

บทคัดย่อ

ในการจัดหาอากาศยานซึ่งเป็นทรัพย์สินเคลื่อนที่ที่มีมูลค่าสูงนั้น ผู้ประกอบการสายการบินมักประสบปัญหาทางกฎหมายในการขอสินเชื่อในเรื่องข้อจำกัดเกี่ยวกับการประกันหนี้ด้วยทรัพย์สิน ดังนั้นจึงได้มีการนำสัญญารูปแบบต่างๆมาใช้ในการจัดหาอากาศยานโดยการนำระบบกรรมสิทธิ์มาเป็นหลักประกัน สัญญาดังกล่าว ได้แก่ สัญญาซื้อขายโดยมีเงื่อนไขวงกรรมสิทธิ์ (Conditional Sale Agreement) สัญญาให้สินเชื่อโดยการเช่าแบบลีสซิ่ง (Leasing Agreement) และสัญญาเช่าซื้อ (Hire-Purchase Agreement)

จากการศึกษาพบว่า การให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานในประเทศไทยมีข้อจำกัดทางกฎหมาย คือ อากาศยานสามารถนำมาเป็นหลักประกันการชำระหนี้ได้โดยวิธีการจำนำเท่านั้น ซึ่งวิธีการดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการใช้งานของอากาศยาน ส่วนสัญญาให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน ได้แก่ สัญญาซื้อขายโดยมีเงื่อนไขวงกรรมสิทธิ์ สัญญาให้สินเชื่อโดยการเช่าแบบลีสซิ่ง มีข้อจำกัดทางกฎหมาย คือ การขาดการรับรองสิทธิของเจ้าหนี้ในสัญญา ให้มีลักษณะเป็นเจ้าหนี้อำนาจเหนืออากาศยาน กระบวนการบังคับชำระหนี้ต้องดำเนินการผ่านศาล และมีความล่าช้าในการบังคับคดี รวมถึงการติดตามอากาศยานคืนในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์มีความยุ่งยาก อีกทั้งประเทศไทยไม่มีกฎหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับเรื่องการรับรองและยอมรับคำพิพากษาจากศาลต่างประเทศในการบังคับอากาศยาน และเจ้าหนี้ในสัญญาให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานทั้งสองประเภท ไม่ได้รับการรับรองในฐานะที่เป็นเจ้าหนี้ที่มีประกันตามกฎหมายล้มละลาย ปัญหาดังกล่าวทำให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีการกำหนดข้อสัญญาขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาและสร้างความมั่นใจแก่เจ้าหนี้ในการได้รับชำระหนี้คืน แต่ข้อกำหนดในสัญญาดังกล่าวก็ไม่สามารถสร้างความมั่นใจให้แก่เจ้าหนี้ได้เท่าที่ควร

ปัจจุบันมีอนุสัญญาว่าด้วยผลประโยชน์ระหว่างประเทศในอุปกรณ์เคลื่อนที่ ค.ศ. 2001 และพิธีสารว่าด้วยอากาศยาน ที่จัดทำขึ้นเพื่อเป็นการลดอุปสรรคในการนำทรัพย์สินเคลื่อนที่ที่มีมูลค่าสูงรวมถึงอากาศยานมาเป็นหลักประกัน โดยมีหลักการสำคัญ คือ ระบุถึงการดำเนินการให้มีการนำสิทธิในผลประโยชน์ในทรัพย์สินที่เป็นอุปกรณ์เคลื่อนที่มาเป็นหลักประกันการให้สินเชื่อ และกำหนดหลักการที่สำคัญ เช่น สิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศ การจดทะเบียนระหว่างประเทศ ลำดับสิทธิ มาตรการเยียวยาความเสียหายในกรณีถูกหนีผิดนัด เป็นต้น

ผลการศึกษาพบว่าหลักการสำคัญของอนุสัญญาว่าด้วยผลประโยชน์ระหว่างประเทศในอนุปรณเคลื่อนที่ ค.ศ. 2001 และพิธีสารว่าด้วยอากาศยาน ที่ควรนำมาปรับใช้เพื่อแก้ไขปัญหาการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันนี้ คือ *ประการแรก* การก่อตั้งสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศในอากาศยานและกำหนดลักษณะของสัญญาก่อตั้งสิทธิ เพื่อรับรองสิทธิของเจ้าหนี้ในสัญญาให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานทั้ง 3 ประเภท คือ สัญญาให้หลักประกัน สัญญาซื้อขาย โดยมีเงื่อนไขหน่วยงานกรมสิทธิ และสัญญาให้สินเชื่อโดยการเช่าแบบลีสซิ่ง ให้มีลักษณะเป็น “เจ้าหนี้มีประกัน” *ประการที่สอง* การกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยานและสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับอากาศยานที่สามารถนำมาเป็นหลักประกันนี้ได้ เพื่อให้มีความชัดเจนและเกิดการตีความได้น้อยที่สุด *ประการที่สาม* กำหนดเกี่ยวกับสิทธิบังคับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ เพื่อให้เจ้าหนี้เกิดความมั่นใจว่าตนจะได้รับชำระหนี้จากทรัพย์ประกัน และกำหนดลำดับสิทธิในการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ โดยอาศัยหลักการ คือ สิทธิประโยชน์ที่จดทะเบียนก่อนจะมีลำดับสิทธิเหนือกว่าสิทธิประโยชน์ที่จดทะเบียนภายหลังและเหนือสิทธิประโยชน์ที่ไม่ได้จดทะเบียน *ประการที่สี่* ผลของลูกหนี้ผิดนัด โดยกำหนดเกี่ยวกับการเยียวยากรณีผิดนัดและวิธีการในการบังคับหลักประกัน มาตรการบรรเทาความเสียหายก่อนมีคำพิพากษาหรือการขอคุ้มครองชั่วคราว และการเยียวยาในกรณีล้มละลาย เพื่อให้เจ้าหนี้รู้ถึงสิทธิของตน และมีความมั่นใจว่าตนจะสามารถบังคับชำระหนี้จากลูกหนี้ได้อย่างแน่นอน *ประการสุดท้าย* การจดทะเบียนสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศ และหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อให้เชื่อมต่อกับระบบทะเบียนระหว่างประเทศ ซึ่งนับว่าเป็นส่วนสำคัญที่จะทำการบันทึกสิทธิต่างๆและมีการตรวจสอบได้ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจดทะเบียนสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศ ควรเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศโดยตรง คือ กรมการขนส่งทางอากาศ

การนำหลักการข้างต้นมาปรับใช้ควรทำโดยวิธีการออกกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการนำอากาศยานมาเป็นหลักประกันการชำระหนี้โดยให้มีความสอดคล้องกับหลักการข้างต้น ส่วนประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยผลประโยชน์ระหว่างประเทศในอนุปรณเคลื่อนที่ ค.ศ. 2001 และพิธีสารว่าด้วยอากาศยานหรือไม่ก็ได้ แต่การเข้าเป็นภาคีจะทำให้ประเทศไทยมีระบบการให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานโดยการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันนี้อย่างเป็นสากล และยังเป็นประโยชน์สำหรับทรัพย์สินประเภทอื่นๆ เช่น รถไฟ และสินทรัพย์อวกาศ รวมถึงทรัพย์สินเคลื่อนที่ที่มีมูลค่าสูงอื่นๆที่อาจมีการกำหนดให้สามารถนำมาเป็นหลักประกันนี้ได้ในอนาคตอีกด้วย