



วิเคราะห์พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

โดย

นางสาวพิไลพร เตือนวีระเดช

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

วิเคราะห์พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

โดย

นางสาวพิไลพร เตือนวีระเดช



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



AN ANALYSIS OF THE MARITIME LABOUR ACT, B.E. 2558

BY

MISS PILAIPORN TUENVEERADEJ



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS

FOR THE DEGREE OF MASTER OF LAWS

INTERNATIONAL TRADE LAW

FACULTY OF LAW

THAMMASAT UNIVERSITY

ACADEMIC YEAR 2015

COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์

วิทยานิพนธ์

ของ

นางสาวพิไลพร เตือนวีระเดช

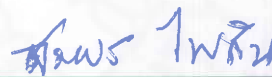
เรื่อง

วิเคราะห์พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต

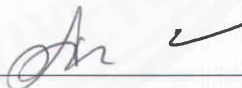
เมื่อ วันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ. 2559

ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



(อาจารย์ สมพร ไพลิน)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์



(ศาสตราจารย์ ดร. ไพฑิต เอกจริยกร)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์



(ศาสตราจารย์ (พิเศษ) ประมวล จันทร์ชีวะ)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์



(อาจารย์ ดร. จุฬา สุขมานพ)

คณบดี



(ศาสตราจารย์ ดร. อุดม รัฐอมฤต)

หัวข้อวิทยานิพนธ์	วิเคราะห์พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558
ชื่อผู้เขียน	นางสาวพิไลพร เตือนวีระเดช
ชื่อปริญญา	นิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	ศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริย์ เอกจริยกร
ปีการศึกษา	2558

บทคัดย่อ

พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เป็นกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการทำงานของ “แรงงานทางทะเล” หรือที่ในบริบทตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ใช้ในความหมายเดียวกับคำว่า “คนประจำเรือ” ซึ่งเป็นแรงงานที่มีสภาพการจ้างงานและลักษณะการทำงานแตกต่างจากแรงงานบนบกโดยทั่วไป ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของการทำงานที่ต้องทำงานบนเรือเดินทะเลเป็นระยะเวลาต่อเนื่องยาวนาน การมีชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนที่ไม่แน่นอน รวมทั้งในเรื่องของความเสี่ยงภัยทางทะเลที่ย่อมมีมากกว่าแรงงานบนบกโดยทั่วไป โดยก่อนที่จะมีการตราพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ขึ้นใช้บังคับ กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการให้คุ้มครองแรงงานทางทะเลมีการบัญญัติไว้อย่างกระจัดกระจาย ไม่รวมอยู่ในกฎหมายใดกฎหมายหนึ่งเป็นการเฉพาะ พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จึงถือว่าเป็นกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติฉบับแรกของประเทศไทยที่บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้อย่างเป็นระบบ มีความครบถ้วนและครอบคลุม

อย่างไรก็ตาม ด้วยเหตุที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เป็นผลสืบเนื่องจากการที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จะมีผลใช้บังคับ โดยนับแต่วันที่อนุสัญญาดังกล่าวมีผลใช้บังคับ หากประเทศไทยไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานทางทะเลของอนุสัญญาดังกล่าวได้ จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหลายประการ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมุ่งเน้นที่จะศึกษาว่าบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มีหลักเกณฑ์การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลที่สอดคล้องและครอบคลุมหลักเกณฑ์ทั้งหมดตามที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้หรือไม่ หากยังมีบทบัญญัติใดที่ไม่สอดคล้องหรือไม่ครอบคลุมหลักเกณฑ์ทั้งหมดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้ว

จะก่อให้เกิดผลกระทบในลักษณะใด และควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าวในลักษณะใด อีกทั้งยังมุ่งเน้นที่จะศึกษาด้วยว่าบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ในส่วนที่บัญญัติไว้นอกเหนือจากหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีการบัญญัติไว้อย่างเหมาะสมหรือไม่ หากควรแก้ไขเพิ่มเติมแล้วจะกระทำในลักษณะใด

จากการศึกษาพบว่า บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 โดยส่วนใหญ่มีหลักการที่สอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้ว มีเพียงรายละเอียดบางเรื่องเท่านั้นที่ยังมีความไม่สอดคล้องและไม่ครอบคลุมหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จึงควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าวให้มีความสอดคล้องและครอบคลุมหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เช่น การแก้ไขนิยามคำว่า “คนประจำเรือ” การเพิ่มเติมบทบัญญัติในหมวด 3 การจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือ หมวด 5 การส่งตัวกลับ และหมวด 9 การจัดให้มีการรักษาพยาบาล การคุ้มครองต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของคนประจำเรือ เป็นต้น นอกจากนี้ยังควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ในส่วนที่บัญญัติไว้นอกเหนือจากหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ด้วย เช่น การแก้ไขความหมายของคำว่า “เวลากลางคืน” การแก้ไขบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับคุณสมบัติของนิติบุคคลที่จะขออนุญาตเป็นผู้จัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือ เป็นต้น

เมื่อมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ให้มีความสอดคล้องและครอบคลุมหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้ว ย่อมก่อให้เกิดข้อดีในประการที่จะทำให้หลักเกณฑ์การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลของประเทศไทยมีความเป็นสากลและเป็นที่ยอมรับของนานาชาติประเทศมากขึ้น ซึ่งย่อมส่งผลดีต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอย่างแน่นอน อีกทั้งเมื่อมีการรับรองกฎหมายภายในทั้งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 และกฎหมายลำดับรองซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ให้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้ว ก็ควรเร่งดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ด้วย เพื่อเป็นการแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของประเทศไทยที่สามารถยกระดับมาตรฐานด้านแรงงานทางทะเลให้ทัดเทียมกับมาตรฐานสากล อันจะนำมาซึ่งการขยายตัวของอุตสาหกรรม การขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยทั้งในด้านกองเรือพาณิชย์และคนประจำเรือ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่อไปในอนาคต

คำสำคัญ: พระราชบัญญัติ, แรงงานทางทะเล, คนประจำเรือ

Thesis Title	AN ANALYSIS OF THE MARITIME LABOUR ACT, B.E. 2558
Author	Miss Pilaiporn Tuenveeradej
Degree	Master of Laws
Department/Faculty/University	International Trade Law Law Thammasat University
Thesis Advisor	Professor Pathaichit Eagjariyakorn, Ph.D.
Academic Year	2015

ABSTRACT

THE MARITIME LABOUR ACT, B.E. 2558 is created to establish the lowering standards for the “maritime labour” or, in another word as stipulated in the Maritime Labour Convention, 2006 (hereinafter referred to as “the MLC, 2006”) called the “seafarer”, resulting from the fact that the employment terms and duties of the maritime labour are different from other general labours in terms that they have to work on a ship for a long and continued duration; their working hours and holidays are uncertain; and they have to work in high-risk maritime environment. Before the enactment of the act, Thai laws involving the protection of the maritime labour were sectoral and not integrated in any specific law. Thus, this Maritime Labour Act, B.E. 2558 is considered as the first unified law covering all matters on the maritime labours.

Nonetheless, as the Maritime Labour Act, B.E. 2558 implementing the MLC, 2006, if Thailand cannot comply with all requirements of the landmark convention within the effective date, it will give significant impacts to all stakeholders who are involving the international transport of goods. Accordingly, the purpose of this thesis aims to investigate whether the Maritime Labour Act, B.E. 2558 is considered in line with and includes the requirements of the MLC, 2006 regarding maritime labour protection and what impacts will happen and which regulations should be amended and improved if the study has found that the act does not

conform to the convention. This thesis will also study whether the additional regulations in the act which are not specified in the convention are appropriate and in what way it should be amended.

According to an in-depth study, it is found that the provisions of the Maritime Act, B.E. 2558 is mostly consistent with the principles and requirements of the convention. But some minor details are missing and inconsistent with the MLC, 2006. Due to such obvious research, it is recommended that the amendment to the act should remarkably be made in order to comply with the ratified commitment, for example, the amendment of the definition of “seafarer”, and the addition of terms relating to the recruitment and placement of seafarers in Title 3, the repatriation in Title 5, and the provision of the medical care and the protection of life, body, and health of seafarers in Title 9. Moreover, the additional regulations in the Maritime Labour Act, B.E. 2558 which are not specified in the convention should also be considered, for example, the amendment of the definition of “night”, and the qualification of the juristic person who requests to be a seafarer recruiter.

If the Maritime Labour Act, B.E. 2558 is developed in compliance with and meets all requirements of the convention, the protection of the maritime labour in Thailand will standardize and be acceptable at the international level. This could therefore bring about direct benefit to all relevant parties who are dealing with international shipping. Once the Maritime Labour Act, B.E. 2558 which is the primarily domestic law has been improved and the secondary laws have been created in agreement with the convention’s requirements, then the Thai government should actively adopt the Maritime Labour Convention, 2006. This is because those regulations help to upgrade the Thai maritime labour standards equivalent to international benchmarks and also help to promote maritime industrial expansion in terms of commercial ships and seafarers which will definitely enhance the overall economic growth of the country.

Keywords: Act, Maritime Labour, Seafarer

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีด้วยความกรุณาของบุคคลผู้มีพระคุณหลายท่านที่คอยให้ความช่วยเหลือ ให้กำลังใจ ตลอดจนให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ ที่ต้องกราบขอบพระคุณมา ณ ที่นี้

ขอกราบขอบพระคุณ คุณยายเฉลียว วิบุรณะพันธ์ คุณพ่อจำนงค์ เตือนวีระเดช คุณแม่ไฉไล เตือนวีระเดช ครอบครัว และญาติพี่น้องของผู้เขียนทุกท่าน ที่คอยให้การสนับสนุน ให้โอกาส ให้คำปรึกษา ให้ความช่วยเหลือ ให้กำลังใจ และอยู่เคียงข้างผู้เขียนเสมอไม่ว่าสุขหรือทุกข์ ขอขอบคุณที่ทำให้ผู้เขียนรู้สึกอบอุ่นใจทุกครั้งที่อยู่ยังมีพวกท่านทุกคนอยู่เคียงข้างกัน

ขอกราบขอบพระคุณ ท่านศาสตราจารย์ ดร. ไพทิต เอกจริยกร เป็นอย่างสูงที่กรุณาสละเวลาอันมีค่ายังรับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ตรวจสอบพิจารณาแก้ไข ตลอดจนชี้แนะข้อบกพร่องต่าง ๆ ทั้งเรื่องทางวิชาการและการดำเนินชีวิต ซึ่งมีส่วนสำคัญทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วง

ขอกราบขอบพระคุณ ท่านอาจารย์สมพร ไพลิน ท่านศาสตราจารย์พิเศษประมวล จันทร์ชิวะ และท่านอาจารย์ ดร. จุฬา สุขมานพ เป็นอย่างสูงที่กรุณาสละเวลาอันมีค่ายังรับเป็นประธานกรรมการและกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ตลอดจนให้คำแนะนำและข้อชี้แนะทางวิชาการ ที่เป็นประโยชน์ยิ่ง เพื่อความถูกต้องและสมบูรณ์ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ขอกราบขอบพระคุณ คุณประมวล เฉลียว ผู้อำนวยการกลุ่มนิติการ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่ายังให้คำแนะนำทั้งเรื่องทางวิชาการและการดำเนินชีวิต ให้กำลังใจ ให้โอกาสตลอดจนคอยเคียงข้างผู้เขียนเสมอมาจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วง

ขอกราบขอบพระคุณ คุณสุรรัตน์ ชูวาพิทักษ์ นิติกรชำนาญการ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่ายังเรียบเรียงบทคัดย่อฉบับภาษาอังกฤษให้กับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ขอขอบพระคุณ คุณธนพร มิ่งมันคง คุณพงศ์บวร ควะชาติ คุณพีรตน์ เดชมา และเพื่อน ๆ ร่วมชั้นปริญญาโท สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รหัส 55 ทุกท่าน รวมทั้งผู้ที่มีได้เอ่ยนามไว้ ณ ที่นี้ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือผู้เขียนในทุก ๆ ขั้นตอน ไม่ว่าจะเป็นการหาหัวข้อวิทยานิพนธ์ การสอบวิทยานิพนธ์ กระทั่งการจัดทำเล่มวิทยานิพนธ์ ตลอดจนให้กำลังใจและคอยถามไถ่ถึงการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ท้ายที่สุด คุณความดีทั้งหลายของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอยกให้กับบุพการี
ครูบาอาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่าน ที่สละเวลาอันมีค่ายิ่ง คอยให้การสนับสนุน ให้โอกาส
ให้กำลังใจ และประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้แก่ผู้เขียน ส่วนข้อบกพร่องทั้งหลายของวิทยานิพนธ์
ฉบับนี้ ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

นางสาวพิไลพร เตือนวีระเดช



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(3)
กิตติกรรมประกาศ	(5)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	4
1.3 สมมติฐานของการศึกษา	4
1.4 ขอบเขตของการศึกษา	4
1.5 วิธีการศึกษาวิจัย	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
บทที่ 2 ความทั่วไปเกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานทางทะเล	6
2.1 ความหมายของแรงงานทางทะเล	6
2.2 การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ	8
2.3 การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลของประเทศไทย	11
บทที่ 3 อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006	16
3.1 หลักการทั่วไปของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006	16
3.1.1 ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา	16
3.1.2 รูปแบบของอนุสัญญา	17
3.1.3 ขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญา	23

3.1.4	การมีผลใช้บังคับของอนุสัญญา	24
3.1.5	การบอกเลิกและการแก้ไขอนุสัญญา	28
3.2	หลักเกณฑ์การคุ้มครองแรงงานทางทะเลตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006	28
3.2.1	ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ	29
3.2.1.1	อายุขั้นต่ำ	29
3.2.1.2	ใบรับรองแพทย์	29
3.2.1.3	การฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสม	30
3.2.1.4	การคัดเลือกและการบรรจุคน	30
3.2.2	สภาพการจ้าง	31
3.2.2.1	ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ	31
3.2.2.2	ค่าจ้าง	32
3.2.2.3	ชั่วโมงการทำงาน และชั่วโมงการพักผ่อน	33
3.2.2.4	การให้สิทธิในการลา	33
3.2.2.5	การส่งตัวกลับ	34
3.2.2.6	เงินทดแทนของคนประจำเรือ กรณีเรือเสียหายหรือจม	34
3.2.2.7	ระดับการจัดอัตราค่าจ้าง	35
3.2.2.8	โอกาสและการพัฒนาทักษะและอาชีพในการจ้างงาน ของคนประจำเรือ	35
3.2.3	ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหารและการจัดการอาหาร	35
3.2.3.1	ที่พักอาศัยและสิ่งสันทนาการ	36
3.2.3.2	อาหารและการจัดหาอาหาร	39
3.2.4	การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครอง ด้านประกันสังคม	40
3.2.4.1	การรักษาพยาบาลบนเรือและบนฝั่ง	40
3.2.4.2	ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ	40
3.2.4.3	การป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัย และสุขภาพอนามัย	41
3.2.4.4	การได้รับการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการบนฝั่ง	42
3.2.4.5	การประกันสังคม	42

3.2.5 การปฏิบัติตามและการบังคับตามกฎหมาย	43
3.2.5.1 ความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของธงเรือ	43
3.2.5.2 ความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของท่าเรือ	47
3.2.5.3 ความรับผิดชอบในการจัดหาแรงงาน	49
บทที่ 4 พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558	51
4.1 ความเป็นมาของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558	51
4.2 ขอบเขตการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558	56
4.3 หลักเกณฑ์การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลตามพระราชบัญญัติ แรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558	58
4.3.1 หมวด 1 บททั่วไป	59
4.3.2 หมวด 2 เจื่อนไขในการทำงานบนเรือ	59
4.3.3 หมวด 3 การจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือ	60
4.3.4 หมวด 4 สภาพการจ้าง	61
4.3.5 หมวด 5 การส่งตัวกลับ	63
4.3.6 หมวด 6 ค่าสินไหมทดแทนกรณีเรือเสียหายหรือเรือจม	64
4.3.7 หมวด 7 อัตราค่าจ้าง	64
4.3.8 หมวด 8 มาตรฐานที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก อาหาร และโภชนาการบนเรือ	65
4.3.9 หมวด 9 การจัดให้มีการรักษาพยาบาล การคุ้มครองต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของคนประจำเรือ	65
4.3.9.1 ส่วนที่ 1 การรักษาพยาบาลบนเรือและบนฝั่ง	65
4.3.9.2 ส่วนที่ 2 ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อคนประจำเรือ	65
4.3.9.3 ส่วนที่ 3 การป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัย ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย	66
4.3.10 หมวด 10 ใบบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติ ด้านแรงงานทางทะเล	66
4.3.11 หมวด 11 การร้องเรียนบนเรือ	67
4.3.12 หมวด 12 สิทธิการรวมตัวและการเจรจาต่อรอง	67
4.3.13 หมวด 13 พนักงานเจ้าหน้าที่	68

4.3.14	หมวด 14 คณะกรรมการแรงงานทางทะเล	69
4.3.15	หมวด 15 บทกำหนดโทษ	69
4.4	วิเคราะห์เปรียบเทียบพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กับ อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006	71
4.4.1	ขอบเขตการบังคับใช้	71
4.4.2	ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ	71
4.4.3	สภาพการจ้าง	73
4.4.4	ที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก อาหารและโภชนาการ	76
4.4.5	การจัดให้มีการรักษาพยาบาล การคุ้มครองต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัย ของคนประจำเรือ	79
4.4.6	การปฏิบัติตามและการบังคับตามกฎหมาย	82
4.5	วิเคราะห์ความเหมาะสมของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558	84
4.5.1	ความเหมาะสมด้านรูปแบบ	84
4.5.2	ความเหมาะสมด้านเนื้อหา	95
	บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	118
	บรรณานุกรม	126
	ภาคผนวก	
	ภาคผนวก ก อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006	134
	ภาคผนวก ข พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558	243
	ประวัติผู้เขียน	274

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ภายหลังจากที่ประเทศฟิลิปปินส์ได้ให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention : MLC 2006)¹ เป็นลำดับที่ 30 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2555² ส่งผลให้จำนวนตันกรอสของกองเรือประเทศภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 โดยรวมคิดเป็นร้อยละ 59.85 ของกองเรือโลก ซึ่งครบตามเงื่อนไขของการมีผลใช้บังคับของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 และอนุสัญญาดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2556 เป็นต้นไป³ โดยนับตั้งแต่วันที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีผลใช้บังคับ หากประเทศไทยไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานทางทะเลของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ได้ จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหลายประการ⁴ กล่าวคือ เจ้าของเรือจะขาดความเชื่อมั่นในการนำเรือเข้าเทียบท่าเรือของประเทศ

¹ เป็นอนุสัญญาที่รวบรวมและปรับปรุงอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในกิจการทางทะเลให้เป็นอนุสัญญาฉบับเดียวที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อคุ้มครองคนประจำเรือทั่วโลกให้มีสถานที่ทำงานที่มั่นคงปลอดภัย มีการจ้างงานที่เป็นธรรม มีสภาพความเป็นอยู่ที่มีคุณค่า มีการคุ้มครองสุขภาพ และมีสวัสดิการทางสังคม

² International Labour Organization, “Ratifications of MLC - Maritime Labour Convention, 2006,” Accessed July 26, 2013, <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:1457694248475707::: P11300>.

³ Article 8(3) of MLC 2006

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 percent.

⁴ ทั้งนี้ ไม่ว่าประเทศไทยจะได้ให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วหรือไม่ เนื่องจากอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ให้อำนาจรัฐเจ้าของท่าเรือที่ให้สัตยาบันสามารถเข้าตรวจสอบสภาพการจ้างและสภาพการทำงานของคนประจำเรือบนเรือทุกลำที่เข้ามาเทียบท่าเรือในประเทศของตนได้ รวมทั้งยังสามารถกักเรือหรือสั่งให้แก้ไขข้อบกพร่อง

ที่ให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เนื่องจากหากไม่มีใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลที่ประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐเจ้าของธงเรือออกให้ตามกฎหมายภายในที่สอดคล้องกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 รัฐเจ้าของท่าเรือจะทำการตรวจเรือ ทำให้เกิดอุปสรรคในการเข้า – ออกเมืองท่า โดยหากตรวจพบข้อบกพร่องที่ร้ายแรงอาจถูกสั่งให้กักเรือได้ ทำให้เกิดความเสียหายในกรณีที่ส่งมอบสินค้าล่าช้า ซึ่งอาจกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้ว่าจ้างขนส่งสินค้าได้ และหากเจ้าของเรือแก้ปัญหากรณีในประเทศไทยไม่สามารถออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลได้โดยการเปลี่ยนไปชักธงของประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แทน จะส่งผลให้ประเทศไทยขาดรายได้จากค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเรือ ภาษีอากรการประกอบธุรกิจของบริษัทเจ้าของเรือ และรายได้อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในกรณีที่ผู้ว่าจ้างขนส่งสินค้าเลือกใช้บริการเรือที่ชักธงต่างประเทศในการขนส่งสินค้าแทนเรือไทย จะส่งผลให้ประเทศไทยสูญเสียดุลการค้าด้านการบริการขนส่งให้กับต่างประเทศด้วย อีกทั้งหากเจ้าของเรือเปลี่ยนไปชักธงของประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ตามที่กล่าวมาข้างต้น จะส่งผลให้คนประจำเรือที่เป็นคนไทยได้รับความยุ่งยากในการทำงานมากขึ้น เนื่องจากจะต้องขออนุญาตลงทำการในเรือต่างประเทศตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ และจะต้องขอให้ประเทศซึ่งเรือเปลี่ยนไปชักธงออกประกาศนียบัตรรับรองก่อนที่จะปฏิบัติงานในเรือได้ ซึ่งหากเป็นกรณีประเทศที่เรือเปลี่ยนไปชักธงมิได้ทำความตกลงในการออกประกาศนียบัตรรับรองตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมการออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ (Seafarer’s Training Certification and Watchkeeping Code : STCW) กับประเทศไทยแล้ว ก็จะส่งผลให้คนประจำเรือที่เป็นคนไทยไม่สามารถขออนุญาตออกประกาศนียบัตรรับรองได้ ซึ่งจะทำให้คนประจำเรือไทยเหล่านั้นขาดโอกาสในการทำงาน ยิ่งไปกว่านั้นกรณีที่เรือซึ่งชักธงของประเทศไทยเปลี่ยนไปชักธงของประเทศอื่นยังส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของกองเรือไทยในภาพรวมด้วย

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีได้เล็งเห็นถึงผลกระทบจากการที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จะมีผลใช้บังคับดังกล่าว จึงได้มีมติในคราวการประชุมครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2556 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมโดยกรมเจ้าท่านำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการแนวทางการปฏิบัติตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ซึ่งต่อมาคณะรัฐมนตรีก็ได้มีมติเห็นชอบหลักการดังกล่าวเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2556 พร้อมทั้ง

ให้เป็นไปตามที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดได้ด้วย แม้ว่าประเทศซึ่งเป็นรัฐเจ้าของธงเรือจะยังมีไม่ได้ให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ก็ตาม โปรดดู ศศิกานต์ หัยงายชล, “ท่าทีของประเทศไทยต่ออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), น. 40-42.

มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงแรงงานรับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป⁵

ต่อมากระทรวงแรงงานได้ดำเนินการยกร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ขึ้นโดยให้มีเนื้อหาสาระที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 พร้อมทั้งเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการของร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวด้วย⁶ ซึ่งคณะรัฐมนตรีก็ได้มีมติเห็นชอบในหลักการของร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ตามที่กระทรวงแรงงานเสนอเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2556⁷ และในปัจจุบัน ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ก็ได้รับการประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาแล้วเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2558 โดยใช้ชื่อว่า “พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558” ซึ่งจะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2559 เป็นต้นไป⁸

จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เป็นผลสืบเนื่องจากการที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จะมีผลใช้บังคับ ดังนั้น จึงควรมีการพิจารณาว่าบทบัญญัติตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมีหลักเกณฑ์การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลที่สอดคล้องและครอบคลุมหลักเกณฑ์ทั้งหมดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 หรือไม่ และหากมีหลักเกณฑ์ที่สอดคล้องและครอบคลุมหลักเกณฑ์ทั้งหมดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้ว ประเทศไทยควรดำเนินการให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 หรือไม่ แต่หากยังมีหลักเกณฑ์ที่ไม่สอดคล้องหรือไม่ครอบคลุมหลักเกณฑ์ทั้งหมดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะก่อให้เกิดผลกระทบในลักษณะใด และควรหรือไม่ที่จะมีการปรับปรุง แก้ไข หรือ

⁵ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, (2556). หนังสือ *ด่วนที่สุด* ที่ นร 0506/14348 ลงวันที่ 5 มิถุนายน 2556 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เรื่อง การปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

⁶ กระทรวงแรงงาน, (2556). หนังสือ *ด่วนที่สุด* ที่ รง 0504/7234 ลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 ถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. กระทรวงแรงงาน.

⁷ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, (2556). หนังสือ *ด่วนที่สุด* ที่ นร 0503/22233 ลงวันที่ 22 สิงหาคม 2556 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

⁸ มาตรา 2 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

เพิ่มเติมบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ให้สอดคล้องและครอบคลุมหลักเกณฑ์ทั้งหมดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วควรมีการปรับปรุง แก้ไข หรือเพิ่มเติมบทบัญญัติในลักษณะใด อีกทั้งยังควรมีการพิจารณาด้วยว่ากฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ควรมีการกำหนดขอบเขตหรือลักษณะของเนื้อหาอย่างไรให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 และกฎหมายไทยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเล เปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เพื่อวิเคราะห์ สรุป และเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ตลอดจนเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการตรากฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ต่อไป

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 โดยส่วนใหญ่มีความสอดคล้องและครอบคลุมหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้ว แต่ยังมีบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 บางส่วนที่ยังมีความไม่สอดคล้องและ/หรือไม่ครอบคลุมหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จึงควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าวให้สอดคล้องและครอบคลุมหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ใช้พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เป็นวัตถุในการศึกษา โดยศึกษาเปรียบเทียบกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เป็นหลัก นอกจากนี้ยังพิจารณาถึงกฎหมายไทยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลประกอบด้วย เพื่อให้การวิเคราะห์ความเหมาะสมของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เกิดเอกภาพในการบังคับใช้กฎหมายตามระบบกฎหมายไทยในภาพรวมด้วย

1.5 วิธีการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ใช้วิธีการศึกษาแบบวิจัยเอกสาร (documentary research) โดยศึกษาจากหนังสือ วิทยานิพนธ์ บทความ เอกสาร ข่าวหนังสือพิมพ์ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมถึงข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าทางอินเทอร์เน็ตที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ตั๋วบทกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องและอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ สรุปผล และเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุง แก้ไข หรือเพิ่มเติมบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 และกฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ต่อไป

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เนื่องจากอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีผลใช้บังคับแล้วตั้งแต่วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2556 และประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวด้วย ดังนั้น ผู้เขียนจึงคาดว่าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะสามารถวิเคราะห์และสรุปความเหมาะสมของบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ตลอดจนเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 และแนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดขอบเขตหรือลักษณะของเนื้อหาที่จะบัญญัติไว้ในกฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงผลกระทบจากการที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีผลใช้บังคับ และเพื่อเป็นการปฏิบัติให้เป็นไปตามพันธกรณีระหว่างประเทศ หากประเทศไทยดำเนินการให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ในอนาคต

บทที่ 2

ความทั่วไปเกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานทางทะเล

2.1 ความหมายของแรงงานทางทะเล

ความหมายของคำว่า “แรงงานทางทะเล” (Maritime Labour) หรือที่ในบริบทตามอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization : ILO)¹ ใช้ในความหมายเดียวกับคำว่า “คนประจำเรือ” (Seafarer) มีกำหนดอยู่ในกฎหมายหลายฉบับ ทั้งตามกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายไทย เช่น

- อนุสัญญาฉบับที่ 163 (Seafarers’ Welfare Convention, 1987) ให้คำนิยามว่าคนประจำเรือ หมายถึง บุคคลใด ๆ ที่รับจ้างทำงาน ไม่ว่าจะในตำแหน่งใดบนเรือเดินทะเล ไม่ว่าเป็นของรัฐหรือเอกชน ที่ไม่ใช่เรือที่ใช้ในการรบ²

- อนุสัญญาฉบับที่ 165 (Social Security (seafarers) Convention (Revised), 1987) ให้คำนิยามมีใจความว่า คนประจำเรือ หมายถึง บุคคลใด ๆ ที่รับจ้างทำงาน ไม่ว่าจะในตำแหน่งใดบนเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าและคนโดยสารเชิงพาณิชย์³

¹ เป็นองค์การที่เกิดขึ้นพร้อมกับการก่อตั้งองค์การสันนิบาตชาติ (The League of Nations) ในวันที่ 29 ตุลาคม ค.ศ. 1919 ภายใต้สนธิสัญญาแวร์ซายส์ (Treaty of Versailles) โดยมีวัตถุประสงค์หลักตามที่ระบุไว้ในอารัมภบทแห่งธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศ คือ การส่งเสริมความยุติธรรมในสังคม การรับรองและเคารพในสิทธิมนุษยชน การสนับสนุนให้เกิดความเป็นธรรมในการใช้แรงงาน การยกระดับมาตรฐานความเป็นอยู่ที่ดีแก่ลูกจ้าง และการให้ความช่วยเหลือประเทศสมาชิกในการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจ โปรตดู ดิษยา ดัชชานนท์, “อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศฉบับที่ 182 ว่าด้วยการจัดรูปแบบที่เลวร้ายที่สุดของการใช้แรงงานเด็กกับการปฏิบัติตามพันธกรณีของประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545), น. 10.

² Article 1(1)(a) of ILO Convention No. 163

... the term seafarer means any person who is employed in any capacity on board a seagoing ship, whether publicly or privately owned, other than a ship of war, ...

³ Article 1(1)(c) of ILO Convention No. 165

- อนุสัญญาฉบับที่ 178 (Labour Inspection (seafarers) Convention, 1996) ให้คำนิยาม
มีใจความว่า คนประจำเรือ หมายถึง บุคคลใด ๆ ที่รับจ้างทำงานไม่ว่าในตำแหน่งใดบนเรือเดินทะเล⁴

- มาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้
คำนิยามว่า คนประจำเรือ หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่บนเรือ

- มาตรา 5 ของพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ให้คำนิยามว่า คนประจำเรือ
หมายความว่า บรรดาคนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าทั้งตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทยให้ความหมาย
ของคำว่า “แรงงานทางทะเล” หรือ “คนประจำเรือ” ไว้ในทำนองเดียวกันว่า หมายถึง บุคคลใด ๆ
ที่ได้รับว่าจ้าง หรือมอบหมาย หรือทำงานไม่ว่าในตำแหน่งใดบนเรือเดินทะเล⁵ แต่ทั้งนี้ การคุ้มครอง
แรงงานทางทะเลในความหมายขององค์การแรงงานระหว่างประเทศโดยส่วนใหญ่ จะหมายถึงความถึง
เฉพาะการคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือที่ทำงานอยู่บนเรือขนส่งสินค้าทางทะเลและเรือขนส่ง
คนโดยสารทางทะเลเท่านั้น ไม่รวมถึงแรงงานคนประจำเรือที่ทำงานให้นายจ้างที่ประกอบกิจการประมง⁶

นอกจากนี้ตำแหน่งของคนประจำเรือภายในเรือย่อมมีความแตกต่างกันไปตามประเภท
ขนาด และขอบเขตการใช้เรือ ซึ่งโดยทั่วไปบนเรือทุกลำจะต้องประกอบด้วยตำแหน่งของคนประจำเรือ
อย่างน้อยดังต่อไปนี้⁷

1. นายเรือ (master) เป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดมีฐานะเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือ ทำหน้าที่
ควบคุมเรือ รับผิดชอบสินค้าที่บรรทุกในเรือ และดูแลคนประจำเรือทั้งหมดในเรือ

... the term seafarer means persons employed in any capacity on board
a seagoing ship which is engaged in the transport of cargo or passengers for the
purpose of trade, ...

⁴ Article 1(7)(d) of ILO Convention No. 178

... the term seafarer means person who are employed in any capacity
on board a seagoing ship to which the Convention applies ...

⁵ ศศิกานต์ หยั่งสายชล, “ท่าทีของประเทศไทยต่ออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006,”
(วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), น. 24.

⁶ เลอสรร์ ศรีชนะภัย, “พันธกรณีของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงาน
ทางทะเล ค.ศ. 2006,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), น. 8.

⁷ รัชวุฒิ พุทธิสมบัติ, “ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับการคุ้มครองสุขภาพและการรักษา
พยาบาลสำหรับคนประจำเรือ,” (สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
2549), น. 30.

2. ต้นเรือ (chief officer) หรือต้นหนที่ 1 เป็นรองนายเรือ มีหน้าที่ดูแลความเรียบร้อย และจัดการด้านสินค้า การเงิน และบริการทุกฝ่ายในเรื่องสวัสดิการ

3. ต้นหน (second officer) ทำหน้าที่ดูแลฝ่ายช่างทั้งหมด และเป็นผู้ช่วยนายเรือในการเดินเรือ การนำเรือเข้าเทียบท่า และการออกเรือ

4. ต้นกล (chief engineer) หรือต้นกลที่ 1 ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าฝ่ายดูแลเครื่องจักร เกี่ยวกับระบบการเดินเรือทั้งหมดและการซ่อมบำรุง นอกจากนี้ยังมีหน้าที่บังคับบัญชาช่างไฟฟ้าบนเรือ (Electrician) ด้วย

5. ช่างยนต์ (motoman) ทำหน้าที่ดูแลเครื่องยนต์ต่าง ๆ

6. ช่างน้ำมัน (oiler) ทำหน้าที่เติมน้ำมันเครื่องจักร

7. สร้างเรือ (bosun) ทำหน้าที่คอยดูแลตรวจตราความเรียบร้อยของเรือ โดยบนเรือจะมีสร้างประจำแผนกต่าง ๆ

8. นายท้าย (able seaman) ทำหน้าที่ควบคุมบังคับเรือให้ไปในทิศทางที่นายเรือกำหนด

9. กะลาสี (ordinary seamen) ทำหน้าที่เป็นพนักงานให้บริการทั่วไปปฏิบัติงานประจำวัน เช่น ทำความสะอาด เคาะสนิม ยกของ หรือตามที่ได้รับคำสั่ง

10. คนครัว (cook) ทำหน้าที่ดูแลเรื่องเสปียงอาหาร และควบคุมการปรุงอาหาร

11. พนักงานวิทยุ (radio operator) ทำหน้าที่สื่อสารและดูแลอุปกรณ์สื่อสาร

12. ช่างเช็ด (wiper) ทำหน้าที่ดูแลความสะอาดของเครื่องจักร และคอยดูแลความบกพร่องของเครื่องจักร

2.2 การให้ความสำคัญคุ้มครองแรงงานทางทะเลขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ

ภายหลังที่สงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง องค์การแรงงานระหว่างประเทศเริ่มให้ความสำคัญกับการให้ความสำคัญคุ้มครองแรงงานทางทะเลมากขึ้น ด้วยการกำหนดมาตรฐานแรงงาน⁸

⁸ หมายถึง กฎเกณฑ์หรือข้อกำหนดต่าง ๆ เกี่ยวกับการใช้แรงงาน เช่น ค่าจ้าง ชั่วโมงทำงาน และสวัสดิการต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งโดยทั่วไปจะมีการกำหนดไว้เป็นเกณฑ์หรือบรรทัดฐานเดียวกัน โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ มาตรฐานแรงงานเอกชน (Private Labour Standard) มาตรฐานแรงงานตามกฎหมายภายใน (National Labour Standard) และมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Standard) โปรตดู อร ชวลิตนิธิกุล, “มาตรการคุ้มครองแรงงานของประเทศสหรัฐอเมริกาในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบต่อประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น. 22-23.

ระหว่างประเทศ โดยได้จัดให้มีการประชุมใหญ่สมัยพิเศษขึ้นครั้งแรกในปี ค.ศ. 1920 และมีตราสารฉบับแรกเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเล ได้แก่ ข้อเสนอฉบับที่ 9 (National Seamen's Codes Recommendation, 1920) ซึ่งมีสาระสำคัญในการกำหนดให้ประเทศสมาชิกควรจัดให้มีกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับกิจการของคนประจำเรือ⁹

ตั้งแต่เริ่มจัดตั้งองค์การในปี ค.ศ. 1919 องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ดำเนินการกำหนดมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศมาอย่างต่อเนื่อง โดยสามารถแบ่งเนื้อหาของมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศออกได้เป็น 23 หมวด¹⁰ ดังต่อไปนี้

1. เสรีภาพในการสมาคม การร่วมเจรจาต่อรอง และแรงงานสัมพันธ์ (Freedom of association, collective bargaining, and industrial relations)
2. แรงงานบังคับ (Forced labour)
3. การขจัดการใช้แรงงานเด็ก และการคุ้มครองเด็กและผู้เยาว์ (Elimination of child labour and protection of children and young persons)
4. โอกาสและการปฏิบัติที่เท่าเทียมกัน (Equality of opportunity and treatment)
5. การร่วมปรึกษาหารือไตรภาคี (Tripartite consultation)
6. การตรวจแรงงานและการบริหารแรงงาน (Labour administration and inspection)
7. การส่งเสริมและนโยบายการจ้างงาน (Employment policy and promotion)
8. การฝึกอบรมและการแนะแนวอาชีพ (Vocational guidance and training)
9. ความมั่นคงในการจ้างงาน (Employment security)
10. ค่าจ้าง (Wages)
11. เวลาการทำงาน (Working time)
12. ความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงาน (Occupation safety and health)
13. ความมั่นคงทางสังคม (Social security)
14. การคุ้มครองความเป็นมารดา (Maternity protection)
15. นโยบายทางสังคม (Social policy)
16. คนงานอพยพ (Migrant workers)

⁹ ศศิกานต์ หยั่งสายชล, *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 5*, น. 27-28.

¹⁰ International Labour Organization, "Subjects covered by International Labour Standards," Accessed December 15, 2015, <http://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/lang--en/index.htm>

17. เชื้อไวรัสเอดส์และโรคเอดส์ (HIV and AIDS)
18. คนประจำเรือ (Seafarers)
19. คนงานประมง (Fishers)
20. คนงานท่าเรือ (Dockworkers)
21. ชนเผ่าและชนพื้นเมือง (Indigenous and tribal peoples)
22. ประเภทเฉพาะของคนงาน (Specific categories of workers)
23. บทบัญญัติท้ายบทของอนุสัญญา (Final Article Conventions)

มาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศทั้ง 23 หมวดดังกล่าว ประกอบไปด้วยมาตรฐานแรงงานขั้นพื้นฐานและมาตรฐานแรงงานอื่น ๆ โดยมาตรฐานแรงงานขั้นพื้นฐานมีทั้งสิ้น 8 ฉบับ แบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม¹¹ ดังนี้

1. การคุ้มครองเสรีภาพในการสมาคม (Freedom of association) มีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องเป็นหลักสำคัญในเรื่องนี้ 2 ฉบับ ได้แก่

1.1 อนุสัญญาฉบับที่ 87 ว่าด้วยเสรีภาพในการสมาคมและการคุ้มครองสิทธิในการรวมตัวกัน ค.ศ. 1948 (Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87))

1.2 อนุสัญญาฉบับที่ 98 ว่าด้วยสิทธิในการรวมตัวกันและร่วมเจรจาต่อรอง ค.ศ. 1949 (Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98))

2. การคุ้มครองการใช้แรงงานบังคับ (Forced labour) มีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง 2 ฉบับ ได้แก่

2.1 อนุสัญญาฉบับที่ 29 ว่าด้วยการเกณฑ์แรงงานหรือแรงงานบังคับ ค.ศ. 1930 (Forced Labour Convention, 1930 (No. 29))

2.2 อนุสัญญาฉบับที่ 105 ว่าด้วยการยกเลิกแรงงานบังคับ ค.ศ. 1957 (Abolition of Forced Labour Convention, 1957 (No. 105))

3. การคุ้มครองอายุขั้นต่ำในการทำงาน (Minimum Age) มีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง 2 ฉบับ ได้แก่

3.1 อนุสัญญาฉบับที่ 138 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำในการจ้างงาน ค.ศ. 1973 (Minimum Age Convention, 1973 (No. 138))

¹¹ International Labour Organization, “FUNDAMENTAL RIGHTS AT WORK AND INTERNATIONAL LABOUR STANDARDS,” Accessed December 15, 2015, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/—ed_norm/—normes/documents/publication/wcms_087424.pdf

3.2 อนุสัญญาฉบับที่ 182 ว่าด้วยรูปแบบที่เลวร้ายที่สุดของการใช้แรงงานเด็ก ค.ศ. 1999 (Worst Forms of Child Labour Convention, 1999 (No. 182))

4. การคุ้มครองการเลือกปฏิบัติในการจ้างงาน (Discrimination in employment and occupation) มีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง 2 ฉบับ ได้แก่

4.1 อนุสัญญาฉบับที่ 100 ว่าด้วยค่าตอบแทนที่เท่าเทียมกัน ค.ศ. 1951 (Equal Remuneration Convention, 1951 (No. 100))

4.2 อนุสัญญาฉบับที่ 111 ว่าด้วยการเลือกปฏิบัติ (การจ้างงานและการประกอบอาชีพ) ค.ศ. 1958 (Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958 (No. 111))

นอกจากการกำหนดมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศแล้ว องค์การแรงงานระหว่างประเทศก็ได้มีความพยายามรวบรวมตราสารต่าง ๆ ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศกว่า 60 ฉบับ และหลักการพื้นฐานตามตราสารนั้น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานทางทะเล ให้อยู่ในรูปของอนุสัญญาฉบับเดียวกัน จนกระทั่งในปี ค.ศ. 2006 ที่ประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศก็ได้ทำการรับรองอนุสัญญาฉบับใหม่ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การคุ้มครองแรงงานทางทะเลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดความยุติธรรม ซึ่งอนุสัญญาฉบับนั้นก็คือ อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention, 2006 : MLC 2006) และได้เปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกขององค์การแรงงานระหว่างประเทศให้สัตยาบันอนุสัญญาดังกล่าวตั้งแต่วันที่ พ.ศ. 2549 เป็นต้นมา ซึ่งในปัจจุบันอนุสัญญาดังกล่าวมีผลใช้บังคับแล้วเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2556 ภายหลังจากที่ประเทศฟิลิปปินส์ได้ให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2555 เป็นประเทศที่ 30 และมีผลทำให้จำนวนตันกรอสของเรือโดยรวมคิดเป็นร้อยละ 59.85 ของกองเรือโลก ครอบคลุมเงื่อนไขของการบังคับใช้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ทั้งนี้ ผู้เขียนจะกล่าวถึงอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 โดยละเอียดต่อไปในบทที่ 3

2.3 การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลของประเทศไทย

ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2490 นั่นคือ อนุสัญญาฉบับที่ 80 ว่าด้วยการแก้ไขบทบัญญัติมาตรฐานท้ายบท ค.ศ. 1946 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2490 และในปัจจุบันประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาเกี่ยวกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศขององค์การแรงงานระหว่างประเทศไปแล้ว

ทั้งสิ้น 15 ฉบับ¹² ประกอบไปด้วยมาตรฐานแรงงานขั้นพื้นฐาน 5 ฉบับ และมาตรฐานแรงงานด้านอื่น ๆ 10 ฉบับ ดังต่อไปนี้

1. มาตรฐานแรงงานขั้นพื้นฐานที่ประเทศไทยให้สัตยาบันแล้ว จำนวน 5 ฉบับ ได้แก่
 - 1.1 อนุสัญญาฉบับที่ 29 ว่าด้วยการเกณฑ์แรงงานหรือแรงงานบังคับ ค.ศ. 1930 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2512
 - 1.2 อนุสัญญาฉบับที่ 100 ว่าด้วยค่าตอบแทนที่เท่าเทียมกัน ค.ศ. 1951 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2542
 - 1.3 อนุสัญญาฉบับที่ 105 ว่าด้วยการยกเลิกแรงงานบังคับ ค.ศ. 1957 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2512
 - 1.4 อนุสัญญาฉบับที่ 138 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำในการจ้างงาน ค.ศ. 1973 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2547
 - 1.5 อนุสัญญาฉบับที่ 182 ว่าด้วยรูปแบบที่เลวร้ายที่สุดของการใช้แรงงานเด็ก ค.ศ. 1999 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2544
2. มาตรฐานแรงงานด้านอื่น ๆ ที่ประเทศไทยให้สัตยาบันแล้ว จำนวน 10 ฉบับ ได้แก่
 - 2.1 อนุสัญญาฉบับที่ 14 ว่าด้วยการหยุดทำงานในสัปดาห์ของภาคอุตสาหกรรม ค.ศ. 1921 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2511
 - 2.2 อนุสัญญาฉบับที่ 19 ว่าด้วยการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันในการรับค่าชดเชยจากอุบัติเหตุ ค.ศ. 1925 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2511
 - 2.3 อนุสัญญาฉบับที่ 80 ว่าด้วยการแก้ไขบทบัญญัติมาตรฐานท้ายบท ค.ศ. 1946 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2490
 - 2.4 อนุสัญญาฉบับที่ 88 ว่าด้วยการจ้างงานในภาคบริการ ค.ศ. 1948 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ วันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2512
 - 2.5 อนุสัญญาฉบับที่ 104 ว่าด้วยการเลิกต่อต้านการใช้แรงงานชนพื้นเมือง ค.ศ. 1955 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2507
 - 2.6 อนุสัญญาฉบับที่ 116 ว่าด้วยการแก้ไขบทบัญญัติมาตรฐานท้ายบท ค.ศ. 1961 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2505

¹² International Labour Organization, “Ratifications for Thailand,” Accessed December 16, 2015, http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11200:0::NO:11200:P11200_COUNTRY_ID:102843

2.7 อนุสัญญาฉบับที่ 122 ว่าด้วยนโยบายการจ้างงาน ค.ศ. 1964 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2512

2.8 อนุสัญญาฉบับที่ 123 ว่าด้วยการกำหนดอายุขั้นต่ำที่อนุญาตให้ทำงานในเหมืองใต้ดิน ค.ศ. 1965¹³ ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2511

2.9 อนุสัญญาฉบับที่ 127 ว่าด้วยการกำหนดน้ำหนักขั้นสูงในการยกสิ่งของ ค.ศ. 1967 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2512

2.10 อนุสัญญาฉบับที่ 159 ว่าด้วยการฟื้นฟูอาชีพและการจ้างงานคนพิการ ค.ศ. 1983 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2550

นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมีแนวความคิดที่จะให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006¹⁴ ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลเป็นการเฉพาะอีกด้วย¹⁵ แต่เนื่องจากประเทศไทยมีรูปแบบการดำเนินการด้านนิติบัญญัติเป็นแบบ

¹³ อนุสัญญาฉบับที่ 123 ว่าด้วยการกำหนดอายุขั้นต่ำที่อนุญาตให้ทำงานในเหมืองใต้ดิน ค.ศ. 1965 ได้ถูกยกเลิกไปเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2547 ซึ่งเป็นผลจากการที่ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับที่ 138 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำในการจ้างงาน ค.ศ. 1973

¹⁴ กระทรวงคมนาคม, (2556). *หนังสือขอเสนอเรื่อง การปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ที่ คค (ปคร) 0206/115 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2556 ถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. กระทรวงคมนาคม.*

¹⁵ แม้งองเรือไทยจะมีแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับสภาพการทำงานและสภาพความเป็นอยู่ บนเรือของคนประจำเรือที่สอดคล้องกับมาตรฐานการให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ในระดับค่อนข้างมากแล้ว และการให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จะก่อให้เกิดภาระหน้าที่แก่ภาครัฐค่อนข้างมาก ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุง แก้ไข หรือออกกฎหมายภายในเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 หรือแม้กระทั่งการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานที่รับผิดชอบและแต่งตั้งเจ้าพนักงานตรวจแรงงานเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แต่เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงผลกระทบจากการมีผลใช้บังคับของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 และเพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานแรงงานทางทะเลของประเทศไทยให้ทัดเทียมกับมาตรฐานสากล ประเทศไทยจึงควรให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 โปรตดู ศศิกานต์ หยั่งสายชล, *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 5*, น. 154-167.

ทฤษฎีทวินิยม (Dualism)¹⁶ นั่นคือ ก่อนที่ประเทศไทยจะดำเนินการให้สัตยาบันเป็นภาคีอนุสัญญาใด จะต้องมีการออกกฎหมายภายในที่มีเนื้อหาสอดคล้องกับอนุสัญญานั้น ๆ เสียก่อน ดังนั้น จึงได้มีการพยายามยกร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ขึ้น โดยให้มีเนื้อหาสาระที่สอดคล้องกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แต่เนื่องจากประเทศไทยไม่สามารถดำเนินการประกาศใช้ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ได้ทันต่อการมีผลใช้บังคับของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 คือในวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2556 และเพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงผลกระทบจากการที่อนุสัญญาดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับ จึงได้มีการประกาศใช้ “ประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง มาตรฐานแรงงานทางทะเล ลงวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2556” เพื่อรองรับการดำเนินการตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ไปพลางก่อนที่จะมีการประกาศใช้ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ.¹⁷ โดยประกาศกระทรวงแรงงานดังกล่าวถือเป็นกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานทางทะเลฉบับแรกของประเทศไทย ซึ่งประกอบไปด้วยข้อกำหนดต่าง ๆ เกี่ยวกับสภาพการจ้าง สภาพความเป็นอยู่ และสภาพการทำงานของคนประจำเรือ รวมทั้งสิ้น 14 ด้าน¹⁸ ดังต่อไปนี้

1. อายุขั้นต่ำ (Minimum age)
2. ประกาศนียบัตรสุขภาพ (Medical Certificate)
3. คุณสมบัติของคนประจำเรือ (Qualifications)
4. ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ (Seafarers' employment agreements)
5. การใช้หน่วยงานบริการจัดหาและบรรจุงานของเอกชนตามที่กฎหมายกำหนด หรือที่มีใบรับรอง หรือที่มีใบอนุญาต (Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service)
6. ชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อน (Hours of work and Hours of rest)
7. ระดับการจัดอัตรากำลัง (Manning levels)

¹⁶ My First Info.com, “ความผูกพันของสนธิสัญญา,” สืบค้นเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2558, <http://history.myfirstinfo.com/history10.aspx>

¹⁷ พิไลพร เตือนวีระเดช, “กฎหมายแรงงานทางทะเล : อีกก้าวของกฎหมายพาณิชย์นาวีไทย,” วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี, ปีที่ 9, ฉบับที่ 9, น. 54-56, (พฤศจิกายน 2557).

¹⁸ อย่างไรก็ตาม ประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง มาตรฐานแรงงานทางทะเล ลงวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2556 ยังมีความไม่ครอบคลุมข้อกำหนดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ในหลายเรื่อง โดยเฉพาะในเรื่องการส่งตัวกลับ (Repatriation) และเรื่องการได้รับความสะดวกอันเป็นสวัสดิการบนฝั่ง (Access to shore-based welfare facilities) ซึ่งเป็นเรื่องเฉพาะของการให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเล โปรดดู เพ็งอ้วง, น. 61-63.

8. ที่พักอาศัย (Accommodation)
9. สิ่งนันทนาการบนเรือ (Recreation facilities)
10. อาหารและการจัดหาอาหาร (Food and catering)
11. การป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย (Health and safety protection and accident prevention)
12. การรักษาพยาบาลบนฝั่งและบนเรือ (Medical care on board ship and ashore)
13. วิธีปฏิบัติในการร้องเรียนบนเรือ (On-board compliant procedures)
14. ค่าจ้าง (Wages)

ในปัจจุบัน ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ได้รับการประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาแล้วเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2558 โดยใช้ชื่อว่า “พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558” และจะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2559 เป็นต้นไป¹⁹ ซึ่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวแบ่งออกเป็น 15 หมวด 125 มาตรา ทั้งนี้ ผู้เขียนจะกล่าวถึงพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 โดยละเอียดต่อไปในบทที่ 4

¹⁹ มาตรา 2 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558
พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

บทที่ 3

อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006

3.1 หลักการทั่วไปของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006

3.1.1 ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา

การจัดทำร่างอนุสัญญาแรงงานทางทะเลมีจุดเริ่มต้นมาจากการลงมติอย่างเป็นทางการเป็นเอกฉันท์ของคณะกรรมการร่วมในกิจการพาณิชย์ (Joint Maritime Commission หรือ JMC) เมื่อเดือนมกราคม ค.ศ. 2001 ซึ่งต่อมาในวันที่ 7 - 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2006 ที่ประชุมใหญ่การคุ้มครองแรงงานทางทะเลสมัยที่ 94 ได้มีมติรับรองให้ร่างอนุสัญญาแรงงานทางทะเลเป็นอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศฉบับที่ 186 เรียกว่า อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 หรือ Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) โดยมีวัตถุประสงค์ปรากฏอยู่ในอารัมภบทของตัวอนุสัญญา และข้อเสนอแนะหรือข้อคิดเห็นในการรวบรวมอนุสัญญาแรงงานทางทะเลของที่ประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ซึ่งมีอยู่อย่างน้อย 3 ประการ¹ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อรวบรวมตราสารต่าง ๆ ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานทางทะเลกว่า 60 ฉบับ ตลอดจนหลักการพื้นฐานที่พบในอนุสัญญาแรงงานระหว่างประเทศฉบับอื่น ๆ ให้อยู่ในรูปของอนุสัญญาฉบับเดียว ซึ่งหมายความรวมถึงมาตรฐานแรงงานขั้นพื้นฐานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่อยู่ในรูปแบบอนุสัญญาจำนวน 8 ฉบับ ตามที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ด้วย

2. เพื่อให้เกิดการสร้างงานที่มีคุณค่า² แก่แรงงานทั่วโลก โดยอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ได้รับรองสิทธิต่าง ๆ ของคนประจำเรือไว้ นั่นคือ สิทธิในสถานที่ทำงานที่มั่นคงและปลอดภัยตามมาตรฐานความปลอดภัย สิทธิในการจ้างงานที่เป็นธรรม สิทธิในสภาพความเป็นอยู่และ

¹ ศศิกานต์ หยั่งสายชล, “ท่าทีของประเทศไทยต่ออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), น. 31-34.

² งานที่มีคุณค่า คือ งานที่ทำแล้วได้ผลสำเร็จ ให้ผลตอบแทนที่เป็นธรรม มีความปลอดภัยในการทำงาน มีความคุ้มครองทางสังคมให้กับครอบครัว ให้โอกาสพัฒนาตนเองและสถานะทางสังคม ให้เสรีภาพในการแสดงความห่วงใย เคลื่อนไหว และมีส่วนร่วมตัดสินใจเรื่องต่าง ๆ ที่จะมีผลกระทบกับชีวิตตน รวมถึงการให้โอกาสและการปฏิบัติที่เสมอภาคแก่หญิงและชายทุกคน

การทำงานที่มีคุณค่าบนเรือที่ออกเดินทะเล และสิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองด้านสุขภาพ การรักษาพยาบาล มาตรการด้านสวัสดิการ และรูปแบบอื่น ๆ ของการคุ้มครองทางสังคม

3. เพื่อให้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เป็นเสาหลักที่สี่ (Forth Pillar) ของมาตรฐานระหว่างประเทศ โดยเป็นการเพิ่มเติมเสาหลักทั้งสามขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 หรือ SOLAS) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1995 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 as amend in 1995 หรือ STCW) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 (International Convention for the Protection of Pollution from Ship 1973 หรือ MARPOL 73/78) ซึ่งจะมีผลทำให้การคุ้มครองแรงงานทางทะเลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีความยุติธรรมมากยิ่งขึ้น

3.1.2 รูปแบบของอนุสัญญา

อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีรูปแบบการปรับใช้ที่แตกต่างจากอนุสัญญาฉบับอื่น ๆ ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากความพยายามที่จะทำให้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เป็นอนุสัญญาที่มีการลงนามให้สัตยาบันมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยรูปแบบของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ประกอบไปด้วย 3 หลักการ³ ดังนี้

1. รูปแบบของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ประกอบไปด้วย 3 ส่วน คือ มาตรา (Article) ข้อบังคับ (Regulation) และประมวลข้อปฏิบัติ (Code) โดยมาตรา (Article) มีจำนวนทั้งสิ้น 16 มาตรา ส่วนข้อบังคับ (Regulation) และประมวลข้อปฏิบัติ (Code) จะบัญญัติอยู่ด้วยกัน ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 หมวด (Title) ได้แก่

1.1 หมวด 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ (Title 1 Minimum requirements for seafarers to work on a ship)

1.2 หมวด 2 สภาพการจ้าง (Title 2 Conditions of employment)

1.3 หมวด 3 ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหารและการจัดการอาหาร (Title 3 Accommodation, recreational facilities, food and catering)

³ ศศิกานต์ หยั่งสายชล, *อ่าวแล้วเชิงอรรถที่ 1*, น. 35-39.

1.4 หมวด 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาลสวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม (Title 4 Health protection, medical care, welfare and social security protection)

1.5 หมวด 5 การปฏิบัติตามและการบังคับตามกฎหมาย (Title 5 Compliance and enforcement)

นอกจากนี้ ในส่วนท้ายของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ยังมีเอกสารแนบ (Appendix) ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 4 เอกสารแนบ ได้แก่ Appendix A5 – I, Appendix A5 – II, Appendix A5 – III และ Appendix B5 – I อีกด้วย

ด้วยเหตุที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีรูปแบบซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีความยืดหยุ่นในการนำไปปฏิบัติตามของประเทศสมาชิก โดยส่วนที่เป็นมาตรา (Article) และข้อบังคับ (Regulation) เป็นส่วนที่กำหนดเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่พื้นฐานด้านการคุ้มครองแรงงาน จึงทำให้ข้อกำหนดทั้ง 2 ส่วนนี้มีสภาพบังคับให้ประเทศสมาชิกมีพันธกรณีต้องปฏิบัติตาม ซึ่งการแก้ไขข้อกำหนดทั้ง 2 ส่วนนี้มีขั้นตอนเช่นเดียวกับการแก้ไขอนุสัญญาแรงงานระหว่างประเทศทั่วไป

สำหรับส่วนที่เป็นประมวลข้อปฏิบัติ (Code) จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วน A มาตรฐาน (Standard A) และส่วน B ด้วบทข้อแนะนำ (Guideline B) โดยส่วน A เป็นการกำหนดรายละเอียดเพื่อเสริมความมาตรา (Article) และข้อบังคับ (Regulation) จึงมีสภาพบังคับเช่นเดียวกับมาตรา (Article) และข้อบังคับ (Regulation) แต่การแก้ไขข้อกำหนดในส่วนนี้จะมีขั้นตอนที่ง่ายกว่าการแก้ไขข้อกำหนดในมาตรา (Article) และข้อบังคับ (Regulation) ในขณะที่ส่วน B เป็นเพียงการกำหนดรายละเอียดของแนวทางการปฏิบัติตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แก่ประเทศสมาชิกเท่านั้น จึงไม่มีสภาพบังคับให้ประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติตามแต่อย่างใด

2. กระบวนการแก้ไขอนุสัญญาทำได้ง่ายและรวดเร็วขึ้น โดยการแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดในส่วนประมวลข้อปฏิบัติ (Code) ต้องกระทำโดยที่ประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศภายในกรอบของ Article 19⁴ แห่งธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศ และ

⁴ Article 19 of Constitution of the International Labour Organisation

1. When the Conference has decided on the adoption of proposals with regard to an item on the agenda, it will rest with the Conference to determine whether these proposals should take the form: (a) of an international Convention, or (b) of

a Recommendation to meet circumstances where the subject, or aspect of it, dealt with is not considered suitable or appropriate at that time for a Convention.

2. In either case a majority of two-thirds of the votes cast by the delegates present shall be necessary on the final vote for the adoption of the Convention or Recommendation, as the case may be, by the Conference.

3. In framing any Convention or Recommendation of general application the Conference shall have due regard to those countries in which climatic conditions, the imperfect development of industrial organisation, or other special circumstances make the industrial conditions substantially different and shall suggest the modifications, if any, which it considers may be required to meet the case of such countries.

4. Two copies of the Convention or Recommendation shall be authenticated by the signatures of the President of the Conference and of the Director-General. Of these copies one shall be deposited in the archives of the International Labour Office and the other with the Secretary-General of the United Nations. The Director-General will communicate a certified copy of the Convention or Recommendation to each of the Members.

5. In the case of a Convention:

(a) the Convention will be communicated to all Members for ratification;

(b) each of the Members undertakes that it will, within the period of one year at most from the closing of the session of the Conference, or if it is impossible owing to exceptional circumstances to do so within the period of one year, then at the earliest practicable moment and in no case later than 18 months from the closing of the session of the Conference, bring the Convention before the authority or authorities within whose competence the matter lies, for the enactment of legislation or other action;

(c) Members shall inform the Director-General of the International Labour Office of the measures taken in accordance with this article to bring the Convention before the said competent authority or authorities, with particulars of the authority or authorities regarded as competent, and of the action taken by them;

(d) if the Member obtains the consent of the authority or authorities within whose competence the matter lies, it will communicate the formal ratification of the Convention to the Director-General and will take such action as may be necessary to make effective the provisions of such Convention;

(e) if the Member does not obtain the consent of the authority or authorities within whose competence the matter lies, no further obligation shall rest upon the Member except that it shall report to the Director-General of the International Labour Office, at appropriate intervals as requested by the Governing Body, the position of its law and practice in regard to the matters dealt with in the Convention, showing the extent to which effect has been given, or is proposed to be given, to any of the provisions of the Convention by legislation, administrative action, collective agreement or otherwise and stating the difficulties which prevent or delay the ratification of such Convention.

6. In the case of a Recommendation:

(a) the Recommendation will be communicated to all Members for their consideration with a view to effect being given to it by national legislation or otherwise;

(b) each of the Members undertakes that it will, within a period of one year at most from the closing of the session of the Conference, or if it is impossible owing to exceptional circumstances to do so within the period of one year, then at the earliest practicable moment and in no case later than 18 months after the closing of the Conference, bring the Recommendation before the authority or authorities within whose competence the matter lies for the enactment of legislation or other action;

(c) the Members shall inform the Director-General of the International Labour Office of the measures taken in accordance with this article to bring the Recommendation before the said competent authority or authorities with particulars of the authority or authorities regarded as competent, and of the action taken by them;

(d) apart from bringing the Recommendation before the said competent authority or authorities, no further obligation shall rest upon the Members, except that they shall report to the Director-General of the International Labour Office, at appropriate intervals as requested by the Governing Body, the position of the law and practice in their country in regard to the matters dealt with in the Recommendation,

showing the extent to which effect has been given, or is proposed to be given, to the provisions of the Recommendation and such modifications of these provisions as it has been found or may be found necessary to make in adopting or applying them.

7. In the case of a federal State, the following provisions shall apply:

(a) in respect of Conventions and Recommendations which the federal government regards as appropriate under its constitutional system for federal action, the obligations of the federal State shall be the same as those of Members which are not federal States;

(b) in respect of Conventions and Recommendations which the federal government regards as appropriate under its constitutional system, in whole or in part, for action by the constituent states, provinces, or cantons rather than for federal action, the federal government shall:

(i) make, in accordance with its Constitution and the Constitutions of the states, provinces or cantons concerned, effective arrangements for the reference of such Conventions and Recommendations not later than 18 months from the closing of the session of the Conference to the appropriate federal, state, provincial or cantonal authorities for the enactment of legislation or other action;

(ii) arrange, subject to the concurrence of the state, provincial or cantonal governments concerned, for periodical consultations between the federal and the state, provincial or cantonal authorities with a view to promoting within the federal State coordinated action to give effect to the provisions of such Conventions and Recommendations;

(iii) inform the Director-General of the International Labour Office of the measures taken in accordance with this article to bring such Conventions and Recommendations before the appropriate federal, state, provincial or cantonal authorities with particulars of the authorities regarded as appropriate and of the action taken by them;

(iv) in respect of each such Convention which it has not ratified, report to the Director-General of the International Labour Office, at appropriate intervals as requested by the Governing Body, the position of the law and practice of the federation

กฎและวิธีปฏิบัติขององค์การในการรับรองอนุสัญญาต่าง ๆ ซึ่งการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะมีผลต่อประเทศสมาชิกภายใน 3 - 4 ปี หลังจากที่มีการเสนอให้มีการแก้ไขในส่วนนั้น และเมื่อการแก้ไขมีผลใช้บังคับแล้ว ประเทศสมาชิกจะไม่สามารถให้สัตยาบันอนุสัญญาในส่วนก่อนการแก้ไขได้ จะให้สัตยาบันได้เฉพาะอนุสัญญาที่ได้รับการแก้ไขแล้วเท่านั้น

3. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ทำให้มั่นใจได้ว่าจะมีการปฏิบัติตามและบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ มีการกำหนดให้รัฐเจ้าของธงเรือ (Flag State) มีหน้าที่ต้องควบคุมดูแลเรือเดินทะเลระหว่างประเทศที่ซักรงของประเทศตน ให้มีมาตรฐานตามที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ นอกจากนี้ยังให้อำนาจแก่รัฐเจ้าของท่า (Port State) ที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ในการเข้าตรวจสอบเรือทุกลำที่เข้ามาจอดในท่าเรือของประเทศตนว่ามีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 หรือไม่ ซึ่งหากมีการไม่ปฏิบัติตามก็มีอำนาจสั่งให้เรือดังกล่าวแก้ไขข้อบกพร่องได้ และหากเป็นการฝ่าฝืนอย่างร้ายแรงก็มีอำนาจกักเรือไว้จนกว่าจะมีการแก้ไขข้อบกพร่องด้วย

and its constituent States, provinces or cantons in regard to the Convention, showing the extent to which effect has been given, or is proposed to be given, to any of the provisions of the Convention by legislation, administrative action, collective agreement, or otherwise;

(v) in respect of each such Recommendation, report to the Director-General of the International Labour Office, at appropriate intervals as requested by the Governing Body, the position of the law and practice of the federation and its constituent states, provinces or cantons in regard to the Recommendation, showing the extent to which effect has been given, or is proposed to be given, to the provisions of the Recommendation and such modifications of these provisions as have been found or may be found necessary in adopting or applying them.

8. 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.

3.1.3 ขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญา

อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีผลใช้บังคับกับคนประจำเรือทุกคนและเรือทุกลำที่ใช้เพื่อกิจกรรมเชิงพาณิชย์ไม่ว่าจะเป็นเรือของรัฐหรือเรือของเอกชน แต่ต้องมีใช้เป็นเรือที่ใช้ทำการประมงหรือกิจกรรมต่อเนื่องที่คล้ายคลึงกัน เรือซึ่งต่อตามแบบประเพณีดั้งเดิม และเรือรบหรือเรือที่ใช้ทางการทหาร⁵ ซึ่งตาม Article 2 แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดให้ “คนประจำเรือ” หมายถึง บุคคลผู้ได้รับการว่าจ้าง หรือได้รับมอบหมาย หรือทำงานด้วยความสามารถไม่ว่าด้านใดบนเรือที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ใช้บังคับ เว้นแต่จะมีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ซึ่งหากมีกรณีสงสัยว่ากลุ่มบุคคลใดเป็นคนประจำเรือตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจในประเทศสมาชิกเป็นผู้พิจารณาตัดสินปัญหาข้อสงสัยดังกล่าว ภายหลังจากการปรึกษากับองค์กรของเจ้าของเรือและคนประจำเรือภายในประเทศของตนที่เกี่ยวข้องกับปัญหาดังกล่าวแล้ว⁶ และกำหนดให้ “เรือ” หมายถึง เรือซึ่งมิได้เดินเฉพาะในน่านน้ำภายในประเทศ หรือน่านน้ำที่อยู่ภายในหรือประชิดติดกับน่านน้ำที่ใช้ก้ำกัสน้ำ หรือในพื้นที่ที่มีการบังคับใช้กฎระเบียบของเมืองท่า เว้นแต่จะมีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ซึ่งหากมีกรณีสงสัยว่าเรือลำใดหรือเรือประเภทใดอยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจในประเทศสมาชิกเป็นผู้พิจารณาตัดสินปัญหาข้อสงสัยดังกล่าว ภายหลังจากที่ได้ปรึกษากับองค์กรของเจ้าของเรือและคนประจำเรือภายในประเทศของตนที่เกี่ยวข้องกับปัญหาดังกล่าวแล้ว⁷

⁵ Article 2 of Maritime Labour Convention 2006

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.

⁶ Article 2 of Maritime Labour Convention 2006

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.

⁷ Article 2 of Maritime Labour Convention 2006

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

3.1.4 การมีผลใช้บังคับและผลจากการเริ่มบังคับใช้ของอนุสัญญา

Article 8⁸ แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดให้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นระยะเวลา 12 เดือน นับจากวันที่มีการให้สัตยาบันของประเทศสมาชิกอย่างน้อย 30 ประเทศ และประเทศเหล่านั้นต้องมีจำนวนตันกรอสรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 33 ของจำนวนตันกรอสโลก ซึ่งในปัจจุบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีผลใช้บังคับแล้วเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2556 ภายหลังจากที่ประเทศฟิลิปปินส์ได้ให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เป็นลำดับที่ 30 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2555 ซึ่งส่งผลให้จำนวนตันกรอสของกองเรือประเทศสมาชิกโดยรวม คิดเป็นร้อยละ 59.85 ของกองเรือโลก

เมื่ออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีผลใช้บังคับแล้ว จะมีผลทำให้ประเทศสมาชิกที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 สิ้นความผูกพันที่มีต่ออนุสัญญาฉบับก่อน ๆ และมีผลเป็นการแก้ไขตราสารอื่น ๆ ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานทางทะเล จำนวน 37 ฉบับ⁹ ได้แก่

in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

⁸ Article 8 of Maritime Labour Convention 2006

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 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.

⁹ Article 10 of Maritime Labour Convention 2006

This Convention revises the following Conventions:

- Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)
- Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)

-
- Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)
 - Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)
 - Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)
 - Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)
 - Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)
 - Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)
 - Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)
 - Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)
 - Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)
 - Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)
 - Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)
 - Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)
 - Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)
 - Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)
 - Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)
 - Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)
 - Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)
 - Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)
 - Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)
 - Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)
 - Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)
 - Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)
 - Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)
 - Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)
 - Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)
 - Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)
 - Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
 - Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention,
1976 (No. 147)
 - Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)

1. อนุสัญญาว่าด้วยอายุขั้นต่ำ (ทางทะเล) ค.ศ. 1920 (ฉบับที่ 7)
2. อนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ต่อการว่างงาน (เรืออับปาง) ค.ศ. 1920 (ฉบับที่ 8)
3. อนุสัญญาว่าด้วยการบรรจุนานคนเรือ ค.ศ. 1920 (ฉบับที่ 9)
4. อนุสัญญาว่าด้วยการตรวจสุขภาพผู้เยาว์ (ทางทะเล) ค.ศ. 1921 (ฉบับที่ 16)
5. อนุสัญญาว่าด้วยหัวข้อในข้อตกลงของคนเรือ ค.ศ. 1926 (ฉบับที่ 22)
6. อนุสัญญาว่าด้วยการส่งตัวคนเรือกลับภูมิลำเนา ค.ศ. 1926 (ฉบับที่ 23)
7. อนุสัญญาว่าด้วยประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถในการทำงานในตำแหน่งของนายประจำเรือ ค.ศ. 1936 (ฉบับที่ 53)
8. อนุสัญญาว่าด้วยวันหยุดที่ได้รับค่าจ้าง (ทางทะเล) ค.ศ. 1936 (ฉบับที่ 54)
9. อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ (คนเรือที่ป่วยและได้รับบาดเจ็บ) ค.ศ. 1936 (ฉบับที่ 55)
10. อนุสัญญาว่าด้วยการประกันภัยการเจ็บป่วย (ทางทะเล) ค.ศ. 1936 (ฉบับที่ 56)
11. อนุสัญญาว่าด้วยชั่วโมงทำงานและการจัดอัตราคน (ทางทะเล) ค.ศ. 1936 (ฉบับที่ 57)
12. อนุสัญญาว่าด้วยอายุขั้นต่ำ (ทางทะเล) (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1936 (ฉบับที่ 58)
13. อนุสัญญาว่าด้วยอาหารและการจัดเตรียมอาหาร (ลูกเรือ) ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 68)
14. อนุสัญญาว่าด้วยการออกประกาศนียบัตรสำหรับคนครัวบนเรือ ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 69)
15. อนุสัญญาว่าด้วยการประกันสังคม (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 70)
16. อนุสัญญาว่าด้วยการหยุดพักผ่อนโดยได้รับค่าจ้าง (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 72)
17. อนุสัญญาว่าด้วยการตรวจสุขภาพ (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 73)
18. อนุสัญญาว่าด้วยการออกประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถของคนเรือในการทำงานในตำแหน่ง ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 74)
19. อนุสัญญาว่าด้วยที่พักอาศัยของลูกเรือบนเรือ ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 75)

-
- Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)
 - Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)
 - Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)
 - Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)
 - Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)
 - Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).

20. อนุสัญญาว่าด้วยค่าจ้าง ชั่วโมงทำงาน และการจัดอัตราคน (ทางทะเล) ค.ศ. 1946 (ฉบับที่ 76)
21. อนุสัญญาว่าด้วยการหยุดพักผ่อนโดยได้รับค่าจ้าง (คนประจำเรือ) (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1949 (ฉบับที่ 91)
22. อนุสัญญาว่าด้วยที่พักอาศัยของลูกเรือบนเรือ (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1949 (ฉบับที่ 92)
23. อนุสัญญาว่าด้วยค่าจ้าง ชั่วโมงทำงาน และการจัดอัตราคน (ทางทะเล) (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1949 (ฉบับที่ 93)
24. อนุสัญญาว่าด้วยค่าจ้าง ชั่วโมงทำงาน และการจัดอัตราคน (ทางทะเล) (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1958 (ฉบับที่ 109)
25. อนุสัญญาว่าด้วยที่พักอาศัยของลูกเรือบนเรือ (บทบัญญัติเพิ่มเติม) ค.ศ. 1970 (ฉบับที่ 133)
26. อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1970 (ฉบับที่ 134)
27. อนุสัญญาว่าด้วยการจ้างงานต่อเนื่อง (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1976 (ฉบับที่ 145)
28. อนุสัญญาว่าด้วยวันหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้างของคนประจำเรือ ค.ศ. 1976 (ฉบับที่ 146)
29. อนุสัญญาว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ (มาตรฐานขั้นต่ำ) ค.ศ. 1976 (ฉบับที่ 147)
30. พิธีสาร ค.ศ. 1996 ของอนุสัญญาว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ (มาตรฐานขั้นต่ำ) ค.ศ. 1976 (ฉบับที่ 147)
31. อนุสัญญาว่าด้วยสวัสดิการของคนประจำเรือ ค.ศ. 1987 (ฉบับที่ 163)
32. อนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาล (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1987 (ฉบับที่ 164)
33. อนุสัญญาว่าด้วยการประกันสังคม (คนประจำเรือ) (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1987 (ฉบับที่ 165)
34. อนุสัญญาว่าด้วยการส่งตัวคนประจำเรือกลับภูมิลำเนา (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1987 (ฉบับที่ 166)
35. อนุสัญญาว่าด้วยการตรวจแรงงาน (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1996 (ฉบับที่ 178)
36. อนุสัญญาว่าด้วยการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ ค.ศ. 1996 (ฉบับที่ 179)
37. อนุสัญญาว่าด้วยชั่วโมงการทำงานและการจัดอัตราคนประจำเรือ ค.ศ. 1996 (ฉบับที่ 180)
- ทั้งนี้ ประเทศสมาชิกที่ไม่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จะยังคงต้องผูกพันต่ออนุสัญญาที่ตนเคยให้สัตยาบันไว้ เพียงแต่เมื่ออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006

มีผลใช้บังคับแล้ว จะส่งผลให้ประเทศสมาชิกเหล่านั้น ไม่สามารถลงนามให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาฉบับก่อน ๆ ได้อีกต่อไปเท่านั้น¹⁰

3.1.5 การบอกเลิกอนุสัญญา

ประเทศสมาชิกที่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้ว สามารถประกาศบอกเลิกการให้สัตยาบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ได้ ภายหลังจากครบกำหนด 10 ปี นับจากวันที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีผลใช้บังคับเป็นครั้งแรก โดยแจ้งการบอกเลิกแก่ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศเพื่อทำการลงทะเบียน โดยการบอกเลิกดังกล่าว จะยังไม่มีผลจนกว่าจะพ้น 1 ปี นับจากการลงทะเบียนบอกเลิก และในกรณีที่ไม่มีกรบอกเลิกในปี หลังจากครบ 10 ปี ข้างต้น ประเทศสมาชิกต้องผูกพันตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ต่อไปอีกเป็นระยะเวลา 10 ปี จึงจะมีสิทธิในการบอกเลิกได้อีกครั้งหนึ่ง¹¹

3.2 หลักเกณฑ์การคุ้มครองแรงงานทางทะเลตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006

นอกจากพันธกรณีทั่วไปในส่วนของมาตรา (Article) ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้ว ประเทศสมาชิกที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ยังต้องปฏิบัติตาม

¹⁰ International Labour Organization, “Proposed consolidated Maritime Labour Convention : Frequently asked questions,” Accessed November 28, 2013, <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/maritime/consol-faq.pdf>.

¹¹ Article 9 of 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.

พันธกรณีเฉพาะซึ่งเป็นส่วนที่กำหนดรายละเอียดในการนำข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ไปปฏิบัติด้วย โดยพันธกรณีเฉพาะของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ปรากฏอยู่ในข้อบังคับ (Regulation) และประมวลข้อปฏิบัติ (Code) ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 หมวด (Title) ดังต่อไปนี้

3.2.1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือปรากฏอยู่ในหมวด 1 (Title 1) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 โดยเป็นข้อกำหนดขั้นพื้นฐานที่ควรได้รับการพิจารณา ก่อนที่คนประจำเรือจะเริ่มทำงานบนเรือ ซึ่งประกอบไปด้วยข้อบังคับ (Regulation) และประมวลข้อปฏิบัติ (Code) จำนวน 4 ข้อ ดังนี้

3.2.1.1 อายุขั้นต่ำ

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า ไม่มีบุคคลที่อายุต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ทำงานบนเรือ โดยตามมาตราฐาน A 1.1 (Standard A 1.1) ห้ามจ้างงาน มอบหมายงาน หรือให้บุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปี ทำงานบนเรือ และในกรณีคนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ห้ามทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพหรือความปลอดภัยของคนประจำเรือ ซึ่งการกำหนดประเภทของงานดังกล่าว ต้องกระทำโดยกฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศ หรือโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจภายหลังจากที่ได้มีการปรึกษาหารือกับองค์กรฝ่ายนายจ้างและฝ่ายคนประจำเรือแล้ว และห้ามคนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานในเวลากลางคืน ซึ่งเวลากลางคืนต้องมีระยะเวลาอย่างน้อย 9 ชั่วโมง โดยเริ่มก่อนเที่ยงคืนและสิ้นสุดหลัง 5 นาฬิกาเป็นต้นไป แต่ทั้งนี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถกำหนด ยกเว้นให้คนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีทำงานในเวลากลางคืนได้ใน 2 กรณี ดังนี้

1. กรณีที่อาจส่งผลเสียต่อการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพของคนประจำเรือตามกำหนดการและแผนงานที่กำหนดไว้ หรือ
2. โดยลักษณะเฉพาะของหน้าที่หรือแผนงานการฝึกอบรม และหน่วยงานที่ทรงอำนาจพิจารณาแล้วว่าการทำงาานั้นจะไม่ส่งผลร้ายต่อสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือดังกล่าว ภายหลังจากที่ได้มีการปรึกษาหารือกับองค์กรฝ่ายนายจ้างและฝ่ายคนประจำเรือแล้ว

3.2.1.2 ไบร่รับรองแพทย์

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า คนประจำเรือทุกคนมีความพร้อมด้านสุขภาพในการปฏิบัติหน้าที่ในทะเล โดยตามมาตราฐาน A 1.2 (Standard A 1.2) คนประจำเรือทุกคนที่จะเริ่มทำงานบนเรือต้องมีไบร่รับรองแพทย์ที่ยังไม่หมดอายุและออกโดยแพทย์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสม ซึ่งไบร่รับรองแพทย์ต้องระบุเป็นการเฉพาะว่า การได้ยินและการมองเห็นหรือการมองเห็นสีมีผลเป็นที่น่าพอใจ และคนประจำเรือไม่มีอาการเจ็บป่วยใด ๆ ที่อาจทรุดหนักลงขณะทำงานในทะเล หรือเป็นเหตุให้ขาดความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ หรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของบุคคลอื่นบนเรือ

โดยหากเป็นใบรับรองแพทย์ของคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือซึ่งเดินระหว่างประเทศเป็นปกติ ต้องมีการจัดทำใบรับรองแพทย์เป็นภาษาอังกฤษด้วย

นอกจากนี้ใบรับรองแพทย์ยังต้องมีอายุสูงสุดไม่เกิน 2 ปี แต่หากเป็นคนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ใบรับรองแพทย์จะต้องมีอายุสูงสุดไม่เกิน 1 ปี และใบรับรองการมองเห็นสีต้องมีอายุสูงสุดไม่เกิน 6 ปี ทั้งนี้ หากใบรับรองแพทย์หมดอายุลงในระหว่างการเดินเรือ ให้สามารถใช้ใบรับรองแพทย์เดิมต่อไปได้จนกว่าจะถึงท่าเรือถัดไปซึ่งคนประจำเรือสามารถขอใบรับรองแพทย์จากผู้ประกอบอาชีพทางการแพทย์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมได้ แต่ระยะเวลาสั้นจะต้องไม่เกิน 3 เดือน

อย่างไรก็ตาม หากเป็นใบรับรองแพทย์ที่ออกตามความในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1995 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers : STCW) หรือใบรับรองแพทย์ที่มีเนื้อหาสอดคล้องกับข้อกำหนดตามอนุสัญญาดังกล่าว ก็ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในมาตรฐานนี้อีกแต่อย่างใด

3.2.1.3 การฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสม

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า คนประจำเรือได้ผ่านการฝึกอบรมหรือมีคุณสมบัติเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ของตนบนเรือ โดยตามข้อบังคับ 1.3 (Regulation 1.3) คนประจำเรือที่ทำงานบนเรือต้องผ่านการฝึกอบรมหรือได้รับการรับรองว่ามีความสามารถหรือมีคุณสมบัติเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ ตลอดจนต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยส่วนบุคคลบนเรือที่ออกทะเลด้วย ทั้งนี้ ขณะที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 หากประเทศสมาชิกใดมีข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศฉบับที่ 74 ว่าด้วยการออกใบรับรองกะลาสีที่มีทักษะ พ.ศ. 2489 (Certification of Able Seamen Convention, 1946) ประเทศสมาชิกนั้นยังคงมีความผูกพันตามอนุสัญญาดังกล่าวต่อไปจนกว่าข้อกำหนดเรื่องนี้ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จะมีผลใช้บังคับ หรืออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีผลใช้บังคับล่วงหน้าไปแล้ว 5 ปีแล้วแต่ว่าเหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน

3.2.1.4 การคัดเลือกและบรรจุคน

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า คนประจำเรือจะสามารถเข้าถึงระบบการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่วางระเบียบไว้เป็นอย่างดีและมีประสิทธิภาพ โดยตามมาตรฐาน A 1.4 (Standard A 1.4) หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องควบคุมและกำกับดูแลหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ ทั้งที่ดำเนินการในประเทศของตนและที่ดำเนินการในประเทศอื่นซึ่งไม่อยู่ในบังคับของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แต่เจ้าของเรือซึ่งซักธงของประเทศตนใช้บริการหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ นั้น ให้ปฏิบัติตามมาตรฐานที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ และห้ามไม่ให้หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือใดกระทำการอันเป็นการกีดกัน

หรือขีดขวางการดำเนินงานของคนประจำเรือที่มีคุณสมบัติเหมาะสม อีกทั้งยังห้ามไม่ให้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ จากคนประจำเรือ เพื่อเป็นค่าจัดหางานหรือค่าคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือด้วย เว้นแต่เป็นค่าใช้จ่ายในการขอใบรับรองแพทย์ ค่าหนังสือแสดงสัญชาติ ค่าหนังสือเดินทาง หรือค่าเอกสารส่วนตัวอื่น ๆ ของคนประจำเรือ

นอกจากนี้ประเทศสมาชิกยังต้องทำให้มั่นใจว่า หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่ดำเนินการอยู่ในอาณาเขตประเทศตนมีการเก็บรักษาทะเบียนที่เป็นปัจจุบันของคนประจำเรือทุกคนที่ผ่านการคัดเลือกและบรรจุงานผ่านหน่วยบริการของตน ตลอดจนต้องทำให้มั่นใจว่าคนประจำเรือได้ทราบถึงสิทธิและหน้าที่ของตนตามข้อตกลงการจ้างงาน และเจ้าของเรือมีวิธีคุ้มครองคนประจำเรือซึ่งอยู่ในสภาพลำบาก ณ เมืองท่าต่างประเทศด้วย ทั้งนี้ หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 อาจเป็นการให้บริการโดยรัฐบาล เอกชน หรือองค์กรของคนประจำเรือก็ได้

3.2.2 สภาพการจ้าง

สภาพการจ้างของคนประจำเรือปรากฏอยู่ในหมวด 2 (Title 2) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 โดยเป็นข้อกำหนดที่วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเงื่อนไขและสภาพการจ้างงานของคนประจำเรือ ซึ่งประกอบไปด้วยข้อบังคับ (Regulation) และประมวลข้อปฏิบัติ (Code) จำนวน 8 ข้อ ดังนี้

3.2.2.1 ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า คนประจำเรือมีข้อตกลงจ้างงานที่เป็นธรรม โดยตามมาตรฐาน A 2.1 (Standard A 2.1) ประเทศสมาชิกต้องมีกฎหมายหรือกฎระเบียบให้คนประจำเรือที่ทำงานบนเรือซึ่งชักธงของประเทศตนมีข้อตกลงการจ้างงานที่คนประจำเรือและเจ้าของเรือหรือผู้แทนเจ้าของเรือ ลงนามร่วมกัน โดยจัดทำเป็นฉบับเก็บไว้บนเรือและที่คนประจำเรือคนละฉบับ พร้อมให้เจ้าพนักงานตรวจได้ตลอดเวลา ซึ่งข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือทุกกรณีจะต้องมีรายการดังต่อไปนี้

- (ก) ชื่อเต็ม วันเดือนปีเกิดหรืออายุ และสถานที่เกิดของคนประจำเรือ
- (ข) ชื่อและที่อยู่ของเจ้าของเรือ
- (ค) สถานที่และวันเดือนปีที่ทำข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือ
- (ง) ตำแหน่งหน้าที่ที่คนประจำเรือได้รับการจ้างงาน
- (จ) จำนวนค่าจ้างของคนประจำเรือ หรือสูตรในการคำนวณค่าจ้าง หากมีการใช้สูตร
- (ฉ) จำนวนวันหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้าง หรือสูตรในการคำนวณ หากมีการใช้สูตร
- (ช) การสิ้นสุดข้อตกลงและเงื่อนไขการสิ้นสุดข้อตกลง รวมทั้ง

(1) เงื่อนไขที่ให้แต่ละฝ่ายมีสิทธิทำให้อัตกกลงสิ้นสุดลงได้ และระยะเวลาการแจ้ง โดยในกรณีที่ไม่มีกำหนดระยะเวลาการแจ้งไว้ ระยะเวลาการแจ้งของเจ้าของเรือต้องไม่น้อยกว่า ของคนประจำเรือ

(2) วันหมดอายุของข้อตกลง ในกรณีที่ข้อตกลงมีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุด และ

(3) ท่าเรือปลายทางและเวลาสิ้นสุดหลังจากเดินทางถึงที่หมายก่อนที่คนประจำเรือ จะหมดหน้าที่ ในกรณีที่ทำข้อตกลงไว้เพื่อการเดินเรือเพียงเที่ยวเดียว

(ข) สิทธิประโยชน์จากการคุ้มครองการประกันสังคมและสุขภาพ ซึ่งเจ้าของเรือ จัดให้กับคนประจำเรือ

(ฉ) การให้สิทธิในการส่งตัวคนประจำเรือกลับ

(ญ) การอ้างอิงถึงข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรอง หากมีการนำมาใช้ และ

(ฎ) รายการอื่นใดตามที่กฎหมายภายในประเทศกำหนดให้มี

ทั้งนี้ การแจ้งสิ้นสุดข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ นั้น ประเทศสมาชิกต้อง กำหนดระยะเวลาในการแจ้งให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบไม่น้อยกว่า 7 วัน เว้นแต่มีเหตุจำเป็นตามที่ระบุไว้ใน กฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศ หรือตามข้อตกลงร่วมกันระหว่างคนประจำเรือและเจ้าของเรือ

3.2.2.2 ค่าจ้าง¹²

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า คนประจำเรือได้รับค่าจ้างจากการทำงานของตนอย่างสม่ำเสมอและเต็มจำนวนตามข้อตกลงการจ้างงาน โดยตามมาตรฐาน A 2.2 (Standard A 2.2) ประเทศสมาชิกต้องกำหนดให้มีรอบการจ่ายเงินแก่คนประจำเรือซึ่งทำงานอยู่บนเรือ ที่ซักรงของประเทศตน ไม่นานไปกว่ารอบรายเดือน และคนประจำเรือต้องได้รับบัญชีประจำเดือน ที่ระบุรายการเกี่ยวกับกำหนดการจ่ายเงินค่าจ้างและเงินเพิ่มอื่น ๆ จำนวนเงินที่ได้รับ ตลอดจนอัตรา แลกเปลี่ยนที่ใช้ ในกรณีที่มีการจ่ายเงินสกุลอื่นซึ่งแตกต่างไปจากที่ได้ตกลงกันด้วย

นอกจากนี้ประเทศสมาชิกยังต้องกำหนดให้เจ้าของเรือจัดให้คนประจำเรือสามารถ โอนเงินรายได้ของตนไปให้ครอบครัว ผู้ที่อยู่ในความอุปการะ หรือผู้รับประโยชน์ตามกฎหมายได้ตาม

¹² “ค่าจ้าง” หรือ “เงินจ่ายเบื้องต้น” หมายถึง เงินที่จ่ายสำหรับการทำงานในชั่วโมงปกติ ซึ่งไม่รวมถึงการจ่ายเงินสำหรับการทำงานล่วงเวลา เงินตอบแทนพิเศษ เบี้ยเลี้ยง การลาหยุดโดยได้รับ ค่าจ้างหรือค่าตอบแทนเพิ่มเติมอื่นใด

“ค่าจ้างเหมารวม” หมายถึง ค่าจ้างหรือเงินเดือน ซึ่งรวมถึงเงินจ่ายเบื้องต้นและการจ่าย เพื่อสิทธิประโยชน์ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ โดยสามารถรวมถึงค่าชดเชยสำหรับการทำงานล่วงเวลาทั้งหมด และการจ่ายเพื่อสิทธิประโยชน์ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ทั้งหมด หรือสามารถรวมเฉพาะสิทธิประโยชน์ บางประการไว้ในบางส่วนของค่าจ้างเหมารวม

กำหนดระยะเวลาที่ตกลงกันได้ โดยเจ้าของเรือสามารถเรียกค่าใช้จ่ายจากการบริการดังกล่าวได้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ การที่ประเทศสมาชิกจะรับรองกฎหมายภายในเกี่ยวกับข้อกำหนดนี้ต้องพิจารณาประกอบรายละเอียดข้อแนะนำ B 2.2 (Guideline B 2.2) ด้วย ซึ่งตามข้อแนะนำ B 2.2 ประกอบไปด้วยข้อแนะนำเรื่องจำกัดความ การคำนวณและการจ่ายเงิน ค่าจ้างขั้นต่ำ และค่าจ้างหรือเงินจ่ายเบื้องต้นรายเดือนขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือที่มีความสามารถพิเศษในตำแหน่ง

3.2.2.3 ชั่วโมงการทำงาน¹³ และชั่วโมงการพักผ่อน¹⁴

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า คนประจำเรือมีชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนตามข้อบังคับ โดยตามมาตรฐาน A 2.3 (Standard A 2.3) คนประจำเรือต้องมีชั่วโมงการทำงานไม่เกิน 14 ชั่วโมงในรอบ 24 ชั่วโมง และไม่เกิน 72 ชั่วโมงในรอบ 7 วัน และต้องมีชั่วโมงการพักผ่อนไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมงในรอบ 24 ชั่วโมง และไม่น้อยกว่า 77 ชั่วโมงในรอบ 7 วัน โดยชั่วโมงการพักผ่อนสามารถแบ่งออกได้ไม่เกิน 2 ช่วง ซึ่งหนึ่งในสองช่วงนั้นต้องมีระยะเวลาอย่างน้อย 6 ชั่วโมง และต้องมีระยะห่างระหว่างกันไม่เกิน 14 ชั่วโมง เว้นแต่กรณีมีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อให้เรือบุคคล หรือสินค้าที่อยู่บนเรือเกิดความปลอดภัย หรือเพื่อช่วยเหลือเรือลำอื่นหรือบุคคลที่ประสบภัยพิบัติในทะเล นายเรือมีสิทธิเรียกให้คนประจำเรือปฏิบัติหน้าที่ได้ตามความจำเป็นจนกว่าสถานการณ์จะกลับคืนสู่ภาวะปกติ และเมื่อสถานการณ์กลับคืนสู่สภาวะปกติแล้ว นายเรือต้องจัดให้คนประจำเรือที่ได้ปฏิบัติงานในช่วงเวลาพักผ่อนนั้น มีเวลาพักผ่อนอย่างเพียงพอโดยเร็วที่สุด

นอกจากนี้ประเทศสมาชิกยังต้องกำหนดให้ติดประกาศตารางเวลาการทำงานบนเรือไว้ในที่ซึ่งเห็นได้ง่าย โดยตารางดังกล่าวต้องระบุถึงกำหนดการทำงานในทะเล หน้าที่ในท่าเรือ ชั่วโมงการทำงานสูงสุด และชั่วโมงการพักผ่อนขั้นต่ำ อีกทั้งยังต้องจัดทำเป็นภาษาที่ใช้ในการทำงานบนเรือและภาษาอังกฤษด้วย

3.2.2.4 การให้สิทธิในการลา

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า คนประจำเรือสามารถลาได้อย่างเพียงพอ โดยตามมาตรฐาน A 2.4 (Standard A 2.4) ประเทศสมาชิกต้องกำหนดให้คนประจำเรือที่ทำงานบนเรือที่ซักรงของประเทศตน มีวันหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้างภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสม ทั้งนี้ จำนวนวันหยุดพักผ่อนประจำปีของคนประจำเรือต้องไม่น้อยกว่า 2.5 วันตามปฏิทินต่อเดือนที่มีการจ้างงาน และการขาดงานโดยมีเหตุผลอันควรต้องไม่ถือเป็นการหยุดประจำปี

¹³ ชั่วโมงการทำงาน หมายถึง เวลาในช่วงที่คนประจำเรือถูกกำหนดให้ทำงานบนเรือ

¹⁴ ชั่วโมงการพักผ่อน หมายถึง เวลานอกเหนือจากชั่วโมงการทำงาน แต่ไม่รวมถึงการหยุดพักในเวลาสั้น ๆ

3.2.2.5 การส่งตัวกลับ

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า คนประจำเรือสามารถเดินทางกลับบ้านได้ โดยตามมาตรฐาน A 2.5 (Standard A 2.5) ประเทศสมาชิกต้องกำหนดให้คนประจำเรือบนเรือที่ซักรงของประเทศตน ได้รับสิทธิในการส่งตัวกลับโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในสภาพการณ์ต่อไปนี้

1. ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือหมดอายุลงในระหว่างการออกทะเล
2. ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือสิ้นสุดลงโดยเจ้าของเรือหรือคนประจำเรือ โดยมีเหตุผลที่เหมาะสม
3. เมื่อคนประจำเรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ของตนตามข้อตกลงการจ้างงานได้อีกต่อไป หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่นั้นได้ในบางสภาพการณ์

นอกจากนี้ประเทศสมาชิกยังต้องกำหนดห้ามไม่ให้เจ้าของเรือเรียกเงินล่วงหน้าเป็นค่าส่งตัวกลับจากคนประจำเรือ หรือเรียกคืนค่าส่งตัวกลับจากค่าจ้างหรือสิทธิอื่น ๆ ของคนประจำเรือ เว้นแต่เป็นกรณีที่คนประจำเรื่อนั้น กระทำความผิดร้ายแรงในหน้าที่ตามกฎหมายภายในประเทศ หรือมาตรการอื่น ๆ หรือข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรองที่มีผลใช้บังคับ

อย่างไรก็ตาม หากเจ้าของเรือไม่เตรียมการในการส่งตัวกลับหรือไม่รับผิดชอบค่าส่งตัวกลับของคนประจำเรือที่มีสิทธิได้รับการส่งตัวกลับ ให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจของประเทศสมาชิก ดำเนินการส่งตัวคนประจำเรือกลับ หากหน่วยงานที่ทรงอำนาจดังกล่าวไม่ดำเนินการ ให้รัฐที่คนประจำเรือจะถูกส่งตัวกลับ หรือที่คนประจำเรือมีสัญชาติ ดำเนินการส่งตัวคนประจำเรือกลับ และเรียกคืนค่าใช้จ่ายจากประเทศสมาชิกที่คนประจำเรื่อนั้นทำงานบนเรือซึ่งซักรงของประเทศตน ซึ่งเมื่อประเทศสมาชิกลงกล่าวได้ใช้เงินค่าส่งตัวกลับแล้ว ให้มีอำนาจเรียกคืนจากเจ้าของเรือผู้มีหน้าที่ส่งตัวคนประจำเรือกลับได้ โดยประเทศสมาชิกมีอำนาจกักเรือ หรือเรียกเรือให้กักเรือของเจ้าของเรือที่เกี่ยวข้องไว้จนกว่าจะได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ จากเจ้าของเรือดังกล่าวได้ แต่ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงตราสารระหว่างประเทศและอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกักเรือ ค.ศ. 1999 ด้วย

3.2.2.6 เงินทดแทนของคนประจำเรือ กรณีเรือเสียหายหรือจม

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือได้รับค่าทดแทนเมื่อเรือเกิดความเสียหายหรือจม โดยตามมาตรฐาน A 2.6 (Standard A 2.6) ประเทศสมาชิกต้องกำหนดให้เจ้าของเรือจ่ายค่าชดเชยให้แก่คนประจำเรือทุกคนที่ทำงานบนเรือซึ่งต้องว่างงานเนื่องจากเรือได้รับความเสียหายหรือจม ซึ่งมาตรฐานตามข้อกำหนดส่วนนี้ต้องไม่ทำให้เสื่อมเสียต่อสิทธิของคนประจำเรือที่พึงมีภายใต้กฎหมายภายในประเทศของประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้องกับการได้รับค่าชดเชยในกรณีดังกล่าว แต่ทั้งนี้ ตามข้อแนะนำ B 2.6 (Guideline B 2.6) แนะนำให้เจ้าเรือควรจ่ายชดเชยให้แก่คนประจำเรือเฉพาะระหว่างการว่างงานจริงในอัตราเดียวกับค่าจ้างที่จ่ายตามข้อตกลงการจ้างงาน แต่ไม่ควรเกิน 2 เดือน

3.2.2.7 ระดับการจัดอัตรากำลัง

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า คนประจำเรือได้ทำงานบนเรือเดินทะเล ซึ่งมีบุคลากรเพียงพอต่อการปฏิบัติการของเรืออย่างมั่นคง มีประสิทธิภาพ และปลอดภัย โดยตามมาตรฐาน A 2.7 (Standard A 2.7) ประเทศสมาชิกต้องกำหนดให้บนเรือทุกลำที่ซีกธงของประเทศตน มีจำนวนคนประจำเรือที่เพียงพอทั้งด้านจำนวนและด้านคุณสมบัติ เพื่อให้เรือปฏิบัติการได้อย่างปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และคำนึงถึงการรักษาความปลอดภัย โดยการพิจารณากำหนดอัตรากำลังหรือแก้ไขระดับการจัดอัตรากำลังคนประจำเรือ หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องคำนึงถึงการลดจำนวนชั่วโมงการทำงานที่มากเกินไปให้น้อยลงเพื่อให้คนประจำเรือได้รับการพักผ่อนอย่างเพียงพอและลดความเหนื่อยล้า อีกทั้งยังต้องคำนึงถึงข้อกำหนดที่พ่วงเกี่ยวกับเรื่องอาหารและการจัดหาอาหารให้แก่คนประจำเรือด้วย

3.2.2.8 โอกาสและการพัฒนาทักษะและอาชีพในการจ้างงานคนประจำเรือ

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนให้เกิดโอกาสในการจ้างงาน และการพัฒนาทักษะและอาชีพสำหรับคนประจำเรือ โดยตามมาตรฐาน A 2.8 (Standard A 2.8) ประเทศสมาชิกต้องกำหนดนโยบายแห่งชาติที่ส่งเสริมการพัฒนาทักษะอาชีพและโอกาสในการจ้างงานสำหรับคนประจำเรือเพื่อเสริมสร้างความสามารถ คุณสมบัติ และโอกาสในการจ้างงานให้แก่คนประจำเรือ นอกจากนี้ประเทศสมาชิกยังต้องจัดการฝึกอบรม การศึกษา และแนะแนวอาชีพ รวมทั้งการฝึกอบรมต่อเนื่องอื่น ๆ ให้แก่คนประจำเรือผู้มีหน้าที่เบื้องต้นในการนำร่องเรือและปฏิบัติการด้านความปลอดภัยบนเรือที่ออกทะเลด้วย

3.2.3 ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหารและการจัดหาอาหาร

ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหารและการจัดหาอาหาร ปรากฏอยู่ในหมวดที่ 3 (Title) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 โดยเป็นข้อกำหนดที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้คนประจำเรือมีสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี ซึ่งข้อกำหนดนี้ต้องสอดคล้องกับข้อบังคับ 4.3 (Regulation 4.3) ด้านการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย และการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อป้องกันความเสี่ยงต่อการสัมผัสกับระดับเสียงและความสั่นสะเทือนในระดับที่เป็นอันตราย ปัจจัยแวดล้อมอื่น ๆ และสารเคมีต่าง ๆ บนเรือที่ออกทะเล ข้อกำหนดนี้ประกอบไปด้วยข้อบังคับ (Regulation) และประมวลข้อปฏิบัติ (Code) จำนวน 2 ข้อ ดังนี้

3.2.3.1 ที่พักอาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวก

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า คนประจำเรือมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่พักอาศัยที่เทียบเรือ¹⁵ ที่ออกทะเล โดยตามมาตราฐาน A 3.1 (Standard A 3.1) ประเทศสมาชิกต้องกำหนดให้เรือซึ่งชักธงของประเทศตนมีมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับที่พักอาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวกดังต่อไปนี้¹⁶

1. ข้อกำหนดด้านที่พักอาศัยของคนประจำเรือ

1) ต้องมีที่ว่างเหนือศีรษะไม่น้อยกว่า 203 เซนติเมตร เว้นแต่กรณีที่มีเหตุอันสมควรและไม่ก่อให้เกิดความไม่สะดวกสบายแก่คนประจำเรือ หน่วยงานที่ทรงอำนาจอาจอนุญาตให้ลดความสูงของที่ว่างเหนือศีรษะดังกล่าวในพื้นที่ใด ๆ ลงได้

2) ต้องกันความร้อนได้อย่างเพียงพอ

3) ต้องมีแสงสว่างที่เหมาะสมและมีการระบายน้ำทิ้งที่เพียงพอ

4) ต้องมีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ เว้นแต่บริเวณที่เรือทำการค้าโดยปกติ มีสภาพอุณหภูมิที่ไม่จำเป็นต้องใช้เครื่องปรับอากาศ

5) กรณีมีที่พักอาศัยเพื่อการนอนหลับ (ห้องนอน) บนเรือที่ออกทะเล ข้อกำหนดสำหรับห้องนอนมีดังต่อไปนี้

(ก) ต้องระบายอากาศได้อย่างเพียงพอ ตลอดจนต้องมีแสงธรรมชาติเข้าถึง และมีแสงไฟประดิษฐ์อย่างเพียงพอ

(ข) ต้องไม่สามารถเปิดได้โดยตรงจากระวางสินค้า ห้องเครื่องจักร ห้องประกอบอาหาร ห้องเสียบียง ห้องอบแห้ง หรือพื้นที่สุขาภิบาลร่วม

(ค) สำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือโดยสารตามคำนิยามแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความปลอดภัยของชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (SOLAS) ห้องนอนต้องอยู่เหนือแนวบรรทุก

¹⁵ ใช้บังคับเฉพาะกับเรือที่ต่อขึ้น ณ วันที่หรือหลังวันที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีผลใช้บังคับกับประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้อง ส่วนเรือที่ต่อก่อนวันดังกล่าวต้องบังคับตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการต่อเรือและการติดตั้งอุปกรณ์บนเรือตามอนุสัญญาฉบับที่ 92 ว่าด้วยที่พักอาศัยของลูกเรือบนเรือ (ฉบับแก้ไข) ค.ศ. 1949 และอนุสัญญาฉบับที่ 133 ว่าด้วยที่พักอาศัยของลูกเรือบนเรือ (บทบัญญัติเพิ่มเติม) ค.ศ. 1970 ต่อไปเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ ทั้งนี้ ตาม Regulation 3.1 2. of Maritime Labour Convention 2006

¹⁶ ประเทศสมาชิกอาจยกเว้นข้อกำหนดบางประการตามมาตราฐานนี้ เช่น ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดให้ห้องน้ำต้องมีอ่างล้างหน้าและมิน้ำร้อนและน้ำเย็น เป็นต้น สำหรับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 200 ตันกรอสได้ ทั้งนี้ ตาม Standard A 3.1 20. of Maritime Labour Convention 2006

ที่กลางลำเรือหรือท้ายเรือ เว้นแต่เป็นกรณีที่ขนาด ประเภท หรือการใช้งานของเรือทำให้ไม่สามารถจัดให้ห้องนอนอยู่ ณ ที่อื่นได้ ก็สามารถจัดให้ห้องนอนอยู่ในส่วนของหัวเรือได้ และต้องจัดให้มีห้องนอนเดี่ยวสำหรับคนประจำเรือแต่ละคน แต่ทั้งนี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจอาจยกเว้นข้อกำหนดนี้สำหรับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส หรือเรือพิเศษที่ต่อขึ้นตามประมวลข้อปฏิบัติขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศด้านความปลอดภัยเพื่อเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ ค.ศ. 1983¹⁷

(ง) สำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ พื้นที่ห้องนอน ของคนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายเรือ ซึ่งไม่มีห้องนั่งเล่นหรือห้องพักผ่อนส่วนตัว ต้องมีพื้นที่ห้องนอนต่อคนไม่น้อยกว่า 7.5 ตารางเมตรสำหรับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส หรือไม่น้อยกว่า 8.5 ตารางเมตรสำหรับเรือที่มีขนาด 3,000 ตันกรอสหรือมากกว่า แต่ไม่เกิน 10,000 ตันกรอส หรือไม่น้อยกว่า 10 ตารางเมตรสำหรับเรือที่มีขนาด 10,000 ตันกรอสหรือมากกว่า นอกจากนี้สำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ ที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส สามารถให้คนประจำเรือเข้าพักได้สูงสุดสองคน และพื้นที่ห้องนอนนั้นต้องไม่น้อยกว่า 7 ตารางเมตร

(จ) สำหรับเรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ หน่วยงานที่ทรงอำนาจอาจอนุญาตให้ตั้งห้องนอนอยู่ใต้แนวบรรทุกได้ โดยต้องจัดให้มีแสงสว่างและการระบายอากาศที่เพียงพอ แต่ทั้งนี้ ต้องไม่ตั้งอยู่ชิดใต้ช่องทางเดินภายในตัวเรือ นอกจากนี้พื้นที่ห้องนอนของคนประจำเรือที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายเรือ ต้องมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 7.5 ตารางเมตรสำหรับห้องที่พักสองคน หรือไม่น้อยกว่า 11.5 ตารางเมตรสำหรับห้องที่พักสามคน หรือไม่น้อยกว่า 14.5 ตารางเมตรสำหรับห้องที่พักสี่คน โดยห้องนอนบนเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษที่สามารถเข้าพักได้มากกว่าสี่คน ต้องมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 3.6 ตารางเมตรต่อคน ส่วนพื้นที่ห้องนอนของคนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายเรือ ซึ่งไม่มีห้องนั่งเล่นหรือห้องพักผ่อนส่วนตัว นายเรือระดับล่าง (ระดับปฏิบัติการ) ต้องมีพื้นที่ห้องนอนต่อคนไม่น้อยกว่า 7.5 ตารางเมตร และนายเรือระดับอาวุโส (ระดับบริหาร) ต้องมีพื้นที่ห้องนอนต่อคนไม่น้อยกว่า 8.5 ตารางเมตร

(ฉ) ต้องจัดห้องนอนชายและหญิงแยกต่างหากจากกัน และมีขนาดที่เพียงพอ พร้อมทั้งติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอย่างเหมาะสม โดยพื้นที่ของห้องนอนซึ่งมีเตียงเดี่ยว ต้องมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 4.5 ตารางเมตรสำหรับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส หรือไม่น้อยกว่า 5.5 ตารางเมตรสำหรับเรือที่มีขนาด 3,000 ตันกรอสหรือมากกว่า แต่ไม่เกิน 10,000 ตันกรอส หรือไม่น้อยกว่า 7 ตารางเมตรสำหรับเรือที่มีขนาด 10,000 ตันกรอสหรือมากกว่า แต่ทั้งนี้ สำหรับ

¹⁷ ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “เรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ”

เรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส ซึ่งมีห้องนอนที่มีเตียงนอนเดี่ยวบนเรือ หน่วยงานที่ทรงอำนาจอาจอนุญาตให้ลดขนาดของพื้นที่ลงได้

(ช) ต้องจัดเตียงนอนให้กับคนประจำเรือแต่ละคนแยกต่างหากจากกัน และมีขนาดอย่างน้อย 198 × 80 เซนติเมตร

(ซ) ห้องนอนแต่ละห้องต้องจัดให้มีโต๊ะหรือโต๊ะเขียนหนังสือ และจัดให้อ่างล้างหน้าซึ่งมีทั้งน้ำร้อนและน้ำเย็น เว้นแต่มีอ่างล้างหน้าในห้องน้ำส่วนตัวแล้ว

2. ข้อกำหนดเกี่ยวกับห้องรับประทานอาหาร

1) ต้องมีการระบายอากาศ และมีแสงจากธรรมชาติและแสงไฟประดิษฐ์อย่างเพียงพอ

2) ต้องตั้งอยู่แยกออกจากห้องนอน แต่ใกล้กับห้องประกอบอาหารเท่าที่จะเป็นไปได้ แต่ทั้งนี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจอาจยกเว้นข้อกำหนดนี้สำหรับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส

3) ต้องมีขนาดที่เพียงพอ มีความสะดวกสบาย และได้รับการตกแต่งและติดตั้งอุปกรณ์อย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงจำนวนของคนประจำเรือที่คาดว่าจะเข้ามาใช้งานในเวลาเดียวกัน ทั้งนี้ ต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในห้องรับประทานอาหารอย่างเหมาะสมด้วย

3. ข้อกำหนดด้านสุขภัณฑ์

1) คนประจำเรือทุกคนต้องมีความสะดวกสบายในการใช้สุขภัณฑ์บนเรือ โดยสุขภัณฑ์สำหรับชายและหญิงควรจัดแยกต่างหากจากกัน

2) บริเวณสะพานเรือและพื้นที่ตั้งเครื่องจักรหรือพื้นที่ใกล้ห้องควบคุมเครื่องจักร ต้องมีสุขภัณฑ์ที่สามารถเข้าใช้ได้โดยง่าย แต่ทั้งนี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจอาจยกเว้นข้อกำหนดนี้สำหรับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส

3) เรือทุกลำต้องมีห้องน้ำอย่างน้อย 1 ห้อง อ่างล้างหน้าอย่างน้อย 1 อ่าง และ อ่างอาบน้ำหรือฝักบัวอาบน้ำอย่างน้อย 1 จุด ต่อคนหกคนหรือน้อยกว่า โดยต้องตั้งอยู่ในพื้นที่ที่สะดวกต่อการใช้ และทุกจุดชำระต้องมีทั้งน้ำร้อนและน้ำเย็น แต่สำหรับเรือโดยสารซึ่งโดยปกติใช้เวลาในการเดินทางแต่ละครั้งไม่เกิน 4 ชั่วโมง หน่วยงานที่ทรงอำนาจอาจกำหนดเป็นอย่างอื่นก็ได้

4) พื้นที่สุขาภิบาลต้องมีการระบายอากาศที่เพียงพอ และแยกออกจากส่วนที่พักอาศัย

4. ข้อกำหนดด้านอื่น ๆ

1) เรือที่บรรทุกคนประจำเรือตั้งแต่ 15 คนขึ้นไป และต้องเดินทางแต่ละครั้งนานกว่า 3 วัน ต้องจัดให้มีห้องรักษาพยาบาลแยกต่างหาก แต่ทั้งนี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจอาจผ่อนปรนข้อกำหนดนี้สำหรับเรือที่ทำการค้าตามชายฝั่งได้

2) เรือทุกลำต้องจัดให้มีพื้นที่ว่างหรือพื้นที่บนดาดฟ้าเพื่อให้คนประจำเรือสามารถใช้ได้หลังเลิกงาน โดยพื้นที่นั้นต้องมีเนื้อที่อย่างเพียงพอ

3) เรือทุกลำต้องจัดให้มีห้องทำงานสำหรับฝ่ายช่างกลและฝ่ายเดินเรือ แต่ทั้งนี้หน่วยงานที่ทรงอำนาจอาจยกเว้นข้อกำหนดนี้สำหรับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส

4) เรือทุกลำต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซักรีดเสื้อผ้า

5) เรือทุกลำต้องจัดให้มีเครื่องอำนวยความสะดวกและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมบนเรือที่ออกทะเลให้แก่คนประจำเรือ

6) กรณีที่คนประจำเรือมีวิถีปฏิบัติทางสังคมและศาสนาที่แตกต่างไปจากมาตรฐานนี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้นำวิธีอื่นที่แตกต่างไปจากมาตรฐานนี้มาใช้ได้ โดยวิธีที่แตกต่างออกไปนั้น ต้องไม่กระทบต่อสิทธิประโยชน์ของคนประจำเรือที่ควรจะได้รับตามมาตรฐานนี้

3.2.3.2 อาหารและการจัดหาอาหาร

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า คนประจำเรือได้รับอาหารและน้ำดื่มที่ดี มีคุณภาพโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในระหว่างที่มีการจ้างงาน โดยตามมาตรฐาน A 3.1 (Standard A 3.1) ประเทศสมาชิกต้องกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำเกี่ยวกับปริมาณและคุณค่าทางโภชนาการของอาหารและน้ำดื่ม โดยคำนึงถึงจำนวนของคนประจำเรือ ข้อกำหนดทางศาสนา และวิถีปฏิบัติทางวัฒนธรรมเกี่ยวกับอาหาร ตลอดจนระยะเวลาและลักษณะของการเดินทาง

นอกจากนี้คนประจำเรือที่จะได้รับการว่าจ้างหรือมอบหมายให้ทำงานในตำแหน่งคนครัวบนเรือต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี และผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่หน่วยงานที่ทรงอำนาจของประเทศสมาชิกรับรองหรือยอมรับแล้วเพื่อให้มีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับตำแหน่งคนครัวบนเรือ เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้

1. สำหรับเรือที่มีอัตรากำลังน้อยกว่า 10 คน หน่วยงานที่ทรงอำนาจอาจกำหนดให้คนครัวไม่ต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักสูตรข้างต้นก็ได้ แต่ต้องได้รับการฝึกอบรมในด้านต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงด้านสุขลักษณะส่วนบุคคลและอาหาร และการจัดเก็บอาหารบนเรือที่ออกทะเลด้วย

2. กรณีที่มีสถานการณ์จำเป็น หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้คนครัวที่มีคุณสมบัติไม่ครบถ้วนทำงานบนเรือได้ในระยะเวลาจำกัดตามที่กำหนดไว้จนกว่าจะถึงเมืองท่าถัดไป หรือในระยะเวลาไม่เกิน 1 เดือน แต่ทั้งนี้ บุคคลดังกล่าวต้องผ่านการฝึกอบรมในด้านสุขลักษณะส่วนบุคคลและอาหาร และการจัดเก็บอาหารบนเรือที่ออกทะเลแล้ว

3.2.4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคมปรากฏอยู่ในหมวด 4 (Title 4) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ประกอบไปด้วยข้อบังคับ (Regulation) และประมวลข้อปฏิบัติ (Code) จำนวน 5 ข้อ ดังนี้

3.2.4.1 การรักษาพยาบาลบนเรือและบนฝั่ง

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองสุขภาพของคนประจำเรือ และทำให้มั่นใจว่าคนประจำเรือจะได้รับการรักษาพยาบาลบนเรือและบนฝั่งทันทีโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย โดยตามมาตราฐาน A 4.1 (Standard A 4.1) ประเทศสมาชิกต้องมีมาตรการต่าง ๆ เพื่อคุ้มครองสุขภาพ และการรักษาพยาบาลบนเรือและบนฝั่งของคนประจำเรือ เพื่อให้คนประจำเรือได้รับการคุ้มครองด้านสุขภาพและด้านการรักษาพยาบาลที่เทียบเท่ากับการคุ้มครองแรงงานบนฝั่ง

นอกจากนี้ประเทศสมาชิกยังต้องมีระบบการเตรียมการล่วงหน้าเพื่อให้คำแนะนำด้านการแพทย์ผ่านทางวิทยุสื่อสารหรือดาวเทียมไปยังเรือที่อยู่ทะเล และต้องมีข้อกำหนดขั้นต่ำเกี่ยวกับสถานพยาบาลบนเรือ อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการรักษาพยาบาล รวมทั้งการฝึกอบรมบนเรือซึ่งชักธงของประเทศตน ดังต่อไปนี้

1. เรือทุกลำต้องมียา อุปกรณ์ทางการแพทย์ และคู่มือทางการแพทย์ ตามที่หน่วยงานที่ทรงอำนาจกำหนด โดยคำนึงถึงชนิดของเรือ จำนวนคนบนเรือ ลักษณะจุดหมายปลายทาง และช่วงเวลาการเดินทาง รวมถึงมาตรฐานทางการแพทย์ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
2. สำหรับเรือซึ่งบรรทุกคนตั้งแต่ 100 คนขึ้นไป และใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ เป็นระยะเวลาเกินกว่า 3 วัน ต้องมีแพทย์ซึ่งมีคุณสมบัติเหมาะสมด้านการรักษาพยาบาลอยู่บนเรือด้วย
3. สำหรับเรือที่ไม่มีแพทย์ประจำอยู่บนเรือ ต้องกำหนดให้คนประจำเรืออย่างน้อย 1 คน ทำหน้าที่ด้านการรักษาพยาบาลและจัดการเกี่ยวกับยา หรือต้องมีคนประจำเรืออย่างน้อย 1 คน ที่สามารถทำการปฐมพยาบาลได้ โดยบุคคลดังกล่าวต้องผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตรด้านการรักษาพยาบาลหรือปฐมพยาบาลบนเรือ ตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรมการออกประกาศนียบัตรและการปฏิบัติหน้าที่ของคนประจำเรือ ค.ศ.1978 และที่แก้ไขเพิ่มเติมในปี ค.ศ. 1995 (STCW)

3.2.4.2 ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า คนประจำเรือได้รับการคุ้มครองจากผลกระทบทางการเงินซึ่งเกิดจากการเจ็บป่วย การได้รับบาดเจ็บ หรือการเสียชีวิตที่เกิดขึ้น อันเนื่องมาจากการจ้างงานของตน โดยตามมาตราฐาน A 4.2 (Standard A 4.2) ประเทศสมาชิกต้องกำหนดมาตรฐาน

ขั้นต่ำให้เจ้าของเรือที่ซ้กธงของประเทศตนรับผิดชอบต่อการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาลของคนประจำเรือ ดังต่อไปนี้

1. เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเจ็บป่วยและการได้รับบาดเจ็บของคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือ ซึ่งเหตุเกิดระหว่างวันที่เริ่มปฏิบัติหน้าที่จนถึงวันส่งตัวกลับ หรือเกิดจากการจ้างงานระหว่างช่วงวันดังกล่าว รวมทั้งต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลทางการแพทย์ การจัดหายาที่จำเป็น เครื่องมือรักษาโรค การเข้าพักอาศัย และการเข้าที่พักรักษาในสถานที่ห่างไกลจากบ้าน จนกว่าคนประจำเรือจะหายจากการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บ หรือจนกว่าจะมีการวินิจฉัยว่าการเจ็บป่วยหรือการที่ไม่สามารถทำงานได้นั้นมีลักษณะเป็นการถาวร

2. ในกรณีที่คนประจำเรือเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บจนไม่สามารถทำงานได้แล้ว เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบจ่ายค่าจ้างเต็มจำนวนตลอดระยะเวลาที่คนประจำเรือดังกล่าวยังคงพักอยู่บนเรือ หรือจนกว่าคนประจำเรือจะได้รับการส่งตัวกลับ และจ่ายค่าจ้างทั้งหมดหรือบางส่วนตามกฎหมายภายในประเทศหรือข้อตกลงร่วมกัน นับแต่เวลาที่คนประจำเรือถูกส่งตัวกลับหรือส่งขึ้นฝั่งจนกระทั่งหายเป็นปกติ หรือจนกว่าคนประจำเรือจะมีสิทธิได้รับประโยชน์เป็นตัวเงินตามกฎหมายของประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้อง หากการมีสิทธินั้นเกิดขึ้นก่อน

3. ในกรณีที่คนประจำเรือเสียชีวิตบนเรือที่ออกเดินทะเล หรือบนฝั่งในระหว่างที่มีการมอบหมายงาน เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการปลงศพคนประจำเรือดังกล่าว

4. เจ้าของเรือต้องจัดให้มีหลักประกันทางการเงินเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่คนประจำเรือเสียชีวิตหรือทุพพลภาพเป็นเวลานานอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บ การเจ็บป่วย หรือได้รับอันตรายจากการทำงาน ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในประเทศหรือข้อตกลงร่วมกัน

อย่างไรก็ตาม ประเทศสมาชิกสามารถกำหนดข้อจำกัดและข้อยกเว้นหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าของเรือตามที่กล่าวมาข้างต้นได้ ดังต่อไปนี้

1. จำกัดความรับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายเรื่องการรักษาพยาบาล ค่าอาหาร และค่าเช่าที่พักอาศัย เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 16 สัปดาห์ นับแต่วันที่ได้รับบาดเจ็บหรือวันที่เริ่มเจ็บป่วย

2. จำกัดความรับผิดชอบสำหรับค่าจ้างทั้งหมดหรือบางส่วน ในกรณีที่คนประจำเรือไม่ได้อยู่บนเรืออีกต่อไป เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 16 สัปดาห์ นับแต่วันที่ได้รับบาดเจ็บหรือวันที่เริ่มเจ็บป่วย

3. ยกเว้นความรับผิดชอบสำหรับกรณีที่การบาดเจ็บเกิดขึ้นนอกเหนือจากการปฏิบัติหน้าที่บนเรือ หรือการบาดเจ็บเกิดขึ้นเนื่องมาจากการจงใจประทุมิชอบของคนประจำเรือผู้นั้นเอง หรือคนประจำเรือมีเจตนาปกปิดความเจ็บป่วยหรือสุขภาพที่ไม่สมบูรณ์ตั้งแต่เมื่อเริ่มมอบหมายงาน

3.2.4.3 การป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า การทำงานของคนประจำเรือบนเรือที่ออกทะเลมีสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมให้มีความปลอดภัยและมีสุขภาพอนามัยในการทำงาน โดยตาม

มาตรฐาน A 4.3 (Standard A 4.3) ประเทศสมาชิกต้องกำหนดมาตรฐานสำหรับการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานบนเรือซึ่งชักธงประเทศของตน โดยให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยของคนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี

นอกจากนี้หน่วยงานที่ทรงอำนาจในประเทศสมาชิกยังต้องมีการกำกับดูแลให้มีการรายงานเกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุและการเกิดโรคจากการทำงานของคนประจำเรืออย่างเพียงพอ ตลอดจนต้องมีการสืบสวนข้อเท็จจริงในกรณีเกิดอุบัติเหตุในการทำงานด้วย และสำหรับเรือที่ออกเดินทะเลซึ่งมีคนประจำเรือตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป ต้องมีการตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยของเรือ โดยมีคนประจำเรือที่ได้รับแต่งตั้งหรือเลือกตั้งให้เป็นผู้แทนด้านความปลอดภัยเข้าร่วมในการประชุมคณะกรรมการดังกล่าวด้วย

3.2.4.4 การได้รับการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการบนฝั่ง

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า คนประจำเรือที่ทำงานบนเรือที่ออกทะเล จะได้รับการอำนวยความสะดวกและบริการบนฝั่งเพื่อความมั่นคงของสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี โดยตามมาตรฐาน A 4.4 (Standard A 4.4) ประเทศสมาชิกต้องกำหนดให้คนประจำเรือทุกคนสามารถเข้าใช้ประโยชน์จากสวัสดิการซึ่งตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศตนได้ โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติ เชื้อชาติ สีผิว เพศ ศาสนา ทศนะทางการเมือง หรือพื้นฐานทางสังคมของคนประจำเรือ และไม่คำนึงถึงรัฐเจ้าของธงเรือที่คนประจำเรือได้รับจากการจ้างงาน หรือได้รับมอบหมายงาน หรือทำงานอยู่บนเรือ รวมทั้งต้องสนับสนุนการจัดตั้งคณะกรรมการสวัสดิการในการทบทวนการบริการและการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สวัสดิการมีความเหมาะสมกับความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปของคนประจำเรือ ซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนาด้านวิชาการ ด้านการปฏิบัติงาน และด้านอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมกิจการทางทะเล

3.2.4.5 การประกันสังคม

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า มีการดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้คนประจำเรือได้รับการคุ้มครองด้านประกันสังคมที่เทียบเท่ากับการคุ้มครองแรงงานบนฝั่ง โดยตามมาตรฐาน A 4.5 (Standard A 4.5) ประเทศสมาชิกต้องให้ความคุ้มครองด้านประกันสังคมแก่คนประจำเรือตามรายการ ดังต่อไปนี้

1. การรักษาพยาบาล
2. สิทธิประโยชน์กรณีเจ็บป่วย
3. สิทธิประโยชน์กรณีบาดเจ็บจากการจ้างงาน
4. สิทธิประโยชน์กรณีทุพพลภาพ
5. สิทธิประโยชน์กรณีว่างงาน

6. สิทธิประโยชน์กรณีชราภาพ
7. สิทธิประโยชน์กรณีลาคลอดและเลี้ยงดูบุตร
8. สิทธิประโยชน์ของครอบครัว
9. สิทธิประโยชน์ของทายาท

ทั้งนี้ ในเวลาที่มีการให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ประเทศสมาชิกต้องให้ความคุ้มครองด้านประกันสังคมแก่คนประจำเรือตามรายการข้างต้นอย่างน้อย 3 รายการ จากทั้งหมด 9 รายการ และภายหลังจากนั้นประเทศสมาชิกจะต้องจัดให้มีการคุ้มครองที่ครบถ้วนสมบูรณ์ทั้ง 9 รายการต่อไป

3.2.5 การปฏิบัติตามและการบังคับตามกฎหมาย

การปฏิบัติตามและการบังคับตามกฎหมาย ปรากฏอยู่ในหมวด 5 (Title 5) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ประกอบด้วยข้อบังคับ (Regulation) และประมวลข้อปฏิบัติ (Code) จำนวน 3 ข้อ ดังนี้

3.2.5.1 ความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของเรือ

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า ประเทศสมาชิกมีการปฏิบัติตามหน้าที่ความรับผิดชอบภายใต้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ต่อเรือที่ชักธงของประเทศตน เพื่อให้สภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือเป็นไปตามมาตรฐานของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 อย่างต่อเนื่อง ซึ่งความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของเรือแบ่งออกเป็น 4 ประการ ดังต่อไปนี้

1. การออกและต่ออายุใบรับรองสภาพแรงงานทางทะเล

ประเทศสมาชิกต้องจัดให้มีระบบที่มีประสิทธิภาพด้านตรวจและออกใบรับรองสภาพแรงงานทางทะเลสำหรับเรือที่มีขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า ซึ่งใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ หรือซึ่งชักธงของประเทศสมาชิกและแล่นออกจากท่าเรือในประเทศอื่นหรือเดินทางระหว่างท่าเรือในประเทศอื่น และเรือใด ๆ ที่ไม่เข้าข่ายข้างต้น แต่เจ้าของเรือร้องขอต่อประเทศสมาชิก โดยประเทศสมาชิกอาจมอบอำนาจให้สถาบันของรัฐหรือองค์กรอื่น ๆ ที่มีความรู้ความสามารถ ดำเนินการดังกล่าวแทนได้ ซึ่งใบรับรองสภาพแรงงานทางทะเลดังกล่าวต้องถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าเรือได้รับการตรวจอย่างถูกต้องเหมาะสมเกี่ยวกับสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือแล้ว ทั้งนี้ ใบรับรองสภาพแรงงานทางทะเลจะประกอบไปด้วยใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Certificate) และใบประกาศการปฏิบัติตามด้านแรงงานทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance) ซึ่งมีลักษณะดังนี้

1) ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Certificate) เป็นเอกสารที่ออกโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจของประเทศสมาชิกหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ

เพื่อรับรองว่าเรือได้ผ่านการตรวจและพิสูจน์แล้วว่ามีปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 และตามมาตรการต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล โดยรายการที่ต้องได้รับการตรวจมีทั้งหมด 14 รายการ ได้แก่

- (ก) อายุขั้นต่ำ
- (ข) ใบรับรองแพทย์
- (ค) คุณสมบัติของคนประจำเรือ
- (ง) ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ
- (จ) การใช้บริการหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนของเอกชนตามที่

กฎหมายกำหนด หรือได้รับใบรับรอง หรือได้รับอนุญาต

- (ฉ) ชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อน
- (ช) ระดับการจัดอัตราค่าจ้างบนเรือ
- (ซ) ที่พักอาศัยบนเรือ
- (ฌ) สิ่งสันหนนาการบนเรือ
- (ญ) อาหารและการจัดหาอาหาร
- (ฎ) ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย
- (ฏ) การรักษาพยาบาลบนเรือ
- (ฐ) วิธีปฏิบัติในการร้องเรียนบนเรือ
- (ฑ) การจ่ายค่าจ้าง

ทั้งนี้ ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลต้องมีอายุครั้งละไม่เกิน 5 ปี และต้องมีการตรวจระหว่างอายุด้วย ซึ่งในกรณีของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลที่มีอายุ 5 ปี และมีการตรวจระหว่างอายุเพียงครั้งเดียว ต้องมีขึ้นในระหว่างวันครบรอบปีที่ 2 กับปีที่ 3 ของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และต้องมีการลงนามในใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลภายหลังผ่านการตรวจแล้วด้วย โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับต้องบันทึกผลของการตรวจพิสูจน์ทุกครั้ง รวมถึงข้อบกพร่องอย่างชัดเจนซึ่งพบในระหว่างการตรวจดังกล่าว ตลอดจนวันที่ที่พบว่าข้อบกพร่องนั้นได้รับการแก้ไขโดยจดแจ้งไว้กับใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล หรือโดยวิธีอื่นตามที่กฎหมายภายในประเทศกำหนด เพื่อให้คนประจำเรือ พนักงานตรวจของรัฐเจ้าของธงเรือ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐเจ้าของท่า ผู้แทนเจ้าของเรือและคนประจำเรือทราบ

ในกรณีที่เรือใหม่ซึ่งอยู่ระหว่างการส่งมอบ หรือเรือที่มีการเปลี่ยนแปลงธงเรือ หรือกรณีการปฏิบัติงานเรือเป็นเรือใหม่ของเจ้าของเรือ ประเทศสมาชิกสามารถออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับชั่วคราวซึ่งมีอายุไม่เกิน 6 เดือน ให้ได้ โดยสามารถออกให้ได้เพียงครั้งเดียว และในระหว่างที่ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับชั่วคราวมีผลใช้บังคับก็ไม่จำเป็นต้องมีการออก

ใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลอีก แต่การออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับชั่วคราว จะกระทำได้เฉพาะในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่า

(ก) เรือดังกล่าวได้รับการตรวจตามสมควรและสามารถดำเนินการตาม รายการที่ต้องได้รับการตรวจตามที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ได้

(ข) เจ้าของเรือได้แสดงให้เห็นหน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการ ยอมรับเห็นว่า เรือนั้นมีวิธีปฏิบัติตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 อย่างเพียงพอ

(ค) นายเรือมีความคุ้นเคยกับข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 และมีความรับผิดชอบในการนำไปปฏิบัติ และ

(ง) มีการยื่นข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องต่อหน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือ องค์กรที่ได้รับการยอมรับเพื่อให้ออกใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล

อย่างไรก็ตาม การมีผลใช้บังคับของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและ ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับชั่วคราว จะถือว่าสิ้นสุดลงในกรณีดังต่อไปนี้

(ก) การตรวจระหว่างอายุใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลไม่เสร็จสมบูรณ์ ภายในเวลาที่กำหนด

(ข) ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลไม่มีการลงนามรับรองการตรวจ ระหว่างอายุ

(ค) เรือเปลี่ยนธงเรือ

(ง) เจ้าของเรือสิ้นสุดการรับผิดชอบในการปฏิบัติงานเรือ

(จ) มีการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญเกี่ยวกับโครงสร้างหรืออุปกรณ์เครื่องใช้ ตามที่กำหนดไว้ในหมวดที่ 3.2.3 เกี่ยวกับที่พักอาศัย สิ่งสันทนการ อาหารและการจัดหาอาหาร

ทั้งนี้ ในกรณีที่ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลหรือใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล ฉบับชั่วคราวสิ้นสุดลงตามข้อ (ค) (ง) และ (จ) หน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ ต้องออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล หรือใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับชั่วคราว แล้วแต่กรณี ฉบับใหม่ให้เมื่อเรือได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้ว

นอกจากนี้ เมื่อมีหลักฐานว่าเรือไม่ได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 และไม่ดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องตามที่หน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับกำหนด หน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับสามารถ เพิกถอนใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลได้ โดยคำนึงถึงความร้ายแรงหรือความถี่ของข้อบกพร่องที่เกิดขึ้น

2) ใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance) เป็นเอกสารแนบท้ายใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล ซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่

(ก) ส่วนที่หนึ่ง เป็นส่วนที่ต้องจัดทำโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ ซึ่งระบุถึงข้อกำหนดภายในประเทศในการปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ได้แก่ รายการต่าง ๆ ที่ต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล ข้อกำหนดภายในประเทศที่แสดงให้เห็นถึงบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ข้อกำหนดเฉพาะตามประเภทหรือภายใต้กฎหมายภายในประเทศ บันทึกบทบัญญัติที่เทียบเคียงได้ในสาระสำคัญ ซึ่งได้รับการรับรองตาม Article 6 3.¹⁸ และข้อยกเว้นใด ๆ ที่ให้ไว้โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจตามที่กำหนดไว้ในหมวดที่ 3.2.3 เกี่ยวกับที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหารและการจัดหาอาหาร

(ข) ส่วนที่สอง เป็นส่วนที่จัดทำโดยเจ้าของเรือ ซึ่งระบุถึงมาตรการต่าง ๆ ที่เจ้าของเรือได้ให้การรับรองเพื่อทำให้มั่นใจได้ว่าจะมีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 บนเรือของตน

2. การตรวจและการบังคับตามข้อกำหนดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006

ประเทศสมาชิกต้องใช้ระบบที่มีประสิทธิภาพในการติดตามตรวจสอบและควบคุมให้เรือที่ซีกธงของประเทศตนปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับต้องแต่งตั้งพนักงานตรวจแรงงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมในจำนวนที่เพียงพอเพื่อทำการตรวจเรือ ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการตรวจไม่เกิน 3 ปี นอกจากนี้หากประเทศสมาชิกได้รับข้อร้องเรียนหรือได้รับหลักฐานว่า เรือที่ซีกธงของประเทศตนมีข้อบกพร่องอย่างร้ายแรงในการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในใบประกาศด้านแรงงานทางทะเล ประเทศสมาชิกต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่จำเป็นในการสืบสวนข้อเท็จจริงและต้องดำเนินการให้มีการแก้ไขข้อบกพร่องที่พบด้วย

พนักงานตรวจแรงงานต้องได้รับอนุญาตให้มีอำนาจดำเนินการดังต่อไปนี้

- 1) ขึ้นไปบนเรือซึ่งซีกธงของประเทศสมาชิก
- 2) ตรวจสอบ ทดสอบ หรือไต่สวนเท่าที่จำเป็น เพื่อแสดงให้เห็นว่ามีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 อย่างเคร่งครัด และ

¹⁸ Article 6 of Maritime Labour Convention 2006

3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.

3) กำหนดให้มีการแก้ไขข้อบกพร่องใด ๆ ที่เป็นการฝ่าฝืนต่อข้อกำหนดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 อย่างร้ายแรง หรือที่แสดงให้เห็นถึงอันตรายอย่างมีนัยสำคัญถึงความปลอดภัย สุขภาพอนามัย หรือความมั่นคงของคนประจำเรือ และให้มีอำนาจห้ามเรือออกจากท่าเรือจนกว่าจะมีการดำเนินการที่จำเป็นเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องนั้น

อย่างไรก็ตาม หากการฝ่าฝืนข้อกำหนดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เป็นการฝ่าฝืนที่ไม่ถึงขนาดเป็นอันตรายต่อความปลอดภัย สุขภาพอนามัย หรือความมั่นคงของคนประจำเรือ และไม่ปรากฏประวัติการฝ่าฝืนในลักษณะเดียวกันมาก่อน พนักงานตรวจแรงงานมีดุลยพินิจในการให้คำแนะนำแทนการเริ่มหรือเสนอให้ดำเนินคดี และเมื่อเสร็จสิ้นการตรวจแล้ว พนักงานตรวจแรงงานต้องส่งรายงานการตรวจไปยังหน่วยงานที่ทรงอำนาจ โดยต้องส่งมอบสำเนา รายงานหนึ่งฉบับเป็นภาษาอังกฤษหรือภาษาที่ใช้ในการทำงานของเรือให้แก่นายเรือ และต้องปิดประกาศสำเนาอีกฉบับหนึ่งในกระดานแจ้งข่าวของเรือเพื่อเป็นข้อมูลข่าวสารให้แก่คนประจำเรือด้วย

3. การกำหนดวิธีปฏิบัติในการร้องเรียนบนเรือ

ประเทศสมาชิกต้องกำหนดให้เรือซึ่งชักรธงของประเทศตนมีวิธีปฏิบัติในการร้องเรียนบนเรืออย่างเป็นธรรม มีประสิทธิภาพ และมีความรวดเร็ว ซึ่งวิธีการร้องเรียนบนเรือนั้นจะต้องรวมถึงสิทธิของคนประจำเรือในการที่จะมีผู้อื่นอยู่เป็นเพื่อน หรือทำการแทนในระหว่างการดำเนินการร้องเรียน ตลอดจนการป้องกันไม่ให้นักประจำเรือต้องได้รับความเดือดร้อนจากการยื่นข้อร้องเรียนนั้น

4. การสอบสวนในกรณีที่มีความเสียหายอย่างร้ายแรงอันเนื่องมาจากภัยพิบัติทางทะเล

ประเทศสมาชิกต้องจัดให้มีการสอบสวนในกรณีที่มีความเสียหายอย่างร้ายแรงอันเนื่องมาจากภัยพิบัติทางทะเล และต้องมีการประสานความร่วมมือเพื่ออำนวยความสะดวกในการสอบสวนข้อเท็จจริงของความเสียหายนั้นด้วย

3.2.5.2 ความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของท่าเรือ

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประเทศสมาชิกสามารถปฏิบัติตามความรับผิดชอบของตนภายใต้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ที่เกี่ยวข้องกับความร่วมมือระหว่างประเทศในการปฏิบัติตามและบังคับตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กับเรือต่างชาติ ซึ่งความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของท่าเรือแบ่งออกเป็น 2 ประการ ดังต่อไปนี้

1. การตรวจในท่าเรือ

เพื่อให้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เกี่ยวกับสภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือของคนประจำเรือ ประเทศสมาชิกอื่นนอกจากประเทศเจ้าของธงเรือสามารถเข้าตรวจเรือต่างประเทศทุกลำที่จอดแวะในท่าเรือของประเทศตนได้

ซึ่งการตรวจนั้นต้องกระทำโดยเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจ โดยต้องให้การยอมรับว่าใบรับรองสภาพแรงงานทางทะเลเป็นหลักฐานเบื้องต้นของการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ซึ่งกระบวนการเข้าตรวจเรือของรัฐเจ้าของท่าเรือแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

1) ขั้นตอนการขึ้นเรือและตรวจเอกสารเบื้องต้น

เมื่อเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจขึ้นไปบนเรือแล้ว จะต้องดำเนินการตรวจสอบการมีผลใช้บังคับตามกฎหมายและความสมบูรณ์ของใบรับรองสภาพแรงงานทางทะเล

2) ขั้นตอนการตรวจอย่างละเอียด

หากเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจเรียกให้ส่งใบรับรองสภาพแรงงานทางทะเลแล้วพบกรณีดังต่อไปนี้ สามารถตรวจโดยละเอียดได้

(ก) ไม่มีการจัดทำหรือเก็บรักษาเอกสารตามที่เรียก หรือเอกสารได้รับการเก็บรักษาไว้อย่างไม่ถูกต้อง หรือเอกสารที่ทำขึ้นไม่มีข้อมูลตามที่กำหนดไว้โดยอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 หรือเป็นเอกสารที่หมดอายุการบังคับตามกฎหมาย หรือ

(ข) มีเหตุอย่างชัดเจนที่ทำให้เชื่อได้ว่าสภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 หรือ

(ค) มีมูลเหตุอันควรเชื่อได้ว่าเรือมีการเปลี่ยนธงเรือเพื่อที่จะหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 หรือ

(ง) มีข้อร้องเรียนกล่าวหาว่า สภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือบางเรื่องไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006

การตรวจดังกล่าวในทุกกรณี ต้องกระทำเมื่อสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือที่เชื่อหรือถูกกล่าวหาว่ามีข้อบกพร่องนั้น อาจก่อให้เกิดอันตรายอย่างชัดเจนต่อความปลอดภัย สุขภาพอนามัย หรือความมั่นคงของคนประจำเรือ หรือเมื่อเจ้าหน้าที่มีมูลเชื่อว่าความบกพร่องใด ๆ นั้นก่อให้เกิดการฝ่าฝืนอย่างร้ายแรงต่อข้อกำหนดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ซึ่งการตรวจโดยละเอียดตามเหตุข้อ (ก) (ข) และ (ค) ต้องครอบคลุมถึงรายการทั้ง 14 รายการที่ปรากฏอยู่ในเอกสารแนบท้ายอนุสัญญา และในกรณีที่มีข้อร้องเรียนตามเหตุข้อ (ง) การตรวจต้องจำกัดอยู่เฉพาะภายในขอบเขตของข้อร้องเรียนเท่านั้น แม้ว่าข้อร้องเรียนหรือการสืบสวนข้อเท็จจริงจะสามารถทำให้การตรวจโดยละเอียดตามเหตุ (ข) มีมูลที่ชัดเจนขึ้นก็ตาม

3) ขั้นตอนการกำหนดให้มีการแก้ไข

หากภายหลังการตรวจโดยละเอียดพบว่า สภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจต้องแจ้งให้นายเรือทราบถึงข้อบกพร่องนั้นในทันที พร้อมทั้งกำหนดระยะเวลาให้ทำการแก้ไข ซึ่งในกรณีที่เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจพิจารณาแล้วว่าข้อบกพร่องนั้นเป็นสาระสำคัญหรือเกี่ยวข้องกับ

ข้อร้องเรียน ที่มีขึ้น เจ้าหน้าที่ดังกล่าวต้องแจ้งข้อบกพร่องนั้นแก่องค์กรของเจ้าของเรือและคนประจำเรือ ในประเทศสมาชิกที่ทำการตรวจ และมีอำนาจแจ้งให้ผู้แทนของรัฐเจ้าของธงเรือทราบ ตลอดจน ให้ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องแก่หน่วยงานที่ทรงอำนาจของท่าเรือถัดไปที่เรือจะจอดแวะด้วย

นอกจากนี้ หากพบว่าเรือที่ไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงาน ทางทะเล ค.ศ. 2006 มีสภาพบนเรือที่เป็นอันตรายอย่างชัดเจนต่อความปลอดภัย สุขภาพอนามัย และความมั่นคงของคนประจำเรือ หรือการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดนั้นก่อให้เกิดการฝ่าฝืนอย่างร้ายแรง หรือซ้ำซากต่อข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจ ต้องดำเนินการเพื่อให้มั่นใจว่าเรือจะไม่ออกไปสู่ทะเลจนกว่าจะทำการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว หรือจนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจจะยอมรับแผนปฏิบัติการเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว และเป็นที่พอใจว่าแผนนั้นจะมีการนำไปปฏิบัติตามอย่างเร่งด่วน ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจ ต้องแจ้งให้รัฐเจ้าของธงเรือทราบโดยทันทีที่เรือถูกห้ามมิให้แล่น พร้อมทั้งเชิญผู้แทนของรัฐเจ้าของธงเรือ มาพบด้วย

2. วิธีปฏิบัติในการจัดการข้อร้องเรียนของคนประจำเรือบนฝั่ง

ประเทศสมาชิกต้องทำให้มั่นใจว่า คนประจำเรือบนเรือที่จอดในท่าเรือของประเทศตน มีสิทธิยื่นข้อร้องเรียนกล่าวหาว่ามีการฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ไปยังเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจในท่าเรือได้ โดยอาจเป็นข้อร้องเรียนที่มีลักษณะเป็นการทั่วไปเกี่ยวกับคนประจำเรือทั้งหมดหรือคนประจำเรือบางกลุ่มบนเรือ หรือเป็นข้อร้องเรียนที่เกี่ยวข้องเฉพาะบุคคลก็ได้ โดยเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจต้องดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงเบื้องต้น ตลอดจนตรวจโดยละเอียดในกรณีที่เหมาะสม ซึ่งหากพบว่าเรือที่ไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีสภาพบนเรือที่เป็นอันตรายอย่างชัดเจนต่อความปลอดภัย สุขภาพอนามัย และความมั่นคงของคนประจำเรือ หรือการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดนั้นก่อให้เกิดการฝ่าฝืนร้ายแรงหรือซ้ำซากต่อข้อกำหนดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจต้องทำให้มั่นใจว่าเรือนั้นจะไม่ออกไปสู่ทะเลจนกว่าจะทำการแก้ไขข้อบกพร่อง หรือจนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจจะยอมรับแผนปฏิบัติการเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวและเป็นที่พอใจว่าแผนนั้นจะมีการนำไปปฏิบัติตามอย่างเร่งด่วน

3.2.5.3 ความรับผิดชอบในการจัดหาแรงงาน

ข้อกำหนดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่า ประเทศสมาชิกได้ปฏิบัติตาม ความรับผิดชอบของตนภายใต้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกและบรรจุ คนประจำเรือ และการคุ้มครองทางสังคมให้แก่คนประจำเรือของประเทศตน โดยตามมาตรา 5.3 (Standard A 5.3) ประเทศสมาชิกต้องบังคับใช้ข้อกำหนดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กับการดำเนินงานและแนวทางการปฏิบัติของผู้ให้บริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่ดำเนินกิจการ

อยู่ในอาณาเขตประเทศตน โดยใช้ระบบการตรวจ ติดตามควบคุม และดำเนินคดีต่อการฝ่าฝืน
ข้อกำหนดที่ได้รับอนุญาตและข้อกำหนดอื่น ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน A 1.4
(Standard A 1.4) เกี่ยวกับหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ



บทที่ 4

พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

4.1 ความเป็นมาของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เป็นผลสืบเนื่องจากการที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ได้รับการรับรองจากที่ประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ และเปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกขององค์การแรงงานระหว่างประเทศให้สัตยาบันในปี พ.ศ. 2549 ซึ่งในปัจจุบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีผลใช้บังคับแล้วตั้งแต่วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2556 ภายหลังจากที่ประเทศฟิลิปปินส์ได้ให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2555 เป็นประเทศที่ 30 และส่งผลให้จำนวนตันกรอสของเรือโดยรวมคิดเป็นร้อยละ 59.85 ของกองเรือโลก ครอบคลุมเงื่อนไขของการมีผลใช้บังคับของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีได้เล็งเห็นถึงผลกระทบจากการที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จะมีผลใช้บังคับดังกล่าว จึงได้มีมติในคราวการประชุมครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2556 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมโดยกรมเจ้าท่านำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการแนวทางการปฏิบัติตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ซึ่งต่อมาในวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2556 กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีเพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการดังกล่าว โดยให้กระทรวงแรงงานดำเนินการออกประกาศกระทรวงแรงงานว่าด้วยมาตรฐานแรงงานทางทะเลเพื่อรองรับการดำเนินการตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เป็นการเฉพาะ และให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการมาตรฐานแรงงานทางทะเลโดยให้มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาร่วมเป็นคณะกรรมการ และจัดหางบประมาณดำเนินการ¹ และต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบหลักการดังกล่าวเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2556 พร้อมทั้งมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและ

¹ กระทรวงคมนาคม, (2556). หนังสือด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) 0206/115 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2556 ถึงเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี เรื่อง การปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006. กระทรวงคมนาคม.

กระทรวงแรงงานรับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป²

ต่อมากระทรวงแรงงานได้ดำเนินการออก “ประกาศกระทรวงแรงงานเรื่อง มาตรฐานแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2556” ลงวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2556 ตามมติคณะรัฐมนตรีข้างต้น และเมื่อวันที่ 2 สิงหาคม พ.ศ. 2556 กระทรวงแรงงานได้มีหนังสือถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการของร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ.³ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบหลักการดังกล่าวเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2556 พร้อมทั้งให้ส่งคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจสอบพิจารณาก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป โดยให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเร่งรัดการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้แล้วเสร็จภายใน 45 วัน⁴

อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2556 ถึงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2557 เกิดวิกฤตการณ์การเมืองไทย มีการเดินขบวนประท้วงต่อต้านรัฐบาลของนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ทำให้ในระหว่างนั้นไม่มีการพิจารณาร่างกฎหมายใด ๆ รวมถึงร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ด้วย จนกระทั่งเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2557 คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) นำโดยพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ผู้บัญชาการทหารบกในขณะนั้น ได้ทำการรัฐประหารและประกาศให้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 สิ้นสุดลง (ยกเว้นหมวด 2 พระมหากษัตริย์) ตลอดจนให้คณะรัฐมนตรีรักษาการหมดอำนาจและยุบวุฒิสภา⁵

ต่อมาในวันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2557 กระทรวงแรงงานได้มีหนังสือถึงรองหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เพื่อยุติการดำเนินงานเร่งด่วนที่ต้องการให้คณะรักษาความสงบแห่งชาติผลักดัน โดยเสนอให้ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ.

² สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, (2556). หนังสือด่วนที่สุด ที่ นร 0506/14348 ลงวันที่ 5 มิถุนายน 2556 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เรื่อง การปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

³ กระทรวงแรงงาน, (2556). หนังสือด่วนที่สุด ที่ รง 0504/7234 ลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 ถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. กระทรวงแรงงาน.

⁴ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, (2556). หนังสือด่วนที่สุด ที่ นร 0503/22233 ลงวันที่ 22 สิงหาคม 2556 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

⁵ Wikipedia, “รัฐประหารในประเทศไทย พ.ศ. 2557,” สืบค้นเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2558, https://th.wikipedia.org/wiki/รัฐประหารในประเทศไทย_พ.ศ._2557

เป็นร่างกฎหมายที่มีความจำเป็นเร่งด่วนและขอให้คณะกรรมการความสงบแห่งชาติพิจารณาบรรจุในวาระแรกของการประชุมสภานิติบัญญัติ⁶ และต่อมาในวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 ฝ่ายกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีหนังสือถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อเสนอให้คณะกรรมการความสงบแห่งชาติพิจารณาอนุมัติหลักการของร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. แล้วส่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาต่อไป⁷ ซึ่งคณะกรรมการความสงบแห่งชาติได้มีมติเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง โดยให้รับข้อสังเกตของกระทรวงแรงงานไปประกอบการพิจารณาด้วย และเมื่อมีสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) แล้วให้เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาเป็นเรื่องด่วนต่อไป ตลอดจนให้กระทรวงแรงงานเร่งรัดดำเนินการเกี่ยวกับการให้สัตยาบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ให้แล้วเสร็จโดยเร็วด้วย⁸

หลังจากนั้นในวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 ได้มีการประกาศใช้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557⁹ และอาศัยอำนาจตามมาตรา 6 แห่งรัฐธรรมนูญฉบับดังกล่าว จัดตั้งสภานิติบัญญัติแห่งชาติขึ้นเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2557 เพื่อทำหน้าที่แทน

⁶ กระทรวงแรงงาน, (2557). หนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รง 0202.3/7037 ลงวันที่ 27 มิถุนายน 2557 ถึงรองหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เรื่อง รายงานการดำเนินงานเร่งด่วนที่ต้องการให้คณะกรรมการความสงบแห่งชาติผลักดัน. กระทรวงแรงงาน.

⁷ ฝ่ายกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (กระทรวงยุติธรรม), (2557). หนังสือ ที่ คสช. (กย.) /322 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2557 ถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. สำนักงานเลขาธิการคณะรักษาความสงบแห่งชาติ.

⁸ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, (2557). หนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร 0503/11555 ลงวันที่ 17 กรกฎาคม 2557 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

⁹ Wikipedia, “รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557,” สืบค้นเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2558, [http://th.wikipedia.org/wiki/รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย_\(ฉบับชั่วคราว\)_พุทธศักราช_2557](http://th.wikipedia.org/wiki/รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย_(ฉบับชั่วคราว)_พุทธศักราช_2557)

สภาผู้แทนราษฎร วุฒิสภา และรัฐสภา¹⁰ ตลอดจนอาศัยอำนาจตามมาตรา 19 แห่งรัฐธรรมนูญฉบับดังกล่าว แต่งตั้งคณะรัฐมนตรีขึ้นเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2557 โดยมีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี¹¹

ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติในคราวการประชุมเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 ให้กระทรวงแรงงานเร่งรัดดำเนินการเสนออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบการให้สัตยาบันก่อนเสนออนุสัญญาดังกล่าวและร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ไปยังสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาพร้อมกัน และมีมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วตามที่กระทรวงแรงงานเสนอ แล้วให้ส่งคณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ¹² พิจารณาก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพร้อมกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ต่อไป¹³ ซึ่งต่อมาในวันที่ 9 มีนาคม 2558 กระทรวงแรงงานได้มีหนังสือถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เห็นควรเสนอเรื่องการให้สัตยาบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

¹⁰ Wikipedia, “สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (ประเทศไทย) พ.ศ. 2557,” สืบค้นเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2558, [http://th.wikipedia.org/wiki/สภานิติบัญญัติแห่งชาติ_\(ประเทศไทย\)_พ.ศ._2557](http://th.wikipedia.org/wiki/สภานิติบัญญัติแห่งชาติ_(ประเทศไทย)_พ.ศ._2557)

¹¹ Wikipedia, “คณะรัฐมนตรีไทย คณะที่ 61,” สืบค้นเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2558, http://th.wikipedia.org/wiki/คณะรัฐมนตรีไทย_คณะที่_61

¹² จัดตั้งขึ้นเพื่อให้การดำเนินงานของสภานิติบัญญัติแห่งชาติและคณะรัฐมนตรีเป็นไปอย่างมีระเบียบแบบแผน ตลอดจนเพื่อให้การประสานงานในด้านนิติบัญญัติดำเนินการไปอย่างราบรื่นซึ่งจะเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการสนับสนุนการดำเนินการของคณะรัฐมนตรีในการเสนอร่างกฎหมายและดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานด้านนิติบัญญัติ ส่งผลให้การบริหารราชการแผ่นดินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเรียบร้อย โปรดดู สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, “การแต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (ปนช.),” สืบค้นเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2558, http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top_serl=99310831

¹³ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, (2558). *หนังสือที่ นร 0503/5665 ลงวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2558 ถึงประธานกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.*

เพื่อให้ความเห็นชอบ ก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาต่อไป¹⁴ และต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติในคราวการประชุมเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2558 เห็นชอบการให้สัตยาบันอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ตามที่กระทรวงแรงงานเสนอ และให้ส่งอนุสัญญาดังกล่าวให้คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบพร้อมกับร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ต่อไป¹⁵

ต่อมาในวันที่ 25 สิงหาคม 2558 สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้มีหนังสือถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อส่งข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ที่สภานิติบัญญัติแห่งชาติมีความเห็นชอบในคราวการประชุมครั้งที่ 45/2558 เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2558¹⁶ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติในคราวการประชุมเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2558 รับทราบข้อสังเกตดังกล่าว และมอบหมายให้กระทรวงแรงงานเป็นหน่วยงานหลักรับข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญฯ ไปพิจารณาร่วมกับกระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงสาธารณสุข เพื่อพิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของข้อสังเกตดังกล่าว และสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวมแล้วส่งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป¹⁷

¹⁴ กระทรวงแรงงาน, (2558). หนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รง 0508/2023 ลงวันที่ 9 มีนาคม 2558 ถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เรื่อง การให้สัตยาบันอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549. กระทรวงแรงงาน.

¹⁵ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, (2558). หนังสือที่ นร 0503/11899 ลงวันที่ 3 เมษายน 2558 ถึงประธานกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เรื่อง การให้สัตยาบันอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

¹⁶ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ, (2558). หนังสือที่ สว (สนช) 0007/4933 ลงวันที่ 25 สิงหาคม 2558 ถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เรื่อง ข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ.

¹⁷ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, (2558). หนังสือที่ นร 0503/31403 ลงวันที่ 9 กันยายน 2557 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน เรื่อง ข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

ในปัจจุบัน ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ได้รับการประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาแล้วเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2558 โดยใช้ชื่อว่า “พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558” ซึ่งจะมีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด 180 วัน นับแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา¹⁸ นั่นคือ ตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2559 เป็นต้นไป โดยมีการระบุเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ว่า “เนื่องจากสภาพการจ้างงาน การทำงานบนเรือเดินทะเลมีลักษณะและสภาพของงานซึ่งมีความแตกต่างจากการทำงานของลูกจ้างทั่วไปที่ต้องทำงานบนเรือเดินทะเลที่มีความเสี่ยงภัยทางทะเลและมีระยะเวลาการทำงานที่ต่อเนื่องยาวนาน ประกอบกับความสัมพันธ์ของคนทำงานบนเรือกับเจ้าของเรือบางส่วนไม่ได้มีความสัมพันธ์ตามสัญญาจ้างแรงงาน และกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน คือ กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานไม่อาจให้ความคุ้มครองแก่ลูกจ้างและคนประจำเรือให้ได้รับความเป็นธรรมและมีมาตรฐานและสภาพการจ้าง การทำงานและความปลอดภัยและสุขอนามัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องมีกฎหมายว่าด้วยแรงงานทางทะเลขึ้นโดยเฉพาะ นอกจากนี้การทำงานของลูกจ้างและคนประจำเรือยังเกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศที่ต้องนำมาตราฐานสากล คือ อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๔๙ (Maritime Labour Convention, 2006) ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization : ILO) มาปฏิบัติต่อแรงงานทางทะเลเป็นกรณีเฉพาะ สมควรที่ประเทศไทยจะต้องมีกฎหมายเพื่อกำหนดมาตรฐานการทำงานของลูกจ้างและคนประจำเรือ และการออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลแก่เรือขนส่งทางทะเลที่ชักธงไทยเพื่อคุ้มครองแรงงานทางทะเล อันจะเป็นการรับรองว่าแรงงานทางทะเลจะได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมตามมาตรฐานสากล เพื่อป้องกันการใช้มาตรการของรัฐเจ้าของท่าเรือต่อเรือไทยที่เดินทางระหว่างประเทศ เช่น การกักเรือ การตรวจเรือ การสั่งให้แก้ไขข้อบกพร่อง และเพื่อประโยชน์ในการวางมาตรการควบคุม กำกับ ดูแล และบริหารจัดการในการออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และเป็นการส่งเสริมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยอีกทางหนึ่งด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

4.2 ขอบเขตการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มีขอบเขตการบังคับใช้กับเรือหรือยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดที่ปกติใช้ในการเดินทะเลที่มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ แต่ไม่รวมถึงเรือ

¹⁸ มาตรา 2 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ที่ใช้เพื่อทำการประมงหรือเรืออื่นที่เกี่ยวข้องกับการประมง เรือที่ต่อแบบประเพณีดั้งเดิม เรือของทางราชการทหาร และเรืออื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง¹⁹ ส่วนคนประจำเรือที่จะได้รับการคุ้มครองตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 นั้น จะต้องเป็นผู้ที่เจ้าของเรือจ้างหรือมอบหมายให้ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือโดยได้รับค่าจ้าง แต่ไม่รวมถึงผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราว²⁰ โดยเจ้าของเรือก็คือ ผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือ ผู้เช่าซื้อเรือ ผู้เช่าเรือเปล่า ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้กระทำการแทนผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือ ผู้เช่าซื้อเรือ หรือผู้เช่าเรือเปล่า และผู้ที่บุคคลทั้ง 4 จำพวกข้างต้นมอบหมายให้เป็นผู้จัดการคนประจำเรือเพื่อประโยชน์ของตน ซึ่งมีใช้การประกอบธุรกิจจัดหางาน ไม่ว่าจะผู้นั้นจะเป็นผู้ควบคุมดูแลการทำงานหรือรับผิดชอบในการจ่ายค่าจ้างให้แก่คนประจำเรือที่มาทำงานนั้นหรือไม่ก็ตาม²¹

อย่างไรก็ตาม การจ้างงานระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะไม่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม

¹⁹ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดที่ปกติใช้ในการเดินทะเลที่มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ แต่มิให้หมายความรวมถึง

- (1) เรือที่ใช้เพื่อทำการประมงหรือเรืออื่นที่เกี่ยวข้องกับการประมง
- (2) เรือที่ต่อแบบประเพณีดั้งเดิม
- (3) เรือของทางราชการทหาร
- (4) เรืออื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

²⁰ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

“คนประจำเรือ” หมายความว่า ผู้ซึ่งเจ้าของเรือจ้างหรือมอบหมายให้ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือโดยได้รับค่าจ้าง แต่ไม่รวมถึงผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราว

²¹ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

“เจ้าของเรือ” หมายความว่า

- (1) ผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือ
- (2) ผู้เช่าซื้อเรือ
- (3) ผู้เช่าเรือเปล่า
- (4) ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายให้กระทำการแทนบุคคลตาม (1) (2) หรือ (3)

(5) ผู้ซึ่งบุคคลตาม (1) (2) (3) หรือ (4) มอบหมายให้เป็นผู้จัดการคนประจำเรือเพื่อประโยชน์ของบุคคลตาม (1) (2) (3) หรือ (4) ซึ่งมีใช้การประกอบธุรกิจจัดหางาน ไม่ว่าจะผู้นั้นจะเป็นผู้ควบคุมดูแลการทำงานหรือรับผิดชอบในการจ่ายค่าจ้างให้แก่คนประจำเรือที่มาทำงานนั้นหรือไม่ก็ตาม

และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน แต่ทั้งนี้ เจ้าของเรือจะต้องจัดให้มีการคุ้มครองด้านประกันสังคมและเงินทดแทนโดยให้คนประจำเรือได้รับสิทธิประโยชน์จากการคุ้มครองตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานกำหนด²²

นอกจากนี้ ในบทเฉพาะกาลของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ยังกำหนดให้ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลที่ออกตามประกาศกระทรวงแรงงานว่าด้วยเรื่องมาตรฐานแรงงานทางทะเล และใบอนุญาตจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือที่ออกตามพระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน พ.ศ. 2528 อยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มีผลใช้บังคับ ก็ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุใบรับรอง ใบประกาศ หรือใบอนุญาตนั้น²³ อีกด้วย

4.3 หลักเกณฑ์การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ประกอบไปด้วยบทบัญญัติทั้งหมด 15 หมวด 125 มาตรา ซึ่งมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

²² มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

การจ้างงานระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน

เจ้าของเรือต้องจัดให้มีการคุ้มครองด้านประกันสังคมและเงินทดแทนโดยให้คนประจำเรือได้รับสิทธิประโยชน์จากการคุ้มครองตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานกำหนด

²³ มาตรา 124 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลที่ออกตามประกาศกระทรวงแรงงานว่าด้วยเรื่องมาตรฐานแรงงานทางทะเลอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุ

มาตรา 125 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

ใบอนุญาตจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือที่ออกตามพระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน พ.ศ. 2528 อยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุใบอนุญาตนั้น

4.3.1 หมวด 1 บททั่วไป

บทบัญญัติในหมวดนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 6 ถึงมาตรา 14 ซึ่งกำหนดให้การเรียกร้อยหรือการได้มาซึ่งสิทธิหรือประโยชน์ของคนประจำเรือหรือคนที่ทำงานบนเรือตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ไม่เป็นการตัดสิทธิหรือประโยชน์ของคนประจำเรือหรือคนที่ทำงานบนเรือที่พึงได้ตามกฎหมายอื่น โดยในกรณีที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้เจ้าของเรือต้องดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งที่ต้องเสียค่าใช้จ่าย เจ้าของเรือจะต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายนั้น ซึ่งหนี้ที่เกิดจากการที่เจ้าของเรือต้องจ่ายเงินแก่คนประจำเรือและหนี้ที่เจ้าของเรือต้องชำระตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ให้มีบุริมสิทธิเหนือทรัพย์สินทั้งหมดของเจ้าของเรือในลำดับเดียวกับบุริมสิทธิในมูลค่าภาษีอากรตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และในกรณีที่ไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะนำมาปรับใช้ให้นำหลักจารีตประเพณีในการทำงานของคนประจำเรือ จารีตประเพณีในการเดินเรือทางทะเลหรือข้อกำหนดหรือมาตรฐานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง มาบังคับตามแต่ละกรณี

นอกจากนี้ยังกำหนดให้เจ้าของเรือต้องจัดให้มีสำเนาอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 และพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ไว้บนเรือ โดยต้องจัดทำเอกสารตามที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ทั้งนี้ เจ้าของเรือจะต้องไม่เลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อคนประจำเรือเพราะเหตุแห่งความแตกต่างในเรื่องถิ่นกำเนิด เชื้อชาติ ภาษา เพศ อายุ ความพิการ สภาพทางกายหรือสุขภาพ สถานะของบุคคล ฐานะทางเศรษฐกิจหรือสังคม ความเชื่อทางศาสนา การศึกษาอบรม หรือความคิดเห็นทางการเมือง

4.3.2 หมวด 2 เงื่อนไขในการทำงานบนเรือ

บทบัญญัติในหมวดนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 15 ถึงมาตรา 19 ซึ่งกำหนดห้ามเจ้าของเรือให้บุคคลอายุต่ำกว่า 16 ปีบริบูรณ์ ทำงานบนเรือ และห้ามให้เด็กอายุต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ ทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพหรือความปลอดภัยของคนประจำเรือ ตลอดจนห้ามให้เด็กอายุต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ ทำงานในเวลากลางคืน โดยเวลากลางคืนต้องมีระยะเวลาอย่างน้อย 9 ชั่วโมง โดยเริ่มต้นก่อนเที่ยงคืนและสิ้นสุดหลังจากเวลา 5 นาฬิกาเป็นต้นไป เว้นแต่เป็นการฝึกอบรมที่ได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้าหรือเป็นการฝึกอบรมตามตำแหน่งหน้าที่ที่คนประจำเรือต้องทำในช่วงเวลาดังกล่าวซึ่งต้องไม่ส่งผลร้ายต่อสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือ นอกจากนี้ยังกำหนดห้ามเจ้าของเรือให้คนประจำเรือที่ไม่มีใบรับรองแพทย์มาแสดงว่ามีความพร้อมด้านสุขภาพในการทำงานบนเรือ และไม่ผ่านการฝึกอบรมตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด ทำงานบนเรือด้วย

4.3.3 หมวด 3 การจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือ

บทบัญญัติในหมวดนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 20 ถึงมาตรา 42 ซึ่งกำหนดห้ามมิให้ผู้ใดจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือเว้นแต่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน โดยผู้ขออนุญาตจัดหางานต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

1. มีสัญชาติไทย
2. มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์
3. ไม่เป็นผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตจัดหางาน ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตจัดหางาน ไม่เป็นกรรมการ หุ่นส่วน หรือผู้จัดการของนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน และไม่เป็นกรรมการ หุ่นส่วน หรือผู้จัดการของนิติบุคคลอยู่ในขณะที่นิติบุคคลนั้นถูกเพิกถอนใบอนุญาตจัดหางาน ตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

4. ไม่เป็นผู้รับใบอนุญาต ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาต ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาต ไม่เป็นกรรมการ หุ่นส่วน หรือผู้จัดการของนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้รับใบอนุญาต และไม่เป็นกรรมการ หุ่นส่วน หรือผู้จัดการของนิติบุคคลอยู่ในขณะที่นิติบุคคลนั้นถูกเพิกถอนใบอนุญาต ตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน

5. ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
6. ไม่เป็นผู้มีหรือเคยมีความประพฤติเสื่อมเสียหรือบกพร่องในศีลธรรมอันดี
7. ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดในความผิดที่กฎหมายบัญญัติให้ถือเอาการกระทำโดยทุจริตเป็นองค์ประกอบ หรือในความผิดตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 หรือในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน

ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตจัดหางานเป็นนิติบุคคล นิติบุคคลนั้นต้องมีสัญชาติไทยโดยมีสัดส่วนการถือหุ้นโดยบุคคลผู้มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น มีกรรมการที่มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีผู้จัดการซึ่งเป็นผู้แทนนิติบุคคลที่มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กล่าวมาข้างด้วย

ก่อนที่จะออกใบอนุญาตจัดหางาน ผู้ขออนุญาตจัดหางานต้องวางหลักประกันเป็นจำนวนเงินไม่น้อยกว่า 5 ล้านบาท ไว้กับนายทะเบียน เพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 และในกรณีที่หลักประกันดังกล่าวลดลงเพราะถูกใช้จ่ายไปตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ให้นายทะเบียนสั่งเป็นหนังสือให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานวางหลักประกันเพิ่มจนครบจำนวนเงินที่กำหนดภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง ซึ่งใบอนุญาตจัดหางานจะมีอายุ 2 ปี นับแต่วันที่ออกใบอนุญาตจัดหางานนั้น และการขอต่ออายุใบอนุญาตจัดหางานจะต้องยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตจัดหางานสิ้นอายุไม่น้อยกว่า 30 วัน โดยในกรณีที่ใบอนุญาตจัดหางาน

ชำระในสาระสำคัญ สูญหาย หรือถูกทำลาย ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานต้องยื่นคำขอใบแทนใบอนุญาตจัดหางานภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ทราบถึงการชำระ สูญหาย หรือถูกทำลายนั้น

เมื่อได้รับใบอนุญาตจัดหางานแล้ว ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานต้องแสดงใบอนุญาตจัดหางานไว้ในที่เปิดเผยและเห็นได้ง่าย ณ สำนักงานตามที่ระบุไว้ในใบอนุญาตจัดหางาน และต้องจัดให้มีสมุดทะเบียนคนหางาน บัญชี และเอกสารเกี่ยวกับธุรกิจของตน รวมทั้งจัดทำและส่งรายงานเกี่ยวกับการจัดหางานประจำเดือน และเก็บรักษาทะเบียนคนหางานที่ผ่านการคัดเลือกและได้รับบรรจุงานไว้ไม่น้อยกว่า 2 ปี เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้ ตลอดจนต้องแจ้งเป็นหนังสือให้คนหางานทราบถึงสิทธิและหน้าที่ของคนประจำเรือตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือในช่วงก่อนหรือระหว่างการมอบหมายงาน และให้คนหางานได้ตรวจสอบข้อตกลงดังกล่าวของตนก่อนและหลังลงนามด้วย แต่ทั้งนี้ ห้ามมิให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานเรียกหรือรับค่าบริการหรือค่าใช้จ่ายจากคนหางาน เว้นแต่เป็นค่าใช้จ่ายในการออกใบรับรองแพทย์ ค่าหนังสือคนประจำเรือที่กรมเจ้าท่าออกให้แก่คนประจำเรือ ค่าหนังสือเดินทางหรือเอกสารที่ใช้สำหรับการเดินทาง แต่ไม่รวมถึงค่าตรวจลงตราเข้าประเทศ

4.3.4 หมวด 4 สภาพการจ้าง

บทบัญญัติในหมวดนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 43 ถึงมาตรา 65 ซึ่งเป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ ค่าจ้าง สิทธิในการลา ชั่วโมงการทำงาน และชั่วโมงการพักผ่อน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. บทบัญญัติเกี่ยวกับข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือประกอบไปด้วยมาตรา 43 ถึงมาตรา 45 ซึ่งกำหนดให้เจ้าของเรือต้องจัดให้มีข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือเป็นหนังสือพร้อมลงลายมือชื่อเจ้าของเรือและคนประจำเรือ โดยจัดทำเป็นคู่ฉบับเก็บไว้บนเรือ 1 ฉบับและเก็บไว้กับคนประจำเรืออีก 1 ฉบับ พร้อมทั้งจะให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจได้ตลอดเวลา โดยข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือต้องประกอบไปด้วยรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับการทำข้อตกลงการจ้างงาน เรือเจ้าของเรือ และคนประจำเรือ เช่น สถานที่และวันที่ทำข้อตกลงการจ้างงาน ชื่อและสัญชาติของเรือ ชื่อ - นามสกุล และที่อยู่ปัจจุบันของเจ้าของเรือและคนประจำเรือ เป็นต้น ซึ่งข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือจะสิ้นสุดลงเมื่อครบกำหนดระยะเวลาในข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือหรือตามเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ในข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือโดยมิต้องบอกกล่าวล่วงหน้า แต่ทั้งนี้ เจ้าของเรือและคนประจำเรืออาจตกลงเลิกข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือก่อนครบกำหนดระยะเวลาได้โดยต้องบอกกล่าวล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 7 วัน แต่ไม่เกิน 30 วัน แต่หากเป็นกรณีที่ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือไม่มีกำหนดระยะเวลาไว้ เจ้าของเรือหรือคนประจำเรืออาจบอกกล่าวเลิกข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 7 วัน

แต่ไม่เกิน 30 วัน แต่หากเป็นกรณีที่มีเหตุจำเป็นเร่งด่วน เหตุฉุกเฉิน หรือเป็นไปตามข้อตกลงร่วมกันระหว่างคนประจำเรือและเจ้าของเรือ หรือเหตุอื่น ๆ ตามที่อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ประกาศกำหนด คนประจำเรือหรือเจ้าของเรืออาจบอกเลิกข้อตกลงการจ้างงานโดยมีกำหนดระยะเวลาไม่น้อยกว่า 7 วัน หรือไม่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้าเลยก็ได้ ซึ่งการบอกเลิกข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือในกรณีนี้ คนประจำเรือจะไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

2. บทบัญญัติเกี่ยวกับค่าจ้างประกอบไปด้วยมาตรา 46 ถึงมาตรา 55 และมาตรา 64 ซึ่งกำหนดห้ามเจ้าของเรือจ่ายค่าจ้างให้แก่คนประจำเรือในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่ประกาศกำหนด และเจ้าของเรือต้องจ่ายค่าล่วงเวลาให้แก่คนประจำเรือในอัตราไม่น้อยกว่า 1.25 เท่าของอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงตามจำนวนชั่วโมงที่ทำงานล่วงเวลา แต่ในกรณีที่เจ้าของเรือให้คนประจำเรือทำงานที่จำเป็นและเร่งด่วนเพื่อความปลอดภัยของเรือเดินทะเล สินค้า หรือคนในเรือเดินทะเล หรืองานที่ช่วยเหลือชีวิตหรือผู้ประสบภัยพิบัติทางทะเล หรืองานพิเศษเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบของศุลกากร การป้องกันโรคติดต่อ หรือการตรวจสุขภาพอื่น ๆ หรืองานในช่วงเวลาพิเศษที่ต้องใช้เพื่อการเปลี่ยนเวรยามตามปกติ คนประจำเรือจะไม่มีสิทธิได้รับค่าล่วงเวลาเพื่อการนั้น ทั้งนี้ เจ้าของเรือต้องจ่ายค่าจ้างและค่าล่วงเวลาแก่คนประจำเรือ ณ สถานที่ทำงานของคนประจำเรือ เว้นแต่จะตกลงกันเป็นอย่างอื่น โดยต้องจ่ายให้ถูกต้องตามกำหนด เวลารายเดือน รายวัน รายชั่วโมง หรือตามที่ตกลงกัน และในกรณีที่เจ้าของเรือเลิกจ้างคนประจำเรือ ให้เจ้าของเรือจ่ายค่าจ้างและค่าล่วงเวลาตามที่คนประจำเรือมีสิทธิได้รับ ให้แก่คนประจำเรือภายใน 7 วัน นับแต่วันที่เลิกจ้าง ซึ่งหากเจ้าของเรือไม่จ่ายค่าจ้างและค่าล่วงเวลาภายในกำหนดเวลาข้างต้น เจ้าของเรือจะต้องจ่ายดอกเบี้ยให้แก่คนประจำเรือในระหว่างเวลาผิดนัดร้อยละ 15 ต่อปี และหากเป็นการกระทำโดยจงใจ เจ้าของเรือจะต้องจ่ายเงินเพิ่มให้แก่คนประจำเรือร้อยละ 25 ของเงินที่ค้างจ่ายทุกระยะเวลา 7 วัน ด้วย

นอกจากนี้เจ้าของเรือยังต้องจัดทำเอกสารเกี่ยวกับการจ่ายค่าจ้างหรือค่าล่วงเวลาให้แก่คนประจำเรือทุกครั้งที่มีการจ่าย ซึ่งอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับวันและเวลาทำงาน ผลงานที่คนประจำเรือทำได้ในกรณีที่คำนวณค่าจ้างตามผลงาน อัตราค่าจ้าง จำนวนค่าจ้างและค่าล่วงเวลาที่คนประจำเรือแต่ละคนได้รับ ตลอดจนอัตราแลกเปลี่ยนกรณีที่ใช้เงินสกุลอื่น และยังต้องจัดให้คนประจำเรือสามารถดำเนินการโอนเงินที่ได้รับทั้งหมดหรือบางส่วนให้กับบุคคลที่คนประจำเรือกำหนดตามกำหนดระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ โดยเจ้าของเรืออาจเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากคนประจำเรือได้ในอัตราที่จ่ายไปจริง

3. บทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิในการลาประกอบไปด้วยมาตรา 56 มาตรา 57 มาตรา 63 และมาตรา 64 ซึ่งกำหนดให้คนประจำเรือมีสิทธิลาขึ้นฝั่งได้ตามที่ตกลงกับเจ้าของเรือ เว้นแต่กรณีลาขึ้นฝั่งด้วยเหตุผลทางด้านสุขภาพอนามัยและความเป็นอยู่ที่ดี และมีสิทธิลาป่วยได้เท่าที่ป่วยจริง

โดยได้รับค่าจ้าง แต่ไม่เกิน 130 วัน และสำหรับคนประจำเรือซึ่งเป็นหญิงมีครรภ์มีสิทธิลาเพื่อการคลอด และเลี้ยงดูบุตร ครรภ์หนึ่งไม่เกิน 90 วัน โดยได้รับค่าจ้างแต่ไม่เกิน 45 วัน นอกจากนี้ยังกำหนดให้เจ้าของเรือต้องจัดให้มีวันหยุดประจำปี ปีละไม่น้อยกว่า 30 วัน โดยคนประจำเรือมีสิทธิได้รับค่าจ้างในวันหยุดประจำปีด้วย

4. บทบัญญัติเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนประกอบไปด้วยมาตรา 58 ถึงมาตรา 62 ซึ่งกำหนดให้เจ้าของเรือประกาศเวลาทำงานปกติให้คนประจำเรือทราบ โดยกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานแต่ละวัน ต้องไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง และเมื่อรวมแล้วต้องไม่เกินสัปดาห์ละ 48 ชั่วโมง และเจ้าของเรืออาจให้คนประจำเรือทำงานล่วงเวลาได้เท่าที่จำเป็น แต่เมื่อรวมกับระยะเวลาการทำงานปกติแล้ว ต้องไม่เกิน 14 ชั่วโมงในรอบ 24 ชั่วโมง และไม่เกิน 72 ชั่วโมงในรอบ 7 วัน โดยในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยแก่เรือ หรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ความช่วยเหลือแก่เรือลำอื่นหรือบุคคลที่ประสบภัยพิบัติในทะเล นายเรืออาจให้คนประจำเรือทำงานได้เท่าที่จำเป็น จนกว่าสถานการณ์จะกลับคืนสู่ภาวะปกติ ซึ่งเมื่อสถานการณ์กลับคืนสู่ภาวะปกติแล้ว นายเรือต้องจัดให้คนประจำเรือได้พักผ่อนชดเชยเวลาเหล่านั้นโดยเร็วที่สุด นอกจากนี้เจ้าของเรือยังต้องจัดให้คนประจำเรือมีเวลาพักในระหว่างช่วงการทำงานวันหนึ่งไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง และมีชั่วโมงการพักผ่อนไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมงในรอบ 24 ชั่วโมง และไม่น้อยกว่า 77 ชั่วโมงในรอบ 7 วัน โดยชั่วโมงการพักผ่อนสามารถแบ่งออกได้ไม่เกิน 2 ช่วง ซึ่งหนึ่งในสองช่วงนั้นต้องมีระยะเวลานานอย่างน้อย 6 ชั่วโมง และต้องมีระยะห่างระหว่างแต่ละช่วงเวลาพักไม่เกิน 14 ชั่วโมง

4.3.5 หมวด 5 การส่งตัวกลับ

บทบัญญัติในหมวดนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 66 ถึงมาตรา 69 ซึ่งกำหนดให้คนประจำเรือมีสิทธิเดินทางกลับภูมิลำเนาหรือสถานที่อื่นตามที่ตกลงกัน โดยเจ้าของเรือเป็นผู้จัดการหรือเป็นออกค่าใช้จ่ายในระหว่างการเดินทาง ในกรณีดังต่อไปนี้

1. ครบกำหนดเวลาตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือในระหว่างเวลาที่คนประจำเรือทำงานอยู่ ณ สถานที่อื่นอันมิใช่สถานที่ทำข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ
2. เจ้าของเรือบอกเลิกข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือก่อนครบกำหนดตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ
3. เมื่อมีเหตุดังต่อไปนี้เกิดขึ้น
 - (1) คนประจำเรือเจ็บป่วย บาดเจ็บ หรือมีสภาพร่างกายหรือจิตใจที่ไม่สามารถปฏิบัติงานได้
 - (2) เมื่อเจ้าของเรือไม่สามารถดำเนินธุรกิจการเดินเรือต่อไป
 - (3) เรือเดินทะเลอับปางหรือไม่อาจใช้การได้โดยสิ้นเชิง

(4) เมื่อเรือจะมุ่งหน้าเข้าสู่เขตสงคราม

(5) กรณีอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

นอกจากนี้เจ้าของเรือยังต้องจัดทำประกันภัยที่มีมาตรฐานไม่น้อยกว่าการประกันภัยทางทะเลระหว่างประเทศ ให้แก่คนประจำเรือทุกคนเกี่ยวกับการส่งตัวคนประจำเรือกลับ โดยในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าเจ้าของเรือไม่จัดให้มีการส่งตัวคนประจำเรือกลับ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการเพื่อให้คนประจำเรือได้เดินทางกลับ ซึ่งเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการดังกล่าวแล้ว มีสิทธิไล่เบี้ยเพื่อค่าใช้จ่ายไปและค่าเสียหายใด ๆ คืบจากเจ้าของเรือ พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 15 ต่อปี นับแต่วันที่ได้ออกค่าใช้จ่ายเพื่อส่งตัวคนประจำเรือกลับ รวมทั้งเข้ารับช่วงสิทธิจากเจ้าของเรืออันเกี่ยวกับทรัพย์สินหรือสิทธิซึ่งเป็นหลักประกันด้วย ทั้งนี้ สิทธิไล่เบี้ยหรือการรับช่วงสิทธิมีอายุความ 10 ปี นับแต่วันที่ได้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าวไป

อย่างไรก็ตาม หากการส่งตัวกลับเกิดขึ้นเนื่องจากคนประจำเรือกระทำความผิดต่อกฎหมายของรัฐเจ้าของธงเรือ หรือกระทำความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่อย่างร้ายแรง หรือไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงการจ้างงาน เจ้าของเรือจะไม่มีหน้าที่ต้องออกค่าใช้จ่ายในระหว่างการเดินทางส่งตัวกลับนั้น

4.3.6 หมวด 6 ค่าสินไหมทดแทนกรณีเรือเสียหายหรือเรือจม

บทบัญญัติในหมวดนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 70 เพียงมาตราเดียว โดยกำหนดให้เจ้าของเรือต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่คนประจำเรือที่ได้รับบาดเจ็บ ได้รับความเสียหาย หรือว่างงาน อันเป็นผลมาจากการที่เรือเสียหายหรือเรือจม ซึ่งหากเป็นกรณีที่คนประจำเรือได้รับบาดเจ็บหรือได้รับความเสียหาย คนประจำเรือจะมีสิทธิเรียกเงินจากเจ้าของเรือได้เท่าที่จ่ายจริงตามความจำเป็นหรือเท่าที่เสียหายจริง แต่หากเป็นกรณีที่คนประจำเรือว่างงาน คนประจำเรือจะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่ากับค่าจ้างที่คนประจำเรือจะได้รับภายใต้ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 2 เดือน

4.3.7 หมวด 7 อัตราค่าจ้าง

บทบัญญัติในหมวดนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 71 เพียงมาตราเดียว โดยกำหนดให้เจ้าของเรือมีหน้าที่จัดหาคนประจำเรือมาทำงานในตำแหน่งหน้าที่บนเรือในจำนวนที่เพียงพอและเหมาะสมกับปริมาณงาน ระยะเวลาการเดินทาง ระยะทาง ประเภทและขนาดของเรือ เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย โดยคำนึงถึงสภาพร่างกายของคนประจำเรือและเส้นทางการเดินเรือประกอบด้วย

4.3.8 หมวด 8 มาตรฐานที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก อาหาร และโภชนาการบนเรือ

บทบัญญัติในหมวดนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 72 ถึงมาตรา 77 ซึ่งกำหนดให้เจ้าของเรือ ต้องจัดให้มีที่พักอาศัยและสถานที่บนเรือที่มีมาตรฐานตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมเจ้าท่า ประกาศกำหนด ประกอบไปด้วยห้องนอน ห้องรับประทานอาหาร ห้องอาบน้ำ ห้องสุขา ห้องนั่งเล่น ห้องพักผ่อนระหว่างการทำงาน ห้องพยาบาล พื้นที่ว่างบนดาดฟ้าเรือ ห้องทำงานสำหรับฝ่ายช่างกล ห้องทำงานสำหรับฝ่ายเดินเรือ และห้องประกอบกิจกรรมทางศาสนา (หากจำเป็น) รวมทั้งต้องจัดให้มี บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้มาตรฐาน เหมาะสม จำเป็น และเพียงพอแก่คนประจำเรือด้วย นอกจากนี้เจ้าของเรือยังต้องจัดหาอาหารและน้ำดื่มที่มีคุณภาพคุณค่าทางโภชนาการ และปริมาณ ที่เพียงพอต่อคนประจำเรือ โดยคำนึงถึงความแตกต่างทางวัฒนธรรม และศาสนาของคนประจำเรือ โดยไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากคนประจำเรือ และต้องจัดให้มีพื้นที่และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการ จัดเตรียมอาหารเพื่อให้สามารถจัดเตรียมอาหารได้อย่างถูกสุขลักษณะและถูกหลักโภชนาการ ตลอดจนต้องจัดให้คนประจำเรือที่ทำงานในตำแหน่งพ่อครัวและแผนกจัดหาอาหาร ต้องผ่านการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับตำแหน่งตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมเจ้าท่า ประกาศกำหนด ทั้งนี้ คนประจำเรือที่ทำงานในตำแหน่งพ่อครัวจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์

4.3.9 หมวด 9 การจัดให้มีการรักษาพยาบาล และการคุ้มครองต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของคนประจำเรือ

บทบัญญัติในหมวดนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ประกอบไปด้วยมาตรา 78 ถึงมาตรา 85 โดยมี รายละเอียดดังต่อไปนี้

4.3.9.1 ส่วนที่ 1 การรักษาพยาบาลบนเรือและบนฝั่ง

บทบัญญัติในส่วนนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 78 ถึงมาตรา 80 ซึ่งกำหนดให้เจ้าของเรือ ต้องจัดให้มีอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการรักษาพยาบาลในห้องพยาบาลบนเรือ การฝึกอบรมการปฐมพยาบาล และแพทย์หรือคนประจำเรือที่ทำหน้าที่ด้านการรักษาพยาบาล ตลอดจนต้องจัดให้คนประจำเรือที่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ได้รับการรักษาพยาบาลทันทีตาม ความเหมาะสมแก่ความอันตรายหรือความเจ็บป่วยนั้น โดยเจ้าของเรือต้องจัดให้มีมาตรฐาน การคุ้มครองสุขภาพของคนประจำเรือเพื่อให้ได้รับการรักษาสุขภาพบนเรือและบนฝั่งโดยทันที

4.3.9.2 ส่วนที่ 2 ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อคนประจำเรือ

บทบัญญัติในส่วนนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 81 เพียงมาตราเดียว ซึ่งกำหนดให้ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเจ็บป่วยและการได้รับบาดเจ็บของคนประจำเรือ ที่ทำงานบนเรือซึ่งเกิดขึ้นนับแต่วันที่เริ่มปฏิบัติหน้าที่จนถึงกำหนดวันส่งตัวกลับ และค่าใช้จ่าย เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล การแพทย์ การจัดหายาที่จำเป็น เครื่องมือในการบำบัดโรค ค่าอาหาร

และการเข้าที่พักอาศัยในสถานที่อื่นนอกเหนือจากภูมิลำเนาของคนประจำเรือ จนกว่าคนประจำเรือ จะหายจากการเจ็บป่วยหรืออาการบาดเจ็บ หรือจนกว่าจะมีการวินิจฉัยว่าการทุพพลภาพนั้นมีลักษณะถาวรจนไม่สามารถทำงานได้อีก ตามที่เจ้าของเรือกับคนประจำเรือได้ตกลงกันซึ่งต้อง ไม่น้อยกว่า 16 สัปดาห์ นับแต่วันที่ได้รับบาดเจ็บหรือเริ่มเจ็บป่วย จนกว่าคนประจำเรือจะได้รับการส่งตัวกลับ เว้นแต่การเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บนั้นเกิดขึ้นนอกเหนือจากการปฏิบัติงานให้กับ เจ้าของเรือ หรือเกิดจากการกระทำอันมิชอบของคนประจำเรือผู้นั้น หรือคนประจำเรือผู้นั้นได้ตั้งใจ ปกปิดความเจ็บป่วยหรือสุขภาพที่ไม่สมบูรณ์ขณะที่ทำข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ นอกจากนี้เจ้าของเรือยังต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการปลงศพและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในกรณีที่ คนประจำเรือเสียชีวิตบนเรือหรือบนฝั่งในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ตามข้อตกลงการจ้างงานของ คนประจำเรือ ตลอดจนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดให้ทำประกันภัยทางทะเลในกรณีที่คนประจำเรือ เสียชีวิต หรือทุพพลภาพเป็นเวลานาน อันเนื่องมาจากการบาดเจ็บ การเจ็บป่วย หรือได้รับอันตราย จากการทำงาน และในกรณีที่คนประจำเรือถูกละทิ้งด้วย

4.3.9.3 ส่วนที่ 3 การป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและ สุขภาพอนามัย

บทบัญญัติในส่วนนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 82 ถึงมาตรา 85 ซึ่งกำหนดให้เจ้าของเรือ ต้องจัดให้มีการบริหาร จัดการ และการดำเนินการด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยบนเรือ และ ต้องจัดให้มีเครื่องมือหรืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ ตลอดจนต้องจัดให้ คนประจำเรือได้รับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย สุขภาพอนามัย และสิ่งแวดล้อมระหว่างที่อยู่บนเรือด้วย ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติทางทะเลอย่างร้ายแรงจนทำให้คนประจำเรือได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เจ้าของเรือหรือนายเรือจะต้องรายงานให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบในทันที

4.3.10 หมวด 10 ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้าน แรงงานทางทะเล

บทบัญญัติในหมวดนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 86 ถึงมาตรา 88 ซึ่งกำหนดให้เรือที่มี ขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ต้องมีใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล เพื่อแสดงว่าสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน และสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือบนเรือเป็นไปตามข้อกำหนดในใบประกาศ การปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล โดยการตรวจเรือ การออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และ การสลักหลังใบรับรอง อาจกระทำโดยผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับจาก กรมเจ้าท่า ทั้งนี้ หลักเกณฑ์และวิธีการในการยื่นคำขอรับใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและ ใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล แบบใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศ การปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล การออกใบรับรองชั่วคราว อายุและการต่ออายุใบรับรอง

ด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล การตรวจสอบ ติดตาม และการเพิกถอนใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการอุทธรณ์การออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล การต่ออายุ และการเพิกถอนใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนดในกฎกระทรวง

4.3.11 หมวด 11 การร้องเรียนบนเรือ

บทบัญญัติในหมวดนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 89 เพียงมาตราเดียว ซึ่งกำหนดให้เจ้าของเรือ ต้องจัดให้มีเอกสารที่มีขั้นตอนการร้องเรียนอันเกี่ยวกับสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน และสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเจ้าของเรือต้องดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงและแจ้งผลการตรวจสอบให้คนประจำเรือทราบโดยเปิดเผยและไม่ชักช้า ซึ่งการร้องเรียนดังกล่าวจะไม่เป็นการตัดสิทธิคนประจำเรือที่จะร้องเรียนต่อหน่วยงานของรัฐเจ้าของธงหรือรัฐเจ้าของท่าเรือที่เรือเทียบท่า หรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งคนประจำเรื่อนั้นมีสัญชาติ แต่ทั้งนี้ ห้ามมิให้เจ้าของเรือบอกเลิกการจ้างงานหรือกระทำการใด ๆ อันอาจเป็นผลร้าย หรือเป็นผลให้คนประจำเรือหรือผู้ที่เกี่ยวข้องไม่สามารถทนทำงานอยู่ต่อไปได้เพราะเหตุที่ได้ร้องเรียนหรือให้การเป็นพยานเกี่ยวกับการร้องเรียน

4.3.12 หมวด 12 สิทธิการรวมตัวและการเจรจาต่อรอง

บทบัญญัติในหมวดนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 90 ถึงมาตรา 94 ซึ่งกำหนดให้คนประจำเรือ และเจ้าของเรือมีสิทธิรวมตัวกันเพื่อเจรจาต่อรองหรือเรียกร้องให้ได้มาซึ่งสิทธิหรือประโยชน์เกี่ยวกับสภาพการจ้างและสภาพการทำงาน รวมทั้งมีสิทธิรวมตัวกันจัดตั้งองค์กรเพื่อแสวงหาและคุ้มครองประโยชน์เกี่ยวกับสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน และการส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันด้วย ทั้งนี้ สิทธิในการรวมตัวเพื่อเจรจาต่อรองและสิทธิในการรวมตัวเพื่อจัดตั้งองค์กรดังกล่าวให้นำกฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์หรือกฎหมายว่าด้วยแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

นอกจากนี้ยังกำหนดห้ามเจ้าของเรือเลิกจ้างหรือกระทำการใด ๆ อันเป็นผลให้คนประจำเรือไม่สามารถทนทำงานอยู่ต่อไปได้เพราะเหตุที่คนประจำเรือกระทำการ หรือกำลังจะกระทำกรรวมตัวกันเพื่อเจรจาต่อรองหรือจัดตั้งองค์กร หรือได้กระทำหรือกำลังจะกระทำกรชุมนุม ทำคำร้อง ยื่นข้อเรียกร้อง ดำเนินการฟ้องร้อง เป็นพยาน หรือให้พยานหลักฐานต่อเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายหรือต่อศาล และเมื่อได้มีการแจ้งข้อเรียกร้องเพื่อกำหนดให้มีหรือเปลี่ยนแปลงข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างของคนประจำเรือ ถ้าข้อเรียกร้องนั้นยังอยู่ในระหว่างการเจรจา การไกล่เกลี่ย หรือการชี้ขาดข้อพิพาทแรงงานแล้ว ห้ามมิให้เจ้าของเรือเลิกจ้างหรือโยกย้ายหน้าที่การงานคนประจำเรือ ผู้แทนคนประจำเรือ กรรมการ

อนุกรรมการ หรือสมาชิกองค์กรของคนประจำเรือซึ่งเกี่ยวข้องกับข้อเรียกร้อง เว้นแต่บุคคลดังกล่าวทุจริตต่อหน้าที่ หรือกระทำความผิดอาญาโดยเจตนาแก่เจ้าของเรือ หรือจงใจทำให้เจ้าของเรือได้รับความเสียหาย หรือละทิ้งหน้าที่เป็นเวลา 3 วันทำงานติดต่อกันโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร หรือฝ่าฝืนข้อบังคับ ระเบียบ หรือคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของเจ้าของเรือ โดยเจ้าของเรือได้กล่าวและตักเตือนเป็นหนังสือแล้ว แต่หากเป็นกรณีที่ร้ายแรง เจ้าของเรือก็ไม่จำเป็นต้องกล่าวและตักเตือนแต่อย่างใด และในขณะเดียวกันก็กำหนดห้ามคนประจำเรือ ผู้แทนคนประจำเรือ กรรมการอนุกรรมการ หรือสมาชิกองค์กรของคนประจำเรือซึ่งเกี่ยวข้องกับข้อเรียกร้อง ให้การสนับสนุนหรือก่อเหตุการณ์นัดหยุดงานด้วย

4.3.13 หมวด 13 พนักงานเจ้าหน้าที่

บทบัญญัติในหมวดนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 95 ถึงมาตรา 98 ซึ่งกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา และมีอำนาจหน้าที่ในการขึ้นไปบนเรือที่เข้ามาในน่านน้ำไทย หรือเข้าไปในสำนักงานของเจ้าของเรือและสถานที่ทำงาน เพื่อสอบถามและตรวจสอบสภาพการทำงาน สภาพการจ้าง และสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ ตลอดจนมีหนังสือสอบถามหรือเรียกเจ้าของเรือ คนประจำเรือ หรือบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องมาชี้แจงข้อเท็จจริงหรือให้ส่งสิ่งของหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาด้วย ซึ่งหากพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าเจ้าของเรือปฏิบัติไม่สอดคล้องกับพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ก็มีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของเรือหรือคนประจำเรือปฏิบัติให้ถูกต้อง หรือดำเนินการอื่นใดตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่เห็นสมควรได้ และหากเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 อย่างร้ายแรง หรืออาจเป็นเหตุให้คนประจำเรือได้รับอันตราย หรือเป็นการฝ่าฝืนที่ก่อให้เกิดเหตุร้ายแรง หรือเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่เกิดขึ้นซ้ำ พนักงานเจ้าหน้าที่ก็มีอำนาจออกคำสั่งกักเรือไว้ รวมทั้งกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ตามที่เห็นสมควรจนกว่าจะมีการแก้ไขให้ถูกต้อง หรือมีอำนาจให้นายเรือเสนอแผนแก้ไขได้ ซึ่งหากนายเรือได้ปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวและพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าได้มีการแก้ไขให้ถูกต้องแล้ว หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ให้ความเห็นชอบกับแผนแก้ไขแล้ว พนักงานเจ้าหน้าที่ก็มีอำนาจออกคำสั่งอนุญาตให้ปล่อยเรือได้ ทั้งนี้ ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อเจ้าของเรือหรือผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย นอกจากนี้ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติทางทะเลอย่างร้ายแรงจนทำให้คนประจำเรือได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต พนักงานเจ้าหน้าที่ยังมีหน้าที่ต้องดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงและรายงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ รวมทั้งเปิดเผยผลการดำเนินการให้สาธารณชนทราบอีกด้วย

4.3.14 หมวด 14 คณะกรรมการแรงงานทางทะเล

บทบัญญัติในหมวดนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 99 ถึงมาตรา 104 โดยกำหนดให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการแรงงานทางทะเล” ประกอบไปด้วยปลัดกระทรวงแรงงานเป็นประธานกรรมการ อธิบดีกรมการกงสุล อธิบดีกรมการจัดหางาน อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน เลขาธิการสำนักงานประกันสังคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนแพทยสภา ผู้แทนสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน ผู้ทรงคุณวุฒิด้านแรงงานทางทะเลซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานแต่งตั้ง จำนวน 2 คน ผู้แทนฝ่ายเจ้าของเรือและผู้แทนฝ่ายคนประจำเรือซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานแต่งตั้ง จำนวนฝ่ายละ 5 คน เป็นกรรมการ และอธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเป็นกรรมการและเลขานุการ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. เสนอแนะและให้ความเห็นต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับนโยบายด้านแรงงานทางทะเล
2. เสนอความเห็นในการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006
3. พิจารณาเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558
4. ให้ความเห็นขอการส่งผู้แทนเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการไตรภาคีพิเศษขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ
5. เสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าจ้างขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน
6. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการแรงงานทางทะเลมอบหมาย
7. ชี้ขาดข้อพิพาทแรงงานทางทะเลและการกระทำอันไม่เป็นธรรมตามมาตรา 93 และมาตรา 94 และ
8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 หรือที่กฎหมายอื่นบัญญัติให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการแรงงานทางทะเล หรือตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

4.3.15 หมวด 15 บทกำหนดโทษ

บทบัญญัติในหมวดนี้ประกอบไปด้วยมาตรา 105 ถึงมาตรา 123 ซึ่งกำหนดให้การฝ่าฝืนบทบัญญัติต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มีโทษในทางอาญาโดยมีทั้งความผิดที่มีโทษปรับเพียงอย่างเดียวไปจนถึงความผิดที่มีทั้งโทษปรับและโทษจำคุกด้วย ซึ่งอาจแบ่งประเภทของผู้กระทำความผิดในกรณีต่าง ๆ ได้ดังต่อไปนี้

1. ความผิดสำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่ มีบัญญัติอยู่ในมาตรา 105 เพียงมาตราเดียว โดยกำหนดให้ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่เปิดเผยข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกิจการของเจ้าของเรืออันเป็นข้อเท็จจริงตามปกติวิสัยของเจ้าของเรือจะพึงสงวนไว้ไม่เปิดเผย ซึ่งตนได้มาหรือล่วงรู้เนื่องจากการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เว้นแต่เป็นการเปิดเผยในการปฏิบัติราชการเพื่อประโยชน์แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 หรือเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองแรงงาน การแรงงานสัมพันธ์ ความปลอดภัยในการทำงานของคนประจำเรือ หรือการสอบสวนหรือพิจารณาคดี

2. ความผิดสำหรับเจ้าของเรือหรือนายเรือ มีบัญญัติอยู่ในมาตรา 107 มาตรา 108 มาตรา 109 มาตรา 110 มาตรา 121 และมาตรา 122 โดยความผิดที่มีอัตราโทษสูงสุดบัญญัติอยู่ในมาตรา 121 ซึ่งกำหนดให้เจ้าของเรือที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 82 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 400,00 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

3. ความผิดสำหรับผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน ผู้จัดการ ตัวแทนจัดหางาน หรือลูกจ้าง ซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางาน มีบัญญัติอยู่ในมาตรา 112 มาตรา 113 มาตรา 114 มาตรา 116 มาตรา 117 มาตรา 118 มาตรา 119 และมาตรา 120 โดยความผิดที่มีอัตราโทษสูงสุดบัญญัติอยู่ในมาตรา 119 ซึ่งกำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรา 38 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

4. ความผิดสำหรับคนประจำเรือ มีบัญญัติอยู่ในมาตรา 122 เพียงมาตราเดียว โดยกำหนดให้คนประจำเรือที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรา 95 (2) และ (3) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

5. ความผิดสำหรับบุคคลอื่น นอกเหนือจากบุคคลตามข้อ 1. ถึง 4. มีบัญญัติอยู่ในมาตรา 111 มาตรา 115 และมาตรา 122 โดยความผิดที่มีอัตราโทษสูงสุดบัญญัติอยู่ในมาตรา 111 ซึ่งกำหนดให้ผู้ที่จัดหางานโดยฝ่าฝืนมาตรา 20 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 60,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล ถ้าการกระทำความผิดนั้นเกิดจากการสั่งการ หรือการกระทำของบุคคลใด หรือไม่สั่งการหรือไม่กระทำการอันเป็นหน้าที่ที่ต้องกระทำของกรรมการ ผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งต้องรับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้น ผู้นั้นต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ ด้วย

นอกจากนี้ หากเป็นการกระทำความผิดที่ไม่ใช่ความผิดตามมาตรา 105 มาตรา 111 มาตรา 115 มาตรา 116 และมาตรา 119 พนักงานเจ้าหน้าที่หรือคณะกรรมการเปรียบเทียบมีอำนาจเปรียบเทียบได้ด้วย ซึ่งเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ ได้รับหนังสือแจ้งให้มาชำระค่าปรับแล้ว ก็ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

4.4 วิเคราะห์เปรียบเทียบพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006

4.4.1 ขอบเขตการบังคับใช้

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่า ขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มีลักษณะที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ กล่าวคือ มีขอบเขตการบังคับใช้กับเรือทุกลำที่ปกติใช้ในการเดินทะเล แต่ไม่รวมถึงเรือที่ใช้เพื่อทำการประมงหรือเรืออื่นที่เกี่ยวข้องกับการประมง เรือที่ต่อแบบประเพณีดั้งเดิม และเรือของทางราชการทหาร และคนประจำเรือที่จะได้รับการคุ้มครองต้องเป็นผู้ที่ได้รับการว่าจ้างหรือมอบหมายให้ทำงานบนเรือจากเจ้าของเรือไม่ว่าในตำแหน่งใด ๆ ด้วย

4.4.2 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

1. อายุขั้นต่ำ

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 2 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 1.1 (Standard A 1.1) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ ห้ามเจ้าของเรือให้บุคคลอายุต่ำกว่า 16 ปี ทำงานบนเรือ และห้ามให้คนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพหรือความปลอดภัยของคนประจำเรือ ตลอดจนห้ามให้คนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานในเวลากลางคืน เว้นแต่เป็นการฝึกอบรมที่ได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้าหรือเป็นการฝึกอบรมตามตำแหน่งหน้าที่ที่คนประจำเรือต้องทำในช่วงเวลาดังกล่าว โดยต้องไม่ส่งผลร้ายต่อสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือ ทั้งนี้ การทำงานในเวลากลางคืนต้องมีระยะเวลาอย่างน้อย 9 ชั่วโมง โดยเริ่มต้นก่อนเที่ยงคืนและสิ้นสุดหลังจากเวลา 5 นาฬิกาเป็นต้นไป

2. ใบรับรองแพทย์

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 2 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 1.2 (Standard A 1.2) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ ห้ามเจ้าของเรือให้คนประจำเรือทำงานบนเรือ โดยที่คนประจำเรือไม่มีใบรับรองแพทย์มาแสดงว่ามีความพร้อมด้านสุขภาพในการทำงานบนเรือ

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้รายละเอียดในใบรับรองแพทย์เป็นไปตามกฎหมายลำดับรองที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข

ประกาศกำหนด ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายลำดับรองดังกล่าวมีเนื้อหาที่สอดคล้องกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จึงควรกำหนดให้ใบรับรองแพทย์ต้องระบุเป็นการเฉพาะว่าการได้ยินและการมองเห็นหรือการมองเห็นสีมีผลเป็นที่น่าพอใจ และคนประจำเรือไม่มีอาการเจ็บป่วยใด ๆ ที่อาจทรุดหนักลงขณะทำงานในทะเล หรือเป็นเหตุให้ขาดความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ หรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของบุคคลอื่นบนเรือ นอกจากนี้ยังต้องกำหนดให้ใบรับรองแพทย์มีอายุสูงสุดไม่เกิน 2 ปี แต่หากเป็นคนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ใบรับรองแพทย์จะต้องมีอายุสูงสุดไม่เกิน 1 ปี และใบรับรองการมองเห็นสีต้องมีอายุสูงสุดไม่เกิน 6 ปี ทั้งนี้ หากใบรับรองแพทย์หมดอายุลงในระหว่างการเดินเรือ ให้สามารถใช้ใบรับรองแพทย์เดิมต่อไปได้จนกว่าจะถึงท่าเรือถัดไปซึ่งคนประจำเรือสามารถขอใบรับรองแพทย์จากผู้ประกอบอาชีพทางการแพทย์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมได้ แต่ระยะเวลานั้นจะต้องไม่เกิน 3 เดือน

3. การฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสม

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 2 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามข้อบังคับ 1.3 (Regulation 1.3) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ ห้ามเจ้าของเรือให้คนประจำเรือทำงานบนเรือ เว้นแต่คนประจำเรือได้รับการฝึกอบรมหรือการรับรองว่ามีคุณสมบัติเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่บนเรือที่ออกทะเลแล้ว

4. การคัดเลือกและบรรจุคน

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 3 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 1.4 (Standard A 1.4) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์โดยส่วนใหญ่เป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ ก่อนการออกใบอนุญาตจัดหางาน ผู้ขออนุญาตจัดหางานต้องวางหลักประกันเพื่อประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากการดำเนินการของผู้ขออนุญาตจัดหางาน ซึ่งเมื่อผู้ขออนุญาตจัดหางานได้รับใบอนุญาตจัดหางานแล้วจะต้องจัดให้คนประจำเรือที่มาขอรับบริการได้ทราบถึงสิทธิและหน้าที่ตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ โดยห้ามไม่ให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานเรียกเก็บค่าบริการหรือค่าใช้จ่ายจากคนประจำเรือ เว้นแต่เป็นค่าใช้จ่ายในการออกใบรับรองแพทย์ ค่าหนังสือแสดงสัญชาติ และค่าหนังสือเดินทางหรือเอกสารที่ใช้สำหรับการเดินทาง นอกจากนี้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานยังต้องจัดให้มีการเก็บรักษาทะเบียนคนหางานที่ผ่านการคัดเลือกและได้รับบรรจุงาน รวมถึงต้องตรวจสอบด้วยว่าเจ้าของเรือได้จัดให้มีวิธีคุ้มครองคนประจำเรือซึ่งอยู่ในสภาพลำบาก ณ เมืองท่าต่างประเทศหรือไม่

อย่างไรก็ตาม กรณีที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดห้ามไม่ให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานกระทำการอันเป็นการกีดกันหรือขัดขวางการได้งานของคนประจำเรือที่มีคุณสมบัติเหมาะสมนั้น เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล

พ.ศ. 2558 แล้วจะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ไม่มีการระบุถึงหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้แต่อย่างใด

4.4.3 สภาพการจ้าง

1. ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 4 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 2.1 (Standard A 2.1) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ เจ้าของเรือต้องจัดให้มีข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือเป็นหนังสือที่ลงลายมือชื่อเจ้าของเรือและคนประจำเรือ โดยจัดทำเป็นคู่ฉบับเก็บไว้บนเรือ 1 ฉบับและเก็บไว้กับคนประจำเรืออีก 1 ฉบับ พร้อมทั้งจะให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจได้ตลอดเวลา ซึ่งข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือจะต้องประกอบไปด้วยรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับการทำข้อตกลงการจ้างงาน เรือ เจ้าของเรือ และคนประจำเรือ เช่น สถานที่และวันที่ทำข้อตกลงการจ้างงาน ชื่อและสัญชาติของเรือ ชื่อ - นามสกุล และที่อยู่ปัจจุบันของเจ้าของเรือและคนประจำเรือ เป็นต้น โดยข้อตกลงการจ้างงานจะสิ้นสุดลงเมื่อครบกำหนดระยะเวลาในข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือหรือตามเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ในข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือโดยมิต้องบอกกล่าวล่วงหน้า แต่ในกรณีที่มิได้กำหนดระยะเวลาไว้ เจ้าของเรือหรือคนประจำเรืออาจบอกกล่าวเลิกข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 7 วัน แต่ไม่เกิน 30 วัน แต่หากเป็นกรณีที่มีเหตุจำเป็นเร่งด่วน เหตุฉุกเฉิน หรือเป็นไปตามข้อตกลงร่วมกันระหว่างคนประจำเรือและเจ้าของเรือ เจ้าของเรือหรือคนประจำเรืออาจบอกเลิกข้อตกลงการจ้างงานโดยมิกำหนดระยะเวลาน้อยกว่า 7 วัน หรือไม่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้าเลยก็ได้

2. ค่าจ้าง

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 4 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 2.2 (Standard A 2.2) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ เจ้าของเรือต้องจ่ายค่าจ้างและค่าล่วงเวลาให้แก่คนประจำเรือไม่น้อยไปกว่ารายเดือน ซึ่งต้องจัดให้คนประจำเรือสามารถโอนเงินที่ได้รับทั้งหมดหรือบางส่วนให้กับบุคคลที่คนประจำเรือกำหนดตามระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ โดยเจ้าของเรืออาจเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากคนประจำเรือได้ในอัตราที่จ่ายไปจริง นอกจากนี้เจ้าของเรือยังต้องจัดทำเอกสารเกี่ยวกับการจ่ายค่าจ้างและค่าล่วงเวลาให้แก่คนประจำเรือทุกครั้งที่มีการจ่าย ซึ่งต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับอัตราค่าจ้างและค่าล่วงเวลาที่คนประจำเรือได้รับ และอัตราแลกเปลี่ยน (หากมี) ด้วย

3. ชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อน

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 4 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 2.3 (Standard A 2.3) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ เจ้าของเรือต้องประกาศตารางเวลาทำงานปกติให้คนประจำเรือทราบ ซึ่งต้องมีชั่วโมงการทำงานไม่เกิน 14 ชั่วโมงในรอบ 24 ชั่วโมง และเมื่อรวมแล้วต้องไม่เกิน 72 ชั่วโมงในรอบ 7 วัน และต้องมีชั่วโมงการพักผ่อนไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมงในรอบ 24 ชั่วโมง และไม่น้อยกว่า 77 ชั่วโมงในรอบ 7 วัน โดยสามารถแบ่งชั่วโมงการพักผ่อนออกได้ไม่เกิน 2 ช่วง ซึ่งหนึ่งในสองช่วงนั้นต้องนานอย่างน้อย 6 ชั่วโมงและต้องมีระยะห่างระหว่างกันไม่เกิน 14 ชั่วโมง เว้นแต่ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยแก่เรือ หรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ความช่วยเหลือแก่เรือลำอื่นหรือบุคคลที่ประสบภัยพิบัติในทะเล นายเรืออาจให้คนประจำเรือทำงานได้เท่าที่จำเป็นจนกว่าสถานการณ์ได้กลับคืนสู่ภาวะปกติ ซึ่งเมื่อสถานการณ์กลับคืนสู่ภาวะปกติแล้ว นายเรือต้องจัดให้คนประจำเรือได้พักผ่อนชดเชยเวลาเหล่านั้นโดยเร็วที่สุด

4. สิทธิในการลา

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 4 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 2.4 (Standard A 2.4) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ คนประจำเรือมีสิทธิลาได้ตามความเหมาะสม โดยเจ้าของเรือต้องจัดให้มีวันหยุดประจำปีเดือนละไม่น้อยกว่า 2.5 วัน หรือปีละไม่น้อยกว่า 30 วัน ซึ่งคนประจำเรือมีสิทธิได้รับค่าจ้างในวันหยุดประจำปีด้วย

5. การส่งตัวกลับ

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 5 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 2.5 (Standard A 2.5) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์โดยส่วนใหญ่เป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ คนประจำเรือมีสิทธิได้รับการส่งตัวกลับโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในกรณีดังต่อไปนี้

ก. ครบกำหนดเวลาตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือในระหว่างเวลาที่คนประจำเรือทำงานอยู่ ณ สถานที่อื่นอันมิใช่สถานที่ทำข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

ข. เจ้าของเรือบอกเลิกข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือก่อนครบกำหนดตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

ค. เมื่อคนประจำเรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ของตนตามข้อตกลงการจ้างงานได้อีกต่อไป เช่น กรณีคนประจำเรือเจ็บป่วย บาดเจ็บ หรือมีสภาพร่างกายหรือจิตใจที่ไม่สามารถปฏิบัติงานได้ เป็นต้น หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่นั้นได้ในบางสภาพการณ์ เช่น กรณีเจ้าของเรือไม่สามารถดำเนินธุรกิจการเดินทางต่อไป หรือกรณีเรือเดินทะเลอับปางหรือไม่อาจใช้งานได้โดยสิ้นเชิง เป็นต้น

ทั้งนี้ หากการส่งตัวกลับเกิดขึ้นเพราะคนประจำเรือกระทำความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่อย่างร้ายแรง เจ้าของเรือจะไม่มีหน้าที่ต้องออกค่าใช้จ่ายสำหรับการส่งตัวกลับของคนประจำเรือนั้น แต่ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าเจ้าของเรือไม่จัดเตรียมให้มีการส่งตัวคนประจำเรือกลับ พนักงานเจ้าหน้าที่จะต้องดำเนินการเพื่อให้คนประจำเรือได้เดินทางกลับ ซึ่งเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการดังกล่าวแล้วก็มีสิทธิไต่เบี่ยเพื่อค่าใช้จ่ายไปและค่าเสียหายใด ๆ คืบจากเจ้าของเรือได้

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 และอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ยังมีความไม่สอดคล้องกันในเรื่องการได้รับสิทธิส่งตัวกลับกรณีของคนประจำเรือ บอกลีกข้อตกลงการจ้างงานก่อนครบกำหนด โดยตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดหลักเกณฑ์ไว้เฉพาะกรณีที่เจ้าของเรือบอกลีกข้อตกลงการจ้างงานก่อนครบกำหนดเท่านั้น

6. ค่าสินไหมทดแทนกรณีเรือเสียหายหรือเรือจม

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 6 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 2.6 (Standard A 2.6) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ เจ้าของเรือต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่คนประจำเรือที่ว่างงานอันเนื่องมาจากการที่เรือเสียหายหรือเรือจมในอัตราเท่ากับค่าจ้างที่คนประจำเรือจะได้รับภายใต้ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ แต่ต้องไม่เกิน 2 เดือน นอกจากนี้พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ยังได้กำหนดหลักเกณฑ์เพิ่มเติมโดยให้เจ้าของเรือจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่คนประจำเรือที่ได้รับบาดเจ็บหรือได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการที่เรือเสียหายหรือเรือจมด้วย

7. ระดับการจัดอัตราค่าจ้าง

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 7 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 2.7 (Standard A 2.7) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ เจ้าของเรือมีหน้าที่จัดหาคนประจำเรือมาทำงานในตำแหน่งหน้าที่บนเรือในจำนวนที่เพียงพอและเหมาะสมกับปริมาณงาน ระยะเวลาการเดินทาง ระยะทาง ประเภทและขนาดของเรือ เพื่อให้สามารถเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ และปลอดภัย โดยคำนึงถึงสภาพร่างกายของคนประจำเรือและเส้นทางการเดินทางเรือประกอบด้วย

8. โอกาสและการพัฒนาทักษะและอาชีพในการจ้างงานคนประจำเรือ

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์เรื่องนี้ตามมาตรฐาน A 2.8 (Standard A 2.8) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องนี้ไว้เพียงกว้าง ๆ มุ่งเน้นให้มิโนบายในการส่งเสริมการพัฒนาทักษะอาชีพและโอกาสในการจ้างงานสำหรับคนประจำเรือ ตลอดจนจัดการฝึกอบรม การศึกษาแนะแนวอาชีพ และจัดการฝึกอบรมต่อเรื่องอื่น ๆ ให้แก่คนประจำเรือผู้มีหน้าที่ในเบื้องต้นเกี่ยวกับการนำร่องเรือและปฏิบัติการ

ด้านความปลอดภัยบนเรือที่ออกทะเลเท่านั้น ดังนั้น แม้พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้ ก็ไม่เป็นการทำให้ไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แต่อย่างใด

4.4.4 ที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก อาหาร และโภชนาการ

1. ที่พักอาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวก

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 8 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 3.1 (Standard A 3.1) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ เจ้าของเรือต้องจัดให้มีที่พักอาศัยและสถานที่บนเรือประกอบด้วยห้องนอน ห้องรับประทานอาหาร ห้องอาบน้ำ ห้องสุขา ห้องนั่งเล่น ห้องพักผ่อนระหว่างการทำงาน ห้องพยาบาล พื้นที่ว่างบนดาดฟ้าเรือ ห้องทำงานสำหรับฝ่ายช่างกล ห้องทำงานสำหรับฝ่ายเดินเรือ และห้องประกอบกิจกรรมทางศาสนา (หากจำเป็น) และต้องจัดให้มีบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้มาตรฐาน เหมาะสม จำเป็น และเพียงพอแก่คนประจำเรือด้วย

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้มาตรฐานที่พักอาศัยและสถานที่บนเรือเป็นไปตามกฎหมายลำดับรองที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายลำดับรองดังกล่าวมีเนื้อหาสอดคล้องกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จึงควรกำหนดให้เรือมีมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับที่พักอาศัยและสถานที่บนเรือดังต่อไปนี้

ก. ข้อกำหนดด้านที่พักอาศัยของคนประจำเรือ

1) ต้องมีที่ว่างเหนือศีรษะไม่น้อยกว่า 203 เซนติเมตร เว้นแต่กรณีที่มีเหตุอันสมควรและไม่ก่อให้เกิดความไม่สะดวกสบายแก่คนประจำเรือ แต่ทั้งนี้ อาจลดความสูงของที่ว่างเหนือศีรษะดังกล่าวในพื้นที่ใด ๆ ลงได้

2) ต้องกันความร้อนได้อย่างเพียงพอ

3) ต้องมีแสงสว่างที่เหมาะสมและมีการระบายน้ำทิ้งที่เพียงพอ

4) ต้องมีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ เว้นแต่บริเวณที่เรือทำการค้าโดยปกติมีสภาพอุณหภูมิที่ไม่จำเป็นต้องใช้เครื่องปรับอากาศ

5) ข้อกำหนดสำหรับห้องนอนมีดังต่อไปนี้

(ก) ต้องระบายอากาศได้อย่างเพียงพอ ตลอดจนต้องมีแสงธรรมชาติเข้าถึง และมีแสงไฟประดิษฐ์อย่างเพียงพอ

(ข) ต้องไม่สามารถเปิดได้โดยตรงจากระวางสินค้า ห้องเครื่องจักร ห้องประกอบอาหาร ห้องเสบียง ห้องอบแห้ง หรือพื้นที่สุขาภิบาลร่วม

(ค) สำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือโดยสารตามคำนิยามแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศ เพื่อความปลอดภัยของชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (SOLAS) ห้องนอนต้องอยู่เหนือแนวบรรทุทุกที่กลางลำเรือ หรือท้ายเรือ เว้นแต่เป็นกรณีที่ขนาด ประเภท หรือการใช้งานของเรือทำให้ไม่สามารถจัดให้ห้องนอนอยู่ ณ ที่อื่นได้ ก็สามารถจัดให้ห้องนอนอยู่ในส่วนของหัวเรือได้ และต้องจัดให้มีห้องนอนเดี่ยวสำหรับคนประจำเรือแต่ละคน แต่ทั้งนี้ อาจยกเว้นข้อกำหนดนี้สำหรับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส หรือเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษได้

(ง) สำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ พื้นที่ห้องนอนของคนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายเรือซึ่งไม่มีห้องนั่งเล่นหรือห้องพักผ่อนส่วนตัว ต้องมีพื้นที่ห้องนอนต่อคนไม่น้อยกว่า 7.5 ตารางเมตรสำหรับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส หรือไม่น้อยกว่า 8.5 ตารางเมตรสำหรับเรือที่มีขนาด 3,000 ตันกรอสหรือมากกว่า แต่ไม่เกิน 10,000 ตันกรอส หรือไม่น้อยกว่า 10 ตารางเมตรสำหรับเรือที่มีขนาด 10,000 ตันกรอสหรือมากกว่า นอกจากนี้สำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ ที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส สามารถให้คนประจำเรือเข้าพักได้สูงสุดสองคน และพื้นที่ห้องนอนนั้นต้องไม่น้อยกว่า 7 ตารางเมตร

(จ) สำหรับเรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ อาจอนุญาตให้ตั้งห้องนอนอยู่ใต้แนวบรรทุทุกได้ โดยต้องจัดให้มีแสงสว่างและการระบายอากาศที่เพียงพอ แต่ทั้งนี้ ต้องไม่ตั้งอยู่ชิดใต้ช่องทางเดินภายในตัวเรือ นอกจากนี้พื้นที่ห้องนอนของคนประจำเรือที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายเรือ ต้องมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 7.5 ตารางเมตรสำหรับห้องที่พักสองคน หรือไม่น้อยกว่า 11.5 ตารางเมตรสำหรับห้องที่พักสามคน หรือไม่น้อยกว่า 14.5 ตารางเมตรสำหรับห้องที่พักระหว่างคน โดยห้องนอนบนเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษที่สามารถเข้าพักได้มากกว่าสี่คน ต้องมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 3.6 ตารางเมตรต่อคน ส่วนพื้นที่ห้องนอนของคนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายเรือซึ่งไม่มีห้องนั่งเล่นหรือห้องพักผ่อนส่วนตัว นายเรือระดับล่าง (ระดับปฏิบัติการ) ต้องมีพื้นที่ห้องนอนต่อคนไม่น้อยกว่า 7.5 ตารางเมตร และนายเรือระดับอาวุโส (ระดับบริหาร) ต้องมีพื้นที่ห้องนอนต่อคนไม่น้อยกว่า 8.5 ตารางเมตร

(ฉ) ต้องจัดห้องนอนชายและหญิงแยกต่างหากจากกัน และมีขนาดที่เพียงพอพร้อมทั้งติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอย่างเหมาะสม โดยพื้นที่ของห้องนอนซึ่งมีเตียงเดี่ยวต้องมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 4.5 ตารางเมตรสำหรับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส หรือไม่น้อยกว่า 5.5 ตารางเมตรสำหรับเรือที่มีขนาด 3,000 ตันกรอสหรือมากกว่า แต่ไม่เกิน 10,000 ตันกรอส หรือไม่น้อยกว่า 7 ตารางเมตรสำหรับเรือที่มีขนาด 10,000 ตันกรอสหรือมากกว่า แต่ทั้งนี้ สำหรับเรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส ซึ่งมีห้องนอนที่มีเตียงนอนเดี่ยวบนเรือ อาจอนุญาตให้ลดขนาดของพื้นที่ลงได้

(ช) ต้องจัดเตียงนอนให้กับคนประจำเรือแต่ละคนแยกต่างหากจากกัน และมีขนาดอย่างน้อย 198 × 80 เซนติเมตร

(ข) ห้องนอนแต่ละห้องต้องจัดให้มีโต๊ะเขียนหนังสือ และอ่างล้างหน้าซึ่งมีทั้งน้ำร้อนและน้ำเย็น เว้นแต่มีอ่างล้างหน้าในห้องน้ำส่วนตัวแล้ว

ข. ข้อกำหนดเกี่ยวกับห้องรับประทานอาหาร

1) ต้องมีการระบายอากาศ และมีแสงจากธรรมชาติและแสงไฟประดิษฐ์อย่างเพียงพอ
2) ต้องตั้งอยู่แยกออกจากห้องนอน แต่ใกล้กับห้องประกอบอาหารเท่าที่จะเป็นไปได้ แต่ทั้งนี้ อาจยกเว้นข้อกำหนดนี้สำหรับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสได้

3) ต้องมีขนาดที่เพียงพอ มีความสะดวกสบาย และได้รับการตกแต่งและติดตั้งอุปกรณ์อย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงจำนวนของคนประจำเรือที่คาดว่าจะเข้ามาใช้งานในเวลาเดียวกัน ทั้งนี้ ต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในห้องรับประทานอาหารอย่างเหมาะสมด้วย

ค. ข้อกำหนดด้านสุขภัณฑ์

1) คนประจำเรือทุกคนต้องมีความสะดวกสบายในการใช้สุขภัณฑ์บนเรือ โดยสุขภัณฑ์สำหรับชายและหญิงควรจัดแยกต่างหากจากกัน

2) บริเวณสะพานเรือและพื้นที่ตั้งเครื่องจักรหรือพื้นที่ใกล้ห้องควบคุมเครื่องจักร ต้องมีสุขภัณฑ์ที่สามารถเข้าใช้ได้ง่าย แต่ทั้งนี้ อาจยกเว้นข้อกำหนดนี้สำหรับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสได้

3) เรือทุกลำต้องมีห้องน้ำอย่างน้อย 1 ห้อง อ่างล้างหน้าอย่างน้อย 1 อ่าง และอ่างอาบน้ำหรือฝักบัวอาบน้ำอย่างน้อย 1 จุด ต่อคนหกคนหรือน้อยกว่า โดยต้องตั้งอยู่ในพื้นที่ที่สะดวกต่อการใช้ และทุกจุดชำระต้องมีทั้งน้ำร้อนและน้ำเย็น แต่สำหรับเรือโดยสารซึ่งโดยปกติใช้เวลาในการเดินทางแต่ละครั้งไม่เกิน 4 ชั่วโมง อาจกำหนดเป็นอย่างอื่นได้

4) พื้นที่สุขาภิบาลต้องมีการระบายอากาศที่เพียงพอ และแยกออกจากส่วนที่พักอาศัย

ง. ข้อกำหนดด้านอื่น ๆ

1) เรือที่บรรทุกคนประจำเรือตั้งแต่ 15 คนขึ้นไป และต้องเดินทางแต่ละครั้งนานกว่า 3 วัน ต้องจัดให้มีห้องรักษาพยาบาลแยกต่างหาก แต่ทั้งนี้ อาจผ่อนปรนข้อกำหนดนี้สำหรับการค้าตามชายฝั่งได้

2) เรือทุกลำต้องจัดให้มีพื้นที่วางหรือพื้นที่บนดาดฟ้าเพื่อให้คนประจำเรือสามารถใช้ได้หลังเลิกงาน โดยพื้นที่นั้นต้องมีเนื้อที่อย่างเพียงพอ

3) เรือทุกลำต้องจัดให้มีห้องทำงานสำหรับฝ่ายช่างกลและฝ่ายเดินเรือ แต่ทั้งนี้ อาจยกเว้นข้อกำหนดนี้สำหรับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสได้

4) เรือทุกลำต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซักรีดเสื้อผ้า

5) เรือทุกลำต้องจัดให้มีเครื่องอำนวยความสะดวกและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมบนเรือที่ออกทะเลให้แก่คนประจำเรือ

2. อาหารและโภชนาการ

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 8 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 3.1 (Standard A 3.1) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ เจ้าของเรือต้องจัดหาอาหารและน้ำดื่มที่มีคุณค่าทางโภชนาการและปริมาณที่เพียงพอบนเรือ โดยคำนึงถึงความแตกต่างทางวัฒนธรรมและศาสนาของคนประจำเรือ และไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากคนประจำเรือ ทั้งนี้ คนประจำเรือที่ทำงานในตำแหน่งพ่อครัวจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี และผ่านการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติเหมาะสมกับตำแหน่ง ส่วนคนประจำเรือที่ทำงานในแผนกจัดหาอาหารต้องผ่านการฝึกอบรมหรือมีคุณสมบัติตามหลักสูตร ซึ่งตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้หลักสูตรการฝึกอบรมดังกล่าวเป็นไปตามกฎหมายลำดับรองที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายลำดับรองมีเนื้อหาสอดคล้องกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จึงควรกำหนดยกเว้นการมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักสูตรการฝึกอบรมในกรณีดังต่อไปนี้

ก. สำหรับเรือที่มีอัตรากำลังน้อยกว่า 10 คน อาจกำหนดให้คนครัวไม่ต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักสูตรข้างต้นก็ได้ แต่อย่างน้อยต้องได้รับการฝึกอบรมด้านสุขลักษณะส่วนบุคคลและอาหาร และการจัดเก็บอาหารบนเรือที่ออกทะเล

ข. กรณีที่มีสถานการณ์จำเป็น อาจอนุญาตให้คนครัวที่มีคุณสมบัติไม่ครบถ้วนทำงานบนเรือได้ในระยะเวลาจำกัดตามที่กำหนดไว้จนกว่าจะถึงเมืองท่าถัดไป หรือในระยะเวลาไม่เกิน 1 เดือน แต่ทั้งนี้ บุคคลดังกล่าวต้องผ่านการฝึกอบรมด้านสุขลักษณะส่วนบุคคลและอาหาร และการจัดเก็บอาหารบนเรือที่ออกทะเลแล้ว

4.4.5 การจัดให้มีการรักษาพยาบาล และการคุ้มครองต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของคนประจำเรือ

1. การรักษาพยาบาลบนเรือและบนฝั่ง

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 9 ส่วนที่ 1 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 4.1 (Standard A 4.1) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ เจ้าของเรือต้องจัดให้มีอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านการรักษาพยาบาลในห้องพยาบาลบนเรือ การฝึกอบรมการปฐมพยาบาล และแพทย์หรือคนประจำเรือที่ทำหน้าที่ด้านการรักษาพยาบาล ตลอดจนต้องจัดให้คนประจำเรือที่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ได้รับการรักษาพยาบาลทันทีตามความเหมาะสมแก่ความอันตรายหรือความเจ็บป่วยนั้น

2. ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อคนประจำเรือ

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 9 ส่วนที่ 2 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 4.2 (Standard A 4.2) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์โดยส่วนใหญ่เป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเจ็บป่วยและบาดเจ็บของคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือซึ่งเกิดขึ้นนับแต่วันที่เริ่มปฏิบัติหน้าที่จนถึงกำหนดวันส่งตัวกลับ รวมถึงค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาล การแพทย์ การจัดหายาที่จำเป็น เครื่องมือรักษาโรค ค่าอาหาร และการเช่าที่พักอาศัยในสถานที่อื่นนอกเหนือจากภูมิลำเนา จนกว่าคนประจำเรือจะหายจากการเจ็บป่วยหรืออาการบาดเจ็บ หรือจนกว่าจะมีการวินิจฉัยว่าการเจ็บป่วยหรือการที่ไม่สามารถทำงานได้นั้นมีลักษณะเป็นการถาวร ทั้งนี้ สามารถจำกัดความรับผิดในค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลการแพทย์ การจัดหายาที่จำเป็น เครื่องมือรักษาโรค ค่าอาหาร และการเช่าที่พักอาศัยดังกล่าวได้ แต่ต้องเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 16 สัปดาห์ นับแต่วันที่ได้รับบาดเจ็บหรือวันที่เริ่มเจ็บป่วย เว้นแต่การบาดเจ็บหรือการเจ็บป่วยนั้นเกิดขึ้นนอกเหนือจากการปฏิบัติหน้าที่บนเรือ หรือเกิดจากการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายของคนประจำเรือผู้นั้น หรือคนประจำเรือที่นั้นจงใจปกปิดความเจ็บป่วยหรือสุขภาพที่ไม่สมบูรณ์ตั้งแต่นั้นมา หรือทำข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ นอกจากนี้เจ้าของเรือยังต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการปลงศพและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในกรณีที่คนประจำเรือเสียชีวิตบนเรือหรือบนฝั่งในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ ตลอดจนต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดให้มีการประกันทางการเงิน เช่น การทำประกันภัยทางทะเล เป็นต้น กรณีที่คนประจำเรือเสียชีวิตหรือทุพพลภาพเป็นเวลานานอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บ เจ็บป่วย หรือได้รับอันตรายจากการทำงานด้วย

อย่างไรก็ตาม กรณีที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบจ่ายค่าจ้างเต็มจำนวนตลอดระยะเวลาที่คนประจำเรือซึ่งเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บจนไม่สามารถทำงานได้แล้วยังคงพักอยู่บนเรือ หรือจนกว่าคนประจำเรือจะได้รับการส่งตัวกลับ และจ่ายค่าจ้างทั้งหมดหรือบางส่วนตามกฎหมายภายในประเทศหรือข้อตกลงร่วมกัน นับแต่เวลาที่คนประจำเรือถูกส่งตัวกลับหรือส่งขึ้นฝั่งจนกระทั่งหายเป็นปกติ โดยในกรณีที่คนประจำเรือไม่ได้อยู่บนเรืออีกต่อไปสามารถจำกัดความรับผิดสำหรับค่าจ้างดังกล่าวได้ แต่ต้องเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 16 สัปดาห์ นับแต่วันที่ได้รับบาดเจ็บหรือวันที่เริ่มเจ็บป่วย ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 แล้วจะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ไม่ได้ระบุหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้แต่อย่างใด

3. การป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 9 ส่วนที่ 3 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐาน A 4.3 (Standard A 4.3) ของ

อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ เจ้าของเรือ ต้องจัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยบนเรือและต้องจัดให้คนประจำเรือได้รับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย สุขภาพอนามัย และสิ่งแวดล้อมบนเรือเดินทะเล นอกจากนี้ในกรณีที่ เกิดภัยพิบัติทางทะเลอย่างร้ายแรงจนทำให้คนประจำเรือได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เจ้าของเรือหรือนายเรือจะต้องรายงานให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบในทันทีด้วย

4. การได้รับการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการบนฝั่ง

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์เรื่องนี้ตามมาตรฐาน A 4.4 (Standard A 4.4) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องกำหนดให้คนประจำเรือทุกคนสามารถเข้าใช้ประโยชน์จากสวัสดิการซึ่งตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศตนได้ โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติ เชื้อชาติ สีผิว เพศ ศาสนา ทัศนคติทางการเมือง หรือพื้นฐานทางสังคม และไม่คำนึงถึงรัฐเจ้าของธงเรือที่คนประจำเรือได้รับการจ้างงาน หรือได้รับมอบหมายงาน หรือทำงานอยู่บนเรือ ซึ่งแม้ตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้โดยเฉพาะ แต่เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ที่กำหนดห้ามเจ้าของเรือไม่ให้เลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อคนประจำเรือ เพราะเหตุแห่งความแตกต่างในเรื่องถิ่นกำเนิด เชื้อชาติ ภาษา เพศ อายุ ความพิการ สภาพทางกายหรือสุขภาพ สถานะของบุคคล ฐานะทางเศรษฐกิจหรือสังคม ความเชื่อทางศาสนา การศึกษาอบรม หรือความคิดเห็นทางการเมือง ซึ่งบทบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นบทบัญญัติที่ครอบคลุมการให้ความคุ้มครองคนประจำเรือในทุกเรื่อง รวมถึงเรื่องการได้รับการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการบนฝั่งด้วย ดังนั้น จึงถือได้ว่าบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้ว

5. การประกันสังคม

เมื่อพิจารณาทบบัญญัติในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 แล้วจะเห็นได้ว่า แม้การจ้างงานระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะไม่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม แต่เจ้าของเรือก็ยังมีหน้าที่ต้องจัดให้มีการคุ้มครองด้านประกันสังคมแก่คนประจำเรืออยู่ โดยมีหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเป็นไปตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานกำหนด ซึ่งเพื่อให้กฎหมายลำดับรองที่จะออกมามีเนื้อหาที่สอดคล้องกับมาตรฐาน A 4.5 (Standard A 4.5) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จึงควรกำหนดให้การคุ้มครองด้านประกันสังคมแก่คนประจำเรือ ครอบคลุมรายการดังต่อไปนี้ด้วย

ก. การรักษาพยาบาล

ข. สิทธิประโยชน์กรณีเจ็บป่วย

ค. สิทธิประโยชน์กรณีบาดเจ็บจากการจ้างงาน

- ง. สิทธิประโยชน์กรณีทุพพลภาพ
- จ. สิทธิประโยชน์กรณีว่างงาน
- ฉ. สิทธิประโยชน์กรณีชราภาพ
- ช. สิทธิประโยชน์กรณีลาคลอดและเลี้ยงดูบุตร
- ซ. สิทธิประโยชน์ของครอบครัว
- ฌ. สิทธิประโยชน์ของทายาท

4.4.6 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

1. ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 10 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามข้อบังคับ 5.1 (Regulation 5.1) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ กำหนดให้เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ต้องมีใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล เพื่อแสดงว่าสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน และสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือบนเรือเป็นไปตามข้อกำหนดในใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้หลักเกณฑ์และวิธีการในการยื่นคำขอรับใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล แบบใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล การออกใบรับรองชั่วคราว อายุและการต่ออายุใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล การตรวจสอบ ติดตาม และการเพิกถอนใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่า ประกาศกำหนด ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายลำดับรองดังกล่าวมีเนื้อหาสอดคล้องกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จึงควรกำหนดให้ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลมีอายุครั้งละไม่เกิน 5 ปี และต้องมีการตรวจระหว่างอายุด้วย โดยในกรณีที่ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลที่มีอายุ 5 ปี และมีการตรวจระหว่างอายุเพียงครั้งเดียว การตรวจระหว่างอายุนั้นต้องมีขึ้นในระหว่างวันครบรอบปีที่ 2 กับปีที่ 3 ของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และต้องมีการลงนามในใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล ภายหลังจากการตรวจแล้ว นอกจากนี้ สำหรับเรือใหม่ที่อยู่ระหว่างการส่งมอบ หรือเรือที่มีการเปลี่ยนแปลงธงเรือ หรือกรณีที่การปฏิบัติงานเรือเป็นเรื่องใหม่ของเจ้าของเรือ สามารถออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับชั่วคราวซึ่งมีอายุไม่เกิน 6 เดือนให้ได้ โดยสามารถออกให้ได้เพียงครั้งเดียว และในระหว่างที่ใบรับรองฉบับชั่วคราวมีผลใช้บังคับก็ไม่จำเป็นต้องมีการออกใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลอีก ทั้งนี้ การออกใบรับรองฉบับชั่วคราวจะกระทำได้เฉพาะในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่า

ก. เรือดังกล่าวได้รับการตรวจตามสมควรและสามารถดำเนินการตามรายการที่ต้องได้รับการตรวจตามใบอนุญาตแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ได้

ข. เจ้าของเรือแสดงให้เห็นว่าเรือนั้นมีวิธีปฏิบัติตามใบอนุญาตแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 อย่างเพียงพอ

ค. นายเรือมีความคุ้นเคยกับข้อกำหนดของใบอนุญาตแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 และมีความรับผิดชอบในการนำไปปฏิบัติ

ง. มีการยื่นข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องต่อหน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับเพื่อให้ออกใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล

นอกจากนี้ยังควรกำหนดให้ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับชั่วคราวสิ้นสุดสภาพการใช้อย่างบังคับในกรณีดังต่อไปนี้

ก. การตรวจระหว่างอายุใบรับรองไม่เสร็จสมบูรณ์ภายในเวลาที่กำหนด

ข. ใบรับรองไม่มีการลงนามรับรองการตรวจระหว่างอายุ

ค. เรือเปลี่ยนธงเรือ

ง. เจ้าของเรือสิ้นสุดการรับผิดชอบในการปฏิบัติงานเรือ

จ. มีการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญเกี่ยวกับโครงสร้างหรืออุปกรณ์เครื่องใช้เกี่ยวกับที่พักอาศัย สิ่งสันตนาการ อาหารและการจัดหาอาหาร

ในกรณีที่มีหลักฐานเชื่อได้ว่าเรือไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของใบอนุญาตแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 และไม่ดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องตามที่หน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับกำหนด หน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับสามารถเพิกถอนใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลได้ โดยคำนึงถึงความร้ายแรงหรือความถี่ของข้อบกพร่องที่เกิดขึ้น

2. พนักงานเจ้าหน้าที่

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 13 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามข้อบังคับ 5.1 และ 5.2 (Regulation 5.1 and 5.2) ของใบอนุญาตแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือที่ตามใบอนุญาตแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เรียกว่า “พนักงานตรวจแรงงาน” หรือ “Inspector” มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

ก. ขึ้นไปบนเรือที่เข้ามาเทียบท่าเรือ

ข. ตรวจสอบหรือไต่สวนเท่าที่จำเป็นเกี่ยวกับสภาพการทำงาน สภาพการจ้าง และสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ

ค. มีคำสั่งให้แก้ไขข้อบกพร่องใด ๆ ที่เป็นการฝ่าฝืนต่อข้อกำหนดเกี่ยวกับสภาพการทำงาน สภาพการจ้าง และสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรืออย่างร้ายแรง หรือที่แสดงให้เห็นถึง

อันตรายอย่างมีนัยสำคัญถึงความปลอดภัย สุขภาพอนามัย หรือความมั่นคงของคนประจำเรือ ตลอดจนห้ามเรือออกจากท่าเรือจนกว่าจะมีการดำเนินการที่จำเป็นเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องนั้น

นอกจากนี้ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติทางทะเลอย่างร้ายแรงจนทำให้คนประจำเรือได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต พนักงานเจ้าหน้าที่ยังมีหน้าที่ต้องดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงและรายงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ รวมทั้งเปิดเผยผลการดำเนินการให้สาธารณชนทราบอีกด้วย

3. การร้องเรียนบนเรือ

บทบัญญัติเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 11 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามข้อบังคับ 5.1 (Regulation 5.1) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ เจ้าของเรือต้องดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงและแจ้งผลการตรวจสอบให้แก่คนประจำเรือทราบโดยเปิดเผยและไม่ชักช้า และห้ามมิให้เจ้าของเรือการกระทำใด ๆ อันอาจเป็นผลร้าย หรือเป็นผลให้คนประจำเรือหรือผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับความเดือดร้อนจากการยื่นข้อร้องเรียนนั้น

4.5 วิเคราะห์ความเหมาะสมของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

4.5.1 ความเหมาะสมด้านรูปแบบ

1. รูปแบบการออกกฎหมายภายในภายใต้พันธกรณีระหว่างประเทศ

ความผูกพันในการดำเนินการทางด้านนิติบัญญัติของประเทศที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศโดยทั่วไปมีอยู่ด้วยกัน 2 รูปแบบ²⁴ คือ รูปแบบแรกเป็นกรณีที่ประเทศสมาชิกถือว่าอนุสัญญาระหว่างประเทศมีฐานะเป็นกฎหมายของรัฐหรือเหนือกว่ากฎหมายของรัฐ ทำให้เมื่อมีการให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีแล้ว อนุสัญญาระหว่างประเทศจะมีผลใช้บังคับทันทีโดยไม่ต้องมีการดำเนินการใด ๆ ภายหลังจากนั้นอีก ซึ่งทฤษฎีนี้เรียกว่า “ทฤษฎีเอกนิยม” (Monism) และรูปแบบที่สองเป็นกรณีที่ประเทศสมาชิกต้องมีการดำเนินการบางอย่างเพื่อเตรียมการให้อนุสัญญาระหว่างประเทศมีผลใช้บังคับตามกฎหมายภายในภายหลังจากการให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคี เช่น ต้องมีการออกกฎหมายภายในที่มีเนื้อหาสอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศก่อนการให้สัตยาบันเป็นภาคีอนุสัญญานั้น ๆ ซึ่งทฤษฎีนี้เรียกว่า “ทฤษฎีทวินิยม” (Dualism)

สำหรับประเทศไทยมีรูปแบบการดำเนินการด้านนิติบัญญัติเป็นแบบทฤษฎีทวินิยม ดังนั้น การเตรียมการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จึงต้องมีการประกาศใช้

²⁴ My First Info.com, “ความผูกพันของสนธิสัญญา,” สืบค้นเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2558, <http://history.myfirstinfo.com/history10.aspx>

พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งตาม Article 5 1.²⁵ แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดให้ประเทศสมาชิกที่ให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีมีความรับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมาย กฎระเบียบ หรือมาตรการอื่น ๆ ตามที่ตนได้รับมาและนำไปปฏิบัติ เพื่อให้พันธกรณีของตนภายใต้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 บรรลุผล ดังนี้ จะเห็นได้ว่าการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ไม่มีการกำหนดในเรื่องของรูปแบบวิธีการบังคับใช้หรือปฏิบัติตามภายหลังการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ไว้โดยเฉพาะ เพียงแต่ให้ความสำคัญในเรื่องของเนื้อหาและมาตรการคุ้มครองแรงงานทางทะเลที่ต้องครบถ้วนและครอบคลุมตามที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้เท่านั้น หากเนื้อหาตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มีความครบถ้วนและครอบคลุมตามที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้แล้ว ไม่ว่าพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะมีการบัญญัติในรูปแบบใดก็ไม่กระทบต่อพันธกรณีของประเทศไทยในการปฏิบัติตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ทั้งนี้ การวิเคราะห์ในส่วนความครบถ้วนและครอบคลุมของเนื้อหาตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ผู้เขียนจะกล่าวถึงต่อไปในหัวข้อ 4.5.2 ความเหมาะสมด้านเนื้อหา

2. ระบบการให้ความคุ้มครองคนประจำเรือตามกฎหมายไทย

การพิจารณาระบบกฎหมายไทยที่ให้ความคุ้มครองคนประจำเรือ นั้น นอกจากจะต้องพิจารณาถึงการให้ความคุ้มครองตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานแล้ว ยังต้องพิจารณาถึงการให้ความคุ้มครองตามกฎหมายอื่น ๆ ประกอบด้วย ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม กฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน กฎหมายว่าด้วยกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองคนจัดหางาน กฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย หรือแม้กระทั่งกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน

สำหรับแรงงานคนประจำเรือที่มีสภาพความเป็นอยู่และสภาพการทำงานที่แตกต่างจากแรงงานบนบกทั่วไป กล่าวคือ ต้องใช้ชีวิตและทำงานอยู่บนเรือเดินทะเลเป็นระยะเวลาอันนาน ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดภัยอันตรายได้โดยง่าย และต้องเตรียมพร้อมอยู่ตลอดเวลาแม้ในเวลาพักผ่อน จึงส่งผลให้มีชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนที่ไม่แน่นอน ดังนั้น การที่มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้การจ้างงานระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือ

²⁵ Article 5 of Maritime Labour Convention 2006

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.

ตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ไม่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานโดยทั่วไป นั่นคือ พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานโดยทั่วไป นั่นคือ พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคมโดยทั่วไป นั่นคือ พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทนโดยทั่วไป นั่นคือ พระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ. 2537 แต่กำหนดให้การคุ้มครองแรงงานและความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของคนประจำเรืออยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 และกำหนดให้การได้รับสิทธิประโยชน์ด้านประกันสังคมและเงินทดแทนของคนประจำเรือเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานกำหนด ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะที่มีเนื้อหาสอดคล้องกับสภาพความเป็นอยู่และสภาพการทำงานของคนประจำเรือ จึงมีความเหมาะสมแล้ว

ส่วนกรณีของกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้ความคุ้มครองคนประจำเรือ นั่นคือ กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองคนจัดหางาน และกฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ นั้น แม้พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะมีได้กำหนดขอบเขตการนำมาปรับใช้ไว้เหมือนเช่นกรณีของกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทนข้างต้น แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 แล้วจะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องเหล่านี้ไว้โดยเฉพาะแล้ว และเมื่อพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องใดไว้โดยเฉพาะแล้ว ย่อมไม่จำเป็นต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ในเรื่องนั้น ๆ ตามหลักกฎหมายทั่วไปอีก ทั้งนี้ พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้ในบทบัญญัติดังต่อไปนี้

ก. บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ปรากฏอยู่ในหมวด 2 เงื่อนไขในการทำงานบนเรือในส่วนของใบรับรองแพทย์และการฝึกอบรมของคนประจำเรือ และหมวด 7 อัตราค่าจ้าง

ข. บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองคนจัดหางาน ปรากฏอยู่ในหมวด 3 การจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือ

ค. บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ปรากฏอยู่ในหมวด 12 สิทธิการรวมตัวและการเจรจาต่อรอง

นอกจากนี้ ตามมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ยังกำหนดให้สิทธิในการนำคดีไปฟ้องต่อศาลแรงงานได้ด้วย หากเป็นคดีที่เกิดจากข้อพิพาทระหว่างเจ้าของเรือกับ

คนประจำเรือ หรือทายาท หรือระหว่างบุคคลดังกล่าวกับเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานของรัฐ อันเกี่ยวกับ สิทธิหรือหน้าที่ตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

3. รูปแบบการจัดเรียงบทบัญญัติในหมวด 4 สภาพการจ้าง

ตามที่กล่าวมาแล้วในหัวข้อ 4.3.4 ว่าบทบัญญัติในหมวด 4 สภาพการจ้าง ประกอบไปด้วย มาตรา 43 ถึงมาตรา 65 ซึ่งแบ่งออกเป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ ค่าจ้าง สิทธิในการลา ชั่วโมงการทำงาน และชั่วโมงการพักผ่อน โดยข้อกำหนดแต่ละเรื่องประกอบไปด้วย บทบัญญัติดังต่อไปนี้

ก. บทบัญญัติเกี่ยวกับข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ ประกอบไปด้วยมาตรา 43 มาตรา 44 และมาตรา 45

ข. บทบัญญัติเกี่ยวกับค่าจ้าง ประกอบไปด้วยมาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 และมาตรา 64

ค. บทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิในการลา ประกอบไปด้วยมาตรา 56 มาตรา 57 มาตรา 63 และมาตรา 64

ง. บทบัญญัติเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อน ประกอบไปด้วยมาตรา 58 มาตรา 59 มาตรา 60 มาตรา 61 และมาตรา 62

จะเห็นได้ว่า บทบัญญัติเกี่ยวกับข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือและบทบัญญัติเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนมีการจัดเรียงกลุ่มบทบัญญัติในเรื่องเดียวกันไว้ด้วยกันอย่างต่อเนื่องโดยไม่มีบทบัญญัติในเรื่องอื่นมาคั่นกลาง กล่าวคือ บทบัญญัติเกี่ยวกับข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือประกอบไปด้วยมาตรา 43 ถึงมาตรา 45 และบทบัญญัติเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนประกอบไปด้วยมาตรา 58 ถึงมาตรา 62 ในขณะที่บทบัญญัติเกี่ยวกับค่าจ้างและบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิในการลามีการจัดเรียงกลุ่มบทบัญญัติในเรื่องเดียวกันไว้อย่างต่อเนื่อง โดยมีบทบัญญัติในเรื่องอื่นมาคั่นกลาง กล่าวคือ บทบัญญัติเกี่ยวกับค่าจ้างประกอบไปด้วยมาตรา 46 ถึงมาตรา 55 และมาตรา 64 โดยมีบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิในการลาและบทบัญญัติเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนคั่นกลางในระหว่างมาตรา 56 ถึงมาตรา 63 และบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิในการลาประกอบไปด้วยมาตรา 56 มาตรา 57 มาตรา 63 และมาตรา 64 โดยมีบทบัญญัติเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนคั่นกลางในระหว่างมาตรา 58 ถึงมาตรา 62 ซึ่งแม้การจัดเรียงบทบัญญัติในลักษณะนี้จะสามารถสื่อความหมายได้อย่างครบถ้วนแล้วก็ตาม แต่เพื่อให้ผู้ที่สนใจศึกษาพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 สามารถอ่านและทำความเข้าใจบทบัญญัติในหมวด 4 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ได้อย่างเป็นระบบ ครบถ้วน และไม่เกิดความสับสน ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าการปรับปรุงการจัดเรียงบทบัญญัติเกี่ยวกับค่าจ้างและบทบัญญัติเกี่ยวกับ

สิทธิในการลาให้ต่อเนื่องโดยไม่มีบทบัญญัติในเรื่องอื่นมาคั่นกลาง น่าจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจศึกษา พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ในอนาคตต่อไป

4. รูปแบบของกฎหมายลำดับรอง

กฎหมายลำดับรอง²⁶ (Subordinate Legislation) ได้แก่ บรรดากฎหมายที่องค์กร ฝ่ายปกครองตราขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติหรือพระราชกำหนด เพื่อกำหนด รายละเอียดและบังคับการให้เป็นไปตามหลักการและเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติหรือ พระราชกำหนดที่เป็นกฎหมายแม่บท (Parent Legislation) โดยกฎหมายลำดับรองจะมีค่าบังคับต่ำกว่า พระราชบัญญัติและพระราชกำหนด²⁷ จึงไม่อาจขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติหรือพระราชกำหนดได้²⁸ หรืออาจกล่าวได้ว่า กฎหมายแม่บทได้สร้างเค้าโครงหรือโครงกระดูก (Skeleton of an Act) ขึ้นมา แล้วกฎหมายลำดับรองก็สร้างเนื้อหนัง (flesh and blood) ของกฎหมายให้เป็นตัวตนขึ้น²⁹ ทั้งนี้ การให้ความหมายของคำว่า “กฎหมายลำดับรอง” ทางวิชาการดังกล่าวสอดคล้องกับความหมายของ คำว่า “กฎ” ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณา คดีปกครอง พ.ศ. 2542 และมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “ “กฎ” หมายความว่า พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง ข้อบัญญัติ ท้องถิ่น ระเบียบ ข้อบังคับ หรือบทบัญญัติอื่นที่มีผลบังคับเป็นการทั่วไป โดยไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับ แก่กรณีใดหรือบุคคลใดเป็นการเฉพาะ”³⁰

²⁶ คำว่า “กฎหมายลำดับรอง” ไม่มีบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติหรือรัฐธรรมนูญ แต่เป็น คำที่นักวิชาการผู้บรรยายวิชากฎหมายปกครองในมหาวิทยาลัยต่าง ๆ นำมาใช้อธิบายถึงกฎหมาย ที่ออกโดยฝ่ายบริหารหรือฝ่ายปกครอง โปรดดู วรพจน์ วิศรุตพิชญ์, “การควบคุมการใช้ดุลพินิจ ทางปกครองโดยองค์กรตุลาการ,” ใน *หนังสือรวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร. ปรีดี เกษมทรัพย์*, รวบรวมโดย สมยศ เชื้อไทย, (กรุงเทพมหานคร : พี. เค. พรินต์ เฮาส์, 2531), น. 195.

²⁷ พรหมน สิริกุลพัฒนสาร, “ปัญหาเกี่ยวกับการออกกฎหมายลำดับรองในทางภาษีอากร,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554), น. 70-71.

²⁸ รดาวรรณ เกื้อกุลเกียรติ, “การตรากฎหมายลำดับรองในประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์ มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2523), น. 6.

²⁹ VCRAC, *Legislative Drafting*, (London : Cavendish Publishing Ltd, 1998), p. 214

³⁰ ข้อความที่ว่า “บทบัญญัติอื่นที่มีผลบังคับเป็นการทั่วไป โดยไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับ แก่กรณีใดหรือบุคคลใดเป็นการเฉพาะ” เป็นนิยามที่แท้จริงของกฎหรือกฎหมายลำดับรอง ส่วนข้อความ ที่ว่า “พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง ข้อบัญญัติท้องถิ่น ระเบียบ ข้อบังคับ” เป็นเพียง

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 แล้วจะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ให้อำนาจฝ่ายปกครองในการออกกฎหมายลำดับรองเพื่อกำหนดรายละเอียดและบังคับการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ในหลายเรื่อง ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

- (1) การกำหนดประเภทของเรือตามคำนิยามคำว่า “เรือ” ในมาตรา 3
- (2) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองคนประจำเรือด้านประกันสังคมและเงินทดแทนตามมาตรา 4 วรรคสอง
- (3) การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการดำเนินการแจ้งตามมาตรา 9
- (4) การกำหนดประเภทของงานที่ห้ามให้คนประจำเรือที่อายุต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ทำตามมาตรา 17
- (5) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์ตามมาตรา 18
- (6) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการฝึกอบรมตามมาตรา 19
- (7) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการขออนุญาต การอนุญาต และการออกไปอนุญาตจัดหางานตามมาตรา 20 วรรคสอง
- (8) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการขอต่ออายุใบอนุญาตจัดหางานและการอนุญาตตามมาตรา 22 วรรคสาม
- (9) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการขอและการออกไปแทนใบอนุญาตจัดหางานตามมาตรา 23 วรรคสอง
- (10) การกำหนดรายละเอียดของสถานที่ตั้งสำนักงานตามมาตรา 25
- (11) การกำหนดรายละเอียดของการขออนุญาตและการอนุญาตย้ายสำนักงานหรือตั้งสำนักงานชั่วคราวตามมาตรา 26 วรรคสอง
- (12) การกำหนดรายละเอียดของการขออนุญาตและการอนุญาตเปลี่ยนผู้จัดการตามมาตรา 27 วรรคสอง
- (13) การกำหนดรายละเอียดของจำนวนเงินตามมาตรา 28 วรรคหนึ่ง และการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการวางหลักประกัน การเก็บรักษาหลักประกัน การหักหลักประกัน การเปลี่ยนแปลงหลักประกัน การหักเงินจากหลักประกันค่าใช้จ่ายให้แก่คนหางาน และเจ้าของเรือในกรณีที่เกิดความเสียหาย การเรียกหลักประกันเพิ่ม และการขอรับหลักประกันคืนตามมาตรา 28 วรรคสอง

ตัวอย่างของกฎหรือกฎหมายลำดับรองเท่านั้น โปรดดู วรรณน์ วิศุตพิชญ์, คู่มือศึกษาวิชากฎหมายปกครอง, (กรุงเทพมหานคร : สำนักฝึกอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2547), น. 15.

(14) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และแบบเกี่ยวกับการจดทะเบียนตัวแทนจัดหางาน และลูกจ้างจัดหางานตามมาตรา 30 วรรคหนึ่ง

(15) การกำหนดรายละเอียดของแบบบัตรประจำตัวผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน ผู้จัดการ ตัวแทนจัดหางาน หรือลูกจ้างจัดหางานตามมาตรา 31 วรรคสอง และการกำหนดรายละเอียดของการขอมีบัตร การออกบัตรประจำตัว และการออกใบแทนบัตรประจำตัวตามมาตรา 31 วรรคสี่

(16) การกำหนดรายละเอียดของแบบสัญญาจัดหางานตามมาตรา 33 วรรคหนึ่ง และการกำหนดรายละเอียดของหลักฐานที่ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานต้องจัดส่งตามมาตรา 33 วรรคสอง

(17) การกำหนดรายละเอียดของแบบหนังสือมอบอำนาจตามมาตรา 34

(18) การกำหนดรายละเอียดของค่าใช้จ่ายที่ผู้รับใบอนุญาตมีสิทธิเรียกหรือรับจากคนงานได้ตามมาตรา 35 วรรคหนึ่ง (4) และการกำหนดรายละเอียดของอัตราค่าใช้จ่ายดังกล่าวตามมาตรา 35 วรรคสาม

(19) การกำหนดรายละเอียดของรายการที่ต้องมีในข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือตามมาตรา 43 วรรคสอง (18)

(20) การกำหนดรายละเอียดของอัตราค่าจ้างขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือตามมาตรา 46 วรรคหนึ่ง

(21) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการลาขึ้นฝั่งตามมาตรา 56

(22) การกำหนดรายละเอียดของเหตุที่คนประจำเรือมีสิทธิได้รับการส่งตัวกลับตามมาตรา 66(3)(จ)

(23) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกันภัยตามมาตรา 67 วรรคสอง

(24) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อให้คนประจำเรือได้เดินทางกลับตามมาตรา 69 วรรคหนึ่ง

(25) การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับการจัดอัตราค่าจ้างตามมาตรา 71 วรรคสอง

(26) การกำหนดรายละเอียดของที่พักอาศัยและสถานที่ซึ่งต้องจัดให้มีบนเรือตามมาตรา 72 วรรคหนึ่ง (11) และการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานที่ที่พักอาศัยและสถานที่บนเรือตามมาตรา 72 วรรคสาม

(27) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการจัดให้มีบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือตามมาตรา 73

(28) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานการจัดอาหารและน้ำดื่มตามมาตรา 74 วรรคสอง

(29) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานการฝึกอบรมและคุณสมบัติของคนประจำเรือในตำแหน่งคนครัวบนเรือตามมาตรา 75 วรรคหนึ่ง

(30) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานการฝึกอบรมหรือคุณสมบัติของคนประจำเรือที่ทำงานในแผนกจัดหาอาหารตามมาตรา 76

(31) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับพื้นที่และอุปกรณ์การจัดเตรียมอาหารตามมาตรา 77

(32) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการจัดให้มีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านการรักษาพยาบาลในห้องพักบนเรือ การฝึกอบรมการปฐมพยาบาล และแพทย์ หรือคนประจำเรือผู้ทำหน้าที่ด้านการรักษาพยาบาลตามมาตรา 78

(33) การกำหนดรายละเอียดของมาตรฐานการคุ้มครองสุขภาพของคนประจำเรือตามมาตรา 80 วรรคสอง

(34) การกำหนดรายละเอียดของค่าใช้จ่ายที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อคนประจำเรือตามมาตรา 81

(35) การกำหนดรายละเอียดของมาตรฐานการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยบนเรือตามมาตรา 82

(36) การกำหนดรายละเอียดของมาตรฐานเครื่องมือหรืออุปกรณ์ และมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือตามมาตรา 83 วรรคหนึ่ง

(37) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย สุขภาพอนามัย และสิ่งแวดล้อมระหว่างที่อยู่บนเรือตามมาตรา 84

(38) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการดำเนินการกรณีเกิดภัยพิบัติทางทะเลอย่างร้ายแรงตามมาตรา 85 วรรคสอง

(39) การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการยื่นคำขอรับใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล แบบใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล การออกใบรับรองชั่วคราว อายุและการต่ออายุใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล การตรวจสอบ ติดตาม และการเพิกถอนใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลตามมาตรา 87 วรรคหนึ่ง และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการอุทธรณ์การออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล การต่ออายุ และการเพิกถอนใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ตามมาตรา 87 วรรคสอง

(40) การกำหนดรายละเอียดของคุณสมบัติ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการมอบอำนาจ การเพิกถอนการมอบอำนาจ วิธีการประเมินผลการดำเนินงาน และการประกาศรายชื่อบุคคล ตามมาตรา 88 วรรคสอง

(41) การกำหนดรายละเอียดของการดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิในการรวมตัวและการเจรจาต่อรอง และสิทธิในการรวมตัวเพื่อจัดตั้งองค์กรตามมาตรา 92 วรรคสี่

(42) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทแรงงาน ทางทะเล การปิดงาน และการนัดหยุดงาน การกระทำอันไม่เป็นธรรม และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับคนประจำเรือและเจ้าของเรือตามมาตรา 93

(43) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และแบบเกี่ยวกับการขอมีบัตรประจำตัว การออกบัตรประจำตัว และแบบบัตรประจำตัวพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 95 วรรคสาม และการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับปฏิบัติการของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 95 วรรคสี่

(44) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการตรวจเรือ การกักเรือ การเสนอแผนแก้ไข และค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบตามมาตรา 96 วรรคสาม

(45) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการดำเนินการกรณีเกิดภัยพิบัติทางทะเลอย่างร้ายแรงตามมาตรา 97 วรรคสอง

(46) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติ ลักษณะต้องห้าม และการได้มาซึ่งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิและกรรมการผู้แทนฝ่ายเจ้าของเรือและผู้แทนฝ่ายคนประจำเรือ ตามมาตรา 99 วรรคสาม

(47) การกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการแรงงานทางทะเล ตามมาตรา 100(8)

ทั้งนี้ กฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับนับแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป ตามมาตรา 5 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558³¹

ด้วยเหตุที่บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้อำนาจฝ่ายปกครองในการออกกฎหมายลำดับรองในหลายเรื่องตามที่กล่าวมาข้างต้น ดังนั้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าการพิจารณาถึงหลักเกณฑ์การตรากฎหมายลำดับรอง รวมถึงความเป็นมา วัตถุประสงค์

³¹ มาตรา 5 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

“กฎกระทรวง ระเบียบ หรือประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้”

และขอบเขตเนื้อหาของกฎหมายลำดับรองแต่ละประเภทน่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการออกกฎหมายลำดับรองเพื่อบังคับตามความในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ต่อไปในอนาคต เนื่องจากการบัญญัติกฎหมายโดยมีหลักเกณฑ์ที่เหมาะสม นอกจากจะทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานมีความมั่นใจในวิธีการปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายโดยเฉพาะอย่างยิ่งการปฏิบัติตามกฎหมายที่มีผลกระทบกระเทือนต่อประชาชนจำนวนมากแล้ว ยังเป็นการจัดหรือลดความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นในการปฏิบัติงาน ตลอดจนเป็นการคุ้มครองสิทธิของประชาชนในอีกทางหนึ่งด้วย³² โดยสำหรับหลักเกณฑ์การตรากฎหมายลำดับรองของประเทศไทยเท่าที่ถือปฏิบัติกันอยู่นั้น อาจแยกพิจารณาได้ทั้งสิ้น 3 ประการ³³ ดังนี้

ประการที่หนึ่ง ฝ่ายบริหารจะมีอำนาจตรากฎหมายลำดับรองได้ต่อเมื่อมีกฎหมายแม่บทให้อำนาจไว้โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย โดยเนื้อหาสาระในกฎหมายลำดับรอง รวมถึงวิธีการออกและวิธีใช้บังคับของกฎหมายลำดับรอง จะต้องอยู่ภายใต้ขอบเขตที่กฎหมายแม่บทให้อำนาจไว้และเป็นไปตามวิธีที่กำหนดไว้ในกฎหมายแม่บท

ประการที่สอง กฎหมายลำดับรองจะมีบทกำหนดโทษโดยตนเองไม่ได้ ผู้ฝ่าฝืนข้อกำหนดของกฎหมายลำดับรองจะถูกลงโทษตามบทบัญญัติของกฎหมายแม่บท เช่น กรณีที่มีการออกกฎหมายลำดับรองเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการขออนุญาต การอนุญาต และการออกใบอนุญาตจัดหางานตามมาตรา 20 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 หากผู้ใดกระทำการจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือโดยฝ่าฝืนหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขดังกล่าวย่อมถือเป็นความผิดตามมาตรา 20 วรรคหนึ่ง ซึ่งต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 60,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 111 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เป็นต้น โดยหลักการในข้อนี้มีข้อยกเว้นสำหรับกรณีที่เป็นการออกกฎหมายลำดับรองในระหว่างที่ประเทศอยู่ในภาวะไม่ปกติ เช่น ช่วงภาวะสงคราม เป็นต้น แต่ในกรณีเช่นนี้ กฎหมายแม่บทจะต้องบัญญัติให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารโดยชัดแจ้งและโทษที่กำหนดในกฎหมายลำดับรองจะต้องไม่เกินกว่าโทษขั้นสูงตามกฎหมายแม่บท เช่น การออกพระราชกฤษฎีกาควบคุมคนจรจัดและผู้ไม่ประกอบอาชีพ พุทธศักราช 2485 โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติมอบอำนาจให้รัฐบาลในภาวะคับขัน พุทธศักราช 2484 เป็นต้น

³² ยุทธพงศ์ ภูรีเสถียร, “กฎหมายลำดับรอง,” วารสารกฎหมายปกครอง, ปีที่ 20, ฉบับที่ 2, น. 54, (2544).

³³ เพ็ญอ้าง, น. 51-52.

ประการที่สาม กฎหมายลำดับรองจะบัญญัติมอบอำนาจให้ฝ่ายบริหารไปออก “กฎหมาย” ต่อไปอีกช่วงหนึ่งไม่ได้ เว้นแต่จะเป็นการมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่วางระเบียบหรือข้อบังคับเพื่อการปฏิบัติการตามรายละเอียดปลีกย่อย³⁴ โดยหลักการในข้อนี้มีข้อยกเว้นสำหรับกรณีที่เป็นการออกกฎหมายลำดับรองในระหว่างที่ประเทศอยู่ในภาวะไม่ปกติเช่นกัน

สำหรับประเภทของกฎหมายลำดับรองที่จะออกตามความในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 นั้น สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

ก. กฎกระทรวง

แต่เดิมในสมัยสมบูรณาญาสิทธิราชย์เรียกกฎกระทรวงว่า “กฎเสนาบดี” ต่อมาเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการปกครองมาสู่ระบอบประชาธิปไตยและได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติเทียบตำแหน่งรัฐมนตรีกับตำแหน่งเสนาบดีแต่ก่อน พุทธศักราช 2475 กฎเสนาบดีจึงเปลี่ยนชื่อมาเป็น “กฎกระทรวง”³⁵ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันยังคงมีกฎเสนาบดีที่มีผลใช้บังคับอยู่ คือ กฎเสนาบดีว่าด้วยที่กุศลสถานชนิดศาลเจ้า พระพุทธศักราช 2463³⁶

กฎกระทรวงเป็นกฎหมายลำดับรองที่ตราขึ้นโดยนายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงซึ่งเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติหรือพระราชกำหนดนั้น เช่น กรณีตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข เป็นรัฐมนตรีผู้รักษาการ เป็นต้น ซึ่งกฎกระทรวงอาจมีชื่อเรียกอย่างอื่นที่แตกต่างกันไป เช่น กฎทบวง กฎสำนักนายกรัฐมนตรี กฎ ก.พ. เป็นต้น โดยบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนให้การตรากฎหมายลำดับรองตามความในบทบัญญัติ นั้น ๆ ต้องกระทำในรูปของกฎกระทรวง เช่น การกำหนดประเภทของเรือตามคำนิยามคำว่า “เรือ” ในมาตรา 3 การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการขออนุญาต การอนุญาต และการออกไปอนุญาตจัดหางานตามมาตรา 20 วรรคสอง การกำหนดรายละเอียดของมาตรฐานการคุ้มครองสุขภาพของคนประจำเรือตามมาตรา 80 วรรคสอง เป็นต้น

³⁴ เป็นไปตามหลักกฎหมาย *delegatus non potest delegare* ซึ่งเป็นหลักกฎหมายเอกชน แต่ได้ยอมรับมาใช้ในกฎหมายมหาชนด้วย โปรดดู *เพ็ญอ้าง*, น. 52.

³⁵ รดาวรรณ เกื้อกุลเกียรติ, *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 28*, น. 81-82.

³⁶ ธรรมนูญ สุ่มันตกุล, “การจัดทำกฎหมายลำดับรองของฝ่ายปกครอง,” สืบค้นเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2559, http://www.lawreform.go.th/lawreform/index.php?option=com_content&task=view&id=8&Itemid=12

ข. ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด

ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดเป็นกฎหมายลำดับรองที่ใช้ในกรณีที่ฝ่ายบริหารต้องการกำหนดสิ่งที่เป็นรายละเอียดค่อนข้างมาก เป็นวิธีการในรายละเอียด หรือเป็นการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานของฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้อง โดยระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดไม่มีหลักการเสนอคณะรัฐมนตรีที่แน่นอน ขึ้นอยู่กับว่ารัฐมนตรีผู้เสนอเห็นว่าระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดนั้นเป็นหลักการสำคัญที่คณะรัฐมนตรีควรรับทราบเสียก่อนหรือไม่ หรือขึ้นอยู่กับว่าพระราชบัญญัติแม่บทกำหนดให้ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ใดก่อนออกหรือไม่

ค. ประกาศกระทรวง

ประกาศกระทรวงเป็นกฎหมายลำดับรองที่กฎหมายแม่บทให้อำนาจแก่ส่วนราชการหรือคณะกรรมการซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวข้องดูแลการบังคับใช้กฎหมายนั้นเป็นผู้ออก หากรัฐมนตรีกระทรวงใดกระทรวงหนึ่งเป็นผู้ออกจะเรียกว่า “ประกาศกระทรวง” เช่น ประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง มาตรฐานแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2556 เป็นต้น หากคณะกรรมการเป็นผู้ออกจะเรียกว่า “ประกาศคณะกรรมการ” เช่น ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง มาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2549 เป็นต้น โดยเนื้อหาของประกาศจะเป็นการกำหนดรายละเอียดที่เกี่ยวกับปัญหาทางเทคนิค หรือรายละเอียดที่ต้องใช้ความรู้ความชำนาญเป็นพิเศษ

4.5.2 ความเหมาะสมด้านเนื้อหา

ตามที่คุณเขียนได้กล่าวไปแล้วในหัวข้อ 4.5.1 ความเหมาะสมด้านรูปแบบ ว่าการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ให้ความสำคัญในเรื่องของเนื้อหาและมาตรการคุ้มครองแรงงานทางทะเลที่ต้องครบถ้วนและครอบคลุมตามที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ ดังนั้น การวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเนื้อหาของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ในส่วนนี้ ผู้เขียนจึงมุ่งเน้นที่การวิเคราะห์ถึงความครบถ้วนและครอบคลุมหลักเกณฑ์ทั้งหมดที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้เป็นหลัก ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. นิยามคำว่า “เรือ”

ตาม Article 2 1. (i)³⁷ และ Article 2 4.³⁸ แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดให้เรือที่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ต้องเป็นเรือที่มีได้เดิน

³⁷ Article 2 of Maritime Labour Convention 2006

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

เฉพาะในน่านน้ำภายในประเทศ หรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า ต้องเป็นเรือที่เดินทางในระหว่างประเทศ และใช้เพื่อกิจกรรมเชิงพาณิชย์ แต่ต้องมีใช้เป็นเรือที่ใช้ทำการประมงหรือกิจกรรมต่อเนื่องที่คล้ายคลึงกัน เรือซึ่งต่อตามแบบประเพณีดั้งเดิม และเรือรบหรือเรือที่ใช้ทางการทหาร ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับ นิยามคำว่า “เรือ” ตามมาตรา 3³⁹ แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 แล้ว จะเห็นได้ว่า ตามมาตรา 3 กำหนดให้เรือที่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ต้องเป็นยานพาหนะทางน้ำที่ปกติใช้ในการเดินทะเลที่มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ แต่ต้องมีใช้เป็น เรือที่ใช้เพื่อทำการประมงหรือเรืออื่นที่เกี่ยวข้องกับการประมง เรือที่ต่อแบบประเพณีดั้งเดิม และ เรือของทางราชการทหาร โดยไม่มีการกำหนดว่าต้องเป็นเรือที่เดินทางในระหว่างประเทศไว้แต่อย่างใด

อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนมีความเห็นว่า แม้พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะไม่มีการกำหนดนิยามคำว่า “เรือ” ในลักษณะดังกล่าวไว้ แต่เมื่อนิยามคำว่า “เรือ” ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ครอบคลุมทั้งกรณีที่เป็นเรือที่เดินทางภายในประเทศ และเรือที่เดินทางในระหว่างประเทศ ประกอบกับตาม Article 2 1. แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ได้เปิดช่องให้สามารถกำหนดนิยามคำว่า “เรือ” เป็นอย่างอื่นนอกเหนือจากที่อนุสัญญา แรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ได้ ดังนั้น การกำหนดนิยามคำว่า “เรือ” ตามมาตรา 3 แห่ง

(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

³⁸ Article 2 of Maritime Labour Convention 2006

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.

³⁹ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดที่ปกติใช้ในการเดินทะเลที่มีวัตถุประสงค์ ในเชิงพาณิชย์ แต่มีให้หมายความรวมถึง

- (1) เรือที่ใช้เพื่อทำการประมงหรือเรืออื่นที่เกี่ยวข้องกับการประมง
- (2) เรือที่ต่อแบบประเพณีดั้งเดิม
- (3) เรือของทางราชการทหาร
- (4) เรืออื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จึงมิได้เป็นการขัดหรือแย้งหรือไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แต่อย่างใด

2. นิยามคำว่า “คนประจำเรือ”

ตาม Article 2 1. (f)⁴⁰ แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดให้คนประจำเรือที่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ต้องเป็นบุคคลที่ได้รับการว่าจ้าง หรือได้รับมอบหมาย หรือทำงานด้วยความสามารถไม่ว่าด้านใด ๆ บนเรือที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ใช้บังคับ ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับนิยามคำว่า “คนประจำเรือ” ตามมาตรา 3⁴¹ แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 แล้ว จะเห็นได้ว่า ตามมาตรา 3 กำหนดให้คนประจำเรือที่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ต้องเป็นผู้ซึ่งเจ้าของเรือจ้างหรือมอบหมายให้ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือโดยได้รับค่าจ้าง และยังสามารถกำหนดเพิ่มเติมอีกด้วยว่า จะต้องมิได้เป็นผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราว

ผู้เขียนมีความเห็นว่า แม้การกำหนดนิยามคำว่า “คนประจำเรือ” ในลักษณะดังกล่าวจะเป็นกรณีก็ตาม Article 2 1. แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เปิดช่องให้สามารถกระทำได้ แต่การบัญญัตินิยามในลักษณะนี้เป็นการเพิ่มเติมหลักการนอกเหนือจากที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ ซึ่งหลักการตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ดังกล่าวเป็นหลักการที่ได้รับการยอมรับในระดับระหว่างประเทศ ยิ่งไปกว่านั้นประเทศภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 บางประเทศที่มีรูปแบบการดำเนินการทางด้านนิติบัญญัติตามทฤษฎีเอกนิยม (Monism) ย่อมถือเอาหลักการทั้งหมดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เป็นกฎหมายภายในของประเทศตน จึงอาจก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้ได้ว่า บุคคลใดบ้างที่อยู่ในความหมายของคำว่า “คนประจำเรือ” ซึ่งจะได้รับความคุ้มครองตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ตัวอย่างเช่น กรณีของเรือ MV Sewol ซึ่งเป็นเรือข้ามฟากของประเทศเกาหลีใต้ที่พลิกคว่ำลงเมื่อวันที่ 16 เมษายน พ.ศ. 2557 ระหว่างที่บรรทุกผู้โดยสารจำนวน 475 คน

⁴⁰ Article 2 of Maritime Labour Convention 2006

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

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

⁴¹ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

“คนประจำเรือ” หมายความว่า ผู้ซึ่งเจ้าของเรือจ้างหรือมอบหมายให้ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือโดยได้รับค่าจ้าง แต่ไม่รวมถึงผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราว

จากเมืองจินซอนไปยังเกาะเซจูในประเทศเกาหลีใต้⁴² โดยภายหลังที่เรือดังกล่าวพลิกคว่ำลงแล้วมีการแต่งตั้งกัปตันเรือขึ้นใหม่เพื่อปฏิบัติหน้าที่เป็นการชั่วคราว ซึ่งหากพิจารณาตามนิยามคำว่า “คนประจำเรือ” ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 แล้ว กัปตันที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นการชั่วคราวดังกล่าวย่อมไม่เข้าข่ายเป็นคนประจำเรือ และเมื่อไม่เข้าข่ายเป็นคนประจำเรือแล้ว ก็ย่อมไม่ได้รับความคุ้มครองตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ด้วย ทั้ง ๆ ที่กัปตันที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นการชั่วคราวดังกล่าวได้ปฏิบัติหน้าที่และมีความเสี่ยงภัยเหมือนกับกัปตันคนก่อน ๆ ที่ทำหน้าที่เป็นประจำในเรือ จึงอาจทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่กัปตันผู้นั้นได้ เช่น ในเรื่องของสิทธิกรณีที่เรือเสียหายหรือจม หากเป็นกรณีกัปตันคนก่อน ๆ ที่ทำหน้าที่เป็นประจำในเรือดังกล่าวได้รับบาดเจ็บ หรือได้รับความเสียหาย หรือต้องว่างงานอันเป็นผลมาจากการที่เรือเสียหายหรือจมแล้ว กัปตันผู้นั้นซึ่งเป็นบุคคลที่อยู่ในความหมายของคำว่า “คนประจำเรือ” ย่อมได้รับสิทธิตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 70⁴³ แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากเจ้าของเรือ แต่หากเป็นกรณีกัปตันที่ปฏิบัติหน้าที่ในเรือเป็นการชั่วคราวได้รับบาดเจ็บ หรือได้รับความเสียหาย หรือต้องว่างงานอันเป็นผลมาจากการที่เรือเสียหายหรือจมแล้ว สิทธิต่าง ๆ ที่กัปตันดังกล่าวจะได้รับ กลับเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับแรงงานบนบกโดยทั่วไป นั่นคือพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 และพระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ. 2537 ซึ่งแม้กัปตันดังกล่าวจะมีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนเช่นเดียวกัน แต่การจะได้รับสิทธิดังกล่าวมีหลักเกณฑ์ที่ไม่ชัดเจน และมีความยุ่งยากมากกว่าตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เช่น

⁴² วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, “เหตุเอ็มวี เซว็อลจม,” สืบค้นเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2559, https://th.wikipedia.org/wiki/เหตุเอ็มวี_เซว็อลจม

⁴³ มาตรา 70 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

ในกรณีที่เรือเสียหายหรือเรือจม เจ้าของเรือต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลดังต่อไปนี้

- (1) คนประจำเรือได้รับบาดเจ็บอันเป็นผลมาจากเรือเสียหายหรือเรือจม
- (2) คนประจำเรือได้รับความเสียหายอันเป็นผลมาจากเรือเสียหายหรือเรือจม
- (3) คนประจำเรือว่างงานอันเป็นผลมาจากเรือเสียหายหรือเรือจม

กรณีตาม (1) และ (2) ให้คนประจำเรือเรียกเงินจากเจ้าของเรือได้เท่าที่จ่ายจริงตามความจำเป็นหรือเท่าที่ได้รับค่าเสียหายจริง

กรณีตาม (3) ให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเท่ากับค่าจ้างที่คนประจำเรือจะได้รับภายใต้ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ ทั้งนี้ ไม่เกินสองเดือน

การได้รับสิทธิประโยชน์ทดแทนกรณีว่างงาน ต้องเป็นกรณีที่มีการเลิกจ้างเท่านั้น ซึ่งความหมายของคำว่า “เลิกจ้าง” ตามกฎหมายไทย จะต้องพิจารณาจากเจตนาของนายจ้างเป็นรายกรณีไป⁴⁴ เป็นต้น นอกจากนี้ การกำหนดนิยามคำว่า “คนประจำเรือ” ในลักษณะดังกล่าว ยังอาจก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้ได้ดีกว่า ควรใช้หลักเกณฑ์ใดในการพิจารณาว่าเป็นผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราว เช่น หลักเกณฑ์การพิจารณาจากข้อเท็จจริงว่าต้องมีได้เป็นบุคคลที่ทำงานในเรือลำนั้นเป็นประจำ หรือหลักเกณฑ์การพิจารณาจากอาชีพของบุคคล เป็นต้น อย่างไรก็ตามของตัวอย่างข้างต้น หากใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาจากอาชีพของบุคคลแล้ว ก็ปัดทิ้งปฏิบัติหน้าที่เป็นการชั่วคราวซึ่งเป็นผู้มีอาชีพกับต้นเช่นเดียวกันกับกับต้นคนก่อน ๆ ที่ทำหน้าที่ในเรือ นั้น ย่อมเป็นบุคคลที่อยู่ในความหมายของคำว่า “คนประจำเรือ” ที่จะได้รับความคุ้มครองตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 แต่หากใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาจากข้อเท็จจริงว่าต้องมีได้เป็นบุคคลที่ทำงานในเรือลำนั้นเป็นประจำแล้ว ก็ปัดทิ้งปฏิบัติหน้าที่เป็นการชั่วคราวดังกล่าว ย่อมไม่เข้าข่ายเป็นคนประจำเรือที่จะได้รับความคุ้มครองตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่กับต้นผู้นั้นได้ ตามที่กล่าวมาข้างต้น

อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติของการเดินเรือ เรือทุกลำจะมีบัญชีรายชื่อของลูกเรือที่เรียกว่า “Crew List” ซึ่งบุคคลที่จะถือว่าเป็นคนประจำเรือของเรือ นั้น ๆ ก็คือ บุคคลที่มีรายชื่ออยู่ใน Crew List เท่านั้น หากบุคคลใดที่แม้จะขึ้นมามาบนเรือไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ๆ ก็ตาม เช่น ผู้ที่รับจ้างมาทำการซ่อมแซมดาตฟ้าเรือ หรือที่เรียกว่า Riding Gangs⁴⁵ เป็นต้น แต่ไม่มีรายชื่ออยู่ใน Crew List ก็ย่อมต้องถือว่าเป็นคนเหล่านั้นไม่ใช่คนประจำเรือของเรือ นั้น ๆ หรืออาจกล่าวได้ว่า ความหมายของคำว่า “คนประจำเรือ” เป็นที่รู้จักกันอยู่แล้วในทางปฏิบัติของการเดินเรือ ดังนั้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า การตัดข้อความว่า “แต่ไม่รวมถึงผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราว” ออกจากนิยามคำว่า “คนประจำเรือ” ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 โดยให้คงไว้เพียงว่า “ “คนประจำเรือ” หมายความว่า ผู้ซึ่งเจ้าของเรือจ้างหรือมอบหมายให้ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือโดยได้รับค่าจ้าง” น่าจะเป็นทางออกที่ดีที่สุดสำหรับเรื่องนี้

⁴⁴ ศศิกานต์ หยั่งสายชล, “ท่าทีของประเทศไทยต่ออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), น. 140-142.

⁴⁵ Marine in sight, “Seafarers and the Issue of Riding Gangs,” Accessed February 18, 2016, <http://www.marineinsight.com/marine-safety/seafarers-and-the-issue-of-riding-gangs/>

3. ความหมายของคำว่า “เวลากลางคืน”

แม้บทบัญญัติมาตรา 16⁴⁶ แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเงื่อนไขการทำงานบนเรือของคนประจำเรือไว้อย่างสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน A 1.1⁴⁷ (Standard A 1.1) แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006

⁴⁶ มาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

ห้ามเจ้าของเรือให้คนประจำเรือซึ่งอายุต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ทำงานในเวลากลางคืน เว้นแต่เป็นการฝึกอบรมที่ได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า หรือเป็นการฝึกอบรมตามตำแหน่งหน้าที่ที่คนประจำเรือต้องทำในช่วงเวลาดังกล่าวซึ่งต้องไม่ส่งผลร้ายต่อสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือ โดยได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานมอบหมาย ทั้งนี้ การทำงานเวลากลางคืนต้องมีระยะเวลาอย่างน้อยเก้าชั่วโมง โดยเริ่มต้นก่อนเที่ยงคืนและสิ้นสุดหลังจากเวลาห้านาฬิกาเป็นต้นไป

⁴⁷ Standard A1.1 – Minimum age

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

2. Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standard, “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.

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

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

(b) the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that the 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.

4. 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

แล้วก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาความหมายของคำว่า “เวลากลางคืน” ซึ่งบทบัญญัติทั้งสองข้างต้นกำหนดไว้ในทำนองเดียวกันว่าให้มีระยะเวลาอย่างน้อย 9 ชั่วโมง โดยเริ่มต้นก่อนเที่ยงคืนและสิ้นสุดหลังจากเวลา 5 นาฬิกาเป็นต้นไป แล้ว จะเห็นได้ว่า การที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้เช่นนั้นก็เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศสามารถใช้ดุลพินิจในการกำหนดช่วงระยะเวลาที่จะถือว่าเป็นเวลากลางคืนให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและวิถีชีวิตของประชาชนในประเทศตนได้ โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าการกำหนดช่วงระยะเวลาดังกล่าวต้องมีระยะเวลาอย่างน้อย 9 ชั่วโมง โดยเริ่มต้นก่อนเที่ยงคืนและสิ้นสุดหลังจากเวลา 5 นาฬิกาเป็นต้นไปเท่านั้น แต่การที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 บัญญัติความหมายของคำว่า “เวลากลางคืน” ไว้ในทำนองเดียวกันกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 อาจทำให้เกิดความสับสนและเกิดปัญหาในการตีความได้ว่า “เวลากลางคืน” หมายความว่าถึงช่วงระยะเวลาใด โดยอาจเป็นช่วงระยะเวลา 19.00 – 06.00 นาฬิกา หรือ 20.00 – 05.00 นาฬิกา หรือ 20.00 – 06.00 นาฬิกา หรืออาจเป็นช่วงระยะเวลาอื่นใดที่มีระยะเวลาอย่างน้อย 9 ชั่วโมง โดยเริ่มต้นก่อนเที่ยงคืนและสิ้นสุดหลังจากเวลา 5 นาฬิกาเป็นต้นไปก็ได้ และหากมองว่าเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถกำหนดช่วงระยะเวลาดังกล่าวได้เองแล้ว ก็จะทำให้การกำหนดช่วงระยะเวลาดังกล่าวมีความแตกต่างกันไปไม่เป็นไปในแนวทางเดียวกัน ซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่คนประจำเรือได้ อันเป็นการขัดต่อหลักการ เหตุผล และความจำเป็นของประกาศใช้พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ดังนั้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ในส่วนความหมายของคำว่า “เวลากลางคืน” โดยกำหนดช่วงระยะเวลาที่จะถือว่าเป็นเวลากลางคืนให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

4. ความหมายของคำว่า “สัญชาติของนิติบุคคล”

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขออนุญาตจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือบัญญัติอยู่ในมาตรา 21⁴⁸ แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

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

⁴⁸ มาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

ผู้ขออนุญาตจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

- (1) มีสัญชาติไทย
- (2) มีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์

โดยตามวรรคสองของมาตราดังกล่าวได้กำหนดให้ผู้ขออนุญาตจัดหางานที่เป็นนิติบุคคลต้องเป็นนิติบุคคลที่มีสัญชาติไทย ซึ่งมีสัดส่วนการถือหุ้นโดยบุคคลผู้มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น ต้องมีกรรมการที่มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีผู้จัดการซึ่งเป็นผู้แทนนิติบุคคลที่มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามวรรคหนึ่งด้วย

เมื่อพิจารณาความหมายของคำว่า “สัญชาติของนิติบุคคล” ตามกฎหมายไทยแล้ว จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยไม่มีกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่บัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของนิติบุคคลไว้โดยเฉพาะ⁴⁹ มีเพียงกฎหมายพิเศษบางฉบับเท่านั้นที่บัญญัติหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้ ซึ่งกฎหมายพิเศษเหล่านั้นมีทั้งกฎหมายที่ใช้ในสถานการณ์ปกติ เช่น พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เป็นต้น และกฎหมายที่ใช้ในสถานการณ์พิเศษ เช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยชนชาติศัตรูและทรัพย์สินของชนศัตรู พุทธศักราช 2485 พระราชบัญญัติว่าด้วย

(3) ไม่เป็นผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตจัดหางาน ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตจัดหางาน ไม่เป็นกรรมการ หุ้นส่วน หรือผู้จัดการของนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน และไม่เป็นกรรมการ หุ้นส่วน หรือผู้จัดการของนิติบุคคลอยู่ในขณะที่นิติบุคคลนั้นถูกเพิกถอนใบอนุญาตจัดหางาน ตามพระราชบัญญัตินี้

(4) ไม่เป็นผู้รับใบอนุญาต ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาต ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาต ไม่เป็นกรรมการ หุ้นส่วน หรือผู้จัดการของนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้รับใบอนุญาต และไม่เป็นกรรมการ หุ้นส่วน หรือผู้จัดการของนิติบุคคลอยู่ในขณะที่นิติบุคคลนั้นถูกเพิกถอนใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน

(5) ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(6) ไม่เป็นผู้มีหรือเคยมีความประพฤติเสื่อมเสียหรือบกพร่องในศีลธรรมอันดี

(7) ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดในความผิดที่กฎหมายบัญญัติให้ถือเอาการกระทำโดยทุจริตเป็นองค์ประกอบ หรือในความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน

ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตจัดหางานเป็นนิติบุคคล นิติบุคคลนั้นต้องมีสัญชาติไทยโดยมีสัดส่วนการถือหุ้นโดยบุคคลผู้มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบห้าของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น ต้องมีกรรมการที่มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนกรรมการทั้งหมดและมีผู้จัดการซึ่งเป็นผู้แทนนิติบุคคลที่มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามวรรคหนึ่งด้วย

⁴⁹ พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร, “การกำหนดสัญชาติไทยของนิติบุคคล,” สืบค้นเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2559, www.archanwell.org/office/download.php?id=567&file=530.pdf

การกักคุมตัวและการควบคุมจัดกิจการหรือทรัพย์สินของบุคคลที่เป็นศัตรูต่อสหประชาชาติ พ.ศ. 2488 เป็นต้น⁵⁰ โดยตามมาตรา 4⁵¹ แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้ในสถานการณ์ปกติได้กำหนดให้ “คนต่างด้าว” หมายความว่านิติบุคคลดังต่อไปนี้

- ก. นิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย
- ข. นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย แต่มีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย
- ค. นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย แต่มีบุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทยลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น
- ง. ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียน ซึ่งหุ้นส่วนผู้จัดการหรือผู้จัดการเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย
- จ. นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย แต่มีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย นิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย หรือนิติบุคคลตามข้อ ก. ข. ค. หรือ ง.

⁵⁰ จิตาภา ลิกขานานนท์, “สัญชาติของนิติบุคคลตามกฎหมายไทย,” สืบค้นเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2559, <https://www.l3nr.org/posts/395889>

⁵¹ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 “คนต่างด้าว” หมายความว่า

- (1) บุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย
- (2) นิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย
- (3) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย และมีลักษณะดังต่อไปนี้
 - (ก) นิติบุคคลซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคลตาม (1) หรือ (2) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (1) หรือ (2) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น
 - (ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียน ซึ่งหุ้นส่วนผู้จัดการหรือผู้จัดการเป็นบุคคลตาม (1)
 - (4) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย ซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคลตาม (1) (2) หรือ (3) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (1) (2) หรือ (3) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น

เพื่อประโยชน์แห่งคำนิยามนี้ให้ถือว่าหุ้นของบริษัทจำกัดที่มีใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือเป็นหุ้นของคนต่างด้าว เว้นแต่จะได้มีกฎกระทรวงกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

ฉ. นิติบุคคลซึ่งมีบุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย นิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย หรือนิติบุคคลตามข้อ ก. ข. ค. หรือ ง. ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น

จากนิยามข้างต้น จะเห็นได้ว่า ไม่ว่าจะนิติบุคคลจะเป็นนิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย หรือไม่ก็ตาม แต่หากแท้จริงแล้วนิติบุคคลนั้นถูกรับรองโดยคนต่างชาติ หรือผลประโยชน์ที่นิติบุคคลนั้นแสวงหาได้จะตกเป็นของคนต่างชาติแล้ว ย่อมถือได้ว่านิติบุคคลนั้นเป็นคนต่างด้าวตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

การที่บทบัญญัติตามมาตรา 21 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้นิติบุคคลซึ่งเป็นผู้ขออนุญาตจัดหางานต้องเป็นนิติบุคคลที่มีสัญชาติไทย ทั้งที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่บัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของนิติบุคคลไว้ โดยเฉพาะ อีกทั้งเมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ซึ่งเป็นกฎหมายพิเศษที่บัญญัติหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้ ก็ไม่สามารถนำเรื่องการจดทะเบียนของนิติบุคคลมาเป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาถึงสัญชาติของนิติบุคคลได้ ตามที่กล่าวมาข้างต้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า การเปลี่ยนข้อความในบทบัญญัติตามมาตรา 21 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จากเดิมที่ว่า “ในกรณีและผู้ขออนุญาตจัดหางานเป็นนิติบุคคล นิติบุคคลนั้นต้องมีสัญชาติไทย โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นโดยบุคคลผู้มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละสิบห้าของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น ต้องมีกรรมการที่มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนกรรมการทั้งหมดและมีผู้จัดการซึ่งเป็นผู้แทนนิติบุคคลที่มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามวรรคหนึ่งด้วย” เป็นว่า “ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตจัดหางานเป็นนิติบุคคล นิติบุคคลนั้นต้องเป็นนิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นโดยบุคคลผู้มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละสิบห้าของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น ต้องมีกรรมการที่มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนกรรมการทั้งหมดและมีผู้จัดการซึ่งเป็นผู้แทนนิติบุคคลที่มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามวรรคหนึ่งด้วย” น่าจะเป็นทางออกที่ดีที่สุดสำหรับเรื่องนี้

5. บทบัญญัติในหมวด 3 การจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือ

บทบัญญัติในหมวด 3 การจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือ⁵² เป็นส่วนที่มีการกำหนดหลักเกณฑ์นอกเหนือจากที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้

⁵² การที่ผู้ยกร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 บัญญัติรายละเอียดของบทบัญญัติในหมวด 3 ไว้ค่อนข้างมาก ทั้งที่อาจบัญญัติให้มีการออกกฎหมายลำดับรองเพื่อกำหนดรายละเอียดนั้น ๆ ได้ เป็นการแสดงให้เห็นว่า ผู้ยกร่างต้องการให้ความสำคัญต่อบทบัญญัติดังกล่าว ซึ่งเป็นการให้หลักประกันเบื้องต้นแก่คนหางานที่จะไปทำงานเป็นคนประจำเรือ เนื่องจากการแก้ไข

ค่อนข้างมาก เช่น เรื่องคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขออนุญาตจัดหางาน เรื่องอายุของใบอนุญาตจัดหางาน เรื่องที่ตั้งของสำนักงานหรือสำนักงานชั่วคราวของผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน เรื่องการวางหลักประกันเพื่อประกันความเสียหายที่เกิดจากการดำเนินการของผู้ขออนุญาตจัดหางาน เรื่องการจดทะเบียนตัวแทนจัดหางานและลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางาน เป็นต้น แต่การกำหนดหลักเกณฑ์นอกเหนือจากที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ดังกล่าวก็มีได้เป็นการขัดแย้งหรือไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องนี้ไว้เพียงกว้าง ๆ มุ่งเน้นให้ประเทศสมาชิกมีมาตรการที่ทำให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือจะสามารถเข้าถึงระบบการคัดเลือกและการบรรจุคนประจำเรือที่มีประสิทธิภาพ มีความเพียงพอ และมีความน่าเชื่อถือเพื่อแสวงหาการจ้างงานบนเรือที่ออกทะเล โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติในหมวด 3 ยังมีความไม่ครอบคลุมหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ในบางเรื่อง นั่นคือ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการห้ามไม่ให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานกระทำการอันเป็นการกีดกันหรือขัดขวางการได้งานของคนประจำเรือที่มีคุณสมบัติเหมาะสมตามมาตรฐาน A 1.4 5. (a) (Standard A 1.4 5. (a))⁵³ ซึ่งแม้บทบัญญัติตามมาตรา 13⁵⁴ แห่ง

เพิ่มเติมบทบัญญัติในพระราชบัญญัติต้องกระทำโดยรัฐสภา ในขณะที่การแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในกฎหมายลำดับรองแค่กระทำโดยฝ่ายบริหารก็เพียงพอแล้ว นอกจากนี้ การที่ผู้ยกร่างบัญญัติไว้เช่นนั้น ก็น่าจะเพื่อให้มีความเท่าเทียมกันในลำดับศักดิ์ของกฎหมาย ระหว่างบทบัญญัติในหมวด 3 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือโดยเฉพาะ กับบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน พ.ศ. 2528 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองแรงงานโดยทั่วไป

⁵³ Standard A1.4 – Recruitment and placement

5. A Member adopting a system referred to in paragraph 2 of this Standard shall, in its laws and regulations or other measures, at a minimum:

(a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified

⁵⁴ มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

เจ้าของเรือต้องไม่เลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อคนประจำเรือเพราะเหตุแห่งความแตกต่างในเรื่องถิ่นกำเนิด เชื้อชาติ ภาษา เพศ อายุ ความพิการ สภาพทางกายหรือสุขภาพ สถานะของบุคคล ฐานะทางเศรษฐกิจหรือสังคม ความเชื่อทางศาสนา การศึกษาอบรม หรือความคิดเห็นทางการเมือง

พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะมีการกำหนดเกี่ยวกับการห้ามมิให้เลือกปฏิบัติ โดยไม่เป็นธรรมต่อคนประจำเรือไว้ แต่บทบัญญัติดังกล่าวเป็นการห้ามเฉพาะเจ้าของเรือเท่านั้น แต่ไม่ได้รวมถึงผู้รับใบอนุญาตจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือด้วย และแม้ความไม่ครอบคลุมของเนื้อหาตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ดังกล่าว จะไม่ร้ายแรงถึงขนาดเป็นการขัดต่อพันธกรณีระหว่างประเทศก็ตาม แต่ผู้เขียนกลับมีความเห็นว่า การเพิ่มเติมเนื้อหาส่วนนี้ในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ก็ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแต่อย่างใด อีกทั้งยังเป็นการสอดคล้องกับหลักสิทธิมนุษยชนในเรื่องความเสมอภาคและการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม ซึ่งเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของบุคคลที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติรับรองไว้ด้วย⁵⁵

6. บทบัญญัติในหมวด 5 การส่งตัวกลับ

บทบัญญัติในหมวด 5 การส่งตัวกลับ เป็นเรื่องเฉพาะของการให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลที่แตกต่างจากการให้ความคุ้มครองแรงงานประเภทอื่น ๆ ซึ่งบทบัญญัติในเรื่องนี้ตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 โดยส่วนใหญ่มีความสอดคล้องและครอบคลุมหลักเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้ว ไม่ว่าจะป็นกรณีที่คนประจำเรือได้รับการส่งตัวกลับเมื่อครบกำหนดเวลาตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ หรือกรณีที่เจ้าของเรือต้องจัดทำประกันภัยให้แก่คนประจำเรือทุกคน หรือแม้กระทั่งกรณีที่เจ้าของเรือไม่ต้องออกค่าใช้จ่ายระหว่างการส่งตัวคนประจำเรือกลับหากคนประจำเรือได้กระทำความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่อย่างร้ายแรง

อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติในหมวด 5 ยังมีความไม่ครอบคลุมหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ในบางเรื่อง นั่นคือ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการได้รับสิทธิส่งตัวกลับกรณีที่คนประจำเรือบอกเลิกข้อตกลงการจ้างงานก่อนครบกำหนด ตามมาตรฐาน A 2.5 1. (b)(ii) (Standard A 2.5 1. (b)(ii))⁵⁶ ซึ่งแม้สิทธิการบอกเลิกข้อตกลงดังกล่าวสามารถนำหลักเกณฑ์เรื่องการเลิกสัญญา

⁵⁵ บรรเจิด สิงคะเนติ, หลักพื้นฐานเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพ และศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552), น. 154-159. และอุดมศักดิ์ สินธิพงษ์, สิทธิมนุษยชน, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2555), น. 166-182.

⁵⁶ Standard A2.5 – Repatriation

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

(b) when the seafarers' employment agreement is terminated

(ii) by the seafarer for justified reasons

ทั่วไปตามที่บัญญัติอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ได้⁵⁷ และแม้ความไม่ครอบคลุมของเนื้อหาตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ดังกล่าว จะไม่ร้ายแรงถึงขนาดเป็นการขัดต่อพันธกรณีระหว่างประเทศก็ตาม แต่ผู้เขียนกลับมีความเห็นว่า การเพิ่มเติมเนื้อหาส่วนนี้ลงในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะก็ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแต่อย่างใด อีกทั้งยังทำให้บทบัญญัติเรื่องการส่งตัวกลับซึ่งเป็นเรื่องเฉพาะของการให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลตามที่กล่าวมาข้างต้นมีความครบถ้วนและครอบคลุมอย่างรอบด้าน สอดคล้องกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ซึ่งทำให้เกิดข้อดีในประการที่จะทำให้หลักเกณฑ์การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลของประเทศไทยมีความเป็นสากลและเป็นที่ยอมรับของนานาชาติประเทศมากขึ้นด้วย

7. บทบัญญัติในหมวด 9 การจัดให้มีการรักษาพยาบาล การคุ้มครองต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของคนประจำเรือ

บทบัญญัติในหมวด 9 การจัดให้มีการรักษาพยาบาล การคุ้มครองต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของคนประจำเรือ เป็นบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 อีกหมวดหนึ่งที่ยังมีความไม่ครอบคลุมหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ในบางเรื่อง นั่นคือหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในการจ่ายค่าจ้างเต็มจำนวนแก่คนประจำเรือซึ่งเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บจนไม่สามารถทำงานได้แล้วยังคงพักอยู่บนเรือหรือจนกว่าคนประจำเรือจะได้รับการส่งตัวกลับ และความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในการจ่ายค่าจ้างทั้งหมดหรือบางส่วนตามกฎหมายภายในประเทศหรือข้อตกลงร่วมกัน นับแต่เวลาที่คนประจำเรือถูกส่งตัวกลับหรือส่งขึ้นฝั่งจนกระทั่งหายเป็นปกติ โดยในกรณีที่คนประจำเรือไม่ได้อยู่บนเรืออีกต่อไปสามารถจำกัดความรับผิดสำหรับค่าจ้างดังกล่าวได้ แต่ต้องเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 16 สัปดาห์ นับแต่วันที่ได้รับบาดเจ็บหรือวันที่เริ่มเจ็บป่วยตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน A 4.2 3. (Standard A 4.2 3.)⁵⁸ และมาตรฐาน A 4.2 4.

⁵⁷ สิทธิเลิกสัญญาตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 386 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีอยู่ด้วยกัน 2 ประการ คือ สิทธิเลิกสัญญาโดยบทบัญญัติของกฎหมายและสิทธิเลิกสัญญาโดยข้อสัญญา โปรดดู อัครวิทย์ สุมาวงศ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรม สัญญา, (กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2555), น. 333-357.

⁵⁸ Standard A4.2 – Shipowners’ liability

3. Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:

(a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and

(Standard A 4.2 4.)⁵⁹ ซึ่งแม้บทบัญญัติตามมาตรา 49 วรรคสอง⁶⁰ แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะมีการกำหนดให้เจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าจ้างและค่าล่วงเวลาตามที่คนประจำเรือมีสิทธิได้รับในกรณีที่เจ้าของเรือเลิกจ้างคนประจำเรือก็ตาม แต่บทบัญญัติดังกล่าวก็มีได้กล่าวถึงรายละเอียดของขอบเขตจำนวนค่าจ้างที่เจ้าของเรือมีความรับผิดชอบต้องจ่ายให้แก่คนประจำเรือตามที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ข้างต้นแต่อย่างใด ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่าความไม่ครอบคลุมของเนื้อหาตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ดังกล่าว เป็นเรื่องที่มีความร้ายแรงถึงขนาดอาจทำให้เป็นการขัดต่อพันธกรณีระหว่างประเทศได้ เนื่องจากการให้ความคุ้มครองทางการเงินแก่คนประจำเรือ เป็นหนึ่งในวัตถุประสงค์ของการร่างอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ที่ต้องการให้เกิดการสร้างงานที่มีคุณค่าแก่แรงงานทั่วโลก และต้องการให้การคุ้มครองแรงงานทางทะเลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีความยุติธรรมมากยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงควรมีการเพิ่มเติมเนื้อหาส่วนนี้ลงในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เพื่อเป็นการเพิ่มความคุ้มครองทางการเงินให้แก่แรงงานคนประจำเรืออีกทางหนึ่ง ทั้งยังเป็นหลักการที่สอดคล้องกับเหตุผลและความจำเป็นในการประกาศใช้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 อีกด้วย

8. สิทธิในการได้รับค่าชดเชยของคนประจำเรือ

แต่เดิมก่อนที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะมีผลใช้บังคับ การพิจารณาสิทธิในการได้รับค่าชดเชยของคนประจำเรือกรณีที่เจ้าของเรือเลิกจ้างย่อมเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 กล่าวคือ หากเจ้าของเรือเลิกจ้างคนประจำเรือ

(b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.

⁵⁹ Standard A4.2 – Shipowners’ liability

4. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

⁶⁰ มาตรา 49 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

ในกรณีที่เจ้าของเรือเลิกจ้างคนประจำเรือ ให้เจ้าของเรือจ่ายค่าจ้างและค่าล่วงเวลาตามที่คนประจำเรือมีสิทธิได้รับ ให้แก่คนประจำเรือภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่เลิกจ้าง

โดยที่คนประจำเรือมิได้กระทำการใด ๆ ที่เข้าข่ายตามมาตรา 119⁶¹ และมีใช้กรรมที่คนประจำเรือสมควรใจลาออกเองแล้ว เจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าชดเชยให้แก่คนประจำเรือซึ่งถูกเลิกจ้างดังกล่าว ตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 118⁶² ซึ่งจำนวนค่าชดเชยที่คนประจำเรือดังกล่าวมีสิทธิได้รับ

⁶¹ มาตรา 119 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

นายจ้างไม่ต้องจ่ายค่าชดเชยให้แก่ลูกจ้างซึ่งเลิกจ้างในกรณีหนึ่งกรณีใด ดังต่อไปนี้

(1) ทุจริตต่อหน้าที่หรือกระทำความผิดอาญาโดยเจตนาแก่นายจ้าง

(2) จงใจทำให้นายจ้างได้รับความเสียหาย

(3) ประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้นายจ้างได้รับความเสียหายอย่างร้ายแรง

(4) ฝ่าฝืนข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงาน ระเบียบ หรือคำสั่งของนายจ้างอันชอบด้วยกฎหมาย และเป็นธรรม และนายจ้างได้ تذากเตือนเป็นหนังสือแล้ว เว้นแต่กรณีที่ร้ายแรง นายจ้างไม่จำเป็นต้อง تذากเตือน หนังสือเตือนให้มีผลบังคับได้ไม่เกินหนึ่งปีนับแต่วันที่ลูกจ้างได้กระทำความผิด

(5) ละทิ้งหน้าที่เป็นเวลาสามวันทำงานติดต่อกันไม่ว่าจะมีวันหยุดคั่นหรือไม่ก็ตาม โดยไม่มีเหตุอันสมควร

(6) ได้รับโทษจำคุกตามคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก

ในกรณี (6) ถ้าเป็นความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษต้องเป็นกรณีที่เป็นเหตุให้นายจ้างได้รับความเสียหาย

การเลิกจ้างโดยไม่จ่ายค่าชดเชยตามวรรคหนึ่ง ถ้านายจ้างไม่ได้ระบุข้อเท็จจริงอันเป็นเหตุที่เลิกจ้างไว้ในหนังสือบอกเลิกสัญญาจ้างหรือไม่ได้แจ้งเหตุที่เลิกจ้างให้ลูกจ้างทราบในขณะที่เลิกจ้าง นายจ้างจะยกเหตุขึ้นอ้างในภายหลังไม่ได้

⁶² มาตรา 118 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

ให้นายจ้างจ่ายค่าชดเชยให้แก่ลูกจ้างซึ่งเลิกจ้าง ดังต่อไปนี้

(1) ลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบหนึ่งร้อยยี่สิบวัน แต่ไม่ครบหนึ่งปี ให้จ่ายไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายสามสิบวัน หรือไม่น้อยกว่าค่าจ้างของการทำงานสามสิบวันสุดท้ายสำหรับลูกจ้างซึ่งได้รับค่าจ้างตามผลงานโดยคำนวณเป็นหน่วย

(2) ลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบหนึ่งปี แต่ไม่ครบสามปี ให้จ่ายไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายเก้าสิบวัน หรือไม่น้อยกว่าค่าจ้างของการทำงานเก้าสิบวันสุดท้ายสำหรับลูกจ้างซึ่งได้รับค่าจ้างตามผลงานโดยคำนวณเป็นหน่วย

(3) ลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบสามปี แต่ไม่ครบหกปี ให้จ่ายไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือไม่น้อยกว่าค่าจ้างของการทำงานหนึ่งร้อยแปดสิบวันสุดท้ายสำหรับลูกจ้างซึ่งได้รับค่าจ้างตามผลงานโดยคำนวณเป็นหน่วย

จะขึ้นอยู่กับจำนวนระยะเวลาการทำงานของคนประจำเรื่อนั้นนับจนถึงวันที่นายจ้างเลิกจ้าง หากคนประจำเรื่อมีระยะเวลาการทำงานมากก็จะมีสิทธิได้รับค่าชดเชยในจำนวนที่มากตามไปด้วย โดยสำหรับกรณีของสัญญาจ้างแรงงานระหว่างเจ้าของเรื่อกับคนประจำเรื่อ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสัญญาที่มีกำหนดระยะเวลาแน่นอนเป็นช่วงเวลาสั้น ๆ เช่น 6 เดือน หรือ 1 ปี เป็นต้น และมักเป็นการทำสัญญาหลายสัญญาที่มีระยะเวลาติดต่อกันไป เช่น สัญญา A มีกำหนดระยะเวลาจ้างในระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2558 ถึง 30 มิถุนายน 2558 สัญญา B มีกำหนดระยะเวลาจ้างในระหว่างวันที่ 31 มิถุนายน 2558 ถึง 31 ธันวาคม 2558 และสัญญา C มีกำหนดระยะเวลาจ้างในระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2559 ถึง 30 มิถุนายน 2559 โดยทั้ง 3 สัญญามีคู่สัญญาเดียวกัน เป็นต้น ศาลฎีกาได้เคยมีคำพิพากษาในทำนองที่ว่า การนับระยะเวลาการทำงานของคนประจำเรื่อตามสัญญาในลักษณะดังกล่าวเพื่อกำหนดค่าชดเชยจะต้องนำระยะเวลาการจ้างงานตามสัญญาที่มีระยะเวลาติดต่อกันมารวมนับด้วย เช่น กรณีตัวอย่างข้างต้น หากเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา C แล้วเจ้าของเรื่อเลิกจ้างคนประจำเรื่อโดยคนประจำเรื่อนั้นมีสิทธิได้รับค่าชดเชยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 การนับระยะเวลาการทำงานของคนประจำเรื่อนั้นเพื่อกำหนดค่าชดเชยจะมีได้นำเฉพาะระยะเวลา 6 เดือน ตามสัญญา C มาคิดเท่านั้น แต่จะต้องนำระยะเวลาการทำงานตามสัญญา A และ

(4) ลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบหกปี แต่ไม่ครบสิบปี ให้จ่ายไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายสองร้อยสี่สิบวัน หรือน้อยกว่าค่าจ้างของการทำงานสองร้อยสี่สิบวันสุดท้ายสำหรับลูกจ้างซึ่งได้รับค่าจ้างตามผลงานโดยคำนวณเป็นหน่วย

(5) ลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบสิบปีขึ้นไป ให้จ่ายไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายสามร้อยวัน หรือน้อยกว่าค่าจ้างของการทำงานสามร้อยวันสุดท้ายสำหรับลูกจ้างซึ่งได้รับค่าจ้างตามผลงานโดยคำนวณเป็นหน่วย

การเลิกจ้างตามมาตรา นี้ หมายความว่า การกระทำใดที่นายจ้างไม่ให้ออกจ้างทำงานต่อไป และไม่จ่ายค่าจ้างให้ ไม่ว่าจะเป็เพราะเหตุสิ้นสุดสัญญาจ้างหรือเหตุอื่นใด และหมายความรวมถึงกรณีที่ลูกจ้างไม่ได้ทำงานและไม่ได้รับค่าจ้างเพราะเหตุที่นายจ้างไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไป

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ลูกจ้างที่มีกำหนดระยะเวลาการจ้างไว้แน่นอนและเลิกจ้างตามกำหนดระยะเวลานั้น

การจ้างที่มีกำหนดระยะเวลาตามวรรคสามจะกระทำได้สำหรับการจ้างงานในโครงการเฉพาะที่มีใ้งานปกติของธุรกิจหรือการค้าของนายจ้างซึ่งต้องมีระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของงานที่แน่นอนหรือในงานอันมีลักษณะเป็นครั้งคราวที่มีกำหนดการสิ้นสุด หรือความสำเร็จของงานหรือในงานที่เป็นไปตามฤดูกาลและได้จ้างในช่วงเวลาของฤดูกาลนั้น ซึ่งงานนั้นจะต้องแล้วเสร็จภายในเวลาไม่เกินสองปีโดยนายจ้างและลูกจ้างได้ทำสัญญาเป็นหนังสือไว้ตั้งแต่เมื่อเริ่มจ้าง

สัญญา B มานับรวมด้วย ซึ่งเมื่อรวมกันแล้วจะมีระยะเวลาทั้งหมด 18 เดือน เป็นต้น ทั้งนี้ การคำนวณค่าชดเชยในลักษณะดังกล่าวเป็นไปตามนัยคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 11912/2553⁶³ ซึ่งพิพากษาในทำนองที่ว่า “...จำเลยจ้างโจทก์ทำงานตำแหน่งนายเรือตั้งแต่วันที่ 16 ตุลาคม 2543 ถึงวันที่ 15 เมษายน 2547 โดยทำสัญญาจ้างแรงงานช่วงเวลาละ 6 เดือนต่อเนื่องกันอีก 6 ช่วง ซึ่งการทำสัญญาจ้างแรงงานในลักษณะดังกล่าวทำให้โจทก์มีระยะเวลาการทำงานไม่ติดต่อกัน สิทธิที่จะได้รับค่าชดเชยเมื่อถูกเลิกจ้างก็จะไม่ได้ไม่เท่าสิทธิตามที่บัญญัติในมาตรา 118 จึงต้องนับระยะเวลาการทำงานทุกช่วงเข้าด้วยกัน...”

อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มีผลใช้บังคับแล้ว แม้บทบัญญัติตามมาตรา 44 วรรคหนึ่ง⁶⁴ แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะกำหนดให้ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือสิ้นสุดลงเมื่อครบกำหนดระยะเวลา ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวไม่อาจแปลความได้อย่างชัดเจนเพียงพอว่าจะไม่สามารถนำระยะเวลาการจ้างงานตามสัญญาที่มีระยะเวลาติดต่อกันมานับรวมกันได้ตามนัยคำพิพากษาศาลฎีกาข้างต้นก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติตามมาตรา 6⁶⁵ แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่อุดช่องว่างกรณีที่ไม่มียกเว้นตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มาปรับใช้ โดยให้นำหลักจารีตประเพณีในการทำงานของคนประจำเรือและในการเดินเรือทางทะเลมาบังคับใช้ จะเห็นได้ว่า ตามหลักจารีตประเพณีข้างต้น การนับระยะเวลาการทำงานของคนประจำเรือเพื่อคำนวณ

⁶³ ระบบสืบค้นคำพิพากษา คำสั่งคำร้อง และคำวินิจฉัยศาลฎีกา, “คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 11912/2553,” สืบค้นเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2559, <http://www.deka2007.supremecourt.or.th/deka/web/searchlist.jsp>

⁶⁴ มาตรา 44 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือย่อมสิ้นสุดลงเมื่อครบกำหนดระยะเวลาในข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ หรือสิ้นสุดลงตามเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ในข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ โดยมีต้องบอกกล่าวล่วงหน้า

⁶⁵ มาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

กรณีไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะนำมาปรับใช้ให้นำหลักจารีตประเพณีในการทำงานของคนประจำเรือ จารีตประเพณีในการเดินเรือทางทะเลหรือข้อกำหนดหรือมาตรฐานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง มาบังคับตามแต่ละกรณี

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ เจ้าของเรือต้องกระทำการทั้งปวงตามธรรมดาและตามสมควรที่จะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพเดินเรือทางทะเล

ค่าชดเชยจะไม่นำระยะเวลาการทำงานตามสัญญาที่มีระยะเวลาติดต่อกันมานับรวมกัน⁶⁶ ดังนั้นในปัจจุบัน แนวคำพิพากษาของศาลฎีกาข้างต้นที่วินิจฉัยในทำนองว่า การนับระยะเวลาการทำงานของคนประจำเรือเพื่อคำนวณค่าชดเชยจะต้องนำระยะเวลาการทำงานตามสัญญาที่มีระยะเวลาติดต่อกันมารวมนับด้วยนั้น จึงไม่อาจนำมาเป็นบรรทัดฐานได้อีกต่อไป

9. รายละเอียดเนื้อหาในกฎหมายลำดับรอง

ด้วยเหตุที่วัตถุประสงค์หลักในการยกร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 คือเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ประกอบกับบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้อำนาจฝ่ายปกครองในการออกกฎหมายลำดับรองในหลายเรื่องตามที่กล่าวมาข้างต้น ดังนั้น เพื่อให้การอนุวัติการตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เป็นไปโดยครบถ้วนสมบูรณ์ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าการพิจารณาถึงรายละเอียดเนื้อหาในกฎหมายลำดับรองในส่วนที่มีหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ น่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการออกกฎหมายลำดับรองในอนาคต ซึ่งรายละเอียดของเนื้อหาดังกล่าวสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

ก. รายละเอียดเนื้อหาเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์ตามมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ควรกำหนดให้ใบรับรองแพทย์ต้องระบุเป็นการเฉพาะเกี่ยวกับความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ของคนประจำเรือ และควรกำหนดเกี่ยวกับอายุของใบรับรองแพทย์และใบรับรองการมองเห็นสี ตลอดจนกรณีที่สามารถใช้ใบรับรองแพทย์เดิมต่อไปได้จนกว่าจะถึงท่าเรือถัดไป หากใบรับรองแพทย์เดิมหมดอายุลงในระหว่างการเดินเรือ⁶⁷

ข. รายละเอียดเนื้อหาเกี่ยวกับมาตรฐานที่พักอาศัย สถานที่บนเรือ การจัดให้มีบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกตามมาตรา 72 และมาตรา 73 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ควรประกอบด้วยข้อกำหนดด้านที่พักอาศัยของคนประจำเรือ เช่น ความสูงของที่ว่าง

⁶⁶ Robert E. Rodes, "Workmen's Compensation for Maritime Employees : Obscurity in the Twilight Zone," Accessed June 13, 2016, http://scholarship.law.nd.edu/law_faculty_scholarship/496 and TODD YOUNG LAW OFFICE, "Determining Compensation," Accessed June 13, 2016, <http://www.toddyounglawoffice.com/admiralty-maritime-claims/longshore-harborworkers-act/>.

⁶⁷ ทั้งนี้ รายละเอียดเนื้อหาเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์ ผู้เขียนได้อธิบายโดยละเอียดแล้วในหัวข้อ 4.4.2 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ ข้อ 2. ใบรับรองแพทย์ ผู้เขียนจึงไม่ขออธิบายซ้ำอีก

เหนือศีรษะ การระบายอากาศ การระบายความร้อน ตำแหน่งที่ตั้งและขนาดของห้องพักซึ่งกำหนดให้แตกต่างกันไปตามขนาดของเรือและตำแหน่งหน้าที่ของคนประจำเรือ เป็นต้น ข้อกำหนดเกี่ยวกับห้องรับประทานอาหาร เช่น การระบายอากาศ ตำแหน่งที่ตั้งของห้องประกอบอาหาร เป็นต้น ข้อกำหนดด้านสุขภัณฑ์ เช่น การระบายอากาศ การจัดให้ชายและหญิงมีสุขภัณฑ์แยกต่างหากจากกัน ตำแหน่งที่ตั้งของห้องน้ำ เป็นต้น และข้อกำหนดอื่น ๆ เช่น การจัดให้มีห้องรักษาพยาบาล การจัดให้มีพื้นที่ว่างหรือพื้นที่ลาดฟ้าเรือ การจัดให้มีห้องทำงานสำหรับฝ่ายช่างกลและฝ่ายเดินเรือ การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซักรีดเสื้อผ้า การจัดให้มีเครื่องอำนวยความสะดวกและสิ่งสิ้นทางการ เป็นต้น⁶⁸

อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนมีข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การพิจารณาที่ว่างเหนือศีรษะ หรือ “headroom” ซึ่งเป็นรายละเอียดเนื้อหาเกี่ยวกับมาตรฐานที่พักอาศัยของคนประจำเรือที่ตามมาตราฐาน A 3.1 6. (a) (Standard A 3.1 6. (a))⁶⁹ กำหนดให้ที่พักอาศัยของคนประจำเรือในเรือแต่ละลำต้องมีที่ว่างเหนือศีรษะไม่น้อยกว่า 203 เซนติเมตร ซึ่งเมื่อพิจารณาตามหลักความเป็นจริงแล้ว คนประจำเรือแต่ละคนย่อมมีความสูงที่แตกต่างกันไป หากใช้ความสูงของคนประจำเรือแต่ละคนเป็นเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวในกฎหมายลำดับรองก็อาจทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายลำดับรองนั้น ๆ ได้

ในประเด็นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า การกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวในกฎหมายลำดับรองควรใช้เกณฑ์ที่มีความแน่นอนมากกว่าเกณฑ์ความสูงของคนประจำเรือ เช่น เกณฑ์การวัดจากระดับของพื้นเรือ เป็นต้น โดยควรมีการศึกษาถึงความสูงเฉลี่ยของคนประจำเรือซึ่งทำงานในเรือซึ่งชักรธงไทย

⁶⁸ ทั้งนี้ รายละเอียดเนื้อหาเกี่ยวกับมาตรฐานที่พักอาศัย สถานที่บนเรือ การจัดให้มีบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวก ผู้เขียนได้อธิบายโดยละเอียดแล้วในหัวข้อ 4.4.4 ที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก อาหาร และโภชนาการ ข้อ 1. ที่พักอาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวก ผู้เขียนจึงไม่อธิบายซ้ำอีก

⁶⁹ Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities

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

เสียก่อนแล้วจึงค่อยกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าว เช่น กรณีของประเทศในภูมิภาคอาเซียน ผู้ชายจะมีความสูงเฉลี่ยอยู่ที่ 164 เซนติเมตร ในขณะที่ผู้หญิงจะมีความสูงเฉลี่ยอยู่ที่ 153 เซนติเมตร เป็นต้น⁷⁰ ซึ่งแม้การกำหนดเกณฑ์ในลักษณะดังกล่าวอาจทำให้คนประจำเรือที่มีความสูงมากกว่า ความสูงเฉลี่ย มีที่ว่างเหนือศีรษะน้อยกว่า 203 เซนติเมตร ก็ตาม แต่หากกรณีดังกล่าวไม่ก่อให้เกิด ความไม่สะดวกสบายแก่คนประจำเรือ นั้นมากจนเกินสมควร ก็เข้าข้อยกเว้นที่ตามมาตราฐาน A 3.1 6. (a) (Standard A 3.1 6. (a)) เปิดช่องให้สามารถกระทำได้

ค. รายละเอียดเกี่ยวกับการยกเว้นการมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักสูตรการฝึกอบรม ของคนประจำเรือที่ทำงานในแผนกจัดหาอาหารตามมาตรา 76 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 โดยควรกำหนดยกเว้นให้สำหรับเรือที่มีอัตรากำลังน้อยกว่า 10 คน หรือกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วน⁷¹

ง. ขอบเขตของการจัดให้มีการให้ความคุ้มครองคนประจำเรือด้านประกันสังคมตาม มาตรา 4 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 โดยควรกำหนดให้ครอบคลุมถึง สิทธิในการรักษาพยาบาล สิทธิประโยชน์กรณีเจ็บป่วย สิทธิประโยชน์กรณีบาดเจ็บจากการจ้างงาน สิทธิประโยชน์กรณีทุพพลภาพ สิทธิประโยชน์กรณีว่างงาน สิทธิประโยชน์กรณีชราภาพ สิทธิประโยชน์ กรณีลาคลอดและเลี้ยงดูบุตร สิทธิประโยชน์ของครอบครัว และสิทธิประโยชน์ของทายาทด้วย

อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนมีข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองคนประจำเรือ ด้านประกันสังคม ซึ่งตามมาตรา 4⁷² แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้ การจ้างงานระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติประกันสังคม

⁷⁰ Arshanon, “ความสูงเฉลี่ยมาตรฐานชายหญิงใน ASEAN,” สืบค้นเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2559, <http://www.thaيلandsusu.com/webboard/index.php?topic=329945.0>

⁷¹ ทั้งนี้ รายละเอียดเนื้อหาเกี่ยวกับการยกเว้นการมีคุณสมบัติครบถ้วนของคนประจำเรือ ดังกล่าว ผู้เขียนได้อธิบายโดยละเอียดแล้วในหัวข้อ 4.4.4 ที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก อาหาร และโภชนาการ ข้อ 2. อาหารและโภชนาการ ผู้เขียนจึงไม่อธิบายซ้ำอีก

⁷² มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558
การจ้างงานระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่อยู่ภายใต้บังคับ กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงาน กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน

เจ้าของเรือต้องจัดให้มีการคุ้มครองด้านประกันสังคมและเงินทดแทนโดยให้คนประจำเรือ ได้รับสิทธิประโยชน์จากการคุ้มครองตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวง แรงงานกำหนด

พ.ศ. 2533 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองด้านประกันสังคมแก่แรงงานโดยทั่วไป แต่ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานประกาศกำหนด โดยไม่มีการกำหนดเงื่อนไขในการทำงานว่า การประกาศกำหนดดังกล่าวจะต้องมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานตามที่พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 กำหนดไว้ ทั้งที่บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 ได้ให้ความคุ้มครองแก่คนประจำเรือครอบคลุมทุกสิทธิตามที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้แล้ว⁷³ จึงอาจก่อให้เกิดความไม่ธรรมแก่คนประจำเรือภายหลังที่มีการบังคับใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าวได้ ดังนั้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของคนประจำเรือ และเพื่อเป็นการสร้างหลักประกันแก่คนประจำเรือ กระทรวงแรงงานซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าว จึงควรต้องนำเงื่อนไขในการทำงานดังกล่าวข้างต้นไปพิจารณาประกอบการประกาศกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองคนประจำเรือด้านประกันสังคมด้วย

จ. รายละเอียดเนื้อหาเกี่ยวกับใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ตามมาตรา 87 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 โดยควรกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีการออกและวิธีการเพิกถอนใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล อายุและการตรวจระหว่างอายุของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล ตลอดจนหลักเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีการออกและการสิ้นสุดของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับชั่วคราว⁷⁴

10. บทบัญญัติในหมวด 15 บทกำหนดโทษ

นอกจากการกำหนดให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ในการออกคำสั่งกักเรือที่ฝ่าฝืนต่อข้อกำหนดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 อย่างร้ายแรงแล้ว อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ก็มีได้มีการกำหนดบทลงโทษในลักษณะอื่นไว้อีกแต่อย่างใด มีเพียงแต่การกำหนดให้ประเทศภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ต้องมีมาตรการบังคับที่ชัดเจนเพื่อให้มั่นใจ

⁷³ อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 ยังมีความไม่เหมาะสมต่อการให้ความคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือบางประการ เช่น กรณีที่คนประจำเรือเดินทางไปยังต่างประเทศ อาจทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเข้ารับการรักษาพยาบาลตามสถานพยาบาลที่กฎหมายประกันสังคมกำหนด และเกิดความไม่คล่องตัวในการเบิกจ่ายกรณีที่ต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลในต่างประเทศ เป็นต้น โปรดดู ศศิกานต์ หยั่งสายชล, *อ้าวแล้วเชิงอรรถที่ 44*, น.150-151.

⁷⁴ ทั้งนี้ รายละเอียดเนื้อหาเกี่ยวกับใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ผู้เขียนได้อธิบายโดยละเอียดแล้วในหัวข้อ 4.4.6 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้ ข้อ 1. ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ผู้เขียนจึงไม่อธิบายซ้ำอีก

ได้ว่าจะมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้เท่านั้น เช่น การกำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องทำให้มั่นใจได้ว่าหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือได้ดำเนินการโดยวิธีที่คุ้มครองและส่งเสริมสิทธิการจ้างงานของคนประจำเรือตามมาตรฐาน A 1.4 1. (Standard A 1.4 1.)⁷⁵ การกำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องทำให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือบนเรือที่ชักธงของประเทศตนจะได้รับสิทธิในการส่วนตัวกลับตามมาตรฐาน A 2.5 1. (Standard A 2.5 1.)⁷⁶ การกำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องทำให้มั่นใจได้ว่าเจ้าของเรือจะต้องจ่ายค่าชดเชยให้แก่คนประจำเรือทุกคนที่ต้องว่างงานจากการที่เรือได้รับความเสียหายหรือจมตามมาตรฐาน A 2.6 1. (Standard A 2.6 1.)⁷⁷ การกำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องทำให้มั่นใจได้ว่ามีการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่กำหนดไว้เพื่อคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาลสำหรับคนประจำเรือตามมาตรฐาน A 4.1 1. (Standard A 4.1 1.)⁷⁸ เป็นต้น ซึ่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ก็ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ดังกล่าวด้วยการบัญญัติบทลงโทษสำหรับการฝ่าฝืนบทบัญญัติต่าง ๆ ไว้ ซึ่งบทลงโทษที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 บัญญัติไว้ในหมวด 15 บทกำหนดโทษ ล้วนแต่เป็นโทษในทางอาญาทั้งสิ้น ไม่ว่าจะเป็นโทษปรับเพียงอย่างเดียว โทษจำคุกเพียงอย่างเดียว หรือแม้กระทั่งทั้งโทษปรับและโทษจำคุก

⁷⁵ Standard A1.4 – Recruitment and placement

1. Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that protects and promotes seafarers' employment rights as provided in this Convention.

⁷⁶ Standard A2.5 – Repatriation

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

⁷⁷ Standard A2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

1. Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.

⁷⁸ Standard A4.1 – Medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which: ...

การที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้การฝ่าฝืนบทบัญญัติต่าง ๆ มีโทษในทางอาญาดังกล่าว ผู้เขียนมีความเห็นว่า แม้การลงโทษในทางอาญาจะเป็นการลงโทษที่รุนแรงและกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สาสมกับความร้ายแรง (Retribution) เพื่อตัดนิสัยของผู้กระทำความผิด (Reformation) เพื่อป้องปรามมิให้ผู้อื่นเอาเป็นเยี่ยงอย่าง (Deterrence) และเพื่อตัดผู้กระทำความผิดออกไปจากสังคมเป็นการชั่วคราวหรือถาวร⁷⁹ แต่เมื่อบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เป็นบทบัญญัติที่มุ่งให้คุ้มครองประโยชน์ของแรงงานคนประจำเรือโดยทั่วไปในเรื่องต่าง ๆ เช่น เรื่องสภาพการจ้าง เรื่องมาตรฐานที่พักอาศัย เรื่องการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาล เป็นต้น พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จึงเป็นกฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน⁸⁰ การไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ย่อมถือเป็นการกระทำที่มีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปแล้วว่าโทษในทางอาญาควรใช้กับการกระทำในลักษณะดังกล่าว⁸¹ นอกจากนี้การที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้การฝ่าฝืนบทบัญญัติต่าง ๆ มีโทษในทางอาญา ยังเป็นการบัญญัติที่สอดคล้องและเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับกฎหมายคุ้มครองแรงงานโดยทั่วไป นั่นคือ พระราชบัญญัติการเดินทางเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ. 2518 พระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน พ.ศ. 2528 พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 พระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ. 2537 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 พระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 และพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 ซึ่งต่างบัญญัติให้บทกำหนดโทษมีโทษในทางอาญาทั้งสิ้น ดังนั้น การบัญญัติบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ในลักษณะนี้ จึงมีความเหมาะสมแล้ว

⁷⁹ อรรถชัช วงศ์อุดมมงคล, “การใช้มาตรการอื่นแทนโทษทางอาญา : ศึกษาเฉพาะกรณีความผิดบางประเภท,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น. 11-15.

⁸⁰ ความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน หมายถึง กรณีที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ทั่วไปของประเทศชาติหรือของประชาชนโดยส่วนรวม โปรดดู อัครวิทย์ สุมาวงศ์, *อ้าวแล้วเชิงอรรถที่ 57*, น. 33.

⁸¹ บรรหาร กำลา และศศิพรรณ พวงพันธ์, “สรุปสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง “การปฏิรูประบบโทษทางอาญาในประเทศไทย”,” *จุลนิติ*, ฉบับที่ 5, น. 35-40, (กันยายน – ตุลาคม 2548).

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เป็นผลสืบเนื่องจากการที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 จะมีผลใช้บังคับ และเพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงผลกระทบจากการมีผลใช้บังคับของอนุสัญญาดังกล่าว จึงได้มีการร่างบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ขึ้น โดยเทียบเคียงจากข้อกำหนดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เป็นหลัก ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมด้านรูปแบบและความเหมาะสมด้านเนื้อหาของบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 แล้ว ผู้เขียนมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

ประการแรก เรื่องรูปแบบการออกพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ภายใต้พันธกรณีระหว่างประเทศ นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ไม่มีการกำหนดในเรื่องของรูปแบบวิธีการบังคับใช้หรือปฏิบัติตามภายหลังการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ไว้โดยเฉพาะ เพียงแต่ให้ความสำคัญในเรื่องของเนื้อหาและมาตรการคุ้มครองแรงงานทางทะเลที่ต้องครบถ้วนและครอบคลุมตามที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้เท่านั้น หากเนื้อหาตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มีความครบถ้วนและครอบคลุมตามที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้แล้ว ไม่ว่าจะพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะมีการบัญญัติในรูปแบบใด ก็ไม่กระทบต่อพันธกรณีของประเทศไทยในการปฏิบัติตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แต่อย่างใด

ประการที่สอง เรื่องระบบการให้ความคุ้มครองคนประจำเรือตามกฎหมายไทย นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า การที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้การจ้างงานระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ไม่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานโดยทั่วไป นั่นคือ กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน ซึ่งแม้จะไม่มีข้อกำหนดขอบเขตการนำกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองคนจัดหางาน และกฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์มาปรับใช้ไว้เหมือนเช่นกรณีของกฎหมายข้างต้น แต่เมื่อกำหนดให้การจ้างงานระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือดังกล่าวอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะที่มีเนื้อหาสอดคล้องกับสภาพความเป็นอยู่และสภาพการทำงานของคนประจำเรือ จึงมีความเหมาะสมแล้ว

ประการที่สาม เรื่องนิยามคำว่า “เรือ” ซึ่งบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ไม่มีการกำหนดว่าต้องเป็นเรือที่เดินทางในระหว่างประเทศ ทั้ง ๆ ที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 มีการกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า เมื่อนิยามคำว่า “เรือ” ตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ครอบคลุมทั้งกรณีที่เป็นเรือที่เดินทางภายในประเทศและเรือที่เดินทางในระหว่างประเทศ ประกอบกับตาม Article 2 1. แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เปิดช่องให้สามารถกำหนดนิยามคำว่า “เรือ” เป็นอย่างอื่นนอกเหนือจากที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ได้ ดังนั้น การกำหนดนิยามคำว่า “เรือ” ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จึงมิได้เป็นการขัดหรือแย้งหรือไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แต่อย่างใด

ประการที่สี่ เรื่องนิยามคำว่า “คนประจำเรือ” ซึ่งบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ได้กำหนดเพิ่มเติมจากหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ว่าจะต้องมิได้เป็นผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราวด้วย นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า แม้การกำหนดนิยามคำว่า “คนประจำเรือ” ในลักษณะดังกล่าวจะเป็นกรณีก็ตาม Article 2 1. แห่งอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เปิดช่องให้สามารถกระทำได้ก็ตาม แต่การบัญญัตินิยามในลักษณะนี้เป็นการเพิ่มเติมหลักการนอกเหนือจากที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ ซึ่งหลักการตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ดังกล่าวเป็นหลักการที่ได้รับการยอมรับในระดับระหว่างประเทศ ยิ่งไปกว่านั้นประเทศภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 บางประเทศที่มีรูปแบบการดำเนินการทางด้านนิติบัญญัติตามทฤษฎีเอกนิยม (Monism) ย่อมถือเอาหลักการทั้งหมดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เป็นกฎหมายภายในของประเทศตน จึงอาจก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้ได้ว่า บุคคลใดบ้างที่อยู่ในความหมายของคำว่า “คนประจำเรือ” ซึ่งจะได้รับความคุ้มครองตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 อีกทั้งความหมายของคำว่า “คนประจำเรือ” ย่อมเป็นที่รู้จักกันอยู่แล้วในทางปฏิบัติของการเดินเรือ ดังนั้น จึงควรตัดข้อความว่า “แต่ไม่รวมถึงผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราว” ออกจากนิยามคำว่า “คนประจำเรือ” ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 โดยให้คงไว้เพียงว่า “ “คนประจำเรือ” หมายความว่า ผู้ซึ่งเจ้าของเรือจ้างหรือมอบหมายให้ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือโดยได้รับค่าจ้าง” เท่านั้น

ประการที่ห้า เรื่องความหมายของคำว่า “เวลากลางคืน” ซึ่งบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดไว้ในทำนองเดียวกันกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ว่าให้มีระยะเวลาอย่างน้อย 9 ชั่วโมง โดยเริ่มต้นก่อนเที่ยงคืนและสิ้นสุดหลังจากเวลา 5 นาฬิกาเป็นต้นไป แต่การที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 บัญญัติความหมายของคำว่า “เวลากลางคืน” ไว้เช่นนั้น อาจทำให้เกิดความสับสนและเกิดปัญหาในการ

ตีความได้ว่า “เวลากลางคืน” หมายความว่าช่วงระยะเวลาใด ซึ่งหากมองว่าเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถกำหนดช่วงระยะเวลาดังกล่าวได้เองแล้ว ก็จะทำให้การกำหนดช่วงระยะเวลาดังกล่าวมีความแตกต่างกันไปไม่เป็นไปในแนวทางเดียวกัน ซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่คนประจำเรือได้ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ในส่วนความหมายของคำว่า “เวลากลางคืน” โดยกำหนดช่วงระยะเวลาที่จะถือว่าเป็นเวลากลางคืนให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

ประการที่หก เรื่องความหมายของคำว่า “สัญชาติของนิติบุคคล” ซึ่งตามมาตรา 21 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ได้กำหนดให้นิติบุคคลซึ่งเป็นผู้ขออนุญาตจัดหางานต้องเป็นนิติบุคคลที่มีสัญชาติไทย ทั้งที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่บัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของนิติบุคคลไว้โดยเฉพาะ อีกทั้งเมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ซึ่งเป็นกฎหมายพิเศษที่บัญญัติหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้ ก็ไม่สามารถนำเรื่องการจดทะเบียนของนิติบุคคลมาเป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาถึงสัญชาติของนิติบุคคลได้ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า ควรเปลี่ยนข้อความในบทบัญญัติตามมาตรา 21 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จากเดิมที่ว่า “ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตจัดหางานเป็นนิติบุคคล นิติบุคคลนั้นต้องมีสัญชาติไทย โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นโดยบุคคลผู้มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบห้าของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น ต้องมีกรรมการที่มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนกรรมการทั้งหมดและมีผู้จัดการซึ่งเป็นผู้แทนนิติบุคคลที่มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามวรรคหนึ่งด้วย” เป็นว่า “ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตจัดหางานเป็นนิติบุคคล นิติบุคคลนั้นต้องเป็นนิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นโดยบุคคลผู้มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบห้าของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น ต้องมีกรรมการที่มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนกรรมการทั้งหมดและมีผู้จัดการซึ่งเป็นผู้แทนนิติบุคคลที่มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามวรรคหนึ่งด้วย”

ประการที่เจ็ด เรื่องบทบัญญัติในหมวด 3 การจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือ ซึ่งยังมีความไม่ครอบคลุมหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการห้ามไม่ให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานกระทำการอันเป็นการกีดกันหรือขัดขวางการได้งานของคนประจำเรือที่มีคุณสมบัติเหมาะสมตามมาตรฐาน A 1.4 5. (a) (Standard A 1.4 5. (a)) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า แม้ความไม่ครอบคลุมของเนื้อหาตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ดังกล่าว จะไม่ร้ายแรงถึงขนาดเป็นการขัดต่อพันธกรณีระหว่างประเทศก็ตาม แต่การเพิ่มเติมเนื้อหาส่วนนี้ในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ก็ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแต่อย่างใด อีกทั้งยังเป็นการสอดคล้องกับหลักสิทธิมนุษยชนในเรื่องความเสมอภาค

และการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม ซึ่งเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของบุคคลที่มีการบัญญัติรับรองไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยด้วย

ประการที่แปด เรื่องรูปแบบการจัดเรียงบทบัญญัติในหมวด 4 สภาพการจ้าง ซึ่งมีการจัดเรียงกลุ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับค่าจ้างและบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิในการลาไว้อย่างไม่ต่อเนื่อง โดยมีบทบัญญัติในเรื่องอื่นมาคั่นกลาง ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า ควรมีการปรับปรุงการจัดเรียงบทบัญญัติดังกล่าวใหม่ให้มีความต่อเนื่องโดยไม่มีบทบัญญัติในเรื่องอื่นมาคั่นกลาง เพื่อให้ผู้ที่สนใจศึกษาพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 สามารถอ่านและทำความเข้าใจบทบัญญัติในหมวด 4 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ได้อย่างเป็นระบบ มีความครบถ้วน และไม่เกิดความสับสน

ประการที่เก้า. เรื่องบทบัญญัติในหมวด 5 การส่งตัวกลับ ซึ่งยังมีความไม่ครอบคลุมหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการได้รับสิทธิส่งตัวกลับกรณีที่คนประจำเรือบอกลีกข้อตกลงการจ้างงานก่อนครบกำหนดตามมาตรฐาน A 2.5 1. (b)(ii) (Standard A 2.5 1. (b)(ii)) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า แม้สิทธิการบอกลีกข้อตกลงดังกล่าวสามารถนำหลักเกณฑ์เรื่องการเลิกสัญญาทั่วไปตามที่บัญญัติอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้ได้ และแม้ความไม่ครอบคลุมของเนื้อหาตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ดังกล่าวจะไม่ร้ายแรงถึงขนาดเป็นการขัดต่อพันธกรณีระหว่างประเทศก็ตาม แต่การเพิ่มเติมเนื้อหาส่วนนี้ในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะก็ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแต่อย่างใด อีกทั้งยังทำให้บทบัญญัติเรื่องการส่งตัวกลับซึ่งเป็นเรื่องเฉพาะของการให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลมีความครบถ้วนและครอบคลุมอย่างรอบด้าน สอดคล้องกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ซึ่งทำให้เกิดข้อดีในประการที่จะทำให้หลักเกณฑ์การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลของประเทศไทยมีความเป็นสากลและเป็นที่ยอมรับของนานาชาติมากขึ้นด้วย

ประการที่สิบ เรื่องบทบัญญัติในหมวด 9 การจัดให้มีการรักษาพยาบาล การคุ้มครองต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของคนประจำเรือ ซึ่งยังมีความไม่ครอบคลุมหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในการจ่ายค่าจ้างเต็มจำนวนแก่คนประจำเรือซึ่งเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บไม่สามารถทำงานได้แล้ว แต่ยังคงพักอยู่บนเรือหรือจนกว่าคนประจำเรือจะได้รับการส่งตัวกลับ และความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในการจ่ายค่าจ้างทั้งหมดหรือบางส่วนตามกฎหมายภายในประเทศหรือข้อตกลงร่วมกันนับแต่เวลาที่คนประจำเรือถูกส่งตัวกลับหรือส่งขึ้นฝั่งจนกระทั่งหายเป็นปกติ โดยในกรณีที่คนประจำเรือไม่ได้อยู่บนเรืออีกต่อไปสามารถจำกัดความรับผิดชอบสำหรับค่าจ้างดังกล่าวได้ แต่ต้องเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 16 สัปดาห์ นับแต่วันที่ได้รับบาดเจ็บหรือวันที่เริ่มเจ็บป่วยตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน A 4.2 3. (Standard A 4.2 3.) และมาตรฐาน A 4.2 4. (Standard A 4.2 4.) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า

ความไม่ครอบคลุมของเนื้อหาตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ดังกล่าว เป็นเรื่องที่มีความร้ายแรงถึงขนาดอาจทำให้เป็นการขัดต่อพันธกรณีระหว่างประเทศได้ เนื่องจากการให้ความคุ้มครองทางการเงินแก่คนประจำเรือ เป็นหนึ่งในวัตถุประสงค์ของการยกเว้นสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ที่ต้องการให้เกิดการสร้างงานที่มีคุณค่าแก่แรงงานทั่วโลก และต้องการให้การคุ้มครองแรงงานทางทะเลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีความยุติธรรมมากยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงควรมีการเพิ่มเติมเนื้อหาส่วนนี้ลงในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เพื่อเป็นการเพิ่มความคุ้มครองทางการเงินให้แก่แรงงานคนประจำเรืออีกทางหนึ่ง ทั้งยังเป็นหลักการที่สอดคล้องกับเหตุผลและความจำเป็นในการประกาศใช้สนธิสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 อีกด้วย

ประการที่สิบเอ็ด เรื่องสิทธิในการได้รับค่าชดเชยของคนประจำเรือ ซึ่งแต่เดิมก่อนที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะมีผลใช้บังคับ ศาลฎีกาได้เคยมีคำพิพากษาโดยอาศัยบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ในทำนองที่ว่า การนับระยะเวลาการทำงานของคนประจำเรือตามสัญญาจ้างแรงงานระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสัญญาที่มีกำหนดระยะเวลาแน่นอนเป็นช่วงเวลาสั้น ๆ และมักเป็นการทำสัญญาหลายสัญญาที่มีระยะเวลาติดต่อกันไป จะต้องนำระยะเวลาการจ้างงานตามสัญญาทุกสัญญาดังกล่าวมานับรวมกันเพื่อคำนวณค่าชดเชยของคนประจำเรือซึ่งถูกเลิกจ้าง แต่ต่อมาภายหลังที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มีผลใช้บังคับแล้ว แม้บทบัญญัติตามมาตรา 44 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะกำหนดให้ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือสิ้นสุดลงเมื่อครบกำหนดระยะเวลา ซึ่งบทบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่อาจแปลความได้อย่างชัดเจนเพียงพอว่าจะไม่สามารถนำระยะเวลาการจ้างงานตามสัญญาที่มีระยะเวลาติดต่อกันมานับรวมกันได้ตามนัยคำพิพากษาศาลฎีกาข้างต้นก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่อุดช่องว่างกรณีที่ไม่มียกเว้นตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มาปรับใช้ โดยให้นำหลักจารีตประเพณีในการทำงานของคนประจำเรือและในการเดินเรือทางทะเลมาบังคับใช้ จะเห็นได้ว่า ตามหลักจารีตประเพณีข้างต้น การนับระยะเวลาการทำงานของคนประจำเรือเพื่อคำนวณค่าชดเชยจะไม่นำระยะเวลาการจ้างงานตามสัญญาที่มีระยะเวลาติดต่อกันมานับรวมกัน ดังนั้น ในปัจจุบันแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาข้างต้นจึงไม่อาจนำมาเป็นบรรทัดฐานได้อีกต่อไป

ประการที่สิบสอง เรื่องบทบัญญัติในหมวด 15 บทกำหนดโทษ ซึ่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ได้กำหนดให้การฝ่าฝืนบทบัญญัติต่าง ๆ มีโทษในทางอาญา นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า แม้การลงโทษในทางอาญาจะเป็นการลงโทษที่รุนแรงและกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สาสมกับ

ความร้ายแรง (Retribution) เพื่อตัดนิสัยของผู้กระทำความผิด (Reformation) เพื่อป้องปรามมิให้ผู้อื่นเอาเป็นเยี่ยงอย่าง (Deterrence) และเพื่อตัดผู้กระทำความผิดออกไปจากสังคม เป็นการชั่วคราวหรือถาวร แต่เมื่อบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เป็นบทบัญญัติที่มุ่งให้คุ้มครองประโยชน์ของแรงงานคนประจำเรือโดยทั่วไปในเรื่องต่าง ๆ พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จึงเป็นกฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน การไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ย่อมถือเป็นการกระทำที่มีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปแล้วว่าโทษในทางอาญาควรใช้กับการกระทำในลักษณะดังกล่าว นอกจากนี้การที่พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 กำหนดให้การฝ่าฝืนบทบัญญัติต่าง ๆ มีโทษในทางอาญา ยังเป็นการบัญญัติที่สอดคล้องและเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับกฎหมายคุ้มครองแรงงานโดยทั่วไป ซึ่งต่างบัญญัติให้บทกำหนดโทษมีโทษในทางอาญาทั้งสิ้น ดังนั้น การบัญญัติบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ในลักษณะนี้จึงมีความเหมาะสมแล้ว

ประการที่สิบสาม เรื่องรูปแบบและรายละเอียดเนื้อหาของกฎหมายลำดับรองซึ่งบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ได้บัญญัติให้อำนาจฝ่ายปกครองในการออกกฎหมายลำดับรองเพื่อกำหนดรายละเอียดและบังคับการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ในหลายเรื่อง ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า การพิจารณาถึงหลักเกณฑ์การตรากฎหมายลำดับรอง รวมถึงความเป็นมา วัตถุประสงค์ และขอบเขตเนื้อหาของกฎหมายลำดับรองแต่ละประเภท ตลอดจนรายละเอียดเนื้อหาของกฎหมายลำดับรองในส่วนที่มีหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ น่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการออกกฎหมายลำดับรองเพื่อบังคับตามความในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ต่อไปในอนาคต โดยประเภทของกฎหมายลำดับรองที่จะออกตามความในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะจำกัดอยู่ในรูปของการออกเป็นกฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด และประกาศกระทรวงเท่านั้น ส่วนรายละเอียดเนื้อหาของกฎหมายลำดับรองในส่วนที่มีหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้ มีทั้งรายละเอียดเนื้อหาเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์ รายละเอียดเนื้อหาเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับที่หลักรัฐการฝึกอบรมของคนประจำเรือที่ทำงานในแผนกจัดหาอาหาร รายละเอียดเนื้อหาที่พักอาศัยและสถานที่บนเรือ รายละเอียดเนื้อหาเกี่ยวกับการยกเว้นการมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการออก การต่ออายุ การเพิกถอนใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล

ทั้งนี้ ผู้เขียนมีข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การพิจารณาที่ว่างเหนือศีรษะหรือ “headroom” ซึ่งเป็นรายละเอียดเนื้อหาเกี่ยวกับมาตรฐานที่พักอาศัยของคนประจำเรือตาม

มาตรฐาน A 3.1 6. (a) (Standard A 3.1 6. (a)) ของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ว่า การกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวในกฎหมายลำดับรองควรใช้เกณฑ์ที่มีความแน่นอนมากกว่า เกณฑ์ความสูงของคนประจำเรือ เช่น เกณฑ์การวัดจากระดับของพื้นเรือ เป็นต้น โดยควรมีการศึกษาถึงความสูงเฉลี่ยของคนประจำเรือซึ่งทำงานในเรือซึ่งชกธงไทยเสียก่อนแล้วจึงค่อยกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าว ซึ่งแม้การกำหนดเกณฑ์ในลักษณะดังกล่าวอาจทำให้คนประจำเรือที่มีความสูงมากกว่าความสูงเฉลี่ย มีที่ว่างเหนือศีรษะน้อยกว่า 203 เซนติเมตร แต่หากกรณีดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดความไม่สะดวกสบายแก่คนประจำเรือนั้นมากจนเกินสมควร ก็เข้าข่ายยกเว้นที่ตามมาตรา A 3.1 6. (a) (Standard A 3.1 6. (a)) เปิดช่องให้สามารถกระทำได้

นอกจากนี้ ผู้เขียนยังมีข้อสังเกตเพิ่มเติมเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองคนประจำเรือ ด้านประกันสังคม ซึ่งตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ไม่มีการกำหนดเงื่อนไขในทำนองที่ว่า การออกกฎหมายลำดับรองด้านการประกันสังคมของคนประจำเรือดังกล่าวจะต้องมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานตามที่พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 กำหนดไว้ ทั้งที่บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 ได้ให้ความคุ้มครองแก่คนประจำเรือครอบคลุมทุกสิทธิตามที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 กำหนดไว้แล้ว จึงอาจก่อให้เกิดความไม่ธรรมแก่คนประจำเรือภายหลังที่มีการบังคับใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าวได้ ดังนั้น กระทรวงแรงงาน ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าว จึงควรต้องนำเงื่อนไขในทำนองข้างต้นไปพิจารณาประกอบการประกาศกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองคนประจำเรือด้านประกันสังคมด้วย

ดังนี้ อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 โดยส่วนใหญ่มีหลักการที่สอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้ว มีเพียงรายละเอียดในบางเรื่องเท่านั้นที่ยังมีความไม่ครอบคลุมหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 อย่างไรก็ตามการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ให้มีความสอดคล้องและครอบคลุมหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ย่อมก่อให้เกิดข้อดีในประการที่จะทำให้หลักเกณฑ์การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลของประเทศไทยมีความเป็นสากลและเป็นที่ยอมรับของนานาชาติประเทศมากขึ้น ซึ่งย่อมส่งผลดีต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอย่างแน่นอน อีกทั้งเมื่อมีการรับรองกฎหมายภายในทั้งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 และกฎหมายลำดับรองซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ให้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แล้ว ก็ควรเร่งดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ด้วย เพื่อเป็นการแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของประเทศไทยที่สามารถยกระดับมาตรฐานด้านแรงงานทางทะเลให้ทัดเทียมกับมาตรฐานสากล อันจะนำมาซึ่งการขยายตัวของอุตสาหกรรม

การขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยทั้งในด้านกองเรือพาณิชย์และคนประจำเรือ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่อไปในอนาคต



บรรณานุกรม

หนังสือและบทความในหนังสือ

กรมแรงงาน กระทรวงมหาดไทย. ตัวบท คำแปล สรุป และความเห็นประกอบอนุสัญญา และข้อแนะขององค์การการกรรมระหว่างประเทศ สมัยประชุมที่ 51 (พ.ศ. 2510). กรุงเทพมหานคร : กรมแรงงาน, 2511.

..... ตัวบท คำแปล สรุป และความเห็นประกอบอนุสัญญา และข้อแนะขององค์การการกรรมระหว่างประเทศ สมัยประชุมที่ 58 - 60 (พ.ศ. 2516 - 2519). กรุงเทพมหานคร : กรมแรงงาน, 2519.

..... ตัวบท คำแปล สรุป และความเห็นประกอบอนุสัญญา และข้อแนะขององค์การการกรรมระหว่างประเทศ สมัยประชุมที่ 61 - 66 (พ.ศ. 2519 - 2523). กรุงเทพมหานคร : กรมแรงงาน, 2524.

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน. อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549. กรุงเทพมหานคร : กลุ่มงานมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ สำนักพัฒนามาตรฐานแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, 2549.

เกษมสันต์ วิลาวรรณ. คำอธิบายกฎหมายแรงงาน. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2546.

กำชัย จงจักรพันธ์. กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.

จตุรนต์ ธีระวัฒน์. กฎหมายระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547.

จุมพต สายสุนทร. กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544.

นิคม จันทรวินิจ. ประเทศไทยกับประมวลกฎหมายแรงงานระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : มูลนิธิอารมณ พงศ์พจน์, 2531.

นิรมล สุธรรมกิจ. มาตรฐานแรงงานกับการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : โครงการ WTO Watch, 2550.

บรรเจิด สิงคะเนติ. หลักพื้นฐานเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพ และศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552.

- ประสิทธิ์ เอกบุตร. กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง : สนธิสัญญา. กรุงเทพมหานคร : มิตรนราการพิมพ์, 2539.
- พิมพ์ใจ สระทองอ่อน. การร่างกฎหมายและกระบวนการนิติบัญญัติ LW 456. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2547.
- พงษ์รัตน์ เครือกลิ่น. คำอธิบายกฎหมายแรงงานเพื่อการบริหารทรัพยากรมนุษย์. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2545.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์ กักเรือ ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 อนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายของบางประเทศพร้อมวิธีปฏิบัติบางประการ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารการสอน คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539.
- _____. กฎหมายพาณิชย์. พิมพ์ครั้งที่ 5, แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2546.
- ไมตรี ดันติวุฒานนท์. กฎหมายทะเลเกี่ยวกับเรือและสิทธิหน้าที่ของเจ้าของเรือ. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2538.
- วรพจน์ วิศรุตพิชญ์. การควบคุมการใช้ดุลพินิจทางปกครองโดยองค์กรตุลาการ. ใน หนังสือรวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร. ปรีดี เภษมทรัพย์. รวบรวมโดย สมยศ เชื้อไทย. กรุงเทพมหานคร : พี. เค. พรินต์ เฮ้าส์, 2531.
- _____. คู่มือศึกษาวิชากฎหมายปกครอง. กรุงเทพมหานคร : สำนักฝึกอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2547.
- วิจิตรา พรหมพันธุ์. ศึกษาความพร้อมของประเทศไทยในการให้สัตยาบันอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 87 และ 98 : โครงการศึกษาวิจัย. กรุงเทพมหานคร : กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, 2547.
- วิจิตรา (ฟุ้งลัดดา) วิเชียรชม. ย่อหลักกฎหมายแรงงาน. พิมพ์ครั้งที่ 2 . กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2541.
- สุดาศิริ รตวงศ์. การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2541.
- สุตรไพศาล. มาตรฐานแรงงานไทยกับ 10 อนุสัญญาแรงงาน. กรุงเทพฯ : สุตไพศาล, 2548.
- องค์การแรงงานระหว่างประเทศ. ตัวบท สรุป และความเห็นประกอบอนุสัญญาและข้อเสนอขององค์การการกรรระหว่างประเทศ สมัยประชุมที่ 54 - 56 (พ.ศ. 2513 - 2514). กรุงเทพมหานคร : กรมแรงงาน กระทรวงมหาดไทย, 2514.

อัครวิทย์ สุมาวงศ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรม สัญญา. กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2555.

อุดมศักดิ์ สันธิพงษ์. สิทธิมนุษยชน. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2555.

วิทยานิพนธ์และสารนิพนธ์

กชกร สันธิเดช. “ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำของการทำงานบนเรือ.” สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550.

โกเมน อินทรกำแหง. “ปัญหาเกี่ยวกับหลักประกันในการกักเรือและการปล่อยเรือ.” สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550.

ดิษยา ดัชชานนท์. “อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศฉบับที่ 182 ว่าด้วยการขจัดรูปแบบที่เลวร้ายที่สุดของการใช้แรงงานเด็กกับการปฏิบัติตามพันธกรณีของประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.

ธัชวฤทธิ์ พุทธิสมบัติ. “ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาล สำหรับคนประจำเรือ.” สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549.

ปยุตธนา ไกรโชติชัย. “สภาพชีวิตของคนประจำเรือขนส่งน้ำมัน : ศึกษาเฉพาะกรณีบริษัท วี. แอล. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด.” สารนิพนธ์พัฒนาแรงงานและสวัสดิการมหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546.

พจนา เหลืองอรุณ. “การเดินทางเรือพาณิชย์กับเศรษฐกิจไทย พ.ศ. 2398 - 2461.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2533.

พรระฆมน สิริกุลพัฒนสาร. “ปัญหาเกี่ยวกับการออกกฎหมายลำดับรองในทางภาษีอากร.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554.

พิมุข สุศีลสัมพันธ์, “ปัญหาการจ่ายค่าชดเชยแก่ลูกจ้างบนเรือ: กรณีศึกษา leave pay.” สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.

ไพโรส แดงสะอาด. “คุณภาพชีวิตการทำงานของคนประจำเรือ.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2532.

รดาวรรณ เกื้อกุลเกียรติ. “การตรากฎหมายลำดับรองในประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2523.

รุจิเรข ชุ่มเกษรกุลกิจ. “อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศฉบับที่ 87 ว่าด้วยเรื่องเสรีภาพในการรวมตัวเป็นสมาคมและการคุ้มครองสิทธิในการจัดตั้ง ค.ศ. 1948.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.

- เลอสรרך ศรีชนะภัย. “พันธกรณีของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006.” *วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*, 2553.
- ศศิกานต์ หยั่งสายชล. “ทำที่ของประเทศไทยต่ออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006.” *วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*, 2552.
- สายทิพย์ สัญญะวี. “ปัญหากฎหมายไทยกับการคุ้มครองชั่วโมงการทำงานของแรงงานคนประจำเรือ.” *สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*, 2550.
- อร ชวลิตนิธิกุล. “มาตรการคุ้มครองแรงงานของประเทศสหรัฐอเมริกาในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบต่อประเทศไทย.” *วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*, 2548.
- อรรถชัย วงศ์อุดมมงคล. “การใช้มาตรการอื่นแทนโทษทางอาญา : ศึกษาเฉพาะกรณีความผิดบางประเภท.” *วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*, 2548.
- อวิกา ผลไม้. “อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศในด้านการพัฒนามาตรฐานแรงงานไทยเข้าสู่ตลาดการค้าเสรีของประเทศสหรัฐอเมริกา.” *วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*, 2550

บทความ

- กุลพล พลวัน. “ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่มีโทษอาญาในประเทศไทย.” *วารสารกฎหมาย* ปีที่ 13. ฉบับที่ 3. (ตุลาคม 2534) : 10 -26.
- นิคม จันทร์วิฑูร. “ประเทศไทยกับองค์การแรงงานระหว่างประเทศ : 75 ปีแห่งความร่วมมือในการสร้างความมั่นคงให้แก่แรงงานไทย.” *วารสารนิติศาสตร์* ปีที่ 24. ฉบับที่ 2. (มิถุนายน 2537) : 243-246.
- บรรหาร กำลา และศศิพรรณ พวงพันธ์. “สรุปสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง “การปฏิรูประบบโทษทางอาญาในประเทศไทย”.” *จุลนิติ* ฉบับที่ 5. (กันยายน – ตุลาคม 2548) : 35-40.
- พัชรี มีนสุข. “คนประจำเรือพาณิชย์.” *วารสารการพาณิชย์นาวี* ปีที่ 19. ฉบับที่ 1. (เมษายน 2543) : 27-56.
- ไพไลพร เตือนวีระเดช. “กฎหมายแรงงานทางทะเล : อีกก้าวของกฎหมายพาณิชย์นาวีไทย.” *วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี* ปีที่ 9. ฉบับที่ 9. (พฤศจิกายน 2557) : 54-63.
- ยุทธพงศ์ ฐรีเสถียร. “กฎหมายลำดับรอง.” *วารสารกฎหมายปกครอง* ปีที่ 20. ฉบับที่ 2. (2544) : 54.
- วานิช สายสุวรรณ. “การคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือ.” *วารสารการพาณิชย์นาวี* ปีที่ 18. ฉบับที่ 3. (ธันวาคม 2542) : 101-110.

เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

- กระทรวงแรงงาน. “ ‘ยกร่าง พ.ร.บ. 4 ฉบับ’ เสนอ สนช. บังคับใช้กฎหมายเข้มข้น เพิ่มตึกรีแก็ค้ำมนุษย์.” <http://www.mol.go.th/en/node/38761>, 5 มกราคม 2558.
- จิตภา ลิกขานนท์. “สัญญาชาติของนิติบุคคลตามกฎหมายไทย.” <https://www.l3nr.org/posts/395889>, 19 กุมภาพันธ์ 2559.
- ธรรมนิตย์ สุมันตกุล. “การจัดทำกฎหมายลำดับรองของฝ่ายปกครอง.” http://www.lawreform.go.th/lawreform/index.php?option=com_content&task=view&id=8&Itemid=12, 9 กุมภาพันธ์ 2558.
- พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร. “การกำหนดสัญญาชาติไทยของนิติบุคคล.” www.archanwell.org/office/download.php?id=567&file=530.pdf, 19 กุมภาพันธ์ 2559.
- ระบบสืบค้นคำพิพากษา คำสั่งคำร้อง และคำวินิจฉัยศาลฎีกา. “คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 11912/2553.” <http://www.deka2007.supremecourt.or.th/deka/web/searchlist.jsp>, 5 พฤษภาคม 2559.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. “เหตุเอ็มวี เซว็อลจม.” https://th.wikipedia.org/wiki/เหตุเอ็มวี_เซว็อลจม, 18 กุมภาพันธ์ 2559.
- สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. “การแต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (ปนช.)” http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top_serl=99310831, 7 มกราคม 2558.
- Arshanon [นามแฝง]. “ความสูงเฉลี่ยมาตรฐานชายหญิงใน ASEAN.” <http://www.thailandsusu.com/webboard/index.php?topic=329945.0>, 22 กุมภาพันธ์ 2559.
- MyFirstInfo.com [นามแฝง]. “ความผูกพันของสนธิสัญญา.” <http://history.myfirstinfo.com/history10.aspx>, 8 กุมภาพันธ์ 2558.
- Wikipedia. “คณะรัฐมนตรีไทย คณะที่ 61.” http://th.wikipedia.org/wiki/คณะรัฐมนตรีไทย_คณะที่_61, 5 มกราคม 2558.
- Wikipedia. “รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557.” [http://th.wikipedia.org/wiki/รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย_\(ฉบับชั่วคราว\)_พุทธศักราช_2557](http://th.wikipedia.org/wiki/รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย_(ฉบับชั่วคราว)_พุทธศักราช_2557), 5 มกราคม 2558.
- Wikipedia. “รัฐประหารในประเทศไทย พ.ศ. 2557.” https://th.wikipedia.org/wiki/รัฐประหารในประเทศไทย_พ.ศ._2557, 5 มกราคม 2558.
- Wikipedia. “สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (ประเทศไทย) พ.ศ. 2557.” [http://th.wikipedia.org/wiki/สภานิติบัญญัติแห่งชาติ_\(ประเทศไทย\)_พ.ศ._2557](http://th.wikipedia.org/wiki/สภานิติบัญญัติแห่งชาติ_(ประเทศไทย)_พ.ศ._2557), 5 มกราคม 2558.

เอกสารอื่น ๆ

กระทรวงคมนาคม. (2556). หนังสือขอเสนอเรื่อง การปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ที่ คค (ปคร) 0206/115 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2556 ถึงเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี. กระทรวงคมนาคม.

กระทรวงแรงงาน. (2556). หนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รง 0504/7234 ลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 ถึงเลขาธิการ คณะรัฐมนตรี เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. กระทรวงแรงงาน.

_____. (2557). หนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รง 0202.3/7037 ลงวันที่ 27 มิถุนายน 2557 ถึง รองหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เรื่อง รายงานการดำเนินงานเร่งด่วนที่ ต้องการให้คณะรักษาความสงบแห่งชาติผลักดัน. กระทรวงแรงงาน.

_____. (2558). หนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รง 0508/2023 ลงวันที่ 9 มีนาคม 2558 ถึงเลขาธิการ คณะรัฐมนตรี เรื่อง การให้สัตยาบันอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549. กระทรวงแรงงาน.

กลุ่มมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ สำนักพัฒนามาตรฐานแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครอง แรงงาน. “สรุปคำบรรยายในการอบรม เรื่อง “อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 : ผลกระทบต่อประเทศไทย”.” (4 – 6 กรกฎาคม 2550)

บริษัท เอ็กเซลเลนท์ บิซิเนส แมเนจเม้นท์ จำกัด. “รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการวิจัย เรื่อง การคุ้มครอง แรงงานในงานเรือเดินทะเล เสนอต่อ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน.” (พฤศจิกายน 2545)

ฝ่ายกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (กระทรวงยุติธรรม). (2557). หนังสือ ที่ คสช. (กย.) /322 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2557 ถึงเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. สำนักงานเลขาธิการคณะรักษาความสงบแห่งชาติ.

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ. (2558). หนังสือ ที่ สว (สนช) 0007/4933 ลงวันที่ 25 สิงหาคม 2558 ถึงเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี เรื่อง ข้อเสนอของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2556). หนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร 0503/22233 ลงวันที่ 22 สิงหาคม 2556 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

_____. (2556). หนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/14348 ลงวันที่ 5 มิถุนายน 2556 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เรื่อง การปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยแรงงาน ทางทะเล ค.ศ. 2006. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

- สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2557). หนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร 0503/11555 ลงวันที่ 17 กรกฎาคม 2557 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.
- _____. (2558). หนังสือที่ นร 0503/5665 ลงวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2558 ถึง ประธานกรรมการประสานงานสหภาพนิติบัญญัติแห่งชาติ เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.
- _____. (2558). หนังสือที่ นร 0503/11899 ลงวันที่ 3 เมษายน 2558 ถึง ประธานกรรมการประสานงานสหภาพนิติบัญญัติแห่งชาติ เรื่อง การให้สัตยาบันอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.
- _____. (2558). หนังสือที่ นร 0503/31403 ลงวันที่ 9 กันยายน 2557 ถึง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน เรื่อง ข้อเสนอของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

Books

- Antony Alcock. History of the International Labour Organization. New York : Octagon Books, 1971
- Fitzpatrick, Deirdre and Anderson, Michael. Seafarers' rights. Oxford : Oxford University Press, 2005.
- Oezcayir, Z. Oya. Port state control. 2nd ed. London : LLP, 2004.
- VCRC. Legislative Drafting. London : Cavendish Publishing Ltd., 1998.

Electronic Materials

- International Labour Organization. "FUNDAMENTAL RIGHTS AT WORK AND INTERNATIONAL LABOUR STANDARDS." http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/ed_norm/normes/documents/publication/wcms_087424.pdf, November 3, 2014.
- International Labour Organization. "Proposed consolidated Maritime Labour Convention : Frequently asked questions." <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/maritime/consol-faq.pdf>, November 28, 2013.

International Labour Organization. “Ratifications of MLC - Maritime Labour Convention, 2006.” <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:1457694248475707:::P11300>, July 26, 2013.

International Labour Organization. “Ratifications for Thailand.” http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11200:0::NO:11200:P11200_COUNTRY_ID:102843, November 14, 2013.

International Labour Organization. “Subjects covered by International Labour Standards.” <http://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/lang--en/index.htm>, November 3, 2014.

Marine in sight. “Seafarers and the Issue of Riding Gangs.” <http://www.marineinsight.com/marine-safety/seafarers-and-the-issue-of-riding-gangs>, February 18, 2016.

Robert E. Rodes. “Workmen's Compensation for Maritime Employees : Obscurity in the Twilight Zone.” http://scholarship.law.nd.edu/law_faculty_scholarship/496, June 13, 2016.

TODD YOUNG LAW OFFICE. “Determining Compensation.” <http://www.toddyounglawoffice.com/admiralty-maritime-claims/longshore-harborworkers-act/>, June 13, 2016.

Other Materials

<https://www.gov.uk/>

<http://www.ilo.org/>

<http://www.marinerthai.com>

<http://www.mol.go.th>

<http://www.thaishipowners.com>

<http://www.westlaw.com>

<http://statutes.agc.gov.sg/>

<http://tdc.thailis.or.th/tdc/index.php>



ภาคผนวก ก

INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE

MARITIME
LABOUR CONVENTION, 2006



INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE

MARITIME
LABOUR CONVENTION, 2006



INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE

Contents

	Page
Maritime Labour Convention, 2006	1
Preamble	1
General obligations	2
Article I	2
Definitions and scope of application	2
Article II	2
Fundamental rights and principles	4
Article III	4
Seafarers' employment and social rights	4
Article IV	4
Implementation and enforcement responsibilities	4
Article V	4
Regulations and Parts A and B of the Code	5
Article VI	5
Consultation with shipowners' and seafarers' organizations	6
Article VII	6
Entry into force	6
Article VIII	6
Denunciation	6
Article IX	6
Effect of entry into force	6
Article X	6
Depositary functions	8
Article XI	8
Article XII	8
Special Tripartite Committee	8
Article XIII	8
Amendment of this Convention	8
Article XIV	8
Amendments to the Code	9
Article XV	9
Authoritative languages	11
Article XVI	11
Explanatory note to the Regulations and Code of the Maritime Labour Convention	12

Title 1. Minimum requirements for seafarers to work on a ship	17
Regulation 1.1 – Minimum age	17
Regulation 1.2 – Medical certificate	18
Regulation 1.3 – Training and qualifications	19
Regulation 1.4 – Recruitment and placement	20
Title 2. Conditions of employment	25
Regulation 2.1 – Seafarers’ employment agreements	25
Regulation 2.2 – Wages	27
Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest	30
Regulation 2.4 – Entitlement to leave	33
Regulation 2.5 – Repatriation	35
Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship’s loss or foundering	38
Regulation 2.7 – Manning levels	38
Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers’ employment	39
Title 3. Accommodation, recreational facilities, food and catering	41
Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities	41
Regulation 3.2 – Food and catering	51
Title 4. Health protection, medical care, welfare and social security protection	54
Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore	54
Regulation 4.2 – Shipowners’ liability	58
Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention	60
Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities	67
Regulation 4.5 – Social security	70
Title 5. Compliance and enforcement	73
Regulation 5.1 – Flag State responsibilities	73
Regulation 5.1.1 – General principles	73
Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations	74
Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance	76
Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement	80
Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures	84
Regulation 5.1.6 – Marine casualties	85
Regulation 5.2 – Port State responsibilities	86
Regulation 5.2.1 – Inspections in port	86
Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures	88
Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities	90
Appendix A5-I	91
Appendix A5-II	92
Appendix A5-III	102
Appendix B5-I – EXAMPLE of a national Declaration	103

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 this 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 this Convention.

DEFINITIONS AND SCOPE OF APPLICATION

Article II

1. For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provisions, 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 Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention; for ships 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 this 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, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners 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 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 Convention, the fundamental rights 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 other 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.

IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT RESPONSIBILITIES

Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.

2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.

3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.

4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.

5. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.

6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.

7. Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it.

REGULATIONS AND PARTS A AND B OF THE CODE

Article VI

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. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.

3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.

4. For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:

- (a) it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and
- (b) it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.

CONSULTATION WITH SHIPOWNERS' AND SEAFARERS' ORGANIZATIONS

Article VII

Any derogation, exemption or other flexible application of this Convention for which the Convention requires consultation with shipowners' and seafarers' organizations may, in cases where representative organizations of shipowners or of seafarers do not exist within a Member, only be decided by that Member through consultation with the Committee referred to in Article XIII.

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 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.

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 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.

EFFECT OF ENTRY INTO FORCE

Article X

This Convention revises the following Conventions:

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

Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)

Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)
Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)
Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)
Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)
Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)
Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)
Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)
Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)
Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)
Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)
Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)
Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)
Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)
Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)
Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)
Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)
Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)
Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)
Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)
Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)
Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)
Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)
Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)
Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)
Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)
Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)
Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)
Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)
Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)
Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).

DEPOSITARY FUNCTIONS

Article XI

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, acceptances and denunciations under this Convention.
2. When the conditions provided for in paragraph 3 of Article VIII have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention will come into force.

Article XII

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, acceptances and denunciations registered under this Convention.

SPECIAL TRIPARTITE COMMITTEE

Article XIII

1. The Governing Body of the International Labour Office shall keep the working of this Convention under continuous review through a committee established by it with special competence in the area of maritime labour standards.
2. For matters dealt with in accordance with this Convention, the Committee shall consist of two representatives nominated by the Government of each Member which has ratified this Convention, and the representatives of Shipowners and Seafarers appointed by the Governing Body after consultation with the Joint Maritime Commission.
3. The Government representatives of Members which have not yet ratified this Convention may participate in the Committee but shall have no right to vote on any matter dealt with in accordance with this Convention. The Governing Body may invite other organizations or entities to be represented on the Committee by observers.
4. The votes of each Shipowner and Seafarer representative in the Committee shall be weighted so as to ensure that the Shipowners' group and the Seafarers' group each have half the voting power of the total number of governments which are represented at the meeting concerned and entitled to vote.

AMENDMENT OF THIS CONVENTION

Article XIV

1. Amendments to any of the provisions of this Convention may be adopted by the General Conference of the International Labour Organization in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation and the rules and procedures of the Organization for the adoption of Conventions. Amendments to the Code may also be adopted following the procedures in Article XV.

2. In the case of Members whose ratifications of this Convention were registered before the adoption of the amendment, the text of the amendment shall be communicated to them for ratification.

3. In the case of other Members of the Organization, the text of the Convention as amended shall be communicated to them for ratification in accordance with article 19 of the Constitution.

4. An amendment shall be deemed to have been accepted on the date when there have been registered ratifications, of the amendment or of the Convention as amended, as the case may be, by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

5. An amendment adopted in the framework of article 19 of the Constitution shall be binding only upon those Members of the Organization whose ratifications have been registered by the Director-General of the International Labour Office.

6. For any Member referred to in paragraph 2 of this Article, an amendment shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which its ratification of the amendment has been registered, whichever date is later.

7. Subject to paragraph 9 of this Article, for Members referred to in paragraph 3 of this Article, the Convention as amended shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which their ratifications of the Convention have been registered, whichever date is later.

8. For those Members whose ratification of this Convention was registered before the adoption of an amendment but which have not ratified the amendment, this Convention shall remain in force without the amendment concerned.

9. Any Member whose ratification of this Convention is registered after the adoption of the amendment but before the date referred to in paragraph 4 of this Article may, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify that its ratification relates to the Convention without the amendment concerned. In the case of a ratification with such a declaration, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered. Where an instrument of ratification is not accompanied by such a declaration, or where the ratification is registered on or after the date referred to in paragraph 4, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered and, upon its entry into force in accordance with paragraph 7 of this Article, the amendment shall be binding on the Member concerned unless the amendment provides otherwise.

AMENDMENTS TO THE CODE

Article XV

1. The Code may be amended either by the procedure set out in Article XIV or, unless expressly provided otherwise, in accordance with the procedure set out in the present Article.

2. An amendment to the Code may be proposed to the Director-General of the International Labour Office by the government of any Member of the Organization or by the group of Shipowner representatives or the group of Seafarer representatives who have been appointed to the Committee referred to in Article XIII. An amendment proposed by a government must have been proposed by, or be supported by, at least five governments of Members that have ratified the Convention or by the group of Shipowner or Seafarer representatives referred to in this paragraph.

3. Having verified that the proposal for amendment meets the requirements of paragraph 2 of this Article, the Director-General shall promptly communicate the proposal, accompanied by any comments or suggestions deemed appropriate, to all Members of the Organization, with an invitation to them to transmit their observations or suggestions concerning the proposal within a period of six months or such other period (which shall not be less than three months nor more than nine months) prescribed by the Governing Body.

4. At the end of the period referred to in paragraph 3 of this Article, the proposal, accompanied by a summary of any observations or suggestions made under that paragraph, shall be transmitted to the Committee for consideration at a meeting. An amendment shall be considered adopted by the Committee if:

- (a) at least half the governments of Members that have ratified this Convention are represented in the meeting at which the proposal is considered; and
- (b) a majority of at least two-thirds of the Committee members vote in favour of the amendment; and
- (c) this majority comprises the votes in favour of at least half the government voting power, half the Shipowner voting power and half the Seafarer voting power of the Committee members registered at the meeting when the proposal is put to the vote.

5. Amendments adopted in accordance with paragraph 4 of this Article shall be submitted to the next session of the Conference for approval. Such approval shall require a majority of two-thirds of the votes cast by the delegates present. If such majority is not obtained, the proposed amendment shall be referred back to the Committee for reconsideration should the Committee so wish.

6. Amendments approved by the Conference shall be notified by the Director-General to each of the Members whose ratifications of this Convention were registered before the date of such approval by the Conference. These Members are referred to below as “the ratifying Members”. The notification shall contain a reference to the present Article and shall prescribe the period for the communication of any formal disagreement. This period shall be two years from the date of the notification unless, at the time of approval, the Conference has set a different period, which shall be a period of at least one year. A copy of the notification shall be communicated to the other Members of the Organization for their information.

7. An amendment approved by the Conference shall be deemed to have been accepted unless, by the end of the prescribed period, formal expressions of disagreement have been received by the Director-General from more than 40 per cent of the Members which have ratified the Convention and which represent not less than 40 per cent of the gross tonnage of the ships of the Members which have ratified the Convention.

8. An amendment deemed to have been accepted shall come into force six months after the end of the prescribed period for all the ratifying Members except those

which had formally expressed their disagreement in accordance with paragraph 7 of this Article and have not withdrawn such disagreement in accordance with paragraph 11. However:

- (a) before the end of the prescribed period, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it shall be bound by the amendment only after a subsequent express notification of its acceptance; and
- (b) before the date of entry into force of the amendment, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it will not give effect to that amendment for a specified period.

9. An amendment which is the subject of a notice referred to in paragraph 8(a) of this Article shall enter into force for the Member giving such notice six months after the Member has notified the Director-General of its acceptance of the amendment or on the date on which the amendment first comes into force, whichever date is later.

10. The period referred to in paragraph 8(b) of this Article shall not go beyond one year from the date of entry into force of the amendment or beyond any longer period determined by the Conference at the time of approval of the amendment.

11. A Member that has formally expressed disagreement with an amendment may withdraw its disagreement at any time. If notice of such withdrawal is received by the Director-General after the amendment has entered into force, the amendment shall enter into force for the Member six months after the date on which the notice was registered.

12. After entry into force of an amendment, the Convention may only be ratified in its amended form.

13. To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an amendment to the Convention which has entered into force:

- (a) a Member that has accepted that amendment shall not be obliged to extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member which:
 - (i) pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or
 - (ii) pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and
- (b) a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8(b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for the period specified in accordance with paragraph 10 of this Article.

AUTHORITATIVE LANGUAGES

Article XVI

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

**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 Organisation (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 relates 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.

8. There are two main areas for flexibility in implementation: one is the possibility for a Member, where necessary (see Article VI, paragraph 3), to give effect to the detailed requirements of Part A of the Code through substantial equivalence (as defined in Article VI, paragraph 4).

9. The second area of flexibility in implementation is provided by formulating the mandatory requirements of many provisions in Part A in a more general way, thus leaving a wider scope for discretion as to the precise action to be provided for at the national level. In such cases, guidance on implementation is given in the non-mandatory Part B of the Code. In this way, Members which have ratified this Convention can ascertain the kind of action that might be expected of them under the corresponding general obligation in Part A, as well as action that would not necessarily be required. For example, Standard A4.1 requires all ships to provide prompt access to the necessary medicines for medical care on board ship (paragraph 1(b)) and to “carry a medicine chest” (paragraph 4(a)). The fulfilment in good faith of this latter obligation clearly means something more than simply having a medicine chest on board each ship. A more precise indication of what is involved is provided in the corresponding Guideline B4.1.1 (paragraph 4) so as to ensure that the contents of the chest are properly stored, used and maintained.

10. Members which have ratified this Convention are not bound by the guidance concerned and, as indicated in the provisions in Title 5 on port State control, inspections would deal only with the relevant requirements of this Convention (Articles, Regulations and the Standards in Part A). However, Members are required under paragraph 2 of Article VI to give due consideration to implementing their responsibilities under Part A of the Code in the manner provided for in Part B. If, having duly considered the relevant Guidelines, a Member decides to provide for different arrangements which ensure the proper storage, use and maintenance of the contents of the medicine chest, to take the example given above, as required by the Standard in Part A, then that is acceptable. On the other hand, by following the guidance provided in Part B, the Member concerned, as well as the ILO bodies responsible for reviewing implementation of international labour Conventions, can be sure without further consideration that the arrangements the Member has provided for are adequate to implement the responsibilities under Part A to which the Guideline relates.

THE REGULATIONS AND THE CODE



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

1. No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.
2. The minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.
3. A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code.

Standard A1.1 – Minimum age

1. The employment, engagement or work on board a ship of any person under the age of 16 shall be prohibited.
2. Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standard, “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.
3. An exception to strict compliance with the night work restriction may be made by the competent authority when:
 - (a) the effective training of the seafarers concerned, in accordance with established programmes and schedules, would be impaired; or
 - (b) the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that the 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.
4. 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

1. 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

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.
2. Exceptions can only be permitted as prescribed in the Code.

Standard A1.2 – Medical certificate

1. 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.

2. 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.

3. 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.

4. 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 judgement in undertaking medical examination procedures.

5. 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.

6. Each medical certificate shall state in particular that:

- (a) 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 performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and
- (b) 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

10. 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

1. 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 *Guidelines 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

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

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

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

4. Any Member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seamen 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 VIII, 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

1. All seafarers shall have access to an efficient, adequate and accountable system for finding employment on board ship without charge to the seafarer.
2. Seafarer recruitment and placement services operating in a Member's territory shall conform to the standards set out in the Code.
3. Each Member shall require, in respect of seafarers who work on ships that fly its flag, that shipowners who use seafarer recruitment 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.

Standard A1.4 – Recruitment and placement

1. Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that protects and promotes seafarers' employment rights as provided in this Convention.

2. Where a Member has private seafarer recruitment and placement services operating in its territory whose primary purpose is the recruitment and placement of seafarers or which recruit and place a significant number of seafarers, they shall be operated only in conformity with a standardized system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, modified or changed only after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a private recruitment and placement service, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. Undue proliferation of private seafarer recruitment and placement services shall not be encouraged.

3. The provisions of paragraph 2 of this Standard shall also apply – to the extent that they are determined by the competent authority, in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate – in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:

- (a) the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;
- (b) both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;
- (c) the Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and
- (d) the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.

4. Nothing in this Standard or Regulation 1.4 shall be deemed to:

- (a) prevent a Member from maintaining a free public seafarer recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether the service forms part of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers; or
- (b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private seafarer recruitment or placement services in its territory.

5. A Member adopting a system referred to in paragraph 2 of this Standard shall, in its laws and regulations or other measures, at a minimum:

- (a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;
- (b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and
- (c) ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:
 - (i) maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;
 - (ii) make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;
 - (iii) verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that forms part of the employment agreement;
 - (iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;
 - (v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;
 - (vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.

6. The competent authority shall closely supervise and control all seafarer recruitment and placement services operating in the territory of the Member concerned. Any licences or certificates or similar authorizations for the operation of private services in the territory are granted or renewed only after verification that the seafarer recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations.

7. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of

seafarer recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of shipowners and seafarers.

8. Each Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship that flies the flag of 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 to this effect by the Member that has ratified this Convention 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. Each Member which has ratified this Convention shall require that shipowners of ships that fly its flag, who use seafarer recruitment and placement services based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure, as far as practicable, that those services meet the requirements of this Standard.

10. Nothing in this Standard shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of shipowners or of a Member with respect to ships that fly its flag.

Guideline B1.4 – Recruitment and placement

Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

1. When fulfilling its obligations under Standard A1.4, paragraph 1, the competent authority should consider:

- (a) taking the necessary measures to promote effective cooperation among seafarer recruitment and placement services, whether public or private;
- (b) the needs of the maritime industry at both the national and international levels, when developing training programmes for seafarers that form the part of the ship's crew that is responsible for the ship's safe navigation and pollution prevention operations, with the participation of shipowners, seafarers and the relevant training institutions;
- (c) making suitable arrangements for the cooperation of representative shipowners' and seafarers' organizations in the organization and operation of the public seafarer recruitment and placement services, where they exist;
- (d) determining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed by seafarer recruitment and placement services, including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;
- (e) maintaining an arrangement for the collection and analysis of all relevant information on the maritime labour market, including the current and prospective supply of seafarers that work as crew classified by age, sex, rank and qualifications, and the industry's requirements, the collection of data on age or sex being admissible only for statistical purposes or if used in the framework of a programme to prevent discrimination based on age or sex;
- (f) ensuring that the staff responsible for the supervision of public and private seafarer recruitment and placement services for ship's crew with responsibility for the ship's safe navigation and pollution prevention operations have had adequate training, including approved sea-service experience, and have relevant knowledge of the maritime industry, including the relevant maritime international instruments on training, certification and labour standards;

- (g) prescribing operational standards and adopting codes of conduct and ethical practices for seafarer recruitment and placement services; and
- (h) exercising supervision of the licensing or certification system on the basis of a system of quality standards.

2. In establishing the system referred to in Standard A1.4, paragraph 2, each Member should consider requiring seafarer recruitment and placement services, established in its territory, to develop and maintain verifiable operational practices. These operational practices for private seafarer recruitment and placement services and, to the extent that they are applicable, for public seafarer recruitment and placement services should address the following matters:

- (a) medical examinations, seafarers' identity documents and such other items as may be required for the seafarer to gain employment;
- (b) maintaining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, full and complete records of the seafarers covered by their recruitment and placement system, which should include but not be limited to:
 - (i) the seafarers' qualifications;
 - (ii) record of employment;
 - (iii) personal data relevant to employment; and
 - (iv) medical data relevant to employment;
- (c) maintaining up-to-date lists of the ships for which the seafarer recruitment and placement services provide seafarers and ensuring that there is a means by which the services can be contacted in an emergency at all hours;
- (d) procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the seafarer recruitment and placement services or their personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;
- (e) procedures to prevent the opportunities for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the shipowner and the seafarers which are handled by the seafarer recruitment and placement services;
- (f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarer will be expected to bear in the recruitment process;
- (g) ensuring that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of the particular shipowner's policies relating to their employment;
- (h) procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;
- (i) procedures to ensure, as far as practicable, that all mandatory certificates and documents submitted for employment are up to date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;
- (j) procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while the seafarers are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and
- (k) verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bargaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy,

supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.

3. Consideration should be given to encouraging international cooperation between Members and relevant organizations, such as:

- (a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;
- (b) the exchange of information on maritime labour legislation;
- (c) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers;
- (d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and
- (e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry.



TITLE 2. CONDITIONS OF EMPLOYMENT

Regulation 2.1 – Seafarers’ employment agreements

Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement

1. 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.

2. 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.

3. 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

1. Each Member shall adopt laws or regulations requiring that ships that fly its flag comply with the 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.

2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

Guideline B2.1 – Seafarers’ employment agreements

Guideline B2.1.1 – Record of employment

1. In determining the particulars to be recorded in the record of employment referred to in Standard A2.1, paragraph 1(e), each Member should ensure that this document contains sufficient information, with a translation in English, to facilitate the acquisition of further work or to satisfy the sea-service requirements for upgrading or promotion. A seafarers’ discharge book may satisfy the requirements of paragraph 1(e) of that Standard.

Regulation 2.2 – Wages

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

1. All seafarers shall be paid for their work regularly and in full in accordance with their employment agreements.

Standard A2.2 – Wages

1. Each Member shall require that payments due to seafarers working on ships that fly its flag are made at no greater than monthly intervals and in accordance with any applicable collective agreement.

2. Seafarers shall be given a monthly account of the payments due and the amounts paid, including wages, additional payments and the rate of exchange used where payment has been made in a currency or at a rate different from the one agreed to.

3. Each Member shall require that shipowners take measures, such as those set out in paragraph 4 of this Standard, to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependants or legal beneficiaries.

4. Measures to ensure that seafarers are able to transmit their earnings to their families include:

- (a) a system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and
- (b) a requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.

5. Any charge for the service under paragraphs 3 and 4 of this Standard shall be reasonable in amount, and the rate of currency exchange, unless otherwise provided, shall, in accordance with national laws or regulations, be at the prevailing market rate or the official published rate and not unfavourable to the seafarer.

6. Each Member that adopts national laws or regulations governing seafarers’ wages shall give due consideration to the guidance provided in Part B of the Code.

Guideline B2.2 – Wages

Guideline B2.2.1 – Specific definitions

1. For the purpose of this Guideline, the term:

- (a) *able seafarer* means any seafarer who is deemed competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a supervisory or specialist rating, or who is defined as such by national laws, regulations or practice, or by collective agreement;
- (b) *basic pay or wages* means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;
- (c) *consolidated wage* means a wage or salary which includes the basic pay and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;
- (d) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
- (e) *overtime* means time worked in excess of the normal hours of work.

Guideline B2.2.2 – Calculation and payment

1. For seafarers whose remuneration includes separate compensation for overtime worked:

- (a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;
- (b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;
- (c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements, if applicable; and
- (d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at no greater than monthly intervals.

2. For seafarers whose wages are fully or partially consolidated:

- (a) the seafarers' employment agreement should specify clearly, where appropriate, the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;
- (b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in paragraph 1 of this Guideline; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage;
- (c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in paragraph 1(a) of this Guideline should be no less than the applicable minimum wage; and
- (d) for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided for in paragraph 1(d) of this Guideline.

3. National laws or regulations or collective agreements may provide for compensation for overtime or for work performed on the weekly day of rest and on public holidays by at least equivalent time off duty and off the ship or additional leave in lieu of remuneration or any other compensation so provided.

4. National laws and regulations adopted after consulting the representative shipowners' and seafarers' organizations or, as appropriate, collective agreements should take into account the following principles:

- (a) equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed on the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin;
- (b) the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means;
- (c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;
- (d) on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;
- (e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authority where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;
- (f) wages should be paid directly to seafarers' designated bank accounts unless they request otherwise in writing;
- (g) subject to subparagraph (h) of this paragraph, the shipowner should impose no limit on seafarers' freedom to dispose of their remuneration;
- (h) deduction from remuneration should be permitted only if:
 - (i) there is an express provision in national laws or regulations or in an applicable collective agreement and the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and
 - (ii) the deductions do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions;
- (i) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment;
- (j) monetary fines against seafarers other than those authorized by national laws or regulations, collective agreements or other measures should be prohibited;
- (k) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and
- (l) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173).

5. Each Member should, after consulting with representative shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Guideline.

Guideline B2.2.3 – Minimum wages

1. Without prejudice to the principle of free collective bargaining, each Member should, after consulting representative shipowners' and seafarers' organizations, establish procedures for determining minimum wages for seafarers. Representative shipowners' and seafarers' organizations should participate in the operation of such procedures.

2. When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:

- (a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and
- (b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.

3. The competent authority should ensure:

- (a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and
- (b) that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.

Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers

1. The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seafarer should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General shall notify any revised amount to the Members of the Organization.

2. Nothing in this Guideline should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.

Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest

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

1. Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.

2. Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code.

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

1. For the purpose of this Standard, the term:

- (a) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
- (b) *hours of rest* means time outside hours of work; this term does not include short breaks.

2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.

3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

4. In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.

5. The limits on hours of work or 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.

7. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

8. When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

9. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.

10. Each Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:

- (a) the schedule of service at sea and service in port; and
- (b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.

11. The table referred to in paragraph 10 of this Standard shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.

12. Each Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with paragraphs 5 to 11 inclusive of this Standard. The records shall be in a standardized format established by the competent authority taking into account any available guidelines of the International Labour Organization or shall be in any standard format prepared by the Organization. They shall be in the languages required by paragraph 11 of this Standard. The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarers.

13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

14. Nothing in this Standard shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

Guideline B2.3 – Hours of work and hours of rest

Guideline B2.3.1 – Young seafarers

1. At sea and in port the following provisions should apply to all young seafarers under the age of 18:

- (a) working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;
- (b) sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and
- (c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.

2. Exceptionally, the provisions of paragraph 1 of this Guideline need not be applied if:

- (a) they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shift-work system; or
- (b) the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

3. Such exceptional situations should be recorded, with reasons, and signed by the master.

4. Paragraph 1 of this Guideline does not exempt young seafarers from the general obligation on all seafarers to work during any emergency as provided for in Standard A2.3, paragraph 14.

Regulation 2.4 – Entitlement to leave

Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave

1. Each Member shall require that seafarers employed on ships that fly its flag are given paid annual leave under appropriate conditions, in accordance with the provisions in the Code.

2. Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and consistent with the operational requirements of their positions.

Standard A2.4 – Entitlement to leave

1. Each Member shall adopt laws and regulations determining the minimum standards for annual leave for seafarers serving on ships that fly its flag, taking proper account of the special needs of seafarers with respect to such leave.

2. Subject to any collective agreement or laws or regulations providing for an appropriate method of calculation that takes account of the special needs of seafarers in this respect, the annual leave with pay entitlement shall be calculated on the basis of a minimum of 2.5 calendar days per month of employment. The manner in which the length of service is calculated shall be determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country. Justified absences from work shall not be considered as annual leave.

3. Any agreement to forgo the minimum annual leave with pay prescribed in this Standard, except in cases provided for by the competent authority, shall be prohibited.

Guideline B2.4 – Entitlement to leave

Guideline B2.4.1 – Calculation of entitlement

1. Under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country, service off-articles should be counted as part of the period of service.

2. Under conditions as determined by the competent authority or in an applicable collective agreement, absence from work to attend an approved maritime vocational training course or for such reasons as illness or injury or for maternity should be counted as part of the period of service.

3. The level of pay during annual leave should be at the seafarer's normal level of remuneration provided for by national laws or regulations or in the applicable seafarers' employment agreement. For seafarers employed for periods shorter than one year or in the event of termination of the employment relationship, entitlement to leave should be calculated on a pro-rata basis.

4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:

- (a) public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;
- (b) periods of incapacity for work resulting from illness or injury or from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;
- (c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and
- (d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

Guideline B2.4.2 – Taking of annual leave

1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation, collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.

2. Seafarers should in principle have the right to take annual leave in the place with which they have a substantial connection, which would normally be the same as the place to which they are entitled to be repatriated. Seafarers should not be required without their consent to take annual leave due to them in another place except under the provisions of a seafarers' employment agreement or of national laws or regulations.

3. If seafarers are required to take their annual leave from a place other than that permitted by paragraph 2 of this Guideline, they should be entitled to free transportation to the place where they were engaged or recruited, whichever is nearer their home; subsistence and other costs directly involved should be for the account of the shipowner; the travel time involved should not be deducted from the annual leave with pay due to the seafarer.

4. A seafarer taking annual leave should be recalled only in cases of extreme emergency and with the seafarer's consent.

Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

1. The division of the annual leave with pay into parts, or the accumulation of such annual leave due in respect of one year together with a subsequent period of leave, may be authorized by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

2. Subject to paragraph 1 of this Guideline and unless otherwise provided in an agreement applicable to the shipowner and the seafarer concerned, the annual leave with pay recommended in this Guideline should consist of an uninterrupted period.

Guideline B2.4.4 – Young seafarers

1. Special measures should be considered with respect to young seafarers under the age of 18 who have served six months or any other shorter period of time under a collective agreement or seafarers' employment agreement without leave on a foreign-going ship which has not returned to their country of residence in that time, and will not return in the subsequent three months of the voyage. Such measures could consist of their repatriation at no expense to themselves to the place of original engagement in their country of residence for the purpose of taking any leave earned during the voyage.

Regulation 2.5 – Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

1. Seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code.
2. 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

1. 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 shipowner; or
 - (ii) by the seafarer for justified reasons; and also
 - (c) 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.
2. 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 a 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 shipowners.
3. 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 bargaining agreements, to be in serious default of the seafarer's employment obligations.
4. National laws and regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation under third-party contractual arrangements.
5. 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 the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation 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.

6. 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.

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

8. In particular, a Member shall not refuse the right of repatriation to any seafarer because of the financial circumstances of a shipowner or because of the shipowner's inability or unwillingness to replace a seafarer.

9. Each Member shall require that ships that fly its flag carry and make available to seafarers a copy of the applicable national provisions regarding repatriation written in an appropriate language.

Guideline B2.5 – Repatriation

Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:

- (a) in the case covered by Standard A2.5, paragraph 1(a), upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the seafarers' employment agreement;
- (b) in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):
 - (i) in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;
 - (ii) in the event of shipwreck;
 - (iii) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil their legal or contractual obligations as an employer of the seafarers by reason of insolvency, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;
 - (iv) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go; and
 - (v) in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.

2. In determining the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation, in accordance with this Code, account should be taken of factors affecting the seafarers' working environment. Each Member should seek, wherever possible, to reduce these periods in the light of technological changes and developments and might be guided by any recommendations made on the matter by the Joint Maritime Commission.

3. The costs to be borne by the shipowner for repatriation under Standard A2.5 should include at least the following:

- (a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;

- (b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;
- (c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;
- (d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and
- (e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.

4. Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time should not be deducted from paid leave accrued to the seafarers.

5. Shipowners should be required to continue to cover the costs of repatriation until the seafarers concerned are landed at a destination prescribed pursuant to this Code or are provided with suitable employment on board a ship proceeding to one of those destinations.

6. Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:

- (a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;
- (b) the place stipulated by collective agreement;
- (c) the seafarer's country of residence; or
- (d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.

7. Seafarers should have the right to choose from among the prescribed destinations the place to which they are to be repatriated.

8. 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.

Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

1. Every possible practical assistance should be given to a seafarer stranded in a foreign port pending repatriation and in the event of delay in the repatriation of the seafarer, the competent authority in the foreign port should ensure that the consular or local representative of the flag State and the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate, is informed immediately.

2. Each Member should have regard to whether proper provision is made:
- (a) for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:
 - (i) to the port at which the seafarer concerned was engaged; or
 - (ii) to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or
 - (iii) to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;

- (b) for medical care and maintenance of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port in consequence of sickness or injury incurred in the service of the ship and not due to their own wilful misconduct.

3. If, after young seafarers under the age of 18 have served on a ship for at least four months during their first foreign-going voyage, it becomes apparent that they are unsuited to life at sea, they should be given the opportunity of being repatriated at no expense to themselves from the first suitable port of call in which there are consular services of the flag State, or the State of nationality or residence of the young seafarer. Notification of any such repatriation, with the reasons therefor, should be given to the authority which issued the papers enabling the young seafarers concerned to take up seagoing employment.

Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship’s loss or foundering

Purpose: To ensure that seafarers are compensated when a ship is lost or has foundered

1. Seafarers are entitled to adequate compensation in the case of injury, loss or unemployment arising from the ship’s loss or foundering.

Standard A2.6 – Seafarer compensation for the ship’s loss or foundering

1. Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.

2. The rules referred to in paragraph 1 of this Standard shall be without prejudice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member concerned for losses or injuries arising from a ship’s loss or foundering.

Guideline B2.6 – Seafarer compensation for the ship’s loss or foundering

Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

1. The indemnity against unemployment resulting from a ship’s foundering or loss should be paid for the days during which the seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to two months’ wages.

2. Each Member should ensure that seafarers have the same legal remedies for recovering such indemnities as they have for recovering arrears of wages earned during the service.

Regulation 2.7 – Manning levels

Purpose: To ensure that seafarers work on board ships with sufficient personnel for the safe, efficient and secure operation of the ship

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, effi-

ciently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarer fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

Standard A2.7 – Manning levels

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international instruments, especially those of the International Maritime Organization, on manning levels.

3. When determining manning levels, the competent authority shall take into account all the requirements within Regulation 3.2 and Standard A3.2 concerning food and catering.

Guideline B2.7 – Manning levels

Guideline B2.7.1 – Dispute settlement

1. Each Member should maintain, or satisfy itself that there is maintained, efficient machinery for the investigation and settlement of complaints or disputes concerning the manning levels on a ship.

2. Representatives of shipowners' and seafarers' organizations should participate, with or without other persons or authorities, in the operation of such machinery.

Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers' employment

Purpose: To promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies to promote employment in the maritime sector and to encourage career and skill development and greater employment opportunities for seafarers domiciled in its territory.

Standard A2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and employment opportunities for seafarers, in order to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.

2. The aim of the policies referred to in paragraph 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their competencies, qualifications and employment opportunities.

3. Each Member shall, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, education and training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to the safe operation and navigation of the ship, including ongoing training.

Guideline B2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

Guideline B2.8.1 – Measures to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include:

- (a) agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an organization of shipowners; or
- (b) arrangements for promoting employment through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of qualified seafarers; or
- (c) promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill development and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment prospects and to meet the changing technology and labour market conditions of the maritime industry.

Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

1. Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.

2. Seafarers on such a register or list should have priority of engagement for seafaring.

3. Seafarers on such a register or list should be required to be available for work in a manner to be determined by national law or practice or by collective agreement.

4. To the extent that national laws or regulations permit, the number of seafarers on such registers or lists should be periodically reviewed so as to achieve levels adapted to the needs of the maritime industry.

5. When a reduction in the number of seafarers on such a register or list becomes necessary, all appropriate measures should be taken to prevent or minimize detrimental effects on seafarers, account being taken of the economic and social situation of the country concerned.

TITLE 3. ACCOMMODATION, RECREATIONAL FACILITIES, FOOD AND CATERING

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

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

1. 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.

2. 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. 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 the 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;
- (c) 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;
- (d) 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;
- (e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from 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;
- (f) 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;
- (g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and
- (h) 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 on-board living environment for seafarers.

7. 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 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
 - (iii) 7 square metres in ships of 10,000 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 accommodating two persons;
 - (ii) 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;
 - (iii) 14.5 square metres in rooms accommodating four persons;

- (j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; 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 day room is provided, the floor area per person shall not be less than:
 - (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 the ship-owners' 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 the 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 ship-owners' 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 machinery space or near the engine room control centre; 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;

- (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 departments; 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 this 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.

20. Each Member may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, exempt ships of less than 200 gross tonnage where it is reasonable to do so, taking account of the size of the ship and the number of persons on board in relation to the requirements of the following provisions of this Standard:

- (a) paragraphs 7(b), 11(d) and 13; and
- (b) paragraph 9(f) and (h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.

21. Any exemptions with respect to the requirements of this Standard may be made only where they are expressly permitted in this Standard and only for particular circumstances in which such exemptions can be clearly justified on strong grounds and subject to protecting the seafarers' health and safety.

Guideline B3.1 – Accommodation and recreational facilities

Guideline B3.1.1 – Design and construction

1. External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms should be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced should be adequately insulated where there is a possibility of resulting heat effects in adjoining accommodation or passageways. Measures should also be taken to provide protection from heat effects of steam or hot-water service pipes or both.

2. Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and alleyways in the accommodation space should be adequately insulated to prevent condensation or overheating.

3. The bulkhead surfaces and deckheads should be of material with a surface easily kept clean. No form of construction likely to harbour vermin should be used.

4. The bulkhead surfaces and deckheads in sleeping rooms and mess rooms should be capable of being easily kept clean and light in colour with a durable, non-toxic finish.

5. The decks in all seafarer accommodation should be of approved material and construction and should provide a non-slip surface impervious to damp and easily kept clean.

6. Where the floorings are made of composite materials, the joints with the sides should be profiled to avoid crevices.

Guideline B3.1.2 – Ventilation

1. The system of ventilation for sleeping rooms and mess rooms should be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.

2. Air-conditioning systems, whether of a centralized or individual unit type, should be designed to:

- (a) maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces, take account of the particular characteristics of operations at sea and not produce excessive noises or vibrations; and
- (b) facilitate easy cleaning and disinfection to prevent or control the spread of disease.

3. Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times

when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.

Guideline B3.1.3 – Heating

1. The system of heating the seafarer accommodation should be in operation at all times when seafarers are living or working on board and conditions require its use.
2. In all ships in which a heating system is required, the heating should be by means of hot water, warm air, electricity, steam or equivalent. However, within the accommodation area, steam should not be used as a medium for heat transmission. The heating system should be capable of maintaining the temperature in seafarer accommodation at a satisfactory level under normal conditions of weather and climate likely to be met within the trade in which the ship is engaged. The competent authority should prescribe the standard to be provided.
3. Radiators and other heating apparatus should be placed and, where necessary, shielded so as to avoid risk of fire or danger or discomfort to the occupants.

Guideline B3.1.4 – Lighting

1. In all ships, electric light should be provided in the seafarer accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting should be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.
2. In sleeping rooms an electric reading lamp should be installed at the head of each berth.
3. Suitable standards of natural and artificial lighting should be fixed by the competent authority.

Guideline B3.1.5 – Sleeping rooms

1. There should be adequate berth arrangements on board, making it as comfortable as possible for the seafarer and any partner who may accompany the seafarer.
2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.
3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.
4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.
5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.
6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.

7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.

8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.

9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.

10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.

11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.

12. When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.

13. The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.

14. Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.

15. Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

Guideline B3.1.6 – Mess rooms

1. Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.

2. Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then separate mess rooms should be provided for:

- (a) master and officers; and
- (b) petty officers and other seafarers.

3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.

4. In all ships, mess rooms should be equipped with tables and appropriate seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of seafarers likely to use them at any one time.

5. There should be available at all times when seafarers are on board:

- (a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity for the number of persons using the mess room or mess rooms;

- (b) facilities for hot beverages; and
- (c) cool water facilities.

6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.

7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.

Guideline B3.1.7 – Sanitary accommodation

1. Washbasins and tub baths should be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.

2. All toilets should be of an approved pattern and provided with an ample flush of water or with some other suitable flushing means, such as air, which are available at all times and independently controllable.

3. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:

- (a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;
- (b) bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;
- (c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;
- (d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and
- (e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.

4. The laundry facilities provided for seafarers' use should include:

- (a) washing machines;
- (b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and
- (c) irons and ironing boards or their equivalent.

Guideline B3.1.8 – Hospital accommodation

1. The hospital accommodation should be designed so as to facilitate consultation and the giving of medical first aid and to help prevent the spread of infectious diseases.

2. The arrangement of the entrance, berths, lighting, ventilation, heating and water supply should be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.

3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.

4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.

Guideline B3.1.9 – Other facilities

1. Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:

- (a) located outside the machinery space but with easy access to it; and
- (b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water.

Guideline B3.1.10 – Bedding, mess utensils and miscellaneous provisions

1. Each Member should consider applying the following principles:

- (a) clean bedding and mess utensils should be supplied by the shipowner to all seafarers for use on board during service on the ship, and such seafarers should be responsible for their return at times specified by the master and on completion of service in the ship;
- (b) bedding should be of good quality, and plates, cups and other mess utensils should be of approved material which can be easily cleaned; and
- (c) towels, soap and toilet paper for all seafarers should be provided by the shipowner.

Guideline B3.1.11 – Recreational facilities, mail and ship visit arrangements

1. Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

2. Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a book-case and facilities for reading, writing and, where practicable, games.

3. In connection with the planning of recreation facilities, the competent authority should give consideration to the provision of a canteen.

4. Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable:

- (a) a smoking room;
- (b) television viewing and the reception of radio broadcasts;
- (c) showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;
- (d) sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;
- (e) where possible, facilities for swimming;
- (f) a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;
- (g) facilities for recreational handicrafts;
- (h) electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/player;
- (i) where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and
- (j) reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.

5. Every effort should be given to ensuring that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should also be considered for avoiding seafarers being required to pay additional postage when mail has to be re-addressed owing to circumstances beyond their control.

6. Measures should be considered to ensure, subject to any applicable national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable seafarers are expeditiously granted permission to have their partners, relatives and friends as visitors on board their ship when in port. Such measures should meet any concerns for security clearances.

7. Consideration should be given to the possibility of allowing seafarers to be accompanied by their partners on occasional voyages where this is practicable and reasonable. Such partners should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowners should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.

Guideline B3.1.12 – Prevention of noise and vibration

1. Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.

2. Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.

3. Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.

4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.

5. No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.

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 ships' 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 standards 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) galley 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 traders in ships' food supplies and equipment, masters, 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.

**TITLE 4. HEALTH PROTECTION, MEDICAL CARE, WELFARE
AND SOCIAL SECURITY PROTECTION**

Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore

Purpose: To protect the health of seafarers and ensure their prompt access to medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.

2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore.

4. The requirements for on-board health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore.

Standard A4.1 – Medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:

- (a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;
- (b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;
- (c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;
- (d) ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and
- (e) are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.

2. The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form,

when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.

3. Each Member shall adopt laws and regulations establishing requirements for on-board hospital and medical care facilities and equipment and training on ships that fly its flag.

4. National laws and regulations shall as a minimum provide for the following requirements:

- (a) all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;
- (b) ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than three days' duration shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical care; national laws or regulations shall also specify which other ships shall be required to carry a medical doctor, taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board;
- (c) ships which do not carry a medical doctor shall be required to have either at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administering medicine as part of their regular duties or at least one seafarer on board competent to provide medical first aid; persons in charge of medical care on board who are not medical doctors shall have satisfactorily completed training in medical care that meets the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"); seafarers designated to provide medical first aid shall have satisfactorily completed training in medical first aid that meets the requirements of STCW; national laws or regulations shall specify the level of approved training required taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board; and
- (d) the competent authority shall ensure by a prearranged system that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea, including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.

Guideline B4.1 – Medical care on board ship and ashore

Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

1. When determining the level of medical training to be provided on board ships that are not required to carry a medical doctor, the competent authority should require that:

- (a) ships which ordinarily are capable of reaching qualified medical care and medical facilities within eight hours should have at least one designated seafarer with the approved medical first-aid training required by STCW which will enable such persons to take immediate, effective action in case of accidents or illnesses likely

to occur on board a ship and to make use of medical advice by radio or satellite communication; and

- (b) all other ships should have at least one designated seafarer with approved training in medical care required by STCW, including practical training and training in life-saving techniques such as intravenous therapy, which will enable the persons concerned to participate effectively in coordinated schemes for medical assistance to ships at sea, and to provide the sick or injured with a satisfactory standard of medical care during the period they are likely to remain on board.

2. The training referred to in paragraph 1 of this Guideline should be based on the contents of the most recent editions of the *International Medical Guide for Ships*, the *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*, the *Document for Guidance – An International Maritime Training Guide*, and the medical section of the *International Code of Signals* as well as similar national guides.

3. Persons referred to in paragraph 1 of this Guideline and such other seafarers as may be required by the competent authority should undergo, at approximately five-year intervals, refresher courses to enable them to maintain and increase their knowledge and skills and to keep up-to-date with new developments.

4. The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labelling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and medical equipment, the competent authority should take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the *International Medical Guide for Ships*, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.

5. Where a cargo which is classified dangerous has not been included in the most recent edition of the *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*, the necessary information on the nature of the substances, the risks involved, the necessary personal protective devices, the relevant medical procedures and specific antidotes should be made available to the seafarers. Such specific antidotes and personal protective devices should be on board whenever dangerous goods are carried. This information should be integrated with the ship's policies and programmes on occupational safety and health described in Regulation 4.3 and related Code provisions.

6. All ships should carry a complete and up-to-date list of radio stations through which medical advice can be obtained; and, if equipped with a system of satellite communication, carry an up-to-date and complete list of coast earth stations through which medical advice can be obtained. Seafarers with responsibility for medical care or medical first aid on board should be instructed in the use of the ship's medical guide and the medical section of the most recent edition of the *International Code of Signals* so as to enable them to understand the type of information needed by the advising doctor as well as the advice received.

Guideline B4.1.2 – Medical report form

1. The standard medical report form for seafarers required under Part A of this Code should be designed to facilitate the exchange of medical and related information concerning individual seafarers between ship and shore in cases of illness or injury.

Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

1. Shore-based medical facilities for treating seafarers should be adequate for the purposes. The doctors, dentists and other medical personnel should be properly qualified.

2. Measures should be taken to ensure that seafarers have access when in port to:

- (a) outpatient treatment for sickness and injury;
- (b) hospitalization when necessary; and
- (c) facilities for dental treatment, especially in cases of emergency.

3. Suitable measures should be taken to facilitate the treatment of seafarers suffering from disease. In particular, seafarers should be promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality or religious belief, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, continuation of treatment to supplement the medical facilities available to them.

Guideline B4.1.4 – Medical assistance to other ships and international cooperation

1. Each Member should give due consideration to participating in international cooperation in the area of assistance, programmes and research in health protection and medical care. Such cooperation might cover:

- (a) developing and coordinating search and rescue efforts and arranging prompt medical help and evacuation at sea for the seriously ill or injured on board a ship through such means as periodic ship position reporting systems, rescue coordination centres and emergency helicopter services, in conformity with the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, and the *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual*;
- (b) making optimum use of all ships carrying a doctor and stationing ships at sea which can provide hospital and rescue facilities;
- (c) compiling and maintaining an international list of doctors and medical care facilities available worldwide to provide emergency medical care to seafarers;
- (d) landing seafarers ashore for emergency treatment;
- (e) repatriating seafarers hospitalized abroad as soon as practicable, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- (f) arranging personal assistance for seafarers during repatriation, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- (g) endeavouring to set up health centres for seafarers to:
 - (i) conduct research on the health status, medical treatment and preventive health care of seafarers; and
 - (ii) train medical and health service staff in maritime medicine;
- (h) collecting and evaluating statistics concerning occupational accidents, diseases and fatalities of seafarers and integrating and harmonizing the statistics with any existing national system of statistics on occupational accidents and diseases covering other categories of workers;
- (i) organizing international exchanges of technical information, training material and personnel, as well as international training courses, seminars and working groups;

- (j) providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and
- (k) arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable.

2. International cooperation in the field of health protection and medical care for seafarers should be based on bilateral or multilateral agreements or consultations among Members.

Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

1. Each Member should adopt measures to secure proper and sufficient medical care for the dependants of seafarers domiciled in its territory pending the development of a medical care service which would include within its scope workers generally and their dependants where such services do not exist and should inform the International Labour Office concerning the measures taken for this purpose.

Regulation 4.2 – Shipowners' liability

Purpose: To ensure that seafarers are protected from the financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment

1. Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.

2. This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.

Standard A4.2 – Shipowners' liability

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that shipowners of ships that fly its flag are responsible for health protection and medical care of all seafarers working on board the ships in accordance with the following minimum standards:

- (a) shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;
- (b) shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;
- (c) shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character; and

(d) shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.

2. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the expense of medical care and board and lodging to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

3. Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:

- (a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and
- (b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.

4. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

5. National laws or regulations may exclude the shipowner from liability in respect of:

- (a) injury incurred otherwise than in the service of the ship;
- (b) injury or sickness due to the wilful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and
- (c) sickness or infirmity intentionally concealed when the engagement is entered into.

6. National laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.

7. Shipowners or their representatives shall take measures for safeguarding property left on board by sick, injured or deceased seafarers and for returning it to them or to their next of kin.

Guideline B4.2 – Shipowners' liability

1. The payment of full wages required by Standard A4.2, paragraph 3(a), may be exclusive of bonuses.

2. National laws or regulations may provide that a shipowner shall cease to be liable to bear the costs of a sick or injured seafarer from the time at which that seafarer can claim medical benefits under a scheme of compulsory sickness insurance, compulsory accident insurance or workers' compensation for accidents.

3. National laws or regulations may provide that burial expenses paid by the shipowner shall be reimbursed by an insurance institution in cases in which funeral benefit is payable in respect of the deceased seafarer under laws or regulations relating to social insurance or workers' compensation.

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

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 ships;
- (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.

Guideline B4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Guideline B4.3.1 – Provisions on occupational accidents, injuries and diseases

1. The provisions required under Standard A4.3 should take into account the ILO code of practice entitled *Accident prevention on board ship at sea and in port*, 1996, and subsequent versions and other related ILO and other international standards and guidelines and codes of practice regarding occupational safety and health protection, including any exposure levels that they may identify.

2. The competent authority should ensure that the national guidelines for the management of occupational safety and health address the following matters, in particular:

- (a) general and basic provisions;
- (b) structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks;
- (c) machinery;
- (d) the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact;
- (e) the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation;
- (f) the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation;
- (g) the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs (e) and (f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke;
- (h) special safety measures on and below deck;
- (i) loading and unloading equipment;
- (j) fire prevention and fire-fighting;
- (k) anchors, chains and lines;
- (l) dangerous cargo and ballast;
- (m) personal protective equipment for seafarers;
- (n) work in enclosed spaces;
- (o) physical and mental effects of fatigue;
- (p) the effects of drug and alcohol dependency;
- (q) HIV/AIDS protection and prevention; and
- (r) emergency and accident response.

3. The assessment of risks and reduction of exposure on the matters referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the physical occupational health effects, including manual handling of loads, noise and vibration, the chemical and biological occupational health effects, the mental occupational health effects, the physical and mental health effects of fatigue, and occupational accidents. The necessary measures should take due account of the preventive principle according to which, among other things, combating risk at the source, adapting work to the individual, especially as regards the design of workplaces, and replacing the dangerous by the non-dangerous or the less dangerous, have precedence over personal protective equipment for seafarers.

4. In addition, the competent authority should ensure that the implications for health and safety are taken into account, particularly in the following areas:

- (a) emergency and accident response;
- (b) the effects of drug and alcohol dependency; and
- (c) HIV/AIDS protection and prevention.

Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned,

should review on an ongoing basis the problem of noise on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should take account of the adverse effects of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard noise to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

- (a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;
- (b) provision of approved hearing protection equipment to seafarers where necessary; and
- (c) assessment of risk and reduction of exposure levels to noise in all accommodation and recreational and catering facilities, as well as engine rooms and other machinery spaces.

Guideline B4.3.3 – Exposure to vibration

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, and taking into account, as appropriate, relevant international standards, should review on an ongoing basis the problem of vibration on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of vibration.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

- (a) instruction of seafarers in the dangers to their health of prolonged exposure to vibration;
- (b) provision of approved personal protective equipment to seafarers where necessary; and
- (c) assessment of risks and reduction of exposure to vibration in all accommodation and recreational and catering facilities by adopting measures in accordance with the guidance provided by the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and any subsequent revisions, taking account of the difference between exposure in those areas and in the workplace.

Guideline B4.3.4 – Obligations of shipowners

1. Any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards should, in general, be accompanied by provisions requiring their use by seafarers and by a requirement for seafarers to comply with the relevant accident prevention and health protection measures.

2. Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use

without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make in-operative the guards provided.

Guideline B4.3.5 – Reporting and collection of statistics

1. All occupational accidents and occupational injuries and diseases should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.

2. The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.

3. Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.6 – Investigations

1. The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.

2. Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:

- (a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;
- (b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;
- (c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;
- (d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;
- (e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and
- (f) problems arising from any human failures.

Guideline B4.3.7 – National protection and prevention programmes

1. In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.

2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may

play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.

3. Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.

Guideline B4.3.8 – Content of protection and prevention programmes

1. Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:

- (a) the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;
- (b) the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes;
- (c) the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and
- (d) the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships.

2. Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices.

3. In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.9 – Instruction in occupational safety and health protection and the prevention of occupational accidents

1. The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1(a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships.

2. There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms:

- (a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possible shown on board ships;
- (b) display of posters on board ships;
- (c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and
- (d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices.

3. The publicity referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the different nationalities, languages and cultures of seafarers on board ships.

Guideline B4.3.10 – Safety and health education of young seafarers

1. Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties.

2. Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving:

- (a) the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects;
- (b) entry into boilers, tanks and cofferdams;
- (c) exposure to harmful noise and vibration levels;
- (d) operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signallers to operators of such equipment;
- (e) handling mooring or tow lines or anchoring equipment;
- (f) rigging;
- (g) work aloft or on deck in heavy weather;
- (h) nightwatch duties;
- (i) servicing of electrical equipment;
- (j) exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or toxic substances and ionizing radiations;
- (k) the cleaning of catering machinery; and
- (l) the handling or taking charge of ships' boats.

3. Practical measures should be taken by the competent authority or through the appropriate machinery to bring to the attention of young seafarers information concerning the prevention of accidents and the protection of their health on board ships. Such measures could include adequate instruction in courses, official accident prevention publicity intended for young persons and professional instruction and supervision of young seafarers.

4. Education and training of young seafarers both ashore and on board ships should include guidance on the detrimental effects on their health and well-being of the abuse of alcohol and drugs and other potentially harmful substances, and the risk and concerns relating to HIV/AIDS and of other health risk related activities.

Guideline B4.3.11 – International cooperation

1. Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organizations, should endeavour, in cooperation with each other, to achieve the greatest possible uniformity of action for the promotion of occupational safety and health protection and prevention of accidents.

2. In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations.

3. Members should have regard to the need for international cooperation in the continuous promotion of activity related to occupational safety and health protection and prevention of occupational accidents. Such cooperation might take the form of:

- (a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards;
- (b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;
- (c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;
- (d) collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;
- (e) collaboration in the production and use of training aids; and
- (f) joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices.

Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Purpose: To ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being

1. Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.

2. The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code.

Standard A4.4 – Access to shore-based welfare facilities

1. Each Member shall require, where welfare facilities exist on its territory, that they are available for the use of all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work.

2. Each Member shall promote the development of welfare facilities in appropriate ports of the country and determine, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, which ports are to be regarded as appropriate.

3. Each Member shall encourage the establishment of welfare boards which shall regularly review welfare facilities and services to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

Guideline B4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members

1. Each Member should:

- (a) take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and
- (b) take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafarers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.

2. Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners' and seafarers' organizations concerned.

3. Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.

4. Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:

- (a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;
- (b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;
- (c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and
- (d) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.

Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.

2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:

- (a) public authorities;
- (b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and
- (c) voluntary organizations.

3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:

- (a) meeting and recreation rooms as required;
- (b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;
- (c) educational facilities; and
- (d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.

4. These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.

5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.

6. Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families.

7. These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.

8. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.

Guideline B4.4.3 – Welfare boards

1. Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:

- (a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of under-utilized facilities; and
- (b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.

2. Welfare boards should include among their members representatives of ship-owners' and seafarers' organizations, the competent authorities and, where appropriate, voluntary organizations and social bodies.

3. As appropriate, consuls of maritime States and local representatives of foreign welfare organizations should, in accordance with national laws and regulations, be associated with the work of port, regional and national welfare boards.

Guideline B4.4.4 – Financing of welfare facilities

1. In accordance with national conditions and practice, financial support for port welfare facilities should be made available through one or more of the following:

- (a) grants from public funds;
- (b) levies or other special dues from shipping sources;
- (c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and
- (d) voluntary contributions from other sources.

2. Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.

Guideline B4.4.5 – Dissemination of information and facilitation measures

1. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call, particularly transport, welfare, entertainment and educational facilities and places of worship, as well as facilities provided specifically for seafarers.

2. Adequate means of transport at moderate prices should be available at any reasonable time in order to enable seafarers to reach urban areas from convenient locations in the port.

3. All suitable measures should be taken by the competent authorities to make known to shipowners and to seafarers entering port any special laws and customs, the contravention of which may jeopardize their freedom.

4. Port areas and access roads should be provided by the competent authorities with adequate lighting and signposting and regular patrols for the protection of seafarers.

Guideline B4.4.6 – Seafarers in a foreign port

1. For the protection of seafarers in foreign ports, measures should be taken to facilitate:

- (a) access to consuls of their State of nationality or State of residence; and
- (b) effective cooperation between consuls and the local or national authorities.

2. Seafarers who are detained in a foreign port should be dealt with promptly under due process of law and with appropriate consular protection.

3. Whenever a seafarer is detained for any reason in the territory of a Member, the competent authority should, if the seafarer so requests, immediately inform the flag State and the State of nationality of the seafarer. The competent authority should promptly inform the seafarer of the right to make such a request. The State of nationality of the seafarer should promptly notify the seafarer's next of kin. The competent authority should allow consular officers of these States immediate access to the seafarer and regular visits thereafter so long as the seafarer is detained.

4. Each Member should take measures, whenever necessary, to ensure the safety of seafarers from aggression and other unlawful acts while ships are in their territorial waters and especially in approaches to ports.

5. Every effort should be made by those responsible in port and on board a ship to facilitate shore leave for seafarers as soon as possible after a ship's arrival in port.

Regulation 4.5 – Social security

Purpose: To ensure that measures are taken with a view to providing seafarers with access to social security protection

1. Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accordance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.

2. Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers who are subject to its social security legislation, and, to the extent provided for in its national law, their dependants, are entitled to benefit from social security protection no less favourable than that enjoyed by shoreworkers.

Standard A4.5 – Social security

1. The branches to be considered with a view to achieving progressively comprehensive social security protection under Regulation 4.5 are: medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors' benefit, complementing the protection provided for under Regulations 4.1, on medical care, and 4.2, on ship-owners' liability, and under other titles of this Convention.

2. At the time of ratification, the protection to be provided by each Member in accordance with Regulation 4.5, paragraph 1, shall include at least three of the nine branches listed in paragraph 1 of this Standard.

3. Each Member shall take steps according to its national circumstances to provide the complementary social security protection referred to in paragraph 1 of this Standard to all seafarers ordinarily resident in its territory. This responsibility could be satisfied, for example, through appropriate bilateral or multilateral agreements or contribution-based systems. The resulting protection shall be no less favourable than that enjoyed by shoreworkers resident in their territory.

4. Notwithstanding the attribution of responsibilities in paragraph 3 of this Standard, Members may determine, through bilateral and multilateral agreements and through provisions adopted in the framework of regional economic integration organizations, other rules concerning the social security legislation to which seafarers are subject.

5. Each Member's responsibilities with respect to seafarers on ships that fly its flag shall include those provided for by Regulations 4.1 and 4.2 and the related provisions of the Code, as well as those that are inherent in its general obligations under international law.

6. Each Member shall give consideration to the various ways in which comparable benefits will, in accordance with national law and practice, be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the branches referred to in paragraph 1 of this Standard.

7. The protection under Regulation 4.5, paragraph 1, may, as appropriate, be contained in laws or regulations, in private schemes or in collective bargaining agreements or in a combination of these.

8. To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.

9. Each Member shall establish fair and effective procedures for the settlement of disputes.

10. Each Member shall at the time of ratification specify the branches for which protection is provided in accordance with paragraph 2 of this Standard. It shall subsequently notify the Director-General of the International Labour Office when it provides social security protection in respect of one or more other branches stated in paragraph 1 of this Standard. The Director-General shall maintain a register of this information and shall make it available to all interested parties.

11. The reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution, shall also include information regarding steps taken in accordance with Regulation 4.5, paragraph 2, to extend protection to other branches.

Guideline B4.5 – Social security

1. The protection to be provided at the time of ratification in accordance with Standard A4.5, paragraph 2, should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit.

2. In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consideration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the means by which the various branches of social security protection will be provided.

3. Where seafarers are subject to more than one national legislation covering social security, the Members concerned should cooperate in order to determine by mutual agreement which legislation is to apply, taking into account such factors as the type and level of protection under the respective legislations which is more favourable to the seafarer concerned as well as the seafarer's preference.

4. The procedures to be established under Standard A4.5, paragraph 9, should be designed to cover all disputes relevant to the claims of the seafarers concerned, irrespective of the manner in which the coverage is provided.

5. Each Member which has national seafarers, non-national seafarers or both serving on ships that fly its flag should provide the social security protection in the Convention as applicable, and should periodically review the branches of social security protection in Standard A4.5, paragraph 1, with a view to identifying any additional branches appropriate for the seafarers concerned.

6. The seafarers' employment agreement should identify the means by which the various branches of social security protection will be provided to the seafarer by the shipowner as well as any other relevant information at the disposal of the shipowner, such as statutory deductions from the seafarers' wages and shipowners' contributions which may be made in accordance with the requirements of identified authorized bodies pursuant to relevant national social security schemes.

7. The Member whose flag the ship flies should, in effectively exercising its jurisdiction over social matters, satisfy itself that the shipowners' responsibilities concerning social security protection are met, including making the required contributions to social security schemes.

TITLE 5. COMPLIANCE AND ENFORCEMENT

1. The Regulations in this Title specify each Member's responsibility to fully implement and enforce the principles and rights set out in the Articles of this Convention as well as the particular obligations provided for under its Titles 1, 2, 3 and 4.

2. Paragraphs 3 and 4 of Article VI, which permit the implementation of Part A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.

3. In accordance with paragraph 2 of Article VI, each Member shall implement its responsibilities under the Regulations in the manner set out in the corresponding Standards of Part A of the Code, giving due consideration to the corresponding Guidelines in Part B of the Code.

4. The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that seafarers and shipowners, like all other persons, are equal before the law and are entitled to the equal protection of the law and shall not be subject to discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The provisions of this Title do not determine legal jurisdiction or a legal venue.

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention with respect to ships that fly its flag

Regulation 5.1.1 – General principles

1. Each Member is responsible for ensuring implementation of its obligations under this Convention on ships that fly its flag.

2. Each Member shall establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 ensuring that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in this Convention.

3. In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag.

4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention

relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.

5. Information about the system referred to in paragraph 2 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.1.1 – General principles

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.

2. Each Member shall require all ships that fly its flag to have a copy of this Convention available on board.

Guideline B5.1.1 – General principles

1. The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.

2. In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 ("recognized organizations") shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and independence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.

2. The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively.

Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:

- (a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;
- (b) has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;
- (c) has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
- (d) is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.

2. Any authorizations granted with respect to inspections shall, as a minimum, empower the recognized organization to require the rectification of deficiencies that it identifies in seafarers' working and living conditions and to carry out inspections in this regard at the request of a port State.

3. Each Member shall establish:

- (a) a system to ensure the adequacy of work performed by recognized organizations, which includes information on all applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
- (b) procedures for communication with and oversight of such organizations.

4. Each Member shall provide the International Labour Office with a current list of any recognized organizations authorized to act on its behalf and it shall keep this list up to date. The list shall specify the functions that the recognized organizations have been authorized to carry out. The Office shall make the list publicly available.

Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The organization seeking recognition should demonstrate the technical, administrative and managerial competence and capacity to ensure the provision of timely service of satisfactory quality.

2. In evaluating the capability of an organization, the competent authority should determine whether the organization:

- (a) has adequate technical, managerial and support staff;
- (b) has sufficient qualified professional staff to provide the required service, representing an adequate geographical coverage;
- (c) has proven ability to provide a timely service of satisfactory quality; and
- (d) is independent and accountable in its operations.

3. The competent authority should conclude a written agreement with any organization that it recognizes for purposes of an authorization. The agreement should include the following elements:

- (a) scope of application;
- (b) purpose;
- (c) general conditions;
- (d) the execution of functions under authorization;
- (e) legal basis of the functions under authorization;

- (f) reporting to the competent authority;
- (g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and
- (h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.

4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.

5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.

6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. This Regulation applies to ships of:

- (a) 500 gross tonnage or over, engaged in international voyages; and
- (b) 500 gross tonnage or over, flying the flag of a Member and operating from a port, or between ports, in another country.

For the purpose of this Regulation, “international voyage” means a voyage from a country to a port outside such a country.

2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.

3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.

4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.

5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.

6. Where the competent authority of the Member or a recognized organization duly authorized for this purpose has ascertained through inspection that a ship that flies the Member's flag meets or continues to meet the standards of this Convention, it shall issue or renew a maritime labour certificate to that effect and maintain a publicly available record of that certificate.

7. Detailed requirements for the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, including a list of the matters that must be inspected and approved, are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The maritime labour certificate shall be issued to a ship by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, for a period which shall not exceed five years. A list of matters that must be inspected and found to meet national laws and regulations or other measures implementing the requirements of this Convention regarding the working and living conditions of seafarers on ships before a maritime labour certificate can be issued is found in Appendix A5-I.

2. The validity of the maritime labour certificate shall be subject to an intermediate inspection by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, to ensure continuing compliance with the national requirements implementing this Convention. If only one intermediate inspection is carried out and the period of validity of the certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the certificate. Anniversary date means the day and month of each year which will correspond to the date of expiry of the maritime labour certificate. The scope and depth of the intermediate inspection shall be equal to an inspection for renewal of the certificate. The certificate shall be endorsed following satisfactory intermediate inspection.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Standard, when the renewal inspection has been completed within three months before the expiry of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid from the date of completion of the renewal inspection for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

4. When the renewal inspection is completed more than three months before the expiry date of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid for a period not exceeding five years starting from the date of completion of the renewal inspection.

5. A maritime labour certificate may be issued on an interim basis:

- (a) to new ships on delivery;
- (b) when a ship changes flag; or
- (c) when a shipowner assumes responsibility for the operation of a ship which is new to that shipowner.

6. An interim maritime labour certificate may be issued for a period not exceeding six months by the competent authority or a recognized organization duly authorized for this purpose.

7. An interim maritime labour certificate may only be issued following verification that:

- (a) the ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I, taking into account verification of items under subparagraphs (b), (c) and (d) of this paragraph;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with this Convention;

- (c) the master is familiar with the requirements of this Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a declaration of maritime labour compliance.

8. A full inspection in accordance with paragraph 1 of this Standard shall be carried out prior to expiry of the interim certificate to enable issue of the full-term maritime labour certificate. No further interim certificate may be issued following the initial six months referred to in paragraph 6 of this Standard. A declaration of maritime labour compliance need not be issued for the period of validity of the interim certificate.

9. The maritime labour certificate, the interim maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Appendix A5-II.

10. The declaration of maritime labour compliance shall be attached to the maritime labour certificate. It shall have two parts:

- (a) Part I shall be drawn up by the competent authority which shall: (i) identify the list of matters to be inspected in accordance with paragraph 1 of this Standard; (ii) identify the national requirements embodying the relevant provisions of this Convention by providing a reference to the relevant national legal provisions as well as, to the extent necessary, concise information on the main content of the national requirements; (iii) refer to ship-type specific requirements under national legislation; (iv) record any substantially equivalent provisions adopted pursuant to paragraph 3 of Article VI; and (v) clearly indicate any exemption granted by the competent authority as provided in Title 3; and
- (b) Part II shall be drawn up by the shipowner and shall identify the measures adopted to ensure ongoing compliance with the national requirements between inspections and the measures proposed to ensure that there is continuous improvement.

The competent authority or recognized organization duly authorized for this purpose shall certify Part II and shall issue the declaration of maritime labour compliance.

11. The results of all subsequent inspections or other verifications carried out with respect to the ship concerned and any significant deficiencies found during any such verification shall be recorded, together with the date when the deficiencies were found to have been remedied. This record, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall, in accordance with national laws or regulations, be inscribed upon or appended to the declaration of maritime labour compliance or made available in some other way to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States and shipowners' and seafarers' representatives.

12. A current valid maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall be carried on the ship and a copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers. A copy shall be made available in accordance with national laws and regulations, upon request, to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States, and shipowners' and seafarers' representatives.

13. The requirement for an English-language translation in paragraphs 11 and 12 of this Standard does not apply in the case of a ship not engaged in an international voyage.

14. A certificate issued under paragraph 1 or 5 of this Standard shall cease to be valid in any of the following cases:

- (a) if the relevant inspections are not completed within the periods specified under paragraph 2 of this Standard;
- (b) if the certificate is not endorsed in accordance with paragraph 2 of this Standard;
- (c) when a ship changes flag;
- (d) when a shipowner ceases to assume the responsibility for the operation of a ship; and
- (e) when substantial changes have been made to the structure or equipment covered in Title 3.

15. In the case referred to in paragraph 14(c), (d) or (e) of this Standard, a new certificate shall only be issued when the competent authority or recognized organization issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of this Standard.

16. A maritime labour certificate shall be withdrawn by the competent authority or the recognized organization duly authorized for this purpose by the flag State, if there is evidence that the ship concerned does not comply with the requirements of this Convention and any required corrective action has not been taken.

17. When considering whether a maritime labour certificate should be withdrawn in accordance with paragraph 16 of this Standard, the competent authority or the recognized organization shall take into account the seriousness or the frequency of the deficiencies.

Guideline B5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The statement of national requirements in Part I of the declaration of maritime labour compliance should include or be accompanied by references to the legislative provisions relating to seafarers' working and living conditions in each of the matters listed in Appendix A5-I. Where national legislation precisely follows the requirements stated in this Convention, a reference may be all that is necessary. Where a provision of the Convention is implemented through substantial equivalence as provided under Article VI, paragraph 3, this provision should be identified and a concise explanation should be provided. Where an exemption is granted by the competent authority as provided in Title 3, the particular provision or provisions concerned should be clearly indicated.

2. The measures referred to in Part II of the declaration of maritime labour compliance, drawn up by the shipowner, should, in particular, indicate the occasions on which ongoing compliance with particular national requirements will be verified, the persons responsible for verification, the records to be taken, as well as the procedures to be followed where non-compliance is noted. Part II may take a number of forms. It could make reference to other more comprehensive documentation covering policies and procedures relating to other aspects of the maritime sector, for example documents required by the *International Safety Management (ISM) Code* or the information required by Regulation 5 of the SOLAS Convention, Chapter XI-1 relating to the ship's Continuous Synopsis Record.

3. The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements for the shipowner and master to keep themselves informed of the

latest advances in technology and scientific findings concerning workplace design, taking into account the inherent dangers of seafarers' work, and to inform the seafarers' representatives accordingly, thereby guaranteeing a better level of protection of the seafarers' working and living conditions on board.

4. The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.

5. An example of the kind of information that might be contained in a declaration of maritime labour compliance is given in Appendix B5-I.

6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall verify, through an effective and coordinated system of regular inspections, monitoring and other control measures, that ships that fly its flag comply with the requirements of this Convention as implemented in national laws and regulations.

2. Detailed requirements regarding the inspection and enforcement system referred to in paragraph 1 of this Regulation are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall maintain a system of inspection of the conditions for seafarers on ships that fly its flag which shall include verification that the measures relating to working and living conditions as set out in the declaration of maritime labour compliance, where applicable, are being followed, and that the requirements of this Convention are met.

2. The competent authority shall appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its responsibilities under paragraph 1 of this Standard. Where recognized organizations have been authorized to carry out inspections, the Member shall require that personnel carrying out the inspection are qualified to undertake these duties and shall provide them with the necessary legal authority to perform their duties.

3. Adequate provision shall be made to ensure that the inspectors have the training, competence, terms of reference, powers, status and independence necessary or desirable so as to enable them to carry out the verification and ensure the compliance referred to in paragraph 1 of this Standard.

4. Inspections shall take place at the intervals required by Standard A5.1.3, where applicable. The interval shall in no case exceed three years.

5. If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in the implementation of the measures set out in the declaration of maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.

6. Adequate rules shall be provided and effectively enforced by each Member in order to guarantee that inspectors have the status and conditions of service to ensure that they are independent of changes of government and of improper external influences.

7. Inspectors, issued with clear guidelines as to the tasks to be performed and provided with proper credentials, shall be empowered:

- (a) to board a ship that flies the Member's flag;
- (b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and
- (c) to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.

8. Any action taken pursuant to paragraph 7(c) of this Standard shall be subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority.

9. Inspectors shall have the discretion to give advice instead of instituting or recommending proceedings when there is no clear breach of the requirements of this Convention that endangers the safety, health or security of the seafarers concerned and where there is no prior history of similar breaches.

10. Inspectors shall treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of the ship that an inspection was made as a consequence of such a grievance or complaint.

11. Inspectors shall not be entrusted with duties which might, because of their number or nature, interfere with effective inspection or prejudice in any way their authority or impartiality in their relations with shipowners, seafarers or other interested parties. In particular, inspectors shall:

- (a) be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect; and
- (b) subject to appropriate sanctions or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties.

12. Inspectors shall submit a report of each inspection to the competent authority. One copy of the report in English or in the working language of the ship shall be furnished to the master of the ship and another copy shall be posted on the ship's notice board for the information of the seafarers and, upon request, sent to their representatives.

13. The competent authority of each Member shall maintain records of inspections of the conditions for seafarers on ships that fly its flag. It shall publish an annual report on inspection activities within a reasonable time, not exceeding six months, after the end of the year.

14. In the case of an investigation pursuant to a major incident, the report shall be submitted to the competent authority as soon as practicable, but not later than one month following the conclusion of the investigation.

15. When an inspection is conducted or when measures are taken under this Standard, all reasonable efforts shall be made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed.

16. Compensation shall be payable in accordance with national laws and regulations for any loss or damage suffered as a result of the wrongful exercise of the inspectors' powers. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

17. Adequate penalties and other corrective measures for breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for and effectively enforced by each Member.

Guideline B5.1.4 – Inspection and enforcement

1. The competent authority and any other service or authority wholly or partly concerned with the inspection of seafarers' working and living conditions should have the resources necessary to fulfil their functions. In particular:

- (a) each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and
- (b) inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.

2. The competent authority should develop a compliance and enforcement policy to ensure consistency and otherwise guide inspection and enforcement activities related to this Convention. Copies of this policy should be provided to all inspectors and relevant law-enforcement officials and should be made available to the public and shipowners and seafarers.

3. The competent authority should establish simple procedures to enable it to receive information in confidence concerning possible breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) presented by seafarers directly or by representatives of the seafarers, and permit inspectors to investigate such matters promptly, including:

- (a) enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and
- (b) supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.

4. Inspectors should be fully trained and sufficient in numbers to secure the efficient discharge of their duties with due regard to:

- (a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;
- (b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and
- (c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

5. Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be prescribed by national laws and regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should have adequate knowledge of seafarers' working and living conditions and of the English language.

6. Measures should be taken to provide inspectors with appropriate further training during their employment.

7. All inspectors should have a clear understanding of the circumstances in which an inspection should be carried out, the scope of the inspection to be carried out in the various circumstances referred to and the general method of inspection.

8. Inspectors provided with proper credentials under the national law should at a minimum be empowered:

- (a) to board ships freely and without previous notice; however, when commencing the ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives;
- (b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;
- (c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;
- (d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;
- (e) to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;
- (f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;
- (g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and
- (h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.

9. When a sample referred to in paragraph 8(e) of this Guideline is being taken or removed, the shipowner or the shipowner's representative, and where appropriate a seafarer, should be notified or should be present at the time the sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.

10. The annual report published by the competent authority of each Member, in respect of ships that fly its flag, should contain:

- (a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any amendments which have come into effect during the year;
- (b) details of the organization of the system of inspection;
- (c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;
- (d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;
- (e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and
- (f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.

Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Each Member shall require that ships that fly its flag have on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint.

3. The provisions in this Regulation and related sections of the Code are without prejudice to a seafarer's right to seek redress through whatever legal means the seafarer considers appropriate.

Standard A5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.

3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term "victimization" covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.

4. In addition to a copy of their seafarers' employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers' country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

Guideline B5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Subject to any relevant provisions of an applicable collective agreement, the competent authority should, in close consultation with shipowners' and seafarers' organizations, develop a model for fair, expeditious and well-documented on-board complaint-handling procedures for all ships that fly the Member's flag. In developing these procedures the following matters should be considered:

- (a) many complaints may relate specifically to those individuals to whom the complaint is to be made or even to the master of the ship. In all cases seafarers should also be able to complain directly to the master and to make a complaint externally; and
- (b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer, also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint.

2. At a minimum the procedures discussed during the consultative process referred to in paragraph 1 of this Guideline should include the following:

- (a) complaints should be addressed to the head of the department of the seafarer lodging the complaint or to the seafarer's superior officer;
- (b) the head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter within prescribed time limits appropriate to the seriousness of the issues involved;
- (c) if the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to the satisfaction of the seafarer, the latter may refer it to the master, who should handle the matter personally;
- (d) seafarers should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned;
- (e) all complaints and the decisions on them should be recorded and a copy provided to the seafarer concerned;
- (f) if a complaint cannot be resolved on board, the matter should be referred ashore to the shipowner, who should be given an appropriate time limit for resolving the matter, where appropriate, in consultation with the seafarers concerned or any person they may appoint as their representative; and
- (g) in all cases seafarers should have a right to file their complaints directly with the master and the shipowner and competent authorities.

Regulation 5.1.6 – Marine casualties

1. Each Member shall hold an official inquiry into any serious marine casualty, leading to injury or loss of life, that involves a ship that flies its flag. The final report of an inquiry shall normally be made public.

2. Members shall cooperate with each other to facilitate the investigation of serious marine casualties referred to in paragraph 1 of this Regulation.

Standard A5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Guideline B5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Regulation 5.2 – Port State responsibilities

Purpose: To enable each Member to implement its responsibilities under this Convention regarding international cooperation in the implementation and enforcement of the Convention standards on foreign ships

Regulation 5.2.1 – Inspections in port

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.

2. Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.

3. Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the relevant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.

4. Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

5. Information about the system referred to in paragraph 4 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.2.1 – Inspections in port

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:

- (a) the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or
- (b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or

- (c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or
- (d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention;

a more detailed inspection may be carried out to ascertain the working and living conditions on board the ship. Such inspection shall in any case be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Where a more detailed inspection is carried out on a foreign ship in the port of a Member by authorized officers in the circumstances set out in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 of this Standard, it shall in principle cover the matters listed in Appendix A5-III.

3. In the case of a complaint under paragraph 1(d) of this Standard, the inspection shall generally be limited to matters within the scope of the complaint, although a complaint, or its investigation, may provide clear grounds for a detailed inspection in accordance with paragraph 1(b) of this Standard. For the purpose of paragraph 1(d) of this Standard, "complaint" means information submitted by a seafarer, 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 seafarers on board.

4. Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and ship-owners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:

- (a) notify a representative of the flag State;
- (b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.

5. The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:

- (a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or
- (b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights);

the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate ship-owners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

7. Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.

8. When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

Guideline B5.2.1 – Inspections in port

1. The competent authority should develop an inspection policy for authorized officers carrying out inspections under Regulation 5.2.1. The objective of the policy should be to ensure consistency and to otherwise guide inspection and enforcement activities related to the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Copies of this policy should be provided to all authorized officers and should be available to the public and shipowners and seafarers.

2. When developing a policy relating to the circumstances warranting a detention of the ship under Standard A5.2.1, paragraph 6, of the competent authority should consider that, with respect to the breaches referred to in Standard A5.2.1, paragraph 6(b), the seriousness could be due to the nature of the deficiency concerned. This would be particularly relevant in the case of the violation of fundamental rights and principles or seafarers' employment and social rights under Articles III and IV. For example, the employment of a person who is under age should be considered as a serious breach even if there is only one such person on board. In other cases, the number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

3. Members should cooperate with each other to the maximum extent possible in the adoption of internationally agreed guidelines on inspection policies, especially those relating to the circumstances warranting the detention of a ship.

Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships calling at a port in the Member's territory who allege a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) have the right to report such a complaint in order to facilitate a prompt and practical means of redress.

Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.

2. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.

4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.

5. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.

6. Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.

2. If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board

complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.

4. In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.

5. In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.

Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention as pertaining to seafarer recruitment and placement and the social protection of its seafarers

1. Without prejudice to the principle of each Member's responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.

2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.

3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.

4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Each Member shall enforce the requirements of this Convention applicable to the operation and practice of seafarer recruitment and placement services established on its territory through a system of inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A1.4.

Guideline B5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Private seafarer recruitment and placement services established in the Member's territory and securing the services of a seafarer for a shipowner, wherever located, should be required to assume obligations to ensure the proper fulfilment by shipowners of the terms of their employment agreements concluded with seafarers.

APPENDIX A5-I

The working and living conditions of seafarers that must be inspected and approved by the flag State before certifying a ship in accordance with Standard A5.1.3, paragraph 1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX A5-II

Maritime Labour Certificate

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the
Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as “the Convention”)
under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by
(full designation and address of the competent authority or recognized organization
duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship
Distinctive number or letters
Port of registry
Date of registry
Gross tonnage¹
IMO number
Type of ship
Name and address of the shipowner²
.....
.....

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

² *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, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on ship-owners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.

2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued

at on is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was

Issued at on

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection:
(to be completed between the second and third anniversary dates)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

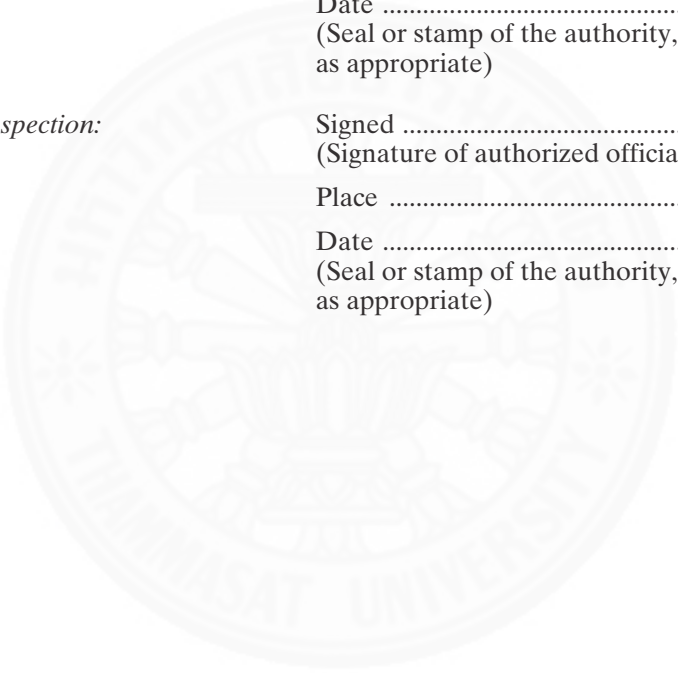
Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)



Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

*(Note: This Declaration must be attached
to the ship's Maritime Labour Certificate)*

Issued under the authority of: *(insert name of competent
authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)*

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)
2. Medical certification (Regulation 1.2)
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
8. Accommodation (Regulation 3.1)
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
10. Food and catering (Regulation 3.2)
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)

- 12. On-board medical care (Regulation 4.1)
- 13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
- 14. Payment of wages (Regulation 2.2)

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Substantial equivalencies

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted *(insert description if applicable)*:

.....
.....

No equivalency has been granted.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Exemptions

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

.....
.....

No exemption has been granted.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)



Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

- 1. Minimum age (Regulation 1.1)
.....
- 2. Medical certification (Regulation 1.2)
.....
- 3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
.....
- 4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
.....
- 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
.....
- 6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
.....
- 7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
.....
- 8. Accommodation (Regulation 3.1)
.....
- 9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
.....
- 10. Food and catering (Regulation 3.2)
.....
- 11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
.....
- 12. On-board medical care (Regulation 4.1)
.....
- 13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
.....
- 14. Payment of wages (Regulation 2.2)
.....

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:¹

.....

Company address:

.....

Name of the authorized signatory:

.....

Title:

Signature of the authorized signatory:

.....

Date:

(Stamp or seal of the shipowner¹)

The above measures have been reviewed by (*insert name of competent authority or duly recognized organization*) and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name:

Title:

Address:

.....

.....

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

¹ *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, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Interim Maritime Labour Certificate

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the
Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as “the Convention”)
under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by
(full designation and address of the competent authority or recognized organization
duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship
Distinctive number or letters
Port of registry
Date of registry
Gross tonnage¹
IMO number
Type of ship
Name and address of the shipowner²
.....

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:

- (a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;
- (c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

² *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, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was

Issued at on

Signature of the duly authorized official
issuing the interim certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)



APPENDIX A5-III

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX B5-I – EXAMPLE OF A NATIONAL DECLARATION

See Guideline B5.1.3, paragraph 5

Maritime Labour Convention, 2006
Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

*(Note: This Declaration must be attached
to the ship's Maritime Labour Certificate)*

Issued under the authority of: **The Ministry of Maritime Transport of Xxxxxx**

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)

Shipping Law, No. 123 of 1905, as amended ("Law"), Chapter X; Shipping Regulations ("Regulations"), 2006, Rules 1111-1222.

Minimum ages are those referred to in the Convention.

"Night" means 9 p.m. to 6 a.m. unless the Ministry of Maritime Transport ("Ministry") approves a different period.

Examples of hazardous work restricted to 18-year-olds or over are listed in Schedule A hereto. In the case of cargo ships, no one under 18 may work in the areas marked on the ship's plan (to be attached to this Declaration) as "hazardous area".

2. Medical certification (Regulation 1.2)

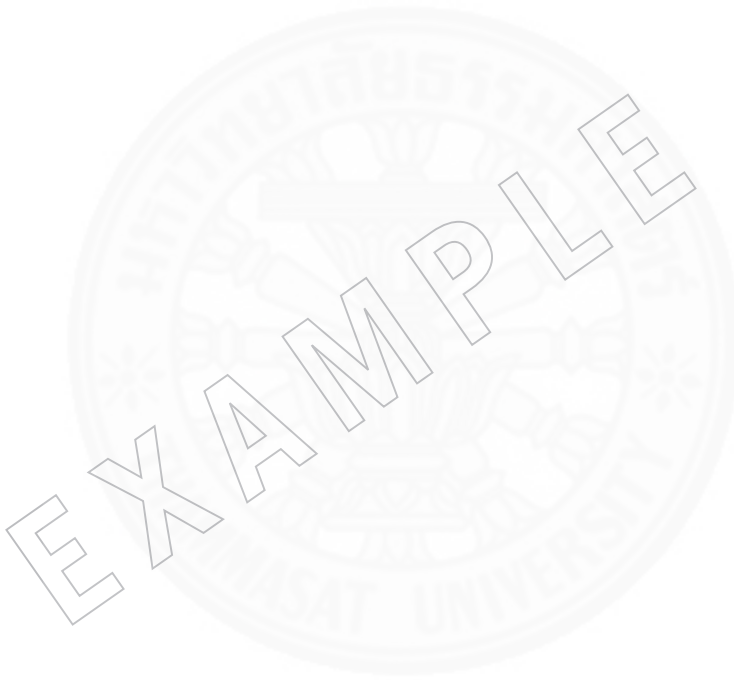
Law, Chapter XI; Regulations, Rules 1223-1233.

Medical certificates shall conform to the STCW requirements, where applicable; in other cases, the STCW requirements are applied with any necessary adjustments.

Qualified opticians on list approved by Ministry may issue certificates concerning eyesight.

Medical examinations follow the ILO/WHO Guidelines referred to in Guideline B1.2.1

.....
.....



Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1)

Date of birth of each seafarer is noted against his/her name on the crew list.

The list is checked at the beginning of each voyage by the master or officer acting on his or her behalf (“competent officer”), who records the date of such verification.

Each seafarer under 18 receives, at the time of engagement, a note prohibiting him/her from performing night work or the work specifically listed as hazardous (see Part I, section 1, above) and any other hazardous work, and requiring him/her to consult the competent officer in case of doubt. A copy of the note, with the seafarer’s signature under “received and read”, and the date of signature, is kept by the competent officer.

2. Medical certification (Regulation 1.2)

The medical certificates are kept in strict confidence by the competent officer, together with a list, prepared under the competent officer’s responsibility and stating for each seafarer on board: the functions of the seafarer, the date of the current medical certificate(s) and the health status noted on the certificate concerned.

In any case of possible doubt as to whether the seafarer is medically fit for a particular function or functions, the competent officer consults the seafarer’s doctor or another qualified practitioner and records a summary of the practitioner’s conclusions, as well as the practitioner’s name and telephone number and the date of the consultation.

.....

.....



ภาคผนวก ข



พระราชบัญญัติ

แรงงานทางทะเล

พ.ศ. ๒๕๕๘

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

เป็นปีที่ ๗๐ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยแรงงานทางทะเล

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศ ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดที่ปกติใช้ในการเดินทะเลที่มีวัตถุประสงค์ ในเชิงพาณิชย์ แต่มิให้หมายความรวมถึง

- เรือที่ใช้เพื่อทำการประมงหรือเรืออื่นที่เกี่ยวข้องกับการประมง
- เรือที่ต่อแบบประเพณีดั้งเดิม
- เรือของทางราชการทหาร
- เรืออื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“คนประจำเรือ” หมายความว่า ผู้ซึ่งเจ้าของเรือจ้างหรือมอบหมายให้ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือ โดยได้รับค่าจ้าง แต่ไม่รวมถึงผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราว

“เจ้าของเรือ” หมายความว่า

(๑) ผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือ

(๒) ผู้เช่าซื้อเรือ

(๓) ผู้เช่าเรือเปล่า

(๔) ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายให้กระทำการแทนบุคคลตาม (๑) (๒) หรือ (๓)

(๕) ผู้ซึ่งบุคคลตาม (๑) (๒) (๓) หรือ (๔) มอบหมายให้เป็นผู้จัดหาคนประจำเรือเพื่อประโยชน์ของบุคคลตาม (๑) (๒) (๓) หรือ (๔) ซึ่งมีใช้การประกอบธุรกิจจัดหางาน ไม่ว่าผู้นั้นจะเป็นผู้ควบคุมดูแลการทำงานหรือรับผิดชอบในการจ่ายค่าจ้างให้แก่คนประจำเรือที่มาทำงานนั้นหรือไม่ก็ตาม

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ทำหน้าที่ควบคุมสูงสุดในเรือ

“ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ” หมายความว่า สัญญาจ้างงานหรือข้อตกลงซึ่งกำหนดรายละเอียดตามที่พระราชบัญญัตินี้กำหนด และให้หมายความรวมถึงข้อตกลงที่เกิดจากการเจรจาต่อรองของคนประจำเรือและเจ้าของเรือ

“ตันกรอสส์” หมายความว่า หน่วยที่ใช้กำหนดขนาดของเรือที่คำนวณได้ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

“ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล” หมายความว่า เอกสารที่ออกโดยหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจากรัฐมนตรีเพื่อรับรองสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน และสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือว่าได้ปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

“ใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล” หมายความว่า เอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อแสดงข้อกำหนดและมาตรการปฏิบัติของเจ้าของเรือเพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการแรงงานทางทะเล

“เวลาทำงานปกติ” หมายความว่า เวลาที่กำหนดให้คนประจำเรือทำงานตามปกติ

“วันหยุด” หมายความว่า วันที่กำหนดให้คนประจำเรือหยุดประจำสัปดาห์ หยุดตามประเพณีหรือหยุดประจำปี

“วันลา” หมายความว่า วันที่คนประจำเรือลาตามพระราชบัญญัตินี้

“ค่าจ้าง” หมายความว่า เงินที่เจ้าของเรือและคนประจำเรือตกลงกันจ่ายเป็นค่าตอบแทนในการทำงานตามสัญญาสำหรับเวลาการทำงานปกติเป็นรายชั่วโมง รายวัน รายสัปดาห์ รายเดือน หรือระยะเวลาอื่น หรือจ่ายให้โดยคำนวณตามผลงานที่คนประจำเรือทำได้ในเวลาทำงานปกติของวันทำงาน และให้หมายความรวมถึงเงินที่เจ้าของเรือจ่ายให้แก่คนประจำเรือในวันหยุดและวันลาที่คนประจำเรือมิได้ทำงาน แต่มีสิทธิได้รับตามพระราชบัญญัตินี้

“ค่าจ้างในวันทำงาน” หมายความว่า ค่าจ้างที่จ่ายสำหรับการทำงานเต็มเวลาการทำงานปกติ

“อัตราค่าจ้างขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือ” หมายความว่า อัตราค่าตอบแทนขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานประกาศกำหนด

“ชั่วโมงการทำงาน” หมายความว่า เวลาในช่วงที่คนประจำเรือได้รับการกำหนดให้ทำงาน ซึ่งหมายความรวมถึง เวลาทำงานปกติ การทำงานล่วงเวลา การทำงานในวันหยุด และการทำงานล่วงเวลาในวันหยุด

“ชั่วโมงการพักผ่อน” หมายความว่า เวลานอกเหนือจากชั่วโมงการทำงาน ซึ่งไม่รวมถึงการหยุดพักในระยะเวลาสั้น ๆ จากการทำงาน

“การทำงานล่วงเวลา” หมายความว่า การทำงานนอกหรือเกินชั่วโมงการทำงานปกติ หรือเกินชั่วโมงทำงานในแต่ละวันที่เจ้าของเรือและคนประจำเรือตกลงกันตามพระราชบัญญัตินี้ในวันทำงานหรือวันหยุด แล้วแต่กรณี

“ค่าล่วงเวลา” หมายความว่า เงินที่เจ้าของเรือจ่ายให้แก่คนประจำเรือเป็นการตอบแทนการทำงานล่วงเวลาในวันที่ได้ทำงาน

“จัดหางาน” หมายความว่า ประกอบธุรกิจจัดหางานให้แก่คนหางานเพื่อคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ หรือหาคนประจำเรือให้แก่เจ้าของเรือ โดยจะเรียกหรือรับค่าบริการหรือไม่ก็ตาม และให้หมายรวมถึงการเรียกเงินหรือทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดเพื่อคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ

“ค่าบริการ” หมายความว่า เงินหรือประโยชน์อย่างอื่นที่ให้เป็นค่าตอบแทนการจัดหางาน

“ค่าใช้จ่าย” หมายความว่า ค่าใช้จ่ายในการจัดหางาน

“ใบอนุญาตจัดหางาน” หมายความว่า ใบอนุญาตจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือ

“ผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน” หมายความว่า ผู้จัดหางานซึ่งได้รับใบอนุญาตจัดหางานให้คนหางานเพื่อทำงานเป็นคนประจำเรือ

“ตัวแทนจัดหางาน” หมายความว่า ผู้ซึ่งผู้รับใบอนุญาตจัดหางานจดทะเบียนให้เป็นตัวแทนจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือ

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานจัดหางานของผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน

“คนหางาน” หมายความว่า บุคคลซึ่งประสงค์จะทำงานเป็นคนประจำเรือ

“นายทะเบียน” หมายความว่า นายทะเบียนจัดหางานกลางตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน

“ท่าเรือ” หมายความว่า ธุรกิจเกี่ยวกับท่าเรือ และให้หมายความรวมถึงอู่เรือและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบกับท่าเรือ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ การจ้างงานระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน

เจ้าของเรือต้องจัดให้มีการคุ้มครองด้านประกันสังคมและเงินทดแทนโดยให้คนประจำเรือได้รับสิทธิประโยชน์จากการคุ้มครองตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน กำหนด

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้รัฐมนตรีแต่ละกระทรวงมีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ออกกฎกระทรวง ระเบียบ หรือประกาศ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับราชการของกระทรวงนั้น

กฎกระทรวง ระเบียบ หรือประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

บททั่วไป

มาตรา ๖ กรณีไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะนำมาปรับใช้ ให้นำหลักจารีตประเพณีในการทำงานของคนประจำเรือ จารีตประเพณีในการเดินเรือทางทะเลหรือข้อกำหนดหรือมาตรฐานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง มาบังคับตามแต่ละกรณี

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ เจ้าของเรือต้องกระทำการทั้งปวงตามธรรมดา และตามสมควรที่จะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพเดินเรือทางทะเล

มาตรา ๗ การเรียกร้อยหรือการได้มาซึ่งสิทธิหรือประโยชน์ตามพระราชบัญญัตินี้ไม่เป็นการตัดสิทธิหรือประโยชน์ที่คนประจำเรือหรือคนที่ทำงานบนเรือพึงได้ตามกฎหมายอื่น

มาตรา ๘ หนี้ที่เกิดจากการที่เจ้าของเรือต้องจ่ายเงินแก่คนประจำเรือและหนี้ที่เจ้าของเรือต้องชำระตามพระราชบัญญัตินี้ ให้มีบุริมสิทธิเหนือทรัพย์สินทั้งหมดของเจ้าของเรือในลำดับเดียวกับบุริมสิทธิในมูลค่าภาษีอากรตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๙ ในกรณีที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เจ้าของเรือต้องแจ้งการดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้เจ้าของเรือแจ้งด้วยตนเอง โดยทางไปรษณีย์ โทรสาร สื่ออิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใด ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานประกาศกำหนด

มาตรา ๑๐ ในกรณีที่เจ้าของเรือต้องจัดให้มีเอกสารตามพระราชบัญญัตินี้ให้เจ้าของเรือจัดทำเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

มาตรา ๑๑ ในกรณีที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เจ้าของเรือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดที่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ให้เจ้าของเรือเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเพื่อการนั้น

มาตรา ๑๒ ให้เจ้าของเรือจัดให้มีสำเนาอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๔๙ และพระราชบัญญัตินี้รวมทั้งฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ไว้บนเรือ

มาตรา ๑๓ เจ้าของเรือต้องไม่เลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อคนประจำเรือเพราะเหตุแห่งความแตกต่างในเรื่องถิ่นกำเนิด เชื้อชาติ ภาษา เพศ อายุ ความพิการ สภาพทางกายหรือสุขภาพ สถานะของบุคคล ฐานะทางเศรษฐกิจหรือสังคม ความเชื่อทางศาสนา การศึกษาอบรม หรือความคิดเห็นทางการเมือง

มาตรา ๑๔ บรรดาคดีที่เกิดจากข้อพิพาทระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือ หรือทายาทหรือระหว่างบุคคลดังกล่าวกับเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานของรัฐ อันเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลแรงงาน

หมวด ๒

เงื่อนไขในการทำงานบนเรือ

มาตรา ๑๕ ห้ามเจ้าของเรือให้บุคคลอายุต่ำกว่าสิบหกปีบริบูรณ์ทำงานบนเรือ

มาตรา ๑๖ ห้ามเจ้าของเรือให้คนประจำเรือซึ่งอายุต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ทำงานในเวลากลางคืน เว้นแต่เป็นการฝึกอบรมที่ได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า หรือเป็นการฝึกอบรมตามตำแหน่งหน้าที่ที่คนประจำเรือต้องทำในช่วงเวลาดังกล่าวซึ่งต้องไม่ส่งผลร้ายต่อสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือ โดยได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานมอบหมาย ทั้งนี้ การทำงานเวลากลางคืนต้องมีระยะเวลาอย่างน้อยเก้าชั่วโมง โดยเริ่มต้นก่อนเที่ยงคืน และสิ้นสุดหลังจากเวลาห้านาฬิกาเป็นต้นไป

มาตรา ๑๗ ห้ามเจ้าของเรือให้คนประจำเรือซึ่งอายุต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพหรือความปลอดภัยของคนประจำเรือตามประเภทของงานที่อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานประกาศกำหนด

มาตรา ๑๘ ห้ามเจ้าของเรือให้คนประจำเรือทำงานบนเรือ โดยที่คนประจำเรือไม่มีใบรับรองแพทย์มาแสดงว่ามีความพร้อมด้านสุขภาพในการทำงานบนเรือ หรือให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขประกาศกำหนด

ใบรับรองแพทย์แสดงว่าคนประจำเรือมีความพร้อมด้านสุขภาพในการทำงานบนเรือให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขประกาศกำหนด

มาตรา ๑๙ ห้ามเจ้าของเรือให้คนประจำเรือทำงานบนเรือ เว้นแต่คนประจำเรือได้รับการฝึกอบรมตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด

หมวด ๓

การจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือ

มาตรา ๒๐ ห้ามผู้ใดจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน

การขออนุญาต การอนุญาต และการออกใบอนุญาตจัดหางาน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานกำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๑ ผู้ขออนุญาตจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือต้องมีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

- (๑) มีสัญชาติไทย
- (๒) มีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
- (๓) ไม่เป็นผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตจัดหางาน ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตจัดหางาน ไม่เป็นกรรมการ หุ่นส่วน หรือผู้จัดการของนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน และไม่เป็นกรรมการ หุ่นส่วน หรือผู้จัดการของนิติบุคคลอยู่ในขณะที่นิติบุคคลนั้น ถูกเพิกถอนใบอนุญาตจัดหางาน ตามพระราชบัญญัตินี้
- (๔) ไม่เป็นผู้รับใบอนุญาต ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาต ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาต ไม่เป็นกรรมการ หุ่นส่วน หรือผู้จัดการของนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้รับใบอนุญาต และไม่เป็นกรรมการ หุ่นส่วน หรือผู้จัดการของนิติบุคคลอยู่ในขณะที่นิติบุคคลนั้นถูกเพิกถอนใบอนุญาต ตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหางาน และคุ้มครองคนหางาน
- (๕) ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (๖) ไม่เป็นผู้มีหรือเคยมีความประพฤติเสื่อมเสียหรือบกพร่องในศีลธรรมอันดี
- (๗) ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดในความผิดที่กฎหมายบัญญัติให้ถือเอาการกระทำ โดยทุจริตเป็นองค์ประกอบ หรือในความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน

ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตจัดหางานเป็นนิติบุคคล นิติบุคคลนั้นต้องมีสัญชาติไทยโดยมีสัดส่วน การถือหุ้นโดยบุคคลผู้มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบห้าของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น ต้องมีกรรมการ ที่มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนกรรมการทั้งหมดและมีผู้จัดการซึ่งเป็นผู้แทนนิติบุคคลที่มี คุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามวรรคหนึ่งด้วย

มาตรา ๒๒ ใบอนุญาตจัดหางานให้มีอายุสองปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาตจัดหางาน ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานที่ประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาตจัดหางาน ให้ยื่นคำขอก่อนใบอนุญาต จัดหางานสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบวัน เมื่อได้ยื่นคำขอดังกล่าวแล้วให้ประกอบกิจการต่อไปได้จนกว่า นายทะเบียนจะสั่งไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตจัดหางานนั้น

การขอต่ออายุใบอนุญาตจัดหางานและการอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานกำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๓ ในกรณีที่ใบอนุญาตจัดหางานชำรุดในสาระสำคัญ สูญหาย หรือถูกทำลาย ให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานยื่นคำขอใบแทนใบอนุญาตภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบการชำรุด สูญหาย หรือถูกทำลาย

การขอและการออกใบแทนใบอนุญาตจัดหางาน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานกำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๔ ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานต้องแสดงใบอนุญาตจัดหางานไว้ในที่เปิดเผย และเห็นได้ง่าย ณ สำนักงานตามที่ระบุไว้ในใบอนุญาตจัดหางาน

มาตรา ๒๕ สำนักงานจะต้องอยู่ในที่ตั้งที่เป็นสัดส่วน เปิดเผย มีหลักแหล่งที่แน่นอน และไม่เป็นสถานที่ต้องห้ามตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานกำหนด

มาตรา ๒๖ ห้ามผู้รับใบอนุญาตจัดหางานย้ายสำนักงานหรือตั้งสำนักงานชั่วคราว เว้นแต่ จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน

การขออนุญาตและการอนุญาต ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานกำหนด

มาตรา ๒๗ ในกรณีผู้รับใบอนุญาตจัดหางานที่เป็นนิติบุคคลประสงค์จะเปลี่ยนผู้จัดการ ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียน

การขออนุญาตและการอนุญาต ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานกำหนด

มาตรา ๒๘ ก่อนที่จะออกใบอนุญาตจัดหางาน ผู้ขออนุญาตต้องวางหลักประกันอันสมควร เพื่อประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากการดำเนินการของผู้ขออนุญาต เป็นจำนวนเงินตามที่รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงแรงงานกำหนดในกฎกระทรวง แต่ต้องไม่น้อยกว่าห้าล้านบาทวางไว้กับนายทะเบียน เพื่อเป็น หลักประกันการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

การวางหลักประกัน การเก็บรักษาหลักประกัน การหักหลักประกัน การเปลี่ยนแปลงหลักประกัน การหักเงินจากหลักประกันชดใช้ให้แก่คนหางานและเจ้าของเรือในกรณีที่เกิดความเสียหาย การเรียก หลักประกันเพิ่ม และการขอรับหลักประกันคืน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงแรงงานกำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่หลักประกันที่ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานวางไว้ตามวรรคหนึ่งลดลงเพราะถูกใช้จ่ายไป ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนส่งเป็นหนังสือให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานวางหลักประกันเพิ่ม จนครบจำนวนเงินที่กำหนดภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำสั่ง

มาตรา ๒๙ หลักประกันที่ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานวางไว้ตามมาตรา ๒๘ ไม่อยู่ในความรับผิดชอบ แห่งการบังคับคดีตราบเท่าที่ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานยังมีได้เลิกประกอบธุรกิจจัดหางานที่ได้รับอนุญาต ตามพระราชบัญญัตินี้ หรือเลิกประกอบธุรกิจจัดหางานแล้ว แต่ยังไม่พ้นจากความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานไม่ขอรับหลักประกันค้ำประกันภายในห้าปีนับแต่วันที่เลิกประกอบธุรกิจจัดหางาน ให้หลักประกันดังกล่าวตกเป็นของแผ่นดิน

มาตรา ๓๐ ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานจะต้องยื่นคำขอจดทะเบียนตัวแทนจัดหางานและลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางานต่อนายทะเบียน ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และแบบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานกำหนดในกฎกระทรวง

ตัวแทนจัดหางานต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๒๑ (๑) ถึง (๗) และลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางานต้องไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๒๑ (๓) ถึง (๗) ทั้งนี้ ตัวแทนจัดหางานและลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางานต้องไม่เป็นตัวแทนจัดหางานหรือลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางานของผู้รับใบอนุญาตจัดหางานอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองคนหางานในขณะเดียวกัน

ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานต้องแสดงทะเบียนตัวแทนจัดหางานและลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางาน ณ สำนักงาน เพื่อให้คนหางานสามารถตรวจสอบความเป็นตัวแทนจัดหางานและลูกจ้างดังกล่าวได้

ใบอนุญาตจัดหางานที่ออกให้แก่ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานผู้ใด ให้คุ้มครองถึงตัวแทนจัดหางานและลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางานซึ่งผู้รับใบอนุญาตจัดหางานผู้นั้นได้จดทะเบียนไว้ด้วย

การกระทำที่เกี่ยวกับการจัดหางานของตัวแทนจัดหางานและลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางานซึ่งผู้รับใบอนุญาตจัดหางานได้จดทะเบียนไว้ ให้ถือว่าเป็นการกระทำของผู้รับใบอนุญาตจัดหางานด้วย

มาตรา ๓๑ เมื่อออกไปปฏิบัติงานนอกสำนักงาน ผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน ผู้จัดการ ตัวแทนจัดหางาน หรือลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางานต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

บัตรประจำตัวผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน ผู้จัดการ ตัวแทนจัดหางาน หรือลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางาน ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีกรมการจัดหางานประกาศกำหนด และให้มีอายุสองปีนับแต่วันที่ออกบัตร

ในกรณีที่บัตรประจำตัวชำรุดในสาระสำคัญ สูญหาย หรือถูกทำลาย ให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน ผู้จัดการ ตัวแทนจัดหางาน หรือลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางานยื่นคำขอใบแทนบัตรประจำตัวภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบการชำรุด สูญหาย หรือถูกทำลาย

การขอมีบัตร การออกบัตรประจำตัว และการออกใบแทนบัตรประจำตัว ให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกรมการจัดหางานกำหนด

มาตรา ๓๒ ผู้จัดการ ตัวแทนจัดหางาน หรือลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางานซึ่งพ้นจากความเป็นผู้จัดการ ตัวแทนจัดหางาน หรือลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางาน ต้องส่งคืนบัตรประจำตัวแก่นายทะเบียนหรือผู้รับใบอนุญาตจัดหางานภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่พ้นจากความเป็นผู้จัดการ ตัวแทนจัดหางาน หรือลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหางาน

ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานซึ่งได้รับบัตรประจำตัวคั่นตามวรรคหนึ่ง ต้องส่งบัตรประจำตัวนั้น
แก่นายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับบัตรประจำตัวคั่น

มาตรา ๓๓ ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานหรือตัวแทนจัดหางานต้องทำสัญญาจัดหางานกับ
เจ้าของเรือ ตามแบบที่อธิบดีกรมการจัดหางานประกาศกำหนด

ให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานส่งสัญญาจัดหางานที่ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานหรือตัวแทนจัดหางาน
ทำกับเจ้าของเรือต่ออธิบดีกรมการจัดหางาน ตลอดจนตัวอย่างข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ
ที่เจ้าของเรือจะทำกับคนหางาน และหลักฐานอื่นที่อธิบดีกรมการจัดหางานประกาศกำหนดก่อนคนหางาน
ไปทำงานบนเรือ

มาตรา ๓๔ ห้ามตัวแทนจัดหางานทำสัญญาจัดหางานกับเจ้าของเรือแทนผู้รับใบอนุญาต
จัดหางาน เว้นแต่จะได้รับมอบอำนาจเป็นหนังสือตามแบบที่อธิบดีกรมการจัดหางานประกาศกำหนดจาก
ผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน และผู้รับใบอนุญาตจัดหางานได้แจ้งเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบแล้ว

การที่ตัวแทนจัดหางานมิได้รับมอบอำนาจจากผู้รับใบอนุญาตจัดหางานหรือได้รับมอบอำนาจ
แต่หนังสือมอบอำนาจมิได้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีกรมการจัดหางานประกาศกำหนด ไม่เป็นเหตุให้เจ้าของเรือ
หรือบุคคลภายนอกที่สุจริตเชื่อมสิทธิเพราะเหตุนี้

มาตรา ๓๕ ห้ามผู้รับใบอนุญาตจัดหางานเรียกหรือรับค่าบริการหรือค่าใช้จ่ายจากคนหางาน
เว้นแต่ค่าใช้จ่าย ดังต่อไปนี้

- (๑) ค่าใช้จ่ายในการออกใบรับรองแพทย์
- (๒) ค่าหนังสือคนประจำเรือที่กรมเจ้าท่าออกให้แก่คนประจำเรือ
- (๓) ค่าหนังสือเดินทาง หรือเอกสารที่ใช้สำหรับการเดินทาง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าตรวจลงตราเข้าประเทศ
- (๔) ค่าใช้จ่ายอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้เจ้าของเรือเป็นผู้รับผิดชอบค่าบริการหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการจัดหางานตามวรรคหนึ่ง
ค่าบริการหรือค่าใช้จ่ายอื่น นอกจากที่กำหนดไว้ในวรรคสอง ให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานเรียก
หรือรับได้ไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๖ ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดให้มีสมุดทะเบียนคนหางาน บัญชี และเอกสารเกี่ยวกับธุรกิจของตนตามแบบและรายการ
ที่อธิบดีกรมการจัดหางานประกาศกำหนด

(๒) จัดทำและส่งรายงานเกี่ยวกับการจัดหางานประจำเดือนตามแบบที่อธิบดีกรมการจัดหางาน
ประกาศกำหนดต่อนายทะเบียนภายในวันที่สิบของเดือนถัดไป

(๓) เก็บรักษาทะเบียนคนหางานที่ผ่านการคัดเลือกและได้รับบรรจุงานไว้ไม่น้อยกว่าสองปี
เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้

(๔) แจ้งเป็นหนังสือให้คนหางานทราบถึงสิทธิและหน้าที่ของคนประจำเรือตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ ในช่วงก่อนหรือระหว่างการมอบหมายงานและให้คนหางานได้ตรวจสอบข้อตกลงดังกล่าวของตนก่อนและหลังลงนาม พร้อมทั้งส่งสำเนาอย่างน้อยจำนวนหนึ่งชุดให้ด้วย

เมื่อมีเหตุที่จะต้องลงในสมุดทะเบียนคนหางาน บัญชี หรือเอกสารเกี่ยวกับธุรกิจของตน ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานต้องลงรายการเกี่ยวกับเหตุนั้นในสมุดทะเบียน บัญชี หรือเอกสารเช่นว่านั้น ภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่มิเหตุจะต้องลงรายการนั้น

มาตรา ๓๗ ให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานตรวจสอบว่าเจ้าของเรือได้จัดให้มีวิธีคุ้มครองคนประจำเรือซึ่งอยู่ในสภาพลำบาก ณ เมืองท่าต่างประเทศ ตามแบบที่อธิบดีกรมการจดทะเบียนการจดทะเบียนที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับการจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานตรวจสอบและชี้แจงให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งจากพนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา ๓๘ ในกรณีที่คนหางานไม่ได้ทำงานตรงตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือและคนหางานไม่ประสงค์ที่จะทำงานนั้น ให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานจัดการให้คนหางานเดินทางกลับภูมิลำเนา โดยออกค่าพาหนะ ค่าที่พัก ค่าอาหาร และค่าใช้จ่ายอื่นที่จำเป็นในการเดินทางกลับของคนหางาน พร้อมทั้งแจ้งเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่มิหน้าที่จะต้องจัดการดังกล่าว

ในกรณีที่เจ้าของเรือไม่ได้คนหางานตามที่กำหนดไว้ในสัญญาจัดหางานหรือได้คนหางานแต่มีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่กำหนดไว้ในสัญญาจัดหางาน และเจ้าของเรือไม่ประสงค์ที่จะจ้างคนหางานนั้น ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานต้องคืนค่าบริการและค่าใช้จ่ายตามมาตรา ๓๕ วรรคสอง ให้แก่เจ้าของเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่เจ้าของเรือขอรับคืน และจัดการให้คนหางานเดินทางกลับภูมิลำเนา โดยออกค่าพาหนะ ค่าที่พัก ค่าอาหาร และค่าใช้จ่ายอื่นที่จำเป็นในการเดินทางกลับของคนหางาน พร้อมทั้งแจ้งเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่มิหน้าที่จะต้องจัดการดังกล่าว

ในกรณีที่คนหางานไม่ได้ทำงานตรงตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือแต่คนหางานไม่ประสงค์จะเดินทางกลับ หรือกรณีที่เจ้าของเรือได้คนหางานที่มีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่กำหนดไว้ในสัญญาจัดหางานแต่เจ้าของเรือประสงค์จะจ้างคนหางานต่อไป ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานไม่ต้องรับผิดชอบในการจัดการให้คนหางานดังกล่าวเดินทางกลับภูมิลำเนาตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง แต่ต้องแจ้งให้นายทะเบียนทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่มิหน้าที่จะต้องจัดการดังกล่าว

มาตรา ๓๙ เมื่อนายทะเบียนทราบว่ามีเหตุที่ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานจะต้องจัดการให้คนหางานเดินทางกลับตามมาตรา ๓๘ วรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง แต่ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานยังมีได้ดำเนินการภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่มิเหตุดังกล่าว ให้นายทะเบียนประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการให้ความช่วยเหลือคนหางานนั้น

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการจัดการให้คนหางานเดินทางกลับตามวรรคหนึ่งเป็นจำนวนเท่าใด ให้นายทะเบียนมีหนังสือแจ้งให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานชดใช้เงินคืนภายในเวลาที่กำหนด ถ้าผู้รับใบอนุญาตจัดหางานมิได้ชดใช้เงินคืนภายในเวลาที่กำหนด ให้นายทะเบียนหักเงินจำนวนดังกล่าวจากหลักประกันที่วางไว้ตามมาตรา ๒๘ เพื่อคืนให้แก่หน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือคนหางานดังกล่าวได้

มาตรา ๔๐ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานมิได้ปฏิบัติตามมาตรา ๓๘ วรรคหนึ่ง และวรรคสอง และคนหางานได้ใช้จ่ายเงินเพื่อเป็นค่าพาหนะ ค่าที่พัก ค่าอาหาร และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่จำเป็นในการจัดการให้ตนเดินทางกลับภูมิลำเนา คนหางานมีสิทธิยื่นคำขอต่อนายทะเบียนเพื่อขอรับเงินชดเชยค่าใช้จ่ายที่ตนต้องจ่ายไปได้ และถ้านายทะเบียนพิจารณาเห็นว่าคนหางานไม่ได้ทำงานตรงตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ และคนหางานนั้นได้ใช้จ่ายเงินเพื่อจัดการให้ตนเดินทางกลับภูมิลำเนาแล้ว ให้นายทะเบียนมีหนังสือแจ้งให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานชดใช้เงินคืนภายในเวลาที่กำหนด ถ้าผู้รับใบอนุญาตจัดหางานมิได้ชดใช้เงินคืนภายในเวลาที่กำหนด ให้นายทะเบียนหักเงินจำนวนดังกล่าวจากหลักประกันที่วางไว้ตามมาตรา ๒๘ เพื่อคืนให้แก่คนหางาน

มาตรา ๔๑ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานมิได้คืนค่าบริการและค่าใช้จ่ายให้แก่เจ้าของเรือ ตามมาตรา ๓๘ วรรคสอง ให้นายทะเบียนมีหนังสือแจ้งให้ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานชดใช้เงินคืนภายในเวลาที่กำหนด ถ้าผู้รับใบอนุญาตจัดหางานมิได้ชดใช้เงินคืนภายในเวลาที่กำหนด ให้นายทะเบียนหักค่าบริการ และค่าใช้จ่ายจากหลักประกันที่วางไว้ตามมาตรา ๒๘ คืนให้แก่เจ้าของเรือ

มาตรา ๔๒ ให้นำบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน ในส่วนที่เกี่ยวกับคณะกรรมการพัฒนาการจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน การควบคุม และอัตราค่าธรรมเนียม มาใช้บังคับแก่การจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือโดยอนุโลม โดยให้ถือว่าอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาการจัดหางานและคุ้มครองคนหางานเป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ และให้ถือว่าอำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน เป็นอำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ รวมทั้งให้นำบทกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองคนหางานมาใช้บังคับกับการควบคุมตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๔

สภาพการจ้าง

มาตรา ๔๓ เจ้าของเรือต้องจัดให้มีข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือเป็นหนังสือ พร้อมลายมือชื่อของเจ้าของเรือและคนประจำเรือ โดยจัดทำเป็นคู่ฉบับจัดเก็บไว้บนเรือหนึ่งฉบับ และอีกฉบับหนึ่งให้คนประจำเรือเก็บไว้ พร้อมทั้งจะให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้

ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือตามวรรคหนึ่งอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับรายการดังต่อไปนี้

- (๑) ชื่อและชื่อสกุล พร้อมคำนำหน้านามของคนประจำเรือ
- (๒) วันเดือนปีเกิด และอายุของคนประจำเรือ
- (๓) สถานที่เกิดของคนประจำเรือ
- (๔) ที่อยู่ปัจจุบันของคนประจำเรือ
- (๕) สถานที่และวันที่ทำข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ
- (๖) สถานที่และวันที่ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือมีผลบังคับ
- (๗) ตำแหน่งหรืองานในหน้าที่ที่คนประจำเรือได้รับมอบหมาย
- (๘) ชื่อและชื่อสกุล พร้อมคำนำหน้านามของเจ้าของเรือ กรณีเจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล

ต้องระบุชื่อของกรรมการผู้มีอำนาจกระทำการแทนนิติบุคคลด้วย

- (๙) ที่อยู่ปัจจุบันของเจ้าของเรือ
- (๑๐) ชื่อเรือ และสัญชาติของเรือ
- (๑๑) เส้นทางหลักและท่าเรือปลายทางของการเดินเรือ ในกรณีที่ทำการตกลงไว้ว่าเป็นการเดินเรือ

เที่ยวเดียว

- (๑๒) วันเริ่มทำงาน อัตราค่าจ้าง ค่าตอบแทน หรือวิธีการคำนวณ
- (๑๓) จำนวนวันหยุดประจำปีที่ได้รับค่าตอบแทน หรือวิธีการคำนวณ
- (๑๔) สิทธิประโยชน์จากการคุ้มครองการประกันสังคมและสุขภาพที่เจ้าของเรือเป็นผู้จัดหาให้กับ

คนประจำเรือ

- (๑๕) สิทธิของคนประจำเรือในการได้รับการส่งตัวกลับ
- (๑๖) ข้อตกลงที่ได้มาจากการร่วมเจรจาต่อรอง
- (๑๗) วันสิ้นสุดหรือเงื่อนไขการสิ้นสุดของข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ
- (๑๘) อื่น ๆ ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๔๔ ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือย่อมสิ้นสุดลงเมื่อครบกำหนดระยะเวลาในข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ หรือสิ้นสุดลงตามเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ในข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ โดยมีต้องบอกกล่าวล่วงหน้า

ในกรณีที่ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือไม่มีกำหนดระยะเวลา เจ้าของเรือหรือคนประจำเรืออาจบอกเลิกข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือโดยบอกกล่าวล่วงหน้าให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบ ทั้งนี้ ต้องไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน แต่ไม่เกินสามสิบวัน

การเลิกข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือก่อนครบกำหนดระยะเวลาตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ ให้เป็นไปตามที่คนประจำเรือและเจ้าของเรือตกลงกัน ทั้งนี้ ต้องไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน แต่ไม่เกินสามสิบวัน

มาตรา ๔๕ หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน เหตุฉุกเฉิน หรือเป็นไปตามข้อตกลงร่วมกันระหว่างคนประจำเรือและเจ้าของเรือ หรือเหตุอื่น ๆ ตามที่อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานประกาศกำหนด คนประจำเรือหรือเจ้าของเรืออาจบอกเลิกข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรื่อน้อยกว่าเจ็ดวันหรือไม่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้า

การบอกเลิกข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือตามวรรคหนึ่ง คนประจำเรือไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

มาตรา ๔๖ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานโดยคำแนะนำของคณะกรรมการอาจประกาศกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือเพื่อใช้บังคับแก่เรือที่ชักธงไทย เพื่อให้คนประจำเรือได้รับอัตราค่าตอบแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม

การพิจารณากำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือ ให้คำนึงถึงมาตรฐานการครองชีพ ต้นทุนการประกอบกิจการ ราคาของสินค้าและบริการ ความสามารถทางธุรกิจ ผลผลิตภาพแรงงาน และสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ รวมทั้งธรรมเนียมปฏิบัติในการจ้างงานของคนประจำเรือด้วย

มาตรา ๔๗ ในกรณีที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานประกาศกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำตามมาตรา ๔๖ แล้ว ห้ามเจ้าของเรือจ่ายค่าจ้างต่ำกว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่ประกาศกำหนดให้แก่คนประจำเรือ

มาตรา ๔๘ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณค่าล่วงเวลา ในกรณีที่คนประจำเรือได้รับค่าจ้างเป็นรายเดือน อัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงในวันทำงานหมายถึง ค่าจ้างรายเดือนหารด้วยผลคูณของสามสิบและจำนวนชั่วโมงที่ทำงานต่อวันโดยเฉลี่ย

มาตรา ๔๙ ให้เจ้าของเรือจ่ายค่าจ้างและค่าล่วงเวลาให้ถูกต้อง และตามกำหนดเวลาดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่มีการคำนวณค่าจ้างเป็นรายเดือน รายวัน รายชั่วโมง หรือเป็นระยะเวลาอย่างอื่นที่ไม่เกินหนึ่งเดือน หรือตามผลงานโดยคำนวณเป็นหน่วย ให้จ่ายเดือนหนึ่งไม่น้อยกว่าหนึ่งครั้ง เว้นแต่จะมีการตกลงกันเป็นอย่างอื่นที่เป็นประโยชน์แก่คนประจำเรือ

(๒) ในกรณีที่มีการคำนวณค่าจ้าง นอกจาก (๑) ให้จ่ายตามกำหนดเวลาที่เจ้าของเรือและคนประจำเรือตกลงกัน

(๓) ค่าล่วงเวลา ให้จ่ายเดือนหนึ่งไม่น้อยกว่าหนึ่งครั้ง

ในกรณีที่เจ้าของเรือเลิกจ้างคนประจำเรือ ให้เจ้าของเรือจ่ายค่าจ้างและค่าล่วงเวลาตามที่คนประจำเรือมีสิทธิได้รับ ให้แก่คนประจำเรือภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่เลิกจ้าง

มาตรา ๕๐ ในกรณีที่เจ้าของเรือไม่จ่ายค่าจ้างและค่าล่วงเวลาตามพระราชบัญญัตินี้ ภายในเวลาที่กำหนดตามมาตรา ๔๙ ให้เจ้าของเรือจ่ายดอกเบี้ยให้แก่คนประจำเรือในระหว่างเวลาผิดนัดร้อยละสิบห้าต่อปี

ในกรณีที่เจ้าของเรือจงใจไม่จ่ายเงินตามวรรคหนึ่งเมื่อพ้นกำหนดเวลาเจ็ดวันนับแต่วันที่ถึงกำหนดจ่าย เจ้าของเรือต้องจ่ายเงินเพิ่มให้แก่คนประจำเรือร้อยละสิบห้าของเงินที่ค้างจ่ายทุกระยะเวลาเจ็ดวัน

มาตรา ๕๑ เจ้าของเรือต้องจัดให้คนประจำเรือสามารถดำเนินการโอนเงินที่ได้รับทั้งหมดหรือบางส่วนให้กับบุคคลตามที่คนประจำเรือกำหนด ตามกำหนดระยะเวลาที่ได้ตกลงกัน โดยเจ้าของเรืออาจเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากคนประจำเรือได้ในอัตราที่จ่ายจริง

มาตรา ๕๒ เจ้าของเรือต้องจัดทำเอกสารเกี่ยวกับการจ่ายค่าจ้างหรือค่าล่วงเวลาให้แก่คนประจำเรือทุกครั้งที่มีการจ่าย โดยอย่างน้อยต้องมีรายการ ดังต่อไปนี้

- (๑) วันและเวลาทำงาน
- (๒) ผลงานที่ทำได้สำหรับคนประจำเรือซึ่งได้รับค่าจ้างตามผลงานโดยคำนวณเป็นหน่วย
- (๓) อัตราค่าจ้าง จำนวนค่าจ้าง และค่าล่วงเวลา ที่คนประจำเรือแต่ละคนได้รับ
- (๔) อัตราแลกเปลี่ยนเงิน กรณีที่ใช้เงินสกุลอื่นซึ่งแตกต่างจากที่ตกลงกันไว้ในข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ ให้เป็นไปตามอัตราแลกเปลี่ยนของธนาคารแห่งประเทศไทย

มาตรา ๕๓ การจ่ายค่าจ้างและค่าล่วงเวลาแก่คนประจำเรือ ให้เจ้าของเรือจ่าย ณ สถานที่ทำงานของคนประจำเรือ เว้นแต่จะตกลงกันเป็นอย่างอื่น

มาตรา ๕๔ ห้ามเจ้าของเรือหักค่าจ้างและค่าล่วงเวลา เว้นแต่เป็นการหักเพื่อ

- (๑) ชำระภาษีเงินได้ตามจำนวนที่คนประจำเรือต้องจ่ายหรือชำระเงินอื่นตามที่กฎหมายกำหนดไว้
- (๒) ชำระค่าบำรุงสหภาพแรงงานหรือองค์กรของคนประจำเรือ
- (๓) ชำระหนี้สินสหกรณ์ออมทรัพย์ หรือสหกรณ์อื่นที่มีลักษณะเดียวกันกับสหกรณ์ออมทรัพย์ หรือหนี้ที่เป็นไปเพื่อสวัสดิการที่เป็นประโยชน์แก่คนประจำเรือฝ่ายเดียว โดยได้รับความยินยอมล่วงหน้าจากคนประจำเรือ
- (๔) เป็นเงินสะสมตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนเงินสะสม

การหักตาม (๒) (๓) และ (๔) ในแต่ละกรณีห้ามหักเกินร้อยละสิบและจะหักรวมกันได้ไม่เกินหนึ่งในห้าของเงินที่คนประจำเรือมีสิทธิได้รับตามกำหนดเวลาการจ่ายตามมาตรา ๕๓ เว้นแต่ได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากคนประจำเรือ

มาตรา ๕๕ ในกรณีที่เจ้าของเรือให้คนประจำเรือทำงานล่วงเวลา ให้เจ้าของเรือจ่ายค่าล่วงเวลาให้แก่คนประจำเรือในอัตราไม่น้อยกว่าหนึ่งจุดสองห้าเท่าของอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงตามจำนวนชั่วโมงที่ทำงานล่วงเวลา

มาตรา ๕๖ คนประจำเรือมีสิทธิลาพักผ่อนได้ตามที่ได้ตกลงกับเจ้าของเรือ เว้นแต่กรณีลาพักผ่อนด้วยเหตุผลทางด้านสุขภาพอนามัยและความเป็นอยู่ที่ดี ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานประกาศกำหนด

มาตรา ๕๗ ให้คนประจำเรือมีสิทธิลาป่วยได้เท่าที่ป่วยจริงโดยได้รับค่าจ้างแต่ไม่เกินหนึ่งร้อยสามสิบวัน

มาตรา ๕๘ ให้เจ้าของเรือประกาศเวลาทำงานปกติให้คนประจำเรือทราบโดยกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานแต่ละวันของคนประจำเรือซึ่งต้องไม่เกินแปดชั่วโมง และเมื่อรวมเวลาทั้งสิ้นแล้วสัปดาห์หนึ่งต้องไม่เกินสี่สิบแปดชั่วโมง

มาตรา ๕๙ เจ้าของเรืออาจให้คนประจำเรือทำงานล่วงเวลาได้เท่าที่จำเป็น แต่เมื่อรวมกับระยะเวลาการทำงานปกติตามมาตรา ๕๘ แล้วต้องไม่เกินวันละสิบสี่ชั่วโมงในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง และไม่เกินเจ็ดสิบสองชั่วโมงในรอบเจ็ดวัน

มาตรา ๖๐ ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยแก่เรือ หรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ความช่วยเหลือแก่เรือลำอื่นหรือบุคคลที่ประสบภัยพิบัติทางทะเล นายเรืออาจให้คนประจำเรือทำงานได้เท่าที่จำเป็นจนกว่าสถานการณ์ได้กลับคืนสู่ภาวะปกติ

กรณีตามวรรคหนึ่ง ถ้านายเรือให้คนประจำเรือทำงานในชั่วโมงการพักผ่อนให้จัดให้คนประจำเรือได้พักผ่อนชดเชยเวลาเหล่านั้นโดยเร็วที่สุด ทั้งนี้ ให้นายเรือบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เหตุผล และลงชื่อรับรองทุกครั้ง

มาตรา ๖๑ ในวันที่มีการทำงาน ให้เจ้าของเรือจัดให้คนประจำเรือมีเวลาพักระหว่างช่วงการทำงานในวันหนึ่งไม่น้อยกว่าหนึ่งชั่วโมง ทั้งนี้ เจ้าของเรือกับคนประจำเรืออาจตกลงกันล่วงหน้าให้มีเวลาพักรื้อหนึ่งน้อยกว่าหนึ่งชั่วโมงได้ แต่เมื่อรวมกันแล้ววันหนึ่งต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งชั่วโมง

เวลาพักระหว่างช่วงการทำงานไม่ถือเป็นชั่วโมงการทำงาน และไม่นับรวมเป็นชั่วโมงการพักผ่อนตามมาตรา ๖๒

มาตรา ๖๒ เจ้าของเรือต้องจัดให้คนประจำเรือมีชั่วโมงการพักผ่อนไม่น้อยกว่าสิบชั่วโมงในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง และไม่น้อยกว่าเจ็ดสิบเจ็ดชั่วโมงในรอบเจ็ดวัน

ชั่วโมงการพักผ่อนสามารถแบ่งออกได้ไม่เกินสองช่วง หนึ่งในสองช่วงนี้ต้องมีระยะเวลาอย่างน้อยหกชั่วโมง และต้องมีระยะห่างระหว่างกันแต่ละช่วงไม่เกินสิบสี่ชั่วโมง

มาตรา ๖๓ คนประจำเรือซึ่งเป็นหญิงมีครรภ์มีสิทธิลาเพื่อการคลอดและเลี้ยงดูบุตรครรภ์หนึ่งไม่เกินเก้าสิบวัน

ให้เจ้าของเรือจ่ายค่าจ้างในระหว่างที่คนประจำเรือลาเพื่อการคลอดและเลี้ยงดูบุตรตลอดระยะเวลาที่ลา แต่ไม่เกินสี่สิบห้าวัน

มาตรา ๖๔ คนประจำเรือที่เจ้าของเรือให้ทำงานอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ไม่มีสิทธิได้รับค่าล่วงเวลา

- (๑) งานที่จำเป็นและเร่งด่วนเพื่อความปลอดภัยของเรือเดินทะเล สินค้า หรือคนในเรือเดินทะเล
- (๒) งานที่ทำเพื่อช่วยเหลือชีวิตหรือผู้ประสบภัยพิบัติทางทะเล
- (๓) งานพิเศษเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบของศุลกากร การป้องกันโรคติดต่อ หรือการตรวจสอบสุขภาพอื่น ๆ
- (๔) งานในช่วงเวลาพิเศษที่ต้องใช้เพื่อการเปลี่ยนเวรยามตามปกติ

มาตรา ๖๕ ให้เจ้าของเรือจัดวันหยุดประจำปีให้แก่คนประจำเรือ ปีหนึ่งไม่น้อยกว่าสามสิบวัน โดยได้รับค่าจ้าง ทั้งนี้ ให้เจ้าของเรือเป็นผู้กำหนดล่วงหน้า

ห้ามเจ้าของเรือให้คนประจำเรือทำงานในวันหยุดประจำปี เว้นแต่เป็นกรณีฉุกเฉินโดยได้รับความยินยอมจากคนประจำเรือ เจ้าของเรืออาจให้คนประจำเรือทำงานในวันหยุดดังกล่าวได้ โดยเจ้าของเรือต้องจ่ายค่าทำงานในวันหยุดแก่คนประจำเรือเพิ่มขึ้นอีกไม่น้อยกว่าหนึ่งเท่าของค่าจ้างในส่วนที่คำนวณจ่ายตามระยะเวลา

กรณีที่ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือมีระยะเวลาไม่ถึงหนึ่งปี ให้เจ้าของเรือคำนวณวันหยุดประจำปีให้ตามส่วน

หมวด ๕ การส่งตัวกลับ

มาตรา ๖๖ คนประจำเรือมีสิทธิเดินทางกลับภูมิลำเนาหรือสถานที่อื่นตามที่ตกลงกัน โดยให้เจ้าของเรือจัดการหรือออกค่าใช้จ่ายใด ๆ ระหว่างการเดินทาง ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ครบกำหนดเวลาตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือในระหว่างเวลาที่คนประจำเรือทำงานอยู่ ณ สถานที่อื่นอันมิใช่สถานที่ทำข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

(๒) เจ้าของเรือบอกเลิกข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือก่อนครบกำหนดตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

(๓) เมื่อมีเหตุดังต่อไปนี้เกิดขึ้น

(ก) คนประจำเรือเจ็บป่วย บาดเจ็บ หรือมีสภาพร่างกายหรือจิตใจที่ไม่สามารถปฏิบัติงานได้

(ข) เมื่อเจ้าของเรือไม่สามารถดำเนินธุรกิจการเดินเรือต่อไป

(ค) เรือเดินทะเลอับปางหรือไม่อาจใช้การได้โดยสิ้นเชิง

(ง) เมื่อเรือจะมุ่งหน้าเข้าสู่เขตสงคราม

(จ) กรณีอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๖๗ เจ้าของเรือต้องจัดทำประกันภัยให้แก่คนประจำเรือทุกคนเกี่ยวกับการส่งตัวคนประจำเรือกลับตามมาตรา ๖๖ โดยมีมาตรฐานไม่น้อยกว่าการประกันภัยทางทะเลระหว่างประเทศ

การประกันภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด

มาตรา ๖๘ เจ้าของเรือไม่ต้องออกค่าใช้จ่ายระหว่างการเดินทางตามมาตรา ๖๖ ในกรณีเลิกข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ เนื่องจากคนประจำเรือได้กระทำความผิดต่อกฎหมายของรัฐ เจ้าของธง หรือกระทำความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่อย่างร้ายแรง หรือไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

มาตรา ๖๙ ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าเจ้าของเรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๖๖ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการเพื่อให้คนประจำเรือได้เดินทางกลับตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมการกงสุลประกาศกำหนด

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้กรมการกงสุลหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมาย มีสิทธิไต่เบี่ยเพื่อค่าใช้จ่ายที่ได้จ่ายไปตามวรรคหนึ่งและค่าเสียหายใด ๆ จากเจ้าของเรือพร้อมดอกเบี้ย ร้อยละสิบห้าต่อปี นับแต่วันที่ได้ออกค่าใช้จ่ายเพื่อส่งตัวคนประจำเรือกลับตามมาตรา ๖๖ รวมทั้งเข้ารับ ช่วงสิทธิจากเจ้าของเรืออันเกี่ยวกับทรัพย์สินหรือสิทธิซึ่งเป็นหลักประกันตามมาตรา ๖๗

สิทธิไต่เบี่ยหรือการรับช่วงสิทธิตามวรรคสอง ให้มีอายุความสิบปีนับแต่วันที่ได้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว

หมวด ๖

ค่าสินไหมทดแทนกรณีเรือเสียหายหรือเรือจม

มาตรา ๗๐ ในกรณีที่เรือเสียหายหรือเรือจม เจ้าของเรือต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคล ดังต่อไปนี้

- (๑) คนประจำเรือได้รับบาดเจ็บอันเป็นผลมาจากเรือเสียหายหรือเรือจม
- (๒) คนประจำเรือได้รับความเสียหายอันเป็นผลมาจากเรือเสียหายหรือเรือจม
- (๓) คนประจำเรือว่างงานอันเป็นผลมาจากเรือเสียหายหรือเรือจม

กรณีตาม (๑) และ (๒) ให้คนประจำเรือเรียกเงินจากเจ้าของเรือได้เท่าที่จ่ายจริงตามความจำเป็น หรือเท่าที่ได้รับความเสียหายจริง

กรณีตาม (๓) ให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเท่ากับค่าจ้างที่คนประจำเรือจะได้รับภายใต้ข้อตกลง การจ้างงานของคนประจำเรือ ทั้งนี้ ไม่เกินสองเดือน

หมวด ๗

อัตราค่าจ้าง

มาตรา ๗๑ ให้เจ้าของเรือจัดหาคนประจำเรือมาทำงานในตำแหน่งหน้าที่บนเรือ ในจำนวน ที่เพียงพอเหมาะสมกับปริมาณงาน ระยะเวลาการเดินทาง ระยะทาง ประเภท และขนาดของเรือ เพื่อให้ สามารถเดินเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย โดยคำนึงถึงสภาพร่างกายของคนประจำเรือ และเส้นทาง การเดินเรือ

การจัดอัตราค่าจ้างสำหรับเรือเดินทะเลในแต่ละประเภทและขนาด ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด

หมวด ๘

มาตรฐานที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก อาหาร และโภชนาการบนเรือ

มาตรา ๗๒ ให้เจ้าของเรือจัดให้มีที่พักอาศัยและสถานที่ ดังต่อไปนี้

- (๑) ห้องนอน
- (๒) ห้องรับประทานอาหาร
- (๓) ห้องอาบน้ำ
- (๔) ห้องสุขา
- (๕) ห้องนั่งเล่น
- (๖) ห้องพักผ่อนระหว่างการทำงาน
- (๗) ห้องพยาบาล
- (๘) พื้นที่ว่างบนดาดฟ้าเรือ
- (๙) ห้องทำงานสำหรับฝ่ายช่างกล
- (๑๐) ห้องทำงานสำหรับฝ่ายเดินเรือ
- (๑๑) อื่น ๆ ตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด

นอกจากวรรคหนึ่งแล้ว ให้เจ้าของเรือจัดให้มีห้องประกอบศาสนกิจ หากมีความจำเป็นตามข้อกำหนดทางศาสนาของคนประจำเรือ

มาตรฐานที่พักอาศัยและสถานที่ตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด

มาตรา ๗๓ ให้เจ้าของเรือจัดให้มีบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้มาตรฐาน เหมาะสม จำเป็น และเพียงพอแก่คนประจำเรือ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด

มาตรา ๗๔ ให้เจ้าของเรือจัดอาหารและน้ำดื่มที่มีคุณภาพ คุณค่าทางโภชนาการ และปริมาณที่เพียงพอต่อคนประจำเรือ โดยคำนึงถึงความแตกต่างทางวัฒนธรรม และศาสนาของคนประจำเรือ โดยไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากคนประจำเรือ

มาตรฐานการจัดอาหารและน้ำดื่มตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมอนามัยประกาศกำหนด

มาตรา ๗๕ ให้เจ้าของเรือจ้างงานคนประจำเรือในตำแหน่งคนครัวบนเรือที่รับผิดชอบในการจัดเตรียมอาหาร ซึ่งผ่านมาตรฐานการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติเหมาะสมกับตำแหน่ง ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมพัฒนาฝีมือแรงงานประกาศกำหนด

ห้ามเจ้าของเรือมอบหมาย หรือจ้างงานคนประจำเรือในตำแหน่งคนครัวที่มีอายุต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์

มาตรา ๗๖ ให้เจ้าของเรือจัดให้คนประจำเรือที่ได้รับมอบหมายให้ทำงานในแผนกจัดหาอาหาร ต้องผ่านมาตรฐานการฝึกอบรมที่เหมาะสม หรือมีคุณสมบัติ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดี กรมเจ้าท่าประกาศกำหนด

มาตรา ๗๗ ให้เจ้าของเรือจัดให้มีพื้นที่และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการจัดเตรียมอาหาร เพื่อให้สามารถจัดเตรียมอาหารได้อย่างถูกสุขลักษณะและถูกหลักโภชนาการ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมอนาภัยประกาศกำหนด

หมวด ๙

การจัดให้มีการรักษาพยาบาล การคุ้มครองต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของคนประจำเรือ

ส่วนที่ ๑

การรักษาพยาบาลบนเรือและบนฝั่ง

มาตรา ๗๘ เจ้าของเรือต้องจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านการรักษาพยาบาล ในห้องพยาบาลบนเรือ การฝึกอบรมการปฐมพยาบาล และแพทย์ หรือคนประจำเรือผู้ทำหน้าที่ ด้านการรักษาพยาบาล ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ประกาศกำหนด

มาตรา ๗๙ ในกรณีที่คนประจำเรือประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ให้เจ้าของเรือจัดให้คนประจำเรือได้รับการรักษาพยาบาลทันทีตามความเหมาะสมแก่อันตรายหรือความเจ็บป่วยนั้น

มาตรา ๘๐ เจ้าของเรือต้องจัดให้มีมาตรฐานการคุ้มครองสุขภาพของคนประจำเรือเพื่อให้ได้รับการรักษาสุขภาพบนเรือและบนฝั่งโดยทันที

มาตรฐานตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนดในกฎกระทรวง

ส่วนที่ ๒

ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อคนประจำเรือ

มาตรา ๘๑ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อคนประจำเรือในกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเจ็บป่วยและการได้รับบาดเจ็บของคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือซึ่งเกิดขึ้น นับแต่วันที่เริ่มปฏิบัติหน้าที่จนถึงกำหนดวันส่งตัวกลับ

(๒) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดให้ทำประกันภัยทางทะเล ดังต่อไปนี้

(ก) กรณีที่คนประจำเรือเสียชีวิต หรือทุพพลภาพเป็นเวลานาน อันเนื่องมาจากการบาดเจ็บ การเจ็บป่วย หรือได้รับอันตรายจากการทำงาน เพื่อให้มีหลักประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

(ข) กรณีที่คนประจำเรือถูกละทิ้ง

(ค) กรณีอื่นตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานประกาศกำหนด

(๓) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล การแพทย์ การจัดหาที่จำเป็น เครื่องมือในการบำบัดโรค ค่าอาหาร และการเช่าที่พักอาศัยในสถานที่อื่นนอกเหนือจากภูมิลำเนาของคนประจำเรือ จนกว่าคนประจำเรือ จะหายจากการเจ็บป่วยหรืออาการบาดเจ็บ หรือจนกว่าจะมีการวินิจฉัยว่าการทุพพลภาพนั้นมีลักษณะถาวร จนไม่สามารถทำงานได้อีก ตามที่เจ้าของเรือกับคนประจำเรือได้ตกลงกัน ทั้งนี้ ไม่น้อยกว่าสิบหกสัปดาห์ นับแต่วันที่ได้รับบาดเจ็บหรือเริ่มเจ็บป่วย จนกว่าคนประจำเรือจะได้รับการส่งตัวกลับ เว้นแต่การเจ็บป่วย หรือได้รับบาดเจ็บนั้นเกิดขึ้นนอกเหนือจากการปฏิบัติงานให้กับเจ้าของเรือ หรือเกิดจากการกระทำอันมิชอบ ของคนประจำเรือผู้นั้น หรือคนประจำเรือผู้นั้นได้ตั้งใจปกปิดความเจ็บป่วยหรือสุขภาพที่ไม่สมบูรณ์ขณะที่ ทำข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

(๔) ค่าใช้จ่ายในการปลงศพและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในกรณีที่คนประจำเรือเสียชีวิตบนเรือหรือบนฝั่ง ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

(๕) ค่าใช้จ่ายอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ส่วนที่ ๓

การป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย

มาตรา ๘๒ เจ้าของเรือต้องจัดให้มีการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย และสุขภาพอนามัยบนเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงแรงงาน หรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขกำหนดในกฎกระทรวง แล้วแต่กรณี

มาตรา ๘๓ เจ้าของเรือต้องจัดให้มีเครื่องมือหรืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ และกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ ทั้งนี้ ตามมาตรฐานที่รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคมกำหนดในกฎกระทรวง

คนประจำเรือต้องใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการทำงาน และปฏิบัติตามมาตรการ เพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือที่เจ้าของเรือกำหนดไว้

มาตรา ๘๔ เจ้าของเรือต้องจัดให้คนประจำเรือได้รับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย สุขภาพอนามัย และสิ่งแวดล้อม ระหว่างที่อยู่บนเรือ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมเจ้าท่า ประกาศกำหนด

มาตรา ๘๕ ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติทางทะเลอย่างร้ายแรงจนทำให้คนประจำเรือได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต ให้เจ้าของเรือหรือนายเรือรายงานต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ในทันทีที่ทราบ

การดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมเจ้าท่า ประกาศกำหนด

หมวด ๑๐

ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล

มาตรา ๘๖ เรือที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสส์ขึ้นไปที่เป็นเรือเดินทะเลระหว่างประเทศต้องมีใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล เพื่อแสดงว่าสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน และสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือเป็นไปตามข้อกำหนดในใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลซึ่งออกตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๘๗ หลักเกณฑ์และวิธีการในการยื่นคำขอรับใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล แบบใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล การออกใบรับรองชั่วคราว อายุและการต่ออายุใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล การตรวจสอบ ติดตาม และการเพิกถอนใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการอุทธรณ์การออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล การต่ออายุ และการเพิกถอนใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๘๘ การตรวจเรือ การออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และการสลักหลังใบรับรองอาจกระทำโดยผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับจากกรมเจ้าท่า

การกำหนดคุณสมบัติ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการมอบอำนาจ การเพิกถอนการมอบอำนาจ วิธีการประเมินผลการดำเนินงาน และการประกาศรายชื่อบุคคลตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนดในกฎกระทรวง

หมวด ๑๑

การร้องเรียนบนเรือ

มาตรา ๘๙ ให้เจ้าของเรือจัดให้มีเอกสารที่มีขั้นตอนการร้องเรียนอันเกี่ยวกับสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน และสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือตามพระราชบัญญัตินี้แก่คนประจำเรือ

ในกรณีที่คนประจำเรือได้ร้องเรียนตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าของเรือดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริง และแจ้งผลการตรวจสอบให้แก่คนประจำเรือทราบโดยเปิดเผยและไม่ชักช้า

การร้องเรียนดังกล่าวไม่ตัดสิทธิคนประจำเรือที่จะร้องเรียนต่อหน่วยงานของรัฐ เจ้าของธงหรือรัฐเจ้าของท่าเรือที่เรือเทียบท่าหรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งคนประจำเรือนั้นมีสัญชาติ

ห้ามเจ้าของเรือบอกเลิกการจ้างงานหรือกระทำการใด ๆ อันอาจเป็นผลร้าย หรือเป็นผลให้คนประจำเรือหรือผู้ที่เกี่ยวข้องไม่สามารถทนทำงานอยู่ต่อไปได้ เพราะเหตุที่ได้ร้องเรียน หรือให้การเป็นพยานตามวรรคสอง และวรรคสาม

หมวด ๑๒

สิทธิการรวมตัวและการเจรจาต่อรอง

มาตรา ๙๐ คนประจำเรือหรือเจ้าของเรือมีสิทธิรวมตัวกัน เพื่อเจรจาต่อรองหรือเรียกร้องให้ได้มาซึ่งสิทธิหรือประโยชน์เกี่ยวกับสภาพการจ้างและสภาพการทำงานตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๙๑ คนประจำเรือหรือเจ้าของเรือมีสิทธิรวมตัวกันจัดตั้งองค์กรของตนเพื่อแสวงหาและคุ้มครองประโยชน์เกี่ยวกับสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน และการส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน

มาตรา ๙๒ สิทธิในการรวมตัวและการเจรจาต่อรองตามมาตรา ๙๐ และสิทธิในการรวมตัวเพื่อจัดตั้งองค์กรตามมาตรา ๙๑ ให้นำกฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์หรือกฎหมายว่าด้วยแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์มาใช้บังคับโดยอนุโลม แล้วแต่กรณี

การจัดให้มีหรือเปลี่ยนแปลงและดำเนินการเรื่องข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้าง และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้นำกฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์หรือกฎหมายว่าด้วยแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

กรณีตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้ถือว่าคนประจำเรือเป็นลูกจ้าง เจ้าของเรือเป็นนายจ้าง และพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้เป็นพนักงานประนอมข้อพิพาทแรงงาน แล้วแต่กรณี

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานมีอำนาจออกประกาศ เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรานี้ สภาพการจ้างตามมาตรานี้ หมายความว่า เงื่อนไขการจ้างหรือการทำงาน ที่พักอาศัย สิ่งนันทนาการ อาหารและการจัดหาอาหาร กำหนดวันและเวลาทำงาน ค่าจ้าง การเลิกจ้าง หรือประโยชน์อื่นใดของเจ้าของเรือหรือคนประจำเรืออันเกี่ยวกับการจ้างหรือการทำงาน

มาตรา ๙๓ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานมีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทแรงงานทางทะเล การปิดงาน และการนัดหยุดงาน การกระทำอันไม่เป็นธรรม และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับคนประจำเรือและเจ้าของเรือ

มาตรา ๙๔ ห้ามเจ้าของเรือเลิกจ้างหรือกระทำการใด ๆ อันเป็นผลให้คนประจำเรือไม่สามารถทนทำงานอยู่ต่อไปได้เพราะเหตุที่คนประจำเรือกระทำการ หรือกำลังจะกระทำการตามมาตรา ๙๐ และมาตรา ๙๑ หรือได้กระทำการหรือกำลังจะกระทำการชุมนุม ทำคำร้อง ยื่นข้อเรียกร้อง ดำเนินการฟ้องร้อง เป็นพยาน หรือให้หลักฐานต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมาย หรือต่อศาล

เมื่อได้มีการแจ้งข้อเรียกร้องเพื่อกำหนดให้มีหรือเปลี่ยนแปลงข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างของคนประจำเรือ ถ้าข้อเรียกร้องนั้นยังอยู่ในระหว่างการเจรจา การไกล่เกลี่ย หรือการชี้ขาดข้อพิพาทแรงงาน ห้ามมิให้เจ้าของเรือเลิกจ้างหรือโยกย้ายหน้าที่การงานคนประจำเรือ ผู้แทนคนประจำเรือ กรรมการ อนุกรรมการ หรือสมาชิกองค์กรของคนประจำเรือ ซึ่งเกี่ยวข้องกับข้อเรียกร้อง เว้นแต่บุคคลดังกล่าว

(๑) ทุจริตต่อหน้าที่หรือกระทำความผิดอาญาโดยเจตนาแก่เจ้าของเรือ

(๒) จงใจทำให้เจ้าของเรือได้รับความเสียหาย

(๓) ผ่าฝืนข้อบังคับ ระเบียบ หรือคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของเจ้าของเรือ โดยเจ้าของเรือได้กล่าวและตักเตือนเป็นหนังสือแล้ว เว้นแต่กรณีที่ย้ำแรง เจ้าของเรือไม่จำต้องว่ากล่าวและตักเตือน ทั้งนี้ ข้อบังคับ ระเบียบ หรือคำสั่งนั้นต้องมีได้ออกเพื่อขัดขวางมิให้บุคคลดังกล่าวดำเนินการเกี่ยวกับข้อเรียกร้อง

(๔) ละทิ้งหน้าที่เป็นเวลาสามวันทำงานติดต่อกันโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร

ห้ามคนประจำเรือ ผู้แทนคนประจำเรือ กรรมการ อนุกรรมการ หรือสมาชิกองค์กรของคนประจำเรือ ซึ่งเกี่ยวข้องกับข้อเรียกร้อง ให้การสนับสนุน หรือก่อเหตุการฉ้อโกง

หมวด ๑๓

พนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา ๙๕ ในการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ขึ้นไปบนเรือหรือเข้าไปในสำนักงานของเจ้าของเรือ และสถานที่ทำงานเพื่อตรวจสอบสภาพการทำงาน สภาพการจ้าง และสภาพความเป็นอยู่ สอบถามข้อเท็จจริง ถ่ายภาพ ถ่ายสำเนาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการจ้าง การจ่ายค่าจ้าง ค่าล่วงเวลา และทะเบียนคนประจำเรือ ปุ่มเรือ เอกสารทะเบียนหนังสือรับรอง และข้อมูลใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง เก็บตัวอย่างวัสดุหรือผลิตภัณฑ์เพื่อวิเคราะห์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน และกระทำการอื่นใดเพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงในอันที่จะปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

(๒) มีหนังสือสอบถามหรือเรียกเจ้าของเรือ คนประจำเรือ หรือบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องมาชี้แจงข้อเท็จจริงหรือให้ส่งสิ่งของหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณา

(๓) มีคำสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของเรือหรือคนประจำเรือปฏิบัติให้ถูกต้องตามพระราชบัญญัตินี้

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงบัตรประจำตัวต่อเจ้าของเรือหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และให้เจ้าของเรือหรือผู้ที่เกี่ยวข้องอำนวยความสะดวกและไม่ขัดขวางการปฏิบัติตามหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่

การขอมีบัตรประจำตัว การออกบัตรประจำตัว และแบบบัตรประจำตัวพนักงานเจ้าหน้าที่ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และแบบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

การปฏิบัติการตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนด

มาตรา ๙๖ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจขึ้นไปบนเรือและตรวจเรือต่างประเทศที่เข้ามาในน่านน้ำไทย เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งสิทธิของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องกับสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน และสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือบนเรือ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าเจ้าของเรือปฏิบัติไม่สอดคล้องกับพระราชบัญญัตินี้ อันเกี่ยวกับสิทธิของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องกับสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน และสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือบนเรือ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้นายเรือแก้ไขให้ถูกต้อง หรือดำเนินการอื่นใดตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่เห็นสมควร

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้อย่างร้ายแรง หรืออาจเป็นเหตุให้คนประจำเรือได้รับอันตราย หรือเป็นการฝ่าฝืนที่ก่อให้เกิดเหตุร้ายแรง หรือเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่เกิดขึ้นซ้ำ พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจออกคำสั่งกักเรือไว้ รวมทั้งกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ตามที่เห็นสมควรจนกว่าจะมีการแก้ไขให้ถูกต้อง หรือมีอำนาจให้นายเรือเสนอแผนแก้ไขได้ เมื่อนายเรือได้แก้ไขให้ถูกต้องหรือจัดทำแผนแก้ไขแล้ว ให้แจ้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อตรวจสอบ โดยเจ้าของเรือต้องออกค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบดังกล่าว หากพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าได้แก้ไขให้ถูกต้องแล้วหรือให้ความเห็นชอบกับแผนแก้ไข ก็ออกคำสั่งอนุญาตให้ปล่อยเรือได้

การตรวจเรือ การกักเรือ การเสนอแผนแก้ไข และค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๙๗ ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติทางทะเลอย่างร้ายแรงจนทำให้คนประจำเรือได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงแล้วรายงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ และเปิดเผยผลการดำเนินการให้สาธารณชนทราบ

การดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนด

มาตรา ๙๘ ในการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

หมวด ๑๔

คณะกรรมการแรงงานทางทะเล

มาตรา ๙๙ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการแรงงานทางทะเล” ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงแรงงานเป็นประธานกรรมการ อธิบดีกรมการกงสุล อธิบดีกรมการจัดหางาน อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน เลขาธิการสำนักงานประกันสังคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข

ผู้แทนแพทยสภา ผู้แทนสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน ผู้ทรงคุณวุฒิด้านแรงงานทางทะเล ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานแต่งตั้ง จำนวนสองคน ผู้แทนฝ่ายเจ้าของเรือ และผู้แทนฝ่ายคนประจำเรือ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานแต่งตั้ง จำนวนฝ่ายละห้าคน เป็นกรรมการ

ให้อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานแต่งตั้งข้าราชการกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน จำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ

คุณสมบัติ ลักษณะต้องห้าม และการได้มาซึ่งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิและกรรมการผู้แทนฝ่ายเจ้าของเรือและผู้แทนฝ่ายคนประจำเรือ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานกำหนด

มาตรา ๑๐๐ ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (๑) เสนอแนะและให้ความเห็นต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับนโยบายด้านแรงงานทางทะเล
- (๒) เสนอความเห็นในการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัตินี้ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล
- (๓) พิจารณาเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้
- (๔) ให้ความเห็นขอการส่งผู้แทนเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการไตรภาคีพิเศษขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ
- (๕) เสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าจ้างขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน
- (๖) แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการมอบหมาย
- (๗) ชี้ขาดข้อพิพาทแรงงานทางทะเลและการกระทำอันไม่เป็นธรรมตามมาตรา ๙๓ และมาตรา ๙๔
- (๘) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือที่กฎหมายอื่นบัญญัติให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการ หรือตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๑๐๑ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการผู้แทนฝ่ายเจ้าของเรือ และกรรมการผู้แทนฝ่ายคนประจำเรือ มีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปี กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่ต้องไม่เกินสองวาระติดต่อกัน

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานแต่งตั้งกรรมการแทน และให้ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของผู้ซึ่งตนแทน เว้นแต่วาระของกรรมการเหลืออยู่ไม่ถึงหนึ่งร้อยแปดสิบวันจะไม่แต่งตั้งกรรมการแทนก็ได้

ในกรณีที่กรรมการผู้แทนฝ่ายเจ้าของเรือหรือกรรมการผู้แทนฝ่ายคนประจำเรือพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานแต่งตั้งกรรมการในประเภทเดียวกันเป็นกรรมการแทน

และให้ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการที่ตนแทน เว้นแต่วาระของกรรมการที่เหลืออยู่ไม่ถึงหนึ่งร้อยแปดสิบวันจะไม่แต่งตั้งกรรมการแทนก็ได้

ในกรณีที่กรรมการซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งตามวาระ แต่ยังมีได้มีการแต่งตั้งกรรมการขึ้นใหม่ ให้กรรมการนั้นปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่ากรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

มาตรา ๑๐๒ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการผู้แทนฝ่ายเจ้าของเรือ และกรรมการผู้แทนฝ่ายคนประจำเรือพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

- (๑) ตาย
- (๒) ลาออก
- (๓) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานให้ออกเพราะบกพร่องหรือทุจริตต่อหน้าที่ มีความประพฤติเสื่อมเสียหรือหย่อนความสามารถ

(๔) เป็นบุคคลล้มละลาย

(๕) เป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ

(๖) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก

(๗) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามที่รัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๑๐๓ การประชุมของคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม โดยต้องมีกรรมการผู้แทนฝ่ายเจ้าของเรือและกรรมการผู้แทนฝ่ายคนประจำเรืออย่างน้อยฝ่ายละหนึ่งคน

ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุมสำหรับการประชุมคราวนั้น

มติของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๑๐๔ การประชุมของคณะอนุกรรมการต้องมีอนุกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งจึงจะเป็นองค์ประชุม และให้นำมาตรา ๑๐๓ มาใช้บังคับกับการประชุมคณะอนุกรรมการโดยอนุโลม

หมวด ๑๕

บทกำหนดโทษ

มาตรา ๑๐๕ ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่เปิดเผยข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกิจการของเจ้าของเรืออันเป็นข้อเท็จจริงตามปกติวิสัยของเจ้าของเรือจะพึงสงวนไว้ไม่เปิดเผย ซึ่งตนได้มาหรือล่วงรู้เนื่องจากการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินสองพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ เว้นแต่เป็นการเปิดเผยในการปฏิบัติราชการเพื่อประโยชน์แห่งพระราชบัญญัตินี้หรือเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองแรงงาน การแรงงานสัมพันธ์ ความปลอดภัยในการทำงานของคนประจำเรือหรือการสอบสวนหรือพิจารณาคดี

มาตรา ๑๐๖ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดซึ่งจะต้องรับโทษตามพระราชบัญญัตินี้เป็นนิติบุคคล ถ้าการกระทำความผิดของนิติบุคคลนั้นเกิดจากการสั่งการ หรือการกระทำของบุคคลใดหรือไม่สั่งการ หรือไม่กระทำการอันเป็นหน้าที่ที่ต้องกระทำของกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใด ซึ่งต้องรับผิดชอบ ในการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้น ผู้นั้นต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ ด้วย

มาตรา ๑๐๗ เจ้าของเรือที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๑๐๘ เจ้าของเรือหรือนายเรือที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐ มาตรา ๑๒ มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ มาตรา ๕๑ มาตรา ๕๒ มาตรา ๕๗ มาตรา ๕๙ มาตรา ๖๐ มาตรา ๖๑ มาตรา ๖๒ มาตรา ๖๓ มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๒ มาตรา ๗๓ มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๕ มาตรา ๗๖ มาตรา ๗๘ มาตรา ๗๙ มาตรา ๘๐ หรือมาตรา ๘๕ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

มาตรา ๑๐๙ เจ้าของเรือที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๔๙ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕ มาตรา ๖๕ มาตรา ๖๖ มาตรา ๗๐ หรือมาตรา ๘๑ ต้องระวางโทษจำคุก ไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๑๐ เจ้าของเรือที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๔๓ หรือมาตรา ๔๗ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๑๑ ผู้ใดจัดหางานโดยฝ่าฝืนมาตรา ๒๐ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๑๒ ผู้รับใบอนุญาตจัดหางาน ผู้จัดการ ตัวแทนจัดหางาน หรือลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ เกี่ยวกับการจัดหางาน ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๓๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ หรือมาตรา ๓๔ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

มาตรา ๑๑๓ ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๓ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๓๐ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๑๔ ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งนายทะเบียนตามมาตรา ๒๘ วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน และปรับสองเท่าของจำนวนเงินที่ต้องส่งเพิ่มจนครบวงเงินหลักประกัน

มาตรา ๑๑๕ บุคคลที่แสดงตนเป็นตัวแทนจัดหางานหรือลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการ จัดหางานของผู้รับใบอนุญาตจัดหางานอันเป็นเท็จ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสามปีหรือปรับ ตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๑๖ ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานที่ฝ่าฝืนมาตรา ๓๕ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี และปรับห้าเท่าของค่าบริการหรือค่าใช้จ่ายที่เรียกไว้

มาตรา ๑๑๗ ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๖ หรือมาตรา ๓๗ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๑๘ ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานที่ลงรายการหรือทำรายงานตามมาตรา ๓๖ อันเป็นเท็จ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๑๙ ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๘ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๒๐ ผู้รับใบอนุญาตจัดหางานที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๘ วรรคสาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๒๑ เจ้าของเรือที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๘๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๒๒ เจ้าของเรือ คนประจำเรือ หรือบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๙๕ (๒) และ (๓) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

บุคคลที่ขัดขวางหรือไม่อำนวยความสะดวกให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๙๕ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๒๓ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่ความผิดตามมาตรา ๑๐๕ มาตรา ๑๑๑ มาตรา ๑๑๕ มาตรา ๑๑๖ และมาตรา ๑๑๙ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือคณะกรรมการเปรียบเทียบมีอำนาจเปรียบเทียบได้ ดังต่อไปนี้

(๑) พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเปรียบเทียบความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๒) คณะกรรมการเปรียบเทียบมีอำนาจเปรียบเทียบความผิดอื่น นอกจากที่กำหนดไว้ใน (๑)

คณะกรรมการเปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง ให้ประกอบด้วยผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุดเป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้แทนกรมการจัดหางาน ผู้แทนกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเป็นกรรมการ และผู้แทนกรมเจ้าท่าเป็นกรรมการและเลขานุการ โดยให้มีทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและในส่วนภูมิภาคได้ตามที่คณะกรรมการกำหนดตามความเหมาะสม

หลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาของพนักงานเจ้าหน้าที่และคณะกรรมการเปรียบเทียบให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำหนด

เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้มาชำระค่าปรับแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๑๒๔ ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลที่ออกตามประกาศกระทรวงแรงงานว่าด้วยเรื่องมาตรฐานแรงงานทางทะเลอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุ

มาตรา ๑๒๕ ใบอนุญาตจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือที่ออกตามพระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน พ.ศ. ๒๕๒๘ อยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุใบอนุญาตนั้น

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี



หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากสภาพการจ้างงาน การทำงานบนเรือเดินทะเลมีลักษณะและสภาพของงานซึ่งมีความแตกต่างจากการทำงานของลูกจ้างทั่วไปที่ต้องทำงานบนเรือเดินทะเลที่มีความเสี่ยงภัยทางทะเลและมีระยะเวลาการทำงานที่ต่อเนื่องยาวนาน ประกอบกับความสัมพันธ์ของคนทำงานบนเรือกับเจ้าของเรือบางส่วนมิได้มีความสัมพันธ์ตามสัญญาจ้างแรงงาน และกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน คือ กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานไม่อาจให้ความคุ้มครองแก่ลูกจ้างและคนประจำเรือให้ได้รับความเป็นธรรมและมีมาตรฐานและสภาพการจ้าง การทำงาน และความปลอดภัยและสุขอนามัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องมีกฎหมายว่าด้วยแรงงานทางทะเลขึ้นโดยเฉพาะ นอกจากนี้การทำงานของลูกจ้างและคนประจำเรือยังเกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศที่ต้องนำมาตราฐานสากล คือ อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๔๙ (Maritime Labour Convention, ๒๐๐๖) ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization : ILO) มาปฏิบัติต่อแรงงานทางทะเลเป็นกรณีเฉพาะสมควรที่ประเทศไทยจะต้องมีกฎหมายเพื่อกำหนดมาตรฐานการทำงานของลูกจ้างและคนประจำเรือ และการออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลแก่เรือขนส่งทางทะเลที่ชักธงไทยเพื่อคุ้มครองแรงงานทางทะเล อันจะเป็นการรับรองว่าแรงงานทางทะเลจะได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมตามมาตรฐานสากล เพื่อป้องกันการใช้มาตรการของรัฐเจ้าของท่าเรือต่อเรือไทยที่เดินทางระหว่างประเทศ เช่น การกักเรือ การตรวจเรือ การสั่งให้แก้ไขข้อบกพร่อง และเพื่อประโยชน์ในการวางมาตรการควบคุม กำกับ ดูแล และบริหารจัดการในการออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และเป็นการส่งเสริมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยอีกทางหนึ่งด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นางสาวพิไลพร เตือนวีระเดช
วันเดือนปีเกิด	25 ตุลาคม 2531
วุฒิการศึกษา	ปีการศึกษา 2552 : รัฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง ปีการศึกษา 2553 : นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีการศึกษา 2554 : เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 64 สำนักอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
ตำแหน่ง	นิติกรปฏิบัติการ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ผลงานทางวิชาการ	พิไลพร เตือนวีระเดช. “กฎหมายแรงงานทางทะเล : อีกก้าวของกฎหมายพาณิชย์นาวีไทย.” <u>วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี</u> ปีที่ 9. ฉบับที่ 9. (พฤศจิกายน 2557) : 54-63.
ประสบการณ์ทำงาน	พ.ศ. 2555 หนายความอิสระ