

## การใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในต่างประเทศ

### 3.1 วิธีปฏิบัติของการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในต่างประเทศ

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงวิธีปฏิบัติของต่างประเทศในการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ ซึ่งจะยกตัวอย่างกฎหมายของบางประเทศที่มีการพัฒนาการทางกฎหมายค่อนข้างทันสมัย ทั้งประเทศที่ใช้ระบบ Common Law และประเทศที่ใช้ระบบประมวล ซึ่งได้แก่ประเทศอังกฤษ ฝรั่งเศส สหรัฐอเมริกา และสวิตเซอร์แลนด์ มาพิจารณานเชิงเปรียบเทียบ โดยจะกล่าวถึงรูปแบบของกฎหมายที่นำมาซึ่งบังคับกับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันในลักษณะต่างๆ ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะนำมาเป็นแบบอย่างในการพัฒนากฎหมายในประเทศไทย

#### 3.1.1 การใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในประเทศอังกฤษ

Graham McBain นักกฎหมายแห่ง Clifford Chance ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานในธุรกิจการบินทั้งในประเทศอังกฤษและในประเทศอื่นทั่วโลก ได้รวบรวมเรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในประเทศอังกฤษ ไว้ในหนังสือชื่อ Aircraft Finance<sup>1</sup> มีเนื้อหาโดยสังเขปดังนี้

ในประเทศอังกฤษมีหน่วยงานที่เรียกว่า "สำนักงานการบินพลเรือน (Civil Aviation Authority (CAA))" ซึ่งโดยปกติแล้วจะเป็นผู้ควบคุมดูแลการต่างๆ ตามที่กฎหมายกำหนด (ตามมาตรา 3 แห่งพรบ.การบินพลเรือน ค.ศ.1982) ซึ่งได้แก่ การออกใบอนุญาต ใบรับรอง ข้อบังคับเกี่ยวกับอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และสนามบิน รวมทั้งการควบคุมการจราจรทางอากาศ และการให้บริการนำร่องทางอากาศ สำนักงานการ

---

<sup>1</sup>Graham McBain, "England and Wales," Issue 10 in Aircraft finance: Registration, security and enforcement (United Kingdom: Longman Group UK, 1994), pp.3-79.

บินพลเรือนนี้ จะทำหน้าที่ดูแลทางด้านทะเบียนอากาศยานด้วยเรียกว่า "ทะเบียนอากาศยาน พลเรือนสัญชาติสหราชอาณาจักร (The United Kingdom Nationality Register of Civil Aircraft) สำหรับเงื่อนไขการจดทะเบียนอากาศยานนี้เป็นไปตามกฎหมายลูกบทที่ เรียกว่า Air Navigation Order 1989 ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 29 พฤศจิกายน 1989 เป็นต้นมา

การใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในประเทศอังกฤษสามารถทำได้ในรูปของสัญญาเช่าอากาศยาน สัญญาลีสซิ่งอากาศยาน และสัญญาจ้างอากาศยาน ดังมีรายละเอียดดังนี้

### 3.1.1.1 สัญญาเช่าอากาศยานและสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน

ถึงแม้สัญญาเช่าอากาศยานกับสัญญาลีสซิ่งอากาศยานจะมีความแตกต่างกันทั้งในแง่วัตถุประสงค์ในการทำสัญญาและเนื้อหาของสัญญา แต่สัญญาทั้งสองประเภทมีพื้นฐานบางส่วนของสัญญาคล้ายกัน โดยสัญญาลีสซิ่งมีพื้นฐานบางส่วนคล้ายสัญญาเช่า Graham McBain จึงได้รวมพิจารณาสัญญาเช่าอากาศยานและสัญญาลีสซิ่งอากาศยานไว้ในหัวข้อเดียวกันดังนี้

การเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานนี้ใช้บังคับได้ตามกฎหมายอังกฤษ\* ในส่วนของสัญญาเช่าอากาศยานนั้น ไม่มีบทบัญญัติใดของกฎหมายอังกฤษให้คำนิยามไว้ว่ามีความหมาย และขอบเขตเพียงใด แม้ในพระราชบัญญัติการบินพลเรือน ค.ศ.1982 (Air Aviation Act 1982) ตลอดจนพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเดินอากาศ ค.ศ.1989 (Air Navigation Order 1989) ซึ่งบังคับเกี่ยวกับการจดทะเบียนอากาศยานสัญชาติสหราชอาณาจักรก็ไม่ได้ให้คำนิยามไว้ แต่ในพิธีการทางภาษีของสหราชอาณาจักร ในพระราชบัญญัติภาษีเงินได้และภาษีนิติบุคคล (Income and Corporation Taxes Act 1988) มาตรา 785 ได้ให้คำจำกัดความไว้เพื่อวัตถุประสงค์อันจำกัดว่าเป็น "ข้อตกลงใดๆ ซึ่งมีการชำระเงินเพื่อตอบแทนการให้ประโยชน์หรือการอย่างอื่นใดอันเกี่ยวกับสินทรัพย์"\*\*\* และในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 ของสหราชอาณาจักร

\* ไม่มีกฎหมายพิเศษในรูปของนิติบัญญัติ แต่ใช้บังคับตามหลัก Common Law

\*\* Any kind of agreement under which payment are made for the use of, or otherwise in respect of, an asset.

อาณาจักร ได้ให้คำจำกัดความว่า "สัญญาเช่าเป็นสัญญาระหว่างผู้ให้เช่ากับผู้เช่าเพื่อการเช่าทรัพย์สินเฉพาะอย่าง ผู้ให้เช่ายังคงความเป็นเจ้าของในทรัพย์สิน แต่ให้ผู้เช่าใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินเป็นเวลาที่กำหนดเพื่อตอบแทนค่าเช่า"<sup>1</sup> อย่างไรก็ตามศาลอังกฤษไม่ยอมรับบังคับใช้คานียามในทางบัญชีในอันที่จะมาตัดสินว่า สัญญานั้นเป็นสัญญาเช่าหรือไม่<sup>2</sup>

อย่างไรก็ตาม การจะบังคับได้ตามกฎหมายอังกฤษก็จะต้องเป็นไปตามหลักทฤษฎีกฎหมายแห่งเรื่องสัญญา โดยจะต้องมีค้ำเสนาโดยคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง มีค้ำเสนาองโดยคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง และต้องมีสิ่งต่างตอบแทน (Consideration) และสัญญาเช่าอากาศยานจะสมบูรณ์แม้ทำด้วยวาจา เพราะไม่มีกฎหมายใดๆ กำหนดแบบของสัญญาเช่าว่าจะต้องจดทะเบียนในทะเบียนอากาศยานสัญชาติสหราชอาณาจักร

อย่างไรก็ตามแม้กฎหมายอังกฤษจะยอมรับบังคับตามสัญญาเช่าและสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน แต่สำนักงานการบินพลเรือน (Civil Aviation Authority หรือเรียกโดยย่อว่า CAA) ไม่ยอมรับจดทะเบียนสัญญาทั้งสองประเภทไว้ในทะเบียนอากาศยานสัญชาติสหราชอาณาจักร ถึงแม้ว่าผู้เช่าตามสัญญาดังกล่าว จะเป็นผู้มีคุณสมบัติตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเดินอากาศ ค.ศ. 1989 ซึ่งสามารถอาศัยสิทธิตามสัญญาทั้งสองประเภท เพื่อทำการจดทะเบียนอากาศยานที่เช่าไว้ในทะเบียนอากาศยานสัญชาติสหราชอาณาจักรได้ในนามของตนเองก็ตาม

สำหรับลักษณะของสัญญาเช่าอากาศยานและสัญญาลีสซิ่งอากาศยานสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

(ก) สัญญาลีสซิ่งอากาศยาน (Finance Lease)



<sup>1</sup>A lease is a contract between a lessor and a lessee for the hire of a specific asset. The lessor retains ownership of the asset but conveys the right of the use of the asset to the lessee for an agreed period of time in return for the payment of specified rentals.

<sup>2</sup>Ibid., pp.65-66.

การใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ภายใต้สัญญาเช่า ซึ่งเรียกกันว่า "Finance Lease" ไม่มีคำจำกัดความตามกฎหมายนิติบัญญัติว่าหมายถึงอะไร คงมีปรากฏเฉพาะในมาตรฐานบัญชีฉบับที่ 21 ของอังกฤษว่า "สัญญาเช่า (Finance Lease) หมายถึงสัญญาเช่าชนิดหนึ่งที่โอนไปโดยส่วนใหญ่ซึ่งบรรดาความเสี่ยงภัยและประโยชน์ของเจ้าของทรัพย์สินแก่ผู้เช่า (a finance lease is a lease that transfers substantially all the risks and rewards of ownership of an asset to the lessee.)"<sup>3</sup> อย่างไรก็ตามเจตนารมณ์ของสัญญาเช่า ก็เพื่อที่ผู้ให้เช่าประสงค์ต่อค่าเช่าในระหว่างอายุการเช่า ซึ่งมีจำนวนเพียงพอต่อต้นทุนที่ผู้ให้เช่าไปจัดหาอากาศยาน และได้รับค่าเช่าเพียงพอที่จะครอบคลุมภาระทางการเงินที่เกิดขึ้นจากการจัดหาอากาศยาน และยังได้กำไรอีกส่วนหนึ่ง

ลักษณะของสัญญาเช่าอากาศยานมีดังนี้

(1) ระยะเวลาการเช่ามักกำหนดในลักษณะใกล้เคียง หรือ เท่ากับอายุการใช้งานของอากาศยาน

(2) สัญญาประเภทนี้ มักกำหนดเงื่อนไขกรณีหากผู้เช่าจะบอกเลิกการเช่าก่อนสิ้นระยะเวลาการเช่า โดยจะกำหนดให้ผู้เช่าชดเชยผู้ให้เช่าในรูปของเบี้ยปรับเพื่อที่ผู้ให้เช่าได้รับประโยชน์เท่าที่ผู้ให้เช่าพึงได้รับจากการให้เช่าตลอดอายุการเช่าที่ได้กำหนดไว้ หากมิได้มีการบอกเลิกสัญญาเช่า

(3) ผู้เช่าเป็นผู้รับภาระในบรรดาค่าดูแลรักษา ซ่อมแซม และค่าประกันภัย

(4) ความเสี่ยงในความชำรุดบกพร่อง ความสูญหาย ความมูบสลาย จะตกอยู่กับผู้เช่า

(5) ผู้จัดหาอากาศยานให้มักเป็นบุคคลที่สาม ซึ่งได้แก่ ผู้ผลิต หรือ ผู้จำหน่าย โดยผู้เช่าเป็นผู้คัดเลือกอากาศยาน

(6) หลังจากที่ผู้ให้เช่าได้ต้นทุนในการจัดหาอากาศยานคืนแล้ว ประโยชน์สุดท้ายเมื่อสิ้นอายุของสัญญาเช่าจะตกอยู่กับผู้เช่า<sup>4</sup>

<sup>3</sup>Ibid., p.67.

<sup>4</sup>Sadler, Reisbach, and Thomas, Equipment leasing, Issue 1 (n.p.: Looseleaf, 1993), p.5. cited in Graham McBain, "England and Wales," Issue 10 in Aircraft finance: Registration, security and enforcement (United Kingdom: Longman Group UK, 1994), p.35.

(๗) สัญญาเช่าอากาศยาน (Operating Lease)

การเช่าอากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในรูปของสัญญาเช่าทรัพย์ ซึ่งเรียกกันว่า "Operating Lease" ไม่มีคำจำกัดความตามกฎหมายนิติบัญญัติว่ามีความหมายถึงอย่างไร สัญญาประเภทนี้มีความแตกต่างจากสัญญาสินเชื่อ (Finance Lease) ตรงที่ค่าเช่าที่ได้รับตลอดอายุสัญญาเช่าอากาศยานมักไม่คุ้มกับราคาต้นทุนของการจัดหาอากาศยานมาให้เช่า เจตนารมณ์ของสัญญาเช่าอากาศยานแบบ Operating Lease คือ ผู้ให้เช่าประสงค์จะให้เช่าเกินกว่าหนึ่งครั้งและผู้ให้เช่าจะได้ทุนคืนและได้กำไรจากการให้เช่าหลายครั้ง

ลักษณะสำคัญของสัญญาเช่าอากาศยาน มีดังนี้

- (1) ผู้ให้เช่าประสงค์จะให้เช่าหลายครั้ง แก่ผู้เช่าหลายคนในระหว่างอายุการใช้งานของอากาศยาน
- (2) ไม่ว่าสัญญาเช่าจะมีกำหนดอายุของสัญญาสั้นหรือเป็นประการใดก็ตาม ผู้เช่าสามารถบอกเลิกสัญญาได้เสมอและตลอดเวลา หรือตามเวลาที่กำหนด โดยไม่ต้องจ่ายเบี้ยปรับเพื่อค่าเสียหายใดๆ แก่ผู้ให้เช่า
- (3) ผู้ให้เช่าเป็นผู้รับภาระค่าซ่อมแซม ค่าดูแลรักษา และค่าประกันภัย
- (4) ความเสี่ยงภัยในความชำรุดบกพร่อง ความสูญหาย ความมฤตตาย จะตกอยู่กับผู้ให้เช่า
- (5) โดยปกติแล้วในการจัดหาอากาศยานมาขึ้น ผู้ให้เช่าไม่จำเป็นต้องอ้างอิงถึงตัวผู้เช่า และไม่ต้องให้ผู้เช่าเข้ามาเกี่ยวข้องในการจัดหาอากาศยาน นอกจากนี้ผู้ให้เช่ามักเป็นผู้มีความรู้เชี่ยวชาญทางเทคนิคของทรัพย์สินที่ให้เช่า
- (6) ประโยชน์สุดท้ายของการเช่าเมื่อสิ้นสุดอายุการเช่าจะตกอยู่กับผู้ให้เช่า

กฎหมายที่ใช้นับกับสัญญาสินเชื่ออากาศยานและสัญญาเช่าอากาศยาน

กฎหมายที่จะใช้นับกับสัญญาสินเชื่ออากาศยานและสัญญาเช่าอากาศยาน ตลอดจนเรื่องการตีความ การปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา และเรื่องความสมบูรณ์ของสัญญา เป็นไปตามกฎหมายที่คู่สัญญาได้แสดงเจตนาเลือกใช้ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา กฎหมายที่จะเลือกใช้นับจะต้องระบุไว้อย่างชัดเจนในสัญญา หากไม่มีการระบุถึงกฎหมายที่จะใช้นับ ให้ใช้กฎหมาย

ที่มีความสัมพันธ์กับสัญญามากที่สุดมาบังคับ\*

### ข้อกำหนดของสัญญาทั้ง 2 ประเภท

โดยปกติแล้วสัญญาทั้ง 2 ประเภทจะทำงานแบบจับซ้อนและยาว อันเป็นผลจากการเจรจาต่อรอง อย่างไรก็ตามก็ตีลักษณะบางประการของสัญญาที่ชัดแจ้งและสัญญาเช่าอากาศยานซึ่งจะมีผลตามบทบัญญัติของกฎหมายมีดังนี้

(1) ความสมบูรณ์ในสาระสำคัญของสัญญา (Substantive Validity) ดังที่กล่าวมาแล้วว่าสัญญาจะต้องมีค้ำเสนอโดยคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง และมีค้ำสนองจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง และยังคงมีสิ่งต่างตอบแทน การตีความสัญญา การปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา ผลของการผิดสัญญา จะเป็นไปตามกฎหมายที่คู่สัญญาเลือก

(2) แบบความสมบูรณ์ของสัญญา (Formal Validity) สัญญาจะสมบูรณ์แม้ทำด้วยวาจา โดยไม่จำเป็นต้องทำเป็นหนังสือ ไม่ต้องจดทะเบียน ไม่ต้องทำเป็นลักษณะของตราสาร ไม่ต้องมีนิตราศัพท์ครบรอง และไม่ต้องผ่านการนิติกรรมก็สมบูรณ์ และไม่ต้องมีขานรับรอง และไม่ต้องมีการสาบานตน

(3) ความสามารถของคู่สัญญา ในกรณีที่คู่สัญญาเป็นปัจเจกชนหรือบุคคลธรรมดา ความสามารถในการทำสัญญา จะเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่มีความสัมพันธ์กับสัญญามากที่สุด หรือกฎหมายภูมิลำเนาของคู่สัญญา หรือกฎหมายถิ่นที่อยู่ของคู่สัญญา ในกรณีที่คู่สัญญาเป็นนิติบุคคล ความสามารถในการทำนิติกรรมจะเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่นิติบุคคลนั้นจัดตั้งขึ้น

(4) ข้อกำหนดในสัญญาทั้ง 2 ประเภท

(4.1) ข้อกำหนดที่ชัดแจ้ง

คู่สัญญาตามสัญญาทั้ง 2 ประเภท มีอิสระที่จะเลือกข้อกำหนดใดๆ อันเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญา ในประเทศอังกฤษยังมีพระราชบัญญัติฉบับหนึ่ง คือ พระราชบัญญัติข้อกำหนดของสัญญาที่ไม่เป็นธรรม ค.ศ.1977 (the Unfair Contract Terms Act 1977) ซึ่งบัญญัติว่า ความรับผิดชอบบางอย่างไม่สามารถยกเว้นหรือจำกัดไว้โดยข้อกำหนดของ

---

\* ความสมบูรณ์ของสัญญาเช่าจะเป็นไปตามกฎหมายที่คู่สัญญาเลือกและไม่ใช่มุ่งกฎหมายที่อากาศยานตั้งอยู่ หรือกฎหมายที่อากาศยานได้จดทะเบียนไว้

สัญญา หรือหากจะมีข้อกำหนดเช่นนั้น ข้อกำหนดของสัญญาจะต้องสอดคล้องกับหลักความสมเหตุสมผล (Reasonableness) วัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ก็เพื่อปกป้องคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งซึ่งมักเป็นปัจเจกชน ไม่ให้ต้องถูกผูกพันกับข้อกำหนดของสัญญาที่เอารัดเอาเปรียบเพราะเหตุที่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีอำนาจต่อรองที่เหนือกว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

โดยส่วนใหญ่แล้ว พระราชบัญญัติข้อกำหนดของสัญญาที่ไม่เป็นธรรม ค.ศ. 1977 จะใช้บังคับเฉพาะกับกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเป็นผู้บริโภค (ตามมาตรา 12) หรือใช้บังคับกับกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งใช้สัญญาแบบมาตรฐานทางธุรกิจ การเช่าและลีสซิ่งอากาศยาน โดยปกติแล้วจะทำโดยคู่สัญญาที่ไม่ใช่ผู้บริโภค และแบบของสัญญาก็มักไม่ใช่แบบมาตรฐาน นอกจากนี้ การเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานยังมีลักษณะของสัญญาจัดหาระหว่างประเทศ (International Supply Contract) อีกด้วย (ตามมาตรา 26) หรือไม่ก็ระบุให้ใช้กฎหมายอังกฤษบังคับตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ดังนั้น บทบัญญัติของพระราชบัญญัตินี้โดยทั่วไปแล้วจึงไม่ค่อยมีโอกาสใช้บังคับกับการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยาน

#### (4.2) ข้อกำหนดโดยปริยาย

บทบัญญัติหลายมาตราของ Supply of Goods and Services Act 1982 ของกฎหมายอังกฤษจะบังคับโดยปริยายกับข้อกำหนดในสัญญาเกี่ยวกับการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานซึ่งรวมถึง

- (ก) สิทธิของผู้ให้เช่าที่จะให้เช่าหรือลีสซิ่งอากาศยาน ตาม มาตรา 7(1)
- (ข) สิทธิของผู้เช่าที่จะครอบครองอากาศยานโดยปกติสุข ตามมาตรา 7(2)
- (ค) เงื่อนไขโดยปริยายที่ว่า อากาศยานจะต้องมีลักษณะตรงตามคำพรรณนา ตาม มาตรา 8
- (ง) เงื่อนไขโดยปริยายที่ว่า อากาศยานจะต้องมีคุณภาพในเชิงพาณิชย์ (Merchantable Quality) ตาม มาตรา 9(2)
- (จ) เงื่อนไขโดยปริยายที่ว่า อากาศยานจะต้องความเหมาะสมต่อวัตถุประสงค์ของการใช้งาน ตาม มาตรา 9(4)

ข้อกำหนดโดยปริยายเหล่านี้มักจะขยายความ หรือจำกัดความโดยข้อกำหนดอันชัดแจ้งในสัญญาเกี่ยวกับการเช่าและการลีสซิ่ง

ถึงแม้ไม่มีข้อบัญญัติของกฎหมาย ว่าอากาศยานที่จดทะเบียนในทะเบียนอากาศยานสัญชาติสหราชอาณาจักรจะต้องทำประกัน แต่เมื่อมีการเช่าหรือการลีสซิ่งเมื่อใดก็จะ

ต้องมีการจัดทำประกันภัยเสมอ เพราะในทางปฏิบัติแล้ว CAA จะไม่ออกใบอนุญาตขนส่งให้หาก  
ไม่มีการประกันภัยที่เพียงพอ ตาม มาตรา 65 แห่ง Civil Aviation Act 1982

มีข้อสังเกตว่าในกรณีการเช่าสิทธิและหน้าที่โดยขัดแจ้งหรือโดยปริยาย  
ของคู่สัญญาในบางประการอาจขึ้นอยู่กับว่าการเช่านั้นเป็นการเช่าประเภท DRY LEASE หรือ  
WET LEASE

"Dry Lease" เป็นการเช่าประเภทที่ลูกเรือ นักบิน หรือช่างประจำ  
เครื่องบิน (ไม่ว่าเจ้าของหรือผู้เช่าเป็นผู้จัดหา) จะเป็นลูกจ้างของผู้เช่าและอยู่ภายใต้การ  
บังคับบัญชาของผู้เช่า และผู้เช่าเป็นผู้ควบคุมดูแลอากาศยาน

"Wet Lease" เป็นการเช่าประเภทที่ผู้เช่ามีสิทธิเพียงใช้อากาศยาน  
ขนส่งสิ่งของหรือผู้โดยสารเป็นเที่ยวบินเฉพาะเจาะจง ภายใต้อายุเวลาที่กำหนด และ  
สามารถให้บริการลูกเรือเพื่อการดังกล่าว แต่ลูกเรือเป็นลูกจ้างของเจ้าของอากาศยาน และ  
เจ้าของอากาศยานจะเป็นผู้ควบคุมอากาศยาน<sup>5</sup>

(4.3) ความรับผิดชอบบุคคลที่สาม

โดยปกติแล้ว ประกันภัยจะครอบคลุมความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามแล้ว  
โดยหลักที่เคร่งครัดของกฎหมายอังกฤษ ผู้ให้เช่าจะต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายและความเสีย  
หายซึ่งอากาศยานก่อให้เกิดแก่บุคคลที่สามหรือทรัพย์สินของผู้อื่น และผู้ให้เช่าและผู้เช่าต่างจะ  
ต้องรับผิดชอบสำหรับความประมาทเลินเล่อซึ่งเกิดขึ้นโดยผลของการกระทำของตนเอง หรือผลของ  
ความละเลย อย่างไรก็ตามก็มีความรับผิดชอบเช่นนั้นอาจยกเว้นหรือจำกัดโดยข้อกำหนดของสัญญาก็ได้

บทบัญญัติของกฎหมายอังกฤษ คือ Health and Safety at Work  
Act 1974 มาตรา 6 ยังได้บัญญัติว่า "ผู้จัดหาสิ่งของสำหรับใช้งาน ต้องประกันว่าสิ่งของนั้น  
(รวมถึงอากาศยาน) มีความปลอดภัย และปราศจากความเสียหายใดๆ ต่อสุขภาพเท่าที่จะพึงทำ  
ได้อย่างเหมาะสม ผู้จัดหาต้องทำการตรวจสอบและทดสอบสภาพตามความจำเป็นเพื่อเป็นการ  
ประกันหน้าที่ดังกล่าว (The supplier of any article for use at work must  
ensure that the articles (including aircraft) is safe and without  
risk to health, so far as reasonably practicable. It must carry out  
such examination or testing as may be necessary to ensure

---

<sup>5</sup>Graham McBain, "England and Wales", Issue 10, in Aircraft  
finance: Registration, security and enforcement, p.49.



performance of that duty.)" อย่างไรก็ตาม หากลึงของนั้นจัดหามาตามสัญญาเช่า โดยปกติแล้วผู้จัดหามาจะมีหน้าที่ดังกล่าว หน้าที่ของผู้ให้เช่า บทบัญญัติของ Consumer Production Act 1987 มาตรา 2 ยังได้มีทางเบี่ยงยากแก่ผู้ได้รับความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย หรือทรัพย์สิน เพราะเหตุความชำรุดบกพร่องของสิ่งของ เจตนาธรรมก็เพื่อให้ผู้จัดหาลึงของดังกล่าวเช่น ผู้ผลิตต้องรับผิดชอบ ดังนั้นโดยทั่วไปแล้วผู้ให้เช่าและผู้เช่าจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อความชำรุดบกพร่องของสิ่งของ

(4.4) การรอนสิทธิเรียกร้องและการแปลงหนี้โดยการเปลี่ยนตัวเจ้าหนี้หรือลูกหนี้ ตามกฎหมายอังกฤษการเช่าอากาศยานสามารถทำการรอนสิทธิเรียกร้อง หรือแปลงหนี้ใหม่ในลักษณะดังกล่าวได้

### 3.1.1.2 สัญญาจำนองอากาศยาน (Aircraft Mortgage)

#### (ก) ลักษณะของการจำนอง

ในส่วนของการจำนองอากาศยานนั้น ประเทศอังกฤษมีกฎหมายเฉพาะ คือ Mortgaging of Aircraft Order 1972 ซึ่งใช้บังคับมาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ. 1972 กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนซึ่งปกติเป็นผู้ดูแลเรื่องการจดทะเบียน เป็นผู้ดูแลเรื่องการจดทะเบียนจำนองอากาศยานด้วย โดยสำนักงานการบินพลเรือนจะต้องจัดให้มีทะเบียนจำนองอากาศยานด้วย "โดยผลของมาตรา 4(2) ของ Mortgaging of Aircraft Order 1972 ดังกล่าว อากาศยานที่จะสามารถจดทะเบียนจำนองได้ จะต้องเป็นอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในทะเบียนอากาศยานพลเรือนสัญชาติสหราชอาณาจักร ดังนั้นตามที่กล่าวมานี้สำนักงานการบินพลเรือนจึงไม่รับจดทะเบียนจำนองอากาศยานที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้ในต่างประเทศ"<sup>6</sup>

สำหรับผู้รับจำนองอากาศยานนั้น กฎหมายไม่ได้มีข้อกำหนดใดๆ ดังนั้นไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดา หรือ นิติบุคคลก็สามารถรับจำนองอากาศยานได้ ทั้งนี้การจำนองจะมีผลสมบูรณ์เมื่อได้จดทะเบียนแล้ว และสิทธิจำนองจะมีผลครอบคลุมไปถึงอะไหล่และ เครื่องจักรของอากาศยานที่ได้จดทะเบียนจำนองไว้ด้วย การจำนองอากาศยานจะมีผลสมบูรณ์ตลอดไปตรา

<sup>6</sup> Ibid., p. 50.

เท่าที่ම්ประชาชนยังไม่ระจับ ดังนั้นจึงไม่มีการต่ออายุทะเบียนจําเองอากาศยาน

ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนจําเองอากาศยาน จะคำนวณตามวงเงินจําเอง เป็นประกันดังนี้

<u>วงเงินจําเอง (ปอนด์)</u>	<u>ค่าธรรมเนียม (ปอนด์)</u>
ไม่เกิน 100,000	70
เกิน 100,000 แต่ไม่เกิน 5,000,000	220
เกิน 5,000,000 แต่ไม่เกิน 20,000,000	440
เกิน 20,000,000 ขึ้นไป	775

ค่าธรรมเนียมขั้นสูง คือ 775 ปอนด์ ดังนั้นถ้าวงเงินจําเองไม่ปรากฏจะคิดค่าธรรมเนียมในอัตราสูงสุด คือ 775 ปอนด์ ถ้าการจําเองครอบคลุมอากาศยานหลายลำ (ซึ่งเรียกว่า "Fleet Mortgage") การคิดค่าธรรมเนียมจะคิดค่าธรรมเนียมในอัตราข้างต้น เฉพาะอากาศยานลำแรก ส่วนลำอื่นถัดไปจะคิดค่าธรรมเนียมละ 70 ปอนด์

ผลของการจดทะเบียนจําเองอากาศยาน

การจําเองที่ได้จดทะเบียนจะมีสิทธิดีกว่าการจําเองรายอื่น และสิทธิเรียกร้องเหนืออากาศยานยกเว้นกรณีดังต่อไปนี้

- (1) การจําเองที่ได้จดทะเบียนไว้ก่อน
- (2) การจําเองที่ได้ก่อให้เกิดขึ้นก่อนเดือนตุลาคม ค.ศ. 1972 อันเป็นวันที่

Mortgaging of Aircraft Order 1972 มีผลใช้บังคับ

อย่างไรก็ตามการจําเองที่ได้จดทะเบียนจะไม่มืสิทธิเหนือสิทธิดังต่อไปนี้

- (3) สิทธิยึดหน่วงอันเกี่ยวกับงานซึ่งได้ทำขึ้นเหนือเครื่องบิน (ไม่ว่าก่อนหรือหลังการก่อสิทธิหรือการจดทะเบียนจําเอง) ซึ่งบุคคลผู้ทรงสิทธิได้ครอบครองอากาศยานโดยชัดเจนหรือปริยาย หรือ

\*The Mortgaging of Aircraft Order 1972, Art 14. เป็นที่น่าสังเกตว่า สิทธิยึดหน่วงที่มีสิทธิดีกว่าสิทธิจําเอง ตาม (3) และ (4) นี้เป็นอุปสรรคต่อการให้สัตยาบัน ต่ออนุสัญญาเจนีวา ข้อ 1(2) ซึ่งห้ามมิให้สิทธิใดๆ มีสิทธิดีกว่าสิทธิที่ได้จดทะเบียนไว้ of Sale Acts 1878 และ 1882

(4) สิทธิติดตามทรัพย์สินของกฎหมายซึ่งให้สิทธิยึดหน่วงอากาศยาน

โดยหลัก ผลของการจดทะเบียนงานของอากาศยานจะมีดังนี้

(1) การงานที่ได้จดทะเบียน จะมีสิทธิเหนือการงานลำดับหลังถัดไป ตลอดจนการงานที่ไม่ได้มีการจดทะเบียน ยกเว้นแต่การงานก่อนเดือนตุลาคม 1972 และการงานที่ได้จดทะเบียนจะไม่มีสิทธิดีกว่าสิทธิยึดหน่วงดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

(2) ถึงแม้การจดทะเบียนงาน จะไม่ได้เป็นหลักฐานความสมบูรณ์ของสัญญางาน กฎหมายถือว่ารายการจดทะเบียนทั้งบวงที่ปรากฏในทะเบียนเป็นที่รู้แก่บุคคลทั่วไป (The Mortgaging of Aircraft Order 1972 Article 13)

(3) ทางสำนักงานการบินพลเรือนรับประกันต่อบุคคลใดๆ ที่ได้รับความเสียหายจากความผิดพลาดในทะเบียน หรือ ความไม่ถูกต้องของสำเนาทะเบียนที่การบินพลเรือนเป็นผู้ออกให้ (The Mortgaging of Aircraft Order 1972 Article 18)

โดยปกติแล้ว สัญญางานจะมีหลักกฎหมายเรื่องการขายทอดตลาดทรัพย์สินงานหากผู้งานของผิคนัด อย่างไรก็ตามแม้จะไม่มีข้อตกลงโดยแจ้งชัดให้ทำการขายทอดตลาดทรัพย์สินงานก็ตาม กฎหมายถือว่ามิข้อตกลงโดยปริยายเช่นว่านั้น<sup>7</sup> ผู้รับงานคนแรกอาจขายทรัพย์สินงานไปโดยปราศจากความยินยอมของผู้รับงานคนถัดไปได้ (ในบางครั้งมีการกำหนดในสัญญางานว่า อากาศยานจะต้องไม่มีการงานอย่างอื่นอีกโดยปราศจากความยินยอมโดยชัดแจ้งจากผู้รับงานคนแรก) ผู้รับงานคนที่สองหรือลำดับถัดไปจะขายอากาศยานได้ในลำดับหลังจากผู้รับงานคนก่อนๆ เว้นเสียแต่ว่าจะได้จัดเตรียมการสำหรับให้ผู้รับงานคนก่อนๆ ได้รับชำระหนี้จากการบังคับคดีแล้ว ถ้าไม่มีคำยินยอมจากผู้รับงานคนก่อนๆ แล้ว การขายทอดตลาดจะต้องทำการชำระหนี้ที่ศาล<sup>8</sup>

<sup>7</sup>Ibid, para 711. cited in Graham McBain, "England and Wales", Issue 10, in Aircraft finance: Registration, security and enforcement, p.11.

<sup>8</sup>E.L.G. Tyler, Fisher and Lightwood's law of mortgage, 10th ed (n.p.: Butterworth & Co (Publishers), 1988), chapter 20, p.383. cited in Graham McBain, "England and Wales", Issue 10, in Aircraft finance: Registration, security and enforcement, p.11.

(ข) กฎหมายที่ใช้บังคับ

กฎหมายที่ใช้บังคับกับการงานของอากาศยานแยกพิจารณาได้ดังนี้

(1) การจดทะเบียนงานของ กฎหมายที่ใช้บังคับจะเป็นรูปของกฎหมายเฉพาะ เรียกว่า Mortgaging of Aircraft Order 1972 ซึ่งมีผลใช้บังคับมาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 1972 เป็นต้นมา ซึ่งกำหนดให้หน่วยราชการที่เรียกว่า สำนักงานการบินพลเรือน (Civil Aviation Authority) เป็นผู้ควบคุมดูแลเรื่องการจดทะเบียนงาน และรักษาทะเบียนงานของอากาศยาน

(2) กฎหมายที่ใช้บังคับกับความสมบูรณ์ของสัญญางานของ

ลักษณะทางสัญญาของการงานของ ต้องแยกออกจากลักษณะทางทรัพย์สินของการงานของ กฎหมายที่ใช้บังคับกับการตีความข้อสัญญางานของและการปฏิบัติตามสัญญาจะแตกต่างกับกฎหมายซึ่งวินิจฉัยว่า การงานของมีผลสมบูรณ์ถ้ามีการโอนสิทธิไปยังผู้รับงานหรือไม่

(2.1) ลักษณะทางสัญญาของการงานของ กฎหมายที่ใช้บังคับคือ กฎหมาย ลักษณะสัญญาของประเทศที่คู่สัญญาได้เลือกและกำหนดว่าวันสัญญางานของ หากไม่ได้กำหนดว่าวันสัญญางานของ กฎหมายที่ใช้บังคับ คือ กฎหมายของประเทศที่มีความเกี่ยวข้องกับการงานของมากที่สุด

(2.2) ลักษณะทางทรัพย์สินของการงานของ ถึงแม้การงานของจะสมบูรณ์ด้วยสัญญา การงานของจะไร้ประโยชน์ถ้าไม่มีผลในเรื่องการโอนสิทธิ ในกรณีที่เป็นเรือโดยทั่วๆไป แล้วตามจารีตประเพณีกฎหมายที่ใช้บังคับกับสิทธิทางทรัพย์สิน คือกฎหมายของประเทศที่เรือตั้งอยู่ในขณะที่มีการโอนสิทธิ(ตามหลัก "lex situs") สำหรับเรื่องงานของ เวลาโอนสิทธิมักถือเอาเวลาที่การงานของมีผลบังคับ อย่างไรก็ตามก็ยังเป็นไปได้ยากที่จะปรับใช้หลักการนี้กับอากาศยาน โดยที่มักจะไม่ทราบเวลาโอนสิทธิด้วยเหตุที่อากาศยานบินอยู่ในเขตอากาศสากล หรือ อาจเป็นเพราะตารางการบินของอากาศยานไม่เป็นที่ทราบโดยแจ้งชัด ดังนั้นประเด็นเรื่องความสมบูรณ์ของการโอนในอากาศยาน จึงใช้กฎหมายเรื่องการโอนสิทธิของประเทศที่คู่สัญญาได้กำหนดว่าสัญญา เช่นเดียวกับนิติสัมพันธ์ทางสัญญา

3.1.2 การใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในประเทศฝรั่งเศส

Yves Henaff นักวิชาการกฎหมายผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายเกี่ยวกับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้คนหนึ่งในประเทศฝรั่งเศส ได้รวบรวมเรื่องการใช้อากาศยาน

เป็นหลักประกันหนี้ในประเทศฝรั่งเศส ในหนังสือเรื่อง Aircraft Finance<sup>9</sup> โดยมีเนื้อหาโดยสังเขปดังนี้

หน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจดทะเบียนอากาศยานพลเรือนในประเทศฝรั่งเศส คือ Direction Generale de l' Aviation Civile (เรียกโดยย่อว่า DGAC) หรือสำนักงานการบินพลเรือน สังกัดกระทรวงการบินพลเรือน โดยมีหน้าที่ตามที่กฎหมายให้อำนาจ คือ การดูแลเรื่องการออกใบรับรอง และข้อบังคับเกี่ยวกับอากาศยาน นักบิน และสวามบิน

ทะเบียนอากาศยานของฝรั่งเศสอยู่ในความดูแลของเจ้าหน้าที่ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากกระทรวงการบินพลเรือนโดยความเห็นชอบของผู้จัดการทั่วไปประจำ DGAC (the General Manager of the DGAC) การต่างๆ อันเกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนอากาศยานพลเรือนเป็นไปตามประมวลกฎหมายการบินพลเรือน (Civil Aviation Code) การจดทะเบียนอากาศยานพลเรือนก่อตั้งมาตั้งแต่วันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ.2467 การจดทะเบียนงานของอากาศยานก็ใช้ทะเบียนเดียวกันกับการจดทะเบียนอากาศยาน โดยการบันทึกการงานลงในทะเบียนอากาศยาน

การใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในประเทศฝรั่งเศสสามารถกระทำได้ในรูปแบบของสัญญาเช่าอากาศยาน สัญญาลีสซิ่งอากาศยาน และสัญญางานของอากาศยาน ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 3.1.2.1 สัญญาเช่าอากาศยานและสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน

ถึงแม้สัญญาเช่าอากาศยานกับสัญญาลีสซิ่งอากาศยานจะมีความแตกต่างกัน แต่สัญญาทั้งสองประเภทมีพื้นฐานบางส่วนคล้ายกัน โดยสัญญาลีสซิ่งอากาศยานมีพื้นฐานคล้ายสัญญาเช่าอากาศยาน Yves Henaff จึงได้รวมพิจารณาเรื่องสัญญาเช่าอากาศยานและสัญญาลีสซิ่ง

<sup>9</sup>Yves Henaff, "France," Issue 10, in Aircraft finance: Registration, security and enforcement (United Kingdom: Longman Group UK, 1994), pp.3-54.

อากาศยานไว้ในหัวข้อเดียวกันดังนี้

การเช่าและการลีสซึ่งอากาศยานสามารถกระทำได้ตามกฎหมายของฝรั่งเศส โดยสามารถจดทะเบียนการเช่าและลีสซึ่งในทะเบียนอากาศยานของฝรั่งเศสได้ โดยใช้ทะเบียนเดียวกันกับทะเบียนอากาศยานและทะเบียนเจ้าของอากาศยาน การจดทะเบียนการเช่าและการลีสซึ่งอากาศยานอาจกระทำได้โดยการร้องขอของเจ้าของอากาศยาน กฎหมายไม่ได้บังคับว่าจะต้องทำการจดทะเบียนภายในกำหนดเวลาเท่าใด แต่ถึงแม้กฎหมายจะไม่ได้กำหนดหน้าที่ให้ทำการจดทะเบียนไว้ มาตรา แอล-141-4 แห่งประมวลกฎหมายการบินพลเรือนของฝรั่งเศส บัญญัติไว้ว่า "การเช่าจะไม่ผูกพันบุคคลภายนอกในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ให้เช่า ในความเสียหายใดอันเกิดจากอากาศยานที่ให้เช่า ซึ่งความเสียหายดังกล่าวได้เกิดก่อนการจดทะเบียนการเช่าอากาศยาน (A lease, prior to its registration in the Aircraft Register, will not bind third parties in respect of the non-liability of the lessor for damages caused by the leased aircraft.)" ตามบทบัญญัตินี้ จึงเป็นการบัญญัติถึงความรับผิดร่วมกันของเจ้าของอากาศยานและผู้ปฏิบัติการบิน ในบรรดาความเสียหายที่เกิดก่อนการจดทะเบียนการเช่าและการลีสซึ่ง แต่หากได้ทำการจดทะเบียนไว้ในทะเบียนอากาศยานแล้ว เจ้าของอากาศยานจะรับผิดชอบเฉพาะกรณีตนเองมีส่วนผิดเท่านั้น

สำหรับการเช่าที่จะจดทะเบียนไว้ในทะเบียนอากาศยานได้ จะต้องเป็นการเช่าตามคำนิยามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายการบินพลเรือน ซึ่งมาตรา แอล-323-1 บัญญัติไว้ว่า "การเช่าอากาศยานเป็นนิติกรรมที่ ผู้ให้เช่าให้เช่าอากาศยานตามคำเสนอของผู้เช่าโดยปราศจากเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน"\* หรือเป็นที่รู้จักกันว่าเป็นการเช่าแบบ "Dry Lease" ดังนั้นสัญญาเช่าประเภทที่ให้เช่าพร้อมจัดเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานด้วย (ซึ่งเรียกว่า "Wet Lease") จึงไม่สามารถจดทะเบียนในทะเบียนอากาศยานของฝรั่งเศสได้ และอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายพิเศษ

\*ซึ่งรวมถึงลีสซึ่งด้วย

\*\*The lease of an aircraft is the operation by which a lessor puts at a lessee's disposal an aircraft without a crew.

การเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานเพียงลำเดียว หรืออากาศยานหลายลำ (ซึ่งเรียกว่า "Fleet Lease") หากอากาศยานทุกลำเป็นของเจ้าของคนเดียว และได้จําแนกเฉพาะเจาะจงไว้ในสัญญา นอกจากนี้ค่าของทะเบียนการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานจะต้องแยกตามจำนวนอากาศยานด้วย การจดทะเบียนการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานจะต้องเสียค่าธรรมเนียม 10 ฟรังก์ฝรั่งเศส ต่อการจดทะเบียนหนึ่งครั้ง

ผลของการจดทะเบียนการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยาน

- ประมวลกฎหมายการบินพลเรือนบัญญัติว่า รายการจดทะเบียนที่ได้ทำงานทะเบียนอากาศยานจะได้รับการยอมรับในชั้นศาลว่า เป็นหลักฐานแสดงสิทธิตามที่จดทะเบียนไว้เช่นนั้น
- ทะเบียนอากาศยานเป็นเอกสารมหาชน บุคคลทุกคนสามารถขอคัดสำเนาทะเบียนลีสซิ่งได้ (ประมวลกฎหมายการบินพลเรือน มาตรา แอล-121-10)
- หลังจากได้จดทะเบียนการเช่าและการลีสซิ่งในทะเบียนอากาศยานแล้ว กระบวนพิจารณาใดๆ ทางศาลซึ่งบุคคลภายนอกผู้ซึ่งได้รับความสูญเสีย หรือเสียหายจากอากาศยานจะทําต่อเจ้าของอากาศยานนั้นจะต้องทําต่อผู้เช่าแทน เว้นเสียแต่ว่าผู้กรณีจะสามารถพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายเกิดจากความผิดของเจ้าของอากาศยาน (ประมวลกฎหมายการบินพลเรือน มาตรา แอล-141-4)

ในประมวลกฎหมายการบินพลเรือน ไม่มีข้อจำกัดใดเป็นพิเศษเกี่ยวกับประเภทของการเช่าและการลีสซิ่งที่จะสามารถทําได้กับอากาศยาน นอกเหนือไปจากกรณีของการเช่าที่ต้องปฏิบัติตามคํานิยมของคำว่า "การเช่า" เพื่อวัตถุประสงค์สำหรับการจดทะเบียนในทะเบียนอากาศยานดังกล่าวมาแล้ว

สำหรับลักษณะของสัญญาลีสซิ่งอากาศยานและสัญญาเช่าอากาศยานสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

(ก) สัญญาลีสซิ่งอากาศยาน (Finance Lease)

ตามกฎหมายฝรั่งเศสไม่มีคํานิยมใดๆ เป็นพิเศษสำหรับคำว่า "สัญญาลีสซิ่ง" ซึ่งรู้จักกันในชื่อของ "Finance Lease" แต่สำหรับในประเทศฝรั่งเศสจะเรียกสัญญาลีสซิ่งว่า

เป็นสัญญา "Lease-Credit" บังคับตามกฎหมายพิเศษของฝรั่งเศสซึ่งมีบังคับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2509 สัญญาประเภทนี้เป็นสัญญาที่รวบรวมเอารูปแบบของสัญญาเช่าทรัพย์สินธรรมดา (ซึ่งในประเทศฝรั่งเศสเรียกว่า สัญญา "Common Law Lease") เข้าไว้แต่มีเงื่อนไขที่ทำให้สิทธิผู้เช่าสามารถซื้ออากาศยานได้เรียกว่า "Purchase Option" สัญญาประเภทนี้จึงเป็นสัญญา 3 ฝ่าย คือ ผู้จัดหาอากาศยานฝ่ายหนึ่ง ผู้ให้เช่า (เรียกว่า "Credit-Lessor") ฝ่ายหนึ่ง และผู้เช่า (เรียกว่า "Credit-Lessee") อีกฝ่ายหนึ่ง ในทางปฏิบัติสัญญาที่จะถือว่ามีสภาพเป็นสัญญาลีสซิ่ง ต่อเมื่อจำนวนค่าเช่าทั้งหมดที่ต้องชำระตลอดอายุการเช่าเป็นจำนวนมากเพียงพอที่จะใช้คืนราคาต้นทุนการจัดหาอากาศยานมา และเพียงพอที่ผู้ให้เช่าจะได้กำไรจากการให้เช่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ผู้ให้เช่าได้กู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินมาซื้ออากาศยาน การเช่าในกรณีเช่นนี้ผู้ให้เช่าโดยทั่วไปแล้วจะให้ทางเลือกฝ่ายเดียวแก่ผู้เช่า ในอันที่จะเลือกซื้ออากาศยานในราคาที่ได้หักค่าเช่าที่ผู้เช่าได้ส่งไปแล้ว (เพื่อที่ผู้เช่าจะได้มีเหตุจูงใจซึ่งเป็นสิทธิประโยชน์ทางการเงินเพียงพอที่จะทำการซื้ออากาศยาน)

ข้อตกลงในสัญญาลีสซิ่ง (Finance Lease) จะแตกต่างกันอย่างมากกับสัญญาเช่าประเภท Common Law Lease ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ในสัญญาลีสซิ่ง (Finance Lease) ในกรณีที่สถาบันการเงินทำหน้าที่เป็นผู้ให้เช่าเป็นธุรกรรมที่ซับซ้อนโดยเกี่ยวข้องกับเทคนิคทางกฎหมายหลายประการ ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามหลักกฎหมายในพระราชบัญญัติฉบับลงวันที่ 2 กรกฎาคม 2509 สัญญาลีสซิ่ง (Finance Lease) นี้ เรียกกันตามกฎหมายฝรั่งเศสว่า "Lease-Credit" ซึ่งโดยทั่วไปแล้วจะเข้าทำสัญญากันในลักษณะดังต่อไปนี้

(1) ผู้ที่คาดหมายว่าจะเป็นผู้เช่าจะคัดเลือกทรัพย์สินที่ต้องการเช่า โดยปกติแล้วผ่านทางสถาบันการเงิน

(2) ผู้เช่าจะขอให้สถาบันการเงินซื้อทรัพย์สินที่เช่าที่ตนเองได้คัดเลือกแล้ว และเข้าทำสัญญา Lease-Credit กับตนโดยสถาบันการเงินทำหน้าที่เป็นผู้ให้เช่า

ในบางกรณี บริษัทที่มิใช่สถาบันการเงินอาจทำหน้าที่เป็นผู้ให้เช่าในสัญญา Lease-Credit อย่างไรก็ตามการเป็นผู้ให้เช่าซึ่งมีสำนักงานทำการอยู่ในฝรั่งเศสในกรณีสัญญา Lease-Credit ให้แก่ผู้เช่าซึ่งมีสำนักงานทำการในฝรั่งเศสโดยปกติแล้วจะเป็นธุรกรรมที่ธนาคารเป็นผู้ทำ

ประโยชน์ของสัญญาลีสซิ่ง (Lease-Credit) คือ การให้ความคุ้มครองแก่ผู้ให้เช่า ในฐานะเจ้าของอากาศยาน จากการฟ้องร้องโดยบุคคลภายนอกและเจ้าหน้าที่ของผู้เช่า



ซึ่ง Yves Henaff ได้อธิบายว่า "การที่จะได้รับความคุ้มครองเช่นนี้ ผู้ให้เช่าจะต้องจดทะเบียนสัญญา Lease-Credit ต่อศาลฝรั่งเศสที่มีเขตอำนาจเหนือที่ตั้งของสำนักงานแห่งใหญ่ของผู้เช่า (In order to be granted such protection, the lessor must have registered the lease-credit with the relevant French court which has Jurisdiction over the head-office of the lessee.)"<sup>10</sup>

หลักการใหญ่ซึ่งใช้บังคับกับการจดทะเบียนต่อศาล คือ ทะเบียนของศาลถือเป็นเอกสารมหาชน และบุคคลทั่วไปอาจขอคัดสำเนารายการที่จดทะเบียนได้ การจดทะเบียนจะสมบูรณ์และมีผลบังคับตั้งแต่วันที่จดทะเบียนโดยไม่ต้องมีขั้นตอนดำเนินการอย่างอื่นใด

ความแตกต่างระหว่างสัญญา Lease-Credit กับ สัญญา Common Law Lease คือ ผู้ให้เช่าตามสัญญา Lease-Credit ซึ่งได้จดทะเบียนต่อศาลไม่จำเป็นต้องมีการพิสูจน์ว่าเจ้าหน้าที่ของผู้เช่าทราบถึงสิทธิตามกฎหมายของผู้ให้เช่าเหนืออากาศยาน ในบางกรณีผู้ให้เช่าตามสัญญา Lease-Credit อาจสูญเสียสิทธิตามกฎหมายหรือสิทธิความเป็นเจ้าของในอากาศยานหากไม่ได้ทำการจดทะเบียนไว้ต่อศาลด้วย เว้นเสียแต่จะสามารถพิสูจน์ได้ว่าเจ้าหน้าที่ของผู้เช่าทราบถึงความเป็นเจ้าของที่แท้จริงเช่นนั้น จากเหตุผลโดยหลักข้างต้นจึงแนะนำให้ปฏิบัติตามพิธีการซึ่งบัญญัติไว้ตามกฎหมาย ถึงแม้ว่าในกรณีที่สัญญา Lease-Credit อากาศยานจะได้จดทะเบียนในทะเบียนอากาศยานแล้วก็ตาม ก็ควรที่จะจดทะเบียนไว้ต่อศาลอีกชั้นหนึ่งด้วย เพื่อประโยชน์ดังกล่าว

#### (๗) สัญญาเช่าอากาศยาน (Operating Lease)

สัญญาเช่าอากาศยาน (Operating Lease) เป็นสัญญาเช่าทรัพย์สินธรรมดาวัตถุประสงค์ของผู้ให้เช่าโดยปกติแล้วไม่ต้องการอนุญาตให้ผู้เช่าทำการซื้ออากาศยาน สัญญาเช่าอากาศยาน (Operating Lease) ซึ่งเรียกตามกฎหมายฝรั่งเศสว่า สัญญา "Common Law Lease" ซึ่งบังคับตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส มาตรา 1713-1762 ข้อกำหนดของสัญญาประเภทนี้ แตกต่างกันอย่างมากระหว่างสาระสำคัญของสัญญาลีสซิง (Lease-Credit) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีการให้เช่าระยะสั้น โดยทั่วไปผู้ให้เช่าจะมี

<sup>10</sup>Ibid, p.31.

ความรับผิดชอบมากกว่าในเรื่องของความสูญหาย หรือบุบสลายอันเกิดจากอากาศยาน (ซึ่งความสูญหาย หรือบุบสลายโดยปกติแล้วจะคุ้มครองตามสัญญาประกันอุบัติเหตุอากาศยาน ซึ่งในสัญญาประกันภัยจะเรียกผู้ให้เช่าว่าเป็นผู้เอาประกันภัยเพิ่ม และ/หรือผู้รับประกันภัยในความเสียหายหรือสูญหาย) ผู้ให้เช่าโดยปกติแล้วจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบสภาพตามกำหนดเวลา และการดูแลบำรุงรักษาและซ่อมแซมอากาศยาน สัญญาเช่าประเภทนี้อาจกำหนดด้วยว่าผู้เช่าจะต้องชำระค่าเช่าเพิ่มเติมให้แก่ผู้ให้เช่าสำหรับบริการซึ่งผู้ให้เช่าเป็นผู้จัดให้ (ดังเช่น การดูแลบำรุงรักษาและการซ่อมแซม)

สำหรับข้อกำหนดของสัญญา Common Law Lease ถ้ามิได้ตกลงไว้เป็นประการอื่นจะมีลักษณะสำคัญตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ดังนี้

- (1) ผู้เช่ามีสิทธิให้เช่าช่วง หรือ รอนสิทธิในสัญญาเช่า
- (2) ผู้ให้เช่า ผูกพันที่จะส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าในสภาพที่เหมาะสมแก่การใช้ตามวัตถุประสงค์ที่เช่ามา
- (3) ผู้ให้เช่ารับประกันต่อผู้เช่าถึงการไร้ทรัพย์สินที่เช่าอย่างสงบสุข (ยกเว้นเรื่อง การรอนสิทธิจากบุคคลภายนอกซึ่งไม่มีสิทธิใดๆ ในทรัพย์สินที่เช่า)
- (4) ผู้ให้เช่า ผูกพันที่จะส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าในสภาพอันซ่อมแซมดีแล้วและต้องรับผิดชอบในค่าซ่อมแซมตลอดอายุการเช่า นอกเหนือจากส่วนที่เป็นหน้าที่ของผู้เช่า (เช่น การซ่อมแซมและบำรุงรักษาตามปกติ)
- (5) ผู้ให้เช่ารับผิดชอบต่อผู้เช่าในบรรดาความชำรุดบกพร่องอันเกิดจากการใช้งานของทรัพย์สินที่เช่า ถึงแม้ความชำรุดบกพร่องนั้นจะไม่เป็นที่ทราบแก่ผู้ให้เช่าในวันที่ให้เช่า
- (6) สัญญาเช่า เป็นอันสิ้นสุดลงเมื่อ เกิดความบุบสลายของทรัพย์สินที่เช่าโดย เหตุสุดวิสัย
- (7) ผู้เช่าจะต้องชำระ และสงวนทรัพย์สินที่เช่า เสมอกับที่วิญญูชนจะสงวนทรัพย์สินของตนเอง และตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่า
- (8) ผู้เช่าจะต้องชำระค่าเช่าในวันที่ถึงกำหนดชำระ
- (9) ผู้ให้เช่าอาจบอกเลิกสัญญาเช่า หากผู้เช่าไม่ชำระทรัพย์สินที่เช่าไปใช้เพื่อการอย่างอื่น นอกเหนือจากการที่ได้ระบุไว้ในสัญญา หรือใช้ทรัพย์สินที่เช่าไปในทางที่อาจทำให้เสื่อมสิทธิของผู้ให้เช่า
- (10) ผู้เช่าจะต้องส่งคืนทรัพย์สินที่เช่าในสภาพอันซ่อมแซมดีแล้ว (หรือในสภาพเดียวกันกับที่ได้ระบุไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งมีลายมือชื่อของคู่สัญญานวันที่ส่งมอบทรัพย์สินที่เช่า)
- (11) ผู้เช่ารับผิดชอบในความสูญหาย หรือบุบสลายต่อทรัพย์สินที่เช่า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้

ว่าไม่ได้เป็นความผิดของผู้เช่า

(12) การโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เช่า จะไม่กระทบต่อสิทธิของผู้เช่าที่จะใช้ทรัพย์สินตามปกติ (นั่นคือสัญญาเช่าไม่ระงับเพราะการโอนกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่ให้เช่า)

หลักเกณฑ์ดังกล่าวมาข้างต้น หากไม่มีการตกลงไว้ในสัญญา หรือไม่มีการตกลงไว้เป็นประการอื่น ก็จะบังคับกับสัญญาโดยอัตโนมัติโดยไม่จำเป็นต้องกำหนดไว้โดยแจ้งชัด

ข้อแตกต่างระหว่างการเช่าอากาศยาน การลีสซิ่งอากาศยาน กับการเช่าซื้อ การเช่าช่วง และการให้ยืม

(1) สัญญาเช่าซื้อ (กฎหมายแห่งฝรั่งเศสใช้คำว่า "Sales-Leases")

ในแง่ของกฎหมายแล้ว สัญญา Common Law Lease และ สัญญา Lease-Credit (ตามที่นิยามไว้ในกฎหมายฝรั่งเศส) จะต่างกับการเช่าซื้อในประเด็นเรื่องการโอนกรรมสิทธิ์โดยอัตโนมัติไปยังผู้เช่าซื้อ ซึ่งได้ชำระค่าเช่าซื้อทั้งหมดแล้วเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการเช่าซื้อ ซึ่งในความเป็นจริงแล้วค่าเช่าซื้อก็ไม่ต่างกับการผ่อนชำระราคาทรัพย์สินนั่นเอง การเช่าซื้อนี้ถือเป็นการซื้อทรัพย์สินในธุรกิจสินเชื่อ ถึงแม้ในสัญญาเช่าซื้อจะมีข้อสงวนเรื่องเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์ซึ่งจะมีผลต่อเมื่อได้มีการชำระค่าเช่าซื้อทั้งหมดเรียบร้อยแล้วก็ตาม ในกรณีนี้ผู้เช่าซื้อจะไม่สามารถจดทะเบียนในทะเบียนอากาศยานฝรั่งเศสในฐานะผู้ซื้อได้ จนกว่ากรรมสิทธิ์ในอากาศยานจะได้รับการโอนไปยังผู้เช่าซื้อแล้วจริงๆ นอกจากนี้ ผู้เช่าซื้อยังไม่สามารถจดทะเบียนในฐานะเช่นสัญญาเช่าในทะเบียนอากาศยาน เนื่องจากสัญญาเช่าซื้อจะมีผลในเรื่องการโอนกรรมสิทธิ์แบบมีเงื่อนไข ซึ่งไม่ได้รับการยอมรับตามประมวลกฎหมายการบินพลเรือน

(2) เช่าช่วง (กฎหมายแห่งฝรั่งเศสใช้คำว่า "Sub-Leases")

การเช่าและการลีสซิ่งมีผลต่างกับการเช่าช่วง ในประเด็นที่ประมวลกฎหมายการบินพลเรือนไม่ยอมรับธุรกรรมประเภทที่ ผู้เช่าคนแรกโอนสิทธิในการใช้ประโยชน์(สิทธิการเช่า) จากอากาศยานไปให้บุคคลภายนอก (ผู้เช่าช่วง) อย่างไรก็ตามในประมวลกฎหมายการบินพลเรือนไม่มีมาตราใดๆ บัญญัติห้ามเจ้าของอากาศยานทำการจดทะเบียนเช่าไว้อย่างชัดแจ้ง ถึงแม้สัญญาเช่านั้นจะมีข้อตกลงให้สิทธิให้ผู้เช่าช่วงอากาศยานได้ก็ตาม

(3) การให้ยืมโดยปราศจากค่าตอบแทน

สัญญาเช่าและสัญญาลีสซิ่งต่างกับธุรกรรมให้ยืมทรัพย์สิน ซึ่งบังคับตามมาตรา 1875 แห่งประมวลกฎหมายแห่งฝรั่งเศส ซึ่งนิยามไว้ว่าเป็น "ข้อตกลงซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งส่ง

- มอบทรัพย์สินให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อการใช้ประโยชน์ โดยปราศจากค่าตอบแทน"<sup>\*</sup> ซึ่ง  
 ๗. ธุรกิจการให้ยืมนี้สาระสำคัญอยู่ที่โดยสภาพแล้วจะไม่มีค่าตอบแทนการให้ยืม ซึ่งต่างกับการ  
 เช่าและลีสซิ่งที่มีค่าตอบแทนในรูปค่าเช่า

### กฎหมายที่ใช้บังคับกับการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยาน

ในกรณีที่ คู่สัญญาแห่งการเช่าและลีสซิ่งตกลงจะให้ใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับกับ  
 สัญญา ถึงแม้ไม่มีบทบัญญัติในประมวลกฎหมายการบินพลเรือนที่ห้ามมิให้ใช้กฎหมายต่าง  
 ประเทศประเทศบังคับกับสัญญา หลักกฎหมายในประมวลกฎหมายก็มีสภาพเป็นการบังคับอยู่แล้ว  
 ดังนั้นหากมีการขัดกันของกฎหมายต่างประเทศที่ใช้บังคับกับสัญญา ก็ให้ใช้บทบัญญัติของประมวล  
 กฎหมายการบินพลเรือนบังคับแก่กรณี แต่ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้บังคับของสนธิสัญญา และอนุสัญญาที่  
 ประเทศฝรั่งเศสเป็นภาคีอยู่

หากปราศจากอนุสัญญาเฉพาะ เรื่องที่บังคับกับข้อตกลงในการเช่าและลีสซิ่ง และตาม  
 หลักกฎหมายฝรั่งเศสว่าด้วยการขัดกันของกฎหมาย กฎหมายที่ใช้บังคับคือกฎหมายที่คู่สัญญาเลือก  
 ใช้ตามที่ระบุไว้ในสัญญา ทั้งนี้หากการเลือกใช้นั้นไม่ขัดกับกฎหมายฝรั่งเศสและหลัก  
 กฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งเกี่ยวข้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายเรื่องรัฐประศาสนโยบาย จาก  
 หลักการนี้ศาลฝรั่งเศสจะยอมรับบังคับใช้ข้อตกลงเลือกกฎหมายที่ใช้บังคับ และจะวินิจฉัยความ  
 สมบูรณ์ของสัญญาและสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาตามกฎหมายดังกล่าว

### แบบของการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยาน

ภายใต้บังคับของหลักกฎหมายเรื่องความสมบูรณ์ของสัญญา การเช่าอากาศยานจะมี  
 ผลสมบูรณ์เมื่อทำเป็นหนังสือ ทั้งนี้ การเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานจะไม่ผูกพันบุคคลภายนอก  
 จนกว่าจะได้จดทะเบียนในทะเบียนอากาศยาน นอกจากนี้ "สัญญาประเภท Lease-Credit  
 ยังต้องจดทะเบียนต่อศาล ณ ภูมิลำเนาของผู้เช่าด้วย (Lease-Credit should, in

<sup>\*</sup>Agreements in which one party delivers an object to another for its use, without receiving any remuneration.

addition, be registered with the court of the domicile of the leasee)"<sup>11</sup> คั้งที่ได้กล่าวมาแล้ว

หลักกฎหมาย เรื่องความสมบูรณ์ของสัญญา การเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานจะสมบูรณ์ต่อเมื่อมีองค์ประกอบดังต่อไปนี้ คือ รายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน ค่าเช่า และข้อกำหนดการเช่า ตามมาตรา 1108 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส บัญญัติว่า องค์ประกอบที่สำคัญสี่ประการเพื่อความสมบูรณ์ของสัญญา (ซึ่งรวมถึงการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานด้วย) คือ

- (1) ความสมัครใจของคู่สัญญา
- (2) ความสามารถของคู่สัญญา
- (3) วัตถุประสงค์ที่เฉพาะเจาะจง
- (4) วัตถุประสงค์ของสัญญาชอบด้วยกฎหมาย

หากองค์ประกอบข้อหนึ่งข้อใดขาดไป สัญญาจะเป็นโมฆะและอาจถูกยกกลางได้ ทั้งนี้แล้วแต่ข้อเท็จจริงเป็นกรณีๆ ไป หลักกฎหมายทั่วไปซึ่งบังคับเรื่องความสมบูรณ์และผลของสัญญาตามกฎหมายฝรั่งเศสบัญญัติว่า มาตรา 1108-1369 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส

อย่างไรก็ตาม การเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานจะต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อที่จะทำการจดทะเบียนในทะเบียนอากาศยาน ทั้งนี้การเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานไม่จำเป็นต้องรับรองโดยธนาคารพาณิชย์ และไม่จำเป็นต้องทำตามรูปแบบใดเป็นพิเศษเพื่อความสมบูรณ์ของสัญญา นอกจากนี้ตามประมวลกฎหมายการบินพลเรือน ผู้ให้เช่าอากาศยานจะต้องเป็นเจ้าของอากาศยานซึ่งจดทะเบียนไว้บนทะเบียนอากาศยาน อย่างไรก็ตามกระทรวงการการบินพลเรือนอาจเว้นให้เจ้าของอากาศยานที่ไม่ได้จดทะเบียน ทำการจดทะเบียนการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานในทะเบียนอากาศยานได้ เมื่ออากาศยานได้ให้เช่าหรือให้ลีสซิ่งแก่ผู้เช่าซึ่งมีภูมิลำเนาในฝรั่งเศส และอายุการจดทะเบียนการเช่าหรือลีสซิ่งอากาศยานจะมีผลสมบูรณ์ตลอดไป เท่ากับอายุของการเช่าหรือลีสซิ่ง และไม่จำเป็นต้องมีการต่ออายุ อย่างไรก็ตามการจดทะเบียนสัญญา Lease-Credit ต่อศาลจะมีอายุเพียง 5 ปี เว้นเสียแต่จะมีการต่ออายุ

<sup>11</sup> Ibid, p.36.

### 3.1.2.2 การจำนองอากาศยาน (Aircraft Mortgage)

#### (ก) ลักษณะของการจำนอง

ตามกฎหมายของฝรั่งเศส จะไม่มีการจดทะเบียนการจำนองอากาศยานไว้เป็นพิเศษ ประมวลกฎหมายการบินพลเรือน มาตรา แอล-122-7 บัญญัติให้ทำการจดทะเบียนการจำนองอากาศยานไว้ในทะเบียนอากาศยาน อย่างไรก็ตามการจำนองจะมีผลผูกพันบุคคลภายนอกนับตั้งแต่วันจดทะเบียน ในกรณีที่ประมวลกฎหมายการบินพลเรือนไม่ได้บัญญัติไว้เป็นพิเศษ ก็ให้ใช้หลักกฎหมายทั่วไปของฝรั่งเศสซึ่งบังคับเกี่ยวกับการจำนองมาซึ่งบังคับกับการจดทะเบียนจำนองอากาศยาน การจดทะเบียนจำนองอากาศยานอาจทำได้เสมอตราบเท่าที่ผู้จำนองยังมีหนี้ค้างชำระอยู่แก่ผู้รับจำนอง เป็นที่น่าสังเกตว่าการจดทะเบียนจำนองอากาศยานจะมีผลสมบูรณ์เพียง 10 ปีเท่านั้น เมื่อครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้วจะต้องมาทำการจดทะเบียนกันใหม่ (ประมวลกฎหมายการบินพลเรือน มาตรา แอล-122-9) ซึ่งหมายความว่า ระยะเวลาการจำนองอาจมีระยะเวลาได้เท่ากับระยะเวลาของหนี้ที่ประชาชนแต่ไม่เกิน 10 ปี ดังนั้นหากหนี้ที่จำนองเป็นประกันมีอายุยาวนานกว่า 10 ปี ก็สามารถจดทะเบียนจำนองได้เพียง 10 ปีเท่านั้นเมื่อครบกำหนด 10 ปี ก็ต้องมาทำการจดทะเบียนจำนองกันใหม่

สัญญาจำนองจะต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร และจะต้องนำต้นฉบับมาแสดงในวันจดทะเบียนจำนองด้วย (ประมวลกฎหมายการบินพลเรือน มาตรา อาร์-121-1) ซึ่งจะมีผลคือหากนำต้นฉบับสัญญาจำนองซึ่งมีโรตารีหีบลิครับรองมาแสดง เมื่อใดที่ลูกหนี้ (ผู้จำนอง) ผิดนัดชำระหนี้กฎหมายอนุญาตให้ผู้รับจำนองยึดอากาศยานได้โดยไม่ต้องยื่นฟ้องต่อศาลก่อน

ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนจำนองอากาศยาน ตามประมวลกฎหมายการบินพลเรือนมีอัตราเดียว คือ 70 ฟรังก์ฝรั่งเศส ต่อการจดทะเบียนแต่ละครั้ง (ประมวลกฎหมายการบินพลเรือน มาตรา ดี-121-36) โดยไม่คำนึงถึงวงเงินที่จดทะเบียนเป็นประกันหนี้

การจดทะเบียนจำนองอากาศยาน จะมีผลผูกพันบุคคลภายนอกซึ่งรวมถึงเจ้าหน้าที่ของผู้จำนอง (ไม่ว่าจะเป็นเจ้าหน้าที่มีประกันหรือไม่) และบรรดาผู้ซื้ออากาศยานที่ติดจำนอง อย่างไรก็ตามบทบัญญัติของ มาตรา แอล-122-14 บัญญัติว่า สิทธิเรียกร้องดังต่อไปนี้จะมีบุริมสิทธิเหนือสิทธิของเจ้าหน้าที่จำนอง ซึ่งได้แก่

(1) ค่าธรรมเนียมศาลในการขายอากาศยานในการบังคับคดี และการดำเนินการต่างๆ ซึ่งทำขึ้นเพื่อประโยชน์ร่วมกันของบรรดาเจ้าหนี้

(2) ค่าตอบแทนสำหรับการกู้อากาศยาน

(3) ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นสำหรับการสงวนรักษาอากาศยาน

อย่างไรก็ตามบุริมสิทธิข้างต้นจะมีอายุความเพียง 3 เดือน นับจากวันที่ก่อให้เกิดสิทธิ เว้นเสียแต่จะได้จดทะเบียนสิทธิเรียกร้องดังกล่าวไว้ทันทะเบียนอากาศยานภายในอายุความดังกล่าว (ประมวลกฎหมายการบังคับผลเรื้อน มาตรา แอล-122-15)\*

สิทธิเรียกร้องอย่างอื่นเหนืออากาศยาน ไม่ว่าเป็นสิทธิเรียกร้องทั่วไปหรือในกรณีพิเศษก็ตาม จะอยู่ในลำดับถัดไปจากสิทธิของเจ้าหนี้จำนองที่ได้ทำการจดทะเบียนไว้ก่อนเวลาที่เกิดบรรดาสิทธิเรียกร้องดังกล่าว (ประมวลกฎหมายการบังคับผลเรื้อน มาตรา แอล-122-17)

โดยหลัก ผลของการจดทะเบียนจำนองอากาศยานจะมีดังต่อไปนี้

(1) เจ้าหนี้จำนองที่ได้จดทะเบียนไว้ก่อนลำดับก่อน ย่อมมีสิทธิเหนือเจ้าหนี้จำนองที่จดทะเบียนในลำดับหลังตลอดสาย ไม่ว่าสัญญาจำนองจะจัดทำขึ้นเมื่อใดก็ตาม

(2) การจดทะเบียนที่ได้จดทะเบียน จะอยู่ลำดับรองของสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิดังกล่าวมาข้างต้นหากยังไม่หมดอายุความ

(3) สิทธิเรียกร้องอื่น นอกจากสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิดังกล่าวข้างต้นจะอยู่ลำดับหลังสิทธิจำนองซึ่งได้ทำการจดทะเบียนไว้ก่อนการเกิดสิทธิเรียกร้องดังกล่าว

กฎหมายถือว่าบุคคลทุกคนได้การบอกกล่าวโดยแจ้งชัดถึงข้อเท็จจริงทั้งหมดที่ปรากฏในทะเบียน

ประเภทของการจำนองอากาศยาน ประมวลกฎหมายของฝรั่งเศสไม่ยอมรับการจำนองโดยปราศจากนิติสัมพันธ์ทางสัญญา ดังนั้นการจำนองประเภทอื่นเช่น Judicial Mortgage ซึ่งเป็นการจำนองตามคำพิพากษาของศาล\*\* จึงไม่สามารถจดทะเบียนจำนองได้

\* สอดคล้องกับพันธะกรณีตามอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 4 และข้อ 7(6)

\*\* ศาลฝรั่งเศส ได้เคยอนุญาตให้มีการจำนองตามคำพิพากษาของศาลให้แก่เจ้าหนี้ซึ่งยังไม่ได้รับชำระหนี้ (ศาลจังหวัด Seine เมื่อวันที่ 8 เมษายน ค.ศ. 1965) คำวินิจฉัยนี้ขัดแย้งกับประมวลกฎหมายการบังคับผลเรื้อน มาตรา แอล-122-1 ซึ่งบัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่าอากาศยานจะต้องอยู่ภายใต้บังคับของการจำนองอันเกิดจากนิติสัมพันธ์ทางสัญญาเท่านั้น

นอกจากนี้ ประมวลกฎหมายของฝรั่งเศสไม่ยอมรับการจองอากาศยานซึ่งไม่ได้จดทะเบียนไว้ในทะเบียนอากาศยาน และไม่ยอมรับการจองทะเบียนเป็นประกันหนี้ในอนาคต แต่น่าสังเกตว่า อากาศยานซึ่งกำลังอยู่ระหว่างการผลิตก็อาจจองได้ตามกฎหมายฝรั่งเศส หากได้สำแดงไว้ อย่างพอเพียง (ประมวลกฎหมายการบินพลเรือน มาตรา แอล-122-5)

ตามประมวลกฎหมายการบินพลเรือนอากาศยานที่จะจองได้ต้องเป็นอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในทะเบียนอากาศยานของฝรั่งเศสแล้ว และไม่มียกข้อยกเว้นใดๆ บัญญัติไว้เป็นพิเศษเกี่ยวกับข้อกำหนดในสัญญาจองอากาศยาน สิ่งที่กฎหมายกำหนดแบบของสัญญาจองไว้ก็คือสัญญาจองจะต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรจึงจะสมบูรณ์ และถ้าสัญญาจองทำขึ้นเป็นภาษาอื่นนอกจากภาษาฝรั่งเศสก็ต้องมีคำแปลพร้อมทั้งคำสาบานรับรองคำแปลด้วย ในประมวลกฎหมายการบินพลเรือนของฝรั่งเศสนี้ยังได้มีบางบทบัญญัติได้แก่มาตรา แอล-122-5#1 บัญญัติว่าตราสารการจองอากาศยานอาจออกให้ "ตามสั่ง (to order)" ก็ได้ ซึ่งจะมีผลให้ตราสารการจองดังกล่าวอาจโอนให้แก่กันได้ด้วยการสลักหลัง

การทำสัญญาจองอากาศยาน บางกรณีก็เป็นการเพียงพอที่เพียงทำการบันทึกไว้ในสัญญาซื้อขายอากาศยานว่า ผู้ซื้อยังมีหนี้ค้างชำระค่าซื้อขายอากาศยานต่อผู้ขายทั้งหมดหรือบางส่วน (ประมวลกฎหมายการบินพลเรือน มาตรา แอล-122-5#2) โดยเหตุนี้จึงเป็นไปได้ว่าการจดทะเบียนจองในกรณีนี้ผู้รับจองสามารถทำได้โดยปราศจากความยินยอมโดยชัดแจ้งจากผู้จอง ประมวลกฎหมายการบินพลเรือนยังได้บัญญัติอีกด้วยว่า หากไม่มีข้อกำหนดใดๆ กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญาซื้อขายอากาศยาน ถือว่าผู้ซื้อได้ตกลงทำสัญญาจองอากาศยานเป็นประกันการชำระเงินที่ถึงกำหนดชำระไว้แล้วในสัญญาซื้อขายอากาศยาน (ประมวลกฎหมายการบินพลเรือน มาตรา แอล-122-5#2)

#### (ข) กฎหมายที่ใช้บังคับ

กฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญาจองอากาศยาน ที่จดทะเบียนในทะเบียนอากาศยาน สัญชาติฝรั่งเศส เป็นกฎหมายฉบับเดียวกันกับกฎหมายที่ใช้บังคับการจองทะเบียนอากาศยาน คือประมวลกฎหมายการบินพลเรือน (Civil Aviation Code) แต่ทั้งนี้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายฉบับนี้อยู่ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ฝรั่งเศสได้ให้สัตยาบันไว้ ซึ่งได้แก่อนุสัญญาเจนีวา เป็นต้น



มีข้อสังเกตในเรื่องกฎหมายที่บังคับ ดังต่อไปนี้

- การเลือกใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับ ศาลฝรั่งเศสจะยอมรับนับถือการเลือกใช้กฎหมายต่างประเทศมาบังคับต่อเมื่อ กฎหมายที่ได้เลือกไว้มีความสัมพันธ์มากเพียงพอกับนิติสัมพันธ์ของคู่กรณี ทั้งนี้ข้อสัญญาที่ทำให้เลือกใช้กฎหมายต่างประเทศนั้นอาจไม่ได้รับการบังคับใช้หากไม่มีความสัมพันธ์เช่นนั้น หรือในกรณีดังต่อไปนี้

(1) จัดต่อพันธสัญญาของอนุสัญญาบรัสเซล หรืออนุสัญญาลูกาโน (Brussels or Lugano Conventions)\*

(2) จัดต่ออนุสัญญาระหว่างประเทศอื่นใดที่เกี่ยวข้อง ซึ่งฝรั่งเศสเป็นภาคี อาทิ เช่น อนุสัญญาเจนีวา

(3) จัดต่อเจตนารมณ์ทางกฎหมายของรัฐประศาสน์หรือหลักกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล

การจำนองซึ่งก่อตั้ง หรือบังคับตามกฎหมายต่างประเทศเหนืออากาศยานที่จดทะเบียนในฝรั่งเศสจะไม่มีบุริมสิทธิใดๆ ในประเทศฝรั่งเศส จนกว่าจะได้มีการจดทะเบียนจำนองอย่างสมบูรณ์ในทะเบียนอากาศยานของฝรั่งเศส ตามประมวลกฎหมายการบินพลเรือนของฝรั่งเศส (ประเด็นนี้เป็นผลมาจากบทบัญญัติมาตรา แอล-122-7)

- อากาศยานจดทะเบียนในต่างประเทศซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญาเจนีวา การจำนองซึ่งก่อตั้งกับอากาศยานซึ่งจดทะเบียนในต่างประเทศ ซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญาเจนีวาจะได้รับการยอมรับนับถือในศาลฝรั่งเศสในกรณีมีการร้องขอบังคับจำนอง ทั้งนี้หากการจำนองเช่นนั้นได้ก่อตั้งโดยสมบูรณ์ ตามกฎหมายของประเทศที่อากาศยานได้จดทะเบียนในขณะที่มีการก่อตั้งสิทธิ

- อากาศยานจดทะเบียนในต่างประเทศ ซึ่งไม่เป็นภาคีของอนุสัญญาเจนีวา ไม่มีหลักการยอมรับนับถือเกี่ยวกับอากาศยานที่ได้จดทะเบียนในประเทศอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาเจนีวา

ในทุกกรณีที่กล่าวมาข้างต้น ศาลฝรั่งเศสจะไม่อนุญาตให้ทำการขายอากาศยานในการบังคับคดี (ซึ่งเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนในต่างประเทศ) จนกว่าจะมีคำพิพากษาของศาลฝรั่งเศสเป็นคุณแก่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องก่อน

\*ดูเพิ่มเติมที่ภาคผนวก (จ).

## ข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำสัญญาจ้าง

ตามกฎหมายฝรั่งเศส ข้อกำหนดที่ต้องมีในสัญญาจ้างของอากาศยานมีดังนี้

### (1) รายการจดทะเบียน

- ก. คำขอจดทะเบียนอากาศยาน จะต้องทำขึ้นเป็นสองฉบับซึ่งได้มีการลงนามแล้วและต้องระบุรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน (เช่น แบบ เลขเครื่อง เครื่องหมายจดทะเบียน เลขทะเบียน และ ชื่อ และ ภูมิภาคเจ้าของเจ้าของ)
- ข. ผู้รับจ้างจะต้องเลือกภูมิภาคในกรุงปารีส
- ค. ถ้าการจ้างครอบคลุมถึงอะไหล่ด้วย ก็ต้องระบุถึงอะไหล่ไว้ให้ชัดเจน นอกจากนี้ต้องระบุถึงสถานที่เก็บรักษาอะไหล่ด้วย
- ง. คำขอต้องระบุวันที่และสภาพของสิทธิตามกฎหมาย จำนวนหนี้และข้อกำหนดเกี่ยวกับดอกเบี้ย และการชำระหนี้คืน

### (2) การรับรู้หนี้

- ก. ผู้รับจ้าง ต้องแนบสัญญาจ้างซึ่งทำเป็นลายลักษณ์อักษร และลงชื่อโดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ไปกับคำขอจดทะเบียนของอากาศยาน (หรือ อาจแนบสัญญาซื้อขายอากาศยานซึ่งระบุรับสภาพหนี้ของผู้จ้างก็ได้)
- ข. ประมวลกฎหมายการบินพลเรือนยังได้บัญญัติไว้ด้วยว่า ในกรณีเกิดความสูญหายหรือเสียหายต่ออากาศยาน ผู้รับจ้างจะได้รับชำระเงินตามจำนวนที่เป็นหนี้ จากเงินค่าสินไหมทดแทนจากสัญญาประกันภัย เว้นเสียแต่ว่ากรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น (ประมวลกฎหมายการบินพลเรือน มาตรา แอล-122-6)
- ค. บรรดาหนี้อื่นของผู้จ้างที่มีต่อบุคคลภายนอกและถึงกำหนด ก็อาจตราไว้กับสัญญาจ้างได้ ทั้งนี้ตามกฎหมายฝรั่งเศสการตราไว้ซึ่งหนี้ดังกล่าวโดยทั่วไปแล้ว จะต้องแจ้งให้บุคคลภายนอกเหล่านั้นทราบโดยทางพนักงานเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยาน เพื่อที่จะผูกพันบุคคลเหล่านั้น

### (3) การชำระหนี้

- ก. หนี้ในการชำระคืนเงินต้น จะได้รับการประกัน (ในฐานะที่มีประกัน) เป็นระยะเวลาสิบปีนับตั้งแต่วันที่ได้จดทะเบียนจ้าง (ประมวลกฎหมายการบินพลเรือนมาตรา แอล-122-9) หลังจากนั้นแล้วต้องทำการจดทะเบียน

งานองกันใหม่

- ข. ประมวลกฎหมายการบินพลเรือนยังบัญญัติด้วยว่า การจดทะเบียนงานองจะเป็นประกันการชำระดอกเบี้ย เป็นระยะเวลาสามปี ซึ่งคิดจากเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยค้างจ่าย ณ วันที่จดทะเบียนงานอง (ประมวลกฎหมายการบินพลเรือน มาตรา แอล-122-10)
- ค. อาจมีการระบุข้อสัญญาลงในสัญญางานองอากาศยาน หรือเอกสารอย่างอื่น ในอันที่จะคำนวณนี้เป็นเงินตราต่างประเทศ ข้อสัญญาเช่นนี้ศาลฝรั่งเศสจะยอมรับบังคับใช้ในกรณีธุรกรรมระหว่างประเทศ

(4) คำรับรองและข้อผูกพัน

โดยทั่วไปแล้วคำรับรองและข้อผูกพันดังต่อไปนี้จะรวมอยู่ในสัญญางานองอากาศยาน

- ก. คำรับรองโดยผู้งานองว่า ไม่ได้ถูกพิทักษ์ทรัพย์หรือถูกฟ้องล้มละลาย
- ข. คำรับรองโดยผู้งานองว่า ไม่ได้เป็นหนี้ใดๆ ที่มีปริมสิทธิดีกว่าสิทธิงานอง
- ค. คำรับรองโดยผู้งานองว่า การงานองไม่ได้ก่อสิทธิใดๆ ในหนี้ที่ได้อ้างไว้ในสัญญางานอง
- ง. คำรับรองของผู้งานองถึงสกุลเงิน และการชำระหนี้
- จ. ข้อผูกพันของผู้งานอง ในอันที่จะปฏิบัติตามบรรดาข้อบังคับของฝรั่งเศสที่ยังมีผลบังคับ
- ฉ. ข้อผูกพันของผู้งานองที่จะไม่ก่อหรืออนุญาตให้ก่อให้เกิดสิทธิใดๆ นอกเหนือจากสิทธิงานองเหนืออากาศยาน ไม่ว่าในประเทศใดๆ รวมทั้งฝรั่งเศส
- ช. ข้อผูกพันที่จะสงวนและรักษาไว้ซึ่งการจดทะเบียนอากาศยานในประเทศฝรั่งเศส
- ซ. ข้อผูกพันของผู้งานองที่จะไม่ก่อสิทธิงานองอื่นใด และจะไม่ขายอากาศยานหรือให้สิทธิใดๆ เหนืออากาศยานอันจะกระทบต่อส่วนได้เสียของผู้รับงานอง โดยปราศจากความยินยอมโดยแจ้งชัดจากผู้รับงานอง
- ฅ. ข้อผูกพันของผู้งานอง ที่จะจดทะเบียนงานองในทะเบียนอากาศยานสัญชาติฝรั่งเศส
- ฎ. คำรับรองของผู้งานองว่า อากาศยานมีการประกันภัยอย่างเพียงพอ และรับรองว่า ได้มีการแจ้งไปยังผู้รับประกันภัยถึงการแก้ไขเพิ่มเติมกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งรวมถึงการบอกกล่าวการงานอง และให้หลักประกัน

- ฉ. ค่ารับรองของผู้จ้างเอง ถึงมูลค่าเนาของสำนักงานจดทะเบียนของผู้จ้างเอง
- ญ. การเลือกมูลค่าเนาของผู้รับจ้างเอง
- ฐ. ที่อยู่ของผู้จ้างเอง และผู้รับจ้างเอง สำหรับใช้ในการส่งคำบอกกล่าว
- ท. ข้อกำหนดสำหรับการวินิจฉัยข้อพิพาทเกี่ยวกับการตีความ การปฏิบัติ และการไม่ปฏิบัติตามภาระหน้าที่ตามสัญญาจ้างเอง

### 3.1.3 การใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในประเทศสหรัฐอเมริกา

John Prichard นักกฎหมายผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในสหรัฐอเมริกาได้รวบรวมเรื่องดังกล่าวไว้ในหนังสือชื่อ Aircraft Finance<sup>12</sup> มีเนื้อหาโดยสังเขปดังนี้

หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ เกี่ยวกับการจดทะเบียนอากาศยานพลเรือนในสหรัฐอเมริกา คือ ทบวงการบิน หรือ Federal Aviation Administration (FAA) ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องการออกใบอนุญาตนักบิน ใบอนุญาตเครื่องบิน หนังสือรับรองการบำรุงรักษาและความเหมาะสมในการเดินอากาศ การปฏิบัติงานของอากาศยาน การควบคุมการจราจรทางอากาศ และการอย่างอื่นซึ่งเกี่ยวกับความปลอดภัย ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติการบิน ค.ศ.1958 (Federal Aviation Act 1958) ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม และกฎกระทรวงว่าด้วยการบิน (Federal Aviation Regulations)

การใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในประเทศสหรัฐอเมริกา สามารถทำได้ในรูปของสัญญาเช่าอากาศยาน สัญญาซื้ออากาศยาน และสัญญาจ้างอากาศยาน ดังมีรายละเอียดดังนี้

<sup>12</sup>John Prichard, "United States of America," Issue 6 in Aircraft finance: Registration, security and enforcement (United Kingdom: Longman Group UK, 1994), pp.1-89.

### 3.1.3.1 สัญญาเช่าอากาศยานและสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน

ถึงแม้สัญญาเช่าอากาศยานกับสัญญาลีสซิ่งอากาศยานจะมีความแตกต่างกัน แต่สัญญาทั้งสองก็มีพื้นฐานบางส่วนเกี่ยวเนื่องกัน โดยสัญญาลีสซิ่งมีพื้นฐานบางส่วนคล้ายสัญญาเช่า John Prichard จึงได้รวมพิจารณาลักษณะของสัญญาเช่าอากาศยานและสัญญาลีสซิ่งอากาศยานในหัวข้อเดียวกันเพื่อความสะดวกต่อการเปรียบเทียบดังนี้

การเช่าอากาศยานเป็นสัญญาที่ผู้เช่าจะได้ครอบครองและใช้ประโยชน์จากอากาศยานซึ่งตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาเรียกการเช่าประเภทนี้ว่า "Dry Lease" ซึ่งแตกต่างจากการเช่าอีกประเภทหนึ่งซึ่งเรียกว่า "Wet Lease" คือ

"Dry Lease" เป็นการเช่าอากาศยานประเภทที่ลูกเรือ นักบิน หรือช่างประจำเครื่องบินจะเป็นลูกจ้างของผู้เช่าและอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของผู้เช่า และผู้เช่าเป็นผู้ควบคุมดูแลอากาศยาน (หรืออีกนัยหนึ่ง คือ ผู้ให้เช่าจัดหาให้เฉพาะตัวอากาศยานเท่านั้น โดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้เช่าต้องจัดหาเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเองและต้องควบคุมดูแลการบินเอง)

"Wet Lease" เป็นสัญญาเช่าประเภทที่ผู้เช่ามีสิทธิเพียงใช้อากาศยานขนส่งสิ่งของหรือผู้โดยสารเป็นเที่ยวบินเฉพาะเจาะจง ภายในระยะเวลาที่กำหนด และสามารถให้บริการลูกเรือเพื่อการดังกล่าว แต่ลูกเรือเป็นลูกจ้างของเจ้าของอากาศยานและเจ้าของอากาศยานจะเป็นผู้ควบคุมอากาศยาน ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว โดยสภาพจะเป็นสัญญาจ้างบริการที่เจ้าของอากาศยานจะทำการจัดบริการอากาศยานแก่ผู้รับบริการ โดยที่การบริการนั้นอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของเจ้าของอากาศยานทั้งหมด

ดังนั้นการเช่าอากาศยานที่กล่าวถึงในส่วนนี้จึงหมายถึงเฉพาะการเช่าประเภท Dry Lease เท่านั้นที่สามารถบันทึกไว้ในทะเบียนอากาศยานสัญชาติอเมริกัน ได้ตราบเท่าที่อากาศยานนั้นยังจดทะเบียนอยู่ในทะเบียนอากาศยานสัญชาติอเมริกัน

สำหรับลักษณะของสัญญาเช่าอากาศยาน และสัญญาลีสซิ่งอากาศยานสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้



(ก) สัญญาลีสซิ่งอากาศยาน (Finance Lease)

สัญญาลีสซิ่งอากาศยาน ซึ่งเรียกกันว่า "Finance Lease" มีลักษณะคล้ายสัญญาเช่าอากาศยานระยะยาว ซึ่งมูลค่าของค่าเช่าตลอดอายุของสัญญาจะครอบคลุมต้นทุนทั้งหมดหรือเกือบทั้งหมด ในอันที่ผู้ให้เช่าได้จัดหาอากาศยานมาให้เช่าตามความเห็นชอบของผู้เช่า นิยามของสัญญาประเภทนี้ปรากฏอยู่ในข้อ 2 เอ แห่ง Uniform Commercial Code (เรียกโดยย่อว่า "UCC") ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

ลักษณะดังต่อไปนี้ เป็นลักษณะโดยทั่วไปของสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน ถึงแม้จะไม่มีบัญญัติไว้ในที่ใดก็ตาม

(1) อายุการเช่าตามสัญญานี้ จะครอบคลุมอายุการใช้งานของอากาศยานเกือบทั้งหมดและทำให้ผู้ให้เช่าสามารถได้ทุนคืนจากการให้เช่านี้

(2) โดยปกติแล้วสัญญาประเภทนี้ประโยชน์สุดท้ายในอากาศยานเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาลีสซิ่งจะตกอยู่กับผู้เช่า

(3) สัญญาประเภทนี้ มักทำขึ้นโดยมีพื้นฐานของเหตุผลทางด้านสิทธิประโยชน์ทางภาษี และนอกเหนือจากเงื่อนไขประการอื่นแล้วอายุของสัญญาเช่าประเภทนี้จะไม่ยาวนานกว่า 80% ของอายุการใช้งานของอากาศยาน หรือไม่มีเงื่อนไขให้สิทธิซื้ออากาศยาน

(4) ตามสัญญาลีสซิ่งนี้ผู้เช่ามีหน้าที่เพียงชำระค่าเช่า โดยไม่จำเป็นต้องรับภาระภาษี หรืออุกหักภาษี ณ ที่จ่าย แต่ยังคงต้องรับภาระ หรือรับประกันค่าจ้างอันเกิดขึ้นเพราะการใช้งานอากาศยาน อันได้แก่ ค่าซ่อมแซม ค่าบำรุงรักษา และค่าประกันภัย เป็นต้น

(5) โดยหลักแล้วสัญญาประเภทนี้ไม่สามารถบอกเลิกได้ ยกเว้นในเหตุบางประการเฉพาะกรณี และผู้เช่ามีหน้าที่ต้องชำระค่าเช่าเสมอในทุกกรณีแม้จะมีเหตุขัดขวางการใช้งานอากาศยานก็ตาม

(6) ความเสี่ยงภัยทั้งปวงในเรื่องความสูญหาย หรือการเสื่อมสภาพของอากาศยานจะตกอยู่กับผู้เช่า

(7) หากมีเหตุอากาศยานสูญหายหรือมีการบอกเลิกสัญญาก่อนสิ้นอายุสัญญาไม่ว่าด้วยเหตุผลประการใดก็ตาม ผู้เช่าต้องชดเชยค่าความสูญหายหรือการบอกเลิกเช่นนั้นแก่ผู้ให้เช่า เพื่อชดเชยต้นทุน ค่าใช้จ่าย ความสูญเสียสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่คาดหมายได้ของผู้ให้เช่า

มีคานิยามของคำว่า "สัญญาลีสซิ่ง (Finance Lease)" อยู่ในบทบัญญัติของ

ข้อ 21เอ แห่ง UCC ซึ่งจะได้อธิบายต่อไปข้างท้ายนี้

"สัญญาลีสซิ่ง หมายถึงสัญญาเช่าซึ่ง

- (1) ผู้ให้เช่าไม่ได้เป็นผู้คัดเลือก ผลิต หรือจัดหาทรัพย์สิน
- (2) ผู้ให้เช่าได้ทรัพย์สิน หรือสิทธิครอบครอง และใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน

ก็ด้วยเหตุที่มีการทำสัญญาลีสซิ่ง และ

- (3) มีกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้เกิดขึ้น

(ก) ผู้เช่าได้รับสถานะสัญญาซึ่งเป็นเหตุให้ผู้ให้เช่าได้มาซึ่งทรัพย์สินหรือสิทธิครอบครองและใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน ก่อนที่จะได้ลงนามในสัญญาลีสซิ่ง

(ข) ความเห็นชอบของผู้เช่าต่อสัญญาซึ่งเป็นเหตุให้ผู้ให้เช่าได้มาซึ่งทรัพย์สิน หรือสิทธิครอบครองและใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินเป็นเงื่อนไขของการมีผลบังคับของสัญญาลีสซิ่ง

(ค) ก่อนลงนามในสัญญาลีสซิ่งผู้เช่าได้รับหนังสือที่สมบูรณ์และถูกต้องระบุค่ามันและค่ารับรอง (และข้อจำกัดความรับผิด) ข้อจำกัดหรือการแก้ไขเปลี่ยนแปลงการรั้งสิทธิ์ใดๆ หรือเบี้ยปรับสำหรับความเสียหาย รวมทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอก เช่น ผู้ผลิตทรัพย์สินซึ่งถูกจัดให้แก่ผู้ให้เช่า โดยบุคคลผู้จัดหาทรัพย์สิน ซึ่งเกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาซึ่งทำให้ผู้ให้เช่าได้มาซึ่งทรัพย์สินหรือสิทธิครอบครองและประโยชน์ในทรัพย์สินหรือ

(ง) หากสัญญาลีสซิ่งนำมาซึ่งสัญญาลีสซิ่งของผู้บริภค ก่อนที่ผู้เช่าลงนามในสัญญาลีสซิ่ง ผู้ให้เช่าได้แจ้งแก่ผู้เช่าเป็นหนังสือ

ก. ถึงคุณลักษณะของผู้จัดหาทรัพย์สินของผู้ให้เช่า เว้นเสียแต่ผู้เช่าจะได้เลือกบุคคลดังกล่าวนี้ และได้สั่งให้ผู้ให้เช่าจัดให้ได้มาซึ่งทรัพย์สิน หรือสิทธิครอบครองและใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินจากบุคคลดังกล่าวนี้เอง

ข. ว่าผู้เช่ามีสิทธิตามบทบัญญัติข้อนี้ต่อค่ามัน และค่ารับรอง รวมทั้งส่วนที่เกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอก ซึ่งผู้จัดหาทรัพย์สินได้ให้ไว้แก่ผู้ให้เช่าซึ่งเกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาซึ่งทำให้ผู้ให้เช่าได้มาซึ่งทรัพย์สิน หรือสิทธิครอบครองและใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน และ

ค. ว่าผู้เช่าอาจติดต่อกับผู้ซึ่งจัดหาทรัพย์สินแก่ผู้ให้เช่าและรับหนังสืออันสมบูรณ์ถูกต้องระบุค่ามัน และค่ารับรองรวมทั้งข้อจำกัด และการจำกัดสิทธิ หรือการรั้งสิทธิ์ใดๆ"



(i) the lessor does not select, manufacture, or supply the goods;

(ii) the lessor acquires the goods or the right to possession and use of the goods in connection with the lease: and

(iii) one of the following occurs:

(A) the lessee receives a copy of the contract by which the lessor acquired the goods or the right to possession and use of the goods before signing the lease contract;

(B) the lessee's approval of the contract by which the lessor acquired the goods or the right to possession and use of the goods is a condition to effectiveness of the lease contract;

(C) the lessee, before signing the lease contract, receives an accurate and complete statement designating the promises and warranties, and any disclaimers of warranties, limitations or modifications of remedies, or liquidated damages, including those of a third party, such as the manufacturer of the goods, provided to the lessor by the person supplying the goods in connection with or as part of the contract by which the lessor acquired the goods or the right to possession and use of the goods; or

(D) if the lease is not a consumer lease, the lessor, before the lessee signs the lease contract, informs the lessee in writing:

(a) of the identity of the person supplying the goods of the lessor, unless the lessee has selected that person and directed the lessor to acquire the goods or the right to possession and use of the goods from that person,

(b) that the lessee is entitled under this Article to the promises and warranties, including those of any third party, provided to the lessor by the person supplying the goods in connection with or as part of the contract by which the lessor



acquired the goods or the right of possession and use of the goods, and

(c) that the lessee may communicate with the person supplying the goods to the lessor and receive an accurate and complete statement of those promises and warranties, including any disclaimers and imitation of them or of remedies."

สัญญาลีสซิ่งนี้เป็นสัญญาประเภทที่ผู้ให้เช่าไม่ได้เป็นผู้เลือก หรือ ผลิต หรือจัดหาอากาศยาน นั่นคือก่อนทำสัญญาลีสซิ่งกับผู้เช่านั้น ผู้ให้เช่าไม่มีอากาศยานลีสซิ่งที่ระบุไว้ในความครอบครอง และผู้ให้เช่าไปจัดหาอากาศยานลีสซิ่งที่ผู้เช่าได้เลือกไว้มาให้ผู้เช่าตามสัญญาลีสซิ่งที่ได้ทำขึ้น และมีเงื่อนไขอย่างใดอย่างหนึ่งในส่วนประการดังที่ระบุในนิยามของคำว่า "ลีสซิ่ง" ในข้อ (3)(ก)-(ง) ซึ่งกำหนดขึ้นเพื่อให้มั่นใจว่าผู้เช่าทราบถึงเงื่อนไข และคำรับรองในสัญญาที่ผู้ให้เช่าไปจัดหาอากาศยานมาให้ผู้เช่า

สำหรับผู้ให้เช่าประเภท Operating Lease (ซึ่งเป็นการเช่าธรรมดา) และผู้ให้เช่าประเภทอื่น ซึ่งผู้ให้เช่าอากาศยานต่อไปหลังจากการเช่าครั้งแรก(การเช่าแบบลีสซิ่ง)สิ้นสุดลง อาจไม่สามารถทำให้สัญญาเช่าของตนมีคุณสมบัติเป็นสัญญาลีสซิ่ง(Finance Lease)ได้ เพราะผู้ให้เช่ามีอากาศยานอยู่ความครอบครองแล้วและได้มีฐานะเป็นผู้จัดหาอากาศยานไปแล้ว ผู้ให้เช่าอาจสามารถโอนหรือให้เช่าอากาศยานแก่บุคคลภายนอกผู้ซึ่งจะเป็นผู้ให้เช่าอากาศยานแบบลีสซิ่งต่อไปแก่ผู้เช่าคนสุดท้าย (UCC, Article 2A-103(1)(g)(i)and(ii)) ข้อ 2 เอ แห่ง UCC อนุญาตให้ผู้สัญญากำหนดนิติสัมพันธ์ทางสัญญา และแนวทางแก้ไขในสัญญาลีสซิ่งได้

หากสัญญาลีสซิ่งนั้นเมื่อครบรอบเป็นสัญญาลีสซิ่ง (Finance Lease) ตามข้อ 2 เอ แล้ว สิทธิและหน้าที่ดังต่อไปนี้จะเกิดขึ้นแม้จะไม่ได้ระบุไว้โดยแจ้งชัดในสัญญาก็ตาม

(1) การรับประกันของผู้จัดหาอากาศยาน (ซึ่งไม่ใช่นำที่หรือความรับผิดชอบของผู้ให้เช่า) จะขยายผลไปถึงผู้เช่าภายใต้บังคับของและเท่าที่อนุญาตโดยสัญญาจัดหาอากาศยาน

(2) การรับประกันโดยปริยาย ต่อการละเมิดอันเกี่ยวกับความสามารถในเชิงพาณิชย์ และความเหมาะสมต่อวัตถุประสงค์ของการใช้งานอันเฉพาะเจาะจงตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 2 เอ แห่ง UCC จะไม่นำมาปรับใช้โดยอัตโนมัติ

(3) ความเสี่ยงภัยของผู้ให้เช่าในความสูญหายของอากาศยาน จะโอนไปเป็น

ของผู้เช่า

(4) สัญญาลีสซึ่งนั้นจะกลายเป็นสัญญาที่เป็นผูกพัน และไม่สามารถเพิกถอนได้ และไม่อยู่ภายใต้บังคับของการยกเลิก การบอกเลิก การแก้ไขเปลี่ยนแปลง การปฏิเสธ การผ่อนปรน หรือ การแปลงหนี้โดยปราศจากความยินยอมของผู้ให้เช่า หรือผู้รับโอนของผู้ให้เช่า

(5) ผลของสัญญาลีสซึ่งจะโอนไปยังผู้เช่า หรือผู้จัดหาอากาศยาน ซึ่งความเสี่ยงอย่างอื่นบางประการอันเกี่ยวกับความสูญหายก่อนการรับมอบหรือการส่งมอบอากาศยาน กิติ เกี่ยวกับการที่ผู้จัดหาอากาศยานไม่ส่งมอบ หรือส่งมอบอากาศยานล่าช้ากิติ เกี่ยวกับการรับมอบต่างๆ ที่รู้ถึงการอันไม่เป็นไปตามสัญญา หรือต่างๆ ที่สันนิษฐานได้ว่าทางเสียหายอาจเป็นไป ได้ หรือไม่สามารถรู้การที่ไม่ปฏิบัติตามสัญญา หรือต่างๆ ที่ผู้ให้เช่าผิดนัดตามสัญญาลีสซึ่งกิติ

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงควรที่จะทำสัญญาให้เข้าลักษณะเป็นสัญญาลีสซึ่ง (Finance Lease) มิฉะนั้นแล้วคู่สัญญาจะต้องกำหนดเงื่อนไขดังที่กล่าวมาข้างต้นไว้โดยชัดแจ้งในสัญญา

#### (๗) สัญญาเช่าอากาศยาน (Operating Lease)

สัญญาเช่าอากาศยาน ซึ่งเรียกกันว่า "Operating Lease" นี้ เป็นสัญญาเช่าทรัพย์สินธรรมดาซึ่งแตกต่างจากลักษณะของสัญญาลีสซึ่งอากาศยาน (Finance Lease) ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น ถึงแม้ในบทบัญญัติของ UCC ไม่มีคำนิยามของสัญญาเช่าอากาศยาน (Operating Lease) ว่ามีความหมายอย่างไร แต่สัญญาเช่าอากาศยานก็ใช้บทบัญญัติของข้อ 2 เอ แห่ง UCC บังคับโดยอนุโลมเสมือนเป็นสัญญาเช่าทรัพย์สินโดยทั่วๆ ไป และคุณสมบัติดังต่อไปนี้ เป็นลักษณะทั่วไปของสัญญาเช่าอากาศยาน (Operating Lease)

(1) สัญญาประเภทนี้เป็นสัญญาเช่าทรัพย์สินโดยแท้ซึ่งมีอายุการเช่าระยะสั้น และเป็นสัญญาปลอดภาษีเป็นระยะเวลา 3-5 ปี

(2) ผู้เช่า ไม่ได้คาดหวังว่าจะได้เป็นเจ้าของอากาศยานเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาเช่า

(3) ผู้เช่า คาดหวังว่าจะมีความเสี่ยงภัยน้อยที่สุดในการทำธุรกรรม และพันธะผูกพันเฉพาะระหว่างตนเองกับผู้ให้เช่าเท่าที่จะเป็นไปได้

(4) ผู้ให้เช่า อิงอยู่กับสภาพของอากาศยาน และดูแลการสงวนรักษาในสิ่งเล็กน้อยและทั่วๆ ไป การบำรุงรักษา การตรวจสภาพ การส่งคืน และข้อสัญญาเรื่องการทำให้เช่าช่วงเพื่อที่จะปกป้องตนเอง แต่มักประสงค์จะใช้เนื้อความของสัญญาลีสซึ่งแบบมาตรฐานตามที่

าใช้ในสัญญาเช่า (Finance Lease) โดยอนุโลม ตัวอย่างเช่น กำหนดให้ผู้เช่ามีความเสี่ยงภัยในความเสี่ยง และรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษา ภาระภาษี และการประกันภัย เป็นต้น

(5) ผู้ให้เช่า คาดหมายว่าจะได้รับอากาศยานคืนเมื่อสิ้นสุดอายุของสัญญาเช่า และจะสามารถให้เช่าต่อได้อีก หรือขายไปเพื่อประโยชน์ของผู้ให้เช่า

(6) โดยปกติแล้ว ผู้ให้เช่าไปจัดหาอากาศยานมาโดยไม่ได้มีการอ้างอิงถึงตัวผู้เช่า

### กฎหมายที่บังคับกับการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยาน

ตาม Federal Aviation Act กฎหมายที่บังคับกับการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานคือกฎหมายของรัฐที่ได้มีการส่งมอบสัญญา ซึ่ง FAA ก็ไม่บัญญัติไว้ว่าสถานที่ส่งมอบคือที่ใด<sup>13</sup>

แต่ตามบทบัญญัติของ 49 USC ข้อ 1406 สถานที่ส่งมอบหมายความถึงเฉพาะรัฐในสหรัฐอเมริกา โคลัมเบีย และอาณานิคมของสหรัฐอเมริกาเท่านั้น ไม่หมายรวมถึงรัฐนอกสหรัฐอเมริกา ซึ่งบทบัญญัติของ 49 USC ข้อ 1406 นี้ยังเป็นที่ถกเถียงกันอยู่ว่า เจตนารมณ์ของกฎหมายนั้น ต้องการให้ประเด็นเรื่องความสมบูรณ์ของการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานบังคับตามกฎหมายของรัฐใดรัฐหนึ่งในเขตอำนาจของสหรัฐอเมริกาดังกล่าว อย่างไรก็ตามในกรณีที่คู่สัญญาได้แสดงเจตนาเลือกกฎหมายของรัฐใดนอกเหนือจากที่บัญญัติไว้ในข้อ 1406 เพื่อใช้บังคับกับการเช่าหรือการลีสซิ่งอากาศยานและได้ทำการส่งมอบสัญญานั้นนอกอาณาจักของสหรัฐอเมริกาแล้ว คู่สัญญาย่อมมีความเสี่ยงในกรณีหากศาลเลือกใช้กฎหมายของรัฐของอเมริกาซึ่งไม่ใช้กฎหมายที่คู่สัญญาได้แสดงเจตนาเลือกไว้ มาใช้บังคับกับความสมบูรณ์ของสัญญา<sup>14</sup>

ข้อตกลงในสัญญาเกี่ยวกับสถานที่ส่งมอบสัญญา กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าได้มีการส่งมอบสัญญา ณ สถานที่ได้ระบุไว้ในสัญญา ดังนั้นคู่สัญญาจึงควรตระหนักว่าสัญญาได้มีการส่ง

<sup>13</sup> Ibid, p.15

<sup>14</sup> Ibid, p.70.

มอบกัน ณ สถานที่ตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญา และความสมบูรณ์ของสัญญาจะได้รับการบังคับใช้ตามกฎหมายของรัฐที่มีการส่งมอบสัญญาตามได้ระบุไว้ในสัญญา<sup>15</sup>

### ความสมบูรณ์ของการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยาน

ตามบทบัญญัติของข้อ 210-103(แอล)(เจ) และ ข้อ 210-106 และข้อ 210-301 แห่ง UCC การเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานจะสมบูรณ์ได้ ต้องมีการเสนอและคำสนองถูกต้องตรงกัน โดยผู้ให้เช่าตกลงโอนสิทธิครอบครองและสิทธิในการใช้ประโยชน์ในอากาศยานมีระยะเวลากำหนดเพื่อสิ่งต่างตอบแทน (Consideration) โดยหลักสัญญาประเภทนี้จะสมบูรณ์แม้ทำด้วยวาจา ถึงแม้ว่าทางปฏิบัติจะทันทันเป็นลายลักษณ์อักษรก็ตาม อย่างไรก็ตามบทบัญญัติข้อ 210-201 แห่ง UCC หากค่าเช่าทั้งหมดตามสัญญาเกินกว่า 1,000 เหรียญสหรัฐแล้ว สัญญานั้นจะต้องทำเป็นหนังสือ ทั้งนี้หนังสือสัญญานี้ไม่จำเป็นต้องมีรูปแบบอย่างใดเป็นพิเศษ ไม่ต้องทำเป็นเอกสารราชการ ไม่ต้องทำเป็นรูปตราสาร และไม่ต้องมีใบดาร์ทิบลีรับรองก็มีผลสมบูรณ์ และไม่จำเป็นต้องมีขานหรือผู้สืบทอดคนลงชื่อรับรองตาม ข้อ 210 และไม่จำเป็นต้องทำกันที่ทบวงการบิน อย่างไรก็ตามการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานที่จดทะเบียนในสหรัฐอเมริกาจะต้องทำเป็นหนังสือและยื่นต่อสำนักทะเบียนทบวงการบิน จึงจะมีผลสมบูรณ์และใช้ยื่นต่อบุคคลภายนอกได้ อีกทั้งการจดทะเบียนการเช่าจะมีผลสมบูรณ์ตลอดไปโดยไม่จำเป็นต้องมีการต่ออายุ

#### 3.1.3.2 การจำนองอากาศยาน (Aircraft Mortgage)

##### (ก) ลักษณะของการจำนอง

การจำนองอากาศยานในสหรัฐอเมริกา จะมีหน่วยงานรับผิดชอบคือทบวงการบิน (Federal Aviation Administration (FAA)) โดยที่อากาศยานที่จะทำการจดทะเบียนจำนองได้จะต้องเป็นอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้กับ FAA โดยผู้จำนองจะต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด (ซึ่งโดยหลักถ้าเป็นบุคคลธรรมดา ก็ต้องมีสัญชาติอเมริกัน หรือหากเป็นนิติบุคคลก็ต้องมีคุณสมบัติเกี่ยวกับการมีสัญชาติอเมริกันเข้ามาเกี่ยวข้อง) สำหรับตัวผู้รับ

<sup>15</sup> Ibid, p.15.

งานจะเป็นใครก็ได้ แม้จะไม่มีสัญชาติอเมริกันจะมีผลให้ไม่สามารถเอาทรัพย์สินของหลุด  
ได้ในขั้นบังคับงานก็ตาม ในส่วนของแบบของสัญญาจ้างอนุญาตไม่ได้บังคับว่าสัญญาจ้าง  
จะต้องทำตามแบบอย่างไร แต่จะมีเพียงหากต้องการได้บุริมสิทธิอันบุคคลภายนอกก็ต้องทำการ  
จดทะเบียนต่อ FAA ทั้งนี้สภาพของบุริมสิทธิจะมีมากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับกฎหมายของมลรัฐที่  
มีการส่งมอบสัญญาจ้างว่าจะรับรองสิทธิให้เพียงใด ทั้งนี้ผลของการจดทะเบียนงานจะมีผล  
นับตั้งแต่วันยื่นทำการจดทะเบียน โดยไม่คำนึงว่าการพิจารณาจดทะเบียนงานจะเสร็จสิ้น  
ในเวลาใดก็ตาม อนึ่งการจ้างจะครอบคลุมไปถึงตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด เครื่อง  
อุปกรณ์ และอะไหล่ (ตราบเท่าที่ยังคงเก็บรักษาไว้ในสถานที่ที่กำหนด) การจดทะเบียนงาน  
จะมีผลสมบูรณ์ตลอดไปโดยไม่มีกำหนด จึงเท่ากับว่ามีอายุตลอดไปตราบเท่าที่นี้ประธานยังไม่  
ระงับ ดังนั้นการจดทะเบียนงานจึงไม่ต้องมีการต่ออายุทะเบียน

FAA ได้ก่อตั้งสำนักงานทะเบียนเพื่อการบันทึกการโอนกรรมสิทธิ์ การซื้อขาย  
การซื้อขายแบบมีเงื่อนไข การจ้าง การเช่า การก่อตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ของเครื่องอุปกรณ์  
(Equipment Trust) การโอนสิทธิใดๆ เช่นว่านั้น การบอกกล่าวสิทธิยึดหน่วงคำภีร์ (นอก  
เหนือจากสิทธิยึดหน่วงคำภีร์รัฐบาลกลาง) หรือสิทธิยึดหน่วงอย่างอื่น หรือ สัญญาอย่างอื่นซึ่ง  
มีผลรื้อถอนกรรมสิทธิ์ หรือประโยชน์ใดๆ ใน

- (1) อากาศยานใดๆ ซึ่งจดทะเบียนไว้กับสำนักทะเบียน
- (2) เครื่องยนต์ใดๆ ดังที่ได้สำแดงไว้ขนาด 750 แรงม้า หรือมากกว่า หรือเทียบ  
เท่า (ซึ่งอาจได้บันทึกไว้ต่างหาก หรือบันทึกไว้เกี่ยวกับอากาศยานจดทะเบียนสัญชาติสหรัฐ)
- (3) ใบพัดใดๆ ที่ได้สำแดงไว้ซึ่งรับกำลังงานได้ 750 แรงม้า หรือมากกว่า หรือ  
เทียบเท่า (ซึ่งอาจได้บันทึกไว้ต่างหาก หรือบันทึกไว้เกี่ยวกับอากาศยานจดทะเบียนสัญชาติ  
สหรัฐ)
- (4) เครื่องยนต์ ใบพัด หรืออุปกรณ์ใดๆ ซึ่งอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งทางอากาศที่  
ได้รับอนุญาตจากทางการสหรัฐ เพื่อการติดตั้ง หรือการใช้งานบนอากาศยาน เครื่องยนต์ หรือ  
ใบพัด หรืออะไหล่สำหรับการติดตั้ง หรือใช้งานบนอากาศยาน เครื่องยนต์หรือใบพัด ตราบเท่า  
ที่สิ่งนั้นยังคงได้รับการดูแลรักษาโดยหรือเพื่อผู้ขนส่งทางอากาศนั้น ณ ที่ตั้งคงระบุในเวลายื่นจด  
ทะเบียน

กฎหมายไม่ได้กำหนดหรือจำกัดว่า ผู้รับงานจะต้องเป็นคนสัญชาติอเมริกัน ถึงแม้  
ว่า ผู้รับงานจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนสำหรับการจดทะเบียนอากาศยานในนามของตนเอง

หากได้กรรมสิทธิ์ในอากาศยานจากการบังคับงานองก็ตาม\*

ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนงานองอากาศยาน คือ 5 ดอลลาร์สหรัฐต่อการจดทะเบียนงานองทรัพย์สินอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นประกัน คือ ตัวอากาศยาน เครื่องกลจักรใบพัดและสถานที่กำหนดอะไหล่ (ตามบทบัญญัติของ 14 Code of Federal Regulations ข้อ 49.151e)

ผลของการงานองอากาศยาน ตามบทบัญญัติของ FAA การยื่นเอกสารเพื่อการบันทึกไว้ที่สำนักงานทะเบียนซึ่งเอกสารสิทธิ์ใดๆ ที่มีผลต่ออากาศยานที่ได้จดทะเบียนในสหรัฐ หรือเครื่องกลจักร ใบพัด อุปกรณ์สื่อสาร หรือ อะไหล่ใดๆ รวมทั้งการงานอง จะมีผลทำให้เอกสารสิทธิ์นั้นใช้บังคับบุคคลภายนอกได้โดยไม่ต้องมีการบอกกล่าวให้ทราบ ทั้งนี้ภายใต้กรอบและบริบทตามที่กฎหมายของรัฐบาลกำหนด ฉะนั้นการงานองอากาศยานจึงต้องทำการบันทึกไว้ที่สำนักงานทะเบียนเพื่อให้มีบริบทสิทธิ์ และเมื่อได้บันทึกแล้วจะสภาพแห่งบริบทสิทธิ์งานองจะเป็นไปตามกฎหมายของรัฐ

ผลโดยหลักของการบันทึกในทะเบียนคือ การงานองแต่ละครั้งซึ่งได้มีการยื่นบันทึกไว้ในทะเบียนอันมีผลต่ออากาศยาน เครื่องกลจักร ใบพัด อุปกรณ์ สื่อสาร หรืออะไหล่ (ตราประทับที่ยังคงรักษาไว้ที่สถานที่ที่กำหนด) จะมีผลและสมบูรณ์นับตั้งแต่เวลายื่น แต่ถ้าไม่มีการยื่นเพื่อบันทึกไว้ทะเบียนการงานองนั้นจะไม่สามารถใช้บังคับบุคคลภายนอกได้ ยกเว้นบุคคลภายนอกที่ได้รับการแจ้งเรื่องดังกล่าวแล้วโดยแท้จริง (ตามบทบัญญัติของ 49 USC ข้อ 1403(ซี) และ ข้อ 1403(ดี)) วันที่ยื่นเพื่อบันทึกในทะเบียนถือเป็นวันที่มีผลสมบูรณ์ของการงานอง ถึงแม้ว่าจริงๆ แล้วการบันทึกจะใช้เวลาหลายสัปดาห์ หรือหลายเดือนกว่าจะเสร็จก็ตาม อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีแนวคำพิพากษาศาลฎีกาว่า ถ้าหากหลังจากได้พิจารณาแล้วเป็นเวลาหลายสัปดาห์สำนักงานทะเบียนปฏิเสธการบันทึกแล้วจะมีผลอย่างไร ในทางปฏิบัติแล้วมักจะปรึกษาคนที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญประจำเมืองโรกลาโซมาเพื่อให้แน่ใจว่าอากาศยานได้จดทะเบียนโดยถูกต้อง และเอกสาร

---

\*แนวคำวินิจฉัยของที่ปรึกษา FAA (ซึ่งไม่เป็นที่เปิดเผย) เคยอนุญาตให้ผู้รับงานองซึ่งเป็นชาวต่างประเทศสามารถทำการขายจดทะเบียนอากาศยานได้ ทั้งนี้ตามหลักกฎหมายของรัฐ ลูกหนี้ยังคงเป็นเจ้าของอากาศยานจนกว่าจะมีการขายอากาศยานอันเนื่องมาจากการบังคับงานอง

เป็นไปตามแบบฟอร์มสำหรับการบิน และเพื่อให้แน่ใจว่าการบันทึกนั้นปราศจากสิทธิขัดขวางใดๆ และเอกสารนั้นได้ยื่นโดยถูกต้อง

ประเภทของการงานของอากาศยาน ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา สัญญาจ้างของอากาศยานเป็นข้อตกลงในเรื่องหลักประกัน (Security Agreement) สัญญาจ้างของอากาศยาน เครื่องกลจักร ใบพัด หรือ อะไหล่ บังคับตามกฎหมายของรัฐ และสัญญาจ้างตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกามีเพียงประเภทเดียว สัญญาประเภทนี้เป็นข้อตกลงเกี่ยวกับหลักประกันซึ่งก่อหนี้มีประกันตามบทบัญญัติของข้อ 9 แห่ง Uniform Commercial Code (เรื่องธุรกรรมที่มีประกัน) "หนี้มีประกัน หมายถึง หนี้เหนือทรัพย์สินของบุคคล หรือส่วนควบ ซึ่งเป็นประกันการปฏิบัติตามหน้าที่ หรือการชำระหนี้ (A security interest means an interest in personal property or fixtures which secures payment or performance of an obligation)"<sup>16</sup> แนวความคิดในเรื่องหนี้มีประกันนี้ รวมไปถึงหนี้ อันเกิดจากสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข สัญญาสิทธิซึ่งประเภทที่เป็นหนี้ที่มีประกัน การตราทรัพย์สินไว้เป็นประกัน และรวมไปถึงสัญญาจ้าง

ตามบทบัญญัติของข้อ 9-203(1) แห่ง UCC การก่อหนี้มีประกันจะต้องมีองค์ประกอบ 3 ประการดังต่อไปนี้ จึงจะเป็นหนี้มีประกันเหนืออากาศยานที่จะได้บังคับคดีและมีผลบังคับต่อลูกหนี้

(1) ลูกหนี้ได้ลงลายมือชื่อในข้อตกลงเรื่องหลักประกัน ซึ่งได้ระบุตัวอากาศยาน เครื่องกลจักร ใบพัด หรือ อะไหล่ใดๆ และได้ระบุหนี้ที่เป็นประกัน หรือ หลักประกันที่อยู่ในความครอบครองของคู่สัญญาฝ่ายที่ให้ประกัน

(2) ได้กำหนดมูลค่าของทรัพย์สิน

<sup>16</sup>J.J.White, and R.S.Summers, Uniform Commercial Code, 2nd ed. (The United States of America: West Publishing, 1990) and E.H.Reiley, Guidebook to security interests in personal property, 2nd ed. (n.p.: Clark Boardman, 1987) cited in John Pritchard, "United States of America," Issue 6 in Aircraft finance: Registration, security and enforcement (United Kingdom: Longman Group UK, 1994), p.13.

## (3) ลูกหนี้ต้องมีสิทธิ์ในหลักประกัน

(๗) กฎหมายที่ใช้บังคับ

กฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญาจ้างของอากาศยาน สามารถแยกพิจารณาเป็นกรณีๆ ไปได้ดังนี้

(1) ในกรณีที่อากาศยานได้จดทะเบียนไว้ หรือ อาจจดทะเบียนได้ต่อสำนักงานทะเบียนอากาศยาน ทบวงการบิน

ตามบทบัญญัติของ FAA กฎหมายที่ใช้บังคับกับความสมบูรณ์ของสัญญาจ้าง ซึ่งได้บันทึกไว้ หรืออาจบันทึกไว้กับสำนักทะเบียน คือกฎหมายของรัฐที่ได้มีการส่งมอบสัญญาจ้าง ซึ่ง FAA ก็ไม่ได้บัญญัติไว้ว่าสถานที่ส่งมอบคือที่ใด แต่ตามบทบัญญัติของ 49 USC ข้อ 1406 สถานที่ส่งมอบ หมายถึงเฉพาะรัฐในสหรัฐอเมริกา โคลัมเบีย และอาณานิคมของสหรัฐอเมริกา เท่านั้น ไม่หมายรวมถึงรัฐนอกสหรัฐอเมริกา ซึ่งบทบัญญัติของข้อ 1406 นี้ยังเป็นที่ถกเถียงกันอยู่ว่า เจตนารมณ์ของกฎหมายต้องการให้ประเด็นเรื่องความสมบูรณ์ของสัญญาจ้างบังคับตามกฎหมายของรัฐใดรัฐหนึ่งในเขตอำนาจของสหรัฐอเมริกาดังกล่าว อย่างไรก็ตามในกรณีที่คู่สัญญาได้แสดงเจตนาเลือกกฎหมายของรัฐใดนอกเหนือจากที่บัญญัติไว้ในข้อ 1406 เพื่อใช้บังคับกับสัญญาจ้างและได้ทำการส่งมอบสัญญานั้นนอกอาณาจักรของสหรัฐอเมริกาแล้ว คู่สัญญาย่อมมีความเสี่ยงในกรณีหากศาลเลือกใช้กฎหมายของรัฐของสหรัฐอเมริกา ซึ่งไม่ใช้กฎหมายที่คู่สัญญาได้แสดงเจตนาเลือกไว้มาใช้บังคับกับความสมบูรณ์ของสัญญา<sup>17</sup> ข้อตกลงในสัญญาจ้างของอากาศยานเกี่ยวกับสถานที่ส่งมอบสัญญา กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าได้มีการส่งมอบสัญญา ณ สถานที่ได้ระบุไว้ในสัญญา ดังนั้นคู่สัญญาจึงควรตระหนักว่าสัญญาได้มีการส่งมอบกัน ณ สถานที่ที่ได้ระบุไว้ในสัญญา และความสมบูรณ์ของสัญญาจะได้รับการบังคับใช้ตามกฎหมายของรัฐที่มีการส่งมอบสัญญาจ้างตามได้ระบุไว้ในสัญญา ดังที่กล่าวมาแล้วสัญญาจ้างที่มีผลกระทบต่อสิทธิ์ในอากาศยานที่จดทะเบียนสัญชาติอเมริกัน จะใช้บังคับบุคคลภายนอกได้ก็ต่อเมื่อได้มีการบันทึกสัญญาจ้าง เช่นนั้นไว้ในทะเบียนอากาศยานแล้ว

(2) ในกรณีที่สัญญาจ้างได้บันทึกไว้ในทะเบียนอากาศยานของประเทศอื่นซึ่ง

<sup>17</sup>John Pritchard, "United States of America," Issue 6 in Aircraft finance: Registration, security and enforcement, p.70.



เป็นภาคีของอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน  
 ในกรณีที่อากาศยานได้จดทะเบียนไว้ในประเทศอื่นซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญาเจนีวา  
 และได้มีการบันทึกการจำหน่ายไว้ในทะเบียนอากาศยานอย่างต่อเนื่อง ให้นำข้อบังคับของ  
 อนุสัญญาเจนีวา บังคับแก่การนั้น ทั้งนี้สัญญาจำหน่าย เช่นนั้นจะได้รับการยอมรับนับถือในสหรัฐ  
 อเมริกา หากสิทธิจำหน่ายได้มีการก่อตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศที่มีการจดทะเบียนในเวลา  
 ที่มีการก่อสิทธิเช่นนั้น นอกจากนี้ผลของสิทธิจำหน่ายที่มีต่อบุคคลภายนอกให้เป็นไปตามกฎหมาย  
 ของประเทศที่มีการจดทะเบียน\*

(3) ในกรณีที่สัญญาจำหน่ายได้บันทึกไว้ในทะเบียนอากาศยานของประเทศอื่นซึ่งไม่  
 ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน  
 ตามหลักกฎหมายว่าด้วยการขัดกันของกฎหมายในสหรัฐอเมริกา (Conflict  
 of Laws) มาตรา 6 และมาตรา 251(1) กฎหมายที่จะใช้บังคับกับความสมบูรณ์ของสัญญา  
 จำหน่ายอากาศยาน ให้ใช้กฎหมายของประเทศที่มีความสัมพันธ์กับหลักประกัน หนี้ที่มีประกัน และ  
 คู่สัญญามากที่สุด มาบังคับแก่กรณี

### 3.1.4 การใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในประเทศสวิตเซอร์แลนด์

Harold Gruninger และ Judith Schmidt นักกฎหมายผู้เชี่ยวชาญด้านการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ได้รวบรวมเรื่องดังกล่าวไว้ในหนังสือชื่อ Aircraft Finance<sup>18</sup> มีเนื้อหาโดยสังเขปดังนี้

หน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุมดูแลเกี่ยวกับการจดทะเบียนอากาศยานสัญชาติสวิส คือ  
 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งสหพันธรัฐ (Federal Office for Civil Aviation เรียก

\* เป็นไปตามข้อตกลงในอนุสัญญาเจนีวา นอกจากนี้ในขั้นตอนของการตราบทบัญญัติ  
 ของ 49 USC ข้อ 1406 ในร่างกฎหมายยังได้ย้ำว่าจะต้องไม่กระทบกระเทือนต่อข้อตกลงใน  
 อนุสัญญาเจนีวา

<sup>18</sup>Harold Gruninger, and Judith Schmidt, "Switzerland," Issue 6  
 in Aircraft finance: Registration, security and enforcement (United  
 Kingdom: Longman Group UK, 1994), pp.1-51.

โดยย่อว่า "FOCA") ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดของกรมการขนส่ง การคมนาคม และการพลังงานแห่งสหพันธรัฐ (The Federal Department of Transport, Communication and Energy) โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือน (The Federal Law on Civil Aviation เรียกโดยย่อว่า "LCA") ฉบับลงวันที่ 21 ธันวาคม ค.ศ.1948 และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการบินพลเรือน (The Ordinance on Civil Aviation เรียกโดยย่อว่า "OCA") ลงวันที่ 17 พฤศจิกายน ค.ศ.1973 โดยการจดทะเบียนอากาศยานใน "ทะเบียนอากาศยานสัญชาติสวิส (Swiss Aircraft Register)" นี้ เป็นการจดทะเบียนการใช้อากาศยาน

นอกจากนี้ ตามกฎหมายของประเทศสวิตเซอร์แลนด์ กรรมสิทธิ์และทรัพย์สินบางประเภทเหนืออากาศยานอาจบันทึกไว้ว่า "บันทึกอากาศยานสัญชาติสวิส (Swiss Aircraft Record)" ประโยชน์ของการบันทึกทรัพย์สินดังกล่าวในทะเบียนอากาศยานได้แก่

- (1) รายการที่บันทึกเป็นทะเบียนมหาชน ดังนั้นรายละเอียดเกี่ยวกับสิทธิเหนืออากาศยานจึงสามารถตรวจสอบได้ง่าย
- (2) การบันทึกสิทธิเช่นนี้ กฎหมายถือว่าเป็นที่ทราบแก่บุคคลทุกคนซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับสิทธิในอากาศยาน

เมื่อได้มีการบันทึกไว้ว่าบันทึกอากาศยานสัญชาติสวิส"แล้ว กรรมสิทธิ์ ในอากาศยาน และทรัพย์สินที่ได้บันทึกไว้ นั้น จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายว่าด้วยการบันทึกอากาศยาน (Federal Law on the Aircraft Record เรียกโดยย่อว่า "LAR") ฉบับลงวันที่ 7 ตุลาคม ค.ศ.1959 (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการบันทึกอากาศยาน (Ordinance on the Aircraft Record เรียกโดยย่อว่า "OAR") ฉบับลงวันที่ 2 กันยายน ค.ศ.1960 (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) โดยอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานการการบินพลเรือน

อย่างไรก็ดี ก่อนที่สิทธิใดๆ เหนืออากาศยาน จะสามารถจดทะเบียนไว้ว่า "บันทึกอากาศยานสัญชาติสวิส" ได้ รายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน และเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอากาศยานนั้นจะต้องได้มีการจดทะเบียนไว้ก่อน รายละเอียดดังกล่าวนี้อาจบันทึกไว้แยกต่างหากจากการจดทะเบียนทรัพย์สินใดๆ เหนืออากาศยานก็ได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งการบันทึกสิทธิใดๆ เหนืออากาศยานจะมีผลสมบูรณ์ต่อเมื่ออากาศยานนั้นได้จดทะเบียนไว้ว่า "ทะเบียนอากาศยาน

สัญญาตีสวิส" แล้ว ตามบทบัญญัติของ LAR มาตรา 1 วรรค 2 (สอดคล้องกับตามหลักการของ ข้อตกลงในอนุสัญญาชิคาโก)

สิทธิบางประการ ซึ่งสามารถจดทะเบียนไว้ ณ บันทึกอากาศยานสัญญาตีสวิส เช่น ความเป็นเจ้าของ (หรือกรรมสิทธิ์) และการจ้างง เป็นต้น (LAR มาตรา 4) สิทธิอย่างอื่น บางประการถึงแม้จะไม่สามารถจดทะเบียน ณ บันทึกอากาศยานสัญญาตีสวิสได้ แต่ก็สามารถ หมายเหตุไว้ ณ บันทึกอากาศยานสัญญาตีสวิสได้ (LAR มาตรา 5) เช่น

(1) ข้อจำกัดการกระทำใดๆ กับอากาศยาน เช่น ค่าจ้างของพนักงานเจ้าหน้าที่อันเกี่ยวกับการบังคับการตามสิทธิเรียกร้อง ค่าจ้างพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ค่าบังคับในคดีล้มละลาย การอายัดชั่วคราวในกระบวนการชำระบัญชี

(2) การจดทะเบียนชั่วคราวซึ่งทรัพย์สินที่ยังพิพาทกันอยู่

(3) สิทธิที่จะ เลื่อนลำดับภูมิสิทธิของหนี้จ้างงให้อยู่ในลำดับสูงขึ้น (ลำดับต้น)

(4) สิทธิในการใช้อากาศยาน หากได้ให้สิทธิให้แก่บุคคลภายนอกภายใต้ข้อตกลง การเช่าซึ่งมีอายุการเช่าไม่น้อยกว่าหกเดือน

การหมายเหตุสิทธิดังกล่าวทำให้ผู้ทรงสิทธิสามารถบังคับการตามสิทธินั้นเหนือสิทธิอื่น ที่ได้มาหลังจากนั้น (ไม่ว่าสิทธินั้นจะได้จดทะเบียน หรือหมายเหตุไว้ ณ บันทึกอากาศยานหรือไม่ก็ตาม)

(โดยหลักการเทียบเคียงกฎหมาย ตาม มาตรา 959 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งสวิส ส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาเจนีวา การหมายเหตุสิทธิเช่นนั้นจะถือเสมือนว่าเป็น "การจดทะเบียน ทะเบียนมหาชน" ซึ่ง "สิทธิ" ตามที่นิยามไว้ใน ข้อ 1 ดังนั้นสิทธิที่หมายเหตุไว้จะได้รับการ ยอมรับนับถือในประเทศภาคีอนุสัญญาเจนีวาประเทศอื่นๆ โดยไม่มีความแตกต่าง)<sup>19</sup>

การใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ตามกฎหมายของประเทศสวิตเซอร์แลนด์อาจทำ ในรูปของสัญญาเช่าอากาศยาน สัญญาสิทธิซึ่งอากาศยาน และสัญญาจ้างง ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

<sup>19</sup>Ibid, pp.44.

### 3.1.4.1 สัญญาเช่าอากาศยานและสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน

ถึงแม้สัญญาเช่าอากาศยานและสัญญาลีสซิ่งอากาศยานจะมีความแตกต่างกัน แต่สัญญาทั้งสองประเภทมีพื้นฐานบางส่วนเกี่ยวเนื่องกัน โดยสัญญาลีสซิ่งมีพื้นฐานบางส่วนคล้ายสัญญาเช่า Harold Gruninger และ Judith Schmidt จึงได้รวมพิจารณาเรื่องสัญญาเช่าอากาศยานและสัญญาลีสซิ่งอากาศยานในหัวข้อเดียวกันดังนี้

ในส่วนของการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานในประเทศสวิตเซอร์แลนด์ไม่มีทะเบียนการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานไว้เป็นการเฉพาะ อย่างไรก็ตามผู้เช่าอากาศยานก็อาจจดทะเบียนในทะเบียนอากาศยานสัญชาติสวิส (Swiss Aircraft Register) ได้ หากผู้เช่าเป็นผู้เช่าอากาศยานและเป็นผู้มีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะทำการจดทะเบียนใน "ทะเบียนอากาศยานสัญชาติสวิส" ได้ ยกเว้นเรื่องคุณสมบัติความเป็นเจ้าของอากาศยานเท่านั้น (LCA มาตรา 52 (3) และ OCA มาตรา 8 วรรค 2) ทั้งนี้ผู้เช่าและผู้เช่าอากาศยานอาจจดทะเบียนไว้ในทะเบียนอากาศยานสัญชาติสวิสได้เพียงเพื่อเป็นการเพิ่มเติมต่อจากสิทธิของเจ้าของเท่านั้น

สำหรับ "บันทึกอากาศยานสัญชาติสวิส (Swiss Aircraft Record)" แล้ว ผู้เช่าและผู้เช่าอากาศยาน ไม่สามารถขอจดทะเบียนสิทธิดังกล่าวไว้ในบันทึกอากาศยานสัญชาติสวิสได้ ทั้งนี้สิทธิในการเช่าอากาศยานนั้นอาจทำได้เพียงการหมายเหตุลงนามบันทึกอากาศยานสัญชาติสวิส เฉพาะในกรณีสิทธิในการเช่าอากาศยานนั้นได้มาตามสัญญาลีสซิ่งหรือสัญญาเช่าเหมาลำซึ่งมีกำหนดอายุการเช่าไม่น้อยกว่าหกเดือนเท่านั้น (LAR มาตรา 5 (ค))

การจดทะเบียนของผู้เช่า และผู้เช่าอากาศยาน ในทะเบียนอากาศยานสัญชาติสวิส ไม่เสียค่าธรรมเนียมใดๆ ในขณะที่การหมายเหตุสิทธิในการเช่าอากาศยานในบันทึกอากาศยานสัญชาติสวิสจะเสียค่าธรรมเนียม 25-200 ฟรังก์สวิส ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทของงานที่เกี่ยวข้อง

ผลของการเป็นผู้เช่าและผู้เช่าอากาศยานที่ได้จดทะเบียน จะทำให้บุคคลดังกล่าวกลายเป็นลูกหนี้ชั้นต้นในความสูญหาย และความเสียหายอันเกิดจากอากาศยาน (LCA มาตรา 64) นอกจากนี้ผลโดยหลักของการหมายเหตุสิทธิในบันทึกอากาศยานสัญชาติสวิส คือ จะทำให้ผู้ทรงสิทธิสามารถบังคับสิทธิของตนเหนือสิทธิอื่นที่ได้มาลำดับหลัง (ไม่ว่าสิทธินั้นจะได้บันทึกหรือจดทะเบียนไว้หรือไม่ก็ตาม)

การเช่าและการลีสซิ่งอากาศยาน ตามกฎหมายลักษณะหนึ่งของสวิส ไม่ว่าบัญญัติเรื่อง การเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานไว้เป็นการเฉพาะ แต่จะบังคับตามบทบัญญัติของกฎหมายเรื่อง หลักทั่วไปของเสรีภาพของการทำสัญญาตามมาตรา 19 ประมวลกฎหมายแพ่งสวิสลักษณะนี้ สัญญาเช่าอากาศยาน เรียกว่า "Operating Lease" และ สัญญาลีสซิ่งอากาศยานเรียกว่า "Finance Lease" ซึ่งตามสัญญาทั้ง 2 ประเภท ผู้ให้เช่ายังคงเป็นเจ้าของอากาศยาน และ ผู้เช่ามีเพียงสิทธิครอบครองและใช้ประโยชน์จากอากาศยานตามระยะเวลาที่กำหนด ในทางปฏิบัติแล้วการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานมักกำหนดให้ใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับ และมัก ทำขึ้นให้สอดคล้องกับกฎหมายภาษีของต่างประเทศ หรือสิ่งจูงใจหรือสิ่งต่างตอบแทนอย่างอื่น (Considerations) สำหรับลักษณะของสัญญาเช่าอากาศยานและสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

#### (ก) สัญญาเช่าอากาศยาน (Operating Lease)

สัญญาเช่าอากาศยาน ซึ่งเรียกกันว่า "Operating Lease" เหมือนกับสัญญาเช่าทรัพย์สินทั่วไป โดยค่าเช่าที่ได้รับในระหว่างอายุการเช่าโดยทั่วไปแล้วจะไม่คุ้มต้นทุนราคาอากาศยาน โดยปกติแล้วผู้ให้เช่าจะคุ้มต้นทุนค่าซื้ออากาศยานจากการให้เช่าอากาศยานหลายครั้ง (หรือ แม้กระทั่งขายอากาศยานเมื่อสิ้นอายุการเช่า) ลักษณะของสัญญาประเภทนี้คือ

(1.1) วัตถุประสงค์การเช่า (ตัวอากาศยาน) จะไม่ถูกจำหน่ายออกไปเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการเช่า และจะต้องส่งมอบคืนแก่ผู้ให้เช่า

(1.2) ความเสี่ยงภัยจากความผิดปกติ ความสูญหาย บุกสลาย ความล้าสมัย เป็นต้น มักจะตกอยู่กับผู้ให้เช่า

#### (ข) สัญญาลีสซิ่งอากาศยาน (Finance Lease)

สัญญาลีสซิ่งอากาศยาน ซึ่งเรียกกันว่า "Finance Lease" สัญญาประเภทนี้แตกต่างจากสัญญาเช่าอากาศยาน (Operating Lease) โดยสภาพแล้ว สัญญาประเภทนี้มีลักษณะของสัญญาเช่าและสัญญาซื้อขายรวมกันในสัญญาเดียว โดยผู้เช่าได้ทำสัญญาลีสซิ่ง เพื่อการจัดการทางการเงินเพื่อการได้มาซึ่งอากาศยานที่เช่าทั้งลา ลักษณะของสัญญาประเภทนี้คือ

(2.1) ระยะเวลาการเช่า จะครอบคลุมอายุการใช้งานทั้งหมดของวัตถุประสงค์การเช่า และผู้เช่าอาจได้ใบซึ่งวัตถุประสงค์ของการเช่าเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการเช่า (โดยปกติแล้วจะ

เป็นไปตามเงื่อนไขการเลือกซื้อทรัพย์สิน ซึ่งเรียกว่า "Purchase Option"). นอกจากนี้สัญญาประเภทนี้จะกำหนดให้มีการชำระเงินตอบแทน (ซึ่งเป็นจำนวนมาก) หากมีการบอกเลิกสัญญาก่อนกำหนดไม่ว่าด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม

(2.2) การซ่อมแซม การบำรุงรักษา การประกันภัย และการอย่างอื่นซึ่งคล้ายคลึงกันเป็นหน้าที่ของผู้เช่า

(2.3) ความเสี่ยงภัยในความคิดปกติ ความสูญหาย การบุบสลาย ความล้มสมัย เป็นต้น จะตกอยู่กับผู้เช่า

### กฎหมายที่ใช้บังคับกับการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยาน

ในประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ประเด็นเรื่องกฎหมายจัดกันอยู่ภายใต้บังคับของประมวลกฎหมายระหว่างประเทศแห่งกติกาคณะของสวิส (the Swiss Federal Code on Private International Law เรียกรโดยย่อว่า "CPIL") ฉบับลงวันที่วันที่ 18 ธันวาคม ค.ศ. 1987 และมีผลใช้บังคับมาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 1989

ในกรณีไม่มีข้อสัญญากำหนดไว้เกี่ยวกับกฎหมายที่จะใช้บังคับกับการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยาน (รวมทั้งเรื่องความสมบูรณ์ของสัญญา) การเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานจะบังคับตามกฎหมายของประเทศที่มีความสัมพันธ์กับสัญญามากที่สุด ซึ่งสันนิษฐานว่ารัฐที่มีความสัมพันธ์มากที่สุดคือรัฐที่คู่สัญญาฝ่ายที่ต้องปฏิบัติตามภาระหนี้อันสำคัญถิ่นที่อยู่อาศัยอยู่ในรัฐนั้น หรือในกรณีที่มีสัญญานั้นเป็นธุรกรรมเชิงพาณิชย์หรือในเชิงวิชาชีพ รัฐที่มีความสัมพันธ์มากที่สุดคือรัฐที่คู่สัญญาฝ่ายนั้นมีสถานประกอบการตั้งอยู่ ซึ่งในกรณีของการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยาน หน้าที่ของคู่สัญญาฝ่ายที่ต้องโอนสิทธิการใช้ทรัพย์สินซึ่งเป็นวัตถุแห่งหนี้ (คือ ฝ่ายผู้ให้เช่า) ถือว่าเป็นหน้าที่สำคัญ ดังนั้นการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานจึงบังคับตามกฎหมายของรัฐที่ผู้ให้เช่ามีถิ่นที่อยู่หรือมีสถานประกอบการตั้งอยู่ (CPIL มาตรา 117)

คู่สัญญาแห่งการเช่าหรือการลีสซิ่งอากาศยานอาจกำหนดกฎหมายที่จะใช้บังคับกับการเช่าหรือการลีสซิ่งอากาศยานก็ได้ อย่างไรก็ตามกฎหมายที่เลือกจะใช้จะต้องระบุไว้โดยแจ้งชัดโดยข้อสัญญา หรือโดยพฤติเหตุแวดล้อมกรณี ข้อสัญญาเรื่องกฎหมายที่เลือกใช้นี้อาจทำขึ้นหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงในเวลาใดก็ได้ หากทำขึ้นหรือแก้ไขภายหลังก็จะมีผลย้อนหลัง เว้นเสียแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่น อย่างไรก็ตามสิทธิของบุคคลภายนอกจะมีสิทธิดีกว่า (CPIL มาตรา 116)

นั่นคือระหว่างคู่สัญญาจะมีผลย้อนหลัง แต่ในส่วนของบุคคลภายนอกไม่มีผลย้อนหลัง

ศาลสวิส จะยอมรับบังคับใช้ข้อสัญญา เรื่องกฎหมายที่เลือกใช้ตามหลักการที่กล่าวมาข้างต้น และภายใต้หลักกฎหมายเรื่องรัฐประศาสน์นโยบายของประเทศสวิตเซอร์แลนด์ โดยมีเงื่อนไขว่าศาลจะไม่ยอมรับบังคับใช้บทบัญญัติของกฎหมายต่างประเทศ หากการใช้ดังกล่าวก่อให้เกิดผลที่ฝ่าฝืนต่อรัฐประศาสน์นโยบายแห่งสวิส หรือขัดต่อกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของสวิส ซึ่งเงื่อนไขนี้จะปรับใช้โดยไม่คำนึงถึงกฎหมายที่คู่สัญญาได้เลือกใช้ (CPIL มาตรา 17-18)

### 3.1.4.2 การจำนองอากาศยาน (Aircraft Mortgage)

#### (ก) ลักษณะของการจำนอง

การจำนองอากาศยานในประเทศสวิตเซอร์แลนด์ โดยที่อากาศยานที่จะทำการจดทะเบียนจำนองได้จะต้องเป็นอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้บนทะเบียนอากาศยาน (Aircraft Register) แล้ว โดยผู้จำนองจะต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด (ซึ่งโดยหลักถ้าเป็นบุคคลธรรมดาก็ต้องมีสัญชาติสวิส หรือหากเป็นนิติบุคคลก็ต้องมีคุณสมบัติเกี่ยวกับการมีสัญชาติสวิสเข้ามาเกี่ยวข้อง ทั้งนี้เป็นไปตามบทบัญญัติของ Article 52 แห่ง The Federal Law on Civil Aviation สำหรับตัวผู้รับจำนองจะเป็นใครก็ได้ แม้จะไม่มีสัญชาติสวิสอันจะมีผลให้ไม่สามารถเอาทรัพย์สินจำนองหลุดได้ในชั้นบังคับจำนองก็ตาม

สำหรับหนี้ประเภทที่จะจำนองอากาศยานเป็นประกันนั้น กฎหมายไม่ได้มีข้อกำหนดใดๆ ไว้ ดังนั้นหนี้ประเภทจึงเป็นหนี้ประเภทก็ได้ ซึ่งอาจเป็นหนี้ที่มีอยู่แล้ว หนี้ที่ยังไม่แน่นอน หรือเป็นหนี้ในอนาคตก็ได้ (LAR มาตรา 26(1)) หรืออาจเป็นการจำนองเป็นประกันหนี้บุคคลภายนอกก็ได้ หนี้ที่จำนองอาจระบุเป็นจำนวนแน่นอน หรือเป็นจำนวนเงินขั้นสูง ซึ่งในกรณีหลังนี้การจำนองจะเป็นประกันหนี้รวมทั้งเงินต้นและดอกเบี้ย ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการบังคับคดีและเบี้ยปรับกรณีชำระหนี้ล่าช้า แต่ทั้งนี้ไม่ว่าจะระบุเป็นเงินแน่นอนตายตัว หรือเป็นวงเงินขั้นสูงก็ตาม การจำนองต้องระบุหนี้ที่จำนองเป็นประกันเป็นเงินฟรังก์สวิสเท่านั้น จึงจะสามารถจดทะเบียนจำนองไว้บนบันทึกอากาศยานสัญชาติสวิสได้ หากระบุเป็นเงินตราสกุลอื่นแล้วจะไม่ได้รับการจดทะเบียนจำนองอากาศยาน

ในส่วนของแบบของสัญญาจ้างเอง จะต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อ FOCA หนึ่งการจ้างเองจะครอบคลุมไปถึงตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด เครื่องอุปกรณ์ และ อะไหล่(ตราบเท่าที่ยังคงเก็บรักษาไว้ในสถานที่ที่กำหนด) การจดทะเบียนจ้างเองจะมีผลสมบูรณ์ ตลอดไปโดยไม่มีกำหนด จึงเท่ากับว่ามีอายุตลอดไปตราบเท่าที่ขึ้นทะเบียนยังไม่ระงับ ดังนั้น การจดทะเบียนจ้างเองจึงไม่ต้องการต่ออายุทะเบียน แบบของสัญญาจ้างอากาศยาน สัญญา จะสมบูรณ์ต่อเมื่ออากาศยานที่จ้างเองนั้นเป็นอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในทะเบียนอากาศยาน สวิตเซอร์แลนด์ (Swiss Aircraft Register) และการจ้างเองนั้นได้จดทะเบียนในบันทึก อากาศยานสวิตเซอร์แลนด์ (Swiss Aircraft Record) แล้ว

ค่าธรรมเนียมสำหรับการจดทะเบียนจ้างเอง หรือขึ้นวงเงินจ้างเองอากาศยาน จะ ขึ้นอยู่กับวงเงินที่จ้างเองเป็นประกันหนี้ ดังนี้

วงเงินไม่เกิน 2,000,000.- ฟรังก์สวิส	1/5%
วงเงินเกินกว่า 2,000,000.- ฟรังก์สวิส	1/10%
ค่าธรรมเนียมขั้นต่ำ	220 ฟรังก์สวิส
ค่าธรรมเนียมขั้นสูง	10,000 ฟรังก์สวิส

ค่าธรรมเนียมสำหรับการไถ่ถอนจ้างเอง หรือ ลดวงเงินจ้างเอง คือ 10% ของ ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนจ้างเองในอัตราดังกล่าวข้างต้น<sup>20</sup>

#### (๗) กฎหมายที่ใช้บังคับ

กฎหมายที่ใช้บังคับกับการจดทะเบียนจ้างเองอากาศยานมีความแตกต่างกันระหว่าง อากาศยานที่จดทะเบียนสวิตเซอร์แลนด์ กับอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศภาคีสัญญาเจนีวา และอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีสัญญาเจนีวา

(1) อากาศยานที่จดทะเบียนสวิตเซอร์แลนด์ ในกรณีที่อากาศยานจดทะเบียนในประเทศ สวิตเซอร์แลนด์ ผลของการจ้างเองจะเป็นไปตามบทบัญญัติของ The Federal Law on the Aircraft Record ลงวันที่ 7 ตุลาคม ค.ศ.1959 (LAR มาตรา 1(1)) และ The Ordinance on the Aircraft Record ลงวันที่ 2 กันยายน ค.ศ.1960 โดยเป็น

<sup>20</sup>Ibid, p.9.





กฎหมายเฉพาะแยกต่างหากจากกฎหมายที่บังคับกับการจดทะเบียนอากาศยาน (กฎหมายที่บังคับกับการจดทะเบียนอากาศยาน คือ The Federal Law on Civil Aviation ลงวันที่ 21 ธันวาคม ค.ศ.1948 และ The Ordinance on Civil Aviation ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน ค.ศ.1973) ตามประมวลกฎหมายระหว่างประเทศศติบุคคล(CPIL) มาตรา 107 ของสวีตเซอร์แลนด์ คู่สัญญาจ้างไม่มีสิทธิเลือกกฎหมายอื่นใดที่จะบังคับกับสัญญาจ้าง

(2) อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศภาคีอนุสัญญาเจนีวา จะนำมาบัญญัติของ The Federal Law on Aircraft Record มาใช้บังคับแก่กรณีโดยอาศัยหลักการเทียบเคียงกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง ทั้งนี้โดยหลักแล้วข้อกำหนดในอนุสัญญาเจนีวา ได้นำมาบัญญัติไว้ใน The Federal Law on Aircraft Record อยู่แล้ว เนื่องจากสวีตเซอร์แลนด์เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งตามบทบัญญัติของ LAR มาตรา 2(1) ศาลของสวิสจะยอมรับนับถือความสมบูรณ์ของการจ้างอากาศยาน ซึ่งได้จดทะเบียนในประเทศภาคีอนุสัญญาเจนีวา ก็ต่อเมื่อกฎหมายของประเทศนั้นยอมรับว่าการจ้างนั้นมีผลสมบูรณ์ และต่อเมื่อการจ้างนั้นได้ทำการจดทะเบียนไว้ในทะเบียนมหาชนแล้ว

(3) อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาเจนีวา ในกรณีที่อากาศยานที่จ้าง ได้จดทะเบียนในประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาเจนีวา บทบัญญัติของ The Federal Law on Aircraft Record บัญญัติว่า ความสมบูรณ์ของสัญญาจ้างจะเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่มีการจดทะเบียน ซึ่งในกรณีของการจ้าง เช่นนี้บทบัญญัติของ LAR มาตรา 2(2) ได้ตั้งข้อสงวนในบางกรณีว่าบุคคลที่ได้กรรมสิทธิ์ หรือทรัพย์สินในอากาศยานมาโดยสุจริต ในขณะที่อากาศยานประจำอยู่ในประเทศสวีตเซอร์แลนด์ บุคคลนั้นจะได้รับการคุ้มครองตามหลักกฎหมายของสวีตเซอร์แลนด์ที่เกี่ยวข้องในเรื่องสังหาริมทรัพย์

(4) ในกรณีที่คู่สัญญากำหนดในสัญญาจ้าง ให้ใช้กฎหมายของต่างประเทศบังคับกับสัญญาจ้างอากาศยาน มีข้อพิจารณา ดังนี้

- ถ้าอากาศยานที่จ้างเป็นอากาศยานสัญชาติสวิส ศาลจะไม่ยอมรับบังคับตามข้อตกลงดังกล่าว เนื่องจากจะขัดกับหลักกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประเทศสวีตเซอร์แลนด์ ซึ่งในกรณีนี้ศาลจะใช้ LAR บังคับกับสัญญาจ้างโดยไม่คำนึงถึงข้อตกลงที่ขัดแย้งดังกล่าว

- ถ้าอากาศยานที่จ้างเป็นอากาศยานสัญชาติต่างประเทศ ศาลจะใช้บทบัญญัติของ LAR บังคับกับความสมบูรณ์ของสัญญา และผลของสัญญาจ้างโดยไม่คำนึงถึงข้อตกลงเลือกใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับ

### 3.2 ความเป็นไปของอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ปี ค.ศ. 1948

ในบทนี้จะกล่าวถึงพันธะผูกพันของอนุสัญญาเจนีวาที่มีต่อภาคี ตลอดจนวิเคราะห์กฎหมายภายในของภาคีบางประเทศ เพื่อพิจารณาว่ากฎหมายภายในที่ออกมานั้นมีลักษณะอนุวัติการตามพันธะกิจในอนุสัญญาทั้งหมดหรือบางส่วนหรือไม่ หรือใช้วิธีเลี่ยงพันธะกิจอย่างไร ทั้งนี้ก็เพื่อเป็นแนวทางที่จะพัฒนากฎหมายภายในของประเทศไทยว่า พันธะกรณีใดที่ควรอนุวัติการตามทั้งหมดหรือบางส่วน หรือควรตั้งข้อสงวน หรือหาทางเลี่ยงเพื่อไม่ให้เสียประโยชน์ของประเทศไทย

#### 3.2.1 พันธะกรณี

อนุสัญญาเจนีวามีผลใช้บังคับนับตั้งแต่วันที่ 17 กันยายน ค.ศ. 1953 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันมีภาคีรวมทั้งสิ้น 66 ประเทศ วัตถุประสงค์ของอนุสัญญานี้ก็เพื่อใช้บังคับกับอากาศยานพลเรือนเท่านั้น โดยไม่ใช้บังคับกับอากาศยานของราชการ เช่น อากาศยานทหาร อากาศยานศุลกากร อากาศยานตำรวจ (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 13)

วัตถุประสงค์พื้นฐานของอนุสัญญานี้ก็เพื่อปกป้องเจ้าหน้าที่มีประกัน และบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการเกี่ยวข้องกับอากาศยาน และเพื่อให้ความจำกัดความ และปกป้องสิทธิเรียกร้องในลำดับสูงกว่าเหนืออากาศยาน และเพื่อเอื้ออำนวยต่อการโอนย้ายอากาศยาน จากทะเบียนอากาศยานของประเทศหนึ่งไปยังทะเบียนอากาศยานของอีกประเทศหนึ่ง อนุสัญญานี้ได้บรรลุข้อตกลงในวัตถุประสงค์ดังกล่าวมิใช่โดยการกำหนดเงื่อนไขเชิงบังคับว่า หนึ่งมีประกันจะต้องทำการจดทะเบียนในทะเบียนอากาศยานของรัฐ แต่โดยการบัญญัติว่าหนึ่งมีประกันที่ได้มีการบันทึกไว้และก่อตั้งขึ้นโดยสมบูรณ์ในรัฐหนึ่งซึ่งอากาศยานได้จดทะเบียนในเวลาที่หนึ่งได้ก่อตั้ง จะได้รับการยอมรับนับถือในรัฐอื่น

เพื่อการยอมรับนับถือเช่นนั้น จะต้องเป็นกรณีที่รัฐหนึ่งยอมรับนับถือหนึ่งมีประกันซึ่งก่อตั้งสิทธิขึ้นตามกฎหมายของอีกรัฐหนึ่ง แต่อนุสัญญานี้จะไม่ใช้บังคับเพื่อการยอมรับนับถือหากรัฐที่หนึ่งมีประกันได้ก่อตั้ง หรือรัฐที่ทำการยอมรับนับถือไม่ได้เป็นภาคีแห่งอนุสัญญา (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 11)

อนุสัญญาไม่ได้บัญญัติถึงค่านิยมค่าเดียวที่เป็นเอกรูปที่ครอบคลุมถึงบรรดาที่มี ประกันทั้งหมดที่อาจยอมรับนับถือได้ ในทางตรงกันข้ามได้บ่งชี้ว่ารัฐภาคีจะยอมรับนับถือสิทธิบาง ประการในอากาศยาน โดยได้ลำดับไว้ในข้อ 1(1) เช่น

- (ก) ทรัพย์สินในอากาศยาน
- (ข) สิทธิในการได้มาซึ่งอากาศยานโดยการซื้อ พร้อมกับการครอบครองอากาศยาน
- (ค) สิทธิในการครอบครองอากาศยาน ภายใต้อำนาจเข้าเป็นเวลาหกเดือนหรือมากกว่า
- (ง) การจํานอง สิทธิในทรัพย์สิน และสิทธิอื่นๆ ที่คล้ายคลึงกันในอากาศยาน ซึ่งก่อตั้งขึ้นโดยสัญญาเพื่อเป็นการประกันการชำระหนี้\*

ดังนั้น สิทธิเหล่านี้จะรวมถึงกรรมสิทธิ์ การเช่าซื้อ การซื้อขายแบบมีเงื่อนไขและ ข้อตกลงให้สินเชื่อ การจํานอง สัญญาเช่า สัญญาคลัง ซึ่ง สัญญาก่อตั้งผู้ดูแลประโยชน์ในอากาศยาน (Aircraft Trust Agreement) และการจําหน่าย แต่จะไม่ครอบคลุมถึงสิทธิใดๆ อันเกิดขึ้น จากกฎหมายพิเศษ (เช่น สิทธิตามกฎหมายในอันที่จะยึดหน่วงอากาศยานเพราะการไม่ชำระค่า บริการสนามบิน) หรือสิทธิอันเกิดจากคำพิพากษาของศาล หรือสิทธิตาม Common Law (เช่น สิทธิยึดหน่วงทรัพย์สินด้วยเหตุที่ได้ครอบครองทรัพย์สิน)

ตามอนุสัญญาเงินว่า ข้อ 1(1)(4) การยอมรับนับถือสิทธิเหล่านี้โดยรัฐภาคีจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีนี้

- (ก) สิทธิเหล่านั้นได้ก่อให้เกิดขึ้นตามกฎหมายของรัฐภาคีซึ่งอากาศยานได้จดทะเบียนในเรื่องสัญชาติในเวลาก่อตั้งสิทธิ
- (ข) สิทธิเหล่านั้น ได้มีการบันทึกไว้อย่างสม่ำเสมอในทะเบียนมหาชนของรัฐภาคีซึ่งอากาศยานได้จดทะเบียนในสัญชาติ

เงื่อนไขในข้อ (ข) มักไม่เป็นปัญหา เนื่องจากรัฐภาคีส่วนใหญ่มีระบบการบันทึกสิทธิ ในทะเบียนมหาชนที่ติดอยู่แล้ว

---

\* อนึ่ง เจตนารมณ์ของผู้ร่างต้องการให้การคุ้มครอง เฉพาะสิทธิอันเกิดโดยนิติสัมพันธ์ ทางสัญญาเท่านั้น

ความต่อเนื่องของการบันทึกสิทธิ ซึ่งก่อตั้งขึ้นโดยสมบูรณ์ในรัฐภาคีซึ่งอากาศยานได้จดทะเบียนในเวลาที่เกี่ยวข้องนั้น จะกำหนดโดยกฎหมายของรัฐนั้น ในกรณีที่มีการบันทึกสิทธิไว้ ณ ทะเบียนของรัฐหลายรัฐต่างกัน ความสม่ำเสมอของการบันทึกสิทธิต่อกันให้กำหนดตามกฎหมายของรัฐที่อากาศยานได้จดทะเบียนในเรื่องสัญชาติในเวลาที่มีการบันทึกแต่ละครั้ง

บุริมสิทธิประเภทที่กล่าวมาข้างต้นจะครอบคลุมจำนวนเงินที่เป็นประกัน อย่างไรก็ตาม บุริมสิทธิเหนือดอกเบียจะครอบคลุมดอกเบียที่เกิดขึ้นไม่เกินสามปีก่อนการบังคับคดี รวมทั้งดอกเบียที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินการบังคับคดีด้วย ดังนั้นจึงมีความจำกัดในเรื่องจำนวนดอกเบียย้อนหลังที่เจ้าหนี้อาจเรียกร้องได้ (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 5)

ในกรณีที่มีหนี้ประกันประเภทอื่นเหนืออากาศยาน ซึ่งไม่ได้อยู่ในประเภทของสิทธิที่ได้กล่าวมาข้างต้น อนุสัญญานี้ได้ระบุว่าไม่มีสิ่งใดที่จะขัดขวางรัฐภาคีอื่นที่จะยอมรับนับถือสิทธิเช่นนั้น (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 1(2)) อย่างไรก็ตามอนุสัญญานี้ก็ไม่ได้รับรองว่า สิทธิอย่างอื่นนี้จะมีบุริมสิทธิดีกว่าสิทธิที่ได้กล่าวมาข้างต้น

สำหรับเงื่อนไขทั้งหลายเกี่ยวกับการบันทึกสิทธิในอากาศยานนั้น เงื่อนไขที่อนุสัญญาเจนีวา วางกรอบไว้เกี่ยวกับการบันทึกสิทธินี้ ถือว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย และอนุสัญญาเจนีวายังได้ให้เป็นดุลพินิจของรัฐภาคีอื่นที่จะจัดให้มีและรักษาไว้ซึ่งทะเบียนอากาศยาน ดังนั้นหากกฎหมายภายในของรัฐภาคีบัญญัติว่า การยื่นเอกสารเพื่อขอให้บันทึกในทะเบียนจะมีผลอย่างเดียวกับการบันทึกในทะเบียนแล้ว การยื่นเอกสารตามวิธีการดังกล่าวก็ถือว่าเพียงพอและมีผลเช่นเดียวกันตามความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญาเจนีวาแล้ว (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 3(3))

อนุสัญญาเจนีวา ยังได้กำหนดไว้อีกด้วยว่า การบันทึกสิทธิใดๆในอากาศยานลำหนึ่งลำใดจะต้องปรากฏอยู่บนทะเบียนเดียวกัน (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 2(1)) วัตถุประสงค์ก็เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการตรวจสอบถึงสิทธิใดๆ ที่มีในอากาศยานแต่ละลำ นอกจากนี้รัฐภาคีอาจห้ามการบันทึกสิทธิใดๆ ซึ่งไม่อาจกำหนดขึ้นได้โดยสมบูรณ์ตามกฎหมายของรัฐภาคีนั้น (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 2(3))

ผลของการบันทึกสิทธิในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอก เป็นไปตามกฎหมายของรัฐภาคีที่อากาศยานได้จดทะเบียนในเรื่องสัญชาติ (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 2(2))

ในส่วนที่เกี่ยวกับอะไหล่อากาศยานนั้น อนุสัญญาเจนีวา ได้กำหนดว่า รัฐภาคีจะต้องยอมรับนับถือสิทธิซึ่งได้บันทึกไว้ดังที่กล่าวมาข้างต้น ซึ่งสิทธิดังกล่าวครอบคลุมไปถึงอะไหล่ด้วย ทั้งนี้ หากกฎหมายของรัฐที่อากาศยานจดทะเบียนในเรื่องสัญชาติได้ครอบคลุมถึงด้วย และหากอะไหล่เหล่านั้นได้เก็บรักษาไว้ ณ สถานที่ซึ่งได้ระบุไว้ อย่างไรก็ตามก็มิได้หมายความว่ารัฐภาคีจะต้องยอมรับนับถือสิทธิเหนืออะไหล่เฉพาะกรณี

(ก) อะไหล่เหล่านั้นยังคงเก็บรักษาอยู่ในสถานที่ที่ได้ระบุไว้ และ

(ข) ได้มีประกาศสาธารณะแสดงไว้ ณ สถานที่ที่เก็บรักษาอะไหล่ ระบุถึงลักษณะของสิทธิ ชื่อและที่อยู่ของผู้ทรงสิทธิ และทะเบียนซึ่งได้บันทึกสิทธินั้น (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 10(1))

สำหรับนิยามของคำว่า "อะไหล่" หมายความว่า ส่วนของอากาศยาน กลจักรในพัด เครื่องวิทยุ อุปกรณ์ เครื่องงัด เครื่องตกแต่ง ส่วนต่างๆ ของสิ่งที่กล่าวมาแล้วใดๆ และโดยทั่วไปสิ่งของอื่นใดที่มีลักษณะอย่างใดก็ตามที่รักษาไว้ เพื่อการติดตั้งในอากาศยานแทนส่วนหรือสิ่งของที่เขาออกไป (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 10(4))

จากนิยามดังกล่าวอะไหล่จึงไม่รวมถึงเครื่องมือ เครื่องจักร หรือสิ่งอื่นใดซึ่งใช้ในสนามบินซึ่งไม่มุ่งหมายสำหรับใช้ติดตั้งกับอากาศยาน

อนุสัญญาเจนีวา ยังได้กำหนดไว้อีกด้วยว่า การนำเครื่องอะไหล่ที่คล้ายคลึงกันมาแทนเครื่องอะไหล่เดิมสามารถทำได้โดยไม่กระทบต่อสิทธิของเจ้าหนี้ (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 10(2)) นอกจากนี้ยังเกิดว่าสิทธิของเจ้าหนี้ จะไม่สามารถก่อตั้งและครอบคลุมเฉพาะเครื่องอะไหล่แต่เพียงอย่างเดียวโดยลำพัง เจ้าหนี้จะต้องมีสิทธิเหนืออากาศยานเสียก่อนและสิทธินั้นจึงมีผลครอบคลุมไปถึงอะไหล่\* และเนื่องจากอะไหล่จะต้องรักษาไว้ ณ สถานที่ที่กำหนด ดังนั้นสิทธิเรียกร้องเหนืออะไหล่ที่ยังไม่ได้จำหน่ายเฉพาะเจาะจง (ทรัพย์สินเฉพาะสิ่ง) จึงไม่ได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญานี้

\* เป็นผลของอนุสัญญาเจนีวาข้อ 10(1) ซึ่งบัญญัติว่า "ถ้าสิทธิในอากาศยานที่บันทึกไว้....ขยายคลุมไปถึงเครื่องอะไหล่....."

ในส่วนที่เกี่ยวกับการบังคับคดีกับอากาศยาน อนุสัญญาเจนีวา กำหนดว่าการขายอากาศยานในการบังคับคดีจะกระทำมิได้ นอกจากเงินรายได้จากการขายจะคุ้มกับสิทธิที่พึงหวัง ซึ่งจะได้รับการปฏิบัติก่อนสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ผู้ขอบังคับคดี หรือนอกจากผู้ซื้อจะได้เตรียมการเข้ารับเอาสิทธินั้นแล้วโดยประการอื่น ทั้งนี้สิทธิที่จะได้รับการปฏิบัติก่อนจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาเจนีวา และต้องได้เรียกร้องสิทธิต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีการขายอากาศยาน (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 7(4)) พนักงานเจ้าหน้าที่นั้นโดยปกติแล้วก็คือศาล

มีรายละเอียดที่เคร่งครัด เกี่ยวกับวิธีการขายทอดตลาดอากาศยาน ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามดังนี้

- (ก) วันและสถานที่ขายทอดตลาด จะต้องกำหนดขึ้นล่วงหน้า อย่างน้อยหกสัปดาห์
- (ข) เจ้าหนี้ผู้ขอบังคับคดี จะต้องจัดสำเนาซึ่งรับรองความถูกต้องแล้วของการบันทึกในทะเบียนเกี่ยวกับอากาศยานให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่
- (ค) เจ้าหน้าที่ผู้ทำการบังคับคดี จะต้องทำการประกาศสาธารณะเรื่องการขายทอดตลาด ณ สถานที่ที่อากาศยานได้จดทะเบียน การประกาศจะต้องเป็นไปตามวิธีการตามกฎหมายของรัฐนั้น โดยจะต้องประกาศอย่างน้อยที่สุดหนึ่งเดือนก่อนวันขายทอดตลาด
- (ง) การประกาศขายทอดตลาด จะต้องบอกกล่าวไปยังเจ้าของอากาศยาน และบุคคลอื่นที่ปรากฏชื่อในทะเบียนว่ามีสิทธิเหนืออากาศยาน การบอกกล่าวจะต้องทำโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน และถ้าเป็นไปได้ โดยทางไปรษณีย์อากาศ

เงื่อนไขประการอื่นที่จะต้องปฏิบัติตาม เกี่ยวกับวิธีการขายทอดตลาดอากาศยานจะเป็นไปตามกฎหมายของรัฐที่มีการขายทอดตลาดอากาศยาน (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 7(1)(2))

สำหรับเครื่องอะไหล่ของอากาศยานก็อาจทำการบังคับคดี และขายทอดตลาดได้หากสามารถทำได้ตามกฎหมายของรัฐที่มีการขายทอดตลาด การขายทอดตลาดเครื่องอะไหล่จะทำได้ ถ้าทั้งราคาอากาศยานและอะไหล่ไม่คุ้มกับสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ที่จะได้รับการปฏิบัติก่อน อย่างไรก็ตาม มีข้อยกเว้นให้สามารถขายทอดตลาดได้ ถ้าได้รับคำสั่งราคาในจำนวนไม่น้อยกว่าสองในสามของราคาของเครื่องอะไหล่ ตามที่กำหนดโดยผู้เชี่ยวชาญซึ่งแต่งตั้งโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบสำหรับการขาย แต่ข้อยกเว้นนี้ใช้ได้เฉพาะกรณีเจ้าหนี้ผู้ขอบังคับคดีเป็นเจ้าหนี้ไม่มีประกันเท่านั้น (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 10(3))

เมื่อได้มีการขายอากาศยาน(และอะไหล่) ในการบังคับคดีตามวิธีการที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว อากาศยาน(และอะไหล่)จะโอนไปยังผู้ซื้อโดยปราศจากสิทธิใดๆ เว้นเสียแต่ว่าผู้ซื้อจะได้แสดงเจตนารับเอาสิทธิเช่นนั้นแล้ว (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 8)

ผลของการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องการขายทอดตลาดอากาศยานจะเป็นไปตามที่บัญญัติไว้โดยกฎหมายของรัฐที่ทำการขายทอดตลาด อย่างไรก็ตามวิธีการขายใดที่เกิดขึ้นโดยฝ่าฝืนข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานี้ ผู้มีส่วนได้เสียอาจขอให้มีการยกเลิกได้ภายในเวลาหกเดือนนับจากวันขายทอดตลาด (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 7(3)) การขายที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญานี้จะไม่มีผลทำให้มีการโอนอากาศยานไปจากทะเบียนอากาศยาน ของรัฐที่อากาศยานได้จดทะเบียน เว้นเสียแต่ว่าผู้ทรงสิทธิที่บันทึกไว้ในทะเบียนทั้งปวงจะได้พอใจหรือยินยอมในการโอนนั้น (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 9)

อนุสัญญายังได้กำหนดไว้เป็นพิเศษอีกว่า สิทธิเรียกร้องบางประการอาจได้รับการปฏิบัติก่อนสิทธิใดๆ ดังที่กล่าวมาข้างต้น ได้แก่

- (ก) ค่าใช้จ่ายอันเกิดจากกระบวนการขายทอดตลาดอากาศยาน (คือ ค่าใช้จ่ายในการบังคับคดี) ทั้งนี้หากพึงเรียกเก็บได้โดยชอบด้วยกฎหมายตามกฎหมายของรัฐที่ทำการขาย และเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อประโยชน์ร่วมกันของเจ้าหนี้ทั้งปวง (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 7(6))
- (ข) สิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนที่ต้องชำระ สำหรับการช่วยกู้อากาศยาน หรือสิทธิเรียกร้องสำหรับค่าใช้จ่ายวิสามัญซึ่งขาดเสียมิได้สำหรับการรักษาอากาศยาน\* และซึ่งก่อให้เกิดสิทธิให้เรียกค่าภาระจากอากาศยานตามกฎหมายของรัฐที่การดำเนินงานช่วยกู้ หรือรักษาได้สิ้นสุดลง (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 4(1))\*\*

\*ซึ่งรวมไปถึงค่าขนย้ายอากาศยานไปยังที่ปลอดภัยกว่า ค่าจัดหาสถานที่และค่ารักษาความปลอดภัยอากาศยานตามความจำเป็น

\*\*สิทธิดังกล่าวนี้จะได้รับการปฏิบัติให้สำเร็จลุล่วงไปตามลำดับกลับกันของวันที่มีเหตุอุบัติอันเป็นเหตุให้เกิดสิทธิดังกล่าว (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 4(2))

อย่างไรก็ตามสิทธิเรียกร้องเหล่านี้จะได้รับการปฏิบัติก่อนเฉพาะ เมื่อภายในกำหนดเวลาสามเดือนนับตั้งแต่วันที่การช่วยกู้หรือการดำเนินงานรักษาอากาศยานได้สิ้นสุดลง สิทธิเรียกร้องเหล่านี้ได้รับการบันทึกไว้วันละ เบียนและภายในระยะเวลาเดียวกันนี้จำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนเป็นที่ตกลงกันแล้วหรือได้มีการเริ่มการดำเนินคดีทางศาลสำหรับสิทธิเรียกร้องดังกล่าวแล้ว (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 4(4))\*

- (ค) สิทธิเรียกร้องในกรณีอากาศยานได้ก่อให้เกิดความเสียหายหรือบุบสลายต่อชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สินบนพื้นดินของรัฐที่มีการขายทอดตลาดอากาศยาน อย่างไรก็ตาม สิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้จะได้รับการปฏิบัติก่อนเฉพาะกรณีกฎหมายของรัฐนั้นบัญญัติว่า ผู้ทรงสิทธิตามอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 1(1) ไม่อาจอ้างสิทธิของตนต่อบุคคลซึ่งได้รับความเสียหายหรือบุบสลาย (หรือผู้ทำการแทน) เกินกว่าจำนวนเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาขาย ทั้งนี้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้จะไม่ได้รับความคุ้มครอง หากผู้เรียกร้องได้รับการชดเชยโดยประการอื่นอย่างเพียงพอจากการประกันภัย (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 7(5))

ประเด็นปลีกย่อยที่น่าสังเกตคือ ในกรณีที่มีการขายทอดตลาดเครื่องบินโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่ขายทอดตลาดอาจกักจำนวนเงินที่จะต้องจ่ายให้แก่ผู้ทรงสิทธิ (สิทธิตามอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 1(1) และสิทธิดังที่กล่าวมาในข้อ (ข) และ (ค) ข้างต้น) เพียงจำนวนสองในสามของเงินรายได้จากการขาย อย่างไรก็ตามก็ข้อยกเว้นข้อนี้จะใช้บังคับเฉพาะกรณี que เจ้าหนี้ผู้บังคับคดีเป็นเจ้าหนี้ไม่มีประกัน (อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 10(3))\*\*

### 3.2.2 ความเป็นไปของภาคี

ในส่วนนี้จะวิเคราะห์กฎหมายภายในของประเทศภาคีบางประเทศซึ่งได้เคยกล่าวมาแล้วว่าได้มีการอนุวัติการตามพันธะกรณีของอนุสัญญาเจนีวาเพียงใด

\* ในกรณีของการดำเนินคดีทางศาล กฎหมายที่ศาลใช้พิจารณาคดีจะกำหนดเหตุการณ์อันอาจอุบัติขึ้นซึ่งเป็นเหตุให้ระยะเวลาสามเดือนสะดุดหยุดลงหรืองดได้

\*\* เงินรายได้จากการขายคือ จำนวนเงินคงเหลือหลังจากหักค่าฤชาธรรมเนียมการขายทอดตลาดแล้ว



### 3.2.2.1 ประเทศอังกฤษ

กฎหมายการบินของอังกฤษ คือ Civil Aviation Act 1982 ยอมรับนับถือสิทธิของเอกชนในอากาศยาน โดยได้ยอมรับบังคับตามการเข้าอากาศยานซึ่งมีกำหนดเวลาไม่น้อยกว่าหกเดือน (ทั้งโดยสัญญาเช่าอากาศยานและโดยสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน) แต่อย่างไรก็ตามตามกฎหมายอังกฤษไม่ได้เอื้ออำนวยให้มีการจดทะเบียนการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยาน จึงไม่มีทะเบียนการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานไว้เป็นการเฉพาะ แต่ผู้ได้มาซึ่งการครอบครองอากาศยานตามสัญญาเช่าหรือสัญญาลีสซิ่งสามารถจดทะเบียนอากาศยานไว้บนทะเบียนอากาศยานสัญชาติสหราชอาณาจักรได้ในฐานะเป็นผู้เช่าอากาศยาน นอกจากนี้ประเทศอังกฤษยังมีกฎหมายรองรับการจำนองอากาศยานเป็นประกันหนี้ด้วย คือ Mortgaging of Aircraft Order 1972 โดยอากาศยานที่จะจดทะเบียนจำนองได้ จะต้องเป็นอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้บนทะเบียนอากาศยานสัญชาติสหราชอาณาจักรแล้ว ทั้งนี้เป็นไปตามหลักสากลของการจดทะเบียนอากาศยานตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 18 ซึ่งกำหนดว่าอากาศยานจะจดทะเบียนโดยสมบูรณ์เกินกว่าหนึ่งแห่งไม่ได้ แต่ทะเบียนอากาศยานสามารถย้ายจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งได้

ประเทศอังกฤษเป็นภาคีซึ่งลงนามในอนุสัญญาเจนีวา ตั้งแต่วันที่ 19 มิถุนายน ค.ศ. 1948 อันเป็นวันแรกที่เปิดให้มีการลงนามเป็นภาคีในอนุสัญญา ซึ่งอังกฤษก็ได้เริ่มดำเนินการครั้งแรกเพื่อจะให้มีการให้สัตยาบันต่ออนุสัญญาเจนีวา โดยอาศัยมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการบินพลเรือน ค.ศ. 1968 (Civil Aviation Act 1968) ซึ่งปัจจุบันคือมาตรา 90 แห่งพระราชบัญญัติการบินพลเรือน ค.ศ. 1982 ซึ่งบัญญัติว่า "พระราชินี...อาจตราบทบัญญัติของกฎหมายอันจำเป็นเพื่อการมีผลบังคับใช้ของอนุสัญญาว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน (Her Majesty may by Order in Council make such provision as appear to Her Majesty to be necessary or expedient for giving effect to the Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft" แต่อย่างไรก็ตามจนถึงปัจจุบันนี้ก็ยังไม่มีความคืบหน้า โดยในเดือนเมษายน ค.ศ. 1986 รัฐบาลอังกฤษได้มีการพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในการให้สัตยาบันอนุสัญญาเจนีวาอีกครั้ง แต่ก็ต้องล้มเลิก ด้วยเหตุที่บทบัญญัติของกฎหมายการบินของอังกฤษ คือ Mortgaging of Aircraft Order 1972 ข้อ 14 (5) ได้บัญญัติให้สิทธิยึดหน่วงบางประการ และสิทธิยึดหน่วงตามกฎหมายพิเศษจะได้รับการปฏิบัติก่อนสิทธิของเจ้าหนี้จำนอง โดย

### บัญญัติไว้ดังนี้

"Article 14(5) Nothing in this article shall be construed as giving a registered mortgage any priority over any possessory lien in respect of work done on the aircraft (whether before or after the creation or registration of the mortgage) on the express or implied authority of any persons lawfully entitled to possession of the aircraft or over any right to detain the aircraft under any Act of Parliament."

- จากข้อความของบทบัญญัติดังกล่าว สิทธิที่จะได้รับการปฏิบัติก่อนสิทธิจำนอง มีดังนี้
- (ก) สิทธิยึดหน่วงอันเกี่ยวกับงานซึ่งได้ทำขึ้นเหนือเครื่องบิน (ไม่ว่าก่อนหรือหลังการก่อสิทธิหรือการจดทะเบียนจำนอง) ซึ่งบุคคลผู้ทรงสิทธิได้ครอบครองอากาศยานโดยชัดแจ้งหรือปริยาย หรือ
  - (ข) สิทธิใดๆ ตามบทบัญญัติของกฎหมายพิเศษซึ่งให้สิทธิยึดหน่วงอากาศยาน

ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวนี้เป็นการขัดต่อข้อตกลงในอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 1(2) ซึ่งกำหนดไว้ว่า "...รัฐผู้ทำสัญญาจะไม่ยอมรับ หรือยอมรับนับถือสิทธิใดๆ จะได้รับการปฏิบัติก่อนสิทธิที่ระบุไว้ในวรรค (1) ของข้อนี้" จึงกลายเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้จนถึงปัจจุบันนี้ประเทศอังกฤษยังไม่สามารถให้สัตยาบันต่ออนุสัญญาเจนีวาได้ อย่างไรก็ตามหากพิเคราะห์โดยรวมแล้ว ยังถือได้ว่ากฎหมายภายในของอังกฤษส่วนใหญ่ยังได้อนุวัติการตามข้อตกลงในอนุสัญญาเจนีวา

#### 3.2.2.2 ประเทศฝรั่งเศส

ประเทศฝรั่งเศสเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเจนีวา โดยการลงนามเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน ค.ศ.1948 ซึ่งเป็นวันแรกที่เปิดให้มีการลงนาม และได้ให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1964 มีผลผูกพันตั้งแต่วันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ.1964 กฎหมายภายในของประเทศฝรั่งเศส คือ ประมวลกฎหมายการบินพลเรือน (Civil Aviation Code) ยอมรับให้เอกชนมีสิทธิในอากาศยานได้ หากมีคุณสมบัติครบถ้วนตามบทบัญญัติของข้อ แอล-121-3

ทั้งนี้ ในส่วนของผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานอันเนื่องมาจากการเช่ามีกำหนดเวลา

ไม่น้อยกว่าหกเดือน ตามที่กำหนดในอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 1(1) นั้น กฎหมายฝรั่งเศสก็ยอมรับให้ทำได้ในสองลักษณะคือ สัญญา "Common Law Lease" ซึ่งเป็นสัญญาเช่าอากาศยาน(สัญญาเช่าทรัพย์สินธรรมดา) เช่นเดียวกับ Operating Lease กับสัญญา "Lease-Credit" ซึ่งเป็นสัญญาที่ซึ่งอากาศยานแบบเดียวกับ Finance Lease ซึ่งมีเงื่อนไขให้สิทธิผู้เช่าทำการซื้ออากาศยานเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาที่ซึ่ง ตามประมวลกฎหมายการบินพลเรือนของฝรั่งเศส คู่สัญญาแห่งสัญญาเช่าและสัญญาที่ซึ่งอากาศยานสามารถจดทะเบียนการเช่าและการที่ซึ่งไว้ต่อสำนักงานการบินพลเรือนได้ แต่ไม่ได้เป็นการบังคับว่าจะต้องทำการจดทะเบียน โดยที่ถ้าไม่จดทะเบียนก็จะมีผลคือการเช่าและการที่ซึ่งนั้นจะไม่ผูกพันบุคคลภายนอก ทั้งนี้การเช่าที่จะจดทะเบียนได้จะต้องเป็นการเช่าประเภท Dry Lease เท่านั้น ดังนั้นการเช่าประเภท Wet Lease หรือ Humid Lease จึงไม่สามารถจดทะเบียนได้

นอกจากนี้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจ้างของอากาศยาน ประมวลกฎหมายการบินพลเรือนก็อนุญาตให้มีการจ้างของอากาศยาน และสามารถทำการจดทะเบียนจ้างของอากาศยานไว้ในทะเบียนอากาศยานสัญชาติฝรั่งเศสได้ด้วย โดยเป็นการบันทึกการจ้างไว้ในทะเบียนเดียวกัน (ไม่มีทะเบียนจ้างของอากาศยานแยกออกมาต่างหากเหมือนในประเทศอังกฤษ) ซึ่งสอดคล้องกับหลักการในอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 2(1) ซึ่งกำหนดว่า "การบันทึกทั้งปวงเกี่ยวกับอากาศยานลำหนึ่งลำใด ต้องปรากฏอยู่ในทะเบียนเดียวกัน"

สำหรับกฎหมายภายในของฝรั่งเศส มีประเด็นที่น่าสังเกต คือ

- การจดทะเบียนจ้างของอากาศยาน ตามกฎหมายฝรั่งเศส จะมีผลสมบูรณ์ และใช้บังคับได้เพียง 10 ปีเท่านั้น โดยไม่คำนึงว่าหนี้ประธานจะมีผลสมบูรณ์เพียงใด และการจดทะเบียนจ้างจะไม่มีการต่ออายุทะเบียน ดังนั้น เมื่อครบกำหนดอายุ 10 ปี ก็ต้องมาทำการจดทะเบียนจ้างกันใหม่

- หากลูกหนี้ (ผู้จ้าง) ผิดนัดชำระหนี้ เจ้าหนี้ (ผู้รับจ้าง) สามารถยึดอากาศยานได้ทันทีโดยไม่ต้องฟ้องศาลก่อน

- ประมวลกฎหมายการบินพลเรือนไม่ยอมรับการจ้างของอากาศยานเป็นประกันหนี้ในอนาคต

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้การจ้างของอากาศยานตามกฎหมายภายในของประเทศฝรั่งเศสจะมีลักษณะที่แตกต่างไปจากการจ้างตามกฎหมายของประเทศอื่นรวมทั้งประเทศไทยด้วย ก็

ไม่ถึงว่าขัดต่อข้อตกลงในอนุสัญญาเจนีวา เนื่องจากลักษณะที่แตกต่างดังกล่าวไม่ได้อยู่ในพันธะกรณีของอนุสัญญาเจนีวาที่ประเทศภาคีจะต้องปฏิบัติตาม

ประเด็นที่น่าสังเกตอีกประเด็นหนึ่ง คือ ประมวลกฎหมายการบินพลเรือนของประเทศฝรั่งเศส ได้รับเอาพันธะกรณีของข้อตกลงในอนุสัญญาเจนีวา มาไว้ในประมวลกฎหมายการบินพลเรือนอย่างเห็นได้ชัด คือ เรื่องบุริมสิทธิของเจ้าหนี้ ซึ่งประมวลกฎหมายการบินพลเรือนของฝรั่งเศสบัญญัติว่าสิทธิของตนเองจะได้รับการปฏิบัติก่อนสิทธิเรียกร้องใดๆ ยกเว้นสิทธิเรียกร้องบางประการซึ่งจะมีสิทธิดีกว่าสิทธิของเจ้าหนี้ตนเอง ทั้งนี้ตามประมวลกฎหมายการบินพลเรือน ข้อ แอล-122-14 คือ

(1) ค่าฤชาธรรมเนียมศาลในการขายอากาศยานในการบังคับคดี และการดำเนินการต่างๆ ซึ่งทำขึ้นเพื่อประโยชน์ร่วมกันของบรรดาเจ้าหนี้ (ซึ่งสอดคล้องกับอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 7(6))

(2) ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องชำระสำหรับการช่วยกู้อากาศยาน (ซึ่งสอดคล้องกับอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 4(1))

(3) ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นสำหรับการสงวนรักษาอากาศยาน (ซึ่งสอดคล้องกับอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 4(2))

ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิดังกล่าวมาข้างต้นจะมีอายุความเพียงสามเดือนนับจากวันที่ก่อให้เกิดสิทธิ เว้นเสียแต่จะได้จดทะเบียนสิทธิเรียกร้องดังกล่าวไว้บนทะเบียนอากาศยานภายในอายุความเดียวกัน (ซึ่งสอดคล้องกับอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 4(3)-(4))

นอกจากนี้อากาศยานที่จดทะเบียนในต่างประเทศซึ่งเป็นภาคีอนุสัญญาเจนีวา หากได้มีการจดทะเบียนในประเทศดังกล่าวนั้น ศาลฝรั่งเศสจะยอมรับนับถือการงานดังกล่าวหากมีการร้องขอบังคับจำนอง ทั้งนี้ หากการงานนั้นได้ก่อให้เกิดขึ้นโดยสมบูรณ์ตามกฎหมายของประเทศที่อากาศยานได้จดทะเบียนในขณะที่มีการก่อสิทธิ

ในทางกลับกัน หากเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาเจนีวา ก็ไม่มีหลักการยอมรับนับถือเกี่ยวกับสิทธิในอากาศยานที่ได้จดทะเบียนในประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาเจนีวา

จากการวิเคราะห์กฎหมายภายในของประเทศฝรั่งเศส จึงอาจสรุปได้ว่าประเทศ

ฝรั่งเศสได้ทำการอนุญาตการกฎหมายภายในของฝรั่งเศสให้สอดคล้องกับพันธกรณีของอนุสัญญาเจนีวา แล้ว

### 3.2.2.3 ประเทศสหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกาเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเจนีวา โดยการลงนามเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน ค.ศ. 1948 ซึ่งเป็นวันแรกที่เปิดให้มีการลงนาม และได้ให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 6 กันยายน ค.ศ. 1949 มีผลผูกพันตั้งแต่วันที่ 17 กันยายน ค.ศ. 1953 กฎหมายภายในของสหรัฐอเมริกาคือพระราชบัญญัติการบิน ค.ศ. 1958 (the Federal Aviation Act 1958) ยอมรับให้เอกชนมีสิทธิในอากาศยานได้ หากมีคุณสมบัติครบถ้วนตามบทบัญญัติของ 49 United States Code 1401, 1301 โดยการจดทะเบียนต่อทบวงการบิน (the Federal Aviation Administration)

ทั้งนี้ ในส่วนของผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานอันเนื่องมาจากการเช่ามีกำหนดเวลาไม่น้อยกว่าหกเดือน ตามที่กำหนดในอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 1(1) นั้น กฎหมายสหรัฐอเมริกาก็ยอมรับให้ทำได้ในสองลักษณะคือ สัญญา Operating Lease ซึ่งเป็นสัญญาเช่าอากาศยาน (เช่าทรัพย์สินธรรมดา) กับ สัญญา Finance Lease ซึ่งเป็นสัญญาลีสซิ่งอากาศยานซึ่งมีเงื่อนไขให้สิทธิผู้เช่าทำการซื้ออากาศยานเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่า ตามพระราชบัญญัติการบินที่อนุญาตให้มีการจดทะเบียนการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานไว้บนทะเบียนอากาศยานสัญชาติสหรัฐ โดยการจดทะเบียนต่อทบวงการบินได้ ทั้งนี้การเช่าที่จะจดทะเบียนได้จะต้องเป็นการเช่าประเภท Dry Lease เท่านั้น ดังนั้น การเช่าประเภท Wet Lease หรือ Humid Lease จึงไม่สามารถจดทะเบียนในทะเบียนอากาศยานสัญชาติอเมริกันได้ เมื่อมีการจดทะเบียนการเช่าและการลีสซิ่งอากาศยานแล้วจึงจะมีผลสมบูรณ์และใช้บังคับตามกฎหมายนอกได้

นอกจากนี้ในส่วนที่เกี่ยวกับการจ้างของอากาศยาน พระราชบัญญัติการบินที่อนุญาตให้มีการจ้างของอากาศยาน และสามารถทำการจดทะเบียนจ้างของอากาศยานไว้ในทะเบียนอากาศยานสัญชาติสหรัฐได้ด้วย โดยเป็นการบันทึกการจ้างของไว้ในทะเบียนเดียวกัน (ไม่มีทะเบียนจ้างของอากาศยานแยกออกมาต่างหากเหมือนในประเทศอังกฤษ) โดยอากาศยานที่จะจดทะเบียนจ้างเองได้ ต้องเป็นอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในทะเบียนอากาศยานสัญชาติอเมริกันแล้ว ซึ่งสอดคล้องกับหลักการในอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 2(1) ซึ่งกำหนดว่า "การบันทึก

ทั้งปวงเกี่ยวกับอากาศยานลำหนึ่งลำใด ต้องปรากฏอยู่บนทะเบียนเดียวกัน" เมื่อได้ทำการจดทะเบียนจำนวนแล้วจึงสามารถขึ้นบุคคลภายนอกได้

ในกรณีที่อากาศยานได้จดทะเบียนไว้ในประเทศอื่น ซึ่งเป็นภาคีสัญญาเจนีวา และได้มีการจดทะเบียนจำนวนไว้ด้วย ศาลสหรัฐจะยอมรับนับถือการงานของอากาศยานเช่นนั้น หากสิทธิงานอนันต์ได้มีการก่อตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศที่อากาศยานได้จดทะเบียน ในเวลาก่อตั้งสิทธิ

ในกรณีที่อากาศยานได้จดทะเบียนไว้ในประเทศอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นภาคีสัญญาเจนีวา กฎหมายที่จะใช้บังคับคือ กฎหมายของประเทศที่มีความสัมพันธ์กับหลักประกัน ที่มีประกัน และ คู่สัญญามากที่สุด มาใช้บังคับแก่กรณี

จากการวิเคราะห์กฎหมายภายในของสหรัฐอเมริกา (พระราชบัญญัติการบิน) ดังกล่าวข้างต้น ถือได้ว่าสหรัฐอเมริกาได้ทำการอนุวัติการกฎหมายภายในของสหรัฐอเมริกาให้สอดคล้องกับพันธกรณีของอนุสัญญาเจนีวาแล้ว

#### 3.2.2.4 ประเทศสวีตเซอร์แลนด์

ประเทศสวีตเซอร์แลนด์เข้าเป็นภาคีสัญญาเจนีวา โดยการลงนามเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน ค.ศ. 1948 ซึ่งเป็นวันแรกที่เปิดให้มีการลงนามและได้ให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 3 ตุลาคม ค.ศ. 1960 มีผลผูกพันตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1961 กฎหมายภายในของประเทศสวีตเซอร์แลนด์คือ กฎหมายการบินพลเรือน ค.ศ. 1948 (the Federal Law on Civil Aviation 1948 เรียกโดยย่อว่า "LCA") ยอมรับให้เอกชนมีสิทธิในอากาศยานได้ หากมีคุณสมบัติครบถ้วนตามบทบัญญัติของข้อ 52(3) โดยการจดทะเบียนต่อสำนักงานการบินพลเรือน (Federal Office of Civil Aviation Administration)

ทั้งนี้ ในส่วนของผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานอันเนื่องมาจากการเช่ามีกำหนดเวลาไม่น้อยกว่าหกเดือน ตามที่กำหนดในอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 1(1) นั้น กฎหมายของสวีตเซอร์แลนด์ก็ยอมรับให้ทำการเช่าได้ทั้งสองลักษณะ คือ สัญญา Operating Lease ซึ่งเป็นสัญญาเช่าอากาศยาน (เช่าทรัพย์สินธรรมดา) กับ สัญญา Finance Lease ซึ่งเป็นสัญญา

ลิสซิ่งอากาศยานซึ่งมีเงื่อนไขให้สิทธิผู้เช่าซื้ออากาศยานเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่า ตามกฎหมาย การบินพลเรือนนี้ ไม่ได้จัดตั้งหรือจัดให้มีทะเบียนการเช่าและการลิสซิ่งอากาศยานไว้แยกต่าง หาก แต่กฎหมายก็อนุญาตให้คู่สัญญาสามารถบันทึกการเช่าและการลิสซิ่งอากาศยานไว้ใน "ทะเบียนอากาศยานสัญชาติสวีต" ได้ โดยเป็นการบันทึกสิทธิอันเป็นการเพิ่มเติมจากสิทธิของ เจ้าของอากาศยานเท่านั้น สำหรับ "บันทึกอากาศยานสัญชาติสวีต" ซึ่งเป็นคนละอย่างกับ "ทะเบียนอากาศยานสัญชาติสวีต" นั้น ผู้เช่าและผู้ซื้ออากาศยานไม่สามารถขอ "จดทะเบียน" สิทธิลงในบันทึกอากาศยานสัญชาติสวีตได้ แต่สามารถขอ "หมายเหตุ" ลงในบันทึกอากาศยาน สัญชาติสวีตได้ เฉพาะกรณีสิทธิในการครอบครองและเช่าอากาศยานนั้นได้มาตามสัญญาลิสซิ่งหรือ สัญญาเช่าเหมาลำ ซึ่งมีกำหนดอายุการเช่าเข้าไม่น้อยกว่าหกเดือน (ซึ่งสอดคล้องกับหลักการใน อนุสัญญาเจนีวา ข้อ 1(1))

ผลของการหมายเหตุสิทธิลงในบันทึกอากาศยานสัญชาติสวีต จะทำให้ผู้ทรงสิทธิได้รับ การปฏิบัติก่อนสิทธิอื่นๆ ที่ได้มาในลำดับหลังถัดไป (ซึ่งสอดคล้องกับหลักการของอนุสัญญาเจนีวา ข้อ 1(2))

ประเทศสวีตเซอร์แลนด์ยอมรับให้มีการงานของอากาศยานเป็นประกันหนี้ โดยมี กฎหมายภายใน เรียกว่า "the Federal Law on the Aircraft Record 1960" หรือ เรียกโดยย่อว่า "LAR" ใช้บังคับกับการงานของอากาศยาน

สำหรับการงานของอากาศยาน ในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยานซึ่งจดทะเบียนในประเทศ อื่นซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญาเจนีวา นั้น ตามบทบัญญัติของ LAR ข้อ 2(1) ศาลของประเทศ สวีตเซอร์แลนด์ จะยอมรับนับถือการงานของอากาศยานซึ่งจดทะเบียนในประเทศอื่นซึ่งเป็นภาคี อนุสัญญาเจนีวา ก็ต่อเมื่อกฎหมายของประเทศนั้น ยอมรับว่าการงานนั้นมีผลสมบูรณ์ และต่อ เมื่อการงานนั้นได้ทำการจดทะเบียนไว้ในทะเบียนมหาชนแล้ว

ส่วนการงานของอากาศยาน ซึ่งจดทะเบียนในประเทศอื่นซึ่งไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญา เจนีวา นั้น LAR บัญญัติว่าความสมบูรณ์ของสัญญาการงานจะเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่มี การจดทะเบียนอากาศยาน แต่ LAR ได้ตั้งข้อสงวนในบางกรณีว่า หากบุคคลที่ได้กรรมสิทธิ์หรือ ทรัพย์สินในอากาศยานมาโดยสุจริต ในขณะที่อากาศยานประจำอยู่ในประเทศสวีตเซอร์แลนด์ แล้ว บุคคลผู้นั้นจะได้รับการคุ้มครองตามหลักกฎหมายของประเทศสวีตเซอร์แลนด์ (คือ ประมวล

กฎหมายแพ่งสวิส) ในเรื่องสังหาริมทรัพย์ เท่ากับเป็นการไม่ยอมรับนับถือการงานของอากาศยาน หากเป็นการงานของอากาศยานซึ่งจดทะเบียนในประเทศอื่นซึ่งไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาเจนีวา

จากการวิเคราะห์กฎหมายภายในของประเทศสวีตเซอร์แลนด์ดังกล่าวข้างต้น ถือได้ว่า ประเทศสวีตเซอร์แลนด์ได้ทำการอนุวัติการกฎหมายภายในของประเทศสวีตเซอร์แลนด์ ให้สอดคล้องกับพันธกรณีของอนุสัญญาเจนีวา แล้ว

สำหรับความเป็นไปของอนุสัญญาเจนีวา จนถึงปัจจุบันนี้ มีประเทศภาคีรวมทั้งสิ้น 66 ประเทศ โดยเป็นประเทศที่ให้สัตยาบันและ/หรือภาคยานุวัติแล้วและมีผลผูกพันประเทศภาคีแล้วรวม 56 ประเทศ คงเหลือประเทศที่ลงนามเป็นภาคีแล้ว แต่ยังไม่ให้สัตยาบัน รวม 10 ประเทศ ดังนี้

<u>ประเทศ</u>	<u>วันที่ลงนาม</u>
ออสเตรเลีย	9 มิถุนายน 1950
เบลเยียม	19 มิถุนายน 1948
สาธารณรัฐประชาชนจีน	19 มิถุนายน 1948
โคลัมเบีย	19 มิถุนายน 1948
สาธารณรัฐโดมินิกัน	19 มิถุนายน 1948
อิหร่าน	18 มีนาคม 1950
ไอร์แลนด์	30 พฤศจิกายน 1948
เปรู	19 มิถุนายน 1948
สหราชอาณาจักร	19 มิถุนายน 1948
เวเนซุเอล่า	19 มิถุนายน 1948 <sup>21</sup>

<sup>21</sup>Graham McBain, and Recharad Hames, Aircraft finance: Registration, security and enforcement: Appendix A: International conventions (Unites Kingdom: Longman Group UK, 1994), pp.58-60.