

บทที่ 2

การประกอบกิจการขนส่งทางอากาศและวิธีการจัดหาอากาศยาน ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ

2.1 ประวัติความเป็นมาของการขนส่งทางอากาศ

2.1.1 ประวัติความเป็นมาการขนส่งทางอากาศของโลก¹

ปี ค.ศ. 1903 ความสำเร็จของพี่น้องตระกูลไรท์ (Orville and Wilbur Wright) ในการใช้เครื่องยนต์จุดระเบิดเป็นพลังขับเคลื่อนและการบังคับเครื่องบินให้อยู่ในทิศทางที่ประสงค์ นับเป็นความก้าวหน้าที่สำคัญของการประดิษฐ์อากาศยานหนักกว่าอากาศที่ใช้เครื่องยนต์เป็นครั้งแรก นับแต่นั้นเป็นต้นมาการประดิษฐ์เครื่องบินก็ก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น หลังจากนั้นประเทศอุตสาหกรรมต่าง ๆ โดยเฉพาะประเทศเยอรมัน อังกฤษ ฝรั่งเศส และสหรัฐอเมริกา ต่างก็ปรับปรุงและพัฒนาเครื่องบินของตนให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

การเดินทางขนส่งทางอากาศได้เริ่มขึ้น เมื่อ ค.ศ. 1910 (พ.ศ. 2453) โดยมีบริการรับขนส่งผู้โดยสารท่องเที่ยวทางอากาศที่ประเทศเยอรมัน โดยใช้เรือเหาะชื่อ Zeppelin Airships สร้างโดย Count Von Zeppelin และในปี 1913 ได้เดินทางระหว่างเยอรมันกับสหรัฐอเมริกา และต่อมาในปี ค.ศ. 1914 (พ.ศ.2457) กลุ่มนักธุรกิจชาวฟลอริดาได้ทำพิธีเปิดเที่ยวบินปฐมฤกษ์ของ

¹ รวบรวมและสรุปจาก

- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, อุตสาหกรรมการบิน, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพฯ:โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2532)

- Air transport Association, "Brief History of Aviation," The Airline Handbook- Online version, Available from: www.airtransport.org/public/publication/display/.asp?nid {17 Sep. 2002 }

- National Air and Space Museum, Air transportation, Available from: www.nasm.si.edu/galleries/gal102/gal102.html, {17 Sep. 2002 }

- Thomas M. Tripp & Roger E Bilstein (1993-1997), "Air Transport Industry," Microsoft Encarta 98 Encyclopedia, {CD-ROM}, Microsoft Corporation

Saint Peterburge Tempa Air Boat Line ให้บริการแบบเที่ยวบินประจำมีกำหนดข้ามอ่าว Tempa โดยใช้เครื่องบินน้ำ Seaplan สองที่นั่งแบบ Benoit ใช้เวลาเที่ยวละ 20 นาที ค่าโดยสารคนละ 20 เหรียญสหรัฐ เป็นการย่นระยะเวลาการเดินทางข้ามประเทศและย่อโลกให้เข้าใกล้กันมากขึ้น บริการการบินนี้ นับเป็นการบินแบบประจำมีกำหนดสายแรกของโลก

ในปี ค.ศ. 1914 ซึ่งเป็นปีที่เริ่มสงครามโลกครั้งที่หนึ่งนั้น ซึ่งสงครามโลกครั้งที่หนึ่งนี้ นับว่ามีส่วนในการสร้างสรรค์ความก้าวหน้าต่อการใช้ประโยชน์ในเครื่องบินเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากประเทศคู่สงครามได้นำเครื่องบินที่ใช้ในกิจการพลเรือนทุกชนิดมาใช้ในการสงคราม และเมื่อสงครามโลกครั้งที่หนึ่งสิ้นสุดลง ประเทศต่าง ๆ ได้ดัดแปลงเครื่องบินทหารมาใช้ในการพลเรือนหรือการบินพาณิชย์ โดยในปี ค.ศ. 1927 (พ.ศ. 2470) ชาร์ล ลินด์เบิร์ก (Charles Lindbergh) นักบินชาวอเมริกันประสบความสำเร็จในการบินข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกจากนครนิวยอร์กไปนครปารีสโดยมิได้หยุดพักเป็นครั้งแรก หลังจากนั้นจึงได้ริเริ่มมีการคมนาคมทางอากาศเป็นประจำระหว่างสหรัฐอเมริกากับฝรั่งเศส ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งพัสดุ ไปรษณีย์ภัณฑ์ ยังไม่นิยมขนส่งผู้โดยสารจนกระทั่ง ค.ศ. 1935 (พ.ศ. 2478) จึงเริ่มมีการรับส่งผู้โดยสารเป็นประจำ เครื่องบินชนิดแรกที่นำมาใช้รับส่งผู้โดยสารคือเครื่องบิน P-62 เป็นเครื่องบิน 2 เครื่องยนต์ บรรทุกผู้โดยสารได้ 14 คน บินได้เร็วประมาณ 170 ไมล์ต่อชั่วโมงและบินได้ไกลเป็นระยะทาง 630 ไมล์ ต่อจากนั้นประเทศต่าง ๆ ก็ตั้งบริษัทการบินของตนเองขึ้นเพื่อทำการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า เช่น ประเทศฝรั่งเศสมีบริษัท การบิน Air France ประเทศอังกฤษมีบริษัทการบิน British Airways ประเทศเยอรมันมีบริษัทการบิน Lufthansa ประเทศสหรัฐอเมริกาบริษัทการบิน Pan American เป็นต้น บริษัทการบินสมัยนั้นไม่เพียงทำการขนส่งทางอากาศภายในประเทศเท่านั้น แต่ยังทำการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอีกด้วย ต่อมาได้มีการปรับปรุงเครื่องบินให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นและสามารถบรรทุกผู้โดยสารและสินค้าได้มากขึ้น ประเทศมหาอำนาจต่าง ๆ เริ่มแข่งขันกันสร้างเครื่องบินเพื่อเตรียมทำสงคราม เครื่องบินนาขนชนิดได้ถูกผลิตขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะเครื่องบินขับไล่ที่มีกำลังความเร็วสูง

สงครามโลกครั้งที่สอง ได้เริ่มขึ้นเมื่อเดือนกันยายน ค.ศ. 1939 (พ.ศ. 2482) และอาณาเขตของสงครามครอบคลุมพื้นที่มากกว่าสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง กล่าวคือนอกจากทวีปยุโรปแล้ว ยังมีทวีปเอเชีย แอฟริกาเหนือ และหมู่เกาะในมหาสมุทรแปซิฟิกตอนใต้ สำหรับในทวีปยุโรปนั้นการบินพลเรือนหรือการบินพาณิชย์โดยเฉพาะในประเทศอังกฤษจะทำการบินได้เมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐบาล เว้นแต่การบริการขนส่งบางประเภทซึ่งได้ดำเนินการภายใต้ความควบคุมของกองทัพอากาศ นอกจากนี้ได้มีการกำหนดเขตหวงห้าม และการบินเข้าออกในประเทศอังกฤษจะ

ต้องทำการบินตามเส้นทางที่ระบุไว้ หลังจากการพ่ายแพ้ของประเทศฝรั่งเศส และการเข้าร่วมสงครามของอิตาลีเข้ากับฝ่ายเยอรมันนี้ทำให้การขนส่งทางอากาศได้สิ้นสุดลงอย่างสิ้นเชิง ยกเว้นการขนส่งบางอย่างระหว่างอังกฤษกับสวีเดน และอังกฤษกับ Lisbon เมืองหลวงของโปรตุเกส ตลอดจนการติดต่อกับแอฟริกาและประเทศในตะวันออกของทวีปเอเชีย แต่สำหรับในทวีปอเมริกานั้น การบริการทางอากาศยังคงดำเนินการต่อไปโดยไม่มีข้อจำกัด จนถึง ค.ศ. 1942 (พ.ศ. 2485) ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง นับว่าเป็นอีกช่วงหนึ่งที่มีการบินได้รับการพัฒนาให้ก้าวหน้าขึ้นอย่างรวดเร็ว ในช่วงระหว่างสงครามนี้เองประเทศเยอรมันนี่เริ่มมีเครื่องบินไอพ่น (Jet) ขึ้นใช้ ในขณะที่ประเทศสหรัฐอเมริกาเริ่มคิดประดิษฐ์เครื่องบินสี่เครื่องยนต์ที่เรียกว่า DC-4 ขึ้นให้บริการขนส่งทางอากาศในเส้นทางบิน นิวยอร์ก-ปารีส เป็นประจำ สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ 55 คน และบินด้วยความเร็วประมาณ 300 ไมล์ต่อชั่วโมง

ในปี ค.ศ. 1944 ประเทศต่าง ๆ จำนวน 52 ประเทศ ได้ประชุมกันที่นครชิคาโก เพื่อลงมติเห็นชอบในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) หรืออนุสัญญาชิคาโก 1944 โดยตกลงหลักการและข้อตกลงบางประการ เพื่อให้การบินพลเรือนระหว่างประเทศได้มีการพัฒนาไปในทางที่ปลอดภัยและมีระเบียบ และเพื่อให้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้จัดตั้งขึ้นอย่างเสมอภาคและให้การดำเนินการเป็นไปในทางที่มั่นคงและถูกต้องตามหลักเศรษฐศาสตร์ โดยจัดตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศขึ้น เรียกว่า "International Civil Aviation Organization, ICAO" ซึ่งเป็นนิติบุคคล ตามกฎหมายระหว่างประเทศที่ได้รับเอกสิทธิและความคุ้มกันทางการทูต โดยอนุสัญญาเริ่มมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 4 เมษายน ค.ศ. 1947 โดยมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ที่นครมอนทรีออล ประเทศแคนาดา และมีสำนักงานสาขาอยู่ในทวีปต่าง ๆ ทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยด้วย

หลังสงครามโลกครั้งที่สองสิ้นสุดลง เครื่องบินที่ใช้ในสงครามได้ถูกนำมาดัดแปลงใช้กับกิจการการบินพาณิชย์ ประกอบกับความนิยมในการเดินทางด้วยเครื่องบินได้ขยายตัวอย่างกว้างขวาง อีกทั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้มีส่วนช่วยในการพัฒนากิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ จึงทำให้อุตสาหกรรมการบินเริ่มเจริญรุดหน้าอย่างมาก มีการสร้างเครื่องบินบรรทุกผู้โดยสารที่มีขนาดใหญ่ขึ้นและสามารถบินได้ระยะทางไกลขึ้น ที่เรียกว่า Jumbo Jet เช่น DC-10, Boeing 747, L-1011, Airbus A-500 เป็นต้น สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ 400 คน มีความเร็วประมาณ 640 ไมล์ต่อชั่วโมง นอกจากนั้นยังได้ผลิตเครื่องบินที่มีความเร็วเหนือเสียง หรือที่เรียกว่า Supersonic Transport (SST) เช่น คองคอร์ด (Concorde) ซึ่งประเทศอังกฤษและประเทศฝรั่งเศสได้ร่วมกันสร้างขึ้น มีความเร็วประมาณ 1,375

ไมล์ต่อชั่วโมง สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ 150 คน และเครื่องบิน Topolev Tu -144 มีความเร็วประมาณ 1,450 ไมล์ต่อชั่วโมงเป็นต้น ซึ่งทำให้การเดินทางติดต่อยังทวีปต่าง ๆ สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น จึงนับได้ว่าอุตสาหกรรมการบินนับวันจะมีความสำคัญต่อการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างประเทศมากขึ้นและจะมีการพัฒนาไปเรื่อยๆ อย่างไม่หยุดยั้ง

2.1.2 ประวัติความเป็นมาของการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย²

กิจการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยนั้นเริ่มจากการบินทางทหารเมื่อสงครามโลกครั้งที่หนึ่งได้สิ้นสุดลง การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศในประเทศไทยครั้งแรกได้ทำการทดลองเมื่อวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2463 โดยการนำไปรษณีย์ภัณฑ์จากกรุงเทพฯ ไปส่งที่จังหวัดนครราชสีมา ใช้เวลาบิน 1 ชั่วโมง 25 นาที และผลจากการทดลองดังกล่าวทำให้รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญและประโยชน์ของกิจการการบินพลเรือน จึงดำริให้มีการเปิดสายการบินขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ และการขนส่งผู้โดยสารขึ้นในเส้นทางที่การคมนาคมทางรถยนต์ยังไม่ถึง

ต่อมากรมอากาศยาน กองทัพบก ซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบดูแลการดำเนินกิจการขนส่งทางอากาศในสมัยนั้น ได้นำเครื่องบินตรวจการณ์และทิ้งระเบิดแบบ "เบรเกต์" ซึ่งใช้ในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 1 ของฝ่ายสัมพันธมิตรมาดัดแปลงสำหรับทำการบินขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์และผู้โดยสารได้เป็นผลดี โดยทดลองบินในเส้นทาง กรุงเทพฯ - จันทบุรี ในปี พ.ศ. 2465 และต่อมาเปิดทำการบินจาก นครราชสีมา-ร้อยเอ็ด-อุบลราชธานี ซึ่งปรากฏว่ามีประชาชนใช้บริการกันมาก และในปี พ.ศ. 2466 จึงได้เปิดทำการบินในเส้นทาง นครราชสีมา-ร้อยเอ็ด-อุดรธานี และหนองคายเพิ่มขึ้น

ในปี พ.ศ. 2464 รัฐสภาได้มีมติอนุมัติให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานานาชาติว่าด้วยข้อบังคับสำหรับการเดินอากาศ (Convention on the Regulation of Air Navigation, Paris 1919) หรือที่เรียกว่าอนุสัญญาปารีส 1919 และได้ตรากฎหมายการบินพลเรือนฉบับแรกขึ้นเพื่อรองรับอนุสัญญาดังกล่าว เรียกว่า พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 โดยมีกระทรวงกลาโหมเป็นผู้รับผิดชอบ

² บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, อุตสาหกรรมการบิน, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2532), หน้า 6.

ต่อมา เมื่อกิจการการขนส่งทางอากาศมีประสิทธิภาพและมีบทบาททางด้านการค้ามากขึ้น จึงได้มีประกาศเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2472 กำหนดให้กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมเป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษาการเกี่ยวกับการเดินอากาศด้วย กล่าวคือ เสนาบดีกลาโหมยังคงมีหน้าที่อำนวยความสะดวกบินทั้งปวงอยู่โดยตลอด แต่ถ้าจะดำเนินการเดินอากาศเพื่อการค้าขายจะต้องได้สัมปทานจากกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมก่อน นับเป็นก้าวแรกที่มีการแยกกิจการการบินพลเรือนออกจากทหาร โดยในปี พ.ศ. 2473 ได้มีการจัดตั้ง บริษัท เดินอากาศ จำกัด ขึ้น และอยู่ในความควบคุมของกองการบินพลเรือน กระทรวงพาณิชย์ โดยได้รับสัมปทานการขนส่งทางอากาศเป็นเวลา 25 ปี ตั้งแต่เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2575 จึงได้ขยายเส้นทางบินรับส่งผู้โดยสารและไปรษณีย์ภัณฑ์ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ในทุกภาคของประเทศไทย และมีเส้นทางเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงอีกด้วย ต่อมาความรับผิดชอบในเรื่องการให้สัมปทานได้ตกอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงเกษตรพาณิชย์การในปี พ.ศ. 2475 กระทรวงเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2476 และกองขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่ง กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ในปี พ.ศ. 2485

เมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่สองขึ้นการขนส่งทางอากาศของไทยประสบอุปสรรค กล่าวคือ เครื่องบินของบริษัท ที่ทำการบินในเส้นทางเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน-แม่สะเรียง ถูกเครื่องบินฝ่ายตรงข้ามยิงตก ดังนั้นบริษัท จึงงดทำการบินเมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2488 และได้เลิกกิจการด้านการบินในปี พ.ศ. 2489 เมื่อสงครามโลกครั้งที่สองยุติลงแล้ว ในปี พ.ศ. 2489 กองทัพอากาศได้ริเริ่มเปิดทำการบินขึ้นใหม่โดยเปิดเส้นทางจากดอนเมืองไปยังพิษณุโลก ลำปาง และเชียงใหม่สายหนึ่ง และจากดอนเมืองไปภูเก็ตและสงขลาอีกสายหนึ่ง โดยใช้เครื่องบินแบบ DC-3 หรือตาโกต้า ต่อมาทางราชการได้จัดตั้งเป็นรูปบริษัทจำกัดขึ้นในปี พ.ศ. 2490 โดยเรียกชื่อว่า "บริษัท เดินอากาศ จำกัด" มีเงินทุนเริ่มแรก 20 ล้านบาท และได้รับโอนกิจการขนส่งทางอากาศจากกองทัพอากาศและดำเนินการบินไปยังประเทศใกล้เคียง เช่น ย่างกุ้ง กัลกัตตา เวียงจันทน์ พนมเปญ ปีนัง ฮองกง ไทเป และโตเกียวอีกด้วย โดยอยู่ในความควบคุมของกองขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่ง ซึ่งต่อมาได้ยกฐานะขึ้นเป็นสำนักงานการบินพลเรือน กรมการขนส่ง กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ในปี พ.ศ. 2491

ปี พ.ศ. 2490 ประเทศไทยได้มอบสัตยาบรรณสาร เป็นลำดับที่ 36 เพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาชิคาโก 1944 โดยได้เข้าเป็นภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ด้วยในคราวเดียวกัน

ในระยะต่อมาได้มีทหารผ่านศึกอเมริกาเข้ามาขอจัดตั้งบริษัทการบินขึ้นในประเทศไทย รัฐบาลในสมัยนั้นจึงอนุญาตให้จัดตั้งบริษัทการบินอีก 2 บริษัท คือ บริษัท Pacific Overseas Airlines (Siam) จำกัด หรือที่เรียกชื่อย่อว่า POAS และบริษัท Trans- Asiatic Airline (Siam) จำกัด หรือที่เรียกชื่อย่อว่า TAAS โดยให้บริษัท เดินอากาศ จำกัด เป็นผู้ถือหุ้นบางส่วนด้วย บริษัททั้งสองมีวัตถุประสงค์ในการทำการบินระหว่างประเทศเท่านั้น ต่อมาในปี พ.ศ. 2494 บริษัท เดินอากาศ จำกัด และบริษัท POAS ได้รวมกิจการเข้าด้วยกัน จัดตั้งบริษัทขึ้นใหม่ คือ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2494 โดยรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ เปิดทำการบินภายในประเทศและบินไปยังประเทศใกล้เคียงด้วย ส่วน บริษัท TAAS ได้เลิกกิจการไปในปี พ.ศ. 2495

โดยที่พัฒนาการด้านการบินพลเรือนของโลกได้ก้าวหน้าไปเป็นอันมากโดยเฉพาะทางด้านวิชาการ และจำนวนอากาศยานในประเทศเพิ่มขึ้นมาก ประกอบกับมีอากาศยานต่างประเทศที่มีสมรรถนะการบินสูง และมีขนาดใหญ่กว่าเดิม บินเข้ามาในราชอาณาจักรเพิ่มมากขึ้น จึงจำเป็นต้องมีการควบคุมการดำเนินการเดินอากาศและการจราจรทางอากาศให้รัดกุมยิ่งขึ้น จึงได้มีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศเสียใหม่ โดยรัฐบาลได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2497 โดยได้เพิ่มเติมบทบัญญัติให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนขึ้นคณะหนึ่ง มีอำนาจออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ และตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก 1944

ในปี พ.ศ. 2502 บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด และบริษัทการบิน Scandinavian Airline System-SAS ได้ร่วมทุนกันจัดตั้ง บริษัทการบินไทย จำกัด โดยบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้น 70 % และบริษัท SAS ถือหุ้น 30 % และได้ทำการบินระหว่างประเทศเป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน

ในปี พ.ศ. 2506 สังกัณการการบินพลเรือนได้รับการยกฐานะเป็นกรมการบินพาณิชย์ มีฐานะเป็นผู้แทนของรัฐในการเจรจาติดต่อกับนานาชาติในเรื่องของสิทธิการบิน และได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการพัฒนาและดำเนินกิจการสนามบินต่าง ๆ ในส่วนภูมิภาคที่ใช้ในกิจการการบินพลเรือน นอกจากนี้ยังเป็นหน่วยงานที่พิจารณาออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ที่จะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ เรียกว่าใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ

ในปี พ.ศ. 2511 มีบริษัทเอกชนได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศประเภทเช่าเหมาลำ หรือ Air Taxi รวมทั้งหมด 4 บริษัท คือ

1. บริษัท พีระแอร์ทรานสปอร์ต จำกัด
2. บริษัท กรุงเทพสทกล จำกัด
3. บริษัท แอร์เซอร์วิส จำกัด
4. บริษัท ฟ้ายาม จำกัด

ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศเหล่านี้ได้ประสบปัญหาน้ำมันขึ้นราคาทำให้ต้นทุนสูงขึ้นส่งผลให้ค่าบริการแพงขึ้น จึงทำให้ความต้องการในการใช้บริการลดลง

ในปี พ.ศ. 2518 กิจการขนส่งทางอากาศ ประเภท Air Taxi ที่ได้รับอนุญาตเหลือเพียง 2 บริษัท คือ บริษัท กรุงเทพสทกล จำกัด และ บริษัท ฟ้ายาม จำกัด ซึ่งต่อมาได้เลิกกิจการไป และมี บริษัท ไทยฟลายอิงเซอร์วิส จำกัด เริ่มเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2524

ในปี พ.ศ. 2522 รัฐบาลได้จัดตั้ง การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ท.อ.ท.) ขึ้นเพื่อพัฒนาและดำเนินกิจการท่าอากาศยานพาณิชย์สากลของประเทศ

ในปี พ.ศ. 2527 คณะรัฐมนตรีได้ลงมติในหลักการให้เปิดโอกาสให้บริษัทเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการประกอบกิจการขนส่งทางอากาศประเภทการเดินอากาศประจำมีกำหนด และรัฐบาลได้อนุมัติเส้นทางให้บริษัทเอกชนทำการบินครั้งแรกเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2529 โดยในเส้นทางบินเหล่านั้นต้องเป็นเส้นทางที่สายการบินของรัฐไม่ได้ดำเนินการ

ในปี พ.ศ. 2531 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด รวมเข้ากับ บริษัท การบินไทย จำกัด โดยให้โอนทรัพย์สิน และหนี้ค้างชำระให้กับ บริษัท การบินไทย จำกัด ส่วนทรัพย์สินที่เกิดขึ้นให้กระจายเป็นหุ้นเพิ่มทุนของบริษัท การบินไทย จำกัด ซึ่งผลของการรวมบริษัทในครั้งนี้ ทำให้ทุนของบริษัทการบินไทย จำกัด จากเดิม 1,400 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอีก 830 ล้านบาท รวมเป็น 2,230 ล้านบาท และในปีเดียวกันได้เข้าตลาดหลักทรัพย์ โดยเพิ่มทุนเป็น 16,000 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินกิจการการบินและการขนส่งทางอากาศ ทั้งในและระหว่างประเทศ รวมทั้งดำเนินกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การบริการบริหารจัดการทางภาคพื้น (Ground Handling) การบริการในลานจอดอากาศยาน (Apron Services) การบริการช่างอากาศยาน (Technical Services) การจัดส่งอาหารเครื่องดื่มขึ้นเครื่องบิน (Catering) และภัตตาคาร

ในปี พ.ศ. 2533 มีบริษัทการบินเอกชนได้รับอนุญาตฯเพิ่มขึ้น คือ บริษัท ทรอปีคอลซีแอร์ จำกัด โดยใช้เครื่องบินสะเทินน้ำสะเทินบก แต่ทำการบินได้เพียง 2 เดือน ก็ปิดปรับปรุงกิจการ และต่อมาในปี พ.ศ. 2535 ได้ขออนุญาตทำการบินใหม่ และในปี พ.ศ. 2533 รัฐบาลยังได้อนุญาตให้เฮลิคอปเตอร์ทำการบินให้บริการแก่ธุรกิจขนาดใหญ่ และทำการบินภายในประเทศได้ โดยเอกชนที่ได้รับอนุญาตคือ บริษัท ไทยฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด ในปี พ.ศ. 2534 ได้มีผู้ขออนุญาตทำการบินด้วยเฮลิคอปเตอร์เพิ่มขึ้น คือ บริษัท สีซิงฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด ได้รับอนุญาตให้ทำการบินประเภทไม่ประจำภายในประเทศ

การขนส่งทางอากาศในประเทศไทยในยุคปัจจุบัน (พ.ศ 2534 - ปัจจุบัน) ได้มีการพัฒนาขึ้นมาตามลำดับ ทั้งในด้านเทคโนโลยี กฎเกณฑ์ที่ใช้กำกับดูแล ตลอดจนแนวนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ โดยรายละเอียดได้ศึกษาไว้ในหัวข้อ 2.3.2 สภาวะการขนส่งทางอากาศของไทยต่อไป

2.2 การประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ

2.2.1 ความหมายของการขนส่งทางอากาศและกิจการขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) หมายถึง การขนส่งซึ่งคนโดยสารสัมภาระ หรือสิ่งของ โดยใช้อากาศยานเป็นยานพาหนะ³ ซึ่งคำว่า "Air Transportation" เป็นคำที่ใช้กันในประเทศสหรัฐอเมริกา แต่ไม่มีการกำหนดคำนิยามไว้ในกฎหมายระหว่างประเทศใด ๆ จะมีก็แต่คำว่า "Air Carriage" ซึ่งปรากฏอยู่ในอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (Convention for the Unification of Certain Rule Relating to International Carriage by Air, Wasaw 1929) หรืออนุสัญญาวอร์ซอ 1929 โดยที่ประชาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศส่วนใหญ่มีความเห็นตรงกันว่า คำว่า "Carriage" มีความหมายเหมือนกับ คำว่า "Transportation"⁴ โดยอนุสัญญาวอร์ซอได้กำหนดคำนิยามของ "Air Carriage" ไว้ในข้อ 1 วรรคแรก ว่า "การรับขนทางอากาศ หมายถึง การรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ โดยอากาศยานเพื่อำเน็จสินจ้าง และรวมถึง

³ Air Transportation : Conveyance of people, Cargo, and mail by aircraft from one place to another. (Microsoft Encarta 98 Encyclopedia)

⁴ ชะลอ ว่องวัฒนาภิกุล, กฎหมายอากาศ, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพฯ; โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2540), หน้า 168.

การรับขนโดยเสนาหา (ไม่มีสินจ้าง) ซึ่งดำเนินการโดยกิจการขนส่งทางอากาศด้วย”⁵ ต่อมา คำนิยามดังกล่าวได้ปรากฏอยู่ใน ข้อ 1 ของอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (Convention for the Unification of Certain Rule for International Carriage by Air, Montreal, 1999) หรือ อนุสัญญามอนทรีออล 1999 ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่มุ่งหมายจะใช้บังคับแทนอนุสัญญาวอร์ซอ 1929

กิจการขนส่งทางอากาศ หมายถึง กิจการขนส่งทางอากาศซึ่งคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ ของผู้ประกอบการ กิจการ ซึ่งได้แก่ บริษัทการบินหรือสายการบิน โดยใช้อากาศยานขนส่ง⁶ เป็นยานพาหนะ ซึ่งคณะกรรมการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ ICAO ได้มีมติกำหนดให้คำจำกัดความไว้ใน ICAO Document 9587 (Doc. 9587,1992) ไว้ ดังนี้

1. Commercial Air Transport : International and domestic air transport services, both schedule and non-scheduled basis, which is available to the public for remuneration and for hire.

2. Commercial Air Transport Operation : an aircraft operation the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire.

2.2.2 ลักษณะของการขนส่งทางอากาศ

2.2.2.1 การขนส่งทางอากาศเป็นกิจการที่เกี่ยวกับความมั่นคงของรัฐ

แนวความคิดที่ว่า การขนส่งทางอากาศเป็นกิจการที่เกี่ยวกับความมั่นคงของรัฐนั้นอยู่บนพื้นฐานของหลักอำนาจอธิปไตยของรัฐซึ่งเป็นพื้นฐานของกฎเกณฑ์ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ โดยได้มีการรับรองหลักการนี้ไว้ใน มาตรา 1 แห่งอนุสัญญาชิคาโก 1944 ซึ่งบัญญัติว่า "รัฐภาคีรับรองว่าทุกรัฐมีอำนาจอธิปไตยโดยสมบูรณ์แต่ผู้เดียวในน่านฟ้าเหนืออาณา

⁵ Article 1 (1) "This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking"

⁶ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497,มาตรา 4 "อากาศยานขนส่ง" หมายความว่า อากาศยานซึ่งใช้หรือมุ่งหมายสำหรับใช้เพื่อขนส่งของหรือคนโดยสาร เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้า

เขตของตน" ⁷ ตามหลักอำนาจอธิปไตยของรัฐนี้ ถือว่ารัฐทุกรัฐมีอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนของตน ดังนั้น การที่อากาศยานของรัฐอื่นจะบินผ่าน หรือบินเข้าไปในดินแดนของรัฐหนึ่งได้ จะต้องได้รับความยินยอมหรือได้รับอนุญาตจากรัฐนั้นเสียก่อน และจากลักษณะของกิจการขนส่งทางอากาศที่ให้บริการได้รวดเร็วและสามารถเคลื่อนย้ายคนและสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งได้คราวละมาก ๆ ดังนั้นหากไม่มีการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งทางอากาศแล้วย่อมเป็นการเปิดโอกาสให้บุคคลผู้ไม่ประสงค์ดีสามารถบ่อนทำลายความมั่นคงของรัฐได้โดยง่าย ซึ่งรัฐในฐานะผู้มีหน้าที่ในการรักษาความมั่นคงของชาติ จึงเห็นว่าการขนส่งทางอากาศไม่อาจเปิดให้เอกชนเข้ามาประกอบกิจการได้ ดังนั้นรัฐจึงลงไปเป็นผู้ประกอบการเองหรือมักจะคัดเลือกผู้ประกอบการเองโดยใช้หลักเกณฑ์ที่เคร่งครัด จึงทำให้เกิดการผูกขาดในตลาดการขนส่งทางอากาศ

2.2.2.2 การขนส่งทางอากาศเป็นกิจการที่มีลักษณะผูกขาดโดยธรรมชาติ

(Natural Monopoly)

การประกอบกิจการขนส่งทางอากาศไม่ว่าจะเป็นการขนส่งคนโดยสารหรือสินค้าถือเป็นกิจการขนาดใหญ่ต้องใช้เงินลงทุนสูงไม่ว่าจะเป็นการลงทุนเพื่อจัดหาอากาศยาน อุปกรณ์เครื่องมือในการบิน การผลิตบุคลากรในด้านต่าง ๆ การพัฒนาเทคโนโลยีให้ทันสมัย ฯลฯ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างเครือข่ายของบริการที่จะต้องอาศัยฐานของผู้ใช้บริการที่กว้างเพื่อก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดของการผลิต (Economic of scale) และก่อให้เกิดความคุ้มทุนในการให้บริการ ดังนั้นแม้ว่ารัฐจะมีแนวนโยบายที่เปิดให้เอกชนเข้ามาประกอบกิจการก็ตาม ก็ยังอาจไม่มีเอกชนหรือมีเพียงน้อยรายที่สนใจเข้ามาประกอบกิจการ ข้อจำกัดดังกล่าวจึงทำให้หลายรัฐจำเป็นต้องยอมรับให้กิจการขนส่งทางอากาศผูกขาดโดยผู้ประกอบการบางรายเท่านั้น โดยมีเหตุผลว่าการสร้างอำนาจผูกขาดให้กับผู้ประกอบการรายเดียวหรือน้อยรายจะก่อให้เกิดความเป็นไปได้และประสิทธิภาพของการให้บริการในกิจการขนส่งทางอากาศมากที่สุด⁸ และโดยผลของการผูกขาดตามธรรมชาตินี้เองจึงทำให้กิจการขนส่งทางอากาศเป็นกิจการที่มีข้อจำกัดในการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการรายใหม่สูง (High Barrier to Entry)

⁷ Article 1 " The contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory"

⁸ ทศพร ลีพิงกรรม, "การเข้าสู่ตลาดในประเทศไทยของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ", (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540), หน้า 22

2.2.2.3 การขนส่งทางอากาศเป็นกิจการสาธารณูปโภค

กิจการสาธารณูปโภค มีขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน ถือเป็นปัจจัยพื้นฐานที่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ซึ่งในทางกฎหมายปกครองกิจการสาธารณูปโภคจัดเป็นบริการสาธารณะ (Public Utilities) ประเภทหนึ่งอันถือเป็นภารกิจที่สำคัญของรัฐที่จะต้องจัดทำเพื่อสนองตอบต่อประโยชน์ส่วนรวม รัฐจึงมีภาระที่จะต้องจัดหาบริการที่สมเหตุสมผลสม่ำเสมอและปลอดภัยให้แก่ประชาชนผู้บริโภครวม โดยการที่รัฐเข้ามาประกอบกิจการที่เป็นบริการสาธารณะด้วยตนเอง หรือมอบให้เอกชนทำแทนโดยออกกฎเกณฑ์กำกับดูแลอย่างเข้มงวดจนทำให้เกิดการผูกขาดโดยผู้ประกอบการรายเดียว (Monopoly) หรือโดยผู้ประกอบการน้อยราย (Oligopoly) ในกิจการประเภทนี้

2.2.2.4 การขนส่งทางอากาศเป็นกิจการที่เติบโตได้โดยการควบกิจการ (Growth through merger)

การที่กิจการขนส่งทางอากาศมีลักษณะผูกขาด และมีผู้ประกอบการน้อยรายสาเหตุหนึ่งเกิดจากการที่ผู้ประกอบการขนาดเล็กมักรวมตัวกันโดยการควบกิจการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ส่วนแบ่งในตลาด และเพื่อก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดเพิ่มมากขึ้น ขนาดของกิจการที่ใหญ่ขึ้น สร้างอำนาจในการควบคุมตลาด ราคา และการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่ากิจการขนาดเล็ก นอกจากนี้กิจการขนส่งทางอากาศขนาดใหญ่ยังได้เปรียบในการเป็นผู้ซื้อรายใหญ่ในการจัดซื้อวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ และบริการต่าง ๆ เพื่อใช้ในการประกอบกิจการ ได้ในราคาต่ำ ยิ่งไปกว่านั้นการควบกิจการยังเป็นการเพิ่มเส้นทางบินให้แก่ผู้ประกอบการและยังเป็นการลดความเสี่ยงต่อการล้มละลายของกิจการที่อาจเกิดขึ้นได้⁹

2.2.2.5 การขนส่งทางอากาศเป็นกิจการที่ผู้ประกอบการมักรวมตัวกันเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน (Mutual Dependence)

นอกจากการควบกิจการแล้ว การรวมตัวกันในรูปแบบกลุ่มพันธมิตรทางการบิน ก็เป็นอีกลักษณะหนึ่งของกิจการขนส่งทางอากาศ เพื่อสร้างผลประโยชน์ร่วมกันของ

⁹ Alexander T. Wells, *Air Transportation A Management Perspective*, California: Wadsworth Publishing, 1984, P.206.

บรรดาผู้ประกอบการ การรวมกลุ่มพันธมิตรทางการบินนี้ มักเป็นการรวมกลุ่มของผู้ประกอบกิจการระหว่างประเทศปัจจุบันมีการรวมตัวเป็นกลุ่มพันธมิตรหรือทำข้อตกลงร่วมมือกันในด้านต่าง ๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการ ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและยังเป็นการลดต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบกิจการ ทำให้สามารถเพิ่มเส้นทางการบินได้โดยไม่ต้องลงทุนเพิ่ม และสามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้มากขึ้น¹⁰ โดยในปัจจุบันมีการรวมกลุ่มพันธมิตรของสายการบินทั้งหมด 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่ม Star Alliance กลุ่ม Oneworld กลุ่ม Atlantic Excellence และ กลุ่ม Wing

2.2.3 โครงสร้างบริการการขนส่งทางอากาศ

บริการของกิจการขนส่งทางอากาศสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. การบริการเดินอากาศประจำมีกำหนด (Scheduled Air Service) คือ การให้บริการการบินประจำเส้นทางที่กำหนดไว้ในตารางการบินหรือด้วยเที่ยวบินที่ทำการบินอย่างสม่ำเสมอจนสามารถจดจำได้¹¹ เพื่อบำเหน็จทางการค้า การบริการเดินอากาศประจำมีกำหนดมีทั้งการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศอันเป็นบริการที่สม่ำเสมอและเปิดบริการแก่สาธารณชน

การบริการเดินอากาศประจำมีกำหนดระหว่างประเทศ (Scheduled International Air Service) คณะมนตรี ICAO ได้ให้คำจำกัดความ ว่าหมายถึง เที่ยวบินเป็นชุดที่มีองค์ประกอบ ดังต่อไปนี้

- ก. บินผ่านน่านฟ้าของประเทศต่าง ๆ มากกว่าหนึ่งประเทศ
- ข. ทำการบินโดยอากาศยาน เพื่อขนส่งคนโดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสินค้า เพื่อค่าตอบแทน ในลักษณะที่เที่ยวบินนั้นเปิดให้แก่สาธารณชนใช้ประโยชน์
- ค. เป็นการบินเพื่อให้บริการขนส่งการจราจรระหว่างจุดเดิม ๆ สองจุดหรือมากกว่านั้นขึ้นไป

(1) ตามตารางการบินที่กำหนดไว้ หรือ

¹⁰ Ibid, P.207.

¹¹ Part B. Definition of the "Scheduled International Air Service," Policy and Guidance material in the Regulation of International Air Transport, I.C.A.O. Doc. 9587 (1992), P. 9.

(2) ด้วยเที่ยวบินที่สม่ำเสมอหรือบ่อยครั้งจนสามารถสังเกตได้ว่าเป็นชุดอย่างมีระบบระเบียบ

คำจำกัดความนี้โดยปกติจึงรวมถึงบริการที่

- เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายการบริการระหว่างประเทศซึ่งทำการบินตามตารางการบินที่ประกาศไว้

- คนโดยสารที่ต้องการเดินทางทันทีมีโอกาสตามควรที่จะหาที่นั่งเดินทางได้

- โดยปกติย่อมจะต้องให้บริการไม่ว่าปริมาณการจราจรขณะนั้นจะมีมากขึ้นหรือลดลงอย่างไรก็ตาม

- ผู้ใช้บริการสามารถแวะพักค้างระหว่างทางและต่อเที่ยวบินไปกับสายการบินอื่นได้ โดยการออกบัตรโดยสารหรือใบกำกับสินค้าที่เหมาะสมได้ ทั้งนี้ภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง (หากมี)¹²

2. บริการการบินไม่ประจำ (Non-scheduled Service) คือ การบินที่ให้บริการขนส่งคนโดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสินค้า ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเพื่อบำเหน็จทางการค้า โดยไม่มีกำหนดเวลาแน่นอน เป็นการบินในลักษณะเช่าเหมา (Chartered Service) หรือการบินพิเศษอื่น ๆ ที่ไม่จัดอยู่ในบริการการบินประจำมีกำหนด รวมถึงการบินเครื่องบินเปล่า และหมายรวมถึงการบริการแท็กซี่ทางอากาศ (Air Taxi) ด้วย

เนื่องจากการบริการการบินแบบไม่ประจำ ไม่มีการให้คำจำกัดความไว้ ดังนั้นจึงหมายความว่าบริการขนส่งทางอากาศทุกประเภทที่มีให้บริการการบินประจำมีกำหนดตามนิยามของคณะมนตรี I.C.A.O. โดยในเอกสาร “แนวทางสำหรับการบริการการเดินทางอากาศแบบไม่ประจำ” ซึ่งที่ประชุม Third Air Transport Conference ปี ค.ศ.1985 ได้ให้คำจำกัดความไว้บางส่วน อธิบายว่า การบริการเดินทางอากาศแบบไม่ประจำนี้โดยมากจะเกี่ยวกับการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวในราคาประหยัดและการเดินทางที่สามารถกำหนดการเดินทางได้ตามใจ หรือการขนส่งคนโดยสาร หรือสินค้าที่ให้บริการเป็นพิเศษเฉพาะทาง ในทางปฏิบัติแล้วเที่ยวบินแบบเช่าเหมา มักจะเกี่ยวข้องกับการเดินทางของกลุ่มที่เป็นหมู่คณะเดียวกันและเดินทางแบบท่องเที่ยวเบ็ดเสร็จที่รวมถึงการจองที่นั่งเป็นกลุ่มก้อน ซึ่งรวมถึงที่พักและบริการนำเที่ยวพร้อม ๆ กันไป¹³

¹² World Trade Organization, Air Transport Services, แปลโดย บัทยา ต้นศิริจนวนนท์: เอกสารเผยแพร่กรมการบินพาณิชย์, 2544, หน้า 29.

¹³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 32.

2.2.4 องค์ประกอบของกิจการขนส่งทางอากาศ

2.2.4.1 ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ (บริษัทการบินหรือสายการบิน)

ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ (บริษัทการบินหรือสายการบิน) เป็นองค์ประกอบหนึ่งของกิจการขนส่งทางอากาศที่มีความสำคัญ ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศหมายถึง บุคคลหรือนิติบุคคลที่เป็นเจ้าของหน่วยงานเศรษฐกิจในการผลิตบริการขนส่งทางอากาศ ซึ่งเป็นผู้รวบรวมปัจจัยการผลิตต่างๆ เช่น อากาศยาน บริการของท่าอากาศยาน และบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ มาผลิตเป็นบริการขนส่งทางอากาศ (Air Service) เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการในรูปของผู้โดยสาร (Passenger) และสินค้า (Cargo) โดยรายละเอียดเกี่ยวกับผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศที่ควรศึกษา มีดังต่อไปนี้

2.2.4.1.1 ประเภทของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ

ประเภทของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศหรือสายการบินแบ่งได้ตามลักษณะของผู้ลงทุนและเงินลงทุนในกิจการ กล่าวคือ หากผู้ลงทุนและเงินลงทุนในการประกอบกิจการเป็นของรัฐบาล หรือรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นข้างมาก จะเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศประเภท “สายการบินของรัฐ” ซึ่งอาจดำเนินกิจการในรูปแบบของ รัฐวิสาหกิจ บริษัทจำกัด (มหาชน) หรือบริษัทจำกัดก็ได้ แต่หากผู้ลงทุนและเงินลงทุนเป็นของภาคเอกชน ก็จะเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศประเภท “สายการบินเอกชน” และดำเนินกิจการในรูปแบบของบริษัทมหาชนจำกัด หรือ บริษัทจำกัด ซึ่งไม่ว่าจะเป็นสายการบินของรัฐหรือสายการบินเอกชนก็ตาม สายการบินดังกล่าวล้วนเป็นสายการบินที่ให้บริการในเชิงพาณิชย์ หรือ Commercial Airline ซึ่ง ICAO ได้ให้คำนิยามไว้หมายถึง “An Airline performing scheduled or non-scheduled air transport services or both, available to the public for the carriage of passengers, freight or mail for remuneration.”

ในการทำการเจรจาแลกเปลี่ยนสิทธิการบินระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศ แต่ละฝ่ายจะต้องกำหนด “สายการบินที่กำหนด” (Designated Airline) ของตน เพื่อให้เป็นสายการบินที่ดำเนินการให้บริการการบินตามสิทธิการบินที่ทำการเจรจาตกลงกัน สำหรับสายการบินที่กำหนดของไทย เดิมรัฐมีนโยบายว่า “สายการบินของรัฐเท่านั้นที่จะเป็นสายการบินที่

กำหนดได้”¹⁴ ดังนั้นจึงได้กำหนดให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศ เพื่อดำเนินการให้บริการการบินตามสิทธิการบินที่รัฐบาลไทยทำการเจรจา แต่ต่อมาเมื่อปริมาณความต้องการในการขนส่งทางอากาศมีมากขึ้น ทำให้รัฐบาลทำการเจรจาแลกเปลี่ยนสิทธิการบินกับต่างประเทศมากขึ้น ประกอบกับการเปิดเสรีการประกอบกิจการขนส่งทางอากาศในต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น การที่ประเทศไทยมีสายการบินที่กำหนดเพียงสายเดียวจึงไม่เพียงพอ รัฐบาลจึงได้ยกเลิกนโยบายที่ให้สายการบินของรัฐเท่านั้นเป็นสายการบินที่กำหนด¹⁵ และมีนโยบายส่งเสริมให้เอกชนจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สอง ซึ่งในที่สุดได้กำหนดให้ บริษัท เอนเจิล แอร์ไลน์ เป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สองของประเทศไทย

2.2.4.1.2 การขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศตามกฎหมายไทย (ขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ)

ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ประกาศเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2515 ข้อ 3 (4) กำหนดให้ “การเดินอากาศ” เป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคที่กระทบต่อความผาสุกของประชาชน และ ข้อ 4 กำหนดห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค เว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี โดยการอนุญาตหรือให้สัมปทานดังกล่าว รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ตามที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อความปลอดภัยหรือความผาสุกของประชาชนไว้ด้วยก็ได้

ในการขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ได้มีประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ประกาศ ณ วันที่ 13 มกราคม 2518 กำหนดให้ผู้ที่จะประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศยื่นคำขอและแสดงคุณสมบัติและหลักฐานต่าง ๆ ต่อกระทรวงคมนาคมได้ที่ กรมการบินพาณิชย์ (กรมการขนส่งทางอากาศ) สำหรับในการพิจารณาคำขออนุญาตให้ผู้ใดประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ รัฐมนตรีจะพิจารณาตามหลักเกณฑ์ ต่าง ๆ ได้แก่ ทุนจดทะเบียน หุ้น กรรมการบริษัท การดำเนินกิจการ อากาศยานที่ใช้ การประกันภัย และความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ซึ่งกำหนดไว้ใน

¹⁴ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2518 และ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2521

¹⁵ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2538 เห็นชอบให้ยกเลิกมติเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2521 และอนุมัติในหลักการให้กระทรวงคมนาคมจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สอง

หลักเกณฑ์การพิจารณาอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศที่ปรับปรุงใหม่ ตามที่ กรมการบินพาณิชย์ (กรมการขนส่งทางอากาศ) เสนอต่อกระทรวงคมนาคม ตามบันทึก ที่ คค 0404/4637 ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2543 และได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี

2.2.4.1.3 กฎหมายควบคุมผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ

เมื่อผู้ประกอบการได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดิน อากาศจากรัฐมนตรีฯ ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 แล้ว ในการประกอบกิจการขนส่ง ทางอากาศ ผู้ประกอบการจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาตฯ ซึ่งรัฐมนตรีเป็นผู้ กำหนดอย่างเคร่งครัด ซึ่งหากผู้ประกอบการฯ ผ่าฝืน ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท และในกรณีที่เป็นความผิดต่อเนื่องกัน ให้ปรับอีกไม่เกินสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ ตามที่ กำหนดไว้ใน ข้อ 17 แห่งประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 นอกจากนี้ยังมีโทษทางปกครองโดยการ พักใช้ เพิกถอน ใบอนุญาตฯ ด้วย

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ จะต้องปฏิบัติให้เป็นไป ตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ตลอดจน กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ และคำสั่ง ฯลฯ ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหากฝ่าฝืนมีโทษทั้งทางปกครองและทางอาญา โดยพระราชบัญญัติการเดิน อากาศ พ.ศ. 2497 มีบทบัญญัติโดยแบ่งเป็นหมวดหมู่ ดังนี้

	มาตรา
หมวด 1 คณะกรรมการการบินพลเรือน	7-15
หมวด 2 บททั่วไปว่าด้วยอากาศยาน	16-29
หมวด 3 การจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน	30-33
หมวด 4 ความสมควรเดินอากาศและสมุดปูมเดินทาง	34-41
หมวด 5 ผู้ประจำหน้าที่	42-50 ทวิ
หมวด 6 สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ	51-60
หมวด 6 ทวิ หน้าที่ของเจ้าของหรือตัวแทนของอากาศยาน	60 ทวิ - ตริ
หมวด 6 ตริ บริการในลานจอด	60 จัตวา-สัตต
หมวด 7 อุบัติเหตุ	61-64
หมวด 8 อำนาจตรวจ ยึด และหน่วงเหนี่ยว	65-67
หมวด 9 บทกำหนดโทษ	68-84

2.2.4.2 อากาศยาน

2.2.4.2.1 ความหมายของอากาศยาน

“อากาศยาน” (Aircraft) ตามความหมายทั่วไปแล้ว เป็นคำรวมสำหรับเรียกยานทุกชนิดสามารถลอยตัวหรือเคลื่อนที่ไปในอากาศได้ เป็นยานหรือโครงสร้างชนิดใด ๆ ซึ่งมีแบบแผนให้ได้รับการพยุงตัวจากอากาศ จะเป็นโดยอาศัยการลอยตัวหรือปฏิกิริยาที่เกิดจากการเคลื่อนไหวยระหว่างอากาศกับส่วนใดของอากาศหรือโครงสร้างนั้นก็ได้ อากาศยานหมายรวมถึงเครื่องทั้งสิ้น ซึ่งทรงตัวในบรรยากาศโดยอาศัยปฏิกิริยาเสียดสีแห่งอากาศ¹⁶

หากจะพิจารณาความหมายของอากาศยานตามกฎหมายไทยแล้ว พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 มาตรา 4 บัญญัตินิยามว่า “อากาศยาน” หมายความว่า รวมตลอดถึงเครื่องทั้งสิ้นที่ทรงตัวอยู่ในบรรยากาศ โดยปฏิกิริยาแห่งอากาศ เว้นแต่วัตถุซึ่งระบุงกเว้นไว้ในกฎกระทรวง¹⁷

อย่างไรก็ตามความหมายของ “อากาศยาน” ที่ได้รับการยอมรับในทางกฎหมายระหว่างประเทศ คือคำนิยามที่บัญญัติไว้ในภาคผนวกที่ 8 (ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน) ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาชิคาโก 1944 ที่ได้นิยามคำว่า “อากาศยาน” หมายถึง เครื่องทั้งสิ้นที่ทรงตัวอยู่ในบรรยากาศได้โดยปฏิกิริยาแห่งอากาศ นอกจากปฏิกิริยาที่พุ่งมาปะทะผิวโลก¹⁸

¹⁶ Max Sorenson, Manual of Public International Law, (New York, 1968), P.356, อ้างถึงใน สุพานิต มั่นสุข, “การกระทำความผิดบนอากาศยาน”, วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ฉบับที่ 2 (2523) : 26

¹⁷ กฎกระทรวง ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2497) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ยกเว้นวัตถุที่ไม่เป็นอากาศยานไว้ 3 ประเภท ได้แก่

- (1) ว่าวทุกชนิดซึ่งชักเป็นเครื่องเล่นหรือเพื่อการกีฬา
- (2) บัลลูนหรือลูกโป่งมีปริมาตรไม่เกินหนึ่งลูกบาศก์เมตร
- (3) เครื่องบินเล็กซึ่งใช้เป็นเครื่องเล่น

¹⁸ “Aircraft” means any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.

อากาศยานสามารถแบ่งออกได้เป็นหลายประเภท โดยใช้เกณฑ์ในการแบ่งแตกต่างกันไป เช่น การแบ่งตามลักษณะโครงสร้างโดยใช้นักบินเป็นเกณฑ์ แบ่งตามกฎหมาย หรือแบ่งตามเทคนิค ฯลฯ ซึ่งหากจะแบ่งตามกฎหมายแล้วสามารถแบ่งอากาศยานได้เป็น 2 ประเภท คือ อากาศยานราชการ (State Aircraft) และ อากาศยานพลเรือน (Civil Aircraft) โดยอากาศยานพลเรือนยังสามารถแบ่งตามลักษณะการใช้ประโยชน์ได้อีก 3 ประเภท คือ อากาศยานที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ (Commercial Aircraft) อากาศยานทหาร (Military Aircraft) และ อากาศยานที่ใช้ในการบินทั่วไป (General Aviation Aircraft)

อากาศยานที่ใช้ในกิจการขนส่งทางอากาศ คือ อากาศยานที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ (Commercial Aircraft) หรืออากาศยานขนส่ง (Transport Aircraft) ซึ่งหมายถึง อากาศยานที่ใช้เพื่อประโยชน์ในการขนส่งคนโดยสารและสินค้าเพื่อสินจ้างอันมีลักษณะใช้เพื่อการขนส่งสาธารณะชนทั่วไป รวมถึงอากาศยานราชการที่รัฐใช้เพื่อวัตถุประสงค์และประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ด้วย¹⁹ โดยรายละเอียดของอากาศยานที่ใช้ในกิจการขนส่งทางอากาศ มีดังนี้

2.2.4.2.2 ประเภทและชนิดของอากาศยานขนส่ง

อากาศยานขนส่ง (Transport Aircraft) หรืออากาศยานพาณิชย์ (Commercial Aircraft) เป็นอากาศยานที่ใช้สำหรับขนส่งคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ เพื่อบำเหน็จทางการค้า ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศหรือ ICAO ได้กำหนดคำนิยามของ "Commercial Aircraft" ไว้ว่า "An aircraft operated or available for operation for hire or reward" และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 มาตรา 4 ได้บัญญัตินิยามของ "อากาศยานขนส่ง" หมายความว่า "อากาศยานซึ่งใช้หรือมุ่งหมายสำหรับใช้ขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้า" อากาศยานขนส่งที่ใช้ในกิจการขนส่งทางอากาศมีหลายประเภท แต่ที่แพร่หลายและใช้กันมากในปัจจุบันคือเครื่องบิน และเฮลิคอปเตอร์ ซึ่งวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะขอล่าถึงเฉพาะ "เครื่องบิน" ซึ่งเป็นอากาศยานขนส่งที่ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางอากาศ (บริษัทการบินหรือสายการบิน) ใช้เพื่อให้บริการขนส่งคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ โดยคำว่า "อากาศยาน" ที่จะกล่าวต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้หมายถึง เครื่องบินขนส่งหรือเครื่องบินพาณิชย์

¹⁹ พิจารณาจากการให้นิยามประกอบอนุสัญญาออร์ซอร์ 1929 ข้อ 2 (1) ซึ่งบัญญัติว่า " ...1. This Convention applies to carriage performed by the state or legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1. ..."

ตามภาคผนวก 8 (ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาชิคาโก 1944 ได้กำหนดคำนิยามของเครื่องบินไว้ว่า

เครื่องบิน คือ อากาศยานหนักกว่าอากาศ มีกำลังขับเคลื่อนซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากปฏิกิริยาพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีกซึ่งติดอยู่กับที่ตลอดเวลากายใต้ภาวะการบินต่าง ๆ²⁰

อากาศยานที่ใช้ในกิจการขนส่งทางอากาศของบริษัทการบินหรือสายการบินมีหลายแบบหลายชนิด ความแตกต่างของแต่ละแบบหรือชนิด ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบ 2 องค์ประกอบ คือ จำนวนผู้โดยสารและระยะทางในการทำการบินหรือ Stage Length โดยอากาศยานที่นิยมใช้ในปัจจุบัน มี 3 ชนิด ได้แก่ เครื่องบินใบพัด เครื่องบินไอพ่น และเครื่องบินความเร็วเหนือเสียง²¹

²⁰Aeroplane : A power-driven heavier than air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic actions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight.

²¹ เครื่องบินใบพัด (Turboprops) เป็นอากาศยานที่ใช้เครื่องยนต์เทอร์โบใบพัด โดยมีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 2-4 เครื่องยนต์ อากาศยานชนิดนี้เหมาะสมสำหรับการบินในเขตแดนต่ำ ๆ เพราะประหยัดน้ำมันได้มาก ต้องการทางวิ่งสำหรับขึ้นลงสั้นและง่ายต่อการควบคุมการขึ้นลง แต่มีความเร็วต่ำ (ไม่เกิน 300 ไมล์ต่อชั่วโมง) ตัวอย่างอากาศยานชนิดนี้ ได้แก่ Antonov An-2 24 V, Hawker Siddeley 748, และ Fokker-VFW F.27 เป็นต้น

เครื่องบินไอพ่น (Turbo-Jet Aircraft) เป็นอากาศยานไอพ่น โดยมีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 2-4 เครื่องยนต์ อากาศยานชนิดนี้บินได้ประหยัดในเขตแดนบินสูง (ระดับ 40,000 ฟุตขึ้นไป) มีความเร็วสูง (ประมาณ 600 ไมล์/ชั่วโมง) แต่การขึ้นลงต้องการทางวิ่งยาว การควบคุมการขึ้นลงยาก และสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงมาก แต่เป็นที่นิยมของผู้ประกอบกิจการและผู้ใช้บริการในยุคนี้นี้มาก เพราะมีความรวดเร็วในการเดินทาง อากาศยานชนิดนี้ได้แก่ Boeing 737, 747, 777, Tupolev Tu-134, DC-9-50, DC-10-40, Lockheed L-1011-1, Airbus A-340, Airbus A-380 เป็นต้น

เครื่องบินความเร็วเหนือเสียง (Supersonic Transport) เป็นอากาศยานที่มีความเร็วเหนือเสียง มีความเร็ว 760 ไมล์ต่อชั่วโมงหรือ 1,195 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือเรียกว่า 1 มัค อากาศยานชนิดนี้คือเครื่องบินคองคอร์ด ซึ่งจะบินด้วยความเร็ว 2.2 มัคแสดงว่ามีความเร็ว 2.2 เท่าของเสียง

2.2.4.2.3 มูลค่าของอากาศยานขนส่ง

อากาศยานขนส่งหรืออากาศยานพาณิชย์เป็นทรัพย์สินประเภททุนของบริษัทการบินหรือสายการบินที่มีมูลค่าสูง ปัจจุบันมีผู้ผลิตอากาศยานขนส่งรายใหญ่ ๆ อยู่เพียง 2 ราย ได้แก่ Boeing Co. และ Airbus Industrie โดยผลิตอากาศยานขนส่งทั้งประเภทลำตัวแคบ (Narrow Body) และลำตัวกว้าง (Wide Body) ทั้งชนิดขนส่งคนโดยสาร ขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ และแบบผสม โดยอากาศยานซึ่งผลิตโดยแต่ละบริษัทจะมีลักษณะเด่นเฉพาะของตัวเองแตกต่างกัน ส่งผลให้ราคาแตกต่างกันไปด้วย และอากาศยานที่ผลิตโดยผู้ผลิตเดียวกันก็มีความแตกต่างด้านราคาเช่นกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับรุ่นของอากาศยานซึ่งแต่ละรุ่นก็ยังมีแบบที่แตกต่างกันที่เรียกว่า Series หรือ Family อีกด้วย เช่น Airbus รุ่น 330 จะมี 330-200, 330-300 หรือ Boeing รุ่น 777 ก็จะมี 777-200, 777-200ER, 777-300 เป็นต้น ความแตกต่างของราคามีปัจจัยมาจากองค์ประกอบหรือลักษณะพิเศษต่าง ๆ ที่รวมอยู่ในอากาศยานแต่ละรุ่นหรือแต่ละลำ ซึ่งอุปกรณ์ดังกล่าวจะเอื้อประโยชน์ต่อความสามารถในการปฏิบัติการบิน, ลักษณะภายใน, อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ในอากาศยาน, และเชื้อเพลิงการบิน เป็นต้น

มูลค่าหรือราคาขาย (purchase price) ของอากาศยานขนส่งที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ จะขอยกตัวอย่างเฉพาะราคาของอากาศยานที่ผลิตโดย Boeing Co. โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ราคาอากาศยานขนส่งที่ผลิตโดย Boeing Co.²²

แบบ/รุ่น	ราคา (\$ Millions)
717-200	35.5-39.5
737-600	41.0-49.0
737-700	47.0-55.0
737-800	57.5-64.5
737-900	60.5-68.5

หรือประมาณ 1,450 ไมล์ต่อชั่วโมง และบินในเขตแดนความสูงมาก ตั้งแต่ 45,000 ฟุตขึ้นไปถึง 60,000 ฟุต หรือตั้งแต่ 15,000 เมตรถึง 25,000 เมตร

²² Boeing Co., "Boeing Commercial Airplane Prices2002," Available from : www.boeing.com/commercial/prices {15 Aug. 2002}

747-400	185.0-211.0
747-400 Freighter	187.5-214.5
747-400 Combi	196.0-215.0
757-200	73.5-80.5
757-200 Freighter	72.5-75.0
757-300	82.0-89.5
767-200ER	101.0-112.0
767-300ER	115.5-127.5
767-300 Freighter	122.5-134.0
767-400ER	126.5-138.5
777-200	153.5-171.0
777-200ER	162.0-182.0
777-200LR	188.0-213.5
777-300	178.5-203.5
777-300ER	203.5-231.5

หมายเหตุ ราคาดังกล่าวคือราคาจำหน่ายของปี 2002

2.2.4.2.4 สัญชาติของอากาศยาน

“สัญชาติ” นอกจากจะมีบทบาทในการกำหนดความสัมพันธ์หรือ สิทธิ หน้าที่ ระหว่างรัฐกับบุคคลธรรมดาแล้ว ยังมีการนำหลักสัญชาติมาปรับใช้กับสิ่งที่เป็นวัตถุ แห่งสิทธิในทางระหว่างประเทศ อันได้แก่อากาศยาน (และเรือ) อีกด้วย ไม่ว่าอากาศยานนั้นจะทำการบินเคลื่อนที่ไปยังดินแดนของรัฐใด ซึ่งโดยเหตุผลสำคัญในการนำหลักสัญชาติมาใช้กับ อากาศยาน เนื่องจากโดยสภาพแล้วอากาศยานเป็นทรัพย์สินที่เคลื่อนที่ผ่านหรือล่องลำเข้าไปใน เขตอำนาจอธิปไตยของรัฐอื่นหลาย ๆ รัฐ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องให้อากาศยานมี เครื่องแสดงสถานะและความสัมพันธ์ทางกฎหมายของรัฐหนึ่งรัฐใดที่อากาศยานนั้นมีความเกี่ยว โยงหรือมีความผูกพันอยู่ เพื่อให้รัฐอื่น ๆ รับรู้และยอมรับถึงการเคลื่อนที่ของอากาศยานดังกล่าว ผ่านหรือล่องลำเข้ามาในเขตอำนาจอธิปไตยของตน ซึ่งแนวความคิดเรื่องการให้สัญชาติกับ

อากาศยาน มีขึ้นตั้งแต่ต้นศตวรรษที่ 20 จนกลายมาเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศในปัจจุบัน²³

อนุสัญญาชิคาโก 1944 กำหนดให้ “การจดทะเบียน” (registration) เป็นที่มาของสัญชาติอากาศยาน และยอมให้รัฐภาคีใช้ดุลพินิจในการกำหนดเงื่อนไขของการจดทะเบียนตามที่เห็นสมควร โดยในข้อ 17 ของอนุสัญญา กำหนดให้อากาศยานมีสัญชาติของรัฐผู้จดทะเบียนให้เท่านั้น²⁴ และในข้อ 18 กำหนดห้ามมิให้อากาศยานจดทะเบียนซ้อน²⁵ และโดยข้อ 19 กำหนดให้รัฐเจ้าของทะเบียนเป็นผู้กำหนดเงื่อนไขการได้มาซึ่งสัญชาติอากาศยานเองตามที่เห็นสมควร²⁶

ประเทศไทยได้กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการจดทะเบียนสัญชาติอากาศยานไว้ใน พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาชิคาโก โดยกำหนดให้การจดทะเบียนเป็นบ่อเกิดของสัญชาติอากาศยาน ทั้งนี้จะใช้หลัก “สัญชาติของผู้จดทะเบียน” ประกอบกับหลัก “กรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองอากาศยาน” เป็นเงื่อนไขในการจดทะเบียน ตามมาตรา 30 และมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ดังนี้

“มาตรา 30 ... ผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยาน...ต้องเป็นเจ้าของอากาศยานที่ขอจดทะเบียนหรือถ้ามิได้เป็นเจ้าของต้องเป็นผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานที่ขอจดทะเบียนและได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีให้จดทะเบียนได้...”

“มาตรา 31 ผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ตาม ต้องมีสัญชาติไทย...”²⁷

²³ ทศนีย์ จรรยาชุกกุล, “เขตอำนาจรัฐทางอาญาของรัฐผู้ให้สัญชาติอากาศยาน,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544), หน้า 1.

²⁴ Article 17 “Aircraft have the nationality of the State in which they are registered”

²⁵ Article 18 “An Aircraft cannot be validly registered in more than one State, but its registration may be change from one State to another”

²⁶ Article 19 “ The registration or transfer of registration of aircraft in any contracting State shall be made in accordance with it laws and regulation”

²⁷ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, “สัญชาติอากาศยาน : หลักทั่วไปและปัญหาเกี่ยวโยงอันแท้จริง,” วารสารนิติศาสตร์, ปีที่ 29 ฉบับที่ 4 ธันวาคม 2542 : 660.

2.2.4.3 ท่าอากาศยานหรือสนามบิน

ท่าอากาศยานหรือสนามบิน (Airport) เป็นสถานที่ให้บริการแก่เครื่องบินผู้โดยสาร และบุคคลที่เข้ามาใช้บริการ ท่าอากาศยานหรือสนามบินมีความหมายตามภาคผนวกที่ 14 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาชิคาโก 1944 ให้นิยามว่าหมายถึง พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือพื้นน้ำ รวมตลอดถึงอาคารสิ่งติดตั้งและบริภัณฑ์สำหรับใช้เพียงส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งหมด เพื่อการขึ้นลงของอากาศยาน²⁸

สำหรับพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 4 ได้ให้นิยามของ "สนามบิน" ไว้ดังนี้

"สนามบิน" หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือพื้นน้ำสำหรับใช้ทั้งหมด หรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้ง และบริภัณฑ์ซึ่งอยู่ในสนามบินนั้น

"สนามบินอนุญาต" หมายความว่า สนามบินที่บุคคลได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้และสนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา 51 กำหนดห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งสนามบิน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หากฝ่าฝืนมีโทษทางอาญาปรับไม่เกินห้าหมื่นบาทและจำคุกไม่เกินสิบปี ตามมาตรา 79 และมาตรา 52 กำหนดให้การขอและการออก ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง²⁹

2.2.4.4 เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 4 ได้ให้นิยามของ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ไว้ดังนี้

²⁸ Aerodrome – A defined area on land or water (including any building, installation and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.

²⁹ กฎกระทรวง ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2497) โดยจะต้องมีหลักฐานที่แสดงว่าการจัดตั้งเป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 4 ซึ่งกำหนดให้เป็นไปตามภาคผนวก 14 โดยผู้ขออนุญาตต้องเสียค่าธรรมเนียมตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 30 ฉบับละ 10,000 บาท

"เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ" หมายความว่า เครื่องให้บริการที่จัดตั้งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและบริภัณฑ์ของบริการนั้น

มาตรา 51 กำหนดห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หากฝ่าฝืนมีโทษทางอาญาปรับไม่เกินห้าหมื่นบาทและจำคุกไม่เกินสิบปี ตามมาตรา 79 และมาตรา 52 กำหนดให้การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวงเช่นเดียวกับสนามบิน

เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1.ประเภททัศนวิสัย (Visual Aids) 2.ประเภทวิทยุสื่อสาร (Aeronautical Communication Equipment) 3. ประเภทวิทยุช่วยเดินอากาศ (Air Navigation Radio Aids)³⁰

2.2.4.5 เส้นทางบินและสิทธิในเส้นทางบิน

ในการประกอบกิจการขนส่งทางอากาศนั้น เส้นทางการบินหรือเส้นทางบินเป็นปัจจัยสำคัญที่สายการบินใช้ในการให้บริการแก่ผู้โดยสาร หรือผู้ส่งสินค้า เส้นทางบินของแต่ละสายการบินจะกำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 เส้นทางการบินแบ่งเป็นเส้นทางการบินแบบประจำและเส้นทางการบินแบบไม่ประจำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก. เส้นทางการบินแบบประจำ

เส้นทางการบินแบบประจำแบ่งได้เป็นเส้นทางการบินประจำระหว่างประเทศ และเส้นทางการบินประจำภายในประเทศ ดังนี้

(1) เส้นทางการบินแบบประจำระหว่างประเทศ

ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศหรือสายการบินของไทยที่มีสิทธิในการให้บริการในเส้นทางการบินประจำระหว่างประเทศได้นั้น จะต้องเป็นสายการบินที่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบประจำระหว่างประเทศ โดยกำหนดเส้นทางไว้ในใบอนุญาตที่ออกให้ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่

³⁰ สมชาย พิพุทธวัฒน์, คำอธิบายกฎหมายการเดินอากาศ, เอกสารประกอบการบรรยาย วิชากฎหมายการเดินอากาศ, สถาบันการบินพลเรือน, ม.ป.พ., หน้า 16.

58 และสายการบินนั้นต้องมีฐานะเป็น "สายการบินที่กำหนด" (Designated Airline) ของประเทศไทยด้วย³¹ จึงจะสามารถใช้สิทธิในการบินแบบประจำไปยังต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตตามข้อตกลงระหว่างประเทศในการแลกเปลี่ยนสิทธิการบิน

(2) เส้นทางการบินแบบประจำภายในประเทศ

ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศหรือสายการบินของไทยที่มีสิทธิในการให้บริการในเส้นทางการบินประจำภายในประเทศได้นั้น จะต้องเป็นสายการบินที่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบประจำภายในประเทศ โดยกำหนดเส้นทางไว้ในใบอนุญาตที่ออกให้ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 และเส้นทางที่กำหนดจะเป็นไปตามนโยบายที่ประกาศไว้ใน ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง นโยบายการบินสำหรับสายการบินภายในประเทศ ประกาศ ณ วันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2544³² โดยรายละเอียดของประกาศดังกล่าวจะได้กล่าวในหัวข้อ 1.4 ต่อไป

³¹ ในปี พ.ศ. 2518 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามข้อเสนอแนะของคณะที่ปรึกษาฝ่ายเศรษฐกิจของนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518 ว่าในการบินระหว่างประเทศไทยควรให้มีบริษัทการบินแห่งชาติเพียงบริษัทเดียว และต่อมา เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2521 คณะรัฐมนตรีได้ยืนยันมติปี พ.ศ. 2518 ว่าสายการบินของรัฐ (บ.การบินไทย จำกัด) เท่านั้นเป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศ ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2538 เห็นชอบให้ยกเลิกมติเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2521 และอนุมัติให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สอง โดยในปี พ.ศ. 2539 กระทรวงคมนาคมได้ออกใบอนุญาตให้แก่ บริษัทไทยขนส่งสินค้าทางอากาศ จำกัด ทำการบินขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ แบบประจำทั้งภายในและระหว่างประเทศ และในปี พ.ศ. 2540 ได้ออกใบอนุญาตให้แก่ บริษัทเอนเจิล แอร์ไลน์ จำกัด ทำการบินขนส่งคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ แบบประจำทั้งภายในและระหว่างประเทศ ตามตารางการบินที่ได้รับอนุญาตโดยทางราชการให้หนังสือยืนยันว่าบริษัทได้รับสิทธิทำการบินได้เช่นเดียวกับบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

³² นโยบายดังกล่าวได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศภายในประเทศไว้ดังต่อไปนี้

1. ผู้ประกอบการที่เสนอขอให้บริการในเส้นทางบินสายหลัก และ/หรือ เส้นทางบินสายรอง จะต้องจัดสรรการให้บริการในเส้นทางบินสายย่อย ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่ทางราชการกำหนด
2. กระทรวงคมนาคมจะให้ความคุ้มครองผู้ประกอบการในเส้นทางบินสายใหม่ ซึ่งยังไม่มี การให้บริการ โดยมีให้ผู้ประกอบการรายอื่นเข้ามาบริการในเส้นทางบินดังกล่าวเป็นระยะเวลาห้าปี นับแต่วันที่ได้รับอนุญาตเส้นทางบิน ทั้งนี้ ในช่วงสามปีแรกนับแต่วันที่เริ่มประกอบการ ทางราชการ

ข. เส้นทางบินแบบไม่ประจำ

เส้นทางการบินแบบไม่ประจำแบ่งออกเป็นเส้นทางบินไม่ประจำระหว่างประเทศและเส้นทางบินแบบไม่ประจำภายในประเทศ

(1) เส้นทางการบินแบบไม่ประจำระหว่างประเทศ

ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศหรือสายการบินของไทยที่มีสิทธิในการให้บริการในเส้นทางบินแบบไม่ประจำระหว่างประเทศได้นั้น จะต้องเป็นสายการบินที่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบไม่ประจำระหว่างประเทศโดยกำหนดเส้นทางไว้ในใบอนุญาตที่ออกให้ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ซึ่งสายการบินที่จะได้รับอนุญาตไม่จำเป็นต้องเป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศ โดยอาจเป็นสายการบินเอกชนก็ได้

(2) เส้นทางการบินแบบไม่ประจำภายในประเทศ

ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศหรือสายการบินของไทยที่มีสิทธิในการให้บริการในเส้นทางบินแบบไม่ประจำภายในประเทศได้นั้น จะต้องเป็นสายการบินที่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบไม่ประจำภายในประเทศโดยกำหนดเส้นทางไว้ในใบอนุญาตที่ออกให้ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 โดยการให้บริการในเส้นทางการบินไม่ประจำภายในประเทศนี้ คือการบินเช่าเหมา และ แท็กซี่ทางอากาศ (Air Taxi)

2.2.5 โครงสร้างรายได้ / รายจ่าย ของกิจการขนส่งทางอากาศ

1. โครงสร้างรายได้

รายได้ที่สำคัญของกิจการขนส่งทางอากาศมีโครงสร้าง ดังนี้

ก. รายได้จากกิจการขนส่ง ได้แก่ ค่าโดยสาร ค่าระวางขนส่ง ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ ค่าน้ำหนักส่วนเกิน ค่าการบินพิเศษ และค่าให้เช่าเครื่องบิน

จะติดตามและวิเคราะห์ผลการให้บริการของผู้โดยสารทุก ๆ ระยะเวลาหนึ่งปี หากผู้ประกอบการไม่ได้พัฒนาบริการการบินให้เพียงพอต่อความต้องการของสาธารณชน หรือตามคำสั่ง คำแนะนำของทางราชการ หรือเมื่อเส้นทางบินนั้นได้พัฒนาให้เป็นเส้นทางบินสายหลักแล้ว กระทรวงคมนาคมจะยกเลิกความคุ้มครองดังกล่าวก่อนกำหนด และ/หรือ ให้ผู้ประกอบการรายอื่นเข้ามาให้บริการในเส้นทางบินดังกล่าวได้

ข. รายได้จากกิจการอื่น และบริษัทย่อย (ถ้ามี) เช่น ครีวการบิน โรงแรม
โรงซ่อมอากาศยาน รถรับส่งผู้โดยสาร การจัดการและบริการภาคพื้นดิน การจำหน่ายสินค้าบน
เครื่องบิน ร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ร้านจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี ฯลฯ

ค. รายได้อื่น ๆ

2. โครงสร้างค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายที่สำคัญของกิจการขนส่งทางอากาศมีโครงสร้าง ดังนี้

ก. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ได้แก่ เงินเดือนและค่าใช้จ่ายของพนักงาน
บนเครื่องบิน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น ค่าประกันภัยเครื่องบิน ค่าฝึกอบรมพนักงานบน
เครื่อง ค่าใช้จ่ายในการให้บริการผู้โดยสาร และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินอื่น ๆ

ข. ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องบินและเครื่องยนต์ ได้
แก่ ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าเสื่อมราคา (ค่าเสื่อมราคาเครื่องบินและเครื่องยนต์ และ
ค่าเสื่อมราคาภาคพื้นดิน)

ค. ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด ได้แก่ ค่าตัวแทนจำหน่ายหน้าจำหน่ายบัตร
โดยสาร และ ค่าโฆษณา ประชาสัมพันธ์

ง. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบริการภาคพื้นดิน

จ. ค่าใช้จ่ายสถานีและภาคพื้นดิน ได้แก่ ค่าธรรมเนียมขึ้น / ลง ที่จอด
และ ที่เก็บอากาศยาน ค่าบริการสื่อสารจราจรทางอากาศ และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ

ฉ. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั่วไป ได้แก่ เงินเดือนพนักงาน ค่า
สาธารณูปโภค เงินสมทบเข้ากองทุนต่าง ๆ ค่าพัสดุ อุปกรณ์ ครุภัณฑ์ สำนักงาน ค่าเสื่อมราคา
ทรัพย์สินสำนักงาน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่น ๆ

2.2.6 โครงสร้างการลงทุนและแหล่งที่มาของเงินลงทุนของกิจการขนส่งทางอากาศ

ในยุคแรกผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางอากาศจะเป็นรัฐบาลของแต่ละประเทศ
เนื่องจากกิจการขนส่งทางอากาศมีลักษณะของกิจการซึ่งต้องใช้เงินลงทุนสูง (Intensive Capital)
ต้องลงทุนอย่างต่อเนื่อง ต้องใช้ความรู้ความสามารถและเทคโนโลยีระดับสูง และเป็นกิจการที่มีความ
เสี่ยงในการประกอบกิจการสูง ดังนั้นเอกชนจึงไม่มีศักยภาพเพียงพอที่จะประกอบกิจการได้
แต่ในยุคต่อมาเมื่อภาคเอกชนมีความเข้มแข็งทางการเงิน มีเทคโนโลยีและความรู้ความสามารถ
มากขึ้น เอกชนจึงเริ่มเข้ามาประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ โดยเริ่มจากการเข้ามาประกอบ
กิจการในลักษณะเสริมการให้บริการของกิจการของรัฐ จนกลายเป็นการประกอบกิจการใน

ลักษณะแข่งขันกับกิจการของรัฐ ในปัจจุบันรัฐบาลหลายประเทศซึ่งเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศต่างมีแนวโน้มที่จะแปรรูปกิจการของตน (Privatization) โดยการขายหุ้นให้แก่ภาคเอกชนเพื่อให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมประกอบกิจการ หรือขายกิจการทั้งหมดให้แก่ภาคเอกชน ดังนั้นแนวโน้มของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศในอนาคต จะเป็นภาคเอกชนมากขึ้นเรื่อย ๆ

2.2.6.1 การลงทุนในกิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งทางอากาศเป็นกิจการที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงเนื่องจากมีต้นทุนของการประกอบกิจการคิดเป็นมูลค่ามหาศาล ต้นทุนของกิจการได้แก่ การลงทุนในทรัพย์สินถาวรที่ใช้เพื่อการผลิตสินค้าและบริการรวมทั้งการลงทุนอื่นๆ, ค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการและค่าใช้จ่ายอื่นๆ เป็นต้น ส่วนมูลค่าการลงทุนของกิจการขนส่งทางอากาศ มีมูลค่าคิดเป็นจำนวนมหาศาล โดยจะเห็นได้จากตัวอย่างของมูลค่าการลงทุนของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศของไทย ในปีงบประมาณ 2544 บริษัทฯ ลงทุนในสินทรัพย์ถาวรเป็นเงินทั้งสิ้น 4,751 ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นเงินลงทุนในอุปกรณ์การบินจำนวน 1,854 ล้านบาท ส่วนที่เหลือเป็นการลงทุนในที่ดิน การก่อสร้าง และปรับปรุงอาคาร เครื่องบินฝึกจำลอง คอมพิวเตอร์ พาหนะ และอุปกรณ์การซ่อมบำรุงเครื่องบิน³³

2.2.6.2 แหล่งที่มาของเงินลงทุนในการดำเนินกิจการ

ในการประกอบกิจการทางธุรกิจต่าง ๆ ไม่ว่าจะประกอบธุรกิจประเภทใด ซึ่งรวมทั้งการประกอบกิจการขนส่งทางอากาศด้วยนั้นต่างจะต้องอาศัยเงินลงทุนเพื่อใช้ในการดำเนินกิจการ โดยเงินลงทุนดังกล่าวมีที่มาจากแหล่งต่าง ๆ ³⁴ ดังต่อไปนี้

1. เงินลงทุนจากแหล่งภายใน คือการใช้เงินลงทุนจากส่วนที่เป็นทุน (equity) ของกิจการ อันได้แก่

ก. การนำเงินในส่วนที่เป็นกำไรสะสมของกิจการมาใช้

³³ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), รายงานประจำปีงบประมาณ 2544, หน้า 21.

³⁴ สุรีณา วินัยสถาพร, "ประเด็นกฎหมายในการจัดทำหลักประกันแก่สถาบันการเงินสำหรับการกู้ยืมเงินเพื่อพัฒนาโครงการอุตสาหกรรม", (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตมหาวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537), หน้า 4.

ข. การออกหุ้นเพิ่มทุนโดยการขายหุ้นให้แก่นักลงทุน

ค. การนำค่าเสื่อมราคาสะสมมาใช้

ง. การนำสินทรัพย์ของกิจการไปใช้ประโยชน์

2. เงินลงทุนจากแหล่งภายนอก คือ การหาเงินลงทุนโดยการก่อหนี้ (debt) ให้กิจการ หรือวิธีการต่าง ๆ ตามความเหมาะสม ได้แก่

ก. การก่อหนี้โดยการกู้ยืมจากแหล่งเงินทุนในระบบ (organized market) เช่น ธนาคารพาณิชย์ ธนาคารเพื่อการลงทุน บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ บริษัทประกันภัย เป็นต้น

ข. การก่อหนี้โดยกู้ยืมจากประชาชนโดยตรง เช่น การออกหุ้นกู้ หรือ พันธบัตรธุรกิจมาจำหน่ายแก่ประชาชน

ค. การก่อหนี้โดยการกู้ยืมเงินจากแหล่งเงินทุนนอกระบบ (unorganized market)

ง. การก่อหนี้เพื่อจัดหาสินค้าประเภททุน ให้แก่กิจการโดยรูปแบบ Asset-based financing

2.3 สภาวะการขนส่งทางอากาศในปัจจุบัน

2.3.1 สภาวะการขนส่งทางอากาศของโลกในปัจจุบัน

การขนส่งทางอากาศมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจและสังคมโลกเพราะเป็นบริการขนส่งที่มีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น โดยเฉพาะในภาวะปัจจุบันที่ประเทศต่าง ๆ มีการคมนาคมติดต่อกันมากขึ้น ส่งผลให้การขนส่งทางอากาศของโลกขยายตัวเพิ่มขึ้นตลอดเวลา ซึ่งภูมิภาคที่การขนส่งทางอากาศขยายตัวมากที่สุดคือภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สภาวะการขนส่งทางอากาศของโลกมีดังนี้³⁵

1. การขนส่งทางอากาศในปัจจุบันได้แบ่งการจราจรตามจุดที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของภูมิภาคต่าง ๆ รวม 6 ภูมิภาค คือ อัฟริกา เอเชีย-แปซิฟิก ยุโรป ตะวันออกกลาง อเมริกาเหนือ และ ลาตินอเมริกา-คาริเบียน

³⁵ รศ.ดร.ศุภชัย ยาวะประภาส และคณะ, แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย, เอกสารวิจัยสถาบันการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, พ.ศ.2538, หน้า 1-5.

2. ภูมิภาคที่มีแนวโน้มที่จะมีสถิติปริมาณการขนส่งทางอากาศทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจำนวนสูงสุด และมีการขยายตัวทางการจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว มาตลอด คือ ภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก

3. การขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก เจริญเติบโตอย่างรวดเร็วมาก ในช่วงเวลา 10 ปี (พ.ศ.2528-2538) และการขนส่งสินค้ามีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 30 % การเจริญเติบโตของการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้กำลังเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

4. การคาดคะเนอัตราการเจริญเติบโตทางการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ตั้งแต่ช่วงปี ค.ศ. 1992-2002 พบว่าภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก จะเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารสูงสุด

4.1 ในด้านปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร ภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกจะมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยถึงปีละประมาณ 8.5 % โดยในปี ค.ศ. 2003 ภูมิภาคนี้จะมีผู้โดยสารมากถึง 34 % ของผู้โดยสารทั่วโลก

4.2 ในด้านปริมาณการขนส่งสินค้า ภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกจะมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยปีละประมาณ 9.5 % โดยในปี 2003 ภูมิภาคนี้จะมีปริมาณสินค้ามากถึง 39 % ของสินค้าทั่วโลก

5. ผลจากการใช้เครื่องบินพาณิชย์ 4 ลำ ก่อวินาศกรรมในสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2001 ทำให้การขนส่งทางอากาศรวมทั้งอุตสาหกรรมการบินอื่น ๆ ต้องเผชิญกับวิกฤตการณ์ร้ายแรงอีกครั้งหนึ่งนับจากวิกฤตการณ์น้ำมันในช่วงปี ค.ศ. 1970 และสงครามอ่าวเปอร์เซีย ในปี ค.ศ. 1991 ความเชื่อมั่นของผู้โดยสารด้านความปลอดภัยในการเดินทางทางอากาศถูกสั่งคลอน ยอดการเดินทางของผู้โดยสารสายการบินในสหรัฐฯ ลดลง 35 % ในขณะที่สายการบินอื่น ๆ ทั่วโลกลดลง 20-25 % ³⁶ เหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อการบินซึ่งทำให้บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศต่างได้รับผลกระทบต่อการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและสินค้าที่ขนส่งและการที่จะต้องเสียค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมหาศาลเพื่อให้ครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดจากการก่อวินาศกรรมการขนส่งทางอากาศในลักษณะเดียวกับเหตุการณ์เดือนกันยายน 2001 อย่างไรก็ตามผลกระทบดังกล่าวเป็นเพียงเหตุการณ์หนึ่งเช่นเดียวกับเหตุการณ์อื่น ๆ ที่ผ่านมาก็ส่งผลกระทบต่อกิจการขนส่งทางอากาศในช่วงเวลาหนึ่ง และเมื่อเข้าสู่ภาวะปกติปริมาณความต้องการในการขนส่งทางอากาศก็จะเป็นไปตามที่คาดคะเนไว้

³⁶ กรมการบินพาณิชย์ , ข่าวสารการบินรอบโลก, {online}, 2002, Available from : www.dca.go.th

2.3.2 สภาวะการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

สภาวะการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในปัจจุบัน สามารถพิจารณาได้จากจำนวนอากาศยานที่ใช้ในกิจการขนส่งทางอากาศ จำนวนท่าอากาศยานหรือสนามบิน จำนวนผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางอากาศ และ สภาวะกิจการขนส่งทางอากาศในปัจจุบัน

2.3.2.1 อากาศยานที่ใช้ในกิจการขนส่งทางอากาศ

จำนวนอากาศยานที่ใช้ในกิจการขนส่งทางอากาศที่จดทะเบียนจนถึงเดือนมีนาคม 2545 มีจำนวนทั้งสิ้น 123 ลำ³⁷ แบ่งเป็นอากาศยานของผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางอากาศต่าง ๆ ดังนี้

-บริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน	82 ลำ
-บริษัท ไทยเอเวียชั่น เซอร์วิส จำกัด	9 ลำ
-บริษัท แอร์อันดามัน จำกัด	5 ลำ
-บริษัท ภูเก็ต แอร์ไลน์ จำกัด	1 ลำ
-บริษัท โอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ จำกัด	2 ลำ
-บริษัท พี.บี. แอร์ จำกัด	3 ลำ
-บริษัท บางกอกแอร์เวย์ จำกัด	11 ลำ
-บริษัท ไทยฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด	4 ลำ
-บริษัท ไทยฟลายอิง เฮลิคอปเตอร์ จำกัด	1 ลำ
-บริษัท สกายอายส์ จำกัด	1 ลำ
-บริษัท สยาม แลนด์ ฟลายอิง จำกัด	2 ลำ
-บริษัท ซีซัง ฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด	2 ลำ
-บริษัท สยาม จี เอ จำกัด	1 ลำ
รวม	124 ลำ

³⁷ ข้อมูลจาก ฝ่ายทะเบียนและใบอนุญาต กองควบคุมความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ, มีนาคม 2545

2.3.2.2 ท่าอากาศยานในประเทศไทย

ท่าอากาศยานหรือสนามบินที่เปิดให้บริการแก่อากาศยานและคนโดยสารในเชิงพาณิชย์มีทั้งท่าอากาศยานที่อยู่ในความควบคุมดูแลของกรมการบินพาณิชย์ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เอกชน และทหาร โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ท่าอากาศยานที่อยู่ในความควบคุมดูแลของกรมการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน มีทั้งสิ้น 26 แห่ง กระจายอยู่ตามจังหวัดต่าง ๆ ในทุกภูมิภาค ดังนี้

1) ภาคเหนือ ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่สอด ตาก แม่ฮ่องสอน ลำปาง แพร่ น่าน และพิษณุโลก

2) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ขอนแก่น สกลนคร เลย นครราชสีมา นครพนม อุดรธานี บุรีรัมย์ เพชรบูรณ์ และร้อยเอ็ด

3) ภาคใต้ ได้แก่ ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง ชุมพร ระนอง หัวหิน (ประจวบคีรีขันธ์) สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช นราธิวาส และปัตตานี

2. ท่าอากาศยานที่อยู่ภายใต้การดูแลของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) มีทั้งสิ้น 5 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และ ท่าอากาศยานเชียงราย

3. ท่าอากาศยานเอกชน ที่เปิดให้บริการสาธารณะ มี 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานสมุย และท่าอากาศยานสุโขทัย (บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด)

4. สนามบินที่อยู่ในความดูแลของทหารที่ใช้ในกิจการการบินเชิงพาณิชย์ คือ สนามบินนานาชาติระยอง-อู่ตะเภา (กองทัพเรือ)

ในปี 2548 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สนามบินหนองงูเห่า) ซึ่งอยู่ในความดูแลของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะเปิดให้บริการแทนท่าอากาศยานกรุงเทพ

2.3.2.3 จำนวนผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศไทย

ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศของไทยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ตามประกาศคณะปฏิวัติที่ 58 ประกาศ ณ วันที่ 26 มกราคม 2515 (ปว. 58) ปัจจุบันมีจำนวน 25 ราย แบ่งเป็นผู้ประกอบการของรัฐ 1 ราย และเอกชน 24 ราย ซึ่งมีทั้งผู้ประกอบการประเภทที่ให้บริการแบบประจำมีกำหนดภายในประเทศ และระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราวทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทำการบินโดยใช้อากาศยานปีกแข็ง เฮลิคอปเตอร์ หรือบอลูน ขนส่งคนโดยสาร สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระและ

ชมภูมิประเทศ ทำแผนที่ ถ่ายภาพ ฯลฯ โดยรายชื่อและรายละเอียดของผู้ประกอบกิจการที่ได้รับอนุญาต คู่มือใน ภาคผนวก ก.

2.3.2.4 กิจการขนส่งทางอากาศในปัจจุบัน

กิจการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในปัจจุบัน มีรายละเอียดในเรื่องที่สำคัญ ซึ่งเกี่ยวกับสิทธิการบิน สายการบิน และการให้บริการการบิน ดังนี้

1. ปัจจุบันประเทศไทยได้ทำการเจรจาแลกเปลี่ยนสิทธิการบินกับประเทศต่าง ๆ โดยมีการทำข้อตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิการบินจำนวนทั้งสิ้น 93 ฉบับ

2. มีสายการบินต่างประเทศบินเข้ามายังประเทศไทยเป็นประจำ จำนวน 74 สาย มีเที่ยวบินจำนวน 666 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ แบ่งเป็นเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร 600 เที่ยวบิน และขนส่งสินค้า 66 เที่ยวบิน³⁸ ในขณะที่ประเทศไทยมีสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการการบินระหว่างประเทศ คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ทำการบินไปยัง 73 เมือง 34 ประเทศ ใน 4 ทวีป ซึ่งขยายเครือข่ายเส้นทางบินร่วมกับสายการบินพันธมิตรทั้งสิ้น 104 เมือง 45 ประเทศ ใน 5 ทวีป³⁹ และมีสายการบินเอกชนทำการบินระหว่างประเทศ คือ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด, บริษัท เอนเจิล แอร์ไลน์ จำกัด, บริษัท ไทยฟลายอิง เซอร์วิซ จำกัด, และบริษัท ไทยขนส่งสินค้าทางอากาศ จำกัด

3. สำหรับการให้บริการการบินภายในประเทศ แบ่งลักษณะการให้บริการออกเป็นการบินแบบประจำ, การบินเช่าเหมาลำด้วยเครื่องบิน, และการบินแบบเช่าเหมาลำด้วยเฮลิคอปเตอร์ และบอลลูน โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1 การบินแบบประจำ มีบริษัทการบินหรือสายการบินแบบประจำภายในประเทศ 8 บริษัท คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด, บริษัท เอนเจิล แอร์ไลน์ จำกัด, บริษัท โอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ จำกัด, บริษัท พีบีแอร์ จำกัด, บริษัท ไทยขนส่งสินค้าทางอากาศ จำกัด, บริษัท แอร์ อันดามัน จำกัด, และ บริษัท ภูเก็ต แอร์ไลน์ จำกัด

³⁸ ข้อมูลจาก ฝ่ายความตกลงและเจรจา กองควบคุมกิจการเดินอากาศ กรมการบินพาณิชย์, กรกฎาคม 2545

³⁹ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), เรื่องเดียวกัน, หน้า 12.

3.2 การบินแบบไม่ประจำ แบ่งเป็นการบินแบบเช่าเหมาลำด้วย เครื่องบิน การบินแบบเช่าเหมาลำด้วยเฮลิคอปเตอร์ และการบินโดยบอลลูน

1) การบินแบบเช่าเหมาลำด้วยเครื่องบิน มีผู้ประกอบการ 16 บริษัท ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด, บริษัท เอนเจิล แอร์ไลน์ จำกัด, บริษัท โอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ จำกัด, บริษัท พีบีแอร์ จำกัด, บริษัท แอร์ อันดามัน จำกัด, บริษัท ภูเก็ต แอร์ไลน์ จำกัด, บริษัท ไทยฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด, บริษัท สกาย อายส์ จำกัด, บริษัท เซาท์อีสท์แอร์ จำกัด, บริษัท แอร์ พีเพิล อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด, บริษัท เอ็ม พี เอ จำกัด, บริษัท สยามแลนด์ ฟลายอิง จำกัด, บริษัท สยามแอร์ สปอร์ตส์ จำกัด, บริษัท ไทยขนส่งสินค้าทางอากาศ จำกัด, และ บริษัท สยาม จีเอ จำกัด

2) การบินแบบเช่าเหมาลำด้วยเฮลิคอปเตอร์ มีผู้ประกอบการ 7 บริษัท ได้แก่ บริษัท ไทยฟลายอิง เฮลิคอปเตอร์ เซอร์วิส จำกัด, บริษัท สีซิง ฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด, บริษัท ไทย ออฟชอร์ เฮลิคอปเตอร์ เซอร์วิส จำกัด, บริษัท ไทยคูก้า เฮลิคอปเตอร์ แอนด์ ปีโตรเลียม เซอร์วิส จำกัด, บริษัท ไทย เอเวจัน เซอร์วิส จำกัด, บริษัท มงกุฏ วัฒนะ จำกัด (มหาชน), บริษัท คูลแมน คอร์ปอเรชั่น จำกัด

3) การบินแบบเช่าเหมาลำด้วยบอลลูน มีผู้ประกอบการ 2 บริษัท คือ บริษัท ทรอปพิคัล บอลลูน จำกัด และบริษัท มาสเตอร์ แอด จำกัด

2.4 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการสภาวะการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

2.4.1 ศักยภาพในการขนส่งทางอากาศของไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพด้านการขนส่งทางอากาศสูงเมื่อพิจารณาจากข้อได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ของประเทศ โดยที่สภาพภูมิศาสตร์และศักยภาพทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย พิจารณาได้จากประเด็นดังต่อไปนี้⁴⁰

1. ประเทศไทยมีสถานที่ตั้งเหมาะสมในด้านภูมิศาสตร์การบินระหว่างประเทศ โดยเฉพาะท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ซึ่งมีความเหมาะสมในการเป็นจุดแวะพักในการเดินทางระหว่างตะวันออกไกล ตะวันออกกลาง ยุโรป และคาบสมุทรมอินเดีย คู่แข่งของประเทศไทยในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่สำคัญคือ ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าในลำดับที่สูงกว่าประเทศไทย แต่จากการวิเคราะห์สภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์แล้วพบว่า ประเทศไทยมีที่ตั้งที่ได้เปรียบกว่าสิงคโปร์ เพราะตั้งอยู่บนจุดที่เป็นศูนย์กลางของเอเชีย

⁴⁰ รศ.ดร.ศุภชัย ยาวะประภาษ และคณะ, อ้างแล้ว, หน้า 1-10

อาคเนย์ และจากข้อเท็จจริงที่ปรากฏ พบว่า สนามบินกรุงเทพมีระยะทางบินที่เชื่อมต่อกับทวีปสำคัญ ๆ (ยกเว้น ออสเตรเลีย) สั้นกว่าสิงคโปร์ทั้งสิ้น ปัจจุบันสายการบินต่างประเทศหลายสาย ซึ่งทำการบินมาจากทิศตะวันออกของประเทศไทยเพื่อไปยังคาบสมุทรอินเดียหรือตะวันออกกลาง และจากทิศตะวันตกของประเทศไทยไปยังตะวันออกไกลหรือออสเตรเลีย ซึ่งใช้สนามบินกรุงเทพเป็นจุดแวะพักเสมอ ดังนั้น ท่าอากาศยานกรุงเทพจึงมีสายการบินต่างประเทศขึ้น/ลง ถึงกว่า 74 สายการบิน โดยผู้วิจัยโครงการ Airport System Master Plan in Thailand (ASMP) ได้คาดคะเนปริมาณผู้โดยสารขึ้น/ลง ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพในปี ค.ศ. 2005 จะเป็น 43 ล้านคน และปี ค.ศ. 2010 จะเป็น 58 ล้านคน

2. ปัจจุบันประเทศไทยมีท่าอากาศยานสากล (สนามบินศุลกากร) นอกจากกรุงเทพ คือ ภูเก็ต หาดใหญ่ เชียงใหม่ เชียงราย อุตะภา อุดรธานี พิษณุโลก อุดรธานี ขอนแก่น นครราชสีมา นครพนม แม่ฮ่องสอน น่าน สุโขทัย ชุมพร หัวหิน ระนอง สุราษฎร์ธานี ตรัง กระบี่ สมุย ปัตตานี นราธิวาส ซึ่งสนามบินเหล่านี้กระจายอยู่ทั่วประเทศส่งผลให้เกิดความสะดวกสบายยิ่งขึ้นในการเดินทางเข้าออกประเทศไทยทางอากาศในอนาคตผู้โดยสารต่างชาติสามารถเดินทางเข้าสู่จุดหมายปลายทางได้โดยตรงโดยไม่ต้องผ่านท่าอากาศยานกรุงเทพ นอกจากนี้สนามบินเหล่านี้ยังมีที่ตั้งอยู่ใกล้ประเทศเพื่อนบ้านของไทย ซึ่งจะเกิดผลดีในการที่ประเทศใกล้เคียงใช้เป็น Gateway ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไปสู่ประเทศอื่นได้

3. ประเทศไทยมีแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติและศิลปวัฒนธรรม ซึ่งเป็นสิ่งดึงดูดให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ซึ่งปัจจุบันในปีหนึ่ง ๆ มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาไม่ต่ำกว่า 6 ล้านคน

ผลของการมีสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมของประเทศไทย ส่งผลให้รัฐบาลมีนโยบายที่มุ่งส่งเสริมและให้ความสำคัญต่อการคมนาคมขนส่งทางอากาศตลอดมา โดยรายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายของรัฐจะได้กล่าวในข้อ 2.4.3 ต่อไป

2.4.2 การเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยี

ปัจจุบันเทคโนโลยีด้านการบินได้รับการพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง ทั้งนี้เป็นเพราะอิทธิพลของการพัฒนาคอมพิวเตอร์ เรดาร์ ดาวเทียม และอุปกรณ์เครื่องช่วยในการเดินอากาศ ตลอดจนเครื่องมือที่ใช้ในการควบคุมการจราจรทางอากาศ ซึ่งได้รับการปรับปรุงพัฒนาอย่างรวดเร็ว

ความสามารถในการพัฒนาเทคโนโลยีทางการบินได้อย่างรวดเร็วและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกมีผลกระทบต่อพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยอย่างมาก เพราะความเจริญก้าวหน้าของการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยขึ้นอยู่กับการพัฒนาเทคโนโลยี ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดจากผลของการพัฒนาเทคโนโลยีทางการบิน คือ กรณีการควบคุมจราจรทางอากาศ ผลของการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการสื่อสาร ทำให้ระบบที่ใช้ในการสื่อสารและการควบคุมจราจรทางอากาศมีความทันสมัยและใช้เทคโนโลยีสูงมากยิ่งขึ้น ประเทศต่าง ๆ ในโลกต่างพยายามที่จะเร่งพัฒนาระบบการควบคุมจราจรทางอากาศที่ใช้ร่วมกันให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากที่สุด มิฉะนั้นจะไม่สามารถรองรับบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้

นอกจากเทคโนโลยีเกี่ยวกับเครื่องมือสื่อสารและจราจรทางอากาศรวมทั้งเครื่องช่วยในการเดินอากาศที่จะต้องมีการพัฒนาแล้ว รูปแบบและสมรรถนะของเครื่องบินก็จำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาโดยการใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์มาแทนที่นักบิน ซึ่งทำให้เกิดเครื่องบินพาณิชย์หรืออากาศยานขนส่งแบบใช้นักบินเพียง 2 คน ที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จัดหามาใช้ทดแทนเครื่องบินเก่า เป็นต้น นอกจากนี้อิทธิพลของการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีดังกล่าวส่งผลให้ประเทศไทยจะต้องสร้างบุคลากรด้านการบินและพัฒนาบุคลากรให้ทันกับการเปลี่ยนแปลง มิฉะนั้นอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยได้⁴¹

2.4.3 แนวนโยบายการขนส่งทางอากาศของไทย

กิจกรรมการขนส่งระหว่างประเทศมีการขยายตัวขึ้นเป็นลำดับจนเข้าสู่ยุคของการแข่งขันและทวีความเข้มข้นขึ้นเรื่อย ๆ อันเกิดจากการเปิดเสรีการบินในประเทศต่าง ๆ การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจทั้งในระดับอนุภูมิภาคและระดับภูมิภาคที่มุ่งผลักดันให้มีการบินที่เสรีมากขึ้น และการแข่งขันเพื่อช่วงชิงความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องปรับแนวนโยบายการขนส่งทางอากาศให้เป็นเชิงรุกเพื่อช่วงชิงและรักษาตำแหน่งการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก โดยการนำแนวนโยบายการบินเสรีมาใช้เพื่อเปิดเสรีการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งการพิจารณาถึงนโยบายการบินเสรีควรได้มีการศึกษาถึงวิวัฒนาการของแนวนโยบายการบินหรือการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยนับแต่อดีตจนถึงปัจจุบันก่อน ดังต่อไปนี้

⁴¹ รศ.ดร.ศุภชัย ยาวะประมาณ และคณะ, อ้างแล้ว, หน้า 1-9.

วิวัฒนาการของนโยบายการขนส่งทางอากาศของไทย

นโยบายการขนส่งทางอากาศของไทยได้มีการพัฒนาขึ้นเป็นลำดับ หากศึกษาถึงนโยบายการขนส่งทางอากาศที่ผ่านมา พบว่าได้มีการพัฒนาขึ้นเรื่อย ๆ โดยสามารถแบ่งวิวัฒนาการของนโยบายการขนส่งทางอากาศออกได้เป็น 3 ยุค คือ

ยุคที่ 1 การใช้นโยบายการขนส่งทางอากาศแบบควบคุม (Regulation) (พ.ศ. 2465 – พ.ศ. 2543)

ในอดีตที่ผ่านมา นับตั้งแต่ที่กรมอากาศยาน กองทัพบก ได้นำเครื่องบินทหารมาดัดแปลงทำการบินขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์และคนโดยสารนั้น กิจกรรมขนส่งทางอากาศหรือกิจการการบินพาณิชย์ในประเทศไทยเป็นกิจการที่ผูกขาดโดยรัฐเป็นผู้ให้บริการแต่เพียงผู้เดียว เพราะรัฐบาลถือว่ากิจการขนส่งทางอากาศเป็นกิจการที่ต้องใช้เทคโนโลยีสูง และต้องควบคุมดูแลในเรื่องความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด ดังนั้น รัฐจึงได้ประกาศใช้กฎหมายการเดินอากาศฉบับแรก คือพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 ซึ่งได้มีการแก้ไขปรับปรุงเรื่อยมา และรัฐถือว่ากิจการการบินพาณิชย์เป็นกิจการสาธารณูปโภค (public utilities) ประเภทหนึ่ง โดยจะเห็นได้จากประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้ควบคุมการประกอบกิจการเดินอากาศฉบับสำคัญของประเทศไทย ซึ่งได้บัญญัติให้กิจการเดินอากาศเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค⁴² อันเป็นกิจการที่มีผลกระทบต่อความผาสุกของประชาชน ดังนั้น รัฐจึงต้องเข้ามาควบคุมการประกอบกิจการเดินอากาศหรือกิจการขนส่งทางอากาศอย่างเข้มงวดเพื่อรักษาประโยชน์ของประชาชน โดยห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐ⁴³ ประกอบกับการที่รัฐเป็นผู้ประกอบกิจการเดินอากาศนี้เอง รัฐจึงต้องคุ้มครองกิจการของตนเพื่อความอยู่รอดและปราศจากคู่แข่ง โดยห้ามสายการบินเอกชนทำการบินประเภทประจำมีกำหนดในเส้นทางที่สายการบินของรัฐทำการบิน (ซึ่งการให้บริการของสายการบินของรัฐค่อนข้างครอบคลุมในทุกภูมิภาคของประเทศ) ดังนั้นรัฐจึงวางนโยบายและใช้กฎหมายที่เข้มงวดในการควบคุมการบินพาณิชย์ของประเทศมาโดยตลอด รวมทั้งการกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งค่อนข้างเป็นการกีดกันการเข้าสู่ตลาดของสายการบินเอกชน ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศของประเทศ

⁴² ข้อ 3 กิจการดังต่อไปนี้ให้ถือว่าเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค

... (4) การเดินอากาศ

⁴³ ข้อ 4 “ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค เว้นแต่จะได้รับอนุญาต หรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี”

ยุคที่ 2 การใช้นโยบายผ่อนคลายการควบคุม (Deregulation) (พ.ศ. 2534 – พ.ศ. 2544)

ในช่วงเวลาต่อมาเมื่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมเปลี่ยนแปลงไป รัฐได้สังเกตเห็นถึงความสำคัญของการขนส่งทางอากาศที่มีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ส่งผลให้รัฐเปลี่ยนแนวนโยบายในการควบคุมการบินพาณิชย์ในประเทศ โดยการผ่อนคลายกฎระเบียบและเงื่อนไขต่าง ๆ ที่เอื้อประโยชน์ต่อเอกชนในการเข้าสู่ตลาดการขนส่งทางอากาศ เพราะการควบคุมอย่างเคร่งครัดนั้นไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างเพียงพอและเหมาะสม ดังนั้น รัฐจึงให้การสนับสนุนสายการบินของไทยที่มีสายการบินของรัฐ ให้เข้ามาดำเนินการให้บริการในลักษณะเสริมบริการของสายการบินของรัฐ ในลักษณะที่ไม่เป็นการแข่งขันกับสายการบินของรัฐ ซึ่งนโยบายดังกล่าวได้ส่งเสริมให้กิจกรรมการบินภาคเอกชนสามารถเกิดขึ้นและพัฒนาขยายตัวได้อย่างมั่นคงในเชิงส่งเสริมและเกื้อหนุนซึ่งกันและกันกับสายการบินของรัฐ โดยจะเห็นได้จาก ประกาศกระทรวงคมนาคม ณ วันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2534⁴⁴ ส่งผลให้การขนส่งทางอากาศโดยภาคเอกชนมีคุณภาพและบริการที่ได้มาตรฐานยิ่งขึ้น

ยุคที่ 3 การใช้นโยบายการเปิดเสรี (Liberalization)

เมื่อโลกเข้าสู่ยุคโลกาภิวัตน์ทุกประเทศทั่วโลกไม่สามารถปฏิเสธกระแสเศรษฐกิจเสรีได้ เกือบทุกประเทศทั่วโลกมีการเปิดเสรีในภาคการค้า การเงิน และการบริการระหว่างประเทศ ทำให้เกิดการแข่งขัน โดยมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเพื่อให้มีอำนาจต่อรอง ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องปรับตัวเพื่อให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้ โดยในส่วนของการบินขนส่งทางอากาศ รัฐบาลเริ่มหันมาใช้นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี การปรับเปลี่ยนแนวนโยบายดังกล่าวเกิดจากแรงผลักดันทั้งจากภายในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งแรงผลักดันภายในประเทศนั้น เกิดจากการที่การบินขนส่งทางอากาศเป็นโครงสร้างพื้นฐาน (infrastructure) อย่างหนึ่ง ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยเป็นรากฐานและปัจจัยในการพัฒนาและอำนวยความสะดวกให้กับการประกอบกิจกรรมประเภทอื่น เช่น การค้า การท่องเที่ยว เป็นต้น โดยที่เศรษฐกิจของ

⁴⁴ ประกาศกระทรวงคมนาคม ณ วันที่ 3 ธันวาคม 2534 เป็นประกาศเกี่ยวกับนโยบายการบินสำหรับสายการบินเอกชนภายในประเทศ ซึ่งเปิดโอกาสให้บริษัทการบินเอกชนสามารถเสนอการให้บริการในการเดินอากาศแบบประจำมีกำหนดในลักษณะเป็นการให้บริการเสริม (Feeder Service) ให้แก่สายการบินของรัฐ หรือให้บริการในเส้นทางที่สายการบินของรัฐเคยทำการบิน แต่ได้หยุดดำเนินการไปแล้ว หรือเป็นการให้บริการในเส้นทางที่สายการบินของรัฐไม่เคยทำการบิน

ประเทศไทยได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้ความต้องการในการขนส่งทางอากาศซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานของกิจการต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้า หรือการเดินทางท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นตามไปด้วย แต่สภาพการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยซึ่งถูกผูกขาดการให้บริการส่วนใหญ่โดยผู้ประกอบการของรัฐเพียงรายเดียวนั้นไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้นอย่างเพียงพอได้ นอกจากการบริการที่เพียงพอแล้ว การบริการที่มีประสิทธิภาพก็เป็นสิ่งที่ประชาชนผู้บริโภคควรได้รับด้วย โดยหากตลาดการบินพาณิชย์มีความเสรี มีการแข่งขันกันให้บริการระหว่างผู้ประกอบการหลาย ๆ ราย อย่างเสมอภาคกัน ประชาชนจะได้รับบริการที่ดีมีประสิทธิภาพและตรงกับความต้องการมากที่สุด

ส่วนแรงผลักดันจากต่างประเทศนั้น เกิดจากการที่การบินพาณิชย์ระหว่างประเทศมีความเสรีมากขึ้น โดยประเทศต่าง ๆ ได้จัดทำข้อตกลงในการเปิดเสรีการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ ทั้งในระดับทวิภาคี และพหุภาคี ซึ่งในอนาคตอันใกล้ประเทศไทยอาจต้องเปิดเสรีการบินพาณิชย์ให้กับต่างประเทศ เบื้องต้นในส่วนของ การเจรจาทวิภาคีเพื่อแลกเปลี่ยนสิทธิการบิน ซึ่งใช้หลักต่างตอบแทน (reciprocity) ในการเจรจา หากคู่เจรจาต้องการให้มีการเปิดเสรีเพื่อแลกเปลี่ยนสิทธิการบินซึ่งกันและกันประเทศไทยก็คงจะหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นจึงควรต้องเตรียมตัวให้พร้อมกับการแข่งขันกับสายการบินนานาชาติโดยการเพิ่มการแข่งขันภายในประเทศก่อน นอกจากนี้การที่ประเทศไทยมีสายการบินที่กำหนด (designated airline) หรือสายการบินแห่งชาติเพียงสายเดียว เป็นการสูญเสียโอกาสในการใช้สิทธิการบินที่มีอยู่ตามความตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิการบินกับต่างประเทศได้อย่างเต็มที่ และมีประสิทธิภาพ เนื่องจากบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เพียงสายการบินเดียว ไม่สามารถที่จะจัดสรรบริการให้เพียงพอต่อความต้องการได้ ทั้งที่ยังมีสิทธิการบินเหลือเป็นจำนวนมาก และยังก่อให้เกิดการเสียเปรียบในการแข่งขันกับสายการบินของประเทศคู่เจรจาและประเทศอื่นอีกด้วย

จากแรงผลักดันทั้งภายในประเทศและต่างประเทศดังกล่าว ส่งผลให้รัฐบาลหันมาใช้นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี โดยได้ปรับปรุงนโยบายอย่างเป็นรูปธรรมขึ้น โดยเริ่มจากการที่รัฐได้มีนโยบายให้จัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สอง ในปี พ.ศ. 2540 โดยพิจารณาจัดตั้งจากภาคเอกชน ให้สามารถประกอบกิจการแข่งขันกับสายการบินของรัฐได้อย่างเสมอภาค ซึ่งผู้ที่ได้รับอนุญาตคือ บริษัท เอนเจิล แอร์ไลน์ จำกัด⁴⁵

⁴⁵ กระทรวงคมนาคมออกใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศให้แก่บริษัท แองเจิล แอร์ไลน์ จำกัด (ซึ่งต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท เอนเจิล แอร์ไลน์ จำกัด) เลขที่ 3/2540

ส่วนการบินพาณิชย์ภายในประเทศรัฐบาลก็มีนโยบายสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศมากขึ้น ซึ่งนโยบายการเปิดเสรีเริ่มต้นชัดขึ้นเรื่อย ๆ นับตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนปี 2540⁴⁶ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณชน, ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือนของประเทศให้ก้าวหน้า, ขยายโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางอากาศภายในประเทศให้ครอบคลุมทุกท่าอากาศยาน, และเพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์จากท่าอากาศยานที่มีอยู่อย่างเต็มศักยภาพ โดยนโยบายการเปิดเสรีในเส้นทางบินภายในประเทศนี้ กระทรวงคมนาคมได้มีแนวความคิดในการปรับปรุงนโยบายการขนส่งทางอากาศแบบประจำภายในประเทศให้มีความเสรีมากยิ่งขึ้น โดยเปิดโอกาสให้สายการบินเอกชนบินทับเส้นทางการบินของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ โดยกำหนดนโยบายการเป็นขั้นตอน ดังนี้

ในช่วง 2 ปีแรก (นับตั้งแต่เดือนกันยายน 2541) สายการบินของรัฐและบริษัท เอนเจิล แอร์ไลน์ จำกัด จะได้รับความคุ้มครองเฉพาะ 3 เส้นทางหลักเท่านั้น คือ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ และ กรุงเทพฯ-ภูเก็ต แต่หากในช่วงเวลาที่ยังคุ้มครองสิทธิการบินในเส้นทางสายหลักดังกล่าวมีปริมาณการจราจรสูงในเส้นทางบินนั้น ๆ ก็จะสามารถอนุญาตให้สายการบินเอกชนอื่นเข้ามาทำการบินเสริมได้ ส่วนเส้นทางบินอื่น ๆ สายการบินเอกชนมีสิทธิทำการบินได้โดยไม่จำกัด

พ้นจากช่วง 2 ปีแรก จะเปิดเสรีทุกเส้นทางบิน นโยบายการเปิดเสรีในเส้นทางบินภายในประเทศ ดังกล่าว มีความหมายถึง การเข้าสู่ / ออกจาก ตลาดการบินเป็นไปโดยเสรี โดยสายการบินเอกชนมีสิทธิที่จะเข้ามาให้บริการบินได้ทุกเส้นทางไม่จำกัดจำนวน และสายการบินของรัฐก็มีสิทธิออกจากตลาดการบินได้อย่างเสรีเช่นกัน หากเป็นเช่นนี้อาจเกิดผลกระทบที่ตามมาภายหลังใช้นโยบายดังกล่าว คือ จะมีการเลือกประกอบการในเส้นทางบินที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก

ลงวันที่ 25 กันยายน 2540 อนุญาตให้ทำการบินขนส่งคนโดยสาร สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ แบบประจำ ได้ทั้งภายในและระหว่างประเทศ ตามตารางการบินที่ได้รับอนุญาต โดยทางราชการให้หนังสือ ยืนยันว่าบริษัทฯ ได้รับสิทธิทำการบินเช่นเดียวกันกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (ในขณะนั้นบริษัทการบินไทยฯ มีสิทธิทำการบินได้ทุกเส้นทาง ทั้งภายในและระหว่างประเทศโดยไม่มีข้อจำกัด)

⁴⁶ ฝ่ายเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ กองวิชาการขนส่งทางอากาศ กรมการบินพาณิชย์, “แนวทางการจัดสรรเส้นทางบินและการกำหนดอัตราค่าโดยสารเพื่อรองรับนโยบายการเปิดบินเสรีภายในประเทศ,” เอกสารประกอบการประชุม, มกราคม 2542

และมีกำไรเท่านั้น และไม่ประกอบการในเส้นทางบินที่มีจำนวนผู้โดยสารต่ำซึ่งทำให้ขาดทุนในการดำเนินงาน ส่งผลให้ระบบการขนส่งทางอากาศซึ่งถือเป็นบริการสาธารณะมีการให้บริการที่ไม่ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ รวมทั้งสนามบินพาณิชย์ภายในประเทศก็จะมีการใช้ประโยชน์อย่างไม่เต็มศักยภาพ สายการบินของรัฐจึงอาจต้องรับภาระในเส้นทางบินดังกล่าวต่อไป ดังนั้น รัฐบาลจึงจำเป็นต้องมีมาตรการเพื่อรองรับปัญหาดังกล่าวที่จะเกิดขึ้น เพื่อให้การเปิดเสรีดำเนินการอย่างค่อยเป็นค่อยไป จนกระทั่งสามารถเข้าสู่ภาวะการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ โดยมีการแข่งขันทั้งในด้านการให้บริการและราคาค่าโดยสารอย่างเสรีโดยปราศจากมาตรการควบคุมใด ๆ ของรัฐ⁴⁷

โดยมาตรการรองรับปัญหาดังกล่าว ปัจจุบันได้มีประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง นโยบายการบินสำหรับสายการบินภายในประเทศ ประกาศ ณ วันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2544 โดยได้ยกเลิกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง นโยบายการบินสำหรับสายการบินเอกชนภายในประเทศ ประกาศ ณ วันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2534 และกำหนดหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศของสายการบินเอกชน ซึ่งอาจเรียกได้ว่ามาตรการดังกล่าวเป็นการเปิดเสรีแบบมีเงื่อนไข โดยหลักเกณฑ์ดังกล่าว มีดังนี้

1. ผู้ประกอบการที่เสนอขอให้บริการในเส้นทางบินสายหลัก⁴⁸ และ/หรือ เส้นทางบินสายรอง⁴⁹ จะต้องจัดสรรการให้บริการในเส้นทางบินสายย่อย⁵⁰ ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์ที่ทางราชการกำหนด
2. กระทรวงคมนาคมจะให้ความคุ้มครองผู้ประกอบการในเส้นทางบินสายใหม่ ซึ่งยังไม่มีบริการ โดยมิให้ผู้ประกอบการรายอื่นเข้ามาบริการในเส้นทางบินดังกล่าว เป็นระยะเวลาห้าปี นับตั้งแต่วันที่ได้รับอนุญาตเส้นทางบิน ทั้งนี้ ในช่วงสามปีแรกนับแต่วันที่เริ่มประกอบการ ทางราชการจะติดตามและวิเคราะห์ผลการใช้บริการของผู้โดยสารทุก ๆ ระยะเวลาหนึ่งปี หากผู้ประกอบการไม่ได้พัฒนาให้เพียงพอต่อความต้องการของสาธารณชน หรือตามคำสั่ง หรือคำแนะนำของทางราชการ หรือเมื่อเส้นทางบินนั้นได้พัฒนาเป็นเส้นทางบินสายหลักแล้ว กระทรวง

⁴⁷ ฝ่ายเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ กองวิชาการขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ อ่างแล้ว.

⁴⁸ เส้นทางบินที่มีศักยภาพมาก โดยมีผู้โดยสารตามเส้นทางบิน มากกว่า 100,000 คน/ปี

⁴⁹ เส้นทางบินที่มีศักยภาพปานกลาง โดยมีผู้โดยสารตามเส้นทางบิน 10,000-100,000 คน/ปี

⁵⁰ เส้นทางบินที่มีศักยภาพต่ำ โดยมีผู้โดยสารตามเส้นทางบิน ต่ำกว่า 10,000 คน/ปี

คมนาคมจะยกเลิกความคุ้มครองดังกล่าวก่อนกำหนด และ/หรือ ให้ผู้ประกอบการรายอื่นเข้ามาให้บริการในเส้นทางบินดังกล่าวได้

และประกาศกระทรวงคมนาคมดังกล่าวยังได้กำหนดเงื่อนไขสำหรับผู้ประกอบกิจการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขาย ตามนโยบายของประกาศนี้ ไว้ดังนี้ คือ

1. บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) จะถอนการให้บริการในเส้นทางบินใด ๆ ที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ได้ต่อเมื่อ บริษัทสายการบินเอกชนมีความพร้อมและสามารถเข้ามาดำเนินการบริการต่อเนื่องได้ทันทีและความถี่ของเที่ยวบินมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการของสาธารณชน

2. บริษัทสายการบินผู้รับอนุญาต จะต้องจัดสรรให้มีการบริการในเส้นทางบินให้ครบทุกเส้นทางบินที่ได้รับอนุญาต หรือจะต้องจัดสรรให้มีการให้ครบเส้นทางบินสายหลักสายรอง และสายย่อย

3. กระทรวงคมนาคมสงวนสิทธิ์ที่จะเพิกถอนเส้นทางบินที่ได้รับอนุญาตกรณีบริษัทสายการบินที่ได้รับอนุญาตมิได้ดำเนินการภายในหกเดือน นับแต่วันที่ได้รับอนุญาต ทั้งนี้ เว้นแต่จะมีเหตุผลอันจำเป็นและสมควร

จากการศึกษาถึงวิวัฒนาการของแนวนโยบายการขนส่งทางอากาศของไทยตั้งแต่ยุคเริ่มต้นจนถึงปัจจุบัน จะเห็นได้ว่าแนวนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศในปัจจุบันเป็นไปในลักษณะส่งเสริมให้การขนส่งทางอากาศเป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพื่อแข่งขันกับต่างประเทศ ดังจะเห็นได้จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ต่อเนื่องกับฉบับที่ 9 ซึ่งในด้านการขนส่งทางอากาศ ได้วางแผนเพื่อเสริมสร้างสมรรถนะทางเศรษฐกิจให้มีความเข้มแข็ง มั่นคง และมีขีดความสามารถในการแข่งขันภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์อย่างมีประสิทธิภาพในระยะยาว แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 และ 9 ได้กำหนดแนวทางการดำเนินการไว้ ดังนี้⁵¹

1. พัฒนาสนามบินอุตะเกา

เพื่อให้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ให้มากขึ้น และสนับสนุนภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาศูนย์กลางการผลิตทางอุตสาหกรรมและการขนส่งทาง

⁵¹ สวัสดิ์ สิทธิวงศ์, นโยบายและทิศทางการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศ, เอกสารประกอบการบรรยายการสัมมนาประเมินสถานการณ์การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย, 13 มกราคม 2542, หน้า 2.

อากาศยานนานาชาติ (Global Transpark) เพื่อให้เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับโครงการศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในทวีปอื่น ๆ รวมทั้งการก่อสร้างศูนย์ซ่อมเครื่องบินลำตัวกว้าง เพื่อกระตุ้นให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่งทางอากาศ เช่น อุตสาหกรรมผลิตอะไหล่และอุปกรณ์อากาศยานต่าง ๆ มายังพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก

2. พัฒนาการขนส่งทางอากาศเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค กล่าวคือ

2.1. ก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่สองให้เปิดบริการได้ภายในปี 2547 ตลอดจนพัฒนาระบบเชื่อมโยงการขนส่งต่าง ๆ ระหว่างเมืองกับสนามบินให้มีความสะดวก เพื่อให้สนามบินแห่งใหม่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคที่สมบูรณ์แบบ

2.2. ประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ของสนามบินอู่ตะเภา

2.3. ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการจัดตั้งสายการบินแห่งชาติเพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ประชาชนด้านการขนส่งทางอากาศทั้งภายในและระหว่างประเทศ ตลอดจนวางแผนและส่งเสริมการเปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งของภาครัฐและเอกชนที่มีความเป็นไปได้ ให้เชื่อมโยงเมืองสำคัญ ๆ ของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.4. พัฒนาสนามบินภายในประเทศแห่งใหม่เพิ่มขึ้นตามความจำเป็นและเหมาะสมพร้อมไปกับการพัฒนาระบบโครงข่ายการขนส่งทางบก เชื่อมโยงสนามบินใหม่กับชุมชนขนาดใหญ่โดยรอบเพื่อให้สนามบินสามารถให้บริการประชาชนได้เป็นกลุ่มจังหวัด

2.5. เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการต่าง ๆ แก่ผู้โดยสารในการเดินทางเข้า-ออก จากท่าอากาศยาน ให้เกิดความสะดวกรบายแก่ประชาชนและเป็นมาตรฐานสากล

2.6. ประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค ได้แก่ กิจกรรมการท่องเที่ยว การจัดประชุมนานาชาติ และกิจกรรมกีฬาระหว่างประเทศ

2.5 การจัดหาอากาศยานของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ

2.5.1 อุปสงค์ของอากาศยานและความเจริญเติบโตของฝูงบิน

2.5.1.1 อุปสงค์ของอากาศยาน

ความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยี และความเข้มข้นของกระแสโลกาภิวัตน์ส่งผลให้กฎเกณฑ์ด้านการบินของรัฐ, กลยุทธ์ของสายการบิน, และความมีประสิทธิภาพของเครื่องบินและโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศมีบทบาทเกื้อกูลซึ่งกันและกัน ปัจจัยเหล่านี้มีผลให้อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศเกิดความต้องการอากาศยานเพื่อใช้ในกิจการและความต้องการบริการเสริมทางการบิน โดยมีการคาดการณ์ว่าในช่วง 20 ปีข้างหน้าสายการบินจะได้รับการส่งมอบอากาศยานใหม่จากผู้ผลิตอากาศยานมากกว่า 23,000 ลำ และจะมีความต้องการในบริการเสริมทางการบินคิดเป็นมูลค่าถึง 3.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ

ปัจจุบันฝูงบินของโลกประกอบไปด้วยอากาศยานหลากหลายรูปแบบ และอากาศยานเหล่านี้มีประสิทธิภาพที่แตกต่างกันออกไป ส่งผลให้สายการบินมีความสามารถในการเพิ่มความถี่ในการบินมากขึ้น และยังส่งผลให้จำนวนของท่าอากาศยานในเมืองต่าง ๆ ทั่วโลกเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศหรือสายการบินจะต้องจัดสรรเส้นทางบินให้เข้ากับแบบของอากาศยานในฝูงบินของตน ซึ่งเป็นกลยุทธ์ในการเพิ่มผลกำไรที่ดีที่สุดของสายการบิน

กระแสโลกาภิวัตน์ของอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศได้รับอิทธิพลมาจากการขยายตัวของเครือข่ายสายการบินต่าง ๆ ทั่วโลก ซึ่งเป็นสิ่งกระตุ้นให้ประเทศต่าง ๆ ปรับปรุงกฎหมายและกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ โดยหลายประเทศได้สร้างมาตรการเพื่อต่อต้านการกีดกันการแข่งขันภายในประเทศของตน นอกจากนี้สายการบินก็มีอิสระในการให้บริการมากขึ้น เช่น สามารถเลือกได้ว่าจะบินไปที่ใด การให้บริการที่ต้องจัดเตรียมให้แก่ผู้ให้บริการในแต่ละเที่ยวบินควรเป็นเท่าใด และจะคิดค่าบริการเท่าใด เป็นต้น มีสายการบินเสนอจะให้บริการในแบบ "Nonstop Flights" ไปยังเมืองต่าง ๆ ที่หลากหลายและปริมาณความถี่เพิ่มมากขึ้น ความหลากหลายของการให้บริการและการเปิดเสรีตลาดการเงินระหว่างประเทศที่มากขึ้นส่งผลให้สายการบินต้องมีความยืดหยุ่นต่อการบริหารจัดการฝูงบินของตนมากยิ่งขึ้น

อุปสงค์ต่ออากาศยานใหม่นั้นเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นและความต้องการที่จะหาอากาศยานใหม่เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นและเพื่อแทนที่อากาศยานเก่าที่ใช้งานจนถึงสุดอายุทางเศรษฐกิจ (economic life) การเติบโตของการจราจรทางอากาศเป็นผลมาจากความเจริญเติบโตของเศรษฐกิจเป็นสำคัญ และถูกเชื่อมโยงกับราคาต้นทุนที่แท้จริงของการขนส่งทางอากาศ ได้มีการคาดการณ์ไว้ว่าในช่วงเวลา 20 ปี ข้างหน้า อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศจะยังคงความเจริญเติบโตที่ยิ่งใหญ่อุตสาหกรรมหนึ่งของโลก จึงยังคงมีความต้องการอากาศยานใหม่ประมาณ 15,400 ลำ คิดเป็นมูลค่าประมาณ 1.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ครอบคลุมในช่วงปี ค.ศ. 2000–2019 และได้มีการคาดการณ์ว่าจำนวนการจราจรของผู้โดยสารที่เดินทางโดยอากาศยานจะเพิ่มขึ้นถึง 4.9 % ซึ่งเป็นอัตราเฉลี่ยต่อปี ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าจะมีอัตราความเจริญโดยเฉลี่ย 5.7 % ต่อปี และจำนวนอากาศยานใหม่สำหรับขนส่งคนโดยสารที่มีมากกว่า 70 ที่นั่ง จะมีการจัดส่งในช่วงสองทศวรรษหน้าประมาณ 14,700 ลำ ร่วมกับอากาศยานขนส่งสินค้าอีกมากกว่า 700 ลำ ในภาวะที่ปริมาณการจราจรทางอากาศและการแข่งขันของสายการบินต่าง ๆ ของโลกเพิ่มมากขึ้น จำนวนของสายการบินที่ให้บริการด้วยเครื่องบินขนาด 400 ที่นั่ง หรือมากกว่าจะเพิ่มจำนวนขึ้นถึง 1,235 สายการบิน ในปี ค.ศ. 2019 ในระหว่างนั้น 45% ของอากาศยานขนส่งสินค้าที่สร้างจากโรงงานจำนวน 700 ลำ ซึ่งเป็นอากาศยานขนาดใหญ่ที่มีน้ำหนักมากกว่า 80 ตัน จะถูกส่งมอบ⁵²

2.5.1.2 ความเจริญเติบโตของฝูงบิน (Fleet Growth)

ได้มีการคาดการณ์ว่าฝูงบินขนส่งหรือฝูงบินพาณิชย์ของโลกจะมีจำนวนอากาศยานมากขึ้นกว่าสองเท่าภายในปี ค.ศ.2021 โดยมีจำนวนอากาศยานขนส่งทั้งหมดถึง 32,495 ลำ ภายในช่วงระยะเวลา 20 ปีที่คาดการณ์ อากาศยานขนส่งจำนวน 6,705 ลำ จะถูกปลดระวางจากการใช้งานและจะมีการจัดหาอากาศยานใหม่มาแทนที่ โดยมีความต้องการอากาศยานเพิ่มเติมจำนวน 17,224 ลำ เพื่อให้เพียงพอต่อปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ดังนั้น อากาศยานใหม่จึงมีความสำคัญต่อความเจริญเติบโตของฝูงบินและการแทนที่อากาศยานเก่า มาตรการในการจัดหาอากาศยานมาเพิ่มเติมฝูงบินและการกำจัดอากาศยานเก่าทำได้โดยวิธีการกำหนดจำนวนอากาศยานของฝูงบินซึ่งเป็นคุณลักษณะของการเติบโตของฝูงบิน (Growth) แต่ไม่ใช่เป็นการแทน

⁵² Airbus Industries , "Airbus-media-Global Market Forecase 2000-2019 in London," Available from :<http://www.airbus.com/medial/gmf.asp>, {12 Jul 2002}

ที่ (Replacement) เพราะการแทนที่อากาศยานเก่าไม่ใช่เป็นการแทนที่แบบลำต่อลำ (jet-for-jet) แต่เป็นการแทนที่แบบที่นั่งต่อที่นั่ง (seat-for-seat)

ภายในปี ค.ศ. 2021 อากาศยานจำนวน 6,705 ลำ ที่จะถูกปลดระวาง ออกจากระบบการให้บริการจะถูกแทนที่โดยอากาศยานที่มีขนาด (จำนวนที่นั่ง) เท่ากันหรืออาจจะ เป็นขนาดที่เล็กกว่าหรือใหญ่กว่าก็ได้ ตัวอย่างเช่น สายการบินต้องการจะแทนที่อากาศยาน Boeing 727-200s (156 ที่นั่ง) ด้วย Boeing 757-200s (201 ที่นั่ง) ดังนั้นเพียงส่วนหนึ่งของอากาศยาน Boeing 757-200 (156 ที่นั่ง) เป็นการแทนที่ตามความเป็นจริง ส่วนที่เหลือ (45 ที่นั่ง) ถือ เป็นการสร้างความเจริญเติบโตของปริมาณการให้บริการ ได้มีการคาดการณ์อีกว่า 1 ใน 4 ของ จำนวนอากาศยานใหม่ที่ถูกจัดหาโดยสายการบิน จะเป็นการจัดหาอากาศยานเพื่อแทนที่อากาศยานเก่า และ 3 ใน 4 จะเป็นการจัดหาอากาศยานเพื่อสนองต่อความต้องการของการขนส่งคนโดยสารและสินค้าทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ร้อยละ 56% ของจำนวนอากาศยานในฝูงบินที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันได้ถูกวางแผนให้ใช้งานต่อไปอีกถึง 20 ปี นับจากค.ศ.2002⁵³

2.6 การจัดหาอากาศยาน (Fleet Acquisition)

อากาศยานขนส่ง (Transport Aircraft) หรือ อากาศยานพาณิชย์ (Commercial Aircraft) เป็นทรัพย์สินที่สำคัญที่สุดของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศสำหรับใช้ในการให้บริการขนส่งทางอากาศเพื่อำเน็จทางการค้า อากาศยานเป็นทรัพย์สินประเภททุนของกิจการที่จะต้องจัดหามาเพื่อใช้ในการดำเนินกิจการ เนื่องจากอากาศยานเป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าสูง ดังนั้นการจัดหาอากาศยาน จึงต้องใช้เงินทุนจำนวนมากเพื่อให้ได้มาซึ่งอากาศยานที่มีประสิทธิภาพในการใช้งานสูงสุด การจัดหาอากาศยานมีวัตถุประสงค์เพื่อการขยายฝูงบินและการฟื้นฟูฝูงบินของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ โดยวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะทำการศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาฝูงบินเพื่อที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศหรือสายการบินจะสามารถเลือกอากาศยานและวางแผนฝูงบินของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยในหัวข้อการจัดหาอากาศยานนี้จะทำการศึกษา รายละเอียดในแต่ละเรื่อง⁵⁴ ดังต่อไปนี้

⁵³ Boeing Co., "Fleet Growth", Current-Market Outlook, .Available from : http://www.boeing.com/commercial/cmo/5_3_/fleet.html, { 10 Jul. 2002}

⁵⁴ Rex Kenneth Rosales, "Legal aspects of asset based aircraft financing" (Master's Thesis Faculty of Graduate Studies and Research, Institute of Air and Space Law McGill University , 1990)

2.6.1 การขยายฝูงบิน (Fleet Expansion)

จากการสังเกตการณ์ของผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมการบินขนส่งทางอากาศ ซึ่งให้เห็นว่า ในช่วงยุคทศวรรษเก้าสิบ (ค.ศ.1990-1999) สายการบินต่าง ๆ ทั่วโลก มีการขยายฝูงบินอย่างมาก มากมาย แรงผลักดันของการขยายฝูงบินดังกล่าวมีสาเหตุมาจากปัจจัยหลายด้าน โดยเฉพาะจาก แนวโน้มการผ่อนคลายกฎเกณฑ์การกำกับดูแล (deregulation) และความเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ แต่รวมถึงปรากฏการณ์โลกาภิวัตน์ของอุตสาหกรรมการบินขนส่งทางอากาศด้วย ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ค่อยๆ ซึมซาบเข้าสู่ความคิดของบรรดาสายการบินต่าง ๆ ซึ่งต้องการที่จะ “โต” ในอุตสาหกรรมนี้ และสายการบินต้องพิจารณาด้วยว่าตนจะต้องลดขนาดหรือขยายขนาดเพื่อความอยู่รอดของตนเอง สายการบินในสหรัฐอเมริกาส่วนใหญ่มักเลือกที่จะ “โต” โดยวิธีการลดขนาดของกิจการลง แต่อย่างไรก็ตามการ “โต” โดยการขยายกิจการก็มีเช่นกันและการขยายกิจการก็ไม่ได้มีรูปแบบแค่การควบกิจการ (merger) หรือการเข้าซื้อกิจการสายการบินอื่น (take over) เท่านั้น ผู้ประกอบกิจการ ขนส่งทางอากาศในสหรัฐอเมริกายังสามารถขยายกิจการโดยวิธีการขยายฝูงบิน ซึ่งเป็นที่นิยมมากในทศวรรษเก้าสิบ และมีแนวโน้มที่สายการบินต่าง ๆ ทั่วโลก จะใช้เป็นเครื่องมือเพื่อการ “โต” ในอุตสาหกรรมนี้ต่อไป⁵⁵

“โลกาภิวัตน์” เป็นคำที่นักวิเคราะห์และผู้สังเกตการณ์ของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศใช้เพื่อให้ลักษณะของ “การควบของอุตสาหกรรมในระดับระหว่างประเทศ” ซึ่งรวมถึงการขยายและในบางกรณีคือการรวมเส้นทางบินด้วย จากปรากฏการณ์นี้ส่งผลให้สายการบินทั่วโลกต้องเข้าสู่การทำข้อตกลงหลากหลายรูปแบบในตลาดที่มีการแข่งขันและการลงทุนข้ามชาติ โดยมี

⁵⁵ ในเดือนเมษายน ค.ศ.1989 สายการบิน United Airline สั่งซื้ออากาศยานพาณิชย์จำนวน 370 ลำ จาก Boeing Co. มูลค่า 15.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และในเดือนพฤศจิกายนปีเดียวกัน สายการบิน Delta ก็ได้สั่งซื้ออากาศยานจำนวน 260 ลำ จาก Boeing Co. และ McDonell Douglas การเพิ่มขึ้นของการขยายฝูงบินไม่จำกัดแค่ในสหรัฐอเมริกา สายการบินในเอเชียแปซิฟิกเองก็มีหลักฐานการสั่งซื้ออากาศยานอย่างมหาศาลรวมทั้งในยุโรปและกลุ่มสายการบินในตะวันออกเพื่อสนองต่อความเจริญเติบโตของอุปสงค์ต่อการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้น ตัวอย่างเช่น Lot Polish Airlines ได้เจรจากับ Boeing Co. ในการจัดซื้ออากาศยานเพิ่มเติมเพื่อใช้ในการขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศ และสายการบิน Aeroflot (สายการบินของสหภาพโซเวียต) ก็ได้ลงนามผูกพันในหนังสือแสดงเจตจำนงเพื่อจัดซื้อเครื่องบิน Airbus จำนวน 5 ลำ และยังได้เจรจาเพื่อทำธุรกรรมดังกล่าวกับ Boeing Co. และ McDonell Douglas ด้วย เป็นต้น

จุดประสงค์เพื่อการสร้างระบบการจราจรทางอากาศจากจุดใดจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในโลก ดังนั้น สายการบินจะต้องมีจำนวนอากาศยานในฝูงบินที่เพียงพอ เพื่อตอบสนองต่อการสร้างระบบดังกล่าวให้เกิดขึ้น

2.6.2 การฟื้นฟูฝูงบิน (Fleet Rejuvenation)

นอกจากการขยายฝูงบินแล้ว การพัฒนาหรือการฟื้นฟูฝูงบินของสายการบินยังมีอิทธิพลสำคัญมาจากองค์ประกอบ 2 องค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง คือ 1. ข้อจำกัดในด้านอายุการใช้งานของอากาศยาน และ 2. ข้อจำกัดในเรื่องเสียงของอากาศยานแบบความเร็วต่ำกว่าเสียง (Subsonic Jet) ซึ่งไม่เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศหรือ ICAO (Annex 16 Volume 1 Chapter 3) โดยแต่ละองค์ประกอบมีรายละเอียด ดังนี้

1. ข้อจำกัดในด้านอายุการใช้งานของอากาศยาน

ความปลอดภัยเป็นหัวใจสำคัญของการบินพลเรือนและอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ จากเหตุการณ์เมื่อเดือนเมษายน ค.ศ. 1988 เครื่องบินโบอิง 737-200 ของสายการบิน Aloha เกิดความเสียหายในส่วนของลำตัวในขณะที่ทำการบินอยู่ ส่งผลให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน (Airworthiness Assurance Task Force Committees) โดยมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบและทดสอบเกี่ยวกับอายุการใช้งานของอากาศยานในทุกๆ ด้าน เช่น การตรวจพินิจ การบำรุงรักษา การซ่อม และให้การรับรองในเรื่องดังกล่าว โดยปฏิบัติงานประสานกันทั่วโลก คณะกรรมการชุดนี้ได้ทำการตรวจสอบและได้แนะนำให้มีการซ่อมบำรุงโครงสร้าง อากาศยาน คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 800 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ส่งผลให้เครื่องบินโบอิง รุ่น 727Series 737Series และ 747Series จำนวน 1,300 ลำ ในสหรัฐอเมริกาต้องทำการซ่อมบำรุงตามคำแนะนำของคณะกรรมการชุดนี้ โดยที่ Federal Aviation Administration (FAA) ได้ประเมินราคาเฉลี่ยของการบำรุงรักษาเครื่องบินโบอิง 737 ต่อหนึ่งลำอยู่ที่ประมาณ 900,000 เหรียญสหรัฐฯ ซึ่งผู้เชี่ยวชาญอื่นได้ประมาณไว้ที่ 1.5-2.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อย่างไรก็ตามขอบเขตของความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับอายุการใช้งานของอากาศยานยังไม่ชัดเจน ทำให้สายการบินไม่อาจคาดการณ์ได้ว่าการซ่อมอากาศยานเก่าหรือการปลดระวางและแทนที่ด้วยอากาศยานใหม่อย่างใดจะคุ้มค่ากว่า ทางเลือกระหว่างการซ่อมบำรุงและการจัดหาอากาศยานใหม่แทนที่ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจ ในทางหนึ่งคือ การซ่อมมีความเสี่ยงสูงในการรักษามูลค่าของอากาศยาน และเครื่องบินต่ออาจได้รับการดัดแปลงเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดเรื่องเสียง ในอีกทางหนึ่งการจัดหาอากาศยานใหม่มีค่าใช้จ่ายที่สูงโดยเฉพาะอย่างยิ่งราคาของอากาศยาน

ใหม่ที่จัดหาโดยผ่านสถาบันการเงิน (Financing Cost) และยังคงคำนึงถึงระยะเวลาในการส่งมอบอากาศยานอีกด้วย ดังนั้นเมื่อพิจารณาจากปัจจัยทางเศรษฐกิจดังกล่าวแล้ว เพื่อเป็นการตอบสนองต่อปริมาณการจราจรทางอากาศอย่างเพียงพอ ในยุคนั้นสายการบินจึงเลือกที่จะซ่อมบำรุงอากาศยานเก่าของตนมากกว่าที่จะจัดหาอากาศยานใหม่มาแทนที่ แต่ในยุคต่อมาจนถึงปัจจุบันปัจจัยทางเศรษฐกิจดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปทำให้สายการบินตัดสินใจที่จะจัดหาอากาศยานใหม่มาแทนที่อากาศยานเก่าเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ

การแทนที่อากาศยานเก่า (Aircraft Replacement) โดยอากาศยานใหม่ที่มีประสิทธิภาพและสมรรถนะมากกว่าแบ่งการดำเนินการเป็นสองระยะ ระยะแรกคือการสำรวจอากาศยานที่มีการใช้ประโยชน์ที่ลดน้อยลง ซึ่งต้องทำการบำรุงรักษาและทำให้ต้นทุนในการดำเนินการเพิ่มขึ้น ระยะที่สองหลังจากสำรวจแล้วจึงดำเนินการขายอากาศยานดังกล่าวให้กับสายการบินอื่นที่มีความต้องการในด้านการใช้งานในอากาศยานที่แตกต่างไป เช่น สายการบินที่ซื้ออากาศยานไปอาจนำไปตัดแปลงเป็นอากาศยานที่ใช้ขนส่งสินค้า หรืออาจมีความต้องการอากาศยานเก่าซึ่งสามารถเข้ากันได้กับฝูงบินที่มีอยู่ของตน แล้วจึงนำเงินที่ได้ไปจัดหาอากาศยานใหม่มาแทนที่

2. ข้อจำกัดในเรื่องเสียงของอากาศยาน

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศหรือ ICAO ได้วางข้อกำหนดใน หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปล่อยเสียงของอากาศยานไว้ โดยแบ่งอากาศยานออกเป็น 3 ประเภท คือ

- 1) เครื่องบินเจ็ทที่ไม่ได้รับการรับรองเรื่องเสียงว่าได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ใน ภาคผนวก 16 Volume 1 Chapter 2 หรือ 3
- 2) เครื่องบินเจ็ทที่ได้รับการรับรองเรื่องเสียงว่าได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ใน ภาคผนวก 16 Volume 1 Chapter 2 แต่ไม่ได้มาตรฐานตาม Chapter 3 และ
- 3) เครื่องบินเจ็ทที่ได้รับการรับรองเรื่องเสียงว่าได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ใน ภาคผนวก 16 Volume 1 Chapter 3

ในปี ค.ศ.1976 – ค.ศ.1977 FAA ได้จัดตั้ง The Federal Compliance Program ขึ้น เพื่อรับเอากฎเกณฑ์ของ ICAO มาใช้บังคับในสหรัฐอเมริกา โดยแบ่งการดำเนินการออกเป็น 3 ระยะ โดยในระยะแรกอากาศยานที่ไม่ได้รับการรับรองเรื่องเสียงจะต้องหมดไปภายในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1985 ซึ่งประเทศต่าง ๆ ในยุโรปก็ใช้มาตรการนี้เช่นเดียวกัน โดยกำหนดภายในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1988 ในระยะที่สองคือการจำกัดการใช้อากาศยานประเภท Chapter 2 ซึ่งสหภาพยุโรป ECAC และ EEC ในขณะนั้นก็ได้รับเอากฎเกณฑ์ของ ICAO

มาใช้กับรัฐสมาชิกเพื่อห้ามมิให้มีการจดทะเบียนอากาศยานประเภทนี้เพิ่มขึ้น โดยอย่างช้าที่สุดภายในวันที่ 1 พฤศจิกายน ค.ศ. 1990 นอกจากนี้ยังได้มีการอภิปรายในประเด็นของการใช้อากาศยานประเภท Chapter 3 อย่างเข้มข้นในสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และ ญี่ปุ่น กฎเกณฑ์ข้อจำกัดในเรื่องการปล่อยเสียงของ อากาศยานดำเนินมาจนถึงระยะที่ 3 กล่าวคือ สายการบินในประเทศที่ใช้กฎเกณฑ์นี้บังคับต้องยุติการใช้อากาศยานประเภท Chapter 2 และถูกกำหนดให้ใช้อากาศยานประเภท Chapter 3 ซึ่งส่งผลให้สายการบินเหล่านี้ต้องจัดหาอากาศยานใหม่มาแทนที่อากาศยานที่มีอยู่ในขณะที่สายการบินในประเทศที่มีได้นำกฎเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้บังคับไม่ได้รับผลกระทบในเรื่องนี้

การใช้บังคับของกฎเกณฑ์ในเรื่องเสียงนี้ส่งผลกระทบต่อระบบเงินทุนของสายการบิน และเป็นผลที่จะสะท้อนต่ออุตสาหกรรมการบินทางอากาศทั่วโลกไปอีก 10-20 ปีข้างหน้า โดยนำมาซึ่งการปลดระวางจากการให้บริการของเครื่องบินประเภท Chapter 2 ที่ยังมีอายุการใช้งานทางเศรษฐกิจเหลืออยู่ก่อนเวลาอันสมควร ซึ่งสายการบินที่ได้รับผลกระทบนี้มีแนวโน้มที่จะได้รับความเสียหายทางการเงิน เนื่องจากต้องจัดหาเงินทุนจำนวนมากเพื่อที่จะจัดหาอากาศยานใหม่เพื่อให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ แต่อย่างไรก็ตามสายการบินก็จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

2.6.3 การเลือกอากาศยานและการวางแผนฝูงบิน (Fleet Planning)

เส้นทางบินเป็นทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทการบินหรือสายการบิน การตัดสินใจลงทุนเกี่ยวกับเส้นทางบินและอากาศยานต้องพิจารณาควบคู่กันไป ซึ่งมีปัจจัยสำคัญหลายประการที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ เช่น ความต้องการของผู้โดยสารในเส้นทาง ลักษณะเฉพาะของเส้นทาง ขนาดและจำนวนของอากาศยานที่ใช้กับเส้นทาง และจำนวนผู้ประกอบกิจการในเส้นทาง เป็นต้น จึงจำเป็นต้องมีการประเมินความต้องการอากาศยานใหม่ในโครงสร้างตลอดเส้นทาง หรือเรียกว่าการวางแผนฝูงบิน (Fleet Planning) โดยจะศึกษาถึงมาตรฐานในการเลือกอากาศยาน และการวางแผน ฝูงบิน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้⁵⁶

⁵⁶ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, อุตสาหกรรมการบิน, หน้า 88.

2.6.3.1 มาตรฐานในการเลือกอากาศยาน

การตัดสินใจที่จะมีอากาศยานใหม่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศหรือสายการบินขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น การคาดคะเนความเจริญเติบโตของการจราจร การเปิดบริการเส้นทางบินใหม่ ความต้องการเพิ่มปริมาณการให้บริการหรือการเพิ่มความถี่หรือการเพิ่มส่วนแบ่งการตลาด หรือต้องการอากาศยานใหม่เพื่อทดแทนอากาศยานเก่า เป็นต้น ไม่ว่าจะเป็นเหตุผลด้านการเพิ่มประสิทธิภาพหรือศักยภาพของการให้บริการหรือเหตุผลในเรื่องอายุการใช้งานก็ตาม เมื่อมีการตัดสินใจที่จะมีอากาศยานใหม่ ผู้วางแผนผู้บินจะต้องพิจารณาถึงปัจจัยที่อาจกระทบต่อต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายของกิจการ โดยปัจจัยที่จะต้องพิจารณาดังกล่าว ได้แก่ เทคนิคการใช้และค่าใช้จ่ายด้านการเงิน

ก.เทคนิคด้านการใช้

จะต้องพิจารณาถึงการปฏิบัติการด้านการบิน จำนวนผู้โดยสารกับระยะทางที่ให้บริการ ซึ่งเป็นการยากที่จะเลือกอากาศยานให้เหมาะสมกับความต้องการหลายเส้นทางในขณะเดียวกันได้เนื่องจากแต่ละเส้นทางมีความแตกต่างกันในระยะเวลาที่ให้บริการและความหนาแน่นของผู้โดยสาร อากาศยานที่ใช้จึงต้องมีความยืดหยุ่นหรือปรับตัวได้ เช่น อากาศยานลำตัวแคบ มีความเหมาะสมกับการบินระยะสั้นภายในประเทศและอากาศยานลำตัวกว้างเหมาะสมกับการบินระยะไกลในเส้นทางบินระหว่างประเทศ เป็นต้น นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาระหว่างสมรรถภาพการบรรทุกสูงแต่ความถี่เที่ยวบินต่ำกับสมรรถภาพการบรรทุกต่ำแต่ความถี่เที่ยวบินสูง ในด้านการบริหารจัดการนั้นจุดคุ้มทุนของอากาศยานขึ้นอยู่กับสมรรถภาพการบรรทุกกับช่วงระยะทางการบิน จากการทดลองของ M.I.T. ในเรื่อง Flight Transportation Laboratory ปรากฏว่าเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่และมีช่วงระยะทางการบินยาวจะทำกำไรมากกว่า

ข.ค่าใช้จ่ายด้านการเงิน

ค่าใช้จ่ายด้านการเงินหมายรวมถึงมูลค่าของอากาศยาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอะไหล่ อุปกรณ์ภาคพื้นดิน การบำรุงรักษา การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ และต้นทุนในการจัดหาอากาศยาน เช่น ค่าใช้จ่ายในการจัดหาอากาศยาน ดอกเบี้ย เป็นต้น ในการพิจารณาต้องคำนึงถึงต้นทุนทางตรง (Direct Costs) ต่อที่นั่ง-ไมล์ (Seat-Mile) เพื่อการประเมินผลการเลือกอากาศยาน โดยปกติอากาศยานที่มีสมรรถภาพสูงจะมีต้นทุนทางตรงต่อที่นั่ง-ไมล์ ต่ำกว่าอากาศยานที่มีสมรรถภาพต่ำ

2.6.3.2 การวางแผนฝูงบิน (Fleet Planning)

ขั้นตอนการวางแผนฝูงบินมีความสำคัญต่อการจัดตารางการบินซึ่งจะต้องนำแบบจำลองการวางแผนฝูงบิน (Fleet Planning Models) มาใช้ โดยจะต้องมีข้อมูลหลายด้าน เช่น โครงสร้างเส้นทางบิน ฝูงบินที่มีอยู่ ต้นทุนการดำเนินงาน โครงสร้างค่าโดยสาร วัตถุประสงค์ในการตัดสินใจ ความต้องการในการจัดฝูงบิน ความต้องการด้านการเงิน และสภาพการดำเนินงานในเส้นทางการบินที่จะวางแผน เป็นต้น แบบจำลองดังกล่าวจะทำให้สายการบินทราบถึงผลลัพธ์ที่เป็นประโยชน์หลายอย่าง ได้แก่ จำนวนอากาศยานและแบบของอากาศยานที่ต้องการเวลาในการเดินทางที่ต้องการ นอกจากนี้ยังทำให้ทราบถึงการจัดอากาศยานเพื่อให้บริการในแต่ละเส้นทาง โดยการจัดอากาศยานในแต่ละเส้นทางจะคำนึงถึงผลกำไรสูงสุดเป็นหลัก ในแบบจำลองการวางแผนฝูงบินจะต้องมีข้อมูลหลักที่สำคัญ 4 ประการคือ (1) ทรัพยากรของบริษัทการบินหรือสายการบิน ซึ่งได้แก่อากาศยานและสิทธิการบิน(เส้นทางบิน/สัมปทาน) (2) อุปสงค์การตลาด (3) นโยบายการเงิน และ (4) กลยุทธ์ของบริษัทการบินหรือสายการบิน

2.6.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการจัดหาอากาศยานเพื่อพัฒนาฝูงบิน

การขยายตัวของการบินพลเรือนและความสามารถของสายการบินที่มีต่อกิจกรรมในการพัฒนาฝูงบินอาจเกิดขึ้นได้จากปัจจัยต่าง ๆ มากมาย จะเห็นได้ว่า ข้อจำกัดในเรื่องอายุการใช้งานและข้อจำกัดในเรื่องเสียงของอากาศยานเป็นแรงผลักดันให้เกิดการสั่งซื้ออากาศยานใหม่จำนวนมาก ในเวลาเดียวกันข้อจำกัดดังกล่าวนี้กลายเป็นอุปสรรคขัดขวางการพัฒนาฝูงบินของสายการบินเนื่องจากเป็นผลให้ภาวะทางการเงินของสายการบินตึงเครียดและยังเป็นการจำกัดความสามารถในการจัดซื้ออากาศยานใหม่ของสายการบิน นอกจากนี้ยังมีปัจจัยในเรื่องการส่งมอบอากาศยานโดยผู้ผลิตอากาศยานและการพัฒนาของสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน (Aircraft Finance) ซึ่งจะกลายเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาฝูงบินของสายการบินทั่วโลกต่อไป

ความเจริญอย่างต่อเนื่องของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศขึ้นอยู่กับขอบเขตทางเศรษฐกิจเป็นหลัก ตัวอย่างเช่น อุปสงค์ระยะยาวต่อการขนส่งทางอากาศเป็นผลมาจากการพัฒนาเศรษฐกิจของโลก โดยจะเห็นได้ว่าระยะที่เศรษฐกิจทั่วโลกซบเซาในช่วงต้นของทศวรรษแปดสิบ ผลประกอบการของสายการบินในประเทศภาคี I.C.A.O. ต่างก็ได้รับความเสียหายคิดเป็นมูลค่า 4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ในช่วงปี ค.ศ.1980 - 1983 แต่เมื่อภาวะเศรษฐกิจโลกในปีต่อ

มาเจริญขึ้น ผลประกอบการของสายการบินก็เพิ่มขึ้นเป็น 7.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี ค.ศ.1987 และสูงขึ้นถึง 9.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี ค.ศ.1988 I.C.A.O. ยังได้คาดการณ์แนวโน้มทางเศรษฐกิจของโลกในทศวรรษหน้า โดยอัตราความเจริญทางเศรษฐกิจคิดจากค่า GDP จะอยู่ที่ 2.8 % และอัตราความเจริญของการขนส่งคนโดยสารทางอากาศแบบประจำทั่วโลกเป็น 6% หากเป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ การขนส่งทางอากาศก็ยังคงมีการขยายตัวต่อไป โดยการขยายตัวของการขนส่งทางอากาศจะกระตุ้นให้มีสั่งซื้ออากาศยานใหม่เป็นจำนวนมาก โดยยอดการสั่งซื้อในบัญชีของผู้ผลิตอากาศยานพาณิชย์ 3 รายในยุคนั้น มีมูลค่าถึง 160 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ดังนั้นการส่งมอบอากาศยานที่มีการสั่งซื้อไว้แล้วก่อนที่จะถึงกำหนดเวลาส่งมอบจึงไม่เคยเกิดขึ้น

กล่าวโดยสรุป ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มปริมาณการจัดหาอากาศยานของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ การผ่อนคลายกฎเกณฑ์ที่ใช้กำกับดูแล ความเจริญเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศ และปัจจัยอื่นๆ ซึ่งส่งผลให้สายการบินต้องมีการพัฒนาฝูงบินของตนเอง นับเป็นความท้าทายของอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ เพราะสายการบินจะต้องดำเนินการจัดหาอากาศยานใหม่เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของตนและเพื่อการแข่งขันกับสายการบินอื่น อย่างไรก็ตาม ภายใต้ภาวะเศรษฐกิจของโลกในปัจจุบันอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการหารายได้และการทำกำไรของสายการบินอันเป็นอุปสรรคต่อการจัดหาอากาศยาน ดังนั้นแนวโน้มที่สายการบินจะจัดหาอากาศยานโดยผ่านสถาบันการเงินในรูปแบบของสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน (Aircraft Finance) จะทวีความสำคัญมากขึ้นต่อไป

2.7 วิธีการและรูปแบบของการจัดหาอากาศยานของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ

การจัดหาอากาศยานของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศมีวิธีการและรูปแบบที่หลากหลาย โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.7.1 การจัดหาโดยทุนหมุนเวียนของกิจการ

วิธีการจัดหาอากาศยานโดยใช้ทุนหมุนเวียนของกิจการโดยรูปแบบของการจัดซื้ออากาศยานสามารถทำได้ในสถานะที่ผลประกอบการของกิจการอยู่ในเกณฑ์ที่ดีและสามารถทำกำไรได้ ซึ่งการจัดหาอากาศยานโดยวิธีนี้กรรมสิทธิ์ในอากาศยานจะโอนเป็นของสายการบินทันที ซึ่งจะมีผลให้กิจการมีสินทรัพย์เพิ่มขึ้นอันเป็นผลดีต่อสถานะทางบัญชี และเป็นการลดภาระดอกเบี้ยที่จะเกิดขึ้นหากจัดหาโดยการก่อหนี้ แต่อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการจัดหาอากาศ

ยานเพื่อใช้ในการดำเนินกิจการของสายการบินต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก เนื่องจากความสามารถทำกำไรได้น้อยอันเป็นลักษณะเฉพาะตัวของอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ ประกอบกับราคาของอากาศยานซึ่งนับวันจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างไม่ได้สัดส่วนกับรายได้และผลกำไรของสายการบิน ดังนั้น ในปัจจุบันการจัดหาอากาศยานโดยใช้เงินทุนหมุนเวียนของกิจการมาจัดซื้ออากาศยานเป็นไปได้ยากขึ้น เนื่องจากสภาวะทางเศรษฐกิจที่ย่ำแย่ทั่วโลกทำให้อัตราการเจริญเติบโตของการขนส่งทางอากาศทั่วโลกจนถึงเดือนกันยายน ค.ศ. 2001 เพิ่มขึ้นเพียง 1.3% จากปีก่อน นับเป็นความเสียหายของอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศในปีดังกล่าวคิดเป็นมูลค่าเกือบ 12 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งมากกว่าความเสียหายในช่วงวิกฤตการณ์สงครามอ่าวเปอร์เซียและในช่วงสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำช่วงอื่น ๆ ในอดีตที่ผ่านมา ดังนั้นการจัดหาอากาศยานของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศในปัจจุบันจึงมีแนวโน้มที่จะใช้วิธีการก่อนหน้าเพิ่มมากขึ้น

2.7.2 การจัดหาโดยวิธีการก่อนหน้า

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการจัดหาอากาศยานโดยใช้เงินทุนหมุนเวียนของกิจการในปัจจุบันเป็นไปได้ยากขึ้น เนื่องจากสภาวะทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการหารายได้และการทำกำไรของสายการบิน ดังนั้นในปัจจุบันการจัดหาอากาศยานของสายการบินในทุกประเทศทั่วโลกจึงต้องเกี่ยวข้องกับสถาบันการเงินต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นธนาคารพาณิชย์ ธนาคารเพื่อการลงทุน บริษัทประกันภัย หรือผู้ผลิตอากาศยาน และสถาบันการเงินอื่น ๆ เพื่อจัดหาอากาศยานโดยวิธีการก่อนหน้า ดังต่อไปนี้

2.7.2.1 การกู้ยืมเงิน (Loans) จากแหล่งภายนอกมาจัดซื้ออากาศยาน

โดยทั่วไปแล้วอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศกู้เงินจากตลาดการเงินเพื่อที่จะแข่งขันกับคู่แข่งรายอื่น ๆ โดยการใช้งินบัญชีเดินสะพัดประเภทกู้เบิกเงินเกินบัญชี หรือโอดี จากธนาคารในประเทศหรือในภูมิภาคของตนโดยใช้ทรัพย์สินทั้งหมดของกิจการ (ซึ่งรวมถึงอากาศยานด้วย) เป็นหลักประกันหนี้ (ซึ่งการใช้ทรัพย์สินของกิจการเป็นประกันหนี้นี้เป็นที่แพร่หลายในยุโรปและอเมริกา แต่ยังไม่เป็นที่ยอมรับในกฎหมายไทย) สำหรับบรรดาสายการบินและบริษัทนำเที่ยวต่าง ๆ เป็นที่น่าสังเกตว่าโดยปกติทุกเที่ยวบินจะต้องมีการชำระเงินเต็มจำนวนให้เรียบร้อยก่อนการเดินทาง ทั้งนี้เพื่อเป็นการช่วยในส่วนของเงินทุนหมุนเวียน (Cash Flow) และการกู้เงินของธุรกิจการบิน

ในส่วนของเงินกู้มีกำหนดเวลานั้นสายการบินกู้เงินจากตลาดการเงินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ สำหรับเงินกู้และเงินลงทุนในประเทศสหรัฐอเมริกาในรูปแบบของการให้กู้เงินโดยมีหรือไม่มีสิทธิในการแปลงหนี้เป็นหุ้น ระยะเวลาการกู้เงินมักกำหนดเป็นเวลาอย่างน้อย 10 - 15 ปี ในอดีตการกู้เงินโดยมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ (Fixed Interest Rate) อาจมีเฉพาะการกู้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ แต่ในปัจจุบันตลาดการเงินส่วนใหญ่เปิดโอกาสให้ทั้งผู้กู้และผู้ให้กู้สามารถตกลงกันในเรื่องอัตราดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเงินกู้ให้เป็นแบบแปรผันได้ ในขณะนี้ทั่วโลกมีตลาดการเงินสำหรับการกู้เงินของสายการบินโดยธนาคารระหว่างประเทศชั้นนำเกือบทุกแห่ง และสกุลเงินที่กู้ยืมก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ โดยหลักการแล้วควรเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้ของสายการบิน ณ กำหนดเวลาชำระหนี้ เพราะจะเป็นการลดต้นทุนในการประกันความเสี่ยงสำหรับความผันแปรของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา

ในกรณีที่มูลค่าสินทรัพย์ของกิจการไม่เพียงพอที่จะใช้เป็นหลักประกันเงินกู้ ในสัญญาการกู้ยืมจะมีข้อกำหนดเรื่องการค้ำประกัน (Guarantees) เป็นประเด็นสำคัญ โดยอาจเป็นการค้ำประกันโดยรัฐบาลหรือโดยสถาบันการเงินก็ได้ ในกรณีการค้ำประกันโดยรัฐบาลมูลค่าของการค้ำประกันขึ้นอยู่กับระดับความน่าเชื่อถือของรัฐบาลประเทศนั้น ๆ ในตลาดการเงินระหว่างประเทศ ดังนั้นรูปแบบของการค้ำประกันจึงเป็นเรื่องสำคัญโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ต้องมีการชำระเงินคืนโดยเงินสกุลอื่น และจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องระบุเงื่อนไขอนุญาตให้มีการส่งเงินสกุลที่ระบุไว้ในเงื่อนไขของการค้ำประกัน อย่างไรก็ตามหากการค้ำประกันโดยรัฐบาลไม่สามารถทำได้ ก็สามารถให้การค้ำประกันโดยสถาบันการเงิน เช่น ธนาคารพาณิชย์ เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือในตลาดการเงินระหว่างประเทศ ซึ่งแน่นอนว่าต้นทุนการค้ำประกันจะต้องรวมอยู่ในต้นทุนของการกู้ยืมด้วยอย่างแน่นอน

2.7.2.2 การให้ทรัพย์สินของผู้ประกอบการมาเป็นหลักประกันหนี้ (Secured Transaction)

สายการบินอาจใช้ทรัพย์สินของตนเป็นหลักประกันแก่เจ้าหนี้เพื่อจัดหาเงินทุนมาใช้ในการจัดหาอากาศยาน ทรัพย์สินดังกล่าวหมายถึงทั้งอสังหาริมทรัพย์, สังหาริมทรัพย์ และรวมถึงทรัพย์สินอื่น ๆ ซึ่งมีมูลค่าทางเศรษฐกิจและในทางธุรกิจยอมรับว่าสามารถนำมาเป็นหลักประกันหนี้ได้ เช่น กิจการ สิทธิเรียกร้อง สิทธิยึดหน่วง และทรัพย์สินไม่ว่าประเภทใด ๆ ทั้งที่มีอยู่ในขณะนั้นและที่จะมีในอนาคตที่สามารถนำมาเป็นหลักประกันหนี้ (ปัจจุบันประเทศไทยกำลังพิจารณาร่างพระราชบัญญัติหลักประกันทางธุรกิจซึ่งหากมีผลบังคับใช้จะเป็นประโยชน์ต่อ

เศรษฐกิจของประเทศ) และรูปแบบในการใช้ทรัพย์สินเป็นหลักประกันนี้นิยมทำในหลายรูปแบบ โดยเรียกรวม ๆ ว่า ธุรกรรมที่มีหลักประกัน (secured transaction) อย่างไรก็ตามสายการบินมักใช้ทรัพย์สินที่มีค่ามากที่สุดของสายการบินนั่นก็คืออากาศยาน มาเป็นหลักประกันนี้

อากาศยานเป็นสิ่งหามทรัพย์ ดังนั้นหากพิจารณาทางกายภาพของอากาศยานแล้วรูปแบบของการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันนี้ตามกฎหมายจึงสามารถทำได้ในรูปแบบของการจำนำหรือจำนองได้ แต่เนื่องจากหลักกฎหมายเรื่องการจำนำ ผู้จำนำจะต้องส่งมอบการครอบครองทรัพย์สินที่จำนำเป็นประกันให้แก่เจ้าหนี้หรือผู้รับจำนำด้วย ซึ่งการที่จะต้องส่งมอบการครอบครองทรัพย์สินที่จำนำนี้เป็นอุปสรรคในทางปฏิบัติต่อเจ้าของอากาศยานเนื่องจากจำเป็นที่จะต้องใช้อากาศยานในการดำเนินกิจการอยู่ตลอดเวลา ดังนั้นวิธีการจำนำอากาศยานในต่างประเทศจึงไม่เป็นที่แพร่หลาย

ดังนั้น วิธีการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันนี้อีกรูปแบบหนึ่งซึ่งเป็นที่แพร่หลายในต่างประเทศ คือ การจำนอง ถึงแม้จะยังไม่เป็นที่แพร่หลายดังเช่นการจำนองเรือ แต่หลายประเทศทั่วโลกต่างก็ได้ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญาว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน (The Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft) หรืออนุสัญญาเจนีวา 1948 โดยที่หลายประเทศรวมทั้งประเทศไทยก็ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญานี้ ผลก็คือประเทศเหล่านี้จะต้องจัดให้มีและรักษาไว้ซึ่งทะเบียนการจำนองอากาศยานโดยหน่วยงานของรัฐบาลท้องถิ่น ซึ่งปัจจุบันหลายประเทศรวมทั้งประเทศที่เป็นภาคีและไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาเจนีวา ได้ยอมรับให้มีการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันในรูปแบบของสัญญาจำนอง แต่สำหรับประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายรองรับในเรื่องการจำนองอากาศยานทั้งที่ประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญานี้⁵⁷

จากการศึกษาของผู้เขียนพบว่า การจำนองอากาศยานของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ ทำโดยมีวัตถุประสงค์ที่ต่างกัน 2 ลักษณะคือ

⁵⁷อดิศักดิ์ ภูนิเทศ, “การใช้อากาศยานเป็นหลักประกันนี้,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539) หน้า 46.

1. การนำอากาศยานซึ่งเป็นทรัพย์สินของตน จำนองเป็นหลักประกันหนี้ ในการขอ สินเชื่อ เพื่อนำเงินทุนที่ได้มาใช้ในการลงทุนของกิจการ และรวมถึงการนำเงินทุนมาใช้ เพื่อจัดหาอากาศยานใหม่ด้วย

2. การที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศหรือสายการบินมาขอสินเชื่อ เพื่อการจัดหาอากาศยานจากธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงินอื่น โดยในเงื่อนไขของสัญญาขอ สินเชื่อมีการกำหนดให้ผู้ขอสินเชื่อเมื่อนำเงินทุนที่อนุมัติไปจัดซื้ออากาศยานแล้วต้องนำอากาศยานลำดังกล่าวมาจดทะเบียนจำนองเพื่อเป็นหลักประกันหนี้แก่ธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงินผู้ให้สินเชื่อ

2.7.2.3 โดยการขอสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน ในลักษณะ Asset-Based Financing

สัญญาประเภท Asset-Based Financing คือสัญญาเพื่อการได้มาซึ่ง ทรัพย์สินใดทรัพย์สินหนึ่ง โดยส่วนใหญ่จะเป็นทรัพย์สินประเภททุนที่มีมูลค่าสูง โดยผู้ที่ต้องการ ทรัพย์สินดังกล่าวจะไปติดต่อกับผู้ผลิตหรือผู้ขายสินค้าเพื่อคัดเลือกทรัพย์สินที่ตนต้องการหลังจาก นั้นก็จะไปติดต่อกับสถาบันการเงิน หรือผู้ประกอบกิจการให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาทรัพย์สิน เพื่อขอ สินเชื่อโดยให้สถาบันการเงินหรือผู้ประกอบกิจการดังกล่าวจัดหาทรัพย์สินที่ตนได้คัดเลือกไว้แล้ว มาเพื่อให้ตนได้ใช้ประโยชน์ เมื่อได้รับการขอสินเชื่อ สถาบันการเงิน หรือผู้ประกอบกิจการดังกล่าว ก็จะพิจารณาคำขอ โดยพิจารณาถึงมูลค่าของทรัพย์สิน ฐานะทางการเงิน ลักษณะกิจการ ตลอดจน ความสามารถในการใช้ทรัพย์สินเพื่อให้เกิดรายได้ของผู้ขอสินเชื่อ เมื่อเป็นที่พอใจแล้ว สถาบัน การเงินหรือผู้ประกอบกิจการดังกล่าวก็จะอนุมัติและเรียกผู้ขอสินเชื่อเข้ามาทำสัญญา โดยสถาบัน การเงินหรือผู้ประกอบกิจการจะไปซื้อทรัพย์สินที่ผู้ขอสินเชื่อคัดเลือกไว้แล้วจากผู้ผลิตหรือผู้ขาย แล้วนำมาให้ผู้ขอสินเชื่อได้ใช้ประโยชน์ โดยผู้ขอสินเชื่อจะต้องจ่ายค่าตอบแทนการได้ใช้ประโยชน์ ในทรัพย์สินนั้นแก่สถาบันการเงินหรือผู้ประกอบกิจการให้สินเชื่อเพื่อการจัดหาทรัพย์สิน ซึ่งใน ปัจจุบันผู้ผลิตสินค้าก็เข้ามามีบทบาทเป็นผู้ให้สินเชื่อเองด้วยเช่นกัน

การขอสินเชื่อในลักษณะนี้ นิยมทำกันในหลายรูปแบบ คือ สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไขในการโอนกรรมสิทธิ์หรือสัญญาซื้อขายที่มีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ (Reservation of Title Clause) สัญญาเช่าซื้อ และสัญญาลิสซิงอากาศยาน เป็นต้น โดยวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเน้นศึกษาเฉพาะวิธีการจัดหาอากาศยานในลักษณะ Asset-Based Financing

ดังกล่าวนี้ โดยจะทำการศึกษารายละเอียดในหัวข้อสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน(Aircraft Finance) ต่อไป

อย่างไรก็ตาม ระบบกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศในทวีปอเมริกาเหนือ⁵⁸ และนักกฎหมายไทยบางท่าน⁵⁹ มองว่า การจัดหาอากาศยานในลักษณะ Asset Based Financing เป็นการจัดหาอากาศยานโดยใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ เนื่องจากลักษณะของ Asset Based Financing คือการจัดหาเงินทุนเพื่อการจัดหาอากาศยานโดยใช้มูลค่าของอากาศยานเองมาเป็นหลักประกันหลัก กล่าวคือ ในการจัดหาอากาศยานโดยรูปแบบสัญญาซื้อขายโดยมีเงื่อนไขในการโอนกรรมสิทธิ์ สัญญาเช่าซื้อ สัญญาลิสซิ่ง ฯลฯ สัญญาเหล่านี้ใช้อากาศยานซึ่งเป็นวัตถุแห่งสัญญาเองมาเป็นหลักประกันหนี้ให้แก่เจ้าหนี้หรือผู้ให้สินเชื่อ เนื่องจากกรรมสิทธิ์ในอากาศยานยังคงเป็นของผู้ขาย หรือ ผู้ให้เช่าซื้อ หรือ ผู้ลิสซิ่ง แล้วแต่กรณี ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อ เจ้าหนี้โดยจะมีความเสี่ยงในหนี้สูญน้อยกว่าในขณะเดียวกันก็เป็นประโยชน์ต่อลูกหนี้ที่ไม่ต้องหาหลักประกันมาให้แก่เจ้าหนี้อาศัยเพียงหลักประกันที่เกิดขึ้นตามสัญญาซึ่งก็คืออากาศยานนั่นเอง

วิธีการดังกล่าว ในทางวิชาการเป็นรูปแบบหนึ่งของการใช้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินเป็นประกันหนี้ กล่าวคือ การใช้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินเป็นประกันหนี้ นั้น เป็นรูปแบบหนึ่งของการประกันหนี้ด้วยทรัพย์สิน แบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

(1) ลูกหนี้โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของตนให้แก่เจ้าหนี้ก่อนเพื่อให้เจ้าหนี้สงวนกรรมสิทธิ์นั้นไว้ (Reservation of ownerships) และมีเงื่อนไขว่าจะโอนกรรมสิทธิ์คืนแก่ลูกหนี้เมื่อลูกหนี้ได้ชำระหนี้ครบถ้วนแล้ว โดยลูกหนี้ยังคงครอบครองใช้ทรัพย์สินนั้นต่อไป ต่อมาหากลูกหนี้ผิดนัดไม่ชำระหนี้ตามข้อตกลง เจ้าหนี้มีสิทธิ์เรียกคืนทรัพย์สินและได้กรรมสิทธิ์โดยเด็ดขาด

⁵⁸ หลักกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดาในเรื่องนี้เป็นไปตาม The Uniform Commercial Code, Article 9 ในข้อ 9-102 (2) " This Article applies to security interest created by contract including pledge, assignment, chattel mortgage, chattel trust, trust deed, factor's lien, equipment trust, conditional sale, trust receipt, other lien or title retention contract and lease or consignment intended as security"

⁵⁹ สัมภาษณ์ ประเสริฐ บ่อมป้องศึก, นิติกร 5 กลุ่มนิติกร สำนักงานเลขาธิการกรมการบินพาณิชย์, 21 สิงหาคม 2545

สัญญาประเภทนี้ได้แก่ สัญญาขายและซื้อคืน (Sale and repurchase) สัญญาขายฝาก (Sale with right of redemption) หรือสัญญาขายและเช่ากลับ (Sale and lease back) เป็นต้น

(2) ในการซื้อขาย เช่าซื้อ หรือลิสซิงบางประเภท ผู้ขายหรือผู้ให้เช่าซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินได้โอนการครอบครองทรัพย์สินให้แก่ผู้ซื้อหรือผู้เช่า แต่มีเงื่อนไขว่ากรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินยังไม่โอนไปจนกว่าลูกหนี้จะได้ชำระราคานั้นครบถ้วนแล้ว สัญญาประเภทนี้ได้แก่ สัญญาซื้อขายที่มีเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์ สัญญาเช่าซื้อ และสัญญาลิสซิง เป็นต้น⁶⁰

อย่างไรก็ตาม สัญญาที่มีหลักประกันซึ่งเป็นการประกันหนี้ด้วยทรัพย์สินตามหลักกฎหมายไทย มีเฉพาะสัญญาจำนำและจำนอง เท่านั้น และทรัพย์สินดังกล่าวก็ต้องเป็นทรัพย์สินของลูกหนี้ด้วย เช่น บทบัญญัติเรื่องจำนองตาม ป.พ.พ. มาตรา 705 ฉะนั้น จึงเป็นเหตุผลที่ผู้เขียนแยกการจัดหาอากาศยานในลักษณะ Asset-Based Financing เป็นอีกหัวข้อหนึ่งต่างหากจากการจัดหาอากาศยานโดยใช้ทรัพย์สินของสายการบินเป็นหลักประกัน

2.8 สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน (Aircraft Finance)

อุตสาหกรรมการบินทางอากาศเป็นกิจการที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง เนื่องจากกิจการขนส่งทางอากาศต้องใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ที่มีราคาแพง โดยเฉพาะอย่างยิ่งคืออากาศยาน ตามที่ได้ศึกษาถึงมูลค่าของอากาศยานในหัวข้อ 2.2 มาแล้ว จะเห็นได้ว่าราคาของอากาศยานพาณิชย์อยู่ในช่วงตั้งแต่ 40 ล้านเหรียญสหรัฐฯ สำหรับอากาศยานชนิดลำตัวแคบ และมากกว่า 100 ล้านเหรียญสหรัฐฯ สำหรับชนิดลำตัวกว้าง นับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1990 สายการบินทั่วโลกต่างเริ่มดำเนินการจัดหาอากาศยานใหม่เพื่อแทนที่อากาศยานเก่าอย่างที่ไม่เคยทำมาก่อน และได้วางแผนการขยายขนาดฝูงบินของตน เพื่อตอบสนองต่อการพัฒนาในหลาย ๆ ด้านของการบินพลเรือน แผนการพัฒนาและปรับปรุงฝูงบินให้ทันสมัยที่ทำกันอย่างใหญ่โตทั่วโลกนี้ เป็นผลให้มีการใช้เงินทุนจำนวนมหาศาล อันเป็นที่มาของวิธีการจัดหาเงินทุนของสายการบินทั่วโลก โดยวิธีที่เรียกว่า *Asset-Based Financing* เพื่อจัดหาอากาศยาน หรือที่เรียกว่า *สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน* หรือ *Aircraft Finance* โดยจะเห็นได้ว่าการปฏิรูปโครงสร้างของการบินพลเรือนระหว่างประเทศมีความเกี่ยวข้องอย่างมากกับการเกิดขึ้นของสัญญาประเภท *Asset-Based Financing* ในอุตสาหกรรมการบินทางอากาศ ดังนั้นผู้เขียนจะทำการศึกษาถึงที่มาและวิวัฒนาการ ตลอดจนวัตถุประสงค์

⁶⁰ Philip R Wood, Title finance, Derivative, Securitisations, Set-off and Netting, (London : Sweet & Maxweel, 1995), P. 4.

ประสงค์และรูปแบบของการจัดหาอากาศยานโดยการขอสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.8.1 ความเป็นมาและวิวัฒนาการของสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน⁶¹

นับตั้งแต่อดีตจนถึงทศวรรษที่ห้าสิบ (ยุค ค.ศ.1950) ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศภาคเอกชนในสหรัฐอเมริกาโดยทั่วไปมักจัดหาเงินทุนเพื่อการจัดหาอากาศยานโดยวิธีการทางการเงินในหลายรูปแบบ เช่น การเสนอขายหุ้นของกิจการและการกู้ยืมเงินระยะสั้นจากธนาคารพาณิชย์ ส่วนสายการบินที่รัฐเป็นเจ้าของหรือสายการบินที่รัฐให้การอุดหนุน (subsidized) จัดหาทุนเพื่อจัดหาอากาศยานโดยเงินทุนของรัฐบาลเป็นหลัก รวมถึงการกู้ยืมเงินที่มีการค้ำประกันโดยธนาคารพาณิชย์หรือธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าของสหรัฐอเมริกา (Export & Import Bank of United States)

เมื่อเครื่องบินเจ็ทซึ่งเป็นอากาศยานพาณิชย์ที่มีสมรรถนะสูงและมีราคาแพงมาก เริ่มเป็นที่รู้จักในช่วงปลายทศวรรษ 1950 สายการบินต่าง ๆ ในสหรัฐอเมริกาต่างประสบปัญหาในการจัดหาเงินทุนก่อนมหาศาลเพื่อจัดหาซึ่งอากาศยานที่มีเทคโนโลยีใหม่ ในช่วงเศรษฐกิจตกต่ำในปี ค.ศ. 1957 รายได้ของสายการบินที่ต่ำกว่าต้นทุนส่งผลให้ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้ ทำให้ให้สายการบินไม่สามารถที่จะพึ่งพาดตลาดทุนในการระดมทุนโดยออกหุ้นเพื่อขายให้แก่ประชาชนได้ ยิ่งไปกว่านั้นความเสี่ยงที่สามารถมองเห็นได้ประกอบกับการไม่สามารถทำกำไรของกิจการขนส่งทางอากาศ ส่งผลให้ธนาคารพาณิชย์ให้ความระมัดระวังในการจัดสรรเงินกู้ยืมอย่างเพียงพอต่อความต้องการของสายการบิน ผลคือสายการบินต้องมองหาแหล่งการเงินอื่นมาเสริมไว้ ซึ่งก็คือ การกู้ยืมเงินระยะยาวจากบริษัทประกันภัย หรือสถาบันการเงินอื่น ๆ

หลังจากนั้น ในช่วงปี ค.ศ.1960 สายการบินมีความสามารถที่จะทำกำไรเพิ่มมากขึ้น ได้มีการตีราคามูลค่าหุ้นของสายการบิน และโอกาสที่จะได้รับความเชื่อถือให้กู้เงินจากธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงินอื่น ในช่วงนี้ยังเป็นยุคที่ Asset-Based Financing เริ่มมีการพัฒนาขึ้นในรูปแบบของ สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sales Contract) และธุรกรรมที่มีหลักประกัน (Secured Transaction) โดยการจำนองสังหาริมทรัพย์ แต่สำหรับสายการบินที่ไม่สามารถจัดหาเงินทุนได้เนื่องจากไม่มีหลักประกันหรือมีเครดิตต่ำเพราะมีสัดส่วนหนี้สินต่อทุน (debt-to-

⁶¹ Rex Kenneth Rosales, Legal aspects of asset based aircraft financing, p 125.

equity ratios) สูง ก็มีทางออกที่สำคัญอันเป็นพัฒนาการของ Asset-Based Financing คือการทำธุรกรรมลีสซิ่งทางการเงินระยะยาว (Long-term Finance Lease) ในการจัดหาอากาศยาน

เพื่อเป็นการกระตุ้นและส่งเสริมให้มีการซื้อทรัพย์สินประเภททุนที่มีราคาแพง เช่น อากาศยานขนส่งหรืออากาศยานพาณิชย์ ในปี ค.ศ. 1962 รัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้ออกกฎหมายเพื่อเครดิตภาษีสำหรับการลงทุนซื้ออากาศยาน (Tax credit) และเพิ่มจำนวนการลดหย่อนค่าเสื่อมราคาของอากาศยาน (Tax depreciation) แต่โชคไม่ดีที่สายการบินในสหรัฐอเมริกาจำนวนมากไม่อยู่ในสถานะที่จะได้รับประโยชน์จากกฎหมายนี้อย่างเต็มที่ เนื่องจากรายได้ไม่ถึงขั้นที่จะได้รับประโยชน์จากการลดหย่อนดังกล่าว สิ่งนี้นำไปสู่การเติบโตของการลีสซิ่งอากาศยานในรูปแบบของ Finance Lease สืบเนื่องจากผลประโยชน์จากภาษีที่เกี่ยวกับการจัดซื้ออากาศยานตามกฎหมายดังกล่าวจะเปลี่ยนมือไปสู่บริษัทลีสซิ่งอากาศยาน ซึ่งเป็นกิจการที่สามารถทำกำไรและมีความสามารถในการจัดการกับภาระภาษีที่แน่นอน การซื้อและถือกรรมสิทธิ์ในอากาศยานเพื่อให้สายการบินลีสซิ่งอากาศยานทำให้บริษัทลีสซิ่งได้ประโยชน์ในการเครดิตภาษีและการหักค่าเสื่อมราคาที่เพิ่มขึ้น ส่งผลดีต่อสายการบินเนื่องจากทำให้อัตราค่าลีสซิ่งต่ำลงอย่างเห็นได้ชัด โดยในช่วงทศวรรษเดียวกัน สายการบินในประเทศอื่น ๆ ยังคงจัดหาเงินทุนโดยวิธีการกู้เงินจากสถาบันการเงิน หรือใช้การค้ำประกัน (Guaranteed) โดยหน่วยงานด้านการเงิน (Export Finance) ของรัฐบาล เช่น Export & Import Bank of United States หรือ Export Credit Guarantee ของอังกฤษ ยิ่งกว่านั้นจำนวนสถาบันการเงินในสหรัฐอเมริกาที่ให้กู้ยืมแก่สายการบินต่างประเทศโดยมีหลักประกันก็เพิ่มขึ้นอย่างมาก

ในช่วงทศวรรษ ค.ศ. 1970 สายการบินประสบปัญหาการผลิตบริการที่ไม่เพียงพอต่อการก่อรายได้อีกครั้งหนึ่ง ส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินการลอยตัวสูงขึ้นอันเป็นผลมาจากสภาวะเงินเฟ้อที่เกิดขึ้นทั่วโลก ระบบเศรษฐกิจที่ตกต่ำในช่วงต้นของทศวรรษ และวิกฤติการณ์ขาดแคลนพลังงาน (Energy Crisis) ในช่วงปี ค.ศ. 1973-1974 ในขณะเดียวกันอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศก็ได้รับแรงกดดันเพื่อยกระดับและพัฒนาฝูงบินของตนเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ ทำให้สายการบินเกิดความต้องการเงินทุนจากแหล่งภายนอกโดยวิธีการกู้ยืมเงินเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนของกิจการลอยตัวสูงขึ้นอีกครั้ง การกู้ยืมเงินระยะยาวหรือการกู้ยืมเงินโดยการออกตราสารหนี้ มีข้อกำหนดที่จำกัดความสามารถในการก่อหนี้เพิ่มของสายการบินอย่างเคร่งครัด ดังนั้น ทางออกที่ชาญฉลาดของสายการบินเพื่อที่จะสามารถจัดหาเงินทุนได้อีก คือการทำธุรกรรมในลักษณะที่เป็น "off balance sheet" ซึ่งทาง

เลือกหนึ่งนอกจาก Finance Lease คือการจัดหาอากาศยานในรูปแบบของสัญญา Leveraged Lease ซึ่งเกิดขึ้นในช่วงปลายยุคปี ค.ศ. 1960

ในช่วงปลายทศวรรษ ค.ศ.1970 ความสามารถในการหารายได้ของสายการบินดีขึ้นอีกครั้ง เป็นผลให้การจัดหาอากาศยานโดยรูปแบบ Finance Lease ได้รับความนิยมน้อยลง นอกจากนั้นสายการบินยังได้รับประโยชน์จากการลดหย่อนภาษีเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามเหตุการณ์เหล่านี้เกิดขึ้นเพียงช่วงเวลาสั้น ๆ เนื่องจากในเวลาต่อมาภาวะราคาเชื้อเพลิงอากาศยานพุ่งสูงขึ้น ประกอบกับสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำอย่างรุนแรงทั่วโลกในช่วงปี ค.ศ. 1980-1983 เป็นผลให้อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศตกอยู่ในภาวะทางการเงินที่เลวร้ายอีกครั้งหนึ่ง ในการอนุมัติสินเชื่อให้แก่สายการบิน สถาบันการเงินเริ่มหันมาให้ความสำคัญกับทรัพย์สินของสายการบินมากกว่าที่จะพิจารณาเฉพาะความน่าเชื่อถือของสายการบินในการอนุมัติสินเชื่อให้แก่สายการบิน ผลที่เกิดขึ้นก็คือ “สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน” หรือ Aircraft Finance กลายมาเป็นทางออกของปัญหาที่เกิดขึ้นบนวัฏจักรของการเฟื่องฟูและตกต่ำ (boom-bust) ที่ไม่มีวันสิ้นสุดของอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ

จากการศึกษาของผู้เขียน พบว่าเหตุผลหลักที่เป็นรากฐานของการพัฒนาการทำธุรกรรมประเภท Asset-Based Financing ในรูปแบบของ Aircraft Finance ก็คือ ความไม่มั่นคงทางการเงินของอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ โดยจะเห็นได้ว่าสายการบินทำธุรกรรมกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินเป็นจำนวนมาก ประกอบกับเงินสดไหลเวียนในกิจการที่ไม่คล่องตัวทำให้เกิดความเสียหายต่ออุตสาหกรรมมาเป็นเวลานาน ส่งผลให้สถาบันการเงินพิจารณาความน่าเชื่อถือของสายการบินว่ามีความเสี่ยง และไม่ปรารถนาที่จะปล่อยสินเชื่อโดยปราศจากหลักประกันให้แก่สายการบิน นอกจากนี้ ปัจจัยหลักอื่น ๆ ที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของการทำธุรกรรมประเภท Asset-Based Financing ก็คือการจัดหาเงินทุนที่มี Government Export Credit Agencies ให้การสนับสนุนเต็มจำนวนเงินกู้ มีจำนวนลดลงจนถึงหมดไป และนำมาซึ่งระบบการเชื่อมโยงตลาด (market-linked) เพื่อกำหนดอัตราดอกเบี้ยตายตัวและกำหนดระยะเวลาการกู้ยืมสูงสุดไม่เกิน 10 ปี ผลของการยี่ระยะเวลาการกู้ยืมออกไปสั้น ๆ และการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย ผลักดันให้สายการบินจำนวนมากหันมาหาแหล่งเงินทุนเพื่อการจัดหาอากาศยานในลักษณะ Asset-Based Financing ในรูปแบบของ Aircraft Finance มากขึ้นจนถึงปัจจุบัน

2.8.2 ลักษณะของสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน

สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน หรือ Aircraft Finance คือการจัดหาอากาศยานในรูปแบบของสัญญาประเภท Asset-Based Financing ซึ่งผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมการบินส่งทางอากาศ⁶² ได้ให้คำจำกัดความคำว่า "Aircraft Finance" คือ วิธีการในการจัดหาเงินทุนเพื่อการจัดหาอากาศยานโดยการใช้มูลค่าของอากาศยานเองมาเป็นหลักประกันหลัก (technique of providing financing for an aircraft acquisition using the value of the aircraft itself as the principle security)

ตามที่ได้ศึกษามาแล้วว่า อากาศยานเป็นทรัพย์สินหลักของสายการบินที่มีมูลค่าสูงและยังคงมีมูลค่าที่เหลือ (residual value) สูงหากนำไปขายต่อ ดังนั้นจึงทำให้อากาศยานมีความสำคัญในสายตาของผู้ให้สินเชื่อในลักษณะของการเป็นหลักประกันให้แก่ผู้ให้สินเชื่อเมื่อมีการเพื่อการจัดหาอากาศยานของสายการบิน โดยการใช้อากาศยานของสายการบินมาเป็นหลักประกันนี้ หรือโดยการส่งกรรมสิทธิ์ในอากาศยานเป็นของผู้ให้สินเชื่อจนกว่าสายการบินจะปฏิบัติตามชำระตามที่ได้ตกลงกันได้ครบถ้วนแล้ว ซึ่งกรรมสิทธิ์ในอากาศยานนั้นเองที่นำมาใช้เป็นหลักประกันทางการเงินของผู้ให้สินเชื่อในธุรกรรมดังกล่าว อันเป็นรูปแบบหนึ่งของการป้องกันความเสี่ยงของผู้ให้สินเชื่อต่อการลงทุนซึ่งเป็นการลดความกังวลใจในเรื่องความสามารถที่จะชำระหนี้ของสายการบินลงอย่างสิ้นเชิง แต่ผู้ให้สินเชื่อจะหันมาให้ความสำคัญในเรื่องความสะดวกในการเข้าครอบครองอากาศยาน (repossession) และมูลค่าที่เหลืออยู่ (residual value) ของอากาศยานเป็นอันดับแรก

จากลักษณะของสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานดังกล่าว จะเห็นได้ว่าหลักการของสัญญาประเภท Asset-Based Financing คือการพิจารณาถึงมูลค่าของทรัพย์สินในการประเมินอัตราส่วนของความเสี่ยงต่อผลตอบแทนทางการเงิน โดยที่⁶³

⁶² Mr. Greenspon, the Senior Vice President and General Counsel of GPA Corporation, Stamford Connecticut, GPA Corporation is a division of GPA Group of Ireland.

⁶³ Anthony Saunders and Ingo Walter, Proposed Convention on International Interest in Mobile Equipment and Associated Aircraft Equipment Protocol : Economic

1. เจ้าหนี้ (สถาบันการเงิน บริษัทลิสซิ่ง ฯลฯ) จะต้องมั่นใจได้ว่าผลประโยชน์หรือส่วนได้เสียแห่งการเป็นเจ้าของหรือผู้ทรงหลักประกันในทรัพย์สินที่ให้สินเชื่ออยู่นั้นมีอยู่เหนือสิทธิเรียกร้องทั้งปวงในทรัพย์สินนั้น (หลัก Transparent Priority)
2. เจ้าหนี้ต้องสามารถจะดำเนินการใด ๆ เมื่อมีการผิดสัญญาโดยลูกหนี้เกิดขึ้นโดยใช้มาตรการต่าง ๆ ได้อย่างทันท่วงที เพื่อวัตถุประสงค์ในการเยียวยาความเสียหายของเจ้าหนี้ (หลัก Prompt Enforcement)
3. สิทธิของเจ้าหนี้ตามหลัก Transparent Priority และหลัก Prompt Enforcement ไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขของการล้มละลายในกรณีที่ถูกหนีล้มละลาย หลักนี้จะใช้บังคับเสมือนหลัก Bankruptcy Law Enforcement

2.8.3 วัตถุประสงค์ของการขอสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน

1. การลดต้นทุนของเงินทุนในการจัดหาอากาศยาน (Minimising the cost of capital)

การจัดหาเงินทุนของกิจการโดยวิธีทางทุน (equity) และโดยวิธีการก่อหนี้ (debt) ที่มีสัดส่วนเหมาะสมที่สุดจะช่วยลดต้นทุนการจัดหาเงินทุนของสายการบิน อย่างไรก็ตามโดยหลักการแล้ว การจัดหาเงินทุนโดยการก่อหนี้จะมีต้นทุนทางการเงินที่ต่ำกว่าการจัดหาเงินทุนโดยวิธีทางทุน⁶⁴ อย่างเห็นได้ชัด เพราะการก่อหนี้ทำให้ผู้ประกอบการสายการบินสามารถขยายกิจการได้โดยปราศจากการสูญเสียมูลค่าใด ๆ ให้กับเจ้าของเงินทุนรายใหม่ แต่การออกหุ้นเพิ่มทุนซึ่งเป็นวิธีทางทุนทำให้ความเป็นเจ้าของ (Ownership) ของผู้ประกอบการเจือจางลง การก่อหนี้บังคับให้สายการบินมีภาระหน้าที่ที่จะต้องจ่ายดอกเบี้ยแก่เจ้าของเงินทุนหรือผู้ให้สินเชื่อ แต่ในขณะที่การออกหุ้นเพิ่มทุนยอมให้สายการบินเลือกที่จะจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหุ้นเมื่อกิจการมีกำไร อย่างไรก็ตามอาจสรุปได้ว่าความสามารถที่จะลดต้นทุนทางการเงินในการจัดหาเงินทุนเพื่อการจัดหาอากาศยานของสายการบิน จะเกิดขึ้นได้โดยการเลือกใช้วิธีการจัดหาเงินทุนโดยวิธีการก่อหนี้ในรูปแบบของการขอสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน (Aircraft Finance)

Impact Assessment, (A Study Prepared Under the Auspices of INSEAD and the New York University Salomon Centre, October 10,1997) p. 16.

⁶⁴ การจัดหาเงินทุนโดยวิธีทางทุน คือ การจัดหาเงินทุนหรือการระดมทุนของกิจการ โดยใช้วิธีการใด ๆ ที่มีผลต่อสัดส่วนของทุน (equity) หรือความเป็นเจ้าของ (ownership) ของกิจการ เช่น การออกหุ้นเพิ่มทุน เป็นต้น

2. การลดความเสี่ยง (Minimising risk)

การจัดการอากาศยานโดยการขอสินเชื่อเพื่อการจัดการอากาศยานสามารถลดความเสี่ยงในอัตราดอกเบี้ย และความเสี่ยงในมูลค่าของอากาศยาน ได้ดังนี้

ความเสี่ยงในอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Risk)

อัตราดอกเบี้ยของหนี้แบ่งออกเป็นสองแบบคือ อัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว (floating rate) และแบบคงที่ (fixed rate) ในกรณีของหนี้ที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยเป็นแบบลอยตัว ลูกหนี้จะมีความเสี่ยงต่อหนี้สูงเนื่องจากอัตราดอกเบี้ยในตลาดการเงินที่กำหนดอาจจะลอยตัวสูงขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในทางดอกเบี้ยที่แท้จริงเกิดขึ้นโดยผู้ให้สินเชื่อ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าต้นทุนสูงสุดของหนี้ประเภทที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวก็คือความไม่แน่นอนของอัตราดอกเบี้ย อย่างไรก็ตาม อัตราดอกเบี้ยอาจถูกกำหนดให้คงที่ได้ในหนี้ที่มีระยะเวลาตั้งแต่ 1-30 ปี อัตราดอกเบี้ยคงที่มีคุณลักษณะพิเศษคือ มีความเสี่ยงน้อยเนื่องจากลูกหนี้จะรู้ถึงอัตราดอกเบี้ยที่ตนมีภาระที่แน่นอน แต่อย่างไรก็ตามการเลือกระยะเวลาในการชำระหนี้ก็เป็นประเด็นสำคัญในการที่เจ้าหนี้จะกำหนดดอกเบี้ยเป็นแบบคงที่หรือลอยตัว สำหรับการจัดการอากาศยานโดยการขอสินเชื่อเพื่อการจัดการอากาศยาน ลูกหนี้จะสามารถลดความเสี่ยงในอัตราดอกเบี้ยได้เนื่องจากผู้ให้สินเชื่อมักกำหนดอัตราดอกเบี้ยเป็นแบบคงที่

ความเสี่ยงในมูลค่าของอากาศยาน (Aircraft value risk)

ทรัพย์สินประเภททุนที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อสายการบินคือฝูงบินที่ประกอบไปด้วยอากาศยานตามจำนวนที่ขึ้นอยู่กับขนาดของสายการบินหากมูลค่าของอากาศยานเหล่านี้ลดลงเร็วกว่าอัตราการเสื่อมราคาที่สายการบินกำหนดไว้ในโปรแกรมค่าเสื่อมราคาของอากาศยานแต่ละลำ ย่อมไม่เป็นผลดีต่อสายการบินเนื่องจากสายการบินจะต้องรับภาระการเสื่อมราคาของอากาศยานโดยการบันทึกลงในบัญชี ด้วยเหตุนี้จึงทำให้เทคนิคของสินเชื่อเพื่อจัดการอากาศยานได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อควบคุมและกำจัดความเสี่ยงนี้ การพัฒนาดังกล่าวนำมาซึ่งรูปแบบที่หลากหลายของการประกันมูลค่าของสินทรัพย์ (Asset - value Guarantees) และการจัดการอากาศยานโดยวิธีการขอสินเชื่อเพื่อการจัดการอากาศยานในรูปแบบของการลีสซิง (Operating Lease, Finance Lease) กล่าวคือ ในกรณีของการประกันมูลค่าสินทรัพย์ สายการบินจะต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันหรือค่าธรรมเนียมให้แก่ผู้รับประกัน เพื่อลดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นจากการที่อากาศยานมีมูลค่าลดลง แต่สำหรับการลีสซิง ซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของสัญญาสินเชื่อเพื่อจัดการอากาศยานจะเป็นผลดีอย่างยิ่งต่อการถ่ายโอนความเสี่ยงในการเป็นเจ้าของอากาศยานไปยังผู้ให้สินเชื่อในขณะที่สายการบินผู้ลีสซิงยังสามารถใช้อากาศยานในการดำเนินกิจการได้ต่อไปตามปกติ

2.8.4 รูปแบบของสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน

การขอสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานในต่างประเทศและประเทศไทยนิยมทำกันหลายรูปแบบ เช่น สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข สัญญาเช่าซื้อ สัญญาลิสซิ่ง สัญญาจำนอง ฯลฯ โดยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะทำการศึกษาเฉพาะใน 3 รูปแบบ คือ สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข สัญญาเช่าซื้อ และสัญญาลิสซิ่ง ซึ่งมีรายละเอียดในแต่ละรูปแบบดังต่อไปนี้

2.8.4.1 สัญญาซื้อขายมีเงื่อนไข (Conditional Sale) ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ (Title Reservation Clause)

สัญญาซื้อขายมีเงื่อนไข หมายถึง สัญญาที่มีเงื่อนไขที่เป็นตัวกำหนดให้สัญญาเป็นผลหรือสิ้นผลเมื่อเงื่อนไขเกิด หรือสัญญาซื้อขายที่มีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขาย (Title Reservation Clause)⁶⁵ ซึ่งการจัดหาอากาศยานโดยทำสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไขในที่นี้ คือ สัญญาที่สายการบินจัดซื้ออากาศยานจากผู้ผลิตหรือสถาบันการเงินโดยมีเงื่อนไขในสัญญาว่ากรรมสิทธิ์ในอากาศยานจะยังไม่โอนไปเป็นของผู้ซื้อจนกว่าจะได้ชำระราคาเรียบร้อยแล้ว

สัญญาซื้อขายแบบมีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ หรือในต่างประเทศเรียกว่า Title Reservation Clause คือ สัญญาซื้อขายที่มีข้อตกลงหรือเงื่อนไขที่ผู้ขายกำหนดไว้ให้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขายกันนั้นยังไม่โอนไปยังผู้ซื้อจนกว่าผู้ซื้อจะชำระราคาคครบถ้วน

สัญญาซื้อขายแบบมีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์นี้เกิดขึ้นในประเทศอังกฤษและในประเทศไทย เนื่องจากทั้งประเทศอังกฤษและประเทศไทยเป็นประเทศที่ยึดหลักกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขายโอนเปลี่ยนมือทันทีเมื่อทำสัญญาซื้อขายกัน ดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติใน The Sale of Goods Acts, 1979 มาตรา 17 (1)⁶⁶ ที่บัญญัติว่า “สัญญาซื้อขาย

⁶⁵ สมยศ เชื้อไทย, หลักกฎหมายซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้, พิมพ์ครั้งที่ 5, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543), หน้า 49.

⁶⁶ The sale of Goods Act 1979 มาตรา 17

ทรัพย์สินเฉพาะสิ่งหรือทรัพย์สิน (สินค้า) ที่กำหนดไว้แน่นอน กรรมสิทธิ์ในตัวทรัพย์สิน (สินค้า) นั้น ย่อมจะโอนไปยังผู้ซื้อก็ต่อเมื่อคู่สัญญามีเจตนาให้โอนกรรมสิทธิ์ไป”⁶⁷ และบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 458 ที่บัญญัติว่า “กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ขายนั้น ย่อมโอนไปยังผู้ซื้อตั้งแต่วันที่ขายได้ทำสัญญาซื้อขายกัน”

ตามหลักกฎหมายอังกฤษ สัญญาซื้อขายที่มีข้อสัญญาที่กำหนดเกี่ยวกับการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขาย (Title Reservation Clause) เกิดขึ้นมาเนื่องจากผู้ขายได้ขายสินค้าให้แก่ผู้ซื้อโดยได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อเรียบร้อยแล้วและผู้ขายเกรงว่าต่อมาหากผู้ซื้อล้มละลายและหากไม่มีข้อกำหนดในการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขายไว้ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขายก็ต้องโอนไปเป็นของผู้ซื้อนับตั้งแต่วันที่ทำสัญญาและทรัพย์สินนั้นก็จะต้องถูกรวบรวมเข้ากองทรัพย์สินของผู้ซื้อและผู้ล้มละลายและนำมาแบ่งเฉลี่ยหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ทั้งปวงของผู้ซื้อที่ตกเป็นผู้ล้มละลายตามลำดับก่อนหลังในเรื่องบุริมสิทธิแห่งการชำระหนี้ โดยผู้ขายก็จะมีฐานะเป็นเพียงเจ้าหนี้ธรรมดาหรือเจ้าหนี้ไม่มีประกัน ซึ่งจะได้รับชำระหนี้ในราคาสินค้าของตนในลำดับที่ 5 ตามกฎหมายอังกฤษ และลำดับที่ 7 ตามกฎหมายไทย (มาตรา 130 แห่ง พ.ร.บ. ล้มละลาย พ.ศ. 2483 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2542)) ซึ่งในทางปฏิบัติอาจจะไม่มีทรัพย์สินจากกองทรัพย์สินของลูกหนี้ผู้ล้มละลายหลงเหลือที่จะชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ที่ไม่มีประกันเลยหรืออาจจะมีแต่ไม่พอกับราคาทรัพย์สินที่ซื้อขายก็ได้ ดังนั้นผู้ขายจึงได้กำหนดข้อสัญญายกเว้นไว้ว่ากรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะโอนไปเป็นของผู้ซื้อก็ต่อเมื่อผู้ซื้อได้ชำระราคาเรียบร้อยแล้ว เพื่อหากว่าผู้ซื้อถูกฟ้องล้มละลายโดยที่ยังไม่ได้ชำระราคาให้แก่ผู้ขาย ผู้ขายก็จะสามารถใช้สิทธิเรียกเอาทรัพย์สินที่ขายนั้นคืนมาเพราะถือว่ากรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นยังเป็นของผู้ขายอยู่

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า วัตถุประสงค์ของการกำหนดข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ในสัญญาซื้อขายทั้งในอังกฤษและในประเทศไทย ซึ่งเป็นข้อดีของสัญญาชนิดนี้ก็คือเพื่อที่ผู้ขายจะยังสามารถใช้สิทธิในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์เมื่อลูกหนี้ล้มละลายหรือเมื่อลูกหนี้ผิดนัดไม่ชำระราคาสินค้า โดยเรียกทรัพย์สินนั้นกลับคืนมาจากลูกหนี้ได้ หลักการสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ใน

(1) Where there is a contract for the sale specific or ascertained goods the property in them is transferred to the buyer at such time as the parties to the contract intend it to be transferred.

⁶⁷ บัญญัติ สุชีวะ, “การโอนกรรมสิทธิ์ในสัญญาซื้อขาย,” วารสารกฎหมาย, ปีที่ 2, ฉบับที่ 2 (พฤษภาคม 2529) :72.

สัญญาซื้อขายดังกล่าวนี้เกิดขึ้นในคดี Aluminium Industries BV V. Romalpa Aluminium Ltd. (1976) 1 WLR 667 ดังนั้นบางคนจึงเรียกข้อสัญญานี้ว่า Romalpa Clause⁶⁸

ในประเทศอังกฤษ มีการใช้ข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์อยู่ด้วยกันหลายรูปแบบ ได้แก่ ข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ในกรณีธรรมดา และ ข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ในกรณีพิเศษ ซึ่งได้แก่ แบบอ้างกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่ถูกแปรสภาพไป (Products Clause), แบบอ้างกรรมสิทธิ์ในเงินที่ผู้ซื้อนำสินค้าไปจำหน่ายอีกทอดหนึ่ง (Proceeds of Sale Clause), และแบบบัญชีเดินสะพัด (Current Account Clause) ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับลักษณะของทรัพย์สินที่ซื้อขาย ซึ่งการกำหนดข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ในสัญญาซื้อขาย กรณีทรัพย์สินที่ซื้อขายเป็นทรัพย์สินไม่แปรรูปกับทรัพย์สินแปรรูปจะมีผลแตกต่างกัน ซึ่งผู้เขียนจะขอกล่าวถึงเฉพาะข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ในกรณีธรรมดากรณีทรัพย์สินที่ซื้อขายเป็นสังหาริมทรัพย์ธรรมดาจำพวกทรัพย์สินไม่แปรรูป (อากาศยาน) ในหัวข้อ 2.8.5 ต่อไป

2.8.4.2 สัญญาเช่าซื้อ (Hire-Purchase)

สัญญาเช่าซื้อเป็นสัญญาซึ่งผู้ให้เช่าซื้อซึ่งอาจเป็นสถาบันการเงิน หรือบริษัทผู้ประกอบการให้เช่าซื้ออากาศยาน หรือผู้ผลิตอากาศยาน เอาอากาศยานออกให้เช่าโดยที่ผู้ให้เช่าซื้อเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอากาศยาน (แต่อย่างไรก็ดีแม้ในขณะที่ทำสัญญาเช่าซื้อผู้ให้เช่าซื้อยังไม่มี กรรมสิทธิ์ในอากาศยานแต่ผู้เช่าซื้อได้ตกลงให้ผู้ให้เช่าซื้อไปซื้ออากาศยานนั้นมาเพื่อทำสัญญาเช่าซื้ออันมีลักษณะเป็นการทำสัญญาเช่าซื้อล่วงหน้าโดยมีเจตนาให้มีผลบังคับในเมื่อผู้ขายได้ขายทรัพย์สินนั้นให้ผู้ให้เช่าซื้อแล้วสัญญาเช่าซื้อก็มีผลผูกพันคู่สัญญาได้) และมีค้ำประกันของผู้ให้เช่าซื้อว่าจะขายอากาศยานนั้นเมื่อผู้เช่าซื้อได้ชำระค่าเช่าตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาเช่าซื้อครบถ้วนแล้ว

สัญญาเช่าซื้อตามกฎหมาย Common Law ของอังกฤษ ซึ่งบัญญัติไว้ใน The Hire Purchase Act, 1965 หมายถึงสัญญาซึ่งเจ้าของกรรมสิทธิ์นำทรัพย์สินออกให้เช่าและตกลงกันว่าผู้เช่าซื้ออาจเลือกที่จะส่งมอบทรัพย์สินคืนและบอกเลิกการเช่า หรือเลือกที่จะซื้อทรัพย์สินนั้นได้ เมื่อได้ชำระค่าเช่าซื้อครบถ้วนตามจำนวนที่ใดตกลงไว้ในสัญญา⁶⁹ ตามความหมายของ

⁶⁸ สมยศ เทื้อไทย, หลักกฎหมายซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้, หน้า 49.

⁶⁹ A.G. Guest and J.C. Tylor, op.cit., p.9.

สัญญาเช่าซื้อดังกล่าว จะเห็นได้ว่าลักษณะของสัญญาเช่าซื้อประกอบไปด้วย (1) เจ้าของทรัพย์สินได้มอบทรัพย์สิน (bailment)^{*} ไว้กับผู้เช่า (2) มีข้อตกลงกันว่า ผู้เช่ามีสิทธิที่จะเลือกส่งมอบสินค้าคืนหรือซื้อสินค้าในจำกัดระยะเวลาหนึ่ง ดังนั้น ความสำคัญของสัญญาเช่าซื้อจึงอยู่ที่ทรัพย์สินที่เช่าซื้อยังคงเป็นของผู้ให้เช่าซื้อ และโดยทั่วไปผู้เช่าซื้อก็ไม่สามารถที่จะโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เช่าให้แก่บุคคลภายนอกได้ในระหว่างตลอดระยะเวลาของสัญญา นอกจากนี้ตามกฎหมาย The Hire Purchase Act, 1965 ยังได้กำหนดนิยามของสัญญาเช่าซื้อว่า หมายถึง “สัญญาเช่า (bailment) ซึ่งผู้รับมอบมีสิทธิที่จะซื้อทรัพย์สินหรือซึ่งกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินอาจตกเป็นของผู้รับมอบ”

ตามปกติ สัญญาเช่าซื้อของประเทศอังกฤษ จะแบ่งเป็น 2 ประเภท ตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 1 แห่ง The Hire Purchase Act, 1965 คือ⁷⁰

1. สัญญาที่ผู้ให้เช่าซื้อเช่าทรัพย์สินนั้น โดยกำหนดค่าเช่าและให้สิทธิผู้เช่าซื้อที่จะแสดงเจตนาซื้อสินค้านั้นเมื่อได้ชำระค่าเช่าซื้อครบถ้วนแล้ว โดยผู้เช่าซื้อต้องชำระเงินอีกจำนวนหนึ่งซึ่งเรียกว่า “ค่าใช้สิทธิเลือกซื้อทรัพย์สิน” ซึ่งกำหนดขึ้นเพื่อเป็นพิธีเท่านั้น

2. สัญญาประเภทที่กำหนดราคาทรัพย์สินตั้งแต่แรกโดยคำนวณรวมอยู่ในค่าเช่าซึ่งกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้น จะโอนไปยังผู้เช่าโดยอัตโนมัติ เมื่อผู้เช่าชำระเงินค่าเช่าครบทุกงวด โดยไม่ต้องแสดงเจตนาในการซื้อทรัพย์สินนั้นอีก

ตามสัญญาเช่าซื้อแบบแรกเป็นสัญญาเช่าซื้อที่แท้จริง กล่าวคือ หากผู้เช่าซื้อชำระเงิน ค่าเช่าซื้อครบตามสัญญา กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินก็ยังไม่โอนไปยังผู้เช่าซื้อ นอกเสียจากผู้เช่าซื้อจะแสดงเจตนาว่าจะซื้อทรัพย์สินนั้นโดยจะต้องชำระเงินอีกจำนวนหนึ่ง ส่วนสัญญาเช่าซื้อประเภทที่ 2 นั้น จะต้องให้สิทธิแก่ผู้เช่าซื้อในการที่จะบอกเลิกสัญญาก่อนชำระเงินค่าผ่อนส่งครบถ้วนด้วย

ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

* ตามกฎหมายอังกฤษ สัญญา Bailment นั้น มีความหมายรวมถึงสัญญาทุกประเภทที่มีการส่งมอบการครอบครองทรัพย์สินให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่าจะมีการคืนทรัพย์สินนั้นในที่สุด เช่น สัญญากู้ยืม สัญญาฝากทรัพย์สิน และหมายความรวมถึงสัญญาเช่าด้วย

⁷⁰ R.M. Goode, Hire Purchase Law and Practice, 2nd ed. (London : Butterwerth, 1970), p. 33.

2.8.4.3 สัญญาลิสซิ่ง (Lease)

ลิสซิ่งเป็นสัญญาสินเชื่อบุคคลประเภทหนึ่ง เกิดขึ้นจากการที่ผู้ประกอบการต้องการได้มาซึ่งอุปกรณ์สินค้าประเภททุนที่มีราคาสูง แต่แทนที่จะจัดหาด้วยวิธีการซื้อด้วยเงินทุนของกิจการเอง ซึ่งอาจไม่เหมาะสมกับสภาพของกิจการเนื่องจากราคาของอุปกรณ์สินค้าที่สูงมาก อันอาจเป็นการนำเงินทุนหมุนเวียนของกิจการไปจมอยู่กับการซื้ออุปกรณ์สินค้าประเภททุนนั้น ดังนั้นผู้ประกอบการจึงหันมาใช้วิธีทำธุรกรรมลิสซิ่งแทน ซึ่งจะเป็นการประหยัดเงินลงทุนและอำนวยความสะดวกในด้านของความเสี่ยงทางเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปอยู่ตลอดเวลา ทำให้ผู้ประกอบการสามารถใช้อุปกรณ์สินค้าที่มีเทคโนโลยีทันสมัยโดยไม่ต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมากในการซื้ออุปกรณ์สินค้า เพราะเมื่อหมดอายุของสัญญาแล้ว ผู้ประกอบการก็สามารถทำสัญญาลิสซิ่งใหม่และเปลี่ยนอุปกรณ์สินค้าเป็นแบบหรือรุ่นที่ทันสมัยขึ้น หรือหากต้องการจะซื้ออุปกรณ์สินค้านั้นเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเองก็ย่อมทำได้

สัญญาลิสซิ่งเป็นสัญญาในการจัดหาสินค้าประเภททุนเพื่อนำมาใช้ในกิจการ โดยผู้ประกอบการลิสซิ่ง ได้แก่ สถาบันการเงิน หรือบริษัทลิสซิ่ง (หรืออาจเป็นผู้ผลิตสินค้านั้นเอง) จะอยู่ในฐานะของผู้ให้เช่า (Lessor) ทำหน้าที่จัดหาอุปกรณ์สินค้าแก่ลูกค้าคือผู้เช่า (Lessee) โดยเงินทุนของตนเองหรือไปจัดหามาจากแหล่งเงินทุนอื่นเพื่อซื้ออุปกรณ์สินค้าที่ผู้เช่าต้องการ แล้วนำมาให้ผู้เช่าได้ใช้สอยทรัพย์สินนั้นโดยการทำสัญญาลิสซิ่ง ซึ่งผู้ให้เช่าจะได้รับค่าตอบแทนโดยคำนวณจากอัตราดอกเบี้ยของเงินทุนของผู้ให้เช่าหรือเงินทุนที่ผู้ให้เช่าไปจัดหามาเพื่อซื้ออุปกรณ์สินค้านั้นบวกกับค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินที่เกิดขึ้นจากการให้เขารวมกับต้นทุนค่าใช้จ่ายอื่นและส่วนต่างของกำไรนำมาคิดรวมกันเป็นอัตราค่าเช่า และเมื่อหมดอายุสัญญาเช่าผู้เช่าและผู้ให้เช่ายังสามารถตกลงกันได้ว่าต้องการจะเช่าต่อไปหรือไม่ หรือหากผู้เช่าต้องการกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เช่าก็สามารถทำได้โดยการซื้อทรัพย์สินนั้นในราคาต่ำ ที่เรียกว่า "option" หรือทางเลือกของผู้เช่า ซึ่งไม่ว่าจะเป็นการเช่าต่อหรือการซื้อทรัพย์สินนั้นจะต้องเป็นราคาที่ต่ำมาก⁷¹

⁷¹ เนตรนภา บุญคำ, "แนวทางการพัฒนาธุรกิจลิสซิ่งในเชิงนิติศาสตร์," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 55.

ความหมายของลิสซิง

ลิสซิงได้ถูกให้คำจำกัดความไว้ในกฎหมายและในกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของหลายประเทศทั่วโลก อย่างไรก็ตามในความหมายที่เข้าใจได้ง่ายที่สุด คือ ลิสซิงเป็นธุรกรรมในทางการค้าเป็นสำคัญ โดยที่เจ้าของทรัพย์สิน (lessor) โอนสิทธิในการใช้ทรัพย์สิน (โดยมากมักจะเป็นอุปกรณ์การผลิตหรือสินค้าประเภททุน) ให้กับผู้ใช้ (lessee) เพื่อผลตอบแทนในค่าเช่า ภายในระยะเวลาที่ตกลงกันได้ โดยผู้ใช้ทรัพย์สินจะต้องส่งทรัพย์สินคืนแก่เจ้าของหรือตัวแทน ณ วันสิ้นสุดสัญญา⁷² สำหรับ ความหมายที่มีการให้ไว้ในแห่งอื่น ๆ ได้แก่

ลิสซิง หมายถึง สัญญาหรือข้อตกลงระหว่างผู้ให้เช่า (Lessor) กับผู้เช่า (Lessee) เพื่อการเช่าทรัพย์สินเฉพาะอย่างซึ่งถูกเลือกจากผู้ผลิตหรือผู้ขายทรัพย์สินนั้นโดยผู้เช่าและผู้ให้เช่าสงวนไว้ซึ่งกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้น โดยผู้เช่าได้สิทธิในการครอบครองและใช้ทรัพย์สินนั้นโดยจ่ายค่าเช่า (specified rental) เป็นการตอบแทน ภายในช่วงระยะเวลาที่กำหนด⁷³

ลิสซิง หมายถึง การโอนสิทธิในการใช้ทรัพย์สินที่มีรูปร่างภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยผู้ให้เช่า (Lessor) ไปยังผู้เช่า (Lessee) เพื่อให้ได้มาซึ่งค่าเช่าเป็นการตอบแทน⁷⁴

ลิสซิง หมายถึง การบริหารจัดการเงินทุน (Financing) รูปแบบหนึ่ง ซึ่งเป็นเครื่องมือในการจัดหาทรัพย์สินประเภททุนเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการผลิตและการประกอบธุรกิจต่าง ๆ แทนการซื้อ การจัดหาทรัพย์สินประเภททุนเป็นที่นิยมแพร่หลายเนื่องจากวิธีนี้ก่อให้เกิดประโยชน์ในรูปกำไรมากกว่าการเป็นเจ้าของทรัพย์สินโดยวิธีการซื้อทรัพย์สินนั้นมา กล่าวคือ ผู้เช่า

⁷² Donald H. Bunker, *The Law of Aerospace Finance in Canada*, (Montreal : Institute and Centre of Air and Space Law, McGill University, 1988) , p.23.

⁷³ คำจำกัดความของ The Equipment Leasing Association of U.K. (EAL)

“ A Lease is a contract between a Lessor and Lessee for the hire of a specific asset selected from a manufacturer or vendor of such assets by the Lessee. The Lessor retains ownership of the asset. The Lessee has possession and use of the asset on payment of specified rental over on a period.”

⁷⁴ คำจำกัดความของ Canadian Institute of Charter Accountant Handbook section 3065.03 (n))

“ A Lease is a conveyance, by a lessor to a lessee, of the right to use a tangible asset usually for a specified period of time in return for rent.”

หรือผู้ประกอบการได้ใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินที่ลิสซิงตามความต้องการโดยไม่ต้องลงทุนซื้อ ผู้ให้เช่าจะเป็นตัวกลางในการจัดหาทรัพย์สินดังกล่าวโดยผู้ให้เช่ายังคงมีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้น ในขณะที่ผู้เช่าจ่ายค่าเช่าตามระยะเวลาที่ตกลงกัน และเมื่อสิ้นสุดสัญญาลิสซิงกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินอาจตกไปเป็นของ ผู้เช่าหรือไม่ก็ได้⁷⁵

ในประมวลกฎหมายการค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา (Uniform Commercial Code, UCC) ได้กำหนดนิยามของลิสซิง (Finance Lease) ไว้ใน Article 2 A ดังนี้

“Finance Lease หมายถึง สัญญาเช่าซึ่ง

(1) ผู้ให้เช่าไม่ได้เป็นผู้คัดเลือก ผลิต หรือจัดหาทรัพย์สิน

(2) ผู้เช่าได้ทรัพย์สิน หรือสิทธิครอบครอง และใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน

ด้วยเหตุที่มีการทำสัญญาลิสซิง

(3) มีกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้เกิดขึ้น

.....”

จากคำนิยามดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่ามีผู้ให้เช่าคำนิยามของคำว่า “ลิสซิง” ไว้หลายความหมายซึ่งแตกต่างกันบ้างและเหมือนกันบ้าง ความไม่เป็นเอกภาพในความหมายของ “ลิสซิง” เกิดจากผู้ให้เช่าคำนิยามของลิสซิงไม่ได้ให้ความหมายที่ครอบคลุมถึงความหมายที่แท้จริงของลิสซิงทั้งหมด แต่อย่างไรก็ดี ความหมายของลิสซิงที่แท้จริงได้มีการบัญญัติไว้ใน อนุสัญญาลิสซิงทางการเงินระหว่างประเทศ (Unidroit Convention on International Financial Leasing, 1988) ซึ่งผู้ให้เช่า ความหมายของลิสซิงเป็นนักกฎหมายจากประเทศต่าง ๆ ได้ร่วมกันให้ความหมายของลิสซิงไว้ดังนี้

ลิสซิง หมายถึง การก่อนนิติสัมพันธ์ลิสซิงทางการเงินระหว่างคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่า “ผู้ให้เช่า” (Lessor) * ตกลงเช่าทำสัญญาจัดส่งอุปกรณ์ (The Supply Agreement) กับบุคคลที่สาม เรียกว่า “ผู้จัดส่งอุปกรณ์สินค้า” (The Supplier)** อันเป็นผลให้ได้มาซึ่งสินค้า

⁷⁵ ศิลปพร ศรีจันเพชร, “วิเคราะห์ธุรกิจลิสซิง ขั้นตอนปฏิบัติและวิธีการทางบัญชี,” *Chulalongkorn Review*, ปีที่ 5 ฉบับที่ 18 (มกราคม-มีนาคม 2536) : 108.

* คำว่า “Lessor” ที่จะกล่าวต่อไปนี้ขอใช้คำว่า “ผู้ให้เช่า” ซึ่งไม่ใช่ “ผู้ให้เช่า” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องเช่าทรัพย์สิน เช่าซื้อ แต่หมายความถึง “ผู้ให้เช่า” ในความหมายของลิสซิง

** คำว่า “The Supplier” ที่จะกล่าวต่อไปในที่นี้ให้หมายความถึง “ผู้จัดส่งอุปกรณ์สินค้า หรือผู้ผลิต” ในความหมายของลิสซิง

ประเภททุน เครื่องจักร และอุปกรณ์ประเภทอื่น ซึ่งต่อไปนี้รวมกันเรียกว่า “อุปกรณ์สินค้า” (The Equipment) ที่มีคุณลักษณะตามที่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า “ผู้เช่า” (The Lessee) *** เป็นผู้กำหนด โดยเข้าทำสัญญาลิสซิง (The Leasing Agreement) กับผู้ให้เช่า และให้สิทธิแก่ผู้เช่าในการใช้สอยอุปกรณ์สินค้าเป็นค่าตอบแทนสำหรับค่าเช่าที่ผู้เช่าจะต้องชำระให้⁷⁶

การก่อกอนติสัมพันธลิสซิงทางการเงินดังกล่าวข้างต้นหมายถึงการก่อกอนติสัมพันธที่มีลักษณะเฉพาะ ดังต่อไปนี้ คือ

(ก) ผู้เช่าจะเป็นผู้กำหนดคุณลักษณะ (Specifications) ของอุปกรณ์สินค้า และกำหนดเลือกผู้จัดส่งอุปกรณ์สินค้า โดยมีได้อาศัยความรู้ความเชี่ยวชาญและดุลพินิจของผู้ให้เช่าแต่อย่างใด

(ข) ผู้ให้เช่าได้มาซึ่งอุปกรณ์สินค้า เพื่อประโยชน์เกี่ยวกับการทำสัญญาลิสซิง โดยที่ผู้จัดส่งอุปกรณ์สินค้าได้รู้ถึงสัญญาเช่นว่านั้น ไม่ว่าผู้ให้เช่าและผู้เช่าจะได้เข้าทำสัญญาลิสซิงกันแล้วหรือไม่

(ค) การคิดคำนวณค่าเช่าซึ่งต้องชำระตามสัญญาลิสซิงนั้นต้องกระทำโดยถือเสมือนว่าเป็นการชำระราคาค่าอุปกรณ์สินค้า (Amortization) ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ในกรณีหลังนี้ค่าเช่าจะต้องมากพอสมควร

นอกจากนี้ อนุสัญญาดังกล่าวยังใช้บังคับรวมถึงกรณีไม่ว่าผู้เช่าจะมีสิทธิเลือกซื้ออุปกรณ์สินค้า หรือต่อระยะเวลาเช่าออกไปหรือไม่ และไม่ว่าราคาหรือค่าเช่าดังกล่าวจะมีมูลค่าเล็กน้อยเพียงใด โดยที่การก่อกอนติสัมพันธลิสซิงทางการเงินใช้สำหรับอุปกรณ์สินค้าทุก

*** คำว่า “ The Lessee” ที่จะกล่าวต่อไปนี้ขอใช้คำว่า “ผู้เช่า” ซึ่งไม่ใช่ “ผู้เช่า” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ แต่หมายความถึง “ผู้เช่า” ในความหมายของลิสซิง

⁷⁶ Article 1 “ This Convention governs a financial leasing transaction as described in which one party (the lessor), (a) on the specifications of another party (the lessee), enters into an agreement (the supply agreement) with a third party (the supplier) under which the lessor acquires plant, capital goods or other equipment (the equipment) on terms approved by the lessee so far as they concern its interests, and (b) enters into an agreement (the leasing agreement) with the lessee, granting to the lessee the right to use the equipment in return for the payment of rentals.

ประเภท แต่ไม่รวมถึงการก่อกวนนิติสัมพันธ์นั้นได้เกิดขึ้นเพื่อประโยชน์ในการใช้สอยเป็นส่วนตัวของผู้เช่าหรือในครอบครัวของผู้เช่าซึ่งไม่ใช่เพื่อการค้า

ลักษณะของลิสซิ่ง

จากความหมายของคำว่า “ลิสซิ่ง” ตามที่ได้บัญญัติไว้ใน *Unidroit Convention on International Financial Leasing, 1988* จะเห็นได้ว่าลิสซิ่งจะมีบุคคลที่เกี่ยวข้องในสัญญาสามฝ่าย ฝ่ายแรกคือ “ผู้ให้เช่า” ฝ่ายที่สองคือ “ผู้เช่า” และฝ่ายที่สามคือ “ผู้จัดส่งอุปกรณ์สินค้าหรือผู้ผลิต” โดยบุคคลทั้งสามฝ่ายต้องก่อกวนนิติสัมพันธ์กันขึ้นจึงจะเกิดเป็นสัญญาลิสซิ่งได้ กล่าวคือ ในการเช่าทำสัญญาลิสซิ่งจะต้องประกอบไปด้วยสัญญาสองสัญญา คือ 1) สัญญาจัดส่งอุปกรณ์ สินค้า ซึ่งเป็นสัญญาระหว่างผู้จัดส่งอุปกรณ์สินค้าหรือผู้ผลิตกับผู้ให้เช่า (ในปัจจุบันผู้ผลิตอาจเป็นผู้ให้เช่าเองก็ได้) โดยในสัญญานี้ผู้ให้เช่าตกลงเช่าทำสัญญาซื้ออุปกรณ์สินค้าจากผู้ผลิตและผู้ผลิตตกลงจะจัดส่งอุปกรณ์สินค้าไปยังผู้เช่า ทั้งนี้ผู้เช่าจะเป็นผู้กำหนดคุณลักษณะของอุปกรณ์สินค้านั้นรวมถึงตัวผู้ผลิตและผู้จัดส่งอุปกรณ์ และ 2) สัญญาลิสซิ่งซึ่งเป็นสัญญาระหว่างผู้ให้เช่ากับผู้เช่าซึ่งตกลงทำสัญญากันเพื่อให้สิทธิแก่ผู้เช่าในการใช้สอยทรัพย์สินที่เช่า และผู้เช่าตกลงจ่ายค่าเช่าเป็นค่าตอบแทน⁷⁷ โดยอัตราค่าเช่าผู้ให้เช่าจะคิดจากต้นทุนทางการเงินเช่นดอกเบี้ยที่ตนจะต้องเสียให้กับเจ้าของเงินทุน (ในกรณีผู้ให้เช่าไปกู้เงินมาซื้ออุปกรณ์สินค้า) ค่าเสื่อมราคาของอุปกรณ์สินค้าที่เกิดจากการให้เช่า ต้นทุนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งส่วนต่างของกำไรที่ต้องการนำมารวมเพื่อคิดเป็นอัตราค่าเช่า⁷⁸

ในระหว่างระยะเวลาตามสัญญาลิสซิ่งอาจมีข้อกำหนดในสัญญาว่า “ผู้เช่าจะบอกเลิกสัญญาไม่ได้” หรือไม่กี่ได้ เพราะไม่ใช่ลักษณะเฉพาะที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย แต่แท้จริงในการทำสัญญาลิสซิ่งผู้ให้เช่ามักต้องหามาตรการที่จะป้องกันตนเองจากความเสียหายโดยการกำหนดให้ผู้เช่าต้องเช่าอุปกรณ์สินค้านั้นเต็มอายุการใช้งานหรือเต็มตามระยะเวลาที่ได้ตกลงกัน โดยในทางปฏิบัติผู้ให้เช่าบางรายก็อาจยินยอมให้ผู้เช่าบอกเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดการเช่า

⁷⁷ เนตรนภา บุญคำ, “แนวทางการพัฒนาธุรกิจลิสซิ่งในเชิงนิติศาสตร์,” หน้า 14.

⁷⁸ วิทยา เหลืองสุขเจริญ, “ลิสซิ่ง : เช่าทรัพย์สินแบบใหม่,” *วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*, ปีที่ 11 ฉบับที่ 1 (ธันวาคม 2529 – มีนาคม 2530) : 112.

ได้ แต่จะต้องชำระค่าธรรมเนียมการบอกเลิกสัญญา ซึ่งมักจะเป็นจำนวนที่ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ให้เช่าเนื่องจากการบอกเลิกสัญญา⁷⁹

ในสัญญาลิสซิง ผู้เช่าจะต้องเป็นนิติบุคคลเท่านั้นโดยจะต้องแจ้งรายละเอียดและคุณลักษณะของอุปกรณ์สินค้าที่ตนต้องการให้ผู้ให้เช่าทราบและผู้ให้เช่า (เป็นนิติบุคคลซึ่งอาจเป็นผู้ประกอบธุรกิจลิสซิง สถาบันการเงิน ผู้ผลิตอุปกรณ์สินค้า หรือจะเป็นกิจการร่วมค้าระหว่างธุรกิจเหล่านี้ก็ได้) จึงจะไปจัดหาอุปกรณ์สินค้านั้นมาให้ผู้เช่าโดยจะมีข้อกำหนดให้ชำระเงินมัดจำหรือไม่ก็ตามแล้วแต่จะตกลงกัน สำหรับในเรื่องของการซ่อมบำรุงและการประกันภัยจะเป็นภาระของผู้เช่า เว้นแต่จะตกลงกันเป็นอย่างอื่น และในสัญญาผู้ให้เช่าอาจกำหนดให้ผู้เช่ามีสิทธิที่จะซื้ออุปกรณ์สินค้านั้นตามราคาที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้าเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยการกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เช่าตกเป็นของผู้เช่าซึ่งต้องเป็นการตกลงกันภายหลังที่ครบกำหนดสัญญาลิสซิงแล้ว เพราะมิฉะนั้นสัญญานี้จะกลายเป็นสัญญาเช่าซื้อไป แต่อย่างไรก็ตามสัญญาลิสซิงจะมีการโอนกรรมสิทธิ์ในท้ายที่สุดหรือไม่ ไม่ใช่สาระสำคัญ ลักษณะประการสุดท้ายของลิสซิง คือ ในสัญญามักตกลงให้สัญญาเป็นอันเลิกกันในกรณีที่ผู้เช่าล้มละลาย ทั้งนี้เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ของผู้ให้เช่าอย่างเต็มที่มิให้ทรัพย์สินของตนต้องอยู่ในการพิทักษ์ทรัพย์สินของผู้ล้มละลาย

วัตถุประสงค์ของสัญญาลิสซิง

วัตถุประสงค์ของสัญญาลิสซิงในแง่ของผู้เช่า เนื่องจากผู้ประกอบการต้องการได้ทรัพย์สินมาใช้ในระยะยาว แต่ทรัพย์สินนั้นเป็นทรัพย์สินที่มีราคาสูงมากหากผู้ประกอบการจะจัดซื้อมาด้วยเงินทุนหมุนเวียนของกิจการเองก็ต้องใช้เงินทุนซื้อทรัพย์สินในราคาเต็ม 100% ซึ่งจะทำให้ทุนส่วนใหญ่ไปจมอยู่กับทรัพย์สินนั้น แต่ถ้าผู้ประกอบการไม่ต้องการใช้เงินทุนของกิจการหรือไม่มีเงินทุนเพียงพอที่จะจัดซื้อได้ก็ต้องไปกู้เงินมาจัดซื้อทรัพย์สินนั้น ซึ่งก็จะทำให้ต้นทุนการจัดหาทรัพย์สินนั้นสูงขึ้น กล่าวคือ ราคาทรัพย์สิน 100% + ดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายให้กับผู้ให้กู้ตลอดระยะเวลาการกู้ หรือหากจะใช้วิธีการเช่าทรัพย์สินมาใช้งาน ผู้ประกอบการก็ต้องจ่ายค่าเช่าตลอดระยะเวลาการเช่า โดยเมื่อสิ้นสุดสัญญาก็ต้องส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าคืนให้แก่ผู้ให้เช่า ดังนั้น จากเหตุผลที่ได้กล่าวมา “สัญญาลิสซิง” จึงเป็นการรวบรวมเอาข้อดีของสัญญาประเภทต่าง ๆ เข้าด้วยกัน โดยในการที่ผู้ให้เช่า (บริษัทลิสซิงหรือสถาบันการเงิน) ไปจัดซื้อหรือจัดหาทรัพย์สินมาให้ผู้

⁷⁹ “ลิสซิงทางเลือกใหม่ของนักลงทุน,” การเงินการธนาคารและการคลัง, ปีที่ 22 เล่มที่ 13 (1-15 กันยายน 2534) : 13.

ประกอบการทำการเช่าแบบลิสซิ่งนี้ ผู้ให้เช่าสามารถจัดหาทรัพย์สินจากผู้ผลิตได้ในราคาต่ำกว่าราคาตลาด ซึ่งอาจอยู่ที่ 80% ของราคาตลาด เมื่อนำทรัพย์สินมาให้เช่าแบบลิสซิ่งแล้ว ค่าใช้จ่ายที่ผู้เช่าต้องจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่าเมื่อรวมราคาต้นทุนในการจัดหาทรัพย์สินบวกด้วยกำไรแล้วจะไม่เกินราคาตลาดของทรัพย์สินนั้น และจะถูกกว่าการไปกู้เงินมาซื้อทรัพย์สิน ในขณะที่เดียวกันผู้เช่าสามารถทยอยจ่ายเงินให้แก่ผู้ให้เช่าในรูปของค่าเช่าและเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาแล้วผู้เช่ายังมีสิทธิเลือกที่จะซื้อทรัพย์สินในราคาที่กำหนดไว้ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำมากได้อีกด้วย สัญญาลิสซิ่งจึงเป็นทางเลือกที่สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการทุกประเภท โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศหรือสายการบินได้มากกว่าการเช่าอากาศยานธรรมดา และมากกว่าการกู้เงินมาซื้ออากาศยาน (หากผู้ประกอบการไม่ต้องการประโยชน์จากการนำทรัพย์สินที่ซื้อมาลงบัญชีเป็นทรัพย์สินของกิจการเพื่อวัตถุประสงค์อย่างอื่น) อีกด้วย

ส่วนวัตถุประสงค์ของสัญญาลิสซิ่งในแง่ของผู้ให้เช่า เป็นการสร้างมาตรการเพื่อคุ้มครองผู้ให้เช่าให้มีความเสี่ยงจากหนี้สูญน้อยที่สุด เนื่องจากแนวความคิดหรือเจตนารมณ์ของสัญญาลิสซิ่ง แตกต่างกันอย่างมากกับสัญญาเช่าทรัพย์สิน โดยที่ในสัญญาเช่าทรัพย์สินธรรมดา ผู้ให้เช่าจะมีทรัพย์สินอยู่ในความครอบครองแล้ว เพียงแต่หาผู้ที่จะมาเช่าทรัพย์สินนั้น ในการเช่าทำสัญญาเช่านั้น ผู้ให้เช่ามีเจตนาแรกเริ่มต้องการเพียงแค่ว่าเช่าในระยะเวลาที่กำหนดในอายุของสัญญาเช่า ดังนั้นความเสี่ยงของผู้ให้เช่าตามสัญญาเช่าธรรมดาจึงมีเพียง “การได้ทรัพย์สินคืนรวมทั้งค่าเช่าที่ค้างชำระกับดอกเบี้ยจากการผิดนัดชำระหนี้” เท่านั้น แต่สำหรับสัญญาลิสซิ่งโดยที่ปกติแล้วผู้ให้เช่า (บริษัทลิสซิ่งหรือสถาบันการเงิน) จะไม่มีทรัพย์สินอยู่ในความครอบครองและผู้ให้เช่าก็จะไปจัดหาทรัพย์สินตามชนิดและประเภทที่ผู้เช่าเลือกไว้และตามที่ผู้เช่าร้องขอ ในการที่ผู้ให้เช่าเช่าทำสัญญาลิสซิ่งกับผู้เช่า ผู้ให้เช่ามีเจตนาแต่แรกเริ่มที่ต้องการจะได้ต้นทุนในการจัดหาทรัพย์สินคืนบวกด้วยกำไรจากการให้ผู้เช่าเช่าเพียงรายเดียวเป็นการเฉพาะเจาะจง ดังนั้นความเสี่ยงของผู้ให้เช่าในสัญญาลิสซิ่ง คือ “การได้ราคาต้นทุนในการจัดหาทรัพย์สินคืน (ไม่ใช่การได้ตัวทรัพย์สินคืน) บวกด้วยส่วนต่างกำไรจากการให้เช่าและดอกเบี้ยจากการผิดนัดชำระหนี้” จึงเห็นได้ว่าเจตนารมณ์ของสัญญาลิสซิ่งในเรื่องความเสี่ยงภัยของผู้ให้เช่าจะแตกต่างจากความเสี่ยงภัยของผู้ให้เช่าตามสัญญาเช่าธรรมดา ดังนั้นการได้ทรัพย์สินคืนจึงยังไม่สามารถเยียวยาความเสียหายของผู้ให้เช่าให้หมดไปตราบดีที่ทรัพย์สินที่ได้คืนมายังไม่สามารถขายไป หรือให้ผู้อื่นเช่าต่อไปได้ ความเสียหายของผู้ให้เช่าคือราคาต้นทุนในการไปจัดหาทรัพย์สิน (ซึ่งเป็นจำนวนสูงมาก) จะจมอยู่กับตัวทรัพย์สินที่ได้คืนมา และความเสียหายจะเห็นได้ชัดขึ้นหากการที่ผู้ให้เช่าไปจัดหาทรัพย์สินนั้น ทำโดยการไปกู้เงินผู้

อื่นมาซื้อทรัพย์สินจากผู้ผลิตอีกทอดหนึ่ง⁸⁰ แต่อย่างไรก็ตาม หากผู้ผลิตเป็นผู้ให้เช่าตามสัญญาลิสซิ่งเอง หรือหากผู้ให้เช่าเป็นบริษัทลิสซิ่ง การได้ทรัพย์สินก็เป็นการเลี่ยงความเสียหายได้เนื่องจากผู้ผลิตสามารถนำทรัพย์สินไปขายต่อในลักษณะเป็นทรัพย์สินที่ใช้อย่างอื่น หรือนำไปให้เช่าต่อได้ง่ายกว่าผู้ให้เช่าที่เป็นสถาบันการเงิน

จุดเด่นและจุดด้อยของสัญญาลิสซิ่ง

จุดเด่นของสัญญาลิสซิ่ง

1. เป็นการให้บริการทางการเงินแก่ผู้ประกอบการโดยไม่เรียกหลักทรัพย์สินค้ำประกัน ขณะที่หากผู้ประกอบการขอสินเชื่อจากธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงินจะต้องมีหลักทรัพย์สินมาวางเป็นหลักประกันในมูลค่าที่สูงกว่าวงเงินสินเชื่อที่ธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงินอนุมัติไป ทั้งนี้เพราะสัญญาเช่าแบบลิสซิ่งมีหลักประกันอยู่ในตัวเอง กล่าวคือทรัพย์สินที่ทำการเช่านั่นเอง ซึ่งระหว่างอายุของสัญญาลิสซิ่งกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ให้เช่ายังคงเป็นของผู้ให้เช่าอยู่
2. ผู้เช่าจะได้รับประโยชน์ในการบันทึกบัญชีในงบการเงินทำให้ในช่วงแรก ๆ ของการลงทุนไม่กระทบต่อสัดส่วนต่าง ๆ ของงบดุล เช่น อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน นอกจากนี้ อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (ROA) ก็อยู่ในเกณฑ์ที่ดีขึ้น เพราะสินทรัพย์ของกิจการไม่เปลี่ยนแปลง แต่กิจการของผู้เช่าสามารถมีกำไรมากขึ้น (ในกิจการบางประเภทที่ต้องการแสดงฐานะสินทรัพย์ของกิจการ การซื้อทรัพย์สินจะดีกว่าการเช่า เนื่องจากการเช่าจะปรากฏเพียงค่าใช้จ่ายเท่านั้น แต่การซื้อทรัพย์สินจะปรากฏในบัญชีเป็นสินทรัพย์ของกิจการ)
3. ช่วยให้ผู้เช่าสามารถบริหารภาษีอากรของกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น กล่าวคือ
 - ภาษีมูลค่าเพิ่มที่ผู้เช่าเสียไปเมื่อเช่าทรัพย์สินแบบลิสซิ่ง ผู้เช่าสามารถนำไปเป็นภาษีซื้อเครดิตได้ทั้งหมดหากผู้เช่าอยู่ในระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม แต่หากผู้เช่ามิได้อยู่ในระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม ก็สามารถนำไปรวมเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ได้
 - ผู้เช่าสามารถนำค่าเช่าลิสซิ่งไปรวมเป็นค่าใช้จ่ายได้ทั้งหมด โดยที่ค่าเช่า ลิสซิ่งไม่มีข้อจำกัดในเรื่องระยะเวลาในการตัดค่าใช้จ่าย ขณะที่ค่าใช้จ่ายจากการเช่าซื้อหรือ

⁸⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 42-43.

การซื้อทรัพย์สินโดยเงินสดให้นำมาตัดเป็นค่าเสื่อมราคาโดยมีข้อกำหนดให้ตัดได้เร็วที่สุดไม่น้อยกว่า 5 ปีขึ้นไป

4. การเช่าทรัพย์สินแบบลิสซิ่ง ช่วยให้เงินทุนของผู้ประกอบกิจการไม่ต้องจมอยู่กับทรัพย์สินที่มีราคาสูงมาก โดยที่ยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการลงทุนในด้านอื่น ๆ ที่สามารถให้ผลตอบแทนที่สูงกว่า หรือช่วยให้ผู้ประกอบกิจการสามารถบริหารเงินสดหมุนเวียน (Cash Flow) ได้ดีขึ้น

5. ช่วยให้ผู้ประกอบกิจการสามารถนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ในกิจการได้อย่างสม่ำเสมอ โดยเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่าเดิมแล้ว ผู้เช่าก็สามารถเช่าทรัพย์สินที่มีเทคโนโลยีรุ่นใหม่ในการเช่าครั้งต่อไป ลดปัญหาความล้าสมัยของทรัพย์สินโดยเฉพาะทรัพย์สินที่ล้าสมัยเร็ว

6. การเช่าแบบลิสซิ่งเหมาะสมสำหรับกิจการที่มีกระแสรายได้ที่แน่นอน หรือไม่เปลี่ยนแปลงมาก ซึ่งจะช่วยให้กิจการมีความคล่องตัวในการกำหนดรายจ่ายจากค่าเช่าให้สอดคล้องกับรายได้จากการใช้ทรัพย์สินที่เช่ามา ซึ่งหากมองในแง่ตัวผู้ประกอบการลิสซิ่งเองแล้วการพิจารณาคัดเลือกลูกค้าก็จะให้ความสำคัญกับความสามารถในการบริหารเงินสดหมุนเวียนของกิจการลูกค้าโดยไม่พิจารณาปัจจัยเรื่องหลักทรัพย์สินค้ำประกันดังเช่นการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน

จุดด้อยของสัญญาลิสซิ่ง

1. การเลือกเช่าทรัพย์สินแบบลิสซิ่ง อาจทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นในระยะยาว ดังนั้นในกรณีที่กิจการมีเงินทุนเพียงพอ และไม่ได้นำไปใช้ประโยชน์ในด้านอื่น ๆ ก็ควรจัดหาทรัพย์สินประเภททุนโดยการซื้อทรัพย์สินเป็นของกิจการเพราะจะสามารถสร้างผลกำไรในอัตราที่สูงกว่าอัตราค่าเช่าที่ต้องจ่ายให้กับผู้เช่า

2. การใช้ทรัพย์สินในรูปของการลิสซิ่งเช่าจะทำให้ผู้ประกอบกิจการมีค่าใช้จ่ายอย่างสม่ำเสมอและในอัตราที่แน่นอน เนื่องจากอัตราค่าเช่ากำหนดไว้คงที่ตลอดระยะเวลาการเช่า ดังนั้น จึงไม่เหมาะสมกับกิจการที่มีกระแสเงินสดหมุนเวียน (Cash Flow) ไม่แน่นอน

ประเภทของสัญญาลิสซิ่ง⁸¹

ในทางวิชาการมีการจำแนกสัญญาลิสซิ่งออกเป็นสองประเภทใหญ่ ๆ

⁸¹เนตรนภา บุญคำ, “แนวทางการพัฒนารูกลิสซิ่งในเชิงนิติศาสตร์,” หน้า 19-23.

และแยกย่อยออกเป็นอีกหลายประเภท โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) Financing Lease เป็นสัญญาที่ผู้ให้เช่าให้การสนับสนุนทางการเงิน (สินเชื่อ) แก่ผู้เช่าเพื่อให้สามารถจัดหาทรัพย์สินมาใช้ในกิจการได้ตามความต้องการ ซึ่งผู้เช่าจะเป็นผู้เลือกประเภทและลักษณะของทรัพย์สินตลอดจนเลือกผู้แทนจำหน่ายหรือผู้ผลิตเอง หลังจากนั้นจึงแจ้งความประสงค์มายังผู้ให้เช่า เมื่อผู้เช่าพิจารณาและตกลงเงื่อนไขต่าง ๆ กันแล้ว ผู้ให้เช่าจึงไปทำการซื้อทรัพย์สินนั้นมาจากผู้แทนจำหน่ายหรือผู้ผลิตแล้วนำมาให้ผู้เช่าทำการเช่า โดยผู้เช่าจะชำระค่าเช่าตลอดอายุการใช้งานของทรัพย์สินนั้น ในการพิจารณาให้ผู้เช่าทำสัญญา Financing Lease ผู้ให้เช่าจะพิจารณาถึงมูลค่าของทรัพย์สิน ฐานะทางการเงินของผู้เช่า ลักษณะกิจการของผู้เช่า และความสามารถของผู้เช่าในการที่จะใช้ทรัพย์สินที่เช่าเพื่อก่อให้เกิดรายได้ ระยะเวลาของสัญญาส่วนใหญ่จะกำหนดระยะเวลาปานกลางและระยะยาว โดยผู้ให้เช่าต้องการที่จะได้รับค่าเช่าที่คุ้มต่อต้นทุนจากผู้เช่าเพียงรายเดียว ซึ่งค่าเช่าจะคำนวณจากราคาทรัพย์สินที่ให้เช่ารวมกับดอกเบี้ยและกำไรที่ควรจะได้รับเป็นผลตอบแทน โดยผู้เช่าจะบอกเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดไม่ได้ หรือจะต้องเสียค่าปรับที่สูงหากต้องการบอกเลิกสัญญาก่อนครบกำหนด โดยหลักเกณฑ์การพิจารณาว่าสัญญาใดเป็นสัญญาประเภท Financing Lease ซึ่งหากเช่าขายประเด็นใดประเด็นหนึ่งดังจะกล่าวต่อไปก็คือว่าเป็นสัญญาประเภท Financing Lease ซึ่งมีหลักเกณฑ์ 4 ประการดังนี้

1. เป็นสัญญาเช่าระยะยาวมีข้อตกลงการโอนกรรมสิทธิ์ไปยังผู้เช่า
2. เป็นสัญญาเช่าระยะยาวที่ให้สิทธิผู้เช่าซื้อทรัพย์สินในราคาถูก
3. อายุการเช่ามากกว่าหรือเท่ากับ 75% ของอายุการใช้งานทางเศรษฐกิจของทรัพย์สิน
4. มูลค่าปัจจุบันของค่าเช่าขั้นต่ำ คำนวณ ณ วันเริ่มทำสัญญา โดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการจัดการทรัพย์สินต้องมากกว่าหรือเท่ากับ 90% ของมูลค่าของทรัพย์สินที่เช่า

การแบ่งสัญญาเช่าซึ่ง เป็นประเภท Financing Lease มีจุดประสงค์เพื่อแบ่งแยกออกซึ่งสัญญาเช่า (Lease) ที่มีลักษณะโอนผลประโยชน์และความเสี่ยงทั้งหมดของผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินไปยังผู้เช่า (แม้ว่ากรรมสิทธิ์จะยังคงเป็นของผู้ให้เช่าอยู่ตามความเป็นจริง) เพื่อจะถือเป็นการได้มาซึ่งทรัพย์สินและเกิดหนี้สินผูกพันในแง่ผู้เช่า และถือเป็นการขายหรือการให้สินเชื่อในแง่ผู้ให้เช่า หลักเกณฑ์ในการพิจารณาลักษณะการโอนผลประโยชน์และความเสี่ยงทั้งหมดในการเป็นเจ้าของทรัพย์สินพิจารณา ณ วันที่เริ่มทำสัญญา

(2) Operating Lease เป็นการทำสัญญาเช่าเช่นเดียวกับ Financing Lease แต่เป็นการเช่ามีระยะเวลาในสัญญานับตั้งแต่ 1 เดือน จนถึง 12-24 เดือน ทรัพย์สินที่ให้เช่า ส่วนมากเป็น ทรัพย์สินที่ล้าสมัยเร็วเพราะมีการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีตลอดเวลา ผู้ให้เช่าจึงมัก คิดค่าเสี่ยงภัยไว้ในค่าเช่าที่เรียกเก็บด้วย และจะต้องให้เช่าแก่ผู้เช่าหลายรายจึงจะคุ้มเงินลงทุน ใน ระหว่างระยะเวลาเช่าที่กำหนดไว้ผู้เช่าสามารถบอกเลิกสัญญาได้ โดยผู้ให้เช่าจะเป็นผู้รับผิดชอบ ต่อความชำรุดเสียหายต่อทรัพย์สินที่ให้เช่า ดังนั้นสัญญาที่ประเภทนี้จึงมีลักษณะเช่นเดียวกับ สัญญาเช่าโดยทั่วไป

นอกจากสัญญาลิสซิ่งทั้งสองประเภทที่กล่าวมาแล้ว ยังมีสัญญาลิสซิ่ง อื่นหลายประเภท ได้แก่

(3) The Capital Lease มีหลักเกณฑ์ดังนี้

1. การเช่าจะต้องมีโครงสร้างที่จะต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เช่าจากผู้ให้เช่าไปยังผู้เช่าเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการเช่า
2. ผู้เช่ามีสิทธิที่จะเลือกซื้อทรัพย์สินที่เช่าในราคาถูก
3. ระยะเวลาการเช่าที่ไม่สามารถบอกเลิกสัญญาได้คือระยะเวลาที่ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 75 หรือมากกว่าของอายุการใช้งานของทรัพย์สินที่เช่า หรือระยะเวลาที่เพิ่งเริ่มทำการเช่านั่นเอง
4. ราคาที่ต่ำสุดของสัญญาเช่าจะต้องเท่ากับราคาที่เหมาะสมกับราคาในท้องตลาด หรือมากกว่าร้อยละ 90 ของราคาตลาด

(4) The Full Pay-Out Lease

หมายถึงสัญญาลิสซิ่งที่ผู้ให้เช่ามิได้มีวัตถุประสงค์เพียงแค่ว่าจะได้รับต้นทุนตามที่ปรากฏในสัญญาคือนั่น แต่ผู้ให้เช่ายังต้องการผลกำไรที่คาดว่าจะได้รับจากการชำระค่าเช่าของผู้เช่าอีก ในกรณีนี้ผู้ให้เช่าได้มีการคำนวณค่าเช่าล่วงหน้าจากต้นทุนและผลกำไรที่คาดว่าจะได้รับแล้ว

(5) Sale and Leaseback

คือการนำทรัพย์สินในกิจการของตนขายให้แก่ผู้ซื้อและขอเช่ากลับจากผู้ซื้อนั่นเอง โดยส่วนใหญ่ธุรกิจที่ซื้อทรัพย์สินที่มาเป็นกรรมสิทธิ์และอยู่ในความครอบครอง แต่ประสบปัญหาขาดแคลนเงินทุนจึงแก้ปัญหาโดยการขายทรัพย์สินของตนที่ซื้อมาให้แก่สถาบันการเงินต่าง ๆ เช่นบริษัทเงินทุน บริษัทประกันภัย หรือบริษัทลิสซิ่ง แล้วขอเช่ากลับจากบริษัทนั้นอีกที่

การทำเช่นนี้ผู้ประกอบกิจการจะได้เงินสดจากการขายทรัพย์สินมาใช้หมุนเวียนในการดำเนินกิจการ ขณะเดียวกันก็จะเสียกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นไป แต่ยังคงได้ประโยชน์จากการใช้ทรัพย์สินนั้น โดยจ่ายค่าเช่าเป็นงวด ๆ ผู้ที่รับซื้อไปจะกลายเป็นผู้ให้เช่าและจะคิดค่าเช่าจากต้นทุนของทรัพย์สินที่ซื้อบวกกับผลตอบแทนที่จะได้จากการลงทุนซึ่งก็คือผลกำไรจากการซื้อมาเพื่อให้เช่านั่นเอง

(6) The Leverage Lease

คือสัญญาลิสซิงซึ่งผู้ให้เช่าได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากสถาบันการเงินอื่น (Leveraging) โดยการกู้ยืมเงินมาเพื่อจัดซื้อทรัพย์สินที่จะให้เช่าบางส่วนประมาณร้อยละ 20-40 โดยส่วนที่เหลือผู้ให้เช่าจะกู้ระยะยาวจากผู้ให้กู้โดยเอาทรัพย์สินนั้นไปจำนองเป็นประกัน แล้วนำทรัพย์สินนั้นมาให้ผู้เช่าทำการเช่า ดังนั้น การเช่าแบบลิสซิงประเภทนี้จะมีผู้เกี่ยวข้องสามฝ่าย คือ ผู้เช่า, ผู้ให้เช่า (Lessor or equity participant) และเจ้าหนี้ (Lender) ซึ่งเป็นบุคคลที่สาม

(7) Lease Receivable Discounting

หมายถึงสัญญาเช่าแบบลิสซิงซึ่งจะให้สิทธิแก่ผู้ให้เช่าที่จะขายทรัพย์สินที่ให้เช่าหรือโอนสิทธิเรียกร้องหรือผลกำไรจากการให้เช่าให้แก่บุคคลภายนอก ภายใต้ข้อตกลงโดยมีเงื่อนไขว่าผู้เช่าจะได้รับสิทธิในการใช้ทรัพย์สินที่เช่าโดยปราศจากการรบกวนสิทธิ์ใด ๆ (quiet enjoyment) โดยที่ผู้เช่าจะมีสิทธิครอบครองและสิทธิในการใช้ทรัพย์สินเสมือนเป็นเจ้าของ และผู้ให้เช่ามีสิทธิที่จะขายทรัพย์สินที่ให้เช่าหรือสิทธิในการได้รับค่าเช่าในอนาคตและสิทธิอื่น ๆ แก่บุคคลภายนอก จำนวนเงินที่บุคคลภายนอกจะซื้อทรัพย์สินนั้น (Lease receivable) จะกำหนดจากผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการลงทุน ในขณะที่เดียวกันจำนวนเงินค่าเช่าจะลดลงตามมูลค่าที่เหลืออยู่ของทรัพย์สินในปัจจุบัน ผู้ให้เช่าสามารถที่จะขายสิทธิที่ผู้ให้เช่าจะได้รับเป็นค่าเช่าในอนาคตจากผู้เช่ารวมถึงทรัพย์สินที่ผู้เช่าครอบครองอยู่ได้ โดยในบางกรณีผู้ซื้อจะซื้อทั้งสิทธิในการที่จะได้รับค่าเช่าจากผู้เช่าและซื้อทรัพย์สินนั้นเพื่อเป็นหลักประกันอีกที โดยผู้ให้เช่าอาจต้องแจ้งให้ผู้เช่าทราบถึงการโอนสิทธิและทรัพย์สินนั้น ซึ่งจะมีผลผูกพันทางกฎหมายในเรื่องเขตอำนาจศาลการที่ผู้ให้เช่าขายหรือโอนสิทธิและทรัพย์สินนั้นไปแล้ว ผู้ซื้ออาจจะได้รับสิทธิในการไล่เบี่ยจากผู้ให้เช่าหรือไม่ก็ได้

(8) Domestic and International Lease

ก. Domestic Lease คือการเช่าทรัพย์สินแบบลิสซิงโดยผู้ให้เช่าและผู้เช่ามีสถานประกอบการอยู่ในประเทศเดียวกัน และในกรณีที่ผู้ให้เช่าตั้งบริษัทลูกขึ้นมาเพื่อประกอบกิจการ

การในต่างประเทศทำธุรกิจลิสซิ่งกับผู้เช่าในประเทศนั้น จะถือว่าเป็น Domestic Lease ในประเทศของบริษัทแม่ด้วย ทั้งนี้ โดยไม่คำนึงว่าผู้ผลิตจะมีสถานประกอบการในประเทศใด

ข. International Lease หรือ Cross-border Lease เป็นการเช่าทรัพย์สินแบบลิสซิ่งโดยผู้ให้เช่ามีสถานประกอบการในประเทศหนึ่งและผู้เช่ามีสถานประกอบการอยู่อีกประเทศหนึ่งซึ่งการลิสซิ่งระหว่างประเทศนี้มีสิ่งที่เป็นอุปสรรคที่ก่อให้เกิดความยุ่งยากหลายประการโดยเฉพาะอย่างยิ่งหากผู้ผลิตมีสถานประกอบการอยู่อีกประเทศหนึ่งซึ่งเป็นประเทศที่สามและผู้ให้เช่ามีแหล่งเงินทุนอยู่อีกประเทศหนึ่งซึ่งเป็นประเทศที่สี่ อุปสรรคที่จะเกิดขึ้นในการลิสซิ่งระหว่างประเทศ ได้แก่

- การเลือกใช้กฎหมายบังคับกับสัญญา
- ความเสี่ยงในเรื่องเงินตราและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- ข้อกำหนดเกี่ยวกับภาษีนำเข้าและส่งออกทรัพย์สินที่เช่า
- ความยุ่งยากในการบังคับใช้สัญญา
- ความแตกต่างในระบบบัญชี
- อุปสรรคในการบังคับชำระหนี้กับค่าเช่าที่ค้างชำระและทรัพย์สินที่เช่าใน

กรณีที่ผู้เช่าผิดนัดชำระค่าเช่า

การขอสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานในรูปแบบต่าง ๆ ตามที่ได้กล่าวมา สายการบินจะเลือกแบบใด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเจตนารมณ์ของสายการบินว่าต้องการใช้ประโยชน์อากาศยานในรูปแบบอย่างไร เช่น ถ้าต้องการใช้อากาศยานในระยะสั้น ก็อาจทำสัญญาลิสซิ่งอากาศยานในระยะสั้น (Operating Lease) แต่ถ้าต้องการใช้อากาศยานในระยะยาวก็อาจทำสัญญาลิสซิ่งอากาศยาน (Financing Lease) แต่ถ้าต้องการได้ประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ของสินทรัพย์ ก็อาจซื้อหรือเช่าซื้ออากาศยาน เป็นต้น และนอกจากเหตุผลเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์แล้วการเลือกรูปแบบของสัญญาในการจัดหาอากาศยาน สายการบินควรจะต้องพิจารณาถึงสิทธิหน้าที่ตามกฎหมายและตามสัญญาที่คู่สัญญาพึงมีต่อกันในแต่ละสัญญาด้วย

2.8.5 ผลบังคับของสัญญาสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานตามบทบัญญัติกฎหมายไทย

การจัดหาอากาศยานโดยวิธีการขอสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานในรูปแบบต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาในหัวข้อก่อนหน้าซึ่งได้แก่สัญญาซื้อขายแบบมีข้อสัญญาสงวนกรรมสิทธิ์ (Title Reservation Clause) สัญญาเช่าซื้ออากาศยาน (Hire-Purchase) และสัญญาลิสซิ่งอากาศยาน (Lease) นั้น มีผลบังคับตามกฎหมายไทย ดังต่อไปนี้

2.8.5.1 สัญญาซื้อขายแบบมีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์

(Title Reservation Clause)

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยไม่มีบทบัญญัตินิยามศัพท์ของสัญญาซื้อขายที่มีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์หรือแม้แต่สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไขไว้ดังเช่นกฎหมายของประเทศอังกฤษ แต่อย่างไรก็ตามบทบัญญัติของกฎหมายไทยก็มีบทบัญญัติที่รองรับสัญญาซื้อขายที่มีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ไว้ ซึ่งหากได้มีการตกลงในสัญญาซื้อขายว่ากรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะโอนไปเป็นของผู้ซื้อต่อเมื่อผู้ซื้อได้ชำระราคาครบถ้วนหรือเป็นไปตามเงื่อนไขที่ได้ตกลงกันไว้แล้วนั้น การตกลงกันในการทำงานนี้ศาลไทยจะปรับเข้ากับหลักสัญญาซื้อขายที่มีเงื่อนไข และนำมาตรา 459 ซึ่งบัญญัติว่า “ถ้าสัญญาซื้อขายมีเงื่อนไขหรือเงื่อนไขเวลาบังคับไว้ว่ากรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินยังไม่โอนไปจนกว่าการจะได้เป็นไปตามเงื่อนไขหรือถึงกำหนดเงื่อนไขนั้น” มาใช้บังคับโดยเห็นว่ามาตรา 459 นั้น ใช้ได้ในทั้งเงื่อนไขในสัญญาซื้อขายที่ให้สัญญาซื้อขายเป็นผลหรือสิ้นผล (Conditional Sale) และสัญญาซื้อขายที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับการโอนกรรมสิทธิ์ (Title Reservation Clause)⁸²

เนื่องจากสัญญาซื้อขายที่มีข้อกำหนดมิให้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขายโอนไปยังผู้ซื้อจนกว่าผู้ซื้อจะชำระราคาครบถ้วนนี้มีลักษณะเป็นสัญญาซื้อขายมีเงื่อนไขในการโอนกรรมสิทธิ์ตาม ป.พ.พ. มาตรา 459 โดยจะเห็นได้จากคำพิพากษาฎีกาที่ 949/2519 ซึ่งวินิจฉัยว่า “สัญญาซื้อขายรถยนต์ ให้ผู้ซื้อผ่อนชำระราคารายเดือน จะโอนกรรมสิทธิ์ให้เมื่อผู้ซื้อผ่อนชำระราคาครบถ้วนแล้ว ไม่มีข้อความตอนใดแสดงให้เห็นว่าเป็นเรื่องเจ้าของเอาทรัพย์สินออกให้เช่าและให้ค้ำประกันว่าจะขายทรัพย์สินนั้น ทั้งไม่มีผลบังคับตามมาตรา 574 จึงเป็นสัญญาซื้อขายมีเงื่อนไขในการโอนกรรมสิทธิ์ ตาม ป.พ.พ. มาตรา 459 หาใช่สัญญาเช่าซื้อไม่” และคำพิพากษาฎีกาที่ 3728/2535 ซึ่งวินิจฉัยว่า “การซื้อขายรถยนต์ตามสัญญาซื้อขายระหว่างโจทก์กับจำเลยที่ 1 ซึ่งระบุว่า กรรมสิทธิ์ของรถยนต์ที่ซื้อขายจะยังไม่โอนไปเป็นของผู้ซื้อจนกว่าผู้ซื้อจะได้ชำระราคาด้วยเงินสดครบถ้วนตามจำนวนที่ระบุไว้ในสัญญาเสียก่อนนั้น เป็นสัญญาซื้อขายมีเงื่อนไข ย่อมบังคับกันได้ตาม ป.พ.พ. มาตรา 459” ดังนั้น สิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายตามสัญญาชนิดนี้จึงเป็นไปตาม ป.พ.พ. บรรพ 3 ลักษณะซื้อขาย

⁸² สมยศ เชื้อไทย, หลักกฎหมายซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้, หน้า 50.

บทบัญญัติในมาตรา 459 นี้ ร่างขึ้นตามพระราชบัญญัติลักษณะซื้อขาย (The Sale of Goods Act, 1979) ของอังกฤษ ซึ่งในมาตรา 1 (4) 15 ซึ่งมีข้อความว่า “สัญญาจะซื้อขายจะกลายเป็นสัญญาซื้อขายต่อเมื่อกำหนดเวลาได้ล่วงพ้นไปแล้วหรือเงื่อนไขได้สำเร็จแล้วและกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะโอนไป” ซึ่งตามความหมายของกฎหมายอังกฤษนี้ สัญญาซื้อขายที่มีเงื่อนไข (หรือเงื่อนไข) ในการโอนกรรมสิทธิ์มีความหมายรวมถึงสัญญาจะซื้อขายด้วย แต่ตามกฎหมายไทย สัญญาจะซื้อขายเป็นเป็นคนละเรื่องกับกฎหมายอังกฤษ เนื่องจากสัญญาจะซื้อขายตามกฎหมายไทยเป็นสัญญาที่มีความสมบูรณ์ในตัวเองโดยประกอบด้วยหลักเกณฑ์ของนิติกรรมสัญญาครบถ้วน และวัตถุประสงค์แห่งหนึ่ง คือ การให้กระทำการ กล่าวคือ การให้เข้าทำสัญญาซื้อขายในระหว่างคู่สัญญา ไม่ใช่สัญญาซื้อขายที่ต้องทำตามแบบ และไม่ใช่สัญญาซื้อขายมีเงื่อนไข

การบังคับใช้สัญญาซื้อขายแบบมีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อก่อนหน้านี้ว่าสัญญาซื้อขายแบบมีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์มีการใช้กันในหลายรูปแบบโดยขึ้นอยู่กับทรัพย์สินที่เป็นวัตถุประสงค์สัญญานั้น โดยจะขอกล่าวถึงเฉพาะสัญญาซื้อขายแบบมีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ในสังหาริมทรัพย์ธรรมดา กล่าวคือ โดยปกติหลักของการซื้อขายทรัพย์สินที่เป็นสังหาริมทรัพย์ ก็คือ เมื่อคู่สัญญาตกลงทำสัญญาซื้อขายกันสำเร็จบริบูรณ์ตามมาตรา 453 แล้ว กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขายจะโอนไปยังผู้ซื้อทันทีตามมาตรา 458 (อย่างไรก็ตามทรัพย์สินดังกล่าวจะต้องเป็นทรัพย์สินเฉพาะสิ่งแล้ว หรือหากยังไม่ได้กำหนดแน่นอน เช่น จะต้อง ชั่ง ตวง วัด หรือยังไม่ทราบราคาก็ต้องกระทำเช่นนั้นหรือต้องทำให้ทราบเสียก่อน) เว้นแต่จะมีการตกลงกันเป็นอย่างอื่นในระหว่างคู่สัญญา ซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 459 ในเรื่องสัญญาซื้อขายมีเงื่อนไขหรือเงื่อนไข ฉะนั้น เมื่อคู่สัญญากำหนดเงื่อนไขหรือเงื่อนไขไว้ในสัญญาซื้อขาย กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขายจะโอนไปเป็นของผู้ซื้อเมื่อการได้เป็นไปตามเงื่อนไขหรือถึงกำหนดเวลานั้น

ดังนั้น ในขณะที่คู่สัญญาทำสัญญาซื้อขายสังหาริมทรัพย์กัน ผู้เขียนเห็นว่าคู่สัญญาจะกำหนดข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ โดยตกลงให้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขายกันนั้นยังไม่โอนไปยังผู้ซื้อจนกว่าจะชำระราคาเสร็จสิ้นก็ย่อมได้ เพราะคู่สัญญาย่อมมีสิทธิตกลงกันได้เองตามหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนา และข้อตกลงดังกล่าวนี้ไม่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน จึงไม่ขัดต่อมาตรา 150 และสัญญาดังกล่าวบังคับได้ตามมาตรา 459 เพราะสัญญาซื้อขายที่มีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์มีลักษณะเป็นสัญญาซื้อขายมีเงื่อนไขในการโอนกรรมสิทธิ์ ตามมาตรา 459

อย่างไรก็ตาม ทรัพย์สินที่ซื้อขายประเภทที่สามารถกำหนดข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ได้นั้น จะต้องเป็นทรัพย์สินที่มีรูปร่างหรือมีตัวตน เพราะทรัพย์สินที่มีรูปร่างหรือมีตัวตนเท่านั้นที่เป็นทรัพย์สินที่มีกรรมสิทธิ์ เนื่องจากกรรมสิทธิ์เป็นทรัพย์สินที่มีวัตถุแห่งสิทธิเป็นทรัพย์สินที่มี รูปร่างหรือมีตัวตน เช่น รถยนต์ เครื่องจักร อากาศยาน เป็นต้น และกรรมสิทธิ์จะติดกับตัวทรัพย์สินไปเสมอและไม่มีจำกัดเวลาและจะไม่สูญสิ้นไปตราบเท่าที่วัตถุแห่งสิทธินั้นยังคงอยู่ หากเป็นทรัพย์สินไม่มีรูปร่างหรือไม่มีตัวตน เช่น ลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร หรือเครื่องหมายการค้า จะมีวัตถุแห่งสิทธิเป็นอำนาจหากันไม่ให้ผู้อื่นมาล่วงละเมิดสิทธิตน ซึ่งสิทธิดังกล่าวถือมิได้ว่าเป็นกรรมสิทธิ์ นอกจากนี้ สิทธิดังกล่าวยังต่างกับกรรมสิทธิ์ตรงที่สิทธิดังกล่าวมีกำหนดเวลาสิ้นสุด ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่า ทรัพย์สินที่ไม่มีรูปร่างหรือไม่มีตัวตนดังกล่าวจึงไม่มีกรรมสิทธิ์ และไม่อาจนำมาทำสัญญาซื้อขายแบบมีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ได้

การทำสัญญาซื้อขายแบบมีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์นี้ โดยที่ข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์เป็นข้อตกลงหรือเงื่อนไขซึ่งผู้ขายกำหนดไว้ในสัญญาซื้อขายว่า กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขายกันนั้นยังไม่โอนไปยังผู้ซื้อจนกว่าจะมีการชำระราคาครบถ้วนแล้ว ข้อตกลงหรือเงื่อนไขดังกล่าวเกิดจากการที่ผู้ขายต้องการความมั่นใจว่าจะได้รับการชำระราคาจากผู้ซื้อโดยครบถ้วน จึงยึดหน่วงกรรมสิทธิ์ไว้เพื่อใช้สิทธิในฐานะเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้น ในกรณีที่ทรัพย์สินที่ซื้อขายเป็นทรัพย์สินที่ไม่แปรรูปหรือมิได้เป็นวัตถุดิบในการผลิตสินค้าอื่นอีกคงไม่มีปัญหาเนื่องจากหากมีการผิดสัญญาซื้อขายโดยผู้ซื้อไม่ชำระราคาหรือไม่สามารถชำระราคาได้ ผู้ขายสามารถใช้สิทธิในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์ติดตามเอาทรัพย์สินคืนได้ ตามมาตรา 1336⁸³ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าการ

⁸³ คำพิพากษาฎีกาที่ 2531/2523 โจทก์ขายรถยนต์ซึ่งมีแต่โครงรถยนต์และเครื่องยนต์ให้จำเลยที่ 1 โดยมีเงื่อนไข จำเลยที่ 1 ยังไม่ได้ชำระราคาให้ครบถ้วนตามเงื่อนไข กรรมสิทธิ์ยังไม่โอนแล้วจำเลยที่ 1 กับที่ 2 ต่อเติมกระบะเข้ากับรถยนต์โจทก์ กระบะนั้นเป็นส่วนควบของรถยนต์ โจทก์จึงฟ้องขอให้แสดงว่ารถยนต์ทั้งคันเป็นของโจทก์ได้ โจทก์มีสิทธิติดตามและเอาคืนจากผู้ไม่มีสิทธิจะยึดถือไว้ ตาม ป.พ.พ. มาตรา 1336 จำเลยที่ 1 และที่ 2 ไม่มีสิทธิโอนขายรถยนต์ให้จำเลยที่ 5 และขายต่อให้จำเลยที่ 6

คำพิพากษาฎีกาที่ 2171/26 จำเลยซื้อรถพิพาทจากโจทก์โดยมีเงื่อนไขกรรมสิทธิ์ในรถยังไม่โอนไปยังจำเลยตาม ป.พ.พ. มาตรา 459 เมื่อจำเลยผิดสัญญาซื้อขาย โจทก์บอกเลิกสัญญาแล้ว โจทก์และจำเลยยอมกลับคืนสู่ฐานะเดิม จำเลยต้องคืนรถพิพาทให้แก่โจทก์ เมื่อจำเลยไม่คืนโจทก์จึงขอขบที่จะติดตามเอาคืนในฐานะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ตาม มาตรา 1336 จึงไม่มีอายุความ

ทำสัญญาซื้อขายโดยมีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์กับทรัพย์สินไม่แปรรูปนี้มีลักษณะคล้ายกับสัญญาเช่าซื้อเพราะเป็นสัญญาซึ่งกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินยังไม่โอนไปจนกว่าจะชำระราคาครบแล้วเช่นเดียวกันและทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งสัญญาเช่าซื้อก็ต้องเป็นทรัพย์สินไม่แปรรูปเท่านั้นเพราะในสัญญาเช่าซื้อ กฎหมายกำหนดให้ผู้เช่าซื้อต้องมีสิทธิบอกเลิกสัญญาโดยคืนทรัพย์สินที่เช่าซื้อเมื่อใดก็ได้ ดังนั้นทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งสัญญาเช่าซื้อจึงต้องเป็นทรัพย์สินไม่แปรรูปเพื่อที่จะสามารถคืนได้ในสภาพเดิมนั่นเอง

2.8.5.2 สัญญาเช่าซื้อ (Hire-Purchase)

สัญญาเช่าซื้อตามกฎหมายไทยเป็นเอกเทศสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติไว้ในบรรพ 3 มาตรา 572-574 ดังนั้นสิทธิหน้าที่ของคู่สัญญาที่ต้องรับผิดชอบต่อกันต้องพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยมาตรา 572 ได้ให้นิยามความหมายของสัญญาเช่าซื้อไว้ดังต่อไปนี้ คือ

“ อันว่าสัญญาเช่าซื้อนั้น คือสัญญาซึ่งเจ้าของเอาทรัพย์สินออกให้เช่า และให้คำมั่นว่าจะขายทรัพย์สินนั้น หรือจะให้ทรัพย์สินนั้นตกเป็นสิทธิแก่ผู้เช่า โดยเงื่อนไขที่ผู้เช่าได้ใช้เงินเป็นจำนวนเท่านั้นเท่านั้นคราว

สัญญาเช่าซื้อ ถ้าไม่ทำเป็นหนังสือท่านว่าเป็นโมฆะ”

จากคำนิยามของสัญญาเช่าซื้อดังกล่าว จะเห็นได้ว่าสัญญาเช่าซื้อไม่ใช่สัญญาเช่ารวมกับสัญญาซื้อขาย แต่เป็นสัญญาเช่าที่ผู้ให้เช่าให้คำมั่นว่าจะขายทรัพย์สินหรือว่าจะให้ทรัพย์สินนั้นตกเป็นกรรมสิทธิ์แก่ผู้เช่าโดยมีเงื่อนไขที่ผู้เช่าได้ใช้เงินจำนวนเท่านั้นเท่านั้นคราวอยู่ด้วยเท่านั้น ไม่ใช่ถึงขนาดต้องมีสัญญาซื้อขายรวมอยู่ในสัญญาด้วย⁸⁴ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง สัญญาเช่าซื้อประกอบด้วยสัญญาเช่าและคำมั่นว่าจะขายทรัพย์สิน⁸⁵ หรือมีลักษณะเป็นสัญญาเช่าทรัพย์สินบวกกับคำมั่นว่าจะขายทรัพย์สินนั้น⁸⁶ แต่ก็มีนักกฎหมายบางท่าน เห็นว่าสัญญาเช่าซื้อ

⁸⁴ คำเรียง เมฆเกรียงไกร, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์สินเช่าซื้อ (กรุงเทพมหานคร : คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533), หน้า 35.

⁸⁵ มานะ พิทยาภรณ์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะเช่าซื้อ, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร : แสงทองการพิมพ์, 2515), หน้า 20.

⁸⁶ ประพนธ์ ศาตะมาน, คำบรรยายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์สินเช่าซื้อ, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร : แสงทองการพิมพ์, 2525), หน้า 227.

เป็นสัญญาเช่าและสัญญาซื้อขายอยู่ด้วยกัน⁸⁷ อย่างไรก็ตาม จากบทนิยามดังกล่าวสามารถจำแนกลักษณะสำคัญของสัญญาเช่าซื้อได้ 3 ประการ ดังนี้

1) เป็นสัญญาซึ่งเจ้าของทรัพย์สินนำทรัพย์สินออกให้เช่า

สัญญาเช่าซื้อเป็นสัญญาชนิดหนึ่งซึ่งกฎหมายกำหนดไว้ชัดเจนว่าจะต้องเป็นเจ้าของทรัพย์สินเท่านั้นจึงจะนำทรัพย์สินมาทำสัญญาเช่าซื้อได้ โดยความเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ให้เช่าซื้อนั้นไม่จำเป็นต้องมีก่อนหรือขณะทำสัญญาเช่าซื้อ แต่ควรมีความเป็นเจ้าของทรัพย์สินก่อนหรือขณะโอนความเป็นเจ้าของทรัพย์สินให้แก่ผู้เช่าซื้อ⁸⁸ ดังนั้น แม้ในขณะที่ทำสัญญาเช่าซื้อผู้ให้เช่าซื้อยังไม่มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน แต่ผู้เช่าซื้อได้ตกลงให้ผู้ให้เช่าซื้อไปซื้อทรัพย์สินนั้นมาเพื่อทำสัญญาเช่าซื้อ อันมีลักษณะเป็นการทำสัญญาเช่าซื้อล่วงหน้า โดยมีเจตนาให้มีผลบังคับในเมื่อเจ้าของทรัพย์สินได้ขายทรัพย์สินที่จะให้เช่าซื้อให้ผู้ให้เช่าซื้อแล้ว สัญญาเช่าซื้อดังกล่าวย่อมมีผลผูกพันคู่สัญญาได้⁸⁹

2) มีคำมั่นของเจ้าของทรัพย์สินว่าจะขายหรือให้ทรัพย์สินนั้นตกเป็นสิทธิแก่ผู้เช่าซื้อ

สัญญาเช่าซื้อคือสัญญาที่ผู้ให้เช่าซื้อผูกพันตนด้วยการให้คำมั่นว่าจะขายหรือให้ทรัพย์สินนั้นตกเป็นสิทธิแก่ผู้เช่าซื้อ เมื่อผู้เช่าซื้อได้ชำระค่าเช่าซื้อเป็นจำนวนเท่านั้นเท่านี้คร่าวตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาครบถ้วนแล้ว โดยคำมั่นดังกล่าวจะต้องเกิดขึ้นขณะเดียวกับการทำสัญญาเช่าซื้อเสมอ เพราะหากมีการทำสัญญาเช่าซื้ออื่น โดยไม่มีคำมั่นดังกล่าวและภายหลังเจ้าของทรัพย์สินกลับให้คำมั่นว่าจะขายทรัพย์สิน สัญญาดังกล่าวย่อมไม่เป็นสัญญาเช่าซื้อ แต่จะกลายเป็นสัญญาเช่าต่อนหนึ่งและเป็นคำมั่นว่าจะขายหรือให้ทรัพย์สินนั้นตกเป็นสิทธิของผู้เช่าอีกต่อนหนึ่ง หรืออาจเป็นการทำสัญญาซื้อขายกันอีกภายหลังก็ได้ โดยผู้ให้เช่าทำสัญญาขายทรัพย์สินที่ให้เช่า⁹⁰

⁸⁷ อานรรค คล้ายสังข์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์สินเช่าซื้อ (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2523), หน้า 101.

⁸⁸ ลำเรียง เมฆเกรียงไกร, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์สินเช่าซื้อ, หน้า 37.

⁸⁹ คำพิพากษาฎีกาที่ 2058/2520, 3718/2525, 331/2531, 1845/2530.

⁹⁰ ยอดชาย วีระพงศ์, "ค่าเสียหายตามสัญญาเช่าซื้อ," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535), หน้า 56.

อนึ่ง คำว่า “สิทธิ” ตามมาตรา 572 นี้ ถึงแม้ว่ากฎหมายจะมีได้บัญญัติไว้ว่าเป็น “กรรมสิทธิ์” แต่ก็น่าจะหมายถึงสิทธิซึ่งแสดงถึงความเป็นเจ้าของทรัพย์สิน หรือกรรมสิทธิ์นั่นเอง⁹¹ ส่วนกรณีอสังหาริมทรัพย์หรืออสังหาริมทรัพย์ที่ต้องทำหนังสือและจดทะเบียนตามมาตรา 456 นั้นมีนักกฎหมายบางท่านเห็นว่าจะต้องทำตามแบบดังกล่าวก่อน กรรมสิทธิ์จึงจะโอนไป⁹² แต่ผู้เขียนมีความเห็นว่า เมื่อผู้เช่าซื้อได้ชำระเงินครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในสัญญาแล้วถือได้ว่ากรรมสิทธิ์ได้โอนมาเป็นของผู้เช่าซื้อทันที แม้จะยังมีได้ทำตามแบบดังกล่าว เนื่องจากการโอนกรรมสิทธิ์ตามสัญญากับแบบของสัญญาเป็นคนละกรณีกัน

3) มีเงื่อนไขให้ผู้เช่าซื้อใช้เงินจำนวนเท่านั้นเท่านี้คราว

คำว่า “เงื่อนไข” ในที่นี้มีได้หมายความว่าเงื่อนไขแห่งนิติกรรมตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 145-152 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่หมายถึงข้อตกลงในสัญญาอย่างธรรมดาเท่านั้น⁹³ ส่วนคำว่า “ใช้เงินเป็นจำนวนเท่านั้นเท่านี้คราว” นั้น หมายถึง ใช้เงินกันหลายงวด หรือหลายครานั้นเอง โดยในต้นร่างกฎหมายภาษาอังกฤษใช้คำว่า “a certain number of payments” โดยทั่วไปย่อมเข้าใจกันว่าหมายความว่าสองงวด หรือสองคราวขึ้นไป และในมาตรา 574 ได้บัญญัติว่า “ในกรณีผิดนัดไม่ใช้เงินสองคราวติด ๆ กัน...” แสดงให้เห็นว่าสัญญาเช่าซื้อจะต้องกำหนดเวลาเช่าซื้อไม่น้อยกว่าสองคราว ถึงแม้บทบัญญัติในมาตรา 574 จะมีใช้บทบัญญัติของสัญญาเช่าซื้อ แต่ก็ทำให้เห็นเจตนารมณ์ของกฎหมายและสะท้อนให้เห็นถึงลักษณะของสัญญาเช่าซื้อ ดังนั้น สัญญาเช่าซื้อจะต้องกำหนดชำระเงินกันเป็นหลายงวด หรือหลายคราว (ตั้งแต่สองงวดหรือสองคราวขึ้นไป) แต่หากกำหนดชำระกันงวดเดียวหรือคราวเดียว สัญญานั้นไม่ใช่สัญญาเช่าซื้อ แต่จะเป็นสัญญาซื้อขายหรือค้ำประกันจะขายทรัพย์สินนั้น⁹⁴ ดังนั้นสัญญาเช่าซื้อนั้นคู่สัญญาอาจตกลงชำระค่าเช่าซื้อกันเพียงสองงวดก็ได้ และไม่จำเป็นว่าที่แต่ละ

⁹¹ สำเรียง เมฆเกรียงไกร, เรื่องเดียวกัน, หน้า 46.

⁹² ประพนธ์ ศาตะมาน, , คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์สินเช่าซื้อ, หน้า 242.

⁹³ สำเรียง เมฆเกรียงไกร, , คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์สินเช่าซื้อ, หน้า 46.

⁹⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 45.

งวดจะต้องมีอัตราค่าเช่าซื้อเท่ากัน⁹⁵ ทั้งไม่จำเป็นจะต้องชำระกันเป็นรายวัน รายเดือน หรือรายสัปดาห์⁹⁶

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของสัญญาเช่าซื้อตามบทบัญญัติกฎหมายไทย ดังกล่าวแล้ว จะเห็นได้ว่าสัญญาเช่าซื้อเป็นเอกเทศสัญญาที่มีลักษณะพิเศษ คือ เป็นทั้งสัญญาเช่าและค้ำประกันว่าจะขายทรัพย์สินผสมกัน เนื่องจากผู้เช่าได้ครอบครองและใช้สอยทรัพย์สินนั้น และราคาที่ ผู้เช่าซื้อผ่อนชำระแก่ผู้ให้เช่าซื้อ ถือได้ว่าส่วนหนึ่งก็เป็นราคาของทรัพย์สินนั้น ดังนั้นโดยปกติค่าเช่าซื้อในแต่ละงวดจึงสูงกว่าค่าเช่าตามสัญญาเช่า การผ่อนชำระค่าเช่าซื้อทำให้ผู้เช่าซื้อมีส่วนได้เสียในกรรมสิทธิ์ของทรัพย์สินที่เช่าซื้อเพิ่มขึ้นตามจำนวนงวดของการผ่อนชำระ ในขณะที่เดียวกันผู้ให้เช่าซื้อทรัพย์สินนั้นก็มีส่วนได้เสียของกรรมสิทธิ์ในตัวทรัพย์สินที่ให้เช่าซื้อลดลง เพราะได้เงินตอบแทนจากการชำระราคาเพิ่มมากขึ้น จากลักษณะของสัญญาเช่าซื้อดังกล่าวที่มีการถ่ายเทส่วนได้เสียในกรรมสิทธิ์ระหว่างผู้ให้เช่าซื้อกับผู้เช่าซื้อนี้ สอดคล้องกับค้ำประกันที่กฎหมายกำหนดให้เป็นเงื่อนไขที่ผูกมัดผู้ให้เช่าซื้อฝ่ายเดียวที่จะต้องขายทรัพย์สินนั้นแก่ผู้เช่าซื้อ ผู้เช่าซื้อจะมีสิทธิที่จะเลือกซื้อทรัพย์สินหรือส่งมอบทรัพย์สินที่ให้เช่าซื้อนั้นคืนแก่ผู้ให้เช่าซื้อก็ได้ สัญญาเช่าซื้อจึงแตกต่างจากสัญญาซื้อขายที่มีเงื่อนไขในการโอนกรรมสิทธิ์ หรือสัญญาซื้อขายที่มีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ตรงที่ผู้ซื้อที่มีความผูกพันที่จะต้องซื้อทรัพย์สินนั้น⁹⁷

กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ให้เช่าซื้อ ตกเป็นของผู้เช่าซื้อตั้งแต่เมื่อใดนั้น โดยทั่ว ๆ ไป ตาม ป.พ.พ. มาตรา 572 กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เช่าซื้อ ย่อมตกแก่ผู้เช่าซื้อทันทีที่มีการชำระเงินครบถ้วนตามสัญญา เพราะถือว่าเงื่อนไขตามสัญญาเช่าซื้อได้สำเร็จลง และเป็นการซื้อขายเด็ดขาดตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา โดยผู้เช่าซื้อไม่จำเป็นต้องแสดงเจตนาว่าต้องการให้ทรัพย์สินนั้นเป็นกรรมสิทธิ์ของตนก่อน และหากมีข้อสัญญากำหนดให้ผู้ให้เช่าซื้อดำเนินการอย่างไร ผู้เช่าซื้อต้องปฏิบัติตามนั้น มิฉะนั้นถือว่าผิดสัญญา เช่นกำหนดให้ผู้ให้เช่าซื้อโอนทะเบียนรถให้แก่ผู้เช่าซื้อ หากผู้เช่าซื้อไม่ดำเนินการ ถือว่าผู้เช่าซื้อผิดสัญญา⁹⁸ แต่หากทรัพย์สินที่เช่าซื้อนั้นเป็นทรัพย์สินที่กฎหมาย

⁹⁵ คำพิพากษาฎีกาที่ 460/2488, 665/2526.

⁹⁶ คำพิพากษาฎีกาที่ 660/2526.

⁹⁷ พรทิพย์ ถนอมรอด, “ความรับผิดทางอาญาของคู่สัญญาเช่าซื้อ ศึกษาเฉพาะกรณีผู้ให้เช่าซื้อเอาทรัพย์สินที่เช่าซื้อไป,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิตคณะ นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 11.

⁹⁸ คำพิพากษาฎีกาที่ 503/2529.

บังคับให้การทำนิติกรรมใด ๆ ต้องกระทำตามแบบที่กฎหมายกำหนดหากมิได้ทำตามแบบ มีแนวคำพิพากษาศาลฎีกาวินิจฉัยว่า กรรมสิทธิ์ของผู้เช่าซื้อไม่สมบูรณ์เป็นเพียงบุคคลสิทธิ์ที่ใช้บังคับระหว่างคู่สัญญาเท่านั้นไม่สามารถยกเป็นข้อต่อสู้บุคคลภายนอกได้⁹⁹ กล่าวโดยสรุปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ให้เช่าซื้อจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้เช่าซื้อ เมื่อผู้เช่าซื้อชำระราคาครบตามสัญญา แต่หากผู้เช่าซื้อยังชำระราคาไม่ครบถ้วนตามสัญญาหรือผิดนัดชำระหนี้ตามสัญญา และไม่ยอมส่งมอบทรัพย์สินนั้นคืนแก่ผู้ให้เช่าซื้อ ผู้ให้เช่าซื้อสามารถบอกเลิกสัญญาและใช้สิทธิติดตามเอาคืนในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์ได้ตาม ป.พ.พ. มาตรา 1336¹⁰⁰

2.8.5.3. สัญญาลีสซิ่ง (Lease)

ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเรื่องลีสซิ่งที่เป็นการเฉพาะใช้บังคับ เมื่อไม่มีกฎหมายบัญญัติเป็นการเฉพาะในเรื่องลีสซิ่งแล้ว ดังนั้นนักกฎหมายไทยโดยเฉพาะศาลจึงนำเอาบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์สินและเช่าซื้อมาปรับใช้โดยอนุโลม และหากพิจารณาแล้วจะเห็นว่ามีความหมายที่เกี่ยวข้องกับลีสซิ่ง ดังต่อไปนี้

- ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 4 ว่าด้วย เช่าทรัพย์สิน-เช่าซื้อ
- พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจเงินทุน / ธุรกิจหลักทรัพย์ และธุรกิจเครดิตฟองซิเอร์ พ.ศ. 2522 (แก้ไขโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจเงินทุน ธุรกิจหลักทรัพย์ และธุรกิจเครดิตฟองซิเอร์ พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2526)

⁹⁹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2930/2530.

¹⁰⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1816/2511 สัญญาเช่าซื้อระบุว่า ถ้าผิดนัดชำระเงินงวดใดงวดหนึ่งยอมให้ยึดรถคืน ดังนี้เมื่อผู้เช่าซื้อผิดนัดชำระเงินงวดที่ 1 ผู้ให้เช่าซื้อก็มีสิทธิยึดรถคืนได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 64/2520 ป.พ.พ. มาตรา 560, 574 ไม่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ของประชาชน คู่กรณีในสัญญาเช่าซื้อจึงตกลงกันให้รับเงินที่ส่งไปแล้วและยึดรถคืนได้เมื่อเมื่อผิดนัดงวดใดงวดหนึ่งได้ทันที

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1973/2520 ผู้เช่าซื้อรถยนต์ไม่ชำระค่าเช่าซื้อ ผู้ให้เช่าซื้อเลิกสัญญาเอารถคืนได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2293/2522 สัญญาเช่าซื้อมิว่าให้ยึดคืนได้ เมื่อไม่ชำระราคางวดใดงวดหนึ่ง ผู้ให้เช่าซื้อยึดรถคืนได้ ไม่ต้องรอให้ผิดนัด 2 ครั้ง ไม่ขัดต่อมาตรา 574 วรรคแรก ผู้ให้เช่าซื้อยึดรถคืนก่อนแล้วบอกเลิกสัญญาภายหลังก็ได้

-ประกาศกระทรวงการคลังเรื่องเงื่อนไขในการอนุญาตให้บริษัทเงินทุนประกอบกิจการให้เช่าแบบลิสซิ่ง

-ประกาศของอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีการค้า ฉบับที่ 53

-คำสั่งกรมสรรพากร ที่ ท.ป. 4/2528 และ ท.ป. 34/2534 เรื่องสั่งให้ผู้จ่ายเงินได้พึงประเมินตามมาตรา 40 แห่งประมวลรัษฎากรมีหน้าที่หักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่าย

ความหมายของ “ลิสซิ่ง” ที่ปรากฏอยู่ในกฎหมายไทย

ความหมายของ “ลิสซิ่ง” ปรากฏอยู่ในประกาศกระทรวงการคลังเรื่องเงื่อนไขในการอนุญาตให้บริษัทเงินทุนประกอบกิจการให้เช่าแบบลิสซิ่ง และประกาศของอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีการค้า ฉบับที่ 53 ซึ่งกฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวได้ให้ความหมายของคำว่า “ลิสซิ่ง” ไว้ดังต่อไปนี้

1)ประกาศกระทรวงการคลังเรื่องเงื่อนไขในการอนุญาตให้บริษัทเงินทุนประกอบกิจการให้เช่าแบบลิสซิ่ง ได้ให้ความหมายของ “การให้เช่าทรัพย์สินแบบลิสซิ่ง” ไว้ในข้อ 1. ของประกาศว่า หมายความว่า การให้เช่าทรัพย์สินที่ผู้ให้เช่าจัดหาจากผู้ผลิตหรือผู้จำหน่ายหรือทรัพย์สินที่ยึดมาจากผู้เช่ารายอื่นเพื่อให้ผู้เช่าได้ใช้ประโยชน์ในกิจการอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และพาณิชย์กรรม หรือกิจการบริการอย่างอื่นเป็นทางค้ำปกติ โดยผู้เช่ามีหน้าที่ต้องบำรุงรักษาซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่า ทั้งนี้ ผู้เช่าจะบอกเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดฝ่ายเดียวไม่ได้แต่ผู้เช่ามีสิทธิจะซื้อหรือเช่าทรัพย์สินนั้นต่อไปในราคาหรือค่าเช่าที่ตกลงกัน

2)ประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีการค้า (ฉบับที่ 53) เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข ระยะเวลาที่ให้เช่า และเกณฑ์การคำนวณราคาทุนของทรัพย์สินที่ให้เช่าแบบลิสซิ่ง ได้ให้ความหมายของลิสซิ่งไว้ว่า หมายความว่า การให้เช่าทรัพย์สินที่ซื้อมาแกกิจการอุตสาหกรรม เกษตรกรรม หรือพาณิชย์กรรม เป็นทางค้ำปกติ โดยผู้เช่ามีหน้าที่ต้องบำรุงรักษาซ่อมแซม ทรัพย์สินที่เช่า ต้องรับผิดชอบต่อผู้ให้เช่าในความสูญหายหรือบุบสลายใด ๆ และผู้เช่าจะบอกเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดฝ่ายเดียวไม่ได้ แต่ผู้เช่าสามารถจะเช่าต่อหรือซื้อทรัพย์สินที่เช่าด้วยค่าเช่า หรือราคาที่ตกลงกัน โดยค่านึงถึงเงินที่จ่ายไปแล้วในรูปค่าเช่าได้

จากการให้ความหมายของคำว่า “ลิสซิ่ง” ตามกฎหมายทั้งสองฉบับเป็นไปในลักษณะเดียวกัน กล่าวคือ เป็นการให้เช่าทรัพย์สินที่ผู้ให้เช่าจัดหาซึ่งทรัพย์สินเพื่อนำออกให้เช่าแก่ผู้อื่น โดยผู้เช่าจะมีกิจการประเภทอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และพาณิชย์กรรม และกำหนดหน้าที่ของผู้เช่าว่าผู้เช่ามีหน้าที่ต้องบำรุงรักษาซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่านอกจากนี้ยังกำหนดเงื่อนไขที่ผู้เช่าจะบอกเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดตามสัญญาฝ่ายเดียวไม่ได้ อีกทั้งยังให้สิทธิแก่ผู้

เช่าที่จะซื้อหรือเช่าทรัพย์สินนั้นต่อในจำนวนเงินที่คู่สัญญาจะตกลงกัน ซึ่งจะเห็นได้ว่าความหมายของ “ลิสซิ่ง” ตามที่ปรากฏอยู่ในกฎหมายไทย ได้ให้ความหมายของลิสซิ่งว่าเป็นลักษณะของการให้เช่าทรัพย์สินนั่นเอง

เมื่อพิจารณาความหมายของลิสซิ่งตามที่ปรากฏในกฎหมายไทยกับความหมายของลิสซิ่งที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาว่าด้วยลิสซิ่งทางการเงินระหว่างประเทศ (Convention on International Financial Leasing, 1988) ตามที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าความหมายของลิสซิ่งตามกฎหมายไทยแตกต่างจากความหมายของลิสซิ่งที่ปรากฏในอนุสัญญาดังกล่าวในสาระสำคัญ กล่าวคือ ตามกฎหมายไทยจำแนกลิสซิ่งให้อยู่ในประเภทของการให้เช่าทรัพย์สิน ในขณะที่อนุสัญญาดังกล่าวไม่ได้ให้ความหมายไว้ว่าลิสซิ่งเป็นการให้เช่าทรัพย์สินแต่บัญญัติว่า ลิสซิ่งเป็นการกอนิติสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญา คือ ผู้ให้เช่า ผู้จัดส่งอุปกรณ์สินค้า หรือผู้ผลิตและผู้เช่า ซึ่งผู้ให้เช่าและผู้เช่าในที่นี้หมายความถึงผู้ให้เช่าและผู้เช่าตามอนุสัญญาลิสซิ่งทางการเงินระหว่างประเทศ ไม่ใช่ผู้ให้เช่าหรือผู้เช่าตามความหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพียงแต่มีความใกล้เคียงกันเท่านั้น และจะเห็นได้ว่าลิสซิ่งเป็นการกอนิติสัมพันธ์ของผู้ให้เช่าตกลงเช่าทำสัญญาจัดส่งอุปกรณ์กับผู้จัดส่งหรือผู้ผลิตเพื่อให้ได้มาซึ่งเครื่องจักรอุปกรณ์ที่มีคุณลักษณะตามที่ผู้เช่าเป็นผู้กำหนด และผู้ให้เช่าตกลงเช่าทำสัญญากับผู้เช่าเพื่อให้ผู้เช่าได้ใช้สอยเครื่องจักรอุปกรณ์ดังกล่าวและผู้เช่ามีหน้าที่ชำระค่าเช่าให้กับผู้ให้เช่า โดยค่าเช่าที่ผู้เช่าได้จ่ายไปนี้เสมือนว่าเป็นการชำระราคาเครื่องจักรอุปกรณ์ ในการเลือกคุณลักษณะของเครื่องจักรอุปกรณ์ ผู้เช่าจะเป็นผู้กำหนดรวมทั้งเลือกผู้จัดส่งอุปกรณ์เครื่องจักรโดยไม่ได้อาศัยความรู้ความชำนาญของผู้ให้เช่า ผู้จัดส่งอุปกรณ์หรือผู้ผลิตจะต้องรู้ถึงสัญญาที่ได้ทำขึ้นระหว่างผู้ให้เช่ากับผู้เช่า นอกจากนี้ผู้เช่ามีสิทธิเลือกที่จะซื้อเครื่องจักร อุปกรณ์หรือขยายระยะเวลาการเช่าออกไปอีก¹⁰¹

และจากคำนิยามดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าลิสซิ่งไม่ใช่การให้เช่าทรัพย์สินและเช่าซื้อ แต่เป็นการให้สินเชื่อแก่ผู้ใช้บริการโดยมีหลักเกณฑ์เฉพาะที่ไม่สามารถจะนำหลักเกณฑ์อื่นมาใช้ได้ ลิสซิ่งมีหลักเกณฑ์และลักษณะต่าง ๆ ที่แตกต่างไปจากหลักเกณฑ์และลักษณะของเช่าทรัพย์สินและเช่าซื้อตามที่ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ด้วยความที่ลิสซิ่งมีลักษณะที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งกับการเช่าทรัพย์สิน จึงทำให้คนทั่วไปเกิดความเข้าใจผิดคิดว่าลิสซิ่งเป็นการเช่าประเภทหนึ่งเสมอ โดยเห็นได้จากการให้คำนิยามของลิสซิ่งไว้ในที่ต่าง ๆ ดังที่ได้ศึกษามา

¹⁰¹ เนตรนภา บุญคำ, “การพัฒนาธุรกิจลิสซิ่งในเชิงนิติศาสตร์,” หน้า 87.

หลักเกณฑ์และผลบังคับของสัญญาลิสซิ่งตามบทบัญญัติกฎหมายไทย

หลักเกณฑ์และผลบังคับของสัญญาลิสซิ่งตามบทบัญญัติกฎหมายไทยนั้นจะขอกล่าวเฉพาะสัญญาลิสซิ่งประเภท "Operating Lease" และสัญญาลิสซิ่งประเภท "Finance Lease"

สำหรับสัญญาลิสซิ่งประเภท "Operating Lease" มีผลบังคับตามกฎหมายไทยเป็นสัญญาเช่าทรัพย์สินธรรมดาตามหลักกฎหมายเช่าทรัพย์สิน ซึ่งสามารถนำบทบัญญัติว่าด้วยการเช่าทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับกับสัญญาลิสซิ่งประเภทนี้ได้ กล่าวคือ ผู้ให้เช่า (ซึ่งอาจเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือมีสิทธิครอบครองในทรัพย์สินซึ่งต้องมีตัวทรัพย์สินอยู่แล้วในขณะทำสัญญา) ตกลงให้ผู้เช่าได้ใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินนั้น ซึ่งในต่างประเทศจะเรียกว่า "Operating Lease" หรือในสหรัฐอเมริกาเรียกว่า "True Lease" แต่ในประเทศไทยยังไม่มีคำแปลที่แน่นอน แต่ก็มีนักกฎหมายบางท่านแปลว่า "ลิสซิ่งทางการใช้งาน"¹⁰² ซึ่งตามกฎหมายไทยแล้วมีลักษณะเป็นสัญญาเช่าทรัพย์สินธรรมดาโดยมีสาระสำคัญและเจตนารมณ์ที่คู่สัญญาต้องการเพียงเช่าเพื่อใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินเท่านั้น หากเป็นการเช่าอากาศยานก็เป็นการเช่าในระยะสั้น และเจตนาของผู้ให้เช่าก็เพียงต้องการให้ผู้เช่าได้ใช้ประโยชน์ในอากาศยานในระยะเวลาที่กำหนดและผู้ให้เช่าคาดหวังว่าจะได้รับทรัพย์สินที่เช่าคืนเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการเช่า และผู้เช่ามีเจตนารมณ์เพียงการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่เช่าเท่านั้น โดยไม่มีเจตนาที่จะได้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เช่า สัญญาเช่าอากาศยานในลักษณะนี้ในทางปฏิบัติจะมีลักษณะดังต่อไปนี้ คือ

- ระยะเวลาการเช่าตั้งแต่ 1 เดือนถึง 36 เดือน เท่านั้น
- ผู้ให้เช่าเป็นผู้รับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องและความล้าสมัยของทรัพย์สินที่ตนนำออกให้เช่าและสัญญาประเภทนี้ยังสามารถบอกเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดได้
- เมื่อครบกำหนดอายุสัญญาแล้วผู้เช่าต้องส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าคืนให้แก่ผู้ให้เช่า แต่หากผู้เช่ามีความประสงค์ต้องการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ การได้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เช่าต้องได้จากการตกลงกันภายหลังครบกำหนดของสัญญาแล้วเพราะมิฉะนั้นสัญญานี้จะไม่ใช่นสัญญาเช่าทรัพย์สินแต่จะกลายเป็นสัญญาเช่าซื้อไป¹⁰³

สำหรับสัญญาลิสซิ่งประเภท "Finance Lease" เป็นสัญญาชนิดหนึ่งนอกเหนือจากสัญญาตามที่ระบุไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือเรียกว่าสัญญานอก

¹⁰² รัชณี ประสงค์ประสิทธิ์, "ลิสซิ่ง," วารสารทรัพย์สินศาสตร์ (สิงหาคม 2535) : หน้า 93.

¹⁰³ อติศักดิ์ ภูนิเทศ, "การใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนึ่ง," หน้า 36-37.

เอกเทศสัญญาในบรรพ 3 สัญญาลิสซึ่งประเภทนี้มีพื้นฐานบางส่วนอยู่บนสัญญาเช่าทรัพย์สิน แต่มีลักษณะรวมของสัญญาหลายประเภทเข้าด้วยกันโดยเหตุที่คู่สัญญาในสัญญาลิสซึ่งประเภทนี้และวัตถุประสงค์แห่งสัญญาประกอบไปด้วยผู้ให้เช่า (Lessor) ผู้เช่า (Lessee) และทรัพย์สินที่เป็นวัตถุประสงค์แห่งการเช่า จึงทำให้สัญญาลิสซึ่งประเภทนี้มีลักษณะคล้ายกับสัญญาเช่าทรัพย์สิน แต่มีลักษณะคล้ายกันเพียงองค์ประกอบเท่านั้นจึงอาจทำให้เข้าใจผิดไปได้ว่าสัญญาลิสซึ่งประเภทนี้เป็นสัญญาเช่าชนิดหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากประเทศไทยไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญาประเภทนี้เป็นการเฉพาะ ศาลจึงต้องนำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์สินเช่าชื่อมาใช้บังคับโดยอนุโลม

สัญญาลิสซึ่งเปรียบเทียบกับสัญญาเช่าทรัพย์สินและเช่าชื่อ

สัญญาลิสซึ่งเปรียบเทียบกับสัญญาเช่าทรัพย์สิน

สัญญาลิสซึ่งเป็นสัญญาที่แตกต่างจากสัญญาเช่าทรัพย์สินโดยทั่ว ๆ ไป ตรงที่เป็นการให้เช่าทรัพย์สินบางประเภทเฉพาะสังหาริมทรัพย์เท่านั้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นทรัพย์สินประเภททุน เช่น เครื่องจักร เครื่องกล อุปกรณ์สำนักงาน และยานพาหนะ ในขณะที่สัญญาเช่าทรัพย์สินธรรมดาที่ให้เช่าจะครอบคลุมกว้างกว่าเป็นได้ทั้งสังหาริมทรัพย์และอสังหาริมทรัพย์ ในส่วนของหน้าที่บำรุงรักษาและซ่อมแซมทรัพย์สินที่ให้เช่า ในกรณีของสัญญาลิสซึ่งหน้าที่ดังกล่าวจะตกเป็นของผู้เช่า (lessee) ส่วนสัญญาเช่าธรรมดาจะเป็นของผู้ให้เช่า ยกเว้นกรณีของการบำรุงรักษาและซ่อมแซมเล็กน้อยจึงจะเป็นของผู้เช่า ขณะเดียวกันผู้เช่าตามสัญญาลิสซึ่งสามารถใช้สิทธิเลือกซื้อทรัพย์สินนั้นมาเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเมื่อสิ้นสุดอายุของสัญญาลิสซึ่งได้ แต่สำหรับการเช่าทรัพย์สินธรรมดาผู้เช่าไม่มีโอกาสเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่เช่าได้เลย นอกจากนี้ ผู้ให้เช่าตามสัญญาลิสซึ่งหากเป็นสถาบันการเงินจะต้องเป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตจากทางราชการให้ประกอบธุรกิจลิสซึ่งเท่านั้น ในขณะที่ผู้ให้เช่าตามสัญญาเช่าทรัพย์สินธรรมดาจะเป็นบุคคลใดก็ได้ไม่จำเป็นต้องได้รับอนุญาตจากทางราชการ และในกรณีสัญญาลิสซึ่งหากยังไม่หมดอายุของสัญญาผู้เช่าจะบอกเลิกสัญญาฝ่ายเดียวไม่ได้ หากมีการบอกเลิกสัญญาฝ่ายเดียวผู้เช่าจะต้องจ่ายเบี้ยปรับให้แก่ผู้ให้เช่า ในขณะที่สัญญาเช่าทรัพย์สินธรรมดาผู้เช่าจะบอกเลิกสัญญาเมื่อใดก็ได้

สัญญาลิสซึ่งเปรียบเทียบกับสัญญาเช่าชื่อ

สำหรับสัญญาลิสซึ่งกับสัญญาเช่าชื่อมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน ตรงที่สัญญาลิสซึ่งมีวัตถุประสงค์ของการเช่าเพื่อการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินเป็นหลัก ขณะที่สัญญาเช่าชื่อนั้นผู้เช่ามีวัตถุประสงค์เพื่อการได้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นเป็นสำคัญ ดังนั้น เมื่อสิ้นสุด

สุดสัญญาเช่าซื้อกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะโอนไปยังผู้เช่าซื้อโดยอัตโนมัติเมื่อผู้เช่าซื้อได้ชำระค่าเช่า ซึ่งงวดสุดท้ายครบถ้วนและได้ปฏิบัติตามสัญญาครบถ้วนแล้ว ในขณะที่สัญญาลิสซิ่งเมื่อสิ้นสุดสัญญา กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินอาจโอนเปลี่ยนมือไปยังผู้เช่าหรือไม่ได้ นอกจากนี้ผู้ให้เช่าตามสัญญาลิสซิ่งหากเป็นสถาบันการเงินจะต้องเป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตจากทางราชการให้ประกอบธุรกิจลิสซิ่ง ในขณะที่ผู้ให้เช่าซื้อตามสัญญาเช่าซื้อจะเป็นบุคคลใดก็ได้ไม่ต้องได้รับอนุญาตจากทางราชการ¹⁰⁴

ข้อกำหนดของสัญญาลิสซิ่ง¹⁰⁵

เนื่องจากการที่ประเทศไทยยังไม่มีบทบัญญัติกฎหมายลิสซิ่งที่ชัดเจนดัง นั้นโดยทั่วไปแล้วในสัญญาลิสซิ่ง โดยเฉพาะสัญญาลิสซิ่งประเภท Finance Lease มักจะมีการ กำหนดข้อกำหนดต่าง ๆ อันมีที่มาจากลักษณะของสัญญาลิสซิ่งดังที่ได้กล่าวมาอันเป็นการ กำหนดสิทธิและหน้าที่ระหว่างคู่สัญญาลิสซิ่งดังต่อไปนี้

- (1) ผู้เช่าจะต้องชำระค่าเช่าตลอดระยะเวลาการเช่าเสมอไม่ว่าจะมีเหตุ ขัดขวางการใช้ทรัพย์สินที่เช่าหรือไม่
- (2) ผู้เช่ามีหน้าที่บำรุงรักษาซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่าเสมอไม่ว่าจะเป็นการ ซ่อมแซมเล็กน้อยหรือซ่อมแซมใหญ่
- (3) ผู้เช่ามีหน้าที่เอาประกันภัยทรัพย์สินที่เช่าตลอดอายุสัญญา โดยผู้ให้เช่า เป็นผู้รับประกันตามสัญญาประกันภัย
- (4) ระยะเวลาการเช่ามักกำหนดเท่ากับอายุการใช้งานของทรัพย์สินตามที่ผู้ ผลิตรับรองหรือกำหนดอย่างน้อย 80% ของอายุการใช้งานของทรัพย์สินตามที่ผู้ผลิตรับรอง
- (5) ด้วยเหตุที่ทางฝ่ายผู้ให้เช่าคาดหมายที่จะได้รับผลตอบแทนจากค่า เช่าคุ้มกับต้นทุนที่ได้ลงไปจากผู้เช่าเพียงรายเดียว ดังนั้นสัญญาประเภทนี้จึงมีข้อกำหนดว่า ก่อนที่ จะหมดอายุสัญญาลิสซิ่ง ผู้เช่าจะบอกเลิกสัญญาไม่ได้ หากผู้เช่าบอกเลิกสัญญาก็จะต้องจ่ายเบี้ย ปรับซึ่งผู้ให้เช่ามักกำหนดให้เป็นจำนวนสูงมากพอที่จะคืนต้นทุน รวมดอกเบี้ยและกำไรที่จะได้รับ
- (6) เมื่อสัญญาสิ้นสุดลงผู้เช่านั้นมีสิทธิที่จะซื้อหรือไม่ซื้อทรัพย์สินนั้นตาม ราคา (มูลค่าคงเหลือ) ซึ่งได้กำหนดไว้ล่วงหน้าก็ได้ ซึ่งเรียกกันว่า "Purchase Option" หรือผู้เช่า

¹⁰⁴ อติศักดิ์ ภูนิเทศ, เรื่องเดียวกัน, หน้า 43-44.

¹⁰⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 39-41.

อาจเช่าต่อในราคาที่กำหนดไว้ล่วงหน้าก็ได้ โดยมักจะกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้ในสัญญา ในลักษณะดังนี้

(6.1) เงื่อนไขในการให้สิทธิผู้เช่าเช่าต่อหรือซื้อทรัพย์สิน... ด้วยค่าเช่าหรือราคาที่ตกลงกันโดยคำนึงถึงเงินที่จ่ายไปแล้ว... ราคาที่ตกลงกันนี้ไม่มีข้อกำหนดที่แน่นอนว่าราคาเท่าใดของค่าเช่าทั้งหมด แต่ก็ต้องเป็นราคาที่พอสมควรเพราะหากเป็นราคาที่ต่ำเกินไปจนเป็นที่คาดหมายว่าผู้เช่าต้องใช้สิทธิซื้อทรัพย์สินที่เช่าเมื่อสัญญาสิ้นสุดอย่างแน่นอน ก็อาจทำให้สัญญาเช่าแบบลิสซิงเป็นสัญญาเช่าซื้อได้ ซึ่งคู่สัญญาจะมีภาระภาษีที่ต่างกันไป

(6.2) เงื่อนไขในสัญญาเช่าแบบลิสซิงซึ่งกำหนดสิทธิและหน้าที่บางประการของผู้ให้เช่าและผู้เช่า คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นอย่างอื่นให้เหมาะสมกับวิวัฒนาการทางการค้า ซึ่งชอบที่จะกระทำได้หากไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชน บางกรณีคู่สัญญาอาจตกลงกัน ings หลักการเช่าแบบลิสซิงซึ่งที่ตกลงกันในต่างประเทศซึ่งก็มีได้มีหลักสากลตายตัว แต่จะแปรผันไปตามกฎหมายของแต่ละประเทศที่รองรับในเรื่องนี้ เช่น เงื่อนไขในการให้ผู้เช่าซื้อทรัพย์สินทั้งหมดหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของทรัพย์สินในราคาที่ตกลงกันนั้น บางกรณีคู่สัญญาอาจตกลงต่อรองกันไปไกลถึงขนาดว่า นอกจากจะกำหนดให้ผู้เช่าแสดงเจตนาใช้สิทธิเลือกที่จะซื้อทรัพย์สินที่เช่าไว้เองตามราคาที่กำหนดไว้ล่วงหน้าหรือราคามูลค่าคงเหลือแล้วอาจจะกำหนดให้ผู้ให้เช่าขายทรัพย์สินให้แก่บุคคลที่ผู้เช่ากำหนดตามราคาที่กำหนดไว้ล่วงหน้าหรือตามราคามูลค่าคงเหลือหรือกำหนดให้ผู้ให้เช่าเปิดประมูลขายทรัพย์สินที่เช่าเป็นการทั่วไป ซึ่งในกรณีนี้ราคาที่ขายทรัพย์สินได้อาจสูงหรือต่ำกว่าราคาที่กำหนดไว้ล่วงหน้าหรือราคามูลค่าคงเหลือก็ได้ ในกรณีเงื่อนไขแบบหลังนี้ก็เพื่อความเป็นธรรมแก่ผู้ให้เช่าซึ่งไม่ใช่ผู้ผลิตหรือผู้จำหน่ายทรัพย์สินที่เช่าโดยตรงและไม่ประสงค์จะรับทรัพย์สินที่ให้เช่ากลับคืน ทางออกอย่างหนึ่งหากทรัพย์สินที่เช่าไม่เป็นที่ต้องการสำหรับทั้งผู้ให้เช่าและผู้เช่าแล้วก็คือการขายทรัพย์สินที่เช่าให้แก่บุคคลภายนอกซึ่งไม่ใช่คู่สัญญา แต่ทั้งนี้ผู้ให้เช่าก็ต้องรับภาระในส่วนต่างของราคาที่ขายทรัพย์สินที่เช่าได้กับราคามูลค่าคงเหลือที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้าแล้ว

(6.3) เงื่อนไขในการเลือกซื้อทรัพย์สินเรียกว่า "Purchase Option" เงื่อนไขในการเลือกต่ออายุสัญญาต่อไปอีกเรียกว่า "Renewal Option" เงื่อนไขที่จะเลือกเปลี่ยนทรัพย์สินใหม่ที่ต้องการเรียกว่า "Trade in Option" เงื่อนไขในการเลือกส่งคืนทรัพย์สินและไม่ทำสัญญาใด ๆ ต่อไปเรียกว่า "Return Option"

เป็นที่น่าสังเกตว่าสาเหตุที่ผู้ให้เช่าสามารถกำหนดราคาซื้อทรัพย์สินหรือค่าเช่าต่อไปได้ในราคาต่ำมาก ก็เนื่องจากตลอดระยะเวลาของสัญญาลิสซิง กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ให้เช่าเป็นของผู้ให้เช่า ซึ่งผู้ให้เช่าลงบัญชีเป็นทรัพย์สินของผู้ให้เช่าและสามารถหักค่าเสื่อมราคาได้ทุกปี เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาลิสซิงมูลค่าตามบัญชีของทรัพย์สินที่ให้เช่าจึงเหลือเป็นซากทรัพย์สิน

(7) หากไม่มีข้อตกลงในการซื้อทรัพย์สินจากผู้ให้เช่าเมื่อสัญญาสิ้นสุดลง ผู้เช่าจะต้องส่งมอบทรัพย์สินในสภาพที่เรียบร้อยคืนแก่ผู้ให้เช่า

2.9 วิธีการและรูปแบบการจัดหาอากาศยานของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศไทย

หากพิจารณาย้อนกลับไปนับตั้งแต่มีพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ใช้บังคับกับกิจการขนส่งทางอากาศ ซึ่งในสมัยนั้นกิจการขนส่งทางอากาศยังมีลักษณะที่ผูกขาดโดยสายการบินของรัฐ ซึ่งมีเพียงรายเดียวคือ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด การจัดหาอากาศยานมาใช้ในกิจการในขณะนั้นมีเพียงวิธีเดียวคือ การจัดซื้อ โดยที่รัฐบาลไม่มีนโยบายที่จะเช่าซื้อหรือซื้อแบบผ่อนส่ง ประกอบกับบทบัญญัติเดิมของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 30 อนุญาตให้เฉพาะเจ้าของอากาศยาน (ผู้มีกรรมสิทธิ์ในอากาศยาน) เท่านั้น ที่สามารถเป็นผู้จดทะเบียนอากาศยานได้

ต่อมาเมื่อได้ทำการจัดตั้ง บริษัท การบินไทย จำกัด ขึ้นและจำเป็นต้องมีการเช่าอากาศยานจาก Scandinavian Airlines System (SAS) แต่ปรากฏว่าตีปัญหาของมาตรา 30 ซึ่งมีผลให้ผู้มีเพียงสิทธิครอบครองอากาศยานจากการเช่า หรือจากสัญญาอื่น ๆ ไม่สามารถจดทะเบียนอากาศยานได้ ดังนั้นในปี พ.ศ. 2502 จึงได้มีการออกพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502 เพื่อแก้ไขบทบัญญัติของมาตราต่าง ๆ รวมทั้งมาตรา 30 ด้วย โดยบทบัญญัติใหม่อนุญาตให้ผู้มีเพียงสิทธิครอบครองก็สามารถเป็นผู้จดทะเบียนอากาศยานได้ จึงสามารถแก้ไขปัญหของ บริษัท การบินไทยฯ ลงได้ และเป็นผลให้การจัดหาอากาศยานมาใช้ในกิจการของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศของไทยมีทางเลือกเพิ่มมากขึ้น ไม่จำกัดเฉพาะการจัดซื้ออากาศยานเท่านั้น

ในปัจจุบันการจัดหาอากาศยานของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศของไทยมีวิธีการและรูปแบบที่หลากหลาย ทั้งการใช้เงินทุนหมุนเวียนของกิจการและวิธีการอื่น ๆ ดังที่ได้ศึกษามา โดยตัวอย่างของการจัดหาอากาศยาน ได้แก่

1 สายการบินของรัฐ

บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นสายการบินของรัฐ มีการจัดหาอากาศยาน โดยวิธีการและรูปแบบดังต่อไปนี้

ปี 2531 ทำสัญญา Leveraged Lease อากาศยานแอร์บัส รุ่น A 300-600 R กับบริษัท Green Lion One ประเทศฝรั่งเศส เมื่อเดือนมิถุนายน 2531 โดยมีข้อสัญญาอนุญาตให้ใช้กฎหมายฝรั่งเศสบังคับกับสัญญา

ปี 2532 ทำสัญญาเช่าอากาศยานของ Airbus Industries รุ่น A300B4K-103 กับ United Aviation Leasing B.V. ประเทศปานามา เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2532 โดยมีข้อสัญญาอนุญาตให้ใช้กฎหมายของรัฐนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกาบังคับกับสัญญา

ปี 2534 จัดซื้ออากาศยานจากบริษัท โบอิง จำกัด ประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2534 โดยระบุในสัญญาซื้อขายให้ใช้กฎหมายแห่งรัฐวอชิงตันบังคับกับสัญญา

ปี 2540 คณะรัฐมนตรีอนุมัติเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2540 ให้บริษัทฯ จัดหาอากาศยานรวม 21 ลำ โดยจัดหาจากบริษัท โบอิง คอมเมอร์เชียล แอร์เพลน กรุป จำกัด ประเทศสหรัฐอเมริกา จำนวน 12 ลำ (เป็นอากาศยานโบอิง รุ่น 737-400 จำนวน 2 ลำ รุ่น 737-500 จำนวน 2 ลำ รุ่น 747-400 จำนวน 2 ลำ และรุ่น 777-300 จำนวน 6 ลำ) และจัดหาจากบริษัท แอร์บัส อินดัสตรีส์ จำกัด จำนวน 9 ลำ (เป็นเครื่องบินแอร์บัสรุ่น 300-600R จำนวน 5 ลำ และรุ่น 330-300 จำนวน 4 ลำ) โดยวิธีการลิสซิง¹⁰⁶

ปี 2542 คณะรัฐมนตรีอนุมัติในหลักการและเงื่อนไข เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2542 ให้บริษัทฯ กู้เงินเพื่อซื้ออากาศยาน รวม 7 ลำ เป็นเงินทั้งสิ้น 838.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยในการจัดหาเงินกู้แยกเป็นแหล่งเงินกู้ภายในประเทศเพื่อจัดซื้ออากาศยาน 2 ลำ (เครื่องบินแอร์บัสรุ่น A330-300 และโบอิงรุ่น B747-400) คิดเป็นมูลค่า 261.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้เป็นการจัดหาเงินกู้จากแหล่งภายในประเทศเป็นเงินบาท เพื่อดูดซับสภาพคล่องภายในประเทศ และเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ลงทุนโดยการออกตราสารหนี้ และการจัดหาเงินกู้จากต่างประเทศเพื่อจัดซื้ออากาศยานจำนวน 5 ลำ (อากาศยานโบอิง รุ่น B747-400 1 ลำ, และ B777-300 4 ลำ) คิดเป็นมูลค่า 576.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยเป็นการจัดหาเงินกู้โดยการทำธุรกรรมประเภท Asset Based Financing ในรูปแบบ Financial Lease หรือ Hire Purchase โดยบริษัท Barclays Capital Asia Limited ในฐานะผู้ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้จัดการหาเงินกู้รายนี้ จัดตั้งบริษัทเพื่อทำหน้าที่เฉพาะ (Special Purpose Company : SPC) ในการเป็นผู้กู้เงินจากกลุ่ม Barclays และ/หรือสถาบันการเงินอื่นในตลาดเงินทุนต่างประเทศ โดยมี US Exim Bank (Export & Import Bank of United States) และ ECGD (Export Credits Guarantee Department) จากประเทศอังกฤษ เป็นผู้ค้ำประกัน เพื่อชำระค่าจัดซื้อเครื่องบินพร้อมเครื่องยนต์ที่บริษัทฯ มีพันธะที่จะต้องจัดหา และ

¹⁰⁶ อติศักดิ์ ภูนิเทศ, อ้างแล้ว, หน้า 49-51

นำเครื่องบินพร้อมเครื่องยนต์ดังกล่าวมาให้เช่าซื้อแก่บริษัทฯ ในการนี้บริษัทฯ จะชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยในรูปแบบค่าเช่าซื้อ และเมื่อมีการชำระค่าเช่าซื้องวดสุดท้ายพร้อมด้วยค่าเครื่องบินในราคาที่ตกลงกัน บริษัทฯ ผู้ให้เช่าซื้อหรือ SPC จะโอนกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินให้บริษัทฯ¹⁰⁷

ปี 2544 คณะรัฐมนตรีอนุมัติในหลักการและเงื่อนไข เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2544 ให้บริษัทฯ กู้เงินเพื่อซื้ออากาศยาน รวม 2 ลำ (อากาศยานโบอิง รุ่น B777-300 ลำที่ 5 และ 6 ของฝูงบิน) โดยบริษัทฯ ต้องชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นในรูปแบบ Bridge Lease กับ Boeing Co. ที่ครบกำหนดชำระคืนในเดือนเมษายน 2544 แต่ Barclays ได้ยื่นเสนอเงื่อนไขเงินกู้ให้กับบริษัทฯ โดยมีอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าเงื่อนไขการกู้เงินระยะสั้นในรูปแบบ Bridge Lease ซึ่งบริษัทฯ ประสงค์ที่จะกู้เงินจากแหล่งเงินกู้นี้เพื่อลดภาระดอกเบี้ยเงินกู้ โดยในการจัดหาเงินกู้ระยะยาวในรูปแบบสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานดังกล่าวเพื่อมาทดแทนการเช่าในรูปแบบ Bridge Lease กับ Boeing Co. นั้น กระทรวงการคลังได้พิจารณาร่วมกับบริษัทฯ เพื่อคัดเลือกข้อเสนอของ Barclays Capital Asia Limited ซึ่งเป็นสถาบันการเงินต่างประเทศที่ยื่นข้อเสนอการจัดหาเงินกู้สกุลเงินที่มีต้นทุนต่ำที่สุด โดยรูปแบบการกู้เงินเป็นการกู้โดยวิธี Asset Based Financing ในรูปแบบ Financial Lease โดย Barclays จะจัดตั้งบริษัทเพื่อทำหน้าที่เฉพาะ (Special Purpose Company : SPC) ในการเป็นผู้กู้เงินต่อจากกลุ่ม Barclays และ/หรือสถาบันการเงินอื่นในตลาดเงินทุนต่างประเทศ โดยมี US Exim Bank (Export & Import Bank of United States) และ ECGD (Export Credits Guarantee Department) จากประเทศอังกฤษ เป็นผู้ค้ำประกัน เพื่อชำระค่าจัดซื้อเครื่องบินพร้อมเครื่องยนต์ที่บริษัทฯ มีพันธะที่จะต้องจัดหา และนำเครื่องบินพร้อมเครื่องยนต์ดังกล่าวมาให้เช่าซื้อแก่บริษัทฯ ในการนี้บริษัทฯ จะชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยในรูปแบบค่าเช่าซื้อ และเมื่อมีการชำระค่าเช่าซื้องวดสุดท้ายพร้อมด้วยค่าเครื่องบินในราคาที่ตกลงกัน บริษัทฯ ผู้ให้เช่าซื้อหรือ SPC จะโอนกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินให้บริษัทฯ และโดยที่ไม่มีข้อกำหนดให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ และมีข้อกำหนดห้ามมิให้มีการจำหน่ายหรือจํานองอากาศยานดังกล่าว ดังนั้น ผู้ให้กู้และผู้ค้ำประกันเงินกู้จึงกำหนดเป็นเงื่อนไขให้บริษัทฯ โอนสิทธิการครอบครองอากาศยานดังกล่าวพร้อมด้วยเครื่องยนต์ที่ทำการเช่าซื้อรายนี้ให้กับผู้กู้และผู้ค้ำประกันเงินกู้โดยผ่านทาง SPC ที่จัดตั้ง¹⁰⁸

¹⁰⁷ Thai Airways International, “มติ ครม. เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ,” Public Information Center, {online}, 2002, Available from : [http:// Thai Airways International Public Information Center.htm](http://Thai Airways International Public Information Center.htm) {2002, Aug 15}

¹⁰⁸ เรื่องเดียวกัน.

ในปัจจุบัน บริษัทฯ ได้มีโครงการจัดหาอากาศยานใหม่จำนวน 5 ลำ ตามแผนวิสาหกิจปี 2543/44-2547/48 ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว การจัดหาอากาศยานดังกล่าวมีมูลค่าร้อยละ 19.22 ของมูลค่าสินทรัพย์ของบริษัทตามงบการเงินฉบับล่าสุด โดยจะจัดหาอากาศยานพิสัยกลาง (Medium Range Aircraft) จำนวน 1 ลำ มูลค่าประมาณ 6,183 ล้านบาท เพื่อใช้บินในเส้นทางภูมิภาค (Regional Route) และอากาศยานพิสัยไกล (Long Range Aircraft) จำนวน 4 ลำ มูลค่าต่อลำประมาณ 6,340 ล้านบาท เพื่อใช้บินในเส้นทางข้ามทวีป (Intercontinental Route) โดยปัจจุบันอยู่ในระหว่างการเจรจาและหารือเพื่อทำความเข้าใจกับกระทรวงการคลังเกี่ยวกับแผนการเงินในการจัดหาอากาศยานดังกล่าว¹⁰⁹

2. สายการบินเอกชน¹¹⁰

(1) บริษัทบางกอก แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นสายการบินเอกชนมีการจัดหาอากาศยานโดยวิธีการและรูปแบบ ดังต่อไปนี้

ปี 2539 บริษัทฯ ทำสัญญาลีสซิ่งอากาศยานจาก Aero International (Regional) SAS ในประเทศฝรั่งเศส เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539 โดยมีเงื่อนไขให้สิทธิเลือกซื้ออากาศยานเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาลีสซิ่ง และระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอังกฤษบังคับกับสัญญา และทำสัญญาลีสซิ่งอากาศยานจาก G.I.E. Dorabella กิจการร่วมค้าจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศฝรั่งเศสเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539 โดยมีเงื่อนไขให้สิทธิเลือกซื้ออากาศยานเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาลีสซิ่ง และระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอังกฤษบังคับกับสัญญา

ปี 2543 บริษัทฯ ทำสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน (operating lease) Boeing 717-200 จำนวน 2 ลำ จาก Portfolio Aircraft Finance II B.V. ประเทศเนเธอร์แลนด์ เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2543 โดยมีเงื่อนไขให้สิทธิเลือกซื้ออากาศยานเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาลีสซิ่ง และระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอังกฤษบังคับกับสัญญา

¹⁰⁹ Thai Airways International, “รายงานสารสนเทศ เรื่อง โครงการจัดหาเครื่องบินใหม่ จำนวน 5 ลำ ตามแผนวิสาหกิจ ปี 2543/44-2547/48 ของ บ.การบินไทย จำกัด (มหาชน),” Public Information Center, Available from : <http://www.11203.170.161.81/fpi-publicinf-th.htm> {15 Aug.2002}

¹¹⁰ ข้อมูลจากฝ่ายทะเบียนและใบอนุญาต กองความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการบินพาณิชย์, กรกฎาคม 2545

(2) บริษัท ไทยเอเวจัน เซอร์วิส จำกัด ทำสัญญาเช่าอากาศยาน จาก Intergra Leasing AS ในประเทศนอร์เวย์ (ซึ่ง Intergra Leasing AS ได้ทำสัญญาเช่าอากาศยานมาจาก Canadian Helicopters Limited ในประเทศแคนาดา อีกทอดหนึ่ง) เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2536 โดยสัญญาทั้งสองระบุให้ใช้กฎหมายของ Newfoundland ประเทศแคนาดาบังคับกับสัญญา

(3) บริษัท โอเรียนท์ เอ็กซ์เพรส แอร์ จำกัด มีการจัดหาอากาศยานโดยวิธีการและรูปแบบ ดังต่อไปนี้

ปี 2539 บริษัทฯ จัดซื้ออากาศยานจาก First Security Bank ในประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2539 โดยระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาบังคับกับสัญญา

ปี 2544 บริษัทฯ ทำสัญญาลิสซิ่งอากาศยาน (Operating lease) Boeing 747-246B และ 747-146 กับ GrandMax Group Limited นิติบุคคลในประเทศ British Virgin Island เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2544 โดยระบุให้ใช้กฎหมายไทยบังคับกับสัญญา

(4) บริษัท ไทยฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด ประเทศไทย ทำสัญญาลิสซิ่งอากาศยาน (Beechcraft Super King Air 300) จาก บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนท์ จำกัด (มหาชน) ประเทศไทย เมื่อปี 2540 โดยระบุให้ใช้กฎหมายไทยบังคับกับสัญญา

(5) บริษัท เอสเค แอร์ จำกัด ประเทศไทย (ปัจจุบันเลิกกิจการแล้ว) ทำสัญญาเช่าอากาศยาน Boeing รุ่น B737-200 กับ Sabena S.A. ประเทศเบลเยียม เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2535 โดยระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอังกฤษบังคับกับสัญญา

(6) บริษัท สยามกัมพูชา แอร์ จำกัด ประเทศไทย (ปัจจุบันเลิกกิจการแล้ว) ทำสัญญาเช่าอากาศยานจาก Norske Finance Nederland B.V. ประเทศเนเธอร์แลนด์ เมื่อเดือนเมษายน 2536 โดยระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอังกฤษบังคับกับสัญญา

(7) บริษัท แอร์ อันดามัน จำกัด มีการจัดหาอากาศยานโดยรูปแบบ ดังต่อไปนี้
ปี 2544 บริษัทฯ ทำสัญญาลิสซิ่งอากาศยาน (operating lease) Fokker F.27 Mk.050 กับ Stockholm Aircraft Finance B.V. เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2544 โดยระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศเนเธอร์แลนด์บังคับกับสัญญา

ปี 2545 บริษัทฯ ทำสัญญาลิสซิ่งอากาศยาน (operating lease) Fokker F.27 Mk.050 จำนวน 2 ลำ กับ Stockholm Aircraft Finance B.V. ประเทศเนเธอร์แลนด์ และ Westdeutsche Landesbank Girozentrale ประเทศเยอรมันนี เมื่อวันที่ 25 มกราคม และ 19 กุมภาพันธ์ 2545 โดยระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศไทยบังคับกับทั้งสองสัญญา

จากตัวอย่างข้างต้น จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศของไทยทั้งสายการบินของรัฐและเอกชนใช้วิธีการในการจัดหาอากาศยาน ทั้งการใช้เงินทุนหมุนเวียนของกิจการมาจัดซื้ออากาศยาน และวิธีการก่อนนี้ ในรูปแบบของการทำสัญญาเช่าซื้อ และลิสซิ่งอากาศยาน แต่จะเห็นได้ว่าการจัดหาโดยการทำสัญญาลิสซิ่ง เป็นรูปแบบที่ได้รับความนิยมมากที่สุด สืบเนื่องจากการจัดหาอากาศยานโดยการทำสัญญาลิสซิ่งมีข้อดีต่าง ๆ มากมาย ตามที่ได้ศึกษามาแล้ว นอกจากนี้ผู้เขียนเห็นว่าการจัดหาอากาศยานโดยการลิสซิ่งจะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศหรือสายการบินไม่ต้องเผชิญกับความเสี่ยงในการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยีของอากาศยานซึ่งมีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา เพราะความเสี่ยงจะได้รับการควบคุมโดยระบุไว้ในสัญญาในลักษณะที่ให้สิทธิแก่ผู้ลิสซิ่งสามารถนำอากาศยานมาเปลี่ยนเป็นแบบ/รุ่นที่มีประสิทธิภาพทางเทคโนโลยีสูงขึ้นหรือทันสมัยกว่าเมื่อได้ใช้ทรัพย์สินนั้นในระยะเวลาหนึ่งแล้ว นอกจากนี้ลิสซิ่งยังมีผลดีต่อสายการบินตรงที่สามารถนำค่าเช่าที่จ่ายให้แก่ผู้ให้ลิสซิ่งซึ่งถือเป็นค่าใช้จ่ายของกิจการไปหักภาษีเงินได้นิติบุคคลได้ ข้อดีอีกประการหนึ่งก็คือการทำสัญญาลิสซิ่งมีความคล่องตัวในการให้บริการสูง เพราะหากสายการบินไปขอกู้เงินจากธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงินอื่น ๆ เพื่อนำมาจัดหาอากาศยานจะต้องมีหลักทรัพย์มาค้ำประกันการกู้ยืมและต้องเสียเวลาในการพิจารณารายละเอียดของโครงการมาก แต่สำหรับลิสซิ่งจะพิจารณาเพียงความสามารถในการใช้ทรัพย์สินเพื่อก่อให้เกิดรายได้และเพียงพอที่จะจ่ายค่าเช่าได้หรือไม่ และค่าเช่าก็จะถูกกำหนดตายตัวไม่เปลี่ยนแปลงตามภาวะดอกเบี้ย ดังนี้ สายการบินจึงไม่มีความเสี่ยงทางธุรกิจต่ออัตราดอกเบี้ยในท้องตลาดที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้สายการบินสามารถวางแผนการใช้จ่ายเงินได้อย่างแน่นอนอีกด้วย