บทที่ 4

นโยบายและกฎหมายภายในที่ประเทศไทยและประเทศสหรัฐอเมริกาใช้ในการแลกเปลี่ยนสิทธิการบิน

นโยบายและกฎหมายภายในของไทยที่ใช้ในการแลกเปลี่ยนสิทธิการบิน

1. นโยบายที่ใช้ในการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินของไทย

นโยบายที่ใช้ในการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินของแต่ละประเทศจะมีลักษณะแตกต่างกันไป การที่ประเทศใดจะใช้นโยบายในการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินรูปแบบใดจะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศเป็นหลัก[1] สำหรับนโยบายการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินของไทยมีลักษณะเช่นเดียวกับนโยบายของประเทศมาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และบอร์เนียว[2] ในลักษณะที่รัฐเข้ามาควบคุมการจัดความจุ ความถี่ เส้นทางการบิน และอัตราค่าโดยสาร ซึ่งนโยบายดังกล่าวนี้ มีส่วนช่วยให้บริษัทการบินไทย จำกัด มีโอกาสเติบโตจนมีฐานะมั่นคงและมีผลงานการบินเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก ซึ่งเหตุผลที่ประเทศไทยต้องใช้นโยบายควบคุมดังกล่าวข้างต้นคือ[3]

---

[1] Ellette E. Taxewell Actions . "Taken By Individual States : Liberal Bilaterals" Journal of Air Law and Commerce 53 (1988) : 629

[2] Chia-Jui Cheng, "The Changing Features of Aviation Polisy in Asian Countries in Air and Space Law : De Lege Ferenda ed Tanja L. Marson - Zwaan and Pablo M.j. Mendes de Lean (Netherland : Martinus Nijhoft Publishers, 1992), pp.4-5.

[3] รุ่งโรจน์ ศรีประเสริฐสุข, เอกสารการวิจัย เรื่องนโยบายแลกเปลี่ยนสิทธิการบินของประเทศไทย, กรุงเทพมหานคร, 2531, หน้า 34-35.

1. เนื่องจากประเทศไทยไม่สามารถก่อตั้งสายการบินแห่งชาติ ขนาดใหญ่ตั้งแต่เริ่มแรกด้วยเหตุผลทางเศรษฐกิจ จึงจำเป็นต้องคุ้มครองสายการบินแห่งชาติ เพื่อให้มีโอกาสพัฒนากิจการบินตลอดจนฝูงบินของตน

2. เนื่องจากองค์ประกอบของคณะผู้แทนรัฐบาลไทยในการเจรจาทำความตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิการบินกับต่างประเทศ

คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งคณะผู้แทนไทยในการเจรจาทำความตกลงกับต่างประเทศเป็นการถาวร มีชื่อเรียกว่า "คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศแบบประจำ" ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวมีบทบาทสำคัญมากในการกำหนดและดำเนินนโยบายแลกเปลี่ยนสิทธิการบินกับต่างประเทศ องค์ประกอบของคณะกรรมการดังกล่าวประกอบด้วย ข้าราชการระดับสูงของกระทรวงคมนาคม กระทรวงการต่างประเทศ โดยมีผู้แทนบริษัทการบินไทย จำกัด เป็นที่ปรึกษา ดังนั้น ข้อมูลที่คณะกรรมการดังกล่าวได้รับเพื่อประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายแลกเปลี่ยนสิทธิการบิน จะเน้นไปในด้านผลประโยชน์ของสายการบินแห่งชาติเป็นส่วนใหญ่

3. เนื่องจากโครงสร้างการบริหารของบริษัทการบินไทย จำกัด ซึ่งมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบในนโยบายเกี่ยวกับสิทธิการบินจึงต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทการบินไทย จำกัด เป็นประการสำคัญ

การที่ประเทศไทยใช้นโยบายการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินแบบควบคุมอย่างเคร่งครัดนั้น ก่อให้เกิดผลเสียตามมา คือ

1. นโยบายเช่นนี้ทำให้การเจริญเติบโตของบริษัทการบินไทย จำกัด มีขอบขีดจำกัด เพราะการป้องกันสายการบินต่างประเทศมิให้ขยายบริการก็ย่อมได้รับการสนองตอบในทำนองเดียวกัน เช่น สายการบินไทยไม่อาจขยายบริการในบางเส้นทางได้ เพราะประเทศที่เกี่ยวข้องไม่ยินยอมโดยใช้ความตกลงแบบ Capacity Predetermination ที่ตกลงกันไว้แล้วมาจำกัดดังที่ปรากฏเป็นปัญหาอยู่ ในปัจจุบัน

2. การที่นโยบายมุ่งคุ้มครองและรักษาผลประโยชน์ของสายการบินแห่งชาติเป็นหลัก ทำให้ผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจอื่นๆ ไม่ได้รับการคำนึงถึงตามสมควร และได้รับผลกระทบกระเทือน เช่น ด้านการท่องเที่ยวและการส่งสินค้าออกไปยังประเทศต่างๆ

3. ประเทศไทยเป็นประเทศที่เป็นฝ่ายรับการจราจรภายนอก (Receiverry Traffic Country) ซึ่งการจราจรเหล่านี้กำเนิดจากหรือเป็นของประเทศอื่น ในกรณีที่สายการบินของไทยไม่พร้อมที่จะทำการบินก็ควรเปิดโอกาสให้สายการบินของประเทศนั้นขนการจราจรเข้ามา เพราะถ้าหากไม่ยอมฝ่ายไทยก็จะเป็นฝ่ายเสียโอกาสที่จะได้รับประโยชน์นี้

ผลเสียดังกล่าวข้างต้นนี้ ยังจะคงมีต่อไปหากประเทศไทยไม่ปรับปรุงนโยบายด้านสิทธิการบินเสียใหม่ ประเทศสิงคโปร์ในระยะแรก ๆ เคยมีนโยบายเคร่งครัดมากในการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินกับต่างประเทศแต่ภายหลังได้เปลี่ยนนโยบายเป็นค่อนข้างเสรี แนวนโยบายที่เปลี่ยนไปนี้ มีส่วนทำให้สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์เติบโตรวดเร็วมาก และมีผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศสิงคโปร์เป็นอย่างมากประเทศไต้หวันก็เช่นเดียวกัน เดิมมีนโยบายด้านการบินแบบควบคุมความจุ ความถี่เส้นทางบิน และอัตราค่าโดยสาร ต่อมาในปี ค.ศ.1989 ประเทศไต้หวันยอมรับนโยบายการเปิดเสรี ด้านการบินเพื่อให้สายการบินต่างๆเข้ามาแข่งขันในตลาดมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อกระตุ้นให้สายการบินของไต้หวันเติบโตและสามารถแข่งขันกับสายการบินต่างชาติได้นั่นเอง สำหรับประเทศไทยก็ควรที่จะปรับปรุงนโยบายด้านการบินให้มีลักษณะเสรีมากขึ้นเช่นกัน

2. <u>กฎหมายภายในของไทยที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนสิทธิการบิน</u>

กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนสิทธิการบิน อาจแบ่งพิจารณาได้เป็น 3 ประเด็นด้วยกัน คือ

1. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบินแบบประจำ

การบินประจำอาจแบ่งออกได้เป็นการบินประจำระหว่างประเทศ และการบินประจำภายในประเทศดังนี้

1.1 การบินแบบประจำระหว่างประเทศนั้นอยู่ภายใต้กรอบของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 มีสาระสำคัญดังนี้

ก. สำหรับผู้ประกอบการไทย การประกอบการอยู่ภายใต้ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 อันเป็นกฎหมายที่ออกมา เพื่อควบคุมกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค[4] กฎหมายดังกล่าวนี้ระบุห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี และในการปฏิบัติการบินออกจากนอกราชอาณาจักรก็มีพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 27 ระบุห้ามมิให้อากาศยานบินออกนอกราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ นอกจากนั้นการบินไปยังประเทศต่าง ๆ ต้องได้รับอนุญาตจากประเทศที่เกี่ยวข้อง ภายใต้กรอบของความตกลงสองฝ่ายระหว่างประเทศไทยกับประเทศเหล่านั้น

ข. สำหรับผู้ประกอบการต่างชาติ การประกอบการอยู่ภายใต้กรอบของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 มาตรา 28 ซึ่งระบุห้ามมิให้อากาศยานต่างชาติบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศหรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี [5] ซึ่งทำให้การบินจากจุดในต่างประเทศมายังจุดต่าง ๆ ในประเทศไทยต้องอยู่ในกรอบของความตกลงสองฝ่ายระหว่างประเทศไทยกับประเทศที่เกี่ยวข้อง

1.2 การบินแบบประจำภายในประเทศ

การบินแบบประจำภายในประเทศอยู่ภายใต้กรอบของประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 มีสาระสำคัญดังนี้

ก. สำหรับผู้ประกอบการไทย การประกอบการอยู่ในกรอบของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ซึ่งระบุห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาต หรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี

---

[4] ดูรายละเอียดในประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ข้อ 3.

[5] ดูรายละเอียดในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 มาตรา 28.

ข. สำหรับผู้ประกอบการต่างชาติ ไทยยังไม่เคยอนุญาตให้ผู้ประกอบการต่างชาติรายใดประกอบการให้บริการบินประจำภายในประเทศ อย่างไรก็ดีการอนุญาตหรือไม่อยู่ภายใต้กรอบของกฎหมายดังนี้ คือ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ซึ่งระบุห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี และประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 281 ว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในประเทศไทย ซึ่งระบุห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศในประเทศ เว้นแต่จะได้มีพระราชกฤษฎีกาอนุญาตโดยพระราชกฤษฎีกาอาจกำหนดเงื่อนไขประการใดก็ได้[6] นอกจากนี้ยังมีอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ในเรื่อง Cabotage ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว

2. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบินไม่ประจำหรือการบินเช่าเหมา

การบินไม่ประจำอาจแบ่งออกเป็นการบินไม่ประจำระหว่างประเทศ การบินไม่ประจำภายในประเทศ

2.1 การบินไม่ประจำหรือการบินเช่าเหมาระหว่างประเทศ อยู่ภายใต้กรอบของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 มีสาระสำคัญดังนี้

ก. สำหรับผู้ประกอบการไทย การประกอบการอยู่ภายใต้ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ซึ่งระบุห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี และในการปฏิบัติการบินออกจากราชอาณาจักรมีพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 27 ระบุห้ามมิให้อากาศยานบินออกนอกราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่[7] ส่วนการบินไปยังจุดต่าง ๆ นั้นก็ต้องอยู่ภายใต้กรอบของความตกลงระหว่างประเทศต่างๆ ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2

---

[6] ดูรายละเอียดในประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 ข้อ 4.

[7] ดูรายละเอียดในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 มาตรา 27.

ข. สำหรับผู้ประกอบการต่างชาติ การประกอบการอยู่ภายใต้กรอบของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 28 ซึ่งระบุห้ามมิให้อากาศยานต่างชาติบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี และภายใต้อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944 ไทยมีดุลยพินิจที่จะพิจารณาอนุญาตหรือไม่ก็ได้ ยกเว้นการบินไม่ประจำภายใต้ความตกลงพหุภาคีอาเซียน ซึ่งระบุให้สิทธิแก่อากาศยานจากประเทศกลุ่มอาเซียนที่จะทำการบินแบบไม่ประจำกันได้ ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในความตกลง

2.2 การบินไม่ประจำภายในประเทศ การบินไม่ประจำหรือเช่าเหมาลำภายในประเทศอยู่ภายในใต้กรอบของพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ.2497 ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 และประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 มีสาระสำคัญดังนี้

1. สำหรับผู้ประกอบการไทย การประกอบการอยู่ในกรอบของประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ซึ่งระบุห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี

2. สำหรับผู้ประกอบการต่างชาติ ไทยไม่เคยอนุญาตให้ผู้ประกอบการต่างชาติรายใดประกอบการให้บริการการบินไม่ประจำ หรือเช่าเหมาภายในประเทศ อย่างไรก็ดี การอนุญาตหรือไม่อยู่ภายใต้กรอบของกฎหมายดังนี้ คือ ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ซึ่งห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาต หรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี และประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 ซึ่งระบุห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศในประเทศเว้นแต่จะมีพระราชกฤษฎีกาอนุญาต และพระราชกฤษฎีกาอาจกำหนดเงื่อนไขใดก็ได้ นอกจากนั้นยังมีอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944 ระบุในเรื่อง Cabotage ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ข้อที่ว่าไทยไม่อนุญาตให้ผู้ประกอบการต่างชาติประกอบการให้บริการบินไม่ประจำหรือการบินเช่าเหมาภายในประเทศนั้น มิได้หมายความรวมถึง กรณีการอนุญาตให้สายการบินเช่าเหมาของต่างประเทศมีสิทธิขนคนโดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวเหมาจ่ายของตนเองที่ตนรับขนส่งมาจากต่างประเทศแล้วแวะลงท่องเที่ยวในประเทศไทยสองจุด เช่น กรุงเทพฯ - ภูเก็ต กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ก่อนรับขนส่งกลับไปต่างประเทศนั้น ๆ ด้วย

3. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริการเสริมซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางอากาศ

บริการเสริมซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศที่สำคัญ ได้แก่

3.1 บริการภาคพื้นดินในลานจอดอากาศยาน

การประกอบการให้บริการภาคพื้นดินในลานจอดอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ.2497 มาตรา 60 จัตวา มาตรา 60 เบญจ มาตรา 60 ฉ ซึ่งระบุห้ามมิให้บุคคลใดประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุมัติจากรัฐมนตรี[8] ส่วนคุณสมบัติและลักษณะของผู้ประกอบการให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือนได้กำหนดคุณสมบัติ และลักษณะของผู้ประกอบการไว้ดังนี้[9]

(1) กรณีให้บริการแก่ธุรกิจเดินอากาศของตนเองจะต้องเป็นผู้ประกอบการเดินอากาศไทย

(2) กรณีให้บริการแก่ธุรกิจเดินอากาศของผู้อื่นจะต้องเป็นรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นผู้ประกอบการเดินอากาศ หรือเป็นผู้ให้บริการช่างอากาศหรือเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยาน หรือบริการช่างอากาศให้สายการบินใด ๆ อยู่ก่อนวันใช้ข้อบังคับนี้ โดยกำหนดให้ใช้ข้อบังคับนี้คือ ตั้งแต่ วันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2522 นอกจากนี้ ได้แก่ สายการบินที่กำหนดของต่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยได้ยอมรับแล้วตามความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและประเทศที่กำหนดสายการบินนั้นมิได้วางข้อห้าม หรือข้อจำกัดแก่สายการบินที่กำหนดของไทยในการประกอบการให้บริการลานจอดหรือบริการช่างอากาศในประเทศนั้น ส่วนหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการออกใบอนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และคณะกรรมการการบินพลเรือนเป็นผู้อนุมัติค่าบริการ โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

---

[8] มาตรา 60 ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497.

[9] ข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 22 เรื่องคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยาน.

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับนี้บัญญัติขึ้นมาเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ประกอบการไทย แต่ยังคงอนุญาติให้ผู้ประกอบการต่างชาติเข้ามาประกอบการในลักษณะนี้ได้ โดยผู้ประกอบการต่างชาติต้องมีคุณสมบัติและลักษณะตามที่ข้อบังคับกำหนดไว้ นอกจากนี้ประเทศไทยยังอนุญาตให้สายการบินที่กำหนดของต่างชาติ ซึ่งประเทศไทยยอมรับตามความตกลงระหว่างประเทศที่มีต่อกัน และประเทศที่กำหนดสายการบินนั้นไม่ได้วางข้อจำกัดแก่สายการบินของไทย การให้อนุญาตประกอบการจึงอยู่บนหลักต่างตอบแทนกันซึ่งในปัจจุบันสายการบินของต่างชาติก็เข้ามาประกอบการให้บริการในลานจอด ณ ท่าอากาศยานของไทย เช่น บริการครัวการบิน ซึ่งเป็นการผลิตอาหารขึ้นบริการบนเครื่องบิน สายการบินต่างชาติที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการบริการประเภทนี้ คือ ครัวเคแอลเอ็ม เป็นของสายการบิน เคแอลเอ็ม ให้บริการแก่สายการบิน 10 สาย โดยมีลูกค้าที่สำคัญ คือ สายการบิน เคแอลเอ็ม และสายการบินแควนตัส การให้บริการคลังสินค้าในปัจจุบันมีผู้ประกอบการ 2 ราย คือ บริษัทไทยแอร์พอร์ตกราวด์ เซอร์วิส จำกัด เป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากการท่าอากาศยาน เมื่อ พ.ศ.2534 โดยเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยกับสายการบินต่าง ๆ และบริษัทการบินไทย จำกัด [10]

3.2 บริการสำรองที่นั่งแบบเบ็ดเสร็จด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer Reservation System)

การบริการสำรองที่นั่งแบบเบ็ดเสร็จด้วยคอมพิวเตอร์อยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติโทรเลขโทรศัพท์ พ.ศ. 2477 ประกอบกับพระราชบัญญัติการสื่อสารแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2519 ซึ่งระบุห้ามมิให้อนุญาตให้บุคคลใด ๆ ประกอบการในลักษณะที่ให้ผู้อื่นใช้ประโยชน์ด้วย และการประกอบการจะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดขึ้น

นโยบายและกฎหมายภายในของสหรัฐอเมริกาที่ใช้ในการใช้แลกเปลี่ยนสิทธิการบิน

นับตั้งแต่สหรัฐอเมริกาได้รับเอกราชในการปกครองจากประเทศอังกฤษเป็นต้นมา

---

[10] การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย, <u>รายละเอียดเกี่ยวกับการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย</u> กองกฎหมายการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย, 2537, (อัดสำเนา)

สหรัฐอเมริกาได้จัดระบบเศรษฐกิจให้มีการแข่งขันโดยเสรีตลอดมา นโยบายและกฎหมายของสหรัฐอเมริกาจำนวนมากได้สนับสนุนเอกชนที่เป็นเจ้าของปัจจัยการผลิตให้มีเสรีภาพในการประกอบอาชีพและมีความเป็นอิสระที่ทำการผลิต การบริหาร การจำหน่ายและการบริโภคสินค้า โดยรัฐเข้าไปควบคุมแต่เพียงเพื่อไม่ให้เกิดการเอารัดเอาเปรียบหรือปฏิบัติมิชอบทางการค้า หรือก่อให้เกิดการผูกขาดทางการค้า หรือผลิตสินค้าขาดมาตรฐาน อันจะเป็นภยันตรายต่อผู้บริโภคเท่านั้น[11] สำหรับการค้าบริการ ซึ่งถือเป็นการค้าอย่างหนึ่งเหมือนกับการค้าสินค้า[12] นโยบายที่สหรัฐอเมริกานำมาใช้กับการค้าบริการจึงเป็นไปโดยเสรี ในส่วนของนโยบายและกฎหมายภายในของสหรัฐอเมริกาที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินมีดังนี้

1. นโยบายที่ใช้ในการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินของสหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกามีนโยบายแลกเปลี่ยนสิทธิการบินกับทุกประเทศแบบเสรี โดยปล่อยให้มีการแข่งขันกันเองระหว่างผู้ประกอบการ รัฐบาลจะทำหน้าที่เป็นเพียงผู้ควบคุมไม่ให้มีการกระทำที่ไม่เป็นธรรมหรือเลือกปฏิบัติ

การกำหนดนโยบายการขนส่งทางอากาศทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศของสหรัฐอเมริกาเป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบินพลเรือนของสหรัฐอเมริกาหรือ Civil Aeronauties Board หรือมีชื่อย่อว่า CAB[13] คณะกรรมการถูกตั้งขึ้นตามบทบัญญัติว่าด้วยการบินของสมาพันธ์ ปี ค.ศ. 1958 คณะกรรมการดังกล่าวนี้นอกจากมีอำนาจในการกำหนดนโยบายแล้วยังมีอำนาจหน้าที่ในการอนุญาตให้สายการบินต่าง ๆ ของสหรัฐอเมริกาดำเนินงานด้านการบินพาณิชย์ระหว่างรัฐด้วยกันหรือกับประเทศต่าง ๆ รวมทั้งอนุญาตให้สายการบินต่างชาติดำเนิน

---

[11] บรรลือ คงจันทร์, "คำแนะนำในการดำเนินการค้าระหว่างประเทศกับสหรัฐอเมริกา" วารสารนิติศาสตร์ 12 (2525) : 108.

[12] Donald J. Bowersox , Pat J. Calabro and George D. Wagenheim, Introduction to Transportation (New York U.S.A. : Macmillian Publishing Co., Inc., 1981, pp. 208 - 212.

[13] Ibid.

กิจการขนส่งทางอากาศไปยังหรือออกจากสหรัฐอเมริกา เป็นผู้จัดให้มีการบริการด้านกิจการบินพลเรือนของประเทศโดยให้เงินช่วยเหลือในการดังกล่าว นอกจากนี้ ยังเป็นผู้ให้คำแนะนำในการเจรจาด้านการบินระหว่างประเทศ รวมทั้งเป็นผู้กำหนดสายการบินที่จะทำการบินในเส้นทางระหว่างประเทศ นโยบายด้านการบินที่สำคัญของสหรัฐอเมริกามีดังนี้

1. นโยบายด้านการบินในสมัยประธานาธิบดี Jimmy Carter

นโยบายด้านการขนส่งทางอากาศของสหรัฐอเมริกาในสมัยของประธานาธิบดี Jimmy Carter มีปรากฏอยู่ในนโยบาย Presidental Policy Statement of 1978 อันได้แก่นโยบาย Deregulation หรือนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี (Open Skies) นโยบายนี้เกิดขึ้น ในปีค.ศ. 1978 โดยประธานาธิบดี Jimmy Carter ได้ประกาศนโยบายการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศว่าการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินของสหรัฐอเมริกานั้นขึ้นอยู่กับสภาพการณ์ที่เป็นจริงในด้านการแข่งขันการให้บริการ และราคาที่เป็นไปตามกลไกของตลาด โดยเน้นให้มีการแข่งขันที่เป็นธรรม เพื่อขจัดการเลือกปฏิบัติโดยมุ่งเน้นไปที่ประโยชน์ของผู้บริโภคทั่วไปและประโยชน์ของผู้ประกอบการด้านการบิน ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการของสหรัฐอเมริกาเอง หรือของสายการบินต่างชาติ[14] สาระสำคัญของนโยบายด้านการบินของประธานาธิบดี Carter มีดังต่อไปนี้[15]

(1) ให้มีการดำเนินการใหม่ ๆ ในด้านการให้บริการแก่ผู้โดยสาร รวมทั้งให้มีการแข่งขันกันประกอบการระหว่างสายการบินต่าง ๆ

(2) ให้อิสระแก่สายการบินแบบเช่าเหมาของผู้ประกอบการต่างชาติ มายังประเทศสหรัฐอเมริกา

(3) ให้มีการพัฒนากิจการขนส่งทางอากาศแบบประจำโดยให้ผู้ประกอบการของสหรัฐอเมริกามีอิสระในการจัดความถี่ ความถี่ และเส้นทางการบิน

(4) ขจัดการเลือกปฏิบัติและการกีดกันการแข่งขันโดยการกระทำอันไม่เป็นธรรม

---

[14] Jacque Naveau, International Air Transport in a Changing World, p. 146.

[15] Alexander T. Wells, Air Transportation : A Management Perspective, p. 475.

(5) สนับสนุนให้มีผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศหลาย ๆ ราย

(6) ขยายการตลาด โดยการให้บริการขนส่งทางอากาศเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ

(7) ทำให้เกิดความยืดหยุ่นในเรื่องกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนสินค้าเพื่อให้มีการแข่งขันการให้บริการระหว่างประเทศ

นโยบายนี้จะใช้กับการประกอบการขนส่งทางอากาศ และการขายบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางอากาศแบบประจำหรือไม่ประจำ โดยให้ผู้ประกอบการมีอิสระในการจัดความจุ ความถี่ในการรับขนการจราจร เพื่อให้สายการบินต่าง ๆ ของสหรัฐอเมริกามีการขยายตัวในตลาดต่างประเทศ

นโยบายฉบับนี้ ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศของสหรัฐอเมริกาใช้ในการเจรจาเพื่อแลกเปลี่ยนสิทธิการบินกับประเทศต่างๆ โดยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อให้ผู้ประกอบการได้แข่งขันกันมากที่สุดไม่ว่าจะเป็นเรื่องความจุ ความถี่ เส้นทางการบิน บนพื้นฐานของการไม่เลือกปฏิบัติและการแข่งขันอันไม่เป็นธรรม

2. นโยบายที่ใช้ในการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินของสหรัฐอเมริกา ปี ค.ศ. 1993

ในปี ค.ศ. 1993 นาย Frederico Pena รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่งของสหรัฐอเมริกาได้กล่าวถึงนโยบายด้านการบินของสหรัฐอเมริกา ต่อที่ประชุมประจำปีของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่เมืองดัลลัส มลรัฐเท็กซัส โดยได้กล่าวว่านโยบายด้านการบินของสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 3 นโยบาย [16]

---

[16] "นโยบายการบินของสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2536", เอกสารของฝ่ายกิจการระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมกิจการบิน, บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2536 (อัดสำเนา).

(1) นโยบาย Pro-Competitive Airline Policies

เป็นนโยบายที่สนับสนุนให้มีการแข่งขันระหว่างสายการบินด้วยกัน เพื่อประโยชน์แก่ผู้บริโภคและผู้ประกอบการ เนื่องจากสหรัฐอเมริกาเห็นว่าการแข่งขันทำให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศไม่ว่าจะเป็นการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการในประเทศหรือแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติ นอกจากนี้การแข่งขันจะทำให้เกิดประโยชน์กับผู้บริโภคในด้านต่าง ๆ เช่น เรื่องราคา เพราะผู้ประกอบการสายการบินต้องการให้สายการบินของตนได้รับความต้องการจากผู้บริโภคมากที่สุด นโยบายนี้ให้อำนาจรัฐเข้าควบคุมการแข่งขันเพื่อป้องกันการแข่งขันอันไม่เป็นธรรม เช่น การควบสายการบินเพื่อผูกขาดด้านการบิน อันจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้บริโภคและผู้ประกอบการด้วยกันเอง อาจกล่าวได้ว่านโยบายดังกล่าวข้างต้นนี้สอดคล้องกับนโยบายของประธานาธิบดี Carter

(2.) นโยบาย Globalization vs Protectionism

เป็นนโยบายที่ต้องการให้มีการประกอบการด้านการบินโดยเท่าเทียมกันระหว่างประเทศต่าง ๆ ในโลกเพื่อมิให้มีการเลือกปฏิบัติต่อกัน และเพื่อให้กิจกรรมการขนส่งทางอากาศมีการพัฒนาให้เจริญเติบโตทันกับโลกปัจจุบัน โดยวิธีการไม่เลือกปฏิบัติ ซึ่งการเลือกปฏิบัติจะทำให้เกิดผลประโยชน์แต่เฉพาะผู้ประกอบการภายในประเทศของตนเท่านั้น นโยบายนี้ชี้ให้เห็นว่าความล้าหลังจะทำให้สายการบินไม่ได้เข้าสู่ระบบ Globalization นโยบายนี้เป็นปรปักษ์กับนโยบายปกป้องผู้ประกอบการในชาติหรือนโยบาย Protectionism ซึ่งเป็นนโยบายที่รัฐเจ้าของประเทศจะใช้วิธีการต่าง ๆ เช่น การเก็บภาษีในอัตราที่ไม่เท่าเทียมกันกับผู้ประกอบการที่เป็นคนต่างชาติ ทำให้สายการบินต่างชาติไม่อยากจะเข้ามาประกอบการในประเทศนั้น นโยบายนี้ไม่สอดคล้องกับนโยบาย Globolization เพราะนโยบาย Protectionism ทำให้การประกอบการขนส่งทางอากาศของโลกไม่เจริญเติบโตและสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ

(3) นโยบาย Toward a New Airline World

เป็นนโยบายที่สหรัฐอเมริกา ต้องการจะเห็นการบินของโลกเจริญเติบโต สาระสำคัญของนโยบายนี้ คือการไม่จำกัดการเข้าร่วมเป็นภาคีในข้อตกลงพหุภาคีกับประเทศต่าง ๆ และเป็นนโยบายที่ต้องการให้เปิดเสรีในการจัดทำข้อตกลงทวิภาคีด้านการบินกับ

ทุกประเทศ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้บริโภคเป็นสำคัญ โดยสหรัฐอเมริกาเห็นว่าการแข่งขันจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้บริโภคและเศรษฐกิจของประเทศที่ทำการแข่งขัน

นโยบายทั้งสามดังกล่าวข้างต้นนี้ เป็นนโยบายที่สนับสนุนการเปิดเสรีด้านการบิน โดยสหรัฐอเมริกาอาศัยนโยบายเหล่านี้เป็นหลักในการความตกลงระหว่างประเทศด้านการบินกับประเทศต่าง ๆ ซึ่งนโยบายทั้ง 3 นโยบายนี้ มีหลักการคล้ายกับนโยบายของประธานาธิบดี Carter คือต้องการที่จะให้สายการบินต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นสายการบินของสหรัฐอเมริกา หรือสายการบินของประเทศอื่นมีการแข่งขันกันระหว่างสายการบิน เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้บริโภคในด้านราคาและการบริการโดยผู้ประกอบการสายการบินได้ประโยชน์จากการให้บริการ

2. <u>กฎหมายภายในของสหรัฐอเมริกาที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนสิทธิการบิน</u>

2.1 **พระราชบัญญัติการบินของสหพันธรัฐ** (Federal Aviation Act of 1952)

มาตรา 1102 ของพระราชบัญญัติการบินของสหพันธรัฐได้บัญญัติหลักการในการประกอบการขนส่งทางอากาศของผู้ประกอบการของสหรัฐอเมริกาไว้ว่า ต้องอยู่บนพื้นฐานของหลักการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. เพิ่มความเข้มแข็งในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งของสหรัฐอเมริกา เพื่อให้มั่นใจในคุณภาพที่จะแข่งขันได้กับผู้ประกอบการต่างชาติ รวมทั้งผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการประกอบการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

2. ให้อิสระแก่ผู้ประกอบการของสหรัฐอเมริกา และผู้ประกอบการต่างชาติในการให้บริการตามปริมาณความต้องการของผู้บริโภค

3. ขจัดข้อจำกัดของการประกอบการแบบเช่าเหมาลำให้น้อยที่สุด

4. ให้ผู้ประกอบการในประเทศมีอำนาจในการดำเนินการด้านการบินระหว่างประเทศมากขึ้น โดยให้เป็นไปตามความต้องการของตลาด

5. ลดข้อจำกัดในการประกอบการและข้อจำกัดในตลาด เพื่อขยายการประกอบการให้มีมากขึ้น รัฐจะไม่กีดกันการประกอบการไม่ว่าจะเป็นการบินแบบเช่าเหมาลำหรือแบบประจำเพื่อให้การบริการเพียงพอกับความต้องการของผู้บริโภค

6. ทำให้การขนส่งทางอากาศทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศมีความสมบูรณ์

7. เพิ่มเมืองต่าง ๆ ที่เป็นทางเข้าสู่สหรัฐอเมริกา

8. เพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการต่างชาติ ให้เข้ามารับขนการจราจรในสหรัฐอเมริกาบนพื้นฐานของหลักถ้อยทีถ้อยปฏิบัติ

9. ลดการเลือกปฏิบัติ และการแข่งขันอันไม่เป็นธรรมของผู้ประกอบการของสหรัฐอเมริกาต่อผู้ประกอบการต่างชาติ

10. สนับสนุนการบินพลเรือน และความเป็นเจ้าของกิจการในประเทศสหรัฐอเมริกา

สำหรับการเข้าประกอบการของผู้ประกอบการต่างชาติ พระราชบัญญัติการบินของสหพันธรัฐ ปี 1958 บัญญัติไว้ในมาตรา 402[17] ว่า

---

[17] (a) Sec. 402 [72 Stat. 757} 49 U.S.C. 1372] (a) No foreign air carrier shall engage in foreign air transportation unless there is in force a permit issued by the Board authorizing such carrier so to engage

(b) The Board is empowered to issue such a permit if it finds that such carrier is fit, willing, and able properly to perform such air transportation and to conform to the provisions of this Act and the rules, regulation, and requirements of the Board hereunder, and that such transportation will be in the public interest

(c) Application for a permit shall be made in writing to the Board, shall be so verified, shall be in such form and contain such information, and shall be accompanied by such proof of service upon such interested persons, as the Board shall by regulation require

1. ผู้ประกอบการต่างชาติไม่สามารถเข้ามาประกอบการขนส่งในประเทศสหรัฐอเมริกาได้ นอกจากได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการการบินพลเรือน

2. คณะกรรมการการบินพลเรือน มีอำนาจในการให้อนุญาตแก่ผู้ประกอบการต่างชาติในการประกอบการขนส่งทางอากาศโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ต่อสาธารณชนหากการประกอบการนั้นเป็นไปตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติฉบับนี้

3. ผู้ประกอบการต่างชาติต้องยื่นขออนุญาตตามกฎเกณฑ์ เพื่อให้คณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาว่าการขออนุญาตเป็นไปตามกฎเกณฑ์หรือไม่

การอนุญาตให้ผู้ประกอบการต่างชาติเข้ามารับขนการจราจรทางอากาศในประเทศสหรัฐอเมริกานั้น คณะกรรมการการบินพลเรือนจะพิจารณาถึงผลประโยชน์ของสาธารณชนเป็นหลักการอนุญาตให้ประกอบการจะเป็นไปตามกำหนดระยะเวลาที่อนุญาต รวมทั้งอาจเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกใบอนุญาตได้ด้วย[18]

เมื่อพิจารณาจากกฎหมายที่ใช้ในการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินของสหรัฐอเมริกาแล้วจะเห็นว่าสหรัฐอเมริกามีนโยบายในการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินกับประเทศต่างๆ แบบเสรีบนพื้นฐานของหลักต่างตอบแทนโดยคณะกรรมการการบินพลเรือนจะเป็นผู้พิจารณาอนุญาตให้สายการบินต่างชาติบินเข้ามาในประเทศสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้คณะกรรมการการบินพลเรือนของสหรัฐอเมริกายังมีอำนาจที่จะทำการสอบสวนและพิจารณาว่าผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศในประเทศ หรือระหว่างประเทศ หรือผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารได้รับการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรม หรือหลอกลวงจากการประกอบการโดยผู้ประกอบการด้วยกันเองหรือไม่ คณะกรรมการมีอำนาจจะสั่งให้ผู้ที่กระทำการหลอกลวงหรือกระทำการอันไม่เป็นธรรมยุติการกระทำเช่นนั้นได้

---

[18] Philippe D. Locklin P.H.D., Economic of Transportation (Homewood : Richard D. Inwin , Inc, 1996) , pp. 798-799.

ดังบัญญัติไว้ในมาตรา 411 ของพระราชบัญญัติการบินของสหพันธรัฐ[19] การทำอันไม่เป็นธรรม ได้แก่ การกระทำตามมาตรา 408 คือ การกระทำที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด[20] เช่น การที่ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศสองราย หรือมากกว่านั้นรวมกิจการเข้าด้วยกัน เพื่อทำให้การผูกขาด หรือการที่ผู้ประกอบการบางรายเข้าควบคุมการประกอบการเดินอากาศของผู้ประกอบการรายอื่นเพื่อให้เป็นของตนหรือทำสัญญาเพื่อให้การประกอบการทั้งหมดหรือทรัพย์บางส่วนเป็นของตน ซึ่งการกระทำดังกล่าวจะทำให้สาธารณชนได้รับความกระทบกระเทือนจากการผูกขาดนั้น

2.2 พระราชบัญญัติว่าด้วยการแข่งขันในการประกอบการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Competition Act of 1979)

พระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นกฎหมายที่ออกมาเพื่อให้คณะกรรมการการบินพลเรือนของสหรัฐอเมริกาใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาอนุญาตให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการต่างชาติ คณะกรรมการจะดำเนินการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินภายใต้หลักการของพระราชบัญญัติฉบับนี้คือ[21]

---

[19] Sec 411 [72 Stat, 769, 49 U.S.C. 1381] The Board may, upon its own initiative or upon complaint by any air carrier, foreign air carrier, or ticket agent, if it considers that such action by it would be in the interest of the public, investigate and determine whether any air carrier, foreign air carrier, or ticket agent has been or is engaged in unfair or deceptive practices or unfair methods of competition in air transportation or the sale there of . If the Board shall find, after notice and hearing , that such air carrier, foreign air carrier, or ticket agent is engaged in such unfair or deceptive practices or unfair methods of competition, it shall order such air carrier, foreign air carrier, or ticket agent to cease and desist from such practices or methods of competion.

[20] Robert M. Kane, Allan D. Vose, Air Transportation (Iowa : Kendall : Hunt Publishing co., 1987), pp. 10-21.

[21] Alexander T. Wells, Air Transportation : A Management Perspective (California : Wadsworth Publishing Co., 1984), p.496.

1. คำนึงถึงความปลอดภัยด้านการบินเป็นอันดับแรก

2. จัดให้มีการป้องกันเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในด้านการบิน

3. จัดให้มีการบริการขนส่งทางอากาศโดยผู้ประกอบการของสหรัฐอเมริกาและผู้ประกอบการต่างชาติให้เพียงพอกับความต้องการและให้มีค่าโดยสารในอัตราถูก

4. จัดให้มีการแข่งขันในตลาดภายในประเทศและระหว่างประเทศ

5. พัฒนาและคำรงไว้ซึ่งความต้องการการขนส่งทางอากาศของสาธารณชน

6. สนับสนุนการขนส่งทางอากาศในเมืองต่าง ๆ ของทุกรัฐในสหรัฐอเมริกา

7. ป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม การกระทำที่เป็นการหลอกลวง หรือกีดกันทางการค้า

8. รักษาระบบการขนส่งทางอากาศแบบประจำระหว่างรัฐและเมืองต่าง ๆ ของสหรัฐอเมริกา

9. สนับสนุนให้มีการแข่งขันในกิจการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้มีอัตราค่าโดยสารต่ำ

10. สนับสนุนผู้ประกอบการสายการบินใหม่ ๆ ให้อยู่ในตลาดใหม่ ๆ และทำให้ผู้ประกอบการสายการบินเล็ก ๆ มีความแข็งแรงเพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดได้

11. สนับสนุนกิจการการบินพลเรือนให้มีความมั่นคง

12. ทำให้เกิดจุดยืนในการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการต่างชาติและผู้ประกอบการของสหรัฐอเมริกา

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ให้ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศของสหรัฐอเมริกา และผู้ประกอบต่างชาติทำการแข่งขันกันให้บริการในตลาดของสหรัฐอเมริกาเอง และตลาดต่างประเทศ โดยการแข่งขันดังกล่าวเป็นไปเพื่อประโยชน์ต่อสาธารณชนในด้านการบริการและในเรื่องอัตราค่าขนส่ง

2.3 พระราชบัญญัติ เชอแมน ค.ศ. 1890 (The Sherman Act of 1890)

The Sherman Act of 1890 เป็นกฎหมายที่บัญญัติห้ามการกระทำไม่เป็นธรรมในทางการค้า เช่น การรวมธุรกิจ การรวมตัวกันผูกขาด และการควบบริษัทบางชนิด สาระสำคัญของกฎหมาย The Sherman Act of 1890 เป็นกฎหมายป้องกันการผูกขาดขั้นพื้นฐานที่ใช้กับการค้าระหว่างประเทศ กฎหมายฉบับนี้มุ่งควบคุมธุรกิจที่กระทำโดยไม่ชอบธรรม บทบัญญัติที่สำคัญของกฎหมายนี้ ได้แก่ 2 มาตราแรก คือ มาตรา 1 และ มาตรา 2 [22]

มาตรา 1 บัญญัติว่า "สัญญาหรือการรวมตัวใด ๆ ที่กระทำในรูปของทรัสต์หรือรูปแบบอื่น ในลักษณะเดียวกันหรือการสมรู้ร่วมคิดกันในการจำกัดทางการค้าหรือการพาณิชย์ระหว่างรัฐต่าง ๆ หรือกับต่างประเทศถือว่าเป็นการผิดกฎหมาย"

มาตรา 2 บัญญัติว่า "บุคคลใดที่จะทำการผูกขาดหรือพยายามที่จะทำการผูกขาดหรือรวมตัวกันหรือสมรู้ร่วมคิดกันกับบุคคลอื่น ๆ ไม่ว่าคนเดียวหรือหลายคนในการทำการผูกขาดไม่ว่าส่วนใด ๆ ของการค้าหรือการพาณิชย์ระหว่างรัฐต่าง ๆ หรือกับต่างประเทศ ถือว่ามีความผิดลหุโทษ

2.4 พระราชบัญญัติ เคลตัน ค.ศ. 1914 (The Claton Act 1914)

The Clayton Act 1914 มีวัตถุประสงค์มุ่งจะโค่นล้มระบบผูกขาดตั้งแต่เริ่มมีการกระทำซึ่งแตกต่างจาก The Sherman Act of 1890 ที่มีวัตถุประสงค์ในการต่อต้านการผูกขาดหลักจากที่ได้เกิดการกระทำนั้นแล้ว

---

[22] Neale And Goyder , The Antitrust Laws of the U.S.A. 3rd ed. (Cambridge University Press, 1980) , p.3.

สาระสำคัญของบทบัญญัติใน the Clayton Act เกี่ยวกับการป้องกันการผูกขาดพอที่จะสรุปได้ ดังนี้[23]

(1) การกำหนดราคาโดยการเลือกปฏิบัติ (price Diserimination) ซึ่งบัญญัติไว้ในมาตรา 2 และต่อมาถูกแก้ไขให้รัดกุมมากขึ้นโดย The Robinson-Pattman Act of 1938

(2) ข้อตกลงค้าขายเฉพาะราย หรือสัญญาผูกมัด (Exclusive dealing) ซึ่งมีบัญญัติไว้ในมาตรา 3

(3) การเข้าถือสิทธิในหุ้นหรือสินทรัพย์ของบริษัทคู่แข่งขัน ซึ่งบัญญัติไว้ในมาตรา 7[24] และต่อมาถูกแก้ไขโดย The Celler-Kefauver Act of 1950

(4) การเป็นกรรมการร่วมในหลายบริษัทที่ประกอบธุรกิจประเภทเดียวกัน ซึ่งบัญญัติไว้ในมาตรา 8

การกระทำดังกล่าวมานี้จะถือว่าเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อเมื่อผลของมันทำให้สาระแห่งการแข่งขันลดน้อยลง หรือมุ่งที่จะเสริมสร้างการผูกขาด

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า นโยบายและกฎหมายภายในของทั้งประเทศไทย และสหรัฐอเมริกา ต่างก็มีผลต่อการแลกเปลี่ยนสิทธิการบิน

---

[23] Ibid.

[24] No person engaged in commerce or in any activity affecting commerce shall acquire, directly or indirectly, the whole or any part of the stock or other share capital and no person subject to the jurisdiction of the Federal trade commission shall acquire the whole or any part o f the assets of another person engaged also in commerce or any action affecting commerce, where in any line of commerce in any section of the country, the effect of such acquisition may be substantially to lesson competition, or to tend to create a monopoly