

บทที่ 3

การคุ้มครองแรงงานทางทะเลภายใต้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006

1. หลักการทั่วไปของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006

1.1 ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา

เนื่องจากมาตรฐานแรงงานทางทะเลขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่มีมาตั้งแต่ปีค.ศ.1920 ไม่สามารถก่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติต่อสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรืออย่างเพียงพอ ด้วยเหตุที่มาตรฐานแรงงานทางทะเลเหล่านั้นมีอยู่หลายฉบับ แต่ละฉบับมีรายละเอียดมากและให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลเพียงประเด็นใดประเด็นหนึ่ง ทำให้ยากต่อการให้สัตยาบันและการนำไปปฏิบัติตามของประเทศสมาชิกขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ยิ่งไปกว่านั้นอนุสัญญาด้านแรงงานทางทะเลทั้งหลายไม่มีกลไกทางกฎหมายที่จะก่อให้เกิดกระแสดการตื่นตัวขึ้นในประเทศสมาชิกต่างๆ ให้เข้าร่วมลงนามให้สัตยาบัน องค์การแรงงานระหว่างประเทศจึงมีแนวความคิดที่จะรวบรวมตราสารที่มีอยู่ทั้งหมดเข้าด้วยกันและจัดทำอนุสัญญาหลักขึ้นมาใหม่ อันเป็นที่มาของการจัดทำร่างอนุสัญญาแรงงานทางทะเลนั่นเอง

การจัดทำร่างอนุสัญญาแรงงานทางทะเลมีจุดเริ่มต้นมาจากการลงมติอย่างเป็นทางการเป็นเอกฉันท์ของคณะกรรมการร่วมในกิจการทางพาณิชย์นาวี (Joint Maritime Commission หรือ JMC)¹ เมื่อเดือนมกราคม ค.ศ.2001โดยมีความเห็นว่าคณะประศาสน์การองค์การแรงงานระหว่างประเทศควรจัดตั้งคณะทำงานไตรภาคีเพื่อดำเนินการร่างอนุสัญญาแรงงานทางทะเลและนำร่างอนุสัญญาดังกล่าวเข้าสู่ระเบียบวาระการประชุมใหญ่เกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานทางทะเลในปี

¹ มีบทบาทในการให้คำปรึกษาแก่สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ในกิจการพาณิชย์นาวี และนำเสนอปัญหาเกี่ยวกับกิจการทางพาณิชย์นาวี รวมถึงมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเดินเรือทางทะเลต่อคณะประศาสน์การ คณะกรรมการประกอบด้วยผู้แทนฝ่ายรัฐบาลเป็นประธานในการประชุมและมีผู้แทนฝ่ายนายจ้างและลูกจ้าง รวมทั้งผู้แทนฝ่ายนายจ้างและลูกจ้างในคณะประศาสน์การเข้าร่วมประชุม โปรดดู International Labour Organization, "Joint Maritime Commission," <<http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/techmeet/jmc/index.htm>>.

ค.ศ.2005 (ซึ่งถูกเลื่อนไปจัดในปี ค.ศ.2006) ด้วยเหตุนี้ในการประชุมคณะประศาสน์การองค์การแรงงานระหว่างประเทศครั้งที่ 280 เมื่อเดือนมีนาคม ค.ศ.2001 จึงได้มีการจัดตั้งคณะทำงานไตรภาคีระดับสูงว่าด้วยมาตรฐานแรงงานทางทะเล (High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standard หรือ HLTWG) ทำหน้าที่ควบคุมดูแลให้การจัดทำร่างอนุสัญญาแรงงานทางทะเลเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และในการประชุมคณะประศาสน์การองค์การแรงงานระหว่างประเทศครั้งที่ 286 เมื่อเดือนมีนาคม ค.ศ.2004 ได้มีมติให้นำประเด็นในการพิจารณารับรองร่างอนุสัญญาดังกล่าวเข้าสู่วาระการประชุมของที่ประชุมใหญ่ นอกจากนี้ยังกำหนดให้ใช้กระบวนการอภิปรายครั้งเดียว (Single-discussion procedure)² ภายใต้การดำเนินการของที่ประชุมเตรียมการทางวิชาการในกิจการพาณิชย์นาวี (Preparatory Technical Maritime

² โดยทั่วไปในการรับรองอนุสัญญาระดับหนึ่งให้เป็นมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศจะต้องมีขั้นตอนดำเนินการหลายขั้นที่เรียกว่า การอภิปรายสองครั้ง (Double-discussion procedure) แต่มีข้อยกเว้นตาม Article 38(1) of the Standing Orders of the Conference กำหนดไว้ว่า เมื่อมีการกำหนดให้ใช้กระบวนการอภิปรายครั้งเดียว สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศจะจัดส่งแบบสอบถาม พร้อมกับรายงานสรุปว่าด้วยกฎหมายและแนวปฏิบัติของประเทศสมาชิกแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่จะนำเข้าสู่ระเบียบวาระการประชุมไปยังรัฐบาลของประเทศสมาชิกก่อนการประชุมไม่น้อยกว่า 18 เดือน เพื่อให้ประเทศต่างๆ แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างอนุสัญญาหรือข้อแนะในประเด็นดังกล่าว โดยการหารือร่วมกับองค์การฝ่ายนายจ้างและลูกจ้างภายในประเทศและส่งกลับมายังสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศก่อนการประชุมไม่น้อยกว่า 11 เดือน เมื่อมีการร้องขอในกรณีที่ต้องดำเนินการแปลเอกสารต่างๆ เป็นภาษาท้องถิ่น ประเทศสมาชิกจะได้รับการขยายระยะเวลาในการเตรียมการตอบแบบสอบถามจาก 7 เดือนเป็น 8 เดือน เมื่อได้รับแบบสอบถามคืนจากประเทศสมาชิก สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศจะต้องจัดทำรายงานประมวลและสรุปผลจากแบบสอบถามดังกล่าว พร้อมกับร่างอนุสัญญาหรือข้อแนะไปยังประเทศสมาชิก โดยสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศจะต้องดำเนินการอย่างเต็มที่เพื่อให้เอกสารต่างๆ ส่งไปถึงรัฐบาลของประเทศสมาชิกก่อนการประชุมไม่น้อยกว่า 4 เดือน จากนั้นสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศจึงนำเสนอต่อที่ประชุมใหญ่องค์การแรงงานระหว่างประเทศเพื่อรับรองร่างอนุสัญญาหรือข้อแนะดังกล่าว ทั้งนี้ในกรณีที่มิมีระยะเวลาเตรียมการก่อนการประชุมใหญ่น้อยกว่า 26 เดือน อาจมีการพิจารณาลดขั้นตอนต่างๆ ได้โดยการอนุมัติของคณะประศาสน์การ

Conference หรือ PTMC)³ และในการประชุมคณะประศาสน์การองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ครั้งที่ 292 เมื่อเดือนมีนาคม ค.ศ.2005 ได้มีมติให้จัดการประชุมใหญ่เกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานทางทะเลขึ้นระหว่างวันที่ 7 – 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ.2006⁴

การประชุมใหญ่เกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานทางทะเลสมัยที่ 94 ที่จัดขึ้นเมื่อวันที่ 7 – 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ.2006 ได้มีมติรับรองร่างอนุสัญญาแรงงานทางทะเลให้เป็นอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศฉบับที่ 186 ด้วยคะแนนเสียงเห็นด้วยจำนวน 314 เสียง งดออกเสียง 4 เสียง และไม่มีผู้ออกเสียงคัดค้าน ซึ่งจากปรากฏการณ์นี้ทำให้ผู้คาดการณ์ว่าอนุสัญญาฉบับนี้จะเป็นอนุสัญญาที่มีผลบังคับกันได้จริงทั่วโลก ทั้งนี้คณะผู้แทนของประเทศไทยทั้งฝ่ายรัฐบาล ฝ่ายนายจ้างหรือฝ่ายเจ้าของเรือ และฝ่ายลูกจ้างหรือฝ่ายคนประจำเรือได้ลงมติเห็นชอบรับรองอนุสัญญาฉบับนี้⁵ ซึ่งเรียกว่า อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 หรือ Maritime Labour Convention 2006

วัตถุประสงค์ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ปรากฏอยู่ในอารัมภบท (Preamble) ของตัวอนุสัญญา และจากข้อเสนอแนะหรือข้อคิดเห็นในการรวบรวมอนุสัญญาแรงงานทางทะเลของที่ประชุมใหญ่องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ซึ่งมีอยู่อย่างน้อย 3 ประการ ดังนี้

³ คณะกรรมการไตรภาคีที่ก่อตั้งขึ้นเพื่อพิจารณาร่างฉบับแรกของอนุสัญญา เมื่อวันที่ 13 – 24 กันยายน ค.ศ.2004 ประกอบด้วยตัวแทนจำนวน 551 คนจากประเทศสมาชิกจำนวน 88 ประเทศ

⁴ International Labour Organization, “Report I(1A) Adoption of an instrument to consolidate maritime labour standards,” <<http://www.ilo.org/public/english/standards/reim/ilc/ilc94/rep-i-1a.pdf>>, p. 1.

⁵ ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมโดยฝ่ายรัฐบาลได้แก่ ดร.ชัยยุทธ ขวลิตนิธิกุล รองอธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, นายวิวัฒน์ ตันหงส์ อุปทูตที่ปรึกษาฝ่ายแรงงาน, นายสุรัฐ ศิริไสยาสน์ นักวิชาการขนส่ง 6, นายสมมาตร ปัทมะสุคนธ์ นักวิชาการแรงงาน 6 ผู้แทนฝ่ายนายจ้างได้แก่ นายวิชา ยุกตานนท์ และผู้แทนฝ่ายลูกจ้างได้แก่ นายเฉลิมวุฒ แทนสุวรรณ

1. เพื่อรวบรวมตราสารต่างๆขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานทางทะเลกว่า 60 ฉบับ⁶ ตลอดจนหลักการพื้นฐานที่พบในอนุสัญญาแรงงานระหว่างประเทศฉบับอื่นๆให้อยู่ในรูปอนุสัญญาฉบับเดียว⁷ ซึ่งหมายรวมถึงมาตรฐานแรงงานขั้นพื้นฐานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่อยู่ในรูปแบบอนุสัญญาจำนวน 8 ฉบับ ได้แก่ อนุสัญญาฉบับที่ 29 ว่าด้วยแรงงานบังคับ (the Forced Labour Convention, 1930) อนุสัญญาฉบับที่ 87 ว่าด้วยเสรีภาพในการสมาคมและการคุ้มครองสิทธิในการรวมตัว (the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948) อนุสัญญาฉบับที่ 98 ว่าด้วยสิทธิในการรวมตัวและการเจรจาต่อรอง (the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949) อนุสัญญาฉบับที่ 100 ว่าด้วยค่าตอบแทนที่เท่ากัน (the Equal Remuneration Convention, 1951) อนุสัญญาฉบับที่ 105 ว่าด้วยการยกเลิกแรงงานบังคับ (the Abolition of Forced Labour Convention, 1957) อนุสัญญาฉบับที่ 111 ว่าด้วยการเลือกปฏิบัติ (การจ้างงานและอาชีพ) (the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958) อนุสัญญาฉบับที่ 138 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ (the Minimum Age Convention, 1973) และ อนุสัญญาฉบับที่ 182 ว่าด้วยรูปแบบที่เลวร้ายที่สุดของการใช้แรงงานเด็ก (the Worst Forms of Child Labour Convention, 1999)

⁶ โปรดดูภาคผนวก ก

⁷ Preamble of Maritime Labour Convention 2006 “Desiring to create a single, coherent instrument embodying as far as possible all up-to-date standards of existing international maritime labour Conventions and Recommendations, as well as the fundamental principles to be found in other international labour Conventions,…”

2. เพื่อให้เกิดการยอมรับอย่างกว้างขวางต่อหลักสภาพการทำงานที่มีคุณค่า (Decent work) อันเป็นเป้าหมายหลักขององค์การแรงงานระหว่างประเทศในปัจจุบัน⁸ ซึ่งวัตถุประสงค์ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศมิได้มีเพียงแต่การสร้างงานเท่านั้น แต่ยังมุ่งสร้างงานที่มีคุณค่าให้แก่แรงงานทั่วโลกด้วย โดยสภาพของการทำงานที่มีคุณค่าคืองานที่ทำให้ความปรารถนาของผู้ทำงานเป็นจริง หมายถึง งานที่ทำแล้วได้ผลสำเร็จ ให้ผลตอบแทนที่เป็นธรรม มีความปลอดภัยในที่ทำงาน มีความคุ้มครองทางสังคมให้ครอบคลุม ให้โอกาสพัฒนาตนและสถานะทางสังคม ให้เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น เคลื่อนไหวและมีส่วนร่วมตัดสินใจเรื่องต่างๆที่จะมีผลกระทบต่อชีวิตของตน และให้โอกาสและการปฏิบัติที่เสมอภาคแก่หญิงและชายทุกคน⁹ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวอนุสัญญาแรงงานทะเล ค.ศ.2006 จึงได้รับรองสิทธิต่างๆของคนประจำเรือไว้ คือ สิทธิในสถานที่ทำงานที่มั่นคงและปลอดภัยตามมาตรฐานความปลอดภัย สิทธิในการจ้างงานที่เป็นธรรม สิทธิในสภาพความเป็นอยู่และการทำงานที่มีคุณค่าบนเรือที่ออกเดินทะเล และสิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองด้านสุขภาพ การรักษาพยาบาล มาตรการด้านสวัสดิการและรูปแบบอื่นๆของการคุ้มครองทางสังคม โดยประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันอนุสัญญาต้องทำให้มั่นใจได้ว่าสิทธิทางสังคมและการจ้างงานคนประจำเรือดังกล่าวข้างต้นได้มีการนำไปปฏิบัติให้บรรลุผลโดยการรับรองกฎระเบียบและกฎหมายภายในประเทศ หรือโดยข้อตกลงที่เกิดจากการร่วมเจรจาต่อรอง¹⁰ ที่มีผลใช้บังคับ¹¹

⁸ นายฮวน โซมาเวีย ผู้อำนวยการสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศได้กล่าวไว้ว่า “เป้าหมายที่สำคัญขององค์การแรงงานระหว่างประเทศในวันนี้คือการสร้างโอกาสให้หญิงและชายมีงานที่มีคุณค่า โดยจะต้องมีเสรีภาพ ความเสมอภาค ความมั่นคงและศักดิ์ศรีแห่งความเป็นมนุษย์” โปรดดู International Labour Organization, <http://www.ilo.org/asia/whatwedo/publications/lang--en/contLang--th/docName--WCMS_098259/index.htm>.

⁹ International Labour Organization, “ILO คืออะไร ILO ทำอะไร,” <http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/documents/publication/wcms_098257.pdf>, p. 12.

¹⁰ การเจรจาต่อรองร่วม (Collective Bargaining) คือ การเจรจาระหว่างองค์กรลูกจ้างและองค์กรนายจ้างเกี่ยวกับเงื่อนไขและสภาพการจ้างงานต่างๆ เพื่อกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างลูกจ้างกับนายจ้าง โปรดดู International Labour Organization, *supra* note 8.

¹¹ Article 4 of Maritime Labour Convention

3. เพื่อให้อนุสัญญานี้เป็นเสาหลักที่ 4 (Forth Pillar) ของมาตรฐานระหว่างประเทศ เพื่อให้การบริหารจัดการอุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีความยุติธรรมในด้านการคุ้มครองแรงงานทางทะเล โดยเติมเต็มเสาหลักทั้ง 3 ซึ่งเป็นอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO)¹² ได้แก่

(ก) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (International Convention for the Safety of life at Sea 1974 หรือ SOLAS) เป็นอนุสัญญาที่ดูแลความปลอดภัยในการเดินเรือ โดยกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของการต่อเรือ อุปกรณ์ และเครื่องมือในเรือ และการดำเนินการด้านต่างๆเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ

(ข) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการปฏิบัติหน้าที่ของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 และแก้ไขในปี ค.ศ. 1995 (International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer, 1978 as amend in 1995 หรือ STCW) เป็นอนุสัญญาที่กำหนดมาตรฐานระหว่างประเทศเกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการดูแลเรื่องมาตรฐานความรู้และความสามารถของคนประจำเรือ

(ค) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 (International Convention for the Protection of Pollution from Ship 1973 หรือ MARPOL 73/78) เป็นอนุสัญญาที่กำหนดเกี่ยวกับการป้องกันมลภาวะทางทะเลที่เกิดจากเรือ¹³

¹² องค์การชำนาญพิเศษขององค์การสหประชาชาติ ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1948 สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวทางปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ การคุ้มครองรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล และการอำนวยความสะดวกต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ปัจจุบันมีประเทศสมาชิกจำนวน 167 ประเทศ สำหรับประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิกตั้งแต่วันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2516

¹³ International Labour Organization, "Proposed consolidated maritime labour Convention : Frequently asked questions," <<http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/maritime/consol-faq.pdf>>. p.1.

1.2 รูปแบบของอนุสัญญา

อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 มีรูปแบบพิเศษแตกต่างจากอนุสัญญาฉบับอื่นๆขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ โดยมีองค์ประกอบอยู่ด้วยกัน 3 ส่วน ได้แก่

1. มาตรา (Article)
2. ข้อบังคับ (Regulation)
3. ประมวลข้อปฏิบัติ (Code) แบ่งออกเป็น ส่วน ก ตัวยกมาตรฐาน (Standard) และ ส่วน ข ตัวยกข้อแนะนำ (Guideline)

การที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 มีรูปแบบพิเศษที่แตกต่างจากอนุสัญญาฉบับอื่นๆขององค์การแรงงานระหว่างประเทศนั้น สืบเนื่องมาจากความพยายามที่จะทำให้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 เป็นอนุสัญญาที่มีการลงนามให้สัตยาบันมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ด้วยความเชื่อว่าการให้สัตยาบันในระดับที่เพียงพอจะทำให้อนุสัญญาฉบับนี้เป็นตราสารที่มีผลในทางปฏิบัติทั่วโลกอย่างแท้จริง จึงมีการพัฒนาวิธีการใหม่ๆเพื่อนำมาปรับใช้กับอนุสัญญาฉบับนี้ โดยหลักมีอยู่ด้วยกัน 3 วิธีการ¹⁴ ได้แก่

1. รูปแบบของอนุสัญญาที่มีความยืดหยุ่นในการนำไปปฏิบัติตามของประเทศสมาชิก ด้วยวัตถุประสงค์ที่จะแก้ไขสิ่งที่เคยเป็นอุปสรรคสำคัญซึ่งเกิดจากการที่อนุสัญญาแต่ละฉบับมีรายละเอียดมากเกินไป รูปแบบของอนุสัญญาจึงแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ มาตรา (Article) ข้อบังคับ (Regulation) และประมวลข้อปฏิบัติ (Code) ซึ่งประกอบด้วยมาตรฐาน ก (Standard A) และข้อแนะนำ ข (Guideline B)¹⁵

¹⁴ International Labour Organization, *supra note 4*, p. 10.

¹⁵ การจัดเรียงข้อบังคับ (Regulation) และประมวลข้อปฏิบัติ (Code) อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ได้ใช้วิธีการเชื่อมโยงโดยอาศัยตัวเลข (numerically linked) และเป็น การเรียงแบบ vertically integration ซึ่งเลขตัวแรกจะแสดงว่าเรื่องดังกล่าวอยู่ในหัวข้อ (Title) ไต และเลขตัวที่สองจะแสดงว่าเรื่องดังกล่าวเกี่ยวข้องกับข้อบังคับลำดับที่เท่าไร สำหรับตัวอักษร A และ B นั้นเป็นตัวแสดงว่าอยู่ในส่วนใดของประมวลข้อปฏิบัติ ทั้งยังแสดงถึงระดับความผูกพันทางกฎหมายของข้อนั้นๆ โปรดดู ธัชฤทธิ์ พุทธิสมบัติ, “ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับการคุ้มครอง สุขภาพและการรักษาพยาบาลสำหรับคนประจำเรือ,” (สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549), น. 40.

มาตรา (Article) และข้อบังคับ (Regulation) เป็นบทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่อย่างกว้าง รวมทั้งหลักการพื้นฐานด้านการคุ้มครองแรงงานและเป็นบทบัญญัติในส่วนที่มีสภาพบังคับ กล่าวคือ ประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันอนุสัญญาที่มีพันธกิจที่จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในส่วนมาตราและข้อบังคับให้ได้ และการแก้ไขบทบัญญัติทั้ง 2 ส่วนนี้มีขั้นตอนเช่นเดียวกับการแก้ไขอนุสัญญาแรงงานระหว่างประเทศทั่วไป

ประมวลข้อปฏิบัติ (Code) ในส่วน ก มาตรฐาน (Standard A) เป็นบทบัญญัติที่ประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติตามเช่นเดียวกับ 2 ส่วนแรก แต่จะกำหนดรายละเอียดในทางปฏิบัติเพื่อเสริมความให้กับอนุสัญญาในส่วนมาตราและข้อบังคับ และในการแก้ไขบทบัญญัติก็มีขั้นตอนที่ง่ายกว่าการแก้ไขบทบัญญัติในส่วนมาตราและข้อบังคับ แต่ในประมวลข้อปฏิบัติ (Code) ส่วน ข ข้อแนะนำ (Guideline B) นั้นเป็นส่วนที่ไม่มีสภาพบังคับ เป็นเพียงการเสนอแนวทางการปฏิบัติตามอนุสัญญาโดยการกำหนดรายละเอียดต่างๆให้แก่ประเทศสมาชิก¹⁶

เนื่องจากอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 เป็นอนุสัญญาที่จะมีผลกระทบต่อประเทศสมาชิกขององค์การแรงงานระหว่างประเทศไม่ว่าประเทศสมาชิกนั้นๆจะได้อสัตยาบันแก่อนุสัญญาหรือไม่ ซึ่งแต่ละประเทศอาจมีความพร้อมในการให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลโดยการปฏิบัติตามอนุสัญญาในระดับที่แตกต่างกัน ข้อกำหนดของอนุสัญญาจึงต้องมีลักษณะที่ยืดหยุ่นเช่นเดียวกัน โดยเปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกซึ่งไม่อยู่ในฐานะที่จะนำหลักการและสิทธิตามวิธีที่กำหนดไว้ในส่วน ก มาตรฐานของประมวลข้อปฏิบัตินี้ไปปฏิบัติได้นั้น สามารถนำมาตรฐานดังกล่าวไปปฏิบัติโดยผ่านทางบทบัญญัติแห่งกฎหมายและกฎระเบียบของตน หรือมาตรการอื่นๆ ซึ่งในสาระสำคัญมีความเท่าเทียมกันกับบทบัญญัติในส่วนมาตรฐาน ก ได้ เว้นแต่อนุสัญญานี้ได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง¹⁷

¹⁶ Explanatory Note to the regulations and code of the Maritime Labour Convention

¹⁷ Article 6 of Maritime Labour Convention

2. กระบวนการแก้ไขอนุสัญญาที่ง่ายและรวดเร็วขึ้นเพื่อให้ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบัน อนุสัญญาได้กำหนดวิธีการแก้ไขอนุสัญญาวิธีการใหม่ให้เป็นทางเลือกสำหรับการแก้ไขอนุสัญญา ในส่วนประมวลข้อปฏิบัติ (Code) ซึ่งเป็นส่วนของอนุสัญญาที่จำเป็นต้องมีการแก้ไขให้ทันต่อ เหตุการณ์ เนื่องจากเป็นข้อกำหนดในส่วนที่เป็นทางปฏิบัติ อันเป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่า ในทาง ปฏิบัติเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลมีความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ซึ่งการแก้ไข อนุสัญญาตามวิธีการใหม่นี้ ทำให้การเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขบทบัญญัติในส่วนที่เป็นประมวลข้อ ปฏิบัติดังกล่าว สามารถมีผลต่อประเทศสมาชิก ภายใน 3 – 4 ปีหลังจากที่มีการเสนอให้มีการ แก้ไขอนุสัญญาในส่วนนั้น¹⁸

ตามบทบัญญัติมาตรา 15 แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 กำหนด เกี่ยวกับการแก้ไขอนุสัญญาในส่วนประมวลข้อปฏิบัติไว้ว่า การแก้ไขประมวลข้อปฏิบัติสามารถทำ ได้โดยวิธีการดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 14 ซึ่งก็คือ การแก้ไขอนุสัญญาที่ต้องทำโดยที่ ประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศภายในกรอบของมาตรา 19¹⁹แห่งธรรมนูญ องค์การแรงงานระหว่างประเทศ และกฎและวิธีปฏิบัติขององค์การในการรับรองอนุสัญญาต่างๆ ซึ่งขั้นตอนในการแก้ไขอนุสัญญาโดยปกตินั้น คณะประศาสน์การจะทำการปรึกษาหารือกับรัฐบาล ประเทศสมาชิกเรื่องการแก้ไข ซึ่งอาจเป็นการแก้ไขบางส่วนหรือทั้งหมดของอนุสัญญา จากนั้นจะ ส่งร่างแก้ไขพร้อมทั้งข้อสรุปของคณะประศาสน์การไปยังประเทศสมาชิกต่างๆ เพื่อให้ทำความเข้าใจ คิดเห็นกลับมายังคณะประศาสน์การเช่นเดียวกับการเสนอให้มีการรับรองอนุสัญญา ซึ่งมีขั้นตอน ที่ยุ่งยากและกินระยะเวลานาน หรืออาจดำเนินการแก้ไขอนุสัญญาในส่วนประมวลข้อปฏิบัติโดย วิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรา 15 แห่งอนุสัญญานี้ ได้แก่

ผู้มีสิทธิเสนอขอแก้ไขอนุสัญญาในส่วนดังกล่าว ได้แก่ รัฐบาลของประเทศสมาชิก หรือกลุ่มผู้แทนเจ้าของเรือ หรือกลุ่มผู้แทนคนประจำเรือที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นคณะกรรมการ ตามที่อ้างถึงในมาตรา 13 ได้แก่ คณะกรรมการไตรภาคีพิเศษ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะ ประศาสน์การตามความรู้และความสามารถพิเศษเฉพาะทางในด้านมาตรฐานแรงงานทางทะเล

¹⁸ International Labour Organization, *Supra note* 13, p. 9.

¹⁹ ตามธรรมนูญขององค์การแรงงานระหว่างประเทศมาตรา 19 กำหนดไว้ว่า ประเทศ สมาชิกมีความผูกพันที่จะต้องเสนออนุสัญญาหรือข้อแนะนำทุกฉบับต่อหน่วยงานที่ทรงอำนาจ (Competent Authority) ภายใน 1 ปี หรืออย่างช้าไม่เกิน 18 เดือนหลังจากการประชุมใหญ่ครั้งนั้น สิ้นสุดลง ซึ่งในทางปฏิบัติมักมีการผ่อนผันให้เสนอได้ภายในระยะเวลาถึง 7 ปี

เพื่อจัดการเรื่องต่างๆที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 นี้ ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวสามารถเสนอการขอแก้ไขประมวลข้อปฏิบัติต่อผู้อำนวยการใหญ่ของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศได้ ทั้งนี้ กรณีที่เป็นข้อเสนอขอแก้ไขโดยรัฐบาลต้องได้รับการเสนอหรือสนับสนุนจากรัฐบาลของประเทศสมาชิกแห่งอนุสัญญานี้อย่างน้อย 5 ประเทศ หรือโดยกลุ่มผู้แทนเจ้าของเรือ หรือกลุ่มผู้แทนคนประจำเรือที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นคณะกรรมการตามที่อ้างถึงข้างต้น

ผู้อำนวยการใหญ่ต้องแจ้งข้อเสนอดังกล่าวพร้อมกับแสดงความเห็นหรือข้อเสนอแนะตามความเหมาะสมให้ประเทศสมาชิกทั้งหมดขององค์การทราบในทันที และเชิญให้ประเทศสมาชิกส่งข้อสังเกตหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับข้อเสนออันภายในระยะเวลา 6 เดือน หรือภายในระยะเวลาที่คณะประศาสน์การกำหนด (ซึ่งจะต้องไม่น้อยกว่า 3 เดือนและไม่เกิน 9 เดือน) เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาดังกล่าว ประเทศสมาชิกต้องส่งข้อเสนอฟร้อมด้วยบทสรุปข้อแนะนำให้กับคณะกรรมการเพื่อทำการพิจารณาในที่ประชุม ซึ่งการแก้ไขจะถือว่าได้รับการพิจารณาว่ามีกรรับรองแล้วโดยคณะกรรมการ เมื่อมีรัฐบาลของประเทศสมาชิกอนุสัญญาฉบับนี้จำนวนอย่างน้อยกึ่งหนึ่งอยู่แสดงตนในที่ประชุมที่มีการพิจารณาข้อเสนอและเสียงส่วนใหญ่ของสมาชิกคณะกรรมการ จำนวนสองในสามเป็นอย่างน้อยออกเสียงลงคะแนนเห็นชอบให้มีการแก้ไข ซึ่งเสียงส่วนใหญ่นี้ ประกอบด้วยการออกเสียงลงคะแนนเห็นชอบอย่างน้อยกึ่งหนึ่งจากผู้มีสิทธิออกเสียงของฝ่ายรัฐบาล กึ่งหนึ่งจากผู้มีสิทธิออกเสียงของฝ่ายเจ้าของเรือ และกึ่งหนึ่งจากผู้มีสิทธิออกเสียงของฝ่ายคนประจำเรือที่เป็นคณะกรรมการซึ่งลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมเมื่อมีการขอให้ออกเสียงลงคะแนนต่อข้อเสนออันนั้น

การแก้ไขซึ่งผ่านการรับรองตามที่กล่าวมาข้างต้นแล้วนั้น ต้องนำเสนอให้ที่ประชุมใหญ่สมัยถัดไปพิจารณาให้ความเห็นชอบ ซึ่งจำเป็นต้องมีเสียงส่วนใหญ่คือสองในสามของผู้มีสิทธิออกเสียงที่อยู่แสดงตน ณ ที่ประชุม หากไม่ได้รับเสียงส่วนใหญ่ต้องนำข้อเสนอขอแก้ไขนั้นกลับไปให้คณะกรรมการพิจารณาทบทวน หากคณะกรรมการประสงค์เช่นนั้น

ผู้อำนวยการใหญ่ต้องประกาศแจ้งเรื่องการแก้ไขซึ่งผ่านความเห็นชอบหรือได้รับการอนุมัติของที่ประชุมใหญ่ให้ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศที่ได้ลงทะเบียนการให้สัตยาบันอนุสัญญานี้ไปก่อนหน้าวันที่ที่ประชุมใหญ่ได้อนุมัติการแก้ไขดังกล่าวทราบ การประกาศแจ้งนั้นต้องกำหนดระยะเวลาให้แจ้งการไม่เห็นด้วยอย่างเป็นทางการ โดยกำหนดไว้เป็นระยะเวลา 2 ปี นับแต่วันที่มีการประกาศแจ้ง เว้นแต่ที่ประชุมใหญ่ได้กำหนดระยะเวลาไว้เป็นอย่างอื่น ซึ่งต้องไม่น้อยกว่า 1 ปี

การแก้ไขที่ผ่านการอนุมัติของที่ประชุมใหญ่ ให้ถือว่าได้มีการรับรองแล้ว เว้นแต่ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ ผู้อำนวยการใหญ่ได้รับแจ้งการไม่เห็นด้วยอย่างเป็นทางการจากประเทศสมาชิกมากกว่าร้อยละ 40 ขึ้นไป ซึ่งประเทศเหล่านี้มีจำนวนตันกรอสเรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของจำนวนตันกรอสรวมของประเทศสมาชิก

การแก้ไขที่ถือว่าได้มีการยอมรับแล้วจะมีผลใช้บังคับเมื่อพ้น 6 เดือนนับจากสิ้นสุดระยะเวลาที่กำหนดไว้สำหรับประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันทั้งปวง ยกเว้นประเทศสมาชิกที่ได้แสดงความไม่เห็นด้วยอย่างเป็นทางการ และยังไม่มีการถอนการแจ้งไม่เห็นด้วย และหลังจากการแก้ไขมีผลใช้บังคับแล้ว ประเทศสมาชิกสามารถให้สัตยาบันได้เฉพาะอนุสัญญาที่แก้ไขแล้วเท่านั้น

3. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ที่ปรากฏอยู่ในหัวข้อที่ 5 ของอนุสัญญา เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการปฏิบัติตามและบังคับใช้หลักการและสิทธิต่างๆตามข้อกำหนดของอนุสัญญาอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการกำหนดหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง (Flag State) ต้องควบคุมดูแลให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศที่ชักธงของประเทศตนมีมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา โดยจัดให้มีการตรวจแรงงานและการออกไปรับรองสภาพแรงงานทางทะเล และทำการติดตามตรวจสอบว่าเรือที่ชักธงสัญชาติของตนนั้นได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญานี้อย่างต่อเนื่องหรือไม่ นอกจากนี้แล้ว อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ยังได้ให้อำนาจแก่รัฐเจ้าท่า (Port State) ที่ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญา มีอำนาจตรวจเรือทุกลำที่แล่นเข้ามาจอดในท่าเรือของประเทศตน เพื่อตรวจสอบถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ รวมทั้งมีอำนาจสั่งให้เรือดังกล่าวแก้ไขข้อบกพร่อง หรือในกรณีที่มีการฝ่าฝืนอย่างร้ายแรงก็มีอำนาจในการที่จะกักเรือดังกล่าวไว้จนกว่าจะได้มีการแก้ไขข้อบกพร่องให้สภาพการทำงานและสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือบนเรือดังกล่าวเป็นไปตามที่อนุสัญญากำหนดไว้ ซึ่งการกำหนดหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงและการให้อำนาจแก่รัฐเจ้าท่าดังกล่าวมาข้างต้นนี้ ทำให้เรือทุกลำต้องปฏิบัติให้ได้มาตรฐานตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006

1.3 ขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญา

ตามความในบทบัญญัติมาตรา 2 แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 กำหนดไว้ว่า อนุสัญญาฉบับนี้ให้ใช้บังคับกับคนประจำเรือทุกคนและใช้บังคับกับเรือทุกลำ เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง²⁰

การให้คำจำกัดความของคำว่า “คนประจำเรือ” (Seafarers) นั้นเป็นเรื่องที่มีการถกเถียงมาโดยตลอดขั้นตอนการร่างอนุสัญญา ประเด็นที่ว่าบุคคลใดบ้างควรได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาฉบับนี้เป็นเรื่องที่สำคัญ ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะมีการให้คำจำกัดความของคำว่า “คนประจำเรือ” ซึ่งปรากฏอยู่ในอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศหลายฉบับ เช่น อนุสัญญาฉบับที่ 164, 166, 178, 179 และล่าสุดฉบับที่ 185 แต่ในขั้นตอนการร่างอนุสัญญาฉบับนี้ได้มีการตระหนักว่า มีบุคคลหลากหลายที่ได้รับการว่าจ้างให้ทำงานบนเรือเดินทะเลและบุคคลเหล่านั้นไม่ได้รับการพิจารณาว่าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายนั้นเป็นส่วนหนึ่งของการทำงานของคนประจำเรือ เนื้อหาในอนุสัญญาแรงงานทางทะเลหลายฉบับ โดยหลักจะกล่าวถึงคนประจำเรือว่าหมายถึง บุคคลใดที่ได้รับการว่าจ้างในการทำงานเกี่ยวกับการเดินเรือ แต่มีบุคคลจำนวนหนึ่งทำงานบนเรือในส่วนอื่น ๆ ซึ่งอาจไม่รวมอยู่ในความหมายของคนประจำเรือ เช่น งานบริการและงานสนับสนุนการ เป็นต้น อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 จึงได้ให้คำจำกัดความไว้ว่า เว้นแต่จะมีการบัญญัติเฉพาะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น²¹ คนประจำเรือหมายถึงบุคคลผู้ได้รับการว่าจ้าง (Employed) หรือได้รับมอบหมาย (Engaged) หรือทำงาน (Work) ด้วยความสามารถไม่ว่าด้านใดก็ตามบนเรือที่อนุสัญญานี้ใช้บังคับ²² ดังนั้น หน้าที่และความรับผิดชอบของประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันอนุสัญญาและเจ้าของเรือตามอนุสัญญาฉบับนี้ จึงครอบคลุมถึงคนประจำเรือทุกคน แม้สภาพการทำงานของคนประจำเรือเหล่านั้นไม่เกี่ยวข้องกับการควบคุมเรือหรือการ

²⁰ คำว่า “except as expressly provided otherwise” เป็นการอนุญาตให้คำต่างๆ สามารถมีความหมายแตกต่างได้เมื่ออนุสัญญามีวัตถุประสงค์ให้มีความหมายเป็นการเฉพาะ โดยการกำหนดขอบเขตการบังคับใช้ให้แตกต่างกันไปในบทบัญญัตินั้นๆ เช่น คนประจำเรือหรือเรือบางประเภทอาจไม่ตกอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของบทบัญญัติของอนุสัญญาบางบท โปรดดู International Labour Organization, *Supra note 4*, p. 15.

²¹ Article 2(1) of Maritime Labour Convention

²² Article 2(1)(g) of Maritime Labour Convention

ปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยของเรือ และในกรณีที่มีข้อสงสัยว่า กลุ่มบุคคลประเภทใดจะถือเป็นคนประจำเรือตามวัตถุประสงค์แห่งอนุสัญญานี้หรือไม่ ให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจ (Competent Authority) ในประเทศสมาชิก ซึ่งหมายถึง รัฐมนตรี หน่วยงานของรัฐบาล หรือหน่วยงานที่มีอำนาจในการออกและบังคับใช้กฎระเบียบ คำสั่ง หรือข้อสั่งการอื่นๆ อันมีผลบังคับเป็นกฎหมายว่าด้วยเรื่องที่เป็นสาระสำคัญของบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง²³ เป็นผู้พิจารณาตัดสินปัญหาข้อสงสัยดังกล่าว ภายหลังจากที่ได้ปรึกษากับองค์กรของเจ้าของเรือและองค์กรของคนประจำเรือภายในประเทศของตนที่เกี่ยวข้องกับปัญหาดังกล่าวแล้ว²⁴ แสดงให้เห็นถึงความพยายามที่จะสร้างความยืดหยุ่นอันเป็นลักษณะที่เด่นชัดของอนุสัญญานี้ เพื่อให้ง่ายต่อการนำไปปฏิบัติตามหรือนำไปเป็นแนวทางในการพัฒนากฎหมายภายในของประเทศสมาชิกซึ่งจะนำไปสู่การให้สัตยาบันในภายหลัง โดยกำหนดให้การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลอาจแตกต่างกันได้ในกรณีที่บทบัญญัติแห่งอนุสัญญากำหนดขอบเขตการบังคับใช้ไว้เป็นการเฉพาะ เช่น การกำหนดประเภทหรือระดับชั้นของคนประจำเรือ และในกรณีที่มีข้อสงสัยว่ากลุ่มบุคคลใดนับเป็นคนประจำเรือตามวัตถุประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ ประเทศสมาชิกสามารถพิจารณาตัดสินปัญหาได้ภายหลังจากที่ปรึกษาองค์กรของเจ้าของเรือและองค์กรของคนประจำเรือภายในประเทศของตน

กรณีเรือ (Ship) ใดจะอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญานี้ได้นั้น ได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า ให้อนุสัญญานี้ใช้กับเรือทุกลำ ไม่ว่าจะเป็เรือของรัฐหรือเอกชนที่ใช้เพื่อกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ซึ่งมีใช้เรือที่ใช้ทำการประมงหรือกิจกรรมต่อเนื่องที่คล้ายคลึงกัน และเรือซึ่งต่อตามแบบประเพณีดั้งเดิม เช่น เรือใบอาหรับ และเรือสำเภา²⁵ นอกจากนั้นแล้วยังไม่ใช้บังคับกับเรือรบหรือเรือที่ใช้ในทางการทหาร ทั้งนี้อนุสัญญายังให้นิยามของคำว่า เรือ หมายถึง เรือซึ่งมิได้เดินเฉพาะในน่านน้ำภายในประเทศ หรือน่านน้ำที่อยู่ภายใน²⁶ หรือประชิดติดกับน่านน้ำที่ใช้กำบัง

²³ Article 2(1)(a) of Maritime Labour Convention

²⁴ Article 2(3) of Maritime Labour Convention

²⁵ Article 2(2)(4) of Maritime Labour Convention

²⁶ น่านน้ำภายใน (Internal waters) คือ น่านน้ำที่อยู่ภายใต้เส้นฐาน (Baselines) ซึ่งเป็นเส้นที่ใช้วัดความกว้างของอาณาเขต เช่น อ่าว แม่น้ำ ปากแม่น้ำ ทะเลสาบ ท่าเรือที่จอดเรือ เป็นต้น โปรดดู จุมพต สายสุนทร, กฎหมายระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 3, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2544), น. 54.

คลื่นลม หรือในพื้นที่ที่มีการบังคับใช้กฎระเบียบของเมืองท่า²⁷ โดยสรุปเรือที่จะต้องตอกอยู่ภายใต้ อนุสัญญาฉบับนี้ กล่าวคือ ต้องเป็นเรือที่ใช้ในการเดินเรือทางทะเลเพื่อกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ไม่ว่าจะ เป็นของรัฐหรือของเอกชนก็ได้ แต่ไม่รวมถึงเรือที่ใช้ในการประมง²⁸ เรือรบหรือเรือที่ใช้ในทาง การทหาร และในกรณีเป็นที่สงสัยว่า อนุสัญญาฉบับนี้จะใช้บังคับกับเรือลำใดหรือเรือประเภทใด ให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจในประเทศสมาชิกเป็นผู้พิจารณาตัดสินปัญหา ภายหลังจากทำการ บริक्षाหรือร่วมกับองค์กรของเจ้าของเรือ และองค์กรของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว²⁹ และใน กรณีที่ประเทศสมาชิกพิจารณาตัดสินแล้วว่า รายละเอียดบางประการของประมวลข้อปฏิบัติแห่ง อนุสัญญาไม่มีความเหมาะสมหรือไม่สามารถที่จะนำมาใช้ในทางปฏิบัติกับเรือลำใดหรือเรือบาง ประเภทที่ชักธงของประเทศตน ก็ไม่ต้องบังคับใช้บทบัญญัติของประมวลข้อปฏิบัติในประเด็นที่ แตกต่างไปจากกฎหมายหรือกฎระเบียบภายในของประเทศตน แต่สามารถกระทำได้ในเรื่อง ที่เกี่ยวกับเรือขนาดน้อยกว่า 200 ตันกรอสซึ่งไม่ได้ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศเท่านั้น³⁰

นอกจากนี้ คณะผู้ร่างอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 มีความเห็น ว่าข้อกำหนดบางประการในหัวข้อที่ 3 ของอนุสัญญาฉบับนี้ไม่ควรนำมาใช้กับเรือเก่าและไม่ควร นำมาใช้เมื่อพิจารณาจากขนาดตันกรอสของเรือที่เกี่ยวข้อง และข้อกำหนดในบางส่วนควรบังคับ ใช้แก่เรือบางประเภท เช่น ข้อกำหนดเกี่ยวกับการออกใบรับรองในหัวข้อที่ 5 แห่งอนุสัญญา แรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ให้ใช้บังคับแก่เรือที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศและมีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป เป็นต้น

²⁷ Article 2(1)(i) of Maritime Labour Convention

²⁸ ถึงแม้ว่าจะมีมาตรฐานแรงงานทางทะเลขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ หลายฉบับให้การคุ้มครองครอบคลุมไปถึงแรงงานในกิจการประมงทางพาณิชย์ แต่ผู้ร่างอนุสัญญา แรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 มีความเห็น ว่า อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ควรให้ความคุ้มครองครอบคลุมถึง กิจการดังกล่าว เนื่องจากในขณะนั้นอนุสัญญาและข้อแนะนำฉบับใหม่ที่ให้ความคุ้มครองแรงงานใน กิจการประมงทางพาณิชย์กำลังอยู่ในขั้นตอนการพัฒนาและน่าจะมีความเหมาะสมมากกว่า โปรดดู International Labour Organization, *Supra note 4*, p. 19.

²⁹ Article 2(2)(5) of Maritime Labour Convention

³⁰ Article 2(2)(6) of Maritime Labour Convention

1.4 การมีผลบังคับใช้และผลจากการเริ่มบังคับใช้ของอนุสัญญา

บทบัญญัติมาตรา 8 แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 กำหนดให้อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้เมื่อพ้นระยะเวลา 12 เดือนนับจากวันที่มีการลงทะเบียนการให้สัตยาบันของประเทศสมาชิก โดยผู้อำนวยการใหญ่ของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ อย่างน้อย 30 ประเทศและประเทศเหล่านั้นโดยรวมต้องมีจำนวนตันกรอสไม่น้อยกว่าร้อยละ 33 ของจำนวนตันกรอสโลก และหลังจากระยะเวลาดังกล่าว อนุสัญญานี้จึงจะมีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิก เมื่อพ้นระยะเวลา 12 เดือนนับจากวันที่การให้สัตยาบันของประเทศสมาชิกลำดับแรกได้รับการลงทะเบียน โดยผู้อำนวยการใหญ่ของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ³¹

ผลจากการที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 มีผลบังคับใช้จะเป็นการแก้ไขตราสารอื่นๆขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานทางทะเล รวม 37 ฉบับ ได้แก่

- อนุสัญญาว่าด้วย อายุขั้นต่ำ (ทางทะเล) ค.ศ. 1920 (ฉบับที่ 7)
- อนุสัญญาว่าด้วย การชดเชยค่าจ้างว่างงาน (เรืออับปาง) ค.ศ. 1920 (ฉบับที่ 8)
- อนุสัญญาว่าด้วย การบรรจุนานคนเรือ ค.ศ. 1920 (ฉบับที่ 9)
- อนุสัญญาว่าด้วย การตรวจสุขภาพผู้เยาว์ (ทางทะเล) ค.ศ. 1921 (ฉบับที่ 16)
- อนุสัญญาว่าด้วย หัวข้อในข้อตกลงของคนเรือ ค.ศ. 1926 (ฉบับที่ 22)
- อนุสัญญาว่าด้วย การส่งตัวคนเรือกลับภูมิลำเนา ค.ศ. 1926 (ฉบับที่ 23)
- อนุสัญญาว่าด้วย ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถในการทำงานในตำแหน่งของนายประจำเรือ ค.ศ. 1936 (ฉบับที่ 53)
- อนุสัญญาว่าด้วย วันหยุดที่ได้รับค่าจ้าง (ทางทะเล) ค.ศ. 1936 (ฉบับที่ 54)
- อนุสัญญาว่าด้วย ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ (คนเรือที่ป่วยและได้รับบาดเจ็บ) ค.ศ. 1936 (ฉบับที่ 55)
- อนุสัญญาว่าด้วย การประกันภัยการเจ็บป่วย (ทางทะเล) ค.ศ. 1936 (ฉบับที่ 56)
- อนุสัญญาว่าด้วย ชั่วโมงทำงาน และการจัดอัตราคน (ทางทะเล) ค.ศ. 1936 (ฉบับที่ 57)
- อนุสัญญาว่าด้วย อายุขั้นต่ำ (ทางทะเล) (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1936 (ฉบับที่ 58)
- อนุสัญญาว่าด้วย อาหารและการจัดเตรียมอาหาร (ลูกเรือ) ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 68)
- อนุสัญญาว่าด้วย การออกประกาศนียบัตรสำหรับคนครัวบนเรือ ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 69)

³¹ Article 8 of Maritime Labour Convention

- อนุสัญญาว่าด้วย การประกันสังคม (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 70)
- อนุสัญญาว่าด้วย การหยุดพักก่อนโดยได้รับค่าจ้าง (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 72)
- อนุสัญญาว่าด้วย การตรวจสุขภาพ (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 73)
- อนุสัญญาว่าด้วย การออกประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถของคนเรือในการทำกา
รในตำแหน่ง ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 74)
- อนุสัญญาว่าด้วย ที่พักอาศัยของลูกเรือบนเรือ ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 75)
- อนุสัญญาว่าด้วย ค่าจ้าง ชั่วโมงทำงาน และการจัดอัตราคน (ทางทะเล) ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 76)
- อนุสัญญาว่าด้วย การหยุดพักก่อนโดยได้รับค่าจ้าง (คนประจำเรือ) (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1949
(ฉบับที่ 91)
- อนุสัญญาว่าด้วย ที่พักอาศัยของลูกเรือบนเรือ (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1949 (ฉบับที่ 92)
- อนุสัญญาว่าด้วย ค่าจ้าง ชั่วโมงทำงาน และการจัดอัตราคน (ทางทะเล) (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1949
(ฉบับที่ 93)
- อนุสัญญาว่าด้วย ค่าจ้าง ชั่วโมงทำงาน และการจัดอัตราคน (ทางทะเล) (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1958
(ฉบับที่ 109)
- อนุสัญญาว่าด้วย ที่พักอาศัยของลูกเรือบนเรือ (บทบัญญัติเพิ่มเติม) ค.ศ. 1970 (ฉบับที่ 133)
- อนุสัญญาว่าด้วย การป้องกันอุบัติเหตุ (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1970 (ฉบับที่ 134)
- อนุสัญญาว่าด้วย การจ้างงานต่อเนื่อง (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1976 (ฉบับที่ 145)
- อนุสัญญาว่าด้วย วันหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้างของคนประจำเรือ ค.ศ. 1976 (ฉบับที่ 146)
- อนุสัญญาว่าด้วย การเดินเรือพาณิชย์ (มาตรฐานขั้นต่ำ) ค.ศ. 1976 (ฉบับที่ 147)
- พิธีสาร ค.ศ. 1996 ของอนุสัญญาว่าด้วย การเดินเรือพาณิชย์ (มาตรฐานขั้นต่ำ) ค.ศ. 1976
(ฉบับที่ 147)
- อนุสัญญาว่าด้วย สวัสดิการของคนประจำเรือ ค.ศ. 1987 (ฉบับที่ 163)
- อนุสัญญาว่าด้วย การคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาล (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1987 (ฉบับที่ 164)
- อนุสัญญาว่าด้วย การประกันสังคม (คนประจำเรือ) (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1987 (ฉบับที่ 165)
- อนุสัญญาว่าด้วย การส่งตัวคนประจำเรือกลับภูมิลำเนา (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1987 (ฉบับที่ 166)
- อนุสัญญาว่าด้วย การตรวจแรงงาน (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1996 (ฉบับที่ 178)
- อนุสัญญาว่าด้วย การคัดเลือกและการบรรจุคนประจำเรือ ค.ศ. 1996 (ฉบับที่ 179)
- อนุสัญญาว่าด้วย ชั่วโมงการทำงานและการจัดอัตราคนประจำเรือ ค.ศ. 1996 (ฉบับที่ 180)

ดังนั้น เมื่ออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 มีผลบังคับใช้ตามความในมาตรา 8 ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันอนุสัญญาก็จะสิ้นความผูกพันที่มีต่ออนุสัญญาฉบับก่อน ทั้งนี้ ประเทศสมาชิกที่ไม่ได้ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาฉบับนี้ยังต้องผูกพันต่ออนุสัญญาที่ตนเคยให้สัตยาบันไว้ เพียงแต่เมื่ออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 มีผลบังคับใช้จะส่งผลให้ประเทศสมาชิกขององค์การแรงงานระหว่างประเทศไม่สามารถลงนามให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาฉบับก่อนๆได้อีกต่อไป³²

2. หลักเกณฑ์ในการคุ้มครองแรงงานทางทะเลตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006

อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันอนุสัญญามีภาระผูกพันที่จะต้องดำเนินการตามพันธกิจทั่วไปซึ่งกำหนดอยู่ในรูปของมาตรา (Article) และพันธกิจเฉพาะซึ่งกำหนดอยู่ในรูปของข้อบังคับ (Regulation) ที่ปรากฏอยู่ในหัวข้อ (Title) ต่างๆของอนุสัญญา อย่างไรก็ตามไม่ว่าจะเป็นการปฏิบัติตามพันธกิจในส่วนใดของอนุสัญญา สมาชิกแต่ละประเทศจะต้องดำเนินการให้บทบัญญัติต่างๆของอนุสัญญาฉบับนี้บรรลุผลโดยสมบูรณ์ เพื่อทำให้เกิดความมั่นคงต่อสิทธิในการจ้างงานที่มีคุณค่าของคนประจำเรือทั้งปวง และประเทศสมาชิกต้องร่วมมือกัน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าจะมีการบังคับใช้และนำอนุสัญญาฉบับนี้ไปปฏิบัติตามอย่างเกิดประสิทธิผล³³

พันธกิจทั่วไปของประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับนี้ ปรากฏอยู่ในมาตรา 5 แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ซึ่งกำหนดความรับผิดชอบในการบังคับใช้และการนำไปปฏิบัติตามของประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันอนุสัญญาไว้ ดังนี้

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องบังคับใช้กฎหมาย หรือกฎระเบียบ หรือมาตรการอื่นๆ ตามที่ตนได้รับเอามาและนำไปปฏิบัติ เพื่อให้พันธกิจของตนภายใต้อนุสัญญานี้บรรลุผลในส่วนหนึ่งของเรือและคนประจำเรือที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของตน

2. สมาชิกแต่ละประเทศต้องควบคุมและใช้เขตอำนาจของตนอย่างสัมฤทธิ์ผลเหนือเรือที่ชักธงของประเทศตน โดยการจัดวางระบบเพื่อให้มั่นใจได้ถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ รวมทั้งการออกตรวจอย่างสม่ำเสมอ การจัดทำรายงาน การตรวจติดตาม และการดำเนินคดีภายใต้กฎหมายที่มีผลใช้บังคับ

³² International Labour Organization, *Supra note 13*, p. 3.

³³ Article 1 of Maritime Labour Convention

3. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า เรือที่ชักธงของประเทศตนมีใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลตามที่อนุสัญญาที่กำหนด

4. ประเทศสมาชิกอื่นนอกเหนือจากประเทศเจ้าของธงเรือสามารถเข้าตรวจเรือที่อยู่ภายใต้การบังคับของอนุสัญญานี้ได้ตามกฎหมายระหว่างประเทศ เมื่อเรือนั้นได้เทียบท่าของประเทศตน เพื่อพิจารณาว่าเรือนั้นปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้หรือไม่

5. สมาชิกแต่ละประเทศต้องควบคุมและใช้เขตอำนาจของตนอย่างสัมฤทธิ์ผลกับหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่จัดตั้งขึ้นในเขตอาณาของตน

6. สมาชิกแต่ละประเทศต้องไม่ฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ และต้องกำหนดบทลงโทษหรือใช้มาตรการแก้ไขภายใต้กฎหมายของตนที่เพียงพอต่อการปราบปรามการฝ่าฝืนตามกฎหมายระหว่างประเทศ และ

7. สมาชิกแต่ละประเทศต้องปฏิบัติตามความรับผิดชอบของตนภายใต้อนุสัญญานี้ ในวิธีที่จะทำให้มั่นใจได้ว่าเรือที่ชักธงของประเทศซึ่งยังไม่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานี้จะไม่ได้รับการปฏิบัติที่เป็นคุณกว่า (No more favorable treatment) เรือที่ชักธงของประเทศซึ่งได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานี้แล้ว กล่าวคือ เรือทุกลำจะต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน ประเทศสมาชิกในฐานะรัฐเจ้าของท่าทำให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาสามารถตรวจเรือทุกลำที่เข้าเทียบท่าประเทศตน และมีอำนาจสั่งให้แก้ไขข้อบกพร่องหรือกักเรือลำดังกล่าวไว้ได้ โดยไม่ต้องคำนึงว่ารัฐเจ้าของธงเรือของเรือลำนั้นได้ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 หรือไม่³⁴

อาจกล่าวได้โดยสรุปว่า ประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 มีภาระหน้าที่ในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของธงเรือ โดยการรับรองและบังคับใช้กฎหมาย กฎระเบียบ หรือมาตรการอื่นๆ ภายในประเทศตนให้เป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆของอนุสัญญา พร้อมทั้งดำเนินการตรวจตราอย่างสม่ำเสมอ การจัดทำรายงาน และการดำเนินคดีภายใต้กฎหมายที่มีผลใช้บังคับ เพื่อรับรองว่าคนประจำเรือที่ทำงานอยู่บนเรือซึ่งชักธงของประเทศตนได้รับความคุ้มครองอย่างแท้จริง และในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของท่า โดยการเข้าตรวจเรือเมื่อเรือนั้นเข้าเทียบท่าของประเทศตน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเรือทุกลำมีมาตรฐานในเรื่องสภาพการทำงาน และความเป็นอยู่ของคนประจำเรือตามข้อกำหนดของอนุสัญญา ไม่ว่าจะเรือลำดังกล่าวจะชักธงของประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 หรือไม่ก็ตาม

³⁴ International Labour Organization, *supra note 4*, p. 6.

นอกจากพันธกิจทั่วไปที่ต้องปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในส่วนมาตราของอนุสัญญาแล้ว ประเทศสมาชิกยังต้องปฏิบัติตามพันธกิจเฉพาะซึ่งเป็นส่วนที่กำหนดรายละเอียดในการนำข้อกำหนดของอนุสัญญาไปปฏิบัติ โดยพันธกิจเฉพาะของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 แบ่งออกเป็น 5 หัวข้อ (Title) ดังนี้

1. ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ (Minimum Requirement for seafarers to work on a ship)
2. สภาพการจ้างงาน (Conditions of employment)
3. ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหารและการจัดเตรียมอาหาร (Accommodation, recreational facilities, food and catering)
4. ความคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการและการคุ้มครองด้านประกันสังคม (Health protection, medical care, welfare and social security)
5. การปฏิบัติตามและการบังคับใช้ (Compliance and enforcement)

2.1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 1 (Title 1) แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 เป็นข้อกำหนดขั้นต่ำพื้นฐานที่ควรได้รับการพิจารณาก่อนที่คนประจำเรือจะเริ่มทำงานบนเรือ โดยคนประจำเรือที่จะรับจ้าง หรือรับมอบหมาย หรือทำงานบนเรือได้นั้นจะต้องมีอายุขั้นต่ำตามที่อนุสัญญากำหนดไว้ มีใบรับรองแพทย์ที่รับรองความพร้อมด้านสุขภาพและได้รับการฝึกอบรมให้มีคุณสมบัติที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายได้ และได้รับการคัดเลือกและบรรจุเข้าทำงานโดยระบบที่มีประสิทธิภาพ ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือประกอบด้วยข้อบังคับ 4 ข้อ ดังนี้

2.1.1 อายุขั้นต่ำ (Minimum Age)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 1.1 (Regulation 1.1) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าจะไม่มีบุคคลที่อายุต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดทำงานบนเรือ และต้องมีการกำหนดอายุขั้นต่ำให้สูงขึ้นตามสภาพการณ์ที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ โดยมาตรฐาน ก 1.1 (Standard A 1.1) กำหนดไว้ว่า ห้ามจ้างงาน มอบหมายงาน หรือให้บุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปีทำงานบนเรือ และในกรณีคน

ประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ห้ามทำงานในเวลากลางคืน³⁵ และห้ามทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพหรือความปลอดภัยของคนประจำเรือ ซึ่งประเภทของงานดังกล่าวต้องได้รับการพิจารณากำหนดโดยกฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศหรือโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจภายหลังจากได้มีการปรึกษากับองค์กรฝ่ายนายจ้างและฝ่ายคนประจำเรือ ทั้งนี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถยกเว้นข้อจำกัดการทำงานในเวลากลางคืนได้ 2 กรณี คือ ในกรณีที่อาจส่งผลเสียต่อการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพของคนประจำเรือตามกำหนดการและแผนงานที่วางไว้ หรือตามลักษณะเฉพาะของหน้าที่หรือแผนงานการฝึกอบรมอันเป็นที่ยอมรับ ทำให้คนประจำเรือที่ได้รับการยกเว้นต้องปฏิบัติหน้าที่ในเวลากลางคืน หน่วยงานที่ทรงอำนาจพิจารณาแล้วว่า การทำงานนั้นจะไม่ส่งผลร้ายต่อสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือดังกล่าว ภายหลังจากได้มีการปรึกษากับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือแล้ว³⁶

2.1.2 ใบรับรองแพทย์ (Medical Certificate)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 1.2 (Regulation 1.2) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือทุกคนมีความพร้อมด้านสุขภาพในการปฏิบัติหน้าที่ในทะเล แต่อนุญาตให้มีข้อยกเว้นได้ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ โดยมาตรฐาน ก 1.2 (Standard A 1.2) กำหนดให้คนประจำเรือทุกคนที่จะทำงานบนเรือต้องมีใบรับรองแพทย์ที่ยังไม่หมดอายุ และออกโดยแพทย์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสม และในกรณีใบรับรองแพทย์เกี่ยวกับสายตาดังกล่าวก็ให้ออกโดยบุคคลที่หน่วยงานที่ทรงอำนาจรับรองคุณสมบัติที่จะออกใบรับรองดังกล่าวได้³⁷ โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจมีหน้าที่กำหนดลักษณะของการตรวจสุขภาพและใบรับรองแพทย์ให้เหมาะสมกับหน้าที่ของคนประจำเรือ ภายหลังจากปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยต้องพิจารณาถึงข้อแนะนำระหว่างประเทศตามที่อ้างในข้อแนะนำ ข 1.2

³⁵ ความหมายของ “กลางคืน” ให้เป็นไปตามแนวปฏิบัติและกฎหมายภายในของประเทศสมาชิก โดยอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ได้วางหลักไว้ว่า เวลากลางคืนต้องมีระยะเวลาอย่างน้อย 9 ชั่วโมงโดยเริ่มก่อนเที่ยงคืนและสิ้นสุดหลัง 5 นาฬิกาเป็นต้นไป

³⁶ Standard A 1.1 (3) of Maritime Labour Convention

³⁷ Standard A 1.2 (4) of Maritime Labour Convention

(Guideline B 1.2)³⁸ ด้วย และอนุสัญญายังได้ให้การยอมรับใบรับรองแพทย์ซึ่งออกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.1978 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1995 (International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer, 1978 as amend in 1995 หรือ STCW) หรือใบรับรองแพทย์ที่มีเนื้อหาสอดคล้องกับข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับดังกล่าว ในกรณีที่คนประจำเรือไม่อยู่ภายใต้อนุสัญญาฉบับนั้น³⁹

โดยใบรับรองแพทย์ต้องระบุว่า การได้ยินและการมองเห็น หรือการมองเห็นสีในกรณีที่ต้องทำงานโดยอาศัยการเห็นสีนั้น มีผลเป็นที่น่าพอใจ และคนประจำเรือไม่ได้ทุกข์ทรมานจากสภาพความเจ็บป่วยใดๆที่มีแนวโน้มว่าจะมีอาการทรุดหนักลงในขณะที่ทำงานในทะเล หรือเป็นเหตุให้ไม่มีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ หรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของบุคคลอื่นบนเรือ⁴⁰

ใบรับรองแพทย์ต้องมีอายุสูงสุด 2 ปี และมีอายุสูงสุด 1 ปีในกรณีที่คนประจำเรือไม่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี และใบรับรองการมองเห็นสีต้องมีอายุสูงสุด 6 ปี⁴¹ หากใบรับรองแพทย์หมดอายุในระหว่างการเดินเรือ ให้ใบรับรองแพทย์นั้นมีอายุใช้ต่อไปได้จนกว่าจะถึงท่าเรือถัดไป อันเป็นสถานที่ซึ่งคนประจำเรือสามารถขอใบรับรองแพทย์จากผู้ประกอบอาชีพทางการแพทย์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมได้ แต่ระยะเวลานั้นจะต้องไม่เกิน 3 เดือน อย่างไรก็ตามมีข้อยกเว้นให้คนประจำเรือสามารถทำงานโดยไม่มีใบรับรองแพทย์ได้ คือ ในกรณีเร่งด่วนหน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้ทำงานต่อไปได้จนกว่าจะถึงเมืองท่าถัดไปซึ่งจะอนุญาตได้ไม่เกินกว่า 3 เดือน และคนประจำเรือดังกล่าวต้องมีใบรับรองแพทย์ที่เพิ่งหมดอายุไว้ในความครอบครอง⁴²

³⁸ กล่าวคือ ในการตรวจความพร้อมของคนประจำเรือทุกๆฝ่ายที่เกี่ยวข้องควรปฏิบัติตามข้อเสนอแนะขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ องค์การอนามัยโลกในการตรวจความพร้อมด้านสุขภาพตามกำหนดเวลาและก่อนออกทะเล (ILO/WHO Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers) รวมไปถึงข้อเสนอแนะอื่นๆที่มีผลใช้บังคับซึ่งออกโดย องค์การแรงงานระหว่างประเทศ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และ องค์การอนามัยโลก

³⁹ Standard A 1.2 (3) of Maritime Labour Convention

⁴⁰ Standard A 1.2 (6) of Maritime Labour Convention

⁴¹ Standard A 1.2 (7) of Maritime Labour Convention

⁴² Standard A 1.2 (8) of Maritime Labour Convention

2.1.3 การฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสม (Training and Qualification)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 1.3 (Regulation 1.3) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือได้ผ่านการฝึกอบรมหรือมีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ของตนบนเรือ โดยกำหนดให้คนประจำเรือที่จะทำงานบนเรือได้ต้องผ่านการฝึกอบรม หรือได้รับการรับรองว่ามีความสามารถหรือมีคุณสมบัติเหมาะสมต่อการปฏิบัติหน้าที่บนเรือ⁴³ และผ่านการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยส่วนบุคคลบนเรือที่ออกทะเล⁴⁴ และกำหนดยอมรับว่าการฝึกอบรมและการออกใบรับรองตามตราสารอื่นที่ได้รับการยอมรับโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศสอดคล้องกับอนุสัญญา⁴⁵ แต่ ณ เวลาที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ประเทศสมาชิกที่เป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศฉบับที่ 74 ว่าด้วยการออกใบรับรองกะลาสีที่มีทักษะ พ.ศ.2489 (Certification of Able Seamen Convention, 1946) จะยังคงผูกพันกับอนุสัญญาฉบับดังกล่าวต่อไป จนกว่าองค์การทางทะเลระหว่างประเทศจะได้รับรองบทบัญญัติที่มีสภาพบังคับในเรื่องดังกล่าวและบทบัญญัตินั้นมีผลบังคับใช้แล้ว หรืออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 มีผลบังคับใช้ล่วงหน้าไปแล้ว 5 ปี แล้วแต่ว่าเหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน⁴⁶

เนื่องจากเจตนารมณ์ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ในการเป็นเสาหลักที่ 4 เพื่อเสริมให้กิจการเดินเรือทางทะเลมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น บทบัญญัติในส่วนนี้จึงเป็นเพียงการวางหลักการอย่างกว้างในรูปแบบของข้อบังคับ (Regulation) ในเมื่อองค์การทางทะเลระหว่างประเทศมีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนี้อยู่ก่อนแล้ว ข้อบังคับนี้จึงมีขึ้นเพียงเพื่อให้มั่นใจได้ว่าบุคคลที่อาจไม่ได้อยู่ภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.1978 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1995 (International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer, 1978 as amend in 1995 หรือ STCW) จะได้รับการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ของตน

⁴³ Regulation 1.3 (1) of Maritime Labour Convention

⁴⁴ Regulation 1.3 (2) of Maritime Labour Convention

⁴⁵ Regulation 1.3 (3) of Maritime Labour Convention

⁴⁶ Regulation 1.3 (4) of Maritime Labour Convention

2.1.4 การคัดเลือกและบรรจุคน (Recruitment and Placement)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 1.4 (Regulation 1.4) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือจะสามารถเข้าถึงระบบการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่มีการวางระเบียบเป็นอย่างดีและมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีหลักการที่สำคัญ คือ คนประจำเรือจะต้องสามารถเข้าถึงระบบที่มีประสิทธิภาพและมีความน่าเชื่อถือโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย⁴⁷ โดยกำหนดว่าหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่ประกอบกิจการในประเทศของสมาชิกแต่ละประเทศ (Each Member)⁴⁸ ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานที่อนุสัญญา⁴⁹ กำหนดไว้ หากเจ้าของเรือที่ชักธงของประเทศตนใช้บริการของหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่มีได้อยู่ภายใต้อนุสัญญานี้ต้องทำให้มั่นใจได้ว่าหน่วยบริการเหล่านั้นได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา⁵⁰ ซึ่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ไม่ได้บังคับให้เจ้าของเรือจะต้องจัดหาคนโดยใช้บริการของหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ แต่ในกรณีที่มีการใช้บริการและเป็นกรใช้บริการกับหน่วยบริการที่ไม่ได้อยู่ภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ เจ้าของเรือจะต้องทำให้มั่นใจได้ว่าหน่วยบริการเหล่านั้นมีวิธีการปฏิบัติที่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญา⁵¹

หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แบ่งเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ รัฐบาลเป็นผู้ให้บริการ, เอกชนเป็นผู้ให้บริการ และกรณีที่องค์กรของคนประจำเรือเป็นผู้ให้บริการ

⁴⁷ Regulation 1.4 (1) of Maritime Labour Convention

⁴⁸ โดยปกติ ในอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศจะแทนประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันอนุสัญญาดังกล่าวด้วยคำว่า “each Member” หรือ “Member” และในกรณีที่กล่าวถึงประเทศสมาชิกโดยทั่วไปจะแทนด้วยคำว่า “Members” ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 จึงแทนประเทศสมาชิกที่ให้สัตยาบันแล้วด้วยคำว่า “สมาชิกแต่ละประเทศ” ซึ่งมาจาก each Member นั้นเอง โปรดดู International Labour Organization, *supra note 4*, p. 14.

⁴⁹ Regulation 1.4 (2) of Maritime Labour Convention

⁵⁰ Regulation 1.4 (3) of Maritime Labour Convention

⁵¹ International Labour Organization, *supra note 4*, p. 34.

กรณีที่รัฐบาลเป็นผู้ให้บริการ รัฐบาลต้องดำเนินการตามวิธีที่มีความเป็นระเบียบให้ความคุ้มครองและส่งเสริมสิทธิการจ้างงานของคนประจำเรือตามที่อนุสัญญากำหนดไว้⁵² ซึ่งการที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวให้สมบูรณ์ได้นั้น ตามคำแนะนำในข้อแนะนำ ข 1.4 (Guideline B 1.4) กำหนดให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจพิจารณาถึงกรณีต่างๆ เช่น จัดให้มีมาตรการที่จำเป็นเพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือไม่ว่าจะเป็นของรัฐหรือเอกชน เงื่อนไขในการเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลของคนประจำเรือ การกำกับดูแลระบบการออกใบอนุญาตและใบรับรอง เป็นต้น

กรณีเอกชนเป็นผู้ให้บริการ หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือเหล่านั้นต้องดำเนินการให้เป็นไปตามระบบที่มีมาตรฐานในการออกใบอนุญาตหรือใบรับรองหรือรูปแบบอื่นๆตามกฎระเบียบ โดยระบบดังกล่าวจะต้องได้รับการจัดทำ ปรับเปลี่ยน หรือเปลี่ยนแปลงภายหลังจากที่ได้ปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือหรือของคนประจำเรือแล้วเท่านั้น และในกรณีมีข้อสงสัยว่าหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่เป็นเอกชนได้อยู่ภายใต้อนุสัญญานี้หรือไม่ ให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจเป็นผู้ตัดสินภายหลังจากที่ได้ปรึกษาหารือกับองค์กรเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว⁵³

สมาชิกแต่ละประเทศที่รับรองระบบการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือโดยเอกชน ต้องกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการดำเนินงานของหน่วยบริการที่เป็นเอกชนไว้ในกฎหมายกฎระเบียบหรือมาตรการอื่นๆ โดยต้องกำหนดห้ามหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่ดำเนินการโดยเอกชนใช้วิธีการใดๆเพื่อกีดกันขัดขวางไม่ให้คนประจำเรือได้งานตามที่ตนมีคุณสมบัติเหมาะสม ห้ามเรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายอื่นๆจากคนประจำเรือ เว้นแต่ค่าใช้จ่ายในการขอใบรับรองแพทย์ ค่าหนังสือแสดงสัญชาติ ค่าหนังสือเดินทาง หรือค่าเอกสารส่วนตัวอื่นๆที่คล้ายคลึงกันสำหรับใช้ในการเดินทาง แต่ไม่รวมถึงค่าตรวจลงตราเข้าประเทศซึ่งเจ้าของเรือเป็นผู้รับผิดชอบ หน่วยบริการจะต้องเก็บรักษาทะเบียนคนประจำเรือที่ผ่านการคัดเลือกและบรรจุเพื่อให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจตรวจสอบได้ ต้องแจ้งสิทธิและหน้าที่ตามข้อตกลงการจ้างงานในช่วงก่อนหรือระหว่างมอบหมายงานให้แก่คนประจำเรือทราบ คนประจำเรือต้องสามารถตรวจสอบข้อตกลงดังกล่าวได้และส่งมอบข้อตกลงนั้นให้แก่คนประจำเรือเป็นจำนวนหนึ่งชุด หน่วยบริการจะต้องมีการตรวจพิสูจน์ว่าคนประจำเรือที่ได้รับการคัดเลือกและบรรจุงานมี

⁵² Standard A 1.4 (1) of Maritime Labour Convention

⁵³ Standard A 1.4 (2) of Maritime Labour Convention

คุณสมบัติเหมาะสมและมีเอกสารที่จำเป็นต่อการทำงานนั้น และข้อตกลงการจ้างงานเป็นไปตามกฎหมายภายใน หน่วยบริการจะต้องทำให้แน่ใจว่าเจ้าของเรือมีวิธีคุ้มครองคนประจำเรือจากการถูกกักตัวไว้ ณ เมืองท่าต่างประเทศ หน่วยบริการจะต้องตรวจสอบและดำเนินการตามข้อร้องเรียนเกี่ยวกับกิจการงานต่างๆของตน รวมทั้งชี้แจงให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจทราบถึงข้อร้องเรียนที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข และหน่วยบริการจะต้องจัดทำระบบคุ้มครองโดยการทำประกันหรือมีมาตรการอื่นๆเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่คนประจำเรือสำหรับความเสียหาย ซึ่งอาจเกิดจากความล้มเหลวของหน่วยบริการหรือเจ้าของเรือในการปฏิบัติตามข้อตกลงการจ้างงาน⁵⁴

กรณีองค์กรของคนประจำเรือเป็นผู้ให้บริการ อนุสัญญากำหนดให้นำมาตรฐาน ก 1.4(2) (Standard A 1.4(2)) ซึ่งใช้บังคับแก่หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่ดำเนินการโดยเอกชนมาใช้บังคับแก่หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่ดำเนินการโดยองค์กรของคนประจำเรือ ซึ่งทำการจัดหาคนประจำเรือที่เป็นคนในชาติของประเทศสมาชิกให้กับเรือที่ชักธงของประเทศตนเพียงเท่าที่หน่วยงานที่ทรงอำนาจได้กำหนดไว้ โดยปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว และหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่ดำเนินการโดยองค์กรของคนประจำเรือต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้⁵⁵ คือ เป็นหน่วยบริการที่ดำเนินการตามข้อตกลงที่เกิดจากการเจรจาต่อรองร่วมกันระหว่างองค์กรของคนประจำเรือและเจ้าของเรือ⁵⁶ ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศสมาชิก⁵⁷ ประเทศสมาชิกมีกฎระเบียบหรือกฎหมายภายใน รับรองความถูกต้องตามกฎหมายหรือขึ้นทะเบียนข้อตกลงในการอนุญาตให้ดำเนินกิจการเป็นหน่วยบริการคัดเลือกจะบรรจุคนประจำเรือได้⁵⁸ และเป็นหน่วยบริการที่ดำเนินการด้วยวิธีการที่สามารถเทียบเคียงได้กับมาตรฐานขั้นต่ำในการดำเนินงานของหน่วยบริการที่เป็นเอกชนตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน ก 1.4(5) (Standard A 1.4(5))⁵⁹

อนุสัญญาฉบับนี้ยังได้กำหนดหน้าที่ของหน่วยงานที่ทรงอำนาจ โดยกำหนดให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจมีหน้าที่ต้องกำกับดูแลและควบคุมหน่วยบริการซึ่งเป็นเอกชนที่ดำเนินการ

⁵⁴ Standard A 1.4 (5) (c) of Maritime Labour Convention

⁵⁵ Standard A 1.4 (3) of Maritime Labour Convention

⁵⁶ Standard A 1.4 (3) (a) of Maritime Labour Convention

⁵⁷ Standard A 1.4 (3) (b) of Maritime Labour Convention

⁵⁸ Standard A 1.4 (3) (c) of Maritime Labour Convention

⁵⁹ Standard A 1.4 (3) (d) of Maritime Labour Convention

ภายในอาณาเขตของตน โดยจะออกหรือต่อใบอนุญาต ใบรับรองใดๆ หรือการให้อำนาจที่คล้ายคลึงกันในการประกอบกิจการได้ต่อเมื่อพิสูจน์แล้วว่าหน่วยบริการนั้นปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศ⁶⁰ และดำเนินการให้มีวิธีปฏิบัติและกลไกที่เพียงพอสำหรับการตรวจสอบข้อร้องเรียนที่เกี่ยวกับการดำเนินงานของหน่วยบริการต่างๆ⁶¹ อีกทั้งยังกำหนดหน้าที่ของประเทศสมาชิกที่ได้ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญา โดยกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องชี้แจงแก่คนในชาติตนถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นหากทำงานบนเรือที่มีได้ชักรงของประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญา⁶²

2.2 สภาพการจ้าง

หัวข้อที่ 2 (Title 2) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเงื่อนไขและสภาพการจ้างงานของคนประจำเรือ ครอบคลุมถึงเรื่องการทำข้อตกลงการจ้างงาน ข้อกำหนดขั้นพื้นฐานที่เกี่ยวกับการจ้างงาน เช่น ค่าจ้าง การให้สิทธิในการลา และการจ่ายค่าชดเชย เป็นต้น และข้อกำหนดที่เป็นหลักประกันว่าคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือนั้นมีคุณสมบัติและมีจำนวนเพียงพอ เพื่อให้การทำงานบนเรือและการเดินเรือเป็นไปอย่างปลอดภัย ได้แก่ การจัดอัตรากำลังคนประจำเรือ และการพัฒนาทักษะและอาชีพในการจ้างงานของคนประจำเรือ ซึ่งข้อกำหนดเกี่ยวกับสภาพการจ้างงานในหัวข้อที่ 2 นี้ประกอบด้วยข้อบังคับ 8 ข้อ ดังนี้

2.2.1 ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ (Seafarers' employment agreements)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 2.1 (Regulation 2.1) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือมีข้อตกลงจ้างงานที่เป็นธรรม โดยมาตรฐาน ก 2.1 (Standard A 2.1) กำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎหมายหรือกฎระเบียบที่กำหนดให้คนประจำเรือที่ทำงานบนเรือซึ่งชักรงของประเทศตนมีข้อตกลงการจ้างงานที่รวมลงนามโดยคนประจำเรือและเจ้าของเรือหรือผู้แทนของเจ้าของเรือ จัดทำเป็นฉบับภาษาอังกฤษและฉบับที่ใช้ภาษาที่ใช้สื่อสารกันบนเรือ⁶³ โดยคนประจำเรือต้องมีโอกาสในการตรวจสอบและได้รับคำแนะนำเรื่องข้อตกลงนั้นก่อนทำการลง

⁶⁰ Standard A 1.4 (6) of Maritime Labour Convention

⁶¹ Standard A 1.4 (7) of Maritime Labour Convention

⁶² Standard A 1.4 (8) of Maritime Labour Convention

⁶³ Standard A 2.1 (2) of Maritime Labour Convention

นาม เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือได้ทำข้อตกลงอย่างเสรีและมีความเข้าใจเพียงพอถึงสิทธิและความรับผิดชอบของตน⁶⁴ เจ้าของเรือและคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องต่างต้องมีต้นฉบับข้อตกลงการจ้างงานที่มีการลงนามรับรอง⁶⁵ และคนประจำเรือต้องได้รับเอกสารบันทึกประวัติการจ้างงานบนเรือที่ออกทะเลด้วย⁶⁶

นอกจากนี้ตามมาตรฐาน ก 2.1(4) (Standard A 2.1(4)) กำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎระเบียบและกฎหมาย เพื่อกำหนดประเด็นต่าง ๆ ที่ต้องมีในข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือทุกฉบับที่อยู่ภายใต้กฎหมายภายในประเทศของตน โดยข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือต้องมีรายการหัวข้อต่อไปนี้ในทุกกรณี

- (ก) ชื่อเต็ม วันเดือนปีเกิด หรืออายุ และสถานที่เกิดของคนประจำเรือ
- (ข) ชื่อ และที่อยู่ของเจ้าของเรือ
- (ค) สถานที่ และวันเดือนปีที่ทำข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือ
- (ง) ตำแหน่งหน้าที่ที่คนประจำเรือได้รับการจ้างงาน
- (จ) จำนวนค่าจ้างของคนประจำเรือ หรือสูตรในการคำนวณค่าจ้าง หากมีการใช้สูตร
- (ฉ) จำนวนวันหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้าง หรือสูตรในการคำนวณ หากมีการใช้สูตร
- (ช) การสิ้นสุดข้อตกลง และเงื่อนไขการสิ้นสุดข้อตกลง รวมทั้ง
 - (1) เงื่อนไขที่ให้แต่ละฝ่ายมีสิทธิทำให้ข้อตกลงสิ้นสุดได้ ตลอดจนระยะเวลาการแจ้งตามที่กำหนด ซึ่งระยะเวลาการแจ้งของเจ้าของเรือต้องไม่น้อยกว่าของคนประจำเรือ ในกรณีที่ข้อตกลงไม่มีการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุด
 - (2) วันหมดอายุของข้อตกลง ในกรณีที่ข้อตกลงมีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุด และ
 - (3) ท่าเรือปลายทาง และเวลาสิ้นสุดหลังจากเดินทางถึงที่หมายก่อนที่คนประจำเรือจะหมดหน้าที่ ในกรณีที่ทำข้อตกลงไว้เพื่อการเดินเรือเพียงเที่ยวเดียว
- (ซ) สิทธิประโยชน์จากการคุ้มครองการประกันสังคมและสุขภาพ ซึ่งเจ้าของเรือจัดให้กับคนประจำเรือ
- (ฅ) การให้สิทธิในการส่งตัวคนประจำเรือกลับ

⁶⁴ Standard A 2.1 (1) (b) of Maritime Labour Convention

⁶⁵ Standard A 2.1 (1) (c) of Maritime Labour Convention

⁶⁶ Standard A 2.1 (1) (e) of Maritime Labour Convention

- (ญ) การอ้างอิงถึงข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรอง หากมีการนำมาใช้ และ
- (ฎ) รายการอื่นใดตามที่กฎหมายภายในประเทศสามารถกำหนดให้มี

2.2.2 ค่าจ้าง (Wages)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 2.2 (Regulation 2.2) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือได้รับค่าจ้างจากการทำงานของตนอย่างสม่าเสมอและเต็มจำนวนตามข้อตกลงการจ้างงานที่คนประจำเรื่อนั้นๆทำไว้กับเจ้าของเรือ ตามมาตรฐาน ก 2.2 (Standard A 2.2) สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้มีการจ่ายเงินที่ถึงกำหนดจ่ายให้แก่คนประจำเรือซึ่งทำงานอยู่บนเรือที่ชักธงของประเทศตน โดยมีรอบการจ่ายไม่นานไปกว่ารอบรายเดือน⁶⁷ การกำหนดให้คนประจำเรือต้องได้รับบัญชีประจำเดือนที่มีรายการเกี่ยวกับกำหนดการจ่ายเงินและจำนวนเงินที่ได้รับ รวมไปถึงค่าจ้าง การจ่ายเพิ่มเติมต่าง ๆ และอัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในกรณีที่มีการจ่ายเงินในสกุลเงินอื่น หรือในอัตราเงินที่ต่างไปจากที่ได้ตกลงกันไว้⁶⁸

สมาชิกแต่ละประเทศต้องสร้างหลักเกณฑ์ในเรื่องการโอนเงินรายได้ของคนประจำเรือไปยังครอบครัวหรือผู้ที่อยู่ในความอุปการะหรือผู้รับประโยชน์ตามกฎหมายของคนประจำเรือ⁶⁹ โดยกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศดำเนินการให้มีระบบที่ทำให้คนประจำเรือสามารถแบ่งจ่ายค่าจ้างบางส่วนของตน ณ เวลาที่เริ่มต้นการจ้างงานหรือระหว่างนั้น เพื่อส่งไปให้ครอบครัวได้ตามรอบระยะเวลาที่สม่าเสมอ ตรงตามเวลาและตรงไปยังบุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือหลายคนที่คนประจำเรือได้กำหนดชื่อไว้ โดยการโอนเงินผ่านธนาคารหรือวิธีการอื่นที่คล้ายคลึงกัน⁷⁰ ซึ่งการกำหนดหลักเกณฑ์ในการโอนเงินนั้น เนื่องจากสกุลเงินค่าจ้างกับสกุลเงินที่บุคคลที่คนประจำเรือกำหนดให้โอนไปนั้นอาจมีความแตกต่างกัน ไม่ว่าจะเกิดจากความแตกต่างของสัญชาติของนายจ้างกับลูกจ้าง หรือความจำเป็นของนายจ้างในการกำหนดสกุลเงินที่นำมาจ่ายให้กับคนประจำเรือ อนุสัญญา⁷¹นี้จึงกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องอัตรา

⁶⁷ Standard A 2.2 (1) of Maritime Labour Convention

⁶⁸ Standard A 2.2 (2) of Maritime Labour Convention

⁶⁹ Standard A 2.2 (3) of Maritime Labour Convention

⁷⁰ Standard A 2.2 (4) of Maritime Labour Convention

แลกเปลี่ยนเข้ามาในอนุสัญญาด้วย โดยให้เป็นไปตามความเหมาะสมกับกฎระเบียบที่ใช้อยู่ภายในประเทศนั้นๆ และเป็นคุณต่อคนประจำเรือ⁷¹

นอกจากนี้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ยังกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศที่รับรองกฎระเบียบและกฎหมายภายในประเทศที่ใช้กับค่าจ้างของคนประจำเรือต้องทำการพิจารณาอย่างเหมาะสมถึงข้อแนะนำในส่วน ข ของประมวลข้อปฏิบัติ กล่าวคือ ในกรณีที่ประเทศสมาชิกใดที่ต้องการรับรองกฎหมายภายในเกี่ยวกับค่าจ้างของคนประจำเรือตามที่มาตรฐานในส่วน ก กำหนดไว้จะต้องนำข้อแนะนำที่อนุสัญญาได้กำหนดรายละเอียดมาประกอบการพิจารณา⁷² โดยข้อแนะนำในส่วน ข ของประมวลข้อปฏิบัตินี้ได้กำหนดครอบคลุมถึงคำจำกัดความที่เกี่ยวข้อง วิธีการคำนวณและการจ่ายเงิน ค่าจ้างขั้นต่ำ และค่าจ้างหรือเงินจ่ายเบื้องต้นรายเดือนขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือที่มีความสามารถทำการในตำแหน่ง

ตามข้อแนะนำ ข 2.2.1 (Guideline B 2.2.1) ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “ค่าจ้าง” ไว้ดังนี้

“ค่าจ้าง หรือเงินจ่ายเบื้องต้น” หมายถึง เงินที่จ่ายไม่ว่าจะรวมมาอย่างไรสำหรับการทำงานในชั่วโมงปกติ ซึ่งไม่รวมถึง การจ่ายเงินสำหรับการทำงานล่วงเวลา เงินตอบแทนพิเศษ เบี้ยเลี้ยง การลาหยุดโดยได้รับค่าจ้าง หรือค่าตอบแทนเพิ่มเติมอื่นใด

“ค่าจ้างเหมารวม” หมายถึง ค่าจ้างหรือเงินเดือน ซึ่งรวมถึง เงินจ่ายเบื้องต้นและการจ่ายเพื่อสิทธิประโยชน์ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ทั้งนี้ ค่าจ้างเหมารวมสามารถรวมถึง ค่าชดเชยสำหรับการทำงานล่วงเวลาทั้งหมด และการจ่ายเพื่อสิทธิประโยชน์ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ทั้งหมด หรือสามารถรวมเฉพาะสิทธิประโยชน์บางประการไว้ในบางส่วนของค่าจ้างเหมารวม

ข้อแนะนำ ข 2.2.2 (Guideline B 2.2.2) ได้วางหลักเกณฑ์ในการคำนวณค่าจ้างของคนประจำเรือไว้ 2 กรณี ดังนี้

1. กรณีคนประจำเรือที่ได้ค่าชดเชยการทำงานล่วงเวลารวมอยู่ในค่าตอบแทนแล้ว เพื่อวัตถุประสงค์ในการคำนวณค่าจ้าง ชั่วโมงการทำงานปกติในทะเลและท่าเรือไม่ควรเกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน และในการคำนวณการทำงานล่วงเวลา จำนวนชั่วโมงการทำงานปกติต่อสัปดาห์ที่รวมอยู่ในค่าจ้างหรือเงินจ่ายเบื้องต้นควรมีการบัญญัติไว้ในกฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศ แต่ไม่ควรเกิน 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ เว้นแต่มีข้อตกลงร่วมกำหนดไว้ และ

⁷¹ Standard A 2.2 (5) of Maritime Labour Convention

⁷² International Labour Organization, *supra note 4*, p. 36.

กฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศหรือข้อตกลงร่วมควรกำหนดเกี่ยวกับค่าชดเชยการทำงานล่วงเวลาในอัตราต่างๆ ซึ่งไม่ควรน้อยกว่าหนึ่งเศษหนึ่งส่วนสี่เท่าของค่าจ้างหรือเงินจ่ายเบื้องต้นต่อชั่วโมง ทั้งนี้ บันทึกการทำงานล่วงเวลาทั้งหมดควรเก็บรักษาไว้โดยนายเรือและให้คนประจำเรือทำการรับรองในเวลาที่ไม่นานไปกว่ารอบเดือน

2. กรณีคนประจำเรือได้รับค่าจ้างแบบเหมารวมทุกส่วนหรือเป็นบางส่วน อนุสัญญากำหนดให้ข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือควรระบุอย่างชัดเจนถึงจำนวนชั่วโมงการทำงานที่คาดว่าจะให้คนประจำเรือทำและเบี่ยเลี้ยงเพิ่มเติมจากค่าจ้างเหมารวมและสภาพการณ์ที่ทำให้ได้เบี่ยเลี้ยงนั้น และในกรณีที่มีการจ่ายค่าทำงานล่วงเวลาเป็นรายชั่วโมง ไม่ว่าจะเนื่องมาจากชั่วโมงที่มีการทำงานเกินจากส่วนที่รวมอยู่ในค่าจ้างเหมารวมหรือชั่วโมงการทำงานล่วงเวลาที่รวมไว้ในค่าจ้างแบบเหมารวมแล้ว ค่าทำงานล่วงเวลาต่อชั่วโมงไม่ควรน้อยกว่าหนึ่งเศษหนึ่งส่วนสี่เท่าของอัตราเบื้องต้นที่ตรงกันกับชั่วโมงการทำงานปกติ ค่าตอบแทนชั่วโมงการทำงานปกติซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของค่าจ้างเหมารวมทุกส่วนหรือบางส่วนไม่ควรน้อยกว่าค่าจ้างขั้นต่ำ และบันทึกการทำงานล่วงเวลาทั้งหมดควรได้รับการจัดเก็บไว้โดยนายเรือและให้คนประจำเรือทำการรับรองในเวลาที่ไม่นานไปกว่ารอบเดือน

ทั้งนี้ กฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศหรือข้อตกลงร่วมสามารถกำหนดค่าชดเชยการทำงานล่วงเวลา หรือการทำงานในวันหยุดประจำสัปดาห์และวันหยุดราชการ ให้มีจำนวนอย่างน้อยที่สุดต้องเทียบเท่ากับค่าตอบแทนหรือค่าชดเชยอื่นใดที่จ่ายให้กับการทำงานในเวลานอกประจำการและนอกเรือ หรือการลาหยุดเพิ่มแทนการจ่ายค่าตอบแทนหรือค่าชดเชยอื่นใดที่ได้กำหนดไว้ สำหรับรายละเอียดในการจ่ายเงินนั้น อนุสัญญาได้กำหนดแนวทางในการร่างกฎระเบียบ หรือกฎหมายภายใน หรือข้อตกลงร่วม โดยให้คำนึงถึงหลักการต่างๆ เช่น คนประจำเรือทุกคนที่ได้รับการจ้างงานบนเรือลำเดียวกันควรได้รับค่าตอบแทนที่เท่ากันในงานที่มีมูลค่าเท่ากัน เจ้าของเรือควรจ่ายค่าตอบแทนเมื่อสิ้นสุดงานที่ได้รับมอบหมายโดยไม่ชักช้า และจ่ายค่าจ้างเป็นเงินที่ชำระหนี้ได้ตามกฎหมายโดยการโอนเงินผ่านธนาคาร ตัวเงินของธนาคาร ตัวแลกเงินไปรษณีย์หรือใบสั่งจ่ายเงินตามความเหมาะสม เป็นต้น

นอกจากนี้ ข้อแนะนำ ข 2.2.3 (Guideline B 2.2.3) ได้วางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำของคนประจำเรือ โดยให้นำลักษณะของการจ้างงานทางทะเล ระดับตำแหน่งของลูกเรือ และชั่วโมงการทำงานปกติของคนประจำเรือมาพิจารณาในการกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ และควรมีการปรับอัตราค่าจ้างขั้นต่ำของคนประจำเรือ โดยนำการเปลี่ยนแปลงของค่าดำรงชีพและความจำเป็นของคนประจำเรือมาพิจารณาด้วย

2.2.3 ชั่วโมงการทำงาน และชั่วโมงการพักผ่อน (Hours of work and hours of rest)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 2.3 (Regulation 2.3) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือมีชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนตามข้อบังคับ โดยสมาชิกแต่ละประเทศต้องจัดทำข้อบังคับเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนโดยกำหนดชั่วโมงการทำงานสูงสุดและชั่วโมงการพักผ่อนขั้นต่ำตามระยะเวลาที่สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งประมวลข้อปฏิบัติในส่วนนี้ ตามมาตรฐาน ก 2.3 (Standard A 2.3) ได้กำหนดคำจำกัดความของคำว่า “ชั่วโมงการทำงาน” และ “ชั่วโมงการพักผ่อน” ไว้ดังนี้

1. ชั่วโมงการทำงาน หมายถึง เวลาในช่วงที่คนประจำเรือถูกกำหนดให้ทำงานบนเรือ
2. ชั่วโมงการพักผ่อน หมายถึง เวลานอกเหนือจากชั่วโมงการทำงาน ซึ่งไม่รวมถึงการหยุดพักในระยะเวลาสั้น ๆ⁷³

อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ได้กำหนดมาตรฐานชั่วโมงการทำงานขั้นต่ำไว้เช่นเดียวกับมาตรฐานของแรงงานอื่นๆทั่วไป กล่าวคือ ต้องมีแปดชั่วโมงต่อวันและมีวันหยุดหนึ่งวันต่อสัปดาห์ และได้หยุดพักในวันหยุดราชการ และยังเปิดโอกาสให้สมาชิกแต่ละประเทศสามารถกำหนดชั่วโมงการทำงานปกติของคนประจำเรือให้น้อยกว่า 8 ชั่วโมงต่อวันได้⁷⁴ และในการพิจารณากำหนดมาตรฐานภายในประเทศเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนของคนประจำเรือจะต้องคำนึงถึงอันตรายที่เกิดจากความเหนื่อยล้าของคนประจำเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินเรือ และความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของเรือ⁷⁵ เนื่องจากการทำงานบนเรือมีความแตกต่างจากการทำงานบนบกเป็นอย่างมากการกำหนดชั่วโมงการทำงานจึงเป็นสิ่งสำคัญ หากกำหนดชั่วโมงการทำงานติดต่อกันมากเกินไปผลเสียจะตกอยู่กับคนประจำเรือที่ต้องทำงานหนัก อีกทั้งงานบนเรือเป็นงานที่ต้องพบกับความกดดันสูงย่อมก่อให้เกิดความเหนื่อยล้าและทำให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตนลดลง แต่หากกำหนดชั่วโมงการพักผ่อนมากเกินไป ผลเสียจะกลับไปตกอยู่กับเจ้าของเรือที่อาจไม่ได้รับการปฏิบัติงานที่คุ้มกับค่าจ้างที่ต้องเสียไป ซึ่งในอนุสัญญาได้กำหนดจำนวนชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อน⁷⁶ไว้ดังนี้

⁷³ Standard A 2.3 (1) of Maritime Labour Convention

⁷⁴ Standard A 2.3 (3) of Maritime Labour Convention

⁷⁵ Standard A 2.3 (4) of Maritime Labour Convention

⁷⁶ Standard A 2.3 (5) of Maritime Labour Convention

1. ชั่วโมงการทำงานสูงสุดต้องไม่เกิน 14 ชั่วโมงในรอบ 24 ชั่วโมง และไม่เกิน 72 ชั่วโมงในรอบ 7 วัน

2. ชั่วโมงการพักผ่อนขั้นต่ำต้องไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมงในรอบ 24 ชั่วโมง และไม่เกิน 77 ชั่วโมงในรอบ 7 วัน โดยชั่วโมงการพักผ่อนสามารถแบ่งออกได้ไม่เกินสองช่วง หนึ่งในสองช่วงนี้ต้องนานอย่างน้อย 6 ชั่วโมง และต้องมีระยะห่างระหว่างแต่ละช่วงเวลาพักไม่เกิน 14 ชั่วโมง⁷⁷

กรณีที่มีการรวมพล การซ้อมดับเพลิง การซ้อมใช้เรือชูชีพ และการซ้อมอื่น ๆ ตามกฎระเบียบ และกฎหมายภายในประเทศ และตราสารระหว่างประเทศอื่น ๆ ต้องกระทำโดยวิธีการที่รบกวนเวลาพักให้น้อยที่สุดและไม่ก่อให้เกิดความเหนื่อยล้า⁷⁸ และเมื่อคนประจำเรือถูกเรียกให้ปฏิบัติงานในช่วงเวลาพักผ่อนปกติจะต้องจัดให้มีช่วงเวลาพักผ่อนชดเชยที่เพียงพอ⁷⁹

นอกจากนั้นแล้ว อนุสัญญายังกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศกำหนดให้ติดประกาศตารางเวลาการทำงานบนเรือไว้ในที่ซึ่งเห็นได้ง่าย โดยจัดทำในภาษาที่ใช้ในการทำงานหรือภาษาที่ใช้บนเรือและภาษาอังกฤษ⁸⁰ และประกาศนั้นต้องบอกถึงสิ่งต่อไปนี้

1. กำหนดการทำงานบนเรือ และหน้าที่ในท่าเรือ และ
2. ชั่วโมงการทำงานสูงสุด หรือชั่วโมงการพักผ่อนขั้นต่ำที่กำหนดโดยกฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศ หรือข้อตกลงร่วมที่มีผลบังคับใช้⁸¹

สมาชิกแต่ละประเทศอาจกำหนดกฎเกณฑ์นอกเหนือจากที่อนุสัญญากำหนดไว้ได้ในประเด็นต่อไปนี้ กล่าวคือ การพิจารณาให้มีช่วงเวลาพักที่นานขึ้นหรือบ่อยขึ้น หรือให้มีการลาชดเชยสำหรับคนประจำเรือที่มีหน้าที่เข้ายามหรือคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือเดินทะเลในช่วงเดินทางระยะสั้น⁸² และการกำหนดไม่ให้นำมาตรฐานแห่งบทบัญญัติตามอนุสัญญานี้มารีตรอนสิทธิของนายเรือในอันที่จะเรียกให้คนประจำเรือมาปฏิบัติหน้าที่ในชั่วโมงการทำงานที่มีความจำเป็น เพื่อให้เรือ บุคคลที่อยู่บนเรือ หรือสินค้าเกิดความปลอดภัยโดยทันที หรือเพื่อให้ความช่วยเหลือแก่เรือลำอื่น หรือบุคคลที่ประสบภัยพิบัติในทะเล นายเรือสามารถเลื่อนกำหนดการของ

⁷⁷ Standard A 2.3 (6) of Maritime Labour Convention

⁷⁸ Standard A 2.3 (7) of Maritime Labour Convention

⁷⁹ Standard A 2.3 (8) of Maritime Labour Convention

⁸⁰ Standard A 2.3 (11) of Maritime Labour Convention

⁸¹ Standard A 2.3 (10) of Maritime Labour Convention

⁸² Standard A 2.3 (13) of Maritime Labour Convention

ชั่วโมงการทำงานหรือชั่วโมงการพักผ่อนออกไปได้และเรียกให้คนประจำเรือปฏิบัติหน้าที่ในชั่วโมงการทำงานได้ตามความจำเป็น จนกว่าสถานการณ์กลับคืนสู่ปกติ หลังจากสถานการณ์กลับคืนสู่ปกติแล้ว นายเรือต้องทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือที่ได้ปฏิบัติงานในช่วงเวลาพักผ่อนนั้นได้มีเวลาพักผ่อนที่เพียงพอ โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้⁸³

นอกจากนี้ในส่วนที่เป็นข้อเสนอแนะของประมวลข้อปฏิบัตินี้ได้วางหลักเกณฑ์ในการกำหนดชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนของคนประจำเรือที่เป็นผู้เยาว์ซึ่งอายุต่ำกว่า 18 ปี ว่า ควรมีชั่วโมงการทำงานไม่เกิน 8 ชั่วโมงต่อวันและ 40 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ และควรทำงานล่วงเวลาได้เฉพาะเมื่อมีเหตุผลด้านความปลอดภัยที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ควรมีช่วงหยุดพักอย่างน้อย 1 ชั่วโมงสำหรับการรับประทานอาหารมื้อหลักในแต่ละวัน และในการทำงานติดต่อกันทุกๆ 2 ชั่วโมงควรมีเวลาพัก 15 นาที เท่าที่เป็นไปได้

2.2.4 การให้สิทธิในการลา (Entitlement to leave)

นอกเหนือไปจากการกำหนดชั่วโมงการทำงานสูงสุดและชั่วโมงการพักผ่อนต่ำสุดให้แก่คนประจำเรือแล้ว สิ่งที่จะส่งผลให้คนประจำเรือมีความเป็นอยู่และมีสุขภาพที่ดีอีกประการหนึ่ง ได้แก่ การให้สิทธิคนประจำเรือในการลา หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 2.4 (Regulation 2.4) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือสามารถลาได้อย่างเพียงพอ โดยกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้คนประจำเรือที่รับจ้างงานบนเรือที่ชักรงของประเทศตนมีวันหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้าง⁸⁴ ภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสม โดยกำหนดให้คนประจำเรือมีสิทธิได้รับวันหยุดพักผ่อนประจำปีขั้นต่ำเป็นจำนวน 2.5 วันตามปฏิทินต่อเดือนที่มีการจ้างงาน ทั้งนี้ ให้นหน่วยงานที่ทรงอำนาจพิจารณากำหนดวิธีการในการคำนวณอายุงาน หรือโดยกลไกที่เหมาะสมในแต่ละประเทศ การขาดงานโดยมีเหตุผลอันควรต้องไม่ถือเป็นการหยุดประจำปี⁸⁵

⁸³ Standard A 2.3 (14) of Maritime Labour Convention

⁸⁴ วันหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้าง หรือ Annual Leave with Pay มีความหมายเดียวกันกับคำว่า “Leave Pay” โปรดดู พิมุข สุศีลสัมพันธ์, “ปัญหาการจ่ายค่าชดเชยแก่ลูกจ้างบนเรือ : ศึกษากรณี leave pay,” (สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), น. 42.

⁸⁵ Standard A 2.4 (2) of Maritime Labour Convention

ในส่วนข้อเสนอแนะตามอนุสัญญาฯ นี้ ยังกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการแบ่งวันหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้างออกเป็นส่วนๆ หรือการสะสมวันหยุดประจำปีที่ตั้งกำหนดในหนึ่งปีเข้าด้วยกันกับระยะเวลาหยุดที่ตามมา ซึ่งสามารถทำได้โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจอนุญาตหรือโดยกลไกที่เหมาะสมในแต่ละประเทศสมาชิก ตลอดจนหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจ่ายค่าจ้างระหว่างการลาหยุดประจำปีว่าควรจ่ายเท่ากับค่าตอบแทนปกติที่คนประจำเรือได้รับ และกรณีสิ้นสุดการจ้างหรือได้รับการจ้างให้ทำงานในระยะเวลาที่น้อยกว่าหนึ่งปี ควรมีสวัสดิลาในอัตราพื้นฐานที่คำนวณตามจริง นอกจากนี้ อนุสัญญาฯ ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิในการลาอื่นๆ โดยให้ถือว่าช่วงขาดงานเพื่อเข้าร่วมหลักสูตรการฝึกอบรมวิชาชีพทางทะเลที่ผ่านการเห็นชอบแล้ว หรือด้วยเหตุผลต่างๆ เช่น การเจ็บป่วย การได้รับบาดเจ็บ หรือการมีบุตรนั้นให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของระยะเวลาการทำงาน ทั้งยังได้กำหนดวันลาที่ไม่ควรนำไปรวมเป็นวันหยุดพักผ่อนประจำปี เช่น วันหยุดตามประเพณีหรือวันหยุดราชการของรัฐเจ้าของธง หรือช่วงเวลาที่ไม่สามารถทำงานได้เนื่องจากอาการเจ็บป่วย หรือการได้รับบาดเจ็บ หรือการมีบุตร หรือการลาฝั่งชั่วคราวซึ่งคนประจำเรือได้รับอนุญาตให้ลาได้ตามข้อตกลงการจ้างงาน เป็นต้น

2.2.5 การส่งตัวกลับ (Repatriation)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 2.5 (Regulation 2.5) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือสามารถเดินทางกลับบ้านได้ โดยกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้คนประจำเรือบนเรือที่ชักธงของประเทศตนได้รับสิทธิในการส่งตัวกลับโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ในสภาพการณ์ต่อไปนี้⁸⁶

1. ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือหมดอายุลง ระหว่างการออกทะเล หรือ
2. ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือสิ้นสุดลงโดยเจ้าของเรือ หรือโดยคนประจำเรือ โดยมีเหตุผลอย่างเหมาะสม หรือ
3. เมื่อคนประจำเรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ของตนตามข้อตกลงการจ้างงานได้อีกต่อไป หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่นั้นได้ในบางสภาพการณ์

ตามมาตราฐาน ก 2.5 (Standard A 2.5) ได้กำหนดหน้าที่ของประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันอนุสัญญาฯ โดยกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศรับรองกฎหมาย และกฎระเบียบ หรือมาตรการอื่น ๆ ที่เหมาะสม เพื่อกำหนดสภาพการณ์ต่างๆ ที่คนประจำเรือจะได้รับสิทธิในการส่งตัวกลับดังกล่าวข้างต้น เช่น ในกรณีที่คนประจำเรือเกิดการเจ็บป่วย หรือการได้รับบาดเจ็บหรือสภาพ

⁸⁶ Standard A 2.5 (1) of Maritime Labour Convention

เงื่อนไขทางการแพทย์อื่นๆ เมื่อเกิดเหตุเรืออัปปาง เมื่อเจ้าของเรือมีหนี้สินล้มพันตัว การนำเรือออกขาย การเปลี่ยนแปลงการจดทะเบียนเรือหรือเนื่องจากเหตุผลอื่นๆที่คล้ายคลึงกัน หรือเมื่อเรือจะมุ่งหน้าเข้าสู่เขตสงครามซึ่งคนประจำเรือไม่ยินยอมที่จะไป เป็นต้น⁸⁷ และกำหนดช่วงระยะเวลาสูงสุดของการทำงานบนเรือที่ออกทะเลหลังจากที่คนประจำเรือได้รับสิทธิในการส่งตัวกลับ โดยระยะเวลานั้นต้องน้อยกว่า 12 เดือน และกำหนดการได้รับสิทธิที่ชัดเจนซึ่งเจ้าของเรือเห็นพ้องด้วยในการส่งตัวกลับ รวมไปถึงเรื่องต่าง ๆ เกี่ยวกับจุดหมายปลายทางในการส่งตัวกลับ รูปแบบของการเดินทาง รายการค่าใช้จ่าย และการจัดการอื่น ๆ โดยเจ้าของเรือ⁸⁸ ทั้งนี้ คนประจำเรือต้องไม่เป็นผู้รับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการส่งตัวคนประจำเรือกลับ โดยห้ามเจ้าของเรือกำหนดให้คนประจำเรือจ่ายเงินล่วงหน้าเป็นค่าส่งตัวกลับเมื่อเริ่มการจ้างงาน และเรียกคืนค่าส่งตัวกลับจากค่าจ้างหรือสิทธิอื่น ๆ ที่คนประจำเรือมีสิทธิได้รับ ยกเว้นกรณีที่คนประจำเรือนั้นกระทำความผิดร้ายแรงในหน้าที่ของการจ้างงาน ตามกฎระเบียบ หรือกฎหมายภายในประเทศ หรือมาตรการอื่น ๆ หรือข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรองที่มีผลบังคับใช้⁸⁹

ประเด็นในการพิจารณาว่าค่าใช้จ่ายใดถือเป็นค่าใช้จ่ายในการส่งตัวกลับของคนประจำเรือซึ่งเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้นั้น ตามข้อแนะนำ ข 2.5.1 (3) (Guideline 2.5.1 (3)) กำหนดไว้ว่า ค่าใช้จ่ายในการส่งตัวกลับซึ่งเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ ควรรวมถึงสิ่งต่างๆต่อไปนี้ด้วยเป็นอย่างน้อย

1. ค่าโดยสารไปสู่จุดหมายปลายทางที่เลือกไว้สำหรับการส่งตัวกลับตามข้อแนะนำ ข 2.5.1 (6) (Guideline 2.5.1 (6))
2. ค่าที่พักและอาหาร นับแต่คนประจำเรือออกจากเรือจนกระทั่งถึงจุดหมายปลายทางในการส่งตัวกลับ
3. เงินและเบี้ยเลี้ยง นับแต่คนประจำเรือออกจากเรือจนกระทั่งถึงจุดหมายปลายทางในการส่งตัวกลับ
4. การขนส่งสัมภาระส่วนตัวของคนประจำเรือที่มีน้ำหนัก 30 กิโลกรัมไปยังจุดหมายปลายทางในการส่งตัวกลับ และ

⁸⁷ Guideline B 2.5.1 (1) (b) of Maritime Labour Convention

⁸⁸ Standard A 2.5 (2) of Maritime Labour Convention

⁸⁹ Standard A 2.5 (3) of Maritime Labour Convention

5. ค่ารักษาพยาบาลเมื่อจำเป็น จนกว่าคนประจำเรือจะมีความพร้อมด้านสุขภาพในการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางในการส่งตัวกลับ

ทั้งนี้ สำหรับประเด็นในการพิจารณาว่าสถานที่ใดถือเป็นจุดหมายปลายทางในการส่งตัวกลับตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้นั้น ตามข้อแนะนำ ข 2.5.1 (6) (Guideline 2.5.1 (6)) กำหนดไว้ว่า สมาชิกแต่ละประเทศควรกำหนดให้เจ้าของเรือรับผิดชอบจัดการส่งตัวคนประจำเรือกลับโดยปกติรูปแบบของการเดินทางควรเป็นทางอากาศ และจุดหมายปลายทางที่ส่งตัวกลับควรรวมถึงประเทศต่างๆที่คนประจำเรือมีความเกี่ยวข้องด้วย ได้แก่ สถานที่ซึ่งคนประจำเรือได้ตกลงรับทำงาน สถานที่ซึ่งกำหนดไว้โดยข้อตกลงร่วม ประเทศอันเป็นที่อยู่ของคนประจำเรือ หรือสถานที่อื่นที่ทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมกันไว้ ณ เวลามอบหมายงาน

อย่างไรก็ดี ในกรณีที่เจ้าของเรือไม่ได้จัดเตรียมการในการส่งตัวกลับหรือรับผิดชอบค่าส่งตัวกลับของคนประจำเรือที่มีสิทธิได้รับการส่งตัวกลับไว้ อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่ทรงอำนาจของประเทศสมาชิกเจ้าของธงเรือต้องดำเนินการส่งตัวคนประจำเรือกลับ หากหน่วยงานที่ทรงอำนาจดังกล่าวไม่ดำเนินการ อนุสัญญาได้กำหนดให้รัฐที่คนประจำเรือจะถูกส่งตัวกลับไปหรือที่คนประจำเรือมีสัญชาติสามารถจัดเตรียมการส่งตัวกลับและเรียกคืนค่าใช้จ่ายจากประเทศสมาชิกที่คนประจำเรื่อนั้นทำงานบนเรือซึ่งชักธงของประเทศตนได้ และในกรณีที่ประเทศสมาชิกล่างกล่าวได้จ่ายเงินอันเป็นค่าใช้จ่ายในการส่งตัวกลับของคนประจำเรือไม่ว่าโดยกรณีใดกรณีหนึ่งตามข้างต้นแล้ว ประเทศสมาชิกสามารถเรียกคืนค่าใช้จ่ายจากเจ้าของเรือผู้มีหน้าที่ในการส่งตัวกลับของคนประจำเรื่อนั้นๆได้⁹⁰ เนื่องจากข้อกำหนดข้างต้นอาจก่อให้เกิดภาระที่มากต่อประเทศสมาชิกและรัฐที่คนประจำเรือจะถูกส่งตัวกลับหรือรัฐที่คนประจำเรือมีสัญชาติอยู่ อนุสัญญาจึงกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้เรือที่ชักธงของประเทศตนจัดทำหลักประกันทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือจะได้รับการส่งกลับตามข้อกำหนดในส่วนนี้ของอนุสัญญาได้⁹¹

⁹⁰ Standard A 2.5 (5) of Maritime Labour Convention

⁹¹ Regulation 2.5 (2) of Maritime Labour Convention

นอกจากนี้ อนุสัญญาฯ ยังให้อำนาจประเทศสมาชิกซึ่งจ่ายค่าส่งตัวกลับสามารถกักหรือเรียกเรือให้กักเรือของเจ้าของเรือที่เกี่ยวข้องไว้ จนกว่าจะได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายต่างๆ จากเจ้าของเรือดังกล่าวก่อนได้ แต่ต้องคำนึงถึงตราสารระหว่างประเทศ และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกักเรือ ค.ศ. 1999 ด้วย⁹²

2.2.6 เงินทดแทนของคนประจำเรือ กรณีเรือเสียหายหรือจม (Seafarer compensation for the ship's loss or foundering)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 2.6 (Regulation 2.6) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือได้รับค่าทดแทนเมื่อเรือเกิดความเสียหายหรือจม ตามมาตรฐาน ก 2.6 (Standard A 2.6) ได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องกำหนดหลักเกณฑ์ว่า เจ้าของเรือต้องจ่ายค่าชดเชยให้แก่คนประจำเรือทุกคนที่ทำงานบนเรือ ซึ่งต้องว่างงานเนื่องจากเรือได้รับความเสียหายหรือจม ทั้งนี้มาตรฐานตามข้อกำหนดของอนุสัญญาในส่วนนี้ต้องไม่ทำให้เสื่อมเสียต่อสิทธิของคนประจำเรือที่พึงมี ภายใต้กฎหมายภายในประเทศของประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้องกับการได้รับค่าชดเชยในกรณีดังกล่าว และในส่วน ข ของข้อแนะนำได้วางหลักในการคำนวณค่าชดเชยกรณีว่างงานอันเป็นผลมาจากการที่เรือเสียหายหรือจม โดยให้ความเห็นว่าเจ้าของเรือควรจ่ายค่าชดเชยสำหรับวันที่คนประจำเรือยังคงอยู่ระหว่างการว่างงานจริง ในอัตราเดียวกับค่าจ้างที่จ่ายตามข้อตกลงการจ้างงาน แต่สามารถจำกัดค่าชดเชยที่จ่ายให้กับคนประจำเรือคนใดคนหนึ่งไว้เท่ากับค่าจ้างจำนวนสองเดือนได้

2.2.7 ระดับการจัดอัตราคน (Manning levels)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 2.7 (Regulation 2.7) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือได้ทำงานบนเรือเดินทะเล ซึ่งมีบุคลากรที่พอเพียงเพื่อการปฏิบัติการของเรืออย่างมั่นคง มีประสิทธิภาพ และปลอดภัย โดยสมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้เรือทุกลำที่ชักธงของประเทศตนมีคนประจำเรือในจำนวนที่เพียงพอบนเรือเพื่อให้เรือต่าง ๆ ปฏิบัติการได้อย่างปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และคำนึงถึงการรักษาความปลอดภัย เรือทุกลำต้องมีอัตรากำลังลูกเรือที่เพียงพอทั้งในแง่ของจำนวนและคุณสมบัติ เพื่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของเรือและบุคลากรในทุกสภาพเงื่อนไขในการปฏิบัติการ โดยให้สอดคล้องกับเอกสารการจัดอัตรากำลังเพื่อความปลอดภัยขั้นต่ำ หรือเอกสารอื่นที่เทียบเคียงกันได้ซึ่งออกโดยหน่วยงานที่ทรง

⁹² Standard A 2.5 (6) of Maritime Labour Convention

อำนาจ⁹³ ในการพิจารณากำหนด อนุมัติ หรือแก้ไขระดับการจัดอัตราคน หน่วยงานที่ทรงอำนาจ คำนึงถึงการลดชั่วโมงการทำงานที่มากเกินไปให้น้อยลงที่สุด เพื่อให้คนประจำเรือได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอและการลดความเหนื่อยล้า อีกทั้งยังต้องคำนึงถึงข้อกำหนดที่ปวงที่เกี่ยวข้องกับ เรื่องอาหารและการจัดหาอาหารให้แก่คนประจำเรือด้วย⁹⁴

2.2.8 โอกาสและการพัฒนาทักษะและอาชีพ ในการจ้างงานคนประจำเรือ (Career and skill development and opportunities for seafarer' employment)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 2.8 (Regulation 2.8) มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนให้เกิดโอกาสในการจ้างงานและการพัฒนาทักษะและอาชีพสำหรับคนประจำเรือ ตามมาตรฐาน ก 2.6 (Standard A 2.6) กำหนดเกี่ยวกับโอกาสและการพัฒนาทักษะและอาชีพในการจ้างงานคนประจำเรือไว้ โดยให้ประเทศสมาชิกกำหนดนโยบายแห่งชาติที่ส่งเสริมการพัฒนาทักษะ อาชีพ และโอกาสในการจ้างงานสำหรับคนประจำเรือ เพื่อให้ภาคกิจการทางทะเลได้มีกำลังการทำงานที่มีความสามารถและมั่นคง โดยนโยบายนั้นต้องมีจุดมุ่งหมาย เพื่อช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งด้านความสามารถ คุณสมบัตินี้ และโอกาสในการจ้างงานให้แก่คนประจำเรือ และประเทศสมาชิกต้องกำหนดวัตถุประสงค์ เพื่อจัดการฝึกอบรม การศึกษาและแนะแนวอาชีพ รวมทั้งการฝึกอบรมต่อเนื่องอื่น ๆ ให้แก่คนประจำเรือผู้มีหน้าที่ในเบื้องต้นเกี่ยวกับการนำร่องเรือและปฏิบัติการด้านความปลอดภัยบนเรือที่ออกทะเลด้วย

2.3 ที่พักอาศัย สิ่งสันทนการ อาหารและการจัดหาอาหาร

หัวข้อที่ 3 (Title 3) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับที่พักอาศัย สิ่งสันทนการ อาหารและการจัดหาอาหาร เพื่อให้คนประจำเรือมีสุขภาพและมีความเป็นอยู่ที่ดี ซึ่งประกอบด้วยข้อบังคับ 2 ข้อ ดังนี้

⁹³ Standard A 2.7 (1) of Maritime Labour Convention

⁹⁴ Standard A 2.7 (2) of Maritime Labour Convention

2.3.1 ที่พักอาศัย และสิ่งสันทนาการ (Accommodation and recreational facilities)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 3.1 (Regulation 3.1) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือมีสิ่งสันทนาการและที่พักอาศัยที่ดีบนเรือที่ออกทะเล ตามมาตรฐาน ก 3.1 (Standard A 3.1) กำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศรับรองกฎหมายและกฎระเบียบที่กำหนดให้เรือซึ่งชักธงของประเทศตนมีมาตรฐานขั้นต่ำเกี่ยวกับที่พักอาศัยของคนประจำเรือ การทำงานหรือความเป็นอยู่ หรือทั้งสอง มีความปลอดภัย ดีพร้อมและเป็นไปตามบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ในการพัฒนาหรือการบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบ เพื่อนำมาตรฐานขั้นต่ำดังกล่าวมาปฏิบัติ หน่วยงานที่ทรงอำนาจภายหลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและองค์กรของคนประจำเรือแล้วต้องคำนึงถึงบทบัญญัติข้อบังคับ 4.3 (Regulation 4.3) และประมวลข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยตามที่กำหนดไว้ในหัวข้อที่ 4 แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006⁹⁵ รวมทั้งดำเนินการตรวจตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ 5.1.4 (Regulation 5.1.4) แห่งอนุสัญญาฉบับนี้ เมื่อมีการจดทะเบียนเรือหรือการจดทะเบียนเรืออีกครั้ง หรือเมื่อมีการดัดแปลงที่สำคัญของที่พักอาศัยบนเรือของคนประจำเรือ เพื่อให้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานเหล่านั้นตั้งแต่เริ่มต้นและอย่างต่อเนื่อง⁹⁶

ข้อกำหนดต่างๆในประมวลข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการต่อเรือและการติดตั้งอุปกรณ์บนเรือจะมีผลใช้บังคับเฉพาะกับเรือที่ต่อขึ้น ณ วันที่หรือหลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้อง โดยให้ถือว่าเรือได้รับการต่อขึ้น ณ วันที่ได้วางกระดูกงู หรือวันที่ได้เริ่มขั้นตอนใดๆที่คล้ายคลึงกันนี้ ส่วนเรือที่ต่อก่อนวันดังกล่าวต้องบังคับใช้ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการต่อเรือและการติดตั้งอุปกรณ์บนเรือตามอนุสัญญาฉบับที่ 92 ว่าด้วยที่พักอาศัยของลูกเรือบนเรือ (ฉบับแก้ไข) ค.ศ.1949 และอนุสัญญาฉบับที่ 133 ว่าด้วยที่พักอาศัยของลูกเรือบนเรือ (บทบัญญัติเพิ่มเติม) ค.ศ.1970 ต่อไปเท่าที่สามารถปฏิบัติได้⁹⁷ ในกรณีที่ได้มีการแก้ไขบทบัญญัติใดๆในประมวลข้อปฏิบัตินี้ อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ได้กำหนดไว้ว่า บทบัญญัติที่แก้ไขจะใช้เฉพาะกับเรือที่ได้รับการต่อขึ้น ณ วันที่หรือหลังจากที่การแก้ไขมีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่จะมีการกำหนดไว้ชัดเจนเป็นอย่างอื่น⁹⁸

⁹⁵ Standard A 3.1 (2) of Maritime Labour Convention

⁹⁶ Standard A 3.1 (3) of Maritime Labour Convention

⁹⁷ Regulation 3.1 (2) of Maritime Labour Convention

⁹⁸ Regulation 3.1 (3) of Maritime Labour Convention

ทั้งนี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจของสมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้เรือซึ่งชักธงของประเทศตนมีมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับที่พักอาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือ ดังต่อไปนี้

1. ข้อกำหนดทั่วไปด้านที่พักอาศัย⁹⁹

ที่พักอาศัยของคนประจำเรือทั้งหมดต้องมีที่ว่างเหนือศีรษะอย่างเพียงพอ กล่าวคือ มีที่ว่างเหนือศีรษะซึ่งสามารถเคลื่อนไหวไปมาได้โดยอิสระโดยต้องไม่ต่ำกว่า 203 เซนติเมตร ซึ่งหน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้ลดความสูงของที่ว่างเหนือศีรษะในพื้นที่ใดๆหรือในบางส่วนของพื้นที่ใดๆในที่พักอาศัยดังกล่าวลงได้ในปริมาณที่จำกัด หากการลดลงนั้นมีเหตุผลอันสมควรและไม่ส่งผลให้คนประจำเรือมีความไม่สะดวกสบาย ที่พักอาศัยต้องกันความร้อนได้อย่างเพียงพอ กรณีห้องนอนนั้น ในเรือซึ่งไม่ใช่เรือโดยสารตามที่นิยามไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความปลอดภัยของชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 หรือ SOLAS ห้องนอนจะต้องอยู่เหนือแนวบรรทุก (Load Line) ที่กลางลำเรือหรือท้ายเรือ เว้นแต่เป็นกรณีพิเศษขนาด ประเภท หรือการใช้งานของเรือทำให้ไม่สามารถจัดห้องนอนให้อยู่ ณ ที่อื่นได้ ก็สามารถจัดห้องนอนให้อยู่ในส่วนของหัวเรือได้ ส่วนในเรือโดยสารและเรือพิเศษที่ต่อขึ้นตามประมวลข้อปฏิบัติขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศด้านความปลอดภัยเพื่อเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ ค.ศ. 1983 (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า เรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ) นั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้ตั้งห้องนอนอยู่ใต้แนวน้ำบรรทุกได้ ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า มีการจัดให้มีแสงสว่างและการระบายอากาศที่เพียงพอ แต่ไม่ว่ากรณีใดๆต้องไม่ตั้งอยู่ชิดใต้ช่องทางเดินภายในตัวเรือ ทั้งนี้ ห้องนอนนั้นต้องไม่สามารถเปิดได้โดยตรงจากระวางสินค้าและห้องเครื่องกล หรือจากห้องประกอบอาหาร ห้องเสบียง ห้องอบแห้ง หรือพื้นที่สุขาภิบาลร่วม โดยมีผนังกันที่สร้างด้วยวัสดุอย่างดีและได้รับการรับรองว่าสามารถกันน้ำและก๊าซรั่วซึมแยกส่วนสถานที่ดังกล่าวออกจากห้องนอน นอกจากนี้ ที่พักอาศัยในส่วนต่างๆจะต้องมีแสงสว่างที่เหมาะสม และการระบายน้ำทิ้งที่เพียงพอ อย่างไรก็ตาม ที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวกและการจัดหาอาหารต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดในข้อบังคับ 4.3 และบทบัญญัติต่างๆที่เกี่ยวข้องกับประมวลข้อปฏิบัติด้านการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย และการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อป้องกันความเสี่ยงต่อการสัมผัสกับระดับเสียงและความสั่นสะเทือนในระดับที่เป็นอันตราย ปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ และสารเคมีต่างๆบนเรือที่ออกทะเล และเพื่อให้มีสภาพแวดล้อมด้านการพักอาศัยและด้านการทำงานที่ยอมรับได้บนเรือสำหรับคนประจำเรือ

⁹⁹ Standard A 3.1 (6) of Maritime Labour Convention

สำหรับกรณีที่มีความจำเป็นต้องมีที่พักอาศัยเพื่อการนอนหลับบนเรือที่ออกทะเล¹⁰⁰ ในเรือที่ไม่ใช่เรือโดยสารจะต้องจัดให้มีห้องนอนเดี่ยวสำหรับคนประจำเรือแต่ละคน ซึ่งหน่วยงานที่ทรงอำนาจภายหลังจากทำการปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและคนประจำเรือแล้วสามารถอนุญาตยกเว้นข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสหรือเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษได้ ห้องนอนต้องแยกสำหรับชายและหญิงและมีขนาดที่เพียงพอ พร้อมกับติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอย่างเหมาะสมและมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย เตียงนอนต้องจัดแยกให้กับคนประจำเรือแต่ละคนในทุกสภาพการณ์และมีขนาดขั้นต่ำ 198 คูณ 80 เซนติเมตรเป็นอย่างน้อย

อนุสัญญาฯ กำหนดให้พื้นที่ของห้องนอนซึ่งมีเตียงเดียวนั้นต้องไม่น้อยกว่า 4.5 ตารางเมตรในเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส มีขนาดไม่น้อยกว่า 5.5 ตารางเมตรในเรือที่มีขนาด 3,000 ตันกรอสหรือมากกว่า แต่ไม่เกิน 10,000 ตันกรอส และมีขนาด 7 ตารางเมตรในเรือที่มีขนาด 10,000 ตันกรอสหรือมากกว่า อย่างไรก็ตามในการจัดให้มีห้องนอนซึ่งมีเตียงนอนเดี่ยวบนเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส เรือโดยสาร และเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้มีการลดขนาดของพื้นที่ลงได้

กรณีเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสซึ่งไม่ใช่เรือโดยสาร และเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษสามารถให้คนประจำเรือเข้าพักได้สูงสุดสองคน แต่พื้นที่ห้องนอนนั้นต้องไม่น้อยกว่า 7 ตารางเมตร

กรณีเรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ พื้นที่ของคนประจำเรือที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายประจำเรือต้องมีไม่น้อยกว่า 7.5 ตารางเมตรสำหรับห้องที่พักสองคน ขนาดไม่น้อยกว่า 11.5 ตารางเมตรสำหรับห้องที่พักสามคน และขนาดไม่น้อยกว่า 14.5 ตารางเมตรสำหรับห้องที่พักสี่คน ซึ่งห้องนอนบนเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษที่สามารถให้เข้าพักได้มากกว่า 4 คนนั้นต้องมีขนาดไม่น้อยกว่า 3.6 ตารางเมตรต่อคน

กรณีเรือซึ่งไม่ใช่เรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ ห้องนอนของคนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายประจำเรือ ซึ่งไม่มีห้องนั่งเล่นหรือห้องพักผ่อนส่วนตัวต้องมีพื้นที่ของห้องนอนต่อคนไม่น้อยกว่า 7.5 ตารางเมตรในเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส ขนาดไม่น้อยกว่า 8.5 ตารางเมตรในเรือที่มีขนาด 3,000 ตันกรอสหรือมากกว่า แต่ไม่เกิน 10,000 ตันกรอส และขนาดไม่น้อยกว่า 10 ตารางเมตรในเรือที่มีขนาด 10,000 ตันกรอสหรือมากกว่า

¹⁰⁰ Standard A 3.1 (9) of Maritime Labour Convention

กรณีบนเรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ คนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายประจำเรือโดยไม่มีห้องนั่งเล่นหรือห้องพักผ่อนส่วนตัวนั้น นายประจำเรือระดับล่าง ซึ่งหมายถึง ผู้ที่อยู่ในระดับปฏิบัติการ¹⁰¹ ต้องมีพื้นที่ของห้องนอนไม่น้อยกว่า 8.5 ตารางเมตรต่อคน

นอกจากห้องนอนแล้ว นายเรือ ต้นกลและต้นเรือต้องมีห้องนั่งเล่น ห้องพักผ่อนที่อยู่ติดกัน หรือมีพื้นที่เพิ่มที่เทียบเท่ากัน หน่วยงานที่ทรงอำนาจภายหลังจากทำการปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและคนประจำเรือแล้วสามารถอนุญาตยกเว้นข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสได้

2. ข้อกำหนดด้านการระบายอากาศและความร้อน¹⁰²

ห้องนอนและห้องรับประทานอาหารต้องมีการระบายอากาศที่เพียงพอ ในส่วนของที่พักอาศัยของคนประจำเรือ ห้องวิทยุที่แยกออกมาต่างหาก และห้องควบคุมเครื่องจักรบนเรือต้องได้รับการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ เว้นแต่บนเรือซึ่งโดยปกติถูกใช้เพื่อทำการค้าในบริเวณที่สภาพอุณหภูมิไม่จำเป็นต้องใช้เครื่องปรับอากาศ และต้องจัดให้มีความร้อนที่พอดี โดยใช้ระบบทำความร้อนที่เหมาะสม ยกเว้นเรือซึ่งเดินทางในเขตที่มีภูมิอากาศร้อน นอกจากนี้พื้นที่สุขาภิบาลทั้งหมดต้องมีการระบายอากาศออกสู่ภายนอก โดยต้องแยกส่วนออกจากที่พักอาศัย

3. ข้อกำหนดด้านแสงสว่าง¹⁰³

ห้องนอนและห้องรับประทานอาหารต้องมีแสงธรรมชาติเข้าถึง และมีแสงไฟประดิษฐ์อย่างเพียงพอ ทั้งนี้ ต้องอยู่ภายใต้บังคับของการจัดเตรียมเป็นพิเศษตามที่อนุญาตให้ทำได้ในเรือโดยสาร

4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับห้องรับประทานอาหาร¹⁰⁴

ห้องรับประทานอาหารต้องตั้งอยู่แยกจากห้องนอนและอยู่ใกล้กับห้องประกอบอาหารเท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งในกรณีนี้หน่วยงานที่ทรงอำนาจภายหลังจากทำการปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและคนประจำเรือแล้วสามารถอนุญาตยกเว้นข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสได้ และห้องรับประทานอาหารต้องมีขนาดที่เพียงพอและมีความสะดวกสบาย และได้รับการตกแต่งและติดตั้งอุปกรณ์อย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงจำนวนของคนประจำเรือที่คาดว่าจะ

¹⁰¹ นายประจำเรือระดับอาวุโส หมายถึง ผู้ที่อยู่ในระดับบริหาร

¹⁰² Standard A 3.1 (7) of Maritime Labour Convention

¹⁰³ Standard A 3.1 (8) of Maritime Labour Convention

¹⁰⁴ Standard A 3.1 (10) of Maritime Labour Convention

จะเข้ามาใช้งานในเวลาเดียวกัน ทั้งนี้ ต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในห้องรับประทานอาหารอย่างเหมาะสมด้วย

5. ข้อกำหนดด้านสุขภัณฑ์¹⁰⁵

คนประจำเรือทุกคนต้องมีความสะดวกในการใช้สุขภัณฑ์บนเรือที่สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำด้านสุขภาพและสุขลักษณะและมาตรฐานที่สมควรด้านความสะดวกสบายโดยสุขภัณฑ์สำหรับชายและหญิงควรจัดแยกจากกัน บริเวณสะพานเรือและพื้นที่ตั้งเครื่องจักร หรือพื้นที่ใกล้กับห้องควบคุมห้องเครื่องจักรต้องมีสุขภัณฑ์ที่สามารถเข้าไปใช้ได้โดยง่าย โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจภายหลังจากทำการปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและคนประจำเรือแล้วสามารถอนุญาตยกเว้นข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสได้ เรือทุกลำต้องมีห้องน้ำหนึ่งห้อง อ่างล้างหน้าหนึ่งอ่าง และอ่างอาบน้ำหนึ่งอ่างหรือฝักบัวอาบน้ำหนึ่งจุดหรือทั้งสองอย่าง เป็นอย่างน้อยต่อคนหกคนหรือน้อยกว่า โดยตั้งอยู่ในทำเลที่สะดวกต่อการใช้ นอกจากนี้แล้วกรณีเรือโดยสารซึ่งโดยปกติใช้เวลาในการเดินทางแต่ละครั้งไม่เกิน 4 ชั่วโมง หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถทำการพิจารณาถึงการจัดเตรียมการเป็นพิเศษหรือการลดจำนวนสุขภัณฑ์ตามที่กำหนดไว้ได้ ทั้งนี้ จุดชำระล้างทุกจุดต้องมีทั้งน้ำร้อนและน้ำเย็นที่สะอาด

6. ข้อกำหนดด้านห้องรักษาพยาบาล¹⁰⁶

เรือที่บรรทุกคนประจำเรือจำนวน 15 คนหรือมากกว่า และต้องเดินทางแต่ละครั้งนานกว่า 3 วันต้องมีห้องรักษาพยาบาลแยกต่างหาก เพื่อใช้ในวัตถุประสงค์ทางการแพทย์โดยเฉพาะ หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถผ่อนปรนข้อกำหนดนี้กับเรือที่ทำการค้าตามชายฝั่งได้

นอกจากนี้ อนุสัญญาฯ ยังกำหนดให้ บนเรือต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซักรีดเสื้อผ้า¹⁰⁷ เรือทุกลำต้องมีพื้นที่ว่างหรือพื้นที่บนดาดฟ้าเพื่อเปิดให้คนประจำเรือสามารถใช้ได้เมื่อเลิกงาน¹⁰⁸ เรือทุกลำต้องมีห้องทำงานที่แยกกันหรือห้องทำงานร่วมสำหรับฝ่ายช่างกลและฝ่ายเดินเรือ โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจภายหลังจากทำการปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและคนประจำเรือแล้วสามารถอนุญาตยกเว้นข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสได้¹⁰⁹

¹⁰⁵ Standard A 3.1 (11) of Maritime Labour Convention

¹⁰⁶ Standard A 3.1 (12) of Maritime Labour Convention

¹⁰⁷ Standard A 3.1 (13) of Maritime Labour Convention

¹⁰⁸ Standard A 3.1 (14) of Maritime Labour Convention

¹⁰⁹ Standard A 3.1 (15) of Maritime Labour Convention

และในกรณีของเรือบางลำซึ่งจำเป็นต้องคำนึงถึงสิทธิประโยชน์ของคนประจำเรือที่มีวิถีปฏิบัติทางสังคมและศาสนาที่แตกต่างและมีลักษณะเฉพาะโดยปราศจากการเลือกปฏิบัติ หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้นำวิธีการอื่นที่ต่างออกไปที่เกี่ยวกับมาตรฐานนี้มาใช้อย่างเป็นทางการได้ โดยมีเงื่อนไขว่า วิธีการอื่นที่แตกต่างออกไปนั้นต้องไม่ส่งผลให้สิทธิประโยชน์ทั้งหมดน้อยกว่าที่ควรจะได้รับจากการนำมาตรฐานนี้มาใช้¹¹⁰

อย่างไรก็ดี อนุสัญญากำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศสามารถยกเว้นข้อกำหนดบางประการของบทบัญญัติตามมาตรฐานนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 200 ตันกรอส หากมีเหตุผลอันสมควร โดยคำนึงถึงขนาดของเรือและจำนวนคนบนเรือที่ออกทะเล และภายหลังจากทำการปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและองค์กรของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว ซึ่งอนุสัญญากำหนดให้สามารถยกเว้นข้อกำหนดดังต่อไปนี้¹¹¹

1. การติดตั้งเครื่องปรับอากาศในที่พักอาศัยของคนประจำเรือ ห้องวิทยุที่แยกออกมาต่างหาก และห้องควบคุมเครื่องจักร¹¹²
2. การจัดให้ห้องน้ำแต่ละห้องต้องมีอ่างล้างหน้า ซึ่งมีน้ำร้อนและน้ำเย็นที่สะอาด¹¹³
3. การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซักผ้าบนเรือ¹¹⁴
4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดพื้นที่ของห้องนอนบนเรือ ได้แก่ ข้อกำหนดเกี่ยวกับพื้นที่ของห้องนอนซึ่งมีเตียงเดี่ยวนั้นต้องไม่น้อยกว่า 4.5 ตารางเมตรในเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส มีขนาดไม่น้อยกว่า 5.5 ตารางเมตรในเรือที่มีขนาด 3,000 ตันกรอสหรือมากกว่า แต่ไม่เกิน 10,000 ตันกรอส และมีขนาด 7 ตารางเมตรในเรือที่มีขนาด 10,000 ตันกรอสหรือมากกว่า¹¹⁵ ข้อกำหนดเกี่ยวกับห้องนอนบนเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสซึ่งไม่ใช่เรือโดยสาร และเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษสามารถให้คนประจำเรือเข้าพักได้สูงสุดสองคน แต่พื้นที่ห้องนอนนั้นต้องไม่น้อยกว่า 7 ตารางเมตร¹¹⁶ และข้อกำหนดเกี่ยวกับเรือซึ่งไม่ใช่เรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ

¹¹⁰ Standard A 3.1 (19) of Maritime Labour Convention

¹¹¹ Standard A 3.1 (20) of Maritime Labour Convention

¹¹² Standard A 3.1 (7) (b) of Maritime Labour Convention

¹¹³ Standard A 3.1 (11) (d) of Maritime Labour Convention

¹¹⁴ Standard A 3.1 (13) of Maritime Labour Convention

¹¹⁵ Standard A 3.1 (9) (f) of Maritime Labour Convention

¹¹⁶ Standard A 3.1 (9) (h) of Maritime Labour Convention

ห้องนอนของคนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายประจำเรือ ซึ่งไม่มีห้องนั่งเล่นหรือห้องพักผ่อน ส่วนตัวต้องมีพื้นที่ของห้องนอนต่อคนไม่น้อยกว่า 7.5 ตารางเมตรในเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส ขนาดไม่น้อยกว่า 8.5 ตารางเมตรในเรือที่มีขนาด 3,000 ตันกรอสหรือมากกว่า แต่ไม่เกิน 10,000 ตันกรอส และขนาดไม่น้อยกว่า 10 ตารางเมตรในเรือที่มีขนาด 10,000 ตันกรอสหรือมากกว่า¹¹⁷ รวมทั้งข้อกำหนดที่เกี่ยวกับพื้นที่ของพื้นเท่านั้น

ทั้งนี้ เพื่อให้การกำหนดข้อยกเว้นในมาตรฐานส่วนนี้ของอนุสัญญาเป็นไปอย่างเหมาะสมและไม่กระทบต่อการคุ้มครองสภาพความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือ อนุสัญญาจึงกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศจะสามารถยกเว้นข้อกำหนดของมาตรฐานนี้ได้ ต่อเมื่อมีการอนุญาตไว้ในมาตรฐานนี้ และเฉพาะในบางสภาพการณ์ที่การยกเว้นนั้นมีเหตุผลอันควรอย่างชัดเจน โดยมีมูลเหตุที่หนักแน่นและภายใต้บังคับของการคุ้มครองความปลอดภัย และสุขภาพอนามัยของคนประจำเรือ¹¹⁸

2.3.2 อาหารและการจัดหาอาหาร (Food and catering)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 3.2 (Regulation 3.2) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือได้รับอาหารและน้ำดื่มที่มีคุณภาพดีภายใต้เงื่อนไขด้านสุขลักษณะที่กำหนดไว้ และคนประจำเรือต้องได้รับอาหารโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายระหว่างช่วงที่มีการจ้างงาน ตามมาตรฐาน ก 3.1 (Standard A 3.1) กำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศรับรองกฎหมายและกฎระเบียบ หรือมาตรการอื่น เพื่อกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำเกี่ยวกับปริมาณและคุณภาพอาหารและน้ำดื่ม โดยกำหนดให้มีการจัดหาอาหารและน้ำดื่มที่มีความเหมาะสมด้านปริมาณ คุณค่าทางโภชนาการ คุณภาพและความหลากหลาย โดยคำนึงถึงจำนวนของคนประจำเรือ ข้อกำหนดทางศาสนา และวิธีปฏิบัติทางวัฒนธรรมเกี่ยวกับอาหาร ตลอดจนระยะเวลาและลักษณะของการเดินทาง¹¹⁹ และกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำเกี่ยวกับการจัดหาอาหารที่ใช้บังคับกับมืออาหารที่จัดให้แก่คนประจำเรือบนเรือที่ชักธงของประเทศตน โดยกำหนดให้ฝ่ายจัดหาอาหารต้องมีการจัดระบบและอุปกรณ์เพื่อการจัดมืออาหารที่เพียงพอ หลากหลายและถูกหลักโภชนาการ¹²⁰ และพนักงานฝ่ายจัดหาอาหาร

¹¹⁷ Standard A 3.1 (9) (I) of Maritime Labour Convention

¹¹⁸ Standard A 3.1 (21) of Maritime Labour Convention

¹¹⁹ Standard A 3.2 (2) (a) of Maritime Labour Convention

¹²⁰ Standard A 3.2 (2) (b) of Maritime Labour Convention

ต้องผ่านการฝึกอบรมหรือได้รับการสอนมาอย่างถูกต้องสำหรับหน้าที่ของตน¹²¹ นอกจากนี้สมาชิกแต่ละประเทศยังต้องดำเนินกิจกรรมด้านการศึกษาเพื่อส่งเสริมให้เกิดการตระหนักและการนำมาตรฐานขั้นต่ำดังกล่าวไปปฏิบัติ

ในส่วนของคนครัวบนเรือ อนุสัญญาแรงงานระหว่างประเทศ ค.ศ.2006 ได้กำหนดให้คนประจำเรือที่จะได้รับการว่าจ้าง หรือมอบหมาย หรือให้ทำงานในตำแหน่งคนครัวบนเรือได้ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี¹²² โดยผ่านการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติเหมาะสมสำหรับตำแหน่งคนครัวบนเรือตามข้อกำหนดที่กำหนดไว้ในกฎหมายหรือกฎระเบียบของประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือคนประจำเรือที่จะปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งคนครัวบนเรือต้องสำเร็จหลักสูตรการฝึกอบรมเกี่ยวกับการประกอบอาหาร สุขลักษณะส่วนบุคคลและอาหาร การจัดการเก็บอาหาร การควบคุมคลังอาหาร การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการจัดหาอาหาร ซึ่งหลักสูตรนี้ต้องผ่านการรับรองหรือได้รับการยอมรับจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจของประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้องแล้ว

อย่างไรก็ตามคุณสมบัติของคนครัวอาจมีข้อยกเว้นได้ในสองกรณีคือ

1. บนเรือที่มีอัตรากำลังคนน้อยกว่า 10 คน หน่วยงานผู้รับผิดชอบสามารถกำหนดให้คนครัวไม่ต้องมีคุณสมบัติที่ครบถ้วนก็ได้แต่ต้องได้รับการฝึกอบรมในด้านต่างๆ รวมทั้งสุขลักษณะส่วนบุคคลและอาหาร และการจัดเก็บอาหารบนเรือ¹²³

2. กรณีที่มีสถานการณ์จำเป็นที่ต้องมีข้อยกเว้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้คนครัวบนเรือที่มีคุณสมบัติไม่ครบถ้วนทำงานได้ระยะเวลาจำกัดตามที่กำหนดไว้จนกว่าจะถึงเมืองท่าถัดไป หรือในระยะเวลาไม่เกินหนึ่งเดือน แต่ทั้งนี้บุคคลดังกล่าวต้องผ่านการฝึกอบรมในด้านสุขลักษณะส่วนบุคคลและอาหาร และการจัดเก็บอาหารบนเรือที่ออกทะเล¹²⁴

¹²¹ Standard A 3.2 (2) (c) of Maritime Labour Convention

¹²² Standard A 3.2 (8) of Maritime Labour Convention

¹²³ Standard A 3.2 (5) of Maritime Labour Convention

¹²⁴ Standard A 3.2 (6) of Maritime Labour Convention

ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องตามวิธีปฏิบัติในหัวข้อที่ 5 (Title 5) แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องกำหนดให้มีการตรวจเอกสารบนเรืออย่างสม่ำเสมอ โดยให้เป็นหน้าที่หรืออยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่ของนายเรือเกี่ยวกับการจัดหาเสบียงอาหารและน้ำดื่ม พื้นที่และอุปกรณ์ทั้งหมดที่ใช้สำหรับการจัดเก็บและการจัดการอาหารและน้ำดื่ม และห้องประกอบอาหารและอุปกรณ์อื่นๆสำหรับการจัดเตรียมและบริการมื้ออาหาร¹²⁵

2.4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการและการคุ้มครองด้านประกันสังคม

เนื้อหาสาระสำคัญของหัวข้อที่ 4 (Title 4) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ประกอบด้วยข้อบังคับ 5 ข้อ ดังนี้

2.4.1 การรักษาพยาบาลบนเรือและบนฝั่ง (Medical care and on board ship and ashore)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 4.1 (Regulation 4.1) มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองสุขภาพของคนประจำเรือและทำให้มั่นใจได้ถึงการที่จะได้รับการรักษาพยาบาลบนเรือและบนฝั่งในทันที ซึ่งโดยหลักแล้วจะต้องไม่มีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากคนประจำเรือ ตามมาตรฐาน ก 4.1 (Standard A 4.1) กำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองมาตรการต่างๆที่บัญญัติขึ้นเพื่อการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาลบนเรือและบนฝั่งของคนประจำเรือ รวมทั้งการดูแลด้านทันตกรรมที่จำเป็น¹²⁶ โดยสมาชิกแต่ละประเทศต้องบังคับใช้บทบัญญัติทั่วไปเกี่ยวกับการคุ้มครองสุขภาพอนามัยในการทำงานและการรักษาพยาบาลที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ของคนประจำเรือ ตลอดจนมีบทบัญญัติพิเศษเฉพาะสำหรับการทำงานบนเรือที่ออกทะเล เพื่อให้คนประจำเรือได้รับการคุ้มครองด้านสุขภาพและการรักษาพยาบาลอย่างทัดเทียมกับการคุ้มครองทั่วไปของแรงงานบนฝั่ง รวมทั้งสามารถได้รับยา อุปกรณ์ทางการแพทย์ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการวินิจฉัยและการรักษาโรคที่จำเป็นในทันที ตลอดจนความรู้เฉพาะทางและข้อมูลข่าวสารทางการแพทย์เมื่อต้องการ นอกจากนี้ สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองสิทธิของคนประจำเรือทุกคนในการพบแพทย์หรือทันตแพทย์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมโดยเร็ว ณ ท่าเรือที่เรือจอดแวะ ซึ่งการให้บริการด้านการ

¹²⁵ Standard A 3.2 (7) of Maritime Labour Convention

¹²⁶ Standard A 4.1 (1) of Maritime Labour Convention

คุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาลแก่คนประจำเรือขณะที่อยู่บนเรือซึ่งออกเดินทะเลหรือขณะที่ขึ้นบก ณ ท่าเรือของต่างประเทศนั้น ต้องไม่มีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากคนประจำเรือเพียงเท่าที่สอดคล้องกับกฎหมายและแนวปฏิบัติภายในประเทศของประเทศสมาชิก อย่างไรก็ตาม ประเทศสมาชิกที่ได้ให้สัตยาบันแก่นุสัญญาฉบับนี้มีได้มีหน้าที่จำกัดแค่การรักษาคนประจำเรือที่เจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บเท่านั้น แต่รวมถึงการกำหนดมาตรการต่างๆ ที่มีลักษณะในเชิงป้องกันด้วย เช่น การส่งเสริมสุขภาพ และโครงการศึกษาด้านสุขภาพ เป็นต้น

ทั้งนี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องรับรองแบบฟอร์มรายงานทางการแพทย์ที่เป็นมาตรฐาน เพื่อให้คนเรือและบุคลากรทางการแพทย์ที่เกี่ยวข้องบนเรือและบนฝั่งได้ใช้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางการแพทย์และที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือที่เจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บ ซึ่งแบบฟอร์มที่กรอกเสร็จแล้วและข้อความที่ได้มาต้องถูกเก็บรักษาเป็นความลับ และต้องนำมาใช้ประโยชน์ในการรักษาคนประจำเรือเท่านั้น¹²⁷

สำหรับการรักษาพยาบาลบนเรือ อนุสัญญากำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎหมายหรือกฎระเบียบต่างๆ ที่มีข้อกำหนดขั้นต่ำเกี่ยวกับสถานพยาบาลบนเรือ อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการรักษาพยาบาล รวมทั้งการฝึกอบรมบนเรือซึ่งชักธงของประเทศตน โดยต้องบัญญัติข้อกำหนดขั้นต่ำดังต่อไปนี้¹²⁸

1. เรือทุกลำต้องมียา อุปกรณ์ทางการแพทย์ และคู่มือทางการแพทย์ โดยรายการสิ่งของที่ต้องมีนั้น ให้กำหนดโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ ซึ่งการกำหนดข้อกำหนดเหล่านี้ต้องคำนึงถึงชนิดของเรือ จำนวนคนบนเรือ ลักษณะจุดหมายปลายทางและช่วงเวลาการเดินทาง และมาตรฐานทางการแพทย์ภายในประเทศและระหว่างประเทศ

2. เรือซึ่งบรรทุกคนตั้งแต่ 100 คนหรือมากกว่านั้น และโดยปกติแล้วเรือนั้นถูกนำมาใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นระยะเวลาเกินกว่า 3 วัน ต้องมีแพทย์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสม รับผิดชอบด้านการรักษาพยาบาล ทั้งนี้ กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศต้องระบุถึงเรืออื่นๆ ที่ต้องมีแพทย์อยู่บนเรือด้วย โดยให้คำนึงถึงปัจจัยต่างๆ เช่น ระยะเวลา ลักษณะและสภาพของการเดินเรือ รวมทั้งจำนวนคนประจำเรือบนเรือ

¹²⁷ Standard A 4.1 (2) of Maritime Labour Convention

¹²⁸ Standard A 4.1 (4) of Maritime Labour Convention

3. เรือซึ่งไม่มีแพทย์ประจำอยู่บนเรือ ต้องกำหนดให้คนประจำเรืออย่างน้อยหนึ่งคนทำหน้าที่ด้านการรักษาพยาบาลและจัดการงานเกี่ยวกับยา หรือต้องมีคนประจำเรืออย่างน้อยหนึ่งคนที่สามารถทำการปฐมพยาบาลได้ โดยบุคคลดังกล่าวต้องสำเร็จการฝึกอบรมคนประจำเรือด้านการรักษาพยาบาลหรือปฐมพยาบาลบนเรือตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการปฏิบัติหน้าที่ของคนประจำเรือ ค.ศ.1978 และแก้ไขในปี ค.ศ.1995 (International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer, 1978 as amend in 1995 หรือ STCW)

4. หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องใช้ระบบเตรียมการล่วงหน้า เพื่อคำแนะนำด้านการแพทย์ผ่านทางวิทยุสื่อสารหรือการสื่อสารผ่านดาวเทียมไปยังเรือที่อยู่ในทะเล รวมทั้งการให้คำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญมีความพร้อมตลอด 24 ชั่วโมง ทั้งนี้ คำแนะนำต่าง ๆ นั้นต้องกระทำโดยไม่เรียกค่าใช้จ่าจากเรือทุกลำ ไม่ว่าเรือนั้นจะชักธงสัญชาติใดก็ตาม

2.4.2 ภาระรับผิดชอบของเจ้าของเรือ (Shipowners' liability)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 4.2 (Regulation 4.2) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือได้รับการคุ้มครองจากผลกระทบทางการเงินอันเกิดจากการเจ็บป่วย การได้รับบาดเจ็บ หรือการเสียชีวิตที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการจ้างงานของตน ตามมาตรฐาน ก 4.2 (Standard A 4.2) กำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎหมายและกฎระเบียบที่กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำให้เจ้าของเรือที่ชักธงของประเทศตนรับผิดชอบในการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาลของคนประจำเรือทุกคนที่ทำงานอยู่บนเรือที่ออกเดินทะเล โดยกำหนดภาระความรับผิดชอบของเจ้าของเรือไว้ ดังนี้

1. เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเจ็บป่วยและการได้รับบาดเจ็บของคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือ ซึ่งเกิดเหตุขึ้นระหว่างวันที่เริ่มปฏิบัติหน้าที่จนถึงกำหนดวันส่งตัวกลับ หรือเกิดจากการจ้างงานระหว่างช่วงวันดังกล่าว¹²⁹ พร้อมทั้งรับผิดชอบในการออกค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาล การรักษาทางการแพทย์ การจัดหายาที่จำเป็น เครื่องมือในการรักษาโรค และการเข้าพักรักษาและ การเข้าที่พักรักษาในสถานที่ห่างไกลจากบ้าน จนกว่าคนประจำเรือจะหายจากการเจ็บป่วยหรืออาการบาดเจ็บ หรือจนกว่าจะมีการวินิจฉัยว่าความเจ็บป่วยหรือการที่ไม่

¹²⁹ Standard A 4.2 (1)(a) of Maritime Labour Convention

สามารถทำงานได้นั้นเป็นลักษณะถาวร¹³⁰ ซึ่งในกรณีที่ความเจ็บป่วยหรือการบาดเจ็บเป็นผลให้ไม่สามารถทำงานได้แล้ว เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบจ่ายค่าจ้างเต็มจำนวนตราบเท่าที่คนประจำเรือดังกล่าวยังคงพักอยู่บนเรือ หรือจนกว่าคนประจำเรือได้รับการส่งตัวกลับ และจ่ายค่าจ้างทั้งหมดหรือบางส่วนตามที่กฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศกำหนดหรือตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงร่วม นับแต่เวลาที่คนประจำเรือถูกส่งตัวกลับ หรือส่งขึ้นฝั่งจนกระทั่งหายเป็นปกติ หรือจนกระทั่งคนประจำเรือมีสิทธิได้รับสิทธิประโยชน์เป็นตัวแทนตามกฎหมายของประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้อง หากการมีสิทธินี้เกิดขึ้นก่อน

2. ในกรณีที่คนประจำเรือเสียชีวิตในขณะที่อยู่บนเรือที่ออกเดินทะเลหรือบนฝั่งในระหว่างที่มีการมอบหมายงาน เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการฝังศพด้วย¹³¹

3. เจ้าของเรือต้องจัดให้มีการประกันทางการเงิน เพื่อให้มีหลักประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่คนประจำเรือเสียชีวิต หรือทุพพลภาพเป็นเวลานานอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บ การเจ็บป่วย หรืออันตรายจากการทำงาน ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในประเทศ ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ หรือข้อตกลงร่วม¹³²

เพื่อให้ไม่ให้อำนาจของเรือต้องแบกรับภาระมากเกินไป อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จึงกำหนดให้ประเทศสมาชิกสามารถกำหนดข้อจำกัดและข้อยกเว้นความรับผิดชอบของเจ้าของเรือไว้ในกฎหมายและกฎระเบียบที่กำหนดเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือได้ ดังนี้

1. การจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ

ประเทศสมาชิกสามารถจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาล ค่าอาหารและการเช่าที่พักอาศัยได้ เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 16 สัปดาห์นับจากวันที่ได้รับบาดเจ็บหรือวันที่เริ่มเจ็บป่วย¹³³ และสามารถจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในการจ่ายค่าจ้างทั้งหมดหรือบางส่วน ในกรณีที่คนประจำเรือไม่ได้อยู่บนเรืออีกต่อไป เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 16 สัปดาห์นับแต่วันที่ได้รับบาดเจ็บหรือวันที่เริ่มเจ็บป่วย¹³⁴

¹³⁰ Standard A 4.2 (1)(c) of Maritime Labour Convention

¹³¹ Standard A 4.2 (1)(d) of Maritime Labour Convention

¹³² Standard A 4.2 (1)(b) of Maritime Labour Convention

¹³³ Standard A 4.2 (2) of Maritime Labour Convention

¹³⁴ Standard A 4.2 (4) of Maritime Labour Convention

2. การยกเว้นความรับผิดของเจ้าของเรือ

ประเทศสมาชิกสามารถยกเว้นความรับผิดของเจ้าของเรือในกรณีที่การบาดเจ็บเกิดขึ้นนอกเหนือจากการปฏิบัติหน้าที่บนเรือ การบาดเจ็บหรือความเจ็บป่วยอันเนื่องมาจากการจงใจประพฤตินอกขอบของคนประจำเรือผู้นั้น และกรณีที่คนประจำเรือมีเจตนาปกปิดความเจ็บป่วยหรือสุขภาพที่ไม่สมบูรณ์เมื่อเริ่มตกลงมอบหมายงาน¹³⁵ และสามารถออกกฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศเพื่อยกเว้นความรับผิดของเจ้าของเรือในภาวะค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาล การเข้าพักอาศัยและการเช่าที่พักอาศัย และค่าใช้จ่ายในการฝังศพนั้น สามารถทำได้ตราบเท่าที่ความรับผิดดังกล่าวเป็นของหน่วยงานรัฐ¹³⁶

2.4.3 การป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย (Health and safety protection and accident prevention)

ด้วยเหตุที่สิ่งแวดล้อมในการทำงานของคนประจำเรือบนเรือที่ออกทะเลควรได้รับการส่งเสริมให้มีความปลอดภัยและถูกสุขอนามัยในการทำงาน หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 4.3 (Regulation 4.3) จึงกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือบนเรือซึ่งชักธงของประเทศตนได้รับการคุ้มครองการดำรงชีพและความปลอดภัยในการทำงาน การทำงาน และการฝึกอบรมบนเรือที่ออกทะเลอย่างปลอดภัยและมีสภาพแวดล้อมที่ถูกสุขลักษณะ¹³⁷ โดยการพัฒนาและออกข้อแนะนำภายในประเทศ สำหรับบริหารจัดการความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยของคนประจำเรือในการทำงานบนเรือที่ชักธงของประเทศตน หลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์กรผู้แทนของเจ้าของเรือและองค์กรผู้แทนของคนประจำเรือแล้ว และได้คำนึงถึงมาตรฐานข้อแนะนำ และประมวลข้อปฏิบัติที่มีผลบังคับใช้ ตามการแนะนำขององค์กรระหว่างประเทศ (International Organizations) ฝ่ายบริหารปกครองภายในประเทศ (National Administrations) และองค์กรอุตสาหกรรมทางทะเล (Maritime Industry Organizations)¹³⁸

¹³⁵ Standard A 4.2 (5) of Maritime Labour Convention

¹³⁶ Standard A 4.2 (6) of Maritime Labour Convention

¹³⁷ Regulation 4.3 (1) of Maritime Labour Convention

¹³⁸ Regulation 4.3 (2) of Maritime Labour Convention

นอกจากนี้ สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎหมายและกฎระเบียบ และมาตรการอื่น ๆ ซึ่งกล่าวถึงสาระสำคัญที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ โดยคำนึงถึงตราสารระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และกำหนดมาตรฐานสำหรับการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานบนเรือซึ่งชักธงของประเทศตน¹³⁹ โดยกฎหมายและกฎระเบียบ และมาตรการอื่น ๆ ที่ประเทศสมาชิกต้องให้การรับรองนั้น ต้องครอบคลุมถึงเรื่องดังต่อไปนี้¹⁴⁰

1. การรับรอง การนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ การส่งเสริมแผนงานและนโยบายด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยบนเรือซึ่งชักธงของประเทศสมาชิก รวมทั้งการประเมินความเสี่ยง ตลอดจนการฝึกอบรมและการให้ความรู้แก่คนประจำเรือ

2. การใช้ความระมัดระวังที่สมควร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงานบนเรือที่ออกทะเล รวมทั้งมาตรการลดและป้องกันความเสี่ยงต่อการสัมผัสกับปัจจัยแวดล้อมและสารเคมีในระดับที่เป็นอันตราย ตลอดจนความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บหรือโรคที่สามารถเกิดขึ้นได้จากการใช้อุปกรณ์และเครื่องกลบนเรือที่ออกทะเล

3. แผนงานบนเรือเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงาน และเพื่อปรับปรุงการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเกี่ยวข้องถึงผู้แทนของคนประจำเรือและบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในการนำแผนงานนั้นไปปฏิบัติ โดยให้คำนึงถึงมาตรการเชิงป้องกัน รวมทั้งการควบคุมการออกแบบและวิศวกรรม การใช้กระบวนการและวิธีปฏิบัติต่างๆ ทดแทนงานของรายบุคคลและงานที่ต้องทำร่วมกัน และการใช้อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล

4. ข้อกำหนดด้านการตรวจสอบ การรายงาน และการแก้ไขสภาพซึ่งไม่ปลอดภัย และด้านการสอบข้อเท็จจริงและรายงานอุบัติเหตุจากการทำงานบนเรือ

ทั้งนี้ กฎหมายและกฎระเบียบ และมาตรการอื่น ๆ ที่กล่าวมาในข้างต้นต้องให้ความสำคัญคำนึงถึงตราสารระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานโดยทั่วไปและความเสี่ยงเฉพาะประเภท และต้องกล่าวถึงเรื่องทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงานที่สามารถนำมาใช้บังคับกับงานของคนประจำเรือ โดยเฉพาะเรื่องที่จะแจ้งถึงการจ้างแรงงานทางทะเล และมีการระบุอย่างชัดเจนถึงพันธกิจของเจ้าของเรือ คนประจำเรือ และคนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามมาตรฐานที่มีผล

¹³⁹ Regulation 4.3 (3) of Maritime Labour Convention

¹⁴⁰ Standard A 4.3 (1) of Maritime Labour Convention

บังคับใช้ และตามนโยบายและแผนงานด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานบนเรือ โดยให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยของคนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี นอกจากนี้ยังต้องระบุถึงอำนาจหน้าที่ของนายเรือและบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากนายเรือ หรือของบุคคลทั้งสอง ให้มีความรับผิดชอบเป็นพิเศษในการนำนโยบายและแผนงานความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานบนเรือไปปฏิบัติ และปฏิบัติตามนโยบายและแผนงานดังกล่าว ระบุอำนาจหน้าที่ของคนประจำเรือที่ได้รับแต่งตั้งหรือเลือกตั้งให้เป็นผู้แทนด้านความปลอดภัย เพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมในการประชุมของคณะกรรมการความปลอดภัยของเรือ โดยเรือที่ออกเดินทะเลซึ่งมีคนประจำเรือห้าคนหรือมากกว่านั้นต้องมีคณะกรรมการดังกล่าว¹⁴¹

ในส่วนของหน่วยงานที่ทรงอำนาจ อนุสัญญากำหนดให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจมีหน้าที่ดูแลให้มีการรายงานอย่างเพียงพอเกี่ยวกับอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงาน โดยคำนึงถึงข้อแนะนำขององค์การแรงงานระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรายงานและการเก็บบันทึกอุบัติเหตุและโรคจากการทำงาน มีการเก็บ วิเคราะห์ และพิมพ์เผยแพร่สถิติในภาพรวมของอุบัติเหตุและโรคดังกล่าว และกรณีที่มีความเหมาะสมให้ติดตามผลโดยทำการวิจัยถึงแนวโน้มทั่วไปและอันตรายตามที่กำหนดลักษณะไว้ และมีการสอบข้อเท็จจริงกรณีเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน¹⁴² หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องร่วมมือกับองค์การของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือ เพื่อดำเนินมาตรการให้คนประจำเรือทุกคนเกิดความสนใจในข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอันตรายในลักษณะเฉพาะที่มีอยู่บนเรือ เช่น การติดประกาศของทางราชการเกี่ยวกับข้อสั่งการที่เกี่ยวข้อง¹⁴³ และต้องกำหนดให้เจ้าของเรือทำการประเมินความเสี่ยงที่มีความสัมพันธ์กับการบริหารจัดการความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน โดยอ้างอิงข้อมูลเชิงสถิติที่เหมาะสมจากเรือของตนหรือสถิติทั่วไปที่จัดทำโดยหน่วยงานผู้ทรงอำนาจ¹⁴⁴

¹⁴¹ Standard A 4.3 (2) of Maritime Labour Convention

¹⁴² Standard A 4.3 (5) of Maritime Labour Convention

¹⁴³ Standard A 4.3 (7) of Maritime Labour Convention

¹⁴⁴ Standard A 4.3 (8) of Maritime Labour Convention

2.4.4 การได้รับการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการบนฝั่ง (Access to shore-based welfare facilities)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 4.4 (Regulation 4.4) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือที่ออกทะเลมีวิธีที่จะได้รับการอำนวยความสะดวกและบริการบนฝั่ง เพื่อความมั่นคงของสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี ซึ่งสมาชิกแต่ละประเทศกำหนดให้คนประจำเรือทุกคนสามารถเข้าใช้ประโยชน์จากการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการที่อยู่ในเขตอาณาของประเทศตนได้ โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติ เชื้อชาติ สีผิว เพศ ศาสนา ทัศนะทางการเมือง หรือพื้นฐานทางสังคม และไม่คำนึงถึงรัฐเจ้าของธงเรือที่คนประจำเรือได้รับการจ้างงาน หรือ ได้รับมอบหมายงาน หรือทำงานอยู่บนเรือ¹⁴⁵ รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการ ณ ท่าเรือที่เหมาะสมของประเทศตนอีกด้วย และพิจารณากำหนดท่าเรือที่เห็นว่ามี ความเหมาะสม ภายหลังจากการปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือแล้ว¹⁴⁶ นอกจากนี้ อนุสัญญาฯ ยังกำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องสนับสนุนการจัดตั้งคณะกรรมการสวัสดิการ เพื่อทำการทบทวนอย่างสม่ำเสมอในเรื่องการบริการและการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการ เพื่อรับรองว่าสวัสดิการนั้นมีความเหมาะสมกับความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปของคนประจำเรือ อันเป็นผลมาจากการพัฒนาด้านวิชาการ การปฏิบัติงาน และด้านอื่นๆ ในอุตสาหกรรมกิจการทางทะเล¹⁴⁷

2.4.5 การประกันสังคม (Social security)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 4.5 (Regulation 4.5) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อให้คนประจำเรือได้รับการคุ้มครองด้านประกันสังคม โดยการกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องดำเนินการให้คนประจำเรือทุกคนและผู้อยู่ในอุปการะของคนประจำเรือตามขอบเขตที่บัญญัติไว้ในกฎหมายภายในของประเทศสมาชิกได้รับการคุ้มครองด้านประกันสังคมตามที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติของอนุสัญญาฯ นี้ โดยไม่ทำให้เสื่อมเสียไม่ว่าด้วยประการใดต่อสภาพเงื่อนไขที่เป็นคุณกว่าตามที่อ้างถึงในวรรค 8 ของมาตรา 19 แห่งธรรมนูญ

¹⁴⁵ Standard A 4.4 (1) of Maritime Labour Convention

¹⁴⁶ Standard A 4.4 (2) of Maritime Labour Convention

¹⁴⁷ Standard A 4.4 (3) of Maritime Labour Convention

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ¹⁴⁸ และคนประจำเรือที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายประกันสังคมของสมาชิกแต่ละประเทศและผู้ที่อยู่ในความอุปการะของคนประจำเรือตามขอบเขตที่บัญญัติไว้ในกฎหมายภายในประเทศต้องมีสิทธิได้รับสิทธิประโยชน์จากการคุ้มครองด้านประกันสังคมไม่น้อยกว่าที่ให้แก่คนงานบนบก

นอกจากนี้ อนุสัญญาแรงงานระหว่างประเทศ ค.ศ.2006 ได้กำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศไม่ว่าจะโดยลำพังหรือโดยความร่วมมือระหว่างประเทศดำเนินการตามสภาพการณ์ภายในประเทศ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของข้อบังคับ 4.5 อย่างรวดเร็วถึงความคุ้มครองด้านประกันสังคมแบบครอบคลุมสำหรับคนประจำเรือ โดยพิจารณาถึงรายการต่างๆ อันได้แก่ การรักษาพยาบาล สิทธิประโยชน์กรณีเจ็บป่วย สิทธิประโยชน์กรณีว่างงาน สิทธิประโยชน์กรณีชราภาพ สิทธิประโยชน์กรณีบาดเจ็บจากการจ้างงาน สิทธิประโยชน์ของครอบครัว สิทธิประโยชน์กรณีลาคลอด สิทธิประโยชน์กรณีทุพพลภาพ และสิทธิประโยชน์ของผู้รอดชีวิต รวมทั้งการทำให้ความคุ้มครองที่อยู่ภายใต้ข้อบังคับ 4.1 เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ข้อบังคับ 4.2 เกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือและภายใต้หัวข้ออื่นๆ ของอนุสัญญานี้มีความครบถ้วนสมบูรณ์¹⁴⁹ ในเวลาที่มีการให้สัตยาบันแก่อนุสัญญานี้ ประเทศสมาชิกจะต้องระบุนายการตามที่ลำดับไว้ข้างต้นอย่างน้อย 3 ใน 9 ของรายการทั้งหมด¹⁵⁰ จากนั้นสมาชิกแต่ละประเทศต้องดำเนินการตามสภาพการณ์ภายในประเทศ เพื่อจัดการคุ้มครองด้านประกันสังคมที่ครบถ้วนสมบูรณ์ทุกรายการให้แก่คนประจำเรือทุกคนที่โดยปกติพำนักอยู่ในเขตอาณาของตน ความรับผิดชอบนี้ควรทำให้เป็นที่พอใจ เช่น การทำความตกลงทวิภาคีและพหุภาคีที่เหมาะสม หรือระบบการเก็บเงินสมทบ เป็นต้น¹⁵¹ ทั้งนี้ หลังจากทีระบุนายการที่จะคุ้มครอง ณ เวลาที่มีการให้สัตยาบันแล้ว สมาชิกแต่ละประเทศต้องแจ้งให้ผู้อำนวยความสะดวกใหญ่ของสำนักแรงงานระหว่างประเทศทราบเมื่อได้จัดให้มีความ

¹⁴⁸ Article 19 (8) of The Constitution of the International Labour Organization
“In no case shall the adoption of any Convention or Recommendation by the Conference, or the ratification of any Convention by any Member, be deemed to affect any law, award, custom or agreement which ensures more favourable conditions to the workers concerned than those provided for in the Convention or Recommendation.”

¹⁴⁹ Standard A 4.5 (1) of Maritime Labour Convention

¹⁵⁰ Standard A 4.5 (2) of Maritime Labour Convention

¹⁵¹ Standard A 4.5 (3) of Maritime Labour Convention

คุ้มครองด้านประกันสังคมในหนึ่งหรือหลายรายการตามที่ลำดับไว้ข้างต้นด้วย¹⁵² และในกรณีที่ไม่สามารถให้ความคุ้มครองที่เพียงพอทั้ง 9 รายการที่กล่าวมาแล้ว ประเทศสมาชิกต้องพิจารณาถึงวิธีการต่างๆ เพื่อที่จะสิทธิประโยชน์ในลักษณะที่เทียบเคียงกันได้ให้แก่คนประจำเรือ¹⁵³

2.5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

หัวข้อที่ 5 (Title 5) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ถือเป็นหัวใจสำคัญในการพัฒนาระบบในการให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เนื่องด้วยกฎเกณฑ์ต่างๆที่กำหนดขึ้นเพื่อกระตุ้นให้มีการปฏิบัติตามและการบังคับใช้อนุสัญญาอย่างต่อเนื่องในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับคนประจำเรือ เจ้าของเรือ นายเรือ รัฐเจ้าของธงเรือ และรัฐเจ้าของท่า โดยกำหนดให้คนประจำเรือมีสิทธิยื่นข้อร้องเรียนในกรณีที่มีการละเมิดหรือฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาได้ทั้งบนเรือและบนฝั่ง ในส่วนเจ้าของเรือที่มีขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่านั้นซึ่งใช้ในการเดินทางระหว่างประเทศ ต้องจัดทำและเก็บรักษาใบประกาศการปฏิบัติตามแรงงานทางทะเล เพื่อเป็นการรับรองว่าได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาอย่างต่อเนื่อง ในส่วนของนายเรือก็มีหน้าที่ในการเก็บรักษาใบรับรองต่างๆ รวมทั้งบันทึกที่เป็นหลักฐานในการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาด้วย ในระดับรัฐเจ้าของธงเรือ อนุสัญญากำหนดให้รัฐเจ้าของธงเรือมีหน้าที่ต่างๆ เช่น ออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติตามแรงงานทางทะเล และดำเนินการตรวจอย่างต่อเนื่องเพื่อต่ออายุใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล เป็นต้น และสำหรับรัฐเจ้าของท่า อนุสัญญาได้ให้อำนาจรัฐเจ้าท่าในการตรวจเรือทุกลำที่แล่นเข้ามาในท่าเรือของประเทศตน พร้อมกับอำนาจในการสั่งให้เรือลำดังกล่าวแก้ไขข้อบกพร่อง หรือกักเรือในกรณีที่มีการฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญาอย่างร้ายแรง จนกว่าจะได้มีการแก้ไขข้อบกพร่องให้สภาพการทำงานและสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือบนเรือลำดังกล่าวเป็นไปตามที่อนุสัญญากำหนดไว้ ซึ่งการให้อำนาจแก่รัฐเจ้าท่าดังกล่าวข้างต้นนี้ ทำให้เรือทุกลำต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เพราะธรรมชาติของอุตสาหกรรมการเดินทางทางทะเลนั้น เรือจะต้องเดินทางไปทั่วโลก ดังนั้น เรือที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาซึ่งถือเป็นมาตรฐานขั้นต่ำที่เรือควรมี อาจถูกรัฐเจ้าท่าใน

¹⁵² Standard A 4.5 (10) of Maritime Labour Convention

¹⁵³ Standard A 4.5 (6) of Maritime Labour Convention

ประเทศต่างๆ สุ่มตรวจ และสั่งให้แก้ไขข้อบกพร่องหรืออาจถูกกักเรือได้ ซึ่งจะมีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความน่าเชื่อถือและต่อเศรษฐกิจของบริษัทที่เป็นเจ้าของเรือ และต่อประเทศที่เรือนั้นมีสัญชาติอยู่ได้¹⁵⁴

ทั้งนี้ ในส่วนอารัมภบท (Introductory) ของหัวข้อที่ 5 กำหนดหลักการทั่วไปในการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ ในหัวข้อนี้ไว้ กล่าวคือ

1. ข้อบังคับในหัวข้อที่ 5 เป็นส่วนที่ระบุถึงความรับผิดชอบของสมาชิกแต่ละประเทศในการนำหลักการและสิทธิตามที่กำหนดไว้ในมาตราต่างๆ ของอนุสัญญาฉบับนี้ ตลอดจนพันธกิจเฉพาะตามที่ได้กำหนดไว้ในหัวข้อที่ 1, 2, 3 และ 4 ไปปฏิบัติใช้ ดังนั้น ข้อบังคับในหัวข้อที่ 5 จึงถือเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้มีการปฏิบัติตามและบังคับใช้ข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ในทุกส่วนอย่างแท้จริง

2. ไม่ให้นำบทบัญญัติในมาตรา 6 วรรค 3 และ 4 ซึ่งอนุญาตให้นำมาตรฐานส่วน ก ของประมวลข้อปฏิบัติไปปฏิบัติโดยใช้บทบัญญัติที่เทียบเคียงได้ในสาระสำคัญนั้น มาใช้กับมาตรฐานส่วน ก ของประมวลข้อปฏิบัตินี้ ดังนั้น สมาชิกแต่ละประเทศจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดแต่ละข้อที่กำหนดไว้ในมาตรฐานส่วน ก ของประมวลข้อปฏิบัติในหัวข้อที่ 5 นี้ โดยพิจารณาถึงข้อแนะนำในส่วน ข ของประมวลข้อปฏิบัติที่ตรงกัน

ทั้งนี้ นอกจากการลงมติรับรองอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ของที่ประชุมใหญ่องค์การระหว่างประเทศสมัยที่ 94 แล้ว ในการประชุมดังกล่าวได้มีการลงมติรับข้อมติ (Resolution)¹⁵⁵ อีกหลายข้อมติ ซึ่งในข้อมตินี้ที่ 4 และข้อมติที่ 13 เกี่ยวกับการพัฒนาข้อแนะนำ (Guideline) สำหรับการควบคุมเรือของรัฐเจ้าของท่าและข้อแนะนำ (Guideline) สำหรับการตรวจแรงงานโดยรัฐเจ้าของธง ได้มีข้อเรียกร้องให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศจัดการประชุมคณะผู้เชี่ยวชาญไตรภาคีขึ้น เพื่อพัฒนาแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมต่อการทำงานของ

¹⁵⁴ International Labour Organization, *supra note* 13, p. 6-7.

¹⁵⁵ ข้อมติและข้อสรุป (Resolution and Conclusion) เป็นตราสารแบบแผนชนิดหนึ่ง มีลักษณะไม่เป็นทางการ อาจมีที่มาจากหลายหน่วยงานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ เช่น ที่ประชุมใหญ่ การประชุมสมัยพิเศษ หน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นมาเพื่อดูแลกิจการเฉพาะเรื่อง เช่น คณะกรรมการร่วมในกิจการทางพาณิชย์นาวี เป็นต้น ข้อมติและข้อสรุปจะมีรูปแบบที่ต่างกัน ขึ้นอยู่กับเนื้อหา ข้อมติและข้อสรุปที่มาจากที่ประชุมใหญ่ถือว่ามีน้ำหนักที่สุด โปรดดู รัชชวฤทธิ์ พุทธิสมบัติ, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่* 15, น. 21.

เจ้าหน้าที่ควบคุมเรือของรัฐเจ้าของท่า และการตรวจแรงงานโดยรัฐเจ้าของธง ด้วยเหตุดังกล่าวข้างต้น จึงได้มีการจัดการประชุมขึ้นเมื่อวันที่ 15 – 19 กันยายน ค.ศ.2008 และในวันที่ 22 – 26 กันยายน ค.ศ.2008 เพื่อลงมติรับรองข้อแนะนำในการปฏิบัติการตรวจแรงงานของรัฐเจ้าของธงเรือ และข้อแนะนำในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมเรือของรัฐเจ้าของท่าตามลำดับ ซึ่งผลของการประชุมครั้งนี้ทำให้ข้อแนะนำในส่วน ข ของประมวลข้อปฏิบัติในหัวข้อที่ 5 มีรายละเอียดเป็นไปตามข้อแนะนำที่ได้รับการรับรองทั้ง 2 ฉบับข้างต้น และเมื่ออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 มีผลบังคับใช้ ประเทศสมาชิกต่าง ๆ ก็สามารถนำข้อแนะนำเหล่านี้ไปปรับใช้ได้เหมาะสม¹⁵⁶

การปฏิบัติตามและการบังคับใช้อนุสัญญาตามหัวข้อที่ 5 นี้ ประกอบด้วยข้อบังคับหลัก 3 ข้อ ดังนี้

2.5.1 ความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag State responsibilities)

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 5.1 (Regulation 5.1) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่า สมาชิกแต่ละประเทศได้ปฏิบัติตามหน้าที่ความรับผิดชอบภายใต้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ต่อเรือที่ชักธงของประเทศตน เพื่อให้สภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือซึ่งชักธงของประเทศตนเป็นไปตามมาตรฐานของอนุสัญญาฉบับนี้ และเป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดทำระบบที่มีประสิทธิภาพด้านการตรวจและการออกใบรับรองสภาพแรงงานทางทะเลตามข้อบังคับที่ 5.1.3 (Regulation 5.1.3) และตามข้อบังคับที่ 5.1.4 (Regulation 5.1.4) ทั้งนี้ ประเทศสมาชิกสามารถมอบอำนาจให้แก่สถาบันของรัฐหรือองค์กรอื่นๆ ตลอดจนองค์กรของประเทศสมาชิกอื่นที่มีความตกลงร่วมกันไว้ ซึ่งเป็นสถาบันหรือองค์กรที่มีความรู้ความสามารถและมีความเป็นอิสระที่จะดำเนินการการตรวจหรือออกใบรับรองหรือทั้งสองอย่าง โดยประเทศสมาชิกยังคงต้องรับผิดชอบอย่างเต็มที่ในทุกๆกรณีสำหรับการตรวจและการออกใบรับรองดังกล่าว นอกจากนี้ สมาชิกแต่ละประเทศจะต้องรวบรวมข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับระบบที่ตนได้จัดทำขึ้น พร้อมทั้งวิธีการที่ใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของระบบไว้ในรายงานที่

¹⁵⁶ International Labour Organization, <<http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/techmeet/mefs08/index.htm>>.

เสนอต่อสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศตามมาตรา 22 แห่งธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศด้วย¹⁵⁷

ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากข้อบังคับข้างต้นจะเห็นได้ว่า ความรับผิดชอบหลักของประเทศสมาชิกในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของธงเรือแบ่งได้เป็น 3 ประการ ดังนี้

1. การออกและต่ออายุใบรับรองสภาพแรงงานทางทะเลตามข้อบังคับ 5.1.3

หลักการตามข้อบังคับ 5.1.3 (Regulation 5.1.3) จะใช้บังคับแก่เรือที่มีขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่าซึ่งใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ¹⁵⁸ และเรือที่มีขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่าซึ่งชักธงของประเทศสมาชิกและแล่นออกจากท่าเรือในประเทศอื่นหรือเดินทางระหว่างท่าเรือในประเทศอื่น และข้อบังคับในส่วนนี้ยังใช้บังคับแก่เรือที่ชักธงของประเทศสมาชิกซึ่งไม่อยู่ภายใต้บังคับของข้อบังคับนี้ เมื่อเจ้าของเรือได้ร้องขอต่อประเทศสมาชิกเจ้าของธงเรือ ซึ่งตามข้อบังคับ 5.1.3 กำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้เรือที่ชักธงของประเทศตนมีและเก็บรักษาใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลไว้บนเรือ และให้ถือว่าใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลพร้อมด้วยใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าเรือนั้นได้รับการตรวจอย่างถูกต้องเหมาะสมโดยประเทศสมาชิกผู้เป็นเจ้าของธงเรือแล้ว¹⁵⁹ ซึ่งใบรับรองสภาพแรงงานดังกล่าวต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ ดังนี้

(ก) ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Certificate) คือ เอกสารที่ออกโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจของประเทศสมาชิก หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับซึ่งได้รับ

¹⁵⁷ ประเทศสมาชิกจะต้องนำเสนอรายงานการดำเนินการเกี่ยวกับอนุสัญญาที่ได้ให้สัตยาบันไปแล้วต่อสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศทุกปี (Annual Report) แต่เนื่องจากระยะหลัง จำนวนประเทศสมาชิกขององค์การแรงงานระหว่างประเทศและจำนวนตราสารขององค์การแรงงานระหว่างประเทศมีมากขึ้น ดังนั้น จึงกำหนดให้เสนอรายงานที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาที่มีความสำคัญทุกๆ 2 ปี และทุกๆ 5 ปีสำหรับอนุสัญญาอื่น โปรดดู ธีชวูทธิ พุทธิสมบัติ, อ้างแล้ว *เชิงอรรถที่ 15*, น. 22-23.

¹⁵⁸ เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของข้อบังคับ 5.1.3 “การเดินเรือระหว่างประเทศ” หมายถึง การเดินทางจากประเทศหนึ่งไปยังท่าเรือที่อยู่นอกประเทศดังกล่าว

¹⁵⁹ Regulation 5.1.3 (4) of Maritime Labour Convention

มอบหมายอำนาจอย่างถูกต้องตามวัตถุประสงค์นี้¹⁶⁰ เพื่อรับรองว่าเรือได้ผ่านการตรวจและพิสูจน์แล้วว่าได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 และตามมาตรการต่างๆที่ระบุไว้ในใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล¹⁶¹ ทั้งนี้ รายการที่จะต้องได้รับการตรวจจะต้องเป็นไปตามที่อนุสัญญากำหนดไว้ทั้งหมด 14 รายการ ได้แก่

- (1) อายุขั้นต่ำ
- (2) ใบรับรองแพทย์
- (3) คุณสมบัติของคนประจำเรือ
- (4) ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ
- (5) การใช้หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนของเอกชนตามที่กฎหมายกำหนด หรือได้รับใบรับรองหรือได้รับใบอนุญาต
- (6) ชั่วโมงการทำงานหรือการพัก
- (7) ระดับการจัดอัตราค่าจ้างสำหรับเรือ
- (8) ที่พักอาศัย
- (9) สิ่งสันหนนาการบนเรือ
- (10) อาหารและการจัดหาอาหาร
- (11) ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย และการป้องกันอุบัติเหตุ
- (12) การรักษาพยาบาลบนเรือ
- (13) วิธีปฏิบัติในการร้องเรียนบนเรือ และ
- (14) การจ่ายค่าจ้าง¹⁶²

ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลมีอายุไม่เกินครั้งละ 5 ปี¹⁶³ และต้องมีการตรวจระหว่างอายุของใบรับรองโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจของประเทศสมาชิก หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ ซึ่งอนุสัญญากำหนดไว้ว่า ในกรณีที่มีการตรวจระหว่างอายุเพียงครั้งเดียว การตรวจสอบ

¹⁶⁰ ต่อไปนี้เรียกว่า “องค์กรที่ได้รับการยอมรับ”

¹⁶¹ Regulation 5.1.3 (3) of Maritime Labour Convention

¹⁶² Appendix A 5-I of Maritime Labour Convention

¹⁶³ Standard A 5.1.3 (1) of Maritime Labour Convention

ดังกล่าวต้องมีขึ้นระหว่างวันครบรอบปีที่สองกับปีที่สามของใบรับรอง¹⁶⁴ และต้องมีการลงนามรับรองในใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลภายหลังจากที่ผ่านการตรวจระหว่างอายุแล้ว ทั้งนี้ขอบเขตและรายละเอียดในการตรวจระหว่างอายุต้องเท่าเทียมกับการตรวจเพื่อต่ออายุใบรับรอง¹⁶⁵

การตรวจเพื่อต่ออายุใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลต้องเสร็จสิ้นภายใน 3 เดือนก่อนถึงกำหนดวันหมดอายุของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับปัจจุบัน และใบรับรองฉบับใหม่นี้จะมีผลใช้ได้ตามกฎหมายนับตั้งแต่วันที่เสร็จสิ้นการตรวจเพื่อต่ออายุเป็นเวลาไม่เกิน 5 ปี นับจากวันหมดอายุของใบรับรองฉบับที่มีอยู่¹⁶⁶ หากการตรวจเพื่อต่ออายุได้ดำเนินการเสร็จสิ้นเกินกว่า 3 เดือนก่อนถึงกำหนดวันหมดอายุของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับที่มีอยู่ ให้ใบรับรองฉบับใหม่มีอายุไม่เกิน 5 ปี นับจากวันที่เสร็จสิ้นการตรวจเพื่อต่ออายุนั้น¹⁶⁷

ทั้งนี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับต้องบันทึกผลของการตรวจติดตามทุกครั้งหรือการตรวจพิสูจน์อย่างอื่นที่ได้ดำเนินการกับเรือและข้อบกพร่องอย่างชัดเจนซึ่งพบระหว่างการตรวจดังกล่าวพร้อมด้วยวันที่ที่พบว่าข้อบกพร่องนั้นได้รับการแก้ไขแล้ว โดยจัดแจ้งไว้ในหรือผนวกไว้กับใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลหรือโดยวิธีอย่างอื่นตามกฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศ เพื่อให้คนประจำเรือ พนักงานตรวจของรัฐเจ้าของธงเรือ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐเจ้าของท่า ผู้แทนของเจ้าของเรือและผู้แทนของคนประจำเรือได้รับทราบ

นอกจากนี้ สมาชิกแต่ละประเทศสามารถออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลเป็นการชั่วคราวได้ ในกรณีเรือใหม่ที่อยู่ระหว่างการส่งมอบ เรือที่มีการเปลี่ยนแปลงธงเรือ หรือเจ้าของเรือที่เข้ารับผิดชอบในการปฏิบัติงานของเรือซึ่งเป็นเรื่องใหม่สำหรับเจ้าของเรือ¹⁶⁸ โดยการออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับชั่วคราวนี้กระทำได้เฉพาะกรณีที่พิสูจน์ได้ว่า

¹⁶⁴ วันครบรอบปี หมายถึง วันและเดือนในแต่ละปีที่ตรงกับวันหมดอายุของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล

¹⁶⁵ Standard A 5.1.3 (2) of Maritime Labour Convention

¹⁶⁶ Standard A 5.1.3 (3) of Maritime Labour Convention

¹⁶⁷ Standard A 5.1.3 (4) of Maritime Labour Convention

¹⁶⁸ Standard A 5.1.3 (5) of Maritime Labour Convention

(1) เรือลำดังกล่าวได้รับการตรวจเท่าที่สมควรและสามารถดำเนินการตามรายการที่ต้องได้รับการตรวจตามที่อนุสัญญากำหนดไว้ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

(2) เจ้าของเรือได้แสดงให้เห็นหน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับเห็นว่าเรื่อนั้นมีวิธีปฏิบัติที่เพียงพอต่อการปฏิบัติตามอนุสัญญานี้

(3) นายเรือมีความคุ้นเคยกับข้อกำหนดของอนุสัญญาและหน้าที่ความรับผิดชอบในการนำไปปฏิบัติ และ

(4) ได้มีการยื่นข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องต่อหน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ เพื่อให้ออกประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล¹⁶⁹

ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับชั่วคราวมีอายุไม่เกิน 6 เดือน¹⁷⁰ และหน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับต้องดำเนินการตรวจสอบอย่างเต็มรูปแบบก่อนใบรับรองฉบับชั่วคราวหมดอายุ เพื่อดำเนินการออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลแบบเต็มเวลาได้ และไม่สามารถออกใบรับรองฉบับชั่วคราวให้อีกหลังจากสิ้นสุด 6 เดือนแรกแล้ว ทั้งนี้ ไม่ต้องมีการออกใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลในช่วงระยะเวลาที่หนังสือรับรองชั่วคราวมีผลบังคับใช้ได้ตามกฎหมาย¹⁷¹

อย่างไรก็ดี การมีผลบังคับใช้ได้ตามกฎหมายของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับชั่วคราวจะถือว่าสิ้นสุดลงในกรณีดังต่อไปนี้

(1) กรณีที่การเข้าตรวจระหว่างอายุใบรับรองไม่เสร็จสิ้นสมบูรณ์ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้

(2) กรณีที่ใบรับรองไม่มีการลงนามรับรองการตรวจระหว่างอายุ

(3) เมื่อเรือเปลี่ยนธงเรือ

(4) เมื่อเจ้าของเรือสิ้นสุดการเข้ารับผิดชอบในการปฏิบัติงานของเรือ

(5) เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญแก่โครงสร้างหรืออุปกรณ์เครื่องใช้ที่กำหนดไว้ในหัวข้อที่ 3 เกี่ยวกับที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหารและการจัดหาอาหาร¹⁷²

¹⁶⁹ Standard A 5.1.3 (7) of Maritime Labour Convention

¹⁷⁰ Standard A 5.1.3 (6) of Maritime Labour Convention

¹⁷¹ Standard A 5.1.3 (8) of Maritime Labour Convention

¹⁷² Standard A 5.1.3 (14) of Maritime Labour Convention

ทั้งนี้ ในกรณีที่ใบรับรองสิ้นสุดลงเมื่อเรือเปลี่ยนธงเรือ เมื่อเจ้าของเรือสิ้นสุดการเข้ารับผิดชอบในการปฏิบัติงานของเรือ และเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญของโครงสร้างหรืออุปกรณ์เครื่องใช้ที่กำหนดไว้ในหัวข้อที่ 3 หน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับต้องออกใบรับรองฉบับใหม่ให้ เมื่อเรือนั้นได้ปฏิบัติตามให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแล้ว¹⁷³ นอกจากนี้ เมื่อมีหลักฐานว่าเรือไม่ได้ปฏิบัติตามให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาและไม่มีมาตรการแก้ไขให้ถูกต้องตามที่หน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับกำหนดไว้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับสามารถเพิกถอนใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลได้¹⁷⁴ โดยคำนึงถึงความร้ายแรงหรือความถี่ของข้อบกพร่องที่เกิดขึ้น¹⁷⁵

(ข) ใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance) คือ เอกสารแนบท้ายใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลที่กล่าวถึงข้อกำหนดภายในประเทศในการปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญา และมาตรการซึ่งรับรองโดยเจ้าของเรือ เพื่อให้มั่นใจได้ถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดบนเรือหรือบนเรือต่างๆที่เกี่ยวข้อง ซึ่งใบประกาศนี้จะประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ต้องจัดทำโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจซึ่งระบุถึงข้อกำหนดภายในประเทศในการปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญา ได้แก่ รายการต่างๆของเรือที่ต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล ข้อกำหนดภายในประเทศที่แสดงให้เห็นถึงบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาฉบับนี้ ข้อกำหนดเฉพาะตามประเภทเรือภายใต้กฎหมายภายในประเทศ บันทึกบทบัญญัติที่เทียบเคียงได้ในสาระสำคัญซึ่งได้รับการรับรองตามมาตรา 6 วรรค 3 และชี้ชัดถึงข้อยกเว้นใดๆที่ให้ไว้โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจตามที่กำหนดไว้ในหัวข้อที่ 3 และส่วนที่จัดทำโดยเจ้าของเรือซึ่งระบุถึงมาตรการต่างๆที่เจ้าของเรือได้ให้การรับรองไว้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาดังกล่าวของเรือของตน โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับต้องให้การรับรองส่วนที่จัดทำโดยเจ้าของเรือและดำเนินการออกใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล¹⁷⁶

¹⁷³ Standard A 5.1.3 (15) of Maritime Labour Convention

¹⁷⁴ Standard A 5.1.3 (16) of Maritime Labour Convention

¹⁷⁵ Standard A 5.1.3 (17) of Maritime Labour Convention

¹⁷⁶ Standard A 5.1.3 (10) of Maritime Labour Convention

รูปแบบของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับชั่วคราว และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล พร้อมทั้งบันทึกผลการตรวจติดตามหรือการตรวจพิสูจน์ต่างๆ ต้องมีฉบับแปลเป็นภาษาอังกฤษและมีลักษณะเดียวกันกับตัวอย่างในเอกสารแนบท้ายของอนุสัญญา¹⁷⁷ และเอกสารต่างๆดังกล่าวต้องเก็บรักษาไว้บนเรือ พร้อมทั้งปิดสำเนาไว้บนเรือในสถานที่ที่คนประจำเรือเห็นได้อย่างชัดเจน¹⁷⁸

2. การตรวจและการบังคับใช้ตามข้อบังคับ 5.1.4

หลักการตามข้อบังคับ 5.1.4 (Regulation 5.1.4) กำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องพิสูจน์โดยใช้ระบบที่มีการประสานความร่วมมือและประสิทธิภาพในการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการตรวจติดตามและมาตรการควบคุมอย่างอื่นว่า เรือที่ชักธงของประเทศตนได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญา ตามที่มีการนำไปปฏิบัติเป็นกฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศ ซึ่งมาตรฐาน ก 5.1.4 (Standard A 5.1.4) กำหนดให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับแต่งตั้งพนักงานตรวจแรงงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมในจำนวนที่เพียงพอ¹⁷⁹ เพื่อทำการตรวจสอบเรือตามรอบเวลาที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน ก 5.1.3 เกี่ยวกับใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ซึ่งไม่ว่ากรณีใดๆจะต้องไม่เกินกว่า 3 ปี¹⁸⁰ ซึ่งการตรวจตามมาตรฐานนี้มีได้หมายความถึงการตรวจเพื่อออกหรือต่อใบรับรองสภาพแรงงานทางทะเลตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน ก 5.1.3 เท่านั้น แต่ยังสามารถรวมถึงการตรวจในสภาพการณ์ต่างๆตามที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ โดยเฉพาะการตรวจตามมาตรฐาน ก 3.1 (3) ซึ่งกำหนดให้มีการตรวจเกี่ยวกับที่พักอาศัย สภาพการทำงานหรือความเป็นอยู่ของคนประจำเรือตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ 5.1.4 เมื่อมีการจดทะเบียนเรือ หรือจดทะเบียนอีกครั้ง หรือเมื่อมีการดัดแปลงที่สำคัญของที่พักอาศัยบนเรือของคนประจำเรือ¹⁸¹ พร้อมทั้งยังกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม ความรู้ความสามารถ แหล่งอ้างอิง อำนาจ สถานะ และความเป็นอิสระของพนักงานตรวจแรงงาน เพื่อให้

¹⁷⁷ Standard A 5.1.3 (9) of Maritime Labour Convention (Appendix A 5-II of Maritime Labour Convention)

¹⁷⁸ Standard A 5.1.3 (12) of Maritime Labour Convention

¹⁷⁹ Standard A 5.1.4 (2) of Maritime Labour Convention

¹⁸⁰ Standard A 5.1.4 (4) of Maritime Labour Convention

¹⁸¹ International Labour Organization, *supra note 4*, p. 52.

การปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ สมาชิกแต่ละประเทศยังต้องกำหนดให้มีบทลงโทษและมาตรการแก้ไขอื่นๆที่เพียงพอ สำหรับการฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญาและการขัดขวางเจ้าพนักงานตรวจแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่อีกด้วย

เมื่อประเทศสมาชิกได้รับข้อร้องเรียนที่ไม่อาจพิจารณาได้ว่ามีมูลความจริงอย่างชัดเจน หรือได้รับหลักฐานว่าเรือที่ชักธงของประเทศตนไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา หรือว่ามีข้อบกพร่องอย่างร้ายแรงในการนำมาตราการที่กำหนดไว้ในใบประกาศด้านแรงงานทางทะเล ประเทศสมาชิกต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่จำเป็นในการสอบข้อเท็จจริง และต้องดำเนินการให้มีการแก้ไขข้อบกพร่องที่พบ¹⁸² ด้วยการให้ข้อแนะนำที่ชัดเจนในงานที่ต้องปฏิบัติและมีหลักฐานการแต่งตั้งที่ถูกต้อง พนักงานตรวจแรงงานต้องได้รับอำนาจให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(1) ขึ้นไปบนเรือซึ่งชักธงของประเทศสมาชิก

(2) ตรวจสอบ ทดสอบ หรือไต่สวนเท่าที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อให้เป็นที่พอใจว่ามาตรฐานของอนุสัญญามีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด และ

(3) กำหนดให้มีการแก้ไขข้อบกพร่องใดๆและเมื่อมีมูลที่เชื่อได้ว่าข้อบกพร่องนั้นเท่ากับเป็นการฝ่าฝืนต่อข้อกำหนดตามอนุสัญญาอย่างร้ายแรง หรือแสดงให้เห็นถึงอันตรายที่มีนัยสำคัญถึงความปลอดภัย สุขภาพอนามัยหรือความมั่นคงของคนประจำเรือ และห้ามเรือออกจากท่าเรือจนกว่าได้มีการดำเนินการที่จำเป็น¹⁸³ แต่ต้องอยู่ภายใต้บังคับของสิทธิในการอุทธรณ์ต่อหน่วยงานปกครองหรือศาลยุติธรรม¹⁸⁴

อย่างไรก็ตาม พนักงานตรวจต้องใช้ดุลยพินิจในการให้คำแนะนำแทนการเริ่มหรือเสนอให้ดำเนินคดี หากการฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญาดังกล่าวไม่ชัดเจนถึงอันตรายต่อความปลอดภัย สุขภาพอนามัย หรือความมั่นคงของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องนั้น และไม่ปรากฏประวัติการฝ่าฝืนในลักษณะเดียวกันมาก่อน¹⁸⁵ และในกรณีที่มีการใช้อำนาจโดยมิชอบของพนักงานตรวจแรงงาน ต้องมีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ ภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ในแต่ละกรณีให้ตกอยู่กับผู้ร้องเรียน¹⁸⁶

¹⁸² Standard A 5.1.4 (5) of Maritime Labour Convention

¹⁸³ Standard A 5.1.4 (7) of Maritime Labour Convention

¹⁸⁴ Standard A 5.1.4 (8) of Maritime Labour Convention

¹⁸⁵ Standard A 5.1.4 (9) of Maritime Labour Convention

¹⁸⁶ Standard A 5.1.4 (16) of Maritime Labour Convention

ในกรณีที่พนักงานตรวจแรงงานได้รับคำร้องทุกข์หรือข้อร้องเรียนใดๆ ที่กล่าวหาถึงอันตรายหรือข้อบกพร่องที่เกี่ยวข้องกับสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ หรือการฝ่าฝืนกฎหมายและกฎระเบียบ พนักงานตรวจต้องรักษาความลับของแหล่งที่มี และต้องไม่แจ้งเจ้าของเรือ ผู้แทนเจ้าของเรือ หรือผู้ปฏิบัติการของเรือให้ทราบว่าการเข้าตรวจดังกล่าวเป็นผลมาจากกรณีที่มีคำร้องทุกข์หรือข้อร้องเรียน¹⁸⁷

ทั้งนี้ เมื่อการตรวจเสร็จสิ้นแล้ว พนักงานตรวจแรงงานต้องส่งรายงานการตรวจแต่ละครั้งไปยังหน่วยงานที่ทรงอำนาจ โดยต้องมอบสำเนารายงานหนึ่งฉบับเป็นภาษาอังกฤษ หรือภาษาที่ใช้ในการทำงานของเรือให้แก่นายเรือ และต้องปิดประกาศสำเนาอีกฉบับหนึ่งในกระดานแจ้งข่าวของเรือ เพื่อเป็นข้อมูลข่าวสารให้แก่คนประจำเรือ และในกรณีที่มีการร้องขอก็ให้ส่งให้แก่ผู้แทนของบุคคลดังกล่าว¹⁸⁸ และในกรณีที่การตรวจเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุร้ายแรง พนักงานตรวจแรงงานควรส่งรายงานไปยังหน่วยงานที่ทรงอำนาจโดยเร็วที่สุด ซึ่งต้องไม่ช้ากว่า 1 เดือนหลังจากการสรุปผลการตรวจ¹⁸⁹ ซึ่งหน่วยงานที่ทรงอำนาจของสมาชิกแต่ละประเทศต้องเก็บรักษาบันทึกการตรวจสภาพแรงงานของคนประจำเรือบนเรือที่ชักธงของประเทศตนไว้ และพิมพ์เผยแพร่รายงานประจำปีเกี่ยวกับกิจกรรมการตรวจภายในระยะเวลาที่เหมาะสมหลังจากสิ้นปี แต่ต้องไม่เกินกว่า 6 เดือน¹⁹⁰

3. การกำหนดให้มีวิธีปฏิบัติในการร้องเรียนบนเรือตามข้อบังคับ 5.1.5

หลักการตามข้อบังคับ 5.1.5 (Regulation 5.1.5) กำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎหมายหรือกฎระเบียบภายในที่กำหนดให้เรือซึ่งชักธงของประเทศตนมีวิธีปฏิบัติบนเรือในการจัดการอย่างเป็นธรรม มีประสิทธิภาพ และรวดเร็วต่อข้อร้องเรียนของคนประจำเรือที่กล่าวหาถึงการฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญา โดยในทุกกรณี คนประจำเรือต้องมีสิทธิในการร้องเรียนโดยตรงต่อคนนายเรือ¹⁹¹ และต่อหน่วยงานภายนอกที่เหมาะสมหากเห็นว่ามีความจำเป็น ซึ่งวิธีการร้องเรียนบนเรือนั้น ต้องรวมถึงสิทธิของคนประจำเรือที่จะมีผู้อื่นอยู่เป็นเพื่อน หรือทำการ

¹⁸⁷ Standard A 5.1.4 (10) of Maritime Labour Convention

¹⁸⁸ Standard A 5.1.4 (12) of Maritime Labour Convention

¹⁸⁹ Standard A 5.1.4 (14) of Maritime Labour Convention

¹⁹⁰ Standard A 5.1.4 (13) of Maritime Labour Convention

¹⁹¹ Standard A 5.1.5 (2) of Maritime Labour Convention

แทนในระหว่างการดำเนินการร้องเรียน ตลอดจนการป้องกันไม่ให้คนประจำเรือต้องตกเป็นเหยื่อ¹⁹² จากกรณีการค้าเรือ¹⁹³

นอกจากความรับผิดชอบหลักทั้ง 3 ประการแล้ว ในกรณีที่มีความเสียหายอันเนื่องมาจากภัยพิบัติทางทะเลอย่างร้ายแรงอันนำไปสู่การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของคนประจำเรือบนเรือซึ่งชักรงของประเทศตน สมาชิกแต่ละประเทศต้องดำเนินการสอบสวนอย่างเป็นทางการ ซึ่งโดยปกติแล้วจะต้องมีการนำรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวนเผยแพร่ต่อสาธารณะ และประเทศสมาชิกจะต้องประสานความร่วมมือกันในการสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับความเสียหายดังกล่าวด้วย

2.5.2 ความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของท่า (Port State responsibilities)

ท่าเรือ (Port) หมายถึง อาณาบริเวณสำหรับให้เรือเข้าจอดเทียบท่า ซึ่งโดยปกติแล้วจะตั้งอยู่ในเขตน่านน้ำภายใน (Internal Waters) ซึ่งอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งหรือรัฐเจ้าของท่า รัฐเจ้าของท่าจึงมีเขตอำนาจในการบัญญัติหรือบังคับใช้กฎหมาย หรือมีเขตอำนาจศาลเหนือเรือทุกลำที่เข้ามาจอดเทียบท่าในประเทศของตน¹⁹⁴ ดังนั้น มาตรฐานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของการเดินเรือและการให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลหลายฉบับจึงมีข้อกำหนดที่ให้อำนาจแก่รัฐเจ้าของท่าในการควบคุมเรือต่างประเทศในท่าเรือของประเทศตน (Port State Control หรือ PSC) เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเรือลำดังกล่าวมีมาตรฐานความปลอดภัยรวมทั้งสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือในระดับสากล เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 (หรือ SOLAS) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 (หรือ MARPOL 73/78) และอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือ ค.ศ.1976 เป็นต้น ซึ่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ได้ยึดแนวปฏิบัติ

¹⁹² “การทำให้ตกเป็นเหยื่อ” ครอบคลุมถึงการกระทำอันเป็นปฏิปักษ์โดยบุคคลใดๆ อันเกี่ยวกับการที่คนประจำเรือยื่นข้อเรียกร้องซึ่งไม่ได้มุ่งให้เกิดความโกรธเคืองหรือมุ่งร้ายอย่างแท้จริง

¹⁹³ Standard A 5.1.5 (3) of Maritime Labour Convention

¹⁹⁴ Fitzpatrick, Deirdre and Anderson, Michael, Seafarers' rights, (Oxford: Oxford University Press, 2005), p. 154.

ในการให้อำนาจแก่รัฐเจ้าของท่าตามมาตรฐานระหว่างประเทศดังกล่าว และเมื่ออนุสัญญามีผลบังคับใช้จะเป็นการเพิ่มเหตุในการเข้าตรวจเรือ และส่งผลให้การตรวจเรือของรัฐเจ้าของท่าต้องครอบคลุมถึงประเด็นต่างๆตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้

หลักการทั่วไปของข้อบังคับ 5.2 (Regulation 5.2) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้สมาชิกแต่ละประเทศสามารถปฏิบัติตามความรับผิดชอบของตนภายใต้อนุสัญญานี้ เกี่ยวข้องกับความร่วมมือระหว่างประเทศในการปฏิบัติและบังคับใช้มาตรฐานของอนุสัญญากับเรือต่างชาติ ซึ่งความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของท่าตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประการ ดังนี้

1. การตรวจในท่าเรือ

ตามข้อบังคับ 5.2.1 (Regulation 5.2.1) โดยอ้างอิงบทบัญญัติในมาตรา 5 วรรค 4 แห่งอนุสัญญานี้ กำหนดให้ประเทศสมาชิกอื่นนอกเหนือจากประเทศเจ้าของธงเรือสามารถเข้าตรวจเรือต่างประเทศทุกลำซึ่งจอดแวะในท่าเรือของประเทศสมาชิก ด้วยเหตุในการค้าตามปกติของเรือหรือเพราะเหตุผลทางการปฏิบัติการของเรือ เพื่อวัตถุประสงค์ในการตรวจพบทวนถึงการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาเกี่ยวกับสภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือของคนประจำเรือ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการเข้าตรวจเรือของรัฐเจ้าของท่าตามอนุสัญญากำหนดไว้จะเป็นไปโดยความสมัครใจหรือการใช้ดุลยพินิจของประเทศสมาชิกเหล่านั้น แต่หากมีการเลือกที่จะดำเนินการตรวจสอบดังกล่าว สมาชิกแต่ละประเทศจะต้องปฏิบัติตามระบบการตรวจและการติดตามที่มีประสิทธิภาพของรัฐเจ้าของท่า และข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับระบบที่ตนได้จัดทำขึ้น พร้อมทั้งวิธีการที่ใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของระบบต้องรวบรวมไว้ในรายงานที่เสนอต่อสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศตามมาตรา 22 แห่งธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศด้วย ซึ่งการตรวจนี้จะดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ (authorized officers) ตามบทบัญญัติของประมวลข้อปฏิบัติและข้อตกลงระหว่างประเทศอื่นๆซึ่งมีผลกับการตรวจควบคุมโดยรัฐเจ้าของท่าในประเทศสมาชิก ทั้งนี้ อนุสัญญาได้กำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องยอมรับใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลที่ออกโดยประเทศเจ้าของธงเรือ ในฐานะที่เป็นหลักฐานเบื้องต้นของการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ที่ระบุไว้ในมาตรา (Article) ข้อบังคับ (Regulation) และใน ส่วนมาตรฐาน ก (Standard A) ของประมวลข้อปฏิบัติ หมายความว่า การตรวจในท่าเรือต้องจำกัดอยู่ที่การตรวจพบทวนใบรับรองสภาพแรงงานทางทะเลดังกล่าว ยกเว้นในสภาพการณ์ซึ่ง

กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ ซึ่งตามมาตรฐาน ก 5.2.1 (Standard A 5.2.1) ได้กำหนดกระบวนการในการเข้าตรวจเรือของรัฐเจ้าท่าไว้ สามารถแบ่งได้เป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

(1) ขั้นตอนการขึ้นเรือและตรวจเอกสาร

เมื่อเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ได้ขึ้นไปบนเรือเพื่อดำเนินการตรวจสอบ โดยอ้างอิงจากหลักการของข้อบังคับ 5.2 เจ้าหน้าที่จะต้องจำกัดการตรวจอยู่ที่การตรวจสอบการมีผลบังคับใช้ตามกฎหมายและความสมบูรณ์ของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล เช่น การมีผลบังคับใช้ตามกฎหมายของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลต้องมีอายุไม่เกิน 5 ปี หรือใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลจะต้องมีการแนบใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลมาด้วยไม่เช่นนั้นจะถือว่าไม่สมบูรณ์ เป็นต้น¹⁹⁵

(2) ขั้นตอนการตรวจอย่างละเอียด

เจ้าหน้าที่สามารถทำการตรวจโดยละเอียดได้ ในกรณีที่ได้เรียกให้ส่งใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลแล้วพบว่า

(ก) ไม่มีการจัดทำ หรือไม่มีการเก็บรักษาเอกสารตามที่เรียก หรือได้รับการเก็บรักษาไว้อย่างไม่ถูกต้อง หรือเอกสารที่สร้างขึ้นไม่มีข้อมูลตามที่กำหนดไว้โดยอนุสัญญาฉบับนี้ หรือเป็นเอกสารที่หมดอายุการบังคับตามกฎหมาย หรือ

(ข) มีมูลอย่างชัดเจนที่ทำให้เชื่อว่า สภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญา หรือ

(ค) มีมูลอันสมควรทำให้เชื่อว่า เรือได้มีการเปลี่ยนแปลงเพื่อประสงค์ที่จะหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามอนุสัญญา หรือ

(ง) มีข้อร้องเรียน¹⁹⁶ กล่าวหาว่า สภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือในเฉพาะบางเรื่องไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้

¹⁹⁵ International Labour Organization, "Guideline for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006," <http://www.ilo.org/global/What_we_do/InternationalLabourStandards/MaritimeLabourConvention/lang--en/docName--WCMS_099068/index.htm>. p. 15.

¹⁹⁶ "ข้อร้องเรียน" หมายถึง ข้อมูลข่าวสารที่ยื่นโดยคนประจำเรือ องค์กรวิชาชีพ สมาคม สหภาพแรงงาน หรือบุคคลใดๆ ที่มีส่วนได้เสียในความปลอดภัยของเรือ รวมทั้งมีส่วนได้เสียในอันตรายต่อสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของคนประจำเรือที่อยู่บนเรือ

โดยการตรวจดังกล่าวในทุกกรณีต้องกระทำเมื่อสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือที่เชื่อหรือถูกกล่าวหาว่ามีความบกพร่องนั้น อาจก่อให้เกิดอันตรายอย่างชัดเจนต่อความปลอดภัย สุขภาพอนามัย หรือความมั่นคงของคนประจำเรือ หรือเมื่อเจ้าหน้าที่มีมูลที่ทำให้เชื่อว่าความบกพร่องใดๆนั้นก่อให้เกิดการฝ่าฝืนอย่างร้ายแรงต่อข้อกำหนดของอนุสัญญา¹⁹⁷

ทั้งนี้ การตรวจโดยละเอียดตามเหตุ (ก) (ข) และ (ค) ดังที่กล่าวมาข้างต้นนั้น โดยหลักการแล้วต้องครอบคลุมถึงรายการที่ปรากฏอยู่ในเอกสารแนบท้ายอนุสัญญา¹⁹⁸ ได้แก่ อายุขั้นต่ำ ไบร็บบรองแพทย์ คุณสมบัติของคนประจำเรือ ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ การใช้หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนของเอกชนตามที่กฎหมายกำหนดหรือได้รับไบร็บบรองหรือได้รับใบอนุญาต ชั่วโมงการทำงานหรือการพัก ระดับการจัดอัตรากำลังสำหรับเรือ ที่พักอาศัย สิ่งสันทนการบนเรือ อาหารและการจัดหาอาหาร ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยและการป้องกันอุบัติเหตุ การรักษาพยาบาลบนเรือ วิธีปฏิบัติด้านการร้องเรียนบนเรือ และการจ่ายค่าจ้าง¹⁹⁹ และในกรณีที่มีข้อร้องเรียนกล่าวหาว่าสภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือในเฉพาะบางเรื่องไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญา การตรวจจะต้องจำกัดอยู่เฉพาะภายในขอบเขตของข้อร้องเรียน แม้ว่าข้อร้องเรียนหรือการสอบข้อเท็จจริงสามารถทำให้มีมูลที่ชัดเจนสำหรับการตรวจโดยละเอียดตามเหตุ (ข) ที่กล่าวมาแล้วข้างต้นก็ตาม²⁰⁰

(3) ขั้นตอนการกำหนดให้มีการแก้ไข

หลังจากการตรวจโดยละเอียดยิ่งขึ้นแล้วพบว่า สภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาดังนี้ เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ต้องแจ้งให้นายเรือทราบในทันทีถึงข้อบกพร่อง และกำหนดเส้นตายสำหรับการแก้ไขไว้ด้วย และในกรณีที่เจ้าหน้าที่พิจารณาแล้วว่าข้อบกพร่องนั้นเป็นสาระสำคัญหรือเกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียนที่มีขึ้น เจ้าหน้าที่ดังกล่าวจะต้องแจ้งข้อบกพร่องนั้นให้องค์กรของคนประจำเรือและองค์กรของเจ้าของเรือภายในประเทศสมาชิกที่การตรวจได้กระทำขึ้น และสามารถแจ้งให้ผู้แทนของรัฐเจ้าของธงทราบและให้ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องแก่หน่วยงานที่ทรงอำนาจของท่าเรือถัดไปที่เรือจะแวะจอด²⁰¹ และ

¹⁹⁷ Standard A 5.2.1 (1) of Maritime Labour Convention

¹⁹⁸ Standard A 5.2.1 (2) of Maritime Labour Convention

¹⁹⁹ Appendix A 5-III of Maritime Labour Convention

²⁰⁰ Standard A 5.2.1 (3) of Maritime Labour Convention

²⁰¹ Standard A 5.2.1 (4) of Maritime Labour Convention

ยังกำหนดให้สิทธิของประเทศสมาชิกในการที่จะส่งสำเนารายงานของเจ้าหน้าที่ที่ทำการตรวจเรือ พร้อมแนบคำตอบที่ได้รับจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจของรัฐเจ้าของธงภายในกำหนดเส้นตายที่ระบุไว้ ไปยังผู้อำนวยการใหญ่สำนักแรงงานระหว่างประเทศ เพื่อให้พิจารณาการกระทำดังกล่าว ตามความเหมาะสมและความเร่งด่วน²⁰²

นอกจากนี้ เมื่อมีการตรวจโดยละเอียดแล้วพบว่า เรือไม่ได้ทำตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ และสภาพบนเรือเป็นอันตรายอย่างชัดเจนต่อความปลอดภัย สุขภาพอนามัย และความมั่นคงของคนประจำเรือ หรือการที่ไม่ได้ทำตามข้อกำหนดนั้นก่อให้เกิดการฝ่าฝืนที่ร้ายแรงหรือซ้ำซากต่อข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ในการตรวจต้องดำเนินการตามขั้นตอน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเรือต้องไม่ออกไปสู่ทะเลจนกว่าจะทำการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว หรือจนกว่าเจ้าหน้าที่จะยอมรับแผนปฏิบัติเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวและเป็นที่พอใจว่าแผนนั้นจะมีการนำไปปฏิบัติตามโดยเร่งด่วน ซึ่งเจ้าหน้าที่จะต้องแจ้งให้รัฐเจ้าของธงทราบโดยทันทีในกรณีที่เรือถูกห้ามมิให้แล่น และต้องเชิญผู้แทนของรัฐเจ้าของธงมาพบ²⁰³ อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการปฏิบัติตามความรับผิดชอบภายใต้กฎหมายนี้ สมาชิกแต่ละประเทศต้องใช้ความพยายามทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เรือถูกกักหรือทำให้ล่าช้าโดยไม่ถูกต้อง และต้องมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำที่ไม่ถูกต้อง โดยให้ภาระพิสูจน์ในแต่ละกรณีตกอยู่กับผู้ร้องเรียน²⁰⁴

2. วิธีปฏิบัติในการจัดการข้อร้องเรียนของคนประจำเรือบนฝั่ง

หลักการทั่วไปของข้อบังคับ 5.2.2 (Regulation 5.2.2) กำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้อย่างมั่นใจได้ว่า คนประจำเรือบนเรือที่จอดแวะในท่าเรือของประเทศตน มีสิทธิที่จะรายงานข้อร้องเรียนซึ่งกล่าวหาว่ามีการฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญา ไปยังเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ในท่าเรือที่เรือของคนประจำเรือจอดแวะ และเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจจะต้องดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงเบื้องต้น²⁰⁵ ซึ่งการตรวจสอบข้อเท็จจริงเบื้องต้นนั้นต้องรวมไปถึงการพิจารณาว่าได้มีการวินิจฉัยตามวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการร้องเรียนบนเรือภายใต้ข้อบังคับ 5.1.5 หรือไม่ นอกจากนี้ ในกรณีที่เหมาะสม โดยพิจารณาจากลักษณะของข้อร้องเรียน

²⁰² Standard A 5.2.1 (5) of Maritime Labour Convention

²⁰³ Standard A 5.2.1 (6) of Maritime Labour Convention

²⁰⁴ Standard A 5.2.1 (8) of Maritime Labour Convention

²⁰⁵ Standard A 5.2.2 (1) of Maritime Labour Convention

เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่สามารถดำเนินการตรวจโดยละเอียดตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน ก 5.2.1²⁰⁶ ซึ่งลักษณะของข้อร้องเรียนนั้นอาจแบ่งได้เป็นข้อร้องเรียนที่มีลักษณะเป็นการทั่วไปซึ่งเกี่ยวกับคนประจำเรือทั้งหมดบนเรือ หรือคนประจำเรือบางกลุ่ม หรือเกี่ยวข้อเฉพาะกรณีรายบุคคล ถ้าเป็นข้อร้องเรียนที่มีลักษณะทั่วไปควรพิจารณาตรวจโดยละเอียดยิ่งขึ้น²⁰⁷

ในกรณีที่มีการตรวจสอบข้อเท็จจริงหรือการตรวจโดยละเอียดยิ่งขึ้นแล้วพบว่า เรือไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา²⁰⁸ และสภาพบนเรือเป็นอันตรายอย่างชัดเจนต่อความปลอดภัย สุขภาพอนามัย และความมั่นคงของคนประจำเรือ หรือการไม่ได้ทำตามข้อกำหนดนั้นก่อให้เกิดการฝ่าฝืนที่ร้ายแรงหรือซ้ำซากต่อข้อกำหนดของอนุสัญญา ซึ่งเป็นบทบัญญัติในขอบเขตของวรรค 6 แห่งมาตรฐาน ก 5.2.1 เกี่ยวกับการตรวจในท่าเรือ ก็ให้บังคับใช้บทบัญญัตินี้ดังกล่าว²⁰⁸ ซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ต้องทำให้มั่นใจได้ว่า เรือนั้นจะไม่ออกไปสู่ทะเลจนกว่าจะทำการแก้ไขข้อบกพร่อง หรือจนกว่าจะทำให้เป็นที่พอใจแก่เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ว่า เรือลำดังกล่าวมีแผนปฏิบัติเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องและจะมีการนำแผนนั้นไปปฏิบัติโดยเร่งด่วน

ข้อกำหนดเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติในการจัดการข้อร้องเรียนของคนประจำเรือบนฝั่งตามข้อบังคับ 5.2.2 นี้ มิได้กำหนดให้เป็นภาระหน้าที่ของรัฐเจ้าของท่าในการแก้ไขข้อบกพร่องตามข้อร้องเรียนของคนประจำเรือ แต่เป็นข้อกำหนดที่ให้อำนาจแก่รัฐเจ้าของท่าในการเข้าตรวจและแก้ไขข้อบกพร่องบางประการเท่าที่จะสามารถกระทำได้²⁰⁹ รวมทั้งรายงานเกี่ยวกับข้อร้องเรียนที่ไม่ได้รับการแก้ไขไปยังรัฐเจ้าของธงเรือ ผู้อำนวยการสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ หรือองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งยังกำหนดให้รัฐเจ้าของท่าต้องส่งสถิติและข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับข้อร้องเรียนที่ได้รับการแก้ไขแล้วไปยังผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีการเก็บบันทึกข้อมูลและแจ้งต่อฝ่ายต่างๆ รวมทั้งองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่อาจสนใจเข้าร่วมในวิธีปฏิบัติเพื่อแก้ปัญหาที่เกี่ยวข้อง

²⁰⁶ Standard A 5.2.2 (2) of Maritime Labour Convention

²⁰⁷ Guideline B 5.2.2 (2) of Maritime Labour Convention

²⁰⁸ Standard A 5.2.2 (4) of Maritime Labour Convention

²⁰⁹ International Labour Organization, *supra note 4*, p. 59.

2.5.3 ความรับผิดชอบในการจัดหาแรงงาน (Labour-supplying responsibilities)

หลักการทั่วไปของข้อบังคับ 5.3 (Regulation 5.3) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่า สมาชิกแต่ละประเทศได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบของตนภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกและการบรรจุคนประจำเรือ และการคุ้มครองทางสังคมให้แก่คนประจำเรือที่เป็นคนในชาติตน ผู้มีถิ่นที่อยู่หรือภูมิลำเนาในอาณาเขตของประเทศตน โดยการบังคับใช้ข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้กับการดำเนินงานและแนวปฏิบัติของหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่ดำเนินกิจการอยู่ในเขตอาณาของตน โดยใช้ระบบการตรวจ การติดตาม ควบคุม และการดำเนินคดีตามกฎหมายต่อการฝ่าฝืนข้อกำหนดที่ได้รับอนุญาต และข้อกำหนดอื่น ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน ก 1.4 เกี่ยวกับหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคน

นอกจากนี้ สมาชิกแต่ละประเทศจะต้องรวบรวมข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับระบบการตรวจและติดตามควบคุมที่มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ตามความรับผิดชอบของตนด้านการจัดหาแรงงานภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ พร้อมทั้งวิธีการที่ใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของระบบไว้ในรายงานที่เสนอต่อสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศตามมาตรา 22 แห่งธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศด้วย²¹⁰

²¹⁰ Regulation 5.3 (4) of Maritime Labour Convention