

บทที่ 1

ความเป็นมาและหลักการพื้นฐานในการจัดทำอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 และร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วยสินทรัพย์อวกาศ

เนื้อหาในบทนี้จะนำเสนอประวัติความเป็นมาและหลักการพื้นฐานของอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 และร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วยสินทรัพย์อวกาศ เพื่อแสดงให้เห็นถึงเหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำอนุสัญญาและร่างพิธีสารดังกล่าวว่าจัดทำขึ้นมาโดยตั้งอยู่บนหลักการพื้นฐานใด

1. ความเป็นมาของอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 และร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วย สินทรัพย์อวกาศ

1.1 ก่อนมีการจัดทำอนุสัญญา

ความพยายามเริ่มแรกในการเสนอให้มีการจัดทำอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 นั้น เริ่มขึ้นเมื่อเดือนมิถุนายน ปี ค.ศ. 1988 โดย Mr. T.B Smith, QC ผู้แทนของประเทศแคนาดา ได้เสนอต่อ UNIDROIT ให้ริเริ่มพิจารณาความเป็นไปได้ของการทำกฎหมายเอกชนให้เป็นเอก रूपว่าด้วยเรื่องผลประโยชน์เหนือทรัพย์สินหลักประกันที่เคลื่อนที่ได้ เพื่อขยายขอบการบังคับใช้ อนุสัญญาว่าด้วยการให้สินเชื่อระหว่างประเทศโดยการเช่า ค.ศ. 1968 และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการแฟคตอริง ค.ศ. 1968 หรืออนุสัญญาออกตาวา 1968 (Convention on International Financing Leasing and the International Convention on Factoring: The 1968 Ottawa Convention) โดย Professor Ronald Cuming แห่งมหาวิทยาลัย Saskatchewan ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ทำหน้าที่จัดเตรียมรายงานเบื้องต้น โดยศึกษาความจำเป็นทางธุรกิจ เกี่ยวกับการสร้างกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยหลักประกัน¹

¹Sandeep Gopalan, "Securing Mobile Assets: The Cape Town Convention and Its Aircraft Protocol," North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation 59 (Fall 2003): p.60.

จากผลการศึกษากฎหมายเปรียบเทียบโดย Professor Ronald Cuming เกี่ยวกับกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยเรื่องสิทธิผลประโยชน์เหนือทรัพย์สินหลักประกันที่เคลื่อนที่ได้ (International Regulation of Aspects of Security Interests in Mobile Equipment) ประกอบกับการประชุมตอบข้อซักถามของคณะผู้เชี่ยวชาญที่กรุงโรมเมื่อเดือนมีนาคม 1992 แสดงให้เห็นว่า “ความแตกต่างของกฎหมายภายในเกี่ยวกับการยอมรับสิทธิผลประโยชน์เหนือทรัพย์สินหลักประกันที่สามารถเคลื่อนที่ได้ ก่อให้เกิดความยุ่งยากแก่เจ้าหนี้โดยเฉพาะอย่างยิ่งการยอมรับและการบังคับเอาหลักประกัน”² ด้วยเหตุนี้ UNIDROIT จึงเล็งเห็นถึงประโยชน์และความสำคัญในการสร้างกฎเกณฑ์สากลระหว่างประเทศเกี่ยวกับสิทธิผลประโยชน์ในหลักประกันเหนือทรัพย์สินที่เคลื่อนที่ได้และมีมูลค่าสูง เพื่อเป็นแนวทางให้กับประเทศต่าง ๆ ที่สนใจสามารถเลือกปรับใช้

โดยแรกเริ่มของการจัดทำอนุสัญญา ผู้ร่างอนุสัญญามีความประสงค์มุ่งให้อนุสัญญาใช้บังคับครอบคลุมทรัพย์สินที่เคลื่อนที่ได้และมีมูลค่าสูงหลายประเภท เช่น ลำตัวอากาศยาน (airframes) เครื่องยนต์อากาศยาน (aircraft engines) แท่นขุดเจาะน้ำมัน (oil rigs) ตู้คอนเทนเนอร์ (containers) รถไฟหรือทรัพย์สินเคลื่อนที่บนราง (railway rolling stock) และทรัพย์สินอวกาศ (space property (sic))³ แต่ท้ายที่สุดก็มีมติที่จะใช้บังคับอนุสัญญากับทรัพย์สินที่เคลื่อนที่ได้เพียง 3 ประเภท คือ วัตถุอากาศยาน (aircraft objects) รถไฟหรือทรัพย์สินเคลื่อนที่บนราง (railway rolling stock) และ สินทรัพย์อวกาศ (space assets) เท่านั้น ส่วนทรัพย์สินประเภทอื่น ๆ อนุสัญญาได้เปิดช่องให้มีการจัดทำพิธีสารเฉพาะในภายหลังได้ โดยในปี ค.ศ. 1997 ได้มีการจัดตั้งคณะทำงาน (Working Group) เพื่อยกร่างกฎหมาย โดยมี Sir Roy M. Goode และ

² Ronald C.C. Cumming, “International Regulation of Aspects of Security Interests in Mobile Equipment,” Uniform Law Review / Revue de droit uniforme 63 (1990): p.65. cited by Sandeep Gopalan, “Harmonization of Commercial Law: Lessons from the Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment,” Law and Business Review of the Americas 255 (Spring 2003): p.256.

³ Dara A. Panahy and Raman Mittal, “The Prospective Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment as applied to Space Property,” Uniform Law Review / Revue de droit uniforme (1999): p.303 – 312. <<http://www.unidroit.org/english/conventions/mobileequipment/bibliography/bibliography1/draftspaceprotocol.html>>, June 2006.

ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง ต่าง ๆ ทั้งจากองค์การระหว่างประเทศและหน่วยงานภาคเอกชนต่าง ๆ ของแต่ละภาคอุตสาหกรรมเข้ามามีส่วนร่วมในการยกย่อง โดยแยกเป็นอุตสาหกรรมด้านการบิน อุตสาหกรรมด้านการรถไฟ และอุตสาหกรรมด้านอวกาศ ซึ่งนับเป็นการยกย่องกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศครั้งแรกที่มีการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องแต่ละอุตสาหกรรมเข้ามามีส่วนร่วมในการยกย่อง ซึ่งในช่วงของการเริ่มประชุมยกย่องนั้นมีการกล่าวกันว่า กฎเกณฑ์ที่จะเกิดขึ้นนั้น นอกเหนือจากจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันดึงดูดเงินลงทุนในแต่ละอุตสาหกรรมของตนเองแล้ว ยังเป็นการแข่งขันดึงดูดเงินลงทุนระหว่างกันจากอุตสาหกรรมอื่น ๆ อีกด้วย

ในส่วนของอุตสาหกรรมด้านอวกาศ คณะทำงานยกย่องด้านอวกาศ หรือ Space Working Group (“SWG”) ประกอบไปด้วยตัวแทนและผู้เชี่ยวชาญจากวงการอุตสาหกรรมอวกาศทั่วโลก ตลอดจนองค์กรทางธุรกิจต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดสร้างและจัดหาดาวเทียมและผู้เชี่ยวชาญจากสถาบันการเงินต่าง ๆ เช่น สำนักงานสหประชาชาติเพื่อกิจการอวกาศ (United Nations Office for Outer Space Affairs: UNOOSA) คณะกรรมการสหประชาชาติว่าด้วยการใช้ห้วงอวกาศโดยสันติ (COPOUS) สำนักงานอวกาศแห่งยุโรป (European Space Agency: ESA) Arianespace, Deutsche Bank, Hughes Communications and Space Company, Inmarsat, Lockheed Martin Finance Corporation, Lockheed Martin Global Telecommunications, Space Systems / Loral Milbank, Tweed, Hadley and McCloy LLP เป็นต้น โดยคณะทำงานชุดดังกล่าวตั้งขึ้นมาเพื่อจัดทำร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วยสินทรัพย์อวกาศเพื่อการปรับใช้และกำหนดกฎเกณฑ์ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาที่จะมีขึ้น⁴

1.2 เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำอนุสัญญา

เนื่องจากว่าก่อนหน้านี้จะมีการจัดทำอนุสัญญากรุงเคปทาวน์นั้น การขอสินเชื่อเพื่อให้ได้มาและใช้ประโยชน์ซึ่งทรัพย์สินประเภทอากาศยาน รถไฟ หรือสินทรัพย์อวกาศ เช่น ดาวเทียมนั้นมีความเป็นไปได้ยาก อีกทั้งระบบกฎหมายในแต่ละประเทศว่าด้วยการประกันนั้นมีความแตกต่างกัน จึงก่อให้เกิดความไม่แน่นอนและเป็นปัจจัยเสี่ยงแก่เจ้าหนี้ในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อ ด้วยเหตุนี้ UNIDROIT และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจึงได้พยายามสร้างหลักเกณฑ์สากลเพื่อก่อให้เกิดการยอมรับการใช้ทรัพย์สินดังกล่าวเป็นหลักประกัน ซึ่งก็คือ อนุสัญญาว่าด้วย

⁴ *Ibid.*, pp.303–312.

ผลประโยชน์ระหว่างประเทศในอุปกรณ์เคลื่อนที่ หรืออนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 และพิธีสารที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ รวม 3 ฉบับ โดยอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 ได้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ⁵

1. เพื่อความมีประสิทธิภาพและมุ่งอำนวยความสะดวกทางการเงินแก่การจัดการแหล่งเงินทุนสำหรับการได้มาและใช้อุปกรณ์เคลื่อนที่ซึ่งมีมูลค่าสูง เช่น อากาศยาน รถไฟ และสินทรัพย์อวกาศ เป็นต้น

2. เพื่อสร้างกฎเกณฑ์สากล ลดอุปสรรคทางด้านกฎหมายเพื่อประโยชน์ในการอำนวยความสะดวก โดยกำหนดรูปแบบการจัดการแหล่งเงินทุนสำหรับการจัดหาอุปกรณ์เคลื่อนที่ (ทรัพย์สินที่เคลื่อนที่ได้) โดยการนำทรัพย์สินที่เคลื่อนที่ได้เหล่านั้นไปใช้เป็นหลักประกัน (asset-based financing) โดยกำหนดรูปแบบไว้ 3 รูปแบบ ได้แก่ สัญญาหลักประกัน (security agreement) สัญญาซื้อขายที่มีข้อตกลงหวงกรรมสิทธิ์ (title retention agreement) และสัญญาเช่าแบบลิสซิ่ง (leasing agreement) ซึ่งรูปแบบในการจัดหาแหล่งเงินทุนทั้ง 3 ประเภท ตลอดจนกระบวนการกฎเกณฑ์ และกลไกต่างๆ ตามอนุสัญญาและพิธีสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรับรองสิทธิของเจ้าหนี้กรณีที่เกิดการผิดนัด จะเป็นเครื่องช่วยสร้างความมั่นใจแก่เจ้าหนี้ได้มากยิ่งขึ้นในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อ

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของอนุสัญญากรุงเคปทาวน์และพิธีสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการจัดทำอนุสัญญาและพิธีสารต่าง ๆ จึงได้กำหนดหลักการสำคัญไว้ 5 ประการ คือ⁶

1. กำหนดกฎเกณฑ์พิเศษเฉพาะเกี่ยวกับผลประโยชน์ระหว่างประเทศเพื่อให้เกิดการยอมรับและคุ้มครองผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นอย่างเป็นสากล เพื่อเป็นเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการจัดหาแหล่งเงินทุนเพื่อการได้มาและการใช้ประโยชน์จากอุปกรณ์เคลื่อนที่ที่มีมูลค่าสูงได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีเป้าหมายหลัก คือ การสร้างความมั่นใจแก่เจ้าหนี้ในการตัดสินใจพิจารณาอนุมัติสินเชื่อและคำนวณลดดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

⁵ โปรดดู อารัมภบทของอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 และ Roy Goode , Official Commentary to Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment, (Rome: UNIDROIT, 2002): pp.5-6.

⁶ Roy Goode, *Ibid.*, p.6.

2. กำหนดหลักเกณฑ์เฉพาะว่าด้วยเรื่องสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาไว้โดยชัดแจ้ง โดยเฉพาะกรณีการเยียวยาเจ้าหน้าที่กรณีที่ถูกหนี้ยึดมัด กรณีถูกหนี้ยึดมัดละลาย และมาตรการบรรเทาความเสียหายต่าง ๆ

3. สร้างระบบการจดทะเบียนอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการรับจดทะเบียนผลประโยชน์ระหว่างประเทศที่เกิดจากการใช้ทรัพย์สินหรืออุปกรณ์เคลื่อนที่เป็นหลักประกัน เพื่อให้บุคคลภายนอกสามารถตรวจสอบสถานะของทรัพย์สินประกันว่ามีภาระผูกพันหรือไม่ อย่างไรก็ตามพร้อมทั้งกำหนดหลักการเกี่ยวกับเรื่องลำดับสิทธิเพื่อการบังคับตามสิทธิของเจ้าหนี้ทั้งหลายเกี่ยวกับทรัพย์สินประกันเหล่านั้น

4. กำหนดเนื้อหาเฉพาะสำหรับทรัพย์สินแต่ละประเภท เพื่อให้ตรงกับความเป็นและการใช้ทรัพย์สินในแต่ละประเภทอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในรูปของพิธีสาร เพื่อให้ตรงกับสภาพ และลักษณะของการใช้ทรัพย์สินแต่ละประเภท เนื่องจากทรัพย์สินแต่ละประเภทมีความแตกต่างกัน โดยกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างอนุสัญญาและพิธีสารว่า จะต้องเป็นการใช้ตราสารทั้งสองร่วมกันและคู่กัน กล่าวคือ อนุสัญญาที่สร้างขึ้นจะไม่มีผลใช้บังคับโดยตัวของมันเองอย่างเป็นทางการ เพราะมีใช้ stand-alone treaty แต่จะมีผลบังคับเมื่อมีการเข้าเป็นภาคีทั้งอนุสัญญาและพิธีสาร ดังนั้น รัฐที่ประสงค์จะเข้าเป็นภาคีในพิธีสารจะต้องลงนามรับเอาอนุสัญญา ทั้งนี้การเข้าเป็นภาคีพิธีสารใด ก็จะมีผลใช้แก่กรณีทรัพย์สินตามพิธีสารนั้นเท่านั้น กล่าวคือ การเข้าเป็นภาคีพิธีสารอากาศยาน จะไม่มีผลต่อการเข้าเป็นภาคีพิธีสารรถไฟหรือพิธีสารสินทรัพย์อวกาศ แม้ว่ารัฐนั้นจะได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาซึ่งถือเป็นหลักการทั่วไปแล้วก็ตาม

1.3 เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วยสินทรัพย์อวกาศ

เนื่องจากว่า ในช่วงเริ่มต้นของกระบวนการยกร่างอนุสัญญากรุงเทพทวารณ ค.ศ. 2001 นั้น UNIDROIT ได้กำหนดให้ภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินแต่ละประเภทเข้ามามีส่วนร่วมในการยกร่างกฎเกณฑ์ร่วมกัน โดยกฎเกณฑ์ที่ยกร่างขึ้นจะตอบสนองและครอบคลุมต่อการใช้ทรัพย์สินทั้งสามประเภท อันได้แก่ อากาศยาน รถไฟ และสินทรัพย์อวกาศเป็นหลักประกัน แต่เนื่องเพราะว่าทรัพย์สินแต่ละประเภทที่จะนำไปใช้เป็นหลักประกันตามที่กำหนดในอนุสัญญาได้นั้น โดยสภาพของทรัพย์สินแต่ละประเภทมีคุณสมบัติและลักษณะการใช้งานแตกต่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้สินทรัพย์อวกาศจำพวกดาวเทียมเป็นหลักประกันซึ่งมีลักษณะพิเศษเฉพาะแตกต่างจากการใช้อากาศยานและการใช้รถไฟเป็นหลักประกัน กล่าวคือ ลักษณะการใช้

ประโยชน์จากอากาศยานและรถไฟ จะเป็นการเคลื่อนที่ไปมาภายในดินแดนของรัฐซึ่งตกอยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐใดรัฐหนึ่งหรือหลายรัฐ แต่การใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อวกาศจำพวกดาวเทียมนั้นจะต้องมีการจัดส่งดาวเทียมขึ้นสู่วงโคจรในห้วงอวกาศซึ่งเป็นดินแดนที่ปลอดจากเขตอำนาจรัฐ ซึ่งเป็นลักษณะที่แตกต่างอย่างชัดเจน ยิ่งกว่านั้นขอบเขตการปรับใช้พิธีสารสินทรัพย์อวกาศยังครอบคลุมไปถึงสิ่งประดิษฐ์ที่จะถูกสร้างขึ้นหรือถูกทำขึ้นในห้วงอวกาศอีกด้วย ประกอบกับทางปฏิบัติทางธุรกิจของแต่ละอุตสาหกรรมมีความแตกต่างกัน ด้วยเหตุนี้ การยกเว้นอนุสัญญาเพียงฉบับเดียวเพื่อครอบคลุมหลักการที่จะตอบสนองต่ออุตสาหกรรมทุกประเภทจึงยืดเยื้อกินระยะเวลานานถึง 8 ปี (ค.ศ. 1988 – ค.ศ. 1996) ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าเป็นอย่างมาก⁷

จากสาเหตุดังกล่าว จึงก่อให้เกิดจุดหักเหที่สำคัญที่ทำให้เกิดการจัดทำพิธีสารแยกออกมาต่างหาก โดยคณะทำงานด้านการบิน หรือ Aviation Working Group (“AVG”) ได้ขอความอนุเคราะห์จากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ International Air Transportation Association (“IATA”) ช่วยหาทางออกเพื่อให้อุตสาหกรรมด้านการบินเดินทางไปก่อนตามลำพัง ด้วยเหตุว่าในระหว่างนั้นบริษัทผู้ผลิตอากาศยานยักษ์ใหญ่ของโลกซึ่งมีบทบาทในฐานะประธานร่วมของ AVG คือ บริษัท Boeing และ บริษัท Airbus มีแผนการกำหนดอากาศยานรุ่นใหม่เข้าสู่ตลาด กล่าวคือ บริษัท Boeing อยู่ระหว่างการพัฒนาอากาศยานแบบ 787 Dreamliner ซึ่งใช้ระบบการสร้างชนิดน้ำหนักเบาเพื่อช่วยประหยัดน้ำมัน ในขณะที่บริษัท Airbus กำลังมุ่งสร้างอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดและแพงที่สุดในประวัติศาสตร์วงการการบิน คือ อากาศยานแบบ A380 (555 ที่นั่ง) ซึ่งกฎเกณฑ์ตามอนุสัญญาจะช่วยส่งเสริมต่อธนาคารและนักลงทุนเป็นอย่างมากในการจัดหาอากาศยานทั้ง 2 รุ่นดังกล่าว⁸

ในที่สุด Mr. Lorne Clark ผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมายของสถาบัน IATA ได้เสนอทางออก โดยกำหนดให้แต่ละอุตสาหกรรมดำเนินการยกเว้นกฎเกณฑ์ในส่วนของตนเองในรูปแบบของพิธีสารเพื่อการปรับใช้ร่วมกับอนุสัญญา ซึ่งวัตถุประสงค์หลักของการเสนอดังกล่าวมุ่งก่อให้เกิดความคล่องตัวในการยกเว้นกฎเกณฑ์และสอดคล้องกับทางปฏิบัติทางธุรกิจของอุตสาหกรรมแต่ละประเภท โดยข้อเสนอดังกล่าวได้รับการยอมรับโดย UNIDROIT Study Group

⁷ Mark J. Sundahl, “The “Cape Town Approach”: A New Method of Making International Law,” *Columbia Journal of Transnational Law* 339 (2006): p.350.

⁸ *Ibid.*, pp.350-351.

ในระหว่างการประชุมรอบที่สาม ณ กรุงโรม ประเทศอิตาลี ในปี พ.ศ. 2540⁹ ซึ่งเป็นที่มาของระบบตราสารค้ำประกันจะได้กล่าวต่อไป

โดยร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วยสินทรัพย์อวกาศได้จัดทำขึ้นมา โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือ¹⁰

1. เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และรายละเอียดเฉพาะในการปรับใช้หลักตามอนุสัญญาสำหรับกรณีการใช้สินทรัพย์อวกาศเป็นหลักประกันการขอสินเชื่อหรือการสนับสนุนทางการเงิน
2. เพื่ออำนวยความสะดวกในการได้มาซึ่งสินทรัพย์อวกาศและเพื่อใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อวกาศ โดยมุ่งก่อให้เกิดการยอมรับและรับรองการใช้สินทรัพย์อวกาศเป็นหลักประกันเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมอวกาศอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้อวกาศเชิงพาณิชย์
3. กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ตามอนุสัญญาและพิธีสารสินทรัพย์อวกาศ มีวัตถุประสงค์เพื่อการขยายขอบเขตการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางอวกาศเพื่อผลประโยชน์แก่ทุกรัฐ ทั้งนี้ การใช้สินทรัพย์อวกาศเป็นหลักประกันจะต้องไม่กระทบถึงสนธิสัญญากฎหมายอวกาศต่าง ๆ ที่มีอยู่ภายใต้การสนับสนุนขององค์การสหประชาชาติ อย่างไรก็ตาม การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 และพิธีสารสินทรัพย์อวกาศนี้ ไม่ได้หมายความว่า จะก่อให้เกิดพันธกรณีแก่รัฐที่เข้าเป็นภาคีต้องผูกพันต่อสนธิสัญญากฎหมายอวกาศต่าง ๆ ที่มีอยู่¹¹

2. หลักการพื้นฐานของอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 และร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วยสินทรัพย์อวกาศ

เนื้อหาในส่วนนี้จะกล่าวถึงหลักการต่าง ๆ ของอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 และร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วยสินทรัพย์อวกาศ โดยแบ่งเนื้อหาเป็นเป็น 3 เรื่องหลัก ๆ คือ ระบบ

⁹ Lorne S. Clark, "The 2001 Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and Aircraft Equipment Protocol: International Asset-Based Financing Principles for the Acquisition of Aircraft and Engines", *Journal of Air Law and Commerce*, 3 (2004) cited by Mark J. Sundahl, *supra note* 7, pp.350–351.

¹⁰ สรุปรจากอาร์มภท ร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วยสินทรัพย์อวกาศ ภาคผนวก ข และโปรโตคอล UNIDROIT 2002, Study LXXIIJ, Doc. 11: p.12.

¹¹ โปรโตคอล เจียงอรรถที่ 5 ร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วยสินทรัพย์อวกาศ

ตราสารคู่ หลักการใช้อุสัญญาและร่างพิธีสาร และหลักการพื้นฐานของอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 และร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วยสินทรัพย์อวกาศ รายละเอียด ดังนี้

2.1 ระบบตราสารคู่

โดยปกติทั่วไปแล้ว รูปแบบการทำความตกลงระหว่างประเทศใด ๆ อาจจะกำหนด หลักการและเนื้อหาไว้ในตราสารฉบับเดียวหรือหลายฉบับก็ได้ ซึ่งสอดคล้องตามคำนิยาม “สนธิสัญญา” ตามอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ข้อ 2 (1) (a) (ซึ่งจะอธิบายต่อไปในบทที่ 4) โดยรูปแบบการจัดทำอนุสัญญาว่าด้วยผลประโยชน์ระหว่าง ประเทศในอุปกรณ์เคลื่อนที่หรืออนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 นี้ เป็นการทำความตกลงใน รูปแบบของระบบตราสารคู่ (Two-instrument Approach หรือ Two-tiered Structure) ในรูปของ อนุสัญญา (Convention) และ พิธีสาร (Protocol) ซึ่งนักกฎหมายบางท่านเรียกรูปแบบการทำ ความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าวว่า “Cape Town Approach”¹²

(1) รูปแบบการใช้พิธีสาร

ดังที่ได้อธิบายก่อนหน้านี้แล้วว่า การจัดทำอนุสัญญาเพียงฉบับเดียวเพื่อให้มีเนื้อหา ครอบคลุมหลักการทุกอย่างสำหรับทรัพย์สินทุกประเภทที่จะนำมาใช้เป็นหลักประกันนั้น จะก่อให้เกิด ความยุ่งยากอีกทั้งต้องใช้เวลาในการร่างจนกว่าจะแล้วเสร็จ ด้วยเหตุนี้ คณะผู้ร่างจึงใช้ รูปแบบการสร้างกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศแบบระบบตราสารคู่ โดยกำหนดเนื้อหาและหลักการ ทั่วไปเพื่อใช้แก่ทรัพย์สินเคลื่อนที่ทั้ง 3 ประเภทในรูปของอนุสัญญา โดยแยกกำหนดเนื้อหาและ หลักการเฉพาะสำหรับทรัพย์สินแต่ละประเภทในรูปของพิธีสาร พร้อมทั้งกำหนดเงื่อนไขหรือ หลักเกณฑ์การบังคับใช้และการตีความเพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างตราสารทั้งสอง ซึ่งโดย ปกติทั่วไปแล้วการทำสนธิสัญญาที่เรียกว่า “พิธีสาร” นั้นมักเป็นการทำขึ้นเพื่อเสริม ขยาย หรือเพื่อ แก้ไขเนื้อหาบางส่วนในสนธิสัญญาที่เป็นตัวหลัก ซึ่งในทางทฤษฎีตามกฎหมายระหว่างประเทศ รูปแบบการใช้พิธีสารแบบดั้งเดิมสามารถพบได้ใน 4 รูปแบบ โดยพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของ พิธีสารว่าจัดทำขึ้นเพื่อความมุ่งหมายใดเป็นหลัก อันได้แก่

1. พิธีสารเพื่อการลงนาม (Protocol of Signature)
2. พิธีสารเพื่อการแก้ไข (Protocol of Amendment)

¹² Mark J. Sundahl, *supra* note 7, p.339.

3. พิธีสารทางเลือก (Optional Protocol)
4. พิธีสารเพื่อการขยายกรอบสนธิสัญญา (Framework Protocol)

โดยพิธีสารแต่ละประเภท มีความมุ่งหมายและรายละเอียดแตกต่างกันดังนี้¹³

พิธีสารแบบแรก ใช้สำหรับการเสนอลงนามสนธิสัญญาพร้อม ๆ กันกับสนธิสัญญาที่เป็นตัวหลัก โดยทั่วไปใช้เพื่ออธิบายความเข้าใจ กำหนดรายละเอียดปลีกย่อยและเรื่องทางเทคนิคต่าง ๆ ที่ไม่เหมาะแก่การกำหนดในสนธิสัญญาหลัก เช่น การตีความในข้อความเฉพาะในสนธิสัญญา หรือข้อความทางการที่ไม่ปรากฏในสนธิสัญญา โดยพิธีสารประเภทนี้ช่วยทำให้เนื้อหาในสนธิสัญญาไม่ซับซ้อน เพราะลดข้อยุ่งยากที่อาจจะเกิดจากการกำหนดเนื้อหา รายละเอียดที่เป็นเรื่องเทคนิคในตัวสนธิสัญญาที่เป็นตัวหลัก นอกจากนี้ พิธีสารเพื่อการลงนาม อาจจะใช้เพื่ออธิบายความชัดเจน เมื่อรัฐภาคีต้องการอธิบายตัวสนธิสัญญาในเอกสารอีกฉบับหนึ่ง ตัวอย่างพิธีสารประเภทนี้ เช่น พิธีสารเพื่อการลงนามต่ออนุสัญญาเกี่ยวกับการพัฒนาพลังไอน้ำซึ่งกระทบรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐ (Protocol of Signature to the Convention relating to the Development of Hydraulic Power Affecting More than One State) เป็นต้น

พิธีสารแบบที่สอง พิธีสารประเภทนี้เป็นพิธีสารที่ใช้สำหรับยกเลิก แก้ไข หรือเปลี่ยนแปลงเนื้อหาบทบัญญัติที่กำหนดในสนธิสัญญาที่เป็นตัวหลัก ตัวอย่างพิธีสารประเภทนี้ เช่น พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือเดินทะเล ค.ศ. 1979 (Protocol Amending the International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1979) โดยเนื้อหาในพิธีสารดังกล่าวเป็นการกำหนดรายละเอียดแก้ไขเปลี่ยนแปลงวิธีการคำนวณการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือเดินทะเลซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและทรัพย์สิน พิธีสารแก้ไขเปลี่ยนแปลงอนุสัญญากรุงเวียนนา ปี ค.ศ. 1963 ว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากนิวเคลียร์ ซึ่งมีการจัดการประชุมทางการทูตเพื่อรับเอาเมื่อวันที่ 12 กันยายน 1997 (Protocol to Amend the Vienna Convention 1963 on Civil Liability of Nuclear Damage) เป็นต้น

พิธีสารแบบที่สาม พิธีสารทางเลือกเป็นพิธีสารที่กำหนดพันธกรณีเพิ่มเติมจากที่กำหนดในสนธิสัญญาหลัก โดยรัฐภาคีสามารถเลือกรับที่จะผูกพันหรือไม่ผูกพันตามพันธกรณีดังกล่าว เป็นส่วนที่แยกเป็นอิสระซึ่งรัฐสามารถให้สัตยาบันแยกต่างหากได้ ในทางปฏิบัติ พิธีสาร

¹³ Mark J. Sundahl, *supra note 7*, pp.355-357. และโปรดดู Treaty Handbook prepared by the Treaty Section of the Office of Legal Affairs: United Nations.

ประเภทนี้ช่วยให้ภาคีส่วนหนึ่งในสนธิสัญญาสามารถดำเนินการตามกรอบพันธกรณีซึ่งรัฐภาคีส่วนหนึ่งยังไม่ได้ให้ความเห็นชอบ ทำให้เกิดระบบผูกพันคู่ขนานขึ้น ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจนของพิธีสารประเภทนี้ เช่น การที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีพิธีสารทางเลือกของ CEDAW หรือที่รู้จักกันในชื่อ พิธีสารทางเลือกต่ออนุสัญญาว่าด้วยการขจัดการเลือกปฏิบัติต่อสตรีในทุกรูปแบบ (Optional Protocol to the Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women) และพิธีสารทางเลือกทั้งสองฉบับของอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กขององค์การสหประชาชาติ (Convention on the Rights of the Child หรือ CRC) อันได้แก่ พิธีสารทางเลือกต่ออนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กว่าด้วยการค้าเด็ก โสเภณีเด็ก และสื่อลามกเด็ก (Convention on the Rights of the Child on the Sale of Children, Children Prostitution and Child Pornography) และพิธีสารทางเลือกว่าด้วยการมีส่วนร่วมของเด็กในสถานการณ์การสู้รบด้วยกำลังอาวุธ (Optional Protocol on the Involvement of Children in Armed Conflict) เป็นต้น¹⁴

พิธีสารสุดท้าย พิธีสารเพื่อการขยายกรอบสนธิสัญญา เป็นพิธีสารที่ใช้เพื่อกำหนดเนื้อหาและรายละเอียดตามกรอบของอนุสัญญาหลัก โดยพิธีสารประเภทนี้จะทำหน้าที่หลักในการกำหนดสาระสำคัญ และพันธกรณีต่าง ๆ ตามอนุสัญญาที่เป็นตัวหลัก ตัวอย่างของพิธีสารประเภทนี้ เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (The United Nations Framework Convention on Climate Change หรือ “UNFCCC” หรือ “FCCC”) ซึ่งมีสถานะเป็นอนุสัญญาวางกรอบว่าด้วยสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศภายใต้การสนับสนุนของ UNCED (United Nations Conference on Environment and Development) หรือที่รู้จักกันในชื่อว่า Earth Summit ซึ่งจัดขึ้นครั้งแรกในปี 1992 ณ กรุงริโอ เดอ จาเนโร โดยอนุสัญญาดังกล่าวมีวัตถุประสงค์มุ่งลดสภาวะโลกร้อนอันเป็นผลมาจากปฏิกิริยาเรือนกระจก โดยตัวอนุสัญญากำหนดเพียงกรอบเป้าหมายของการบรรลุวัตถุประสงค์เท่านั้นแต่ไม่ได้กำหนดรายละเอียดหรือพันธกรณีใด ๆ สำหรับรัฐภาคี จนกระทั่งมีการจัดทำพิธีสารเกียวโต (Kyoto Protocol)¹⁵ ในภายหลังเพื่อกำหนดรายละเอียดและพันธกรณีเพื่อเสริมขยายกรอบของอนุสัญญาดังกล่าว โดยพิธีสารเกียวโตได้เปิด

¹⁴ โปรดดู <<http://www.mfa.go.th/UNandThailand/showdetail.php?id=2453>>, May 2007.

¹⁵ โปรดดู ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับพิธีสารเกียวโต, ฝ่ายพลังงานและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ WWF ของประเทศไทย ที่ <<http://www.wwfthai.org/th/newsandfact/Publications/climatechange/KyotoProtocol/KyotoProtocolContent-Thai.pdf>>, May 2007.

ให้ลงนามเมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2535 (1992) และมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2537 (1994) เป็นต้น

เมื่อพิจารณารูปแบบการใช้พิธีสารตามความมุ่งหมายและโครงสร้างของอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 แล้ว จะเห็นได้ว่า รูปแบบการใช้พิธีสารของอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 มีลักษณะใกล้เคียงกับพิธีสารแบบที่สอง คือ พิธีสารเพื่อการแก้ไข โดยพิธีสารแต่ละพิธีสารจะกำหนดเนื้อหาเฉพาะสำหรับการนำทรัพย์สินไปเป็นหลักประกันหนี้ โดยส่วนที่เป็นหลักการหลักยังคงกำหนดในรูปของอนุสัญญา อย่างไรก็ตามส่วนที่เป็นความแตกต่างและเป็นความแปลกใหม่ของอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 คือ การกำหนดกลไกเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างอนุสัญญาและพิธีสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าด้วยกัน ซึ่งจะกล่าวต่อไปในเรื่องว่าด้วยการใช้การตีความตราสารทั้งสอง

(2) ข้อดีข้อเสียของระบบตราสารคู่

การสร้างกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศด้วยรูปแบบระบบตราสารคู่นี้มีข้อดีข้อเสียหลายประการด้วยกัน กล่าวคือ ประการแรกเป็นการหาแนวร่วมในการจัดทำร่าง ทั้งนี้เนื่องจากการจัดทำอนุสัญญาเฉพาะสำหรับทรัพย์สินแต่ละประเภทอาจเรียกความสนใจจากผู้เกี่ยวข้องได้ยากกว่าประการที่สอง เป็นการประหยัดเวลาเนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการเจรจาหลักการพื้นฐานสำหรับทรัพย์สินทุกประเภท ประการต่อมา คือ ก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ระหว่างผู้ร่างกฎเกณฑ์สำหรับทรัพย์สินแต่ละประเภท โดยสามารถแลกเปลี่ยนประสบการณ์ระหว่างกันได้โดยไม่เป็นปัญหาขัดแย้ง และประการสุดท้าย คือ สร้างแนวทางการตีความไปในทิศทางเดียวกัน โดยการตีความกฎเกณฑ์ของทรัพย์สินประเภทหนึ่งอาจนำไปใช้ประกอบแก่การตีความกฎเกณฑ์ของทรัพย์สินประเภทอื่นเนื่องเพราะว่าอยู่ในกรอบของอนุสัญญาเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ระบบดังกล่าวก็มีข้อเสีย กล่าวคือ ทำให้กฎหมายมีโครงสร้างซับซ้อนกว่าที่ควรจะเป็นเพราะต้องอ้างกลับไปกลับมา แต่ทั้งนี้ผู้ร่างก็ได้วางแนวทางแก้ปัญหาดังกล่าวโดยการจัดทำด้วยบทรวบยอด (Consolidated Text) สำหรับทรัพย์สินแต่ละประเภท¹⁶

¹⁶ H. Kronke, "Overview of the Draft Convention and the Draft Protocol on Aircraft Equipment," (ICAO/UNIDROIT Regional Seminars, Singapore, 23-25 May 2001, Nairobi, 29-31 August 2001 อ้างถึงใน ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, "การประกันหนี้ด้วยวัตถุอากาศยาน รถไฟ และสินทรัพย์อวกาศ," วารสารนิติศาสตร์, เล่ม 4 ปีที่ 32, น.796 (ธันวาคม 2545).

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่า รูปแบบโครงสร้างการทำสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศแบบอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ หรือ Cape Town Approach นี้ เหมาะสมแก่การปรับใช้เฉพาะการสร้างหลักเกณฑ์ที่มีความแตกต่างเหมือนดังที่ปรากฏแก่การนำอากาศยาน รถไฟ หรือสินทรัพย์อวกาศไปเป็นหลักประกันเท่านั้น เพราะหากพิจารณาหลักเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นตามอนุสัญญา จะเห็นว่าเป็นผลมาจากความต้องการสร้างหลักเกณฑ์เพียงฉบับเดียวเพื่อครอบคลุมการนำทรัพย์สินทั้งสามประเภทไปใช้เป็นหลักประกันซึ่งก่อให้เกิดความยุ่งยากและล่าช้าในการยกวาง จึงจำเป็นต้องแยกกำหนดเนื้อหาเฉพาะสำหรับทรัพย์สินแต่ละประเภทในรูปของพิธีสาร ด้วยเหตุนี้ การนำแนวทางดังกล่าวไปใช้แก่กรณีการทำความตกลงอื่นที่มีลักษณะพื้นฐานแตกต่างจากอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ย่อมไม่เหมาะสม อีกทั้งจะเป็นการสร้างความยุ่งยากในการยกวางและการอ่าน

2.2 หลักการใช้ระบบตราสารคู่

เนื่องจากว่า รูปแบบการทำความตกลงระหว่างประเทศของอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 และพิธีสารต่าง ๆ เป็นระบบตราสารคู่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น โดยคณะผู้ร่างได้กำหนดหลักการทั่วไปไว้ในรูปของอนุสัญญา และกำหนดหลักการเฉพาะสำหรับทรัพย์สินแต่ละประเภทไว้ในรูปของพิธีสาร ดังนั้น การทำความเข้าใจหลักการและสาระของการนำทรัพย์สินแต่ละประเภทไปเป็นหลักประกัน จึงต้องศึกษาตราสารทั้ง 2 ฉบับควบคู่กันไป โดยอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 ได้กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างอนุสัญญาและพิธีสาร ว่า การใช้และการตีความอนุสัญญาและพิธีสารนั้น จะต้องใช้และตีความตราสารทั้งสองร่วมกันเสมือนเป็นตราสารฉบับเดียว¹⁷ เรื่องใดที่ไม่ได้กำหนดในพิธีสารก็ต้องกลับไปใช้หลักตามบทบัญญัติที่กำหนดในอนุสัญญา ส่วนเรื่องใดที่กำหนดไว้ในพิธีสาร ก็ต้องบังคับใช้ตามเรื่องดังกล่าว และในกรณีที่เนื้อหาตามอนุสัญญาและพิธีสารมีความแตกต่างกันหรือไม่สอดคล้องกันให้ถือว่าพิธีสารมีผลบังคับเหนือกว่า¹⁸

จากหลักการดังกล่าว จะเห็นได้ว่า อนุสัญญาจะไม่สามารถมีผลใช้บังคับลอย ๆ เพียงฉบับเดียว แต่จะต้องปรับใช้คู่กับพิธีสารที่เกี่ยวข้องสำหรับทรัพย์สินแต่ละประเภท โดยการเข้าเป็น

¹⁷ Cape Town Convention, Article 6 (1)

¹⁸ Cape Town Convention, Article 6 (2)

ภาคีพิธีสารสำหรับการใช้ทรัพย์สินประเภทใดเป็นหลักประกัน ก็จะมีผลใช้บังคับสำหรับทรัพย์สินประเภทนั้นเท่านั้นไม่มีผลต่อทรัพย์สินประเภทอื่นกล่าวคือ หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาและพิธีสารอากาศยาน ผลของการใช้บังคับจะไม่ครอบคลุมไปถึงการใช้รถไฟหรือสินทรัพย์อวกาศเป็นหลักประกัน แม้ว่าประเทศไทยจะเป็นภาคีอนุสัญญาที่เป็นตัวหลักก็ตามจนกว่าจะเข้าเป็นภาคีหรือให้สัตยาบันพิธีสารที่เกี่ยวข้อง

2.3 หลักการพื้นฐานในการจัดทำอนุสัญญาฯ และร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วยสินทรัพย์อวกาศ

การจัดทำอนุสัญญารุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 และร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วยสินทรัพย์อวกาศนั้นตั้งอยู่บนหลักการพื้นฐานสำคัญ 5 ประการ คือ¹⁹

1. หลักการยอมรับทางปฏิบัติ (Practicality) กล่าวคือ เป็นการยอมรับถึงลักษณะเฉพาะในทางปฏิบัติของธุรกรรมการให้สินเชื่อของระบบการให้สินเชื่อทั้งสองระบบ คือ ทั้งการให้สินเชื่อโดยการนำทรัพย์สินมาเป็นหลักประกัน (asset-based financing) และการให้สินเชื่อโดยการให้เช่า (Leasing)

2. หลักความเป็นอิสระของคู่สัญญา (Party Autonomy) กล่าวคือ เป็นการพิจารณาจากความสัมพันธ์ของคู่สัญญา โดยการยอมรับข้อเท็จจริงที่ว่า คู่สัญญาในนิติสัมพันธ์เกี่ยวกับทรัพย์สินเป็นผู้ที่มีประสบการณ์และมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการทำธุรกรรมอยู่แล้ว ดังนั้นคู่สัญญาจึงมีเสรีภาพในการทำข้อตกลง ไม่ว่าจะ เป็นความตกลงเกี่ยวกับการเลือกใช้กฎหมายหรือการทำข้อตกลงในเรื่องอื่นให้แตกต่างออกไปจากบทบัญญัติที่กำหนดในอนุสัญญาในกรณีที่อนุสัญญาเปิดช่องให้ทำได้

¹⁹ Roy Goode, Official Commentary to the Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment, (Rome: UNIDROIT, 2002): pp.7-8., สุธา วิศรุตพิชญ์ และคณะ, รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ (Final Report) งานวิจัยที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมในการเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยผลประโยชน์ระหว่างประเทศในอุปกรณ์เคลื่อนที่และร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วยสินทรัพย์อวกาศ, เสนอต่อกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (กรุงเทพมหานคร, 2549), น.20-21. และโปรดดู <<http://www.unidroit.org/english/workprogramme/study072/main.html>>, October 2006.

3. หลักความแน่นอนชัดเจน (Predictability) กล่าวคือ การกำหนดความชัดเจนและแน่นอนเกี่ยวกับการจัดลำดับสิทธิของเจ้าหน้าที่เพื่อให้เจ้าหน้าที่ทราบถึงลำดับสิทธิตนและสามารถใช้สิทธิหรือดำเนินมาตรการเยียวยาความเสียหายในกรณีที่มีการผิดนัดชำระหนี้

4. หลักความโปร่งใส (Transparency) กล่าวคือ การกำหนดความชัดเจนและโปร่งใส โดยการจัดให้มีระบบทะเบียนระหว่างประเทศสำหรับผลประโยชน์หรือสิทธิประโยชน์ระหว่างประเทศเหนือทรัพย์สินที่เป็นหลักประกัน โดยระบบทะเบียนระหว่างประเทศดังกล่าวจัดทำขึ้นเพื่อให้บุคคลต่าง ๆ ไม่ว่าจะป็นเจ้าหน้าที่ ลูกหนี้ หรือ บุคคลภายนอกสามารถตรวจสอบและเข้าถึงข้อมูลได้โดยง่ายเพื่อตรวจสอบว่าทรัพย์สินประกันนั้นมีภาระติดพันหรือไม่ อย่างไร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่มีการใช้ทรัพย์สินนั้นประกันหนี้หลายครั้ง เจ้าหน้าที่ลำดับรองตลอดจนบุคคลภายนอกซึ่งจะเป็นผู้ซื้อทรัพย์สินนั้นต่อไปจะได้ทราบถึงสิทธิตน

5. หลักการยอมรับซึ่งกัน (Sensitivity) กล่าวคือ เป็นหลักการยอมรับความแตกต่างของกฎหมายภายในของแต่ละรัฐ โดยเปิดโอกาสให้รัฐคู่สัญญาสามารถเลือกใช้กฎเกณฑ์บางประการให้เหมาะสม สอดคล้องตามความจำเป็นทางเศรษฐกิจและกฎหมายของชาติตน โดยการทำคำประกาศ (declarations) เพื่อยกเว้นหรือเลือกใช้กฎเกณฑ์ในบางเรื่อง

โดยหลักการพื้นฐานทั้ง 5 ประการข้างต้นนี้ จะปรากฏสอดแทรกในรายละเอียดของอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 และร่างพิธีสารเบื้องต้นว่าด้วยสินทรัพย์อวกาศ ดังจะได้กล่าวต่อไปในเนื้อหาบทที่ 2 และบทที่ 3