

ทำเนียบและประวัติการเตรียมการของประเทศไทยในการเจรจาอนุสัญญา
เกี่ยวกับการค้าบริการ สาขาขนส่งทางอากาศ

นางสาวนิรมล สุขวัฒนากร



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

ภาควิชานิติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2535

ISBN 974-581-304-4

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

115184019 .

018111

**Thailand's Attitude in Uruguay Round Trade Negotiation :
Air Transport Services**

Miss Niramol Sukawatanangkul

A thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Graduate School

Chulalongkorn University

1992

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ทำที่และการเตรียมการของประเทศไทยในการเจรจาอบอุรุกวัย
 เกี่ยวกับการค้าบริการ สาขาขนส่งทางอากาศ
 โดย นางสาวนิรมล สุขวัฒนางกูร
 ภาควิชา นิติศาสตร์
 อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร. ชุมพร บัจจุสานนท์
 อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม อาจารย์ปัทมา ตันติรุจนานนท์



บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
 การศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

ผ. วิชา

.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
 (ศาสตราจารย์ ดร. ถาวร วัชรราช)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

สุรเกียรติ์ เสถียรไทย
ประธานกรรมการ
 (รองศาสตราจารย์ ดร.สุรเกียรติ์ เสถียรไทย)

ช. ชุมพร
อาจารย์ที่ปรึกษา
 (รองศาสตราจารย์ ดร.ชุมพร บัจจุสานนท์)

ปัทมา ตันติรุจนานนท์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม
 (อาจารย์ปัทมา ตันติรุจนานนท์)

ช. ชุมพร
กรรมการ
 (ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุวัฒนา เกิดสมเกียรติ)

วิจิตร วาสุรกุล
กรรมการ
 (อาจารย์วิจิตร วาสุรกุล)

ณัฐภา
กรรมการ
 (อาจารย์ณัฐภา ใหญ่สุภา)

พิมพ์ต้นฉบับบทคัดย่อวิทยานิพนธ์ภายในกรอบสี่เหลี่ยมนี้เพียงแผ่นเดียว

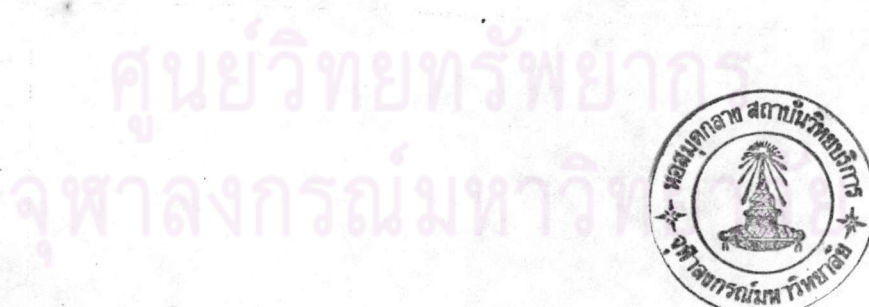
นิรมล สุขวัฒนาภรณ์ : ทำที่และการเตรียมการของประเทศไทยในการเจรจาอบอุรุกวัย
เกี่ยวกับการค้าบริการ สาขาขนส่งทางอากาศ (THAILAND'S ATTITUDE IN URUGUAY
ROUND TRADE NEGOTIATION : AIR TRANSPORT SERVICES) อ.ที่ปรึกษา :
รศ.ดร. ชุมพร บัจจุสานนท์. อ.ที่ปรึกษาร่วม : อ.ปัทมา ดันดิรุจนาพันธ์. 236 หน้า.
ISBN 974-581-304-4

การวิจัยครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อแสวงหาทำที่ และการเตรียมการที่เหมาะสมของประเทศไทย
ในการดำเนินการเจรจาการค้าอบอุรุกวัยเกี่ยวกับการค้าบริการ สาขาขนส่งทางอากาศ

ผลการวิจัยพบว่า การกำหนดร่างข้อตกลงฯ แกตส์ (GATS) มีลักษณะและขอบเขตการใช้
บังคับอย่างเคร่งครัด และไม่เอื้ออำนวยต่อระดับการพัฒนาที่แตกต่างของประเทศกำลังพัฒนา รวมทั้ง
มีแนวโน้มว่า การตีความจะเป็นไปในทางที่เป็นประโยชน์แก่ประเทศที่พัฒนาแล้ว ยังผลให้ประเทศไทย
ได้รับประโยชน์น้อยมากจากการเปิดเสรีภายใต้ระบบของแกตส์ (GATS) ในกิจกรรมขนส่งทางอากาศ
อย่างไรก็ตาม เพื่อประโยชน์ของการเจรจาในประเด็นอื่น ๆ ของการเจรจาอบอุรุกวัย ประเทศไทย
จึงจำเป็นต้องแสดงท่าทีที่จะเปิดเสรีในกิจกรรมบางประเภทของการค้าบริการขนส่งทางอากาศโดยเปิด
เสรีเฉพาะกิจกรรมที่ผู้ประกอบการไทยมีความสามารถเพียงพอที่จะเข้าแข่งขัน

การกำหนดระดับของการเปิดเสรีในขั้นต้นนี้ ระบุไว้เท่าที่กฎหมายภายในของไทยกำหนดให้
ทำได้ ส่วนการเพิ่มระดับของการเปิดเสรีในแต่ละกิจกรรมนั้น จะขึ้นอยู่กับ การแลกเปลี่ยนผลประโยชน์
และข้อเรียกร้องของประเทศภาคีอื่นในการเจรจาระดับทวิภาคี หรือพหุภาคี หลังจากร่างข้อตกลงฯ มีผล
บังคับใช้แล้ว

การเตรียมการในส่วนของผู้ประกอบการ จะต้องเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรเพื่อรองรับ
การเปิดเสรี และเตรียมพร้อมที่จะไปแสวงหาผลประโยชน์จากประเทศภาคีอื่นภายใต้ระบบแกตส์ (GATS)
ส่วนการเตรียมการทางด้านกฎหมาย เนื่องจากท่าทีของแกตส์ (GATS) ที่ไม่ชัดเจน จึงยังไม่ควรมีการ
แก้ไขกฎหมายเพื่อรองรับพันธกรณีแต่ประการใด อย่างไรก็ตาม ควรเตรียมการในลักษณะของการสร้าง
กฎระเบียบที่เข้มงวดขึ้นเพื่อ เป็นข้อต่อรองในการเจรจาการเปิดเสรีตามลำดับ



ภาควิชา ศศ.ศ.ศ.
สาขาวิชา ศศ.ศ.ศ.
ปีการศึกษา ๒๕๓๔

ลายมือชื่อนิสิต
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา อ.ปัทมา ดันดิรุจนาพันธ์
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม อ.ปัทมา ดันดิรุจนาพันธ์

พิมพ์ต้นฉบับทักยอวิทยานิพนธ์ภายในกรอบสี่เหลี่ยมนี้เพียงแผ่นเดียว

NIRAMOL SUKAWATANANGKUL : THAILAND'S ATTITUDE IN URUGUAY ROUND TRADE NEGOTIATION : AIR TRANSPORT SERVICES. THESIS ADVISOR : ASSO. PROF. CHUMPORN PACHUSANOND, Ph.D., PATTAMA TANTIRUJANANONT, 236 PP. ISBN 974-581-304-4

The objective of this research is to find out Thailand's Attitude and appropriate preparation in Uruguay Round Trade Negotiation: Air Transport Services.

As a result, it is found that the Agreement draft of GATS does have strict obligation and limitation for enforcement. The terms do not directly serve the requirements of developing countries that have diversified levels of development. Also, there is a certain sign that any interpretations would cause effects more positively to the developed countries than the developing ones. As consequence, Thailand will obtain so few benefits from such liberalization under GATS in the Air Transport Services. However, considering on other possible fields of negotiation in Uruguay Round Trade Negotiation, it is deemed necessary that Thailand does show the intention to liberalize certain activities of Air Transport Services. The activities on this respect are therefore the ones that Thai practitioners are capable and efficient enough to enter into the competition.

The initial liberalization is enforced at the certain levels permitted by Thai laws: On the matter of any increment or extension of the levels, the liberalization depends on the benefits obtained or exchanged by and requests from other country members during bilateral or multilateral negotiation after Agreement draft becomes effective.

On the part of service providers, there should have a well preparation on personnels in order to be able to cope with the facing liberalized activities. Additionally, the practitioners should be ready for all possible searches for benefits from other country members under GATS system. With regard to a legal aspect, since the attitude of GATS is not clear, it is then unable to alter or revise the related laws to correspond with the defined obligations. However, possible preparation to be done is to set up more strictly rules and regulations so that there shall be firm points and basis for any further negotiation on the respective liberalization.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาควิชา..... ศศ. ศาสตร
สาขาวิชา..... ศศ. ศาสตร
ปีการศึกษา..... ๒๕๓๔

ลายมือชื่อนิสิต.....
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา..... อ. จ. จ.

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม..... อ. ป. อ.



กิตติกรรมประกาศ

ตลอดระยะเวลาการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนได้รับคำแนะนำและดูแลการทำงานอย่างใกล้ชิดจากท่านอาจารย์ที่ปรึกษา รศ.ดร. ชุมพร บัจจุสานนท์ และท่านอาจารย์ที่ปรึกษาร่วมอาจารย์ปัทมา ตันติรุจนานนท์ ผู้เขียนรู้สึกซาบซึ้งในพระคุณของท่านทั้งสองเป็นอย่างยิ่ง

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่าน รศ.ดร. สุรเกียรติ์ เสถียรไทย, ผศ. สุพานิต เกิดสมเกียรติ, อาจารย์วิจิตร วายูรกุล และคุณอภิชาติ เฝ้ายสุภา ที่ได้กรุณามาเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และได้ให้คำแนะนำเพื่อปรับปรุงแก้ไขให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ในระหว่างการค้าค้นคว้าข้อมูลและการเขียนวิทยานิพนธ์ ผู้เขียนได้รับความกรุณาและความร่วมมืออย่างยิ่ง จากท่านรองปลัดกระทรวงคมนาคม คุณรุ่งโรจน์ ศรีประเสริฐสุข, เจ้าหน้าที่กองกิจการระหว่างประเทศ กระทรวงคมนาคม, คุณจ่านงค์ ทองใบ, คุณวิศาล อึ้งสกุล และคุณเฟีระวัฒน์ สมจิตต์ เจ้าหน้าที่บริษัท การบินไทย จำกัด, เจ้าหน้าที่กองนโยบายการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์ ผู้เขียนขอขอบพระคุณทุก ๆ ท่าน

ด้วยระยะเวลาอันจำกัด ผู้เขียนได้รับความเมตตาจากผู้บังคับบัญชาคือ คุณเบญจรงค์ งามัญวงศ์ ผู้จัดการกองการตลาด และคุณชไมมาศ สงวนเกียรติ ที่ให้ทั้งกำลังใจและโอกาสแก่ผู้เขียน อีกทั้งยังให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์แก่วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นอย่างยิ่ง ขอขอบพระคุณท่านทั้งสอง มา ณ ที่นี้ด้วย

งานจัดพิมพ์วิทยานิพนธ์ ซึ่งเป็นงานที่ยุ่งยากและต้องใช้ความอดทนอย่างยิ่ง ผู้เขียนได้รับความช่วยเหลือเป็นอย่างดีจาก คุณบัณฑิตา ศุภศฤงคาร และคุณภาวดี วิวัฒน์เจริญวงศ์ ผู้เขียนขอขอบคุณท่านทั้ง 2 ที่ช่วยให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงในระยะเวลาอันจำกัด

ผู้เขียนขอขอบพระคุณ คุณลุง คุณป้า และครอบครัวของผู้เขียน, คุณวันเพ็ญ สุทธิศรีปภ และเพื่อน ๆ ผู้ร่วมเรียนในสาขากฎหมายระหว่างประเทศ ตลอดจนผู้มีส่วนช่วยเหลือในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ทุก ๆ คน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง "แม่" ผู้เป็นที่รักกำลังใจ และเป็นแรงผลักดันสำคัญที่ทำให้ผู้เขียนเกิดความมานะไม่ย่อท้อต่ออุปสรรคต่าง ๆ

ความสำเร็จของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นผลจากความกรุณาของท่านทั้งหลายที่กล่าวข้างต้น หากมีข้อบกพร่องหรือผิดพลาดประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่ผู้เดียว

นิรมล สุวัฒน์นางกูร

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญภาพ



	หน้า
รูปภาพที่ 1.....	25
รูปภาพที่ 2.....	28
รูปภาพที่ 3.....	146



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คำย่อ (Abbreviation)



CRS	Computer Reservation Systems
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
GATS	General Agreement on Trade in Services
GNG	Group on Negotiations on Goods
GNS	Group on Negotiations on Services
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
MFN	Most-Favoured Nation
MTN	Multilateral Trade Negotiations
NIC	Newly Industrialized Country
TNC	Trade Negotiations Committee
TRANS	Transportation Working Group
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญภาพ.....	ช
คำย่อ.....	ฅ
บทนำ.....	1
บทที่ 1	
1 ที่มา (Source) ของร่างข้อตกลงทั่วไปเกี่ยวกับการค้าบริการ และโครงสร้างการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย.....	6
1.1 ที่มา (Source) ของร่างข้อตกลงทั่วไปเกี่ยวกับการค้าบริการ.....	6
1.1.1 ที่มาของแกตส์ (GATS) จากปฏิญญารัฐมนตรี.....	6
1.1.1.1 วัตถุประสงค์ของการเจรจาการค้าบริการ.....	7
1.1.1.2 ความแตกต่างของการเจรจาค้าสินค้า.....	9
1.1.1.3 วิธีดำเนินการเจรจาการค้าบริการ.....	13
1.1.2 ที่มาของแกตส์ (GATS) จากผลการประชุมครั้งรอบแรกที่ มอนทรีล.....	15
1.2 โครงสร้างการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย.....	19
1.2.1 กิจกรรมการขนส่งทางอากาศภายใต้อนุสัญญาชิคาโก และภายใต้ความตกลงทวิภาคี.....	22
1.2.1.1 การบินขนส่งทางอากาศแบบประจำ.....	22
1.2.1.2 การบินขนส่งทางอากาศแบบไม่ประจำ.....	29
1.2.2 กิจกรรมการขนส่งทางอากาศที่อยู่ในบังคับร่างฯ (GATS) ..	30
1.2.2.1 บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน.....	31
1.2.2.2 การขายและการตลาดการขนส่งทางอากาศ... ..	35
1.2.2.3 บริการสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์.....	36

บทที่ 1		
	1.2.3	บริการส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งทางอากาศ.....38
บทที่ 2		พันธกรณีและผลกระทบอันเกิดจากร่างข้อตกลงแกตส์ (GATS)
		ต่อการค้าบริการการขนส่งทางอากาศ.....43
	2.1	การนำหลักปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง (MFN)
		มาใช้ในการขนส่งทางอากาศ.....45
	2.1.1	ข้อจำกัดการใช้หลัก MFN อันเกิดจากร่างฯ (GATS).....46
		2.1.1.1 ขอบเขต MFN ที่ (GATS) กำหนด.....46
		2.1.1.2 การให้ MFN โดยทันทีและไม่มีเงื่อนไข.....49
		2.1.1.3 ปัญหาการตีความเรื่อง "like services"..51
		2.1.1.4 การยกเว้นการใช้ MFN ใน MFN
		Exemption Annex.....55
	2.1.2	ข้อจำกัดการใช้หลัก MFN อันเกิดจากระบบ
		การขนส่งทางอากาศ.....57
		2.1.2.1 ข้อจำกัดในเรื่องการบินโดยตรง.....57
		2.1.2.2 ข้อจำกัดในเรื่องบริการเสริม.....60
	2.1.3	ผลกระทบต่อประเทศไทยหากผูกพันตามพันธกรณี.....62
		2.1.3.1 ผลกระทบต่อกิจกรรมการบินโดยตรง.....62
		2.1.3.2 ผลกระทบต่อบริการเสริม.....63
	2.2	การใช้หลักความโปร่งใส (Transparency) เพื่อเปิดตลาด
		การขนส่งทางอากาศ.....64
	2.2.1	ข้อปฏิบัติเพื่อให้เกิดความโปร่งใสในแกตส์ (GATS).....64
		2.2.1.1 ปัญหาการตีความในเรื่อง.....65
		"pertain to or effect the
		operation of this Agreement"
		2.2.1.2 ข้อจำกัดในเรื่องการตั้งประเด็นโต้สวนได้....68
	2.2.2	อุปสรรคในการใช้หลักความโปร่งใสกับระบบ
		การขนส่งทางอากาศ.....71

2.2.2.1	ลักษณะของความโปร่งใสที่ปรากฏใน ระบบการขนส่งทางอากาศ.....	71
2.2.2.2	การอ้างช้อยกเว้นเรื่อง..... "public interest"	73
2.2.3	ผลกระทบต่อประเทศไทยหากผูกพันตามพันธกรณี.....	75
2.2.3.1	ผลกระทบต่อการบินโดยตรง.....	75
2.2.3.2	ผลกระทบต่อบริการเสริม.....	76
2.3	การเข้าสู่ตลาด (Market Access) การขนส่งทางอากาศ.....	76
2.3.1	วิเคราะห์รูปแบบการเข้าสู่ตลาดกับการขนส่งทางอากาศ.....	77
2.3.1.1	การบริการข้ามแดน.....	80
2.3.1.2	การให้บริการแก่ผู้บริโภคร่วมของภาคีอื่น.....	81
2.3.1.3	การให้บริการโดย Service Providing Entities.....	82
2.3.1.4	การให้บริการโดย Natural person.....	82
2.3.2	ปัญหาอันเกิดจากระบบการขนส่งทางอากาศ.....	83
2.3.2.1	ปัญหาการเข้าสู่ตลาดการบินโดยตรง.....	83
2.3.2.2	ปัญหาการเข้าสู่ตลาดบริการเสริม.....	84
2.4	การใช้หลัก National Treatment กับการขนส่งทางอากาศ.....	85
2.4.1	ขอบเขตของการให้การปฏิบัติอย่างชาติไมเกตส์.....	86
2.4.1.1	ปัญหาการให้การปฏิบัติอย่างชาติให้ สอดคล้องกับข้อกำหนดอื่น.....	86
2.4.1.2	การกำหนดเงื่อนไขใน Schedule.....	88
2.4.2	ข้อจำกัดการใช้หลักปฏิบัติอย่างชาติอันเกิดจาก ระบบการขนส่งทางอากาศ.....	89
2.4.2.1	ข้อจำกัดอันเกิดจากการบินโดยตรง.....	89
2.4.2.2	ข้อจำกัดอันเกิดจากบริการเสริม.....	90
2.4.3	ผลกระทบต่อประเทศไทยหากผูกพันตามพันธกรณี.....	91