไปรษณีย์ทางอากาศ (Airmail) ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และในเดือนธันวาคม 2561 บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ได้รับรองการเป็นไปรษณีย์ควบคุมที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำหรับการให้บริการขนส่งทางอากาศตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในการขนส่งไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ซึ่งจะเป็นการพลิกโฉมการขนส่งไปรษณีย์ไทยทางอากาศยานทั้งในประเทศและต่างประเทศ

นอกจากนั้น บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ยังได้ดำเนินการจัดทำแผนการขนส่งไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ เพื่อตอบสนองความต้องการจัดการต้นทุนโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและสอดรับกับกระแสปรับเปลี่ยนสู่สังคมเศรษฐกิจแบบดิจิทัล และวิสัยทัศน์ไปรษณีย์ไทยในการเป็นผู้นำธุรกิจไปรษณีย์และการให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจรในอาเซียน รวมถึงตอบรับตลาดการค้าออนไลน์ที่ขยายตัวอย่างก้าวกระโดดทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ในด้านของความรวดเร็วและความปลอดภัยของสิ่งของด้วยมาตรฐานที่ยอมรับในระดับสากล อีกทั้งเพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจการขนส่งโลจิสติกส์ที่มีแนวโน้มเติบโตมากขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงจัดทำแผนการจัดตั้งหน่วยงานการไปรษณีย์ควบคุม ณ ท่าอากาศยานตามภูมิภาคต่าง ๆ ให้ครอบคลุมพื้นที่ในภูมิภาค ซึ่งจะนำไปใช้ ณ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย และท่าอากาศยานอุดรธานี โดยมีเป้าหมายเพื่อการรองรับตลาดธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ รองรับระบบการขนส่งในหลายรูปแบบ ทั้งการแลกเปลี่ยนและขนถ่ายไปรษณียภัณฑ์ระหว่างประเทศและภายในประเทศผ่านระบบการไปรษณีย์ควบคุม และเป็นทางเลือกของผู้ประกอบธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในการขนส่งสินค้าไปยังผู้บริโภคด้วยการขนส่งทางอากาศได้ในปริมาณมาก ใช้เวลาน้อย รวดเร็ว และปลอดภัย อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมการขนส่งโลจิสติกส์ทางอากาศที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิทั้งภายใน

และระหว่างประเทศ ตลอดจนสามารถกำหนดรูปแบบสำหรับการรับขนสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศจากต้นทางเพื่อดำเนินการตามระบบงานไปรษณีย์ในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานและส่งถึงปลายทางในลักษณะไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ (Cargo to Post) โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 24 เดือน และจะมุ่งดำเนินการใน 5 กิจกรรม ประกอบด้วย กิจกรรมที่ 1 การดำเนินงานด้านเอกสารและข้อกำหนด กิจกรรมที่ 2 สรรหาอัตรากำลังและฝึกอบรมบุคลากรตามข้อกำหนด กิจกรรมที่ 3 การจัดหาพื้นที่ อาคารสถานที่ และอุปกรณ์ กิจกรรมที่ 4 การทดสอบอุปกรณ์ โครงสร้างอาคารสถานที่และระบบงานก่อนทดลองใช้งานจริง และกิจกรรมที่ 5 การยื่นขอรับรองเป็นการไปรษณีย์ควบคุม ซึ่งผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ คือ ระบบการส่งต่อผ่านทางอากาศยานของไปรษณีย์ไทยได้รับการพัฒนาให้เป็นมาตรฐานในระดับสากล สามารถรองรับการขยายตัวของธุรกิจด้านการขนส่งได้ครอบคลุมทั้งในและต่างประเทศตามวิสัยทัศน์องค์กรในการเป็นผู้นำในธุรกิจไปรษณีย์และการให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจร และสามารถรองรับการให้บริการรับฝากสิ่งของส่งทางไปรษณีย์ที่มีความหลากหลายมากขึ้น อาทิ ผัก ผลไม้ อาหารสด อาหารแช่เข็ง อุปกรณ์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่ วัตถุอันตรายบางอย่างที่สามารถขนส่งผ่านทางไปรษณีย์ทางอากาศ รวมถึงสิ่งของในลักษณะสินค้า นอกจากนี้ ระบบงานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยด้านการบินจะได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความน่าเชื่อถือให้องค์กรได้ อีกทั้งยังก่อให้เกิดความร่วมมือในการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานการไปรษณีย์ ศุลกากร และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ในการนำเข้าของที่มีการซื้อขายผ่านธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์หรือการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทย ส่วนใหญ่จะนำเข้ามาผ่าน 2 ช่องทาง คือ ผู้ประกอบการของเร่งด่วนและไปรษณียภัณฑ์ โดยกรมศุลกากรได้กำหนดรูปแบบพิธีการศุลกากรสำหรับการนำเข้าทั้ง 2 รูปแบบไว้โดยเฉพาะแล้ว ซึ่งการดำเนินการของศุลกากรไทยเป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures) หรืออนุสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (The Revised Kyoto Convention) ที่ได้มีบทบัญญัติในเรื่องของมูลค่าขั้นต่ำของสินค้าที่จะได้รับยกเว้นภาษี (De Minimis Value) ไว้ โดยกำหนดให้ของที่นำเข้าซึ่งแต่ละรายมีราคาไม่เกิน 1,500 บาท (ราคาหมายถึงราคาศุลกากร) ให้ได้รับการยกเว้นอากรศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิตด้วย นอกจากนี้ ในปัจจุบันธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยไม่ได้มีเฉพาะการนำเข้าส่งออกเท่านั้น แต่ยังมีการกระจายสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของโลกด้วย โดยกลุ่มผู้ประกอบการได้ใช้สิทธิประโยชน์เขตปลอดอากรภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในการเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้า เนื่องจากภายในพื้นที่เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้รับการยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร การครองครอง

หรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของดังกล่าวตามมาตรา 152 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ซึ่งทำให้พื้นที่ในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถูกใช้ในการดำเนินกิจกรรมอย่างเต็มพื้นที่

อย่างไรก็ตาม พิธีการศุลกากรที่สามารถรองรับการเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ได้อีกหนึ่งทางเลือกที่ยังไม่มีการดำเนินการ คือ พิธีการศุลกากรไปรษณีย์ผ่านแดน ซึ่งหากไปรษณีย์ไทยมาเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมนี้ก็จะสามารถอำนวยความสะดวกและขยายฐานในการส่งสินค้าผ่านเครือข่ายไปรษณีย์ทั่วโลกได้อีกช่องทางหนึ่ง

6.2 การจัดเก็บภาษีและพิธีการศุลกากรสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในต่างประเทศ

6.2.1 การจัดเก็บภาษีและพิธีการศุลกากรสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในสหภาพยุโรป

กฎหมายสหภาพยุโรปได้กำหนดการจัดเก็บภาษีสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีถิ่นกำเนิดนอกสหภาพยุโรป โดยแบ่งออกเป็นภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่มซึ่งมีมูลค่าขั้นต่ำของสินค้าที่จะได้รับยกเว้นภาษีแตกต่างกัน และคำนึงถึงลักษณะทางการค้าของสินค้าที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) สินค้าที่มีลักษณะทางการค้า

(1.1) มูลค่าขั้นต่ำของสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษีศุลกากร คือ 150 ยูโร

(1.2) มูลค่าขั้นต่ำของสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม อยู่ที่ระหว่าง 10 ถึง 22 ยูโร ตามแต่ละประเทศสมาชิกจะกำหนด

(2) สินค้าที่ไม่มีลักษณะทางการค้า ได้แก่ สินค้าที่ส่งเป็นครั้งคราวและเป็นสินค้าสำหรับผู้รับปลายทางใช้ส่วนตัวหรือในครัวเรือน และไม่มีการชำระเงินระหว่างผู้ส่งของและผู้รับของ โดยมูลค่าขั้นต่ำของสินค้าที่ได้รับยกเว้นทั้งภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่มเท่ากัน คือ 45 ยูโร

ประเด็นปัญหาสำคัญของการจัดเก็บภาษีจากสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในสหภาพยุโรป ได้แก่

(1) การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มส่งผลกระทบต่อการแข่งขันทางการค้าที่เป็นธรรม เนื่องจากสินค้าที่มีถิ่นกำเนิดและซื้อขายในสหภาพยุโรปต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ในขณะที่สินค้าจากภายนอกอาจได้รับยกเว้นภาษี จึงมีแนวคิดที่จะยกเลิกมูลค่าขั้นต่ำของสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มเพื่อจะได้จัดเก็บภาษีจากสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมด

(2) การยกเลิกหรือลดมูลค่าขั้นต่ำของสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ต้องพิจารณาถึงทรัพยากรและขีดความสามารถของศุลกากรในการจัดเก็บภาษีด้วย เนื่องจากการจัดเก็บภาษีสินค้าขนาดเล็กมีต้นทุนที่ใช้เป็นจำนวนมาก อาจไม่คุ้มค่ากับภาษีที่จัดเก็บได้

(3) การยกเลิกหรือลดมูลค่าขั้นต่ำของสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม อาจส่งผลให้ผู้ประกอบการย้ายกิจการไปยังต่างประเทศที่มีนโยบายด้านภาษีมูลค่าเพิ่มที่น่าสนใจกว่า

(4) ในส่วนของภาษีสรรพสามิตนั้น ยังไม่มีกฎระเบียบในทิศทางเดียวกันในแต่ละประเทศสมาชิก

(5) กฎหมายการค้าเภสัชภัณฑ์ทางอิเล็กทรอนิกส์มีความแตกต่างกันระหว่างประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป โดยประเด็นสำคัญ คือ ความปลอดภัยต่อผู้บริโภคและการฉ้อฉล อย่างไรก็ตาม บางประเทศ เช่น สหราชอาณาจักร และเดนมาร์ก สนับสนุนการค้าเภสัชภัณฑ์ทางอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้การกำกับดูแลอย่างเคร่งครัด

พิธีการนำเข้าสินค้ามูลค่าต่ำ

(1) หลักการทั่วไป

ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปทุกประเทศกำหนดพิธีการศุลกากรอย่างเป็นทางการสำหรับการนำเข้าสินค้าที่มีมูลค่าไม่เกิน 150 ยูโร โดยใช้เอกสารในด้านการบริหารแบบเดียวกัน (Single Administrative Document: SAD) อย่างไรก็ตาม มีบางประเทศสมาชิกที่ไม่ได้กำหนดพิธีการอย่างเป็นทางการสำหรับสินค้าที่มีมูลค่าต่ำกว่าเกณฑ์ที่ต้องชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยอนุญาตให้ผ่านพิธีการอย่างย่อเพื่อการอำนวยความสะดวก เช่น ในเบลเยียม สาธารณรัฐเช็ก เอสโตเนีย อิตาลี และสโลวาเกีย สามารถผ่านพิธีการได้ด้วยปากเปล่า โดยไม่ต้องใช้เอสเอดีหรือแบบซีเอ็น 22 ส่วนในประเทศเยอรมนี โครเอเชีย ลักเซมเบิร์ก และสโลวีเนีย สินค้าที่มีมูลค่าต่ำกว่า 22 ยูโร ถือว่าถูกปล่อยเมื่อสินค้าเคลื่อนย้ายผ่านชายแดนเขตศุลกากรของประชาคม สำหรับการนำเข้าสินค้ามูลค่าต่ำตามความตกลงไปรษณีย์ระหว่างประเทศ (International Postal Agreements) ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปทั้งหมดยกเว้นโปรตุเกสอนุญาตให้ใช้แบบซีเอ็น 22 แทนเอสเอดีได้ โดยต้องผนึกแบบฟอร์มที่กล่องพัสดุ สำหรับโปรตุเกสอนุญาตให้การขนส่งแต่ละครั้ง (Individual Consignment) โดยไม่ใช่ส่วนหนึ่งของการขนส่งรวมกัน (Combined Shipment) และมีมูลค่าต่ำกว่า 1,000 ยูโร สามารถผ่านพิธีการแบบง่ายได้ เรียกว่า "Verbal or Mail Traffic Customs Declaration" ในทางตรงกันข้าม พิธีการที่ใช้กับสินค้าที่ขนส่งโดยบริษัทขนส่ง (Courier Firm) แตกต่างกันไปตามแต่ละประเทศสมาชิก โดยในประเทศไอร์แลนด์ สโลวาเกีย เบลเยียม เดนมาร์ก เยอรมนี และสหราชอาณาจักร จำกัดการใช้แบบซีเอ็น 22 และซีเอ็น 23 เฉพาะกับไปรษณีย์แห่งชาติเท่านั้น กล่าวคือ บริษัทขนส่งต้องผ่านพิธีการมาตรฐานโดยใช้เอสเอดี ไม่ว่าผู้ขนส่งจะเป็นไปรษณีย์หรือบริษัทขนส่งต้องจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมนอกจากเอสเอดีและแบบซีเอ็น 22 ขณะสินค้ามาถึงเพื่อแสดงให้เห็นว่า สินค้าเข้าเกณฑ์ได้รับยกเว้นภาษี โดยประเทศสมาชิกทั้งหมดอนุญาตให้ใช้ใบแจ้งราคาสินค้าหรือเอกสารอื่น ๆ ที่ระบุผู้เกี่ยวข้อง รวมทั้งคำอธิบายและราคาสินค้าเพื่อวัตถุประสงค์นี้

(2) ในทางปฏิบัติ

ไปรษณีย์แห่งชาติใช้แบบซีเอ็น 22 และซีเอ็น 23 เป็นการทั่วไป โดยในแบบฟอร์มมีช่องให้ระบุว่า สินค้าได้รับการยกเว้นด้วยเหตุผลทางราคาหรือลักษณะของสินค้าเอง สำหรับผู้ประกอบการอื่น ๆ เช่น บริษัทขนส่งใช้แบบฟอร์มที่เป็นกระดาษหรือเอสเอดีในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยในเอสเอดีมีช่องให้ระบุรหัสว่า สินค้านั้นได้รับยกเว้นภาษีด้วยเหตุใด หากได้รับยกเว้นภาษี ให้ระบุรหัส C07 ในช่องที่ 37(2) ทั้งนี้ ผู้ประกอบการในเบลเยียม เดนมาร์ก อิตาลี และออสเตรีย แจ้งว่า นอกจากต้อง

ระบุรหัสในช่องที่ 37(2) แล้ว ต้องระบุรหัสสินค้าในช่อง 33 ด้วย อย่างไรก็ตาม พบว่า ประเทศสมาชิกบางประเทศอนุญาตให้ผ่านพิธีศุลกากรแบบง่ายด้วยการยื่นบัญชีสินค้าที่เป็นกระดาษหรืออิเล็กทรอนิกส์ โดยในบัลแกเรีย โปแลนด์ โรมาเนีย และสหราชอาณาจักร บริษัทขนส่งสามารถผ่านพิธีการสำหรับสินค้าที่ขนส่งมารวมกันในครั้งเดียวได้ ภายใต้เงื่อนไขว่าต้องยื่นบัญชีสินค้าที่สามารถระบุสินค้าแต่ละชนิดแยกจากกันได้ ระบุที่อยู่ปลายทาง และรายละเอียดอื่น ๆ ที่เพียงพอต่อการตรวจสอบทางศุลกากร

นอกจากนี้ ทั้งไปรษณีย์และบริษัทขนส่งต้องจัดส่งเอกสารที่เป็นหลักฐานแสดงว่า สินค้าได้รับยกเว้นภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่ม เช่น ใบแจ้งราคาสินค้า บัญชีสินค้า (Manifest) ใบตราส่ง และเอกสารอื่น ๆ ที่มีข้อมูลเกี่ยวข้องกับการยกเว้นภาษี มูลค่าภาษี พิธีการศุลกากร ไปรษณีย์ บริษัทขนส่ง ซึ่งหากสินค้าไม่เกิน 10 ถึง 22 ยูโร จะได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีศุลกากร โดยสามารถสำแดงด้วยวิธีการอื่น เช่น ปากเปล่า บัญชีสินค้าในรูปแบบกระดาษหรืออิเล็กทรอนิกส์ เอสเอดีแบบย่อ หากสินค้ามากกว่า 10 ถึง 22 ยูโร แต่ไม่เกิน 150 ยูโร จะต้องชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม แต่ได้รับยกเว้นศุลกากร โดยสำแดงผ่านพิธีการอย่างย่อทางอิเล็กทรอนิกส์หรือเอสเอดี ส่วนสินค้ามากกว่า 150 ยูโร จะต้องชำระภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีศุลกากร โดยสำแดงแบบซีเอ็น 22 หรือซีเอ็น 23 (ตามมูลค่าสินค้า) เอสเอดีแบบย่อหรือเต็ม

ในส่วนของการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการจัดการนั้น บริษัทขนส่งมีระบบที่เชื่อมโยงกับระบบอิเล็กทรอนิกส์ของศุลกากร เช่น PLDA, CHIEF และ ATLAS เป็นต้น โดยระบบของศุลกากรจะสามารถตรวจหาสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษีได้โดยอัตโนมัติ อย่างไรก็ตาม ในกรณีของไปรษณีย์หรือการสำแดงด้วยปากเปล่า ระบบของศุลกากรจะไม่ตรวจพบข้อมูลเพื่อจัดแยกสินค้าเป็นสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษี

แนวปฏิบัติในการจัดเก็บและการชำระภาษีสำหรับสินค้ามูลค่าต่ำ โดยทั่วไปแล้ว ผู้ขายนอกสหภาพยุโรปไม่ได้รวมภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่มในราคาซื้อขาย ในการนี้ ทั้งไปรษณีย์และบริษัทขนส่งกำหนดให้ผู้รับของชำระภาษีให้เสร็จสิ้นก่อนส่งสินค้าพร้อมเก็บค่าบริการในการดำเนินการแทนผู้รับของ

สรุป ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปใช้หลักเกณฑ์จัดเก็บภาษีโดยพิจารณาจากราคาสินค้าไม่ใช่จากค่าภาษีขั้นต่ำ โดยมีหลักเกณฑ์ที่สอดคล้องกันเกี่ยวกับภาษีศุลกากร กล่าวคือ มูลค่าสินค้าขั้นต่ำที่จะได้รับยกเว้นภาษีศุลกากร คือ 150 ยูโร แต่ในส่วนของภาษีมูลค่าเพิ่ม มูลค่าขั้นต่ำที่จะได้รับยกเว้นภาษีแตกต่างกันไปตามแต่ละประเทศ โดยอยู่ในช่วง 10 ถึง 22 ยูโร ทั้งนี้ หากเป็นสินค้าที่ไม่มีลักษณะทางการค้า ทุกประเทศสมาชิกใช้มูลค่าขั้นต่ำเดียวกันที่ 45 ยูโร สำหรับทั้งภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่ม ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรนั้น โดยหลักการ ประเทศสมาชิกอนุญาตให้เฉพาะไปรษณีย์ใช้แบบซีเอ็น 22 และซีเอ็น 23 ส่วนผู้ประกอบการขนส่งอื่น ๆ ใช้เอสเอดี โดยทั้งไปรษณีย์และผู้ประกอบการขนส่งต้องจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมเพื่อแสดงว่าสินค้านั้นได้รับยกเว้นภาษีหรือไม่

เช่น ใบแจ้งราคาสินค้า บัญชีสินค้า เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติยังไม่มีความสอดคล้องกันในแต่ละประเทศสมาชิก และในบางกรณี หากมูลค่าสินค้าต่ำกว่าเกณฑ์ที่ต้องชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม ศุลกากรบางประเทศอาจอนุญาตให้ผ่านพิธีการศุลกากรด้วยปากเปล่า หรือปล่อยสินค้าโดยไม่ต้องยื่นแบบฟอร์มใด ๆ

ทั้งนี้ ประเด็นสำคัญที่ควรพิจารณาในการเปลี่ยนแปลงมูลค่าขั้นต่ำ ได้แก่ ผลกระทบต่อการแข่งขันทางการค้าที่เป็นธรรมกับผู้ประกอบการในประเทศ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การย้ายกิจการของผู้ประกอบการ และขีดความสามารถของศุลกากรในการจัดเก็บภาษีเอง

6.2.2 การจัดเก็บภาษีและพิธีการศุลกากรสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในประเทศจีน

ที่ผ่านมาการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศระหว่างผู้ประกอบการกับผู้ประกอบการ (B2B) เข้ามาในประเทศจีนต้องกระทำผ่านผู้ประกอบการในจีน โดยผู้ประกอบการดังกล่าวอาจเป็นสาขา หุ้นส่วน หรือผู้ผลิตของตนก็ได้ ซึ่งจะทำหน้าที่ผ่านพิธีการศุลกากรและนำเข้าสินค้าเข้ามาในประเทศจีน (แผ่นดินใหญ่) เมื่อผู้ประกอบการในจีนชำระภาษีแล้วจึงจะสามารถซื้อขายในตลาดจีนได้ ทั้งช่องทางการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในประเทศหรือในร้านค้าแบบดั้งเดิมที่มีการจัดวางสินค้า วิธีการเดียวกันนี้ใช้กับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่ซื้อขายระหว่างผู้ประกอบการและผู้บริโภค (B2C) ด้วยเช่นกัน กล่าวคือ การนำเข้าต้องกระทำผ่านผู้ประกอบการในจีน อย่างไรก็ตาม รูปแบบการจัดการการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์แบบใหม่ที่เรียกว่าการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (Cross-Border e-Commerce: CBEC) จะช่วยหลีกเลี่ยงการจัดตั้งสาขาในจีนหรือกระทำธุรกรรมผ่านตัวกลางในจีนได้ มีผลดีต่อผู้ขายในการช่วยลดต้นทุน เวลา และเพิ่มกำไร เป็นตัวเลือกที่สะดวกต่อการขายทางออนไลน์โดยตรงจากต่างประเทศ นอกจากนี้ การนำเข้าผ่านซีบีอีซี (B2C) ยังได้รับการลดภาษี และผลิตภัณฑ์บางประเภทที่ปกติต้องผ่านกระบวนการตรวจสอบคุณภาพหรือกักกัน (CIQ Compliance Check) หรือการจดทะเบียน จะได้รับยกเว้นจากกระบวนการดังกล่าว จึงสามารถนำเข้าได้เร็วกว่าเดิม และลดต้นทุนในการทดลองความนิยมสินค้าในตลาดจีนที่มีขนาดใหญ่โต

(1) รูปแบบการนำเข้าสินค้าทางการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์จากผู้ประกอบการสู่ผู้บริโภค (B2C) มี 2 รูปแบบหลัก ได้แก่ การนำเข้าเพื่อเก็บในคลังทัณฑ์บน (Bonded Imports) และการนำเข้าผ่านการสั่งซื้อโดยตรง (Direct Purchase Imports)

(1.1) การนำเข้าเพื่อเก็บในคลังทัณฑ์บนเป็นการนำเข้าผ่านช่องทางซีบีอีซีดังกล่าวไว้ข้างต้น แบ่งออกเป็น

(1.1.1) การนำเข้าเพื่อเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse Model: B2B2C) เป็นการนำเข้าเพื่อจัดเก็บสินค้าคงคลังก่อน ลูกค้าสั่งซื้อภายหลัง (Stock First, Order Later) โดยสินค้าที่อยู่ในบัญชีอนุญาต (Positive List) กว่า 1,293 รายการตามระบบพิกัดศุลกากร สามารถนำเข้าปริมาณมากในคลังสินค้าทัณฑ์บนซีบีอีซีที่ได้รับอนุญาตทั่วประเทศจีน โดยภายหลังจากผู้บริโภค

ส่งคำสั่งซื้อผ่านซีบีอีซีแพลตฟอร์ม สินค้าจะผ่านพิธีการปล่อยสินค้าภายในบริเวณคลังสินค้าทัณฑ์บน และส่งมอบให้ลูกค้าต่อไป โดยลูกค้าจะได้รับสินค้าภายใน 2 ถึง 3 วัน

(1.1.2) Direct Mailing Model (B2C) เป็นการนำเข้าโดยการสั่งซื้อก่อน ส่งมอบภายหลัง (Order First, Deliver Later) กล่าวคือ ภายหลังจากผู้บริโภคส่งคำสั่งซื้อผ่านซีบีอีซีแพลตฟอร์มที่ได้รับอนุญาตแล้วแพลตฟอร์มนั้นจะส่งรายละเอียดคำสั่งซื้อ การขนส่ง และการชำระราคาไปยังศุลกากร ในขณะเดียวกันสินค้าจะถูกส่งจากศูนย์จัดจำหน่ายจากต่างประเทศที่มีระบบเชื่อมโยงกับศุลกากรจีน โดยสินค้าจะถูกปล่อยก็ต่อเมื่อรายละเอียดคำสั่งซื้อ การขนส่ง และการชำระราคามีความถูกต้องตรงกัน การนำเข้าเพื่อเก็บในคลังทัณฑ์บนทั้งสองวิธีอยู่ภายใต้กฎหมายใหม่ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเสียภาษีตามกฎหมายใหม่และบัญชีอนุญาต กล่าวคือ ไม่ต้องเสียภาษีไปรษณีย์อีกต่อไป แต่เสียภาษีศุลกากร (กำหนดไว้ที่ร้อยละ 0 เป็นการชั่วคราว) ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิต นอกจากนี้ สินค้าที่นำเข้าผ่านวิธีนี้ต้องเป็นสินค้าที่อยู่ในบัญชีอนุญาต

(1.2) การสั่งซื้อโดยตรง (Direct Purchase Imports (B2C)) สินค้าที่ไม่ได้อยู่ในบัญชีอนุญาตอาจสั่งซื้อจากผู้ขายในต่างประเทศ (B2C) หรือจากบุคคลทั่วไป (C2C) มายังจีนผ่านไปรษณีย์หรือผู้ขนส่ง โดยกฎหมายใหม่ใช้บังคับกับการสั่งซื้อประเภทนี้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภาษีเท่านั้น กล่าวคือ ชำระเพียงภาษีไปรษณีย์ (Postal Tax) เพราะถือว่าเป็นสินค้าสำหรับใช้ในทางส่วนตัว โดยมีอัตราร้อยละ 15 ร้อยละ 30 หรือร้อยละ 60 ตามแต่ประเภทสินค้า แต่หากสินค้ามีมูลค่าน้อยกว่า 50 หยวน จะได้รับยกเว้นภาษี ทั้งนี้ สินค้าที่นำเข้าไม่จำเป็นต้องเป็นสินค้าที่อยู่ในบัญชีอนุญาต

(2) กระบวนการที่เกี่ยวข้อง

(2.1) การปล่อยสินค้าขาเข้าก่อนการบังคับใช้กฎหมายใหม่ สินค้าที่นำเข้าผ่านซีบีอีซีผ่านการตรวจสอบทางศุลกากรหรือควบคุมกักกันที่ไม่เคร่งครัด อย่างไรก็ตาม ตามกฎหมายใหม่ต้องมีการออกใบปล่อยสินค้าศุลกากรขาเข้า (Customs Clearance of Entry Commodities หรือ Clearance Form) ก่อนจึงจะสามารถปล่อยสินค้าทัณฑ์บนได้ นอกจากนี้ ในการตรวจสอบสินค้าว่าเป็นไปตามกฎหมายหรือไม่ องค์การควบคุมตรวจสอบมาตรฐานและการกักกัน (AQSIQ) กำหนดให้ส่งเอกสารดังต่อไปนี้ สำเนาใบอนุญาตประกอบกิจการ สำเนาใบรับรองเลขประจำตัวขององค์กร (Organization Code Certificate) หนังสือบริคณห์สนธิ ข้อมูลธุรกรรม ข้อมูลการชำระราคา ข้อมูลโลจิสติกส์ บัญชีสำแดงการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าปลีกที่นำเข้าผ่านช่องทางซีบีอีซี

(2.2) การยื่นคำร้องและการขึ้นทะเบียนสินค้าบางประเภท ตั้งแต่เดือนมกราคม 2561 สินค้าบางประเภทที่จัดเก็บที่คลังสินค้าทัณฑ์บนต้องได้ใบรับรองจากองค์การอาหารและยาของประเทศจีน (CFDA) ก่อนนำมาขายในประเทศจีน (แผ่นดินใหญ่) สินค้าบางประเภทในบัญชีอนุญาตฉบับใหม่ต้องขึ้นทะเบียนหรือยื่นคำร้องเช่นเดียวกับสินค้าที่นำเข้าผ่านช่องทางทั่วไปหรือสินค้าที่ซื้อขาย

ในประเทศจีนผ่านช่องทางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ การยื่นคำร้องและการขึ้นทะเบียนเป็นกระบวนการที่ใช้ระยะเวลานานระหว่าง 2 ปีถึง 5 ปี

(3) แนวโน้มในอนาคต รัฐบาลจีนแสดงความสนใจและสนับสนุนซีบีอีซีเรื่อยมา อย่างไรก็ตาม มีแนวโน้มว่าการจัดการควบคุมซีบีอีซีในอนาคตจะมีความเข้มงวดมากขึ้น นอกจากนี้ กระบวนการปล่อยสินค้ายังคงมีความไม่แน่นอน กล่าวคือ ใบปล่อยสินค้าศุลกากรขาเข้า (Customs Clearance of Entry Commodity) ที่ต้องขอก่อนปล่อยสินค้าที่นำเข้ามาด้วยวิธีดั้งเดิมนั้น การนำมาใช้กับซีบีอีซีตามที่บัญชีอนุญาตกำหนดยังคงมีความไม่ชัดเจนและมีแนวโน้มที่จะขึ้นอยู่กับการตีความ และการนำไปใช้ในทางปฏิบัติในการตรวจสอบและกักกันสินค้าของเมืองเซี่ยงไฮ้ เมืองที่เข้าร่วมโครงการนำร่องมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันเกี่ยวกับการซื้อขายออนไลน์ระหว่างประเทศ เช่น ในเมืองเซี่ยงไฮ้ ผู้ขายต้องใช้แพลตฟอร์มทางการเท่านั้นบนเว็บไซต์ www.kjt.com โดยผู้ขายเปิดร้านค้าออนไลน์ในเว็บไซต์ดังกล่าว ซึ่งมีระบบการจัดการเป็นรูปแบบเดียวกันสำหรับผู้ขายรายอื่นที่เข้ามาใช้บริการ ตั้งแต่การอธิบายสินค้าจนกระทั่งถึงการทำสัญญาซื้อขาย ส่วนในเมืองอื่น ๆ เช่น เมืองหางโจว ผู้ขายสามารถก่อตั้งเว็บไซต์ของตนเองได้ อย่างไรก็ตาม เว็บไซต์ดังกล่าวจะไม่ได้รับการรับรองหากไม่มีบริษัทสัญชาติจีนขึ้นทะเบียนเป็นผู้จัดการและเผยแพร่เว็บไซต์ รวมทั้งเป็นผู้รับผิดสำหรับข้อมูลและธุรกรรมที่เกิดขึ้นบนเว็บไซต์ นอกจากนี้ ยังมีประเด็นเรื่องความไม่แน่นอนทางกฎหมายและทางปกครอง เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นเพียงโครงการนำร่องที่กำลังขยายตัวและกำลังพัฒนาตามกฎหมายและกฎระเบียบใหม่ที่ออกมาอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม โครงการนี้ได้แสดงให้เห็นถึงความพยายามของรัฐบาลจีนในการสนับสนุนการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์จากผู้ประกอบการสู่ผู้บริโภค เพื่อตอบสนองต่ออุปสงค์สินค้าจากต่างประเทศในตลาดจีน ในฐานะทางเลือกที่น่าสนใจมากกว่ารูปแบบการซื้อขายระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน (B2B) เป็นที่คาดว่าเมื่อโครงการลงตัวและกฎหมายมีความแน่นอน ผู้ขายสินค้าคุณภาพสูงจากต่างประเทศจะสามารถเข้าถึงผู้บริโภคชาวจีนได้กว่า 1,500 ล้านคน

สรุป กฎระเบียบการจัดการการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของประเทศจีนเป็นที่น่าจับตามอง มีการจัดประเภทรูปแบบการนำเข้าและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของแต่ละรูปแบบที่ชัดเจน นอกจากนี้อาจช่วยให้รัฐบาลเก็บภาษีได้มากขึ้นและแก้ปัญหา “ผู้รับหิ้ว” ด้วยการกำหนดมูลค่าขั้นต่ำที่จะได้รับยกเว้นภาษีให้สูงขึ้น ในขณะเดียวกัน รัฐบาลไม่ละเลยการปกป้องสังคมจากสินค้าบางประเภทด้วยการสร้างระบบบัญชีอนุญาตซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าแก่สินค้าที่ได้ขึ้นทะเบียนหรือยื่นคำร้องอย่างถูกต้องในเวลาเดียวกัน กฎระเบียบการจัดการการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของจีนจึงอาจเป็นกรณีศึกษาที่ดีประการหนึ่งสำหรับประเทศไทย

6.2.3 การจัดเก็บภาษีและพิธีการศุลกากรสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในสหรัฐอเมริกา

ศุลกากรสหรัฐอเมริกา (Customs and Border Protection: CBP) ได้จัดทำคู่มือสำหรับผู้นำเข้าสินค้าที่ซื้อขายผ่านอินเตอร์เน็ตโดยใช้กฎระเบียบเดียวกันไม่ว่าเป็นการซื้อขายผ่านผู้ประกอบการ

ที่ประกอบธุรกิจเป็นกิจจะลักษณะ หรือผ่านบุคคลทั่วไปที่ลงประกาศโฆษณาขายสินค้าบนเว็บไซต์ และไม่ว่าสินค้านั้นจะเป็นสินค้าใหม่หรือเป็นสินค้ามือสองก็ตาม การส่งออกสินค้ามายังสหรัฐอเมริกา ผู้ขายต้องกรอกเอกสารที่ประกอบด้วยชื่อและที่อยู่ของผู้ขาย คำอธิบายสินค้าเป็นภาษาอังกฤษ ปริมาณสินค้า ราคา (USD) น้ำหนัก และถิ่นกำเนิดสินค้า โดยหากสินค้าไม่มีใบสำแดงสินค้าและใบกำกับสินค้า (Invoice) แนบมาอาจถูกศุลกากรยึดไว้หรือถูกส่งกลับออกไป หลักการยกเว้นภาษีศุลกากรและการผ่านพิธีศุลกากรของสินค้าแตกต่างกันออกไปตามแต่มูลค่าของสินค้าและวิธีการขนส่ง ดังนี้

(1) ไปรษณีย์ระหว่างประเทศ (International Postal Service) หากสินค้าที่สำแดงราคาไม่เกิน 200 ดอลลาร์สหรัฐ (หรือ 100 ดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีของขวัญที่ส่งให้บุคคลอื่นนอกจากผู้นำเข้า) จะถูกปล่อยโดยไม่ต้องใช้เอกสารเพิ่มเติมจากศุลกากร อย่างไรก็ตาม ศุลกากรสงวนสิทธิในการกำหนดให้สินค้าใด ๆ ต้องผ่านพิธีการศุลกากรแบบเต็มรูปแบบ (Formal Entry) โดยเฉพาะในกรณีที่ต้องสงสัยหรือขาดเอกสารที่สำคัญ เช่น ใบกำกับสินค้า ทั้งนี้ เพื่อให้กระบวนการดำเนินไปด้วยความรวดเร็ว ผู้ขายควรใช้แบบซีเอ็น 22 หรือซีเอ็น 23 ของสหภาพไปรษณีย์สากล หากสินค้ามีมูลค่าไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์สหรัฐ ไม่มีข้อจำกัดโควตา และไม่ใช่สินค้าต้องห้ามหรือต้องกำกัด ศุลกากรจะเป็นผู้จัดเตรียมเอกสารเพื่อการนำเข้า ประเมินภาษี และปล่อยสินค้าเพื่อการจัดส่งต่อไป หากเกิน 2,000 ดอลลาร์สหรัฐ สินค้าอาจถูกกักไว้จนกว่าผู้ซื้อจะทำเรื่องผ่านพิธีการศุลกากรแบบเต็มรูปแบบ โดยอาจดำเนินการเองหรือใช้บริการตัวแทนออกของก็ได้ ในกรณีส่วนใหญ่ที่สินค้าได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร ศุลกากรจะจัดเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเป็นจำนวนเล็กน้อย

(2) Courier Shipping โดยทั่วไปแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งประเภทนี้จะเป็นผู้จ้างตัวแทนออกของเพื่อดำเนินการปล่อยสินค้า อย่างไรก็ตาม ผู้ซื้อยังคงต้องเป็นผู้รับผิดชอบภาษี (หากมี)

(3) Freight Shipping หากสินค้ามีมูลค่าไม่เกิน 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ โดยทั่วไปแล้วสินค้าจะผ่านพิธีการแบบย่อ (Informal Entry) ยกเว้นสิ่งทอที่นำเข้ามาเพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้าจะผ่านพิธีการแบบย่อได้หากมีมูลค่าไม่เกิน 250 ดอลลาร์สหรัฐ หรืออาจไม่ได้รับการยกเว้นเลยหากมีโควตากำหนด หากผู้ซื้อไม่ได้สั่งให้ผู้ขายแจ้งต่อผู้ขนส่งให้จัดส่งสินค้าถึงบ้าน สินค้าจะค้างอยู่ที่ท่าที่มาถึงจนกว่าผู้ซื้อจะมาดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรเอง โดยศุลกากรจะไม่แจ้งการมาถึงสินค้า เพราะเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่ต้องแจ้งต่อผู้ซื้อ ทั้งนี้ หากไม่ดำเนินการภายใน 15 วันนับแต่วันที่สินค้ามาถึง สินค้าจะถูกเคลื่อนย้ายไปจัดเก็บ ณ คลังสินค้า โดยผู้ซื้อต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าจัดเก็บ และหากไม่ดำเนินการภายใน 6 เดือน สินค้าอาจถูกนำออกขายทอดตลาด ระบบโควตาของสหรัฐอเมริกา โดยหลักแล้วระบบโควตาจะใช้กับสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า โดยการนำเข้าสินค้าเพื่อนำมาใช้ส่วนตัวจะไม่ถูกจำกัดปริมาณในการนำเข้า แต่มีข้อยกเว้นคือ เสื้อสูทที่ตัดเฉพาะ (Made-to Measure Suit) ที่นำเข้ามาจากฮ่องกง แม้จะนำเข้ามาใช้เป็นการส่วนตัวก็ตาม

สรุป ศุลกากรสหรัฐอเมริกาใช้หลักมูลค่าขั้นต่ำของสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษีในการกำหนดประเภทพิธีการศุลกากรที่สินค้าต้องผ่าน แต่ไม่ได้นำมาใช้กับการยกเว้นภาษีดังเช่นในกรณีศึกษาอื่น ๆ นอกจากนี้ ศุลกากรสหรัฐอเมริกาได้ใช้แบบฟอร์มของไปรษณีย์สากลเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า แต่ยังมิได้เชื่อมโยงกับระบบอิเล็กทรอนิกส์ดังเช่นประเทศเกาหลี รวมทั้งยังไม่มีระบบออนไลน์ที่อำนวยความสะดวกให้ผู้ซื้อประเมินภาระภาษีของตนเองได้ล่วงหน้า

6.2.4 การจัดเก็บภาษีและพิธีการศุลกากรสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในสาธารณรัฐเกาหลี

ในสาธารณรัฐเกาหลี การซื้อขายผ่านช่องทางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศกำลังเติบโตอย่างรวดเร็วและนำมาซึ่งข้อท้าทายหลายประการต่อศุลกากรเกาหลี ในการนี้ ศุลกากรเกาหลีได้เริ่มใช้มาตรการต่าง ๆ สำหรับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยสินค้าจะผ่านพิธีการศุลกากรที่แตกต่างกันไปตามแต่ประเภทผู้ขนส่ง ซึ่งสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ส่วนใหญ่จัดส่งโดยบริการสินค้าเร่งด่วนหรือบริการไปรษณีย์ด่วนพิเศษ ทั้งนี้ สินค้าจะได้รับการยกเว้นภาษีหรือการสำแดงสินค้าหรือไม่ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่อไปนี้

- มูลค่าขั้นต่ำที่ได้รับยกเว้นภาษีสำหรับสินค้าที่ขนส่งโดยไปรษณีย์ คือ 125 ดอลลาร์สหรัฐ โดยใช้ราคาซีไอเอฟ และ 100 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับผู้ขนส่งประเภทคูเรียร์ (Courier) โดยใช้ราคาเอฟโอบี นอกจากนี้ ประเทศเกาหลีมีข้อตกลงการค้าเสรีกับสหรัฐอเมริกา (KORUS FTA) ดังนั้น สินค้าที่มีถิ่นกำเนิดในสหรัฐอเมริกาจะได้รับการปฏิบัติเป็นกรณีพิเศษ กล่าวคือ เพดานมูลค่าขั้นต่ำที่ได้รับยกเว้นภาษีได้ปรับสูงขึ้นเป็น 200 ดอลลาร์สหรัฐ โดยจากสถิติทางการค้าที่จัดทำโดยกระทรวงพาณิชย์สหรัฐอเมริกา พบว่า ผู้ประกอบการสหรัฐอเมริกาเป็นผู้ส่งออกสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เป็นลำดับต้น ๆ ไปยังประเทศเกาหลี

- สำหรับสินค้าที่ต้องมีการสำแดงหากเป็นสินค้าที่ขนส่งโดยบริการสินค้าเร่งด่วนที่มีมูลค่าต่ำกว่าเกณฑ์ที่ต้องชำระภาษีต้องกรอกแบบฟอร์มใบขนสินค้า (มีช่องต้องกรอก 26 ช่อง) และต้องกรอกแบบฟอร์มที่มีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้นหากสินค้ามีมูลค่าถึงเกณฑ์ที่ต้องชำระภาษี

พิธีการขาเข้า เพื่อให้สินค้าผ่านพิธีการศุลกากรได้รวดเร็วขึ้นโดยใช้ใบขนสินค้าผ่านระบบการปล่อยสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (UNIPASS) ซึ่งใช้เวลาโดยเฉลี่ยเพียง 4 ชั่วโมง ศุลกากรเกาหลีได้เพิ่มประเภทสินค้าที่สามารถใช้ช่องทางดังกล่าวได้จาก 6 ประเภท เป็นสินค้าทุกประเภท ยกเว้นผลิตภัณฑ์อาหารและยาที่เกี่ยวข้องกับสุขอนามัยและความปลอดภัยของประชาชน ในส่วนพิธีการขาออกเนื่องด้วยความหลากหลายของประเภทและมูลค่าของสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ศุลกากรเกาหลีได้ริเริ่มระบบการสำแดงสินค้าสำหรับสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์โดยเฉพาะ (Simplified Export Declaration for e-Commerce) โดยใช้แบบฟอร์มที่ลดจำนวนข้อมูลที่ต้องกรอกจาก 57 ช่องเหลือ 37 ช่อง นอกจากนี้ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออกที่ต้องกรอกใบสำแดงสินค้าส่งออกหลายใบสำหรับปริมาณการขายจำนวนมาก ศุลกากรเกาหลีกำลังจะจัดตั้งระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถ

เชื่อมโยงข้อมูลรายละเอียดการซื้อขายจากเว็บไซต์ของผู้ขายปลีกไปยังใบสำแดงสินค้าส่งออกโดยอัตโนมัติ โดยระบบดังกล่าวจะเชื่อมต่อไปยังระบบการปล่อยสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (UNIPASS) ด้วยเช่นกัน สำหรับผู้ส่งออกที่ประสบปัญหาในการระบุรหัสพิกัดศุลกากรของสินค้า ศุลกากรเกาหลีได้จัดทำบริการ "Harmonized System Navigation Service" โดยผู้ใช้งานสามารถค้นหารหัสพิกัดศุลกากรที่ถูกต้องโดยเพียงกรอกชื่อจริงของสินค้าลงในระบบความมั่นคงปลอดภัย ไปรษณีย์และผู้ขนส่งต้องส่งข้อมูลสินค้าล่วงหน้าให้แก่ศุลกากร โดยไปรษณีย์ใช้แบบซีเอ็น 22 หรือซีเอ็น 23 ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 ศุลกากรเกาหลีกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรายงานเกี่ยวกับที่อยู่ที่แท้จริงที่ใช้ในการจัดส่งของเร่งด่วนทันทีที่จัดส่งเสร็จเรียบร้อย เพื่อป้องกันการใช้หลักเกณฑ์มูลค่าขั้นต่ำของสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษีในทางที่ผิด โดยการแบ่งสินค้าออกเป็นการจัดส่งหลายรอบเพื่อใช้สิทธิประโยชน์ในการได้รับยกเว้นภาษี ทั้งนี้ ที่ผ่านมาศุลกากรได้ลงโทษปรับผู้ขนส่ง 20 กว่ารายที่ไม่ได้แจ้งข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่จัดส่ง รวมทั้งพบกรณีที่ผู้ขายหลีกเลี่ยงภาษีโดยการแบ่งสินค้าออกเป็นการจัดส่งหลายครั้ง ซึ่งส่วนใหญ่มีความเชื่อมโยงกับการสวมรอยบุคคลอื่นและการเปลี่ยนที่อยู่ในการจัดส่งเพื่อหลีกเลี่ยงภาษี โดยภาพรวมแล้ว ศุลกากรเกาหลีส่งเสริมการค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศโดยเฉพาะกับสหรัฐอเมริกา และหลักเกณฑ์จัดเก็บภาษีเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การศุลกากรโลก ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของหลักมูลค่าขั้นต่ำของสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษี และถึงแม้รัฐจะสูญเสียรายได้บางส่วนแต่การใช้หลักดังกล่าวเป็นการสร้างเสริมการแข่งขันทางการค้ากับสินค้าประเภทเดียวกันหรือคล้ายกันภายในประเทศ และในขณะเดียวกันศุลกากรเกาหลีไม่ได้ละเลยผู้ประกอบการที่ใช้เกณฑ์มูลค่าขั้นต่ำในการหลีกเลี่ยงภาษี ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า ระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญเป็นอย่างมากทั้งในการจัดเก็บภาษี การควบคุมตรวจสอบ และการอำนวยความสะดวกทางการค้าตามแนวทางขององค์การศุลกากรโลกที่สนับสนุนการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้กับงานศุลกากร

6.3 การจัดเก็บภาษีและพิธีการศุลกากรสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทย

6.3.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(1) พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

มาตรา 51 ก่อนที่จะนำของใดไปจากอารักขาของศุลกากรหรือก่อนที่จะส่งของใดออกไปนอกราชอาณาจักร ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการศุลกากร กับต้องยื่นใบขนสินค้าโดยถูกต้อง และเสียอากรจนครบถ้วนหรือวางประกันไว้

การยื่นใบขนสินค้า การเสียอากร และการวางประกันตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดี[9] ประกาศกำหนด

---

[9] อธิบดี หมายความว่า อธิบดีกรมศุลกากร

มาตรา 152 ในกรณีการนำของเข้ามาในราชอาณาจักรหรือนำวัตถุดิบภายในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดกับของนั้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ของนั้นได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพ การประทับตราหรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้น

การนำของหรือวัตถุดิบตามที่กำหนดในวรรคหนึ่งเข้าไปในเขตปลอดอากรให้ของนั้นได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร การครองครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของดังกล่าวเฉพาะในพื้นที่ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

การปล่อยของที่ได้รับยกเว้นตามวรรคหนึ่งและวรรคสองออกจากเขตปลอดอากรเพื่อใช้หรือจำหน่ายในราชอาณาจักรจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้ามาในราชอาณาจักร การครอบครองหรือใช้ประโยชน์ซึ่งของดังกล่าว หรือเกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพ การประทับตรา หรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้นนับแต่วันที่นำออกจากเขตปลอดอากร โดยถือเสมือนว่าของนั้นได้นำเข้ามาในราชอาณาจักรในวันที่นำออกจากเขตปลอดอากร

(2) ประมวลรัษฎากร มาตรา 81 (2) (ค) มาตรา 80/1 (1) และมาตรา 81 (3)

ให้ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการนำเข้าสินค้าที่จำแนกประเภทไว้ในภาคว่าด้วยของที่ได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร ส่วนการส่งสินค้าออกนั้นไม่ว่าจะเป็นการส่งออกตามภาค 4 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 หรือเป็นการส่งออกตามปกตินั้นไม่ต้องชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม

(3) พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560

มาตรา 102 สินค้านำเข้าที่จำแนกประเภทไว้ในภาคที่ว่าด้วยของที่ได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรให้ได้รับยกเว้นภาษีตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย โดยถือตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเดียวกับที่บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร

(4) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530

ภาค 4 ของที่ได้รับยกเว้นอากร ประเภท 12 ได้แก่ ของที่นำเข้าซึ่งแต่ละรายมีราคาไม่เกินที่อธิบดีกรมศุลกากรประกาศกำหนดด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

(5) ประกาศกรมศุลกากรที่ 191/2561

ของที่ได้รับยกเว้นอากรตามภาค 4 ประเภท 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 หมายถึงของที่นำเข้าซึ่งแต่ละรายมีราคาไม่เกิน 1,500 บาท (ราคาหมายถึงราคาศุลกากร)

6.3.2 พิธีการศุลกากรที่สอดคล้องกับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

(1) พิธีการศุลกากรสำหรับของเร่งด่วน (ประกาศกรมศุลกากรที่ 130/2561)

(1.1) ของเร่งด่วนขาเข้า

ประเภทที่ 1 ได้แก่ เอกสารที่ไม่ต้องเสียอากรตามภาค 2 พิกัดอัตราอากรขาเข้า แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกำกัด

ประเภทที่ 2 ได้แก่ ของที่ไม่ต้องเสียอากรหรือของที่ได้รับยกเว้นอากร ซึ่งได้แก่ ของที่ไม่ต้องเสียอากรตามภาค 2 พิกัดอัตราอากรขาเข้า แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ของที่นำเข้าซึ่งแต่ละรายมีราคาซีไอเอฟไม่เกิน 1,500 บาท ที่ได้รับยกเว้นอากรตามประเภท 12 ภาค 4 ของที่ได้รับยกเว้นอากร แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ตัวอย่างสินค้าที่ใช้ได้แต่เพียงเป็นตัวอย่างและไม่มีราคาในทางการค้าที่ได้รับยกเว้นอากรตามประเภท 14 ภาค 4 ของที่ได้รับยกเว้นอากร แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกำกัด

ประเภทที่ 3 ได้แก่ ของต้องเสียอากรที่นำเข้ามาทางท่าอากาศยานที่เป็นด่านศุลกากร โดยแต่ละรายใบตราส่งสินค้าทางอากาศยานมีราคาเอฟโอบีไม่เกิน 40,000 บาท และไม่เป็นของต้องห้ามของต้องกำกัด หรือของที่ได้รับยกเว้นอากรตามภาค 4 ของที่ได้รับยกเว้นอากร แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 หรือของที่ใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร หรือของที่ต้องส่งตัวอย่างวิเคราะห์สินค้าก่อนปล่อย

ประเภทที่ 4 ของอื่น ๆ นอกจากของตามประเภทที่ 1 ประเภทที่ 2 และประเภทที่ 3

(1.2) ของเร่งด่วนขาออก

ประเภทที่ 1 เอกสารต่าง ๆ ที่ไม่ต้องเสียอากรตามภาค 3 พิกัดอัตราอากรขาออก แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกำกัด

ประเภทที่ 2 ของส่งออกไปนอกราชอาณาจักรซึ่งไม่ต้องเสียอากรหรือได้รับยกเว้นอากรตามภาค 3 พิกัดอัตราอากรขาออก แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 โดยแต่ละรายใบตราส่งสินค้าทางอากาศยานมีราคาเอฟโอบีไม่เกินฉบับละ 500,000 บาท และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกำกัด หรือของที่ต้องส่งตัวอย่างวิเคราะห์สินค้าก่อนปล่อย

ประเภทที่ 3 ของอื่น ๆ นอกจากของตามประเภทที่ 1 และประเภทที่ 2

(2) พิธีการศุลกากรสำหรับของนำเข้าหรือส่งออกทางไปรษณีย์ (ประกาศกรมศุลกากรที่ 105/2561)

ประเภทที่ 1 ของยกเว้นอากร ได้แก่ ของที่นำเข้าทางไปรษณีย์ ซึ่งแต่ละหีบห่อมีราคาซีไอเอฟไม่เกิน 1,500 บาท หรือตัวอย่างสินค้าที่ใช้ได้แต่เพียงเป็นตัวอย่างและไม่มีราคาในทางการค้าและไม่เป็นของต้องห้ามหรือต้องกำกัดในการนำเข้า โดยไปรษณีย์ส่งมอบของถึงบ้านผู้รับ

ประเภทที่ 2 ของต้องชำระอากร ได้แก่ ของที่ส่งจากผู้ส่งรายเดียวกันไม่ว่าจะกี่หีบห่อ ซึ่งส่งมาในคราวเดียวกันหรือมาถึงพร้อมกัน หากมีราคาเอฟโอบีรวมกันไม่เกิน 40,000 บาท และไม่เป็นของต้องห้ามหรือต้องกำกัด หรือของที่ต้องส่งวิเคราะห์สินค้าก่อนปล่อย โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรเปิดตรวจและประเมินอากรแล้วส่งมอบให้ไปรษณีย์เพื่อนำจ่ายให้ผู้รับและเรียกเก็บค่าภาษีอากรแทนกรมศุลกากร

ประเภทที่ 3 ของอื่น ๆ นอกจากประเภทที่ 1 และประเภทที่ 2 โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะส่งมอบของให้ไปรษณีย์เพื่อเก็บรักษาในโรงพักสินค้าของไปรษณีย์ หรือส่งไปที่สำนักงานหรือด่านศุลกากร แล้วแต่กรณี จากนั้นไปรษณีย์จะออก “ใบแจ้งให้ไปรับสิ่งของทางไปรษณีย์ระหว่างประเทศ” ส่งไปยังผู้รับของเพื่อแจ้งให้ไปปฏิบัติพิธีการศุลกากรและรับของที่ส่วนบริการศุลกากร ไปรษณีย์หรือสำนักงานหรือด่านศุลกากรที่ระบุ

(3) การเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการศุลกากรสำหรับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

คณะทำงานเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการศุลกากรสำหรับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้รับผิดชอบโครงการจัดทำระเบียบศุลกากรเพื่อรองรับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกซึ่งเป็นโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์พัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและเชื่อมโยงการค้าโลก มีกำหนดระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการจนแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2561 ซึ่งต่อมาได้รับอนุมัติให้ขยายระยะเวลาการดำเนินการออกไปจนถึงเดือนมีนาคม 2562 มีความคืบหน้า ดังนี้

กรมศุลกากรได้เห็นชอบในร่างหลักการของร่างประกาศศุลกากรเพื่อรองรับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกแล้ว เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2561 ที่ผ่านมา ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการกลั่นกรองข้อกฎหมายของสำนักกฎหมาย กรมศุลกากร

พิธีการศุลกากรสำหรับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์แบบข้ามพรมแดน (Cross Border e-Commerce Model) มีรูปแบบและสิทธิประโยชน์ทางศุลกากรที่น่าสนใจ ดังนี้

(3.1) รองรับการนำเข้าทุกรูปแบบ ทั้งทางอากาศยาน เรือ รถ และรถไฟ และควบคุมการขนย้ายสินค้าจากท่าที่นำเข้าไปยังเขตปลอดอากรพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกโดยเทคโนโลยีระบบอี-ล็อค (e-Lock) เพื่อป้องกันการสูญหายของสินค้าระหว่างการขนย้าย

(3.2) การปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่เรียบง่าย โดยการนำเข้าสินค้าเข้าเขตปลอดอากรพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจะได้รับอนุญาตให้จัดทำใบขนสินค้าแบบเรียบง่ายเพื่อลดขั้นตอนที่ยุ่งยากในการจัดทำใบขนสินค้าทั่วไป

(3.3) การนำสินค้าเข้าเขตปลอดอากรพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจะได้รับยกเว้นใบอนุญาตในการนำเข้า

(3.4) การควบคุมระบบบัญชีสินค้าเข้าและออกในเขตปลอดอากรพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกด้วยเทคโนโลยีคิวอาร์โค้ด (QR Code)

(3.5) สินค้าทุกชิ้นต้องผ่านการตรวจสอบด้วยระบบเอกซเรย์ที่ได้มาตรฐาน

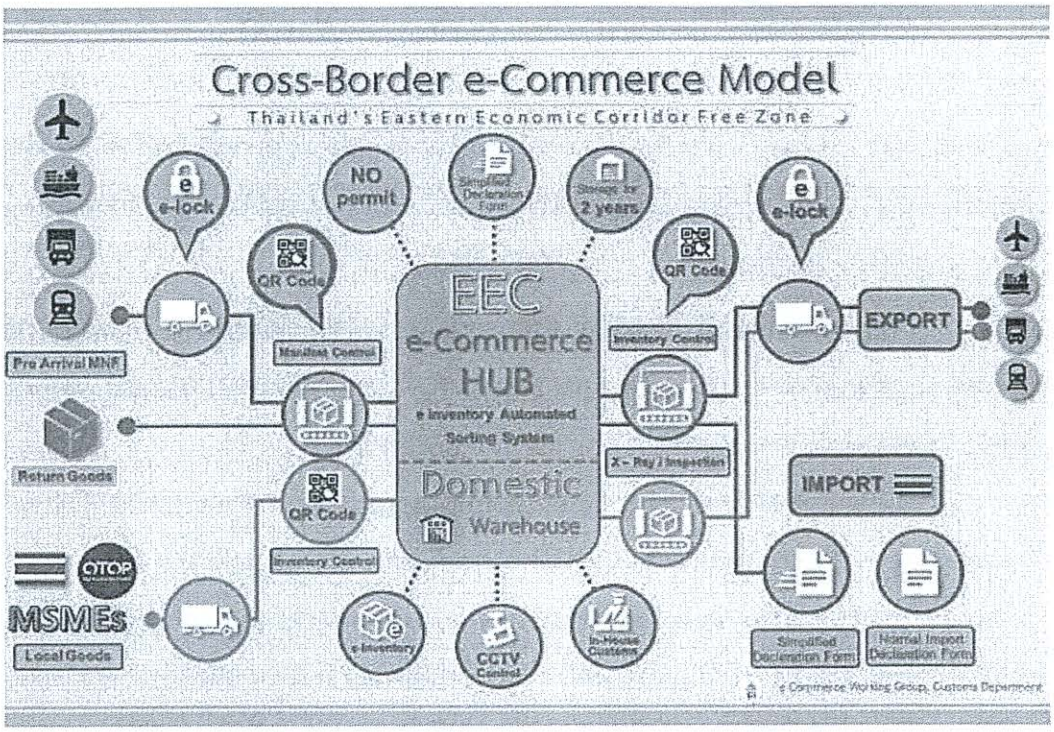
(3.6) มีเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร

(3.7) มีระบบรักษาความปลอดภัยเขตปลอดอากรพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกด้วยกล้องวงจรปิด ตลอด 24 ชั่วโมง

(3.8) ได้สิทธิเก็บรักษาสินค้าในเขตปลอดอากรพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นระยะเวลา 2 ปี

(3.9) รองรับการนำสินค้าในประเทศเข้าเก็บในเขตปลอดอากรพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพื่อสนับสนุนการส่งออกสินค้าไทยไปยังตลาดต่างประเทศ

ทั้งนี้ มาตรฐานการให้บริการทางศุลกากรสำหรับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์รูปแบบใหม่นี้ จะเป็นไปตามหลักการอำนวยความสะดวกทางการค้าและมาตรฐานสากล



ภาพที่ 8 ต้นแบบการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน

ที่มา คณะทำงานเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการศุลกากรสำหรับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ กรมศุลกากร (ตุลาคม 2561)

6.4 ข้อสรุป

การค้าขายผ่านทางอินเตอร์เน็ตหรือการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เป็นธุรกิจที่กำลังเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และนานาประเทศต่างประสบปัญหาการจัดเก็บภาษีสินค้าที่ซื้อขายผ่านช่องทางดังกล่าว ทั้งนี้ นอกจากการสูญเสียรายได้แล้ว การนำเข้าและการส่งออกสินค้าผ่านช่องทางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ยังสุ่มเสี่ยงต่อความมั่นคงปลอดภัย การฉ้อโกง และการบิดเบือนการแข่งขันทางการค้าภายในประเทศ

ในมุมมองของศุลกากรปริมาณสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่นำเข้าเพิ่มขึ้นและมีมูลค่าต่ำกว่าเกณฑ์ที่ต้องชำระภาษี ซึ่งอาจมีผลกระทบร้ายแรงต่อการจัดเก็บภาษี กล่าวคือ ผู้ขายพยายามหลีกเลี่ยงภาษีโดยแบ่งสินค้าออกเป็นพัสดุย่อยหลายกล่อง เพื่อให้พัสดุที่ขนส่งแต่ละครั้งมีมูลค่าต่ำกว่าเกณฑ์ที่ต้องชำระภาษี นอกจากนี้ การตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งทางไปรษณีย์เป็นไปด้วยความยากลำบาก เพราะนอกจากปริมาณสินค้าจำนวนมาก และแรงกดดันที่มีต่อศุลกากรให้ปล่อยสินค้าอย่างรวดเร็วแล้ว แบบฟอร์มไปรษณีย์ซีเอ็น 22 และซีเอ็น 23 ซึ่งใช้ในการสำแดงสินค้าอย่างย่อยังคงเป็นกระดาษ ศุลกากรจึงไม่อาจประเมินความเสี่ยงล่วงหน้าก่อนสินค้าจะมาถึงและถูกเปิดได้ เพื่อแก้ไขสถานการณ์ดังกล่าว องค์การศุลกากรโลกและสหภาพไปรษณีย์สากลได้ร่วมมือกันเพื่อจัดทำระบบสำแดงสินค้าศุลกากร (Customs Declaration System: CDS) โดยให้ลูกค้าส่งข้อมูลสินค้าทางออนไลน์และให้ไปรษณีย์ส่งข้อมูลให้แก่ศุลกากรล่วงหน้า หลังจากนั้น หากศุลกากรตรวจพบความผิดปกติก็สามารถแจ้งไปยังไปรษณีย์ผ่านระบบเดียวกันได้ โดยในปัจจุบันบางประเทศได้นำระบบดังกล่าวไปใช้แล้ว

อย่างไรก็ตาม สมาชิกองค์การศุลกากรโลกและสหภาพไปรษณีย์สากลได้จัดตั้งคณะทำงาน (Virtual Working Group) ภายใต้คณะกรรมการ (WCO-UPU Contact Committee) เพื่อตรวจสอบการเชื่อมโยงและรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีอยู่รวมทั้งระบบสำแดงสินค้าศุลกากร เพื่อนำมาสร้างข้อแนะนำและแนวปฏิบัติ เมื่อระบบการส่งข้อมูลล่วงหน้าได้รับการพัฒนา การปล่อยสินค้าและจัดเก็บภาษีจะมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเป็นที่คาดการณ์ว่ามูลค่าขั้นต่ำของสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษีจะลดลงตามความเหมาะสมเพื่อศุลกากรจะได้จัดเก็บภาษีได้มากขึ้น โดยในขณะนี้ บางประเทศกำลังพิจารณาลดเกณฑ์มูลค่าขั้นต่ำหรือยกเลิกการใช้เกณฑ์ดังกล่าวโดยสิ้นเชิง เช่น ประเทศออสเตรเลียได้ตัดสินใจยกเลิกเกณฑ์มูลค่าขั้นต่ำจากเดิมที่ตั้งไว้ ณ 100 ดอลลาร์ออสเตรเลีย โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 นอกจากนี้ ผู้ขายที่อยู่ต่างประเทศต้องจัดเก็บและชำระภาษีต่อศุลกากรออสเตรเลีย อย่างไรก็ตาม การยกเลิกเกณฑ์มูลค่าขั้นต่ำอาจขัดต่อมาตรฐานข้อ 4.13 ที่ระบุในภาคผนวกทั่วไปของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน ที่กำหนดให้ศุลกากรต้องกำหนดมูลค่าต่ำที่สุดและ/หรือค่าภาษีจำนวนน้อยที่สุด เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ในการยกเว้นภาษีสำหรับสินค้าที่มีมูลค่า/ค่าภาษีน้อยกว่าจำนวนดังกล่าว ในขณะนี้ประเทศสมาชิกองค์การศุลกากรโลกกำลังหารือการตีความมาตราดังกล่าว องค์การศุลกากรโลกได้จัดตั้งคณะทำงานด้านการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (Working Group on e-Commerce: WGEC) เพื่อพิจารณาประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อจัดทำข้อเสนอการแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติทั้งในเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้า การจัดเก็บภาษี และการตรวจสอบควบคุมอันจะเป็นประโยชน์ต่อการสนับสนุนการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และการพัฒนาสังคม โดยนอกจากการพิจารณารูปแบบการจัดเก็บภาษีแบบดั้งเดิมแล้ว คณะทำงานดังกล่าวจะสำรวจความเป็นไปได้ในการจัดเก็บภาษีด้วยรูปแบบอื่น ๆ

เช่น การจัดเก็บภาษีโดยอาศัยผู้ขายหรือผู้ขนส่ง เป็นต้น รวมทั้งแนวทางขององค์การศุลกากรโลกในการผลักดันให้ศุลกากรร่วมมือกับไปรษณีย์อย่างเป็นรูปธรรมตามกรอบมาตรฐานองค์การศุลกากรโลก

สำหรับประเทศไทยในปัจจุบัน ระเบียบปฏิบัติของกรมศุลกากรที่เกี่ยวกับสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์จะเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การศุลกากรโลกไม่ว่าจะเป็นเรื่องรูปแบบการปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่มีการแบ่งประเภทตามช่องทางการขนส่ง คือ ของเร่งด่วนและไปรษณียภัณฑ์ รวมถึงการกำหนดราคาขั้นต่ำของของที่ไม่ต้องเสียอากร แต่เรื่องท้าทายคือ ประเทศไทยจะมีมุมมองในเรื่องมูลค่าขั้นต่ำของสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษี (De Minimis Value) อย่างไร คือจะมองว่าเป็นการสูญเสียรายได้ของรัฐ หรือมองว่าเป็นการสร้างความสามารถในการแข่งขันด้านการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของประเทศ เพราะมุมมองแต่ละเรื่องก็จะมีวิธีการจัดการที่แตกต่างกัน และก่อให้เกิดผลกระทบต่อประเทศในลักษณะที่ต่างกันด้วย

6.5 ข้อเสนอแนะ

(1) ควรทำการศึกษาเรื่องมูลค่าขั้นต่ำ (De Minimis Value) ของสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่จะได้รับการยกเว้นภาษีให้มีความเหมาะสมกับประเทศไทย โดยพิจารณาว่าควรยกเลิกหรือคงไว้หรือปรับให้อยู่ในมูลค่าที่เหมาะสมไม่กระทบกับการค้าภายในประเทศ

(2) ควรผลักดันให้ไปรษณีย์ไทยเป็นผู้ให้บริการการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะไปรษณีย์ผ่านแดนอย่างเต็มรูปแบบ รวมถึงการส่งข้อมูลสินค้าล่วงหน้าตามมาตรฐานของสหภาพไปรษณีย์สากล

(3) ควรมีการปรับปรุงกฎหมายและวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ขึ้นมาใหม่โดยเฉพาะ ให้มีความเหมาะสมและทันต่อเหตุการณ์ ตลอดจนครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ระหว่างประเทศ ทั้งในเรื่องการนำเข้า การส่งออก การผ่านแดน และการถ่ายลำในทุกรูปแบบการขนส่งทั้งทางอากาศ ทางถนน ทางราง และทางน้ำ

(4) ควรมีการพัฒนาความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการไทย กับหน่วยงานของรัฐ เช่น บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และศุลกากร เป็นต้น เพื่อร่วมกันสร้างให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้านและเป็นศูนย์กลางรวบรวมสินค้าจากทั่วโลกเพื่อกระจายต่อไปประเทศที่สาม ด้วยความเหมาะสมของปัจจัยต่าง ๆ เช่น ความได้เปรียบของจำนวนเที่ยวบินและท่าอากาศยานทั่วประเทศ และความเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของภูมิภาค

(5) ควรมีการกำหนดพื้นที่ที่ชัดเจนในเขตปลอดอากรภายในท่าอากาศยานสำหรับการประกอบกิจกรรมเกี่ยวกับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยจำเป็นต้องมีโรงพักสินค้าและคัดแยกรองรับให้เพียงพอ รวมทั้งมีพื้นที่ให้ความสะดวกในการตรวจสอบสินค้าจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 7
ทิศทางการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศ
เพื่อการเติบโตอย่างมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน

เพื่อเป้าหมายในการให้ประเทศไทยมีโครงข่ายศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านท่าอากาศยานทั่วประเทศ มีการจัดตั้งแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คที่มีความสามารถในความร่วมมือและการแข่งขัน ตลอดจนมีโครงข่ายการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่สามารถรวบรวมและกระจายสินค้า เพื่อเชื่อมโยง สนับสนุน และประสานความร่วมมือระหว่างท่าอากาศยานภายในประเทศออกสู่โครงข่ายระหว่างประเทศได้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการตามทิศทางการพัฒนา 5 ด้าน ดังนี้

7.1 ด้านกฎหมาย หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาปรับปรุงด้านกฎหมาย กฎระเบียบหรือหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้าและส่งออก เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ของรัฐเอง ซึ่งจะเป็นการขจัดอุปสรรคความล่าช้าและสามารถแก้ไขปัญหาความซ้ำซ้อนในการบังคับใช้กฎหมายกฎระเบียบของหน่วยงานต่าง ๆ โดยมีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า และมาตรฐานการค้าขององค์การการค้าโลก รวมถึงผลักดันการออกกฎหมายบังคับใช้สำหรับการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ มีการปรับปรุงหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขการได้รับยกเว้นอากร เพื่อการดำเนินงานอย่างมีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ ปรับปรุงและลดระเบียบขั้นตอนในเขตปลอดอากร เพื่อลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่และเพื่อความรวดเร็วในการดำเนินการ รวมถึงการปรับปรุงหลักเกณฑ์อายุสัญญาและการกำหนดค่าเช่าและค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บกับผู้เช่าให้มีมาตรฐานที่ชัดเจนและมีความเหมาะสม พิจารณาแนวทางการยกเลิกสัญญาเช่า และกำหนดโครงสร้างอัตราเช่าให้ยืดหยุ่นกับผู้ประกอบการรายใหญ่และรายย่อย ตลอดจนการประกอบการในระยะยาวและระยะสั้น เพื่อให้พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้ามีการใช้งานเต็มประสิทธิภาพ อีกทั้งพิจารณาขั้นตอนและเวลาตามมาตรา 156 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 เรื่องการควบคุมการเคลื่อนย้ายของในเขตปลอดอากรตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีกรมศุลกากรประกาศกำหนด

7.2 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโดยการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง พร้อมส่งเสริมและพัฒนา

ระบบห่วงโซ่อุปทานและเส้นทางการค้าที่เชื่อมโยงกันระหว่างประเทศ สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวก ซึ่งในอนาคตอาจมีเส้นทางการบินใหม่ในการขนส่งสินค้าและมีเครื่องบินขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น ควรมีการเพิ่มพื้นที่ในการรองรับ มีการใช้พื้นที่คลังสินค้าให้เต็มประสิทธิภาพ มีพื้นที่คลังสินค้าที่เหมาะสม พิจารณาทบทวนผังพื้นที่ภายในเขตปลอดอากร ปรับปรุง พัฒนาพื้นที่ในการอำนวยความสะดวก ได้แก่ พื้นที่จอดรถ พื้นที่ในการพักสินค้า พื้นที่จัดเก็บสินค้าเน่าเสียง่าย ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค ระบบไฟฟ้า ระบบการสำรองจ่ายไฟฟ้า ระบบเครือข่ายอินเตอร์เน็ตให้สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ เพื่อการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้อย่างคล่องตัวและไม่ติดขัด

7.3 ด้านระบบเทคโนโลยี

เพื่อเป็นการสนับสนุนการปรับลดขั้นตอน กระบวนการนำเข้าและส่งออก ขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก การออกใบอนุญาต และใบรับรองให้เป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์และไร้เอกสาร และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล พัฒนาระบบรองรับคำขออิเล็กทรอนิกส์เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบฟอร์มคำขอร่วมแบบอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งการมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศโลจิสติกส์ที่ดี จะส่งผลทำให้เกิดความพึงพอใจของลูกค้าและประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากร รวมทั้งต้นทุนที่ตอบสนองที่ดีต่อลูกค้า ทำให้เพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันและเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก โดยการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีความต่อเนื่องเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้า การส่งออก และการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในเขตปลอดอากร โดยเชื่อมโยงข้อมูลของทุกหน่วยงานในเขตปลอดอากรให้อยู่ในรูปแบบเดียวกัน พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีการผลักดันกิจกรรมที่ไม่ควรดำเนินการในพื้นที่คลังสินค้าออกไปดำเนินการที่พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า ปรับปรุงระบบเทคโนโลยีให้สามารถรองรับการทำงานแบบเรียลไทม์เพื่อการบริการแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้บริการทั้งหมดสามารถดำเนินการได้รวดเร็วขึ้น มีระบบการบริการแบบเบ็ดเสร็จ ในขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้า ค่าธรรมเนียมภาษีนำเข้าและส่งออก รวมทั้งใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ

7.4 ด้านผู้ประกอบการและบุคลากร

การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ โดยเร่งรัดการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างความเป็นมืออาชีพ และยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชน ในการพัฒนากำลังคน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ โดยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการกระบวนการโลจิสติกส์ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อพัฒนาสินค้าและบริการที่หลากหลาย

ในการตอบโจทย์รูปแบบชีวิตใหม่ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถนำตู้ยูแอลดีมาบรรจุสินค้าเพื่อส่งต่อในการขึ้นอากาศยาน หรือเปิดตู้หลังจากสินค้าในตู้ลงจากอากาศยานที่พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าได้ และส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติงานนอกเวลาราชการได้

7.5 ด้านกิจกรรมโลจิสติกส์

สำหรับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์อื่น ๆ ควรมีมาตรการในการผลักดันกิจกรรมการจัดการขึ้นแผ่นหรือตู้สินค้า การพักสินค้า และการคัดแยกสินค้าจากแผ่นหรือตู้สินค้าให้ออกไปดำเนินการที่พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า มีการส่งเสริมให้ผู้ให้บริการคลังสินค้ามีการแข่งขันกัน เพื่อเพิ่มผลิตภาพ และก่อให้เกิดประสิทธิภาพ สนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ในการจัดการสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ ส่งเสริมการลงทุนด้านโลจิสติกส์ที่มีความหลากหลายเพื่อเป็นศูนย์กลางการรวบรวม จัดเก็บ กระจายและขนส่งที่ครอบคลุมพื้นที่แถบเอเชีย มีการส่งเสริมให้ไปรษณีย์ไทยสามารถให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ตามมาตรฐานที่กำหนด ตลอดจนมีการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรดำเนินการที่พื้นที่คลังสินค้า

หน้าว่าง

บทที่ 8
สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่สำคัญเป็นอย่างยิ่งและกำลังได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เนื่องจากการขนส่งทางอากาศมีความรวดเร็วและความแน่นอน อีกทั้งยังสามารถส่งสินค้าไปได้ทั่วทุกมุมโลก สามารถส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางในเวลาที่ใกล้เคียงกัน ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกทั้งหมดประมาณ 8 ล้านล้านบาท สัดส่วนเชิงมูลค่าสูงถึงร้อยละ 23.86 เทียบกับมูลค่าการนำเข้าและส่งออกทั้งหมด ซึ่งนับเป็นสัดส่วนที่สูง แต่คิดเชิงปริมาณสัดส่วนเพียงร้อยละ 1 เท่านั้น และร้อยละ 96.95 ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สินค้านำเข้าและส่งออกทางอากาศ 10 อันดับแรกของไทยปี พ.ศ. 2560 ส่วนใหญ่เป็นอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อัญมณี เครื่องมือและอุปกรณ์ที่มีมูลค่าสูง และชิ้นส่วนอากาศยาน ท่าอากาศยานที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงอย่างต่อเนื่อง ระหว่างปี พ.ศ. 2556 ถึง 2560 จำนวน 11 ท่าอากาศยาน จาก 34 ท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการบรรทุกใต้ท้องเครื่องบิน ร้อยละ 80 เนื่องจากต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งโดยเครื่องบินขนส่งสินค้า การขนส่งจึงแปรผันตามเที่ยวบินโดยสารเข้าออกท่าอากาศยาน ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่อัตราการเติบโตค่อนข้างต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับฮ่องกงหรือประเทศในตะวันออกกลาง จึงเป็นโอกาสในการพัฒนาให้เพิ่มขึ้นตามทิศทางตลาดโลก หากมีการวางแผนกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับทิศทางการให้บริการโลจิสติกส์ทางอากาศ

อุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งทางอากาศในระยะยาวเป็นโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานที่ไม่สามารถให้บริการด้านโลจิสติกส์ทางอากาศได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ การเชื่อมโยงโครงข่ายท่าอากาศยานที่ยังขาดประสิทธิภาพและไม่เพียงพอที่รองรับต่อปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศในอนาคต นอกจากนี้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศที่ผ่านมายังขาดทิศทางที่มีความชัดเจน กฎระเบียบบางเรื่องของหน่วยงานภาครัฐไม่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และความต้องการของภาคธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางอากาศ โดยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 ที่กำหนดความสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน เรื่องอุตสาหกรรมและบริการในอนาคต ประเด็นอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ที่มุ่งเป้าหมายการใช้ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ส่งเสริมการขนส่งและโลจิสติกส์ การลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มมูลค่า

จากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ ตลอดจนการส่งเสริมการสร้างศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค และเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์โลก

ดังนั้น คณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ ในคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ จึงได้ทำการศึกษาเรื่องการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อให้ทราบถึงแนวทางสำหรับการสร้างโครงข่ายศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศของไทย เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านท่าอากาศยานทั่วประเทศ รวมถึงโอกาสความเป็นไปได้ของโครงการแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค อีกทั้งแผนโครงข่ายการขนส่งสินค้าผ่านแดน เชื่อมโยง สนับสนุน และประสานความร่วมมือระหว่างท่าอากาศยานภายในประเทศ เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้าออกสู่โครงข่ายระหว่างประเทศให้เกิดความสามารถในความร่วมมือและการแข่งขัน โดยศึกษากลยุทธ์ SO การใช้จุดแข็งของประเทศไทยทางภูมิศาสตร์ และความพร้อมของผู้ประกอบการในการรองรับโอกาสความเติบโตของธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งเศรษฐกิจของเอเชียมีแนวโน้มขยายตัว ตลอดจนศึกษากลยุทธ์ WO พัฒนาจุดอ่อน ปัญหาประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐ เพื่อรับโอกาสในทุกด้าน

การพัฒนาโครงข่ายศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศของไทยที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านท่าอากาศยานทั่วประเทศให้เกิดโครงข่ายการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่สามารถรวบรวมและกระจายสินค้าเพื่อเชื่อมโยง สนับสนุน และประสานความร่วมมือระหว่างท่าอากาศยานภายในประเทศออกสู่โครงข่ายระหว่างประเทศ จนนำไปสู่การเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คที่มีความสามารถในความร่วมมือและการแข่งขันให้เกิดความสำเร็จได้นั้น มีปัจจัยสำคัญ 4 ประการที่ส่งผลต่อความสำเร็จตามกลยุทธ์ และมีทิศทางการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศ 4 ด้านในการเสริมสร้างความเข้มแข็ง ดังนี้

<u>การรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ</u>

ประเทศไทยมีจุดแข็งทางด้านภูมิศาสตร์ที่สามารถพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ด้านขนส่งสินค้าทางอากาศในระดับภูมิภาคได้ การพัฒนาเขตปลอดอากรไปสู่การเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค การส่งเสริมการผ่านแดน การถ่ายลำ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ซึ่งให้ความสำคัญในการรักษาความปลอดภัยที่เป็นประเด็นสำคัญที่สุดในอุตสาหกรรมการขนส่งสิ่งของทางอากาศ บรรดาสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ต้องอยู่ภายใต้การควบคุมการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานระหว่างประเทศ คณะกรรมการการบินพลเรือนออกข้อบังคับฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศเพื่อให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะปฏิบัติ โดยมีหลักการสำคัญของการรักษาความปลอดภัยสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ คือ การทำให้แน่ใจว่าสินค้าทุกหีบห่อที่จะขนส่งทางอากาศโดยอากาศยานต้องเป็นสินค้าทราบที่มา (Known

Cargo) แล้วก่อนที่จะบรรทุกขึ้นบนอากาศยาน ถือเป็นมาตรฐานในเรื่องการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยที่มีความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งตามมาตรฐานระหว่างประเทศ ตามข้อ 4.6.1 ของภาคผนวก 17 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 กำหนดให้รัฐภาคีต้องดำเนินการให้มั่นใจว่า การควบคุมการรักษาความปลอดภัย รวมถึงการตรวจค้นที่เหมาะสมได้ถูกนำไปใช้กับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ก่อนที่จะลำเลียงเข้าสู่อากาศยานเชิงพาณิชย์ ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีของอนุสัญญาดังกล่าวจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญา ดังนั้น คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงออกข้อบังคับฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ขึ้น เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศเพื่อให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะปฏิบัติ ถือเป็นมาตรฐานในเรื่องการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยที่มีความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งมีรายละเอียดที่ต้องปฏิบัติเคร่งครัด ภาครัฐที่กำกับดูแลจำเป็นต้องสร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยในแต่ละขั้นตอนของการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ประกอบการ ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ ด้วยการจัดการอบรมวิชาชีพทั้งระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว เพื่อให้การดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ เกิดความปลอดภัยต่อผู้โดยสารที่เดินทางในแต่ละเที่ยวบิน ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของอุตสาหกรรม หากภาครัฐและเอกชนร่วมมือกันสร้างตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยโดยการพัฒนาให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ กฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเชื่อมโยงข้อมูลที่มีประสิทธิภาพต่อการรักษาความปลอดภัย การพัฒนาภาคอุตสาหกรรมที่ใช้การขนส่งทางอากาศ และตลาดของธุรกิจขนส่งผู้โดยสารที่เกื้อกูลกัน

ข้อเสนอแนะ

(1) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรพิจารณาปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ กระบวนการ วิธีการปฏิบัติ ระบบในการดำเนินงาน ตลอดจนจัดทำแผนพัฒนาขีดความสามารถ (Competency) บุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงในทุกมิติ เพื่อให้สามารถกำกับดูแลผู้เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(2) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องทบทวนข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาตัวแทนควบคุม เนื่องจากข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) รวมทั้งข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ยังไม่ครอบคลุมถึงการฝึกอบรมวัตถุอันตรายของตัวแทนควบคุมซึ่งมีหน้าที่ความรับผิดชอบเป็นตัวแทนในเรื่องการส่งและการบรรจุสินค้า ตามที่ระบุในข้อกำหนดทางเทคนิคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Document 9284 Technical Instructions for The Safe of Dangerous Goods by Air)

(3) ควรกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินของประเทศไทยตามลำดับความสำคัญและความเร่งด่วนของปัญหาตามมาตรฐานสากล ไม่ควรกำหนดแบบสูงกว่ามาตรฐานสากลก่อนเวลาอันสมควร เพื่อให้การปฏิบัติงานสามารถพัฒนาได้อย่างเป็นลำดับโดยไม่เสียโอกาสในการดำเนินงาน โดยเฉพาะไม่ควรยกข้อปฏิบัติในระดับข้อเสนอแนะ (Recommended Practices) ขึ้นมาเป็นมาตรฐานบังคับ โดยที่ทุกประเทศมิได้ปฏิบัติตามข้อเสนอแนะเช่นว่านั้นอย่างเสมอกัน

(4) ต้องมีคู่มือแนวทางปฏิบัติงานให้แก่ผู้เกี่ยวข้อง และสร้างความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ในการจัดทำคู่มือแนวทางปฏิบัติจะต้องเปิดโอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องโดยเฉพาะภาคเอกชนได้มีส่วนร่วมเสนอแนะและให้ความคิดเห็นในการทำความเข้าใจกฎระเบียบและแนวทางปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความร่วมมือและบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ และผู้เกี่ยวข้องมีความเข้าใจสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้องโดยไม่ต้องตีความ รวมทั้งจัดตั้งส่วนงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการกำกับดูแล จัดทำกฎระเบียบ และฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้และความพร้อมในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัย

(5) ควรสนับสนุนการสร้างบุคลากรหรือตัวแทนในการฝึกอบรมให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดอย่างเพียงพอ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในระดับที่ปฏิบัติงานได้ ตลอดจนจัดให้มีการฝึกอบรมโดยหน่วยงานหรือผู้ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอย่างเพียงพอ เพื่อเป็นการนำไปสู่การปฏิบัติตามกฎระเบียบ

(6) ควรส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีศักยภาพและมีความพร้อมทั้งบุคลากรและเงินลงทุนดำเนินการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมเพิ่มขึ้น เนื่องจากตัวแทนควบคุมในประเทศไทยมีจำนวนน้อยรายและทั้งหมดเป็นผู้ให้บริการคลังสินค้า ซึ่งแตกต่างจากวิธีปฏิบัติสากลที่ตัวแทนควบคุมเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศ ทั้งนี้ในระยะแรกภาครัฐต้องให้การสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมต้องใช้เงินลงทุนที่สูงมาก ทั้งเครื่องเอกซเรย์และเจ้าหน้าที่ที่จะต้องได้รับการอบรมอย่างสม่ำเสมอ

(7) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรพิจารณาลดอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองตัวแทนควบคุม ซึ่งปัจจุบันกำหนดไว้ที่อัตราฉบับละ 300,000 บาท เพื่อส่งเสริมจูงใจให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมได้ ซึ่งเป็นการเสริมสร้างศักยภาพผู้ประกอบการไทยให้สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศได้อย่างทัดเทียมกับประเทศอื่น ๆ

<u>การพัฒนาเขตปลอดอากร และแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค</u>

เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเขตปลอดอากรที่มีพื้นที่ดำเนินการคลังสินค้าประกอบการด้วย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (TG) มีพื้นที่ 90,000 ตารางเมตร รองรับสินค้าได้ 1.2 ล้านตันต่อปี และพื้นที่คลังสินค้าบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด (BFS) พื้นที่ 55,700

ตารางเมตร รองรับสินค้าได้ 525,000 ตันต่อปี และพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าด้วยกิจกรรมโลจิสติกส์ คือ การแบ่งแยกกอง การจัดประเภท การคัดเลือก การบรรจุ การแบ่งบรรจุ การบรรจุใหม่ การปิดฉลาก หรือเครื่องหมายอื่นใด การปิดฉลากใหม่ การผสมและประกอบ และกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวเนื่อง ซึ่งได้รับยกเว้นเรื่องใบอนุญาตตามมาตรา 152 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 จึงสามารถใช้ความได้เปรียบในการเป็นเขตปลอดอากรในการเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าภายใต้สิทธิประโยชน์เขตปลอดอากร ในปัจจุบันมีผู้ประกอบกิจการเช่าใช้เต็มพื้นที่โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ ประกอบธุรกิจเป็นกิจกรรมประเภทการค้าและการบรรจุใหม่ (Trading and Repacking) นอกจากนี้ยังเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ด้วย หากผู้ประกอบการสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มโดยเน้นจุดได้เปรียบในการยกเว้นใบอนุญาตและมุ่งสู่กลุ่มธุรกิจที่มีมูลค่าสูง เช่น ผลิตภัณฑ์เพื่อสุขภาพ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ จะสามารถสร้างให้เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าในภูมิภาคได้

ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังขาดระเบียงโลจิสติกส์ (Logistics Corridor) ในการดำเนินกิจกรรมผ่านแดนและกระจายสินค้า ซึ่งดำเนินการโดยการนำสินค้าเข้ามาดำเนินกิจกรรมเพิ่มมูลค่าก่อนการกระจายไปยังประเทศปลายทาง โดยใช้พื้นที่คลังสินค้าและพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยอนุโลมอยู่ นอกจากนี้ ผู้ขนส่งสินค้ามาที่คลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังส่งสินค้าในรูปแบบที่ไม่พร้อมขึ้นอากาศยาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับการออกแบบให้คลังสินค้า เป็นจุดนำสินค้าขึ้นลงอากาศยาน และเมื่อคลังสินค้าทำหน้าที่ทั้งพักสินค้าและโหลดสินค้าขึ้นแผ่นขึ้นตู้ก่อนขึ้นอากาศยาน โดยที่ไม่ได้ส่งมอบสินค้าให้ออกจากคลังสินค้าอย่างรวดเร็วหลังจากลงจากอากาศยาน จึงทำให้เกิดความแออัด ไม่เป็นระเบียบ อีกทั้งเสี่ยงต่อการกำกับดูแลความปลอดภัย

นอกจากนี้ ยังมีปัญหาอุปสรรคในด้านกฎระเบียบและการบริหารจัดการภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้ขาดความคล่องตัวเนื่องจากข้อกฎหมายมาตรา 4 มาตรา 51 มาตรา 102 มาตรา 118 มาตรา 137 มาตรา 151 มาตรา 152 วรรคสอง มาตรา 153 มาตรา 154 มาตรา 155 และมาตรา 156 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 ที่ไม่เอื้อต่อกิจกรรมโลจิสติกส์และการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้า ทำให้ไม่สามารถพัฒนาเขตปลอดอากรให้ก้าวไปสู่การเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คที่สามารถสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางอากาศให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ภายใต้ต้นทุนที่แข่งขันได้ ซึ่งมีกิจกรรมหลัก (1) ระเบียงการขนส่ง (Transportation Corridor) สำหรับกิจกรรมขนถ่ายสินค้าขึ้นและลงจากอากาศยานเพื่อการนำเข้าหรือส่งออกของประเทศ (2) ระเบียงโลจิสติกส์ (Logistics Corridor) สำหรับกระจายสินค้าออกไปยังเขตนิคมเขตปลอดอากรประเทศที่ 3 ด่านชายแดน หรือท่าอื่น ๆ ซึ่งสินค้าอาจมีการจัดเก็บเพื่อรอการรวบรวมขน (Consolidation) โดยยานพาหนะขนาดใหญ่หรือกระจายสินค้าไปยังสถานที่ปลายทาง และยังเป็นสถานที่เปลี่ยนรูปแบบของการขนส่ง (Mode of Transportation) ได้ในทุกรูปแบบการขนส่ง และ (3) ระเบียงอุตสาหกรรมและการค้า (Industrial and

Commercial Corridor) เป็นพื้นที่สำหรับดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ในการเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าทั้งเชิงพาณิชย์และอุตสาหกรรมเบาที่มีมูลค่า เพื่อดึงดูดให้มีสินค้าเข้ามาดำเนินกิจกรรมในแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค ซึ่งทั้ง 3 กิจกรรมสามารถส่งเสริมให้ท่าอากาศยานสามารถยกระดับเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คได้อย่างสมบูรณ์ โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีศักยภาพที่ดำเนินการได้ และท่าอากาศยานที่สามารถพัฒนาให้มีศักยภาพเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานกระบี่ และท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ส่วนท่าอากาศยานอื่น ๆ สามารถเป็นเครือข่ายสนามบินในภูมิภาคตา ศักยภาพของพื้นที่ ซึ่งเป็นโครงการที่จะให้คุณประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย แต่จำเป็นต้องเร่งแก้ไขกฎหมายข้างต้นจึงเป็นการผลักดันการใช้เขตปลอดอากรให้สมบูรณ์ก่อน และที่สำคัญต้องมีระบบบริหารจัดการข้อมูลและควบคุมสินค้าในแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค (Airport Logistics Park Data Management System: ADMS) เนื่องจากกระบวนการจัดการสินค้าภายในพื้นที่ ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางมีผู้เกี่ยวข้องจำนวนมาก ทำให้การรวบรวมและบริหารข้อมูลเป็นไปอย่างซ้ำซ้อน จึงควรจัดให้มีระบบเอดีเอ็มเอส เพื่อบริหารจัดการข้อมูลและควบคุมสินค้าให้มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และสามารถติดตามตรวจสอบย้อนกลับได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการออกแบบสิทธิประโยชน์ที่เหมาะสมกับนักลงทุนแต่ละประเภท เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการตัดสินใจเข้ามาลงทุนอย่างรวดเร็ว เหมือนในประเทศที่ประสบความสำเร็จที่มีการให้สิทธิประโยชน์ที่หลากหลาย ดังนั้น การจัดตั้งแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คของประเทศไทยเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศให้ได้ประโยชน์สูงสุดจากความสมบูรณ์ในการใช้เขตปลอดอากร รวมทั้งเป็นการสร้างโอกาสและพัฒนาต่อยอดทางธุรกิจ ทั้งนี้ยังช่วยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุนในการดำเนินธุรกรรมด้านโลจิสติกส์อย่างเต็มรูปแบบและครบวงจร

การพัฒนาเขตปลอดอากรไปสู่แอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คให้สำเร็จต้องขจัดอุปสรรคด้านกฎระเบียบ และปรับปรุงการบริหารจัดการภายในเขตปลอดอากรให้เอื้อต่อกิจกรรมโลจิสติกส์ จะทำให้เกิดมูลค่าเพิ่มและประสิทธิภาพ อีกทั้งยังต้องปรับปรุง ส่งเสริม และพัฒนาการบริหารจัดการสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมในการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ พร้อมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คด้วย ดังนั้น แอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คจึงเสมือนการยกระดับเขตปลอดอากรให้เอื้อและเหมาะสมกับกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าที่มีการขนส่งทางอากาศ

ข้อเสนอแนะ

(1) ควรจัดตั้งแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งระบบที่บูรณาการระบบการขนส่งทุกรูปแบบ เพื่อให้เกิดความสามารถทางการแข่งขัน ตลอดจนกระบวนการการขนส่ง พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และระบบสาธารณูปโภค

(2) ควรส่งเสริมให้สถานศึกษาและสถาบันต่าง ๆ ที่มีอยู่จัดทำหลักสูตรผลิตและพัฒนาบุคลากรที่มีคุณภาพ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและสอดรับกับความต้องการของผู้ประกอบกิจการหรือผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยแสวงหาความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อรองรับภาคธุรกิจโลจิสติกส์ โดยในระยะสั้นนี้มุ่งเน้นในระดับที่ขาดแคลนก่อน

(3) การพัฒนาเทคโนโลยี โดยผลักดันให้มีการนำเอาเทคโนโลยีเข้ามาช่วยจัดการในด้านต่าง ๆ พร้อมทั้งจัดทำบิ๊กดาต้าเพื่อให้สามารถจัดการควบคุมและวิเคราะห์รูปแบบของการขนส่งที่ผ่านเข้าออกแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค พร้อมทั้งปรับปรุงระบบต่าง ๆ ให้สามารถรองรับกิจกรรมขนส่งและการค้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยมีระบบบริหารจัดการข้อมูลและควบคุมสินค้าในแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค (Airport Logistics Park Data Management System: ADMS) เพื่อให้การบริหารจัดการข้อมูลและควบคุมสินค้ามีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และสามารถติดตามตรวจสอบย้อนกลับได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(4) การอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ โดยมีข้อจำกัดที่ลดลง ลดความซ้ำซ้อนของกระบวนการอันไม่ก่อให้เกิดประโยชน์กับการประกอบธุรกิจ จึงควรมีการทบทวนกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับของหน่วยงานภาครัฐ เช่น มาตรา 4 หรือมาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ที่อยู่ระหว่างการดำเนินการของกรมศุลกากร เป็นต้น ซึ่งจะสอดรับและสนับสนุนการดำเนินธุรกิจภายในพื้นที่แอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงกับสถานการณ์ปัจจุบัน นอกจากนี้ เพื่อดึงดูดการลงทุนในแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คควรมีการศึกษารูปแบบสิทธิประโยชน์ที่มีความเหมาะสมกับนักลงทุนแต่ละประเภท ซึ่งจะจูงใจผู้ประกอบการที่หลากหลายทำให้เกิดการลงทุนได้รวดเร็ว

(5) ควรมีการส่งเสริมให้ผู้ขนส่งนำส่งสินค้ามายังคลังสินค้าท่าอากาศยานในรูปแบบที่พร้อมขึ้นอากาศยาน (Ready for Carriage) รวมทั้งพัฒนาศักยภาพของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการสินค้าให้เป็นสินค้าพร้อมส่ง โดยได้รับการรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัยเป็นตัวแทนควบคุมหรือผู้ส่งทราบตัวตน ซึ่งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถการให้บริการขนส่งสินค้าให้มีการจัดระเบียบและควบคุมดูแลสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งลดระยะเวลาการรอและความแออัดหน้าคลังสินค้าที่มีพื้นที่จำกัดอย่างเห็นผล นอกจากนี้ หากหน้าคลังสินค้ามีช่องทางพิเศษสำหรับตัวแทนควบคุมจะยิ่งเป็นการอำนวยความสะดวกด้วย

(6) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรพัฒนาพื้นที่ศักยภาพที่มีให้สามารถรองรับการขยายตัวสำหรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นและเพิ่มพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าให้เกิดความเพียงพอในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (VAA 1-4) แต่ต้องคำนึงถึงทิศทางในการเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คของภูมิภาค และเงื่อนไขสิทธิประโยชน์ในการเช่าพื้นที่ที่มีความจูงใจต่อนักลงทุน

(7) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ควรศึกษารูปแบบเที่ยวบินขนส่งสินค้า (Freighter) ที่เหมาะสมกับสภาพการแข่งขันของภูมิภาคเพื่อสร้างศักยภาพในการเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์ค

(8) รัฐบาลควรจัดตั้งหน่วยงานบริหารแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คโดยเฉพาะ เพื่อบริหารจัดการให้เกิดระบบบริการแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว ซึ่งจะทำให้เกิดการลดขั้นตอนต่าง ๆ การตรวจปล่อยสินค้า ค่าธรรมเนียม ภาษีนำเข้าส่งออก ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ เพื่อทำให้เกิดปัจจัยในการดึงดูด ให้เกิดการเข้ามาใช้บริการ และทำให้เกิดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศในด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ

(9) หน่วยงานภาครัฐควรปรับปรุงเวลาทำงานให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของงานและสถานที่

<u>การผ่านแดน การถ่ายลำ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ</u>

ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำเป็นจะต้องมีการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งทางอากาศ ทางบก และทางน้ำเข้าด้วยกัน ประเทศไทยมีศักยภาพสูงเพราะมีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์กว่าประเทศอื่นในอาเซียนด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาคอาเซียนได้ ดังนั้น การวางยุทธศาสตร์ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องรวมกิจกรรมการเปิดเสรีสินค้าผ่านแดนที่นำสินค้าเข้ามาภายในประเทศไทย และนำออกไปโดยไม่มีการนำมาใช้ภายในราชอาณาจักรไทย การที่ประเทศไทยสามารถทำกิจกรรมผ่านแดนถ่ายลำเคลื่อนย้ายจากสนามบินที่มีด่านศุลกากรไปอีกสนามบินได้อย่างสะดวกจะเป็นการดึงดูดความสนใจของผู้นำเข้าและส่งออก ซึ่งกิจกรรมนี้ต้องอาศัยความเชื่อมโยงของรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย โดยประเทศไทยมีความพร้อมในโครงข่ายการคมนาคมทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ มีความสามารถในการรองรับการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มความสามารถในการเชื่อมต่อพื้นที่เขตอุตสาหกรรม แหล่งผลิตสินค้าในภูมิภาค เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ ทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งสินค้า เป็นการเพิ่มโอกาสและลดข้อจำกัดทางการค้า ทั้งนี้ต้องมีความคล่องตัวในเรื่องของกฎระเบียบและข้อบังคับของหน่วยงานของรัฐจึงจะสามารถสนับสนุนกิจกรรมนี้ได้ ที่สำคัญต้องดำเนินการเชิงระบบ หมายถึง กฎระเบียบต้องเป็นที่เข้าใจและปฏิบัติตรงกันทุกด่านศุลกากรและรูปแบบการขนส่ง เพื่อให้ผู้ขนส่งวางแผนในการดำเนินงานได้ไม่มีการปรับเปลี่ยนแบบกะทันหันที่ผู้ปฏิบัติเกิดความสับสนยุ่งยาก

ตัวอย่างได้จากสหภาพยุโรป ซึ่งมีรัฐสมาชิก 28 ประเทศ มีการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่มาทางอากาศและขนส่งต่อทางรถบรรทุกไปยังท่าอากาศยานภายในประเทศและต่างประเทศ และในทางกลับกันยังสามารถขนส่งสินค้าผ่านแดนทางรถบรรทุกไปต่อทางอากาศยานในท่าอากาศยานอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพตามข้อตกลงที่มีร่วมกัน เช่น มีท่าเทียบรถบรรทุกในแต่ละท่าอากาศยานที่สะดวกต่อการปฏิบัติงาน มีตารางเวลาการขนส่งทางบกที่แน่นอน มีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับปริมาณสินค้าที่มากขึ้น โดยเฉพาะท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินที่ใช้ขนส่งสินค้าอย่างเดียว หรือที่มีปริมาณ

ความถี่ของเที่ยวบินที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารจำนวนมาก เช่น ท่าอากาศยานในประเทศเยอรมนี เนเธอร์แลนด์ อังกฤษ ลักเซมเบิร์ก เป็นต้น

สำหรับกรณีของประเทศไทย พบว่า ปัจจุบันการดำเนินการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังไม่ได้ใช้ศักยภาพพื้นฐานของเขตปลอดอากรที่มีอยู่อย่างเต็มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นเพียงการนำเข้าหรือส่งออกเท่านั้น แต่การนำสินค้ามาผ่านแดนหรือถ่ายลำเพื่อเพิ่มมูลค่าและสร้างรายได้ให้เกิดขึ้นแก่ห่วงโซ่โลจิสติกส์ภายในประเทศนั้นยังมีปริมาณน้อย อีกทั้งยังขาดการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลของทุกหน่วยงานในเขตปลอดอากร และข้อมูลที่มีไม่เป็นรูปแบบเดียวกัน ทำให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องยังคงต้องดำเนินการด้วยเอกสารควบคู่ไปด้วย ทำให้มีขั้นตอนที่ยุ่งยากเป็นการเพิ่มต้นทุนในการบริหารจัดการ นอกจากนี้ ยังขาดความชัดเจนและความต่อเนื่องในการพัฒนาการขนส่งผ่านแดนและถ่ายลำอย่างครบวงจร อีกทั้งยังขาดการเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพระหว่างท่าอากาศยานและการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ทำให้การขนส่งสินค้าล่าช้า ประสิทธิภาพต่ำ ต้นทุนโลจิสติกส์สูง ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันโดยรวมของประเทศ

ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรนำรูปแบบการเชื่อมโยงการขนส่งจากสหภาพยุโรปมาเป็นแนวทางในการพัฒนา โดยคำนึงถึงต้นทุนที่ต่ำ เวลาที่รวดเร็ว และมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งทุกรูปแบบ เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ และสร้างศักยภาพให้ประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางของการขนส่งในกลุ่มประเทศซีแอลเอ็มวีและอาเซียน รวมถึงเมืองต่าง ๆ ในประเทศจีนที่มีความต้องการในการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทย อันเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับประเทศ เนื่องจากประเทศไทยยังมีเที่ยวบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศที่สามารถรองรับปริมาณสินค้าในทุกท่าอากาศยาน ซึ่งหากสามารถส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในส่วนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นทั้งผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ให้บริการคลังสินค้าภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก็มีแนวทางหาหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ที่เหมาะสม เช่น บริษัทที่มีประสบการณ์ความรู้ด้านการตลาด ช่องทางการตลาด บริษัทที่สามารถใช้เทคโนโลยีขั้นสูง หรือบริษัทที่มีความพร้อมเรื่องเงินลงทุนเพื่อให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร ซึ่งคลังสินค้าการบินไทยถือว่าเป็นโอกาสที่จะเริ่มธุรกิจการขนส่งทางรถบรรทุกเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยาน รองรับส่วนขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานภูมิภาค เช่น ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานอู่ตะเภา

ความเชื่อมโยงของท่าอากาศยานเป็นการเพิ่มความสามารถในการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย ซึ่งนอกจากรายได้จากการเดินทางของผู้โดยสารแล้ว ยังสามารถใช้พื้นที่ว่างใต้ท้องเครื่องทำการขนส่งสินค้าและพัสดุ สร้างรายได้ให้กับสายการบิน โดยรายได้จะเป็นแรงจูงใจให้สายการบินทั้งในและต่างประเทศให้ความสนใจในการเพิ่มและเปิดเที่ยวบินใหม่ ซึ่งเดิมเหตุผลสำคัญในการตัดสินใจอยู่ที่ปริมาณผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวเป็นหลัก ในปัจจุบันแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญไม่ใช่แค่กรุงเทพ แต่ยังมีภูเก็ต เชียงใหม่ หาดใหญ่ กระบี่ อู่ตะเภา (ในอนาคต) จำนวนเที่ยวบินพาณิชย์ที่ทำการบินไปยัง

ท่าอากาศยานในพื้นที่ดังกล่าวมีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ ดังนั้น ท่าอากาศยานที่มีด่านศุลกากรนั้นมีความสำคัญต่อการกระตุ้นให้เกิดการขนสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำมีปริมาณมากขึ้น

ในส่วนของพิธีการศุลกากรสำหรับของถ่ายลำและผ่านแดนของไทย ถือว่ามีความเป็นมาตรฐานสอดคล้องกับความตกลงทั้งองค์การการค้าโลกและองค์การศุลกากรโลก และมีประกาศกรมศุลกากรเพื่อรองรับพิธีการศุลกากรสำหรับกิจการกระจายสินค้าภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบไว้แล้ว แต่ต้องมีการพิจารณาพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 มาตรา 4 เกี่ยวกับบทนิยามของคำว่า “การผ่านแดน” และ “การถ่ายลำ” และมาตรา 102 วรรคสอง ที่มีการกำหนดเวลา 30 วัน ไม่อนุญาตให้มีการผ่อนผันหรือขยายเวลา ทำให้ขาดความยืดหยุ่นในการถ่ายลำและผ่านแดนในกรณีที่มีเหตุจำเป็นฉุกเฉินที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน เพราะมีการให้ความหมายที่แคบเกินไปและไม่สอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมในสถานการณ์จริง รวมถึงการพัฒนาการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการถ่ายลำและการผ่านแดนให้มีความสะดวก ตลอดจนการให้สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมจากเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรได้ อาจเป็นโอกาสสำคัญของประเทศในการก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศยาน

ข้อเสนอแนะ

(1) ควรแก้ไขมาตรา 4 และมาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ในบทบัญญัติที่เกี่ยวกับนิยามและระยะเวลาในการนำของถ่ายลำและผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักร

(2) ควรปรับปรุงพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการถ่ายลำและการผ่านแดน ให้รองรับการปฏิบัติงานของพนักงานศุลกากร รวมทั้งอำนวยความสะดวกให้กับระบบโลจิสติกส์ในการถ่ายลำและการผ่านแดน โดยสอดคล้องกับบทบัญญัติของกฎหมาย

(3) ควรวางแผนในการพัฒนาพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้าในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยส่งเสริมการสร้างศูนย์กระจายสินค้าในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้าเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อดำเนินกิจกรรมรับส่งและกระจายสินค้าที่เก็บในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้ากระจายออกไปยังประเทศเพื่อนบ้านหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษตามชายแดน หรือการนำเข้าเพื่อบริโภคในประเทศ

(4) กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศควรเจรจาทำความตกลงด้านการขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ ให้มีรูปแบบแนวทางปฏิบัติคล้ายกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

(5) ควรเร่งดำเนินการระบบบิ๊กดาต้าของแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คให้สามารถติดตามตรวจสอบข้อมูลของสินค้าที่จะนำผ่านพิธีการศุลกากรทั้งขาเข้า ขาออก ถ่ายลำ และผ่านแดน เพื่อการบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้เกิดการตรวจสอบข้อมูลจำเป็นที่หน่วยงานต้องการได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว และเป็นไปอย่างไร้รอยต่อระหว่างการขนส่งทุกรูปแบบ

(6) ภาครัฐและเอกชนต้องทำงานร่วมกันอย่างเข้มแข็ง ในการส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์ทางอากาศและอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูงที่ต้องการความรวดเร็ว และรักษาคุณภาพของสินค้าเพื่อลดความสูญเสีย เช่น Medical Hub

(7) ควรเพิ่มเติมเรื่องศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย เนื่องจากผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการต่างชาติมีความพร้อมไม่ทัดเทียมกันทั้งด้านเงินทุนและเครือข่ายต่างประเทศ จึงควรสนับสนุนให้สิทธิในการดำเนินธุรกิจแก่กิจการค้าร่วม (Consortium) ของผู้ประกอบการไทยขนาดกลางและขนาดย่อม เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยมีประสิทธิภาพการให้บริการเป็นมาตรฐานสากล สามารถแข่งขันกับบริษัทข้ามชาติได้ และยังทำให้เกิดผู้ประกอบการรายใหม่ ธุรกิจใหม่ ๆ สามารถเพิ่มโอกาสให้การทำการค้าขยายตัวเติบโตได้ต่อไปอีก

<u>พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และไปรษณียภัณฑ์</u>

ธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์มีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ผู้บริโภคหันมาซื้อขายสินค้าผ่านทางออนไลน์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากสามารถเข้าถึงลูกค้าได้ง่าย ตรงกลุ่มเป้าหมาย และเป็นช่องทางการตลาดที่มีประสิทธิภาพและทรงอิทธิพลมากที่สุดในระดับสากลรวมถึงประเทศไทย บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ได้รับรองการเป็นไปรษณีย์ควบคุมที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำหรับการให้บริการขนส่งทางอากาศตามมาตรฐานความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในการขนส่งไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ โดยมุ่งดำเนินการใน 5 กิจกรรม ประกอบด้วย กิจกรรมที่ 1 การดำเนินงานด้านเอกสารและข้อกำหนด กิจกรรมที่ 2 สรรหาอัตรากำลัง และฝึกอบรมบุคลากรตามข้อกำหนด กิจกรรมที่ 3 การจัดหาพื้นที่ อาคารสถานที่ และอุปกรณ์ กิจกรรมที่ 4 การทดสอบอุปกรณ์ โครงสร้างอาคารสถานที่ และระบบงานก่อนทดลองใช้งานจริง และกิจกรรมที่ 5 การยื่นขอรับรองเป็นการไปรษณีย์ควบคุม ซึ่งผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ คือ ระบบการส่งต่อผ่านทางอากาศยานของไปรษณีย์ไทยได้รับการพัฒนาให้เป็นมาตรฐานในระดับสากล สามารถรองรับการขยายตัวของธุรกิจด้านการขนส่งได้ ครอบคลุมทั้งในและต่างประเทศ โดยรองรับการให้บริการรับฝากสิ่งของส่งทางไปรษณีย์ที่มีความหลากหลายมากขึ้น อาทิ ผัก ผลไม้ อาหารสด อาหารแช่เข็ง อุปกรณ์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่ และวัตถุอันตรายบางอย่างที่สามารถขนส่งผ่านทางไปรษณีย์ทางอากาศ

แม้การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์จะสะดวกต่อผู้ใช้บริการตามทิศทางการเติบโตของการค้าขายผ่านทางอินเตอร์เน็ตและเป็นธุรกิจที่กำลังเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว แต่นานาประเทศต่างประสบปัญหาการจัดเก็บภาษีสินค้าที่ซื้อขายผ่านช่องทางดังกล่าว ทั้งนี้ นอกจากการสูญเสียรายได้แล้ว ยังสุ่มเสี่ยงต่อความมั่นคงปลอดภัย การฉ้อโกง และการบิดเบือนการแข่งขันทางการค้าภายในประเทศ ซึ่งสมาชิกองค์การศุลกากรโลกและสหภาพไปรษณีย์สากลได้จัดตั้งคณะทำงาน (Virtual Working Group) ภายใต้คณะกรรมการ (WCO-UPU Contact Committee) เพื่อตรวจสอบการเชื่อมโยงและรูปแบบการแลกเปลี่ยน

ข้อมูลที่มีอยู่รวมทั้งระบบสำแดงสินค้าศุลกากร (Customs Declaration System: CDS) เพื่อนำมาสร้างข้อแนะนำและแนวปฏิบัติ เมื่อระบบการส่งข้อมูลล่วงหน้าได้รับการพัฒนา การปล่อยสินค้าและจัดเก็บภาษีจะมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเป็นที่คาดการณ์ว่ามูลค่าขั้นต่ำของสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษีจะลดลงตามความเหมาะสม เพื่อลดการสูญเสียรายได้ของรัฐ และอาจสร้างความสามารถให้ศุลกากรจัดเก็บภาษีได้มากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

(1) ควรทำการศึกษาเรื่องมูลค่าขั้นต่ำ (De Minimis Value) ของสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่จะได้รับการยกเว้นภาษีให้มีความเหมาะสมกับประเทศไทย โดยพิจารณาว่าควรยกเลิกหรือคงไว้หรือปรับให้อยู่ในมูลค่าที่เหมาะสมไม่กระทบกับการค้าภายในประเทศ

(2) ควรผลักดันให้ไปรษณีย์ไทยเป็นผู้ให้บริการการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะไปรษณีย์ผ่านแดนอย่างเต็มรูปแบบ รวมถึงการส่งข้อมูลสินค้าล่วงหน้าตามมาตรฐานของสหภาพไปรษณีย์สากล

(3) ควรมีการปรับปรุงกฎหมายและวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ขึ้นมาใหม่โดยเฉพาะ ให้มีความเหมาะสมและทันต่อเหตุการณ์ ตลอดจนครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ระหว่างประเทศ ทั้งในเรื่องการนำเข้า การส่งออก การผ่านแดน และการถ่ายลำในทุกรูปแบบการขนส่งทั้งทางอากาศ ทางถนน ทางราง และทางน้ำ

(4) ควรมีการพัฒนาความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการไทย กับหน่วยงานของรัฐ เช่น บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด บริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และศุลกากร เป็นต้น เพื่อร่วมกันสร้างให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้านและเป็นศูนย์กลางรวบรวมสินค้าจากทั่วโลกเพื่อกระจายต่อไปประเทศที่สาม ด้วยความเหมาะสมของปัจจัยต่าง ๆ เช่น ความได้เปรียบของจำนวนเที่ยวบินและท่าอากาศยานทั่วประเทศ และความเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของภูมิภาค

(5) ควรมีการกำหนดพื้นที่ที่ชัดเจนในเขตปลอดอากรภายในท่าอากาศยานสำหรับการประกอบกิจกรรมเกี่ยวกับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยจำเป็นต้องมีโรงพักสินค้าและคัดแยกรองรับให้เพียงพอ รวมทั้งมีพื้นที่ให้ความสะดวกในการตรวจสอบสินค้าจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

<u>ทิศทางการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศเพื่อการเติบโตอย่างมั่งคั่ง มั่นคง ยั่งยืน</u>

เพื่อให้โครงข่ายศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านท่าอากาศยานทั่วประเทศ มีการจัดตั้งแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คที่มีความสามารถในความร่วมมือและการแข่งขันของประเทศไทย ตลอดจนมีโครงข่ายการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่สามารถรวบรวมและกระจายสินค้าเพื่อเชื่อมโยง สนับสนุน และประสานความร่วมมือระหว่างท่าอากาศยานภายในประเทศออกสู่โครงข่ายระหว่างประเทศ ให้เกิดมีความเข้มแข็งหลังจากดำเนินใน 4 ปัจจัยสำคัญแล้ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการตามทิศทางการพัฒนา 4 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านระบบเทคโนโลยี (2) ด้านโครงสร้าง

พื้นฐาน (3) ด้านผู้ประกอบการและบุคลากร และ (4) ด้านกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาทั้ง 4 ด้าน ต้องคำนึงถึงบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปตามแนวทางการปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่ 4 ซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงในรอบเวลาที่สั้นลง ส่งผลกระทบรุนแรงขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงต้องให้ความสำคัญและมีการติดตามเฝ้าระวังเป็นพิเศษ เพื่อให้การพัฒนาและความสำเร็จองค์การที่จัดตั้งขึ้นตามกลยุทธ์สามารถบริหารจัดการตลอดจนการปฏิบัติเกิดความมั่งคั่ง มั่นคง ยั่งยืน

ดังนั้น เพื่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย โดยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน รัฐบาลจึงควรส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศและโครงข่ายการขนส่งสินค้าผ่านแดน ตลอดจนพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานไปสู่การเป็นแอร์พอร์ตโลจิสติกส์พาร์คให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

หน้าว่าง

บรรณานุกรม

กฎหมายและกฎ

ประมวลรัษฎากร

พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558

พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พุทธศักราช 2477

พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544

พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

พระราชกฤษฎีกากำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด พ.ศ. 2546

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 85 ว่าด้วยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 94 ว่าด้วยกฎจราจรทางอากาศ

ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4 ว่าด้วยการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ

ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง กำหนดค่าธรรมเนียมใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองที่ออกตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2561

ประกาศกรมศุลกากรที่ 139/2560 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์

ประกาศกรมศุลกากรที่ 140/2560 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำทางอิเล็กทรอนิกส์

ประกาศกรมศุลกากรที่ 66/2561 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ประกาศกรมศุลกากรที่ 105/2561 เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการนำของเข้าและการส่งของออกทางไปรษณีย์ระหว่างประเทศ

ประกาศกรมศุลกากรที่ 115/2561 เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การปฏิบัติพิธีการศุลกากร นำของเข้าไปในหรือปล่อยของออก การเก็บของ การขนถ่ายของ การตรวจตราและการควบคุม ในเขตปลอดอากร

ประกาศกรมศุลกากรที่ 130/2561 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ว่าด้วย กระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับของเร่งด่วน

ประกาศกรมศุลกากรที่ 191/2561 เรื่อง หลักเกณฑ์ของนำเข้าที่ได้รับยกเว้นอากรตามประเภท 12 ของภาค 4 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530

ไปรษณียนิเทศ พ.ศ. 2561

ระเบียบบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วย การจัดการกับวัตถุอันตราย พ.ศ. 2561

แผนและยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580)

แผนการปฏิรูปประเทศ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ฉบับแก้ไข ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2561

แผนยุทธศาสตร์กรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2560 - 2564

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)

แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ฉบับแก้ไข ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2561

(ร่าง) แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

(ร่าง) แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

อนุสัญญา

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air

Convention on International Civil Aviation

The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures

เอกสารต่างประเทศ

Consulate-General of the Kingdom of the Netherlands in Shanghai. *China Cross-Border E-Commerce: Guidebook.* Retrieved from https://www.rvo.nl/sites/default/files/2017/03/Cross-Border%20E-Commere%20Guidebook%20FINAL%20FINAL.PDF

ETCN (Authorized by China Customs). *GACC Announcement No.26, 2016 on (Cross-Border E- Commerce Retail Import/Export Control).* Retrieved from http://www.e-to-china.com/tariff_changes/Policy_Focus/2016/0510/113047.html

European Commission. (2015, May). *Assessment of the Application and Impact of the VAT Exemption for Importation of Small Consignments*. Retrieved from https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/docs/body/lvcr-study.pdf

International Air Transport Association. (2018, February). *IATA Cargo Strategy*. Retrieved from https://www.iata.org/whatwedo/cargo/Documents/cargo-strategy.pdf

International Civil Aviation Organization. *Moving Air Cargo Globally: Air Cargo and Mail Secure Supply Chain and Facilitation Guidelines (Second Edition).* Retrieved from https://www.icao.int/Security/aircargo/Moving Air Cargo Globally/ICAO_WCO_Moving_Air_Cargo_en.pdf

International Civil Aviation Organization. (2011). *Annex 18 to the Convention on International Civil Aviation, The Safe Transport of Dangerous Good by Air (Fourth Edition).*

International Civil Aviation Organization. (2016). *ICAO Doc 9284, Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (2017 – 2018 Edition).*

International Civil Aviation Organization. (2017). *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation, Security - Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference (Tenth Edition).*

USA International Trade Administration. *Announcement on Cross-border E-commerce Retail Import Commodity List.* Retrieved from https://2016.export.gov/china/doingbizinchina/industryinfo/ecommerce/eg_cn_099994.asp

U.S. Customs and Border Protection. *Internet Purchases: Your Responsibility and Liability*. Retrieved from https://www.cbp.gov/trade/basic-import-export/internet-purchases

WCO News (ตุลาคม 2558). *USA International Trade Administration. Korea: New Korean Wave - Surging Korean Consumers on Overseas Online Retailers.* 44-47

World Health Organization. *Internet Pharmacies: Advantages and Risks. WHO Drug Information Vol.15, No.3&4, 2001.* Retrieved from http://apps.who.int/medicinedocs/en/d/Jh2989e/2.html

เอกสารอื่น ๆ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (มิถุนายน 2561). *คู่มือและขั้นตอนการยื่นขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม.*

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (สิงหาคม 2561). *รายงานผลการศึกษาโครงการนำร่อง "การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park (ALP) ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ".*

ภาคผนวก ก
คำสั่งตั้งคณะอนุกรรมาธิการและคณะทำงาน

หน้าว่าง



คำสั่ง
คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ที่ ๑๐/๒๕๖๑
เรื่อง ตั้งคณะอนุกรรมาธิการและที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์

อาศัยอำนาจตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๑๒๙ "สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภามีอำนาจเลือกสมาชิกของแต่ละสภาตั้งเป็นคณะกรรมาธิการสามัญ และมีอำนาจเลือกบุคคลผู้เป็นสมาชิกหรือมิได้เป็นสมาชิก ตั้งเป็นคณะกรรมาธิการวิสามัญหรือคณะกรรมาธิการร่วมกันตามมาตรา ๑๓๗ เพื่อกระทำกิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใดๆ และรายงานให้สภาทราบตามระยะเวลาที่สภากำหนด" และข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๘๖ วรรคสี่ "คณะกรรมาธิการสามัญประจำสภาตามข้อ ๗๘ วรรคสอง และคณะกรรมาธิการวิสามัญตามข้อ ๘๑ และข้อ ๘๒ อาจตั้งคณะอนุกรรมาธิการได้ไม่เกินสี่คณะ คณะละไม่เกินสิบสองคน ซึ่งเลือกจากรายชื่อที่กรรมาธิการเสนอ เพื่อพิจารณาปัญหาอันอยู่ในหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมาธิการตามแต่จะมอบหมาย" ดังนั้น ในคราวประชุมคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๓/๒๕๖๑ วันอังคารที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๖๑ ที่ประชุมคณะกรรมาธิการจึงได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ เพื่อพิจารณาศึกษาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) ซึ่งคณะอนุกรรมาธิการคณะนี้ประกอบด้วย

๑. พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร	เป็นประธานคณะอนุกรรมาธิการ
๒. พลเรือเอก ชุมนุม อาจวงษ์	เป็นรองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
๓. พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ	เป็นรองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่สอง
๔. พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์	เป็นรองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่สาม
๕. พลเอก สุนัย สัมปัตตะวนิช	เป็นอนุกรรมาธิการ
๖. นายประยุทธ คงเฉลิมวัฒน์	เป็นอนุกรรมาธิการ
๗. นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์	เป็นอนุกรรมาธิการ
๘. นายธเนศ โสรัตน์	เป็นอนุกรรมาธิการ
๙. นายคุณานันท์ ทยายุทธ	เป็นอนุกรรมาธิการ
๑๐. นายฐาปนา บุญหล้า	เป็นอนุกรรมาธิการ

๑๑. นางสาววาสนา ...

๑๑. นางสาววาสนา คงสกุลทรัพย์	เป็นอนุกรรมาธิการ
๑๒. นายปัญญา ชูพานิช	เป็นอนุกรรมาธิการและเลขานุการ
๑๓. นายอวยชัย กุลทิพย์มนตรี	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๔. พลเอก วินัย ยวดยิ่ง	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๕. พันเอก อรรคเดช ประทีปอุษานนท์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๖. นายกิตติโชค จิตต์สดศรี	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๗. นางกัญจนาภา ประสิทธิลาโภ	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๘. นางสาวปสุตา ปัญญาทิพย์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๙. นายวีระวัชร์ รัตนมาโนชญ์วงศ์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๐. พันตำรวจโท จารุพัฒน์ ดาวล้อมจันทร์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๑. นายสุรจิต บุญยุบล	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๒. นายณัฐพนธ์ เกษสาคร	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๓. นายกีรติ กิจมานะวัฒน์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๔. นางลัชชิดา อาภาพันธุ์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๕. ว่าที่ร้อยตรี เลิศณรงค์ สุวรรณ	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๖. นายนันทชัย โรจน์วรรณสินธุ์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๗. พันเอก นิรุจ ดวงปัญญา	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๘. นางสาวธาราทิพย์ กัลยาณมิตร	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๙. นางสาวชญานิสา มหาสารกุล	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๓๐. นายอัศวิน ใช่วิวัฒน์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๓๑. นายศักดิ์ปรินทร์ เกษมธนพัฒน์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๓๒. นางสาวภฤศญา ปิยนุสรณ์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๓๓. นายกิตติ ทรัพย์ประสม	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ และผู้ช่วยเลขานุการคณะอนุกรรมาธิการ
๓๔. นายสราวุธ จันทร์สุวรรณ	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ และผู้ช่วยเลขานุการคณะอนุกรรมาธิการ
๓๕. นางสาวภาสวรรณ สุนทรารักษ์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ และผู้ช่วยเลขานุการคณะอนุกรรมาธิการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๒๔ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๑ เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๔ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๑

พลโท

(จเรศักณ์ อานุภาพ)
ประธานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



คำสั่งคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ที่ ๑๕/๒๕๖๑
เรื่อง ตั้งที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ (เพิ่มเติม)

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๒๒/๒๕๖๑ วันอังคารที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบตั้งที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ ในคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (เพิ่มเติม) เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการให้คำแนะนำ ข้อเสนอแนะ และแสดงความคิดเห็นในเรื่องที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาศึกษาเรื่องใด ๆ ของคณะอนุกรรมาธิการ

เพื่อให้การทำงานของคณะอนุกรรมาธิการมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น ที่ประชุมจึงมีมติตั้ง นายเรวัต จันทนง เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ ในคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๓ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

พลโท

(จเรศักณ์ อานุภาพ)
ประธานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



คำสั่ง

คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ที่ ๒๘/๒๕๖๑

เรื่อง ตั้งอนุกรรมาธิการและปรับเปลี่ยนตำแหน่งในคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๓๖/๒๕๖๑ วันอังคารที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ที่ประชุมคณะกรรมาธิการได้มีมติตั้งอนุกรรมาธิการและปรับเปลี่ยนตำแหน่งในคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ เป็นดังนี้

๑. พลเอก สมโภชน์ วังแก้ว	เป็นอนุกรรมาธิการ
๒. นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์	จากอนุกรรมาธิการ เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๖ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๑ เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๑

พลโท

(จเรศักดิ์ อานุภาพ)

ประธานคณะกรรมาธิการการคมนาคม

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



คำสั่ง
คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ที่ ๒๐/๒๕๖๑
เรื่อง ตั้งคณะทำงานพิจารณาศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางอากาศ
ในคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๒๖/๒๕๖๑ วันอังคารที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะทำงานพิจารณาศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางอากาศ ในคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา รวบรวมข้อมูล ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย เอกสาร กฎ ระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ทางอากาศ และจัดทำรายงานสรุปผลการพิจารณาศึกษาต่อคณะอนุกรรมาธิการและคณะกรรมาธิการเพื่อทราบต่อไป โดยคณะทำงานดังกล่าว ประกอบด้วย

๑. พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร	เป็นหัวหน้าคณะทำงาน
๒. นายคุณานันท์ ทยายุทธ	เป็นคณะทำงาน
๓. นายกิตติโชค จิตต์สดศรี	เป็นคณะทำงาน
๔. นายสุรจิต บุญยุบล	เป็นคณะทำงาน
๕. นางลัชชิดา อาภาพันธุ์	เป็นคณะทำงาน
๖. นายคทา วีณิน	เป็นคณะทำงาน
๗. นายวสันต์ ถนอมสิงห์	เป็นคณะทำงาน
๘. นางอาภาพรรณี แสงมุกดา	เป็นคณะทำงาน
๙. นายอธิภู จิตรานุเคราะห์	เป็นคณะทำงาน
๑๐. นายสุชาติ ประทีปลัดดา	เป็นคณะทำงาน
๑๑. นายอนิรุทธิ์ ทรงสัตย์	เป็นคณะทำงาน
๑๒. นางสาววาสินี เจียมอนุกูลกิจ	เป็นคณะทำงาน
๑๓. นายนิธิธร สุขมนัส	เป็นคณะทำงาน
๑๔. นายชัยยงค์ เทียนวุฒิชัย	เป็นเลขานุการคณะทำงาน
๑๕. นายสันติภาพ เหมพิจิตร	เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะทำงาน

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๑ ถึงวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๑

สั่ง ณ วันที่ ๗ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

พลโท

(จเรศักณ์ อานุภาพ)
ประธานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



คำสั่ง

คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ที่ ๒๑/๒๕๖๑

เรื่อง ตั้งคณะทำงานพิจารณาศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางอากาศ ในคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ (เพิ่มเติม)

ตามที่คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ ๒๐/๒๕๖๑ เรื่อง ตั้งคณะทำงานพิจารณาศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางอากาศ ในคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ นั้น

เพื่อให้การดำเนินงานของคณะทำงานดังกล่าวมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จึงเห็นสมควรตั้งบุคคลเป็นคณะทำงาน (เพิ่มเติม) จำนวน ๔ ราย ดังนี้

๑. พลอากาศเอก อิทธิศักดิ์ นาคะวิสุทธิ์ เป็นคณะทำงาน
๒. นายประเสริฐ หวังรัตนปราณี เป็นคณะทำงาน
๓. นาวาอากาศโท ณัฏฐ์ โหมาศวิน เป็นคณะทำงาน
๔. นาวาอากาศตรี ผศ.ดร. ฐาปนัต บัวภิบาล เป็นคณะทำงาน

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๑ ถึงวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๑

สั่ง ณ วันที่ ๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๑

พลโท

(จเรศักณ์ อานุภาพ)
ประธานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ภาคผนวก ข

Annexes 1 - 18

to the Convention on International Civil Aviation

หน้าว่าง

The Convention on
International Civil Aviation

Annexes 1 to 18

International Civil Aviation Organization

Annex 1	Personnel Licensing
Annex 2	Rules of the Air
Annex 3	Meteorological Service for International Air Navigation
Annex 4	Aeronautical Charts
Annex 5	Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations
Annex 6	Operation of Aircraft
Annex 7	Aircraft Nationality and Registration Marks
Annex 8	Airworthiness of Aircraft
Annex 9	Facilitation
Annex 10	Aeronautical Telecommunications
Annex 11	Air Traffic Services
Annex 12	Search and Rescue
Annex 13	Aircraft Accident and Incident Investigation
Annex 14	Aerodromes
Annex 15	Aeronautical Information Services
Annex 16	Environmental Protection
Annex 17	Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference
Annex 18	The Safe Transport of Dangerous Goods by Air

ANNEX 1
to the Convention on
International Civil Aviation

Personnel Licensing

As long as air travel cannot do without pilots and other air and ground personnel, their competence, skills and training will remain the essential guarantee for efficient and safe operations. Adequate personnel training and licensing also instill confidence between States, leading to international recognition and acceptance of personnel qualifications and licences and greater trust in aviation on the part of the traveller.

Standards and Recommended Practices for the licensing of flight crew members (pilots, flight engineers and flight navigators), air traffic controllers, aeronautical station operators, maintenance technicians and flight dispatchers, are provided by Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation. Related training manuals provide guidance to States for the scope and depth of training curricula which will ensure that the confidence in safe air navigation, as intended by the Convention and Annex 1, is maintained. These training manuals also provide guidance for the training of other aviation personnel such as aerodrome emergency crews, flight operations officers, radio operators and individuals involved in other related disciplines.

Today's aircraft operations are so diverse and complex that protection must be provided against the possibility, however remote, of total system breakdown due to either human error or failure of a system component.

The human being is the vital link in the chain of aircraft operations but is also by nature the most flexible and variable. Proper training is necessary so as to minimize human error and provide able, skilful, proficient and competent personnel. Annex 1 and ICAO training manuals describe the skills necessary to build proficiency at various jobs, thereby contributing to occupational competency. The medical standards of the Annex, in requiring periodic health examinations, serve as an early warning for possible incapacitating medical conditions and contribute to the general health of flight crews and controllers.

The Human Factors programme addresses known human capabilities and limitations, providing States with basic information on this vital subject as well as the material necessary to design proper training programmes. ICAO's objective is to improve safety in aviation by making States more aware of, and responsive to, the importance of human factors in civil aviation operations.

Licensing is the act of authorizing defined activities which should otherwise be prohibited due to the potentially serious results of such activities being performed improperly. An applicant for a licence must meet certain stated requirements proportional to the complexities of the task to be performed. The licensing examination serves as a regular test of physical fitness and performance ensuring independent control. As such, training and licensing together are critical for the achievement of overall competency.

One of ICAO's main tasks in the field of personnel licensing is to foster the resolution of differences in licensing requirements and to ensure that international licensing standards are kept in line with current practices and probable future developments. This is ever more crucial as the flight crew will be exposed to increasing traffic density and airspace congestion, highly complicated terminal area patterns and more sophisticated equipment. To accomplish this task, Annex I is regularly amended to reflect the rapidly changing environment.

ANNEX 2
to the Convention on
International Civil Aviation

Rules of the Air

Air travel must be safe and efficient; this requires, among other things, a set of internationally agreed rules of the air. The rules developed by ICAO - which consist of general rules, visual flight rules and instrument flight rules contained in Annex 2 - apply without exception over the high seas, and over national territories to the extent that they do not conflict with the rules of the State being overflown. The pilot-in-command of an aircraft is responsible for compliance with the rules of the air.

An aircraft must be flown in accordance with the general rules and either the visual flight rules (VFR) or the instrument flight rules (IFR). Flight in accordance with visual flight rules is permitted if a flight crew is able to remain clear of clouds by a distance of at least 1 500 m horizontally and at least 300 m (1 000 ft) vertically and to maintain a forward visibility of at least 8 km. For flights in some portions of the airspace and at low altitudes, and for helicopters, the requirements are less stringent. An aircraft cannot be flown under VFR at night or above 6 100 m (20 000 ft) except by special permission. Balloons are classified as aircraft, but unmanned free balloons can be flown only under specified conditions detailed in the Annex.

Instrument flight rules must be complied with in weather conditions other than those mentioned above. A State may also require that they be applied in designated airspaces regardless of weather conditions, or a pilot may choose to apply them even if the weather is good.

Most airliners fly under IFR at all times. Depending upon the type of airspace, these aircraft are provided with air traffic control service, air traffic advisory service or flight information service regardless of weather conditions. To fly under IFR, an aircraft must be equipped with suitable instruments and navigation equipment appropriate to the route to be flown. When operating under air traffic control the aircraft must maintain precisely the route and altitude that have been assigned to it and keep air traffic control informed about its position.

A flight plan must be filed with air traffic services units for all flights that will cross international borders, and for most other flights that are engaged in commercial operations. The flight plan provides information on the aircraft's identity and equipment, the point and time of departure, the route and altitude to be flown, the destination and estimated time of arrival, and the alternate airport to be used should landing at destination be impossible. The flight plan must also specify whether the flight will be carried out under visual or instrument flight rules.

Regardless of the type of flight plan, the pilots are responsible for avoiding collisions when in visual flight conditions, in accordance with the principle of see-and-avoid. However, flights operating under IFR are either kept separated by air traffic control units or provided with collision hazard information.

Right-of-way rules in the air are similar to those on the surface, but, as aircraft operate in three dimensions, some additional rules are required. When two aircraft are converging at approximately the same level, the aircraft on the right has the right of way except that aeroplanes must give way to airships, gliders and balloons, and to aircraft which are towing objects. An aircraft which is being overtaken has the right of way and the overtaking aircraft must remain clear by altering heading to the right. When two aircraft are approaching each other head on they must both alter heading to the right.

As interceptions of civil aircraft are, in all cases, potentially hazardous, the Council of ICAO has formulated special recommendations in Annex 2 which States are urged to implement through appropriate regulatory and administrative action. These special recommendations are contained in Attachment A to the Annex

All these rules, when complied with by all concerned, help make for safe and efficient flight.

ANNEX 3
to the Convention on
International Civil Aviation

Meteorological Service for International Air Navigation

Pilots need to be informed about meteorological conditions along the routes to be flown and at their destination aerodromes.

The object of the meteorological service outlined in Annex 3 is to contribute to the safety, efficiency and regularity of air navigation. This is achieved by providing necessary meteorological information to operators, flight crew members, air traffic services units, search and rescue units, airport management and others concerned with aviation. Close liaison is essential between those supplying meteorological information and those using it.

At international aerodromes the meteorological information is normally supplied to aeronautical users by a meteorological office. Suitable telecommunications facilities are made available by States to permit those aerodrome meteorological offices to supply information to air traffic services and search and rescue services. Telecommunications between the meteorological office and control towers or approach control offices should be such that the required points may normally be contacted within 15 seconds.

Aerodrome reports and forecasts are required by aeronautical users to carry out their functions. Aerodrome reports include surface wind, visibility, runway visual range, present weather, cloud, air and dew-point temperature and atmospheric pressure, and are issued either half-hourly or hourly. These reports are complemented by special reports whenever any parameter changes beyond pre-fixed limits of operational significance. Aerodrome forecasts include surface wind, visibility, weather, cloud and temperature, and are issued every three or six hours for a validity period of 9 to 24 hours. Aerodrome forecasts are kept under continuous review and amended by the meteorological office concerned, as necessary.

Landing forecasts are prepared for some international aerodromes to meet requirements of landing aircraft. They are appended to the aerodrome reports and have a validity of two hours. Landing forecasts contain expected conditions over the runway complex in regard to surface wind, visibility, weather and cloud.

To assist pilots with their flight planning, most States provide meteorological briefings which are increasingly carried out using automated systems. Briefings comprise details of en-route weather, upper winds and upper-air temperatures, often given in the form of meteorological charts, warnings related to hazardous phenomena en-route, and reports and forecasts for the destination aerodrome and its alternates.

To provide aircraft in flight with information about significant changes in weather, meteorological watch offices are maintained. They prepare warnings of hazardous weather conditions, including thunderstorms, tropical cyclones, severe squall lines, heavy hail, severe turbulence, severe icing, mountain waves, sandstorms, duststorms and volcanic ash clouds. Moreover, these offices issue aerodrome warnings of meteorological conditions that could adversely affect aircraft or facilities on the ground: for example, warnings of expected snowstorms. They also issue warnings for wind shear for the climb-out and approach paths. Furthermore, aircraft in flight are required to report severe weather phenomena encountered en route. These reports are disseminated by the air traffic services units to all aircraft concerned.

On most international routes routine observations are made by aircraft of upper winds and temperatures. They are transmitted by aircraft in flight to provide observational data that can be used in the development of forecasts. These aircraft observations of winds and temperatures are being automated using the air-ground data link communications.

As far as route forecasts are concerned, all flights require advance and accurate meteorological information so as to chart a course that will permit them to make use of the most favourable winds and conserve fuel. With rising fuel costs, this

has become increasingly important. Therefore, ICAO has implemented the World Area Forecast System (WAFS). The purpose of this system is to provide States and aviation users with standardized and high-quality forecasts on upper-air temperature, humidity and winds and on significant weather. The WAFS is based on two world area forecast centres which use the most up-to-date computers and satellite telecommunications (ISCS and SADIS) to prepare and disseminate global forecasts in digital form directly to States and users.

During the past few years a number of incidents have occurred due to aircraft encounters with volcanic ash clouds following volcanic eruptions. In order to provide for the observation and reporting of volcanic ash clouds and the issuance of warnings to pilots and airlines, ICAO, with the assistance of other international organizations, has established an international airways volcano watch (IAVW). The corner stones of the IAVW are nine volcanic ash advisory centres which issue advisory information on volcanic ash globally, both to aviation users and meteorological offices concerned.

Automated observing systems are becoming increasingly useful at aerodromes and currently are considered to meet the aeronautical requirements as far as the observation of the surface wind, visibility, runway visual range and height of the cloud base, air and dew-point temperature and atmospheric pressure are concerned. In view of the improved performance of fully automated systems, they may now be used, without any human intervention, during non-operational hours of the aerodrome.

ANNEX 4
to the Convention on
International Civil Aviation

Aeronautical Charts

The world of aviation, which by its very nature knows no geographical or political boundaries, requires maps that are unlike those used in ground transportation. For the safe performance of air operations it is essential that a current, comprehensive and authoritative source of navigation information be made available at all times, and aeronautical charts provide a convenient medium for supplying this information in a manageable, condensed and coordinated manner. It is often said that a picture is worth a thousand words, however, today's often complex aeronautical charts may be worth much more. Aeronautical charts not only provide the two dimensional information common in most maps, but also often portray three dimensional air traffic service systems. Almost all ICAO States produce aeronautical charts and most segments of aviation make reference to them for planning, air traffic control and navigation purposes. Without the global standardization of aeronautical charts it would be difficult for pilots and other chart users to effectively find and interpret important navigation information. The safe and efficient flow of air traffic is facilitated by aeronautical charts drawn to accepted ICAO Standards.

The Standards, Recommended Practices and explanatory notes contained in Annex 4 define the obligations of States to make available certain ICAO aeronautical chart types, and specify chart coverage, format, identification and content including standardized symbology and colour use. The goal is to satisfy the need for uniformity and consistency in the provision of aeronautical charts that contain appropriate information of a defined quality. When a published aeronautical chart contains "ICAO" in its title, this indicates that the chart producer has conformed to both general Annex 4 Standards and those pertaining to a particular ICAO chart type.

The ICAO Council first adopted the original Standards and Recommended Practices in 1948. Annex 4 has its origins in "Annex J - Aeronautical Maps and Charts" of the Draft Technical Annexes adopted by the International Civil Aviation Conference in Chicago in 1944. Since the adoption of the first edition which provided specifications for seven ICAO chart types, there have been fifty-three amendments to update the Annex to accommodate the rapid advances in air navigation and cartographic technology. The ICAO series of aeronautical charts now consists of twenty-one types, each intended to serve specialized purposes. They range from detailed charts for individual aerodromes/heliports to small-scale charts for flight planning purposes and include electronic aeronautical charts for cockpit display.

There are three series of charts available for planning and visual navigation, each with a different scale. The *Aeronautical Navigation Chart — ICAO Small Scale* charts cover the largest area for a given amount of paper; they provide a general purpose chart series suitable for long-range flight planning. The *World Aeronautical Chart — ICAO 1 : 1 000 000* charts provide complete world coverage with uniform presentation of data at a constant scale, and are used in the production of other charts. The *Aeronautical Chart — ICAO 1:500 000* series supplies more detail and provides a suitable medium for pilot and navigation training. This series is most suitable for use by low-speed, short- or medium-range aircraft operating at low and intermediate altitudes.

The vast majority of scheduled flights take place along routes defined by radio and electronic navigation systems that make visual reference to the ground unnecessary. This type of navigation is conducted under instrument flight rules and the flight is required to comply with air traffic control services procedures. The *Enroute Chart — ICAO* portrays the air traffic service system, radio navigation aids and other aeronautical information essential to en-route navigation under instrument flight rules. It is designed for easy handling in the crowded space of an aircraft flight deck, and the presentation of information is such that it can easily be read in varying conditions of natural and artificial light. Where flights cross extensive oceanic and sparsely settled areas, the *Plotting Chart — ICAO* provides a means of maintaining a continuous flight record of aircraft position and is sometimes produced to complement the more complex enroute charts.

As a flight approaches its destination, more detail is required about the area around the aerodrome of intended landing.

The *Area Chart — ICAO* provides pilots with information to facilitate the transition from en-route phase to final approach phase, as well as from take-off to en-route phases of the flight. The charts are designed to enable pilots to comply with departure and arrival procedures and holding pattern procedures, all of which are coordinated with the information on the instrument approach charts. Frequently, air traffic services routes or position reporting requirements are different for arrivals and for departures and these cannot be shown with sufficient clarity on the area chart. Under these conditions a separate *Standard Departure Chart — Instrument (SID) — ICAO* and *Standard Arrival Chart — Instrument (STAR) — ICAO* are produced. The area chart may also be supplemented by a *Radar Minimum Altitude Chart — ICAO* which is designed to provide the information to enable flight crews to monitor and cross-check altitudes assigned while under radar control.

The *Instrument Approach Chart — ICAO* provides the pilot with a graphic presentation of instrument approach procedures, and missed approach procedures to be followed should the crew be unable to carry out a landing. This chart type contains a plan and profile view of the approach with full details of associated radio navigation aids and necessary aerodrome and topographical information. When a visual-type approach is flown, the pilot may refer to a *Visual Approach Chart — ICAO* which illustrates the basic aerodrome layout and surrounding features easily recognizable from the air. As well as providing orientation, these charts are designed to highlight potential dangers such as obstacles, high terrain and areas of hazardous airspace.

The *Aerodrome/Heliport Chart — ICAO* provides an illustration of the aerodrome or heliport which allows the pilot to recognize significant features, rapidly clear the runway or heliport touchdown area after landing and follow taxiing instructions. The charts show aerodrome/heliport movement areas, visual indicator locations, taxiing guidance aids, aerodrome/heliport lighting, hangars, terminal buildings and aircraft/heliport stands, various reference points required for the setting and checking of navigation systems and operational information such as pavement strengths and radio communication facility frequencies. At large aerodromes where all the aircraft taxiing and parking information cannot be clearly shown on the *Aerodrome/Heliport Chart — ICAO,* details are provided by the supplementary *Aerodrome Ground Movement Chart — ICAO* and the *Aircraft Parking/Docking Chart — ICAO*.

The heights of obstacles around airports are of critical importance to aircraft operations. Information about these are given in detail on the *Aerodrome Obstacle Charts — ICAO*, Types A, B, and C. These charts are intended to assist aircraft operators in making the complex take-off mass, distance and performance calculations required, including those covering emergency situations such as engine failure during takeoff. Aerodrome obstacle charts show the runways in plan and profile, take-off flight path areas and the distances available for take-off run and accelerate-stop, taking obstacles into account; this data is provided for each runway which has significant obstacles in the take-off area. The detailed topographical information provided by some aerodrome obstacle charts includes coverage of areas as far as 45 km away from the aerodrome itself.

Recent developments associated with "glass cockpit technologies", the availability and exchange of electronic aeronautical information, and the increased implementation of navigation systems with high positional accuracies and continuous position fixing, have created an environment well suited to the rapid development of viable electronic charts for display in the cockpit. A fully developed electronic aeronautical chart display has the potential for functionality that extends well beyond paper charts and could offer significant benefits such as continuous plotting of the aircraft's position and customization of the chart display depending on the phase of flight and other operational considerations. Annex 4, Chapter 20 *Electronic Aeronautical Chart Display — ICAO* provides basic requirements aimed at standardizing electronic aeronautical chart displays while not unduly limiting the development of this new cartographic technology.

Annex 4 provisions have evolved considerably from the seven original ICAO chart types adopted in 1948. To ensure that aeronautical charts meet the technological and other requirements of modern aviation operations, ICAO is constantly monitoring, improving and updating aeronautical chart specifications.

ANNEX 5
to the Convention on
International Civil Aviation

Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations

The question of the units of measurement to be used in international civil aviation goes back as far as the origin of ICAO itself. At the International Civil Aviation Conference held at Chicago in 1944, the importance of a common system of measurements was realized and a resolution was adopted calling on States to make use of the metric system as the primary international standard.

A special committee was established to look into the question and as a result the First Assembly of ICAO in 1947 adopted a resolution (A1-35) recommending a system of units to be issued as an ICAO Standard as soon as possible. Stemming from this resolution, the first edition of Annex 5 was adopted in 1948. This contained an ICAO table of units based essentially on the metric system, but it also contained four additional interim tables of units for use by those States unable to use the primary table. It was evident from the beginning that the achievement of standardization in units of measurement would not be easy, and Annex 5 was initially applicable only to those units used in communications between aircraft and ground stations.

Many attempts to improve the level of standardization were made in the following years and a number of amendments to Annex 5 were introduced. By 1961 the number of tables of units in the Annex had been reduced to two, which remained until Amendment 13 was adopted in March 1979. Amendment 13 extended considerably the scope of ICAO's role in standardizing units of measurements to cover all aspects of air and ground operations and not just air-ground communications. It also introduced the International System of Units, known as SI from the "Système International d'Unités", as the basic standardized system to be used in civil aviation.

In addition to the SI units the amendment recognized a number of non-SI units which may be used permanently in conjunction with SI units in aviation. These include the litre, the degree Celsius, the degree for measuring plane angle, etc. The amendment also recognized, as do the relevant ICAO Assembly Resolutions, that there are some non-SI units which have a special place in aviation and which will have to be retained, at least temporarily. These are the nautical mile and the knot, as well as the foot when it is used in the measurement of altitude, elevation or height only. Some practical problems arise in the termination of the use of these units and it has not yet been possible to fix a termination date.

Amendment 13 to Annex 5 represented a major step forward in the difficult process of standardizing units of measurement in international civil aviation. Although complete standardization is still some time away, the foundation has been laid for resolving a problem which has been recognized by ICAO since its inception. With this amendment a very large degree of standardization has been achieved between civil aviation and other scientific and engineering communities.

Amendments 14 and 15 to Annex 5 introduced a new definition of the metre, and references to temporary non-SI units were deleted.

ANNEX 6
to the Convention on
International Civil Aviation

Operation of Aircraft
(Parts I, II and III)

The essence of Annex 6, simply put, is that the operation of aircraft engaged in international air transport must be as standardized as possible to ensure the highest levels of safety and efficiency.

In 1948 the Council first adopted Standards and Recommended Practices for the operation of aircraft engaged in international commercial air transport. They were based on recommendations of States attending the first session of the Operations Divisional Meeting held in 1946, and are the basis of Part I of Annex 6.

In order to keep pace with a new and vital industry, the original provisions have been and are being constantly reviewed. For instance, a second part to Annex 6, dealing exclusively with international general aviation, became applicable in September 1969. Similarly, a third part to Annex 6, dealing with all international helicopter operations, became applicable in November 1986. Part III originally addressed only helicopter flight recorders, but an amendment completing the coverage of helicopter operations in the same comprehensive manner as aeroplane operations covered in Parts I and II was adopted for applicability in November 1990.

It would be impractical to provide one international set of operational rules and regulations for the wide variety of aircraft which exist today. Aircraft range from commercial airliners to the one-seat glider, all of which cross national boundaries into adjacent States. In the course of a single operation, a long-range jet may fly over many international borders. Each aircraft has unique handling characteristics relative to its type and, under varying environmental conditions, may have specific operational limitations. The very international nature of commercial aviation, and of general aviation to a lesser degree, requires pilots and operators to conform to a wide variety of national rules and regulations.

The purpose of Annex 6 is to contribute to the safety of international air navigation by providing criteria for safe operating practices, and to contribute to the efficiency and regularity of international air navigation by encouraging ICAO's Contracting States to facilitate the passage over their territories of commercial aircraft belonging to other countries that operate in conformity with these criteria.

ICAO Standards do not preclude the development of national standards which may be more stringent than those contained in the Annex. In all phases of aircraft operations, minimum standards are the most acceptable compromise as they make commercial and general aviation viable without prejudicing safety. The Standards accepted by all Contracting States cover such areas as aircraft operations, performance, communications and navigation equipment, maintenance, flight documents, responsibilities of flight personnel and the security of the aircraft.

The advent of the turbine engine and associated high performance aircraft designs necessitated a new approach to civil aircraft operation. Aircraft performance criteria, flight instruments, navigation equipment and many other operational aspects required new techniques, and they in turn created the need for international regulations to provide for safety and efficiency.

The introduction of high-speed, long- and short-range aircraft, for example, created problems associated with endurance at relatively low altitudes, where fuel consumption becomes a major factor. The fuel policies of many of the international civil aviation carriers are required to take into account the need for possible diversions to an alternate aerodrome when adverse weather is forecast at the intended destination.

Clearly defined International Standards and Recommended Practices exist in respect of operating minima based on the aircraft and the environmental factors found at each aerodrome. Subject to the State of the Operator's approval, the aircraft operator has to take into account the type of aeroplane or helicopter, the degree of sophistication of equipment carried on the aircraft, the characteristics of the approach and runway aids and the operating skill of the crew in carrying out procedures involved in operations in all weather conditions.

Another development has been the introduction of provisions (generally referred to as ETOPS) to ensure safe operations by twin-engined aeroplanes operating over extended ranges, often over water. This type of operation has arisen because of the attractive economics of the large twin-engined aeroplanes now available.

The human factor is an essential component for the safe and efficient conduct of aircraft operations. Annex 6 spells out the responsibilities of States in supervising their operators, particularly in respect of flight crew. The main provision requires the establishment of a method of supervising flight operations to ensure a continuing level of safety. It calls for the provision of an operations manual for each aircraft type, and places the onus on each operator to ensure that all operations personnel are properly instructed in their duties and responsibilities, and in the relationship of such duties to the airline operation as a whole.

The pilot-in-command has the final responsibility to make sure that flight preparation is complete and conforms to all requirements, and is required to certify flight preparation forms when satisfied that the aircraft is airworthy, and that other criteria are met in respect to instruments, maintenance, mass and load distribution (and the securing of the loads), and operating limitations of the aircraft.

Another important aspect covered in Annex 6 is the requirement for operators to establish rules limiting the flight time and flight duty periods for flight crew members. The same Standard also calls for the operator to provide adequate rest periods so that fatigue occurring either on a flight, or successive flights over a period of time, does not endanger the safety of a flight. An alert flight crew must be capable of dealing not only with any technical emergencies but with other crew members and must react correctly and efficiently in case of an evacuation of the aircraft. Rules such as this must be included in the operations manual.

Critical to safe aircraft operations is the knowledge of the operating limits of each particular type of aircraft. The Annexsets out minimum performance operating limitations, with respect to aircraft in use today. These Standards take into account a significant number of factors which can affect the performance of a wide range of aircraft: mass of the aircraft, elevation, temperature, weather conditions and runway conditions, and include take-off and landing speeds under conditions which involve the failure of one or more power-units.

A detailed example is included in Attachment C to Annex 6, Part I, in which a level of performance has been calculated and found to apply over a wide range of aeroplane characteristics and atmospheric conditions.
ICAO is actively engaged in efforts to foresee the requirements of future operations such as the recent acceptance of a new set of procedures which revise the obstacle clearance requirements and instrument approach procedures for all categories of international civil commercial aviation.

Hijacking of civil aircraft has placed an additional burden on the pilot-in command. The various safety precautions that such acts necessitate, in addition to precautions of a purely technical nature, have been studied by ICAO and made to cover as many emergency situations as possible.

Part II of Annex 6 deals with aeroplanes in international general aviation. International commercial in transport operations and general aviation operations in helicopters is covered in Part III. Some international general aviation operations may be performed by crews less experienced and less skilled than commercial civil aviation personnel. eEquipment installed in some general aviation aircraft may not meet the same standard as in commercial in transport aircraft, and general aviation operations are subject to less rigorous standards and conducted with a greater degree of freedom than is found in commercial air transport operations.

Because of this, ICAO recognizes that international general aviation pilots and their passengers may not necessarily enjoy the same level of safety as the farepaying passenger in commercial air transport. Part II of the Annex, however, was designed specifically to ensure an acceptable level of safety to third parties (persons on the ground and persons in the air in other aircraft). Thus, operations involving commercial and general aviation aircraft in a common environment are required to adhere to the minimum safety standards.

ANNEX 7
to the Convention on
International Civil Aviation

Aircraft Nationality and Registration Marks

How are aircraft classified and identified, and how can you tell aircraft nationality?

These are but two of the questions answered in the briefest ICAO Annex, which deals with aircraft nationality and registration marks, and, in a separate table, classifies aircraft by how they maintain sustained flight in the air.

The Annex is based on Articles 17 to 20 of the Chicago Convention. The ICAO Council adopted the first Standards concerning this issue in February 1949, based on recommendations from the first and second sessions of the Airworthiness Division, held in 1946 and 1947 respectively. Since then only four amendments have been made to the Annex. The latest edition is the fifth one, issued in 2003.

The first amendment introduced the definition of a "rotorcraft", and modified requirements related to the location of nationality and registration marks on wings. The second amendment redefined the word "aircraft", the use of which became effective in 1968; it also implemented a decision that all air-cushion-type vehicles, such as hovercraft and other ground-effect machines, should not be classified as aircraft.

Since Article 77 of the Convention permits joint operating organizations, Amendment 3 was introduced to define "Common Mark", "Common Mark Registering Authority" and "International Operating Agency", to enable aircraft of international operating agencies to be registered on other than a national basis. The determining principle of the related provisions is that each international operating agency must be assigned a distinctive common mark by ICAO, this being selected from a series of symbols included in the radio call signs allocated by the International Telecommunication Union (ITU).

The fourth amendment, adopted in 1981, introduces provisions related to registration and nationality marks for unmanned free balloons.

The fifth amendment, adopted in 2003, introduces a new requirement for the Certificate of Registration to carry an English translation if issued in a language other than English.

The Annex sets out procedures for selection by ICAO Contracting States of nationality marks from the nationality symbols included in the radio call signs allocated to the States of Registry by the ITU.

It sets standards for the use of letters, numbers and other graphic symbols to be used in the nationality and registration marks, and spells out where these characters will be located on different types of airborne vehicles, such as lighter-than-air aircraft and heavier-than-air aircraft.

This Annex also calls for the registration of the aircraft, and provides a sample of this certificate for use by ICAO Contracting States. This certificate must be carried in the aircraft at all times, and an identification plate, bearing at least the aircraft's nationality, or common mark and registration mark, must be affixed in a prominent position to the main entrance.

Years of considerable effort permit the classification of aircraft to be as simple as possible, and yet encompass as many types of flying machines as the human mind can devise.

ANNEX 8
to the Convention on
International Civil Aviation

Airworthiness of Aircraft

In the interest of safety, an aircraft must be designed, constructed and operated in compliance with the appropriate airworthiness requirements of the State of Registry of the aircraft. Consequently, the aircraft is issued with a Certificate of Airworthiness declaring that the aircraft is fit to fly.

To facilitate the import and export of aircraft, as well as the exchange of aircraft for lease, charter or interchange, and to facilitate operations of aircraft in international air navigation, Article 33 of the Convention on International Civil Aviation places the burden on the State of Registry to recognize and render valid an airworthiness certificate issued by another Contracting State, subject to the condition that the airworthiness requirements under which such a certificate is issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established by ICAO from time to time pursuant to the Convention. These minimum standards are contained in Annex 8, the first edition of which was adopted by the Council on 1 March 1949.

Annex 8 includes broad standards which define, for application by the national airworthiness authorities, the minimum basis for the recognition by States of Certificates of Airworthiness for the purpose of flight of aircraft of other States into and over their territories, thereby achieving, among other things, protection of other aircraft, third parties and property. It is recognized that ICAO Standards would not replace national regulations and that national codes of airworthiness containing the full scope and extent of detail considered necessary by individual States would be required as the basis for the certification of individual aircraft. Each State is free to develop its own comprehensive and detailed code of airworthiness or to select, adopt or accept a comprehensive and detailed code established by another Contracting State. The level of airworthiness required to be maintained by a national code is indicated by the broad standards of Annex 8 supplemented, where necessary, by guidance material provided in ICAO's *Airworthiness Technical Manual* (Doc 9760).

Annex 8 is divided into four parts. Part I includes definitions; Part II deals with procedures for certification and continuing airworthiness of aircraft; Part III includes technical requirements for the certification of new large aeroplane designs; Part IV deals with helicopters.

One of the supporting clauses in the definitions used in the Annex defines the environment in which an aircraft is expected to perform as "anticipated operating conditions". These are conditions which are known from experience or which can be reasonably envisaged to occur during the operational life of the aircraft, taking into account the operations for which the aircraft is made eligible. They also include conditions relative to the weather, terrain surrounding the aerodromes from which the aircraft is expected to operate, functioning of the aircraft, efficiency of personnel and other factors affecting safety in flight. Anticipated operating conditions do not include those extremes which can be effectively avoided by operating procedures and those extremes which occur so infrequently that higher levels of airworthiness to meet them would render aircraft operations impracticable.

Under the provisions related to continuing airworthiness of aircraft, the State of Registry must inform the State of Design when it first enters in its register an aircraft of the type certified by the latter. This is to enable the State of Design to transmit to the State of Registry any generally applicable information it has found necessary for the continuing airworthiness and for the safe operation of the aircraft. The State of Registry must also transmit to the State of Design all continuing airworthiness information originated by it for transmission, as necessary, to other Contracting States known to have on their registers the same type of aircraft.

To assist States in establishing contact with appropriate national airworthiness authorities, necessary information has been provided in an ICAO circular (Circ 95) which is available on the ICAO-Net.

The technical standards dealing with certification of aeroplanes are limited at present to multi-engined aeroplanes of over 5 700 kg maximum certificated takeoff mass. These standards include requirements related to performance, flying qualities, structural design and construction, engine and propeller design and installation, systems and equipment design and installation, and operating

limitations including procedures and general information to be provided in the aeroplane flight manual, crashworthiness of aircraft and cabin safety, operating environment and human factors and security in aircraft design.

The performance standards require that the aeroplane shall be capable of accomplishing the minimum performance specified in the Annex at all phases of flight, in the event that the critical power-unit has failed and the remaining power-units are operated within their take-off power limitations, be capable of safely continuing or abandoning its take-off. After the initial take-off phase, the aeroplane must be capable of continuing climb up to a height at which the aeroplane can continue safe flight and landing, while the remaining power-units are operating within their continuous power limitations.

The aeroplane must be controllable and stable under all anticipated operating conditions without exceptional skill, alertness or strength on the part of the pilot, even in the event of failure of any power-unit. Furthermore, the stall characteristics of the aeroplane must be such as to give the pilot clear warning, and it should be possible for the pilot to maintain full control of the aeroplane without altering engine power.

Requirements for detailed design and construction provide for a reasonable assurance that all aeroplane parts will function reliably and effectively. Functioning of all moving parts essential to safe operation must be demonstrated by suitable tests, and all materials used must conform to approved specifications. Methods of fabrication and assembly must produce a consistently sound structure which must be protected against deterioration or loss of strength due to weathering, corrosion, abrasion or other causes, which could pass unnoticed. Means must be provided which will automatically prevent emergencies or enable the crew to deal with them effectively, and design should minimize the possibility of in-flight fires, cabin depressurization and toxic gases in the aeroplane and the aircraft against lightning and static electricity.

Special consideration is given to requirements dealing with design features which affect the ability of the flight crew to maintain controlled flight. The layout of the flight crew compartment must be such as to minimize the possibility of incorrect operation of controls due to confusion, fatigue or interference. It should allow a sufficiently clear, extensive and undistorted field of vision for the safe operation of the aeroplane.

Aeroplane design features also provide for the safety, health and well being of occupants by providing an adequate cabin environment during the anticipated flight and ground and water operating conditions, the means for rapid and safe evacuation in emergency landings and the equipment necessary for the survival of the occupants following an emergency landing in the expected external environment for a reasonable time-span.

Requirements for the certification of engines and accessories are designed to ensure that they function reliably under the anticipated operating conditions. An engine of the type must be tested to establish its power or thrust from characteristics, to ensure that operating parameters are satisfactory and to demonstrate adequate margins of freedom from detonation, surge or other detrimental conditions. Tests must be of sufficient duration and must be conducted at such power and other operating conditions as are necessary to demonstrate the reliability and durability of the engine.

Following the recent events of highjacking and terrorist acts on board aircraft, special security features have been included in aircraft design to improve the protection of the aircraft. These include special features in aircraft systems, identification of a least-risk bomb location, and strengthening of the cockpit door, ceilings and floors of the cabin crew compartment.

ANNEXE 9
to the Convention on
International Civil Aviation

Facilitation

The Standards and Recommended Practices (SARPs) on Facilitation (FAL) are derived from several provisions of the Chicago Convention. *Article 37* obliges ICAO to adopt and amend from time to time international standards and recommended practices and procedures dealing with, *inter alia*, customs and immigration procedures. *Article 22* obliges each Contracting State to adopt all practicable measures to facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of Contracting States, and to prevent unnecessary delays to aircraft, crews, passengers, and cargo, especially in the administration of the laws relating to immigration, quarantine, customs and clearance. *Article 23* of the Convention expresses the undertaking of each Contracting State to establish customs and immigration procedures affecting international air navigation in accordance with the practices established or recommended pursuant to the Convention.

A number of other articles have special pertinence to the provisions of the FAL Annex and have been taken into account in its preparation. These include: *Article 10*, which requires all aircraft entering the territory of a Contracting State to land at, and depart from, an airport designated by that State for customs and other examination; *Article 13*, which require compliance of a Contracting State's entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine laws and regulations, by or on behalf of passengers, crew or cargo; *Article 14*, which obliges each Contracting State to take effective measures to prevent the spread by means of air navigation of communicable diseases; and *Article 24* (customs duty), *Article 29* (documents carried in aircraft) and *Article 35* (cargo restrictions).

These provisions of the Convention find practical expression in the SARPs of Annex 9, the first edition of which was adopted in 1949. The SARPs pertain specifically to facilitation of landside formalities for clearance of aircraft and commercial traffic through the requirements of customs, immigration, public health and agriculture authorities. The Annex is a wide-ranging document which reflects the flexibility of ICAO in keeping pace with international civil aviation. ICAO is recognized as being the first international body to make a real start on facilitation by developing Standards which bind its Contracting States.

The Annex provides a frame of reference for planners and managers of international airport operations, describing maximum limits on obligations of industry and minimum facilities to be provided by governments. In addition, Annex 9 specifies methods and procedures for carrying out clearance operations in such a manner as to meet the twin objectives of effective compliance with the laws of States and productivity for the operators, airports and government inspection agencies involved.

Initially, the main thrust of the Annex consisted of efforts to reduce paperwork, standardize internationally the documents that were to accompany traffic between States, and simplify the procedures required to clear aircraft, passengers and cargo. It was—as it still is—recognized that delays due to cumbersome formalities must be reduced, not just because they are unpleasant but, in practical terms, because they are costly to all of the "customer groups" in the community and because they interfere with the success of everyone.

Over the years, traffic volumes grew. States' resources for inspection regimes could not keep pace. The facilitation of landside clearance formalities became a much more complex issue. The focus of Annex 9 therefore changed. In its 11th edition (2002), the Annex 9 retained its original strategies, carried forward in all editions since the first, of reducing paperwork, standardizing documentation and simplifying procedures. However, it shifted its focus to inspection techniques based on risk management, with the objectives to increase efficiency, reduce congestion in airports and enhance security; to control abuses such as narcotics trafficking and travel document fraud; and to support the growth of international trade and tourism. In addition, new SARPs and guidance material were introduced to address certain high-profile issues of public interest such as the treatment of persons with disabilities.

More recently, the face of facilitation has been further shaped by major developments in the civil aviation environment which have occurred during the last ten years (the mid-1990s and beyond). These phenomena include: technological

progress, with the universal proliferation of the use of computers and electronic data interchange systems; massive increases in illegal migration which have become worldwide immigration and national security problems, with civil aviation the transport mode of choice and passport fraud a frequent tactic; and ongoing political and social upheaval, which has given rise to increased use of terrorism, in which unlawful interference with civil aviation is still a powerful technique for pursuing an objective.

These topics formed the basis of the agenda of the 12th Session of the Facilitation Division that was held in Cairo in early 2004 with the theme, "Managing Security Challenges to Facilitate Air Transport Operations." Discussions on the essential role that facilitation measures play in the improvement of security led to the Division making recommendations on the security of travel documents and border control formalities, on modernized provisions for facilitation and security in air cargo service operations, on controlling travel document fraud and illegal migration and on international health regulations and hygiene and sanitation in aviation.

The consequent 12th edition of Annex 9 (expected publication: 2005) reflects ICAO's contemporary FAL strategy. This is to advocate and support action by Contracting States in three principal areas: the standardization of travel documents, the rationalization of border clearance systems and procedures, and international cooperation to tackle security problems related to passengers and cargo. While the primary motivation of Annex 9 will continue to carry out the mandate in Article 22 of the Chicago Convention, "...to prevent unnecessary delays to aircraft, passengers and cargo....", numerous provisions, developed with the intent to increase efficiency in control processes, support also the objective to raise the level of general security.

Enhancing the security of travel documents and tackling illegal migration are among the major changes introduced into Annex 9 through its 12th edition. Most of the existing Chapters and Appendices of the Annex remain more-or-less unchanged from the 11th edition. Two Chapters, in particular, have been substantially amended to reflect new international realities.

Chapter 3, which deals with the entry and departure of persons and baggage, now contains a Standard obliging Contracting States to regularly update security features in new versions of their travel documents, to guard against their misuse and to facilitate detection of cases where such documents have been unlawfully altered, replicated or issued. Another Standard requires States to establish controls on the lawful creation and issuance of travel documents. States are also now obliged to issue separate passports to all persons, regardless of age, and to issue them in machine readable form, in accordance with ICAO's specifications. States and airlines are required to collaborate in combatting travel document fraud. As for crew members, States are obliged to place adequate controls on the issuance of crew member certificates and other official crew identity documents.

Finally, an entirely new Chapter 5 is devoted to the growing problem of inadmissible persons and deportees. The SARPs of this Chapter set out in clear terms the obligations of States and airlines *vis-à-vis* transport of potentially illegal migrants and similar "problem" cases that the international air transport industry comes across in ever greater numbers daily. Strict adherence by Contracting States of the obligations to remove from circulation fraudulent travel documents or genuine documents used fraudulently will greatly help to constrict the flow of illegal migrants the world over.

ANNEX 10
to the Convention on
International Civil Aviation

Aeronautical Telecommunications (Volumes I, II, III, IV and V)

Three of the most complex and essential elements of international civil aviation are aeronautical communications, navigation and surveillance. These elements are covered by Annex 10 to the Convention.

Annex 10 is divided into five volumes:

Volume I — Radio Navigation Aids
Volume II — Communications Procedures including those with PANS status
Volume III — Communication Systems
Part 1 — Digital Data Communication Systems
Part 2 — Voice Communication Systems
Volume IV — Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems
Volume V — Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization

The five volumes of this Annex contain Standards and Recommended Practices (SARPs), Procedures for Air Navigation Services (PANS) and guidance material on aeronautical communication, navigation and surveillance systems.

Volume I of Annex 10 is a technical document which defines for international aircraft operations the systems necessary to provide radio navigation aids used by aircraft in all phases of flight. The SARPs and guidance material of this volume list essential parameter specifications for radio navigation aids such as the global navigation satellite system (GNSS), instrument landing system (ILS), microwave landing system (MLS), very high frequency (VHF) omnidirectional radio range (VOR), non-directional radio beacon (NDB) and distance measuring equipment (DME). The information contained in this volume includes aspects of power requirements, frequency, modulation, signal characteristics and monitoring needed to ensure that suitably equipped aircraft will be able to receive navigation signals in all parts of the world with the requisite degree of reliability.

Volumes II and III cover two general categories of voice and data communications that serve international civil aviation. They are the ground-ground communication between points on the ground and the air-ground communication between aircraft and points on the ground. The air-ground communication provides aircraft with all necessary information to conduct flights in safety, using both voice and data. An important element of the ground-ground communication is the aeronautical fixed telecommunications network (AFTN), a worldwide network organized to meet the specific requirements of international civil aviation. Within the AFTN category, all significant ground points, which include airports, air traffic control centres, meteorological offices and the like, are joined by appropriate links designed to serve aircraft throughout all phases of flight. Messages originated at any point on the network are routed as a matter of routine to all points required for the safe conduct of flight.

In Volume II of Annex 10, general, administrative and operational procedures pertaining to aeronautical fixed and mobile communications are presented.

Volume III of Annex 10 contains SARPs and guidance material for various air-ground and ground-ground voice and data communication systems, including aeronautical telecommunication network (ATN), aeronautical mobile-satellite service (AMSS), secondary surveillance radar (SSR) Mode S air-ground data link, very high frequency (VHF) air-

ground digital link (VDL), aeronautical fixed telecommunication network (AFTN), aircraft addressing system, high frequency data link (HFDL), aeronautical mobile service, selective calling system (SELCAL), aeronautical speech circuits and emergency locator transmitter (ELT).

Volume IV of Annex 10 contains SARPs and guidance material for secondary surveillance radar (SSR) and airborne collision avoidance systems (ACAS), including SARPs for SSR Mode A, Mode C and Mode S, and the technical characteristics of ACAS.

In Volume V of Annex 10, SARPs and guidance material on the utilization of aeronautical frequencies are defined. The International Telecommunication Union (ITU) has set up a framework in which the demands for radio spectrum from individual States are balanced with the interests of different radio service users to produce a planned radio environment incorporating interference-free, effective and efficient radio spectrum use. Volume V contains information on the assignment planning of individual aeronautical radio stations operating or planned to operate in different frequency bands.

ANNEX 11
to the Convention on
International Civil Aviation

Air Traffic Services

Control of air traffic was almost unknown in 1944. Today, air traffic control, flight information and alerting services, which together comprise air traffic services, rank high among the indispensable ground support facilities which ensure the safety and efficient operation of air traffic throughout the world. Annex 11 to the Chicago Convention defines air traffic services and specifies the world-wide Standards and Recommended Practices applicable in the provision of these services.

The world's airspace is divided into a series of contiguous flight information regions (FIRs) within which air traffic services are provided. In some cases, the flight information regions cover large oceanic areas with relatively low air traffic density, within which only flight information service and alerting service are provided. In other flight information regions, large portions of the airspace are controlled airspace within which air traffic control service is provided in addition to flight information and alerting services.

The prime objective of air traffic services, as defined in the Annex, is to prevent collisions between aircraft, whether taxiing on the manoeuvring area, taking off, landing, en route or in the holding pattern at the destination aerodrome. The Annex also deals with ways of expediting and maintaining an orderly flow of air traffic and of providing advice and information for the safe and efficient conduct of flights and alerting service for aircraft in distress. To meet these objectives, ICAO provisions call for the establishment of flight information centres and air traffic control units.

All aircraft fly in accordance with either instrument flight rules (IFR) or visual flight rules (VFR). Under IFR, the aircraft fly from one radio aid to the next or by reference to self-contained airborne navigation equipment from which the pilot can determine the aircraft's position at all times. IFR flights are conducted through all but the severest of weather conditions, while aircraft flying under VFR must remain clear of cloud and operate in visibility conditions which will permit the pilot to see and avoid other aircraft. Chapter 3 specifies the types of service to be provided to these flights - for example, IFR flights are provided with air traffic control service when operating in controlled airspace. When operating in uncontrolled airspace, flight information service, which includes known traffic information, is provided and the pilot is responsible for arranging the flight to avoid other traffic. Control service is normally not provided to VFR flights, unless in specific areas, in which case VFR flights are separated from IFR flights but no separation service is provided between VFR flights, unless specifically required by the ATC authority. However, not all aircraft are provided with air traffic services. If an aircraft is operating entirely outside of controlled airspace in an area where a flight plan is not required, the flight may not even be known to air traffic services.

Safety is the overriding concern of international civil aviation and air traffic management contributes substantially to safety in aviation. Annex 11 contains an important requirement for States to implement systematic and appropriate air traffic services (ATS) safety management programmes to ensure that safety is maintained in the provision of ATS within airspaces and at aerodromes. Safety management systems and programmes will serve as an important contribution toward ensuring safety in international civil aviation.

Air traffic control service consists of clearances and information issued by air traffic control units to achieve longitudinal, vertical or lateral separation between aircraft, in accordance with the provisions set out in Chapter 3 of the Annex. This chapter also deals with the contents of clearances, their coordination between ATC units and the co-ordination of transfer of responsibility for control as a flight progresses from the area of one control unit to another. An orderly transfer process requires that an aircraft must be under the control of only one air traffic control unit at any one time.

Air traffic control units are sometimes faced with a traffic demand beyond the capacity of a particular location or area, as occurs at busy aerodromes during peak periods.

Annex 11 provides for ATC units to specify restrictions to the traffic flow, when required, for the purpose of avoiding excessive delays to aircraft in flight.

Annex 11 also specifies the requirements for coordination between the civil air traffic control units and military authorities or other agencies responsible for activities that may affect flights of civil aircraft. Military units are provided with flight plan and other data

concerning flights of civil aircraft to assist in establishing identification in the event that a civil aircraft approaches or enters a restricted area.

Flight information service is provided to aircraft operating in controlled airspace and to others known to the air traffic services units. The information includes significant meteorological (SIGMET) information, changes in the serviceability of navigation aids and in the condition of aerodromes and associated facilities and any other information likely to affect safety. IFR flights receive, in addition, information on weather conditions at departure, destination and alternate aerodromes, collision hazards to aircraft operating outside of control areas and control zones and, for flight over water, available information on surface vessels. VFR flights also receive information on weather conditions which would make visual flight impractical. Annex 11 also contains specifications for operational flight information service (OFIS) broadcasts, including automated terminal information service (ATIS) broadcasts.

Chapter 5 of Annex 11 is concerned with the alerting service, which provides for the alerting of rescue coordination centres when an aircraft is believed or known to be in a state of emergency, when it fails to communicate or to arrive on time or when information is received that a forced landing has been made or is imminent. Alerting service is automatically provided to all aircraft receiving air traffic control service and, as far as is practicable, to all other aircraft whose pilots have filed a flight plan or are otherwise known to air traffic services. It is also provided to aircraft known or believed to be subject to unlawful interference. The effect of the alerting service is to set in motion all appropriate rescue and emergency organizations which can provide assistance when and where required.

Subsequent chapters of the Annex cover ATS requirements for air-ground communications and for communications between ATS units and between those units and other essential offices. These chapters also specify the information required to be supplied to each type of air traffic services unit. Air-ground communications should permit direct, rapid and continuous static-free two-way radiotelephony communication, whenever practicable, while those between ATS units should permit exchange of printed messages and, in the case of air traffic control units, direct voice communications between controllers. Because of the importance of the information transmitted over air-ground radio channels and that received from other units and offices, Annex 11 recommends that such communications should be recorded.

An Appendix to the Annex spells out the principles governing the identification of air traffic services routes to allow both pilots and ATS to make unmistakable reference to any route without resorting to geographical references. Another Appendix specifies the requirements for designators for significant points marked by a radio aid as well as those not marked by a radio aid. Annex 11 also contains a series of attachments with guidance material on a variety of subjects, from airspace organization to ATS requirements for air-ground channels to the establishment and naming of standard arrival and departure routes.

Contingency planning is an important responsibility of all States that provide air navigation services. An Attachment to Annex 11 contains concise guidance to assist States in providing for the safe and orderly flow of international air traffic in the event of disruptions of air traffic services and related supporting services and in preserving the availability of major world air routes in the event of disruptions.

The sky may be limitless but not for air traffic. As more aircraft fill the crowded air routes, air traffic control concepts, procedures, equipment and rules will continue to evolve as will the provisions of this Annex.

ANNEX 12
to the Convention on
International Civil Aviation

Search and Rescue

Search and rescue services are organized to respond to persons apparently in distress and in need of help. Prompted by the need to rapidly locate and rescue survivors of aircraft accidents, a set of internationally agreed Standards and Recommended Practices has been incorporated in ICAO's Annex 12 - *Search and Rescue* (SAR).

The Annex, which is complemented by a three-part *Search and Rescue Manual* dealing with SAR organization, management and procedures, sets forth the provisions for the establishment, maintenance and operation of search and rescue services by ICAO Contracting States in their territories and over the high seas. Proposals for Annex 12 were originally made in 1946. By 1951, the proposals had been reviewed and revised to meet international civil aviation requirements, and were embodied as Standards and Recommended Practices in the first edition of Annex 12.

Containing five chapters, the Annex details the organization and cooperative principles appropriate to effective SAR operations, outlines required necessary preparatory measures and sets forth proper operating procedures for SAR services in actual emergencies.

One of the first aspects addressed in the organizational chapter is the requirement for States to provide SAR services within their territories and over those portions of the high seas or areas of undetermined sovereignty as determined in regional air navigation agreements and approved by the Council of ICAO. This chapter also deals with the establishment of mobile SAR units, the means of communication for these units and the designation of other elements of public or private services suitable for search and rescue activity.

Provisions concerning equipment requirements of rescue units reflect the need to give adequate assistance at the scene of accidents, due regard being given to the number of passengers involved.

Cooperation between the SAR services of neighbouring States is essential to the efficient conduct of SAR operations. This important aspect is covered in depth in Chapter 3, which requires ICAO Contracting States to publish and disseminate all information needed for the expeditious entry into their territories of rescue units of other States. It is also recommended that persons qualified in the conduct of aircraft accident investigation accompany rescue units in order to facilitate accident investigation.

Chapter 4, which deals with preparatory measures, sets forth the requirements for collation and publication of information needed by SAR services. It specifies that detailed plans of operation must be prepared for the conduct of SAR operations and indicates the necessary information for inclusion in the plans.

Preparatory measures required to be undertaken by rescue units, training requirements and removal of aircraft wreckage are also covered. A search and rescue operation is a dynamic activity requiring uniformly comprehensive operating procedures that are sufficiently flexible to meet extraordinary needs. Beginning with the requirement to identify and categorize the emergency situation, Chapter 5 details action to be taken for each category of event.

Three distinct phases categorize emergency situations. The first is the "Uncertainty Phase" which is commonly declared when radio contact has been lost with an aircraft and cannot be re-established or when an aircraft fails to arrive at its destination. During this phase the Rescue Coordination Centre (RCC) concerned may be activated. The RCC collects and evaluates reports and data pertaining to the subject aircraft.

Depending on the situation, the uncertainty phase may develop into an "Alert Phase", at which time the RCC alerts appropriate SAR units and initiates further action.

The "Distress Phase" is declared when there is reasonable certainty that an aircraft is in distress. In this phase, the RCC is responsible for taking action to assist the aircraft and to determine its location as rapidly as possible. In compliance with a predetermined set of procedures, the aircraft operator, State of Registry, air traffic services units concerned, adjacent RCCs and appropriate accident investigation authorities are informed; a plan for the conduct of the search and rescue operation is drawn up and its execution is coordinated.

Procedures are detailed in Chapter 5 for SAR operations involving two or more RCCs, for authorities in the field and for terminating or suspending SAR operations. Other procedures deal with actions to be taken at the scene of an accident and by a pilot-in-command intercepting a distress transmission.

An Appendix to the Annex provides three sets of signals, the first of which are signals for use by aircraft and surface craft during the conduct of a SAR operation. The second and third sets consist of ground-to-air visual signals for use by survivor and ground rescue units.

ANNEX 13
to the Convention on
International Civil Aviation

Aircraft Accident and Incident Investigation

The causes of an aircraft accident or serious incident must be identified in order to prevent repeated occurrences. The identification of causal factors is best accomplished through a properly conducted investigation. To emphasise this point, Annex 13 states that the objective of the investigation of an accident or incident is prevention.

Annex 13 provides the international requirements for the investigation of aircraft accidents and incidents. It has been written in a way that can be understood by all participants in an investigation. As such, it serves as a reference document for people around the world who may be called on, often without any lead time, to deal with the many aspects involved in the investigation of an aircraft accident or serious incident. As an example, the Annex spells out which States may participate in an investigation, such as the States of Occurrence, Registry, Operator, Design and Manufacture. It also defines the rights and responsibilities of such States.

The ninth edition of Annex 13 consists of eight chapters, an appendix and four attachments. The first three chapters cover definitions, applicability and general information. Chapter 3 includes the protection of evidence and the responsibility of the State of Occurrence for the custody and removal of the aircraft. It also defines how that State must handle requests for participation in the investigation from other States.

All States that may be involved in an investigation must be promptly notified of the occurrence. Procedures for this notification process are contained in Chapter 4. The same chapter outlines the responsibilities for conducting an investigation depending on the location of the occurrence, eg. in the territory of an ICAO Contracting State, in the territory of a non-contracting State, or outside the territory of any ICAO State. Following the formal notification of the investigation to the appropriate authorities, Chapter 5 addresses the investigation process.

Responsibility for an investigation belongs to the State in which the accident or incident occurred. That State usually conducts the investigation, but it may delegate all or part of the investigation to another State. If the occurrence takes place outside the territory of any State, the State of Registry has the responsibility to conduct the investigation.

States of Registry, Operator, Design and Manufacture who participate in an investigation are entitled to appoint an accredited representative to take part in the investigation. Advisers may also be appointed to assist accredited representatives. The State conducting the investigation may call on the best technical expertise available from any source to assist with the investigation.

The investigation process includes the gathering, recording and analysis of all relevant information; the determination of the causes; formulating appropriate safety recommendations and the completion of the final report.

Chapter 5 also includes provisions regarding: the investigator-in-charge, flight recorders, autopsy examinations, coordination with judicial authorities, informing aviation security authorities, disclosure of records, and re-opening of an investigation. States whose citizens have suffered fatalities in an accident are also entitled to appoint an expert to participate in the investigation.

Chapter 6 contains the Standards and recommended practices dealing with the development and publication of the final report of an investigation. The recommended format for the final report is contained in an Appendix to the Annex.

Computerized databases greatly facilitate the storing and analysing of information on accidents and incidents. The

sharing of such safety information is regarded as vital to accident prevention. ICAO operates a computerized database known as the Accident/Incident Data Reporting (ADREP) system, which facilitates the exchange of safety information among Contracting States. Chapter 7 of Annex 13 addresses the reporting requirements of the ADREP system which is by means of Preliminary and Accident/Incident Data Reports.

Chapter 8 of Annex 13 deals with accident prevention measures. The provisions in this chapter cover incident reporting systems, both mandatory and voluntary, and the necessity for a non-punitive environment for the voluntary reporting of safety hazards. This chapter then addresses database systems and a means to analyse the safety data contained in such databases in order to determine any preventive actions required. Finally, it recommends that States promote the establishment of safety information sharing networks to facilitate the free exchange of information on actual and potential safety deficiencies. The processes outlined in this chapter form part of a safety management system aimed at reducing the number of accidents and serious incidents worldwide.

ANNEX 14
to the Convention on
International Civil Aviation

Aerodromes
(Volumes I and II)

A distinction of Annex 14 is the broad range of subjects it contains. It extends from the planning of airports and heliports to such details as switch-over times for secondary power supply; from civil engineering to illumination engineering; from provision of sophisticated rescue and fire fighting equipment to simple requirements for keeping airports clear of birds. The impact of these numerous subjects on the Annex is compounded by the rapidly changing industry which airports must support. New aircraft models, increased aircraft operations, operations in lower visibilities and technological advances in airport equipment combine to make Annex 14 one of the most rapidly changing Annexes. In 1990, after 39 amendments the Annex was split into two volumes, Volume I dealing with aerodrome design and operations and Volume II dealing with heliport design.

Annex 14, Volume I, is also unique: it is applicable to all airports open to public use in accordance with the requirements of Article 15 of the Convention. Historically, it came to life in 1951 with 61 pages of Standards and Recommended Practices and 13 additional pages on guidance for their implementation. That edition included specifications for water aerodromes and aerodromes without runways; specifications that no longer appear. Today over 180 pages of specifications and additional pages of guidance material set forth the requirements for international airports around the world.

The contents of Volume I reflect, to varying extents, the planning and design, as well as operation and maintenance, of aerodromes.

The heart of the airport is the vast movement area extending from the runway, along the taxiways and onto the apron. Today's large modern aircraft require *a* more exacting design of these facilities. Specifications on their physical characteristics, i.e. width, surface slope and separation distances from other facilities, form a principal part of this Annex. Specifications for new facilities, unheard of at the beginning of ICAO, such as runway end safety areas, clearways and stopways, are all set forth. These facilities are the building blocks for airports which define its over-all shape and size and permit engineers to lay out the skeleton that forms the airport's basic structure.

Along with defining the ground environment of an airport, specifications are also required to define its airspace requirements. Airports must have airspace free from obstacles in order for aircraft to approach and depart safely from the airport. It is also important that the volume of this space be defined so that it may be protected to ensure the continued growth and existence of the airport or, as stated in the Annex, ". . . to prevent the aerodromes from becoming unusable by the growth of obstacles . . . by establishing a series of obstacle limitation surfaces that define the limits to which objects may project into the airspace". The requirements to provide a particular obstacle limitation surface and the dimensions of the surfaces are classified in the Annex by runway type. Six different types of runway are recognized: non-instrument approach runways, non-precision approach runways, precision approach runways categories I, II and III, and takeoff runways.

A striking feature of airports at night are the hundreds, sometimes thousands of lights used to guide and control aircraft movements. In contrast to flight, where guidance and control are done through radio aids, movements on the ground are primarily guided and controlled through visual aids. Annex 14, Volume I, defines in detail numerous systems for use under various types of meteorological conditions and other circumstances.

As these visual aids must be immediately understandable by pilots from all over the world, standardization of their location and light characteristics is highly important. Recent advances in lighting technology have led to great increases

in the intensity of lights. Also in recent years, the development of small light sources has facilitated the installation of lights in the surface of pavements that can be run over by aircraft. Modern high intensity lights are effective for both day and night operations and, in some day conditions, simple markings may be highly effective. Their uses are defined in the Annex as well. Airport signs are a third type of visual aid. At large airports and airports with heavy traffic it is important that guidance be provided to pilots to permit them to find their way about the movement area.

The objective of most specifications is to improve the safety of aviation. One section of Annex 14, Volume I, is devoted to improving the safety of equipment installed at airports. Particularly noteworthy are specifications concerning the construction and siting of equipment near runways. This is to reduce the hazard such equipment might pose to aircraft operations. Requirements for secondary power supply are also specified, along with the characteristics of light circuit design and the need to monitor the operation of visual aids.

In recent years more attention has been given to the operation of airports. The current edition of Annex 14, Volume I, includes specifications on maintenance of airports. Particular emphasis is given to pavement areas and visual aids. Attention is also given to eliminating features of airports which may be attractive to birds that endanger aircraft operation.

Of critical importance to the operation of any airport is the rescue and fire fighting service which, according to Annex 14, all international airports are required to have. The Annex sets forth the agents to be used, their amounts and the time limits in which they must be delivered to the scene of an aircraft accident.

To take off and land safely and routinely today's aircraft require accurate information on the condition of facilities at airports. Annex 14, Volume I, sets forth: what information is to be provided; how it is to be determined; how it is to be reported; and to whom it is to be reported. (Specifications for the transmittal of this information through AIPs and NOTAMs are set out in Annex 15 — *Aeronautical Information Services.*) Typical of the type of information to be reported are elevation of different parts of the airport, strength of pavements, condition of runway surfaces and the level of airport rescue and fire fighting services.

Provisions for heliports are included in Volume II of Annex 14. These specifications complement those in Volume I which, in some cases, are also applicable to heliports. The provisions address the physical characteristics and obstacle limitation surfaces required for helicopter operations from surface level and elevated on-shore heliports and helidecks, under both visual and instrument meteorological conditions. Material dealing with the marking and lighting of heliports, as well as rescue and fire fighting requirements for heliports, also have been included in Volume II. Although specifications on marking and lighting of heliports are only applicable to operations in visual meteorological conditions, work is under way on the development of appropriate visual aids for helicopter operations in instrument meteorological conditions.

ANNEX 15
to the Convention on
International Civil Aviation

Aeronautical Information Services

One of the least known and most vital roles in support of international civil aviation is filled by the aeronautical information service (AIS). The object of the aeronautical information service is to ensure the flow of information necessary for the safety, regularity and efficiency of international air navigation.

Annex 15 defines how an aeronautical information service shall receive and/or originate, collate or assemble, edit, format, publish/store and distribute specified aeronautical information/data. The goal is to satisfy the need for uniformity and consistency in the provision of aeronautical information/data that is required for the operational use by international civil aviation.

The ICAO Council first adopted the original Standards and Recommended Practices in 1953. Annex 15 has its origins in Article 37 of the Chicago Convention. The first requirements for the Annex were developed by the ICAO Air Navigation Committee (now the Air Navigation Commission), following recommendations from regional air navigation meetings, and were published by the authority of the Council as *Procedures for International Notices to Airmen* back in 1947.

"International notices to airmen" is a phrase which led to the birth of an early aeronautical acronym: NOTAM. In 1949, a special NOTAM meeting reviewed and proposed amendments to these procedures, which were later issued as *Procedures for Air Navigation Services* that became applicable in 1951. A total of 33 amendments updated Annex 15 over the years to meet the rapid changes brought about by air travel and associated information technology. In recent years, Annex 15 amendments have reflected the increased need for the timely provision of quality aeronautical information/data and terrain data as they have become critical components of data-dependant on-board navigation systems. The Annex now contains many provisions aimed at preventing corrupt or erroneous aeronautical information/data which can potentially affect the safety of air navigation.

The operator of any type of aircraft, be it small private aircraft or large transport aircraft, must have available a variety of information concerning the air navigation facilities and services that may be expected to be used. For example, the operator must know the regulations concerning entry into and transit of the airspace of each State in which operations will be carried out, as well as what aerodromes, heliports, navigation aids, meteorological services, communication services and air traffic services are available and the procedures and regulations associated with them. The operator must also be informed, often on very short notice, of any change affecting the operation of these facilities and services and must know of any airspace restrictions or hazards likely to affect flights. While this information can nearly always be provided before take-off, it must, in some instances, be provided during flight.

The philosophy underlying Annex 15, which stems from Article 28 of the Convention on International Civil Aviation, is that each State is responsible for making available to civil aviation interests any and all information which is pertinent to and required for the operation of aircraft engaged in international civil aviation within its territory, as well as in areas outside its territory in which the State has air traffic control or other responsibilities.

The information handled by an AIS may vary widely in terms of the duration of its applicability. For example, information related to airports and its facilities may remain valid for many years while changes in the availability of those facilities (for instance, due to construction or repair) will only be valid for a relatively short period of time. Information may be valid for as short a time as days or hours.

The urgency attached to information may also vary, as well as the extent of its applicability in terms of the number of operators or types of operations affected. Information may be lengthy or concise or include graphics.

Therefore, aeronautical information is handled differently depending on its urgency, operational significance, scope, volume and the length of time it will remain valid and relevant to users. Annex 15 specifies that aeronautical information be published as an integrated aeronautical information package. It is composed of the following elements: the *Aeronautical Information Publication* (AIP), including amendment service, AIP supplements, NOTAM, pre-flight information bulletins (PIB), aeronautical information circulars (AIC), checklists and lists of valid NOTAM. Each

element is used to distribute specific types of aeronautical information.

Information concerning changes in facilities, services or procedures, in most cases, requires amendments to be made to airline operations manuals or other documents and databases produced by various aviation agencies. The organizations responsible for maintaining these publications usually work to a pre-arranged production programme. If aeronautical information were published indiscriminately with a variety of effective dates, it would be impossible to keep the manuals and other documents and databases up to date. Since many of the changes to facilities, services and procedures can be anticipated, Annex 15 provides for the use of a regulated system, termed AIRAC (aeronautical information regulation and control), which requires significant changes to become effective and information to be distributed in accordance with a predetermined schedule of effective dates, unless operational considerations make it impracticable.

Annex 15 also specifies that pre-flight information must be made available at each aerodrome/heliport normally used for international operations and sets the content of aeronautical information provided for pre-flight planning purposes as well as requirements for the provision of that information through automated aeronautical information systems. Additionally, there are requirements to ensure that important post-flight information provided by aircrews (for example, the presence of a bird hazard) are relayed to the AIS for distribution as the circumstances necessitate.

The need, role and importance of aeronautical information/data have changed significantly with the evolution of the Communications, Navigation and Surveillance/Air Traffic Management (CNS/ATM) systems. The implementation of area navigation (RNAV), required navigation performance (RNP) and airborne computer-based navigation systems has brought about exacting requirements for the quality (accuracy, resolution and integrity) of aeronautical information/data and terrain data.

The users' dependence on the quality of certain aeronautical information/data is evident from Annex 15, paragraph 3.2.8 a) which, when describing critical data, states: "There is a high probability when using corrupted critical data that the continued safe flight and landing of an aircraft would be severely at risk with the potential for catastrophe"

Since corrupt or erroneous aeronautical information/data can potentially affect the safety of air navigation because of the direct dependence upon it by both airborne and ground-based systems, it is imperative that each State ensure that users (aviation industry, air traffic services, etc.) receive timely and quality aeronautical information/data for the period of its intended use.

To achieve this, and to demonstrate to users the required information/data quality, Annex 15 provides that States must establish a quality system and put in place quality management procedures at all stages (receiving and/or originating, collating or assembling, editing, formatting, publishing, storing and distributing) of the aeronautical information/data process. The quality system must be documented and demonstrable for each function stage, ensuring that the organizational structure, procedures, processes and resources are in place in order to detect and remedy any information/data anomalies during the phases of production, maintenance and operational use. Explicit in such a quality management regime is the ability to trace all information/data from any point, back through the proceeding processes, to its origin.

Of all the activities in international civil aviation, the provision and sustaining of aeronautical information services may not rank among the most glamourous and indeed the complexity of AIS information supplying data-dependant on-board navigation systems may be transparent to the user, but without this service a pilot would be flying into the unknown.

ANNEX 16
to the Convention on International Civil Aviation

Environmental Protection
(Volumes I and II)

Annex 16 (Volumes I and II) deals with the protection of the environment from the effect of aircraft noise and aircraft engine emissions - two topics hardly thought about when the Chicago Convention was signed.

Aircraft noise was already of concern during the formative years of ICAO, but it was then limited to the noise caused by propellers whose tips rotated at speeds approaching that of sound. This concern increased with the introduction of the first generation jet aeroplanes in the early 1960s and accelerated with the growth in the number of jet aircraft in international operations.

Aircraft noise is a function, among other things, of the power of the engines that propel aeroplanes through the atmosphere. Reduce the power and you reduce noise, but at the same time you may affect the safety characteristics of the jet aircraft.

In 1968, the ICAO Assembly adopted a resolution which conceded the seriousness of noise in the vicinity of airports, and instructed the ICAO Council to establish international specifications and associated guidance material to control aircraft noise. In 1971, the Assembly adopted another resolution recognizing the adverse environmental impact that may be related to aircraft activity. This resolution placed on ICAO the responsibility to guide the development of international civil aviation in such a manner as to benefit the people of the world and to achieve maximum compatibility between the safe and orderly development of civil aviation and the quality of the human environment.

Annex 16 dealing with various aspects of aircraft noise problems was adopted in 1971 on the basis of recommendations of the 1969 Special Meeting on Aircraft Noise in the Vicinity of Aerodromes. These aspects included: procedures for describing and measuring aircraft noise; human tolerance to aircraft noise; aircraft noise certification; criteria for establishment of aircraft noise abatement procedures; land use control; and ground run-up noise abatement procedures.

Shortly after this meeting, the Committee on Aircraft Noise (CAN) was established to assist ICAO in the development of noise certification requirements for different classes of aircraft.

The first meeting of this committee developed the first amendment to Annex 16, which became applicable in 1973 and included noise certification of future production and derived versions of subsonic jet aeroplanes.

During subsequent meetings, the Committee on Aircraft Noise developed noise certification standards for future subsonic jet aeroplanes and propeller-driven aeroplanes, and for future production of existing supersonic transport aeroplane types and helicopters. It also developed guidelines for noise certification of future supersonic and propeller-driven STOL (short take-off and landing) aeroplanes as well as installed APUs (auxiliary power-units) and associated aircraft systems when operating on the ground.

A resolution adopted by the ICAO Assembly in 1971 led to specific action on the question of engine emissions and detailed proposals for ICAO Standards for the control of engine emissions from certain types of aircraft engines. The Committee on Aircraft Engine Emissions (CAEE) was subsequently established with a view to develop specific Standards for aircraft engine emissions.

These Standards, adopted in 1981, set limits for the emission of smoke and certain gaseous pollutants for large turbo-jet and turbofan engines to be produced in the future; they also prohibit the venting of raw fuels. The scope of the existing Annex 16 was widened to include engine emission provisions and the document was retitled *Environmental Protection*. Volume I of the reorganized Annex 16 contains provisions related to aircraft noise while Volume II contains provisions related to aircraft engine emissions.

In Volume I, different aircraft classifications form the basis of noise certification. These classifications include subsonic jet aeroplanes for which application for the certification of the prototype was accepted before 6 October 1977; for those accepted on or after that date; for propeller-driven aeroplanes over 5 700 kg; for those not exceeding this mass; for supersonic aeroplanes for which application for certification of the prototype was accepted before 1 January 1975; and for helicopters for which the application for certification of the prototype was accepted on or after 1 January 1980.

For each classification of aircraft type, a noise evaluation measure has been standardized. Except for propeller-driven aeroplanes not exceeding 5 700 kg maximum certificated take-off mass, the noise evaluation measure is the effective perceived noise level, expressed in EPNdB. The EPNdB is a single number indicator of the subjective effects of aircraft noise on people, taking into account the instantaneous perceived noise level and duration.

Various measurement points, maximum noise levels at lateral, approach and flyover noise measurement points, along with flight test procedures, have been designated for these types of aircraft.

Noise certification is granted by the State of Registry of an aircraft on the basis of satisfactory evidence that the aircraft complies with the requirements which are at least equal to the applicable Standards set out in this Annex.

In Volume II of Annex 16, there are Standards which prohibit the intentional venting of raw fuel to the atmosphere from all turbine engine powered aircraft manufactured after 18 February 1982.

There are also Standards which limit the emission of smoke from turbo-jet and turbofan engines intended for propulsion at subsonic speeds and manufactured after 1 January 1983. For engines intended for supersonic propulsion, similar limitations apply to engines manufactured after 18 February 1982.

Also included are Standards which limit the emission of carbon monoxide, unburned hydrocarbons and oxides of nitrogen from large turbo-jet and turbofan engines intended for subsonic propulsion and manufactured after 1 January 1986. These Standards are based on an aircraft's landing and take-off (LTO) cycle. In addition to these Standards, Volume II contains detailed measurement procedures and instrument specifications and details the statistical methods to be used in assessing test results.

In 1983, the CAN and CAEE committees were amalgamated to form the Committee on Aviation Environment Protection (CAEP), as a Technical Committee of the ICAO Council. Since its establishment, CAEP has further developed the Standards in Annex 16 for both aircraft noise and aircraft engine emissions.

Concerning aircraft noise, on the basis of recommendations by CAEP, the Council of ICAO in 2001 adopted a new Chapter 4 noise standard, more stringent than that contained in Chapter 3. Commencing on 1 January 2006, the new standard will apply to newly certificated aeroplanes and to Chapter 3 aeroplanes for which re-certification to Chapter 4 is requested.

This new Standard was adopted at about the same time as the ICAO Assembly endorsed the concept of a "balanced approach to noise management" developed by CAEP that is comprised of four elements, namely reduction of noise at source, land-use planning, operational measures, and operation restrictions. For further details, see the *Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection.*

Concerning aircraft engine emissions, there has been a change in the focus of the Organization's work. While it was initially based on concerns regarding air quality in the vicinity of airports, in the 1990s it was expanded to include global atmospheric problems to which aircraft engine emissions contribute, such as climate change. As a result, consideration is being given to further development of the ICAO emissions Standards to take account of emissions not only in the LTO cycle, but also during the cruise phase of operations.

In both 1993 and 1999, on the basis of CAEP recommendations, the Council of ICAO adopted more stringent Standards defining the emission limits for oxides of nitrogen. At the time of writing, a third revision of these limits was under consideration by the Council.

Environmental protection has become one of the biggest challenges to civil aviation in the twenty-first century. Since

it was first adopted, Annex 16 has been further developed to meet new environmental concerns and to accommodate new technology. The Organization will continue to keep the Annex under review, consistent with its aim of achieving maximum compatibility between the safe and orderly development of civil aviation and the quality of the environment.

Annex 17
to the Convention on
International Civil Aviation

Security - Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference

The dramatic increase in crimes of violence which adversely affected the safety of civil aviation during the late 1960's, resulted in an Extraordinary Session of the ICAO Assembly in June 1970. One of the resolutions of that Assembly called for specifications in existing or new Annexes to the Chicago Convention to specifically deal with the problem of unlawful interference, in particular with unlawful seizure of aircraft. Following the work of the Air Navigation Commission, the Air Transport Committee, and the Committee on Unlawful Interference, Standards and Recommended Practices on Security were adopted by the Council on 22 March 1974 and designated as Annex 17 – Security. This Annex sets out the basis for the ICAO civil aviation security programme and seeks to safeguard civil aviation and its facilities against acts of unlawful interference. Of critical importance to the future of civil aviation and to the international community at large are the measures taken by ICAO to prevent and suppress all acts of unlawful interference against civil aviation throughout the world.

Annex 17 is primarily concerned with administrative and co-ordination aspects, as well as with technical measures for the protection of the security of international air transport, requiring each Contracting State to establish its own civil aviation security programme with such additional security measures as may be proposed by other appropriate bodies.

Annex 17 also seeks to co-ordinate the activities of those involved in security programmes. It is recognized that airline operators themselves have a primary responsibility for protecting their passengers, assets and revenues, and therefore States must ensure that the carriers develop and implement effective complementary security programmes compatible with those of the airports out of which they operate.

Some of the specifications in Annex 17 and the other Annexes recognize that it is not possible to achieve absolute security. States must ensure, nevertheless, that the safety of passengers, crew, ground personnel and the general public is a primary consideration in the safeguarding action which they initiate. States are also urged to adopt measures for the safety of the passengers and crew of unlawfully diverted aircraft until their journey can be continued.

The Annex is maintained under constant review to ensure that the specifications are current and effective. Because this document sets minimum standards for aviation security worldwide, it is subjected to careful scrutiny before undergoing any changes, additions or deletions. Since its publication, Annex 17 has been amended ten times in response to needs identified by States and is kept under review by the Aviation Security (AVSEC) Panel. This group of experts appointed by the Council includes representatives from Argentina, Australia, Belgium, Brazil, Canada, Ethiopia, France, Germany, Greece, India, Italy, Japan, Jordan, Mexico, Nigeria, the Russian Federation, Senegal, Spain, Switzerland, the United Kingdom and the United States, as well as international organizations such as the Airports Council International (ACI), the International Air Transport Association (IATA), the International Federation of Airlines Pilots Association (IFALPA) and the International Criminal Police Organization (ICPO-INTERPOL).

Prior to 1985, the significant threat to civil aviation was seen as the hijacking. As a result, the Standards and Recommended Practices tended to focus on hijacking rather than sabotage, in-flight attack or facility attack. By modifying existing technology and applying agreed upon specifications and procedures, the worldwide aviation community established a reasonably effective screening system for passengers and their carry-on luggage.

Following the three-year cycle for Annex amendments, additional changes to Annex 17 were developed in 1988 which included specifications to further assist in fighting sabotage.

Some of the changes included in Amendment 7 to Annex 17 adopted in June 1989, provide for a further clarification of the Standards dealing with reconciliation of baggage with passengers, controls over items left behind on the aircraft by disembarking passengers, security controls for commercial courier services and controls over cargo and mail under certain situations.

The latest Amendment 10 to Annex 17 was adopted by the ICAO Council on 7 December 2001 in order to address challenges posed to civil aviation by the events of 11 September 2001. It became applicable on 1 July 2002. The amendment includes various definitions and new provisions in relation to the applicability of this Annex to domestic operations; international cooperation relating to threat information; national quality control; access control; measures related to passengers and their cabin and hold baggage; in-

flight security personnel and protection of the cockpit; code-sharing/collaborative arrangements; human factors; and management of response to acts of unlawful interference.

The Attachment to Annex 17 provides officials of States responsible for implementing national programmes with a verbatim extract of all relevant specifications appearing in the other Annexes as well as the related procedures appearing in the PANS documents (Procedures for Air Navigation Services - Rules of the Air and Air Traffic Services, and Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations). This material provides officials with a summary of all security-related Standards, Recommended Practices and procedures in a single document.

The aviation security specifications in Annex 17 and the other Annexes are amplified by detailed guidance material contained in the *Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference* which was first published in 1971. This restricted document provides details of how States can comply with the various Standards and Recommended Practices contained in Annex 17. The Manual has since been developed for the purpose of assisting States to promote safety and security in civil aviation through the development of the legal framework, practices, procedures and material, technical and human resources to prevent and, where necessary, respond to acts of unlawful interference.

The very existence of these documents highlights the intensive vigilance that the Contracting States of ICAO maintain to preserve the safety of international civil aviation from a threat which is non-operational in character or origin.

Although ICAO deals primarily in multilateral arrangements to establish an international framework, much has been done to encourage States to assist each other on a bilateral basis. Annex 17 encourages States to have a security clause in their air transport agreements and a model clause has been made available.

Commencing in late 2002, ICAO's Universal Security Audit Programme is auditing the implementation of Annex 17 provisions by Contracting States. In addition to helping States improve their aviation security systems by identifying deficiencies and providing suitable recommendations, the audits are expected to provide useful feedback concerning the provisions in Annex 17.

ICAO and its Council continue to treat the subject of aviation security as a matter of the highest priority. However, acts of unlawful interference continue to pose a serious threat to the safety and regularity of civil aviation. The Organization has developed and continues to update legal and technical regulations and procedures to prevent and suppress acts of unlawful interference. Since Annex 17 is the principal document giving direction on the establishment of security measures, its uniform and consistent application is paramount if the aviation security system is to be successful.

ANNEX 18
to the Convention on
International Civil Aviation

The Safe Transport of Dangerous Goods by Air

More than half of the cargo carried by all modes of transport in the world is dangerous cargo – explosive, corrosive, flammable, toxic and even radioactive. These dangerous goods are essential for a wide variety of global industrial, commercial, medical and research requirements and processes. Because of the advantages of air transport, a great deal of this dangerous cargo is carried by aircraft.

ICAO recognizes the importance of this type of cargo and has taken steps to ensure that such cargo can be carried safely. This has been done by adopting Annex 18, together with the associated document *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air.* Other codes have existed for regulating the carriage of dangerous goods by air, but these did not apply internationally or were difficult to enforce internationally and, moreover, were not compatible with the corresponding rules of other transport modes.

Annex 18 specifies the broad Standards and Recommended Practices to be followed to enable dangerous goods to be carried safely. The Annex contains fairly stable material requiring only infrequent amendment using the normal Annex amendment process. The Annex also makes binding upon Contracting States the provisions of the Technical Instructions, which contain the very detailed and numerous instructions necessary for the correct handling of dangerous cargo. These require frequent updating as developments occur in the chemical, manufacturing and packaging industries, and a special procedure has been established by the Council to allow the Technical Instructions to be revised and reissued regularly to keep up with new products and advances in technology.

The ICAO requirements for dangerous goods have been largely developed by a panel of experts which was established in 1976. This panel continues to meet and recommends the necessary revisions to the Technical Instructions. As far as possible the Technical Instructions are kept aligned with the recommendations of the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and with the regulations of the International Atomic Energy Agency. The use of these common bases by all forms of transport allows cargo to be transferred safely and smoothly between air, sea, rail and road modes.

The ICAO requirements for the safe handling of dangerous goods firstly identify a limited list of those substances which are unsafe to carry in any circumstances and then show how other potentially dangerous articles or substances can be transported safely.

The nine hazard classes are those determined by the United Nations Committee of Experts and are used for all modes of transport. Class 1 includes explosives of all kinds, such as sporting ammunition, fireworks and signal flares. Class 2 comprises compressed or liquefied gases which may also be toxic or flammable; examples are cylinders of oxygen and refrigerated liquid nitrogen. Class 3 substances are flammable liquids including gasoline, lacquers, paint thinners, etc. Class 4 covers flammable solids, spontaneously combustible materials and materials which, when in contact with water, exit flammable gases (examples are some powdered metals, cellulose type film and charcoal). Class 5 covers oxidizing material, including bromates, chlorates or nitrates; this class also covers organic peroxides which are both oxygen carriers and very combustible. Poisonous or toxic substances, such as pesticides, mercury compounds, etc., comprise Class 6, together with infectious substances which must sometimes be shipped for diagnostic or preventative purposes. Radioactive materials are in Class 7; these are mainly radioactive isotopes needed for medical or research purposes but are sometimes contained in manufactured articles such as heart pacemakers or smoke detectors. Corrosive substances which may be dangerous to human tissue or which pose a hazard to the structure of an aircraft are dealt with in Class 8 (for example, caustic soda, battery fluid, paint remover). Finally, Class 9 is a miscellaneous category for other materials which are potentially hazardous in air transport, such as magnetized materials which could affect the aircraft's navigational systems.

Annex 18 and the Technical Instructions became effective on 1 January 1983 and applicable on I January 1984 when all of the Contracting States of ICAO were expected to conform to the ICAO requirements and to give them legislative recognition.

ภาคผนวก ค

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93

ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ

หน้าว่าง

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๙๓

ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ (๖) และมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญา ภาคผนวก ๑๗ การรักษาความปลอดภัย เพื่อให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป ยกเว้นบทบัญญัติแห่งหมวด ๕ ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๒ ในข้อบังคับนี้

"การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย" (Acts of unlawful interference) คือ การกระทำหรือพยายามกระทำการที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดอยู่เพียงการกระทำ ดังต่อไปนี้

(๑) การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

(๒) การทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ

(๓) การจับบุคคลเป็นตัวประกันในอากาศยานหรือในสนามบิน

(๔) การบุกรุกโดยใช้กำลังเข้าไปในอากาศยานหรือที่สนามบินหรือบริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

(๕) การนำอาวุธ หรือกลอุปกรณ์หรือวัตถุที่เป็นอันตรายซึ่งมีเจตนาเพื่อใช้ในการประกอบอาชญากรรมขึ้นไปในอากาศยานหรือเข้าไปที่สนามบิน

(๖) การใช้อากาศยานในระหว่างบริการเพื่อเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตาย การบาดเจ็บสาหัส หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อมอย่างร้ายแรง

(๗) การแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จซึ่งเป็นอันตรายต่อความความปลอดภัยดังต่อไปนี้ เช่น ความปลอดภัยของอากาศยานระหว่างการบิน หรือขณะอยู่ที่ภาคพื้น หรือความปลอดภัยของผู้โดยสาร ลูกเรือ เจ้าหน้าที่ภาคพื้น หรือสาธารณะชนที่สนามบิน หรือในบริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกของการบินพลเรือน

"สินค้า" (Cargo) หมายความว่า ของที่นำขึ้นบนอากาศยาน แต่ไม่หมายความรวมถึงไปรษณียภัณฑ์ (Mail) สรรพภัณฑ์ (stores) สัมภาระบรรทุกที่ไปกับผู้โดยสาร (Accompanied Baggage) และสัมภาระที่จัดการผิดพลาด (Mishandled Baggage)

"สัมภาระบรรทุกที่ไปกับผู้โดยสาร" (Accompanied baggage) หมายความว่า สัมภาระซึ่งยอมรับให้ขนส่งในระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The hold of aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยาน และซึ่งผ่านการเช็คอิน (Check in) โดยผู้โดยสารที่โดยสารไปกับอากาศยาน

"สัมภาระที่จัดการผิดพลาด" (Mishandled baggage) หมายความว่า สัมภาระที่แยกจากผู้โดยสารหรือลูกเรือโดยการจัดการที่ไม่ตั้งใจ

"สินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์ที่มีความเสี่ยงสูง" (High - Risk Cargo or Mail) ได้แก่

(๑) สินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์ที่ส่งโดยผู้ส่งหรือหน่วยงานไม่ทราบตัวตน (Unknown Entity) หรือที่มีสิ่งแสดงให้เห็นว่ามีการเข้าไปยุ่งเกี่ยว (Showing signs of tampering) กับสินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์ซึ่งมีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(ก) มีข้อมูลที่น่าเชื่อถือซึ่งแสดงให้เห็นว่าสินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์นั้นเป็นภัยคุกคามต่อการบินพลเรือน หรือ

(ข) สินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์นั้นแสดงความผิดปกติจนเป็นที่น่าสงสัย

(ค) สภาพของสินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์นั้น ไม่สามารถใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยพื้นฐานเพียงอย่างเดียวเพื่อตรวจจับวัตถุต้องห้ามที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานได้

(๒) สินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์ที่มีข้อมูลข่าวกรองจากภาครัฐว่ามีความเสี่ยงสูงโดยไม่คำนึงว่าสินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์นั้นจะมาจากผู้ส่งหรือหน่วยงานทราบตัวตนหรือไม่ก็ตาม

"สินค้าและไปรษณียภัณฑ์เปลี่ยนลำ" (Transfer Cargo and Mail) หมายความว่า สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ไปกับอากาศยานอีกลำหนึ่งซึ่งไม่ใช่อากาศยานลำที่นำเข้ามา

"ตัวแทนควบคุม" (Regulated Agent) หมายความว่า ตัวแทน (Agent) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และองค์กรอื่นซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ และได้จัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์ตามที่กำหนดในข้อบังคับนี้

"ผู้ส่งทราบตัวตน" (Known Consignor) หมายความว่า ผู้ส่งซึ่งเป็นต้นทางของสินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์เพื่อส่งในนามของตนเอง และวิธีดำเนินการของผู้ส่งนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้

"สินค้าทราบที่มา" (Known Cargo) หมายความว่า

(๑) สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่รับจากตัวแทนควบคุม หรือรับโดยตรงจากผู้ส่งทราบตัวตนซึ่งได้ผ่านการควบคุมการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดในข้อบังคับนี้

(๒) สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่รับจากผู้ส่งไม่ทราบตัวตนซึ่งผ่านการควบคุมการรักษาความปลอดภัยรวมถึงการตรวจค้น

(๓) ไปรษณียภัณฑ์ที่รับจากการไปรษณีย์ควบคุมซึ่งผ่านการควบคุมการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดในข้อบังคับนี้

"เอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัย" (Cargo Security Declaration: CSD) หมายความว่า เอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือเอกสารซึ่งรับรองสินค้าที่จะขนส่งทางอากาศว่าเป็นสินค้าทราบที่มาและลงนาม โดยบุคคลที่มีอำนาจของหน่วยงานผู้ออกเอกสารโดยแสดงว่าสินค้าดังกล่าวได้ผ่านกระบวนการอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) การรักษาความปลอดภัยหรือการควบคุมการรักษาความปลอดภัย

(๒) รับมาในสภาพที่ไม่เป็นอันตรายต่อการรักษาความปลอดภัย

(๓) ป้องกันไม่ให้บุคคลภายนอกซึ่งไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าไปสัมผัสสินค้านั้นได้ตั้งแต่ขั้นตอนการจัดเก็บไว้ ณ สถานที่ประกอบการของตนจนถึงส่งมอบให้ตัวแทนควบคุมหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ

"การควบคุมการรักษาความปลอดภัย" (Security Control) หมายความว่า วิธีการซึ่งสามารถป้องกันการนำอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุที่เป็นอันตรายอย่างอื่น และสิ่งของหรือสารใดซึ่งอาจใช้ในการกระทำการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

"การตรวจค้น" (Screening) หมายความว่า การใช้เทคนิคหรือวิธีการอย่างอื่นโดยมีเจตนาเพื่อระบุหรือตรวจจับอาวุธวัตถุระเบิดหรือวัตถุที่เป็นอันตรายอย่างอื่นและสิ่งของหรือสารใด ซึ่งอาจใช้ในการกระทำการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

"ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ" หมายความว่า ผู้ซึ่งดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่เป็นผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามมาตรา ๖๐/๑ สนามบินอนุญาตที่ดำเนินการโดยกรมการบินพลเรือนตามมาตรา ๖๐/๓๔ และสนามบินอนุญาตที่ดำเนินการโดยส่วนราชการอื่นตามมาตรา ๖๐/๓๕

"การไปรษณีย์ควบคุม" (Regulated Postal Authority) หมายความว่า หน่วยงานไปรษณีย์ของไทยหรือหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้งจากหน่วยงานการไปรษณีย์ ที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของสหภาพไปรษณีย์สากล (Universal Postal Union: UPU) และได้รับใบรับรองไปรษณีย์ควบคุมตามข้อบังคับนี้

หมวด ๑ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ข้อ ๓ ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะรับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ จากผู้ส่งสินค้าโดยตรง ผู้ส่งทราบตัวตน ตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุม ขนส่งไปกับอากาศยานของผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อบังคับนี้

ข้อ ๔ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ เพื่อให้สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ตนจะขนส่งทางอากาศปราศจากอาวุธ วัตถุระเบิดหรือสิ่งอื่นใดที่อาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน และเพื่อไม่ให้บุคคลที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าถึงสินค้าและไปรษณียภัณฑ์นั้นได้ นับตั้งแต่ขั้นตอนการตรวจพิสูจน์ผู้ส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ตลอดจนประเภทการบรรจุหีบห่อ การเก็บรักษา และการขนส่งของสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ดังกล่าวจนถึงการบรรทุกขึ้นบนอากาศยานขนส่ง

ข้อ ๕ ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศยื่นแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (Air Cargo and Mail Security Control Program) ต่ออธิบดี โดยต้องจัดให้มีรูปแบบดังต่อไปนี้

(๑) เป็นตัวพิมพ์ ลงนามรับรองโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศ

(๒) มีรูปแบบที่สามารถปรับปรุงแก้ไขข้อมูลได้สะดวก โดยจะต้องมีหมายเลขเอกสาร ชื่อเรื่องของเอกสาร วันที่ใช้บังคับ แก้ไขครั้งที่ จำนวนหน้า ประวัติการแก้ไข ผู้อนุมัติเอกสาร และรายละเอียดเนื้อหา

(๓) มีระบบการบันทึกหน้าซึ่งเป็นปัจจุบันและการแก้ไขเพิ่มเติมหน้าดังกล่าว รวมถึงหน้าซึ่งแสดงประวัติการแก้ไขแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ดังกล่าวด้วย

(๔) มีการจัดหมวดหมู่ที่เป็นระเบียบและสะดวก โดยให้มีการลงนามผู้จัดทำ ผู้ทบทวน และผู้เห็นชอบ ในการอนุมัติใช้แผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ของหน่วยงานนั้น

ข้อ ๖ แผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ตามข้อ ๔ ต้องมีรายการอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) วัตถุประสงค์ของแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

(๒) ความรับผิดชอบในการนำ กฎ ระเบียบการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ไปปฏิบัติ

(๓) โครงสร้างองค์กรและการบริหาร ซึ่งแสดงหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วย โดยให้แสดงรายละเอียดของหน่วยรักษาความปลอดภัย การแต่งตั้งหัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย และหน้าที่ความรับผิดชอบของหัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัยด้วย

(๔) มาตรการรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในทุกขั้นตอน โดยแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ที่มีภัยคุกคาม รวมทั้งรายการตรวจสอบวัตถุอันตราย (หากมี) ด้วย

(๕) วิธีดำเนินการคัดเลือกบุคคลเข้าทำงาน โดยต้องมีการสอบประวัติของบุคคล และตรวจสอบประวัติของพนักงานหลังจากเข้าปฏิบัติงานแล้ว ทุก ๆ สองปีเป็นอย่างน้อย

(๖) หลักสูตรการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยขั้นพื้นฐาน (Basic Course) และขั้นทบทวน (Refresher Course) รวมถึงการบันทึกการฝึกอบรมดังกล่าวไว้ในประวัติของพนักงาน

(๗) สถานที่และรายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลที่ต้องติดต่อเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน

(๘) สถานที่ที่ใช้ในการรับ การบรรจุหีบห่อ การเก็บ และการส่งสินค้า โดยมีแผนผังประกอบ

(๙) หลักเกณฑ์และวิธีการการขึ้นทะเบียน การถอนทะเบียน การเปลี่ยนแปลง และการเก็บรักษารายชื่อผู้ส่งทราบตัวตน

(๑๐) วิธีดำเนินการรับและตรวจสอบความปลอดภัยของสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ และการตรวจพิสูจน์ผู้ส่งสินค้า โดยแยกตามการรับสินค้าจากผู้ส่งสินค้าโดยตรง ผู้ส่งทราบตัวตน หรือตัวแทนควบคุม และสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ผ่านลำ (Transit Cargo and Mail) หรือสินค้าและไปรษณียภัณฑ์เปลี่ยนลำ (Transfer Cargo and Mail) รวมตลอดถึงสินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์ที่มีความเสี่ยงสูง" (High - Risk

Cargo or Mail) ที่จะบรรทุกขึ้นบนอากาศยาน เพื่อให้พ้นจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายนับตั้งแต่จุดที่ทำการตรวจค้นหรือดำเนินมาตรการควบคุมรักษาความปลอดภัยอื่นจนกระทั่งอากาศยานนั้นออกเดินทาง ทั้งนี้ จะต้องกำหนดขั้นตอนและวิธีการแจ้งให้ผู้ส่งสินค้าทราบว่าสินค้าใดเป็นวัตถุอันตราย (Dangerous Goods) ต้องห้ามมิให้ขนส่งทางอากาศและสินค้าใดเป็นวัตถุอันตรายที่อาจขนส่งทางอากาศได้ เมื่อปฏิบัติตามหลักเกณฑ์วิธีการที่กำหนด โดยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนว่าด้วยการขนส่งวัตถุอันตราย

(๑๑) วิธีดำเนินการควบคุมการรักษาความปลอดภัยของสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ได้รับตาม (๑๐) ซึ่งแสดงถึงการควบคุมการรักษาความปลอดภัย และผู้มีอำนาจตัดสินใจตามระดับการควบคุมการรักษาความปลอดภัย รวมทั้งเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ เช่น เครื่องเอกซเรย์ เครื่องมือตรวจระเบิด เครื่องมือที่ใช้ในการควบคุมการเข้าพื้นที่ต่าง ๆ เครื่องโทรทัศน์วงจรปิดและการสุ่มตรวจสินค้าทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ที่มีภัยคุกคาม

วิธีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์เปลี่ยนลำไม่ว่าด้วยอากาศยานของตน หรือของผู้อื่น ได้รับการควบคุมการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมแล้วและวิธีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์เปลี่ยนลำก่อนที่จะบรรทุกบนอากาศยานของตนจนกระทั่งอากาศยานนั้นได้ออกเดินทาง

(๑๒) วิธีดำเนินการกับวัตถุอันตรายต้องมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่าข้อกำหนดทางเทคนิคของภาคผนวก ๑๘ แห่งอนุสัญญา โดยเฉพาะการติดฉลากและการทำเครื่องหมาย (Labeling and Marking) วิธีการบรรจุ และบรรจุภัณฑ์ของวัตถุอันตราย

(๑๓) วิธีดำเนินการแสดงป้ายกำกับของที่ส่ง (Consignments) โดยให้ใช้ภาษาอังกฤษและจะให้มีภาษาไทยกำกับไว้ด้วยก็ได้ ถ้าเป็นวัตถุอันตรายต้องใช้หมายเลขสหประชาชาติ (UN Number) ที่คณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญในเรื่องการขนส่งวัตถุอันตรายขององค์การสหประชาชาติกำหนด หรือหมายเลขเฉพาะที่ใช้ชั่วคราว (ID Number) ในกรณีที่ยังไม่มีหมายเลขสหประชาชาติ

(๑๔) วิธีดำเนินการไม่ให้ผู้ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ผ่านการควบคุมการรักษาความปลอดภัยแล้วตลอดเวลาที่สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน โดยให้แสดงถึงวิธีดำเนินการควบคุมการเข้าพื้นที่ต่าง ๆ (Access Control) ด้วย

(๑๕) วิธีดำเนินการส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์จากสถานที่รับหรือเก็บจนถึงการบรรทุกขึ้นบนอากาศยาน โดยให้แสดงถึงการรักษาความปลอดภัยของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ด้วย

(๑๖) วิธีดำเนินการเก็บบันทึกรายละเอียดหรือการตรวจเพื่อสืบย้อนที่มาของสินค้าและไปรษณียภัณฑ์นับแต่เวลาที่ทราบที่มาจนถึงเวลาที่ตัวแทนควบคุมหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศได้รับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์นั้น (Audit Trail)

(๑๗) แผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) เมื่อมีภัยคุกคาม เช่น การขู่วางระเบิด กรณีพบวัตถุระเบิดหรือวัตถุต้องสงสัยหรือเที่ยวบินที่มีความเสี่ยงสูง และเมื่อมีเหตุเกิดขึ้นกับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ รวมทั้งวิธีการรายงานภัยคุกคาม หรือเหตุดังกล่าวให้กรมการบินพลเรือนทราบ

(๑๘) รายการอย่างอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๗ เมื่ออธิบดีได้รับแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ของผู้ดำเนินการเดินอากาศตามข้อ ๕ แล้ว ให้อธิบดีตรวจสอบแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) และตรวจสอบสถานที่ เครื่องมือ เจ้าหน้าที่ ตลอดจนการปฏิบัติตามแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

หากตรวจสอบแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และสถานที่ เครื่องมือ บุคลากร ตลอดจนการปฏิบัติตามแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์มีประสิทธิภาพเพียงพอแก่การรักษาความปลอดภัยของสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ให้อธิบดีให้ความเห็นชอบพร้อมประทับตราและลงลายมือชื่อในแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ข้อ ๘ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ระเบียบหรือกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศของผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะซึ่งสถานประกอบการของตนได้ตั้งอยู่

ข้อ ๙ ผู้ดำเนินการเดินอากาศมีหน้าที่พัฒนาแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่อธิบดีเห็นชอบตามข้อ ๗ ให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ สภาพแวดล้อม เหตุการณ์ และระดับของภัยคุกคามที่เปลี่ยนแปลงไป

ข้อ ๑๐ ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ประสงค์จะแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ให้แตกต่างไปจากที่ได้รับความเห็นชอบ หรืออธิบดีมีคำสั่งให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศแก้ไขเพิ่มเติมแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์เพื่อให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ สภาพแวดล้อม เหตุการณ์ และระดับของภัยคุกคามที่เปลี่ยนแปลงไป ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศยื่นแผนที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมต่ออธิบดีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ

ให้อธิบดีตรวจสอบแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศยื่นตามวรรคหนึ่ง เมื่อตรวจสอบแล้วเห็นว่าหน้าที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมถูกต้องและเป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือคำสั่งแล้ว ให้อธิบดีให้ความเห็นชอบพร้อมประทับตราและลงลายมือชื่อในหน้าที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศบันทึกประวัติการแก้ไขเพิ่มเติมในแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์เพื่อใช้เป็นหลักฐานอ้างอิงต่อไป

ข้อ ๑๑ ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องมอบแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ฉบับสมบูรณ์และเป็นปัจจุบันให้กับอธิบดีหนึ่งชุด เก็บไว้ที่ ณ สำนักงานใหญ่และสถานที่ดำเนินงานของผู้ดำเนินการเดินอากาศอย่างน้อยแห่งละหนึ่งชุด โดยต้องเก็บไว้ในที่ที่ซึ่งผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าดูและใช้ได้ และให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายตรวจสอบได้ตลอดเวลา

ข้อ ๑๒ ในกรณีที่อธิบดีให้ความเห็นชอบแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ตามข้อ ๗ แล้ว หากปรากฏว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่ดำเนินการดังต่อไปนี้ ให้อธิบดีส่งหนังสือเตือนให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศดำเนินการแก้ไข หรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

(๑) ไม่ปฏิบัติตามแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ได้รับการเห็นชอบตามข้อ ๗

(๒) ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด ระเบียบหรือกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศของผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะซึ่งสถานประกอบการของตนได้ตั้งอยู่ตามข้อ ๘

(๓) ไม่พัฒนาแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ตามข้อ ๙

(๔) ไม่แก้ไขเพิ่มเติมแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่อธิบดีสั่งตามข้อ ๑๐

(๕) ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามข้อ ๑๑

ข้อ ๑๓ ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ได้รับหนังสือเตือนตามข้อ ๑๒ แล้ว ไม่จัดการแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาตามที่กำหนด ให้อธิบดีมีอำนาจเพิกถอนการเห็นชอบแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

ข้อ ๑๔ ห้ามผู้ดำเนินการเดินอากาศรับขนสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ หากแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ไม่ได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีตามข้อ ๗ หรือได้รับหนังสือแจ้งเตือนจากอธิบดีตามข้อ ๑๒ ให้ดำเนินการแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ถูกเพิกถอนการเห็นชอบตามข้อ ๑๓

ห้ามผู้ดำเนินการเดินอากาศรับขนสินค้าและไปรษณียภัณฑ์จากตัวแทนควบคุม ซึ่งถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม

ห้ามผู้ดำเนินการเดินอากาศรับขนไปรษณียภัณฑ์จากการไปรษณีย์ควบคุม ซึ่งถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบรับรองการเป็นการไปรษณีย์ควบคุม

ข้อ ๑๕ ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ตลอดเวลา รวมถึงการตรวจค้น (หากมี) ก่อนบรรทุกขึ้นบนอากาศยานขนส่ง

ข้อ ๑๖ ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะรับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ไว้เพื่อขนส่งทางอากาศได้เมื่อเป็นสินค้าทราบที่มา ตามวิธีการดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีรับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์จากผู้ส่งโดยตรง หรือผู้ส่งทราบตัวตน ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องดำเนินการตรวจพิสูจน์ผู้ส่ง ตลอดจนประเภทการบรรจุหีบห่อบรรจุภัณฑ์ที่ใช้ เอกสารกำกับสินค้า พร้อมทั้งออกเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้า

(๒) ในกรณีรับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์จากตัวแทนควบคุม ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศดำเนินการตรวจสอบและรับรองความถูกต้องของเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้าดังกล่าว

เอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้าให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๑๗ ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะรับขนไปรษณียภัณฑ์ไปกับอากาศยานได้เฉพาะไปรษณียภัณฑ์ที่ผ่านกระบวนการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยโดยการไปรษณีย์ควบคุมเท่านั้น

การรับขนไปรษณียภัณฑ์ตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศตรวจสอบรายการบัญชีไปรษณียภัณฑ์ (Mail Manifest) พร้อมทั้งรับรองความถูกต้องของเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของไปรษณียภัณฑ์ดังกล่าว

ข้อ ๑๘ ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะขนสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ไปกับอากาศยานได้เฉพาะสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทราบที่มาและอยู่ภายใต้การควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ตลอดเวลาจนบรรทุกขึ้นบนอากาศยาน

ข้อ ๑๙ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องเก็บบันทึกรายชื่อและบันทึกการฝึกอบรมพนักงานของตนซึ่งปฏิบัติหน้าที่ขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์เป็นประจำไว้ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ

หมวด ๒ ตัวแทนควบคุม

ข้อ ๒๐ ตัวแทน (Agent) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarder) และหน่วยงานอื่นซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ใดประสงค์จะให้อธิบดีรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมต้องมีคุณสมบัติและคุณลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทย

(๒) มีบุคลากรที่มีความสามารถและมีจำนวนเพียงพอ

(๓) มีเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม

(๔) มีสถานที่ในการจัดเก็บสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

(๕) มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย (Security control)

(๖) ไม่อยู่ระหว่างถูกพักใช้ใบรับรองตัวแทนควบคุม หรือถูกเพิกถอนใบรับรองตัวแทนควบคุมมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(๗) ต้องทำธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าหกเดือน และมีมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยสินค้าไม่ต่ำกว่ามาตรฐานของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ข้อ ๒๑ ตัวแทน ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า หรือหน่วยงานอื่นซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดประสงค์จะให้อธิบดีรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม ให้ยื่นคำขอตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด พร้อมด้วยเอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(๑) หนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล หรือเอกสารแสดงความเป็นนิติบุคคลของผู้ขอ

(๒) สำเนาหนังสือแสดงผู้มีอำนาจจัดการแทนนิติบุคคล หรือหนังสือบริคณห์สนธิ

(๓) แผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าที่มีรายการอย่างน้อยตามข้อ ๖

(๔) หนังสือรับรองของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่แสดงว่าได้ทำธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าหกเดือนได้ผลดีและมีมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยสินค้าไม่ต่ำกว่ามาตรฐานของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

(๕) เอกสารแสดงถึงการมีกรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง สิทธิประโยชน์ในสถานที่หรือเอกสารแสดงเจตจำนงการมีสิทธินั้น

(๖) เอกสารอื่นที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๒๒ เมื่ออธิบดีได้รับคำขอให้รับรองการเป็นตัวแทนควบคุมตามข้อ ๒๑ แล้ว ให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบคำขอและเอกสารหลักฐานประกอบคำขอว่าครบถ้วนถูกต้องหรือไม่ หากคำขอและเอกสารหลักฐานครบถ้วนถูกต้องให้ออกใบรับคำขอให้ และให้อธิบดีตรวจสอบแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และตรวจสอบสถานที่ เครื่องมือ บุคลากร ตลอดจนการปฏิบัติตามแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

หากตรวจสอบแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และสถานที่ เครื่องมือ บุคลากร ตลอดจนการปฏิบัติตามแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์มีประสิทธิภาพเพียงพอแก่การรักษาความปลอดภัยของสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ให้อธิบดีออกใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมให้แก่ผู้ขอ ทั้งนี้ อธิบดีจะกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ตามที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศก็ได้

ข้อ ๒๓ ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมให้มีอายุคราวละไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ออก

แบบใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๒๔ ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมที่ประสงค์จะขอต่ออายุใบรับรอง ให้ยื่นคำขอพร้อมเอกสารหลักฐานตามข้อ ๒๑ ต่ออธิบดีก่อนวันที่ใบรับรองหมดอายุไม่น้อยกว่าเก้าสิบวัน ทั้งนี้ แบบคำขอต่ออายุใบรับรองให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีกำหนด

ให้อธิบดีต่ออายุใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมแก่ผู้ขอ เมื่อตรวจสอบแล้วเห็นว่าแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และสถานที่ เครื่องมือ บุคลากร ตลอดจนการปฏิบัติตามแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์มีประสิทธิภาพเพียงพอแก่การรักษาความปลอดภัยของสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

ให้นำความในข้อ ๒๒ มาใช้กับการต่ออายุใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม โดยอนุโลม

ข้อ ๒๕ ในกรณีที่ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม สูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ตัวแทนควบคุมยื่นคำขอรับใบแทนต่ออธิบดีโดยใช้แบบคำขอการเป็นตัวแทนควบคุมพร้อมด้วยเอกสารและหลักฐานการรับแจ้งความ หรือใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมฉบับเดิมมาด้วย ทั้งนี้ ตามที่ระบุไว้ในแบบคำขอรับใบแทนที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยให้ยื่นคำขอภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ทราบถึงการสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุด หากคำขอและเอกสารหลักฐานครบถ้วนถูกต้องให้ออกใบรับให้

การออกใบแทนตามวรรคหนึ่ง ให้ใช้แบบใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม โดยให้เขียนหรือประทับคำว่า “ใบแทน” ด้วยหมึกสีแดงไว้ที่ด้านหน้าของใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมนั้น และให้ระบุ วัน เดือน ปี ที่ออกใบแทนพร้อมทั้งลงลายมือชื่อผู้รับรองกำกับไว้

ข้อ ๒๖ ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมเป็นอันใช้ไม่ได้เมื่อผู้ได้รับใบรับรองไม่ประกอบธุรกิจภายในหนึ่งปีนับตั้งแต่เมื่อได้รับใบรับรอง

ข้อ ๒๗ ให้นำความในข้อ ๘ ข้อ ๙ ข้อ ๑๐ และข้อ ๑๑ มาใช้บังคับกับตัวแทนควบคุมโดยอนุโลม

ข้อ ๒๘ ในกรณีที่ตัวแทนควบคุมไม่ดำเนินการดังต่อไปนี้ ให้อธิบดีส่งหนังสือเตือนเพื่อดำเนินการแก้ไข หรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

(๑) ไม่ปฏิบัติตามแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ได้รับการรับรองตามข้อ ๒๒

(๒) ไม่พัฒนาแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ตามข้อ ๒๗

(๓) ไม่แก้ไขเพิ่มเติมแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่อธิบดีสั่งตามข้อ ๒๗

ข้อ ๒๙ ตัวแทนควบคุมที่ได้รับหนังสือเตือนตามข้อ ๒๘ แล้ว ไม่จัดการแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาตามที่กำหนด ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งพักใช้ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม

ในกรณีที่ตัวแทนควบคุมถูกพักใช้ใบรับรองเกินสองครั้ง ภายในระยะเวลาสองปี หรือไม่ปฏิบัติตามแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ได้รับการรับรองซึ่งก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินอากาศ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม

ข้อ ๓๐ ในกรณีที่สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ใดได้ผ่านการตรวจและรับรองโดยตัวแทนควบคุม ให้ตัวแทนควบคุมออกเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ติดไว้กับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์นั้น และออกเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้าตามแบบที่กำหนดในข้อ ๑๖ วรรคสอง

หมวด ๓ การไปรษณีย์ควบคุม

ข้อ ๓๑ หน่วยงานไปรษณีย์ของไทย หรือหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้งจากหน่วยงานการไปรษณีย์ที่จะยื่นขอรับการรับรองการไปรษณีย์ควบคุม ต้องมีคุณสมบัติและคุณลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นหน่วยงานไปรษณีย์ที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐ (Postal Authority)

(๒) มีบุคลากรที่มีความสามารถและมีจำนวนเพียงพอ

(๓) มีเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม

(๔) มีสถานที่ในการจัดเก็บไปรษณียภัณฑ์

(๕) มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย (Security control)

ข้อ ๓๒ หน่วยงานไปรษณีย์ของไทย หรือหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้งจากหน่วยงานการไปรษณีย์ผู้ใดประสงค์จะให้อธิบดีรับรองการเป็นไปรษณีย์ควบคุม ให้ยื่นคำขอตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด พร้อมด้วยเอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(๑) หนังสือแสดงฐานะการเป็นการไปรษณีย์หรือได้รับมอบหมายจากการไปรษณีย์

(๒) แผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าที่มีรายการอย่างน้อยตามข้อ ๕

(๓) หนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล และสำเนาหนังสือแสดงผู้มีอำนาจจัดการแทนนิติบุคคล หรือหนังสือบริคณห์สนธิหรือเอกสารแสดงความเป็นนิติบุคคลของผู้ขอ (หากมี)

(๔) เอกสารอื่นที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๓๓ ให้นำความในข้อ ๗ ข้อ ๘ ข้อ ๙ ข้อ ๑๐ ข้อ ๑๑ ข้อ ๒๒ ข้อ ๒๓ ข้อ ๒๔ ข้อ ๒๕ ข้อ ๒๘ ข้อ ๒๙ และข้อ ๓๐ มาใช้บังคับกับการไปรษณีย์ควบคุม โดยอนุโลม

หมวด ๔ ผู้ส่งทราบตัวตน

ข้อ ๓๔ เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยของสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนควบคุมต้องจัดให้มีทะเบียนรายชื่อผู้ส่งสินค้าที่เป็นผู้ส่งทราบตัวตน

การจัดให้มีทะเบียนรายชื่อผู้ส่งสินค้าที่เป็นผู้ส่งทราบตัวตนตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนควบคุมต้องตรวจสอบการดำเนินการของผู้ส่งสินค้าให้มีมาตรฐานไม่ต่ำกว่าของตนอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การเตรียมสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่จะส่งทางอากาศในสถานที่ซึ่งปลอดภัย

(๒) การจ้างบุคคลที่เชื่อถือได้ในการเตรียมสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ส่ง

(๓) มาตรการรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในทุกขั้นตอนซึ่งรวมถึงการคุ้มครองสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ส่งนั้นให้พ้นจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยผู้ไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง (Unauthorized person) ในระหว่างการจัดเตรียมการเก็บและการขนส่ง

(๔) วิธีการตรวจสอบและรับรองว่าสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ส่งนั้นไม่ได้บรรจุสิ่งของต้องห้ามมิให้ส่งหรือพาไปกับอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และตามที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศประกาศกำหนด

(๕) การให้ความยินยอมแก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนควบคุมในการตรวจสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ส่ง และสิ่งที่บรรจุอยู่ภายในเพื่อเหตุผลในการรักษาความปลอดภัย

ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนควบคุมต้องจัดระบบการชี้นและการถอนทะเบียน รายชื่อของผู้ส่งทราบตัวตนให้ถูกต้องตามความเป็นจริง และเก็บรักษาไว้เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้เสมอ

หมวดที่ ๕ ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๓๕ ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องจัดทำข้อกำหนด ระเบียบ หรือกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศที่สอดคล้องตามแผนรักษาความปลอดภัยของสนามบิน (Airport Security Programme) ที่อธิบดีได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ส่งให้ตัวแทนควบคุมและผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ตั้งอยู่ในสถานที่ของตน

ข้อ ๓๖ ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีหน้าที่ในการตรวจสอบ (Inspect) ตัวแทนควบคุมและผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งตั้งอยู่ในสถานที่ของตน ถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนด ระเบียบหรือกฎเกณฑ์ตามข้อ ๓๕ อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง เว้นแต่มีพฤติการณ์บ่งชี้ได้ว่าการดำเนินการของบุคคลนั้นไม่ปลอดภัย

ข้อ ๓๗ ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องส่งรายงานผลการตรวจสอบตัวแทนควบคุมและผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งตั้งอยู่ในสถานที่ของตนตามข้อ ๓๖ ให้อธิบดีทราบภายในเวลาสามสิบวันนับตั้งแต่วันที่การตรวจสอบเสร็จสิ้น

ข้อ ๓๘ ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องแจ้งให้อธิบดีทราบโดยไม่ชักช้า หากพบว่าตัวแทนควบคุมและผู้ดำเนินการเดินอากาศซึ่งตั้งอยู่ในสถานที่ของตนไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนด ระเบียบหรือกฎเกณฑ์ตามข้อ ๓๕ หรือดำเนินการอื่นใดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศ

บทเฉพาะกาล

ข้อ ๓๙ บรรดาแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ได้รับความเห็นชอบอยู่ก่อนวันที่ข้อบังคับฉบับนี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการปรับปรุงให้เป็นไปตามข้อบังคับฉบับนี้ภายในระยะเวลาหนึ่งปี

ข้อ ๔๐ ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมที่ออกให้ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ ๖๒ ว่าด้วยการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าทางอากาศและการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศให้ใช้ได้จนกว่าจะสิ้นอายุ

ข้อ ๔๑ บรรดาคำขอที่ได้ยื่นไว้ก่อนวันที่ข้อบังคับฉบับนี้มีผลใช้บังคับ และยังอยู่ในระหว่างการพิจารณาของพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้ถือว่าเป็นคำขอตามข้อบังคับนี้ และให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจในการแก้ไขเพิ่มเติมได้ตามความจำเป็นเพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๒๒ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน

หน้าว่าง

ภาคผนวก ง
ประมวลภาพกิจกรรม

หน้าว่าง



