

การดำเนินการของประเทศไทยต่อพันธกรณีตามอนุสัญญาเจนีวา  
ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ปี ค.ศ.1948

ในอันที่จะวิเคราะห์ถึงการดำเนินการของประเทศไทยต่อพันธกรณีตามอนุสัญญาเจนีวา จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องวิเคราะห์ถึงสถานะของประเทศไทยในอนุสัญญาเจนีวาว่าเป็นอย่างไร เพื่อจะทราบว่าประเทศไทยจะมีสิทธิและหน้าที่ที่จะดำเนินการต่างๆ ตามพันธกรณีตามอนุสัญญาเจนีวาได้ประการใด และภายในขอบเขตและข้อจำกัดอย่างไรบ้าง โดยจะแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 การออกกฎหมายรองรับอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ซึ่งในส่วนนี้จะกล่าวอ้างถึงวิธีการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่ามีวิธีการอย่างไร เพื่อที่จะวิเคราะห์ว่าประเทศไทยเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาเจนีวาโดยวิธีการใด และเพื่อที่จะทราบว่าหากประเทศไทยจะปฏิบัติตามพันธกรณีตามอนุสัญญาเจนีวาแล้ว ประเทศไทยจะสามารถตั้งข้อสงวน หรือเงื่อนไขประการใดบ้าง เพื่อรักษาประโยชน์ของประเทศไทย ในขณะที่เดียวกันจะต้องสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติในสัมพันธภาพระหว่างประเทศ ตลอดจนสอดคล้องกับกฎหมายสนธิสัญญาด้วย ตลอดจนจะได้วิเคราะห์ถึงการดำเนินการในอดีตของกระทรวงคมนาคมในการเสนอร่างพระราชบัญญัติการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน เพื่อประโยชน์ต่อแนวทางการดำเนินการในอนาคต

ส่วนที่ 2 การออกกฎหมายภายในรับรองการจดทะเบียนงานของอากาศยาน ซึ่งในส่วนนี้จะกล่าวถึงเนื้อหาโดยย่อของกฎหมายภายในที่จะออกมารับรองการจดทะเบียนงานของอากาศยานเป็นหลักประกันหนึ่ง ว่าอย่างน้อยจะต้องมีเนื้อหาประการใดบ้างจึงไม่ขัดแย้งโดยแจ้งชัดกับพันธกรณีตามอนุสัญญาเจนีวา ขณะเดียวกันก็จะต้องมีผลกระทบอย่างน้อยที่สุดต่อหลักกฎหมายเรื่องการงานของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยควรจะสามารถรับใช้หลักกฎหมายเรื่องการงานซึ่งเป็นกฎหมายแม่บท ได้โดยอนุโลมกับการงานของอากาศยาน ทั้งนี้เท่าที่ไม่ขัดกับบทบัญญัติของกฎหมายพิเศษที่จะตราขึ้นใหม่เท่าที่จำเป็นเฉพาะในส่วนที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีความเหมาะสมเท่านั้น

ส่วนที่ 3 การใช้กฎหมายกับรูปแบบของหลักประกันหนี้แบบอื่น ถึงแม้จะมีการออกกฎหมายรองรับเรื่องการจำนองอากาศยานแล้วก็ตาม ในบางกรณีผู้ประกอบการอาจเห็นว่าการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในรูปแบบของการจำนอง อาจไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเท่าที่ควรก็ได้ ถ้าเช่นนั้นในส่วนนี้ก็จะนำเสนอถึงการใช้อยู่กับรูปแบบของการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในรูปแบบอื่น อันได้แก่ สัญญาเช่าอากาศยาน สัญญาสิทธิเช่าอากาศยาน เพื่อที่จะหาแนวทางในการใช้กฎหมายของไทยที่มีอยู่ให้สามารถสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในรูปแบบทั้งสองประเภทซึ่งนิยามทำกันในด้านต่างประเทศ

#### 4.1 การออกกฎหมายรองรับอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน

##### 4.1.1 หลักกฎหมายระหว่างประเทศ

ในเบื้องต้นนี้ มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการที่จะต้องอ้างอิงถึงหลักการทบทวนสัญญาเพื่อประกอบการวิเคราะห์ห้อย่างมีหลักการบนพื้นฐานของกฎหมายระหว่างประเทศ ถึงแนวทางการดำเนินการที่ถูกต้องของประเทศไทยต่อพันธกรณีตามอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน

การทบทวนสัญญาโดยปกติจะประกอบด้วยภาระการดำเนินงาน 3 ขั้นตอน<sup>1</sup> คือ

##### (1) การเจรจา

เป็นการเจรจาดำเนินงานเรื่องต่างๆ ในการทบทวนสัญญานั้นจะมีผลก่อให้เกิดความผูกพันแก่คู่สัญญา ส่วนมากก็ทำกันในระดับรัฐมนตรีต่างประเทศกับคณะทูตของคู่เจรจาซึ่งอยู่ในประเทศคู่เจรจา เรียกว่าการเจรจาทางการทูต องค์การที่มีอำนาจในการเจรจาทบทวนสัญญาย่อมถูกกำหนดโดยกฎหมายรัฐธรรมนูญของแต่ละประเทศโดยมากก็ตกเป็นอำนาจของฝ่ายบริหาร ซึ่งอาจจะเป็นประมุขของรัฐ นายกรัฐมนตรี หรือรัฐมนตรีต่างประเทศก็ได้ รัฐธรรมนูญของ

<sup>1</sup> คันถ์ซิด อินทชาติ, คำบรรยายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง ภาคสันติ (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2522), หน้า 72-89.

ฝรั่งเศส ค.ศ. 1948 มอบอำนาจให้ประธานาธิบดี สำหรับรัฐธรรมนูญของไทยเป็นหน้าที่ของฝ่ายบริหาร คือ คณะรัฐมนตรี ถ้าผู้มีอำนาจเจรจาไม่ทำการเจรจาด้วยตนเอง ก็มีสิทธิมอบอำนาจให้ผู้อื่นเป็นตัวแทนในการเจรจาโดยทันท่วงทีมอบอำนาจเต็ม (Full Powers) ได้

## (2) การลงนาม

เมื่อผลการเจรจายุติลงจะมีการร่างอนุสัญญาขึ้น ในทางปฏิบัติต้องมีการรับรองหรือยอมรับชั่วคราวเสียก่อน โดยผู้แทนที่ร่วมประชุมและได้รับมอบอำนาจลงนามการตกลงยอมรับนี้อาจกระทำโดยการลงนาม (signature) หรือลงนามย่อ (initial) การยอมรับอนุสัญญาเป็นการชั่วคราวโดยวิธีลงนามนี้ เป็นเรื่องที่สำคัญสำหรับการทำความตกลงระหว่างประเทศ เพราะเป็นการยืนยันโดยรัฐที่ร่วมเจรจาว่าข้อความที่ปรากฏในอนุสัญญานั้นเป็นข้อความที่ถูกต้องตามที่ตกลงกันในการประชุม หรือเป็นต้นฉบับสุดท้ายที่บันทึกความตกลงจากการประชุม วัตถุประสงค์ของการยอมรับชั่วคราวก็เพื่อให้ทุกรัฐที่ร่วมเจรจาได้รับตัวต้นฉบับความตกลงที่ยุติแล้ว เพื่อที่แต่ละรัฐจะได้ตระหนักแน่ชัดว่าตนมีข้อผูกพันอะไรที่จะต้องรับหากมีการทำสัตยาบันขึ้น

ถึงแม้การลงนามในอนุสัญญาจะเป็นเพียงการยอมรับว่า อนุสัญญานั้นมีข้อความถูกต้องและเป็นต้นฉบับความตกลงขั้นสุดท้าย ยังไม่มีผลผูกพันรัฐแต่ประการใด แต่ในทางปฏิบัติ การลงนามก่อให้เกิดผลผูกพันบางส่วน ดังที่อนุสัญญากรุงเวียนนา ว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา (Vienna Convention on the Law of Treaties) ลงวันที่ 23 พฤษภาคม 1969 ระบุในมาตรา 18 ว่าเมื่อรัฐลงนามในสนธิสัญญา (ซึ่งรวมถึงอนุสัญญาด้วย) แล้ว ก็มีพันธะผูกพันที่จะต้องหลีกเลี่ยงการกระทำใดอันจะมีผลเสียต่อวัตถุประสงค์ของการทำสนธิสัญญา อย่างน้อยก็ต้องหลีกเลี่ยงการกระทำดังกล่าวจนกว่าจะได้ให้สัตยาบันสนธิสัญญานั้น หรือมิฉะนั้นก็ต้องแสดงออกมาว่ารัฐนั้นไม่ต้องการเป็นภาคีในความตกลงดังกล่าว<sup>2</sup>

สำหรับประเด็นเรื่องผู้ลงนาม โดยทั่วไปผู้มีสิทธิลงนามได้แก่ บุคคลซึ่งมีตำแหน่งหน้าที่ที่จะกระทำการเช่นนั้นได้ เช่น ประมุขของรัฐ หรือของรัฐบาล หรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่างประเทศ หรือผู้แทนของรัฐซึ่งมีอำนาจเต็มในการเจรจาและลงนาม นอกจากนั้นในมาตรา 10 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนา ว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา (Vienna Convention

<sup>2</sup> ปรัชญา เวสาธน์, เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายระหว่างประเทศ: หน่วยที่ 5 สนธิสัญญา, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2531), หน้า 246-247.

on the Law of Treaties) ลงวันที่ 23 พฤษภาคม 1969 ได้ระบุว่า การลงนามในสนธิสัญญา มีวัตถุประสงค์เพื่อจะกำหนดข้อความแต่เฉพาะในสนธิสัญญา เมื่อมีการร่างสนธิสัญญาแล้วโดยปกติผู้เจรจาที่มักจะได้รับอนุมัติให้เป็นผู้มีอำนาจในการเซ็นสัญญาด้วย

### (3) การให้สัตยาบัน

การให้สัตยาบัน (Ratification) แก่อนุสัญญา หมายถึงองค์กรภายในที่มีอำนาจของรัฐคู่สัญญาได้ให้ความเห็นชอบในการทำอนุสัญญา อนุสัญญามีผลสมบูรณ์ก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่ต่อ เมื่อคู่สัญญาได้ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญานั้นแล้ว ตราปกติที่ยังไม่มีมีการให้สัตยาบัน อนุสัญญาก็ยังไม่มีผลกับคู่สัญญาฝ่ายนั้น เหตุผลในการที่ต้องมีการให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาต่างๆ ที่ได้มีการลงนามโดยผู้แทนของรัฐแล้ว ก็เนื่องจากต้องการจัดปัญหาข้อโต้แย้งเกี่ยวกับขอบเขตอำนาจของผู้เจรจาที่ได้กระทำไป ถ้ารัฐได้ให้สัตยาบันก็เท่ากับเป็นการยอมรับว่า ผู้ทำการเจรจาได้กระทำไปนขอบเขตอำนาจและต้องตามความประสงค์ของรัฐบาล อนึ่งเนื่องจากระบบการปกครองที่มีสภา สภานิติบัญญัติต้องการสงวนอำนาจในการอนุมัติอนุสัญญาบางชนิดที่มีความสำคัญต่อประเทศ ซึ่งตนเองไม่ได้ล่วงรู้ เพราะฝ่ายบริหารเป็นผู้เจรจาและร่างข้อความอนุสัญญา เท่ากับเป็นการควบคุมการดำเนินงานของฝ่ายบริหารอีกชั้นหนึ่ง\*

การให้สัตยาบัน คือ การประกาศเป็นทางการโดยรัฐว่าจะยอมรับพันธะผูกพันตามอนุสัญญา เมื่อเป็นเช่นนี้ก็หมายความว่า การให้สัตยาบันเป็นการยอมรับพันธกรณีนับแต่วันให้สัตยาบัน มิได้มีผลย้อนหลังไปถึงวันลงนามอนุสัญญา ถึงแม้ว่าในระหว่างเวลานั้นรัฐจะพึงหลีกเลี่ยงการกระทำที่ขัดแย้งกับที่กำหนดในอนุสัญญาก็ตาม<sup>3</sup>

การให้สัตยาบันเป็นการยอมรับและเป็นเงื่อนไขของความสมบูรณ์ของอนุสัญญา แต่ก็มิตัวอย่างอยู่มากในประวัติศาสตร์ซึ่งภายหลังการลงนามในอนุสัญญาแล้ว รัฐคู่สัญญาปฏิเสธไม่

\* ประเทศอังกฤษได้ลงนามในอนุสัญญาเจนีวา แต่ด้วยเหตุที่กฎหมายภายในของอังกฤษบัญญัติให้สิทธิให้หน่วยงานบางประการได้รับการปฏิบัติก่อนสิทธิอื่น ดังที่กล่าวไว้ในข้อ 3.2.2 อันเป็นการขัดต่อหลักการของข้อตกลงในอนุสัญญาเจนีวา ด้วยเหตุนี้อังกฤษจึงยังไม่สามารถให้สัตยาบันอนุสัญญาเจนีวาได้ ผลในทางกฎหมายระหว่างประเทศก็คือ อนุสัญญาเจนีวา ยังไม่มีผลผูกพันกับประเทศอังกฤษ ประกอบกับข้อ 19(1) แห่งอนุสัญญาเจนีวา ระบุว่าอย่างชัดเจนว่า อนุสัญญานี้จะต้องได้รับสัตยาบันจากรัฐผู้ลงนาม

<sup>3</sup> ปรัชญา เวสารัชช, เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายระหว่างประเทศ: หน่วยที่ 5 สนธิสัญญา, หน้า 250.

ยอมให้สัตยาบันโดยไม่ได้แสดงเหตุผล หรืออาจเป็นเพราะไม่ได้รับการยินยอมจากฝ่ายนิติบัญญัติ

อำนาจในการให้สัตยาบันอนุสัญญาซึ่งได้ลงนาม ย่อมถูกกำหนดโดยกฎหมายภายในของรัฐคู่สัญญา ซึ่งอาจจะเป็นอำนาจเด็ดขาดของฝ่ายบริหาร หรือของฝ่ายนิติบัญญัติ หรือร่วมกันทั้งสองฝ่าย แต่สำหรับประเทศไทยปรากฏอยู่ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2534 มาตรา 181 แก้ไขเพิ่มเติมโดยรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2538 บัญญัติไว้ดังนี้

"พระมหากษัตริย์ ทรงไว้ซึ่งพระราชอำนาจในการทําหนังสือสัญญาสันติภาพ สัญญาสงบศึก และสัญญาอื่นกับนานาประเทศ หรือกับองค์การระหว่างประเทศ หนังสือสัญญาเดิมมีการเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทย หรือเขตอำนาจแห่งรัฐ หรือจะต้องออกพระราชบัญญัติ เพื่อให้การเป็นตามสัญญาต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา"

การให้สัตยาบันเป็นการกระทำอิสระของรัฐ ฉะนั้นรัฐคู่สัญญาจึงมีสิทธิที่จะให้สัตยาบันแก่อนุสัญญานั้นในเวลาใดก็ได้ ถ้าในอนุสัญญาไม่ได้กำหนดระยะเวลาที่บังคับในการให้สัตยาบันไว้\* แต่โดยปกติในอนุสัญญาจะระบุว่ารัฐจะต้องให้สัตยาบันเร็วที่สุดเท่าที่จะเร็วได้ สำหรับเหตุผลที่จำเป็นต้องมีการให้สัตยาบัน คือ

(ก) การให้สัตยาบันเป็นกระบวนการที่ใช้เวลาแก่รัฐที่จะคิดทบทวนข้อดีข้อเสียของการยอมรับพันธกรณีตามอนุสัญญา รัฐบาลอาจใช้ช่วงเวลานี้ศึกษาปฏิบัติการของผู้นำทางการเมืองและมติมหาชนที่มีต่ออนุสัญญา หรืออาจคิดไตร่ตรองเองอีกครั้งหนึ่ง อนุสัญญาจะได้รับการสัตยาบันหรือไม่ ขึ้นกับว่าหลังจากที่รัฐบาลได้ไตร่ตรองดูอีกครั้งหนึ่งแล้วได้ข้อสรุปอะไร และสมควรดำเนินการต่อไปอย่างไร

(ข) เนื่องจากรัฐมีอำนาจอธิปไตย จึงมีสิทธิที่จะถอนตัวจากอนุสัญญาได้หากต้องการ

(ค) เมื่อมีการทำอนุสัญญาขึ้นแล้ว เพื่อให้อนุสัญญานั้นเกิดผลก็มักมีการแก้ไขหรือปรับแก้กฎหมายภายในให้สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาด้วย ช่วงเวลาระหว่างลงนามกับให้สัตยาบันจึงเป็นช่วงที่รัฐฯ ออกกฎหมายเท่าที่จำเป็น หรือดำเนินการให้ได้รับการรับรองจากฝ่ายนิติบัญญัติ เพื่อที่จะได้ทำสัตยาบันต่อไปได้

\* อนุสัญญาเจนีวาที่ไม่ได้กำหนดระยะเวลาบังคับไว้สำหรับการให้สัตยาบัน

(ง) โดยหลักการประชาธิปไตย รัฐบาลควรพึงเสียมติมหาชน ไม่ว่าจะป็นรัฐสภา หรือองค์การอื่นเพื่อดูว่าจะยอมรับยืนยันอนุสัญญาหรือไม่<sup>4</sup>

เมื่อดำเนินการครบตามขั้นตอนทั้ง 3 ประการแล้วอนุสัญญาก็จะมีผลผูกพันแก่รัฐที่เป็นภาคีอนุสัญญาที่จะต้องปฏิบัติตามพันธกรณีที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา หลักดังกล่าวเป็นที่ยึดถือปฏิบัติกันมาแต่โบราณกาล นับได้ว่าเป็นหลักทั่วไปของกฎหมายระหว่างประเทศที่รัฐถือว่า "สัญญาจะปฏิบัติตาม หรือ สัญญาต้องเป็นสัญญา (Pacta sunt servanda)" เนื่องจากอนุสัญญาก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่แก่รัฐ

นอกจากนี้สำหรับรัฐที่มีได้เป็นคู่สัญญาแต่เริ่มแรก นับตั้งแต่การเจรจา การลงนาม และการให้สัตยาบัน ก็ยังสามารถเข้ามามีสิทธิและหน้าที่ตามที่กำหนดในอนุสัญญาได้โดยการเข้าร่วม (Adhesion) ในอนุสัญญาในภายหลัง การที่รัฐที่มีได้ร่วมลงนามจะขอเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาในภายหลังนี้โดยยอมรับพันธะตามอนุสัญญา การเข้าร่วมในลักษณะนี้เรียกว่า "การภาคยานุวัติ"

ทั้งนี้การเข้าร่วมจะกระทำได้อีกต่อเมื่อในอนุสัญญานั้น ได้กำหนดไว้ชัดเจนว่าเปิดให้รัฐอื่นเข้ามาร่วมได้โดยมิได้จำกัดเงื่อนไข หรืออาจจะวางเงื่อนไขบางประการโดยการกำหนดคุณสมบัติหรือคุณเกณฑ์ของรัฐที่จะขอเข้าร่วม ตัวอย่างเช่น การเข้าร่วมเป็นสมาชิกของสหประชาชาติ มาตรา 4 แห่งกฎบัตรสหประชาชาติได้กำหนดคุณสมบัติของรัฐที่จะเข้าเป็นสมาชิกว่า ต้องเป็นรัฐ (ก) รักสันติภาพ (ข) ยอมรับข้อผูกพันที่มีอยู่ในกฎบัตร และ (ค) องค์การวินิจฉัยว่ามีความสามารถและเต็มใจที่จะปฏิบัติตามข้อผูกพัน หรือตัวอย่างสัญญาว่าด้วยอนุญาโตตุลาการแพนอเมริกัน ณ กรุงวอชิงตันลงวันที่ 5 มกราคม ค.ศ. 1929 กำหนดคุณสมบัติของรัฐที่เข้าร่วมว่าต้องเป็นรัฐในทวีปอเมริกา จึงจะมีสิทธิเข้าร่วมได้ สำหรับแบบพิธีของการเข้าร่วมในปัจจุบันนิยมทำแบบให้ปฏิญญา (Declaration) ฝ่ายเดียว

รัฐที่ได้ทำภาคยานุวัติย่อมเป็นภาคีของอนุสัญญาตั้งแต่วันที่ได้ทำภาคยานุวัติ มีสิทธิและ

<sup>4</sup>ปรัชญา เวสารัชช, เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายระหว่างประเทศ: หน่วยที่ 5 สนธิสัญญา, หน้า 250.



พันธะตามที่อนุสัญญากำหนดนับแต่บัดนั้น ไม่มีผลย้อนหลัง ดังนั้นรัฐที่เคยละเมิดวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาก่อนวันที่ภาคยานุวัติย่อมไม่ต้องรับผิดชอบ หรือถูกตักหนิติเตียนในภายหลังเมื่อตนได้ทำภาคยานุวัติแล้ว ข้อนี้ต่างไปจากการให้สัตยาบันซึ่งตั้งแต่มีการลงนาม รัฐที่ลงนามต้องไม่กระทำการให้เสียหายต่อวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา และเมื่อได้ทำภาคยานุวัติไปแล้วก็ถือว่ารัฐนั้นเมตักดีและสิทธิเท่าเทียมกับรัฐที่ให้สัตยาบัน ถือเป็นภาคีเสมอหน้ากันไม่มีเงื่อนไขข้อแตกต่างใดๆ<sup>5</sup>

สำหรับอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ค.ศ.1948 นี้ประเทศไทยมิได้เป็นคู่สัญญาแต่เริ่มแรก มิได้ร่วมเจรจา ลงนาม และให้สัตยาบันตั้งแต่เริ่มแรก แต่ได้ทำการเข้าร่วมในภายหลัง โดยรัฐบาลไทยได้มอบภาคยานุวัติสารเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ.2510 และสภาร่างรัฐธรรมนูญในฐานะรัฐสภามีมติให้ความเห็นชอบอนุสัญญาว่า ด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน เมื่อวันที่ 4 มกราคม พ.ศ.2511 โดยมีผลผูกพันประเทศไทยในฐานะคู่สัญญาอนุสัญญาเจนีวา นับตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม พ.ศ.2511 เป็นต้นมา\*

หลังจากเป็นภาคีอนุสัญญาแล้ว รัฐคู่สัญญาย่อมมีพันธะที่จะต้องปฏิบัติตามข้อผูกพันในสัญญา หรือข้อตกลงเหล่านั้น เพราะถือว่ารัฐคู่สัญญาได้แสดงเจตนายอมรับข้อตกลงนั้นแล้ว ซึ่งคล้ายกับหลักกฎหมายแห่งซึ่งยึดถือเจตนาของคู่สัญญาเป็นองค์ประกอบสำคัญ การปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างรัฐ เป็นจารีตประเพณีในกฎหมายระหว่างประเทศที่ยึดถือกันมาแต่สมัยกรีกและโรมันที่ว่า "Pacta sunt servanda" หรือคำปราชญ์ของกติกาสันนิบาตชาติซึ่งกล่าวว่า "ในการติดต่อระหว่างประเทศที่มีระเบียบมีความจำเป็นที่จะต้องเคารพอย่างเคร่งครัดต่อหนึ่งอันเกิดขึ้นจากสนธิสัญญา" ตลอดจนคำปราชญ์ของกวีนักสหประชาชาติซึ่งกล่าวว่า "เราบรรดาประชาชนแห่งสหประชาชาติได้ตั้งเจตน์เจาน์ที่จะ เคารพต่อข้อผูกพันทั้งปวงอันเกิดมาจากสนธิสัญญา"

<sup>5</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 253.

\* ตามข้อ 21 (3) ของอนุสัญญาเจนีวา การภาคยานุวัติจะมีผลตั้งแต่วันครบเก้าสิบวันหลังจากวันมอบภาคยานุวัติไว้ในสถานบรรณสาร ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ประเทศไทยมอบภาคยานุวัติสารวันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ.2510 จึงมีผลผูกพันในวันที่ 8 มกราคม พ.ศ.2511 เป็นต้นมา

การที่รัฐคู่สัญญาจะปฏิบัติตามข้อผูกพันในสัญญา รัฐอาจจะต้องออกกฎหมายหรือข้อบังคับ เพื่อให้สัญญานั้นมีผลบังคับแก่ประชาชนของรัฐนั่นเอง สนธิสัญญา หรืออนุสัญญาบางฉบับก็วางข้อกำหนดบังคับรัฐคู่สัญญาให้ดำเนินการออกกฎหมายภายใน หรือวางระเบียบให้สนธิสัญญา หรืออนุสัญญามีผลบังคับแก่ประชาชน แต่บางครั้งรัฐก็อาจจะประกาศใช้สนธิสัญญา หรืออนุสัญญาให้มีผลบังคับเป็นกฎหมายได้ เช่นในประเทศฝรั่งเศสสนธิสัญญา หรืออนุสัญญาจะใช้บังคับเป็นกฎหมายได้ก็ต่อเมื่อได้มีการประกาศในราชกิจจานุเบกษา และศาลจะต้องนำข้อผูกพันในสนธิสัญญาหรืออนุสัญญามาใช้บังคับแก่กรณีเสมือนกฎหมายภายใน หากมีการขัดแย้งกันระหว่างข้อความในสนธิสัญญาหรืออนุสัญญากับกฎหมายภายในที่มีอยู่ก่อนหรือออกมาภายหลัง รัฐธรรมนูญฝรั่งเศสระบุไว้ชัดเจนว่า สนธิสัญญาหรืออนุสัญญาที่ได้มีการให้สัตยาบันและประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ย่อมมีผลบังคับเป็นกฎหมายแม้ว่าจะขัดกับกฎหมายภายในก็ตาม

#### 4.1.2 การดำเนินการของประเทศไทยต่อพันธกรณี

เมื่อประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ค.ศ.1948 โดยมีผลผูกพันประเทศไทยตามพันธกรณีนับตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม พ.ศ.2511 เป็นต้นมา ดังนั้นในส่วนนี้จะกล่าวถึงความพยายามของกระทรวงคมนาคม ในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2504 ถึงปี พ.ศ.2520 ในการร่างกฎหมายภายใน เพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามพันธกรณีตามอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ปี ค.ศ.1948 โดยจะวิเคราะห์ว่าเนื้อหาของร่างกฎหมายตามที่กระทรวงคมนาคมได้เสนอ ในเชิงเปรียบเทียบกับเนื้อหาของอนุสัญญาเจนีวาว่ามีเนื้อหาสอดคล้องในลักษณะอนุวัติการตามอนุสัญญาเจนีวาทั้งหมดหรือ มีการตั้งข้อสงวนอย่างไรหรือไม่

ประวัติความเป็นมา ของการดำเนินการของประเทศไทยต่อพันธกรณีตามอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ค.ศ.1948 สามารถลำดับได้ดังนี้<sup>6</sup>

<sup>6</sup> กระทรวงคมนาคม, "งานวิจัยเพื่อเสนอร่างพระราชบัญญัติการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน". (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)





สภาร่างรัฐธรรมนูญในฐานะรัฐสภา มีมติให้ความเห็นชอบอนุมัติว่าด้วยการยอมรับ  
นับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2511

กระทรวงคมนาคมได้เสนอร่าง พระราชบัญญัติยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิ  
ในอากาศยาน พ.ศ..... ต่อคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2512 (โปรดดูรายละเอียด  
ร่างพระราชบัญญัติในภาคผนวก (จ))

คณะรัฐมนตรีมีมติรับหลักการเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2512 และให้ส่งคณะกรรมการ  
กฤษฎีกาดำเนินการต่อไป

คณะกรรมการกฤษฎีกา ได้ประชุมพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเมื่อวันที่ 20  
มกราคม 2512 แล้ว มีมติมอบหมายให้ผู้แทนกระทรวงคมนาคม (นายลาก วสันตสิงห์) ร่างระเบียบ  
ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน พ.ศ.....

กระทรวงคมนาคมได้เสนอร่างระเบียบปฏิบัติตาม พระราชบัญญัติการยอมรับนับถือ  
ระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ต่อคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2518  
(โปรดดูร่างระเบียบปฏิบัติในภาคผนวก (ข))

กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือ ฉบับลงวันที่ 17 พฤศจิกายน 2518 ขอให้บริษัท การ  
บินไทย จำกัด และบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด พิจารณาทบทวนร่าง พระราชบัญญัติการยอมรับ  
นับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน พ.ศ.....

บริษัท การบินไทย จำกัด ได้ชี้แจงผลการพิจารณาทบทวนต่อกระทรวงคมนาคม มา  
ตามบันทึก ที่ กบ.01/849 ลงวันที่ 23 พฤศจิกายน 2519 ว่า ทางบริษัทฯ ได้ศึกษาราย  
ละเอียดเกี่ยวกับอนุสัญญาดังกล่าวแล้วเห็นว่า บทบัญญัติของอนุสัญญากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ  
อันจะเป็นประโยชน์สำหรับเจ้าหน้าที่และลูกหนี้ โดยมีอากาศยานเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกัน เนื่องจาก  
จากบริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจ การกระทำใดๆ ที่ก่อให้เกิดลูกหนี้ตามนัยร่างพระราชบัญญัติดัง  
กล่าวไม่อาจกระทำได้โดยพลการ ซึ่งเมื่อได้พิจารณาอย่างละเอียดถี่ถ้วนแล้วเห็นว่าบริษัทฯ จะ  
ได้รับประโยชน์จากพระราชบัญญัตินี้ไม่มากนัก

บริษัท เติบโตอากาศไทย จำกัด ชี้แจงผลการพิจารณาบททวนถามตามบันทึก ที่ ผธ.0505/188 ลงวันที่ 10 มีนาคม 2520 ว่า บริษัทฯ ได้พิจารณาบททวนแล้วมีความเห็นว่า หากประเทศไทยออกกฎหมายดังกล่าว แต่ประเทศภาคีอื่นมิได้ออกกฎหมายให้เป็นการสอดคล้อง ต้องกันด้วย กฎหมายที่จะออกมาก็ไม่สามารถอำนวยความสะดวกให้ได้ตามความประสงค์ โดยเฉพาะบริษัทฯ ในฐานะที่ดำเนินธุรกิจการบินส่วนใหญ่แต่เพียงภายในราชอาณาจักรด้วยแล้ว จะได้รับประโยชน์จากกฎหมายนี้น้อยมาก แต่ภาระหน้าที่ที่จะต้องถือปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่กฎหมายบัญญัติไว้กลับเพิ่มขึ้น อาทิเช่น จะต้องดำเนินการขออนุญาตเป็นสิทธิในอากาศยานและการขออนุญาตเป็นสิทธิในค่าสินไหมทดแทนที่ต้องชำระสำหรับการช่วยกู้อากาศยาน หรือค่าใช้จ่ายวิสามัญซึ่งขาดเสียมิได้สำหรับการรักษาอากาศยาน เป็นต้น

จากคำตอบของบริษัท การบินไทย จำกัด และบริษัท เติบโตอากาศไทย จำกัด ทั้งสองดังกล่าว ทางกระทรวงคมนาคมจึงได้ขอถอนร่างพระราชบัญญัติการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน พ.ศ... จากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเมื่อวันที่ 29 เมษายน พ.ศ.2520

จากคำชี้แจงของบริษัท การบินไทย จำกัด ซึ่งให้บริการการบินระหว่างประเทศได้ยอมรับว่าบทบัญญัติของอนุสัญญาเจนีวา มีประโยชน์สำหรับเจ้าหนี้และลูกหนี้ เนื่องจากมีอากาศยานเป็นหลักประกัน แต่เนื่องจากในขณะที่กระทรวงคมนาคมทำการเสนอร่างพระราชบัญญัติการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน พ.ศ.25... นั้น นโยบายด้านการให้เอกชนมีและใช้อากาศยานยังไม่ชัดเจน และบริษัท การบินไทย จำกัด ที่ประกอบกิจการบินก็เป็นรัฐวิสาหกิจ การกระทำใดๆ ของบริษัทย่อมอยู่ในความควบคุมดูแลของรัฐบาล โดยเฉพาะการกระทำใดๆ ที่จะก่อให้เกิดลูกหนี้ตามนัยของอนุสัญญาดังกล่าวไม่อาจกระทำได้โดยผลการบริษัทจึงเห็นว่าหากพิจารณาเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด แล้ว บริษัทจะได้รับประโยชน์จากการออกพระราชบัญญัติ การยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยานนี้น้อยมาก

นอกจากนี้ในส่วนของบริษัท เติบโตอากาศไทย จำกัด ซึ่งให้บริการการบินภายในประเทศ ได้ชี้แจงว่าหากประเทศไทยออกกฎหมายดังกล่าว แต่ประเทศภาคีอื่นมิได้ออกกฎหมายให้สอดคล้องกันด้วย กฎหมายที่ประเทศไทยจะออกมาก็จะไม่สามารถอำนวยความสะดวกได้ตามความประสงค์

ถึงแม้ผู้ประกอบการทั้งสองรายจะได้มีความเห็นว่า การออกพระราชบัญญัติการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยานจะไม่สามารถเอื้อประโยชน์ได้ตามความประสงค์ก็ตาม แต่ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ประเทศไทยได้ทำการเข้าร่วมเป็นภาคีสัญญาเจนีวาโดยการภาคยานุวัติ (Adherence) ตามข้อ 21(2) แห่งอนุสัญญาเจนีวา แล้วประเทศไทยจึงถูกผูกพันและมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงในอนุสัญญาเจนีวา เช่น จะต้องยอมรับนับถือกันมีประกัน (ได้แก่หนี้จ่านอง) ที่ได้มีการบันทึกไว้และก่อตั้งขึ้นโดยสมบูรณ์ในรัฐหนึ่งซึ่งอากาศยานได้จดทะเบียนในเวลาที่หนี้ได้ก่อตั้งขึ้น และจะต้องปฏิบัติตามพันธกรณี ในอันที่จะทำให้ข้อสัญญาของอนุสัญญาเจนีวา มีผลบังคับเป็นกฎหมายภายใน ซึ่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 181 วรรค 2 ประเทศไทยโดยสภานิติบัญญัติ หรือรัฐสภาจะต้องออกกฎหมายในรูปของพระราชบัญญัติ การยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน

ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ เมื่อประเทศไทยในฐานะภาคีสัญญาเจนีวาได้ยอมรับพันธกรณีโดยการภาคยานุวัติแล้ว อนุสัญญานี้ย่อมมีผลบังคับใช้ผูกพันภาคี และภาคีต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาโดยสุจริต (ตามหลักการทั่วไปที่เรียกว่า "pacta sunt servanda") จากหลักข้างต้นอนุสัญญาย่อมมีผลตามกฎหมาย มีผลผูกพันในองค์การทางบริหาร นิติบัญญัติ และตุลาการของรัฐต้องปฏิบัติตามความผูกพันในอนุสัญญา ภาคีจะยกบทบัญญัติแห่งกฎหมายภายในมาเป็นข้ออ้างในการไม่ถือปฏิบัติตามความผูกพันตามอนุสัญญาหาได้ไม่ (อนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 มาตรา 27)

เมื่อยอมรับอนุสัญญาแล้ว รัฐมีหน้าที่ดำเนินการต่างๆ ที่จำเป็นเพื่อให้อนุสัญญามีผลบังคับใช้อย่างสมบูรณ์ดังนี้

(1) การดำเนินการด้านนิติบัญญัติ ในกรณีประเทศที่ถือหลักว่าอนุสัญญาก็คือกฎหมายของรัฐ หรือเหนือกว่ากฎหมายของรัฐ ตามทฤษฎีเอกนิยม (monism) ก็ไม่จำเป็นต้องดำเนินการใดต่อไป เพราะถือว่าอนุสัญญามีผลบังคับใช้ในประเทศโดยตรงทันที แต่ประเทศส่วนใหญ่(รวมทั้งประเทศไทย) มักแยกอนุสัญญาออกจากกฎหมายภายใน คือกรณีประเทศที่ถือทฤษฎีวินิยม (dualism) เมื่อเป็นเช่นนี้ก็ต้องมีการดำเนินการภายในอีกครั้งหนึ่งให้เกิดผลตามกฎหมายภายในประเทศ เช่น ออกกฎหมายภายใน หรือเปลี่ยนแปลงกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ตัวอย่างเช่น ประเทศไทยออกพระราชกฤษฎีกาตามความในประมวลรัษฎากรยกเว้นภาษีให้แก่องค์การต่างๆ เช่น สถานทูต องค์การสหประชาชาติ ซึ่งเป็นการออกกฎหมายให้เป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศ ทั้งนี้ฝ่ายนิติบัญญัติจะตรากฎหมายใหม่ที่มีผลลบล้างหรือ

ขัดแย้งกับอนุสัญญาไม่ได้ หากมีการออกกฎหมายที่มีผลขัดแย้งกับสนธิสัญญาในลักษณะที่ทำให้รัฐนั้นไม่สามารถปฏิบัติตามอนุสัญญาได้ ก็ถือว่ารัฐนั้นละเมิดพันธกรณีของอนุสัญญา

(2) การดำเนินการด้านบริหาร นอกจากการดำเนินการภายในกรอบของอำนาจนิติบัญญัติแล้ว ฝ่ายบริหารก็ต้องดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น เสนอร่างกฎหมายภายในที่ปริวรรตให้เป็นไปตามอนุสัญญา ประกาศหรือลงพิมพ์ในหนังสือราชการ (สำหรับประเทศไทยคือราชกิจจานุเบกษา)

(3) การดำเนินการทางด้านตุลาการ หมายความว่าในการวินิจฉัยกฎหมาย หรือตีความกฎหมายโดยฝ่ายตุลาการนั้น ต้องสอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา<sup>7</sup>

นอกจากนี้ในปัจจุบัน นโยบายการให้เอกชนมีและใช้อากาศยานได้เปลี่ยนแปลงไปมาก โดยมีนโยบายเปิดเสรีมากขึ้น อีกทั้งมีผู้ประกอบการได้รับอนุญาตให้เข้ามาประกอบธุรกิจการบินเป็นจำนวนมาก ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 1 ข้อ 1.2.1 การออกพระราชบัญญัติ การยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ในปัจจุบันย่อมจะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อเจ้าหน้าที่ให้การสนับสนุนทางการเงินในการประกอบธุรกิจการบิน และผู้ประกอบการบินในฐานะลูกหนี้

นอกจากนี้ หากพิจารณาข้อมูลในตารางการใช้อากาศยานเป็นประกันหนี้ในประเทศต่างๆ ในภาคผนวก (ง) ซึ่งรวบรวมกฎหมายภายในของประเทศต่างๆ ในเชิงเปรียบเทียบจำนวน 65 ประเทศ ทั้งที่เป็นภาคีและไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาเจนีวาแล้ว ประเทศส่วนใหญ่ยอมรับการใช้อากาศยานเป็นประกันหนี้ในรูปของการจำนอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีข้อสังเกตว่า ในกรณีที่อากาศยานได้มีการจดทะเบียนจำนวนในประเทศหนึ่ง และได้มีการฟ้องร้องดำเนินคดีในอีกประเทศหนึ่ง หากทั้งสองประเทศเป็นภาคีอนุสัญญาเจนีวาด้วยกันแล้ว และหากตามกฎหมายของประเทศแรก การจำนองนั้นได้ก่อตั้งและมีผลสมบูรณ์แล้ว ประเทศหลังจะยอมรับนับถือการจำนองตามกฎหมายของประเทศแรก

<sup>7</sup>ปรัชญา เวสารัชช์, เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายระหว่างประเทศ: หน่วยที่ 5 สนธิสัญญา, หน้า 269-270.

สำหรับเนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ซึ่งกระทรวงคมนาคมเคยเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ในปี พ.ศ.2512 นั้น สามารถนำมาพิจารณาเปรียบเทียบกับบทบัญญัติของอนุสัญญาเจนีวาได้ดังนี้

<p>บทบัญญัติของร่างพระราชบัญญัติการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน พ.ศ....</p>	<p>บทบัญญัติของอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน</p>
<p>มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน พ.ศ.๒๕..."</p> <p>มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p> <p>มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ "อากาศยาน" หมายความว่า เครื่องเครื่องบิน กลจักร ใบพัด เครื่องวิทยุและสิ่งของอื่นๆ ทั้งปวงที่มุ่งหมายสำหรับใช้ในอากาศยานไม่ว่าจะติดตั้งในนั้นหรือแยกจากที่นั้นชั่วคราว</p> <p>"เครื่องอะไหล่" หมายความว่า ส่วนของอากาศยาน กลจักร ใบพัด เครื่องวิทยุ อุปกรณ์ เครื่องใช้ เครื่องตกแต่ง ส่วนต่างๆ ของสิ่งที่กล่าวมาแล้วใดๆ และโดยทั่วไปสิ่งของอื่นใดที่มีลักษณะอย่างใดก็ดี ที่รักษาไว้เพื่อการติดตั้งในอากาศยานแทนส่วนหรือสิ่งของที่เอาออกไป</p> <p>"รัฐผู้ทำสัญญา" หมายความว่า รัฐซึ่งเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการยอมรับนับถือ</p>	<p>ข้อ 16 เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ คำว่า "อากาศยาน" จะรวมทั้งโครงเครื่องบิน กลจักร ใบพัด เครื่องวิทยุ และสิ่งของอื่นๆ ทั้งปวงที่มุ่งหมายสำหรับใช้ในอากาศยานไม่ว่าจะติดตั้งในนั้นหรือแยกจากที่นั้นชั่วคราว</p> <p>ข้อ 10(4) เพื่อความมุ่งประสงค์ของข้อนี้ คำว่า "เครื่องอะไหล่" หมายความว่า ส่วนของอากาศยาน กลจักร ใบพัด เครื่องวิทยุ อุปกรณ์ เครื่องใช้ เครื่องตกแต่ง ส่วนต่างๆ ของสิ่งที่กล่าวมาแล้วใดๆ และโดยทั่วไปสิ่งของอื่นใดที่มีลักษณะอย่างใดก็ดีที่รักษาไว้เพื่อการติดตั้งในอากาศยานแทนส่วนหรือสิ่งของที่เอาออกไป</p>

ระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ซึ่งทำขึ้น  
ที่เมืองเจนีวา เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2491  
และรวมตลอดถึงบทแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญานี้

"รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรี  
ผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ไม่กระทบ  
ถึงบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการเข้าเมือง  
การศุลกากร หรือการเดินอากาศ และไม่ใช้แก่  
อากาศยานที่ใช้ในราชการทหาร ราชการ  
ศุลกากร หรือราชการตำรวจ

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการ  
กระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้  
และให้มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ออกกฎ  
กระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราใน  
บัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ และกำหนดกิจการอื่น  
เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้นเมื่อได้ประกาศใน  
ราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

#### หมวด ๑

บททั่วไปว่าด้วยการยอมรับนับถือซึ่งสิทธิใน  
อากาศยาน

มาตรา ๖ ให้ยอมรับนับถือบรรดา  
สิทธิเหล่านี้ว่าเป็นสิทธิในอากาศยานคือ

- (ก) สิทธิแห่งทรัพย์สินในอากาศยาน
- (ข) สิทธิในการได้มาซึ่งอากาศยาน  
โดยการซื้อพร้อมกับการครอบครองอากาศยาน
- (ค) สิทธิในการครอบครองอากาศ

ข้อ 12 ไม่มีควมใดในอนุสัญญานี้จะทำให้  
เสื่อมเสียสิทธิของรัฐผู้ทำสัญญาดำเนินการที่จะ  
บังคับใช้กฎหมายแห่งชาติของตนเกี่ยวกับการ  
เข้าเมือง การศุลกากร หรือการเดินอากาศ  
แก่อากาศยาน

ข้อ 13 อนุสัญญานี้จะไม่ใช้แก่อากาศยานที่ใช้  
ในราชการทหาร ศุลกากร หรือตำรวจ

ข้อ 1 (1) รัฐผู้ทำสัญญารับที่จะยอมรับนับถือ

- (ก) สิทธิแห่งทรัพย์สินในอากาศยาน
- (ข) สิทธิในการได้มาซึ่งอากาศยาน  
โดยการซื้อพร้อมกับการครอบครองอากาศยาน
- (ค) สิทธิในการครอบครองอากาศยาน  
ภายใต้การเข้า เป็นเวลาหกเดือนหรือมากกว่า

ยานภายใต้การเข้าเป็นเวลาหกเดือนหรือมากกว่า

(ง) การงานของสิทธิในทรัพย์สินหรือสิทธิอื่นๆ ที่คล้ายคลึงกันในอากาศยานซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาเพื่อเป็นการประกันการชำระหนี้หากว่าสิทธินั้น

(๑) ได้ก่อให้เกิดขึ้นตามกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาซึ่งอากาศยานได้จดทะเบียนในเรื่องสัญญาในขณะที่มีการกำหนดสิทธิ และ

(๒) ได้รับการบันทึกไว้โดยสม่ำเสมอในทะเบียนของรัฐผู้ทำสัญญาซึ่งอากาศยานได้จดทะเบียนในเรื่องสัญญา

ความสม่ำเสมอของการบันทึกสืบต่อกันในรัฐผู้ทำสัญญาต่างๆ จะต้องกำหนดตามกฎหมายของรัฐที่อากาศยานได้จดทะเบียนในเรื่องสัญญาในขณะที่มีการบันทึกแต่ละครั้ง

ให้ยอมรับนับถือสิทธิต่างๆ ตามที่ระบุข้างต้นก่อนสิทธิอื่น

มาตรา ๗ การบันทึกทั้งปวงเกี่ยวกับอากาศยานลาหนึ่งลาใดให้จัดไว้ในทะเบียนเดียวกัน อย่างไรก็ตาม หน้าที่ห้ามมิให้บันทึกสิทธิใดๆ ที่ไม่อาจกำหนดขึ้นได้โดยสมบูรณ์ตามกฎหมายเว้นแต่จะบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในพระราชบัญญัตินี้ ผลของการบันทึกสิทธิใดที่ระบุไว้ในมาตรา ๖ เกี่ยวกับภาคีที่สามให้ถือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาที่มีการบันทึกสิทธินั้นไว้

(ง) การงานของสิทธิในทรัพย์สินและสิทธิอื่นๆ ที่คล้ายคลึงกันในอากาศยานซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาเพื่อเป็นการประกันการชำระหนี้หากว่าสิทธินั้น

1. ได้ก่อให้เกิดขึ้นตามกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาซึ่งอากาศยานได้จดทะเบียนในเรื่องสัญญาในขณะที่มีการกำหนดสิทธิ และ

2. ได้รับการบันทึกไว้โดยสม่ำเสมอในทะเบียนของรัฐผู้ทำสัญญาซึ่งอากาศยานได้จดทะเบียนในเรื่องสัญญา

ความสม่ำเสมอของการบันทึกสืบต่อกันในรัฐผู้ทำสัญญาต่างๆ จะกำหนดตามกฎหมายของรัฐที่อากาศยานได้จดทะเบียนในเรื่องสัญญาในขณะที่มีการบันทึกแต่ละครั้ง

(2) ไม่มีควมใดในอนุสัญญานี้ที่จะขัดขวางการยอมรับนับถือสิทธิใดๆ ในอากาศยานตามกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาใด แต่รัฐผู้ทำสัญญาจะไม่ยอมรับหรือยอมรับนับถือสิทธิใดว่าจะได้รับการปฏิบัติก่อนสิทธิที่ระบุไว้ในวรรค (1) ของข้อนี้

ข้อ 2 (1) การบันทึกทั้งปวงเกี่ยวกับอากาศยานลาหนึ่งลาใด ต้องปรากฏอยู่ในทะเบียนเดียวกัน

(2) เว้นแต่จะบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในอนุสัญญานี้ ผลของการบันทึกสิทธิใดที่ระบุไว้ในข้อ 1 วรรค (1) เกี่ยวกับภาคีที่สามจะกำหนดตามกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาที่มีการบันทึกสิทธินั้นไว้

(3) รัฐผู้ทำสัญญาอาจห้ามการบันทึกสิทธิใดซึ่งไม่อาจกำหนดขึ้นได้โดยสมบูรณ์ตาม

มาตรา ๘ ให้ระบุดำบลที่อยู่ของเจ้าหน้าที่ซึ่งรับผิดชอบในการรักษาทะเบียนไว้ภายในสำคัญการจดทะเบียนในเรื่องสัญชาติของอากาศยานทุกลำ

เมื่อมีคำขอซึ่งสำเนาที่รับรองโดยถูกต้อง หรือข้อความตัดตอนของรายการที่บันทึกไว้ ให้เจ้าหน้าที่จัดให้โดยเก็บค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดไว้ ณ วันที่ทำพระราชบัญญัตินี้ สำเนาหรือข้อความตัดตอนนั้นจะประกอบเป็นหลักฐานในขั้นต้นของข้อความในทะเบียนได้

การยื่นเอกสารเพื่อขอให้นักบินทะเบียนจะมีผลอย่างเดียวกันกับการบันทึกในทะเบียนเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว

มาตรา ๙ ในกรณีที่มีคำเรียกร้องใดๆ เกี่ยวกับ

- (ก) คำสินไหมทดแทนที่ต้องชำระสำหรับการช่วยกู้อากาศยาน หรือ
- (ข) คำใช้จ่ายวิสามัญซึ่งขาดเสียมิได้สำหรับการรักษาอากาศยาน ซึ่งตามกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาที่การดำเนินงานช่วยกู้หรือรักษาได้สิ้นสุดลง ก่อให้เกิดสิทธิคำภาระจากอากาศยาน สิทธินั้นจะได้รับการยอมรับนับถือ และจะได้รับการปฏิบัติก่อนสิทธิอื่นทั้งปวงใน

กฎหมายแห่งชาติของรัฐ

ข้อ 3 (1) ตามลที่อยู่ของเจ้าหน้าที่ซึ่งรับผิดชอบในการรักษาทะเบียน ต้องแสดงไว้ภายในสำคัญการจดทะเบียนในเรื่องสัญชาติของอากาศยานทุกลำ

(2) บุคคลใดๆ จะมีสิทธิได้รับจากเจ้าหน้าที่ซึ่งสำเนาที่รับรองโดยถูกต้องหรือข้อความตัดตอนของรายการที่บันทึกไว้ สำเนาหรือข้อความตัดตอนนั้นจะประกอบเป็นหลักฐานในขั้นต้นของข้อความในทะเบียน

(3) ถ้ากฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญามติว่าการยื่นเอกสารเพื่อขอให้นักบินทะเบียนจะมีผลอย่างเดียวกันกับการบันทึกในทะเบียนแล้ว การยื่นเอกสารนั้นจะมีผลเช่นเดียวกันตามความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ ในกรณีนั้นจะต้องมีการจัดการอย่างเพียงพอเพื่อเป็นประกันว่าเอกสารนั้นจะเป็นที่เปิดเผยแก่ประชาชน

(4) อาจมีการเก็บค่าภาระได้ตามสมควรสำหรับบริการที่กระทำโดยเจ้าหน้าที่ซึ่งรักษาทะเบียน

ข้อ 4 (1) ในกรณีที่คำเรียกร้องใดๆ เกี่ยวกับ

- (ก) คำสินไหมทดแทนที่ต้องชำระสำหรับการช่วยกู้อากาศยาน หรือ
- (ข) คำใช้จ่ายวิสามัญซึ่งขาดเสียมิได้สำหรับการรักษาอากาศยาน ซึ่งตามกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาที่การดำเนินงานช่วยกู้หรือรักษาได้สิ้นสุดลง ก่อให้เกิดสิทธิให้เรียกค่าภาระจากอากาศยาน สิทธินั้นจะยอมรับนับถือโดยรัฐผู้ทำสัญญา และจะได้รับการปฏิบัติก่อนสิทธิอื่นทั้งปวงในอากาศยาน



อากาศยาน

ให้ดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิที่ระบุไว้ในวรรคแรกให้สำเร็จลุล่วงไปตามลำดับกลับกันของวันที่มีเหตุอุบัติอันเป็นเหตุให้เกิดสิทธิดังกล่าว

สิทธิดังกล่าวในวรรคแรกอาจบันทึกไว้ในทะเบียนภายในสามเดือนนับตั้งแต่วันที่การชกหรือการดำเนินงานรักษาได้สิ้นสุดลง

สิทธิดังกล่าวในวรรคแรกจะไม่ได้รับการยอมรับนับถือหลังจากครบกำหนดสามเดือนตามที่ระบุไว้ในวรรคก่อน เว้นแต่ภายในระยะเวลา

(๑) สิทธินั้นได้รับการบันทึกไว้ในวันทะเบียนตามวรรคก่อนแล้ว และ

(๒) จำนวนเงินได้เป็นที่ตกลงแล้วหรือการดำเนินคดีทางศาลในเรื่องสิทธิได้เริ่มต้นแล้วเท่าที่เกี่ยวกับการดำเนินคดีทางศาลนั้น กฎหมายที่ศาลฯพิจารณาตัดสินจะกำหนดเหตุการณ์อันอาจอุบัติขึ้นซึ่งเป็นเหตุให้ระยะเวลาสามเดือนอาจสะดุดหยุดลง หรือไม่ได้

แม้จะมีบทบัญญัติวรรคสามแห่งมาตรา ๖ ก็ให้ใช้ความในมาตรานี้บังคับได้

มาตรา ๑๐ การให้การปฏิบัติก่อนแก่สิทธิซึ่งระบุไว้ใน (ง) แห่งวรรคแรกของมาตรา ๖ นั้นให้ขยายครอบคลุมไปถึงเงินทั้งปวงซึ่งได้มาโดยการนั้นด้วย อย่างไรก็ตามก็ตีจำนวนดอกเบี้ยที่รวมด้วยจะต้องไม่เกินดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นระหว่างสามปีก่อนการดำเนินการบังคับคดีรวมทั้งดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นระหว่างการดำเนินการบังคับคดี

มาตรา ๑๑ ในกรณีที่มีการอายัด

(2) สิทธิที่ระบุไว้ในวรรค (1) จะได้รับการปฏิบัติให้สำเร็จลุล่วงไปตามลำดับกลับกันของวันที่มีเหตุอุบัติอันเป็นเหตุให้เกิดสิทธิดังกล่าว

(3) สิทธิดังกล่าวใดๆ อาจบันทึกไว้ในทะเบียนภายในสามเดือนนับตั้งแต่วันที่การชกหรือการดำเนินงานรักษาได้สิ้นสุดลง

(4) สิทธิดังกล่าวจะไม่เป็นที่ยอมรับนับถือในรัฐผู้ทาสัญญาอื่นๆ หลังจากครบกำหนดสามเดือนที่ระบุไว้ในวรรค (3) เว้นแต่ภายในระยะเวลา

(ก) สิทธินั้นได้รับการบันทึกไว้ในวันทะเบียนตามวรรค (3) และ

(ข) จำนวนเงินได้เป็นที่ตกลงแล้วหรือการดำเนินคดีทางศาลในเรื่องสิทธิได้เริ่มต้นแล้วเท่าที่เกี่ยวกับการดำเนินคดีทางศาลนั้น กฎหมายที่ศาลฯพิจารณาตัดสินจะกำหนดเหตุการณ์อันอาจอุบัติขึ้นซึ่งเป็นเหตุให้ระยะเวลาสามเดือนอาจสะดุดหยุดลง หรือไม่ได้

(5) ข้อนี้จะใช้บังคับแม้จะมีบทบัญญัติแห่งข้อ 1 วรรค (2)

ข้อ 5 การให้การปฏิบัติก่อนแก่สิทธิซึ่งระบุไว้ในข้อ 1 วรรค (1) (ง) ขยายคลุมไปถึงเงินทั้งปวงซึ่งได้มาโดยการนั้น อย่างไรก็ตามก็ตีจำนวนดอกเบี้ยที่รวมด้วยจะต้องไม่เกินดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นในระหว่างสามปีก่อนการดำเนินการบังคับคดี รวมทั้งดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินการบังคับคดี

ข้อ 6 ในกรณีที่มีการอายัดหรือขายอากาศยาน

หรือขายอากาศยานในการบังคับคดี หรือในกรณี  
ที่เกี่ยวกับสิทธิในค่านานั้น จะไม่มีการยอมรับ  
นับถือต่อเจ้าหน้าที่ผู้ขออายัดหรือขอบังคับคดีหรือ  
ต่อผู้ซื้อซึ่งสิทธิในค่านิดังได้ระบุไว้ในวรรคแรกแห่ง  
มาตรา ๖ หรือการโอนสิทธินั้นก่อให้เกิดขึ้นหรือ  
ทำให้มีผลโดยบุคคลซึ่งถูกดำเนินการบังคับคดี  
โดยบุคคลผู้นั้นรู้อยู่แล้วว่ามีการขายหรือการ  
ดำเนินการบังคับคดี

#### หมวด ๒

#### วิธีปฏิบัติในการดำเนินการขายอากาศยานใน การบังคับคดี

##### มาตรา ๑๒

(๑) ถ้าสิทธิในอากาศยานที่บันทึกไว้  
ในทะเบียนซึ่งอยู่ในลักษณะที่ระบุไว้ในมาตรา ๖  
และถือเป็นประกันการชำระหนี้ซึ่งตามกฎหมาย  
ของรัฐผู้ทำสัญญาที่อากาศยานได้จดทะเบียนไว้  
ขยายคลุมไปถึง เครื่องอะไหล่ที่เก็บไว้ในที่ที่ระบุ  
ไว้แห่งเดียวหรือหลายแห่ง สิทธินั้นจะได้รับการ  
ยอมรับนับถือตราใบคดีที่ เครื่องอะไหล่ยังคงอยู่ใน  
ที่ที่ระบุไว้แห่งเดียวหรือหลายแห่งตามเดิม แต่  
ว่าจะต้องแสดงประกาศสาธารณะที่เหมาะสม ณ  
สถานที่ที่มี เครื่องอะไหล่โดยระบุลักษณะของสิทธิ  
ชื่อและตำบลที่อยู่ของผู้ทรงสิทธินี้ และทะเบียน  
ซึ่งได้บันทึกสิทธินี้ขึ้น เพื่อให้การบอกกล่าวตาม  
สมควรแก่ภาคีที่สามว่า เครื่องอะไหล่ที่มีภาระติด  
พันอยู่

(๒) จะต้องมีคนแถลงแสดงลักษณะ  
ภาพและจำนวนโดยประมาณของ เครื่องอะไหล่  
นั้นผนวกหรือรวม เข้าไว้กับ เอกสารที่บันทึกไว้วัน

ในการบังคับคดี หรือในกรณีที่เกี่ยวกับสิทธิใน  
ค่านานั้น รัฐผู้ทำสัญญาจะไม่จำเป็นต้องยอมรับ  
นับถือต่อเจ้าหน้าที่ผู้ขออายัดหรือขอบังคับคดี หรือ  
ต่อผู้ซื้อซึ่งสิทธิในค่านิดังได้ระบุไว้ในข้อ 1 วรรค  
(1) หรือการโอนสิทธินั้นก่อให้เกิดขึ้นหรือทำ  
ให้มีผลโดยบุคคลซึ่งถูกดำเนินการบังคับคดี  
โดยบุคคลผู้นั้นรู้อยู่แล้วว่ามีการขายหรือการ  
ดำเนินการบังคับคดี

ข้อ 10 (1) ถ้าสิทธิในอากาศยานที่บันทึกไว้  
ทะเบียนซึ่งอยู่ในลักษณะที่ระบุไว้ในข้อ 1 และ  
ถือเป็นประกันการชำระหนี้ ซึ่งตามกฎหมาย  
ของรัฐผู้ทำสัญญาที่อากาศยานได้จดทะเบียน  
ไว้ขยายคลุมไปถึง เครื่องอะไหล่ที่เก็บไว้ในที่  
ที่ระบุแห่งเดียว หรือหลายแห่ง สิทธินั้นจะ  
ได้รับการยอมรับนับถือจากรัฐผู้ทำสัญญาทั้งปวง  
ตราใบคดีที่ เครื่องอะไหล่ยังคงอยู่ในที่ที่ระบุไว้  
แห่งเดียวหรือหลายแห่งตามเดิม แต่ว่าจะต้อง  
แสดงประกาศสาธารณะที่เหมาะสม ณ สถานที่  
ที่มี เครื่องอะไหล่โดยระบุลักษณะของสิทธิ ชื่อ  
และตำบลที่อยู่ของผู้ทรงสิทธินี้ และทะเบียนซึ่ง  
ได้บันทึกสิทธินี้ขึ้น เพื่อให้การบอกกล่าวตาม  
สมควรแก่ภาคีที่สามว่า เครื่องอะไหล่ที่มีภาระติด  
พันอยู่

(2) จะต้องมีคนแถลงแสดงลักษณะ  
ภาพ และจำนวนโดยประมาณของ เครื่องอะ  
ไหล่นั้นผนวกหรือรวม เข้าไว้กับ เอกสารที่บันทึก

ทะเบียน เครื่องอะไหล่ที่คล้ายคลึงกันอาจใช้ แทนเครื่องอะไหล่เดิมได้โดยไม่มีกระทบถึงสิทธิของเจ้าหนี้

(๓) ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๓(๑) และ (๔) และมาตรา ๑๔ มาใช้บังคับแก่การขายเครื่องอะไหล่ในการบังคับคดีด้วย อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่เจ้าหนี้ผู้ขอบังคับคดีเป็นเจ้าหนี้ที่ไม่มีประกัน เมื่อนำบทบัญญัติใน(๔) ของมาตรา ๑๓ มาใช้กับการขายนั้นให้ถือว่าเป็นการอนุญาตให้มีการขายขึ้นได้ ถ้าได้รับคำสั่งราคาในจำนวนไม่น้อยกว่าสองในสามของราคาของเครื่องอะไหล่ตามที่กำหนดโดยผู้เชี่ยวชาญซึ่งแต่งตั้งโดยเจ้าหนี้ที่รับผิดชอบสำหรับการขาย อนึ่งในการแบ่งสรรเงินรายได้จากการขาย เจ้าหนี้ที่มีอำนาจอาจจากัดจำนวนที่จะต้องจ่ายให้แก่ผู้ทรงสิทธิก่อน ให้เหลือเพียงสองในสามของเงินรายได้จากการขายนั้น หลังจากการชำระค่างวดที่อ้างถึงในมาตรา ๑๓ (๖) แล้วก็ได้ เพื่อจัดไว้สำหรับข้อเรียกร้องของเจ้าหนี้ผู้ขอบังคับคดี

มาตรา ๑๓

(๑) วิธีปฏิบัติในการดำเนินการขายอากาศยานในการบังคับคดี ให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

(๒) อย่างไรก็ตามจะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติต่อไปนี้ด้วยคือ

(ก) วันและสถานที่ขายจะต้องกำหนดล่วงหน้าอย่างน้อยหกสัปดาห์

(ข) เจ้าหนี้ผู้ขอบังคับคดีจะต้องจัดข้อความตัดตอนซึ่งรับรองแล้ว ของการ

ไว้ในทะเบียน เครื่องอะไหล่ที่คล้ายคลึงกัน อาจใช้แทนเครื่องอะไหล่เดิมได้โดยไม่มีกระทบสิทธิของเจ้าหนี้

(3) บทบัญญัติของข้อ 7 วรรค (1) และ(4) และของข้อ 8 จะใช้แก่การขายเครื่องอะไหล่ในการบังคับคดี อย่างไรก็ตาม ที่ซึ่งเจ้าหนี้ผู้ขอบังคับคดีเป็นเจ้าหนี้ที่ไม่มีประกัน วรรค (4) ของข้อ 7 เมื่อใช้กับการขายนั้น จะถือว่าเป็นการอนุญาตให้มีการขายขึ้นได้ ถ้าได้รับคำสั่งราคาในจำนวนไม่น้อยกว่าสองในสามของราคาของเครื่องอะไหล่ ตามที่กำหนดโดยผู้เชี่ยวชาญซึ่งแต่งตั้งโดยเจ้าหนี้ที่รับผิดชอบสำหรับการขาย อนึ่งในการแบ่งสรรเงินรายได้จากการขาย เจ้าหนี้ที่มีอำนาจอาจจากัดจำนวนที่จะต้องจ่ายให้แก่ผู้ทรงสิทธิก่อน ให้เหลือเพียงสองในสามของเงินรายได้จากการขายนั้นหลังจากการชำระค่างวดที่อ้างถึงในข้อ 7 วรรค (6)แล้วก็ได้ เพื่อจัดไว้สำหรับข้อเรียกร้องของเจ้าหนี้ผู้ขอบังคับคดี

ข้อ 7

(1) วิธีปฏิบัติในการดำเนินการขายอากาศยานในการบังคับคดี จะกำหนดโดยกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาที่การขายเกิดขึ้น

(2) อย่างไรก็ตามจะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติต่อไปนี้

(ก) วันและสถานที่ขายจะต้องกำหนดล่วงหน้าอย่างน้อยหกสัปดาห์

(ข) เจ้าหนี้ผู้ขอบังคับคดี จะต้องจัดข้อความตัดตอนซึ่งรับรองแล้วของการบันทึกใน

บันทึกานทะเลเบียนเกี่ยวกับอากาศยานให้แก่ศาลหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอื่น

เจ้าหน้าที่จะทำการประกาศสาธารณะเรื่องการขาย ณ สถานที่ที่อากาศยานจดทะเบียนในเรื่องสัญญาตามกฎหมายซึ่งพึงใช้ ณ ที่นั้น อย่างน้อยที่สุดหนึ่งเดือนก่อนวันที่กำหนดและในเวลาเดียวกันจะบอกกล่าวโดยทางจดหมายลงทะเลเบียน และถ้าเป็นไปได้โดยทางไปรษณีย์อากาศแก่เจ้าของที่ปรากฏานทะเลเบียนและผู้ทรงสิทธิในอากาศยานที่ปรากฏานทะเลเบียนและผู้ทรงสิทธิอื่นๆ ที่บันทึกไว้ว่าทะเลเบียนตามมาตรา ๕ วรรค ๓ ตามตำบลที่อยู่ที่แสดงไว้ว่าทะเลเบียน

(๓) ผลของการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดใน (๒) แห่งมาตรานี้จะเป็นไปตามที่บัญญัติไว้โดยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง อย่างไรก็ตามการขายใดที่เกิดขึ้นโดยฝ่าฝืนข้อกำหนดของ (๒) นั้นอาจยกเลิกเมื่อมีการเรียกร้องภายในหกเดือนนับจากวันขายโดยบุคคลใดซึ่งได้รับความเสียหายอันเป็นผลของการฝ่าฝืนนั้น

(๔) การขายในการบังคับคดีจะกระทำไม่ได้ นอกจากเงินรายได้จากการขายจะคุ้มกับสิทธิที่หวง ซึ่งจะได้รับการปฏิบัติก่อนขอเรียกร้องของเจ้าหน้าที่ผู้ขอบังคับคดี ตามพระราชบัญญัตินี้ และซึ่งได้จัดทำขึ้นต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหรือผู้ซื้อเข้ารับเอาสิทธินั้นแล้ว

(๕) เมื่อความเสียหายหรือความบอบสลายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินบนพื้นดินได้กระทำโดยอากาศยานใดภายในบังคับแห่งสิทธิใดที่อ้าง

ทะเลเบียนเกี่ยวกับอากาศยานให้แก่ศาลหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอื่น เจ้าหน้าที่จะทำการประกาศสาธารณะเรื่องการขาย ณ สถานที่ที่อากาศยานจดทะเบียนในเรื่องสัญญาตามกฎหมายซึ่งพึงใช้ ณ ที่นั้น อย่างน้อยที่สุดหนึ่งเดือนก่อนวันที่กำหนด และในเวลาเดียวกันจะบอกกล่าวโดยทางจดหมายลงทะเลเบียน และถ้าเป็นไปได้โดยทางไปรษณีย์อากาศแก่เจ้าของที่ปรากฏานทะเลเบียนและผู้ทรงสิทธิในอากาศยานที่ปรากฏานทะเลเบียนและผู้ทรงสิทธิอื่นๆ ที่บันทึกไว้ว่าทะเลเบียน ตามข้อ 4 วรรค (3) ตามตำบลที่อยู่ที่แสดงไว้ว่าทะเลเบียน

(3) ผลของการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของวรรค (2) จะ เป็นไปตามที่บัญญัติไว้โดยกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาที่การขายเกิดขึ้น อย่างไรก็ตามการขายใดที่เกิดขึ้นโดยฝ่าฝืนข้อกำหนดของวรรคนั้นอาจยกเลิก เมื่อมีการเรียกร้องภายในหกเดือนนับจากวันขายโดยบุคคลใดซึ่งได้รับความเสียหายอันเป็นผลของการฝ่าฝืนนั้น

(4) การขายในการบังคับคดีจะกระทำไม่ได้ นอกจากเงินรายได้จากการขายจะคุ้มกับสิทธิที่หวงซึ่งจะได้รับการปฏิบัติก่อนขอเรียกร้องของเจ้าหน้าที่ผู้ขอบังคับคดีตามอนุสัญญานี้ และซึ่งได้จัดทำขึ้นต่อหน้าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหรือผู้ซื้อเข้ารับเอาสิทธินั้นแล้ว

(5) เมื่อความเสียหายหรือความบอบสลายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินบนพื้นดินของรัฐผู้ทำสัญญาที่การขายในการบังคับคดีเกิดขึ้นได้กระทำโดย

ถึงในมาตรา ๖ ซึ่งถือเป็นประกันสำหรับการเป็นหนี้ นอกจากจะมีการประกันภัยที่พอเพียงและมีประสิทธิผลโดยรัฐหรือมีการประกันภัยในรัฐใดที่จัดขึ้นโดยหรือในนามของผู้ดำเนินงานให้คลุมถึงความเสียหาย หรือความบอบสลายนั้นแล้ว ในกรณีที่มีการยึดอากาศยานนั้นหรืออากาศยานอื่นใดที่บุคคลเดียวกันเป็นเจ้าของและติดพันโดยสิทธิที่คล้ายคลึงกันใดๆ ซึ่งเจ้าหนี้รายเดียวกันเป็นผู้ทรงสิทธิให้ถือว่า

(ก) บทบัญญัติใน (๔) ข้างต้นไม่มีผลในส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลที่ได้รับความเสียหายหรือความบอบสลายหรือผู้แทนของผู้นั้น ถ้าผู้นั้นเป็นเจ้าของผู้ขอบังคับคดี

(ข) สิทธิที่อ้างถึงในมาตรา ๖ โดยถือเป็นประกันสำหรับการเป็นหนี้ซึ่งติดพันอากาศยาน ไม่อาจยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้กับบุคคลใดซึ่งได้รับความเสียหายหรือความบอบสลายหรือผู้แทนของผู้นั้นเกินกว่าจำนวนเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาขาย

ในกรณีที่ไม่มีข้อจำกัดอย่างอื่นกำหนดขึ้นโดยกฎหมาย การประกันภัยจะถือว่าพอเพียง ถ้าจำนวนของการประกันภัยตรงตามราคาขณะที่ยังใหม่อยู่ของอากาศยานที่ถูกยึดในการบังคับคดี

(๖) ค่างวดที่พึงเรียกเก็บได้โดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งมีเพื่อประโยชน์ร่วมกันของเจ้าหนี้ในการดำเนินการบังคับคดีอันนำไปสู่การขาย ให้จ่ายจากเงินรายได้ของการขายก่อนข้อเรียกร้องใดๆ รวมทั้งข้อเรียกร้องที่ได้รับบริมสิทธิโดยมาตรา ๕

อากาศยานใดภายในบังคับแห่งสิทธิที่อ้างถึงในข้อ 1 ซึ่งถือเป็นประกันสำหรับการเป็นหนี้ นอกจากจะมีการประกันภัยที่พอเพียงและมีประสิทธิผลโดยรัฐ หรือมีการประกันภัยในรัฐใดที่จัดขึ้นโดยหรือในนามของผู้ดำเนินงานให้คลุมถึงความเสียหายหรือความบอบสลายนั้นแล้ว กฎหมายแห่งชาติของรัฐผู้ทำสัญญานั้น อาจบัญญัติในกรณีที่มีการยึดอากาศยานนั้น หรืออากาศยานอื่นใดที่บุคคลเดียวกันเป็นเจ้าของและติดพันโดยสิทธิที่คล้ายคลึงกันใดๆ ซึ่งเจ้าหนี้รายเดียวกันเป็นผู้ทรงสิทธิ

(ก) ว่าบทบัญญัติของวรรค (4) ข้างต้นจะไม่มีผลในส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลที่ได้รับความเสียหายหรือความบอบสลายหรือผู้แทนของผู้นั้นถ้าผู้นั้นเป็นเจ้าของผู้ขอบังคับคดี

(ข) ว่าสิทธิที่อ้างถึงในข้อ 1 โดยถือเป็นประกันสำหรับการเป็นหนี้ซึ่งติดพันอากาศยาน ไม่อาจยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้กับบุคคลใดซึ่งได้รับความเสียหายหรือความบอบสลายหรือผู้แทนของผู้นั้นเกินกว่าจำนวนเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาขาย

ในกรณีที่ไม่มีข้อจำกัดอย่างอื่นกำหนดขึ้นโดยกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาที่การขายในการบังคับคดีเกิดขึ้น การประกันภัยจะถือว่าพอเพียงตามความหมายของวรรคปัจจุบัน ถ้าจำนวนของการประกันภัยตรงตามราคาขณะที่ยังใหม่อยู่ของอากาศยานที่ถูกบังคับคดี

(6) ค่างวดที่พึงเรียกเก็บได้โดยชอบด้วยกฎหมายตามกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาที่การขายเกิดขึ้นซึ่งมีเพื่อประโยชน์ร่วมกันของเจ้าหนี้ใน

มาตรา ๑๔ การขายอากาศยานในการบังคับคดีตามกฎหมายมาตรา ๑๓ จะมีผลเป็นการโอนทรัพย์สินในอากาศยานเช่นนั้นโดยปลอดจากสิทธิที่หวงซึ่งผู้ซื้อไม่เข้ารับเอา

มาตรา ๑๕ นอกจากการขายในการบังคับคดีตามกฎหมายมาตรา ๑๓ แล้ว การโอนอากาศยานจากทะเบียนเรื่องสัญญาหรือทะเบียนบันทึกของรัฐบาลรัฐหนึ่งไปยังทะเบียนของอีกรัฐหนึ่งจะมิได้รับการยอมรับนับถือ เว้นแต่ผู้ทรงสิทธิที่บันทึกไว้บนทะเบียนทั้งปวงจะพอใจหรือยินยอมในการโอน

มาตรา ๑๖

(๑) ให้ใช้พระราชบัญญัติบังคับแก่อากาศยานทั้งปวงซึ่งจดทะเบียนในเรื่องสัญญาในรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่งด้วย

(๒) ให้ใช้บทบัญญัติมาตรา ๗

มาตรา ๘ มาตรา ๙ และมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัตินี้แก่อากาศยานที่จดทะเบียนในเรื่องสัญญาด้วย อย่างไรก็ตามก็ดีถ้าการช่วยกู้หรือการปฏิบัติงานรักษาสินสุดลงในราชอาณาจักรมิให้ใช้บทบัญญัติมาตรา ๘ บังคับ

มาตรา ๑๗ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ใช้มาตรการเท่าที่จำเป็นเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ และให้แจ้งให้เลขธิการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบถึงมาตรการเหล่านี้โดยพลัน

การดำเนินการบังคับคดีอันนำไปสู่การขาย จะจ่ายจากเงินรายได้ของการขายก่อนข้อเรียกร้องใดๆ รวมทั้งข้อเรียกร้องที่ได้รับบริสุทธิโดยข้อ 4

ข้อ 8 การขายอากาศยานในการบังคับคดีตามกฎหมายบทบัญญัติของข้อ 7 จะมีผลเป็นการโอนทรัพย์สินในอากาศยานเช่นนั้นโดยปลอดจากสิทธิที่หวงซึ่งผู้ซื้อไม่เข้ารับเอา

ข้อ 9 เว้นแต่ในกรณีของการขายในการบังคับคดีตามกฎหมายบทบัญญัติของข้อ 7 แล้ว การโอนอากาศยานจากทะเบียนเรื่องสัญญาหรือทะเบียนบันทึกของรัฐบาลรัฐหนึ่งไปยังทะเบียนของอีกรัฐหนึ่งจะกระทำมิได้ เว้นแต่ผู้ทรงสิทธิที่บันทึกไว้บนทะเบียนทั้งปวงจะพอใจหรือยินยอมในการโอน

ข้อ 11

(1) บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ จะใช้ในประเทศผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐแก่อากาศยานทั้งปวงที่จดทะเบียนในเรื่องสัญญาในประเทศผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง

(2) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะใช้แก่อากาศยานที่จดทะเบียนในเรื่องสัญญา ณ ที่นั้นด้วยซึ่ง

(ก) บทบัญญัติของข้อ 2, 3, 9 และ

(ข) บทบัญญัติของข้อ 4 นอกจากการช่วยกู้หรือการปฏิบัติงานรักษาจะดำเนินสุดลงภายในอาณาเขตของตนเอง

ข้อ 15 รัฐผู้ทำสัญญาจะใช้มาตรการเท่าที่จำเป็นเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ และจะแจ้งให้เลขธิการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบถึงมาตรการเหล่านี้โดยพลัน

จากการเปรียบเทียบบทบัญญัติในร่าง พระราชบัญญัติยอมรับนับถือระหว่าง ประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้เคย เสนอกับบทบัญญัติของอนุสัญญาเจนีวา แล้ว ปรากฏว่าเนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ยอมรับเอาบทบัญญัติของอนุสัญญาเจนีวา มาใช้ทั้งหมดโดยไม่มีเงื่อนไข หรือข้อสงวนแต่ประการใด ซึ่งถูกต้องและตรงกับหลักกฎหมาย ระหว่างประเทศดังกล่าวมาข้างต้น กล่าวโดยเฉพาะคือ ให้นำเอาบทบัญญัติของอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 1-16 มาแยกหมวดต่าง ๆ กัน คงมีเฉพาะข้อดังต่อไปนี้เท่านั้นที่ไม่ได้นำมาไว้ในร่างพระราช บัญญัติ คือ ข้อ 14 ข้อ 17 ซึ่งบัญญัติไว้ดังนี้

"ข้อ 14 เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้เจ้าหน้าที่ฝ่ายตุลาการและฝ่ายปกครอง ผู้มีอำนาจของรัฐผู้ทำสัญญาอาจติดต่อโดยตรงซึ่งกันและกันได้ เว้นแต่กฎหมายแห่งชาติของตนจะ บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น"

เนื่องจากในทางปฏิบัติได้มีการร่วมมือกันอยู่แล้ว จึงไม่ได้นำมาบัญญัติไว้ในร่าง พระราชบัญญัติ

"ข้อ 17 ถ้ามีการรักษาทะเบียนอากาศยานแยกเป็นส่วนหนึ่งต่างหาก เพื่อความมุ่ง ประสงค์ในเรื่องสัญชาติในอาณาเขตใด - ที่รัฐผู้ทำสัญญาเป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องความสัมพันธ์ ระหว่างประเทศ การอ้างอิงในอนุสัญญานี้ถึงกฎหมายแห่งรัฐผู้ทำสัญญาจะถือว่าเป็นการอ้างอิง ถึงกฎหมายของอาณาเขตนั้น"

เนื่องจากประเทศไทยมีทะเบียนอากาศยานเดียว และมีเพียงอาณาเขตเดียวบท บัญญัตินี้จึงใช้ไม่ได้กับประเทศไทย

นอกจากนี้ยังมีข้อ 18-23 ที่ไม่ได้นำมาบรรจุไว้ในร่างพระราชบัญญัติ โดยที่ข้อ 18 เป็นเรื่องของการลงนามในอนุสัญญา ข้อ 19 เป็นเรื่องของการให้สัตยาบันอนุสัญญา ข้อ 20 เป็นเรื่องของการมีผลบังคับของอนุสัญญา ข้อ 21 เป็นเรื่องของการภาคยานุวัติ ข้อ 22 เป็นเรื่อง การบอกเลิกอนุสัญญา ข้อ 23 เป็นเรื่องของการใช้บังคับอนุสัญญาแก่อาณาเขตอื่นใดของภูมิภาค ซึ่งรัฐนั้นมีความรับผิดชอบอยู่สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยที่บทบัญญัติในข้อดังกล่าวนี้ เป็นเรื่องของพิธีการของอนุสัญญาจึงไม่มีความจำเป็นที่จะนำมาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติ

#### 4.1.3 การตั้งเงื่อนไข หรือข้อสงวน

เป็นนํ้าตั้งข้อสั่งเกิดว่าหากประเทศไทยจะมีการเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้อีกครั้ง เราจะ สามารถตั้งเงื่อนไข หรือข้อสงวนได้หรือไม่และประการใด จึงมีความจำเป็นต้องยกหลักการใน การตั้งเงื่อนไข หรือข้อสงวนมาประกอบการวิเคราะห์ในประเด็นนี้

อนุสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1969 มาตรา 2 วรรค 1 (ง) ได้ให้คำนิยามข้อสงวน ว่าหมายถึง "ถ้อยแถลงฝ่ายเดียวไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างใดก็ตาม ซึ่งรัฐหนึ่งกระทำขณะที่มีการ ลงนามให้สัตยาบัน ยอมรับหรือรับรอง หรือทําภาคยานุวัติสนธิสัญญา โดยถ้อยแถลงนี้แสดงว่า ต้องการระงับหรือเปลี่ยนแปลงผลทางกฎหมายของบทบัญญัติบางอย่างของสนธิสัญญาในส่วนที่เข้า กับรัฐนั้น"<sup>8</sup>

จากคำนิยามข้างต้น การตั้งข้อสงวนในอนุสัญญาจะกระทำได้เฉพาะในขั้นตอนของ การลงนาม หรือการให้สัตยาบัน หรือการเข้าร่วมเป็นภาคีโดยการภาคยานุวัติเท่านั้น

(1) การตั้งข้อสงวนตอนลงนาม หมายถึงรัฐคู่สัญญาได้ตั้งข้อสงวนขณะจะลงนามใน สนธิสัญญา ซึ่งทำให้รัฐคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้ทราบข้อสงวนเสียแต่เนิ่นๆ นับได้ว่าเป็นผลดีแก่คู่ สัญญา

(2) การตั้งข้อสงวนตอนให้สัตยาบัน หมายถึงรัฐคู่สัญญาตั้งข้อสงวนในสนธิสัญญาใน ขณะที่มีการวางสัตยาบันสาร การตั้งข้อสงวนตอนให้สัตยาบันนี้มีอยู่เสมอในปัจจุบัน เพราะสัญญา บางชนิดถึงแม้จะได้ลงนามไปแล้ว ก็ต้องได้รับอนุมัติจากสภานิติบัญญัติก่อนจึงจะสามารถให้ สัตยาบันได้ ซึ่งฝ่ายนิติบัญญัติอาจจะอนุมัติ แต่ภายใต้เงื่อนไข จึงต้องตั้งเป็นข้อสงวนไว้เป็นเวลา ที่ให้สัตยาบัน

(3) การตั้งข้อสงวนตอนเข้าร่วมเป็นภาคีโดยการภาคยานุวัติ หมายถึงการขอเข้า ร่วมเป็นภาคีในสัญญาที่มีผลใช้บังคับกับรัฐคู่สัญญาอื่นอยู่ก่อนแล้ว โดยรัฐที่ขอเข้าร่วมตั้งข้อสงวน ในการขอเข้าร่วมโดยอาจจะจำกัดข้อผูกพันหรือขอบเขตที่ดินจะต้องปฏิบัติ

หลักเกณฑ์ในการตั้งข้อสงวนนี้ อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.

<sup>8</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 259.





1969 ได้ระบุไว้ในมาตรา 19

"การตั้งข้อสงวนนั้น รัฐคู่สัญญาขอมหาได้ นอกจากว่า

1. สนธิสัญญานั้นเองได้ห้ามไว้
2. สนธิสัญญาได้กำหนดกรณีที่ตั้งข้อสงวนไว้ ในกรณีอื่นนอกจากที่กำหนด รัฐคู่สนธิสัญญาขอมตั้งข้อสงวนไม่ได้
3. ข้อสงวนนี้ขัดต่อวัตถุประสงค์หรือความมุ่งหมายของสนธิสัญญา"

สำหรับการดำเนินการของประเทศไทยต่อพันธกรณีตามอนุสัญญาเจนีวา นี้เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีในขั้นตอนของการลงนาม และการให้สัตยาบัน ดังนั้น หากประเทศไทยเห็นว่าจะมีปัญหาในการปฏิบัติตามพันธกรณี หรือไม่ประสงค์จะยอมรับพันธกรณีเป็นประเด็นใดก็สามารถที่จะตั้งเงื่อนไขหรือข้อสงวนสำหรับพันธกรณีที่จะมีต่อประเทศไทยในเวลาที่ยอมรับภาคยานุวัติสาร แต่ปรากฏว่าในขั้นตอนดังกล่าวประเทศไทยได้มอบภาคยานุวัติสารไปโดยไม่ได้ตั้งเงื่อนไขหรือข้อสงวนใดๆ จึงมีผลคือประเทศไทยถูกผูกพันตามพันธกรณีของอนุสัญญาเจนีวาทุกประการ และไม่สามารถตั้งเงื่อนไขหรือข้อสงวนใดๆ ในภายหลังจากที่ได้ภาคยานุวัติแล้ว และกฎหมายภายในที่จะออกมาก็ต้องยอมรับเอาพันธกรณีทั้งหมดตามอนุสัญญาเข้าไว้ โดยฝ่ายนิติบัญญัติจะตรากฎหมายใหม่ที่มีผลลบล้างหรือขัดแย้งกับอนุสัญญาไม่ได้ หากมีการออกกฎหมายที่มีผลขัดแย้งกับอนุสัญญาในลักษณะที่ท.ท.หรือรัฐนั้นไม่สามารถปฏิบัติตามอนุสัญญาได้ ก็ถือว่ารัฐนั้นละเมิดพันธกรณีของอนุสัญญา นอกจากนี้อนุสัญญากรุงเวียนนา ว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา (Vienna Convention on the Law of Treaties) ลงวันที่ 23 พฤษภาคม 1969 มาตรา 27 ยังบัญญัติไว้ใจความว่า ประเทศภาคีของอนุสัญญาจะยกบทบัญญัติแห่งกฎหมายภายในมาเป็นข้ออ้างในการไม่ถือปฏิบัติตามความผูกพันตามอนุสัญญาหาได้ไม่

ดังนั้นการที่กระทรวงคมนาคมได้เคยเสนอร่าง พระราชบัญญัติยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน พ.ศ. . . . . โดยไม่มีเงื่อนไข หรือข้อสงวน จึงเป็นการปฏิบัติที่ถูกต้องแล้ว และหากประเทศไทยจะมีการร่างพระราชบัญญัติการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยานอีกครั้งก็จำเป็นต้องมีเนื้อหาในลักษณะเช่นเดียวกับร่างเดิม

#### 4.2 การออกกฎหมายภายในรับรองการจดทะเบียนของอากาศยาน

การที่ประเทศไทยจะปฏิบัติตามพันธกรณีตามอนุสัญญาเจนีวาโดยการออกกฎหมายภายใน

ใน คือ พระราชบัญญัติ การยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ตามที่กล่าวมาในข้อ 4.1 ก็เป็นการแสดงให้เห็นเพียงเจตนารมณ์ในการปฏิบัติตามพันธกรณีโดยการรับเอาหลักการของข้อตกลงในอนุสัญญาเจนีวา เข้ามา เป็นกฎหมายภายในเท่านั้น นั่นคือหากมีการนำเอาที่มีประกัน (เช่น หนี้จำนอง) ซึ่งมีเหนืออากาศยานและก่อตั้งสิทธิขึ้นในต่างประเทศซึ่งเป็นที่อาศัยอนุสัญญาเจนีวามาฟ้องคดียังศาลไทย ก็จะมีผลเพียงศาลไทยจะต้องยอมรับนับถือที่มีประกันที่ได้มีการบันทึกไว้และก่อตั้งขึ้นโดยสมบูรณ์ ในรัฐอื่นซึ่งอากาศยานได้จดทะเบียนในเวลาที่หนี้ได้ก่อตั้งเท่านั้น ประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาเจนีวา อาจไม่มากเพียงพอตามความประสงค์ อีกทั้งพันธกรณีตามอนุสัญญาดังกล่าวก็ยังไม่ได้รับการปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง ทั้งนี้เพราะเท่ากับเป็นการรับเอาพันธกรณีในส่วนของหน้าที่ที่จะต้องรับรองสิทธิที่ได้รับการรับรองตามอนุสัญญาเจนีวา เท่านั้น ถ้าพิจารณาในอีกกรณีหนึ่งหากมีการทำสัญญาจำนองอากาศยานที่ได้จดทะเบียนใน เรื่องสัญชาติในประเทศไทย (ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายภายในรับรองการจำนองอากาศยาน) และจะนำเอาหนี้จำนองนี้ไปฟ้องคดียังศาลในต่างประเทศซึ่ง เป็นภาคีอนุสัญญาเจนีวา ศาลในประเทศที่ฟ้องคดีก็สามารถไม่รับรองสิทธิจำนองนี้ได้ด้วย เหตุที่สิทธิจำนองอากาศยานไม่สามารถก่อตั้งขึ้นโดยสมบูรณ์ตามกฎหมายไทย เนื่องจากกฎหมายภายในของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีความเหมาะสมเพียงพอ โดยที่ยังไม่มีการรับรองการใช้อากาศยานเป็นประกันหนี้ในรูปแบบของการจำนองอากาศยาน และยังไม่มีการรับรองสิทธิของเจ้าหนี้มีประกันเหนืออากาศยานซึ่งเป็นหลักประกันหนี้ เท่ากับเป็นการละเมิดข้อตกลงของอนุสัญญาเจนีวาโดยการไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีโดยสุจริต นอกจากนี้ ยังมีผลทำให้สถาบันการเงินทั้งในและต่างประเทศไม่มีความมั่นใจในสิทธิของสถาบันการเงินในฐานะเจ้าหนี้ว่าจะมีสิทธิเหนือเจ้าหนี้สามัญอื่นๆ หรือไม่และอย่างไร เนื่องจากบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ยังไม่ได้ยอมรับการจำนองอากาศยานเป็นประกันหนี้ อันเป็นการไม่ช่วยส่งเสริมให้มีการพัฒนาธุรกิจสินเชื่อโดยสถาบันการเงินทั้งในประเทศและจากต่างประเทศในธุรกิจการบินในประเทศไทย และจะทำให้เห็นนโยบายเปิดเสรีการบินในประเทศไทยไม่เป็นผลในทางปฏิบัติ เพราะเหตุที่ติดขัดในเรื่องปัญหากฎหมายดังที่กล่าวมาข้างต้น

จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการออกกฎหมายอีกหนึ่งฉบับ เพื่อเป็นการรองรับการจดทะเบียนอากาศยานเป็นประกันหนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจดทะเบียนจำนองอากาศยานเป็นประกันหนี้ ซึ่งปัจจุบันเป็นที่แพร่หลายอย่างมากในต่างประเทศ และกฎหมายภายในของนานาประเทศส่วนใหญ่ ยอมรับให้มีการจดทะเบียนจำนองอากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ อันจะเป็นการรับรองบุริมสิทธิของเจ้าหนี้มีประกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหนี้จำนอง ให้มีความมั่นใจ

ในการดำเนินธุรกิจด้านสินเชื่อกับผู้ประกอบการบิน ทั้งนี้กฎหมายที่จะออกมารองรับการจดทะเบียนอากาศยานเป็นประกันหนี้โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจดทะเบียนจำนองอากาศยาน จะต้อง มีเนื้อหาในเรื่องดังต่อไปนี้

#### 4.2.1 การจำนองอากาศยาน

##### 4.2.1.1 อากาศยานที่จำนองได้

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 1 ในเรื่องคำจำกัดความของคำว่า "อากาศยาน" โดยเฉพาะนิยามตามอนุสัญญาชิคาโก อนุสัญญาเจนีวา และตามพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ล้วนมีความหมายค่อนข้างกว้าง เพื่อวัตถุประสงค์ในการจดทะเบียนในเรื่องสัญชาติของอากาศยาน และวัตถุประสงค์ในการรับรองสิทธิในอากาศยาน จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดนิยามที่ชัดเจนของคำว่า "อากาศยาน" ที่จะสามารถจดทะเบียน จำนองได้ว่า รวมความถึงอากาศยานประเภทใดบ้าง โดยอาจกำหนดตามกำลังแรงม้าของ เครื่องยนต์ หรืออาจกำหนดว่าอากาศยานที่จะจดทะเบียนจำนองได้ จะต้องเป็นอากาศยานที่ ใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งเป็นการเฉพาะ เช่น เพื่อการพาณิชย์หรือ เพื่อการกีฬา เป็นต้น แต่ทั้งนี้ต้องเป็นอากาศยานพลเรือนเท่านั้น และต้องไม่เป็นอากาศยานทหาร สุลกากร หรือตำรวจ เมื่อมีคำนิยามที่แน่ชัดแล้วก็จะสามารถแบ่งแยกได้ว่าอากาศยานประเภทใดสามารถ จดทะเบียนทั้งในเรื่องสัญชาติและการจำนอง และอากาศยานประเภทใดสามารถจดทะเบียนได้ เพียงเรื่องสัญชาติเท่านั้นโดยไม่สามารถจดทะเบียนจำนองได้

อากาศยานที่จะจำนองได้ตามคำนิยามดังกล่าว จะต้องเป็น อากาศยานที่ได้จดทะเบียนในเรื่องสัญชาติไว้แล้วต่อกรมการบินพาณิชย์ทั้งนี้เป็นไปตามข้อ 2(1) ของอนุสัญญาเจนีวาซึ่งบัญญัติว่า การบันทึกทั้งปวงเกี่ยวกับอากาศยานลำหนึ่งลำใดต้องปรากฏอยู่ ในทะเบียนเดียวกัน ดังนั้นในประเด็นข้อนี้จึงมีข้อสังเกตว่าหากอากาศยานอยู่ระหว่างการสร้าง หรือการประกอบก็ไม่สามารถนำมาจำนองได้เนื่องจากอากาศยานที่จะจำนองได้ จะต้องเป็น อากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในทะเบียนเรื่องสัญชาติของอากาศยานแล้ว โดยที่อากาศยานที่จะ จดทะเบียนในเรื่องสัญชาติได้จะต้องมีตัวตนอยู่แล้ว

กล่าวโดยสรุป อากาศยานที่จำนองได้ต้องเป็นอากาศยานตามคำ

นิยามของกฎหมายพิเศษ และจะต้องได้จดทะเบียนไว้ต่อกรมการบินพาณิชย์แล้ว โดยเป็นการจดทะเบียนในเรื่องสัญญาติดตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497

#### 4.2.1.2 ผู้จ้าง

ผู้จ้าง จะต้องเป็นเจ้าของอากาศยานคือมีกรรมสิทธิ์ในอากาศยานจึงจะทำการจดทะเบียนจ้างอากาศยานเป็นประกันหนี้ได้ ดังนั้นผู้มีเพียงสิทธิครอบครองอากาศยาน เช่น สิทธิครอบครองอากาศยานภายใต้การเช่าเป็นเวลาหกเดือนหรือมากกว่า ถึงแม้จะได้รับการยอมรับนับถือตามบทบัญญัติใน ข้อ 1 (ก) ของอนุสัญญาเจนีวาและถึงแม้จะมีสิทธิทำการจดทะเบียนอากาศยานในเรื่องสัญญา ตามพระราชการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ก็ตาม ก็ไม่สามารถทำการจดทะเบียนจ้างได้

อนึ่ง เนื่องจากอากาศยานที่จะจ้างได้จะต้องเป็นอากาศยานที่ได้จดทะเบียนในเรื่องสัญญาไว้ต่อกรมการบินพาณิชย์ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แล้ว ซึ่งพระราชบัญญัตินี้ ในมาตรา 31 ได้บัญญัติถึงคุณสมบัติของผู้จดทะเบียนไว้ดังนี้

"ผู้ซึ่งจดทะเบียนอากาศยานจะเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลก็ตามต้องมีสัญชาติไทย

ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทจำกัด ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ของห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และ

(1) ในกรณีที่ เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญ ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย

(2) ในกรณีที่ เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งต้องรับผิดชอบกันโดยไม่มีจำกัดจำนวนต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(3) ในกรณีที่ เป็นบริษัทจำกัด บริษัทนั้นต้องไม่มีหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ กรรมการส่วนมากต้องมีสัญชาติไทย และหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของหุ้นทั้งหมดต้องเป็นของบุคคลประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยสภาพ หรือหลายประเภทรวมกัน

(ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล

(ค) บริษัทจำกัดซึ่งกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล ถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ

ละ 70 ของหุ้นทั้งหมด

ถ้าเป็นสมาคมต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ของสมาคมตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และข้อบังคับของสมาคมนั้น ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบันทึบแล้ว" ดังนั้นผู้จำหน่ายอากาศยานจึงต้องมีคุณสมบัติดังที่กล่าวมาข้างต้นเช่นเดียวกันด้วย

#### 4.2.1.3 ผู้รับจ้าง

ผู้รับจ้างควรจะเป็นใครก็ได้ ไม่ว่าจะเป็นสถาบันการเงินในประเทศไทย หรือสถาบันการเงินต่างประเทศ (ทั้งนี้อาจจำเป็นต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายพิเศษที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจธนาคารพาณิชย์ หรือสถาบันการเงิน) ถึงแม้จะมีการบังคับจ้าง (ไม่ว่าโดยการเอาทรัพย์สินของหลุด หรือ การขายทอดตลาดก็ตาม) อันเป็นเหตุให้ผู้รับจ้างได้มาซึ่งอากาศยานนั้น และผู้รับจ้างจะไม่มีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะสามารถจดทะเบียนอากาศยานในเรื่องสัญชาติในนามของตนเองได้ก็ตาม

#### 4.2.1.4 หนี้ประชาชน และหนี้จ้าง

สัญญาจ้างจะต้องระบุหนี้หรือหนี้ประชาชนที่จ้างอากาศยานเป็นประกัน และต้องระบุจำนวนหนี้ที่จ้างอากาศยานเป็นประกัน โดยจำนวนหนี้จะระบุจำนวนเงินแน่นอนตรงตัว หรือจำนวนเงินขั้นสูงสุดที่ได้เอาอากาศยานนั้นตราไว้เป็นประกันก็ได้ และจะระบุเป็นเงินไทยหรือเงินต่างประเทศก็ได้ สาเหตุที่ทำให้ระบุเป็นเงินตราต่างประเทศหรือเงินไทยก็ได้ ก็เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้จ้างและผู้รับจ้างในอันที่จะเลือก จะกำหนดจำนวนเงินตามเงินตราของประเทศใด ซึ่งอาจจะ เป็นเงินตราของประเทศที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีสัญชาติ หรือจะเป็นเงินตราของประเทศอื่นที่คู่สัญญาเห็นว่าเหมาะสมและสมควรจะนำมาใช้ เนื่องจากเป็นเงินตราสกุลแข็ง หรือเป็นที่รู้จักและยอมรับ และใช้กันแพร่หลาย ซึ่งในประเด็นเรื่องนี้ หลักกฎหมายเรื่องการจ้าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 708 บัญญัติว่า

"สัญญาจ้างนั้นต้องมีจำนวนเงินระบุไว้เป็นเงินไทยเป็นจำนวนแน่นอนตรงตัวหรือจำนวนขั้นสูงสุดที่ได้เอาทรัพย์สินจ้างนั้นตราไว้เป็นประกัน"

ตามบทบัญญัติดังกล่าว จำนวนที่ระบุต้องเป็นจำนวนเงินตราของไทย จะระบุเป็นเงิน

ตราต่างประเทศไม่ได้<sup>9</sup> ถ้าหากนันทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องดังกล่าวมาใช้บังคับกับการจองอากาศยานแล้ว ก็จะไม่มีความเหมาะสม และอาจจะเป็นปัญหา และเป็นอุปสรรคในการที่ผู้รับจองซึ่งอาจเป็นบุคคลที่มีสัญชาติต่างประเทศซึ่งไม่ยอมรับเงินบาทของไทยหรือ เล็งเห็นว่าเงินบาทไม่มีเสถียรภาพ หากมีการกำหนดจำนวนเงินที่จองอากาศยานไว้เป็นประกันการชำระหนี้หรือจำนวนเงินขั้นสูงสุดที่ได้เอาอากาศยานนั้นตราไว้เป็นประกันการชำระหนี้ ก็จะไม่ยอมมาให้ยืมเงินไปลงทุนเพื่อมาซื้ออากาศยาน อันจะทักให้หาแหล่งกู้เงินได้ยากมากขึ้น ผลกระทบที่ตามมาในด้านกว้างก็คือจะไม่มีการขยายตัวของธุรกิจการบินไทย เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาธุรกิจการบินของไทยตามที่รัฐบาลมีนโยบายที่จะเปิดเสรีธุรกิจการบิน

#### 4.2.1.5 ผลของการจดทะเบียนจองอากาศยาน

ให้ถือว่า การจดทะเบียนจองอากาศยานตามกฎหมายพิเศษนี้ เป็นการจดทะเบียนตามความหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เหตุที่ต้องระบุไว้เช่นนี้ เพราะอากาศยานเป็นสิ่งหามทรัพย์ และการจองสิ่งหามทรัพย์ ตามมาตรา 703 (4) แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติไว้ว่า สิ่งหามทรัพย์อื่นๆ (หมายถึงสิ่งหามทรัพย์ประเภทอื่นนอกจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา 703 (1)-(3) นั้น) จะจองได้ต้องมีกฎหมายพิเศษอนุญาตให้จองได้โดยเฉพาะเท่านั้น จึงจำเป็นต้องบัญญัติไว้ให้ชัดเจนว่าการจดทะเบียนจองอากาศยานตามกฎหมายพิเศษนี้ ถือเป็นการจดทะเบียนเฉพาะการตามความหมายของมาตรา 703 (4) แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นอกจากนี้การจดทะเบียนจองตามกฎหมายพิเศษนี้ ยังต้องถือว่าเป็นการปฏิบัติตามแบบของการจอง ตามบทบัญญัติมาตรา 714 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่า "อันสัญญาจองนั้น ท่านว่าต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่" โดยถือว่าการจดทะเบียนจองอากาศยานตามกฎหมายพิเศษนี้เป็นการจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามความหมายของมาตรา 714 นี้และอาจมีการบัญญัติไว้ด้วยว่า อากาศยานที่อาจจองได้ตามบทบัญญัติของกฎหมายพิเศษนี้ห้ามมิให้ทำการจอง"

<sup>9</sup>ถาวร โภธิทอง, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ประกันด้วยบุคคลและทรัพย์, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2528), หน้า 49.

#### 4.2.2 ผลของการจ้างองอากาศยาน

##### 4.2.2.1 การจ้างองครอบเพียงใด

การจ้างองอากาศยานจะมีผลครอบคลุมไปถึงอะไหล่ด้วยสำหรับ นิยามของคำว่า "อะไหล่" ตามอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 10 (4) "อะไหล่ หมายความว่าถึงส่วนของ อากาศยาน กลจักร ใบพัด เครื่องวิทยุ อุปกรณ์ เครื่องใช้ เครื่องตกแต่ง ส่วนต่างๆ ของสิ่ง ที่กล่าวมาแล้วไว้ใดๆ และโดยทั่วไปสิ่งของอื่นใดที่มีลักษณะอย่างใดก็ตามที่รักษาไว้ เพื่อการติดตั้งใน อากาศยานแทนส่วนหรือสิ่งของที่เขาออกไป" จากนิยามดังกล่าว อะไหล่ จึงไม่รวมถึงเครื่องมือ เครื่องจักร หรือสิ่งอื่นใดซึ่งใช้ในสนามบิน ซึ่งไม่มุ่งหมายสำหรับใช้ติดตั้งกับอากาศยาน

นอกจากนี้ การนำเครื่องอะไหล่ที่คล้ายคลึงกันมาแทนเครื่อง อะไหล่เดิมสามารถทำได้โดยไม่กระทบต่อสิทธิเจ้าหนี้ อย่างไรก็ตามการจ้างองเฉพาะอะไหล่ อย่างเดียวโดยสภาพไม่สามารถทำได้ จะต้องทำการจ้างองอากาศยานเสียก่อน สิทธิจ้างองจึง จะมีผลครอบคลุมไปถึงอะไหล่ด้วย อย่างไรก็ตามการจ้างองจะครอบคลุมไปถึงอะไหล่เฉพาะ กรณี

- (ก) อะไหล่ที่นั้นยังคงเก็บรักษาอยู่ในสถานที่ที่ได้รับบุ และ
  - (ข) ได้มีประกาศสาธารณะแสดงไว้ ณ สถานที่ที่เก็บรักษา
- อะไหล่ ระบุถึงลักษณะของสิทธิ ชื่อและที่อยู่ของผู้ทรงสิทธิ และทะเบียนซึ่งได้บันทึกสิทธินั้นเพื่อ เป็นการบอกกล่าวว่าจะอะไหล่ที่นั้นมีภาระติดพันอยู่

##### 4.2.2.2 สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญา

เนื่องจากการจ้างองอากาศยาน เป็นการจ้างองตามความหมาย ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพียงแต่มีบทบัญญัติเพิ่มเติมขึ้นมา เป็นพิเศษเฉพาะในส่วน ที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่มีความเหมาะสมกับสภาพของการจ้างองอากาศยาน ประกอบกับบทบัญญัติของอนุสัญญาเจนีวา ไม่ได้บัญญัติใน เรื่องสิทธิหน้าที่ของคู่สัญญาไว้ เป็นพิเศษ ดังนั้นใน เรื่องสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญา จึงเป็นไปเป็นตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ โดยในกฎหมายพิเศษจะต้องมีบทบัญญัติหนึ่งที่มีใจความว่า "บทบัญญัติแห่งประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ให้ใช้บังคับแก่การจ้างองอากาศยานเท่าที่ไม่ขัด หรือแย้งกับบทบัญญัติ

ของกฎหมายพิเศษ"

อย่างไรก็ตาม ผู้รับจ้างอากาศยานจะได้รับการปฏิบัติก่อนเจ้าหน้าที่สามัญอื่น แต่อยู่ลำดับรองจากสิทธิเรียกร้องบางประการตามที่กำหนดในข้อ 4 ของอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ดังนี้

(ก) ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องชำระสำหรับการช่วยกู้อากาศยาน

หรือ

(ข) ค่าใช้จ่ายวิสามัญ ซึ่งขาดเสียมิได้สำหรับการรักษาอากาศยาน ซึ่ง ตามกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาที่การดำเนินงานช่วยกู้หรือรักษาได้สิ้นสุดลง ก่อให้เกิดสิทธิให้เรียกค่าภาระจากอากาศยาน สิทธินั้นจะยอมรับนับถือโดยรัฐผู้ทำสัญญา และจะได้รับการปฏิบัติก่อนสิทธิอื่นทั้งปวงในอากาศยาน

โดยสิทธิที่กล่าวมาข้างต้น จะได้รับการปฏิบัติตามลำดับกลับกันของวันที่เหตุอุบัติอันเป็นเหตุให้เกิดสิทธิดังกล่าว และสิทธิดังกล่าวอาจบันทึกไว้ในทะเบียนภายในสามเดือนนับตั้งแต่วันที่การช่วยกู้หรือการดำเนินงานรักษาได้สิ้นสุดลง

อย่างไรก็ตาม สิทธิดังกล่าวจะไม่ได้รับการยอมรับนับถือหลังจากครบกำหนดสามเดือนตามที่ระบุไว้ในวรรคก่อน เว้นแต่ภายในระยะเวลา

(ก) สิทธินั้นได้รับการบันทึกไว้ในทะเบียนตามวรรคก่อนแล้วและ

(ข) จำนวนเงินได้เป็นที่ตกลงแล้ว หรือการดำเนินคดีทางศาลในเรื่องสิทธิได้เริ่มต้นแล้วเท่าที่เกี่ยวกับการดำเนินคดีทางศาลนั้น กฎหมายที่ศาลชำระคดี จะกำหนดเหตุการณ์อันอาจอุบัติขึ้นซึ่ง เป็นเหตุให้ระยะเวลาสามเดือนอาจสะดุดหยุดลงหรืองดได้

#### 4.2.3 การบังคับจ้าง

อนุสัญญาเจนีวา ไม่ได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะในเรื่องของการบังคับจ้าง ดังนั้นการบังคับจ้างจึงเป็นไปตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งอาจเป็นการบังคับจ้างโดยการเอาทรัพย์สินจ้างหลุด หรือโดยการบังคับคดีขายทอดตลาดก็ตาม แต่ทั้งนี้หากการบังคับจ้างจะทำโดยการบังคับคดีขายทอดตลาดแล้ว จะต้องอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติข้อ 7 ถึงข้อ 10 ของอนุสัญญาเจนีวา อันได้แก่

(ก) การขายอากาศยานในการบังคับคดีจะกระทำมิได้ นอกจากเงินรายได้



จากการขายจะคุ้มกับสิทธิทั้งปวง ซึ่งจะได้รับการปฏิบัติก่อนสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ผู้บังคับคดี หรือนอกจากผู้ซื้อจะได้เตรียมการเข้ารับเอาสิทธินั้นแล้วโดยประการอื่น (เช่นขายโดยติด จานอง) ทั้งนี้สิทธิที่จะได้รับการปฏิบัติก่อนจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาเจนีวา และ ต้องได้เรียกร้องสิทธิต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีการขายอากาศยาน พนักงานเจ้าหน้าที่นั้น โดยปกติแล้วก็คือ ศาล

- (ข) วันและสถานที่ขายทอดตลาด จะต้องกำหนดขึ้นล่วงหน้าอย่างน้อยหก สัปดาห์
- (ค) เจ้าหนี้ผู้บังคับคดี จะต้องจัดสำเนาซึ่งรับรองความถูกต้องแล้วของ การบันทึกในทะเบียนเกี่ยวกับอากาศยานให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่
- (ง) เจ้าหนี้ผู้ทำการบังคับคดี จะต้องทำการประกาศสาธารณะเรื่องการ ขายทอดตลาด ณ สถานที่ที่อากาศยานได้จดทะเบียน การประกาศจะต้องเป็นไปตามวิธีการตาม กฎหมายของรัฐนั้น โดยจะต้องประกาศอย่างน้อยที่สุดหนึ่งเดือนก่อนวันขายทอดตลาด
- (จ) การประกาศขายทอดตลาด จะต้องบอกกล่าวไปยังเจ้าของอากาศยาน และบุคคลอื่นที่ปรากฏชื่อในทะเบียนว่ามีสิทธิเหนืออากาศยาน การบอกกล่าวจะต้องทำโดยทาง ไปรษณีย์ลงทะเบียน และถ้าเป็นไปได้ โดยทางไปรษณีย์อากาศ
- (ฉ) การขายทอดตลาดเครื่องอะไหล่จะทำได้ ถ้าทั้งราคาอากาศยานและ อะไหล่ไม่คุ้มกับสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ซึ่งจะได้รับการปฏิบัติก่อน

นอกเหนือจากที่บัญญัติในอนุสัญญาเจนีวา แล้ววิธีปฏิบัติในการบังคับคดีจะเป็น ไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ทั้งนี้ตามบทบัญญัติของข้อ 7(1) แห่งอนุสัญญา เจนีวา ซึ่งบัญญัติว่า "วิธีปฏิบัติในการดำเนินการขายอากาศยานในการบังคับคดีจะกำหนดโดย กฎหมายของรัฐ... ที่การขายเกิดขึ้น"

ประการสุดท้ายในส่วนของดอกเบี๋ยนั้น โดยหลัก มาตรา 715 (1) แห่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า "ทรัพย์สินซึ่งจานองย่อมเป็นประกันเพื่อการชำระหนี้กับ ทั้งค่าอุปกรณ์ต่อไปนี้ด้วย คือ (1) ดอกเบี๋ย....." นั่นคือทรัพย์สินจานองจะ เป็นประกันการชำระ หนี้ค่าอุปกรณ์ ประเภทดอกเบี๋ย โดยสามารถเรียกดอกเบี๋ยได้นับตั้งวันถึงกำหนดชำระ แต่ข้อ จากัดตามอนุสัญญาเจนีวา คือ ดอกเบี๋ยที่เจ้าหนี้จะสามารถเรียกร้องได้จะไม่คิดตั้งแต่วันที่ถึง กำหนดชำระ โดยจะคิดย้อนกลับ คือ ดอกเบี๋ยที่จะเรียกร้องได้ จะต้องไม่เกินดอกเบี๋ยที่เกิดขึ้น ในระหว่างสามปีก่อนการดำเนินการบังคับคดี รวมทั้งดอกเบี๋ยที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนิน

## การบังคับคดี

### 4.3 การใช้กฎหมายกับรูปแบบหลักประกันแบบอื่น

ในระหว่างที่ยังไม่มีการออกกฎหมายพิเศษมารองรับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในรูปของการจำนองกิติ หรือถึงแม้จะได้มีการออกกฎหมายพิเศษมารองรับการจำนองอากาศยานแล้ว แต่ผู้ประกอบการอาจพิจารณาเห็นว่า การใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในรูปของการจำนองอาจไม่ได้ประโยชน์เต็มตามที่ต้องการกิติ ก็ยังมีทางเลือกอื่นของการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ นั่นคือ

- (1) สัญญาเช่าอากาศยาน
- (2) สัญญาลีสซิ่งอากาศยาน

#### 4.3.1 สัญญาเช่าอากาศยาน

สัญญาเช่าอากาศยาน เรียกกันเป็นสากลว่า "Operating Lease" หลักประกันหนี้ในกรณีนี้ก็คือ ตัวอากาศยานที่เป็นวัตถุแห่งการเช่าเป็นหลักประกันแก่เจ้าหนี้ คือ ผู้ให้เช่า โดยที่อากาศยานยังเป็นกรรมสิทธิ์ของเจ้าหนี้ ในกรณีมีการผิดสัญญาหรือเลิกสัญญา เจ้าหนี้ในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์ย่อมใช้อำนาจแห่งกรรมสิทธิ์ติดตามเอาอากาศยานคืนจากผู้เช่าได้ (ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1336) สัญญาเช่าอากาศยานเป็นการเช่าทรัพย์สินโดยทั่วไป ซึ่งทั้งในประเทศอังกฤษ ประเทศฝรั่งเศส ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ใช้หลักกฎหมายแห่งเรื่องการเช่าทรัพย์สิน มาบังคับกับกรการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในรูปของสัญญาเช่าทรัพย์สิน ซึ่งในกรณีนี้ประเทศไทยก็สามารถใช้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 4 เรื่องเช่าทรัพย์สิน มาตรา 537-571 มาใช้บังคับกับการเช่าอากาศยานได้ โดยไม่ติดขัดในเรื่องปัญหากฎหมายแต่ประการใด

หากจะใช้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องเช่าทรัพย์สิน มาใช้บังคับกับสัญญาเช่าอากาศยานแล้ว ก็อาจกำหนดสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาแห่งสัญญาเช่าอากาศยานโดยสังเขปได้ดังนี้

(1) อากาศยานซึ่งเช่านั้น ผู้เช่าจะให้เช่าช่วง หรือโอนสิทธิของตนอันมีในอากาศยานให้แก่บุคคลภายนอกไม่ได้ ยกเว้นแต่จะจะได้ตกลงไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญาเช่า ถ้าผู้

เช่าประพจน์ฝ่าฝืน ผู้ให้เช่าจะบอกเลิกสัญญาเสียก็ได้ (มาตรา 544)

(2) ผู้ให้เช่าต้องส่งมอบอากาศยานในสภาพอันพร้อมแนมดีแล้ว (มาตรา 546) ถ้าผู้ให้เช่าฝ่าฝืน ผู้เช่ามีสิทธิบอกเลิกสัญญาเช่าได้ (มาตรา 548)

(3) ผู้ให้เช่ามีหน้าที่รับผิดชอบต่อความชำรุดบกพร่องของอากาศยานที่ให้เช่า ซึ่งเป็นเหตุให้เสื่อมราคาหรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์อันมุ่งจะใช้เป็นปกติ หรือประโยชน์ที่มุ่งหมายโดยสัญญาเช่า ไม่ว่าผู้ให้เช่าจะทราบถึงความชำรุดบกพร่องนั้นหรือไม่ (มาตรา 549 ประกอบกับมาตรา 472) อย่างไรก็ตามผู้ให้เช่าไม่ต้องรับผิดชอบเช่นนั้น หากผู้เช่าได้รู้หรือควรจะรู้ถึงความชำรุดบกพร่องในเวลาที่ส่งมอบอากาศยานที่เช่า และผู้เช่าได้รับมอบอากาศยานไว้โดยมิได้อิดเอื้อน (มาตรา 549 ประกอบกับมาตรา 473)

(4) ผู้ให้เช่าอาจจะขอยกเว้นความรับผิดว่าในสัญญาเช่าว่า ผู้ให้เช่าจะไม่รับผิดชอบต่อความชำรุดบกพร่องของอากาศยานที่ให้เช่า แต่ข้อสัญญานี้จะไม่คุ้มผู้ให้เช่าให้พ้นจากการต้องส่งเงินค่าเช่าคืน เว้นแต่จะได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่น อย่างไรก็ตาม ข้อสัญญาว่าจะไม่ต้องรับผิดชอบนั้นไม่อาจคุ้มความรับผิดของผู้ให้เช่าในผลของการอันผู้ให้เช่าได้กระทำไปเอง หรือผลแห่งข้อความจริงอันผู้ให้เช่าได้รู้อยู่แล้วและปกปิดเสีย (มาตรา 549 ประกอบกับมาตรา 483-485)

(5) ถ้าผู้เช่าต้องเสียค่าใช้จ่ายไปโดยความจำเป็นและสมควรเพื่อรักษาอากาศยาน ผู้ให้เช่าจะต้องชดเชยให้แก่ผู้เช่า เว้นแต่ค่าใช้จ่ายเพื่อบำรุงรักษาตามปกติและเพื่อซ่อมแซมเพียงเล็กน้อย (มาตรา 547)

(6) ผู้เช่าจะต้องส่งมอบอากาศยานที่เช่า เสนอแก่ที่วิญญูชนจะพึงส่งมอบทรัพย์สินของตนเอง และต้องบำรุงรักษาทั้งทำการซ่อมแซมเล็กน้อยด้วย (มาตรา 553)

(7) ผู้เช่าจะต้องไม่ใช้อากาศยานที่เช่าเพื่อการอย่างอื่นนอกจากการใช้กันตามประเพณีนิยมปกติ หรือนอกจากการดังที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่า (มาตรา 552)

(8) ผู้เช่าต้องยอมให้ผู้ให้เช่าหรือตัวแทนของผู้ให้เช่า เข้าตรวจสอบอากาศยานที่เช่าเป็นครั้งคราวในเวลาและระยะอันสมควร (มาตรา 555)

(9) ผู้เช่าต้องแจ้งให้ผู้ให้เช่าทราบโดยพลันกรณีดังต่อไปนี้

(ก) ถ้าอากาศยานที่เช่าชำรุดครุที่ผู้ให้เช่าจะต้องซ่อมแซม หรือ

(ข) ถ้าจะต้องจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อป้องกันอันตรายแก่อากาศยานที่เช่านั้น หรือ

(ค) ถ้าบุคคลภายนอกรุกกล้าเข้ามาในอากาศยานที่เช่าหรือเรียกอ้างสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งเหนืออากาศยานที่เช่า (มาตรา 557)

(10) ผู้เช่าจะทำการดัดแปลงหรือต่อเติมอากาศยานที่เช่าอย่างหนึ่งอย่างใดโดยมิ

ได้รับอนุญาตจากผู้ให้เช่าหาได้ไม่ (มาตรา 558) และเมื่อสัญญาเช่าได้เลิกหรือระงับลง ผู้เช่าต้องส่งคืนอากาศยานที่เช่าในสภาพอันซ่อมแซมดีแล้ว เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าอากาศยานที่เช่า นั้นมิได้ซ่อมแซมไว้ดีในขณะที่ยังมอบ (มาตรา 561)

(11) ผู้เช่าจะต้องรับผิดชอบความสูญหายหรือบุบสลายอย่างใดๆ อันเกิดขึ้นแก่อากาศยานที่เช่าเพราะความผิดของผู้เช่าเอง หรือของผู้เช่าช่วง แต่ผู้เช่าไม่ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือบุบสลายอันเกิดแต่การรั่วอากาศยานที่เช่าในขณะที่ยังมอบ (มาตรา 550)

สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาดังกล่าวไว้โดยสังเขปนี้ตลอดจนบทบัญญัติอื่นๆ ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนที่เกี่ยวกับการเช่าทรัพย์สินจะบังคับสัญญาเช่าอากาศยานเว้นเสียแต่คู่สัญญาจะตกลงไว้เป็นประการอื่น

#### 4.3.2 สัญญาเช่าอากาศยาน

สัญญาเช่าอากาศยาน รู้จักกันเป็นสากลว่า "Finance Lease" หลักประกันหนึ่งในกรณีนี้ก็คือตัวอากาศยานที่เป็นวัตถุแห่งสัญญาเช่าซึ่งเป็นหลักประกันให้แก่เจ้าหนี้ คือผู้ให้เช่า โดยที่อากาศยานยังเป็นกรรมสิทธิ์ของเจ้าหนี้ ในกรณีมีการผิดสัญญา หรือเลิกสัญญา เจ้าหนี้ในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์ ย่อมมีอำนาจแห่งกรรมสิทธิ์ติดตามเอาอากาศยานคืนจากผู้เช่าได้ (ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1336) แต่ทั้งนี้สัญญาเช่าอากาศยานจะมีความแตกต่างกับสัญญาเช่าอากาศยาน ทั้งในเรื่องของเจตนารมณ์ของคู่สัญญาในการเช่าทรัพย์สิน และในเรื่องของรูปแบบ ข้อกำหนด และผลบังคับของสัญญาเช่า ซึ่งได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 กล่าวโดยเฉพาะคือ

(1) ในสัญญาเช่าอากาศยาน ผู้ให้เช่าจะมีตัวอากาศยานอยู่ในความครอบครองอยู่แล้ว แต่ในสัญญาเช่าอากาศยาน ผู้ให้เช่าไม่มีตัวอากาศยานอยู่ในความครอบครอง แต่ผู้ให้เช่าไปจัดหาอากาศยาน (ลาที่ผู้เช่าได้คัดเลือกไว้) จากผู้ผลิตหรือผู้จำหน่ายเพื่อนำมาให้ผู้เช่าเช่าตามสัญญาเช่าที่กำหนดไว้แล้ว

(2) ในสัญญาเช่าอากาศยาน ผู้ให้เช่าคาดหมายที่จะได้รับค่าเช่าตลอดระยะเวลาการเช่า และคาดหมายที่จะได้รับอากาศยานที่เช่าคืนเมื่อสิ้นสุดอายุการเช่า แต่ในสัญญาเช่าอากาศยาน ผู้ให้เช่าคาดหมายที่จะได้รับต้นทุนในการไปจัดหาอากาศยานมาให้เช่าตามสัญญาเช่าคืน พร้อมด้วยกำไรที่คาดว่าจะได้รับจากการให้เช่าตลอดอายุสัญญาเช่า โดยผู้ให้เช่าไม่ได้คาดหมายที่จะได้รับอากาศยานที่ให้เช่าคืน เพราะเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าแล้ว มูลค่าของอากาศยานตามที่ปรากฏในบัญชีของผู้ให้เช่าจะเป็นเพียง "ซากทรัพย์สิน" เท่านั้น

(3) ในสัญญาเช่าอากาศยาน ผู้ให้เช่ามีหน้าที่รับผิดชอบต่อความชำรุดบกพร่องของอากาศยานที่ให้เช่า ยกเว้นแต่กรณีการบำรุงรักษาตามปกติและการซ่อมแซมเล็กน้อยเท่านั้นที่เป็นหน้าที่ของผู้เช่า แต่ในสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน ผู้เช่ามีหน้าที่รับผิดชอบต่อการบำรุงรักษาซ่อมแซมอากาศยานที่เช่า เสมอไม่ว่าจะเป็นการซ่อมแซมเล็กน้อย หรือซ่อมแซมใหญ่

(4) ในสัญญาเช่าอากาศยาน ผู้ให้เช่ามักเป็นผู้เอาประกันภัยอากาศยาน แต่ในสัญญาลีสซิ่งอากาศยานผู้เช่ามีหน้าที่เอาประกันภัยอากาศยานตลอดอายุสัญญาลีสซิ่ง โดยระบุให้ผู้เช่าเป็นผู้รับประโยชน์ตามสัญญาประกันภัย

(5) ในสัญญาเช่าอากาศยาน อายุของสัญญาเช่ามักกำหนดเป็นระยะเวลาสั้น โดยผู้ให้เช่าคาดหมายที่จะให้เช่าหลายๆ ครั้งตลอดอายุการใช้งานของอากาศยาน และผู้ให้เช่าจะได้ต้นทุนราคาอากาศยานคืนพร้อมกำไรก็โดยการให้เช่าหลายครั้ง แต่ในสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน อายุของสัญญาลีสซิ่งมักกำหนดให้มีอายุเท่ากับอายุการใช้งานของอากาศยาน หรือประมาณ 80% ของอายุการใช้งานของอากาศยานตามที่ผู้ผลิตได้รับรอง เพราะผู้ให้เช่าคาดหมายจะได้ต้นทุนราคาอากาศยานและกำไรคืนจากการให้เช่าเพียงครั้งเดียว

(6) ในสัญญาเช่าอากาศยานผู้เช่าจะบอกเลิกสัญญาเช่าเมื่อใดก็ได้ แต่ในสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน ด้วยเหตุที่ผู้ให้เช่าคาดหมายที่จะได้คืนต้นทุนอากาศยานและกำไรจากการให้เช่าลีสซิ่งอากาศยานเพียงครั้งเดียว และโดยเฉพาะอย่างยิ่งไม่ได้คาดหมายว่าจะได้อากาศยานคืนเมื่อสิ้นสุดอายุของสัญญาลีสซิ่ง ดังนั้นในสัญญาลีสซิ่งอากาศยานผู้เช่าจะบอกเลิกสัญญาก่อนหมดอายุสัญญาลีสซิ่งไม่ได้ และในสัญญาลีสซิ่งมักกำหนดเบี้ยปรับในกรณีที่ผู้เช่าบอกเลิกสัญญาก่อนกำหนด โดยกำหนดให้ผู้เช่าต้องจ่ายเบี้ยปรับเป็นค่าเสียหายให้แก่ผู้ให้เช่าซึ่งมักกำหนดให้เป็นจำนวนสูงมากพอที่ผู้ให้เช่าจะได้คืนต้นทุนและกำไรที่ควรจะได้รับตลอดอายุสัญญาลีสซิ่ง หากได้มีการบอกเลิกสัญญาก่อนกำหนด

(7) ในสัญญาเช่าอากาศยาน เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าผู้ให้เช่าคาดหมายที่จะได้อากาศยานที่ให้เช่าคืน ซึ่งผู้เช่ามีหน้าที่ส่งคืนอากาศยานให้แก่ผู้ให้เช่าในสภาพอันซ่อมแซมดีแล้ว แต่ในสัญญาลีสซิ่ง เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาลีสซิ่งผู้เช่าไม่ได้คาดหมายว่าจะได้รับอากาศยานที่ให้เช่าคืน ในทางตรงกันข้าม จะมีข้อสัญญาลีสซิ่งกำหนดให้ทางเลือกแก่ผู้เช่าว่า เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาลีสซิ่งผู้เช่ามีสิทธิเลือกซื้ออากาศยานที่เช่าในราคาที่กำหนดไว้ล่วงหน้า หรือผู้เช่ามีสิทธิเลือกต่ออายุสัญญาต่อไปโดยจ่ายค่าเช่าในราคาที่กำหนด ซึ่งทั้งราคาซื้ออากาศยานและราคาเช่าเช่าใหม่จะกำหนดไว้เป็นราคาที่ต่ำมาก (เนื่องจากเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาลีสซิ่งผู้ให้เช่าจะได้ต้นทุนราคาอากาศยานคืนเรียบร้อยแล้ว และมูลค่าของอากาศยานที่ปรากฏในบัญชีของผู้ให้เช่าจะเป็นเพียงซากทรัพย์) อย่างไรก็ตามหากผู้เช่าไม่ใช้สิทธิเลือกซื้ออากาศยาน หรือเลือกเช่า

อากาศยานต่อไป ผู้เช่าจึงจะมีหน้าที่ส่งคืนอากาศยานให้แก่ผู้ให้เช่าในสภาพอันซ่อมแซมดีแล้ว

จากลักษณะเฉพาะของสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน ซึ่งแตกต่างอย่างมากกับสัญญาเช่าอากาศยาน ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น ทั้งในแง่ของเจตนารมณ์ของคู่สัญญาในการเช่าทาสัญญา ข้อกำหนดในเรื่องสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญา และผลบังคับของสัญญา จึงมีแนวทางการตีความหมายบังคับกับสัญญาลีสซิ่งอากาศยานได้ดังนี้

#### 4.3.2.1 มาตรการเฉพาะการ

ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่จะใช้บังคับกับสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน หากจะนำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องเช่าทรัพย์สิน มาปรับใช้กับสัญญาลีสซิ่งอากาศยานในฐานะเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง ก็อาจทำให้เกิดความไม่ยุติธรรมแก่คู่สัญญาลีสซิ่งได้ เนื่องจากแนวคิด (Concept) ของสัญญาลีสซิ่งอากาศยานแตกต่างกับแนวคิดของสัญญาเช่าอากาศยาน ซึ่งแนวคิดหนึ่งของสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน คือ ต้องการคุ้มครองความเสี่ยงภัยของเจ้าหนี้ในฐานะผู้ให้เช่า เพื่อที่จะพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจลีสซิ่ง นอกจากนี้เจตนารมณ์ในการเช่าทาสัญญาของคู่สัญญาลีสซิ่งอากาศยาน ยังแตกต่างกันกับเจตนารมณ์ในการเช่าทาสัญญาเช่าอากาศยาน ตัวอย่างเช่น เจตนารมณ์ของผู้ให้เช่าตามสัญญาเช่าอากาศยานนั้น ต้องการเพียงค่าเช่าตลอดอายุการเช่า และต้องการได้อากาศยานที่เช่าคืนเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่า ดังนั้น ในกรณีมีการผิดสัญญาเช่าอากาศยาน ความเสี่ยงภัยของผู้ให้เช่าในสัญญาเช่าอากาศยาน จึงมีเพียง "การได้อากาศยานคืนรวมทั้งค่าเช่าที่ค้างชำระกับดอกเบี้ยจากการผิดนัดชำระหนี้" เท่านั้น แต่ในสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน ครอบคลุมแล้วผู้ให้เช่า (ซึ่งอาจเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจลีสซิ่งหรือสถาบันการเงิน) จะไม่มีอากาศยานลีสซิ่งที่ลีสซิ่งอยู่ในความครอบครอง และจะไม่ไปทำการจัดหาอากาศยานมาไว้ในครอบครองหากไม่มีผู้เช่า ซึ่งผู้เช่าเป็นผู้ไปคัดเลือกอากาศยานจากผู้ผลิตหรือจำหน่าย และมาติดต่อขอสินเชื่อจากผู้ให้เช่าในรูปแบบของสัญญาลีสซิ่ง โดยขอให้ผู้ให้เช่าไปจัดหาอากาศยานลีสซิ่งที่ผู้เช่าได้คัดเลือกไว้มาให้ผู้เช่าเช่าตามสัญญาลีสซิ่งที่ได้ทำไว้ ดังนั้นเจตนารมณ์ของผู้ให้เช่าในสัญญาลีสซิ่งคือ ต้องการได้ต้นทุนในการจัดหาอากาศยานคืน พร้อมได้กำไรอันพึงได้จากการให้ลีสซิ่งแก่ผู้เช่าเพียงรายเดียวเป็นการเฉพาะเจาะจง ดังนั้นความเสี่ยงภัยของผู้ให้เช่าในสัญญาลีสซิ่งจึงไม่ใช่ "การได้อากาศยานที่ลีสซิ่งคืน และการได้ค่าเช่าที่ค้างชำระ" แต่ความเสี่ยงของผู้ให้เช่าในสัญญาลีสซิ่งคือ "การได้ราคาต้นทุนในการจัดหาอากาศยานคืน พร้อมกับกำไรที่พึงได้รับจากการให้เช่าตลอดอายุสัญญาลีสซิ่ง"

และดอกเบ็ญจากการผัดสนั้ชระหนึ่"

ดั่งนั้นหากมีการผัดสนั้ชระหนึ่ แต่ศาลกลับนำหลักกฎหมายเรื่องการเช่าทรัพย์สินที่เช่า มาปรับใช้กับสนั้ชระหนึ่ ผลที่จะได้คือ ศาลอาจพิพากษาให้ผู้เช่าส่งคืนอากาศยานที่เช่า พร้อมกับชำระค่าเช่าที่ค้างชำระกับดอกเบ็ญผัดสนั้ชระหนึ่ ซึ่งจะไม่ตรงตามเจตนารมณ์ของผู้ให้เช่า ที่ต้องการได้ต้นทุนอากาศยานคืน พร้อมกับกำไรที่พึงได้จากการให้เช่าตลอดอายุสนั้ชระหนึ่ ซึ่ง การได้อากาศยานคืนจึงไม่ใช่ทางเยียวยาความเสียหายของผู้ให้เช่าตามสนั้ชระหนึ่ โดยยังไม่สามารถทำให้ความเสี่ยงภัยของผู้ให้เช่าหมดสิ้นไปได้ ตรีบาใดที่อากาศยานที่ได้คืนมายังไม่สามารถขายไป หรือไม่สามารถหาผู้อื่นเช่าต่อไปได้ ความเสียหายของผู้ให้เช่าคือราคาต้นทุนอากาศยานยังคงจมอยู่กับอากาศยานที่ได้คืนมา และความเสียหายจะเห็นชัดขึ้นหากการที่ผู้ให้เช่าไปจัดหาอากาศยานมานั้น ทำโดยการไปกู้เงินผู้อื่นมาซื้ออากาศยานจากผู้ผลิตอีกทอดหนึ่ง

ดั่งนั้น ในระหว่างที่ยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเรื่องมาปรับใช้กับสนั้ชระหนึ่ แนวทางการใช้กฎหมายที่มีอยู่ให้ได้ประสิทธิผล คือ ถือว่าสนั้ชระหนึ่เป็นสนั้ชระหนึ่หนึ่ง นอกเหนือจากที่ระบุไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 และบังคับการตามหลักที่ระบุว่าด้วยสนั้ชระหนึ่เป็นเสรีภาพในการสนั้ชระหนึ่ ตรีบาใดที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ข้อตกลงในสนั้ชระหนึ่อากาศยานย่อมมาปรับใช้ได้ และในการพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับสนั้ชระหนึ่อากาศยาน ศาลก็ควรที่จะพิจารณาพิพากษาให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของคู่สนั้ชระหนึ่ และแนวคิดของสนั้ชระหนึ่ดั่งกล่าวข้างต้น

#### 4.3.2.2 มาตรการในการมีและใช้บังคับกฎหมายเฉพาะ เรื่องสนั้ชระหนึ่

ในปัจจุบันสนั้ชระหนึ่อากาศยานยังไม่มีความหมายเฉพาะใดๆ มาปรับใช้กับการทำสนั้ชระหนึ่ และผลบังคับของสนั้ชระหนึ่ คงมีความคลุมเฉพาะในกรณีผู้ให้เช่าเป็นสถาบันการเงินก็จะมีผลกระทบต่อเงื่อนไขการทางธุรกิจสนั้ชระหนึ่ของสถาบันการเงินเท่านั้น หากจะมีการออกกฎหมายเฉพาะมาปรับใช้กับสนั้ชระหนึ่กฎหมายเฉพาะนั้นจะต้องกำหนดเงื่อนไขให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์และแนวความคิดของสนั้ชระหนึ่ดั่งที่กล่าวมาแล้ว อีกทั้งการใช้กฎหมายเรื่องสนั้ชระหนึ่ก็ต้องให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันด้วย

ทั้งนี้ สำหรับกฎหมายที่ควบคุมสถาบันการเงินในการประกอบกิจการให้สนั้ชระหนึ่ทรัพย์สิน

คือ ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง "เงื่อนไขการอนุญาตให้บริษัทเงินทุนประกอบกิจการให้เช่าทรัพย์สินแบบลีสซิ่ง" ลงวันที่ 6 ธันวาคม 2534 ซึ่งเมื่อพิจารณาเนื้อหาของเงื่อนไขในประกาศฉบับนี้ จะเห็นได้ว่าทางกระทรวงการคลังยังได้ยอมรับถึงแนวคิด (Concept) และลักษณะเฉพาะของสัญญาลีสซิ่งซึ่งมีความแตกต่างจากสัญญาเช่าทรัพย์สินธรรมดา สำหรับเงื่อนไขบางประการตามประกาศดังกล่าวที่นำพิจารณามีดังนี้

(1) ความหมายของคำว่า "สัญญาลีสซิ่ง" หมายความว่า การให้เช่าทรัพย์สินที่ผู้ให้เช่าจัดหามาจากผู้ผลิตหรือผู้จำหน่าย หรือทรัพย์สินซึ่งยึดได้จากผู้เช่ารายอื่นเพื่อให้ผู้เช่าได้ใช้ประโยชน์ในกิจการอุตสาหกรรม เกษตรกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการบริการอย่างอื่นเป็นทางค้าปกติ โดยผู้เช่ามีหน้าที่ต้องบำรุงรักษาและซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่า ทั้งนี้ผู้เช่าจะบอกเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดเพียงฝ่ายเดียวไม่ได้ แต่ผู้เช่ามีสิทธิที่จะซื้อหรือเช่าทรัพย์สินนั้นต่อไปในราคาหรือค่าเช่าที่ได้กำหนด (ประกาศฯ ข้อ 1)

(2) สัญญาลีสซิ่งต้องทำเป็นหนังสือและมีข้อกำหนดว่า ผู้เช่าเพียงฝ่ายเดียวจะบอกเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดไม่ได้ (ข้อ 5(1))

(3) ราคาค่าเช่าตามสัญญาลีสซิ่งต้องไม่เกินเงินลงทุนในทรัพย์สินและผลประโยชน์ที่บริษัทเงินทุนเรียกเก็บ (ข้อ 5(2))

(4) กำหนดระยะเวลาในการให้ลีสซิ่ง ต้องมีกำหนดระยะเวลาการให้ลีสซิ่งทรัพย์สินตั้งแต่สามปีขึ้นไปแต่ต้องไม่เกินอายุการใช้งานของทรัพย์สินที่ผู้ผลิตทรัพย์สินนั้นรับรองหรือกำหนดไม่เกินสิบปีแล้วแต่ระยะเวลาใดจะน้อยกว่า เว้นแต่ทรัพย์สินที่ให้ลีสซิ่งเป็นทรัพย์สินที่ยึดมาจากผู้เช่ารายอื่นกำหนดระยะเวลาในการให้ลีสซิ่งอาจจะไม่ถึงสามปีก็ได้ (ข้อ 5(3))

(5) ต้องจัดให้มีการประกันภัยทรัพย์สินที่ให้ลีสซิ่งเต็มมูลค่าของทรัพย์สินนั้น โดยบริษัทเงินทุน(ผู้ให้เช่า) เป็นผู้รับประกันภัยตลอดอายุสัญญาลีสซิ่ง (ข้อ 5(6))

(6) เมื่อสิ้นสุดสัญญาลีสซิ่ง หากผู้เช่าใช้สิทธิในการซื้อทรัพย์สินที่ลีสซิ่งและได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินครบถ้วนตามสัญญาลีสซิ่งแล้ว บริษัทเงินทุน(ผู้ให้เช่า) ต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินให้แก่ผู้เช่าโดยพลัน (ข้อ 5(12))

(7) ห้ามมิให้บริษัทเงินทุนกระทำการจัดหาทรัพย์สินโดยที่ยังไม่ได้ตกลงทำสัญญาลีสซิ่งทรัพย์สินนั้นต่อผู้ใด หรือจัดหาทรัพย์สินในราคาที่สูงกว่าราคาตลาด หรือสูงกว่าราคาต่ำสุดที่พึงจัดหาได้ (ข้อ 7(2))

(8) ห้ามมิให้บริษัทเงินทุนให้ลีสซิ่งทรัพย์สินที่ผ่านการใช้งานมาแล้ว ไม่ว่าทรัพย์สินดังกล่าวจะได้รับการปรับปรุงให้มีลักษณะคล้ายของใหม่หรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้วันแต่จะเป็นทรัพย์สินที่ยึดมาจากผู้เช่ารายอื่นของบริษัทเงินทุนนั้น หรือเป็นทรัพย์สินที่ให้ลีสซิ่งอันเนื่องมาจากการต่อ



อายุสัญญาสิทธิซึ่ง (ข้อ 7(5))

(9) ห้ามมิให้บริษัทเงินทุนยินยอมให้ผู้เช่าเพียงฝ่ายเดียวบอกเลิกสัญญาสิทธิซึ่งก่อนครบกำหนด (ข้อ 7(6))

จากเงื่อนงำบางประการของประกาศกระทรวงการคลังที่กล่าวมาโดยสังเขปข้างต้น จึงอาจใช้เป็นข้อพิจารณาในการเสนอให้มีกฎหมายเฉพาะเพื่อให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ แนวคิด และประเพณีปฏิบัติเรื่องสัญญาสิทธิซึ่งอากาศยานได้

#### 4.3.2.3 มาตรการหลังการมีกฎหมายเฉพาะเรื่องสัญญาสิทธิซึ่ง

หากได้มีกฎหมายเฉพาะเรื่องสัญญาสิทธิซึ่งแล้ว การใช้กฎหมายกับสัญญาสิทธิซึ่งอากาศยาน ก็ต้องปรับใช้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นให้ถูกต้องตรงกับเจตนารมณ์ หรือวัตถุประสงค์ของกฎหมาย (Ratio Legis)<sup>10</sup> ในเรื่องสัญญาสิทธิซึ่งเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่สัญญาแห่งสัญญาสิทธิซึ่งอากาศยาน ทั้งนี้ยังต้องพิจารณาถึงข้อตกลงในสัญญาสิทธิซึ่งอากาศยานประกอบการบังคับใช้กฎหมายด้วย นั่นคือใช้กฎหมายที่บัญญัติขึ้น (ตามที่กล่าวในข้อ 4.3.2.2) ให้ถูกต้องตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ประกอบกับการใช้กฎหมายตามหลักทั่วไปว่าด้วยสัญญา และตามความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนาของคู่สัญญาประกอบกัน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>10</sup>เรื่องเดียวกัน, หน้า 61.