

บทที่ 3

ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

3.1 ประวัติความเป็นมา

Shipping คือ ผู้กระทำการแทนผู้ส่งสินค้า (Shipper/Consignee) ในการ ดำเนินกิจกรรม เพื่อนำสินค้าจากผู้ส่งสินค้าไปส่งมอบให้ผู้ขนส่งสินค้า เพื่อให้ผู้ขนส่งสินค้าสามารถดำเนินการ ขนส่งสินค้าไปส่งมอบให้กับผู้รับสินค้า หรือที่เรียกว่าผู้รับตราส่ง (Consignee) หรือในทำนอง ตรงกันข้าม Shipping จะดำเนินการนำสินค้าจากผู้ขนส่งสินค้า ไปส่งมอบให้กับผู้รับสินค้าหรือผู้รับ ตราส่ง (Consignee) เมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือปลายทางในฐานะเป็นตัวแทนของผู้รับสินค้าหรือผู้รับ ตราส่ง

ไม่มีใครทราบว่าอาชีพ “ผู้กระทำการแทนในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ” เริ่มมาแต่ เมื่อใด ใครเป็นคนแรกที่เริ่มประกอบอาชีพนี้ และใครเป็นผู้นำเข้าหรือส่งออกครั้งแรกที่จ้างตัวแทน ออกของ การศึกษาถึงประวัติความเป็นมาจึงจำเป็นต้องอิงประวัติของงานกรมศุลกากร เพราะอาชีพ นี้จะเกิดขึ้นไม่ได้เลยถ้าไม่มีกรมศุลกากร การปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่ปรากฏเป็นทางการนั้นมีขึ้น ในราว 100 ปีมานี้เอง คือ เมื่อราวจุลศักราช 1247 หรือ พ.ศ.2428 ในสมัยพระวรวงศ์เธอพระองค์เจ้า พร้อมพงศ์ธิดาช เป็นอธิบดี คือจัดให้เจ้าหน้าที่พนักงานกองภาษีขาเข้าตรวจเอกสารสำคัญ และ คิดเงินภาษีขาเข้าและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ จดลงบัญชีไว้แผนกหนึ่ง แล้วจึงส่งใบขนสินค้าไปให้เจ้า พนักงานกองรับเงินตรวจรับเงินไว้ และออกใบเสร็จรับเงินให้ แล้วจึงรับสินค้าไปจากอารักขาของ กรมศุลกากรได้ ทางฝ่ายกองภาษีขาออกก็จัดทำอย่างเดียวกัน รัฐบาลได้ตั้งโรงภาษี (กรมศุลกากร) ขึ้น โดยมีที่ทำการอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณปากคลองผดุงกรุงเกษม (ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของ ธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้ กรมศุลกากรได้ย้ายที่ทำการอยู่ที่บริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทย คลองเตย เลขที่ 1 ถ.สุนทร-โกษา คลองเตย กทม.10110 ซึ่งเป็นที่ทำการปัจจุบัน 2549) การค้า ระหว่างประเทศในสมัยนั้นเริ่มขยายเพิ่มมากขึ้น ความจำเป็นในการที่จะต้องหาผู้มีความรู้ทางด้าน ภาษาจีน และภาษาอังกฤษมีมากขึ้น เพราะในสมัยนั้นทางราชการได้กำหนดให้ผู้นำเข้าหรือผู้ ส่งออกต้องสำแดง รายการสินค้าในใบขนสินค้าเป็นภาษาอังกฤษ หรือภาษาจีน โดยในราว 90 ปี ล่วงมานี้ ถ้าเป็นพ่อค้าจีน ทางราชการอนุญาตให้จกรายการเป็นหนังสือจีนได้ แต่ต้องเขียนเป็น ภาษาอังกฤษมาด้วย 2 ฉบับ เพราะฉะนั้น พวกพ่อค้าจีนจึงจ้างจีนบ๋าบ่า ที่รู้ภาษาอังกฤษเป็นผู้แปล

และเขียนใบขนสินค้าเป็นภาษาอังกฤษให้ ในใบขนสินค้าจะแสดงราคาของที่นำเข้ามาเท่าใดเจ้าพนักงานก็เรียกเก็บภาษีร้อยละสามจากราคาที่สำแดงนั้นเสียชั้นหนึ่ง ต่อมาเมื่อเจ้าพนักงานตีราคาเพิ่มเติมจึงเรียกเก็บภาษีอีกครั้งหนึ่งเพราะฉะนั้น สินค้าขาเข้าทุกฉบับ จึงมีตราบอกเลขที่ และวันที่ ซึ่งได้เสียภาษีประทับไว้ถึงสองเลข (ตัวจริงใบขนสินค้าขาเข้ามีขนาดกว้างยาว 33 x 22.5 เซนติเมตร กระดาษสีเหลือง)

ปัจจุบัน Shipping ได้มีการพัฒนาขึ้น คือเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการได้กว้างขวางมากขึ้นกว่าเดิม เนื่องจากสภาพการแข่งขันของธุรกิจที่เพิ่มมากขึ้น และรูปแบบการส่งออกที่นิยมมากในปัจจุบันนี้มี 2 รูปแบบ คือการขนส่งทางทะเล และการขนส่งทางอากาศ

3.2 รูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล

ประเทศไทยมีการขนส่งทางทะเลเพิ่มขึ้นทุกปี และการขนส่งทางทะเลได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายถูก เมื่อเปรียบเทียบกับวิธีการขนส่งแบบอื่นๆ และสามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละมากๆ แต่ผู้ประกอบการจะต้องวางแผนการทำงานล่วงหน้า เพราะการขนส่งทางทะเลใช้เวลานานกว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ

3.2.1 รูปแบบการให้บริการของผู้ประกอบการเดินเรือ มี 2 ลักษณะ คือ

การว่าจ้างขนส่งสินค้าทางทะเล มีรูปแบบจำแนกตามลักษณะของเรือเดินสมุทร และการใช้งาน ดังนี้

A. LINER TERM

คือการว่าจ้างขนส่งสินค้าโดยเรือที่มีตารางเดินเรือที่วิ่งประจำเส้นทาง ซึ่งประกอบด้วยเรือ 3 แบบด้วยกันคือ

1) Conventional Vessel คือเรือสินค้าอเนกประสงค์แบบดั้งเดิม ทำการขนส่งสินค้า โดยการบรรทุกสินค้าลงในระวางเรือใหญ่ ส่วนใหญ่ใช้ในการขนส่งสินค้าแบบเทกอง (Bulk Cargo) มักมีเส้นทางเดินเรือแบบจากเมืองท่าต้นทางถึงเมืองท่าปลายทาง (End to end)

2) Container Vessel คือเรือสินค้าที่ทำกรขนส่งโดยระบบตู้คอนเทนเนอร์ มักมีเส้นทางเดินเรือแบบเครือข่าย (Network service) หรือเส้นทางเดินเรือแบบรอบโลก (Round the world service) โดยใช้เรือแม่ขนาดใหญ่ (Mother Vessel) วิ่งให้บริการเฉพาะเมืองท่าหลักที่เป็นฐานการให้บริการ เช่นเมืองท่า Singapore แล้วใช้เรือลูก (Feeder) ขนตู้คอนเทนเนอร์จากเมืองท่าหลักไปยังเมืองท่ารองหรือเมืองท่าปลายทาง เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือท่าลึกลงทะเลหมขบ เป็นต้น

3) Semi container Vessel คือเรือสินค้าที่มีรูปแบบการขนส่งผสมผสานระหว่างเรือ Conventional กับเรือ Container กล่าวคือ เป็นเรือสินค้าที่สามารถบรรทุกสินค้าลงในระวางส่วนหนึ่ง และมีพื้นที่บนเรือที่จะวางตู้คอนเทนเนอร์ได้อีกส่วนหนึ่ง มักมีเส้นทางเดินเรือแบบเมืองท่าต้นทางถึงเมืองท่าปลายทาง

B. CHARTER TERM

คือการว่าจ้างขนส่งสินค้าโดยเรือที่เช่ามาขนส่งสินค้าเป็นเที่ยวๆ เป็นเรือที่ไม่มีตารางเดินเรือ และเส้นทางเป็นการตายตัว เรียกว่าการเช่าเรือ ซึ่งแบ่งการเช่าออกเป็น 4 ลักษณะ คือ

1) Voyage Charter เป็นการเช่าเหมาเรือแบบเที่ยวเดียว เพื่อขนส่งสินค้าที่กำหนดส่วนใหญ่เป็นการเช่าเหมาเรือทั้งลำ เพื่อขนส่งสินค้าจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นภาระของเจ้าของเรือที่จะต้องรับผิดชอบ ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาเช่าเหมาเรือที่ได้ทำกันไว้ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือ

2) Time Charter เป็นการเช่าเหมาเรือแบบระยะเวลา ผู้เช่าเหมาเรือจะได้สิทธิในการใช้เรือในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เจ้าของเรือมีหน้าที่ที่จะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่จะใช้งานได้เท่านั้น ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินเรือตามที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญาเช่าเหมาเรือ จะตกเป็นภาระของผู้เช่าเรือที่จะต้องรับผิดชอบ

3) Bareboat Charter เป็นการเช่าเหมาเรือเฉพาะตัวเรือเปล่าๆ ไม่รวมลูกเรือ มักเป็นการเช่าเหมาเรือในระยะเวลาที่ยาวนาน เจ้าของเรือจะรับภาระเฉพาะการหาเรือมาให้แก่ผู้เช่าเรือ ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ตลอดจนการทำให้เรือสามารถปฏิบัติงานได้เป็นภาระของผู้เช่าเรือ

4) Hybrid Charter เป็นการเช่าเหมาเรือแบบผสมผสานกัน เช่น การเช่าเหมาเรือเที่ยวเดียวอย่างต่อเนื่อง และการเช่าเหมาเรือที่ผสมระหว่างการเช่าแบบเที่ยวเดียวและการเช่าแบบระยะเวลา ข้อแตกต่างระหว่าง LINER VESSEL กับ CHARTER VESSEL ข้อแตกต่างระหว่างการขนส่ง

3.2.2 โครงสร้างค่าระวางเรือของ Liner Vessel มีลักษณะแตกต่างจาก Charter Vessel คือ

ค่าระวางของเรือวิ่งประจำเส้นทาง อัตราจะขึ้นอยู่กับระยะทางเส้นทางเดินเรือ และตารางเวลาเรือวิ่งประจำเส้นทาง โดยส่วนใหญ่จะเป็นเรือที่เป็นสมาชิกอยู่ในขมรมเดินเรือประจำเส้นทางนั้นๆ เช่น ขมรมเดินเรือเอเชีย-อเมริกาเหนือ (Asia-North American Eastbound Rate Agreement - ANERA) อัตรา ก็จะใกล้เคียงกันทั้งหมด แต่ปัจจุบันมีเรือที่อยู่นอกขมรมเดินเรือมากขึ้น เรือเหล่านี้ก็จะมีอัตราค่าระวางน้อยกว่าเรือในขมรมเดินเรือ ค่าระวางของเรือวิ่งประจำเส้นทางประกอบไปด้วย

- อัตราค่าระวางพื้นฐาน (Basic Freight Rate)

- เงินเก็บเพิ่มค่าปรับอัตราน้ำมันที่เพิ่มขึ้น (Bunker Adjustment Factor Surcharge- BAF)
- เงินเก็บเพิ่มค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา (Currency Adjustment Factor Surcharge - CAF)

- นอกจากค่าระวางเรือแล้ว บริษัทเรือยังอาจเรียกเก็บค่าระวางพิเศษต่างๆ หรือค่าใช้จ่ายพิเศษที่ต้นทุนได้อีกด้วย เช่น

- ค่าขนถ่ายตู้สินค้าที่ทำเรือ (Terminal Handling Charge - THC)
- ค่าท่าคับคั่ง (Congestion Surcharge)
- ค่าบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ (Container Freight Station Charge - CFS Charge)
- ค่าออกเอกสาร
- ค่าระวางพิเศษต่างๆ หรือ ค่าใช้จ่ายพิเศษเหล่านี้บริษัทเรือเรียกเก็บในอัตราค่อนข้างสูง
- ค่า CFS Charge สำหรับสินค้าที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาและยุโรป เรียกเก็บในอัตรา 4,215 บาทต่อตู้ขนาด 20 ฟุต (อัตรา ณ เดือน มกราคม 2551) / 8,430 บาทต่อตู้ขนาด 40 ฟุต
- ค่าTHC Charge สำหรับสินค้า ที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาและยุโรป เรียกเก็บในอัตรา 2,600 บาทต่อตู้ขนาด 20 ฟุต (อัตรา ณ เดือน มกราคม 2551) / 3,900 บาทต่อตู้ขนาด 40 ฟุต

ค่าระวางของเรือ Charter หรือเรือจรเช่า ไม่มีอัตราแน่นอน เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือ

ตารางเดินเรือ (SHIPPING SCHEDULE)

ตารางเดินเรือมีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อการนำเข้าและส่งออก เพราะมีผลโดยตรงต่อการส่งมอบสินค้า ดังนั้นผู้นำเข้าและผู้ส่งออกจึงจำเป็นต้องทราบตารางเดินเรือเพื่อที่จะกำหนดระยะเวลาในการสั่งซื้อสินค้าให้ทันต่อความต้องการของลูกค้าหรือให้ทันต่อความต้องการของสายการผลิตในกรณีที่เป็นการนำเข้า หรือกำหนดระยะเวลาในการผลิตหรือรวบรวมสินค้าเพื่อให้ทันต่อเที่ยวเรือที่จะส่งออกก่อนที่ L/C หรือคำสั่งซื้อจะหมดอายุ เป็นต้น

3.2.3 การขนส่งระบบตู้คอนเทนเนอร์และประเภทตู้คอนเทนเนอร์

ผู้ประกอบการเดินเรือส่วนมากให้บริการครอบคลุมเกือบทุกท่าเรือในทุกประเทศทั่วโลก รูปแบบการให้บริการส่วนใหญ่เป็นแบบเครือข่าย (Network Service) โดยใช้เรือแม่ขนาดใหญ่ (Mother Vessel) วิ่งให้บริการเฉพาะท่าเรือหลัก ที่เป็นฐานการให้บริการแล้วใช้เรือลูก (Feeder) ขนตู้คอนเทนเนอร์จากเมืองท่ารอง เช่น ยกตู้สินค้าขึ้นเรือลูกที่ ณ ท่าเรือกรุงเทพ หรือท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นเมืองท่ารอง ไปยังเมืองท่าหลักในแถบนี้คือท่าเรือสิงคโปร์ เพื่อยกตู้สินค้านั้น ขึ้นเรือแม่

การขนส่งนี้สามารถใช้ได้กับสินค้าทุกประเภท ทั้งแบบเทกอง (Bulk) สินค้าที่เป็นหีบห่อ (Break Bulk) และสินค้าที่มีลักษณะพิเศษ การที่สินค้าถูกบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ทำให้สินค้าไม่ถูกเคลื่อนย้ายเมื่อมีการเปลี่ยนเรือ ซึ่งจะขนย้ายเฉพาะตู้คอนเทนเนอร์เท่านั้น ทำให้การขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ไม่กระทบต่อสินค้าที่อยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ โอกาสที่สินค้าจะสูญหายหรือเกิดความเสียหายจึงลดลงไปด้วย

โดยทั่วไปตู้คอนเทนเนอร์จะทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียมอย่างดี มีขนาด 20 ฟุต มีปริมาตรภายในประมาณ 30-32 ลูกบาศก์เมตรรับน้ำหนักได้ประมาณ 20-22 ตัน และขนาด 40 ฟุต มีขนาดภายในประมาณ 60-66 ลูกบาศก์เมตร รับน้ำหนักได้ประมาณ 30 ตัน

รูปแบบของตู้คอนเทนเนอร์มีดังต่อไปนี้

A. General Purpose Containers

เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่มีช่องระบายอากาศ เหมาะสำหรับสินค้าทั่วไป ไม่จำเป็นต้องเป็นสินค้าเฉพาะอย่าง จะเป็นสินค้าที่เป็นหีบห่อ หรือสินค้าเทกองก็ได้ เช่น ไม้แกะสลัก แร่ ถ่านหิน น้ำตาล ข้าว เป็นต้น

B. Refrigerated & Reefer Containers

เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่มีอุปกรณ์ควบคุมอุณหภูมิ มีระบบกันความร้อนโดยมีฉนวนหุ้มหรือระบบระบายอากาศ ใช้สำหรับขนส่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิไว้ เพื่อให้สินค้าสดไม่เน่าเสียขณะขนส่ง เช่น ผัก ผลไม้สด เป็นต้น

C. Flat Rack Containers

เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่เปิดด้านข้าง และด้านบนเหมาะสำหรับสินค้าขนาดใหญ่ เช่น เครื่องจักรขนาดใหญ่ ท่อประปา โดยสามารถบรรจุสินค้าจากด้านบนหรือด้านข้างก็ได้

D. Platform Containers

Platform Containers เป็นตู้ที่ออกแบบมาเพื่อสินค้าที่ไม่สามารถบรรจุตู้คอนเทนเนอร์แบบ General purpose, Open top or Flat Rack containers ได้ หรือเหมาะสำหรับสินค้าที่มีขนาดพิเศษเฉพาะตัว โดยมีสายโยง เพื่อความปลอดภัย เช่น เครื่องจักรหนักบางประเภท

E. Open Top Containers

เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่เหมาะสมสำหรับสินค้าที่มีขนาดสูงกว่าขอบตู้ ต้องบรรจุด้านบน หังคาเปิดได้ โดยสามารถใช้วัสดุทำจากผ้าใยคลุมด้านบน เพื่อป้องกันความชื้น เช่น เครื่องจักรขนาดใหญ่ ผลิตภัณฑ์ตกแต่งบ้านขนาดใหญ่

3.2.4 เงื่อนไขในการบรรจุและรับมอบสินค้า (Term of Loading)

- ผู้คอนเทนเนอร์ที่มีเจ้าของเพียงคนเดียวเรียกว่า Full Container load (FCL) ผู้ส่งสินค้าสามารถเลือกที่จะนำผู้คอนเทนเนอร์ไปบรรจุสินค้าที่โรงงานของตนและนำผู้ดังกล่าวที่บรรจุสินค้าแล้วส่งมอบที่ลานพักคอนเทนเนอร์ (Container Yard :CY) หรืออีกวิธีหนึ่งคือนำสินค้ามาส่งที่โรงพักสินค้า (Container Freight Station Charge : CFS) เพื่อทำการบรรจุใส่ผู้คอนเทนเนอร์ ในการรับมอบสินค้าปลายทางก็เช่นเดียวกัน การขนส่งแบบ FCL ผู้รับสินค้าอาจเลือกได้นำผู้คอนเทนเนอร์ไปที่โกดังของตนเอง หรือนำรถบรรทุกมารับสินค้าที่โรงพักสินค้าก็ได้

- ผู้คอนเทนเนอร์ที่มีเจ้าของหลายคนซึ่งเรียกว่า Less-than Container Load (LCL) ผู้ส่งสินค้าแต่ละรายจะต้องนำสินค้ามาส่งมอบที่ CFS เท่านั้น เพราะการนำคอนเทนเนอร์ไปบรรจุสินค้าที่โรงงานของผู้ส่งสินค้าแต่ละรายไม่สะดวกและเปลืองค่าใช้จ่าย ในการรับมอบสินค้าปลายทางแบบ LCL จะต้องมารับสินค้าที่โรงพักสินค้าเท่านั้น

3.2.5 ค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล

ผู้ส่งออกควรคำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมดในกระบวนการขนส่ง ตั้งแต่ขนส่งออกจากโรงงานไปจนถึงสถานที่ส่งมอบสินค้าที่ตกลงกับผู้ซื้อ เช่นกรณีบรรจุสินค้าโดยลากผู้คอนเทนเนอร์ไปที่โรงงานจะมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นก่อนส่งมอบสินค้าให้กับบริษัทเรือหลายรายการเช่น ค่าหัวลาก นอกจากนี้ผู้ประกอบการควรสอบถามค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลให้ชัดเจนว่ามีค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง ซึ่งมีทั้งค่าระวางและค่าใช้จ่ายอื่นๆ

ค่าระวาง คือ ค่าขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทาง ซึ่งจะต้องจ่ายให้กับผู้ประกอบการเดินเรือ สำหรับค่าระวางสำหรับเช่าเหมาลำนั้น ไม่มีอัตราที่แน่นอน เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือและสำหรับค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางทะเลของเรือประจำเส้นทางนั้น ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายต่อไปนี้

A. ค่าระวางพื้นฐาน เป็นค่าระวางที่กำหนดเป็นมาตรฐานในการขนส่งตามประเภทสินค้า และระยะทาง โดยอาจคำนวณจาก

- น้ำหนักสินค้า (Weight) มักใช้กับสินค้าที่มีจุดเด่นด้านน้ำหนัก เช่น เหล็ก โลหะ อาหารกระป๋อง เป็นต้น ซึ่งใช้หน่วยในการคำนวณเป็นเมตริกตัน หรือ 1,000 กิโลกรัมโดยเรียกเก็บจากน้ำหนักสินค้านับรวมกับน้ำหนักของหีบห่อ(Gross Weight)

- ปริมาตรของสินค้า (Measurement) ใช้กับสินค้าที่ใช้พื้นที่มากแต่น้ำหนักเบา เช่น เฟอร์นิเจอร์ไม้ หรือ หวาย เป็นต้น โดยใช้หน่วยการคำนวณเป็นลูกบาศก์เมตร (Cubic Meter) โดยคำนวณจาก กว้าง x ยาว x สูง (เมตร)

- มูลค่าของสินค้า (Ad Value Goods) มักใช้กับสินค้าที่มีราคาสูง แม้ว่าจะเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักเบา หรือใช้พื้นที่ในการบรรจุน้อย แต่จำเป็นต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ เช่น เครื่องประดับ อัญมณี ทองคำ หรือภาพเขียน โดยคำนวณเป็นมูลค่าร้อยละของสินค้า หรือตกลงราคาแบบเหมารวม

สินค้าแต่ละชนิดมีลักษณะแตกต่างกัน บางชนิดเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักเบาบางชนิดมีปริมาณมาก ดังนั้น ฐานของการคิดค่าระวางเรือจะพิจารณาจากข้อจำกัดด้านใดมากกว่ากัน เช่น คิดค่าระวางตามน้ำหนักสำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักมาก คิดค่าระวางตามปริมาตรสำหรับสินค้าที่ใช้ปริมาตรในระวางเรือมาก กล่าวคือ กรณีที่สินค้าน้ำหนัก 1 เมตริกตัน และมีปริมาตรหีบห่อ 1.5 ลูกบาศก์เมตรทางเรือก็จะเก็บค่าระวางจากปริมาตร

ในกรณีที่ขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์แบบ FCL จะมีการเก็บค่าระวางต่อตู้ 2 แบบ (กำหนดขึ้นโดยสายเรือแต่ละแห่ง)

- Commodity Box Rate (CBR) เป็นค่าระวางที่จ่ายต่อตู้ตามชนิดสินค้า เช่น ค่าระวางกลุ่มสินค้าอาหาร ไป U.S.WEST COAST สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต เท่ากับ 1475USD ส่วนตู้สินค้าอื่นๆ ไป U.S.WEST COAST เท่ากับ 1650USD

- Freight All Kind (FAK) เป็นค่าระวางที่กำหนดต่อตู้คอนเทนเนอร์โดยไม่คำนึงว่าเป็นสินค้าชนิดใด ซึ่งขึ้นอยู่กับขนาดของตู้คอนเทนเนอร์ด้วย

B. ค่าใช้จ่ายพิเศษ (Surcharge) เป็นค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บเพิ่มเติมจากค่าระวางพื้นฐาน

- ค่าขนถ่ายตู้สินค้าที่ทำเรือ (Terminal Handling Charge :THC) เป็นค่าเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ในบริเวณท่าเรือ เช่น จากลานพักตู้คอนเทนเนอร์ไปท่าเรือ หรือจากเรือไปลานพัก

- ค่าใช้จ่ายในการบรรจุเข้าตู้ หรือนำสินค้าออกจากตู้ (Container Freight Station Charge :CFS) เป็นค่าจ้างขนถ่ายสินค้าหรือออกจากตู้คอนเทนเนอร์ที่โรงพักสินค้า

นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ผู้ส่งออกควรทราบ หรือควรสอบถามผู้ประกอบการเดินเรือ เช่น - ค่าปรับอัตราราคาน้ำมัน (Bunker Adjustment Factor :BAF) ในกรณีที่ราคาน้ำมันสูงขึ้น จะนำมาคิดรวมกับค่าระวาง เพื่อชดเชยต้นทุนของการขนส่งของบริษัทที่สูงขึ้น

- ค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา (Currency Adjustment Factor :CAF) เนื่องจากผู้ประกอบการเดินเรืออาจเกิดความเสียหายจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน

- ค่าท่าเรือคับคั่ง (Congestion Surcharge)

- ค่าธรรมเนียมออกใบตราส่ง (Bill of Lading Fee)

- ค่าน้ำหนักเกิน (Heavy lift charge) เป็นต้น

3.3 การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ

การขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการขนส่งที่มีบทบาทสำคัญในปัจจุบัน เพราะเป็นวิธีที่สามารถขนส่งสินค้า ได้ตามระยะเวลาที่กำหนด เนื่องจากมีตารางการบินที่สม่ำเสมอและแน่นอน ทำให้การติดต่อค้าขายระหว่างประเทศเป็นไปได้ด้วยความสะดวกรวดเร็ว จนกลายเป็นวิธีที่ได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น

ลักษณะของสินค้าที่ส่งออก โดยมากสินค้า จะเป็นสินค้าที่เน่าเสียง่ายเช่น อาหาร ดอกไม้ ต้นไม้ หรือสินค้าสมัยนิยม เช่นสินค้าประเภทเสื้อผ้า อัญมณี เครื่องหนัง ซึ่งเมื่อส่งสินค้าทางอากาศ สินค้าจะส่งถึงมือผู้ซื้อด้วยคุณภาพที่คงเดิมในเวลาที่รวดเร็ว ทำให้สินค้าถึงมือผู้ซื้อโดยไม่ตรู่นหรือล้าสมัยเกินไป และสินค้าควรมีลักษณะเบา จำนวนไม่มาก หรือบางครั้งจะเป็นสินค้าที่ลูกค้าต้องการเร่งด่วน เช่นยารักษาโรค สินค้าตัวอย่าง เป็นต้น นอกจากลักษณะสินค้าแล้ว ยังต้องมองถึงสถานที่ปลายทางอีกด้วยเพราะบางครั้ง การขนส่งทางเรือ อาจต้องขนส่งหลายต่อ ถึงจะถึงจุดหมายปลายทางที่ลูกค้าต้องการ ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

จากปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้น ถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งสำหรับการตัดสินใจเลือกวิธีการขนส่ง โดยสินค้าที่ส่งทางอากาศ สามารถแบ่งได้เป็นสองประเภท ใหญ่ๆ คือ

- สินค้าธรรมดา (General Cargo) เป็นสินค้าทั่วไป ที่ไม่จำเป็นต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ นอกเหนือจากการปฏิบัติตามขั้นตอนปกติ เช่นเสื้อผ้า รองเท้า ของตกแต่งบ้าน ของเด็กเล่น เป็นต้น
- สินค้าพิเศษ (Special Cargo) เป็นสินค้าที่ต้องการการดูแลเป็นพิเศษตามคุณลักษณะของสินค้าแต่ละชนิด มิฉะนั้นอาจเกิดความเสียหายและนำมาซึ่งการไม่ได้รับชำระค่าสินค้าหรือต้องเสียค่าใช้จ่ายเพื่อส่งสินค้าไปทดแทน สินค้าประเภทนี้ได้แก่ สัตว์มีชีวิต อาหาร ผลไม้สด ดอกไม้สด ของมีค่า เป็นต้น

3.3.1 กฎข้อบังคับของสายการบินที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ

- ต้องติดฉลากจำเป็น แสดงชื่อ ที่อยู่ของผู้ส่งและผู้รับ ชนิดและปริมาณ สินค้าโดยชัดเจน
- ต้องบรรจุสินค้าในหีบห่อและภาชนะที่แข็งแรงเหมาะสมกับการขนส่ง โดยต้องไม่ชำรุดเสียหายง่ายหรือเป็นอันตรายต่อชีวิต ทรัพย์สินหรือสินค้าอื่นๆที่ไปกับเที่ยวบิน
- ต้องจัดหาและส่งมอบเอกสารที่จำเป็นสำหรับการออกสินค้าที่ปลายทางไปกับสินค้าด้วย โดยบรรจุในซองที่สายการบินจัดเตรียมไว้ให้และติดไปกับหีบห่อของสินค้า
- ต้องยินยอมให้สายการบินตรวจสอบสินค้าและเอกสารที่ส่งไปพร้อมกับสินค้า
- หากเป็นสินค้าอันตรายต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของ Dangerous Goods Regulation ของสายการบินอย่างเคร่งครัด

3.3.2 ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

สำหรับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ เมื่อสามารถเลือกสินค้าที่เหมาะสมได้แล้ว การเลือกผู้ให้บริการการขนส่งสินค้าทางอากาศ ก็เป็นประเด็นที่สำคัญที่ต้องคำนึงถึง เพราะปัจจุบันมีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศหลักๆ อยู่ 4 ประเภท ดังนี้

A. Carrier

คือ ผู้ให้บริการที่เป็นสายการบินหรือบริษัทการบินต่างๆ เช่น สายการบินไทย ไซน่าแอร์ไลน์ Luftansa ฯลฯ โดยผู้ส่งออกสามารถติดต่อขอซื้อระวางสินค้ากับสายการบินโดยตรง และต้องแจ้งข้อมูลรายละเอียดสินค้า เช่น ประเภทสินค้า จำนวนชิ้น ปริมาตร น้ำหนัก สถานที่ปลายทาง วัน และเวลาของเที่ยวบินที่ต้องการ เป็นต้น ทั้งนี้ควรติดต่อพื้นที่ระวางจึงสายการบินอย่างน้อย 7 วันก่อนวันกำหนดส่งออก เพื่อให้ผู้ส่งออกสามารถเตรียมดำเนินการและจัดทำเอกสารต่างๆ ได้ทัน เพราะการเลือกผู้ให้บริการประเภทนี้ ผู้ส่งออกต้องดำเนินการเองหลายขั้นตอน ทั้งการทำพิธีการศุลกากร การขนส่งสินค้าไปยังสถานที่รับสินค้า หรือท่าอากาศยาน เป็นต้น

B. Air freight Forwarder

คือ บริษัทหรือตัวแทน ที่ทำหน้าที่รับขนส่งสินค้าทางอากาศที่ได้รับรองจากสมาคม การขนส่งทางอากาศ (International Air Transportation Association :IATA) ซึ่งบริษัทจะเป็น ผู้ไปขอซื้อระวางบรรทุกสินค้า (แบบเหมา) จากสายการบินแล้วมาขายให้แก่ผู้ส่งออก ทำให้ผู้ส่งออกอาจจะได้ค่าระวางที่ถูกกว่าติดต่อกับสายการบินโดยตรง อีกทั้งบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศยังเป็นผู้ที่ให้บริการ ครบวงจรทั้งในเรื่องของการทำพิธีการศุลกากรและการขนส่งทั้งที่เมืองต้นทาง และปลายทาง ทั้งนี้ผู้ส่งออกสามารถค้นหาข้อมูลและรายชื่อผู้ให้บริการประเภทนี้จากสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย หรือ www.tafathai.org

C. Air Courier

คือ บริษัทที่ทำหน้าที่รับขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ ผู้ให้บริการประเภทนี้มีทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ซึ่งอาจมีเครื่องบิน เป็นของตัวเอง และจะให้บริการที่ครบวงจรทั้งในเรื่องการขนส่ง และการทำพิธีการ ศุลกากรเช่นเดียวกับผู้ให้บริการแบบ Air freight Forwarder แต่ขนาดของสินค้าที่เหมาะสมส่วนใหญ่จะมีขนาดเล็ก เบา และมีปริมาณสินค้าที่ส่งไม่มากนักซึ่งผู้ให้บริการประเภทนี้ ผู้ส่งออกส่วนใหญ่จะคุ้นชื่อ DHL Fedex UPS

D. Air parcel Post

คือ รูปแบบการส่งสินค้าผ่านทางระบบพัสดุไปรษณีย์อากาศระหว่างประเทศ หรือฝากส่งสินค้า ผ่านที่ทำกาไปรษณีย์นั่นเอง แต่สินค้าที่ฝากส่งออกได้นั้นจะต้องมีน้ำหนักต่อชิ้นไม่เกิน 10 กิโลกรัม และการส่งสินค้าออกกับผู้บริการประเภทนี้ ผู้ส่งออกจะเสียเพียงแค่ไปรษณียากร ณ ที่ทำ

การไปรษณีย์ ซึ่งจะคิดราคาตามน้ำหนัก วิธีนี้โดยส่วนมากจะใช้ส่งสินค้าที่ไม่จำเป็นต้องดำเนินการพิธีการศุลกากร อาทิ สินค้าตัวอย่าง ของขวัญ แต่หากผู้ส่งออกต้องการก็ต้องเป็นผู้ดำเนินการพิธีการศุลกากรด้วยตัวเอง ขณะที่ผู้นำเข้าสินค้าปลายทาง จะมีภาระค่าอากรขาเข้า หากเป็นสินค้าที่ต้องเสียภาษี

ตารางที่ 3.1 ตารางเปรียบเทียบการบริการทางอากาศ

ผู้บริการ	น้ำหนักสินค้า	บริการหีบห่อ	บริการรับ-ส่งสินค้า	พิธีการศุลกากร
Carrier	ไม่จำกัด	ไม่มี	Port-to-Port จากสนามบินถึงสนามบิน	ผู้ส่งออกต้อง ดำเนินการเอง
Air freight Forwarder	ไม่จำกัด	มี	Door-to-Door จากบ้านผู้ส่งถึงบ้านผู้รับ	ผู้ส่งออกไม่ต้อง ดำเนินการเอง
Air Courier	ไม่จำกัด	มี	Door-to-Door จากบ้านผู้ส่งถึงบ้านผู้รับ	ผู้ส่งออกไม่ต้อง ดำเนินการเอง
Air parcel Post	ไม่เกิน 10 กก./ชิ้น	มี	Port-to-Door จาก ไปรษณีย์ถึงบ้านผู้รับ	ผู้ส่งออกต้อง ดำเนินการเอง

3.3.3 ค่าระวางสินค้าสำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ผู้ส่งออกหลายท่านอาจเคยได้ยินคำว่าค่าระวางสินค้า ซึ่งหมายถึง ค่าขนส่งสินค้านั้นเอง โดยที่ค่าระวางขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น จะเหมือนกับค่าระวางขนส่งด้านอื่นๆ ก็จะคิดตามน้ำหนักของสินค้าเป็นหลัก ซึ่งค่าระวางสำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สำคัญมี 2 ประเภทใหญ่ๆ ดังนี้

A. ค่าระวางสำหรับสินค้าทั่วไป (General Cargo Rate) แบ่งออกเป็น 3 อัตรา คือ

- อัตราปกติ (Normal Charge) เป็นอัตราที่ใช้สำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักไม่ถึง 45 กิโลกรัม
- อัตราตามจำนวนน้ำหนัก (Quantity Charge) เป็นอัตราที่ใช้ สำหรับสินค้าที่มีน้ำหนัก

มากกว่า 45 กิโลกรัม

- อัตราขั้นต่ำ (Minimum Charge) เป็นค่าระวางที่กำหนดไว้เป็นขั้นต่ำ หากผู้ส่งออกคำนวณ

ค่าระวางตามปกติหรืออัตราตามน้ำหนักแล้วได้มูลค่าต่ำกว่าอัตราขั้นต่ำ จะต้องใช้อัตราขั้นต่ำ

B. ค่าระวางสำหรับสินค้าพิเศษ ซึ่งจะแบ่งเป็น 2 อัตรา คือ

- อัตราสำหรับค่าระวางสำหรับสินค้าพิเศษบางประเภท(Class Rate) เป็นอัตราที่กำหนดไว้สำหรับสินค้าบางประเภท เช่น สัตว์มีชีวิต ของมีค่า สิ่งพิมพ์ สินค้าอันตราย เป็นต้น โดยอัตราประเภทนี้จะมากหรือน้อย หรือน้อยกว่าค่าระวางสินค้าทั่วไป ซึ่งจะขึ้นอยู่กับความยากง่ายในการขนส่งสินค้าพิเศษแต่ละประเภท

- อัตราค่าระวางสำหรับสินค้าที่มีการกำหนดค่าระวางเป็นพิเศษ (Specific Commodity Rate) เป็นอัตราค่าระวางสำหรับสินค้าที่มีการส่งออกเป็นประจำและครั้งละมากๆ เช่น สินค้าจำพวก อาหาร ผลไม้ กัญชง ไม้ เป็นต้น โดยมีข้อกำหนดว่าแต่ละประเภทสินค้าจะต้องมีน้ำหนักไม่น้อยกว่าที่กำหนด

3.3.4 การคำนวณค่าระวางทางอากาศ มี 2 รูปแบบ

- คิดจากน้ำหนักรวมที่ชั่งได้ (Gross weight) มีหน่วยเป็นกิโลกรัม

- คิดจากน้ำหนักปริมาตร (Volume Weight) คิดจากขนาดของกล่องหรือหีบห่อบรรจุสินค้า โดยวัด กว้าง x ยาว x สูง มีหน่วยเป็นเซนติเมตร แล้วหาร ด้วย 6000

ทั้งนี้จะใช้รูปแบบไหนนั้นจะต้องนำผลจากการคำนวณน้ำหนักทั้งสองรูปแบบมาเปรียบเทียบกันแล้ว เลือกใช้น้ำหนักที่มากที่สุดมาเป็นตัวคูณกับอัตราค่าระวางสินค้า ดังที่กล่าวไว้ข้างต้นก็จะได้ค่าระวางสินค้า

3.3.5 การชำระค่าระวางสินค้า

ผู้ส่งออกสามารถชำระได้ 2 วิธี คือชำระ ณ ต้นทาง โดยผู้ส่งออกเป็นผู้ชำระ หรือชำระ ณ ปลายทาง โดยให้ผู้รับสินค้าเป็นผู้ชำระซึ่งหากผู้ส่งออกต้องชำระเอง ก็จะนำค่าใช้จ่ายส่วนนี้เข้าไปรวมเป็นต้นทุนสินค้าด้วย หากจะพิจารณาว่าจะชำระด้วยวิธีใดนั้นจะต้องดูจากระเบียบข้อบังคับของทางฝั่งผู้ซื้อ หรือจากทางสายการบินว่าจะต้องชำระโดยวิธีใด รวมทั้งเงื่อนไขหรือข้อกำหนดการส่งมอบสินค้า (Incoterms) ซึ่งจะเป็นเงื่อนไขที่ผู้ส่งออกและผู้ซื้อตกลงร่วมกันถึงความรับผิดชอบในการส่งมอบสินค้า ซึ่งส่งผลต่อการคิดราคาสินค้าด้วย โดย Incoterms สำคัญที่ผู้ส่งออกสินค้าทางอากาศควรทราบ คือ

FAC (Free Carrier) เงื่อนไขนี้ผู้ส่งออกจะสิ้นสุดความรับผิดชอบ เมื่อได้ส่งมอบสินค้าถึงบริษัทตัวแทนขนส่ง โดยผู้ส่งออกต้องรับผิดชอบดำเนินการศุลกากร

CPT (Carriage Paid To) เงื่อนไขนี้ผู้ส่งออกจะต้องรับผิดชอบเรื่องการทำพิธีศุลกากร รวมทั้งค่าระวางสินค้า และการขนส่งจนถึงบนเครื่องบิน ดังนั้นค่าระวางจะถูกคิดรวมไปในราคา สินค้าของผู้ส่งออกด้วย

3.4 การให้บริการของบริษัทขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

บริษัทขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะมีบริการเพื่อรองรับการขนส่งมากขึ้นจากเดิม ซึ่งเดิมจะมีบางบริการเท่านั้น ไม่ครบวงจรเหมือนปัจจุบัน ดังนั้นบริการที่มีมาให้บริการ ได้แก่

- 3.4.1 Freight Charge บริการค่าระวางทางเรือ/ทางอากาศ
- 3.4.2 Packing Charge บริการบรรจุสินค้าและบรรจุภัณฑ์
- 3.4.3 Loading Charge บริการโหลดสินค้า
- 3.4.4 Transportation บริการหัวลาก /ขนส่งสินค้า จากโกดังผู้ผลิต ไปยังท่าเรือ หรือท่าอากาศยาน
- 3.4.5 Customs Formality บริการผ่านพิธีการต่างๆ
- 3.4.6 Courier Charge บริการจัดส่งเอกสารทางอากาศ
- 3.4.7 Shipper Name บริการ ชื่อผู้ส่งออก
- 3.4.8 From c/o , A ,D บริการทำฟอร์มต่างๆ
- 3.4.9 Fumigation บริการรมยาสินค้า
- 3.4.10 hytosanitary บริการขอใบรับรองปลอดศัตรูพืช
- 3.4.11 nsurance บริการประกันภัย
- 3.4.12 arehouse บริการด้าน โกดังสินค้า

3.5 ขั้นตอนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของ (Shipping)

3.5.1 ขั้นตอนเตรียมการและรับสินค้า

เมื่อลูกค้าได้ตกลงใช้บริการและราคาเรียบร้อยแล้ว ลูกค้าจะทำการซื้อสินค้าและนำไปเสร็จมาให้กับทางด่านชิปปิ้ง จากนั้นชิปปิ้งจะทำการถ่ายสำเนาใบเสร็จ เพื่อเตรียมการรับสินค้า โดยการโทรไปสอบถามร้านค้าถึงวันกำหนดส่งมอบสินค้า รวมถึงเงื่อนไขการชำระเงินต่างๆด้วย ในขณะเดียวกัน ทางด้านวัสดุแพ็คเกจก็จะทำการจัดซื้อและจัดเตรียมวัสดุแพ็คเกจให้เพียงพอต่อความต้องการในการแพ็คสินค้า

และเมื่อถึงเวลานัดรับสินค้า ทางชิปปิ้งจะดำเนินการตรวจนับ และเช็คความถูกต้องตลอดจนคุณลักษณะต่างๆ ที่สามารถมองเห็นได้ด้วยตาเปล่าให้ตรงตามคำสั่งซื้อของลูกค้า แล้วออกใบรับสินค้าให้แก่ร้านค้าเพื่อยืนยันการรับสินค้าในครั้งนั้นๆ

3.5.2 ขั้นตอนการบรรจุหีบห่อสินค้า

การบรรจุหีบห่อสินค้าแบ่งเป็นการบรรจุหีบห่อชั้นในและการบรรจุหีบห่อชั้นนอกซึ่งการบรรจุหีบห่อชั้นในนั้นจะเป็นการใช้ภาชนะหรือวัสดุที่เหมาะสมกับการบรรจุสินค้าที่ผลิต เช่น เหล้าบรรจุในขวด แต่สำหรับสินค้าในหมู่บ้านถวายเป็นการห่อสินค้าด้วยกระดาษ หรือ พลาสติกกันกระแทก จากนั้นจะเป็นการบรรจุหีบห่อชั้นนอก โดยการนำสินค้าที่ห่อชั้นในเรียบร้อยแล้วบรรจุลงกล่อง หรือลังไม้แล้วแต่ชนิดของสินค้า

วัสดุที่ใช้ในการบรรจุหีบห่อ ได้แก่

- กระดาษ
- พลาสติกใส
- พลาสติกกันกระแทก (Air Bubble)
- กระดาษลูกฟูก
- กระดาษฝอย
- กล่องกระดาษ
- กระดาษแข็ง (Cardboard)
- ไม้ตีลัง (IPPC)
- ตะปู
- สายรัดแบนสีดำ พร้อม กิ๊บรัดสายแบน
- โฟม
- กระดาษกาว (OPP เทป)
- กระดาษกาวน้ำ
- สารป้องกันความชื้น

3.5.3 ขั้นตอนการจองระวางสินค้า (Booking freight)

เมื่อทำการบรรจุสินค้า(Packing) เสร็จเรียบร้อยแล้ว ก็จะทำการแจ้งกับผู้ส่งสินค้า ว่า ปริมาณสินค้าเมื่อPack เสร็จแล้วมีปริมาณ และน้ำหนักเท่าใด ควรจะเลือกการขนส่งสินค้าแบบใด ในกรณีที่เลือกการเดินทางทางทะเล ทางShipping จะคำนวณคิวหรือปริมาณสินค้า แล้วจองตู้คอนเทนเนอร์กับสายเรือหรือ ระวังเรือ เพื่อกำหนดวันเวลาการโหลดสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งเช่นเดียวกับการขนส่งทางอากาศ

3.5.4 ขั้นตอนการผ่านพิธีการทางศุลกากร

ขั้นตอนการผ่านพิธีการส่งออก (ระบบ Manual)

- 1) การรับและออกเลขที่ใบอนุญาตค้าขาออก
- 2) การตรวจสอบด้านพิธีการเอกสารที่เกี่ยวข้อง
- 3) การตรวจสอบการประเมินอากร
- 4) การประทับตราสมบูรณ์
- 5) การออกเลขยกเว้นอากร

ขั้นตอนที่ 1 การรับและออกเลขที่ใบอนุญาตค้าและการตรวจสอบบัตรลายเซ็น

เมื่อผู้ส่งของออกสำแดงรายการในใบอนุญาตค้าถูกต้องครบถ้วน พร้อมทั้งจัดเอกสารสัมพันธบัตรถ้วน ผู้ส่งของออกจะต้องนำใบอนุญาตค้า และเอกสารที่เกี่ยวข้องมายื่นที่ ส่วนการส่งออก สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพหรือหน่วยงานอื่นๆ ที่กำหนดให้เป็นจุดผ่านพิธีการ

เจ้าหน้าที่รับใบอนุญาตค้า จะตรวจสอบใบอนุญาตค้า ที่ผู้ปฏิบัติพิธีการนำมาขึ้นดังนี้

- ตรวจสอบความสมบูรณ์ครบถ้วนและถูกต้องของใบอนุญาตค้า และเอกสารประกอบ คือ ใบอนุญาตค้ามีลักษณะตรงตามที่กำหนดไว้ และกรอกข้อความครบถ้วน
- ตรวจสอบว่าผู้ที่ลงนามในใบอนุญาตค้า เป็นผู้มีอำนาจ หรือ เป็นผู้ที่ได้รับมอบอำนาจ และเลขประจำตัวผู้เสียภาษี โดยผู้ปฏิบัติพิธีการ จะต้องนำบัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้จัดการหรือผู้รับมอบอำนาจที่กรมศุลกากรออกให้มาประกอบการตรวจสอบทุกครั้ง
- เมื่อตรวจสอบถูกต้องแล้ว เจ้าหน้าที่จะจดเลขที่บัตรลายมือชื่อดังกล่าวไว้ในใบอนุญาตค้า พร้อมทั้งลงนามและวัน เดือน ปี กำกับรับรองไว้ว่า “ได้ตรวจสอบบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีและบัตรลายมือชื่อถูกต้องแล้ว”
- ในกรณีที่มีใบแนบใบอนุญาตค้า ตามมาตรา 19 ทวิ ให้ประทับตรา ตรวจสอบบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีและบัตรลายมือชื่อในที่วางด้านล่างของใบแนบใบอนุญาตค้า พร้อมทั้งลงลายมือชื่อและวัน เดือน ปี
- ในกรณีที่เป็นใบอนุญาตค้า ระดับพิเศษ ตรวจสอบบัตรผู้ส่งของออกระดับพิเศษที่กรมศุลกากรออกให้ พร้อมทั้งลงนามรับรองที่ตราประทับ “ผู้ส่งของออกระดับพิเศษ เลขที่.....” ในใบอนุญาตค้า สินค้า

เมื่อเห็นว่าถูกต้อง เจ้าหน้าที่จะออกเลขที่ใบอนุญาตค้า ให้เพื่อนำไปผ่านพิธีการในขั้นตอนต่อไป

ขั้นตอนที่ 2 การตรวจสอบด้านพิธีการและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบความถูกต้อง และครบถ้วนของการสำแดงในใบขนสินค้า ให้ตรงตามเอกสารประกอบและใบอนุญาต เช่น

- ประเทศผู้ซื้อ, ประเทศปลายทาง
- น้ำหนัก, ปริมาณ, ชนิดของสินค้า
- เครื่องหมายการค้า, เลขหมายหีบห่อ, ลักษณะหีบห่อ
- ชื่อเรือ, วันเรือออก, ท่าที่ส่งออก
- ธ.ศ. 1
- ใบอนุญาต (ถ้ามี)

เมื่อตรวจสอบรายละเอียดถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะประทับตราลงในบัญชีราคาสินค้าและด้านหลังของใบขนสินค้า ในช่อง “บันทึกการตรวจสอบพิธีการ” และแบบ กศก. 129 (กรณีใบขนสินค้า ชดเชยค่าภาษีอากร) พร้อมทั้ง ลงลายมือชื่อและวัน เดือน ปี (กรณีที่มีใบต่อใบขนสินค้า ให้ประทับตราในใบต่อใบขนสินค้า แผ่นสุดท้าย)

ขั้นตอนที่ 3 การตรวจสอบการประเมินอากร

เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบความถูกต้องดังนี้

- ตรวจสอบ ประเภทพิกัดอัตราศุลกากร รหัสสถิติ รหัสหน่วย และอัตราอากรของชนิดสินค้านั้นๆ รวมทั้งการสำแดงประกาศต่างๆ กรณีมีการลดอัตราอากร
- ตรวจสอบ การสำแดงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การคำนวณราคาเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามที่กรมศุลกากร (อ้างอิงตามประกาศกระทรวงการคลัง) ประกาศในวันที่ออกใบขนสินค้าให้กรณีที่ไม่ต้องเสียอากรขาออก สำหรับกรณีต้องชำระอากรขาออกหรือวางประกันให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันที่ชำระอากร

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ได้ตรวจสอบราคาโดย ใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันที่ยื่นใบขนสินค้าไปแล้ว หากในวันที่ผู้ส่งออกชำระอากรหรือวางประกัน อัตราแลกเปลี่ยนได้เปลี่ยนไป ผู้ส่งออกจะต้องแก้ไขให้ถูกต้อง และให้เจ้าหน้าที่ประทับตราสมบูรณ์ตรวจสอบอีกชั้นหนึ่งว่า อัตราแลกเปลี่ยนเงินสำหรับใบขนสินค้า ฉบับนั้น ได้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนถูกต้องแล้ว

- ตรวจสอบราคาสินค้าจากบัญชีราคาสินค้า ว่ามีการสำแดงรายละเอียดครบถ้วน และราคา เอฟ.โอ.บี ตรงกับที่สำแดงไว้ในช่อง “ราคาของ (FOB)” ในใบขนสินค้า

เมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบแล้วเห็นว่าถูกต้อง จะประทับตราพร้อมลงลายมือชื่อและวัน เดือน ปี ในช่อง “บันทึกการประเมินอาคาร” ด้านหลังใบอนุญาตสินค้า และบัญชีราคาสินค้า (สำหรับใบอนุญาตสินค้า ผู้ส่งของออกกระดပ်พิเศษไม่ต้องตรวจสอบตามรายละเอียดข้างต้น) ในกรณีเป็นสินค้าต้องอาคาร เจ้าหน้าที่จะคำนวณค่าภาษีอาคารที่ต้องชำระ และบันทึกจำนวนเงินอาคารที่ต้องชำระไว้ในช่อง “อาคารขาออก” พร้อมทั้งลงลายมือชื่อ วัน เดือน ปี กำกับ

- เจ้าหน้าที่จะบันทึกการสั่งการตรวจ โดยตราประทับหรือเขียนลงในช่อง “สั่งการตรวจ” แล้วลงชื่อ วัน เดือน ปี กำกับ

ปัจจุบัน สินค้าที่ต้องเสียอาคารขาออกมี 2 ประเภท คือ ไม้ ไม้แปรรูป, ผนังโคและผนังกระบือ

ขั้นตอนที่ 4 การประทับตราสมบูรณ์

เมื่อผ่านขั้นตอนทั้ง 3 แล้ว จะเป็นการประทับตราสมบูรณ์หรือการเซ็นรับรองใบอนุญาตสินค้า การประทับตราสมบูรณ์จะพิจารณาจากราคาเป็นเงินบาทที่สำแดงในใบอนุญาตสินค้า ดังนี้

- กรณีใบอนุญาต ยกเว้นอาคาร ไม่ขอชดเชยค่าภาษีอาคาร, ใบอนุญาต 19 ทวิ ใบอนุญาต ส่งเสริมการ ลงทุนฯ และใบอนุญาต ชดเชยค่าภาษีอาคารที่สำแดงราคาไม่เกิน 500,000 บาท เจ้าหน้าที่ประเมินอาคารจะเป็นผู้ประทับตราสมบูรณ์ (พร้อมกับการพิจารณาในขั้นที่ 3)
- กรณีใบอนุญาต ขอชดเชยค่าภาษีอาคารสำแดงราคาเกิน 500,000 บาท หัวหน้างานประเมินอาคารจะทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ถูกต้อง และประทับตราสมบูรณ์
- กรณีใบอนุญาต ที่ต้องชำระค่าภาษีอาคาร เจ้าหน้าที่งานอาคารจะเป็นผู้ประทับตราสมบูรณ์

ขั้นตอนที่ 5 การออกเลขยกเว้นอาคาร

เลขยกเว้นอาคารมี 6 หลัก โดย 2 หลักแรกจะแยกประเภทของใบอนุญาต ส่วน 4 หลักสุดท้าย จะเรียงตามลำดับที่ของใบอนุญาต

เลข 01 หมายถึง ใบอนุญาต ที่มีค่าภาษีอาคาร

10 หมายถึง ใบอนุญาต ส่วนบุคคลและเอกสิทธิ์

11 หมายถึง ใบอนุญาต ทั่วไป (จะรวมถึงใบอนุญาตที่ไม่ขอชดเชยค่าภาษีอาคาร, ชดเชยค่า ภาษีอาคาร ใบอนุญาต 19 ทวิ, ใบอนุญาต ส่งเสริมของสินค้าต่างๆ ไป)

17 หมายถึง ใบอนุญาต ข้าวเอกชน

18 หมายถึง ใบขนสินค้า ข้าวรัฐบาล

19 หมายถึง ใบขนสินค้า ยาง

เช่น ใบขนสินค้า ที่มีเลขยกเว้นอากร 11 2013 คือ ใบขนสินค้า ทั่วไป ที่ยื่นขอเลขยกเว้นอากรเป็นลำดับที่ 2013

ขั้นตอนการผ่านพิธีการส่งออก (แบบ EDI)

เป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้เครือข่ายสื่อสารผ่าน Value Added Network (VAN) มาใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากร สำหรับการนำสินค้าเข้าและนำสินค้าออก ให้ได้รับความสะดวกรวดเร็ว ลดค่าใช้จ่ายและเวลาในการจัดเตรียมเอกสารข้อมูล การเดินทางมาติดต่อกับกรมศุลกากร เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการและรวมถึงรองรับการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ

ขั้นตอนที่ 1

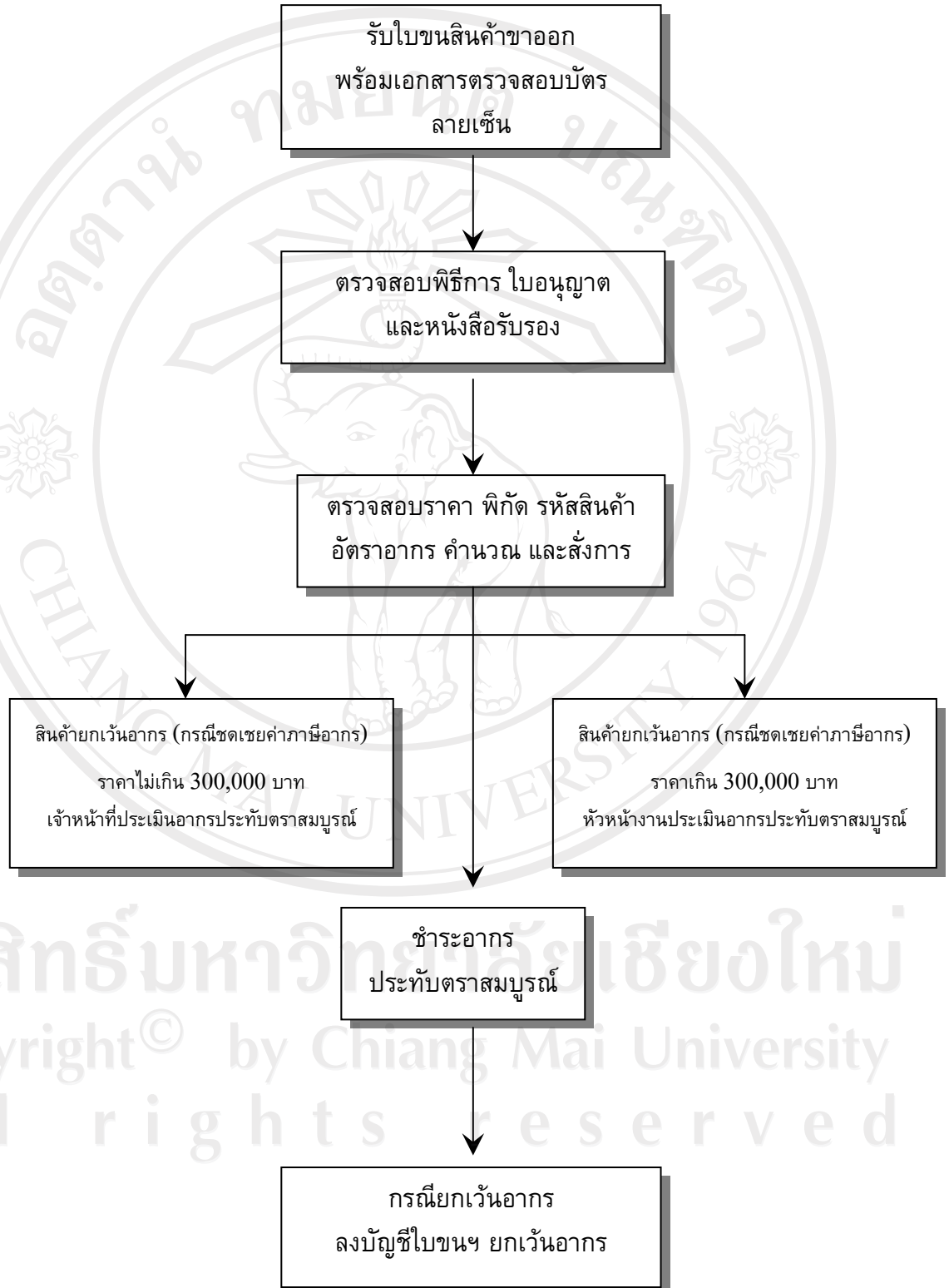
เมื่อผู้ส่งออกจดทะเบียนเป็นผู้ใช้ EDI โดยตรงกับกรมศุลกากรและเลือกใช้บริการ EDI (VAN) และผ่านการทดสอบการใช้แล้ว

- ผู้ส่งออกบันทึกข้อมูลบัญชีราคาสินค้า (Invoice) และใบขนสินค้าเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ของตนเองแล้วส่งข้อมูลที่บันทึกแล้ว ผ่านสายสื่อสารมาเข้าเครื่องของกรมศุลกากร
- เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร จะรับข้อมูล ตรวจสอบข้อมูล และการคำนวณต่าง ๆ หลังตรวจสอบถูกต้อง เครื่องของกรมศุลกากรจะแจ้งเลขที่ใบขนสินค้า และเงื่อนไขการตรวจของ (Green Line, Red Line) ไปยังเครื่องของผู้ส่งออก เพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า

ขั้นตอนที่ 2

- ผู้ส่งออกพิมพ์ใบขนสินค้า
- ชำระค่าภาษีอากร ณ ที่ทำการศุลกากร (ถ้ามี)
- ผู้ส่งออกนำใบขนสินค้าและเอกสารแนบไปยื่นที่ฝ่ายตรวจสินค้าเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรกำหนดชื่อนายตรวจ / สารวัตร โดยอัตโนมัติและตรวจปล่อย
- ตรวจสินค้าโดยวิธีการสุ่มตรวจ (ไม่ต้องตรวจทุก Shipment)

รูปที่ 3.1 ขั้นตอนการผ่านพิธีการใบขนสินค้าขาออก



3.5.5 ขั้นตอนการบรรจุสินค้าและลำเลียงขึ้นตู้คอนเทนเนอร์

การบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์มี 2 ลักษณะ

A. การบรรจุสินค้าเต็มตู้จากโกดังผู้ส่งออก เรียกว่าการบรรจุแบบ C.Y. (Container Yard) ทางประเทศยุโรปเรียกว่า F.C.L (Full Container Load) โดยทางบริษัทเดินเรือจะทำการจัดปล่อยตู้คอนเทนเนอร์เปล่าไปยังโกดังสินค้าของผู้ส่งสินค้า ผู้ส่งออกจะจัดการบรรจุสินค้าให้เต็มตู้แล้วลากตู้ที่บรรจุสิน้ามอบคืนให้บริษัทเดินเรือ พนักงานนี้ บริษัทชิปปิง จะเป็นผู้ติดต่อดำเนินการเพื่อทำการนัดหมายลากตู้คอนเทนเนอร์จากสายเรือขึ้นมาโหลดสินค้าที่บ้านฉางแล้ว กระทำการโหลดสินค้าขึ้นตู้ หลังจากโหลดเสร็จแล้ว จะกระทำการรมยาสินค้า(Fumigation) และปิดตู้ด้วยซีล เพื่อป้องกันการเปิดสินค้าระหว่างทาง จากนั้นก็จะลากตู้ไปยังท่าเรือ ณ ท่าจอดพักตู้เพื่อรอการส่งออก เมื่อตู้ส่งถึงท่าเรือปลายทางแล้ว ผู้นำเข้า(ผู้รับมอบสินค้า) ก็จะนำตู้ที่บรรจุสินค้านี้ไปยังโกดังสินค้าของผู้นำเข้า หลังจากนั้นจึงนำตู้เปล่าส่งคืนบริษัทเรือ การบรรจุสินค้านี้จะเสียค่าธรรมเนียมสูงกว่า แต่บริษัทเรือจะไม่รับผิดชอบ ในเรื่องสินค้าขาดหรือเกิน ดังนั้นเจ้าของสินค้า ต้องรับผิดชอบ ในเรื่องการบรรจุและการตรวจนับสินค้าด้วยตนเอง

B. การบรรจุสินค้าแบบ C.F.S. (Container Freight Station) ทางประเทศยุโรป เรียกการบรรจุลักษณะนี้ว่า L.C.L (Less Than Container Load) ในกรณีที่ผู้ส่งออกมีปริมาณสินค้าไม่มากพอ ที่จะบรรจุเต็มตู้ หรือมีสินค้าที่จะบรรจุเต็มตู้ แต่ทางเจ้าของขาดแคลนกำลัง หรือไม่สะดวกที่จะกระทำการบรรจุสินค้าด้วยตนเอง ผู้ส่งออกจะนำสินค้ามาไว้ที่โกดังรับสินค้า เพื่อรอการบรรจุเข้าตู้ของบริษัทเรือ เพื่อให้บริษัทเรือจัดการบรรจุให้

แต่ในกรณีนี้ การ โหลด L.C.L. ที่บ้านฉาง หลังจากรับสินค้าแล้ว จะทำการบรรจุโดยคลังไม้เพื่อความแข็งแรง จากนั้นจะทำการ รมยาแบบคลุมกอง แล้วบรรจุลงรถบรรทุก เพื่อนำไปโหลดสินค้าขึ้นตู้ที่ทำเรืออีกครั้ง

3.5.6 เอกสารและขั้นตอนการจัดเตรียมเอกสารเพื่อการส่งออก

A. ใบกำกับสินค้าหรือบัญชีราคาสินค้า (Invoice) จัดทำขึ้นเพื่อแสดงรายละเอียดของสินค้า โดยระบุชื่อ ที่อยู่ของผู้รับสินค้าปลายทาง วันที่ ลำดับที่เอกสารจำนวนสินค้า ราคา สินค้าต่อหน่วย และมูลค่าของสินค้า โดยสามารถแสดงมูลค่าเป็นหน่วยสกุลเงินบาท หรือสกุลเงินต่างประเทศที่นิยมใช้ เช่น ดอลลาร์สหรัฐ, ยูโร เป็นต้น (ดูภาคผนวก ข)

B. ใบกำกับบรรจุหีบห่อสินค้า (Packing List) จัดทำเพื่อแสดงสินค้าที่จัดส่งมีจำนวนทั้งสิ้นกี่ห่อ หีบ หรือ กล่อง โดยระบุ สินค้าที่อยู่ในแต่ละกล่อง (ซึ่งแต่ละกล่องจะต้องระบุชื่อ ที่อยู่ ผู้รับสินค้าปลายทาง Shipping Mark) วันที่ ลำดับที่เอกสาร ลำดับหีบห่อ ประเภทหรือชนิดการบรรจุ

หีบห่อ เช่น กล่อง ลังไม้ หรือ เป็นห่อ ซึ่งการใช้วัสดุในการบรรจุสินค้านั้นขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้าด้วย (ดูภาคผนวก ข)

C. ใบตราส่งสินค้า แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ ใบตราส่งสินค้าทางเรือ เรียกว่า Bill of Lading : B/L ใบตราส่งสินค้า ทางอากาศ เรียกว่า Air Way Bill :AWB และใบตราส่งสินค้า แบบด่วนพิเศษ Express Deliver มีรายละเอียดดังนี้

C.1 ใบตราส่งสินค้าทางเรือ (Bill of Lading : B/L) คือเอกสารที่บริษัทเรือผู้รับขนส่ง ออกให้แก่ผู้จัดส่งสินค้า เพื่อเป็นหลักฐานการรับบรรจุสินค้าลงเรือและจะนำสินค้าไปส่งให้ผู้รับปลายทาง ณ เมืองท่าปลายทาง ซึ่งเป็นเอกสารที่สำคัญที่สุดสำหรับใช้แสดงสิทธิในสินค้า โดยลักษณะและคุณสมบัติของใบตราส่งสินค้าทางเรือ มีดังนี้

- เมื่อผู้ทำการขนส่งรับสินค้าของผู้จัดส่งไว้แล้วจะออกใบตราส่งแทนใบเสร็จรับฝากสินค้า

- เป็นสัญญาระหว่างผู้ทำการส่งกับผู้จัดส่ง

- เป็นเอกสารแสดงสิทธิการครอบครองสินค้าและการโอนเปลี่ยนมือได้

- มีรูปแบบและเนื้อหาที่แน่นอน กรอกข้อความสมบูรณ์จึงจะมีผลทางด้านกฎหมาย

- เป็นเสมือนสัญญาระหว่างผู้ทำการขนส่งกับผู้จัดส่งที่มีลายลักษณ์อักษร ซึ่งทั้งสอง

ฝ่ายจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย

- ใบตราส่งสินค้าสามารถเซ็นสลักหลังเพื่อ โอนกรรมสิทธิ์การถือครองสินค้าไปให้ผู้อื่นได้ นอกจากนี้จะมีการห้ามโอนกรณีพิเศษ

- ใบตราส่งสินค้าใช้เป็นหลักฐานการแลกเปลี่ยนสินค้า เมื่อผู้จัดส่งสินค้ามอบให้ผู้ทำการขนส่งบรรจุลงเรือ ผู้ขนส่งจึงออกใบตราส่งสินค้าให้แก่ผู้จัดส่ง เมื่อสินค้าถึงปลายทาง ผู้รับสินค้าต้องนำใบตราส่งสินค้าที่มีลายเซ็นสลักหลังถูกต้องตามกฎหมาย ไปยื่นต่อผู้ทำการส่ง จึงขอรับสินค้าไปได้ (ดูภาคผนวก ข)

C.2 ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Way Bill :AWB) คือใบเสร็จที่ผู้ทำการขนส่ง (บริษัทการบิน) ออกใบแก่ผู้จัดส่งหลังจากได้รับสินค้าจากผู้จัดส่ง และเป็นสัญญาขนส่ง ระหว่างผู้ส่งกับผู้จัดส่งด้วย รายการในใบตราส่งสินค้าทางอากาศ ประกอบด้วย ชื่อที่อยู่ของผู้จัดส่ง ชื่อที่อยู่ของผู้รับสินค้าปลายทาง ชื่อเมืองจัดส่งต้นทาง วันที่ส่งมอบสินค้า ชื่อเมืองผู้รับปลายทาง ชื่อสินค้า จำนวนสินค้า น้ำหนัก เครื่องหมาย มูลค่าสินค้า ค่าระวาง เลขหมายเที่ยวบิน และเลขใบ AWB (ดูภาคผนวก ข)

C.3 ใบตราส่งสินค้าทางอากาศแบบด่วนพิเศษ Express Deliver มีรายละเอียดเหมือนกับใบตราส่งสินค้าทางอากาศ แต่ต่างกันที่การจัดส่ง คือ การส่งส่งสินค้าทางอากาศผู้รับสินค้า จะต้องไป

รับสินค้าและกระทำการออกของที่สนามบิน แต่การส่งสินค้าทางอากาศแบบด่วนพิเศษ ผู้ส่งสินค้า จะส่งสินค้าจะส่งสินค้าจนถึงบ้านผู้รับสินค้า (ดูภาคผนวก ข)

D. ใบขนส่งสินค้าขาออก ใช้สำหรับดำเนินการตรวจปล่อยสินค้า และรับรองการขอแสดง สิทธิการส่งออกต่อกรมศุลกากรและกรมสรรพากร รายละเอียดในใบขนส่งขาเข้าประกอบด้วย ชื่อ ผู้ส่งออก เลขประจำตัวผู้เสียภาษี ประเภทใบขนส่งสินค้า เลขที่ใบขนส่งสินค้าเป็นต้น (ดูภาคผนวก ข)

E. การประกันภัย (Insurance) จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันความเสี่ยงของสินค้าที่อาจจะเกิดขึ้นใน ระหว่างการขนส่ง (ดูภาคผนวก ข)

F. หนังสือรับรองการอบ/รมยา (Fumigation Certificate) เพื่อการกำจัดแมลง หรือ สัตว์อื่น ที่ทำลายสินค้า หรือ ดัดไปกับสินค้าและเป็นข้อกำหนดระหว่างประเทศในการนำเข้า โดยใช้สาร Methyl Bromide 98% /Phosphine ในการรมยาสินค้า (ดูภาคผนวก ข)

G. หนังสือรับรอง พืช ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพืชหรือไม้ (Phytosanitary Certificate) เอกสาร ชนิดนี้จะต้องทำการรับรองในการส่งออก ซึ่งออกโดยด่านตรวจพืช (ดูภาคผนวก ข)

H. เอกสารที่ใช้ประกอบการส่งออก ประเภท หนังสือรับรอง

- Certificate Of Origins (CO) (ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า)

- Form A , Form D , GSP

(ดูภาคผนวก ข)

3.6 CERTIFICATE OF ORIGIN (C/O) (ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า)

วัตถุประสงค์หลักของเอกสารนี้คือ การเรียกร้องสิทธิพิเศษทางภาษีสินค้าในประเทศที่นำเข้า หมายถึงการส่งออกสินค้าจากประเทศกำลังพัฒนา รวมทั้งประเทศไทย ไปยังประเทศที่ให้สิทธิ พิเศษทางศุลกากรหรือเรียกว่า จี.เอส.พี (GSP) นั้น

เอกสารนี้ จะเป็นเครื่องแสดงถึงแหล่งกำเนิดสินค้าของประเทศผู้ส่งออกเพื่อให้ประเทศนำเข้า ยอมรับและให้สิทธิพิเศษดังกล่าว

นอกจากนี้ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้านี้จะใช้สำหรับการพิสูจน์ด้วยว่าสินค้านั้นไม่ขัดต่อ กฎเกณฑ์การนำเข้าของประเทศนั้น ๆ ด้วย

ฉะนั้นการออกใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า หรือ c/o จะสามารถกระทำได้ 2 ลักษณะคือ

3.6.1 การรับรองเพื่อใช้สิทธิพิเศษทางศุลกากร จะต้องรับรองโดยส่วนราชการผู้รับ ผิดชอบ ในเอกสารนี้ คือ กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

3.6.2 การรับรองเพื่อการค้าขายทั่วไปหรือเมื่อลูกค้าต้องการ สามารถออกใบรับรองได้โดย สภาหอการค้าเพื่อรับรองต้นกำเนิดของสินค้านั้น

3.7 Form A แบบพิมพ์ เอ

เป็นใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า ประเภทหนึ่งที่ใช้ประกอบเป็นหลักฐานในการขอรับสิทธิประโยชน์ทั่วไปทางภาษีศุลกากร ที่ประเทศพัฒนาแล้ว เช่น กลุ่มประเทศ EU และ ญี่ปุ่น ให้แก่สินค้าออกบางประเภทของประเทศกำลังพัฒนา เงื่อนไขการออก Form A จะเป็นไปตามที่ประเทศที่ผู้ให้สิทธิประโยชน์ กำหนด เช่น ต้องเป็นสินค้าที่ผ่านกระบวนการผลิตในประเทศที่จะได้รับสิทธิพิเศษนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 เป็นต้น

3.8 FORM D แบบพิมพ์ ดี

เป็นหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าประเภทหนึ่งใช้ในการให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร กับสินค้าออกที่มีถิ่นกำเนิด ในกลุ่มประเทศอาเซียนด้วยกัน ภายใต้ข้อตกลงว่าด้วยการใช้อัตราภาษีพิเศษที่เท่ากัน (CEPT) สำหรับเขตการค้าเสรี อาเซียน (AFTA) โดยยื่นขอหนังสือรับรอง Form D ได้ที่กองสิทธิประโยชน์ทางการค้าหรือที่สำนักงานการค้าต่างประเทศที่ตนมีสำนักงานหรือมีการดำเนินการส่งออกภายในเขตอำนาจ

3.9 ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า (INCOTERM 1990 & 2000)

Inco Term (International Commercial Terms) เป็นข้อกำหนดการส่งมอบสินค้า (Term Of Shipment) ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายที่เป็นสากล ซึ่งกำหนดขึ้นโดยสภาหอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce) Inco Term 1990 เป็นฉบับที่ประกาศใช้ในปี ค.ศ. 1990 ส่วน Inco Term 2000 เป็นฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติมในบางส่วนที่เป็นปัญหาอยู่ของ Inco Term 1990 และประกาศใช้ในปี ค.ศ.2000 เพื่อให้คู่ค้าแต่ละฝ่ายทราบถึงขอบเขตความรับผิดชอบ ภาระหน้าที่ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า และความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุในการขนส่งสินค้าจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ ข้อกำหนดอันเป็นสากลนี้ช่วยให้ ผู้ซื้อและผู้ขายที่อยู่ในประเทศที่ต่างกัน มีภาษาและวัฒนธรรมทางการค้าที่ต่างกัน สามารถเข้าใจตรงกันในเงื่อนไขการส่งมอบสินค้าได้

ข้อกำหนด INCO TERM 1990 ที่สภาหอการค้านานาชาติกำหนดขึ้นมี 13 รูปแบบ ส่วนข้อกำหนดที่เปลี่ยนแปลงใหม่ตาม Inco Term 2000 ได้ระบุไว้ในหมายเหตุเฉพาะส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโดยย่อของข้อกำหนดต่าง ๆ มีดังนี้

3.9.1 EXW

ย่อจากคำว่า “Ex Works” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้จัดให้สินค้าพร้อมสำหรับการส่งมอบ ณ สถานที่ของผู้ขายเอง โดย

ผู้ขายมีต้องรับผิดชอบในการขนสินค้าขึ้นยานพาหนะ ไม่ต้องทำพิธีการส่งออก ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการขนสินค้าจากสถานที่ของผู้ขายไปยังจุดหมายปลายทาง และความเสียหายต่าง ๆ เป็นของผู้ซื้อ

3.9.2 FCA

ย่อจากคำว่า “Free Carrier” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับขนส่งที่ระบุโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้รับขนส่งที่เมืองท่าต้นทาง ผู้ขายจะต้องทำพิธีการส่งออก รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและความเสียหายระหว่างการขนส่งจากสถานที่ของผู้ขายจนกระทั่งถึงสถานที่ของผู้รับขนส่ง ๆ ส่วนค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการขนสินค้าและความเสียหายต่าง ๆ จากสถานที่ขนส่งสินค้าที่ประเทศต้นทางไปยังจุดหมายปลายทาง เป็นของผู้ซื้อ

3.9.3 FAS

ย่อจากคำว่า “Free Alongside Ship” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้นำสินค้าไปยังกานเรือ ณ ท่าเรือต้นทางที่ระบุไว้ ส่วนค่าใช้จ่ายในการนำของขึ้นเรือ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าความเสี่ยงภัยในการนำของขึ้นเรือและระหว่างการขนส่ง เป็นภาระของผู้ซื้อในทันทีที่สินค้าถูกส่งมอบไปยังกานเรือ และผู้ซื้อต้องรับผิดชอบการทำพิธีการส่งออกด้วย

3.9.4 F.O.B.

ย่อมาจากคำว่า “Free on Board” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าข้ามกานเรือขึ้นไปบนเรือสินค้า ณ ท่าเรือต้นทางที่ระบุไว้ ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบการทำพิธีการส่งออกด้วย ส่วนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าเป็นภาระของผู้ซื้อในทันทีที่ของผ่านกานระวางเรือไปแล้ว

3.9.5 CFR

ย่อมาจากคำว่า “Cost and Freight” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าข้ามกานเรือขึ้นไปบนเรือสินค้า ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก และจ่ายค่าระวางขนส่งสินค้า ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าเป็นภาระของผู้ซื้อในทันทีที่ของผ่านกานระวางเรือไปแล้ว

3.9.6 CIF

ย่อมาจากคำว่า “Cost, Insurance and Freight” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าข้ามกานเรือขึ้นไปบนเรือสินค้า

ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าระวางเรือ และค่าประกันภัยขนส่งสินค้า เพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าจนถึงมือผู้ซื้อให้แก่ผู้ซื้อด้วย

3.9.7 CPT

ย่อจากคำว่า “Carriage Paid To” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับขนส่งที่ระบุโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทาง ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออกและจ่ายค่าระวางขนส่งสินค้า ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งความเสี่ยงภัยในการขนส่งเป็นภาระของผู้ซื้อในทันทีที่สินค้าถูกส่งมอบให้แก่ผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทาง

3.9.8 CIP

ย่อจากคำว่า “Carriage and Insurance Paid To” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับขนส่งที่ระบุโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทาง ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าระวางขนส่งสินค้า และค่าประกันภัยขนส่งสินค้า เพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าจนถึงมือผู้ซื้อให้แก่ผู้ซื้อด้วย

3.9.9 DAF

ย่อจากคำว่า “Delivered At Frontier” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้จัดให้สินค้าพร้อมสำหรับการส่งมอบ และได้ทำพิธีการส่งออก ณ พรมแดนที่ระบุโดยผู้ซื้อ

3.9.10 DES

ย่อจากคำว่า “Delivered Ex Ship” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้จัดให้สินค้าพร้อมส่งมอบบนเรือ ณ ท่าเรือปลายทาง ดังนั้นผู้ขายจึงเป็นผู้รับผิดชอบการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าระวางขนส่งสินค้า ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า และเป็นผู้รับผิดชอบ ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ จนกระทั่งสินค้าพร้อมส่งมอบบนเรือที่เมืองท่าปลายทาง โดยผู้ซื้อจะต้องดำเนินการนำเข้าสินค้าเอง

3.9.11 DEQ

ย่อจากคำว่า “Delivered Ex Quay” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายพร้อมส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือปลายทาง ดังนั้นผู้ขายจึงเป็นผู้รับผิดชอบการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าระวางขนส่งสินค้า ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า และเป็นผู้รับผิดชอบ ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ จนกระทั่งสินค้าพร้อมส่งมอบ ณ ท่าเรือปลายทาง ผู้ขายจะต้องเป็นผู้ดำเนินการนำเข้าสินค้าให้แก่ผู้ซื้อด้วย เงื่อนไขการส่งมอบนี้ผู้ซื้อจะระบุให้ผู้ขายเป็นผู้จ่ายภาษี

นำเข้าแทนผู้ซื้อด้วยหรือไม่ก็ได้ โดยการระบุต่อท้ายว่า Duty Paid หรือ Duty Unpaid ส่วนค่าใช้จ่ายในการขนสินค้าจากท่าเรือไปยังสถานที่ของผู้ซื้อเป็นภาระของผู้ซื้อ

3.9.12 DDU

ย่อจากคำว่า “Delivered Duty Unpaid” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้จัดให้สินค้าพร้อมส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทางของผู้ซื้อ ผู้ขายจึงเป็นผู้รับผิดชอบการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียมส่งสินค้า ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า และเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการนำของลงจากเรือและค่าขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่ผู้ซื้อระบุไว้ จนกระทั่งสินค้าพร้อมส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทางของผู้ซื้อ ผู้ขายต้องเป็นผู้ดำเนินการนำเข้าสินค้าให้แก่ผู้ซื้อด้วย แต่ผู้ซื้อต้องจ่ายค่าภาษีนำเข้าเอง

3.9.13 DDP

ย่อจากคำว่า “Delivered Duty Paid” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้จัดให้สินค้าพร้อมส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทางของผู้ซื้อ ซึ่งผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียมส่งสินค้า ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า และเป็นผู้รับผิดชอบ ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการนำของลงจากเรือและค่าขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่ผู้ซื้อระบุไว้ จนกระทั่งสินค้าพร้อมส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทาง ผู้ขายต้องเป็นผู้ดำเนินการนำเข้าสินค้าให้แก่ผู้ซื้อและเป็นผู้จ่ายค่าภาษีนำเข้าแทนผู้ซื้อด้วย

หมายเหตุ : Inco Term 2000 กำหนดให้ผู้ซื้อเป็นผู้ทำพิธีการนำเข้าและรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการทำพิธีการนำเข้า รวมทั้งการขอใบอนุญาตนำเข้าตลอดจนค่าภาษีอากรนำเข้า

การจัดกลุ่มของ Inco Term จำแนกตามเงื่อนไขการส่งมอบ

ตารางที่ 3.2 Inco Term จัดกลุ่มจำแนกตามเงื่อนไขการส่งออกแบ่งออกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน ดังนี้

Group E Departure	Group F Main Carriage unpaid	Group C Main Carriage paid	Group D Delivery
EXW.... Ex Works	FCA... Free Carrier FAS... Free Alongside Ship FOB... Free On Board	CFR (Cost & Freight) CIF (Cost Insurance & Freight) CPT (Carriage Paid To) CIP (Carriage & Insurance Paid To)	DEF(Delivered At Frontier) DES (Delivered Ex Ship) DEQ (Delivered Ex Quay) DDU (Delivered Duty Unpaid) DDP (Delivered Duty Paid)

ลักษณะการใช้งาน Inco Term และภาระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของผู้ขายสินค้า

ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ผู้ขายสินค้าจะต้องรับผิดชอบ จะค่อย ๆ เพิ่มขึ้นตามภารกิจที่เพิ่มขึ้นในการส่งมอบสินค้า ซึ่งสามารถจำแนกตามลักษณะการใช้งาน Inco Term

ตารางที่ 3.3 ลักษณะการใช้งาน Inco Term และภาระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของผู้ขายสินค้า

ลักษณะการใช้งาน	บก/เรือ/ อากาศ	เรือ	บก/เรือ/ อากาศ	บก	บก/เรือ/ อากาศ
เงื่อนไขการส่งมอบและค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นตามลำดับที่ผู้ส่งออกต้องรับผิดชอบ	ส่งมอบที่โรงงานต้นทาง	ส่งมอบที่ท่าเรือต้นทาง	ส่งมอบ ณ จุดรับสินค้าต้นทาง	ส่งมอบที่ชายแดน	ส่งมอบที่ปลายทาง
1. ค่าเตรียมของให้พร้อมที่โรงงาน	EXW				
2. ค่าขนสินค้าจากโรงงานไปยังท่าเรือ		FAS			
3. ค่าใช้จ่ายในการส่งมอบสินค้าขึ้นเรือหรือ ณ สถานที่รับสินค้าต้นทาง		FOB	FCA		
4. ค่าระวางบรรทุก หรือค่าใช้จ่ายในการส่งมอบสินค้าที่ชายแดนของผู้ซื้อ		CFR	CPT	DAF	
5. ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า		CIF	CIP		
6. ค่าใช้จ่ายในการส่งมอบสินค้าบนเรือที่ท่าเรือปลายทาง					DES
7. ค่าใช้จ่ายในการส่งมอบสินค้าที่ทำเรือปลายทาง					DEQ
8. ค่าใช้จ่ายในการส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ปลายทางของผู้ซื้อ					DDU
9. ค่าภาษีอากรที่ประเทศปลายทาง					DDP

3.10 ประกันภัยขนส่งทางทะเล Marine Cargo Insurance

สำหรับการประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น ผู้เอาประกันภัยควรพิจารณาถึงรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.10.1 ควรเลือกเงื่อนไขความคุ้มครองให้เหมาะสมกับประเภทของสินค้า

กล่าวคือ สินค้าโดยทั่วไปที่มีการบรรจุหีบห่อ เงื่อนไขความคุ้มครองมักใช้เงื่อนไขแบบมาตรฐาน ที่เรียกว่า Institute Cargo Clauses ซึ่งมีให้เลือก 3 เงื่อนไขด้วยกัน คือ
 เงื่อนไข "A" สำหรับการคุ้มครองที่กว้างที่สุด
 เงื่อนไข "B" สำหรับการคุ้มครองอุบัติเหตุที่ร้ายแรง เช่นรถคว่ำ เรือชนกัน เกยตื้น ไฟไหม้ และรวมถึงความเสียหายจากการเปียกน้ำด้วย

เงื่อนไข "C" คุ้มครองเฉพาะอุบัติเหตุที่ร้ายแรงเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม สินค้าบางประเภท ควรต่อรองการคุ้มครองเพิ่มเติมนอกเหนือจาก standard clause ข้างต้นเพื่อให้ได้ความคุ้มครองตรงกับความเสี่ยงภัยของสินค้ามากที่สุด ควรเลือกเงื่อนไข ความคุ้มครองที่ร่างขึ้นสำหรับสินค้านั้นๆ โดยเฉพาะ ซึ่งเรียกรวมๆ ว่าเงื่อนไขพิเศษ (Trade Clauses) เช่น

Bulk Oil Clauses สำหรับการคุ้มครองน้ำมันที่บรรจุทุกในเรือบรรทุกน้ำมัน

Institute Frozen Foods Clauses สำหรับสินค้าที่แช่แข็ง

Institute Frozen Meat Clauses สำหรับสินค้าที่เป็นเนื้อแช่แข็ง

Institute Coal Clauses สำหรับการคุ้มครองถ่านหิน

3.10.2 ควรระบุให้กรมธรรม์มีผลคุ้มครองตลอดเส้นทางของการขนส่ง

คลังสินค้าของผู้ซื้อสินค้าสมมติว่าตั้งอยู่ในเชียงใหม่ สินค้านำเข้ามาจากญี่ปุ่น ซึ่งเรือสินค้า จะต้องเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพฯ ก่อนขนส่งต่อภายในประเทศไปยังจังหวัดอยุธยา จึงควรระบุ ในกรมธรรม์ให้ความคุ้มครอง เริ่มจากฮ่องกงผ่านกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ (From Japan via Bangkok to Ayudhaya)

3.10.3 ควรพิจารณาว่าสัญญาซื้อขายเป็นเงื่อนไขแบบใด ถ้าเป็นสัญญาซื้อขายแบบ C.I.F.

ในกรณีที่สินค้าส่งออกจะต้องตรวจดูเงื่อนไขของ L/C ที่ผู้ซื้อสินค้านำมาว่า ให้ใช้เงื่อนไข ความคุ้มครองแบบใด ถ้าผู้ซื้อระบุการคุ้มครองที่กว้างกว่าประเพณีนิยม ของการซื้อขายชนิดนั้น ผู้ซื้อมีหน้าที่รับภาระค่าเบี้ยประกันภัยส่วนที่เพิ่มขึ้นจากปกติ

ควรมีข้อมูลและรายละเอียดสำหรับทำประกันภัยดังนี้ ชื่อผู้เอาประกันภัย ชื่อและประเภทของสินค้าที่เอาประกันภัย จำนวนเงินเอาประกันภัย เส้นทางรถขนส่ง ควบรวมเมืองต้นทาง และเมืองปลายทางให้ชัดเจนในกรณีที่มีการถ่ายลำ จะต้องระบุเมืองท่าที่มีการถ่ายลำด้วย เงื่อนไขความคุ้มครองที่ต้องการ ภายหลังจากที่สินค้า ขึ้นเรือเรียบร้อยแล้ว จะต้องแจ้งข้อมูลให้บริษัททราบเพื่อออกกรมธรรม์ ดังนี้ ชื่อเรือหรือยานพาหนะ ที่ใช้บรรทุกสินค้า ชื่อเรือที่มีการถ่ายลำ (ถ้ามี) วันที่เรือออกเดินทาง ชื่อเมืองท่าต้นทาง และปลายทาง จำนวนหีบห่อและเครื่องหมายบนหีบห่อ

ขั้นตอนการเรียกร้องค่าสินไหม

คู่มือ การดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน จาก การประกันสินค้าทางทะเลและขนส่ง

รูปที่ 3.2 ขั้นตอนการดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหาย(CLAIM FLOW)



ขั้นตอนและข้อปฏิบัติการดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหาย

เพื่อรักษาสีทิวในการเรียกร้องค่าเสียหาย และช่วยให้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยราบรื่น กรณีเมื่อพบความเสียหาย หรือสูญหายต่อสินค้าที่เอาประกัน ผู้รับสินค้าต้องดำเนินการ ตามขั้นตอน โดยถือเป็นหน้าที่เบื้องต้น ดังต่อไปนี้

- 1) ผู้รับสินค้าขอ เอกสารเพื่อเป็นหลักฐานแสดงความเสียหาย หรือสูญหายของสินค้า ก่อนนำสินค้าออกจากท่าเรือ หรือคลังสินค้า จากผู้ขนส่งซึ่งอาจเป็นผู้ที่ก่อความเสียหาย
- 2) ผู้รับสินค้าควรบันทึก สภาพเสียหาย และจำนวนสินค้าที่เสียหายในใบรับสินค้าทุกครั้ง (Remarks of Loss / Damage on Delivery Receipt or Consignee's Damage Report)
- 3) ถ้าผู้รับสินค้าพบสินค้าเสียหาย ควรแจ้งต่อผู้ขนส่งหรือผู้ที่ก่อให้เกิดเสียหายทันทีภายในวันเดียวกัน ถ้ากรณีสินค้าส่งมาถึงสถานที่ปลายทางของผู้รับสินค้า เมื่อผู้รับสินค้าพบสินค้าเสียหาย ต้องทำหนังสือแจ้งความเสียหายโดยเรียกชื่อต่อบริษัทเรือ หรือตัวแทนเรือภายใน 15 วัน สายการบินภายใน 14 วัน บริษัทรถบรรทุกขนส่งภายใน 8 วันนับจากวันรับมอบสินค้า ตามลำดับ
- 4) ผู้รับสินค้านำแจ้งความเสียหายต่อบริษัทประกันภัย หรือตัวแทนบริษัทประกันภัย เพื่อการสำรวจความเสียหาย

เอกสารที่จำเป็นสำหรับประกอบการเรียกร้องค่าสินไหม

ผู้รับสินค้าในฐานะผู้เรียกร้องค่าความเสียหาย ต้องจัดส่งเอกสารที่จำเป็น ให้บริษัทประกันภัยดังต่อไปนี้

- 1) หนังสือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ต่อบริษัทประกันภัยภายใต้ขอบเขตความคุ้มครองของกรมธรรม์ (Claim Note / Claim Bill) พร้อมการคำนวณค่าเสียหาย
 - 2) กรมธรรม์ประกันภัยต้นฉบับ (Original Policy) หรือ ใบรับรองการทำประกันภัยตัวจริง
 - 3) ใบกำกับสินค้า (Invoice) ตัวจริงหรือสำเนา
 - 4) ใบแสดงปริมาณการบรรจุ หรือคุณภาพเฉพาะของสินค้า (Packing List)
 - 5) ใบตราส่งรับขนสินค้าตัวจริง (Bill of Lading or Airway Bill)
 - 6) รายงานการสำรวจ (Survey Report)
 - 7) สำเนาหนังสือแจ้งความเสียหายไปยังผู้ขนส่ง,ผู้เกี่ยวข้อง และคำตอบจากบุคคลเหล่านั้น (ถ้ามี)
 - 8) ใบรายงานการสำรวจความเสียหาย หรือเอกสารอื่นที่แสดงจำนวนความเสียหาย หรือสูญหาย (Wharf Survey Note, etc.)
- หลักฐานเอกสารอื่น ๆ ถ้าบริษัทประกันภัยร้องขอ