

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ความเสียหายที่เกิดจากอากาศยานสร้างความเสียหายต่อบุคคลที่สามนั้น เป็นลักษณะหนึ่งของการละเมิดทางการบิน ซึ่งในแต่ละครั้งนั้นอาจสร้างความเสียหายได้จำนวนมหาศาลเช่นกรณีของอากาศยานตกใส่บ้านเรือนในใจกลางเมือง ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สามนั้นมิใช่การเสียชีวิต การบาดเจ็บ และความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สิน แม้ว่าปัจจุบันการพัฒนาการทางด้านเทคโนโลยีทางการบินเป็นไปอย่างรวดเร็วทั้งทางด้านอากาศยานและด้านความปลอดภัย แต่อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุก็สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ประกอบกับการร้ายที่ทวีความรุนแรงขึ้นจากตัวอย่างเหตุการณ์วินาศกรรมที่ประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 นั้น สร้างความเสียหายขึ้นอย่างมหาศาล

ความรับผิดทางละเมิดดังกล่าวผู้ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายก็คือผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สามซึ่งตกเป็นผู้รับบาปเคราะห์เนื่องจากไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการเดินอากาศแต่อย่างใด ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศในกรณีเช่นนี้ไม่สามารถที่จะคำนวณค่าเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นในล่วงหน้าได้ ซึ่งในบางครั้งมีจำนวนมหาศาล จนไม่สามารถจัดทำประกันเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ทั้งหมด ส่งผลให้หากมีความเสียหายขึ้นจำนวนมหาศาล ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศอาจไม่สามารถประกอบกิจการต่อไปได้

สภาพความรับผิดของอากาศยานต่อบุคคลที่สามภายใต้กฎหมายไทยนั้น พิจารณาในหลักความรับผิดทางละเมิด เนื่องจากความเสียหายนั้นอากาศยานเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้อง จึงต้องพิจารณาหลักความรับผิดอันเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ตาม ป.พ.พ. มาตรา 437 ซึ่งเป็นความรับผิดตามหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด

หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดตาม ป.พ.พ. มาตรา 437 นั้นกำหนดให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแล ต้องรับผิดต่อผู้เสียหาย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือ ความเสียหายที่ผู้เสียหายมีส่วนผิด ซึ่งเมื่อพิจารณาในกรณีความเสียหายเกิดจาก

อากาศยานนั้น ผู้ครอบครองก็คือเจ้าของอากาศยาน หรือผู้เช่า ซึ่งก็คือผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศนั่นเอง ไม่ว่าจะทำการบินในลักษณะใด ส่วนผู้ควบคุมก็คือ นักบิน นั่นเอง

และเมื่อทราบถึงผู้ที่จะต้องรับผิดชอบแล้ว วิธีการที่จะชดเชยค่าเสียหายให้กับผู้เสียหาย ก็ยึดถือหลักการเยียวยาให้กับผู้เสียหายเสมือนก่อนที่ไม่มีการละเมิดเกิดขึ้น กล่าวคือผู้เสียหายพิสูจน์ความเสียหายที่เกิดขึ้นได้จำนวนเท่าใด หากศาลพิจารณาเห็นสมควรเท่าใด ย่อมจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายตามนั้น

หลักการตาม ป.พ.พ.มาตรา 437 และหลักการชดเชยค่าเสียหายนั้น สามารถพิจารณาได้กับเหตุการณ์ได้ทุกกรณี ไม่ว่าจะเป็สิ่งของตกลงจากอากาศยาน อากาศยานตกใส่บ้านเรือน แต่กับกรณีของอากาศยาน 2 ลำชนกันกลางอากาศยานนั้น แนวทางการพิจารณาของศาลฎีกาไทยนั้น ไม่สามารถฟ้องคดีตามมาตรานี้ได้โดยเปรียบเทียบกับกรณีของรถยนต์ชนกัน ต้องฟ้องคดีตามหลักทั่วไปตาม ป.พ.พ. มาตรา 420

สำหรับกรณีของการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือภัยจากการก่อการร้ายนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าผู้ที่ต้องรับผิดชอบไม่ใช่ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ แต่ควรเป็นผู้ที่กระทำการแทรกแซงอากาศยาน แต่อย่างไรก็ตามหากให้ผู้แทรกแซงรับผิดชอบนั้น คงยากที่ผู้เสียหายจะได้รับการเยียวยา เพราะเหตุการณ์ส่วนใหญ่ในกรณีเช่นนี้แนวโน้มในปัจจุบันเป็นภัยที่เกิดจากการก่อการร้ายซึ่งผู้กระทำละเมิดนั้นไม่เปิดเผยตัว

สำหรับมาตรการอื่นๆทางกฎหมายที่จะช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ เช่นการจำกัดความรับผิด หรือสำหรับผู้เสียหายในการที่จะได้รับชดเชยค่าเสียหายอย่างรวดเร็ว หากไม่ได้รับการชดเชยจากผู้รับประกันภัยของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ กฎหมายไทยไม่มีบัญญัติไว้ คงต้องดำเนินการไปตามกระบวนการฟ้องคดี และการบังคับคดีตามคำพิพากษา

และเนื่องจากกิจกรรมการบินเป็นกิจกรรมที่ส่วนใหญ่ต้องมีการเดินทางระหว่างประเทศนั้น โอกาสที่อากาศยานจะสร้างความเสียหายที่จะต้องมีความเกี่ยวข้องกับจุดเกาะเกี่ยวระหว่างประเทศนั้นมีค่อนข้างสูง กฎหมายที่จะต้องนำมาพิจารณาวินิจฉัยคือกฎหมายขัดกัน ซึ่งหลักความรับผิดในกรณีละเมิดนั้นกฎหมายขัดกันของไทยให้นำกฎหมายของท้องถิ่นที่เกิดละเมิดมาบังคับใช้ตามหลัก (Lex Loci Delicti)

สำหรับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศพิจารณา ยก
ร่างเพื่อก่อให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันสำหรับความรับผิดชอบจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม
นั้นคือ อนุสัญญาว่าด้วยความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่างประเทศต่อบุคคลที่สามบนผิว
พื้น ค.ศ. 1952 หรืออนุสัญญาโรม และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 1978 ซึ่งได้มีการแก้ไขอนุสัญญา
โรมบางประการ ถึงแม้จะมีอนุสัญญามาทั้งสิ้นแล้วจำนวน 4 ฉบับ แต่ก็ไม่ได้ได้รับความสนใจนานา
ประเทศเท่าที่ควร จนภายหลังเกิดเหตุการณ์วินาศกรรมที่ประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 11 กันยายน
2544 ได้นำมาพิจารณาปรับปรุงให้มีความทันสมัยกับเหตุการณ์มากขึ้น และร่างอนุสัญญา
เปิดให้มีการรับฟังความคิดเห็นในเดือนเมษายน 2551

ร่างอนุสัญญาแยกความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศออกเป็น 2 อนุสัญญา
คือร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยาน
ต่อบุคคลที่สาม (Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to
Third Parties) ซึ่งครอบคลุมความรับผิดกรณีเสี่ยงภัยทั่วไป และร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่า
สินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สามในกรณีของการ
แทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Draft Convention on Compensation for Damage Caused
by Aircraft to Third Parties, In Case of Unlawful Interference) ซึ่งครอบคลุมความรับผิดกรณี
การก่อการร้าย

กรณีความเสี่ยงภัยทั่วไป เช่น สิ่งของหรือชิ้นส่วนอากาศยานตกจากเครื่องบินสร้างความ
เสียหาย หรือกรณีอากาศยานตกใส่บ้านเรือนบนพื้นดิน

สำหรับกรณีความเสียหายต่อเสียชีวิต การบาดเจ็บ และทรัพย์สิน ร่างอนุสัญญานำหลัก
ความรับผิดแบบ 2 ชั้น ในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งบังคับใช้กับกรณีของผู้โดยสาร
มาบังคับใช้กับผู้เสียหายซึ่งเป็นบุคคลที่สาม

สำหรับความรับผิดชั้นแรกนั้น ใช้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด ผู้ดำเนินการหรือ
ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศจำกัดจำนวนความเสียหายที่ต้องรับผิดชอบไม่เกิน (250,000-
500,000) SDRs ความรับผิดในกรณีเช่นนี้ไม่ต้องพิจารณาถึงความผิดหรือความประมาทเลินเล่อ
ของผู้ดำเนินการ หากความเสียหายที่ผู้เสียหายเรียกร้องมานั้นไม่เกิน (250,000-500,000) SDRs
ผู้ดำเนินการต้องรับผิดโดยไม่มีข้อโต้แย้ง หากจะมีก็จะมีเพียงกรณีที่ผู้เสียหายมีส่วนผิดด้วยเท่านั้น
ซึ่งต้องพิจารณาปรับลดค่าเสียหายตามสัดส่วนของความผิด

หลักความรับผิดขั้นที่ สำหรับความเสียหายที่เกินจาก (250,000-500,000) SDRs นำหลักความรับผิดแบบสันนิษฐานความผิด นำมาพิจารณา กล่าว คือผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศจะไม่ต้องรับผิดในส่วนที่เกินจาก (250,000-500,000)SDRs จะต้องรับผิดภาวะในการพิสูจน์ที่ว่าความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือจงใจกระทำหรือดเว้นการกระทำของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตนเอง หรือพิสูจน์ในอีกกรณีคือความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือจงใจ หรือดเว้นการกระทำของผู้เสียหายนั่นเอง ซึ่งหากพิสูจน์ได้ในกรณีแรกผู้เสียหายก็ไม่ต้องรับผิดในส่วนที่เกินจาก (250,000-500,000) SDRs แต่หากพิสูจน์ได้ในกรณีหลังนั้น ผู้เสียหายก็ต้องมีลดค่าเสียหายลงตามสัดส่วนจากกรรมมีส่วนในความเสียหายนั้น

หลักความรับผิดดังกล่าวเปิดโอกาสให้ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอากาศเท่าที่ได้รับความเสียหายตามจริง เฉพาะในกรณีที่ผู้ดำเนินการมีส่วนในความผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น และในด้านผลต่อผู้ดำเนินการนั้น หลักความรับผิดแบบสองชั้นก็ส่งผลให้ผู้ดำเนินการสามารถจำกัดความรับผิดได้ หากความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นไม่ได้เกิดจากความผิดของตนเอง ได้จำนวน (250,000-500,000) SDRs ต่อราย หากพิจารณาในแง่คุณธรรมต่อผู้ได้รับความเสียหาย ความเสียหายเกิดขึ้นในกรณีที่ไม่สามารถเอาผิดกับผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศได้นั้นก็ยังได้รับการเยียวยาความเสียหายส่วนหนึ่งจากผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศส่วนที่เกินก็ต้องถือเป็นบาปเคราะห์ และสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศเองนั้น แม้การลงทุนในธุรกิจการบินอากาศเป็นการลงทุนที่สูงมาก หากความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นตนเองไม่มีส่วนที่เกี่ยวข้อง หรือเป็นเหตุสุดวิสัย แต่ก็ต้องรับผิดในจำนวนไม่เกิน (250,000-500,000) SDRs นั้นผู้เขียนมีความเห็นว่า ในเมื่อผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศนั้นก็ได้รับประโยชน์จากอากาศยาน ความเสียหายที่เกิดขึ้นก็เกิดจากอากาศยาน ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศจึงสมควรที่จะชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องด้วยเช่นกัน ซึ่งกรณีนี้มีการจำกัดความรับผิดไว้ก็คือเป็นธรรมกับผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศเช่นกัน สรุปได้ว่า หลักความรับผิดแบบ 2 ชั้นนี้สร้างความเป็นธรรมแก่ทั้ง 2 ฝ่าย

ความรับผิดจากการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือภัยที่เกิดขึ้นจากการก่อการร้าย ร่างอนุสัญญา จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศไว้สำหรับอากาศยาน 1 ลำ ต่อ 1 เหตุการณ์ โดยพิจารณาจากน้ำหนักของอากาศยานนั้นมากำหนดเป็นข้อจำกัดความรับผิดเป็นขั้นๆ ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศจะรับผิดไม่เกินไปกว่าข้อจำกัดที่จำกัดความรับผิดไว้ หากมีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ทั้งหมดเกินกว่าจำนวนที่จำกัดไว้ ร่างอนุสัญญา ได้

กำหนดจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมาเพื่อเยียวยาความเสียหายสำหรับส่วนที่เกินจากข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการ การก่อตั้งหน่วยงานนี้ถือว่าเป็นหน่วยงานที่เข้ามาช่วยเหลือผู้เสียหายมีโอกาสที่จะได้รับชดใช้ความเสียหายอย่างเต็มจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

นอกจากสภาพความรับผิดชอบจากกรณีภัยทั้งสองประเภทดังกล่าว ร่างอนุสัญญาฯ ได้สร้างหลักเกณฑ์ในการที่จะเยียวยาความเสียหายให้กับบุคคลที่สามอย่างเป็นธรรมและรวดเร็ว คือ การเยียวยาความเสียหายให้กับบุคคลที่สามกรณีที่มีผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศที่ต้องรับผิดชอบมากกว่า 2 รายหรือมากกว่านั้น และ หลักเกณฑ์ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า

การเยียวยาความเสียหายให้กับบุคคลที่สามกรณีที่มีผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศที่ต้องรับผิดชอบมากกว่า 2 รายหรือมากกว่านั้น เกิดจากกรณีที่อากาศยานชนกันกลางอากาศ สร้างความเสียหายต่อผู้โดยสารทั้งสองลำ ซึ่งสำหรับผู้โดยสารนั้นย่อมได้รับความคุ้มครองตามสัญญารับประกันคนโดยสาร สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศในอากาศยานที่ตนเองโดยสารมาได้ แต่กรณีที่เกิดขึ้นผู้โดยสารเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ จากเหตุการณ์นี้อาจได้รับการเยียวยาความเสียหายที่ไม่เท่ากัน ผู้โดยสารจากอากาศยานลำที่เป็นฝ่ายผิดนั้นได้รับค่าเสียหายมากกว่า เพราะถือว่าเป็นฝ่ายที่กระทำผิดไม่สามารถจำกัดจำนวนความเสียหายได้ ดังนั้น ร่างอนุสัญญาฯ หากผู้โดยสารลำที่เป็นฝ่ายถูกต้องการเรียกร้องค่าเสียหายจากลำที่เป็นฝ่ายผิดนั้น จะต้องฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายเอง จากกรณีเช่นนี้ ร่างอนุสัญญาฯ จึงแก้ปัญหาดังกล่าวด้วยการให้ผู้เสียหายซึ่งโดยสารมากับอากาศยาน สามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้จากอากาศยานอีกลำ สำหรับความเสียหายที่ไม่เกินไปกว่าร่างอนุสัญญาฯ กำหนดในความรับผิดแบบต่างๆ

สำหรับความรับผิดกรณีเช่นนี้ไม่เฉพาะเจาะจงถึงกรณีผู้โดยสารเท่านั้น แต่บุคคลที่สามบนพื้นดินที่ได้รับความเสียหายจากการที่อากาศยานชนกันกลางอากาศแล้วตกใส่ สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากอากาศยานลำใดลำหนึ่งก็ได้ โดยไม่ต้องรอให้มีการพิสูจน์ความผิดว่าเกิดจากสาเหตุของฝ่ายใด หากฝ่ายใดที่เป็นฝ่ายผิดและได้ชดใช้ค่าเสียหายไปแล้วนั้นก็สามารณำมาหักกลับกับค่าเสียหายซึ่งเมื่อพิสูจน์แล้วต้องชำระได้

มาตรการดังกล่าวนี้ให้ผลดีต่อผู้เสียหายที่จะได้รับการชดเชยความเสียหายที่เท่าเทียมกัน และรวดเร็วขึ้นไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิดว่าความเสียหายเกิดจากสาเหตุของฝ่ายใด สำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศนั้น ก็เป็นการเพิ่มภาระให้เพราะเพิ่มจำนวนผู้ที่จะเรียกร้องในความเสียหายมากขึ้น

การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า เป็นมาตรการที่กำหนดให้มีการจ่ายค่าชดเชยความเสียหายในเบื้องต้นจำนวนหนึ่งก่อนสำหรับความเสียหาย โดยการกำหนดหลักเกณฑ์และจำนวนที่จะต้องชำระล่วงหน้านั้นให้เป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศภาคีอนุสัญญา สำหรับมาตรการดังกล่าวนี้ส่งผลดีต่อบุคคลที่สามเพราะในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นกับชีวิตและร่างกายและทรัพย์สิน จะได้รับการชดเชยความเสียหายในเบื้องต้นก่อน แม้จะไม่เต็มจำนวนก็ตาม หากไม่มีมาตรการนี้ ผู้เสียหายก็ต้องเรียกร้องไปยังผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศซึ่งหากไม่ชำระค่าเสียหายก็ต้องดำเนินการกระบวนการในชั้นศาลต่อไป ใช้เวลายาวนานมากกว่าจะได้รับการชดเชยความเสียหาย สำหรับผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศแม้ว่าร่างอนุสัญญาฯ จะกำหนดให้ต้องมีการทำประกันที่เพียงพอสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นไว้ก็ตาม แต่เนื่องจากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สามนั้นไม่สามารถคำนวณได้ล่วงหน้า ในกรณีของผู้โดยสารที่สามารถทราบจำนวนล่วงหน้าได้ก่อนดำเนินการบิน ดังนั้น การรับประกันที่จะคุ้มครองเพียงพอต่อความเสียหายนั้น อาจเป็นไปได้แต่เบี้ยประกันภัยคงมีจำนวนที่สูงมาก สร้างภาระแก่ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศที่จะต้องจัดหาประกันภัย มาชำระค่าเสียหายที่เกิดขึ้นรวมถึงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้าด้วย

สภาพความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ในกรณีของกฎหมายไทยและร่างอนุสัญญาฯ นั้นมีความแตกต่างกันอย่างมาก ตามกฎหมายไทยนั้นไม่มีการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ทำให้ผู้เสียหายมีโอกาสที่จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่เต็มจำนวน ซึ่งย่อมส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ เพราะไม่สามารถจำกัดความรับผิดชอบได้ไม่ว่ากรณีใด แต่สำหรับร่างอนุสัญญาฯ นั้นมีการแยกประเภทความรับผิดชอบเป็นกรณีของการเสี่ยงภัยทั่วไป และภัยจากการก่อการร้าย มีความรับผิดชอบที่ต่างกัน หลักความรับผิดชอบกรณีภัยทั่วไปนั้นมีผลดีทั้งสองฝ่าย กรณีภัยจากการก่อการร้ายก็ส่งผลดีต่อทุกฝ่ายเช่นเดียวกันเพราะมีการจัดตั้งหน่วยงานขึ้นรับผิดชอบค่าเสียหายส่วนที่เกินจากข้อจำกัดความรับผิดชอบ

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเพื่อให้เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนด คือศึกษาถึงหลักความรับผิดชอบของอากาศยานและหลักเกณฑ์ในการชดเชยค่าเสียหายที่เหมาะสมกับธุรกิจขนส่งทางอากาศและการให้ความคุ้มครองบุคคลที่สามในประเทศไทย ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

เนื่องจากร่างอนุสัญญา ว่าด้วยความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่างประเทศต่อบุคคลที่สามนั้นอยู่ในระหว่างการพิจารณาปรับปรุง เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมกับทุกฝ่าย และมีความเป็นสากลในการที่จะมีหลักความรับผิดชอบอันหนึ่งอันเดียวกันทั่วโลก สามารถช่วยขจัดความยุ่งยากในการปรับใช้กฎหมายขัดกัน ผู้เขียนจึงเห็นสมควรดังนี้

สำหรับประเทศไทยอุตสาหกรรมการบินอากาศมีบทบาทและมีความสำคัญ การเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทำให้มีการเพิ่มเที่ยวบินมากขึ้น โอกาสที่อากาศยานจะเกิดอุบัติเหตุและสร้างความเสียหายก็มีสูงขึ้นเช่นเดียวกัน ประกอบกับภัยก่อการร้ายที่เกิดขึ้นนับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้น ความเสียหายกรณีการเสี่ยงภัยทั่วไป และภัยจากการก่อการร้ายนั้น พิจารณาดังนี้

สำหรับกรณีของการเสี่ยงภัยทั่วไป ผู้เขียนเห็นว่าหลักการในร่างอนุสัญญาสำหรับความเสียหายอันเกิดจากภัยทั่วไป มีความสอดคล้องกับสถานะการของอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบัน ประเทศไทยควรจะเข้าเป็นภาคี เพราะเมื่อเข้าเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญา อากาศยานไทยที่อาจไปสร้างความเสียหายในต่างประเทศ หากสร้างความเสียหายในรัฐภาคีด้วยกัน มีระบบความรับผิดชอบเดียวกันย่อมได้รับความสะดวกมากกว่าการไม่เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา แต่หากถูกฟ้องร้องในต่างประเทศที่มีได้เป็นรัฐภาคีก็ต้องพิจารณาเป็นไปตามหลักกฎหมายขัดกัน ซึ่งยังคงมีความยุ่งยากในการปรับใช้

สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยก่อการร้ายนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าร่างอนุสัญญาสำหรับความเสียหายอันเกิดจากภัยก่อการร้ายนั้นกำหนดให้ผู้ดำเนินการต้องรับผิดชอบจำกัดความรับผิด และความเสียหายในส่วนที่เกินข้อจำกัดความรับผิด ร่างอนุสัญญา ได้จัดตั้งหน่วยงานขึ้นมาเพื่อเป็นผู้รับภาระค่าเสียหายในส่วนนี้ ซึ่งหลักการนี้ สามารถทำให้ผู้ดำเนินการสามารถทำประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นให้คุ้มครองจำนวนความเสียหายตามข้อจำกัดความรับผิดได้ และหน่วยงานที่รับผิดชอบค่าเสียหายส่วนที่เกินนั้นเป็นการสร้างความแน่นอนให้กับผู้เสียหายที่จะได้รับชดใช้ ในด้านผู้เสียหายนั้นอนุสัญญาฉบับเดิมมีโอกาสที่ผู้เสียหายไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายตามจริง เพราะหากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นมีความเสียหายเกินกว่าจำนวนข้อจำกัดความรับผิด ผู้เสียหายจะต้องเฉลี่ยความเสียหายตามจำนวน แต่ร่างอนุสัญญา ฉบับใหม่ ผู้เสียหายมีโอกาสได้รับชดใช้ความเสียหายตามจริงมากขึ้นกว่าอนุสัญญาฉบับเดิมโดยได้รับจากหน่วยงานที่ร่างอนุสัญญา ก่อตั้งขึ้น ดังนั้น หากร่างอนุสัญญา ฉบับนี้ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยควรจะเข้าเป็นภาคีสมาชิก เพื่อประโยชน์แก่ผู้ดำเนินการและผู้เสียหาย