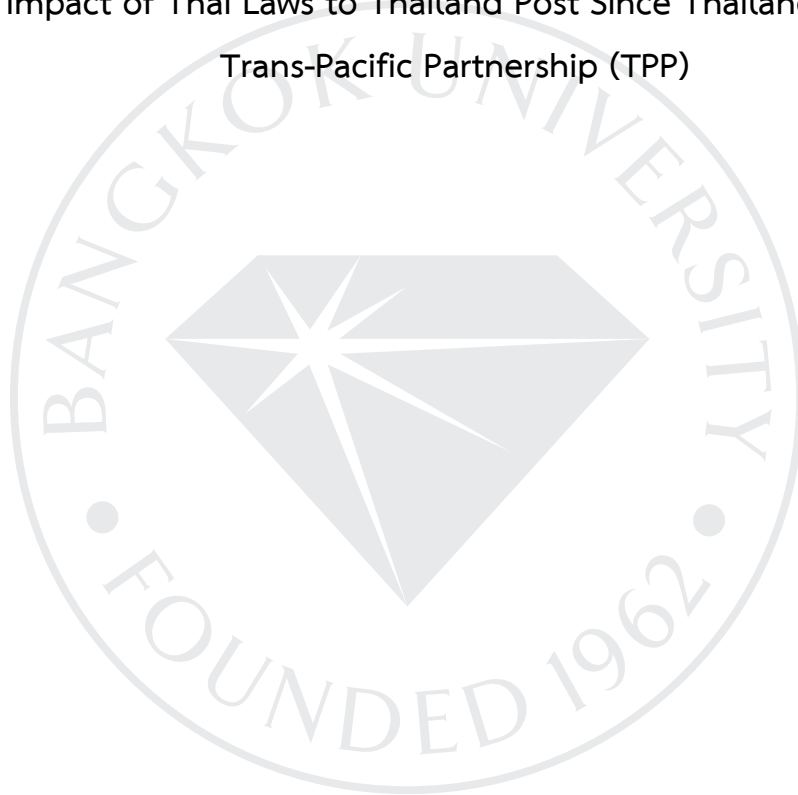


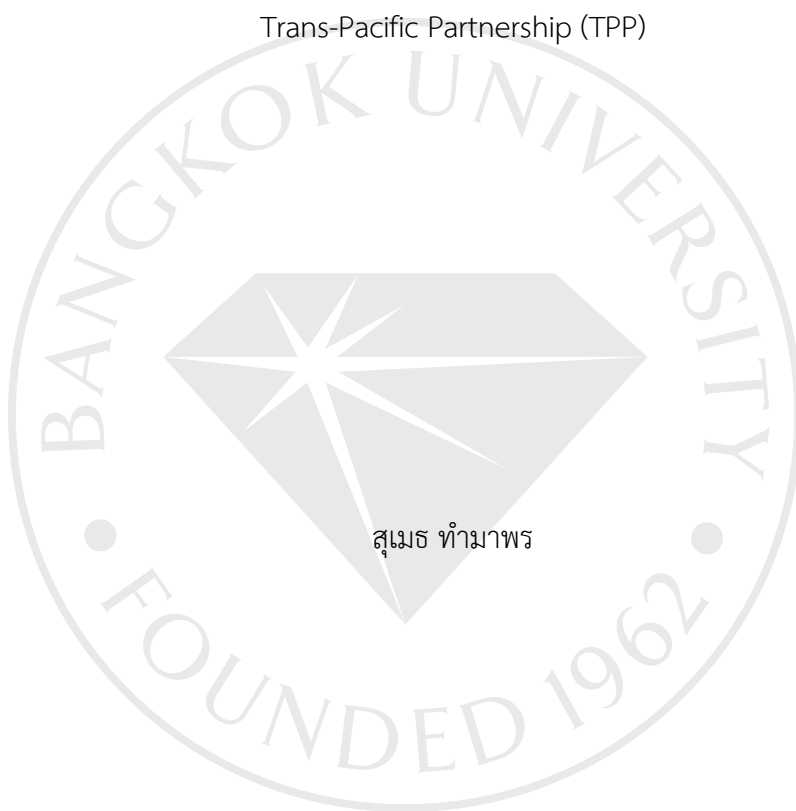
ผลกระทบทางกฎหมายต่อกฎหมายไทยในการเข้าร่วมเป็นภาคีข้อตกลงหุ้นส่วน
เศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในกิจการไปรษณีย์ไทย

Impact of Thai Laws to Thailand Post Since Thailand Joins
Trans-Pacific Partnership (TPP)



ผลกระทบทางกฎหมายต่อกฎหมายไทยในการเข้าร่วมเป็นภาคีข้อตกลงหุ้นส่วน
เศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในกิจการไปรษณีย์ไทย

Impact of Thai Laws to Thailand Post Since Thailand Joins
Trans-Pacific Partnership (TPP)



การค้นคว้าอิสระเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
ปีการศึกษา 2558



©2559

สุเมธ ทำมาพร

สงวนลิขสิทธิ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
อนุมัติให้การค้นคว้าอิสระเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต

เรื่อง ผลกระทบทางกฎหมายต่อกฎหมายไทยในการเข้าร่วมเป็นภาคีข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจ
ภาคพื้นแปซิฟิก (TPP) ในธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน

ผู้วิจัย สุเมธ ทำมาพร

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย



อาจารย์ที่ปรึกษา

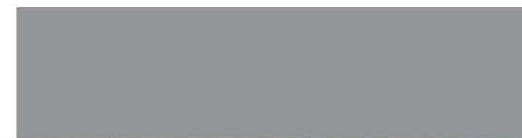
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิริชัย มงคลเกียรติศรี)

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม



(อาจารย์ชวลิต อรรถศาสตร์)

ผู้เชี่ยวชาญ



(ดร.ประพันธ์พงษ์ ขำอ่อน)



(ดร.คันสนีย์ เทพปัญญา)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

12 กันยายน 2559

สุเมธ ท่ามาพร. ปริญญานิติศาสตร์มหาบัณฑิต, กันยายน 2559, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
ผลกระทบทางกฎหมายต่อกฎหมายไทยในการเข้าร่วมเป็นภาคีข้อตกลงหุ้นส่วน
เศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในกิจการไปรษณีย์ไทย (166 หน้า)
อาจารย์ที่ปรึกษา: ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิริชัย มงคลเกียรติศรี

บทคัดย่อ

ปัจจุบันได้มีความพยายามที่จะสร้างข้อตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นขึ้น เพื่อการปรับ
กฎเกณฑ์ระเบียบมาตรฐานการค้าการลงทุนให้มีความสอดคล้องกัน และเพื่อที่จะลดอุปสรรคทาง
การค้าสินค้าและบริการระหว่างกันแล้ว ยังต้องการที่จะให้มีการส่งเสริมการลงทุนระหว่างกันด้วย
สารนิพนธ์ฉบับนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงแนวความคิดและวิวัฒนาการของข้อตกลง
หุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก เพื่อให้ทราบถึงผลกระทบทางกฎหมายไทยต่อธุรกิจการจัดส่ง
เร่งด่วน ซึ่งถือเป็นธุรกิจประเภทหนึ่งที่ได้มีการกำหนดไว้ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก
นี้ ซึ่งจะช่วยในการปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายไทยให้สอดคล้องกับพันธกรณีของข้อตกลงดังกล่าวใน
การทำธุรกิจจัดส่งแบบเร่งด่วนของประเทศไทย

สารนิพนธ์ฉบับนี้ทำการศึกษาโดยวิธีการวิจัยเอกสาร ดำเนินทางวิชาการ บทความจากวารสาร
ข้อตกลงระหว่างประเทศ ตลอดจนสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ กฎหมาย
ไทยและกฎหมายต่างประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วน

จากการศึกษาพบว่าหากประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีควรมีการแก้ไขกฎหมายภายในส่วนที่
เกี่ยวกับพระราชบัญญัติไปรษณีย์ไทย พ.ศ. 2477 ให้ส่วนของอำนาจหน้าที่ของกิจการไปรษณีย์ไทยให้
มีความทันสมัย และในส่วนของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ต้องมี
การแก้ไขในส่วนของบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้หรืออาจจะตั้งข้อสงวนในการไม่ปฏิบัติตามข้อตกลง
หุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิกในส่วนของการจัดส่งแบบเร่งด่วน โดยให้เหตุผลว่าประเทศไทย
ยังไม่มีความพร้อมในการปฏิบัติตามข้อตกลงนี้และหากมีความพร้อมแล้วก็จะยกเลิกหรือเพิกถอนข้อ
สงวนที่ทำไว้

คำสำคัญ: ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก, ธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน, กิจการไปรษณีย์

Thammaporn, S. LL.M., September 2016, Graduate School, Bangkok University.
Impact of Thai Laws to Thailand Post since Thailand joins Trans-Pacific Partnership
(TPP) (166 pp.)
Advisor: Asst.Prof.Sirichai Mongkolkiatsri, Ph.D.

ABSTRACT

At present, there has been an attempt to reduce trade and investment barriers. Therefore, the international society tries to create regional economic cooperation in order to adjustments trade and investment rules, to reduce such trade barriers, This also includes trade promotions, The Trans-Pacific Region Partnership Agreement.

The purpose of this study is therefore aim at studying the concept and evolution of the Pacific Region Economic Partner Agreement in order to explore the impact on Thai laws. Regarding the urgent delivery business is one of categories that is set out under such Pacific Region Economic Partner Agreement. The study will explore whether the obligations under this Agreement are compatible to Thai laws. If the obligations are not compatible to Thai laws, to the extent of how Thailand will amend her laws.

This study, therefore, employs the doctrinal research method to analysa the research questions. Hence, this research will focus on documents, academic texts, magazine/journal articles, International Agreements as well as electronics media both in Thai and foreign languages including Thai laws and International Laws of relating to urgent delivery business.

From the study, it reveal that if Thailand would like to become a member of this Agreement, Thai Postal Service Act, B. E. 2477 (A. D. 1934) should be revised in order to modernize, particularly on the part of power and duty of Thai Postal Service business and that on the part of Alien Business Operation Act, B. E. 2542 (A. D. 199). The revision must be made on the part of the Schedule annexed to such Act or set up a Reserve Clause as a requirement for not complying with the Pacific Region Economic Partner Agreement relating to the urgent delivery business.

*Keywords: The Trans-Pacific Region Partnership Agreement, Delivery Business,
Thai Postal Service Business*



กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์เล่มนี้สำเร็จได้ด้วยความเพียรพยายาม ความวิริยะอุตสาหะ ความมุมานะและสติปัญญาของผู้ศึกษาเขียน แต่อย่างไรก็ดีสารนิพนธ์เล่มนี้ไม่อาจเกิดขึ้นได้ หากขาดความช่วยเหลือเกื้อกูลของบุคคลอันเป็นที่รักและเคารพนับถือของผู้ศึกษา

ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา และพี่ ๆ ทั้งสอง ที่ให้การสนับสนุนการศึกษาในระดับมหาวิทยาลัยและคอยให้ความช่วยเหลือรวมถึงให้คำแนะนำต่าง ๆ แก่ผู้ศึกษาเพื่อประโยชน์ในการศึกษาและการทำสารนิพนธ์

ผู้ศึกษาขอขอบคุณท่านอาจารย์ทั้งหลายที่ประสิทธิ์ประสาทความรู้ รวมถึงให้คำแนะนำหลักการคิดวิเคราะห์ต่าง ๆ อันเป็นแนวทางในการสร้างบุคลิกลักษณะทางวิชาการให้แก่ผู้ศึกษา โดยเฉพาะท่านอาจารย์ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิริชัย มงคลเกียรติศรี และท่านอาจารย์ ขวลิท อุตศาสตร์ ที่รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และคอยให้คำแนะนำพร้อมทั้งชี้แนะแนวทางในการค้นคว้า นอกจากนี้ผู้ศึกษาขอขอบคุณท่านอาจารย์ ดร.ประพันธ์พงษ์ ขำอ่อน ที่กรุณารับเป็นกรรมการในการสอบสารนิพนธ์ รวมถึงคอยให้คำแนะนำให้สารนิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ผู้ศึกษาขอขอบคุณคุณอุษิรัตน์ อารมมาศ ผู้ซึ่งคอยช่วยเหลือและให้กำลังใจผู้ศึกษามาโดยตลอด ไม่ว่าจะเป็นการช่วยเหลือในการแลกเปลี่ยนข้อมูลจากการทำสารนิพนธ์ เสนอแนะความคิดเห็นและคอยกระตุ้นผู้ศึกษาอย่างสม่ำเสมอ

นอกจากนี้ ยังมีเจ้าหน้าที่และบุคลากร คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ ที่คอยช่วยเหลือในการจัดการงานด้านธุรการทั้งหลายที่เกี่ยวกับการทำสารนิพนธ์ ข้าพเจ้าขอขอบคุณทุกท่านมา ณ โอกาสนี้ด้วย

สุเมธ ทำมาพร

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ซ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
1.3 ขอบเขตของงานวิจัย	5
1.4 คำถามในการวิจัย	6
1.5 สมมติฐานการวิจัย	7
1.6 วิธีการวิจัย	7
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
1.8 บทสรุปท้ายบท	8
บทที่ 2 วิวัฒนาการแนวคิดและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับธุรกิจในการจัดส่งเร่งด่วนตามข้อตกลงระหว่างประเทศ	
2.1 บทนำ	10
2.2 ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP)	10
2.3 ความตกลงว่าด้วยพิธีการศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS)	15
2.4 กรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (AFAS)	27
2.5 ข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (AMMAF)	33
2.6 เขตการค้าเสรี (FTA)	55
2.7 บทสรุปท้ายบท	56
บทที่ 3 กฎหมายของประเทศไทยที่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วน	
3.1 บทนำ	58
3.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการไปรษณีย์	58
3.2.1 พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ.๒๕๓๗	58

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 3 (ต่อ) กฎหมายของประเทศไทยที่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วน	
3.2.2 พระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทย	62
3.2.3 ไปรษณีย์พิเศษ พ.ศ. 2557	64
3.3 พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558	69
3.3.1 การรับขนของ	71
3.3.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง	74
3.3.3 การชดใช้ค่าเสียหาย	75
3.4 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542	76
3.4.1 ความเป็นมา	76
3.4.2 สาระสำคัญของพระราชบัญญัติ การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวพ.ศ. 2542	77
3.4.3 ประเภทของคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจ	77
3.4.4 การขออนุญาตในการประกอบธุรกิจ	79
3.4.5 การอนุญาตในคนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจ	81
3.5 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469	
3.5.1 ความเป็นมา	82
3.5.2 สาระสำคัญของพระราชบัญญัติศุลกากรพ.ศ.2469	85
3.5.3 อำนาจและหน้าที่	90
3.6 บทสรุปท้ายบท	91
บทที่ 4 การวิเคราะห์ผลกระทบในการเข้าเป็นภาคี TPP ของประเทศไทยต่อธุรกิจ การจัดส่งแบบเร่งด่วน	
4.1 บทนำ	93
4.2 หลักกฎหมายข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจที่เกี่ยวกับการบริการจัดส่งแบบเร่งด่วน	94

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 4 (ต่อ) การวิเคราะห์ผลกระทบในการเข้าเป็นภาคี TPP ของประเทศไทยต่อธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน	
4.2.1 ความชัดเจนแน่นอน	94
4.2.2 หลักความโปร่งใส	94
4.2.3 สร้างการแข่งขันที่เป็นธรรม	95
4.2.3.1 การปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง (MFN)	95
4.2.3.2 หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (NT)	95
4.2.4 การกำหนดหลักกฎหมายในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก	95
4.3 ความสอดคล้องข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่เกี่ยวกับกิจการการจัดส่งแบบเร่งด่วนกับหลักกฎหมายของข้อตกลงระหว่างประเทศ	96
4.3.1 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS)	97
4.3.2 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับกรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (AFAS)	98
4.3.3 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (AMAAFS)	99
4.4 พันธกรณีภายใต้กฎหมายไทย	101
4.4.1 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477	102
4.4.2 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับพระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิและประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ พ.ศ. 2546	103

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 4 (ต่อ) การวิเคราะห์ผลกระทบในการเข้าเป็นภาคี TPP ของประเทศไทยต่อ	
ธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน	
4.4.3 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับไต้หวัน	104
4.4.4 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับ	105
พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558	
4.4.5 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับ	106
พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542	
4.4.6 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับ	108
พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469	
4.5 บทสรุปท้ายบท	110
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุป	116
5.2 ปัญหาและข้อจำกัดของข้อตกลงระหว่างประเทศ	116
5.3 ปัญหาและข้อจำกัดของกฎหมายภายในประเทศที่ข้อตกลง	117
หุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในส่วนของธุรกิจการจัดส่งแบบ	
เร่งด่วนจะส่งผลกระทบ	
5.4 ข้อเสนอแนะ	122
บรรณานุกรม	125
ภาคผนวก ก The Trans-Pacific Partnership ANNEX 10-B EXPRESS DELIVERY	128
SERVICES	
ภาคผนวก ข General Agreement on Trade in Service	132
ภาคผนวก ค ASEAN Framework Agreement on Services	136
ภาคผนวก ง ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR SERVICES	145
ประวัติผู้เขียน	166
เอกสารข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาตให้ใช้สิทธิในรายงานการค้นคว้าอิสระ	

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องด้วยสภาพสังคมและเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องประกอบกับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจที่เพิ่มมากขึ้นและสถานการณ์การแข่งขันทางการค้า ส่งผลให้การดำเนินนโยบายทางการค้าซึ่งจากเดิมมุ่งเน้นเพียงแต่การค้าภายในประเทศกลายเป็นสังคมระหว่างประเทศ โดยแต่ละประเทศได้มีการพัฒนาศักยภาพของตนเองเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการดำเนินการและการแข่งขัน นำไปสู่การพัฒนาเป็นการค้าระหว่างประเทศ แต่เนื่องจากแต่ละประเทศนั้นได้มีขีดความสามารถในเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนที่แตกต่างกัน จึงส่งผลให้เกิดความแตกต่างทั้งในด้านนโยบายทางการค้า การลงทุนและทางปฏิบัติ ซึ่งประเทศที่กำลังพัฒนาโดยส่วนใหญ่จะเป็นประเทศที่อยู่ในสถานะผู้รับการลงทุนหรือเป็นตลาดทางการค้า จึงมักจะกำหนดมาตรการต่าง ๆ ขึ้นมาในลักษณะของการควบคุม หรือป้องกันธุรกิจภายในประเทศของตนจากผลกระทบของการค้าระหว่างประเทศที่เรียกว่า “ข้อจำกัดทางการค้า” (Trade Barriers) ต่างเห็นว่าการค้าระหว่างประเทศนั้นถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศให้ก้าวทัดเทียมกับนานาชาติอารยะประเทศ¹ และเพื่อให้การค้าระหว่างประเทศนั้นเกิดประสิทธิภาพสูงสุด กล่าวคือ แต่ละประเทศได้รับผลประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศโดยเท่าเทียมกัน ภายใต้กฎเกณฑ์กติกาเดียวกันจึงก่อให้เกิดเป็นความตกลงหรือความร่วมมือระหว่างประเทศขึ้น เพื่อช่วยเหลือในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นมาตรการทางภาษีและศุลกากร เช่น การลดหย่อนภาษี² การให้สิทธิแก่ประเทศสมาชิกเท่าเทียมกัน (Fair and Equitable Treatment)³ และมีสิทธิเยี่ยงคนชาติของประเทศสมาชิก (National

¹ เอก ตังทรัพย์วัฒนา, โลกาวัดน์, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544).

² สรียา โดมาเรา, “ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (TPP) ตอนที่ 3”, F.T.I. News Update, วันที่ 23-27 พฤศจิกายน 2558.

³ กลุ่มศึกษาข้อตกลงเขตการค้าเสรีภาคประชาชน (FTA Watch), บทความความเจ็บปวดจากการลงทุนอย่างไรจึงจะเรียกว่ารักษาผลประโยชน์ของประชาชน: ข้อเสนอภาคประชาสังคมต่อคณะเจรจาไทย ในการเจรจาข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและสหภาพยุโรป [Online], 31 ตุลาคม 2556, แหล่งที่มา <http://www.ftawatch.org/node/36832>.

Treatment)⁴ ซึ่งความตกลงระหว่างประเทศหรือความร่วมมือระหว่างประเทศนี้ได้มีการพัฒนาและนำไปสู่การเจรจาและลงนามในความตกลง หรือสนธิสัญญาทั้งในระดับทวิภาคีอยู่เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและในสังคมในขณะนั้น

ปัจจุบันได้มีความพยายามที่จะสร้างข้อตกลงระหว่างประเทศที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจขึ้น คือ ข้อตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (Trans Pacific Partnership Agreement) ซึ่งถือว่าเป็นข้อตกลงที่มีมาตรฐานสูงแห่งศตวรรษที่ 21⁵ หลักการสำคัญของข้อตกลงนี้คือ เป็นการบูรณาการทางเศรษฐกิจในการเปิดตลาดสินค้า การบริการและการลงทุน อีกทั้งยังเป็นการปฏิรูปและสร้างความสอดคล้องของกฎระเบียบทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เช่น นโยบายการจัดซื้อโดยรัฐ นโยบายและมาตรการในการให้การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา มาตรฐานแรงงาน การจัดส่งแรงกดดัน ฯลฯ ซึ่งความตกลงนี้ได้เริ่มจากการตกลงระหว่างประเทศของประเทศในกลุ่มประเทศแปซิฟิก (The Pacific หรือ P4) ซึ่งได้แก่ ประเทศชิลี ประเทศนิวซีแลนด์ ประเทศบรูไนดารุสซาลาม และประเทศสิงคโปร์ ที่กำหนดให้รัฐสมาชิกต้องลดภาษีศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าระหว่างประเทศกันร้อยละ 90 โดยมีผลบังคับเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2549 และกำหนดให้ลดภาษีลงเรื่อย ๆ จนเหลือในอัตราร้อยละ 0 ภายในปี 2558 โดยแนวทางในการเจรจาได้แบ่งเป็นสินค้าเกษตรกรรม สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม และอุตสาหกรรมเป็นต้น ซึ่งได้แบ่งสินค้าในการลดการนำเข้าออกเป็น 4 แบบ คือ สินค้าที่ลดภาษีนำเข้าเป็นศูนย์ทันที สินค้าที่ลดภาษีการนำเข้าภายใน 5 ปี สินค้าที่ลดภาษีนำเข้าภายใน 10 ปี สินค้าที่ยกเว้นการลดภาษี เป็นต้น

ต่อมาในปี 2551 ประเทศมหาอำนาจอย่างสหรัฐอเมริกาเริ่มมีความสนใจและได้เข้าร่วมเจรจาเขตการค้าเสรีกับกลุ่มประเทศ P4 พร้อมทั้งได้เชิญประเทศออสเตรเลีย ประเทศเปรู และประเทศเวียดนาม เข้าร่วมการเจรจา⁷ TPP ต่อมาในปี 2556 ประเทศสหรัฐอเมริกาได้เชิญอีก 4 ประเทศเข้าร่วมการเจรจาในความตกลงฉบับดังกล่าวได้แก่ ประเทศแคนาดา ประเทศเม็กซิโก

⁴ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, **บทความการตกลงการค้าบริการ** (2558): 22-30.

⁵ ซึ่งในที่นี้ทำการศึกษาอยู่นี้ ความตกลงฉบับดังกล่าวยังอยู่ในระหว่างการรอสัตยาบันสารจากรัฐภาคีที่ร่วมลงนามเพื่อให้ความตกลงฉบับนี้มีผลบังคับใช้.

⁶ ชูศักดิ์ จันทนพิศ, **ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก(TPP)** [Online], 2555. แหล่งที่มา www.econ.mju.ac.th/choosak/prod-econ255/index.php?topic=20.0.

⁷ พิศาล เทพสิทธิ, **ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก(TPP)** [Online], 2556, แหล่งที่มา <http://www.thaidentalmag.com/dent-stream-detail.php?type=10&id=335>.

ประเทศมาเลเซีย และประเทศญี่ปุ่น⁸ จึงเรียกว่า TPP 12 ส่งผลให้ในปัจจุบันมีสมาชิกเข้าร่วมความตกลงนี้แล้วจำนวน 12 ประเทศที่ครอบคลุมมูลค่าทางเศรษฐกิจถึงร้อยละ 40 ของโลก ซึ่งเป้าหมายของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (TPP) นอกจากเรื่องของการปรับกฎเกณฑ์ระเบียบมาตรฐานการค้าการลงทุนให้มีความสอดคล้องกัน ความตกลงที่จะลดอุปสรรคทางการค้าสินค้าและการบริการระหว่างกันแล้ว ยังต้องการที่จะให้มีการส่งเสริมการลงทุนระหว่างกันด้วยเช่นเดียวกัน

การที่ประเทศมหาอำนาจอย่างสหรัฐอเมริกาให้ความสนใจและได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (TPP) อาจสืบเนื่องมาจากประเทศสหรัฐเป็นคู่ค้าของทุกประเทศ อีกทั้งประเทศสหรัฐอเมริกายังเป็นตลาดการค้าขนาดใหญ่ที่มีอำนาจในการซื้อสูงและมีประชากรกว่า 311 ล้านคน⁹ ดังนั้นประเทศสหรัฐจึงมีบทบาทอย่างมากในการเจรจาในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (TPP) และการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) จะดึงดูดความสนใจของนักธุรกิจชาวอเมริกาให้มีความสนใจลงทุนในภูมิภาคอาเซียน จึงเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ประเทศสหรัฐอเมริกาสนับสนุนข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (TPP) นอกจากนี้การรวมกลุ่มของประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยไม่มีประเทศสหรัฐอเมริกา อาจมีอิทธิพลต่อสถานะเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกาที่นับวันจะย่ำแย่ลงเรื่อย ๆ ดังนั้นประเทศสหรัฐอเมริกาจึงจำเป็นต้องผลักดันข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (TPP) อย่างสุดความสามารถ เพื่อเป็นช่องทางให้กับตนเองในการมีบทบาทสำคัญในเวทีการค้าของกลุ่มประเทศอาเซียน

การที่ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (TPP) เป็นข้อตกลงที่มีมาตรฐานสูงและถือว่าเป็นข้อตกลงที่มีความสมบูรณ์ที่สุดในศตวรรษที่ 21 รวมถึงการที่ประเทศคู่ค้าของไทยและประเทศที่ประเทศไทยยังไม่ได้มีการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA) เช่น สหรัฐอเมริกา แคนาดาได้เข้าร่วมในข้อตกลงนี้ จึงทำให้ประเทศไทยเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีความสนใจในการเข้าร่วมเป็นภาคี ซึ่งในขณะนี้ยังมีข้อถกเถียงในผลกระทบของการเข้าร่วมเป็นสมาชิกถึงความได้เปรียบ-เสียเปรียบต่อประเทศไทย หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีในข้อตกลงดังกล่าวนี้ ทั้งนี้เนื่องจากเงื่อนไขของข้อตกลงและกฎหมายภายในของประเทศไทยอาจยังไม่สอดคล้องกัน ดังนั้นใน

⁸ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (TPP) [Online], 2555, แหล่งที่มา www.ftipc.or.th/contents_inside.php?contents_id=7.

⁹ สรียา โคอมาเรา, “TPPVsRCEP ตอนที่ 2”, F.T.I. News Update, 12-16 พฤศจิกายน 2558.

การศึกษาข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (TPP) นี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาถึงปัญหาและข้อเรียกร้องในการที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (TPP) โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนว่าจะมีผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างไร หากประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีข้อตกลงฉบับนี้ โดยจะทำการศึกษาเฉพาะในส่วนของผลกระทบทางกฎหมายและวิเคราะห์ถึงข้อได้เปรียบ-เสียเปรียบหากประเทศไทยจะต้องเข้าเป็นภาคีในข้อตกลงฉบับนี้ เพื่อให้กฎหมายไทยสามารถรองรับพันธกรณีที่กำหนดไว้ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (TPP) เพื่อประโยชน์สูงสุดของประเทศในการพัฒนาประเทศและเศรษฐกิจให้มีความเจริญยั่งยืน

1.2 วัตถุประสงค์ในการวิจัย

ประเทศไทยในฐานะที่เป็นสมาชิกของกลุ่มประเทศอาเซียนและสมาชิกของสังคมระหว่างประเทศซึ่งยังคงเป็นประเทศที่อยู่ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา (Developing Countries) อาจจำเป็นต้องศึกษาและพิจารณาถึงพันธกรณี ผลได้และผลเสียของการเข้าร่วมเป็นสมาชิกในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกนี้ เนื่องจากประเทศไทยยังคงต้องการแหล่งเงินที่มาจากการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศในการพัฒนาประเทศ หากพิจารณาถึงสมาชิกที่ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกในข้อตกลงดังกล่าวแล้วจะพบว่าประเทศสมาชิกในกลุ่มประเทศอาเซียนอย่างน้อย 4 ประเทศได้เข้าร่วมในการเจรจาดังกล่าวแล้ว อันประกอบด้วยประเทศบรูไนดารุสซาลาม ประเทศสิงคโปร์ ประเทศมาเลเซียและประเทศเวียดนาม¹⁰

สำหรับประเทศไทยนั้น อยู่ในระหว่างการศึกษาถึงผลกระทบ แนวทางและพันธกรณีที่ประเทศไทยจะต้องผูกพันตนต่อข้อตกลงฉบับดังกล่าวนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วน ซึ่งธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วนนี้ยังหมายความว่ารวมถึงการจัดส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ ตลอดจนสินค้าที่ปัจจุบันการค้าและการจัดส่งสินค้าจะอยู่ในรูปแบบของการค้าออนไลน์ ทำให้การขนส่งสินค้าจะต้องเป็นการจัดส่งแบบเร่งด่วนและยังเป็นการจัดส่งที่ข้ามพรมแดนอีกด้วย (Cross Border Transportation)

¹⁰ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก(TPP) [Online], 2554, แหล่งที่มา www.ftipc.or.th/contents_inside.php?contents_id=7.

ด้วยเหตุดังกล่าวนี้ สารนิพนธ์ฉบับนี้จึงมีความมุ่งประสงค์ในการศึกษาข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกโดยมีวัตถุประสงค์ประการสำคัญ ดังนี้ คือ

1.2.1 สารนิพนธ์ฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาถึงแนวความคิดและวิวัฒนาการของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกเพื่อให้ทราบถึงวัตถุประสงค์สำคัญของข้อตกลงฉบับดังกล่าวนี้

1.2.2 นอกจากนี้ สารนิพนธ์ฉบับนี้ยังมีวัตถุประสงค์เพื่อวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาถึงแนวความคิดและวิวัฒนาการของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกเพื่อให้ทราบถึงวัตถุประสงค์สำคัญของข้อตกลงฉบับดังกล่าวนี้ประเทศไทยจะต้องดำเนินการแก้ไขกฎหมายไทยหรือไม่ อย่างไรเพื่อให้สอดคล้องกับพันธกรณีที่กำหนดไว้ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก

1.2.3 ประการสุดท้าย สารนิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาถึงผลกระทบทางกฎหมายไทยต่อธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วน ซึ่งถือเป็นธุรกิจประเภทหนึ่งที่ได้มีการกำหนดไว้ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก¹¹ ซึ่งจะช่วยในการปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายไทยให้สอดคล้องกับข้อตกลงดังกล่าวในการทำธุรกิจจัดส่งแบบเร่งด่วนของประเทศไทยตามพันธกรณีของข้อตกลงดังกล่าว

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

สารนิพนธ์ฉบับนี้จะศึกษาถึงพันธกรณีของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกในกรณีที่หากประเทศไทยจะต้องเข้าเป็นภาคีแล้วจะมีปัญหา หรือผลกระทบทางกฎหมายประการใดหรือไม่ ต่อกฎหมายภายในของประเทศไทยตลอดจนความตกลงระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่มีข้อบทและพันธกรณีที่มิได้มีลักษณะใกล้เคียงกันกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกกำหนดไว้ว่ามีลักษณะเหมือน หรือแตกต่างกันอย่างไรโดยเฉพาะผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับธุรกิจจัดส่งแบบเร่งด่วน

ดังนั้นขอบเขตของการศึกษาในสารนิพนธ์ฉบับนี้จึงมุ่งเน้นที่จะศึกษาและทำความเข้าใจข้อตกลงหุ้นส่วนภูมิภาคแปซิฟิกและความตกลงอื่นที่มีผลใกล้เคียง อันได้แก่ ความตกลงว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement in Trade and Services: GATS) กรอบการ

¹¹ สภาอุตสาหกรรม, ความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก(TPP)กับประเทศไทย [Online], 2556, แหล่งที่มา www.ftipc.or.th/contents_inside.php?contents_id=7.

ปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) และความตกลงว่าด้วยเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) นอกจากนี้ สารนิพนธ์ฉบับนี้ยังจะได้ทำการศึกษากฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนของประเทศไทย อันได้แก่ พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477 พระราชกฤษฎีกากำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทย ไปรษณีย์นิเทศ พ.ศ. 2557 พระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 อีกทั้งยังศึกษากฎหมายภายในของประเทศในกลุ่มอาเซียนที่เข้าเป็นภาคีในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกเพื่อทำการศึกษาเปรียบเทียบถึงคุณประโยชน์และผลกระทบของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกหากประเทศไทยจะต้องเข้าเป็นภาคีในข้อตกลงฉบับนี้แล้ว ประเทศไทยจะต้องดำเนินการอย่างไรหรือไม่ เพื่อให้สอดคล้องกับพันธกรณีที่กำหนดไว้หรือจำเป็นต้องตั้งข้อสงวนไว้หรือไม่อย่างไรหากประเทศไทยจะเข้าร่วมเป็นภาคีในข้อตกลงนี้

1.4 คำถามในการวิจัย

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการศึกษาข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกตามที่ได้กำหนดไว้ข้างต้น ผู้ศึกษาจึงได้มีการกำหนดคำถามในการศึกษาให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษาตามที่ได้กำหนดไว้ โดยคำถามหลักในการศึกษาพันธกรณีตามข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก เป็นไปดังต่อไปนี้คือ

1) พันธกรณีในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกได้มีการกำหนดไว้อย่างไร

โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ทั้งนี้เนื่องจากธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้นนับว่าเป็นธุรกิจบริการประเภทหนึ่งที่ถูกกำหนดไว้ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจแปซิฟิกและดังได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น การขนส่งแบบเร่งด่วนนี้ไม่ได้จำกัดเฉพาะสินค้าเท่านั้น แต่ยังหมายรวมถึงไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศไทยได้ ดังเช่นในกรณีที่เคยเกิดขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีผู้ส่งไปรษณีย์ไปยังศูนย์ไปรษณีย์โดยใน

ของนั้นบรรจุนิวคลีโอไซด์ คือ เชื้อวัณโรคหรือที่เรียกว่า แอนแทรกซ์¹² ซึ่งการเปิดการค้าในธุรกิจดังกล่าวอาจจะส่งผลกระทบทำให้ความมั่นคงของประเทศไทยนั้นถูกคุกคามได้

สืบเนื่องจากคำถามในการศึกษาดังกล่าวข้างต้น สารนิพนธ์ฉบับนี้ยังได้กำหนดคำถามย่อยในการศึกษาสภาพปัญหาดังกล่าว โดยแบ่งเป็น 2 คำถามย่อยอันประกอบไปด้วย

1.1) หากประเทศไทยประสงค์ที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีในข้อตกลงฉบับนี้แล้ว ประเทศไทยจะต้องดำเนินการแก้ไขกฎหมายภายในของไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายที่มีผลใช้บังคับกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนหรือไม่ อย่างไร

1.2) ประการต่อมา หากประเทศไทยประสงค์ที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีในข้อตกลงฉบับนี้แล้ว ประเทศไทยจำเป็นต้องตั้งข้อสงวนประการใดหรือไม่ อย่างไรโดยเฉพาะอย่างยิ่งในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการจัดส่งแบบเร่งด่วน

โดยคำถามในการศึกษานี้จะได้ทำการศึกษาต่อไปในบทที่ 2 และบทที่ 3 เป็นสำคัญซึ่งจากการศึกษาดังกล่าวจะได้นำไปวิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 4 ในกรณีที่ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีจะต้องดำเนินการแก้ไขกฎหมายอย่างไรเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศชาติ

1.5 สมมติฐานการวิจัย

การเข้าเป็นภาคีในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก หากประเทศไทยมีความประสงค์ที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีในข้อตกลงดังกล่าว ประเทศไทยจำเป็นต้องเปิดการค้าบริการเสรี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนและประเทศไทยอาจจำเป็นต้องพัฒนาและแก้ไขบทบัญญัติแห่งกฎหมายไทยในส่วนที่เกี่ยวกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนให้มีความสอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศ ซึ่งจะ使得ประเทศไทยได้รับประโยชน์สูงสุดและทำให้เกิดผลกระทบต่อประเทศไทยให้น้อยที่สุด

1.6 วิธีการวิจัย

ในการศึกษาสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้นนี้ สารนิพนธ์ฉบับนี้จะทำการศึกษาโดยวิธีการวิจัยเอกสาร (Document Research) โดยผู้ศึกษาได้ค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจากตำราทางวิชาการ

¹² Shane, S., "Expert Panel Is Critical of F.B.I. Work in Investigating Anthrax Letters", **New York Times**, 16 February 2011.

บทความจากวารสาร ข้อบทต่างๆ ตลอดจนบทบัญญัติแห่งกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ และเอกสารต่าง ๆ ตลอดจนสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ

นอกจากนี้สารนิพนธ์ฉบับนี้ได้การศึกษาโดยวิธีเปรียบเทียบ (Comparative Study) โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วนกับกฎหมายต่างประเทศโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศอาเซียนว่ามีลักษณะเหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไร หากประเทศไทยต้องแก้ไข หรือปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับพันธกรณีตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาค แปซิฟิก ประเทศไทยต้องดำเนินการเช่นไร

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ในการศึกษาสภาพปัญหาดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้ศึกษาหวังว่าจากการศึกษาพันธกรณี ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจแปซิฟิกนี้ จะทำให้ได้ทราบถึงประเด็นต่าง ๆ ดังที่จะกล่าวต่อไปนี้ คือ

- 1) การศึกษาวิจัยในหัวข้อดังกล่าวนี้จะทำให้ได้ทราบถึงวิวัฒนาการ ความเป็นมา แนวคิดและข้อตกลง ของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกว่าเพราะเหตุใดประเทศ สหรัฐอเมริกาจึงมีความประสงค์ที่จะผลักดันให้ข้อตกลงดังกล่าวนี้มีผลใช้บังคับ
- 2) ประการต่อมา การศึกษาสภาพปัญหาดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นยังได้ทำให้ทราบ ถึงหลักกฎหมาย และหลักเกณฑ์ที่สำคัญของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกในส่วนที่เกี่ยวกับธุรกิจการจัดส่งแบบ เร่งด่วน
- 3) ประการสุดท้าย การศึกษาในหัวข้อดังกล่าวนี้ทำให้ได้ทราบถึงผลกระทบทาง กฎหมายและพันธกรณีที่ประเทศไทยมี หากเข้าเป็นสมาชิกโดยเฉพาะอย่างยิ่งในธุรกิจการจัดส่งเร่ง แบบเร่งด่วน ประเทศไทยจะต้องดำเนินการปรับปรุง หรือแก้ไขกฎหมายไทยอย่างไรเพื่อให้สอดคล้อง กับพันธกรณีตามที่ระบุไว้ในข้อตกลงดังกล่าวที่เกี่ยวกับการทำธุรกิจจัดส่งแบบเร่งด่วนของประเทศ ไทย

1.8 บทสรุปท้ายบท

ในการศึกษาสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้น สารนิพนธ์ฉบับนี้จึงได้แบ่งการศึกษออกเป็น 5 บทด้วยกัน โดยในบทที่ 1 นั้นจะเป็นการกล่าวถึงสภาพปัญหาและความสำคัญของปัญหาที่ผู้ศึกษาได้

เลือกเอาหัวข้อดังกล่าวมาเป็นวัตถุในการศึกษาตลอดจนขอบเขตและวิธีการศึกษาสภาพปัญหา
ดังกล่าว

ในบทที่ 2 ผู้ศึกษาจะได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับแนวคิด ความเป็นมาและหลักการของข้อตกลง
หุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกว่ามีความเป็นมาอย่างไร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวกับธุรกิจ
การจัดส่งแบบเร่งด่วน เพื่อให้ทราบถึงแนวคิดและหลักกฎหมายที่ได้กำหนดไว้ในข้อตกลงดังกล่าว
ตลอดจนการศึกษาเปรียบเทียบกับความตกลงระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่มีลักษณะเหมือนหรือใกล้เคียง
อาทิ ความตกลงว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากรว่าด้วยการค้าการบริการ (General Agreement and
Services: GATS) กรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (ASEAN Framework
Agreement on Services: AFAS) และความตกลงว่าด้วยเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free
Trade Area: AFTA)

ในบทที่ 3 จะเป็นการศึกษากฎหมายไทยที่มีผลในการจัดการ ควบคุมและดูแลธุรกิจการ
จัดส่งแบบเร่งด่วน ประกอบกับการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายภายในของต่างประเทศโดยเฉพาะ
อย่างยิ่งกฎหมายของประเทศในกลุ่มอาเซียน

ในบทที่ 4 จะเป็นการวิเคราะห์ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก ความตกลง
ระหว่างประเทศที่มีความเกี่ยวข้องที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีและกฎหมายภายในอื่น ๆ ที่มี
ความเกี่ยวข้องว่ากฎหมายไทยดังกล่าวจะสามารถรองรับพันธกรณีตามข้อตกลงดังกล่าวได้มาก
น้อยเพียงใด หากประเทศไทยจะต้องดำเนินการจะต้องดำเนินการอย่างไร โดยศึกษาเปรียบเทียบกับ
กฎหมายภายในของประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียน อันจะนำไปสู่บทสุดท้ายของสารนิพนธ์ฉบับนี้

ในบทที่ 5 ซึ่งเป็นบทสุดท้ายของสารนิพนธ์ จะเป็นส่วนของบทสรุปของผลจากการศึกษา
สภาพปัญหาดังกล่าว รวมถึงข้อเสนอแนะหากประเทศไทยจะต้องเข้าเป็นภาคีในข้อตกลงหุ้นส่วน
เศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก รัฐบาลไทยจะต้องตระหนักและระมัดระวังในประเด็นปัญหาใดเพื่อมิให้
ประเทศไทยผูกมัดตนเองต่อพันธกรณีที่ประเทศไทยไม่สามารถปฏิบัติได้ หรืออาจจะเป็นการตัดสินใจ
ที่จะไม่เข้าร่วมในข้อตกลงฉบับดังกล่าวโดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน

บทที่ 2
วิวัฒนาการแนวคิดและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับธุรกิจในการจัดส่งเร่งด่วน
ตามข้อตกลงระหว่างประเทศ

2.1 บทนำ

ในบทที่ 2 นี้ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาถึงแนวคิดและหลักกฎหมายที่ได้กำหนดไว้ในข้อตกลงระหว่างประเทศ คือ ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (Trans-Pacific Partnership: TPP) และข้อตกลงที่มีลักษณะใกล้เคียงหรือคล้ายคลึงกับข้อตกลงดังกล่าว อาทิ ความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement and Services: GATS) กรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) ความตกลงว่าด้วยเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) และข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการทางขนส่งอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement On Air Freight Service: AMAARS) เนื่องจากผู้ศึกษามีความเห็นว่าธุรกิจในการจัดส่งเร่งด่วนนั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องตีความรวมถึงโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางอากาศเพื่อตอบปัญหาที่ได้กำหนดไว้ในบทที่ 1 เกี่ยวกับปัญหาการเปิดเสรีการค้าบริการการขนส่งแบบเร่งด่วน เนื่องจากการขนส่งในรูปแบบนี้ใช้ระยะเวลาในการขนส่งน้อยกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ โดยจะได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับแนวคิด ความเป็นมาและหลักการของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิกว่ามีความเป็นมาอย่างไรโดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนเพื่อนำมาปรับใช้ในส่วนของกฎหมายไทย ซึ่งจะทำให้การศึกษาข้อตกลงต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

2.2 ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (Trans-Pacific Partnership: TPP)

ความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (Trans-Pacific Strategic Economic Partnership: TPP) เป็นความตกลงการค้าเสรีรอบพหุภาคีที่มีการเปิดเสรีครอบคลุมประเด็นต่างๆ อย่างกว้างขวาง (Comprehensive) และมีมาตรฐานสูง (High Standard) แต่เดิมนั้นประเทศสมาชิกประกอบด้วยประเทศชิลี ประเทศนิวซีแลนด์ ประเทศสิงคโปร์ และประเทศบรูไนดารุสซาลามหรือที่เรียกว่า The Pacific-4 (P4) ได้มีการลงนามความตกลง TPP ฉบับดั้งเดิม (The Original Agreement) เรียกว่า ความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (Trans-

Pacific Strategic Economic Partnership : TPSEP) เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน ค.ศ. 2005 โดยมีผลบังคับใช้ในวันที่ 28 พฤษภาคม ค.ศ. 2006 ต่อมาประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศญี่ปุ่น ประเทศออสเตรเลีย ประเทศเปรู ประเทศเวียดนาม ประเทศมาเลเซีย ประเทศแคนาดา และประเทศเม็กซิโก ได้เข้าร่วมการเจรจาความตกลง TPP ทำให้ปัจจุบันมีประเทศสมาชิก TPP ทั้งสิ้น 12 ประเทศ¹ ที่ครอบคลุมมูลค่าทางเศรษฐกิจถึงร้อยละ 40 ของโลกโดยเป้าหมายของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (TPP) นอกจากเรื่องของการปรับกฎเกณฑ์ระเบียบมาตรฐานทางการค้าการลงทุนให้มีความสอดคล้องกันแล้ว ความตกลงนี้ยังมุ่งประสงค์ต่อการที่จะลดอุปสรรคทางการค้าสินค้าและการบริการระหว่างกันอีกทั้งยังต้องการที่จะให้มีการส่งเสริมการลงทุนระหว่างกันด้วยเช่นเดียวกัน

ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) เป็นความตกลงการค้าเสรีที่มีลักษณะกว้างขวาง มีวัตถุประสงค์เพื่อลดภาษีในประเทศสมาชิกลงร้อยละ 90 ภายในปี ค.ศ. 2006 และมุ่งให้ภาษีเป็น 0 ภายในปี ค.ศ. 2015 นอกจากนี้ยังมีการเจรจาครอบคลุมประเด็นหลักอื่น ๆ คือ การค้าสินค้า (Trade in Goods) กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า (Rules of Origin) การเยียวยาทางการค้า (Trade remedies) มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures: SPS) อุปสรรคทางเทคนิคทางการค้า (Technical Barriers to Trade) การค้าบริการ (Trade in Services) ทรัพย์สินทางปัญญา (Intellectual Properties: IP) และนโยบายการแข่งขัน และการจัดซื้อจัดหาโดยรัฐ (Government Procurement and Competition Policy) โดยในข้อตกลงนี้ผู้ศึกษาจะขอทำการศึกษาเฉพาะในด้านบริการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วนซึ่งเป็นข้อเรียกของประเทศสหรัฐอเมริกาและอยู่ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP)

เมื่อพิจารณาถึงการทำความตกลงการค้าเสรีที่ผ่านมาของสหรัฐอเมริกา พบว่าได้มีการระบุความผูกพันเฉพาะในเรื่องการบริการจัดส่งเร่งด่วนไว้ในบทบัญญัติการบริการข้ามพรมแดน ซึ่งมีหลักการที่สำคัญคือ การไม่ให้รัฐภาคีออกมาตราการมาขัดกันเพิ่มเติมต่อธุรกิจบริการการจัดส่งเร่งด่วน และไม่ให้หน่วยงานของรัฐผูกพันหรือผูกขาดบริการไปรษณีย์นํารายได้จากการผูกขาดมาใช้เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันหรือมีพฤติกรรมเลือกปฏิบัติต่อผู้ให้บริการจัดส่งเร่งด่วนในตลาด ซึ่งในการเจรจาความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) นอกจากหลักการสำคัญดังกล่าวแล้ว

¹ กระทรวงพาณิชย์, ความเห็นและข้อเสนอแนะ ในการเตรียมความพร้อมในการเข้าร่วมเป็นสมาชิกในความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (Trans-Pacific Strategic Economic Partnership: TPP) (กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง, 2555), 30.

องค์กร Coalition of Service Industries: CSI² ยังต้องการให้ปรับปรุงระเบียบต่าง ๆ ภายใต้หลักความสอดคล้อง (Regulatory coherence) ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงขั้นตอนในด้านศุลกากร เพิ่มความโปร่งใส (Transparency) ในการกำกับดูแลและลดการจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นจากต่างชาติ เพื่อให้ธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วนและเพื่อที่จะให้ประเทศสมาชิกความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจดำเนินธุรกิจโดยปราศจากมาตรการกีดกันจากกฎระเบียบภายในประเทศ³ สำหรับข้อเรียกร้องของประเทศสหรัฐอเมริกา⁴ ก็ได้มีการกำหนดอยู่ในข้อตกลงหุ้นส่วนภูมิภาคแปซิฟิกแล้ว โดยได้บัญญัติไว้ในภาคผนวก 10-B โดยมีหลักเกณฑ์ที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1) วัตถุประสงค์ของภาคผนวกนี้ การบริการจัดส่ง หมายถึง การเก็บรวบรวม การขนส่ง และการส่งเอกสารสำคัญ สิ่งพิมพ์ หีบห่อสินค้าหรือรายการอื่น ๆ บนพื้นฐานเร่งด่วน ขณะที่การติดตามและรักษาควบคุมของรายการเหล่านี้ตลอดทั้งการจัดหาบริการ บริการส่งสินค้าด่วน ไม่รวมบริการขนส่งทางอากาศ บริการที่จัดอยู่ในการใช้สิทธิของอำนาจรัฐ หรือการขนส่งทางทะเลบริการ⁴

2) นอกจากนี้หลักเกณฑ์ที่ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการกล่าวถึงไว้ในภาคผนวกนี้คือการให้ความหมายของคำว่า “การผูกขาดไปรษณีย์” ไว้โดย หมายถึง มาตรการการดูแลใด ๆ โดยประเทศสมาชิกที่ทำให้มีผู้ประกอบการไปรษณีย์ในประเทศของตนแต่เพียงผู้เดียวเป็นผู้ดำเนินการให้บริการดังกล่าว⁵

² เป็นองค์กรที่มีบทบาทในการส่งเสริมการเปิดเสรีการค้าบริการของประเทศสหรัฐอเมริกา.

³ The Coalition of Service Industries, Trans-Pacific Partnership, 1-3 June 2011 pp 8-10.

⁴ Annex 10-B of Trans-Pacific Partnership.

For the purposes of this Annex, express delivery services means the collection, transport and delivery of documents, printed matter, parcels, goods or other items, on an expedited basis, while tracking and maintaining control of these items throughout the supply of the service. Express delivery services do not include air transport services, services supplied in the exercise of governmental authority, or maritime transport services.

⁵ Annex 10-B of Trans-Pacific Partnership.

For the purposes of this Annex, postal monopoly means a measure maintained by a Party making a postal operator within the Party's territory the exclusive supplier of specified collection, transport and delivery services.

3) ประเทศสมาชิกในข้อตกลงนี้ที่ผูกขาดทางไปรษณีย์จะต้องกำหนดขอบเขตของการผูกขาดบนพื้นฐานหลักเกณฑ์ทั่วไปรวมถึงหลักเกณฑ์ในเชิงปริมาณ เช่น ในราคาหรือน้ำหนัก⁶

4) ประเทศที่เป็นสมาชิกในข้อตกลงนี้จะต้องรักษาระดับการเปิดตลาดในเกณฑ์ที่ต่ำสำหรับการบริการจัดส่งเร่งด่วนตั้งแต่วันที่ได้ลงนามไว้ในข้อตกลงนี้ หากเห็นว่าประเทศสมาชิกไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานขั้นต่ำในการเปิดตลาด อาจจะขอให้ประเทศสมาชิกอื่นให้คำปรึกษาประเทศสมาชิกเท่าที่เป็นไปได้สำหรับการเปิดกว้างของการเปิดตลาด⁷

5) ห้ามมิให้ประเทศสมาชิกช่วยหรืออุดหนุนหรือทำการผูกขาดผู้ให้บริการทางไปรษณีย์ของประเทศสมาชิกเข้าทำการแข่งขันกิจการบริการการจัดส่งเร่งด่วนที่มีรายได้จากการให้บริการทางไปรษณีย์⁸

6) ห้ามมิให้รัฐภาคีให้ผู้ให้บริการเสริมการบริการที่ครอบคลุมโดยการจัดส่งไปรษณีย์ภัณฑ์รายเดียว ในการที่ให้การสนับสนุนการบริการซึ่งประเทศสมาชิกทุกประเทศต้องทำให้มั่นใจว่าผู้ให้บริการที่ทำการผูกขาดไปรษณีย์จะไม่ทำการละเมิดตำแหน่งในการทำหน้าที่ในดินแดนของประเทศสมาชิก ในลักษณะที่ไม่เกี่ยวข้องกับความมุ่งมั่นของประเทศสมาชิกภายใต้ข้อตกลงที่ 9.4 คือ (การไม่เลือกปฏิบัติ) มาตรา 10.3 (การเข้าถึงตลาด) ที่เกี่ยวกับการจัดส่งเร่งด่วน⁹

⁶ Annex 10-B of Trans-Pacific Partnership.

Each Party that maintains a postal monopoly shall define the scope of the monopoly on the basis of objective criteria, including quantitative criteria such as price or weight thresholds.

⁷ Annex 10-B of Trans-Pacific Partnership.

The Parties confirm their desire to maintain at least the level of market openness for express delivery services that each provides on the date of its signature of this Agreement. If a Party considers that another Party is not maintaining that level of market openness, it may request consultations. The other Party shall afford adequate opportunity for consultations and, to the extent possible, provide information in response to inquiries regarding the level of market openness and any related matter.

⁸ Annex 10-B of Trans-Pacific Partnership.

No Party shall allow a supplier of services covered by a postal monopoly to cross-subsidise its own or any other competitive supplier's express delivery services with revenues derived from monopoly postal services

⁹ Annex 10-B of Trans-Pacific Partnership.

7) ประเทศสมาชิกจะต้องไม่ดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ คือ

- (A) ต้องมีผู้ให้บริการจัดส่งเร่งด่วนของประเทศสมาชิกอื่นได้อนุญาตหรือออกใบอนุญาตการจัดหาบริการไปรษณีย์ในพื้นฐานสากลหรือ
- (B) การประเมินค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ เฉพาะในผู้ให้บริการการจัดส่งเร่งด่วนเพื่อวัตถุประสงค์ในการระดมทุนของการบริการจัดส่งแบบเร่งด่วน¹⁰

8) ประเทศสมาชิกจะต้องทำให้แน่ใจว่าประเทศสมาชิกมีอำนาจในการควบคุม ไม่สนับสนุนกิจการการจัดส่งเร่งด่วนกิจการใดกิจการหนึ่งหรือใช้อำนาจในการเลือกปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรม¹¹

ในส่วน of ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ภาคผนวกที่ 10-b นั้น มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนซึ่งได้ให้ความหมายของธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน อีกทั้งยังได้ให้คำนิยามของการผูกขาดทางไปรษณีย์ซึ่งรวมถึงการวิธีการที่ในกลุ่มประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติตามในข้อตกลงนี้ เพื่อให้ประเทศสมาชิกในข้อตกลงนี้ไม่กระทำการในการเลือกปฏิบัติหรือให้การสนับสนุนหรือทำการผูกขาดบริการทางไปรษณีย์หรือจัดตั้งบริษัทไปรษณีย์ของรัฐหรือประเทศสมาชิกและการใช้อำนาจที่เป็นไปในทางที่เอาเปรียบผู้ให้บริการจัดส่งเร่งด่วนในตลาด อีกทั้งหากในกลุ่มสมาชิกหรือรัฐอื่นในข้อตกลงนี้ได้ทำการเข้ามาทำธุรกิจในรูปแบบการขนส่งเร่งด่วนนั้น รัฐผู้เป็นเจ้าของประเทศหรือกลุ่มประเทศสมาชิกต้องออกใบอนุญาตอีกทั้งต้องให้การสนับสนุนเทียบเท่ากับ

Each Party shall ensure that any supplier of services covered by a postal monopoly does not abuse its monopoly position to act in the Party's territory in a manner inconsistent with the Party's commitments under Article 9.4 (National Treatment), Article 10.3 (National Treatment) or Article 10.5 (Market Access) with respect to the supply of express delivery services.

¹⁰ Annex 10-B of Trans-Pacific Partnership.

No Party shall:

- (a) require an express delivery service supplier of another Party, as a condition of authorisation or licensing, to supply a basic universal postal service; or
- (b) assess fees or other charges exclusively on express delivery service suppliers for the purpose of funding the supply of another delivery service.

¹¹ Annex 10-B of Trans-Pacific Partnership.

Each Party shall ensure that any authority responsible for regulating express delivery services is not accountable to any supplier of express delivery services, and that the decisions and procedures that the authority adopts are impartial, non-discriminatory and transparent with respect to all express delivery service suppliers in its territory.

กิจการภายในประเทศของตนที่ได้ทำอยู่ด้วยและถ้าหากเกิดข้อพิพาทกันเกิดขึ้นรัฐจะต้องปฏิบัติหรือใช้อำนาจในการตัดสินประเด็นปัญหาที่เป็นธรรมโดยไม่เข้าข้างฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอีกทั้งหากในข้อเรียกร้องในข้อตกลงนี้ยังกำหนดไม่ให้อำนาจรัฐให้การสนับสนุนองค์การทางไปรษณีย์ให้สามารถทำการบริการในรูปแบบไปรษณีย์ หากองค์การไปรษณีย์นั้นยังไม่มีความพร้อมหรือมีการเข้าแทรกแซงองค์การไปรษณีย์ที่อยู่ในประเทศนั้น และเมื่อประเทศที่ได้ทำข้อตกลงนี้หรือได้เข้าร่วมข้อตกลงนี้แล้วประเทศที่เข้าร่วมที่ยังไม่มีความพร้อมหรือไม่มีมาตรฐานในการบริการจัดส่งเร่งด่วนจะต้องสร้างมาตรฐานในการบริการจัดส่งเร่งด่วนให้อยู่ในมาตรฐานขั้นต่ำของข้อตกลงนี้ ดังนั้นเมื่อได้ทราบถึงข้อตกลงที่ประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่ทำข้อเรียกร้องในการทำข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิกแล้ว ต่อไปผู้ศึกษาจะขอศึกษาในข้อตกลงที่ได้มีการทำการตกลงก่อนหน้านี้เพื่อให้ทราบถึงวิวัฒนาการของธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนซึ่งข้อตกลงที่จะกล่าวต่อไป คือ ความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement and Services: GATS) เป็นข้อตกลงว่าด้วยการค้าบริการซึ่งถือว่าเป็นข้อตกลงแม่บทของการค้าบริการก็ได้

2.3 ความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement and Services: GATS)

องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ถือว่า “บริการ” เป็นสินค้าประเภทหนึ่ง (ที่ซื้อขายแลกเปลี่ยนกันได้ แต่จับต้องตัวสินค้าไม่ได้) ที่ซื้อขาย (ใช้บริการ) ได้จากเจ้าของผู้ให้บริการซึ่งมีกิจการตั้งอยู่ในหรือต่างประเทศ ซึ่งค่าใช้จ่ายบริการดังกล่าวจะคิดเป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าราคาสินค้าหรือเป็นมูลค่าทั้งหมดของบริการอย่างใดอย่างหนึ่งก็ได้ ปรากฏว่า WTO ได้ประเมินไว้ว่ามูลค่าการค้าบริการมีมากกว่า 1.35 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปีหรือประมาณ 1 ใน 5 ของมูลค่าการค้าขายสินค้าทั่วโลก¹² การค้าเปิดเสรีการค้าบริการของ WTO จะดำเนินการภายใต้เงื่อนไขข้อกำหนดภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services: GATS) ซึ่งถือเป็นความตกลงที่มีผลกระทบอย่างกว้างขวางต่อชีวิตความเป็นอยู่ของคนไทยและระบบเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาวจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่หน่วยงานผู้รับผิดชอบต้องให้ผู้มีส่วนได้เสียรับรู้ข้อมูลและข้อเรียกร้องให้เปิดเสรีการให้บริการจากประเทศต่าง ๆ อย่างโปร่งใส

¹² พรเทพ เบาภิกุล, GATS ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), 30-50.

เพื่อที่จะร่วมกันกำหนดจุดยืนในการเจรจาของประเทศมิให้เสียเปรียบ เนื่องจากการเปิดเสรีการค้าบริการมีลักษณะการดำเนินธุรกิจที่แตกต่างจากการเปิดเสรีการค้าสินค้าและเอื้อต่อผู้ให้บริการที่มีเงินทุนและความพร้อมกว่าใน 4 ปัจจัยหลัก ดังนี้

- (1) การแข่งขันและการใช้เทคโนโลยีที่ต้องทันต่อการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา
- (2) การเข้าถึงข้อมูลและการจัดฐานข้อมูลการให้บริการด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
- (3) การใช้ฮาร์ดแวร์และเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีคุณสมบัติเฉพาะ การดำเนินธุรกรรมที่ต้องมีความสะดวก ง่ายต่อการปฏิบัติและรวดเร็วอันเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า และ
- (4) การใช้ระบบสมาชิกเพื่อการมีส่วนลดหรือสะสมแต้มและการมีระดับลูกค้าในการใช้สิทธิประโยชน์พิเศษ ปัจจัยหลักดังกล่าวมีส่วนช่วยอย่างมากที่ทำให้เกิดการผูกขาดการตลาดด้านการให้บริการไปในตัว¹³

ซึ่งความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ได้จำแนกประเภทการค้าและการบริการออกเป็น 12 สาขา อาทิเช่น สาขาบริการด้านสื่อสารคมนาคม สาขาบริการด้านการก่อสร้างและวิศวกรรมที่เกี่ยวข้อง สาขาบริการด้านการจัดจำหน่าย สาขาบริการด้านการศึกษา สาขาบริการด้านสิ่งแวดล้อม และยังรวมถึงว่าด้วยการบริการด้านการขนส่งด้วย ซึ่งความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการหรือที่เรียกว่า “GATS” เป็นความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการค้าบริการระหว่างประเทศ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดหลักการและกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการเปิดเสรีการค้าบริการระหว่างประเทศสำหรับประเทศสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ได้ถือปฏิบัติ ทั้งนี้ ประเทศสมาชิกทั้งหลายจะต้องปฏิบัติตามพันธกรณีต่างๆภายใต้ GATS อย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน เช่น หลักการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง (Most-Favored-Nation Treatment: MFN) การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการใช้กฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่ควบคุมการค้าบริการตามหลักความโปร่งใส (Transparency) โดยให้ประเทศสมาชิกคำนึงถึงการใช้มาตรการทางกฎหมายภายในของประเทศตนในลักษณะสมเหตุสมผล เป็นกลาง และปราศจากความลำเอียงหรือ

¹³ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, ธุรกิจบริการ: โลจิสติกส์ (กรุงเทพฯ: สำนักเลขาธิการสำนักนายกรัฐมนตรีย, 2555), 15-20.

ก่อให้เกิดอุปสรรคโดยไม่จำเป็นต่อการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิกด้วยกัน โดยรูปแบบการค้าบริการตามความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการขององค์การการค้าโลก มี 4 รูปแบบ¹⁴ คือ

1) การบริการข้ามพรมแดน (Cross Border Supply) คือ การให้บริการภายในประเทศสมาชิกหนึ่งข้ามไปสู่ประเทศสมาชิกอื่นที่เป็นผู้รับบริการ โดยผู้ให้บริการไม่จำเป็นต้องอยู่หรือปรากฏตัวอยู่ในประเทศของผู้รับบริการคล้ายกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าแต่เปลี่ยนจากสินค้าเป็นการให้บริการ ทั้งนี้ รวมถึงกรณีผู้ให้บริการและผู้รับบริการมีสัญชาติเดียวกันแต่มีลักษณะเป็นการค้าบริการระหว่างประเทศ เพราะมีองค์ประกอบระหว่างประเทศ กล่าวคือ ตัวบริการมีการเคลื่อนที่ข้ามพรมแดน เช่น การขนส่งทางทะเลและทางอากาศ การศึกษาผ่านทางไกล การบริการผ่านสื่อสารโทรคมนาคมและบริการให้คำปรึกษาผ่าน Internet เป็นต้น

2) การบริโภคในต่างประเทศ (Consumption Abroad) คือ การให้บริการที่เกิดขึ้นในพรมแดนของประเทศผู้ให้บริการโดยอาศัยการเคลื่อนย้ายของผู้รับบริการ เช่น การบริการด้านการท่องเที่ยว การเดินทางออกไปรับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลในต่างประเทศ หรือการไปศึกษาในต่างประเทศ ยกตัวอย่างกรณีของคนไทยที่เดินทางไปรักษาโรคมะเร็งที่ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น

3) การจัดตั้งธุรกิจเพื่อให้บริการ (Commercial Presence) เป็นการเข้าไปลงทุนจัดตั้งหน่วยธุรกิจของสถานประกอบการวิชาชีพหรือธุรกิจในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้บริการในประเทศผู้รับบริการ ซึ่งมีสภาพเป็นนิติบุคคล เช่น การจัดตั้งสาขา สำนักงานตัวแทน หรือบริษัท ส่วนใหญ่ที่เห็นได้ชัดเจนมักจะเป็นสถาบันการเงิน รูปแบบธุรกิจเช่นนี้ค่อนข้างจะเป็นที่สนใจของประเทศกลุ่มพัฒนาแล้วซึ่งมีความก้าวหน้าและความพร้อมสำหรับการค้าบริการข้ามชาติเข้าไปในอีกประเทศหนึ่ง แต่เป็นรูปแบบการค้าบริการที่ประเทศกำลังพัฒนาไม่ค่อยอยากให้เกิดขึ้นเพราะเมื่อประเทศพัฒนาแล้วเข้ามาตั้งบริษัทหรือประกอบธุรกิจในประเทศตน อาจจะทำให้ธุรกิจด้านบริการภายในประเทศกำลังพัฒนาไม่สามารถแข่งขันได้หรือที่เรียกว่า Infant Industry Protection¹⁵

¹⁴ ธรณรงค์ พูลพิพัฒน์, แนวทางการเปิดตลาดทางการค้าของไทยภายใต้การตกลงการค้าเสรี (การศึกษาค้นคว้าอิสระ หลักสูตรนักบริหารการทูตรุ่นที่ 5 สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ, 2555), 20.

¹⁵ Bossche, P. V. D., *The Law and Policy of the World Trade Organization Text, Cases and Materials* 2 nd ed. (London: Cambridge University Press, 2008), 725-726.

4) การให้บริการโดยบุคคลธรรมดา (Presence of Natural Person) เป็นการเข้าไปทำงาน ประกอบอาชีพในสาขาบริการด้านต่างๆเป็นการชั่วคราวในประเทศผู้ให้บริการ เช่น การเข้ามา ประกอบวิชาชีพที่ปรึกษากฎหมายของนักกฎหมายชาวต่างชาติในประเทศไทย ครูต่างชาติเข้ามา ให้บริการสอนภาษาในประเทศไทย วิศวกร แพทย์ที่เข้าไปทำงานในต่างประเทศ รูปแบบการค้า บริการเช่นนี้มักจะเป็นที่พึงพอใจและเกิดประโยชน์แก่ประเทศกำลังพัฒนาเพราะต้องการที่จะส่งคน ชาติของตนออกไปทำงานยังต่างประเทศ แต่สำหรับประเทศพัฒนาแล้วกลับพิจารณาว่าการที่มีคน ชาติอื่นเข้ามาทำงานในชาติตนอาจจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติเพราะแรงงานจากประเทศอื่นอาจ เข้ามาก่อให้เกิดปัญหาทางเศรษฐกิจ คือการแย่งงานคนในชาติ อีกทั้งยังอาจก่อให้เกิดปัญหาทาง สาธารณสุขในด้านการเป็นพาหะนำโรคติดต่อจากชาติหนึ่งมาสู่อีกชาติหนึ่ง

ในกรณีเช่นนี้อาจทำให้ประเทศที่พัฒนาแล้ว (Developed Countries: DC) อยู่ในสถานะที่ ได้เปรียบและมีความพร้อมทางด้านการบริการมากกว่า เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีฐานข้อมูลการค้าบริการ การพัฒนาและการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่สูงมากอยู่ก่อนแล้ว จึงมีความพยายามที่จะผลักดันให้มีการ สร้างกฎเกณฑ์กติกาสำหรับการเปิดเสรีค้าบริการระหว่างประเทศและเรียกร้องให้เปิดเสรีบริการ ทุกสาขาตามที่ได้เสนอไว้ในกรอบของ WTO ที่แบ่งการบริการออกเป็น 12 สาขา คือ (1) การ ให้บริการด้านธุรกิจ (2) การสื่อสารและโทรคมนาคม (3) การก่อสร้างและการให้บริการด้านวิศวกรรม (4) การจัดจำหน่าย (5) การศึกษา (6) การให้บริการด้านสิ่งแวดล้อม (7) การเงิน (8) การให้บริการ ด้านสุขภาพและสังคม (9) การเดินทางท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้อง (10) นันทนาการ วัฒนธรรม และการกีฬา (11) การขนส่ง และ (12) การให้บริการอื่นๆ ที่ไม่ได้รวมอยู่ในสาขาข้างต้น เช่น การจัด งานแสดงสินค้า การประกวด ฯลฯ ทั้งนี้ ในกรอบของการเปิดเสรีทวิภาคี (Free Trade Agreement: FTA) กลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วต่างมีจุดยืนและความพยายามที่จะให้ประเทศคู่เจรจาวิธีการเปิด เสรีการค้าบริการแบบ Negative List Approach ซึ่งจะให้ระบุประเภทบริการที่ต้องการสงวนไว้ เท่านั้น หากมีการบริการสาขาอื่นหรือสาขาการบริการเกิดขึ้นใหม่ตามการพัฒนาและเทคโนโลยี บริการ ก็จะไม่สามารถสงวนได้อีกเพราะต้องถือเป็นสาขาใหม่ที่ทุกประเทศต้องเปิดเสรีได้ เนื่องจาก การไม่มีผู้ประกอบการธุรกิจรุกรมมาก่อนหน้าและไม่มีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือผลประโยชน์มาก่อนจึงไม่มี เหตุผลจำเป็นที่จะต้องขอสงวนแต่อย่างใด เพื่อให้เกิดการค้าเสรีทุกฝ่ายจึงสามารถเข้ามาแข่งขันการ ให้บริการได้อย่างเสรีพร้อม ๆ กัน อย่างไรก็ตามใน WTO ก็ได้มีมติให้เปิดเสรีการค้าบริการแบบ Positive List Approach ซึ่งระบุให้เลือกเปิดสาขาที่มีความพร้อมก่อนได้ ดังนั้น หากมีสาขาบริการ

ใหม่เกิดขึ้นทุกประเทศสามารถที่จะศึกษาดูผลดีผลเสียและความพร้อมก่อนที่จะตกลงเปิดเสรีบริการสาขาใหม่นี้ได้ โดยปกติการเปิดเสรีมักเรียกว่าเป็น Offered List ซึ่งหากมิได้ระบุไว้ก็ถือว่ายังไม่พร้อมที่จะเปิดเสรีแต่ประเทศอื่นอาจจะมาขอเจรจาเพื่อให้เปิดเสรีเพิ่มอีกได้ โดยยื่นข้อเสนอมาให้พิจารณาและเจรจาแลกเปลี่ยนร่วมกัน เรียกว่า Requested List ทั้งนี้ประเทศใดตกลงที่จะเปิดเสรีบริการในสาขาใดๆภายใต้กรอบ FTA ก็จะเป็นการเปิดให้กับสมาชิก WTO ทุกประเทศทั้งหมดภายใต้เงื่อนไขข้อบัญญัติของ GATS ด้วย กล่าวคือ

(1) หลักการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง (Most-Favoured Nation Treatment : MFN) หมายถึง การปฏิบัติต่อประเทศสมาชิกอย่างเท่าเทียมกันโดยไม่มีเงื่อนไขเลือกปฏิบัติหรือให้สิทธิแก่ประเทศอื่นเป็นพิเศษ ตัวอย่างเช่นในภาคผนวก 10-B ของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก ในข้อ 9.4 ที่ต้องไม่เลือกปฏิบัติ ดังนั้น ถ้าประเทศหนึ่งเปิดตลาดการค้าบริการให้แก่ประเทศสมาชิกหนึ่งอย่างใดก็ต้องเปิดตลาดการค้าบริการให้แก่ประเทศสมาชิกอื่นเช่นเดียวกันด้วย

(2) หลักความโปร่งใส (Transparency) คือ การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมาย ข้อบังคับ หรือกฎระเบียบต่าง ๆ ในสาขาบริการที่เปิดเสรีให้สาธารณชนทราบและหากมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายก็ต้องแจ้งต่อ WTO เพื่อนำไปประกาศต่อให้ประเทศสมาชิกอื่นทราบต่อไป

(3) ให้กำหนดกฎระเบียบภายในประเทศ (Domestic Regulation) ภายใต้ GATS ของประเทศสมาชิกได้ตามที่เห็นว่าจำเป็นในการควบคุมดูแลธุรกิจในประเทศของตน แต่ต้องดำเนินการอย่างมีหลักเกณฑ์ สมเหตุสมผลและไม่ลำเอียง

(4) ให้มีการเปิดเสรีแบบก้าวหน้าหรือเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิมเป็นระยะ ๆ (Progressive Liberalization) โดยมีการเจรจาเปิดตลาดการค้าบริการทุก ๆ 5 ปี เพื่อเพิ่มประเภทและระดับการเปิดเสรีการค้าบริการให้มากขึ้นอย่างต่อเนื่องและลดข้อจำกัดต่าง ๆ ในการค้าบริการในแต่ละรอบของการเจรจาทางการค้าทุกครั้ง

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นประเทศที่กำลังพัฒนาอย่างประเทศไทยจึงควรที่จะกำหนดและพิจารณาถึงแนวทางการเจรจาในเรื่องของการค้าบริการในประเด็นที่มีความซับซ้อนที่ไม่อาจพิจารณาแต่เพียงว่าเอกชนของไทยจะแข่งขันได้หรือไม่ แต่ต้องเข้าใจถึงการเปลี่ยนแปลงของกระแสเศรษฐกิจโลกจากเทคโนโลยีสมัยใหม่ด้วย โดยต้องคำนึงถึงผลกระทบในระยะยาวที่จะเกิดขึ้นตามมาจากการเปิดเสรีภาคบริการซึ่งในแต่ละสาขาบริการจะมีรายละเอียดและเนื้อหาที่ต้องพิจารณาแตกต่างกันไป

ทั้งสิ้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่หน่วยงานผู้รับผิดชอบต้องเปิดกว้างให้ผู้มีส่วนได้เสียในธุรกิจและสังคมได้มีส่วนร่วมรับรู้ข้อมูลข้อเรียกร้องจากประเทศต่าง ๆ อย่างโปร่งใสเพื่อร่วมกันกำหนดจุดยืนในการเจรจาของประเทศอย่างเหมาะสม

ยิ่งไปกว่านั้นโดยสาระและพันธกรณีที่เกื้อหนุนขึ้นจากผลการเจรจาภายใต้บทบัญญัติในความตกลง GATS ตามที่กล่าวถึงโดยเฉพาะเรื่องข้อกำหนดกฎระเบียบภายในนั้น อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการจำกัดการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐทั้งในทางบริหารและทางนิติบัญญัติ ทำให้ต้องมีการแก้ไขหรือจัดทำกฎหมายเพื่อรองรับการอนุวัติการ โดยในบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญมาตรา 190 วรรคสอง¹⁶ ได้ระบุไว้อย่างชัดเจนว่า ก่อนที่รัฐบาลจะไปทำความตกลงอันจะนำไปสู่ข้อผูกพันใด ๆ ได้จะต้องมีขั้นตอนที่ถูกต้องและขอความเห็นชอบจากรัฐสภาก่อนการเจรจาการค้าที่ไทยกำลังดำเนินอยู่นี้ ไม่ใช่เรื่องขององค์การเจรจาของรัฐแต่เพียงฝ่ายเดียว แต่เป็นภารกิจและหน้าที่ของผู้บริโภคขององค์กรนิติบัญญัติ ประชาชนและสังคมไทยที่ต้องดูแลรับผิดชอบร่วมกัน

เนื่องจากสาขาบริการแต่ละสาขานั้นมีลักษณะที่แตกต่างกันมาก ทำให้ยากต่อการตั้งหลักเกณฑ์ในการเปิดเสรีร่วมกันจึงทำให้ต้องมีการเจรจาเป็นรายสาขาและหลายสาขาก็ได้ ในภาคผนวก (Annex) ซึ่งอยู่ในข้อตกลงของ GATS โดยการเจรจาที่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วนจะถูกจัดอยู่ในสาขาการขนส่ง เช่น การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางบก เป็นต้น ผู้ศึกษาจะขออธิบายเฉพาะในส่วนของการบริการด้านการขนส่งทางอากาศเพราะเป็นการบริการมีความใกล้เคียงและเกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วนมากที่สุดโดยจะอธิบายรายละเอียด ดังต่อไปนี้

1) การขนส่งทางอากาศ

ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) เป็นความตกลงหลายฝ่ายที่ใช้บังคับแก่การค้าบริการทุกประเภทโดยสร้างหลักเกณฑ์สำหรับใช้บังคับกับการค้าบริการเพื่อให้การค้าบริการสามารถขยายตัวได้ภายใต้เงื่อนไขของความโปร่งใสและการเปิดเสรีตามลำดับ และเนื่องจากการขนส่งทาง

¹⁶ มาตรา 190 วรรค 2 แห่งรัฐธรรมนูญไทย พ.ศ.2550. หนังสือสัญญาใดมีบทเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทยหรือเขตพื้นที่นอกอาณาเขตซึ่งประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจตามหนังสือสัญญาหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือจะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญา หรือมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจหรือสังคมของประเทศอย่างกว้างขวาง หรือมีผลผูกพันด้านการค้า การลงทุน หรืองบประมาณของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา ในการนี้ รัฐสภาจะต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับเรื่องดังกล่าว.

อากาศจัดเป็นการค้าบริการประเภทหนึ่ง ดังนั้น กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ จึงต้องนำมาใช้บังคับกับการขนส่งทางอากาศด้วย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขนส่งทางอากาศจัดเป็นการค้าบริการประเภทหนึ่งที่มีลักษณะเฉพาะแตกต่างจากการค้าบริการประเภทอื่น ๆ เพราะถือว่าเป็นการบริการที่ต้องใช้ความระมัดระวังตลอดระยะเวลาการขนส่ง อีกทั้งยังต้องมีความปลอดภัยในทุกด้านจึงต้องมีการจัดทำกฎเกณฑ์เฉพาะเพื่อใช้กับการขนส่งทางอากาศ โดยจัดทำเป็นภาคผนวกว่าด้วยการขนส่งทางอากาศและภาคผนวกนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงว่าด้วยการค้าบริการตามที่กำหนดไว้ในข้อ 29¹⁷ แห่งความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ

อนึ่ง ภาคผนวกว่าด้วยบริการขนส่งทางอากาศเป็นการประนีประนอมระหว่างประเทศสมาชิกที่ต้องการให้รักษาระบบการโก (Cargo) ไว้กับประเทศสมาชิกที่ต้องการให้ระบบการบินพลเรือนระหว่างประเทศกลายเป็นระบบพหุภาคีภายใต้องค์การการค้าโลก รายละเอียดของภาคผนวกมีดังนี้ ขอบเขตการบังคับใช้ตามบทบัญญัติในประโยคที่หนึ่งวรรคแรกของภาคผนวกว่าด้วยบริการขนส่งทางอากาศ ใช้บังคับกับมาตรการที่มีผลกระทบต่อการค้าบริการการขนส่งทางอากาศไม่ว่าจะเป็นบริการที่มีตารางเวลาประจำหรือไม่ประจำและบริการต่อเนื่อง แม้ว่าการค้าบริการการขนส่งทางอากาศหรือบริการต่อเนื่องจะไม่มีทำให้คำจำกัดความไว้ชัดเจนก็ตาม แต่ก็เห็นได้ชัดเจนว่าขอบเขตการบังคับใช้ค่อนข้างกว้าง ประการแรกประเภทของบริการขนส่งทางอากาศครอบคลุมทั้งการขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า หรือการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ อีกทั้งยังรวมถึงพัสดุภัณฑ์ไม่ว่าจะประจำเส้นทางหรือไม่ก็ตามและบริการต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เช่น การจัดการภาคพื้น ประการที่สอง ไม่ใช่มาตรการที่มีเป้าหมายเกี่ยวข้องโดยตรงกับบริการขนส่งทางอากาศครอบคลุม การอยู่ภายใต้ขอบเขตดังกล่าวเพียงพอที่มาตรการจะส่งผลต่อการขนส่งทางอากาศตามวัตถุประสงค์ของการรวมมาตรการใด ๆ ที่อาจเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขของการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการภายในประเทศ

¹⁷ Article XXIX: Annexes back: The Annexes to this Agreement are an integral part of this Agreement.

และต่างประเทศ คำว่า “มีผลกระทบ” ควรต้องตีความอย่างกว้าง โดยรวมทุกอย่างที่มีผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อบริการการขนส่งทางอากาศ¹⁸

สำหรับวรรคสองของภาคผนวกว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ได้ยกเว้นสิทธิการบินและบริการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้สิทธิการบินจากขอบเขตของข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ ซึ่งเป็นการยกเว้นที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศแทบจะทั้งหมดของข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ ซึ่งเหตุผลหลักของการยกเว้นทั้งสาขาบริการเพราะประเทศสมาชิกยังคงเครือข่ายของข้อตกลงทวิภาคีที่ซับซ้อนอยู่

สิทธิการบินถูกให้คำจำกัดความในวรรคหก (d) ของภาคผนวกว่า หมายถึง สิทธิของการบริการขนส่งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทางในการให้บริการและหรือขนส่งคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์เพื่อค่าตอบแทนหรือรับจ้างจากไปยัง ภายใน หรือข้ามเขตแดนของประเทศสมาชิก ประเภทของจราจรที่ขนส่ง ความจุในการให้บริการ อัตราค่าบริการ เงื่อนไขและหลักเกณฑ์สำหรับจุดหมายปลายทางของสายการบิน รวมทั้งหลักเกณฑ์ของจำนวน ความเป็นเจ้าของ และการควบคุม ข้อความคิดของบริการที่เกี่ยวข้องโดยตรงไม่ได้ถูกนิยามไว้แต่อาจหมายความรวมถึง ในกรณีที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจกับการดำเนินบริการการบินระหว่างประเทศ

1.1 บริการที่ครอบคลุม (Services Covered)

ก) บริการที่ครอบคลุมอย่างชัดเจน

บทบัญญัติวรรคสามของภาคผนวกว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ได้ระบุการบริการ 3 ประเภทไว้อย่างชัดเจนให้ครอบคลุมอยู่ภายใต้ข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ ประกอบด้วย (1) บริการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องบิน (2) บริการจำหน่ายและการตลาดบริการขนส่งทางอากาศ และ (3) บริการสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์ ซึ่งมีการให้ความหมายไว้ในภาคผนวกวรรคหกและถือว่าอยู่ในขอบเขตของข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ โดยประเทศสมาชิกมีอิสระที่จะตัดสินใจทำข้อผูกพันในการบริการ 3 ประเภทดังกล่าว

¹⁸ (Para. 1, Sentence 1) of GATS.

This Annex applies to measures affecting trade in air transport services, whether scheduled or non-scheduled, and ancillary services. It is confirmed that any specific commitment or obligation assumed under this Agreement shall not reduce or affect a Member's obligations under bilateral or multilateral agreements that are in effect on the date of entry into force of the WTO Agreement.

(1) บริการซ่อมและบำรุงอากาศยาน (Repair and Maintenance)

ตามบทบัญญัติวรรคหก (a) ของภาคผนวก บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน ประกอบด้วยกิจกรรมที่ดำเนินการบนอากาศยานหรือบางส่วนของอากาศยานในขณะที่มีการยกเลิกบริการและไม่รวมถึงการบำรุงรักษาตามสายการผลิต (line Maintenance) ตัวอย่างเช่น ในกรณีของการซ่อมใบพัดเครื่องบินที่ให้บริการในการขนส่งหรือในกรณีที่เครื่องบินนั้นถึงเวลาที่ครบกำหนดในการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องยนต์หรือใบพัด

(2) บริการจำหน่ายและการตลาด (Selling and Marketing)

ตามบทบัญญัติวรรคหก (b) ประโยคแรกของภาคผนวก การจำหน่ายและการตลาดของบริการขนส่งทางอากาศอ้างอิงถึงโอกาสของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศในการจำหน่ายและการตลาดโดยอิสระสำหรับบริการขนส่งทางอากาศของตน รวมถึงทุกแง่มุมของการทำการตลาด เช่น การทำวิจัยการตลาด การโฆษณา และการกระจายบริการ บทบัญญัติวรรคหก (b) ประโยคที่สองระบุว่า ยกเว้นจากขอบเขตของคำนิยามการกำหนดค่าบริการขนส่งทางอากาศและเงื่อนไขที่ใช้บังคับ

(3) บริการสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer Reservation System)

ในท้ายที่สุดบทบัญญัติวรรคหก (c) ของภาคผนวก ระบุทุกบริการที่กำหนดโดยระบบคอมพิวเตอร์ที่มีข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับตารางเวลาของผู้ประกอบการกิจการขนส่ง ความมีอยู่ของบริการ อัตราค่าบริการและกฎค่าบริการ โดยผ่านระบบการสำรองที่นั่งล่วงหน้าหรือการออกตั๋วโดยสาร เป็นระบบการสำรองที่นั่งผ่านคอมพิวเตอร์ (Computer Reservation System: CRS) ซึ่งในปัจจุบันนี้ไม่เหมือนอดีต ซึ่งการบริการจองผ่านระบบคอมพิวเตอร์ไม่ได้จำกัดการผ่านตัวแทนจำหน่าย แต่ได้มีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีผ่านระบบอินเทอร์เน็ตเป็นช่องทางจัดจำหน่าย ทำให้เกิดความท้าทายในการตีความคือ ข้อเท็จจริงที่ว่าถ้อยคำดังกล่าวประกอบด้วยการใช้อินเทอร์เน็ตโดยผู้ใช้บริการหรือนักท่องเที่ยว ซึ่งจำเป็นต้องสร้างความชัดเจนถึงขอบเขตของบทบัญญัติวรรคหก (c) ของภาคผนวก ย้อนกลับไปในปี ค.ศ. 1993 คำนิยามของการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์นั้น หมายความว่ารวมถึง ระบบรวมศูนย์ขนาดใหญ่ที่ดำเนินงานและเป็นเจ้าของโดยสายการบิน เช่น Sabre, Galileo, Amadeus, Worldspan และ Abacus เป็นต้น ซึ่งจะประกันการจองตั๋วโดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย การนิยามดังกล่าวไม่ถูกต้องเพราะควรขยายครอบคลุมระบบการสำรองที่นั่งผ่าน

ระบบอินเทอร์เน็ตที่ให้บริการโดยตัวแทนจำหน่ายออนไลน์ด้วย เช่น Expedia และ Lastminute.com หรือเว็บไซต์ของตัวแทนจำหน่ายดั้งเดิม เช่น Thomascook.com เว็บไซต์ประมูลทำ เช่น Priceline.com หรือเว็บไซต์ทำที่รวบรวมโดยสายการบินเอง เช่น Opodo และ Orbitz หรือเว็บไซต์กลุ่มพันธมิตร เช่น Star.com และ Skyteam เป็นต้น และแม้กระทั่งเว็บไซต์ของสายการบินก็น่าจะรวมถึงด้วย ซึ่งกรณีดังกล่าวอาจจะคาบเกี่ยวกับบริการจำหน่ายและการตลาด

ข) บริการที่เกี่ยวข้องโดยตรง (Directly Related Services)

ในเนื้อหาของบทบัญญัติวรรคสองของภาคผนวก ยกเว้นสิทธิการบินและบริการที่เกี่ยวข้องโดยตรงจากขอบเขตข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ซึ่งนำไปสู่ขอบเขตของบริการขนส่งทางอากาศโดยข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ ประเด็นคือบริการที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้สิทธิการบินในความหมายของบทบัญญัติวรรคสองของภาคผนวก จะถูกครอบคลุมภายใต้ข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการหรือว่าขอบเขตถูกจำกัดสาขาย่อยที่ระบุไว้ชัดเจนในขอบเขตของข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการในบทบัญญัติวรรคสามของภาคผนวก (บริการซ่อมแซมและบำรุงรักษา บริการจำหน่ายและการตลาดของบริการขนส่งทางอากาศ และการจองผ่านระบบคอมพิวเตอร์) ประเทศสมาชิกบางประเทศที่ลงนามข้อตกลงผูกพันนอกเหนือจากสาขาย่อยทั้งสามสาขา ในทางปฏิบัติการโต้แย้งในการตีความเนื่องมาจากข้อเท็จจริงว่าบทบัญญัติวรรคสองของภาคผนวกส่งเสริมกฎทั่วไปของการยกเว้นไม่อธิบายความสัมพันธ์การยกเว้นกฎดังกล่าวตามที่ระบุไว้ในบทบัญญัติวรรคสามของภาคผนวกหรือการตามถ้อยคำในจารีตประเพณีการบินระหว่างประเทศทั้งสองล้วนอยู่ในข้อตกลงทวิภาคี โดยทั่วไปถ้อยคำการบินระหว่างประเทศแยกความแตกต่างระหว่างสิทธิที่มีสภาพบังคับชัดเจน (Hard Right) ที่อ้างอิงถึงสิทธิการบินและสิทธิที่มีสภาพบังคับอย่างอ่อน (Soft Rights) ทั้งสองอยู่ในข้อตกลงทวิภาคี ที่เรียกว่าสิทธิสภาพบังคับชัดเจนรวมถึงเรื่องเกี่ยวกับการจราจรและสิทธิเส้นทางการจราจร เป้าหมายปลายทางของสายการบิน การควบคุมความจุ และการกำหนดค่าบริการ สำหรับสิทธิที่มีสภาพบังคับอย่างอ่อนเกี่ยวกับการช่วยเหลือการดำเนินการให้บริการขนส่งทางอากาศ เช่น การแลกเปลี่ยนเงินตรา การจัดการภาคพื้นดินและสัมภาระ การบริการอาหาร การตลาด และการใช้บริการสนามบิน จึงไม่น่าแปลกใจที่มีการถกเถียงกันของประเทศสมาชิกในเรื่องเดียวกันในระหว่างการเจรจาออร์ูกวัย ประเทศสมาชิกกลุ่มหนึ่งที่ต้องการเสริมสร้างบทบาทขององค์การการค้าโลกในบริการขนส่งทางอากาศโต้แย้งว่า มีความล่าช้าแต่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องของขอบเขตของบริการที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรง ประเทศสมาชิกเชื่อว่าการจัดการ

ภาคพื้นดินและสัมภาระมีความเชื่อมโยงกับการขนส่งทางอากาศเป็นส่วนใหญ่เพราะบริการเหล่านี้มีประสบการณ์ในการเปิดเสรีและการขยายตัวนับตั้งแต่รอบอุรุกวัย ในอีกฝ่ายหนึ่งประเทศสมาชิกที่ต้องการเครือข่ายข้อตกลงทวิภาคีโต้แย้งว่าบริการเหล่านี้อ้างถึงบทบัญญัติวรรคสามของภาคผนวกครอบคลุมโดยข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ

(4) ข้อผูกพันในปัจจุบัน

ข้อผูกพันในบริการขนส่งทางอากาศนั้นมีเพียงสามสิบสองประเทศสมาชิกที่ยอมผูกพันในบริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์และสามสิบหกประเทศที่จัดทำข้อผูกพันในบริการจำหน่ายและการตลาด¹⁹ แม้ว่าจะไม่มีการบังคับใช้ข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ ประเทศสมาชิกก็มีส่วนในเครือข่ายข้อตกลงทวิภาคีด้านการเดินอากาศ บทบัญญัติวรรคหนึ่งประโยคสองของภาคผนวกเป็น Grandfather โดยกำหนดว่าข้อตกลงทวิภาคีที่มีอยู่ก่อนเหนือกว่าภาคผนวก ภาคผนวกจะเหนือกว่าข้อตกลงทวิภาคีหรือข้อตกลงภูมิภาคที่มีผลใช้บังคับหลังจากวันที่ข้อตกลงองค์การการค้าโลกมีผลใช้บังคับเท่านั้น คือ วันที่ 1 มกราคม 1995 กฎให้ประโยชน์กับประเทศสมาชิกที่มีข้อตกลงทวิภาคีที่พัฒนาแล้ว ทันทีทันที และมีเนื้อหาครอบคลุมกว้างขวางเพื่อตอบสนองความต้องการของสายการบินเนื่องจากประเทศเหล่านั้นไม่ได้ถูกบังคับให้เข้าเจรจาทำสัญญาฉบับใหม่ และตกอยู่ภายใต้ขอบเขตของภาคผนวก แต่ความกังวลดังกล่าวอาจกล่าวอ้างเกินจริงเพราะจำนวนข้อตกลงทวิภาคีจำนวนมากเกิดขึ้นก่อนภาคผนวกมีการตกลงกันในและหลังปี ค.ศ. 1995²⁰

¹⁹ (General Carve-Out (Para. 2) of GATS.

The Agreement, including its dispute settlement procedures, shall not apply to measures affecting:

- (a) traffic rights, however granted; or
- (b) services directly related to the exercise of traffic rights, except as provided in paragraph 3 of this Annex.

The Agreement shall apply to measures affecting:

- (a) aircraft repair and maintenance services;
- (b) the selling and marketing of air transport services;
- (c) computer reservation system (CRS) services.

²⁰ Grandfather Clause (Para. 1, Sentence 2) of GATS.

Moreover, even in the absence of the general application of GATS, WTO Members are paying further tribute to the existing network of bilateral agreements on aviation. Para. 1 sentence 2

ในบทบัญญัติวรรคสี่ของภาคผนวก เรื่องการระงับข้อพิพาทเทียมเท่ากับเงื่อนไข Grandfather สารบัญญัติในวรรคหนึ่งประโยคที่สองของภาคผนวก ในเรื่องระดับด้านกระบวนการ สอดคล้องกันกับที่ประกาศว่าระบบกลไกระงับข้อพิพาทขององค์การการค้าโลกตามความเข้าใจเรื่อง การระงับข้อพิพาทอาจเพิกถอนบริการขนส่งทางอากาศได้ หากกลไกระงับข้อพิพาทในข้อตกลงระดับ ทวิภาคีหรือพหุภาคีอื่นสิ้นสุดลงและหากขอบเขตของพันธกรณีหรือข้อผูกพันเฉพาะได้ดำเนินการโดย ประเทศสมาชิกคู่กรณี ข้อกำหนดต่อมาคือลักษณะของการประกาศ ข้อกำหนดแรกปรากฏเพิ่มข้อ อุปสรรคในทางข้อเท็จจริงกับประเภทของการระงับข้อพิพาทในองค์การการค้าโลกที่กลไกระงับข้อ พิพาทเกี่ยวกับการบินระหว่างประเทศไม่เคยเกิดขึ้น แม้ว่าจะมีข้อพิพาทเกิดขึ้น ดังนั้น ไม่ต้อง ประหลาดใจที่ไม่มีข้อพิพาทด้านการบินระหว่างประเทศเกิดขึ้นในองค์การการค้าโลก²¹

บทบัญญัติวรรคห้าของภาคผนวกว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ต้องการให้มีการทบทวนอยู่ สม่าเสมอในสาขาบริการขนส่งทางอากาศและข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการขนส่งทางอากาศในแง่มามี การรวมบริการการขนส่งทางอากาศเข้ามาในขอบเขตของข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ในระหว่างการเจรจาอบอุรุกวัย กลไกการทบทวนมีการประนีประนอมระหว่างประเทศสมาชิกที่ ต้องการให้มีการเปิดเสรีอย่างก้าวหน้ามากขึ้นกับประเทศสมาชิกที่ไม่ต้องการเปลี่ยนแปลงสถานะของ ระบบชิคาโก ค่าตอบแทนในการยกเว้นสิทธิการบินและบริการที่เกี่ยวข้องจากขอบเขตของข้อตกลง ทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการในบทบัญญัติวรรคสองของภาคผนวก จึงตกลงให้มีการทบทวนเป็นระยะ การทบทวนในระยะแรกเกิดขึ้นในเดือนกันยายนปี ค.ศ. 2000 และเดือนพฤศจิกายน 2003 ในการ ประชุมสี่ช่วงของสภาการค้าบริการ การถกแถลงระหว่างตัวแทนประเทศสมาชิกไม่ได้แสดงอะไรมาก ไปกว่ามุมมองที่แตกต่างใหม่ ๆ ที่เคยตกลงกันไปแล้วในรอบอุรุกวัย จึงไม่มีการพิจารณาใหม่ทั้งในแง่

of the Annex ATS contains a grandfather clause. It establishes the primacy of existing bilateral agreements over the Annex ATS. The Annex ATS prevails only over bilateral or regional agreements which come into effect after the entry into force of the WTO Agreement, i.e. 1 January, 1995. This rule favours those WTO Members who had a well-developed, timely, and extensive set of bilateral agreements responding to the needs of their airlines, since such.

²¹ (Dispute Settlement (Para. 4) of GATS.

The dispute settlement procedures of the Agreement may be invoked only where obligations or specific commitments have been assumed by the concerned Members and where dispute settlement procedures in bilateral and other multilateral agreements or arrangements have been exhausted.

ของการเปิดประเด็นขึ้นใหม่ในการตีความภาคผนวกหรือการขยายภาคผนวกดังกล่าว ในขณะที่ประเทศกลุ่มหนึ่งกดดันความจำกัดของระบบการเจรจาพหุภาคี ประเทศอื่นเน้นว่าการทบทวนควรเสร็จสมบูรณ์ครั้งแรกก่อนจะยกเลิกการบังคับใช้ภาคผนวก ยิ่งกว่านั้นประเทศสมาชิกเหล่านั้นชอบการพัฒนากระบวนการเจรจาพหุภาคี เช่น สหรัฐอเมริกาที่ต้องการให้เวทีการทบทวนไม่ควรให้มีการตีความภาคผนวก สำหรับการทบทวนในครั้งสองเริ่มในเดือนกันยายนปี ค.ศ. 2006²²

แม้ความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ได้กำหนดถึงการการค้าบริการต่างๆไว้แล้วก็ตาม แต่ในกลุ่มของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนก็ได้มีข้อตกลงแยกออกต่างหากคือ กรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) ซึ่งจะขออธิบายเป็นหัวข้อต่อไป

2.4 กรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS)

เป้าหมายหลักของ AFAS คือการเสริมสร้างความร่วมมือด้านการบริการระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน (Association of Southeast Asia Nations : ASEAN) หรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นองค์กรที่ก่อตั้งขึ้นเพื่อสร้างสันติภาพในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะทำให้มีเสถียรภาพทางการเมือง ความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม รวมทั้งความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้าภายในอาเซียนด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ได้มีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียนเพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีการค้าโลก โดยร่วมกันจัดทำความตกลงเกี่ยวกับการค้าและบริการขึ้น ซึ่งผู้ศึกษาจะขอศึกษาเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วน ซึ่งเป็นข้อตกลงเกี่ยวกับด้านการบริการคือ ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียนเมื่อเดือนธันวาคม 2538 และมีผลใช้บังคับเมื่อปี 2539 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายความร่วมมือด้าน

²² (Para. 5) of GATS.

The Council for Trade in Services shall review periodically, and at least every five years, developments in the air transport sector and the operation of this Annex with a view to considering the possible further application of the Agreement in this sector.

การค้าบริการบางสาขาที่ช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศสมาชิกให้มากขึ้น ลดอุปสรรคด้านการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิกและเปิดตลาดการค้าบริการระหว่างกลุ่มเศรษฐกิจให้มากขึ้น ซึ่งเป้าหมายของ AFAS คือ การเปิดเสรีอย่างเต็มที่ในปี 2558

หลักการสำคัญของ AFAS ประกอบไปด้วย

- 1) สมาชิกทุกประเทศต้องเข้าร่วมการเจรจาเป็นรอบ ๆ ละ 3 ปี ต่อมาได้ปรับเปลี่ยนเป็นรอบละ 2 ปี และจะมีการเจรจาเปิดเสรีเพิ่มเติมเป็นรอบ ๆ ต่อไปจนบรรลุเป้าหมายการเปิดตลาดในปี 2558 ทั้งนี้เพื่อทยอยผูกพันการเปิดตลาดให้มากขึ้นทั้งสาขา (Sector) และรูปแบบการให้บริการ (Mode of Supply) รวมทั้งลดข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคต่อผู้ให้บริการของกลุ่มประเทศสมาชิก
- 2) แต่ละประเทศยังมีสิทธิในการออกกฎ ระเบียบภายในประเทศของตนเพื่อกำกับดูแลธุรกิจบริการให้มีคุณภาพ
- 3) สมาชิกอาเซียนต้องเปิดตลาดธุรกิจบริการให้แก่มากกว่าที่แต่ละประเทศได้มีข้อตกลงไว้กับองค์การการค้าโลก (WTO)

การเจรจาเสรีการค้าบริการในช่วงปี 2539-2544 มุ่งเน้นการเปิดเสรีใน 7 สาขาบริการ คือ สาขาการเงิน การขนส่งทางทะเล การขนส่งทางอากาศ การสื่อสารโทรคมนาคม การท่องเที่ยว การก่อสร้าง และสาขาบริการธุรกิจ ต่อมาในช่วงปี 2545-2549²³ ได้มีการขยายขอบเขตการเจรจาเปิดเสรีรวมทุกสาขาบริการ และปรับปรุงข้อผูกพันโดยลดจำนวนประเทศที่จะยื่นจัดทำข้อผูกพันจาก 4 ประเทศ เหลือ 3 ประเทศ และริเริ่มวิธีการเจรจาเปิดตลาดการค้าบริการตามหลัก ASEAN-X คือ ประเทศสมาชิกตั้งแต่ 2 ประเทศขึ้นไปที่มีความพร้อมจะเปิดเสรีสาขาบริการใดให้แก่มากขึ้น ก็สามารถกระทำก่อนได้และเมื่อประเทศอื่นมีความพร้อมก็สามารถเข้าร่วมในภายหลังได้

นอกจากการเปิดตลาดการค้าบริการในรอบ AFAS แล้ว สมาชิกอาเซียนยังต้องเร่งรัดเปิดตลาดในสาขาบริการที่เป็นสาขาสำคัญ 5 สาขา ได้แก่ สาขาโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาสุขาภาพ สาขาการท่องเที่ยว สาขาการบินและสาขาบริการการขนส่ง ซึ่งอาจจะเห็นได้ว่า AFAS นั้นได้แบ่งการบริการที่สำคัญออกเป็น 5 ประเภท จะเห็นได้ว่าในข้อตกลงของ AFAS นั้นได้แยกสาขาของการบินและการบริการการขนส่งออกจากกัน เมื่อพิจารณาแล้วทำให้เห็นว่าในการกำหนดไว้เช่นนี้อาจเป็นเพราะการบินมีความรวมถึงการให้บริการขนส่งคนโดยสารในขณะที่การให้บริการ

²³ ไขวัฒน์ คำชู, “กรอบความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียน”, มติชน, 26 ธันวาคม 2557.

ขนส่งหมายถึงการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ดังนั้นขอบเขตการศึกษาในบทที่ 1 นั้น จึงมุ่งศึกษาเฉพาะการขนส่งพัสดุภัณฑ์แบบเร่งด่วน

กรอบความตกลง AFAS นั้น ได้จัดทำขึ้นเพื่อส่งเสริมความร่วมมือในด้านการค้าบริการของประเทศต่างๆในอาเซียน โดยคาดหวังว่าความตกลงนี้จะทำให้การค้าบริการมีประสิทธิภาพมากขึ้น และความสามารถในการแข่งขันด้านบริการของอาเซียนนั้นเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังมุ่งกระจายศักยภาพด้านการผลิตและการบริการของอาเซียนไปยังผู้บริโภคทั้งหลายทั้งภายในและภายนอกภูมิภาค รวมถึงการจัดอุปสรรคด้านการค้าบริการต่าง ๆ ในประเทศสมาชิกอาเซียน²⁴

อนึ่ง แม้กรอบความตกลง AFAS มีระเบียบข้อบังคับที่สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับของความตกลงว่าด้วยการค้าบริการภายใต้การการค้าโลก (GATS) แต่ก็ยังมีข้อแตกต่างคือ กรอบความตกลง AFAS นั้นได้กำหนดแนวทางเพิ่มเติมผ่านการขยายขอบเขตและความลึกของการเปิดเสรีการค้าบริการให้มากกว่าความตกลง GATS ซึ่งอาจจะเรียกได้ว่าเป็นความตกลง GATS Plus ตามนัยของ WTO ความตกลง AFAS นั้นได้วางเป้าหมายไว้ว่าจะต้องมีการเปิดเสรีทางการค้าบริการอย่างเต็มที่ 12 สาขาภายในปี ค.ศ. 2015

ในกรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ AFAS ได้มีการกำหนดรูปแบบการค้าบริการระหว่างประเทศ 4 รูปแบบ (4 Modes of Supply) กล่าวคือ

รูปแบบที่ 1 (Mode 1): การบริการข้ามพรมแดน (Cross Border Supply) คือ รูปแบบการให้บริการระหว่างประเทศที่ผู้ให้บริการและผู้รับบริการต่างก็อยู่ในประเทศตน มีเพียงการบริการเท่านั้นที่ส่งข้ามพรมแดน เช่น การศึกษาทางไกลกับสถาบันการศึกษาต่างประเทศ

รูปแบบที่ 2 (Mode 2): การบริโภคในต่างประเทศ (Consumption Abroad) คือ การที่ผู้รับบริการเดินทางไปใช้บริการในต่างประเทศ เช่น การไปท่องเที่ยวต่างประเทศ

รูปแบบที่ 3 (Mode 3): การจัดตั้งธุรกิจ (Commercial Presence) คือ การที่ผู้ให้บริการเข้าไปลงทุนจัดตั้งธุรกิจในประเทศของผู้รับบริการ เช่น การเข้าไปจัดตั้งกิจการที่เกี่ยวกับการค้าบริการในประเทศสมาชิก

²⁴ กรมประชาสัมพันธ์ กองอาเซียน3 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, “ข้อมูลข่าวสารอาเซียน”,

รูปแบบที่ 4 (Mode 4): การเข้าไปให้บริการของบุคคลธรรมดา (Presence of natural person) คือ ผู้ให้บริการที่เป็นบุคคลธรรมดาเข้าไปทำงานในประเทศของผู้รับบริการ เช่นการรับเข้าทำงานของคนต่างชาติที่เป็นภาคีสมาชิก

ถึงแม้ AFAS จะได้กำหนดรูปแบบการเปิดให้บริการเสรีได้ก็ตาม แต่กระนั้นก็ยังคงมีข้อจำกัดหรืออุปสรรคทางการค้าบริการที่สำคัญ 2 ประการ อันได้แก่

1) ข้อจำกัดในการเข้าสู่ตลาด (Limitations on Market Access) คือ กฎหมายกฎระเบียบหรือเงื่อนไขต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการเข้าตลาดหรือเข้าถึงผู้ซื้อบริการ เช่น การจำกัดจำนวนผู้ให้บริการ การจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติ การกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับรูปแบบธุรกิจ (เช่น การต้องจัดตั้งในรูปแบบบริษัทร่วมลงทุน) การจำกัดจำนวนลูกจ้างต่างชาติในบริษัท เป็นต้น

2) ข้อจำกัดในการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (Limitations on National Treatment) หมายถึง การให้การปฏิบัติต่อต่างชาติด้อยกว่าคนในชาติตน ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากกฎหมายหรือกฎระเบียบภายในที่มีการเลือกปฏิบัติ เช่น กรณีที่รัฐบาลให้การสนับสนุนเฉพาะคนชาติ หรือการกำหนดเงื่อนไขให้บริษัทต่างชาติต้องถ่ายทอดเทคโนโลยีและประสบการณ์ของตนแก่คนในชาติ เป็นต้น

นอกจากนี้ ในกรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (AFAS) ยังได้มีการกำหนดมาตรการที่สมาชิกต้องดำเนินการแผนงานที่เกี่ยวกับการขนส่ง ซึ่งมีการกำหนดมาตรการ 5 ด้าน ที่ประเทศสมาชิกอาเซียนต้องดำเนินการ คือ

1) การเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญ (Substantial Liberalization of Logistics Services) ในสาขาต่อไปนี้

- (1) บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล (Maritime Cargo Handling Services)
- (2) บริการโกดังและคลังสินค้า (Storage & Warehousing Services)
- (3) บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Transport Agency Services)
- (4) บริการเสริมอื่นๆ (Other Auxiliary Services)
- (5) บริการจัดส่งพัสดุ (Courier Services)
- (6) บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ (Packaging Services)
- (7) บริการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร (Customs Clearance Services)

- (8) บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศไม่รวมขนส่งภายในประเทศ
(International Maritime Freight Transportation excluding Cabotage)
- (9) การปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งทางอากาศ
ของอาเซียน (Air Freight Services)
- (10) บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ (International Rail Freight
Transport Services)
- (11) บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ (International Road
Freight Transport Services)

ซึ่งทำให้เห็นได้ว่าธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้นอาจจะอยู่ในการบริการจัดส่งพัสดุ (Courier Services) เนื่องจากเป็นการบริการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน แต่ถึงอย่างไรก็ตามในกรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (AFAS) ก็สมควรที่จะมีการกำหนดธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนเป็นการเฉพาะ เนื่องจากถึงแม้ว่าธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้นมีความคล้ายกับการบริการจัดส่งพัสดุก็นั้นก็ตามแต่ก็ยังมีแตกต่างในด้านของการบริการหรือวิธีการดำเนินการที่มีความล่าช้ากว่าธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน

2) การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของอาเซียน (Enhancing Competitiveness Of ASEAN Logistics Services Providers Through Trade And Logistics Facilitation) การอำนวยความสะดวกทางการค้าและศุลกากร (Trade and Customs Facilitation) เช่น การนำความตกลงว่าด้วยการประเมินราคาศุลกากรขององค์การการค้าโลกหรือการนำหลักการที่สำคัญขององค์การศุลกากรโลกมาปรับใช้ การส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อป้อนข้อมูลโดยใช้คลื่นความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification: RFID) ในการติดตามสินค้าที่ขนส่งระหว่างประเทศ การอำนวยความสะดวกในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน เช่น การจ่ายเงินอิเล็กทรอนิกส์ ลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ การพัฒนาระบบ Single Window สำหรับพิธีการศุลกากร การออกกฎหมายภายในเพื่อให้สามารถยอมรับเอกสารและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ การบริหารความเสี่ยงเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า การอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ (Logistics Facilitation) เช่น เพิ่มความโปร่งใสเกี่ยวกับกฎระเบียบภายในด้านโลจิสติกส์ การจัดทำความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Inter-State Transport) การปรับปรุงโครงข่ายสาธารณูปโภคสำหรับการขนส่งทาง

บกเพื่อเพิ่มความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน การส่งเสริมการเดินทางเรือภายในภูมิภาคอาเซียน การจัดทำกลไกเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายบุคลากรผู้ให้บริการการขนส่ง

3) เพิ่มขีดความสามารถให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของอาเซียน (Expanding Capability of ASEAN Logistics Service Providers) เช่น การนำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practices) ในการให้บริการโลจิสติกส์มาใช้ การสนับสนุนการพัฒนาของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในสาขาบริการโลจิสติกส์ การพัฒนาฐานข้อมูลผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อนำไปสู่การสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาเซียน

3.1) พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (Human Resource Development) เช่น การอบรมทางทฤษฎีและอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อเสริมสร้างศักยภาพบุคลากร การส่งเสริมการจัดทำระบบการออกใบรับรองทักษะให้แก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์อาเซียน เป็นต้น

3.2) เสริมสร้างสาธารณูปโภคและการลงทุนสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Enhance Multi-Modal Transport Infrastructure and Investment) เช่น การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการค้าหลักอาเซียน (ASEAN transport logistics corridor network) เป็นต้น

ดังนั้น จึงทำให้เห็นว่ากรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (AFAS) ได้นำเอามาตรฐานของความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) มาใช้บังคับกับกลุ่มประเทศสมาชิกเพื่อทำให้เกิด เสถียรภาพภายในกลุ่มประเทศสมาชิกเพื่อที่จะได้กำหนดมาตรฐานในเรื่องของการบริการ สำหรับกลุ่มประเทศอาเซียนเพื่อที่จะทำให้ประเทศที่มีการพัฒนาทางด้านบริการที่ต่ำสามารถพัฒนาประเทศของตนให้อยู่ในระดับเดียวกันกับเกณฑ์มาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดไว้ในกลุ่มประเทศอาเซียน ถึงแม้ว่าจะมีการบัญญัติเรื่องการขนส่งทางอากาศไว้แต่ก็ไม่ได้มีการบัญญัติถึงการบริการจัดส่งเร่งด่วนระหว่างประเทศหรือภายในกลุ่มประเทศอาเซียนไว้อย่างชัดเจนซึ่งอาจจะทำให้กลุ่มประเทศสมาชิกยังมีความสับสนในเรื่องของความคล้ายคลึงกันระหว่างการขนส่งทางอากาศกับการจัดส่งเร่งด่วนว่ามีความแตกต่างหรือความคล้ายคลึงกันและวิธีการดำเนินการของธุรกิจในการจัดส่งเร่งด่วนกับการขนส่งทางอากาศนั้นมีความแตกต่างกันอย่างไร

เมื่อกลุ่มประเทศอาเซียนได้กำหนดข้อตกลงในเรื่องของการค้าบริการเป็นการเฉพาะแล้ว ยังได้กำหนดการบริการการขนส่งทางอากาศในกลุ่มของประเทศอาเซียนเพื่อให้กลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้มีวิธีการและระเบียบปฏิบัติภายในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้วยตนเอง โดยกำหนด

ข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศเป็นการเฉพาะซึ่งผู้ศึกษาจะได้ทำการศึกษาในหัวข้อต่อไป

2.5 ข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement on Air Freight Services: AMAAFS)

ข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศนั้น เป็นการบริการขนส่งทางอากาศที่เกี่ยวกับการบริการขนส่งทางอากาศในกรณีดังต่อไปนี้ เช่น การบริการขนส่งทางอากาศคนโดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ พัสดุภัณฑ์ฯ ซึ่งเป็นการตกลงกันระหว่างประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในเรื่องของการบริการทางอากาศให้มีความสอดคล้องและปฏิบัติให้เป็นไปในทางแน่วเดียวกันภายในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในหัวข้อนี้เพื่อให้สอดคล้องกับขอบเขตของการศึกษานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้ศึกษาจึงขอทำการศึกษาเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวกับธุรกิจการขนส่งแบบเร่งด่วน

2.5.1 การกำหนดและการอนุมัติของสายการบิน

ในข้อบทที่ 3 ของข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (AMAAFS) เรื่องการกำหนดและการอนุมัติของสายการบินได้มีข้อกำหนดไว้ ดังนี้

1) สมาชิกในข้อตกลงนี้มีสิทธิที่จะกำหนดให้สายการบินที่มีความพร้อมสำหรับวัตถุประสงค์การดำเนินการบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่มีความสอดคล้องกับข้อตกลงนี้และการยกเลิก หรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดการแต่งตั้งดังกล่าวจะถูกส่งและจะแจ้งให้ทุกประเทศที่เป็นสมาชิกทราบ²⁵

²⁵ ARTICLE 3 of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes for the purpose of conducting international air freight services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation. Such designation shall be transmitted in writing through diplomatic channels to the Depository who shall subsequently inform all the Contracting Parties

2) เมื่อได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวสายการบินที่ได้กำหนดไว้ตามข้อตกลงที่กำหนดสำหรับการอนุมัติการดำเนินงานและได้รับอนุญาตทางเทคนิค แต่ละประเทศสมาชิกจะต้องให้การอนุมัติที่เหมาะสมและได้รับอนุญาตทางเทคนิคโดยใช้เงื่อนไขในการดำเนินการต่ำสุดโดยมีเงื่อนไขดังนี้²⁶

ก) เป็นเจ้าของอย่างมีนัยสำคัญและมีการควบคุมที่มีประสิทธิภาพของสายการบินที่มีการผ่านข้อตกลงเป็นของภาคีโดยกำหนดให้สายการบินเป็นสัญชาติของประเทศที่ทำสัญญาหรือทั้งคู่²⁷

ข) การอนุมัติของสายการบินอาจมีการได้รับการยอมรับโดยภาคีผู้ทำสัญญาได้รับใบสมัครดังกล่าวเป็นสายการบินที่กำหนดซึ่งเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นและมีสถานที่หลักของธุรกิจ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำสัญญาที่กำหนดให้สายการบินที่เป็นและยังคงเป็นเจ้าของอย่างมากและมีการควบคุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยรัฐหนึ่งหรือมากกว่าหนึ่งสมาชิกอาเซียนและ หรือคนชาติของตนและภาคี การกำหนดสายการบินมีการควบคุมและรักษากฎระเบียบที่มีประสิทธิภาพ²⁸

ค) เป็นเรื่องที่ได้รับการยอมรับโดยภาคีผู้ทำสัญญาได้รับใบสมัครดังกล่าวเป็นสายการบินที่กำหนดเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งและมีสถานที่หลักของธุรกิจ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำสัญญาที่กำหนดให้สายการบินและภาคีการกำหนดสายการบินมีการรักษาการควบคุมกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพของสายการบินที่ให้เตรียมการดังกล่าวจะไม่เทียบเท่ากับการอนุญาตให้สายการบิน หรือการเข้าถึง บริษัท

²⁶ ARTICLE 3 of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisation and technical permission, each Contracting Party shall grant the appropriate authorisation and technical permission with

²⁷ ARTICLE 3 of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both; or

²⁸ ARTICLE 3 of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

subject to acceptance by a Contracting Party receiving such application, the designated airline which is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party that designates the airline, is and remains substantially owned and effectively controlled by one or more ASEAN Member States and/or its nationals, and the Contracting Party designating the airline has and maintains effective regulatory control; or

ย่อยกับสิทธิการจราจรไม่สามารถใช้งานอย่างอื่นที่สายการบิน และบริการโดยภาคีพิจารณา
โปรแกรมหรือการใช้งาน²⁹

3) ประเทศสมาชิกผู้ทำสัญญาอนุญาตการอนุมัติการดำเนินงานตามวรรค 2 ของข้อตกลงนี้
จะต้องแจ้งการกระทำดังกล่าวกับประเทศผู้เป็นภาคีของข้อตกลงนี้³⁰

2.5.2 การระงับหรือการเพิกถอนข้อจำกัดในการอนุมัติของข้อตกลงนี้

ในข้อบทที่ 4 ของข้อตกลงอาเซียนในภาคการบริการขนส่งทางอากาศ (AMAAFS) ในการ
ระงับหรือการเพิกถอนข้อจำกัดในการอนุมัติของข้อตกลง มีดังต่อไปนี้

1) ประเทศที่อยู่ในข้อตกลงนี้มีสิทธิที่จะขอเพิกถอนข้อกำหนด เงื่อนไข หรือจำกัด
การอนุมัติหรือได้รับอนุญาตในการอนุมัติของสายการบินของข้อตกลงนี้โดยเป็นการชั่วคราวหรือถาวร
หากสายการบินนั้นพิสูจน์ได้ว่าเป็นสายการบินที่อยู่ในประเทศคู่สัญญาหรือพิสูจน์ได้ว่าการตั้งนิติ
บุคคลหรือองค์กรธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสายการบินภายในประเทศที่ได้มีการทำข้อตกลงและเป็นสายการบิน
ที่ได้รับการกำหนดว่าเป็นนิติบุคคลและมีสถานที่ทำการของสายการบินนั้นกับกลุ่มประเทศที่ทำ
ข้อตกลงนี้ และสายการบินที่ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่อ้างถึงการประยุกต์ใช้กฎหรือข้อบังคับของ
ข้อตกลงนี้ หรือเป็นคู่สัญญาที่ไม่ได้รับการบริหารตามที่ได้กำหนดไว้³¹

²⁹ ARTICLE 3 ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES .

subject to acceptance by a Contracting Party receiving such application, the designated
airline is incorporated in and has its principal place of business in the territory of the Contracting
Party that designates the airline and the Contracting Party designating the airline has and
maintains effective regulatory control of that airline, provided that such arrangements will not be
equivalent to allowing airline(s) or its subsidiaries access to traffic rights not otherwise available to
that airline(s); and services by the Contracting Party considering the application or applications;
and.

³⁰ ARTICLE 3 ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

The Contracting Parties granting operating authorisations in accordance with paragraph 2
of this Article shall notify such action to the Depository who shall subsequently inform all the
Contracting Parties.

³¹ ARTICLE 3 ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend, impose
conditions on or limit the operating authorisations or technical permission referred to in Article 3

2) การระงับหรือการเพิกถอนข้อจำกัดในกาอนุมัติของข้อบทนี้จะดำเนินการในทันทีหากเป็นสิ่งที่จำเป็นเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดไม่ปฏิบัติตามวรรค 1 (b) หรือ 1 (c) ของข้อตกลงนี้ สิทธิในการจัดตั้งขึ้นตามมาตรานี้ต้องใช้เฉพาะหลังจากประชุมกับประเทศภาคีสมาชิก รวมถึงการกำหนดสายการบินให้สอดคล้องกับบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในมาตรา 17 ในเรื่องของการให้คำปรึกษาและแก้ไข³²

3) ภาคิที่ได้อใช้สิทธิในการระงับ เพิกถอนการระงับ กำหนดเงื่อนไขหรือจำกัดการอนุมัติการปฏิบัติการหรือได้รับอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินตามวรรค 1 ของข้อบทนี้จะต้องแจ้งการดำเนินการในการรับฝากและศูนย์รับฝากและต้องแจ้งให้ทุกประเทศที่ทำสัญญา³³

4) บทความนี้ไม่ได้จำกัดสิทธิของภาคิผู้ทำสัญญาใดๆที่จะระงับการเพิกถอนระงับการกำหนดเงื่อนไขหรือจำกัดการอนุมัติการดำเนินงานหรือได้รับอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินหรือสายการบินของภาคิสมาชิกอื่น ๆ เป็นไปตามบทบัญญัติของมาตรา 6 อันว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบิน³⁴

(Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement with respect to an airline designated by another Contracting Party, temporarily or permanently where:

- a. the airline has failed to prove that it is qualified under Article 3 paragraphs 2 (a) (i) or (ii) or (iii) as applicable; or
- b. the airline has failed to comply with laws, regulations, and rules referred to in Article 15 (Application of Laws and Regulations) of this Agreement; or c. the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 5 (Safety) of this Agreement

³² Article 4 ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraphs 1(b) or 1(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations with the Contracting Party designating the airline, in accordance with the provisions set forth in Article 17 (Consultations and Amendment).

³³ Article 4 ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

3. A Contracting Party that has exercised its right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission of an airline or airlines in accordance with paragraph 1 of this Article shall notify its action to the Depository and the Depository shall subsequently inform all the Contracting Parties.

³⁴ Article 4 ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

2.5.3 ในเรื่องความปลอดภัย

ในข้อบทที่ 5 ของข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (AMAAFS) ได้กำหนดข้อตกลงที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของการบริการทางอากาศที่เกี่ยวกับสินค้าที่ภาคีในข้อตกลงนี้จะต้องปฏิบัติในเป็นไปตามกฎเกณฑ์ หรือเงื่อนไขที่ได้ทำการตกลงกันไว้เพื่อเป็นการรักษาชีวิตของผู้ทำงานและการรักษาของให้คงสภาพสมบูรณ์ไปยังจุดหมายปลายทางที่ได้กำหนดไว้ซึ่งประเทศสมาชิกทุกประเทศจะต้องปฏิบัติตามที่อยู่ในข้อตกลง ได้มีการกำหนดไว้ดังนี้

1) การทำสัญญาของแต่ละประเทศสมาชิกจะต้องให้รับรู้ถึงความถูกต้องสำหรับวัตถุประสงค์ของการดำเนินงานการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศที่บัญญัติไว้ในข้อตกลงนี้ ใบรับรองสำหรับการเดินอากาศ ใบรับรองความสามารถและใบอนุญาตของสายการบินที่ออกให้หรือการตรวจสอบโดยคู่สัญญาที่กำหนดสายการบินและยังคงมีผลบังคับใช้โดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดสำหรับใบรับรองหรือใบอนุญาตดังกล่าวเป็นมาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจจะจัดตั้งขึ้นตามอนุสัญญา และการที่ประเทศภาคีได้ตั้งข้อสงวนสิทธิ์ในการที่จะปฏิเสธการรับรู้ที่ถูกต้องสำหรับวัตถุประสงค์ของการบินเหนือดินแดนของตนเอง ใบรับรองความสามารถและได้รับใบอนุญาตหรือการตรวจสอบสำหรับคนชาติของตนเองโดยภาคีอื่น³⁵

This Article does not limit the rights of any Contracting Party to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Parties in accordance with the provisions of Article 6 (Aviation Security).

³⁵ ARTICLE 6 of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to one another to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, as well as any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which all the Contracting Parties adhere to.

2) ในการทำสัญญาแต่ละภาคีอาจขอคำปรึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยมาตรฐานการบำรุงรักษาของอีกภาคีที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการบิน ลูกเรืออากาศยานและการดำเนินงานของสายการบิน เมื่อให้คำปรึกษาดังกล่าวกับประเทศที่ทำสัญญาครั้งแรกพบว่าภาคีสัญญาอีกฝ่ายยังไม่มีประสิทธิภาพในการรักษาและการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยมาตรฐานและข้อกำหนดในพื้นที่เหล่านี้ที่มีอย่างน้อยเท่ากับมาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจจะจัดตั้งขึ้นตามอนุสัญญา ภาคีสมาชิกอื่นๆจะได้รับแจ้งจากผลการวิจัยดังกล่าวและขั้นตอนที่จำเป็นต้องพิจารณาเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านี้และภาคีอื่นๆจะต้องดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสม ประเทศที่ทำสัญญาแต่ละประเทศอาจขอสงวนสิทธิ์ที่จะระงับหรือเพิกถอนการระงับข้อกำหนด เงื่อนไขหรือจำกัดการอนุญาตการดำเนินงานหรือได้รับอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินหรือสายการบินที่ได้รับมอบหมายจากภาคีสมาชิกอื่นๆ ในกรณีที่คู่สัญญาอื่นๆไม่ได้ดำเนินการแก้ไขดังกล่าวภายในระยะเวลาที่เหมาะสม³⁶

2.5.4 การรักษาความปลอดภัยการบิน

ในข้อบทที่ 6 ของข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (AMAAFS) ได้กำหนดการรักษามาตรฐานความปลอดภัยในการบินดังต่อไปนี้

1) สิทธิและหน้าที่ของแต่ละประเทศสมาชิกภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีสมาชิกมีหน้าที่ที่จะปกป้องความปลอดภัยของการบินพลเรือน อีกทั้งต้องกำกับการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายของข้อตกลงนี้โดยไม่จำกัดสิทธิและหน้าที่ทั่วไปของประเทศสมาชิกภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีสมาชิกจะต้องกระทำให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยการกระทำผิดกฎหมายและการกระทำอื่นๆ ซึ่งได้ลงนาม ณ กรุงโตเกียวเมื่อ 14 กันยายน ค.ศ.1963, การประชุมสำหรับการป้องกันปราบปรามการจับกุมไม่ชอบด้วยกฎหมายของเครื่องบินลงนาม ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ.1970 อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายกับความปลอดภัยของการ

³⁶ ARTICLE 6 ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

Each Contracting Party shall provide upon request from the other Contracting Parties all necessary assistance to one another to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their crew, airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.

บินพลเรือนที่ลงนามในมอนทรีออลเมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ.1971 เช่นเดียวกับการประชุมอื่นๆหรือ โปรโตคอลที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนซึ่งทุกฝ่ายทำสัญญาเป็นไป³⁷

2) การทำสัญญาของแต่ละประเทศสมาชิกจะต้องจัดตามคำขอจากภาคีสมาชิกอื่นๆ ทั้งหมดในเรื่องความช่วยเหลือที่จำเป็นกับอีกประเทศหนึ่งเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำการจับกุมที่ผิดกฎหมายของเครื่องบินพลเรือนและการกระทำที่ผิดกฎหมายอื่นๆกับความปลอดภัยของอากาศยาน เช่น ลูกเรือของเครื่องบินพลเรือน, สนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและภัยคุกคามอื่นๆเพื่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน³⁸

3) ภาคีผู้ทำสัญญาที่เป็นสมาชิกได้ทำในสิ่งที่สอดคล้องกับบทบัญญัติการรักษาความปลอดภัยการบินที่จัดตั้งขึ้นโดยการบินพลเรือนระหว่างประเทศองค์การและกำหนดให้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าการบินพลเรือนจะต้องให้ผู้ประกอบการของเครื่องบินของผู้ประกอบการของเครื่องบินที่มีสถานที่หลักของธุรกิจหรือถิ่นที่อยู่ถาวรในดินแดนของพวกเขาและผู้ประกอบการสนามบินในอาณาเขตของตนให้สอดคล้องกับบทบัญญัติการรักษาความปลอดภัยการบินดังกล่าว³⁹

³⁷ ARTICLE 6 ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to one another to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, as well as any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which all the Contracting Parties adhere to.

³⁸ ARTICLE 6 AVIATION SECURITY of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES. Each Contracting Party shall provide upon request from the other Contracting Parties all necessary assistance to one another to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their crew, airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.

³⁹ ARTICLE 6 AVIATION SECURITY of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security

4) แต่ละภาคีสมาชิกจะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติการรักษาความปลอดภัยที่จำเป็นสำหรับการเข้าออกและในขณะที่อยู่ในดินแดนของตนเองและจะใช้มาตรการที่เพียงพอเพื่อป้องกันอากาศยานและการตรวจสอบลูกเรือและการนำของติดตัวของพวกเขารายการเช่นเดียวกับสินค้าและอากาศยานร้านค้าก่อนและระหว่างการโหลดหรือขนถ่าย ประเทศสมาชิกจะต้องทำการพิจารณาในเชิงบวกต่อการร้องขอจากภาคีอื่นใด สำหรับมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษเพื่อตอบสนองภัยคุกคามโดยเฉพาะ⁴⁰

5) เมื่อมีเหตุการณ์หรือการคุกคามของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการจับกุมที่ผิดกฎหมายของเครื่องบินพลเรือนหรือการกระทำผิดกฎหมายอื่น ๆ กับความปลอดภัยของลูกเรือเครื่องบินสนามบินหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่เกิดขึ้น ภาคีสมาชิกจะต้องช่วยเหลือคนอื่นโดยการสื่อสารการอำนวยความสะดวกและมาตรการอื่นๆที่เหมาะสมที่จะทำให้ยุติอย่างรวดเร็วและปลอดภัยกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นหรือการคุกคามดังกล่าว⁴¹

6) เมื่อใดก็ตามที่ภาคีมีเหตุอันควรเชื่อว่าภาคีสมาชิกอีกฝ่ายหนึ่งได้เสี่ยงไม่ปฏิบัติตามรักษาความปลอดภัยของกฎการบินภายใต้ข้อตกลงนี้ ที่เกี่ยวกับบทบัญญัติข้อบ่งชี้ เจ้าหน้าที่การบินอาจขอ

provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

⁴⁰ ARTICLE 6 AVIATION SECURITY of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

Each Contracting Party shall observe the security provisions required by the other Contracting Parties for entry into, departure from, and while within their respective territories and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect crew, and their carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during loading or unloading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from another Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

⁴¹ ARTICLE 6 AVIATION SECURITY of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist one another by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

คำปรึกษาได้ทันทีกับเจ้าหน้าที่การบินของภาคีสมาชิกอื่นๆ หากไม่สามารถบรรลุการหารือได้ภายใน 15 วันหลังจากที่ได้รับข้อร้องเรียนจากภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง จะนำไปสู่การรอฟิจารณาหรือยกเลิกและระงับใช้ข้อกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่เกี่ยวกับการอนุญาตการบินของภาคีดังกล่าวนั้น หากเป็นกรณีฉุกเฉินเร่งด่วนรัฐภาคีหนึ่งอาจกำหนดมาตรการชั่วคราวก่อนที่จะครบกำหนด 15 วันดังกล่าวข้างต้น⁴²

7) ประเทศสมาชิกต้องมีสายการบินของภาคีอื่นในการให้บริการกับภาคีสมาชิกที่จะส่งโปรแกรมรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการ ซึ่งได้รับการอนุมัติจากผู้มีอำนาจในการบินของภาคีสมาชิกของสายการบินที่ได้รับการยอมรับ⁴³

2.5.5 การเก็บภาษีศุลกากร

ในข้อบท 7 ของข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ(AMAAFS) ได้กำหนดการเก็บภาษีศุลกากรของข้อตกลงนี้ไว้ ซึ่งมีดังต่อไปนี้

1). อัตราภาษีที่จะถูกนำมาใช้โดยสายการบินที่กำหนดหรือสายการบินของภาคีผู้ทำสัญญาการให้บริการทางอากาศ ซึ่งข้อตกลงนี้จะจัดตั้งขึ้นในระดับที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงการจ่ายเงิน

⁴² ARTICLE 6 AVIATION SECURITY of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that another Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of receipt by the other Contracting Party of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation and technical permission of an airline or airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

⁴³ ARTICLE 6 AVIATION SECURITY of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

Each Contracting Party shall require the airline(s) of another Contracting Party providing service to that Contracting Party to submit a written operator security programme which has been approved by the aeronautical authority of the Contracting Party of that airline for acceptance.

เกี่ยวข้องกับทั้งหมดรวมทั้งผลประโยชน์ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินการในลักษณะของการให้บริการ
 กำไรที่เหมาะสมกับภาษีของสายการบินอื่นๆและพิจารณาในเชิงพาณิชย์อื่น ๆ ด้วย⁴⁴

2) อัตราภาษีที่เรียกเก็บโดยสายการบินจะไม่ถูกย่นกับหรือได้รับการอนุมัติโดยทั้งภาคีสมาชิก
 อย่างไรก็ตามในกรณีที่ถูกหมายระดับชาติของภาคีผู้ทำสัญญาต้องรับอนุมัติจากภาษีการประยุกต์ใช้
 ในกรณีดังกล่าวหลักการของการแลกเปลี่ยนอาจจะถูกนำมาใช้โดยภาคีที่เกี่ยวข้อง⁴⁵

3) ภาคีผู้ทำสัญญาดังกล่าวจะให้ความสนใจโดยเฉพาะภาษีที่อาจจะไม่เหมาะสมเพราะปรากฏ
 ว่าไม่มีเหตุผลอันสมควรในการเลือกปฏิบัติอย่างไม่เหมาะสมหรือมีข้อจำกัด เพราะการละเมิดของการ
 จัดเก็บภาษีโดยเฉพาะทางตรงหรือทางอ้อม⁴⁶

4) ภาคีผู้ทำสัญญาต้องมั่นใจว่าสายการบินที่กำหนดให้ประชาชนทั่วไปมีข้อมูลที่ครบถ้วนและ
 ครอบคลุมเกี่ยวกับค่าโดยสารทางอากาศและราคาและเงื่อนไขที่แนบมาในการโฆษณาให้กับ
 ประชาชนเกี่ยวกับค่าโดยสาร⁴⁷

⁴⁴ ARTICLE 7 TARIFFS of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

The tariffs to be applied by the designated airline or airlines of a Contracting Party for air services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, tariffs of other airlines, and other commercial considerations in the market-place.

⁴⁵ ARTICLE 7 TARIFFS of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

Tariffs charged by airlines shall not be required to be filed with, or approved, by either Contracting Party. However, in the event the national law of a Contracting Party requires prior approval of a tariff, the tariff application shall be dealt with accordingly. In such cases, the principle of reciprocity may be applied by the Contracting Parties concerned at their discretion.

⁴⁶ ARTICLE 7 TARIFFS of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

The Contracting Parties agree to give particular attention to tariffs that may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support or other anti-competitive practices

⁴⁷ ARTICLE 7 TARIFFS of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

The Contracting Parties shall ensure that the designated airlines provide the general public with full and comprehensive information on their air fares and rates and the conditions attached in advertisements to the public concerning their fares

2.5.6 กิจกรรมที่เกี่ยวกับการบริการการขนส่งทางอากาศ

ในข้อบทที่ 9 ของข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (AMAAFS) ได้กำหนดการทำกิจการที่เกี่ยวกับการบริการการขนส่งทางอากาศดังต่อไปนี้

1) ในการที่จะจัดตั้งกิจการสายการบินภายในประเทศ ภาคจะต้องปฏิบัติตามหรือทำให้สอดคล้องกับกฎหมายหรือข้อบังคับของประเทศสมาชิกที่ได้เข้าไปทำกิจการและสายการบินนั้นมีสิทธิดังต่อไปนี้⁴⁸

1.1) ในความสัมพันธ์กับรายการที่อยู่อาศัยและการจ้างงานเพื่อนำมาและรักษาในอาณาเขตของภาค ผู้ทำสัญญาทั้งผู้บริหารและพนักงานอื่น ๆ ผู้เชี่ยวชาญด้านอุปกรณ์สำนักงานและอุปกรณ์อื่นๆที่เกี่ยวข้องและสื่อส่งเสริมการขายที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ⁴⁹

1.2) เพื่อสร้างสำนักงานในอาณาเขตของภาคผู้ทำสัญญาอีกสำหรับวัตถุประสงค์ของการชั่วคราวโปรโมชันและการขายบริการทางอากาศนั้น⁵⁰

1.3) มีส่วนร่วมในการขายบริการทางอากาศในดินแดนของภาคสมาชิกอื่นๆ ได้โดยตรงและขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของตนผ่านตัวแทน การขายบริการทางอากาศดังกล่าว จะเป็นอิสระ

⁴⁸ ARTICLE 9 COMMERCIAL ACTIVITIES of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

1.In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Parties, the designated airline of one a Contracting Party shall have the right

⁴⁹ ARTICLE 9 COMMERCIAL ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES. in relation to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Parties managerial and other specialist staff, office equipment and other related equipment and promotional materials required for the operation of international air freight services

⁵⁰ ARTICLE 9 COMMERCIAL of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision, promotion and sale of air services

ในการซื้อบริการดังกล่าวในสกุลเงินท้องถิ่นของดินแดนนั้นหรือภายใต้กฎหมายและกฎระเบียบของชาติในสกุลเงินที่แปลงสภาพได้อย่างอิสระของประเทศอื่นๆ⁵¹

1.4) การแปลงและนำส่งไปยังที่ต้องการรายได้ท้องถิ่นในส่วนที่เกินจากจำนวนเงินที่เบิกจ่ายในประเทศ การแปลงและการโอนเงินจะได้รับอนุญาตให้ทันทีโดยไม่มีข้อจำกัดหรือการจัดเก็บภาษีในส่วนดังกล่าวในอัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้บังคับกับการทำธุรกรรมทางการเงินในปัจจุบันและในวันที่สายการบินทำให้การประยุกต์ใช้สำหรับการโอนเงินครั้งแรก แปลงและการโอนเงินดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามกฎระเบียบของการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศภาคที่เกี่ยวข้อง⁵²

1.5) การจ่ายสำหรับค่าใช้จ่ายในท้องถิ่น รวมทั้งการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงในอาณาเขตของภาคีสมาชิกอื่นๆในสกุลเงินท้องถิ่นขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของพวกเขา, สายการบินของแต่ละภาคีอาจจะจ่ายสำหรับค่าใช้จ่ายดังกล่าวในดินแดนของภาคีสมาชิกอื่นๆในสกุลเงินที่แปลงสภาพได้อย่างอิสระตามระเบียบสกุลเงินท้องถิ่น⁵³

⁵¹ ARTICLE 9 COMMERCIAL of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

to engage in the sale of air services in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents; to sell such air services , and any person shall be free to purchase such services in local currency of that territory or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries

⁵² ARTICLE 9 COMMERCIAL of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES

to convert and remit to the territory of its incorporation, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance. Such conversion and remittance shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party concerned

⁵³ ARTICLE 9 COMMERCIAL of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territories of the other Contracting Parties in local currency. At their discretion, the airline(s) of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Parties in freely convertible currencies according to local currency regulation

2) ในการดำเนินงานหรือการให้บริการที่ได้รับอนุญาตบนเส้นทางที่ตกลงกันไว้ที่สายการบินเป็นผู้กำหนดกำหนดอาจอยู่ภายใต้กฎหมายและกฎระเบียบแห่งชาติเพื่อเข้าสู่อากาศเตรียมการด้านการตลาดซึ่งอาจจะจำกัดร่วมกันเพื่อป้องกันพื้นที่ที่มี:

- 1) สายการบินหรือสายการบินของประเทศสมาชิกในสัญญาเดียวกัน
- 2) สายการบินหรือสายการบินของภาคีสมาชิกอื่นๆ และ
- 3) ผู้ให้บริการขนส่งพื้นผิวของภาคีผู้ทำสัญญาใดๆ

โดยมีเงื่อนไขว่าผู้เข้าร่วมทั้งหมดในการเตรียมการดังกล่าวเพื่อจะขออนุมัติที่เหมาะสมและเพื่อตอบสนองความต้องการ และการนำไปใช้กับการเตรียมการดังกล่าว⁵⁴

2.1) ภายใต้กฎหมายของประเทศและกฎระเบียบของแต่ละฝ่าย ผู้ทำสัญญาใด ๆ ตามที่สายการบินกำหนดและผู้ให้บริการทางอ้อมของการขนส่งสินค้าของแต่ละภาคีสมาชิกจะได้รับอนุญาตโดยไม่มีข้อจำกัด ที่จะจ้างงานในการเชื่อมต่อกับบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศสำหรับการขนส่งสินค้าไปยังหรือจากจุดใด ๆ ภายในหรือภายนอกดินแดนของภาคีผู้ทำสัญญารวมทั้งการขนส่งไปและกลับจากสนามบินทั้งหมดที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกทางศุลกากร และรวมทั้งที่บังคับใช้สิทธิในการขนส่งสินค้าในพันธบัตรภายใต้กฎหมายและระเบียบข้อบังคับ

การขนส่งสินค้าดังกล่าวไม่ว่าจะย้ายจากทางบกหรือทางอากาศจะมีการเข้าถึงไปยังสนามบินศุลกากรพร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก ภายใต้กฎหมายของประเทศและกฎระเบียบของแต่ละภาคีสมาชิกที่สายการบินกำหนด อาจเลือกที่จะดำเนินการเองในการขนส่งทางบกของตนหรือเพื่อให้ผ่านข้อตกลงกับผู้ให้บริการทางบกอื่น ๆ รวมทั้งการขนส่งที่

⁵⁴ ARTICLE 9 COMMERCIAL of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

In operating or holding out the authorised services on the agreed routes, the designated airline(s) may, subject to national laws and regulations, enter into cooperative marketing arrangements which may include but are not limited to code-sharing, block-space with:

- a. an airline or airlines of the same Contracting Party;
- b. an airline or airlines of the other Contracting Parties; and
- c. a surface transportation provider of any Contracting Parties

provided that all participants in such arrangements hold the appropriate authorisation and meet the requirements applied to such arrangements.

ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและผู้ให้บริการทางอ้อมการขนส่งสินค้า เช่น บริการขนส่งสินค้าขนส่งอาจจะนำเสนอในครั้งเดียว ผ่านราคาสำหรับอากาศและพื้นผิวการขนส่งรวมกันให้ส่งสินค้าทางเรือ⁵⁵

2.5.7 การกำหนดค่าใช้จ่าย

ข้อบทที่ 10 อาเซียนในภาคบริการทางขนส่งทางอากาศ (AMAAFS) ได้กำหนดค่าใช้จ่ายให้ส่วนของการบริการทางอากาศไว้ดังต่อไปนี้

1) ประเทศสมาชิกไม่สามารถที่จะกำหนด หรืออนุญาตให้สายการบินของตนกำหนดค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าประเทศสมาชิกอื่นหรือสูงกว่าที่กำหนดไว้ในข้อตกลงในการบริการการขนส่งทางอากาศที่คล้ายกัน⁵⁶

2) ในการทำสัญญา แต่ละประเทศสมาชิกจะขอแนะนำให้คำปรึกษาเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ระหว่างหน่วยงานที่มีอำนาจการชำระ สายการบินที่ใช้บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวก

⁵⁵ ARTICLE 9 COMMERCIAL of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

Subject to the national laws, rules and regulations of each Contracting Party, any designated airline(s) and indirect providers of cargo transportation of each Contracting Party shall be permitted without restriction to employ in connection with international air freight services any surface transportation for cargo to or from any points within or outside the territories of the Contracting Parties, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Subject to the national laws, rules and regulations of each Contracting Party, the designated airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide its through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

⁵⁶ ARTICLE 10 USER CHARGES of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

1.No Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of another Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air freight services.

สะดวกที่มีให้บริการ โดยผู้ที่เชี่ยวชาญเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานองค์กรตัวแทนสายการบินเหล่านั้น แจ้งให้ทราบถึงความเหมาะสมของข้อเสนอใด ๆ สำหรับการเปลี่ยนแปลงในค่าใช้จ่ายที่ผู้ใช้ควรจะให้กับผู้บริการดังกล่าว เพื่อให้ผู้ใช้บริการแสดงความคิดเห็นของพวกเขาก่อนที่จะมีการเปลี่ยนแปลงการทำสัญญาแต่ละประเทศต่อไป จะส่งเสริมให้หน่วยงานที่มีอำนาจเรียกเก็บเงินและผู้ใช้บริการเช่นการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เหมาะสมเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการ⁵⁷

2.5.8 การเก็บภาษีศุลกากร

ข้อบทที่ 11 ในเรื่องของการเก็บภาษีศุลกากรของประเทศสมาชิกได้กำหนดไว้ในข้อตกลงอาเซียนในภาคบริกทางขนส่งทางอากาศ (AMAAFS) ดังต่อไปนี้

1) การทำสัญญาแต่ละประเทศสมาชิกจะต้องอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ซึ่งอาจจะได้รับการยกเว้นจากสายการบินที่กำหนดของประเทศสมาชิกภายในขอบเขตที่อยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศนั้นและกฎระเบียบจากภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิตค่าธรรมเนียมการตรวจสอบและการปฏิบัติหน้าที่ของชาติอื่น ๆ รวมถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเครื่องบินน้ำมันเชื้อเพลิง อุปกรณ์ภาคพื้นดิน น้ำมันหล่อลื่น อุปกรณ์ทางเทคนิคบริโภคอะไหล่ เครื่องมืออุปกรณ์อากาศยาน ปกติร้านค้าอากาศยานและรายการอื่น ๆ เช่นพิมพ์ใบนำส่งสินค้าปรับอากาศ ค่าใช้จ่ายโดยที่สายการบินกำหนดไว้สำหรับการใช้หรือการนำไปใช้ ในการเชื่อมต่อเกี่ยวกับการดำเนินงานหรือการบริการ

⁵⁷ ARTICLE 10 : USER CHARGES of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ของอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีอื่น เช่น การดำเนินงานบริการที่ตกลงกันไว้⁵⁸ ถึงอย่างไรก็ตาม ได้มีข้อยกเว้นในการเก็บภาษีศุลกากร⁵⁹ไว้ ดังต่อไปนี้

1.1) การนำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำสัญญาในนามของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้อื่น⁶⁰

1.2) การเก็บไว้บนเครื่องบินของคณะกรรมการของสายการบินที่กำหนดให้ภาคีหนึ่งเมื่อได้มาถึงในหรือออกจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำสัญญา⁶¹

1.3) การขนถ่ายสินค้าบนเครื่องบินของสายการบินที่กำหนดของภาคีหนึ่งดินแดนของภาคี และมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการดำเนินบริการที่ตกลงกันไว้ หรือไม่ว่ารายการดังกล่าวมีการ

⁵⁸ ARTICLE 11 CUSTOMS DUTIES of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of any other Contracting Party to the fullest extent possible under its national laws, rules and regulations from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, ground equipment, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items, such as printed air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline, intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services

⁵⁹ ARTICLE 11 CUSTOMS DUTIES of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph

⁶⁰ ARTICLE 11 CUSTOMS DUTIES of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

introduced into the territory of the Contracting Party by or on behalf of the designated airline of another Contracting Party;

⁶¹ ARTICLE 11 CUSTOMS DUTIES of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of another Contracting Party

ใช้หรือบริโภคทั้งหมดภายในอาณาเขตของภาคีผู้ทำสัญญาอนุญาตให้ได้รับการยกเว้นให้เป็นเจ้าของรายการดังกล่าวไม่ได้โอนในอาณาเขตของภาคีผู้ทำสัญญาดังกล่าว⁶²

1.4) อุปกรณ์ในอากาศยาน รวมถึงวัสดุ และอุปกรณ์ไว้ตามปกติบนเครื่องบินของสายการบินที่กำหนดของภาคีใด ๆ อาจจะถูกเลิกการโหลดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำสัญญา โดยความเห็นชอบของเจ้าหน้าที่ศุลกากรของดินแดนว่า ในกรณีเช่นนี้พวกเขาอาจจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานดังกล่าวขึ้นอยู่กับเวลาที่พวกเขาจะกลับออกหรือจำหน่ายตามระเบียบศุลกากรเป็นอย่างอื่น⁶³

2) ข้อยกเว้นที่ระบุไว้ตามมาตรานี้จะสามารถใช้ได้กับสายการบินที่ได้กำหนดของภาคีหนึ่ง ที่ได้ทำสัญญากับสายการบินที่กำหนดไว้ในทำนองเดียวกันกับการได้รับการยกเว้นดังกล่าวจากภาคีอื่น หรือทำสัญญาภาคีของเงินกู้ หรือการโอนในดินแดนอื่น ๆ หรือที่ทำสัญญารายการที่ภาคีได้ระบุไว้⁶⁴

⁶² ARTICLE 11 CUSTOMS DUTIES of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of another Contracting Party and intended for use in operating the agreed services whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party

⁶³ ARTICLE 11 CUSTOMS DUTIES of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of any Contracting Party, may be unloaded in the territory of another Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations

⁶⁴ ARTICLE 11 CUSTOMS DUTIES of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airline(s) of one Contracting Party has contracted with another designated airline, which similarly enjoys such exemptions from another Contracting Party or Contracting Parties, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party or Contracting Parties of the items specified in paragraph 1 of this Article

2.5.9 การแข่งขันที่เป็นธรรม

ข้อบทที่ 12 ของอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (AMAAFS) ได้กำหนดข้อตกลงในการแข่งขันทางด้านการบริการทางอากาศ ให้ประเทศภาคีทุกประเทศปฏิบัติเหมือนกันกับประเทศสมาชิกผู้เป็นคู่สัญญา ดังต่อไปนี้

1) แต่ละสายการบินของประเทศสมาชิกจะมีโอกาสที่จะได้รับความเป็นธรรมเท่าเทียมกันในการแข่งขันในการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้ข้อตกลงนี้⁶⁵

2) ประเทศสมาชิกจะไม่เลือกปฏิบัติ และการปฏิบัติต่อการดำเนินการแข่งขันประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกและสายการบินที่กำหนดอาจจะทำให้ส่งผลกระทบต่อตำแหน่งในการแข่งขันของสายการบินที่กำหนดของภาคีสมาชิกอื่น ๆ⁶⁶

2.5.10 การป้องกัน

ข้อบทที่ 13 ของอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (AMAAFS) ได้กำหนดแนวทางการป้องกันในการที่ประเทศสมาชิกกระทำการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ดังต่อไปนี้

1) สมาชิกในข้อตกลงนี้ ยอมรับว่าการปฏิบัติของสายการบินดังต่อไปนี้ ถือว่าเป็นการปฏิบัติแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม คือ การเรียกเก็บเงินค่าโดยสารและอัตราในเส้นทางที่อยู่ในระดับที่ไม่เพียงพอที่จะครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการให้บริการการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องนั้น รวมถึงความถี่ของการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ การปฏิบัติในคำถามที่ยั่งยืนมากกว่าชั่วคราว การปฏิบัติในคำถามที่มีผลกระทบทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงในทางลบ

⁶⁵ ARTICLE 12 FAIR COMPETITION of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

Each Contracting Party agrees:

a. that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air freight services governed by this Agreement, and

⁶⁶ ARTICLE 12 FAIR COMPETITION of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

b. to take action to eliminate all forms of discrimination and/or anti-competitive practices by that Contracting Party and/or its designated airlines that it deems to adversely affect the competitive position of a designated airline of any other Contracting Party

ต่อ หรือทำให้เกิดความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญแก่สายการบินอื่น การปฏิบัติในคำถามที่สะท้อนให้เห็นถึงความตั้งใจที่ชัดเจน และพฤติกรรมที่แสดงให้เห็นการละเมิดถึงการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม⁶⁷

2) ทุนการช่วยเหลือของรัฐหรือเงินอุดหนุน จะต้องมีความโปร่งใสในหมู่ภาคีสมาชิก และจะไม่บิดเบือนการแข่งขันระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำสัญญา ภาคีผู้ทำสัญญาที่เกี่ยวข้องจะต้องให้ภาคีที่สนใจทำตามคำขอของพวกเขา โดยมีข้อมูลที่สมบูรณ์เกี่ยวกับการอนุญาตดังกล่าวและการแก้ไขใด ๆ หรือส่วนขยายของทุนดังกล่าว โดยต้องได้รับอย่างรวดเร็วและต้องเป็นความลับ⁶⁸

3) หากเจ้าหน้าที่การบินของภาคีผู้ทำสัญญาหนึ่งพิจารณาว่าการดำเนินการที่ตั้งใจหรือการดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดของสัญญาอีกภาคี อาจเป็นพฤติกรรมการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมสอดคล้องกับตัวชี้วัดที่ระบุไว้ในวรรค 1 หรือการเลือกปฏิบัติใด โดยวิธีการของความช่วยเหลือของรัฐเกินควรหรือเงินอุดหนุนจากภาคีสมาชิกอื่น ๆ ที่พวกเขาอาจจะขอคำปรึกษาตามมาตรา 17

⁶⁷ ARTICLE 13 SAFEGUARDS of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

1. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible anti-competitive practices that may merit closer examination:

- a. charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the international air freight services to which they relate.
- b. the addition of excessive capacity or frequency of international air freight services.
- c. the practices in question are sustained rather than temporary.
- d. the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to another airline.
- e. the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market; and
- f. behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

⁶⁸ ARTICLE 13 SAFEGUARDS of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

The grant of state aid and/or subsidy shall be transparent among the Contracting Parties, and shall not distort competition among the designated airlines of the Contracting Parties. The Contracting Parties concerned shall furnish other interested Contracting Parties, upon their requests, with complete information on such grant and any revision to or extension of such grant. Such information shall be treated with the utmost sensitivity and confidentiality.

การให้คำปรึกษาและแก้ไข มีมุมมองในการแก้ไขปัญหา คำขอใดๆ ดังกล่าวจะมาพร้อมกับแจ้งให้ทราบล่วงหน้าถึงเหตุผลสำหรับการร้องขอและให้คำปรึกษาจะเริ่มต้นภายในสิบห้า 15 วันนับจากวันที่ได้รับคำขอดังกล่าว⁶⁹

4) หากภาคีสถิตมีเหตุในการบรรลุถึงการแก้ไขปัญหามานการให้คำปรึกษาใด ๆ ภาคีสถิตอาจก่อให้เกิดกลไกการระงับข้อพิพาทตามมาตรา18 เพื่อแก้ไขปัญหาคข้อพิพาทได้⁷⁰

5) แต่ละภาคีสถิตมีสิทธิที่จะระงับเพิกถอนหรือกำหนดเงื่อนไขหรือจำกัดการอนุมัติการดำเนินงาน ที่เกี่ยวกับสายการบินที่กำหนดโดยอีกคู่สัญญาหนึ่งควรจะมีเหตุอันควรเชื่อว่าการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมหรือการต่อต้านการแข่งขันที่เกี่ยวข้องกับวรรค1 และวรรค 2 ของบทบัญญัตินี้ กระทำโดยทำสัญญาของสายการบินที่กำหนด⁷¹

⁶⁹ ARTICLE 13 SAFEGUARDS of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of another Contracting Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1, or any discrimination by means of undue state aid and/or subsidy by that other Contracting Party, they may request consultations in accordance with Article 17 (Consultations and Amendment) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultations shall begin within fifteen (15) days of the receipt of such request.

⁷⁰ ARTICLE 13 SAFEGUARDS of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, any Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 18 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

⁷¹ ARTICLE 13 SAFEGUARDS of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations with respect to an airline designated by another contracting Party temporarily, should there be reasonable ground to believe that unfair or anti-competitive practices related to paragraphs 1 and 2 of this Article committed by a Contracting Party or its designated airline seriously affect the operation of its designated airline

2.5.11 การประยุกต์ใช้กฎหมายภายในของประเทศสมาชิก

ข้อบทที่ 14 ของอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (AMAAFS) ได้กำหนดข้อตกลงในการประยุกต์ใช้กฎหมายภายในของประเทศภาคี ดังต่อไปนี้

1) ในขณะที่เข้าสู่ภายในดินแดนหรือออกจากดินแดนของภาคีหนึ่ง ในกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และการนำของเครื่องบินจะต้องปฏิบัติตามที่ประเทศสมาชิคนั้นกำหนด⁷²

2) ในขณะที่เข้าสู่ภายในดินแดนหรือออกจากดินแดนหนึ่ง ในภาคีกฎหมายระเบียบและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการรับเข้าหรือเดินทางออกจากดินแดนของตนหรือของลูกเรือบนเครื่องบินขนส่งสินค้า รวมถึงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเข้ากวาดล้างการรักษาความปลอดภัยการบิน ตรวจคนเข้าเมืองหนังสือเดินทางศุลกากร และการกักกันหรือในกรณีของจดหมายระเบียบไปรษณีย์ ที่จะต้องปฏิบัติตามโดยหรือในนามของทีมงานหรือการขนส่งสินค้าของสายการบินของภาคีอื่น⁷³

3) ผู้โดยสารหรือสัมภาระ และสินค้าในการขนส่งผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำสัญญาใดๆ และไม่ออกจากพื้นที่ของสนามบินที่สงวนไว้สำหรับจุดประสงค์ดังกล่าว จะไม่ได้รับการตรวจสอบ

⁷² Article 14 APPLICATION OF LAES AND REGULATIONS of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the airline designated by any Contracting Party.

⁷³ Article 14 APPLICATION OF LAES AND REGULATIONS of ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such crew or cargo of the airlines of any other Contracting Party.

ใดๆ ยกเว้นสำหรับเหตุผลของการรักษาความปลอดภัยการบิน การควบคุมยาเสพติด การป้องกันของ
รายการที่ผิดกฎหมายหรือในกรณีพิเศษ⁷⁴

ดังนั้น อาจทำให้เห็นได้ว่าข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (ASEAN
MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES: AMAAS) เป็นเพียงการกำหนด
รายละเอียดในเรื่องการบริการการขนส่งทางอากาศ ที่ได้กำหนดอัตราการเสียภาษีศุลกากร วิธีการใน
การดำเนินการผ่านศุลกากร และการปฏิบัติของสมาชิกภายในอาเซียนให้เป็นไปหรือมีความสอดคล้อง
กัน เพื่อไม่ให้เกิดความเหลื่อมล้ำกันภายในกลุ่มประเทศอาเซียนด้วยกันและทำให้เกิดการไม่เลือก
ปฏิบัติภายในกลุ่มประเทศสมาชิกเพื่อที่จะทำให้การบริการขนส่งทางอากาศของกลุ่มประเทศสมาชิก
เป็นไปในทางเดียวกันและเพื่อที่จะทำให้ประเทศสมาชิกมีมาตรฐานในการขนส่งที่ต่ำได้มีการปฏิบัติ
หรือพัฒนาให้อยู่ในมาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดไว้ และทำให้เห็นได้ว่า ถึงอย่างไรก็ตามประเทศที่เป็น
สมาชิกก็ยังสามารถสนับสนุนหรือให้ความช่วยเหลือกับสายการบินของประเทศสมาชิกหากเกิด
ปัญหาและยังมีอำนาจในการตัดสินใจในเรื่องของการกระทำต่าง ๆ ของประเทศที่จะขอเข้ามาทำ
การขนส่งภายในประเทศที่เป็นสมาชิก โดยดูได้จากบทบัญญัติที่ได้กำหนดไว้ด้านบน

จากการที่ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษามาแล้วข้างต้น ทำให้พิจารณาได้ว่าถึงแม้จะเป็นธุรกิจที่
เกี่ยวข้อง หรือเป็นของเอกชนภายในประเทศ แต่อาจเกิดปัญหาหากรัฐนั้นหรือประเทศที่เป็น
เจ้าของสายการบินนั้นยังคงเข้ามาให้ความช่วยเหลือหรือขอคำปรึกษาจากประเทศสมาชิกอื่นเพื่อช่วย
สายการบินของประเทศของตน ในอยู่ในเกณฑ์ที่ผ่านมาตรฐานขั้นต่ำที่ได้ทำการตกลงไว้บนข้อตกลง
นั้น ถึงแม้จะมีข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (AMMAS) อย่างไรก็ตามยังได้มีการ
กำหนดถึงข้อตกลงและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการค้าบริการไว้ในข้อตกลงที่เกี่ยวกับการค้าเสรี
อาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) เพื่อเป็นการกำหนดข้อตกลงในเรื่องการค้าบริการใน
เขตที่ทำการตกลงการค้าเสรีที่กลุ่มประเทศอาเซียนได้ทำการตกลงไว้ ซึ่งผู้ศึกษาจะขอศึกษาในหัวข้อ
ต่อไป

⁷⁴ Article 14 APPLICATION OF LAES AND REGULATIONS of ASEAN MULTILATERAL
AGREEMENT ON AIR FREIGHT SERVICES.

Passengers, baggage and cargo in transit through the territory of any Contracting Party
and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any
examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry
or in special circumstances.

2.6 เขตการค้าเสรี (ASEAN Free Trade Area: AFTA)

ประเทศสมาชิก (ASEAN) ดั้งเดิม 6 ประเทศ ได้แก่ ประเทศบรูไนดารุสซาลาม ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศสิงคโปร์ และประเทศไทย ได้ประกาศจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน หรืออาฟต้า ในเดือนมกราคม ค.ศ. 1992 โดยความคิดริเริ่มของนายกรัฐมนตรีของไทยในขณะนั้น (นายอานันท์ ปันยารชุน) ต่อมาเมื่อมีสมาชิกใหม่เพิ่มขึ้นอีก 4 ประเทศ ได้แก่ เวียดนาม (1995) ลาว และพม่า (1997) และกัมพูชา (1999) รวมประชากรอาเซียนทั้งสิ้น 500 ล้านคน⁷⁵ ทำให้อาเซียนมีความตกลง 2 ฉบับ ที่ใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการดำเนินงานอาฟต้า ได้แก่ ความตกลงแม่บทว่าด้วยการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียน (Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation)⁷⁶ ที่ใช้เป็นกรอบการดำเนินความร่วมมือทางเศรษฐกิจด้านต่างๆ และความตกลงว่าด้วยอัตราภาษีพิเศษที่เท่ากันสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียนหรือเรียกสั้นๆว่า “ความตกลง CEPT” [Agreement on the Common Effective Preferential Tariff (CEPT) Scheme for the ASEAN Free Trade Area (AFTA)]⁷⁷ ที่ใช้เป็นกลไกในการดำเนินงานเขตการค้าเสรีอาเซียน

วัตถุประสงค์ของ AFTA ประกอบด้วยวัตถุประสงค์สำคัญ 3 ประการ คือ

1) ส่งเสริมให้การค้าในอาเซียนขยายตัวเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากสภาวะการณ์ที่ผ่านมา ประเทศสมาชิกต่างๆที่มีความใกล้ชิดกัน มักจะมีการค้าระหว่างกันน้อยมาก ส่วนมากจะไปค้าขายกับประเทศใหญ่ๆ ที่มีสถานะเศรษฐกิจที่ดีหรือมั่นคง เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศญี่ปุ่น กลุ่มประเทศสหภาพยุโรปโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปในแถบตะวันตก เป็นต้น จึงคิดกันว่าควรขยายการค้าภายในให้มากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่

2) หากมีการรวมตัวกันเป็นเขตการค้าเสรีและมีการกำหนดให้อัตราภาษีระหว่างกันมีอัตราที่ลดต่ำลงจะเอื้ออำนวยให้การลงทุนจากประเทศที่สามเข้ามาในอาเซียนมากขึ้น เพราะหากมาลงทุนใน

⁷⁵ กระทรวงการต่างประเทศ, เขตการค้าเสรีอาเซียน [Online], มกราคม 2556, แหล่งที่มา <http://get.mirando.de/material/11449575/4305/d396a913-8890-b3f6-aeb22b6ae4494a3f/1/deliver>.

⁷⁶ กระทรวงการต่างประเทศ, การค้าเสรีอาเซียนประเทศไทย [Online], มีนาคม 2556 แหล่งที่มา <http://asean-free-trade-area.blogspot.com>.

⁷⁷ กระทรวงการต่างประเทศ, เขตการค้าเสรีอาเซียนระหว่างประเทศ [Online], 4 มกราคม 2556, แหล่งที่มา <http://asean-free-trade-area.blogspot.com>.

ประเทศใดประเทศหนึ่งในเขตการค้าเสรีนี้ ก็จะสามารถผลิตสินค้าไปขายในประเทศอาเซียนอื่นได้ โดยไม่เสียภาษีหรือหากจะต้องเสียภาษีก็จะเสียภาษีในอัตราที่ต่ำมาก

3) ในขณะนั้น การแข่งขันทางการค้าในโลกเริ่มทวีความสำคัญและเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับประเทศกำลังพัฒนาเศรษฐกิจของตนเอง และด้วยการเจรจาอบอรรักษ์ ภายใต้กรอบ WTO ซึ่งอาเซียนคิดว่าหากมีการเตรียมความพร้อมในการเปิดเสรีระหว่างกันในกลุ่มเล็กนี้ก่อน ก็จะช่วยทำให้สามารถสร้างสถานะการแข่งขันกับต่างประเทศและกลุ่มประเทศอื่นได้เพิ่มมากขึ้น

เป้าหมายประเทศสมาชิกจะลดภาษีสินค้าทุกรายการให้เหลือร้อยละ 0-5 ภายในเวลา 10 ปี จากที่เริ่มต้นลดภาษี แล้วลดให้เหลือร้อยละ 0% ภายในปีพ.ศ. 2553-2558 แต่ทั้งนี้ ย่อมขึ้นอยู่กับว่าเป็นสมาชิกเดิมหรือสมาชิกใหม่ จะต้องพยายามทยอยลด และในท้ายที่สุดจะต้องยกเลิกเครื่องกีดกันทางการค้าทั้งหลายที่ไม่ใช่ภาษีต่าง ๆ ให้หมดไปด้วย เช่น การจำกัดโควตานำเข้าระหว่างกันและกัน และจะมีผลยกเลิกทันทีที่ภาษีของประเทศนั้น ๆ ลดเหลือร้อยละ 20 หรือการกำหนดมาตรฐานสินค้า หรือการออกใบอนุญาตนำเข้า ก็จะทยอยลดลงไปเช่นกัน อีกทั้งยังคำนึงถึงการพัฒนาของกฎหมายภายในประเทศสมาชิกด้วย ให้มีความพร้อมในด้านต่างๆ ก่อนที่จะมีการยอมรับเอาพันธกรณีทั้งหมดของความตกลง

ซึ่งกรอบการเจรจาได้แบ่งเป็นประเด็นซึ่งรวมถึงในเรื่องของการค้าบริการ เปิดเสรีภาคบริการอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยให้ระดับการเปิดเสรีโดยรวมระหว่างอาเซียนกับคู่เจรจาสูงกว่าระดับการเปิดเสรีภายใต้องค์การการค้าโลกและเรียกร้องให้มีการเปิดตลาดบริการในสาขาที่ไทยมีศักยภาพ รวมถึงการอำนวยความสะดวกให้ผู้บริหารและบุคลากรที่มีฝีมือของไทยสามารถเข้าไปทำงานในประเทศนั้นได้ ให้รักษาสีทธิของไทยในการใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อรักษาเสถียรภาพทางระบบการเงิน การธนาคาร การเคลื่อนย้ายเงินทุน อัตราแลกเปลี่ยน และสิทธิในการใช้มาตรการเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ที่อาจกระทบต่อดุลการชำระเงิน

2.7 บทสรุปท้ายบท

การศึกษาข้อบทของความตกลงต่างๆ เพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้เป็นพันธกรณีที่รัฐภาคีจะต้องปฏิบัติตามในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวกับธุรกิจกิจการด้านการจัดส่งเร่งด่วนแล้วพบว่าพันธกรณีในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจ (TPP) คือการที่ให้กลุ่มประเทศสมาชิกไม่เลือกปฏิบัติหรือต้องปฏิบัติกับกลุ่มประเทศสมาชิกให้มีความ

เท่าเทียมกันกับบริษัทที่อยู่ในประเทศสมาชิกรันั้น และไม่ให้กลุ่มประเทศสมาชิกให้ความช่วยเหลือหรือ
แทรกแซงกิจการในธุรกิจเร่งด่วนภายในประเทศของตน ในบทต่อไปผู้ศึกษาจะขอทำการศึกษถึง
กฎหมายภายในประเทศไทยที่มีการบังคับใช้กับธุรกิจการบริการจัดส่งเร่งด่วนว่ามีการกำหนด
มาตรการหรือหลักการอย่างใดไว้ มาตรการต่างๆ เหล่านี้ มีความทันสมัยหรือได้บัญญัติถึงการบริการ
จัดส่งเร่งด่วนไว้อย่างไรเพียงใด สอดคล้องกับพันธกรณีแห่งความตกลงต่างๆ ที่ได้ทำการศึกษามา
หรือไม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) หากประเทศไทยเข้า
ร่วมเป็นภาคีของข้อตกลงนี้จะต้องปรับปรุงหรือแก้ไขกฎหมายไทยประการใดเพื่อให้มีความสอดคล้อง
กับพันธกรณีระหว่างประเทศรวมถึงกฎหมายของประเทศอาเซียน ทั้งนี้ เนื่องจากหากประเทศไทยได้
เข้าร่วมเป็นภาคีในความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) แล้วพันธกรณีของความตกลง
ดังกล่าวย่อมจะมีผลให้ประเทศไทยจะต้องยอมรับให้บริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนในธุรกิจการจัดส่ง
เร่งด่วนอย่างแน่นอน ซึ่งทำให้ประเทศไทยจะต้องศึกษาถึงผลดีและผลเสียในข้อตกลงนี้ที่มีผลกระทบ
ต่อประเทศไทยหากมีการเข้าร่วมเป็นสมาชิกของข้อตกลงนี้

บทที่ 3

กฎหมายของประเทศไทยที่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วน

3.1 บทนำ

ในบทที่ 3 นี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษากฎหมายของประเทศไทยที่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ซึ่งมีดังต่อไปนี้ พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477 พระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด พ.ศ. 2546 ไปรษณีย์นิเทศ พ.ศ. 2557 พระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2496 เนื่องจากผู้ศึกษาจะศึกษาเฉพาะในส่วน of ธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนซึ่งอยู่ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก จึงจะของศึกษากฎหมายภายในของประเทศไทยที่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วนเพียงเท่านั้น และหากได้เข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) แล้วควรที่จะต้องมีการปรับปรุงหรือแก้ไขกฎหมายภายในของประเทศไทยเพียงใดเพื่อที่จะสามารถทำให้ได้รับรู้ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นภายในประเทศหากประเทศไทยได้เข้าร่วม หรือ หากประเทศไม่เข้าร่วมข้อตกลงดังกล่าวควรที่จะต้องปรับกฎหมายเพื่อไม่ให้เกิดความเสียเปรียบหรือเสียเปรียบภายในกลุ่มประเทศต่างๆที่ได้ทำข้อตกลง

3.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการไปรษณีย์

3.2.1 พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477

เนื่องจากข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้นผู้ศึกษาเห็นว่ามีความเกี่ยวข้องกับในพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477 ไปรษณีย์นิเทศ พ.ศ. 2557 และพระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทย พ.ศ. 2546 เนื่องจากผู้ศึกษาเห็นว่า การขนส่งแบบเร่งด่วนนั้นได้มีการกำหนดถึงการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ พัสดุภัณฑ์ซึ่งเหมือนกับกิจการภายในประเทศของเราคือไปรษณีย์ประเทศไทย และจึงเห็นสมควรที่จะต้องศึกษาถึงกฎหมายภายใน ทั้ง 3 ฉบับนี้ เพราะได้มีการมีการกำหนดกฎระเบียบ วิธีการดำเนินกิจการและความรับผิดชอบของไปรษณีย์ไทยในธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนเหมือนกับกิจการไปรษณีย์ในประเทศไทย เนื่องจากเป็นกิจการที่มีการขนส่งของเหมือนกันอีกทั้งกิจการไปรษณีย์นั้นมีรูปแบบในการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ พัสดุภัณฑ์ ซึ่งเหมือนกับการขนส่งแบบเร่งด่วนอีกด้วย ผู้ศึกษาจึงเห็นสมควร

ที่จะนำพระราชบัญญัติไปรษณีย์มาวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในประเทศไทยด้วยหากประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิกซึ่ง โดยผู้ศึกษาจะขอทำการอธิบายดังต่อไปนี้

ความเป็นมา

เมื่อได้เปิดให้บริการไปรษณีย์ขึ้นในพระนครแล้ว สมเด็จพระเจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่างวงศ์ ได้แนบหนังสือของนายเฮนรี อาลาบาสเตอร์ ซึ่งเสนอให้ตรากฎหมายแผ่นดินสำหรับการดำเนินงานจัดตั้งการไปรษณีย์ขึ้น ข้อความในจดหมายฉบับนี้ หลังจากที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงวินิจฉัยแล้วให้ใช้ได้จึงถือเป็นกฎหมายไปรษณีย์ฉบับแรกของประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยหลักการสำคัญ คือ เรื่องอำนาจของกรมไปรษณีย์ เรื่องดวงตราไปรษณียากร ความรับผิดชอบของกรมไปรษณีย์กรณีสิ่งของที่ฝากส่งเสียหายหรือสูญหาย ความผิดเกี่ยวกับการนำของสกปรกหรืออันตรายใส่ในตู้ไปรษณีย์ สิทธิพิเศษของบุรุษไปรษณีย์ผู้นำจ่ายไปรษณีย์ และการให้ความคุ้มครองแก่ร้านจำหน่ายไปรษณียากร¹

หลังจากที่ได้เปิดการไปรษณีย์โทรเลขได้ประมาณ 2 ปี ในปีพ.ศ. 2428 ประเทศไทยเตรียมการเข้าร่วมเป็นสมาชิกสหภาพสากลไปรษณีย์ จึงจำเป็นต้องมีกฎหมายเกี่ยวกับการไปรษณีย์ขึ้นไว้เป็นการเฉพาะ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงโปรดเกล้าฯ ให้ตรา “พระราชบัญญัติการไปรษณีย์ไทย จุลศักราช 1247 (พ.ศ. 2428)” ขึ้น ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2428 โดยกฎหมายดังกล่าวนี้เป็นกฎหมายเกี่ยวกับไปรษณีย์ฉบับแรกของประเทศไทยที่ได้ตราขึ้นเป็นพระราชบัญญัติ

ต่อมาในปี พ.ศ. 2440 เนื่องจากกิจการไปรษณีย์ได้เจริญก้าวหน้ามากขึ้น ทำให้ “พระราชบัญญัติกรมไปรษณีย์สยามจุลศักราช 1247 (พ.ศ. 2428)” เดิมไม่ทันสมัยพอจึงได้มีการประกาศใช้กฎหมายฉบับใหม่ โดยดัดแปลงแก้ไขมาจากฉบับแรกเรียกว่า “พระราชกำหนดไปรษณีย์รัตนโกสินทร์ศก 116 (พ.ศ. 2440)” ประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2440 มีผลเป็นการยกเลิก

¹ การไปรษณีย์, ในหนังสือ ๑๐๐ปี กรมไปรษณีย์โทรเลข (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์กรมไปรษณีย์ไทย, 2545), ๒๔๘ , ๒๕๐.

พระราชบัญญัติฉบับแรก และได้ใช้พระราชกำหนดนี้มาโดยตลอด จนกระทั่งมีการปรับปรุงใหม่ ออกเป็น“พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พุทธศักราช 2477”²

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติไปรษณีย์

พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พุทธศักราช 2477 มีสาระสำคัญ ดังนี้ กำหนดให้รัฐทรงไว้ซึ่งอำนาจสิทธิขาดที่จะจัดการไปรษณีย์ และตั้งที่ทำการไปรษณีย์ภายในราชอาณาจักร โดยให้รัฐมนตรีเห็นสมควร และมีหน้าที่ทำการต่าง ๆ อันเกี่ยวกับการรับ รวบรวม ส่ง จ่าย และส่งมอบไปรษณีย์ภัณฑ์ตามกฎหมาย ข้อบังคับ และคำสั่งที่ตั้งขึ้น³ ซึ่งกรมไปรษณีย์ไทยนั้นได้เกิดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบกิจการไปรษณีย์ในสมัยแรกคือ กรมไปรษณีย์ เปิดให้บริการเป็นครั้งแรก ณ วันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2426 มีสำนักงานใหญ่อยู่ที่ไปรษณียาคาร ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้ปากคลองโอ่งอ่าง ปัจจุบันรื้อทิ้งเพื่อสร้างสะพานพระปกเกล้า (แต่มีการสร้างใหม่ที่ตำแหน่งใกล้เคียง เพื่อเปิดเป็นพิพิธภัณฑ์ในอนาคต) ในระยะแรกที่ให้บริการ ครอบคลุมเฉพาะกรุงเทพเท่านั้น เมื่อ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2428 จึงเริ่มขยายไปต่างจังหวัดโดยเปิดที่ทำการไปรษณีย์ที่สมุทรปราการและนครเขื่อนขันธ์ (พระประแดง ในปัจจุบัน) และขยายต่อจนถึงเชียงใหม่ในเดือนตุลาคมของปีเดียวกัน ส่วนบริการไปรษณีย์ระหว่างประเทศ เริ่มเมื่อ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2428 หลังประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิกสหภาพสากลไปรษณีย์ในปี พ.ศ. 2441 กรมไปรษณีย์ได้เปลี่ยนชื่อเป็น กรมไปรษณีย์โทรเลข หลังจากมีการควบรวมเอา กรมไปรษณีย์ และ กรมโทรเลข ซึ่งดูแลงานด้านโทรเลข เข้าด้วยกัน เมื่อ พ.ศ. 2483 ได้มีการเปิด ที่ทำการไปรษณีย์กลาง ขึ้นบนถนนเจริญกรุง เขตบางรัก และใช้เป็นที่ทำการของกรมไปรษณีย์โทรเลข

จำกัดความรับผิดชอบของกรม ฯ โดยกรมไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ไปรษณีย์ภัณฑ์ซึ่งอยู่ในระหว่างส่งทางไปรษณีย์สูญหาย ส่งผิด เน้นช้า แตกหัก หรือบุบสลาย เว้นไว้แต่ในกรณีที่มีกฎหมายกำหนดไว้

² การไปรษณีย์ไทย, **ประวัติไปรษณีย์ไทย** [Online], พุทธศักราช 2550. แหล่งที่มา http://www.thailandpost.com/about_history.asp.

³ มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477.

รัฐบาลทรงไว้ซึ่งอำนาจสิทธิขาดที่จะจัดการไปรษณีย์ และ ตั้งที่ทำการไปรษณีย์ภายในราชอาณาจักร อำนาจนี้มอบหมายไว้แก่กรมซึ่งมีสิทธิและหน้าที่จัดการไปรษณีย์ และ ตั้งที่ทำการไปรษณีย์ขึ้น ตามที่รัฐมนตรีเห็นสมควร และมีหน้าที่ทำการต่าง ๆ อันเกี่ยวแก่การรับ รวบรวม ส่ง จ่าย และส่งมอบไปรษณีย์ภัณฑ์ตามกฎหมาย ข้อบังคับ และคำสั่งที่ตั้งขึ้น การตั้งหรือเลิกที่ทำการไปรษณีย์ ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา.

เป็นอย่างอื่น⁴ เช่นในกรณีที่หากเกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นแล้วได้มีกฎหมายหรือระเบียบในกรมไปรษณีย์ได้กำหนดให้ต้องจ่ายค่าทำขวัญกรมไปรษณีย์จะเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น

ให้รัฐมนตรีมีอำนาจในการออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราไปรษณียากรและค่าธรรมเนียมอื่นในการส่งไปรษณีย์ภายในราชอาณาจักรและไปรษณีย์ภัณฑ์ต่างประเทศ อีกทั้งยังได้กำหนดตัวบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบในกรณีที่ยังมี ไปรษณียากร หรือค่าธรรมเนียมอื่นที่ต้องเสียตามพระราชบัญญัตินี้ค้างชำระอยู่ และได้กำหนดให้รัฐมนตรีจัดให้มีตราไปรษณียากรชนิดต่าง ๆ ตามที่เห็นว่าจำเป็นและกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการรับส่งไปรษณีย์ภัณฑ์⁵ รวมถึงได้กำหนดให้มีการจัดทำไปรษณีย์นิเทศขึ้นเพื่อใช้ประกอบพระราชบัญญัตินี้ ถ้าในกรณีที่มีการประกาศใช้กฎอัยการศึกหรือในเวลาสงคราม อาจงดการส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือก็ไปรษณีย์ภัณฑ์ที่อยู่ในระหว่างส่งทางไปรษณีย์ได้ เพื่อเป็นการรักษาความปลอดภัยในชีวิตของพนักงานที่ได้ทำการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์และเพื่อรักษาส่งของที่ทำการรับฝากในการขนส่งไม่ให้เกิดอันตรายที่สามารถจะเกิดขึ้นได้

ไปรษณีย์ภัณฑ์อาจมีการลงทะเบียนหรือประกันได้ โดยกรม ฯ จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในการที่ไปรษณีย์ภัณฑ์ลงทะเบียนสูญหายไป หรือไปรษณีย์ภัณฑ์รับประกันแตกหัก หรือสูญหายไปในช่วงระหว่างส่งทางไปรษณีย์ตามข้อบังคับที่ใช้อยู่เวลานั้น เว้นแต่เกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งไปรษณีย์ภัณฑ์นั่นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ฝากหรือผู้รับ⁶

⁴ มาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477.

กรมไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในการที่ไปรษณีย์ภัณฑ์ซึ่งอยู่ในระหว่าง ส่งทางไปรษณีย์สูญหาย ส่งผิด เน้นชำแตกหัก หรือบุบสลาย เว้นไว้แต่ในกรณี พิเศษที่มีกฎหมายหรือกฎข้อบังคับระบุไว้แจ้งชัดว่าต้องเสียค่าทำขวัญ.

⁵ มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477.

รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดอัตรา ไปรษณียากร และค่าธรรมเนียมอื่นในการส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ทางไปรษณีย์ภายใน ราชอาณาจักรตามความในพระราชบัญญัตินี้ หรือเกี่ยวแก่ไปรษณีย์ภัณฑ์ต่างประเทศ ซึ่งมีบทกำหนดไว้ตามสัญญาสากลไปรษณีย์และวางข้อบังคับกำหนดข้อสัญญาและ เงื่อนไขในการเรียกเก็บไปรษณียากรตามที่กำหนดไว้นั้น.

⁶ มาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477.

ผู้ฝากอาจขอให้ลงทะเบียนหรือประกันไปรษณีย์ภัณฑ์ ณ ที่ทำการไปรษณีย์ ตามกฎข้อบังคับที่ได้ตั้งขึ้น.

มาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477.

กรมจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในการที่ ไปรษณีย์ภัณฑ์ลงทะเบียนสูญหายไป หรือไปรษณีย์ภัณฑ์รับประกันแตกหัก หรือ สูญหายไปในระหว่างส่งทางไปรษณีย์ตามข้อบังคับที่ใช้อยู่เวลานั้น เว้นไว้ แต่การแตกหักหรือสูญหายนั้น เกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่ง ไปรษณีย์ภัณฑ์นั่นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ฝากหรือผู้รับ.

กำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ กำหนดให้เจ้าพนักงานผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจเป็นหนังสือโดยได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรี มีอำนาจในการตรวจค้นจับกุม หรือหน่วยเหี่ยวเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามที่ พระราชบัญญัตินี้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการฟ้องร้องผู้ ที่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้⁷

3.2.2 พระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทย พ.ศ. 2546

การออกพระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทย เพื่อเป็นการกำหนด อำนาจหน้าที่ ของบริษัทไปรษณีย์ หลังจากได้ปรับเปลี่ยนเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจเอง

มาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477.

เมื่อกรมจะต้องใช้ราคาไปรษณีย์ภัณฑ์ที่แตกหักหรือสูญหาย ไปนั้น โดยที่ผู้ฝากได้ระบุแจ้งราคาไว้แล้วให้ ถือว่าการระบุแจ้งราคาไว้นั้น เป็นข้อสันนิษฐานว่า ไปรษณีย์ภัณฑ์นั้นมีราคาตามที่ได้ระบุแจ้งไว้ แต่ทั้งนี้ ผู้ฝากจะ เรียกค่าสินไหมทดแทนเกินกว่ากำหนดราคาที่ได้ระบุแจ้งไว้นั้นหาได้ไม่.

มาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477.

ผู้รับหรือผู้ฝากมีสิทธิที่จะขอให้เปิดไปรษณีย์ภัณฑ์ที่จะ ส่งมอบแก่ตนก่อนรับต่อหน้าพนักงานเจ้าหน้าที่ ของกรมได้ ในกรณีเช่นนี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่นั้นทำบันทึกแสดงพฤติการณ์หรือข้อเท็จจริงตามที่ปรากฏ แก่ตนไว้ แล้วลงลายมือชื่อทั้งสองฝ่ายไว้เป็นสำคัญ.

มาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477.

ในเรื่องความรับผิดชอบของกรมในการที่ไปรษณีย์ภัณฑ์ แตกหัก หรือสูญหายนั้น ห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนด ปีหนึ่งนับแต่วันส่งมอบ หรือ วันที่ควรจะได้ส่งมอบ.

⁷ มาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477.

ผู้ใดกระทำการฝ่าฝืนต่อมาตรา 6 คือ

(ก) นำส่งจดหมายหรือไปรษณีย์บัตรโดยทางอื่นนอกจากทางไปรษณีย์ ภายในเขตซึ่งกรมมีสิทธิพิเศษที่จะ ทำการนี้ได้ฝ่ายเดียว.

(ข) กระทำการอย่างใด ๆ ที่เกี่ยวแก่การนำส่งจดหมายหรือ ไปรษณีย์บัตรโดยทางอื่นนอกจากทาง ไปรษณีย์ ภายในเขตซึ่งกรมมีสิทธิพิเศษ ที่จะทำการนี้ได้ฝ่ายเดียว.

(ค) ส่งหรือขอได้รับ หรือส่งมอบจดหมาย หรือไปรษณีย์บัตรเพื่อให้ ส่งโดยทางอื่น นอกจากทางไปรษณีย์ ภายในเขตซึ่งกรมมีสิทธิพิเศษที่จะทำการนี้ ได้ฝ่ายเดียว.

(ง) รวบรวมจดหมาย หรือไปรษณีย์บัตร เพื่อส่งไปทางอื่นนอกจาก ทางไปรษณีย์ เว้นแต่ได้สิทธิพิเศษ ดังกล่าวข้างต้น.

ผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษปรับตามจำนวนจดหมาย หรือไปรษณีย์บัตร ไม่เกินฉบับละสิบบาท.

ให้มีการพัฒนาและมีความเป็นเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการกำหนดกรอบในการทำงานของบริษัทไปรษณีย์ไทย เพื่อที่จะไม่ให้งานบริการด้านการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์นั้นผิดพลาด⁸

สาระสำคัญของพระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทย

ในพระราชกฤษฎีกานี้ ได้ให้คำจำกัดความของกรมไปรษณีย์ และได้เปลี่ยนเป็น บริษัทไปรษณีย์ไทย⁹ ซึ่งได้กำหนดหน้าที่ของกิจการทางไปรษณีย์ไว้ว่าเป็น กิจการที่เกี่ยวกับการดำเนินการต่าง ๆ เกี่ยวกับการรับ รวบรวม ส่ง จำย และส่งมอบไปรษณีย์ภัณฑ์ ตามกฎหมายว่าด้วยไปรษณีย์ ซึ่งในการดำเนินกิจการทางไปรษณีย์ หรือธุรกิจที่มีความเกี่ยวกับไปรษณีย์ อีกทั้งยังรวมถึงธุรกิจที่มีความคล้ายกับไปรษณีย์ ที่เป็นประโยชน์กับกิจการไปรษณีย์ ให้อยู่ภายใต้พระราชกฤษฎีกานี้¹⁰ อีกทั้ง ได้ทำการแต่งตั้งคณะกรรมการกิจการไปรษณีย์รวมถึงกำหนดถึง สิทธิและหน้าที่ในการดำเนินกิจการทางไปรษณีย์¹¹ และการดำเนินงานของคณะกรรมการกิจการไปรษณีย์ในการที่จะต้องอยู่ในวาระ 3 ปี¹²

⁸ หมายเหตุท้ายพระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด พ.ศ. 2546.

⁹ มาตรา 3 แห่งพระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด พ.ศ. 2546.

ในพระราชกฤษฎีกานี้

"บริษัท" หมายความว่า บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด

"กิจการไปรษณีย์" หมายความว่า การตั้งที่ทำการไปรษณีย์ และการดำเนินการต่างๆ เกี่ยวกับการรับ รวบรวม ส่ง จำย และส่งมอบไปรษณีย์ภัณฑ์ ตามกฎหมายว่าด้วยไปรษณีย์.

¹⁰ มาตรา 4 แห่งพระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด พ.ศ. 2546.

ในการดำเนินกิจการไปรษณีย์ และธุรกิจอันเกี่ยวกับกิจการไปรษณีย์ รวมทั้งธุรกิจอื่นที่ต่อเนื่อง ใกล้เคียงกัน หรือซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการไปรษณีย์ ให้บริษัทมีอำนาจ ได้รับยกเว้น มีสิทธิพิเศษ หรือได้รับความคุ้มครองตามที่กฎหมายว่าด้วยไปรษณีย์ กฎหมายว่าด้วยการสื่อสารแห่งประเทศไทย หรือกฎหมายอื่นได้บัญญัติไว้ให้แก่ กสท. เว้นแต่กรณีที่มีบัญญัติไว้ตาม.

¹¹ มาตรา 5 พระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด พ.ศ. 2546.

ให้มีคณะกรรมการกิจการไปรษณีย์ ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงการคลัง เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา และบุคคลซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ที่มีผลงานหรือเคยปฏิบัติงานที่แสดงให้เห็นถึงการเป็นผู้มีความรู้ ความเข้าใจ และมีความเชี่ยวชาญหรือมี

นอกจากนี้ ยังได้มีการกำหนดค่าตอบแทนของคณะกรรมการไพรชณีย์ เนื่องจากการออกพระราชกฤษฎีกาได้ออกมาเพื่อเปลี่ยนองค์กรไพรชณีย์เป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจ¹³

3.2.3 ไพรชณียินเทศ พ.ศ. 2557

ไพรชณียินเทศ เป็นสมุตกฎ ข้อบังคับ คำสั่งหรือประกาศ ว่าด้วยการไพรชณีย์ทั่วไปอันพึงต้องปฏิบัติตามความในพระราชบัญญัติไพรชณีย์ สัญญาสากลไพรชณีย์พ.ศ.2477 หรือตามอนุสัญญาไพรชณีย์ว่าด้วยการให้บริการทางไพรชณีย์ ซึ่งประเทศสมาชิกสหภาพสากลไพรชณีย์ยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติในการให้บริการไพรชณีย์ระหว่างกัน¹⁴ โดยที่ได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญของอนุสัญญาสากลไพรชณีย์ให้สอดคล้องกับมติของที่ประชุมใหญ่สหภาพสากลไพรชณีย์ซึ่งได้จัดขึ้นทุก ๆ 4 ปี จึงได้มีการจัดทำไพรชณียินเทศ ฉบับปี 2557 ขึ้น เพื่อได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดบางประการให้สอดคล้องกับอนุสัญญาสากลไพรชณีย์ปัจจุบัน

สาระสำคัญของไพรชณียินเทศ พ.ศ. 2557 ซึ่งผู้ศึกษาจะขอศึกษาเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อของการศึกษาสารนิพนธ์ฉบับนี้ คือ ในเรื่องของวิธีการดำเนินการในเรื่องของการจัดส่งไพรชณีย์ พัสตูลักษณ์ ที่มีความเกี่ยวข้องกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP)

เรื่องทั่วไป ว่าด้วยการนิยามของไพรชณียินเทศ อำนาจหน้าที่ของบริษัท ไพรชณีย์ไทย ตามที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติไพรชณีย์ พ.ศ. 2477 ประกอบกับพระราชกฤษฎีกา อำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัท ไพรชณีย์ไทย จำกัด พ.ศ. 2546 และองค์ประกอบของคณะกรรมการกิจการ

ประสบการณ์ในกิจการหรือสาขาวิชาชีพอันจะเป็นประโยชน์ต่อกิจการไพรชณีย์อีกหนึ่งคนเป็นกรรมการ และให้ผู้แทนกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเป็นกรรมการและเลขานุการ.

¹² มาตรา 7 แห่งพระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัทไพรชณีย์ไทย จำกัด พ.ศ. 2546.

ให้กรรมการกิจการไพรชณีย์มีวาระดำรงตำแหน่งคราวละสามปี.

¹³ มาตรา 8 พระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัทไพรชณีย์ไทย จำกัด พ.ศ. 2546.

ให้ประธานกรรมการและกรรมการกิจการไพรชณีย์ได้รับค่าตอบแทนและค่าใช้จ่ายอื่น ในการปฏิบัติงานตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด.

¹⁴ ข้อ 1 แห่งไพรชณียินเทศ พ.ศ. 2557.

ไพรชณียินเทศ คือ สมุตกฎ ข้อบังคับ คำสั่ง หรือประกาศว่าด้วยการไพรชณีย์ทั่วไปอันพึงต้องปฏิบัติตามความในพระราชบัญญัติไพรชณีย์ พุทธศักราช 2477 หรือตามสัญญาสากลไพรชณีย์.

ไปรษณีย์ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดูแล อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกิจการไปรษณีย์ไทยที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 6 แห่งพระราชราชกฤษฎีกา อำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด พ.ศ. 2546¹⁵

หลักกฎหมายสำคัญว่าด้วยการส่งสิ่งของทางไปรษณีย์

ประเภทของสิ่งของส่งทางไปรษณีย์ ซึ่งได้แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ ไปรษณีย์ภัณฑ์ (มี 5 ชนิด ได้แก่ จดหมาย ไปรษณีย์บัตร ของตีพิมพ์ พัสดุย่อย และเครื่องอ่านสำหรับคนเสียจักษุ) พัสดุไปรษณีย์ และไปรษณีย์ด่วนพิเศษ¹⁶ การกำหนดข้อกำหนดเฉพาะ¹⁷ ในการส่งสิ่งของทางไปรษณีย์ซึ่ง

¹⁵ ข้อ 3 แห่งไปรษณีย์นิตศ พ.ศ. 2557.

ภายใต้พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พุทธศักราช 2477 ประกอบพระราชกฤษฎีกากำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด พ.ศ. 2546 ให้บริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด มีอำนาจในการดำเนินกิจการไปรษณีย์ และธุรกิจอื่นอันเกี่ยวกับกิจการไปรษณีย์ รวมทั้งธุรกิจอื่นที่ต่อเนื่องใกล้เคียงกันหรือซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการไปรษณีย์และได้รับการยกเว้น มีสิทธิพิเศษ หรือได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พุทธศักราช 2477.

¹⁶ ข้อ 6 แห่งไปรษณีย์นิตศ พ.ศ. 2557.

สิ่งของส่งทางไปรษณีย์แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

6.1. ไปรษณีย์ภัณฑ์หมายถึง ขวสารหรือสิ่งของซึ่งฝากส่งเข้าสู่ทางไปรษณีย์ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของไปรษณีย์ภัณฑ์แบ่งออกเป็น 5 ชนิด ดังนี้

6.1.1. จดหมาย

6.1.2. ไปรษณีย์บัตร

6.1.3. ของตีพิมพ์

6.1.4. พัสดุย่อย

6.1.5. เครื่องอ่านสำหรับคนเสียจักษุ

6.2. พัสดุไปรษณีย์ หมายถึง หีบห่อบรรจุสิ่งของ ตัวอย่างสินค้า หรือสินค้าซึ่งฝากส่งตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของพัสดุไปรษณีย์

6.3. ไปรษณีย์ด่วนพิเศษ หมายถึง สิ่งต่างๆ เช่น ขวสาร เอกสารธุรกิจการค้า สิ่งพิมพ์ตัวอย่างสินค้า สินค้า เป็นต้น ซึ่งฝากส่งตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของไปรษณีย์ด่วนพิเศษ.

¹⁷ ข้อ 11 แห่งไปรษณีย์นิตศ พ.ศ. 2557.

เมื่อบริษัทได้จัดการไปรษณีย์ขึ้นที่ใดแล้ว ห้ามมิให้บุคคลซึ่งไม่ได้รับอำนาจตามพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พุทธศักราช 2477 หรือกฎหมายอื่น ส่ง จัดให้ส่ง ฝาก ส่งมอบ ให้แก่ผู้อื่นเพื่อให้ไปส่ง นำส่ง หรือกระทำการอื่นเกี่ยวกับการนำส่งจดหมายหรือไปรษณีย์บัตรโดยทางอื่นนอกจากทางไปรษณีย์ เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ 1

11.1. จดหมายหรือไปรษณีย์บัตรไม่เกินสามฉบับที่ฝากผู้เดินทาง โดยผู้รับฝากนั้นมีได้รับเงินเดือน ค่าจ้าง รางวัล หรือผลประโยชน์อย่างใด ๆ ในการนั้น

ได้กล่าวถึงอำนาจสิทธิ์ของบริษัทไปรษณีย์ไทยจำกัด ในพระราชบัญญัติไปรษณีย์ไทย พ.ศ. 2477 อีกทั้งยังได้มีการกำหนดสิ่งของไปรษณีย์และการระวางโทษไว้ด้วย¹⁸ และการส่งสิ่งของต้องห้ามส่งทางไปรษณีย์¹⁹ รวมถึงการส่งสิ่งของที่มาจากนอกราชอาณาจักรได้กำหนดเงื่อนไขในการฝากส่งพิเศษ ซึ่งเป็นสิ่งของที่สามารถฝากส่งเข้าสู่ทางไปรษณีย์ได้โดยการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และเงื่อนไขที่ไปรษณีย์ไทยกำหนด

11.2. จดหมายหรือไปรษณียบัตรที่ได้จัดให้ผู้เดินหนังสือพิเศษถือไปและเกี่ยวข้องกับกิจธุระของผู้ฝากหรือผู้รับจดหมายหรือไปรษณียบัตรนั้นโดยเฉพาะและผู้เดินหนังสือนั้นต้องห้ามมิให้รับจดหมายหรือไปรษณียบัตรจากผู้อื่น หรือนำส่งจดหมายหรือไปรษณียบัตรให้แก่ผู้อื่น

11.3. จดหมายหรือไปรษณียบัตรที่เกี่ยวข้องเฉพาะสินค้า หรือทรัพย์สินที่ส่งไปโดยทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ ซึ่งจะต้องส่งมอบพร้อมกับสินค้า หรือทรัพย์สินนั้นโดยมีต้องเสียค่าจ้าง รางวัล หรือได้ผลประโยชน์อย่างใดในการนำไป หรือส่งมอบจดหมายหรือไปรษณียบัตรนั้น แต่จดหมาย หรือไปรษณียบัตรนั้น ต้องให้เจ้าพนักงาน (พนักงาน) ตรวจดูได้ และ ต้องมีคำว่า"จดหมายของผู้รับตราส่ง" หรือถ้อยคำอย่างอื่นทำนองเดียวกัน

¹⁸ ข้อ 12 แห่ง ไปรษณีย์นิเทศ พ.ศ. 2557.

ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พุทธศักราช 2477 ห้ามมิให้บุคคลต่อไปนี้นำส่งรับ รวบรวม หรือส่งมอบจดหมายหรือไปรษณียบัตร แม้ว่าตนจะมีได้รับเงินเดือน ค่าจ้าง รางวัล หรือผลประโยชน์อย่างใดกล่าวคือ

12.1. ผู้ทำการรับขนของหรือคนโดยสารโดยปกติ รวมทั้งผู้ขับ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของบุคคลนั้น ๆ ด้วย เว้นแต่จดหมายหรือไปรษณียบัตรอันเกี่ยวข้องกับของซึ่งรับขนนั้น

12.2. เจ้าของ นาย ผู้บังคับการ หรือกะลาสีเรือ หรืออากาศยานที่ผ่าน หรือแล่นไปตามแม่น้ำลำคลอง หรือในอากาศภายในราชอาณาจักร หรือแล่นผ่านไปตามฝั่งทะเล หรือระหว่างท่าเรือ หรือที่ใดๆ ภายในราชอาณาจักร หรือระหว่างที่ใดๆ ภายในและภายนอกราชอาณาจักร หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของบุคคลนั้นๆ เว้นแต่จดหมายหรือไปรษณียบัตรนั้นเกี่ยวกับของที่รับขนนั้น หรือเป็นจดหมายหรือไปรษณียบัตรที่ได้รับไว้เพื่อนำส่งไปโดยได้รับอำนาจจากบริษัท.

¹⁹ ข้อ 19 แห่งไปรษณีย์นิเทศ พ.ศ. 2557.

สิ่งของต้องห้ามส่งทางไปรษณีย์ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติไปรษณีย์พุทธศักราช 2477 มีดังต่อไปนี้

19.1. วัตถุมีคมที่ไม่มีเครื่องหุ้มห่อป้องกันพอ หรือวัตถุระเบิด หรือสิ่งโสโครก หรือสิ่งมีพิษ หรือสัตว์มีชีวิต หรือสิ่งของที่มีสภาพอันน่าจะทำให้เกิดอันตราย หรือเสียหายแก่ไปรษณีย์ภัณฑ์ในระหว่างส่งทางไปรษณีย์ หรือแก่เจ้าพนักงานเว้นไว้แต่จะมีข้อบังคับหรือเงื่อนไขกล่าวไว้เป็นอย่างอื่น

19.2. ไปรษณีย์ภัณฑ์อันเห็นได้ประจักษ์ว่ามีถ้อยคำเครื่องหมาย หรือลวดลายเป็นเสียนลามก แผ่นดิน หรือหยาบช้า ลามก หรือเป็นที่ยุยงส่งเสริมให้มีการกำเริบหรือหยาบคาย หรือชู้เชิญ หรือกรรโชก หรือพรุสวาทอย่างร้ายแรง หรือสิ่งอื่น ๆ ที่ผิดกฎหมาย.

การบริการไปรษณีย์ได้จัดแบ่งลักษณะของการบริการ ดังต่อไปนี้

บริการหลัก ได้แก่ บริการที่บริษัทดำเนินการรับฝากข่าวสาร เอกสารและสิ่งของจากบุคคลหนึ่งแล้วนำไปส่งมอบให้แก่อีกบุคคลหนึ่งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยทางไปรษณีย์หรือวิธีการสื่อสารอื่น รวมทั้งบริการที่ต่อเนื่องใกล้เคียงกัน แบ่งออกเป็น 2 ประเภท²⁰ ดังนี้

1) ไปรษณีย์ภัณฑ์ ได้แก่ จดหมาย ไปรษณียบัตร ของตีพิมพ์ พัสดุย่อย และเครื่องอ่านสำหรับคนเสียจักษุ ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้

1.1) จดหมาย คือไปรษณีย์ภัณฑ์ที่มีลักษณะเป็นข่าวสารส่วนตัวไม่ว่าจะเข้าห่อซองปิดผนึกหรือไม่ปิดผนึกหรือมิได้เข้าห่อซองเลยก็ตาม นอกจากนั้นยังหมายถึงสิ่งของทุกชนิดที่ไม่เข้าอยู่ในหลักเกณฑ์ของสิ่งของส่งทางไปรษณีย์ประเภท หรือชนิดอื่นที่มีค่าไปรษณียากรต่ำกว่าและสิ่งของทุกชนิดที่ผู้ฝากส่งประสงค์จะส่งตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขและอัตราค่าไปรษณียากรของจดหมาย เพื่อให้พนักงานปฏิบัติการต่อสิ่งนั้นเสมือนจดหมาย

1.2) ไปรษณียบัตร คือ ไปรษณีย์ภัณฑ์ที่มีลักษณะเป็นบัตรที่ใช้ส่งข่าวสารทางไปรษณีย์ซึ่งอาจเป็นบัตรที่บริษัทจัดทำขึ้นจำหน่ายหรือบัตรที่บุคคลภายนอกซึ่งอาจเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลจัดทำขึ้นตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของไปรษณียบัตรก็ได้

1.3) ของตีพิมพ์ คือ ไปรษณีย์ภัณฑ์ที่มีลักษณะเป็นข้อความ รูป หรือรอยประดิษฐ์บนกระดาษ กระดาษแข็งหรือวัสดุที่ใช้กันโดยทั่วไปในกิจการพิมพ์ซึ่งทำขึ้นเป็นหลายสำเนาเหมือนกันทุกประการด้วยกระบวนการทางเครื่องกลไก หรือการถ่ายภาพอันเกี่ยวข้องกับการใช้แม่พิมพ์ต้นแบบกระดาษไข เนกาตีฟ หรือสิ่งอื่นๆ ที่ใช้กันโดยทั่วไปในกิจการพิมพ์ ทั้งนี้ของตีพิมพ์ต้องหุ้มห่อในลักษณะที่สามารถเปิดตรวจดูสิ่งบรรจุภายในได้

²⁰ ข้อ 67 แห่งไปรษณีย์นิเทศ พ.ศ. 2557.

บริการหลัก หมายถึง บริการที่บริษัทจัดให้แก่ผู้ใช้บริการในการฝากส่งข่าวสาร เอกสาร และสิ่งของต่าง ๆ ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ โดยมีอัตราค่าบริการ และคุณภาพที่เหมาะสม แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

67.1. ไปรษณีย์ภัณฑ์ ได้แก่ จดหมาย ไปรษณียบัตร ของตีพิมพ์ พัสดุย่อย และเครื่องอ่านสำหรับคนเสียจักษุ

67.2. พัสดุไปรษณีย์

1.4) พัสดุย่อย คือ ไปรษณียภัณฑ์ที่มีลักษณะเป็นหีบห่อบรรจุสิ่งของ ตัวอย่างสินค้าหรือสินค้าที่ฝากส่งโดยไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของพัสดุไปรษณีย์ทั้งนี้พัสดุย่อยต้องหุ้มห่อในลักษณะที่สามารถเปิดตรวจสอบดูสิ่งบรรจุภายในได้

1.5) เครื่องอ่านสำหรับคนเสียจักษุ คือ ไปรษณียภัณฑ์ที่มีลักษณะเป็นข่าวสาร ซึ่งเป็นเครื่องอ่านในรูปแบบใดๆ ก็ตาม รวมถึงเครื่องบันทึกเสียง และอุปกรณ์หรือวัตถุใดๆ ที่จัดทำขึ้นหรือดัดแปลงเพื่อช่วยเหลือคนตาบอดในการแก้ปัญหาการมองไม่เห็น โดยต้องส่งถึงหรือส่งจากองค์กรเพื่อคนตาบอด หรือส่งถึงหรือส่งจากคนตาบอด และฝากส่งโดยเปิดผนึก

2) พัสดุไปรษณีย์ หมายถึงหีบห่อบรรจุสิ่งของ ตัวอย่างสินค้าหรือสินค้าซึ่งฝากส่งตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของพัสดุไปรษณีย์

บริการไปรษณีย์ด่วนพิเศษคือ บริการที่บริษัทรับดำเนินการต่อสิ่งต่างๆที่ส่งทางไปรษณีย์ด้วยความรวดเร็วและแน่นอนเป็นพิเศษ อีกทั้งยังสามารถที่จะฝากส่งได้ทั้งในประเทศและต่างประเทศ และการบริการพิเศษสำหรับบริการไปรษณีย์ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท²¹ คือบริการพิเศษที่ใช้ควบคู่

²¹ ข้อ 95 แห่งไปรษณียินเทศ พ.ศ. 2557.

บริการพิเศษ หมายถึง บริการที่บริษัทจัดให้มีขึ้นตามความเหมาะสมเพื่อให้ผู้ใช้บริการเลือกใช้ได้โดยชำระค่าบริการตามที่กำหนด แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

95.1. บริการที่ใช้ควบคู่กับบริการหลักเพื่อให้บริษัทดำเนินการเป็นพิเศษต่อสิ่งของส่งทางไปรษณีย์ของตนได้แก่

95.1.1. บริการไปรษณีย์รับรองไปรษณีย์ลงทะเบียน

95.1.3. บริการไปรษณีย์รับประกัน

95.1.4. บริการไปรษณีย์ตอบรับ

95.1.5. บริการนำจ่ายด่วน

95.1.6. บริการไปรษณีย์เก็บเงิน

95.2. บริการที่จัดให้มีขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ ได้แก่

95.2.1. บริการธุรกิจตอบรับ

95.2.2. บริการหนังสือพิมพ์

95.2.3. บริการไปรษณียภัณฑ์ไม่มีจำหน่าย

95.2.4. บริการประทับตราเพื่อการเผยแพร่และโฆษณา

95.2.5. บริการไปรษณีย์รอจ่าย

95.2.6. บริการตู้ไปรษณีย์เช่า

95.2.7. บริการขอถอนคืนสิ่งของส่งทางไปรษณีย์

95.2.8. บริการขอแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงจำหน่ายสิ่งของส่งทางไปรษณีย์

กับบริการหลัก และบริการพิเศษที่จัดให้มีขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ ซึ่งถือได้ว่ามีความเกี่ยวข้องกับสารนิพนธ์ฉบับนี้เนื่องจากมีลักษณะ วิธีการ ในการขนส่งของซึ่งมีความคล้ายคลึงกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ซึ่งจะเห็นได้ว่าการบริการพิเศษที่จัดทำขึ้นนั้นเพื่อเป็นการลดระยะเวลาในการขนส่งให้มีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้นเพื่อให้ประชาชนภายในประเทศที่ต้องการส่งของเร่งด่วนได้ใช้บริการ

3.3 พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

ถึงแม้ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าการขนส่งแบบเร่งด่วนไม่ให้อำนาจการบริการขนส่งทางอากาศ²² แต่ผู้ศึกษาเห็นว่าในกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น ถ้าจะเป็นการขนส่งที่รวดเร็วที่สุดก็น่าจะเป็นการขนส่งทางอากาศ และวิธีทางปฏิบัติในการจัดส่งของที่เป็นวิธีที่เร็วที่สุดก็น่าจะเป็นการนำของขึ้นโดยอากาศยานเช่นกัน ดังนั้นเมื่อได้นำของขึ้นอากาศยานแล้ว ผู้ศึกษามีความเห็นว่าควรที่จะต้องทำการศึกษากฎหมายภายในฉบับนี้ด้วย โดยทำการศึกษาถึงที่มาและแนวความคิดของกฎหมายภายในเพื่อให้ทราบถึงข้อมูลตลอดจนวิธีในการขนส่งว่า กฎหมายรับขนทางอากาศนั้นจะมีระเบียบ กฎเกณฑ์ภายในหรือข้อกำหนดที่จะต้องปฏิบัติตามอย่างไร หากใช้วิธีจัดการขนส่งแบบเร่งด่วนโดยเครื่องบิน การที่นำพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาศึกษานี้ เนื่องจากการขนส่งที่มีความรวดเร็วที่สุด คือ การขนส่งทางอากาศ ดังนั้นเมื่อจะศึกษาธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนควรที่จะนำพระราชบัญญัตินี้มาทำการศึกษา เนื่องจากหากประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ประเทศไทยควรที่จะต้องมีการแก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายภายใน ในส่วนนี้หรือไม่เพียงใด

ความเป็นมา

ทั้งนี้บริษัทอาจปรับเปลี่ยนประเภทของบริการพิเศษหรือเปิดให้บริการใหม่ได้ตามที่เห็นสมควร.

²² Annex 10-B of Trans-Pacific Partnership

For the purposes of this Annex, express delivery services means the collection, transport and delivery of documents, printed matter, parcels, goods or other items, on an expedited basis, while tracking and maintaining control of these items throughout the supply of the service. Express delivery services do not include air transport services, services supplied in the exercise of governmental authority, or maritime transport services.

การประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งไม่สามารถรองรับลักษณะพิเศษของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม อีกทั้งกฎหมายภายในของไทยในเรื่องที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศนั้นยังไม่มี ความชัดเจนและยังไม่มีเสถียรภาพเพียงพอให้ทัดเทียมต่างประเทศ เช่นในกรณีที่ประเทศไทยนั้นได้ถูกองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศนั้นทำการแจกใบเหลือง²³ และยังไม่มียกกฎหมายที่เป็นกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ จึงสมควรให้มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมทั้งกำหนดให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติ

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

ในพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศนั้นเป็นการใช้บังคับกับการขนส่งทางอากาศทั้งในและต่างประเทศซึ่งโดยมีการได้รับค่าจ้างหรือเป็นการกระทำที่เป็นธุรกิจที่ได้รับเงินหรือค่าจ้างเป็นการตอบแทน ซึ่งการรับขนของพระราชบัญญัตินี้ได้มี 2 ลักษณะ²⁴ซึ่งได้แก่

1) การรับขนคนโดยสาร คือ การขนส่งบุคคลซึ่งผู้ขนส่งยอมรับให้เดินทางไปกับอากาศยานซึ่งบุคคลในที่จะต้องไม่ใช่เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานซึ่งเป็นการนำบุคคลหนึ่งที่อยู่ท่าอากาศยานหนึ่งไปอีกท่าอากาศยานอีกแห่งหนึ่งซึ่งท่าอากาศยานนั้นจะเป็นท่าอากาศยานในประเทศหรือระหว่างประเทศก็ได้

²³ กรณีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) แจ้งผลการตรวจสอบมาตรฐานการควบคุมสายการบินของประเทศไทย ตามมาตรฐาน ICAO Universal Safety Oversight Audit Program หรือ USOAP ของกรมการบินพลเรือน ซึ่งเป็นผู้ออกใบอนุญาตการบินให้กับสายการบินต่าง ๆ ในเรื่องของการกำกับดูแลความปลอดภัยสากลปรากฏกรมการบินพลเรือน สอบผ่านไปได้แค่ 21 รายการ ขณะที่ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) เกี่ยวกับกระบวนการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ "ยังสอบไม่ผ่าน" มีผลทำให้หลายประเทศที่เป็นสมาชิกของ ICAO มีคำสั่งห้ามสายการบินที่บินตรงจากประเทศไทย (ชาร์เตอร์ไฟลต์) เข้าประเทศ.

²⁴ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

ในพระราชบัญญัตินี้ “การรับขนทางอากาศ” หมายความว่า การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน.

2) การรับขนของ คือสิ่งหาทรัพย์ที่ผู้ตราส่งมอบให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งเพื่อทำการรับขนทางอากาศจากท่าอากาศยานหนึ่งไปยังอีกท่าอากาศยานหนึ่งซึ่งอยู่ในประเทศหรือระหว่างประเทศก็ได้

แต่ทั้งสองลักษณะนี้ผู้ที่ทำการจ้างรับจ้างก็ต้องได้รับค่าจ้างหรือผู้ว่าจ้างต้องทำการจ่ายค่าจ้างให้กับผู้ทำการขนส่ง²⁵

แต่พระราชบัญญัตินี้ไม่ทำให้บังคับกับการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์จะต้องรับผิดชอบออกจากพระราชบัญญัตินี้²⁶ ซึ่งการบังคับในพระราชบัญญัตินี้ให้อยู่ภายใต้ของรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมและให้มีสิทธิที่จะออกกฎกระทรวงที่เพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ได้²⁷

3.3.1 การรับขนของ

ในการรับขนของต้องมีการส่งมอบใบตราส่ง หรือ กระทำวิธีการอื่นซึ่งเป็นการบันทึกในการดำเนินการและผู้รับตราส่งอาจให้ผู้ขนส่ง ส่งมอบใบรับของที่สามารถบอกข้อมูลที่เกี่ยวข้องของนั้นได้²⁸ อีกทั้งใบตราส่งนั้นต้องมีการแสดงถึงที่อยู่ต้นทางและปลายทางในการขนส่ง อีกทั้งต้องมีการแสดงถึงน้ำหนักของของที่ส่งนั้นด้วย²⁹ หากของนั้นต้องผ่านพิธีการศุลกากร ผู้รับตราส่งเป็นผู้ที่จะต้องทำพิธี

²⁵ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และให้หมายความรวมถึงบุคคลซึ่งรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน.

²⁶ มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์.

²⁷ มาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้.

²⁸ มาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

ในการรับขนของ ให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศวิธีอื่นซึ่งมีบันทึกการรับขนของที่จะดำเนินการ อาจใช้แทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศได้และถ้ามีการใช้วิธีอื่นและผู้ตราส่งร้องขอ ให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของซึ่งบ่งบอกข้อมูลของที่ส่งและการเข้าถึงข้อมูลที่มีอยู่ในบันทึกโดยวิธีอื่นนั้นให้แก่ผู้ตราส่ง

²⁹ มาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ต้องมีรายการอย่างน้อยตามมาตรา ๙ วรรคหนึ่งรวมถึงข้อความแสดงถึงน้ำหนักแห่งของที่ส่งด้วย.

การผ่านศุลกากรนั้น และผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่จะต้องทำการผ่านพิธีการศุลกากร³⁰ หากมีการรับขนของมากกว่า 1 อย่างผู้ขนส่งสามารถที่จะให้ผู้ตราส่งทำใบตราส่งแยกออกจากกันได้³¹ ถึงแม้จะไม่ปฏิบัติตามข้อความข้างต้น การกระทำดังกล่าวก็ถือเป็นการขนส่งทางอากาศซึ่งอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558³² ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบของที่ทำ การขนส่งที่เกี่ยวกับรายละเอียดของของที่ทำ การขนส่งและให้ รวมถึงการกระทำของผู้ที่ทำ การขนส่งทางอากาศที่ได้ทำการระบุไว้ในบันทึกด้วย ซึ่งหากเกิดความเสียหายเกิดขึ้นผู้ตราส่งต้องเป็น ผู้รับผิดชอบกับของนั้นให้แก่ผู้ขนส่ง หากของนั้นเกิดความเสียหายหรือไม่ครบถ้วน³³ ใบตราส่งหรือ ใบรับของที่ผู้ตราส่งเป็นผู้ออกนั้นเปรียบเสมือนพยานหลักฐานหรือเอกสารสำคัญในการรับของ³⁴ และเมื่อ

³⁰ มาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

ในกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากร ทางการค้าและของหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจทำนองเดียวกัน ผู้ตราส่งอาจถูกเรียกให้ส่งมอบเอกสารแสดงถึงสภาพแห่งของได้ ความในวรรคหนึ่งไม่มีผลเป็นการก่อให้เกิดหน้าที่ ภาระผูกพัน หรือความรับผิดชอบแก่ผู้ขนส่ง.

³¹ มาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

ในกรณีที่มีการรับขนของมากกว่าหนึ่งหีบห่อ

(1) ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ตราส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศแยกต่างหากจากกัน

(2) เมื่อมีการใช้วิธีอื่นแทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศตามมาตรา 24 วรรคสอง ผู้ตราส่งมีสิทธิเรียกให้ ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของแยกต่างหากจากกัน.

³² มาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

การไม่ปฏิบัติตามมาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 27 หรือมาตรา 28 ไม่กระทบต่อการมีอยู่หรือ ความสมบูรณ์ของสัญญารับขนทางอากาศ และสัญญานั้นยังอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้.

³³ มาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความถูกต้องของรายการและข้อความเกี่ยวกับของที่ตนหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของตนระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศ หรือที่ให้ไว้แก่ผู้ขนส่งเพื่อระบุไว้ในใบรับของหรือในบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา 24 วรรคสอง

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับแก่กรณีที่บุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ตราส่งเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง ด้วยผู้ตราส่งต้องชดใช้แก่ผู้ขนส่ง สำหรับความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่งหรือแก่บุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ เพราะเหตุแห่งความผิดแบบแผน ความไม่ถูกต้อง หรือความไม่ครบถ้วนของรายการและข้อความที่ผู้ตราส่งหรือ บุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ตราส่งได้ให้ไว้ภายใต้บังคับบทบัญญัติมาตรานี้ ผู้ขนส่งต้องชดใช้แก่ผู้ตราส่งสำหรับ ความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นแก่ผู้ตราส่งหรือแก่บุคคลอื่นซึ่งผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบ เพราะเหตุแห่งความผิดแบบแผน ความไม่ถูกต้องหรือความไม่ครบถ้วนของรายการและข้อความที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของผู้ขนส่ง ได้ระบุไว้ในใบรับของหรือได้ระบุไว้ในบันทึกโดยวิธีอื่นตามมาตรา 24 วรรคสอง.

ผู้ตราส่งได้ปฏิบัติตามที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดหรือได้ทำตามสัญญาในการรับขนของทางอากาศผู้ตราส่งมีสิทธิที่จะจัดการกับของได้ ดังต่อไปนี้

- 1) เคลื่อนย้ายของจากท่าอากาศยานต้นทางไปยังท่าอากาศยานปลายทาง
- 2) ไม่ทำการขนส่งของ
- 3) ส่งมอบของนั้นให้แก่บุคคลที่ไม่ใช่บุคคลที่ระบุไว้ในใบตราส่ง
- 4) ส่งมอบของกลับมายังท่าอากาศยานต้นทาง

แต่ถึงอย่างไรก็ตาม ผู้ตราส่งจะกระทำการใดกับของที่ทำการขนส่งซึ่งจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งอื่น หากมีความเสียหายเกิดขึ้นผู้ตราส่งจะต้องชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น³⁴ เมื่อของนั้นได้มาถึงปลายทางแล้วและผู้รับตราส่งได้ชำระค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการผ่าน

³⁴ มาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญาการรับของ และเงื่อนไขการรับขนที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของนั้น

ข้อความใด ๆ ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่เกี่ยวกับน้ำหนัก มิติ และการบรรจุรวมถึงข้อความเกี่ยวกับจำนวนหีบห่อแห่งของ เป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของข้อเท็จจริงที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ ส่วนข้อความในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่เกี่ยวกับปริมาณ ปริมาตร หรือสภาพแห่งของ ไม่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานยันต่อผู้ขนส่งได้ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ทำการตรวจสอบ ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของกับปริมาณ ปริมาตร หรือสภาพแห่งของนั้นแล้วต่อหน้าผู้ตราส่ง และได้ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของว่าได้ทำการตรวจสอบปริมาณ ปริมาตร หรือสภาพแห่งของนั้นต่อหน้าผู้ตราส่ง หรือเป็นข้อความในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่ระบุเกี่ยวกับสภาพที่เห็นประจักษ์แห่งของนั้น.

³⁵ มาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

เมื่อผู้ตราส่งได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งปวงตามสัญญารับขนทางอากาศแล้วผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ ดังต่อไปนี้

- (1) ถอนของออก ณ ท่าอากาศยานต้นทางหรือท่าอากาศยานปลายทาง
- (2) ให้งดการขนส่งของในระหว่างการเดินทาง ณ ที่ที่อากาศยานลง
- (3) ให้ส่งมอบของแก่บุคคลอื่นที่มีชื่อผู้รับตราส่งที่ระบุชื่อไว้แต่เดิม ณ ถิ่นปลายทางหรือในระหว่างการเดินทาง
- (4) ให้ส่งของกลับคืนมายังท่าอากาศยานต้นทางผู้ตราส่งจะต้องไม่ใช้สิทธิจัดการกับของตามวรรคหนึ่งในทางที่จะเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งรายอื่น และจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายใด ๆ อันเกิดขึ้นจากการที่ตนได้ใช้สิทธินั้นถ้าเป็นการพันวิสัยที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งจะต้องแจ้งให้ผู้ตราส่งทราบโดยพลันถ้าผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง โดยไม่เรียกให้ผู้ตราส่งแสดงใบตราส่งทางอากาศฉบับที่มอบให้แก่ผู้ตราส่งหรือใบรับของที่

พิธีศุลกากรแล้ว ผู้รับตราส่งมีสิทธิที่จะให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นไว้แก่ผู้รับตราส่ง และถ้าหากของถึงปลายทางแล้วผู้ขนส่งต้องทำการแจ้งแก่ผู้รับตราส่งให้มารับของนั้น กรณีที่ของนั้นสูญหายหรือของนั้นยังมาไม่ถึงภายใน 7 วัน ผู้รับตราส่งสามารถเรียกให้ผู้ขนส่งชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นได้³⁶ ซึ่งการรับขนทางอากาศนี้ให้รวมถึงการขนส่งทางอากาศที่อยู่ในประเทศด้วย

3.3.2 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของนั้นได้ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยความเสียหายหรือสูญหายนั้นได้เกิดขึ้นระหว่างที่ทำการขนส่ง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายถ้าพิสูจน์ได้ว่าการที่ของนั้นถูกทำลายสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจาก คุณภาพของของนั้นเอง การบรรจุหีบห่อ เกิดสงคราม และการกระทำของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและนำของออก³⁷ แต่ถึงอย่างไรก็ดี ถ้าหากเกิดการส่งมอบที่ล่าช้าผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น

มอบให้แก่ผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อความเสียหายใดๆ อันเกิดขึ้นแต่การปฏิบัติตามคำสั่งนั้นต่อบุคคลที่ครอบครองใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของนั้นโดยชอบด้วยกฎหมายทั้งนี้ ไม่เป็นการเสื่อมเสียแก่สิทธิของผู้ขนส่งที่จะได้รับชดใช้คืนจากผู้ตราส่งสิทธิของผู้ตราส่งตามวรรคหนึ่งย่อมสิ้นสุดลง เมื่อสิทธิของผู้รับตราส่งเริ่มต้นขึ้นตามมาตรา 33 แต่ถ้าผู้รับตราส่งปฏิเสธการรับของหรือไม่อาจติดต่อกับผู้รับตราส่งได้ ผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิจัดการกับของนั้นอีก.

³⁶ มาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

เว้นแต่ผู้ตราส่งได้ใช้สิทธิตามมาตรา 32 ไปแล้ว เมื่อของมาถึงถิ่นปลายทางและผู้รับตราส่งได้ชำระค่าภาระติดพันที่ต้องชำระ รวมทั้งได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการรับขนแล้ว ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนผู้ขนส่งมีหน้าที่แจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบเมื่อของมาถึงถิ่นปลายทาง เว้นแต่จะได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น.

ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหายแห่งของ หรือถ้าของยังมาไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดเจ็ดวันนับแต่วันที่ของนั้นควรจะมาถึง ผู้รับตราส่งชอบที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญารับขนทางอากาศนั้นได้.

³⁷ มาตรา 37 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหายหรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น หากพิสูจน์ได้ว่าการที่ของถูกทำลาย สูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นผลมาจากเหตุหนึ่งเหตุใด ดังต่อไปนี้

- (1) ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งของนั้นเอง
- (2) การบรรจุหีบห่อที่บกพร่องแห่งของนั้น ซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
- (3) การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ

แต่หากผู้ขนส่งสามารถที่จะพิสูจน์ได้ว่าการที่ส่งของล่าช้านั้นเกิดจากการกระทำที่ต้องหลีกเลี่ยงความเสียหายผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ส่งของล่าช้า ซึ่งการที่ต้องเลี่ยงนั้นอาจหมายถึงการหลีกเลี่ยงในกรณีเกิดภัยพิบัติ ซึ่งหากการหลบหลีกนั้นทำให้เกิดการส่งมอบที่ล่าช้าแต่ของนั้นไม่เสียหายก็สามารถทำได้ ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ได้มีการกำหนดถึงความรับผิดชอบในกรณีที่ประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีนั้นไม่ได้ปฏิบัติตามข้อเรียกร้องไว้ ซึ่งมีความแตกต่างกับพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ที่ได้กำหนดถึงความผิดของผู้ทำการขนส่งไว้อย่างเฉพาะเจาะจงเป็นรายบุคคล

3.3.3 การชดเชยค่าเสียหาย

ในกรณีที่เกิดความเสียหายเกิดขึ้น หากมีความเสียหายเกิดขึ้นผู้ที่ได้รับความเสียหายในพระราชบัญญัติฉบับนี้ กำหนดให้สามารถเรียกในฐานะการกระทำในกรณีของการละเมิดได้³⁸ แต่หากความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นแล้วละผู้เสียหายไม่เรียกร้องภายในระยะเวลา 2 ปี ถือว่าผู้เสียหายได้สละการเรียกร้องความเสียหายที่เกิดขึ้น³⁹ และหากมีการฟ้องร้องกันเกิดขึ้นในความเสียหายสกุลเงินที่ใช้ นั้น ให้ถือว่าเป็นเงิน บาท หากฟ้องร้องเป็นเงินสกุลอื่นก็ต้องฟ้องร้องเป็นสกุลเงินบาท⁴⁰

(4) การกระทำของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อันเกี่ยวกับการนำของเข้า การนำของออกหรือการนำของผ่านแดนการรับขนทางอากาศตามมาตรา นี้ ให้หมายความรวมถึงช่วงเวลาที่อยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย.

³⁸ มาตรา 54 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

การฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของ ไม่ว่าจะฟ้องในมูลคดีตามพระราชบัญญัตินี้ มูลหนี้ตามสัญญา หนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น จะกระทำได้อเฉพาะภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้.

³⁹ มาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

สิทธิในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศเป็นอันระงับสิ้นไปถ้าไม่มีการฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะไปถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่มีการรับขนได้หยุดลง แล้วแต่กรณี.

⁴⁰ มาตรา 56 พระราชบัญญัติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558.

ในกรณีที่มีการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่ศาลมีคำพิพากษา โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย.

3.4 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

3.4.1 ความเป็นมา

ผู้ศึกษาเห็นว่าในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) นั้นได้มีการสนับสนุนให้ประเทศที่เข้าร่วมภาคีในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) เข้ามาประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนกับประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีตั้งนั้นเพื่อเป็นการศึกษา และเตรียมความพร้อมหากประเทศไทยสนใจที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) จึงเป็นว่าควรที่จะต้องศึกษากฎหมายภายในในส่วนของการเข้ามาประกอบกิจการภายในประเทศ เนื่องจากมาตรการของรัฐที่เข้มงวดกับการจำกัดการเข้ามาลงทุนของบริษัทต่างชาติ มักถูกมองว่าเป็นการกีดกันทางการค้า แต่จากประวัติศาสตร์ของการพัฒนาทางเศรษฐกิจพบว่า ประเทศร่ำรวยในปัจจุบันต่างเคยมีมาตรการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศของตนอย่างจริงจัง เพื่อกีดกันการลงทุนของบริษัทต่างชาติ และส่งเสริมให้บริษัทท้องถิ่นเติบโต จนกระทั่งอุตสาหกรรมท้องถิ่นพัฒนาไปถึงระดับที่สามารถแข่งขันตามกลไกตลาดได้ หลังจากนั้นจึงเปิดให้มีการแข่งขันอย่างเสรีมากขึ้น⁴¹ เช่น การเปิดเสรีของธุรกิจค้าปลีกนานาชาติอย่างค่อยเป็นค่อยไปในเกาหลีใต้ โดยจำกัดจำนวนสาขาของบริษัทค้าปลีกต่างชาติที่จะมาเปิดกิจการในช่วงปีแรก ๆ และค่อยส่งสัญญาณให้บริษัทค้าปลีกของเกาหลีใต้ปรับตัว ทำให้ธุรกิจค้าปลีกของเกาหลีสามารถครองส่วนแบ่งตลาดได้เหนือบริษัทต่างชาติ⁴² ไม่ใช่สิ่งที่ผิดหากประเทศกำลังพัฒนาจะใช้กฎหมายการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเป็นเครื่องมือปกป้องธุรกิจท้องถิ่นในรัฐของตนเองให้อยู่รอดได้ ทั้งนี้ จะต้องไม่เป็นไปเพื่อรักษาผลประโยชน์ของกลุ่มทุนขนาดใหญ่ในรัฐ ที่ไม่สามารถพัฒนาตนเองให้มีศักยภาพในการแข่งขันกับชาติอื่นได้โดยได้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายมาโดยตลอดก่อนที่จะมีการประกาศใช้ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ.2542 กล่าวคือ ในสมัยรัฐบาลชวน หลีกภัย ประเทศไทยใช้ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 281 (ปว. 281) ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2515 ซึ่งออกโดยคณะปฏิวัติของ จอมพลถนอม กิตติขจร ปว. 281 ฉบับแรกก่อนมีการแก้ไขเพิ่มเติม นิยาม “คนต่างด้าว” ตาม “ทุน” ทำให้เกิดปัญหาในการพิจารณาว่าทุนของนิติบุคคลจะต้องรวมถึงทุนจากการถือหุ้นทางอ้อมหรือไม่ ต่อมาปี 2534

⁴¹ วีระยุทธ กาญจน์ชูฉัตร, นโยบายอุตสาหกรรมในกระแสโลกาภิวัตน์: นัย/ อุบาย/ อุตสาหะ/ กรรม, (กรุงเทพฯ: ศูนย์ศึกษาเศรษฐศาสตร์การเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553), 246-247.

⁴² วีระยุทธ กาญจน์ชูฉัตร, นโยบายอุตสาหกรรมในกระแสโลกาภิวัตน์: นัย/ อุบาย/ อุตสาหะ/ กรรม, (กรุงเทพฯ: ศูนย์ศึกษาเศรษฐศาสตร์การเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553), 258-259.

คณะกรรมการกฤษฎีกามีคำวินิจฉัยว่า การพิจารณาทุนต้องพิจารณาไปถึงทุนของคนต่างด้าวในนิติบุคคลอื่นที่มาร่วมลงทุนในบริษัทนั้น ๆ⁴³ ต่อมา ในปี พ.ศ. 2535 สมัยรัฐบาลอานันท์ ปันยารชุน มีการแก้ไขนิยามของ “คนต่างด้าว” โดยเปลี่ยนจากการนับตามทุนเป็นการนับตาม “หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียน” โดยไม่พิจารณาถึงการถือหุ้นทางอ้อมผ่านนิติบุคคลอื่น ซึ่งถือเป็นการ “นับหุ้นเพียงชั้นเดียว”⁴⁴ เนื่องจากรัฐบาลเห็นว่า หากตีความทุนตามความหมายเดิมจะส่งผลกระทบอย่างมากต่อเศรษฐกิจ เพราะนิติบุคคลจำนวนมากจะถือสัญชาติต่างด้าว ทำให้ไม่สามารถทำธุรกิจหลายประเภทได้ จากนั้น ในปี พ.ศ. 2542 หลังจากที่ประเทศไทยได้เผชิญกับปัญหาเศรษฐกิจ รัฐสภาพิจารณาร่าง พ.ร.บ.ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว โดยให้เหตุผลว่า “ภาวะตกต่ำทางเศรษฐกิจและผู้ประกอบการไทยมีหนี้สินล้นพ้นตัว จึงเป็นบรรยากาศที่ไม่ส่งเสริมให้มีการแข่งขันในการประกอบธุรกิจและเกรงว่านักลงทุนจากประเทศพัฒนาแล้วจะเข้าควบคุมกิจการของไทยได้ในต้นทุนที่ถูก และสามารถกำหนดราคาขายสินค้าได้ต่ำกว่าอัตราที่ผู้ประกอบการไทยกำหนด ซึ่งอาจทำให้เกิดการผูกขาดตลาดโดยนักลงทุนข้ามชาติเพียงไม่กี่กลุ่ม”⁴⁵ ซึ่งอาจจะทำให้ประเทศกลับเข้าไปสู่วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นมาอีกครั้งก็เป็นได้ อีกทั้งเพื่อความมั่นคงภายในประเทศจะได้มีการออกพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ขึ้น

3.4.2 สาระสำคัญของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

พระราชบัญญัตินี้เป็นพระราชบัญญัติที่ให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจในประเทศไทยได้โดยวิเคราะห์ถึงผลดีและผลเสียของความมั่นคงของประเทศ โดยคำนึงถึงการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย อีกทั้งพระราชบัญญัตินี้ยังคงต้องรักษาความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของคนในประเทศอีกด้วย

3.4.3 ประเภทของคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจ

คนต่างด้าว คือ บุคคลธรรมดาที่ไม่มีสัญชาติไทย หรือนิติบุคคลซึ่งไม่ได้มีการจดทะเบียนในประเทศไทยหรือนิติบุคคลที่มีคนต่างด้าวถือหุ้นตั้งแต่กึ่งหนึ่งหรือลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุน

⁴³ อิศร์กุล อุณพเขต, รายงานสรุปและวิเคราะห์พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542, [Electronic Version] (กรุงเทพฯ: โครงการวิเคราะห์ และติดตามร่างกฎหมายภายใต้ความร่วมมือระหว่างสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) และสถาบันพระปกเกล้า, 2556), 3.

⁴⁴ เรื่องเดียวกัน, 3-4.

⁴⁵ วุฒิฯ, “ตั้งป้อมแก้ 7 ประเด็น พ.ร.บ.ธุรกิจต่างด้าว”, มติชนรายวัน, 10 เมษายน 2542, 2.

ทั้งหมด⁴⁶ คนต่างด้าวที่สามารถประกอบธุรกิจภายในประเทศได้นั้น ต้องเป็นคนต่างด้าวที่เข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรโดยถูกกฎหมาย หากคนต่างด้าวที่ถูกการเนรเทศหรือการถูกเนรเทศไม่สามารถที่จะประกอบธุรกิจภายในราชอาณาจักรได้⁴⁷ และการที่คนต่างด้าวที่จะประกอบธุรกิจภายใน

⁴⁶ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

"คนต่างด้าว" หมายความว่า

- (1) บุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย
- (2) นิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย
- (3) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย และมีลักษณะดังต่อไปนี้
 - (ก) นิติบุคคล ซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคลตาม (1) หรือ (2) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (1) หรือ (2) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น
 - (ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญ ที่จดทะเบียน ซึ่งหุ้นส่วนผู้จัดการหรือผู้จัดการเป็นบุคคลตาม (1)
 - (ค) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย ซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคลตาม (1) (3) หรือ (3) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (1) (2) หรือ (3) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้นเพื่อประโยชน์แห่งค่านิยามนี้ให้ถือว่าหุ้นของบริษัทจำกัดที่มีใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือเป็นหุ้นของคนต่างด้าว เว้นแต่จะได้มีกฎกระทรวงกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น.

"ทุน" หมายความว่า ทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด หรือทุนชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัดหรือเงินที่ผู้เป็นหุ้นส่วนหรือสมาชิกนำมาลงหุ้นในห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลนั้น

"ทุนขั้นต่ำ" หมายความว่า ทุนของคนต่างด้าวในกรณีที่คนต่างด้าวเป็นนิติบุคคลซึ่ง จดทะเบียนในประเทศไทย และในกรณีที่คนต่างด้าวเป็นนิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย หรือเป็นบุคคลธรรมดาให้หมายถึงเงินตราต่างประเทศที่คนต่างด้าวนำมาใช้เมื่อเริ่มต้นประกอบธุรกิจในประเทศไทย

"ธุรกิจ" หมายความว่า การประกอบกิจการในทางเกษตรกรรม อุตสาหกรรม หัตถกรรม พาณิชยกรรม การบริการ หรือกิจการอย่างอื่น อันเป็นการค้า

"ใบอนุญาต" หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบธุรกิจ

"ผู้รับใบอนุญาต" หมายความว่า คนต่างด้าวที่ได้รับใบอนุญาต

"หนังสือรับรอง" หมายความว่า หนังสือรับรองการประกอบธุรกิจ

"ผู้รับหนังสือรับรอง" หมายความว่า คนต่างด้าวที่ได้รับหนังสือรับรอง

"คณะกรรมการ" หมายความว่า คณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

"พนักงานเจ้าหน้าที่" หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

"นายทะเบียน" หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียนการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

"อธิบดี" หมายความว่า อธิบดีกรมทะเบียนการค้า

"รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

⁴⁷ มาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

ราชอาณาจักรไทยนั้น จะต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมทะเบียนการค้า การประกอบธุรกิจนั้น จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด ซึ่งการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวนั้นห้ามประกอบ ธุรกิจที่เป็นความมั่นคงของประเทศหรือมีผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรม จารีตประเพณี และศีลธรรม พินับานหรือเป็นธุรกิจที่มีผลต่อทรัพยากรธรรมชาตินอกเสียจากธุรกิจนั้นได้รับการอนุญาตจาก คณะรัฐมนตรี และธุรกิจที่เข้ามาทำนั้นจะเป็นธุรกิจที่คนไทยยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันก็ไม่สามารถที่จะเข้ามาทำธุรกิจได้

3.4.4 การขออนุญาตในการประกอบธุรกิจ

การขออนุญาตในการประกอบธุรกิจนั้นในคนต่างด้าวยื่นคำขออนุญาตต่อรัฐมนตรีหรืออธิบดี ตามหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ซึ่งการอนุญาตนั้นเป็นไปตามที่กำหนดแล้วแต่กรณี โดยการขออนุญาตนั้นจะเสร็จภายใน 60 วันนับแต่วันที่ยื่นคำขอ หากเป็นกรณีที่คณะรัฐมนตรีมีเหตุ จำเป็นไม่สามารถที่จะพิจารณาได้สามารถที่จะขอย่นระยะเวลาในการพิจารณาออกไปได้ตามที่เห็น ตามสมควร และเมื่อได้รับการอนุมัติจะทำการออกใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจภายใน 15 วัน แต่ หากไม่อนุมัติจะต้องทำการแจ้งให้คนต่างด้าวทราบโดยการทำเป็นหนังสือภายใน 30 วัน⁴⁸ ในกรณีที่

คนต่างด้าวต่อไปนี้ห้ามประกอบธุรกิจในราชอาณาจักร

- (1) คนต่างด้าวที่ถูกเนรเทศหรือการเนรเทศตามกฎหมาย
- (2) คนต่างด้าวที่เข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองหรือกฎหมายอื่น

⁴⁸ มาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

ในการขออนุญาตประกอบธุรกิจให้คนต่างด้าวยื่นคำขออนุญาตประกอบธุรกิจต่อรัฐมนตรีหรืออธิบดีตาม หลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้คณะรัฐมนตรีในกรณีธุรกิจตามบัญชีสอง หรืออธิบดี ในกรณี ธุรกิจตามบัญชีสามพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต แล้วแต่กรณีให้แล้วเสร็จภายในกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ยื่นคำขอ ในกรณีการพิจารณาอนุมัติของคณะรัฐมนตรีมีเหตุจำเป็น ซึ่งคณะรัฐมนตรีไม่อาจพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน ระยะเวลาดังกล่าวได้ให้ขยายระยะเวลาการพิจารณาออกไปอีกได้ตามความจำเป็น แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินหกสิบวันนับ แต่วันครบกำหนดเวลาดังกล่าว เมื่อคณะรัฐมนตรีให้การอนุมัติหรืออธิบดีอนุญาตตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้รัฐมนตรีหรือ อธิบดีออกใบอนุญาต ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติหรืออธิบดีอนุญาต ในการอนุญาต รัฐมนตรีจะ กำหนดเงื่อนไขตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด หรือตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ที่ออกตามความในมาตรา 18 สำหรับกรณีธุรกิจตามบัญชีสอง หรืออธิบดีจะกำหนดเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงที่ออกตามความใน มาตรา 18 สำหรับกรณีธุรกิจตามบัญชีสาม ก็ได้ ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีไม่อนุมัติให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจ ตาม บัญชีสองให้รัฐมนตรีแจ้งการไม่อนุมัติให้คนต่างด้าวทราบเป็นหนังสือภายในสามสิบวัน และให้ระบุเหตุที่ไม่ให้ การอนุมัตินั้นไว้โดยชัดแจ้งในกรณีที่อธิบดีไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามบัญชีสาม ให้อธิบดีแจ้งการไม่

ได้มีการกระทำความผิดในธุรกิจเกิดขึ้น อธิบดีสามารถที่จะสั่งพักใช้ใบอนุญาตชั่วคราวเพื่อตรวจสอบธุรกิจดังกล่าว และหากตรวจสอบแล้วพบว่าได้กระทำความผิดจริงก็สามารถที่จะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตหรือหนังสือที่ทำการอนุญาตได้ ซึ่งการพักใบอนุญาตชั่วคราวหรือการเพิกถอนใบอนุญาตนั้นสามารถที่จะอุทธรณ์ได้ แต่การขออุทธรณ์จะมีผลทำให้ไม่สามารถที่จะประกอบธุรกิจนั้นได้จนกว่าจะทำการวินิจฉัยสำเร็จ เว้นแต่ได้รับการอนุญาตจากรัฐมนตรีแล้ว⁴⁹ ซึ่งใบอนุญาตนั้นสามารถที่จะใช้ไปได้ตลอดจนกว่าจะเลิกประกอบธุรกิจ แต่หากเป็นหนังสือรับรองนั้นสามารถใช้ได้เท่ากับระยะเวลาที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลหรือตามสนธิสัญญาที่ได้กำหนดให้ประกอบธุรกิจหรือได้รับการส่งเสริมการลงทุน ในกรณีที่ใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองนั้นชำรุดหรือสูญหายให้ยื่นคำร้องหรือขอใบรับแทน ต่อนายทะเบียนภายใน 15 วันนับตั้งแต่วันที่ชำรุดหรือสูญหาย ในการขอใบแทนอนุญาตหรือหนังสือรับรองให้เป็นไปตามแบบหรือวิธีการที่รัฐมนตรีกำหนด⁵⁰ และเมื่อผู้รับใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองเลิกประกอบธุรกิจหรือย้ายสถานที่ประกอบธุรกิจ ให้แจ้งการเลิกหรือย้ายสถานที่ประกอบ

อนุญาตให้คนต่างด้าวนั้นทราบเป็นหนังสือภายในสิบห้าวัน และให้ระบุนเหตุที่ไม่ให้การอนุญาตนั้นไว้โดยชัดแจ้ง คนต่างด้าวนั้นมีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งไม่อนุญาตต่อรัฐมนตรีได้ และให้นำความในมาตรา 20 มาใช้บังคับโดยอนุโลม.

⁴⁹ มาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

ในกรณีที่อธิบดีสั่งพักการใช้ใบอนุญาตชั่วคราวหรือสั่งระงับการประกอบธุรกิจชั่วคราว หรือสั่งเพิกถอนใบอนุญาตหรือหนังสือรับรอง ตามมาตรา 19 วรรคสอง ให้ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้รับหนังสือรับรองมีสิทธิอุทธรณ์โดยทำเป็นหนังสือยื่นต่อรัฐมนตรีภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งการอุทธรณ์ไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งอธิบดีเว้นแต่รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการจะสั่งทุเลาให้ รัฐมนตรีต้องวินิจฉัยอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ยื่นอุทธรณ์คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สิ้นสุด.

⁵⁰ มาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

ภายใต้บังคับมาตรา 7 มาตรา 19 และมาตรา 20 ใบอนุญาตให้ใช้ได้ตลอดไปจนกว่า ผู้รับใบอนุญาตจะเลิกประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาต สำหรับหนังสือรับรองให้ใช้ได้เท่าระยะเวลาที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย หรือตามที่สนธิสัญญากำหนดให้ประกอบธุรกิจนั้นหรือตลอดระยะเวลาที่ธุรกิจนั้น ได้รับการส่งเสริมการลงทุนหรือได้รับอนุญาตให้ประกอบอุตสาหกรรมหรือประกอบการค้าเพื่อการส่งออกแล้วแต่กรณีเว้นแต่ผู้ได้รับหนังสือรับรองเลิกประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตก่อนครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวก็ให้หนังสือรับรองใช้ได้เพียงนั้น ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้รับหนังสือรับรองต้องแสดงใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองดังกล่าวไว้ ณ สถานที่ประกอบธุรกิจของตนในที่เปิดเผย ถ้าใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองชำรุดหรือสูญหายให้ยื่นคำขอรับใบแทน ต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบการชำรุดหรือสูญหาย การขอและการออกใบแทนใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองให้เป็นไปตามแบบและวิธีการที่รัฐมนตรีกำหนด แต่ระยะเวลาในการออกใบแทนต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอและให้ถือว่าใบแทนนั้นเป็นเอกสารที่ใช้แทนใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองได้จนกว่าจะได้รับใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองใหม่.

ธุรกิจภายใน 15 วัน นับแต่วันที่เลิกหรือย้ายกิจการนั้น⁵¹ และในการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว จะต้องไม่เป็นธุรกิจที่มีการห้ามประกอบตามท้ายพระราชบัญญัตินี้ด้วย เนื่องจากในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวนั้น ได้มีการห้ามไม่ให้บุคคลต่างด้าวประกอบธุรกิจ เช่น ธุรกิจที่ไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบกิจการด้วยเหตุผลพิเศษ ธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศ ซึ่งกิจการไปรษณีย์นั้นได้เข้าข่ายเกี่ยวกับธุรกิจที่เกี่ยวกับความมั่นคงของประเทศเนื่องจากในพระราชบัญญัติไปรษณีย์ไทย พ.ศ. 2477 นั้น ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งให้มีอำนาจในการตรวจสอบของที่ทำการขนส่งได้ หรือมีผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรม จารีตประเพณี ทัศนกรรมพื้นบ้าน หรือทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และธุรกิจที่คนไทยยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าว การที่รัฐบาลได้มีการห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจตาม 3 บัญชีนี้ เนื่องจากป้องกันคนต่างด้าวที่เข้ามาแสวงหาผลประโยชน์ในประเทศเกินสมควร อีกทั้งการประกอบธุรกิจบางรายการนั้นประชาชนยังไม่มีความรู้ความสามารถในธุรกิจ บางรายการอาจทำให้เห็นว่าประเทศหรือประชาชนในประเทศอาจจะเสียประโยชน์และทำให้ทรัพยากรในประเทศนั้นหมดไปอีกด้วย

3.4.5 การอนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจ

การอนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจ มีทั้งการอนุญาตกิจการที่ไม่ได้อยู่ท้ายบัญชีในพระราชบัญญัตินี้และเป็นกิจการที่อยู่ท้ายบัญชีในพระราชบัญญัตินี้ ถ้าเป็นธุรกิจที่ไม่ได้อยู่ในท้ายบัญชีพระราชบัญญัตินี้ก็สามารถที่จะทำได้ โดยต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดการขออนุญาตของพระราชบัญญัติฉบับนี้⁵² ส่วนกิจการที่เป็นการต้องห้ามในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ การที่รัฐจะ

⁵¹ มาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

เมื่อผู้รับใบอนุญาต ผู้รับหนังสือรับรองเลิกประกอบธุรกิจ หรือย้ายสำนักงานหรือสถานที่ประกอบธุรกิจ ให้แจ้งการเลิกหรือย้ายต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันเลิกหรือวันย้ายนั้นตามแบบและวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง.

⁵² มาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

ในการขออนุญาตประกอบธุรกิจให้คนต่างด้าวยื่นคำขออนุญาตประกอบธุรกิจต่อรัฐมนตรีหรืออธิบดีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้คณะรัฐมนตรีในกรณีธุรกิจตามบัญชีสอง หรืออธิบดี ในกรณีธุรกิจตามบัญชีสามพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต แล้วแต่กรณีให้แล้วเสร็จภายในกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ยื่นคำขอในการพิจารณาอนุมัติของคณะรัฐมนตรีมีเหตุจำเป็น ซึ่งคณะรัฐมนตรีไม่อาจพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาดังกล่าวได้ให้ขยายระยะเวลาการพิจารณาออกไปอีกได้ตามความจำเป็น แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาดังกล่าว เมื่อคณะรัฐมนตรีให้การอนุมัติหรืออธิบดีอนุญาตตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้รัฐมนตรีหรือ

อนุญาตอาจจะเป็นเพราะเนื่องจากประเทศไทยได้เข้าผูกพันในข้อตกลงระหว่างประเทศต่าง ๆ หรือตามข้อเรียกร้องที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีข้อตกลงระหว่างประเทศ แต่ในขณะเดียวกันประเทศไทยก็สามารถที่จะประกอบธุรกิจที่เป็นการต้องห้ามจากรัฐอื่นได้ หากได้มีการทำข้อตกลงระหว่างประเทศ หรือในการที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีข้อตกลงระหว่างประเทศต่าง ๆ⁵³ เพื่อจะไม่ให้เกิดการกีดกันทางการค้าเกิดขึ้นกับประเทศสมาชิกที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมในข้อตกลง อีกทั้งเพื่อเป็นการพัฒนาธุรกิจของประเทศไทยให้มีมาตรฐานที่สูงขึ้นก็ได้

3.5 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469

ความเป็นมา

ในการศึกษาพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ซึ่งเป็นกฎหมายภายในนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าการประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน สำหรับประเทศที่เข้ามาประกอบกิจการการจัดส่งแบบเร่งด่วน ถ้าเป็นการขนส่งระหว่างประเทศในการนำพัสดุเข้ามาภายในประเทศไทยจำเป็นจะต้องมีการเสียภาษีศุลกากร ผู้ศึกษามีความเห็นว่าจะต้องมีการศึกษาในส่วนของการปฏิบัติในการเสียภาษีศุลกากรเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายภายในที่ได้กำหนดไว้ในกรณีที่มีการขนส่งสิ่งของระหว่างประเทศ จากบทกฎหมายพบว่าประเทศไทยได้มีความเข้มงวดและปฏิบัติมาช้านานแล้ว ดังจะอธิบายได้ดังนี้

อธิบดีออกใบอนุญาต ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติหรืออธิบดีอนุญาต ในการอนุญาต รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด หรือตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ที่ออกตามความในมาตรา 18 สำหรับกรณีธุรกิจตามบัญชีสอง หรืออธิบดีจะกำหนดเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงที่ออกตามความในมาตรา 18 สำหรับกรณีธุรกิจตามบัญชีสาม ก็ได้ ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีไม่อนุมัติให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามบัญชีสองให้รัฐมนตรีแจ้งการไม่อนุมัติให้คนต่างด้าวนั้นทราบเป็นหนังสือภายในสามสิบวัน และให้ระบุเหตุที่ไม่ให้การอนุมัตินั้นไว้โดยชัดแจ้งในกรณีที่อธิบดีไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามบัญชีสาม ให้อธิบดีแจ้งการไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวนั้นทราบเป็นหนังสือภายในสิบห้าวัน และให้ระบุเหตุที่ไม่ให้การอนุญาตนั้นไว้โดยชัดแจ้ง คนต่างด้าวนั้นมีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งไม่อนุญาตต่อรัฐมนตรีได้ และให้นำความในมาตรา 20 มาใช้บังคับโดยอนุโลม.

⁵³ มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

บทบัญญัติมาตรา ๕ มาตรา ๘ มาตรา ๑๕ มาตรา ๑๗ และมาตรา ๑๘ ไม่ใช้บังคับแก่คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยเป็นการเฉพาะกาล คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ โดยสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีความผูกพันตามพันธกรณี ให้ได้รับยกเว้นจากการบังคับใช้บทบัญญัติแห่งมาตราต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง และให้เป็นไปตามบทบัญญัติและเงื่อนไขของสนธิสัญญานั้น ซึ่งอาจรวมถึง การให้สิทธิคนไทยและวิสาหกิจของคนไทยเข้าไปประกอบธุรกิจในประเทศสัณฐานิตของคนต่างด้าวนั้นเป็นการต่างตอบแทนด้วย.

คำว่า “ศุลกากร” นั้น ตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 หมายถึง “อาคารที่เรียกเก็บจากสินค้าเข้าและสินค้าออก ได้แก่ อาคารขาเข้าและอาคารขาออก” แต่จะเริ่มใช้ครั้งแรกเมื่อไรนั้น ปรากฏหลักฐานตามตำนานกรมศุลกากรของพระยาอนุนามราชชน ได้บันทึกไว้ว่า “ได้ความว่าคำว่า ศุลกากรนั้น เจ้าพระยาภาศกรวงศ์ เป็นผู้คิดขึ้นเพื่อหาตรงกับคำว่า Customs ในภาษาอังกฤษ คำว่า ศุลกากรจะประกาศใช้ขึ้นเมื่อใด ค้นหาหลักฐานอะไรไม่ได้เข้าใจว่าจะไม่ได้ประกาศใช้เป็นทางราชการ โดยตรงเพราะในหนังสือราชการสมัยนั้น ลงฉบับก็ใช้เป็นกรมศุลกสถานก็มี เช่น เมื่อจุลศักราช 1250⁵⁴ (พ.ศ. 2431) มีคำว่า “อธิบดีผู้บัญชาการกรมศุลกากร” แต่ในหนังสือของกระทรวงการต่างประเทศฉบับหนึ่งเรียกผู้บัญชาการกรมศุลกสถาน พ.ศ. 2432 เรียกว่าผู้บัญชาการกรมศุลกากร (ไม่มีคำว่าอธิบดี) พ.ศ. 2433 เรียกว่า ๖๗๗๓ที่เกษตรอธิบดีผู้บัญชาการศุลกากร เพราะฉะนั้น คำ ศุลกากรจะต้องเกิดขึ้นเป็นครั้งแรก ภายหลัง พ.ศ. 2426 และก่อน พ.ศ. 2431”

เมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 (พ.ศ. 2457-2461) ประเทศไทยได้ประกาศสงครามเข้าร่วมกับฝ่ายสัมพันธมิตรเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 ซึ่งเป็นฝ่ายชนะสงครามภายหลังสงครามโลกสิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2461 ประเทศไทยถือโอกาสเจรจายกเลิกสัญญาที่ไม่เป็นธรรมกับนานาประเทศ ซึ่งได้ทำไว้ตั้งแต่ครั้งสนธิสัญญาบาวริง โดยเฉพาะในเรื่องพิกัดศุลกากรซึ่งเดิมเราจะเก็บภาษีศุลกากรเกินกว่าร้อยละสามไม่ได้ ในการนี้รัฐบาลได้ แต่งตั้งให้ ดร.ฟรานซิส บี.แซร์ (Dr. Francis B. Sayre ซึ่งต่อมาได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็น พระยาภิธานมโนตรี) ที่ปรึกษากระทรวงต่างประเทศ ไปเจรจาแก้ไขสนธิสัญญากับประเทศต่าง ๆ จนประสบความสำเร็จในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยตามสนธิสัญญาฉบับใหม่ ไทยมีอิสระสมบูรณ์ที่จะตั้งพิกัดอัตราศุลกากรได้เต็มที่

ในการเจรจาแก้ไขสนธิสัญญาที่ไม่เป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีศุลกากร ปรากฏว่าในสมัยที่ พระ วรวงศ์เธอพระองค์เจ้าพร้อมพงษ์อิริราช ทรงดำรงตำแหน่งอธิบดี และ มร.วิลเลียม นันส์ (Mr. Wullam Nuns) เป็นที่ปรึกษาศุลกากร ทางเราได้จัดร่างกฎหมายวางระเบียบวิธีการศุลกากรขึ้นฉบับหนึ่งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2452 (ร.ศ.128) เรียกว่า ร่างข้อบังคับการค้าและศุลกากร [Trade and Customs Regulations 128 (1909)] โดยอาศัยตามหลักในกฎหมายอังกฤษเป็นแบบฉบับ ลงวันที่ 24 กรกฎาคม ค.ศ. 1879 (พ.ศ. 2419) ชื่อ Customs Consolidation Act.1879 แล้วส่งร่างข้อบังคับทางการค้าดังกล่าว [Draft of Proposed Trade and Customs Regulation for the Kingdom

⁵⁴ จุลศักราช: ศักราชน้อย ตั้งขึ้นภายหลังมหาศักราช เป็นศักราชที่เราใช้กันก่อนใช้ศักราชรัตนโกสินทร์ เริ่มภายหลังพุทธศักราช 1181 ปี (พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525).

of Siam, R.S. 128 (1909)] ไปให้นานาประเทศที่มีสัญญาทางพระราชไมตรีกับประเทศไทย พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน หลังจากนั้นจึงประกาศใช้เป็นกฎหมายนั้นคือ พระราชบัญญัติ ศุลกากร พ.ศ.2469 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 43 หน้า 272 วันที่ 13 สิงหาคม พ.ศ. 2469 นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา กิจกรรมศุลกากรได้ดำเนินไปอย่างกว้างขวางมีอิสระสมบูรณ์ทุก ประการ⁵⁵

สำหรับภูมิหลังของ พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 ได้มีการศึกษาจากรายงานการประชุม เสนาบดีที่ 6/2468 ลงวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2468⁵⁶ พบว่า ย้อนหลังตั้งแต่ปี พ.ศ. 2468 ขึ้นไป ยังไม่มีพระราชบัญญัติศุลกากรบังคับใช้เป็นกิจจะลักษณะ ต้นฉบับพระราชบัญญัติศุลกากรมีใช้ภาษาไทย แต่มีการร่างเป็นภาษาอังกฤษก่อนแล้วจึงมาแปลเป็นภาษาไทยในภายหลัง ดังนั้นการจะเข้าใจหลัก กฎหมายศุลกากรอย่างถ่องแท้จะต้องอ่านเทียบเคียงกับฉบับภาษาอังกฤษด้วย โดยเฉพาะมาตรา 27 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 หากอ่านแต่ฉบับภาษาไทยอย่างเดียวอาจจะทำให้ตีความ คลาดเคลื่อนได้ แม้จะมีการตรวจแก้ไขร่างภาษาไทยกับต้นร่างภาษาอังกฤษแล้วก็ตาม กระนั้นก็ดี ภาษาไทยที่แปลจากภาษาอังกฤษก็ยังมีความหมายที่ไม่ตรงกัน⁵⁷

ในระหว่างที่พระวรวงศ์เธอพระองค์เจ้าวิวัฒนไชยทรงดำรงตำแหน่งเป็นอธิบดีกรมศุลกากร (พ.ศ. 2478 - 2481) ได้ทรงปรับปรุงงานด้านศุลกากรเพื่อให้เป็นกรมที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย

⁵⁵ สำหรับประวัติของการร่างพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ได้ปรากฏอยู่ในหนังสือหอรัษฎากร พิพัฒน์ที่ 142/16953 ลงวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2468 ที่พระองค์เจ้าศุภโยคเกษม เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวถึงร่างกฎหมายดังกล่าว.

⁵⁶ ได้มีการเสนอร่างพระราชบัญญัติศุลกากรเข้าที่ประชุมเสนาบดีพิจารณา ปรากฏในรายงานฯ ดังนี้ “ได้มีการปรึกษาหารือกันระหว่างเสนาบดีต่างประเทศ, มุรธาธร, มหาตไทย, ทหารเรือ, คลังและสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวง นครสวรรค์ ยุติความเห็นส่วนใหญ่ว่า กฎหมายในเรื่องนี้ไม่มีปัญหาว่าจะควรหรือไม่ ควรให้มีขึ้น เพราะกิจการ ส่วนมากได้ปฏิบัติกันอยู่แล้ว แต่หากยังไม่ได้ประมวลขึ้นไว้เป็นบทพระราชบัญญัติ ข้อความทั้งนี้ได้ปรึกษาหารือ ผู้แทนนานาประเทศมากมายหลายชั้น แต่ตัวพระราชบัญญัติภาษานี้แปลจากต้นฉบับภาษาอังกฤษ ถ้อยคำยังไม่ เรียบร้อยจนความก็ดูไม่สู้สนิท แต่ต้นฉบับภาษาอังกฤษนั้นคลังไม่ได้ทูลเกล้าถวายขึ้นมา จึงไม่ได้พระราชทานไปให้ที่ ประชุมได้อ่านตรวจเทียบ จึงมีพระราชดำรัสสั่งให้เสนาบดีคลังคัดร่างพระราชบัญญัติภาษาอังกฤษถวายสมเด็จพระเจ้า ฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์และเสนาบดีสภาอ่านทราบทั่วกันก่อนแล้วจึงจะได้ปรึกษากันใหม่อีกชั้น 1” เสนาบดีคลังรับ กระแสรับสั่ง.

⁵⁷ สกล สกลเดช, หนังสือกฎหมายศุลกากร, 2540 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์กระทรวงพาณิชย์, 2540), 48-52.

ผลงานสำคัญคือ การตราพระราชบัญญัติพิทักษ์ตราศุลกากร พ.ศ. 2478 เปลี่ยนการเก็บภาษีศุลกากรจากหลักการเก็บตามราคามาเป็นตามสภาพ นับเป็นแม่บทในการเรียกเก็บภาษีอากรของไทยตามแบบอารยประเทศ และยังได้ขยายประเภทของสินค้าที่ต้องเสียภาษีจาก 30-40 ประเภทเป็น 198 ประเภท

นอกจากนี้ยังทรงรับสั่งให้จัดรวบรวมประมวลคำสั่ง ระเบียบและกฎหมายต่าง ๆ ที่เจ้าพนักงานศุลกากรต้องปฏิบัติเข้าเป็นหมวดหมู่ เป็นคู่มือของข้าราชการเรียกว่า "ประมวลข้อบังคับศุลกากร พ.ศ. 2481"⁵⁸ ซึ่งข้าราชการกรมศุลกากรได้ยึดถือเป็นคู่มือการปฏิบัติราชการตลอดมา⁵⁹

ในส่วนของพระราชบัญญัติศุลกากรนี้ ผู้ศึกษาจะขอศึกษาเฉพาะในส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งเร่งด่วนทางอากาศ โดยมีรายละเอียดที่จะทำการศึกษา ดังต่อไปนี้

3.5.1 สารสำคัญของพระราชบัญญัติศุลกากรพ.ศ. 2469

หลักเกณฑ์ในการนำเข้าและส่งออก

ในการดำเนินกิจการการค้าที่ต้องมีการนำเข้าสินค้าและส่งออกเพื่อจำหน่าย สามารถกระทำได้หลายวิธีการด้วยกัน เช่น ทางเรือ ทางอากาศ แต่หากเป็นกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนหรือผู้ประกอบการต้องการให้การขนส่งเป็นไปอย่างรวดเร็วเพื่อประโยชน์ในทางการค้า การขนส่งทางอากาศจึงเป็นสิ่งที่จำเป็นซึ่งในปัจจุบันการขนส่งทางอากาศได้รับความนิยมจากหลายแวดวงธุรกิจ อาทิเช่น ภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม สิ่งทอ

ดังนั้น ในส่วนนี้ผู้ศึกษาจึงขอศึกษากฎหมายศุลกากรในส่วนที่เกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกทางอากาศ เพื่อที่จะนำไปวิเคราะห์ให้ได้ทราบถึงปัญหาในบทต่อไป และเนื่องจากพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ไม่ได้มีการบัญญัติถึงการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางอากาศ รัฐบาลจึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายศุลกากรที่เกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกทางอากาศ คือ พระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480 เพื่อที่จะเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกทางอากาศ

⁵⁸ ประมวลข้อบังคับศุลกากร พ.ศ. 2481 ได้มีการแก้ไขหลายครั้งโดยกรมศุลกากรได้แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานแก้ไขปรับปรุง ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2501 ครั้งที่สองในปี พ.ศ. 2530 ได้แก้ไขปรับปรุงและเปลี่ยนชื่อเรียกเป็น “ประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2530 แบ่งออกเป็น 22 หมวด ครั้งที่ 3 ในปี พ.ศ. 2541 และครั้งที่ 4 แก้ไขตามคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 17/2544 ลงวันที่ 3 สิงหาคม พ.ศ. 2544 เรียกว่า “ประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2544” แบ่งออกเป็น 5 ภาค รวม 32 หมวด.

⁵⁹ กระทรวงการคลัง, **ประวัติความเป็นมาของกระทรวงการคลัง** [Online], 2556, แหล่งที่มา <http://www.mof.go.th/mofhistory.htm>.

สนามบินที่รัฐมนตรีได้ใช้สำหรับการนำเข้าและส่งออกของประเภทใด ๆ หรือทุกประเภทนั้น ให้ถือว่าเป็นสนามบินศุลกากรซึ่งอยู่ที่รัฐมนตรีจะกำหนดว่าจะให้สนามบินใดเป็นสนามบินที่ใช้สำหรับการนำเข้าและส่งออก⁶⁰ ในการนำเข้าและการส่งออกนั้นห้ามกระทำการนำเข้าและส่งออกนอกจากสนามบินศุลกากร เว้นแต่หากเกิดเหตุการณ์จำเป็นที่จะต้องลงก่อนสนามบินศุลกากรเพราะเหตุสุดวิสัย⁶¹ ก็ให้ผู้ควบคุมอากาศยานรายงานต่อพนักงานศุลกากรหรือพนักงานฝ่ายปกครองหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจทันที และห้ามให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำของขึ้นหรือลงจากอากาศยานนั้น จนกว่าจะได้รับความยินยอมจากเจ้าหน้าที่⁶² ก่อนที่จะเข้ามาในราชอาณาจักร บุคคลที่พนักงานศุลกากรจากประเทศต้นทางได้ประทับที่ของไว้ห้ามทำการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม⁶³ และเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ออกใบอนุญาตให้นำสินค้าออก ห้ามมีการนำของที่จะส่งออกขึ้นอากาศยานเพิ่มโดยไม่ได้

⁶⁰ มาตรา 3 (2) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

สนามบินศุลกากร" ให้หมายความว่า สนามบินที่รัฐมนตรีได้กำหนดขึ้นไว้ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เป็นสนามบินสำหรับการนำเข้า หรือส่งออก หรือนำเข้าและส่งออกซึ่งของประเภทใด ๆ หรือทุกประเภททางอากาศ.

⁶¹ มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

ในการเข้าในหรือออกนอกราชอาณาจักรห้ามมิให้อากาศยานลงในหรือขึ้น จากที่ใดนอกจากสนามบินศุลกากรแต่ในกรณีที่อากาศยานจำต้องลงก่อนมาถึงหรือหลัง แต่ได้ไปจากสนามบินศุลกากรเพราะเหตุสุดวิสัย เมื่อได้ปฏิบัติตามวิธีที่กำหนดไว้ใน มาตรา 6 แล้ว ก็ให้ถือเสมือนหนึ่งว่าได้ลงในหรือขึ้นจากสนามบินศุลกากร เพื่อความประสงค์แห่งความในวรรคก่อน.

⁶² มาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

ถ้าอากาศยานซึ่งเดินทางเข้าในหรือออกนอกราชอาณาจักร จำต้องลงในที่ใดนอกจากสนามบินศุลกากร เพราะเหตุสุดวิสัย ก็ให้ผู้ควบคุมรายงานต่อพนักงานศุลกากรหรือพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจโดยพลัน และเมื่อได้รับคำเรียกร้องก็ให้แสดงสมุดปูมซึ่งเป็นของอากาศยานนั้นต่อพนักงานที่กล่าวแล้ว และห้ามมิให้ผู้ควบคุมอนุญาตให้ชนของใด ๆ ขึ้นจากอากาศยานนั้นโดยมิได้รับความยินยอมของพนักงานศุลกากร และห้ามมิให้ผู้โดยสารหรือผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานนั้นออกห่างไปจากที่นั้น โดยมิได้รับความยินยอมของพนักงานศุลกากรหรือพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ถ้าที่ที่ลงนั้นเป็นสนามบินก็ให้ผู้ควบคุมรายงานต่อเจ้าของหรือพนักงานประจำสนามบินโดยพลัน ว่าอากาศยานนั้นได้มาลงแล้วและมาจากที่ใด และให้เจ้าของหรือพนักงานประจำสนามบินรายงานต่อพนักงานศุลกากรโดยพลันว่า อากาศยานนั้นได้มาลงและต้องไม่ยอมให้ชนของใด ๆ ขึ้นจากอากาศยานนั้น หรือให้ผู้โดยสารหรือผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานนั้นไปจากสนามบิน โดยมิได้รับความเห็นชอบของพนักงานศุลกากร.

⁶³ มาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

ห้ามมิให้ผู้ใดในอากาศยานที่เดินทางเข้าในราชอาณาจักรทำลาย หรือเปลี่ยนแปลงตราเครื่องหมายใด ๆ ซึ่งพนักงานศุลกากร ณ สนามบินซึ่งตนได้จากมาก่อนเข้าในราชอาณาจักร ได้ประทับไว้กับส่วนใดของอากาศยาน หรือกับของใดในอากาศยานนั้น.

รับความยินยอมจากพนักงานเจ้าหน้าที่⁶⁴ ให้พนักงานศุลกากรอาจขึ้นบนอากาศยานหรืออยู่ในอากาศยานนั้นตลอดเวลาในการบรรทุกสินค้าลงหรือขนส่งสินค้าขึ้นหรือจนกว่าอากาศยานนั้นจะออก ให้พนักงานเจ้าหน้าที่สามารถที่จะตรวจค้นหรือตรวจเอกสารที่เกี่ยวกับสินค้าบนอากาศยานหรือจะสั่งให้เปิดหีบห่อของที่ขนมาก็ได้⁶⁵ และเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจดูหนังสือหรือเอกสารสินค้าที่ขนแล้วให้ถือว่าพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ทำการตรวจสอบและสลักหลังเอกสารที่ได้ทำการบรรทุกสินค้าที่ได้ทำการส่งออก⁶⁶

หากของที่จะต้องเสียภาษี หรือที่ต้องจำกัดหรือต้องห้ามนำเข้านั้น ได้มีการนำลงอากาศยานหรือนำขึ้นอากาศยานถือว่าเป็นการหลีกเลี่ยงการเสียภาษี⁶⁷ หากได้มีการลักลอบขนของที่ไม่ได้มีการเสียภาษี สามารถให้รับของหรือสินค้านั้นได้ ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ไม่นำมาใช้กับ

⁶⁴ มาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

เมื่อได้ออกไปปล่อยสำหรับอากาศยานแล้วตาม มาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัตินี้ ห้ามมิให้ผู้ใดซึ่งมิได้รับความยินยอมของพนักงานศุลกากรของใด ๆ ที่บรรทุกไว้ในอากาศยานนั้น เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักรขึ้นจากอากาศยาน.

⁶⁵ มาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469.

พนักงานศุลกากรอาจขึ้นไปบนเรือลำใด ๆ ก็ได้ภายในพระราชอาณาเขต และอาจอยู่ในเรือนั้นได้ตลอดเวลาที่ทำการบรรทุกสินค้าลงหรือขนส่งสินค้าขึ้น หรือจนกว่าเรือนั้นออกไป ไม่ว่าในที่ไหนใด ๆ ของเรือ และไม่ว่าในเวลาใด ๆ ให้พนักงานศุลกากรเข้าถึงและตรวจค้นได้และอาจตรวจดูสมุดหนังสือหรือบันทึกเรื่องราว หรือเอกสารไม่ว่าอย่างใด ๆ ที่เกี่ยวกับสินค้าในเรือได้ อาจสั่งให้เปิดห้องส่วนใด ๆ ของเรือ หรือให้เปิดหีบห่อ หรือที่บรรจุของอย่างใด ๆ ได้หรือถ้าจำเป็น จะให้หักเปิดสิ่งนั้น ๆ ก็ได้อาจประจำเครื่องหมายหรือประทับตรา หรือลั่นกุญแจ หรือผูกมัดของใด ๆ ที่อยู่ในเรือ หรือที่ใด หรือหีบห่อใด ๆ ก็ได้และถ้าเครื่องหมาย ดวงตรา กุญแจ หรือเครื่องผูกมัดนั้นได้ มีผู้ถอนไป หรือเปิดออก หรือหักต่อย หรือเปลี่ยนแปลงไป โดยจงใจไซ้ท่านว่านายเรือมีความผิด ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท.

⁶⁶ มาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

ใน มาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติ ศุลกากร พุทธศักราช 2469 ความว่า "อาจตรวจดูสมุดหนังสือหรือบันทึกเรื่องราว หรือเอกสาร ไม่ว่าอย่างใด ๆ ที่เกี่ยวกับสินค้า" ให้หมายความรวมถึงว่าอาจตรวจและสลักหลังเอกสารใด ๆ ทั้งสิ้นที่เกี่ยวกับอากาศยาน หรือกับของที่บรรทุกไว้หรือจะบรรทุกลงในอากาศยาน.

⁶⁷ มาตรา 12 พระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

ใน มาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติ ศุลกากร พุทธศักราช 2469 ความว่า "ในทะเลหรือในแม่น้ำลำคลอง" ให้หมายความรวมถึงตลอดถึงที่ใด ๆ ในราชอาณาจักรซึ่งอากาศยานได้ลง ประกอบกับ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา ๓๑ ของที่ต้องเสียค่าภาษีหรือที่ต้องจำกัด หรือต้องห้ามนั้น ผู้ใดนำ หรือ ยอมให้ผู้อื่นนำ หรือเกี่ยวข้องในการนำลงใน หรือออกจากเรือลำใดในทะเล หรือในแม่น้ำลำคลอง ซึ่งอาจเป็นทางแก่การฉ้อประโยชน์รายได้ของแผ่นดินก็ตีการหลีกเลี่ยงข้อจำกัด หรือข้อห้ามก็ตีท่านว่า ผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษดังบัญญัติไว้ในมาตรา 27.

การนำเข้าโดยอากาศยาน⁶⁸ แต่หากมีการลักลอบขนของไม่เสียภาษีและผู้ที่ควบคุมอากาศยานนั้นไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่า ตนได้จัดการเต็มตามวิสัยที่จะจัดให้⁶⁹ ผู้ที่ทำการควบคุมอากาศยานที่มาจากนอกราชอาณาจักร ต้องทำรายงานต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่กำหนดภายใน 24 ชั่วโมงนับตั้งแต่มายังสนามบินศุลกากร และเมื่อยื่นหนังสือให้เจ้าหน้าที่แล้วในหนังสือที่ยื่นต้องมีลายมือเจ้าหน้าที่ประจำสนามบินจากสนามบินที่ออกมาหนังสือ โดยต้องยื่นให้ก่อนที่จะทำการนำของที่นำเข้านั้นลง แต่หากได้รับอนุญาตเป็นกรณีพิเศษหรือได้ทำการเปลี่ยนอากาศยานที่ได้รับการขนส่ง หรือได้ส่งให้อากาศยานอื่นเพื่อการส่งต่อผู้ควบคุม จะต้องเขียนข้อความนี้ลงในสมุดบันทึกด้วยและถ้าหากได้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นก็จะต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ถ้าหากไม่มีการบรรทุกมาก็ไม่ต้องทำรายงานนี้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่⁷⁰

⁶⁸ มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

ในการใช้บทบัญญัติ มาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติ ศุลกากร พุทธศักราช 2469 บังคับห้ามมิให้รับอากาศยานไม่ว่าประเภทใด ๆ.

⁶⁹ มาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

ให้ใช้บทบัญญัติ มาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติ ศุลกากร พุทธศักราช 2469 บังคับแก่อากาศยานทุกประเภท ประกอบกับ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 มาตรา 33 ถ้ามีความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากรเกิดขึ้นเกี่ยวกับเรือซึ่งมีระวางบรรทุกเกินสองร้อยห้าสิบตัน และนายเรือนั้นไม่สามารถจะพิสูจน์ได้ว่าตนได้จัดการเต็มตามวิสัยที่จะจัดได้เพื่อที่จะสืบค้นให้พบและป้องกันเสียซึ่งการกระทำผิดนั้นแล้วไซ้ร้ท่านว่านายเรือมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าแสนบาท.

⁷⁰ มาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

ผู้ควบคุมอากาศยานทุกลำที่บรรทุกของมาแต่ภายนอกนอกราชอาณาจักร ต้องทำรายงานอันถูกต้องยื่นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามแบบที่อธิบดีกำหนดภายในยี่สิบสี่ชั่วโมง นับแต่เมื่ออากาศยานมาถึงสนามบินศุลกากร เมื่อยื่นรายงานนี้ให้ผู้ควบคุมยื่นสมุดปูมและบัญชีของทั้งปวงที่บรรทุกมา บัญชีนั้นต้องได้ลงลายมือชื่อพนักงานศุลกากรประจำสนามบินที่บรรทุกของก่อนเข้ามาในราชอาณาจักร และรายงานนี้ต้องทำยื่นก่อนเปิดระวางอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตพิเศษ และถ้าอากาศยานลำใดมาถึงสนามบินศุลกากรมีของต่างประเทศที่ประสงค์จะส่งออกก็ดี หรือจะขนขึ้น ณ ที่อื่นภายในราชอาณาจักรก็ดี ผู้ควบคุมจะต้องแถลงข้อความว่าด้วยของนั้น ๆ ลงไว้ในรายงานด้วย ถ้ามีการทำผิดต่อบทมาตรานี้ด้วยประการใด ๆ ผู้ควบคุมมีความผิด ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท และบรรดาของที่มีได้ทำรายงานยื่นไว้โดยถูกต้องนั้นให้กักไว้จนกว่าจะได้รายงานให้ถูกต้อง หรือจนกว่าจะได้อธิบายเหตุที่ทำการขาดตกบกพร่องนั้นให้เป็นที่พอใจของอธิบดี.

เมื่ออากาศยานใดมิได้บรรทุกของ ก็ไม่ต้องทำรายงานตามมาตรานี้ แต่ต้องยื่นสมุดปูมเพื่อพนักงานศุลกากรตรวจและสลักหลัง

หากจะให้อากาศยานที่บรรทุกของหรือไม่ได้บรรทุกของออกนอกราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานนั้นรายงานต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือหากผู้ควบคุมไม่อยู่โดยเหตุจำเป็นก็ให้บุคคลใดที่ได้รับอำนาจเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ควบคุมไปรายงานต่อเจ้าพนักงาน โดยเป็นการรายงานเกี่ยวกับของที่บรรทุกและต้องแจ้งว่าต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ว่าจะออกไปต่างประเทศและให้ถือว่าใบแจ้งความนั้นเป็นใบที่จะอนุญาตให้ออกไปต่างประเทศได้ และถ้าอากาศยานนั้นได้บรรทุกของใดๆ ผู้ควบคุมจะต้องยื่นบัญชีและทำคำสำแดงรายการของของที่บรรทุกด้วย และถ้าอากาศยานลำใดได้ออกไปต่างประเทศโดยไม่ได้ใบปล่อยอากาศยานก็จะต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติ⁷¹ และถ้าอากาศยานนั้นได้รับการปล่อยออกจากสนามบินศุลกากรแล้วไปยังสนามบินศุลกากรภายในประเทศให้ผู้ควบคุมอากาศยานยื่นสมุดต่อพนักงานประจำสนามบินศุลกากรเพื่อตรวจสอบและให้ยื่นใบแจ้งความว่าจะออกไปต่างประเทศต่อพนักงานนั้นด้วยอีก 1 ฉบับ หากได้มีการบรรทุกของมาด้วยก็จะต้องทำกรดยื่นบัญชีและใบสำแดงรายการของที่บรรทุกด้วย พร้อมกับต้องแสดงใบปล่อยอากาศยานที่ได้รับมาจากสนามบินศุลกากรแรกที่ยื่นออกมาด้วย และต้องทำแบบนี้ไปเรื่อยๆ หากมีการไปสนามบินศุลกากรอื่นที่อยู่ในราชอาณาจักร⁷²

⁷¹ มาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

ก่อนจะปล่อยอากาศยานลำใดที่บรรทุกของหรือมิได้บรรทุกของออกนอกราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมหรือถ้าผู้ควบคุมไม่อยู่โดยเหตุจำเป็นอันจะหลีกเลี่ยงมิได้ก็ให้ผู้ใดผู้หนึ่ง ซึ่งได้รับอำนาจเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ควบคุม ไปรายงานต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ศุลกากรและต้องตอบคำถามใด ๆ ของพนักงานเจ้าหน้าที่ในข้อใด ๆ อันเกี่ยวแก่อากาศยานของที่บรรทุกและการเดินทาง ต้องยื่นสมุดปูมเพื่อพนักงานตรวจและต้องยื่นใบแจ้งความว่าจะออกไปต่างประเทศ ต่อพนักงานนั้นตามแบบที่อธิบดีกำหนดเมื่อพนักงานได้ลงลายมือชื่อในใบแจ้งความ แล้วก็ถือว่าใบแจ้งความนั้น เป็นใบปล่อยให้อากาศยานออกเดินทางไปต่างประเทศได้

ถ้าอากาศยานนั้นบรรทุกของใด ๆ ก็ให้ผู้ควบคุมยื่นบัญชีของและทำคำสำแดงรายการของทั้งปวงที่บรรทุกตามแบบที่อธิบดีกำหนด ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมปล่อยอากาศยานตามอัตราตามที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวง

ถ้าอากาศยานลำใดออกจากสนามบินศุลกากรในราชอาณาจักรไปภาคต่างประเทศ โดยมีได้มีใบปล่อยอากาศยาน หรือมิได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติ มาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัตินี้ ผู้ควบคุมหรือตัวแทนเมื่อผู้ควบคุมไม่อยู่ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท
อธิบดีมีอำนาจจัดเก็บค่าธรรมเนียมปล่อยอากาศยานที่ตั้งเก็บตามมาตรา⁷²

⁷² มาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

ถ้าอากาศยานลำใดได้รับใบปล่อยอากาศยาน แล้วออกจากสนามบินศุลกากรหนึ่งไปยังสนามบินศุลกากรอื่นใดในราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมยื่นสมุดปูมต่อพนักงานประจำสนามบินนั้นเพื่อตรวจ และให้ยื่นใบแจ้งความว่าจะ

3.5.2 อำนาจและหน้าที่

อธิบดีมีอำนาจในการงดเก็บค่าธรรมเนียมปล่อยอากาศยานที่ตั้งเก็บ อีกทั้งมีอำนาจสั่งลดหย่อนหรืองดเก็บค่าธรรมเนียมและค่าภาระติดพันที่ตั้งเก็บตามอากาศยานที่ได้มีการบรรทุกหรือถ่ายของออกหรือได้กระทำการงานอย่างหนึ่งในวันอาทิตย์ หรือวันหยุด หรือก่อนหรือภายหลังเวลาราชการ หรือเมื่อมีความจำเป็นเพื่อรักษาประโยชน์รายได้ของแผ่นดิน⁷³ และมีอำนาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายการแห่งใบแนบ ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469⁷⁴

ออกไปต่างประเทศต่อพนักงานนั้นด้วยอีกฉบับหนึ่ง และถ้าบรรทุกของไว้ในอากาศยานก็ให้ยื่นบัญชีของและสำแดงรายการ ของที่บรรทุกด้วยอีกฉบับหนึ่งเช่นกัน กับทั้งให้แสดงใบปล่อยอากาศยานที่พนักงานได้ออกให้ ณ สนามบินศุลกากรแรกที่อากาศยานได้จากมานั้นด้วย และจะต้องทำเช่นนี้ต่อไปทุก ๆ สนามบินศุลกากร จนกว่าจะได้รับใบปล่อยอากาศยานขั้นที่สุดออกนอกราชอาณาจักรและทุกคราว ๆ ที่ทำเช่นนี้ ให้เอาใบปล่อยอากาศยานเพิ่มเติมติดแนบเข้ากับใบปล่อยอากาศยานที่ได้ออกให้ ณ สนามบินศุลกากรแรกที่อากาศยานได้จากมานั้นด้วย ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับใบปล่อยอากาศยานเพิ่มเติมทุกฉบับตามอัตรา ตามที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวงอธิบดีมีอำนาจงดเก็บค่าธรรมเนียมปล่อยอากาศยานที่ตั้งเก็บตามมาตรา

⁷³ มาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

อธิบดีมีอำนาจสั่งลดหย่อนหรืองดเก็บค่าธรรมเนียมและค่าภาระติดพันที่ตั้งเก็บตาม มาตรา 110 และมาตรา 111 แห่งพระราชบัญญัติ ศุลกากร พุทธศักราช 2469 แก่อากาศยานได้ ประกอบกับ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469.

มาตรา 110 ถ้าเรือลำใดบรรทุกลงหรือถ่ายออกซึ่งของหรือสินค้าอย่างใด ๆ ก็ดีหรือกระทำการงานอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดีในวันอาทิตย์หรือวันหยุด หรือก่อนหรือภายหลังเวลาราชการดังกล่าวไว้ตามที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวง นอกจากจะได้รับอนุญาตจากอธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ก่อน และได้เสียค่าธรรมเนียมตามอัตราตามที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวง ท่านว่านายเรือหรือตัวแทนหรือทั้งสองคนร่วมกันมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท แต่การที่ต้องรับผิดตามมาตรา 111 ไม่กระทำให้ผู้นั้นหลุดพ้นจากโทษที่จะพึงต้องรับตามมาตราอื่นแห่งพระราชบัญญัตินี้ และ

มาตรา 111 เมื่อมีความจำเป็นเพื่อรักษาประโยชน์รายได้ของแผ่นดิน จะต้องวางพนักงานประจำเรือ ณ ที่ใด และจะไปยังที่นั้นจากด่านศุลกากรอันใกล้ที่สุดไม่ได้โดยง่ายก็ดีหรือเมื่อนายเรือหรือบุคคลอื่นซึ่งมีประโยชน์ได้เสียประสงค์จะให้พนักงานไปทำการ ณ ที่เช่นนั้นก็ดีท่านว่าบรรดาค่าเดินทางและค่าธรรมเนียมประจำวันอัตราตามที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวง ให้คิดเอาแก่เรือหรือบุคคลที่ร้องขอ

⁷⁴ มาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

เพื่อสะดวกและให้ทันทั่วทั้งในการค้าอธิบดี มีอำนาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายการแห่งใบแนบ 1, 3, 5 ถึง 13 ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ ศุลกากร พุทธศักราช 2469 และใบแนบ 2 ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ ศุลกากรแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พุทธศักราช 2472 และกำหนดแบบขึ้นใช้ใหม่ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการศุลกากร

เพื่อความสะดวกแก่การนำเข้าและการส่งออกในพหุติการณ์พิเศษ รัฐมนตรีจะมีคำสั่งเป็นลายลักษณ์อักษรเฉพาะกรณี ให้อากาศยานใดหรือบุคคลใดได้รับการยกเว้นจากพระราชบัญญัตินี้ ตลอดจนกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่เกี่ยวข้อง ทั้งหมดหรือบางส่วนก็ได้และจะกำหนดเงื่อนไขไว้ในคำสั่งนั้นด้วยก็ได้⁷⁵

3.6 บทสรุปท้ายบท

ในบทที่ 3 นี้เป็นการนำกฎหมายภายในประเทศที่มีความสอดคล้องกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) เนื่องจากในส่วนของพระราชบัญญัติไปรษณีย์ไทย พ.ศ. 2477 ไปรษณีย์ไทย พ.ศ. 2557 พระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทยจำกัด พ.ศ. 2546 มีความสอดคล้องในธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน เนื่องจากกิจการไปรษณีย์ของประเทศไทยนั้นมีความเหมือนกันกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน เห็นได้จากรูปแบบการขนส่งของกิจการไปรษณีย์นั้นมี และเมื่อมีความเหมือนกันนั้นจากข้อเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจที่ไม่ต้องการให้รัฐสนับสนุนหรือกระทำการกีดกัน ประเทศไทยควรที่จะต้องมีการแก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายภายในของประเทศไทยหรือไม่เพียงใด

เนื่องการบริการขนส่งแบบเร่งด่วนนั้น คงหนีไม่พ้นการขนส่งทางอากาศซึ่งเป็นการขนส่งที่รวดเร็วที่สุดในปัจจุบันและหากประเทศไทยสนใจที่จะต้องการเข้าร่วมเป็นภาคีข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในส่วนของธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน จำเป็นที่จะต้องศึกษาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในกฎหมายภายในที่เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศซึ่งก็คือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 และจะต้องวิเคราะห์ถึงพันธะกรณีที่จะเกิดขึ้นกับประเทศไทยด้วย ถึงแม้ว่าในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) จะได้กำหนดให้การจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น ไม่ให้หมายความรวมถึงการขนส่งทางอากาศก็ตาม แต่ผู้ศึกษามีความเห็นว่า การขนส่งพัสดุไปรษณีย์ที่เร็วที่สุดคือการขนส่งทางอากาศ ถึงแม้ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) จะไม่ให้มีการนำการขนส่งทางอากาศมาเกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนก็

⁷⁵ มาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2480.

เพื่อสะดวกแก่การคมนาคมระหว่างประเทศในพหุติการณ์พิเศษ รัฐมนตรีจะมีคำสั่งเป็นลายลักษณ์อักษรเฉพาะกรณีให้อากาศยานใด หรือบุคคลใดได้รับยกเว้นจากบทบังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ ตลอดทั้งบทกฎหมายว่าด้วยการศุลกากรที่เกี่ยวข้อง ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนก็ได้ และจะกำหนดเงื่อนไขในคำสั่งนั้นด้วยก็ได้

ตาม⁷⁶ แต่วิธีปฏิบัติในการจัดส่งของที่เป็นวิธีที่เร็วที่สุดก็น่าจะเป็นการนำของขึ้นโดยอากาศยาน ดังนั้นเมื่อนำของขึ้นอากาศยานแล้วผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรที่จะต้องทำการศึกษากฎหมายภายในฉบับนี้ด้วย

ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้นยังไม่ต้องมีการให้ประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีกดดันประเทศสมาชิกในการเข้ามาประกอบธุรกิจ ซึ่งเมื่อมีการเข้ามาประกอบธุรกิจของต่างชาติก็ต้องมีความสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ว่าการประกอบกิจการของต่างชาตินั้นสามารถที่จะประกอบกิจการการขนส่งได้หรือไม่ และหากประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีนั้นจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งภายในประเทศมากหรือน้อยเพียงใดหรือไม่

เนื่องจากในการประกอบธุรกิจการขนส่งแบบเร่งด่วนหากเป็นการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องมีการผ่านด่านศุลกากร ดังนั้น เมื่อมีการผ่านด่านศุลกากรก็ควรที่จะต้องนำกฎหมายภายในส่วนที่เกี่ยวกับการผ่านแดนเข้ามาทำการวิเคราะห์ด้วย เนื่องจากพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ได้กำหนดวิธีการปฏิบัติในการผ่านแดนเอาไว้และในข้อตกลงนั้น การที่จะให้มีเสถียรภาพในการผ่านด่านศุลกากรเพื่อที่จะเพิ่มประสิทธิภาพให้มีความรวดเร็วและมีความสอดคล้องกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ซึ่งในส่วนต่อไปนั้นผู้ศึกษาจะขอทำการวิเคราะห์ถึงพันธกรณีและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในกฎหมายภายในของประเทศไทย เพื่อที่จะทำการศึกษาว่าประเทศไทยนั้นสมควรที่จะเข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิกหรือไม่ และถ้าหากประเทศไทยจะเข้าร่วมเป็นภาคีควรที่จะต้องทำการแก้ไขหรือสามารถใช้ข้อเรียกร้องอะไรได้บ้างหรือไม่

⁷⁶ Annex 10-B of Trans-Pacific Partnership.

For the purposes of this Annex, express delivery services means the collection, transport and delivery of documents, printed matter, parcels, goods or other items, on an expedited basis, while tracking and maintaining control of these items throughout the supply of the service.

Express delivery services do not include air transport services, services supplied in the exercise of governmental authority, or maritime transport services.

บทที่ 4

การวิเคราะห์ผลกระทบในการเข้าเป็นภาคี TPP ของประเทศไทยต่อ

ธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน

4.1 บทนำ

หลังจากที่ได้ทำการศึกษาข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) เมื่อเปรียบเทียบกับอนุสัญญาอื่น ๆ แล้ว อนุสัญญาข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ได้กำหนดให้การบริการจัดส่งเร่งด่วนนั้น ห้ามมิให้รัฐภาคีออกมาตรการที่มีการกีดกันต่อธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วน และห้ามมิให้หน่วยงานภายในของรัฐภาคีนั้นเข้าผูกพันหรือผูกขาดการบริการไปรษณีย์ อีกทั้งยังมิให้นำรายได้ที่ได้จากการผูกขาดนั้นมาใช้เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน หรือมีการเลือกปฏิบัติต่อผู้ให้บริการการจัดส่งเร่งด่วน และเมื่อศึกษากฎหมายไทยพบว่าได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการลงทุนของต่างชาติและได้อนุญาตให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศได้ แต่ถึงอย่างไรก็ตามได้มีการกำหนดบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไว้สำหรับธุรกิจที่สามารถทำได้ และทำไม่ได้ และเพื่อทำการศึกษเกี่ยวกับกฎหมายภายในของประเทศไทยและอนุสัญญาข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) หากประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ประเทศไทยจะต้องแก้ไขหรือออกกฎหมายเพิ่มเติมให้เป็นไปตามข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) หรือไม่

ซึ่งจะเห็นได้ว่าข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) มีหลักการที่สำคัญสำหรับการบริการจัดส่งแบบเร่งด่วนคือ ไม่ต้องการให้รัฐภาคีออกมาตรการกีดกันเพิ่มเติมต่อการจัดส่งแบบเร่งด่วน และไม่ให้หน่วยงานภายในของรัฐภาคีผู้ผูกขาดการบริการไปรษณีย์นำรายได้จากการผูกขาดมาใช้เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันกับสมาชิกผู้มาลงทุนในรัฐภาคีนั้น หรือมีพฤติกรรมในการเลือกปฏิบัติต่อประเทศสมาชิก และหากเกิดข้อพิพาทเกิดขึ้นรัฐจะต้องปฏิบัติหรือใช้อำนาจในการตัดสินโดยเป็นธรรมไม่เข้าข้างฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง และเมื่อได้ทำการเข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ประเทศที่ได้ทำการเข้าร่วมจะต้องสร้างมาตรฐานในการบริการการจัดส่งแบบเร่งด่วนให้อยู่ในมาตรฐานขั้นต่ำของข้อตกลงนี้ อีกทั้งยังได้มีการปรับปรุงขั้นตอนการศุลกากร เพิ่ม

ความโปร่งใสในการกำกับดูแล และลดการจำกัดการถือหุ้นจากต่างชาติเพื่อให้ประเทศสมาชิกปราศจากมาตรการการกีดกันจากกฎระเบียบภายในประเทศ¹

4.2 หลักกฎหมายข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการบริการจัดส่งแบบเร่งด่วน

ประเทศสมาชิกของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) จะต้องคำนึงถึงการออกกฎหมายภายในและปรับตัวในการเข้าร่วมเป็นสมาชิกในข้อตกลงนี้ ซึ่งหลักพื้นฐานของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) มีดังต่อไปนี้

4.2.1 มีความชัดเจนแน่นอน (The Principle of Certainty) เป็นหลักที่กำหนดไว้ชัดเจนว่า ในข้อตกลงนั้นบังคับผู้เข้าร่วมเป็นสมาชิกไว้อย่างไร หรืออาจจะกล่าวได้ว่าในข้อตกลงนั้นจะต้องมีลักษณะที่คาดเดาได้ว่าได้กำหนดระเบียบข้อบังคับ ขอบเขต ให้มีความชัดเจน ซึ่งจะเห็นได้ว่าข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในส่วนของธุรกิจการบริการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้นได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าประเทศสมาชิกสามารถที่จะดำเนินการ หรือไม่สามารถดำเนินการอย่างใดบ้าง เช่น การห้ามประเทศสมาชิกผูกขาดการบริการทางไปรษณีย์ภายในประเทศ ซึ่งข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่านี่คือพันธกรณีที่รัฐสมาชิกทุกรัฐต้องปฏิบัติตาม

4.2.2 หลักความโปร่งใส (The Principle of Transparency) คือ การสร้างความไว้วางใจ การให้ความสงบสุขของประเทศที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกในข้อตกลง สามารถที่จะเข้าถึงข้อมูลตรงไปตรงมา และมีกระบวนการตรวจสอบที่ถูกต้องชัดเจน ซึ่งในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในเรื่องของความโปร่งใส ประเทศสมาชิกทุกประเทศจะต้องทำการกำหนดกฎหมายภายใน หรือกฎระเบียบภายในประเทศของตน ด้วยความโปร่งใสไม่เข้าข้างหรือฝักใฝ่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง หรือกำหนดเพื่อเอื้อประโยชน์ให้ผู้ประกอบการที่อยู่ในชาติมากกว่า หรือกำหนดกฎเกณฑ์ให้เป็นผลเสียแก่ผู้ที่เข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศของตน

¹Annex 10-B of Trans-Pacific Partnership.

The Parties confirm their desire to maintain at least the level of market openness for express delivery services that each provides on the date of its signature of this Agreement. If a Party considers that another Party is not maintaining that level of market openness, it may request consultations. The other Party shall afford adequate opportunity for consultations and, to the extent possible, provide information in response to inquiries regarding the level of market openness and any related matter.

4.2.3 ต้องสร้างการแข่งขันที่เป็นธรรม (Fair and Equitable) เนื่องจากหากไม่มีหลักนี้จะทำให้ประเทศสมาชิกที่เข้าร่วมในข้อตกลง ต่างทำการสนับสนุนกิจการภายในประเทศ ทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำเกิดขึ้น ซึ่งข้อตกลงนี้กำหนดให้ประเทศสมาชิกจะต้องสร้างการแข่งขันที่เป็นธรรม โดยต้องเป็นไปภายใต้หลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

4.2.3.1 หลักการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้อ่อนนุเคราะห์ยิ่ง (Most-Favoured Nation: MFN) เป็นหลักที่ป้องกันและจัดการเลือกปฏิบัติระหว่างประเทศจากประเทศสมาชิก² ยกตัวอย่างเช่น รัฐผู้เป็นเจ้าของประเทศที่อยู่ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) จะต้องปฏิบัติกับกิจการที่เกี่ยวข้องกับการจัดส่งแบบเร่งด่วนของต่างประเทศให้มีความเทียบเท่ากับกิจการที่เกี่ยวข้องกับการจัดส่งแบบเร่งด่วนของต่างประเทศ ที่รัฐเจ้าของประเทศได้เคยให้สิทธิพิเศษไว้กับประเทศอื่น ๆ

4.2.3.2 หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) เป็นหลักการที่กำหนดให้ประเทศภาคีปฏิบัติต่อผู้ประกอบการต่างชาติ เช่นเดียวกับคนในชาติ ดังนั้นตราบใดที่ยังไม่มีการเสนอการปฏิบัติที่เป็นพิเศษแก่ผู้ประกอบการกิจการภายในประเทศหรือเป็นกิจการบุคคลของชาติตนเองก็ไม่มีพันธะใดๆที่จะต้องให้การปฏิบัติแก่ผู้ประกอบการต่างชาติที่เข้ามาประกอบกิจการในประเทศ

4.2.4 การกำหนดหลักกฎหมายในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่เกี่ยวข้องกับการบริการการจัดส่งแบบเร่งด่วน ซึ่งเป็นการกำหนดไว้เป็นพันธกรณีหากประเทศใดต้องการเข้าร่วมจะต้องยอมรับพันธกรณีที่กำหนดไว้ด้วย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ได้ให้คำนิยามของการบริการจัดส่งเร่งด่วน หมายถึง การเก็บรวบรวมการขนส่งและการส่งมอบเอกสารสิ่งพิมพ์พัสดุสินค้าหรือรายการอื่นๆ โดยสามารถที่จะติดตามการควบคุมหรือปรับปรุงแก้ไขรายการที่จะส่งไปถึงผู้รับได้ นอกจากนี้ยังได้กำหนดถึงคำนิยามการผูกขาดทางไปรษณีย์ว่า คือ มาตรการดูแลโดยที่ประเทศสมาชิกทำให้ผู้ประกอบการไปรษณีย์ในประเทศของตนแต่เพียงผู้เดียวเป็นผู้ให้ดำเนินการ

อีกทั้งยังได้กำหนดกฎเกณฑ์แบบของการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น ไม่ให้รวมถึงการบริการขนส่งทางอากาศ บริการที่จัดอยู่ในการใช้สิทธิของอำนาจรัฐ หรือการขนส่งทางทะเลด้วย นอกจากนี้ยังได้

² จารุประภา รักพงษ์, กฎหมายแห่งองค์การการค้าโลก: การตีความและการวิเคราะห์บทบัญญัติ (กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน, 2559), 35.

กำหนดกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการจัดส่งแบบเร่งด่วนไว้ กล่าวคือ รัฐภาคีในข้อตกลงที่ผูกขาดทางไปรษณีย์จะต้องกำหนดถึงขอบเขตของการผูกขาดบนพื้นฐานหลักเกณฑ์ทั่วไป³ เช่น ราคาในการส่งของหรือน้ำหนักในการส่งของ การกำหนดให้ประเทศสมาชิกจะต้องมีมาตรฐานในการบริการจัดส่งแบบเร่งด่วน หรือหากประเทศสมาชิกใดยังไม่ได้มีการกำหนดมาตรฐานจำเป็นต้องกำหนดมาตรฐานให้อยู่ภายในมาตรฐานขั้นต่ำ รวมถึงจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานหรือขั้นต่ำของมาตรฐานที่กำหนดไว้ และหากไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดไว้ในข้อตกลงได้ประเทศสมาชิกสามารถของคำปรึกษาจากประเทศที่สามารถปฏิบัติได้

ห้ามประเทศสมาชิกทำการช่วยเหลือหรืออุดหนุนหรือทำการผูกขาดผู้ให้บริการทางไปรษณีย์ของประเทศสมาชิก เข้าทำการแข่งขันกิจการบริการจัดส่งแบบเร่งด่วนที่มีรายได้มากจากการให้บริการไปรษณีย์ และยังคงกำหนดห้ามประเทศสมาชิกในการสนับสนุนการบริการแก่ผู้ให้บริการรายเดียวภายในประเทศที่ทำการบริการครอบคลุมการจัดส่งทางไปรษณีย์ ซึ่งประเทศสมาชิกต้องกระทำให้ประเทศสมาชิกอื่นมั่นใจว่าผู้ให้บริการที่ทำการผูกขาดทางไปรษณีย์จะไม่ทำการละเมิดในการทำหน้าที่ภายในดินแดนของประเทศสมาชิก เช่น การไม่เลือกปฏิบัติ และการเข้าถึงตลาดที่เกี่ยวกับการจัดส่งแบบเร่งด่วน

และประเทศสมาชิกจะต้องทำให้ประเทศสมาชิกอื่นมั่นใจว่าตนมีอำนาจในการควบคุม และไม่ทำการสนับสนุนการบริการจัดส่งแบบเร่งด่วนสำหรับผู้ประกอบการภายในประเทศหรือกิจการใดกิจการหนึ่งภายในประเทศ หรือทำการเลือกปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรม

4.3 ความสอดคล้องข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่เกี่ยวกับกิจการการจัดส่งแบบเร่งด่วนกับหลักกฎหมายของข้อตกลงระหว่างประเทศ

อนุสัญญาข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ได้กำหนดให้การบริการจัดส่งเร่งด่วน ห้ามมิให้รัฐภาคีออกมาตรการที่มีลักษณะเป็นการกีดกันต่อธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วน และห้ามมิให้หน่วยงานภายในของรัฐภาคีเข้าผูกพัน หรือผูกขาดการบริการไปรษณีย์ เพื่อไม่ให้มีรายได้ที่ได้จาก

³ Annex 10-B Trans-Pacific Partnership.

For the purposes of this Annex, postal monopoly means a measure maintained by a Party making a postal operator within the Party's territory the exclusive supplier of specified collection, transport and delivery services.

การผูกขาดนั้น มาใช้เพื่อสร้างความได้เปรียบเสียเปรียบแก่ประเทศใด หรือมีการเลือกปฏิบัติต่อผู้ให้บริการการจัดส่งเร่งด่วน โดยมีหลักเกณฑ์ที่สำคัญ คือ รัฐภาคีต้องไม่กระทำการใดอันมีลักษณะเป็นการออกมาตรการกีดกันเพิ่มเติมต่อบริการจัดส่งแบบเร่งด่วน และไม่ให้หน่วยงานภายในของรัฐภาคีผู้ผูกขาดบริการไปรษณีย์นำรายได้จากการผูกขาด มาใช้เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันกับสมาชิกผู้มาลงทุนในรัฐภาคีนั้น หรือมีพฤติกรรมในการเลือกปฏิบัติต่อประเทศสมาชิกและหากเกิดข้อพิพาทเกิดขึ้นรัฐจะต้องปฏิบัติ หรือใช้อำนาจในการตัดสินโดยเป็นธรรมไม่เข้าข้างฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง และเมื่อได้ทำการเข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ประเทศที่ได้ทำการเข้าร่วม จะต้องสร้างมาตรฐานในการบริการการจัดส่งแบบเร่งด่วนให้อยู่ในมาตรฐานขั้นต่ำของข้อตกลงนี้

อย่างไรก็ดี เพื่อประโยชน์แก่ประเทศไทย จากการทำข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในการให้บริการจัดส่งแบบเร่งด่วน ผู้ศึกษาจึงจะทำการศึกษาถึงความสอดคล้องของหลักเกณฑ์อนุสัญญาข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) เปรียบเทียบกับข้อตกลงระหว่างประเทศอื่นที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีแล้ว เพื่อแสดงให้เห็นถึงความสอดคล้องและความแตกต่าง โดยจะนำมาเป็นข้อมูลในการให้ข้อเสนอแนะในบทต่อไป ผู้ศึกษาจึงขอจำแนกข้อตกลงระหว่างประเทศอื่นที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

4.3.1 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (Trans-Pacific Partnership: TPP) กับความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement and Services: GATS) ความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) เป็นความตกลงพื้นฐานสำหรับธุรกิจที่เกี่ยวกับการให้บริการด้านต่าง ๆ และเป็นมาตรฐานขั้นต่ำที่ประเทศในภาคีจะต้องปฏิบัติตาม ซึ่งการบริการด้านการขนส่งทางอากาศของความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ขอบเขตของการบริการการขนส่งทางอากาศนั้น ใหัรวมถึงการขนส่งพลเรือนหรือการขนส่งพัสดุภัณฑ์ด้วย โดยวัตถุประสงค์ของความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) นั้น ต้องเป็นการตีความโดยกว้างโดยรวมทุกอย่างที่มีผลกระทบทั้งตรงและทางอ้อมของการบริการขนส่งทางอากาศไว้ ซึ่งจะเห็นได้ว่าความตกลงพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) เป็นการกำหนดหลักพื้นฐานทั่วไป เช่น การปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง (MFN) และการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (NT) อีกทั้งในข้อตกลงดังกล่าวจะเน้นไปในเรื่องของบริการขนส่งพลเรือนมากกว่าการบริการที่เป็นการขนส่งสินค้า รวมถึงเน้นการบริการที่เกี่ยวกับการบริการที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงอากาศยานเสียมากกว่า

จึงแตกต่างจากข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) เนื่องจากในข้อตกลงนี้ได้กำหนดถึงข้อตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่ง ซึ่งเป็นการกำหนดถึงธุรกิจที่เกี่ยวกับการขนส่งแบบเร่งด่วน ทำให้เห็นได้ว่าจะเน้นไปในทางที่เกี่ยวกับการขนส่งพัสดุภัณฑ์เสียมากกว่าการขนส่งพลเรือน อีกทั้งกฎเกณฑ์ของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) นั้น ยังกำหนดห้ามประเทศสมาชิกหรือหน่วยงานของรัฐ ในการผูกขาดธุรกิจที่เกี่ยวกับการจัดส่งแบบเร่งด่วน ทำให้เห็นได้ว่าข้อตกลงนี้ได้กำหนดกฎเกณฑ์ไว้โดยเฉพาะเจาะจงซึ่งต่างจากความตกลงพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ที่ได้กำหนดกฎเกณฑ์ไว้โดยคร่าว ๆ เกี่ยวกับการบริการขนส่งทางอากาศหรืออาจจะกล่าวได้ว่าที่ใดที่มีการค้าบริการที่นั่นต้องมีความตกลงพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ก็เป็นไปได้

4.3.2 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (Trans-Pacific Partnership: TPP) กับกรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS)

เป้าหมายหลักของกรอบการปฏิบัติอาเซียนว่าด้วยการบริการ (AFAS) เพื่อขยายความร่วมมือด้านการค้าบริการ เพิ่มความสามารถ และลดอุปสรรคด้านการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิกและเป็นการเปิดตลาดการค้าบริการระหว่างกลุ่มเศรษฐกิจ ทำให้เห็นว่ากรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (AFAS) โดยได้นำเอามาตรฐานของความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) มาใช้บังคับกับกลุ่มประเทศสมาชิกเพื่อทำให้เกิดเสถียรภาพภายในกลุ่มประเทศสมาชิก เพื่อที่จะได้กำหนดมาตรฐานในเรื่องของการบริการสำหรับกลุ่มประเทศอาเซียน ทำให้ประเทศที่มีการพัฒนาทางด้านบริการที่ต่ำกว่ามาตรฐานสามารถพัฒนาประเทศของตนให้อยู่ระดับที่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดไว้ในกลุ่มประเทศอาเซียน ถึงแม้ว่าจะมีการบัญญัติเรื่องการขนส่งทางอากาศไว้ แต่ก็ไม่ได้มีการบัญญัติถึงการบริการจัดส่งเร่งด่วนระหว่างประเทศหรือภายในกลุ่มประเทศอาเซียนไว้อย่างชัดเจน ซึ่งอาจจะทำให้กลุ่มประเทศสมาชิกยังมีความสับสนในเรื่องของความคล้ายคลึงกันระหว่างการขนส่งทางอากาศกับการจัดส่งเร่งด่วนว่า วิธีการดำเนินการของธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วนกับการขนส่งทางอากาศมีความแตกต่างหรือเหมือนกันอย่างไร

เห็นได้ว่ากรอบการปฏิบัติอาเซียนว่าด้วยการบริการ (AFAS) ไม่ได้มีการกำหนดเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การบริการที่เกี่ยวกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ซึ่งต่างจากข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เป็นการเฉพาะเจาะจงของธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน โดยเป็นการกำหนดถึงแนวทางในการปฏิบัติของประเทศสมาชิก รวมถึงการห้ามผูกขาดของ

ธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนของรัฐและห้ามกีดกันผู้ประกอบการธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนจากประเทศสมาชิกอื่น และยังคงมีหน้าที่ให้การสนับสนุน หรือให้การช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการที่มาจากประเทศสมาชิกด้วย ทำให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างข้อตกลงทั้งสองข้อตกลงนี้ เนื่องจากกรอบการปฏิบัติอาเซียนว่าด้วยการค้าบริการ (AFAS) เป็นการกำหนดกฎเกณฑ์มาตรฐานขั้นต่ำสำหรับประเทศสมาชิกไม่ได้มีการกำหนดไว้เป็นการเฉพาะเจาะจงซึ่งต่างจากข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่ได้กำหนดสำหรับบริการที่มีความต้องการให้ประเทศสมาชิกในข้อตกลงนั้นต้องปฏิบัติตามหากประเทศสมาชิกยังไม่มีกฎเกณฑ์หรือมาตรฐานขั้นต่ำ

4.3.3 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (Trans-Pacific Partnership: TPP) กับ ข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement on Air Freight Services: AMAAFS)

ถึงแม้ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) จะได้กำหนดให้การบริการขนส่งสินค้าแบบเร่งด่วนไม่ให้อำนาจแก่การขนส่งทางอากาศก็ตาม แต่ผู้ศึกษาเห็นว่ามีความจำเป็นต้องศึกษาถึงความเหมือนหรือความแตกต่างกันของการบริการขนส่งแบบเร่งด่วนกับการขนส่งทางอากาศว่าจะส่งผลกระทบต่อในด้านใดในข้อตกลงที่มีการบริการคล้ายเคียงกันซึ่งทำให้เห็นได้ว่า ข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (AMAAFS) จะมีการรวมทั้งการขนส่งคนโดยสารไปรษณีย์ภัณฑ์ และพัสดุภัณฑ์ เป็นการตกลงระหว่างกลุ่มประเทศเศรษฐกิจอาเซียน ในข้อตกลงดังกล่าวเป็นเพียงการกำหนดรายละเอียดในเรื่องการบริการขนส่งทางอากาศที่ได้กำหนดอัตราการเสียภาษีศุลกากร วิธีการในการดำเนินการผ่านศุลกากรและการปฏิบัติของสมาชิกภายในอาเซียนให้เป็นไปหรือมีความสอดคล้องกัน เพื่อไม่ให้เกิดความเหลื่อมล้ำกันภายในกลุ่มประเทศอาเซียนเดียวกัน และทำให้เกิดการไม่เลือกปฏิบัติภายในกลุ่มประเทศสมาชิก เพื่อที่จะทำให้การบริการขนส่งทางอากาศของกลุ่มประเทศสมาชิกเป็นไปในทางเดียวกันและเพื่อที่จะทำให้ประเทศสมาชิกที่มีมาตรฐานในการขนส่งที่ต่ำได้ปฏิบัติ หรือพัฒนาให้อยู่ในมาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดไว้ และทำให้เห็นได้ว่าถึงอย่างไรก็ตาม ประเทศที่เป็นสมาชิกก็ยังสามารถสนับสนุนหรือให้ความช่วยเหลือกับสายการบินของประเทศสมาชิกหากเกิดปัญหา และยังมีอำนาจในการตัดสินใจในเรื่องของการกระทำต่าง ๆ ของประเทศที่จะขอเข้ามาทำการขนส่งภายในประเทศที่เป็นสมาชิก ซึ่งดูได้จากบทบัญญัติที่ได้กำหนดไว้ข้างต้น ทำให้ผู้ศึกษาสามารถพิจารณาได้ว่า ถึงแม้จะเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือเป็นของเอกชนภายในประเทศ แต่อาจจะเกิดปัญหาหากรัฐหรือประเทศที่เป็นเจ้าของสายการบินนั้นยังคงเข้ามาให้

ความช่วยเหลือ หรือขอคำปรึกษาจากประเทศสมาชิกอื่นเพื่อช่วยสายการบินของประเทศของตนให้อยู่ในเกณฑ์ที่ผ่านมาตรฐานขั้นต่ำ แม้จะมีข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการทางขนส่งทางอากาศ (AMMAS) แต่ก็ยังไม่ได้มีการกำหนดเป็นการเฉพาะเจาะจงเกี่ยวกับการทำงานขององค์กรภายในหรือข้อยกเว้นที่เป็นการห้ามให้องค์กรหรือหน่วยงานภายในประเทศต้องปฏิบัติตาม ซึ่งแตกต่างจากข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP)

เนื่องจากข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในส่วนของการบริการการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น เป็นการกำหนดกฎเกณฑ์หน้าที่ของประเทศสมาชิกหรือการห้ามปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อเป็นการกีดกันทางด้านบริการโดยตรง เห็นได้ชัดจากข้อตกลงที่ได้กำหนดไว้รวมถึงการให้ค่านิยมในการผูกขาด หรือการห้ามกีดกันผู้ประกอบการจากประเทศสมาชิกอื่น เมื่อวิเคราะห์แล้วทั้งสองข้อตกลงนี้ได้มีความคล้ายเคียงกันในส่วนของการห้ามกีดกันทางการค้าบริการของประเทศสมาชิก

แต่ถึงอย่างไรก็ดี ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ยังคงมีความต่างในการห้ามหน่วยงานของรัฐให้การสนับสนุนหรือให้การช่วยเหลือ หรือเป็นการที่ประเทศสมาชิกทำการผูกขาดกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ถึงแม้ว่าจะพิจารณาได้ว่าการขนส่งทางอากาศก็ถือเป็นส่วนหนึ่งของการบริการขนส่งแบบเร่งด่วนก็ตาม จะเห็นถึงความแตกต่างในหลายๆด้าน เช่น การขนส่งทางอากาศนั้นให้รวมถึงการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเห็นได้ชัดเจนจากข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) การขนส่งแบบเร่งด่วนนั้นน่าจะเป็นการขนส่งเฉพาะสิ่งของ เช่น การขนส่งไปรษณีย์หรือพัสดุภัณฑ์ฯ ซึ่งทำให้เห็นถึงรายละเอียดที่มีความแตกต่างกันในส่วนนี้

ดังนั้น เมื่อได้วิเคราะห์ถึงความสอดคล้องกันระหว่างข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) อนุสัญญาหรือข้อตกลงอื่นๆแล้ว ทำให้เห็นถึงความสอดคล้องกันของหลักในการไม่เลือกปฏิบัติหรือหลักการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง (MFN) หรือหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (NT) ซึ่งถือว่าเป็นหลักการพื้นฐานของการอยู่ร่วมกันภายใต้ข้อตกลงต่างๆแต่ถึงอย่างไรแล้วในบางข้อตกลงนั้นก็ยังไม่ได้กำหนดกฎเกณฑ์หรือหน้าที่ของประเทศสมาชิกในการที่จะเข้าทำการช่วยเหลือหรือให้การสนับสนุน หรือเป็นการผูกขาดทางบริการอย่างเช่น ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจที่ได้กำหนดในการห้ามให้ความช่วยเหลือหรือทำการผูกขาดทางไปรษณีย์หรือธุรกิจที่เป็นกิจการที่เกี่ยวกับการขนส่งแบบเร่งด่วน ซึ่งจะเห็นได้จากกรณีของประเทศญี่ปุ่น ที่ปัจจุบันยังคงมีสถานะการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมจากบริษัทในเครือ Japan Post Holdings อยู่ ซึ่งในขณะนั้นก็ยังมีความโน้มที่จะยังรักษาสถานะของการผูกขาดของ Japan Post ไว้มากกว่าที่จะเปิดให้มีการแข่งขันเสรี ซึ่งจะเห็นได้

ว่าประเทศสมาชิกแต่ละประเทศก็ไม่ได้ตั้งใจจะให้การกระทำของญี่ปุ่น อีกทั้งยังเรียกร้องให้ประเทศญี่ปุ่นหยุดการกีดกัน เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) แล้ว ดังนั้นเมื่อได้เข้าร่วมเป็นประเทศสมาชิกแล้วก็ต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ในข้อตกลงหุ้นส่วนภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ซึ่งหากประเทศไทยนั้นจะเข้าร่วมเป็นสมาชิกในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) จะส่งผลกระทบตามมา อาทิเช่น เกิดข้อจำกัดต่อการนำรายได้จากการผูกขาดกิจการไปรษณีย์มาใช้ในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน กิจการไปรษณีย์ของประเทศไทยต้องเผชิญกับการแข่งขันที่มีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ในการเข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ก็ยังมีข้อดีอยู่บ้างหากประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก คือ การบริการทางไปรษณีย์มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และผู้บริโภคมีตัวเลือกเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเมื่อมีตัวเลือกที่หลากหลายมากขึ้นจะส่งผลในด้านราคาที่จะถูกลงไปด้วยตามลำดับ

4.4 พันธกรณีภายใต้กฎหมายไทย

เมื่อศึกษาความสอดคล้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับข้อตกลงระหว่างประเทศอื่น ๆ แล้วนั้น ต่อไปจะต้องศึกษาและวิเคราะห์กฎหมายภายในของประเทศไทยว่ามีความสอดคล้องกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการการจัดส่งแบบเร่งด่วน ซึ่งได้มีการวางกฎเกณฑ์ไว้คือ การห้ามประเทศสมาชิกผูกขาดทางไปรษณีย์ อีกทั้งให้ประเทศสมาชิกที่ไม่อยู่ในมาตรฐานให้อยู่ในมาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดและสามารถขอให้ประเทศสมาชิกอื่นให้คำปรึกษาหรือให้ความช่วยเหลือได้ เพื่อจะได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่มีความโปร่งใสตรงไปตรงมา และไม่ให้เกิดการกีดกันทางการค้าหรือการเลือกปฏิบัติต่อประเทศสมาชิกต่างๆ เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพในการผ่านพิธีการศุลกากร และเพื่อเป็นการลดการจำกัดผู้ถือหุ้นสำหรับผู้ที่จะเข้ามาลงทุนระหว่างประเทศ ซึ่งจะได้พิจารณาได้ว่าข้อตกลงดังกล่าวมีความสอดคล้องกับกฎหมายภายในหรือไม่ มีความสอดคล้องหรือไม่สอดคล้องแล้ว ประเทศไทยสมควรเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) หรือไม่ และหากเข้าร่วมประเทศไทยควรที่จะต้องแก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายภายในของประเทศไทยอย่างไร เพื่อให้มีความสอดคล้องหรือเข้ากับข้อตกลงนี้ ซึ่งต่อไปนี้ผู้ศึกษาจะขอทำการศึกษาเฉพาะกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ดังต่อไปนี้

4.4.1 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับพระราชบัญญัติไประณีย์ พ.ศ.

2477

ในพระราชบัญญัติไประณีย์ พ.ศ. 2477 ได้กำหนดมอบอำนาจให้กรมไประณีย์มีสิทธิและหน้าที่จัดการไประณีย์ตามที่รัฐมนตรีเห็นสมควร ได้จำกัดความรับผิดชอบของกรมไประณีย์ โดยที่กรมไประณีย์นั้นไม่ต้องรับผิดชอบต่อการที่ไประณีย์ภัณฑ์ที่ส่งอยู่ในระหว่างทางนั้นสูญหาย ส่งผิด แดกหัก เว้นแต่ในกรณีที่มีกฎหมายกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น และกำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจในการออกกฎกระทรวง รวมถึงการคิดค่าธรรมเนียมในการส่งในราชอาณาจักรและไประณีย์ภัณฑ์ต่างประเทศ ไประณีย์ภัณฑ์อาจมีการลงทะเบียนหรือการประกันความเสียหายของไประณีย์ภัณฑ์ได้โดยกรมไประณีย์จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน ในกรณีที่ไประณีย์ภัณฑ์ที่ลงทะเบียนเสียหาย สูญหาย หรือเสียหายในระหว่างการส่งไประณีย์ภัณฑ์นั้น

เมื่อดูความสอดคล้องกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิกแล้ว จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติไประณีย์ พ.ศ. 2477 ได้กำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจสิทธิขาดในการจัดการทางไประณีย์ เป็นการขัดกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่ห้ามมิให้หน่วยงานของประเทศสมาชิกเข้ามาผูกขาดกับไประณีย์ ดังนั้น จึงทำให้เห็นว่าพระราชบัญญัติไประณีย์ พ.ศ. 2477 นั้น ขัดกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิกในกรณีที่มีการห้ามผูกขาดทางไประณีย์ หากพิจารณาแล้วในพระราชบัญญัติไประณีย์ พ.ศ. 2477 ยังได้กำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจในการจัดตั้งที่ทำการไประณีย์ ซึ่งในข้อนี้ทำให้เห็นว่าเป็นการกีดกันในการประกอบธุรกิจซึ่งแตกต่างจากข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่กำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องทำการสนับสนุนธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน โดยห้ามประเทศสมาชิกกีดกันการประกอบธุรกิจบริการการจัดส่งแบบเร่งด่วนของประเทศสมาชิกอื่น ดังนั้น หากประเทศไทยจะเข้าร่วมเป็นภาคีข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในส่วนที่เกี่ยวกับกิจการการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น จำเป็นที่จะต้องมีการแก้ไขพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อรองรับต่อพันธกรณีที่ประเทศไทยจะเข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) อันเกี่ยวกับกิจการการจัดส่งแบบเร่งด่วน

4.4.2 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับพระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิและประโยชน์ของบริษัทไप्रชนียไทย พ.ศ. 2546

ในส่วนของพระราชกฤษฎีกาได้เปลี่ยนชื่อและให้คำจำกัดความของกรมไप्रชนีย เปลี่ยนเป็น บริษัทไप्रชนียไทย ซึ่งได้กำหนดถึงหน้าที่ของกิจการของบริษัทไप्रชนีย ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวกับการ รับ รวบรวม ส่ง จำย และส่งมอบไप्रชนียภัณฑ์ตามกฎหมายว่าด้วยไप्रชนีย ซึ่งในการดำเนินกิจการ ทางไप्रชนีย ธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับไประชนีย หรือธุรกิจที่มีความคล้ายคลึงกับกิจการไประชนีย ได้มีการกำหนดสิทธิ หน้าที่และมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกิจการไประชนีย รวมถึงการกำหนดวาระ ในการดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการไประชนียเอาไว้

ซึ่งมีความสอดคล้องกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ทำให้เห็นได้ว่าใน พระราชกฤษฎีกาได้กำหนดหน้าที่และให้คำจำกัดความของบริษัทไประชนียไทย และให้ความหมาย ของการดำเนินกิจการเกี่ยวกับการรับ รวบรวม ส่ง จำย และส่งมอบไประชนียภัณฑ์ ซึ่งมีความ ไกล่เคียงกับธุรกิจการบริการจัดส่งแบบเร่งด่วน หรืออยู่ในหมวดหมู่เดียวกันกับไประชนียภัณฑ์ ซึ่งมี ลักษณะเหมือนกับหรือคล้ายคลึงกับกิจการไประชนีย อย่างไรก็ตาม ในพระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ยังได้ กำหนดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการไประชนีย ซึ่งเห็นได้ว่าคณะกรรมการดังกล่าว นั้น มาจาก หน่วยงานของรัฐ ทำให้เห็นถึงการผูกขาดทางไประชนียที่เกิดขึ้น ในส่วนนี้จึงเกิดความแตกต่างระหว่าง ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่ไม่ต้องการให้หน่วยงานของรัฐเข้าผูกขาดกิจการ ไประชนียและไม่ต้องการให้ประเทศสมาชิกนำกำไรมาสนับสนุนหรือจัดตั้งธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ที่มีลักษณะเป็นการกีดกันในการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว การบริการจัดส่งแบบเร่งด่วนและการ ไม่เลือกปฏิบัติในการประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ซึ่งต่างจากพระราชกฤษฎีกาพระราช กฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิและประโยชน์ของบริษัทไประชนียไทย พ.ศ. 2546 ที่ได้กำหนดถึงการ ผูกขาดการบริการทางไประชนีย ทำให้ได้ทราบถึงการที่กำหนดให้หน่วยงานของรัฐมีอำนาจในการหา ตำแหน่งที่ตั้งของหน่วยงานไประชนีย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าหากประเทศไทยเข้าร่วมข้อตกลง หุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่เกี่ยวกับกิจการการจัดส่งแบบเร่งด่วนจะต้องมีการแก้ไข พระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิและประโยชน์ของบริษัทไประชนียไทย พ.ศ. 2546 เนื่องจาก ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ไม่ต้องการให้รัฐเข้ามาทำการผูกขาดกับกิจการ ไประชนีย ดังนั้น จะต้องทำแก้ไขกฎหมายฉบับนี้ให้สามารถรองรับพันธกรณีของข้อตกลงหุ้นส่วน เศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่ประเทศไทยจะเข้าร่วมเป็นภาคี

4.4.3 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับไประณียนิเทศ พ.ศ. 2557

ไประณียนิเทศ พ.ศ. 2557 เป็นเรื่องของอำนาจหน้าที่ของบริษัทไประณียไทย ซึ่งได้กำหนดถึงหน้าที่ในการทำงานของบริษัทไประณียไทยว่าอยู่ในประเภทใดซึ่งได้กำหนดโดยคณะกรรมการกิจการไประณียไทย เกี่ยวกับประเภทของไประณียในการขนส่งของไประณียว่าได้มีการกำหนดหน้าที่ไว้อย่างไรบ้าง เมื่อผู้ศึกษาได้พิจารณาแล้วพบว่า ไประณียนิเทศ พ.ศ. 2557 มีความสอดคล้องกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในบริการหรือธุรกิจด้านการบริการการจัดส่งแบบเร่งด่วน เนื่องจากเมื่อพิจารณาแล้วการบริการการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้นมีความเหมือนกับธุรกิจไประณีย กล่าวคือ ได้มีการกำหนดถึงการขนส่งของซึ่งเป็นพัสดุเหมือนกัน อีกทั้งกิจการไประณียของประเทศไทยนั้นได้ครอบคลุมถึงการบริการขนส่งของซึ่งการขนส่งของนั้นมีหลายประเภท เช่น การขนส่งไประณียบัตร พัสดุภัณฑ์ ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วไม่ต่างจากการขนส่งแบบเร่งด่วน ซึ่งเป็นการขนส่งที่ไม่ใช่เป็นการขนส่งคนโดยสาร นอกจากนี้ในไประณียนิเทศยังได้มีการนิยามถึงการขนส่งแบบด่วนหรือการขนส่งแบบด่วนพิเศษไว้อีกด้วย ดังนั้น ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) น่าจะมีรูปแบบที่คล้ายกับกิจการไประณียของประเทศไทย และไประณียนิเทศยังได้กำหนดถึงการขนส่งพัสดุภัณฑ์แบบเร่งด่วนไว้อีกด้วย ทำให้เห็นได้ว่ากิจการไประณียของประเทศไทยนั้นได้มีการบริการการขนส่งแบบเร่งด่วนไว้แล้ว แต่ถึงอย่างไรก็ตามในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ไม่ต้องการให้รัฐทำการผูกขาดกิจการด้านการบริการการขนส่งแบบเร่งด่วน แต่ต้องการให้รัฐให้การสนับสนุนคนต่างชาติในการเข้ามาทำกิจการการบริการขนส่งแบบเร่งด่วน ทั้งนี้ เห็นได้จากที่ไประณียนิเทศ พ.ศ. 2557 ได้กำหนดถึงนิยามหน้าที่หรือการบริการของกิจการไประณียไว้แล้ว ซึ่งหากประเทศไทยทำการเข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจ ผู้ประกอบกิจการบริการการขนส่งแบบเร่งด่วนจะต้องดำเนินกิจการหรือปฏิบัติตามไประณียนิเทศ พ.ศ. 2557 ด้วย เนื่องจากไประณียนิเทศ พ.ศ. 2557 นั้นเป็นมติของที่ประชุมใหญ่สหภาพสากลไประณีย และเมื่อประเทศไทยได้เข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ผู้เป็นเจ้าของประเทศในการให้คนต่างชาติมาประกอบกิจการอย่างประเทศไทยก็ต้องปะติดปะต่อผู้ประกอบกิจการเหมือนผู้ประกอบกิจการภายในประเทศของตน

4.4.4 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 เป็นการกำหนดกฎเกณฑ์ของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศของประเทศไทย ซึ่งได้มีการกำหนดการรับขนไว้ 2 ประเภท ได้แก่ การรับขนคนโดยสาร และ การรับขนของ ซึ่งในส่วนนี้ผู้ศึกษาจะขอวิเคราะห์เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนของซึ่งมีความสอดคล้องกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจ อีกทั้งยังได้ทราบถึงพันธกรณีของกฎหมายภายในประเทศไทย ซึ่งในพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 นั้น ได้กำหนดวิธีการรับขนและหน้าที่ของผู้ที่ทำการรับขนไว้อย่างชัดเจน จะเห็นได้ว่าถ้าหากประเทศไทยได้เข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ผู้ที่จะมาประกอบกิจการการบริการขนส่งแบบเร่งด่วนจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ซึ่งได้มีกำหนดหน้าที่ และความรับผิดชอบหากเกิดความเสียหายไว้อย่างชัดเจน เนื่องจากถือว่าการบริการการขนส่งแบบเร่งด่วนนั้น เมื่อพิจารณาแล้วถือว่าเป็นการรับขนของด้วยอีกอย่างหนึ่ง ซึ่งธุรกิจการบริการขนส่งแบบเร่งด่วนนั้นจะเห็นได้ว่าการขนส่งที่น่าจะรวดเร็วและเร่งด่วนที่สุดนั้นคงหนีไม่พ้นการขนส่งทางอากาศ จึงทำให้เห็นว่าผู้ที่มาประกอบกิจการการขนส่งแบบเร่งด่วนนั้น จะต้องยอมรับหรือต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติฉบับนี้

ในพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ยังได้กำหนดถึงการรับผิดชอบของผู้ขนส่ง การเรียกค่าเสียหาย และการกำหนดสกุลเงินที่จะต้องเรียกค่าเสียหาย ตลอดจนค่าใช้จ่ายต่างๆ จึงทำให้เห็นได้ว่าถ้าหากเกิดความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างที่ทำการขนส่งหรือการขนส่งนั้นล่าช้าหรือผิดที่หมาย ผู้ประกอบกิจการบริการการจัดส่งแบบเร่งด่วนที่จะเข้ามาให้บริการภายในประเทศไทยจะต้องรับผิดชอบหรือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 นี้ เนื่องจากการที่ผู้ที่จะเข้ามาประกอบกิจการภายในประเทศใดประเทศหนึ่งก็ต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ กฎระเบียบภายในประเทศด้วยเพื่อให้เป็นไปตามหลักการทั่วไปที่เจ้าของประเทศนั้นต้องปฏิบัติ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับพันธกรณีของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) เนื่องจากในพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 เป็นกฎหมายภายในที่กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการภายในประเทศนั้นปฏิบัติ ดังนั้น หากชาวต่างชาติที่ต้องการจะเข้ามาประกอบกิจการประเภทเดียวกัน ก็จำเป็นที่จะต้องปฏิบัติในแนวทางเดียวกันซึ่งจะเป็นไปตามหลักของการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (NT)

4.4.5 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

การที่ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ได้เรียกร้องห้ามให้รัฐทำการกีดกันบริษัทที่เข้ามาประกอบธุรกิจกิจการการขนส่งแบบเร่งด่วน ซึ่งในข้อเรียกร้องนี้ต้องดูว่าการประกอบกิจการธุรกิจขนส่งแบบเร่งด่วนนั้นเป็นกิจการต้องห้ามท้ายบัญชีของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 หรือไม่ ถ้าหากไม่ตรงกับธุรกิจที่ต้องห้ามตามท้ายบัญชีแล้ว การประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้นก็สามารถที่จะทำได้ แต่ถึงอย่างไรก็ตาม การเข้ามาประกอบกิจการของคนต่างด้าวนั้นก็ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายภายในของแต่ละประเทศ ดังนั้นหากประเทศได้เข้าร่วมเป็นภาคีที่จะเข้ามาประกอบกิจการการขนส่งแบบเร่งด่วนนั้นจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 คือ บริษัทที่เข้ามาประกอบกิจการภายในประเทศไทย ผู้ถือหุ้นจะต้องเป็นคนไทยถือหุ้นร้อยละ 51 และชาวต่างชาติสามารถถือหุ้นร้อยละไม่เกิน 49 ซึ่งจะเห็นได้ว่าการเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่จะไม่ให้รัฐกีดกันหรือให้การสนับสนุนนั้นเป็นไปได้ยาก เนื่องจากในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ ไว้ และทำให้เห็นได้ว่าถึงแม้จะห้ามรัฐกีดกันก็ตามแต่ก็ยังมีกฎหมายภายในที่ให้ความคุ้มครองคนในประเทศมากกว่าผู้ที่เข้ามาประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนจากต่างชาติ เนื่องจากเหตุผลที่ว่าบางธุรกิจอาจจะเป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับความมั่นคงของประเทศซึ่งความมั่นคงของประเทศในที่นี่ อาจจะหมายถึงความได้ถึงความปลอดภัยของประชาชนชาวไทย หรือความสงบสุขภายในประเทศชาติ ถ้าหากให้ชาวต่างชาติเข้ามาประกอบธุรกิจอาจจะทำให้ความมั่นคงของประเทศเสื่อมถอยได้ ซึ่งสามารถพิจารณาได้การที่ให้อนุญาตชาวต่างชาติเข้ามาประกอบกิจการเกี่ยวกับการขนส่งแบบเร่งด่วน ทำให้เห็นว่ารัฐอาจทำการตรวจสอบสิ่งของที่ทำการขนส่งได้ยาก หากสิ่งของนั้นเป็นอันตรายต่อประชาชนภายในประเทศจะทำให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้น อีกทั้งหากธุรกิจใดเป็นธุรกิจที่คนในประเทศไม่สามารถที่จะประกอบกิจการแข่งขันกับชาวต่างชาติได้ก็เห็นสมควรที่จะยังไม่ให้ชาวต่างชาติเข้ามาประกอบกิจการ ถึงแม้ว่าอีกมุมหนึ่งจะเห็นว่ากิจการที่คนในชาติไม่สามารถที่จะประกอบกิจการแข่งขันได้สมควรที่จะให้ชาวต่างชาติเข้ามาประกอบกิจการและให้การสนับสนุนกิจการนั้นให้พัฒนาเทียบเท่าชาวต่างชาติที่เข้ามาประกอบกิจการ ตามหลักแล้วไม่มีผู้ประกอบธุรกิจใดที่ยอมเสียผลประโยชน์ของตนเองในการพัฒนาประเทศของคนอื่น ทำให้เห็นว่าการที่ชาวต่างชาติเข้ามาประกอบกิจการที่ประชาชนภายในรัฐไม่สามารถทำ

การแข่งขันได้ ก็ไม่ได้มีส่วนช่วยให้กิจการดังกล่าวที่ประกอบธุรกิจโดยคนไทยพัฒนาขึ้นได้ อีกทั้งในพระราชบัญญัติการประกอบกิจการของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ยังได้กำหนดประเภทของบุคคลต่างด้าวในการประกอบธุรกิจไว้ คือ บุคคลธรรมดาที่ไม่ใช่คนไทยหรือนิติบุคคลที่ไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย ยังได้กำหนดให้คนต่างด้าวที่สามารถประกอบธุรกิจภายในประเทศต้องเป็นคนต่างด้าวที่อยู่ในราชอาณาจักรโดยถูกต้องตามกฎหมาย อีกทั้งในพระราชบัญญัตินี้ยังกำหนดให้คนต่างด้าวที่จะเข้ามาประกอบธุรกิจภายในราชอาณาจักรจะต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดี การกำหนดห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจที่เกี่ยวกับความมั่นคงภายในประเทศ การกำหนดระยะเวลาในการต่อใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจภายในราชอาณาจักร การกำหนดระยะเวลาในการขออนุญาตในการเข้ามาประกอบกิจการภายในราชอาณาจักร และกำหนดเวลาในการอนุมัติของรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีในการประกอบการของธุรกิจนั้นไว้ด้วย

จะเห็นได้ว่าถึงแม้ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ได้เรียกร้องให้ผู้ที่เข้าร่วมภาคีทำการห้ามกีดกันในการประกอบธุรกิจ อีกทั้งห้ามหน่วยงานรัฐให้การสนับสนุนธุรกิจที่เกี่ยวกับกิจการการขนส่งแบบเร่งด่วน ซึ่งถ้าหากไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจ (TPP) อาจจะต้องมีการปรับปรุงกฎหมายภายในให้มีความเหมาะสมกับข้อตกลงที่ประเทศไทยจะเข้าร่วมถึงแม้ในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้บัญญัติในการอนุญาตให้คนต่างด้าวที่อยู่ในประเทศที่ทำข้อตกลงกับประเทศไทยนั้น สามารถที่จะประกอบธุรกิจตามที่บัญญัติในท้ายพระราชบัญญัตินี้ได้เพื่อไม่ให้เกิดการกีดกันทางการค้า เนื่องจากกฎหมายภายในของประเทศไทยได้มีการกำหนดถึงกิจการ ที่ห้ามคนต่างด้าวเข้ามาประกอบกิจการไว้ เห็นได้จากท้ายบัญชีของพระราชบัญญัติการประกอบกิจการของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 การขนส่งซึ่งอาจจะรวมถึงการประกอบกิจการขนส่งแบบเร่งด่วนด้วย ถือเป็นกิจการที่ห้ามคนต่างด้าวเข้ามาประกอบกิจการเนื่องจากเป็นกิจการที่เป็นความมั่นคง ภายในประเทศซึ่งอาจจะขัดกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจ (TPP) ที่ได้ทำการเรียกร้องให้รัฐทำการกีดกันในการประกอบธุรกิจ แต่อย่างไรก็ตามในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ก็ได้มีการอนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจในการที่ได้บัญญัติไว้ท้ายพระราชบัญญัตินี้ แต่จะต้องเป็นประเทศที่เข้าร่วมทำความตกลงผูกพันกับประเทศไทยซึ่งจะทำให้เห็นว่าจะทำให้ไม่เกิดการเอารัดเอาเปรียบกัน เนื่องจากประเทศที่ทำความตกลงนั้นก็ต้องยินยอมให้ประชาชนในประเทศไทยประกอบธุรกิจในประเทศที่เข้าร่วมทำความ

ตกลงกับประเทศไทยเช่นเดียวกัน⁴ ดังนั้น หากประเทศไทยสนใจที่จะเข้าร่วมก็ต้องมีการปรับแก้ไขกฎหมายภายในให้มีความเหมาะสมกับข้อตกลงนี้หรือถ้าหากประเทศไทยเห็นว่าในพระราชบัญญัติมีความเหมาะสมเพียงพอและกำหนดไว้ครบถ้วนแล้ว ก็สมควรที่จะตั้งข้อสงวนในเรื่องของการประกอบกิจการธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนโดยใช้ชื่อเรียกเพื่อเป็นการป้องกันภัยตรายที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนภายในประเทศขึ้น ถ้าหากเป็นการสมควรว่าประเทศไทยควรที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) นี้

4.4.6 ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) กับ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469

ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิกในเรื่องของธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนมีความเกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 พอสมควร เนื่องการขนส่งแบบเร่งด่วนนั้นมีทั้งการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เมื่อเป็นการขนส่งระหว่างประเทศแล้วก็จำเป็นที่จะต้องมีการกำหนดวิธีการนำเข้าและส่งออกซึ่งมีหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้เป็นกฎหมายภายในประเทศซึ่งได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติศุลกากรซึ่งผู้ศึกษาขอศึกษาถึงหลักที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งแบบเร่งด่วนเพียงเท่านั้น เพื่อให้สอดคล้องกับการศึกษาคือการนำเข้าทางอากาศ

การนำเข้าหรือการส่งออกทางอากาศนั้นในกฎหมายศุลกากรของประเทศไทย รัฐมนตรีจะเป็นผู้กำหนดว่าท่าอากาศยานใดเป็นท่าอากาศยานที่ใช้สำหรับการนำเข้าและการส่งออก และการนำเข้าและการส่งออกนั้นเมื่อรัฐมนตรีได้กำหนดให้ท่าอากาศยานใดเป็นท่าอากาศยานศุลกากร ห้ามทำการนำเข้าและส่งออกนอกจากท่าอากาศยานศุลกากรเว้นแต่กรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัย ก่อนที่จะนำของที่ขนส่งมานั้นขึ้นหรือลงจะต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าพนักงานศุลกากรและของที่นำเข้ามาขึ้นห้ามทำการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขตราประทับที่ประเทศต้นทางได้ประทับไว้ และหากพนักงานศุลกากรได้ทำการตรวจสอบสินค้าแล้ว พบว่าสินค้านั้นไม่ได้ทำการเสียภาษีหรือเสียภาษีพนักงาน

⁴ มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

บทบัญญัติมาตรา ๕ มาตรา ๘ มาตรา ๑๕ มาตรา ๑๗ และมาตรา ๑๘ ไม่ใช้บังคับแก่คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้โดยได้รับอนุญาตจากรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยเป็นการเฉพาะกาล คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ โดยสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีความผูกพันตามพันธกรณี ให้ได้รับยกเว้นจากการบังคับใช้บทบัญญัติแห่งมาตราต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง และให้เป็นไปตามบทบัญญัติและเงื่อนไขของสนธิสัญญานั้น ซึ่งอาจรวมถึง การให้สิทธิคนไทยและวิสาหกิจของคนไทยเข้าไปประกอบธุรกิจในประเทศสัญชาติของคนต่างด้าวนั้นเป็นการต่างตอบแทนด้วย.

ศุลกากรสามารถรับของนั้นไว้ได้ ในกรณีที่ได้มีการนำเข้าของ ผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องแจ้งต่อ พนักงานเจ้าหน้าที่ว่าได้นำเข้าของหรือหากจะส่งออกของก็ต้องแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ว่าได้มีการ บรรทุกของเพื่อการส่งออก ซึ่งทั้งการนำเข้าและการส่งออกนั้นจะต้องได้รับใบอนุญาตจากพนักงาน เจ้าหน้าที่ศุลกากรด้วย ถึงแม้หากอากาศยานนั้นจะต้องไปรับของที่จะทำการส่งออกอีกท่าสนามบิน ศุลกากรอื่นซึ่งอยู่ในประเทศก็ตาม ก็จะต้องได้รับใบแจ้งจากพนักงานเจ้าหน้าที่ศุลกากรทุกสนามบิน

ในส่วนของอำนาจหน้าที่นั้น อธิบดีมีอำนาจในการดเก็บค่าธรรมเนียมปล่อยอากาศยานที่ตั้ง เก็บ รวมถึงอำนาจในการลดหย่อนหรือดเก็บค่าธรรมเนียมและค่าภาระติดพันที่ตั้งเก็บตามอากาศยานที่ได้มีการบรรทุกหรือถ่ายของออกเพื่อความสะดวกแก่การนำเข้าและการส่งออก ในพฤติการณ์ พิเศษรัฐมนตรีมีคำสั่งเป็นลายลักษณ์อักษรเฉพาะสำหรับให้อากาศยานใดได้รับการยกเว้นจาก พระราชบัญญัติหรือกฎหมายศุลกากรที่เกี่ยวข้องก็ได้

ซึ่งในส่วนพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2496 ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน เมื่อนำมาวิเคราะห์ เปรียบเทียบกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจ (TPP) พบว่ามีความสอดคล้องกันในส่วนของการเรียกเก็บ ภาษีทั้งการนำเข้าและการส่งออก เนื่องจากไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการที่ไม่ได้อยู่ในประเทศหรืออยู่ใน ต่างประเทศที่ทำการบรรทุกสินค้าเพื่อการนำเข้าและการส่งออกนั้นต้องใช้อัตราในการเสียศุลกากร เท่ากัน เห็นได้ว่าพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2496 ได้ปฏิบัติตามหลัก การปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (NT) และการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง (MFN) เนื่องจากเมื่อพิจารณาแล้วไม่ว่าจะเป็น ผู้ประกอบการในประเทศหรือต่างประเทศจะต้องปฏิบัติตามภายใต้กฎหมายฉบับนี้ทั้งสิ้น อีกทั้งหากมี กรณีที่มีการหลีกเลี่ยงภาษี หรือการที่ไม่เสียค่าภาษีเจ้าพนักงานมีอำนาจในการรับได้ ซึ่งทำให้ได้ความ ชัดเจนว่าไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการใดก็ต้องรับผิดชอบภายใต้กฎหมายฉบับนี้ แต่ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ ก็ยังมีบางส่วนที่ทำให้เห็นว่ายังมีการเหลื่อมล้ำกัน กล่าวคือ ในกรณีที่มีพฤติการณ์พิเศษที่รัฐมนตรีได้ ออกคำสั่งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ยกเว้นสำหรับอากาศยานใดอากาศยานหนึ่งนั้น ทำให้เห็นว่าในบาง กรณีก็สามารถที่จะมีการยกเว้นได้ ซึ่งอาจจะถือเป็นการเลือกปฏิบัติได้ ในกรณีเช่นนี้ผู้เขียนคิดว่าการ ที่รัฐมนตรีได้ออกคำสั่งยกเว้นจากพระราชบัญญัติศุลกากรนี้ อาจจะเป็นกรณีของการนำเข้าของที่ เกี่ยวกับความมั่นคงของประเทศ อาทิเช่น การไปศึกษาดูงานของรัฐมนตรีต่างๆและนำเข้าสิ่งของที่ อาจจะเกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติเพื่อนำมาศึกษาภายในประเทศ

4.5 บทสรุปท้ายบท

เมื่อได้ทำการวิเคราะห์ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ข้อตกลงระหว่างประเทศ และกฎหมายภายในประเทศของไทยแล้ว ผู้ศึกษาจะขอทำการแบ่งเป็นข้อตกลงระหว่างประเทศกับกฎหมายภายในประเทศไทย

ในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) นั้น เป็นไปตามหลักการพื้นฐานที่เกี่ยวกับการไม่เลือกปฏิบัติ คือการที่ได้อยู่ภายใต้หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติและการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง จะเห็นได้ว่าในข้อเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ได้เรียกร้องให้ประเทศที่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีนั้นจะต้องปฏิบัติตามข้อเรียกร้องภายใต้ข้อตกลงนี้อาติ ในเรื่องของการที่ไม่ให้ประเทศภาคีทำการกีดกันทางการประกอบธุรกิจ หรือไม่ทำการเลือกปฏิบัติโดยการไม่ให้กระทำการสนับสนุนผู้ประกอบการเกี่ยวกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ภายในประเทศของตนมากกว่าผู้ประกอบการจากต่างประเทศ ซึ่งข้อตกลงนี้ได้อยู่ภายใต้ความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS)

ส่วนในกรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (AFAS) ในข้อตกลงนี้ได้มีการออกมาเพื่อให้สอดคล้องกับข้อบังคับของความตกลงว่าด้วยการค้าบริการภายใต้องค์การการค้าโลก (GATS) แต่ก็มีข้อแตกต่างคือ กรอบความตกลง (AFAS) นั้น ได้กำหนดแนวทางเพิ่มเติมผ่านการขยายขอบเขตและความลึกของการเปิดเสรีการค้าบริการ ให้มีมากกว่าความตกลง (GATS) ซึ่งทำให้เห็นได้ว่าถึงแม้กรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (AFAS) จะเป็นการตกลงเพื่อให้ประเทศอาเซียนมีกรอบการบริการที่เท่ากันในภูมิภาคอาเซียนก็ตาม แต่ก็ยังคงใช้หลักพื้นฐานตามความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ซึ่งเมื่อข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) นั้นมีความสอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) อีกทั้งกรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (AFAS) ได้นำหลักของความตกลงว่าด้วยพิกัดศุลกากรว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) มาเป็นหลักการพื้นฐาน เมื่อผู้ศึกษาได้วิเคราะห์แล้วนั้นเห็นว่าข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) นั้นไม่ขัดต่อกรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการค้าบริการ (AFAS)

ในส่วนของกฎหมายภายในของประเทศไทยนั้นมีกฎหมายภายในบางส่วนที่เป็นการขัดหรือมีความสอดคล้องกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ดังนี้

ในพระราชบัญญัติไปรษณีย์ไทย พ.ศ. 2477 ได้กำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจในการจัดการ จัดตั้งไปรษณีย์ อำนาจหน้าที่ในการจัดการเกี่ยวกับไปรษณีย์ทำให้เห็นได้ว่าในข้อเรียกร้องของ ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ไม่ต้องการให้รัฐกีดกันการประกอบธุรกิจการจัดส่ง แบบเร่งด่วน อาทิเช่น ในเรื่องของการจัดตั้งสถานที่ให้บริการในการขนส่งแบบเร่งด่วน ที่กำหนดให้ อำนาจรัฐมนตรีเป็นผู้จัดหาสถานที่ให้การจัดตั้งสถานบริการทางไปรษณีย์ อีกทั้งไม่ต้องการให้ หน่วยงานของรัฐเข้าผูกพันกิจการการจัดส่งแบบเร่งด่วน ดังนั้นหากประเทศไทยจะเข้าร่วมข้อตกลง หุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ก็จำเป็นที่จะต้องมีการแก้ไข ให้มีความสอดคล้องกับข้อตกลง ดังกล่าว เนื่องจากกิจการไปรษณีย์เป็นกิจการที่เป็นธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งของ อีกทั้งในรูปแบบของ การขนส่งพัสดุภัณฑ์นั้นยังมีการกำหนดไว้หลายรูปแบบ เช่น แบบธรรมดา แบบลงทะเบียน แบบด่วน แบบด่วนพิเศษ เป็นต้น ทำให้เห็นได้ว่ากิจการไปรษณีย์นั้น น่าจะเป็นการประกอบธุรกิจที่เกี่ยวกับการ ขนส่งแบบเร่งด่วนด้วย ดังนั้นเมื่อมีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนแล้ว หากประเทศ ไทยจะเข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ก็สมควรที่จะต้องทำการแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายในส่วนของไปรษณีย์ใน พ.ศ. 2557 ที่เป็นเพียงการกำหนดถึงการปฏิบัติหน้าที่ ของไปรษณีย์ รวมถึงความรับผิดชอบในองค์กรเพียงเท่านั้นหรืออาจจะพิจารณาได้ว่าเป็นกฎระเบียบ ภายในองค์กรที่จะต้องปฏิบัติเช่นไรเพียงเท่านั้น และไปรษณีย์ใน พ.ศ. 2557 เป็นการอธิบายถึงแบบของการ ขนส่ง นอกจากนี้การกำหนดในกรณีที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงตามมติสหภาพสากลไปรษณีย์ซึ่งได้มีการ ประชุมทุก ๆ 4 ปี เมื่อวิเคราะห์เห็นพบว่าไปรษณีย์ใน พ.ศ. 2557 นั้น เกิดขึ้นจากการประชุมจากสหภาพสากล ไปรษณีย์ เมื่อเป็นหลักการที่ได้ตกลงสากลแล้วทำให้เห็นว่าข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ไม่สามารถที่จะเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์ที่กำหนดในไปรษณีย์ใน พ.ศ. 2557 ได้ เนื่องจากเป็นการตกลงกัน ในที่ประชุมใหญ่ขององค์การไปรษณีย์สากล จากข้อเท็จจริงดังกล่าว ประเทศไทยสมควรที่จะต้องทำ ตามไปรษณีย์ใน พ.ศ. 2557 หรือควรที่จะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานขั้นต่ำที่ได้มีการทำการตกลงไว้ และในส่วน ของพระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิและประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทยนั้น เป็นการ เปลี่ยนแปลงจากกรมไปรษณีย์เปลี่ยนเป็นบริษัทไปรษณีย์ไทยและได้กำหนดหน้าที่ของกิจการทาง ไปรษณีย์ที่เกี่ยวกับการรับ รวบรวม ส่ง และจ่ายและส่งมอบไปรษณีย์ภัณฑ์ ตามกฎหมายว่าด้วย ไปรษณีย์ ซึ่งเป็นการดำเนินกิจการทางไปรษณีย์ หรือธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับไปรษณีย์ อีกทั้งยังรวมถึง ธุรกิจที่มีความคล้ายคลึง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นได้ว่าธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งแบบเร่งด่วน อาจจะมี ความคล้ายคลึงกับธุรกิจไปรษณีย์ เนื่องจากธุรกิจของบริษัทไปรษณีย์นั้นก็ถือเป็นการบริการที่

เกี่ยวกับการขนส่งของเช่นเดียวกันกับธุรกิจการขนส่งแบบเร่งด่วน อีกทั้งรูปแบบในการขนส่งของบริษัทไปรษณีย์ยังได้มีการกำหนดไว้หลายแบบ ซึ่งเห็นได้ว่ามีรูปแบบการขนส่งแบบด่วน ละการขนส่งแบบด่วนพิเศษดังนั้นก็ทำให้เห็นได้ว่ากิจการของบริษัทไปรษณีย์นั้นเป็นกิจการที่มีการกำกับดูแลโดยรัฐบาลหรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าเป็นรัฐวิสาหกิจ⁵ ซึ่งเป็นวิเคราะห์แล้วอาจจะให้ได้ว่ากิจการไปรษณีย์ไทยนั้นได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ ดังนั้นจากข้อเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่ไม่ต้องการให้รัฐทำการสนับสนุนเกี่ยวกับธุรกิจการขนส่งแบบเร่งด่วนจึงจำเป็นต้องมีการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลง หากประเทศไทยได้เข้าร่วมซึ่งอาจจะเกิดผลกระทบต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งอาจจะเกี่ยวกับความมั่นคง อีกทั้งยังทำให้เกิดการขาดทุนของกิจการภายในประเทศ แต่ก็ยังมีข้อดีคือประชาชนภายในประเทศมีสิทธิที่จะเลือกบริษัทที่ทำการขนส่งหรือธุรกิจในรูปแบบเดียวกับกิจการไปรษณีย์ไทยได้อย่างหลากหลายมากยิ่งขึ้นและอาจทำให้การบริการที่มีบริษัทมากกว่าหนึ่งบริษัทได้ทำการแข่งขันเพื่อพัฒนาการบริการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นอีกด้วย

เมื่อเป็นการประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น หมายถึงการขนส่งทางอากาศเพราะการขนส่งทางอากาศเป็นวิธีที่รวดเร็วที่สุดในปัจจุบัน โดยมีกฎหมายภายในของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ที่เป็นการกำหนดถึงลักษณะของการขนส่งทางอากาศว่ามีการขนส่งแบบใดบ้าง ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดลักษณะของการขนส่งไว้ว่ามีการขนส่งแบบคนโดยสาร กับการรับขนของ ซึ่งในการประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น น่าจะหมายถึงการขนส่งของเป็นส่วนใหญ่ซึ่งในส่วนของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มีหลักการพื้นฐานที่เป็นการกำหนดถึงหน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง อีกทั้งเป็นการกำหนดวิธีการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเท่านั้น และเมื่อพิจารณา

⁵ รัฐวิสาหกิจมีความหมายแตกต่างกันออกไปในแต่ละประเทศ ขึ้นอยู่กับสถานะเป็นจริงที่เกิดขึ้นในประเทศนั้น ปกติแล้วจะหมายถึงองค์การของรัฐที่จัดตั้งขึ้นโดยมีจุดประสงค์เพื่อปรับปรุงสถานะความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น เพื่อแก้ปัญหาด้านเศรษฐกิจและความมั่นคง และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐบาลในด้านสินค้าและบริการต่าง ๆ ซึ่งหน่วยงานราชการและเอกชนไม่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2502 ได้ให้คำจำกัดความรัฐวิสาหกิจไว้ว่า เป็นองค์การของรัฐบาล หรือหน่วยงานธุรกิจที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ หรือเป็นบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ส่วนราชการมีทุน (ผู้ถือหุ้น) รวมอยู่ด้วยเกินกว่าร้อยละห้าสิบ นั้นหมายความว่าหน่วยงานใดก็ตามไม่ว่าจะเป็นของรัฐหรือเอกชน หากรัฐถือหุ้นมากกว่าร้อยละห้าสิบแล้วจะถือว่าเป็นรัฐวิสาหกิจ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้รัฐวิสาหกิจมีจำนวนขึ้นลงไม่แน่นอนในปีที่รัฐเกิดถือหุ้นน้อยกว่าร้อยละห้าสิบ.

กับข้อเรียกร้องข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) จะเห็นได้ว่าข้อเรียกร้องนั้นไม่ได้มีการกำหนดหรือลงลึกในส่วนของธุรกิจจัดส่งแบบเร่งด่วน ซึ่งในส่วนพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 นั้น จะเป็นเพียงการกำหนดวิธีการในการรับขนทางอากาศในกรณีที่เกิดความเสียหายเกิดขึ้น ว่าผู้ใดจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นและผู้ใดจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายนั้น ดังนั้น เมื่อวิเคราะห์พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 หากประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีไม่จำเป็นที่จะต้องแก้ไขกฎหมายในส่วนนี้

สำหรับพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เมื่อนำมาวิเคราะห์กับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในส่วนที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น น่าจะมีความจำเป็นอย่างมากเกี่ยวพระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากข้อเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในการห้ามให้รัฐกีดกันในการประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนของประเทศภาคีสมาชิก ซึ่งพระราชบัญญัติฉบับนี้มีการกำหนดให้คนต่างด้าวหรือนิติบุคคลที่จะเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทยต้องอยู่ในประเทศไทย และต้องขอใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจ อีกทั้งยังได้กำหนดให้คนต่างด้าวหรือนิติบุคคลที่เข้ามาประกอบธุรกิจระหว่างประเทศสามารถที่จะถือหุ้นได้เพียงร้อยละ 49 ของหุ้นทั้งหมด ซึ่งจะเห็นได้ว่าจากข้อเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) นั้น ไม่ต้องการให้รัฐกีดกันในการประกอบธุรกิจ ในส่วนของธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ถือว่าเป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศ หากธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้นเป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับการขนส่งภายในประเทศ ซึ่งเห็นได้ว่าจากข้อเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) นั้น การจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้นจะหมายรวมถึงทั้งการขนส่งที่อยู่ในประเทศและต่างประเทศด้วย ซึ่งจะขัดกับพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวที่ห้ามให้คนต่างด้าวหรือนิติบุคคลต่างด้าวประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งภายในประเทศ ตามที่ได้บัญญัติไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ในบัญชีที่ 2 ซึ่งจะขัดกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่ห้ามมีการกีดกันในการประกอบธุรกิจในการจัดส่งแบบเร่งด่วน แต่ในส่วนนี้ผู้ศึกษามีความเห็นว่าการที่รัฐห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจการขนส่งภายในประเทศนั้นน่าจะเป็นเพราะเกี่ยวกับความมั่นคง เนื่องจากเหตุการณ์ที่ประเทศสหรัฐถูกโจมตีด้วยเชื้อแอนแทรกซ์และทำให้บุคคลสำคัญภายในประเทศ

ต้องเสียชีวิต ในปีพ.ศ. 2544⁶ ซึ่งทำให้เห็นได้ว่าหากไม่มีการห้ามประกอบกิจการคงจะเป็นการที่จะตรวจสอบได้ยากในไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือพัสดุภัณฑ์ แต่อย่างไรก็ตามในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก็ได้มีการกำหนด อนุญาตให้คนต่างด้าวสามารถที่จะประกอบธุรกิจตามที่บัญญัติไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติได้ แต่ต้องเป็นคนที่อยู่ในประเทศที่ประเทศไทยได้ทำความตกลงหรือเข้าร่วมเป็นภาคีในข้อตกลงนั้น⁷ ทั้งนี้ หากประเทศไทยจะเข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ก็สามารถตั้งข้อสงวนในเรื่องการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภายในประเทศไทยไว้ได้ เพื่อเป็นการยกเว้นที่จะไม่ต้องปฏิบัติตามสนธิสัญญา เช่น การกำหนดว่าหากกิจการใดที่เป็นการกระทบต่อความมั่นคงแห่งรัฐไม่ว่าจะทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการเมือง ที่เรียกว่า (Essential Security Interests)⁸ จะได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามสนธิสัญญา เพื่อปกป้องความมั่นคงของประเทศ ซึ่งเห็นได้ว่าการประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้นถือว่าเป็นการประกอบธุรกิจที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภายในประเทศ ทั้งในเรื่องของสังคมหรือการก่อการร้าย หากประเทศไทยไม่มีการตั้งข้อสงวนไว้ อาจทำให้ไม่สามารถเข้าทำการตรวจสอบสิ่งของที่ทำการขนส่งในธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน อันนำมาซึ่งการเกิดเหตุการณ์ไม่สงบได้ รวมถึงยังเป็นการป้องกันไม่ให้ต่างชาติหรือประเทศอื่นอ้างสิทธิตามข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) เพื่อเป็น

⁶ เหตุโศกณิตรายแอนแทรกซ์ พ.ศ. 2544 ในสหรัฐอเมริกา หรือรู้จักกันในชื่อ อเมริแทรกซ์ (Amerithrax) จากข้อคดีของสำนักงานสอบสวนกลางแห่งสหรัฐอเมริกา (FBI) เกิดขึ้นช่วงหลายสัปดาห์เริ่มตั้งแต่วันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2544 หนึ่งสัปดาห์หลังเหตุวินาศกรรม 11 กันยายน พ.ศ. 2544 จดหมายบรรจจุสปอร์แอนแทรกซ์ ถูกส่งไปยังสำนักข่าวหลายสำนัก และสมาชิกวุฒิสภาสหรัฐอเมริกาเดโมแครตสองคน เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 5 คน และอีก 17 คนได้รับเชื้อ ตามข้อมูลของ FBI การสอบสวนติดตามหาตัวผู้กระทำความผิดนั้นกลายมาเป็น "หนึ่งในการสอบสวนครั้งใหญ่ที่สุดและซับซ้อนที่สุดในประวัติศาสตร์."

⁷ มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

บทบัญญัติมาตรา 5 มาตรา 8 มาตรา 15 มาตรา 17 และมาตรา 18 ไม่ใช่บังคับแก่คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้โดยได้รับอนุญาตจากรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยเป็นการเฉพาะกาล คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ โดยสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีความผูกพันตามพันธกรณี ให้ได้รับยกเว้นจากการบังคับใช้บทบัญญัติแห่งมาตราต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง และให้เป็นไปตามบทบัญญัติและเงื่อนไขของสนธิสัญญานั้น ซึ่งอาจรวมถึง การให้สิทธิคนไทยและวิสาหกิจของคนไทยเข้าไปประกอบธุรกิจในประเทศสมาชิกของคนที่ต่างด้าวนั้นเป็นการต่างตอบแทนด้วย

⁸ ศิริชัย มงคลเกียรติศรี, "State of necessity: ข้อบทตามความตกลงทวิภาคีและกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ในกฎหมายการลงทุนระหว่างประเทศ", วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร 3, 1 (2553).

ข้อยกเว้นของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ในการเข้ามาแสวงหาผลประโยชน์ โดยทำให้ผู้ประกอบการที่เป็นคนไทยเกิดความเสียเปรียบ

และพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน จะมีลักษณะเป็นการขนส่งทั้งในประเทศและนอกประเทศ เมื่อมีการขนส่งนอกประเทศหรือการนำเข้านั้นก็ต้องมีกระบวนการในการที่จะเสียภาษีศุลกากร ดังนั้นผู้ที่มาประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนภายในประเทศไทยนั้น ต้องทำตามระเบียบในการที่ผู้ประกอบการจะนำของบรรทุกเข้ามาหรือส่งออก จะต้องผ่านกระบวนการพิธีศุลกากรตามกฎหมายภายในที่ประเทศไทยได้กำหนดไว้ แต่เมื่อผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาส่วนนี้แล้ว พบว่าจากข้อเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่ต้องการให้ประเทศสมาชิกปฏิบัติเยี่ยงคนชาติและตามหลักการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่งนั้น ในบางส่วนของพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ส่วนที่เกี่ยวกับการที่รัฐมนตรีได้ออกคำสั่งเป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้ยกเว้นให้สำหรับอากาศยานได้อากาศยานหนึ่ง ทำให้เห็นได้ว่าในบางกรณีก็สามารถที่จะมีการยกเว้นซึ่งอาจจะทำให้เห็นถึงการเลือกปฏิบัติได้ ในกรณีนี้ผู้เขียนคิดว่าในส่วนของ การที่รัฐมนตรีได้ออกคำสั่งยกเว้นจากพระราชบัญญัติศุลกากร อาจจะเป็นกรณีของการนำเข้าของที่มีความมั่นคงของประเทศ อาทิเช่น การนำเข้าอาวุธยุทโธปกรณ์ ซึ่งในส่วนนี้กฎหมายภายในจำเป็นต้องมีการที่ระบุไว้ชัดเจนเพื่อไม่ให้เกิดความเข้าใจผิดของผู้ประกอบการจัดส่งแบบเร่งด่วน

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุป

จากการศึกษาแนวคิด ความเป็นมาและหลักการของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในส่วนที่เกี่ยวกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ตลอดจนการศึกษาเปรียบเทียบกับความตกลงระหว่างประเทศฉบับอื่น ๆ ที่มีลักษณะเหมือนหรือใกล้เคียง อาทิเช่น ความตกลงว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากรว่าด้วยการค้าการบริการ (General Agreement and Services: GATS) กรอบการปฏิบัติแห่งอาเซียนว่าด้วยการบริการ (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) ข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services: AMAAFS) และความตกลงว่าด้วยเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ในบทที่ 2 การศึกษากฎหมายไทยที่มีผลในการจัดการ ควบคุมและดูแลธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ในบทที่ 3 และการวิเคราะห์ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) และความตกลงที่เกี่ยวข้องที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคี โปยพิจารณาถึงกฎหมายไทยในปัจจุบันว่าสามารถรองรับพันธกรณีตามข้อตกลงดังกล่าวได้มากน้อยเพียงใดในบทที่ 4 ส่วนในบทที่ 5 นี้จะกล่าวสรุปถึงผลกระทบทางกฎหมายไทยในการเข้าร่วมเป็นภาคีข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อประโยชน์ของประเทศไทยหากเข้าร่วมเป็นภาคีโดยต้องตระหนักและระมัดระวังในประเด็นปัญหาและเพื่อมิให้ประเทศไทยผูกมัดตนเองต่อพันธกรณีที่ประเทศไทยนั้นไม่สามารถปฏิบัติได้ หรืออาจจะเป็นการตัดสินใจที่จะไม่เข้าร่วมในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) เพราะจะทำให้ประเทศไทยนั้นเสียผลประโยชน์หรือได้รับผลประโยชน์น้อยกว่าที่ควรจะได้รับ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน ซึ่งจะมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.2 ปัญหาและข้อจำกัดของข้อตกลงระหว่างประเทศ

จากการศึกษาข้อบทของความตกลงต่าง ๆ เพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้เป็นพันธกรณีที่รัฐภาคีจะต้องปฏิบัติตามในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวกับธุรกิจในการจัดส่งเร่งด่วนแล้ว พบว่าพันธกรณีในข้อตกลงหุ้นส่วน

เศรษฐกิจ (TPP) คือการที่ให้กลุ่มประเทศสมาชิกไม่เลือกปฏิบัติหรือต้องปฏิบัติกับกลุ่มประเทศสมาชิกให้มีความทัดเทียมเท่ากับบริษัทที่อยู่ในประเทศสมาชิคนั้น และไม่ให้กลุ่มประเทศสมาชิกให้ความช่วยเหลือหรือแทรกแซงกิจการในธุรกิจเร่งด่วนภายในประเทศของตน อีกทั้งในข้อตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีอยู่นั้นได้มีหลักการขั้นพื้นฐานคือ หลักของการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติและหลักการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง ส่วนในเรื่องข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการการขนส่งทางอากาศนั้น เห็นว่าเป็นข้อตกลงที่กำหนดถึงมาตรฐานขั้นต่ำในการขนส่งซึ่งในข้อตกลงในส่วนนี้เน้นไปที่การบริการขนส่งคนโดยสารเป็นส่วนใหญ่ จะแตกต่างจากข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) เนื่องจากในธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้นน่าจะหมายรวมเฉพาะเพียงการขนส่งสิ่งของ โดยเห็นได้จากการกำหนดเกณฑ์ในการขนส่งว่าเป็นเอกสาร พัสดุ สิ่งพิมพ์ แต่ไม่ได้มีการกำหนดการบริการคนโดยสารไว้อย่างชัดเจนในภาคผนวก 10-B¹ ซึ่งในข้อตกลงอาเซียนในภาคบริการทางขนส่งทางอากาศนั้นจะมุ่งเน้นไปในทางการจัดตั้งสายการบินหรือวิธีการปฏิบัติของสายการบินมากกว่า จึงทำให้เห็นว่าในข้อตกลงที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิคนั้น ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในส่วนที่เกี่ยวกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนมีความสอดคล้องและไม่เป็นการขัดกับข้อตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยได้เป็นภาคี จึงจะต้องมีการศึกษาถึงปัญหาในกฎหมายภายในประเทศว่าหากประเทศไทยได้เข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) จะส่งผลกระทบต่อกฎหมายภายในเพียงใด

5.3 ปัญหาและข้อจำกัดของกฎหมายภายในประเทศที่ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในส่วนของธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนจะส่งผลกระทบ

สำหรับกฎหมายภายในของประเทศไทยนั้น จากการที่ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษามาแล้วข้างต้น พบว่ามีบางส่วนที่เป็นการขัดแย้งกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) แต่ในบางส่วนก็มีความสอดคล้องกัน ดังนี้

¹ Annex 10-B of Trans-Pacific Partnership.

For the purposes of this Annex, express delivery services means the collection, transport and delivery of documents, printed matter, parcels, goods or other items, on an expedited basis, while tracking and maintaining control of these items throughout the supply of the service. Express delivery services do not include air transport services, services supplied in the exercise of governmental authority, or maritime transport services.

ในพระราชบัญญัติไปรษณีย์ไทย พ.ศ. 2477 ได้กำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจในการจัดการจัดตั้งไปรษณีย์ โดยให้อำนาจหน้าที่ในการจัดการเกี่ยวกับไปรษณีย์ ทำให้เห็นได้ว่าในข้อเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่ไม่ต้องการให้รัฐสนับสนุนการประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน แต่ในประเทศไทยกลับมีข้อกำหนดที่ให้อำนาจของรัฐไว้ ซึ่งการจัดการเกี่ยวกับไปรษณีย์นี้ถือได้ว่าเป็นการสนับสนุนการประกอบธุรกิจทางหนึ่ง

ดังนั้น หากประเทศไทยจะเข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) จำเป็นต้องมีการแก้ไขให้สอดคล้องกับข้อตกลงดังกล่าว เนื่องจากหากพิจารณาว่าทำไมถึงต้องมีการแก้ไขในพระราชบัญญัตินี้เนื่องจากกิจการไปรษณีย์เป็นกิจการที่เป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับการขนส่ง ซึ่งมีการบริการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ อีกทั้งในรูปแบบของการขนส่งพัสดุภัณฑ์นั้นยังมีการกำหนดการขนส่งของไว้หลายรูปแบบ เช่น แบบธรรมดา ลงทะเบียนด่วน พิเศษ ซึ่งจะให้เห็นได้ว่ากิจการไปรษณีย์นั้นน่าจะเป็นการประกอบธุรกิจที่มีความเหมือนกับการขนส่งแบบเร่งด่วนด้วย เมื่อมีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนแล้ว หากประเทศไทยจะเข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ก็สมควรที่จะต้องทำการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายในส่วนนี้ เพื่อเป็นการอนุวัติการกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่มีวัตถุประสงค์ไม่ต้องการให้ประเทศที่เป็นสมาชิกมีกิจการที่ทำการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์หรือพัสดุภัณฑ์ภายในประเทศเพียงกิจการเดียว

ในส่วนของไปรษณีย์นิเทศ พ.ศ. 2557 เป็นเพียงการกำหนดถึงการปฏิบัติหน้าที่ของไปรษณีย์รวมถึงความรับผิดชอบในองค์กรเพียงเท่านั้น หรืออาจจะพิจารณาได้ว่าเป็นกฎระเบียบภายในองค์กรที่จะต้องปฏิบัติเพียงเท่านั้นและไปรษณีย์นิเทศเป็นการอธิบายถึงแบบของการขนส่งและเป็นการกำหนดในกรณีที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงตามมติสหภาพสากลไปรษณีย์ซึ่งได้มีการประชุมทุก ๆ 4 ปี เมื่อวิเคราะห์แล้วพบว่าไปรษณีย์นิเทศนั้นได้เกิดขึ้นจากการประชุมจากสหภาพสากลไปรษณีย์ ซึ่งเป็นหลักการที่ได้ตกลงเป็นสากลแล้ว ดังนั้น ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) จึงไม่สามารถที่จะเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์ที่ได้มีการตกลงกันเป็นสากลในส่วนนี้ได้ และในส่วนพระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิและประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทยนั้น เป็นการเปลี่ยนแปลงจากกรมไปรษณีย์เป็นบริษัทไปรษณีย์ไทยและได้กำหนดหน้าที่ของกิจการทางไปรษณีย์ที่เกี่ยวกับการรวบรวม ส่ง จ่ายและส่งมอบไปรษณีย์ภัณฑ์ตามกฎหมายว่าด้วยไปรษณีย์ ซึ่งเป็นการดำเนินกิจการทางไปรษณีย์หรือธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับไปรษณีย์ รวมถึงธุรกิจที่มีความคล้ายคลึง เมื่อพิจารณา

แล้วเห็นได้ว่าธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งแบบเร่งด่วน อาจมีความคล้ายคลึงกับธุรกิจไปรษณีย์ เนื่องจากธุรกิจของบริษัทไปรษณีย์นั้นถือเป็นการบริการที่เกี่ยวกับการขนส่งของเช่นเดียวกันกับธุรกิจการขนส่งแบบเร่งด่วน อีกทั้งรูปแบบในการขนส่งของบริษัทไปรษณีย์ยังได้มีการกำหนดไว้หลายแบบ โดยมีรูปแบบทั้งการขนส่งแบบด่วนและการขนส่งแบบด่วนพิเศษ โดยกิจการของบริษัทไปรษณีย์เป็นกิจการที่มีการกำกับดูแลโดยรัฐบาลหรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าเป็นรัฐวิสาหกิจ หรืออาจกล่าวได้ว่ากิจการไปรษณีย์ไทยนั้นได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ เมื่อข้อเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ไม่ต้องการให้รัฐทำการสนับสนุนเกี่ยวกับธุรกิจการขนส่งแบบเร่งด่วน จึงจำเป็นต้องมีการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงหากประเทศไทยจะเข้าร่วมความตกลงดังกล่าวนี้ ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อหน่วยงานของรัฐอันเกี่ยวกับความมั่นคง อีกทั้งยังทำให้เกิดการขาดทุนของกิจการภายในประเทศ แต่ก็ยังมีข้อดีคือ ประชาชนภายในประเทศมีสิทธิที่จะเลือกบริษัทที่ทำการขนส่งหรือธุรกิจในรูปแบบเดียวกับกิจการไปรษณีย์ไทยได้อย่างหลากหลายมากยิ่งขึ้นและการบริการที่มีบริษัทมากกว่าหนึ่งบริษัท อาจเป็นแรงผลักดันให้แต่ละบริษัทได้ทำการแข่งขันเพื่อพัฒนาการบริการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นด้วย

เมื่อเป็นการประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น หมายความว่ารวมถึงการขนส่งทางอากาศ เพราะเป็นการขนส่งที่รวดเร็วที่สุดในปัจจุบัน ซึ่งประเทศไทยมีกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ที่มีการกำหนดถึงลักษณะของการขนส่งทางอากาศว่ามีการขนส่งแบบใดบ้าง ในพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดลักษณะของการขนส่งไว้ว่ามีการขนส่งแบบคนโดยสารกับการรับขนของ ซึ่งในการประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น หมายถึง การขนส่งของเสียเป็นส่วนใหญ่ ในพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 นั้น มีหลักการพื้นฐานคือการกำหนดถึงหน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง และการกำหนดวิธีการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเท่านั้น เมื่อพิจารณาข้อเรียกร้องข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ผู้ศึกษามีความเห็นว่าการเรียกร้องนั้นไม่ได้มีการกำหนดหรือลงลึกในส่วนของการจัดส่งแบบเร่งด่วน ซึ่งในพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 นั้น เป็นเพียงการกำหนดวิธีการในการรับขนทางอากาศในกรณีเกิดความเสียหายว่าถ้าหากเกิดความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว ผู้ใดจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนั้นเมื่อวิเคราะห์ในส่วน of พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แล้ว พบว่าหากประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีไม่จำเป็นที่จะต้องแก้ไขกฎหมายในส่วนนี้ อีกทั้งในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาค

แปซิฟิก (TPP) ยังได้มีการกำหนดขอบเขตของการบริการการจัดส่งแบบเร่งด่วนไว้ว่าไม่ให้หมายความรวมถึงการบริการขนส่งทางอากาศ จึงทำให้เห็นได้ว่ากฎหมายการขนส่งทางอากาศไม่ได้รับผลกระทบที่ประเทศไทยจะเข้าร่วมเป็นภาคีในข้อตกลงนี้

ในส่วนพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เมื่อนำมาวิเคราะห์กับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น น่าจะมีความจำเป็นอย่างมากเกี่ยวกับพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากข้อเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในการที่ห้ามให้รัฐกีดกันในการประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนของประเทศภาคีสมาชิก ซึ่งกฎหมายภายในของประเทศไทยนั้นมีการกำหนดว่าการที่คนต่างด้าวหรือนิติบุคคลจะเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทยได้นั้น ต้องอยู่ในประเทศไทยและจะต้องขอใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจ รวมถึงการกำหนดให้คนต่างด้าวหรือนิติบุคคลที่เข้ามาประกอบธุรกิจระหว่างประเทศสามารถที่จะถือหุ้นได้เพียงร้อยละ 49 ของหุ้นทั้งหมด แต่จากข้อเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่ไม่ต้องการให้รัฐกีดกันในการประกอบธุรกิจ อีกทั้งในส่วนของการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้นถือว่าเป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศเนื่องจากการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์นั้น สามารถที่จะก่อความไม่สงบได้หากไม่ได้รับการตรวจสอบจากรัฐ ซึ่งธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้นเป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับการขนส่งภายในประเทศซึ่งเห็นได้จากข้อเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในส่วนของการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น จะหมายรวมถึงการขนส่งที่อยู่ในประเทศและต่างประเทศด้วยซึ่งจะขัดกับพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวที่ห้ามให้คนต่างด้าวหรือนิติบุคคลต่างด้าวประกอบกิจการที่เกี่ยวกับการขนส่งภายในประเทศ ดังที่ได้บัญญัติไว้ในบัญชีที่ 2 ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ผู้ศึกษาเห็นว่าการที่รัฐห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจการขนส่งภายในประเทศนั้นน่าจะเป็นเพราะเกี่ยวกับความมั่นคงเนื่องจากเหตุการณ์ที่ประเทศสหรัฐนั้นถูกโจมตีด้วยเชื้อแอนแทรกซ์ ในปี พ.ศ. 2544 เพราะหากไม่มีการห้ามประกอบกิจการคงจะเป็นการยากที่จะตรวจสอบในไปรษณีย์ภัณฑ์หรือพัสดุภัณฑ์ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันความปลอดภัยของคนในชาติ แต่อย่างไรก็ตาม หากประเทศไทยนั้นเข้าร่วมเป็นภาคีในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีก็จะได้รับอนุญาตให้เข้ามาประกอบธุรกิจตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 10 ท้ายบัญชีของพระราชบัญญัตินี้ได้ และประเทศไทยก็สามารถที่จะประกอบธุรกิจในแบบ

เดียวกันกับที่อนุญาตให้ผู้เข้าร่วมเป็นภาคีประกอบธุรกิจในประเทศที่เข้าร่วมในข้อตกลงนี้ได้เช่นกัน²

สำหรับพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ในเรื่องของธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนซึ่งเป็นการขนส่งทั้งในประเทศและนอกประเทศนั้น เมื่อมีการขนส่งนอกประเทศหรือการนำเข้าก็จะผ่านกระบวนการในการเสียภาษีศุลกากร ทำให้ผู้ที่จะมาประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนภายในประเทศไทยจะต้องทำตามระเบียบในการนำของที่ผู้ประกอบการบรรทุกเข้ามาหรือส่งออกไป ซึ่งกล่าวคือ จะต้องผ่านกระบวนการพิธีศุลกากรตามที่กฎหมายภายในของประเทศไทยได้กำหนดไว้ แต่เมื่อผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาในส่วนนี้แล้ว พบว่าจากข้อเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่ต้องการให้ประเทศสมาชิกปฏิบัติเยี่ยงคนชาติและตามหลักการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่งนั้น มีส่วนที่ยังขัดแย้งกับพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 โดยเฉพาะข้อกำหนดที่ให้อำนาจอรัฐมนตรีในการออกคำสั่งเป็นลายลักษณ์อักษร ให้ยกเว้นสำหรับอากาศยานใดอากาศยานหนึ่งนั้นได้ ทำให้เห็นได้ว่าในบางกรณีที่จะมีการยกเว้นได้ ทำให้อาจเกิดการเลือกปฏิบัติขึ้น ในกรณีเช่นนี้ผู้เขียนคิดว่าการที่รัฐมนตรีนั้นได้ออกคำสั่งยกเว้นจากพระราชบัญญัติศุลกากร อาจจะเป็นกรณีของการนำเข้าของที่เกี่ยวกับความมั่นคงของประเทศ อาทิเช่น การนำเข้าอาวุธยุทโธปกรณ์ ดังนั้น กฎหมายภายในจึงควรที่จะมีการระบุไว้อย่างชัดเจนเพื่อไม่ให้เกิดความเข้าใจผิดของผู้ประกอบธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน และในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ยังได้มีการกำหนดถึงความต้องการที่จะให้การผ่านด่านศุลกากรเป็นไปอย่างรวดเร็ว ในส่วนนี้ประเทศไทยยังต้องมีการพัฒนาหรือมีการบัญญัติกฎหมายในส่วนของการผ่านแดน เพื่อที่จะให้การขนส่งนั้นเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติศุลกากรแล้ว จะเห็นได้ว่าการที่จะนำเข้าหรือส่งออกของนั้นกว่าจะทำการขึ้นอากาศยานได้ต้องได้จะต้องผ่านกระบวนการตรวจสินค้าและได้รับความยินยอมจากเจ้าพนักงานศุลกากรเสียก่อน ซึ่งอาจจะทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งได้

² มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

บทบัญญัติมาตรา ๕ มาตรา ๘ มาตรา ๑๕ มาตรา ๑๗ และมาตรา ๑๘ ไม่ใช้บังคับแก่คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้โดยได้รับอนุญาตจากรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยเป็นการเฉพาะกาล คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ โดยสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีความผูกพันตามพันธกรณี ให้ได้รับยกเว้นจากการบังคับใช้บทบัญญัติแห่งมาตราต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง และให้เป็นไปตามบทบัญญัติและเงื่อนไขของสนธิสัญญานั้น ซึ่งอาจรวมถึง การให้สิทธิคนไทยและวิสาหกิจของคนไทยเข้าไปประกอบธุรกิจในประเทศสัญชาติของคนต่างด้าวนั้นเป็นการต่างตอบแทนด้วย.

และเมื่อผู้ศึกษาได้ทำการวิเคราะห์แล้ว จึงทำให้เห็นได้ว่าข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น มีข้อดีคือ ประชาชนภายในประเทศจะได้รับการบริการที่มีคุณภาพ ราคาต่ำใช้จ่ายลดลง และยังทำให้เกิดการจัดส่งที่เหมาะสมกับรูปแบบ คุณภาพ และปริมาณของสินค้า ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ ส่วนข้อเสียคือ กิจกรรมไปรษณีย์ของประเทศไทยต้องเผชิญการแข่งขันที่มากขึ้น เกิดการจำกัดรายได้จากการผูกขาดกิจการไปรษณีย์มาใช้สร้างความได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขัน และในกรณีที่มีการก่อการร้ายเกิดขึ้น การใช้วิธีการจัดส่งแบบเร่งด่วนจะทำให้รัฐไม่สามารถที่จะทำการตรวจสอบได้ ซึ่งอาจจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของประชาชนภายในประเทศ

5.4 ข้อเสนอแนะ

จากการวิเคราะห์ผลกระทบทั้งข้อดีและข้อเสียดังกล่าวข้างต้น ทำให้เห็นถึงผลกระทบของกฎหมายภายในต่อธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน หากมีการเข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในส่วนนี้ผู้ศึกษาจะนำเสนอแนวทางในทางแก้ไข หากประเทศไทยจะเข้าร่วมเป็นภาคีของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ดังนี้

5.4.1 ประเทศไทยควรที่จะต้องแก้ไขกฎหมายภายในให้มีความสอดคล้องกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน คือการแก้ไขพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477 และของพระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิและประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทย เนื่องจากข้อเรียกร้องของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ไม่ต้องการให้รัฐทำการสนับสนุนธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วนที่อยู่ในประเทศ ดังนั้น ต้องให้กิจการไปรษณีย์ของประเทศไทยออกจากกิจการที่อยู่ภายใต้รัฐ จะเห็นได้ว่าถึงแม้ในพระราชกฤษฎีกาได้ให้ไปรษณีย์ไทยเป็นบริษัทแล้วก็ตาม แต่ถึงอย่างไรการดำเนินการก็ยังคงอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐ โดยอาจจะต้องทำการแก้ไขในพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477 ให้มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น โดยการกำหนดให้การกำกับดูแลกิจการไปรษณีย์หรือให้กิจการไปรษณีย์นั้นออกนอกระบบไม่ขึ้นกับหน่วยงานรัฐใด หรือจัดตั้งเป็นเอกชนโดยตรง ส่วนในพระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิและประโยชน์ของบริษัทไปรษณีย์ไทย หากได้ทำการแก้ไขเปลี่ยนแปลงพระราชบัญญัติไปรษณีย์ไทย พ.ศ. 2477 แล้วก็จะเห็นสมควรแก้ไขเรื่องของอำนาจหน้าที่ ของกิจการไปรษณีย์ ให้มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น

หรือหากได้ให้กิจการไปรษณีย์นั้นออกนอกกระบบก็อาจจะกำหนดถึงหน้าที่เป็นกฎระเบียบในตัวกิจการไปรษณีย์นั้นเลยก็ได้

สำหรับพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 จะต้องมีการแก้ไขในส่วนของบริษัทฯพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ที่ห้ามคนต่างด้าวประกอบกิจการขนส่งภายในประเทศ เพราะขัดกับข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ที่ไม่ต้องการให้เกิดการกีดกันในการเข้ามาประกอบกิจการ ดังนั้น หากประเทศไทยต้องการจะเข้าร่วมเป็นภาคีของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) จะใช้สิทธิกีดกันในการที่คนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจได้ หากกิจการนั้นเป็นกิจการที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภายในประเทศซึ่งอาจเป็นได้หลายกรณี เช่น หากได้มีการแก้ไขกฎหมายภายในให้คนต่างด้าวเข้ามาประกอบกิจการการขนส่งภายในประเทศได้ อาจจะส่งผลกระทบต่อประเทศไทยในเรื่องของความปลอดภัยของประชาชนภายในประเทศ เนื่องจากรัฐไม่สามารถที่จะตรวจสอบของที่ทำการขนส่งภายในประเทศได้หากของนั้นเป็นวัตถุอันตราย ดังเช่นในกรณีของเชื้อแอมแทรกซ์ ที่ประเทศสหรัฐอเมริกาถูกโจมตีภายในประเทศและทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมาก แต่อย่างไรก็ดีในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ก็ได้อนุญาตให้ประเทศที่ประเทศเข้าร่วมเป็นภาคีในข้อตกลงต่างๆ สามารถที่จะประกอบธุรกิจที่ได้บัญญัติไว้ท้ายพระราชบัญญัตินี้ ดังนั้นหากประเทศไทยต้องการเข้าร่วมในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในธุรกิจที่เกี่ยวกับการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น อาจจะตั้งข้อสงวนในการประกอบธุรกิจการจัดส่งเร่งด่วน โดยอาจมีลักษณะเป็นการเข้าตรวจสอบสิ่งของที่ทำการขนส่งเพื่อความปลอดภัยของประชาชนภายในประเทศ สำหรับข้อเรียกร้องที่กำหนดให้ลดการจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นจากต่างชาติ แต่ในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวของประเทศไทยนั้น กำหนดให้ต่างด้าวสามารถถือหุ้นกิจการที่อยู่ในประเทศไทยได้ร้อยละ 49 ของหุ้นทั้งหมด ซึ่งหากประเทศไทยต้องการที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกในข้อตกลงนี้ก็สมควรที่จะต้องมีการบัญญัติกฎหมายเป็นการเฉพาะหรือออกกฎระเบียบที่ให้ความสอดคล้องกับข้อตกลงนี้มากยิ่งขึ้นหรือทำการแก้ไขในส่วนของบริษัทฯพระราชบัญญัตินี้ หรือหากประเทศไทยสนใจที่จะเข้าร่วมข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน โดยประเทศไทยนั้นยอมเข้าผูกพันตามข้อตกลงโดยมีเงื่อนไขได้ โดยการทำข้อสงวนว่าจะไม่ผูกพันในเรื่องของธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน เนื่องจากให้เหตุผลว่าประเทศไทยยังไม่มีความพร้อมในการปฏิบัติตามในข้อตกลงหุ้นส่วน

เศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิกในส่วนการให้บริการจัดส่งแบบเร่งด่วน และหากเมื่อพร้อมที่จะปฏิบัติตามข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิกแล้วก็จะยกเลิกหรือเพิกถอนข้อสงวนที่ได้ทำไว้ก็ได้³

และในส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวกับการผ่านด่านศุลกากรนั้นจะเห็นได้ว่าในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในธุรกิจของการจัดส่งแบบเร่งด่วนนั้น การผ่านด่านศุลกากรต้องผ่านได้รวดเร็วเนื่องจากการขนส่งแบบเร่งด่วนเป็นการแข่งขันกับเวลา ดังนั้น หากประเทศไทยเป็นภาคีสมควรที่จะต้องแก้ไขการผ่านด่านศุลกากรให้มีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งในปัจจุบันกฎหมายศุลกากรของประเทศไทยในกรณีของการนำของขึ้นหรือลงในอากาศยานนั้น จะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานศุลกากรและต้องใช้เวลาพอสมควร ทำให้รูปแบบของกิจการการขนส่งแบบเร่งด่วนนั้นเป็นเพียงแต่ชื่อเท่านั้น เพราะในทางปฏิบัติยังคงมีความล่าช้าเหมือนเดิม ผู้ศึกษาจึงเห็นสมควรว่าควรที่จะต้องทำการแก้ไขวิธีการหรือพิธีการผ่านศุลกากรให้มีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

5.4.2 ผู้ศึกษาเห็นว่าในเมื่อการเป็นภาคีข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) ในธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน หากประเทศไทยเข้าร่วมแล้วจะส่งผลกระทบต่อกฎหมายภายในทั้งในด้านนิติบัญญัติที่จะต้องมีการแก้ไขปรับปรุง เมื่อพิจารณาต่อมาถึงการแก้ไขกฎหมายภายในของประเทศไทย ผู้ศึกษามีความเห็นว่าหากมีการแก้ไขหรือการเปลี่ยนแปลงกฎหมายภายในตามข้อเรียกร้องจะทำให้เกิดผลเสียต่อความมั่นคงภายในประเทศ ที่จะต้องให้ความยินยอมกับประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกในการสามารถที่จะเข้ามาประกอบกิจการการขนส่งแบบเร่งด่วนภายในประเทศได้ ซึ่งหากเข้าร่วมแล้วรัฐไม่สามารถที่จะตรวจสอบพัสดุภัณฑ์หรือสิ่งของที่ทำการขนส่งจากบริษัทต่างชาติที่เข้ามาดำเนินธุรกิจและหากถูกการก่อกวนร้ายเกิดขึ้น ก็จะทำให้เกิดความเสียหายอย่างมาก อีกทั้ง จะทำให้ความน่าเชื่อถือของประเทศไทยที่มีน้อยลงอยู่แล้วถดถอยลงไปอีก เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วผู้ศึกษาจึงมีความเห็นว่า ประเทศไทยอาจไม่สมควรที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีในข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) เนื่องจากเหตุผลที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นแล้ว อีกทั้งประเทศไทยก็ได้มีการทำความตกลงเขตการค้าเสรีกับประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกของข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภูมิภาคแปซิฟิก (TPP) เป็นส่วนใหญ่ มีเพียงไม่กี่ประเทศเท่านั้นที่ประเทศไทยไม่ได้ทำข้อตกลงเมื่อเปรียบการนำเข้าและการส่งออกแล้ว ก็ไม่ได้ทำให้เกิดผลกระทบต่อประเทศไทยเพียงใด

³ มหาวิทยาลัยรังสิตคณะนิติศาสตร์, ข้อสงวน การเปลี่ยนแปลง การตีความ และความผูกพันของสนธิสัญญา [Online], 12 กรกฎาคม 2553, แหล่งที่มา http://archanchad.blogspot.com/2010/07/blog-post_12.html.

บรรณานุกรม

กรมประชาสัมพันธ์ กองอาเซียน 3 ประเทศเศรษฐกิจอาเซียน. (ม.ป.ป.). ข้อมูลข่าวสารอาเซียน.

F.T.I.NEWS. Update.

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2558). *บทความการตกลงการค้าบริการ*.

กรุงเทพฯ: สำนักนายกรัฐมนตรี.

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2555). *ธุรกิจบริการ: โลจิสติกส์*. กรุงเทพฯ:

สำนักเลขาธิการสำนักนายกรัฐมนตรี.

กลุ่มศึกษาข้อตกลงเขตการค้าเสรีภาคประชาชน (FTA Watch). *บทความเจรจาบทการลงทุนอย่างไร*

จึงจะเรียกว่ารักษาผลประโยชน์ของประชาชน: ข้อเสนอภาคประชาสังคมต่อคณะเจรจาไทย

ในการเจรจาข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและสหภาพยุโรป. (ม.ป.ป.). สืบค้นจาก

<http://www.ftawatch.org/node/36832>.

กระทรวงพาณิชย์. (2555) *ความเห็นและข้อเสนอแนะ ในการเตรียมความพร้อมในการเข้าร่วมเป็น*

สมาชิกในความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (Trans-Pacific Strategic

Economic Partnershi: TPP). กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

กระทรวงการคลัง. (ม.ป.ป.). *ประวัติความเป็นมาของกระทรวงการคลัง*. สืบค้นจาก

<http://www.mof.go.th/mofhistory.htm>.

การไปรษณีย์. (2545). *ในหนังสือ ๑๐๐ปี กรมไปรษณีย์โทรเลข*. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

จารุประภา รักพงษ์. (2559). *กฎหมายแห่งองค์การการค้าโลก: การตีความและ*

การวิเคราะห์บทบัญญัติ. กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน.

พรเทพ เบาะกุล. (2548). *GATS ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ*. กรุงเทพฯ:

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

พิศาล เทพสิทธิ์. (2556). *ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (TPP)*. สืบค้นจาก

<http://www.thaidentalmag.com/dent-stream-detail.php?type=10&id=335>.), 30-

50.

ไปรษณีย์ไทย. (ม.ป.ป.). *ประวัติไปรษณีย์ไทย*. สืบค้นจาก <http://www.thailandpost.com>

[/about_history.asp](#).

มหาวิทยาลัยรังสิตคณะนิติศาสตร์. (ม.ป.ป.). *ข้อสงวน การเปลี่ยนแปลง การตีความ และความผูกพันของสนธิสัญญา*. สืบค้นจาก http://archanchad.blogspot.com/2010/07/blog-post_12.html.

ธรรรงค์ พูลพิพัฒน์. (2555). *แนวทางการเปิดตลาดทางการค้าของไทยภายใต้การตกลงการค้าเสรี การศึกษาค้นคว้าอิสระนักบริหารการทูตรุ่นที่ 5, สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ*.

วุฒิ. (2542). *ตั้งป้อมแก้ 7 ประเด็น พ.ร.บ.ธุรกิจต่างด้าว*. *มติชนรายวัน*, หน้า 2.

วีระยุทธ กาญจน์ชูฉัตร. (2553). *นโยบายอุตสาหกรรมในกระแสโลกาภิวัตน์: นโยบาย/ อุตสาหกรรม/ การค้า*. กรุงเทพฯ: ศูนย์ศึกษาเศรษฐศาสตร์การเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ศักดิ์ จันทนพิริ. (ม.ป.ป.). *ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (TPP)*. สืบค้นจาก www.econ.mju.ac.th/choosak/prod-econ255/index.php?topic=20.0.

ศิริชัย มงคลเกียรติศรี. (2553). *เรื่อง State of necessity: ข้อบทตามความตกลงทวิภาคีและกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ในกฎหมายการลงทุนระหว่างประเทศ*. *วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร*.

สกล สกลเดช. (2540). *หนังสือกฎหมายศุลกากร*. กรุงเทพฯ: กระทรวงพาณิชย์. สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *ความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (TPP)*. สืบค้นจาก www.ftipc.or.th/contents_inside.php?contents_id=7.

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *ความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (TPP)*. สืบค้นจาก www.ftipc.or.th/contents_inside.php?contents_id=7.

สภาอุตสาหกรรม. (ม.ป.ป.). *ความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (TPP) กับประเทศไทย*. สืบค้นจาก www.ftipc.or.th/contents_inside.php?contents_id=7.

สรียา โตมาเรา. (2558 ข, พฤศจิกายน). *TPPVsRCEP ตอนที่ 2. F.T.I.news Update*.

สรียา โตมาเรา. (2558 ก, พฤศจิกายน). *ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (TPP) ตอนที่ 1. F.T.I.news update*.

เอก ตั้งทรัพย์วัฒนา. (2554). *โลกาภิวัตน์*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อิสร์กุล อุณทเหตุ. (2556). รายงานสรุปและวิเคราะห์พระราชบัญญัติการ

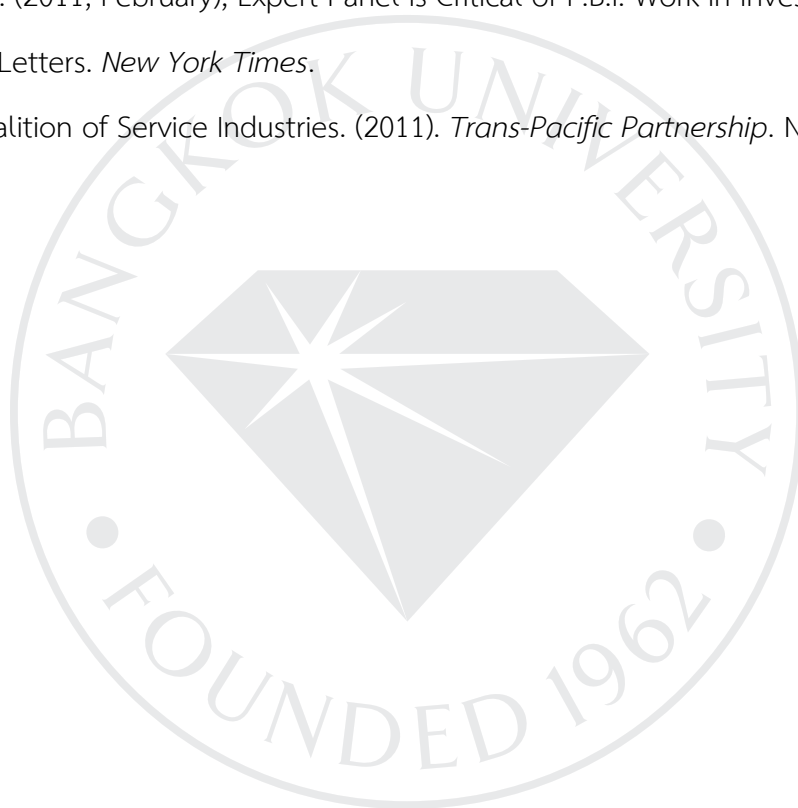
ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542. กรุงเทพฯ: โครงการวิเคราะห์ และติดตามร่าง
กฎหมายภายใต้ความร่วมมือระหว่างสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ ไอ)
และสถาบันพระปกเกล้า.

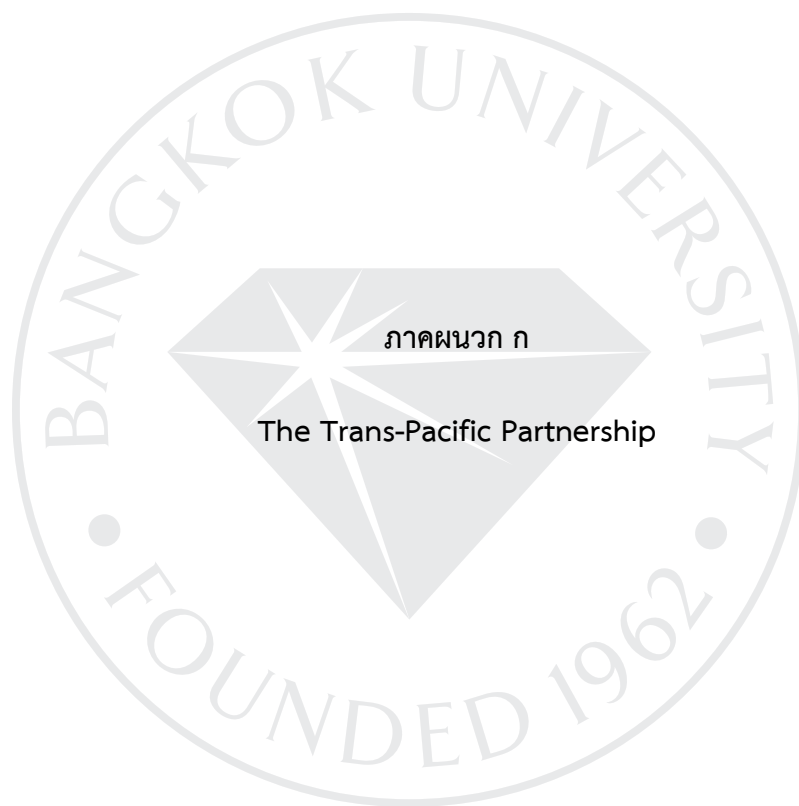
Bossche, P. V. D., (2008). *The Law and Policy of the World Trade Organization Text.*

Cases and Materials, London Cambridge University Press. 725-726.

Scott, S. (2011, February), Expert Panel Is Critical of F.B.I. Work in Investigating Anthrax
Letters. *New York Times*.

The Coalition of Service Industries. (2011). *Trans-Pacific Partnership*. NP.: n.p.





The Trans-Pacific Partnership

ANNEX 10-B

EXPRESS DELIVERY SERVICES

1. For the purposes of this Annex, express delivery services means the collection, transport and delivery of documents, printed matter, parcels, goods or other items, on an expedited basis, while tracking and maintaining control of these items throughout the supply of the service. Express delivery services do not include air transport services, services supplied in the exercise of governmental authority, or maritime transport services.
2. For the purposes of this Annex, postal monopoly means a measure maintained by a Party making a postal operator within the Party's territory the exclusive supplier of specified collection, transport and delivery services.
3. Each Party that maintains a postal monopoly shall define the scope of the monopoly on the basis of objective criteria, including quantitative criteria such as price or weight thresholds.
4. The Parties confirm their desire to maintain at least the level of market openness for express delivery services that each provides on the date of its signature of this Agreement. If a Party considers that another Party is not maintaining that level of market openness, it may request consultations. The other Party shall afford adequate opportunity for consultations and, to the extent possible, provide information in response to inquiries regarding the level of market openness and any related matter.

5. No Party shall allow a supplier of services covered by a postal monopoly to cross-subsidise its own or any other competitive supplier's express delivery services with revenues derived from monopoly postal services.

6. Each Party shall ensure that any supplier of services covered by a postal monopoly does not abuse its monopoly position to act in the Party's territory in a manner inconsistent with the Party's commitments under Article 9.4 (National Treatment), Article 10.3 (National Treatment) or Article 10.5 (Market Access) with respect to the supply of express delivery services.

7. No Party shall:

(a) require an express delivery service supplier of another Party, as a condition of authorisation or licensing, to supply a basic universal postal service; or

(b) assess fees or other charges exclusively on express delivery service suppliers for the purpose of funding the supply of another delivery service.

8. Each Party shall ensure that any authority responsible for regulating express delivery services is not accountable to any supplier of express delivery services, and that the decisions and procedures that the authority adopts are impartial, non-discriminatory and transparent with respect to all express delivery service suppliers in its territory.



GATS

General Agreement on Trade in Service

Article XXIX: Annexes back: The Annexes to this Agreement are an integral part of this Agreement.

(Para. 1, Sentence 1) This Annex applies to measures affecting trade in air transport services, whether scheduled or non-scheduled, and ancillary services. It is confirmed that any specific commitment or obligation assumed under this Agreement shall not reduce or affect a Member's obligations under bilateral or multilateral agreements that are in effect on the date of entry into force of the WTO Agreement.

(General Carve-Out (Para. 2) The Agreement, including its dispute settlement procedures, shall not apply to measures affecting:

- (a) traffic rights, however granted; or
- (b) services directly related to the exercise of traffic rights, except as provided in paragraph 3 of this Annex.

The Agreement shall apply to measures affecting:

- (a) aircraft repair and maintenance services;
- (b) the selling and marketing of air transport services;
- (c) computer reservation system (CRS) services

Grandfather Clause (Para. 1, Sentence 2) Moreover, even in the absence of the general application of GATS, WTO Members are paying further tribute to the existing network of bilateral agreements on aviation. Para. 1 sentence 2 of the Annex ATS

cotains a grandfather clause. It establishes the primacy of existing bilateral agreements over the Annex ATS. The Annex ATS prevails only over bilateral or regional agreements which come into effect after the entry into force of the WTO Agreement ,i.e. 1 January,1995.This rule favours those WTO Members who had a well-develop, timely, and extensive set of bilateral agreements responding to the needs of their airlines, since such.

(Dispute Settlement (Para. 4) The dispute settlement procedures of the Agreement may be invoked only where obligations or specific commitments have been assumed by the concerned Members and where dispute settlement procedures in bilateral and other multilateral agreements or arrangements have been exhausted.

The Council for Trade in Services shall review periodically, and at least every five years, developments in the air transport sector and the operation of this Annex with a view to considering the possible further application of the Agreement in this sector.



ASEAN Framework Agreement on Services

Article I : Objectives

The objectives of the Member States under the ASEAN Framework Agreement on Services

(hereinafter referred to as "this Framework Agreement") are:

- (a) to enhance cooperation in services amongst Member States in order to improve the efficiency and competitiveness, diversify production capacity and supply and distribution of services of their service suppliers within and outside ASEAN;
- (b) to eliminate substantially restrictions to trade in services amongst Member States; and
- (c) to liberalise trade in services by expanding the depth and scope of liberalisation beyond those undertaken by Member States under the GATS with the aim to realising a free trade area in services.

Article II : Areas of Cooperation

1. All Member States shall participate in the cooperation arrangements under this Framework Agreement. However, taking cognizance of paragraph 3 of Article I of this Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation, two or more Member States may proceed first if other Member States are not ready to implement these arrangements.
2. Member States shall strengthen and enhance existing cooperation efforts in service sectors and develop cooperation in sectors that are not covered by existing cooperation arrangements, through inter alia:

- (a) establishing or improving infrastructural facilities;
- (b) joint production, marketing and purchasing arrangements;
- (c) research and development; and
- (d) exchange of information.

3. Member States shall identify sectors for cooperation and formulate Action Plans, Programmes and Understandings that shall provide details on the nature and extent of cooperation.

Article III : Liberalisation

Pursuant to Article 1 (c), Member States shall liberalise trade in services in a substantial number of sectors within a reasonable time-frame by:

- (a) eliminating substantially all existing discriminatory measures and market access limitations amongst Member States; and
- (b) prohibiting new or more discriminatory measures and market access limitations.

Article IV : Negotiation of Specific Commitments

1. Member States shall enter into negotiations on measures affecting trade in specific service sectors. Such negotiations shall be directed towards achieving commitments which are beyond those inscribed in each Member State's schedule of specific commitments under the GATS and for which Member States shall accord preferential treatment to one another on an MFN basis.

2. Each Member State shall set out in a schedule, the specific commitments it shall undertake under paragraph 1.

3. The provisions of this Framework Agreement shall not be so construed as to prevent any Member State from conferring or according advantages to adjacent countries in order to facilitate exchanges limited to contiguous frontier zones of services that are both locally produced and consumed.

Article V : Mutual Recognition

1. Each Member State may recognise the education or experience obtained, requirements met, or licenses or certifications granted in another Member State, for the purpose of licensing or certification of service suppliers. Such recognition may be based upon an agreement or arrangement with the Member State concerned or may be accorded autonomously.

2. Nothing in paragraph 1 shall be so construed as to require any Member State to accept or to enter into such mutual recognition agreements or arrangements.

Article VI : Denial of Benefits

The benefits of this Framework Agreement shall be denied to a service supplier who is a natural person of a non-Member State or a juridical person owned or controlled by persons of a non-Member State constituted under the laws of a Member State, but not engaged in substantive business operations in the territory of Member State(s)

Article VII : Settlement of Disputes

1. The Protocol on Dispute Settlement Mechanism for ASEAN shall generally be referred to and applied with respect to any disputes arising from, or any differences between Member States concerning the interpretation or application of, this Framework Agreement or any arrangements arising therefrom.

2. A specific dispute settlement mechanism may be established for the purposes of this Framework Agreement which shall form an integral part of this Framework Agreement.

Article VIII : Supplementary Agreements or Arrangements

Schedules of specific commitments and Understandings arising from subsequent negotiations under this Framework Agreement and any other agreements or arrangements, Action Plans and Programmes arising thereunder shall form an integral part of this Framework Agreement.

Article IX : Other Agreements

1. This Framework Agreement or any action taken under it shall not affect the rights and obligations of the Member States under any existing agreements to which they are parties.

2. Nothing in this Framework Agreement shall affect the rights of the Member States to enter into other agreements not contrary to the principles, objectives and terms of this Framework Agreement.

3. Upon the signing of this Framework Agreement, Member States shall promptly notify the ASEAN Secretariat of any agreements pertaining to or affecting trade in services to which that Member is a signatory.

Article X : Modification of Schedules of Specific Commitments

1. A Member State may modify or withdraw any commitment in its schedule of specific commitments, at any time after three years from the date on which that commitment entered

into force provided:

(a) that it notifies other Member States and the ASEAN Secretariat of the intent to modify or withdraw a commitment three months before the intended date of implementation of the modification or withdrawal; and

(b) that it enters into negotiations with an affected Member State to agree to necessary compensatory adjustment.

2. In achieving a compensatory adjustment, Member States shall ensure that the general level of mutually advantageous commitment is not less favourable to trade than that provided for in the schedules of specific commitments prior to such negotiations.

3. Compensatory adjustment shall be made on an MFN basis to all other Member States.

4. The SEOM with the endorsement of the AEM may draw up additional procedures to give effect to this Article.

Article XI : Institutional Arrangements

1. The SEOM shall carry out such functions to facilitate the operation of this Framework Agreement and further its objectives, including the Organisation of the conduct of negotiations, review and supervision of the implementation of this Framework Agreement.

2. The ASEAN Secretariat shall assist SEOM in carrying out its functions, including providing the support for supervising, coordinating and reviewing the implementation of this Framework Agreement.

Article XII : Amendments

The provisions of this Framework Agreement may be amended through the consent of all the Member States and such amendments shall become effective upon acceptance by all Member States.

Article XIII : Accession of New Members

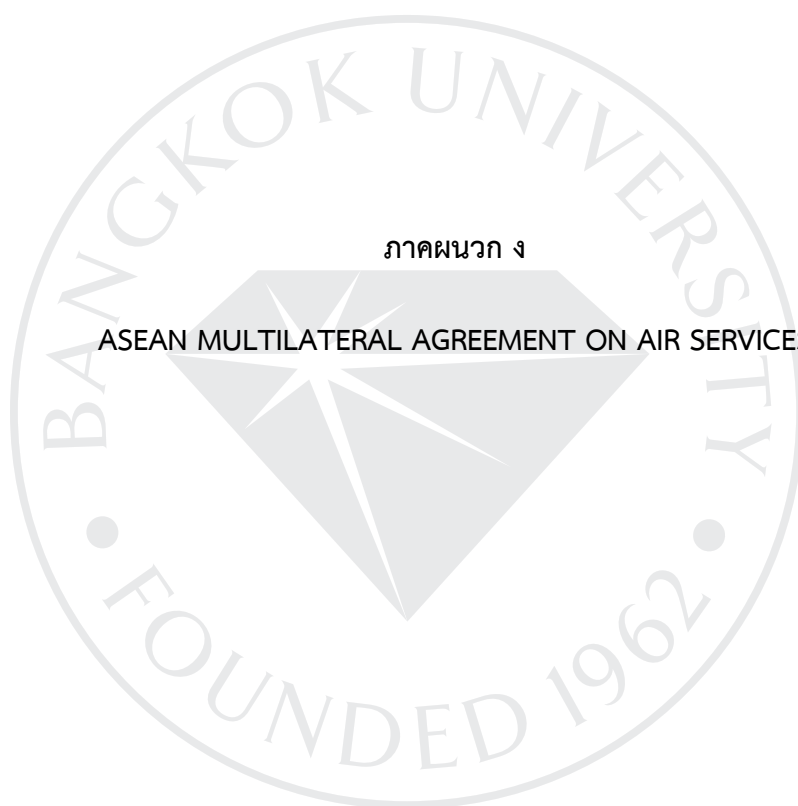
New Members of ASEAN shall accede to this Framework Agreement on terms and conditions agreed between them and signatories to this Framework Agreement.

Article XIV : Final Provision

1. The terms and definitions and other provisions of the GATS shall be referred to and applied to matters arising under this Framework Agreement for which no specific provision has been made under it.
2. This Framework Agreement shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN, who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Member State.
3. This Framework Agreement shall enter into force upon the deposit of instruments of ratification or acceptance by all signatory governments with the Secretary-General of ASEAN.

ภาคผนวก ง

ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR SERVICES



ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR SERVICES

ARTICLE 1

DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement only, unless the context otherwise requires:

1. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: (i) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by all the Contracting Parties to this Agreement, and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are, at any given time, effective for all the Contracting Parties to this Agreement;
2. The term "aeronautical authority" means the Minister responsible for Civil Aviation, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by him or similar functions;
3. The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement;
4. The term "territory" means the land territory, internal waters, territorial sea, archipelagic waters, the seabed and the sub-soil thereof and the airspace above them;
5. The terms "air service", "international air service", and "airline" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

6. The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
7. The term "specified routes" means the routes specified in the route schedule annexed to this Agreement;
8. The term "agreed services" means scheduled air services performed for the carriage of passengers, cargo and/or mail, separately or in combination, for remuneration or hire on the specified routes;
9. The term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo and/or mail in international air services;
10. The term "user charges" means a charge imposed on airlines by the competent authorities, or permitted by them to be imposed, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crew, passengers and cargo;
11. The term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and its Implementing Protocols and any amendments thereto;
12. The term "Depository" means the Secretary-General of ASEAN; and
13. All references to the singular shall include the plural, and all references to the plural shall include the singular.

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Parties the following rights for the conduct of international air services by the designated airlines of the other Contracting Parties:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c. the rights otherwise specified in this Agreement, including those rights stated in the Annex I (Scheduled Air Transportation) and, where applicable, Annex II (the Implementing Protocols 1-6 listed) of this Agreement.

2. The airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1(a) and (b) of this Article. That airline shall be required to meet other conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of the international air services by the Contracting Party considering the application.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of another Contracting Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for remuneration and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION AND AUTHORISATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes for the purpose of conducting international air services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation. Such designation shall be transmitted in writing through diplomatic channels to the Depository who shall subsequently inform all the Contracting Parties.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisation and technical permission, each Contracting Party shall grant the appropriate authorisation and technical permission with minimum procedural delay, provided that:

- ai. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both; or
- ii. subject to acceptance by a Contracting Party receiving such application, the designated airline which is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party that designates the airline, is and remains substantially owned and effectively controlled by one or more ASEAN Member States and/or its nationals, and the Contracting Party designating the airline has and maintains effective regulatory control; or
- iii. subject to acceptance by a Contracting Party receiving such application, the designated airline is incorporated in and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party that designates the airline in which the Contracting Party designating the airline, has and maintains effective regulatory control of that airline, provided that such arrangements will not be equivalent to allowing airline(s) or its subsidiaries access to traffic rights not otherwise available to that airline(s); and

b. the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications; and

c. the Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 5 (Safety) and Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.

3. The Contracting Parties granting operating authorisations in accordance with paragraph 2 of this Article shall notify such action to the Depository who will subsequently inform all the Contracting Parties.

ARTICLE 4

WITHHOLDING, REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission referred to in Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement with respect to an airline designated by another Contracting Party, temporarily or permanently where:

a. the airline has failed to prove that it is qualified under Article 3 paragraphs 2 (a) (i) or (ii) or (iii) as applicable; or

b. the airline has failed to comply with laws, regulations, and rules referred to in Article 14 (Application of Laws and Regulations) of this Agreement; or

c. the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 5 (Safety) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraphs 1(b) or 1(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations with the Contracting Party designating the airline, in accordance with the provisions set forth in Article 16 (Consultations and Amendment).

3. A Contracting Party that has exercised its right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission of an airline or airlines in accordance with paragraph 1 of this Article shall notify its action to the Depository and the Depository shall subsequently inform all the Contracting Parties.

4. This Article does not limit the rights of any Contracting Party to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Parties in accordance with the provisions of Article 6 (Aviation Security).

ARTICLE 5

SAFETY

1. Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the air services provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued, or validated by the Contracting Party that designates that said airline and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own

territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by another Contracting Party.

2. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety and security standards maintained by another Contracting Party relating to aeronautical facilities, air crew, aircraft, and operation of that other Contracting Party's designated airline(s). If, following such consultations, the first Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety and security standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

ARTICLE 6

AVIATION SECURITY

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to one another to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on

Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, as well as any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which all the Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to one another to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, and airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party shall observe the security provisions required by the other Contracting Parties for entry into, departure from, and while within their respective territories and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during loading or unloading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from another Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist one another by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that another Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of receipt of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation and technical permission of an airline or airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

7. Each Contracting Party shall require the airline(s) of another Contracting Party providing service to that Contracting Party to submit a written operator security programme which has been approved by the aeronautical authority of the Contracting Party of that airline for acceptance.

ARTICLE 7

TARIFFS

1. The tariffs to be applied by the designated airline or airlines of a Contracting Party for air services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of

operation, characteristics of service, reasonable profit, tariffs of other airlines, and other commercial considerations in the market-place.

2. Tariffs charged by airlines shall not be required to be filed with, or approved, by either Contracting Party. However, in the event the national law of a Contracting Party requires prior approval of a tariff, the tariff application shall be dealt with accordingly. In such cases, the principle of reciprocity may be applied by the Contracting Parties concerned at their discretion.

3. The Contracting Parties agree to give particular attention to tariffs that may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support or other anti-competitive practices.

4. The Contracting Parties shall ensure that the designated airlines provide the general public with full and comprehensive information on their air fares and rates and the conditions attached in advertisements to the public concerning their fares.

ARTICLE 8

OPERATION OF LEASED AIRCRAFT

1. When a designated airline proposes to use an aircraft other than one owned by it on the air services provided hereunder, this would only be done subject to the following conditions:

a. that such arrangements will not be equivalent to allowing a lessor airline access to traffic rights not otherwise available to that airline;

b. that the financial benefit to be obtained by the lessor airline will not be dependent on the profit or loss of the operation of the designated airline concerned; and

c. that the responsibility for the continued airworthiness and the adequacy of operating and maintenance standards of any leased aircraft operated by an airline designated by one Contracting Party will be established in conformity with the Convention.

2. A designated airline is not otherwise prohibited from providing services using leased aircraft provided that any lease arrangement entered into satisfies the conditions listed in paragraph 1 of this Article.

ARTICLE 9

COMMERCIAL ACTIVITIES

1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Parties, the designated airline of a Contracting Party shall have the right:

a. in relation to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Parties managerial and other specialist staff, office equipment and other related equipment and promotional materials required for the operation of international air services;

b. to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision, promotion and sale of air services;

c. to engage in the sale of air services in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents; to sell such air services, and any person shall be free to purchase such services in local currency of that territory or,

subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries;

d. to convert and remit to the territory of its incorporation, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance. Such conversion and remittance shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party concerned; and

e. to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territories of the other Contracting Parties in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Parties in freely convertible currencies according to local currency regulation.

2. In operating or holding out the authorised services on the agreed routes, the designated airline(s) may, subject to national laws and regulations and policies, enter into cooperative marketing arrangements which may include but are not limited to code-sharing or block-space with:

- a. an airline or airlines of the same Contracting Party; and
- b. an airline or airlines of the other Contracting Parties.

provided that all participants in such arrangements hold the underlying traffic rights and appropriate authorisation and meet the requirements applied to such arrangements.

3. The marketing airline may be required to file for approval to the aeronautical authority of each Contracting Party of any cooperative marketing arrangements entered into with an operating airline, in accordance with paragraph 2 of this Article, before its proposed introduction.

4. When holding out air services for sale, the marketing airline will make it clear to the purchaser of tickets for such services, at the point of sale, which airline will be the operating airline on each sector of the services and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

ARTICLE 10

USER CHARGES

1. No Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of another Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 11

CUSTOMS DUTIES

1. Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of another Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, ground equipment, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items, such as printed air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline, intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1:

- a. introduced into the territory of the Contracting Party by or on behalf of the designated airline of another Contracting Party;
- b. retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of another Contracting Party; or
- c. taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of another Contracting Party and intended for use in operating the agreed services

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of any Contracting Party, may be

unloaded in the territory of another Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airline(s) of one Contracting Party has contracted with another designated airline, which similarly enjoys such exemptions from another Contracting Party or Contracting Parties, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party or Contracting Parties of the items specified in paragraph 1 of this Article.

ARTICLE 12

FAIR COMPETITION

Each Contracting Party agrees:

- a. that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air services governed by this Agreement; and
- b. to take action to eliminate all forms of discrimination and/or anti-competitive practices by that Contracting Party and/or its designated airline(s) that it deems to adversely affect the competitive position of a designated airline of any other Contracting Party.

ARTICLE 13

SAFEGUARDS

1. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible anti-competitive practices that may merit closer examination:

- a. charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the air services to which they relate;
- b. the addition of excessive capacity or frequency of air services;
- c. the practices in question are sustained rather than temporary;
- d. the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to another airline;
- e. the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market; and
- f. behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

2. The grant of state aid and/or subsidy shall be transparent among the Contracting Parties, and shall not distort competition among the designated airlines of the Contracting Parties. The Contracting Parties concerned shall furnish other interested Contracting Parties, upon their requests, with complete information on such grant and any revision to or extension of such grant. Such information shall be treated with the utmost sensitivity and confidentiality.

3. If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of another Contracting Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1, or any discrimination by means of undue state aid and/or subsidy by that other Contracting Party, they may request consultations in accordance with Article 16 (Consultations and Amendment) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for

the request, and the consultations shall begin within fifteen (15) days of the receipt of such request.

4. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, any Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 17 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

5. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations with respect to an airline designated by another Contracting Party temporarily, should there be reasonable ground to believe that unfair or anti-competitive practices related to paragraphs 1 and 2 of this Article committed by a Contracting Party or its designated airline seriously affect the operation of its designated airline.

ARTICLE 14

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the airlines designated by any other Contracting Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the airlines of any other Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in transit through the territory of any Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances.

ARTICLE 15

STATISTICS

The aeronautical authority of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Parties, upon request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

ARTICLE 16

CONSULTATIONS AND AMENDMENT

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult with one another from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement. Unless otherwise agreed, such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party or Parties receive, through diplomatic or other appropriate channels, a written request, including an explanation of the issues to be raised. When the date for consultations has been agreed, the requesting Contracting Party shall also notify all the other Contracting Parties of the consultations and the issues to be raised. Any Contracting Party may attend. Once the consultations have been concluded, all the Contracting Parties as well as the Depository shall be notified of the results.

2. If one third of the Contracting Parties consider it desirable to amend any provision of this Agreement they shall be entitled, by request addressed to the Secretary-General of ASEAN, given not earlier than twelve (12) months after the entry into force of this Agreement, to call a meeting of all the Contracting Parties in order to consider any amendments which they may propose to this Agreement. Such amendment, if agreed among all the Contracting Parties and if necessary after consultations in accordance with paragraph 1 of this Article, shall come into effect when more than half of the Contracting Parties have deposited their Instruments of Ratification or Acceptance of such amendment.

3. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning international air services by which all the Contracting Parties become bound, this Agreement shall be so modified as to conform with the provisions of such convention.

ARTICLE 17

SETTLEMENT OF DISPUTES

The provisions of the ASEAN Protocol on Enhanced Dispute Settlement Mechanism, done at Vientiane, Lao PDR, on 29 November 2004 and any amendment thereto, shall apply to disputes arising under this Agreement.

ARTICLE 18

RELATIONSHIP TO OTHER AGREEMENTS

1. This Agreement or any actions taken thereto shall not affect the rights and obligations of the Contracting Parties under any existing agreements or international

conventions to which they are also Contracting Parties, except as provided in paragraph 3 of this Article.

2. Nothing in this Agreement shall prejudice the rights or the exercise of these rights by any Contracting Party under the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982, in particular with regard to freedom of the high seas, rights of innocent passage, archipelagic sea lanes passage or transit passage of ships and aircraft, and consistent with the Charter of the United Nations.

3. In the event of any inconsistency between a provision of this Agreement and a provision of any existing bilateral or multilateral air services agreement(s) (including any amendments thereto), by which two or more of the ASEAN Member States are bound or which is not covered by this Agreement, the provision which is less restrictive or more liberal or which is not covered by this Agreement, shall prevail. If the inconsistency concerns provisions relating to safety or aviation security, the provisions prescribing a higher or more stringent standard of safety or aviation security shall prevail to the extent of the inconsistency.

ARTICLE 19

FINAL PROVISIONS

1. This Agreement shall be deposited with the Depository who shall promptly furnish a certified true copy thereof to each Contracting Party.

2. This Agreement is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Depository and the Depository shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

3. This Agreement shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified, or accepted it.

4. Subject to paragraph 3 of this Article, the Implementing Protocols as listed in Annex II of this Agreement shall enter into force upon ratification or acceptance as set out in the “Final Provisions” of each of the respective Implementing Protocol(s). The provisions of this Agreement shall only apply in respect of the Implementing Protocol that has entered into force among the Contracting Parties that have ratified or accepted it.

5. The Depository shall maintain a centralised register of airline designations and operating authorisation in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement.

6. The Depository shall register this Agreement with the International Civil Aviation Organisation as soon as it enters into force.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this ASEAN Multilateral Agreement on Air Services.

DONE at Manila, Philippines, this 20th day of May in the Year Two Thousand and Nine, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam: PEHIN DATO ABU BAKAR APONG, Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia: MAO HAVANNALL, Secretary of State and State Secretariat of Civil Aviation

For the Republic of Indonesia: JUSMAN SYAFII DJAMAL, Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic: SOMMAD PHOLSENA, Minister of Public Works and Transport

For Malaysia: DATO' SRI ONG TEE KEAT, Minister of Transport

For the Union of Myanmar: MAJOR GENERAL THEIN SWE, Minister for Transport

For the Republic of the Philippines: LEANDRO R. MENDOZA, Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore: RAYMOND LIM, Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand: Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam: HO NGHIA DZUNG, Minister of Transport

ANNEX I: SCHEDULED AIR SERVICES

Section 1: Routing

1.The designated airline(s) of each Contracting Party shall, in accordance with the terms of their designation, be allowed to operate from any points in the territory of the Contracting Party designating the airline via any intermediate points to any points in the territory of any other Contracting Party and to any points beyond in any combination or order, provided that all the points are international airports.

2.Notwithstanding the above provisions, the right to take on board or put down, in the territory of any other Contracting Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for remuneration and destined for or coming from points in the territory of any non-Contracting Party, shall be subject to the agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties concerned.

Section 2: Operational Flexibility

1. Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

a) operate flights in either or both directions;

b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

c) serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;

d) omit stops at any point or points;

e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

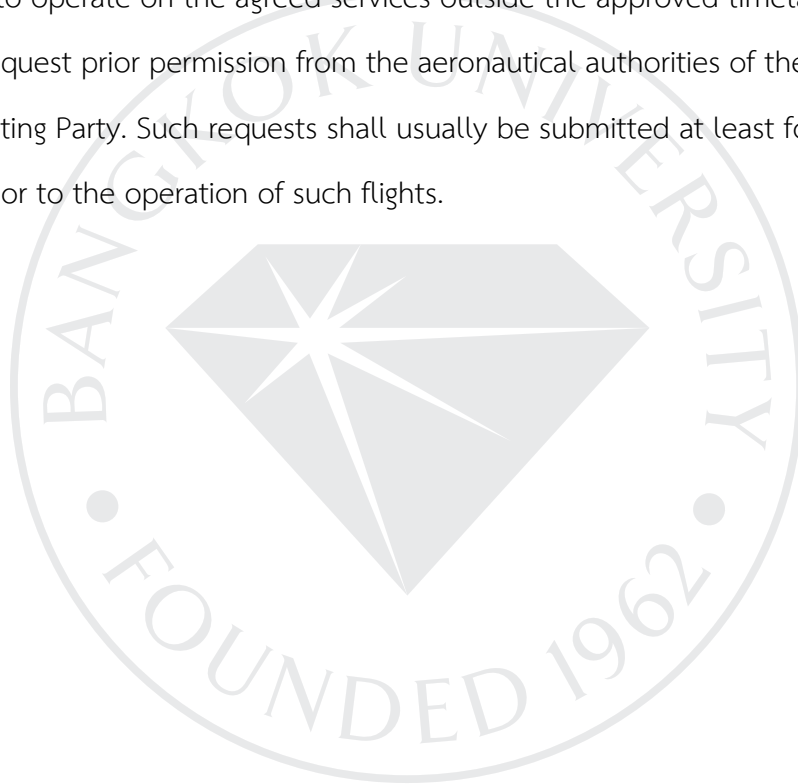
f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

2. On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air services without any limitation as to change, at any point on the route, on an one-on-one basis (with the exception of code-sharing) provided that, in the outbound direction, the air services beyond such point is a continuation of the air services from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the air services to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the air services from beyond such point.

3.The designated airline(s) of each Contracting Party may be required to submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. Any modification thereof shall be submitted for consideration at least fifteen (15) days prior to the operation.

4.For supplementary flights which the designated airline(s) of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall usually be submitted at least four (4) working days prior to the operation of such flights.



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ นามสกุล

สุเมธ ท่ามาพร

อีเมล

sumet.tham@bumail.net

ประวัติการศึกษา

นิติศาสตรบัณฑิต รหัส52 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

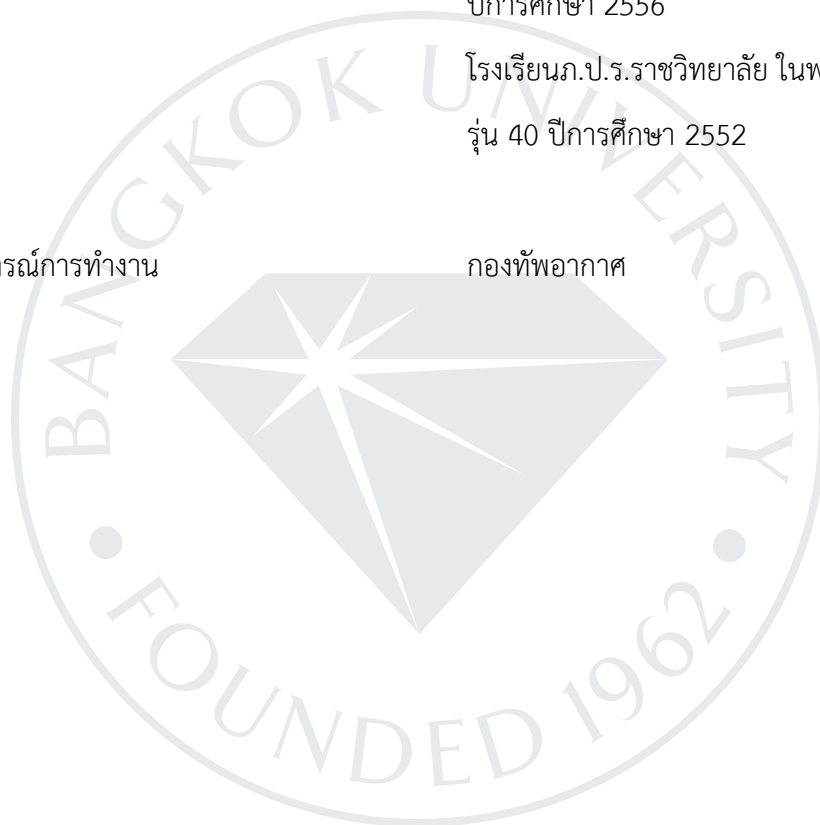
ปีการศึกษา 2556

โรงเรียนก.ป.ร.ราชวิทยาลัย ในพระบรมราชูปถัมภ์

รุ่น 40 ปีการศึกษา 2552

ประสบการณ์การทำงาน

กองทัพอากาศ



มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาตให้ใช้สิทธิในวิทยานิพนธ์/สารนิพนธ์

วันที่ 8 เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560

ข้าพเจ้า (นาย/นาง/นางสาว) นิมิตร ทามพร อยู่บ้านเลขที่ 30/79

ซอย ถนน หลวงบ่อแก้ว ตำบล/แขวง ฝั่งตะวันออก

อำเภอ/เขต บางเขน จังหวัด กรุงเทพมหานคร รหัสไปรษณีย์ 10540

เป็นนักศึกษาของมหาวิทยาลัยกรุงเทพ รหัสประจำตัว 75704000122

ระดับปริญญา ☐ ตรี ☒ โท ☐ เอก

หลักสูตร นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา - คณะ นิติศาสตร์

ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า “ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิ” ฝ่ายหนึ่ง และ

มหาวิทยาลัยกรุงเทพ ตั้งอยู่เลขที่ 119 ถนนพระราม 4 แขวงพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110 ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า “ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิ” อีกฝ่ายหนึ่ง

ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิ และ ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิ ตกลงทำสัญญากันโดยมีข้อความดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิขอรับรองว่าเป็นผู้สร้างสรรค์และเป็นผู้มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในงานสารนิพนธ์/วิทยานิพนธ์หัวข้อ ผลกระทบทางสุขภาพต่อกลุ่มคนไทยในการเข้าร่วมเป็นภาคีข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (TPP) ในธุรกิจการจัดส่งแบบออนไลน์

ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร นิติศาสตรมหาบัณฑิต ของมหาวิทยาลัยกรุงเทพ (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “สารนิพนธ์/วิทยานิพนธ์”)

ข้อ 2. ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิตกลงยินยอมให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิโดยปราศจากค่าตอบแทนและไม่มีกำหนดระยะเวลาในการนำสารนิพนธ์/วิทยานิพนธ์ ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงการทำซ้ำ ดัดแปลง เผยแพร่ ต่อสาธารณชน ให้เข้าต้นฉบับหรือสำเนาอื่น ให้ประโยชน์อันเกิดจากลิขสิทธิ์แก่ผู้อื่น อนุญาตให้ผู้อื่นใช้สิทธิโดยจะกำหนดเงื่อนไขอย่างหนึ่งอย่างใดด้วยหรือไม่ก็ได้ ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน หรือการกระทำอื่นใดในลักษณะทำนองเดียวกัน

ข้อ 3. หากกรณีมีข้อขัดแย้งในปัญหาสิทธิในสารนิพนธ์/วิทยานิพนธ์ระหว่างผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิกับบุคคลภายนอกก็ดี หรือระหว่างผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิกับบุคคลภายนอกก็ดี หรือมีเหตุขัดข้องอื่นๆ เกี่ยวกับลิขสิทธิ์ อันเป็นเหตุให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิไม่สามารถนำงานนั้นออกทำซ้ำ เผยแพร่ หรือโฆษณาได้ ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิยินยอมรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิในความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิทั้งสิ้น

สัญญาฉบับนี้ทำขึ้นสองฉบับ มีข้อความเป็นอย่างเดียวกัน คู่สัญญาได้อ่านและเข้าใจข้อความในสัญญาโดยละเอียดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และเก็บรักษาไว้ฝ่ายละฉบับ

ลงชื่อ.....ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิ
(ภูมิ ภิรมย์)

ลงชื่อ.....ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิ
(อาจารย์อภิญญา จุลพิสิฐ)
ผู้อำนวยการสำนักหอสมุดและศูนย์การเรียนรู้

ลงชื่อ.....พยาน
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์กฤติกา ลิ้มลาวัลย์)
รองคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

ลงชื่อ.....พยาน
(ดร.ปวีศร เลิศธรรมเทวี)
ผู้อำนวยการหลักสูตร/ ผู้รับผิดชอบหลักสูตร