

ประเทศไทยกับการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ

ความนำ

ปัจจุบัน การขนส่งทางอากาศ เป็นการขนส่งที่มีบทบาทและได้รับความนิยมสูง ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะของการขนส่งทางอากาศที่มีความรวดเร็ว สะดวก และปลอดภัยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ในหลายประเทศ รัฐมีแนวคิดว่าการขนส่งทางอากาศเป็นกิจการสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญและจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชน และเป็นหน้าที่ที่รัฐจะต้องจัดหาบริการดังกล่าวให้แก่ประชาชน สำหรับประเทศไทย นอกจากการขนส่งทางอากาศจะเป็นกิจการสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งแล้ว¹ การขนส่งทางอากาศยังจัดเป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) อย่างหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ทั้งในแง่เศรษฐกิจ การค้า การลงทุนระหว่างประเทศ รวมถึงลดถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

จากข้อมูลสถิติของสมาคมการขนส่งทางอากาศ (IATA) พบว่าปริมาณการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศของโลกมีสัดส่วนสูงกว่าปริมาณการขนส่งทางอากาศภายในประเทศค่อนข้างมาก โดยมีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 61.1 : 38.9² ในขณะที่ข้อมูลสถิติของกรมการขนส่งทางอากาศพบว่าปริมาณผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศของไทย มีสัดส่วนสูงกว่าปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศเกือบเท่าตัว โดยในปี พ.ศ. 2545 มีปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศเท่ากับ 23,620,000 คน เทียบกับปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศคือ 14,792,000 คน ในขณะที่ปริมาณสินค้าทางอากาศที่ขนส่งระหว่างประเทศของไทยมีจำนวนที่สูงมาก คือ เท่ากับ 798,000 ตัน เมื่อเทียบกับปริมาณสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศคือ 108,000 ตัน ในขณะที่ข้อมูลสถิติของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบว่าในปี พ.ศ. 2545³ มีนักท่องเที่ยวต่างประเทศเดินทางมายังไทยเท่ากับ 10,872,976 คน คิดเป็นอัตราการขยายตัวเท่ากับร้อยละ 7.31 จากปี พ.ศ. 2544 มีรายได้ที่เกิดขึ้นจากการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2545 เท่ากับ 323,483.96 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.17 จากปี พ.ศ. 2544 ในส่วนของรายได้ที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรม การส่งออกของไทย จากข้อมูลของกรมการส่งเสริมการส่งออก พบว่ามูลค่าการส่งออกของไทยในปี พ.ศ. 2545 มีมูลค่าเท่ากับ 68,902.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2544 ที่มีมูลค่าการส่งออกเท่ากับ 65,183.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ⁴

จากข้อมูลสถิติข้างต้น จะเห็นได้ว่า การขนส่งทางอากาศ โดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมีบทบาทสำคัญอย่างมากต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

สำหรับการขนส่งทางอากาศนั้น ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ หรือ ระหว่างประเทศ สามารถแบ่งบริการออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ บริการแบบประจำ และแบบไม่ประจำ ซึ่งรัฐจะ

มีนโยบายในการกำกับดูแลที่แตกต่างกันไปตามประเภทของบริการ โดยปกติบริการแบบไม่ประจำรัฐจะมีระดับการควบคุมกำกับดูแลที่เข้มข้นน้อยกว่าบริการแบบประจำ

ในส่วนของการขนส่งทางอากาศแบบไม่ประจำระหว่างประเทศ หรือที่รู้จักกันในนามของเที่ยวบินเช่าเหมานั้น รัฐแต่ละรัฐจะใช้ดุลพินิจในการพิจารณาอนุญาตเป็นรายกรณี ๆ ไป ทั้งนี้โดยคำนึงถึงปริมาณความต้องการเป็นหลัก ในขณะที่การขนส่งทางอากาศแบบประจำระหว่างประเทศนั้น รัฐแต่ละรัฐจะต้องมาจัดทำความตกลงระหว่างกัน ทั้งในรูปแบบของความตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคี เพื่อแลกเปลี่ยนสิทธิการบินระหว่างกัน โดยความตกลงที่จัดทำนั้นจะเป็นกรอบพื้นฐานสำหรับการอนุญาตการทำการบินแบบประจำระหว่างประเทศไทยกับประเทศเหล่านั้น ซึ่งเป็นเนื้อหาที่จะได้กล่าวต่อไปในบทความนี้

ปัจจุบันประเทศไทยได้จัดทำความตกลงว่าด้วยบริการขนส่งทางอากาศกับประเทศต่าง ๆ รวม 94 ฉบับ กับ 91 ประเทศและ 3 เขตเศรษฐกิจ (ฮ่องกง, ไต้หวัน และมาเก๊า) โดยจัดทำกับประเทศเซเชลส์เป็นประเทศล่าสุด ในกำหนดการบินประจำคู่อื่น 2546 มีสายการบินต่างชาติทำการบินแบบประจำมายังไทยรวม 75 สายการบิน เท่ากับ 743 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ แยกเป็นเที่ยวบินผู้โดยสาร 675 เที่ยวบินต่อสัปดาห์และเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้า 68 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

หลักกฎหมายระหว่างประเทศที่สำคัญที่ถือเป็นหลักพื้นฐานในการอนุญาตการทำการบินระหว่างประเทศ คือ หลักอำนาจอธิปไตย (sovereignty) ที่รับรองว่ารัฐทุกรัฐมีอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนของตน ดังนั้น การที่อากาศยานต่างประเทศ จะทำการบินผ่านหรือขึ้นลงของรัฐใดรัฐหนึ่งได้นั้น จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐเจ้าของดินแดนก่อน หลักอำนาจอธิปไตยนี้ได้รับการรับรองและบัญญัติไว้ในข้อ 1 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944⁶ ในส่วนของประเทศไทยก็ได้ให้การรับรองหลักอำนาจอธิปไตยไว้ด้วยเช่นกัน ดังปรากฏในมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497⁷

หลักอำนาจอธิปไตยข้างต้น ทำให้การทำการบินระหว่างประเทศทั้งแบบประจำและแบบไม่ประจำ จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐที่เกี่ยวข้องก่อนการทำการบิน และโดยที่ลักษณะของการทำการบินแบบประจำระหว่างประเทศ จะมีจำนวนเที่ยวบินบริการสม่ำเสมอ เป็นจำนวนมาก การขออนุญาตจากประเทศที่เกี่ยวข้องตามรายเที่ยวบิน จึงไม่สะดวกในทางปฏิบัติ ดังนั้น รัฐแต่ละรัฐจึงตกลงจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน เพื่อเป็นกรอบพื้นฐานแห่งสิทธิสำหรับการทำการบินแบบ

ประจำระหว่างกัน โดยมีการกำหนดรายละเอียดของการทำการบิน ทั้งในเรื่องความจุความถี่ของบริการ เส้นทางบิน การกำหนดสายการบิน และสิทธิรับขนการจราจร⁸

เมื่อพูดถึงสิทธิการบิน หลายท่านอาจจะนึกถึงการทำการบินแบบประจำระหว่างประเทศ ซึ่งแต่ละรัฐจะต้องมีการเจรจาจัดทำความตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิการบินระหว่างกัน แต่แท้ที่จริงแล้วคำว่า สิทธิการบิน ครอบคลุมถึงการทำการบินแบบประจำ และแบบไม่ประจำด้วย เพียงแต่ในส่วนของ การทำการบินแบบไม่ประจำนั้น รัฐแต่ละรัฐที่เป็นภาคอนุสัญญาชิคาโก ได้ตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิการบินระหว่างกันในส่วนของการเที่ยวบินแบบไม่ประจำไว้แล้ว ดังปรากฏในข้อ 5 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1994

รูปแบบในการเจรจาสิทธิการบิน

โดยทั่วไป รูปแบบที่ใช้ในการเจรจาสิทธิการบิน เพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐ – รัฐ จะแบ่งออกได้เป็น 3 รูปแบบ คือ ความตกลงแบบเบอร์มิวด้า (Bermuda Agreement) ความตกลงแบบกำหนดความจุความถี่ไว้ล่วงหน้า (Capacity Predetermination) ความตกลงแบบเปิดน่านฟ้าเสรี (Open Skies หรือ Free – determination Agreement) ซึ่งรูปแบบของความตกลงดังกล่าวจะมีข้อแตกต่างกัน ดังนี้

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

ความตกลงแบบกำหนดความจุความถี่ล่วงหน้า เป็นรูปแบบของความตกลงที่รัฐจะเป็นผู้กำหนดจำนวนความจุความถี่ของเที่ยวบินบริการไว้ล่วงหน้า และเป็นผู้กำหนดเส้นทางบิน โดยพิจารณาจากปริมาณความต้องการของตลาด นอกจากนี้ รูปแบบความตกลงในลักษณะนี้ ยังกำหนดให้รัฐเป็นผู้พิจารณาให้ความเห็นชอบพิกัดอัตราค่าขนส่ง

ความตกลงแบบเปิดน่านฟ้าเสรี เป็นความตกลงที่ให้สิทธิแก่สายการบินในการกำหนดความจุความถี่ของบริการ เส้นทางบิน และพิกัดอัตราค่าขนส่งได้ด้วยตนเอง โดยเป็นไปตามกลไกของตลาด⁹

รูปแบบของความตกลงทั้งสามรูปแบบข้างต้น เป็นรูปแบบที่รัฐใช้ในการจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน การที่รัฐใดจะพิจารณาใช้รูปแบบใดนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ผลประโยชน์ทางการเมือง หรือนโยบายของรัฐในแต่ละช่วงเวลาก็มีส่วนสำคัญในการกำหนดรูปแบบของความตกลงฯ ที่รัฐจะเลือกจัดทำ ในส่วนของ

ประเทศไทย ปัจจุบันความตกลงส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 90 ที่ประเทศไทยจัดทำกับประเทศต่าง ๆ เป็นความตกลงแบบกำหนดความจุความถี่ล่วงหน้า

การเจรจาสิทธิการบินของประเทศไทย

ในอดีตที่ผ่านมา แนวทางการเจรจาสิทธิการบินของไทย จะเป็นไปในลักษณะที่มุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ของสายการบินแห่งชาติของไทยเป็นหลัก ทั้งนี้ เพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินของไทยสามารถที่จะแข่งขันและพัฒนาเติบโตขึ้นมาได้ ดังนั้น การเจรจาจัดทำความตกลงส่วนใหญ่จึงเป็นไปในรูปแบบของการตกลงกำหนดความจุความถี่ของบริการล่วงหน้า โดยพิจารณาจากผลประกอบการของสายการบินของทั้งสองฝ่ายเป็นเกณฑ์ในการตกลงกำหนดจำนวนความจุความถี่ของบริการที่เหมาะสม เพียงพอรองรับต่อความต้องการของตลาดในแต่ละช่วง แต่ปัจจุบันแนวคิดการค้าเสรีมีบทบาทอย่างสูงต่อรัฐในการกำหนดนโยบายในหลายด้าน ซึ่งรวมถึงการขนส่งทางอากาศด้วย ประเทศไทยในฐานะสมาชิกขององค์การการค้าโลก มีพันธกรณีที่ต้องเปิดตลาดเสรีทั้งในส่วนของการค้าสินค้า (trade in goods) และการค้าบริการ (trade in services) ดังนั้นประเทศไทยจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงที่จะต้องเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ ซึ่งถือเป็นการค้าบริการประเภทหนึ่งได้ ดังนั้น นโยบายของไทยที่เกี่ยวกับการเจรจาสิทธิการบิน จึงต้องมีการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ในส่วนของเส้นทางบินนั้น แต่เดิมจะเป็นไปในลักษณะของการกำหนดจุดต่าง ๆ ที่สายการบินจะทำการบินแวะลงได้เป็นรายจุดเฉพาะเจาะจงรวมถึงการใช้สิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 5 นั้น จะพิจารณาให้สายการบินต่างชาติใช้สิทธิได้เฉพาะเส้นทางอย่างจำกัด โดยพิจารณาอนุญาตเป็นรายกรณี ๆ ไป ทั้งนี้ เพื่อมิให้ส่งผลกระทบต่อบริการของสายการบินของไทยในตลาดนั้น นอกจากนี้ ในส่วนของการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดในอดีตที่ผ่านมา ความตกลงที่ประเทศไทยจัดทำกับประเทศต่าง ๆ จะเป็นลักษณะที่ให้สิทธิแก่ภาคีแต่ละฝ่าย ในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้เพียงสายเดียว หรือสองสายเท่านั้น

ปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมได้กำหนดกลยุทธ์ในการเจรจาสิทธิการบินเป็นไปในลักษณะของการเปิดเสรีตามลำดับ (gradual liberalization) ที่มุ่งส่งเสริมให้สายการบินต่างชาติ สามารถขยายบริการมายังจุดต่าง ๆ ในไทยได้มากขึ้น โดยกำหนดเพดานความจุความถี่ของบริการให้สูงมากเพียงพอที่จะรองรับต่อความต้องการในระยะยาว รวมถึงการตกลงกำหนดเส้นทางบินแบบเปิด เพื่อส่งเสริมให้สายการบินต่างชาติ สามารถทำการบินมายังไทยได้ทุกจุด โดยเฉพาะจุดอื่น ๆ ในภูมิภาคนอกเหนือจากกรุงเทพฯ นอกจากนี้ยังได้ตกลงผ่อนคลายการใช้สิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 5 มากขึ้น ทำให้สายการบินต่างชาติที่ทำการบินมายังไทยสามารถที่จะขนส่งผู้โดยสารออกจากไทยไปยังประเทศที่สามได้มากขึ้น เป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับสายการบินต่างชาติในการทำการบินมายังไทยเพิ่มมากขึ้นอีกทาง

หนึ่งด้วย เพราะการที่สายการบินต่างชาติทำการบินมายังประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นนั้น จะมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้ สำหรับการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น ปัจจุบันความตกลงที่ประเทศไทยจัดทำกับประเทศต่าง ๆ จะให้สิทธิแก่ภาคีแต่ละฝ่ายในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้หลายสายเพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินของไทยและสายการบินของประเทศภาคี สามารถทำการบินระหว่างกันได้มากขึ้น

นโยบายการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ ในลักษณะของการเปิดเสรีตามลำดับ (gradual liberalization) เป็นการปรับเปลี่ยนนโยบายของไทยเป็นเชิงรุก โดยการนำหลักการเรื่องการเปิดน่านฟ้าเสรีในลักษณะที่มีกลไกในการกำกับดูแล (safeguard) มาปรับใช้อย่างเหมาะสม เพื่อให้สายการบินของไทยและต่างชาติ สามารถแข่งขันให้บริการได้อย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน นโยบายดังกล่าวนี้ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการเจรจาสิทธิการบินตามแนวทางที่กำหนดไว้ข้างต้น นโยบายดังกล่าวจึงสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลฯ ในกรอบใหญ่ตามที่ปรากฏในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 - 2549) ที่วางกรอบแนวนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการพัฒนาในด้านต่าง ๆ โดยกำหนดยุทธศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศ โดยให้ความสำคัญกับการปรับปรุงระบบเจรจาเชื่อมโยงกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเกื้อหนุนต่อการพัฒนาไปสู่ประตูเศรษฐกิจทางด้านการขนส่งทางอากาศ นอกจากนี้รัฐยังมีนโยบายส่งเสริมให้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้ รวมทั้งพัฒนาให้ท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต อุบลราชธานี เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค (regional hub) นี้ ดังนั้น แนวทางการเจรจาสิทธิการบินในลักษณะของการเปิดเสรีตามลำดับที่กระทรวงคมนาคมดำเนินอยู่ในปัจจุบัน อันเป็นการเจรจาในเชิงรุกที่ส่งเสริมให้สายการบินต่างชาติทำการบินมายังไทยได้มากขึ้น ในขณะที่เดียวกันสายการบินของไทยก็มีโอกาสที่เพิ่มขึ้นในการขยายตลาดบริการเข้าไปในประเทศอื่น ๆ จึงเป็นแนวทางที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล และรองรับกับทิศทางของกระแสการค้าเสรีที่เกิดขึ้นในสังคมโลกในปัจจุบัน

ความตกลงหลายฝ่าย

นอกเหนือจากการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินกับประเทศต่าง ๆ ในระดับของความตกลงสองฝ่ายแล้ว ประเทศไทยยังได้ดำเนินการเจรจาจัดทำความตกลงเพื่อเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศกับประเทศต่าง ๆ ในลักษณะของความตกลงหลายฝ่าย ทั้งในลักษณะของความตกลงระดับภูมิภาคได้แก่ ASWAN, APEC หรือในระดับอนุภูมิภาคซึ่งได้แก่ IMT – GT, GMS และภายใต้กรอบของความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services) ที่มีประเทศต่าง ๆ ทั่วลกกว่า 140

ประเทศเข้าเป็นภาคี อย่างไรก็ตาม เมื่อพูดถึงการเปิดเสรีการบินหรือการเปิดเสรีขนส่งทางอากาศ หรือในบางครั้งที่จะได้ยินคนพูดถึงคำว่าการบินเสรีนั้น ในความเข้าใจของคนส่วนใหญ่มักจะเข้าใจว่าการเปิดเสรีการบิน คือ การเปิดเสรีในส่วนของการบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศโดยไม่มีข้อจำกัด ทั้ง ๆ ที่แท้จริงแล้ว การที่ประเทศต่าง ๆ ตกลงที่จะเปิดเสรีด้านการบินนั้น จะมีความครอบคลุมไม่เฉพาะแต่การเปิดเสรีในส่วนของเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่จัดเป็นกิจกรรมโดยตรงเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการเปิดเสรีสำหรับกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ในสาขาการขนส่งทางอากาศด้วย เช่น บริการในลานจอด ระบบการสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์ หรือการซ่อมบำรุงอากาศยาน เป็นต้น ในส่วนของกรจัดทำความตกลงทวิภาคีระหว่างรัฐ – รัฐ ส่วนใหญ่จะครอบคลุมถึงเฉพาะสิทธิสำหรับการทำการบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเท่านั้น มีเพียงบางความตกลงเท่านั้นที่กำหนดคสิทธิการประกอบการบินในส่วนของกิจกรรมเกี่ยวเนื่องไว้ด้วย แนวคิดของการเปิดเสรีการบินที่ครอบคลุมถึงกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ในสาขาการขนส่งทางอากาศจะปรากฏอย่างชัดเจนในกรอบของความตกลงพหุภาคี ไม่ว่าจะเป็นในกรอบของความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) อาเซียน หรือเอเปค ซึ่งในส่วนต่อไปของบทความนี้ จะได้กล่าวถึงกรอบความตกลงเหล่านี้ในสำระสำคัญโดยสังเขป ดังนี้

- **ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ (GATS)**

ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ เป็นความตกลงหลายฝ่ายที่ใช้บังคับกับการค้าบริการทุกประเภท เป็นความตกลงที่สร้างหลักเกณฑ์สำหรับใช้บังคับการค้าบริการ เพื่อให้การค้าบริการสามารถขยายตัวได้ภายใต้เงื่อนไขของโปร่งใสและการเปิดเสรีตามลำดับ¹⁰ และเนื่องจากการขนส่งทางอากาศจัดเป็นการค้าบริการประเภทหนึ่ง ดังนั้นหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ จึงต้องนำมาใช้บังคับกับการขนส่งทางอากาศด้วย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขนส่งทางอากาศจัดเป็นการค้าบริการประเภทหนึ่งที่มีลักษณะเฉพาะแตกต่างจากการค้าบริการประเภทอื่น ๆ จึงต้องมีการจัดทำกฎเกณฑ์เฉพาะเพื่อใช้กับการขนส่งทางอากาศ โดยจัดทำเป็นภาคผนวกว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ และภาคผนวกนี้ ถือเป็นส่วนหนึ่งของความ ตกลงว่าด้วยการค้าบริการตามที่กำหนดไว้ในข้อ 29 แห่งความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ¹¹

ตามข้อ 1 แห่งภาคผนวกว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ กำหนดให้กิจกรรมเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ ซึ่งไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางอากาศแบบประจำ หรือแบบไม่ประจำ และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องทั้งหลาย เป็นกิจกรรมที่ตกอยู่ภายใต้ข้อบังคับแห่งภาคผนวกนี้ แต่อย่างไรก็ตาม ในข้อ 2 ของภาคผนวกดังกล่าว ก็ได้ระบุยกเว้นไว้ว่าข้อบต่าง ๆ ของความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ จะไม่นำมาใช้กับมาตรการใด ๆ เกี่ยวกับสิทธิรับขนจราจร หรือ บริการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้สิทธิรับขนจราจร

เว้นแต่จะได้อำนาจไว้ในวรรค 3 แห่งความตกลงนี้ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ในขณะที่กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ ยังไม่นำมาใช้กับสิทธิการบินแต่อย่างไร

ปัจจุบันในข้อ 3 ของภาคผนวกนี้ กำหนดให้นำหลักเกณฑ์ตามความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ มาใช้กับกิจกรรมในสาขาการขนส่งทางอากาศ 3 ประเภท คือ บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน (aircraft repair and maintenance services) การขายและการตลาดการขนส่งทางอากาศ (the selling and marketing of air transport services) และการบริการสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์ (computer reservation system service)

- **เอเปค (APEC)**

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก หรือ เอเปค (Asia Pacific Economic Cooperation : APEC) เป็นกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างเขตเศรษฐกิจ ต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก¹² ปัจจุบัน มีสมาชิกรวมทั้งหมด 21 เขตเศรษฐกิจ¹³ ซึ่งความร่วมมือในกรอบของเอเปค นั้น จะครอบคลุมความร่วมมือในด้านต่าง ๆ หลายเรื่อง ซึ่งรวมถึงความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศด้วยเช่นกัน ในส่วนของความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศในเอเปคนี้ สมาชิกเอเปคได้แบ่งกิจกรรมในสาขาการขนส่งทางอากาศออกเป็น 8 กิจกรรม เพื่อเป็นแนวทางให้แก่ประเทศสมาชิกในการพิจารณาให้มีการเปิดเสรีในแต่ละกิจกรรมดังกล่าว กิจกรรมทั้ง 8 นั้น ได้แก่

- (1) กรรมสิทธิ์และการควบคุมสายการบิน (Air Carrier Ownership and Control)
- (2) พิกัดอัตราค่าขนส่ง (Tariffs)
- (3) เรื่องเกี่ยวเนื่องกับการประกอบการบิน (Doing Business Matters)
- (4) การขนส่งสินค้า (Air Freight)
- (5) การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้หลายสาย (Multiple Designation)
- (6) การบินเช่าเหมา (Charters)
- (7) ความตกลงร่วมมือระหว่างสายการบิน (Airline's Cooperative Arrangements)
- (8) การเข้าสู่ตลาด (Market Access)

ซึ่งเมื่อพิจารณาจากกิจกรรมทั้งแปดแล้วจะพบว่าแนวทางในการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศในเอเปค นั้น จะครอบคลุมทั้งในส่วนของสิทธิการบิน ซึ่งเป็นกิจกรรม โดยตรง และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ด้วย

ปัจจุบัน ความคืบหน้าในการเปิดเสรีในกิจกรรมทั้งแปดกิจกรรมของกลุ่มประเทศสมาชิกเอเปคมีความคืบหน้าตามลำดับ โดยแต่ละประเทศสมาชิกเอเปคได้พิจารณาลดข้อจำกัดหรืออุปสรรค

ต่าง ๆ ของตน ไม่ว่าจะเป็นกฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมทั้งแปดเพื่อให้การเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศในเอเปคนั้นสามารถดำเนินไปได้อย่างเป็นรูปธรรม

นอกเหนือจากกิจกรรมทั้งแปดดังกล่าวข้างต้นแล้ว ปัจจุบันประเทศสมาชิกเอเปคบางประเทศยังได้ร่วมกันจัดทำความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ซึ่งเป็นความตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิการบินในลักษณะของการเปิดน่านฟ้าเสรีระหว่างกัน โดยในระยะเริ่มแรกมีเพียงประเทศสมาชิกเอเปค 5 ประเทศ คือ บรูไน นิวซีแลนด์ สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา และชิลี ที่เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงฉบับนี้ แต่ในปัจจุบัน ความตกลงพหุภาคีฉบับนี้ มีประเทศอื่น ๆ เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงดังกล่าวอีก 2 ประเทศ คือ เปรู และซามัว ซึ่งมีข้อสังเกตว่าความตกลงพหุภาคีฉบับนี้ เปิดโอกาสให้ประเทศนอกกลุ่มเอเปคสามารถเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงได้ด้วย (ซามัวไม่ใช่ประเทศในกลุ่มเอเปค)

- **อาเซียน (ASEAN)**

สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ อาเซียน (Association of Southeast Asian Nations : Asean) ก่อตั้งขึ้นโดยปฏิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration) เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2510 โดยมีสมาชิกเริ่มแรก 5 ประเทศ คือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย จากนั้นประเทศต่าง ๆ ในอาเซียน ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกเพิ่มขึ้นตามลำดับ จนถึงปัจจุบัน อาเซียนประกอบด้วยสมาชิกทั้งหมด 10 ประเทศ โดยอีก 5 ประเทศ คือ บรูไน ลาว พม่า เวียดนาม และกัมพูชา

การรวมกลุ่มของประเทศสมาชิกอาเซียน จัดเป็นกลุ่มความร่วมมือในระดับภูมิภาค ซึ่งอาเซียนมีความร่วมมือในด้านต่าง ๆ หลายเรื่อง รวมถึงด้านการขนส่งทางอากาศด้วย โดยในส่วนของความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศ ปัจจุบันประเทศสมาชิกอาเซียน ได้ตกลงจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางอากาศของอาเซียน (Asean Memorandum of Understanding on Air Freight Services) ลงนามเมื่อวันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2545 การจัดทำบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ เป็นการตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิการบินในส่วนของเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้าในระหว่างกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน เป็นสิทธิการบินที่ประเทศสมาชิกอาเซียน ตกลงแลกเปลี่ยนกันเพิ่มเติมจากที่ตกลงไว้ในความตกลงทวิภาคีระหว่างกัน โดยในบันทึกความเข้าใจนี้ ให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายในการทำการบินเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้าแบบประจำระหว่างกันได้ฝ่ายละ 100 ต้นต่อสัปดาห์ ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ จากจุดต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในประเทศตน ไปยังจุดต่าง ๆ ในประเทศสมาชิกอาเซียนตามที่ระบุไว้ในบันทึกความเข้าใจนี้ใด โดยมีสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 อย่างเต็มที่

บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ ถือเป็นก้าวแรกของความร่วมมือในการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศ ภายในอาเซียน นอกจากนี้ประเทศสมาชิกอาเซียนยังได้ร่วมกันจัดทำ Roadmap for Integratoin of ASEAN Competitive Air Services Policy เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการเปิดเสรีด้านการขนส่งทาง

อากาศในอาเซียนทั้งในส่วนของผู้เที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารผสมสินค้า และเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้า โดยกำหนดเป้าหมายในการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศภายในอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบภายในปี พ.ศ. 2558

นอกจากนั้นประเทศสมาชิกอาเซียน ยังได้ตกลงที่จะให้เปิดเสรีในกิจกรรมเกี่ยวเนื่องในสาขา การขนส่งทางอากาศด้วย โดยตกลงให้ใช้แนวทางการเปิดเสรีตามกรอบของความตกลงว่าด้วยการค้า บริการ (GATS) ในกิจกรรม 3 ประเภท คือ การซ่อมบำรุงอากาศยาน การขายและการตลาดการขนส่ง ทางอากาศ และระบบบริการสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์ โดยแนวทางของการเปิดเสรีในอาเซียน สำหรับกิจกรรมเหล่านี้ จะมีลักษณะที่กว้างกว่าที่กำหนดไว้ในความตกลงว่าด้วยการค้าบริการเป็น ลักษณะของ GATS Plus นอกเหนือจากกิจกรรมเกี่ยวเนื่อง 3 ประเภทดังกล่าวแล้ว ประเทศสมาชิก อาเซียนยังได้ตกลงที่จะพิจารณาเปิดเสรีในกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ นอกเหนือจากกิจกรรมทั้งสาม ตามที่กำหนดไว้ใน GATS ด้วย ซึ่งในขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างการพิจารณาดำเนินการคัดเลือกและ กำหนดขอบเขตของกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ที่จะเปิดเสรีเพิ่มเติม¹⁴

ความร่วมมือในโครงการพัฒนาเขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ อินโดนีเซีย – มาเลเซีย – ไทย (Indonesia – Malaysia – Thailand Growth Triangle Development project : IMT - GT)

ความร่วมมือในกรอบของ IMT – GT นี้ เป็นความร่วมมือในการพัฒนาทางเศรษฐกิจใน ลักษณะไตรภาคีระหว่างภาคใต้ของไทย ภาคเหนือของมาเลเซีย และภาคเหนือในโครงการความ ร่วมมือระหว่างกันด้วย โดยจัดทำเป็นบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งอินโดนีเซีย มาเลเซีย และ ไทย ว่าด้วยการขยายเครือข่ายการบิน ลงนามเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2538 บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ ให้ สิทธิสายการบินที่กำหนดของประเทศภาคี ให้สามารถทำการบินไปยังจุดต่าง ๆ ตามีระบุไว้ในความตก ลง พร้อมสิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 อย่างเต็มที่ โดยในส่วนของสิทธิขนส่งการจราจร เสรีภาพที่ 5 นั้น ให้แต่ละประเทศพิจารณาอนุญาตเป็นรายกรณีไป¹⁵

จะเห็นได้ว่าความร่วมมือด้านการขยายเครือข่ายการบินในเขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจนี้เป็นความ ร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคสำหรับการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศระหว่างกัน แต่ความร่วมมือดังกล่าว ครอบคลุมเฉพาะแต่การแลกเปลี่ยนสิทธิการบินเพื่อทำการบินขนส่งทางอากาศระหว่างกันเท่านั้น ยัง ไม่ได้ขยายขอบเขตไปถึงความร่วมมือในกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ในสาขาการขนส่งทางอากาศ ความ ร่วมมือในกลุ่มอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS)

ความร่วมมือในกลุ่มอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง เป็นความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคระหว่างหก ประเทศ คือ กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม ไทย และจีน เป็นลักษณะของความร่วมมือทางเศรษฐกิจ เช่นกัน โดยในส่วนของความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศนั้น ในการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้าน

การบินจาก 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง เมื่อวันที่ 4 – 8 สิงหาคม 2539 ได้ตกลงจัดทำหลักการความร่วมมือในการขยายเครือข่ายการบินในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Principles of Cooperation Between the Governments of Cambodia, People’s Public of China, Lao people’s Democratic Republic, Myanmar, Thailand and Viet Nam on the Expansion of Air Linkages in the Greater Mekong Subregion) ซึ่งหลักการความร่วมมือดังกล่าว จะเป็นกรอบพื้นฐานสำหรับการขยายความร่วมมือในการเปิดเสรีด้านการบินภายในอนุภูมิภาคต่อไป

บทสรุป

จะเห็นได้ว่าแนวโน้มของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ มีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นตามความต้องการของการใช้บริการที่เพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ ปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันว่าบทบาทของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศในหลาย ๆ ด้านไม่ว่าจะเป็นเศรษฐกิจ สังคม หรือ การเมืองและการค้าระหว่างประเทศ ในขณะนี้ ประเทศต่าง ๆ ได้พยายามที่จะกำหนดกฎเกณฑ์ และนโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งทางอากาศ ให้เป็นไปในทิศทางที่เกื้อหนุน และส่งเสริมให้การประกอบการขนส่งทางอากาศทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ สามารถดำเนินไปได้ภายใต้บรรยากาศของการแข่งขันที่เป็นธรรม ดังจะเห็นได้จากทิศทางในการจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ ไม่ว่าจะเป็นในระดับของความตกลงทวิภาคี หรือ ความตกลงพหุภาคีที่เปลี่ยนแปลงรูปแบบจากในอดีตที่เน้นการให้การปกป้องสายการบินของรัฐ มาเป็นการผ่อนคลายกฎเกณฑ์การควบคุมให้เป็นเสรียิ่งขึ้น เพื่อสนับสนุนบทบาทของภาคเอกชนในตลาดการขนส่งทางอากาศ ให้เพิ่มมากขึ้น ในขณะเดียวกัน ประเทศต่าง ๆ ได้เน้นการขยายความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศระหว่างกัน จากกรอบความตกลงทวิภาคี มาสู่ความตกลงพหุภาคีเพิ่มมากขึ้น โดยนับแต่มีการจัดตั้งองค์การการค้าโลกขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2537 ที่ทำให้ประเทศสมาชิกองค์การการค้าโลกผู้ผูกพันที่จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงต่าง ๆ ที่จัดทำขึ้นภายใต้องค์การการค้าโลก ซึ่งรวมถึงความผูกพันในการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศตามลำดับภายใต้กติกาของความตกลงว่าด้วยการค้าบริการนี้จะส่งผลให้ประเทศที่มีสายการบินขนาดใหญ่ ที่มีศักยภาพในการแข่งขันที่สูง มีความได้เปรียบ จากประโยชน์ในการเปิดตลาดเสรีขนส่งทางอากาศมากกว่าประเทศที่มีสายการบินขนาดเล็ก ที่ผู้ประกอบการยังไม่มี ความเข้มแข็งและความพร้อมเพียงพอในการแข่งขัน สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลให้การเจรจาตกลงเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศภายใต้ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการดำเนินไปอย่างเชื่องช้าและไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร ในขณะเดียวกัน ประเทศต่าง ๆ ได้หันมาจับกลุ่มร่วมมือกันในระดับภูมิภาคมากขึ้น เพื่อเป็นการสร้างอำนาจต่อรองกับประเทศนอกกลุ่มสำหรับในการเจรจารอบใหญ่ คือ กรอบความตกลงว่าด้วยการค้า

บริการแทน ไม่ว่าจะเป็นความร่วมมือในระดับภูมิภาคในกรอบของเอเปค อาเซียน สหภาพยุโรป หรือระดับอนุภูมิภาค เช่น IMT – GT, GMS, หรือ CLMV

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากประเทศต่าง ๆ มีสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และสภาพทางภูมิศาสตร์ รวมตลอดถึงนโยบายการเมืองการปกครองที่แตกต่างกัน อันมีผลให้ผู้ประกอบการของแต่ละประเทศมีความพร้อมและศักยภาพในการแข่งขันไม่เท่าเทียมกัน อันทำให้รูปแบบการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ ของแต่ละประเทศแตกต่างกันไปตามความเหมาะสม อย่างไรก็ตาม การเปิดตลาดเสรีการขนส่งทางอากาศนั้น มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องจัดทำมาตรการคุ้มครอง (safeguard) ที่มีประสิทธิภาพในการกำกับดูแลควบคู่กันไปด้วย เพื่อมิให้เกิดการผูกขาดตลาดโดยผู้ประกอบการรายใหญ่ และเป็นการคุ้มครองผู้บริโภค แนวทางการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศตามลำดับที่ประเทศไทยใช้อยู่ในปัจจุบัน นับได้ว่าเป็นแนวทางที่เหมาะสม ที่จะเปิดโอกาสให้สายการบินของไทยสามารถพัฒนาศักยภาพของตนในการแข่งขันได้ตามลำดับ ในขณะที่เดียวกัน สายการบินต่างชาติก็สามารถที่จะขยายตลาดการให้บริการมายังประเทศไทยได้เพิ่มมากขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของไทย และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ทั้งอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมส่งออก แนวคิดของการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศตามลำดับนี้ เป็นแนวทางที่ได้รับการยอมรับและเป็นแนวทางที่ประเทศส่วนใหญ่นำมาใช้กับการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศของตนในปัจจุบัน

³ ข้อมูลจาก <http://www.tat.or.th>. Thailand Tourism Static 2002.

⁴ ข้อมูลจาก <http://www.depthai.go.th>

⁵ ข้อมูลจากสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ

⁶ อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ลงนามที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 ที่รู้จักกันในนามของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

⁷ มาตรา 28 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่าน หรือ ขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี”

⁸ ในส่วนของสิทธิรับขนการจราจร หรือที่รู้จักกันในนามของเสรีภาพทางอากาศ (freedom of the air) สามารถจำแนกออกเป็นเสรีภาพทางอากาศ 5 ประการ ดังนี้

เสรีภาพที่ 1 สิทธิที่อากาศยานของรัฐใดรัฐหนึ่งในการทำการบินผ่านอาณาเขตของรัฐอื่น โดยมีได้แะลง (overflight)

- เสรีภาพที่ 2 สิทธิที่อากาศยานของรัฐใดรัฐหนึ่ง จะทำการบินแวะลงในอาณาเขตของรัฐอื่น โดยมีได้มีวัตถุประสงค์ทางการค้า (non – commercial landing)
- เสรีภาพที่ 3 สิทธิที่อากาศยานของรัฐใดรัฐหนึ่ง ในการทำการบินขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ จากอาณาเขตของตนไปยังอาณาเขตของรัฐภาคีอีกประเทศหนึ่ง
- เสรีภาพที่ 4 สิทธิที่อากาศยานของรัฐใดรัฐหนึ่ง ในการทำการบินขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ จากรัฐอื่นกลับมายังรัฐตน
- เสรีภาพที่ 5 สิทธิที่อากาศยานของรัฐใดรัฐหนึ่ง ในการทำการบินขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ ระหว่างรัฐที่สองและรัฐที่สาม ทั้งนี้ โดยเป็นเที่ยวบินที่ทำการบินออกไปจาก/กลับมายังรัฐตนเองด้วย จาก Manual on the Regulation of International Air Transport, (Doc 9626), 1 at ed. (International Civil Aviation Organization, 1996) at 4.1 – 8- 4.1 – 10 ปัจจุบันเสรีภาพทางอากาศ ได้รับการยอมรับเพิ่มเติมขึ้นเป็นทั้งหมด 9 เสรีภาพ

⁹ ICAO Manual on the Regulation of International Air Transport Doc 9226 at 2.2-1 – 2.2-2 และ 4.3-2

¹⁰ Paragraph 2 of preamble of GATS

¹¹ ข้อ 29 แห่งความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ กำหนดว่า “This Annex to this Agreement are an integral part of this Agreement.”

¹² โดยปกติ ในเอเปคจะใช้คำว่า “เขตเศรษฐกิจ” (Economies) แทนคำว่าประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากมีสมาชิกเอเปคบางรายที่ไม่มีสถานะเป็นประเทศ ได้แก่ ฮองกง และไต้หวัน ที่ได้รับการยอมรับ ให้เข้าเป็นสมาชิกในกรอบนี้ด้วย เนื่องจากเป็นเขตเศรษฐกิจที่มีความสำคัญในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

¹³ สมาชิกเอเปคประกอบด้วย ออสเตรเลีย บรูไน แคนาดา ซิลิ จีน ฮองกง อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ มาเลเซีย เม็กซิโก นิวซีแลนด์ ปาปัวนิวกินี เปรู ฟิลิปปินส์ รัสเซีย ไต้หวัน สิงคโปร์ ไทย สหรัฐอเมริกา และเวียดนาม

¹⁴ รายละเอียดในเรื่องนี้ สามารถศึกษาได้จากรายงานผลการประชุมคณะทำงานว่าด้วยการขนส่งทางอากาศของอาเซียน สำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ

¹⁵ บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ เป็นผลมาจากข้อตกลงจากการประชุมคณะทำงานเชื่อมเส้นทางบินภายใต้การพัฒนาสามเหลี่ยมเศรษฐกิจครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3-4 พฤศจิกายน 2537 ที่ อ. หัวหิน ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งต่อมาคณะทำงานฯ มีการประชุมปรับปรุงสิทธิการบินภายใต้บันทึกความ เข้าใจฯ นี้ อีก 2 ครั้ง คือ เมื่อวันที่ 3-4 กันยายน 2539 ที่เมืองเมดาน ประเทศอินโดนีเซีย และครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 11-12 มกราคม 2544 ที่เมืองเมดาน ประเทศมาเลเซีย