



ระบบการแจ้งข้อมูลล่วงหน้าของสินค้า (Advance Cargo Information System : ACID)
สำหรับสินค้าที่นำเข้ามายังสาธารณรัฐอาหรับอียิปต์

“อียิปต์กำหนดให้ผู้นำเข้าสินค้าทุกรายการแจ้งข้อมูลก่อนการนำเข้า ผ่านระบบการแจ้งข้อมูลล่วงหน้าของสินค้าที่จะนำเข้า (Advance Cargo Information System : ACI) เพื่อลดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากร โดยจะเริ่มทดลองใช้ระบบดังกล่าว ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2564 และบังคับใช้อย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 เป็นต้นไป”

กระทรวงการคลังของอียิปต์ได้ออกประกาศ ฉบับที่ 38/2021 กำหนดให้ผู้นำเข้าต้องแจ้งข้อมูลสินค้าทุกรายการล่วงหน้าก่อนการนำเข้าภายใต้ระบบ ACI ผ่าน Nafeza Platform ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มที่อำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ เพื่อรองรับการดำเนินการด้านการค้า การทำธุรกรรม และการรับ-ส่งเอกสารให้กับผู้นำเข้า โดยในส่วนของผู้นำเข้ามีขั้นตอนการดำเนินการก่อนนำเข้าสินค้า ดังนี้

- 1) ผู้นำเข้าต้องลงทะเบียนเพื่อเข้าใช้งานผ่าน Nafeza Platform ภายใต้ระบบ ACI โดยสามารถเข้าไปลงทะเบียนเพื่อเป็นสมาชิกของ Nafeza ได้ที่ <https://www.nafeza.gov.eg/en> และจะต้องเป็นผู้มีสิทธิในการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature)
- 2) ผู้นำเข้าต้องกรอกรายละเอียดข้อมูลของผู้ส่งออกและสินค้าที่นำเข้าผ่าน Nafeza Platform (ซึ่งจะเป็นเหมือน Single Window ของศุลกากรอียิปต์ที่จะเชื่อมโยงทุกๆ Stakeholder ให้เข้าใจข้อมูลเดียวกันผ่าน ACID Number ที่จะเป็นตัว Reference) โดยข้อมูลที่แจ้งประกอบด้วย ประเทศที่ส่งออก ชื่อผู้ส่งออก หมายเลขทะเบียนผู้ส่งออก ประเภทผู้ส่งออก ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ อีเมล รายละเอียดสินค้า พิกัดอัตราศุลกากร รหัสประเทศผู้ส่งออก รหัสท่าเรือที่ส่งออก และข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) ข้อมูลดังกล่าว ที่ผู้นำเข้าแจ้งผ่าน Nafeza Platform นั้นจะถูกตรวจประเมินความเสี่ยงโดยกรมศุลกากรของอียิปต์ ซึ่งจะทำให้การประเมินความเสี่ยงจากข้อมูลที่ผู้นำเข้า Submit เข้ามาในระบบ และผ่านการประเมินความเสี่ยงแล้ว ศุลกากรอียิปต์จะออกหมายเลข ACID number (Advance Cargo Information Declaration number) และจะแจ้งหมายเลขดังกล่าวให้กับผู้นำเข้า เจ้าของคลังสินค้า หรือตัวแทนออกของ ซึ่งผู้นำเข้าจะต้องนำเลข ACID Number ดังกล่าวแจ้งให้กับผู้ส่งออกทราบ เพื่อใช้ Reference ในเอกสารที่จะ Submit และส่งมาให้ แต่หากกรมศุลกากร พิจารณาประเมินความเสี่ยงแล้ว พบว่าสินค้าดังกล่าวมีความเสี่ยงสูง ก็จะแจ้งผลการประเมินความเสี่ยงจะแจ้งเหตุผลในการปฏิเสธให้ผู้นำเข้าทราบ
- 4) เมื่อสินค้ามาถึงอียิปต์ ผู้นำเข้าจะต้องยื่นใบราคาสินค้าและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย หมายเลขภาษีของผู้นำเข้า หมายเลขทะเบียนผู้ส่งออก ACID number และพิกัดอัตราศุลกากร พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ผ่าน Nafeza Platform เพื่อประกอบการดำเนินพิธีการศุลกากร ในการตรวจปล่อยสินค้า ทั้งนี้หากระบบมีความสมบูรณ์ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุก Stakeholder เข้าร่วมในระบบอย่างสมบูรณ์ อาทิ ธนาคารทั้งต้นทาง และปลายทาง, บริษัทสายเรือ, บริษัทตัวแทนออกของ เข้ามาพร้อม integrated ข้อมูลในระบบอย่างครบถ้วนแล้ว ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าที่ปลายทาง ผู้นำเข้าจะไม่ต้องรอเอกสาร Paper BL จากผู้ส่งออก เนื่องจากผู้ส่งออกได้มีการ Submit เอกสารผ่าน Block Chain ของระบบ CargoX แล้ว ผู้นำเข้าก็สามารถออกสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว (แต่ขณะนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังมิได้เข้ามาพร้อมครบถ้วน ดังนั้นในช่วงแรกผู้ส่งออกยังคงต้องดำเนินการคู่ขนานกันไปก่อน จนกว่าระบบจะสมบูรณ์)

สำหรับกระบวนการฝั่งของผู้ส่งออก หรือผู้ส่งสินค้าจะต้องดำเนินการดังนี้

- 1) ผู้ส่งออกจะต้องสมัครสมาชิกของ CargoX ซึ่งเป็นเสมือน Services Provider ที่จะทำหน้าที่ในการรับส่งข้อมูลผ่าน Block Chain ของระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยผู้ส่งออกสามารถเข้าไปสมัครฟรีได้ที่ <https://cargox.io/>

- 2) เมื่อผู้ส่งออกได้รับการแจ้งหมายเลข ACID Number ซึ่งเป็นตัวเลข 19 หลักจากผู้นำเข้าแล้ว ในการ Submit เอกสารการส่งออกต่างๆ อาทิ Commercial invoice , B/L, CO, เอกสาร Phyto Sanitary, ใบ Certificate หรือ เอกสารส่งออกอื่นๆ นั้น ผู้ส่งออกจะต้องระบุหมายเลข ACID ที่ได้รับจากผู้นำเข้า ไปกับเอกสารการขนส่ง ที่ Submit เข้าไปในระบบของ CargoX เพื่อให้ทางปลายทางสามารถใช้เลข ACID Number ในการอ้างอิงได้ ประกอบการนำเข้าได้ โดยเอกสารดังกล่าวนี้จะต้องทำการ Submit เข้าระบบให้ผู้นำเข้าปลายทางผ่าน Block Chain ของระบบ CargoX ล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชม. ก่อนที่สินค้าจะออกจากท่าเรือต้นทาง

ทั้งนี้ สำหรับผู้ส่งออกนั้นสิ่งสำคัญจะต้องศึกษาขั้นตอนการจัดส่ง และการถ่ายโอน Ownership ของเอกสาร ผ่าน Platform CargoX ให้เข้าใจ โดยผู้ส่งออกสามารถเข้าศึกษาขั้นตอนการส่งเอกสารผ่านระบบ CargoX ได้ที่ <https://help.cargox.digital/en/user-manual/logging-in/login/> ซึ่งจะมีค่าธรรมเนียมของการส่งเอกสารผ่าน CargoX เป็นรายเอกสารที่จัดส่ง (เช่น เอกสาร B/L จะคิดอัตราค่าบริการ 15\$/เอกสาร แม้ว่าเอกสารดังกล่าวจะ ประกอบด้วยกี่หน้าก็ตาม) ซึ่งจะสามารถช่วยประหยัดเวลาในการส่งเอกสาร ที่เป็น paper และยังช่วยให้ผู้ส่งออก ไม่ต้องนำเอกสารดังกล่าว ไปทำการ Legalized เพื่อตรวจสอบกับสถานทูตอีกต่อไป (ซึ่งค่าใช้จ่ายในการ Legalized เอกสารที่สถานทูตจะมีค่าใช้จ่ายราวๆ 7,000 บาท/เอกสาร)

ข้อคิดเห็น และข้อ Concern ในการให้บริการ/ความไม่สะดวกที่เกิดขึ้นในการใช้งาน

- (1) เนื่องจากในช่วงแรกของการ implement นั้น ทางการอียิปต์ ยังมิได้มีการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งหมดเพื่อบูรณาการระบบร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ เช่น ธนาคารพาณิชย์ทั้งที่ประเทศต้นทาง และปลายทาง, บริษัทตัวแทนสายเรือ , บริษัทรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) หรือหน่วยงานที่ออกเอกสารอื่นๆ ซึ่งขณะนี้ ยังมิได้เข้ามาร่วมในกระบวนการรับส่งข้อมูลผ่าน CargoX ทั้งหมด ดังนั้นในช่วงแรกของการ Implement ผู้ส่งออก จะต้องดำเนินการทั้งในเรื่องการส่งเอกสารผ่านระบบ Online และการส่งเอกสารในลักษณะ Paper work คู่ขนานกันไป ดังนั้นจึงทำให้เกิดปัญหาค่าใช้จ่ายที่เป็น Double และความยุ่งยากในการจัดส่งเอกสาร ยกตัวอย่างเช่น

- กรณีที่มีการค้าขายในเทอมที่เปิด L/C กับธนาคาร นั้นธนาคารจะยังต้องใช้เอกสาร B/L ตัวจริง เพื่อนำไปใช้ในการเก็บเงินผ่านธนาคารที่ประเทศปลายทาง เนื่องด้วยธนาคารทั้งสองฝั่งที่ต้นทาง และปลายทาง ยังไม่ได้เข้ามาร่วม joint ในระบบของ CargoX ด้วย
- ในทำนองเดียวกัน กรณีของสายเรือ ซึ่งไม่ได้มีการเข้าร่วมระบบของ Platform CargoX ดังนั้นเมื่อสินค้าไปถึงประเทศปลายทางแล้ว ผู้นำเข้าก็จะต้องใช้เอกสาร Original B/L เพื่อใช้แลกในการรับเอกสาร D/O เพื่อทำการออกของที่ประเทศปลายทาง เนื่องจากสายเรือบางสายมิได้ใช้ platform CargoX ในการส่งข้อมูล ดังนั้นเมื่ออียิปต์ได้ตกลงที่จะใช้ CargoX ในการรับส่งข้อมูล สายเรือที่มีระบบ Block Chain ของตัวเองอยู่แล้ว ก็จะไม่สามารถเข้าไป joint ในระบบให้เป็นมาตรฐานเดียวกันได้ (ยกตัวอย่าง Maersk ก็ใช้ Block chain ของ Trade Lane เป็นต้น) ซึ่งจะต้องใช้เวลาในการที่จะให้ platform ของแต่ละระบบมาบูรณาการร่วมกัน ดังนั้นหากผู้ส่งออก Submit เอกสารไปแล้ว แต่ไม่ได้ส่ง BL ตัวจริงไปยังประเทศปลายทาง ก็จะต้องทำการ Surrender B/L เพื่อให้ผู้นำเข้าสามารถรับสินค้าที่ปลายทางได้ ซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นเช่นกัน

ดังนั้นประเด็นสำคัญของความสำเร็จ และความมีประสิทธิภาพ ของการปฏิบัติตามมาตรการในการนำเข้าของอียิปต์นั้น ทุกๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งที่ประเทศต้นทาง และปลายทาง จะต้องเข้ามาร่วม joint เข้าเป็นระบบเดียวกัน เพื่อให้เอกสาร สามารถส่งผ่านกันได้ในทุกๆ Stakeholder และสามารถให้ Digital ร่วมกันได้ 100% ระบบดังกล่าวจึงจะมีความสมบูรณ์

- (2) หากระบบดังกล่าว สามารถนำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุก party มา fully integrated ร่วมกันได้ แล้ว ระบบนี้จะสามารถลดค่าใช้จ่ายในกระบวนการส่งออกให้กับผู้ส่งออกได้ แต่ ณ ขณะนี้เนื่องจาก ยังขาดหน่วยงานอีกหลายหน่วยที่เกี่ยวข้องในกระบวนการส่งออก ที่ไม่ได้เข้ามาร่วมในการรับส่งข้อมูล ดังนั้นผู้ส่งออกจะต้องทำการส่งข้อมูลทั้งแบบ online และ offline ควบคู่กันไป ทำให้ผู้ส่งออกต้องเสียค่าใช้จ่ายในการส่งเอกสารผ่าน Courier , เอกสารดังกล่าวจะต้องนำไปผ่านกระบวนการ legalized จากสถานทูตอียิปต์ เพื่อให้รับรองก่อนการส่ง และท้ายที่สุด ก็ยัง

จะต้องทำการ submit เอกสารเข้าระบบล่วงหน้าก่อน 48 ชม. ซึ่งหากผู้ส่งออกลืมทำการ Submit ข้อมูลผ่าน CargoX เมื่อสินค้าไปถึงปลายทางอียิปต์ แล้วก็มีความเป็นไปได้ที่สินค้าดังกล่าวจะถูกปฏิเสธ ไม่อนุญาตให้นำเข้าในประเทศอียิปต์ และถูกตีกลับได้

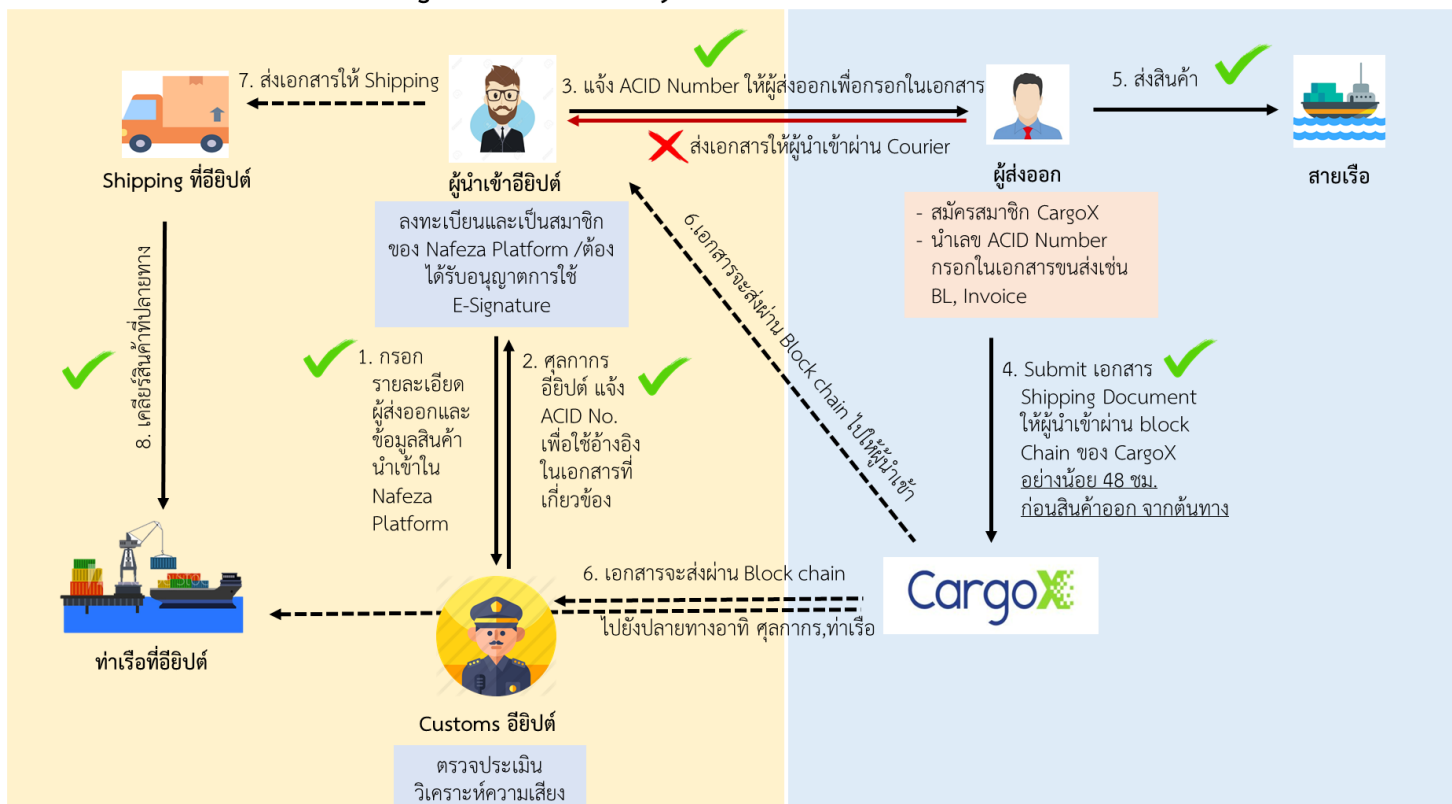
- (3) จากข้อกำหนดให้ทำการ Submit เอกสาร 48 ชม. ก่อนที่เรือจะออกจากประเทศต้นทาง ซึ่งในทางปฏิบัตินั้น ผู้ส่งออกอาจจะยังไม่ได้เอกสารที่เป็น BL ตัวจริง ซึ่งในเรื่องนี้ทางอียิปต์แจ้งว่าสามารถใช้เอกสารที่เป็น Draft B/L และ Commercial Invoice เพื่อทำการ Submit เข้าไปก่อน แล้วหากมีเอกสารเพิ่มเติมก็สามารถ Additional Document เพิ่มเติมในภายหลังได้ แต่การ Upload เอกสารใหม่เข้าไปในระบบจะเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม เนื่องจากระบบมองว่าเป็นเอกสารคนประเภท ดังนั้นจะต้องเสียค่าใช้จ่าย เสมือนเป็นอีกรายการหนึ่ง
- (4) ทางสมาคมธนาคารไทย ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับระบบ CargoX ของอียิปต์ โดยแจ้งว่าการที่ธนาคารของไทย ยังไม่สามารถเชื่อมโยงระบบเข้ากับ CargoX ได้ นั้น เนื่องจากอียิปต์ ได้นำข้อมูลรายการ และประกาศในการรับส่งเอกสารมาใช้ โดยมีได้สอบถามความพร้อมของธนาคาร แม้แต่ธนาคารของอียิปต์เองก็ตาม ซึ่งในทางปฏิบัติก่อนที่จะนำข้อกำหนดมาใช้เพื่อบังคับทุกส่วน จะต้องหารือเพื่อให้ได้ข้อสรุปเกี่ยวกับ platform ที่จะนำมาใช้ ร่วมกันก่อน เพื่อมิให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ นอกจากนี้ ตามที่อียิปต์ ได้ใช้ platform ของ CargoX ในการรับส่งข้อมูลนั้น ก็เป็นประเด็นท้าทายที่ จะต้องหา solution ว่าในกรณีที่หน่วยงานอื่นๆ มีการใช้ Platform อื่นๆ อยู่แล้ว จะสามารถมาเชื่อมโยงกันได้อย่างไร เพื่อให้สามารถร่วมกันได้ และสุดท้ายแล้วสำหรับในประเทศไทยเอง การส่งข้อมูลเอกสารในรูปแบบ E-B/L ก็ยังมีปัญหา และมีการใช้เพียงบางสายเรือเท่านั้น ซึ่งก็ยังไม่มีความพร้อมในเรื่องนี้เช่นกัน ดังนั้นในช่วงแรกระบบการส่งข้อมูลดังกล่าว น่าจะยังเป็นปัญหาต่อผู้ส่งออก จนกว่าจะมีการบูรณาการงานร่วมกันได้แบบ Fully integrated

ทางสำนักงานศุลกากรอียิปต์ ณ กรุงไคโร ได้แนะนำให้ผู้ส่งออกไทย ทดลองรับส่งเอกสาร ผ่านระบบ CargoX ในช่วงที่ยังเป็นช่วงทดลอง เพื่อสร้างความคุ้นเคยกับระบบดังกล่าว และหากพบปัญหา ก็จะสามารถแก้ไขได้ก่อนวันที่จะมีผลบังคับใช้จริง ทั้งนี้ หากผู้นำเข้าของอียิปต์รายใด ยังมีข้อสงสัยเกี่ยวกับ แนวทางการขอรับเลข ACID Number ที่จะต้องส่งให้ผู้ส่งออก สามารถนำ Contact ของผู้นำเข้า แจ้งมายังสำนักศุลกากรอียิปต์ ของกรุงไคโร ได้ ทางสำนักงานจะ ช่วยประสาน และชี้แจงรายละเอียดให้ผู้นำเข้าของอียิปต์ ทราบเกี่ยวกับขั้นตอนการดำเนินงาน และการขอรับเลข ACID Number

ทั้งนี้หากผู้ส่งออกมีข้อสงสัย หรือมีปัญหาในทางปฏิบัติสามารถสอบถามได้ที่ สำนักงานศุลกากรอียิปต์ ณ กรุงไคโร ประเทศอียิปต์ DitpCairo@gmail.com หรือหากพบปัญหาในการใช้งาน CargoX สามารถอีเมลไปสอบถามรายละเอียด หรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมได้ที่ support@cargoX.io

แผนภาพแสดงขั้นตอนกระบวนการสำหรับการนำเข้าสินค้าไปยังอียิปต์
ตามประกาศฉบับที่ 38/2021 Advance Cargo Information System (ACI)
(ตาม Concept กรณีที่ระบบสามารถ Fully Integrated ทุก Stakeholder เข้าร่วมได้)

Advance Cargo Information System (ACI) สำหรับการนำเข้าสินค้าไปยังอียิปต์



ประเด็น ถาม-ตอบ เกี่ยวกับระบบ Advance Cargo Information System ของประเทศอียิปต์

- Q:** ในขั้นตอนการ Submit เอกสารโดยเฉพาะ B/L ซึ่งจะต้องดำเนินการส่งล่วงหน้า 48 ชม. ก่อนเรือออกจากต้นทาง ซึ่งในทางปฏิบัติทำได้ค่อนข้างยาก เนื่องจากสายเรือจะปล่อยเอกสาร Final B/L ต่อเมื่อเรือออกแล้ว (On board) เท่านั้น

A: สามารถใช้เอกสาร Draft B/L ที่ได้รับจากสายเรือ ส่งเข้าระบบ Block Chain ของ CargoX ได้ โดยไม่จำเป็นต้องรอ Final B/L โดยเอกสารสำคัญที่จะต้องจัดส่งเข้าระบบก่อนได้แก่ Commercial invoice และ B/L พร้อม Acid Number เพื่อใช้ในการ Reference เอกสาร
- Q:** การขอเอกสารบางอย่าง อาทิ เอกสารรับรองถิ่นกำเนิด (เอกสาร CO) จากสภาหอการค้าไทยนั้น จำเป็นต้องใช้ Final B/L ในการขอเอกสารดังกล่าว ซึ่งแนวทางที่จะให้ผู้ส่งออกส่งเอกสารส่งออก ล่วงหน้า 48 ชม. อาจเป็นไปได้ยากในทางปฏิบัติ

A: ในเบื้องต้น เอกสาร CO หรือเอกสารใบ Certificate ต่างๆสามารถ Submit เข้าไปในระบบภายหลังได้
- Q:** เมื่อมีการ Submit เอกสารผ่านเข้าสู่ระบบ CargoX แล้ว หากมีการแก้ไขจะสามารถดำเนินการได้อย่างไร

A: หากต้องการแก้ไขข้อมูล สามารถส่งเป็นเอกสารเพิ่มเติม (Additional Document) เข้าสู่ระบบได้ โดยอ้างอิงเลข ACID Number เดิม
- Q:** ตามข้อกำหนดให้มีการส่งเอกสารส่งออกล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชม. ก่อนสินค้าออกจากต้นทาง กรณีที่เกิดความผิดพลาดและไม่สามารถส่งเอกสารล่วงหน้าได้ทันภายใน 48 ชม.ได้ จะมีบทลงโทษ หรือไม่อย่างไร

A: หากไม่ส่งข้อมูลตามข้อกำหนด เมื่อสินค้าไปถึงปลายทางแล้ว สินค้าดังกล่าวอาจถูกปฏิเสธมิให้นำเข้าไปยังอียิปต์ได้

5 Q: ค่าใช้จ่ายในการส่งเอกสารผ่านระบบ CargoX มีอัตราการเรียกเก็บอย่างไร

A: ในเบื้องต้นจะคิดค่าใช้จ่าย **Service Charge** เป็นรายเอกสาร โดยเรียกเก็บในอัตรา 15\$/Document ไม่ว่าในเอกสารจะประกอบด้วยจำนวนกี่หน้าก็ตาม โดยจะคิดเป็นรายเอกสารเท่านั้น ในขณะที่อาจมีการเรียกเก็บค่า **Filing Charge** ซึ่งเป็นค่าธรรมเนียมภาครัฐ โดยกระทรวงการคลังของอียิปต์ ซึ่งขณะนี้ยังไม่มีข้อกำหนดอัตราแจ้งออกมา โดยจะแจ้งให้ทราบภายหลัง ทั้งนี้ การใช้งานผ่านระบบ จะต้องทำการลงทะเบียนเข้าใช้งานในอันดับแรก ซึ่งจะไม่มีการเรียกเก็บค่า **Registration Fee** ในกรณีดังกล่าว

6 Q: หมายเลข ACID Number ที่ได้รับจากผู้นำเข้าอียิปต์มี กำหนดระยะเวลาหรือไม่ (Expiry Date)

A: ตัวเลข ACID Number จะประกอบด้วยตัวเลข 19 หลัก ซึ่งเมื่อได้รับ ACID Number แล้วจะมีอายุก็เดือนนั้น ในเบื้องต้นยังไม่มียกข้อกำหนดในเรื่องนี้ แต่ประเด็นสำคัญของ ACID Number คือ หนึ่ง ACID Number ใช้กับหนึ่ง Shipment เท่านั้น โดยข้อมูลที่ผู้นำเข้าอียิปต์แจ้ง จะต้องสอดคล้อง และตรงกับเอกสาร รวมถึงข้อมูลที่ผู้ส่งออก Submit เข้าไปในระบบ เพื่อให้สะดวกในการเคลียร์สินค้าและการตรวจปล่อยที่ปลายทาง ทั้งนี้ ขั้นตอนการขอ ACID Number ของผู้นำเข้าในอียิปต์ จะใช้เวลาไม่นาน เพียงกรอกข้อมูลลงระบบของศุลกากรในประเทศอียิปต์ ก็จะได้รับยืนยัน ACID Number กลับมา เพื่อแจ้งมายังผู้ส่งออกสำหรับระบุในเอกสาร

7 Q: กรณีที่ผู้ส่งออกได้รับ ACID Number จากผู้นำเข้า 2 เลข สามารถรวมสินค้าทั้ง 2 Shipments ใน B/L เดียวกันได้หรือไม่

A: เพื่อให้เกิดความไม่สับสนในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าที่ปลายทาง ขอให้แยก ACID number เป็นราย Shipment และในการจัดส่งสินค้าก็ควรแยก B/L ออกจากกันสำหรับแต่ละ ACID Number เพื่อมิให้เกิดความผิดพลาดในการรับสินค้าที่ปลายทาง อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการ Submit เอกสารในระบบ ผู้ส่งออกควรทำความเข้าใจกับผู้นำเข้าให้ชัดเจนว่าในแต่ละ shipment มีสินค้าจำนวนเท่าใด และมีจำนวนกี่ BL โดยหากเป็นเรือลำเดียวกัน ผู้นำเข้าเดียวกัน จะสามารถใช้ ACID Number เดียวกันได้ แต่จะต้องให้ผู้นำเข้ากรอกรายละเอียดในระบบ เพื่อจะได้ไม่มีปัญหาในการออกของที่ปลายทาง ให้ครบถ้วน เพื่อให้สามารถ Submit เอกสารได้ถูกต้อง

8 Q: กรณีขายสินค้าแบบ L/C ธนาคารระบุให้ใช้ Original B/L เท่านั้น โดยธนาคารจะไม่ยอมรับในกรณีที่เป็นการส่ง Draft B/L วิธีการนี้ต้องดำเนินการอย่างไร

A: เนื่องจากธนาคารที่เข้าร่วมการใช้งานผ่านระบบของ CargoX ในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมทุกธนาคาร ดังนั้น จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของธนาคารเป็นสำคัญ โดยจำเป็นต้องส่งเอกสารที่เป็น Original B/L ให้ธนาคาร ในรูปแบบ Paper แบบเดิมไปก่อนควบคู่กับการส่งข้อมูลผ่านระบบ

9 Q: ในประเทศไทย ธนาคารทุกแห่งสามารถรับเอกสารด้วยระบบ Digital ผ่านระบบนี้ได้หรือไม่

A: สำหรับในประเทศไทย ธนาคารส่วนใหญ่ยังคงต้องให้ส่งเอกสารในลักษณะ Paper ซึ่งขณะนี้ก็มีเพียงธนาคารกรุงเทพ และธนาคารกรุงศรีฯ เท่านั้นที่สามารถจัดส่งเอกสารเข้าสู่ผ่าน Block chain ได้แล้ว แต่อาจจะไม่ใช่ Platform เดียวกันกับระบบ CargoX ซึ่งจะต้องมีการหารือร่วมกันอีกครั้ง เพื่อกำหนดมาตรฐานในการรับส่งข้อมูลร่วมกัน

10 Q: วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 ที่ข้อกำหนดของอียิปต์จะเริ่มมีผลบังคับใช้ กรณีนี้ให้นับวันที่สินค้าออกจากต้นทาง หรือสินค้าถึงปลายทาง

A: ในกรณีนี้ ทางอียิปต์จะยึดวันที่สินค้าออกจากท่าเรือต้นทางเป็นหลัก ดังนั้น ผู้ส่งออกจะต้องมีเลข ACID Number ระบุลงไปในเอกสารส่งออกที่จะ Submit เข้าสู่ระบบ CargoX สำหรับเรือที่ออกตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม เป็นต้นไป ซึ่งในระหว่างนี้ อยู่ในช่วงของการทดลองระบบ เพื่อสร้างความคุ้นชินกับระบบการส่งเอกสารล่วงหน้า ทาง CargoX เปิดให้สามารถลงทะเบียนได้ฟรี โดยผู้ส่งออกสามารถเข้าไปศึกษาขั้นตอน และทดลองส่งข้อมูลผ่านระบบได้ ซึ่งหากพบปัญหาจะได้มีการหารือ เพื่อปรับปรุงให้สามารถส่งข้อมูลเข้าระบบได้สอดคล้องตามข้อกำหนดของทางการอียิปต์

- 11 Q: กรณีที่มีการออก B/L จากประเทศที่ 3 โดยผู้ส่งออกไทยทำหน้าที่ในฐานะตัวกลาง Trader ดังนั้น ผู้ที่จะทำหน้าที่ในการ Submit เอกสารเข้าระบบ CargoX คือใคร
A: การส่งเอกสารนั้นจะยึดหลักว่าเอกสารส่งออกดังกล่าวใครเป็นผู้ออก จึงจะให้ผู้นั้นเป็นผู้ Submit ข้อมูลในระบบ ดังนั้น ในกรณีนี้ที่ประเทศที่ 3 เป็นคนออกเอกสาร B/L จะต้องเป็นผู้ส่งเอกสารเข้าสู่ระบบ CargoX
- 12 Q: กรณีที่ผู้นำเข้าแจ้ง ข้อมูลของผู้ส่งออก และข้อมูลสินค้าเข้าระบบ Nafeza โดยระบุว่า จะมีตู้สินค้าจำนวน 5 ตู้ แต่พบว่าเมื่อถึงเวลาส่งออกแล้ว ตู้สินค้าตกเรือไป 1 ตู้ ดังนั้นตู้สินค้าที่ไปประเทศปลายทางจะเหลือเพียง 4 ตู้ กรณีนี้จะมีปัญหาในการนำเข้าของผู้รับที่ปลายทางหรือไม่
A: เนื่องจากตู้สินค้า 4 ตู้ที่ไปถึงปลายทางนั้น เป็นตู้สินค้าที่ระบรายละเอียด และให้ข้อมูลกับทาง Nafeza ไว้ในระบบ ซึ่งได้ผ่านการประเมินความเสี่ยงอยู่แล้ว ดังนั้นตู้สินค้าที่ไปถึงอียิปต์จำนวน 4 ตู้ดังกล่าว จะสามารถทำการนำเข้าได้ตามปกติ แต่สำหรับกรณีของตู้สินค้าที่เหลือ ซึ่งจะต้องส่งมาใหม่อีก 1 ตู้ นั้น ผู้นำเข้าจะต้องขอเลข ACID Number ใหม่ และส่ง ACID Number ให้ผู้นำส่งออก เพื่อ Submit เอกสารโดยใช้ ACID Number เลขใหม่ในการ Reference

Revised 27 พฤษภาคม 2021
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย