

## การบริการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Services)

### ความนำ

การขนส่งทางอากาศเป็นรูปแบบหนึ่งของการขนส่งที่มีบทบาทและได้รับความนิยมสูงในยุคปัจจุบัน เนื่องจากลักษณะของการขนส่งทางอากาศที่มีความรวดเร็ว สะดวก และปลอดภัย เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ การขนส่งทางอากาศถือเป็นสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญและจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชน และในบางประเทศถือเป็นหน้าที่ของภาครัฐจะต้องจัดหาบริการดังกล่าวให้แก่ประชาชน สำหรับประเทศไทย นอกจากการขนส่งทางอากาศจะเป็นกิจการสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งแล้ว การขนส่งทางอากาศยังจัดเป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) อย่างหนึ่ง ที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ทั้งในแง่เศรษฐกิจการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างประเทศโดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

การขนส่งทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ และระหว่างประเทศ สามารถแบ่งบริการได้เป็น 2 ลักษณะ คือ (1) บริการแบบประจำ และ (2) บริการแบบไม่ประจำ ซึ่งรัฐจะมีนโยบายในการกำกับดูแลที่แตกต่างกัน ซึ่งปกติรัฐจะมีระดับการควบคุมกำกับดูแลบริการแบบไม่ประจำเข้มข้นน้อยกว่าบริการแบบประจำ

สำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ประกอบด้วย (1) การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศแบบไม่ประจำระหว่างประเทศ หรือที่เรียกกันว่าเที่ยวบินเช่าเหมาลำ รัฐจะใช้ดุลพินิจในการพิจารณาอนุญาตเป็นรายกรณี โดยคำนึงถึงปริมาณความต้องการเป็นหลัก และ (2) การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศแบบประจำ รัฐแต่ละรัฐจะต้องจัดทำความตกลงระหว่างกัน ทั้งในรูปแบบของความตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคี เพื่อแลกเปลี่ยนสิทธิการบินระหว่างกัน โดยความตกลงที่จัดทำนั้นจะเป็นกรอบพื้นฐานสำหรับการอนุญาตการทำการบินแบบประจำระหว่างประเทศไทยกับประเทศเหล่านั้น ซึ่งเป็นเนื้อหาที่จะได้กล่าวในลำดับต่อไป

### กิจกรรมสาขาบริการขนส่งทางอากาศ

ในแต่ละสาขาบริการได้มีการแตกกิจกรรมย่อยออกไปอีกหลากหลายมากขึ้น และในการเจรจาเพื่อเปิดตลาดการค้าบริการระหว่างกันจำเป็นต้องมีความชัดเจนในสาขาบริการต่างๆ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันในระหว่างประเทศสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) จึงได้กำหนดสาขาบริการโดยแบ่งเป็น 12 สาขา<sup>1</sup> ซึ่งในแต่ละสาขายังจำแนกออกเป็นสาขาย่อยหรือกิจกรรมต่างๆ ลงไปอีก โดยให้สอดคล้องกับที่ United Nation (UN) กำหนดตาม Provisional Central Product Classification (CPC) ในส่วนของสาขาบริการขนส่งทางอากาศและบริการที่เกี่ยวข้องนั้น ได้จำแนกกิจกรรมย่อยไว้ ดังต่อไปนี้

<sup>1</sup> องค์การการค้าโลก (WTO) ได้จัดทำเอกสาร MTN.GNS/W/120 โดยจำแนกบริการออกเป็น 12 สาขา ซึ่งเอกสารนี้จำแนกประเภทบริการโดยอิงกับ Central Product Classification (CPC) ของสหประชาชาติ และในการเจรจา FTA ของไทยจะใช้การจำแนกประเภทบริการตาม WTO เป็นแนวทาง

WTO		UN	
กิจกรรม	รหัส	กิจกรรม	รหัส CPC
Passenger transportation	731	Passenger transportation by air	731
		Scheduled passenger transportation by air	→7311 →→73110
		Non - scheduled passenger transportation by air	→7312 →→73120
Freight transportation	732	Freight transportation by air	732
		Mail transportation by air	→7321 →→73210
		Transportation of containerized freight by air	→7322 →→73220
		Transportation of other freight by air	→7329 →→73290
		Transportation via space	733
		Transportation via space	→7330 →→73300
Rental of aircraft with crew	734	Rental services of aircraft with operator	734
		Rental services of aircraft with operator	→7340 →→73400
Maintenance and repair of aircraft	8868**	Maintenance and repair of aircraft	8868**
Supporting services for air transport	746	Supporting services for air transport	746
		7461 74610 Airport operation services (excl. cargo handling)	→7461 →→74610
		Air traffic control services	→7462 →→74620
		Other supporting services for air transport	→7469 →→74690

### หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

หลักกฎหมายระหว่างประเทศที่สำคัญที่ถือเป็นหลักพื้นฐานในการอนุญาตการทำการบินระหว่างประเทศคือ หลักอำนาจอธิปไตย (sovereignty) ที่รับรองว่ารัฐทุกรัฐมีอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนของตน ดังนั้น การที่อากาศยานต่างประเทศจะทำการบินผ่านหรือขึ้นลงของรัฐใดรัฐหนึ่งได้นั้น จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐเจ้าของดินแดนก่อน หลักอำนาจอธิปไตยนี้ได้รับการรับรองและบัญญัติไว้ในข้อ 1 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ในส่วนของประเทศไทยได้ให้การรับรองหลักอำนาจอธิปไตยไว้ด้วยเช่นกัน ดังปรากฏในมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

หลักอำนาจอธิปไตยข้างต้น ทำให้การทำการบินระหว่างประเทศทั้งแบบประจำและแบบไม่ประจำ จะต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องก่อนการทำการบินทุกครั้ง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการทำการบินแบบประจำระหว่างประเทศมีจำนวนเที่ยวบินบริการสม่ำเสมอและมีจำนวนเที่ยวบินมากในแต่ละวัน การขออนุญาตเพื่อทำการบินในแต่ละเที่ยวบิน อาจก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการดำเนินการ ดังนั้น รัฐแต่ละรัฐจึงได้ตกลงจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน เพื่อเป็นกรอบพื้นฐานแห่งสิทธิสำหรับการทำการบินแบบประจำระหว่างกัน โดยมีการกำหนดรายละเอียดของการทำการบิน อาทิ ความจุความถี่ของบริการ เส้นทางบิน การกำหนดสายการบิน และสิทธิรับขนการจราจร เป็นต้น

ปัจจุบัน ประเทศไทยมีความตกลงทวิภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศกับ 102 ประเทศ<sup>2</sup> และมีความตกลงพหุภาคีภายใต้กรอบองค์การการค้าโลก จำนวน 1 ฉบับ คือ ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services: GATS) และความตกลงพหุภาคีภายใต้กรอบอาเซียนอีก 4 ฉบับ<sup>3</sup> ได้แก่ (1) ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services) (2) ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger Air Services) (3) ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีเที่ยวบินขนส่งสินค้าทางอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Air Freight Services) และ (4) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างอาเซียน – จีน (Air Transport Agreement between the Governments of the Member States of the Association of Southeast Asian Nations and the Government of the People’s Republic of China)

### รูปแบบในการเจรจาสิทธิการบิน

โดยทั่วไป การเจรจาสิทธิการบินก็เพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐกับรัฐ โดยแบ่งออกได้เป็น 3 รูปแบบ คือ ความตกลงแบบเบอร์มิวด้า (Bermuda Agreement) ความตกลงแบบกำหนดความจุความถี่ไว้ล่วงหน้า (Capacity Predetermination) และ ความตกลงแบบเปิดน่านฟ้าเสรี (Open Skies หรือ Free – determination Agreement) ซึ่งรูปแบบของความตกลงดังกล่าวจะมีข้อแตกต่างกัน ดังนี้

(1) ความตกลงแบบเบอร์มิวด้า เป็นรูปแบบความตกลงที่ให้สิทธิแก่สายการบินในการกำหนดความจุความถี่ของเที่ยวบินบริการของตนเองได้ โดยรัฐภาคีมีสิทธิที่จะทบทวนความจุความถี่ของบริการในภายหลังได้ (ex-post facto review by government) ในขณะที่รัฐจะเป็นผู้กำหนดเส้นทางบิน จำนวนสายการบิน และควบคุมพิกัดอัตราค่าขนส่ง

(2) ความตกลงแบบกำหนดความจุความถี่ล่วงหน้า เป็นรูปแบบของความตกลงที่รัฐจะเป็นผู้กำหนดจำนวนความจุความถี่ของเที่ยวบินบริการไว้ล่วงหน้าและเป็นผู้กำหนดเส้นทางบิน โดยพิจารณาจากปริมาณความต้องการของตลาด นอกจากนี้ รูปแบบความตกลงในลักษณะนี้ ยังกำหนดให้รัฐเป็นผู้พิจารณาให้ความเห็นชอบพิกัดอัตราค่าขนส่งด้วยเช่นกัน

<sup>2</sup> ที่มา สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย <https://www.caat.or.th/th/archives/3590>

<sup>3</sup> ที่มา สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย <https://www.caat.or.th/th/archives/3590>

(3) ความตกลงแบบเปิดน่านฟ้าเสรี เป็นความตกลงที่ให้สิทธิแก่สายการบินในการกำหนดความจุความถี่ของบริการเส้นทางบิน และพิกต์อัตราค่าขนส่งได้ด้วยตนเอง โดยเป็นไปตามกลไกของตลาด

รูปแบบของความตกลงทั้งสามรูปแบบข้างต้น เป็นรูปแบบที่รัฐใช้ในการจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน การที่รัฐใดจะพิจารณาใช้รูปแบบใดนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ผลประโยชน์ทางการเมือง หรือนโยบายของรัฐในแต่ละช่วงเวลา ซึ่งมีส่วนสำคัญกับการกำหนดรูปแบบของความตกลงฯ ที่รัฐจะเลือกจัดทำในส่วนของประเทศไทย ปัจจุบันความตกลงส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 90 ที่ประเทศไทยจัดทำกับประเทศต่าง ๆ เป็นความตกลงแบบที่ 2 คือแบบกำหนดความจุความถี่ล่วงหน้า

### การเจรจาสิทธิการบินของประเทศไทย

ในอดีตที่ผ่านมา แนวทางการเจรจาสิทธิการบินของไทยมีลักษณะที่มุ่งให้การคุ้มครองผลประโยชน์ของสายการบินแห่งชาติของไทยเป็นหลัก เพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินของไทยสามารถที่จะแข่งขันและพัฒนาเติบโตขึ้นมาได้ ดังนั้น การเจรจาจัดทำความตกลงส่วนใหญ่จึงเป็นไปในรูปแบบของการตกลงกำหนดความจุความถี่ของบริการล่วงหน้า โดยพิจารณาจากผลประกอบการของสายการบินของทั้งสองฝ่ายเป็นเกณฑ์ ในการตกลงกำหนดจำนวนความจุความถี่ของบริการที่เหมาะสม รวมทั้งเพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินของไทยและสายการบินของประเทศภาคีสามารถทำการบินระหว่างกันได้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม แนวคิดการค้าเสรีในปัจจุบันมีบทบาทอย่างสูงต่อรัฐในการกำหนดนโยบายในหลายด้าน ซึ่งรวมถึงการขนส่งทางอากาศด้วย ประเทศไทยในฐานะสมาชิกขององค์การการค้าโลกมีพันธกรณีที่ต้องเปิดตลาดเสรีทั้งในส่วนของการค้าสินค้า (Trade in Goods) และการค้าบริการ (Trade in Services) ประเทศไทยจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงที่จะต้องเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ ซึ่งถือเป็นการค้าบริการประเภทหนึ่ง ดังนั้น นโยบายของไทยที่เกี่ยวกับการเจรจาสิทธิการบินจึงต้องมีการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยปัจจุบันความตกลงที่ประเทศไทยจัดทำกับประเทศต่างๆ จะเป็นการให้สิทธิแก่ภาคีแต่ละฝ่ายในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้หลายสาย

### การเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศของไทย

นอกเหนือจากการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินระดับทวิภาคีกับประเทศต่างๆ แล้ว ประเทศไทยยังได้ดำเนินการเจรจาจัดทำความตกลงเพื่อเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศกับประเทศต่างๆ ในระดับพหุภาคีด้วย ดังนี้

#### 1. กรอบองค์การการค้าโลก

1.1 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services : GATS) ภายใต้องค์การการค้าโลก ซึ่งเป็นผลลัพธ์หนึ่งของการเจรจา WTO รอบอุรุกวัย เป็นความตกลงพหุภาคีที่ใช้บังคับกับการค้าบริการทุกประเภท เป็นความตกลงที่สร้างหลักเกณฑ์สำหรับการใช้บังคับการค้าบริการเพื่อให้การค้าบริการสามารถขยายตัวได้ภายใต้เงื่อนไขของความโปร่งใสและการเปิดเสรีตามลำดับ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขนส่งทางอากาศ จัดเป็นการค้าบริการประเภทหนึ่งที่มีลักษณะเฉพาะ

แตกต่างจากการค้าบริการประเภทอื่นๆ จึงมีการจัดทำกฎเกณฑ์เฉพาะเพื่อใช้กับการขนส่งทางอากาศเป็นการเฉพาะ โดยจัดทำเป็นภาคผนวกว่าด้วยการบริการขนส่งทางอากาศ (Anexes on Air Transport Services) ภายใต้ข้อที่ 29 ภาคผนวก (Article XXIX Annexes) ของความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (GATS)

## 1.2 สถานะการเจรจาเปิดเสรีภาคบริการ WTO สาขาการบริการขนส่งทางอากาศรอบโตฮา

การบริการขนส่งทางอากาศเป็นส่วนหนึ่งของการเจรจาเปิดเสรีภาคบริการรอบโตฮาที่เริ่มต้นการเจรจาตั้งแต่เดือนมกราคม 2543 ต่อมา เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2548 สมาชิกได้ระบุดูวัตถุประสงค์รายสาขาและรูปแบบสำหรับการเจรจาในสาขาการบริการขนส่งทางอากาศ<sup>4</sup> และเมื่อเดือนมีนาคม 2549 สมาชิกจำนวนหนึ่งใน WTO ได้นำเสนอให้มีการผูกพันรูปแบบการให้บริการใน Mode 1 (การให้บริการข้ามพรมแดน) Mode 2 (การบริโภคนอกประเทศ) และยกเลิกการทดสอบความจำเป็นทางเศรษฐกิจ ใน 5 สาขาย่อย ได้แก่ 1) aircraft repair and maintenance 2) selling and marketing 3) computer reservation services 4) ground handling services และ 5) airport operation services

นอกจากนี้ การบริการขนส่งทางอากาศต้องได้รับการทบทวนอยู่เป็นประจำอย่างน้อยทุกๆ ๕ ปี โดย Council of Trade in Services เพื่อพิจารณาการใช้บังคับความตกลง GATS เพิ่มเติมในสาขาการบริการขนส่งทางอากาศ โดยการทบทวนรอบที่ 1 ดำเนินการไปเมื่อปี 2543-2546 ขณะนี้ อยู่ระหว่างการทบทวนรอบที่ 2 ซึ่งเริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2548

โดยสรุปแล้ว ข้อเสนอ (revised offer) ของไทยสำหรับบริการขนส่งทางอากาศภายใต้องค์การการค้าโลกเป็นดังนี้

สาขา/กิจกรรมย่อย	ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด	ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ
C. สาขาการขนส่งทางอากาศ		
(d) บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (CPC 8868)	1) ไม่มีข้อจำกัด 2) ไม่มีข้อจำกัด	1) ไม่มีข้อจำกัด 2) ไม่มีข้อจำกัด
	3) ผู้ให้บริการต้องดำเนินการนอกเขตลานจอดอากาศยาน 4) อนุญาตเฉพาะ Business Visitor และ Intra-corporate transferee	3) ไม่มีข้อจำกัด 4) ไม่ผูกพัน, เว้นแต่จะระบุในข้อผูกพันที่ใช้เป็นการทั่วไป
(e) บริการสนับสนุนเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ (CPC 746**) การขายและการตลาดของบริการขนส่งทางอากาศ	1) ไม่มีข้อจำกัด 2) ไม่มีข้อจำกัด 3) ไม่มีข้อจำกัด 4) อนุญาตเฉพาะ Business Visitor และ Intra-corporate transferee	1) ไม่ผูกพัน 2) ไม่ผูกพัน 3) ไม่มีข้อจำกัด 4) ไม่ผูกพัน

<sup>4</sup> เอกสาร WTO TN/S/23 หน้า 20 ย่อหน้า 17

<b>บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1) ไม่มีข้อจำกัด ถ้าหาก:<ol style="list-style-type: none"><li>(1) ผู้ให้บริการต้องใช้เครือข่ายการสื่อสารสาธารณะของหน่วยงานกำกับดูแลด้านโทรคมนาคมแห่งชาติ</li><li>(2) การใช้บริการวิทยุจะขึ้นอยู่กับความถี่ที่มีอยู่</li></ol></li><li>2) ไม่มีข้อจำกัด</li><li>3) (1) อนุญาตให้บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ผ่านสำนักงานของสายการบินและสำนักงานตัวแทนจำหน่ายทั่วไปเพียงหนึ่งแห่ง (2) ผู้ให้บริการต้องใช้เครือข่ายโทรคมนาคมสาธารณะของหน่วยงานกำกับดูแลด้านโทรคมนาคมแห่งชาติและต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในข้อผูกของไทยเรื่องโทรคมนาคมภายใต้องค์การการค้าโลก</li><li>4) อนุญาตเฉพาะ Business Visitor และ Intra-corporate transferee</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1) ไม่มีข้อจำกัด</li><li>2) ไม่มีข้อจำกัด</li><li>3) ไม่ผูกพัน</li><li>4) ไม่ผูกพัน</li></ol>
--	--	---

## 2. กรอบอาเซียน

นับตั้งแต่อาเซียนได้จัดทำบันทึกความเข้าใจด้วยการขนส่งสินค้าทางอากาศของอาเซียน (ASEAN Memorandum of Understanding on Air Freight Services) ในปีพ.ศ. 2545 ถือเป็นจุดเริ่มต้นของความร่วมมือในการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศภายในอาเซียน ต่อมา อาเซียนได้ร่วมกันจัดทำ Roadmap for Integration of ASEAN Competitive Air Services Policy เพื่อเป็นกรอบแนวทางการเปิดเสรีในอาเซียนสำหรับบริการขนส่งทางอากาศในอาเซียน ทั้งในส่วนของผู้โดยสารและผู้โดยสารสัมภาระและผู้โดยสารสัมภาระพิเศษ ซึ่งประเทศสมาชิกวางเป้าหมายให้มีการเปิดตลาดในลักษณะที่กว้างกว่าที่กำหนดไว้ในความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ภายใต้องค์การการค้าโลก ซึ่งจะถือเป็นลักษณะ GATS Plus ทั้งนี้ การจัดทำความตกลงเปิดเสรีการบิน แบ่งเป็น ความตกลงพหุภาคีอาเซียนและความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับประเทศคู่เจรจา สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

### 2.1 ความตกลงพหุภาคีอาเซียน ได้แก่

2.1.1 ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ (เที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร) (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services) เป็นความตกลงที่ใช้บังคับเฉพาะกับการขนส่งผู้โดยสารหรือผู้โดยสารสัมภาระ โดยมีพิธีสารแนบท้าย 6 ฉบับ ได้แก่

(1) พิธีสาร 1<sup>5</sup> ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3<sup>6</sup> (สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนส่ง ซึ่งการจราจรที่มาจากรัฐเจ้าของสายการบินในอาณาเขตของรัฐแรก) และ 4 (สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนส่ง ซึ่งการจราจรที่มุ่งไปยังรัฐเจ้าของสายการบินในอาณาเขตของรัฐแรก) อย่างไม่จำกัด ระหว่างจุดภายใน อนุภูมิภาคของอาเซียนที่ตนเป็นสมาชิก ได้แก่ BIMP-EAGA; CLMV; IMS-GT และ IMT-GT โดยไทยเป็นสมาชิก IMT-GT: Indonesia Malaysia Thailand Growth Triangle)

(2) พิธีสาร 2<sup>7</sup> ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 (สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนส่งและขนส่ง ซึ่งการจราจรที่มาจากหรือมุ่งไปยังรัฐที่สามในอาณาเขตของรัฐแรก) อย่างไม่จำกัด ระหว่างจุดภายในอนุภูมิภาคของอาเซียนที่ตนเป็นสมาชิก

(3) พิธีสาร 3<sup>8</sup> ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 อย่างไม่จำกัด ระหว่างจุดอนุภูมิภาคในอาเซียน

(4) พิธีสาร 4<sup>9</sup> ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 อย่างไม่จำกัด ระหว่างอนุภูมิภาคในอาเซียน

---

<sup>5</sup> Protocol 1 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights within the ASEAN Sub-Region (such as BIMP-EAGA; CLMV; IMS-GT and IMT-GT, Thailand as a party to IMT-GT)

<sup>6</sup> ตาม Convention on International Civil Aviation 1944 หรือ “Chicago Convention” กำหนดเสรีภาพ (freedom of the air) ไว้ 9 ชนิด ได้แก่

- **เสรีภาพที่ 1 (First Freedom)** คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่รัฐหนึ่งหรือหลายรัฐในการบินผ่านเหนืออาณาเขตของตนโดยไม่แวะลง
- **เสรีภาพที่ 2 (Second Freedom)** คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่รัฐหนึ่งหรือหลายรัฐในการแวะลงในอาณาเขตของตน โดยไม่มีจุดประสงค์ทางการค้า เช่น แวะลงเพื่อเติมน้ำมัน ตรวจสอบเครื่องยนต์ เป็นต้น หรือที่เรียกว่า การแวะลงทางเทคนิค
- **เสรีภาพที่ 3 (Third Freedom)** คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนส่งซึ่งการจราจรที่มาจากรัฐเจ้าของสายการบิน ในอาณาเขตของรัฐแรก
- **เสรีภาพที่ 4 (Fourth Freedom)** คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนส่งซึ่งการจราจรที่มุ่งไปยังรัฐเจ้าของสายการบิน ในอาณาเขตของรัฐแรก
- **เสรีภาพที่ 5 (Fifth Freedom)** คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนส่งและขนส่งซึ่งการจราจรที่มาจากหรือมุ่งไปยังรัฐที่สาม ในอาณาเขตของรัฐแรก
- **เสรีภาพที่ 6 (Sixth Freedom)** คือ สิทธิในการขนส่งการจราจรที่เคลื่อนย้ายระหว่างสองรัฐ ผ่านรัฐเจ้าของสายการบิน
- **เสรีภาพที่ 7 (Seventh Freedom)** คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนส่งการจราจรระหว่างอาณาเขตของรัฐที่ให้สิทธิกับรัฐที่สามใด ๆ โดยไม่มีเงื่อนไขว่าบริการดังกล่าวจะต้องรวมจุดในอาณาเขตของรัฐผู้ให้สิทธิ กล่าวคือ บริการไม่จำเป็นต้องเชื่อมกับจุดในรัฐเจ้าของสายการบิน
- **เสรีภาพที่ 8 (Eighth Freedom)** คือ สิทธิในการขนส่งการจราจรระหว่างสองจุดในอาณาเขตของรัฐผู้ให้สิทธิ ในบริการที่เริ่มต้นหรือสิ้นสุดลงในรัฐเจ้าของสายการบินต่างชาติหรือรัฐใด ๆ นอกอาณาเขตของรัฐผู้ให้สิทธิ
- **เสรีภาพที่ 9 (Ninth Freedom)** คือ สิทธิในการขนส่งการจราจรระหว่างสองจุดในอาณาเขตของรัฐผู้ให้สิทธิ โดยบริการทั้งหมดกระทำภายในอาณาเขตของรัฐผู้ให้สิทธิ

<sup>7</sup> Protocol 2 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights within the ASEAN Sub-Region

<sup>8</sup> Protocol 3 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between the ASEAN Sub-Regions

<sup>9</sup> Protocol 4 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between the ASEAN Sub-Regions

(5) พิธีสาร 5<sup>10</sup> ว่าด้วยสิทธิการรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 อย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองหลวงต่างๆ ในอาเซียน

(6) พิธีสาร 6<sup>11</sup> ว่าด้วยสิทธิการรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 อย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองหลวงต่างๆ ในอาเซียน

2.1.2 ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger Air Services) เป็นความตกลงที่ใช้บังคับกับเฉพาะการขนส่งผู้โดยสาร หรือผู้โดยสารผสมสินค้า ซึ่งทำการบินระหว่างจุดที่นอกเหนือจากความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ มีพิธีสารแนบท้าย 2 ฉบับ คือ

(1) พิธีสาร 1<sup>12</sup> ว่าด้วยสิทธิการรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 อย่างไม่จำกัด ระหว่างจุดใด ๆ ในอาเซียน โดยไม่จำกัดความจุความถี่ และแบบอากาศยาน โดยมีเงื่อนไขว่าจุดต้นทางและจุดปลายทางจะต้องไม่เป็นจุดที่เป็นเมืองหลวงในเที่ยวบินเดียวกัน

(2) พิธีสาร 2<sup>13</sup> ว่าด้วยสิทธิการรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 อย่างไม่จำกัด ระหว่างจุดใด ๆ ในอาเซียน โดยไม่จำกัดความจุความถี่ และแบบอากาศยาน โดยมีเงื่อนไขว่าการใช้สิทธิการรับขนจราจรเสรีภาพที่ 5 ที่มีจุดที่เป็นเมืองหลวงด้วยนั้นจะต้องเป็นจุดที่ไม่ใช่เมืองหลวงร่วมอยู่ด้วย

2.1.3 ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีเที่ยวบินขนส่งสินค้าทางอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Air Freight Services) เป็นความตกลงที่ใช้บังคับเฉพาะกับการขนส่งเฉพาะสินค้า โดยมีพิธีสารแนบท้าย 2 ฉบับ คือ โดยมีพิธีสารแนบท้าย 2 ฉบับ คือ

(1) พิธีสาร 1<sup>14</sup> ว่าด้วยสิทธิการรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3, 4 และ 5 โดยไม่จำกัดความจุความถี่ และแบบอากาศยานตามที่กำหนดซึ่งแต่ละประเทศจะระบุจุดที่กำหนดโดยประเทศไทย ระบุ กรุงเทพฯ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ขอนแก่น ภูเก็ต อุตะเภา และอุบลราชธานี

(2) พิธีสาร 2<sup>15</sup> ว่าด้วยสิทธิการรับขนจราจรเสรีภาพที่ 3, 4 และ 5 โดยไม่จำกัด ความจุความถี่ และแบบอากาศยานทุกจุดในอาเซียนที่มีท่าอากาศยานระหว่างประเทศ

**2.2 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับประเทศคู่เจรจา** เป็นความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งรัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (Air Transport Agreement between the Governments of

<sup>10</sup> Protocol 5 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between ASEAN Capital Cities

<sup>11</sup> Protocol 6 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between ASEAN Capital Cities

<sup>12</sup> Protocol 1 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between any ASEAN cities

<sup>13</sup> Protocol 2 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between any ASEAN cities

<sup>14</sup> Protocol 1 on Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among Designated Points in ASEAN (each country will designate its specified points, for Thailand the designated points will be Bangkok, Chiang Mai, Hat Yai, Khon Kaen, Phuket, U-tapao and Ubon Ratchathani)

<sup>15</sup> Protocol 2 on Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among All Points with International Airports in ASEAN



the Member States of the Association of Southeast Asian Nations and the Government of the People's Republic of China) โดยมีพิธีสารแนบท้าย 2 ฉบับ คือ

(1) พิธีสาร 1<sup>16</sup> ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 อย่างไม่จำกัดระหว่างจุดใดๆ ในภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ โดยสายการบินที่กำหนดของรัฐสมาชิกอาเซียนสามารถทำการบินจากจุดใดๆ ที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาณาเขตของตนไปยังจุดใดๆ ที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาณาเขตของจีนและกลับ ได้อย่างไม่จำกัดจำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน ซึ่งปัจจุบันมาเลเซีย พม่า สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม ได้ให้สัตยาบันความตกลงและพิธีสาร 1 แล้ว

(2) พิธีสาร 2<sup>17</sup> ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 โดยให้สิทธิสายการบินของอาเซียนทำการบินใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ได้อย่างเต็มที่ทั้งเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารและ/หรือสินค้า ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ โดยไม่จำกัดความจุ ความถี่ ตามเส้นทาง และให้สิทธิสายการบินของจีนทำการบินใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ได้อย่างเต็มที่ทั้งเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารและ/หรือสินค้าด้วยอากาศยานแบบใดๆ โดยไม่จำกัดความจุ ความถี่ ตามเส้นทาง ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการให้มีการลงนามเพื่อเป็นภาคีของพิธีสาร 2 ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างอาเซียนและจีน

นอกจากนี้ อาเซียนมีการดำเนินการเพื่อจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market หรือ ASAM) โดยได้แต่งตั้งคณะทำงานย่อยขึ้นมาสองด้านเพื่อดำเนินการพิจารณาการจัดตั้งตลาดการบินร่วมการขนส่งทางอากาศโดยแยกเป็นการพิจารณาด้านเศรษฐกิจและด้านเทคนิค ในการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน ที่ประชุมคณะทำงานฯ ได้ร่าง “กรอบการดำเนินการของตลาดการบินร่วมอาเซียน (Implementation Framework of the ASEAN Single Aviation Market)” เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานเพื่อพัฒนาตลาดการบินร่วมอาเซียนและเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นเครื่องมือสำหรับการดำเนินการตาม “แผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC))” และ “แผนปฏิบัติการบรูไน (Brunei Action Plan) 2011-2015” ภายใต้กรอบการดำเนินการดังกล่าวได้ผนวกตาราง Roadmap ที่เป็นองค์ประกอบด้านเทคนิคและด้านเศรษฐกิจของตลาด การบินร่วมอาเซียนไว้ ซึ่งได้กำหนดมาตรการในการดำเนินการสำหรับแต่ละองค์ประกอบ และกำหนดเวลาสิ้นสุดของการดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินการภายใต้ Roadmap ดังกล่าวจำเป็นต้องมี “แผนการทำงาน (Work Plan)” ซึ่งถูกร่างขึ้นเพื่อใช้เป็นแผนการทำงานสำหรับทุกๆ 2 ปี ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการตามกรอบการดำเนินการฯ และ Roadmap มีประสิทธิภาพและเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ องค์ประกอบด้านเศรษฐกิจ และองค์ประกอบด้านเทคนิค ในส่วนขององค์ประกอบด้านเศรษฐกิจ (Economic elements of ASAM) ประกอบด้วยเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

1) การเข้าสู่ตลาด (Market Access) จะพิจารณาการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินระหว่างประเทศสมาชิกผ่านการจัดทำความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาให้ประเทศสมาชิกให้สัตยาบันความตกลงให้ครบทุกฉบับภายใน พ.ศ. 2556

<sup>16</sup> Protocol 1 Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Between Any Points in Contracting Parties

<sup>17</sup> Protocol 2 Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights Between Contracting Parties

2) การเช่าเหมา (Charters) จะพิจารณาหลักเกณฑ์ในการอนุญาตให้บินเช่าเหมาลำ เพื่อให้เสรีมากยิ่งขึ้น ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาการดำเนินการตาม Roadmap ภายใน พ.ศ. 2558

3) กรรมสิทธิ์และการควบคุม (Ownership and Control) จะพิจารณาหลักเกณฑ์ในการลงทุนโดยคนชาติของประเทศสมาชิกอื่นในสายการบินของประเทศสมาชิก จนกระทั่งพัฒนาไปถึงการจัดตั้ง Community Carrier ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาการดำเนินการตาม Roadmap ภายใน พ.ศ. 2563

4) พิกัดอัตราค่าขนส่ง (Tariff) จะพิจารณาเพื่อลดกฎเกณฑ์ในเรื่องการแจ้งและ ขอ อนุมัติอัตราค่าโดยสารและค่าระวางที่สายการบินเรียกเก็บจากผู้โดยสารและผู้ส่งสินค้า ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาการดำเนินการตาม Roadmap ภายใน พ.ศ. 2558

5) กิจกรรมทางพาณิชย์ (Commercial Activities) จะพิจารณาเปิดเสรีในกิจกรรมทางพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศให้มากขึ้น เช่น ความตกลงทางพาณิชย์ระหว่างสายการบิน การบริการภาคพื้น และการซ่อมบำรุงอากาศยาน เป็นต้น ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาการดำเนินการตาม Roadmap เป็นระยะ ๆ เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2558 – พ.ศ. 2563

6) กฎหมายแข่งขันทางการค้าและการคุ้มครองผู้บริโภค (Competition Law and Consumer Protection) จะพิจารณาถึงการบังคับใช้กฎหมายแข่งขันทางการค้าและกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคกับการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาการดำเนินการตาม Roadmap ภายใน พ.ศ. 2558

7) ค่าธรรมเนียมผู้ใช้บริการสนามบิน (Airport User Charges) จะพิจารณาหลักการเก็บค่าธรรมเนียมผู้ใช้บริการสนามบินตามหลักการและแนวปฏิบัติของ ICAO

8) การระงับข้อพิพาท (Dispute Resolution) จะพิจารณาถึงกลไกการระงับข้อพิพาทที่จะใช้ระงับข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินการภายใต้ตลาดการบินร่วมอาเซียน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาการดำเนินการตาม Roadmap ภายใน พ.ศ. 2558

9) กลไกในการเข้าร่วมกับประเทศคู่เจรจา (Dialogue Partners Engagement Mechanism) จะพิจารณากลไกสำหรับการเจรจาทำความเข้าใจกับประเทศคู่เจรจานอกกลุ่มอาเซียน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาการดำเนินการตาม Roadmap ภายใน พ.ศ. 2558 สำหรับการจัดทำความตกลงกับจีน อินเดีย และเกาหลีใต้

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการให้เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดไว้นั้นเป็นเรื่องที่ยากและมีอุปสรรคต่าง ๆ มากมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ปัญหาที่เกิดจากสถานะทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกับประเทศสมาชิกอาเซียน กฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่ต่างกัน ตลอดจนความพร้อมของภาครัฐและภาคเอกชนของแต่ละประเทศซึ่งเป็นประเด็นปัญหาที่สำคัญไม่เพียงเฉพาะกับการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียนเท่านั้น แต่รวมถึงการเข้าสู่ความเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้วย

การเจรจาจัดทำข้อผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการสาขาขนส่งทางอากาศจะเปิดรอบเจรจา รอบละ 2 ปี เริ่มตั้งแต่ปี 2537 และเมื่อปี 2557-2558 เป็นการเจรจาเปิดตลาดฯ รอบที่ 8 ซึ่งไทยได้เปิดตลาดแล้วทั้งสิ้น 6 กิจกรรม ได้แก่ (1) บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (2) การขายและการตลาดของบริการขนส่งทางอากาศ (3) บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (4) การให้เช่าอากาศยานแบบไม่มีลูกเรือ (5)

บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ (6) การให้เช่าอากาศยานพร้อมลูกเรือ โดย Protocol to Implement the Eighth Package of Commitments on Air Transport Services under the ASEAN Framework Agreement on Services มีใช้บังคับเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2559

เมื่อปี 2558 สมาชิกได้เจรจาเปิดตลาดฯ รอบที่ 9 (ยังไม่มีผลใช้บังคับ) ซึ่งไทยได้ยื่นเปิดตลาดเพิ่มเติมในสาขาบริการผู้โดยสาร (Passenger Handling Services) ประกอบด้วย การตรวจรับเอกสารเดินทาง (Check-in) ห้องรับรองพิเศษ และบริการ ณ ประตูทางออกขึ้นเครื่อง (Boarding Gate Services) โดยข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดใน Mode 1 และ Mode 2 ไม่มีข้อจำกัด ส่วน Mode 3 อนุญาตให้ต่างชาติเข้ามาจัดตั้งธุรกิจโดยถือหุ้นร้อยละ 49 โดยกำหนดเงื่อนไขให้บริษัทที่จะประกอบธุรกิจดังกล่าวจะต้องยื่นขออนุญาตผู้เป็นเจ้าของสนามบิน (ผู้ได้รับสัมปทาน) เช่น ในกรณีที่จะประกอบธุรกิจที่สนามบินสุวรรณภูมิต้องยื่นขอต่อ บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมว่าการอนุญาตให้มีผู้ประกอบการเพิ่มมากขึ้นจะส่งผลกระทบต่อมากน้อยเพียงใด ในส่วนข้อจำกัดการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ Mode 1 และ Mode 2 เปิดเสรีโดยไม่มีข้อจำกัด และไม่ผูกพันสำหรับ Mode 3 ทั้งนี้ ร่างพิธีสารดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับเมื่อประเทศสมาชิกอาเซียนตั้งแต่ 7 ประเทศขึ้นไปให้สัตยาบัน และจะมีผลใช้บังคับแก่ประเทศที่ให้สัตยาบันแล้วเท่านั้น ซึ่งไทยได้ลงนามในพิธีสารชุดที่ 9 แล้ว

**ข้อผูกพันชุดที่ 9 สำหรับบริการขนส่งทางอากาศภายใต้อาเซียนของไทย (Ninth Package of Commitments on Air Transport Services under the ASEAN Framework Agreement on Services)**

สาขา/กิจกรรมย่อย	ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด	ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ
<b>บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (CPC 8868)</b> - อากาศยาน (เครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิกริยาแห่งอากาศ เว้นแต่วัตถุซึ่งระบุงยกเว้น ไว้ในกฎกระทรวง - ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน (เครื่องยนต์ ใบพัด และส่วนประกอบอื่นของอากาศยานที่ คณะกรรมการเทคนิคประกาศกำหนด) - บริภัณฑ์(เครื่องวัด กลไก ชิ้นส่วน อุปกรณ์และ ส่วนประกอบที่ใช้หรือมุ่งหมายที่จะใช้ในการ ทำงานหรือในการควบคุมอากาศยานในระหว่าง การบิน ไม่ว่าจะติดตั้งหรือประกอบอยู่ภายใน	1) ไม่มี ข้อจำกัด 2) ไม่มี ข้อจำกัด 3) (เอ) การบำรุงรักษาอากาศยาน : สัดส่วนหุ้นต่างชาติต้องไม่เกินร้อยละ ๔๙ ของทุน จดทะเบียน และจำนวนผู้ถือหุ้นต่างชาติต้องน้อยกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมดของบริษัทดังกล่าว  (บี) การบำรุงรักษาส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน และ การบำรุงรักษา บริภัณฑ์และชิ้นส่วนของอากาศยาน : ตามที่ระบุในข้อ 3.1 ของข้อผูกพันที่ใช้เป็นการทั่วไป	1) ไม่มีข้อจำกัด 2) ไม่มีข้อจำกัด 3) ไม่มีข้อจำกัด

<p>หรือ ภายนอกอากาศยาน รวมตลอดถึง อุปกรณ์สื่อสาร ทั้งนี้เฉพาะที่กรรมการเทคนิคได้กำหนดมาตรฐาน ทางเทคนิค ตามมาตรา 34 (1)</p> <p>- ชั้นส่วนของอากาศยาน (ลำตัวอากาศยาน ชั้นส่วนของลำตัวอากาศยาน หรือ ชั้นส่วนของส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน)</p>	<p>(ซี) ผู้ให้บริการต้องดำเนินการนอกเขต ลานจอดอากาศยาน</p>	
<p><b>การขายและการตลาดของบริการขนส่งทางอากาศ</b></p>	<p>1) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>2) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>3) สัดส่วนหุ้นต่างชาติต้องไม่เกินร้อยละ ๔๙ ของทุน จดทะเบียน และจำนวนผู้ถือหุ้นต่างชาติต้องน้อยกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมดของบริษัทดังกล่าว</p>	<p>1) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>2) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>3) ไม่มีข้อจำกัด</p>
<p><b>บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์</b></p>	<p>1) ไม่มีข้อจำกัด ถ้าหาก:</p> <p>(1) ผู้ให้บริการต้องใช้เครือข่ายการสื่อสารสาธารณะของหน่วยงานกำกับดูแลด้านโทรคมนาคมแห่งชาติ</p> <p>(2) การใช้บริการวิหุจะขึ้นอยู่กับความถี่ที่มีอยู่</p> <p>2) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>3) (เอ) อนุญาตให้บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ผ่านสำนักงานของสายการบินและสำนักงานตัวแทนจำหน่ายทั่วไปเพียงหนึ่งแห่ง</p> <p>(บี) ผู้ให้บริการต้องใช้เครือข่ายโทรคมนาคมสาธารณะของหน่วยงานกำกับดูแลด้านโทรคมนาคมแห่งชาติและต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในข้อผูกของไทยเรื่อง</p>	<p>1) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>2) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>3) ไม่ผูกพัน</p>

	โทรคมนาคมภายใต้องค์การการค้าโลก	
การให้เช่าอากาศยานแบบไม่มีลูกเรือ (CPC 83104)	1) ไม่มีข้อจำกัด 2) ไม่มีข้อจำกัด 3) สัดส่วนหุ้นต่างชาติต้องไม่เกินร้อยละ ๔๙ ของทุนจดทะเบียน และจำนวนผู้ถือหุ้นต่างชาติต้องน้อยกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมดของบริษัทดังกล่าว	1) ไม่มีข้อจำกัด 2) ไม่มีข้อจำกัด 3) ไม่มีข้อจำกัด
บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ	1) ไม่มีข้อจำกัด 2) ไม่มีข้อจำกัด 3) สัดส่วนหุ้นต่างชาติต้องไม่เกินร้อยละ ๔๙ ของทุนจดทะเบียน และจำนวนผู้ถือหุ้นต่างชาติต้องน้อยกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมดของบริษัทดังกล่าว	1) ไม่มีข้อจำกัด 2) ไม่มีข้อจำกัด 3) ไม่ผูกพัน
การให้เช่าอากาศยานพร้อมลูกเรือ	1) ไม่มีข้อจำกัด 2) ไม่มีข้อจำกัด 3) สัดส่วนหุ้นต่างชาติต้องไม่เกินร้อยละ ๔๙ ของทุนจดทะเบียน และจำนวนผู้ถือหุ้นต่างชาติต้องน้อยกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมดของบริษัทดังกล่าว	1) ไม่มีข้อจำกัด 2) ไม่มีข้อจำกัด 3) ไม่ผูกพัน
การให้บริการผู้โดยสาร	1) ไม่มีข้อจำกัด 2) ไม่มีข้อจำกัด 3) (เอ) ตามที่ระบุในข้อ 3.3 ของข้อผูกพันที่ใช้เป็นการทั่วไป (บี) เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตจะต้องเป็นผู้คัดเลือกผู้ดำเนินการประกอบธุรกิจ	1) ไม่มีข้อจำกัด 2) ไม่มีข้อจำกัด 3) ไม่ผูกพัน

ล่าสุด อาเซียนได้จัดทำข้อผูกพันเปิดตลาดบริการขนส่งทางอากาศชุดที่ 10 ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการอาเซียน (AFAS) และได้มีการลงนามพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันฯ ชุดที่ 10 ภายใต้ AFAS

(ยกเว้น บรูไน) ในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียนครั้งที่ 23 เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2560 ณ สิงคโปร์ โดยไทยไม่ผูกพันเปิดตลาดเพิ่มเติมในสาขาบริการเติมน้ำมันอากาศยาน (fueling services) อนุญาตให้ต่างชาติเข้ามาจัดตั้งธุรกิจโดยถือหุ้นได้ร้อยละ 49

## บทสรุป

แนวโน้มของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตามความต้องการของการใช้บริการที่เพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ โดยปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันว่า บทบาทของอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศในหลายๆ ด้านไม่ว่าจะเป็นเศรษฐกิจ สังคม หรือการเมืองรวมทั้ง การค้าระหว่างประเทศ ซึ่งขณะนี้ประเทศต่างๆ ได้พยายามที่จะกำหนดกฎเกณฑ์ และนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งทางอากาศให้เป็นไปในทิศทางที่เกื้อหนุนและส่งเสริมให้การประกอบการขนส่งทางอากาศทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ สามารถดำเนินไปได้ภายใต้การแข่งขันที่เป็นธรรม โดยเน้นการขยายความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศระหว่างกัน จากกรอบความตกลงทวิภาคีมาสู่ความตกลงพหุภาคีเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และสภาพทางภูมิศาสตร์ รวมถึงตลอดถึงนโยบายการเมืองการปกครองที่แตกต่างกันของแต่ละประเทศ ส่งผลให้ผู้ประกอบการของแต่ละประเทศมีความพร้อมและศักยภาพในการแข่งขันไม่เท่าเทียมกัน อันทำให้รูปแบบการเปิดเสรีการขนส่งทาง อากาศของแต่ละประเทศยังคงความแตกต่างกันไปตามความเหมาะสม ซึ่งการเปิดตลาดเสรีการขนส่งทางอากาศยังมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องจัดทำมาตรการคุ้มครอง (safeguard) ที่มีประสิทธิภาพในการกำกับดูแลควบคู่กันไปด้วย ดังนั้น แนวทางการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศที่ประเทศไทยใช้อยู่ในปัจจุบันนับได้ว่าเป็นแนวทางที่เหมาะสม เพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินของไทยสามารถพัฒนาศักยภาพของตน ในขณะเดียวกันสายการบินต่างชาติก็สามารถที่จะขยายตลาดการให้บริการมายังประเทศไทยได้เพิ่มมากขึ้น เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของไทย และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ อย่างยั่งยืนต่อไป

สำนักเจรจาการค้าบริการและการลงทุน  
สิงหาคม 2561

## แหล่งที่มา:

- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (<http://airportthai.co.th>)
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (<https://www.caat.or.th/th>)
- องค์การการค้าโลก (<https://www.wto.org>)
- อาเซียน (<http://asean.org>)