

การตกลงร่วมกันในธุรกิจสายการบิน ในรูปแบบ "Code Share"

ธุรกิจการบินถือเป็นส่วนหนึ่งในระบบการขนส่งทางอากาศที่สามารถเชื่อมโยงเครือข่ายในระดับภูมิภาคได้เป็นอย่างดี ทำให้เกิดความสะดวก ทั้งด้านผู้โดยสารและการเคลื่อนย้ายสินค้า รวมถึงบริการ ปัจจุบันประเทศไทยมีจำนวนผู้ประกอบการธุรกิจการบินเพิ่มมากขึ้น ในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งในส่วนของผู้ประกอบการธุรกิจไทย และผู้ประกอบการต่างชาติที่เข้ามาร่วมทุนในประเทศไทย แต่เดิมนโยบายการบินของไทย จะมุ่งการคุ้มครองสายการบินของรัฐเป็นหลัก ต่อมารัฐเริ่มมีการผ่อนคลายกฎระเบียบการบิน (Deregulation) โดยการอนุญาตให้สายการบินเอกชนเข้ามาให้บริการเสริมมากขึ้น ปัจจุบันเศรษฐกิจและสังคม ได้พัฒนาเปลี่ยนแปลงไป (Globalization) ทุกประเทศต้องเผชิญกับการแข่งขันที่มีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนพันธกรณีต่าง ๆ เช่น การทำข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA : Free Trade Agreement) ระหว่างประเทศ ทั้งในระดับทวิภาคี และพหุภาคี รวมทั้งการจัดตั้ง "ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน" (AEC : ASEAN Economic Community) ปี 2558 (ค.ศ.2015)

จากการเปิดเสรีดังกล่าวทำให้การแข่งขันในธุรกิจสายการบินในประเทศไทย ทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้แต่ละสายการบินต้องพัฒนาศักยภาพของตนเอง และพยายามหากกลยุทธ์ใหม่ ๆ ในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อจูงใจให้มีผู้ใช้บริการ และแย่งชิงส่วนแบ่งการตลาด (Market Share) เพิ่มขึ้น กลยุทธ์การประกอบธุรกิจ โดยการร่วมมือตกลงกันในธุรกิจสายการบิน ซึ่งจะมีในรูปแบบต่าง ๆ หลายรูปแบบโดยรูปแบบที่ผู้ประกอบการสายการบินนิยมใช้กันมาก คือ การทำข้อตกลงความร่วมมือกระทำธุรกิจสายการบินในรูปแบบการทำ Code Share ซึ่งหมายถึงการตกลงร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการสายการบิน โดยการที่สายการบินแห่งหนึ่ง ซึ่งไม่มีเครื่องบินของตนเองที่ให้บริการในสายการบิน เส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง แต่สามารถจะจำหน่ายตั๋วโดยสารในเส้นทางนั้น ๆ ได้โดยใช้รหัสของตนเอง ผ่านบริการของเครื่องบินอีกสายการบินหนึ่งที่เป็นพันธมิตร ทำให้สามารถขยายเครือข่ายทางการตลาดไปได้อย่างกว้างขวาง ช่วยเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยมีต้นทุนต่ำ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจสายการบิน และเป็นประโยชน์ต่อการเดินทางของผู้โดยสาร และเป็นการแก้ไขข้อจำกัดอันสืบเนื่องจากสายการบินมีขอบเขตบริการของตนเองที่ไม่สามารถทำการบินได้ด้วยตนเองไปยังจุดหมายทุกแห่งที่ผู้โดยสารต้องการได้

สำหรับข้อกำหนดความร่วมมือตกลงร่วมกันในธุรกิจสายการบิน หรือการทำ Code Share ที่บริษัทสายการบินต่าง ๆ ใช้ร่วมกัน ส่วนใหญ่ จะกำหนดให้มีการตกลงกันในเรื่องต่าง ๆ เช่น การแบ่งสัดส่วนค่าโดยสาร การทำการขายเที่ยวบินร่วม การมีส่วนร่วมในโปรแกรมสะสมไมล์ การใช้บริการเลาจน์ที่สนามบิน การแลกเปลี่ยนพนักงาน การรวมสำนักงานขาย และอื่น ๆ รวมทั้งการกำหนดราคาร่วมกัน เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม การตกลงร่วมกันทำ Code Share ระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจสายการบิน อาจก่อให้เกิดการผูกขาด ลดหรือจำกัดการแข่งขัน ซึ่งเข้าข่ายความผิดตามพ.ร.บ.การแข่งขันทางการค้า พ.ศ.2542 หรือไม่ จะต้องพิจารณา ทั้งข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายประกอบกัน ทั้งนี้ ข้อกฎหมายโดยทั่วไปจะมีมาตราหลักสำคัญ ซึ่งใช้พิจารณา ได้แก่

- **มาตรา 25** ควบคุมพฤติกรรมของผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีอำนาจเหนือตลาด (*Monopoly Power, Dominance Power*) ไม่ให้ใช้อำนาจในการกีดกัน หรือจำกัดการแข่งขัน
- **มาตรา 26** ควบคุมการควบรวมธุรกิจ (*Merger Control*) เพื่อที่จะป้องกันมิให้เกิดผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีอำนาจผูกขาดในตลาดขึ้นโดยเฉพาะในกรณีที่เป็นการควบรวมกิจการระหว่างผู้ประกอบการสองรายที่แข่งขันกันในตลาดเดียวกัน
- **มาตรา 27** ควบคุมมิให้ผู้ประกอบการสองรายขึ้นไปทำการตกลงร่วมกันเพื่อที่จะจำกัด หรือกีดกันการแข่งขันในตลาด (*Collusive Practice, Restraints*)
- **มาตรา 29** ควบคุมมิให้ผู้ประกอบการมีพฤติกรรมการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม (*Unfair Trade Practice*)

อนึ่ง การทำ Code Share ในต่างประเทศจะผิดกฎหมายของไทยหรือไม่?

การทำ Code Share แม้จะเป็นการทำสัญญาหรือข้อตกลงที่กระทำกันในต่างประเทศ ซึ่งเป็นการกระทำที่เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักร แต่ถ้าวผลของการกระทำ Code Share ดังกล่าวทำให้เกิดการผูกขาด หรือลดการแข่งขันต่อธุรกิจการบินภายในประเทศไทย และเป็นการกระทำที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้าของไทย ก็อาจถือว่าเป็นการกระทำผิดในประเทศไทยด้วย ทั้งนี้เป็นไปตามหลักกฎหมายตามมาตรา 5 วรรคแรกแห่งประมวลกฎหมายอาญาที่บัญญัติว่า “ความผิดใดที่การกระทำแม้แต่ส่วนหนึ่งส่วนใด ได้กระทำในราชอาณาจักรก็ดี ผลแห่งการกระทำเกิดในราชอาณาจักร โดยผู้กระทำประสงค์ให้ผลนั้นเกิดในราชอาณาจักร หรือในลักษณะแห่งการกระทำ ผลที่เกิดขึ้นนั้นควรเกิดในราชอาณาจักรหรือย่อมเห็นได้ว่าผลนั้นจะเกิดในราชอาณาจักรก็ดี ให้ถือว่าความผิดนั้น ได้กระทำในราชอาณาจักร” ดังนั้นการทำ Code Share แม้จะเป็นการทำข้อตกลงกันในต่างประเทศ แต่ก็ต้องไม่มีผลทำให้เกิดการผูกขาด หรือลดการแข่งขันทางธุรกิจสายการบินภายในประเทศไทย มิฉะนั้นจะถือว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้าของไทยได้