

# เรื่องนำรัฐเกี่ยวกับสิทธิการบิน

สิทธิการบิน คือ สิทธิที่ประเทศหนึ่งให้แก่สายการบิน/เครื่องบินของอีกประเทศหนึ่ง สำหรับทำการบินเข้ามาในอาณาเขตของตน

## สิทธิการบินแบ่งออกได้เป็นหลายประเภท คือ

1. สิทธิการบินผ่าน สิทธิบินผ่าน คือ สิทธิสำหรับใช้ในการบินผ่านอาณาเขตโดยไม่แวะลง
2. สิทธิบินแวะลงทางเทคนิค สิทธิบินแวะลงทางเทคนิค คือ สิทธินำเครื่องบินเข้ามาแวะลงจอดพักในอาณาเขต เพื่อเติมน้ำมัน ตรวจสอบเช็คเครื่องยนต์ เติมน้ำมัน ฯลฯ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการค้า
3. สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ จากประเทศของตนมายังจุดที่แวะลงจอด
4. สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ จากจุดที่แวะลงจอดกลับไปยังประเทศของตน
5. สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ จากจุดที่แวะลงจอดกลับไปยังประเทศที่สามและกลับกัน
6. สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ จากจุดที่แวะลงจอดไปยังประเทศที่สามและกลับกันผ่านบ้านเกิดของตน
7. สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ จากจุดที่แวะลงจอดไปยังประเทศที่สามและกลับกัน โดยเที่ยวบินไม่ต้องเริ่มต้นจากหรือเกี่ยวข้องกับบ้านเกิดเลย
8. สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ จากจุดที่แวะลงจอดไปยังจุดอื่นในประเทศเดียวกันและกลับกัน

**วิธีการให้สิทธิการบิน** การให้สิทธิการบินแก่สายการบินของต่างประเทศทำได้ 2 วิธี คือ

1. ให้ด้วยการอนุญาตฝ่ายเดียว เป็นการอนุญาตให้สายการบินทำการบินเข้ามาได้โดยไม่จำเป็นต้องมีความตกลงผูกพัน
2. ให้ด้วยการทำความตกลงระหว่างประเทศกับประเทศ เป็นการให้สิทธิแก่สายการบินต่างประเทศ ด้วยการทำความตกลงผูกพันอย่างเป็นทางการกับประเทศเจ้าของสายการบิน แบ่งเป็น

- 2.1 ความตกลงแบ่งสองฝ่าย เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องสองประเทศ
- 2.2 ความตกลงแบบหลายฝ่าย เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องมากกว่าสองประเทศ แบ่งเป็น
  - (1) ความตกลงมากฝ่าย
  - (2) ความตกลงพหุภาคีสากล

### การbinแบบไหนให้สิทธิด้วยวิธีใด

1. การbinประเภทที่ไม่มีปัญหา ได้แก่ การbinผ่านแดนและการbinแฉะลงทางเทคนิค นิยมให้สิทธิการbinประเภทนี้ผ่านทางความตกลงพหุภาคีสากล
2. การbinประเภทที่มีประโยชน์ส่วนได้เสีย ได้แก่ การbinแฉะลงเพื่อขนส่งคน สินค้าไปรษณีย์ภัณฑ์ นิยมให้เป็นเรื่องที่ประเทศเจ้าของดินแดนขอพิจารณาเป็นกรณี ๆ ไปว่าจะ
  - 2.1 อนุญาตเป็นคราว ๆ ไป หรือ
  - 2.2 ทำความตกลงอย่างเป็นทางการกับประเทศที่เกี่ยวข้องว่าจะอนุญาตระยะยาวเที่ยวbinแบบไม่ประจำมักใช้วิธีการอนุญาตเป็นคราว ๆ ไป ส่วนเที่ยวbinแบบประจำนิยมใช้วิธีทำความตกลงระหว่างประเทศแบบสองฝ่าย

### หลักการพื้นฐานของการตกลงสองฝ่าย

1. เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการของทั้งสองฝ่ายมีโอกาสเท่าเทียมกันที่จะเข้ามาประกอบการในตลาด
2. ให้ผู้ประกอบการส่งเสริมการขนส่งเข้า/ออกประเทศของตัวเองเป็นหลัก ส่วนการขนส่งระหว่างประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่งกับประเทศที่สามให้ถือเป็นเพียงบริการเสริม
3. ให้จัดความจุความถี่เที่ยวbinในระดับที่เหมาะสมกับปริมาณจราจรในตลาด

### มาตรการเสริมที่ประเทศต่าง ๆ จะใช้เพิ่มเติมไว้ในความตกลงสองฝ่าย

1. สนับสนุนให้มีสายการบินของแต่ละประเทศทำการbinมายังประเทศตนได้มากกว่าประเทศละ 1 สาย
2. ส่งเสริมให้สายการบินของต่างประเทศbinมาได้ด้วยความถี่เที่ยวbin ที่สอดคล้องกับหลัก

พื้นฐานข้างต้น (ซึ่งอาจทำได้โดยรัฐบาลจะไม่กำหนดเพดานกันเลย หรือโดยรัฐบาลตกลงกำหนดเพดานขั้นสูงที่สูงเพียงพอให้)

3. ให้สายการบินมีความยืดหยุ่นในการจัดเส้นทางบิน
4. ให้สายการบินมีความยืดหยุ่นในการกำหนดราคา

## การบินโดยใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกัน (CODESHARE)

การบินโดยใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกัน (CODESHARE) หมายถึง การบินในเที่ยวบินเดียวกัน มีรหัสเที่ยวบินของสายการบินกำกับอยู่มากกว่าหนึ่งสายการบิน

เดิมเที่ยวบินของสายการบินใด ก็จะมีรหัสเที่ยวบินของสายการบินนั้นเท่านั้นกำกับ เช่น เที่ยวบินของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ใช้รหัสสายการบินว่า TG เที่ยวบินของสายการบินลุฟท์ฮันซา ใช้รหัสสายการบินว่า LH ส่วนเลขเที่ยวบินจะต่างกันไปตามเส้นทางและวันที่ทำการบิน

1. การใช้รหัสร่วมกันแบบเที่ยวบินร่วมลงทุน (Joint services) ต่อมา เมื่อสายการบินมีความร่วมมือร่วมลงทุนกัน ก็มีบ้างที่สายการบินจะตกลงให้เที่ยวบินที่ลงทุนร่วมกันนั้นใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกัน เช่น TG/MHxxx เส้นทางกรุงเทพ – กัวลาลัมเปอร์ TG/JLxxx เส้นทางกรุงเทพ – ฟูกูโอกะ เที่ยวบินแบบนี้แม้จะใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกัน แต่จะนิยมเรียกชื่อตรง ๆ ว่า Joint service มากกว่า Codeshare เพราะสาระสำคัญของความร่วมมือนี้อยู่ที่การร่วมลงทุน การใช้รหัสร่วมกันเป็นเพียงผลสืบเนื่อง

2. การใช้รหัสร่วมกันแบบ Codeshare เป็นการร่วมมือระหว่างสายการบินในด้านการขายและการตลาดมีที่มาจากระบบการขนส่งต่อคนโดยสารแบบ Interline อันสืบเนื่องจากสายการบินแต่ละสายมีขอบเขตบริการของตนเองจำกัด ไม่สามารถทำการบินได้ด้วยตนเองไปยังจุดหมายทุกแห่งที่คนโดยสารต้องการได้ เช่น คนโดยสารต้องการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปกรุงวอชิงตันดีซี มาติดต่อซื้อบัตรโดยสารจากการบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) เมื่อ บกท. มีบริการ ไปถึงโตเกียว และเที่ยวบินดังกล่าวไปถึงโตเกียวทันเวลาที่จะต่อเที่ยวบิน ANA จากโตเกียวไปกรุงวอชิงตันดีซีได้ บกท. และ ANA ก็จะทำความตกลงว่าด้วยการรับส่งต่อคนโดยสารซึ่งกันและกันไว้ความตกลงนี้เรียกว่า Interline agreement บกท. ในฐานะสายการบินต้นทางจะเป็นผู้ออกบัตรโดยสารของทุกสายการบินที่เกี่ยวข้องให้ และเก็บเงินจากผู้โดยสารให้ด้วย ก่อนจะนำไปจัดสรรแบ่งให้กับสายการบินที่เกี่ยวข้องตามสัดส่วนที่จะตกลงกันล่วงหน้า

Super – Interline ต่อมาสายการบินเกิดความคิดใหม่ขึ้นว่า นอกจากส่งผู้โดยสารให้แล้ว ขอใส่รหัสเที่ยวบินของตนเองไปกับเที่ยวบินที่จะรับผู้โดยสารต่อช่วงนั้นด้วยได้หรือไม่ การทำเช่นนี้ทำ

ให้เที่ยวบินที่สายการบิน ANA บินจากโตเกียวไปวอชิงตันดีซี แทนที่จะมีรหัส ANA กำกับก็จะมียุทธศาสตร์ บกท. กำกับไปกับเที่ยวบินดังกล่าวด้วย สายการบินเรียกเที่ยวบินที่มีรหัสเที่ยวบินร่วมกันนี้ว่า เที่ยวบิน Codeshare และเรียกสายการบินผู้ทำการบินว่า Operating carrier กับเรียกสายการบินที่ขายบัตรโดยสารว่า Marketing carrier

### **การใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกันมีหลายประเภท ดังนี้**

1. Same party codeshare เป็นการใช้อำนาจเที่ยวบินร่วมกันในเที่ยวบินของสายการบินของประเทศเดียวกัน มีประเภทเดียว คือ
  - (1) International codeshare เที่ยวบินระหว่างประเทศ
2. Bilateral codeshare เป็นการใช้อำนาจเที่ยวบินร่วมกันในเที่ยวบินของสายการบินของประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง แบ่งเป็น
  - (1) Domestic codeshare เที่ยวบินภายในประเทศ
  - (2) International codeshare เที่ยวบินระหว่างประเทศ
3. Third party codeshare เป็นการใช้อำนาจเที่ยวบินร่วมกันในเที่ยวบินของตน มีประเภทเดียว คือ
  - (1) International codeshare เที่ยวบินระหว่างประเทศ