

ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงาน
บนเรือ

โดย

กชกร สันติเดช

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

พ.ศ. 2550

ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือ
Thai Legal Problems Concerning Minimum Standards in Merchant Ships

โดย

กชกร สันธิเดช

Miss Kochakorn Santhidej

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

พ.ศ. 2550

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์

สารนิพนธ์

ของ

กชกร สันติเดช

เรื่อง

ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือ

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

เมื่อ วันที่ 14 ธันวาคม 2550

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

(อาจารย์ประมวล จันทรีชีวะ)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์

(ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร)

บทคัดย่อ

การขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถให้บริการขนส่งได้ในปริมาณคราวละมาก ๆ โดยมีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับบริการขนส่งรูปแบบอื่นๆ แต่เนื่องจากในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองในการทำงานบนเรือเดินทะเลโดยตรง จึงเป็นเรื่องสำคัญในอันที่จะต้องมีการกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษแก่คนประจำเรือเดินทะเล และมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยควรมีกฎหมายเฉพาะที่ให้ความคุ้มครองเกี่ยวกับการทำงานบนเรือเดินทะเลในกิจการขนส่งทางเรือเดินทะเล อีกทั้งบุคลากรผู้ทำงานบนเรือซึ่งถือว่ามี ความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินเรือ เนื่องจากงานเดินเรือทะเลเป็นงานที่มีอันตรายโดยสภาพ การคุ้มครองแรงงานเรือเดินทะเลจึงมีความสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องของมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

ในปัจจุบันมีองค์การระหว่างประเทศหลายองค์การที่ดูแลเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวอยู่ อาจเป็นหน่วยงานที่อยู่ในสังกัดขององค์การสหประชาชาติ หน่วยงานพิเศษ หรือหน่วยงานอิสระอื่นๆ โดยหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญด้านการคุ้มครองผู้ใช้แรงงาน คือองค์การแรงงานระหว่างประเทศ หรือ ILO (International Labour Organization) ซึ่งให้ความคุ้มครองโดยออกมาตรฐานแรงงานในรูปแบบของอนุสัญญาและข้อแนะต่างๆ อนุสัญญาและข้อแนะที่มุ่งคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือมีอยู่หลายฉบับและคุ้มครองในด้านต่างๆ แตกต่างกันไป แต่มีอนุสัญญาฉบับหนึ่งที่กำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับการทำงานบนเรือ โดยเฉพาะคือ ILO Convention (No.147) Concerning Minimum Standards in Merchant Ship 1974 ซึ่งอนุสัญญาฉบับนี้ได้วางมาตรการของมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับการทำงานบนเรือไว้ และเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2549 องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้รับรองถ้อยคำอันเป็นที่สุดของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ซึ่งได้รวบรวมและแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาคุ้มครองคนประจำเรือเกือบทั้งหมดขององค์การแรงงานระหว่างประเทศเข้าไว้ด้วยกัน อนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้เป็นหนึ่งในหลายอนุสัญญาที่องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้นำมารวบรวมไว้ในอนุสัญญาฉบับใหม่ ซึ่งรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือนั้น อนุสัญญาทั้งสองฉบับได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ในลักษณะเดียวกัน โดยอนุสัญญาฉบับใหม่นี้ยังอยู่ในระหว่างการเปิดลงนามเพื่อให้สัตยาบันและยังไม่มีผลใช้บังคับ ซึ่งสารนิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาหลักเกณฑ์และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือจากอนุสัญญาฉบับใหม่นี้เป็นหลัก

อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) แบ่งบทบัญญัติออกเป็นส่วนที่เป็นสภาพบังคับ (Standards) และส่วนที่ไม่เป็นสภาพบังคับ (Guidelines)

ทำให้อนุสัญญาฉบับใหม่นี้มีความยืดหยุ่น ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ นั้น เนื้อหาส่วนใหญ่ได้ทำการปรับปรุงมาจากอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 147 ได้แบ่งแยกเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเอาไว้เป็นหมวดและข้อบังคับต่างๆ โดยหมวดที่ 1 เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือในการทำงานบนเรือ ที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องอายุขั้นต่ำ ใบรับรองแพทย์ การฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสม ส่วนหมวดที่ 2 เกี่ยวกับเงื่อนไขการจ้างงาน ที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ การส่งตัวกลับ หรือหมวดที่ 3 เกี่ยวกับเรื่องที่พักอาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวก อาหารและการจัดหาอาหาร และหมวดที่ 4 เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย

สำหรับประเทศไทย ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นว่า ในปัจจุบันประเทศไทยนั้นยังไม่มีกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองการทำงานบนเรือเดินทะเลโดยตรง แต่หากพิจารณากฎหมายที่สามารถนำมาปรับใช้ได้กับกรณีดังกล่าวก็มีอยู่ด้วยกันหลายฉบับเช่นกัน อาทิเช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 , พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 , ข้อบังคับกรมเจ้าท่า และข้อบังคับเกี่ยวกับการตรวจเรือและฝึกอบรมคนประจำเรือต่างๆ เป็นต้น ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 จะเป็นกฎหมายที่ไม่ได้ใช้เฉพาะกับการทำงานบนเรือเท่านั้น แต่เป็นการใช้กฎหมายฉบับเดียวกับการทำงานบนบกด้วย แต่กฎหมายไทยที่มีอยู่เหล่านี้มิได้ให้การคุ้มครองแก่แรงงานคนประจำเรือเดินทะเลเป็นการเฉพาะ ดังนั้น จึงมีแนวความคิดที่จะคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลขึ้น จึงได้มีการยกร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.....อันเป็นร่างกฎหมายไทยฉบับเดียวที่มีการบัญญัติให้ความคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางทะเลไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งสามารถนำมาเปรียบเทียบกับอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศทั้งสองฉบับได้ แต่มีการถอนร่างกฎกระทรวงนี้ออกจากการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาไปแล้วเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2550 และจากการศึกษาทางปฏิบัติในการเดินเรือระหว่างประเทศและของประเทศไทยเอง พบว่ามีความสอดคล้องกับมาตรฐานที่อนุสัญญากำหนดหลักเกณฑ์ไว้แล้ว ดังนั้น หากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) และนำหลักเกณฑ์ที่กำหนดในอนุสัญญาเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือมาบัญญัติเป็นกฎหมายภายในก็สามารถทำได้ จึงไม่น่าจะก่อให้เกิดภาระแก่ผู้ประกอบการเดินเรือระหว่างประเทศเท่าใดนัก เนื่องจากประเทศไทยควรจะมีบทบัญญัติที่ให้ความคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือเดินทะเลในเรื่องดังกล่าวไว้เป็นการเฉพาะ เพื่อให้แรงงานคนประจำเรือเดินทะเลทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังก่อให้เกิดความเป็นธรรมในการใช้แรงงาน ทันสมัยและสอดคล้องกับระบบสากลระหว่างประเทศ มีความแน่นอนเนื่องจากผูกพันประเทศที่ให้สัตยาบันนานถึง 10 ปี นอกจากนี้ยังมีบทบังคับที่ชัดเจนสำหรับประเทศสมาชิกที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานของอนุสัญญาอีกด้วย

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาอย่างสูงของท่านศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริต์ เอกจริยกร กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ที่ได้สละเวลาอันมีค่าในการให้คำแนะนำ คำชี้แนะ ความเอาใจใส่ การให้ข้อคิดเห็นต่างๆ อันเป็นประโยชน์ ไม่เพียงแต่ในการจัดทำสารนิพนธ์แก่ผู้เขียน แต่ยังรวมถึงตลอดระยะเวลาที่ได้ศึกษาในหลักสูตรกฎหมายการค้าระหว่างประเทศเป็นต้นมา นอกจากนี้ผู้เขียนยังได้รับความกรุณาจากท่านอาจารย์ ประมวล จันทรีชีวะ ในฐานะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้ให้คำแนะนำเพิ่มเติม และข้อคิดเห็น ตลอดจนข้อมูลที่ต้องมาประกอบในการจัดทำสารนิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ทั้งสองเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

อนึ่งผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณครอบครัวของผู้เขียนทุกท่าน อันได้แก่ คุณพ่อ คุณแม่ พี่น้อง ของผู้เขียนที่สนับสนุนให้กำลังใจ คอยดูแลเอาใจใส่และความช่วยเหลือต่างๆ แก่ผู้เขียนเสมอมา รวมถึงท่านอาจารย์ในหลักสูตรกฎหมายการค้าระหว่างประเทศที่ธรรมศาสตร์ทุกท่านที่ประสิทธิภาพความรู้ และถ่ายทอดประสบการณ์อันมีค่าอย่างยิ่งแก่ผู้เขียนตลอดระยะเวลาที่ศึกษาอยู่ในระดับปริญญาโทนี้

สุดท้ายนี้ผู้เขียนขอขอบคุณ หัวหน้างานและเพื่อนร่วมงานที่บริษัท จีอี แคปปิตอล ออโต้ ลีส จำกัด (มหาชน) ที่ให้โอกาสและความสนับสนุนแก่ผู้เขียนด้วยดีเสมอมา รวมถึงเพื่อนนักศึกษาพร้อมชั้นปริญญาโทสาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รหัสนักศึกษา 47 ทุกท่าน สำหรับมิตรภาพและความช่วยเหลืออย่างดียิ่งตลอดมา ตลอดจนบุคคลอื่นอันมีอาภะเอ่ยนามในที่นี้ได้ครบถ้วนมา ณ โอกาสนี้ด้วย

หากสารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา ผู้เขียนขอมอบให้เป็นความดีแก่คณาจารย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และผู้มีพระคุณดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น และหากมีข้อบกพร่องประการใดในสารนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขออภัยไว้แต่เพียงผู้เดียว

กชกร สันธิเดช

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

พ.ศ. 2550

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	(1)
กิตติกรรมประกาศ	(3)
บทที่	
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.สภาพทั่วไปและความเป็นมา	1
2.วัตถุประสงค์ของการศึกษา	3
3.ขอบเขตของการศึกษา.....	4
4.วิธีการศึกษา	4
5.ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา.....	5
บทที่ 2 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ.....	6
1.องค์การแรงงานระหว่างประเทศ.....	6
1.1.ประวัติความเป็นมาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ	6
1.2.วัตถุประสงค์ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ.....	8
1.3.ภารกิจขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ	8
1.4.โครงสร้างขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ	9
1.5.ประเทศไทยกับองค์การแรงงานระหว่างประเทศ.....	11
1.6.อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่ไทยให้สัตยาบัน....	14
2.องค์การแรงงานระหว่างประเทศกับกิจการพาณิชย์นาวี	15
3.แนวคิดของการคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือ	16

บทที่ 3 อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงาน

.....	22
1.มาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือตามอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 147.....	22
1.1.อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 147	23
1.2.อายุขั้นต่ำ.....	32
1.3.ผลประโยชน์ที่จะได้รับกรณีเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บ	33
1.4.การตรวจร่างกายโดยแพทย์.....	33
1.5.การป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการทำงาน.....	34
1.6.ที่พักอาศัยของคนประจำเรือ	34
1.7.อาหารและการจัดหาอาหาร.....	34
1.8.ใบสำคัญรับรองความสามารถของนายเรือ.....	34
1.9.หนังสือสัญญาคนประจำเรือ	34
1.10.การส่งกลับภูมิลำเนา.....	35
1.11.การมีอิสระในการรวมกลุ่มและการปกป้องสิทธิในการจัดตั้งกลุ่ม...	35
1.12.สิทธิในการรวมกลุ่มและการร่วมในการเจรจาต่อรอง	35
2.มาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือตามอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 (Maritime Labour Convention 2006)	36
2.1.อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006)	36
2.2.อายุขั้นต่ำ.....	42
2.3.ใบรับรองแพทย์.....	44
2.4.การฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสม	45
2.5.ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ	46
2.6.การส่งตัวกลับ.....	47
2.7.ที่พักอาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวก	48

2.8.อาหารและการจัดหาอาหาร.....	54
2.9.การป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย	57
บทที่ 4 กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือ	63
1.กฎหมายแรงงาน.....	63
1.1.พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541	63
1.1.1.สัญญาจ้างคนประจำเรือ	64
1.1.2.เวลาการทำงานและค่าตอบแทนในการทำงาน.....	65
1.1.2.1.เวลาการทำงาน	65
1.1.2.2.ค่าตอบแทนในการทำงาน	67
1.1.3.วันหยุด	68
1.1.4.การคุ้มครองแรงงานเด็ก	69
1.1.5.ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ	69
1.2.ประกาศกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม เรื่อง มาตรฐานและหลักเกณฑ์ เพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือหรือขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเล	70
1.3.ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน	71
1.3.1.ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง ช่วงเวลาการทำงานใน วันทำงานปกติและในวันหยุดในงานบนเรือหรือขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเล	71
1.3.2.ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง กำหนดระยะเวลาทำงาน ปกติและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าจ้างในงานบนเรือหรือขนถ่ายสินค้าเรือเดิน ทะเล.....	72
1.4.ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.	72
1.5.พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.2535.....	75
1.6.พระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ.2537.....	77
2.พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456	81

3. ข้อบังคับกรมเจ้าท่า.....	84
4. เปรียบเทียบกฎหมายไทยกับอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ	
.....	87
4.1. อายุขั้นต่ำ.....	87
4.2. ใบรับรองแพทย์.....	89
4.3. การฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสม	90
4.4. ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ	91
4.5. การส่งตัวกลับ.....	92
4.6. ที่พักอาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวก	94
4.7. การป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย	95
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	98

ภาคผนวก

ก. ILO Convention (No.147) (Concerning Minimum Standards in Merchant Ships 1976)	107
ข. Protocol of 1996 to the Merchant Shipping	114
ค. Maritime Labour Convention 2006 (Articles, Regulations, Standards and Guidelines)	119
ง. ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในกิจการทางทะเล พ.ศ.....	149
จ. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย	157
ฉ. ข้อบังคับกรมเจ้าท่า.....	163
ช. รายชื่อประเทศภาคี ILO No.147	195
บรรณานุกรม	199

บทที่ 1

บทนำ

1. สภาพทั่วไปและความเป็นมา

ในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการขยายอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็นประเทศสิงคโปร์ ประเทศเวียดนาม ประเทศมาเลเซีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศมาเลเซียได้มีการพัฒนาทางด้านพาณิชยนาวิอย่างมาก จึงทำให้ประเทศไทยมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวิขึ้นมารองรับกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ สำหรับการทำการค้าระหว่างประเทศ รูปแบบการขนส่งทางทะเลถือได้ว่าเป็นรูปแบบที่มีความสำคัญและเป็นที่ยอมรับมากที่สุด เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นการขนส่งสินค้าที่สามารถให้บริการขนส่งได้ปริมาณคราวละมากๆ โดยมีต้นทุนการขนส่งต่ำเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น จากการขยายตัวของธุรกิจการขนส่งทางทะเลส่งผลให้ความต้องการปริมาณบุคลากรสำหรับทำงานบนเรือเดินทะเลหรือที่เรียกว่า “คนประจำเรือ” มีเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน การพัฒนาคนประจำเรือให้มีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานจึงเป็นเรื่องที่สำคัญอย่างยิ่ง เพราะคนประจำเรือในปัจจุบันมาจากหลายประเทศ แตกต่างในทางวัฒนธรรม ภาษา ศาสนา ความเชื่อ เมื่อมารวมกันทำงานย่อมก่อให้เกิดปัญหาในการดำรงชีวิต จิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัย ในการทำงาน ซึ่งจะมีผลกระทบต่อเรือและคนประจำเรือ เนื่องจากการทำงานบนเรือเดินทะเลมีลักษณะและสภาพการทำงานที่แตกต่างจากแรงงานโดยทั่วไปที่ทำงานบนบก ดังนั้นกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับในการให้ความคุ้มครองแก่คนประจำเรือจึงควรมีลักษณะพิเศษแตกต่างจากการคุ้มครองแรงงานโดยทั่วไป จึงจำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องมีกฎหมายคุ้มครองและควบคุมแรงงานในการทำงานบนเรือ เพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการส่งเสริมธุรกิจพาณิชยนาวิให้เจริญเติบโตต่อไปในอนาคต

จากการศึกษากฎหมายคุ้มครองแรงงานในเรือเดินทะเลของประเทศเพื่อนบ้าน ตัวอย่างเช่น ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ และประเทศเวียดนาม สรุปได้ว่าในแต่ละประเทศมีกฎหมายเฉพาะที่ให้ความคุ้มครองแก่แรงงานในเรือเดินทะเล ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของพระราชบัญญัติการพาณิชยนาวิ ยกเว้นประเทศเวียดนามที่มีกฎหมายหลักอยู่ในรูปของประมวลกฎหมายพาณิชยนาวิ (Maritime Code) โดยกฎหมายพาณิชยนาวิของประเทศเวียดนามจะ

กำหนดเงื่อนไขและบทบัญญัติหลักเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองแก่คนประจำเรือ เช่น สัญญาจ้างงานคนประจำเรือ อายุขั้นต่ำ คุณสมบัติของคนประจำเรือ ประกาศนียบัตรคนประจำเรือ ชั่วโมงการทำงานและเวลาพัก วันหยุด การจ่ายค่าแรง การหักกลบลดหนี้จากค่าแรงและการแบ่งจ่ายค่าจ้าง การเบิกเงินล่วงหน้า ค่าล่วงเวลา การเลิกจ้าง การส่งคนประจำเรือกลับ การได้รับค่าชดเชย การจัดหาอาหาร น้ำ และที่พักให้แก่คนประจำเรือ

อาชีพคนประจำเรือนี้มีลักษณะพิเศษแตกต่างจากอาชีพอื่น เพราะผู้ประกอบการอาชีพนี้ได้จะต้องมีใบประกาศนียบัตรด้านความรู้ความสามารถ และความชำนาญเป็นพื้นฐาน และต้องสอบเพื่อให้ได้รับใบประกาศนียบัตรความรู้ความสามารถ (Certificate of Competence) สำหรับการทำงานในตำแหน่งต่าง ๆ และในการเลื่อนตำแหน่งงานในแต่ละครั้งจะต้องสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถสำหรับตำแหน่งที่จะเลื่อนนั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบในการออกประกาศนียบัตรสำหรับประเทศไทย คือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และมีสถาบันการศึกษาและหน่วยงานราชการสำหรับการฝึกและพัฒนาฝีมือแรงงานในการผลิตบุคลากรด้านพาณิชยนาวี เพื่อป้อนตลาดทั้งในและต่างประเทศมีอยู่เพียงไม่กี่แห่ง อันได้แก่ วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมต่อเรือหนองคาย พระนครศรีอยุธยา และนครศรีธรรมราช มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และมหาวิทยาลัยบูรพา

การทำงานในเรือเดินทะเลระหว่างประเทศแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ การทำงานในเรือเดินทะเลใกล้ฝั่ง (Coastal Trade) ซึ่งมีเขตการเดินเรืออยู่ในบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และการเดินทะเลระหว่างประเทศที่สามารถเดินเรือไปได้ทั่วโลก (International Trade) การจ้างงานคนประจำเรือส่วนใหญ่ เป็นการจ้างงานแบบชั่วคราว คือ มีกำหนดระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดที่แน่นอน โดยส่วนใหญ่จะเป็นสัญญาจ้างงานแบบ 6 เดือน และแบบ 9 เดือน เพราะคนประจำเรือถูกจำกัดให้อยู่แต่ในเรือ ไม่สามารถไปไหนมาไหนได้เหมือนกับผู้ใช้แรงงานบนบก มองไปทางไหนทุกด้านก็เป็นทะเล การทำงานบนเรือต้องทำงานเป็นกะ มีการเข้ายาม และทุกคนต้องอยู่ในสภาพที่พร้อมในการปฏิบัติหน้าที่เมื่อมีเหตุจำเป็นหรือเหตุฉุกเฉิน เพื่อให้การเดินเรือเป็นไปอย่างปลอดภัย ปัญหาที่คนประจำเรือของประเทศไทยที่ควรจะได้รับ การแก้ไขมากที่สุด ก็คือ ปัญหาในเรื่องของความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ ซึ่งมีความสำคัญมากต่อการใช้ชีวิตอยู่บนเรือเดินทะเล

เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองในการทำงานบนเรือเดินทะเลโดยตรงอันแตกต่างไปจากการคุ้มครองแรงงานทั่วไป ดังนั้นกฎหมายที่ใช้บังคับกับแรงงานในเรือเดินทะเลจึงเป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ทั้งที่ในความเป็นจริง ลักษณะการทำงานในเรือเดินทะเลมีความแตกต่างไปจากลักษณะการทำงานบน

บก โดยเฉพาะการปฏิบัติงานในขณะที่เรือแล่นอยู่ในทะเล พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 เป็นกฎหมายคุ้มครองแรงงานโดยตรงของประเทศไทยที่มีบทบัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่ระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง โดยกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของการใช้แรงงานและการจ่ายค่าตอบแทนในการทำงาน มีผลใช้บังคับกับนายจ้างและลูกจ้างในทุกประเภทกิจการ

การนำพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 มาใช้บังคับกับแรงงานคนประจำเรือเดินทะเลเช่นเดียวกับแรงงานทั่วไปส่งผลให้แรงงานคนประจำเรือเดินทะเลไม่ได้รับความคุ้มครองอย่างแท้จริง ซึ่งตัวพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 เองก็ยอมรับเป็นนัยโดยที่มาตรา 22 บัญญัติให้ออกกฎกระทรวงกำหนดการคุ้มครองแรงงานในกรณีต่างๆ ให้แตกต่างไปจากพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้ กล่าวคือเป็นการกำหนดให้มีการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลและแตกต่างจากพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 เนื่องจากบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในกฎหมายคุ้มครองแรงงานโดยทั่วไปมุ่งประสงค์ในการให้ความคุ้มครองแรงงานบนบกเป็นหลัก แต่แรงงานคนประจำเรือเดินทะเลในบางกรณีควรมีมาตรการทางกฎหมายในการให้ความคุ้มครองเพิ่มเติมแตกต่างจากมาตรการตามกฎหมายคุ้มครองแรงงาน เนื่องจากการนำพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 มาใช้บังคับแก่แรงงานคนประจำเรือเดินทะเลเกิดความไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในการปฏิบัติงาน อีกทั้งกฎหมายอื่นของประเทศไทยที่มีการบัญญัติเกี่ยวข้องกับคนประจำเรือเดินทะเลโดยตรงก็เป็นเพียงการออกกฎหมายโดยที่มีความมุ่งหมายเฉพาะในกฎหมายแต่ละฉบับ โดยกฎหมายต่างๆ เหล่านี้มิได้มีเนื้อหาครอบคลุมถึงการให้ความคุ้มครองการทำงานของแรงงานคนประจำเรือเดินทะเลแต่อย่างใด

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาถึงกฎหมาย กฎกระทรวง และระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองการทำงานของแรงงานคนประจำเรือเดินทะเลของประเทศไทย รวมทั้งมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ โดยศึกษาปัญหาทางกฎหมายและอุปสรรคต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงศึกษามาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization : ILO) อันได้แก่ อนุสัญญา ฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ เนื่องจากอนุสัญญานี้ได้วางมาตรฐานการให้ความคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือเดินทะเลในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือเดินทะเลเอาไว้เป็นการเฉพาะ ตลอดจนศึกษาอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) เนื่องจากอนุสัญญานี้ได้ทำการปรับปรุง

อนุสัญญาฉบับต่างๆ ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงอนุสัญญาฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือไว้ด้วย โดยในการศึกษานี้จะมุ่งเน้นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือเป็นหลัก เพื่อทำการเปรียบเทียบกับร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ..... ของประเทศไทย พร้อมทั้งเสนอแนวทางในการแก้ไขและปรับปรุง รวมถึงกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานของคนประจำเรือเดินทะเลของประเทศไทย เพื่อให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานสากลและแนวปฏิบัติของคนประจำเรือทั่วโลก

3. ขอบเขตของการศึกษา

สารนิพนธ์ฉบับนี้มุ่งเน้นศึกษาเฉพาะถึงสภาพของปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ โดยวิเคราะห์บทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มุ่งเน้นศึกษาอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว อันได้แก่อนุสัญญา ฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ ค.ศ. 1976 ที่มีการกำหนดหลักเกณฑ์และสาระสำคัญเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือเอาไว้เป็นการเฉพาะ รวมถึงทำการศึกษาอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention) ซึ่งเป็นอนุสัญญาฉบับใหม่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ที่รวบรวมเอามาตรฐานด้านแรงงานตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาและข้อแนะนำด้านแรงงานในกิจการทางทะเลระหว่างประเทศฉบับต่างๆ ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศเข้าไว้เป็นฉบับเดียวกัน โดยเลือกศึกษาเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ ค.ศ.1976 เท่านั้น เพื่อเปรียบเทียบและทำการวิเคราะห์ถึงความสอดคล้องกับร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.....ซึ่งเป็นกฎหมายไทยที่เคยบัญญัติเกี่ยวกับแรงงานในงานขนส่งทางทะเล

4. วิธีการศึกษา

สารนิพนธ์ฉบับนี้ทำการศึกษาโดยการค้นคว้าจากเอกสารต่างๆ ทั้งจากหนังสือ บทความ งานวิจัย วารสาร สื่ออิเล็กทรอนิกส์ สิ่งพิมพ์ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมถึงอนุสัญญา และข้อแนะนำขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงาน

ในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานของคนประจำเรือเดินทะเลในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล

5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

5.1. ทำให้ทราบถึงกฎหมาย กฎกระทรวง และระเบียบต่าง ๆ ของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองการทำงานของคนประจำเรือเดินทะเล

5.2. ทำให้ทราบถึงหลักเกณฑ์และเนื้อหาที่กำหนดไว้ในทางสากลที่ให้ความคุ้มครองแก่แรงงานคนประจำเรือเดินทะเลในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานของคนประจำเรือเดินทะเล อันได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) และอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือ

5.3. ทำให้ทราบถึงปัญหาของกฎหมายไทย ที่ยังไม่สามารถให้ความคุ้มครองการทำงานของคนประจำเรือเดินทะเล พร้อมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหาในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

5.4. ทำให้ทราบถึงแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายภายในของประเทศไทยอันเกี่ยวกับความคุ้มครองการทำงานของคนประจำเรือเดินทะเล โดยนำหลักเกณฑ์และวิธีการต่างๆ ที่เป็นมาตรฐานสากลตามอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศทั้งสองฉบับ ในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานของคนประจำเรือมาเป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง

บทที่ 2

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ

1. องค์การแรงงานระหว่างประเทศ

1.1. ประวัติความเป็นมาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization) หรือที่รู้จักกันในนามของ ILO¹ นั้น ก่อตั้งขึ้นพร้อมกับสันนิบาตชาติ (League of Nations) ในปี ค.ศ.1919 หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ภายใต้สนธิสัญญาแวร์ซาย ซึ่งมีแนวความคิดว่าต้องการให้รัฐบาล นายจ้าง และสหภาพแรงงานร่วมกันสร้างความยุติธรรมในสังคมและความเป็นอยู่ของผู้ใช้แรงงานที่ดีขึ้น องค์การนี้จึงเป็นองค์การที่มีบทบาทสำคัญมากในการปรับปรุงสภาพความเป็นอยู่ และสภาพการทำงานของผู้ใช้แรงงานทั่วโลก

แนวความคิดเบื้องต้นของการจัดตั้ง ILO นี้ก็มาจากการเรียกร้องให้มีการคุ้มครองผู้ใช้แรงงาน อย่างเช่น ในสมัยต้นศตวรรษที่ 19 นายโรเบิร์ต โอเวน ผู้ใช้แรงงานชาวอังกฤษ ได้กระตุ้นให้รัฐบาลอังกฤษสนใจปัญหาการทำงานของลูกจ้าง และจนกระทั่งใน ค.ศ.1864 ได้มีการเคลื่อนไหวอย่างเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น มีการจัดตั้งสมาคมระหว่างประเทศสำหรับคนงานที่กรุงลอนดอน เพื่อเพิ่มพลังในการเรียกร้องของผู้ใช้แรงงาน ส่งผลให้รัฐบาลของประเทศสวีเดนและประเทศเยอรมนีได้หันมาให้ความสนใจกับปัญหาผู้ใช้แรงงานบ้าง แต่ก็ยังไม่มีผลมากมายนัก จนกระทั่งในปี ค.ศ.1901 ได้มีการจัดตั้งสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศในฐานะองค์การของเอกชนขึ้นที่เมืองบาเซิล ประเทศสวิสเซอร์แลนด์

กระแสการเรียกร้องให้มีการคุ้มครองดูแลผู้ใช้แรงงานมากขึ้นนี้ ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการจัดตั้งองค์การของผู้ใช้แรงงานระหว่างประเทศขึ้นในปลายศตวรรษที่ 19 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอุตสาหกรรมยาสูบ เหมืองแร่ การขนส่ง ช่างทาสี สิ่งทอ และคนงานเหล็ก ซึ่งองค์การของผู้ใช้แรงงานเหล่านี้ได้รวมตัวกันอย่างเข้มแข็งและต่อเนื่องกันจนมาถึงปัจจุบัน

¹ “ ILO “ หมายความว่าถึง องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization)

เมื่อ ค.ศ.1914 - 1918 เกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 ประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรปได้รับความเสียหายอย่างมาก สภาพสังคมที่เสื่อมทรามลงอันเป็นผลมาจากสงคราม ทำให้ผู้นำแรงงานของประเทศต่าง ๆ ต้องการที่จะให้มีการจัดระบบสังคมใหม่ที่เป็นธรรม การเรียกร้องจากสภาองค์การลูกจ้าง และสมาพันธ์แรงงานระหว่างประเทศ จึงมุ่งไปที่การให้มีการรับรองสิทธิของลูกจ้างในการจัดตั้งองค์การของตน การควบคุมจำนวนชั่วโมงการทำงาน และการให้มีองค์การอิสระที่คอยดูแลปัญหาของลูกจ้าง ทั้งให้ดูแลปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับคนงานอพยพในยุคลหลังสงครามด้วย ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรปจึงได้ร่วมประชุมกันเพื่อสร้างแรงกดดันต่อคณะกรรมการเจรจาเพื่อทำสัญญาสันติภาพภายหลังสงคราม และได้แต่งตั้งผู้แทน 4 คน เป็นผู้ดำเนินการ ได้แก่ George Barnes ผู้แทนจากประเทศอังกฤษ , Samuel Gompers ผู้แทนจากประเทศสหรัฐอเมริกา , Léon Jouhaux ผู้แทนจากประเทศฝรั่งเศส และ Emile Vandervelde ผู้แทนจากประเทศเบลเยียม ในที่สุดคณะกรรมการที่ร่วมเจรจาได้ร่างข้อตกลงสันติภาพกำหนดไว้ในสนธิสัญญาแวร์ซาย (Treaty of Versailles) หมวดที่ 13 ให้จัดตั้งองค์การแรงงานระหว่างประเทศขึ้น โดยมีลักษณะเป็นไตรภาคี สมาชิกก่อตั้ง ILO เดิมมี 45 ประเทศ ซึ่งประเทศไทยก็เป็นประเทศหนึ่งเข้าร่วมก่อตั้งด้วย องค์การแรงงานระหว่างประเทศถือเป็นองค์การทางเศรษฐกิจและสังคมที่เก่าแก่ที่สุด และเป็นองค์กรหลักเพียงหนึ่งเดียวของสหประชาชาติที่รับผิดชอบดูแลด้านแรงงานของประเทศสมาชิก โดยขณะนี้องค์การแรงงานระหว่างประเทศมีประเทศสมาชิกจำนวน 178 ประเทศ²

เมื่อมีการจัดตั้งองค์การแรงงานระหว่างประเทศแล้ว ได้มีการออกมาตรฐานแรงงานกำหนดการทำงานวันละ 8 ชั่วโมง การแก้ไขปัญหการว่างงาน การคุ้มครองสตรีมีครรภ์ การคุ้มครองสภาพการทำงานของสตรีและเด็ก รวมทั้งการประกันสังคม และในปี ค.ศ.1944 องค์การ ILO ได้รับรองประกาศของฟีลาเดลเฟียให้เป็นภาคผนวกของข้อบังคับองค์การซึ่งคำประกาศนั้นได้นั้นถึงสิทธิมนุษยชนโดยไม่คำนึงถึงเชื้อชาติ เพศ สีผิว ศาสนา โดยมุ่งให้มนุษย์ได้มีความมั่นคงทางเศรษฐกิจและให้โอกาสที่เท่าเทียมกัน รวมทั้งย้ำด้วยว่า “ความยากจนมีอยู่ที่ใด ย่อมก่ออันตรายต่อความรุ่งเรืองของทุกหนทุกแห่ง”

² กลุ่มงานมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ สำนักพัฒนามาตรฐานแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, “เอกสารประกอบการประชุมของคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษากฎหมายแรงงาน,” (28 มิถุนายน 2548), น.1.

1.2. วัตถุประสงค์ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ

ตามหลักการในอารัมภบทของธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศที่ถือเป็นรากฐานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ซึ่งการดำเนินกิจกรรมหรือการใช้อำนาจหน้าที่ขององค์การระหว่างประเทศต้องอยู่ภายใต้กรอบจำกัดเพียงเท่าที่ธรรมนูญก่อตั้งองค์การระหว่างประเทศนั้นได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้เท่านั้น³ ธรรมนูญได้มีการแก้ไขหลายครั้ง ครั้งสำคัญที่สุดเกิดขึ้นในปี 1944 โดยการนำคำประกาศแห่งฟิลาเดลเฟีย (The Declaration of Philadelphia) เข้ามาผนวกรวมไว้ในภาคผนวกของธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ทำขึ้นในการประชุมสมัยที่ 26 ที่เมืองฟิลาเดลเฟีย สหรัฐอเมริกา กล่าวถึงหลักการสำคัญเกี่ยวกับด้านแรงงาน โดยได้วางหลักการสำคัญซึ่งเป็นพื้นฐานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศเอาไว้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมความยุติธรรมในสังคม รับรองและเคารพสิทธิมนุษยชน การสนับสนุนให้เกิดความเป็นธรรมต่อการใช้แรงงาน กำหนดมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ เพื่อเป็นแนวทางให้ประเทศสมาชิกนำไปปฏิบัติ ยกเว้นมาตรฐานความเป็นอยู่ที่ดีให้เกิดแก่ลูกจ้าง ส่งเสริมความเป็นอยู่ของลูกจ้าง และสร้างโอกาสในการจ้างงาน และให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศสมาชิกในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงการปฏิบัติตามแนวคำประกาศแห่งฟิลาเดลเฟีย ซึ่งมีหลักการสำคัญ ดังต่อไปนี้

- แรงงานมิใช่สินค้า
- ให้เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น โดยให้ความสำคัญกับการตั้งสมาคม พัฒนาด้านจิตใจ ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และความเท่าเทียมกัน
- ให้เสรีภาพในการแสดงออกและการรวมตัวกัน ซึ่งเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ความยากจน ณ ที่หนึ่งที่ได้ยอมเป็นปฏิปักษ์ต่อความเจริญรุ่งเรืองในทุกหนทุกแห่ง
- มนุษย์ทุกคนมีสิทธิที่จะแสวงหาทั้งสวัสดิภาพทางวัตถุและโอกาสที่ทัดเทียมกันโดยมิได้คำนึงถึงเชื้อชาติ สีผิว ศาสนา ความเชื่อ หรือเพศใดๆ

1.3. ภารกิจขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ

³ รุจิเรข ชุ่มเกษรกุลกิจ, “อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศฉบับที่ 87 ว่าด้วยเรื่องเสรีภาพในการรวมตัวเป็นสมาคมและการคุ้มครองสิทธิในการจัดตั้ง ค.ศ. 1948,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545), น.15.

ภารกิจสำคัญของ ILO ที่มีต่อประเทศสมาชิกก็คือ ความช่วยเหลือทางด้านวิชาการ ซึ่งจะช่วยประเทศสมาชิกสามารถนำประสบการณ์หรือผลการศึกษา วิเคราะห์ วิจัยของ ILO มาเป็นแนวทางประกอบการบริหาร และพัฒนาแรงงานของประเทศสมาชิกให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลหรืออาจดีกว่าในเรื่องที่สามารถกระทำได้ เพื่อการนี้ ILO ได้ให้ความช่วยเหลือโดยส่งผู้เชี่ยวชาญมาให้คำปรึกษาแนะนำและร่วมปฏิบัติงานด้วย ทั้งในระยะสั้นและระยะยาวตามความจำเป็น หรือตามการร้องขอของประเทศสมาชิก หรือตามที่ ILO เห็นสมควรให้ความช่วยเหลือ ซึ่งนับว่าเป็นสิ่งที่ดี เพราะไม่เพียงแต่เจ้าหน้าที่ของประเทศสมาชิกจะมีความรู้และประสบการณ์เพิ่มขึ้น หรือได้รับสิ่งที่แปลกใหม่อันเป็นวิวัฒนาการด้านแรงงานที่จำเป็นต้องเรียนรู้และติดตามเท่านั้น แต่เจ้าหน้าที่ของ ILO ก็ยังมีโอกาสได้เรียนรู้สภาพความเป็นจริงและได้รับประสบการณ์จากนานาชาติ ซึ่งต่างก็มีสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมที่ไม่เหมือนกัน ความรู้และประสบการณ์จากทั้งสองฝ่ายนั้น หากนำมาผสมผสานเข้าด้วยกันก็จะเป็นประโยชน์อันยิ่งใหญ่ ทั้งประเทศสมาชิกและงานของ ILO ที่มีจุดมุ่งหมายให้ผู้ใช้แรงงานทั่วโลกมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นตามความเหมาะสมของแต่ละประเทศ

ภารกิจสำคัญอีกประการหนึ่งของ ILO ได้แก่ การกำหนดมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศขึ้น เพื่อให้ประเทศสมาชิกได้นำไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรฐานแรงงานในประเทศของตน ซึ่งจะต้องสอดคล้องกับพื้นฐานทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม ระบอบการปกครอง และระบบการบริหารประเทศ ที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ รวมถึงการหาวิธีในการนำมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับพื้นฐานของประชาชน เพื่อให้เกิดการยอมรับและปฏิบัติตามด้วยความเต็มใจ และไม่ทำให้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศได้รับผลกระทบจนเป็นเหตุให้แผนพัฒนาแรงงานต้องได้รับความกระทบกระเทือนไปด้วย เพราะการนำสิ่งใดมาใช้โดยไม่มีการปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริง ย่อมมีทั้งคุณและโทษ ซึ่งจากที่กล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปได้ว่าภารกิจของ ILO คือการวางนโยบายและโครงการระหว่างประเทศเพื่อปรับปรุงสถานะความเป็นอยู่และการทำงาน เพิ่มพูนโอกาสการมีงานทำ และส่งเสริมสิทธิมนุษยชน มีการกำหนดมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ เพื่อให้ประเทศสมาชิกใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติ และจัดให้มีการฝึกอบรม การศึกษา การวิจัย และเผยแพร่เอกสาร ข้อมูลข่าวสารในด้านแรงงาน เพื่อให้ทุกฝ่ายได้รับรู้ถึงหลักการและแนวปฏิบัติด้านมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ⁴

⁴ กลุ่มงานมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ สำนักพัฒนามาตรฐานแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1, น.2-3.

1.4. โครงสร้างขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ

องค์การแรงงานระหว่างประเทศประกอบด้วยองค์กรไตรภาคีสามองค์กร ได้แก่

(1) การประชุมองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Conference) เป็นการประชุมใหญ่ประจำปี จัดขึ้นปีละ 1 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน ณ นครเจนีวา ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ โดยประเทศสมาชิกส่งผู้แทน ได้แก่ ฝ่ายรัฐบาล 2, นายจ้าง 1, ลูกจ้าง 1 ตลอดจนให้มีที่ปรึกษาของฝ่ายต่าง ๆ ไปร่วมการประชุมด้วย ที่ประชุมมีบทบาทสำคัญในการพิจารณาปัญหาต่าง ๆ ในด้านแรงงานและสังคม ตลอดจนพิจารณาการดำเนินงานขององค์การ ได้แก่ การกำหนดและรับรองมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศในรูปของอนุสัญญาและข้อเสนอนแนะ (Convention and Recommendation) การรับรองงบประมาณ แผนงาน และการเลือกตั้งคณะประศาสน์การ (Governing Body)

(2) คณะประศาสน์การ (Governing Body) คือ คณะกรรมการบริหารสูงสุดขององค์การ มีหน้าที่กำหนดนโยบายการบริหารและควบคุมการปฏิบัติงานขององค์การ และกำหนดโครงการงบประมาณเพื่อเสนอให้ที่ประชุมองค์การแรงงานระหว่างประเทศรับรอง ตลอดจนเลือกตั้งผู้อำนวยการใหญ่ (Director-General) คณะประศาสน์การมีการประชุมปีละ 3 ครั้ง (ครั้งละประมาณ 2 สัปดาห์ ในเดือนมีนาคม และพฤศจิกายน และ 1 วัน ในเดือนมิถุนายน) คณะประศาสน์การมีประธานคณะประศาสน์การ (Chairman of the Governing Body) เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุด คณะกรรมการเป็นองค์กรไตรภาคีประกอบด้วย ผู้แทนรัฐบาล 28 ประเทศ โดย 10 ประเทศมาจากประเทศอุตสาหกรรมสำคัญ ฝ่ายนายจ้าง 14 และ ลูกจ้าง 14 กรรมการคณะประศาสน์การอยู่ในตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยพิจารณาตามภูมิภาค ส่วนประธานคณะประศาสน์การมีการเลือกตั้งหมุนเวียนกันดำรงตำแหน่งคราวละ 1 ปี

(3) สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Office) คือ สำนักงานที่ทำหน้าที่บริหารงานต่าง ๆ หรือทำหน้าที่เป็นเลขานุการขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ และเป็นสำนักงานประสานงานและกิจกรรมต่าง ๆ ให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดโดยคณะประศาสน์การ และมติของที่ประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ สำนักงานเปรียบเสมือนหน่วยงานประจำ โดยมีผู้อำนวยการใหญ่ (Director-General) ซึ่งได้รับเลือกให้เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุด และอยู่ในตำแหน่งคราวละ 5 ปี สำนักงานใหญ่ที่นครเจนีวา ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ มีเจ้าหน้าที่ประจำประมาณ 1,900 คน จากภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก 110 ชาติ และผู้เชี่ยวชาญในด้านต่าง ๆ ประมาณ 600 คน นอกจากสำนักงานใหญ่แล้ว ยังมีสำนักงานภูมิภาคอีก 4 แห่ง ได้แก่ สำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ตั้งอยู่ที่กรุงเทพมหานคร สำนักงานภูมิภาคลาตินอเมริกา ที่กรุงลิมา ประเทศ

เปรู สำนักงานภูมิภาคแอฟริกาตั้งอยู่ที่กรุงแอดิสอาบาบา ประเทศเอธิโอเปีย สำนักงานภูมิภาค ตะวันออกกลางและยุโรป ตั้งอยู่ที่นครเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ และสำนักงานย่อย กระจายกันอยู่ทั่วโลกประมาณ 40 แห่ง นอกจากนี้ยังมีศูนย์ระหว่างประเทศ เพื่อการอบรม วิชาชีพและวิชาการ (International for Advance Technical and Vocational Training) ที่ตูริน ประเทศอิตาลี และสถาบันระหว่างประเทศ เพื่อการศึกษาด้านแรงงาน (International Institute for Labour Studies) ที่นครเจนีวาอีกด้วย โดย ILO ได้จัดการประชุมประจำปีขึ้นโดยครั้งล่าสุด คือ การประชุมประจำปีสมัยที่ 94 ระหว่างวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2549 – 23 กุมภาพันธ์ 2549 มีผู้เข้าร่วม ประชุม ประกอบด้วย ประมุข รัฐมนตรีแรงงาน ผู้นำองค์การนายจ้างและลูกจ้างระดับโลก

1.5. ประเทศไทยกับองค์การแรงงานระหว่างประเทศ

เมื่อพูดถึงประเทศไทยกับ ILO ประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิกผู้ร่วมก่อตั้ง ILO เมื่อปี ค.ศ.1919 ด้วยพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ทรงมี วิสัยทัศน์ที่กว้างไกล โปรดเกล้าให้กระทรวงการต่างประเทศเข้าเป็นสมาชิกและได้มีผู้แทนเข้าร่วม ในการประชุมครั้งแรกของ ILO ที่จัดตั้งขึ้น ณ กรุงวอชิงตัน ประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ.2462 โดยประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นเจ้าภาพในการจัดประชุม เป็นผลให้ประเทศไทย ได้เข้าไปมีความสัมพันธ์กับ ILO อย่างใกล้ชิดตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมา และรัฐบาลไทยได้ปฏิบัติตาม พันธกรณีของการเป็นสมาชิกของ ILO ทุกประการ

การเข้าร่วมเป็นสมาชิกของ ILO ในครั้งนั้น นอกจากจะทำให้ประเทศไทยได้รับเกียรติเป็น สมาชิกผู้ก่อตั้งแล้ว ยังทำให้ประเทศไทยได้เป็นที่รู้จักและยอมรับในวงการระหว่างประเทศซึ่งเป็น ปัจจัยสำคัญอันหนึ่งที่ทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศเดียวในทวีปเอเชียที่รักษาเอกราชมาจนถึงทุก วันนี้

และด้วยความสัมพันธ์อันดีที่ยาวนานมาก ประกอบกับประเทศไทยเป็นประเทศสมาชิก ก่อตั้ง ILO จึงได้จัดตั้งสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศประจำภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกขึ้นที่ กรุงเทพมหานคร เมื่อปี พ.ศ.2505 ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับ ILO มีมากขึ้น และยังมีผล ต่อเนื่องไปถึงประเทศในกลุ่มภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกอีกด้วย โดยนอกจากได้รับเลือกให้เป็น ที่ตั้งของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกแล้ว ประเทศไทยยังได้รับความช่วยเหลือทางด้านวิชาการและการฝึกอบรมในด้านต่าง ๆ จนกล่าวได้ว่าได้มีการพัฒนาการ ออกกฎหมายเกี่ยวกับแรงงาน การพัฒนาองค์การฝ่ายนายจ้าง และองค์การฝ่ายลูกจ้าง และการ จัดตั้งกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคมล้วนมีส่วนมาจากการสนับสนุนและผลักดันของ ILO

ทั้งนี้ นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีการออกกฎหมายแรงงานที่ถือว่าอยู่ในแนวทางมาตรฐานกฎหมายแรงงานระหว่างประเทศ อันได้แก่⁵

1. พระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนจัดหางาน พ.ศ.2511
 2. ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 103 ลงวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2515 (ซึ่งให้อำนาจกระทรวงมหาดไทยออกประกาศกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานและแรงงานสัมพันธ์)
 3. พระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ.2518
 4. พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน พ.ศ.2522
 5. พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.2533
 6. พระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ.2537
 7. พระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2537
- ประเทศไทยเป็นประเทศสมาชิกก่อตั้งองค์การตั้งแต่ ค.ศ.1919 ซึ่งตรงกับ พ.ศ.2462 ซึ่งประเทศไทยและ ILO มีความสัมพันธ์และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกัน ดังนี้

(1) ค่าสมาชิก

ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิก จะต้องจ่ายค่าบำรุงเป็นเงินประมาณปีละ 596,178 สวิสฟรังก์ (พ.ศ.2543) เพื่อสมทบเป็นงบประมาณขององค์การ ซึ่งนอกจากค่าสมาชิกแล้ว องค์การได้แหล่งเงินทุน ส่วนใหญ่จากโครงการพัฒนาของสหประชาชาติ (UNDP)

(2) กิจกรรมขององค์การในประเทศไทย

ILO โดยสำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกได้ดำเนินกิจกรรมในประเทศไทยในด้านต่าง ๆ โดยใช้งบประมาณจำนวนมากและเป็นระยะเวลานาน เช่น โครงการคุ้มครองการใช้แรงงานเด็ก การป้องกันเอดส์ การส่งเสริมการมีงานทำ การแรงงานสัมพันธ์ ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การพัฒนาระบบการประกันสังคม และการส่งเสริมบทบาทขององค์การนายจ้างและลูกจ้างโดยดำเนินการร่วมกับกระทรวงแรงงานและสวัสดิการ

⁵ วิชัย โสสุวรรณจินดา, “ไทยกับองค์การแรงงานระหว่างประเทศ”, เอกสารภาษีอากร, ปีที่ 1 ฉบับที่ 154 ก.ค. 2537, น. 52 – 53

สังคมเป็นหลัก นอกจากนั้น ยังได้ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานของรัฐ และภาคเอกชนอื่น ๆ ด้วย

(3) การเข้าร่วมประชุม

- การประชุมใหญ่ประจำปี (International Labour Conference) ประเทศไทยส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุมใหญ่ขององค์การ ซึ่งจัดขึ้นเป็นประจำในเดือนมิถุนายน ณ นครเจนีวา ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ คณะผู้แทน ประกอบด้วย ผู้แทนฝ่ายรัฐบาล 2 คน ผู้แทนฝ่ายนายจ้าง 1 คน และผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง 1 คน และให้มีที่ปรึกษาของผู้แทนได้ด้วย โดยรัฐบาลแต่ละประเทศเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย

- การประชุมองค์การแรงงานระหว่างประเทศระดับภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก เป็นการประชุมแบบไตรภาคีจัดขึ้นประมาณ 5 ปีต่อครั้ง โดยรัฐบาลแต่ละประเทศในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกจะส่งคณะผู้แทนของตน ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนฝ่ายรัฐบาล 2 คน นายจ้าง 1 คน ลูกจ้าง 1 คน และที่ปรึกษา โดยรัฐบาลนั้น ๆ เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเองทั้งสิ้น

- การประชุมคณะประสานการ ประเทศไทยได้รับเลือกเป็นกรรมการของคณะประสานการหลายสมัย ซึ่งการเป็นสมาชิกนี้กำหนดอัตราส่วนตามภูมิภาค สำหรับกลุ่มประเทศอาเซียนได้มีการตกลงหมุนเวียนกันในกลุ่มประเทศสมาชิก สำหรับประเทศไทยนั้น ในระหว่าง พ.ศ.2539 – 2542 ได้รับเลือกเป็นสมาชิกประจำ (Titular Member) และปัจจุบันเป็นสมาชิกสำรอง (Deputy Member) ของคณะประสานการระหว่าง พ.ศ.2542 – 2545 ซึ่งผู้แทนไทย ฝ่ายรัฐบาลจะต้องเข้าร่วมประชุมด้วย

(4) อนุสัญญาและข้อเสนอนะ

ภารกิจสำคัญขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ คือ การส่งเสริมให้ประเทศสมาชิกปฏิบัติตามมาตรฐานแรงงานที่ผ่านการรับรองจากที่ประชุมใหญ่แล้ว มาตรฐานแรงงานนั้นอยู่ในรูปของอนุสัญญาระหว่างประเทศ เมื่อประเทศสมาชิกได้ให้สัตยาบันแล้วก็ผูกพันตนเองที่จะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติและเงื่อนไขของอนุสัญญา ส่วนข้อเสนอนั้นไม่ต้องการให้สัตยาบัน ข้อเสนอจะเป็นส่วนขยายอนุสัญญาหรือเกี่ยวข้องกับปัญหาบางอย่าง ซึ่งไม่จำเป็นต้องมีพันธกรณีเป็นทางการเหมือนอนุสัญญา

จากการเป็นสมาชิกของ ILO ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามธรรมนูญของ ILO โดยเฉพาะ

- ปฏิบัติตาม มาตรา 19 คือ การนำอนุสัญญาและข้อแนะซึ่งตราโดยที่ประชุมใหญ่ของ ILO ในแต่ละสมัยการประชุมเสนอต่อรัฐสภาเพื่อรับทราบ และจัดทำรายงานอนุสัญญาที่มีได้ให้สัตยาบันตามที่ได้รับ การร้องขอจากสำนักงาน ILO

- ปฏิบัติตาม มาตรา 22 คือ จัดทำรายงานความก้าวหน้าในการปฏิบัติตามอนุสัญญาที่ประเทศได้ให้สัตยาบัน

- ปฏิบัติตาม มาตรา 23 คือ นำเสนอรายงานตาม ข้อ 1 และข้อ 2 ให้องค์การนายจ้างและองค์การลูกจ้างทราบ

1.6. อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่ไทยให้สัตยาบัน

อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่ประเทศไทยให้สัตยาบันรวมทั้งสิ้น 13 ฉบับ ดังต่อไปนี้

1. อนุสัญญาฉบับที่ 14 ว่าด้วยการหยุดพักก่อนประจำสัปดาห์ในงานอุตสาหกรรม ค.ศ. 1921
2. อนุสัญญาฉบับที่ 19 ว่าด้วยการปฏิบัติโดยเท่าเทียมกันในเรื่องค่าทดแทนสำหรับคนงานชาติในบังคับ และคนต่างชาติ ค.ศ.1925
3. อนุสัญญาฉบับที่ 29 ว่าด้วยการเกณฑ์แรงงาน หรือแรงงานในบังคับ ค.ศ.1930
4. อนุสัญญาฉบับที่ 80 ว่าด้วยการแก้ไขบางส่วนของอนุสัญญา ค.ศ.1946
5. อนุสัญญาฉบับที่ 88 ว่าด้วยการจัดตั้งบริการจัดหางาน ค.ศ.1948
6. อนุสัญญาฉบับที่ 100 ว่าด้วยค่าตอบแทนที่เท่ากัน ค.ศ.1951
7. อนุสัญญาฉบับที่ 104 ว่าด้วยการเลิกบังคับทางอาญาแก่กรรมกรพื้นเมืองที่ละเมิดสัญญาจ้าง ค.ศ.1955
8. อนุสัญญาฉบับที่ 105 ว่าด้วยการยกเลิกแรงงานบังคับ ค.ศ.1957
9. อนุสัญญาฉบับที่ 116 ว่าด้วยการแก้ไขบางส่วนของอนุสัญญา ค.ศ.1961
10. อนุสัญญาฉบับที่ 122 ว่าด้วยนโยบายการทำงาน ค.ศ.1964
11. อนุสัญญาฉบับที่ 123 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำที่อนุญาตให้ทำงานในเหมืองใต้ดิน ค.ศ.1965
12. อนุสัญญาฉบับที่ 127 ว่าด้วยน้ำหนักสูงสุดที่อนุญาตให้คนงานคนหนึ่งแบกหามได้ ค.ศ.1967
13. อนุสัญญาฉบับที่ 182 ว่าด้วยการห้ามและการดำเนินการโดยทันทีเพื่อขจัดรูปแบบที่เลวร้ายที่สุดของการใช้แรงงานเด็ก ค.ศ.1999

โดยเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2541 คณะรัฐมนตรีมีมติให้ประเทศไทยให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับนี้ และได้มีการลงทะเบียนการให้สัตยาบัน เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2544 ⁶

2. องค์การแรงงานระหว่างประเทศกับกิจการพาณิชยนาวี

เนื่องจากการทำงานบนเรือเดินทะเลมีสภาพการทำงานที่แตกต่างจากแรงงานที่ทำงานบนบก ทั้งนี้เพราะการทำงานบนเรือมีแนวโน้มที่จะเกิดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการทำงานสูงกว่าการทำงานบนบก ดังนั้น กฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับในการให้ความคุ้มครองแก่แรงงานบนเรือจึงควรมีลักษณะพิเศษแตกต่างจากกรณีทั่วไป อีกทั้งในทางพาณิชยนาวี นอกเหนือจากเรือที่ใช้เป็นยานพาหนะแล้ว ตัวบุคลากรหรือคนประจำเรือเดินทะเล ⁷ ถือได้ว่าเป็นกลไกสำคัญในอันที่จะช่วยให้การเดินเรือเป็นไปด้วยความราบรื่นอีกด้วย

องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้มีกลไกพิเศษสำหรับการคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือโดยเฉพาะ ดังนั้น ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นทางพาณิชยนาวีจึงถูกพิจารณาโดยการประชุมสมัยพิเศษของที่ประชุมใหญ่ โดยจะจัดขึ้นทุกๆ 10 ปี ครั้งล่าสุดจัดขึ้นเป็นครั้งที่ 10 เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2549 โดยอนุสัญญาของ ILO ที่มีบทบาทมากในการคุ้มครองแรงงานเรือเดินทะเล คือ อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือ โดยเฉพาะในมาตรา 4 ⁸ ให้อำนาจรัฐเจ้าของท่า (Port State Control หรือ PSC) ในการตรวจสอบ

⁶ เพิ่งอ้าง

⁷ คนประจำเรือเดินทะเล ความหมายโดยทั่วไป หมายความว่าถึง บุคคลที่ทำหน้าที่ประจำภายในเรือในตำแหน่งต่างๆ บนเรือเดินทะเล โดยบุคคลที่ทำงานบนเรือเดินทะเลอาจถูกเรียกชื่อแตกต่างกันออกไป เช่น Seafarer , Seaman หรือ Crew เป็นต้น ซึ่งว่าจะเรียกชื่อว่าจะอย่างไรก็ตามย่อมหมายถึง บุคคลทุกคนซึ่งถูกว่าจ้างโดยนายจ้างให้ทำงานในทุกตำแหน่งบนเรือ ซึ่งรวมถึงนายเรือด้วย

⁸ Article 4, ILO Convention no.147

“If a Member which has ratified this convention and in whose port a ship calls in the normal course of its business or for operational reasons receives a complaint or obtains evidence that the ship does not confirm to the standards of this

เรือที่เข้าออกท่าของตนหากพบว่าสภาพของเรือเป็นอันตรายแก่สุขภาพและความปลอดภัยต่อบุคคลบนเรือ รวมถึงการกักเรือได้ด้วย โดยสามารถดำเนินการให้เรื่อนั้นอยู่ในสภาพที่เหมาะสมได้ ทั้งนี้เพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่ปลอดภัย ทั้งต่อบุคคลบนเรือและต่อมลภาวะ ตลอดจนสามารถตรวจสอบถึงสภาพความเป็นอยู่และการทำงานบนเรือได้เช่นกัน ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถกระทำได้แม้กับเรือซึ่งจดทะเบียนไว้กับประเทศที่ไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ด้วย

อนุสัญญาฉบับที่ 147 ถูกบรรจุอยู่ในรายการที่ต้องทำการตรวจในท่าเรือโดยรัฐเจ้าของท่าด้วย นอกจากนี้ ILO ยังได้ร่วมมือกับองค์การระหว่างประเทศอื่นๆ เช่น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ IMO (International Maritime Organization) เป็นต้น เพื่อการส่งเสริมการคุ้มครองสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ

3. แนวคิดของการคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือ

วิธีการขนส่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศวิธีหนึ่งคือ การขนส่งสินค้าทางทะเล เนื่องจากเป็นวิธีการที่ช่วยให้ประเทศสามารถส่งออกสินค้าไปจำหน่ายยังต่างประเทศได้คราวละมากๆ อีกทั้งยังเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งโดยวิธีอื่นๆ นอกจากนี้การขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถสร้างงานให้แก่แรงงานบนเรือ ไม่ว่าจะเป็นนายเรือ ต้นเรือ ต้นหน ช่างกล ช่างเครื่อง หรือตำแหน่งต่างๆ บนเรือ ในฐานะคนประจำเรือ เมื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลมีผลต่อการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ การขยายเส้นทางการเดินเรือ ความต้องการคนประจำเรือจึงมีมากขึ้นเช่นกัน

จากการขยายตัวทางพาณิชย์และแรงงานคนประจำเรือเดินทะเลก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา เช่น การเอาเปรียบในเรื่องสัญญาจ้างงาน สภาพการทำงานของคนประจำเรือยังไม่มีมาตรฐานที่แน่นอน ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นเรื่องชั่วโมงการทำงาน วันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดพักผ่อนประจำปี ค่าจ้างและค่าทำงานในวันหยุด หรือปัญหาเรื่องการส่งกลับภูมิลำเนาของคนประจำเรือ ซึ่งเหล่านี้ล้วนเป็นปัญหาที่จะต้องมีการให้ความคุ้มครองแก่แรงงานคนประจำเรือเดินทะเล เนื่องจากสภาพการทำงานของคนประจำเรือเดินทะเลมีความแตกต่างจากการทำงานของแรงงานบนบก ทำให้การนำกฎหมายคุ้มครองแรงงานที่ใช้กับแรงงานทั่วไป มาใช้คุ้มครองแก่

Convention,.....,and may take measures necessary to rectify any conditions on board which are clearly hazardous to safety or health."

แรงงานคนประจำเรือเดินทะเลย่อมไม่สอดคล้องและส่งผลให้เกิดการไม่ได้รับความคุ้มครองอย่างแท้จริง จึงเกิดแนวความคิดในอันที่จะให้มีการคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือขึ้นเป็นการเฉพาะให้แตกต่างจากการคุ้มครองแรงงานโดยทั่วไป ดังนั้น องค์การแรงงานระหว่างประเทศจึงมีการออกกฎหมาย อนุสัญญาต่างๆ ที่กำหนดมาตรฐานสำหรับการให้ความคุ้มครองแก่แรงงานคนประจำเรือเดินทะเลโดยเฉพาะ เพื่อให้คนประจำเรือเดินทะเลได้รับความคุ้มครองอย่างแท้จริง ด้วยเหตุนี้ภาครัฐจึงจำเป็นต้องเข้ามามีบทบาทในการวางหลักเกณฑ์รวมถึงการกำหนดมาตรการต่างๆ ขึ้นมาบังคับใช้กับทั้งฝ่ายนายจ้างและฝ่ายลูกจ้าง ไม่ว่าจะเป็นการวางระเบียบกฎเกณฑ์เกี่ยวกับกำลังค่าจ้าง ระยะเวลาการทำงาน อายุขั้นต่ำของผู้ใช้แรงงาน รวมถึงเงื่อนไขการทำงานต่างๆ ในรูปแบบของการตรากฎหมายขึ้นมาใช้บังคับ ซึ่งแต่ละประเทศได้มีการใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะจ้างแรงงานอันเป็นหลักทั่วไปมาใช้บังคับเพื่อรองรับความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง⁹ และเพื่อเป็นการคุ้มครองลูกจ้างให้ได้รับความเป็นธรรมมากขึ้น ควรที่จะมีกฎหมายว่าด้วยแรงงานเป็นการเฉพาะ นอกเหนือจากกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เดิมที่ใช้บังคับกันอยู่ในปัจจุบัน

แนวความคิดที่รัฐบาลของประเทศต่างๆ ได้มีความพยายามในการเข้าไปมีบทบาทในการปกป้องและให้ความคุ้มครองแก่ลูกจ้างให้มีสภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นด้วยการออกกฎหมายมารองรับและสอดคล้องกับปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชนขององค์การสหประชาชาติ¹⁰ โดยกฎหมายจะออกมาในลักษณะที่เป็นการให้ความคุ้มครองโดยกำหนดรูปแบบของมาตรฐานขั้นต่ำที่บังคับให้นายจ้างต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในเรื่องต่างๆ อันได้แก่ การกำหนดเวลาสูงสุดในการใช้แรงงาน ซึ่งจะกำหนดให้ใช้แรงงานลูกจ้างได้ไม่เกินวันละ 7 ถึง 8 ชั่วโมง และกำหนดให้มีช่วงเวลาพักในระหว่างการทำงาน การกำหนดวันหยุดประจำสัปดาห์ รวมถึงสิทธิในการลาป่วย รวมทั้งการกำหนดกำลังค่าจ้าง ค่าตอบแทนที่เป็นธรรมแก่ลูกจ้าง โดยนายจ้างจะต้อง

⁹ หลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ตั้งอยู่บนพื้นฐานแนวความคิดจากการมีเสรีภาพในการทำสัญญา ทำให้เกิดปัญหาในด้านของการทำสัญญาจ้างแรงงานขึ้น กล่าวคือนายจ้างและลูกจ้างต่างมิได้มีความเท่าเทียมกันในการเจรจาต่อรองในขณะทำสัญญา ด้วยเหตุนี้จึงทำให้นายจ้างสามารถตั้งข้อกำหนดหรือเงื่อนไขต่างๆ ที่เอารัดเอาเปรียบลูกจ้างได้ เนื่องจากลูกจ้างมักเป็นผู้ที่มีความอ่อนด้อยทางอำนาจในการต่อรอง และจำเป็นต้องอาศัยการจ้างงานจากนายจ้างเพื่อให้มีรายได้เลี้ยงชีพ

¹⁰ องค์การสหประชาชาติ (United Nations) มีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์และส่งเสริมสิทธิมนุษยชนโดยไม่แบ่งแยกชาติ ศาสนา เพศ ภาษา แต่อย่างใด

ไม่จ่ายค่าจ้างต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ และการกำหนดหลักประกันในการทำงานและหลักประกันในการคุ้มครองความปลอดภัยจากการทำงานให้แก่ลูกจ้าง ซึ่งกำหนดให้เป็นหน้าที่ของนายจ้างในการดำเนินการต่างๆ ให้บรรลุมาตรการเหล่านี้ หากลูกจ้างประสบภัยอันตราย เจ็บป่วยหรือตายเนื่องจากการทำงานให้นายจ้าง นายจ้างก็มีหน้าที่ต้องจ่ายเงินทดแทนความเสียหายให้แก่ลูกจ้างหรือครอบครัวของลูกจ้าง แม้ว่าความเสียหายนั้นมิได้เกิดจากนายจ้างเป็นผู้ก่อก็ตาม ส่วนการให้หลักประกันนั้นกฎหมายได้วางกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับกรณีที่นายจ้างจะเลิกจ้างลูกจ้าง รวมถึงการจ่ายค่าชดเชยเมื่อมีการเลิกจ้าง ในกรณีที่ลูกจ้างไม่ได้ทำความผิดเพื่อให้ลูกจ้างได้ใช้เงินชดเชยนี้ ซึ่งการคุ้มครองแรงงานที่ได้กล่าวมานั้น เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ไว้ในรูปแบบของมาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งเป็นสิ่งที่นายจ้างต้องปฏิบัติตาม หากนายจ้างฝ่าฝืนมาตรฐานขั้นต่ำ แม้ว่าในบางกรณีลูกจ้างได้ให้ความยินยอมไว้ในขณะทำสัญญาจ้างแรงงานหรือให้ความยินยอมไว้ล่วงหน้าก็ตาม ถือได้ว่าเป็นกรณีที่นายจ้างไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งถือเป็นความผิดอย่างหนึ่งด้วย

นอกจากนี้กฎหมายจะออกมาในลักษณะที่เป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้ลูกจ้างรวมตัวกันเป็นองค์กร ไม่ว่าจะเป็นในรูปแบบของสหภาพหรือสหพันธ์แรงงาน ทั้งนี้เพื่อให้องค์กรเหล่านี้ทำหน้าที่ในการดูแลและรักษาผลประโยชน์ของลูกจ้างและยกระดับมาตรฐานสิทธิและผลประโยชน์ต่างๆ ของลูกจ้างให้สูงกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ในส่วนของบุคลากรที่มีหน้าที่ทำงานบนเรือพาณิชย์ที่เรียกว่า คนประจำเรือ¹¹ นั้นมีหลายระดับ รวมทั้งตำแหน่งภายในเรือก็มีความต้องการคนประจำเรือที่มีความสามารถแตกต่างกันออกไปด้วย ซึ่งเรือทุกลำจะต้องประกอบไปด้วยคนประจำเรืออย่างน้อย ได้แก่

¹¹ ในกฎหมายไทย คำว่า “คนประจำเรือ” มีการบัญญัติและกำหนดคำนิยามไว้ในกฎหมายหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 มาตรา 3 บัญญัติว่า “คนประจำเรือ หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ” พระราชบัญญัติการจ้างงานเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537 มาตรา 4 บัญญัติว่า “คนประจำเรือ หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ” และพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 มาตรา 5 บัญญัติว่า “คนประจำเรือ หมายความว่า ถึง บรรดาคนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ” นอกจากนี้ ในอนุสัญญา ILO ฉบับที่ 22 , 163 , 164 , 165 หรือ 166 ก็ได้ให้คำจำกัดความในทำนองเดียวกันว่า คนประจำเรือ หมายความว่า บุคคลใดๆ ที่รับจ้างทำงานไม่ว่าตำแหน่งใดบนเรือเดินทะเล

(1) นายเรือ (Master) เป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในเรือ ทำหน้าที่ควบคุมเรือและรับผิดชอบสินค้าที่บรรทุกในเรือ ดูแลคนประจำเรือ มีอำนาจตัดสินใจในการกำหนดเส้นทาง การเดินเรือ และมีฐานะเป็นตัวแทนเจ้าของเรือ

(2) ต้นเรือ (Chief Officer) เป็นรองนายเรือ มีหน้าที่ดูแลความเรียบร้อยและจัดการด้านสินค้า การเงิน และบริการทุกฝ่ายในเรื่องสวัสดิการ

(3) ต้นหน (Second Officer) ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยนายเรือทางด้านการเดินเรือ การนำเรือเข้าเทียบท่า การออกเรือ และดูแลฝ่ายช่างทั้งหมด

(4) ต้นกล (Chief Engineer) ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าดูแลรับผิดชอบเรื่องเครื่องจักรเกี่ยวกับระบบการเดินเรือทั้งหมด การซ่อมบำรุง มีรองต้นกลเป็นผู้ช่วยและมีฝ่ายช่างกลเป็นผู้ปฏิบัติตามคำสั่ง

(5) ช่างยนต์ (Motorman) ทำหน้าที่ดูแลเครื่องยนต์ต่างๆ

(6) ช่างน้ำมัน (Oiler) ทำหน้าที่คอยตรวจสอบน้ำมันแต่ละจุดและดูแลน้ำมันตามท่าเรือที่กำหนด

(7) สรั่งเรือ (Boatswin) ทำหน้าที่คอยดูแลการขนถ่ายสินค้าลงเรือและขึ้นเรือ บังคับอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้าต่างๆ ตามที่ต้นเรือสั่ง

(8) นายท้าย (Able Seaman) ทำหน้าที่คอยดูแลเรือเข้าจอดท่า บังคับทิศทางเรือและทำงานตามที่ต้นหนสั่ง

(9) กลาสีเรือ (Ordinary Seaman) ทำหน้าที่เป็นพนักงานให้บริการช่วยงานทั่วไป ปฏิบัติงานประจำวันหรือตามแต่จะได้รับคำสั่ง

(10) คนครัว (Chief Cook) ทำหน้าที่ดูแลเรื่องเสบียงอาหาร ควบคุมการปรุงอาหาร มีผู้ช่วยคนครัวทำหน้าที่เป็นผู้ช่วย

(11) นายวิทยุ (Chief Radio Officer) ทำหน้าที่สื่อสารและดูแลอุปกรณ์สื่อสาร ตลอดจนติดต่อกับเมืองท่าต่างๆ โดยมีพนักงานวิทยุ ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วย

(12) ช่างไฟฟ้า (Electrician) ทำหน้าที่เป็นช่างไฟฟ้าประจำเรือ

(13) พนักงานทำความสะอาดเครื่อง (Wiper) ทำหน้าที่ดูแลความสะอาดของเครื่องจักร และคอยดูแลความบกพร่องของเครื่อง

การจัดองค์กรภายในเรือเดินทะเลสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ การจัดองค์กรภายในเรือโดยแบ่งตามระดับการบังคับบัญชา และการจัดองค์กรภายในเรือโดยแบ่งตามหน้าที่ความรับผิดชอบภายในเรือ

1. การจัดองค์กรภายในเรือตามระดับการบังคับบัญชา สามารถแยกการแบ่งระดับชั้นของคนประจำเรือได้ตามหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้¹²

1.1 ระดับนายเรือ (Master) นายเรือเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในเรือ ทำหน้าที่ควบคุมเรือ และรับผิดชอบสินค้าที่บรรทุกในเรือ และดูแลคนประจำเรือทั้งลำ มีฐานะเป็นตัวแทนเจ้าของเรือ

1.2. ระดับนายประจำเรือ (Officer) หมายถึง คนประจำเรือ นอกเหนือจากนายเรือซึ่งทำการในเรือในตำแหน่งที่กำหนดตามกฎหมายหรือกฎข้อบังคับ อันได้แก่ ต้นเรือ ต้นหน ต้นกล ผู้ช่วยต้นกล ผู้ช่วยต้นหน รองต้นกล และนายช่างกล

1.3. ระดับลูกเรือ (Rating) หมายถึง คนประจำเรือ นอกเหนือจากนายเรือ และนายประจำเรือ ได้แก่ นายท้าย กลาสี ช่างน้ำมัน ช่างเช็ด และช่างเครื่อง

2. การจัดองค์กรภายในเรือโดยการแบ่งตามหน้าที่ความรับผิดชอบภายในเรือ สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ฝ่าย ดังนี้¹³

2.1 ฝ่ายเดินเรือและฝ่ายปากเรือ (Deck Department) รับผิดชอบเกี่ยวกับการเดินเรือ ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง การนำเรือเข้า-ออกจากท่า การปฏิบัติงานในเรือเกี่ยวกับสินค้า ได้แก่ การจัดวาง การขนถ่ายและดูแลสินค้า มีนายเรือหรือกัปตันเรือเป็นผู้บังคับบัญชา โดยมีผู้ช่วยดังต่อไปนี้ ต้นเรือ ต้นหน ผู้ช่วยต้นเรือ สรั่งเรือ นายท้าย กลาสีเรือ หัวหน้าวิทยุ พนักงานวิทยุ

2.2 ฝ่ายช่างกลเรือ (Engine Department) มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการดูแลเครื่องจักรกลที่ใช้ขับเคลื่อนภายในเรือทั้งหมด จะประกอบไปด้วยตำแหน่งต่างๆ ได้แก่ ต้นกล รองต้นกล นายช่างกล หัวหน้าช่างไฟฟ้า ช่างไฟฟ้า ช่างน้ำมัน พนักงานบริการ พนักงานทำความสะอาดเครื่อง

2.3 ฝ่ายบริการ (Steward's Department) ทำหน้าที่ดูแลเรื่องอาหาร การทำความสะอาดเครื่องนุ่งห่ม น้ำดื่ม ของใช้ส่วนตัว โดยมีหัวหน้าบริการเป็นหัวหน้าตำแหน่งต่างๆ ในฝ่ายอันประกอบไปด้วย หัวหน้าคนครัว ผู้ช่วยคนครัว พนักงานบริการ พนักงานบริการทั่วไป

¹² พัทธี มินสุข. “คนประจำเรือพาณิชย์”. วารสารการพาณิชย์นาวี. ปีที่ 19, ฉบับที่ 1. (เมษายน 2543), น.27-28.

¹³ จุฬาลักษณ์ สุธาสนานพ. “กฎหมายพาณิชย์นาวี : อะไร แคไหน อย่างไร” วารสารการพาณิชย์นาวี. ปีที่ 15, ฉบับที่ 3. (ธันวาคม 2539), น.39.

อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่มีลักษณะเฉพาะตัวในการกำหนดแนวทางปฏิบัติทั่วไปสำหรับงานในเรือเดินทะเล อันมีลักษณะการทำงานที่แตกต่างจากงานทั่วไป เช่น อนุสัญญา ILO ฉบับที่ 68 ว่าด้วยอาหารและเสบียงอาหารแก่ลูกเรือ , อนุสัญญา ILO ฉบับที่ 146 ว่าด้วยวันหยุดพักผ่อนประจำปีของคนประจำเรือ , อนุสัญญา ILO ฉบับที่ 163 ว่าด้วยสวัสดิการของคนประจำเรือในทะเลและท่าเรือ , อนุสัญญา ILO ฉบับที่ 166 ว่าด้วยการส่งคนประจำเรือกลับภูมิลำเนา , อนุสัญญา ILO ฉบับที่ 180 ว่าด้วยชั่วโมงการทำงานและการจัดอัตราคนประจำเรือ , อนุสัญญา ILO ฉบับที่ 55 ว่าด้วยความรับผิดชอบของเจ้าของเรือกรณีป่วยและบาดเจ็บ , อนุสัญญา ILO ฉบับที่ 92 ว่าด้วยที่พักของลูกเรือ , อนุสัญญา ILO ฉบับที่ 134 ว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ เป็นต้น

เนื่องจากการที่มีอนุสัญญาคู่คุ้มครองคนประจำเรือเป็นจำนวนมาก มีรายละเอียดค่อนข้างมาก ทำให้ยากแก่การให้สัตยาบันทุกฉบับ อีกทั้งยังก่อให้เกิดภาระผูกพันแก่รัฐสมาชิกมากเกินไป รวมถึงปัจจัยทางด้านพาณิชย์นาวีที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละประเทศ ความล้าสมัยของอนุสัญญาบางฉบับ ประกอบกับการแก้ไขทำได้ยาก ด้วยเหตุนี้ ILO จึงได้รวบรวมและปรับปรุงแก้ไขอนุสัญญาขึ้น เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพการปัจจุบัน ภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 หรือ Maritime Labour Convention 2006 ¹⁴

¹⁴ Maritime Labour Convention 2006 ได้รับการรับรองจากที่ประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ สมัยที่ 94 เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2549

บทที่ 3

อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงาน

1. มาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือตามอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 147 (ILO Convention (No.147) Concerning Minimum Standards in Merchant Ships)

ในบทนี้จะเป็นการศึกษาเนื้อหาของอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ทั้งอนุสัญญาฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือ และอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 ในส่วนอนุสัญญาของ ILO ฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือนั้น ชื่ออนุสัญญาภาษาไทย มีผู้แปลไว้หลายชื่อด้วยกัน อาทิเช่น อนุสัญญาฉบับที่ 147 ว่าด้วยกิจการเดินเรือทะเล (มาตรฐานขั้นต่ำ) ค.ศ.1976¹ เป็นชื่อที่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานใช้ หรือ อนุสัญญา 147 ปี ค.ศ.1976 ว่าด้วยมาตรฐานเกี่ยวกับการเดินเรือสินค้า (มาตรฐานขั้นต่ำ)² และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือ ค.ศ.1976³ เป็นชื่อที่สถาบันการขนส่งของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งผู้เขียนเลือกใช้ชื่อนี้ เนื่องจากว่าเมื่อพิจารณาจากชื่อของอนุสัญญาภาษาอังกฤษที่ใช้ชื่อว่า “ILO Convention (No. 147) concerning Minimum Standards in Merchant Ships” ประกอบกับวัตถุประสงค์และเนื้อหาของอนุสัญญาแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าควรจะเลือกใช้ชื่อของอนุสัญญาเป็นภาษาไทยว่าอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือ ค.ศ.1976 น่าจะเป็นการเหมาะสมที่สุด เพราะเนื้อหาของอนุสัญญานี้บัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำต่าง ๆ เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยในการทำงานและสุขภาพของคนทำงานบนเรือ แต่ไม่ได้มีบัญญัติเกี่ยวกับกิจการเดินเรือทะเลแต่อย่างใด การเลือกใช้ชื่อว่า อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือ ค.ศ.1976 จึงน่าจะเหมาะสมกว่า

¹ www.labour.go.th

² www.ilo.org

³ www.tri.chula.ac.th

1.1 อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 147

เรื่องขอบเขตการบังคับใช้นั้นเป็นเรื่องที่สำคัญโดยอนุสัญญาฉบับที่ 147⁴ นี้ได้กำหนดเกี่ยวกับขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญาไว้ใน Article 1⁵ ซึ่งกำหนดว่า อนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้จะใช้เฉพาะกับเรือเดินทะเลเท่านั้น โดยเรือเดินทะเลนั้นจะเป็นเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าหรือจะใช้ในการขนส่งคนโดยสารก็ได้ แต่จะต้องเป็นในทางการค้าหรือรับจ้างในทางพาณิชย์อื่นใด และไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าเรือนั้นจะเป็นของเอกชนหรือของรัฐก็ตาม นอกจากจะใช้กับเรือเดินทะเลแล้ว

⁴ “อนุสัญญาฉบับที่ 147 ” หมายความว่าถึง อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำ ในการทำงานบนเรือ ค.ศ.1976

⁵ Article 1

1. Except as otherwise provided in this Article, this Convention applies to every sea-going ship, whether publicly or privately owned, which is engaged in the transport of cargo or passengers for the purpose of trade or is employed for any other commercial purpose.

2. National laws or regulations shall determine when ships are to be regarded as sea-going ships for the purpose of this Convention.

3. This Convention applies to sea-going tugs.

4. This Convention does not apply to-

(a) ships primarily propelled by sail, whether or not they are fitted with auxiliary engines;

(b) ships engaged in fishing or in whaling or in similar pursuits;

(c) small vessels and vessels such as oil rigs and drilling platforms when not engaged in navigation, the decision as to which vessels are covered by this subparagraph to be taken by the competent authority in each country in consultation with the most representative organizations of ship owners and seafarers.

5. Nothing in this Convention shall be deemed to extend the scope of the Conventions referred to in the Appendix to this Convention or of the provisions contained therein

ยังให้รวมไปถึงเรือลากจูงทางทะเล แต่อนุสัญญานี้ไม่ใช่บังคับกับเรือที่ใช้แรงลมในการขับเคลื่อนเป็นส่วนใหญ่ เช่น เรือใบ เรือสำเภา หรือเรือที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในการขับเคลื่อน , เรือหาปลา หรือเรือล่าปลาวาฬ , เรือเล็ก เช่น เรือเติมน้ำมัน และเรื่อนำร่องที่ไม่ได้ใช้ในการเดินทะเล

นอกจากนี้อนุสัญญานี้ฉบับที่ 147 นี้ ยังมีลักษณะที่แตกต่างไปจากอนุสัญญานี้ฉบับอื่นตรงที่รัฐที่จะให้สัตยาบันอนุสัญญานี้จะต้องเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาตามที่ระบุไว้ใน Article 5⁶ ข้อ 1 ก่อน จึงจะสามารถเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ได้ ซึ่งจะเห็นได้ว่าอนุสัญญาที่ระบุไว้ใน Article 5 ข้อ 1. นั้น เป็นอนุสัญญาที่มีความสำคัญในทางพาณิชย์เป็นอย่างยิ่ง ไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล ค.ศ.1960 หรือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 , อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเดินเรือ ค.ศ.1966 และกฎเกณฑ์ในการป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ.1960 หรือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ.1972 หรืออนุสัญญาใดๆ ที่มีขึ้นในภายหลังเพื่อแก้ไขเปลี่ยนแปลงอนุสัญญานี้ เนื่องจากการที่กำหนดยกเว้นให้เรือต้องมีความพร้อมในการเดิน

⁶ Article 5

1. This Convention is open to the ratification of Members which-

(a) are parties to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, or the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, or any Convention subsequently revising these Conventions; and

(b) are parties to the International Convention on Load Lines, 1966, or any Convention subsequently revising that Convention; and

(c) are parties to, or have implemented the provisions of, the Regulations for Preventing Collisions at Sea of 1960, or the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, or any Convention subsequently revising these international instruments.

2. This Convention is further open to the ratification of any Member which, on ratification, undertakes to fulfill the requirements to which ratification is made subject by paragraph 1 of this Article and which are not yet satisfied.

3. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

ทะเลให้สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย การควบคุมเส้นทางการเดินเรือ และการป้องกันอุบัติเหตุจากเรือโดนกัน ซึ่งถือเป็นเรื่องเกี่ยวกับเรือที่ต้องมีความพร้อมและมีความปลอดภัยก่อนคนที่ทำงานบนเรือจึงจะมีความปลอดภัยได้ หากแต่เรือไม่สามารถที่จะเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยแล้ว คนทำงานบนเรือก็ย่อมที่จะเสี่ยงต่อการได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุทางทะเล

ใน Article 5 ข้อ 3 ได้กำหนดให้ประเทศที่ต้องการจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้ จะต้องทำการลงทะเบียนโดยแจ้งต่อผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศเพื่อทำการลงทะเบียนให้สัตยาบันแก่อนุสัญญานี้

เมื่อประเทศใดได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับที่ 147 และมีการให้สัตยาบันแล้ว ย่อมมีหน้าที่ต่าง ๆ ตามอนุสัญญานี้กำหนดไว้ ซึ่งก็เป็นไปตามที่ Article 2 ⁷, Article 3 ⁸ และ Article 4⁹ กำหนดไว้กล่าวคือ ประเทศภาคีที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับที่ 147 มีหน้าที่ที่สรุปได้ดังนี้

⁷ Article 2

Each Member which ratifies this Convention undertakes-

(a) to have laws or regulations laying down, for ships registered in its territory-

(i) safety standards, including standards of competency, hours of work and manning, so as to ensure the safety of life on board ship;

(ii) appropriate social security measures; and

(iii) shipboard conditions of employment and shipboard living arrangements, in so far as these, in the opinion of the Member, are not covered by collective agreements or laid down by competent courts in a manner equally binding on the shipowners and seafarers concerned;

and to satisfy itself that the provisions of such laws and regulations are substantially equivalent to the Conventions or Articles of Conventions referred to in the Appendix to this Convention, in so far as the Member is not otherwise bound to give effect to the Conventions in question;

(b) to exercise effective jurisdiction or control over ships which are registered in its territory in respect of-

(i) safety standards, including standards of competency, hours of work and manning, prescribed by national laws or regulations;

(ii) social security measures prescribed by national laws or regulations;

(iii) shipboard conditions of employment and shipboard living arrangements prescribed by national laws or regulations, or laid down by competent courts in a manner equally binding on the shipowners and seafarers concerned;

(c) to satisfy itself that measures for the effective control of other shipboard conditions of employment and living arrangements, where it has no effective jurisdiction, are agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations constituted in accordance with the substantive provisions of the Freedom of Association and Protection of the Right to Organize Convention, 1948, and the Right to Organize and Collective Bargaining Convention, 1949;

(d) to ensure that-

(i) adequate procedures - subject to over-all supervision by the competent authority, after tripartite consultation amongst that authority and the representative organizations of shipowners and seafarers where appropriate - exist for the engagement of seafarers on ships registered in its territory and for the investigation of complaints arising in that connection;

(ii) adequate procedures - subject to over-all supervision by the competent authority, after tripartite consultation amongst that authority and the representative organizations of shipowners and seafarers where appropriate - exist for the investigation of any complaint made in connection with and, if possible, at the time of the engagement in its territory of seafarers of its own nationality on ships registered in a foreign country, and that such complaint as well as any complaint made in connection with and, if possible, at the time of the engagement in its territory of foreign seafarers on ships registered in a foreign country, is promptly reported by its competent authority to the competent authority of the country in which the ship is registered, with a copy to the Director-General of the International Labour Office;

(e) to ensure that seafarers employed on ships registered in its territory are properly qualified or trained for the duties for which they are engaged, due regard being had to the Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1970;

(f) to verify by inspection or other appropriate means that ships registered in its territory comply with applicable International Labour Conventions in force which it has ratified, with the laws and regulations required by subparagraph (a) of this Article and, as may be appropriate under national law, with applicable collective agreements;

(g) to hold an official inquiry into any serious marine casualty involving ships registered in its territory, particularly those involving injury and/or loss of life, the final report of such inquiry normally to be made public.

⁸ Article 3

Any Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship registered in a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken by the ratifying State to this effect shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.

⁹ Article 4

1. If a Member which has ratified this Convention and in whose port a ship calls in the normal course of its business or for operational reasons receives a complaint or obtains evidence that the ship does not conform to the standards of this Convention, after it has come into force, it may prepare a report addressed to the government of the country in which the ship is registered, with a copy to the Director-General of the International Labour Office, and may take measures necessary to rectify any conditions on board which are clearly hazardous to safety or health.

2. In taking such measures, the Member shall forthwith notify the nearest maritime, consular or diplomatic representative of the flag State and shall, if possible, have such representative present. It shall not unreasonably detain or delay the ship.

3. For the purpose of this Article, "complaint" means information submitted by a member of the crew, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to its crew.

1. ออกกฎหมายหรือกฎเกณฑ์มารองรับ สำหรับเรือที่จดทะเบียนในประเทศของตน ในเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้
 - มาตรฐานความปลอดภัยต่อชีวิตบนเรือ
 - มาตรฐานการทำงาน เวลาทำงานและการประจำเรือ
 - สภาพการจ้างงานและการจัดการเกี่ยวกับชีวิตความเป็นอยู่บนเรือ
2. ใช้กฎเกณฑ์ตามข้อ 1. อย่างมีประสิทธิภาพหรือควบคุมเรือที่ขึ้นทะเบียนกับประเทศของตน
3. มีกระบวนการในการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายเกี่ยวกับปัญหาหรือข้อเรียกร้องต่าง ๆ ของคนประจำเรือ
4. ต้องทำให้มั่นใจว่าคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือจะต้องได้รับการทดสอบหรือฝึกฝนอย่างถูกต้องเหมาะสมในหน้าที่ที่รับผิดชอบ
5. ตรวจสอบว่าเรือที่จดทะเบียนในประเทศของตนปฏิบัติตามอนุสัญญาแรงงานระหว่างประเทศที่ได้ให้สัตยาบันแล้วหรือไม่
6. ในกรณีที่เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ประเทศภาคีจะต้องทำการสอบสวนผู้ประสบภัยซึ่งเป็นคนประจำเรือที่ทำงานอยู่บนเรือที่จดทะเบียนในประเทศของตน
7. ให้คำแนะนำเรือที่จดทะเบียนในประเทศของตนในปัญหาเกี่ยวกับเรือที่จดทะเบียนในรัฐที่ไม่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานี้
8. ประเทศที่ได้รับการร้องทุกข์หรือได้รับพยานหลักฐานอันเกี่ยวกับเรือที่ไม่ปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ ประเทศสมาชิกต้องจัดทำรายงานแจ้งไปยังรัฐที่เรือนั้นจดทะเบียน และส่งสำเนา รายงานไปยังผู้อำนวยการใหญ่ของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ และอาจใช้มาตรการอันจำเป็นที่จะแก้ไขสถานการณ์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อภัยอันตรายหรือสุขภาพ โดยต้องแจ้งไปยังรัฐชายฝั่งที่ใกล้ที่สุดโดยไม่ชักช้า

จะเห็นได้ว่าหน้าที่ตามอนุสัญญานี้ จะเน้นในเรื่องของการออกกฎหมายหรือกฎเกณฑ์มารองรับในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยต่อการทำงานบนเรือ การกำหนดมาตรฐานในเรื่องต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องการทำงาน เวลาทำงานและการประจำเรือ ความเหมาะสมและความปลอดภัยในการอยู่ร่วมกันในเรือ สภาพการจ้างงานและการจัดการเกี่ยวกับชีวิตความเป็นอยู่ เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาที่มุ่งจะคุ้มครองและกำหนดมาตรฐานการทำงานบนเรือ นอกจากนี้

จะต้องมีหน้าที่ในการออกกฎหมายและกฎเกณฑ์แล้ว ยังจะต้องมีหน้าที่ในการใช้กฎหมายหรือกฎเกณฑ์ที่ออกมานั้นอย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

ประเทศที่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้ ยังจะต้องมีกระบวนการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายในทุกกระบวนการเกี่ยวกับปัญหาและข้อเรียกร้องต่าง ๆ ของคนประจำเรือ และเมื่อเกิดมีข้อเรียกร้องขึ้น อนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้ ยังกำหนดให้เจ้าหน้าที่ที่จะต้องจัดทำรายงานส่งไปยังรัฐที่เรือลำที่เกิดข้อเรียกร้องของคนประจำเรือจดทะเบียนอยู่และส่งสำเนาไปแจ้งยังผู้อำนวยการใหญ่ของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศถึงข้อเรียกร้องนั้น

นอกจากนี้ประเทศภาคียังต้องทำให้มั่นใจว่าคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือได้รับการทดสอบหรือฝึกฝนตามหน้าที่ที่รับผิดชอบอย่างถูกต้องและเหมาะสมกับหน้าที่ที่ปฏิบัติ โดยอาจจะออกกฎหมายหรือกฎเกณฑ์มาควบคุมเกี่ยวกับการทดสอบหรือเพื่อให้ได้รับประกาศนียบัตรรับรองความสามารถของคนประจำเรือ และหากเกิดอุบัติเหตุหรือภัยธรรมชาติขึ้น ประเทศภาคีต้องทำการสอบสวนผู้ประสบภัยที่เป็นคนประจำเรือในเรือที่จดทะเบียนในประเทศของตนอันเกี่ยวกับการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกิดขึ้น จัดทำเป็นรายงานเสนอต่อสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ และให้คำแนะนำกับเรือที่จดทะเบียนในประเทศของตนเกี่ยวกับปัญหาในเรื่องเรือที่จดทะเบียนในรัฐที่ไม่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานี้ โดยหากได้รับการร้องทุกข์หรือได้รับพยานหลักฐานอันเกี่ยวกับเรือที่ไม่ปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ ซึ่งอนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้ก็ได้ให้นิยามของคำว่า “การร้องทุกข์” ให้หมายถึง ข้อมูลที่ได้รับจากลูกเรือของสมาชิก หรือผู้เชี่ยวชาญ หรือสมาคม หรือสมาพันธ์การค้า หรือจากบุคคลใด ๆ ที่มีส่วนได้เสียในความปลอดภัยของเรือ รวมไปถึงส่วนได้เสียในความปลอดภัยหรือสุขภาพของลูกเรือด้วย” ประเทศสมาชิกล้วนจะต้องจัดทำรายงานแจ้งไปยังประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียน และส่งสำเนารายงานไปยังผู้อำนวยการใหญ่ของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ และอาจใช้มาตรการอันจำเป็นที่จะแก้ไขสถานการณ์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อภัยอันตรายหรือสุขภาพ อาทิเช่น มาตรการในการกักเรือ เป็นต้น แต่ต้องแจ้งไปยังรัฐชายฝั่งที่ใกล้ที่สุดโดยไม่ชักช้าให้ทราบถึงการใช้มาตรการดังกล่าวด้วย

เมื่อมีการให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาฉบับที่ 147 แล้ว อนุสัญญานี้ย่อมมีผลใช้บังคับตามที่ Article 6¹⁰ บัญญัติไว้ว่า อนุสัญญาฉบับที่ 147 จะมีผลใช้บังคับก็ต่อเมื่อมีประเทศที่ต้องการจะ

¹⁰ Article 6

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered with the Director-General.
2. It shall come into force twelve months after the date on which there have been

เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ทำการลงทะเบียนกับผู้อำนวยการใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า จะมีเพียงประเทศใดประเทศหนึ่งทำการลงทะเบียนแล้วจะทำให้อนุสัญญาฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับได้โดยทันที เพราะตาม Article 6 ข้อ 2 ยังได้กำหนดให้ต้องมีสมาชิกอย่างน้อยที่สุดถึง 10 ประเทศ และใน 10 ประเทศนั้นต้องมีระวางเรือรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 (25%) ของระวางเรือของโลก และถึงแม้ว่าจะมีประเทศตั้งแต่ 10 ประเทศขึ้นไปทำการลงทะเบียนต่อผู้อำนวยการใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ อนุสัญญาฉบับนี้ก็ไม่ได้มีผลใช้บังคับได้ในทันที แต่จะต้องผ่านพ้นวันที่มีประเทศลงทะเบียนครบ 10 ประเทศไปแล้วถึง 12 เดือน อนุสัญญาฉบับนี้จึงจะมีผลใช้บังคับ ตาม Article 6 ข้อ 2 ตัวอย่างเช่น ประเทศสหราชอาณาจักร ได้ทำการลงทะเบียนในวันที่ 28 พฤศจิกายน ค.ศ.1980 เป็นประเทศที่ 10 อนุสัญญาฉบับนี้จึงจะมีผลใช้บังคับในวันที่ 28 พฤศจิกายน ค.ศ.1981 และปัจจุบันมีประเทศที่เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้ จำนวน 50 ประเทศ¹¹

นอกจากนี้ ประเทศสมาชิกที่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานี้ สามารถที่จะเพิกถอนอนุสัญญานี้ได้ตามที่ Article 7¹² บัญญัติไว้กล่าวคือเมื่อพ้น 10 ปี นับแต่วันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับครั้ง

registered ratifications by at least ten Members with a total share in world shipping gross tonnage of 25 per cent.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

¹¹ โปรดดูภาคผนวก ข

¹² Article 7

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article

แรก จากตัวอย่างข้างต้น ซึ่งตรงกับวันที่ 28 พฤศจิกายน ค.ศ.1981 ดังนั้นจึงสามารถเพิกถอนการให้สัตยาบันอนุสัญญาตั้งแต่วันที่ 28 พฤศจิกายน ค.ศ.1991 โดยการเพิกถอนจะต้องติดต่อไปยังผู้อำนวยการใหญ่ของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ เพื่อลงทะเบียนเพิกถอน ซึ่งการเพิกถอนจะมีผลเมื่อพ้น 1 ปี นับแต่วันที่ได้มีการลงทะเบียน

ส่วนการแก้ไขอนุสัญญาระดับที่ 147 นี้ Article 10¹³ บัญญัติว่า โดยการที่คณะประศาสน์การของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศทำรายงานนำเสนอต่อที่ประชุมใหญ่สามัญเกี่ยวกับการมีผลใช้บังคับของอนุสัญญาและจะต้องทำการจัดประชุมเพื่อปรับปรุงแก้ไขอนุสัญญา โดยอาจจะแก้ไขอนุสัญญาทั้งหมดหรือทำการแก้ไขอนุสัญญาเพียงบางส่วนก็ได้ ซึ่งผลของการแก้ไขอนุสัญญานี้ ก็คือ ประเทศสมาชิกที่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาที่แก้ไขปรับปรุงจะถือเป็นการเพิกถอนอนุสัญญาระดับนี้ทันทีโดยผลของกฎหมาย (*ipso jure*¹⁴) และในวันที่อนุสัญญาระดับใหม่ที่แก้ไขปรับปรุงนี้มีผลใช้บังคับ อนุสัญญาระดับที่ 147 จะสิ้นสุดลงทันทีนับแต่มีการเปิดให้มีการให้สัตยาบันอนุสัญญาระดับใหม่ที่แก้ไขปรับปรุง เว้นแต่อนุสัญญาระดับใหม่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ซึ่งอนุสัญญาระดับที่ 147 นี้ได้มีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมเป็นอนุสัญญาระดับปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระดับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือ¹⁵ โดยมีประเทศที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาระดับปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม จำนวน 16 ประเทศ¹⁶

เนื้อหาสาระสำคัญของอนุสัญญาระดับปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมนี้ เป็นการแก้ไขในส่วนของภาคผนวกต่อท้ายอนุสัญญาเป็นหลัก โดยแบ่งออกเป็นอนุสัญญาในภาคผนวก Part A ซึ่งประเทศที่ให้สัตยาบันเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระดับปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมนี้จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาในภาคผนวก Part A อันได้แก่ อนุสัญญาระดับที่ 133 ว่าด้วยที่พักอาศัยของคนประจำเรือตาม

¹³ Article 10

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

¹⁴ *ipso jure* mean by the law itself

¹⁵ Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) ILO Convention of 29 October 1976

¹⁶ โปรโตคอลภาคผนวก ค

อนุสัญญา ค.ศ.1970¹⁷ และ อนุสัญญา ฉบับที่ 180 ว่าด้วยชั่วโมงการทำงานและการประจำเรือของคนประจำเรือ ค.ศ.1996¹⁸ แต่อนุสัญญาในภาคผนวก Part B จะแตกต่างจากอนุสัญญาในภาคผนวก Part A ตรงที่ประเทศที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมนี้สามารถที่จะเลือกที่จะปฏิบัติตามอนุสัญญาในภาคผนวก Part B หรือไม่ก็ได้ ซึ่งได้แก่ อนุสัญญา ฉบับที่ 108 ว่าด้วยเอกสารประจำตัวคนประจำเรือ ค.ศ.1958¹⁹, อนุสัญญา ฉบับที่ 135 ว่าด้วยผู้แทนคนงาน ค.ศ.1971²⁰, อนุสัญญา ฉบับที่ 164 ว่าด้วยการป้องกันสุขภาพและการรักษาพยาบาล (คนประจำเรือ) ค.ศ.1987²¹ และอนุสัญญา ฉบับที่ 166 ว่าด้วยการส่งเพื่อกลับถิ่นฐานเดิม (แก้ไขเพิ่มเติม) ค.ศ.1987²²

ที่น่าสังเกตคือ อนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้ไม่ได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับเรื่องมาตรฐานต่าง ๆ เอาไว้อย่างชัดเจน โดยกำหนดให้มาตรฐานเหล่านั้นเป็นไปตามอนุสัญญาต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในภาคผนวกท้ายของอนุสัญญาฉบับที่ 147 ซึ่งแบ่งออกได้ดังนี้

1.2. อายุขั้นต่ำ

เรื่องอายุขั้นต่ำกำหนดโดยอนุสัญญา 3 ฉบับ ได้แก่

- อนุสัญญา ฉบับที่ 7 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ (ในทะเล) ค.ศ.1920²³ กำหนดห้ามจ้างเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 14 ปี ทำงานบนเรือ ทั้งนี้รวมถึงเรือรบด้วย ซึ่งต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอายุขั้นต่ำในการจ้างแรงงานเด็กในการทำงานในทะเล โดยอนุสัญญาฉบับต่อมา ก็คือ

- อนุสัญญา ฉบับที่ 58 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ (ในทะเล) ค.ศ.1936²⁴ กำหนดห้ามจ้างเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี ทำงานบนเรือไม่ว่าเรือประเภทใด เว้นแต่ในกรณีที่มีการจ้างสมาชิกในครอบครัว

¹⁷ Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)

¹⁸ Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180)

¹⁹ Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (No. 108)

²⁰ Workers' Representatives Convention, 1971 (No. 135)

²¹ Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)

²² Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)

²³ Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)

²⁴ Minimum Age (Sea) Convention 1936 (No.58)

ของเด็กนั้นด้วย หรือเป็นการทำงานในลักษณะของการเรียนหรือการฝึกอบรมในโรงเรียน
เดินเรือที่ได้รับอนุมัติจากรัฐแล้ว หรือ

- อนุสัญญา ฉบับที่ 138 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ ค.ศ.1973²⁵ กำหนดห้ามจ้างเด็กที่มีอายุต่ำกว่า
กว่า 15 ปี หรือ 16 ปี ทำงานบนเรือ แล้วแต่ข้อกำหนดของแต่ละประเทศ

1.3 ผลประโยชน์ที่จะได้รับในกรณีที่เจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บ

เรื่องผลประโยชน์ที่จะได้รับในกรณีที่เจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บประกอบด้วยอนุสัญญา 3
ฉบับ ได้แก่

- อนุสัญญา ฉบับที่ 55 ว่าด้วยความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ (คนประจำเรือที่ป่วยหรือ
บาดเจ็บ) ค.ศ.1936²⁶ กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบในการเจ็บป่วย หรือบาดเจ็บของคน
ประจำเรือที่เกิดขึ้นในระหว่างที่สัญญาจ้างคนประจำเรือมีผลใช้บังคับ และต้องรับผิดชอบในกรณีที่คน
ประจำเรือถึงแก่ความตายอันมีผลมาจากการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บข้างต้นด้วย โดยให้เจ้าของเรือ
รับผิดชอบในค่าปลงศพ (ในกรณีถึงแก่ความตาย) ค่ารักษาพยาบาล (ในกรณีเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บ)
การจ่ายค่าจ้างแก่คนประจำเรือในระหว่างการรักษาพยาบาล และการส่งคนประจำเรือที่เจ็บป่วย
หรือบาดเจ็บกลับภูมิลำเนา

- อนุสัญญา ฉบับที่ 56 ว่าด้วยการประกันการเจ็บป่วย (ในทะเล) ค.ศ.1936²⁷ กำหนดให้
เจ้าของเรือต้องทำประกันการเจ็บป่วยแก่คนประจำเรือ

- อนุสัญญา ฉบับที่ 130 ว่าด้วยผลประโยชน์จากการเจ็บป่วยและการเข้ารับการบำบัด
จากแพทย์ ค.ศ.1969²⁸

1.4 การตรวจร่างกายโดยแพทย์

ตามอนุสัญญา ฉบับที่ 73 ว่าด้วยการตรวจร่างกายโดยแพทย์ ค.ศ.1946²⁹ กำหนดให้ผู้ทำ
การในเรือตั้งแต่ 200 ตันกรอสขึ้นไป ต้องมีใบรับรองสุขภาพว่ามีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่
บนเรือ

²⁵ Minimun Age (Sea) Convention 1920 (No.7)

²⁶ Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)

²⁷ Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)

²⁸ Medical Care and Sickness Benefits Convention, 1969 (No. 130);

²⁹ Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)

1.5 การป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการทำงาน

ตามอนุสัญญา ฉบับที่ 134 ว่าด้วยการป้องกันการอุบัติเหตุที่เกิดจากการทำงาน ค.ศ.1970³⁰ กำหนดวิธีป้องกันอันตรายเกี่ยวกับสุขภาพอนามัย และการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการทำงาน

1.6 ที่พักอาศัยของคนประจำเรือ

ตามอนุสัญญา ฉบับที่ 92 ว่าด้วยที่พักอาศัยของคนประจำเรือ (แก้ไขเพิ่มเติม) ค.ศ.1949³¹ ใช้บังคับกับเรือกลเดินทะเลที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส ขึ้นไป โดยกำหนดให้พื้นที่บนเรือต้องมี ทางออก โครงสร้างและการจัดรูปแบบห้องต่าง ๆ ของคนประจำเรือ ให้มีความมั่นคง ป้องกันคลื่น ลม ป้องกันอุณหภูมิร้อนหรือเย็น ป้องกันเสียงรบกวนและอื่นๆ

1.7 อาหารและการจัดหาอาหาร

ตามอนุสัญญา ฉบับที่ 68 ว่าด้วยอาหารและการปรุงอาหาร ค.ศ.1946³² กำหนดให้มี อาหารและน้ำดื่มที่มีความเหมาะสมทั้งปริมาณ คุณภาพและให้มีความหลากหลาย ตามจำนวน คน ระยะเวลาและสภาพของการเดินเรือ

1.8 ใบสำคัญรับรองความสามารถของนายเรือ

ตามอนุสัญญา ฉบับที่ 53 ว่าด้วยใบสำคัญรับรองความสามารถของนายเรือ ค.ศ.1936³³ กำหนดให้นายเรือบางประเภท ต้องมีใบสำคัญรับรองความสามารถเกี่ยวกับหน้าที่บนเรือ

1.9 หนังสือสัญญาคนประจำเรือ

ตามอนุสัญญา ฉบับที่ 22 ว่าด้วยหนังสือสัญญาคนประจำเรือ ค.ศ.1926³⁴ ซึ่งได้ กำหนดให้การทำสัญญาจ้างคนประจำเรือจะต้องทำเป็นหนังสือและลงนามโดยคู่สัญญาทั้งสอง ฝ่าย ได้แก่ เจ้าของเรือหรือผู้แทนซึ่งมีอำนาจกับคนประจำเรือ และความตกลงในสัญญาจะต้องไม่

³⁰ Prevention of Accidents(Seafarers)Convention,1970 (No.134) (Articles 4 and 7)

³¹ Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)

³² Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68) (Article 5)

³³ Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53) (Articles 3 and 4)

³⁴ Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)

ขัดหรือแย้งกับเงื่อนไขที่กฎหมายภายในของประเทศภาคีหรือที่อนุสัญญานี้กำหนด นอกจากนี้ยังกำหนดให้สัญญาจ้างคนประจำเรือ สามารถกระทำได้ไม่ว่าจะเป็นสัญญาว่าจ้างที่มีกำหนดระยะเวลาการจ้างหรือไม่มีกำหนดระยะเวลาการจ้าง โดยข้อตกลงในสัญญาจะต้องระบุโดยชัดแจ้งถึงสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาแต่ละฝ่าย³⁵

1.10. การส่งกลับภูมิลำเนา

ตามอนุสัญญา ฉบับที่ 23 ว่าด้วยการส่งเพื่อกลับภูมิลำเนา ค.ศ.1926³⁶ คนประจำเรือมีสิทธิที่จะถูกส่งกลับถิ่นฐานเดิมโดยมิต้องเสียค่าใช้จ่ายเอง

1.11. การมีอิสระในการรวมกลุ่มและการปกป้องสิทธิในการจัดตั้งกลุ่ม

ตามอนุสัญญา ฉบับที่ 87 ว่าด้วยการมีอิสระทางด้านการรวมกลุ่มและการปกป้องสิทธิในการจัดตั้งกลุ่ม ค.ศ.1948³⁷

1.12. สิทธิในการรวมกลุ่มและการร่วมในการเจรจาต่อรอง

ตามอนุสัญญา ฉบับที่ 98 ว่าด้วยสิทธิในการและร่วมในการเจรจาต่อรองอนุสัญญา ค.ศ. 1949³⁸ จะเห็นได้ว่า อนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้ไม่ได้กำหนดว่ารัฐที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับที่ 147 จะต้องเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาในภาคผนวก ทั้ง 15 อนุสัญญา เพียงแต่กำหนดแค่หากเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้จะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของอนุสัญญาทั้ง 11 ข้อ รวม 15 อนุสัญญา จึงอาจทำให้เข้าใจได้ว่า ถึงแม้จะไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาตามภาคผนวกแต่ถ้าหากเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้ก็ยังคงต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาตามภาคผนวกอยู่นั่นเอง

³⁵ ไสธร เจริญพานิช, มาตรการทางกฎหมายไทยในการคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือเดินทะเล, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต พ.ศ. 2546, น.26

³⁶ Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)

³⁷ Freedom of Association and Protection of the Right to Organize Convention, 1948 (No. 87)

³⁸ Right to Organize and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98).

2. มาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือตาม Maritime Labour Convention 2006

2.1. Maritime Labour Convention 2006

ในปี 1920 ได้มีการประชุมใหญ่เกี่ยวกับด้านพาณิชย์นาวีขึ้นเป็นครั้งแรก จวบจนปัจจุบันนี้ ILO ได้รับรองมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศในรูปของอนุสัญญาและข้อแนะนำเป็นจำนวนมาก ซึ่งเกิดความล้าสมัย และมีรายละเอียดมากอันเป็นอุปสรรคต่อการให้สัตยาบันของรัฐต่างๆ ดังนั้น ILO จึงได้ทำการรวบรวมอนุสัญญาต่างๆ เข้าไว้ด้วยกันและจัดทำอนุสัญญาหลักขึ้นมาใหม่ที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากการประชุมร่วมกันขององค์การคนประจำเรือและเจ้าของเรือระหว่างประเทศในปี ค.ศ.2001 จนกระทั่งในปี ค.ศ.2006 ได้มีการจัดสมัยประชุมครั้งที่ 94 ขึ้น ในระหว่างวันที่ 7-23 กุมภาพันธ์ 2549 โดยที่ประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศได้มีการรับรองอนุสัญญาคุ้มครองแรงงานในกิจการพาณิชย์นาวีฉบับใหม่ขึ้น คือ อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 หรือ Maritime Labour Convention ค.ศ.2006 ³⁹ ซึ่งเป็นอนุสัญญาฉบับแรกที่ ILO ได้รวบรวมและปรับปรุงตราสารด้านแรงงานทางทะเลของ ILO จำนวนประมาณ 60 ฉบับ ให้รวมอยู่ในอนุสัญญาเพียงฉบับเดียว (Consolidated Convention) และผลของการรับรองอนุสัญญาฉบับใหม่นี้ อนุสัญญาฉบับใหม่จะเข้ามาแทนที่อนุสัญญาเดิมที่มีอยู่กว่า 60 ฉบับ ประเทศที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับใหม่ตามหลักทั่วไปย่อมไม่ผูกพันตามอนุสัญญาฉบับเก่า เมื่ออนุสัญญาฉบับใหม่มีผลใช้บังคับ ⁴⁰ ส่วนประเทศที่ไม่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับใหม่ก็ยังคงผูกพันตาม

³⁹ International Labour Convention, "ILO adopts sweeping new charter for maritime sector," <http://www.ilo.org/public/english/bureau/inf/pr/2006/7.htm>, 23 February 2006, and please see, International Labour Organization, "Provisional Record 17," in International Labour Conference Ninety-Fourth (Maritime) Session, Ninth sitting Thursday, 23 February 2006, p. 17/1

⁴⁰ โดยมีลักษณะที่พิเศษและการบังคับใช้ที่แตกต่างจากอนุสัญญาอื่นๆ ของ ILO คือ อนุสัญญาฉบับอื่นของ ILO จะมีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกต่อเมื่อรัฐบาลประเทศนั้นให้สัตยาบันแล้ว แต่อนุสัญญานี้จะมีผลบังคับใช้ในทางอ้อมกับประเทศที่ยังไม่ให้สัตยาบัน เนื่องจากอนุสัญญาให้อำนาจอรัฐเจ้าของท่าเรือที่ให้สัตยาบันแล้วสามารถตรวจเรือ กักเรือ หรือสั่งให้แก้ไขข้อบกพร่องให้เป็นไปตามที่อนุสัญญากำหนดได้ แม้ว่ารัฐเจ้าของธงเรื่อนั้นจะยังไม่ได้ให้สัตยาบัน อนุสัญญาฉบับนี้ก็ตาม

อนุสัญญาที่ได้ให้สัตยาบันไว้ แต่อนุสัญญาเหล่านั้นจะไม่เปิดรับการให้สัตยาบันอีกต่อไป เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง ให้อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่เรือทุกลำ ไม่ว่าจะเป็นเรือของรัฐหรือเอกชนที่ใช้เพื่อกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ซึ่งประกอบกิจกรรมทางการค้าเป็นปกติ ⁴¹ และอนุสัญญาฉบับใหม่นี้จะไม่ใช้บังคับแก่เรือบางประเภท ได้แก่ เรือประมงหรือเรือที่ใช้เพื่อการทำงานในลักษณะที่คล้ายคลึงกัน , เรือซึ่งติดตามแบบประเพณีดั้งเดิม เช่น เรือใบ หรือเรือสำเภา และไม่ใช้กับเรือรบหรือเรือที่ใช้ในทางการทหาร ⁴² นอกจากนี้อนุสัญญานี้ต้องมีผลบังคับใช้เมื่อพ้น 12 เดือนนับจากวันที่มีการลงทะเบียนการให้สัตยาบันของประเทศสมาชิกอย่างน้อย 30 ประเทศ โดยรวมกันแล้วมีส่วนแบ่งคิดเป็นร้อยละ 33 ของน้ำหนักตันกรอสของเรือทั่วโลก หลังจากนั้นอนุสัญญานี้ต้องมีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกเมื่อพ้น 12 เดือนนับจากวันที่การให้สัตยาบันของประเทศสมาชิกรายนั้นได้รับการลงทะเบียน ⁴³

⁴¹ Article II (i), Maritime Labour Convention 2006.

“ship means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;”

⁴² Article II, Maritime Labour Convention 2006.

“1.

2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.

3.

4. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all ships, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build such as dhows and junks. This Convention does not apply to warships or naval auxiliaries.....”

⁴³ Article VIII, Maritime Labour Convention 2006.

“.....3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent

4. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.”

การบอกเลิกการให้สัตยาบัน สามารถทำได้โดยประเทศสมาชิกสามารถประกาศบอกเลิกการให้สัตยาบันได้ ภายหลังครบกำหนดสิบปีนับจากวันที่อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับเป็นครั้งแรก โดยแจ้งต่อผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศเพื่อทำการลงทะเบียน ทั้งนี้ การบอกเลิกดังกล่าวจะไม่มีผลจนกว่าจะพ้นหนึ่งปีหลังจากการลงทะเบียนบอกเลิก

นอกจากนี้ อนุสัญญายังกำหนดให้ประเทศสมาชิกที่ไม่ได้ใช้สิทธิบอกเลิกในปีหลังจากครบกำหนดสิบปีตามความในวรรคหนึ่งของมาตรานี้ ต้องผูกพันตามอนุสัญญานี้ต่อไปอีกเป็นระยะเวลาสิบปี และหลังจากนั้นก็ยังสามารถประกาศบอกเลิกอนุสัญญานี้ได้เมื่อครบสิบปีอีกครั้งหนึ่ง ⁴⁴

รูปแบบของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 มีความแตกต่างจากอนุสัญญาก่อนๆ ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ตรงที่อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 จัดรูปแบบของอนุสัญญาออกเป็นสามส่วนที่แตกต่างแต่สัมพันธ์กัน กล่าวคือ ในส่วนของมาตราและข้อบังคับในอนุสัญญานี้จะมีเพียงที่ประชุมใหญ่เท่านั้นที่สามารถทำการเปลี่ยนแปลงด้วยทมาตราและข้อบังคับได้ ภายใต้กรอบของมาตรา 19 แห่งธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ซึ่งอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเลมีสามรูปแบบได้แก่ส่วนที่เป็น

1. มาตรา (The Articles)
2. ข้อบังคับ (The Regulations)

⁴⁴ Article IX, Maritime Labour Convention 2006.

“1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in paragraph 1 of this Article, exercise the right of denunciation provided for in this Article, shall be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each new period of ten years under the terms provided for in this Article”

3. ประมวลข้อปฏิบัติ (The Code) ⁴⁵

ในส่วนของมาตราและข้อบังคับได้กำหนดหลักการและสิทธิที่สำคัญอย่างกว้างๆ ของอนุสัญญา และพันธกรณีพื้นฐานของประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันอนุสัญญานี้ ส่วนในประมวลข้อปฏิบัติจะกำหนดเนื้อหาอันเป็นรายละเอียดในการนำข้อบังคับมาปฏิบัติ โดยรายละเอียดในประมวลข้อปฏิบัติ (Code) มักเป็นเรื่องทางเทคนิคหรือทางปฏิบัติ จึงจำเป็นต้องทำให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ซึ่งประมวลข้อปฏิบัติ (Code) จะประกอบไปด้วย 2 ส่วน คือ ส่วน ก (Part A) หรือ มาตรฐาน (Standards) และส่วน ข (Part B) หรือ ข้อเสนอแนะ (Guidelines) ส่วนที่เป็นมาตรฐาน (Standards) ถือเป็นส่วนที่มีสภาพบังคับ (Mandatory Guidelines) และส่วนที่เป็นข้อเสนอแนะ (Guidelines) ถือเป็นส่วนที่ไม่มีสภาพบังคับ (Non-Mandatory Guidelines) ⁴⁶ โดยข้อบังคับ (Regulations) และประมวลข้อปฏิบัติ (Code) ได้รับการรวบรวมไว้ในส่วนทั่วไปเป็นหัวข้อใหญ่ได้ 5 หัวข้อ ดังนี้

หัวข้อที่ 1 - ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

(Title 1 - Minimum requirements for seafarers to work on a ship)

หัวข้อที่ 2 - สภาพการจ้างงาน

(Title 2 - Conditions of employment)

หัวข้อที่ 3 - ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหารและการจัดหาอาหาร

(Title 3 - Accommodation, recreational facilities, food and catering)

หัวข้อที่ 4 - การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาลสวัสดิการและการคุ้มครองด้านประกันสังคม

(Title 4 - Health protection, medical care, welfare and social security protection)

⁴⁵ Explanatory Note to the regulations and code of the Maritime Labour Convention

“.....2. The Convention comprises three different but related parts : the Articles, the Regulations and the Code.....”

⁴⁶ Article VI, Maritime Labour Convention 2006.

“1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.

2.”

หัวข้อที่ 5 - การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

(Title 5 - Compliance and enforcement)

แต่ละหัวข้อมีกลุ่มของบทบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับหลักการหรือสิทธิเฉพาะด้าน บรรจุไว้โดยเรียงลำดับหมายเลขต่อเนื่องกันไป ซึ่งในแต่ละหัวข้อได้กำหนดกลุ่มของบทบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับหลักการหรือสิทธิเฉพาะด้านหรือมาตรการการบังคับใช้ในหัวข้อที่ 5 ไว้ด้วย โดยบรรจุไว้โดยการเรียงลำดับหมายเลขต่อเนื่องให้สัมพันธ์กันไป โดยการจัดเรียงบทบัญญัติทั้งกรณีของข้อบังคับและข้อปฏิบัติจะให้การเชื่อมโยงตัวเลข นอกจากนี้ในแต่ละข้อบังคับ (Regulations) จะมีข้อความแสดงวัตถุประสงค์ (Purpose) ของข้อบังคับ (Regulations) ระบุไว้ข้างใต้ข้อบังคับ (Regulations) เพื่อชี้ให้เห็นถึงเจตนารมณ์ในแต่ละข้อบังคับ (Regulations) ซึ่งอาจนำไปใช้ในการตีความได้

อนุสัญญานี้มีวัตถุประสงค์ที่เป็นรากฐานอยู่สามประการ คือ

- (ก) เพื่อจัดกลุ่มที่แน่นอนของหลักการและสิทธิต่างๆ ในมาตราและข้อบังคับ
- (ข) เพื่อให้ประเทศสมาชิกมีความยืดหยุ่นในการพิจารณานำหลักการและสิทธิต่างๆ เหล่านั้นไปปฏิบัติ โดยใช้ประมวลข้อปฏิบัติ และ
- (ค) เพื่อทำให้มั่นใจได้ว่า มีการปฏิบัติตามและบังคับใช้หลักการและสิทธิต่างๆ อย่างเหมาะสม (โดยใช้หัวข้อที่ 5)

อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ได้นำอนุสัญญาทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือขององค์การแรงงานระหว่างประเทศมาแก้ไขและเรียบเรียงใหม่ให้เป็นหมวดหมู่ โดยประกอบไปด้วยส่วนต่างๆ 3 ส่วน อันได้แก่ Articles, Regulations และ Code ซึ่งนอกจากอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศแล้ว คนประจำเรือยังมีสิทธิที่มีที่มาจากแหล่งอื่นๆ ได้อีก เช่น ตามอนุสัญญาขององค์การสหประชาชาติ , อนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ IMO เป็นต้น ในมาตรา 5 อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 ได้รับรองสิทธิต่างๆ ของคนประจำเรือไว้คือ

1. คนประจำเรือทุกคนมีสิทธิในสถานที่ทำงานที่มั่นคงและปลอดภัยซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย
2. คนประจำเรือทุกคนมีสิทธิในเงื่อนไขการทำงานที่เป็นธรรม

3. คนประจำเรือทุกคนมีสิทธิในสภาพความเป็นอยู่และการทำงานที่มีคุณค่าบนเรือที่ออกเดินทะเล

4. คนประจำเรือทุกคนมีสิทธิได้รับการคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล มาตรการด้านสวัสดิการและรูปแบบอื่นๆ ของการคุ้มครองทางสังคม

5. รัฐสมาชิกแต่ละรัฐต้องทำให้มั่นใจว่าสิทธิทางสังคมและการจ้างงานคนประจำเรือที่กำหนดขึ้นนี้ ได้รับการนำไปปฏิบัติอย่างเต็มที่ตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฯ ทั้งนี้ เว้นแต่อนุสัญญาฯ จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การนำไปปฏิบัติเช่นนั้นสามารถทำให้บรรลุผลโดยใช้กฎระเบียบและกฎหมายภายในประเทศ ข้อตกลงที่เกิดจากการร่วมเจรจาต่อรองที่มีผลใช้บังคับหรือมาตรการอื่นๆ หรือแนวปฏิบัติ⁴⁷

อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ได้กำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือในการทำงานบนเรือเอาไว้ โดยเนื้อหาส่วนใหญ่ได้ทำการปรับปรุงมาจากอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือค.ศ.1976 หรือ Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No.147) โดยในที่นี้จะมุ่งเน้นศึกษาถึงข้อบังคับและประมวลข้อปฏิบัติในเรื่องต่างๆ ดังนี้

⁴⁷ Article IV, Maritime Labour Convention 2006.

“ 1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.

2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.

3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.

4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.

5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdictions, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.”

หัวข้อที่ 1 - ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

(Title 1 - Minimum requirements for seafarers to work on a ship)

ข้อบังคับ 1.1. อายุขั้นต่ำ (Regulation 1.1 - Minimum Age)

ข้อบังคับ 1.2. ใบรับรองแพทย์ (Regulation 1.2 - Medical Certificate)

ข้อบังคับ 1.3. การฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสม (Regulation 1.3 - Training and qualifications)

หัวข้อที่ 2 - สภาพการจ้างงาน

(Title 2 - Conditions of employment)

ข้อบังคับ 2.1. ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ (Regulation 2.1 - Seafarers' employment agreements)

ข้อบังคับ 2.5. การส่งตัวกลับ (Regulation 2.5 - Repatriation)

หัวข้อที่ 3 - ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหาร และการจัดหาอาหาร

(Title 3 - Accommodation, recreational facilities, food and catering)

ข้อบังคับ 3.1. ที่พักอาศัย และสิ่งสันทนาการ (Regulation 3.1 - Accommodation and recreational facilities)

ข้อบังคับ 3.2. อาหารและการจัดหาอาหาร (Regulation 3.2 - Food and catering)

หัวข้อที่ 4 - การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการและการคุ้มครองด้านประกันสังคม

(Title 4 - Health protection, medical care, welfare and social security protection)

ข้อบังคับ 4.3. การป้องกันอุบัติเหตุ และการคุ้มครองความปลอดภัย และสุขภาพอนามัย (Regulation 4.3 - Health and safety protection and accident prevention)

2.2. อายุขั้นต่ำ

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 1.1. (Regulation 1.1) ⁴⁸ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่า จะไม่มีบุคคลอายุต่ำกว่าที่กำหนดทำงานบนเรือ โดยตามข้อบังคับ 1.1 กำหนดไว้ว่าห้ามมิให้ทำ

⁴⁸ Regulation 1.1 - *Minimum Age*

การจ้างงานมอบหมายงาน หรือให้บุคคลที่มีอายุต่ำกว่าอายุขั้นต่ำที่กำหนดทำงานบนเรือที่ออกเดินทะเล โดยอายุขั้นต่ำที่อนุสัญญานี้กำหนดไว้คือ 16 ปี และสามารถกำหนดอายุขั้นต่ำให้สูงขึ้นได้ตามสภาพการณ์ที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ

นอกจากนี้อนุสัญญายังกำหนดอายุขั้นต่ำสำหรับการทำงานในเวลากลางคืนเอาไว้อีกด้วย กล่าวคือในมาตรฐาน ก 1.1 อายุขั้นต่ำที่ห้ามคนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีทำงานในเวลากลางคืน⁴⁹ และห้ามจ้างงาน มอบหมายงาน หรือให้คนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพหรือความปลอดภัยของคนประจำเรือด้วย แต่ประเทศสมาชิกอาจพิจารณาเป็นกรณีพิเศษได้ต่อความจำเป็นของผู้เยาว์ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี เว้นแต่ได้รับการยกเว้นจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจ ที่อนุญาตให้ทำงานในเวลากลางคืนได้ ถ้าการทำงานในเวลากลางคืนนั้นมิได้ส่งผลร้ายต่อการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพของคนประจำเรือ ต่อสุขภาพและความปลอดภัยของคนประจำเรือทั้งนี้เพราะต้องการที่จะคุ้มครองแรงงานเด็ก ขจัดรูปแบบของการบังคับใช้แรงงานเด็ก ก่อให้เกิดการจ้างงานที่เป็นกรรม และสร้างความมั่นใจแก่แรงงานคนประจำเรือทุกคนว่าได้ทำงานในสถานที่ทำงานที่มั่นคงและปลอดภัยต่อสภาพความเป็นอยู่และสภาพการทำงาน

ซึ่งเมื่อเทียบกับอนุสัญญา ILO ที่เกี่ยวกับเรื่องอายุขั้นต่ำแล้วจะเห็นได้ว่า หลักการทั่วไปตาม Regulation 1.1 เรื่องอายุขั้นต่ำนี้ ได้กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับอายุขั้นต่ำของการทำงานบนเรือไว้สูงกว่าคือ 16 ปี ต่างจากอนุสัญญา ILO ที่กำหนดไว้เพียง 14-15 ปีเท่านั้น ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะว่า โดยธรรมชาติแล้วการทำงานบนเรือย่อมมีโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยงหรืออันตรายได้ง่ายกว่าการทำงานบนบก ดังนั้น การจ้างงานบุคคลที่มีอายุน้อยให้ทำงานบนเรือ จึงก่อให้เกิดความเสี่ยงหรือมีโอกาสที่จะได้รับอันตรายจากการทำงานได้ง่ายกว่า เนื่องจาก บุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปีนั้น ทางกฎหมายถือว่าเป็นผู้เยาว์ ซึ่งเป็นบุคคลที่ยังมีความรับผิดชอบไม่ดีเพียงพอ อีกทั้งเป็น

“Purpose : To ensure that no under-age persons work on a ship

No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.

The Minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.

A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code “

⁴⁹ คำว่า “กลางคืน” ต้องได้รับการจำกัดความตามแนวปฏิบัติและกฎหมายภายในประเทศ ซึ่งต้องมีระยะเวลาอย่างน้อยเก้าชั่วโมง โดยเริ่มต้นก่อนเที่ยงคืน และสิ้นสุดหลังห้านาฬิกาเป็นต้นไป

วัยที่ยังคงต้องมีผู้ดูแลอยู่ จึงเห็นว่าการที่กำหนดอายุขั้นต่ำสำหรับบุคคลที่จะทำงานบนเรือไว้ ห้ามต่ำกว่า 16 ปี จึงมีความเหมาะสมแล้ว

2.3. ใบรับรองแพทย์

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 1.2 (Regulation 1.2)⁵⁰ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือทุกคนมีความพร้อมด้านสุขภาพในการปฏิบัติหน้าที่ในทะเล โดยที่คนประจำเรือไม่สามารถทำงานบนเรือได้ เว้นเสียแต่ว่าจะมีใบรับรองทางการแพทย์ที่แสดงว่าพวกเขามีสุขภาพร่างกายที่เหมาะสมในอันที่จะปฏิบัติหน้าที่บนเรือ และช้อยกเว้นสามารถมีได้ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ

ตามมาตรฐาน ก 1.2 กำหนดให้คนประจำเรือต้องมีใบรับรองแพทย์ที่ยังไม่หมดอายุ มายืนยันก่อนที่จะเริ่มทำงานบนเรือว่ามีความพร้อมสุขภาพในการปฏิบัติหน้าที่ที่งานต้องกระทำในทะเล โดยใบรับรองแพทย์จะต้องแสดงถึงสภาพของสุขภาพของคนประจำเรืออย่างแท้จริง โดยให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจกำหนดลักษณะของการตรวจสุขภาพและใบรับรองแพทย์ของคนประจำเรือ ทั้งนี้เพื่อให้เหมาะสมกับหน้าที่ที่คนประจำเรือต้องปฏิบัติ และหน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องยอมรับใบรับรองแพทย์ ซึ่งออกให้ตามข้อกำหนดของ STCW⁵¹ รวมถึงใบรับรองแพทย์ที่มีเนื้อหาสอดคล้องกับสาระสำคัญของข้อกำหนดต่าง ๆ ด้วยเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์แห่งข้อบังคับ 1.2 นี้

⁵⁰ Regulation 1.2 – Medical certificate

“Purpose : To ensure that all seafarers are medically fit to perform their duties at sea

Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.

Exceptions can only be permitted as prescribed in the Code.”

⁵¹ STCW อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือ พ.ศ.2521 ฉบับแก้ไข (“STCW”) หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องยอมรับรับรองแพทย์ซึ่งออกให้ตามข้อกำหนดของ STCW เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์แห่งข้อบังคับ 1.2 ในกรณีที่คนประจำเรือที่ไม่อยู่ภายใต้ STCW หากมีใบรับรองแพทย์ที่มีเนื้อหาสอดคล้องกับสาระสำคัญของข้อกำหนดต่างๆ เหล่านั้น ก็ให้ยอมรับได้เช่นกัน

อนุสัญญาฯยังกำหนดเพิ่มเติมอีกว่า ไบรรับรองแพทย์ต้องออกโดยผู้ประกอบการอาชีพทางการแพทย์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและยังเปิดโอกาสให้คนประจำเรือได้รับการตรวจเพิ่มเติมเพื่อหาข้อยุติทางการแพทย์อิสระ หากปรากฏว่ามีการปฏิเสธการออกไบรรับรองแพทย์แก่คนประจำเรือ หรือมีการระงับถึงข้อกำหนดด้านความสามารถในการทำงานในไบรรับรองแพทย์นั้น

โดยไบรรับรองแพทย์แต่ละใบต้องระบุรายละเอียดเกี่ยวกับการได้ยิน สายตา และการมองเห็นสี และไม่ได้ทุกขัณฑ์จากสภาพความเจ็บป่วยใด ๆ ของคนประจำเรือ ซึ่งไบรรับรองแพทย์มีอายุสูงสุด 2 ปี เว้นแต่คนประจำเรือมีอายุต่ำกว่า 18 ปี ให้ไบรรับรองแพทย์มีอายุสูงสุด 1 ปี แต่ไบรรับรองการมองเห็นสีต้องมีอายุสูงสุด 6 ปี

หากไบรรับรองแพทย์หมดอายุลงระหว่างการเดินทาง หรือ ในกรณีเร่งด่วนหน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้คนประจำเรือทำงานโดยไม่มีไบรรับรองแพทย์ได้ ภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน และต้องมีไบรรับรองแพทย์ที่เพียงพออายุไปไม่นาน ให้ไบรรับรองแพทย์มีอายุใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะถึงท่าเรือถัดไป ที่คนประจำเรือสามารถขอไบรรับรองแพทย์ได้

2.4. การฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสม

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 1.3 (Regulation 1.3)⁵² มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือได้ผ่านการฝึกอบรมหรือคุณสมบัติที่เหมาะสมกับหน้าที่ของตนบนเรือที่ออกทะเล โดยคนประจำเรือจะไม่สามารถทำงานบนเรือได้ เว้นเสียแต่พวกเขาจะต้องได้รับการฝึกหัด หรือถูกรับรองว่าเหมาะสม หรือมีฉะนั้นต้องมีคุณสมบัติที่เหมาะสมในอันที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตน นอกจากนี้ ยังห้ามมิให้คนประจำเรือทำงานบนเรือ เว้นเสียแต่พวกเขาจะได้รับการฝึกหัดอย่างสมบูรณ์สำหรับความปลอดภัยส่วนบุคคลในการทำงานบนเรือ

⁵² Regulation 1.3 – Training and qualifications

“Purpose : To ensure that seafarers are trained or qualified to carry out their duties on board ship

Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties.

Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.

..... “

ตามข้อบังคับ 1.3 การฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสม กำหนดให้คนประจำเรือต้องได้ผ่านการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยส่วนบุคคลบนเรือที่ออกทะเลมาแล้วอย่างครบถ้วน หรือได้รับการรับรองว่ามีความสามารถหรือมีคุณสมบัติเหมาะสมต่อการปฏิบัติหน้าที่ของคนบนเรือ

ทั้งนี้เพราะสภาพการทำงานบนเรือเดินทะเลมีแนวโน้มที่จะเกิดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการทำงานสูงกว่าการทำงานบนบก ดังนั้นคนประจำเรือทุกคนที่ปฏิบัติหน้าที่บนเรือในตำแหน่งต่าง ๆ บนเรือจึงมีความสำคัญต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ซึ่งการกำหนดให้คนประจำเรือได้ผ่านการฝึกอบรม หรือมีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับหน้าที่บนเรือจึงเป็นสิ่งที่เหมาะสมแล้ว

2.5. ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 2.1 (Regulation 2.1)⁵³ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือมีข้อตกลงการจ้างงานที่เป็นธรรม กล่าวคือข้อสัญญาและเงื่อนไขการจ้างงานของคนประจำเรือต้องได้รับการจัดทำขึ้น หรือนำมาอ้างอิงถึงได้ในรูปแบบข้อตกลงที่เป็นหนังสืออย่างชัดเจนอันมีผลให้บังคับตามกฎหมาย และต้องสอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัตินี้ โดยข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือต้องได้รับความเห็นชอบจากคนประจำเรือที่ผูกพันกับเงื่อนไข ซึ่งคนประจำเรือมีโอกาสได้ทำการทบทวนและได้รับคำแนะนำเรื่องข้อสัญญาและเงื่อนไขในข้อตกลงนั้น และได้ยอมรับอย่างเสรีก่อนที่จะลงนาม ซึ่งข้อตกลงการจ้างงานนั้น

⁵³ Regulation 2.1 – Seafarers' employment agreement

“Purpose : To ensure that seafarers have a fair employment agreements

The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.

Seafarers' employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accept them before signing.

To the extent compatible with the Member's national law and practice, seafarers' employment agreement shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.”

ได้รวมข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรองใด ๆ ที่มีผลให้ข้อบังคับเอาไว้ด้วย เท่าที่ไม่ขัดกับแนวปฏิบัติและกฎหมายภายในประเทศสมาชิก

อนุสัญญากำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศ ต้องรับรองกฎหมายหรือกฎระเบียบที่กำหนดให้เรือที่ชักธงของประเทศตนต้องให้คนประจำเรือมีข้อตกลงการจ้างงานที่ร่วมลงนามโดยคนประจำเรือและเจ้าของเรือหรือผู้แทนของเจ้าของเรือ โดยคนประจำเรือต้องมีโอกาสตรวจสอบและได้รับคำแนะนำเรื่องข้อตกลงนั้นก่อนทำการลงนาม ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่จำเป็น เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือได้เข้าทำการข้อตกลงอย่างเสรี โดยมีความเข้าใจที่เพียงพอถึงสิทธิและความรับผิดชอบต่าง ๆ ของตน

นอกจากนี้ทั้งเจ้าของเรือ และคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องต่างต้องมีต้นฉบับข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือที่มีการลงนามรับรองเก็บไว้ด้วย รวมถึงสำเนาข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือที่ต้องมีไว้พร้อมขณะอยู่บนเรือที่ออกทะเล และคนประจำเรือต้องได้รับเอกสารบันทึกประวัติการทำงานบนเรือที่ออกทะเลด้วย

2.6. การส่งตัวกลับ

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 2.5 (Regulation 2.5)⁵⁴ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่าคนประจำเรือสามารถเดินทางกลับบ้านได้ โดยคนประจำเรือไม่เสียค่าใช้จ่ายในสภาพการณ์และเงื่อนไขตามที่ระบุไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ อีกทั้งรัฐสมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้เรือที่ชักธงของประเทศตนจัดทำหลักประกันทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือสามารถเดินทางกลับได้โดยสอดคล้องกับประมวลข้อปฏิบัติ

นอกจากนี้ในมาตรฐาน ก 2.5 กำหนดคนประจำเรือมีสิทธิในการส่งตัวกลับในกรณีที่หากข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือหมดอายุลงระหว่างการออกทะเล หรือกรณีที่ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือสิ้นสุดลงโดยเจ้าของเรือ หรือโดยคนประจำเรือ โดยมีเหตุผลที่

⁵⁴ Regulation 2.5 – Repatriation

“Purpose : To ensure that seafarers are able to return home

Seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code.

Each Member shall require ships that fly its flag to provide financial security to ensure that seafarers are duly repatriated in accordance with the Code. “

เหมาะสม หรือกรณีที่คนประจำเรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ของตนตามข้อตกลงการจ้างงานได้อีกต่อไป หรือไม่สามารถที่จะคาดหมายได้ว่าจะปฏิบัติหน้าที่นั้นได้ในสภาพการณ์เฉพาะบางประการ

อนุสัญญายังกำหนดห้ามมิให้เจ้าของเรือกำหนดให้คนประจำเรือจ่ายเงินล่วงหน้าเป็นค่าส่งตัวกลับเริ่มการจ้างงานคนประจำเรือ และการเรียกคืนส่งตัวกลับจากค่าจ้างหรือการได้รับสิทธิอื่น ๆ กล่าวคือคนประจำเรือต้องไม่เป็นผู้รับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการส่งตัวคนประจำเรือกลับ ยกเว้น กรณีคนประจำเรือนั้นกระทำความผิดร้ายแรงในพันธกรณีของการจ้างงานตามกฎหมายระเบียบ หรือกฎหมายภายในประเทศ หรือมาตรการอื่น ๆ หรือข้อตกลงการร่วมเจรจาต่อรองที่มีผลใช้บังคับ

2.7. ที่พักอาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวก

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 3.1 (Regulation 3.1)⁵⁵ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือมีสิ่งอำนวยความสะดวกและที่พักอาศัยที่ดีบนเรือเดินทะเล ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการสนับสนุนให้คนประจำเรือมีสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี โดยมาตรฐาน ก 3.1. กำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศ ต้องรับรองกฎระเบียบและกฎหมาย ที่กำหนดให้เรือซึ่งชักธงของประเทศตนมี

⁵⁵ Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

“ Purpose : To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board

Each member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.

The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned.....

Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned. “

มาตรฐานขั้นต่ำด้านที่ทำให้มั่นใจได้ว่า ที่พักอาศัยของคนประจำเรือ การทำงาน หรือความเป็นอยู่ หรือทั้งสอง มีความปลอดภัย ดีพร้อม และเป็นไปตามบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในมาตรฐานนี้ และได้รับการตรวจตรา เพื่อให้มั่นใจได้ถึงการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานเหล่านั้นตั้งแต่เริ่มต้นและต่อเนื่องมา ในการพัฒนาหรือการบังคับใช้กฎหมาย และกฎระเบียบ เพื่อนำมาตรฐานนี้มาปฏิบัตินั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจภายหลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์กรเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้วต้องคำนึงถึงข้อบังคับและบทบัญญัติของประมวลข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องว่าด้วย การป้องกันอุบัติเหตุ และการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย โดยพิจารณาถึงความจำเป็นเฉพาะของคนประจำเรือที่พักอาศัยและทำงานบนเรือที่ออกทะเล พิจารณาอย่างเหมาะสมถึงข้อแนะนำที่ปรากฏอยู่ในส่วน ข ของประมวลข้อปฏิบัติ⁵⁶ นอกจากนี้ สมาชิกแต่ละประเทศต้องดำเนินการเข้าตรวจเมื่อมีการจดทะเบียนเรือ หรือการจดทะเบียนอีกครั้ง หรือมีการดัดแปลงที่สำคัญของที่พักอาศัยบนเรือของคนประจำเรือ โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องให้ความสนใจเป็นการเฉพาะ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับขนาดของห้องต่างๆ และพื้นที่พักอาศัยอื่นๆ ความร้อนและการระบายอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน และปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ สุขภัณฑ์ต่างๆ แสงสว่าง และที่พักรักษาตัว ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการนำข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ไปปฏิบัติ

นอกจากนี้หน่วยงานที่ทรงอำนาจของสมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้เรือที่ชักธงของประเทศตนมีมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับที่พักอาศัยบนเรือ และสิ่งสันทนการดังนี้

เกี่ยวกับข้อกำหนดทั่วไปด้านที่พักอาศัย

กำหนดให้ที่พักอาศัยของคนประจำเรือทั้งหมดต้องมีที่ว่างเหนือศรีษะอย่างเพียงพอ⁵⁶ โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้ลดความสูงของที่ว่างเหนือศรีษะในพื้นที่ใดๆ หรือในบางส่วนของพื้นที่ใดๆ ในที่พักอาศัยดังกล่าวลงได้ในปริมาณที่จำกัด หากการลดนั้นมีเหตุผลอันสมควร และจะไม่ส่งผลให้คนประจำเรือมีความไม่สะดวกสบาย อีกทั้งยังกำหนดให้ที่พักอาศัยต้องกันความร้อนได้อย่างเพียงพอ และในเรือซึ่งไม่ใช่เรือโดยสารตามนิยามของอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความปลอดภัยของชีวิตในทะเล พ.ศ.2517 (อนุสัญญา SOLAS) นั้น ห้องนอนต้องอยู่เหนือแนวน้ำบรรทุกึ่งกลางลำเรือหรือท้ายเรือ เว้นแต่เป็นกรณีที่สามารถยกเว้นได้ คือกรณีที่ขนาดประเภท หรือการใช้งานของเรือทำให้ไม่สามารถจัดห้องนอนให้อยู่ ณ ที่อื่นได้ ห้องนอนก็สามารถ

⁵⁶ ที่ว่างเหนือศรีษะในที่พักอาศัยของคนประจำเรือทั้งหมดซึ่งสามารถเคลื่อนไหวไปมาได้ โดยอิสระต้องมีไม่ต่ำกว่า 203 เซนติเมตร

ตั้งอยู่ในส่วนหัวเรือได้ แต่ไม่ว่ากรณีใดก็ตามต้องไม่อยู่ส่วนหน้าของผนังกันชนของเรือ ส่วนกรณีเรือโดยสาร และเรือพิเศษที่ต่อขึ้นมาตามประมวลข้อปฏิบัติของ IMO ด้านความปลอดภัยเพื่อเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ พ.ศ.2526 และประมวลข้อปฏิบัติฉบับต่อเนืองนั้น⁵⁷ หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้ตั้งห้องนอนอยู่ได้แนวน้ำบรรทุกได้ ภายใต้เงื่อนไขว่า มีการจัดแสงสว่างและการระบายอากาศอย่างเป็นที่น่าพอใจ แต่ไม่ว่ากรณีใดๆ ต้องไม่ตั้งอยู่ติดได้ช่องทางเดินภายในตัวเรือ ต้องไม่สามารถเปิดเข้าห้องนอนได้โดยตรงจากระวางสินค้าและห้องเครื่องกล หรือจากห้องประกอบอาหาร ห้องเสียบียง ห้องอบแห้ง หรือพื้นที่สุขาภิบาลร่วม⁵⁸ โดยวัสดุที่ใช้ในการสร้างผนังกันชนใน แผ่นและวัสดุบุฝาผนัง พื้นและส่วนเชื่อมต่อ ต้องมีความเหมาะสมกับวัตถุประสงค์การใช้งาน และช่วยให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีต่อสุขภาพ นอกจากนี้ต้องจัดให้มีแสงสว่างที่เหมาะสม และการระบายน้ำทิ้งที่เพียงพอ และที่พักอาศัย สิ่งสันทนการ และการจัดหาอาหารต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดในข้อบังคับ 4.3 และบทบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กับประมวลข้อปฏิบัติด้านการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย และการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อป้องกันความเสี่ยงต่อการสัมผัสกับระดับเสียงและความสั่นสะเทือนในระดับที่เป็นอันตราย ปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ และสารเคมีต่างๆ บนเรือที่ออกทะเล และเพื่อให้มีสภาพแวดล้อมด้านการพักอาศัยและด้านการทำงานที่ยอมรับได้บนเรือสำหรับคนประจำเรือ

เกี่ยวกับข้อกำหนดด้านการระบายอากาศและความร้อน

ห้องนอน และห้องรับประทานอาหารต้องมีการระบายอากาศที่เพียงพอ ที่พักอาศัยของคนประจำเรือ ห้องวิทยุที่แยกออกมาต่างหาก และห้องควบคุมเครื่องจักรบนเรือต้องได้รับการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ ยกเว้น บนเรือซึ่งโดยปกติแล้วถูกใช้เพื่อทำการค้าในบริเวณที่สภาพอุณหภูมิไม่จำเป็นต้องใช้เครื่องปรับอากาศ รวมทั้งพื้นที่สุขาภิบาลทั้งหมดต้องมีการระบายอากาศออกสู่ภายนอก โดยต้องแยกส่วนออกจากที่พักอาศัย ต้องจัดให้มีความร้อนที่พอดี โดยใช้ระบบทำความร้อนที่เหมาะสม ยกเว้นในเรือซึ่งเดินทางในเขตที่มีภูมิอากาศร้อน

เกี่ยวกับข้อกำหนดด้านแสงสว่าง

⁵⁷ ซึ่งต่อแต่นี้จะเรียกว่า “เรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ”

⁵⁸ ส่วนของผนังกันชนที่แยกส่วนสถานที่ดังกล่าวออกจากห้องนอน และผนังกันชนด้านนอกต้องได้รับการก่อสร้างเป็นอย่างดี โดยใช้เหล็ก หรือวัสดุอื่นๆ ที่ผ่านการรับรองแล้ว และสามารถกันน้ำและก๊าซรั่วซึมได้

ห้องนอนและห้องรับประทานอาหารต้องมีแสงธรรมชาติเข้าถึง และมีแสงไฟประดิษฐ์อย่างเพียงพอ ทั้งนี้ ต้องอยู่ภายใต้บังคับของการจัดเตรียมเป็นพิเศษตามที่อนุญาตให้ทำได้ในเรื่องโดยสาร

หากจำเป็นต้องมีที่พักอาศัยเพื่อการนอนหลับบนเรือที่ออกทะเล ให้บังคับใช้ข้อกำหนดสำหรับห้องนอน ดังนี้ กรณีในเรือซึ่งไม่ใช่เรือโดยสารนั้น ต้องจัดให้มีห้องนอนเดี่ยวสำหรับคนประจำเรือแต่ละคน ทั้งนี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้ยกเว้นข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส หรือเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษได้ ภายหลังจากทำการปรึกษารือกับองค์กรของเจ้าของเรือ และของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว อีกทั้งต้องจัดให้มีห้องนอนแยกสำหรับชายและหญิง ห้องนอนต้องมีขนาดที่เพียงพอ และติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอย่างเหมาะสม และมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย ต้องจัดเตียงนอนแยกให้กับคนประจำเรือแต่ละคน ในทุกสภาพการณ์ โดยเตียงนอนต้องมีขนาดต่ำกว่า 198 * 80 เซนติเมตร เป็นอย่างน้อย และพื้นที่ของห้องนอนของคนประจำเรือซึ่งมีเตียงนอนเดี่ยวต้องไม่น้อยกว่า 4.5 ตารางเมตร ในเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส , 5.5 ตารางเมตร ในเรือที่มีขนาด 3,000 ตันกรอส หรือมากกว่า แต่ไม่เกิน 10,000 ตันกรอส และ 7 ตารางเมตร ในเรือที่มีขนาด 10,000 ตันกรอส หรือมากกว่า

อย่างไรก็ตาม ในการจัดให้มีห้องนอนซึ่งมีเตียงนอนเดี่ยวบนเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส เรือโดยสาร และเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถยอมให้มีการลดขนาดของพื้นที่ลงได้ โดยห้องนอนบนเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส ซึ่งไม่ใช่เรือโดยสาร และเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษนั้น สามารถให้คนประจำเรือเข้าพักได้สูงสุดสองคน โดยพื้นที่ของพื้นที่ห้องนอนนั้นต้องไม่น้อยกว่า 7 ตารางเมตร

บนเรือโดยสาร และเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษนั้น พื้นที่ของพื้นที่ห้องนอนของคนประจำเรือที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายประจำเรือต้องมีไม่น้อยกว่า 7.5 ตารางเมตร สำหรับห้องที่พักสองคน , 11.5 ตารางเมตร สำหรับห้องที่พักสามคน , 14.5 ตารางเมตร สำหรับห้องที่พักสี่คน นอกจากนี้ ห้องนอนบนเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ ที่สามารถให้เข้าพักได้มากกว่า 4 คน พื้นที่ของพื้นที่ห้องนอนนั้นต้องมีไม่น้อยกว่า 3.6 ตารางเมตรต่อคน และ บนเรือ ซึ่งไม่ใช่เรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษนั้น ห้องนอนของคนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายประจำเรือ ซึ่งไม่มีห้องนั่งเล่นหรือห้องพักผ่อนส่วนตัวนั้น ต้องมีพื้นที่ของพื้นที่ห้องนอนต่อคนไม่น้อยกว่า 7.5 ตารางเมตร ในเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส , 8.5 ตารางเมตร ในเรือที่มีขนาด 3,000 ตันกรอส หรือมากกว่า แต่ต่ำกว่า 10,000 ตันกรอส และ 10 ตารางเมตร ในเรือขนาด 10,000 ตันกรอส หรือมากกว่า

บนเรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ คนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายประจำเรือโดยไม่มีห้องนั่งเล่นหรือห้องพักผ่อนส่วนตัวนั้น นายประจำเรือระดับล่างต้องมีพื้นที่ของพื้นที่ห้องต่อ

คนไม่น้อยกว่า 7.5 ตารางเมตร และนายประจำเรือเจ้าหน้าที่ระดับอาวุโสต้องมีพื้นที่ของพื้นห้องต่อคนไม่น้อยกว่า 8.5 ตารางเมตร⁵⁹

นอกจากห้องนอนแล้ว นายเรือ ต้นกล และต้นเรือ ต้องมีห้องนั่งเล่น ห้องพักผ่อนที่อยู่ติดกัน หรือมีพื้นที่เพิ่มเติมที่เทียบเท่ากัน หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถยกเว้นข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสได้ ภายหลังจากทำการปรึกษาหารือกับองค์กรเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว เครื่องเรือนสำหรับผู้พักอาศัยแต่ละคนต้องรวมถึงตู้เก็บเสื้อผ้าที่มีพื้นที่ที่กว้างพอ (475 ลิตรเป็นอย่างน้อยที่สุด) และลิ้นชัก หรือพื้นที่ที่เท่าเทียมกันไม่น้อยกว่า 56 ลิตร หากลิ้นชักรวมอยู่ในตู้เก็บเสื้อผ้าแล้ว ตู้เก็บเสื้อผ้านั้นต้องมีปริมาณบรรจุขั้นต่ำ 500 ลิตร โดยตู้ต้องมีชั้นวางของและสามารถปิดกุญแจได้ เพื่อความเป็นส่วนตัวของผู้พักอาศัย และห้องนอนแต่ละห้องต้องมีโต๊ะหรือโต๊ะเขียนหนังสือ ซึ่งอาจเป็นแบบติดอยู่กับที่ แบบพับปิกได้ หรือแบบเลื่อนออกมา และมีที่นั่งที่สะดวกสบายตามความจำเป็น

เกี่ยวกับข้อกำหนดห้องรับประทานอาหาร

ห้องรับประทานอาหารต้องตั้งอยู่แยกจากห้องนอน และอยู่ใกล้กับห้องประกอบอาหารเท่าที่จะทำได้ โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถยกเว้นข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสได้ ภายหลังจากทำการปรึกษาหารือกับองค์กรเจ้าของเรือ และของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว และห้องรับประทานอาหารต้องมีขนาดที่เพียงพอ และมีความสะดวกสบาย และได้รับการตกแต่ง และติดตั้งอุปกรณ์ที่เหมาะสม (รวมทั้งเครื่องเติมน้ำดื่ม) โดยคำนึงถึง จำนวนของคนประจำเรือที่คาดว่าจะเข้ามาใช้งานในเวลาเดียวกัน ทั้งนี้ ต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในห้องรับประทานอาหารรวมหรือแยกต่างหาก ตามความเหมาะสม

เกี่ยวกับข้อกำหนดด้านสุขภัณฑ์

คนประจำเรือทุกคนต้องมีความสะดวกในการใช้สุขภัณฑ์บนเรือ ที่สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำด้านสุขภาพและสุขลักษณะ และมาตรฐานที่สมควรด้านความสะดวกสบายโดยสุขภัณฑ์สำหรับชายและหญิงควรจัดแยกจากกัน บริเวณสะพานเรือ และพื้นที่ตั้งเครื่องจักร หรือพื้นที่ใกล้กับห้องควบคุมห้องเครื่องจักร ต้องมีสุขภัณฑ์ที่สามารถเข้าไปใช้ได้โดยง่าย หน่วยงานที่ทรง

⁵⁹ โดยให้เป็นที่เข้าใจได้ว่า นายประจำเรือระดับล่าง คือ ผู้อยู่ในระดับปฏิบัติการ และนายประจำเรือระดับอาวุโส คือ ผู้อยู่ในระดับบริหาร

อำนาจสามารถยกเว้นข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,00 ตันกรอสได้ ภายหลังจากทำการรักษาหรือกับองค์ของเจ้าของเรือ และของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว เรือทุกลำต้องมีห้องน้ำหนึ่งห้อง อ่างล้างหน้าหนึ่งอ่าง และอ่างอาบน้ำหนึ่งอ่างหรือฝักบัวอาบน้ำหนึ่งจุด หรือทั้งสองอย่างเป็นอย่างต่ำต่อคนหกคนหรือน้อยกว่า โดยตั้งอยู่ในทำเลที่สะดวกต่อการใช้ ห้องนอนแต่ละห้องต้องมีอ่างล้างหน้า ซึ่งมีน้ำร้อนและน้ำเย็นที่สะอาด เว้นแต่มีอ่างล้างหน้าไว้ในห้องอาบน้ำส่วนตัวแล้ว ยกเว้นกับเรือโดยสาร สำหรับเรือโดยสารซึ่งโดยปกติแล้วใช้เวลาในการเดินทางแต่ละครั้งไม่เกินสี่ชั่วโมงนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถทำการพิจารณาถึงการเตรียมการเป็นพิเศษ หรือการลดจำนวนสุขภัณฑ์ตามที่กำหนดไว้ได้ และจุดชำระล้างทุกจุดต้องมีทั้งน้ำร้อนและน้ำเย็นที่สะอาด

เกี่ยวกับข้อกำหนดด้านห้องรักษาพยาบาล

เรือที่บรรทุกทุกคนประจำเรือจำนวน 15 คนหรือมากกว่า และต้องเดินทางแต่ละครั้งนานกว่า 3 วัน ต้องมีห้องรักษาพยาบาลแยกต่างหาก เพื่อใช้ในวัตถุประสงค์ทางการแพทย์โดยเฉพาะ หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถผ่อนปรนข้อกำหนดนี้กับเรือที่ทำการค้าตามชายฝั่งได้ ในการพิจารณาอนุมัติห้องรักษาพยาบาลบนเรือที่ออกทะเลนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องทำให้มั่นใจได้ว่า สามารถเข้าใช้ห้องรักษาพยาบาลได้โดยง่ายในทุกสภาพอากาศ โดยมีการจัดที่พักอย่างสะดวกสบายสำหรับผู้เข้าใช้และพร้อมต่อการใช้งานได้อย่างเหมาะสมและในทันที

นอกจากนี้ เรือทุกลำต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซักரிดเสื้อผ้า ซึ่งตั้งอยู่ในที่ที่เหมาะสม เรือทุกลำต้องมีพื้นที่ว่าง หรือพื้นที่บนดาดฟ้าเปิดให้คนประจำเรือสามารถไปใช้ได้เมื่อเลิกงาน พื้นที่นั้นต้องมีเนื้อที่อย่างเพียงพอ โดยคำนึงถึงขนาดของเรือ และจำนวนคนประจำเรือบนเรือที่ออกทะเล

เรือทุกลำต้องมีห้องทำงานที่แยกกัน หรือห้องทำงานร่วมสำหรับฝ่ายช่างกลและฝ่ายเดินเรือ โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถยกเว้นข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสได้ ภายหลังจากทำการรักษาหรือกับองค์ของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว และเรือที่ทำการค้าเป็นประจำในท่าเรือซึ่งมียุ่งชุกชุม ต้องติดตั้งอุปกรณ์ที่เหมาะสมตามที่กำหนดโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ อีกทั้ง ยังต้องจัดให้มีบริการ เครื่องอำนวยความสะดวก และสิ่งสนทนากการที่เหมาะสมบนเรือที่ออกทะเลให้แก่คนประจำเรือ โดยปรับให้เข้ากันกับความต้องการเป็นพิเศษของคนประจำเรือที่ต้องพักอาศัยและทำงานบนเรือ เพื่อเป็นสิทธิประโยชน์ของคนประจำเรือทุกคน

หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องกำหนดให้มีการตรวจบนเรือที่ออกทะเลอยู่เสมอ โดยให้เป็นอำนาจหรืออยู่ภายใต้อำนาจของนายเรือ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ที่พักอาศัยของคนประจำเรือมีสภาพที่สะอาด ให้อยู่อาศัยได้อย่างเหมาะสม และได้รับการซ่อมบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่ดี ผลการตรวจแต่ละครั้งต้องได้รับการลงบันทึกไว้ และมีพร้อมไว้สำหรับการทบทวน

ในกรณีของเรือบางลำ ซึ่งจำเป็นต้องคำนึงถึงสิทธิประโยชน์ของคนประจำเรือที่มีวิถีปฏิบัติทางสังคมและศาสนาที่แตกต่างกันมีลักษณะเฉพาะโดยไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้นำวิธีการอื่นที่ต่างออกไปจากมาตรฐานนี้มาใช้ได้อย่างเป็นธรรมได้ภายหลังจากทำการปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยมีเงื่อนไขว่า วิธีการอื่นที่ต่างออกไปนั้นต้องไม่ส่งผลให้สิทธิประโยชน์ทั้งหมดน้อยกว่าที่ควรจะได้รับจากการนำมาตรฐานนี้มาใช้ และภายหลังจากทำการปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว สมาชิกแต่ละประเทศสามารถยกเว้นข้อกำหนดของบทบัญญัติของมาตรฐานนี้⁶⁰ กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 200 ตันกรอสได้ หากมีเหตุอันควร โดยคำนึงถึงขนาดของเรือ และจำนวนคนบนเรือที่ออกทะเล จะสามารถยกเว้นข้อกำหนดของมาตรฐานนี้ได้ ก็ต่อเมื่อมีการอนุญาตไว้ในมาตรฐานนี้ และเฉพาะในสภาพการณ์ที่การยกเว้นนั้นมีเหตุผลอันควรอย่างชัดเจน โดยมีมูลเหตุที่หนักแน่นและภายใต้บังคับของการคุ้มครองความปลอดภัย และสุขภาพอนามัยของคนประจำเรือ

2.8. อาหารและการจัดหาอาหาร

หลักการทั่วไปตามข้อบังคับ 3.2 (Regulation 3.2)⁶¹ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือได้รับอาหารและน้ำดื่มที่มีคุณภาพดีภายใต้เงื่อนไขด้านสุขลักษณะที่กำหนดไว้ โดย

⁶⁰ วรค 7 (ข) , 11 (ง) และ 13 และ วรค 9 (ค) และ (ช) จนถึง (ญ) รวมทั้งข้อกำหนดเกี่ยวกับพื้นที่ของพื้นเท่านั้น

⁶¹ Regulation 3.2 – Food and catering

“ Purpose : To ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions

Each Member shall ensure that ships that fly its flags carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that adequately

ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่าเรือซึ่งชักธงของประเทศตนมีและให้บริการอาหารและน้ำดื่มที่มีคุณภาพ คุณค่าทางโภชนาการ และมีปริมาณที่เหมาะสมบนเรือตามข้อกำหนดของเรือ และคำนึงถึงความแตกต่างของภูมิหลังทางวัฒนธรรมและศาสนา โดยคนประจำเรือบนเรือที่ออกทะเลต้องได้รับอาหารโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายระหว่างช่วงที่มีการจ้างงาน และคนประจำเรือที่ได้รับการจ้างงานในตำแหน่งคนครัวบนเรือ ซึ่งรับผิดชอบในการจัดเตรียมอาหารต้องผ่านการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับตำแหน่งที่ต้องทำบนเรือที่ออกทะเลนั้น

สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎหมายและกฎระเบียบ หรือมาตรการอย่างอื่น เพื่อกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของปริมาณและคุณภาพอาหารและน้ำดื่ม และมาตรฐานการจัดหาอาหารที่ใช้บังคับกับมืออาหารที่จัดให้แก่คนประจำเรือที่ชักธงของประเทศตน และต้องดำเนินกิจกรรมด้านการศึกษาเพื่อส่งเสริมให้เกิดการตระหนักและการนำมาตรฐานที่อ้างไว้ไปปฏิบัติ โดยสมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่าเรือซึ่งชักธงของประเทศตนได้ปฏิบัติตามมาตรฐานขั้นต่ำ อันได้แก่ การจัดหาอาหารและน้ำดื่มต้องมีความเหมาะสมด้านปริมาณคุณค่าทางโภชนาการ คุณภาพและความหลากหลาย โดยคำนึงถึงจำนวนของคนประจำเรือที่อยู่บนเรือ ข้อกำหนดทางศาสนา และวิธีปฏิบัติทางวัฒนธรรมเกี่ยวกับอาหาร ตลอดจนระยะเวลาและลักษณะของการเดินทาง นอกจากนี้ฝ่ายจัดหาอาหารต้องมีการจัดระบบและอุปกรณ์เพื่อการจัดมืออาหารที่เพียงพอ หลากหลาย และถูกหลักโภชนาการ ซึ่งจัดหาและนำมาบริการแก่คนประจำเรือตามหลักสุขลักษณะ และ พนักงานฝ่ายจัดหาอาหารต้องผ่านการฝึกอบรม หรือได้รับการสอนมาอย่างถูกต้องสำหรับการทำหน้าที่ของตน

เจ้าของเรือต้องทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือที่ได้รับมอบหมายให้เป็นคนครัวบนเรือนั้นผ่านการฝึกอบรม มีคุณสมบัติ และมีความสามารถสำหรับตำแหน่งตามข้อกำหนดที่กำหนดไว้ในกฎหมายและกฎระเบียบของประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้อง โดยข้อกำหนดของมาตรฐานนี้ต้องรวมถึง

covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.

Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.

Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship."

การสำเร็จหลักสูตรการฝึกอบรมที่ผ่านการรับรองหรือได้รับการยอมรับจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจ ซึ่งเป็นหลักสูตรที่ครอบคลุมถึงการประกอบอาหาร สุขลักษณะส่วนบุคคลและอาหาร การจัดการเก็บอาหาร การควบคุมคลังอาหาร การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย และการสุขภาพอนามัยในการจัดหาอาหาร

กรณีบนเรือที่ทำการโดยมีอัตรากำลังน้อยกว่าสิบคน ซึ่งโดยขนาดจำนวนของลูกเรือหรือรูปแบบการทำการค้าแล้ว หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถกำหนดให้ไม่ต้องมีคนครัวที่มีคุณสมบัติครบถ้วนก็ได้ แต่บุคคลใดก็ตามที่ประกอบอาหารในห้องครัวต้องได้รับการฝึกอบรมหรือการสอนในด้านต่างๆ รวมทั้ง สุขลักษณะส่วนบุคคลและอาหาร และการจัดเก็บอาหารบนเรือ โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องกำหนดให้มีการตรวจเอกสารบนเรืออย่างสม่ำเสมอ โดยให้เป็นหน้าที่หรืออยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่ของนายเรือเกี่ยวกับ การจัดหาเสบียงอาหารและน้ำดื่ม พื้นที่และอุปกรณ์ทั้งหมดที่ใช้สำหรับการจัดเก็บและการจัดการอาหารและน้ำดื่ม และห้องประกอบอาหารและอุปกรณ์อื่นๆ สำหรับการจัดเตรียมและบริการมื้ออาหาร

ในสถานการณ์ที่จำเป็นต้องมีข้อยกเว้นนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้คนครัวบนเรือที่มีคุณสมบัติไม่ครบถ้วนทำงานบนเรือบางลำได้ในระยะเวลาจำกัดตามที่กำหนดไว้ จนกระทั่งถึงท่าเรือถัดไปที่สะดวก หรือในระยะเวลาไม่เกินหนึ่งเดือน แต่ทั้งนี้ บุคคลดังกล่าวต้องผ่านการฝึกอบรม หรือได้รับการสอนในเรื่องสุขลักษณะส่วนบุคคลและอาหาร ตลอดจนการควบคุมและจัดเก็บอาหารบนเรือที่ออกทะเล

นอกจากนี้ห้ามมิให้จ้างงานหรือมอบหมาย หรือให้คนประจำเรือซึ่งอายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานเป็นคนครัวบนเรือ

หน่วยงานที่ทรงอำนาจโดยความร่วมมือกับหน่วยงานและองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องควรรวบรวมข้อมูลข่าวสารที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับโภชนาการและวิธีการจัดซื้อ การจัดเก็บ การถนอม การปรุง และการบริการอาหารโดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับข้อกำหนดในการจัดหาอาหารในเรือ ทั้งนี้ ผู้ผลิตและผู้ค้าอุปกรณ์และเสบียงอาหาร นายเรือ บริกร และคนครัว ตลอดจนองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องควรได้รับบริการข้อมูลข่าวสารดังกล่าว โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย หรือเสียในอัตราที่เหมาะสม โดยควรใช้รูปแบบที่เหมาะสมในการเผยแพร่ เช่น คู่มือ แผ่นพับ แผ่นภาพ แผนภูมิ หรือโฆษณาในวารสารทางการค้า เพื่อวัตถุประสงค์นี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรออกข้อแนะนำเพื่อหลีกเลี่ยงการสิ้นเปลืองอาหาร ช่วยในการรักษามาตรฐานสุขลักษณะที่ถูกต้อง และทำให้มั่นใจได้ถึงความสะดวกสบายสูงสุดเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ในการจัดเตรียมการทำงาน

ทั้งนี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรทำงานร่วมกับหน่วยงานและองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาสื่อการศึกษาและข้อมูลข่าวสารบนเรือในเรื่องวิธีการต่างๆ ที่ทำให้มั่นใจได้ถึงการจัดหา

อาหารและการจัดเก็บเสบียงอาหารที่ถูกต้อง โดยความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้อง และกับหน่วยงานในระดับท้องถิ่นหรือระดับประเทศที่มีหน้าที่จัดการปัญหาเรื่องอาหารและสุขภาพ และในกรณีที่จำเป็นก็สามารถขอใช้ประโยชน์จากบริการของหน่วยงานดังกล่าวได้

คนประจำเรือควรมีคุณสมบัติเฉพาะในการเป็นคนครัวบนเรือได้ หากคนเหล่านี้ทำงานในทะเลมาเป็นระยะเวลาขั้นต่ำที่กำหนดไว้โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ ซึ่งควรแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับคุณสมบัติที่เกี่ยวข้องหรือประสบการณ์ที่มีอยู่ โดยผ่านการทดสอบตามที่กำหนดไว้โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือผ่านการทดสอบที่เท่าเทียมกันในหลักสูตรการฝึกอบรมคนครัวที่ผ่านการรับรองแล้ว

การทดสอบที่กำหนดไว้สามารถดำเนินการและให้ประกาศนียบัตร ไม่ว่าโดยตรงจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือจากโรงเรียนฝึกอบรมคนครัวที่ผ่านการรับรองแล้วภายใต้การควบคุมของหน่วยงานดังกล่าว โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจควรดำเนินการเพื่อให้มีการยอมรับประกาศนียบัตรรับรองคุณสมบัติการเป็นคนครัวบนเรือที่ออกโดยประเทศสมาชิกอื่นๆ ซึ่งได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับนี้ หรืออนุสัญญาฉบับที่ 69 ว่าด้วยการออกประกาศนียบัตรแสดงความสามารถทำการในตำแหน่งคนครัวบนเรือ พ.ศ. 2507 หรือที่ออกโดยคณะบุคคลอื่นๆ ที่ผ่านการรับรองแล้ว

2.9. สุขภาพและการคุ้มครองความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุ

หลักการทั่วไปตาม Regulation 4.3⁶² มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่า สิ่งแวดล้อมในการทำงานของคนประจำเรือบนเรือที่ออกทะเลนั้น ได้ส่งเสริมให้มีความปลอดภัยและสุขภาพ

⁶² Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention

“ Purpose : To ensure that seafarers' work environment on board ships promotes occupational safety and health

Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.

Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health on board ships that fly its flag, after consultation with

อนามัยในการทำงาน โดยสมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือบนเรือที่ชักธงของประเทศตนได้รับการคุ้มครองการดำรงชีวิตและความปลอดภัยในการทำงาน การทำงาน และการฝึกอบรมบนเรือที่ออกทะเลอย่างปลอดภัยและมีสภาพแวดล้อมที่ถูกสุขลักษณะ อีกทั้งยังต้องพัฒนาและออกข้อแนะนำภายในประเทศสำหรับบริหารจัดการความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานบนเรือที่ออกทะเลซึ่งชักธงของประเทศตน หลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์กรผู้แทนของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือแล้ว และได้คำนึงถึงมาตรฐาน ข้อแนะนำ และประมวลข้อปฏิบัติที่มีผลใช้บังคับ ตามการแนะนำขององค์กรอุตสาหกรรมทางทะเล ฝ่ายบริหารปกครองภายในประเทศ และองค์กรระหว่างประเทศ รวมทั้งต้องรับรองกฎหมายและกฎระเบียบ และมาตรการอื่นๆ ซึ่งกล่าวถึงเรื่องที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ โดยคำนึงถึงตราสารระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และกำหนดมาตรฐานสำหรับการป้องกันอุบัติเหตุ และการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานบนเรือซึ่งชักธงของประเทศตน

กฎหมายและกฎระเบียบ และมาตรการอื่นๆ ที่ได้รับการรับรองต้องนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ และการส่งเสริมแผนงานและนโยบายด้านความปลอดภัย และสุขภาพอนามัยบนเรือซึ่งชักธงของประเทศสมาชิก รวมทั้งการประเมินความเสี่ยง ตลอดจน การฝึกอบรมและการให้ความรู้แก่คนประจำเรือ รวมถึงการใช้ความระมัดระวังที่สมควร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงานบนเรือที่ออกทะเล รวมทั้งมาตรการลดและป้องกันความเสี่ยงต่อการสัมผัสกับปัจจัยแวดล้อมและสารเคมีในระดับที่เป็นอันตราย ตลอดจน ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ หรือโรคที่อาจเกิดจากการใช้อุปกรณ์และเครื่องกลบนเรือที่ออกทะเล

นอกจากนี้แผนงานบนเรือเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงาน และเพื่อปรับปรุงการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเกี่ยวข้องถึงผู้แทนของคนประจำเรือและบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในการนำแผนงานนั้นไปปฏิบัติ โดยให้คำนึงถึงมาตรการเชิงป้องกัน รวมทั้งการควบคุมการออกแบบและวิศวกรรม การใช้

representative shipowner's and seafarers' organizations and taking into account applicable codes, guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.

Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.

กระบวนการและวิธีปฏิบัติต่างๆ ทดแทนงานของรายบุคคลและงานที่ต้องทำร่วมกัน และการใช้อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล และข้อกำหนดด้านการตรวจสอบ การรายงาน และการแก้ไขสภาพซึ่งไม่ปลอดภัย และด้านการสอบข้อเท็จจริง และรายงานอุบัติเหตุจากการทำงานบนเรือ

โดยตราสารระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานโดยทั่วไปและความเสี่ยงเฉพาะประเภท และต้องกล่าวถึงเรื่องทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงาน ที่สามารถนำมาใช้บังคับกับงานของคนประจำเรือ และโดยเฉพาะเรื่องที่จะแจ้งถึงการจ้างแรงงานทางทะเล และต้องระบุอย่างชัดแจ้งถึงพันธะกิจของเจ้าของเรือ คนประจำเรือ และคนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามมาตรฐานที่มีผลใช้บังคับ และตามนโยบายและแผนงานด้านความปลอดภัย และสุขภาพอนามัยในการทำงานบนเรือ โดยให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยของคนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี อีกทั้งต้องระบุหน้าที่ของนายเรือและบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากนายเรือ หรือของบุคคลทั้งสอง ให้มีความรับผิดชอบเป็นพิเศษในการนำนโยบายและแผนงานความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานของเรือไปปฏิบัติ และในการปฏิบัติตามนโยบายและแผนงานดังกล่าว โดยระบุให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคนประจำเรือที่ได้รับการแต่งตั้งหรือเลือกให้เป็นผู้แทนด้านความปลอดภัย ที่มีส่วนร่วมในการประชุมของคณะกรรมการความปลอดภัยของเรือ โดยบนเรือที่ออกทะเลซึ่งคนประจำเรือห้าคนหรือมากกว่านั้น ต้องมีการจัดตั้งคณะกรรมการดังกล่าว

ทั้งนี้ กฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการอื่นๆ ต้องได้รับการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ โดยการร่วมปรึกษาหารือกับผู้แทนองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือ และต้องได้รับการแก้ไขในกรณีจำเป็น โดยคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและการวิจัย เพื่อเอื้อต่อการปรับปรุงนโยบายและแผนงานด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานอย่างต่อเนื่อง และเพื่อจัดให้มีสิ่งแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยสำหรับคนประจำเรือบนเรือที่ชักธงของประเทศสมาชิก โดยการปฏิบัติตามข้อกำหนดของตราสารระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับในเรื่องระดับที่สามารถยอมรับได้ในการสัมผัสกับอันตรายในสถานที่ทำงานบนเรือ และการพัฒนาและการนำนโยบายและแผนงานความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานบนเรือมาปฏิบัติ ต้องได้รับการพิจารณาว่า เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้

โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องทำให้มั่นใจได้ว่า มีการรายงานอย่างเพียงพอเกี่ยวกับอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงาน โดยคำนึงถึงข้อเสนอแนะขององค์การแรงงานระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรายงานและการเก็บบันทึกอุบัติเหตุและโรคจากการทำงาน มีการเก็บวิเคราะห์ และพิมพ์เผยแพร่สถิติในภาพรวมของอุบัติเหตุและโรคดังกล่าว และกรณีที่มีความ

เหมาะสมให้ติดตามผลโดยการทำวิจัยถึงแนวโน้มทั่วไป และอันตรายตามที่กำหนดไว้ และมีการสอบข้อเท็จจริงกรณีเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน

การรายงานและการสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานต้องได้รับการกำหนดขึ้นเพื่อให้มั่นใจได้ถึง ความคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของคนประจำเรือ และต้องคำนึงถึงข้อแนะนำในเรื่องนี้ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ซึ่งหน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องร่วมมือกับองค์การของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือ เพื่อดำเนินมาตรการให้คนประจำเรือทุกคนเกิดความสนใจข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอันตรายในลักษณะเฉพาะที่มีอยู่บนเรือ เช่น การติดประกาศของทางราชการเกี่ยวกับข้อสั่งการที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งยังต้องกำหนดให้เจ้าของเรือทำการประเมินความเสี่ยงที่มีความสัมพันธ์กับการบริหารจัดการความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน โดยอ้างอิงข้อมูลเชิงสถิติที่เหมาะสมจากเรือของตนหรือสถิติทั่วไปที่จัดทำโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ

เมื่อพิจารณาจากอนุสัญญา ฉบับที่ 147 และอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention 2006) ประกอบกันจะเห็นได้ว่า ในเรื่องของอายุขั้นต่ำนั้น ทั้งสองอนุสัญญากำหนดไว้สอดคล้องกัน กล่าวคือต่างไม่ได้กล่าวถึงอายุขั้นสูงสุดสำหรับการทำงานบนเรือเอาไว้ หากแต่เพียงกำหนดอายุขั้นต่ำไว้ว่าห้ามมิให้จ้างแรงงานเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปีทำงานบนเรือ ทั้งนี้เพราะเด็กอาจได้รับอันตรายต่อสุขภาพหรือความปลอดภัยในการทำงานได้ นอกจากนี้ในอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ยังกำหนดเพิ่มเติมสำหรับการทำงานตอนกลางคืนไว้อีก กล่าวคือ ห้ามมิให้จ้างแรงงานบุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานตอนกลางคืน เว้นเสียแต่จะได้รับอนุญาตจากองค์กรคนประจำเรือและเจ้าของเรือว่า การทำงานตอนกลางคืนเช่นนั้น มิได้ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพหรือความปลอดภัยในการทำงานของบุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีนั้น

ส่วนที่เกี่ยวกับใบรับรองทางการแพทย์ของคนประจำเรือนั้น ตามอนุสัญญา ฉบับที่ 147 กำหนดให้คนประจำเรือทุกคนที่ทำงานบนเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 200 ตันกรอสขึ้นไป ต้องมีใบรับรองสุขภาพว่าเป็นบุคคลที่มีความเหมาะสมในอันที่จะปฏิบัติหน้าที่บนเรือเดินทะเล ซึ่งสอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ที่กำหนดให้คนประจำเรือทุกคนต้องมีใบรับรองทางการแพทย์ว่ามีสุขภาพร่างกายที่เหมาะสมในอันที่จะปฏิบัติหน้าที่บนเรือเดินทะเลได้เท่านั้น ถึงจะสามารถปฏิบัติหน้าที่บนเรือเดินทะเลได้

ด้านการฝึกหัดและคุณสมบัติของคนประจำเรือ โดยอนุสัญญา ฉบับที่ 147 กำหนดให้นายเรือบางประเภทที่ทำงานบนเรือต้องมีใบสำคัญรับรองความสามารถเกี่ยวกับหน้าที่ที่รับผิดชอบบนเรือ ซึ่งต่างกับอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour

Convention 2006) ที่กำหนดห้ามมิให้ทำการจ้างคนประจำเรือที่ไม่ได้รับการฝึกหัดอย่างสมบูรณ์ หรือไม่ได้รับการรับรองว่ามีคุณสมบัติที่เหมาะสมในอันที่จะปฏิบัติหน้าที่ สำหรับหน้าที่ทุกประเภทในการเข้าทำงานบนเรือ

กรณีสัญญาว่าจ้างคนประจำเรือ ทั้งสองอนุสัญญาต่างมีวัตถุประสงค์เดียวกันคือ ต้องการให้มีการจ้างงานที่เป็นธรรมแก่คนประจำเรือ โดยสัญญาจ้างงานนั้นต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร มีผลใช้บังคับได้ตามกฎหมาย ซึ่งลงนามโดยคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย และมอบให้นายจ้างและลูกจ้างเก็บไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ โดยอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดดังนี้ คือ ชื่อ วันเดือนปีเกิด อายุ สถานที่เกิดของคนประจำเรือ , ชื่อและที่อยู่ของเจ้าของเรือ , สถานที่และวันที่สัญญาจ้างงานมีผลใช้บังคับ , คุณสมบัติที่คนประจำเรือถูกว่าจ้าง , จำนวนค่าจ้าง สถานที่จ่ายค่าจ้าง และการคำนวณค่าจ้าง , การคำนวณและจำนวนวันลาพักร้อน และคนประจำเรือมีสิทธิที่จะพิจารณารายละเอียดในสัญญาจ้างก่อนที่จะลงนามในสัญญาอีกด้วย

เรื่องการส่งคนประจำเรือกลับถิ่นฐานเดิม อนุสัญญาฉบับที่ 147 มิได้กำหนดถึงเรื่องดังกล่าวไว้เป็นการเฉพาะเจาะจง เพียงกำหนดให้เป็นความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อค่าใช้จ่ายในการส่งคนประจำเรือกลับถิ่นฐานเดิมในกรณีที่เรืออับปาง หรือสูญหาย และสัญญาว่าจ้างคนประจำเรือมิได้ระบุไปเพราะเหตุจากการกระทำผิดของคนประจำเรือ ซึ่งต่างกับอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ที่กำหนดให้สิทธิแก่คนประจำเรือในอันที่จะถูกส่งกลับถิ่นฐานเดิมโดยมิต้องเสียค่าใช้จ่ายของตนเอง ถ้าปรากฏว่าสัญญาจ้างคนประจำเรือนั้นสิ้นสุดลงในขณะที่อยู่ต่างประเทศ หรือสิ้นสุดลงโดยเจ้าของเรือ หรือโดยคนประจำเรือถ้ามีเหตุผลอันสมควร หรือเมื่อคนประจำเรือไม่สามารถที่จะปฏิบัติหน้าที่บนเรือตามเงื่อนไขในสัญญาจ้างได้อีกต่อไป กล่าวคือไม่ว่ากรณีใดๆ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการส่งคนประจำเรือกลับถิ่นฐานเดิมนั่นเอง

ในเรื่องของที่พักอาศัยและอาหารของคนประจำเรือ ทั้งสองอนุสัญญาได้กำหนดถึงเรื่องดังกล่าวไว้ในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ พื้นที่บนเรือต้องมีทางออก โครงสร้างและการจัดรูปแบบห้องต่างๆ ของคนประจำเรือไว้ให้มีความมั่นคง ป้องกันคลื่นลม อุณหภูมิร้อนเย็น เสียงรบกวนและอื่นๆ รวมทั้งให้มีอาหารและน้ำดื่มที่มีความเหมาะสมทั้งปริมาณ และคุณภาพ และให้มีความหลากหลาย เพียงพอต่อจำนวนคน ตามระยะเวลา และสภาพของการเดินเรือ ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมต่อสุขภาพและชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือทุกคน

ด้านสุขภาพและการคุ้มครองความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุ อนุสัญญาทั้งสองฉบับได้กล่าวไว้สอดคล้องกัน กล่าวคือ อนุสัญญา ฉบับที่ 147 ได้กำหนดวิธีการป้องกันอันตรายเกี่ยวกับสุขภาพอนามัยและวิธีการป้องกันอุบัติเหตุอันอาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานเอาไว้ ส่วนใน

อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) กำหนดให้สภาพแวดล้อมในการทำงานของคนประจำเรือต้องเอื้อต่อสุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน โดยต้องมีการเตรียมการป้องกันสุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน และการป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งการฝึกหัดสำหรับการทำงานบนเรือด้วย

บทที่ 4

กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานการทำงานบนเรือ

1. กฎหมายแรงงาน

1.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541

พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541¹ ไม่ใช่กฎหมายเฉพาะที่ใช้เกี่ยวกับการทำงานบนเรือเดินทะเลแต่เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว จึงปฏิเสธไม่ได้ที่จะต้องนำพระราชบัญญัตินี้มาบังคับใช้เมื่อเกิดคดีหรือข้อพิพาทเกี่ยวกับแรงงาน ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 เป็นบทบัญญัติที่มุ่งใช้บังคับกับแรงงานโดยทั่วไปเป็นสำคัญ ส่วนบทกฎหมายอื่นของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือจะเป็นเพียงการบัญญัติเกี่ยวกับคุณสมบัติ หรือมาตรฐานของคนประจำเรือในการปฏิบัติหน้าที่บนเรือเดินทะเล เพื่อประโยชน์ในด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ รวมถึงกฎหมายอื่นที่มีวัตถุประสงค์และความมุ่งหมายโดยเฉพาะในกฎหมายแต่ละฉบับ ซึ่งกฎหมายต่างๆ เหล่านี้มีได้มีเนื้อหาเกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือเดินทะเลแต่อย่างใด ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานนี้มีเนื้อหาสรุปได้ดังต่อไปนี้

หมวด 1 บททั่วไป

หมวด 2 การใช้แรงงานทั่วไป

หมวด 3 การใช้แรงงานหญิง

หมวด 4 การใช้แรงงานเด็ก

หมวด 5 ค่าจ้าง ค่าล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาในวันหยุด

หมวด 6 คณะกรรมการค่าจ้าง

¹ เป็นกฎหมายที่บัญญัติถึงสิทธิหน้าที่ระหว่างนายจ้าง ลูกจ้าง ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ในการจ้างแรงงานทุกราย โดยกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการจ้างแรงงาน เช่น กำหนดเวลาการทำงาน ค่าจ้าง วันทำงาน วันหยุด การทำงานล่วงเวลา เป็นต้น แต่จะไม่ใช่กับงานราชการทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น งานรัฐวิสาหกิจ ยังสามารถออกกฎกระทรวงมิให้นำพระราชบัญญัตินี้ ทั้งหมดหรือบางส่วนไปใช้บังคับกับนายจ้างประเภทใดประเภทหนึ่งก็ได้

หมวด 7 สวัสดิการ

หมวด 8 ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

หมวด 9 การควบคุม

หมวด 10 การพักผ่อน

หมวด 11 ค่าชดเชย

หมวด 12 การยื่นคำร้องและการพิจารณาคำร้อง

หมวด 13 กองทุนสงเคราะห์ลูกจ้าง

หมวด 14 พนักงานตรวจแรงงาน

หมวด 15 การส่งหนังสือ

หมวด 16 บทกำหนดโทษ

จากการแบ่งหมวดของพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ข้างต้น แม้จะเห็นได้ว่าการกำหนดบทบัญญัติไว้ค่อนข้างละเอียด แต่กระนั้นก็ตาม ก็ยังมีบทบัญญัติบางอย่างที่ไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้กับการเรื่องแรงงานในการทำงานบนเรือตัวอย่าง เช่น หมวด 5 เรื่อง ค่าจ้าง ค่าล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาในวันหยุด หมวด 7 เรื่อง สวัสดิการ และหมวด 8 เรื่อง ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เป็นต้น ซึ่งสมควรที่จะมีบทบัญญัติเฉพาะเรื่องที่จะต้องมีการศึกษากันไป

สำหรับอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศได้มีการกำหนดเป็นมาตรฐานสากลในการคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือเดินทะเลไว้เป็นการเฉพาะเช่นกัน โดยเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้ดังนี้

1.1.1 สัญญาจ้างคนประจำเรือ

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 มิได้บัญญัติถึงแบบของการทำสัญญาจ้างแรงงานคนประจำเรือไว้ การทำสัญญาจ้างคนประจำเรือ² โดยทั่วไปจึงเป็นไปตามหลักทั่วไป

² สัญญาจ้างแรงงานคนประจำเรือ โดยปกติอาจแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) สัญญาจ้างที่มีกำหนดเวลา เป็นสัญญาจ้างที่กำหนดระยะเวลาเริ่มต้นและระยะเวลาสิ้นสุดไว้แน่นอนชัดเจน (2) สัญญาจ้างที่ไม่มีกำหนดระยะเวลา เป็นสัญญาที่กำหนดระยะเวลาเริ่มต้นไว้เท่านั้น แต่

แห่งกฎหมายที่เกี่ยวกับนิติกรรมสัญญาเช่นเดียวกับการทำสัญญาจ้างแรงงาน³ ในกรณีอื่น คือ มีข้อเสนอและคำสนองที่ต้องตรงกันมุ่งโดยตรงต่อการผูกนิติสัมพันธ์ต่อกัน ตามมาตรา 149 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ การทำสัญญาจึงอาจทำเป็นลายลักษณ์อักษรหรือทำด้วยวาจาก็ได้ ข้อตกลงต่างๆ ในสัญญาย่อมเป็นไปตามเสรีภาพในการทำสัญญา⁴ ของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย กฎหมายมิได้บังคับให้ต้องมีการระบุรายละเอียดใดไว้ในสัญญา

สำหรับอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดให้การทำสัญญาจ้างคนประจำเรือจะต้องทำเป็นหนังสือและลงนามโดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ได้แก่ เจ้าของเรือหรือผู้แทนซึ่งมีอำนาจกับคนประจำเรือ และความตกลงในสัญญาจะต้องไม่ขัดหรือแย้งกับเงื่อนไขที่กฎหมายภายในของประเทศภาคีหรือที่อนุสัญญานี้กำหนด นอกจากนี้ยังกำหนดให้สัญญาจ้างคนประจำเรือ สามารถกระทำได้ไม่ว่าจะเป็นสัญญาว่าจ้างที่มีกำหนดระยะเวลาการจ้างหรือไม่มีกำหนดระยะเวลาการจ้าง โดยข้อตกลงในสัญญาจะต้องระบุโดยชัดแจ้งถึงสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาแต่ละฝ่าย

1.1.2 เวลาการทำงานและค่าตอบแทนในการทำงาน

1.1.2.1 เวลาการทำงาน

ตามกฎหมายไทยเวลาการทำงานของลูกจ้างสามารถแบ่งออกได้เป็นสามประเภท ได้แก่ เวลาทำงานปกติ การทำงานล่วงเวลา และเวลาพัก โดยเวลาทำงานปกติของลูกจ้างนั้น กฎหมาย

ไม่ได้กำหนดระยะเวลาสิ้นสุดไว้ และ (3) สัญญาจ้างรายเที่ยวเรือ เป็นสัญญาจ้างที่กำหนดเมืองท่าต้นทางกับเมืองท่าปลายทางของเที่ยวเรือไว้ชัดเจน

³ มาตรา 575 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

“อันว่าจ้างแรงงานนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าลูกจ้าง ตกลงจะทำงานให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่านายจ้าง และนายจ้างตกลงจะให้สินจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้”

⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยึดหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนา จะไม่เข้าไปแทรกแซงข้อตกลงในสัญญาจ้าง นายจ้างจะตกลงกับลูกจ้างเช่นไรก็ได้ไม่ว่าจะทำให้ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเสียเปรียบก็ตาม ซึ่งการแทรกแซงเจตนาสำหรับสัญญาจ้างแรงงานเป็นแนวคิดตามกฎหมายแรงงานมีลักษณะเป็นกฎหมายกึ่งมหาชนกึ่งเอกชน กล่าวคือรัฐจะเข้ากำหนดความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างและลูกจ้างให้เป็นไปตามที่รัฐกำหนด แต่นายจ้างลูกจ้างก็ยังสามารถเจรจาต่อรองให้สูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดไว้ได้

กำหนดให้นายจ้างประกาศเวลาทำงานปกติให้ลูกจ้างทราบ โดยกำหนดเวลาจะเริ่มต้นและสิ้นสุดลงเมื่อใดย่อมขึ้นอยู่กับข้อตกลงกันระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง แต่เวลาทำงานปกติหนึ่งวันต้องไม่เกินแปดชั่วโมง และสัปดาห์หนึ่งต้องไม่เกินสี่สิบแปดชั่วโมง แต่ในกรณีที่นายจ้างไม่อาจประกาศกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานในแต่ละวันทำงาน เนื่องจากลักษณะหรือสภาพของงาน ให้นายจ้างและลูกจ้างตกลงกันกำหนดชั่วโมงการทำงานแต่ละวันไม่เกินแปดชั่วโมง และเมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสิ้นแล้วสัปดาห์หนึ่งต้องไม่เกินสี่สิบแปดชั่วโมง ส่วนการทำงานล่วงเวลานั้น โดยทั่วไปนายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้เมื่อได้รับความยินยอมจากลูกจ้างก่อนเป็นคราวๆไป หรือเป็นงานที่มีลักษณะหรือสภาพที่ต้องทำติดต่อกันไปถ้าหยุดจะเสียหายแก่งาน หรือ เป็นงานฉุกเฉิน เว้นแต่กรณีที่เป็นการอันตรายต่อสุขภาพ และความปลอดภัยของลูกจ้าง ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลา สำหรับเวลาพักตามกฎหมายไทย กำหนดให้นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างมีเวลาพักระหว่างการทำงานวันหนึ่งไม่น้อยกว่าหนึ่งชั่วโมงหลังจากที่ลูกจ้างทำงานมาแล้วไม่เกินห้าชั่วโมงติดต่อกัน โดยนายจ้างและลูกจ้างอาจตกลงกันล่วงหน้าให้มีเวลาพักครึ่งหนึ่งน้อยกว่าหนึ่งชั่วโมงก็ได้ แต่เมื่อรวมกันแล้ววันหนึ่งต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งชั่วโมง แต่ความที่กล่าวมาจะไม่ใช้บังคับหากเป็นกรณีที่ลูกจ้างทำงานที่มีลักษณะหรือสภาพของงานต้องทำติดต่อกันไปโดยได้รับความยินยอมจากลูกจ้างหรือเป็นงานฉุกเฉิน

ในอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ เวลาการทำงานของคนประจำเรือมิได้มีการกำหนดมาตรฐานในการคุ้มครองโดยแบ่งแยกตามเวลาการทำงานปกติ การทำงานล่วงเวลา และเวลาพักดังเช่นกฎหมายไทย แต่เพื่อให้คนประจำเรือได้รับความคุ้มครองอย่างแท้จริง สอดคล้องกับสภาพการทำงานบนเรือ จึงมีการกำหนดมาตรฐานในการคุ้มครองโดยแบ่งเวลาของคนประจำเรือออกเป็นสองส่วน ได้แก่ ชั่วโมงทำงานและชั่วโมงพักผ่อนของคนประจำเรือ โดยชั่วโมงการทำงาน หมายถึงระยะเวลาซึ่งคนประจำเรือมีหน้าที่ทำงานเกี่ยวข้องกับเรือ และชั่วโมงพักผ่อน หมายถึงระยะเวลาอื่นนอกจากชั่วโมงทำงาน โดยกำหนดให้คนประจำเรือต้องมีชั่วโมงการทำงานไม่เกินสิบสี่ชั่วโมงในแต่ละวัน และเจ็ดสิบสองชั่วโมงในแต่ละสัปดาห์ และมีชั่วโมงพักผ่อนไม่น้อยกว่าสิบชั่วโมงในแต่ละวัน และเจ็ดสิบเจ็ดชั่วโมงในแต่ละสัปดาห์ โดยชั่วโมงพักผ่อนอาจแบ่งเป็นสองช่วง ซึ่งในแต่ละช่วงต้องไม่น้อยกว่าหกชั่วโมง และระยะเวลาในแต่ละช่วงต้องมีระยะเวลาห่างกันไม่เกินสิบสี่ชั่วโมง และในกรณีที่มิเหตุจำเป็นหรือมีสถานการณ์อันทำให้ต้องเรียกคนประจำเรือที่อยู่ในระหว่างชั่วโมงพักผ่อนกลับเข้าทำงาน กรณีเช่นนี้คนประจำเรือต้องได้รับการชดเชยเวลาพักผ่อนอย่างเพียงพอ⁵

⁵ Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest

1.1.2.2 ค่าตอบแทนในการทำงาน

ตามกฎหมายไทยค่าตอบแทนในการทำงานสามารถแบ่งแยกออกได้เป็นสี่ประเภท ได้แก่ ค่าจ้าง ค่าล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาในวันหยุด โดยอัตราค่าจ้างย่อมเป็นไปตามที่นายจ้างและลูกจ้างตกลงกันแต่ต้องไม่น้อยไปกว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่กฎหมายกำหนด แต่ในกรณีที่ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาให้นายจ้างจ่ายค่าล่วงเวลาให้แก่ลูกจ้างไม่น้อยกว่า 1.5 เท่าของอัตราค่าจ้าง หรือไม่น้อยกว่าสามเท่าของอัตราค่าจ้าง ในกรณีที่ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาในวันหยุด ส่วนการทำงานในวันหยุดกฎหมายกำหนดให้นายจ้างจ่ายค่าจ้างเพิ่มอีกไม่น้อยกว่าหนึ่งเท่าของอัตราค่าจ้างในกรณีที่ลูกจ้างมีสิทธิได้รับค่าจ้างในวันหยุด หรือไม่น้อยกว่าสองเท่าในกรณีที่ลูกจ้างไม่มีสิทธิได้รับค่าจ้างในวันหยุด นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติคุ้มครองเกี่ยวกับการจ่ายค่าตอบแทนในการทำงาน ได้แก่ กำหนดให้นายจ้างจ่ายค่าตอบแทนในการทำงานให้แก่ลูกจ้าง ณ สถานที่ทำงานของลูกจ้าง โดยให้จ่ายไม่น้อยกว่าเดือนละหนึ่งครั้ง และให้นายจ้างซึ่งมีลูกจ้างรวมกันตั้งแต่ 10 คนขึ้นไป ต้องจัดให้มีเอกสารเกี่ยวกับการจ่ายค่าตอบแทนในการทำงานและเก็บเอกสารนั้นไว้ไม่น้อยกว่าสองปี นับแต่วันจ่ายเงินดังกล่าว

Purpose : To ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest

.....

Standard A2.3 –Hours of work and hours of rest

“ 5. The limits on hours of work or hour of rest shall be as follows:

(a) maximum hours of work shall not exceed :

(i) 14 hours in any 24-hour period; and

(ii) 72 hours in any seven-day period;

or

(b) minimum hours of rest shall not be less than:

(i) ten hours in any 24-hour period; and

(ii) 77 hours in any seven-day period.

6. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.”

สำหรับอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ มีการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในเรื่องค่าตอบแทนในการทำงานของคนประจำเรือไว้ในลักษณะเดียวกับกฎหมายคุ้มครองแรงงานของประเทศไทย แต่ได้กำหนดเพิ่มเติมให้ประเทศสมาชิกควรกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำสำหรับแรงงานในเรือเดินทะเลไว้โดยเฉพาะ โดยคำนึงถึงลักษณะของงานด้านพาณิชย์นาวี จำนวนคนในเรือ ชั่วโมงการทำงาน ค่าครองชีพ และความจำเป็นของคนประจำเรือ

1.1.3 วันหยุด

ตามกฎหมายไทยกำหนดให้นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างมีวันหยุดตามกฎหมายแบ่งออกเป็นสามประเภท ได้แก่ วันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดตามประเพณี และ วันหยุดพักผ่อนประจำปี โดยกฎหมายกำหนดให้นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างมีวันหยุดประจำสัปดาห์อย่างน้อยสัปดาห์ละหนึ่งวัน ซึ่งนายจ้างและลูกจ้างอาจตกลงกันล่วงหน้ากำหนดให้มีวันหยุดประจำสัปดาห์วันใดก็ได้ และยังกำหนดให้ในกรณีที่ลูกจ้างทำงานชนส่ง นายจ้างและลูกจ้างอาจตกลงกันล่วงหน้าสะสมและเลื่อนวันหยุดประจำสัปดาห์ไปหยุดเมื่อใดก็ได้แต่ต้องอยู่ในระยะเวลาสี่สัปดาห์ติดต่อกัน ส่วนวันหยุดตามประเพณีกฎหมายกำหนดให้นายจ้างประกาศวันหยุดตามประเพณีให้ลูกจ้างทราบล่วงหน้าปีหนึ่งไม่น้อยกว่าสามสิบวันโดยรวมวันแรงงานแห่งชาติเข้าไว้ด้วย และหากวันหยุดตามประเพณีตรงกับวันหยุดประจำสัปดาห์ ลูกจ้างย่อมมีสิทธิได้หยุดชดเชยวันหยุดตามประเพณีนั้นๆ ในวันทำงานถัดไป และในกรณีที่ลูกจ้างทำงานชนส่ง นายจ้างอาจตกลงกับลูกจ้างให้ลูกจ้างหยุดในวันอื่นชดเชยหรือนายจ้างจะจ่ายค่าทำงานในวันหยุดให้แก่ลูกจ้างแทนก็ได้ สำหรับวันหยุดพักผ่อนประจำปีกฎหมายกำหนดให้ลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบหนึ่งปี มีสิทธิหยุดพักผ่อนประจำปีได้ไม่น้อยกว่าหกวัน โดยนายจ้างเป็นผู้กำหนดให้ล่วงหน้าหรือกำหนดให้ตามที่นายจ้างและลูกจ้างได้ตกลงกัน สำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานยังไม่ครบหนึ่งปี นายจ้างอาจกำหนดวันหยุดพักผ่อนประจำปีให้แก่ลูกจ้างโดยคำนวณให้ตามส่วน อย่างไรก็ตามนายจ้างและลูกจ้างอาจตกลงล่วงหน้าให้สะสมและเลื่อนวันหยุดพักผ่อนประจำปีในปีนั้นรวมเข้ากับปีต่อไปก็ได้

สำหรับในอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศในเรื่องวันหยุดของคนประจำเรือ มีการกำหนดรองรับไว้เฉพาะเรื่องวันหยุดพักผ่อนประจำปี ส่วนวันหยุดประจำสัปดาห์และวันหยุดตามประเพณีของคนประจำเรือมิได้มีการกำหนดไว้เป็นการเฉพาะในอนุสัญญา ซึ่งวันหยุดพักผ่อนประจำปีของคนประจำเรือตามอนุสัญญากำหนดให้คนประจำเรือที่ทำงานต่อเนื่องครบหนึ่งปี มีสิทธิหยุดพักผ่อนประจำปีโดยได้รับค่าจ้างไม่เกินสามสิบวัน โดยให้เจ้าของเรือกำหนดวันหยุดพักผ่อนประจำปีล่วงหน้า และจะบังคับให้คนประจำเรือหยุดพักผ่อนประจำปีในท่าเรืออื่นนอกจากท่าเรือที่ประจำหรือในเขตภูมิภานาของคนประจำเรือไม่ได้ เว้นแต่จะตกลงกันเป็นอย่างอื่น อย่างไร

ก็ตาม ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน คนประจำเรือที่อยู่ระหว่างพักผ่อนประจำปีอาจถูกเรียกให้กลับเข้าทำงาน โดยได้รับการชดเชยวันหยุดหรือได้รับค่าจ้างแทนได้

1.1.4 การคุ้มครองแรงงานเด็ก

ตามกฎหมายไทยห้ามมิให้นายจ้างจ้างเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีเป็นลูกจ้าง ส่วนในอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศได้กำหนดมาตรฐานเอาไว้ โดยกำหนดห้ามจ้างเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปีทำงานบนเรือ เว้นแต่จะมีการจ้างสมาชิกในครอบครัวของเด็กนั้นด้วย หรือเป็นการทำงานในลักษณะของการเรียนหรือการฝึกอบรมในโรงเรียนเดินเรือที่ได้รับอนุมัติ และกำหนดให้มีการจัดทำทะเบียนเกี่ยวกับบุคคลที่ทำงานบนเรือซึ่งมีอายุต่ำกว่า 16 ปี เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบ นอกจากนี้ยังกำหนดให้มีการตรวจทางการแพทย์สำหรับคนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีด้วย

1.1.5 ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ

ตามกฎหมายไทยบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในส่วนที่เกี่ยวข้องแรงงานคนประจำเรือเดินทะเลมิได้มีการบัญญัติเอาไว้เป็นการเฉพาะ โดยเฉพาะเรื่องความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในกรณีที่เรืออัปปางหรือสูญหาย คงมีเพียงบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของนายจ้างโดยทั่วไปที่กำหนดให้นายจ้างซึ่งเอาลูกจ้างมาจากต่างถิ่น โดยนายจ้างเป็นผู้ออกค่าเดินทางให้ เมื่อการจ้างแรงงานสิ้นสุดลงถ้ามิได้กำหนดกันไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญา นายจ้างจะต้องออกเงินค่าเดินทางขากลับให้แก่ลูกจ้าง หากว่าสัญญามีได้เลิกหรือระงับเพราะการกระทำหรือความผิดของลูกจ้าง และลูกจ้างกลับไปยังถิ่นที่ได้จ้างเอามาภายในเวลาอันสมควร

สำหรับอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศกำหนดให้ในกรณีที่มีการเกิดอุบัติเหตุทางเรือจนเป็นเหตุให้เรืออัปปางในรัฐอื่น ให้เจ้าของเรือรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการส่งคนประจำเรือกลับมายังภูมิลำเนาของคนประจำเรือ และใช้บังคับรวมถึงกรณีที่เรือถูกขायหรือเลิกการจดทะเบียนด้วย แต่ตามอนุสัญญานอกจากเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในการส่งคนประจำเรือกลับภูมิลำเนาในกรณีที่เรืออัปปาง ขายเรือ หรือเปลี่ยนแปลงทะเบียนเรือแล้ว ยังรวมถึงกรณีที่คนประจำเรือเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บเนื่องจากการทำงานอันมีความจำเป็นต้องส่งคนประจำเรือกลับประเทศ นอกจากนี้ยังกำหนดให้เจ้าของเรือไม่อาจเรียกร้องให้คนประจำเรือจ่ายเงินล่วงหน้าเป็นค่าส่งกลับในขณะทำสัญญา และไม่อาจหักค่าใช้จ่ายในการส่งกลับออกจากค่าจ้างหรือเงินอื่นใดของคนประจำเรือด้วย

1.2 ประกาศกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม เรื่อง มาตรฐานและหลักเกณฑ์เพื่อความปลอดภัยในการทำงานบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเล

ประกาศกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม เรื่อง มาตรฐานและหลักเกณฑ์เพื่อความปลอดภัยในการทำงานบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเล (หน้าที่นายจ้าง) อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 และเพื่อให้เป็นไปตามข้อ 9 แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานและสวัสดิการสังคม โดยแบ่งออกเป็น 5 หมวด ดังนี้

หมวดที่ 1 ว่าด้วยข้อกำหนดทั่วไป กำหนดให้นายจ้างมีหน้าที่ในเรื่องทั่วไป ดังนี้

- (1) การจัดให้มีอุปกรณ์สำหรับการใช้งาน
- (2) การชี้แจงให้ลูกจ้างเข้าใจขั้นตอนในการทำงานบนเรือ
- (3) การควบคุมดูแลมิให้ลูกจ้างสูบบุหรี่ในที่หวงห้าม
- (4) การดูแลให้ลูกจ้างเดินทางมาเรือที่ไม่ได้ยกลูกสินค้า
- (5) การจัดให้ลูกจ้างต้องสวมรองเท้าหุ้มส้น
- (6) การจัดให้ลูกจ้างสวมหมวกนิรภัย
- (7) การควบคุมมิให้ลูกจ้างทำงานบริเวณที่มีการซ่อมเรือ
- (8) การควบคุมมิให้ลูกจ้างทำงานขณะเมาหรือสับสนหรือเหนื่อยอ่อน
- (9) การดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงานมีคราบน้ำมัน
- (10) การห้ามมิให้ลูกจ้างทำงานบนที่สูงขณะมีพายุ

หมวดที่ 2 ว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงานบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าทั่วไป โดยนายจ้างมีหน้าที่ควบคุมดูแลเกี่ยวกับการทำงานบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าทั่วไป ดังนี้

- (1) การดูแลปฏิบัติงานของคนคุมเครื่องกว้าน
- (2) การดูแลการใช้ลวดสลิงยกสินค้า
- (3) การควบคุมมิให้ลูกจ้างเข้าไปในบริเวณการทำงานขณะยกสินค้าหนัก
- (4) การดูแลให้สัญญาณปากกระวาง
- (5) การควบคุมมิให้ลูกจ้างขึ้นไปเกาะบนตู้สินค้า

(6) การจัดให้มีแสงสว่างเพียงพอ

หมวดที่ 3 ว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงานบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าอันตราย โดยนายจ้างมีหน้าที่ควบคุมดูแลเกี่ยวกับการทำงานบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าอันตราย ดังนี้

- (1) การจัดให้มีการชักธงสัญญาณสากลอักษร
- (2) การจัดอุปกรณ์ให้มีสภาพเรียบร้อย
- (3) การดูแลให้มีการบรรทุกสินค้าอันตรายเป็นการเฉพาะ
- (4) การควบคุมมิให้มีการโยนสินค้าอันตราย
- (5) การขนย้ายสินค้า สารเคมี ที่เป็นพิษต่อร่างกาย
- (6) การควบคุมมิให้ลูกจ้างใช้อุปกรณ์ที่อาจก่อให้เกิดความร้อน
- (7) การยกขึ้นลงซึ่งสินค้าอันตราย
- (8) การดูแลให้ลูกจ้างใช้ความระมัดระวังในการเคลื่อนย้ายสินค้าอันตราย

หมวดที่ 4 ว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงานบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าในพื้นที่อันตราย โดยนายจ้างมีหน้าที่ควบคุมดูแลเกี่ยวกับการทำงานบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าในพื้นที่อันตราย ดังนี้

- (1) การจัดอุปกรณ์ไฟฟ้าที่ใช้ทำงานในพื้นที่อันตราย
- (2) การจัดอุปกรณ์จำเป็นแก่การปฐมพยาบาล
- (3) การจัดให้มีผู้ควบคุมงานที่มีความรู้
- (4) การห้ามลูกจ้างสูบบุหรี่เข้าไปในพื้นที่อันตราย
- (5) การห้ามลูกจ้างเข้าไปในพื้นที่อันตราย

หมวดที่ 5 ว่าด้วยมาตรฐานเกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล มีสาระสำคัญในเรื่องเกี่ยวกับ

- (1) ลูกจ้างมีหน้าที่จะต้องใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล
- (2) มาตรฐานอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล
- (3) ข้อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัย
- (4) การผ่อนผันให้ลูกจ้างระงับการใช้อุปกรณ์ชั่วคราว

1.3 ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

1.3.1 ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง ช่วงเวลาการทำงานในวันทำงานปกติและในวันหยุดในงานบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเล

โดยที่ข้อ 2 แห่งกฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 กำหนดว่า “แรง” หมายความว่า ช่วงเวลาการทำงานในวันทำงานปกติและในวันหยุดตามที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยคำนึงถึงข้อตกลงระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง ตามประเพณีในงานบรรทุกขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเล อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจึงออกประกาศเกี่ยวกับกะการทำงานไว้ แบ่งเป็น 3 ข้อดังต่อไปนี้

ข้อ 1 กะกลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00-17.00 นาฬิกา มีเวลาพักตั้งแต่ 12.00-13.00 นาฬิกา

ข้อ 2 กะกลางคืน ตั้งแต่เวลา 19.00-23.30 นาฬิกา

ข้อ 3 กะดึก ตั้งแต่เวลา 01.00-04.30 นาฬิกา

1.3.2 ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง กำหนดระยะเวลาทำงานปกติและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าจ้างในงานบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเล

โดยที่ข้อ 3 และข้อ 5 แห่งกฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 กำหนดให้อธิบดีประกาศกำหนดระยะเวลาการทำงานปกติและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าจ้างในงานบรรทุกขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเล อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจึงออกประกาศเกี่ยวกับรายละเอียดการจ่ายค่าจ้างไว้แบ่งเป็น 3 ข้อดังต่อไปนี้

ข้อ 1 กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการจ่ายค่าจ้างเพื่อการตอบแทนการทำงานเป็นกะ

ข้อ 2 กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการจ่ายค่าจ้างพิเศษแก่ลูกจ้างตามช่วงเวลาการทำงาน

ข้อ 3 กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับเวลาในการจ่ายค่าจ้างโดยให้นายจ้างจ่ายค่าจ้างแก่ลูกจ้างภายใน 2 วันนับแต่วันที่ลูกจ้างทำงานแล้วเสร็จ

1.4 ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.....

ร่างกฎกระทรวงนี้⁶ ได้รับการจัดทำโดยกรมคุ้มครองแรงงานและสวัสดิการสังคมโดยมีแนวคิดและหลักการในการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลให้มีความแตกต่างจากพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ภายใต้เหตุผลที่ว่า เนื่องจากงานขนส่งทางเรือเดินทะเลมีสภาพการจ้างและการทำงานที่แตกต่างจากการทำงานทั่วไป ซึ่งสมควรกำหนดการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลไว้เป็นพิเศษให้แตกต่างจากการคุ้มครองแรงงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และนอกจากนี้ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ที่บัญญัติไว้ให้สามารถออกกฎกระทรวงกำหนดการคุ้มครองแรงงานในกรณีต่างๆ ให้แตกต่างไปจากพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้ จึงมีความจำเป็นต้องจัดทำร่างกฎกระทรวงนี้ขึ้น

ขอขอเสนอการบังคับใช้ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.....

การคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลที่นอกเหนือไปจากกฎกระทรวงนี้ ให้เป็นไปตามที่นายจ้างและลูกจ้างตกลงกัน เว้นแต่การคุ้มครองแรงงานในบทบัญญัติในเรื่องดังต่อไปนี้ให้นายจ้างและลูกจ้างปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 คือ

หมวด 1 บททั่วไป ตั้งแต่มาตรา 7-21

หมวด 12 การยื่นคำร้องและการพิจารณาคำร้อง ตั้งแต่มาตรา 123-125

หมวด 13 กองทุนสงเคราะห์ลูกจ้าง ตั้งแต่มาตรา 126-138

หมวด 14 พนักงานตรวจแรงงาน ตั้งแต่มาตรา 139-142

หมวด 15 การส่งหนังสือ มาตรา 143

ร่างกฎกระทรวงนี้มีให้ใช้บังคับแก่

⁶ ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ. ได้ถูกเพิกถอนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ไปแล้วเมื่อเดือนมกราคม 2550 จึงทำให้ในปัจจุบันนี้ยังไม่มีกฎหมายไทยที่กล่าวถึงเกี่ยวข้องกับเรื่องแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลอีก ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ..... เป็นกฎหมายไทยฉบับเดียวที่เคยมีเกี่ยวกับแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลก็ได้

- 1.การจ้างลูกจ้างทำงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลที่มีขนาดน้อยกว่า 250 ตันกรอส และโดยปกติใช้เวลาเดินทางไปและกลับน้อยกว่าคราวละ 24 ชั่วโมง
- 2.การจ้างงานในเรือประมง
- 3.การจ้างลูกจ้างอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

เนื้อหาของร่างกฎกระทรวง

ร่างกฎกระทรวงนี้มีเนื้อหาแบ่งออกเป็น 8 หมวด ดังต่อไปนี้

หมวดที่ 1 ว่าด้วยเรื่อง สัญญาจ้าง กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการมีผลบังคับของสัญญาจ้าง ระยะเวลาจ้าง รายการที่ต้องมีในสัญญาจ้าง การสิ้นสุดลงของสัญญา การขยายระยะเวลาของสัญญาจ้าง

หมวดที่ 2 ว่าด้วยเรื่อง การใช้แรงงานทั่วไป กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการประกาศระยะเวลาการทำงาน การทำงานล่วงเวลา การกำหนดเวลาพักผ่อน การทำงานที่ไม่มีสิทธิได้รับค่าล่วงเวลา ค่าล่วงเวลาในวันหยุดและค่าทำงานในวันหยุด วันหยุดประจำปี

หมวดที่ 3 ว่าด้วยเรื่อง การใช้แรงงานหญิง กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับเรื่องการทำงานของหญิงก่อนและหลังคลอดบุตร

หมวดที่ 4 ว่าด้วยเรื่อง การใช้แรงงานเด็ก กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับอายุขั้นต่ำและข้อยกเว้น การจัดให้มีบริการการตรวจสุขภาพ การห้ามทำงานล่วงเวลาและการทำงานในวันหยุดงานที่ห้ามให้ลูกจ้างซึ่งเป็นเด็กทำ

หมวดที่ 5 ว่าด้วยเรื่อง ค่าจ้าง กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับอัตราค่าจ้างและการจ่ายค่าจ้าง

หมวดที่ 6 ว่าด้วยเรื่อง สวัสดิการ กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการจัดให้มีบริการทางการแพทย์ การจัดหาที่พักและอุปกรณ์สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ การลาขึ้นฝั่ง การอำนวยความสะดวกให้แก่ภรรยา หรือสามี หรือญาติ หรือเพื่อนของลูกจ้างในการเข้าเยี่ยมลูกจ้าง คุณภาพ และปริมาณอาหารและน้ำดื่ม การจัดห้องต่าง ๆ บนเรือ และจำนวนอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและความปลอดภัย รวมไปถึงสภาพแวดล้อมบนเรือ

หมวดที่ 7 ว่าด้วยเรื่อง ความปลอดภัยในการทำงาน กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับหน้าที่ของนายจ้างที่จะต้องจัดให้มีเครื่องมือหรืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการทำงาน รวมถึงต้องมีการกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัย และหน้าที่ของลูกจ้างที่จะใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยดังกล่าวในการปฏิบัติหน้าที่อีกทั้งต้องปฏิบัติตามมาตรการเพื่อความปลอดภัยที่นายจ้างกำหนดด้วย

หมวดที่ 8 ว่าด้วยเรื่อง การเดินทางกลับภูมิลำเนา กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับ หน้าที่ของนายจ้างในการออกค่าใช้จ่ายในการเดินทางกลับภูมิลำเนาของลูกจ้างในกรณีต่าง ๆ และกำหนดเกี่ยวกับประเภทของค่าใช้จ่ายที่นายจ้างจะต้องช่วยเหลือลูกจ้างในการเดินทางกลับภูมิลำเนา

1.5 พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.2535

กฎหมายประกันสังคม (Social Security Law) เป็นกฎหมายที่กำหนดให้มีการจัดตั้งกองทุนประกันสังคมขึ้น โดยให้ลูกจ้างหรือผู้สมัครเข้าประกันตน นายจ้าง และรัฐบาร่วมออกเงินสมทบ⁷ เพื่อใช้กองทุนดังกล่าวเป็นหลักประกันให้แก่ลูกจ้างและผู้สมัครเข้าประกันตนได้รับการสงเคราะห์เมื่อประสบอันตราย เจ็บป่วย ทูพพลภาพ หรือตายอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน การคลอดบุตร การชราภาพ และการว่างงาน รวมทั้งการสงเคราะห์บุตร ซึ่งจะทำให้ชีวิตของลูกจ้างและสังคมมีความมั่นคงขึ้น

เช่นประโยชน์ทดแทนที่ผู้ประกันตนจะได้รับในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยอันมิใช่เนื่องมาจากการทำงานต่อเมื่อภายในระยะเวลาสิบห้าเดือน ก่อนวันรับบริการทางการแพทย์ ผู้ประกันตนได้จ่ายเงินสมทบมาแล้วรวมได้ไม่น้อยกว่าสามเดือน⁸ และการประสบอันตรายหรือการเจ็บป่วยนั้นต้องมีได้เกิดขึ้นเพราะเหตุที่ผู้ประกันตนจงใจก่อให้เกิดขึ้นหรือยินยอมให้ผู้อื่นก่อให้เกิดขึ้น⁹ ซึ่งประโยชน์ทดแทนนี้รวมทั้งค่าตรวจวินิจฉัยโรค ค่าบำบัดทางการแพทย์ ค่ากินอยู่และค่ารักษาพยาบาลในสถานพยาบาล ค่ายา และค่าเวชภัณฑ์ ค่ารถพยาบาลหรือค่าพาหนะรับส่งผู้ป่วยและค่าบริการอื่นที่จำเป็น¹⁰ และมีสิทธิได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้เพราะต้องหยุดงานตามคำสั่งแพทย์อีกด้วย¹¹

⁷ เกษมสันต์ วิลาวรรณ, คำอธิบายกฎหมายแรงงาน, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2546), น.23.

⁸ มาตรา 62

⁹ มาตรา 61

¹⁰ มาตรา 63

¹¹ มาตรา 64

หรือประโยชน์ทดแทนที่ผู้ประกันตนจะได้รับในกรณีกรณีคลอดบุตรเมื่อภายในระยะเวลา 15 เดือนก่อนวันรับบริการทางการแพทย์ ผู้ประกันตนได้จ่ายเงินสมทบมาแล้วรวมได้ไม่น้อยกว่าเจ็ดเดือน¹² มีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนสำหรับการคลอดบุตรไม่เกินสองครั้ง แต่ถ้าสามีและภรรยาเป็นผู้ประกันตนทั้งคู่ให้ใช้สิทธิในการเบิกค่าคลอดบุตรรวมกันได้ไม่เกินสี่ครั้ง รวมถึงมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายในกรณีที่ผู้ประกันตนหรือคู่สมรสของผู้ประกันตนไปรับบริการทางการแพทย์กรณีคลอดบุตรจากสถานพยาบาลอื่นที่มีใช้สถานพยาบาลตามสิทธิ¹³ และผู้ประกันตนยังคงมีสิทธิได้รับเงินสงเคราะห์การหยุดงานเพื่อการคลอดบุตรด้วย

หรือประโยชน์ทดแทนที่ผู้ประกันตนจะได้รับในกรณีทุพพลภาพอันมิใช่เนื่องจากการทำงานต่อเมื่อภายในระยะเวลาสิบห้าเดือนก่อนทุพพลภาพ ผู้ประกันตนได้จ่ายเงินสมทบมาแล้วรวมได้ไม่น้อยกว่าสามเดือน¹⁴ และต้องมิได้เกิดขึ้นเพราะเหตุที่ผู้ประกันตนจงใจก่อให้เกิดขึ้นหรือยินยอมให้ผู้อื่นก่อให้เกิดขึ้น ซึ่งประโยชน์ทดแทนนี้รวมทั้งค่าตรวจวินิจฉัยโรค ค่าบำบัดทางการแพทย์ ค่ายาและค่าเวชภัณฑ์ ค่ากินอยู่และรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล ค่ารถพยาบาล หรือค่าพาหนะรับส่งผู้ทุพพลภาพ ค่าฟื้นฟูสมรรถภาพทางร่างกาย จิตใจและอาชีพ และค่าบริการอื่นที่จำเป็น¹⁵ รวมถึงมีสิทธิได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้ในอัตราครึ่งหนึ่งของค่าจ้างตลอดชีวิตด้วย¹⁶

แต่ถ้ากรณีผู้ประกันตนตายอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน และการตายนั้นต้องมิได้เกิดขึ้นจากผู้ประกันตนหรือผู้มีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนจงใจก่อให้เกิดขึ้นหรือยินยอมให้ผู้อื่นก่อให้เกิดขึ้น ต่อเมื่อภายในระยะเวลาหกเดือนก่อนถึงแก่ความตาย ผู้ประกันตนได้จ่ายเงินสมทบมาแล้วรวมได้ไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือนให้จ่ายประโยชน์ทดแทนแก่ผู้ประกันตน เช่น ค่าจัดการศพ เป็นต้น¹⁷

ส่วนกรณีสงเคราะห์บุตร ผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนกรณีสงเคราะห์บุตรสำหรับบุตรชอบด้วยกฎหมายซึ่งมีอายุไม่หกปีบริบูรณ์ คราวละไม่เกินสองคน ต่อเมื่อภายในระยะเวลาไม่น้อยกว่าสามปีย้อนหลังไป ได้จ่ายเงินสมทบมาแล้วรวมได้ไม่น้อยกว่าสิบสองเดือน¹⁸

¹² มาตรา 65

¹³ มาตรา 66

¹⁴ มาตรา 69

¹⁵ มาตรา 70

¹⁶ มาตรา 71

¹⁷ มาตรา 73

¹⁸ มาตรา 74

โดยให้บิดาหรือมารดาได้รับประโยชน์ทดแทนเพียงฝ่ายเดียวโดยเงินสงเคราะห์บุตรจะจ่ายเป็นรายเดือน ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ในกรณีที่บุตรซึ่งได้รับการสงเคราะห์มีอายุครบหกปีบริบูรณ์ หรือถึงแก่ความตาย หรือยกให้เป็นบุตรบุญธรรมของบุคคลอื่นหรือความเป็นผู้ประกันตนสิ้นสุด ให้คงจ่ายเงินสงเคราะห์บุตรตั้งแต่เดือนถัดจากเดือนที่เกิดกรณีดังกล่าวขึ้นแต่ถ้ากรณีปรากฏว่าผู้ประกันตนเป็นผู้ทุพพลภาพหรือถึงแก่ความตายในขณะที่บุตรซึ่งได้รับการสงเคราะห์มีอายุไม่เกินหกปี ให้จ่ายเงินสงเคราะห์ต่อไปจนกว่าบุตรนั้นมีอายุครบหกปี

หรือประโยชน์ทดแทนที่ผู้ประกันตนจะได้รับในกรณีชราภาพ ต่อเมื่อได้จ่ายเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยแปดสิบเดือนขึ้นไป และความเป็นผู้ประกันตนสิ้นสุดลง มีสิทธิได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีทุพพลภาพและเงินบำนาญชราภาพ แต่หากปรากฏว่าผู้ประกันตนถึงแก่ความตายก่อนที่จะได้รับเงินบำนาญชราภาพหรือได้รับเงินบำนาญชราภาพมาแล้วไม่ครบหกสิบเดือน ให้ทายาทของผู้นั้นจะได้รับเงินบำนาญชราภาพตามจำนวนที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

ส่วนประโยชน์ทดแทนที่ผู้ประกันตนจะได้รับกรณีว่างงาน ต่อเมื่อภายในระยะเวลาสิบห้าเดือนย้อนหลังไปได้จ่ายเงินสมทบมาแล้วรวมได้ไม่น้อยกว่าหกเดือน¹⁹ ประโยชน์ทดแทนที่จะได้รับ ได้แก่กรณีเลิกจ้าง , กรณีลาออกจากงาน หรือเพราะเหตุสิ้นสุดสัญญาจ้างที่มีกำหนดระยะเวลาการจ้างไว้แน่นอนและเลิกจ้างตามกำหนดระยะเวลานั้น

เป็นที่น่าสังเกตว่าพระราชบัญญัติประกันสังคม ใช้บังคับกับกิจการที่มีลูกจ้างตั้งแต่หนึ่งคนขึ้นไป ทั้งนี้ลูกจ้างซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์และไม่เกินสิบหกปีบริบูรณ์จึงถือเป็นผู้ประกันตนทันทีที่เข้าทำงาน ดังนั้น กิจการเรือเดินทะเลจึงถือได้ว่าอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติฉบับนี้เช่นกัน

1.6. พระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ.2537

กฎหมายเงินทดแทน (Workmen's Compensation Law) เป็นกฎหมายคุ้มครองลูกจ้างหรือผู้ที่อยู่ในอุปการะของลูกจ้าง ด้วยการกำหนดให้นายจ้างจ่ายเงินให้บุคคลดังกล่าวเมื่อลูกจ้างได้รับภยันตรายหรือเจ็บป่วยหรือตายอันมีสาเหตุมาจากการทำงานให้นายจ้าง และกำหนดให้มีกองทุนเงินทดแทนขึ้นโดยให้นายจ้างจ่ายเงินสมทบกองทุนดังกล่าวไว้เพื่อเป็นหลักประกันในการ

¹⁹ มาตรา 78

จ่ายเงินทดแทน²⁰ แก่ลูกจ้างหรือผู้อยู่ในอุปการะของลูกจ้างแทนนายจ้าง โดยกฎหมายเงินทดแทนนี้ถือเป็นการประกันสังคมอีกประเภทหนึ่ง แต่แยกความคุ้มครองไปกำหนดอยู่ในกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทนต่างหากจากกฎหมายประกันสังคม²¹

แนวความคิดเกี่ยวกับความรับผิดในการจ่ายเงินทดแทน

เดิมเมื่อลูกจ้างประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานให้นายจ้าง นายจ้างไม่ต้องรับผิดที่จะจ่ายเงินใดให้นายจ้าง ทั้งนี้เนื่องจากสาเหตุที่ลูกจ้างได้รับอันตรายหรือเจ็บป่วยมักจะมาจากการกระทำของลูกจ้างเองเป็นส่วนใหญ่ นายจ้างไม่ได้เกี่ยวข้องกับด้วย ดังนั้น ถือหลักกฎหมายในเรื่องละเมิด เมื่อนายจ้างมิได้จงใจหรือประมาททำให้ลูกจ้างได้รับความเสียหาย นายจ้างก็ไม่ต้องรับผิดในการจ่ายเงินใดๆ แก่ลูกจ้างที่ประสบอันตราย

ต่อมาแนวความคิดได้เปลี่ยนแปลงไป แม้นายจ้างจะไม่ได้เป็นผู้ที่เกี่ยวข้องหรือเป็นผู้กระทำให้ลูกจ้างประสบอันตราย หรือเจ็บป่วย หรือตายโดยตรง แต่นายจ้างก็เป็นผู้จัดหาเครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ต่างๆ ในการทำงาน ตลอดจนเป็นผู้ที่กำหนดสถานที่ทำงานให้แก่ลูกจ้างได้ทำงาน ซึ่งถ้าเครื่องจักร เครื่องมือ หรืออุปกรณ์ ตลอดจนสถานที่หรือสิ่งแวดล้อมในการทำงานนั้นบกพร่องเป็นภัยต่อลูกจ้าง ลูกจ้างย่อมได้รับอันตรายอันมีผลสืบเนื่องมาจากการกระทำของนายจ้างนั่นเอง แม้ไม่โดยตรงก็โดยอ้อม ดังนั้น เมื่อมีอันตรายเกิดขึ้นจากการทำงานของลูกจ้างแม้นายจ้างจะไม่เกี่ยวข้องโดยตรง นายจ้างก็ต้องรับผิดชอบ

เหตุแห่งการจ่ายเงินทดแทน

นายจ้างที่จะต้องรับผิดชอบจ่ายเงินทดแทนก็ต่อเมื่อลูกจ้างได้ประสบเคราะห์กรรมจากการทำงานให้นายจ้างในกรณีที่ลูกจ้างประสบอันตราย กรณีเจ็บป่วย และกรณีสูญหาย

²⁰ เงินทดแทน หมายความว่า เงินที่จ่ายเป็นค่าทดแทน ค่ารักษาพยาบาล ค่าฟื้นฟูสมรรถภาพในการทำงาน และค่าทำศพ

²¹ สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, “รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โครงการจัดตั้งสำนักงานประกันสังคมเป็นองค์การมหาชน,” หน้า 1-5

กรณีประสบอันตราย

ประสบอันตราย หมายความว่า การที่ลูกจ้างได้รับอันตรายแก่กายหรือผลกระทบแก่จิตใจ หรือถึงแก่ความตายเนื่องจากการทำงานหรือป้องกันรักษาประโยชน์ให้แก่นายจ้างหรือตามคำสั่งของนายจ้าง

เมื่อใดที่ลูกจ้างประสบอันตรายแก่กาย จิตใจ หรือถึงแก่ความตาย เนื่องจากการทำงาน ให้แก่นายจ้าง การป้องกันรักษาประโยชน์ให้แก่นายจ้าง หรือการทำงานตามคำสั่งของนายจ้าง ก็จะมีผลทำให้ฝ่ายนายจ้างมีสิทธิได้รับเงินทดแทน แต่ถ้ามิใช่การประสบอันตรายตามความหาดังกล่าว ลูกจ้างก็จะมีสิทธิได้รับเงินทดแทนใดเลย

กรณีเจ็บป่วย

เจ็บป่วย หมายความว่า การที่ลูกจ้างเจ็บป่วยหรือถึงแก่ความตายด้วยโรคซึ่งเกิดขึ้นตามลักษณะหรือสภาพของงานหรือเนื่องจากการทำงาน

เมื่อลูกจ้างเจ็บป่วยเป็นโรคต่างๆ อันเกิดขึ้นเนื่องจากการทำงาน ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการรักษาพยาบาล และการเจ็บป่วยนั้นไม่ได้เกิดขึ้นจากการประสบอุบัติเหตุหรือไม่ใช่การประสบอันตราย และกรณีลูกจ้างถึงแก่ความตาย ซึ่งได้แก่การที่ลูกจ้างเจ็บป่วยเป็นโรคต่างๆ อันเกิดขึ้นเนื่องจากการทำงานและเสียชีวิตลงด้วยเหตุที่เป็นโรคนั้น เมื่อใดที่ลูกจ้างเป็นโรคต่างๆ ก็ต้องถือว่าเป็นการเจ็บป่วยที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการทำงาน ซึ่งจะทำให้ลูกจ้างเกิดสิทธิที่จะได้รับเงินทดแทน และถ้าลูกจ้างถึงแก่ความตายด้วยโรคดังกล่าวก็จะทำให้ผู้มีสิทธิตามมาตรา 20²² มีสิทธิได้รับเงินทดแทนจากนายจ้างได้

²² มาตรา 20 เมื่อลูกจ้างประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจนถึงแก่ความตายหรือสูญหาย ให้บุคคลดังต่อไปนี้เป็นผู้มีสิทธิได้รับเงินทดแทนจากนายจ้าง

(1) บิดามารดา

(2) สามีหรือภรรยา

(3) บุตรมีอายุต่ำกว่า 18 ปี เว้นแต่เมื่อมีอายุครบ 18 ปีและยังศึกษาอยู่ในระดับที่ไม่สูงกว่าปริญญาตรี ให้ได้รับส่วนแบ่งต่อไปตลอดระยะเวลาที่ศึกษาอยู่

(4) บุตรมีอายุตั้งแต่ 18 ปีและทุพพลภาพหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ ซึ่งอยู่ในอุปการะของลูกจ้างก่อนลูกจ้างถึงแก่ความตายหรือสูญหาย

กรณีสูญหาย

สูญหาย หมายความว่า การที่ลูกจ้างหายไปในช่วงทำงานหรือปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างซึ่งมีเหตุอันควรเชื่อว่าลูกจ้างถึงแก่ความตายเพราะประสบเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นในช่วงทำงานหรือปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างนั้น รวมตลอดถึงการที่ลูกจ้างหายไปในช่วงเดินทางโดยพาหนะทางบก ทางอากาศ หรือทางน้ำ เพื่อไปทำงานให้นายจ้างซึ่งมีเหตุอันควรเชื่อว่าพาหนะนั้นได้ประสบเหตุอันตรายและลูกจ้างถึงแก่ความตาย ทั้งนี้เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยสี่สิบวันนับแต่วันที่เกิดเหตุ

เมื่อปรากฏว่าลูกจ้างหายไปในช่วงการทำงาน หายไปในช่วงการปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้าง หรือหายไปในช่วงการเดินทางโดยพาหนะทางบก ทางอากาศ หรือทางน้ำ เพื่อไปทำงานให้นายจ้าง ถ้าหายไปเป็นระยะเวลา 120 วันนับแต่วันเกิดเหตุก็ถือว่าลูกจ้างนั้นได้สูญหายไปซึ่งมีผลเท่ากับลูกจ้างถึงแก่ความตายเนื่องจากการทำงานของนายจ้าง ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินทดแทนแก่ผู้มีสิทธิตามมาตรา 20

ถ้ามีการพิสูจน์ได้ภายหลังว่า ลูกจ้างที่หายไปนั้นได้ถูกทำให้หายไปโดยเจตนาของบุคคลหนึ่งบุคคลใด ไม่ว่าจะเป็นตัวลูกจ้างเองหรือบุคคลอื่นโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะทำให้ผู้อยู่ในอุปการะของลูกจ้างตามมาตรา 20 ซึ่งได้แก่บิดามารดา สามีหรือภริยา และบุตรของลูกจ้างนั้นได้รับเงินทดแทน จะมีผลต่อการที่นายจ้างจ่ายเงินทดแทนไปแล้วอย่างไร จะเรียกคืนได้หรือไม่ เพียงใด และจะอาศัยบทบัญญัติตามกฎหมายฉบับใดในการเรียกคืน

เหตุการณ์หรือเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นนั้นจะต้องมีความรุนแรงหรือมีความร้ายแรงเพียงใด หรือจะต้องมีพยานหลักฐานอย่างน้อยเพียงใด จึงจะเข้ากับความที่ว่า “ซึ่งมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าลูกจ้างถึงแก่ความตาย” อันเป็นข้อเท็จจริงแต่ละราย

กฎหมายกำหนดให้นับเวลา 120 วันนับแต่วันเกิดเหตุ ถ้ากรณีไม่ทราบแน่ชัดว่าวันเกิดเหตุเป็นวันใดแน่ จะเริ่มนับระยะเวลา 120 วันจากวันที่เท่าใด ซึ่งจะต้องพิเคราะห์กันข้อเท็จจริงแต่ละคดี

ให้บุตรของลูกจ้างซึ่งเกิดภายในสามร้อยสี่สิบวันนับแต่วันที่ลูกจ้างถึงแก่ความตาย หรือวันที่เกิดเหตุสูญหายมีสิทธิได้รับเงินทดแทนนับแต่วันคลอด

ในกรณีที่ไม่มีผู้มีสิทธิตามวรรคหนึ่ง ให้นายจ้างจ่ายเงินทดแทนแก่ผู้ซึ่งอยู่ในอุปการะของลูกจ้างก่อนลูกจ้างถึงแก่ความตายหรือสูญหาย แต่ผู้อยู่ในอุปการะดังกล่าว จะต้องได้รับความเดือนร้อนเพราะขาดอุปการะจากลูกจ้างที่ตายหรือสูญหาย

ค่าทดแทน หมายความว่า เงินที่จ่ายให้ลูกจ้างหรือผู้มีสิทธิตามมาตรา 20 สำหรับการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยหรือสูญหายของลูกจ้างตามพระราชบัญญัตินี้

นายจ้างต้องจ่ายค่าทดแทน 4 กรณีดังนี้

1. ค่าทดแทนการขาดรายได้ โดยกฎหมายกำหนดให้นายจ้างจ่ายค่าทดแทนให้แก่ลูกจ้างในกรณีที่ไม่สามารถทำงานได้ติดต่อกันเกิน 3 วัน ไม่คำนึงว่าลูกจ้างจะสูญเสียอวัยวะอย่างหนึ่งอย่างใดหรือไม่ โดยค่าทดแทนในกรณีที่ลูกจ้างไม่สามารถทำงานติดต่อกันได้เกิน 3 วันจะได้เท่ากับร้อยละ 60 ของค่าจ้างรายเดือนโดยจะได้รับค่าทดแทนตั้งแต่วันแรกที่ลูกจ้างไม่สามารถทำงานได้ตลอดไปจนกว่าจะกลับมาทำงานได้ตามปกติ แต่จะได้รับค่าทดแทนไม่เกิน 1 ปี

2. ค่าทดแทนการสูญเสียอวัยวะ โดยกฎหมายกำหนดให้นายจ้างจ่ายค่าทดแทนให้แก่ลูกจ้างกรณีที่ต้องสูญเสียอวัยวะบางส่วนของร่างกาย นายจ้างมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าทดแทนเป็นรายเดือนเท่ากับร้อยละ 60 ของค่าจ้างรายเดือน²³ อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าลูกจ้างจะสูญเสียอวัยวะแต่ละส่วนในร่างกายก็ขึ้นก็ตาม เมื่อรวมระยะเวลาในการจ่ายค่าทดแทนทั้งหมดแล้วจะต้องไม่เกิน 10 ปี หรือ 120 เดือน การจ่ายค่าทดแทนนั้นต้องจ่ายนับตั้งแต่วันที่ลูกจ้างประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยถึงกับสูญเสียอวัยวะบางส่วนจากร่างกายเป็นต้นไป

3. ค่าทดแทนการสูญเสียความสามารถในการทำงานหรือในการประกอบอาชีพ โดยกำหนดให้นายจ้างจ่ายค่าทดแทนให้แก่ลูกจ้างกรณีที่ลูกจ้างทุพพลภาพ นายจ้างต้องจ่ายค่าทดแทนเป็นรายเดือนให้แก่ลูกจ้างเท่ากับร้อยละ 60 ของค่าจ้างรายเดือน โดยมีกำหนดระยะเวลาในการจ่าย 15 ปี²⁴

4. ค่าทดแทนการขาดไร้อุปการะ โดยกำหนดให้นายจ้างจ่ายค่าทดแทนให้แก่ลูกจ้างกรณีที่ลูกจ้างถึงแก่ความตายไม่ว่าจะเป็น การประสบอันตรายถึงแก่ความตายหรือเจ็บป่วยจนถึงแก่ความตายหรือกรณีสูญหาย นายจ้างมีหน้าที่จ่ายค่าทดแทนเท่ากับร้อยละ 60 ของค่าจ้างรายเดือน โดยจ่ายให้แก่ผู้มีสิทธิตามมาตรา 20 มีกำหนดระยะเวลาในการจ่าย 8 ปี

²³ ส่วนที่จะต้องจ่ายเป็นจำนวนเป็นระยะเวลาเท่าใดนั้น ขึ้นอยู่กับประเภทของการสูญเสียอวัยวะของร่างกายตามที่กระทรวงแรงงานประกาศกำหนด

²⁴ กรณีที่ถือว่าลูกจ้างทุพพลภาพนั้นจะต้องเป็นกรณีที่ลูกจ้างสูญเสียอวัยวะสำคัญซึ่งใช้ในการทำงานถึงสองชิ้นด้วยกันหรือไม่สูญเสียแต่ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะหรือกระดูกสันหลังเป็นเหตุให้อวัยวะส่วนสำคัญคือแขนหรือขานี้ใช้งานไม่ได้

2. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456

โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้แบ่งเนื้อหาได้ทั้งหมด 3 ภาค แต่ภาคที่พอจะมีเนื้อหาเกี่ยวกับการทำงานบนเรือเดินทะเลก็คือ ภาคที่ 3 ว่าด้วยเรื่อง ข้อบังคับพิเศษ โดยในภาคนี้ได้แบ่งเนื้อหาออกเป็น 10 หมวดดังต่อไปนี้

หมวด 1 ข้อบังคับสำหรับเรือกำปั่นและเรือต่างๆที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้

หมวด 2 ข้อบังคับว่าด้วยน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง

หมวด 3 ข้อบังคับว่าด้วยการทอดสมอใกล้เคียงหรือเกาะสมอข้ามสายท่อนหรือสิ่งก่อสร้างที่ทอดได้น้ำ

หมวด 4 ว่าด้วยค่าธรรมเนียมประภาคาร

หมวด 5 ข้อบังคับสำหรับการป้องกันโรคภัยอันตราย

หมวด 6 ข้อบังคับสำหรับผู้นำร่อง (ถูกยกเลิกแล้ว)

หมวด 7 ว่าด้วยการจ้างและการเลิกจ้างคนสำหรับเรือต่าง ๆ และการสอบไล่ความรู้เพื่อรับประกาศนียบัตรสำหรับการทำงานตามหน้าที่ได้

หมวด 8 ว่าด้วยการใช้อำนาจทำโทษสำหรับความผิด

หมวด 9 ลักษณะโทษและลักษณะความรับผิดชอบทางแพ่ง

หมวด 10 ข้อบังคับทั่วไปสำหรับเมื่อมีเหตุเรือโดนกัน

แต่หมวดที่เกี่ยวข้องและจะนำมากล่าวถึงมีเพียง 3 หมวด คือ หมวดที่ 7 หมวดที่ 8 และหมวดที่ 9 เท่านั้น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

หมวด 7 ว่าด้วยการจ้างและการเลิกจ้างคนสำหรับเรือต่างๆและการสอบไล่ความรู้เพื่อรับประกาศนียบัตรสำหรับการทำงานตามหน้าที่ได้²⁵ โดยในหมวดนี้ได้กำหนดให้บุคคลที่ผู้ทำการบนเรือเดินทะเลจะต้องเป็นผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถในตำแหน่งที่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตรและต้องมีหลักฐานมาแสดงให้เห็นที่พอใจว่าไม่เป็นคนประพฤติดีเสเพล ติดสุรายาเมา หรือติดยาเสพติด (สำหรับผู้ทำการเป็นนายเรือ

²⁵ มาตรา 277 และมาตรา 278

ต้นหน สรั่ง ไต้ก๋ง นายท้าย คนถือท้ายหรือต้นกล คนใช้เครื่อง) และจะต้องเป็นบุคคลที่มีสายตาดีด้วย (นายเรือ ต้นหน สรั่ง ไต้ก๋ง นายท้าย) นอกจากนี้ยังกำหนดให้เจ้าท่าโดยการอนุมัติของรัฐมนตรีกว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกข้อบังคับเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ ²⁶ ในเรื่องเกี่ยวกับการแบ่งชั้นความรู้ วิธีการสอบความรู้ หลักสูตร คุณสมบัติของผู้สมัคร ค่าธรรมเนียมในการสอบ การออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ และรายละเอียดอื่นๆ เกี่ยวกับการสอบความรู้ด้วย

ซึ่งในปัจจุบันมีการออกข้อบังคับเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวออกมาบังคับใช้แล้วคือ ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2532 และข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2541 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับ 2) พ.ศ.2542 ซึ่งจะได้กล่าวในรายละเอียดกันต่อไปในหัวข้อ 3.3

ส่วนรายละเอียดที่ต้องแสดงในประกาศนียบัตรแสดงความรู้ นั้น ²⁷ กำหนดให้ต้องระบุชื่ออายุ และตำหนิรูปพรรณ และข้อความอื่นๆ เท่าที่จำเป็น รวมทั้งติดรูปถ่ายของผู้ถือประกาศไว้ด้วย โดยประกาศนียบัตรมีอายุห้าปีและต้องนำมาเปลี่ยนใหม่ โดยเสียค่าธรรมเนียมในอัตราครึ่งหนึ่งของค่าธรรมเนียมเดิม

กฎหมายได้กำหนดโทษทางอาญาไว้แก่กรณีผู้ทำการบนเรือโดยไม่มีประกาศนียบัตร หรือกรณีประกาศนียบัตรสิ้นอายุ หรือกรณีที่นำประกาศนียบัตรของผู้อื่นมาใช้หรือเป็นผู้จัดหามาเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าว กล่าวคือกรณีผู้ทำการในเรือโดยไม่มีประกาศนียบัตรต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ หรือกรณีที่ประกาศนียบัตรสิ้นอายุ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท ²⁸ หรือกรณีที่นำประกาศนียบัตรของผู้อื่นมาใช้หรือเป็นผู้จัดหาประกาศนียบัตรมาเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าวต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ²⁹

หมวด 8 ว่าด้วยการใช้อำนาจทำโทษสำหรับความผิด ³⁰ โดยในหมวดนี้ได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าท่าในการลงโทษผู้ทำการในเรือเมื่อการความผิด รวมทั้ง

²⁶ มาตรา 279

²⁷ มาตรา 280

²⁸ มาตรา 282

²⁹ มาตรา 283

³⁰ มาตรา 291

การกำหนดบทลงโทษผู้ทำการในเรือที่หย่อนความสามารถ หรือประพฤติไม่สมควรแก่หน้าที่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินเรือหรือหน้าที่ของตน³¹ ให้เจ้าท่ามี อำนาจที่จะสั่งไม่ให้ใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตมีกำหนดไม่เกินสองปี

หมวด 9 ว่าด้วยลักษณะโทษและลักษณะรับผิดชอบทางแพ่ง โดยในหมวดนี้ได้กำหนด บทลงโทษในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ต่อสู้หรือขัดขวางเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงาน³² รวมถึงการ กำหนดบทลงโทษของเจ้าของเรือหรือผู้ได้รับอนุญาตสำหรับเรือ³³ แต่ลักษณะโทษใน พระราชบัญญัตินี้ไม่เกี่ยวข้องกับควมรับผิดชอบในคดีส่วนแพ่ง³⁴

3. ข้อบังคับกรมเจ้าท่า

นับตั้งแต่มีการประกาศใช้ข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันมีประกาศข้อบังคับในเรื่องดังกล่าวทั้งหมด 2 ฉบับ คือ

1. ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2532
 2. ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตร ผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2541 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับ 2) พ.ศ.2542
- โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2532

ข้อบังคับกรมเจ้าทานี้ ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 279 แห่งพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดย มาตรา 20 แห่ง พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525 อธิบดีกรมเจ้าท่าโดย อนุมัติ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ ไว้ โดยแบ่งเนื้อหา ได้ดังนี้

³¹ มาตรา 292

³² มาตรา 297

³³ มาตรา 298

³⁴ มาตรา 301

หมวดที่ 1 ฝ่ายเดินเรือ

ส่วนที่ 1 การแบ่งชั้นความรู้ เกี่ยวกับการแบ่งลำดับชั้นของประกาศนียบัตร ซึ่งประเภทของประกาศนียบัตรในแต่ละประเภทจะเป็นตัวกำหนดว่าสามารถทำงานได้ในตำแหน่งใดและมีหน้าที่อะไรบ้าง

ส่วนที่ 2 วิธีการสอบความรู้ กำหนดเกี่ยวกับขั้นตอนการสอบ การขอเลื่อนชั้น เกณฑ์การสอบ

ส่วนที่ 3 หลักสูตร

ส่วนที่ 4 คุณสมบัติของผู้สมัครสอบ ส่วนนี้จะกำหนดรายละเอียดของคุณสมบัติของผู้ที่สอบ โดยจะประกาศนียบัตรแต่ละประเภทก็จะกำหนดรายละเอียดไว้แตกต่างกัน

ส่วนที่ 5 ค่าธรรมเนียม ส่วนนี้จะกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับอัตราค่าธรรมเนียม โดยการสมัครสอบแต่ละลำดับชั้นของประกาศนียบัตรจะเสียค่าธรรมเนียมในราคาที่แตกต่างกัน ค่าธรรมเนียมในการต่ออายุ การยกเว้นค่าธรรมเนียม

ส่วนที่ 6 การออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ กำหนดรูปแบบของประกาศนียบัตร การออกใบแทน การมีผลบังคับใช้ การสิ้นอายุของประกาศนียบัตร คุณสมบัติของผู้ขอต่ออายุประกาศนียบัตร

หมวดที่ 2 ฝ่ายช่างกลเรือ

ส่วนที่ 1 การแบ่งชั้นความรู้ กำหนดประเภทและลำดับชั้นของประกาศนียบัตร

ส่วนที่ 2 วิธีการสอบความรู้ กำหนดเกี่ยวกับขั้นตอนการสอบ การขอเลื่อนชั้น เกณฑ์การสอบ และวิชาที่ใช้ในการสอบของประกาศนียบัตรของแต่ละชั้นแต่ละประเภท

ส่วนที่ 3 หลักสูตร

ส่วนที่ 4 คุณสมบัติของผู้สมัครสอบ ส่วนนี้จะกำหนดรายละเอียดของคุณสมบัติของผู้ที่สอบ โดยจะประกาศนียบัตรแต่ละประเภทก็จะกำหนดรายละเอียดไว้แตกต่างกัน

ส่วนที่ 5 ค่าธรรมเนียม ส่วนนี้จะกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับอัตราค่าธรรมเนียม โดยการสมัครสอบแต่ละลำดับชั้นของประกาศนียบัตรจะเสียค่าธรรมเนียมในราคาที่แตกต่างกัน ค่าธรรมเนียมในการต่ออายุ การยกเว้นค่าธรรมเนียม

ส่วนที่ 6 การออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับหลักฐานในการยื่นขอรับใบประกาศนียบัตร แบบของประกาศนียบัตร การออกใบแทน และการแก้ไขข้อความในประกาศนียบัตร การมีผลบังคับใช้ การสิ้นอายุของประกาศนียบัตร

2. ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2541 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับ 2) พ.ศ.2542

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 279 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525 อธิบดีกรมเจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับเกี่ยวกับการฝึกอบรม การสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือไว้ตามข้อบังคับฉบับนี้

ขอบเขตการใช้ข้อบังคับกรมเจ้าท่า

ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับแก่บุคคลใดผู้ทำการในเรือไทยและบุคคลสัญชาติไทยผู้ทำการในเรือต่างประเทศที่เป็นเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ เว้นแต่ผู้ทำการในเรือต่อไปนี้

- (1) เรือราชนาวิกไทยและเรือรัฐบาล
- (2) เรือประมง
- (3) เรือสำราญกีฬาที่ไม่ได้ใช้เพื่อการค้า หรือ
- (4) เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ

เนื้อหาของข้อบังคับนี้มีดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 การแบ่งชั้นประกาศนียบัตร กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับแบ่งประเภทของประกาศนียบัตรตามลำดับชั้นว่ามีประเภทใดบ้างและมีหน้าที่ตามประกาศนียบัตรอย่างไร

ส่วนที่ 2 วิธีการสอบความรู้ กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารที่ใช้ในการสมัครสอบเพื่อรับประกาศนียบัตร หลักสูตร วิธีการสอบและประเมินความรู้ความสามารถและเกณฑ์การสอบได้สำหรับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ

ส่วนที่ 3 คุณสมบัติของผู้สมัครสอบ กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้สมัครสอบตามประเภทของประกาศนียบัตร โดยจะมีรายละเอียดเฉพาะตามฝ่าย ซึ่งแบ่งได้ 3 ฝ่ายคือ ฝ่ายเดินเรือ พนักงานวิทยุในเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ

ส่วนที่ 4 การออกประกาศนียบัตรและการต่ออายุ กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการออกประกาศนียบัตรทั่วไป ประกาศนียบัตรกิตติมศักดิ์แบบของประกาศนียบัตร การออกใบแทนประกาศนียบัตร หลักเกณฑ์การต่ออายุประกาศนียบัตร

ส่วนที่ 5 การยกเว้นประกาศนียบัตร กำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ที่มีประกาศนียบัตรชั้นต่ำกว่าปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งที่กำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้นที่สูงในบางกรณีและบางตำแหน่ง

ส่วนที่ 6 ประกาศนียบัตรรับรองประกาศนียบัตรที่ออกโดยรัฐภาคีอื่น กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของบุคคลที่มีได้ถือสัญชาติไทยที่ประสงค์จะขอเทียบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตรรับรองประกาศนียบัตรที่ออกโดยรัฐภาคีอื่นเพื่อทำการในเรือไทย และแบบของประกาศนียบัตรรับรองประกาศนียบัตรที่ออกโดยรัฐภาคีอื่น

ส่วนที่ 7 การฝึกอบรมและออกประกาศนียบัตรรับรองผู้ทำการในเรือเฉพาะประเภท กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับประเภทของเรือเฉพาะประเภทและรายละเอียดเกี่ยวกับข้อกำหนดการฝึกอบรมและการออกประกาศนียบัตรรับรองผู้ทำการในเรือเฉพาะประเภท

ส่วนที่ 8 การฝึกอบรมความปลอดภัยและการฝึกความคุ้นเคยสำหรับการทำหน้าที่ในเรือ กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับหลักสูตรความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการดำรงชีพในทะเล และสถานการณ์ฉุกเฉิน หลักสูตรพื้นฐานเพื่อความปลอดภัยของคนประจำเรือที่ต้องผ่านการฝึกอบรมตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย

ส่วนที่ 9 ค่าธรรมเนียม ส่วนนี้จะกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับอัตราค่าธรรมเนียม โดยการสมัครสอบแต่ละลำดับขั้นของประกาศนียบัตรจะเสียค่าธรรมเนียมในราคาที่แตกต่างกัน ค่าธรรมเนียมในการต่ออายุ การยกเว้นค่าธรรมเนียม

ส่วนที่ 10 บทเฉพาะกาล จะระบุเงื่อนไขว่าผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรที่ออกให้ตามข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วย การสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2532 ให้สามารถใช้ทำการในเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศและเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่ง ได้จนถึงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2545 และหากประสงค์จะขอรับประกาศนียบัตรฉบับใหม่ที่ออกให้ตามข้อบังคับนี้ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในส่วนที่ 4 ของข้อบังคับนี้

4. เปรียบเทียบกฎหมายไทยกับอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ

เนื่องจากในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับแรงงานคนประจำเรือเดินทะเล ดังนั้นร่างกฎหมายไทยที่เคยมีการจัดทำขึ้นซึ่งสามารถนำมาเปรียบเทียบกับอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศทั้งสองฉบับ จึงได้แก่ ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ. ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงาน เมื่อพิจารณาจากกฎหมายไทย และอนุสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องประกอบกันแล้ว สามารถเปรียบเทียบให้เห็นถึงความเหมือนหรือต่างกันในมาตรฐานต่างๆ ได้ดังนี้

4.1. อายุขั้นต่ำ

ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ..... และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ได้กำหนดอายุขั้นต่ำในการทำงานของลูกจ้างไว้ว่า ห้ามมิให้จ้างแรงงานเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปีทำงาน กล่าวคือเป็นการกำหนดอายุขั้นต่ำในการทำงาน³⁵ ซึ่งอายุขั้นต่ำของการทำงานตามร่างกฎกระทรวงนี้สอดคล้องกับมาตรฐาน ก 1.1 (Standard A1.1) ของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ซึ่งกำหนดให้ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศทราบถึงมาตรฐานอายุขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ คือ ห้ามมิให้ทำการจ้างบุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปี ทำงานบนเรือ อีกทั้งการกำหนดมาตรฐานอายุขั้นต่ำตามร่างกฎกระทรวงนี้ยังสอดคล้องกับอนุสัญญา ฉบับที่ 147 ที่กำหนดอายุขั้นต่ำไว้ว่าห้ามมิให้จ้างแรงงานเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปีทำงานบนเรือ เว้นแต่จะได้มีการจ้างแรงงานของครอบครัวเด็กนั้นในการทำงานบนเรือด้วย

ในการกำหนดมาตรฐานอายุขั้นต่ำในการทำงานนั้น เมื่อพิจารณาจากอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 ซึ่งได้ให้ความสำคัญในเรื่องนี้โดยได้กำหนดไว้ในข้อบังคับ 1.1 อายุขั้นต่ำ (Regulation 1.1 – Minimum Ages) โดยกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดอายุขั้นต่ำในการทำงานไว้ โดยให้สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งข้อปฏิบัตินี้ และในมาตรฐาน ก 1.1 (Standard A1.1) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ที่กำหนดมาตรฐานอายุขั้นต่ำไว้ต้องไม่ต่ำกว่า 16 ปี ทั้งนี้เพื่อห้ามจ้างงาน มอพบมายงาน หรือให้บุคคลอายุต่ำกว่า 16 ปี ทำงานบนเรือ และห้ามจ้างงาน มอพบมายงาน

³⁵ สาเหตุหนึ่งที่ได้มีการกำหนดเรื่องอายุขั้นต่ำในการทำงานเอาไว้อย่างชัดเจน อาจเป็นเพราะโดยปกติแล้วในทางปฏิบัติคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือเดินทะเล จะถูกผูกพันด้วยสัญญาจ้างสองฉบับ (Double Contract) อันได้แก่ สัญญาจ้างหลักที่เป็นสัญญาจ้างแรงงานคนประจำเรือฉบับหนึ่ง ที่เป็นการทำสัญญาระหว่างลูกจ้างในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลกับนายจ้างที่เป็นเจ้าของเรือโดยตรง และสัญญาจ้างที่ลูกจ้างในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลทำต่อหน้าเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า ณ ท่าเรืออีกฉบับหนึ่ง ซึ่งทำให้มีการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ของรัฐโดยตรง ทั้งนี้เพื่อป้องกันมิให้เกิดมีการจ้างงานลูกจ้างที่มีอายุต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ทำงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล

หรือให้คนประจำเรืออายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ หรือความปลอดภัยของคนประจำเรือ ตามที่ข้อบังคับกำหนดไว้ และเมื่อพิจารณาอนุสัญญา ฉบับที่ 147 ซึ่งกำหนดมาตรฐานอายุขั้นต่ำสำหรับการทำงานบนเรือไว้ โดยห้ามมิให้จ้างเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปีทำงานบนเรือ จะเห็นได้ว่าอนุสัญญาทั้งสองฉบับนี้ได้กำหนดมาตรฐานอายุขั้นต่ำไว้ในแนวทางเดียวกัน เช่นเดียวกับในร่างกฎกระทรวงฯ หากต่างกันตรงที่อนุสัญญาฉบับที่ 147 และในร่างกฎกระทรวงฯ มิได้กำหนดอายุขั้นต่ำสำหรับการทำงานตอนกลางคืนไว้ ต่างจากบทบัญญัติในอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 ที่ให้ความสำคัญในเรื่องอายุขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือในการทำงานตอนกลางคืน โดยกำหนดอายุขั้นต่ำสำหรับการทำงานตอนกลางคืนไว้ ว่าห้ามให้คนประจำเรืออายุต่ำกว่า 18 ปีทำงานในเวลากลางคืน เว้นเสียแต่ การห้ามมิให้ทำงานตอนกลางคืนนั้นอาจส่งผลเสียต่อการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องตามกำหนดการและแผนงานที่วางไว้ หรือการทำงานนั้นจะไม่ส่งผลร้ายต่อสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือ นอกจากนี้ในอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 ยังเปิดช่องให้สามารถจ้างแรงงานที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีทำงานตอนกลางคืนได้ด้วย โดยกำหนดให้รัฐสมาชิกควรให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อความจำเป็นของผู้เยาว์ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ในการกำหนดข้อบังคับสภาพความเป็นอยู่และการทำงานนั้น ดังนั้น หากมีการร่างกฎหมายไทยเกี่ยวกับแรงงานในกิจการทางทะเล ผู้เขียนเห็นว่าควรที่จะมีการกำหนดมาตรฐานอายุขั้นต่ำสำหรับการทำงานตอนกลางคืนไว้ด้วย เพื่อมิให้มีการจ้างงานคนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่าที่กำหนด 18 ปีทำงานตอนกลางคืนอันอาจนำมาซึ่งอันตรายต่อสุขภาพ ความปลอดภัย และความเป็นอยู่ที่ดีในการทำงานของคนประจำเรือได้

4.2. ใบรับรองแพทย์

ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ..... มิได้กำหนดเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์ไว้ กล่าวคือกำหนดแต่เพียงให้นายจ้างมีหน้าที่ในการจัดให้มีบริการตรวจสุขภาพแก่ลูกจ้างในระหว่างการทำงานอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อแสดงว่าลูกจ้างนั้นมีสภาพร่างกายและจิตใจสมบูรณ์เพียงพอที่จะปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลได้ แต่มิได้กำหนดว่าคนประจำเรือเดินทะเลจะต้องมีใบรับรองสุขภาพทุกคน ซึ่งต่างจากที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ 1.2 ใบรับรองแพทย์ (Regulation 1.2 - Medical Certificate) ที่กำหนดให้คนประจำเรือทุกคนที่ทำงานบนเรือเดินทะเลจะต้องมีใบรับรองทางการแพทย์ที่ยืนยันว่าคนประจำเรือมีความพร้อมด้านสุขภาพในการปฏิบัติหน้าที่ที่ตนต้องกระทำในทะเล อีกทั้งข้อบังคับ 1.2 นี้ยังสอดคล้องกับที่อนุสัญญา ฉบับที่ 147 กำหนดไว้ด้วย คือให้คนประจำเรือที่ทำงานบนเรือที่มีขนาด 200 ตันกรอส

ขึ้นไป ต้องมีใบรับรองสุขภาพว่ามีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติงาน ซึ่งอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับนี้ได้กำหนดมาตรฐานของคนประจำเรือเดินทะเลที่จะต้องมีการรับรองทางการแพทย์ว่ามีสุขภาพที่เหมาะสมในอันที่จะปฏิบัติหน้าที่บนเรือเดินทะเลไว้ในทางเดียวกัน แต่ในร่างกฎกระทรวงนี้ไม่ได้กำหนดถึงเรื่องดังกล่าวไว้แต่อย่างใด จึงอาจทำให้มีคนประจำเรือที่ไม่มีความพร้อมด้านสุขภาพปฏิบัติหน้าที่บนเรือเดินทะเลได้ เช่นคนประจำเรือที่บกพร่องด้านการได้ยินหรือการมองเห็น หรือบกพร่องในการมองเห็นสี เป็นต้น ดังนั้น หากมีการร่างกฎหมายไทยเกี่ยวกับแรงงานในกิจการทางทะเล ผู้เขียนเห็นว่าควรที่จะมีการกำหนดให้คนประจำเรือทุกคนที่ทำงานบนเรือเดินทะเลจะต้องมีใบรับรองทางการแพทย์ เพื่อยืนยันความพร้อมด้านสุขภาพในการปฏิบัติหน้าที่ที่ตนต้องกระทำในทะเลด้วย

4.3. การฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสม

ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ..... มิได้กล่าวถึงเรื่องการฝึกหัดและใบสำคัญรับรองความสามารถของคนประจำเรือในการทำงานบนเรือเอาไว้ ซึ่งต่างจากข้อบังคับ 1.3 การฝึกหัดและใบรับรองความสามารถ (Regulation 1.3 - Training and qualifications) ของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ซึ่งกำหนดให้คนประจำเรือทุกคนต้องได้ผ่านการฝึกอบรม หรือเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับหน้าที่ของตนบนเรือที่ออกทะเล อีกทั้งเรื่องดังกล่าวนี้ยังสอดคล้องกับอนุสัญญา ฉบับที่ 147 ที่กำหนดให้นายเรือบางประเภทต้องมีใบสำคัญรับรองความสามารถเกี่ยวกับหน้าที่รับผิดชอบด้วย

เรื่องการฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสมนั้น เมื่อพิจารณาอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทะเล (Maritime Labour Convention 2006) ได้ให้ความสำคัญในเรื่องนี้โดยกำหนดไว้ในข้อบังคับ 1.3 การฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสม (Training and qualification) โดยกำหนดให้คนประจำเรือที่ทำงานบนเรือทุกคนจะต้องได้ผ่านการฝึกอบรม หรือมีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับหน้าที่ของตนบนเรือที่ออกทะเล ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการทำหน้าที่บนเรือเดินทะเลและก่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานบนเรือเดินทะเลในทุกตำแหน่งของคนประจำเรือ และเมื่อพิจารณาอนุสัญญาฉบับที่ 147 ที่ได้กำหนดให้นายเรือบางประเภท ต้องมีใบสำคัญรับรองความสามารถเกี่ยวกับหน้าที่รับผิดชอบ ซึ่งอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับนี้ได้กำหนดเรื่องการฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสมของคนประจำเรือไว้ในแนวทางเดียวกัน แต่ในร่าง

กฎกระทรวงนี้ไม่ได้กำหนดถึงเรื่องดังกล่าวไว้แต่อย่างใด ดังนั้น หากมีการร่างกฎหมายไทยเกี่ยวกับแรงงานในกิจการทางทะเล ผู้เขียนเห็นว่าควรที่จะมีการกำหนดเรื่องการฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสมของคนประจำเรือไว้ด้วย อย่างน้อยคนประจำเรือทุกคนที่จะปฏิบัติหน้าที่บนเรือที่ออกทะเลจะต้องมีใบรับรองคุณสมบัติของคนประจำเรือ ทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองความปลอดภัยในการทำงานและความชำนาญในการทำงานของคนประจำเรือในอันที่จะปฏิบัติหน้าที่ต่าง ๆ บนเรือเดินทะเล

4.4. ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ..... ได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการมีผลบังคับของสัญญาจ้าง ระยะเวลาจ้าง รายการที่ต้องมีในสัญญาจ้าง การสิ้นสุดของสัญญา การขยายระยะเวลาของสัญญาจ้างไว้กล่าวคือ ให้นายจ้างจัดทำสัญญาจ้างเป็นหนังสือ โดยกำหนดระยะเวลาให้มีผลบังคับใช้ภายในระยะเวลาที่นายจ้างและลูกจ้างตกลงกัน ถ้ามิได้กำหนดระยะเวลาไว้ให้ถือว่าสัญญาจ้างนั้นมีผลใช้บังคับหนึ่งปีนับแต่วันที่นายจ้างรับลูกจ้างเข้าทำงาน ในกรณีสัญญาจ้างที่มีได้กำหนดระยะเวลาไว้ตามวรรคหนึ่ง สิ้นสุดลง ถ้ามิได้มีการบอกเลิกสัญญาให้ถือว่าสัญญาจ้างนั้นมีผลใช้บังคับต่อไปอีกคราวละหนึ่งปี³⁶ ซึ่งร่างกฎกระทรวงนี้สอดคล้องกับอนุสัญญา ฉบับที่ 147 และข้อบังคับ 2.1 ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ (Seafarer's employment agreement) อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ซึ่งกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศทราบถึงข้อสัญญาและเงื่อนไขการจ้างงานของคนประจำเรือที่ต้องได้รับการจัดทำขึ้น หรือนำมาอ้างอิงถึงได้ ในรูปของข้อตกลงที่เป็นหนังสืออย่างชัดเจนอันมีผลใช้บังคับตามกฎหมายและต้องสอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติตามท่อนุสัญญาระบุไว้

การกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ นั้น เมื่อพิจารณาอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ได้ให้ความสำคัญในเรื่องนี้โดยได้กำหนดไว้ในข้อบังคับ 2.1.ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ (Regulation 2.1 – Seafarer' Employment Agreement) โดยกำหนดให้ข้อสัญญาและเงื่อนไขการจ้างงานของคนประจำเรือต้องจัดทำขึ้น หรือนำมาอ้างอิงถึงได้ในรูปของข้อตกลงที่เป็นหนังสือ

³⁶ ข้อ 4 วรรค 1 ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.

อย่างชัดเจนอันมีผลใช้บังคับตามกฎหมายและต้องสอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติตามที่อนุสัญญาระบุไว้³⁷ อีกทั้งข้อตกลงการจ้างงานต้องได้รับความเห็นชอบจากคนประจำเรือที่ผูกพันกับเงื่อนไข ซึ่งมั่นใจได้ว่า คนประจำเรือมีโอกาสได้ทำการทบทวนและได้รับคำแนะนำเรื่องข้อสัญญาและเงื่อนไขในข้อตกลงนั้น และได้ยอมรับอย่างเสรีก่อนที่จะลงนามและในมาตรฐาน ก 2.1 (Standard A 2.1) แห่งอนุสัญญาด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ได้กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือไว้โดยกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศนั้นต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับที่มาตรฐานที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติตามที่อนุสัญญาระบุไว้ กล่าวคือข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือต้องทำขึ้นเป็นสองฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้อ่านและเข้าใจในข้อความของสัญญานั้นและเห็นว่าถูกต้องตรงตามเจตนา และได้ลงลายมือชื่อของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย โดยต่างเก็บต้นฉบับของสัญญาจ้างไว้คนละชุด ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการจ้างงานที่เป็นธรรมแก่คนประจำเรือ และเมื่อพิจารณาอนุสัญญา ฉบับที่ 147 ได้กำหนดให้การทำสัญญาจ้างคนประจำเรือจะต้องทำเป็นหนังสือและลงนามโดยคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายและไม่ขัดต่อกฎหมายภายในของประเทศ โดยข้อตกลงในสัญญาจ้างจะต้องระบุโดยชัดแจ้งถึงสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาแต่ละฝ่าย ซึ่งอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับนี้ได้กำหนดมาตรฐานของสัญญาจ้างคนประจำเรือไว้ในแนวทางเดียวกัน สอดคล้องกับในร่างกฎกระทรวง ดังนั้น หากมีการร่างกฎหมายไทยเกี่ยวกับแรงงานในกิจการทางทะเล ควรที่จะกำหนดมาตรฐานของสัญญาจ้างคนประจำเรือไว้ด้วย เพื่อให้เกิดความคุ้มครองการจ้างงานที่เป็นธรรมแก่คนประจำเรือ

4.5. การส่งตัวกลับ

³⁷ ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรืออย่างน้อยต้องมีรายละเอียดดังนี้ คือ ชื่อเต็ม วันเดือนปีเกิด หรืออายุ และสถานที่เกิดของคนประจำเรือ , ชื่อและที่อยู่ของเจ้าของเรือ , สถานที่และวันเดือนปีที่ทำข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือ , ตำแหน่งหน้าที่ที่คนประจำเรือได้รับการจ้างงาน , จำนวนค่าจ้าง หรือสูตรในการคำนวณค่าจ้างของคนประจำเรือ , จำนวนวันหยุดประจำปี โดยได้รับค่าจ้าง หรือสูตรในการคำนวณ , การสิ้นสุดข้อตกลง และเงื่อนไขการสิ้นสุดข้อตกลง , สิทธิประโยชน์จากการคุ้มครองการประกันสังคมและสุขภาพ ซึ่งเจ้าของเรือจัดให้กับคนประจำเรือ , การให้สิทธิในการส่งตัวคนประจำเรือกลับ , การอ้างถึงถึงข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรอง หากมีการนำมาใช้บังคับ และรายการอื่นใดตามที่กฎหมายภายในประเทศสามารถกำหนดให้มี

ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.... ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการส่งตัวกลับไว้ กล่าวคือ ให้นายจ้างจัดการหรือออกค่าใช้จ่ายในการเดินทางกลับภูมิลำเนาของลูกจ้างในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลหรือสถานที่ตามที่ได้ตกลงกันไว้ในกรณีที่เรือเดินทะเลอัปปางหรือไม่อาจใช้การได้โดยสิ้นเชิง หรือลูกจ้างประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน หรือนายจ้างบอกเลิกสัญญาจ้างก่อนครบกำหนดตามสัญญาจ้างหรือเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในสัญญาจ้างโดยลูกจ้างไม่ยินยอม หรือสัญญาจ้างครบกำหนดในระหว่างเวลาที่ลูกจ้างทำงานอยู่ ณ สถานที่อื่นอันมิใช่สถานที่ทำสัญญาจ้าง³⁸ โดยค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางกลับภูมิลำเนา หมายความว่า ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการเดินทาง ค่าขนส่ง ค่าที่พัก และค่าอาหารในระหว่างการเดินทาง และให้หมายความรวมถึงค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในระหว่างก่อนเวลาออกเดินทางกลับภูมิลำเนาด้วย³⁹ ซึ่งหลักเกณฑ์ของร่างกฎกระทรวงนี้สอดคล้องกับมาตรฐาน ก. 2.5 (Standard A 2.5 – Repatriation) อนุสัญญาด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ซึ่งกำหนดให้สมาชิกแต่ละประเทศทราบถึงมาตรฐานในการส่งตัวกลับ อีกทั้งร่างกฎกระทรวงนี้ยังสอดคล้องกับอนุสัญญา ฉบับที่ 147 ที่กำหนดไว้ด้วย

ในกรณีการกำหนดหลักเกณฑ์การส่งกลับถิ่นฐานเดิมนั้น เมื่อพิจารณาจากอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ได้ให้ความสำคัญในเรื่องนี้โดยได้กำหนดไว้ในข้อบังคับ 2.5. การส่งตัวกลับ (Regulation 2.5.- Repatriation) โดยกำหนดให้คนประจำเรือมีสิทธิเดินทางกลับ โดยคนประจำเรือไม่เสียค่าใช้จ่าย ในสภาพการณ์และเงื่อนไขตามที่ระบุไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ โดยสมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้ เรือที่ชักธงของประเทศตนจัดทำหลักประกันทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือสามารถเดินทางกลับได้โดยสอดคล้องกับประมวลข้อปฏิบัติ ซึ่งคนประจำเรือบนเรือที่ชักธงของประเทศตนได้รับสิทธิในการส่งตัวกลับ หากข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือหมดอายุลง ระหว่างการออกทะเล หรือเมื่อข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือสิ้นสุดลงโดยเจ้าของเรือ หรือโดยคนประจำเรือ โดยมีเหตุผลที่เหมาะสม และเมื่อพิจารณาอนุสัญญาฉบับที่ 147 ได้กำหนดมาตรฐานการส่งคนประจำเรือกลับถิ่นฐานเดิมไว้ ถึงแม้จะมีได้กำหนดถึงการส่งกลับถิ่นฐานเดิมเอาไว้เป็นการเฉพาะ แต่

³⁸ ข้อ 30 ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.

.....

³⁹ ข้อ 31 ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.

.....

กำหนดให้เป็นความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อค่าใช้จ่ายในการส่งคนประจำเรือกลับมายังภูมิลำเนาของคนประจำเรือในกรณีที่เรืออัปปางหรือสูญหาย และสัญญาจ้างมิได้ระงับเพราะการกระทำหรือความผิดของลูกจ้าง ซึ่งสอดคล้องกับที่ร่างกฎกระทรวงที่กำหนดถึงเรื่องดังกล่าวไว้เช่นกัน ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าหากมีการร่างกฎหมายไทยเกี่ยวกับแรงงานในกิจการทางทะเล ควรที่จะกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องการส่งคนประจำเรือกลับถิ่นฐานเดิมลงไว้ด้วย ทั้งนี้เพื่อให้ความคุ้มครองแก่คนประจำเรือทุกคนว่ามีสิทธิที่จะกลับถิ่นฐานเดิมได้ โดยกำหนดให้เป็นความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นในการส่งคนประจำเรือกลับถิ่นฐานเดิม และเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลแล้ว

4.6. ที่พักอาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวก

ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ. ได้กำหนดให้นายจ้างจัดให้มีบริการทางการสื่อสาร ไปรษณีย์ วิทยุและข่าวสารทั่วไปแก่ลูกจ้างในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล⁴⁰ สถานที่บนเรือและที่ท่าเรือพร้อมอุปกรณ์สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ การบันเทิง การกีฬา การละเล่นและงานอดิเรกอื่นๆ ให้เหมาะสมกับสภาพของเรือและเพียงพอกับจำนวนลูกจ้าง⁴¹ นอกจากนี้ยังกำหนดให้นายจ้างจัดเสบียงหรืออาหาร ซึ่งมีคุณภาพ ปริมาณ คุณค่าทางอาหารและน้ำดื่มที่สะอาด ให้เหมาะสมกับจำนวนลูกจ้างในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล ระยะเวลาและสภาพของการเดินทาง⁴² รวมทั้งให้มีห้องนอน ห้องรับประทานอาหาร ห้องพักผ่อน ห้องน้ำ ห้องส้วมพร้อมเครื่องสุขภัณฑ์ ห้องหรือสถานที่ปฐมพยาบาลพร้อมอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยมีจำนวนที่เพียงพอและเหมาะสมกับจำนวนลูกจ้างในงานขนส่งทางทะเลและสภาพของเรือเดินทะเล รวมทั้งต้องมีสภาวะแวดล้อมที่เหมาะสมในเรื่องเกี่ยวกับการระบายอากาศ การควบคุมเสียง อุณหภูมิ และการจัดแสงสว่างให้เพียงพอ ทั้งนี้ตามมาตรฐานและ

⁴⁰ ข้อ 24 ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.

.....

⁴¹ ข้อ 25 ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.

.....

⁴² ข้อ 27 ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.

.....

หลักเกณฑ์ที่กำหนด⁴³ ซึ่งหลักเกณฑ์ของร่างกฎกระทรวงนี้สอดคล้องกับข้อบังคับ 3.1. ที่พัก อาศัย และสิ่งอำนวยความสะดวก (Regulation 3.1 – Accommodation , Recreational Facilities , Food and Catering) ของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) อนุสัญญาฉบับที่ 147 ได้กำหนดถึงเรื่องดังกล่าวไว้ในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ เรือที่ชักธงของประเทศตนต้องจัดให้มี และบำรุงรักษาไว้ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกและที่พักอาศัย ที่ดีให้แก่คนประจำเรือที่ทำงานหรือพักอาศัยอยู่บนเรือหรือทั้งสองอย่าง เพื่อให้สอดคล้องกับการ สนับสนุนให้คนประจำเรือมีสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี โดยพื้นที่บนเรือต้องมีทางออก โครงสร้าง และการจัดรูปแบบห้องต่างๆ ของคนประจำเรือไว้ให้มีความมั่นคง ป้องกันคลื่นลม อุณหภูมิร้อน เย็น เสียงรบกวนและอื่นๆ รวมทั้งให้มีอาหารและน้ำดื่มที่มีความเหมาะสมทั้งปริมาณ และ คุณภาพ และให้มีความหลากหลาย เพียงพอต่อจำนวนคน ตามระยะเวลา และสภาพของการ เดินทาง ทั้งนี้เพื่อมีมาตรฐานขั้นต่ำที่ทำให้มั่นใจได้ว่า ที่พักอาศัยของคนประจำเรือ การทำงานหรือ ความเป็นอยู่ หรือทั้งสอง มีความปลอดภัย ดีพร้อม ส่งเสริมต่อสุขภาพและชีวิตความเป็นอยู่ที่ดี ของคนประจำเรือทุกคน ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า หากมีการร่างกฎหมายไทยเกี่ยวกับแรงงานในกิจการ ทางทะเล ควรที่จะระบุหลักเกณฑ์เรื่องที่พักอาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวกนี้ลงไปด้วย เพื่อให้มี หลักเกณฑ์ที่ครอบคลุมและเพียงพอสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

4.7. การป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย

ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ. ได้ กำหนดให้นายจ้างจัดให้มีเครื่องมือหรืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการทำงาน และกำหนด มาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้งกำหนดให้ลูกจ้างต้องใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัยในการทำงาน และต้องปฏิบัติตามมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำงานที่ นายจ้างจัดหรือกำหนด⁴⁴ ซึ่งหลักเกณฑ์ของร่างกฎกระทรวงนี้สอดคล้องกับข้อบังคับ 4.3 (Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention) แห่งอนุสัญญาว่า

⁴³ ข้อ 28 ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.

.....

⁴⁴ ข้อ 29 ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.

.....

ด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) และอนุสัญญาฉบับที่ 147 ที่กล่าวไว้สอดคล้องกันถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย กล่าวคือ อนุสัญญา ฉบับที่ 147 ได้กำหนดวิธีการป้องกันอันตรายเกี่ยวกับสุขภาพอนามัยและวิธีการป้องกันอุบัติเหตุอันอาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานเอาไว้ ส่วนในอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) กำหนดให้สิ่งแวดล้อมในการทำงานของคนประจำเรือบนเรือที่ออกทะเล ได้ส่งเสริมให้มีความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน โดยคนประจำเรือบนเรือต้องได้รับการคุ้มครองการดำรงชีวิตและความปลอดภัยในการทำงาน การทำงานและการฝึกอบรมบนเรือที่ออกทะเลอย่างปลอดภัยและมีสภาพแวดล้อมที่ถูกสุขลักษณะ สำหรับการบริหารจัดการความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานบนเรือที่ออกทะเล โดยคำนึงถึงมาตรฐาน ข้อแนะนำ และประมวลข้อปฏิบัติที่มีผลใช้บังคับ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าหากมีการร่างกฎหมายไทยเกี่ยวกับแรงงานในกิจการทางทะเล ควรมีการวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และการคุ้มครองความปลอดภัย และสุขภาพอนามัยไว้ด้วย

เมื่อพิจารณาและศึกษาจากข้อกำหนดและทางปฏิบัติของประเทศไทยแล้ว ตามกฎหมายไทยทั้งกฎหมายคุ้มครองแรงงาน กฎหมายประกันสังคม กฎหมายเงินทดแทน รวมทั้งร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลพ.ศ..... เมื่อทำการเปรียบเทียบกับอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศทั้งสองฉบับ โดยเฉพาะอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) แสดงให้เห็นได้ว่าไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือไว้โดยเฉพาะ เมื่อไม่มีกฎหมายกำหนดมาตรการไว้โดยเฉพาะ จึงขึ้นอยู่กับเจ้าของเรือว่าจะจัดการหรือให้บริการทางด้านนี้นักน้อยเพียงไร โดยขึ้นอยู่กับสถานะทางการเงินของเจ้าของเรือ สภาพการแข่งขันทางการตลาด ทำให้ไม่ได้ตามมาตรฐานสากล อันอาจนำมาซึ่งการขาดความปลอดภัย และสภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือ ดังนั้น ผลเสียจึงตกอยู่กับคนประจำเรือที่ต้องรับความเสี่ยงภัยเนื่องจากเป็นผู้ปฏิบัติงานโดยตรง ตามกฎหมายไทยแม้จะเคยมีร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลก็ตาม แต่เนื้อหาก็ยังไม่มีความชัดเจนในรายละเอียดอย่างเพียงพอ ซึ่งเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำที่สอดคล้องในระดับมาตรฐานสากลที่ชัดเจนมีแต่เพียงมาตรฐานด้านการฝึกอบรมคนประจำเรือตาม STCW เท่านั้น ดังนั้น ตามกฎหมายไทยที่มีอยู่จึงไม่ครอบคลุมด้านมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรืออย่างเพียงพอ

เมื่อศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายไทยต่างๆ ที่มีหรือเคยมีอยู่ รวมถึงอนุสัญญาต่างๆ ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ กับมาตรฐานตามอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549

(Maritime Labour Convention 2006) แล้ว เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือพบว่าหลักเกณฑ์ส่วนใหญ่ที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 (Maritime Labour Convention 2006) ได้ให้ความคุ้มครองและกำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขต่างๆ เอาไว้ชัดเจนครอบคลุมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือไว้ครบถ้วน สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติและกำหนดไว้อย่างเป็นรูปธรรมสามารถนำไปปฏิบัติได้ และหากนำมาบัญญัติไว้ในกฎหมายไทยก็จะทำให้มาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือนั้นมีสภาพบังคับและเป็นการให้หลักประกันที่ดีแก่คนประจำเรือว่าจะได้รับความคุ้มครองด้านความปลอดภัยในการทำงานบนเรือรวมถึงการมีสภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรืออย่างเหมาะสมสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

นับแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เมื่อไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายไทยที่บัญญัติเอาไว้เป็นการเฉพาะเจาะจงเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือ หรือเรื่องแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล ประกอบกับการทำงานบนเรือเดินทะเลมีลักษณะและสภาพการทำงานที่แตกต่างจากแรงงานโดยทั่วไปที่ทำงานบนบก ดังนั้นกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับในการให้ความคุ้มครองแก่คนประจำเรือจึงควรมีลักษณะพิเศษแตกต่างจากการคุ้มครองแรงงานโดยทั่วไป จึงจำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องมีกฎหมายเฉพาะที่จะนำมาใช้เพื่อให้ความคุ้มครองและควบคุมแรงงานทางทะเลในการทำงานบนเรือ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการทำงานที่มีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำงาน ดังนั้น จากการศึกษาหลักเกณฑ์ มาตรฐาน ข้อแนะนำ และประมวลข้อปฏิบัติของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ผู้เขียนจึงเห็นว่า ประเทศไทยควรที่จะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าแรงงานในกิจการทางทะเลของประเทศไทย ได้ตั้งอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ตามมาตรฐานสากลในเรื่องต่างๆ ซึ่งมีความครอบคลุมชัดเจนอย่างเพียงพอสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติที่สามารถนำมาปฏิบัติได้ อันนำมาซึ่งการให้หลักประกันที่ดีแก่คนประจำเรือ ว่าคนประจำเรือจะได้รับการจ้างงานที่เป็นธรรม รวมถึงจะได้รับความคุ้มครองด้านความปลอดภัยในการทำงานและการมีสภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีที่เหมาะสมสอดคล้องกับมาตรฐานสากล และเพื่อให้มาตรฐานรวมถึงแนวปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลของประเทศไทยมีความทันสมัยและเป็นมาตรฐานสากลเป็นที่ยอมรับเทียบเท่ากับนานาชาติอารยประเทศอีกด้วย

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งที่จัดได้ว่ามีความสำคัญและเป็นที่นิยมมากที่สุด เนื่องจากการขนส่งทางทะเลสามารถให้บริการขนส่งได้ในปริมาณมากโดยมีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับบริการขนส่งรูปแบบอื่นๆ การขยายตัวของธุรกิจการขนส่งทางทะเลส่งผลให้ความต้องการปริมาณบุคลากรสำหรับทำงานบนเรือเดินทะเลหรือที่เราเรียกว่า“คนประจำเรือ” มีเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน จากการขยายตัวของการจ้างงานดังกล่าวทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องมีการทางกฎหมายเข้ามาให้ความคุ้มครองและควบคุมการทำงานของคนประจำเรือเดินทะเล แต่เนื่องจากการทำงานบนเรือเดินทะเลมีลักษณะและสภาพการทำงานที่แตกต่างจากแรงงานโดยทั่วไปที่ทำงานบนบก ดังนั้น กฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับในการให้ความคุ้มครองแก่บุคลากรดังกล่าวจึงควรมีลักษณะพิเศษสอดคล้องกับสภาพการทำงานและแตกต่างจากแรงงานโดยทั่วไป

เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองในการทำงานบนเรือเดินทะเลโดยตรงอันแตกต่างไปจากการคุ้มครองแรงงานทั่วไป ดังนั้นกฎหมายที่ใช้บังคับกับแรงงานในเรือเดินทะเลจึงเป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ทั้งที่ในความเป็นจริง ลักษณะการทำงานในเรือเดินทะเลมีความแตกต่างไปจากลักษณะการทำงานบนบก โดยเฉพาะการปฏิบัติงานในขณะที่เรือแล่นอยู่ในทะเล พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 เป็นกฎหมายคุ้มครองแรงงานโดยตรงของประเทศไทยที่มีบทบัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่ระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง โดยกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของการใช้แรงงานและการจ่ายค่าตอบแทนในการทำงาน มีผลใช้บังคับกับนายจ้างและลูกจ้างในทุกประเภทกิจการ ทั้งกฎหมายอื่นของประเทศไทยที่มีการบัญญัติเกี่ยวข้องกับคนประจำเรือเดินทะเลโดยตรงก็เป็นเพียงการออกกฎหมายโดยที่มีความมุ่งหมายเฉพาะในกฎหมายแต่ละฉบับ โดยกฎหมายต่างๆ เหล่านี้มิได้มีเนื้อหาครอบคลุมถึงการให้ความคุ้มครองการทำงานของคนประจำเรือเดินทะเลแต่อย่างใด

สำหรับอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับแรงงานของคนประจำเรือเดินทะเลอาจถูกจัดว่าเป็นอนุสัญญาทางพาณิชย์นาวีภาคมหาชน โดยเป็นการคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือเดินทะเลอันมีลักษณะการทำงานที่แตกต่างไปจากการใช้แรงงานในสถานประกอบการทั่วไป เพราะในระหว่างเดินเรือในทะเลเราไม่อาจทราบได้ว่าสภาพการณ์ในทะเลจะแปรปรวนไปอย่างไร หรือแม้แต่อุบัติเหตุอันอาจเกิดขึ้นจากในระหว่างเรือเดินทะเล หรือในระหว่างการทำงาน หรือสาเหตุอื่นก็ตาม รวมทั้งการที่อาจต้องรอนแรมเดินทางไปกับเรือเป็นระยะ

เวลานานภายใต้สภาพความเป็นอยู่ที่จำกัดในเรือก่อให้เกิดความเครียดในการทำงาน ฉะนั้น จึงเป็นเรื่องสำคัญในอันที่จะต้องมีความหมายที่ให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษแก่คนประจำเรือเดินทะเล และมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยควรมีกฎหมายเฉพาะที่ให้ความคุ้มครองเกี่ยวกับการทำงานบนเรือเดินทะเล ซึ่งในปัจจุบันกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการทำงานบนเรือเดินทะเล ที่ออกมาในรูปของอนุสัญญานั้น มีอยู่หลายฉบับด้วยกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญาที่ออกโดย องค์การแรงงานระหว่างประเทศ หรือ ILO นั้น ก็ได้บัญญัติอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองแรงงานบนเรือมากมายหลายฉบับด้วยกัน อาทิเช่น อนุสัญญา ฉบับที่ 147 ว่าด้วยการ ทำงานบนเรือ ค.ศ.1976 , อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 7 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ (ในทะเล) ค.ศ.1920 , อนุสัญญา ฉบับที่ 55 ว่าด้วยความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ (คนประจำเรือ ที่ป่วยหรือบาดเจ็บ) ค.ศ.1936 , อนุสัญญา ฉบับที่ 87 ว่าด้วยการมีอิสระทางด้านการรวมกลุ่ม และการปกป้องสิทธิในการจัดตั้งกลุ่ม ค.ศ.1948 และอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 (Maritime Labor Convention 2006) เป็นต้น ซึ่งรายงานฉบับนี้ก็ได้ศึกษาเฉพาะในกรณี อนุสัญญา ฉบับที่ 147 ว่าด้วยการทำงานบนเรือ ค.ศ.1976 และอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทาง ทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labor Convention 2006)

สำหรับประเทศไทย กฎหมายที่ให้ความคุ้มครองการทำงานบนเรือเดินทะเลโดยเฉพาะนั้น ยังไม่มี แต่หากพิจารณากฎหมายที่สามารถนำมาปรับใช้ได้กับกรณีดังกล่าวก็มีอยู่ด้วยกันหลาย ฉบับเช่นกัน อาทิเช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541, พระราชบัญญัติการเดินเรือใน น่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 และข้อบังคับกรมเจ้าท่า เป็นต้น ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครอง แรงงาน พ.ศ.2541 จะเป็นกฎหมายที่ไม่ได้ใช้เฉพาะกับการทำงานบนเรือเท่านั้น แต่เป็นการใช้ กฎหมายฉบับเดียวกันกับการทำงานบนบกด้วย

เมื่อพิจารณาเนื้อหาของอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศฉบับที่ 147 นี้เห็น ได้ว่าเนื้อหาของอนุสัญญามีทั้งข้อดีและข้อเสียแตกต่างกันออกไป กล่าวคืออนุสัญญาฉบับที่ 147 มีข้อดีตรงที่ให้ความคุ้มครองบุคคลที่ทำงานบนเรือ ก่อให้เกิดความเป็นธรรมในการใช้แรงงาน อีกทั้งยังสอดคล้องกับระบบสากลระหว่างประเทศ และมีความแน่นอนเนื่องจากผูกพันประเทศที่ให้ สัตยาบันนานถึง 10 ปี นอกจากนี้ยังมีบทบังคับที่ชัดเจนสำหรับประเทศสมาชิกที่ไม่ปฏิบัติตาม มาตรฐานของอนุสัญญาอีกด้วย ส่วนข้อเสียของอนุสัญญาฉบับที่ 147 นั้นเป็นการเพิ่มภาระให้กับ ประเทศที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาที่จะต้องออกกฎหมายหรือกฎเกณฑ์ที่สอดคล้องกับอนุสัญญา และมีกำหนดระยะเวลาที่จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานานถึง 10 ปี จึงจะสามารถเพิกถอนการให้ สัตยาบันได้ นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มต้นทุนให้แก่นายจ้างหรือผู้ประกอบการอีกด้วย

เพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมในการจ้างงานแก่คนประจำเรือ และการมีสภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือ จึงมีมาตรการทางกฎหมายต่างๆ ที่รองรับวัตถุประสงค์ดังกล่าวพอสรุปได้ ดังนี้

มาตรการทางกฎหมายในเรื่องสัญญาจ้างคนประจำเรือ ในกรณีที่มีการออกกฎหมายคุ้มครองโดยเฉพาะอาจกำหนดให้เจ้าของเรือต้องจัดทำสัญญาจ้างคนประจำเรือเป็นหนังสือโดยมอบให้นายจ้างและลูกจ้างเก็บไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ และอย่างน้อยต้องมีการระบุข้อกำหนดดังต่อไปนี้ไว้ในสัญญา ได้แก่

- (1) ชื่อตัว ชื่อสกุล อายุ และที่อยู่ของเจ้าของเรือและคนประจำเรือ
- (2) ชื่อเรือที่คนประจำเรือถือว่าจ้าง
- (3) กำหนดระยะเวลาการจ้าง
- (4) ค่าตอบแทนในการทำงาน
- (5) วันหยุดประจำปี

สำหรับในเรื่องของสภาพการทำงานของคนประจำเรือ เห็นได้ว่าเวลาการทำงานของคนประจำเรือมีความไม่แน่นอน ไม่สามารถกำหนดตายตัวได้ และในบางกรณีมีความจำเป็นที่เจ้าของเรือต้องให้คนประจำเรือทำงานเกินกว่า 8 ชั่วโมง เพื่อให้มาตรการทางกฎหมายในเรื่องเวลาการทำงานสอดคล้องกับสภาพการทำงานของคนประจำเรือ จึงควรกำหนดให้เจ้าของเรือและคนประจำเรือสามารถตกลงกันกำหนดเวลาทำงานปกติได้วันหนึ่งมากกว่า 8 ชั่วโมง นอกจากนี้สำหรับเหตุฉุกเฉินหรือสถานการณ์ที่ต้องมีการทำงานอย่างต่อเนื่องเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายแก่การเดินเรือ หรือในกรณีอื่นๆ ในบางกรณีอาจไม่ถือว่าเป็นการทำงานล่วงเวลา ซึ่งตามอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศได้กำหนดให้เวลาในการทำงานเหล่านี้ไม่ถือว่าเป็นการทำงานล่วงเวลา ได้แก่ งานซึ่งนายเรือเห็นว่าจำเป็นและรีบด่วนสำหรับความปลอดภัยของเรือ สินค้าหรือบุคคลในเรือ หรืองานที่นายเรือสั่งให้ทำเพื่อช่วยเหลือเรือหรือบุคคลอื่นที่ตกอยู่ในภัยพิบัติ และการฝึกอบรมเกี่ยวกับการระดมพล การดับเพลิง การใช้เรือช่วยชีวิต และการฝึกอย่างอื่นตามที่กำหนดในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ดังนั้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนจึงควรมีการกำหนดให้เวลาการทำงานดังกล่าวไม่ถือว่าเป็นการทำงานล่วงเวลาดังเช่นที่อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ จึงควรมีการกำหนดมาตรการให้มีการชดเชยเวลาพักผ่อนให้แก่คนประจำเรืออย่างเพียงพอในกรณีที่มีการทำการดังกล่าวนั้น ตามที่องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้กำหนดไว้เช่นกัน

ส่วนในเรื่องที่เกี่ยวกับค่าตอบแทนในการทำงานนั้น มาตรการทางกฎหมายไทยในเรื่องเวลาการทำงานและค่าตอบแทนในการทำงานในปัจจุบันเป็นไปตามมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ และสามารถให้ความคุ้มครองแก่แรงงานคนประจำเรือเดินทะเลได้ในระดับหนึ่ง เพียงแต่ควรมีการกำหนดมาตรการเพิ่มเติมในบางเรื่องเพื่อให้การคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือเป็นไปอย่างครบถ้วนทุกกรณี ส่วนปัญหาบางประการที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติเกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ประกอบการ ซึ่งจะต้องทำการแก้ไขโดยการบังคับการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้ให้มากขึ้น

สำหรับวันหยุดนั้น เพื่อให้มาตรการทางกฎหมายในเรื่องวันหยุดตามประเพณีและวันหยุดพักผ่อนประจำปีสอดคล้องกับสภาพการทำงานของคนประจำเรือมากขึ้น ควรมีการกำหนดให้คนประจำเรือมีวันหยุดตามประเพณีและวันหยุดพักผ่อนประจำปีแตกต่างจากแรงงานทั่วไป โดยไม่ใช้บังคับวันหยุดตามประเพณีวันหยุดพักผ่อนประจำปีตามที่กฎหมายคุ้มครองแรงงานกำหนด แต่กำหนดให้คนประจำเรือมีวันหยุดประจำปีปีหนึ่งไม่น้อยกว่า 30 วัน โดยได้รับค่าจ้าง และให้นายจ้างเป็นผู้กำหนดล่วงหน้า เพื่อให้คนประจำเรือมีช่วงระยะเวลาพักผ่อนสมควรในการหยุดหลังจากทำงานหนักมาเป็นระยะเวลาหนึ่งปี โดยเจ้าของเรืออาจจะกำหนดช่วงระยะเวลาของการหยุดประจำปีของคนประจำเรือให้หยุดในช่วงที่สิ้นสุดการเดินทางได้ อันจะสอดคล้องกับตารางการเดินทางเรือในทางธุรกิจพาณิชย์ นอกจากนี้กรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน ทำให้คนประจำเรือที่อยู่ในระหว่างหยุดประจำปีอาจถูกเรียกให้กลับเข้าทำงาน กรณีนี้ควรกำหนดมาตรการให้ชัดเจนให้คนประจำเรือได้รับการหยุดชดเชยหรือได้รับค่าจ้างชดเชย ทั้งนี้เพื่อสอดคล้องกับมาตรฐานสากลในเรื่องวันหยุดพักผ่อนประจำปีในอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่กำหนดให้คนประจำเรือซึ่งทำงานต่อเนื่องครบหนึ่งปีมีสิทธิหยุดพักผ่อนประจำปีโดยได้รับค่าจ้างไม่น้อยกว่า 30 วัน โดยให้เจ้าของเรือเป็นผู้กำหนดล่วงหน้า และหากมีกรณีฉุกเฉินทำให้ต้องเรียกคนประจำเรือที่อยู่ระหว่างหยุดพักผ่อนประจำปีกลับเข้าทำงาน กรณีนี้ให้คนประจำเรือได้รับการชดเชยวันหยุดหรือได้ค่าจ้างแทนการหยุดชดเชยอย่างเพียงพอ

ด้านความรับผิดชอบของเจ้าของเรือนั้น เพื่อให้มีมาตรการทางกฎหมายที่มีสภาพบังคับทางกฎหมายแก่เจ้าของเรือ เห็นว่าประเทศไทยควรมีมาตรการทางกฎหมายในการให้ความคุ้มครองแก่คนประจำเรือในเรื่องนี้ ดังเช่นที่มีการกำหนดไว้ในอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ส่วนกรณีการส่งคนประจำเรือที่เจ็บป่วยหรือบาดเจ็บระหว่างการเดินทางกลับประเทศนั้น มาตรการทางกฎหมายในส่วนนี้ควรกำหนดขอบเขตให้ชัดเจนว่ากรณีใดที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบบ้าง มิฉะนั้นจะเป็นการเพิ่มภาระแก่เจ้าของเรือมากเกินไป นอกจากนี้ควรกำหนดมาตรการทางกฎหมายห้ามมิให้เจ้าของเรือเรียกเงินค่าใช้จ่ายในการส่งกลับภูมิลำเนาล่วงหน้าจาก

คนประจำเรือ หรือห้ามมิให้เจ้าของเรือหักค่าใช้จ่ายในการส่งคนประจำเรือกลับประเทศจากเงินค่าจ้างหรือเงินอื่นใดของคนประจำเรืออันจะเป็นมาตรการส่งเสริมให้คนประจำเรือเดินทางทะเลมีหลักประกันในการเดินทางและได้รับความคุ้มครองยิ่งขึ้น

กรณีการคุ้มครองแรงงานเด็ก เห็นว่าบทบัญญัติที่มีอยู่นั้นให้ความคุ้มครองแก่แรงงานเด็กได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น โดยบางมาตรการก็สอดคล้องกับมาตรฐานสากลแล้ว เช่น การกำหนดห้ามคนประจำเรือที่อายุต่ำกว่า 18 ปีทำงานในเวลากลางคืน เนื่องจากแรงงานเด็กโดยสภาพของร่างกายยังมีความอ่อนแอและอยู่ในระหว่างการเจริญเติบโต การเดินทางเป็นเวลานานในทะเลอาจทำให้เด็กเกิดการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บขึ้นได้ ดังนั้น โดยสภาพร่างกายของเด็กแล้วจึงไม่เหมาะสมที่จะทำงานบนเรือเดินทะเล แต่เนื่องจากเมื่อกฎหมายกำหนดอายุขั้นต่ำของเด็กที่จะเข้าทำงานเพียงอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปี ย่อมทำให้เกิดช่องว่างให้มีการว่าจ้างเด็กอายุน้อยเข้ามาทำงานได้ เห็นว่าเพื่อให้เด็กได้รับความคุ้มครองมากขึ้น มิให้แรงงานเด็กที่มีอายุน้อยเกินไปถูกว่าจ้างให้ทำงานบนเรือเดินทะเล ควรจะมีการเพิ่มอายุขั้นต่ำของเด็กที่จะเข้ามาทำงานบนเรือเดินทะเล แต่อย่างไรก็ดีควรกำหนดให้มีข้อยกเว้นไว้ในกรณีที่มีการว่าจ้างบิดามารดาหรือผู้ปกครองตามกฎหมายของเด็กนั้นทำงานบนเรือด้วย เพื่อให้บิดามารดาหรือผู้ปกครองของเด็กนั้นยังสามารถดูแลเด็กได้อยู่ต่อไป สำหรับมาตรการทางกฎหมายที่จะกำหนดนั้น อาจกำหนดห้ามมิให้ทำการว่าจ้างบุคคลซึ่งมีอายุต่ำกว่าสิบแปดปีทำงานบนเรือ เว้นแต่เด็กนั้นอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีและมีการว่าจ้างบิดามารดาหรือผู้ปกครองตามกฎหมายของเด็กนั้นบนเรือด้วย ดังเช่นที่มีการบัญญัติไว้ในอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ

สำหรับประเทศไทยนั้น แม้ลักษณะทางภูมิประเทศจะไม่ได้เป็นประเทศที่ดำเนินกิจการทางเรือเดินทะเลเป็นสำคัญก็ตาม แต่ประเทศไทยก็เป็นประเทศที่มีท่าเรือหลายแห่งเหมือนเช่นประเทศอื่นๆ และประเทศไทยก็ดำเนินการทางการค้าระหว่างประเทศกับประเทศต่างๆ เป็นสำคัญ ดังนั้น รูปแบบการขนส่งที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ได้แก่ การขนส่งทางทะเล เนื่องจาก การขนส่งทางทะเลสามารถให้บริการขนส่งได้ในปริมาณคราวละมาก ๆ โดยมีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งรูปแบบอื่นๆ แต่เนื่องจากในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองในการทำงานบนเรือเดินทะเลโดยตรง จึงเป็นเรื่องสำคัญในอันที่ประเทศไทยจะต้องมีกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษแก่คนประจำเรือเดินทะเล และมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยควรมีกฎหมายเฉพาะที่ให้ความคุ้มครองอย่างแท้จริงเกี่ยวกับการทำงานบนเรือเดินทะเล ซึ่งอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองแรงงานบนเรือเดินทะเลมีมากมายหลายฉบับด้วยกัน อาทิเช่น อนุสัญญาฉบับที่ 147 ว่าด้วยการทำงานบนเรือ ค.ศ. 1976 ที่กำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือ ซึ่งเมื่อพิจารณาข้อดี

และข้อเสียของอนุสัญญาฉบับที่ 147 แล้ว นำมาปรับกับกรณีของประเทศไทย ผู้เขียนเห็นว่า ประเทศไทยไม่ควรที่จะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้ เนื่องจากกว่าอนุสัญญาฉบับที่ 147 ได้มีการกำหนดเงื่อนไขในการเข้าเป็นภาคีที่ยุ้งยากซับซ้อน กล่าวคือ จะต้องมีการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล ค.ศ.1960 หรืออนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 และ เป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยเส้นทางการเดินเรือ ค.ศ.1966 และ เป็นภาคีของกฎเกณฑ์ในการป้องกันเรือโดนกัน ในทะเล ค.ศ.1960 หรือ อนุสัญญาว่าด้วยกฎเกณฑ์ในการป้องกันเรือโดนกัน ในทะเล ค.ศ.1972 ก่อน ประเทศไทยจึงจะสามารถเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ได้ แต่ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาทั้งสามฉบับครบถ้วนแล้วก็ตาม แต่อนุสัญญาในภาคผนวกของอนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้ ยังมีอีกหลายอนุสัญญาที่ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคี จึงทำให้เป็นการเพิ่มภาระให้กับประเทศไทยเป็นอย่างมากในการที่จะต้องมาพิจารณาเนื้อหาของอนุสัญญาตามภาคผนวกของอนุสัญญาฉบับที่ 147 ว่ามีความสอดคล้องกับกฎหมายภายในที่ใช้บังคับอยู่หรือไม่ หากไม่สอดคล้องกับกฎหมายภายในที่ใช้บังคับอยู่จะต้องดำเนินการอย่างไร จะออกเป็นพระราชบัญญัติหรือกฎกระทรวง หรือข้อบังคับมาเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาตามภาคผนวก และการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้ นอกจากนี้อีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ประเทศไทยไม่สามารถเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับที่ 147 ได้ เนื่องจากอนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้ได้ปิดรับการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาแล้ว จึงเป็นเหตุผลสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้ประเทศไทยไม่สามารถเข้าเป็นภาคี และเป็นไปไม่ได้ที่จะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับที่ 147 ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้ อาจจะไม่เป็นประโยชน์มากนักสำหรับคนทำงานบนเรือเดินทะเลของประเทศไทย

ส่วนอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) มีหลักการทำนองเดียวกันกับหลักเกณฑ์ในอนุสัญญา ฉบับที่ 147 หากต่างกันตรงที่อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ได้แบ่งบทบัญญัติเป็นส่วนที่มีสภาพบังคับ (Mandatory) และส่วนที่ไม่มีสภาพบังคับ (Non-Mandatory) จึงทำให้อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) มีความยืดหยุ่นกว่าอนุสัญญา ฉบับที่ 147 โดยอนุสัญญาฉบับใหม่นี้มีเนื้อหาที่เน้นในการกำหนดให้ประเทศที่เป็นภาคีต้องทำตามมาตรฐานขั้นต่ำตามที่อนุสัญญานี้กำหนดในเรื่องต่างๆ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในข้อบังคับต่างๆ ตามที่อนุสัญญานี้กำหนดไว้ เมื่อพิจารณาข้อดีข้อเสียของอนุสัญญาดังกล่าวในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือแล้ว โดยหลักหากจะออกกฎหมายโดยใช้อนุสัญญาฉบับดังกล่าวเป็นต้นแบบ จึงไม่น่าจะก่อภาระแก่เจ้าของเรือ

เดินทะเลระหว่างประเทศหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับท่าใดนัก ทั้งนี้เพราะแนวทางปฏิบัติในกิจการเรือเดินทะเลของประเทศไทยที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันนี้ก็ไปในแนวทางเดียวกันกับแนวทางปฏิบัติในกิจการเรือเดินทะเลสากลอยู่แล้ว แต่ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นจะตกอยู่ที่รัฐพอสมควร เพราะอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention) ได้กำหนดหน้าที่ของรัฐเอาไว้ในการผ่อนปรนหลักเกณฑ์ตามที่อนุสัญญากำหนดได้ แต่อย่างไรก็ดีอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) เป็นการรวบรวม (Consolidated) อนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือเกือบทั้งหมดขององค์การแรงงานระหว่างประเทศเข้าไว้ด้วยกัน เนื้อหาของอนุสัญญาจึงมีหลายส่วน ซึ่งทำให้การให้สัตยาบันอาจก่อให้เกิดภาระแก่เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการได้ ดังนั้น การจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญานี้จึงควรที่จะต้องทำการศึกษาพิจารณาถึงข้อดีข้อเสีย ตลอดจนผลกระทบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเสียก่อน หรืออาจทำการเลือกเอาบางส่วนของอนุสัญญามาใช้เป็นแนวทางบัญญัติเป็นกฎหมายภายในก็ได้¹ ทั้งนี้เพราะหากอนุสัญญามีผลบังคับและมีประเทศภาคีของอนุสัญญาเป็นจำนวนมาก ท้ายที่สุดแล้วประเทศไทยก็ต้องทำตามกฎเกณฑ์ต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ เพราะเรือของประเทศไทยอาจต้องเข้าจอดในท่าเรือของรัฐภาคีของอนุสัญญาและเรือของประเทศไทยอาจถูกตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ในฐานะรัฐเจ้าของท่าเรือว่าเรือของประเทศไทยมีความเหมาะสมสอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำตามที่อนุสัญญากำหนดไว้หรือไม่ ดังนั้น ถึงแม้ประเทศไทยจะไม่ได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 ก็อาจถูกบังคับโดยทางอ้อมให้ต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ในอนุสัญญาได้

จึงอาจกล่าวได้ว่า สำหรับประเทศไทย ถ้าพิจารณานับแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เมื่อไม่ปรากฏว่าประเทศไทยเคยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาคุ้มครองคนประจำเรือฉบับใดขององค์การแรงงานระหว่างประเทศเลย ในขณะที่กฎหมายแรงงานที่มีอยู่ กล่าวคือ พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ก็ได้กำหนดความคุ้มครองคนประจำเรือไว้เป็นพิเศษแต่อย่างใด แม้ประเทศไทยจะเคยมีการร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ. ก็ตาม แต่ร่างกฎกระทรวง ฯ ดังกล่าวก็ได้ถูกเพิกถอนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาไปแล้วเมื่อเดือนมกราคม 2550 อีกทั้งร่างกฎกระทรวงฯ ดังกล่าวก็มิได้กำหนดรายละเอียดเอาไว้อย่างครอบคลุมเพียงพอเกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานในกิจการทางทะเลเอาไว้เป็นการเฉพาะในเรื่อง

¹ ประเทศภาคีที่ยังไม่สามารถปฏิบัติตามบทบัญญัติใน Part A ของส่วน Code อาจปฏิบัติโดยผ่านทางกฎหมายภายในซึ่งมีสาระสำคัญเท่าเทียมกันกับบทบัญญัติที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาก็ได้

เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำของคนประจำเรือในการทำงานบนเรือเดินทะเล ดังนั้น จึงส่งผลให้แนวทางเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวนี้จึงยังไม่มีความชัดเจนเพียงพอ จึงเป็นไปได้ที่ประเทศไทยอาจนำเอาหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่ปรากฏในอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 มาปรับใช้ ทั้งนี้ เพราะในปัจจุบันนี้คนประจำเรือก็ยังคงได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายแรงงานเช่นเดียวกันกับคนงานที่ใช้แรงงานบนบกทั่วไป

อย่างไรก็ดี แม้ในสภาพที่ยังไม่มีกฎหมายเฉพาะมาบังคับใช้กับกรณีมาตรฐานขั้นต่ำของคนประจำเรือในการทำงานบนเรือเดินทะเล จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยควรจะต้องมีกฎหมายเฉพาะที่จะนำมาใช้เพื่อให้ความคุ้มครองและควบคุมแรงงานทางทะเลในการทำงานบนเรือเดินทะเล ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการจ้างงานที่เป็นธรรมแก่คนประจำเรือ ก่อให้เกิดการทำงานที่มีประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการทำงานตลอดจนสภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรืออย่างแท้จริง ดังนั้น จากการศึกษาหลักเกณฑ์ มาตรฐาน ข้อแนะนำ และประมวลข้อปฏิบัติของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ผู้เขียนเห็นว่า แม้ว่าในปัจจุบันนี้ประเทศไทยยังมิได้ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) และอนุสัญญา ฉบับที่ 147 ว่าด้วยมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานของการทำงานบนเรือ ค.ศ.1976 ก็ตาม หากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) หรือนำแนวทางตามอนุสัญญาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานมาปรับใช้จึงไม่น่าจะก่อให้เกิดปัญหาแต่อย่างใด และจะเป็นผลดีต่อผู้ประกอบการว่าจะได้รับการปฏิบัติในด้านต่างๆ อย่างเหมาะสมตามมาตรฐานสากล ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าแรงงานในกิจการทางทะเลของประเทศไทย ได้ตั้งอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ตามมาตรฐานสากลในเรื่องต่างๆ ซึ่งมีความครอบคลุมชัดเจนอย่างเพียงพอสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติที่สามารถนำมาปฏิบัติได้ อันนำมาซึ่งการให้หลักประกันที่ดีแก่คนประจำเรือ ว่าคนประจำเรือจะได้รับการจ้างงานที่เป็นธรรม รวมถึงจะได้รับความคุ้มครองด้านความปลอดภัยในการทำงานและการมีสภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีที่เหมาะสมสอดคล้องกับมาตรฐานสากลอย่างแท้จริง และเพื่อให้มาตรฐานรวมถึงแนวปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลของประเทศไทยมีความทันสมัยและสอดคล้องกับแนวปฏิบัติอันเป็นมาตรฐานสากล

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ILO Convention (No. 147) concerning Minimum Standards in Merchant Ships
(Geneva, 29 October 1976)

THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION,

HAVING BEEN CONVENED at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office and having met in its Sixty-second Session on 13 October 1976, and

RECALLING the provisions of the Seafarers' Engagement (Foreign Vessels) Recommendation, 1958, and of the Social Conditions and Safety (Seafarers) Recommendation, 1958, and

HAVING DECIDED upon the adoption of certain proposals with regard to substandard vessels, particularly those registered under flags of convenience, which is the fifth item on the agenda of the session, and

HAVING DETERMINED that these proposals shall take the form of an international Convention,

ADOPTS this twenty-ninth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy-six the following Convention, which may be cited as the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976:

Article 1

1. Except as otherwise provided in this Article, this Convention applies to every sea-going ship, whether publicly or privately owned, which is engaged in the transport of cargo or passengers for the purpose of trade or is employed for any other commercial purpose.

2. National laws or regulations shall determine when ships are to be regarded as sea-going ships for the purpose of this Convention.

3. This Convention applies to sea-going tugs.

4. This Convention does not apply to-

(a) ships primarily propelled by sail, whether or not they are fitted with auxiliary engines;

(b) ships engaged in fishing or in whaling or in similar pursuits;

(c) small vessels and vessels such as oil rigs and drilling platforms when not engaged in navigation, the decision as to which vessels are covered by this subparagraph to be taken by the competent authority in each country in consultation with the most representative organizations of shipowners and seafarers.

5. Nothing in this Convention shall be deemed to extend the scope of the Conventions referred to in the Appendix to this Convention or of the provisions contained therein

Article 2

Each Member which ratifies this Convention undertakes-

(a) to have laws or regulations laying down, for ships registered in its territory-

(i) safety standards, including standards of competency, hours of work and manning, so as to ensure the safety of life on board ship;

(ii) appropriate social security measures; and

(iii) shipboard conditions of employment and shipboard living arrangements, in so far as these, in the opinion of the Member, are not covered by collective agreements or laid down by competent courts in a manner equally binding on the shipowners and seafarers concerned;

and to satisfy itself that the provisions of such laws and regulations are substantially equivalent to the Conventions or Articles of Conventions referred to in the Appendix to this Convention, in so far as the Member is not otherwise bound to give effect to the Conventions in question;

(b) to exercise effective jurisdiction or control over ships which are registered in its territory in respect of-

(i) safety standards, including standards of competency, hours of work and manning, prescribed by national laws or regulations;

(ii) social security measures prescribed by national laws or regulations;

(iii) shipboard conditions of employment and shipboard living arrangements prescribed by national laws or regulations, or laid down by competent courts in a manner equally binding on the shipowners and seafarers concerned;

(c) to satisfy itself that measures for the effective control of other shipboard conditions of employment and living arrangements, where it has no effective jurisdiction, are agreed between shipowners or their organisations and seafarers' organisations constituted in accordance with the substantive provisions of the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948, and the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949;

(d) to ensure that-

(i) adequate procedures - subject to over-all supervision by the competent authority, after tripartite consultation amongst that authority and the representative organisations of shipowners and seafarers where appropriate - exist for the engagement of seafarers on ships registered in its territory and for the investigation of complaints arising in that connection;

(ii) adequate procedures - subject to over-all supervision by the competent authority, after tripartite consultation amongst that authority and the representative organisations of shipowners and seafarers where appropriate - exist for the investigation of any complaint made in connection with and, if possible, at the time of the engagement in its territory of seafarers of its own nationality on ships registered in a foreign country, and that such complaint as well as any complaint made in connection with and, if possible, at the time of the engagement in its territory of foreign seafarers on ships registered in a foreign country, is promptly reported by its competent authority to the competent authority of the country in which the ship is registered, with a copy to the Director-General of the International Labour Office;

(e) to ensure that seafarers employed on ships registered in its territory are properly qualified or trained for the duties for which they are engaged, due regard being had to the Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1970;

(f) to verify by inspection or other appropriate means that ships registered in its territory comply with applicable international labour Conventions in force which it has

ratified, with the laws and regulations required by subparagraph (a) of this Article and, as may be appropriate under national law, with applicable collective agreements;

(g) to hold an official inquiry into any serious marine casualty involving ships registered in its territory, particularly those involving injury and/or loss of life, the final report of such inquiry normally to be made public.

Article 3

Any Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship registered in a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken by the ratifying State to this effect shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.

Article 4

1. If a Member which has ratified this Convention and in whose port a ship calls in the normal course of its business or for operational reasons receives a complaint or obtains evidence that the ship does not conform to the standards of this Convention, after it has come into force, it may prepare a report addressed to the government of the country in which the ship is registered, with a copy to the Director-General of the International Labour Office, and may take measures necessary to rectify any conditions on board which are clearly hazardous to safety or health.

2. In taking such measures, the Member shall forthwith notify the nearest maritime, consular or diplomatic representative of the flag State and shall, if possible, have such representative present. It shall not unreasonably detain or delay the ship.

3. For the purpose of this Article, "complaint" means information submitted by a member of the crew, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to its crew.

Article 5

1. This Convention is open to the ratification of Members which-

(a) are parties to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, or the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, or any Convention subsequently revising these Conventions; and

(b) are parties to the International Convention on Load Lines, 1966, or any Convention subsequently revising that Convention; and

(c) are parties to, or have implemented the provisions of, the Regulations for Preventing Collisions at Sea of 1960, or the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, or any Convention subsequently revising these international instruments.

2. This Convention is further open to the ratification of any Member which, on ratification, undertakes to fulfil the requirements to which ratification is made subject by paragraph 1 of this Article and which are not yet satisfied.

3. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 6

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.

2. It shall come into force twelve months after the date on which there have been registered ratifications by at least ten Members with a total share in world shipping gross tonnage of 25 per cent.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

Article 7

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for

another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article

Article 8

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When the conditions provided for in Article 6, paragraph 2, above have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

Article 9

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 10

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 11

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides-

(a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall *ipso jure* involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 7 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;

(b) as from the date when the new revising Convention comes into force this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 12

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

APPENDIX

Minimum Age Convention, 1973 (No. 138), or

Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58), or

Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7);

Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55), or

Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56), or

Medical Care and Sickness Benefits Convention, 1969 (No. 130);

Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73);

Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134) (Articles 4 and 7);

Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92);

Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68) (Article 5);

Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53) (Articles 3 and 4)[1]

;

Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22);

Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23);

Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87);

Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98).

[1] In cases where the established licensing system or certification structure of a State would be prejudiced by problems arising from strict adherence to the relevant standards of the Officers' Competency Certificates Convention, 1936, the principle of substantial equivalence shall be applied so that there will be no conflict with that State's established arrangements for certification.

ภาคผนวก ข

Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) ILO Convention
of 29 October 1976

(Geneva, 22 October 1996)

THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR
ORGANIZATION,

HAVING BEEN CONVENED at Geneva by the Governing Body of the International
Labour Office and having met in its Eighty-fourth Session on 8 October 1996, and

NOTING the provisions of Article 2 of the Merchant Shipping (Minimum
Standards) Convention, 1976 (referred to below as "the principal Convention"), which states in
part that:

"Each Member which ratifies this Convention undertakes-

(a) to have laws or regulations laying down, for ships registered in its territory-

(i) safety standards, including standards of competency, hours of work and
manning, so as to ensure the safety of life on board ship;

(ii) appropriate social security measures; and

(iii) shipboard conditions of employment and shipboard living arrangements, in so
far as these, in the opinion of the Member, are not covered by collective agreements or laid
down by competent courts in a manner equally binding on the shipowners and seafarers
concerned;

and to satisfy itself that the provisions of such laws and regulations are
substantially equivalent to the Conventions or Articles of Conventions referred to in the
Appendix to this Convention, in so far as the Member is not otherwise bound to give effect to
the Conventions in question"; and

NOTING ALSO the provisions of Article 4, paragraph 1, of the principal
Convention, which states that:

"If a Member which has ratified this Convention and in whose port a ship calls in
the normal course of its business or for operational reasons receives a complaint or obtains

evidence that the ship does not conform to the standards of this Convention, after it has come into force, it may prepare a report addressed to the government of the country in which the ship is registered, with a copy to the Director-General of the International Labour Office, and may take measures necessary to rectify any conditions on board which are clearly hazardous to safety or health"; and

RECALLING the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958, Article 1, paragraph 1, of which states that:

"For the purpose of this Convention the term "discrimination" includes-

(a) any distinction, exclusion or preference made on the basis of race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin, which has the effect of nullifying or impairing equality of opportunity or treatment in employment or occupation;

(b) such other distinction, exclusion or preference which has the effect of nullifying or impairing equality of opportunity or treatment in employment or occupation as may be determined by the Member concerned after consultation with representative employers' and workers' organisations, where such exist, and with other appropriate bodies"; and

RECALLING the entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, on 16 November 1994, and

RECALLING the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995, of the International Maritime Organization,

HAVING DECIDED on the adoption of certain proposals with regard to the partial revision of the principal Convention, which is the fourth item on the agenda of the session, and

HAVING DETERMINED that these proposals should take the form of a Protocol to the principal Convention;

ADOPTS , this twenty-second day of October one thousand nine hundred and ninety-six, the following Protocol, which may be cited as the Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976:

Article 1

1. Each Member which ratifies this Protocol shall extend the list of Conventions appearing in the Appendix to the principal Convention to include the Conventions in Part A of the Supplementary Appendix and such Conventions listed in Part B of that Appendix as it accepts, if any, in accordance with Article 3 below.

2. Extension to the Convention listed in Part A of the Supplementary Appendix that is not yet in force shall take effect only when that Convention comes into force.

Article 2

A Member may ratify this Protocol at the same time as or at any time after it ratifies the principal Convention, by communicating its formal ratification of the Protocol to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 3

1. Each Member which ratifies this Protocol shall, where applicable, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify which Convention or Conventions listed in Part B of the Supplementary Appendix it accepts.

2. A Member which has not accepted all of the Conventions listed in Part B of the Supplementary Appendix may, by subsequent declaration communicated to the

Director-General of the International Labour Office, specify which other Convention or Conventions it accepts.

Article 4

1. For the purposes of Article 1, paragraph 1, and Article 3 of this Protocol, the competent authority shall hold prior consultations with the representative organizations of shipowners and seafarers.

2. The competent authority shall, as soon as practicable, make available to the representative organizations of shipowners and seafarers information as to ratifications, declarations and denunciations notified by the Director-General of the International Labour Office in conformity with Article 8, paragraph 1, below.

Article 5

For the purpose of this Protocol, the Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987, shall, in the case of a Member which accepts that Convention, be regarded as a replacement of the Repatriation of Seamen Convention, 1926.

Article 6

1. This Protocol shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered with the Director-General of the International Labour Office.

2. This Protocol shall come into force 12 months after the date on which the ratifications of five Members, three of which each have at least one million gross tonnage of shipping, have been registered.

3. Thereafter, this Protocol shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

Article 7

A Member which has ratified this Protocol may denounce it whenever the principal Convention is open to denunciation in accordance with its Article 7, by an act

communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Denunciation of this Protocol shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

Article 8

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, declarations and acts of denunciation communicated by the Members of the Organization.

2. When the conditions provided for in Article 6, paragraph 2, above have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Protocol shall come into force.

Article 9

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations, for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, full particulars of all ratifications and acts of denunciation

registered by the Director-General in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 10

At such times as it may consider necessary, the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Protocol and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 11

For the purposes of revising this Protocol and closing it to ratification, the provisions of Article 11 of the principal Convention shall apply *mutatis mutandis*.

Article 12

The English and French versions of the text of this Protocol are equally authoritative.

SUPPLEMENTARY APPENDIX

Part A

Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133) and

Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180)

Part B

Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (No. 108)

Workers' Representatives Convention, 1971 (No. 135)

Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)

Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)

ภาคผนวก ค

MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

PREAMBLE

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Ninety-fourth Session on 7 February 2006, and

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, in particular:

the Forced Labour Convention, 1930 (No. 29);

the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87);

the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98):

the Equal Remuneration Convention, 1951 (No. 100)

the Abolition of Forced Labour Convention, 1957 (No. 105);

the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958 (No. 111);

the Minimum Age Convention, 1973 (No. 138);

the Worst Forms of Child Labour Convention, 1999 (No. 182); and

Mindful of the core mandate of the Organization, which is to promote decent conditions of work, and

Recalling the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, 1998, and

Mindful also that seafarers are covered by the provisions of other ILO instruments and have other rights which are established as fundamental rights and freedoms applicable to all persons, and

Considering that, given the global nature of the shipping industry, seafarers need special protection, and

Mindful also of the international standards on ship safety, human security and quality ship management in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and the seafarer training and competency requirements in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, and

Recalling that the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, sets out a general legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out and is of strategic importance as the basis for national, regional and global action and cooperation in the marine sector, and that its integrity needs to be maintained, and

Recalling that Article 94 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, establishes the duties and obligations of a flag State with regard to, inter alia, labour conditions, crewing and social matters on ships that fly its flag, and

Recalling paragraph 8 of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation which provides that 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, and

Determined that this new instrument should be designed to secure the widest possible acceptability among governments, shipowners and seafarers committed to the principles of decent work, that it should be readily updateable and that it should lend itself to effective implementation and enforcement, and

Having decided upon the adoption of certain proposals for the realization of such an instrument, which is the only item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention; adopts this twenty-third day of February of the year two thousand and six the following Convention, which may be cited as the Maritime Labour Convention 2006.

GENERAL OBLIGATIONS

Article I

1. Each Member which ratifies the Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.

2. Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of the Convention.

DEFINITIONS AND SCOPE OF APPLICATION

Article II

1. For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provision, the term:

(a) competent authority means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;

(b) declaration of maritime labour compliance means the declaration referred to in Regulation 5.1.3;

(c) gross tonnage means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);

(d) maritime labour certificate means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;

(e) requirements of this Convention refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of the Convention;

(f) seafarer means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;

(g) seafarers' employment agreement includes both a contract of employment and articles of agreement;

(h) seafarer recruitment and placement service means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers with shipowners;

(i) ship means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;

(j) shipowner means the owner of the ship or another organization or person such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.

2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.

3. In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners and seafarers organizations concerned with this question.

4. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all ships, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build such as dhows and junks. This Convention does not apply to warships or naval auxiliaries.

5. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a ship or particular category of ships, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

6. Where the competent authority determines that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code referred to in Article VI,

paragraph 1, to a ship or particular categories of ships flying the flag of the Member, the relevant provisions of the Code shall not apply to the extent that the subject matter is dealt with differently by national laws or regulations or collective bargaining agreements or other measures. Such a determination may only be made in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and may only be made with the shipowners' and seafarers' organization concerned and may only be made with respect to ships of less than 200 gross tonnage not engaged in international voyages.

7. Any determinations made by a Member under paragraph 3 or 5 or 6 of this Article shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the Organization.

8. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Regulations and the Code.

FUNDAMENTAL RIGHTS AND PRINCIPLES

Article III

Each Member shall satisfy itself that the provisions of its law and regulations respect, in the context of this Conventions, the fundamental right to:

- (a) freedom of association and the effective recognition of the right to collective bargaining:
- (b) the elimination of all forms of forced or compulsory labour;
- (c) the effective abolition of child labour; and
- (d) the elimination of discrimination in respect of employment and occupation.

SEAFARERS' EMPLOYMENT AND SOCIAL RIGHTS

Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.
2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.
3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.

4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and forms of social protection.

5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

ENTRY INTO FORCE

Article VIII

1. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

2. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered by the Director-General.

3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of 33 per cent.

4. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

DENUNCIATION

Article IX

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in paragraph 1 of this Article, exercise the right of

denunciation provided for in the Article, shall be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each new period of ten years under the terms provided for in this Article.

EXPLANATORY NOTE TO THE REGULATIONS AND CODE OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION

1. This explanatory note, which does not form part of the Maritime Labour Convention, is intended as a general guide to the Convention.

2. The Convention comprises three different but related parts: the Articles, the Regulations and the Code.

3. The Articles and Regulations set out the core rights and principles and the basic obligations of Members ratifying the Convention. The Articles and Regulations can only be changed by the Conference in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organization (see Article XIV of the Convention).

4. The Code contains the details for the implementation of the Regulations. It comprises Part A (mandatory Standards) and Part B (non-mandatory Guidelines). The Code can be amended through the simplified procedure set out in Article XV of the Convention. Since the Code related to detailed implementation, amendments to it must remain within the general scope of the Articles and Regulations.

5. The Regulations and the Code are organized into general areas under five Titles:

Title 1 : Minimum requirements for seafarers to work on a ship

Title 2 : Conditions of employment

Title 3 : Accommodation, recreational facilities, food and catering

Title 4 : Health protection, medical care, welfare and social security
protection

Title 5 : Compliance and enforcement

6. Each Title contains groups of provisions relating to a particular right or principle (or enforcement measure in Title 5), with connected numbering. The first group in

Title 1, for example, consists of Regulation 1.1, Standard A1.1 and Guideline B1.1 relating to minimum age.

7. The Convention has three underlying purposes:

- (a) to lay down, in its Articles and Regulations, a firm set of rights and principles;
- (b) to allow, through the Code, a considerable degree of flexibility in the way Members implement those rights and principles; and
- (c) to ensure, through Title 5, that the rights and principles are properly complied with and enforced.

Title 1. Minimum Requirements for Seafarers to work on a ship

Regulation 1.1. – Minimum age

Purpose : To ensure that no under-age persons work on a ship

No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.

The minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.

A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code.

Standard A1.1. – Minimum age

The employment, engagement or work on board a ship of any person under the age of 16 shall be prohibited.

Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standards, “night” shall be defined in accordance with national law and practice. It shall cover a period of at least nine hours starting no later than midnight and ending no earlier than 5 a.m.

An exception to strict compliance with the night work restriction may be made by the competent authority when:

the effective training of the seafarers concerned, in accordance with established programmes and schedules, would be impaired; or

the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that seafarers covered by the exception perform duties at night and the authority determines, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, that the work will not be detrimental to their health or well-being.

The employment, engagement or work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited where the work is likely to jeopardize their health or safety. The types of such work shall be determined by national laws or regulations or by the competent

authority, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, in accordance with relevant international standards.

Guideline B1.1 – Minimum age

When regulating working and living conditions, Members should give special attention to the needs of young persons under the age of 18.

Regulation 1.2 – Medical certificate

Purpose : To ensure that all seafarers are medically fit to perform their duties at sea

Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.

Exceptions can only be permitted as prescribed in the Code.

Standard A1.2 – Medical certificate

The competent authority shall require that, prior to beginning work on a ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.

In order to ensure that medical certificates genuinely reflect seafarers' state of health, in light of the duties they are to perform, the competent authority shall, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, and giving due consideration to applicable international guidelines referred to in Part B of this Code, prescribe the nature of the medical examination and certificate.

This Standard is without prejudice to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"). A medical certificate issued in accordance with the requirements of STCW shall be accepted by the competent authority, for the purpose of Regulation

1.2. A medical certificate meeting the substance of those requirements, in the case of seafarers not covered by STCW, shall similarly be accepted.

The medical certificate shall be issued by a duly qualified medical practitioner or, in the case of a certificate solely concerning eyesight, by a person recognized by the competent authority as qualified to issue such a certificate. Practitioners must enjoy full professional independence in exercising their medical judgment in undertaking medical examination procedures.

Seafarers that have been refused a certificate or have had a limitation imposed on their ability to work, in particular with respect to time, field of work or trading area, shall be given the opportunity to have a further examination by another independent medical practitioner or by an independent medical referee.

Each medical certificate shall state in particular that:

The hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities where fitness for the work to be.

The seafarer concerned is not suffering from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

Unless a shorter period is required by reason of the specific duties to be performed by the seafarer concerned or is required under STCW:

(a) A medical certificate shall be valid for a maximum period of two years unless the seafarer is under the age of 18, in which case the maximum period of validity shall be one year;

(b) A certification of colour vision shall be valid for a maximum period of six years

In urgent cases the competent authority may permit a seafarer to work without a valid medical certificate until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that:

- (a) the period of such permission does not exceed three months; and
- (b) the seafarer concerned is in possession of an expired medical certificate of recent date.

If the period of validity of a certificate expires in the course of a voyage, the certificate shall continue in force until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that the period shall not exceed three months.

The medical certificates for seafarers working on ships ordinarily engaged on international voyages must as a minimum be provided in English.

Guideline B1.2 – Medical certificate

Guideline B1.2.1 – International guidelines

The competent authority, medical practitioners, examiners, shipowners, seafarers' representatives and all other persons concerned with the conduct of medical fitness examinations of seafarer candidates and serving seafarers should follow the ILO/WHO *Guideline for Conducting Pre-sea and Periodic medical Fitness Examinations for Seafarers*, including any subsequent versions, and any other applicable international guidelines published by the International Labour Organization, the International Maritime Organization or the World Health Organization.

Regulation 1.3 – Training and qualifications

Purpose : To ensure that seafarers are trained or qualified to carry out their duties on board ship

Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties.

Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.

Training and certification in accordance with the mandatory instruments adopted by the International Maritime Organization shall be considered as meeting the requirements of paragraph 1 and 2 of this Regulation.

Any member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seaman Convention, 1946 (No.74), shall continue to carry out the obligations under that Convention unless and until mandatory provisions covering its subject matter have been adopted by the International Maritime Organization and entered into force, or until five years have elapsed since the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VII, whichever date is earlier.

Regulation 1.4 – Recruitment and placement

Purpose : To ensure that seafarers have access to an efficient and well-regulated seafarer recruitment and placement system.

All seafarers shall have access to an efficient, adequate and accountable system for finding employment on board ship without charge to the seafarer.

Seafarer recruitment and placement services operating in a Member's territory shall conform to the standards set out in the Code.

Each Member shall require, in respect of seafarers who work on ships that fly its flag, that shipowners who use seafarer recruitment requirement and placement services that are based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure that those services conform to the requirements set out in the Code.

Regulation 2.1 – Seafarers' employment agreements

Purpose : To ensure that seafarers have a fair employment agreement

The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.

Seafarers' employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek

advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.

To the extent compatible with the Member's national law and practice, seafarers' employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.

Standard A2.1 – Seafarers' employment agreements

Each Member shall adopt laws or regulations requiring that the ships that fly its flag comply with following requirements:

(a) seafarers working on ships that fly its flag shall have a seafarers' employment agreement signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner (or, where they are not employees, evidence of contractual or similar arrangements) providing them with decent working and living conditions on board the ship as required by this Convention;

(b) seafarers signing a seafarers' employment agreement shall be given an opportunity to examine and seek advice on the agreement before signing, as well as such other facilities as are necessary to ensure that they have freely entered into an agreement with a sufficient understanding of their rights and responsibilities;

(c) the shipowner and seafarer concerned shall each have a signed original of the seafarers' employment agreement;

(d) measures shall be taken to ensure that clear information as to the conditions of their employment can be easily obtained on board by seafarers, including the ship's master, and that such information, including a copy of the seafarers' employment agreement, is also accessible for review by officers of a competent authority, including those in ports to be visited; and

(e) seafarers shall be given a document containing a record of their employment on board the ship.

Where a collective bargaining agreement forms all or part of a seafarers' employment agreement, a copy of that agreement shall be available on board. Where the language of the seafarers' employment agreement and any applicable collective bargaining

agreement is not in English, the following shall also be available in English (except for ships engaged only in domestic voyages):

- (a) a copy of a standard form of the agreement; and
- (b) the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2.

The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement as to the quality of the seafarers' work or as to their wages. The form of

the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national law.

Each Member shall adopt laws and regulations specifying the matters that are to be included in all seafarers' employment agreements governed by its national law. Seafarers; employment agreements shall in all cases contain the following particulars:

- (a) the seafarer's full name, date of birth or age, and birthplace;
- (b) the shipowner's name and address;
- (c) the place where and date when the seafarers' employment agreement is entered into;
- (d) the capacity in which the seafarer is to be employed;
- (e) the amount of the seafarer's wages or, where applicable, the formula used for calculating them;
- (f) the amount of paid annual leave or, where applicable, the formula used for calculating it;
- (g) the termination of the agreement and the conditions thereof, including:
 - (i) if the agreement has been made for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it, as well as the required notice period, which shall not be less for the shipowner than for the seafarer;
 - (ii) if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry; and
 - (iii) if the agreement has been made for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the seafarer should be discharged;

(h) the health and social security protection benefits to be provided to the seafarer by the shipowner;

(i) the seafarer's entitlement to repatriation;

(j) reference to the collective bargaining agreement, if applicable; and

(k) any other particulars which national law may require.

Each Member shall adopt laws or regulations establishing minimum notice periods to be given by the seafarers and shipowners for the early termination of a seafarers' employment agreement. The duration of these minimum periods shall be determined after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, but shall not be shorter than seven days.

A notice period shorter than the minimum may be given in circumstances which are recognized under national law or regulations or applicable collective bargaining agreements as justifying termination of the employment agreement at shorter notice or without notice. In determining those circumstances, each Member shall ensure that the need of the seafarer to terminate, without penalty, the employment agreement on shorter notice or without notice for compassionate or other urgent reasons is taken into account.

Regulation 2.5 – Repatriation

Purpose : To ensure that seafarers are able to return home

Seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code.

Each Member shall require ships that fly its flag to provide financial security to ensure that seafarers are duly repatriated in accordance with the Code.

Standard A2.5 – Repatriation

Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are entitled to repatriation in the following circumstances:

(a) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad;

(b) when the seafarers' employment agreement is terminated:

(i) by the shipowners; or

(ii) by the seafarer for justified reasons; and also

(iii) when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.

Each Member shall ensure that there are appropriate provisions in its laws and regulations or other measures or in collective bargaining agreements, prescribing:

(a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1 (b) and (c) of this Standard;

(b) the maximum duration of service periods on board following which seafarer is entitled to repatriation – such periods to be less than 12 months; and

(c) the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowner.

Each Member shall prohibit shipowners from requiring that seafarers make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of their employment, and also from recovering the cost of repatriation from the seafarers' wages or other entitlements except where the seafarer has been found, in accordance with national laws or regulations or other measures or applicable collective agreements, to be in serious default of the seafarer's employment obligations.

National laws and regulations shall not prejudice any right of shipowner to recover the cost of repatriation under third-party contractual arrangements.

If a shipowner fails to make arrangements for or to meet the cost of repatriation of seafarers who are entitled to be repatriated:

(a) the competent authority of the Member whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;

(b) costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;

(c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.

Taking into account applicable international instruments, including the International Convention on Arrest of Ships, 1999, a Member which has paid the cost of repatriation pursuant to this Code may detain, or request the detention of, the ships of the shipowner concerned until the reimbursement has been made in accordance with paragraph 5 of this Standard.

Each Member shall facilitate the repatriation of seafarer serving on ships which shall call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.

The entitlement to repatriation may lapse if the seafarers concerned do not claim it within a reasonable period of time to be defined by national laws or regulations or collective agreements.

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

Purpose : To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board

Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.

The requirements in Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships

constructed before that date, the requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92) and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of construction.

3. Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned.

Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that ships that fly its flag:

(a) meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and

(b) are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.

2. In developing and applying the laws and regulations to implement this Standard, the competent authority, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, shall:

(a) take into account Regulation 4.3 and associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and

(b) give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.

3. The inspections required under Regulation 5.1.4 shall be carried out when:

(a) a ship is registered or re-registered; or

(b) the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered.

4. The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relating to:

(a) the size of rooms and other accommodation spaces;

(b) heating and ventilation;

(c) noise and vibration and other ambient factors;

(d) sanitary facilities;

(e) lighting; and

(f) hospital accommodation.

5. The competent authority of each Member shall require that ships that fly its flag meet the minimum standards for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in paragraphs 6 to 17 of this Standard.

6. With respect to general requirements for accommodation:

(a) there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction:

- (i) is reasonable; and
- (ii) will not result in discomfort to the seafarers;
- (b) the accommodation shall be adequately insulated;

in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2(e) and (f) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the "SOLAS Convention"), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;

in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO *Code of Safety for Special Purpose Ships, 1983*, and subsequent versions (hereinafter called "special purpose ships"), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation,

permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;

there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or their galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;

the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;

proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and

accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety

protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors and chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and onboard living environment for seafarers.

With respect to requirements for ventilation and heating:

- (a) sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated;
- (b) ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be equipped with air conditioning for seafarer accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;
- (c) all sanitary spaces shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation; and
- (d) adequate heat through an appropriate heating system shall be provided, except in ships exclusively on voyages in tropical climates.

8. With respect to requirements for lighting, subject to such special arrangements as may be permitted in passenger ships, sleeping rooms and mess rooms shall be lit by natural light and provided with adequate artificial light.

9. When sleeping accommodation on board ships is required, the following requirements for sleeping rooms apply:

- (a) in ships other than passenger ships, an individual sleeping room shall be provided for each seafarer; in the case of ships of less than 3,000 gross tonnage or special purpose ships, exemptions from this requirement may be granted by the competent authority after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;
- (b) separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;
- (c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;
- (d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;
- (e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres;
- (f) in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:

(i) 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;

(ii) 5.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;

(iii) 7 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over;

(g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;

(h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;

(i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:

(i) 7.5 square metres in rooms accommodation two persons;

(ii) 11.5 square metres in rooms accommodation three persons;

(iii) 14.5 square metres in rooms accommodation four persons;

(j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four person; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person;

(k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or

(i) 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;

(ii) 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;

(iii) 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;

(l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;

(m) the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(n) for each occupant, the furniture shall include a clothes locker of ample space (minimum 475 litres) and a drawer or equivalent space of not less than 56 litres; if the drawer is incorporated in the clothes locker then the combined minimum volume of the clothes locker shall be 500 litres; it shall be fitted with a shelf and be able to be locked by the occupant so as to ensure privacy;

(o) each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, drop-leaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.

10. With respect to requirements for mess rooms:

(a) mess rooms shall be located apart from sleeping rooms and as close as practicable to the galley; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned; and

(b) mess rooms shall be of adequate size and comfort and properly furnished and equipped (including ongoing facilities for refreshment), taking account of the number of seafarers likely to use them at any one time; provision shall be made for separate or common mess room facilities as appropriate.

11. With respect to requirements for sanitary facilities:

(a) all seafarers shall have convenient access on the ship to sanitary facilities meeting minimum standards of health and hygiene and reasonable standards of comfort, with separate sanitary facilities being provided for men and for women;

(b) there shall be sanitary facilities within easy access of the navigating bridge and the gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(c) in all ships a minimum of one toilet, one wash basin and one tub or shower or both for every six persons or less who do not have personal facilities shall be provided at a convenient location;

(d) with the exception of passenger ships, each sleeping room shall be provided with a washbasin having hot and cold running fresh water, except where such a washbasin is situated in the private bathroom provided;

(e) in passenger ships normally engaged on voyages of not more than four hours' duration, consideration may be given by the competent authority to special arrangements or to a reduction in the number of facilities required; and

(f) hot and cold running fresh water shall be available in all wash places.

12. With respect to requirements for hospital accommodation, ships carrying 15 or more seafarers and engaged in a voyage of more than three days' duration shall provide separate hospital accommodation to be used exclusively for medical purposes; the competent authority may relax this requirement for ships engaged in coastal trade; in approving on-board hospital accommodation, the competent authority shall ensure that the accommodation will, in all weathers, be easy of access, provide comfortable housing for the occupants and be conducive to their receiving prompt and proper attention.

13. Appropriately situated and furnished laundry facilities shall be available.

14. All ships shall have a space or spaces on open deck to which the seafarers can have access when off duty, which are of adequate area having regard to the size of the ship and the number of seafarers on board.

15. All ships shall be provided with separate offices or a common ship's office for use by deck and engine department; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

16. Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.

17. Appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on ships, shall be

provided on board for the benefit of all seafarers, taking into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention.

18. The competent authority shall require frequent inspections to be carried out on board ships, by or under the authority of the master, to ensure that seafarer accommodation is clean, decently habitable and maintained in a good state of repair. The results of each such inspection shall be recorded and be available for review.

19. In the case of ships where there is need to take account, without discrimination, of the interests of seafarers having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, permit fairly applied variations in respect of the Standard on condition that such variations do not result in overall facilities less favourable than those which would result from the application of this Standard.

Regulation 3.2 – Food and catering

Purpose : To ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.

2. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.

3. Seafarers employed as ship' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.

Standard A3.2 – Food and catering

1. Each Member shall adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on ships that fly its flag, and

shall undertake educational activities to promote awareness and implementation of the standard referred to in this paragraph.

2. Each Member shall ensure that ships that fly its flag meet the following minimum standards:

(a) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;

(b) the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and

(c) catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.

3. Shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with requirements set out in the laws and regulations of the Member concerned.

4. The requirements under paragraph 3 of this Standard shall include a completion of a training course approved or recognized by the competent authority, which covers practical cookery, food and personal hygiene, food storage, stock control, and environmental protection and catering health and safety.

5. On ships operating with a prescribed manning of less than ten which, by virtue of the size of the crew or the trading pattern, may not be required by the competent authority to carry a fully qualified cook, anyone processing food in the galley shall be trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

6. In circumstances of exceptional necessity, the competent authority may issue a dispensation permitting a non-fully qualified cook to serve in a specified ship for a specified limited period, until the next convenient port of call or for a period not exceeding one month, provided that the person to whom the dispensation is issued is trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

7. In accordance with the ongoing compliance procedures under Title 5, the competent authority shall require that frequent documented inspections be carried out on board ships, by or under the authority of the master, with respect to:

- (a) supplies of food and drinking water;
- (b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and
- (c) gallery and other equipment for the preparation and service of meals.

8. No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.

Guideline B3.2 – Food and catering

Guideline B3.2.1 – Inspection, education, research and publication

1. The competent authority should, in cooperation with other relevant agencies and organizations, collect up-to-date information on nutrition and on methods of purchasing, storing, preserving, cooking and serving food, with special reference to the requirements of catering on board a ship. This information should be made available free of charge or at reasonable cost, to manufacturers of and trader in ships' food supplies and equipment, master, stewards and cooks, and to shipowners' and seafarers' organizations concerned. Appropriate forms of publicity, such as manuals, brochures, posters, charts or advertisements in trade journals, should be used for this purpose.

2. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.

3. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.

4. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:

(a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;

(b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.

2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.

3. The competent authority should provide for the recognition where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Purpose : To ensure that seafarer's work environment on board ships promotes occupational safety and health

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.

2. Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health on board ships that fly its flag, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations and taking into account applicable codes, guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.

3. Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.

Standard A4.3 – Health and safety protection and accident prevention

1. The laws and regulations and other measures to be adopted in accordance with Regulation 4.3, paragraph 3, shall include the following subjects:

(a) the adoption and effective implementation and promotion of occupational safety and health policies and programmes on ships that fly the Member's flag, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers;

(b) reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of equipment and machinery on board ship;

(c) on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures, including engineering and design control, substitution of processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment; and

(d) requirements for inspecting, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents.

2. The provisions referred to in paragraph 1 of this Standard shall:

(a) take account of relevant international instruments dealing with occupational safety and health protection in general and with specific risks, and address all matters relevant to the prevention of occupational accidents, injuries and diseases that may be applicable to the work of seafarers and particularly those which are specific to maritime employment;

(b) clearly specify the obligation of shipowners, seafarers and others concerned to comply with the applicable standards and with the ship's occupational safety and health policy and programme with special attention being paid to the safety and health of seafarers under the age of 18;

(c) specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policy and programme; and

(d) specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.

3. The laws and regulations and other measures referred to in Regulation 4.3, paragraph 3, shall be regularly reviewed in consultation with the representatives of the shipowners' and seafarers' organizations and, if necessary, revised to take account of changes in technology and research in order to facilitate continuous improvement in occupational safety and health policies and programmes and to provide a safe occupational environment for seafarers on ships that fly the Member's flag.

4. Compliance with the requirements of applicable international instruments on the acceptable levels of exposure to workplace hazards on board ships and on the development and implementation of ships' occupational safety and health policies and programmes shall be considered as meeting the requirements of this Convention.

5. The competent authority shall ensure that;

(a) occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;

(b) comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published and, where appropriate, followed up by research into general trends and into the hazards identified; and

(c) occupational accidents are investigated.

6. Reporting and investigation of occupational safety and health matters shall be designed to ensure the protection of seafarers' personal data, and shall take account of the guidance provided by the International Labour Organization on this matter.

7. The competent authority shall cooperate with shipowners' and seafarers' organizations to take measures to bring to the attention of all seafarers information

concerning particular hazards on board ships, for instance, by posting official notices containing relevant instructions.

8. The competent authority shall require that shipowners conducting risk evaluation in relation to management of occupational safety and health refer to appropriate statistical information from their ships and from general statistics provided by the competent authority.

ภาคผนวก ง

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างกฎกระทรวง
ว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล
พ.ศ.

กำหนดให้มีการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลและแตกต่างจากพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541

เนื่องจากงานขนส่งทางเรือเดินทะเลมีสภาพการจ้างและการทำงานที่แตกต่างจากการทำทั่วๆไป ซึ่งสมควรกำหนดการคุ้มครองแรงงานในงานดังกล่าวไว้เป็นพิเศษให้แตกต่างจากการคุ้มครองแรงงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 และโดยที่มาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 บัญญัติให้ออกกฎกระทรวงกำหนดการคุ้มครองแรงงานในกรณีต่าง ๆ ให้แตกต่างไปจากพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้ จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

- ร่าง -

กฎกระทรวง
ว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล
พ.ศ. ...

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 6 และมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 31 มาตรา 35 มาตรา 48 และมาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 การคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งเรือเดินทะเลนอกจากที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนี้ ให้เป็นไปตามที่นายจ้างและลูกจ้างตกลงกัน เว้นแต่การคุ้มครองแรงงานตามบทบัญญัติหมวด 1 บททั่วไปตั้งแต่มาตรา 7 ถึงมาตรา 21 หมวดที่ 2 การใช้แรงงานทั่วไป มาตรา 27 มาตรา 28 มาตรา 29

มาตรา 31 หมวด 4 การใช้แรงงานเด็ก มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 51 และมาตรา 52 หมวด 5 ค่าจ้าง ค่าล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาใน

วันหยุด ตั้งแต่มาตรา 53 ถึงมาตรา 77 ยกเว้นมาตรา 57 หมวด 9 การควบคุม ตั้งแต่มาตรา 108 ถึงมาตรา 115 หมวด 10 การพักผ่อน ตั้งแต่มาตรา 116 ถึงมาตรา 117 หมวด 11 ค่าชดเชย ตั้งแต่มาตรา 118 ถึงมาตรา 122 ยกเว้นมาตรา 120 หมวด 12 การยื่นคำร้องและการพิจารณาคำร้อง ตั้งแต่มาตรา 123 ถึงมาตรา 125 หมวด 13 กองทุนสงเคราะห์ลูกจ้าง ตั้งแต่มาตรา 126 ถึงมาตรา 138 หมวด 14 พนักงานตรวจแรงงาน ตั้งแต่มาตรา 139 ถึงมาตรา 142 และหมวด 15 การส่งหนังสือ มาตรา 143 ให้นายจ้างและลูกจ้างปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

ข้อ 2 กฎกระทรวงนี้มีให้ใช้บังคับแก่

(1) การจ้างลูกจ้างทำงานในการขนส่งทางเรือเดินทะเล ที่มีขนาดน้อยกว่าสองร้อยห้าสิบ ตันกรอส และโดยปกติใช้เวลาเดินทางไปและกลับน้อยกว่าคราวละยี่สิบสี่ชั่วโมง

(2) การจ้างงานในเรือประมงทะเลตามกฎหมายฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541

(3) การจ้างลูกจ้างอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

ข้อ 3 ในกฎกระทรวงนี้

“งานขนส่งทางเรือเดินทะเล” หมายความว่า งานขนส่งหรือการลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ สินค้าหรือสิ่งของด้วยเรือเดินทะเลที่ทำงานในเรือเดินทะเล

“เรือเดินทะเล” หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย

“ลูกจ้าง” หมายความว่า ลูกจ้างในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล ซึ่งทำงานในเรือเดินทะเล

“ตันกรอส” หมายความว่า หน่วยที่ใช้กำหนดขนาดของเรือที่คำนวณได้ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

หมวด 1

สัญญาจ้าง

ข้อ 4 ให้นายจ้างจัดทำสัญญาจ้างเป็นหนังสือโดยกำหนดระยะเวลาให้มีผลใช้บังคับภายในระยะเวลาที่นายจ้างและลูกจ้างตกลงกัน ถ้ามิได้กำหนดระยะเวลาไว้ให้ถือว่าสัญญาจ้างนั้นมีผลใช้บังคับหนึ่งปีนับแต่วันที่นายจ้างรับลูกจ้างเข้าทำงาน

สัญญาจ้างตามวรรคหนึ่งอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับรายการดังต่อไปนี้

- (1) ชื่อตัวและชื่อสกุลของลูกจ้าง
- (2) วันเดือนปีเกิด หรืออายุ
- (3) สถานที่เกิด
- (4) ที่อยู่ปัจจุบัน
- (5) สถานที่ทำสัญญาจ้าง
- (6) วันที่เริ่มจ้าง
- (7) ตำแหน่งหรืองานในหน้าที่
- (8) ชื่อเรือที่ลูกจ้างปฏิบัติงานอยู่วันทำสัญญา
- (9) เส้นทางหลักของการเดินทางแต่ละเที่ยว
- (10) อัตราค่าจ้างและประโยชน์ตอบแทนอย่างอื่นที่นายจ้างตกลงจ่ายให้แก่ลูกจ้าง
- (11) วันสิ้นสุดของการจ้าง

ในกรณีที่สัญญาจ้างตามวรรคหนึ่งสิ้นสุดลงแล้วลูกจ้างยังคงทำงานอยู่ต่อไปอีกและนายจ้างรู้อยู่แล้วแต่ไม่ทักท้วง ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าคู่สัญญาเป็นอันได้ทำสัญญาจ้างกันใหม่ โดยความอย่างเดียวกันกับสัญญาเดิม ถ้ามิได้มีการบอกเลิกสัญญาให้ถือว่าสัญญาจ้างนั้นมีผลใช้บังคับต่อไปอีกคราวละหนึ่งปี

ในกรณีที่ลูกจ้างละทิ้งการงานไปให้นายจ้างแจ้งให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ลูกจ้างละทิ้งการงานไป ทั้งนี้ ให้นายจ้างแจ้งด้วยตนเอง แจ้งโดยทางไปรษณีย์ แจ้งโดยทางโทรสาร หรือสื่ออิเล็กทรอนิกส์ แล้วแต่กรณี ณ สถานที่ที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ 5 ในกรณีที่สัญญาจ้างครบกำหนดในขณะที่เรือเดินทะเลกำลังแล่นอยู่ในทะเล ให้ถือว่าสัญญาจ้างนั้นยังคงใช้บังคับต่อไป จนกว่าเรือเดินทะเลนั้นได้เข้าเทียบท่าและทำการขนถ่ายสินค้าหรือผู้โดยสารขึ้นฝั่งเรียบร้อยแล้ว

ข้อ 6 ในกรณีที่สัญญาจ้างครบกำหนดในขณะที่เรือเทียบท่า แต่ไม่อาจหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเช่นเดียวกับลูกจ้างมาทำงานแทนได้ นายจ้างอาจขยายระยะเวลาของสัญญาจ้างต่อไปได้อีกจนกว่าเรือเดินทะเลจะได้เข้าเทียบท่าต่อไป

การขยายระยะเวลาของสัญญาจ้างตามวรรคหนึ่งต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่สัญญาจ้างครบกำหนด

ข้อ 7 ในกรณีที่มีการขยายระยะเวลาของสัญญาจ้างตามหมวดนี้ ให้นายจ้างปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาจ้างเดิม เว้นแต่กรณีที่ได้ปฏิบัติเป็นคุณแก่ลูกจ้างยิ่งกว่า

หมวด 2 การใช้แรงงานทั่วไป

ข้อ 8 ให้นายจ้างประกาศเวลาทำงานปกติให้ลูกจ้างทราบ โดยกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานแต่ละวันของลูกจ้างวันหนึ่งต้องไม่เกินแปดชั่วโมง และเมื่อรวมเวลาทั้งสิ้นแล้วสัปดาห์หนึ่งต้องไม่เกินสี่สิบแปดชั่วโมง

ในกรณีที่เรือเดินทะเลกำลังแล่นอยู่ในทะเล นายจ้างอาจขยายเวลาทำงานตามวรรคหนึ่งในงานซึ่งแบ่งเป็นช่วงหรือกะได้ไม่เกินวันละหนึ่งชั่วโมง หรือขยายได้ในระหว่างเวลาพิเศษที่ต้องใช้เพื่อการเปลี่ยนเวรยามตามปกติ

นายจ้างอาจขยายเวลาทำงานของลูกจ้างซึ่งทำงานในแผนกอาหารและทำความสะอาดบนเรือเดินทะเลออกไปได้ตามความจำเป็น

ข้อ 9 ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลา เว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง

ในกรณีที่มีความจำเป็นอันเกิดจากเหตุวิสัย อุบัติเหตุหรือเพื่อความปลอดภัยแก่เรือเดินทะเล สินค้า หรือคนโดยสาร นายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้เท่าที่จำเป็น

ข้อ 10 ให้นายจ้างกำหนดเวลาพักผ่อนของลูกจ้างซึ่งทำงานในแผนกอาหารและทำความสะอาดบนเรือเดินทะเลไม่น้อยกว่าสิบสองชั่วโมงในหนึ่งวัน เว้นแต่ในกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วนอาจให้ลูกจ้างดังกล่าวมีเวลาพักผ่อนน้อยกว่าที่กำหนดได้

ข้อ 11 ลูกจ้างซึ่งนายจ้างให้ทำงานอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ไม่มีสิทธิได้รับ ค่าล่วงเวลา ค่าล่วงเวลาในวันหยุดและค่าทำงานในวันหยุด

(1) งานที่จำเป็นและเร่งด่วนเพื่อความปลอดภัยของเรือเดินทะเล สินค้าและคนในเรือเดินทะเล

(2) งานที่ทำเพื่อช่วยเหลือเรือลำอื่นหรือผู้ประสบภัย

(3) งานฝึกสถานีฉุกเฉินต่าง ๆ เช่น การใช้สัญญาณไฟ การดับเพลิง และเรือช่วยชีวิตตลอดจนการฝึกอย่างอื่นตามที่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยในทะเลกำหนดไว้

(4) งานพิเศษเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบของศุลกากร การป้องกันโรคติดต่อหรือการตรวจสอบสุขภาพอื่น ๆ

(5) งานหาตำแหน่งของเรือเดินทะเลและสังเกตการณ์เกี่ยวกับดินฟ้าอากาศ
งานในช่วงเวลาพิเศษที่ต้องใช้เพื่อการเปลี่ยนเวรยามตามปกติ

ข้อ 12 ให้นายจ้างจัดวันหยุดประจำปีให้ลูกจ้าง ปีหนึ่งไม่น้อยกว่าสามสิบวันโดยได้รับค่าจ้าง ทั้งนี้ ให้นายจ้างเป็นผู้กำหนดล่วงหน้า

ห้ามมิให้นายจ้างนับวันและระยะเวลาดังต่อไปนี้เป็นส่วนหนึ่งของวันหยุดประจำปี

(1) วันหยุดตามประเพณี

(2) ระยะเวลาที่ไม่สามารถทำงานได้ เนื่องจากประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยหรือลาเพื่อคลอดบุตร

(3) วันลาขึ้นฝั่งชั่วคราวตามที่นายจ้างและลูกจ้างได้ตกลงกัน

ถ้านายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในวันหยุดประจำปีตามวรรคหนึ่ง ให้นายจ้างจ่ายค่าทำงานในวันหยุดแก่ลูกจ้างเพิ่มขึ้นอีกไม่น้อยกว่าหนึ่งเท่าของค่าจ้างในส่วนที่คำนวณจ่ายตามระยะเวลา

ข้อ 13 การกำหนดวันและระยะเวลาเริ่มต้นหรือสิ้นสุดและท่าเรือที่ลูกจ้างจะมีสิทธิหยุดประจำปีนั้นให้เป็นไปตามที่นายจ้างและลูกจ้างได้ตกลงกัน

ลูกจ้างที่อยู่ระหว่างหยุดประจำปีอาจถูกเรียกกลับมาทำงานได้ ในกรณีที่จำเป็นฉุกเฉินยิ่งเท่านั้น โดยนายจ้างต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้าตามสมควร

หมวด 3

การใช้แรงงานหญิง

ข้อ 14 ในระหว่างระยะเวลาหกสัปดาห์ก่อนหรือหลังคลอด ลูกจ้างซึ่งเป็นหญิงที่ไม่อาจทำงานในหน้าที่เดิมต่อไปได้อาจร้องขอให้นายจ้างเปลี่ยนงานในหน้าที่เดิมเป็นการชั่วคราวได้ และให้นายจ้างพิจารณาเปลี่ยนงานให้แก่ลูกจ้างนั้นตามที่เหมาะสม

ข้อ 15 ห้ามมิให้นายจ้างรับหญิงซึ่งอยู่ในระยะเวลาพักฟื้นภายหลังการคลอดที่ยังไม่ถึงหกสัปดาห์เป็นลูกจ้าง

หมวด 4

การใช้แรงงานเด็ก

ข้อ 16 ห้ามมิให้นายจ้างรับเด็กอายุต่ำกว่าสิบหกปีทำงานเป็นลูกจ้าง เว้นแต่เรือเดินทะเลนั้นมีสมาชิกในครอบครัวเดียวกันทำงานอยู่หรือเป็นนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนการเดินเรือหรือฝึกหัดการเดินเรือของทางราชการหรือที่ทางราชการให้การรับรอง

ข้อ 17 ให้นายจ้างจัดให้มีการบริการตรวจสุขภาพโดยแพทย์ปัจจุบันชั้นหนึ่งแก่ลูกจ้าง ซึ่งเป็นเด็กที่มีอายุต่ำกว่าสิบแปดปีก่อนเข้าทำงานและในระหว่างการทำงานอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง เพื่อแสดงว่าลูกจ้างนั้นมีสภาพร่างกายและจิตใจสมบูรณ์เพียงพอที่จะทำงานบนเรือเดินทะเลได้

ข้อ 18 ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งเป็นเด็กอายุต่ำกว่าสิบแปดปีทำงานล่วงเวลาหรือทำงานในวันหยุด

ข้อ 19 ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างเป็นเด็กอายุต่ำกว่าสิบแปดปีทำงานอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- (1) งานซึ่งรับผิดชอบเกี่ยวกับเครื่องกลขับเคลื่อนเรือและเครื่องจักรกลบนเรือเดินทะเล
- (2) งานเกี่ยวกับการแก้ไขซ่อมแซมเครื่องกลขับเคลื่อนเรือและเครื่องจักรกลบนเรือเดิน

ทะเล

- (3) งานอยู่เวรเฝ้าดูแลสถานที่หรือทรัพย์สินในระหว่างเวลา 22.00 นาฬิกา ถึงเวลา 16.00

นาฬิกา

- (4) งานอื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

หมวด 5

ค่าจ้าง

ข้อ 20 ให้นายจ้างกำหนดค่าจ้างของลูกจ้างตามประเพณีการทำงานทางทะเล รวมทั้งประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถ ตลอดจนความตกลงกันของนายจ้างและลูกจ้าง ทั้งนี้ ต้องไม่ต่ำกว่าอัตราสูงสุดของค่าจ้างขั้นต่ำรายวันตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน

ข้อ 21 ให้นายจ้างจ่ายค่าจ้างแก่ลูกจ้างโดยตรงและเต็มจำนวนตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราในขณะนั้น

ข้อ 22 ให้นายจ้างจ่ายค่าจ้างแก่ลูกจ้างก่อนถึงกำหนดจ่ายค่าจ้าง ทั้งนี้ ภายในสามวันนับแต่วันที่ลูกจ้างร้องขอตามจำนวนวันทำงาน ในกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) ลูกจ้างถูกเลิกจ้างหรือครบเกษียณอายุ
- (2) ลูกจ้างร้องขอเพื่อในภารกิจของครอบครัว หรือผู้อยู่ในอุปการะสำหรับการรักษา

พยาบาล หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่พักผ่อนเนื่องจากอุบัติเหตุ

ข้อ 23 กรณีที่ลูกจ้างร้องขอให้นายจ้างจัดการส่งหรือจ่ายค่าจ้างให้แก่บุคคลที่ลูกจ้างระบุซึ่งอาศัยอยู่ด้วยกันหรือบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของลูกจ้างนั้น

หมวด 6

สวัสดิการ

ข้อ 24 ให้นายจ้างจัดให้มีบริการทางสื่อสาร ไปรษณีย์ วิทยุและข่าวสารทั่วไปแก่ลูกจ้าง

ข้อ 25 ให้นายจ้างจัดหาสถานที่บนเรือเดินทะเล หรือที่ท่าเรือพร้อมอุปกรณ์สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ การบันเทิง การกีฬา การละเล่นและงานอดิเรกอื่น ๆ ให้เหมาะสมกับสภาพของเรือเดินทะเลและเพียงพอกับจำนวนลูกจ้าง

ข้อ 26 เมื่อเรือเดินทะเลเจ้าจดเทียบท่า นายจ้างต้องอนุญาตให้ลูกจ้างที่มีได้อยู่ระหว่างการดำเนินงานมีสิทธิลาขึ้นฝั่งได้ตามความเหมาะสม เว้นแต่นายจ้างเห็นว่าเป็นสถานที่ไม่ปลอดภัยหรือมีข้อห้ามตามกฎหมายท้องถิ่นหรือข้อบังคับของท่าเรือนั้น

ให้นายจ้างอำนวยความสะดวกแก่ภรรยาหรือสามีหรือญาติหรือเพื่อนของลูกจ้างเข้าเยี่ยมลูกจ้างเมื่อเรือเดินทะเลเข้าเทียบท่า และอนุญาตให้ภรรยาหรือสามีเดินทางพร้อมลูกจ้างในบางครั้งของการเดินเรือเท่าที่จะสามารถจะทำได้ ทั้งนี้ โดยให้คำนึงถึงความปลอดภัยของบุคคลเหล่านั้นในระหว่างการเดินเรือและความปลอดภัยของเรือเดินทะเลด้วย

ข้อ 27 ให้นายจ้างจัดเสบียงอาหาร ซึ่งมีคุณภาพ ปริมาณ คุณค่าทางอาหารและน้ำดื่มที่สะอาดให้เหมาะสมกับจำนวนและประเภทของลูกจ้าง ระยะเวลาและสภาพของการเดินทาง

ข้อ 28 ให้นายจ้างจัดให้มีห้องนอน ห้องรับประทานอาหาร ห้องพักผ่อน ห้องน้ำ ห้องส้วม พร้อมเครื่องสุขภัณฑ์ และห้องหรือสถานที่ปฐมพยาบาลพร้อมอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยมีจำนวนที่เพียงพอและเหมาะสมกับจำนวนลูกจ้างและสภาพของเรือเดินทะเล รวมทั้งต้องมีสภาวะแวดล้อมที่เหมาะสมในเรื่องเกี่ยวกับการระบายอากาศ การควบคุมเสียง อุณหภูมิ และการจัดแสงสว่างให้เพียงพอทั้งนี้ ตามมาตรฐานและหลักเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด

หมวด 7

ความปลอดภัยในการทำงาน

ข้อ 29 ให้นายจ้างจัดให้มีเครื่องมือหรืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการทำงาน และกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำงาน ทั้งนี้ ตามมาตรฐานและหลักเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด

ลูกจ้างต้องใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการทำงาน และต้องปฏิบัติตามมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำงานที่นายจ้างจัดหรือกำหนดตามวรรคหนึ่ง

หมวด 8
การเดินทางกลับภูมิลำเนา

ข้อ 30 ให้นายจ้างจัดการหรือออกค่าใช้จ่ายในการเดินทางกลับภูมิลำเนาของลูกจ้าง สถานที่ตามที่ได้ตกลงกันไว้ในกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) เรือเดินทะเลอัปปางหรือไม่อาจใช้การได้โดยสิ้นเชิง
- (2) ลูกจ้างประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน
- (3) นายจ้างบอกเลิกสัญญาจ้างก่อนครบกำหนดตามสัญญาจ้างหรือเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในสัญญาจ้างโดยลูกจ้างไม่ยินยอม
- (4) สัญญาจ้างครบกำหนดในระหว่างเวลาที่ลูกจ้างทำงานอยู่ ณ สถานที่อื่นอันมิใช่สถานที่ทำสัญญาจ้าง

ข้อ 31 ค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางกลับตามข้อ 30 หมายความว่าถึงค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการเดินทาง ค่าขนส่ง ค่าที่พัก ค่าอาหารในระหว่างการเดินทาง และให้หมายความรวมถึงค่าใช้จ่ายที่จำเป็นก่อนเวลาออกเดินทางกลับ

ข้อ 32 ให้นายจ้างจ่ายเงินช่วยเหลือให้แก่ลูกจ้างที่เดินทางกลับตามข้อ 30(1) และ (2) เท่ากับค่าจ้างในวันทำงานที่ลูกจ้างได้รับก่อนเดินทางกลับตามจำนวนวันของการเดินทางกลับ

ให้ไว้ ณ วันที่

พ.ศ.

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน

ภาคผนวก จ
พระราชบัญญัติ
การเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

ภาคที่ 3
ข้อบังคับพิเศษ

หมวด 7

ว่าด้วยการจ้างและการเลิกจ้างคนสำหรับเรือต่าง ๆ
และการสอบไล่ความรู้เพื่อรับประกาศนียบัตรสำหรับการทำตามหน้าที่ได้

มาตรา 277⁽²⁾ ห้ามมิให้ผู้ใดทำการในเรือกลไฟ เรือยนต์ เรือเดินทะเล เรือบรรทุกสินค้า ขนาดตั้งแต่ 100 หาบขึ้นไปซึ่งทำการติดต่อกับเรือเดินทะเลหรือเรือซึ่งใช้เป็นเรือชูชีพประจำเรือเดินทะเล ในตำแหน่งที่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตร เว้นแต่เป็นผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถให้ทำการเช่นนั้นได้

มาตรา 278⁽³⁾ เมื่อจะออกประกาศนียบัตรเช่นว่ามาแล้ว ให้แก่ผู้ใดสำหรับทำการเป็นนายเรือ ตันหน สร้าง ได้ก่ง นายท้าย คนถือท้าย หรือต้นกลคนใช้เครื่อง ท่านว่าผู้นั้นต้องสอบความรู้ได้แล้ว และเมื่อยื่นใบสมัครสอบนั้นต้องมีพยานหลักฐานมาแสดงให้เป็นที่พอใจถึงเรื่องไม่เป็นคนประพฤติ เสเพล ติดสุรายาเมา หรือติดยาเสพติดให้โทษ ความชำนาญการงานที่ได้ทำมา และความประพฤติทั่วไปนั้นด้วย แต่ถ้าผู้นั้นเป็นนายเรือ ตันหน สร้าง ได้ก่ง และนายท้ายจะต้องแสดงว่ามีสายตาดีด้วย

ในมาตรานี้ คำว่า

"สร้าง" หมายความว่าผู้ทำการควบคุมเรือลำเลียง

"ได้ก่ง" หมายความว่าผู้ควบคุมเรือใบเดินทะเลที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 800 หาบขึ้นไป

"คนถือท้าย" หมายความว่าถึงผู้ควบคุมหรือผู้ถือท้ายหรือคนแจวท้ายของเรือบรรทุกสินค้าที่ทำการติดต่อกับเรือเดินทะเล

มาตรา 279⁽⁴⁾ ให้เจ้าท่าโดยอนุมติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกข้อบังคับเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ ในเรื่องดังต่อไปนี้

- (1) การแบ่งชั้นความรู้
- (2) วิธีการสอบความรู้
- (3) หลักสูตร
- (4) คุณสมบัติของผู้สมัครสอบ
- (5) ค่าธรรมเนียมในการสอบ
- (6) การออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ
- (7) รายละเอียดอื่น ๆ เกี่ยวกับการสอบความรู้

ข้อบังคับนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา 280⁽¹⁾ ประกาศนียบัตรแสดงความรู้นั้น ต้องระบุชื่อ อายุและตำหนิรูปพรรณของผู้ถือประกาศนียบัตรและข้อความอื่น ๆ ตามที่จำเป็น และต้องมีรูปถ่ายของผู้ถือประกาศนียบัตรติดไว้ด้วย

ประกาศนียบัตรสำหรับคนถือท้ายให้มีอายุสามปี นอกนั้นให้มีอายุห้าปีเมื่อครบกำหนดแล้ว ผู้ถือต้องนำมาเปลี่ยนใหม่ ให้เรียกค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนประกาศนียบัตรกึ่งหนึ่งแห่งอัตราค่าธรรมเนียมเดิม และถ้าเจ้าท่าจะต้องการให้แสดงพยานหลักฐานดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 278 ก็ทำได้

มาตรา 281 บรรดาประกาศนียบัตรสำหรับความรู้ที่ได้ออกให้ไปแล้วก่อนเวลาประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ ให้เป็นอันใช้ได้มีกำหนดห้าปีนับแต่วันที่ออกประกาศนียบัตรให้ไปแล้ว

มาตรา 282⁽²⁾ ผู้ใดทำการในเรือในตำแหน่งที่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ โดยมิได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถอันถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน

หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ถ้าทำการในเรือในขณะที่ประกาศนียบัตรสิ้นอายุแล้ว ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

มาตรา 283⁽³⁾ ผู้ใดนำประกาศนียบัตรของผู้อื่นมาใช้หรือแสดง ว่าเป็นประกาศนียบัตรของตน หรือผู้ใดจัดหาประกาศนียบัตรมาเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าว ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 284⁽⁴⁾ ผู้ทำการในเรือในตำแหน่งที่กฎหมายบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ ต้องเก็บประกาศนียบัตรของตนไว้ในเรือเพื่อให้เจ้าท่าตรวจดูได้ในขณะที่ทำการ

ถ้าเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือประสงค์จะเปลี่ยนตัวผู้ทำการในเรือลำใด ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือนำใบอนุญาตใช้เรือลำนั้นพร้อมทั้งประกาศนียบัตรของผู้ที่จะทำการในเรือลำนั้นไปให้เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตบันทึกการเปลี่ยนตัวผู้ทำการในเรือไว้ในใบอนุญาตใช้เรือ ณ ที่ทำการเจ้าท่าท้องถิ่นที่เรือนั้นขึ้นทะเบียน ภายในกำหนดสิบห้าวัน

มาตรา 285 คนรับจ้างสำหรับ ทำการในเรือเดินทะเลคนใด จะเข้าทำการงานหรือมีผู้จ้างทำการงานในเรือกำปั่นชาติไทย หรือเรือกำปั่นต่างประเทศชาติใดที่ไม่มีกงสุลประจำอยู่ในประเทศไทย ต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าก่อนจึงทำได้ และเจ้าท่าต้องเรียกใบพยานเลิกจ้างที่ผู้นั้นได้รับจากเรือที่ตนได้ทำการงานมาแล้วในหนหลังมาเก็บรักษาไว้ด้วย ถ้าและผู้นั้นนำใบพยานเช่นนั้นมาส่งไม่ได้ ท่านว่าผู้นั้นจำเป็นต้องชี้แจงว่าเป็นด้วยเหตุใดให้เป็นที่พอใจเจ้าท่า

มาตรา 286 ค่าธรรมเนียมซึ่งรัฐบาลไทยจะได้อำหนดตามครั้งคราวนั้น ให้เรียกเก็บสำหรับการว่าจ้างและการเลิกจ้างทุกครั้ง ให้เจ้าท่าจัดระเบียบพิกัดค่าธรรมเนียมเช่นนั้นปิดประกาศไว้ในที่แลเห็นง่าย ณ ที่ว่าการกรมเจ้าท่า และให้มีอำนาจไม่ยอมเป็นธุระจัดการว่าจ้างหรือการเลิกจ้างรายใด ๆ ก่อนได้รับค่าธรรมเนียมในส่วนนั้น

มาตรา 287 เจ้าของเรือหรือนายเรือกำปั่นจะว่าจ้างหรือเลิกจ้างคนการสำหรับเรือเดินทะเล ณ ที่ว่าการกรมเจ้าท่า ต้องเสียเงินค่าธรรมเนียมตามพิกัดที่ตั้งไว้สำหรับการว่าจ้างหรือเลิกจ้างนั้นทุกครั้ง

มาตรา 288 เมื่อคนทำการในเรือเดินทะเลคนใดเลิกรับจ้างจากเรือกำปั่นไทยลำหนึ่งลำใด ภายในพระราชอาณาเขต นายเรือกำปั่นลำนั้นต้องทำใบพยานการเลิกจ้างให้ผู้นั้นไปฉบับหนึ่งเป็นคู่มือ ให้ทำไว้ในเวลาที่เลิกจ้างและให้เขียนความลงไว้ในนั้นว่าผู้นั้นได้รับจ้างชำนานเท่าใด ประเภทการที่ได้ใช้ให้ทำและเลิกจ้างเมื่อวันใด และลงลายมือนายเรือเป็นสำคัญ ถ้าและผู้เลิกรับจ้างจะขอร้องให้ทำหนังสือชี้แจงเพิ่มเติมว่าได้ให้ค่าจ้างและได้หักเงินค่าจ้างอย่างไร นายเรือต้องทำให้ตามประสงค์ ภายในยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ร้องขอ

มาตรา 289 การเลิกจ้างคนทำการในเรือเดินทะเลจากเรือกำปั่นชาติไทยหรือจากเรือกำปั่นต่างประเทศที่ไม่มีกงสุลประจำอยู่ในประเทศไทยนั้นห้ามมิให้ทำในที่อื่น นอกจากที่ว่าการกรมเจ้าท่า

มาตรา 290⁽¹⁾ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 284 มาตรา 285 มาตรา 287 มาตรา 288 หรือมาตรา 289 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท

หมวดที่ 8

ว่าด้วยการใช้อำนาจทำโทษสำหรับความผิด

มาตรา 291⁽²⁾ ผู้นำร่อง นายเรือ ตันหน สร้าง ได้กั้ง นายท้าย คนถือท้าย ตันกล หรือคนใช้เครื่อง ที่ได้รับประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตผู้ใดหย่อนความสามารถ หรือประพฤติไม่สมควรแก่หน้าที่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับเกี่ยวแก่การเดินเรือหรือหน้าที่ของตน ให้เจ้าท่ามีอำนาจที่จะสั่งดไม่ให้ใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตมีกำหนดไม่เกินสองปี แต่ไม่เป็นการลบล้างโทษอย่างอื่นซึ่งผู้นั้นจะพึงได้รับ

ถ้าผู้นั้นไม่พอใจคำสั่งให้ดใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาต ให้ผู้นั้นมีสิทธิที่จะอุทธรณ์ไปยังรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่ภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้อำนาจคำสั่งคำสั่งชี้ขาดของรัฐมนตรีนั้นเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมีได้ชี้ขาด คำสั่งให้ดใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตมีผลบังคับได้

มาตรา 292 เจ้าท่าทุกตำบลมีอำนาจหน้าที่ที่จะดหรือเรียกคืนประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตใด ๆ ได้ตามลักษณะมาตรา 291 และเพื่อประกอบกับการเช่นนั้น ให้เจ้าท่ามีอำนาจทำการไต่สวน และหมายเรียกพยานและสืบพยานได้ทุกอย่าง ถ้าพยานคนใดไม่มาเบิกพยานหรือขัดขืนไม่

ยอมเบิกพยานก็ดี ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษต่อหน้าศาลธรรมดา ตามโทษานุโทษที่กฎหมายบัญญัติไว้สำหรับความผิดเช่นนั้น

ในการไต่สวนอย่างใดตามที่ว่ามาแล้วเจ้าทนายจะมีผู้ช่วยวินิจฉัยสองนายซึ่งเสนาบดีกระทรวงนครบาลจะเลือกจากจำพวกคนที่มีความรอบรู้ชำนาญในการเดินเรือทะเลมานั่งพร้อมด้วยก็ได้

ถ้าผู้ต้องคดีคนใดไม่มีความพอใจ และจะขอให้ตรวจคำตัดสินของคณะที่ไต่สวนเห็นว่ามานี้เสียใหม่ ท่านว่าจะฟ้องอุทธรณ์เจ้าทนายต่อศาลอันมีหน้าที่ก็ฟ้องได้

มาตรา 293 การใช้อำนาจปรับโทษที่ให้ไว้แก่เจ้าทนายตามพระราชบัญญัตินี้นั้น ไม่เกี่ยวข้องอย่างใดกับคดีทางอาญาหรือทางแพ่ง ซึ่งอาจฟ้องร้องจำเลยในความผิดอันเดียวกันนั้น ต่อศาลซึ่งมีหน้าที่เพื่อให้ลงโทษหรือให้ปรับจำเลยใช้ค่าเสียหายตามลักษณะที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นสำหรับความผิดนั้น

มาตรา 294⁽¹⁾ ผู้ใดถูกเจ้าทนายยึดหรือเรียกคืนประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตอย่างใดตามพระราชบัญญัตินี้ และสั่งให้นำประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตนั้นส่งเจ้าทนายถ้าไม่ส่งภายในเวลาที่เจ้าทนายกำหนด ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

มาตรา 295 ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตใด ๆ ที่ถูกเรียกคืนนั้นท่านให้ยกเลิกเป็นอันใช้ไม่ได้ต่อไปทุกฉบับ

มาตรา 296 บรรดาใบอนุญาตหรือประกาศนียบัตรที่ถูกยึดไว้ชั่วคราวนั้น ให้รักษาไว้ ณ ที่ว่าการกรมเจ้าทนาย เมื่อครบกำหนดเวลาที่ยึดแล้วให้ส่งคืนแก่ผู้ถือรับไปตามเดิม แต่ต้องจดความที่ได้ยึดนั้นลงไว้ในฉบับประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตนั้นด้วยเป็นสำคัญ

หมวดที่ 9

ลักษณะโทษและลักษณะรับผิดชอบทางแพ่ง

มาตรา 297⁽²⁾ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานในการปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาท ถึงห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดต่อสู้หรือขัดขวางเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานในการปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการต่อสู้หรือขัดขวางนั้นกระทำโดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้าย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับตั้งแต่สี่พันบาทถึงสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 298 ในความผิดอย่างใด ๆ ต่อพระราชบัญญัตินี้ ถ้าผู้ควบคุมเรือหรือควบคุมเครื่องจักรของเรือกำปั่นและเรือเล็กต่าง ๆ ลำใดซึ่งเป็นจำเลยนั้นหลบหนีตามตัวไม่ได้ ท่านว่าศาลมีอำนาจลงโทษปรับแก่เจ้าของเรือหรือแก่ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตสำหรับเรือลำนั้นได้ตามที่กฎหมายนี้บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ

มาตรา 299 เจ้าของเรือหรือผู้ที่รับใบอนุญาตสำหรับเรือกำปั่นและเรือเล็กต่าง ๆ ทุกลำต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการใช้ค่าปรับต่าง ๆ ซึ่งนายเรือต้นกล ต้นหน หรือลูกเรือลำนั้นถูกปรับโดยกระทำความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดต่อพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 300 เจ้าของแพไม้ทุกแพต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการใช้ค่าปรับต่าง ๆ ซึ่งผู้ควบคุมแพหรือคนประจำการในแพนั้นถูกปรับโดยกระทำความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดต่อพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 301 ลักษณะโทษต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ท่านว่าไม่เกี่ยวข้องอย่างใดกับความรับผิดชอบซึ่งจำเลยจะพึงถูกปรับในคดีส่วนแพ่ง เพราะความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดต่อพระราชบัญญัตินี้

ภาคผนวก จ

ข้อบังคับกรมเจ้าท่า
ว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ
พ.ศ. 2532

หมวดที่ 1 ฝ่ายเดินเรือ

ส่วนที่ 1 การแบ่งชั้นความรู้

ส่วนที่ 2 วิธีการสอบความรู้

ส่วนที่ 3 หลักสูตร

ส่วนที่ 4 คุณสมบัติของผู้สมัครสอบ

ส่วนที่ 5 ค่าธรรมเนียม

ส่วนที่ 6 การออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ

หมวดที่ 2 ฝ่ายช่างกลเรือ

ส่วนที่ 1 การแบ่งชั้นความรู้

ส่วนที่ 2 วิธีการสอบความรู้

ส่วนที่ 3 หลักสูตร

ส่วนที่ 4 คุณสมบัติของผู้สมัครสอบ

ส่วนที่ 5 ค่าธรรมเนียม

ส่วนที่ 6 การออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 279 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดย มาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525 อธิบดีกรมเจ้าท่าโดย อนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2532”

ข้อ 2 ให้ข้อบังคับนี้ตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ข้อ 3 เมื่อได้ใช้ข้อบังคับนี้แล้ว ให้ยกเลิก

(1) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักสูตรความรู้และความชำนาญสำหรับผู้ควบคุมเรือและผู้ควบคุมเครื่องจักร พุทธศักราช 2507

(2) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2526

(3) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2528

(4) กฎข้อบังคับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2506 เฉพาะบัญญัติหมายเลข 2 ค่าธรรมเนียมสำหรับการสอบความรู้ผู้ควบคุมเรือและผู้ควบคุมเครื่องจักร

(5) กฎหรือข้อบังคับกรมเจ้าท่าอื่นใดที่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับนี้

ข้อ 4 ในข้อบังคับนี้ นอกจากจะมีข้อความบ่งไว้เป็นอย่างอื่น คำว่า “อธิบดี” หมายถึง อธิบดีกรมเจ้าท่า

“ประกาศนียบัตร” หมายถึง ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ ของผู้ทำการในเรือ ซึ่งออกให้โดยกรมเจ้าท่า ตามข้อบังคับนี้

“ควบคุมเรือ” หมายถึง การทำหน้าที่นายเรือหรือนายท้ายเรือ

“เรือราชการ” หมายถึง เรือของส่วนราชการซึ่งมิได้ใช้ในทางการค้า

“เรือหลวง” หมายถึง เรือต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในอัตรากองทัพเรือ

“ต้นกลเรือ” หมายถึง นายช่างกลเรือตำแหน่งสูงสุดในเรือ ซึ่งรับผิดชอบเกี่ยวกับเครื่องกลขับเคลื่อนเรือ และเครื่องจักรกลทุกชนิดในเรือ

“รองต้นกล” หมายถึง นายช่างกลเรือที่มีตำแหน่งรองถัดไปจากต้นกลเรือ

“นายช่างกลเรือ” หมายถึง เจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างกลเรือ ที่มีคุณสมบัติมีประกาศนียบัตรกรมเจ้าท่า ขึ้นไม่ต่ำกว่า ชั้นคนใช้เครื่องจักรยนต์ขั้นหนึ่งพิเศษ

“นายยามเรือเดิน” หมายถึง หัวหน้าเจ้าหน้าที่ฝ่ายเดินเรือหรือฝ่ายช่างกลเรือ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่และรับผิดชอบในยามผลัดนั้น ๆ

“พรรคनावิน” หมายถึง เหล่านายทหารเรือที่มีหน้าที่ส่วนใหญ่ในการควบคุม และปฏิบัติการต่าง ๆ ในฝ่ายเดินเรือ

“พรรคกลิน” หมายถึง เหล่านายทหารเรือที่มีหน้าที่ส่วนใหญ่ในการควบคุมและปฏิบัติการต่าง ๆ ในฝ่ายช่างกลเรือ

หมวดที่ 1 ฝ่ายเดินเรือ

ส่วนที่ 1

การแบ่งชั้นความรู้

ข้อ 5 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถของผู้ทำการในเรือ ฝ่ายเดินเรือให้มีลำดับชั้นของประกาศนียบัตร จากชั้นสูงสุดไปต่ำสุด ดังนี้

- (1) ประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ) CLASS 1 (MASTER MARINER)
- (2) ประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) CLASS 2 (FIRST MATE)
- (3) ประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) CLASS 3 (SECOND MATE)
- (4) ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) CLASS 4 (THIRD MATE)
- (5) ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง (SKIPPER OF FISHING VESSEL)
- (6) ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ (SKIPPER OF LOCAL TRADE VESSEL)
- (7) ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำน้ำ (SKIPPER OF POWER DRIVEN RIVER VESSEL)
- (8) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชายแดน (HELMSMAN OF POWER DRIVEN SEA – GOING NEIGHBOUR AREA VESSEL)
- (9) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง (FIRST CLASS HELMSMAN OF POWER DRIVEN SEA – GOING VESSEL)
- (10) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง (SECOND CLASS HELMSMAN OF POWER DRIVEN SEA – GOING VESSEL)
- (11) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง (FIRST CLASS HELMSMAN OF POWER DRIVEN RIVER VESSEL)
- (12) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นสอง (SECOND CLASS HELMSMAN OF POWER DRIVEN RIVER VESSEL)
- (13) ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มีใช้เรือกล (HELMSMAN OF NON – SELF – PROPELLED VESSEL)

ข้อ 6 ผู้มีประกาศนียบัตรในลำดับสูงกว่าสามารถทำการในตำแหน่ง ซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่าได้ แต่

- (1) ผู้มีประกาศนียบัตรสำหรับเรือลำน้ำ จะทำการในตำแหน่ง ซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรสำหรับเรือเดินทะเลไม่ได้

(2) ผู้มีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง จะทำการในตำแหน่งซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำนํ้าชั้นหนึ่งไม่ได้

ข้อ 7 ประกาศนียบัตรอาจจะระบุข้อกำหนดให้สามารถทำหน้าที่ควบคุมเรือหรือจำกัดประเภทเรือ หรือขนาดหรือที่ผู้มีประกาศนียบัตรสามารถควบคุมเรือได้ดังนี้

(1) ประกาศนียบัตรต้นหน ระบุข้อกำหนดให้ทำหน้าที่นายเรือ ของเรือตามขนาดและเขตการเดินเรือในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

(2) ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ หรือนายเรือของเรือกลลำนํ้า ระบุขนาดตันกรอสสูงสุดของเรือที่สามารถทำการควบคุมได้

(3) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง หรือประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง ระบุเขตเดินทะเลชายแดน

(4) ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มีใช้เรือกล ระบุประเภทเรือใบ หรือเรือใบชายทะเลชายแดน

ส่วนที่ 2

วิธีการสอบความรู้

ข้อ 8 การสอบความรู้สำหรับ ประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือ ให้อธิบดีเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อดำเนินการสอบ

ข้อ 9 การยื่นคำร้องขอสอบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตร หรือขอเลื่อนชั้นประกาศนียบัตรหรือขอต่ออายุประกาศนียบัตรให้ยื่นคำร้องขอสมัครสอบความรู้พร้อมทั้งสำเนาประกาศนียบัตรชั้นที่ได้รับอยู่ และสำเนาเอกสารอื่น ๆ ตามสำเนาของประกาศนียบัตรชั้นนั้น ๆ

ข้อ 10 การสอบความรู้ตามหลักสูตร นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ชั้นสูงสุด ฝ่ายเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า หรือการสอบความรู้ตามหลักสูตรชั้นสูงสุด ของโรงเรียนนายเรือ (เว้นพรรคกลิน) เป็นการสอบความรู้ตามหลักสูตรประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) ของกรมเจ้าท่าด้วยผู้ที่สอบได้ตามหลักสูตรดังกล่าว จึงมีสิทธิได้รับประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) ของกรมเจ้าท่า

ข้อ 11 การสอบความรู้ตามหลักสูตร นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ชั้นปีที่ 3 ฝ่ายเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า หรือการสอบความรู้ตามหลักสูตรชั้นปีที่ 3 ของโรงเรียนนายเรือ (เว้นพรรคกลิน) เป็นการสอบความรู้ตามหลักสูตรประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) ของกรมเจ้าท่าด้วยผู้ที่สอบได้ตามหลักสูตรดังกล่าว จึงมีสิทธิได้รับประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) ของกรมเจ้าท่า

ข้อ 12 การสอบความรู้ตามหลักสูตรสำหรับ ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) ประเภทชำนาญงาน ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) ประเภทเรือประมง ประกาศนียบัตรนายเรือของ

เรือประมง ประเภทชำนาญงาน ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ ประเภทชำนาญงาน และประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำนํ้า ประเภทชำนาญงาน ให้อธิบดีกรมเจ้าท่ามีอำนาจผ่อนผันวิธีการสอบความรู้ได้

ข้อ 13 เกณฑ์การสอบได้ ผู้เข้าสอบจะต้องได้คะแนนแต่ละวิชาไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ยกเว้น วิชาการเดินเรือ วิชาเดินเรือดาราศาสตร์ วิชาเดินเรือใกล้ฝั่ง วิชาต่อเรือและการทรงตัวของเรือ ต้องได้คะแนนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 60

ข้อ 14 ถ้าข้อบังคับใดกำหนดให้ผู้สมัครสอบต้องเป็นผู้มีประกาศนียบัตร ในชั้นที่ต่ำกว่ามาก่อน ประกาศนียบัตรนั้นต้องยังไม่หมดอายุในวันขอสมัครสอบ

ข้อ 15 บุคคลผู้ที่มีได้ถือสัญชาติไทย ถ้าประสงค์จะขอสอบความรู้ผู้ทำการในเรือเพื่อขอรับประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือ ต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดี

ข้อ 16 การสอบตามหลักสูตรประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ) สำหรับผู้ที่มีคุณสมบัติตามข้อ 21 (4) หรือการสอบตามหลักสูตรประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) สำหรับผู้ที่มีคุณสมบัติตามข้อ 22 (3) อธิบดีอาจยกเว้นการสอบเป็นบางวิชาได้หากมีหลักฐานว่ามีความรู้ความชำนาญ หรือผ่านการสอบในวิชานั้น ในระดับเดียวกันมาเพียงพอแล้ว

ข้อ 17 วิชาใดที่ได้คะแนนไม่ถึงเกณฑ์การสอบได้ ให้มีโอกาสดำเนินการใหม่ ดังนี้

(1) การสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำนํ้า หรือประกาศนียบัตรที่สูงกว่า ให้สอบแก้ตัวได้ไม่เกิน 2 ครั้ง ภายในระยะเวลาไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันสอบครั้งแรก และการสอบแก้ตัวภายในรายวิชาหนึ่ง ๆ ต้องมีระยะห่างจากการสอบครั้งก่อนไม่น้อยกว่า 1 เดือน

(2) การสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชายแดน หรือประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่า ให้สอบแก้ตัวได้ไม่เกิน 2 ครั้ง ภายในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี นับแต่วันสอบครั้งแรก และการสอบแก้ตัวภายในวิชาหนึ่ง ๆ ต้องมีระยะห่างจากการสอบครั้งก่อนไม่น้อยกว่า 1 สัปดาห์

ข้อ 18 การเปรียบเทียบหลักสูตรการศึกษาและฝึกอบรมของสถาบันต่าง ๆ เพื่อให้เข้ากับคุณสมบัติการสมัครสอบประกาศนียบัตรชั้นต่าง ๆ ตามข้อบังคับนี้ให้เป็นอำนาจของอธิบดี การขอเทียบชั้นประกาศนียบัตรของผู้ที่มีประกาศนียบัตรจากต่างประเทศในระดับเดียวกันให้เป็นอำนาจของอธิบดี เป็นผู้พิจารณาวินิจฉัยเป็นราย ๆ ไป

ส่วนที่ 3

หลักสูตร

ข้อ 19 หลักสูตรเกี่ยวกับการสอบความรู้ฝ่ายเดินเรือให้เป็นไปตามผนวก 1 ท้ายข้อบังคับนี้

ส่วนที่ 4

คุณสมบัติของผู้สมัครสอบ

ข้อ 20 ผู้สมัครสอบต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

- (1) เป็นผู้ที่มีสัญชาติไทย
- (2) ไม่เป็นผู้ที่มีความประพฤติเสียหายร้ายแรง หรือมีความประพฤติเสียหาย อันอาจนำมาซึ่งความไม่ปลอดภัย
- (3) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ
- (4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการหรือมีร่างกายไม่สมประกอบ จนไม่สามารถทำการตามตำแหน่งหน้าที่ได้
- (5) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อซึ่งเป็นที่น่ารังเกียจ
- (6) เป็นผู้ที่มีสายตาดี และหูฟังเสียงได้ดี
- (7) คุณสมบัติตาม (3), (4), (5) และ (6) ผู้สมัครสอบต้องแสดงเอกสารใบรับรองแพทย์ ประกอบการพิจารณาด้วย

ข้อ 21 ประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ)

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ) ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนด ในข้อ 20 ดังนี้

- (1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 24 ปีบริบูรณ์
- (2) เป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) และเคยทำการในเรือในตำแหน่งซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรนี้มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ
- (3) เป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) และเคยเป็นนายเรือ หรือผู้บังคับการเรือของเรือราชการ และเคยปฏิบัติหน้าที่ในเรือสินค้าในตำแหน่งซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) มาแล้วรวมกันไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ระยะเวลาปฏิบัติหน้าที่ในเรือสินค้าต้องไม่น้อยกว่า 6 เดือน ถ้าหากไม่มีโอกาสปฏิบัติหน้าที่ในเรือสินค้า ต้องผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษสำหรับนายเรือของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี กรมเจ้าท่า หรือ
- (4) เป็นผู้ที่จบการศึกษาชั้นสูงสุดจากโรงเรียนนายเรือ หรือสถาบันอื่นที่เทียบเท่าพรคนาวิน และเคยเป็นผู้บังคับการเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือสอบความรู้ได้ตามหลักสูตรผู้บังคับการเรือในกองทัพอากาศ และเคยปฏิบัติหน้าที่ในเรือหลวงมาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปี

ข้อ 22 ประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง)

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดใน ข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 22 ปีบริบูรณ์

(2) เป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) และเคยทำการในเรือในตำแหน่งซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรนี้ หรือเคยปฏิบัติหน้าที่นายยามเรือเดินในทะเลของเรือราชการซึ่งมีขนาดไม่ต่ำกว่า 200 ตันกรอส หรือความยาวจากไม่ต่ำกว่า 25 เมตร อย่างใดอย่างหนึ่งหรือรวมกันไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(3) เป็นผู้ที่จบการศึกษาชั้นสูงสุดจากโรงเรียนนายเรือ หรือสถาบันอื่นที่เทียบเท่าพรรคนาวิน และเคยปฏิบัติหน้าที่ในเรือหลวงมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือสอบความรู้ได้ตามหลักสูตรบังคับการเรือ หรือหลักสูตรต้นหนในกองทัพเรือ

ข้อ 23 ประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง)

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดไว้ใน ข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์

(2) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือหลักสูตรอื่นใดที่เทียบเท่า

(3) เป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) และเคยทำการในเรือในตำแหน่งซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้นนี้มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(4) เป็นผู้สำเร็จการศึกษา หลักสูตรเดินเรือจากสถาบันการศึกษาซึ่งอธิบดีรับรองให้มีสิทธิสมัครสอบ

ข้อ 24 ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม)

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์

(2) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย หรือหลักสูตรอื่นใดที่เทียบเท่า

(3) มีระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเลไม่น้อยกว่า 5 ปี และหลังจากปฏิบัติงานในเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปี ได้ฝึกปฏิบัติหน้าที่นายยามเรือเดินในเรือ ขนาดไม่ต่ำกว่า 200 ตันกรอส หรือ ความยาวจากไม่ต่ำกว่า 25 เมตร มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(4) เป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง หรือนายเรือของเรือเดินในประเทศและเคยทำการในตำแหน่งที่ซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้นนี้มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(5) เป็นผู้สำเร็จการศึกษาหลักสูตรเดินเรือ จากสถาบันการศึกษาในชั้นการศึกษาซึ่งอธิบดีรับรองให้มีสิทธิสมัครสอบในกรณีและผู้สมัครสอบมีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่กำหนดไว้ใน (2) (3) (4) และ (5) ของข้อนี้ ผู้สมัครสอบต้องมีคุณสมบัติเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(6) ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) สำหรับทำการในเรือทุกประเภท

(ก) เป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศและเคยทำการในตำแหน่งที่กำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้นนี้มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(ข) เป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่งและมีระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเลไม่น้อยกว่า 6 ปี และหลังจากปฏิบัติงานในเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปี ได้เคยทำการฝึกหน้าที่นายยามเรือเดินในเรือขนาดไม่ต่ำกว่า 200 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

ประกาศนียบัตรที่ออกให้แก่ผู้ที่มีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่กำหนดแต่มีคุณสมบัติตาม (6) นี้ ให้เติมคำว่า “ชำนาญงาน” ต่อท้ายชั้นประกาศนียบัตร ด้วย โดยประกาศนียบัตรนี้เป็นประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม)

(7) ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) สำหรับทำการเฉพาะในเรือประมง

(ก) เป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศหรือนายเรือของเรือประมงและเคยทำการในตำแหน่งที่กำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้นนั้น ๆ มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(ข) เป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่งและมีระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเลไม่น้อยกว่า 6 ปี และหลังจากปฏิบัติงานในเรือไม่น้อยกว่า 4 ปี ได้ทำการฝึกหน้าที่นายเรือของเรือประมงทะเลเล็กชั้นหนึ่ง มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

ประกาศนียบัตรที่ออกให้แก่ผู้ที่มีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่กำหนดแต่มีคุณสมบัติตาม (7) นี้ ให้เติมคำว่า “เรือประมง” ต่อท้ายชั้นประกาศนียบัตรด้วย โดยประกาศนียบัตรนี้เป็นประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) ที่ใช้เฉพาะกับเรือประมง

ข้อ 25 ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมงต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์

(2) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น หรือหลักสูตรอื่นใดที่เทียบเท่า

(3) มีระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเลไม่น้อยกว่า 4 ปี และหลังจากปฏิบัติงานในทะเลมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี ได้เคยทำหน้าที่ต้นเรือในเรือกลประมงทะเลเล็กมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือในกรณีที่ผู้สมัครสอบมีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่กำหนดไว้ใน (2) (3) และ (4) ของข้อนี้ ผู้สมัครสอบด้วยมีคุณสมบัติเพิ่มขึ้นนอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 20 ดังนี้

(4) เป็นผู้สำเร็จการศึกษาในหลักสูตรที่เกี่ยวกับการเดินเรือประมง ซึ่งอธิบดีรับรองให้มีสิทธิสมัครสอบ

(5) มีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปีบริบูรณ์

(6) เป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ และเคยทำการในตำแหน่งที่กำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรขั้นนี้มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(7) เป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรไม่ต่ำกว่านายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง และมีระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเลไม่น้อยกว่า 5 ปี โดยหลังจากปฏิบัติงานในทะเลไม่น้อยกว่า 3 ปี ได้เคยทำหน้าที่ต้นเรือในกลประมงทะเลเล็กไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ ทำหน้าที่นายท้ายในเรือกลประมงทะเลเล็กชั้นหนึ่ง มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

สำหรับประกาศนียบัตรที่ออกให้แก่ผู้ที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดใน (5) (6) และ (7) นี้ให้เติมคำว่า “ชำนาญงาน” ต่อท้ายขึ้นประกาศนียบัตรด้วย โดยประกาศนียบัตรนี้เป็นประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง

ข้อ 26 ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศต้องมี คุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดใน ข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์

(2) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นหรือหลักสูตรอื่นใดที่เทียบเท่า

(3) มีระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเลไม่น้อยกว่า 4 ปี

(4) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 250 ตันกรอส ต้องเคยควบคุมเรือขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเคยปฏิบัติหน้าที่นายท้ายในเรือ ซึ่งมีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(5) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่นายเรือขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส หรือต้นเรือของเรือขนาดเกินกว่า 250 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปีหรือ

(6) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 1,600 ตันกรอส ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่นายเรือของเรือกลขนาดเกินกว่า 250 ตันกรอส หรือต้นเรือของเรือกลขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปีหรือ

(7) เป็นผู้ที่มีคุณสมบัติตาม (1) และสอบความรู้ได้ตามหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ชั้นปีที่ 2 ฝ่ายเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า หรือหลักสูตรชั้นปีที่ 2 (เว้นพรรค กลิน) ของโรงเรียนนายเรือ หรือเป็นผู้จบการศึกษาจากโรงเรียนชุมพลทหารเรือ และสอบความรู้ได้ตามหลักสูตรผู้บังคับการเรือขนาดเล็กในกองทัพเรือ หรือผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษฝ่ายเดินเรือ ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า

ในกรณีที่ผู้สมัครสอบมีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่กำหนดไว้ใน (2) (3) (4) (5) (6) และ (7) ผู้สมัครสอบต้องมีคุณสมบัติเพิ่มขึ้นนอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 20 ดังนี้

(8) มีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปีบริบูรณ์

(9) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรไม่ต่ำกว่านายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง หรือประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศชั้นต่ำกว่า และมีระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเล ไม่น้อยกว่า 6 ปี

(10) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 250 ตันกรอส ต้องเคยควบคุมเรือขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปี หรือเคยปฏิบัติหน้าที่นายท้ายในเรือที่มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปี

(11) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่นายเรือของเรือขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส หรือ ต้นเรือ ของเรือขนาดเกินกว่า 250 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

(12) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 1,600 ตันกรอส ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่นายเรือของเรือกลขนาดเกินกว่า 250 ตันกรอส หรือ ต้นเรือของเรือกลขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

สำหรับประกาศนียบัตรที่ออกให้แก่ผู้ที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดใน (8) (9) (10) (11) และ (12) นี้ให้เติมคำว่า “ชำนาญงาน” ต่อท้ายขึ้นประกาศนียบัตรด้วยโดยประกาศนียบัตรนี้เป็นประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

ข้อ 27 ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำน้ำ

ผู้สมัครเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำน้ำ ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปี บริบูรณ์

(2) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น หรือหลักสูตรอื่นใดที่เทียบเท่า

(3) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 250 ตันกรอส ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่ควบคุมเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอส หรือต้นเรือ หรือผู้ช่วยนายเรือของเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี

(4) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือทุกขนาด ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่นายเรือของเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส หรือเคยปฏิบัติหน้าที่ต้นเรือ หรือผู้ช่วยนายเรือของเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 250 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(5) เป็นผู้ที่มีคุณสมบัติตาม (1) และสอบความรู้ได้ตามหลักสูตรอาชีพพนักงาเอก เหล่าสามัญในกองทัพเรือ หรือ ผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษฝ่ายเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี กรมเจ้าท่า

ในกรณีที่ผู้สมัครสอบมีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่กำหนดไว้ใน (2) (3) (4) และ (5) ของข้อนี้ ผู้สมัครสอบด้วยมีคุณสมบัติเพิ่มขึ้นนอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 20 ดังนี้

(6) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง

(7) มีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปี บริบูรณ์

(8) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 250 ตันกรอส ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่ควบคุมเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอส หรือตันเรือ หรือผู้ช่วยนายเรือของเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

(9) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือทุกขนาด ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่นายเรือของเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส หรือเคยปฏิบัติหน้าที่ตันเรือ หรือ ผู้ช่วยนายเรือของเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 250 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

สำหรับประกาศนียบัตรที่ออกให้แก่ผู้ที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดใน (6) (7) (8) และ (9) นี้ ให้เติมคำว่า “ชำนาญงาน” ต่อท้ายขึ้นประกาศนียบัตรด้วย โดยประกาศนียบัตรนี้เป็นประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำน้ำ

ข้อ 28 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชายแดน

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชายแดนต้องมีคุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์

(2) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าชั้นประถมศึกษา หรือหลักสูตรอื่นใดที่เทียบเท่า

(3) เป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสองหรือประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่งและได้ทำหน้าที่ในตำแหน่งที่ต้องใช้ประกาศนียบัตรนั้นมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(4) ผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษ ฝ่ายเดินเรือ ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี กรมเจ้าท่า

ข้อ 29 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลทะเลชั้นหนึ่งต้องมีคุณสมบัติ นอกเหนือที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 19 ปีบริบูรณ์

(2) มีความรู้อ่านออกเขียนได้

(3) เป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง และเคยควบคุมเรือเดินทะเล มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(4) เคยทำงานในเรือเดินทะเลขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือ

(5) มีคุณสมบัติตาม (1) และเป็นนักเรียนจำโรงเรียนชุมพลทหารเรือ ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรพรควนาวิน หรือเป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรอาชีพพนักจำเอกเหล่าสามัญในกองทัพเรือ หรือผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษฝ่ายเดินเรือ ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี กรมเจ้าท่า

ข้อ 30 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสองต้องมีคุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์

(2) มีความรู้อ่านออกเขียนได้

(3) เคยทำงานในเรือเดินทะเล มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปีหรือ

(4) เป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรนักเรียนลูกเรือเดินทะเล จากศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี กรมเจ้าท่า ฝ่ายเดินเรือ หรือ

(5) เป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรอาชีพจำเอก เหล่าสามัญในกองทัพเรือ

ข้อ 31 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำนน้ำชั้นหนึ่ง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำนน้ำชั้นหนึ่งต้องมีคุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 19 ปีบริบูรณ์

(2) มีความรู้อ่านออกเขียนได้

(3) เป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำนน้ำชั้นสอง หรือประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง และเคยควบคุมเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(4) เคยทำงานในเรือขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือ

(5) เป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรอาชีพปกติ นายท้ายเรือกล ในกองทัพเรือ

ข้อ 32 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำนน้ำชั้นสอง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำนน้ำชั้น 2 ต้องมี คุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์

(2) มีความรู้อ่านออกเขียนได้

ข้อ 33 ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มีไซเรือกล

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มีไซเรือกลต้องมีคุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์

(2) เคยทำงานในเรือตามประเภทที่จะทำการควบคุม มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี

ข้อ 34 ระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเล ระยะเวลาทำการในตำแหน่ง และระยะเวลาในการฝึกปฏิบัติหน้าที่

(1) ระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเล หมายถึง การปฏิบัติหน้าที่นายเรือหรือลูกเรือในเรือเดินทะเล ซึ่งเดินเลยเขตน่านน้ำภายใน และ/หรือเขตท่าเรือและระยะเวลานี้จะต้องอยู่ภายใน 10 ปี ก่อนวันสมัครสอบครั้งแรก

(2) การนับระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเล หรือการทำการในตำแหน่งที่กำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตร หรือการฝึกปฏิบัติหน้าที่ให้นับระยะเวลาตามที่ปรากฏในสัญญาลูกเรือหรือในสมุดคนประจำเรือ

(3) ระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเล หรือระยะเวลาทำการในตำแหน่งที่กำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้นใด หรือการฝึกปฏิบัติหน้าที่ อาจลดลงได้ไม่เกิน 6 เดือน ถ้าผ่านการอบรมในหลักสูตรพิเศษ ซึ่งอธิบดีรับรองแล้ว

(4) ผู้สมัครซึ่งปฏิบัติงานในเรือ ซึ่งชักธงของประเทศอื่น หรือเรือที่มีใช้เรือสินค้า อันไม่สามารถตรวจสอบระยะเวลาได้ โดยฝ่ายคนประจำเรือ กองตรวจการขนส่งทางน้ำ ต้องแสดงหลักฐานหรือคำรับรองจากเจ้าหน้าที่ของประเทศนั้น หรือนายเรือหรือเจ้าของเรือหลักฐานหรือคำรับรองนี้ จะเชื่อถือได้เพียงใดให้อยู่ในดุลยพินิจของอธิบดี

ข้อ 35 ผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรชั้นใด ซึ่งออกให้โดยประเทศอื่น ถ้าประสงค์จะขอสอบความรู้เพื่อรับประกาศนียบัตรตามข้อบังคับนี้ในชั้นนั้น ต้อง

(1) มีคุณสมบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับนี้ ยกเว้นข้อที่กำหนดให้ผู้สมัครสอบต้องเป็นผู้มีประกาศนียบัตรในชั้นที่ต่ำกว่ามาก่อน

(2) ผู้ขอสมัครสอบประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ) และประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) ต้องแสดงหลักฐานว่าสำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายหรือหลักสูตรอื่นใดที่เทียบเท่า

ข้อ 36 ผู้สมัครสอบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ) หรือประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) หรือคำรับรองทำหน้าที่นายเรือเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือประเทศใกล้เคียง จะต้องแสดงใบรับรองว่า มีความรู้จากสถาบันซึ่งอธิบดีรับรองแล้วดังนี้

(1) RADAR SIMULATOR CERTIFICATE

(2) SHIP CAPTAIN'S MEDICAL TRAINING CERTIFICATE

ข้อ 37 ผู้สมัครสอบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) หรือ ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) จะต้องแสดงใบรับรองว่ามีความรู้จากสถาบันซึ่งอธิบดีได้รับรองแล้ว ดังนี้

- (1) RADAR OBSERVER CERTIFICATE
- (2) FIRST AID AT SEA CERTIFICATE
- (3) FIRE FIGHTING COURSR CERTECATE
- (4) ELECTRONIC NAVIGATION AT AIDS (OPERATION) CERTIFI-CATE
- (5) EFFICIENT LIEBOATMAN CERTIFICATE
- (6) RESTRICTED CERTIFICATE OF COMPETENCE IN RADIO TELEPHONY

ข้อ 38 ผู้สมัครสอบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ จะต้องแสดงใบรับรองว่า มีความรู้จากสถาบันซึ่งอธิบดีได้รับรองแล้ว ดังนี้

- (1) FIRE FIGHTING COURSE CERTIFICATE
- (2) FIRST AID AT SEA CERTIFICATE
- (3) EFFICIENT LIFEBOATMAN CERTIFICATE

ส่วนที่ 5

ค่าธรรมเนียม

ข้อ 39 ให้ผู้สมัครสอบชำระค่าธรรมเนียมในการสอบตามอัตรา ดังนี้

- (1) ประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ) 800.- บาท
- (2) ประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) 600.- บาท
- (3) ประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) 500.- บาท
- (4) ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) 400.- บาท
- (5) ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง 400.- บาท
- (6) ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ 300.- บาท
- (7) ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำน้ำ 200.- บาท
- (8) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชายแดน 150.- บาท
- (9) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่งและประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง 150.- บาท
- (10) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสองและประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นสอง 100.- บาท

(11) ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มีไ้เรือกล 100.- บาท

(12) การสอบเพื่อระบุข้อกำหนดในประกาศนียบัตร 300.- บาท

(ENDORSEMENT OF CERTIFICATE)

(13) ค่าธรรมเนียมใบประกาศนียบัตรรับรอง 100.- บาท

ข้อ 40 การต่ออายุประกาศนียบัตร หรือการขอใบแทนประกาศนียบัตรชั้นต่าง ๆ ต้อง ชำระค่าธรรมเนียมกึ่งหนึ่งของอัตราในข้อ 39

การสอบแก้ตัวต้องชำระค่าธรรมเนียมการสอบวิชาละ 10.- บาท

ข้อ 41 ถ้าประกาศนียบัตรสูญหายหรือเสียหายไปเนื่องจากเรือที่ผู้มีประกาศนียบัตรประจำอยู่อัปปาง และสามารถแสดงหลักฐานที่เชื่อถือได้ ผู้มีประกาศนียบัตรจะได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมการออกใบแทนตามข้อ 39

ส่วนที่ 6

การออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ

ข้อ 42 รูปแบบของประกาศนียบัตรเป็นไปตามแบบที่กำหนดไว้ท้ายข้อบังคับนี้

ข้อ 43 ผู้ที่จะขอรับประกาศนียบัตรชั้นใด ต้องสอบได้ตามหลักสูตรที่กำหนดไว้ สำหรับชั้นนั้น

ข้อ 44 ผู้ที่จะขอรับประกาศนียบัตรชั้นใดต้องส่งคืนประกาศนียบัตรที่มีอยู่เดิม (ถ้ามี)

ข้อ 45 ใบแทนประกาศนียบัตรจะออกให้เมื่อ

(1) ประกาศนียบัตรได้สูญหายหรือถูกทำลาย และผู้มีประกาศนียบัตรนำหลักฐานการแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจมาแสดง

(2) ประกาศนียบัตรลบเลือน หรือชำรุดในสาระสำคัญ

ข้อ 46 ผู้ขอต่ออายุประกาศนียบัตร จะต้องมีความสมบัติ ดังนี้

(1) มีความสมบัติตามข้อ 20 ของข้อบังคับนี้

(2) ต้องเคยทำการในเรือเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 6 เดือน ภายในระยะเวลา 5 ปี ก่อนวันขอต่ออายุ

ข้อ 47 ประกาศนียบัตรที่ออกไปก่อนที่ข้อบังคับนี้มีผลบังคับใช้ ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าประกาศนียบัตรนั้นๆ จะสิ้นอายุ เมื่อสิ้นอายุแล้วให้ออกประกาศนียบัตรใหม่โดยเทียบลำดับชั้นประกาศนียบัตรระหว่างชั้นประกาศนียบัตร ซึ่งกำหนดโดยข้อบังคับนี้กับประกาศนียบัตรตามข้อบังคับฉบับเดิม ดังนี้

ลำดับชั้นประกาศนียบัตร ตามข้อบังคับฉบับเดิม	ลำดับชั้นประกาศนียบัตร ตามข้อบังคับฉบับนี้
ลำดับที่ 1 นายเรือของเรือเดิน ต่างประเทศ	เทียบเท่ากับ ชั้น 1 (นายเรือ)
ลำดับที่ 2 ต้นหนที่หนึ่งเรือเดิน ต่างประเทศ	เทียบเท่ากับ ชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) (ระบุข้อ
ลำดับที่ 3 ต้นหนที่สองเรือเดิน ต่างประเทศ	กำหนดให้ทำหน้าที่นายเรือ)
ลำดับที่ 4 ต้นหนที่สองเรือเดิน ต่างประเทศ	เทียบเท่ากับชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) (ระบุข้อ
(เฉพาะลำ)	กำหนดให้ทำหน้าที่นายเรือ)
ลำดับที่ 5 นายเรือของเรือกลประมง ชั้นหนึ่ง	เทียบเท่ากับ ชั้น 4 (ต้นหนที่สาม)
นายเรือของเรือกลประมงชั้นสอง	เทียบเท่ากับ นายเรือของเรือประมง
ลำดับที่ 6 นายเรือของเรือกล เดินทะเลเฉพาะ	เทียบเท่ากับ นายเรือของเรือเดินในประเทศ
เขต	(ขนาดตันกรอสตามที่กำหนดไว้เดิม)
ลำดับที่ 7 นายเรือของเรือกล ลำน้ำชั้นหนึ่ง	เทียบเท่ากับ นายเรือของเรือกลลำน้ำ (ขนาด
ลำดับที่ 8 นายเรือของเรือกล ทะเลชายแดน	ตันกรอสตามที่กำหนดไว้เดิม)
ลำดับที่ 9 นายท้ายชายทะเลชั้นหนึ่ง สำหรับเรือ	เทียบเท่ากับ นายท้ายเรือกลเดินทะเลชายแดน
กลประมง	เทียบเท่ากับ นายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง
นายท้ายชายทะเลชั้นหนึ่ง สำหรับเรือกล	
ชายทะเล	
ลำดับที่ 10 นายท้ายชายทะเลชั้นสอง สำหรับ	เทียบเท่ากับ นายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง
เรือกลประมง	
นายท้ายชายทะเลชั้นสอง สำหรับเรือกล	
ชายทะเล	
ลำดับที่ 11 นายท้ายเรือกล ลำน้ำชั้นหนึ่ง	เทียบเท่ากับ นายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง
ลำดับที่ 12 นายท้ายเรือกล ลำน้ำชั้นสอง	เทียบเท่ากับ นายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นสอง
ลำดับที่ 13 ได้กึ่งเรือใบเดินทะเลเฉพาะเขต สร้าง	เทียบเท่ากับ ผู้ควบคุมเรือที่มีใบเรือกล
เรือลำเลียงเดินทะเลเฉพาะ เขตคนถือท้าย	

หมวดที่ 2 ฝ่ายช่างกลเรือ

ส่วนที่ 1

การแบ่งชั้นความรู้

ข้อ 48 ประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลเรือ แบ่งเป็น 3 ประเภท ดังนี้

- (1) ประเภทเครื่องยนต์ ผู้มีประกาศนียบัตรประเภทนี้ มีสิทธิทำการในเรือที่มีเครื่องจักรใหญ่ขับเคลื่อนเรือโดยใช้เครื่องยนต์ได้
- (2) ประเภทเครื่องจักรไอน้ำ ผู้มีประกาศนียบัตรประเภทนี้ มีสิทธิทำการในเรือที่เครื่องจักรใหญ่ขับเคลื่อนเรือโดยใช้ไอน้ำได้
- (3) ประเภทเครื่องยนต์และเครื่องจักรไอน้ำ ผู้มีประกาศนียบัตรประเภทนี้ มีสิทธิทำการในเรือทั้งชนิดที่มีเครื่องจักรใหญ่ขับเคลื่อนเรือโดยใช้เครื่องยนต์หรือใช้เครื่องจักรไอน้ำได้

ข้อ 49 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้และความชำนาญของผู้ทำการในเรือฝ่ายช่างกลเรือให้ มีลำดับชั้นของประกาศนียบัตร จากชั้นสูงสุดไปต่ำสุด ดังนี้

- (1) นายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง “FIRST CLASS ENGINEER”
- (2) นายช่างกลเรือชั้นสอง “SECOND CLASS ENGINEER”
- (3) นายช่างกลเรือชั้นสาม “THIRD CLASS ENGINEER”
- (4) นายช่างกลเรือชั้นสาม ชำนาญงาน “THIRD CLASS ENGINEER” (BY PRACTICE)
- (5) คนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ หรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง “SPECIAL FIRST CLASS ENGINE OPERATOR” หรือ “FIRST CLASS BOILER MAN FOR SEA-GOING SHIP”
- (6) คนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ ชำนาญงาน “SPECIAL FIRST CLASS ENGINE OPERATOR” (BY PRACTICE)
- (7) คนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่ง หรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นสอง หรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำนํ้าชั้นหนึ่ง “FIRST CLASS ENGINE OPERATOR” หรือ “SECOND CLASS BOILER MAN FOR SEA-GOING SHIP” หรือ “FIRST CLASS BOILER MAN FOR SELF PROPELLED RIVER VESSEL”
- (8) คนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสอง หรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำนํ้าชั้นสอง “SECOND CLASS ENGINE OPERATOR” หรือ “SECOND CLASS BOILER MAN FOR SELF PROPELLED RIVER VESSEL”

ส่วนที่ 2

วิธีการสอบความรู้

ข้อ 50 การสอบความรู้สำหรับประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลเรือ ให้อธิบดีเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อดำเนินการสอบ

ข้อ 51 การยื่นคำร้องขอสอบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตร หรือขอเลื่อนชั้นประกาศนียบัตร หรือขอต่ออายุประกาศนียบัตรให้ยื่นคำร้องขอสมัครสอบความรู้พร้อมสำเนาประกาศนียบัตรชั้นที่ได้รับอยู่ และสำเนาเอกสารอื่น ๆ ตามสำเนาของประกาศนียบัตรชั้นนั้น ๆ

ข้อ 52 การสอบความรู้ตามหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ชั้นสูงสุดฝ่ายช่างกลเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า หรือการสอบความรู้ตามหลักสูตรชั้นสูงสุด ของโรงเรียนนายเรือพรหมกลิน เป็นการสอบความรู้ตามหลักสูตรประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม ของกรมเจ้าท่าด้วย ผู้ที่สอบได้ตามหลักสูตรดังกล่าว จึงมีสิทธิได้รับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม ของกรมเจ้าท่า

ข้อ 53 การสอบความรู้ตามหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ชั้นปีที่ 3 ฝ่ายช่างกลเรือ ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า หรือการสอบความรู้ตามหลักสูตรชั้นปีที่ 3 พรหมกลิน ของโรงเรียนนายเรือเป็นการสอบความรู้ตามหลักสูตรประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ ผู้ที่สอบได้ตามหลักสูตรดังกล่าว จึงมีสิทธิได้รับประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ

ข้อ 54 การสอบตามหลักสูตรประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง สำหรับผู้ที่มีคุณสมบัติตามข้อ 68 (3) หรือ การสอบตามหลักสูตรประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง สำหรับผู้ที่มีคุณสมบัติตามข้อ 69 (3) อธิบดีอาจยกเว้นการสอบเป็นบางวิชาได้ หากมีหลักฐานว่ามีความรู้ความชำนาญ หรือผ่านการสอบในวิชานั้น ในระดับเดียวกันมาเพียงพอแล้ว

ข้อ 55 การสอบความรู้ตามหลักสูตรสำหรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสามชำนาญงาน ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษหรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง และคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ ชำนาญงาน ให้อธิบดีกรมเจ้าท่ามีอำนาจผ่อนผันวิธีการสอบความรู้ได้

ข้อ 56 เกณฑ์การสอบได้ผู้เข้าสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรในชั้นต่าง ๆ ต้องได้คะแนนแต่ละวิชาไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50

ข้อ 57 ถ้าข้อบังคับใดกำหนดให้ผู้สมัครสอบต้องเป็นผู้มีประกาศนียบัตรในชั้นต่ำกว่ามาก่อนประกาศนียบัตรนั้นต้องยังไม่หมดอายุในวันขอสมัครสอบ

ข้อ 58 บุคคลผู้มีได้ถือสัญชาติไทย ถ้าประสงค์จะขอสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ เพื่อรับประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลเรือ ต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดี

ข้อ 59 การยื่นคำร้องขอสอบความรู้ เพื่อขอรับประกาศนียบัตรตั้งแต่ชั้นประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้น 3 ขึ้นไป อาจขอยื่นคำร้องขอสมัครสอบความรู้เป็นรายวิชา จนกว่าจะครบตามหลักสูตรภายในกำหนดระยะเวลา 3 ปี

ข้อ 60 สำหรับผู้ขอเลื่อนชั้นประกาศนียบัตรขึ้นชั้นสูงกว่า จะต้องมีประกาศนียบัตรมาแล้วครบ 1 ปี สามารถยื่นคำร้องขอสอบความรู้ทั้งหมดทุกวิชา หรือรายวิชาตามข้อ 59 ก็ได้

ข้อ 61 วิชาใดที่สอบได้หรือสอบตก ให้ลงบันทึกไว้ในใบแสดงการสอบความรู้ ตามแบบ ป.1 ท้ายข้อบังคับนี้

ข้อ 62 สำหรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม การสอบแบ่งออกเป็น 2 ภาค คือ
ภาค ก. มีวิชา

- (1) Mathematics (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)
- (2) General Engineering Science (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)
- (3) Heat Engines and Electrotechnology (ข้อสอบ 1 ชุดวิชาใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

ภาค ข. มีวิชา

- (1) Engineering Knowledge (ข้อสอบ 3 ชุดวิชา แต่ละวิชาใช้เวลา 3 ชั่วโมง)
- (2) Oral

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม ประเภทเครื่องยนต์ และเครื่องจักรไอน้ำ ต้องสอบวิชา Engineering Knowledge ชุดที่ 4 เพิ่มอีก 1 ชุด

ข้อ 63 สำหรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง การสอบแบ่งออกเป็น 2 ภาค คือ
ภาค ก. มีวิชา

- (1) Mathematics (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)
- (2) Applied Mechanics (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)
- (3) Heat and Heat Engines (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)
- (4) Drawing (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 36 ชั่วโมง)

ภาค ข. มีวิชา

- (1) Electrotechnology (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)
- (2) Naval Architecture (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)
- (3) Engineering Knowledge (ข้อสอบ 2 ชุดวิชา แต่ละชุดวิชาใช้เวลา 3 ชั่วโมง)
- (4) Oral

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง ประเภทเครื่องยนต์ และ เครื่องจักรไอน้ำ ต้องสอบวิชา Engineering Knowledge ชุดที่ 3 เพิ่มอีก 1 ชุด

ข้อ 64 สำหรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง การสอบแบ่งออกเป็น 2 ภาค คือ
ภาค ก. มีวิชา

- (1) Mathematics (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)
- (2) Applied Mechanics (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)
- (3) Heat Engines and Thermodynamics (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

ภาค ข. มีวิชา

- (1) Electrotechnology (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)
- (2) Naval Architecture (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)
- (3) Engineering Knowledge (ข้อสอบ 2 ชุดวิชา แต่ละชุดวิชาใช้เวลา 3 ชั่วโมง)
- (4) Oral

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง ประเภทเครื่องยนต์ และ เครื่องจักรไอน้ำ ต้องสอบวิชา Engineering Knowledge ชุดที่ 3 เพิ่มอีก 1 ชุด

ข้อ 65 การเปรียบเทียบหลักสูตรการศึกษาและฝึกอบรมของสถาบันต่างๆ เพื่อให้เข้ากับ คุณสมบัติการสมัครสอบประกาศนียบัตรชั้นต่าง ๆ ตามข้อบังคับนี้ให้เป็นอำนาจของอธิบดี การขอ เทียบชั้นประกาศนียบัตรของผู้ที่มีประกาศนียบัตรจากต่างประเทศในระดับเดียวกัน ให้เป็นอำนาจของ อธิบดีเป็นผู้พิจารณาวินิจฉัยเป็นราย ๆ ไป

ส่วนที่ 3

หลักสูตร

ข้อ 66 หลักสูตรเกี่ยวกับการสอบความรู้ฝ่ายช่างกลเรือ ให้เป็นไปตามผนวก 2 ทำย ข้อบังคับนี้

ส่วนที่ 4

คุณสมบัติของผู้สมัครสอบ

ข้อ 67 ผู้สมัครสอบต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

- (1) เป็นผู้มีสัญชาติไทย

(2) ไม่เป็นผู้มีความประพฤติเสียหายร้ายแรง หรือมีความประพฤติเสียหายอันอาจนำมาซึ่งความไม่ปลอดภัย หรือความไม่สงบขึ้นในเรือ

(3) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ

(4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการหรือมีร่างกายไม่สมประกอบ จนไม่สามารถทำการตามตำแหน่งหน้าที่ได้

(5) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อซึ่งเป็นที่น่ารังเกียจ

(6) คุณสมบัติตาม (3) , (4), และ (5) ผู้สมัครสอบต้องแสดงเอกสารใบรับรองแพทย์ประกอบการพิจารณาด้วย

ข้อ 68 ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง ต้องมีคุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 67 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 28 ปีบริบูรณ์

(2) ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง ในขณะที่มีประกาศนียบัตรนี้ได้เคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือมาแล้ว ดังนี้

(ก) สำหรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง ประเภทเครื่องยนต์ ต้องเคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือ เกี่ยวกับเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 9 เดือน และอีก 12 เดือน ต้องเคยทำงานเกี่ยวกับเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ หรือหม้อน้ำและเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ขับเคลื่อนเรือรวมทั้งสิ้น 21 เดือน

(ข) สำหรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง ประเภทไอน้ำ ต้องเคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือ เกี่ยวกับเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ขับเคลื่อนเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 9 เดือน และอีก 12 เดือน ต้องเคยทำงานเกี่ยวกับหม้อน้ำและเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ หรือเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือรวมทั้งสิ้น 21 เดือน

(ค) สำหรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง ประเภทเครื่องยนต์และเครื่องจักรไอน้ำ ต้องเคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 24 เดือน ในจำนวนนี้ต้อง

- เคยทำงานเกี่ยวกับเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน

- เคยทำงานเกี่ยวกับหม้อน้ำ และเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ขับเคลื่อนเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน

- อีก 12 เดือน ต้องเคยทำงานเกี่ยวกับหม้อน้ำและเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ หรือเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ

(ง) การทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือในข้อนี้ หมายถึง การทำงานในตำแหน่งนายยามเรือเดินในเรือกลเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่เครื่องจักรใหญ่มีขนาดไม่น้อยกว่า 1,500 กิโลวัตต์ หรือรองต้นกลในเรือกลเดินประเทศใกล้เคียง หรือต้นกลในเรือกลเดินประเทศใกล้เคียงจำกัดเขตที่เครื่องจักรใหญ่มีขนาดไม่น้อยกว่า 750 กิโลวัตต์

(3) หรือมีคุณสมบัติตาม (1) และสำเร็จการศึกษาชั้นสูงสุดพรรกลินจากโรงเรียนนายเรือหรือสถาบันอื่นที่เทียบเท่า เคยเป็นต้นกลเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี และปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการจักรกลของเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปี

ข้อ 69 ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง ต้องมีคุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 67 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปีบริบูรณ์

(2) มีประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม ในขณะที่มีประกาศนียบัตรนี้ได้เคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือมาแล้ว ดังนี้

(ก) สำหรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง ประเภทเครื่องยนต์ต้องเคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือ เกี่ยวกับเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 9 เดือน และอีก 12 เดือน ต้องเคยทำงานเกี่ยวกับเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ หรือหม้อน้ำและเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ รวมทั้งสิ้น 21 เดือน

(ข) สำหรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง ประเภทไอน้ำ ต้องเคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือเกี่ยวกับเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ขับเคลื่อนเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 9 เดือน และอีก 12 เดือน ต้องเคยทำงานเกี่ยวกับหม้อน้ำและเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ หรือเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ รวมทั้งสิ้น 21 เดือน

(ค) สำหรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง ประเภทเครื่องยนต์ และเครื่องจักรไอน้ำ ต้องเคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 24 เดือน ในจำนวนนี้ต้อง

- เคยทำงานเกี่ยวกับเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน
- เคยทำงานเกี่ยวกับหม้อน้ำ และเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ขับเคลื่อนเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 6

เดือน

- อีก 12 เดือน ต้องทำงานเกี่ยวกับหม้อน้ำ และเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ หรือเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ

(ง) การทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือในข้อนี้หมายถึง การทำงานในตำแหน่งนายยาม เรือเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่เครื่องจักรใหญ่มีขนาดไม่น้อยกว่า 750 กิโลวัตต์ หรือในตำแหน่งต้นกลเรือกลเดินในประเทศใกล้เคียงจำกัดเขตที่เครื่องจักรใหญ่มีขนาดไม่น้อยกว่า 750 กิโลวัตต์

(3) หรือมีคุณสมบัติตาม (1) และสำเร็จการศึกษาชั้นสูงสุดพรรคกลินจากโรงเรียนนายเรือหรือสถาบันอื่นที่เทียบเท่า และเคยปฏิบัติงานในหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการจักรกลของเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

ข้อ 70 ประกาศ नियัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศ नियัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม ต้องมีคุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 67 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 22 ปี บริบูรณ์

(2) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือหลักสูตรใดเทียบได้ไม่ต่ำกว่านี้และมีประกาศ नियัตรนคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษในขณะมีประกาศ नियัตรนนี้ได้เคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือกลเดินประเทศใกล้เคียงจำกัดเขตที่เครื่องจักรใหญ่มีขนาดไม่น้อยกว่า 375 กิโลวัตต์ ดังนี้

(ก) สำหรับประกาศ नियัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม ประเภทเครื่องยนต์ ต้องเคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือ เกี่ยวกับเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 9 เดือน และอีก 12 เดือน ต้องเคยทำงานเกี่ยวกับเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ หรือหม้อน้ำและเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ รวมทั้งสิ้น 21 เดือน

(ข) สำหรับประกาศ नियัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม ประเภทไอน้ำ ต้องเคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือ เกี่ยวกับเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ขับเคลื่อนเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 9 เดือน และอีก 12 เดือน ต้องเคยทำงานเกี่ยวกับหม้อน้ำ และเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ รวมทั้งสิ้น 21 เดือน

(ค) สำหรับประกาศ नियัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม ประเภทเครื่องยนต์ และเครื่องจักรไอน้ำ ต้องเคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือ มาแล้วไม่น้อยกว่า 24 เดือน ในจำนวนนี้ต้อง

- เคยทำงานเกี่ยวกับเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน
- เคยทำงานเกี่ยวกับหม้อน้ำและเครื่องจักรไอน้ำ ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน
- อีก 12 เดือน ต้องทำงานเกี่ยวกับหม้อน้ำ และเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ หรือเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อนเรือ

(ง) การทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือในข้อนี้ หมายถึง การทำงานในตำแหน่งนายยามเรือเดินในเรือกลเดินประเทศใกล้เคียงจำกัดเขต ที่เครื่องจักรใหญ่มีขนาดไม่น้อยกว่า 375 กิโลวัตต์

ข้อ 71 ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม ชำนาญงาน

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม ชำนาญงาน ต้องมีคุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 67 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 22 ปีบริบูรณ์

(2) มีประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ หรือประกาศนียบัตร คนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ ชำนาญงาน และในขณะมีประกาศนียบัตรนี้ได้เคยทำงานในแผนกช่างกลในเรือเดินทะเล ที่มีเขตการเดินเรือทะเลเฉพาะเขต ที่มีเครื่องจักรใหญ่มีขนาดไม่น้อยกว่า 375 กิโลวัตต์ มาแล้ว ไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือ

(3) มีประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเครื่องเรือกลประมงทะเลเล็กชั้นหนึ่งและในขณะมีประกาศนียบัตรนี้ ต้องได้เคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือกลประมงทะเลเล็กชั้นหนึ่ง มาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี หรือ

(4) มีคุณสมบัติตาม (1) และ

(ก) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรอาชีพพนักจำเอก พรคกลิน หรือ

(ข) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรอาชีพ เพื่อเลื่อนฐานะขึ้นพนักจำเอก เหล่าช่าง ยุทธโยธา (สาขาเครื่องยนต์) หรือ

(ค) เคยเป็นนายช่างกล ในเรือหลวงมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี และเคยปฏิบัติงานในหน้าที่ฝ่ายช่างกลเรือ ในเรือหลวงมาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปี หรือ

(ง) ผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษ ฝ่ายช่างกลเรือ ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีกรมเจ้าท่า

ข้อ 72 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่งต้องมีคุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 67 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์

(2) มีประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นสอง และในขณะมีประกาศนียบัตรนี้ได้เคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือกลเดินทะเล ที่ใช้เครื่องจักรไอน้ำชนิดที่มีหม้อต้มน้ำมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(3) มีคุณสมบัติตาม (1) และ

(ก) เคยปฏิบัติงานในหน้าที่ฝ่ายช่างกลในเรือหลวงมาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปีหรือ

(ข) ผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษฝ่ายช่างกลเรือ ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี กรมเจ้าท่า

ข้อ 73 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ ต้องมีคุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 67 ดังนี้

- (1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์
- (2) สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น หรือเทียบได้ไม่ต่ำกว่านี้ ยกเว้นสำหรับผู้มี ประกาศนียบัตร คนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ ชำนาญงาน
- (3) มีประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่ง และในขณะมีประกาศนียบัตรนี้ได้เคย ทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือมีประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่ง พิเศษชำนาญงาน และในขณะมีประกาศนียบัตรนี้ได้เคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ
- (4) สำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนอาชีวศึกษาแผนกช่างเครื่องยนต์หลักสูตรไม่ต่ำกว่า 5 ปี จากสถาบันการศึกษาที่กระทรวงศึกษาธิการรับรองวิทยฐานะหรือเทียบเท่าและเคยทำงานในฝ่ายช่าง กลในเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต ที่เครื่องจักรใหญ่มีขนาดไม่น้อยกว่า 375 กิโลวัตต์มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(5) มีคุณสมบัติตามข้อ (1) และ

(ก) เคยปฏิบัติงานในหน้าที่ฝ่ายช่างกลในเรือหลวงมาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปีหรือ

(ข) ผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษฝ่ายช่างกลเรือของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีกรมเจ้าท่า

ข้อ 74 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ ชำนาญงาน

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษชำนาญงานต้องมี คุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 67 ดังนี้

- (1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์
- (2) มีประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งและในขณะที่มีประกาศนียบัตรนี้ได้เคย ทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือ

(3) มีคุณสมบัติตาม (1) และ

(ก) เคยปฏิบัติงานในหน้าที่ฝ่ายช่างกลเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปีหรือ

(ข) ผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษ ฝ่ายช่างกลเรือของ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี กรมเจ้าท่า

ข้อ 75 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นสอง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นสองต้องมี คุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 67 ดังนี้

- (1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 19 ปีบริบูรณ์

(2) เคยทำงานเกี่ยวกับการใช้เครื่องจักรไอน้ำ ในเรือกลที่ใช้เครื่องจักรไอน้ำชนิดที่มีหม้อต้มน้ำมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือถ้ามีประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินลำน้ำชั้นที่หนึ่งมาแล้ว ต้องเคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือใช้เครื่องจักรไอน้ำชนิดที่มีหม้อต้มน้ำมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปีหรือ

(3) มีคุณสมบัติตาม (1) และ

(ก) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ชั้นปีที่ 2 ฝ่ายช่างกลของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี หรือ

(ข) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรนักเรียนนายเรือชั้นปีที่ 2 พรรคกลิน ของโรงเรียนนายเรือ หรือ

(ค) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรนักเรียนจำ พรรคกลิน โรงเรียนชุมพลทหารเรือ หรือ

(ง) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรอาชีพจำเอก พรรคกลิน หรือ

(จ) เคยปฏิบัติงานในหน้าที่ฝ่ายช่างกลในเรือหลวงมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(ฉ) ผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษ ฝ่ายช่างกลเรือ ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีกรมเจ้าท่า

ข้อ 76 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินลำน้ำชั้นหนึ่ง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินลำน้ำชั้นหนึ่งต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 67 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์

(2) มีประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินลำน้ำชั้นสอง และเคยทำงานในหน้าที่ผู้ควบคุมเครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินลำน้ำมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(3) มีคุณสมบัติตาม (1) และ

(ก) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ชั้นปีที่ 2 ฝ่ายช่างกลของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี หรือ

(ข) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรนักเรียนนายเรือชั้นปีที่ 2 พรรคกลิน ของโรงเรียน นายเรือ หรือ

(ค) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรนักเรียนจำ พรรคกลิน โรงเรียนชุมพลทหารเรือ หรือ

(ง) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรอาชีพจำเอก พรรคกลิน หรือ

(จ) เคยปฏิบัติงานในหน้าที่ฝ่ายช่างกลในเรือหลวงมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(ฉ) ผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษ ฝ่ายช่างกลเรือ ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า

ข้อ 77 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่ง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งต้องมีคุณสมบัติ
นอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 67 ดังนี้

- (1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์
- (2) มีประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสอง และเคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือ
มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(3) สำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนอาชีวศึกษาฝ่ายช่างกล แผนกช่างเครื่องยนต์หรือช่างกล
เรือ หรือช่างไฟฟ้ากำลัง จากสถาบันการศึกษา ซึ่งกระทรวงศึกษาธิการรับรองวิทยฐานะ หรือเทียบเท่า
และเคยทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือ มาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือ

- (4) มีคุณสมบัติตาม (1) และ

(ก) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ชั้นปีที่ 2 ฝ่ายช่างกลของศูนย์ฝึก
พาณิชย์นาวี หรือ

(ข) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรนักเรียนนายเรือชั้นปีที่ 2 พรรคกลิน ของโรงเรียนนายเรือ
หรือ

(ค) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตร นักเรียนจำพรรคกลิน โรงเรียนชุมพลทหารเรือ หรือ

(ง) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรอาชีพจำเอก พรรคกลิน หรือ

(จ) สอบความรู้ได้ตามสูตรอาชีพจำเอก ปกติ ช่างเครื่องยนต์ หรือ

(ฉ) สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรอาชีพเลื่อนฐานะชั้นจำเอกเหล่าช่างยุทธโยธา สาขา
เครื่องจักรยนต์ หรือ

(ช) เคยปฏิบัติงานในหน้าที่ฝ่ายช่างกลในเรือหลวงมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(ซ) ผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษ ฝ่ายช่างกลเรือ ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีกรมเจ้าท่า

ข้อ 78 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำของเรือกลเดินลำน้ำชั้นสอง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำของเรือกลเดินลำน้ำชั้นสอง
ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 67 ดังนี้

- (1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์
- (2) เคยทำงานเกี่ยวกับการใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเล หรือเรือกลเดินลำน้ำ มาแล้ว
ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(3) มีคุณสมบัติตาม (1) และผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษ ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีกรม
เจ้าท่า

ข้อ 79 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสอง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสอง ต้องมี คุณสมบัติ นอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 67 ดังนี้

- (1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์
- (2) เคยทำงานเกี่ยวกับการใช้เครื่องจักรยนต์ในเรือกลเดินทะเล หรือเรือกลเดินลำน้ำ มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปีหรือ
- (3) มีคุณสมบัติตาม (1) และผ่านการอบรมหลักสูตรนักเรียนลูกเรือเดินทะเลฝ่ายช่างกลเรือ ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

ข้อ 80 การนับระยะเวลาการทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือ สำหรับคุณสมบัติผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตร ตั้งแต่ชั้นประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสามขึ้นไป หมายถึง ผู้ที่ทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่เดินทาง หรือในระหว่างการซ่อมใหญ่เท่านั้นในระหว่างที่เรือจอดจะนำมาคิดเป็นระยะเวลาการทำงานไม่ได้ สำหรับชั้นประกาศนียบัตรอื่น ๆ การนับระยะเวลาการทำงานให้นับตามจำนวนปีที่ทำงาน

ข้อ 81 การรับรองระยะเวลาการทำงานในเรือของผู้สมัครสอบ เพื่อขอรับประกาศนียบัตรให้ถือตามหลักฐานการทำงานในเรือ โดยให้เจ้าของเรือเป็นผู้รับรองระบุหน้าที่ตำแหน่งในเรือและหน้าที่ ในขณะที่เข้ายามเรือเดิน และจำนวนระยะเวลาตั้งแต่เมื่อใด ถึงเมื่อใด ตามแบบ ป.2หรือการนับการทำงานในเรือจะคิดจากหลักฐานการอยู่เรือ ตามสัญญาเลิกจ้าง หรือหลักฐานในใบอนุญาตใช้เรือก็ได้

ข้อ 82 บุคคลผู้ที่มีได้ถือสัญชาติไทย ถ้าประสงค์จะทำการในเรือไทย ให้ยื่นคำร้องต่อ กรมเจ้าท่า เพื่อขอรับประกาศนียบัตร “รับรอง” ความรู้และความชำนาญสำหรับควบคุมเครื่องจักรตามชั้นของประกาศนียบัตรที่บุคคลนั้นถืออยู่ แบบของประกาศนียบัตรรับรองให้เป็นไปตามแบบท้ายข้อบังคับนี้ ให้อธิบดีเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้น เพื่อดำเนินการตรวจสอบคุณสมบัติความรู้และความสามารถ

ข้อ 83 ผู้ถือประกาศนียบัตรชั้นต่าง ๆ ต้องการจะให้กรมเจ้าท่าออก Endorsement of Certificate ตามอนุสัญญา International Convention on Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 จะต้องแสดงใบรับรองว่ามีความรู้จากสถาบัน ซึ่งกรมเจ้าท่าได้รับรองแล้ว คือ

1. Fire Fighting Course Certificate
2. First Aid at Sea Certificate

ให้อธิบดีเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการขึ้น เพื่อดำเนินการตรวจสอบคุณสมบัติ ความรู้และความสามารถ

ข้อ 84 ผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรชั้นใดซึ่งออกให้โดยประเทศอื่น ถ้าประสงค์จะขอสอบความรู้เพื่อรับประกาศนียบัตร ตามข้อบังคับนี้ในชั้นนั้น ๆ ต้องมีคุณสมบัติและแสดงหลักฐานอื่น ๆ ดังนี้

(1) มีคุณสมบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับนี้ ยกเว้นข้อกำหนดที่ให้ผู้สมัครสอบต้องเป็นผู้มีประกาศนียบัตรในชั้นที่ต่ำกว่ามาก่อน

(2) ถ้าผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้น 1 และ ชั้น 2 ต้องแสดงหลักฐานว่า สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือหลักสูตรใดเทียบเท่าไม่ต่ำกว่านี้

(3) หลักสูตรการสอบความรู้ของประกาศนียบัตรชั้นนั้น ๆ หรือใบรับรองผลการสอบความรู้ของประกาศนียบัตรชั้นนั้น ๆ จากรัฐบาลผู้ออกประกาศนียบัตร

(4) หนังสือรับรองการทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือ

ให้อธิบดีเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อดำเนินการสอบ

ส่วนที่ 5

ค่าธรรมเนียม

ข้อ 85 ให้ผู้สมัครสอบชำระค่าธรรมเนียมในการสอบตามอัตราดังนี้

(1) ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง 800.- บาท

(2) ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง 600.- บาท

(3) ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม 500.- บาท

(4) ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสามชำนาญงาน 400.- บาท

(5) ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษหรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง 300.- บาท

(6) ประกาศนียบัตรใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษชำนาญงาน 200.- บาท

(7) ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งหรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นสองหรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง 150.- บาท

(8) ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสองหรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นสอง 100.- บาท

(9) ค่าธรรมเนียมใบประกาศนียบัตรรับรอง 100.- บาท

(10) การสอบเพื่อระบุข้อกำหนดในประกาศนียบัตร 300.- บาท (ENDORSEMENT OF CERTIFICATE)

ข้อ 86 การต่ออายุประกาศนียบัตรหรือการขอใบแทนประกาศนียบัตรชั้นต่าง ๆ ต้องชำระค่าธรรมเนียมกึ่งหนึ่งของอัตราในข้อ 85 การสอบแก้ตัว ต้องชำระค่าธรรมเนียมการสอบวิชาละ 10.- บาท

ข้อ 87 ถ้าประกาศนียบัตรสูญหายหรือเสียหายไปเนื่องจากเหตุที่ผู้มีประกาศนียบัตรประจำอยู่ดับปางและสามารถแสดงหลักฐานที่เชื่อถือได้ ผู้มีประกาศนียบัตรจะได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมการขอใบแทน ตามข้อ 86

ส่วนที่ 6

การออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ

ข้อ 88 เมื่อผู้สมัครสอบ สอบได้ครบตามหลักสูตรที่กำหนดไว้สำหรับชั้นประกาศนียบัตรชั้นนั้น ๆ และมีความประสงค์จะขอรับประกาศนียบัตรให้ยื่นคำร้องพร้อมเอกสารดังต่อไปนี้

- (1) ใบรับรองแพทย์
- (2) สำเนาทะเบียนบ้านหรือสำเนาบัตรประจำตัวประชาชน
- (3) สำเนาวุฒิบัตรการศึกษา(ถ้ามี)
- (4) ใบแสดงผลการสอบความรู้ (แบบ ป. 1)
- (5) รูปถ่ายหน้าตรงไม่สวมหมวก หรือแว่นตาขนาด 2" x 2"
- (6) หนังสือรับรองการทำงานในแผนกช่างกลเรือ (แบบ ป. 2)
- (7) เอกสารอื่น ๆ ตามคุณสมบัติของผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้นนั้น ๆ เมื่อได้ตรวจสอบแล้วว่าถูกต้อง ให้ออกประกาศนียบัตรให้แก่ผู้นั้นได้

ข้อ 89 แบบของประกาศนียบัตรตามชั้นประกาศนียบัตร สำหรับฝ่ายช่างกลเรือให้เป็นไปตามแบบประกาศนียบัตรที่แนบท้ายกฎข้อบังคับนี้

ข้อ 90 ผู้ที่จะขอรับประกาศนียบัตรชั้นใด ต้องสอบความรู้ได้ตามหลักสูตรตามชั้นประกาศนียบัตรที่กำหนดไว้สำหรับชั้นนั้น

ข้อ 91 ผู้ที่จะขอรับประกาศนียบัตรชั้นใด ต้องคืนประกาศนียบัตรที่ถืออยู่เดิมถ้ามี

ข้อ 92 การออกประกาศนียบัตร การออกใบแทนประกาศนียบัตรจะออกให้เมื่อ

ก. ประกาศนียบัตรสูญหาย และผู้มีประกาศนียบัตรนำหลักฐานการแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจมาแสดง

ข. ประกาศนียบัตรชำรุด หรือลบเลือนในสาระสำคัญ ให้นำประกาศนียบัตรเก่ามาแสดงด้วย

ข้อ 93 การแก้ไขข้อความในประกาศนียบัตร

ให้ผู้มีประกาศนียบัตรนั้น ยื่นคำร้องต่อกองตรวจเรือ กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค ซึ่งเป็นผู้ออกประกาศนียบัตรนั้น พร้อมหลักฐานเอกสารต่าง ๆ ที่จะนำมาขอแก้ไขเมื่อได้ตรวจสอบหลักฐาน หรือเอกสารจนเป็นที่แน่ใจว่าถูกต้องแล้วให้ทำการแก้ไขได้โดยได้รับอนุมัติจากผู้อำนวยการกองตรวจเรือ หรือเจ้าท่าภูมิภาคแล้วแต่กรณี

ข้อ 94 ประกาศนียบัตรที่ออกไปก่อนที่ข้อบังคับนี้มีผลบังคับใช้ ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าประกาศนียบัตรนั้น ๆ จะสิ้นอายุเมื่อสิ้นอายุแล้วให้ออกประกาศนียบัตรใหม่ โดยเทียบลำดับชั้นประกาศนียบัตรระหว่างชั้นประกาศนียบัตร ซึ่งกำหนดโดยข้อบังคับนี้กับประกาศนียบัตรตามข้อบังคับฉบับเดิม ดังนี้

ลำดับชั้นประกาศนียบัตร ตามข้อบังคับฉบับเดิม	ลำดับชั้นประกาศนียบัตร ตามข้อบังคับฉบับนี้
ลำดับที่ 1 ประกาศนียบัตรนายเรือช่างกลเรือ ชั้นหนึ่ง	เทียบเท่ากับ ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือ ชั้นหนึ่ง
ลำดับที่ 2 ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้น สอง	เทียบเท่ากับ ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือ ชั้นสอง
ลำดับที่ 3 ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้น สาม	เทียบเท่ากับ ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือ ชั้นสาม
ลำดับที่ 4 ประกาศนียบัตรนาย ช่างกลเรือชั้น สามชำนาญงาน หรือประกาศนียบัตรนายช่าง กลเรือชั้นสองเฉพาะลำ หรือประกาศนียบัตรผู้ ควบคุมเครื่องเรือกลประมงทะเลเล็กชั้นหนึ่ง	เทียบเท่ากับ ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือ ชั้นสามชำนาญงาน
ลำดับที่ 5 ประกาศนียบัตรคนใช้ เครื่องจักร ยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษหรือประกาศนียบัตรผู้ ควบคุมเครื่องเรือกลประมงทะเลเล็ก ชั้นสอง หรือประกาศนียบัตรคนใช้	เทียบเท่ากับ ประกาศนียบัตรคนใช้ เครื่องจักร ยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ หรือ ประกาศนียบัตรคนใช้ เครื่องจักร ใต้น้ำเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง
ลำดับที่ 6 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ ชั้นหนึ่งพิเศษชำนาญงาน	เทียบเท่ากับ ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักร ยนต์ ชั้นหนึ่งพิเศษ ชำนาญงาน
ลำดับที่ 7 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ ชั้นหนึ่งหรือประกาศนียบัตรคนใช้ เครื่องจักรใ น้ำเรือกลเดินทะเลชั้นสอง หรือประกาศนียบัตร	เทียบเท่ากับ ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักร ยนต์ชั้นหนึ่งหรือประกาศนียบัตรคนใช้

คนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง ลำดับที่ 8 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักร ยนต์ชั้นสองหรือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักร ไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นสอง	เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นสองหรือ ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำ น้ำชั้นหนึ่ง เทียบกับ ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักร ยนต์ชั้นสองหรือประกาศนียบัตรคนใช้ เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นสอง
--	--

ข้อ 95 ภายในระยะเวลาหนึ่งปี นับแต่ใช้บังคับนี้ การนับเวลาปฏิบัติหน้าที่นายยามเรือเดิน
ในทะเลของเรือราชการ ตามข้อ 21 (3) และข้อ 22 (2) ให้นับได้โดยมีต้องคำนึงว่าบุคคลนั้นมี
ประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) หรือประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) อยู่หรือไม่

ข้อ 96 บทบัญญัติในข้อ 36 (1) ให้ใช้ MANOEUVRING BOARD CERTIFICATE แทนได้
จนกว่าจะมีการเปิดหลักสูตร RADAR SIMULATOR ขึ้นในประเทศไทย

บทบัญญัติในข้อ 36 (2) ยังมีให้ใช้บังคับจนกว่าจะมีการเปิดหลักสูตรที่กำหนดไว้ขึ้นใน
ประเทศไทย

ข้อ 97 ภายในระยะเวลาหนึ่งปี นับตั้งแต่ใช้ข้อบังคับนี้ กรมนับเวลาทำงานในฝ่ายช่างกลใน
เรือ สำหรับเรือราชการของผู้สมัครสอบเพื่อขอรับและเลื่อนชั้นประกาศนียบัตร ให้นับโดยมีต้อง
คำนึงถึงว่า บุคคลนั้นได้มีประกาศนียบัตรมาก่อนหรือไม่

ข้อ 98 อธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นผู้รักษาการตามข้อบังคับนี้

ประกาศ ณ วันที่ 20 เมษายน พ.ศ.2532

อำพล ตียาภรณ์

รองปลัดกระทรวงคมนาคมรักษาราชการแทน

อธิบดีกรมเจ้าท่า

ภาคผนวก ข

Convention No. C147 was ratified by 50 countries.

Country	Ratification date	Status
Azerbaijan	19:05:1992	ratified
Bahamas	03:01:2001	ratified
Barbados	16:05:1994	ratified
Belgium	16:09:1982	ratified
Brazil	17:01:1991	ratified
Bulgaria	24:02:2003	ratified
Canada	25:05:1993	ratified
Costa Rica	24:06:1981	ratified
Croatia	19:07:1996	ratified
Cyprus	19:09:1995	ratified
Denmark	28:07:1980	ratified
Dominica	06:01:2004	ratified
Egypt	17:03:1983	ratified
Estonia	01:12:2004	ratified
Finland	02:10:1978	ratified
France	02:05:1978	ratified
Germany	14:07:1980	ratified
Ghana	10:05:2005	ratified
Greece	18:09:1979	ratified
Hungary	30:03:2005	ratified
Iceland	11:05:1999	ratified
India	26:09:1996	ratified

Iraq	15:02:1985	ratified
Ireland	16:12:1992	ratified
Israel	06:12:1996	ratified
Italy	23:06:1981	ratified
Japan	31:05:1983	ratified
Jordan	01:04:2004	ratified
Kyrgyzstan	31:03:1992	ratified
Latvia	12:11:1998	ratified
Lebanon	06:12:1993	ratified
Liberia	08:07:1981	ratified
Luxembourg	15:02:1991	ratified
Malta	10:01:2002	ratified
Morocco	15:06:1981	ratified
Netherlands	25:01:1979	ratified
Norway	24:01:1979	ratified
Peru	06:07:2004	ratified
Poland	02:06:1995	ratified
Portugal	02:05:1985	ratified
Romania	15:05:2001	ratified
Russian Federation	07:05:1991	ratified
Slovenia	21:06:1999	ratified
Spain	28:04:1978	ratified
Sweden	20:12:1978	ratified
Tajikistan	26:11:1993	ratified
Trinidad and Tobago	03:06:1999	ratified
Ukraine	17:03:1994	ratified

United Kingdom	28:11:1980	ratified
United States	15:06:1988	ratified

รายชื่อประเทศที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม จำนวน 16 ประเทศ

Country	Ratification date	Status
Belgium	10:06:2003	ratified
Bulgaria	09:06:2005	ratified
Denmark	10:07:2003	ratified
Estonia	01:12:2004	ratified
Finland	04:07:2002	ratified
France	27:04:2004	ratified
Greece	14:05:2002	ratified
Hungary	30:03:2005	ratified
Ireland	22:04:1999	ratified
Latvia	15:12:2004	ratified
Malta	10:01:2002	ratified
Netherlands	16:06:2003	ratified
Romania	15:05:2001	ratified
Slovenia	21:07:2004	ratified
Sweden	15:12:2000	ratified
United Kingdom	29:06:2001	ratified

บรรณานุกรม

หนังสือและบทความในหนังสือ

กรมแรงงาน กระทรวงมหาดไทย. ตัวบท สรุป และความเห็นประกอบอนุสัญญาและข้อแนะขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ สมัยการประชุมที่ 61-66 พ.ศ. 2519-2523. กรุงเทพมหานคร, 2524.

กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม. 75 ปีแห่งความสัมพันธ์ไทยกับองค์การแรงงานระหว่างประเทศ. (จัดพิมพ์เป็นที่ระลึกในโอกาสเฉลิมฉลอง 75 ปีองค์การแรงงานระหว่างประเทศ และ 50 ปีคำประกาศแห่งฟิลาเดเฟีย).

เกษมสันต์ วิลาวรรณ. คำอธิบายกฎหมายแรงงาน. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2549.

เกษม เกษมสุวรรณ. ระบบการบริหารการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศเบื้องต้น. ไม่ปรากฏแหล่งพิมพ์, 2527.

จุมพต สายสุนทร. กฎหมายระหว่างประเทศ. เล่ม 2. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2543.

นิคม จันทรวีรุ. ประเทศไทยกับประมวลกฎหมายแรงงานระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.

_____. องค์การ ไอ.แอล.โอ. กับประมวลกฎหมายแรงงานระหว่างประเทศ, 2530.

_____. กฎหมายแรงงาน: แนวคิดและปัญหา. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2530.

เนติบัณฑิตยสภา. คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: เนติบัณฑิตยสภา. 2546.

ประมวล จันทรชิวะ. 101 ศัพท์พาณิชยนาวิ. กรุงเทพมหานคร: โครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวิ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546.

_____. การประกันภัยทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราวิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2548.

ไผทชิต เอกจริยกร. รับขนของทางทะเล (Carriage of Good by Sea). พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2541.

_____. กฎหมายพาณิชยนาวิ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2539.

พงษ์รัตน์ เครือกลิ่น. คำอธิบายกฎหมายแรงงานเพื่อการบริหารทรัพยากรมนุษย์. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2545.

ไมตรี ตันติคุณานนท์. กฎหมายทะเลเกี่ยวกับเรือและสิทธิหน้าที่ของเจ้าของเรือ. กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2538.

วิจิตรา (ฟุ้งลัดดา) วิเชียรชม. ย่อหลักกฎหมายแรงงาน. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2541.

_____. กฎหมายแรงงาน. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2544.

สุดาศิริ วดวงค์. การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล. กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2536.

_____. คำบรรยายเกี่ยวกับกฎหมายคุ้มครองแรงงาน. กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณาการ, 2543.

บทความ

กมลชัย รัตนสภาวะวงศ์. “แนวความคิดเกี่ยวกับกฎหมายคุ้มครองแรงงาน.” วารสารนิติศาสตร์ 11, (มิถุนายน 2524): 227-248.

กิริดา ถิรฐานะ, มาตรฐานแรงงานและการค้าระหว่างประเทศ, วารสารแรงงานสัมพันธ์ 38, 6 (พฤศจิกายน-ธันวาคม 2540): 19 – 21.

โครงการศึกษาวิจัยการคุ้มครองแรงงานในงานเรือเดินทะเลของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน. “การคุ้มครองแรงงานในงานเรือเดินทะเล.” วารสารแรงงานสัมพันธ์ 43, (พฤศจิกายน-ธันวาคม 2546): 33-42.

ชูลีรัตน์ ทองทิพย์. “ประเทศไทยกับประมวลกฎหมายแรงงานระหว่างประเทศ.” วารสารแรงงานสัมพันธ์ 39, 1 (มกราคม-กุมภาพันธ์ 2541): 21-24.

นิคม จันทรวีฑูร. “ประเทศไทยกับองค์การแรงงานระหว่างประเทศ: 75 ปีแห่งความร่วมมือในการสร้างความมั่นคงให้แก่แรงงานไทย.” วารสารนิติศาสตร์ 24, 2 (มิถุนายน 2537): 243-246.

บันลือ สันตวไมตรี, การรับเอาอนุสัญญาและข้อเสนอแนะของ ILO ควรเป็นไปตามการพัฒนาประเทศ, วารสารศาลแรงงาน 11, 4 (ตุลาคม-ธันวาคม 2538): 59 – 63.

พัชร มีนสุข. “คนประจำเรือพาณิชย์.” วารสารการพาณิชย์นาวี 19, 1 (เมษายน 2543): 27-56.

วาณิช สายสุวรรณ. “การคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือ.” วารสารการพาณิชย์นาวี 18, 3 (ธันวาคม 2542): 101-110.

เอกสารอื่นๆ

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน. อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 ฉบับภาษาไทย. มกราคม 2550.

กองนิติการ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี. รวบรวม. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำ
ไทย พระพุทธศักราช 2456 พร้อมด้วยกฎกระทรวงและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง. มกราคม
2548.

. รวบรวม. รวมกฎหมายในความรับผิดชอบของ
กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี. ธันวาคม 2548.

กำชัย จงจักรพันธ์. “รายงานวิจัย เรื่อง การพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย:
ข้อพิจารณาบางประการในการร่างกฎหมาย.” 2544.

ดิษยา ดัชชานนท์. “อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 182 ว่าด้วยการจัด
รูปแบบที่เลวร้ายที่สุดของการใช้แรงงานเด็กกับการปฏิบัติตามพันธกรณีของประเทศไทย.”
วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541.

ธวัชฤทธิ์ พุทธิสมบัติ. “ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาลสำหรับ
คนประจำเรือ.” สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549.

บริษัท เอ็กเซลเลนท์ บิซิเนส แมเนจเม้นท์ จำกัด. “รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการวิจัย เรื่องการ
คุ้มครองแรงงานในงานเรือเดินทะเล.” เสนอต่อ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
พฤศจิกายน 2545.

ไพโรสรวง แดงสอาด. “คุณภาพชีวิตการทำงานของคนประจำเรือ” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคม
สงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2532.

รังสฤษฎ์ จันทรัตน์. การให้สัตยาบันอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ. งานวิจัยใน
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาควิชาการรัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 7. ประจำปีการศึกษา
พ.ศ.2537-2538.

ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.

รุจิเรข ชุ่มเกษมกุลกิจ. “อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 87 ว่าด้วยเรื่องเสรีภาพในการรวมตัวเป็นสมาคมและการคุ้มครองสิทธิในการจัดตั้ง ค.ศ.1948.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.

โสธร เจริญพานิช. “มาตรการทางกฎหมายไทยในการคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือเดินทะเล.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2546.

Books

Bryan A. Garner, Black's Law Dictionary Seventh Edition. (U.S.A: West Group), 1999.

Deirdre Fitzpatrick and Michael Anderson. Seafarers' Rights. New York: Oxford University Press: 2005.

Other Materials

International Labour Office. “The impact on seafarers' living and working conditions of changes in the structure of the shipping industry.” Report for discussion at the 29th session of the Joint Maritime Commission, Geneva 2001.

www.ilo.org

www.imo.org

www.krisdika.go.th

www.labour.go.th

www.marinerthai.com

www.md.go.th

www.mol.go.th

www.tri.chula.ac.th

www.westlaw.com

หัวข้อสารนิพนธ์	ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือ
	Thai Legal Problems Concerning Minimum Standards in Merchant Ships
ชื่อผู้เขียน	กชกร สันธิเดช
	Miss Kochakorn Santhidej
แผนกวิชา/คณะ	นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์	ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริต์ เอกจริยกร
ปีการศึกษา	2550

บทคัดย่อ

การขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถให้บริการขนส่งได้ในปริมาณคราวละมาก ๆ โดยมีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับบริการขนส่งรูปแบบอื่นๆ แต่เนื่องจากในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองในการทำงานบนเรือเดินทะเลโดยตรง จึงเป็นเรื่องสำคัญในอันที่จะต้องมีความคุ้มครองเป็นพิเศษแก่คนประจำเรือเดินทะเล และมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยควรมีกฎหมายเฉพาะที่ให้ความคุ้มครองเกี่ยวกับการทำงานบนเรือเดินทะเลในกิจการขนส่งทางเรือเดินทะเล อีกทั้งบุคลากรผู้ทำงานบนเรือซึ่งถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินเรือ เนื่องจากงานเดินเรือทะเลเป็นงานที่มีอันตรายโดยสภาพ การคุ้มครองแรงงานเรือเดินทะเลจึงมีความสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องของมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

ในปัจจุบันมีองค์การระหว่างประเทศหลายองค์การที่ดูแลเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวอยู่ อาจเป็นหน่วยงานที่อยู่ในสังกัดขององค์การสหประชาชาติ หน่วยงานพิเศษ หรือหน่วยงานอิสระอื่นๆ โดยหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญด้านการคุ้มครองผู้ใช้แรงงาน คือองค์การแรงงานระหว่างประเทศ หรือ ILO (International Labour Organization) ซึ่งให้ความคุ้มครองโดยออกมาตรฐานแรงงานในรูปแบบของอนุสัญญาและข้อแนะต่างๆ อนุสัญญาและข้อแนะที่มุ่งคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือมีอยู่หลายฉบับและคุ้มครองในด้านต่างๆ แตกต่างกันไป แต่มีอนุสัญญาฉบับหนึ่งที่กำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับการทำงานบนเรือ โดยเฉพาะคือ ILO Convention

(No.147) Concerning Minimum Standards in Merchant Ship 1974 ซึ่งอนุสัญญาฉบับนี้ได้วางมาตรการของมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับการทำงานบนเรือไว้ และเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2549 องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้รับรองถ้อยคำอันเป็นที่สุดของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) ซึ่งได้รวบรวมและแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาคุ้มครองคนประจำเรือเกือบทั้งหมดขององค์การแรงงานระหว่างประเทศเข้าไว้ด้วยกัน อนุสัญญาฉบับที่ 147 นี้เป็นหนึ่งในหลายอนุสัญญาที่องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้นำมารวบรวมไว้ในอนุสัญญาฉบับใหม่ ซึ่งรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือนั้น อนุสัญญาทั้งสองฉบับได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ในลักษณะเดียวกัน โดยอนุสัญญาฉบับใหม่นี้ยังอยู่ในระหว่างการเปิดลงนามเพื่อให้สัตยาบันและยังไม่มีผลใช้บังคับ ซึ่งสารนิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาหลักเกณฑ์และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือจากอนุสัญญาฉบับใหม่นี้เป็นหลัก

อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) แบ่งบทบัญญัติออกเป็นส่วนที่เป็นสภาพบังคับ (Standards) และส่วนที่ไม่เป็นสภาพบังคับ (Guidelines) (1) ทำให้อนุสัญญาฉบับใหม่นี้มีความยืดหยุ่น ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือนั้น เนื้อหาส่วนใหญ่ได้ทำการปรับปรุงมาจากอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 147 ได้แบ่งแยกเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเอาไว้เป็นหมวดและข้อบังคับต่างๆ โดยหมวดที่ 1 เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือในการทำงานบนเรือ ที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องอายุขั้นต่ำ ใบรับรองแพทย์ การฝึกอบรม และการมีคุณสมบัติที่เหมาะสม ส่วนหมวดที่ 2 เกี่ยวกับเงื่อนไขการจ้างงาน ที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ การส่งตัวกลับ หรือหมวดที่ 3 เกี่ยวกับเรื่องที่พักอาศัยและสิ่งสันถนาการ อาหารและการจัดหาอาหาร และหมวดที่ 4 เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย

สำหรับประเทศไทย ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นว่า ในปัจจุบันประเทศไทยนั้นยังไม่มีกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองการทำงานบนเรือเดินทะเลโดยตรง แต่หากพิจารณากฎหมายที่สามารถนำมาปรับใช้ได้กับกรณีดังกล่าวก็มีอยู่ด้วยกันหลายฉบับเช่นกัน อาทิเช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 , พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 , ข้อบังคับกรมเจ้าท่า และข้อบังคับเกี่ยวกับการตรวจเรือและฝึกอบรมคนประจำเรือต่างๆ เป็นต้น ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 จะเป็นกฎหมายที่ไม่ได้ใช้เฉพาะกับการทำงานบนเรือเท่านั้น แต่เป็นการใช้กฎหมายฉบับเดียวกับการทำงานบนบกด้วย แต่กฎหมายไทยที่มีอยู่เหล่านี้

มิได้ให้การคุ้มครองแก่แรงงานคนประจำเรือเดินทะเลเป็นการเฉพาะ ดังนั้น จึงมีแนวความคิดที่จะ
คุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเลขึ้น จึงได้มีการร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการ
คุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางเรือเดินทะเล พ.ศ.....อันเป็นร่างกฎหมายไทยฉบับเดียวที่มีการ
บัญญัติให้ความคุ้มครองแรงงานในงานขนส่งทางทะเลไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งสามารถนำมา
เปรียบเทียบกับอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศทั้งสองฉบับได้ แต่มีการถอนร่างกฎ
กระทรวงนี้ออกจากการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาไปแล้วเมื่อวันที่ 16
มกราคม 2550 และจากการศึกษาทางปฏิบัติในการเดินเรือระหว่างประเทศและของประเทศไทย
เอง พบว่ามีความสอดคล้องกับมาตรฐานที่อนุสัญญากำหนดหลักเกณฑ์ไว้แล้ว ดังนั้น หาก
ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour
Convention 2006) และนำหลักเกณฑ์ที่กำหนดในอนุสัญญาเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำในการ
ทำงานบนเรือของคนประจำเรือมาบัญญัติเป็นกฎหมายภายในก็สามารถทำได้ จึงไม่น่าจะ
ก่อให้เกิดภาระแก่ผู้ประกอบการเดินเรือระหว่างประเทศเท่าใดนัก เนื่องจากประเทศไทยควรมี
บทบัญญัติที่ให้ความคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือเดินทะเลในเรื่องดังกล่าวไว้เป็นการเฉพาะ
เพื่อให้แรงงานคนประจำเรือเดินทะเลทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังก่อให้เกิดความเป็น
ธรรมในการใช้แรงงาน ทันสมัยและสอดคล้องกับระบบสากลระหว่างประเทศ มีความแน่นอน
เนื่องจากผูกพันประเทศให้สัตยาบันนานถึง 10 ปี นอกจากนี้ยังมีบทบังคับที่ชัดเจนสำหรับ
ประเทศสมาชิกที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานของอนุสัญญาอีกด้วย

หัวข้อสารนิพนธ์	ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือ
	Thai Legal Problems Concerning Minimum Standards in Merchant Ships
ชื่อผู้เขียน	กชกร สันธิเดช Miss Kochakorn Santhidej
แผนกวิชา/คณะ	นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์	ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร
ปีการศึกษา	2550

Abstract

The most popular way of carriage is carriage by sea because it is cheaper and also more capacity load of goods than other ways. In Thailand, now we don't have specific national law to protect seafarer for working on a ship and must to have specific national law concerning on it. Because of all seafarers that working on ship is the most significant and must have an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to its seafarers especially problems about minimum standards of merchant ships or seafarers.

There are a lot of International Organization to control about this problem such as some department that under control by the United Nations Organization, Special organization or other independent organizations. But one of the organization that have a significant role concerning about labour protection as International Labour Organization or ILO that have a role to protect all of labour by issuing a lot of conventions and recommendations for setting standard of labour. All of conventions and recommendations have a lot of difference purposes but one of the specify convention that concerning about minimum standards for working on board is "ILO Convention (No.147) Concerning Minimum Standards in Merchant Ship 1974". This Conventions have been set by covering minimum standards of seafarer for working on ship. On

February 2006, ILO was accepted a finally official statement of “Maritime Labour Convention 2006 or MLC 2006” – to consolidate and modify all of seafarer conventions of International Labour Organizations including ILO No.147. Both of ILO No.147 and MLC 2006 was set up regulations about minimum standards of seafarer as the same standard. In Maritime Labour Convention 2006, is now on working process for ratification and ineffective status. This Independent Research have a purpose to research Thai legal problems concerning about minimum standards of seafarers by concentrate on Maritime Labour Convention 2006.

Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) was separated the Code in two parts (A) “Standards” and another one as (B)“Guidelines” – the regulations and the provisions of part A of the Code are mandatory and the provisions of part B of the Code are not mandatory. As a result of this separation, it make MLC 2006 be flexible especially concerning minimum standards in merchant ships. Because of the body of this conventions was adjusted and developed from International Labour Organization No.147 and was separated as a category. By the first category is concerning about minimum age for working on ship that including standards and guidelines about minimum age, Medical certificate, Training and qualifications. The second category is concerning about Seafarers’ employment agreements and repatriation. The third category is concerning about accommodation and recreational facilities, food and catering and the last category is concerning about health sand safety protection and accident prevention.

As mentioned above, in Thailand now we don’t have specific national law to protect seafarer for working on a ship but can take other national law to apply for this case for example, the Statute of Labour protection 1998, the command of Harbor Department or the command of crew training etc. By comparing, the Statute of Labour protection 1998 is only one of the national law to force with all labours both of inland and onboard. In fact, as is Thai national law not to be force with all seafarers that a cause of the suggestion for seafarer protection for working on ship by issuing drafting internal law concerning protection of seafarers for working on ship.....- this is the one of Thai

national law concerning about it and can compare with the both of ILO conventions. But this drafting national law was withdrawn by The Office of Juridical Council on January 16,2007. Now Thailand's practice have stand on a standards of Maritime Labour Conventions 2006 so, if Thailand need to ratify this conventions and undertakes must to have laws or regulations laying downs for ships registered in its territory. It's simply and not to make shipowner's more hardship because Thailand must to have specific national law concerning about all seafarers for working on ship. All this is due to have the most efficiency of seafarer for working on ship and also to be a fair employment, abreast of the times and to agree with international universal practices. To be stable because each member which ratified this Conventions will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided in this Conventions besides this Conventions have an enforcement for each member which disobey or not to practice as standard and guideline provided in this Conventions too.