

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

ปัจจุบันกิจการการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศได้เข้ามามีบทบาทต่อสังคมเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากระบบการคมนาคมทางอากาศเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการประกอบธุรกิจ และมีผลต่อความเจริญก้าวหน้าทางอุตสาหกรรมของประเทศ รัฐต่าง ๆ จึงได้พยายามพัฒนาเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตอากาศยานให้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ภัยพิบัติที่ร้ายแรงที่สุดที่อาจเกิดขึ้นกับอากาศยานคือการ墜毁 ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่สาม ซึ่งอยู่บนผิวพื้นได้อีกด้วย ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อผู้โดยสารและสินค้านี้เป็นความรับผิดชอบซึ่งผูกพันกันตามสัญญาการบินทางอากาศและสัญญาประกันภัยที่ผู้ดำเนินการรวบรวมหลักเกณฑ์ไว้ในรูปของสนธิสัญญาพหุภาคีคืออนุสัญญาออร์เซอร์ ค.ศ. 1929 ส่วนความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อบุคคลที่สามบนผิวพื้นนี้ผู้ดำเนินการผูกพันทางสัญญาแต่เป็นละเมิด ซึ่งก็ได้มีการรวบรวมหลักเกณฑ์ไว้ในรูปของสนธิสัญญาพหุภาคีเช่นกัน คือ อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952

อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ถูกจัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบกฎหมายซึ่งใช้บังคับอยู่ในรัฐต่าง ๆ ทั่วโลกเกี่ยวกับความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอากาศยานต่อบุคคลที่สามบนผิวพื้นให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ โดยวางหลักการซึ่งเป็นการคุ้มครองผู้ดำเนินการและผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้น ดังนี้

1. ผู้ดำเนินการต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้นโดยเด็ดขาด (Strict Liability) ถ้าหากว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นโดยอากาศยานของตนที่อยู่ในระหว่างทำการบินหรือโดยบุคคลหรือสิ่งของซึ่งตกลงมาจากอากาศยานของตน ทั้งนี้เพื่อเป็นการเอื้อ

ประโยชน์แก่ผู้เสียหาย เพราะเป็นการยากที่ผู้เสียหายจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้น เกิดขึ้นจากความผิดของผู้ดำเนินการและในบางกรณีก็ไม่สามารถพิสูจน์ได้เลย

2. ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการ ไม่ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นจะกระทำการภายในขอบเขตอำนาจของตนหรือไม่ก็ตาม

3. ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินขอบเขต (Limit Liability) ที่กำหนดไว้ในข้อ 11 แห่งอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 นอกจากนี้ในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น เกี่ยวกับการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของบุคคลแล้ว ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการจะไม่เกิน 500,000 ฟรังก์ ต่อคนที่ตายหรือบาดเจ็บ 1 คน ทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองสถานะทางการเงินของผู้ดำเนินการซึ่งมีความรับผิดชอบเด็ดขาดในความเสียหายที่เกิดขึ้นบนผิวพื้นมิให้ต้องมีภาระในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนมากเกินไปจนอาจเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินกิจการเดินอากาศของผู้ดำเนินการ

4. ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดชอบโดยไม่มีขอบเขตจำกัด (Unlimited Liability) ถ้าผู้เสียหายพิสูจน์ได้ว่าผู้ดำเนินการ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ดำเนินการได้กระทำการ หรือละเว้นการกระทำ โดยเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย สำหรับในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการกระทำ หรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการนั้น ผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ให้ได้ด้วยว่า ลูกจ้างหรือตัวแทนดังกล่าวได้กระทำตามที่และภายในขอบเขตอำนาจของตน ทั้งนี้เพราะผู้ดำเนินการย่อมถูกปิดปากมิให้ปิดความรับผิดชอบและไม่ได้รับความคุ้มครองจากหลักการจำกัดความรับผิดถ้าหากว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น เป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยเจตนาของตนเอง หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของตน (ซึ่งเป็นการเพิ่มความรับผิดชอบยิ่งกว่ากรณีที่กำหนดไว้ในข้อ 2 ข้างต้น)

5. รัฐภาคีรัฐใดรัฐหนึ่งอาจบังคับให้ผู้ดำเนินการของอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐภาคีอื่นให้เอาประกันภัยเพื่อความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้น หรือจัดหาหลักประกัน

อย่างไรอย่างหนึ่งให้แทนตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 15 วรรคสี่ แห่งอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ทั้งนี้เพื่อเป็นหลักประกันให้แก่ผู้เสียหายว่าถ้าหากมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้วตนจะได้รับค่าสินไหมทดแทนอย่างแน่นอน

6. ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี ได้แก่ ศาลของรัฐภาคีที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น ในอาณาเขตรัฐนั้น แต่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องอาจทำความตกลงกับบุคคลผู้จะต้องรับผิดชอบเพื่อนำคดีขึ้นฟ้องร้องต่อศาลของรัฐภาคีอื่นได้ และอาจทำความตกลงกันเพื่อให้อนุญาโตตุลาการในรัฐภาคีใด ๆ เป็นผู้ตัดสินข้อพิพาทก็ได้

คำพิพากษาอันถึงที่สุดของศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนี้มีผลบังคับได้ใน

- (1) ในรัฐภาคีซึ่งลูกหนี้ตามคำพิพากษามีถิ่นที่อยู่หรือมีสำนักงานใหญ่ หรือ
- (2) ในรัฐภาคีอื่นใดซึ่งลูกหนี้ตามคำพิพากษามีทรัพย์สินอยู่ ถ้าทรัพย์สินของลูกหนี้ทั้งที่อยู่ในรัฐภาคีตามข้อ (1) และที่อยู่ในรัฐภาคีที่มีคำพิพากษามีจำนวนไม่เพียงพอที่จะชำระหนี้ตามคำพิพากษา

ทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้เสียหายในกรณีที่มีผู้ดำเนินการซึ่งเป็นลูกหนี้ตามคำพิพากษามีทรัพย์สินไม่เพียงพอที่จะชำระหนี้ได้ โดยผู้เสียหายเพียงแต่ยื่นคำร้องให้ศาลในรัฐภาคีอื่นดังกล่าวออกคำบังคับคดีให้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องคดีใหม่แต่อย่างใด

7. อนุสัญญา ฯ กำหนดพันธกรณีระหว่างรัฐภาคี เท่ากับทำให้รัฐต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบด้วยตามหลัก *res inter alios acta*

แต่อย่างไรก็ดีอนุสัญญา ฯ ฉบับนี้มีรัฐให้สัตยาบันเพียง 39 รัฐ เท่านั้น และในจำนวนรัฐที่ให้สัตยาบันเหล่านี้ก็ไม่มีรัฐที่มีความสำคัญทางการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ เช่น อังกฤษ สหรัฐอเมริกา ฯลฯ เลย ทั้งนี้เพราะรัฐส่วนใหญ่เห็นว่าอนุสัญญา ฯ มีหลักเกณฑ์ที่ไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้บังคับกับความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการในความเสียหายที่เกิดขึ้นบนผิวพื้น และก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ คือ

(1) บางรัฐ เช่น สหรัฐอเมริกาไม่เห็นด้วยกับหลักความรับผิดชอบและหลักการจำกัดความรับผิดโดยเฉพาะอย่างยิ่งการจำกัดความรับผิดในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของบุคคล

(2) รัฐต่าง ๆ มีความเห็นว่าขอบเขตความรับผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้เป็นจำนวนที่ต่ำเกินไป นอกจากนี้การที่อนุสัญญา ฯ กำหนดให้ใช้น้ำหนักของอากาศยานเป็นเกณฑ์ในการกำหนดขอบเขตความรับผิดยังถูกวิพากษ์วิจารณ์จากนานาประเทศด้วยว่าไม่ตรงกับสภาพความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

(3) ประเทศยุโรปตะวันตกไม่เห็นด้วยกับหลักความรับผิดโดยไม่จำกัดของผู้ดำเนินการในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการกระทำ หรือละเว้นกระทำของลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 12 ของอนุสัญญา ฯ

ประเทศไทยเพียงแต่ลงนามในอนุสัญญาเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2495 (ค.ศ. 1952) และคณะรัฐมนตรีก็ได้ลงมติอนุมัติให้เข้าเป็นสมาชิกภาคีของอนุสัญญา ฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอมาเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2510 แต่ยังไม่ได้ให้สัตยาบัน ฉะนั้นอนุสัญญา ฯ ฉบับนี้จึงยังไม่มีผลใช้บังคับในประเทศไทย เมื่อเกิดกรณีที่อากาศยานต่างประเทศก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชนบนผิวพื้นในประเทศไทย ศาลไทยจะไม่สามารถนำหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญา ฯ มาปรับใช้กับความรับผิดของผู้ดำเนินการในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ แต่จะต้องปรับใช้กฎหมายภายในแทนและเนื่องจากกฎหมายอากาศของไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันคือ พ.ร.บ. เดินอากาศ พ.ศ. 2497 และ พ.ร.บ. ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ดำเนินการสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้นแต่อย่างใด ดังนั้นศาลไทยจึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดมาปรับใช้บังคับ ซึ่งได้แก่ มาตรา 420 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ว่าด้วยความรับผิดในการกระทำละเมิดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ และ มาตรา 437 วรรคแรก ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ว่าด้วยข้อสันนิษฐานความรับผิดของผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตราย

จากการศึกษาพบว่าการศึกษาที่ศาลไทยนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดขึ้นบนผิวพื้นนี้ แม้ว่าจะช่วยให้ประชาชนผู้ได้รับความเสียหายมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้ดำเนินการอากาศยานต่างประเทศเต็มจำนวนตามที่ตนได้รับความเสียหายจริงเพราะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้บัญญัติขอบเขตความรับผิดไว้เหมือนดังเช่นอนุสัญญา ๑ แต่ในขณะเดียวกันโอกาสที่ผู้เสียหายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กลับมีน้อยลง เนื่องจาก

1) ในกรณีที่ความรับผิดของผู้ดำเนินการอากาศยานต่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับของมาตรา 437 ถ้าผู้ดำเนินการสามารถนำสืบพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยแล้ว ผู้ดำเนินการก็จะหลุดพ้นจากความรับผิด อันจะทำให้ประชาชนผู้ได้รับความเสียหายไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนเลย

2) ศาลของรัฐอื่นอาจปฏิเสธไม่ยอมออกคำบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลไทย ซึ่งจะทำให้ประชาชนผู้ได้รับความเสียหายไม่ได้รับชำระหนี้จากทรัพย์สินของผู้ดำเนินการซึ่งมีอยู่ในรัฐนั้น ๆ

3) ประชาชนผู้ได้รับความเสียหายจะไม่มีหลักประกันสำหรับความรับผิดของผู้ดำเนินการเนื่องจากกฎหมายภายในของประเทศไทยมิได้บัญญัติให้รัฐอาจบังคับผู้ดำเนินการอากาศยานต่างประเทศให้เอาประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันอย่างไรให้

ในส่วนของผู้ดำเนินการอากาศยานไทยนั้นการที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญา ๑ แม้ว่าจะเป็นผลดีต่อผู้ดำเนินการในแง่ที่ว่าถ้าหากอากาศยานไทยไปก่อให้เกิดความเสียหายบนผิวพื้นในรัฐอื่นแล้ว ผู้ดำเนินการจะไม่ต้องรับผิดเด็ดขาดในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญา ๑ หากแต่ความรับผิดของผู้ดำเนินการจะต้องเป็นไปตามหลักกฎหมายภายในของรัฐที่อากาศยานไทยก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นในรัฐนั้น ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียตามมาคือความรับผิดของผู้ดำเนินการจะไม่มีที่แน่นอนเพราะต้องขึ้นกับกฎหมายภายในของแต่ละรัฐซึ่งมีระบบกฎหมายที่แตกต่างกันไป และนอกจากนี้ผู้ดำเนินการอากาศยานไทยจะไม่ได้รับประโยชน์

จากขอบเขตความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ๗ โดยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายเต็มจำนวน ซึ่งไม่เป็นผลดีต่อสถานะทางการเงินของผู้ดำเนินการ

สำหรับปัญหาที่ว่าประเทศไทยควรจะให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 หรือไม่นั้น คงต้องทำความเข้าใจในเบื้องต้นว่าการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีสันธิสัญญาหรืออนุสัญญาใด ประเทศนั้นย่อมจะพิจารณาผลดีผลเสียของการเข้าเป็นภาคีหรือผลประโยชน์ของประเทศนั้น ในกรณีของไทยเมื่อส่วนราชการยังมีให้เห็นควรให้สัตยาบันก็คงเป็นเพราะได้พิจารณาผลประโยชน์ของไทยที่จะได้รับแล้ว และคงเห็นว่ายังไม่ถึงเวลาที่จะเข้าเป็นภาคี เพราะถึงแม้ว่าหลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะคุ้มครองประชาชนผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นได้น้อยกว่าหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 เนื่องจากผู้ดำเนินการอากาศยานต่างประเทศอาจยกเหตุสุดวิสัยขึ้นเป็นข้อแก้ตัวเพื่อให้หลุดพ้นจากความรับผิดได้ แต่ก็มิได้มีผลกระทบต่อประชาชนผู้ได้รับความเสียหายมากนัก เพราะเหตุสุดวิสัยมิใช่เป็นเหตุที่ยกขึ้นอ้างได้มากนักเนื่องจากสภาพเครื่องยนต์หรือความบกพร่องทางเทคนิค ตลอดจนสภาพความแปรปรวนของอากาศเป็นเรื่องที่อยู่ในวิสัยที่มนุษย์จะคาดหมายและป้องกันหรือหลีกเลี่ยงได้มากขึ้นในปัจจุบัน

นอกจากนี้แม้ว่ากฎหมายภายในของประเทศไทยจะมีได้บัญญัติให้รัฐอาจบังคับผู้ดำเนินการอากาศยานต่างประเทศให้เอาประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันอย่างไรให้ก็ตาม แต่ก็มิได้หมายความว่าประชาชนผู้อาจจะได้รับความเสียหายบนผิวพื้นจะไม่มีหลักประกันสำหรับการได้รับค่าสินไหมทดแทนชดเชยความเสียหายแต่อย่างใด เพราะในปัจจุบันนี้ระบบการประกันภัยเพื่อความเสียหายของบุคคลที่สามเป็นระบบที่ได้รับความนิยมมากขึ้น เพราะนอกจากจะช่วยแบ่งเบาภาระการเสี่ยงต่อความเสียหายของผู้ผลิตให้น้อยลง ทำให้ธุรกิจของผู้ผลิตมีความมั่นคงแล้ว ในขณะเดียวกันก็ช่วยให้ผู้เสียหายมีความมั่นใจได้ว่าเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้วตนจะได้รับค่าสินไหมทดแทนแน่นอน ดังนั้นบริษัทสายการบินต่าง ๆ ซึ่งดำเนินกิจการการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ จึงจัดให้มีการประกันภัยเพื่อความเสียหายของบุคคลที่สามด้วยกันทั้งสิ้น เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระการเสี่ยงของตน เช่น บริษัท การบินไทย จำกัด ซึ่งเป็นผู้ดำเนินกิจการการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศของประเทศไทยเองก็จัดให้มีการประกันภัยนี้เช่นกัน และ

สำหรับในส่วนของผู้ดำเนินการอากาศยานส่วนบุคคลของประเทศไทยซึ่งมิได้ดำเนินการการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศนี้ กรมการบินพาณิชย์ก็ได้มีการออกระเบียบให้ผู้ดำเนินการอากาศยานส่วนบุคคลนี้ จะต้องเอาประกันภัยเพื่อความปลอดภัยที่เกิดขึ้นแก่บุคคลอื่นเช่นกัน

สำหรับในส่วนของผู้ดำเนินการอากาศยานไทยนั้น แม้ว่าที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 จะทำให้ผู้ดำเนินการอากาศยานไทยไม่ได้รับประโยชน์จากขอบเขตความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ฯ โดยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายเต็มจำนวนซึ่งไม่เป็นผลดีต่อสถานะทางการเงินของผู้ดำเนินการก็ตาม แต่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่าระบบประกันภัยเพื่อความปลอดภัยของบุคคลที่สามได้เข้ามามีบทบาทในการแบ่งเบาภาระการเสี่ยงต่อความปลอดภัยของผู้ดำเนินการให้น้อยลง และผู้ดำเนินการอากาศยานไทยก็จัดให้มีการเอาประกันภัยเพื่อความปลอดภัยของบุคคลที่สามเช่นกัน ดังนั้นที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 นี้ ก็คงจะไม่มีผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของผู้ดำเนินการอากาศยานไทยมากนัก

ระบบการประกันภัยเพื่อความปลอดภัยของบุคคลที่สามนี้จึงเข้ามามีบทบาทช่วยเสริมให้การนำหลักเกณฑ์ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับนี้ สามารถคุ้มครองผู้เสียหายบนผิวพื้นและคุ้มครองสถานะทางการเงินของผู้ดำเนินการอากาศยานไทยได้ดียิ่งขึ้น

อย่างไรก็ดีผลกระทบในขณะนี้ก็คงมีเพียงว่าประเทศไทยซึ่งได้ลงนามในอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 แล้ว จะต้องไม่กระทำการใดที่เป็นการทำลาย (defeat) วัตถุประสงค์ของอนุสัญญา ฯ แม้จะไม่มีพันธกรณีตามอนุสัญญา ฯ ก็ตาม (ทั้งนี้เป็นไปตามข้อ 18 แห่งอนุสัญญาเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969)

แต่ถ้าหากว่าประเทศไทยให้สัตยาบันเพื่อเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 แล้ว ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันเนื่องมาจากการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา ฯ ก็คือ

1. ผลกระทบต่อประชาชนผู้ได้รับความเสียหาย

ประชาชนผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นจะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนไม่เกินขอบเขตที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ฯ แม้ว่าความเสียหายที่ได้รับจะเกินกว่าขอบเขตความรับผิดชอบก็ตาม ซึ่งทำให้ผู้เสียหายเสียประโยชน์มาก นอกจากนี้ขอบเขตความรับผิดชอบดังกล่าวนี้ยังถูกวิจารณ์จากรัฐต่าง ๆ เป็นอย่างมากว่าเป็นจำนวนที่ต่ำเกินไปไม่ตรงกับสภาพความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ทั้งนี้เพราะอนุสัญญา ฯ ใช้น้ำหนักของอากาศยานเป็นเกณฑ์ในการกำหนดความรับผิดชอบ

นอกจากนี้ผู้เสียหายยังต้องนำคดีขึ้นฟ้องร้องหรือต้องส่งหมายเรียกไปยังผู้ดำเนินการภายในเวลา 6 เดือนนับจากวันที่มีอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย มิฉะนั้นแล้วผู้เสียหายจะพึงมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนแต่เพียงจากจำนวนเงินซึ่งผู้ดำเนินการยังคงต้องรับผิดชอบอยู่อีกหลังจากที่ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายรายอื่นที่เรียกร้องภายในกำหนดเวลาดังกล่าวจนเต็มจำนวนแล้วเท่านั้น ซึ่งถ้าหากว่าผู้ดำเนินการได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายที่เรียกร้องภายในกำหนดเวลาเป็นจำนวนเงินตามขอบเขตความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ฯ แล้วผู้เสียหายที่ไม่ได้เรียกร้องภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ก็จะไม่มีความสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเลย

2. ผลกระทบต่อผู้ดำเนินการอากาศยานไทย

ผู้ดำเนินการอากาศยานไทยจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นบนผิวพื้นอันเนื่องมาจากอากาศยานของตนโดยเด็ดขาด และไม่อาจที่จะอ้างเหตุสุดวิสัยเพื่อเป็นข้อแก้ตัวให้พ้นจากความรับผิดชอบได้เลย นอกจากนี้ผู้ดำเนินการยังจะต้องรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการนั้นด้วย แม้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นจะกระทำการไปนอกขอบเขตอำนาจของตนก็ตาม ซึ่งทำให้ผู้ดำเนินการอากาศยานไทยต้องเสียประโยชน์มาก เพราะจะต้องมีภาระในความรับผิดชอบเพิ่มขึ้นไปอีก

เมื่อพิจารณาถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยให้สัตยาบันเพื่อเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ดังกล่าวข้างต้น ประกอบกับข้อเท็จจริงที่ว่า มีรัฐที่ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญา ฯ ฉบับนี้เพียงแค่ 39 รัฐ เท่านั้น เพราะรัฐส่วนใหญ่มีความเห็นว่าอนุสัญญา ฯ ยังมีหลักเกณฑ์บางประการที่ไม่เหมาะสม และในบรรดารัฐที่ให้สัตยาบันเหล่านี้ก็มีเพียงไม่กี่รัฐเท่านั้น

ที่ทำให้ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ (Air Service Agreement) กับประเทศไทย รัฐที่มีความสำคัญทางการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศซึ่งเป็นรัฐที่ประเทศไทยทำความตกลงดังกล่าวด้วยนั้นกลับมิได้ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญา ฯ ฉบับนี้แต่อย่างใด ดังนั้นแม้ว่าประเทศไทยจะดำเนินการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา ฯ ฉบับนี้ ในทางปฏิบัติก็คงจะได้รับประโยชน์จากหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา ฯ ได้ไม่เต็มที่นัก เพราะถ้าหากว่าอากาศยานต่างประเทศที่ก่อให้เกิดความเสียหายบนผิวพื้นในประเทศไทยมิได้เป็นอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐภาคีรัฐใดรัฐหนึ่งแล้ว ประชาชนซึ่งเป็นผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นก็คงจะไม่ได้รับประโยชน์จากหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา ฯ และในทางกลับกันถ้าหากว่าอากาศยานไทยไปก่อให้เกิดความเสียหายบนผิวพื้นในรัฐที่มีใช้ภาคีของอนุสัญญา ฯ แล้วผู้ดำเนินการอากาศยานของประเทศไทยก็จะไม่ได้รับประโยชน์จากหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา ฯ อยู่ดี ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าประเทศไทยยังไม่ควรให้สัตยาบันเพื่อเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ในขณะนี้ แต่ควรจะรอให้มีการแก้ไขหลักเกณฑ์บางประการของอนุสัญญา ฯ ที่ยังเป็นปัญหาในปัจจุบันให้มีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของรัฐต่าง ๆ ที่มีความสำคัญในการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศเสียก่อน แล้วประเทศไทยจึงค่อยให้สัตยาบัน ทั้งนี้เพื่อให้การนำหลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 มาใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดขึ้นในประเทศไทยนั้นก่อให้เกิดประโยชน์ในทางปฏิบัติอย่างแท้จริง