



# คู่มือองค์ความรู้

การควบคุมการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำ กรณีตู้คอนเทนเนอร์  
ของด่านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดชลบุรี



โดย คณะทำงานจัดการความรู้ (KM Team)  
ด่านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดชลบุรี  
ศูนย์บริหารจัดการด่านตรวจสัตว์น้ำเขต ๒ (กรุงเทพมหานคร)  
กองควบคุมการค้าสัตว์น้ำและปัจจัยการผลิต  
กรมประมง

## คำนำ

คู่มือองค์ความรู้ ฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจในการควบคุมการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำ ทัศนียภาพที่แสดงถึงรายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงานของกิจกรรม/กระบวนการต่าง ๆ ของหน่วยงาน และเป็นการสร้างมาตรฐานการปฏิบัติงาน ที่มุ่งไปสู่การบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ เกิดผลงานที่ได้มาตรฐานเป็นไปตามเป้าหมาย ได้ผลิตผลหรือการบริการที่มีคุณภาพ และบรรลุข้อกำหนดที่สำคัญของกระบวนการ และเพื่อเป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงวิธีการทำงานอย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม เพื่อใช้สำหรับการพัฒนาและเรียนรู้ของผู้เข้ามาปฏิบัติงานใหม่ รวมถึงการยกระดับการปฏิบัติงานไปสู่ความเป็นมืออาชีพ ตลอดจนใช้ประกอบการประเมินผลการปฏิบัติงานของบุคลากร

หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคู่มือองค์ความรู้ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อส่วนราชการ และผู้ประกอบการ ในด้านความรู้ความเข้าใจในกระบวนการและขั้นตอนปฏิบัติในการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำทางทัศนียภาพ เพื่อให้การควบคุมการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

คณะทำงานจัดการความรู้

กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑

# สารบัญ

เรื่อง	หน้า
<b>บทที่ ๑</b>	๑
-การจัดการความรู้ในองค์กร	๑
-การขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์	๑
-คำจำกัดความ	๙
<b>บทที่ ๒</b>	๑๐
-แนวทางการกำหนดขอบเขต KM	๑๐
<b>บทที่ ๓</b>	๑๒
-การจัดทำแผนการจัดการความรู้	๑๒
-องค์ความรู้ที่จำเป็นในการปฏิบัติราชการ	๑๓
-แผนการจัดการความรู้ แผนที่ ๑	๑๔
<b>บทที่ ๔</b>	๑๕
-กระบวนการนำเข้าสู่สินค้าสัตว์น้ำ	๑๕
-ขั้นตอนการปฏิบัติงาน	๑๙
-หลักเกณฑ์การบริหารความเสี่ยง	๒๕

## บทที่ ๑

### บทนำ

#### การจัดการความรู้ในองค์กร

การจัดการความรู้ในองค์กร หมายถึง การรวบรวมองค์ความรู้ที่มีอยู่ในองค์กร ซึ่งกระจัดกระจายอยู่ในตัวบุคคลหรือเอกสาร มาพัฒนาให้เป็นระบบ เพื่อให้ทุกคนในองค์กรสามารถเข้าถึงความรู้ และพัฒนาตนเองให้เป็นผู้รู้ รวมทั้งปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยความรู้แบ่งได้เป็น ๒ ประเภท คือ

๑. ความรู้ที่ฝังอยู่ในคน เป็นความรู้ที่ได้จากประสบการณ์ พรสวรรค์หรือสัญชาตญาณของแต่ละบุคคล ในการทำความเข้าใจในสิ่งต่างๆ เป็นความรู้ที่ไม่สามารถถ่ายทอดออกมาเป็นคำพูดได้หรือลายลักษณ์อักษรได้ง่าย เช่น ทักษะในการทำงาน งานฝีมือ หรือการคิดเชิงวิเคราะห์ บางครั้งจึงเรียกว่าเป็นความรู้แบบนามธรรม

๒. ความรู้ที่ชัดแจ้ง เป็นความรู้ที่สามารถรวบรวมถ่ายทอดได้ โดยผ่านวิธีต่างๆเช่น การบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร ทฤษฎี คู่มือต่างๆ และบางครั้งเรียกว่าเป็นความรู้แบบรูปธรรม

#### การขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์

ในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางทะเลด้วยเรือประเภท Container Ship จึงควรเข้าใจถึงลักษณะและประเภทของ Container ซึ่งจะเป็น Durable Packing เป็นลักษณะตู้ทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียม มีขนาดมาตรฐาน ๒๐ ฟุต และ ๔๐ ฟุต”

#### การขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์



การขนส่งทางทะเลจัดเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญที่สุดและใช้มากที่สุด เมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่นๆ เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำและสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ โดยรูปแบบการขนส่งทางทะเลในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box) โดยสินค้าที่จะขนส่งจะต้อง มีการนำมาบรรจุตู้ (Stuffing) และมีการขนย้ายตู้ขึ้นไว้ บนเรือ Container Ship ซึ่งออกแบบมาเป็นพิเศษ สำหรับใช้

ในการขนส่งสินค้าด้วย ตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งท่าเรือที่จะมารองรับเรือประเภทนี้ จะต้องมีการออกแบบ ที่เรียกว่า Terminal Design เพื่อให้มีความเหมาะสมทั้งในเชิงวิศวกรรมและ สิ่งแวดล้อม โดยจะต้องประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ เชือกกันคลื่น รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ซึ่งผู้ที่ศึกษาในด้าน Logistics จะต้องให้ความสนใจในการที่จะศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์ให้เข้าใจอย่างลึกซึ้ง โดยในบทนี้จะได้นำเรื่องราวที่เกี่ยวกับการขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์พอเป็นสังเขป ให้เข้าใจในเบื้องต้น ดังต่อไปนี้

### คุณลักษณะของตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box)

ตู้คอนเทนเนอร์จะเป็นตู้ขนาดมาตรฐานอาจทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียม โดยมีโครงสร้างภายนอกที่แข็งแรงสามารถวางเรียงซ้อนกันได้ไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั้น โดยจะมียึด หรือ Slot เพื่อให้แต่ละตู้จะมีการยึดติดกัน (โปรดดูจากภาพด้านล่างตรงมุมด้านบนของ Container) โดยส่วนใหญ่แล้วจะมีประตู ๒ บาน ซึ่งจะมีรายละเอียด ระบุหมายเลขตู้ (Container Number) นำหนักของสินค้าบรรจุสูงสุด ฯลฯ เมื่อปิดตู้แล้วจะมีที่ล็อกตู้ ซึ่งใช้ในการคล้องซีล(Seal) ซึ่งเดิมนั้นเป็นตะกั่ว แต่ปัจจุบันจะเป็น Plastic มีหมายเลขกำกับ สำหรับใช้ในการบ่งชี้สถานะภาพ ซึ่งได้มีการพัฒนาไปถึง Electronic Seal ซึ่งสามารถเข้าไปตรวจสอบทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Tracking) หากตำแหน่งของการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า ภายในตู้จะมีพื้นที่สำหรับใช้ในการวางและบรรจุสินค้า

ประเภทของตู้สินค้า อาจแบ่งได้เป็น










๑) Dry Cargoes เป็นตู้ที่ใส่สินค้าทั่วไปที่มีการบรรจุหีบห่อหรือภาชนะต้องเป็นสินค้าที่ไม่ต้องการรักษาอุณหภูมิ โดยสินค้าที่เข้าตู้แล้วจะต้องมีการจัดทำที่กันไม่ให้สินค้าเลื่อนหรือขยับ ซึ่งอาจจะใช้ถุงกระดาษที่มีการเป่าลม ที่เรียกว่า Balloon Bags มาวางอัดไว้ในช่องว่างของสินค้ากับตัวตู้ หรืออาจใช้ไม้มาปิดกันเป็นผนังหน้าตู้ ที่เรียกว่า Wooden Partition หากใช้เป็นเชือกไนลอนรัดหน้าตู้ ก็จะใช้เรียกว่า Lashing

๒) Refrigerator Cargoes เป็นตู้สินค้าประเภทที่มีเครื่องปรับอากาศ มีการปรับอุณหภูมิในตู้ ซึ่งทำตามมาตรฐานต้องสามารถปรับอุณหภูมิได้อย่างน้อย -๑๘ องศาเซลเซียส โดยเครื่องทำความเย็นนี้อาจจะติดอยู่กับตัวตู้หรือมีปลั๊กใช้กระแสไฟฟ้าเสียบจากนอกตู้ โดยจะต้องมีที่วัดอุณหภูมิแสดงให้เห็นสถานะของอุณหภูมิของตู้สินค้า

๓) Garment Container เป็นตู้สินค้าที่ออกแบบสำหรับใช้ในการบรรจุสินค้าที่เป็นเสื้อผ้า โดยมีราวสำหรับแขวนเสื้อ ซึ่งส่วนใหญ่มักจะใช้กับสินค้าที่เป็น Fashion ซึ่งไม่ต้องการที่จะมีการพับหรือบรรจุใน Packing ซึ่งจะมีผลทำให้เสื้อผ้ามีการยับหรือไม่สวยงาม

๔) Open Top เป็นตู้ซึ่งส่วนใหญ่จะต้องเป็น ๔๐ ฟุต โดยจะออกแบบมาไม่ให้มีหลังคา สำหรับใช้ในการวางสินค้าขนาดใหญ่ เช่น เครื่องจักร ซึ่งไม่สามารถขนย้ายผ่านประตูตู้ได้ จึงต้องขนย้ายโดยการยกส่วนบนของตู้แทน

๕) Flat-rack เป็นพื้นราบมีขนาดกว้างและยาว ตาม Size ของ Container มาตรฐาน โดยจะเป็นตู้คล้ายกับ Container ที่มีแต่พื้น Platform สำหรับใส่สินค้าที่มีลักษณะเป็นพิเศษ เช่น เครื่องจักร , แท่งหิน , ประติมากรรม , รถแทรกเตอร์ ซึ่งสินค้าเหล่านี้ อาจจะขนส่งด้วยเรือที่เป็น Conventional Ship แต่หากเมื่อขนส่งด้วยเรือระบบ Container แล้วก็ต้องมาวางใน Flat rack เพื่อให้สามารถจัดเรียงกองในรูปแบบที่เป็น Slot ซึ่งเป็นลักษณะของเรือที่เป็น Container

Equipment	Container Type	Interior Dimensions
	20' Dry	L: 5.89 m 19'4" W: 2.34 m 7'8" H: 2.33 m 7'8"
	20' Reefer	L: 5.50 m 18'1/4" W: 2.26 m 7'5/8" H: 2.25 m 7'4 7/8"
	20' Collapsible Flatrack	L: 5.94 m 19'6 1/4" W: 2.43 m 8'0" H: 2.15 m 7'1"
	40' Dry	L: 12.01 m 39'5" W: 2.34 m 7'8" H: 2.36 m 7'9"
	40' Highcube	L: 12.01 m 39'5" W: 2.34 m 7'8" H: 2.66 m 8'9"
	40' Reefer	L: 11.64 m 38'2 1/8" W: 2.28 m 7'5 7/8" H: 2.25 m 7'4 5/8"
	40' Collapsible Flatrack	L: 12.06 m 39'7" W: 2.43 m 8'0" H: 1.93 m 6'4"
	20' Open Top	L: 5.81 m 19'1" W: 2.34 m 7'8" H: 2.34 m 7'8"
	40' Open Top	L: 12.03 m 39'6" W: 2.34 m 7'8" H: 2.43 m 8'0"



## เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (Container Vessel)



เป็นเรือที่ออกแบบมาสำหรับใช้ในการบรรทุกตู้สินค้าโดยเฉพาะ เรือสินค้าแต่ละลำจะมีที่ยกตู้ที่เรียกว่า Quay Cranes ประมาณ ๑-๔ ตัว โดย Crane แต่ละตัวจะลำเลียงตู้ ซึ่งวางอยู่ตามความลึกของเรือ ซึ่งจะมีการเรียงกันเป็น Column โดยปัจจุบันเรือจะบรรทุกโดยเฉลี่ยจะเป็นประมาณ ๒,๗๐๐ TEU แต่เรือที่มีขนาดใหญ่ที่อยู่ในชั้นที่เรียกว่า SX Class หรือที่เรียกว่า Super Post Panamax ซึ่งจะมีความยาวโดยเฉลี่ย ๓๒๐x๓๓๐ เมตร กินน้ำลึกประมาณ ๑๓-๑๔ เมตร มีความกว้างวางคอนเทนเนอร์ได้ ๒๐-๒๒ แถว ซึ่งสามารถบรรทุกตู้สินค้าได้สูงสุดถึง ๘,๐๐๐ TEU ซึ่งในอนาคตนี้กำลังมีการต่อเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นไปซึ่งอยู่ในชั้น Malaccamax ซึ่งสามารถขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ได้ ๑๘,๐๐๐ TEU ซึ่งขนาดเรือที่ใหญ่ขึ้นมากนี้จะมีผลทำให้ต้นทุนโดยรวมจะลดลง เนื่องจากต้นทุนแปรผันที่เรียกว่า Variable Cost ไม่ว่าจะเป็่นค่าน้ำมันหรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับแรงงาน แต่อย่างไรก็ดี จะต้องมีการบริหารจัดการในการที่จะหาสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## Terminal Port



ท่าเรือ หรือ Port ถือเป็นกิจกรรมหนึ่งของกระบวนการ Logistics โดยท่าเรือทำหน้าที่ให้บริการในการขนถ่ายสินค้า โดยท่าเทียบเรือจะต้องมีลักษณะทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐาน Basic Infrastructure รวมถึงความลึก ความกว้างของช่องทางเดินเรือ ความยาวหน้าท่า Quay Length เชื่อกันคลื่น ช่องทางสำหรับ

ให้รถบรรทุกเข้า-ออก รวมทั้งทางรถไฟ สำหรับรองรับการขนส่งด้วยทางรถไฟ ซึ่งจะทำให้ท่าเรือสามารถเชื่อมต่อการคมนาคมที่เป็นแบบ Multi-Modal Transport คือ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ประเภทของท่าเรือ สามารถแบ่งออกตามลักษณะได้เป็น

๑) Transshipment Port เป็นท่าเรือแบบถ่ายลำ เป็นศูนย์รวมในการเก็บและกระจายตู้คอนเทนเนอร์ คือ ท่าหน้าที่เป็น Consolidation Port คือเป็นท่าที่ใช้ในการรวมตู้สินค้าจากบริเวณใกล้เคียง โดยตู้สินค้าจะมีการนำมาบรรทุกเรือประเภทที่เรียกว่า Feeder Vessel เพื่อรอการขนถ่ายไปยังเรือ ที่เรียกว่า Direct Vessel หรือ Master Vessel เพื่อจะได้นำสินค้าไปส่งมอบตามจุดหมายปลายทาง ซึ่งท่าเรือประเภทนี้อาจ ได้แก่ ท่าเรือสิงคโปร์ , ท่าเรือกรุง , ท่าเรือรอตเตอร์ดัมส์ ฯลฯ ซึ่งท่าเรือประเภทนี้จะต้องมีการบริหารจัดการในการลดเวลาในท่าเรือที่เรียกว่า Time In port หรือ Waiting Time คือ เวลาที่เรือคอยท่าน้อยที่สุด จึงจำเป็นต้องมีพื้นที่ในท่าเรือ (Terminal Area) ให้สามารถจัดเรียงกองคอนเทนเนอร์ได้เป็นจำนวนมากและต้องอาศัยเทคโนโลยี รวมถึงจะต้องมีคลังน้ำมัน อุโมงเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ที่จะทำให้เกิดสภาพแออัดเนื่องจากท่าเรือประเภทนี้ก็ต้องมีการแข่งขัน เช่น ท่าเรือสิงคโปร์ กับท่า PTP ซึ่งตั้งอยู่ที่รัฐยะโฮบารุห์ตอนใต้สุดของมาเลเซียตรงข้ามกับเกาะสิงคโปร์ เป็นต้น ปัจจัยเพื่อใช้ในการแข่งขันในท่าเรือด้วยกัน

๑.๑ throughput Capacity เป็นความสามารถที่เหนือกว่าในการให้บริการ ไม่ว่าจะเป็ขนาดของพื้นที่ อัตราการใช้ท่า , เทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการทำงานและความเหมาะสมทางภูมิศาสตร์

๑.๒ Time In Port จะมีระยะเวลาที่ใช้ในการขนถ่ายตู้ ซึ่งปัจจุบันมีการแข่งขันในการจับเวลาว่าแต่ละตู้ จะใช้เวลาในการขนถ่ายกี่นาที ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้สายการบินเรือเข้ามาเทียบท่าเนื่องจากจะมีผลต่อต้นทุนของเรือโดยตรง

๒) Original Destination Port หรืออาจเรียกว่าท่าเรือต้นทาง ปลายทาง หรือท่าเรือต้นแบบ เป็นท่าเรือที่ใช้ในการรับสินค้าหรือขนถ่ายสินค้าโดยตรง โดยท่าเรือประเภทนี้ประกอบไปด้วย ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า Distribute Center และจะต้องเชื่อมต่อไปยังศูนย์ สินค้าต่อเนื่องไปยังจุดหมายปลายทาง ซึ่งในเงื่อนไขของ Incoterms ในหลายๆเงื่อนไขก็ได้ครอบคลุมหรือการขนส่งสินค้าจนถึง Original Port เช่น ท่า นิวยอร์ก , ท่าเรือ โตเกียว หรือท่าเรือแหลมฉบังของประเทศไทย เป็นต้น ท่าเรือเหล่านี้จะเป็นท่าที่เป็นจุดหมายปลายทางของการขนส่ง เพื่อขนถ่ายสินค้าเข้าไปในแผ่นดินใหญ่ Interland สำหรับ Transit Port จะเป็นท่าเรือที่ตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าจะมารวมพักเพื่อรอเปลี่ยนเรือลำใหม่ เพื่อที่จะขนส่งไป Original Port เช่น ท่าเรือ Singapore , ท่าเรือฮ่องกง เป็นต้น

๓) Inland Container Depot (ICD) ลานวางตู้หรือท่าเรือในแผ่นดิน (ไม่ติดน้ำ) เป็นสถานีในการเป็น ศูนย์ (HUB) ในการรับตู้สินค้าเพื่อขนส่งไปท่าเรือ (Port) หรือรับตู้สินค้าจากท่าเรือเข้ามาเก็บก่อนที่จะส่งต่อไปให้ สถานที่รับมอบ สินค้า (Origin Point) ซึ่งปัจจุบันสถานะของ ICD จึงทำหน้าที่คล้ายกับท่าเรือในแผ่นดิน และมีบทบาทอย่างมากต่อกิจกรรมลอจิสติกส์ระหว่างประเทศ



## วิธีการขนย้ายคอนเทนเนอร์ในท่าเรือ

การขนย้ายสินค้าในท่าเรือจัดเป็นเทคโนโลยีที่ต้องการการบริหารจัดการเนื่องจากแต่ละท่าจะแข่งขันกัน เป็นหน้าที่ในการยกสินค้าขึ้นและลง ซึ่งในปัจจุบันระบบการจัดการท่าเรือที่เรียกว่า Port Automation จะทำหน้าที่ในการจัดการท่าเรือในระบบที่ใช้ Computer และหุ่นยนต์ในการ ขนย้ายคอนเทนเนอร์หน้าท่า มี กระบวนการดังต่อไปนี้

๑) Stacking Lanes เป็นการจัดย้ายสินค้าไปวางเรียงกอง ซึ่งจะมีการวางเป็นชั้นที่เรียกว่า Stack ซึ่ง โดยปกติจะมีการวางเรียงคอนเทนเนอร์ไว้ ๔-๕ ชั้น โดยมีความกว้างของช่องทางที่เรียกว่า Gantry Crane เป็น เครื่องมือในการขนย้าย ซึ่งปัจจุบันในหลายท่าได้นำระบบ Computer Right เข้ามากำหนด Location ในการ วางตู้ โดยมีหอ Control Room ใช้ในการควบคุมการทำงาน

๒) การเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ไปไว้หน้าท่า ซึ่งอาจจะใช้ตัว Gantry Crane หรืออาจอาศัยรถยกที่ เรียกว่า Top ทำหน้าที่ในการเคลื่อนย้าย

๓) การ Slot Stacking เป็นการยกตู้สินค้าที่วางอยู่บริเวณหน้าท่า Quay ขึ้นไปวางไว้บนเรือ โดยมี Quay Crane คือ Crane ที่อยู่หน้าท่าทำหน้าที่ในการขนย้าย

ไทยจะมีท่าเรือหลักที่สำคัญ คือ ท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งจะมีตู้เข้า-ออกประมาณเกือบ ๑ ล้านตู้ต่อปี และ ท่าเรือแหลมฉบังจะมี ตู้เข้าและออกประมาณ ๒.๙-๓.๐ ล้าน TEU นอกจากนี้ยังมี ท่าเรือมาบตาพุด , ท่าเรือน้ำ ลีกลอง , ท่าเรือสตูล ซึ่งประเทศไทยเองก็จะต้องแข่งขันกับหลายประเทศไม่ว่าจะเป็นสิงคโปร์หรือฮ่องกง ซึ่งจะมีตู้เข้า-ออก ปีละประมาณ ๑๗.๐๔ ล้าน TEU

## ชนิดหรือขนาดของตู้คอนเทนเนอร์

การขนส่งสินค้าด้วย Container Vessel นั้น สินค้าจะต้องบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ หากผู้ขายเป็นผู้ บรรจุ ก็จะใช้ Term CY คือ Consignee Load and Count หากบริษัทเรือเป็นผู้บรรจุตู้สินค้าในท่าเรือ หรือใน ICD (Inland Container Depot) ซึ่งตัวแทนบริษัทเรือเป็นเจ้าของสถานที่ ก็จะใช้ลักษณะการขนส่ง แบบนี้ว่า CFS (Container Freight Station) โดยสินค้าที่จะเป็น Term CY ได้นั้น จะต้องเป็นสินค้าประเภท เต็มตู้ที่เรียกว่า FCL (Full Container Load) ส่วนใน Term CFS ก็สามารเป็นได้ทั้งที่เป็น FCL และ การบรรจุ แบบรวมตู้ (Consolidated) คือ สินค้าน้อยกว่า ๑ ตู้ ซึ่งเรียกว่า LCL (Less Container Load) โดย Containers ที่ใช้ในการบรรจุนี้ส่วนใหญ่ จะมีขนาดดังนี้

๑) ขนาด ๒๐ ฟุต เป็นตู้ที่มี Outside Dimension คือ ยาว ๑๙.๑๐ ฟุต และกว้าง ๘.๐ ฟุต สูง ๘.๖ ฟุต โดยมีน้ำหนักบรรจุตู้ได้สูงสุดประมาณ ๓๒-๓๓.๕ CUM (คิวบิกเมตร) และน้ำหนักบรรจุตู้ได้ไม่เกิน ๒๑.๗ ตัน

๒) ตู้ขนาด ๔๐ ฟุต จะมีความยาว ๔๐ ฟุต กว้าง ๘ ฟุต สูง ๘.๖ ฟุต (Hicute) โดยสามารถบรรจุ สินค้า ได้ ๗๖.๔๐ - ๗๖.๘๘ CUM และบรรจุสินค้าน้ำหนักสูงสุดได้ ๒๗.๔ M/T ซึ่งจะเป็นน้ำหนักสำหรับสินค้า ประเภท Dry Cargoes

การขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ ได้รับการยอมรับเป็นรูปแบบการขนส่งมาตรฐาน โดยคิดเป็น สัดส่วน ประมาณถึง ๙๕% ของการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยผู้ประกอบการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ จะมีเพียงไม่ มากมายเมื่อเทียบกับปริมาณของการขนส่ง โดยผู้ให้บริการสายการเดินเรือ ซึ่งเรียกว่า Carrier จะมีการรวมตัว

กันเป็นชมรม (Conference) ซึ่งจะมีบทบาทต่อการกำหนดค่าขนส่งสินค้า และค่าบริการในอัตราที่บางครั้งมีลักษณะกึ่งผูกขาด โดยชมรมสายการเดินเรือที่สำคัญของโลกอาจประกอบด้วย

๑) Far Eastern Freight Conference (FEFC) ซึ่งจะเป็นบริการรับขนส่งสินค้าจากเอเชียไปยุโรป โดยเน้นที่สินค้าที่ไปทางทะเล เมดิเตอร์เรเนียน ซึ่งจัดว่าเป็นอาณาบริเวณซึ่งมีการขยายตัวประมาณ ๒๔% และสินค้าที่ไปทางรัสเซียด้านตะวันออก St.Petersburg

๒) Asia / West Coast South America จะเป็นการเดินเรือในด้านตะวันตกของเอเชีย จนไปถึงทวีปอเมริกาใต้

๓) Informal Rate Agreement (IRA) ชมรมนี้จะครอบคลุมธุรกิจจากเอเชียไกล ไปถึงเอเชียภาคตะวันออกเฉียงกลาง ครอบคลุมไปถึงเกาหลี , จีน , ฮองกง , ไต้หวัน , เวียดนาม , ไทย , ฟิลิปปินส์ , มาเลเซีย , สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย

๔) Trans Pacific ครอบคลุมอาณาบริเวณริมมหาสมุทรแปซิฟิก ออสเตรเลีย , นิวซีแลนด์ , อเมริกา West Coast

### วิธีการคิดค่าธรรมเนียม หรือ ค่า Freight

เนื่องจากในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางทะเลด้วยเรือประเภท Container Ship จึงควรเข้าใจถึงลักษณะและประเภทของ Container ซึ่งจะเป็น Durable Packing เป็นลักษณะตู้ทำด้วยเหล็กหรือ อลูมิเนียม มีขนาดมาตรฐาน ๒๐ ฟุต และ ๔๐ ฟุต ซึ่งบริษัทเรือจะต้องเป็นผู้เตรียมตู้ Container โดยผู้ที่ใช้ตู้จะต้องทำการจองตู้ โดยเอกสารที่เรียกว่า Shipping Particular หรือที่เรียกกันง่าย ๆ ว่าใบ Booking ซึ่งรายละเอียดจะต้องคล้องจองกับ Letter of Credit (L/C) ซึ่งเอกสารที่ใช้ในการเป็นใบรับสินค้าของตัวแทนบริษัทเรือ จะเรียกว่า Bill of Lading (B/L) หรือใบตราส่ง ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญในการเป็นเอกสารในการเรียกเก็บเงินจากทางธนาคาร ซึ่งเรียกว่า Bank Negotiated Process ในการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศคู่ค้า จะต้องมีการตกลงว่า ผู้ซื้อหรือผู้ขายสินค้า จะเป็นคนจ่ายค่าธรรมเนียมที่เรียกว่า Freight Charge หากผู้ขายสินค้าเป็นผู้ชำระก็เรียกว่า Freight Prepaid หากจะให้ผู้ซื้อเป็นผู้ชำระค่าธรรมเนียมเมื่อถึงปลายทาง ก็เรียกว่า Freight Correct

### การคิดค่าธรรมเนียม (Freight Charge Basic)

๑) Weight Ton คำนวณจากน้ำหนักสินค้าที่บรรทุก และจะมีอัตราการคิดที่แตกต่างกันตามแต่ละประเภทของสินค้า

๒) คำนวณจาก Measurement โดยคำนวณจากปริมาตรของสินค้า คือ เป็นการวัดขนาดของสินค้า กว้าง x ยาว x สูง คำนวณออกมาเป็น ลูกบาศก์เมตร (M๓ หรือ CBM) มักจะใช้กับสินค้าที่มีลักษณะ Bulk คือ มีลักษณะเป็น Size Incentive เช่น เสื้อผ้า , ฝ้าย แต่ทั้งนี้จะต้องมีการชั่งน้ำหนัก โดยเปรียบเทียบว่า หากน้ำหนัก (Weight Ton) สูงกว่า ก็จะใช้คิดค่าธรรมเนียมจากน้ำหนัก

๓) การคำนวณจาก V (Ad Valorem Goods) คือ Degree ที่สินค้านั้นมีราคาสูง ถึงแม้ว่าจะมีปริมาตรน้อย น้ำหนักไม่มาก แต่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ การคิดค่าธรรมเนียมก็จะคิดเพิ่มอีก ๓-๕ เท่า ของมูลค่าสินค้า

๔) ค่าระวางพิเศษ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายทั้งหลายที่บริษัทเรือ คิดเพิ่มเติมจากค่าระวางพื้นฐาน ซึ่งประกอบด้วย

(๑) ค่าระวาง Surcharge เป็นค่าใช้จ่ายพิเศษที่มีการเรียกเก็บ เนื่องในกรณีต่างๆ เช่น ภัยสงคราม หรือในช่วงที่มีการ Peak Season

(๒) Terminal Handling Charge : THC เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการ ขนถ่ายสินค้าทั้งต้นทางและปลายทาง ได้แก่ การใช้เครนที่เรียกว่า Top คือ ค่าภาระ , ค่าลากตู้สินค้า

(๓) Bunker Adjustment Factor : BAF เป็นค่าระวางพิเศษ ขดเซนภาระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการปรับตัวสูงขึ้น เนื่องจากเกิดวิกฤติการณ์ด้านน้ำมัน ซึ่งทำให้บริษัทเรือมีต้นทุนที่สูงขึ้นกว่าต้นทุนปกติ ก็จะมีการเรียกเก็บค่า BAF หรือที่เรียกง่ายๆว่า Bunker Charge ซึ่งอาจจะขึ้นและลงได้ เป็นไปตามดุลยภาพของ Demand & Supply

(๔) Currency Adjustment Factor : CAF เป็นค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา โดยค่าระวางเรือส่วนมาก จะเรียกเก็บเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ หากกรณีอัตราแลกเปลี่ยนมีการผัน ทางบริษัทเรือก็จะมีการเรียกเก็บ

(๕) Congestion Surcharge เป็นค่าใช้จ่ายพิเศษเนื่องจากความแออัดในท่าเรือ เป็นค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บเนื่องจากบางท่าเรืออาจมีการบริหารจัดการไม่ดี ทำให้มีการขนย้ายตู้ขึ้นและลงล่าช้ากว่าเกณฑ์ที่ทางบริษัทเรือกำหนดไว้ ซึ่งอาจจะเกิดจากเหตุอื่น เช่น การจราจรที่ติดขัด การนัดหยุดงานของคนงาน ซึ่งมีผลทำให้งานล่าช้า

(๖) Bill of Lading Charge : B/L Charge ค่าออกใบตราส่ง เป็นค่าธรรมเนียมในการที่บริษัทเรือต้องจัดพิมพ์ใบ Bill of Lading ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่ใช้ในการแสดงสถานะภาพ (Status) ว่าสินค้าได้มีการขนส่งไปกับบริษัทเรือ ซึ่ง B/L หรือที่เรียกว่าใบตราส่งจะมีออกเป็นหลายฉบับ เช่น ฉบับที่เรียกว่า Original , Duplicate Original , Triple Original และ Copy Non-Negotiate ทั้งหมดนี้ทางบริษัทเรือจะเรียกเก็บเป็นค่าใช้จ่ายในการทำเอกสาร

(๗) AMSC : Advance Manifest Security Charge เป็นค่าใช้จ่ายในการที่บริษัทเรือต้อง Input Data ๒๔ ชั่วโมงก่อนการขนถ่ายสินค้า ที่เรียกว่า ๒๔ Hour Rules ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการความร่วมมือ การป้องกันผู้ก่อการร้ายที่เรียกว่า C-TPAT (Customs Trade Partnerships

(๘) Against Terrorism) ซึ่งประเทศไทยถูกจัดอยู่ในลำดับสุดท้ายของ Top Twenty Mega Port ในการขนส่งสินค้า จึงต้องเสียค่า AMSC Charge รวมถึงการแก้ไขเอกสาร

### ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)

เป็นประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือ และท่าเรือระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นข้อแก้ไขใหม่ภายใต้อนุสัญญา SOLAS Chapter XI-๒ เป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยทางทะเล โดยมุ่งที่การรักษาความปลอดภัยของเรือ และท่าเรือ โดยกำหนดให้มีการประเมินสถานการณ์ที่มีความเสี่ยงในระดับต่างๆ และกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมกับระดับความเสี่ยงประกอบด้วย

๑) เรือ (Vessel) กำหนดให้บริษัทเรือต้องแต่งตั้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (Company Security Officer : CSO) เพื่อรับผิดชอบในการจัดทำการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือ (Ship Security Assessment) และแผนรักษาความปลอดภัยของเรือ ซึ่งจะต้องได้รับอนุมัติจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

๒) ท่าเรือ (Port) กำหนดให้ต้องมีการประเมินสถานการณ์ความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของท่าเรือ โดยต้องมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ เพื่อรับผิดชอบในการจัดทำ และดำเนินตามแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ ซึ่งต้องได้รับการอนุมัติจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี โดยท่าเรือทุกแห่งที่ให้บริการเรือโดยสาร เรือบรรทุกสินค้า ต้องจดทะเบียนในประเทศ โดยผู้ประกอบการจะต้องจัดทำขั้นตอนการปฏิบัติงานและแผนความปลอดภัย เพื่อสนองต่อหน่วยงานราชการของไทย คือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เพื่อทำการประเมินและออกใบรับรอง

## คำจำกัดความ

“สัตว์น้ำ” หมายความว่า สัตว์ที่อาศัยอยู่ในน้ำเป็นปกติ สัตว์จำพวกสะเทินน้ำสะเทินบก สัตว์ที่อาศัยอยู่ในบริเวณน้ำท่วมถึง สัตว์ที่มีการดำรงชีวิตส่วนหนึ่งอยู่ในน้ำรวมทั้งไข่และน้ำเชื้อของสัตว์น้ำ และสาหร่ายทะเล ซากหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของสัตว์น้ำเหล่านั้น และให้หมายรวมถึงพันธุ์ไม้น้ำตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดและซากหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของพันธุ์ไม้น้ำนั้นด้วย

“ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ” หมายความว่า ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำตามพระราชกำหนดการประมง พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่มีส่วนผสมของสัตว์น้ำผสมอยู่เกินร้อยละสิบ ทั้งนี้ ไม่รวมถึงสิ่งประดิษฐ์สำเร็จรูป

“สิ่งประดิษฐ์สำเร็จรูป” หมายความว่า สิ่งประดิษฐ์ที่สร้างขึ้นจากสัตว์น้ำหรือมีส่วนสัตว์น้ำเป็นส่วนประกอบและผ่านกรรมวิธีแปรสภาพ พร้อมใช้งานเพื่อการอุปโภค

“วันนำเข้า” หมายความว่า วันที่ยานพาหนะหรือสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร

“การแปรรูปสัตว์น้ำ” หมายความว่า การกระทำใด ๆ ที่เป็นการเปลี่ยนแปลงสภาพสัตว์น้ำสำหรับใช้เพื่อการอุปโภคหรือบริโภค แต่ไม่รวมถึงการบรรจุหีบห่อสัตว์น้ำ โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงสัตว์น้ำหรือการเปลี่ยนแปลงสภาพของสัตว์น้ำหรือการเปลี่ยนแปลงสภาพสัตว์น้ำเพื่อบริการให้แก่ผู้บริโภคโดยตรง

“การทำการประมงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย” หมายความว่า การทำการประมงโดยฝ่าฝืนกฎหมาย การทำการประมงที่ไม่ได้รายงาน และการทำการประมงโดยไร้ใบอนุญาต

“การทำการประมงโดยฝ่าฝืนกฎหมาย” หมายความว่า

(๑) การทำการประมงโดยไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย หรือขัดต่อกฎหมายไทยหรือกฎหมายของของรัฐชายฝั่ง

(๒) การทำการประมงที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรการขององค์การระหว่างประเทศที่จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการอนุรักษ์และบริหารจัดการการประมง หรือขัดต่อกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

“การทำการประมงที่ไม่ได้รายงาน” หมายความว่า

(๑) การทำการประมงโดยไม่แจ้งหรือรายงาน หรือรายงานไม่ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์และวิธีการตามกฎหมาย หรือกฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบที่ออกตามกฎหมาย หรือรายงานเท็จ

(๒) การทำการประมงในพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การระหว่างประเทศโดยไม่แจ้งหรือรายงาน หรือรายงานไม่ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์และวิธีการขององค์การระหว่างประเทศนั้น หรือรายงานเท็จ  
“การทำการประมงโดยไร้กฎเกณฑ์”

(๑) การทำการประมงในพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การระหว่างประเทศไม่ว่าจะใช้เรือใด ๆ ไม่ว่าจะมิใช่สัญชาติหรือไร้สัญชาติ โดยประการที่มีได้ปฏิบัติตามหรือฝ่าฝืนมาตรการเกี่ยวกับการอนุรักษ์และบริหารจัดการการประมงที่องค์การระหว่างประเทศดังกล่าวจัดให้มีขึ้น

(๒) การทำการประมงในที่จับสัตว์น้ำที่ยังไม่มีการกำหนดมาตรการการอนุรักษ์และบริหารจัดการการประมง โดยการทำการประมงนั้นไม่สอดคล้องกับพันธะของรัฐในการอนุรักษ์แหล่งทรัพยากรสัตว์น้ำตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ

“องค์การระหว่างประเทศ” หมายความว่า องค์การระหว่างประเทศที่ประเทศในแต่ละภูมิภาคร่วมกันจัดตั้งขึ้นเพื่อการอนุรักษ์และบริหารจัดการการประมง

“นำเข้า” หมายความว่า นำหรือส่งเข้ามาในราชอาณาจักร

“นำผ่าน” หมายความว่า นำหรือส่งผ่านราชอาณาจักร

“ท่าเทียบเรือประมง” หมายความว่า สถานที่ที่จัดขึ้นสำหรับใช้จอดหรือเทียบเรือประมงขนถ่ายสัตว์น้ำหรือใช้ในการนำสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำขึ้นจากเรือประมง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะอยู่บนบกหรือในน้ำ

“การขนถ่ายสัตว์น้ำ” หมายความว่า การนำสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำทั้งหมดหรือบางส่วนจากเรือประมงไปยังยานพาหนะอื่น

“ผู้สังเกตการณ์” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถและมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่บนเรือประมง

“ผู้รับอนุญาต” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตให้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งตามพระราชกำหนดการประมง พ.ศ.๒๕๕๘

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า บุคคลผู้ได้รับแต่งตั้งให้มีหน้าที่ปฏิบัติการและบังคับการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

“ร.๖” หมายความว่า ใบแจ้งอนุมัตินำสัตว์เข้ามาในราชอาณาจักร

“ร.๗” หมายความว่า ใบอนุญาตนำสัตว์หรือซากสัตว์เข้าในราชอาณาจักร

“ร.๘” หมายความว่า ใบอนุญาตนำสัตว์หรือซากสัตว์ผ่านราชอาณาจักร

“DOF ๑” หมายความว่า ใบคำขออนุญาตให้นำเข้าสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ

“DOF ๒” หมายความว่า ใบอนุญาตนำเข้าสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ

“Fishery Single Window (FSW)” หมายความว่า ระบบเชื่อมโยงคำขอลงและระบบสนับสนุนใบอนุญาตและใบรับรองผ่านอินเทอร์เน็ต กรมประมง

## บทที่ ๒

### การกำหนดขอบเขต (KM Focus Areas) และเป้าหมาย (KM Desired State)

แนวทางการกำหนดขอบเขต KM (KM Focus Areas) และเป้าหมาย KM (KM Desired State)

แนวทางที่ ๑ เป็นความรู้ที่จำเป็นสนับสนุนพันธกิจ วิสัยทัศน์ ประเด็นยุทธศาสตร์ ของกรมประมง

แนวทางที่ ๒ ความรู้ที่สำคัญต่อการควบคุมการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำ

คณะทำงานฯ เลือกแนวทางที่ ๒ ความรู้ที่สำคัญต่อการควบคุมการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำ กรณีตู้คอนเทนเนอร์

ขอบเขต KM (KM Focus Areas)		
ขอบเขต KM (KM Focus Areas)	ประโยชน์ที่จะได้รับจากขอบเขต KM ที่มีต่อ	
	เจ้าหน้าที่ด่าน	ส่วนราชการ
๑.การออกใบอนุญาต/ใบรับรอง เพื่อการนำเข้าสัตว์น้ำผ่านระบบ Fisheries Single Window (FSW)	๑.มีความเข้าใจในหลักการ พิจารณาออกใบอนุญาต/ใบรับรอง ๒.มีความเข้าใจในการใช้ระบบ FSW ๓.มีความเข้าใจในการตรวจสอบ ความถูกต้องของใบอนุญาต/ ใบรับรอง	๑.บุคลากรมีความรู้และทักษะใน การปฏิบัติงาน ๒.ป้องกันสัตว์น้ำที่ได้จากการทำ การประมง ผิดกฎหมาย ขาดการ รายงาน และไร้การควบคุม (IUU Fishing) เข้าประเทศ
๒.การตรวจสอบสินค้าสัตว์น้ำเมื่อ สินค้ามาถึงเขตอารักขาศุลกากร	๑.มีหลักการบริหารความเสี่ยง ๒.มีหลักในการตรวจสอบสินค้า ๓.มีหลักในการสุ่มเก็บตัวอย่างสัตว์ น้ำ	๑.จัดความเสี่ยงในการนำเข้า สินค้าสัตว์น้ำ ๒.ลดปัญหาการลักลอบนำเข้าสัตว์ น้ำและสิ่งผิดกฎหมายอื่น ๓.สัตว์น้ำที่นำเข้าปราศจากสาร ตกค้างที่เป็นอันตราย

การตัดสินใจเลือกขอบเขต KM	
เกณฑ์การกำหนดขอบเขต KM	ขอบเขต KM ที่
๑.การควบคุมการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำ กรณีตู้คอนเทนเนอร์	๒
- ไม่มีสินค้าสัตว์น้ำที่ผิดกฎหมายเข้ามาในประเทศ	
- เจ้าหน้าที่ด่านฯมีความรู้และทักษะในการปฏิบัติงานตรวจสอบสินค้า	

## บทที่ ๓

### การจัดทำแผนการจัดการความรู้ (KM Action Plan)

แผนการจัดการความรู้ (KM Action Plan) เป็นแผนงานที่แสดงถึงรายละเอียดการดำเนินงานของกิจกรรมต่างๆ เพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย KM (Desired State) ที่กำหนด โดยการจัดทำแผนจะขึ้นอยู่กับความพร้อมของกลุ่มที่ทำให้เป้าหมาย KM บรรลุผลสำเร็จ KM Team จัดแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบและกำหนดระยะเวลาดำเนินการ ดังนี้

#### องค์ความรู้ที่จำเป็นในการปฏิบัติราชการ

แบบฟอร์มที่ ๑ การจำแนกองค์ความรู้ที่จำเป็นต่อการผลักดันตามประเด็นยุทธศาสตร์กรมประมง				
ส่วนราชการ กรมประมง				
ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์ (Objective)	ตัวชี้วัด (KPI) ตามคำรับรอง	เป้าหมายของตัวชี้วัด	องค์ความรู้ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติราชการตามประเด็นยุทธศาสตร์
การบริหารจัดการองค์การสู่ความเป็นเลิศ	พัฒนาบุคลากรและกระบวนการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพขององค์การ	ร้อยละของบุคลากรที่ได้รับการพัฒนาสอดคล้องตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย (การควบคุมการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำกรณีผู้คอนเทนเนอร์)	ร้อยละ ๙๐	การควบคุมการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำกรณีผู้คอนเทนเนอร์ของด่านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดชลบุรี



องค์ความรู้ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติราชการตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่เลือกมาจัดทำแผนการจัดการความรู้ คือ	
แผนการจัดการความรู้ แผนที่ ๑	ประเด็นยุทธศาสตร์ : การบริหารจัดการองค์การสู่ความเป็นเลิศ
	องค์ความรู้ที่จำเป็น : การควบคุมการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำ กรณีตู้คอนเทนเนอร์ ของด่านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดชลบุรี
	เหตุผลที่เลือกองค์ความรู้ : การบริหารจัดการองค์การสู่ความเป็นเลิศ จะต้อง เริ่มต้นจากบุคลากรมีความรู้และทักษะในการ ปฏิบัติงานควบคุมการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำกรณีตู้คอน เทนเนอร์ - หลักการบริหารความเสี่ยง - หลักในการตรวจสอบสินค้า - หลักในการสุ่มเก็บตัวอย่างสัตว์น้ำ
ตัวชี้วัดตามคำรับรองและเป้าหมายที่เลือกในการทำ KM : - ร้อยละของบุคลากรที่ได้รับการพัฒนาสอดคล้องตาม ภารกิจที่ได้รับมอบหมาย (การการควบคุมการนำเข้า สินค้าสัตว์น้ำ กรณีตู้คอนเทนเนอร์)	
ผู้ทบทวน : .....	ผู้อนุมัติ : .....
หัวหน้าด่านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดชลบุรี	ผู้อำนวยการกองควบคุมการค้าสัตว์น้ำและปัจจัยการผลิต

## แผนการจัดการความรู้ แผนที่ ๑

แบบฟอร์มที่ ๒		: กรมประมง					
ประเด็นยุทธศาสตร์		: การบริหารจัดการองค์การสู่ความเป็นเลิศ					
องค์ความรู้ที่จำเป็น		: การควบคุมการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำ กรณีตู้คอนเทนเนอร์ ของด่านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดชลบุรี					
ตัวชี้วัด (KPI) ตามคำรับรอง		: ร้อยละของบุคลากรที่ได้รับการพัฒนาสอดคล้องตามภารกิจที่ได้รับ มอบหมาย (การการควบคุมการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำ กรณีตู้คอนเทน เนอร์)					
เป้าหมายของตัวชี้วัดตามคำรับรอง		: ร้อยละ ๙๐					
ลำดับ	กิจกรรมการ จัดการเรียนรู้	ระยะเวลา	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	กลุ่มเป้าหมาย	ผู้รับผิดชอบ	สถานะ
๑.	การบ่งชี้ความรู้ -ประชุม KM Team -กำหนดขอบเขต การเรียนรู้ -ศึกษาเอกสารที่ เกี่ยวข้อง	พ.ย. ๖๐	มีหัวข้อ องค์ความรู้	๑ เรื่อง	เจ้าหน้าที่ด้านฯ	KM Team	ดำเนิน การแล้ว
๒.	การจัดการ ความรู้ -ค้นคว้าจาก แหล่งที่เกี่ยวข้อง -จัดการความรู้ ให้เป็นระบบ -ประมวลและ กลั่นกรองความรู้	ม.ค. ๖๑	มีข้อมูลที่ เกี่ยวข้อง ในการ จัดการองค์ ความรู้	๑ ชุด ข้อมูล	เจ้าหน้าที่ด้านฯ	KM Team	ดำเนิน การแล้ว
๓.	การเรียนรู้ -การถอด บทเรียนจากการ ปฏิบัติ	ม.ค. ๖๑	มีองค์ ความรู้จาก การ ปฏิบัติงาน	๑ ชุด ข้อมูล	เจ้าหน้าที่ด้านฯ ที่มีความ เชี่ยวชาญ	KM Team	ดำเนิน การแล้ว
๔.	การเข้าถึงความรู้ -เผยแพร่และ ประชาสัมพันธ์ ผ่านเว็บไซต์	ก.พ. ๖๑	มีคู่มือองค์ ความรู้ เผยแพร่ บนเว็บไซต์	๑ เว็บไซต์	เจ้าหน้าที่ด้านฯ /ผู้ประกอบการ	KM Team	ดำเนิน การแล้ว

## บทที่ ๔


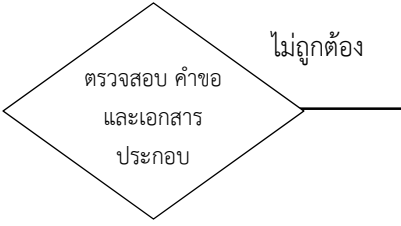
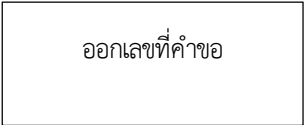

### การดำเนินการตามแผนการจัดการความรู้

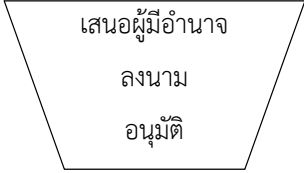
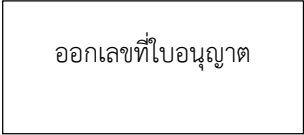
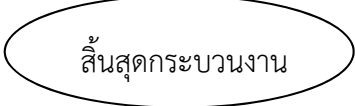
กระบวนการนำเข้าสู่สินค้าสัตว์น้ำ

Work Flow กระบวนการ

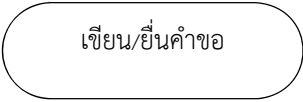
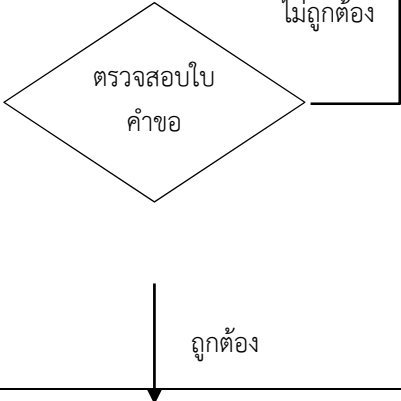

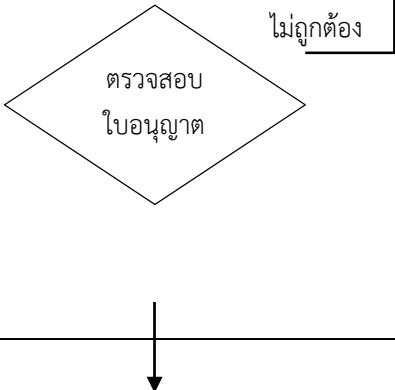
1.ชื่อกระบวนการ : การออกใบอนุญาต/ใบรับรองเพื่อการนำเข้าส่งออกสัตว์น้ำผ่านระบบ

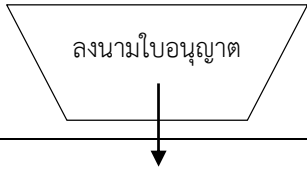

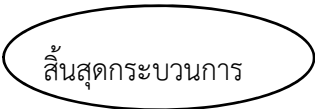
Fisheries Single Window (FSW) DOF2, ร.6

ลำดับที่	ผังกระบวนการ	ระยะเวลา	รายละเอียดงาน	ผู้รับผิดชอบ
๑.			กรอกข้อมูลคำขอและยื่นใบอนุญาตผ่านระบบ FSW	ผู้ประกอบการ/ ตัวแทนออกของ
๒.			ตรวจสอบข้อมูลใบคำขอในระบบ FSW	เจ้าหน้าที่ด่าน ตรวจสัตว์น้ำ
๓.		๑๐ นาที	รับคำขอและออกเลขที่คำขอ ในระบบ FSW	เจ้าหน้าที่ด่าน ตรวจสัตว์น้ำ
๔.		๑๐ นาที	จัดทำใบอนุญาต/ใบรับรอง ในระบบ FSW	เจ้าหน้าที่ด่าน ตรวจสัตว์น้ำ

ลำดับที่	ผังกระบวนการ	ระยะเวลา	รายละเอียดงาน	ผู้รับผิดชอบ
๕.		๒๐ นาที	การอนุมัติใบอนุญาต/ ใบรับรอง ในระบบ FSW  ๑. มี CA /แนบลายเซ็นต์ ๒. ไม่มี CA /ไม่แนบลายเซ็นต์	หัวหน้าด้านตรวจ สัตว์น้ำ
๖.		๕ นาที	ออกเลขที่ใบอนุญาต/ ใบรับรอง ในระบบ FSW	เจ้าหน้าที่ด้าน ตรวจสัตว์น้ำ
				

## ชื่อกระบวนการ : การออกใบอนุญาต/ใบรับรองเพื่อการนำเข้าสู่ส่งออกสัตว์น้ำด้วยระบบเอกสาร (Manual)

ลำดับ ที่	ผังกระบวนการ	ระยะเวลา	รายละเอียดงาน	ผู้รับผิดชอบ
๑.			เขียนเอกสารคำขอใบอนุญาต/ใบรับรอง และยื่นเอกสารคำขอพร้อมเอกสาร ประกอบผ่านทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์/ โทรสาร/ยื่นด้วยตนเอง	ผู้ประกอบ การ/ตัวแทน ออกของ
๒.		๓๐ นาที	ตรวจสอบเอกสารคำขอ และเอกสาร ประกอบ	เจ้าหน้าที่ ด้านตรวจ สัตว์น้ำ
๓.		๓ ชั่วโมง	จัดทำเอกสารใบอนุญาต/ใบรับรอง	เจ้าหน้าที่ ด้านตรวจ สัตว์น้ำ
๔.		๓๐ นาที	ตรวจสอบเอกสารใบอนุญาต/ใบรับรอง	เจ้าหน้าที่ ด้านตรวจ สัตว์น้ำ

ลำดับ ที่	ผังกระบวนการ	ระยะเวลา	รายละเอียดงาน	ผู้รับผิดชอบ
๕.	<p style="text-align: center;">ถูกต้อง</p> 	๖๐ นาที	ลงนามเอกสารใบอนุญาต/ใบรับรอง	หัวหน้าด้าน ตรวจสัตว์น้ำ
๖.		๑๐ นาที	ออกเลขที่เอกสารใบอนุญาต/ใบรับรอง	เจ้าหน้าที่ ด้านตรวจ สัตว์น้ำ
๗.			ได้รับเอกสารใบอนุญาต/ใบรับรอง	ผู้ประกอบ การ/ตัวแทน ออกของ

หมายเหตุ : ระยะเวลาดำเนินการ ๑ วันทำการ

## ขั้นตอนการปฏิบัติงาน

กรมประมงดำเนินมาตรการกำหนดข้อจำกัดในการนำเข้าโดยอาศัยกฎหมาย ระเบียบ ประกาศที่เกี่ยวข้องกับการนำสัตว์น้ำเข้า ส่งออก และผ่านราชอาณาจักร

๑. พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. ๒๕๕๘ และพระราชกำหนดการประมง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๐ (ฉบับแก้ไข)
  ๒. พระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. ๒๕๕๘
  ๓. พระราชบัญญัติอาหาร พ.ศ. ๒๕๒๒
  ๔. พระราชบัญญัติควบคุมคุณภาพอาหารสัตว์ พ.ศ. ๒๕๕๘
  ๕. พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. ๒๕๓๕
  ๖. พระราชบัญญัติการส่งออกปศุสัตว์และการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. ๒๕๒๒
  ๗. ประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เรื่อง กำหนดชนิดสัตว์น้ำที่ห้ามนำเข้า ส่งออก หรือนำผ่านราชอาณาจักร พ.ศ. ๒๕๕๙
  ๘. ประกาศกรมประมง เรื่อง กำหนดมาตรฐานสถานกักกันสัตว์น้ำและที่พักซากสัตว์น้ำ
  ๙. ระเบียบกรมประมง ว่าด้วยการตรวจรับรองสถานกักกันสัตว์น้ำและที่พักซากสัตว์น้ำ เพื่อการนำเข้า นำออก หรือนำผ่านราชอาณาจักร พ.ศ. ๒๕๕๔
  ๑๐. ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ ๑๐๓ ว่าด้วยการออกหนังสือรับรองการนำปลาทูน่าชนิดครีบทะโลงเข้ามาในราชอาณาจักร (ฉบับที่ ๑) พ.ศ. ๒๕๓๗
  ๑๑. ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ว่าด้วยการส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร (ฉบับที่ ๔๖) พ.ศ. ๒๕๓๑ (เปลือกหอย)
  ๑๒. ระเบียบกรมประมง ว่าด้วยการนำเข้าและการขึ้นทะเบียนฟาร์มเพาะเลี้ยงกุ้งขาวเพื่อการเพาะพันธุ์ และปรับปรุงสายพันธุ์ พ.ศ. ๒๕๔๗
  ๑๓. ประกาศกรมประมง เรื่อง การอนุญาตให้นำปลาตระกูลคาร์พเข้ามาในราชอาณาจักรภายใต้ระบบการกักกันโรค และเงื่อนไขการนำเข้ามาเพาะเลี้ยง
  ๑๔. กฎหมายและระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวข้อง
๑. การลงทะเบียนเข้าใช้งานในระบบเชื่อมโยงคำขอลงทะเบียนและระบบสนับสนุนใบอนุญาตและ

### ใบรับรองผ่านอินเทอร์เน็ต Fishery Single Window (FSW)

#### ขั้นตอนการลงทะเบียนเข้าใช้งานระบบ FSW

๑. ผู้ประกอบการหรือตัวแทนกรอกข้อมูลในเอกสารคำขอลงทะเบียนตามประเภทผู้ลงทะเบียนให้ถูกต้องครบถ้วน โดยสามารถดาวน์โหลดแบบคำขอได้ที่ [www.fisheries.go.th/fishquarantine](http://www.fisheries.go.th/fishquarantine)
๒. นำเอกสารลงทะเบียนพร้อมหลักฐานประกอบการลงทะเบียนตามที่กรมประมงกำหนดยื่นลงทะเบียนกับเจ้าหน้าที่กรมประมง ณ กองควบคุมการค้าสัตว์น้ำและปัจจัยการผลิต หรือศูนย์บริหารจัดการด่านตรวจสัตว์น้ำ หรือด่านตรวจสัตว์น้ำ
๓. กรณีที่ไม่ได้มายื่นด้วยตนเอง ต้องมีหนังสือมอบอำนาจและติดอากรแสตมป์ ๓๐ บาท
๔. เจ้าหน้าที่กรมประมงตรวจสอบเอกสารคำขอลงทะเบียน พร้อมตรวจสอบเอกสารประกอบการลงทะเบียน
  - ไม่ถูกต้อง >> แจ้งแก้ไข คืนเอกสาร
  - ถูกต้อง >> รับเรื่อง
๕. เจ้าหน้าที่กรมประมงนำเสนอคำขอลงทะเบียนพร้อมหลักฐานประกอบให้อธิบดีกรมประมงหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมประมงมอบหมายพิจารณาอนุมัติภายใน ๓ วันทำการ
๖. เมื่อได้รับการอนุมัติแล้ว เจ้าหน้าที่ประมงทำการบันทึกข้อมูลเข้าสู่ระบบ ชื่อผู้ใช้ รหัสผ่าน รหัสลับ จะถูกส่งไปยังอีเมลที่ระบุในคำขอลงทะเบียน



## หลักฐานประกอบการลงทะเบียน

## ผู้ประกอบการ

เอกสารคำขอลงทะเบียนเข้าใช้ระบบ FSW	เอกสารประกอบการลงทะเบียน	
	ผู้ประกอบการนิติบุคคล (แบบคำขอหมายเลข ๑)	ผู้ประกอบการบุคคลธรรมดา (แบบคำขอหมายเลข ๒)
ผู้ประกอบการ	<p>สำเนารับรองการเป็นหุ้นส่วน ซึ่งออกให้ไม่เกิน ๖ เดือน</p> <p>สำเนาบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากรหรือใบทะเบียนผู้เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม(ภ.พ.๒๐) หรือแบบแจ้งการเปลี่ยนแปลงทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม(ภ.พ.๐๙)</p> <p>*ตรวจสอบถึงวัตถุประสงค์การจดทะเบียนบริษัท</p> <p>สำเนาหนังสือรับรองตราสำคัญของบริษัท(บอจ.๓)หรือห้างหุ้นส่วน(ทส.๒)</p>	สำเนาบัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทาง (เฉพาะบุคคลต่างประเทศ)หรือใบสำคัญคนต่างด้าวที่ยังไม่หมดอายุ
ส่วนผู้ดำเนินกิจการ	สำเนาบัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทาง(เฉพาะบุคคลต่างประเทศ)หรือใบสำคัญคนต่างด้าวของผู้ดำเนินกิจการที่มีอำนาจลงนามตามหนังสือรับรองที่ยังไม่หมดอายุ	-
ส่วนพนักงาน/ลูกจ้าง	สำเนาบัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทาง(เฉพาะบุคคลต่างประเทศ)หรือใบสำคัญคนต่างด้าวของพนักงาน/ลูกจ้างทุกคนที่ยังไม่หมดอายุ	สำเนาบัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทาง (เฉพาะบุคคลต่างประเทศ)หรือใบสำคัญคนต่างด้าวของพนักงาน/ลูกจ้างทุกคนที่ยังไม่หมดอายุ

ส่วนตัวแทนออกของ	สำเนาบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากรหรือใบทะเบียนผู้เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม(ภ.พ.๒๐) หรือแบบแจ้งการเปลี่ยนแปลงทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม(ภ.พ.๐๙)	สำเนาบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากรหรือใบทะเบียนผู้เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม(ภ.พ.๒๐) หรือแบบแจ้งการเปลี่ยนแปลงทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม(ภ.พ.๐๙) ของบริษัทผู้ประกอบการที่ยังไม่หมดอายุ
ส่วนการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์	แผ่นซีดีบรรจุไฟล์ข้อมูลกุญแจสาธารณะ(Public Key) ที่ตรงกับหมายเลขสมาชิก CA	แผ่นซีดีบรรจุไฟล์ข้อมูลกุญแจสาธารณะ(Public Key) ที่ตรงกับหมายเลขสมาชิก CA

หมายเหตุ : เอกสารทุกแผ่นต้องรับรองสำเนาโดยผู้ดำเนินกิจการและประทับตราสำคัญบริษัท(ถ้ามี)

#### ตัวแทนออกของ

เอกสารคำขอลงทะเบียนเข้าใช้ระบบ FSW	เอกสารประกอบการลงทะเบียน	
	ผู้ประกอบการนิติบุคคล (แบบคำขอหมายเลข ๓)	ผู้ประกอบการบุคคลธรรมดา (แบบคำขอหมายเลข ๔)
ตัวแทนออกของ	<p>สำเนารับรองการเป็นหุ้นส่วนซึ่งออกให้ไม่เกิน ๖ เดือน</p> <p>สำเนาบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากรหรือใบทะเบียนผู้เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม(ภ.พ.๒๐) หรือแบบแจ้งการเปลี่ยนแปลงทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม(ภ.พ.๐๙)</p> <p>สำเนาหนังสือรับรองตราสำคัญของบริษัท(บจ.๓)หรือห้างหุ้นส่วน(หส.๒)</p>	สำเนาบัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทาง(เฉพาะบุคคลต่างประเทศ)หรือใบสำคัญคนต่างด้าวที่ยังไม่หมดอายุ
ส่วนผู้ดำเนินกิจการ	สำเนาบัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทาง(เฉพาะบุคคลต่างประเทศ)หรือใบสำคัญคนต่างด้าวของผู้ดำเนินกิจการที่	-

	มีอำนาจลงนามตามหนังสือรับรอง ที่ยังไม่หมดอายุ	
ส่วนพนักงาน/ลูกจ้าง	สำเนาบัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทาง(เฉพาะบุคคลต่างประเทศ)หรือใบสำคัญคนต่างด้าวของพนักงาน/ลูกจ้างทุกคนที่ยังไม่หมดอายุ	สำเนาบัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทาง(เฉพาะบุคคลต่างประเทศ)หรือใบสำคัญคนต่างด้าวของพนักงาน/ลูกจ้างทุกคนที่ยังไม่หมดอายุ
ส่วนตัวแทนออกของ	สำเนาบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากรหรือใบทะเบียนผู้เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม(ภ.พ.๒๐) หรือ แบบแจ้งการเปลี่ยนแปลงทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม(ภ.พ.๐๙)	สำเนาบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากรหรือใบทะเบียนผู้เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม(ภ.พ.๒๐) หรือแบบแจ้งการเปลี่ยนแปลงทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม(ภ.พ.๐๙)ของบริษัทผู้ประกอบการที่ยังไม่หมดอายุ
ส่วนการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์	แผ่นซีดีบรรจุไฟล์ข้อมูลกุญแจสาธารณะ(Public Key) ที่ตรงกับหมายเลขสมาชิก CA	แผ่นซีดีบรรจุไฟล์ข้อมูลกุญแจสาธารณะ(Public Key) ที่ตรงกับหมายเลขสมาชิก CA

หมายเหตุ : เอกสารทุกแผ่นต้องรับรองสำเนาโดยผู้ดำเนินกิจการและประทับตราสำคัญบริษัท(ถ้ามี)

## ๒. การขออนุญาตนำสัตว์น้ำเข้า ส่งออก นำผ่าน ราชอาณาจักรในระบบเชื่อมโยงคำขอกกลางและระบบสนับสนุนใบอนุญาตและใบรับรองผ่านระบบ Fisheries Single Window (FSW)

### ๒.๑ ขั้นตอนการปฏิบัติเกี่ยวกับการนำเข้าสู่สัตว์น้ำ และผลิตภัณฑ์

ตามประกาศกรมประมง เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาตและการอนุญาตนำเข้าสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ พ.ศ.๒๕๖๐ เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบว่าสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำได้มาโดยชอบด้วยกฎหมาย ให้แยกการนำเข้าโดยระบுவัตถุประสงค์ในการนำเข้า ซึ่งให้พิจารณาจากปริมาณที่นำเข้า หรือวัตถุประสงค์สำคัญ ดังนี้

๑. นำเข้าเพื่อการค้า นำเข้าเพื่อส่งออก
๒. นำเข้าเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ
๓. นำเข้าเพื่อเพาะเลี้ยง
๔. นำเข้าเพื่อทำพันธุ์
๕. นำเข้ามาเลี้ยงเพื่อการส่งออก มีหนังสือประทับตรารับรองการตรวจสอบการนำเข้าและส่งออกที่ถูกต้อง
๖. นำเข้าเพื่อการบริโภค

๗. นำเข้าเพื่อศึกษาวิจัย มีโครงการศึกษาวิจัยประกอบการขออนุญาต
๘. นำเข้ามาผลิตเพื่อส่งออก
๙. นำเข้ามาเพื่อการอื่น

๑๐.\*\*\* ต้องใส่รายละเอียดตามประกาศฯ

๑๑.\*\*หากสินค้าสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำนั้นอยู่ในบัญชีแนบท้าย CITES และ พ.ร.บ.สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. ๒๕๓๕ ผู้ที่ประสงค์จะนำเข้าต้องขอหนังสืออนุญาตนำเข้า (สป.๕,สป.๖)

### ๒.๑.๑ ก่อนนำเข้า

๒.๑.๑.๑ ผู้ประกอบการ : ยื่นคำขอรับใบอนุญาตต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย พร้อมด้วยเอกสารหรือหลักฐานตามที่ระบุไว้ในแบบคำขอ ให้ผู้ขอรับใบอนุญาตนำเข้าสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำต้องยื่นคำขอ อนุญาตนำเข้าสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ ก่อนการนำเข้า ๑ วันทำการ เว้นแต่การนำติดตัวมาให้ขออนุญาตในวันที่น่าเข้าได้

๒.๑.๑.๒ เจ้าหน้าที่ : ตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของคำขอรับใบอนุญาต และเอกสารหรือหลักฐานต่างๆ ตามที่กรมประมงกำหนด

- ถูกต้อง เจ้าหน้าที่รับคำขอและจัดทำใบอนุญาต
- ไม่ถูกต้อง เจ้าหน้าที่แจ้งผู้ขอรับใบอนุญาตแก้ไขเพิ่มเติม หรือจัดส่งเอกสาร

หลักฐานให้ถูกต้องครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนด หากผู้ขอรับใบอนุญาตไม่แก้ไขคำขอเพิ่มเติม หรือไม่จัดส่งเอกสารหลักฐานให้ถูกต้องครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดใบคำขอนั้นจะถูกยกเลิกนับแต่วันที่พ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าว และให้เจ้าหน้าที่แจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ขอรับใบอนุญาตทราบ

### เอกสารหลักฐานที่ต้องยื่นก่อนวันที่น่าเข้า

๑. แบบคำขออนุญาตนำสัตว์/ซากสัตว์ เข้า ออก ผ่าน ราชอาณาจักรไทย (ร.๑/๑) ตามพรบ.โรคระบาด สัตว์ พ.ศ. ๒๕๕๘
๒. ใบคำขออนุญาตให้นำเข้าสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ (DOF.๑) ตาม พรก.การประมง พ.ศ. ๒๕๕๘
๓. ใบอนุญาตนำเข้าสัตว์ป่าตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. ๒๕๓๕ (สป.๕, สป.๖) (สำหรับกรณีที่ต้องมี)
๔. สำเนาหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์น้ำ หรือหนังสือรับรองสุขศาสตร์ซากสัตว์ ซึ่งออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของ ประเทศต้นทาง (สำหรับกรณีที่ต้องมีให้เป็นไปตามเงื่อนไขของกรมประมง)
๕. ใบรับรองการจับสัตว์น้ำ (Catch Certificate) หรือสำเนาการแจ้งนำสินค้าออกจากต้นทาง(Custom Clearance) หรือสำเนาใบขนสินค้าขาออก (Custom Declaration) หรือใบรับรองให้ส่งออกสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำที่ออกโดยหน่วยงานภาครัฐ
๖. ใบกำกับการค้าซื้อขาย (Invoice) หรือใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading/ Air Waybill)(ถ้ามี)
๗. เอกสารหรือหลักฐานอื่นตามที่กำหนด (ใบรับรองชนิดพันธุ์ที่ออกโดยหน่วยงานภาครัฐของประเทศต้นทางเช่น หอย ฉลาม กระเบน, Fisheries Certificate of Origin, Certificate of Origin, ใบขึ้นทะเบียนที่พักซากสัตว์น้ำหรือสถานกักกันสัตว์น้ำ ที่ยังไม่หมดอายุ (ตรน.๖), Form D จากประเทศต้นทาง)

๒.๑.๑.๓ เจ้าหน้าที่ : รับคำขอเสนอผู้มีอำนาจพิจารณาออกเอกสาร ดังนี้

- ใบแจ้งอนุมัตินำสัตว์หรือซากสัตว์เข้าและผ่านราชอาณาจักร (ร.๖)
- หนังสืออนุญาตให้นำเข้าสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ (DOF.๒)

๒.๑.๑.๔ ผู้ประกอบการ : ก่อนนำสัตว์น้ำเข้ามาในราชอาณาจักร ผู้รับอนุญาต ต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ประจำด่านทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๑ วันทำการ

### ๒.๑.๒ วันให้นำเข้า

๒.๑.๒.๑ ผู้ประกอบการ : แสดงเอกสารและหลักฐานที่เกี่ยวข้องต่อเจ้าหน้าที่ ด่านฯ ณ ท่าที่นำเข้า

### เอกสารหลักฐานที่ต้องแสดงต่อเจ้าหน้าที่ ณ วันนำเข้า

๑. ใบแจ้งอนุมัตินำสัตว์หรือซากสัตว์เข้า และผ่าน ราชอาณาจักร (ร.๖) ตามพรบ.โรคระบาดสัตว์ พ.ศ. ๒๕๕๘
๒. ใบอนุญาตให้นำเข้าสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ (DOF.๒) ตาม พรก.การประมง พ.ศ. ๒๕๕๘
๓. ใบอนุญาตนำเข้าสัตว์ป่าตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. ๒๕๓๕ (สำหรับกรณีที่ต้องมี)
๔. สำเนาหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์น้ำ หรือหนังสือรับรองสุขศาสตร์ซากสัตว์ ซึ่งออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของ ประเทศต้นทาง (สำหรับกรณีที่ต้องมี)
๕. ใบรับรองการจับสัตว์น้ำ (Catch Certificate) หรือสำเนาการแจ้งนำสินค้าออกจากประเทศต้นทาง (Custom Clearance) หรือสำเนาใบขนสินค้าขาออก (Custom Declaration) หรือใบรับรองให้ส่งออก สัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ, Fisheries Certificate of Origin, Certificate of Origin, Form D จาก ประเทศต้นทางที่ออกโดยหน่วยงานภาครัฐ หรือหน่วยงานที่ภาครัฐรับรอง
๖. ใบอนุญาตผลิตอาหาร (อ.๒) (กรณีพิกัดถ่ายโอน ๐๓๐๒ ๐๓๐๓) สินค้ากึ่ง และทูน่า
๗. ใบอนุญาตนำเข้าหรือส่งอาหารเข้ามาในราชอาณาจักร (อ.๗) (กรณีพิกัดถ่ายโอน ๐๓๐๒ ๐๓๐๓ ๐๓๐๖)
๘. ใบกำกับการซื้อขาย (Invoice) หรือใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading/ Air Waybill)(ถ้ามี)
๙. ใบขนสินค้าขาเข้า
๑๐. กรณีนำเข้าปลาทูน่าชนิดครีบเหลือง ต้องมีหนังสือรับรองการนำปลาทูน่าชนิดครีบเหลือง เข้ามาใน ราชอาณาจักรจากกรมประมงหรือผู้ซึ่งกรมประมงประกาศกำหนด
๑๑. หนังสือรับรองชนิดพันธุ์ (สำหรับกรณีที่ต้องมี)
๑๒. ใบขึ้นทะเบียนที่พักซากสัตว์น้ำหรือสถานกักกันสัตว์น้ำ ที่ยังไม่หมดอายุ (ตรน.๖) (สำหรับกรณีที่ต้องมี)
๑๓. เอกสารหรือหลักฐานอื่นตามที่ประกาศกำหนด

๒.๑.๒.๒ เจ้าหน้าที่ :

- ตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารและหลักฐาน ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้อง(DOF๒, ร.๖)
- ตรวจสอบชนิด ปริมาณ สัตว์น้ำ ให้ตรงตามหนังสืออนุญาต โดยมีขั้นตอนการ พิจารณาหลักเกณฑ์การตรวจสอบตามความเสี่ยง

## หลักเกณฑ์การบริหารความเสี่ยง

๑. ความเสี่ยงสัตว์น้ำที่เป็นสัตว์ป่าสงวน สัตว์ป่าคุ้มครอง
๒. ความเสี่ยงสัตว์น้ำที่มาจากการทำงานประมงที่ผิดกฎหมาย
๓. ความเสี่ยงเรื่องโรค
๔. ความเสี่ยงเรื่องสารตกค้าง
๕. สัตว์น้ำต่างถิ่นชนิดพันธุ์รุกราน

### เกณฑ์การพิจารณาการเปิดตรวจสินค้า

- ๑ ระดับความเสี่ยงสูง – เปิดตรวจทุกเที่ยวสินค้า
  - สัตว์น้ำที่เป็นสัตว์ป่าสงวน สัตว์ป่าคุ้มครองและสัตว์น้ำต่างถิ่น
  - ประเทศที่มีความเสี่ยงต่อการลักลอบส่งออกสัตว์น้ำที่ผิดกฎหมาย
  - สัตว์น้ำนำเข้าที่ต้องเข้าสู่ที่พักซากสัตว์น้ำหรือสถานกักกันสัตว์น้ำ
- ๒ ระดับความเสี่ยงปานกลาง- เปิดตรวจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐
  - สัตว์น้ำสวยงามมีชีวิต
  - ชนิดสัตว์น้ำเป้าหมายขององค์กรจัดการประมงส่วนภูมิภาค (RFMOs) เช่น ปลาหิมะ ปลาทูน่า ปลาฉลาม เป็นต้น
- ๓ ระดับความเสี่ยงน้อย-เปิดตรวจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐
  - สัตว์น้ำที่มาจากทะเลเลี้ยง
  - สัตว์น้ำนำเข้าหรือประเทศต้นทางที่มีประวัติหรือผลการตรวจวิเคราะห์ห้องปฏิบัติการย้อนหลังปรากฏการตรวจพบเชื้อโรคและสารตกค้าง
- ๔ ระดับไม่มีความเสี่ยง-เปิดตรวจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕
  - สินค้าตัวอย่าง
  - สินค้าแปรรูป
  - ไม่เข้าหลักเกณฑ์ในระดับ ๑-๓

### หลักเกณฑ์การสุ่มเปิดตรวจกรณีตู้คอนเทนเนอร์

- เปิดตรวจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐
- เปิดตรวจ ๒-๕ ภาชนะบรรจุ ต่อตู้สินค้า

### หลักเกณฑ์พิจารณาสุ่มเก็บตัวอย่าง

- พิจารณาสุ่มเก็บตัวอย่างเพื่อส่งตรวจทางด้านกายภาพ ตรวจหาเชื้อโรคสัตว์น้ำ หรือสารตกค้าง และออกใบอนุญาตให้นำเข้าได้
- พิจารณาสุ่มเก็บตัวอย่างและอายัด หรือกักกันสัตว์น้ำนั้น เพื่อรอผลการตรวจวิเคราะห์ หากผลการตรวจผ่านมาตรฐานจะออกใบอนุญาตให้นำเข้าได้ หากผลการตรวจไม่ผ่านจะพิจารณาดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

### กรณีถูกต้อง

๑. ทำการตรวจปล่อยในระบบ FSW
๒. ออกใบอนุญาตนำเข้า ตามแบบ ร.๗
๓. หนังสือกำกับการจำหน่ายวัตถุดิบสัตว์น้ำนำเข้า (IMD)