



CPMU news

CUSTOMS POLICY MONITORING UNIT

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลล์



- เพราะเหตุใดโดรนจึงจัดเป็นสินค้าที่ใช้ได้สองทาง (dual-use goods)
- EU มีแผนยุทธศาสตร์ในการบริหารจัดการโดรนอย่างไร
- นำโดรนเข้าไปใช้ใน EU หรือส่งออกโดรนไปยัง EU ต้องปฏิบัติตามขั้นตอนอย่างไรบ้าง
- พิกัดฯ ใหม่สำหรับโดรนใน HS 2022



บรรณาธิการที่ปรึกษา

นายนิติ วิทยาเต็ม

อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร)

นายเทิดศักดิ์ สุวรรณภูมิ

อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร)

นางสาวปานชนก ประสงค์นิกิจ

เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร)

กองบรรณาธิการ

นายนำโชค ศติกรวงศ์

เจ้าหน้าที่โครงการ

Customs Policy Monitoring Unit

จัดทำโดย

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร

ประจำสถานเอกอัครราชทูตไทย

ณ กรุงบรัสเซลส์

Office of Customs Affairs

Royal Thai Embassy to Belgium,

Luxembourg and Mission to the EU

Dreuve du Rembucher 89, 1170

Watermael-Boitsfort

Tel. +32 2 660 5759

Fax. +32 2 675 2649

<http://brussels.customs.go.th>

Email: thai-customs@skynet.be

❖ สวัสดีครับ ท่านผู้อ่าน

ปัจจุบัน อากาศยานไร้คนขับ (unmanned aircraft) หรือ โดรน* เป็นที่รู้จักอย่างกว้างขวาง และถูกนำมาใช้ประโยชน์นานัปการ ทั้งการใช้ประโยชน์ในทางพลเรือนและทางทหาร นอกจากนี้ ธุรกิจโดรนที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง ยังช่วยสร้างงาน สร้างรายได้ ให้แก่ประชาชนในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) อย่างไรก็ตาม แม้โดรนจะมีคุณสมบัติหลายประการ แต่ในขณะเดียวกัน โดรนจัดเป็นสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงในการถูกนำมาใช้ในการกระทำความผิดและอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อทั้งชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม ภาครัฐจึงจำเป็นต้องมีแผนยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนเพื่อควบคุมมาตรฐานของโดรนและการบังคับโดรน โดยไม่เป็นอุปสรรคต่อการเจริญเติบโตของธุรกิจในส่วนนี้

ในการนี้ สหภาพยุโรป (EU) ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์และออกกฎหมายที่ครอบคลุมโดรนอย่างกว้างขวางในทุกแง่มุม ตั้งแต่การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานของโดรนและการควบคุมการใช้งานโดรน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การผนวกบทบัญญัติเกี่ยวกับมาตรฐานของสินค้าและกฎเกณฑ์ด้านการบินเข้าไว้ด้วยกัน กล่าวคือ โดรนแต่ละประเภทมีมาตรฐานหรือข้อกำหนดทางเทคนิคที่แตกต่างกันไป ซึ่งเป็นปัจจัยที่กำหนดว่า ผู้บังคับโดรนสามารถทำการบินในลักษณะใดได้บ้าง ต้องมีใบรับรองโดรนหรือไม่ ต้องมีใบอนุญาตเพื่อทำการบินหรือไม่ นอกจากนี้ กฎหมายดังกล่าวยังมีผลใช้บังคับโดยตรงกับทั้งบุคคลจากประเทศที่สามที่ประสงค์นำโดรนเข้ามาใช้งานใน EU และต่อผู้ประกอบการที่ประสงค์ส่งออกโดรนมายังผู้นำเข้าใน EU ด้วย เพื่อให้เกิดบูรณาการในการบังคับใช้กฎหมายทั้ง 2 ฉบับ ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ในจดหมายข่าวฉบับนี้ สำนักงานฯ ขอเสนอข้อควรรู้เบื้องต้นสำหรับประชาชนชาวไทยที่ประสงค์นำโดรนไปใช้งานใน EU และสำหรับผู้ประกอบการชาวไทยที่ประสงค์ส่งออกโดรนไปยัง EU พร้อมนำเสนอจุดเด่นของกฎหมายว่าด้วยโดรนของ EU อันอาจเป็นประโยชน์ต่อการนำมาพัฒนากฎหมายของประเทศไทยด้วย นอกจากนี้ ท่านผู้อ่านจะได้ทราบพิกัดอัตราศุลกากรใหม่ของโดรนที่ถูกบัญญัติไว้ในระบบฮาร์โมนิ (HS) ฉบับปี ค.ศ. 2022 ซึ่งกรมศุลกากรอาจพิจารณานำมาอภิปรายหารือกับหน่วยงานราชการพลเรือน ทหาร และเอกชน เพื่อจัดทำประเภทพิกัดย่อยให้สอดคล้องกับประเภทและการใช้งานของโดรนในลักษณะต่าง ๆ ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน อันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

การบริหารจัดการโดรนต้องอาศัยความร่วมมือกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามหลักการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (coordinated border management) อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อทุกฝ่ายทั้งในการตรวจสอบควบคุมทางศุลกากร การขอใบอนุญาตนำเข้า/ส่งออก และการขึ้นทะเบียนเป็นผู้บังคับโดรน รวมทั้งเป็นการอำนวยความสะดวกต่อผู้ประกอบการที่ประสงค์นำเข้า/ส่งออกโดรน และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสงค์นำโดรนเข้ามาใช้งานภายในประเทศไทยด้วย

นิติ วิทยาเต็ม

* ตลอดทั้งบทความนี้ โดรนเป็นคำที่ใช้ทั่วไปเพื่อเรียกอากาศยานไร้คนขับชนิดหนึ่ง



สารบัญ

โดรน: สินค้าที่ใช้ได้สองทาง (dual-use goods).....	1
แผนยุทธศาสตร์และกฎหมายของ EU ว่าด้วยโดรน.....	4
ข้อควรรู้ในเบื้องต้นในการนำโดรนเข้าไปใช้ใน EU.....	7
ส่งออกโดรนไปขายใน EU ต้องทำอะไร และจุดเด่นของกฎหมาย EU.....	10
HS 2022 กับพิกัดฯ ใหม่ของอากาศยานไร้คนขับหรือโดรน.....	13
ศุลกากรฝรั่งเศสแถลงนโยบายเนื่องในโอกาสวันสตรีสากล.....	16
ศุลกากรฝรั่งเศสเปิดให้บริการสำแดงเงินตราล่วงหน้าทางออนไลน์.....	17
ศุลกากรสหรัฐอเมริกาใช้ Blockchain ในภารกิจด้านทรัพย์สินทางปัญญา.....	18
WCO เสนอแนะมาตรการทางศุลกากรในช่วงการระบาดของไวรัส Covid-19.....	19
ศุลกากรฝรั่งเศสจัดตั้งพิธีการศุลกากรโดยเฉพาะสำหรับการนำเข้าแอลกอฮอล์ ในช่วงการระบาดของไวรัส Covid-19.....	20
ศุลกากรญี่ปุ่นอำนวยความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรในช่วงการระบาดของไวรัส Covid-19.....	21
ผู้ให้บริการขนส่งของเร่งด่วนปรับการให้บริการในช่วงการแพร่ระบาดของไวรัส Covid-19.....	22

โดรน:สินค้าที่ใช้ได้สองทาง

dual-use goods

ในปัจจุบัน สินค้าที่ใช้ได้สองทาง หรือ dual-use goods เป็นข้อกังวลสำหรับนานาประเทศ เพราะเป็นสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงที่จะถูกนำไปใช้ในการกระทำความผิดต่าง ๆ อาทิ การก่อการร้ายหรืออาชญากรรมข้ามแดนร้ายแรง ในการนี้ “อากาศยานไร้คนขับ (unmanned aircraft: UA)”¹ หรือที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่า “โดรน” จัดเป็นเทคโนโลยีนวัตกรรมที่เข้ามามีบทบาททั้งในการบริหารจัดการภาครัฐ การประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการ การดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชนทั่วไป ตลอดจนการใช้งานในทางทหาร โดยมีการนำมาใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ดังนี้

การใช้โดรนในทางพลเรือน

ประชาชนทั่วไปนำโดรนมาใช้ในทางนั้นหนทางการ เช่น การถ่ายภาพจากมุมสูง การบินโดรนเพื่อความเพลิดเพลิน เป็นต้น นอกจากนี้ โดรนยังถูกนำมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรเพื่อสำรวจความเสียหายในแปลงเกษตรและการโปรยปุ๋ยหรือยาฆ่าแมลง การทำภาพถ่ายทางอากาศและแผนที่ การตรวจมลภาวะทางน้ำและทางอากาศ ส่วนในการปฏิบัติการกักกันโรคภัยนั้น เจ้าหน้าที่ใน



Credit: Technologie Medias

บางประเทศนำโดรนมาใช้ในการช่วยเหลือชีวิตผู้ประสบอุบัติเหตุ² หรือแม้กระทั่งการขนส่งยาและอุปกรณ์ทางการแพทย์ไปยังพื้นที่ห่างไกล³ รวมทั้งการขนส่งสิ่งของทั่วไป เพราะโดรนมีความรวดเร็วและต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งทางบกทั่วไป และสามารถเข้าถึงพื้นที่ที่ห่างไกลหรือที่เข้าถึงได้ยาก ในการนี้ DHL ซึ่งเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของเยอรมนีรายแรกก็นำโดรนเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่อุปทานตั้งแต่ปี 2559 เรียกว่า Parcelcopter ซึ่งเป็นโดรนที่ไม่มีผู้บังคับ (fully autonomous) ที่สามารถปฏิบัติการได้ในสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย เช่น มีลมแรง

¹ ดูคำจำกัดความตาม HS Classification หน้า 13

² ออสเตรเลียช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากคลื่น 2 ราย ด้วยการหย่อน pod จากโดรน เพื่อให้ผู้ประสบภัยกลับเข้าสู่ชายฝั่ง

(<https://www.economist.com/leaders/2019/01/26/drones-need-to-be-encouraged-and-people-protected>)

³ รัฐบาลจัดตั้งเครือข่ายโดรนทางการแพทย์ระดับประเทศเพื่อขนส่งยาและอุปกรณ์ทางการแพทย์ เช่น เลือด วัคซีน อันมีส่วนช่วยลดอัตราการตายระหว่างการคลอด นอกจากนี้ ในสวิตเซอร์แลนด์ โดรนถูกนำมาใช้ขนส่งเลือดไปยังห้องปฏิบัติการ ทำให้ผู้ป่วยทราบผลได้ภายใน 1 วัน(<https://www.economist.com/business/2019/06/15/drone-deliveries-are-advancing-in-health-care>)



Credit: Stanford University

หรือหิมะตก และสามารถเดินทางผ่านเทือกเขาสูงหรือทะเลหลวงได้⁴

โดรนส่วนใหญ่ที่ใช้ในทางพลเรือนมักมีขนาดเล็กและมีน้ำหนักสูงสุดขณะบินขึ้นไม่เกิน 150 กิโลกรัม และมักอยู่ภายในทัศนวิสัย (visual line of sight: VLOS) ประมาณ 100 เมตร อย่างไรก็ตาม มีโดรนบางรุ่นที่มีน้ำหนักถึง 1,850 กิโลกรัม และในปัจจุบัน โดรนสำหรับขนส่งสิ่งของได้รับการพัฒนาให้สามารถปฏิบัติงานโดยไม่อยู่ในทัศนวิสัยและโดยไม่มีผู้บังคับได้ ซึ่งโดรนเหล่านี้มักถูกมองว่า สามารถนำมาดัดแปลงเพื่อใช้ในทางทหาร

หรือการกระทำความผิด เช่น การขนส่งยาเสพติดหรือสินค้าผิดกฎหมายอื่น ๆ เป็นต้น

การใช้โดรนในทางทหาร

โดรนเป็นยุทธโศปกรณ์ที่เปลี่ยนแปลงรูปแบบการสู้รบในสมัยปัจจุบันอย่างสิ้นเชิง เช่น การรวบรวมข่าวกรอง การตรวจการณ์ และการลาดตระเวน (Intelligence, Surveillance and Reconnaissance: ISR) แบบ real-time รวมทั้งการปฏิบัติการสู้รบ ซึ่งช่วยเพิ่มความแม่นยำ ความรวดเร็ว และลดอัตราการตายและการบาดเจ็บของหน่วยรบ โดยที่ยังสามารถสร้างความเสียหายที่รุนแรงให้แก่ฝ่ายตรงข้ามได้

⁴ <https://discover.dhl.com/business/business-ethics/parcelcopter-drone-technology>

ดังเช่นการโจมตีแหล่งผลิตน้ำมันของซาอุดีอาระเบียด้วยจรวดที่ยิงมาจากโดรนเมื่อเดือนกันยายน 2562 ที่ผ่านมา

โดรนที่นำมาใช้ในทางทหารมีหลากหลายรูปร่างและน้ำหนัก โดยมักมีขนาดใหญ่กว่าโดรนที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โดรนที่มีสมรรถนะการบินในความสูงระดับกลางและระดับสูงเป็นระยะเวลานาน (medium-altitude long-endurance: MALE และ high-altitude long-endurance: HALE) ซึ่งสามารถนำมาใช้งานทั้งในการกิจ ISR และในการสนับสนุนการสู้รบ นอกจากนี้ โดรนอาจมีน้ำหนักหลายตันหรือมีขนาดเล็ก ออกแบบหรือดัดแปลงให้สามารถขนส่งอาวุธหรือใช้ในการกิจ ISR ได้เช่นกัน และยังมีการใช้โดรนขนาดเล็กจิ๋ว (nano/micro drone) ในการรวบรวมข้อมูลข่าวกรองด้วย

ในปัจจุบัน โดรนสำหรับใช้ในทางพลเรือนและโดรนสำหรับใช้ในทางทหารสามารถหาซื้อได้ง่ายและมีราคาไม่แพง ทำให้ตลาดโดรนเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วและมีการคิดค้นเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อพัฒนาโดรนอย่างต่อเนื่องโดย

คณะกรรมการการยุโรปคาดการณ์ว่า มูลค่าของโดรนในเศรษฐกิจมีมากกว่า 10 ล้านล้านยูโร/ปี (ประมาณ 330 ล้านล้านบาท) และสร้างงานกว่า 100,000 ตำแหน่งใน EU ภายในปี 2578

เมื่อคำนึงถึงศักยภาพของโดรนที่สามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์นานัปการในแง่หนึ่ง และความเสี่ยงที่โดรนจะถูกนำมาใช้ในทางที่ผิดอันจะก่อให้เกิดความเสียหายในอีกแง่หนึ่งแล้ว การบริหารจัดการโดรนของภาครัฐจึงควรตั้งอยู่บนจุดสมดุลระหว่างการใช้ประโยชน์ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และการออกกฎระเบียบด้านความปลอดภัยและความมั่นคง เพื่อสนับสนุนการใช้โดรนให้เกิดประโยชน์อย่างถูกต้องตามกฎหมายและป้องกันการนำโดรนมาใช้ในการกระทำความผิด โดยไม่บั่นทอนความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิตและจำหน่ายโดรน ดังจะเห็นได้จากแผนยุทธศาสตร์การบินของสหภาพยุโรป (EU) ในบทความต่อไป

อ้างอิง

European Parliament. *Civil and military drones: Navigating a disruptive and dynamic technological ecosystem*. October 2019.

European Commission. *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: An Aviation Strategy for Europe*. 7.12.2015 COM(2015) 598 final.



แผนยุทธศาสตร์และกฎหมายของ **EU** ว่าด้วยโดรน

กรอบทางกฎหมายสำหรับโดรนในระดับสหภาพยุโรป เริ่มต้นขึ้นในปี 2558 เมื่อคณะกรรมการการยุโรป (European Commission) ประกาศแผนยุทธศาสตร์ทางการบินสำหรับยุโรป (Aviation Strategy for Europe) โดยประเด็นสำคัญประเด็นหนึ่ง คือ การใช้ประโยชน์จากโดรนให้เกิดประโยชน์สูงสุดอย่างปลอดภัยและมั่นคง

EU เห็นว่า โดรนนำมาทั้งโอกาสและข้อท้าทายในเวลาเดียวกัน กล่าวคือ โดรนช่วยสร้างโอกาสมหาศาลสำหรับภาคอุตสาหกรรมการผลิตอากาศยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) รวมทั้งผู้ประกอบการในภาคส่วนอื่น ๆ ที่นำโดรนเข้ามาใช้ในการประกอบธุรกิจเพื่อประสิทธิภาพและความสามารถ

ในการแข่งขันทางการค้า ในขณะเดียวกัน ที่ผ่านมามี กฎเกณฑ์ด้านความปลอดภัยสำหรับโดรนเป็นการเฉพาะ สำหรับโดรนประเภทต่าง ๆ ที่นำมาใช้ในหลากหลายวัตถุประสงค์ จึงมีความจำเป็นต้องสร้างกรอบทางกฎหมายอย่างเร่งด่วนในระดับ EU เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการบังคับโดรน สร้างมาตรฐานของสินค้า กฎเกณฑ์การเข้าสู่ตลาด และความชัดเจนทางกฎหมายให้กับผู้ประกอบการ โดยไม่บั่นทอนศักยภาพของอุตสาหกรรมโดรนในการผลิตและคิดค้นนวัตกรรม รวมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนบนภาคพื้นดิน อากาศยานอื่น ๆ ความเป็นส่วนตัว การคุ้มครองและรักษาความปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับโดรน

ในปี 2561 EU ออก Regulation (EU) 2018/1139¹ หรือ Aviation Safety Regulation (แต่ไม่ครอบคลุมโดรนทหาร โดรนศุลกากร โดรนตำรวจ และโดรนดับเพลิง เป็นต้น) ซึ่งเป็นกฎหมายการบินฉบับใหม่ที่แก้ไขกฎหมายฉบับเก่าที่ใช้มาตั้งแต่ปี 2548 โดย Regulation (EU) 2018/1139 เป็นกฎหมายฉบับแรกของ EU ที่บัญญัติกฎเกณฑ์เกี่ยวกับโดรนที่ครอบคลุมอย่างกว้างขวาง ตั้งแต่โดรนน้ำหนักเบาจนถึงโดรนที่มีน้ำหนักมากกว่า 150 กิโลกรัม ในการนี้ Regulation ดังกล่าวได้ให้อำนาจแก่คณะกรรมการยุโรปในการออกกฎหมายลำดับรองเพื่อกำหนดรายละเอียดในการบังคับใช้กฎหมายแม่ให้ทันกับการพัฒนาเทคโนโลยีโดรน โดยมี European Union Aviation Safety Agency (EASA) เป็นผู้ร่างบทบัญญัติสำหรับบังคับใช้

ให้การรับรองสินค้า และประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบิน

โดยอาศัยอำนาจตาม Regulation (EU) 2018/1139 คณะกรรมาธิการยุโรปได้ออกกฎหมายลำดับรองในปี 2562 จำนวน 2 ฉบับ ทำให้ EU เป็นภูมิภาคแรกของโลกที่มีกฎเกณฑ์ที่ครอบคลุม UA หรือโดรนอย่างกว้างขวางทุกแง่มุม ดังนี้

1. Delegated Regulation (EU) 2019/945²

เป็นกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดทางเทคนิคต่าง ๆ ของ UA หรือโดรนแต่ละประเภท เช่น การติดตั้งกลไกระบุอัตลักษณ์ของโดรนจากระยะไกล (remote identification) ระบบแจ้งเตือนผู้บังคับโดรนในกรณีที่โดรนเข้าไปในเขตหวงห้าม (geo-awareness system) เป็นต้น นอกจากนี้ ยังบัญญัติหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานของโดรน ตั้งแต่ผู้ผลิต ตัวแทนผู้นำเข้า ตลอดจนผู้จัดจำหน่าย กระบวนการรับรองและตรวจสอบมาตรฐานสินค้า และความร่วมมือระหว่างหน่วยงานกำกับดูแลตลาดและหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่ที่พรมแดน มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2562 เป็นต้นมา³

2. Implementing Regulation (EU) 2019/947⁴

เป็นกฎหมายที่บัญญัติข้อกำหนดในการบังคับ UA หรือโดรน

¹ Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) No 2111/2005, (EC) No 1008/2008, (EU) No 996/2010, (EU) No 376/2014 and Directives 2014/30/EU and 2014/53/EU of the European Parliament and of the Council, and repealing Regulations (EC) No 552/2004 and (EC) No 216/2008 of the European

Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) No 3922/91

² Commission Delegated Regulation (EU) 2019/945 of 12 March 2019 on unmanned aircraft systems and on third-country operators of unmanned aircraft systems

³ Article 42

⁴ Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft

แต่ละประเภท คุณสมบัติของผู้บังคับโดรน การขึ้นทะเบียนโดรน อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจกำกับดูแลการบังคับโดรน นอกจากนี้ กฎหมายฉบับนี้ยังให้อำนาจประเทศสมาชิกกำหนด เขตห้ามบิน เขตจำกัดการบิน หรือเขตผ่อนปรนภายในอาณาเขตของตนได้ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2562 เป็นต้นมา แต่มีผลบังคับใช้ในทางปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563 เป็นต้นไป⁵

ลักษณะเด่นประการหนึ่งของกฎหมายลำดับรองทั้ง 2 ฉบับ คือ การผนวกบทบัญญัติเกี่ยวกับมาตรฐานของสินค้าและกฎเกณฑ์ด้านการบินเข้าไว้ด้วยกัน กล่าวคือ โดรนแต่ละประเภทมีมาตรฐานหรือข้อกำหนดทางเทคนิค

ที่แตกต่างกันไปตาม Delegated Regulation (EU) 2019/945 ซึ่งเป็นปัจจัยที่กำหนดว่า ผู้บังคับโดรนสามารถทำการบินในลักษณะใดได้บ้าง ต้องมีใบรับรองโดรนหรือไม่ ต้องมีใบอนุญาตเพื่อทำการบินหรือไม่ ตามที่บัญญัติไว้ใน Implementing Regulation (EU) 2019/947 นอกจากนี้ กฎหมายทั้ง 2 ฉบับ ยังมีผลใช้บังคับโดยตรงกับทั้งบุคคลและผู้ประกอบการที่ประสงค์นำ UA หรือโดรนเข้ามาใน EU เพื่อให้เกิดบูรณาการในการบังคับใช้กฎหมายทั้ง 2 ฉบับให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ดังจะกล่าวรายละเอียดในบทความต่อไป

อ้างอิง

European Commission. *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: An Aviation Strategy for Europe*. 7.12.2015 COM(2015) 598 final.

Delegated Regulation (EU) 2019/945.

Implementing Regulation (EU) 2019/947.

⁵ Article 23



ข้อควรรู้ในเบื้องต้นใน การนำโดรนเข้าไปใช้ใน EU

Delegated
Regulation (EU)

2019/945 Article 41

กำหนดให้บุคคลที่ประสงค์ใช้ UA หรือโดรนที่มีสถานประกอบการหรือถิ่นพำนักในประเทศที่สามต้องปฏิบัติตามข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการบังคับโดรนใน EU ตามที่บัญญัติไว้ใน Implementing Regulation (EU) 2019/947 ซึ่งแบ่งประเภทของการบังคับ UA หรือโดรนออกเป็น 3 ประเภท โดยอาศัยเกณฑ์ความเสี่ยงอาจกล่าวโดยสรุปได้ ดังนี้

1. ประเภททั่วไป (open) (Article 4)

เป็นการบังคับโดรนที่จัดว่ามีความเสี่ยงต่ำ จึงไม่ต้องขออนุญาตทำการบินเป็นการล่วงหน้า โดยการบังคับโดรนในประเภทนี้ต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

1.1 เป็นโดรนที่สร้างขึ้นสำหรับใช้ส่วนบุคคลหรือเป็นโดรนที่จัดอยู่ในประเภทใดประเภทหนึ่งใน 5 ประเภทตาม Delegated Regulation (EU) 2019/945 ดังนี้

1.1.1 ประเภท C0 มีลักษณะที่สำคัญ เช่น มีมวลสูงสุดเมื่อบินขึ้น (maximum take-off mass: MTOM)¹ ไม่เกิน 250 กรัม มีความเร็วสูงสุดขณะบินในแนวระนาบที่ 19 เมตร/วินาที มีระยะบินสูงสุดเหนือจุดที่บินขึ้นไม่เกิน

120 เมตร ใช้แรงดันไฟฟ้ากระแสตรงในการขับเคลื่อนไม่เกิน 24 โวลต์ เป็นต้น

1.1.2 ประเภท C1 มีลักษณะที่สำคัญ เช่น มี MTOM ไม่เกิน 900 กรัม หรือก่อให้เกิดแรงกระแทกต่อศีรษะมนุษย์ไม่เกิน 80 จูล ๓ ความเร็วสูงสุดขณะตกอย่างอิสระมีความเร็วสูงสุดขณะบินในแนวระนาบที่ 19 เมตร/วินาที มีระยะบินสูงสุดเหนือจุดที่บินขึ้นไม่เกิน 120 เมตร ใช้แรงดันไฟฟ้ากระแสตรงในการขับเคลื่อนไม่เกิน 24 โวลต์ มีระบบแจ้งเตือนทางภูมิศาสตร์ (geo-awareness system)² ติดตั้งสัญญาณแสงเพื่อให้สามารถมองเห็นได้ในเวลากลางคืนและสามารถแยกแยะโดรนออกจากอากาศยานที่มีคนขับได้ เป็นต้น

1.1.3 ประเภท C2 มีลักษณะที่สำคัญ เช่น มี MTOM ไม่เกิน 4 กิโลกรัม มีระยะบินสูงสุดเหนือจุดที่บินขึ้นไม่เกิน 120 เมตร ใช้แรงดันไฟฟ้ากระแสตรงในการขับเคลื่อนไม่เกิน 48 โวลต์ มีระบบแจ้งเตือนทางภูมิศาสตร์ ติดตั้งสัญญาณแสงเพื่อให้สามารถมองเห็นได้ในเวลากลางคืนและสามารถแยกแยะโดรนออกจากอากาศยานที่มีคนขับได้ และหากมีสายพ่วง (tethered UA) ความยาวไม่เกิน 50 เมตร และมีความแข็งแรงซึ่งกำหนดตามน้ำหนักของโดรน

1.1.4 ประเภท C3 มีลักษณะที่สำคัญ เช่น มี MTOM ไม่เกิน 25 กิโลกรัม และมีขนาดไม่เกิน 3 เมตร มีระยะบิน

¹ MTOM รวมน้ำหนักบรรทุก หรือ payload

² เป็นระบบแจ้งเตือนผู้บังคับโดรนว่า โดรนได้เข้าใกล้เขตห้ามบิน (prohibited zones)

สูงสุดเหนือจุดที่บินขึ้นไม่เกิน 120 เมตร ใช้แรงดันไฟฟ้า กระแสตรงในการขับเคลื่อนไม่เกิน 48 โวลต์ มีระบบ แจ้งเตือนทางภูมิศาสตร์ ความยาวไม่เกิน 50 เมตร และมีความแข็งแรงซึ่งกำหนดตามน้ำหนักของโดรน

1.1.5 ประเภท C4 อากาศยานจำลอง (model aircraft) ที่มีลักษณะสำคัญ เช่น มี MTOM ไม่เกิน 25 กิโลกรัม ต้องไม่มีโหมดบังคับอัตโนมัติ (automatic control) ยกเว้นกรณีช่วยในการทรงตัว โดยต้องไม่มีผลโดยตรงต่อเส้นทางการบิน (trajectory)

1.2 มี MTOM ไม่เกิน 25 กิโลกรัม

1.3 ผู้บังคับโดรนต้องรักษาระยะปลอดภัยของโดรนจากผู้คนและต้องไม่บินเหนือฝูงชน

1.4 ผู้บังคับโดรนต้องให้โดรนอยู่ในทัศนวิสัยตลอดเวลา (visual line of sight: VLOS) ยกเว้นในกรณีที่บินด้วย

โหมดติดตาม (follow-me) หรือเมื่อใช้อุปกรณ์ติดตามโดรน (observer)

1.5 ระหว่างทำการบิน โดรนต้องรักษาระยะห่างไม่เกิน 120 เมตร จากผิวโลกที่ใกล้ที่สุด ยกเว้นเมื่อบินข้ามสิ่งกีดขวาง

1.6 ระหว่างทำการบิน โดรนต้องต้องไม่บรรทุกวัตถุอันตราย เช่น วัตถุระเบิด แก๊ส ของเหลวที่ติดไฟได้ สารพิษ สารกัมมันตรังสี เป็นต้น และต้องไม่ปล่อยสิ่งของใด ๆ ลงมา

2. ประเภทเฉพาะ (specific) (Article 5)

เป็นการบังคับโดรนที่ขาดคุณลักษณะข้อใดข้อหนึ่งของการบังคับโดรนประเภททั่วไป ในกรณีนี้ ผู้บังคับโดรนต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่มีอำนาจก่อนทำการบิน (operational authorisation) และต้องดำเนินการประเมินความเสี่ยงเพื่อยื่นประกอบคำขออนุญาต เช่น 1) บรรยายลักษณะของการบิน 2) ระบุวัตถุประสงค์ความปลอดภัยการบิน (safety objectives) 3) ระบุความเสี่ยงทั้งบนภาคพื้นดินและในอากาศ เช่น ความเสียหายที่หายอาจเกิดขึ้นกับบุคคลที่สามหรือทรัพย์สิน ความซับซ้อนของการบิน วัตถุประสงค์ของการบิน ประเภทของโดรน โอกาสที่จะเกิดการชน ฯลฯ และ 3) มาตรการลดความเสี่ยงที่จะใช้ เป็นต้น

หน่วยงานที่มีอำนาจจะพิจารณาการประเมินความเสี่ยงของผู้ขออนุญาต และหากเห็นชอบ ใบอนุญาตจะระบุขอบเขตของใบอนุญาต เงื่อนไขและข้อจำกัดสำหรับการบิน มาตรการรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงที่ผู้บังคับโดรนจะใช้ สถานที่ที่ได้รับอนุญาตให้ทำการบิน เป็นต้น



3. ประเภทที่ต้องได้รับการรับรอง (certified) (Article 6)

เป็นการบังคับโดรนที่มีลักษณะทั้งหมดดังต่อไปนี้

3.1 เป็นโดรนที่ได้รับการรับรองว่ามีลักษณะข้อใดข้อหนึ่ง ดังนี้

3.1.1 มีขนาดตั้งแต่ 3 เมตรขึ้นไป และได้รับการออกแบบเพื่อบินเหนือฝูงชน หรือ

3.1.2 ได้รับการออกแบบเพื่อใช้ขนส่งบุคคล หรือ

3.1.3 ได้รับการออกแบบเพื่อขนส่งวัตถุอันตรายและต้องใช้มาตรการลดความเสี่ยงที่มีความรัดกุมในระดับสูงเพื่อป้องกันความเสียหายต่อบุคคลที่สามหากเกิดอุบัติเหตุ

3.2 ผู้บังคับโดรน นำโดรนมาใช้งานในลักษณะใดลักษณะหนึ่ง ดังนี้

3.2.1 บินเหนือฝูงชน หรือ

3.2.2 ใช้ขนส่งบุคคล หรือ

3.3.2 ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายที่มีความเสี่ยงสูงต่อบุคคลที่สาม หากเกิดอุบัติเหตุ

นอกจากต้องมีใบรับรองโดรนแล้ว (certification of the UAS) การบังคับโดรนประเภทนี้ยังต้องมีใบอนุญาตผู้บังคับโดรน (license of remote pilots) และใบรับรองของผู้ที่ใช้หรือประสงค์จะใช้ประโยชน์จากโดรนด้วย (certification of the operator)

ประชาชนชาวไทยที่ประสงค์นำโดรนเข้าไปใช้ใน EU ต้องติดต่อหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศสมาชิก EU ประเทศแรกที่ตนประสงค์นำโดรนเข้าไปใช้

อ้างอิง

Delegated Regulation (EU) 2019/945.

Implementing Regulation (EU) 2019/947.

ส่งออกโดรนไปขายใน EU ต้องอย่างไร และจุดเด่นของกฎหมาย EU

ในปัจจุบัน เริ่มมีผู้ประกอบการชาวไทยหันมาผลิต UA หรือโดรนทางการเกษตรต้นทุนต่ำและธุรกิจโดรนในประเทศไทยมีศักยภาพที่สามารถเติบโตได้อีกในอนาคต¹ ในการนี้ หากผู้ประกอบการชาวไทยประสงค์ส่งออกโดรนไปยัง EU ควรศึกษากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องตามกฏบัญญัติไว้ใน Delegated Regulation (EU) 2019/945 Article 6 ซึ่งกำหนดหน้าที่ของผู้นำเข้าโดรนจากประเทศที่สามไว้หลายประการสำหรับโดรนที่จะมาจำหน่ายในประเภททั่วไป (open)² โดยหน้าที่ส่วนใหญ่ เป็นหน้าที่

ที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ของผู้ผลิต กล่าวคือ ผู้นำเข้ามีหน้าที่ต้องตรวจสอบว่า ผู้ผลิตได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดทางเทคนิคต่าง ๆ ของโดรนที่จะมาจำหน่ายในประเภททั่วไป ดังนี้

1. ผู้ผลิตได้ปฏิบัติตามขั้นตอนประเมินมาตรฐานของสินค้าว่า สินค้าเป็นไปตามข้อกำหนดของโดรนแต่ละประเภท³ และข้อกำหนดของอุปกรณ์เสริมสำหรับระบุตัวลักษณะของโดรนจากระยะไกลหรือไม่ (remote identification add-on)⁴ โดยการประเมินมาตรฐานอาจกระทำได้โดยการตรวจสอบขั้นตอนการผลิตภายใน (internal production control) หรือการผลิตโดยใช้ระบบที่ได้รับการรับรองมาตรฐานแล้วในทุกขั้นตอน (full quality assurance)

2. ผู้ผลิตได้จัดทำเอกสารที่แสดงรายละเอียดทางเทคนิค (technical documentation) หรือไม่ โดยเอกสารดังกล่าวต้องมีข้อมูลและรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีที่ผู้ผลิตใช้เพื่อรับรองว่า สินค้าได้มาตรฐานตามที่กำหนด เช่น ภาพถ่ายหรือภาพวาดที่แสดงให้เห็นลักษณะภายนอกและกลไกภายในของสินค้า ซอฟต์แวร์ที่ใช้ วิธีการใช้งาน ภาพวาดแสดงการออกแบบ/ขั้นตอนการผลิต/วงจร พร้อมคำอธิบาย รายงานผลการทดสอบการใช้งาน เป็นต้น ทั้งนี้ หาก technical documentation ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด หน่วยงานที่มีอำนาจกำกับดูแลตลาด (market surveillance authority) อาจให้ผู้นำเข้าดำเนินการทดสอบสินค้าโดยใช้บริการจากหน่วยงานหรือผู้ประกอบการที่

¹ <https://techsauce.co/tech-and-biz/drone-for-farming-kaset-gen-y>, https://www.sentangsedtee.com/big-idea/article_36393

² ดูรายละเอียดในบทความที่แล้ว

³ คุณลักษณะเฉพาะที่สำคัญของโดรนแต่ละประเภท โปรดดูรายละเอียดในบทความที่แล้ว

⁴ เป็นอุปกรณ์ที่ช่วยให้เจ้าหน้าที่สามารถระบุและติดตามโดรนที่กำลังทำการบินได้แบบ real-time

หน่วยงานกำกับดูแลตลาดให้การรับรอง และผู้นำเข้าต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเอง

3. สินค้ามีเครื่องหมาย CE⁵ หรือไม่ และมีฉลากแสดงประเภทของโดรนและระดับความดังของเสียงหรือไม่

4. สินค้ามีคู่มือการใช้งานและประกาศของ European Union Aviation Safety Agency (EASA) เกี่ยวกับข้อจำกัดและหน้าที่ในการใช้โดรนตาม Implementing Regulation (EU) 2019/947 หรือไม่ โดยคู่มือการใช้งานและประกาศดังกล่าว ต้องเขียนโดยใช้ภาษาที่ผู้บริโภคสามารถอ่านเข้าใจได้ง่าย

5. ผู้ผลิตได้ระบุประเภทของโดรน และเลขหมายประจำตัวสินค้า (unique serial number) เพื่อใช้ในการระบุอัตลักษณ์ของโดรนหรืออุปกรณ์เสริมสำหรับระบุอัตลักษณ์จากระยะไกลหรือไม่

เพื่อลดความเสี่ยงต่อสุขภาพและความปลอดภัยของผู้บริโภค Delegated Regulation (EU) 2019/945 ยังกำหนดหน้าที่เพิ่มเติมให้แก่ผู้นำเข้านอกเหนือจากการตรวจสอบทางเอกสารข้างต้น กล่าวคือ หากผู้นำเข้ามีเหตุอันควรเชื่อว่า สินค้าไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ผู้นำเข้าต้องทำการทดสอบสินค้า หรือกระทำการใด ๆ เพื่อให้สินค้าเป็นไปตามข้อกำหนดของ EU พร้อมทั้งรายงานให้หน่วยงานกำกับดูแลตลาดทราบ และเพื่อยกระดับความมั่นคง

ปลอดภัยให้กับห่วงโซ่อุปทาน Delegated Regulation (EU) 2019/945 ยังได้กำหนดหน้าที่ที่คล้ายคลึงกันให้กับผู้จัดจำหน่ายด้วย

ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้นำเข้าหรือผู้จัดจำหน่ายนำสินค้าเข้าสู่ตลาดโดยใช้ชื่อหรือเครื่องหมายการค้าของตน หรือดัดแปลงแก้ไขสินค้าที่วางจำหน่ายในตลาดอันอาจมีผลต่อการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ให้ถือว่าผู้นำเข้าหรือผู้จัดจำหน่ายนั้นเป็นผู้ผลิต ซึ่งต้องปฏิบัติตามหน้าที่ต่าง ๆ และมีความรับผิดชอบในฐานะผู้ผลิต

ประการสุดท้าย เพื่อให้การบังคับใช้กฎระเบียบเกี่ยวกับการนำเข้าและบังคับโดรนเกิดประสิทธิภาพสูงสุด Delegated Regulation (EU) 2019/945 Article 35(3) กำหนดให้หน่วยงานที่กำกับดูแลตลาดและหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่ที่พรมแดน ต้องประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานที่กำกับดูแลการบังคับโดรน

สำหรับประเทศไทยนั้น สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) กำหนดให้การนำเข้าโดรนต้องมีใบอนุญาตนำเข้า⁶ โดยผู้นำเข้าแสดงความสอดคล้องตามข้อกำหนดเกี่ยวกับคลื่นความถี่และกำลังส่งออกอากาศสมมูลแบบไอโซทรอปิก (Equivalent Isotropically Radiated Power: e.i.r.p.) โดยใช้หลักการรับรองตนเองของผู้ประกอบการ (Supplier's Declaration of Conformation: SDoC)⁷

⁵ CE เป็นเครื่องหมายที่แสดงว่า สินค้าที่จำหน่ายในเขตเศรษฐกิจยุโรป (EEA) ผ่านการประเมินมาตรฐานระดับสูงความปลอดภัย สุขภาพ และสิ่งแวดล้อม (https://ec.europa.eu/growth/single-market/ce-marking_en)

⁶ ประกาศสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอนุญาตให้ใช้คลื่นความถี่สำหรับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินสำหรับใช้งานเป็นการทั่วไป ลงวันที่ 12 มกราคม 2561 (ประกาศฯ) ข้อ 5(1)

⁷ ประกาศฯ ข้อ 6

นอกจากนี้ ผู้นำเข้าต้องยื่นเอกสารอื่น ๆ ประกอบในการยื่นคำขอรับใบอนุญาตด้วย เช่น แค็ตตาล็อกของโดรนหรืออุปกรณ์ ข้อกำหนดทางวิชาการ แบบตอบรับการสั่งซื้อสินค้าจากต่างประเทศ ผลการทดสอบรูปแบบการแผ่คลื่นวิทยุ เป็นต้น⁸

ในการนี้ ประเทศไทยอาจพิจารณานำจุดเด่นของกฎหมายของ EU มาใช้ในการยกระดับการควบคุมการนำเข้าโดรน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยให้แก่ห่วงโซ่อุปทานโดรนตั้งแต่ผู้ผลิต ผู้นำเข้า และผู้จัดจำหน่าย ดังเห็นได้จากการกำหนดให้ผู้นำเข้าเป็น

ผู้ตรวจสอบว่า ผู้ผลิตได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดทางเทคนิคต่าง ๆ หรือไม่ รวมทั้งกำหนดให้ผู้นำเข้าและผู้จัดจำหน่ายต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ผลิตหากมีการดัดแปลงแก้ไขสินค้าซึ่งช่วยป้องกันไม่ให้เกิดการดัดแปลงโดรนเพื่อนำไปใช้ในทางที่ผิดหรือที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ และประการสุดท้าย กฎหมายของ EU ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการชายแดนร่วมกันระหว่างศุลกากรและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโดรน ทั้งหน่วยงานที่กำกับดูแลตลาดและหน่วยงานที่กำกับดูแลการบังคับโดรน เพื่อให้เกิดบูรณาการในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับ UA หรือโดรนในทุกแง่มุม

อ้างอิง

Delegated Regulation (EU) 2019/945.

ประกาศสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกากระจายเสียง กิจกรรมโทรทัศน์และกิจกรรมโทรคมนาคมแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอนุญาตให้ใช้คลื่นความถี่สำหรับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินสำหรับใช้งานเป็นการทั่วไป ลงวันที่ 12 มกราคม 2561

คำขอใบอนุญาตค้า/ซ่อมแซม/ทำ/นำเข้า/นำออก ซึ่งเครื่องวิทยุคมนาคมหรือเครื่องหมายฯ (แบบ คท.1)

⁸ แบบ คท.1 ของ กสทช.



HS 2022 กับพิภพฯ ใหม่ของอากาศยานไร้คนขับหรือโดรน

เมื่อช่วงต้นเดือนมกราคม 2563 ที่ผ่านมา ประเทศภาคีสัญญาระบบฮาร์โมนไนซ์ (Harmonized System: HS) ให้ความเห็นชอบกับระบบ HS ฉบับปี ค.ศ. 2022 (พ.ศ. 2565) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป โดยการแก้ไขปรับปรุงระบบ HS ในครั้งนี้ เป็นการแก้ไขครั้งที่ 7 ซึ่งครอบคลุมสินค้าหลากหลายประเภท โดยข้อแก้ไขสำคัญประการหนึ่ง คือ การเพิ่มบทบัญญัติโดยเฉพาะเพื่อการจัดจำแนกสินค้าประเภทอากาศยานไร้คนขับซึ่งรวมถึงโดรน¹

ในการนี้ ระบบ HS ฉบับปี ค.ศ. 2022 ได้เพิ่มพิภพของ UA หรือโดรนไว้โดยเฉพาะในตอนี่ 88 อากาศยาน ยานอวกาศ และส่วนประกอบของยานดังกล่าว โดยหมายเหตุที่ 1 ได้นิยามคำว่า “อากาศยานไร้คนขับ (unmanned aircraft)” ดังนี้

“เพื่อวัตถุประสงค์ของตอนี่ อากาศยานไร้คนขับ หมายถึง อากาศยานใด ๆ นอกเหนือจากอากาศยานใน ประเภทพิภพที่ 88.01 ที่ได้รับการออกแบบเพื่อทำการบินโดยไม่มีผู้บังคับอยู่ในอากาศยาน โดยอากาศยานเหล่านี้อาจ ได้รับการออกแบบเพื่อบรรทุกผู้โดยสารหรือสิ่งของ หรือมีกล้องดิจิทัลติดตั้งอยู่เป็นการถาวร หรือมีอุปกรณ์อื่นใดที่ทำให้ สามารถนำอากาศยานมาใช้ประโยชน์ในทางใดทางหนึ่งได้ระหว่างทำการบิน

ทั้งนี้ อากาศยานไร้คนขับ ไม่คลุมถึงของเล่นที่บินได้ที่ได้รับการออกแบบมาเพื่อนันทนาการเพียงประการเดียว (ประเภทพิภพที่ 95.03)”²

อนึ่ง UA หรือโดรนถูกจัดรวมอยู่ในประเภทพิภพใหม่ที่ 88.06 ซึ่งจัดจำแนกประเภทย่อยโดยอาศัยเกณฑ์ว่า ใช้ขนส่งผู้โดยสารหรือไม่ ใช้บังคับการบินจากระยะไกลหรือไม่ และในแต่ละประเภทย่อย ใช้เกณฑ์น้ำหนักสูงสุดเมื่อ บินขึ้น³ ที่แตกต่างกันไปตามลำดับ ดังนี้

88.06	อากาศยานไร้คนขับ
8806.10	- ที่ได้รับการออกแบบเพื่อขนส่งผู้โดยสาร
	- อื่น ๆ สำหรับการบังคับการบินจากระยะไกลเท่านั้น
8806.21	- - ที่มีน้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้นไม่เกิน 250 กรัม
8806.22	- - ที่มีน้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้นเกิน 250 กรัม แต่ไม่เกิน 7 กิโลกรัม

¹ ไม่ปรากฏคำจำกัดความของโดรนในระบบ HS ฉบับปี ค.ศ. 2022

² คำแปลที่ใช้ในบทความนี้ เป็นคำแปลไม่เป็นทางการ

³ น้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้น (maximum take-off weight) ในพิภพประเภทย่อยตั้งแต่พิภพที่ 8806.21 – 8806.24 และ 8806.91 – 8806.94 หมายถึง น้ำหนักสูงสุดของเครื่องยนต์ขณะบินขึ้นในสภาพการบินปกติ โดยรวมถึงน้ำหนักบรรทุกทุก อุปกรณ์ และเชื้อเพลิง (หมายเหตุที่ 2 ของประเภทย่อย)

8806.23	- - ที่มีน้ำหนักสูงสุดเมื่อбинขึ้นเกิน 7 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม
8806.24	- - ที่มีน้ำหนักสูงสุดเมื่อ_binขึ้นเกิน 25 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 150 กิโลกรัม
8806.29	- - อื่น ๆ
	- - อื่น ๆ
8806.91	- - ที่มีน้ำหนักสูงสุดเมื่อ_binขึ้นไม่เกิน 250 กรัม
8806.92	- - ที่มีน้ำหนักสูงสุดเมื่อ_binขึ้นเกิน 250 กรัม แต่ไม่เกิน 7 กิโลกรัม
8806.93	- - ที่มีน้ำหนักสูงสุดเมื่อ_binขึ้นเกิน 7 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม
8806.94	- - ที่มีน้ำหนักสูงสุดเมื่อ_binขึ้นเกิน 25 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 150 กิโลกรัม
8806.99	- - อื่น ๆ



สำหรับชิ้นส่วนของ UA หรือโดรนนั้น ถูกจัดรวมอยู่ในประเภทพิกัดใหม่ที่ 88.07 ชิ้นส่วนของของในประเภทพิกัดที่ 88.01, 88.02 หรือ 88.06 ดังนี้

88.07	ชิ้นส่วนของของในประเภทที่ 88.01, 88.02 หรือ 88.06
8807.10	- ใบพัด ใบพัดโรเตอร์ และชิ้นส่วนของของดังกล่าว
8807.20	- โครงส่วนล่างที่รับน้ำหนัก และชิ้นส่วนของของดังกล่าว
8807.30	- ชิ้นส่วนอื่น ๆ ของอากาศยาน เฮลิคอปเตอร์ หรืออากาศยานไร้คนขับ
8807.90	- อื่น ๆ

ในส่วนของ EU นั้น ใช้ระบบ Combined Nomenclature (CN) ในการจัดจำแนกประเภทสินค้า โดยระบบดังกล่าวมีพื้นฐานมาจากระบบ HS โดยเพิ่มตัวเลขอีก 2 หลัก ต่อท้ายประเภทพิกัด 6 หลัก ของระบบ HS เพื่อจัดจำแนกประเภทย่อยลงไปอีกชั้นจนถึงระดับ 8 หลัก ทั้งนี้ ระบบ CN ได้รับการแก้ไขเป็นประจำทุกปี โดยฉบับล่าสุด คือ ฉบับที่ประกาศเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2562⁴ ซึ่งยังไม่มีพิกัดของโดรนเป็นการเฉพาะในตอนนี้อยู่ที่ 88

ในระหว่างที่ HS ฉบับปี ค.ศ. 2022 ยังไม่มีผลใช้บังคับ องค์การศุลกากรโลก (WCO) กำลังจัดทำตารางสำหรับตรวจเทียบระหว่าง HS ฉบับปี ค.ศ. 2017 และ ฉบับปี ค.ศ. 2022 รวมทั้งปรับปรุงคำอธิบายพิกัดอัตราศุลกากรฮาร์โมนไนส์ (Explanatory Notes) และเอกสารที่เกี่ยวข้องให้เป็นปัจจุบัน

ในส่วนของประเทศไทยนั้น กรมศุลกากรอาจพิจารณาอภิปรายหารือกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่ง

⁴ http://publications.europa.eu/resource/cellar/4fdaf64e-fc25-11e9-8c1f-01aa75ed71a1.0006.01/DOC_1

ประเทศไทย เพื่อจัดทำประเภทพิกัตย่อยให้สอดคล้องกับประเภทและการใช้งานของโดรนในลักษณะต่าง ๆ ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อทุกฝ่ายทั้งในการตรวจสอบควบคุมทางศุลกากร การขอใบอนุญาตนำเข้า/ส่งออก และการขึ้นทะเบียนเป็นผู้บังคับโดรน รวมทั้งเป็นการอำนวยความสะดวกต่อผู้ประกอบการที่ประสงค์นำเข้า/ส่งออกโดรน และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสงค์นำโดรนเข้ามาใช้งานภายในประเทศไทยด้วย

อ้างอิง

Amendments to the Nomenclature Appended as an Annex to the convention accepted pursuant to the Recommendation of 28 June 2019 of the Customs Co-operation Council.

Commission Implementing Regulation (EU) 2019/1776 of 9 October 2019 amending Annex I to Council Regulation (EEC) No 2658/87 on the tariff and statistical nomenclature and on the Common Customs Tariff. (Combined Nomenclature ฉบับลงวันที่ 31 ตุลาคม 2562)



ศุลกากรฝรั่งเศสแถลงนโยบายเนื่องในโอกาสวันสตรีสากล

เนื่องในโอกาสวันสตรีสากลซึ่งตรงกับวันที่ 8 มีนาคม 2563 ศุลกากรฝรั่งเศสได้แถลงนโยบายเพื่อสนับสนุนความเท่าเทียมระหว่างบุคลากรเพศหญิงและเพศชาย 5 ประการ ดังนี้

1. เพิ่มความหลากหลายของสายงานเพื่อให้บุคลากรทั้งเพศหญิงและเพศชาย สามารถเลือกสายงานตามความถนัดของตนได้
2. รับรองความเท่าเทียมทางเพศในความก้าวหน้าทางวิชาชีพและค่าตอบแทน เพื่อให้บุคลากรเพศหญิงและเพศชายได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันในสายงาน รวมทั้งการเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหาร
3. ส่งเสริมความสมดุลระหว่างการทำงานและชีวิตส่วนตัวสำหรับบุคลากรเพศหญิงและเพศชาย
4. ป้องกันและปราบปรามความรุนแรงและการเลือกปฏิบัติทางเพศด้วยการฝึกอบรมบุคลากรทุกคนตามแผนงานที่ได้นำมาใช้ปฏิบัติตั้งแต่ต้นปี 2563
5. ยกระดับธรรมาภิบาลด้านความเท่าเทียมในอาชีพด้วยการสร้างความตระหนักให้แก่ผู้บริหารทั้งหมดพร้อมติดตามความคืบหน้าในการปฏิบัติตามนโยบายผ่านการพูดคุยกับบุคลากรอย่างเป็นกิจจะลักษณะ

ความเท่าเทียมและความหลากหลายทางเพศในศุลกากร เป็นหัวข้อที่องค์การศุลกากรโลก (WCO) ให้ความสนใจหัวข้อหนึ่ง โดยเป็นเรื่องที่อยู่ในวาระของโครงการเสริมสร้างขีดความสามารถ (Capacity Building) โดย WCO ได้จัดทำเครื่องมือต่าง ๆ เพื่อผลักดันประเด็นดังกล่าวในศุลกากร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง Gender Equality Organizational Assessment Tool (GEOAT) ซึ่ง WCO ได้เผยแพร่ตั้งแต่ปี 2556

ผู้ที่สนใจ สามารถดาวน์โหลด GEOAT ได้ที่ <https://bit.ly/2IAESgt>

อ้างอิง

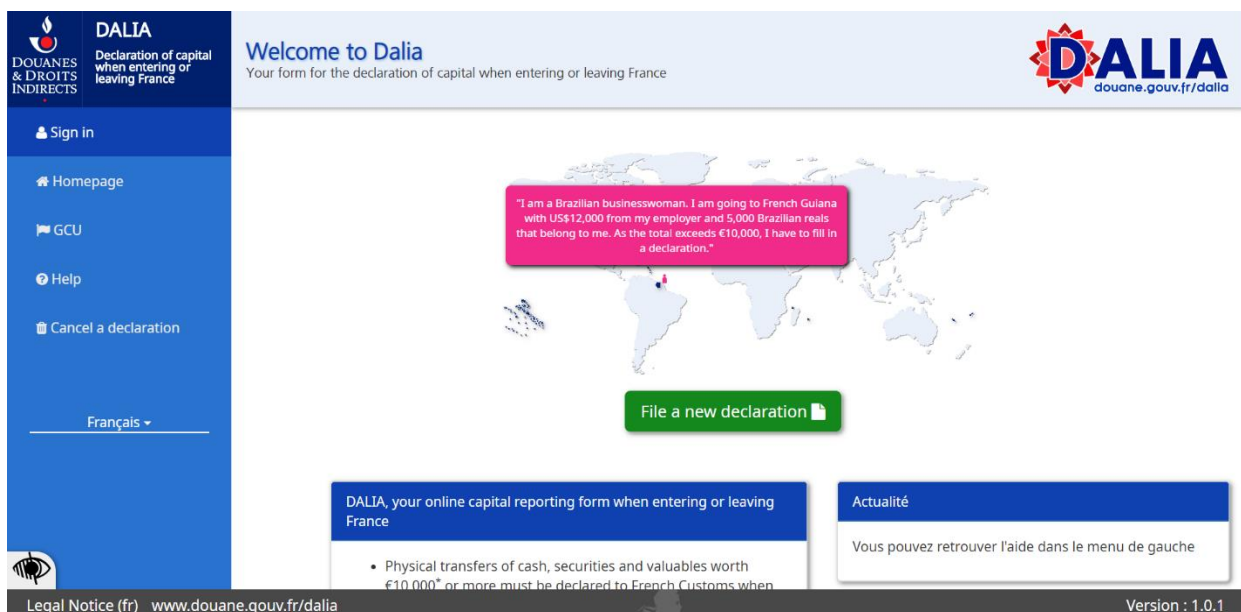
France Customs. *La journée internationale des droits des femmes*. <https://www.douane.gouv.fr/actualites/la-journee-internationale-des-droits-des-femmes>. Accessed 10 March 2020.

ศุลกากรฝรั่งเศสเปิดให้บริการสำแดงเงินตราล่วงหน้าทางออนไลน์

ศุลกากรฝรั่งเศสเปิดตัวแอปพลิเคชัน DALIA ซึ่งเป็นบริการสำแดงเงินตราทางออนไลน์ล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 30 วัน ก่อนการเดินทางเข้าหรือออกจากฝรั่งเศส สำหรับเงินตราหรือตราสารที่มีมูลค่าตั้งแต่ 10,000 ยูโร ขึ้นไป

เมื่อผู้โดยสารป้อนข้อมูลเข้าสู่ระบบแล้ว ผู้โดยสารไม่ต้องกรอกแบบฟอร์มที่เป็นกระดาษหรือแสดงตน ณ สำนักงานศุลกากร ณ ท่า/ที่ อีก ทั้งนี้ เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรซักถาม ผู้โดยสารเพียงแสดงใบขนสินค้าผ่านหน้าจอของอุปกรณ์เคลื่อนที่ที่ใช้ หรือพิมพ์สำเนาออกมาเพื่อสำแดงต่อเจ้าหน้าที่ได้

ผู้ที่สนใจ สามารถใช้บริการแอปพลิเคชัน DALIA สำหรับสมาร์ทโฟน แท็บเล็ต หรือโน้ตบุ๊ก ได้ที่ <https://www.douane.gouv.fr/dalia> โดยในขณะนี้ แอปพลิเคชันให้บริการในภาษาฝรั่งเศสและภาษาอังกฤษ



อ้างอิง

France Customs. *Vous voyagez avec 10000 euros ou plus ?* <https://www.douane.gouv.fr/actualites/vous-voyagez-avec-10000-euros-ou-plus>. Accessed 3 March 2020.

ศุลกากรสหรัฐอเมริกาใช้ Blockchain ในภารกิจด้านทรัพย์สินทางปัญญา

ศุลกากรสหรัฐอเมริกา (Customs and Border Protection: CBP) ตั้งเป้าใช้เทคโนโลยี Blockchain เพื่อปกป้องผู้ประกอบการชาวสหรัฐฯ จากสินค้านำเข้าที่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา ด้วยการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่ายผ่าน platform เดียว

Blockchain เป็นเทคโนโลยีเอื้ออำนวยต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูล เพราะข้อมูลที่ถูกป้อนเข้าไปจะถูกเข้ารหัส และไม่สามารถถูกแก้ไขได้หากไม่ได้รับความยินยอมจากผู้เข้าร่วม Blockchain รายอื่น ด้วยเหตุนี้ CBP จึงนำ Blockchain มาใช้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีความอ่อนไหวหรือเป็นความลับกับผู้ผลิต ผู้ค้าปลีก ผู้ทรงสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา และผู้นำเข้า เพื่อปรามปรามการกระทำความผิดทางทรัพย์สินทางปัญญา

ในการนี้ CBP ใช้จุดเชื่อมต่อเพียงจุดเดียว (single access point) ในการเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับสินค้าและใบอนุญาตให้ใช้สิทธิระหว่างผู้เข้าร่วมแต่ละฝ่ายใน Blockchain โดยผู้เข้าร่วมฯ สามารถสื่อสารผ่าน platform นี้ได้ แม้จะใช้ซอฟต์แวร์ที่แตกต่างกันก็ตาม (interoperability) จึงช่วยอำนวยความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ประกอบการรายใหม่ที่ประสงค์เข้าร่วม

อ่านเพิ่มเติมเกี่ยวกับบทบาทของ Blockchain ในงานศุลกากรได้ที่

1. จดหมายข่าว CPMU news ฉบับเดือนตุลาคม 2562 <https://bit.ly/2TWVdBk>
2. จดหมายข่าว CPMU news ฉบับเดือนพฤศจิกายน 2561 <https://bit.ly/2TBwljC>

อ้างอิง

U.S. Customs and Border Protection. *CBP Leverages Blockchain Innovation to Protect American Business*.
<https://www.cbp.gov/newsroom/national-media-release/cbp-leverages-blockchain-innovation-protect-american-business>. Accessed 10 March 2020.

WCO เสนอแนะมาตรการทางศุลกากรในช่วงการระบาดของไวรัส Covid-19

องค์การศุลกากรโลก (WCO) สนับสนุนให้ศุลกากรทำงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานด้านสาธารณสุข เพื่อให้การตรวจปล่อยสินค้าบรรเทาสาธารณภัย (relief consignment) และการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เป็นไปอย่างราบรื่น โดยขอให้สมาชิกอ้างอิงถึงมาตรการในมติคณะมนตรีความร่วมมือทางศุลกากรเมื่อเดือนมิถุนายน 2554 ว่าด้วยบทบาทของศุลกากรในการบรรเทาภัยธรรมชาติ โดยมติดังกล่าวสนับสนุนให้สมาชิกใช้มาตรการต่าง ๆ เช่น

1. บังคับใช้มาตรการที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาเกียวโตฯ (RKC) ภาคผนวกเฉพาะ J บทที่ 5 ว่าด้วยสินค้าสำหรับบรรเทาสาธารณภัย (relief consignment)
 2. กำหนดพิธีการศุลกากรโดยเฉพาะสำหรับสินค้าบรรเทาสาธารณภัยโดยการตรากฎหมายในฐานะส่วนหนึ่งของแผนฉุกเฉิน และเผยแพร่ให้สาธารณชนทราบผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น เว็บไซต์
 3. เตรียมความพร้อมให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรสำหรับการบริหารจัดการเหตุการณ์ฉุกเฉิน
 4. ร่วมมือกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินค้าบรรเทาสาธารณภัย เช่น การแลกเปลี่ยนข้อมูล การตรวจปล่อยสินค้าโดยใช้ระบบที่มีอยู่แล้วเพื่อให้เกิดการรวมศูนย์ที่จุดเดียว อันจะช่วยให้การตรวจปล่อยสินค้ามีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
 5. ทบทวนและแก้ไขความตกลงสร้างความร่วมมือระหว่างศุลกากรประเทศต่าง ๆ เพื่อบริหารจัดการเหตุการณ์ฉุกเฉิน
- ผู้ที่สนใจ สามารถดาวน์โหลดมติฯ ฉบับเต็มได้ที่ <https://bit.ly/39Wrgbk>

อ้างอิง

WCO. WCO Communique regarding the Coronavirus (COVID-19) outbreak.

<http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2020/march/wco-communique-regarding-the-coronavirus-outbreak.aspx>. Accessed 16 March 2020.

ศุลกากรฝรั่งเศสจัดตั้งพิธีการศุลกากรโดยเฉพาะสำหรับการนำเข้าแอลกอฮอล์ ในช่วงการระบาดของไวรัส Covid-19

เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2563 ศุลกากรฝรั่งเศสได้ประกาศพิธีการศุลกากรสำหรับเภสัชกรที่ประสงค์ใช้แอลกอฮอล์เพื่อนำมาผลิตเป็นเจลทำความสะอาดสำหรับขายในร้านขายยา หรือสำหรับใช้ในสถานรักษาพยาบาล โดยไม่ต้องเสียอากร

พิธีการดังกล่าวมีขั้นตอน ดังนี้

1. เภสัชกรต้องมีใบอนุญาตจากสำนักงานศุลกากรในท้องถิ่น
2. ต้องนำเข้าแอลกอฮอล์บริสุทธิ์จากผู้ประกอบการระดับมาตรฐาน AEO (ผู้ประกอบการที่นำเข้าแอลกอฮอล์ส่วนใหญ่ในฝรั่งเศส เป็นผู้ประกอบการระดับมาตรฐาน AEO)
3. นำแอลกอฮอล์บริสุทธิ์มาผลิตเป็นเจลทำความสะอาดตามสูตรที่องค์การอนามัยโลก (WHO) ได้ประกาศ
4. เก็บรักษาบัญชีแอลกอฮอล์ที่ได้รับและแอลกอฮอล์ที่นำมาใช้ผลิตเจลทำความสะอาด เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถตรวจสอบได้

ในกรณีที่ประสบปัญหาในการกระทำตามขั้นตอนดังกล่าวหรือในกรณีฉุกเฉิน สามารถขอใช้พิธีการแบบรวบรัดโดยสำแดงสินค้าด้วยกระดาษ และทำพิธีการให้ครบถ้วนในภายหลังได้

อ้างอิง

France Customs. *Avis de la douane aux pharmaciens désirant fabriquer du gel hydro-alcoolique.*

<https://www.douane.gouv.fr/actualites/avis-de-la-douane-aux-pharmaciens-desirant-fabriquer-du-gel-hydro-alcoolique>. Accessed 17 March 2020.

ศุลกากรญี่ปุ่นอำนวยความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร ในช่วงการระบาดของไวรัส Covid-19

ในช่วงการแพร่ระบาดของไวรัส Covid-19 ศุลกากรญี่ปุ่นประกาศใช้มาตรการบางประการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในการผ่านพิธีการศุลกากร ดังนี้

1. พิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าบรรเทาสาธารณภัย การนำเข้าสินค้าบรรเทาสาธารณภัยจะได้รับยกเว้นภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่ม และสามารถยื่นใบขนสินค้าแบบย่อต่อศุลกากรได้ นอกจากนี้ การนำเข้าสินค้าบริจาค ไม่ต้องยื่นเอกสารที่แสดงว่าได้รับยกเว้นภาษี

สำหรับการส่งออกสินค้าบรรเทาสาธารณภัยนั้น ผู้ส่งออกสามารถใช้ใบขนสินค้าแบบย่อได้เช่นกัน

2. ความยืดหยุ่นในการผ่านพิธีการศุลกากร สืบเนื่องจากนโยบายของรัฐบาลที่ประสงค์ให้ประชาชนทำงานที่บ้านหรือออกเดินทางไปทำงานในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน เพื่อยุติการแพร่ระบาดโดยเร็วที่สุดนั้น ศุลกากรญี่ปุ่นอำนวยความสะดวกแก่ผู้ส่งออก/นำเข้า และ ตัวแทนออกของ ในการผ่านพิธีการศุลกากร ดังนี้

2.1 ในกรณีที่ประสบความยากลำบากในการยื่นใบขนสินค้าต่อสำนักงานศุลกากรที่มีอำนาจ ให้ติดต่อสำนักงานศุลกากรที่สะดวกที่สุดสำหรับผู้ประกอบการเป็นการล่วงหน้า เพื่อขอยื่นใบขนสินค้าต่อสำนักงานศุลกากรนั้น

2.2 ในกรณีที่ต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมภายหลังการตรวจสอบใบขนสินค้าหรือภายหลังได้รับอนุญาตให้ส่งออก/นำเข้า โดยต้องประทับตราของผู้ส่งออก/นำเข้า หรือ ตัวแทนออกของ ลงในเอกสารนั้น หากผู้ประกอบการดังกล่าวประสบปัญหาในการประทับตราอันเนื่องมาจากการระบาดของไวรัส Covid-19 ให้ยกเว้นไม่ต้องประทับตราลงในเอกสารดังกล่าว

2.3 ในกรณีที่ต้องยื่นเอกสารต้นฉบับเพื่อใช้ประกอบการตรวจสอบใบขนสินค้า หากผู้ประกอบการประสบปัญหาในการยื่นเอกสารอันเนื่องมาจากการระบาดของไวรัส Covid-19 ให้ยื่นเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ โดยศุลกากรจะประเมินสถานการณ์ของผู้ประกอบการเพื่อกำหนดวันยื่นเอกสารต้นฉบับที่เหมาะสมต่อไป

อ้างอิง

Japan Customs. 新型コロナウイルス感染症対策に係る輸出入通関手続等について.

https://www.customs.go.jp/news/news/20200304_index.htm. Accessed 17 March 2020.

ผู้ให้บริการขนส่งของเร่งด่วนปรับการให้บริการในช่วงการแพร่ระบาดของไวรัส Covid-19

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์ ได้สืบค้นและตรวจสอบข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต (24 มีนาคม 2563) พบว่า สืบเนื่องจากการแพร่ระบาดใหญ่ของไวรัส Covid-19 ทั่วโลก ผู้ให้บริการขนส่งของเร่งด่วนหลายรายเตรียมมาตรการเพื่อความปลอดภัย เช่น การฆ่าเชื้อในพื้นที่เสี่ยงคลังสินค้าตลอดจนพัสดุภัณฑ์ที่มาจากพื้นที่เสี่ยง โดยการฉายแสง UVC ซึ่งเป็นเทคนิคแบบ non-intrusive ที่สามารถฆ่าเชื้อโรคได้ดี หรือการฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อ (disinfectants) ตามความเหมาะสม และมีการปรับลดจำนวนพนักงานหรือการทำงานเป็นกะมากขึ้น นอกจากนี้ ได้ปรับการให้บริการเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบของประเทศต่าง ๆ และอุปสงค์ ดังนี้

FedEx (16 มีนาคม 2563)

FedEx และ TNT ได้รับพัสดุสำหรับจัดส่งมากขึ้นในขณะที่ขีดความสามารถในการให้บริการถูกจำกัดลง เนื่องจากมีการยกเลิกเที่ยวบินสำหรับจัดส่งสินค้าและผู้โดยสารไปยังประเทศจีน รวมทั้งมีข้อจำกัดจากกฎระเบียบในท้องที่มากยิ่งขึ้น ด้วยเหตุนี้ จึงเกิดความล่าช้าอย่างน้อย 1 – 3 วัน สำหรับสินค้าที่จัดส่งจากประเทศต่าง ๆ ไปยังจีน [<https://bit.ly/2WD23yV>]

DHL (10 มีนาคม 2563)

จีน – สำนักงาน DHL ในจีน เปิดให้บริการอีกครั้ง ยกเว้นสำนักงานในอุ๋ฮั่น ส่วนบริการจัดส่งพัสดุ รับพัสดุ และคลังสินค้า ในมณฑลหูเป่ย์ยังคงปิดให้บริการเป็นการชั่วคราว

อิตาลี – เนื่องจากรัฐบาลไม่ได้ประกาศห้ามการขนส่งสินค้า จึงไม่มีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้านำเข้า/ส่งออก และ DHL ยังสามารถให้บริการได้ตามปกติ อย่างไรก็ตาม สายการบินหลายแห่งได้ยกเลิกหรือจำกัดเที่ยวบินไปยังอิตาลี จึงส่งผลกระทบต่อปริมาณพัสดุที่สามารถจัดส่งได้ในแต่ละเที่ยวบิน ในการนี้ DHL ให้ความร่วมมือในการป้องกันการแพร่ระบาดด้วยการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันตนเองให้แก่พนักงานขนส่งสินค้า และจัดตั้งหน่วยงานภายในเพื่อติดตามความเคลื่อนไหวของสถานการณ์และประสานงานกับรัฐบาล

เกาหลีใต้ – สำนักงาน DHL ทุกแห่งในเกาหลีใต้เปิดให้บริการตามปกติสำหรับการจัดส่งภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีข้อจำกัดสำหรับพัสดุที่จัดส่งมาทางเที่ยวบินระหว่างประเทศ ส่วนพัสดุที่จัดส่งทางทะเลอาจเกิดความล่าช้า 2 – 3 วัน และบางพื้นที่คิดค่าบริการเพิ่มขึ้น [<https://bit.ly/39gPxaY>]

UPS (25 มีนาคม 2563)

UPS ยังคงให้บริการในพื้นที่ที่ข้อจำกัดในหลายพื้นที่ แต่ได้ปรับปรุงแนวปฏิบัติใหม่เพื่อความปลอดภัยของพนักงานและผู้รับพัสดุ UPS โดยผู้รับพัสดุไม่ต้องลงนามเมื่อรับของ อย่างไรก็ตาม ผู้รับพัสดุต้องรับรองว่าได้รับของแล้ว และอาจต้องแสดงบัตรประจำตัวประชาชนด้วย [<https://bit.ly/2UdO94H>]

New Zealand Post (25 มีนาคม 2563)

จีน - จัดหมาย อีเอ็มเอส ห่อพัสดุภัณฑ์ เริ่มกลับมาให้บริการตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2563 แต่อาจล่าช้า 1 วัน

ญี่ปุ่น - เริ่มกลับมาให้บริการตั้งแต่ 12 มีนาคม 2563 แต่อาจล่าช้า 1 วัน

เกาหลีใต้ - เริ่มกลับมาให้บริการตั้งแต่ 5 มีนาคม 2563 แต่อาจล่าช้า 1 วัน [<https://bit.ly/39kS0kS>]



Office of Customs Affairs

Royal Thai Embassy to Belgium,
Luxembourg and Mission to the EU

Dreve du Rembucher 89

1 1 7 0 Watermael-Boitsfort

Tel. +32 2 660 5759

Fax. +32 2 675 2649

E-mail: thai-customs@skynet.be

<http://brussels.customs.go.th>

