

### บทที่ 3

## ความตกลงระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง การขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนระหว่างประเทศ

โลกระบบทุนนิยมในปัจจุบัน การค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้นอย่างแพร่หลาย การขนส่งสินค้าและบริการต่าง ๆ จึงเป็นสิ่งจำเป็นและเกิดขึ้นตามมาอย่างมากมาย ดังนั้น เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง จึงเกิดการสร้างความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างประเทศต่าง ๆ ขึ้น ซึ่งความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นนั้นมีความร่วมมือที่แตกต่างกันไปหลายระดับ ทั้งในระดับประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตติดต่อกัน หรืออาจเป็นความร่วมมือในระดับภูมิภาค หรือระดับโลก โดยรูปแบบของข้อตกลงร่วมกันก็มีหลากหลายรูปแบบแตกต่างกันไป อาทิเช่น สนธิสัญญา (Treaty), ความตกลง (Agreement), กรอบความร่วมมือ (Framework) และบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding หรือที่เรียกว่า MOU) เป็นต้น ทั้งนี้ ข้อตกลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การขนส่งระหว่างประเทศนั้นมีมาตรฐานและทางปฏิบัติเดียวกัน ให้เกิดความเป็นสากล และเกิดความสะดวกรวดเร็ว ตลอดจนให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งนั่นเอง

โดยความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างประเทศต่าง ๆ นั้น ก็จะมีการวางหลักเกณฑ์ร่วมกันในหลากหลายรูปแบบ และมีเนื้อหาที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งกรณีอาจใช้เกณฑ์การแบ่งได้หลายลักษณะ เช่น การแบ่งโดยพิจารณาถึงวิธีการขนส่งเป็นสำคัญ อาทิเช่น การขนส่งทางเรือ การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางบก (ทั้งทางถนนและทางรถไฟ) เป็นต้น หรืออาจใช้เกณฑ์การแบ่งโดยพิจารณาถึงชนิดและประเภทของสินค้าหรือสิ่งที่ทำการขนส่งเป็นสำคัญ อาทิเช่น การขนส่งคนโดยสาร, การขนส่งสินค้าอันตราย, การขนส่งอาหาร หรือการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย เป็นต้น

ในการขนส่งสินค้าทางบกระหว่างประเทศนั้น มีกฎหมายหรือความตกลงที่สำคัญอยู่หลายฉบับ ซึ่งในกรณีของการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายระหว่างประเทศ มีกฎหมายหรือความตกลงที่สำคัญดังต่อไปนี้

### 3.1 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งระหว่างประเทศสำหรับอาหารเน่าเสียง่ายและอุปกรณ์พิเศษเพื่อใช้ในการขนส่งนั้น (Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage (ATP))

#### 3.1.1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับความตกลง

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งระหว่างประเทศสำหรับอาหารเน่าเสียง่ายและอุปกรณ์พิเศษเพื่อใช้ในการขนส่งนั้น หรือ Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage (ATP)<sup>1</sup> (ซึ่งต่อไปนี้จะขอเรียกว่า ความตกลง ATP) ได้เกิดขึ้นหลังจากมีการทำความตกลงเบื้องต้นฝรั่งเศสเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย (French initials Agreement Transport Perishable) อันเนื่องมาจาก United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ได้เห็นพ้องร่วมกันว่า ควรให้ความสำคัญในเรื่องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่าย จึงได้ร่วมกันจัดตั้งคณะกรรมการการขนส่งภายในภาคพื้นดินของสหภาพยุโรป หรือ The Inland Transport Committee of the Economic Committee for Europe ขึ้น ซึ่งความตกลง ATP ได้ถูกร่างขึ้นโดยคณะกรรมการการขนส่งภายในภาคพื้นดินของสหภาพยุโรป ดังกล่าว ในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 1970 - 1971

คณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรป (UNECE) ยังคงให้ความสำคัญกับการพัฒนากรอบความตกลงและความร่วมมือทางด้าน การขนส่งทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยได้จัดตั้งคณะทำงานย่อยเฉพาะทางขึ้นหลายคณะ เพื่อทำหน้าที่พิจารณาประเด็นปัญหาต่าง ๆ และให้ข้อเสนอแนะเพื่อให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการของคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรป (UNECE) คณะทำงานย่อยเฉพาะทางที่สำคัญกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ มีดังนี้

---

<sup>1</sup> ความตกลงว่าด้วยการขนส่งระหว่างประเทศสำหรับอาหารเน่าเสียง่ายและอุปกรณ์พิเศษเพื่อใช้ในการขนส่งนั้น ได้ทำขึ้นที่เมืองเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน ค.ศ. 1970 ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้ง โดยครั้งล่าสุดในวันที่ 30 กันยายน ค.ศ. 2000

คณะทำงานว่าด้วยความปลอดภัยในการจราจรทางถนน (the Working Party on Road Traffic Safety - WP.1), เวทีระดับโลกว่าด้วยเรื่องการปรับประสานกฎระเบียบเกี่ยวกับยานพาหนะ (the World Forum for Harmonization of Vehicles Regulations - WP.29), คณะทำงานว่าด้วยคำถามทางศุลกากรที่มีผลกระทบต่อการขนส่ง (the Working Party on Customs Questions affecting Transport - WP.30), คณะทำงานว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (the Working Party on the Transport of Dangerous Goods - WP.15) และคณะทำงานว่าด้วยการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่าย (the Working Party on the Transport of Perishable Foodstuffs - WP.11)<sup>2</sup> ซึ่งคณะทำงานว่าด้วยการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่าย (the Working Party on the Transport of Perishable Foodstuffs - WP.11) ได้รับการมอบหมายให้ทำหน้าที่ดูแลและติดตาม ตลอดจนทำการศึกษเกี่ยวกับความตกลง ATP อีกทั้งพิจารณาและเสนอปรับแก้บทบัญญัติตามความตกลง ATP ให้เหมาะสม สอดคล้องและทันสมัยกับการขนส่งในปัจจุบัน<sup>3</sup>

ความตกลง ATP เป็นแม่บทในการวางมาตรฐานการบังคับใช้เกี่ยวกับยานพาหนะ และสิ่งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศสหภาพยุโรปเกี่ยวกับสินค้าอาหารเน่าเสียง่าย ซึ่งความตกลง ATP ดังกล่าวมีความมุ่งหมายที่จะปรับปรุงเงื่อนไขในการรักษาคุณภาพของอาหารเน่าเสียง่ายระหว่างทำการขนส่ง ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายโดยเฉพาะการขนส่งระหว่างประเทศ ดังนั้น ความตกลง ATP ดังกล่าวจึงมุ่งเน้นไปที่การควบคุม กำกับ และดูแลยานพาหนะและอุปกรณ์สำหรับการเก็บรักษาอาหารเน่าเสียง่ายเป็นสำคัญ

ในปัจจุบัน มีประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกของความตกลง ATP จำนวน 45 ประเทศ<sup>4</sup> แม้ว่าความตกลง ATP นี้จะเป็นกฎหมายของกลุ่มสหภาพยุโรป ซึ่งประเทศภาคีสมาชิก

---

<sup>2</sup> ดูรายงานฉบับสมบูรณ์: โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลง ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน, สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

<sup>3</sup> <http://www.unece.org/trans/main/welcwp11.html>

<sup>4</sup> ปัจจุบัน ประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกความตกลง ATP ประกอบด้วยประเทศ Albania, Andorra, Austria, Azerbaijan, Belarus, Belgium, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria,

ส่วนใหญ่ก็จะเป็นประเทศที่อยู่ในทวีปยุโรป แต่ก็มีประเทศที่อยู่ในทวีปอื่น ๆ เข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกความตกลง ATP ดังกล่าวด้วย เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น

เนื่องจากประเทศอังกฤษไม่ได้เข้าร่วมภาคีสมาชิกในความตกลง ATP ดังกล่าวแต่อย่างใด ความตกลง ATP ดังกล่าวจึงไม่มีผลใช้บังคับกับการขนส่งอาหารทางถนนของประเทศอังกฤษ แต่อย่างไรก็ตาม หากเป็นการขนส่งที่ต้องเดินทางข้ามประเทศหรือเป็นการขนส่งระหว่างประเทศแล้ว ก็ต้องได้รับหนังสือรับรองจาก ATP<sup>5</sup> (ATP Certificate) เสมอ อันเนื่องมาจากหากผู้ประกอบการของประเทศอังกฤษทำการขนส่งสินค้าอาหารที่เน่าเสียง่ายข้ามผ่านเขตแดนของประเทศที่ร่วมลงนามเป็นภาคีสมาชิกตามความตกลง ATP ไว้ โดยที่พาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ทำการขนส่งสินค้านั้นไม่มีหนังสือรับรองจาก ATP ก็ถือว่าการกระทำที่ผิดกฎหมายตามความตกลง ATP เช่นกัน ทำให้ผู้ประกอบการของประเทศอังกฤษหลายรายจะทำการซื้อพาหนะและอุปกรณ์ที่จะนำมาใช้ในการขนส่งดังกล่าวที่ได้รับหนังสือรับรองจาก ATP ด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลของความตกลง ATP ในการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายดังกล่าว จะเห็นได้ว่า ขอบเขตการใช้บังคับของความตกลง ATP ในทางปฏิบัติ นั้น มีขอบเขตการใช้บังคับที่กว้างขวางและไม่ได้จำกัดการใช้บังคับอยู่แค่เฉพาะประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกตามความตกลง

---

Croatia, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Georgia, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Kazakhstan, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Moldova, Monaco, Montenegro, Morocco, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Serbia, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, The FYR of Macedonia, Tunisia, Ukraine, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, United States of America และ Uzbekistan.

<[http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst\\_57\\_TPF\\_ATP.html](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_57_TPF_ATP.html)>

<sup>5</sup> หนังสือรับรองจาก ATP หรือ ATP Certificate นี้ เป็นหนังสือรับรองที่แสดงถึงความเหมาะสมของโครงสร้างพาหนะและอุปกรณ์เพื่อใช้เก็บรักษาสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายในระหว่างทำการขนส่งนั้นว่า พาหนะและอุปกรณ์ดังกล่าวได้ผ่านการตรวจสอบโดยบุคคลที่สามหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐที่กำหนดไว้ (ซึ่งก็คือสถานีตรวจสอบและทดสอบ) และประเทศภาคีทั้งสองฝ่ายเห็นว่า พาหนะและอุปกรณ์ดังกล่าวนี้มีความถูกต้องตรงตามมาตรฐานที่กำหนดไว้อย่างเหมาะสม

ATP แต่อย่างไร<sup>6</sup> โดยยังมีผลใช้บังคับในบางกรณีกับประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีสมาชิกตามความตกลง ATP เนื่องจากเป็นประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกันกับประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกตามความตกลง ATP อื่นด้วย

### 3.1.2 เนื้อหาและสาระสำคัญของความตกลง

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งระหว่างประเทศสำหรับสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายและอุปกรณ์พิเศษเพื่อใช้ในการขนส่งนั้น หรือ Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage (ATP) มีบทบัญญัติทั้งสิ้น 20 มาตรา และประกอบด้วยภาคผนวก (Annex) จำนวน 3 ฉบับ และภาคผนวกย่อย (Appendix) อีกจำนวน 6 ฉบับ

ภาคผนวกและภาคผนวกย่อยที่แนบท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งระหว่างประเทศสำหรับสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายและอุปกรณ์พิเศษเพื่อใช้ในการขนส่งนั้น (Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage) ได้กำหนดหลักเกณฑ์หรือรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งดังกล่าวไว้ ดังต่อไปนี้

1) คำนิยามและมาตรฐานของอุปกรณ์พิเศษเพื่อใช้ในการขนส่งอาหารเน่าเสียง่าย (ATP, Annex 1: Definitions of and standards for special equipment for the carriage of perishable foodstuffs)

2) บทบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจสอบอุปกรณ์ป้องกันความร้อน, อุปกรณ์ทำความเย็น, อุปกรณ์ทำความเย็นโดยเครื่องจักร และอุปกรณ์ทำความร้อน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนั้น (ATP, Annex 1, Appendix 1: Provisions relating to the checking of insulated, refrigerated, mechanically refrigerated or heated equipment for compliance with standards)

---

<sup>6</sup> <http://www.crtech.co.uk/pages/ATP/what-is-ATP.asp>

3) วิธีการและขั้นตอนในการวัดและตรวจสอบความสามารถและประสิทธิภาพของอุปกรณ์ในการสร้างความเย็นหรือความร้อนเพื่อใช้ในการขนส่งอาหารเน่าเสียง่ายขึ้น (ATP, Annex 1, Appendix 2: Methods and procedures for measuring and checking the insulating capacity and the efficiency of the cooling or heating appliances of special equipment for the carriage of perishable foodstuffs)

4) แบบหนังสือรับรองอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนั้น และป้ายแสดงการรับรองอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนั้น (ATP, Annex 1, Appendix 3: (A) Model form of certificate of compliance of the equipment, as prescribed in annex I, appendix I, paragraph 4 (B) Certification plate of compliance of the equipment, as provided for in annex I, appendix I, paragraph 4)

5) เครื่องหมายในการจำแนกที่จะใช้ปิดบนอุปกรณ์พิเศษเพื่อใช้ในการขนส่งนั้น (ATP, Annex 1, Appendix 4: Distinguishing marks to be affixed to special equipment)

6) ส่วนของอุปกรณ์และสภาพของอุณหภูมิที่จะต้องมีการตรวจตราเพื่อใช้ในการขนส่งอาหารแช่แข็งเยือกแข็งและแช่แข็งธรรมดา (ATP, Annex 2: Section of equipment and temperature conditions to be observed for the carriage of quick (deep)-frozen and frozen foodstuffs)

7) การติดตามอุณหภูมิสำหรับการขนส่งอาหารเน่าเสียง่ายประเภทแช่แข็งเยือกแข็ง (Annex 2, Appendix 1: Monitoring of air temperatures for transport of perishable foodstuffs quick-frozen)

8) ขั้นตอนในการสุ่มตัวอย่างและการวัดอุณหภูมิที่ใช้ในการขนส่งอาหารเน่าเสียง่ายประเภทแช่เย็น, แช่แข็งธรรมดา และแช่แข็งเยือกแข็ง (Annex 2, Appendix 2: Procedure for the sampling and measurement of temperature for carriage of chilled, frozen and quick-frozen perishable foodstuffs)

9) สภาพของอุณหภูมิสำหรับการขนส่งอาหารบางชนิดที่ไม่ใช่ทั้งอาหารแช่แข็งธรรมดาและแช่แข็งเยือกแข็ง (Annex 3: Temperature conditions for the carriage of certain foodstuffs which are neither quick (deep)-frozen nor frozen)

การวางหลักเกณฑ์และรายละเอียดในภาคผนวกและภาคผนวกย่อยแนบท้าย ความตกลงว่าด้วยการขนส่งระหว่างประเทศสำหรับสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายและอุปกรณ์พิเศษ เพื่อการขนส่งนั้น หรือที่เรียกว่าความตกลง ATP จะมีทั้งการกำหนดรายละเอียดที่ชัดเจน เข้มงวด และก็มีทั้งการกำหนดรายละเอียดในบางเรื่องไว้อย่างกว้าง ๆ ด้วย ทั้งนี้ เป็นไปตามความเหมาะสมในเรื่องนั้น ๆ ว่า ควรมีการให้รายละเอียดไว้อย่างชัดเจน หรือจะกำหนดไว้อย่างกว้าง ๆ เพื่อปล่อยให้เกิดความยืดหยุ่นและเหมาะสมต่อการปรับใช้นั่นเอง อาทิเช่น การกำหนดแบ่ง ระดับชั้นความเย็นของอุปกรณ์สร้างความเย็น<sup>7</sup> และการกำหนดระยะเวลาที่ต้องทำการตรวจสอบ

---

<sup>7</sup> ATP, Annex 1: Definitions of and standards for special equipment for the carriage of perishable foodstuffs ...

2. Refrigerated equipment. Insulated equipment which, using a source of cold (natural ice, with or without the addition of salt; eutectic plates; dry ice, with or without sublimation control; liquefied gases, with or without evaporation control, etc.) other than a mechanical or "absorption" unit, is capable, with a mean outside temperature of + 30°C, of lowering the temperature inside the empty body to, and thereafter maintaining it:

At + 7°C maximum in the case of class A;

At - 10°C maximum in the case of class B;

At - 20°C maximum in the case of class C; and

At 0°C maximum in the case of class D,

with the aid of appropriate refrigerants and fittings. Such equipment shall comprise one or more compartments, receptacles or tanks for the refrigerant. The said compartments, receptacles or tanks shall: Be capable of being filled or refilled from the outside; and Have a capacity in conformity with the provisions of annex I, appendix 2, paragraph 34. The K coefficient of equipment of classes B and C shall in every case be equal to or less than 0.40 W/m<sup>2</sup>.K.

อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายขึ้น<sup>8</sup> เป็นต้น อีกทั้งยังมีการกำหนดสูตรต่าง ๆ ในความตกลง ATP เช่น สูตรเพื่อใช้ในการคำนวณหาอุณหภูมิหรือขนาดของเครื่องรักษาอุณหภูมิที่เหมาะสมกับอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายขึ้น ซึ่งก็มีขนาดและลักษณะที่แตกต่างกันไปด้วย ซึ่งทำให้เกิดความสับสนและง่ายในการตรวจสอบอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนั้นว่า มีความเหมาะสมและถูกต้องตรงตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในความตกลง ATP หรือไม่<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> บทบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจสอบอุปกรณ์ป้องกันความร้อน, อุปกรณ์ทำความเย็น, อุปกรณ์ทำความเย็นโดยเครื่องจักร และอุปกรณ์ทำความร้อน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนั้น (ATP, Annex 1, Appendix 1 : Provisions relating to the checking of insulated, refrigerated, mechanically refrigerated or heated equipment for compliance with standards)

ข้อ 1 กำหนดให้มีการตรวจสอบมาตรฐานของอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนั้นตามความตกลง ATP ได้ 3 กรณี ดังต่อไปนี้

- 1) ทำการตรวจสอบก่อนที่จะนำอุปกรณ์ดังกล่าวมาใช้ในการขนส่งนั้น
- 2) ทำการตรวจสอบอย่างน้อย 1 ครั้ง ในทุก ๆ 6 ปี
- 3) ทำการตรวจสอบเมื่อใดก็ตาม ที่เจ้าหน้าที่สั่งให้ทำการตรวจสอบ

เว้นแต่กรณีที่เข้าลักษณะตามภาคผนวกย่อย 2 ข้อ 29 และ 49 การตรวจสอบก็ต้องกระทำที่สถานีตรวจสอบและทดสอบที่ได้ถูกกำหนดหรือรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศซึ่งอุปกรณ์ที่จะทำการตรวจสอบนั้นจดทะเบียนอยู่ หรือในกรณีที่เป็นการตรวจสอบครั้งแรกก่อนที่จะนำมาใช้ในการขนส่ง การตรวจสอบอุปกรณ์นั้น ๆ หรืออุปกรณ์ที่เป็นตัวต้นแบบ ก็ต้องทำการตรวจสอบที่สถานีตรวจสอบและทดสอบที่กำหนดหรือรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศซึ่งอุปกรณ์ที่จะทำการตรวจสอบนั้นถูกผลิตขึ้น

<sup>9</sup> การตรวจสอบค่าของ K coefficient ตามภาคผนวก 1 ภาคผนวกย่อย 2 เรื่องวิธีการและขั้นตอนในการวัดและตรวจสอบความสามารถและประสิทธิภาพของอุปกรณ์ในการสร้างความเย็นหรือความร้อนเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายขึ้น

นอกจากนี้ ความตกลง ATP ยังกำหนดกระบวนการในการคุ้มครองตัวอย่างและประเมินผลคุณวุฒิในการขนส่งเช่นว่านั้น โดยอุปกรณ์ที่ผ่านการตรวจสอบหรือทดสอบแล้ว จะต้องติดป้ายรับรองไว้เพื่อแสดงว่าผ่านการรับรองด้วย<sup>10</sup>

โดยเนื้อหาของภาคผนวกและภาคผนวกย่อยที่แนบท้ายความตกลง ATP ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรายละเอียดในการคำนวณและการกำหนดมาตรฐานทางด้านโครงสร้างและเทคโนโลยีของอุปกรณ์ในการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศนั้น ผู้เขียนจะไม่ขอกล่าวถึงในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

### 3.1.2.1 คำนิยามของสินค้าเน่าเสียง่าย

ความตกลง ATP ไม่ได้มีการให้คำนิยามหรือความหมายของสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable goods) ไว้ เนื่องจากบทบัญญัติของความตกลง ATP ใช้คำว่า “Perishable foodstuffs” ซึ่งมีความหมายตามพจนานุกรมว่า “อาหารเน่าเสียง่าย” นั้นเอง แต่ในความตกลง ATP ไม่ได้มีการระบุให้รายละเอียดว่าอาหารเน่าเสียง่ายนั้นมีหมายความรวมถึงอาหารประเภทใดบ้าง ประเทศภาคีจึงสามารถกำหนดขอบเขตของสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายได้เอง อย่างไรก็ตาม เมื่อบทบัญญัติตามความตกลง ATP ใช้คำว่า “foodstuffs” มิได้ใช้คำว่า “Goods” กรณีจึงแปลความในเบื้องต้นได้ว่า ความตกลง ATP มุ่งให้หมายความถึงเฉพาะ “อาหาร” เท่านั้น ไม่ได้มุ่งประสงค์ให้หมายความรวมถึงสินค้าเน่าเสียง่ายทั่ว ๆ ไปด้วย

หากพิจารณาจากถ้อยคำดังกล่าวประกอบกับบทบัญญัติมาตรา 3 วรรค 3 ของความตกลง ATP ซึ่งมาตราดังกล่าวกำหนดให้ไม่นำความตกลง ATP นี้มาใช้บังคับกับการขนส่งอาหารที่ไม่ใช่เพื่อการบริโภคของมนุษย์แล้ว จะเห็นได้ว่า ความตกลง ATP นี้ ยังมุ่งนำมาใช้บังคับเฉพาะกับการขนส่งอาหารสำหรับมนุษย์เท่านั้น ดังนั้น หากเป็นอาหารที่ไม่ได้นำมาเพื่อให้มนุษย์บริโภคแล้ว เช่น อาหารสัตว์ หรือการขนส่งพืชพันธุ์ไม้ต่าง ๆ เพื่อที่จะนำมาเพาะปลูกทั่ว ๆ ไป การขนส่งสินค้าต่าง ๆ เหล่านี้ก็จะไม่อยู่ภายใต้บังคับความตกลง ATP แต่อย่างใด

---

<sup>10</sup> ความตกลง ATP กำหนดลักษณะและรูปแบบของป้ายรับรองไว้ด้วยในภาคผนวก 1 ภาคผนวกย่อย 3

นอกจากนี้ ความตกลง ATP มีการกล่าวถึงประเภทของสินค้าอาหารเน่าเสียง่าย บางอย่างไว้โดยเฉพาะ ซึ่งปรากฏอยู่ในภาคผนวก 2 และ 3 ของความตกลงดังกล่าว แต่ก็ก็เป็นเพียงแค่การระบุในเชิงที่กำหนดทางเทคนิคเพื่อทดสอบมาตรฐานอุปกรณ์ทำความเย็นหรือห้องเย็นเท่านั้น มิใช่เป็นการจำกัดความหมายของสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายให้กินความหมายเฉพาะแค่สินค้าอาหารเน่าเสียง่ายตามประเภทที่มีการระบุไว้แต่อย่างใด เช่น ในภาคผนวก 2 ที่แนบท้ายความตกลงดังกล่าว ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับการกำหนดอุณหภูมิ ได้มีการกล่าวถึงสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายบางประเภท อาทิเช่น ไอศกรีม, ปลาแช่แข็งหรือแช่เยือกแข็ง, ผลิตภัณฑ์จากปลา, เนย และน้ำผลไม้เข้มข้น<sup>11</sup> เป็นต้น หรือในภาคผนวก 3 ที่แนบท้ายความตกลงดังกล่าว ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับการกำหนดอุณหภูมิเช่นเดียวกัน ก็ได้มีการกล่าวถึงสินค้าอาหารเน่าเสียง่าย

---

<sup>11</sup> Annex 2: Section of equipment and temperature conditions to be observed for the carriage of quick (deep)-frozen and frozen foodstuffs ...

4. During certain operations, such as defrosting the evaporator of mechanically refrigerated equipment, a brief rise of the temperature of the surface of the foodstuffs of not more than 3 °C in a part of the load, e.g. near the evaporator, above the appropriate temperature may be permitted.

Ice cream ..... -20 °C

Frozen or quick (deep)-frozen fish, fish products,

molluscs and crustaceans and all other

quick (deep)-frozen foodstuffs ..... -18 °C

All frozen foodstuffs (except butter) ..... -12 °C

Butter ..... -10 °C

Deep-frozen and frozen foodstuffs mentioned below to be immediately further processed at destination:

Butter

Concentrated fruit juice

ประเภทนมสด, นมพาสเจอร์ไรซ์, ผลิตภัณฑ์จากนมสด (ได้แก่ โยเกิร์ต, ครีม, ชีส เป็นต้น), เนื้อสัตว์แดง, ผลิตภัณฑ์จากเนื้อสัตว์, เครื่องในของสัตว์, เนื้อสัตว์บด, เนื้อสัตว์ที่ถูกกล่ามาเป็นอาหาร (โดยไม่รวมถึงเครื่องในของสัตว์นั้น), อาหารที่พร้อมปรุง (ได้แก่ เนื้อสัตว์, ปลา และผัก), ผักสดที่พร้อมรับประทาน, ผลิตภัณฑ์จากผัก, ผลิตภัณฑ์จากปลา, เนื้อสัตว์ปีก, เนื้อกระต่าย, ปลาที่ได้มาจากการจับ, สัตว์น้ำจำพวกที่มีเปลือกหุ้มตัวแข็ง และสัตว์จำพวกหอย<sup>12</sup> เป็นต้น

---

<sup>12</sup> Annex 3: Temperature conditions for the carriage of certain foodstuffs which are neither quick (deep)-frozen nor frozen ...

4. The temperature control of foodstuffs specified in this Annex should be such as not to cause freezing at any point of the load.

Maximum temperature

- |                                                             |                                     |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| I. Raw milk .....                                           | + 6° C                              |
| II. Red meat and large game (other than red offal) .....    | + 7° C                              |
| III. Meat products, pasteurized milk, .....                 | either at + 6o C or at temperature  |
| fresh dairy products (yoghurt, kefir, cream                 | indicated on the label and/or on    |
| and fresh cheese), ready cooked foodstuffs                  | the transport documents             |
| (meat, fish, vegetables), ready to eat prepared             |                                     |
| raw vegetables and vegetable products                       |                                     |
| and fish products not listed below                          |                                     |
| IV. Game (other than large game), poultry and rabbits ..... | + 4° C                              |
| V. Red offal .....                                          | + 3° C                              |
| VI. Minced meat .....                                       | either at +2° C or at temperature   |
|                                                             | indicated on the label and/or on    |
|                                                             | the transport documents             |
| VII. Untreated fish, molluscs and crustaceans .....         | on melting ice or at temperature of |
|                                                             | melting ice                         |

### 3.1.2.2 การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายที่อยู่ภายใต้บังคับตามความตกลง ATP

โดยหลักการแล้ว ความตกลง ATP นี้เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่กำหนดเงื่อนไขหรือมาตรฐานสำหรับการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่าย และมุ่งใช้บังคับกับการขนส่งในทุกรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งเพื่อจำหน่ายหรือสินค้า หรือการขนส่งในกิจการของตนเองก็ตาม ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือมาตรฐานของความตกลง ATP ฉบับนี้ จะได้รับประโยชน์ในการใช้สิทธิขนส่งผ่านแดนหรือขนส่งข้ามแดนโดยเสรีตามกรอบกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ<sup>13</sup>

ความตกลง ATP ได้วางหลักเกณฑ์ให้ใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายที่ต้องแช่แข็งเยือกแข็ง (deep-frozen) และแช่แข็งธรรมดา (frozen) รวมไปถึงสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายบางประเภทซึ่งไม่ต้องแช่แข็งหรือแช่แข็งเยือกแข็งแต่มีเงื่อนไขพิเศษตามภาคผนวก 3 ด้วย<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> อ้างแล้ว เชงอรรถที่ 2, น. 161.

<sup>14</sup> Article 3: 1. The provisions of article 4 of this Agreement shall apply to all carriage, whether for hire or reward or for own account, carried out exclusively - subject to the provisions of paragraph 2 of this article - by rail, by road or by a combination of the two, of

- quick (deep)-frozen and frozen foodstuffs, and of

- foodstuffs referred to in annex 3 to this Agreement even if they are neither quick (deep)-frozen nor frozen,

if the point at which the goods are, or the equipment containing them is, loaded on to a rail or road vehicle and the point at which the goods are, or the equipment containing them is, unloaded from that vehicle are in two different States and the point at which the goods are unloaded is situated in the territory of a Contracting Party.

In the case of carriage entailing one or more sea crossings other than sea crossings as referred to in paragraph 2 of this article, each land journey shall be considered separately.

จะเห็นได้ว่า ความตกลง ATP ใช้บังคับกับอาหารที่ต้องเก็บรักษาด้วยความเย็นเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมักปรากฏในรูปของผลิตภัณฑ์อาหารต่าง ๆ ดังนั้น หากเป็นสัตว์ที่ยังมีชีวิตอยู่ แม้ว่าจะมีเจตนาที่จะนำเข้ามาใช้เป็นอาหารเพื่อการบริโภคของมนุษย์ กรณีดังกล่าวก็ไม่อยู่ในบังคับของความตกลง ATP แต่อย่างใด

นอกจากนี้ ความตกลง ATP จะบังคับใช้เฉพาะกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายระหว่างประเทศเท่านั้น หากเป็นการขนส่งภายในประเทศแล้ว ก็จะไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับตามความตกลง ATP แต่อย่างใด

โดยการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายที่ต้องอยู่ภายใต้หรือปฏิบัติตามความตกลง ATP ต้องเป็นการขนส่งทางบกเท่านั้น ซึ่งก็คือ การขนส่งทางรถ และการขนส่งทางรถไฟ หรืออาจเป็นการขนส่งทั้งสองรูปแบบรวมกันก็ได้<sup>15</sup> แต่จะไม่นำความตกลง ATP นี้มาใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายทางอากาศและทางทะเล อย่างไรก็ตาม ความตกลง ATP ยังขยายขอบเขตการใช้บังคับให้ครอบคลุมไปถึงกรณีการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายทางบก ร่วมกับการขนส่งข้ามทะเลซึ่งมีระยะทางไม่เกิน 150 กิโลเมตร รวมอยู่ด้วย ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไข 2 ประการ ได้แก่

1) สินค้าต้องบรรจุอยู่ในอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งทางบก หรือต้องไม่มีการเคลื่อนย้ายสินค้าเข้าออกจากอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งทางบกแต่อย่างใด และ

2. The provisions of paragraph 1 of this article shall likewise apply to sea crossings of less than 150 km on condition that the goods are shipped in equipment used for the land journey or journeys without transloading of the goods and that such crossings precede or follow one or more land journeys as referred to in paragraph 1 of this article or take place between two such land journeys.

3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, the Contracting Parties need not apply the provisions of article 4 of this Agreement to the carriage of foodstuffs not intended for human consumption.

<sup>15</sup> *Ibid.*

2) การขนส่งข้ามทะเลต้องเกิดขึ้นก่อนหรือหลังหรือระหว่างการขนส่งทางบก

หากการขนส่งดังกล่าวมีลักษณะครบตามเงื่อนไขทั้งสองประการแล้ว กรณีเช่นนี้ การขนส่งสินค้าดังกล่าว ก็จะต้องอยู่ภายใต้บังคับของความตกลง ATP (มาตรา 3 วรรค 2)<sup>16</sup>

อย่างไรก็ดี เว้นแต่เป็นกรณีการขนส่งทางทะเลที่กล่าวไว้ตามมาตรา 3 วรรค 2 การขนส่งทางบก/ทะเล/ทางบกนั้น ไม่ว่าจะมีการใส่สินค้าที่ขนส่งเพิ่มหรือไม่หลังจากสิ้นสุดการข้ามทะเลก็ตาม แต่ถ้าการขนส่งในช่วงการขนส่งทางบกไม่ได้มีการข้ามรัฐแล้ว การขนส่งนั้นก็ไม่อยู่ในบังคับของความตกลง ATP<sup>17</sup> อีกทั้งหากเป็นการขนส่งทางบกแบบคอนเทนเนอร์ที่จัดเป็น thermal maritime ซึ่งไม่มีการขนถ่ายหรือเคลื่อนย้ายสินค้าแล้ว แม้การขนส่งนั้นรวมกับการขนส่งข้ามทะเลที่ไม่ใช่ตามมาตรา 3 วรรค 2 ก็ตาม ก็จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของความตกลง ATP<sup>18</sup> ดังนั้น การขนส่งทางบกแบบคอนเทนเนอร์ที่จัดเป็น Thermal maritime ISO 1496-2 หรือคอนเทนเนอร์ที่มีมาตรฐานเทียบเท่ากัน ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐภาคีความตกลง ATP ได้รับรองแล้ว และหากเคยผ่านการขนส่งข้ามทะเลมาแล้ว ก็ไม่อยู่ในบังคับที่จะต้องปฏิบัติตามความตกลง ATP ดังกล่าวเช่นเดียวกัน<sup>19</sup>

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติตามความตกลง ATP ในส่วนเรื่องการขนส่งที่ต้องปฏิบัติตามความตกลง ATP นี้แล้ว เป็นที่น่าสังเกตว่า ความตกลง ATP มิได้ระบุว่า บทบัญญัตินี้ให้นำมาใช้บังคับเฉพาะกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในลักษณะหรือรูปแบบอย่างไรก็ตามอย่างหนึ่งเป็นพิเศษไว้ เพียงแต่ระบุให้ความตกลง ATP ใช้บังคับกับการขนส่งทางบกระหว่างประเทศเท่านั้น ดังนั้น ความตกลง ATP จึงมีผลใช้บังคับครอบคลุมกับการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียทางถนนระหว่างประเทศ ทั้งการขนส่งสินค้าในลักษณะข้ามแดน (Cross border

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> The ATP Handbook (Electronic version 2007), the Working Party on the Transport of Perishable Foodstuffs of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe (UNECE), p. 2

<sup>18</sup> มาตรา 5 ตามความตกลง ATP

<sup>19</sup> *Supra note 17*, p. 4.

transport หรือ Inter-state transport) และการขนส่งสินค้าในลักษณะผ่านแดน (Transit Transport) ด้วย

### 3.1.2.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายตามความตกลง ATP

#### 3.1.2.3.1 อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย

ความตกลง ATP กำหนดให้ประเทศภาคีมีหน้าที่ต้องทำการตรวจสอบและทดสอบว่าอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งตามที่ได้ระบุไว้ในเอกสารภาคผนวก หรือในความตกลงฉบับนี้นั้นเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ตามความตกลง ATP ดังกล่าวหรือไม่<sup>20</sup> ซึ่งมาตรา 1 ตามความตกลง ATP<sup>21</sup> ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “อุปกรณ์” ไว้ว่าหมายถึง อุปกรณ์ดังต่อไปนี้

- 1) อุปกรณ์ป้องกันความร้อน (Insulated equipment)
- 2) อุปกรณ์ทำความเย็น (Refrigerated equipment)<sup>22</sup>
- 3) อุปกรณ์ทำความเย็นโดยเครื่องจักร (Mechanically Refrigerated equipment)<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 2.

<sup>21</sup> Article 1: For the international carriage of perishable foodstuffs, equipment shall not be designated as "insulated", "refrigerated", "mechanically refrigerated", or "heated" equipment unless it complies with the definitions and standards set forth in annex 1 to this Agreement.

<sup>22</sup> อุปกรณ์ทำความเย็น (Refrigerated equipment) ตามภาคผนวก 1 วรรค 2 นั้น หมายความว่าถึง อุปกรณ์สร้างความเย็น ซึ่งมีได้มีแหล่งกำเนิดความเย็นมาจากเครื่องทำความเย็น อาทิเช่น น้ำแข็ง ซึ่งอาจมีการเติมเกลือลงไปด้วยก็ได้, น้ำแข็งแห้งที่อาจมีการใช้ตัวควบคุมความบริสุทธิ์หรือผลึกจากการระเหิดก็ได้ และแก๊สเหลวที่มีไฮโดรคาร์บอนติดไฟซึ่งอาจมีตัวควบคุมการระเหยด้วยก็ได้ เป็นต้น

#### 4) อุปกรณ์ทำความร้อน (Heated equipment)

ดังนั้น อุปกรณ์เหล่านี้ต้องถูกตรวจสอบและทดสอบว่า อุปกรณ์เหล่านี้ได้มาตรฐานตามที่ความตกลง ATP กำหนดไว้หรือไม่ เมื่ออุปกรณ์ตัวใดได้ผ่านการตรวจสอบหรือทดสอบแล้ว อุปกรณ์ตัวดังกล่าวจะต้องปิดป้ายรับรองไว้เพื่อแสดงว่าผ่านการรับรองของ ATP ด้วย

#### 3.1.2.3.2 มาตรฐานของอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย

โดยหลักการทั่วไปตามความตกลง ATP แล้ว มาตรฐานของอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายที่ปรากฏในความตกลง ATP นี้ จะเน้นให้ความสำคัญใน 2 เรื่องใหญ่<sup>24</sup> ได้แก่

- 1) เรื่องการรักษาอุณหภูมิให้เกิดความเสถียรตลอดระยะเวลาที่ทำการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่าย และ
- 2) เรื่องการกำหนดมาตรฐานอุณหภูมิที่เหมาะสมในระหว่างทำการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายบางประเภท (ซึ่งมีการกำหนดมาตรฐานแตกต่างกันไปตามประเภทของสินค้าอาหารเน่าเสียง่าย)

ยกตัวอย่างเช่น ในระหว่างการขนส่ง อุณหภูมิของสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายบางประเภทต้องไม่สูงกว่าที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 3 ท้ายความตกลง ATP อาทิเช่น เนย +6 องศาเซลเซียส, นมสดในภาชนะพร้อมดื่ม +4 องศาเซลเซียส, ผลิตภัณฑ์นม +4 องศาเซลเซียส, ปลาต้องขนส่งโดยปกคลุมด้วยน้ำแข็งและผลิตภัณฑ์เนื้อ +6 องศาเซลเซียส และสัตว์ปีก +4 องศาเซลเซียส เป็นต้น สินค้าอาหารเน่าเสียง่ายแต่ละประเภทก็มีอุณหภูมิที่เหมาะสมสำหรับตนเองแตกต่างกันไป ซึ่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายประเภทไหนควรมีอุณหภูมิเท่าใดนั้น ผู้เขียนจะไม่ขอกล่าวถึงในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

---

<sup>23</sup> อุปกรณ์ทำความเย็นโดยเครื่องจักร (Mechanically Refrigerated equipment) ตามภาคผนวก 1 วรรค 3 นั้น หมายความว่าถึง อุปกรณ์สร้างความเย็น ซึ่งมีแหล่งกำเนิดความเย็นมาจากเครื่องทำความเย็น

<sup>24</sup> ปรากฏตามเอกสาร Annex และ Appendix ที่แนบท้ายความตกลง ATP

มาตรา 4 วรรค 1 ตามความตกลง ATP กำหนดว่า การขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่าย บางประเภทที่ระบุไว้ในภาคผนวก 2 และ 3 นั้น ต้องเลือกใช้อุปกรณ์ในการขนส่งที่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าประเภทนั้นตลอดการขนส่งเพื่อให้อุณหภูมิเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกดังกล่าว เว้นแต่การรักษาอุณหภูมิที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในขณะที่ทำการขนส่งไม่ใช่สิ่งจำเป็นที่ต้องมีการควบคุมให้อุณหภูมิเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกดังกล่าวแต่อย่างใด อีกทั้งยังต้องใช้มาตรฐานต่าง ๆ เพื่อรักษาอุณหภูมิของสินค้า ณ เวลาที่ทำการขนถ่ายสินค้า และเวลาที่สินค้าถูกแช่เย็นในระหว่างการขนส่ง หรือการกระทำต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย อย่างไรก็ตาม บทบัญญัตินี้ต้องใช้เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎระเบียบการขนส่งระหว่างประเทศที่รัฐภาคีนั้นใช้บังคับอยู่แล้ว ขณะเริ่มบังคับใช้ความตกลง ATP

อนึ่ง มาตรฐานการรักษาอุณหภูมิระหว่างการขนส่งตามมาตรา 4 วรรค 1 นี้ จะไม่นำมาใช้กับ 2 กรณี<sup>25</sup> ดังนี้

1) สินค้าอาหารดังกล่าวนั้นต้องไม่ถูกนำออกนอกเขตแดนของประเทศภาคีภายหลังจากการขนส่งเสร็จสิ้นแล้ว เว้นแต่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของประเทศภาคีนั้นเห็นว่า สินค้าอาหารดังกล่าวนี้เป็นไปตามมาตรฐานของสาธารณสุขในการอนุญาตให้มีการนำออกนอกประเทศดังกล่าว และเว้นแต่กรณีที่กำหนดเงื่อนไขไว้ ซึ่งเงื่อนไขที่เจ้าหน้าที่ให้ไว้ในตอนออกใบอนุญาตนั้นได้รับการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว

2) ประเทศภาคีแต่ละประเทศ อาจกำหนดเงื่อนไขพิเศษในการอนุญาตการนำเข้า หรือมีมาตรการห้ามนำเข้าสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายก็ได้ หากเป็นการกระทำเพื่อปกป้องด้วยเหตุผลในด้านสาธารณสุข หรือเชื้อโรคระบาดในพืชหรือสัตว์ และตรวจเท่าที่ไม่ขัดแย้งกับกฎระเบียบหรือพันธกรณีตามความตกลงด้านการขนส่งระหว่างประเทศอื่นที่ได้กล่าวไว้ในมาตรา 4 วรรค 1 ตามความตกลง ATP

นอกจากนี้ เรื่องมาตรฐานการรักษาอุณหภูมิระหว่างการขนส่งตามมาตรา 4 วรรค 1 จะใช้บังคับกับผู้ขนส่งเพื่อำเน็จหรือสินจ้าง ก็ต่อเมื่อผู้ขนส่งนั้นได้รับว่า จะจัดหาบริการเพื่อรับรองมาตรฐานนั้นเอาไว้ และเมื่อมาตรฐานนั้นเป็นสิ่งที่จำเป็นต้องมีในการให้บริการของผู้ขนส่งนั้น ในขณะที่ผู้ทำการขนส่งอื่น ๆ หากรับที่จะจัดหาบริการเช่นนั้นไว้ ก็ต้องรับรองให้มี

<sup>25</sup> มาตรา 4 วรรค 2 ตามความตกลง ATP

มาตรฐานเหล่านี้ตลอดระยะเวลาที่มาตรฐานเหล่านี้จำเป็นต้องมีในการขนส่งของผู้ทำการขนส่งเหล่านี้ด้วย<sup>26</sup>

ความตกลง ATP ตามมาตรา 4 วรรค 4 ระบุว่า ภายใต้บังคับมาตรา 4 วรรค 3 นั้น กรณีการขนส่งที่ต้องปฏิบัติตามความตกลงนี้ และกรณีที่การขนส่งมีจุดขนถ่ายสินค้าอยู่ในเขตแดนของประเทศภาคี ความรับผิดชอบที่จะต้องปฏิบัติตามมาตรา 4 วรรค 1 นี้ก็จะนำมาใช้บังคับรวมถึงบุคคลดังต่อไปนี้

1) กรณีที่เป็นการขนส่งเพื่อบำรุงหรือสินค้าจ้าง ในการขนส่งโดยบุคคล (ไม่ว่าเป็นการเฉพาะตัว หรือในรูปแบบบริษัทก็ตาม) ซึ่งมีชื่อเป็นผู้ส่งตามเอกสารการขนส่ง หรือผู้เข้าร่วมในการทำสัญญาขนส่งกับผู้ขนส่งในกรณีที่ไม่มีเอกสารการขนส่ง

2) กรณีอื่น ๆ โดยบุคคล (ไม่ว่าเป็นการเฉพาะตัว หรือในรูปแบบบริษัทก็ตาม) ซึ่งเป็นผู้ทำการขนส่ง

### 3.1.2.3.3 การตรวจสอบและทดสอบอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเบาเสียง่าย

ในเรื่องของการตรวจสอบและทดสอบนั้น ความตกลง ATP ได้กำหนดให้มีการตรวจสอบและทดสอบอุปกรณ์ในห้วงเวลาต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- 1) ทำการตรวจสอบก่อนที่จะนำอุปกรณ์ดังกล่าวมาใช้ในการขนส่งนั้น
- 2) ทำการตรวจสอบอย่างน้อย 1 ครั้ง ในทุก ๆ 6 ปี
- 3) ทำการตรวจสอบเมื่อใดก็ตาม ที่เจ้าหน้าที่สั่งให้ทำการตรวจสอบ

นอกเหนือจากกรณีที่เข้าลักษณะตามภาคผนวกย่อย 2 ข้อ 29 และ 49 แล้ว การตรวจสอบอุปกรณ์ดังกล่าว ก็ต้องกระทำที่สถานีตรวจสอบและทดสอบที่กำหนดหรือรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศซึ่งอุปกรณ์ที่จะทำการตรวจสอบนั้นจดทะเบียนอยู่ หรือ ในกรณีที่เป็นการตรวจสอบครั้งแรกก่อนที่จะนำมาใช้ในการขนส่งนั้น การตรวจสอบอุปกรณ์นั้น ๆ หรืออุปกรณ์

---

<sup>26</sup> มาตรา 4 วรรค 3 ตามความตกลง ATP

ที่เป็นตัวต้นแบบ ก็ต้องทำการตรวจสอบที่สถานีตรวจสอบและทดสอบที่กำหนดหรือรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศซึ่งอุปกรณ์ที่จะทำการตรวจสอบนั้นถูกผลิตขึ้น<sup>27</sup>

โดยหลักแล้ว การตรวจสอบหรือทดสอบอุปกรณ์ที่จะนำไปใช้ในการขนส่งนั้น หากผ่านการตรวจสอบมาตรฐานแล้ว ก็มีผลเป็นการรายงานผลการตรวจสอบเฉพาะอุปกรณ์ที่ทำการตรวจสอบขึ้นดังกล่าวเท่านั้น แต่ในกรณีที่มีการผลิตอุปกรณ์ใหม่ในเฉพาะบางประเภทที่ผลิตมาเป็นชุด (Series) นั้น ความตกลง ATP กำหนดให้อุปกรณ์ใหม่ชุดดังกล่าวอาจได้รับการตรวจสอบด้วยวิธีการสุ่มทดสอบอุปกรณ์เพียงชิ้นใดชิ้นหนึ่งในชุดนั้น (Random check) ก็ได้ และถ้าอุปกรณ์ชิ้นที่ถูกทำการทดสอบนั้น ได้มีการระบุชนิดว่าเป็นชุดใดแล้ว ผลการทดสอบของอุปกรณ์ชิ้นนี้ จะเป็นการรับรองสำหรับอุปกรณ์ชุดเดียวกันทั้งหมดทุกชิ้น ซึ่งระยะเวลาของการรับรองดังกล่าว จะมีอายุการรับรอง 6 เดือนนับแต่วันที่ทำการทดสอบเสร็จสิ้น<sup>28</sup>

การรับรองอุปกรณ์ใหม่ในเฉพาะบางประเภทที่ผลิตมาเป็นชุด (Series) นั้น เจ้าหน้าที่ผู้ทำการทดสอบดังกล่าว อาจใช้วิธีในการยืนยันความถูกต้องว่าอุปกรณ์ชิ้นอื่น ๆ เป็นอุปกรณ์ชุดเดียวกันกับอุปกรณ์ชิ้นที่ได้รับการตรวจและรับรองนั้นได้ โดยการสุ่มตรวจจากผลิตภัณฑ์ในชุดนั้น<sup>29</sup> ทำให้เจ้าหน้าที่ไม่จำเป็นต้องทำการทดสอบอุปกรณ์ทุกชิ้นในชุดนั้นแต่อย่างใด โดยความ

<sup>27</sup> ภาคผนวก 1 ภาคผนวกย่อย 1 ตามความตกลง ATP

<sup>28</sup> ภาคผนวก 1 ภาคผนวกย่อย 1 ตามความตกลง ATP ข้อ 2

(a) New equipment of a specific type serially produced may be approved by testing one unit of that type. If the unit tested fulfils the requirements prescribed for the class to which it is presumed to belong, the test report shall be regarded as a Type Approval Certificate. This certificate shall expire at the end of a period of six years beginning from the date of completion of the test.

The date of expiry of test reports shall be stated in months and years.

<sup>29</sup> ภาคผนวก 1 ภาคผนวกย่อย 1 ข้อ 2 ตามความตกลง ATP

(b) The competent authority shall take steps to verify that production of other units is in conformity with the approved type. For this purpose it may check by testing sample units drawn at random from the production series.

ตกลง ATP ยังได้กำหนดกระบวนการในการสุ่มตัวอย่าง และประเมินผลคุณสมบัติในการขนส่งดังกล่าวไว้แล้วในภาคผนวกที่แนบท้ายความตกลงฉบับนี้ โดยอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนั้น หากผ่านการตรวจสอบหรือการทดสอบที่ถูกต้องแล้ว จะต้องปิดป้ายรับรองไว้เพื่อแสดงว่าผ่านการรับรองของ ATP ด้วย

อย่างไรก็ตาม ผลของรายงานการตรวจสอบ (Test report) นี้ ไม่ใช่หนังสือรับรองจาก ATP (Certificate of compliance) แต่อย่างใด ดังนั้น หลักจากที่ได้ทำการตรวจสอบอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนั้นแล้ว ก็ต้องดำเนินการขอหนังสือรับรองจาก ATP ต่อไป

### 3.1.2.3.4 ใบรับรองอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย

ภาคผนวก 1 ภาคผนวกย่อย 1 ข้อ 4 ของความตกลง ATP กำหนดว่า การออกหนังสือรับรองอุปกรณ์ดังกล่าวว่ามีมาตรฐานตามที่ความตกลง ATP กำหนดไว้ นั้น หนังสือรับรองดังกล่าวจะต้องถูกออกโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศที่อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนั้นจดทะเบียนอยู่ตามแบบฟอร์มตัวอย่างที่มีในภาคผนวกย่อย 3 ของภาคผนวก 1

ดังนั้น ในกรณีที่อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนั้นได้ถูกนำเข้ามาจากประเทศอื่น ซึ่งเป็นประเทศภาคีสมาชิกความตกลง ATP ด้วยแล้ว ก็จะต้องแนบเอกสารให้เจ้าหน้าที่ของประเทศที่อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนั้นจะทำการจดทะเบียนด้วย เพื่อให้ในการพิจารณาออกหนังสือรับรอง ATP ซึ่งเอกสารจะที่แนบมาด้วยนั้น<sup>30</sup> ได้แก่

- 1) รายงานผลการทดสอบของอุปกรณ์ดังกล่าว หรือรายงานอ้างอิงผลการทดสอบของอุปกรณ์ใหม่ในเฉพาะบางประเภทที่ผลิตมาเป็นชุด
- 2) หนังสือรับรองจาก ATP ซึ่งออกโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศที่อุปกรณ์ที่จะใช้ในการขนส่งนั้นถูกทำการผลิตขึ้น และกรณีที่อุปกรณ์นั้นอยู่ในระหว่างให้บริการ ก็คือ หนังสือรับรองจาก ATP ซึ่งออกโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศที่อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนั้นจดทะเบียนอยู่ โดยหนังสือรับรองเหล่านี้จะเป็นเพียงหนังสือรับรองชั่วคราวเท่าที่จำเป็น ทั้งนี้ จะมีระยะเวลาในการรับรองเพียง 3 เดือนเท่านั้น

---

<sup>30</sup> ภาคผนวก 1 ภาคผนวกย่อย 1 ข้อ 4 ตามความตกลง ATP

3) กรณีอุปกรณ์ใหม่ในเฉพาะบางประเภทที่ผลิตมาเป็นชุดนั้น ลักษณะเฉพาะของอุปกรณ์ใหม่ชุดนี้ ต้องได้รับการรับรองและครอบคลุมถึงอุปกรณ์ชุดเดียวกัน โดยต้องมีการบรรยายลักษณะที่เกี่ยวกับอุปกรณ์ใหม่ชุดดังกล่าวตามที่ปรากฏในรายงานผลการตรวจสอบ และต้องมีการทำคู่มือบรรยายผลการตรวจสอบไว้อย่างน้อย 3 ภาษาด้วย

กรณีต่าง ๆ ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ในขณะที่แบบหนังสือรับรองจาก ATP ถูกระบุชัดเจนตามข้อนี้ แต่ในการปรับใช้เรื่องการทำหนังสือรับรองนั้น ก็จะมี ความแตกต่างกันไปตามแต่ละประเทศ ดังนั้น จะเป็นประโยชน์มากกว่าเดิมหากใช้รูปแบบเดียวกันในทุกประเทศภาคีสมาชิกได้ ซึ่งจะเห็นได้ว่า รายงานผลการตรวจสอบสามารถทำโดยใช้ภาษาประจำชาติของประเทศที่ทำการออกเอกสารนั้นได้ ดังนั้น ในการทำรายงานผลการตรวจสอบจึงควรทำเอกสารดังกล่าวเป็นภาษาที่ใช้อย่างเป็นทางการตามความตกลง ATP อย่างน้อยจำนวน 3 ภาษาด้วย<sup>31</sup>

ผลของการมีหนังสือรับรองจาก ATP คือ ในการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียทางถนนระหว่างประเทศนั้น ผู้ที่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของความตกลง ATP ฉบับนี้ จะได้รับประโยชน์ในการใช้สิทธิขนส่งผ่านแดนหรือขนส่งข้ามแดนโดยเสรีตามกรอบกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างถูกกฎหมาย แต่หากพาหนะหรืออุปกรณ์ที่ใช้ทำการขนส่งนั้นไม่มีหนังสือรับรองจาก ATP ก็ถือว่าการกระทำที่ผิดกฎหมายตามมาตรา 6 ของความตกลง ATP

### 3.1.2.4 ผลทางกฎหมายของความตกลง ATP

#### 3.1.2.4.1 ผลทางกฎหมายของความตกลง ATP ต่อประเทศภาคี

ความตกลง ATP ตามมาตรา 6 ให้อำนาจหน้าที่แก่ประเทศภาคีแต่ละประเทศไว้ดังต่อไปนี้

1) ประเทศภาคีมีอำนาจในการกำหนดและใช้มาตรการตามสมควรเพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามความตกลงนี้ ซึ่งเจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีต้องแจ้งให้แต่ละฝ่ายทราบถึงมาตรการทั่วไปที่ได้กำหนดไว้ด้วย และ

<sup>31</sup> *Supra note 17, p. 17.*

2) เมื่อประเทศภาคีตรวจพบว่า บุคคลที่อยู่ในประเทศภาคีอื่นกระทำการฝ่าฝืนข้อกำหนดตามความตกลงนี้ในดินแดนของตน หรือประเทศภาคีได้ลงโทษบุคคลผู้นั้นแล้ว เจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีนั้นต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีอื่นของผู้ที่ทำการฝ่าฝืนให้ทราบถึงการกระทำดังกล่าวด้วย

ประเทศภาคีสมาชิกความตกลง ATP มีสิทธิที่จะบังคับให้ผู้ขนส่งใช้อุปกรณ์เครื่องมือที่มีเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ภายใต้ความตกลง ATP ก็ได้ หากผู้ขนส่งละเลยไม่ปฏิบัติตามความตกลง ATP แล้ว ประเทศภาคีนั้นก็สามารที่จะห้ามนำเข้า หรือห้ามขนถ่ายลงจากรถหรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งได้ตามมาตรา 3 ของความตกลง ATP นอกจากนี้ ประเทศภาคีอาจทำการกำหนดเงื่อนไขพิเศษในการอนุญาตการนำเข้า หรือมีมาตรการห้ามนำเข้าสินค้าอาหารเน่าเสียได้ง่าย หากเป็นการกระทำเพื่อปกป้องด้วยเหตุผลในด้านสาธารณสุข หรือเชื้อโรคระบาดในพืชหรือสัตว์ และทราบเท่าที่ไม่ขัดแย้งกับเงื่อนไขหรือพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศอื่นตามมาตรา 4 ของความตกลง ATP

ในส่วนอำนาจของประเทศภาคีในการกำหนดและใช้มาตรการตามสมควรเพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามความตกลงนั้น<sup>32</sup> เป็นที่น่าสังเกตว่า ความตกลง ATP ไม่ได้ระบุไว้อย่างชัดเจนว่าประเทศภาคีมีอำนาจอย่างไร และมีมาตรการอะไรบ้าง หากแต่ความตกลงฉบับดังกล่าวระบุเพียงว่า “มาตรการตามสมควรเพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งความตกลงนี้” (all appropriate measures to ensure observance of the provisions of this Agreement) แสดงให้เห็นว่า ความตกลง ATP กำหนดให้แต่ละประเทศภาคีสามารถกำหนดมาตรการและการบังคับใช้มาตรการต่าง ๆ ได้เองตามแต่ที่ตนจะเห็นว่าสมควรหรือเหมาะสม ดังนั้น ประเทศภาคีจึงมีอำนาจเต็มทีในการกำหนดมาตรการเพื่อใช้บังคับในดินแดนของตนเองได้อย่างเสรีและไม่จำกัดผลที่ตามมา ก็คือ มาตรการของประเทศภาคีในแต่ละประเทศนั้น ก็จะมี ความแตกต่างกันไปตามทีแต่ละประเทศเห็นสมควร ด้วยเหตุนี้เอง ความตกลง ATP จึงกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีต้องแจ้งให้แต่ละฝ่ายทราบถึงมาตรการทั่วไปที่ได้กำหนดไว้ด้วยนั่นเอง

---

<sup>32</sup> Section 6 paragraph 1: Each Contracting Party shall take all appropriate measures to ensure observance of the provisions of this Agreement. The competent administrations of the Contracting Parties shall keep one another informed of the general measures taken for this purpose.

ในเรื่องของการตรวจพบการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนข้อกำหนดตามความตกลง ATP นั้น<sup>33</sup> ประเทศภาคีที่ตรวจพบการกระทำฝ่าฝืนในดินแดนของตน เจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีนั้นมีหน้าที่ต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีอื่นของผู้ที่ทำการฝ่าฝืนให้ทราบถึงการกระทำดังกล่าวใน 2 กรณี คือ

- 1) เมื่อประเทศภาคีได้พบบุคคลที่อยู่ในประเทศภาคีอื่นกระทำการฝ่าฝืนข้อกำหนดตามความตกลงนี้ในดินแดนของตน ก็ต้องแจ้งถึงการกระทำที่ฝ่าฝืนนั้น หรือ
- 2) เมื่อประเทศภาคีนั้นได้ลงโทษบุคคลผู้นั้นแล้ว ก็ต้องแจ้งถึงการกระทำที่ฝ่าฝืนและโทษที่ลงไว้แก่บุคคลผู้นั้น

ซึ่งกรณีหลังนี้ อาจตีความได้ว่า การที่ต้องแจ้งถึงการกระทำที่ฝ่าฝืนและโทษที่ลงไว้แก่บุคคลผู้นั้น เนื่องมาจากประเทศภาคีนั้นไม่ทราบว่าบุคคลที่กระทำการฝ่าฝืนนั้นอยู่ในประเทศภาคีอื่นและได้ลงโทษบุคคลผู้นั้นไปแล้ว หรืออาจตีความได้อีกแบบหนึ่งว่า กรณีที่บุคคลที่ทำการฝ่าฝืนนั้นอยู่ในประเทศภาคีอื่น ประเทศภาคีที่พบการกระทำควมผิดสามารถทำการลงโทษได้ทันที โดยประเทศภาคีจะต้องทำการแจ้งใน 2 ช่วง คือ เมื่อพบการกระทำฝ่าฝืน และเมื่อได้ลงโทษผู้นั้นก็ได้ นอกจากนี้ ความตกลง ATP ตลอดจนภาคผนวกและภาคผนวกย่อยทั้งหมดที่แนบท้ายความตกลง ATP นั้น ไม่มีการกำหนดบทลงโทษแก่บุคคลที่กระทำการฝ่าฝืนข้อกำหนดตามความตกลงนี้ไว้แต่อย่างใด ดังนั้น บทลงโทษในที่นี้ น่าจะหมายถึง กฎหมายภายในของประเทศภาคีที่ใช้บังคับกับเรื่องดังกล่าวนั่นเอง

อย่างไรก็ตาม ความตกลง ATP ได้ยอมให้ประเทศภาคีอาจทำความตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคีที่กำหนดให้ใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่มีมาตรฐานที่เข้มงวดกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้

---

<sup>33</sup> Section 6 paragraph 2: If a Contracting Party discovers a breach committed by a person residing in the territory of another Contracting Party, or imposes a penalty upon such a person, the administration of the first Party shall inform the administration of the other Party of the breach discovered and of the penalty imposed.

ในความตกลง ATP ก็ได้ โดยความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าวนั้น ต้องแจ้งไปยังเลขาธิการสหประชาชาติ เพื่อให้แจ้งไปยังประเทศภาคีสัญญาอื่นทราบด้วย<sup>34</sup>

#### 3.1.2.4.2 ผลทางกฎหมายของความตกลง ATP ต่อสัญญาขนส่ง

มาตรา 8 ตามความตกลง ATP นั้น กำหนดว่า การไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติของความตกลง ATP นั้น ไม่มีผลกระทบต่อการใช้และความสมบูรณ์ของสัญญาขนส่งที่ได้ทำกันเพื่อปฏิบัติการขนส่ง<sup>35</sup>

กรณีจะเห็นได้ว่า “การไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติของความตกลงนี้” (Failure to observe the provisions of this Agreement) น่าจะหมายความถึง การไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานในความตกลง ATP นี้ และหมายความรวมถึง การกระทำใด ๆ ที่เป็นการฝ่าฝืนต่อความตกลง ATP นี้ได้อีกด้วย

---

<sup>34</sup> Article 7: The Contracting Parties reserve the right to enter into bilateral or multilateral agreements to the effect that provisions applicable to special equipment and provisions applicable to the temperatures at which certain foodstuffs are required to be maintained during carriage may, more particularly by reason of special climatic conditions, be more stringent than those prescribed in this Agreement. Such provisions shall apply only to international carriage between Contracting Parties which have concluded bilateral or multilateral agreements as referred to in this article. Such agreements shall be transmitted to the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate them to Contracting Parties to this Agreement which are not signatories of the said agreements.

<sup>35</sup> Article 8: Failure to observe the provisions of this Agreement shall not affect either the existence or the validity of contracts entered into for the performance of carriage.

## 3.2 กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement for the facilitation of Inter-State Transport)

### 3.2.1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับความตกลง

ในส่วนของความร่วมมือกับนานาชาติของประเทศไทยนั้น ก็มีความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างประเทศอยู่เช่นกัน ซึ่งมีทั้งความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับภูมิภาค เช่น องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The Association of South East Asian Nations หรือ ASEAN) ซึ่งมีความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement for the facilitation of Inter-State Transport) และกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) ซึ่งในส่วนของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ผู้เขียนจะกล่าวถึงในหัวข้อต่อไป

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement for the facilitation of Inter-State Transport) เกิดขึ้นในการประชุมอย่างเป็นทางการของผู้นำรัฐบาลอาเซียน ครั้งที่ 6 เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2541 ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนได้ร่วมลงนามในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และที่ประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนได้เห็นชอบกับแผนปฏิบัติการ ฮานอย (Hanoi Plan of Action) ซึ่งตั้งเป้าหมายที่จะจัดทำและเริ่มดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนภายในปี พ.ศ. 2543 (ค.ศ. 2000)

คณะทำงานเพื่อพิจารณาร่างกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้ทำการยกร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนเพื่อเสนอให้ประเทศสมาชิกอาเซียนพิจารณาในการประชุมคณะทำงานอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง (ASEAN Transport

Facilitation Working Group) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 17-19 มกราคม 2543 ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

ที่ประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ 1 เห็นชอบให้เสนอ working draft ของร่างกรอบความตกลงดังกล่าวต่อที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน (STOM) ครั้งที่ 10 และขอให้ประเทศสมาชิกให้ข้อคิดเห็นต่อร่างกรอบความตกลงฯ อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อที่ประเทศไทยในฐานะผู้ประสานงานจะได้รวบรวมและเวียนให้ประเทศสมาชิกอื่นทราบและใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาแก้ไขปรับปรุงร่างกรอบความตกลงฯ โดยเฉพาะในลักษณะ back-to-back กับการประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ 2 เพื่อพิจารณา working draft ก่อนนำเสนอต่อที่ประชุม STOM ครั้งที่ 10

ในการประชุม STOM ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 17-18 เมษายน 2543 ณ กรุงบันดาเสรีเบกาวัน ประเทศบรูไนดารุสซาลาม ที่ประชุมขอให้ประเทศไทยจัดทำร่างกรอบความตกลงดังกล่าวในลักษณะที่สมบูรณ์ในตัวเอง (Complete Stand - Alone Working Draft) พร้อมทั้งพิธีสารและภาคผนวกส่งให้แก่ประเทศสมาชิกเพื่อพิจารณาก่อนการประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ 2

กระทรวงคมนาคมได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 15-17 สิงหาคม 2543 ณ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ซึ่งในการประชุมดังกล่าวได้จัดให้มีการประชุมกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเพื่อพิจารณาร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน ทั้งนี้ ที่ประชุมคณะทำงานฯ ได้พิจารณาและรับรองรายงานของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญฯ รวมทั้งพิจารณาและให้การรับรองข้อเสนอแนะของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญฯ ที่เสนอให้ขออนุญาตจากที่ประชุม STOM ครั้งที่ 10/ATM ครั้งที่ 6 เกี่ยวกับความเหมาะสมในการคงมาตรา 18 ว่าด้วยการเชื่อมโยงการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน (Article 18 - Interstate Transport and Transit Transport Integration) รวมทั้งการรวมเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การขนส่งผ่านแดน (มาตรา 1.c/3.b) และความหมายของการขนส่ง (มาตรา 3.e) ไว้ในร่างกรอบความตกลงดังกล่าว ทั้งนี้ ที่ประชุมเห็นชอบให้เสนอร่างอย่างเป็นทางการฉบับที่ 1 ของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนต่อที่ประชุม STOM ครั้งที่ 10/ATM ครั้งที่ 6 เพื่อพิจารณาต่อไป

ที่ประชุม STOM ครั้งที่ 10/ATM ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 2-5 ตุลาคม 2543 ณ ประเทศบรูไนดารุสซาลาม ได้พิจารณาเห็นชอบกับข้อเสนอของที่ประชุม STOM ครั้งที่ 10 ที่เห็นควรกำหนดให้ความตกลงดังกล่าวจำกัดอยู่เฉพาะการประกอบ การขนส่งข้ามแดนเท่านั้น โดยไม่นำ

เรื่องการขนส่งผ่านแดนมารวมในความตกลงด้วย ทั้งนี้ ที่ประชุมยังได้ขอให้ที่ประชุม STOM นำเสนอร่างฉบับสุดท้ายของความตกลงฯ ต่อที่ประชุม STOM ครั้งที่ 11 เพื่อพิจารณาและให้การรับรองก่อนเสนอให้มีการลงนามในที่ประชุม ATM ครั้งที่ 7 ต่อไป

ที่ประชุม STOM ครั้งที่ 11 ระหว่างวันที่ 24-26 พฤษภาคม 2544 ณ เมืองโกตาคินาบาลู ประเทศมาเลเซีย ได้พิจารณาร่างฉบับสุดท้ายของกรอบความตกลงฯ และเห็นชอบกับข้อเสนอของประเทศพม่า ที่ขอให้คณะกรรมการอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งพิจารณาเกี่ยวกับการขอเพิ่มขีดความสามารถ 5 ซึ่งระบุให้ประเทศสมาชิกจะไม่ได้รับสิทธิในการขนส่งข้ามแดนชั่วคราวในกรณีเกิดสถานการณ์ที่จะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติ รวมทั้งเห็นชอบกับความเห็นของประเทศฟิลิปปินส์ที่เสนอให้คณะกรรมการฯ พิจารณาข้อเสนอให้รวมการขนส่งทางน้ำและทางอากาศเข้าไว้กับการขนส่งทางบกด้วย ซึ่งที่ประชุม STOM ในครั้งนี้ได้มีมติให้นำเสนอความเห็นของผู้แทนจากประเทศพม่าและประเทศฟิลิปปินส์เข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ครั้งที่ 4 ก่อนนำเสนอที่ประชุม STOM ครั้งที่ 12 ระหว่างวันที่ 23-24 ตุลาคม 2544 พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

ที่ประชุม STOM ครั้งที่ 12 ระหว่างวันที่ 23-24 ตุลาคม 2544 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ได้รับทราบที่ประเทศฟิลิปปินส์จะนำเสนอทำที่ที่มีต่อร่างฉบับสุดท้ายของกรอบความตกลงฯ ต่อสำนักเลขาธิการอาเซียนภายในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2544 เพื่อเวียนแจ้งต่อประเทศสมาชิกต่อไป ทั้งนี้ ประเทศมาเลเซียมีความเห็นว่ากรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดน/การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ควรจะได้มีการศึกษาและประเมินผลก่อนที่จะดำเนินการเกี่ยวกับกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนต่อไป<sup>36</sup>

โดยในการประชุมคณะกรรมการอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ครั้งที่ 15 ระหว่างวันที่ 29-30 เมษายน 2551 ณ ประเทศสิงคโปร์ ที่ประชุมเห็นชอบให้นำเสนอร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนฉบับแก้ไขต่อที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน (STOM) ครั้งที่ 25 เพื่อให้การรับรอง เพื่อให้มี

---

<sup>36</sup> ในปัจจุบัน กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement for the facilitation of Inter-State Transport) ยังอยู่ในระหว่างการเจรจาจัดทำ

การลงนามร่างกรอบความตกลงดังกล่าวในระหว่างการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 14 ในช่วงปลายปีพุทธศักราช 2551 ซึ่งการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน (STOM) ครั้งที่ 25 ระหว่างวันที่ 27-29 พฤษภาคม 2551 ณ เมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์ ที่ประชุม STOM เห็นชอบให้มีการลงนามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน ในการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 14 ในเดือนพฤศจิกายน 2551

ร่างกรอบความตกลงดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อส่งเสริมกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) ซึ่งได้มีการลงนามร่วมกันไปก่อนแล้วในวันที่ 16 ธันวาคม 2541 ทั้งนี้ เพื่อให้มีระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการดำเนินการเขตการค้าเสรีอาเซียน (Free Trade Area) กรอบความตกลงเหล่านี้เป็นเครื่องยืนยันว่า ประเทศไทยมีความตั้งใจมุ่งมั่นในการพัฒนาการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพและเป็นสากล อีกทั้งกรอบความตกลงเหล่านี้ยังใช้เป็นกรอบแนวทางการปฏิบัติของหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ที่จะประกอบกิจกรรมด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศต่อไป<sup>37</sup>

### 3.2.2 เนื้อหาและสาระสำคัญของกรอบความตกลง

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement for the facilitation of Inter-State Transport) ครอบคลุมเฉพาะการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศแบบข้ามแดนในระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> รายงานฉบับสมบูรณ์: โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลง ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน, สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548, น. 340.

<sup>38</sup> การขนส่งข้ามแดน (Cross border transport หรือ Inter-state transport) หมายถึง การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่มีชายแดนติดกัน โดยทางถนนที่เชื่อมต่อกัน หรือในกรณีที่มีพรมแดนนั้นเป็นลำน้ำ อาจมีการสร้างสะพานเชื่อมกันหรือใช้แพขนานยนต์ขนส่งรถข้าม

โดยที่ผู้ประกอบการขนส่งของประเทศสมาชิกที่ได้รับอนุญาตสามารถทำการขนส่งสินค้าเข้าไปหรือออกมาจากดินแดนของประเทศสมาชิกอื่นได้ แต่ไม่ได้ให้สิทธิที่จะสามารถทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนได้ ซึ่งในเรื่องการขนส่งผ่านแดนนั้นต้องพิจารณาตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนอีกฉบับแยกต่างหาก<sup>39</sup> และกรอบความตกลงฉบับนี้ยังห้ามทำการขนส่งสินค้าภายในประเทศอื่น<sup>40</sup> ทั้งนี้ หลักการโดยทั่วไปของกรอบความตกลงฉบับนี้ ยังอยู่ในขั้นตอนของการเจรจาและระหว่างจัดทำ แต่ก็มีเนื้อหาที่คล้ายคลึงและใกล้เคียงกับกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน

กรอบความตกลงฉบับนี้และกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน จะส่งเสริมและผลักดันทำให้เกิดระบบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นครั้งแรก อันเป็นการสร้างระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ประหยัด และมีความแน่นอนในอาเซียน กรอบความตกลงฉบับนี้เป็นการรองรับและสนับสนุนการดำเนินการตามแนวทางเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) รวมเศรษฐกิจให้กลายเป็นเศรษฐกิจระดับภูมิภาคเดียวกัน และเพื่อจัดทำกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่ง การค้าและศุลกากรให้ง่ายและเป็นเอกภาพ ตลอดจนรองรับนโยบายของรัฐบาลในการทำให้ประเทศไทยเป็น

---

พากไป การนำรถจากประเทศหนึ่งข้ามพรมแดนไปยังจุดหมายปลายทางของอีกประเทศหนึ่ง มักจะต้องมีการทำความตกลงระหว่างประเทศทั้งสองไว้ หรืออีกประเทศหนึ่งอนุญาตให้นำรถส่วนบุคคลเข้าไปได้ และอาจอนุญาตให้รถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์เข้าไปได้ระยะทางหนึ่งโดยไม่ต้องมีข้อตกลงกันใด ๆ กันอีก

<sup>39</sup> การขนส่งผ่านแดน (Transit transport) หมายถึง การผ่านแดนของสินค้าและพาหนะในการขนส่งข้ามดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งหรือมากกว่านั้น โดยการผ่านดินแดนหรือหลายดินแดนดังกล่าว ไม่ว่าจะโดยมีหรือไม่มีรถถ่าย การเก็บของในโกดังสินค้า การนำสินค้าขึ้นจากเรือ หรือเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง เป็นเพียงส่วนหนึ่งของการเดินทางทั้งเที่ยวซึ่งเริ่มต้นและสิ้นสุดนอกเหนือพรมแดนของภาคีสัญญาที่มีการผ่านแดน กล่าวคือ เป็นการขนส่งจากประเทศหนึ่งผ่านดินแดนประเทศที่สองไปยังประเทศที่สามหรือประเทศอื่นต่อไป

<sup>40</sup> การขนส่งภายใน หมายถึง การขนส่งสินค้าซึ่งรับบรรทุกทุกสินค้าในดินแดนของภาคีสัญญาเพื่อทำการถ่ายสินค้าในดินแดนของภาคีสัญญานั้น

ศูนย์กลางทางด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้<sup>41</sup>

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement for the facilitation of Inter-State Transport) กำหนดให้มีพิธีสารแนบท้ายความตกลง จำนวน 10 ฉบับ ได้แก่

- พิธีสาร 1 เรื่องการกำหนดเส้นทางของการขนส่งข้ามแดนและจุดอำนวยความสะดวก (Designation of Inter-State Transport Routes and Facilities)
- พิธีสาร 2 เรื่องการกำหนดด่านพรมแดนสำหรับเข้า - ออก (Designation of Frontier Posts)
- พิธีสาร 3 เรื่องประเภทและปริมาณรถ (Types and Quantity/Frequency of Road Vehicles)
- พิธีสาร 4 เรื่องข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ (Technical Requirements of Road Vehicles)
- พิธีสาร 5 เรื่องแผนประกันอุบัติเหตุทางรถภาคบังคับอาเซียน (ASEAN Scheme of Compulsory Motor Vehicle Insurance)
- พิธีสาร 6 เรื่องความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้รับขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ (ASEAN Carrier Liability Scheme for International Road Transport)
- พิธีสาร 7 เรื่องการนำรถเข้าประเทศชั่วคราว (Temporary Admission of Road Vehicles)
- พิธีสาร 8 เรื่องมาตรการด้านสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures)
- พิธีสาร 9 เรื่องสินค้าอันตราย (Dangerous Goods)
- พิธีสาร 10 เรื่องสินค้าต้องห้ามและ / หรือสินค้าที่จำกัด (Prohibited and/or Restricted Goods)

---

<sup>41</sup> [www.news.mot.go.th/iba\\_website/fileupload/กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน](http://www.news.mot.go.th/iba_website/fileupload/กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน)

### 3.3 กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)

#### 3.3.1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับความตกลง

บทบาทของกลุ่มอาเซียนในด้านการเชื่อมโยงเส้นทางการคมนาคมขนส่งผ่านแดนทางถนนระหว่างประเทศนั้น ประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศได้ร่วมลงนามและให้สัตยาบันกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) แล้ว ซึ่งกรอบความตกลงฉบับดังกล่าวได้มีการพิจารณาไปในการประชุมอย่างเป็นทางการของผู้นำรัฐบาลอาเซียน ครั้งที่ 6 เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2541 ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศเวียดนาม ซึ่งรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนได้ร่วมลงนามในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และที่ประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนได้เห็นชอบกับแผนปฏิบัติการ ฮานอย (Hanoi Plan of Action) ซึ่งกำหนดให้ประเทศสมาชิกเริ่มดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนภายในปีพุทธศักราช 2543 (ค.ศ.2000) โดยให้ดำเนินการจัดทำพิธีสารที่เกี่ยวข้อง (9 ฉบับ) ให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ปีพุทธศักราช 2542 (ค.ศ.1999)

ซึ่งกรอบความตกลงดังกล่าวได้มีผลใช้บังคับแล้วตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม ปี พ.ศ. 2543 แต่ในขณะนี้ยังไม่สามารถนำไปใช้ในทางปฏิบัติได้ เนื่องจากต้องรอการลงนามในพิธีสารแนบท้ายกรอบความตกลงอีก 9 ฉบับ

#### 3.3.2 เนื้อหาและสาระสำคัญของความตกลง

โดยกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) มีวัตถุประสงค์ที่จะให้ประเทศสมาชิกอาเซียนอนุญาตให้รถยนต์ขนส่งที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกหนึ่งสามารถขนส่งสินค้าผ่านประเทศตนไปยังอีกประเทศหนึ่งได้ ซึ่งกรอบความตกลงฉบับนี้ใช้เฉพาะกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนเท่านั้น ไม่รวมถึงการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่จะทำการจัดทำกรอบความตกลงอีกฉบับแยกต่างหาก (ซึ่งก็คือ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน)

ความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน หรือ ASEAN Framework Agreement for the facilitation of Inter-State Transport ที่ยังอยู่ระหว่างการเจรจานั้นเอง)

กรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) กำหนดให้มีพิธีสารแนบท้ายความตกลง จำนวน 9 ฉบับ ได้แก่

- พิธีสาร 1 เรื่องการกำหนดเส้นทางของการขนส่งข้ามแดนและจุดอำนวยความสะดวก (Designation of Transit Transport Routes and Facilities)
- พิธีสาร 2 เรื่องการกำหนดด่านพรมแดนสำหรับเข้า - ออก (Designation of Frontier Posts)
- พิธีสาร 3 เรื่องประเภทและปริมาณรถ (Types and Quantity of Road Vehicles)
- พิธีสาร 4 เรื่องข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ (Technical Requirements of Road Vehicles)
- พิธีสาร 5 เรื่องแผนประกันอุบัติเหตุทางรถภาคบังคับอาเซียนในส่วนของความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (ASEAN Scheme of Compulsory Motor Vehicle Third-Party Liability Insurance)
- พิธีสาร 6 เรื่องจุดข้ามแดนสำหรับรถไฟและสถานีชุมทาง (Railways Border and Interchange Stations)
- พิธีสาร 7 เรื่องระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs Transit System)
- พิธีสาร 8 เรื่องการจัดตั้งมาตรการเกี่ยวกับการตรวจโรคในคนและพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures)
- พิธีสาร 9 เรื่องสินค้าอันตราย (Dangerous Goods)

โดยพิธีสารที่มีความสำคัญที่สุด คือ พิธีสาร 1 เรื่องการกำหนดเส้นทางของการขนส่งผ่านแดนและจุดอำนวยความสะดวก (Designation of Transit Transport Routes and Facilities) ซึ่งได้มีการกำหนดเส้นทางหลวงอาเซียนที่ครอบคลุมทั้งภูมิภาคและสอดคล้องกับเส้นทางหลวงเอเชียเรียบร้อยแล้ว ยกเว้นที่บริเวณชายแดนประเทศมาเลเซียกับประเทศสิงคโปร์ ซึ่งทั้งสองฝ่ายยังไม่สามารถตกลงกันได้ในเรื่องเส้นทางขนส่งระหว่างยะโฮร์บารูกับสิงคโปร์ โดยประเทศมาเลเซียเสนอให้ใช้เส้นทางเดียว ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ได้ขอให้ระบุเป็น 2 เส้นทาง ในกรณีนี้ ที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน (STOM) ครั้งที่ 11 เมื่อเดือนพฤษภาคม 2544 ได้ขอให้

ทั้งสองฝ่ายเร่งหาข้อยุติระหว่างกันโดยเร็วก่อนการประชุม STOM ครั้งต่อไป ในเดือนตุลาคม 2544 ซึ่งต่อมาได้มีการเจรจากันหลายครั้ง และจนในที่สุด ก็ได้มีการแก้ไขพิธีสาร 1 ในการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน (STOM) ครั้งที่ 22 โดยกระทรวงคมนาคมในนามของประเทศไทยเป็นเจ้าภาพการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน-จีน (STOM-CHINA) และอาเซียน-ญี่ปุ่น (STOM-JAPAN) ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 5-7 กุมภาพันธ์ 2551 ที่กรุงเทพฯ ซึ่งที่ประชุม (STOM) ได้พิจารณาร่างเอกสารความร่วมมือด้านการขนส่งที่สำคัญจำนวน 2 ฉบับ ได้แก่ ร่างพิธีสาร 1 เรื่องกำหนดเส้นทางการขนส่งผ่านแดนและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน เพื่อกำหนดเส้นทางที่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างกลุ่มประเทศสมาชิก และร่างพิธีสารข้อผูกพันชุดที่ 5 ของการเจรจาการค้าบริการด้านการขนส่งทางอากาศในอาเซียนภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการบริการของอาเซียน เป็นต้น ซึ่งที่ประชุม STOM ได้ให้ความเห็นชอบในร่างพิธีสารดังกล่าว และได้นำเสนอร่างพิธีสารดังกล่าวให้ที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียนพิจารณาในการประชุมครั้งที่ 12 ต่อไป ซึ่งในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน (ATM) ครั้งที่ 12 นี้ได้มีการให้ความเห็นชอบตามร่างพิธีสารดังกล่าว และมีการร่วมลงนามในความตกลงด้านการขนส่งอาเซียนที่ได้รับการตรวจร่างเอกสารความร่วมมือจากที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 22 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว พิธีสาร 1 จึงมีผลใช้บังคับแล้ว<sup>42</sup>

อนึ่ง เหตุผลที่พิธีสารฉบับนี้สำคัญที่สุดในบรรดาพิธีสารทั้งหมด เนื่องจากเป็นพิธีสารที่กำหนดเส้นทางการขนส่งผ่านแดนตลอดทั้งภูมิภาค ซึ่งหากไม่มีการลงนามในพิธีสารฉบับนี้ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและพิธีสารฉบับอื่นในเรื่องนี้ ก็จะไม่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ ทั้งนี้ ข้อขัดแย้งระหว่างทั้งสองประเทศนี้ มิใช่ข้อขัดแย้งในเรื่องของหลักการ แต่เป็นข้อขัดแย้งทางด้านผลประโยชน์และค่าผ่านทางในการประกอบธุรกิจขนส่ง<sup>43</sup>

<sup>42</sup> รายงานผลการดำเนินงานในรอบ 6 เดือนตามนโยบายรัฐบาลของกระทรวงคมนาคม ปีงบประมาณ 2551 (ตุลาคม 2550 - มีนาคม 2551) ส่วนที่ 3 แผนงาน งาน/โครงการ ยุทธศาสตร์ที่ 1, น. 51.

<sup>43</sup> <http://www.ryt9.com/news/2001-08-10/23442619/>

สำหรับพิธีสารฉบับอื่น ๆ (ซึ่งได้แก่ พิธีสาร 2 เรื่องการกำหนดด้านพรมแดนสำหรับการเข้า - ออก, พิธีสาร 3 เรื่องประเภทและปริมาณรถยนต์, พิธีสาร 4 เรื่องข้อกำหนดทางเทคนิคของรถยนต์, พิธีสาร 5 เรื่องระบบการประกันภัยทางรถยนต์ภาคบังคับของอาเซียน, พิธีสาร 6 เรื่องจุดข้ามแดนสำหรับรถไฟและสถานีชุมทาง, พิธีสาร 7 เรื่องระบบศุลกากรผ่านแดน, พิธีสาร 8 เรื่องมาตรการด้านตรวจโรคคนและพืช และพิธีสาร 9 เรื่องการขนส่งสินค้าอันตราย) ได้มีการทยอยลงนามกันไปบ้างแล้วหลายฉบับ โดยในขณะนี้พิธีสารที่ลงนามไปแล้วจำนวน 6 ฉบับ และยังไม่ได้ลงนามอีกจำนวน 3 ฉบับ<sup>44</sup>

กรอบความตกลงและพิธีสารที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้นนั้น มีการวางหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศ คือ มุ่งเน้นการอำนวยความสะดวกให้กับสินค้าประเภทนี้ด้วยการให้สิทธิในการปล่อยผ่านสินค้าเน่าเสียง่ายนี้ผ่านแดนไปโดยเร็ว เพื่อให้สินค้าเน่าเสียง่ายเกิดความเสียหายและใช้เวลาน้อยที่สุดจากขั้นตอนการผ่านแดนระหว่างประเทศ ซึ่งปรากฏตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ข้อ 22 บทบัญญัติพิเศษเรื่องการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย บัญญัติว่า “ภายใต้บทบัญญัติแห่งความตกลงนี้ ภาคีสัญญาจะพยายามอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย”<sup>45</sup> อีกทั้งกรอบความตกลงดังกล่าวยังมีการกำหนดให้พยายามมีการตั้งที่ทำการชายแดนให้อยู่ติดกับที่ทำการชายแดนของภาคีสัญญาอื่น โดยให้มีบริเวณควบคุมและมาตรการตรวจสอบ เพื่ออำนวยความสะดวกในการผ่านแดนของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดนและสินค้าผ่านแดน เพื่อหลีกเลี่ยงการถ่ายและบรรทุกของที่ซ้ำซ้อน และยังให้สิทธิภาคีสัญญาอาจตกลงร่วมกันให้มีการตรวจสอบสินค้านำเข้า ณ ที่เดียวกันได้<sup>46</sup> ประกอบกับกรอบความตกลงดังกล่าว

---

<sup>44</sup> พิธีสารที่ลงนามแล้ว ได้แก่ พิธีสาร 1, 3, 4, 5, 8 และ 9 ส่วนพิธีสารที่อยู่ระหว่างการจัดทำ ได้แก่ พิธีสาร 2, 6 และ 7

<sup>45</sup> ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit, Article 22 (Special Provisions on Transport of Perishable Goods): Subject to the provisions of this Agreement, the Contracting Parties shall endeavour to facilitate transport of perishable goods.

<sup>46</sup> ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit, Article 7(3) The Contracting Parties shall endeavour to:

ได้กำหนดให้ประเทศภาคีสัญญาถือปฏิบัติตามบทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปรับประสานการควบคุมสินค้า ณ ด่านพรมแดน (International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods 1982) ในส่วนที่เป็นไปได้ ในการประสาน จุดอำนวยความสะดวกสำหรับสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศภาคีสัญญาด้วย<sup>47</sup>

นอกจากนี้ กรอบความตกลงดังกล่าวยังได้ให้คำนิยามของคำว่า "สินค้าเน่าเสียง่าย" ไว้ในข้อ 3(จ) ว่า สินค้าเน่าเสียง่าย หมายถึง ปลา สัตว์น้ำจำพวกหอย ผลไม้ ผัก ซึ่งสด แช่เย็นหรือแช่แข็ง รวมทั้งเนื้อหรือสัตว์ปีกแช่เย็นหรือแช่แข็ง นมและผลิตภัณฑ์โคนม ไข่และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไข่ เนื้อสุกรและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากสุกร<sup>48</sup> ซึ่งจะเห็นได้ว่า กรอบความตกลงดังกล่าวมีการ

---

a. Provide, whenever possible, and within their national jurisdiction, frontier posts which are physically adjacent to those of other Contracting Parties concerned with control areas with checking requirements in order to facilitate the clearance and examination of the means of transport and goods in transit, so that repeated unloading and reloading of these goods may be avoided. Nothing shall prevent two or more Contracting Parties from conducting joint examination at the same place by officials of these Contracting Parties; ...

<sup>47</sup> อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปรับประสานการควบคุมสินค้า ณ ด่านพรมแดน (International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods 1982) วางหลักการพื้นฐานและปทัสสถานร่วมกันในการตรวจปล่อยสินค้า ณ พรมแดน โดยเฉพาะการกำหนดกรอบดำเนินการและมาตรการควบคุมด้านการขนส่งระหว่างประเทศให้เป็นไปอย่างมีเอกภาพและประสิทธิภาพ เช่น การลดมาตรการตรวจตราสินค้าที่ด่านชายแดน การปรับประสานด้านกฎระเบียบเกี่ยวกับการตรวจตราสินค้าผ่านแดน และการส่งเสริมให้มีความร่วมมือระหว่างประเทศในการควบคุมยานพาหนะและสินค้า เป็นต้น

<sup>48</sup> ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit, Article 3(e) "Perishable goods" means fresh, chilled or frozen fish, crustacean, molluscs, fruits, vegetables, chilled or frozen meat or poultry, dairy and dairy products, eggs and egg products, and swine and pork products ; and...

ระบุประเภทของสินค้าที่จะถือว่าเป็นสินค้าเน่าเสียง่ายไว้อย่างชัดเจน โดยไม่มีบทบัญญัติใด ๆ ระบุให้สิทธิประเทศภาคีในการกำหนดประเภทของสินค้าเพิ่มเติมกันเองได้เหมือนอย่าง que ความตกลง ATP ได้ให้สิทธิดังกล่าวไว้ ดังนั้น ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้บังคับตามกรอบความตกลงฉบับนี้ หากกรณีเป็นการขนส่งสินค้าอื่นที่ไม่ใช่สินค้าจำพวกที่กำหนดไว้ในคำนิยามตามกรอบความตกลงดังกล่าวแล้ว แม้ว่าสินค้านั้นจะมีลักษณะที่เน่าเสียง่ายก็ตาม ก็จะไม่มีความสามารถในการได้รับการอำนวยความสะดวกตามบทบัญญัติข้อ 22 ของกรอบความตกลงฉบับนี้แต่อย่างใด

ในขณะที่กรอบความตกลงดังกล่าวให้สิทธิในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายไว้ แต่ความตกลงดังกล่าวไม่ได้มีการวางหลักเกณฑ์และข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานของพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ทำการขนส่งสินค้าดังกล่าวไว้ อย่างไรก็ตาม แม้กรอบความตกลงดังกล่าวจะมีได้มีการก้าวล่วงไปถึงการกำหนดมาตรฐานและวิธีการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายว่า ควรมีหลักเกณฑ์และลักษณะการขนส่งที่เหมาะสมอย่างไร แต่ก็แสดงให้เห็นถึงการให้ความสำคัญในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายไว้อย่างชัดเจน

### 3.4 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 3 เรื่อง การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย (GMS Cross-Border Transport Agreement, Annex 3: Carriage of Perishable Goods)

#### 3.4.1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับความตกลง

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือ Greater Mekong Subregion (GMS) เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนาน) ซึ่งได้ก่อตั้งขึ้นตั้งแต่ปีพุทธศักราช 2535 โดยมีธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย<sup>49</sup> (ADB: Asian Development Bank) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก<sup>50</sup> กลุ่มประเทศ GMS

<sup>49</sup> ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย หรือ Asian Development Bank (ADB) เป็นสถาบันพัฒนาการเงินระหว่างประเทศ ซึ่งมีภารกิจในการให้ความช่วยเหลือประเทศสมาชิกที่กำลังพัฒนา โดยเฉพาะการการพัฒนาในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก เพื่อลดปัญหาความยากจนและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในประเทศ

มีพื้นที่รวมกันประมาณ 2 ล้าน 3 แสน ตารางกิโลเมตร หรือประมาณพื้นที่ของยุโรปตะวันตก มีประชากรรวมกันประมาณ 250 ล้านคน และอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ อีกทั้งยังมี

ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย มีที่ตั้งสำนักงานใหญ่ในกรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ โดยก่อตั้งเมื่อปีพุทธศักราช 2509 (ค.ศ. 1966) และในปัจจุบันมี 67 ประเทศสมาชิกเป็นเจ้าของ และเป็นผู้จัดหาเงินทุนให้ ซึ่งมี 48 ประเทศสมาชิกที่อยู่ในภูมิภาคเอเชีย ส่วนอีก 19 ประเทศสมาชิกอยู่ในภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วโลก

โดยประเทศสมาชิกเหล่านี้มีอำนาจหน้าที่ในการให้เงินกู้ สนับสนุนการลงทุนและการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคแก่รัฐบาล และบริษัทเอกชนต่าง ๆ ในประเทศสมาชิก สำหรับการเตรียมการและการดำเนินการโครงการพัฒนาต่าง ๆ จนเสร็จสิ้น นอกจากนี้ ยังทำหน้าที่เป็นตัวกระตุ้นส่งเสริมให้เกิดการลงทุนจากการระดมเงินทุนทั้งจากภาคเอกชนและภาคสาธารณะ เพื่อการพัฒนาด้วย

บทบาทของธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชียแต่เดิมนั้น เป็นเพียงผู้ให้เงินกู้แก่ประเทศสมาชิกโดยตรงเท่านั้น แต่ในปัจจุบันธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชียได้เปลี่ยนบทบาทใหม่ด้วยการมาเป็นตัวเร่งให้เกิดการพัฒนา โดยใช้การลงทุนในโครงการต่าง ๆ มาในมน้ำวภาคเอกชนให้เข้ามาร่วมลงทุนและจัดการทางการเงินร่วมกัน โดยธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชียจะเป็นผู้วางกรอบและผลักดันให้มีการโครงสร้างของสถาบันต่าง ๆ โดยการแปรรูปและปรับปรุงกฎหมาย เพื่อเปิดทางให้ภาคเอกชนเข้ามา

<[http://www.thaico.net/w\\_adbinthai/adb\\_qs.htm](http://www.thaico.net/w_adbinthai/adb_qs.htm)>

ยุทธศาสตร์ปี ค.ศ. 2020 เป็นยุทธศาสตร์ล่าสุด ซึ่งได้มีการยอมรับกรอบความตกลงยุทธศาสตร์ระยะยาวดังกล่าวในปี ค.ศ. 2000 โดยธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชียจะดำเนินการตามระเบียบวาระพื้นฐาน 3 ประการ คือ การเจริญเติบโตในทุก ๆ ด้าน, การพัฒนาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน และความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของภูมิภาค เพื่อให้สามารถดำเนินการไปให้สำเร็จ ลุล่วงนั้น เครื่องมือที่สำคัญของธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย จึงประกอบด้วยเงินกู้, ความช่วยเหลือทางเทคนิค, เงินบริจาคหรือสนับสนุน, คำแนะนำ และความรู้

<sup>50</sup> <http://www.adb.org/About/default.asp>

เป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงติดต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้<sup>51</sup>

โครงการ GMS เป็นความร่วมมือที่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ สนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถรวมทั้งโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก

โดยประเทศกัมพูชาเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมระดับผู้นำประเทศ GMS ในครั้งที่ 1 เมื่อปีพุทธศักราช 2545 ณ กรุงพนมเปญ ส่วนประเทศจีนได้เป็นเจ้าภาพการประชุม GMS Summit ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 4-5 กรกฎาคม 2548 ณ นครคุนหมิง โดยในการประชุมครั้งที่ 2 นี้ ผู้นำประเทศ GMS ได้ออกแถลงการณ์ร่วมคุนหมิง (Kunming Declaration) ซึ่งมีเป้าหมาย คือ ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ความปรองดองและความมั่งคั่งของอนุภูมิภาค รวมถึงความพยายามในการลดปัญหาความยากจนและส่งเสริม การพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยสนับสนุนให้มีการติดต่อและการแข่งขันระหว่างกัน นอกจากนี้ ผู้นำประเทศ GMS ได้แสดงเจตนารมณ์ให้มีการลงนามในภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน (GMS Cross-Border Transport Agreement) ให้เสร็จครบถ้วน<sup>52</sup> และเห็นชอบกับความริเริ่มในการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพโดยให้การคุ้มครองระบบนิเวศของพื้นที่ป่าไม้และต้นน้ำในอนุภูมิภาค ภายใต้โครงการ GMS Bio-diversity Corridor ทั้งนี้ ได้มีการร่วมลงนามข้อตกลงในเรื่องการขนส่ง การค้าพลังงาน การควบคุมโรคติดต่อในสัตว์ และการสื่อสารโทรคมนาคม

ต่อมาประเทศลาวได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม GMS Summit ครั้งที่ 3 ในปี พ.ศ. 2551 ที่เพิ่งผ่านมา ซึ่งผู้นำประเทศ GMS ได้ประชุมร่วมกันเกี่ยวกับแผนความร่วมมือในการบรรเทาปัญหาความยากจน และสนับสนุนการพัฒนาแบบยั่งยืนในภูมิภาคผ่านการขยาย

<sup>51</sup> <http://www.ltpcenter.com/doc/co-frame/gms/sumGMS.pdf>

<sup>52</sup> แต่ปัจจุบัน ยังไม่มีการลงนามครบทุกฉบับ โดยยังไม่มี การลงนามในภาคผนวกที่ 6, 8 และ 14 และพิธีสารที่ 3

โครงข่ายเชื่อมโยงด้านการขนส่งและการสื่อสาร ขัอดกลางทางการค้าที่ดีขึ้น และความพยายามในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น<sup>53</sup>

สาขาความร่วมมือของกลุ่มประเทศ GMS มี 9 สาขา ได้แก่ คมนาคมขนส่ง, โทรคมนาคม, พลังงาน, การค้า, การลงทุน, เกษตร, สิ่งแวดล้อม, การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์<sup>54</sup>

ในด้านสาขาคมนาคมขนส่งนั้น ได้มีการสร้างความร่วมมือต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1) การเร่งรัดพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ<sup>55</sup>

<sup>53</sup> ADB News Release 2008, Jason Rush

<sup>54</sup> *Ibid.*

<sup>55</sup> เส้นทางคมนาคมประกอบเชื่อมโยงตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจประกอบไปด้วย

(1) แนวตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic corridor) เชื่อมโยงพม่า - ไทย - ลาว - เวียดนาม ที่เส้นทางถนนฝั่งตะวันออก รวมสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 โดยประเทศไทยและประเทศลาวได้กู้เงินจาก JBIC มาดำเนินการก่อสร้างเป็นวงเงิน 4,700 ล้านบาท (ส่วนประเทศไทยมีจำนวน 2,300 ล้านบาท) ซึ่งได้มีการลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างสะพานเมื่อ 3 ธันวาคม 2546 และทางฝั่งตะวันตกด้านประเทศพม่า ซึ่งมีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2553

(2) แนวเหนือ - ใต้ เชื่อมโยงไทย - พม่า/ลาว - จีน ซึ่งเส้นทางผ่านพม่าได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จแล้ว ส่วนเส้นทางผ่านลาวมีกำหนดเริ่มการก่อสร้างประมาณปีพุทธศักราช 2553 (สะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของ - ห้วยทราย (เชียงของ - ห้วยทราย - หลวงน้ำทา - บ่อเต็น - เชียงรุ่ง - คุณหมิง) ค่าก่อสร้างสะพานมูลค่า 31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ประมาณ 1,080 ล้านบาท) รัฐบาลไทยและจีนจะออกค่าใช้จ่ายฝ่ายละครึ่ง ส่วนค่าออกแบบประเทศไทยจะเป็นผู้จ่ายงบประมาณ 35 ล้านบาท โดยจะใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี) และ

(3) แนวตอนใต้ เชื่อมโยงไทย - กัมพูชา - เวียดนาม เส้นทางตอนใต้ (อรัญประเทศ - พนมเปญ - โฮจิมินต์ - วังเตา) และเส้นเลียบชายทะเล (ตราด - เกาะกง - สแรมแอมปีล - กามู - นำซา) ที่มีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2553 โดยประเทศไทยได้มีบทบาทสำคัญในการให้ความช่วยเหลือการพัฒนาเส้นทางสำคัญในประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในรูปของการให้ความช่วยเหลือ

2) การร่วมมือในการอำนวยความสะดวกกฎระเบียบการผ่านแดน<sup>56</sup>

การดำเนินงานในประเทศของประเทศไทยเพื่อนำผลการเจรจาแปรรูปปฏิบัติ และเตรียมการภายในประเทศรองรับการพัฒนา โดยกลุ่มงานยุทธศาสตร์เศรษฐกิจระหว่างประเทศ เป็นหน่วยงานหลัก (National Coordinator) ในการประสานแผนงานหรือโครงการภายใต้กรอบความร่วมมือกับหน่วยงานปฏิบัติหลักของความร่วมมือ 9 สาขา โดยผ่านคณะกรรมการพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่

- 1) กระทรวงคมนาคม (สาขาคมนาคมขนส่ง)
- 2) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (สาขาโทรคมนาคม)
- 3) สำนักนโยบายและแผนพลังงาน (สาขาพลังงาน)

ทางวิชาการ (สำรวจ/ออกแบบ/ศึกษาความเหมาะสม) และให้ความช่วยเหลือทางการเงินในรูปแบบเงินกู้เงินผ่อนชำระ

<sup>56</sup> การร่วมมือในการอำนวยความสะดวกกฎระเบียบการผ่านแดน ประกอบด้วย

(1) ความตกลงการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนของคนและสินค้าในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) ซึ่ง 6 ประเทศลงนามร่วมกันแล้ว และอยู่ระหว่างการเจรจาภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงให้แล้ว ซึ่งปัจจุบัน ADB อยู่ระหว่างการทดลองให้มีการดำเนินการตามความตกลงดังกล่าว ณ จุดผ่านแดนบางจุดของประเทศภาคีความตกลงดังกล่าว ในส่วนของประเทศไทยได้แก่ มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (ไทย - ลาว), อรัญประเทศ - ปอยเปต (ไทย - กัมพูชา), แม่สาย - ท่าขี้เหล็ก และ แม่สอด - เมียวดี (ไทย - พม่า) ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถปฏิบัติตามความตกลงดังกล่าว และพิธีสารทั้งหมดได้ภายในปี พ.ศ. 2550/2551 โดยจะมีการตั้งคณะทำงานร่วมระหว่าง 6 ประเทศ เพื่อกำกับการดำเนินงานตามความตกลงดังกล่าว

<<http://www.md.go.th/IMO/paper/GMS.pdf>>

(2) การเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน 4 ประเทศ (ไทย - พม่า - ลาว - จีน) มีการลงนามความตกลงร่วมระหว่างรัฐมนตรีคมนาคม 4 ประเทศ เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2543 ต่อมาประเทศจีนได้ช่วยศึกษา EIA และดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำระยะที่ 1 ให้สามารถเดินเรือขนาด 150 DWT ได้ ตลอดจนช่วยฝึกอบรมด้านการเดินเรือ

- 4) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สาขาท่องเที่ยว)
- 5) สำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ (สาขาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์)
- 6) กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สาขาสีเขียว)
- 7) กรมการค้าต่างประเทศ (สาขาการอำนวยความสะดวกการค้า)
- 8) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สาขาการลงทุน)
- 9) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (สาขาเกษตร)

ตลอดจนทำหน้าที่ประสานแผนงานรวม และการติดต่อประสานงานกับ ADB และประเทศภาคีสมาชิกอื่น<sup>57</sup>

ส่วนของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) นั้น ถือเป็นหนึ่งในผลงานของความร่วมมือในการดำเนินงานเรื่องหนึ่งตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง หรือ Greater Mekong Subregion (GMS) ซึ่งประเทศสมาชิกในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงได้เห็นชอบที่จะร่วมมือทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เพื่อความร่วมมือกันในภูมิภาคโดยความร่วมมือทางเศรษฐกิจเริ่มจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง โดยเน้นการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางถนนเป็นหลักตลอดจนการลดอุปสรรคในการขนส่งข้ามพรมแดน จึงได้จัดทำความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม เป็นโครงการนำร่อง โดยธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ได้ให้ความช่วยเหลือในการยกเว้นความตกลงดังกล่าว และจัดประชุมเพื่อพิจารณาร่างความตกลงดังกล่าวหลายครั้งจนกระทั่งมีการลงนามความตกลงสามฝ่าย โดยประเทศไทย ประเทศลาว และประเทศเวียดนาม เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2542 ณ กรุงเวียงจันทน์ ประเทศลาว ต่อมาได้มีการแก้ไขความตกลงฉบับดังกล่าว เพื่อเปิดให้สมาชิกอื่นในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงสามารถเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกในความตกลงฉบับนี้ได้<sup>58</sup>

<sup>57</sup> <http://www.ltpcenter.com/doc/co-frame/gms/sumGMS.pdf>

<sup>58</sup> มีการแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2544 ณ กรุงย่างกุ้ง ประเทศพม่า

ปัจจุบันมีประเทศต่าง ๆ เข้าร่วมในการเจรจาจัดทำความตกลงฉบับนี้รวม 6 ประเทศด้วยกัน<sup>59</sup> ได้แก่ กัมพูชา, พม่า, ลาว, เวียดนาม, ไทย และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) และได้เปลี่ยนชื่อความตกลงที่ได้มีการดำเนินการเจรจากันเป็น “ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง หรือ GMS Cross Border Transport Agreement” (ซึ่งต่อไปนี้จะขอเรียกว่า ความตกลง GMS)

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ทั้งการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิก เพื่อประสาน กฎระเบียบ ข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและผู้โดยสาร และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ภายใต้ความตกลงฉบับดังกล่าวได้มีการจัดทำรายละเอียดของการปฏิบัติงานในเรื่องต่าง ๆ ที่เรียกว่า ภาคนวกและพิธีสาร จำนวน 20 ฉบับ ได้แก่ เรื่องการอำนวยความสะดวก ณ จุดข้ามแดน, การกำหนดเส้นทางจุดเข้า - ออก, เกณฑ์ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ, การขนส่งสินค้าเบาเสื่อง่าย, เงื่อนไขการขนส่ง เป็นต้น

ในขณะนี้ การจัดทำภาคนวกและพิธีสารได้แล้วเสร็จและมีการลงนามไปแล้วจำนวน 16 ฉบับ สำหรับภาคนวกและพิธีสารที่เหลืออีก 4 ฉบับ ได้แก่ ภาคนวก 6 เรื่อง กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ, ภาคนวก 8 เรื่องการนำเข้ารถยนต์ชั่วคราว, ภาคนวก 14 เรื่องกฎเกณฑ์ศุลกากรสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ และพิธีสาร 3 เรื่องโควตาการบริการขนส่งและการออกใบอนุญาต

อย่างไรก็ตาม ในระหว่างที่ความตกลงดังกล่าว ภาคนวก และพิธีสาร ยังไม่มีผลในทางปฏิบัติโดยสมบูรณ์ เนื่องจากต้องรอให้ประเทศสมาชิกอย่างน้อย 2 ประเทศ ให้สัตยาบัน

---

<sup>59</sup> โดยประเทศกัมพูชาได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคี เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2544 ณ กรุงย่างกุ้ง ประเทศพม่า ส่วนประเทศจีนได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคี เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2545 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา และประเทศพม่าได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคี เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2546 ณ เมืองต้าลี่ ประเทศจีน

ภาคผนวกและพิธีสารแล้วก่อน<sup>60</sup> ประเทศสมาชิกได้มีการเห็นชอบร่วมกันในการเริ่มใช้บังคับความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ณ จุดผ่านแดนของประเทศภาคีที่มีพรมแดนติดต่อกัน โดยได้จัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลง ณ จุดผ่านแดนต่าง ๆ ได้แก่ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต, มุกดาหาร - สะหวันนะเขต ซึ่งได้ลงนามแล้วเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2548 รวมถึงจุดผ่านแดนแม่สาย - ท่าขี้เหล็ก, แม่สอด - เมียวดี

ภายใต้การจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงฉบับดังกล่าวนั้น ยังได้กำหนดให้มีการจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรระหว่างกันเพื่อใช้เป็นมาตรการชั่วคราวในระหว่างที่ความตกลง GMS ยังไม่มีผลบังคับใช้ด้วย ประกอบกับที่ผ่านมามีประเทศไทยกับประเทศกัมพูชาและประเทศไทยกับประเทศพม่า ยังไม่ได้มีการจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างกัน ทั้งนี้ บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจร ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต ได้มีการลงนามระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชาในระหว่างการประชุมสุดยอดผู้นำ 6 ประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2551 ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

### 3.4.2 เนื้อหาและสาระสำคัญของความตกลง

ในส่วนที่มีการวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศนั้น ปรากฏอยู่ในภาคผนวก 3 เรื่องการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งได้มีการลงนามร่วมกันแล้วเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2548 โดยประเทศไทยได้มอบหมายให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องดังกล่าว

---

<sup>60</sup> This Cross Border Transport Agreement in Mekong Sub-Region (GMS: Cross Border Transport Agreement), is to facilitate transiting and transferring passenger or cargo, is not enforce in practical way because there must be two member countries give ratification for this agreement.

ภาคผนวก 3 เรื่องการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย มีบทบัญญัติทั้งสิ้น 34 ข้อ พร้อมด้วยเอกสารแนบท้ายภาคผนวกจำนวน 1 ฉบับ ซึ่งเอกสารแนบท้ายภาคผนวกดังกล่าวได้กำหนดรายการสินค้าที่ถือว่ามีลักษณะเป็นสินค้าเน่าเสียง่ายที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งภาคผนวกดังกล่าวไว้อย่างละเอียด

ภาคผนวก 3 เรื่องการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย ได้กล่าวถึงมาตรฐานและโครงสร้างที่เหมาะสมของพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายไว้ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงลักษณะตามธรรมชาติ และความเหมาะสมในการควบคุม ดูแล ตลอดจนการเก็บและรักษาสภาพของสินค้าเน่าเสียง่ายเป็นสำคัญ

### 3.4.2.1 คำนิยามของสินค้าเน่าเสียง่าย

ภาคผนวก 3 ได้มีการกำหนดความหมายหรือคำนิยามของสินค้าเน่าเสียง่ายไว้<sup>61</sup> ในส่วนทั่วไป ข้อ 1 คำนิยามว่า ตามวัตถุประสงค์ของภาคผนวกนี้ “สินค้าเน่าเสียง่าย” จะหมายถึง อินทรีย์วัตถุหรือสิ่งมีชีวิตที่ง่ายต่อการเน่าเสียหรือเสื่อมสภาพเกินกว่าที่จะวางขายในตลาดได้ หรือทำให้เสียชีวิตภายใต้ระยะเวลาและเงื่อนไขของการขนส่ง เช่น อุณหภูมิ (ความร้อนหรือความเย็น) ความชื้นหรือความแห้ง หรือการเคลื่อนย้าย

เมื่อพิจารณาคำนิยามดังกล่าว จะเห็นได้ว่า สินค้าเน่าเสียง่ายตามภาคผนวก 3 นั้น อาจแบ่งได้ 2 กรณี ดังนี้

1) สิ่ง ๆ ใดก็ตามที่สามารถเน่าเสียได้ง่ายจนไม่อาจนำมาวางขายในตลาดอย่างสินค้าทั่ว ๆ ไปได้

โดยกรณีนี้ สินค้าเน่าเสียง่ายนั้นอาจเป็นสิ่งที่มีชีวิตหรือไม่ใช่สิ่งที่มีชีวิตก็ได้ ขอเพียงต้องเน่าเสียได้ง่าย และที่สำคัญลักษณะของสินค้านั้นต้องอ่อนไหวและอาจเสื่อมสภาพได้อย่าง

---

<sup>61</sup> Annex 3, Part I: General Provisions, Article 1(Definition): For the purpose of this Annex, “Perishable Goods” shall mean organic substances or living organisms that are vulnerable to easy deterioration beyond marketability or to death under the combined effect of duration and conditions of transport such as temperature (heat or cold), humidity or draught, or movement.

ง่ายตายถึงขั้นที่ไม่อาจทำการวางขายในตลาดได้ กล่าวคือ เป็นสินค้าที่สามารถรักษาสภาพความสมบูรณ์ไว้ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งอาจไม่สามารถที่จะนำมาแสดงให้มีการเลือกชมและซื้อหาได้โดยไม่จำกัดเวลา ด้วยเหตุที่ในระหว่างการวางแสดงสินค้านั้นอาจเกิดการเน่าเสียหรือถูกปนเปื้อนจนเกิดความเสียหายหรือไม่สามารถใช้งานได้นั่นเอง ซึ่งแตกต่างจากสินค้าประเภทอื่น ๆ ที่อาจวางขายในตลาดได้เป็นระยะเวลาที่ยาวนานกว่าหรืออาจวางขายได้อย่างไม่มีเวลาจำกัด โดยสินค้านั้นยังมีความสมบูรณ์และไม่เน่าเสียหรือถูกปนเปื้อนใด ๆ

ตัวอย่างของสินค้าเน่าเสียง่ายที่จัดอยู่ในกรณีนี้ ได้แก่ อวัยวะภายในของสัตว์, เลือด, เลือดปลาสด, วัคซีน, นม, ไข่, หนังสือและหนังสือสัตว์, ผลิตภัณฑ์พืช (อาทิเช่น ดอกไม้สด, กล้วยพืช, ผลไม้ และผัก เป็นต้น), ผลิตภัณฑ์สัตว์ (อาทิเช่น เนื้อสัตว์และผลิตภัณฑ์เนื้อสัตว์) และซากสัตว์ เป็นต้น

2) สิ่ง ๆ ใดก็ตามที่ทำให้เสียชีวิตได้ภายในระยะเวลาและเงื่อนไขของการขนส่ง

โดยกรณีนี้ สินค้าเน่าเสียง่ายนั้นต้องเป็นสิ่งที่มีชีวิตเท่านั้น โดยไม่คำนึงว่า สิ่งมีชีวิตดังกล่าวจะมีผลขายในตลาดได้หรือไม่ก็ตาม หากเป็นสิ่งมีชีวิตแล้ว ก็ถือว่าเป็นสินค้าเน่าเสียง่ายที่ได้สิทธิตามภาคผนวก 3 เสมอ อย่างไรก็ดี หากเป็นกรณีของมนุษย์แล้ว แม้ว่าถือเป็นสิ่งมีชีวิตอย่างหนึ่งก็ตาม แต่มนุษย์นั้นก็ไม้อาจถือได้ว่าเป็นสินค้า (Goods) อีกทั้งก็มีกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะอยู่แล้ว ดังนั้น มนุษย์จึงไม่ถือว่าเป็นสินค้าเน่าเสียง่ายที่อยู่ภายใต้บังคับตามภาคผนวก 3

ตัวอย่างของสินค้าเน่าเสียง่ายที่จัดอยู่ในกรณีนี้ ได้แก่ สัตว์น้ำ, สัตว์ปีก, สัตว์เลี้ยง, สัตว์ที่ใช้ในการทดลอง, สัตว์ในสวนสัตว์ และสัตว์ที่ใช้ในการแสดงมหรสพ เป็นต้น

ซึ่งภาคผนวกดังกล่าวได้กำหนดค่านิยมไว้อย่างกว้าง ๆ เพื่อให้ครอบคลุมถึงสินค้าต่าง ๆ ที่มีลักษณะเน่าเสียได้ง่ายอย่างทั่วถึง และมีการกำหนดรายการสินค้าที่ถือเป็นสินค้าเน่าเสียง่ายในเอกสารแนบท้ายภาคผนวกดังกล่าวด้วยอย่างละเอียด โดยสินค้าตามรายการเหล่านี้จะได้รับสิทธิในการตรวจปล่อยก่อนสินค้านั้น ๆ สำหรับการผ่านพิธีการศุลกากรเพื่อความสะดวกรวดเร็วและรักษาสภาพของสินค้านั้น

นอกจากนี้ จะเห็นได้ว่า สินค้าเน่าเสียง่ายตามภาคผนวก 3 นี้มิได้หมายความเฉพาะเพียงสินค้าที่เป็นอาหารเน่าเสียง่ายอย่างเช่นในความตกลง ATP เท่านั้น แต่ยังหมายความรวมไปถึงสินค้านั้น ๆ ด้วย เช่น สัตว์มีชีวิต, พืชมีชีวิต, พืชประดับ และดอกไม้ต่าง ๆ เป็นต้น และ

หากพิจารณาต่อไป จะเห็นได้ว่า สินค้าเน่าเสียง่ายตามภาคผนวกนี้ยังมีความหมายที่กว้างกว่าในความตกลง ATP ซึ่งมุ่งบังคับใช้เฉพาะกับอาหารเพื่อการบริโภคของมนุษย์เพียงอย่างเดียวด้วย ดังนั้น ภาคผนวก 3 จึงมีขอบเขตการใช้บังคับกับสินค้าเน่าเสียง่ายที่กว้างและครอบคลุมกว่าบทบัญญัติของความตกลง ATP

### 3.4.2.2 การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายที่อยู่ภายใต้บังคับตามภาคผนวก 3

ภาคผนวก 3 กำหนดให้นำบทบัญญัติในภาคผนวกนี้มาใช้บังคับเฉพาะกับการขนส่งระหว่างประเทศ ดังนั้น หากเป็นการขนส่งภายในประเทศแล้ว ก็จะไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับตามภาคผนวก 3 แต่อย่างใด นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายตามภาคผนวกดังกล่าว ต้องเป็นการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนเท่านั้น ดังนั้น จะไม่นำภาคผนวก 3 นี้มาใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางทะเลหรือทางอากาศ และเมื่อภาคผนวก 3 ใช้คำว่า “road transport vehicle” กรณีจึงไม่นำภาคผนวก 3 นี้มาใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางรถไฟ (Railway Transport) ด้วย แม้ว่าการขนส่งสินค้าทางรถไฟถือว่าการขนส่งทางบก (land Transport) แบบหนึ่งเช่นเดียวกันกับการขนส่งทางถนนก็ตาม

ภาคผนวก 3 ได้มีการแยกประเภทสินค้าเน่าเสียง่ายออกเป็น 2 ลักษณะ อันได้แก่

- (1) การขนส่งสัตว์มีชีวิต และ
- (2) อาหารที่เน่าเสียง่ายเพื่อการบริโภคของมนุษย์ พืชมีชีวิตและพืชประดับ และดอกไม้ที่ตัดแต่งแล้ว

แต่กรณีการขนส่งทั้ง 2 ลักษณะนั้น ล้วนแต่ใช้บังคับเฉพาะการขนส่งข้ามแดน (Cross border transport หรือ Inter-state transport) เท่านั้น ไม่นำบทบัญญัตินี้ดังกล่าวมาใช้บังคับกับการขนส่งผ่านแดน (Transit transport) แต่อย่างใด<sup>62</sup> เนื่องจากภาคผนวก 3 เป็น

---

<sup>62</sup> Annex 3, Part II: Live Animals, Article 7 (Scope of Application): This Part should apply to the cross-border carriage of live animals by road transport vehicles.

Annex 3, Part III: Perishable Foodstuffs and Other Perishable Commodities, Article 17 (Scope of Application): This Part should apply to the cross-border carriage by

ภาคผนวกที่แนบท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน (GMS Cross-Border Transport Agreement) ซึ่งเป็นความตกลงที่บังคับใช้เฉพาะกับการขนส่งข้ามพรมแดนนั่นเอง จึงถือได้ว่าเป็นข้อจำกัดอย่างหนึ่งของภาคผนวกนี้ที่มีอากบังคับใช้กับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศได้ทุกกรณี ในขณะที่ความตกลง ATP นั้นมีขอบเขตการใช้บังคับที่กว้างกว่าภาคผนวกนี้ โดยสามารถใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศในทุกกรณี ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งข้ามแดน หรือการขนส่งผ่านแดนก็ตาม

### 3.4.2.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรฐานการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายตามภาคผนวก 3

ภาคผนวก 3 เรื่องสินค้าเน่าเสียง่ายที่แนบท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน (GMS Cross-Border Transport Agreement, Annex 3: Perishable goods) ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายไว้ โดยได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรฐานในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายไว้ในส่วนที่ 2 และ 3 ของภาคผนวกนี้ ซึ่งในส่วนที่ 2 เป็นมาตรฐานเกี่ยวกับสัตว์มีชีวิต และในส่วนที่ 3 เป็นมาตรฐานเกี่ยวกับอาหารเน่าเสียง่ายเพื่อการบริโภคของมนุษย์ พืชมีชีวิตและพืชประดับ และดอกไม้ที่ตัดแต่งแล้ว<sup>63</sup>

#### 3.4.2.3.1 มาตรฐานในการขนส่งสัตว์มีชีวิต

เรื่องมาตรฐานเกี่ยวกับสัตว์มีชีวิตปรากฏอยู่ในส่วนที่ 2 ตามภาคผนวก 3 โดยสัตว์มีชีวิตในที่นี้ หมายถึง สัตว์ที่ยังมีชีวิตอยู่ในขณะที่ทำการขนส่ง เช่น โค, กระบือ, ไก่ และม้า เป็นต้น แต่หากเป็นการขนส่งสัตว์ที่ตายแล้ว แม้ว่าจะทำการขนส่งตัวสัตว์ทั้งตัวก็ตาม ก็ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งสัตว์มีชีวิตตามส่วนที่ 2 นี้ การขนส่งเช่นนี้จึงไม่ต้องพิจารณาตามมาตรฐานที่

---

road transport vehicle of perishable foodstuffs for human consumption, live and ornamental plants, and cut flowers.

<sup>63</sup> Annex 3, Article 5 (Standards for Particular Categories of Perishable Goods): For two particular categories of perishable goods, i.e., (a) live animals, and (b) perishable foodstuffs for human consumption, live and ornamental plants, and cut flowers, this Annex provides more detailed transportation standards.

ภาคผนวก 3 กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม กรณีดังกล่าวอาจถือได้ว่าเป็นการขนส่งที่จัดอยู่ในประเภทผลิตภัณฑ์สัตว์ (อาทิเช่น เนื้อม้าหรือผลิตภัณฑ์เนื้อม้า หรือซากสัตว์) ก็ได้ ซึ่งก็ยังคงเป็นสินค้าที่ได้รับสิทธิพิเศษในการตรวจปล่อยก่อนสำหรับพิธีการศุลกากรในฐานะสินค้าเน่าเสียอย่างหนึ่งตามภาคผนวก 3 ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน

นอกจากนี้ กรณีการขนส่งสัตว์ที่ตายแล้ว หากเป็นสัตว์ที่นำไปใช้เป็นอาหารของมนุษย์ (อาทิเช่น ไก่, สุกร หรือโค) ก็จัดว่าเป็นการขนส่งอาหารเน่าเสียเพื่อการบริโภคของมนุษย์ตามส่วนที่ 3 ของภาคผนวก 3 การขนส่งดังกล่าว จึงต้องพิจารณาและคำนึงถึงมาตรฐานการขนส่งที่กำหนดไว้ตามส่วนที่ 3 ของภาคผนวกนี้ด้วย

มาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งสัตว์มีชีวิตนั้น มีการวางมาตรฐานการขนส่งโดยมีการแบ่งตามสภาวะต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

#### 1) มาตรฐานเกี่ยวกับสัตว์มีชีวิต

สัตว์มีชีวิตที่จะทำการขนส่งนั้น ไม่ควรเป็นสัตว์ที่เจ็บป่วยหรือบาดเจ็บ และไม่ควรเป็นสัตว์ที่กำลังตั้งครรรภ์อยู่ด้วย ทั้งนี้ ก็เนื่องมาจาก สัตว์ที่จะทำการขนส่งควรมีสภาพที่แข็งแรงและอยู่ในสภาพที่พร้อมที่จะทำการขนส่งได้เพราะการขนส่งอาจใช้ระยะเวลาการเดินทางเป็นวันหรืออาจเป็นเวลาหลายวันก็ได้ ซึ่งจะทำให้สัตว์นั้นอ่อนเพลียและบอบช้ำจากการเดินทางได้ไม่มากนักน้อย ดังนั้น หากสัตว์บาดเจ็บอยู่ก่อนทำการขนส่ง การขนส่งนั้นอาจทำให้สัตว์บาดเจ็บมากขึ้นหรืออาจทำให้ตายได้<sup>64</sup>

การจัดการด้านสาธารณสุข และสุขอนามัยของสัตว์นั้น หากมีสัตว์ที่เสียชีวิต หรือมีของเสียหรือมูลสัตว์ ก็ต้องทำการกำจัดให้เร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านสาธารณสุขและสุขอนามัย<sup>65</sup> เป็นที่น่าสังเกตว่า การกำจัดดังกล่าวในระหว่างการขนส่งจะต้องกระทำในสถานที่ใดและต้องมีขั้นตอนในการกำจัดอย่างไรนั้น ภาคผนวกนี้ไม่ได้กำหนดไว้ แต่โดยสภาพแล้ว หากมีสัตว์ที่เสียชีวิตหรือมีของเสียหรือมูลสัตว์แล้ว การกำจัดหรือการนำไปทิ้งนั้นก็ควรทำให้เรียบร้อยและปิดให้มิดชิด เพื่อป้องกันการเน่าเสีย และเชื้อโรคหรือกลิ่นที่อาจแพร่กระจายด้วย

<sup>64</sup> ข้อ 8 ตามภาคผนวก 3

<sup>65</sup> ข้อ 10(ง) ตามภาคผนวก 3

ในกรณีการขนส่งสัตว์ที่มีน้ำหนักนั้น ภาคผนวก 3 นี้ยังได้กำหนดให้ต้องมีการรีดน้ำหนักสัตว์ดังกล่าวประมาณทุก ๆ 12 ชั่วโมงด้วย<sup>66</sup> เนื่องจากสัตว์ที่มีน้ำหนักนั้นจะผลิตน้ำนมในระหว่างการขนส่ง ซึ่งสภาพของสัตว์ประเภทนี้ หากมีน้ำหนักมากเกินไปโดยไม่ได้มีการรีดน้ำนมออกไป อาจทำให้สัตว์ไม่สบายและเจ็บป่วยได้

ภาคผนวก 3 เรื่องการคัดแยกสัตว์ที่มีชีวิต กำหนดให้ต้องคัดแยกสัตว์ที่ไม่เป็นมิตรกันตามธรรมชาติ เนื่องจากประเภท อายุ เพศ หรือแหล่งกำเนิดออกจากกันด้วย และสัตว์ที่มีข้อกำหนดด้านสาธารณสุขที่แตกต่างกัน ก็ไม่ควรขนส่งมาด้วยกัน อีกทั้งการขนส่งสัตว์จะต้องแยกออกจากคนหรือสัตว์สายพันธุ์อื่น<sup>67</sup>

ในเรื่องการดูแล และการรักษาทางการแพทย์นั้น กำหนดว่าสัตว์ที่ขนส่งต้องได้รับการดูแลอย่างเหมาะสม และในกรณีที่สัตว์ที่ทำการขนส่งนั้นเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บระหว่างการเดินทางก็จะต้องได้รับการรักษาโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยจะต้องได้รับการรักษาที่เหมาะสม และอาจจำเป็นต้องฆ่าหากมีความจำเป็นตามข้อกำหนดด้านสาธารณสุขและสุขอนามัย นอกจากนี้ กำหนดว่าไม่ควรใช้ยาระงับประสาท ยกเว้นในบางสถานการณ์ และต้องอยู่ภายใต้การดูแลของสัตวแพทย์<sup>68</sup>

---

<sup>66</sup> ข้อ 10(จ) ตามภาคผนวก 3

<sup>67</sup> Annex 3, Article 13 (Segregation): (a) Animals that are naturally hostile to each other because of group, age, sex, or origin should be kept separated from each other.

(b) Animals with different sanitary requirements should not be transported in the same means of transport.

(c) Animals transported should be segregated from persons or other species of animals.

<sup>68</sup> ข้อ 14 ตามภาคผนวก 3

## 2) มาตรฐานเกี่ยวกับพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง

พาหนะที่ใช้ในการขนส่งนั้น ควรจะทำความสะดวกได้ง่าย มีหลังคาป้องกัน การหลบหนี และจัดทำขึ้นมาเพื่อรับน้ำหนักของสัตว์ที่จะทำการขนส่งได้ ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้ สัตว์ได้รับบาดเจ็บหรือได้รับความทรมาน โดยต้องมั่นใจได้ว่าสัตว์จะได้ปลอดภัยตลอดการขนส่ง นอกจากนี้ พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสัตว์จะต้องมีอุปกรณ์ในการเก็บของเสียของสัตว์ที่สามารถ ทำความสะอาดและฆ่าเชื้อโรคได้ทั้งหมด<sup>69</sup> อีกทั้งต้องจัดสถานที่ให้เพียงพอที่สัตว์จะอยู่ในสภาพ ธรรมชาติ (ยืน นั่ง นอน แล้วแต่กรณี) และต้องจัดให้มีที่กั้นเพื่อป้องกันอันตรายจากการเคลื่อนที่ ของพาหนะ และต้องบรรจุสัตว์ในปริมาณที่เหมาะสมและมีอากาศถ่ายเทได้สะดวก<sup>70</sup> ซึ่งในส่วน ของที่กำบังนั้น จะต้องสามารถป้องกันสัตว์จากสภาพอากาศที่เลวร้ายและสภาพอากาศที่ เปลี่ยนแปลงได้ โดยจะต้องมีหลังคาและช่องระบายอากาศที่เพียงพอเพื่อให้อากาศถ่ายเทได้ สะดวก<sup>71</sup> และพาหนะที่ใช้ในการขนส่งต้องง่ายต่อการสังเกตและตรวจสอบสัตว์ที่อยู่ภายใน<sup>72</sup> เช่น อาจจัดให้มีช่องหน้าต่าง หรือช่องประตู เป็นต้น เพื่อจะได้สังเกตเห็นว่า เกิดความผิดปกติใด ๆ ขึ้นกับ สัตว์ในระหว่างการขนส่งหรือไม่ ซึ่งจะได้ทำการดูแลและแก้ไขได้ทันเวลาที่

สำหรับพาหนะและคอนเทนเนอร์ที่ใช้ในการขนส่งสัตว์นั้น จะต้องมีความหมายที่ระบุ ว่าเป็นสัตว์มีชีวิต และต้องมีเครื่องหมายที่แสดงไว้เพื่อให้การจัดวางสัตว์อยู่ในสภาพปกติและ เหมาะสมด้วย<sup>73</sup>

## 3) มาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่ง

การขนส่งสัตว์ที่มีชีวิตนั้น ต้องไม่ทำให้สัตว์ได้รับบาดเจ็บหรือได้รับความทรมาน ดังนั้น ผู้ขนส่งหรือผู้ขับรถที่ทำการขนส่งจึงควรระมัดระวังในเรื่องของการเร่งความเร็ว การห้ามล้อ หรือการเปลี่ยนทิศทางอย่างกะทันหันด้วย<sup>74</sup>

<sup>69</sup> ข้อ 10(ข) และ(ค) ตามภาคผนวก 3

<sup>70</sup> ข้อ 11 ตามภาคผนวก 3

<sup>71</sup> ข้อ 12 ตามภาคผนวก 3

<sup>72</sup> ข้อ 15 ตามภาคผนวก 3

<sup>73</sup> ข้อ 9 ตามภาคผนวก 3

ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งนั้น เนื่องจากสัตว์นั้นมีชีวิต การขนส่งจึงไม่ควรจะเกิดความล่าช้า ประเทศภาคีคู่สัญญาควรจะต้องเตรียมการร่วมกันเพื่อให้การขนส่งสัตว์มีชีวิตนั้นเป็นไปด้วยความรวดเร็ว โดยการขนส่งสินค้าประเภทนี้จะได้รับสิทธิพิเศษในการตรวจปล่อยสินค้าข้ามแดนตามที่ระบุไว้ในข้อ 9 ของภาคผนวก 4 ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน ซึ่งได้กำหนดให้ลำดับการตรวจปล่อยก่อน สำหรับพิธีการทางศุลกากร มีลำดับดังนี้

- 1) ผู้โดยสารป่วย และผู้โดยสารอื่น ๆ
- 2) สินค้าเน่าเสียง่าย (รวมถึงอาหารสด)
- 3) สัตว์มีชีวิต และ
- 4) สินค้าอื่น ๆ

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาจากบทบัญญัติดังกล่าว จะเห็นได้ว่า สัตว์ที่มีชีวิตนั้นถูกจัดให้มีความเร่งด่วนที่จะได้รับการตรวจปล่อยก่อนเป็นลำดับที่ 3 ซึ่งเป็นรองจากผู้โดยสารป่วยและผู้โดยสารอื่น ๆ และสินค้าเน่าเสียง่าย (รวมถึงอาหารสด) โดยมีลำดับมาก่อนสินค้าอื่น ๆ ที่ไม่ใช่สินค้าเน่าเสียง่ายเท่านั้น

สำหรับการเดินทางที่มีระยะเวลาเกิน 24 ชั่วโมง ควรเลือกใช้เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งสัตว์ที่มีจุดพักสัตว์ เพื่อให้สัตว์นั้นได้พัก และได้รับอาหารและน้ำด้วย ในกรณีที่จำเป็นต้องทำการขนส่งสัตว์ลงและมีที่พักให้สัตว์แล้ว สถานที่และระยะเวลาในการขนส่งสัตว์ลงนั้น ให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านสาธารณสุขและสุขอนามัยแห่งชาติ<sup>75</sup>

### 3.4.2.3.2 มาตรฐานในการขนส่งอาหารเน่าเสียง่ายเพื่อการบริโภคของมนุษย์ พืชมีชีวิตและพืชประดับ และดอกไม้ที่ตัดแต่งแล้ว

มาตรฐานเกี่ยวกับอาหารเน่าเสียง่ายเพื่อการบริโภคของมนุษย์ พืชมีชีวิตและพืชประดับ และดอกไม้ที่ตัดแต่งแล้วนั้น ปรากฏอยู่ในส่วนที่ 3 ตามภาคผนวก 3 ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน สำหรับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในส่วนที่ 3 ตามภาคผนวก 3 นี้มุ่งใช้

<sup>74</sup> ข้อ 10(ก) ตามภาคผนวก 3

<sup>75</sup> ข้อ 16 ตามภาคผนวก 3

บังคับเฉพาะกับอาหารของมนุษย์, พืชมีชีวิตร และพืชประดับ และดอกไม้ที่ตัดแต่งแล้วเท่านั้น (ได้แก่ ผักและผลไม้, เนื้อสัตว์และผลิตภัณฑ์สัตว์ต่าง ๆ, นมและไข่ สำหรับมนุษย์ และดอกไม้สด หรือไม้ประดับมีชีวิตร เป็นต้น) ดังนั้น หากเป็นสินค้าเน่าเสียง่ายอื่น ๆ เช่น อาหารสัตว์, น้ำเชื้อของ สัตว์และตัวอ่อน, วัคซีน, เซรุ่ม และเลือดพลาสมา เป็นต้น ก็ไม่ต้องพิจารณาว่าการขนส่งสินค้า เหล่านี้จะมีมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในส่วนที่ 3 ของภาคผนวก 3 หรือไม่

โดยส่วนที่ 3 เรื่องมาตรฐานเกี่ยวกับอาหารที่เน่าเสียง่ายและสินค้าเน่าเสียง่าย ประเภทอื่น ตามภาคผนวก 3 นั้นได้มีการวางหลักเกณฑ์ไว้ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1) มาตรฐานเกี่ยวกับอาหารเน่าเสียง่าย และพืชมีชีวิตร, พืชประดับ และดอกไม้ที่ ตัดแต่งแล้ว

อาหารเน่าเสียง่ายนั้น ต้องมีการคัดแยกอาหารเน่าเสียง่ายโดยเฉพาะ เพื่อไม่ให้ขนส่ง ร่วมกับสัตว์มีชีวิตรและสินค้าที่อาจปนเปื้อน เนื่องจากอาจมีผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยหรือมีกลิ่นได้ เว้นแต่อาหารสดนั้นจะอยู่ในบรรจุภัณฑ์ที่มีการป้องกันที่เหมาะสม<sup>76</sup> อย่างไรก็ตาม ไม่มีการ กำหนดมาตรฐานของบรรจุภัณฑ์อาหารที่มีการป้องกันที่เหมาะสมไว้ เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นและ สามารถพิจารณาได้ตามแต่กรณี

ในส่วนพืชมีชีวิตร, พืชประดับ และดอกไม้ที่ตัดแต่งแล้วที่จะทำการขนส่งนั้น ควรเป็น พืชและดอกไม้ที่ปราศจากแมลงศัตรูเท่านั้น และควรมีการคัดแยกดอกไม้สดที่ตัดแต่งแล้วออกจาก ผลไม้สุก, ใบไม้, กิ่งก้าน และแหล่งที่ทำให้เกิดแก๊สที่จะทำให้สินค้าเสียหายหรือเน่าเสียได้<sup>77</sup> ทั้งนี้ เพื่อรักษาสภาพให้ดอกไม้สดนั้นมีความสมบูรณ์ และป้องกันดอกไม้สดดังกล่าวให้เกิด ความเสียหายจากการขนส่งร่วมกับของอื่น ๆ น้อยที่สุด

2) มาตรฐานเกี่ยวกับพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง

พาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนั้น พื้นผิวภายในของพาหนะและอุปกรณ์ที่ ใช้ในการขนส่งควรทนต่อการสึกกร่อนและไม่ลื่น ทั้งยังต้องไม่ลอกติดไปกับสินค้าที่ขนส่ง วัสดุที่ใช้ ควรจะเรียบ กั้นน้ำ ทำความสะอาดง่าย และปลอดภัย โดยพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง นั้นต้องมีการระบายอากาศและการระบายน้ำเป็นระบบปิด ส่วนคอนเทนเนอร์นั้นควรจะมีปิดแน่น

<sup>76</sup> ข้อ 19 ตามภาคผนวก 3

<sup>77</sup> ข้อ 24 ตามภาคผนวก 3

และกันน้ำ เพื่อที่จะป้องกันฝุ่น, สิ่งสกปรก, ดิน และสัตว์ที่อาจทำลายพืชผล หรือแมลง (เช่น จุลินทรีย์, พยาธิ และแมลงต่าง ๆ) ทั้งที่มาจากภายนอกและภายใน อีกทั้งยังเพื่อป้องกันสินค้าและสิ่งแวดล้อมจากการปนเปื้อนและการเน่าเสียด้วย โดยพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้านั้นไม่ควรที่จะใช้ร่วมกับการขนส่งสัตว์มีชีวิตหรือสินค้าที่อาจปนเปื้อน แต่หากจำเป็นต้องใช้ขนส่งร่วมกัน หลังจากที่ทำกรขนถ่ายสินค้าลงแล้วก็ต้องทำความสะอาด ซ้ำเชื้อโรค และกำจัดกลิ่นอย่างทั่วถึงด้วย<sup>78</sup>

ในส่วนอาหารเน่าเสียง่ายขึ้น ต้องมีการระบายอากาศเพื่อรักษาระดับความชื้นในที่บรรจุสินค้า และต้องมีการระบายน้ำที่เพียงพอ เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสินค้าและสิ่งแวดล้อม<sup>79</sup> เนื่องมาจากการขนส่งอาหารเน่าเสียง่ายที่อยู่ในรูปของการแช่แข็งหรือแช่แข็งเยือกแข็งนั้น อาจจะมีการละลายหรือการระเหยของความเย็นในรูปของน้ำได้ จึงต้องจัดให้มีการระบายน้ำที่ดีระหว่างการขนส่งด้วย นอกจากนี้ ในการขนส่งอาหารเน่าเสียง่ายควรรักษาระดับอุณหภูมิในที่บรรจุสินค้าตลอดการเดินทางด้วย โดยภาคผนวก 3 กำหนดให้การรักษาระดับอุณหภูมิดังกล่าว จะใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาตามมาตรฐานระหว่างประเทศหรือสากล ดังที่ระบุไว้ในคู่มือการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association) และความตกลงว่าด้วยการขนส่งอาหารเน่าเสียง่ายระหว่างประเทศและอุปกรณ์พิเศษในการขนส่ง (Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage หรือ ATP)<sup>80</sup> เพื่อเป็นมาตรฐานในการกำหนดอุณหภูมิในขณะที่ทำการขนส่งสินค้า กรณีจะเห็นได้ว่าภาคผนวก 3 กำหนดเพียงให้นำคู่มือการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายและความตกลง ATP มาใช้บังคับเฉพาะในเรื่องการรักษาระดับอุณหภูมิเท่านั้น ไม่ได้กำหนดให้นำบทบัญญัติในเรื่องอื่น ๆ มาใช้ด้วยแต่อย่างใด

ในส่วนพืชมีชีวิต, พืชประดับ และดอกไม้ที่ตัดแต่งแล้วที่จะทำการขนส่งนั้น ในเรื่องของอุณหภูมิระหว่างการขนส่งพืชมีชีวิต, พืชประดับ และดอกไม้ที่ตัดแต่งแล้วนั้น ที่บรรจุสินค้า

<sup>78</sup> ข้อ 18 ตามภาคผนวก 3

<sup>79</sup> ข้อ 20 และ 21 ตามภาคผนวก 3

<sup>80</sup> ข้อ 23 ตามภาคผนวก 3

ไม่ควรอยู่กลางแจ้งและไม่ควรมีสภาวะร้อนจัด หรือหนาว/เย็นจัด และในเรื่องของการให้น้ำ ควรใช้น้ำสะอาดเพื่อรดให้พืชมีชีวิต, พืชประดับ และดอกไม้ที่ตัดแต่งแล้ว

พืชมีชีวิตควรมีการบรรจุที่เหมาะสม เพื่อลดความเสียหายที่อาจจะเกิดจากความแห้ง การเคลื่อนย้ายระหว่างขนส่ง และควรมีการระบายอากาศที่เหมาะสมด้วย โดยพืชมีชีวิตนี้ควรเก็บไว้ในที่ที่มีอากาศถ่ายเทได้สะดวก หรือการระบายอากาศที่เพียงพอ เนื่องจากส่วนใหญ่แล้วระบบการทำงานของพืชมีชีวิตจะต้องมีการสังเคราะห์แสง, การปล่อยก๊าซ และการคายความร้อน การระบายอากาศจึงเป็นสิ่งสำคัญเพื่อให้ระบบการทำงานของพืชนั้นเป็นไปโดยสมบูรณ์ นอกจากนี้ที่บรรจุทุกสินค้าสำหรับการขนส่งพืชมีชีวิตนั้นต้องแห้ง แต่ไม่ใช่แห้งจนเกินไปจนถึงขนาดทำให้เกิดความแห้งแล้ง และในส่วนของขนส่งพืชมีชีวิตนั้น จะต้องทำการติดฉลากหรือป้ายกันน้ำที่ระบุว่า “พืชมีชีวิต - ไม่ควรเก็บในที่ร้อนจัด หรือหนาว/เย็นจัด” (LIVE PLANTS - NO EXTREME HEAT OR COLD) ติดไว้ทุกด้าน รวมทั้งด้านบนด้วย โดยฉลากและป้ายจะต้องอธิบายถึงข้อจำกัดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน อีกทั้งยังต้องติดฉลากหรือป้ายกันน้ำที่ระบุว่า “ด้านบน/วางด้านนี้ขึ้น” (THIS SIDE UP) และลูกศรที่ชี้ขึ้นไปด้านบน/ระบุว่าควรวางให้ด้านบนตั้งขึ้นเสมอ โดยต้องติดไว้ในที่ที่เหมาะสมด้วย

ดอกไม้สดที่ตัดแต่งแล้ว ก็ต้องเก็บไว้ในที่ที่มีความชื้นสูง (เช่น 95% - 98%) เพื่อป้องกันความแห้งแล้ง อันเป็นการรักษาสภาพความสดของพืชมีชีวิตและดอกไม้ที่ตัดแต่งแล้วนั่นเอง ในขณะที่อุณหภูมิระหว่างการขนส่งของดอกไม้สดที่ตัดแต่งแล้วนั้นควรเก็บไว้ในอุณหภูมิที่เหมาะสม (เช่น 2 - 4 องศาเซลเซียส และ 10 องศาเซลเซียสสำหรับพันธุ์พืชเขตร้อน)<sup>81</sup>

### 3) มาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่ง

การขนส่งอาหารเน่าเสียงายนั้นไม่ควรเกิดความล่าช้า โดยการขนส่งสินค้าประเภทนี้ จะได้รับสิทธิพิเศษในการตรวจปล่อยสินค้าข้ามแดนตามที่ระบุไว้ในข้อ 9 ของภาคผนวก 4 ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน<sup>82</sup> ซึ่งอาหารเน่าเสียงายนี้จะได้รับสิทธิตรวจปล่อยเป็นลำดับที่ 2 รองจากผู้โดยสารป่วยและผู้โดยสารอื่น ๆ

<sup>81</sup> ข้อ 24 ตามภาคผนวก 3

<sup>82</sup> ข้อ 22 ตามภาคผนวก 3

ในขณะที่การขนส่งพืชมีชีวิต, พืชประดับ และดอกไม้ที่ตัดแต่งแล้วไม่มีบทบัญญัติใด ๆ ในส่วนที่ 3 ระบุว่า การขนส่งสินค้าดังกล่าวไม่ควรเกิดความล่าช้า แต่แม้ไม่มีการบัญญัติในเรื่องดังกล่าวไว้เป็นการเฉพาะก็ตาม เมื่อสินค้าดังกล่าวเป็นสินค้าเน่าเสียอย่างหนึ่ง จึงเป็นสินค้าที่ได้รับสิทธิพิเศษในการตรวจปล่อยสินค้าข้ามแดนตามที่ระบุไว้ในข้อ 9 ของภาคผนวก 4 ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนเช่นกัน โดยมีลำดับการตรวจปล่อยเดียวกันกับอาหารเน่าเสียอย่างแน่นอน

### 3.4.2.4 ผลทางกฎหมายตามภาคผนวก 3

#### 3.4.2.4.1 สิทธิพิเศษตามภาคผนวก 3

กรณีการขนส่งสินค้าเน่าเสียตามรายการที่อยู่ในเอกสารแนบท้ายภาคผนวก 3 จะได้รับสิทธิพิเศษในการตรวจปล่อยสินค้าข้ามแดนตามที่ระบุไว้ในข้อ 9<sup>83</sup> ของภาคผนวก 4 เรื่องการอำนวยความสะดวกสำหรับสินค้าข้ามแดน<sup>84</sup> ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน (Facilitation of Cross-border Transport of Goods and People Agreement) โดยรายการสินค้าจะปรับไปตามความตกลงของประเทศภาคีสัญญาผ่านทางคณะกรรมการร่วมที่ประเทศภาคีได้ร่วมกันจัดตั้งขึ้น

---

<sup>83</sup> ข้อ 9 ตามภาคผนวก 4 ของความตกลง ระบุว่า การผ่านพิธีการศุลกากร ให้เป็นไปตามลำดับก่อน-หลัง โดยปราศจากการเลือกปฏิบัติด้วยเหตุผลด้านระเบียบเกี่ยวกับสุขอนามัย ดังนี้

- 1) ผู้โดยสารป่วย และผู้โดยสารอื่น ๆ
- 2) สินค้าเน่าเสีย (รวมถึงอาหารสด)
- 3) สัตว์มีชีวิต และ
- 4) สินค้าอื่น ๆ

<sup>84</sup> ภาคผนวก 4 ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน ประเทศไทยได้มอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ และประเทศไทยได้ทำการลงนามร่วมในภาคผนวกดังกล่าวเมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2547

สำหรับวัตถุประสงค์ของการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ภาควิชาสัญญาจะแจ้งให้แต่ละฝ่ายทราบว่าสินค้าเน่าเสียง่ายชนิดใดจะต้องเร่งการตรวจปล่อย และการเปลี่ยนแปลงอื่น ๆ ผ่านทางหน่วยประสานที่ระบุไว้ในข้อ 4(ข) ของภาคผนวก 3<sup>85</sup> ซึ่ง “หน่วยประสาน” ก็คือหน่วยงานกลางสำหรับการดำเนินการตามภาคผนวกนี้

สินค้าเน่าเสียง่ายนั้น ภาคผนวก 4 ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนได้กำหนดให้มีสิทธิได้รับการตรวจปล่อยก่อนเป็นลำดับแรกของบรรดาสินค้าต่าง ๆ ทั้งหมด โดยมีสิทธิได้รับการตรวจปล่อยผ่านเป็นลำดับหลังจากการตรวจคนโดยสารเท่านั้น แสดงให้เห็นว่าความตกลงนี้ให้ความสำคัญกับสินค้าเน่าเสียง่ายว่าต้องได้รับการอำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการขนส่งเป็นอย่างมากนั่นเอง

อย่างไรก็ตาม สินค้าเน่าเสียง่ายจะสามารถข้ามแดนได้ก็ต่อเมื่อสินค้านั้นเป็นไปตามข้อกำหนดด้านสาธารณสุข สุขอนามัย และ/หรือการตรวจโรคระบาด โดยมีเอกสารด้านสาธารณสุข สุขอนามัย การตรวจโรคระบาดที่เกี่ยวข้องมาแสดงด้วย<sup>86</sup> ข้อกำหนดทั้งสองนี้เป็นไปตามข้อ 9 ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน<sup>87</sup> กล่าวคือ การตรวจโรคระบาดพืชและ

---

<sup>85</sup> Annex 3, Article 2 (Priority Regime): (a) Perishable Goods listed in the Attachment shall be granted a priority border crossing clearance regime according to the order set out in Article 9 of Annex 4 to the Agreement. This list may be modified from time to time subject to agreement by the Contracting Parties through the Joint Committee.

(b) For the purpose of transport facilitation, the Contracting Parties shall inform each other of their respective lists of Perishable Goods for which quarantine clearance can be expedited, and any changes thereof, through the points of contact called for in Article 4(b) of this Annex.

<sup>86</sup> ภาคผนวก 3 ข้อ 3 เรื่องข้อกำหนดและเอกสารด้านสาธารณสุข สุขอนามัย การตรวจโรคระบาด

<sup>87</sup> Facilitation of Cross-border Transport of Goods and People Agreement, Article 9 (Phytosanitary and Veterinary Inspection): The Contracting Parties shall comply

สัตว์นั้น ประเทศภาคีจะไม่ทำการตรวจสอบสินค้าที่ข้ามเขตแดนอย่างเข้มงวดมากกว่าที่กำหนดไว้ในระเบียบขององค์การอนามัยโลก และองค์การอาหารและการเกษตรกรรม ทั้งนี้ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและส่งเสริมการค้าระหว่างกลุ่มประเทศภาคีให้มีความสะดวก รวดเร็ว ด้วยการลดอุปสรรคในเรื่องการกำหนดมาตรฐานการตรวจสอบด้านสาธารณสุข สุขอนามัย และโรคระบาดระหว่างกันนั่นเอง

หากพิจารณาเรื่องข้อกำหนดและเอกสารด้านสาธารณสุข สุขอนามัย การตรวจโรคระบาดดังกล่าวแล้ว จะเห็นได้ว่า ภาคผนวก 3 เป็นเพียงความตกลงร่วมกันที่ให้สิทธิในการข้ามแดนได้โดยเร็วเท่านั้น แต่มิได้สร้างหลักเกณฑ์ใด ๆ ขึ้นมาใหม่หรือทำการลดเงื่อนไขเกี่ยวกับบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่กำกับดูแลตัวสินค้านั้น ๆ ดังนั้น หากสินค้าเน่าเสียง่ายประเภทใดมีกฎหมายควบคุม ดูแล และวางระเบียบใด ๆ ไว้ ก็จะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติเหล่านั้นให้ถูกต้องด้วย เนื่องจากภาคผนวกดังกล่าวไม่ได้มีผลเป็นการยกเว้นกฎหมายหรือระเบียบใด ๆ ที่ใช้บังคับกับตัวสินค้าน่าเสียง่ายนั้น

โดยรายการสินค้าเน่าเสียง่ายที่อยู่ในเอกสารแนบที่จะได้รับการตรวจปล่อยก่อนตามพิธีการศุลกากรนั้น อาจแบ่งประเภทสินค้าได้ 3 ลักษณะ ได้แก่

#### 1) สัตว์และผลิตภัณฑ์สัตว์

สัตว์และผลิตภัณฑ์สัตว์นี้ ไม่ว่าจะสามารถใช้เป็นอาหารได้หรือไม่ หรือเป็นสัตว์ประเภทใด ๆ ก็ตาม ล้วนแต่ได้รับการตรวจปล่อยก่อนทั้งสิ้น<sup>88</sup>

#### 2) พืชและผลิตภัณฑ์พืช

พืชและผลิตภัณฑ์พืช ไม่ว่าจะสามารถใช้เป็นอาหารได้หรือไม่ และยักรวมถึงดอกไม้, ไม้ประดับ, ผัก, ผลไม้ และธัญพืชด้วย จะได้รับการตรวจปล่อยก่อนทั้งสิ้น<sup>89</sup>

---

with international agreements related to the regulations of the World Health Organization, Food and Agriculture Organization, and Office International des Epizooties in applying inspection of goods crossing the border.

<sup>88</sup> ข้อ 1.2, ข้อ 2.2 และ ข้อ 3 ตามเอกสารแนบ 3 ท้ายภาคผนวก 3

<sup>89</sup> ข้อ 1.1 และข้อ 2.1 ตามเอกสารแนบ 3 ท้ายภาคผนวก 3

### 3) รายการทางการแพทย์และสัตว์แพทย์

รายการทางการแพทย์และสัตว์แพทย์นี้ ได้แก่ วัคซีน, เลือด, เลือดพลาสมา, เซรุ่ม, สารเคมีที่ใช้ในห้องทดลองทางชีวภาพ และ วัตถุทางด้านพยาธิวิทยา ชีวภาพ เซรุ่มวิทยา เพื่อการวิจัยและการวินิจฉัยโรค แต่ทั้งนี้ จะต้องอยู่ในสภาวะที่ต้องแช่เย็นหรือแช่เย็นจนแข็งเท่านั้น ซึ่งหากพิจารณาจากลักษณะของสิ่งเหล่านี้แล้ว จะเห็นได้ว่า สิ่งดังกล่าว แม้ว่าจะมีลักษณะที่เน่าเสียง่ายก็ตาม แต่ก็มีใช้สิ่งนี้จัดว่าเป็นสินค้า (Goods) ในระบบการค้าและธุรกิจเท่าใดนัก การที่ภาคผนวก 3 กำหนดให้นำสิ่งเหล่านี้มาเป็นส่วนหนึ่งของรายการตามเอกสารแนบดังกล่าว ก็น่าจะมีเหตุผลมาจากเรื่องของความจำเป็นทางการแพทย์ ประกอบกับการที่สิ่งเหล่านี้ไม่ใช่สิ่งที่สามารถซื้อหาได้โดยง่าย จึงต้องการให้สิ่งเหล่านี้ได้รับสิทธิพิเศษในการตรวจปล่อยให้ผ่านขั้นตอนศุลกากรอย่างรวดเร็วเช่นเดียวกับสินค้าเน่าเสียง่ายประเภทอื่น ๆ นั่นเอง<sup>90</sup>

อย่างไรก็ตาม หากเป็นการขนส่งสัตว์มีชีวิตแล้ว สัตว์ที่มีชีวิตนั้นถูกจัดให้มีความเร่งด่วนที่จะได้รับการตรวจปล่อยก่อนเป็นลำดับที่ 3 ซึ่งเป็นลำดับที่รองลงมาจากผู้โดยสารป่วยและผู้โดยสารอื่น ๆ และสินค้าเน่าเสียง่าย (รวมถึงอาหารสด) โดยมีลำดับมาก่อนสินค้าอื่น ๆ ที่ไม่ใช่สินค้าเน่าเสียง่ายเพียงเท่านั้น ซึ่งน่าสังเกตว่า ลำดับดังกล่าวมีความเหมาะสมหรือไม่ เนื่องจากสัตว์ที่ทำการขนส่งนั้น เป็นสัตว์ที่มีชีวิต (เหมือนผู้โดยสาร) จึงน่าจะมีลำดับการตรวจปล่อยก่อนสินค้าเน่าเสียง่าย เพราะโดยสภาพการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายอื่น ๆ มักจะต้องมีอุปกรณ์ที่ทำหน้าที่รักษาอุณหภูมิ อาทิเช่น อุปกรณ์ห้องเย็น ดังนั้น โดยทั่วไปแล้วสินค้าเน่าเสียง่ายอื่น ๆ นั้น น่าจะมีความทนทานและรักษาสภาพของตัวสินค้าได้ดีกว่าสัตว์ที่มีชีวิตนั่นเอง แต่ทั้งนี้ ลำดับของการตรวจปล่อยสัตว์ที่มีชีวิตจากพิธีการศุลกากรนั้นต้องแยกพิจารณาจากเรื่องระเบียบทางด้านสาธารณสุขหรือสุขอนามัยของสัตว์ดังกล่าวที่กำหนดให้อาจต้องกักสัตว์นั้นเพื่อรอดูอาการหรือตรวจโรคก่อนได้ ซึ่งก็มีผลต่อความรวดเร็วในการขนส่งด้วย

#### 3.4.2.4.2 ผลเกี่ยวกับมาตรฐานตามภาคผนวก 3

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรฐานในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายตามภาคผนวก 3 ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน (Facilitation of Cross-border Transport of Goods

<sup>90</sup> ข้อ 2.3 ตามเอกสารแนบ 3 ท้ายภาคผนวก 3

and People Agreement) ได้กำหนดมาตรฐานในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายไว้เป็นพิเศษเฉพาะสินค้าบางประเภทเท่านั้น ได้แก่ สินค้าประเภทสัตว์มีชีวิต และสินค้าประเภทอาหารเน่าเสียง่ายเพื่อการบริโภคของมนุษย์, พืชมีชีวิตและพืชประดับ และดอกไม้ที่ตัดแต่งแล้ว ซึ่งหากเป็นสินค้าเน่าเสียง่ายอื่น ๆ นอกจากที่กล่าวไว้ในภาคผนวก 3 ก็จะไม่อยู่ภายใต้มาตรฐานดังกล่าว และสามารถกำหนดลักษณะและความเหมาะสมในการขนส่งสินค้านั้นได้อย่างเสรีตามความต้องการของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรฐานในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายตามภาคผนวก 3 เรื่องการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน ได้ถูกกำหนดให้เป็นเพียงการแนะนำแนวทางสำหรับประเทศภาคีเกี่ยวกับข้อกำหนดของการขนส่งสินค้าดังกล่าวข้ามแดนเท่านั้น<sup>91</sup> หากได้มีผลบังคับใด ๆ ต่อประเทศสมาชิกภาคีคู่สัญญาที่ร่วมลงนามกัน บทบัญญัติที่กำหนดมาตรฐานในการขนส่งสินค้าดังกล่าว จึงไม่มีสภาพบังคับในความเป็นจริง ไม่ว่าจะในทางกฎหมายหรือในทางปฏิบัติ กล่าวคือ มาตรฐานในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายตามที่ปรากฏในภาคผนวก 3 นั้น เป็นเพียงข้อเสนอแนะให้ผู้ขนส่งหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องพิจารณา เพื่อเลือกใช้กับการขนส่งสินค้าของตนหรือไม่ก็ได้ตามความสมัครใจ ดังนั้น แม้ว่าผู้ขนส่งหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องนั้นจะไม่ได้ทำการสร้าง ใช้ หรือรักษาพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้านั้นให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 3 ก็ตาม แต่ผู้ขนส่งหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องก็ยังสามารถทำการขนส่งสินค้าดังกล่าวได้ โดยปราศจากการตรวจสอบหรือการดำเนินการตามมาตรการใด ๆ ของรัฐ ตลอดจนผู้ขนส่งหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องก็ไม่ต้องได้รับการดำเนินคดีหรือการลงโทษใด ๆ จากการฝ่าฝืนหรือไม่ได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานในภาคผนวกนั้น

จากสถานะของบทบัญญัติเกี่ยวกับมาตรฐานพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายที่เป็นเพียงข้อเสนอแนะหรือข้อเสนอแนะแนวทางในการปฏิบัติเท่านั้น ทำให้มาตรฐานที่กล่าวไว้ในภาคผนวก 3 ดังกล่าว มีลักษณะเป็นการบรรยายและกล่าวถึงหลักเกณฑ์หรือ

---

<sup>91</sup> Annex 3, Article 6 (Recommendatory Nature of Standards): Parts II and III of this Annex provide recommendations that may serve as guidance for the Contracting Parties in their regulation of the cross-border carriage of (a) live animals, and (b) perishable foodstuffs for human consumption, live and ornamental plants, and cut flowers.

ข้อกำหนดไว้อย่างกว้าง ๆ โดยมุ่งเน้นเกี่ยวกับเรื่องความเหมาะสม และสิ่งที่ควรคำนึงถึงในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายแต่ละประเภทเท่านั้น ซึ่งจะไม่มีการให้รายละเอียดและข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานต่าง ๆ ที่เป็นปัจจัยสำคัญอันมีผลกระทบโดยตรงต่อสภาพและความสมบูรณ์ของสินค้าเน่าเสียง่ายไว้แต่อย่างใด อีกทั้งภาคผนวกดังกล่าวจะไม่มีการบัญญัติให้สิทธิหรืออำนาจแก่ประเทศภาคีในการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่จำเป็นในการตรวจสอบและเพื่อใช้บังคับกับพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งเช่นว่านั้นให้เป็นไปตามมาตรฐาน ตลอดจนถึงการกำหนดบทลงโทษ (Sanction) ต่อผู้ขนส่งที่ไม่ได้ปฏิบัติตามหรือกระทำการฝ่าฝืนด้วย จึงส่งผลให้การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศภาคีตามภาคผนวก 3 นั้น ยังไม่มีแบบแผนและมาตรฐานร่วมกันที่ใช้บังคับกับการขนส่งดังกล่าวในความเป็นจริง