

การบังคับชำระหนี้จากสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน

นางสาว สรัลนุช สติรเจริญทรัพย์

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2545


ISBN 974-17-9766-4

ลิขสิทธิ์ของ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

I20830194

ENFORCEMENT AGAINST AIRCRAFT FINANCE

Miss Saralnuch Sathiracharoensap



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2002

ISBN 974-17-9766-4

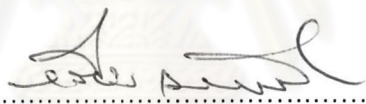
หัวข้อวิทยานิพนธ์ การบังคับชำระหนี้จากสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน  
โดย นางสาวสร้อยลนุช สติระเจริญทรัพย์  
สาขาวิชา นิติศาสตร์  
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ไพฑูรย์ คงสมบุญ  
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม อาจารย์สมชาย พิพุทธวัฒน์

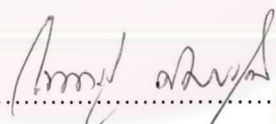
---


คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง  
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท


  
..... คณบดีคณะนิติศาสตร์  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์นิติพันธุ์ เชื้อบุญชัย)


คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

  
..... ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์สำเริง เมฆเกรียงไกร)

  
..... อาจารย์ที่ปรึกษา  
(รองศาสตราจารย์ไพฑูรย์ คงสมบุญ)

  
..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม  
(อาจารย์สมชาย พิพุทธวัฒน์)

  
..... กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์อรพรรณ พันธุ์พัฒนา)

  
..... กรรมการ  
(อาจารย์นพดล อินทรลิบ)

สร้อย นุช สติระเจริญทรัพย์ : การบังคับชำระหนี้จากสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน  
(ENFORCEMENT AGAINST AIRCRAFT FINANCE)

อ.ที่ปรึกษา : รศ.ไพฑูริย์ คงสมบูรณ์, อ.ที่ปรึกษาร่วม : อ.สมชาย พิพิธวัฒน์, 257 หน้า.  
ISBN 974-17-9766-4

การจัดหาอากาศยานเพื่อใช้ในกิจการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศไทย ในปัจจุบันทำโดยวิธี การขอสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานจากสถาบันการเงิน บริษัทหลักทรัพย์ หรือผู้ผลิตอากาศยานซึ่งเกือบทั้งหมด เป็นนิติบุคคลต่างประเทศ โดยการทำธุรกรรมประเภท Asset-Based Financing ในรูปแบบของ "สัญญาลิสซิ่ง" ซึ่งนิยมทำมากที่สุด ในการพิจารณาค่าขอสินเชื่อ ผู้ให้สินเชื่อจะให้ความสำคัญต่อความสามารถในการบังคับ ชำระหนี้โดยการกลับเข้าครอบครองอากาศยานเมื่อมีการผิดนัดโดยลูกหนี้เกิดขึ้นมากที่สุด แต่บทบัญญัติ กฎหมายไทยที่ใช้บังคับในปัจจุบันมีข้อขัดข้องหลายประการซึ่งไม่เอื้อประโยชน์ต่อเจ้าหนี้ตามสัญญาสินเชื่อเพื่อ การจัดหาอากาศยานที่จะบังคับชำระหนี้โดยการกลับเข้าครอบครองอากาศยานเมื่อลูกหนี้ผิดนัด ดังนั้น จึงเป็น อุปสรรคต่อการขอสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศของไทยและส่งผล กระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของประเทศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น ต่อเจ้าหนี้ผู้ให้สินเชื่อในการบังคับชำระหนี้โดยการกลับเข้าครอบครองอากาศยานในประเทศต่าง ๆ รวมทั้ง ประเทศไทย พบว่าปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวมีผลให้เจ้าหนี้ผู้ให้สินเชื่อพิจารณาที่จะไม่อนุมัติสินเชื่อ หรือหาก อนุมัติก็จะคำนวณค่าความเสี่ยงไว้ในมูลค่าของธุรกรรม ทำให้ต้นทุนในการจัดหาอากาศยานของผู้ประกอบ กิจการสูงขึ้น การทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ใช้วิธีวิจัยเอกสารโดยการรวบรวมข้อมูลจาก หนังสือ บทความ วิทยานิพนธ์ เอกสารต่าง ๆ และข้อมูลจากกรมการขนส่งทางอากาศ โดยมีขอบเขตในการศึกษาวิจัยเฉพาะ ปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหนี้ตามสัญญาสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานในการบังคับชำระหนี้โดยการ กลับเข้าครอบครองอากาศยานในประเทศไทย เพื่อประกอบการนำเสนอมาตรการในการบังคับชำระหนี้โดยการ กลับเข้าครอบครองอากาศยานของเจ้าหนี้ภายใต้บทบัญญัติกฎหมายไทยที่ใช้บังคับในปัจจุบัน ผลจากการ ศึกษาวิจัยพบว่า การดำเนินการบังคับชำระหนี้ภายใต้บทบัญญัติกฎหมายไทยดังกล่าวยังไม่เอื้อประโยชน์ต่อ เจ้าหนี้เพียงพอ จึงเสนอแนะให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 เพื่อให้เกิดผลดีต่อ ทั้งผู้ให้สินเชื่อที่จะมีบทบัญญัติกฎหมายที่เอื้อประโยชน์ต่อการบังคับชำระหนี้โดยการกลับเข้าครอบครอง อากาศยานที่แน่นอน และในด้านผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศของไทยที่จะได้รับอนุมัติสินเชื่อเพื่อการจัด หาอากาศยานในต้นทุนที่ต่ำลง

สาขาวิชา ..... นิติศาสตร์ ..... ลายมือชื่อนิสิต ..... *สร้อย นุช สติระเจริญทรัพย์*  
ปีการศึกษา ..... 2545 ..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา ..... *ไพฑูริย์ คงสมบูรณ์*  
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ..... *สมชาย พิพิธวัฒน์*

##4286131034 : MAJOR LAWS

KEY WORDS : AIRCRAFT FINANCE

SARALNUCH SATHIRACHAROENSAP : ENFORCEMENT AGAINST AIRCRAFT FINANCE .

THESIS ADVISOR : ASSOC.PROF. PAITON KONGSOMBOON, THESIS COADVISOR :

SOMCHAI PIPUTVAT. 257 PP. ISBN 974-17-9766-4

At present, to procure an aircraft for the operation of Thai air carriers is created by means of "Aircraft Finance", which is one of the "Asset-Based Financing" transaction, provide by the financial institutions, leasing companies, or aircraft manufacturers, that almost are foreign enterprises, in the forms of leasing contract is the most well-known. In a consideration of the aircraft finance approval, the considerable attention is paid on the possibility of enforcement in the forms of repossession of an aircraft in case of default of the debtor. However, the current relevant laws have many obstacles that are disfavour of the creditor in the aircraft finance contract for the enforcement by aircraft repossession in case of default of the debtor. Therefore, this leads to an obstacle for obtain the aircraft finance approval of Thai air carriers and also affects the development of the national air transportation industry.

This thesis focuses on a study and analysis on the problems and obstacles of the creditors that provide aircraft finance regarding the enforcement in the forms of aircraft repossession in several countries, as well as in Thailand. It is obviously found that such problems and obstacles bring about the disapproval of aircraft finance or the provision of risk assessment in the transaction value, these will cause a number of cost in aircraft procurement. This thesis is based on a documentary research gathering information from textbooks, articles, thesis and the documents derived from Department of Civil Aviation. The scope of thesis is to research merely the problems and obstacles of the creditors of aircraft finance contract in case of enforcement by aircraft repossession and, subsequently, to propose the appropriate measure for aircraft repossession in accordance with current Thai laws. The consequence stemming from the research is the fact that the aforesaid enforcement in accordance with Thai laws favor the creditors inadequately. It is suggested that Thailand is supposed to be a contractual party of the "Cape Town Convention, 2001" in order to apply the specific provision that is favor of the enforcement in the forms of aircraft repossession and to lower the cost of aircraft procurement of Thai air carriers.

Field of study ..... Laws ..... Student's signature..... *Saralnuch Sathiracharoensap*

Academic year ..... 2545 ..... Advisor's signature..... *P. Kongsomboon*

Coadvisor's signature ..... *S. Piputvat*

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความช่วยเหลืออย่างดียิ่งของคณาจารย์หลายท่าน ซึ่งผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ท่านรองศาสตราจารย์สำเริง เมฆเกรียงไกร คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งได้สละเวลาให้เกียรติรับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ไพฑูริย์ คงสมบุญ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่กรุณาสละเวลารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาแก่ผู้เขียน โดยได้กรุณาให้คำแนะนำในการเขียน การแก้ไขปรับปรุงเนื้อหา และตรวจสอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้อย่างใกล้ชิด ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์สมชาย พิพิธวัฒน์ นักวิชาการขนส่ง 8 ว. รักษาการตำแหน่งเลขานุการกรม กรมการขนส่งทางอากาศ ผู้บังคับบัญชาของผู้เขียน ซึ่งได้ให้ความกรุณาสละเวลารับเป็นที่อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม และให้คำชี้แนะ ข้อคิดเห็น และคำปรึกษาต่าง ๆ ตลอดจนการตรวจและแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ทั้งได้อนุเคราะห์เอื้อเพื่อจัดหาและแนะนำเอกสารอ้างอิงทั้งภาษาไทยและต่างประเทศเพื่อใช้ประกอบการเขียนวิทยานิพนธ์ รวมถึงเป็นกำลังใจในการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มาตั้งแต่ต้น ขอขอบพระคุณท่านรองศาสตราจารย์อรพรรณ พันธ์พัฒนา คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และท่านอาจารย์นพดล อินทรลิม แห่งสำนักกฎหมาย บริษัท ไวท์ แอนด์ เคส (ประเทศไทย) จำกัด ที่ได้กรุณาสละเวลารับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และได้ให้ข้อเสนอแนะประกอบการแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอขอบคุณคุณประเสริฐ บ่อมบ้องศึก อดีตนิติกร กลุ่มนิติการ กรมการขนส่งทางอากาศ ที่ได้อนุเคราะห์เอื้อเพื่อและให้คำแนะนำด้านเอกสารและหนังสืออ้างอิงประกอบวิทยานิพนธ์ตลอดมา ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางอากาศทุกท่าน ที่ได้เอื้อเพื่อข้อมูลประกอบการวิจัย และขอบคุณนิติกร และเจ้าหน้าที่กลุ่มงานนิติการทุกท่านที่เป็นกำลังใจและคอยสอบถามความคืบหน้าของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มาโดยตลอด และขอกราบขอบพระคุณคุณพรพล วัฒนาศิริสมบัติ ผู้อนุเคราะห์ทุนการศึกษาแก่ผู้เขียน

ขอบคุณเพื่อน ๆ ทุกคน อาทิ โย ออ และคนอื่น ๆ ซึ่งไม่อาจกล่าวนามได้ทั้งหมด ที่ให้คำแนะนำในเรื่องรูปแบบและขั้นตอนต่าง ๆ ในการทำวิทยานิพนธ์ ขอขอบคุณ ที่กรุณาช่วยแปลเนื้อหาและบทความภาษาอังกฤษ ขอขอบคุณเพื่อนทุกคนรวมทั้งคุณมานิศา อิศระ และพี่น้องที่คริสต์จักรในกรุงเทพฯ ที่เป็นกำลังใจและหมั่นคอยถามถึงความคืบหน้าของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มาตั้งแต่ต้น กราบขอบพระคุณบิดา มารดา พี่สาวและน้องชายทุกคนในครอบครัว ซึ่งคอยช่วยเหลือในทุกด้านและเป็นกำลังใจให้ผู้เขียนมีความมานะพยายามในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ตลอดมา และทำที่สุดขอบคุณ “พระเจ้า” ที่ประทานสติปัญญา กำลังกาย และกำลังใจที่ทำให้ผู้เขียนจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จและจบการศึกษาได้ในที่สุด สำหรับข้อบกพร่องทั้งหมดของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอรับไว้แต่เพียงผู้เดียว.

# สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย .....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ .....	จ
กิตติกรรมประกาศ .....	ฉ
สารบัญ .....	ช
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	
1.1 ความเป็นมาและสำคัญของปัญหา .....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย .....	5
1.3 วิธีการวิจัยและขอบเขตของการวิจัย .....	5
1.4 สมมติฐานของการวิจัย .....	6
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ .....	6
<b>บทที่ 2 การประกอบกิจการขนส่งทางอากาศและวิธีการจัดหาอากาศยานของผู้ประกอบ     กิจการขนส่งทางอากาศ</b>	
2.1 ประวัติความเป็นมาของการขนส่งทางอากาศ .....	7
2.1.1 ประวัติความเป็นมาของการขนส่งทางอากาศโลก .....	7
2.1.2 ประวัติความเป็นมาของการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย ....	10
2.2 การประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ .....	14
2.2.1 ความหมายของการขนส่งทางอากาศและกิจการ ขนส่งทางอากาศ .....	14
2.2.2 ลักษณะของการขนส่งทางอากาศ .....	15
2.2.2.1 การขนส่งทางอากาศเป็นกิจการที่เกี่ยวกับความมั่นคง ของรัฐ .....	15
2.2.2.2 การขนส่งทางอากาศเป็นกิจการที่มีลักษณะผูกขาดโดย ธรรมชาติ (Natural Monopoly) .....	16
2.2.2.3 การขนส่งทางอากาศเป็นกิจการสาธารณูปโภค .....	17
2.2.2.4 การขนส่งทางอากาศเป็นกิจการที่เติบโตด้วยการควบ กิจการ (Growth through merger) .....	17

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.2.5 การขนส่งทางอากาศเป็นกิจการที่ผู้ประกอบการมีกรรมตัว กันเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน (Mutual Dependence)	17
2.2.3 โครงสร้างบริการการขนส่งทางอากาศ	18
2.2.4 องค์ประกอบของกิจการขนส่งทางอากาศ	20
2.2.4.1 ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ (บริษัทการบินหรือ สายการบิน)	20
2.2.4.1.1 ประเภทของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ	20
2.2.4.1.2 การขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ	21
2.2.4.1.3 กฎหมายควบคุมผู้ประกอบกิจการขนส่งทาง อากาศ	22
2.2.4.2 อากาศยาน	23
2.2.4.2.1 ความหมายของอากาศยาน	23
2.2.4.2.2 ประเภทและชนิดของอากาศยานขนส่ง	24
2.2.4.2.3 มูลค่าของอากาศยานขนส่ง	26
2.2.4.2.4 สัญชาติของอากาศยาน	27
2.2.4.3 ท่าอากาศยานหรือสนามบิน	29
2.2.4.4 เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ	29
2.2.4.5 เส้นทางบินและสิทธิในเส้นทางบิน	30
2.2.5 โครงสร้างรายได้ / รายจ่าย ของกิจการขนส่งทางอากาศ	32
2.2.6 โครงสร้างการลงทุนและแหล่งที่มาของเงินลงทุนของกิจการขนส่ง ทางอากาศ	33
2.2.6.1 การลงทุนในกิจการขนส่งทางอากาศ	34
2.2.6.2 แหล่งที่มาของเงินลงทุนในการดำเนินกิจการ	34
2.3 สถานะการขนส่งทางอากาศในปัจจุบัน	35
2.3.1 สถานะการขนส่งทางอากาศของโลกในปัจจุบัน	35
2.3.2 สถานะการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย	37
2.3.2.1 อากาศยานที่ใช้ในกิจการขนส่งทางอากาศ	37
2.3.2.2 ท่าอากาศยานในประเทศไทย	38



สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.3.2.3 จำนวนผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศไทย .....	38
2.3.2.4 กิจการขนส่งทางอากาศในปัจจุบัน .....	39
2.4 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อสภาวะการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย .....	40
2.4.1 ศักยภาพการขนส่งทางอากาศของไทย .....	40
2.4.2 การเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยี .....	41
2.4.3 แนวนโยบายการขนส่งทางอากาศของไทย .....	42
2.5 การจัดหาอากาศยานของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ .....	50
2.5.1 อุปสงค์ของอากาศยานและความเจริญเติบโตของฝูงบิน .....	50
2.5.1.1 อุปสงค์ของอากาศยาน .....	50
2.5.1.2 ความเจริญเติบโตของฝูงบิน .....	51
2.6 การจัดหาอากาศยาน (Fleet Acquisition) .....	52
2.6.1 การขยายฝูงบิน (Fleet Expansion) .....	53
2.6.2 การฟื้นฟูฝูงบิน (Fleet Rejuvenation) .....	54
2.6.3 การเลือกอากาศยานและการวางแผนฝูงบิน .....	56
2.6.3.1 มาตรฐานในการเลือกอากาศยาน .....	57
2.6.3.2 การวางแผนฝูงบิน (Fleet Planning) .....	58
2.6.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาฝูงบินของสายการบิน .....	58
2.7 วิธีการและรูปแบบของการจัดหาอากาศยานของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศยาน .....	59
2.7.1 การจัดหาโดยทุนหมุนเวียนของกิจการ .....	59
2.7.2 การจัดหาโดยการก่อหนี้ .....	60
2.7.2.1 การกู้ยืมเงิน (Loan) จากแหล่งภายนอกมาจัดซื้ออากาศยาน .....	60
2.7.2.2 การใช้ทรัพย์สินของสายการบินเป็นหลักประกันหนี้ (Secured Transaction) .....	61
2.7.2.3 การขอสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานในลักษณะ Asset-Based Financing .....	63

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.8 สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน (Aircraft Finance) .....	65
2.8.1 ความเป็นมาและวิวัฒนาการของสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน	66
2.8.2 ลักษณะของสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน .....	69
2.8.3 วัตถุประสงค์ของการขอสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน .....	70
2.8.4 รูปแบบของสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน .....	72
2.8.4.1 สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไขในรูปแบบข้อสัญญาสงวน การโอนกรรมสิทธิ์ (Title Reservation Clause) .....	72
2.8.4.2 สัญญาเช่าซื้อ (Hire-Purchase) .....	74
2.8.4.3 สัญญาลิสซิ่ง (Lease) .....	76
2.8.5 หลักเกณฑ์และผลบังคับของสัญญาสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน ตามบทบัญญัติกฎหมายไทย .....	88
2.8.5.1 สัญญาซื้อขายแบบมีข้อสัญญาสงวนการโอนกรรมสิทธิ์ (Title Reservation Clause) .....	89
2.8.5.2 สัญญาเช่าซื้อ (Hire-Purchase) .....	92
2.8.5.3 สัญญาลิสซิ่ง (Lease) .....	96
2.9 วิธีการและรูปแบบการจัดหาอากาศยานของผู้ประกอบกิจการขนส่งทาง อากาศไทย .....	103
<b>บทที่ 3 การบังคับชำระหนี้ตามสัญญาสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน .....</b>	<b>109</b>
3.1 ทฤษฎีและแนวความคิดของการบังคับชำระหนี้ .....	110
3.1.1 ทฤษฎีการบังคับชำระหนี้ .....	110
3.1.2 แนวความคิดการบังคับชำระหนี้ .....	112
3.2 แนวคิดและหลักเกณฑ์การบังคับชำระหนี้ภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายไทย	119
3.2.1 แนวคิดพื้นฐานว่าด้วยการบังคับชำระหนี้ภายใต้บทบัญญัติแห่ง กฎหมายไทย .....	119
3.2.2 หลักเกณฑ์การบังคับชำระหนี้ในคดีแพ่งสามัญและคดีล้มละลาย ...	121

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.2.3 หลักเกณฑ์การบังคับชำระหนี้ภายใต้บทบัญญัติแห่งประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะหนี้ .....	123
3.2.4 หลักเกณฑ์การบังคับชำระหนี้ภายใต้กฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง: การบังคับคดี .....	130
3.3 การบังคับชำระหนี้จากสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน .....	132
3.3.1 หลักเกณฑ์และมาตรการในการบังคับชำระหนี้ตามสัญญาสินเชื่อ เพื่อการจัดหาอากาศยาน .....	133
3.3.1.1 เหตุแห่งการบังคับชำระหนี้ตามสัญญาฯ .....	147
3.3.1.2 สิทธิของเจ้าหนี้ในการบังคับชำระหนี้ ฯ .....	139
3.3.1.3 มาตรการในการบังคับชำระหนี้ตามสัญญาสินเชื่อเพื่อ จัดหาอากาศยาน .....	142
3.3.2 ความหมายและหลักเกณฑ์การบังคับชำระหนี้โดยการกลับเข้าครอบครอง (Repossession) .....	143
1) ความหมายของการกลับเข้าครอบครอง .....	143
2) หลักเกณฑ์ของการกลับเข้าครอบครอง .....	144
3) ความสำคัญของความสามารถในการกลับเข้าครอบครอง .....	145
4) แนวโน้มของการดำเนินการกลับเข้าครอบครอง .....	155
3.3.3 หลักเกณฑ์และมาตรการในการบังคับชำระหนี้ตามสัญญาสินเชื่อ เพื่อการจัดหาอากาศยานในต่างประเทศและตามกฎหมายไทย ...	156
3.3.3.1 หลักเกณฑ์และมาตรการในการบังคับชำระหนี้ตาม สัญญาสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานในต่างประเทศ ...	156
3.3.3.2 หลักเกณฑ์และมาตรการในการบังคับชำระหนี้ตาม สัญญาสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานตามกฎหมายไทย	159
<b>บทที่ 4 ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับชำระหนี้ตามสัญญาสินเชื่อเพื่อการ จัดหาอากาศยานและการแก้ไขเยียวยาระหว่างประเทศ .....</b>	<b>166</b>
4.1 ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับชำระหนี้ตามสัญญาสินเชื่อเพื่อการ จัดหาอากาศยาน .....	167

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.1.1 ลักษณะของสัญญาสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน ระหว่างประเทศ (Cross –Border Transaction) .....	167
4.1.2 ปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ในการบังคับชำระหนี้ตามสัญญา สินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยานระหว่างประเทศ .....	171
4.1.2.1 ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากการกระทำใดๆ ของรัฐผู้จัด ทะเบียนอากาศยานในลักษณะที่ถือเป็น Political Risk .....	172
4.1.2.2 ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากกฎหมายของเขตอำนาจศาล ที่เกี่ยวข้องกับการบังคับชำระหนี้ตามสัญญาสินเชื่อเพื่อ การจัดหาอากาศยานซึ่งมีลักษณะเป็น Jurisdiction Risk .....	174
4.1.2.3 กรณีศึกษาเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคและความยุ่งยาก ในการดำเนินการบังคับชำระหนี้ตามสัญญาสินเชื่อเพื่อ การจัดหาอากาศยานในต่างประเทศ .....	179
4.2 ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับชำระหนี้ตามสัญญาสินเชื่อเพื่อการจัดหา อากาศยานในประเทศไทย .....	186
4.2.1 การปรับบทกฎหมายไทยกับสัญญาสินเชื่อเพื่อการจัดหาอากาศยาน และผลของการปรับกฎหมาย .....	186
4.2.2 ผลบังคับของข้อสัญญาที่ให้สิทธิแก่เจ้าหน้าที่ในการกลับเข้าครอบครอง อากาศยานตามกฎหมายไทย .....	189
4.2.3 การกลับเข้าครอบครองอากาศยานโดยกระบวนการยุติธรรมของไทย .....	192
4.2.4 การถอนทะเบียนอากาศยาน .....	197
4.3 การแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของการบังคับชำระหนี้ตามสัญญาสินเชื่อเพื่อ การจัดหาอากาศยานในระดับระหว่างประเทศ .....	199
4.3.1 สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างประเทศ .....	199
4.3.2 ความเป็นมาของอนุสัญญาเคปทาวน์ 2001 และพิธีสารที่เกี่ยวข้อง .....	201
4.3.3 หลักการสำคัญและเนื้อหาสาระของอนุสัญญาเคปทาวน์ 2001....	203
4.3.4 ความสำคัญและประโยชน์ของอนุสัญญาเคปทาวน์ 2001 และพิธีสารอากาศยาน .....	226

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ .....	230
5.1 บทสรุป .....	230
5.2 ข้อเสนอแนะ .....	235
รายการอ้างอิง .....	238
ภาคผนวก	
ก. รายชื่อผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ .....	245
ข. ตัวอย่างข้อสัญญาเกี่ยวกับการผิดนัด (Default Clause) .....	249
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์ .....	257

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย