ความเหมาะสมในการมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสาร และสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทย : ศึกษาเปรียบเทียบอนุสัญญาระหว่างประเทศ และกฎหมายของราชอาณาจักรสวีเดน

ณัฐวีณ์ สละสวัสดิ์*

บทคัดย่อ

ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเพื่อบังคับใช้แก่การรับขนคนโดยสารและสัมภาระระหว่างประเทศ ศาลจึงต้องนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้แก่คดีทำให้เกิดข้อจำกัดหลายประการ ประเทศไทยควรออกกฎหมายเฉพาะในเรื่องนี้โดยนำบทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายของราชอาณาจักรสวีเดนมาเป็นแนวทางในการร่างกฎหมาย

Abstract

Thailand has no specific law to apply to the carriage of passengers and luggage by sea . So the court apply the provisions of the Civil and Commercial Code to the case that causing several problems. In this regard Thailand should drafting a specific law on carriage of passengers and luggage by sea by using the provisions of international Conventions and laws of the Kingdom of Sweden as a guideline .

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีสภาพภูมิประเทศติดชายฝั่งทะเลถึง 2 ด้าน ทั้งชายฝั่งทะเลตะวันออก บริเวณอ่าวไทย และชายฝั่งทะเลตะวันตก บริเวณทะเลอันดามัน ซึ่งชายฝั่งทะเลในแต่ละด้านต่างมีชายหาดที่สวยงาม มีชื่อเสียง และได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติเป็นจำนวนมาก เช่น หาดจอมเทียน หาดพัทยา หาดบางแสนในบริเวณชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย หรือหาดไร่เลย์ หาดพระนาง หาดป่าตองในบริเวณชายฝั่งทะเลด้านทะเลอันดามัน เป็นต้น นอกจากนี้ ในท้องทะเลของประเทศไทยยังมีเกาะที่สวยงามอยู่มากมาย เช่น เกาะเสม็ด เกาะสมุย หมู่เกาะอ่างทองในอ่าวไทย หรือ หมู่เกาะพีพี หมู่เกาะตะรุเตาในทะเลอันดามัน เป็นต้น สถานที่เหล่านี้จึงเป็นจุดสนใจของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติในการเดินทางมาท่องเที่ยวโดยใช้เรือเดินทะเล โดยนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมักจะใช้บริการของบริษัทผู้ประกอบการจัดทัวร์นำเที่ยว ในทำนองกลับกัน การท่องเที่ยวไปยังเกาะต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น เกาะปีนัง เกาะลังกาวี เป็นต้น โดยใช้เรือเดินทะเลก็ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวชาวไทยมากขึ้น เนื่องจากนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ชื่นชอบที่จะชมทัศนียภาพของท้องทะเลและหมู่เกาะต่าง ๆ ในระหว่างการเดินทาง และจะใช้บริการของบริษัทผู้ประกอบการจัดทัวร์นำเที่ยวเช่นเดียวกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ในแต่ละประเทศรวมถึงประเทศไทยจึงได้มีธุรกิจการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศเกิดขึ้นมากมายและพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว

ในการเดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่าง ๆ นักท่องเที่ยวมักจะนำสัมภาระหรือกระเป๋าเดินทางรวมทั้งยานพาหนะ เช่น รถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ เป็นต้น ขึ้นไปบนเรือด้วย ซึ่งในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวนั้น อุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเลโดยใช้เรือเดินทะเลอาจเกิดขึ้นได้ ไม่ว่าจะเป็นเพราะความผิดของบริษัทผู้ประกอบการจัดทัวร์นำเที่ยว ผู้ควบคุมเรือ สภาพดินฟ้าอากาศ หรือการจัดการเดินเรือ แม้กระทั่งความบกพร่องของเรือเดินทะเลเองก็ตาม ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่

ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน โดยมีระดับความรุนแรงของความเสียหายแตกต่างกันไป เช่น คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย หรือสัมภาระของคนโดยสารได้รับความสูญหายหรือเสียหาย เป็นต้น หรือแม้ว่าในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวจะไม่เกิดอุบัติเหตุก็ตาม ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสาร หรือสัมภาระของคนโดยสารก็ยังเกิดขึ้นได้อยู่เนือง ๆ นำมาซึ่งสิทธิ หน้าที่ตลอดจนความรับผิดของผู้ขนส่ง และอาจมีคดีความฟ้องร้องคดีให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายเกิดขึ้น ส่วนผู้ขนส่งจะรับผิดชอบและชดใช้ค่าเสียหายหรือไม่ก็ขึ้นอยู่กับบทบัญญัติของกฎหมายที่นำมาปรับใช้แก่คดีที่เกิดขึ้น

โดยที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่ถูกร่างขึ้นเพื่อบังคับใช้แก่การขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศ หากคนโดยสารหรือผู้เสียหายฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการขนส่งดังกล่าวต่อศาล ทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศของไทย ศาลก็จำเป็นต้องนำกฎหมายที่มีอยู่ คือ บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้แก่คดีเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งเมื่อพิจารณาบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวจะพบว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ถูกร่างขึ้นมานานแล้ว และไม่ได้มุ่งหมายเพื่อใช้บังคับกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ อีกทั้งยังมีความล้าสมัย ดังนั้น เมื่อเปรียบเทียบบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับขนของประเทศไทย กับอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางทะเล ลงวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ.1967 และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา ซึ่งมีความเป็นสากล และหลายประเทศต่างให้การยอมรับ และกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศของราชอาณาจักรสวีเดน (ต่อไปในบทความนี้จะอ้างถึงว่า “ประเทศสวีเดน”) ซึ่งแม้ว่าประเทศสวีเดนจะไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญา และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาดังกล่าวก็ตาม แต่ประเทศสวีเดนก็ได้นำหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญามาเป็นแนวทางในการร่างกฎหมายของตน ด้วยเหตุนี้ ปัญหาการไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทยจึงเป็นปัญหาสำคัญที่ควรได้รับแก้ไข เพื่อให้ประเทศไทยมีกฎหมายที่มีบทบัญญัติที่มีความเหมาะสม และก่อให้เกิดความเป็นธรรมระหว่างผู้ขนส่ง และคนโดยสารได้ในระดับหนึ่ง รวมทั้งเพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาธุรกิจประกอบการจัดทัวร์นำเที่ยว และส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวของประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้าต่อไป

1. อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศ

อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศฉบับที่มีความสำคัญและได้รับการยอมรับในระดับสากลมีอยู่ 3 ฉบับ คือ

1.1 อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางทะเล ค.ศ.1961 (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Carriage of Passengers by Sea, Brussels, April, 1961)

1.2 อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ.1967 (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Luggage by Sea, Brussels, May 27, 1967)

1.3 อนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 13 ธันวาคม ค.ศ.1974 (Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, Athens, December 13, 1974)

อนุสัญญาระหว่างประเทศแต่ละฉบับนั้นมีความเป็นมาและมีสาระสำคัญดังนี้

1.1 อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บาง ประการเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางทะเล ค.ศ.1961 (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Carriage of Passengers by Sea, Brussels, April, 1961)

ความเป็นมาของอนุสัญญา อนุสัญญาฉบับนี้กล่าวถึงเฉพาะความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายเท่านั้น โดยไม่ได้กล่าวถึงความรับผิดในกรณีสัมภาระของคนโดยสารได้รับความเสียหาย อนุสัญญาฉบับนี้ได้ถูกนำเข้าพิจารณาในการประชุมที่จัดทำโดยคณะกรรมการพาณิชยนาวีระหว่างประเทศที่มีขึ้น ณ กรุงมาดริด ราชอาณาจักรสเปน ในเดือนกันยายน ค.ศ.1955 และต่อมาในการประชุม ณ กรุงบรัสเซลส์ ราชอาณาจักรเบลเยี่ยม ในปี ค.ศ.1957 ได้มีการแยกร่างอนุสัญญาเกี่ยวกับสัมภาระของคนโดยสารออกเป็นอนุสัญญาอีกฉบับหนึ่งต่างหากจากการร่างอนุสัญญาเกี่ยวกับคนโดยสาร จนในที่สุดในการประชุมที่มีขึ้น ณ กรุงบรัสเซลส์ ราชอาณาจักรเบลเยี่ยม ในปี ค.ศ.1961 ร่างอนุสัญญาฉบับนี้จึงได้ถูกรับรอง อย่างไรก็ดี อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ค่อยประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจากมีประเทศที่ให้ความสนใจเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาน้อยมาก โดยเฉพาะประเทศที่มีกองเรือขนาดใหญ่ไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 1965

สาระสำคัญของอนุสัญญา อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับกับการขนส่งคนโดยสารทางพาณิชย์ระหว่างประเทศโดยใช้เรือเดินทะเล ถ้าเรือนั้นชักธงของประเทศภาคี หรือสถานที่ที่เรือออกเดินทางหรือสถานที่ปลายทางของเรือนั้นอยู่ในประเทศภาคี

ในส่วนหน้าที่ของผู้ขนส่ง หากผู้ขนส่งเป็นเจ้าของเรือที่ขนส่งคนโดยสาร ผู้ขนส่งจะต้องดำเนินการตามสมควร และทำให้แน่ใจว่าลูกจ้างและตัวแทนของตนได้ดำเนินการตามสมควรเพื่อทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งมีการจัดเตรียมเครื่องมือและสัมภาระที่เหมาะสม เมื่อเรือเริ่มต้นออกเดินทางและตลอดระยะเวลาที่ขนส่งคนโดยสาร และดำเนินการต่าง ๆ เพื่อประกันความปลอดภัยของคนโดยสาร แต่หากผู้ขนส่งไม่ใช่เจ้าของเรือที่ขนส่งคนโดยสาร ผู้ขนส่งจะต้องทำให้แน่ใจว่า เจ้าของเรือหรือผู้ปฏิบัติการเรือ ลูกจ้าง และตัวแทนของบุคคลเหล่านี้ได้ดำเนินการดังกล่าว

ในส่วนความรับผิดของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย หากว่าเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งและเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่ได้กระทำไปในทางการที่จ้าง โดยคนโดยสารมีหน้าที่ในการพิสูจน์ถึงความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของบุคคลดังกล่าว เว้นแต่ในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายเป็นผลมาจากเรือแตก เรือโดนกัน เรือเกยตื้น การระเบิด หรืออัคคีภัย ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งจะถูกสันนิษฐานว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตน อย่างไรก็ดี หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าการตายหรือการได้รับบาดเจ็บของคนโดยสารได้เกิดจากหรือการมีส่วนผิดหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสาร ศาลอาจจะยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งทั้งหมดหรือบางส่วนตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้นก็ได้

แม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย ผู้ขนส่งสามารถจำกัดจำนวนเงินความรับผิดได้ โดยความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารแต่ละรายจะจำกัดไว้ไม่เกิน 250,000 ฟรังค์ทองคำ แต่ถ้ากฎหมายภายในของประเทศภาคี หรือคู่สัญญารับขนได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้สูงกว่าที่อนุสัญญากำหนด ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดตามจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิดนั้น นอกจากนี้ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งยังสามารถจำกัดจำนวนเงินความรับผิดได้ หากลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นได้กระทำไปในทางการที่จ้าง

ในส่วนเหตุตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิด ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งไม่สามารถจำกัดจำนวนเงินความรับผิดได้ หากมีการพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดจากการที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายนั้นเกิดจากการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่กระทำขึ้นโดยจงใจที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย หรือกระทำไปโดยละเลยไม่สนใจทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ในกรณีเช่นนั้น ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเต็มตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้น

ข้อตกลงที่ได้ทำขึ้นก่อนเกิดเหตุการณ์ความเสียหาย และมีวัตถุประสงค์เพื่อลดภาระหน้าที่ความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีต่อคนโดยสารหรือตกลงเปลี่ยนแปลงภาระการพิสูจน์ให้แตกต่างไปจากที่อนุสัญญากำหนด ข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ

ในส่วนการดำเนินการให้มีการชดใช้ค่าเสียหาย หลักเกณฑ์และเงื่อนไขของอนุสัญญาฉบับนี้จะใช้บังคับแก่การเรียกร้องเพื่อความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าจะเรียกร้องโดยอาศัยมูลสัญญาหรือมูลละเมิดก็ตาม โดยในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บ คนโดยสารจะต้องแจ้งความเสียหายที่ตนได้รับเป็นลายลักษณ์อักษรให้แก่ผู้ขนส่งภายใน 15 วันนับแต่วันที่คนโดยสารขึ้นจากเรือ หากว่าคนโดยสารไม่ดำเนินการดังกล่าวก็จะถือว่าคนโดยสารได้ขึ้นจากเรือโดยปลอดภัย เว้นแต่จะมีการพิสูจน์เป็นอย่างอื่น

อายุความในการฟ้องร้องคดีต่อศาลเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการที่คนโดยสารบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายมีกำหนด 2 ปี นับแต่วันที่คนโดยสารได้ขึ้นจากเรือ (กรณีคนโดยสารได้รับบาดเจ็บ) หรือวันที่คนโดยสารน่าจะได้ขึ้นจากเรือ (กรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายในระหว่างการขนส่ง) หรือวันที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย (กรณีคนโดยสารได้รับบาดเจ็บ แต่ถึงแก่ความตายหลังจากคนโดยสารได้ขึ้นจากเรือ) ทั้งนี้ ไม่เกิน 3 ปี นับแต่วันที่คนโดยสารได้ขึ้นจากเรือ

1.2 อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ.1967 (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Luggage by Sea, Brussels, May 27, 1967)

ความเป็นมาของอนุสัญญา อนุสัญญาฉบับนี้เป็นอนุสัญญาที่กล่าวถึงเฉพาะความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีสัมภาระของคนโดยสารได้รับความเสียหาย ไม่ว่าจะเป็นความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระของคนโดยสาร โดยอนุสัญญาฉบับนี้ได้เปิดให้ประเทศต่าง ๆ เข้าเป็นภาคีโดยการให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 1 มกราคม ค.ศ.1981 และจะมีผลใช้บังคับต่อเมื่อมีประเทศเข้าเป็นภาคีอย่างน้อย 5 ประเทศ แต่ในปัจจุบันอนุสัญญาฉบับนี้ยังไม่มีผลใช้บังคับ เพราะมีเพียงแอลจีเรีย และคิวบา เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้

สาระสำคัญของอนุสัญญา อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับกับการขนส่งสัมภาระของคนโดยสารทางพาณิชย์ระหว่างประเทศโดยใช้เรือเดินทะเล ถ้าเรือนั้นชักธงของประเทศภาคี หรือสัญญารับขนได้ทำขึ้นในประเทศภาคี หรือสถานที่ที่เรือออกเดินทางหรือสถานที่ปลายทางของเรือนั้นอยู่ในประเทศภาคี

ในส่วนหน้าที่ของผู้ขนส่ง หากผู้ขนส่งเป็นเจ้าของเรือที่ขนส่งสัมภาระของคนโดยสาร ผู้ขนส่งจะต้องดำเนินการตามสมควร และทำให้แน่ใจว่าลูกจ้างและตัวแทนของตนได้ดำเนินการตามสมควรอันจะทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งมีการจัดเตรียมเครื่องมือและสัมภาระที่เหมาะสม เมื่อเรือเริ่มต้นออกเดินทางและตลอดระยะเวลาที่ขนส่งสัมภาระของคนโดยสาร และดำเนินการต่าง ๆ เพื่อประกันความปลอดภัยในการขนส่งสัมภาระของคนโดยสาร แต่หากผู้ขนส่งไม่ใช่เจ้าของเรือที่ขนส่งสัมภาระของคนโดยสาร ผู้ขนส่งจะต้องทำให้แน่ใจว่า เจ้าของเรือหรือผู้ปฏิบัติการเรือ ลูกจ้าง และตัวแทนของบุคคลเหล่านี้ได้ดำเนินการดังกล่าวมาแล้วด้วย

ในส่วนความรับผิดของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่สัมภาระของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหาย หากว่าเหตุที่ก่อให้เกิดการสูญหายหรือเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งและเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่ได้กระทำไปในทางการที่จ้าง แต่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่สัมภาระของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหาย หากว่าเหตุที่ก่อให้เกิดการสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของนายเรือ ลูกเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งที่เกี่ยวกับการเดินเรือหรือการจัดการเรือในระหว่างการขนส่ง และถ้าสัมภาระของคนโดยสารเป็นของมีค่า เช่น เงินตรา พันธบัตร ทองคำ นาฬิกา อัญมณี เครื่องประดับ หรืองานศิลปะ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่สัมภาระของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหาย เว้นแต่จะมีการตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรโดยชัดแจ้ง

ในส่วนหน้าที่ในการพิสูจน์ ถ้าสัมภาระของคนโดยสารที่อยู่นอกห้องโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหายในระหว่างการขนส่ง ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งจะถูกสันนิษฐานว่าการสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตน แต่ถ้าสัมภาระของคนโดยสารในห้องโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหาย คนโดยสารมีหน้าที่ในการพิสูจน์ถึงความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของบุคคลดังกล่าว เว้นแต่ในกรณีที่การสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระของคนโดยสารเป็นผลมาจากเรือแตก เรือโดนกัน เรือเกยตื้น การระเบิด หรืออัคคีภัย ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งจะถูกสันนิษฐานว่าการสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตน นอกจากนี้ คนโดยสารมีหน้าที่ในการพิสูจน์ถึงจำนวนของการสูญหายหรือเสียหาย และเหตุที่ก่อให้เกิดการสูญหายหรือเสียหายนั้นที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่ง อย่างไรก็ดี หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระของคนโดยสารได้เกิดจากหรือการมีส่วนผิดหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสาร ศาลอาจจะยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งทั้งหมดหรือบางส่วนตามกฎหมายของศาลนั้นก็ได้

กรณีที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่สัมภาระของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหาย ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดต่อคนโดยสารแต่ละรายเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่สัมภาระของคนโดยสารในห้องโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหายไม่เกิน 10,000 ฟรังค์ทองคำ แต่ถ้าความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่ยานพาหนะหรือสัมภาระของคนโดยสารที่อยู่ในยานพาหนะดังกล่าวเกิดการสูญหายหรือเสียหายต่อคันจะจำกัดไว้ไม่เกิน 30,000 ฟรังค์ทองคำ และความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่สิ่งอื่น ๆ นอกจากที่กล่าวมาข้างต้นเกิดการสูญหายหรือเสียหายต่อคนโดยสารแต่ละรายจะจำกัดไว้ไม่เกิน 16,000 ฟรังค์ทองคำ

นอกจากนี้ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งก็สามารถจำกัดจำนวนเงินความรับผิดได้ หากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นได้กระทำไปในทางการที่จ้าง อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งและคนโดยสารสามารถตกลงกันเป็นลายลักษณ์อักษรโดยชัดแจ้งให้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดสูงกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดดังกล่าวได้

ในส่วนเหตุตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิด ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งไม่สามารถจำกัดจำนวนเงินความรับผิดได้ หากมีการพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดจากการที่สัมภาระของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่กระทำขึ้นโดยจงใจที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย หรือกระทำไปโดยละเลยไม่สนใจทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้

ในส่วนการดำเนินการให้มีการชดใช้ค่าเสียหาย หลักเกณฑ์และเงื่อนไขของอนุสัญญาฉบับนี้จะใช้บังคับแก่การเรียกร้องเพื่อความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าจะเรียกร้องโดยอาศัยมูลสัญญาหรือมูลละเมิดก็ตาม โดยในกรณีที่สัมภาระของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหายซึ่งเห็นได้จากภายนอก ผู้มีสิทธิเรียกร้องจะต้องแจ้งให้แก่ผู้ขนส่งทราบเป็นลายลักษณ์อักษร ถ้าเป็นสัมภาระของคนโดยสารในห้องโดยสารจะต้องแจ้งก่อนหรือในเวลาที่คนโดยสารขึ้นจากเรือ แต่ถ้าเป็นสัมภาระอื่น ๆ จะต้องแจ้งก่อนหรือในเวลาที่มีการส่งมอบสัมภาระนั้นคืนให้แก่คนโดยสาร แต่ถ้าเป็นกรณีที่สัมภาระของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหายซึ่งไม่สามารถเห็นได้จากภายนอก ผู้มีสิทธิเรียกร้องจะต้องแจ้งให้แก่ผู้ขนส่งทราบเป็นลายลักษณ์อักษรภายใน 15 วันนับแต่วันที่คนโดยสารขึ้นจากเรือ หรือวันที่ส่งมอบสัมภาระของคนโดยสาร หรือวันที่ควรจะส่งมอบสัมภาระของคนโดยสารนั้น หากว่าผู้มีสิทธิเรียกร้องไม่ดำเนินการดังกล่าวก็จะถือว่าคนโดยสารได้รับสัมภาระไปในสภาพที่เรียบร้อยไม่เสียหาย

อายุความในการฟ้องร้องคดีต่อศาลเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการที่สัมภาระของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหายมีกำหนด 2 ปี นับแต่วันที่คนโดยสารได้ขึ้นจากเรือ หรือวันที่คนโดยสารน่าจะได้ขึ้นจากเรือ (กรณีสัมภาระของคนโดยสารสูญหายโดยสิ้นเชิง)

ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดที่ได้ทำขึ้นก่อนเกิดเหตุที่ก่อให้เกิดการสูญหายหรือเสียหายต่อสัมภาระของคนโดยสารที่มีวัตถุประสงค์ที่จะยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งหรือกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา หรือผลักภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ของผู้ขนส่ง ข้อตกลงเช่นว่านั้นเป็นโมฆะ

1.3 อนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 13 ธันวาคม ค.ศ.1974 (Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, Athens, December 13, 1974)

ความเป็นมาของอนุสัญญา อนุสัญญาฉบับนี้เป็นอนุสัญญาที่กล่าวถึงความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย และความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีสัมภาระของคนโดยสารได้รับความเสียหาย ไม่ว่าจะเป็นความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระของคนโดยสาร โดยอนุสัญญาฉบับนี้ได้รวมเอาหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาทั้งสองฉบับข้างต้นเข้าไว้ด้วยกัน ซึ่งอนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 28 เมษายน ค.ศ.1987 มีหลักเกณฑ์ในเรื่องระบบความรับผิดของผู้ขนส่งที่ไม่ได้แตกต่างไปจากอนุสัญญาฉบับ ค.ศ.1961 เท่าใดนัก แต่มีข้อแตกต่างกันก็คือจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่สูงขึ้น

สาระสำคัญของอนุสัญญา อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับกับการขนส่งคนโดยสารทางพาณิชย์ระหว่างประเทศ โดยใช้เรือเดินทะเล ถ้าเรือนั้นชักธงของประเทศภาคี หรือสัญญารับขนได้ทำขึ้นในประเทศภาคี หรือสถานที่ที่เรือออกเดินทางหรือสถานที่ปลายทางของเรือนั้นอยู่ในประเทศภาคี

ในส่วนความรับผิดของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย หรือความเสียหายที่เกิดจากการที่สัมภาระของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหาย หากว่าเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งและเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่ได้กระทำไปในทางการที่จ้าง โดยคนโดยสารมีหน้าที่ในการพิสูจน์ถึงความเสียหายว่าได้เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่ง ตลอดจนถึงจำนวนความเสียหาย

ในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย หรือสัมภาระของคนโดยสารในห้องโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหายเป็นผลมาจากเรือแตก เรือโดนกัน เรือเกยตื้น การระเบิด อัคคีภัย หรือความชำรุดบกพร่องของเรือ ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งจะถูกสันนิษฐานว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตนที่ได้กระทำไปในทางการที่จ้าง ในกรณีที่สัมภาระอื่น ๆ ของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหาย ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งจะถูกสันนิษฐานว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตนที่ได้กระทำไปในทางการที่จ้างเช่นกัน และในกรณีอื่น ๆ คนโดยสาร หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องมีหน้าที่ในการพิสูจน์ถึงความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของบุคคลดังกล่าว

อย่างไรก็ดี หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าการที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย หรือสัมภาระของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหายได้เกิดจากหรือการมีส่วนผิดหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสาร ศาลอาจจะยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งทั้งหมดหรือบางส่วนตามกฎหมายของศาลนั้นก็ได้

ในส่วนผู้ขนส่งอื่น การดำเนินการรับขนคนโดยสารและสัมภาระตามสัญญารับขนไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน ถ้าได้มีการมอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นดำเนินการ ผู้ขนส่งยังคงจะต้องรับผิดเพื่อการขนส่งตามบทบัญญัติของอนุสัญญาฉบับนี้อยู่ และผู้ขนส่งอื่นก็มีสิทธิตามบทบัญญัติของอนุสัญญาในส่วนที่ตนดำเนินการรับขน โดยผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อการกระทำหรือการงดเว้นกระทำการของผู้ขนส่งอื่น ลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นที่ได้กระทำการไปในทางการที่จ้าง ในกรณีที่ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดร่วมกัน บุคคลทั้งสองจะต้องรับผิดในฐานะเป็นลูกหนี้ร่วม และในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ตกลงกับคนโดยสารว่าจะรับภาระมากกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา หรือยกเว้นสิทธิตามอนุสัญญานั้น จะมีผลเฉพาะผู้ขนส่งเท่านั้น ไม่รวมถึงผู้ขนส่งอื่นด้วย เว้นแต่ผู้ขนส่งอื่นได้ตกลงด้วยเป็นลายลักษณ์อักษร

ในส่วนสิ่งของมีค่ามีราคา ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหายหรือเสียหายของสิ่งของมีค่ามีราคา เช่น เงินตรา หลักทรัพย์ที่เปลี่ยนมือได้ ทองคำ อัญมณี เครื่องประดับ งานศิลปะ หรือสิ่งของมีค่ามีราคาอย่างอื่น เว้นแต่คนโดยสารจะได้ฝากสิ่งของดังกล่าวไว้กับผู้ขนส่งเพื่อการเก็บรักษาไว้อย่างปลอดภัย ในกรณีเช่นนี้ หากเกิดการสูญหายหรือเสียหายแก่สิ่งของมีค่ามีราคาเหล่านั้น ผู้ขนส่งก็จะรับผิดต่อคนโดยสารที่เป็นเจ้าของไม่เกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิด โดยถือเป็นความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่สิ่งอื่น ๆ (ดังจะกล่าวต่อไปในเรื่องจำนวนเงินจำกัดความรับผิด) เกิดการสูญหายหรือเสียหาย ซึ่งจะจำกัดไว้ไม่เกิน 18,000 ฟรังค์ทองคำต่อคนโดยสารแต่ละรายต่อเที่ยวการขนส่ง เว้นแต่ผู้ขนส่งและคนโดยสารจะได้ตกลงอย่างชัดแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้สูงกว่าที่อนุสัญญากำหนด

แม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย หรือความเสียหายที่เกิดจากการที่สัมภาระของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหาย ผู้ขนส่งก็

สามารถจำกัดจำนวนเงินความรับผิดได้ โดยความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายต่อเที่ยวการขนส่งจะจำกัดไว้ไม่เกิน 700,000 ฟรังค์ทองคำ แต่ถ้าความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่สัมภาระของคนโดยสารในห้องโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหายต่อคนโดยสารแต่ละรายต่อเที่ยวการขนส่งจะจำกัดไว้ไม่เกิน 12,500 ฟรังค์ทองคำ ส่วนความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่ยานพาหนะหรือสัมภาระของคนโดยสารที่อยู่ในยานพาหนะดังกล่าวเกิดการสูญหายหรือเสียหายต่อยานพาหนะต่อเที่ยวการขนส่งจะจำกัดไว้ไม่เกิน 50,000 ฟรังค์ทองคำ และความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่สิ่งอื่น ๆ นอกจากที่กล่าวมาข้างต้นเกิดการสูญหายหรือเสียหายต่อคนโดยสารแต่ละรายต่อเที่ยวการขนส่งจะจำกัดไว้ไม่เกิน 18,000 ฟรังค์ทองคำ

นอกจากนี้ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งก็สามารถจำกัดจำนวนเงินความรับผิดได้ หากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นได้กระทำไปในทางการที่จ้าง อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งและคนโดยสารสามารถตกลงกันเป็นลายลักษณ์อักษรโดยชัดแจ้งให้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดสูงกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดดังกล่าวได้

ในส่วนเหตุตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิด ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งไม่สามารถจำกัดจำนวนเงินความรับผิดได้ หากมีการพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดจากการที่สัมภาระของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่กระทำขึ้นโดยจงใจที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย หรือกระทำไปโดยละเลยไม่สนใจทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจจะเกิดขึ้น ดังนี้ ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดเต็มตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้น

ในส่วนหน้าที่แจ้งการสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระของคนโดยสาร ในกรณีที่สัมภาระของคนโดยสารในห้องโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหายซึ่งเห็นได้จากภายนอก คนโดยสารจะต้องแจ้งให้แก่ผู้ขนส่งทราบเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนหรือในเวลาที่คนโดยสารขึ้นจากเรือ แต่ถ้าเป็นสัมภาระอื่น ๆ ในห้องโดยสาร จะต้องแจ้งก่อนหรือในเวลาที่มีการส่งมอบสัมภาระนั้นคืนให้จากคนโดยสาร แต่ถ้าเป็นกรณีที่สัมภาระของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหายซึ่งไม่สามารถเห็นได้จากภายนอก คนโดยสารจะต้องแจ้งให้แก่ผู้ขนส่งทราบเป็นลายลักษณ์อักษรภายใน 15 วันนับแต่วันที่คนโดยสารขึ้นจากเรือ หรือวันที่ส่งมอบสัมภาระของคนโดยสาร หรือวันที่ควรจะส่งมอบสัมภาระของคนโดยสารนั้น หากว่าโดยสารไม่ดำเนินการดังกล่าวก็จะถือว่าคนโดยสารได้รับสัมภาระไปในสภาพที่เรียบร้อยไม่เสียหาย

ในส่วนเขตอำนาจศาล คนโดยสารมีสิทธิเลือกฟ้องผู้ขนส่งให้รับผิดต่อศาลที่ตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศภาคีซึ่งมีเขตอำนาจได้หลายศาล ได้แก่ ศาลในประเทศซึ่งจำเลยมีถิ่นที่อยู่ถาวรหรือสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ หรือศาลในประเทศซึ่งสถานที่ออกเดินทางหรือสถานที่ปลายทางตามสัญญารับขนตั้งอยู่ หรือศาลในประเทศซึ่งผู้เรียกร้องมีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ แต่จะฟ้องคดีที่ศาลนี้ได้ก็ต่อเมื่อจำเลยมีสถานที่ประกอบธุรกิจตั้งอยู่ในประเทศดังกล่าวและอยู่ภายใต้เขตอำนาจของศาลดังกล่าวด้วย หรือศาลในประเทศซึ่งสัญญารับขนได้ทำขึ้น หากว่าจำเลยมีสถานที่ประกอบธุรกิจตั้งอยู่ในประเทศดังกล่าวและอยู่ภายใต้เขตอำนาจของศาลดังกล่าวด้วย

อายุความในการฟ้องร้องคดีต่อศาลเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย หรือสัมภาระของคนโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหายมีกำหนด 2 ปี นับแต่วันที่คนโดยสารได้ขึ้นจากเรือ (กรณีคนโดยสารได้รับบาดเจ็บ) หรือวันที่คนโดยสารน่าจะได้ขึ้นจากเรือ (กรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายในระหว่างการขนส่ง) หรือวันที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย (กรณีคนโดยสารได้รับบาดเจ็บ แต่ถึงแก่ความตายหลังจากคนโดยสารได้ขึ้นจากเรือ) ทั้งนี้ จะต้องไม่เกิน 3 ปี นับแต่วันที่คนโดยสารได้ขึ้นจากเรือ หรือวันที่คนโดยสารได้ขึ้นจากเรือ หรือวันที่คนโดยสารน่าจะได้ขึ้นจากเรือ (กรณีสัมภาระของคน

โดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหาย) ทั้งนี้ แล้วแต่วันใดจะเกิดขึ้นหลังสุด อย่างไรก็ตาม อายุความดังกล่าวสามารถขยายออกไปได้โดยการประกาศแจ้งของผู้ขนส่งหรือโดยการตกลงกันระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสารหลังจากเกิดเหตุการณ์ขึ้น การแจ้งหรือการตกลงนั้นต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร

ข้อตกลงที่ได้ทำขึ้นก่อนเกิดเหตุที่ทำให้คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย หรือการสูญหายหรือเสียหายต่อสัมภาระของคนโดยสารที่มีวัตถุประสงค์ที่จะยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งหรือกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา หรือผลักภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ของผู้ขนส่งข้อตกลงเช่นว่านั้นมีผลเป็นโมฆะ

ต่อมาอนุสัญญาฉบับนี้ได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอีก 3 ครั้ง ดังนี้

1. พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับลงวันที่ 19 พฤศจิกายน ค.ศ.1976 พิธีสารฉบับนี้ได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงระบบเงินตราสากลจากหน่วยฟรังค์ทองคำมาเป็นหน่วย SDR (Special Drawing Right) ของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund) อันเป็นระบบเงินตราสากลระหว่างประเทศ ซึ่งพิธีสารฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ.1989

2. พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับลงวันที่ 29 มีนาคม ค.ศ.1990 พิธีสารฉบับนี้ได้มีการแก้ไขจำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้สูงขึ้น ซึ่งพิธีสารฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อพ้น 90 วันนับแต่วันที่มีประเทศให้สัตยาบันครบ 10 ประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม พิธีสารฉบับนี้ยังไม่มีผลใช้บังคับ เนื่องจากมีประเทศที่ให้สัตยาบันยังไม่ครบ 10 ประเทศ

3. พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับลงวันที่ 1 พฤศจิกายน ค.ศ.2002 พิธีสารฉบับนี้ได้มีการแก้ไขจำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้สูงขึ้น เนื่องจากพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับลงวันที่ 29 มีนาคม ค.ศ.1990 ยังไม่มีผลใช้บังคับ ประกอบกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญาฉบับนี้ไม่เพียงพอต่อความเสียหายในปัจจุบัน จึงไม่สามารถคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารอย่างเพียงพอ พิธีสารฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อพ้น 12 เดือนนับแต่วันที่มีประเทศให้สัตยาบันครบ 10 ประเทศ ในปัจจุบัน พิธีสารฉบับนี้มีผลใช้บังคับแล้วเมื่อวันที่ 23 เมษายน ค.ศ.2014

ในกรณีคนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายในระหว่างการขนส่ง หากค่าเสียหายมีจำนวนไม่เกินกว่า 250,000 SDR ผู้ขนส่งจะต้องรับผิด แม้เหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายจะไม่ได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งก็ตาม เว้นแต่ผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากสงคราม สงครามกลางเมือง การปฏิวัติ เหตุสุดวิสัย หรือการกระทำ งดเว้นการกระทำที่ได้กระทำไปโดยจงใจโดยบุคคลที่สาม ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด ซึ่งถือเป็นการเปลี่ยนแปลงระบบความรับผิดจากระบบเดิมตามอนุสัญญาฉบับนี้ คือ ระบบข้อสันนิษฐานความผิด (Presumption of fault) มาเป็นระบบความรับผิดแบบเคร่งครัด (Strict liability)

หากค่าเสียหายมีจำนวนเกินกว่า 250,000 SDR ในส่วนที่เกินกว่า 250,000 SDR ผู้ขนส่งสามารถจำกัดจำนวนเงินความรับผิดได้ 400,000 SDR ต่อคนโดยสารแต่ละราย ซึ่งความเสียหายในส่วนนี้ผู้ขนส่งจะถูกสันนิษฐานว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตน แต่หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตน ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด

ในกรณีความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่สัมภาระของคนโดยสารในห้องโดยสารเกิดการสูญหายหรือเสียหายต่อคนโดยสารแต่ละรายต่อเที่ยวการขนส่งจะจำกัดไว้ไม่เกิน 2,250 SDR ส่วนความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่ยานพาหนะหรือสัมภาระของคนโดยสารที่อยู่ในยานพาหนะดังกล่าวเกิดการสูญหายหรือเสียหายต่อยานพาหนะต่อเที่ยวการขนส่งจะจำกัดไว้ไม่เกิน 12,700

SDR และความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการที่สิ่งอื่น ๆ นอกจากที่กล่าวมาข้างต้นเกิดการสูญหายหรือเสียหายต่อคนโดยสารแต่ละรายต่อเที่ยวการขนส่งจะจำกัดไว้ไม่เกิน 3,375 SDR

นอกจากนี้ พิธีสารฉบับนี้ยังได้บังคับให้มีการทำประกันภัยความรับผิด เพื่อเป็นการคุ้มครองคนโดยสารที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งให้ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากผู้ขนส่งได้จริง โดยจะต้องมีวงเงินความรับผิดอย่างน้อย 250,000 SDR ต่อคนโดยสารแต่ละรายอีกด้วย

2. กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศสวีเดน

ประเทศสวีเดน (Sweden) หรือชื่ออย่างเป็นทางการ คือ ราชอาณาจักรสวีเดน (Kingdom of Sweden) เป็นหนึ่งในกลุ่มประเทศนอร์ดิก มีที่ตั้งอยู่บนคาบสมุทรสแกนดิเนเวีย ในบริเวณทวีปยุโรปตอนเหนือ มีกรุงสตอกโฮล์มเป็นเมืองหลวงและเป็นเมืองใหญ่ที่สุดของประเทศ มีเขตแดนทางตะวันตกติดต่อกับประเทศนอร์เวย์ ทางตะวันออกเฉียงเหนือติดต่อกับประเทศฟินแลนด์ และช่องแคบสกาเจอร์แรค (Skagerrak) ทางตะวันตกเฉียงใต้จรดช่องแคบแคทีแกต (Kattegat) และทางตะวันออกจรดทะเลบอลติก และอ่าวบอทเนีย โดยประเทศสวีเดนมีประชากรที่เบาบาง เว้นแต่ในเขตเมืองใหญ่ ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศประกอบด้วยป่าไม้ และภูเขาสูง มีระบบการปกครองเหมือนกับประเทศไทย คือ ระบอบประชาธิปไตย โดยมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข มีประชากรประมาณ 9 ล้านคน ซึ่งประชากรส่วนใหญ่ใช้ภาษาสวีดิส (Swedish) เป็นภาษาหลัก และมีสกุลเงินที่ใช้ คือ โครนสวีเดน (Swedish Krona) (SEK)

ประเทศสวีเดนมีประวัติศาสตร์ทางด้านกฎหมายร่วมกันกับกลุ่มประเทศนอร์ดิกมาเป็นเวลายาวนาน โดยกฎหมายของกลุ่มประเทศเหล่านี้จะมีความใกล้เคียงกับกฎหมายของประเทศเยอรมัน ซึ่งกลุ่มประเทศนอร์ดิกมีกฎหมายเฉพาะเรื่องมาเป็นเวลานานแล้ว เช่น กฎหมายเอกเทศสัญญา กฎหมายซื้อขาย กฎหมายหุ้นส่วนบริษัท รวมทั้งกฎหมายพาณิชยนาวีด้วย โดยในช่วงศตวรรษที่ 18 นักวิชาการของประเทศสวีเดนและประเทศในทวีปยุโรปได้มีการติดต่อสื่อสารกันอย่างใกล้ชิด จึงทำให้ระบบกฎหมายของประเทศสวีเดนได้รับอิทธิพลมาจากกฎหมายจารีตประเพณีของเยอรมัน-โรมัน ของกลุ่มประเทศในทวีปยุโรปเป็นอย่างมาก ระบบกฎหมายของประเทศสวีเดนจึงมีรากฐานมาจากกฎหมายจารีตประเพณีของทวีปยุโรป ประกอบกับประเทศสวีเดนก็ได้ยึดกฎหมายลายลักษณ์อักษรของตนเป็นหลักด้วย

ประเทศสวีเดนเป็นประเทศหนึ่งที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษรหรือซีวิลลอว์ (Civil Law) โดยได้ประกาศใช้ประมวลกฎหมายมาตั้งแต่ ค.ศ.1734 ซึ่งก็คือ ประมวลกฎหมายของประเทศสวีเดน ค.ศ.1734 มีเนื้อหาครอบคลุมในเรื่องต่าง ๆ แบ่งออกได้ 9 เรื่อง ได้แก่ การสมรส บิดามารดา มรดก ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง การพาณิชย์ ความผิดทางอาญา วิธีพิจารณาคดี และการบังคับคดีตามคำพิพากษา นอกจากนี้ประเทศสวีเดนก็ยังให้ความสำคัญกับกฎหมายจารีตประเพณีด้วย เช่น ศาลได้ยอมรับการกล่าวอ้างคำพิพากษาของศาลอื่นในคดีที่เกี่ยวกับพาณิชยนาวีมาใช้ประกอบการพิจารณาของศาลนั้นได้ ทั้ง ๆ ที่คำพิพากษาของศาลไม่ใช่เป็นกฎหมายเหมือนกับประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) เป็นต้น

ในยุคกลางประมาณศตวรรษที่ 12 ได้มีหลักฐานชิ้นสำคัญที่แสดงให้เห็นว่าเคยมีการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีขึ้นในแถบทวีปยุโรปตอนเหนือ และตะวันตก ซึ่งก็คือ Rôles d'Oléron โดย Rôles d'Oléron ได้กำหนดหน้าที่และความรับผิดของนายเรือ ลูกเรือ เจ้าของเรือ และพ่อค้าไว้ Rôles d'Oléron นั้น มีอิทธิพลอย่างมากต่อกฎหมายพาณิชยนาวีในแถบทวีปยุโรปตอนเหนือ และตะวันตก กฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศสวีเดน จึงได้รับอิทธิพลมาจาก Rôles d'Oléron ด้วย โดยประเทศสวีเดน

ได้ปรับปรุงแก้ไขและพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวีของตนเรื่อยมา จนกระทั่งได้จัดทำเป็นรูปแบบประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีดังเช่นในปัจจุบัน

ประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศสวีเดน หรือที่เรียกว่า The Swedish Maritime Code 1994 เป็นประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีที่ได้จัดทำขึ้นด้วยความพยายามที่จะประนีประนอมระหว่างระบบกฎหมายซีวิลลอว์ และระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ.1994 โดยใช้บังคับแทนประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของกลุ่มประเทศนอร์ดิกที่บังคับใช้มาก่อนหน้านี้

ประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศสวีเดน แบ่งออกเป็น 6 บรรพ รวมทั้งสิ้น 22 หมวด ได้แก่

บรรพ 1 เรือเดินทะเล (Vessels)

- หมวด 1 เรือเดินทะเล (On Vessels)
- หมวด 2 การจดทะเบียนเรือ (Registry Of Ships)
- หมวด 3 การจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (On Ship Mortgages and Maritime Liens)
- หมวด 4 การกักเรือ (On Arrest Of Vessels In International Legal Relations)

บรรพ 2 การบริหารจัดการเรือ (Shipping Management)

- หมวด 5 หุ้นส่วนการขนส่งทางเรือ (On Shipping Partnership)
- หมวด 6 นายเรือ (Ship Masters)

บรรพ 3 ความรับผิด (Liability)

- หมวด 7 บทบัญญัติทั่วไปแห่งความรับผิด (General Provisions On Liability)
- หมวด 8 เรือโดนกัน (Damage By Collision Between Vessels)
- หมวด 9 การจำกัดความรับผิด (On Limitation Of Liability)
- หมวด 10 ความรับผิดเพื่อความเสียหายจากน้ำมัน (On Liability For Oil Damage)
- หมวด 11 ความรับผิดเพื่อความเสียหายจากนิวเคลียร์ (On Liability For Nuclear Damage)
- หมวด 12 กองทุนและกระบวนพิจารณาเพื่อการจำกัดความรับผิด (On Limitation Fund And Limitation Proceedings)

บรรพ 4 สัญญาการขนส่ง (Contract Of Carriage)

- หมวด 13 การขนส่งของทางทะเล (On Carriage Of General Cargo)
- หมวด 14 การชาร์เตอร์เรือ (On Chartering Of Vessels)
- หมวด 15 การขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเล (On Carriage Of Passengers And Luggage)

บรรพ 5 อุบัติเหตุทางทะเล (Marine Accidents)

- หมวด 16 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (On Salvage)
- หมวด 17 ความเสียหาย (On Average)
- หมวด 18 สมุดปูมเรือ การประกาศ และการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล, การสำรวจ (On Log Books, Maritime Declarations and other Inquiry Into Accidents At Sea, Survey)

บรรพ 6 บทบัญญัติสุดท้าย (Final Provisions)

- หมวด 19 อายุความของสิทธิเรียกร้องทางทะเลบางประเภท (On Time Bar Of Certain Maritime Claims)

- หมวด 20 บทกำหนดโทษ (Penal Provisions)
- หมวด 21 สถานที่พิจารณาคดีและวิธีพิจารณาความพาณิชยนาวี (Venue And Judicial Procedure In Maritime Matters)
- หมวด 22 บทบัญญัติเฉพาะ (Particular Provisions)

บทบัญญัติในเรื่องการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเล ปรากฏอยู่ในบรรพ 4 หมวด 15 ของประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศสวีเดน ซึ่งบทบัญญัตินี้ได้รับอิทธิพลมาจากอนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 13 ธันวาคม ค.ศ.1974 และในเรื่องจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของบทบัญญัติหมวดนี้ก็ได้รับอิทธิพลมาจากพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับลงวันที่ 29 มีนาคม ค.ศ.1990 อีกด้วย ถึงแม้ว่าประเทศสวีเดนจะยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับดังกล่าวและพิธีสารดังกล่าวจะยังไม่มีผลใช้บังคับก็ตาม โดยบทบัญญัติในเรื่องการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลตามประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศสวีเดนมีสาระสำคัญดังนี้

ในส่วนคำจำกัดความ ได้ให้คำนิยามศัพท์ของคำสำคัญต่าง ๆ ได้แก่

ผู้ขนส่ง หมายความว่า บุคคลซึ่งทำสัญญารับขนคนโดยสารหรือคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลโดยเรือเดินทะเลในเชิงพาณิชย์หรือมีการคิดค่าตอบแทน

คนโดยสาร หมายความว่า บุคคลซึ่งถูกขนส่งหรือจะถูกขนส่งโดยเรือเดินทะเลภายใต้สัญญารับขนคนโดยสาร และบุคคลซึ่งได้รับความยินยอมจากผู้ขนส่งให้ไปกับยานพาหนะที่รับขน หรือสัตว์มีชีวิตซึ่งถูกรับขนภายใต้สัญญารับขนของ

สัมภาระ หมายความว่า สิ่งของ รวมทั้งยานพาหนะ ซึ่งถูกขนส่งเพื่อผู้โดยสาร แต่ไม่รวมถึงสิ่งของ และยานพาหนะซึ่งถูกรับขนภายใต้สัญญาชาร์เตอร์เรือ หรือตามใบตราส่ง หรือสัญญาอื่นที่ตามปกติใช้สำหรับการรับขนของ

สัมภาระติดตัว หมายความว่า สัมภาระซึ่งคนโดยสารได้นำติดตัวหรือครอบครองไว้ในห้องโดยสารหรือในความดูแลของตนในระหว่างการเดินทาง ซึ่งรวมถึงสิ่งของซึ่งคนโดยสารได้นำมาไว้ในยานพาหนะด้วย

ในส่วนขอบเขตการบังคับใช้ บทบัญญัติในเรื่องการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลจะไม่ใช้บังคับกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลที่อยู่ภายใต้ข้อตกลงระหว่างประเทศที่ใช้กับการขนส่งโดยวิธีการขนส่งอื่น

ในส่วนหน้าที่ของคนโดยสาร คนโดยสารจะต้องแจ้งต่อผู้ขนส่งก่อนออกเดินทาง หากคนโดยสารทราบว่าสัมภาระของตนเองอาจก่อให้เกิดอันตรายหรือทำให้เกิดความไม่สะดวกอย่างมาก (substantial inconvenience) แก่บุคคลอื่นหรือทรัพย์สินอื่นใด และคนโดยสารต้องทำเครื่องหมายบนสัมภาระนั้นก่อนเริ่มออกเดินทาง โดยหลักเกณฑ์นี้ให้นำมาบังคับใช้กับสัมภาระอื่น ๆ ที่คนโดยสารได้ร้องขอต่อผู้ขนส่งให้มีการดูแลเป็นพิเศษด้วย นอกจากนี้ คนโดยสารจะต้องชำระค่าโดยสารให้แก่ผู้ขนส่ง แม้ว่าคนโดยสารจะไม่สามารถเดินทางได้หรือได้ยกเลิกการเดินทางก็ตาม แต่หากเป็นกรณีที่คนโดยสารไม่สามารถเดินทางได้เพราะความเจ็บป่วยหรือสาเหตุอื่นใดซึ่งคนโดยสารได้ทำการแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบแล้วในเวลาอันสมควร คนโดยสารก็ไม่ต้องชำระค่าโดยสารตามที่ตกลงกันไว้ให้แก่ผู้ขนส่ง

ในส่วนความรับผิดของคนโดยสาร หากสัมภาระของคนโดยสารได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่ง หรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือ คนโดยสารต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายเพื่อความเสียหายดังกล่าวให้แก่ผู้ขนส่ง หากความเสียหายเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสารหรือบุคคลใดก็ตาม

บุคคลนั้นต้องรับผิด นอกจากนี้ ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะไม่ส่งมอบสัมภาระให้แก่คนโดยสารจนกว่าคนโดยสารจะได้ชำระค่าเดินทาง ค่าอาหาร ค่าบริการต่าง ๆ

ในส่วนหน้าที่ของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องทำให้แน่ใจว่าเรือที่รับขนอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย พร้อมทั้งจัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ และสัมภาระที่เหมาะสม และผู้ขนส่งจะต้องทำการรับขนคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารอย่างรวดเร็วและปลอดภัยไปยังจุดหมายปลายทาง และหากในสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลได้ระบุว่าจะใช้เรือใดที่จะใช้ทำการรับขนแล้ว ผู้ขนส่งไม่สามารถใช้เรือลำอื่นนอกจากที่ระบุไว้ในสัญญารับขนทำการรับขนได้

นอกจากนี้ ผู้ขนส่งไม่สามารถบรรทุกสัมภาระของคนโดยสารบนปากระวางเรือได้ และผู้ขนส่งไม่สามารถเดินเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือได้ เว้นแต่การเดินเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือนั้นจะได้ทำไปเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิต เรือ ของ หรือเพื่อการอื่นโดยมีเหตุผลอันสมควร

ในส่วนหน้าที่ของผู้ขนส่ง หากคนโดยสารนำสัมภาระที่อาจก่อให้เกิดอันตรายหรือทำให้เกิดความไม่สะดวกอย่างมากแก่บุคคลหรือทรัพย์สินอื่นขึ้นมาบนเรือโดยที่ผู้ขนส่งไม่ทราบ ผู้ขนส่งอาจทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์แห่งสัมภาระนั้นก็ได้ โดยผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหาย โดยหลักเกณฑ์นี้ให้นำมาใช้บังคับกับกรณีผู้ขนส่งได้ทราบถึงการนำสัมภาระที่มีลักษณะเช่นว่านั้นขึ้นมาบนเรือ โดยที่สัมภาระนั้นผู้ขนส่งไม่สามารถป้องกันหรือเก็บรักษาไว้บนเรือได้ ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้รับเงินค่าตอบแทนจากการรับขนเกินจำนวนกว่าที่ตนต้องรับไว้ ผู้ขนส่งต้องจ่ายเงินในส่วนที่ได้รับเกินมาคืนให้แก่คนโดยสาร

ในส่วนความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยหลักแล้ว ผู้ขนส่งต้องรับผิด หากคนโดยสารได้รับบาดเจ็บในระหว่างการรับขนและต้องรับผิดเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายแก่สัมภาระที่เป็นผลมาจากเหตุการณ์ในระหว่างการเดินทางซึ่งเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นใดที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดในการกระทำของบุคคลนั้น แต่ถ้าความผิดหรือความประมาทเลินเล่อนั้น คนโดยสารมีส่วนทำให้เกิดความเสียหายขึ้น คนโดยสารจะต้องรับผิดในการกระทำดังกล่าวด้วย

นอกจากนี้ ผู้ขนส่งยังต้องรับผิดต่อคนโดยสารในกรณีที่คนโดยสารได้รับความเสียหายจากความล่าช้าของผู้ขนส่งและความล่าช้าในการรับขนสัมภาระหรือการส่งมอบของ ณ จุดหมายปลายทาง แม้ว่าความล่าช้านั้นไม่ได้เกิดขึ้นในระหว่างการรับขน หากผู้ขนส่งอื่นได้เข้าทำการรับขน ผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดชอบในช่วงเวลาที่ตนได้ทำการรับขนนั้นด้วย และแม้ว่าผู้ขนส่งอื่นได้ทำการรับขนไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดเสมือนว่าผู้ขนส่งได้ทำการรับขนนั้นด้วยตนเอง

ความรับผิดระหว่างผู้ขนส่งกับบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดในการกระทำของบุคคลนั้น ผู้ขนส่งและบุคคลดังกล่าวจะต้องรับผิดอย่างลูกหนี้ร่วม และในกรณีที่มีการดำเนินคดีต่อบุคคลดังกล่าว บุคคลนั้นมีสิทธิได้รับยกเว้นไม่ต้องความรับผิดและจำกัดความรับผิดได้เช่นเดียวกับผู้ขนส่ง แต่หากบุคคลดังกล่าวจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงทำให้เกิดความเสียหายและรู้ได้ว่าความเสียหายเช่นว่านั้นอาจเกิดขึ้นได้ ก็จะไม่สามารถอ้างสิทธิยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดได้

ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นความรับผิดเมื่อได้พิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลใดที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดในการกระทำของบุคคลนั้น

ในส่วนการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บ จะจำกัดไว้ไม่เกิน 175,000 SDR ต่อคนโดยสารแต่ละราย ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีทำการรับขนคนโดยสารล่าช้า จะจำกัดไว้ไม่เกิน 4,150 SDR ต่อคนโดยสารแต่ละคน แต่ถ้าความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบสัมภาระของคนโดยสารล่าช้า จะจำกัดไว้ไม่เกิน

- 1,800 SDR ต่อสัมภาระติดตัวของคนโดยสารแต่ละราย

- 6,750 SDR ต่อของมีค่าของคนโดยสารแต่ละรายที่ผู้ขนส่งได้รับไว้เพื่อนำไปเก็บอย่างปลอดภัย
- 10,000 SDR ต่อยานพาหนะใด ๆ
- 2,700 SDR ต่อสัมภาระอื่นๆ ของคนโดยสารแต่ละราย

โดยที่จำนวนเงินจำกัดความรับผิดดังกล่าวจะใช้บังคับต่อหนึ่งเที่ยวการขนส่งและจะไม่นำไปใช้บังคับกับสิทธิเรียกร้องดอกเบี้ยหรือเพื่อให้ชดใช้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจทำการตกลงไว้โดยชัดแจ้งว่าจะรับผิดเกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่กฎหมายกำหนดไว้ได้

ในส่วนเหตุตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิด ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิด หากปรากฏว่าผู้ขนส่งจงใจ (intentionally) หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (gross negligence) ทั้งที่รู้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้

ในส่วนการบอกเลิกสัญญา คนโดยสารมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากเรือออกเดินทางจากสถานที่ต้นทางล่าช้ามาก หรือเรือได้เดินทางล่าช้าถึงขนาดที่คนโดยสารไม่อาจคาดการณ์ได้ว่าเรือจะเดินทางมาถึงเมื่อใด หรือคาดการณ์ได้ว่าเรือได้สูญหายไปแล้ว โดยผู้ขนส่งต้องทำให้คนโดยสารมั่นใจว่าจะทำการรับขนคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางโดยวิธีการเหมาะสม

นอกจากนี้ หากหลังจากตัดสินใจเข้าทำสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลแล้ว ปรากฏว่าการเดินทางนั้นจะก่อให้เกิดอันตรายแก่คนโดยสารหรือเรือโดยมีสาเหตุมาจากสงคราม การปิดล้อม การจลาจล ความไม่สงบ โจรสลัด หรือความรุนแรงที่มีการใช้อาวุธ และอันตรายดังกล่าวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีสิทธิบอกเลิกสัญญา แม้ว่าได้มีการเริ่มต้นเดินทางไปแล้วก็ตาม หากสัญญาได้ถูกบอกเลิกคู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายและค่าใช้จ่ายของตนเอง

3. กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทย

โดยทั่วไป บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ถือเป็นบทบัญญัติกฎหมายที่ใช้บังคับแก่นิติสัมพันธ์การขนส่งหรือการรับขนของหรือคนโดยสาร ไม่ว่าเป็นภายในประเทศหรือระหว่างประเทศเป็นการทั่วไป แต่บทบัญญัติดังกล่าวก็ไม่ได้ให้ความหมายของสัญญารับขนไว้แต่อย่างใด ในทางวิชาการจึงมีผู้ให้ความหมายของสัญญารับขนไว้ดังนี้

1. สัญญารับขน คือ สัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการรับขนของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกสินจ้างจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ ต้องเป็นการค้าปกติของผู้ขนส่งด้วย

2. สัญญารับขน คือ สัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการรับขนของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกสินจ้างซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสาร แล้วแต่กรณีจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ ต้องเป็นการค้าปกติของผู้ขนส่ง

3. สัญญารับขน คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงกับผู้ส่งหรือคนโดยสารที่จะขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยได้รับค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสารเป็นการตอบแทน

จากความหมายในทางวิชาการดังกล่าว จึงพอสรุปความหมายของสัญญารับขนได้ว่า สัญญารับขน คือ สัญญาซึ่งมีคู่สัญญาสองฝ่าย ได้แก่ ผู้ขนส่งฝ่ายหนึ่ง และผู้ส่งหรือคนโดยสารอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมี

วัตถุประสงค์เพื่อการรับขนของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง เพื่อแลกกับบำเหน็จเป็นการตอบแทนในการรับขน ทั้งนี้ การรับขนจะต้องเป็นการค้าปกติของผู้ขนส่งด้วย

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะเฉพาะของสัญญาขนส่งหรือรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งโดยปกติแล้ว ในประเทศไทย สัญญาดังกล่าวจะถูกทำขึ้นระหว่างบริษัทผู้ประกอบการจัดทัวร์นำเที่ยวกับคนโดยสาร ไม่ว่าชาวไทย หรือชาวต่างชาติ โดยบริษัทผู้ประกอบการจัดทัวร์นำเที่ยวนักท่องเที่ยวชาวไทย และชาวต่างชาติจะเป็นผู้ประกอบการซึ่งมีหน้าที่ในการจัดหาเรือในการรับขน จัดหาสถานที่ท่องเที่ยว และนำนักท่องเที่ยวเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ตามความประสงค์ของนักท่องเที่ยว สัญญาขนส่งหรือรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศจึงเป็นสัญญาที่มีลักษณะดังนี้

1. เป็นสัญญาซึ่งมีคู่สัญญาสองฝ่าย คือ บริษัทผู้ประกอบการจัดทัวร์นำเที่ยว (ผู้ขนส่ง) ฝ่ายหนึ่ง และคนโดยสารอีกฝ่ายหนึ่ง
2. มีวัตถุประสงค์เพื่อการรับขนคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเป็นการรับขนที่มีจุดเริ่มต้นเดินทางอยู่ในราชอาณาจักรและจุดหมายปลายทางอยู่นอกราชอาณาจักร หรือจุดเริ่มต้นเดินทางอยู่นอกราชอาณาจักรและจุดหมายปลายทางอยู่ในราชอาณาจักร
3. เป็นการรับขนทางทะเล และใช้เรือเป็นยานพาหนะในการรับขน
4. บริษัทผู้ประกอบการจัดทัวร์นำเที่ยว (ผู้ขนส่ง) จะได้รับบำเหน็จเป็นการตอบแทนในการรับขน

เมื่อพิจารณากฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันพบว่า ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่บัญญัติถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดในทางแพ่งเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะเจาะจง กฎหมายไทยที่บัญญัติถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดในทางแพ่งเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นภายในประเทศหรือระหว่างประเทศ ก็คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับขน หมวด 2 รับขนคนโดยสาร ตั้งแต่มาตรา 634-639 รวมทั้งสิ้น 6 มาตรา โดยหากเป็นเรื่องสิทธิและความรับผิดของผู้ขนส่งอันเกี่ยวกับเครื่องเดินทาง มาตรา 637 ได้บัญญัติให้นำบทบัญญัติในหมวด 1 รับขนของ ตั้งแต่มาตรา 610-633 และยังต้องนำบทบัญญัติทั่วไปที่เกี่ยวกับการรับขนตามมาตรา 608-609 มาใช้บังคับกับเรื่องนี้ด้วย

โดยที่การนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับแก่การรับขนคนโดยสารนั้น บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายโดยพิจารณาถึงผู้ขนส่ง และวิธีการที่ใช้หรือประเภทของการรับขนเป็นสำคัญ ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 ได้บัญญัติไว้ว่า “การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม และการขนไปรษณียภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้น ๆ

รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

จากบทบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติถึงข้อยกเว้นในการไม่นำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับขน มาใช้บังคับใน 3 กรณี ได้แก่

1. การรับขนของหรือคนโดยสารทางรถไฟในหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
2. การรับขนไปรษณียภัณฑ์ในหน้าที่ของกรมไปรษณีย์โทรเลข
3. การรับขนของทางทะเล

เมื่อการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศมิใช่กรณีใดกรณีหนึ่งตามมาตรา 609 จึงไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของมาตรานี้ ดังนั้น หากมีคดีข้อพิพาทเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศเกิดขึ้นก็ต้องนำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับขน มาใช้บังคับ

4. บทวิเคราะห์และบทสรุป

ประเทศไทยถือเป็นประเทศหนึ่งที่มีชื่อเสียงในด้านการท่องเที่ยวทางทะเลของโลก เนื่องจากสภาพภูมิประเทศของประเทศไทยมีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลทั้ง 2 ด้าน คือ อ่าวไทย และทะเลอันดามัน โดยชายฝั่งทะเลในแต่ละด้านต่างมีชายหาด รวมทั้งมีเกาะ หมู่เกาะในท้องทะเลที่สวยงาม และมีชื่อเสียงจนกลายเป็นจุดสนใจที่ทำให้นักท่องเที่ยวทั้งชายไทย และชาวต่างชาติต่างนิยมมาท่องเที่ยวในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก ซึ่งวิธีการเดินทางมาท่องเที่ยวยังประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติวิธีการหนึ่งก็คือการเดินทางโดยใช้เรือเดินทะเล โดยนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมักจะใช้บริการของบริษัทผู้ประกอบการจัดทัวร์นำเที่ยวในการเดินทางมาท่องเที่ยวยังประเทศไทย ในทำนองกลับกัน การท่องเที่ยวไปยังประเทศต่าง ๆ ตลอดจนเกาะต่าง ๆ ในต่างประเทศ โดยใช้เรือเดินทะเลก็ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวชาวไทยมากขึ้น นักท่องเที่ยวชาวไทยก็มักจะใช้บริการของบริษัทผู้ประกอบการจัดทัวร์นำเที่ยวในการเดินทางมาท่องเที่ยวยังต่างประเทศเช่นเดียวกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จึงทำให้ธุรกิจการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศของแต่ละประเทศรวมถึงประเทศไทยเกิดขึ้นและพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประเทศไทยจะมีความพยายามในการพัฒนาธุรกิจการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศให้ทันสมัยยิ่งขึ้นก็ตาม อุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเลโดยใช้เรือเดินทะเลก็อาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน หรือแม้ว่าในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวจะไม่เกิดอุบัติเหตุ ก็ตาม ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสาร หรือสัมภาระของคนโดยสารโดยเหตุอื่นก็ยังอาจเกิดขึ้นได้ โดยเหตุการณ์ดังกล่าวอาจส่งผลทำให้คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย หรือสัมภาระของคนโดยสารได้รับความสูญหายหรือเสียหายได้ ซึ่งในเรื่องการฟ้องร้องคดีให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบและชดใช้ค่าเสียหายหรือไม่เพียงใดนั้นก็ขึ้นอยู่กับบทบัญญัติของกฎหมายที่นำมาปรับใช้แก่คดีที่เกิดขึ้น

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับขน ซึ่งเป็นกฎหมายทั่วไปที่ใช้บังคับแก่นิติสัมพันธ์ทั้งการขนส่งภายในประเทศ และระหว่างประเทศแล้ว การที่บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 ได้บัญญัติยกเว้นมิให้นำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับขน มาใช้บังคับเพียงการรับขน 3 ประเภท อันได้แก่ การรับขนของหรือคนโดยสารทางรถไฟในหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรับขนไปรษณียภัณฑ์ในหน้าที่ของกรมไปรษณีย์โทรเลข และการรับขนของทางทะเลเท่านั้น ย่อมแสดงให้เห็นถึงเจตนารมณ์ของผู้ร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าจะยกเว้นไว้แต่เฉพาะการขนส่งทั้ง 3 ประเภทดังกล่าวเท่านั้น แต่การที่ผู้ร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้ยกเว้นให้นำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับแก่การขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศด้วย อาจเป็นไปได้ว่าผู้ร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังไม่ได้คาดการณ์ถึงการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศที่จะเกิดขึ้นและการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ภายหลังจากที่มีการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เสร็จแล้ว เพราะในขณะนั้นการพัฒนาการทางด้านเทคโนโลยีการขนส่งคนโดยสาร

และสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร หรือผู้ร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อาจไม่ทราบว่าจะมีกฎเกณฑ์เฉพาะในเรื่องการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศเกิดขึ้นโดยเฉพาะในรูปแบบของอนุสัญญาระหว่างประเทศ เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 8 รับขน ได้ถูกร่างขึ้นก่อนอนุสัญญาทั้งสามฉบับข้างต้น จึงอาจจะไม่ได้คำนึงถึงเรื่องดังกล่าว ด้วยเหตุนี้ การขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศจึงตกอยู่ภายใต้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้วย

การที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่เป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อบังคับใช้โดยตรงแก่การขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศ และทำให้ศาลจะต้องนำกฎหมายที่มีอยู่ คือ บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้แก่คดี ก่อให้เกิดปัญหาหลายประการ คือ

1. การจำกัดความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 639 ไม่ได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้แน่นอน แต่กฎหมายไม่ได้ห้ามคู่สัญญาประสงค์ที่จะตกลงกันจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง เพียงแต่จะต้องมีการระบุข้อตกลงให้จำกัดความรับผิดไว้ในตั๋ว ใบรับ หรือเอกสารอื่นด้วย โดยคู่สัญญาสามารถกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดเท่าใดก็ได้ แต่ในทางปฏิบัติ ตั๋วโดยสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่คนโดยสารมักจะมีข้อความจำกัดความรับผิดและจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้โดยมักเป็นข้อความสำเร็จรูปซึ่งคนโดยสารไม่ได้ตกลงด้วยอย่างชัดแจ้ง ทำให้ข้อความดังกล่าวมีผลเป็นโมฆะ ผู้ขนส่งจึงไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ ซึ่งการที่ผู้ขนส่งไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้จะทำให้ผู้ขนส่งมีภาระในเรื่องความรับผิดต่อคนโดยสารสูงกว่าผู้ขนส่งในประเทศอื่น เมื่อมีการนำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้แก่คดี ตลอดจนทำให้มีต้นทุนในการประกอบธุรกิจในด้านนี้สูงกว่าและอาจจะมีผลกระทบต่อเบี้ยประกันภัยของผู้ขนส่งได้ เนื่องจากระบบความรับผิดตามกฎหมายไทยมีความเคร่งครัดแก่ผู้ขนส่งมากกว่ากฎหมายของประเทศอื่น ๆ โดยเฉพาะประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 13 ธันวาคม ค.ศ.1974 และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม

2. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีบทบัญญัติที่เพียงพอเกี่ยวกับผู้ขนส่งอื่น รวมถึงสิทธิหน้าที่ และความรับผิดระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ขนส่งอื่นไว้โดยเฉพาะสำหรับการรับขนคนโดยสาร โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 ได้ให้ความหมายของผู้ขนส่งไว้ว่า “อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติของตน” จึงเห็นได้ว่า หากมีความเสียหายที่เกี่ยวข้องการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลเกิดขึ้น คนโดยสารซึ่งเป็นผู้เสียหายสามารถฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายได้เฉพาะแต่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญารับขนตามสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศเท่านั้น (ยกเว้นกรณีเครื่องเดินทางที่ได้มอบไว้กับผู้ขนส่งตามมาตรา 637) ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว ผู้ขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศอาจมิได้เป็นผู้ขนส่งเองไม่ว่าทั้งหมดหรือบางช่วงการขนส่งก็ได้ และหากเกิดความเสียหายในระหว่างช่วงการขนส่งของผู้ขนส่งอื่น ก็อาจเกิดปัญหาว่าคนโดยสารจะมีสิทธิฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่งอื่นได้หรือไม่ ซึ่งหากพิจารณาจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องการรับขนคนโดยสารแล้วไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับผู้ขนส่งอื่นไว้เลย ซึ่งแตกต่างกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องการรับขนของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 617 ดังนั้น ในเรื่องการฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่งอื่นนั้น เนื่องจากผู้ขนส่งอื่นไม่ได้เป็นคู่สัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศกับคนโดยสารและไม่ใช่ผู้ขนส่งตามความหมายของผู้ขนส่ง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 คนโดยสารจึงไม่สามารถฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งอื่นรับผิดโดยอาศัยมูลสัญญารับขนได้ (ยกเว้นกรณีเครื่องเดินทางที่ได้

มอบไว้กับผู้ขนส่งตามมาตรา 637) แต่อาจฟ้องร้องโดยอาศัยมูลละเมิดได้ ทั้ง ๆ ที่เป็นเรื่องของสัญญารับขนโดยสภาพ ซึ่งหากมีการฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งอื่นรับผิดโดยอาศัยมูลละเมิด กฎหมายมิได้กำหนดให้ผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดไว้ก่อนเว้นแต่จะเข้าเหตุยกเว้นความรับผิดดังเช่นมูลสัญญารับขน และหากผู้ขนส่งอื่นไม่ได้ทำละเมิด คนโดยสารก็ไม่สามารถฟ้องเรียกร้องให้ผู้ขนส่งอื่นรับผิดชดใช้ค่าเสียหายได้ ซึ่งจะแตกต่างจากมูลสัญญารับขนที่แม้ผู้ขนส่งจะไม่ได้มีการทำละเมิด ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดเว้นแต่จะเข้าเหตุยกเว้นความรับผิด อันได้แก่ เหตุสุดวิสัยหรือความเสียหายนั้นเกิดเพราะความผิดของคนโดยสารเอง นอกจากนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องการรับขนคนโดยสารก็มิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ขนส่งอื่นไว้เช่นกัน ทำให้เกิดปัญหาว่าผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นจะรับผิดต่อกันอย่างไร และหากผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นชำระค่าเสียหายไปแล้วจะสามารถไล่เบี้ยกันได้หรือไม่อย่างไร

3. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการฟ้องร้องลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งให้รับผิดต่อคนโดยสารในมูลสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศ คนโดยสารคงฟ้องได้เพียงแต่ผู้ขนส่งโดยอาศัยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634 ที่บัญญัติไว้ว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสื่อมเสียอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องชักช้าในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือชักช้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั้นเอง” ทำให้คนโดยสารไม่อาจฟ้องร้องลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งให้รับผิดตามสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศได้ แต่ผู้โดยสารส่งอาจฟ้องลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งโดยอาศัยมูลละเมิดได้เท่านั้น

4. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับอายุความในการฟ้องร้องเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารไว้โดยเฉพาะ ทำให้ต้องใช้อายุความตามบทบัญญัติทั่วไปในเรื่องอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/34(3) ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องใช้สิทธิเรียกร้องในการเรียกค่าโดยสารภายใน 2 ปี นับแต่เกิดสิทธิเรียกร้อง ส่วนอายุความในการเรียกค่าเสียหายในกรณีที่ความเสียหายเกิดแก่คนโดยสาร รวมไปถึงทรัพย์สินติดตัวของคนโดยสารสูญหาย หรือความเสียหายในการชักช้ามีกำหนด 10 ปี นับแต่วันที่เกิดความเสียหาย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 และในกรณีเครื่องเดินทางสูญหาย บุบสลาย หรือการส่งมอบเครื่องเดินทางชักช้ามีกำหนด 1 ปี นับแต่วันที่ควรจะส่งมอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 แต่ในกรณีที่ผู้ขนส่งทุจริต ต้องใช้อายุความทั่วไปข้างต้นคือ 10 ปี

5. การที่ประเทศไทยยังคงใช้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บังคับแก่การขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งเป็นบทบัญญัติทั่วไปที่ใช้บังคับแก่การขนส่งในทุกรูปแบบที่กฎหมายฉบับนี้หรือกฎหมายอื่นมิได้ยกเว้นไว้ อาจทำให้ประเทศต่าง ๆ มองว่าประเทศไทยมีกฎหมายที่ล้าสมัย และไม่มีกฎเกณฑ์ของกฎหมายที่ไม่เป็นไปกฎเกณฑ์สากลที่ประเทศต่าง ๆ ยอมรับโดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 13 ธันวาคม ค.ศ.1974 และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ที่ใช้บังคับแก่การขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ และอาจทำให้ประเทศต่าง ๆ ขาดความเชื่อถือในกฎหมายไทยในเรื่องนี้ไป

6. ก่อให้เกิดปัญหาการขัดกันของกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ที่มีกฎหมายในเรื่องการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศโดยตรง ทำให้เกิดการเลือกฟ้องคดียังศาลของประเทศที่ผู้ขนส่ง หรือคนโดยสารเห็นว่าตนเองจะได้รับประโยชน์จากกฎหมายที่จะบังคับใช้ ซึ่งหากประเทศไทยมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศ และมีเนื้อหาสาระสำคัญที่เป็นมาตรฐานสากลก็จะไม่ทำให้ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้น

7. ในปัจจุบัน ประเทศได้มีกฎหมายเฉพาะที่ใช้บังคับในปัจจุบันเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ที่ใช้บังคับแก่การขนส่งของทางทะเล พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.2556 ที่ใช้บังคับแก่การขนส่งของทางถนน พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช 2464 ที่ใช้บังคับแก่การขนส่งของและคนโดยสารทางราง พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ที่ใช้บังคับแก่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ที่ใช้บังคับแก่การขนส่งของและคนโดยสารทางอากาศและยังมีร่างกฎหมายไทยที่จัดทำไว้เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศ ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... เพื่อใช้บังคับแก่การขนส่งของทางทะเล โดยเหตุผลที่การขนส่งเหล่านี้จำต้องมีกฎหมายเฉพาะก็สืบเนื่องมาจากการที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังคงขาดบทบัญญัติที่เหมาะสมบางประการหรือมีบทบัญญัติที่ไม่เหมาะสมบางประการกับการขนส่งในรูปแบบนั้น ๆ ดังนั้น การขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศจึงควรมีกฎหมายใช้บังคับเป็นการเฉพาะเช่นเดียวกัน

ด้วยเหตุนี้ การที่ประเทศไทยจะออกกฎหมายเฉพาะในเรื่องนี้จึงเป็นเรื่องที่จำเป็นและมีความเหมาะสม โดยเมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับอนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 13 ธันวาคม ค.ศ.1974 และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม รวมทั้งกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศสวีเดนแล้วเห็นว่า บทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว และกฎหมายของประเทศสวีเดนต่างมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่งได้มีการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ชัดเจน (โดยเฉพาะอย่างยิ่งพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับลงวันที่ 1 พฤศจิกายน ค.ศ.2002 ซึ่งได้มีผลใช้บังคับแล้วในปัจจุบัน) บทบัญญัติเกี่ยวกับผู้ขนส่งอื่น รวมถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ขนส่งอื่น บทบัญญัติเกี่ยวกับการฟ้องร้องลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง บทบัญญัติเกี่ยวกับอายุความ รวมทั้งมีบทบัญญัติอื่น ๆ ที่จำเป็นและควรมีในกฎหมายเฉพาะการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งหลายประเทศต่างให้การยอมรับและนำหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวมาเป็นแนวทางในการร่างกฎหมายเฉพาะของประเทศตน แม้ว่าประเทศนั้นจะไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญา และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวก็ตาม

นอกจากนี้ อนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว และกฎหมายของประเทศสวีเดนยังมีความเหมาะสมที่จะนำมาเป็นแนวทางในการร่างกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทย เพื่อใช้บังคับแก่นิติสัมพันธ์การขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะแทนที่บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน และมีบทบัญญัติบางประการที่ไม่เหมาะสมและไม่ทันสมัยต่อสถานการณ์ในปัจจุบัน ซึ่งจะส่งผลดีต่อระบบการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศ และก่อให้เกิดความเป็นธรรมระหว่างผู้ขนส่ง และคนโดยสารได้ในระดับหนึ่ง รวมทั้งเพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาธุรกิจประกอบการจัดทัวร์นำเที่ยวและส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวของประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้าต่อไป

โดยสรุปแล้ว ประเทศไทยควรออกกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ เพื่อที่จะไม่ต้องนำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับต่อไป โดยอาจพิจารณานำบทบัญญัติของอนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 13 ธันวาคม ค.ศ.1974 และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับลงวันที่ 1

พฤศจิกายน ค.ศ.2002 รวมทั้งกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศสวีเดนมาเป็นแนวทางในการร่างกฎหมายดังกล่าว