



บทสรุปและข้อเสนอแนะ

1. บทสรุป

จากการที่ได้วิจัยถึงการยอมรับให้เอกชนมีสิทธิและกรรมสิทธิ์ในอากาศยานทั้งตามกฎหมายต่างประเทศ และตามกฎหมายไทยจะเห็นได้ว่ากฎหมายภายในของแต่ละประเทศเป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือยอมรับให้เอกชนมีสิทธิและกรรมสิทธิ์ในอากาศยาน โดยเฉพาะประเทศไทยซึ่งจากเดิมด้วยเหตุผลทางด้านความมั่นคงจึงค่อนข้างจำกัด และควบคุมอย่างเคร่งครัดกับการใช้อากาศยานของเอกชน แต่ในปัจจุบันรัฐบาลได้ผ่อนคลายมาตรการการควบคุมการใช้อากาศยานของเอกชน โดยเปิดโอกาสให้เอกชนใช้อากาศยานได้มากขึ้น โดยมีโอกาสเป็นเจ้าของและสามารถใช้อากาศยานได้โดยการขออนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สาเหตุของการยอมรับนับถือสิทธิในอากาศยานของเอกชน ก็เนื่องมาจากนานาประเทศได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาเจนีวา ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการยอมรับนับถือสิทธิในอากาศยานของเอกชน และเพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการบินสามารถจัดหาอากาศยานมาใช้ในกิจการได้ง่ายขึ้น การใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ นานาประเทศจึงได้มีการปรับปรุงบทกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ ให้สอดคล้องกับพันธกรณีตามอนุสัญญาเจนีวา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ รูปแบบที่แพร่หลายมากที่สุดในแต่ละประเทศ คือ สัญญาเช่า สัญญาลีสซิ่ง และสัญญาจำนอง ทั้งนี้ จากการที่ได้วิเคราะห์กฎหมายภายในของประเทศภาคีอนุสัญญาเจนีวาบางประเทศ ดังได้กล่าวมาในบทก่อนๆ นี้ จะเห็นได้ว่าหลายประเทศได้มีกฎหมายยอมรับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในรูปแบบต่างๆ ทั้งในรูปแบบของกฎหมายพิเศษและในรูปแบบของการปรับใช้หลักทั่วไปของกฎหมายแพ่ง

นอกจากนี้ หากพิจารณาตารางเปรียบเทียบการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ของนานาประเทศ ในภาคผนวก (ง) ตามกฎหมายภายในของประเทศต่างๆ ซึ่งรวมทั้งประเทศที่เป็นภาคีและไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาเจนีวา จะเห็นได้ว่าประเทศส่วนใหญ่ยอมรับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรูปแบบของการจำนองอากาศยาน โดยมีกฎหมายพิเศษมาช่วยบังคับ ส่วนการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในรูปแบบของสัญญาลีสซิ่งนั้น

ส่วนมากยอมรับบังคับำใช้ในรูปของสัญญาทั่วไปนอกเหนือจากเอกเทศสัญญา

สำหรับประเทศไทย ในขณะที่มีนโยบายเปิดเสรีทางธุรกิจการบินดังได้กล่าวมาข้างต้น และประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาเจนีวาโดยการมอบภาคยานุวัติสารเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ. 2510 และมีผลผูกพันประเทศไทย (ฐานะรัฐภาคี) ตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2511 และมีพันธะกรณีตามอนุสัญญาเจนีวาที่จะต้องทำการปรับปรุงกฎหมายภายในเพื่อรองรับอนุสัญญาเจนีวา และเพื่อรองรับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนึ่งของเอกชน แต่ในปัจจุบันยังไม่มี การดำเนินการใดๆ ซึ่งนอกจากจะไม่สอดคล้องกับต่อพันธะกรณีตามอนุสัญญาเจนีวาแล้ว ยังอาจทำให้นโยบายเปิดเสรีธุรกิจการบินไม่เป็นผลสำเร็จทางปฏิบัติ เนื่องจากแนวทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนึ่งในรูปของสัญญาซึ่งยังไม่มี ความชัดเจน และกฎหมายเรื่องการจองอากาศยานยังไม่มี

ในขณะที่อากาศยานเป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าสูง การพัฒนาการลงทุนในธุรกิจการบินในประเทศไทย ยังต้องอาศัยแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินจากทั้งในประเทศและต่างประเทศ แต่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายรองรับ เกี่ยวกับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกัน โดยยังไม่สามารถให้หลักประกันทางกฎหมาย เกี่ยวกับสถานะของเจ้าหนี้ที่จะมีสิทธิดีกว่าเจ้าหนี้ในฐานะเจ้าหนี้ประกัน อีกทั้งบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่จะนำมาปรับใช้กับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันก็ยังไม่มีความเหมาะสมเพียงพอ เนื่องจากสามารถนำบทบัญญัติบางเรื่องมาปรับใช้ได้เท่านั้น เช่น การเช่า และการจำนำ แต่ในส่วนของ การจำนำนั้นคงจะไม่มีความเหมาะสมกับทางปฏิบัติ เนื่องจากการจำนำจะต้องมีการส่งมอบการครอบครองทรัพย์สินที่จำนำให้แก่ผู้รับจำนำ ตามมาตรา 747 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หากจะนำบทบัญญัติเรื่อง การจำนองมาปรับใช้กับอากาศยานในฐานะ เป็นสังหาริมทรัพย์พิเศษ ตามมาตรา 703 (4) แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่า "สังหาริมทรัพย์อื่นๆ ซึ่งกฎหมายหากบัญญัติไว้ให้จดทะเบียนเฉพาะการ" ก็ไม่สามารถทำได้เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายใดๆ อนุญาตไว้เป็นการเฉพาะให้มีการจดทะเบียนจำนองอากาศยานเหมือนดังที่บัญญัติไว้ตามพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเครื่องจักร พ.ศ. 2514 หรือพระราชบัญญัติการจำนองเรือ และบริมสิทธิ์ทางทะเล พ.ศ. 2537 ด้วยเหตุนี้จึงกลายเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการลงทุนในธุรกิจการบิน ทำให้ในทางปฏิบัติในปัจจุบันรูปแบบของการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันในประเทศไทยมีหลากหลาย โดยมีเพียงสองรูปแบบคือสัญญาเช่าและสัญญาสิทธิซึ่งอากาศยานซึ่งในสัญญาทั้งสองแบบผู้ให้เช่าซึ่งเป็นเจ้าหนี้หลักประกันก็คือตัวอากาศยานเอง เพราะกรรมสิทธิ์

ในอากาศยานยังเป็นของผู้ที่เช่าอยู่ แต่ในส่วนของสัญญาสิทธิซึ่งก็ยังไม่มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจน

## 2. บทเสนอแนะ

จากข้อสรุปดังกล่าวมาในข้อ 1. ข้างต้น จึงเป็นการสมควรที่จะมีการรองรับพันธกรณีตามอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ปี ค.ศ. 1948 โดยการเสนอให้มีการปรับใช้กฎหมายและมีการออกกฎหมายเพื่อรองรับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ให้แน่ชัดและมีผลเป็นรูปธรรมดังนี้

2.1 ในระหว่างที่ยังไม่มีกฎหมายเฉพาะออกมาบังคับกับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ ก็สามารถปรับใช้กฎหมายที่มีอยู่กับหลักประกันหนี้ที่สามารถทำได้ตามกฎหมายที่มีอยู่มาปัจจุบัน เช่น สัญญาเช่าอากาศยานก็บังคับตามหลักกฎหมายเรื่อง เช่าทรัพย์ ประกอบกับข้อตกลงของคู่สัญญา ส่วนในเรื่องของสัญญาสิทธิซึ่งอากาศยานสามารถเป็นหลักที่ไว้ได้ด้วยสัญญามายังกับ โดยถือว่าสัญญาสิทธิซึ่งอากาศยานเป็นสัญญาทั่วไป นอกเหนือจากเอกเทศฎานบรรพ 3 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งข้อตกลงของคู่สัญญาหากไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนแล้วย่อมบังคับได้

2.2 ในขั้นตอนของการออกกฎหมายเฉพาะมารับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ มีความจำเป็นที่จะต้องมีมาตรการดังนี้

(1) เสนอให้มีการออกพระราชบัญญัติในเรื่องเกี่ยวกับการจดทะเบียนงานของอากาศยานโดยบัญญัติถึงขั้นตอนและวิธีการจดทะเบียนงาน สิทธิและหน้าที่ของผู้จ้างและผู้รับจ้าง การบังคับจ้าง และบุริมสิทธิของเจ้าหนี้จ้างเป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ให้ถือว่าการจดทะเบียนงานตามพระราชบัญญัตินี้เป็นการจดทะเบียนงานตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

(2) เสนอให้มีการออกกฎหมายมารับรองสิทธิซึ่งทรัพย์สิน (ซึ่งรวมถึงอากาศยานด้วย) เพื่อรองรับสิทธิของคู่สัญญาสิทธิซึ่งให้ชัดเจน ซึ่งมีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างจากสัญญาเช่าทรัพย์ทั่วไป

โปรดสังเกตว่า แนวทางการเสนอแนะดังกล่าวข้างต้น จะสามารถแก้ไขข้อหาของกฎหมายที่บัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ไม่มีความเหมาะสมได้ โดยไม่จำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แต่อย่างใด