

## บทที่ 5

## บทสรุปและข้อเสนอแนะ

## บทสรุป

การให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานในปัจจุบันมีปัญหาจากข้อจำกัดทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับการประกันหนี้ด้วยทรัพย์สิน ทั้งกฎหมายภายในของรัฐคู่สัญญาและกฎหมายระหว่างประเทศ ผู้ประกอบการจึงได้มีการพัฒนารูปแบบของสัญญาต่างๆ ขึ้นเพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่เจ้าหนี้ โดยสัญญาที่นำมาใช้ในการจัดหาอากาศยานได้แก่ สัญญาซื้อขายโดยมีเงื่อนไขห่วงกรรมสิทธิ์ สัญญาให้สินเชื่อโดยการเช่าแบบลีสซิง สัญญาดังกล่าวแม้จะสร้างความมั่นใจให้แก่เจ้าหนี้ได้ในระดับหนึ่งแต่ก็ไม่สามารถรับรองสิทธิของเจ้าหนี้รวมถึงการบังคับชำระหนี้ได้ จึงมีผลให้ต้นทุนในการจัดหาอากาศยานของสายการบินเพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้ให้สินเชื่อจะถือเหตุดังกล่าวเป็นความเสี่ยงจากการบังคับทางกฎหมายที่จะเรียกอัตราดอกเบี้ยเงินกู้เพิ่มขึ้น

จากการศึกษาพบว่ากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันหนี้ด้วยทรัพย์สินไทยมีข้อจำกัดอันเป็นอุปสรรคในการให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน ทั้งในส่วนของกฎหมายเกี่ยวกับการประกันหนี้ด้วยทรัพย์สิน และในส่วนของสัญญาให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน คือ สัญญาซื้อขายโดยมีเงื่อนไขห่วงกรรมสิทธิ์ และสัญญาให้สินเชื่อโดยการเช่าแบบลีสซิง ดังนี้

#### 1. ข้อจำกัดในการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ข้อจำกัดของกฎหมายหลักประกัน คือ จำนอง และจำนำ ที่ต่างมีข้อจำกัด คือ กรณีจำนำ ลูกหนี้จะต้องส่งมอบทรัพย์สินที่จำนำให้อยู่ในความครอบครองของเจ้าหนี้ ซึ่งไม่สอดคล้องกับลักษณะของอากาศยานที่เป็นทรัพย์สินหลักของกิจการที่ผู้ประกอบการจำเป็นต้องใช้ในกิจการตลอดเวลา ส่วนกรณีจำนองนั้น หากนำอากาศยานมาจำนองพบว่า มีข้อจำกัดเกี่ยวกับประเภทของทรัพย์สินที่จำนองได้ซึ่งสังหาริมทรัพย์ที่สามารถนำมาจำนองได้นั้นต้องเป็นสังหาริมทรัพย์ที่มีทะเบียน หรือสังหาริมทรัพย์พิเศษที่กฎหมายอนุญาตให้นำมาจำนองได้ เท่านั้น

#### 2. ข้อจำกัดทางกฎหมายของสัญญาให้สินเชื่อที่ใช้อากาศยานเป็นหลักประกัน

การให้สินเชื่อในรูปของสัญญาที่พัฒนาขึ้นในทางปฏิบัติโดยมีการนำมูลค่าของอากาศยานมาเป็นหลักประกัน ซึ่งได้แก่ สัญญาซื้อขายโดยมีเงื่อนไขห่วงกรรมสิทธิ์ และสัญญาให้สินเชื่อโดยการเช่าแบบลีสซิงนั้น มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการรับรองสิทธิของเจ้าหนี้ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มี

กฎหมายรองรับสิทธิของเจ้าหนี้ในลักษณะเป็นทรัพย์สิน (jus in rem) ที่จะใช้อำยันกับบุคคลภายนอกได้ กระบวนการบังคับชำระหนี้ในกรณีที่ลูกหนี้ผิดนัด มีปัญหาในทางปฏิบัติ คือกระบวนการในการบังคับตามสิทธิของเจ้าหนี้มีขั้นตอนที่ค่อนข้างยุ่งยากและใช้เวลานาน อีกทั้งการใช้สิทธิติดตามเอาอากาศยานคืนในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์ก็ประสบปัญหา เนื่องจากอากาศยานเป็นทรัพย์สินที่เคลื่อนที่ผ่านเขตแดนต่างๆ ตลอดเวลา รวมถึงกรณีลูกหนี้ล้มละลาย โดยเฉพาะเรื่องการล้มละลายระหว่างประเทศที่อาจต้องมีการบังคับทรัพย์สินของลูกหนี้ในต่างประเทศด้วยนั้น บทบัญญัติในพระราชบัญญัติล้มละลายของไทยยังขาดหลักการในเรื่องนี้อยู่มาก จากปัญหาข้างต้นทำให้คู่สัญญาได้มีการกำหนดข้อสัญญาต่างๆ ขึ้น เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่เจ้าหนี้ในการที่จะได้รับชำระหนี้ แต่ข้อกำหนดที่ทำขึ้นนี้ใช้บังคับได้ระหว่างคู่สัญญาเท่านั้น

### 3. ข้อจำกัดในการนำอากาศยานมาเป็นหลักประกันในทางระหว่างประเทศ

ในการนำอากาศยานมาเป็นหลักประกันการให้สินเชื่อนั้น ปัจจุบันในต่างประเทศได้มีการวางหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนสำหรับระบบการให้หลักประกัน เพื่อลดอุปสรรคในการให้สินเชื่อและสร้างความมั่นใจให้แก่เจ้าหนี้ในการรับหลักประกันที่เป็นอากาศยาน โดยสถาบันระหว่างประเทศเพื่อความเป็นหนึ่งเดียวกันของกฎหมายเอกชน (International Institute for the Unification of Private Law – UNIDROIT) ได้จัดทำอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ.2001 และพิธีสารว่าด้วยอากาศยานขึ้น เพื่อกำหนดหลักการรับรองสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศในอากาศยาน ทั้งในส่วนของมูลค่าของอากาศยานและสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ให้เป็นสิทธิประเภทหนึ่งที่สามารถนำไปใช้ประกันหนี้ได้ โดยกำหนดรูปแบบของสัญญาที่เกี่ยวข้องกับสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศไว้ 3 รูปแบบ คือ สัญญาให้หลักประกัน สัญญาซื้อขายโดยมีเงื่อนไขห่วงกรรมสิทธิ์ และสัญญาให้สินเชื่อโดยการเช่าแบบลีสซิ่ง กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเยียวยากรณีผิดนัดให้สามารถบังคับหลักประกันได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ เหมาะสมกับลักษณะของธุรกิจ โดยมีการกำหนดเหตุผิดนัด มาตรการการเยียวยาการผิดนัดที่แบ่งตามประเภทของสัญญาที่ก่อให้เกิดสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศ มาตรการบรรเทาความเสียหายก่อนศาลมีคำพิพากษา และกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศหากเกิดกรณีล้มละลาย การจดทะเบียนสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศเพื่อให้นักกลางนอกทราบถึงภาวะผูกพันในตัวทรัพย์สิน และเพื่อกำหนดลำดับสิทธิของเจ้าหนี้แต่ละรายด้วย รวมไปถึงการกำหนดหลักการเกี่ยวกับการโอนสิทธิและการรับช่วงสิทธิในสิทธิเรียกร้องในการชำระหนี้และในสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศไว้ด้วย

หลักการดังกล่าวเป็นหลักการที่สร้างขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาในการให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานซึ่งส่วนใหญ่มีลักษณะของการทำธุรกรรมระหว่างประเทศ (Cross-Border Transaction) ซึ่งแต่ละประเทศมีแนวคิดทางกฎหมายเกี่ยวกับหลักประกันทั้งในเรื่องการก่อตั้งสิทธิในสัญญาการบังคับตามสัญญา หรือแม้กระทั่งการใช้เลือกกฎหมายบังคับตามสัญญาแตกต่างกัน เช่น การบังคับชำระหนี้เมื่อลูกหนี้ผิดนัดซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจในการอนุมัติสินเชื่อของเจ้าหนี้ ปัญหาในการยอมรับอากาศยานมาประกันหนี้ ปัญหาในนำหลัก *lex situs* มาปรับใช้ในกรณีที่มีข้อพิพาทเกี่ยวกับอากาศยาน และการจัดลำดับสิทธิที่มีหลักประกันซึ่งเป็นหลักการสำคัญที่เจ้าหนี้จะต้องคำนึงถึง โดยเฉพาะการเป็นเจ้าหนี้ที่มีลำดับสิทธิเหนือกว่าเจ้าหนี้รายอื่นทั้งกรณีสิทธิในทางแพ่งและสิทธิในกรณีลูกหนี้ล้มละลาย

จากการศึกษา การนำหลักการตามอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ.2001 และพิธีสารว่าด้วยอากาศยาน มาปรับใช้เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวในประเทศไทยนั้น พบว่ามีข้อที่ต้องพิจารณา คือ หลักกฎหมายไทยยังไม่มีกรรับรองหรือคุ้มครองสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศของเจ้าหนี้ในสัญญาซื้อขายที่มีเงื่อนไขวงกรรมสิทธิ์ และสัญญาให้สินเชื่อโดยการเช่าแบบลีสซิง ในลักษณะที่เป็นเจ้าหนี้มีประกัน การเยียวยาในกรณีผิดนัดที่ต้องดำเนินการผ่านศาล และมีความยุ่งยากในการเยียวยาเจ้าหนี้ในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์ รวมถึงความล่าช้าในกระบวนการบังคับคดี มาตรการเยียวยาหากเกิดกรณีล้มละลาย ซึ่งเจ้าหนี้ในสัญญาให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานไม่มีฐานะเป็นเจ้าหนี้มีประกันตามกฎหมายล้มละลาย และปัจจุบันประเทศไทยยังขาดหลักการเกี่ยวกับล้มละลายระหว่างประเทศ การจดทะเบียนสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศ ที่ระบบการบันทึกและจดทะเบียนสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับอากาศยานถือเป็นเรื่องที่ยังไม่ปรากฏในประเทศไทย ดังนั้นจึงเป็นปัญหาว่าปัจจุบันกฎหมายภายในของไทยที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับหลักการได้เท่าที่ควร แม้จะมี ร่างพระราชบัญญัติหลักประกันทางธุรกิจ พ.ศ. .... แต่หลักการตามร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวก็ยังไม่เหมาะสมกับลักษณะของอากาศยาน เนื่องจากหลักเกณฑ์ต่างๆเป็นเพียงการกำหนดไว้อย่างกว้าง ดังนั้นเพื่อแก้ไขปัญหาข้อจำกัดทางกฎหมายในการนำอากาศยานมาเป็นหลักประกันการชำระหนี้ และทำให้การให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานมีประสิทธิภาพ กฎหมายสารบัญญัติควรมีความสอดคล้องกับหลักการตามอนุสัญญาเคปทาวน์ค.ศ. 2001 และพิธีสารว่าด้วยอากาศยาน

## ข้อเสนอแนะ

การนำสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจมาใช้เป็นประกันการชำระหนี้โดยไม่ต้องส่งมอบการครอบครองนั้น แม้จะสามารถทำได้โดยการกำหนดให้เป็นสังหาริมทรัพย์ชนิดพิเศษที่สามารถนำมาจำนองได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 703 ดังเช่น การกำหนดให้รถยนต์เป็นสังหาริมทรัพย์ชนิดพิเศษที่สามารถนำมาจดจำนองได้ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2551 แต่การกำหนดให้นำอากาศยานสามารถจำนองได้เช่นเดียวกับรถยนต์นั้นอาจก่อให้เกิดปัญหาในการจำนองได้ เนื่องจากอากาศยานเป็นทรัพย์สินที่เคลื่อนที่ผ่านเขตแดนต่างๆ ตลอดเวลา อีกทั้งอากาศยานเป็นทรัพย์สินหลักที่สร้างรายได้อย่างมหาศาล หากกระบวนการบังคับหลักประกันล่าช้าก็อาจสร้างความเสียหายให้แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายได้ ยิ่งกว่านั้นการบังคับคดีจำนองตามคำพิพากษาของศาลเป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานบังคับคดีซึ่งต้องปฏิบัติตามขั้นตอน จึงทำให้กระบวนการบังคับจำนองล่าช้าออกไป อีกทั้งเจ้าพนักงานบังคับคดีไม่มีความเชี่ยวชาญในการบังคับหลักประกันที่เป็นอากาศยาน ซึ่งไม่เป็นผลดีทั้งผู้จำนองและผู้รับจำนอง

ผู้เขียนเห็นว่าควรมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการนำอากาศยานมาเป็นหลักประกันการชำระหนี้จะเป็นประโยชน์มากกว่า โดยกฎหมายเฉพาะดังกล่าวอย่างน้อยควรมีเนื้อหาเกี่ยวกับเรื่องดังต่อไปนี้

1) การก่อตั้งสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศในอากาศยาน และกำหนดลักษณะของสัญญาก่อตั้งสิทธิ เพื่อรับรองสิทธิของเจ้าหนี้ในสัญญาให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานทั้ง 3 ประเภท คือ สัญญาให้หลักประกัน สัญญาซื้อขายโดยมีเงื่อนไขวงกรรมสิทธิ์ และสัญญาให้สินเชื่อโดยการเช่าแบบลีสซิง ให้มีลักษณะเป็น “เจ้าหนี้มีประกัน” ที่ทรงสิทธิเหนือทรัพย์สินประกัน และสามารถไต่ถามกับบุคคลผู้ซึ่งได้สิทธิในทรัพย์สินประกันในลำดับหลังได้ และมีสิทธิที่จะได้รับชำระหนี้จากทรัพย์สินประกันก่อนเจ้าหนี้สามัญ

2) การกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยานและสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานที่สามารถนำมาเป็นประกันหนี้ได้ โดยกำหนดนิยามของ “วัตถุอากาศยาน” และ “สิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน” ให้สอดคล้องกับนิยามในอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ.2001 และพิธีสารว่าด้วยอากาศยาน เพื่อให้มีความชัดเจนและเกิดการตีความได้น้อยที่สุด

3) สิทธิบังคับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ เพื่อให้เจ้าหนี้เกิดความมั่นใจว่าตนจะได้รับชำระหนี้จากทรัพย์สินประกัน และกำหนดลำดับสิทธิในการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ โดยอาศัย

หลักการ คือ สิทธิประโยชน์ที่จดทะเบียนก่อนจะมีลำดับสิทธิเหนือกว่าสิทธิประโยชน์ที่จดทะเบียนภายหลังและเหนือสิทธิประโยชน์ที่ไม่ได้จดทะเบียน และกำหนดลำดับสิทธิของผู้ซื้อในสัญญาซื้อขาย ผู้ซื้อในสัญญาจะซื้อจะขาย ที่จดทะเบียนเสมือนหนึ่งว่าเป็นสิทธิประโยชน์ด้วย

4) ผลของลูกหนี้ผิดนัด โดยมีการกำหนดเกี่ยวกับ การเยียวยากรณีผิดนัด และกระบวนการในการบังคับหลักประกัน มาตราการบรรเทาความเสียหายก่อนมีคำพิพากษาหรือ การขอคุ้มครองชั่วคราว และการเยียวยาในกรณีล้มละลาย เพื่อให้เจ้าหนี้รู้ถึงสิทธิของตน และมีความมั่นใจว่าตนจะสามารถบังคับชำระหนี้จากลูกหนี้ได้อย่างแน่นอน ดังนี้

การเยียวยากรณีผิดนัด กระบวนการในการบังคับหลักประกัน และมาตรการบรรเทาความเสียหายก่อนมีคำพิพากษาหรือการขอคุ้มครองชั่วคราว ควรมีการกำหนดตามประเภทของสัญญาให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน เพื่อให้สามารถเยียวยาเจ้าหนี้ในกรณีลูกหนี้ผิดนัดได้อย่างเหมาะสม และวิธีการเยียวยาควรอยู่บนพื้นฐานที่ให้เจ้าหนี้ได้รับการเยียวยาที่รวดเร็วและสอดคล้องกับระบบกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับคดีของไทย

การเยียวยาในกรณีล้มละลาย กำหนดให้เจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศที่จดทะเบียนก่อนเกิดการล้มละลาย เป็นเจ้าหนี้มีประกันตามกฎหมายล้มละลาย และนำทางเลือกในการเยียวยากรณีล้มละลายมาพิจารณาปรับใช้เพื่อให้มีความสอดคล้องกับระบบกฎหมายล้มละลายของประเทศไทยด้วย

5) การจดทะเบียนสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศ และหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อให้เชื่อมต่อกับระบบทะเบียนระหว่างประเทศ ซึ่งนับว่าเป็นส่วนสำคัญที่จะทำการบันทึกสิทธิต่างๆและมีการตรวจสอบได้ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจดทะเบียนสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศ ควรเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศโดยตรง คือ กรมการขนส่งทางอากาศ

การนำหลักการตามอนุสัญญา และพิธีสารว่าด้วยอากาศยานมาปรับใช้นั้น สามารถทำได้ 2 แนวทาง คือ

1. ออกกฎหมายภายในเป็นบทบัญญัติเฉพาะเกี่ยวกับการนำสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศในอากาศยานมาเป็นหลักประกัน โดยไม่ต้องเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ.2001 และ พิธีสารว่าด้วยอากาศยาน ในทำนองเดียวกับพระราชบัญญัติการจำนองเรือ และบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นกฎหมายภายในที่ออกโดยอาศัยหลักการจากอนุสัญญาว่าด้วยบุริมสิทธิ และการจำนองทางทะเล ค.ศ. 1993 (International Convention

on Maritime Liens and Mortgages, 1993) โดยที่ประเทศไทยไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว

2. เข้าเป็นภาคีอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ.2001 และ พิธีสารว่าด้วยอากาศยาน และ ออกกฎหมายภายในเป็นบัญญัติเฉพาะเกี่ยวกับการนำสิทธิในผลประโยชน์ระหว่างประเทศในอากาศยานมาเป็นหลักประกัน

เมื่อพิจารณาถึงข้อดี และประโยชน์ที่ได้รับจากการเข้าเป็นภาคี การเข้าเป็นภาคีจะเป็นประโยชน์มากกว่าเพราะสามารถทำให้ประเทศไทยมีระบบการให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน โดยการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันนี้อย่างเป็นสากล และยังเป็นประโยชน์สำหรับทรัพย์สินประเภทอื่นๆ เช่น รถไฟ และสินทรัพย์อวกาศ รวมถึงทรัพย์สินเคลื่อนที่ที่มีมูลค่าสูงอื่นๆ ที่อาจมีการกำหนดให้สามารถนำมาเป็นหลักประกันนี้ได้ในอนาคตอีกด้วย

ท้ายที่สุดหากประเทศไทยนำหลักการดังกล่าวมาปรับใช้ไม่ว่าจะด้วยวิธีการใดก็ตาม ก็ จะส่งผลให้ผู้ให้สินเชื่อสามารถลดความเสี่ยงและมีการปล่อยสินเชื่อโดยภาคเอกชนเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่เจ้าหนี้ได้ว่า หากมีการผิดนัดของลูกหนี้เกิดขึ้น กฎหมายจะคุ้มครองสิทธิตามสัญญา และสิทธิเกี่ยวกับทรัพย์สินให้แก่เจ้าหนี้ รวมทั้ง ทำให้เจ้าหนี้สามารถบังคับตามสิทธิได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าว ก็จะเป็นการสร้างเชื่อมั่นให้แก่เจ้าหนี้ในการให้การสนับสนุนทางการเงินแก่สายการบินเพื่อการจัดหาอากาศยาน นำไปสู่การลดต้นทุนในการจัดหา และยังเป็น การช่วยเหลือผู้ประกอบการสายการบินภายในประเทศในสถานการณ์ที่น้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูง ส่งผลให้ประชาชนได้รับการบริการทางอากาศที่มีประสิทธิภาพในราคาที่เหมาะสม เป็น การส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินของประเทศ นอกจากนี้ ยังเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมอื่นๆ ที่มี อุปกรณ์เคลื่อนที่ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง อาทิเช่น สินทรัพย์อวกาศ รถไฟอีกด้วย