

บทที่ 4

ปัจจัยต่างๆที่มีผลกระทบต่อการ
พัฒนาบุคลากรพาณิชยนาวิ ส่วน
ของคนประจำเรือ

บทที่ 4 ปัจจัยต่างๆที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาบุคลากรพาณิชยนาวิ ส่วนของคน

ประจำเรือ

แม้ว่างานวิจัยฉบับนี้จะเป็นการศึกษาการพัฒนาบุคลากรพาณิชยนาวิ แต่จะเน้นบุคลากรด้านคนประจำเรือ โดยเฉพาะนายประจำเรือ จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่าคนประจำเรือในระดับนายประจำเรือ ยังคงมีการขาดแคลนอยู่เป็นจำนวนมาก ขณะที่ FairPlay รายงานว่า การขาดแคลนคนประจำเรือที่มีคุณภาพทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 10 ต่อปี โดยเฉพาะในประเทศไทย ตัวเลขการขาดแคลนคนประจำเรือในระดับนายประจำเรือ ยังมีอัตราค่อนข้างสูง โดยเฉพาะในบางตำแหน่ง เช่นผู้ช่วยต้นเรือ และนายประจำเรืออาวุโส

ดังนั้น จุดเริ่มต้นในการพัฒนาคนประจำเรือ ควรจะมีการพิจารณาสิ่งแวดล้อมต่างๆที่จะมีผลกระทบต่อการผลิตและการพัฒนาคนประจำเรือ ข้อมูลที่น่าสนใจในการผลิตนายประจำเรือที่ป้อนเข้าสู่ตลาดแรงงานของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิ พบว่าประมาณ สองในห้า ของจำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ทั้งฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือที่จบในแต่ละปี ได้หายไปจากระบบพาณิชยนาวิ คำถามที่สำคัญคือ นักเรียนเดินเรือเหล่านี้หายไปไหน ทำไมภายหลังจากจบการศึกษาแล้วไม่ทำงานบนเรือสินค้า ขณะที่ข้อมูลสนับสนุนว่าคนประจำเรือจะมีการหายไปจากระบบ (ซึ่งอาจจะเลิกทำงานบนเรือ ไปทำงานบนบก ประกอบอาชีพอื่น) ประมาณร้อยละ 10-12 ต่อปี ดังนั้นในการผลิตและการพัฒนาคนประจำเรือ ควรจะมีการศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆที่มีอิทธิพลหรือผลกระทบต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้า เพื่อที่จะหาเกณฑ์ หรือมาตรการในการคัดเลือก ฝึกอบรม หรือจูงใจบุคลากรเหล่านี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น

ในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือบนเรือสินค้า นอกจากจำเป็นจะต้องมีความรู้ ความสามารถและทักษะ ในตำแหน่งที่กำลังปฏิบัติงานแล้ว ยังมีปัจจัยต่างๆซึ่งกระทบต่อการปฏิบัติงาน และความก้าวหน้าในหน้าที่การงานของคนประจำเรือ

1. ปัจจัยอันเนื่องมาจากตัวคนประจำเรือเอง เช่น

1.1 ความพร้อมในเรื่องของประกาศนียบัตรต่างๆที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

STCW78/95

1.2 ทักษะความรู้ความสามารถเฉพาะด้าน เช่น การเดินเรือ ความรู้เกี่ยวกับเครื่องจักรกล ความรู้เกี่ยวกับงานสินค้า เป็นต้น

1.3 ทักษะด้านภาษาอังกฤษ

1.4 ทักษะด้านมนุษยสัมพันธ์ เช่นการทำงานร่วมกับผู้อื่น ความสามารถในการปรับตัวเข้ากับสถานที่หรือสภาพแวดล้อมภายในเรือ เป็นต้น

1.5 ทักษะเกี่ยวกับภาวะผู้นำ

1.6 ความสามารถในการคงทนทะเล

1.7 ความรับผิดชอบ

2. ปัจจัยอันเนื่องมาจากข้อกำหนด ข้อบังคับต่างๆ ทั้งของหน่วยงานราชการ เช่นกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และหน่วยงานระหว่างประเทศเช่น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO)

3. ปัจจัยอันเนื่องมาจากบริษัทเรือ

3.1 มาตรฐานในการคัดเลือกบุคลากร การฝึกอบรม

3.2 ข้อกำหนดในเรื่อง เงินเดือน ค่าจ้าง สวัสดิการอื่นๆ

3.3 วัฒนธรรมองค์กรของบริษัทเรือ

3.4 ข้อกำหนดในการเลื่อนขั้น ความก้าวหน้าและการรักษาบุคลากรของบริษัท

4. ปัจจัยต่างๆไป

4.1 วัฒนธรรมของการอยู่เป็นครอบครัวของคนไทย

4.2 ภาวะเศรษฐกิจของโลกและของประเทศไทย

4.3 ปัญหาโรคระบาดในระบบทางเดินหายใจ (SARS)

4.4 ผลกระทบอันเนื่องมาจากภาวะสงครามระหว่างสหรัฐอเมริกาและอิรัก

จากการศึกษาที่ผ่านมา ซึ่งได้มีการศึกษา (โครงการศึกษาแผนหลักการพาณิชย์นาวี โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี 2542) ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนากำลังคน คำนพาณิชย์นาวี เกิดจากสาเหตุหลายประการซึ่งอาจกล่าวได้ดังนี้

1. ขาดการดำเนินการอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ

แม้ว่ารัฐบาลจะได้กำหนดเป็นนโยบายในการพัฒนากำลังคน แต่มิได้มีการวางแผนทาง และแผนงานในการผลิต และการพัฒนาบุคลากรที่สอดคล้องและชัดเจนแต่ประการใด

2. ขีดความสามารถในการผลิตไม่สอดคล้องกับความต้องการ

สถาบันการศึกษาและองค์กรของรัฐบาลและเอกชนที่เกี่ยวข้องยังไม่สามารถผลิต บุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการได้ ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ดังจะเห็นได้ว่าขีดความสามารถในการผลิตบุคลากรของสถาบันการศึกษาของรัฐและเอกชนต่ำกว่าอุปสงค์ในทุกระดับ ประการสำคัญบุคลากรที่ผลิตออกมา บางส่วนก็เลือกที่จะไปทำงานในอุตสาหกรรมอื่นๆ

3. หลักสูตรการศึกษาด้านพาณิชยนาวิของแต่ละสถาบันขาดความเหมาะสม

ทั้งในเรื่องความสอดคล้องระหว่างสถาบันและความทันสมัย จึงทำให้มีการขาดแคลนบุคลากรในบางตำแหน่งรุนแรงมาก นอกจากนี้ยังไม่มีกรอบการพัฒนาหลักสูตรมาตรฐานอีกด้วย

4. อัตราการเข้า-ออก และการเปลี่ยนงานไปสู่ธุรกิจอื่นมีอยู่สูง

เนื่องจากลักษณะงานที่ต้องทำเป็นงานหนัก ต้องอาศัยความชำนาญเฉพาะด้าน ในของคนประจำเรือยังทำงาน ไม่เป็นเวลาที่ไม่แน่นอน และต้องรอนแรมอยู่ในทะเลและจากบ้านเป็นเวลานาน ผลตอบแทนที่สูงกว่างานบนบก ก็ไม่อาจชดเชยความลำบากนี้ได้ คนประจำเรือจึงมักทำงานในเรือระยะเวลาสั้นๆเท่านั้น

5. นโยบายการจำกัดการเพิ่มอัตรากำลังจากรัฐ

เป็นอุปสรรคสำคัญในการเพิ่มอาจารย์และผู้สอน นอกจากนี้ทุนการศึกษา และฝึกอบรม และงบประมาณที่จัดสรรให้สำหรับการพัฒนาหลักสูตรในด้านนี้ก็ยังจำกัด ส่งผลต่อขีดความสามารถในการจัดการศึกษาของสถาบันการศึกษาของรัฐ มหาวิทยาลัยบางแห่งต้องใช้งบประมาณของสถาบันในการพัฒนาหลักสูตรและบุคลากร

6. การขาดความรู้ความเข้าใจในกิจการพาณิชยนาวิ

ครอบคลุมทั้งประชาชน โดยทั่วไป นิสิต นักศึกษา และข้าราชการ ส่งผลกระทบในแง่ลบต่อความสนใจในการเลือกศึกษาและประกอบอาชีพในสาขาพาณิชยนาวิ

7. การขาดข้อมูลอุปสงค์และอุปทานกำลังคนด้านพาณิชยนาวิ

ในรายละเอียดที่ผ่านมา ยังไม่เคยมีการสำรวจอุปสงค์กำลังคน โดยเฉพาะคนประจำในประเทศไทย อย่างจริงจัง และเป็นระบบขณะเดียวกันการพัฒนากำลังคนด้านพาณิชยนาวิยังเกี่ยวข้องกับหลายกิจการ ทั้งในระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่าและในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี

ประการสำคัญคือยังไม่มีหน่วยงานใดที่รวบรวมข้อมูลทางด้านนี้ไว้ ทำให้การวางแผนพัฒนากำลังคนเป็นไปด้วยความยากลำบาก

ดังนั้นจะเห็นได้จากปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นดังกล่าวข้างต้นซึ่งจะมีผลกระทบต่อการพัฒนาบุคลากรพาณิชยนาวิ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันประเด็นหนึ่งซึ่งมีความสำคัญมากคือ การขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชยนาวิ ที่จะส่งผลกระทบและมีความเกี่ยวข้องกับคนประจำเรือโดยตรง ดังนั้นในส่วนต่อไปจะได้มีการศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายต่างๆซึ่งจะส่งผลกระทบต่อคนประจำเรือ ทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ

กฎหมายต่างๆที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือ

1. สภาพปัญหาโดยทั่วไป

1.1 กฎหมายพาณิชยนาวิ

ประเทศไทยมีการค้าขายทางทะเลมาเป็นเวลานานหลายร้อยปี แต่การพัฒนาทางกฎหมายพาณิชยนาวิของประเทศเป็นไปอย่างล่าช้า มีกฎหมายจำนวนน้อยไม่เพียงพอต่อการพัฒนาทางพาณิชยนาวิของประเทศ ปัญหาที่กีดขวางการพัฒนาและการยกระดับการพาณิชยนาวิไปสู่มาตรฐานสากลประการหนึ่ง คือ กฎหมายพาณิชยนาวิยังไม่เอื้ออำนวยในการส่งเสริมการพาณิชยนาวิ

ปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวกับการพาณิชยนาวิเพียง 8 ฉบับ คือ

- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456
- พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481
- พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494
- พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวิ พ.ศ. 2521
- พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522

- พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534
- พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2543 และ
- พระราชบัญญัติจ่านองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

ในบรรดากฎหมายเหล่านี้ บางฉบับได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานจนทำให้เงื่อนไขทางกฎหมาย สภาพความเป็นจริงทางสังคมไม่สอดคล้องกัน อีกทั้งยังไม่ครอบคลุมถึงการพาณิชย์นาวีอย่าง วงจร การออกกฎหมายใหม่ต้องใช้เวลายาวนาน กระบวนการแก้ไขปรับปรุงให้เหมาะสมกับ ยุคสมัยทำได้ช้า ไม่มีการจัดระบบหมวดหมู่ไว้เป็นเรื่องราว นอกจากนี้ยังมีปัญหาการขาดแคลน บุคลากรที่เชี่ยวชาญในทางพาณิชย์นาวี ความร่วมมือในระหว่างหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ต้องแก้ไขปรับปรุง ความล่าช้าในบริการของรัฐ และการทำงานที่ขาดความโปร่งใส เป็นต้น ปี เหล่านี้ทำให้การพัฒนาทางพาณิชย์นาวีของประเทศไทยล่าช้ากว่าประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค¹

1.2 สถานะการจ้างงานในปี 2545 และปี 2546

สถานะการจ้างงานในปี 2545 ที่ผ่านมามีได้รับผลกระทบจากพิษเศรษฐกิจที่หลงเหลืออยู่ ทำให้มีสถานประกอบการเลิกจ้าง เลิกกิจการ และหยุดกิจการชั่วคราวจำนวน 8,664 แห่ง ว่าง ลูกจ้างจำนวน 111,822 คน และแม้ว่ากระทรวงแรงงานจะได้ผลักดันนโยบายแรงงานการเพิ่ม ส่งเคราะห์บุตร การขึ้นค่าจ้างขั้นต่ำ 32 จังหวัด โดยหวังว่าจะบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ใช้ แรงงาน แต่ทว่า หัวใจของการแก้ไขในปี 2546 กลับอยู่ที่การผลักดันกฎหมายประกันการว่างงาน ซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้ใช้แรงงานเรียกร้องมานานไม่ต่ำกว่า 6 ปี

¹ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้าพาณิชย์นาวี, โครงการจัดทำแผนหลักในการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง, ๒๕๔๕

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาภาวะเศรษฐกิจในปี 2545 พบว่าปัญหาการว่างงานมีแนวโน้มลดลงเนื่องจากสถานประกอบการได้จ้างงานเพิ่ม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้รายงานตัวเลขการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจปี 2545 อยู่ที่ระดับ 5.8 % และปี 2546 จะขยายตัว 4.5 % ซึ่งสอดคล้องกับที่สำนักงานสถิติแห่งชาติได้ประมาณการแนวโน้มภาวะการทำงานของประชากรไทย 2546 ว่าจะมีผู้มีงานทำเฉลี่ยทั้งปี 33.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2545 ประมาณ 8.4 แสนคน คิดเป็นอัตราการมีงานทำร้อยละ ๕๗.๒ ของกำลังแรงงานทั้งหมด

จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นว่าการมีงานทำในปี 2546 ดูเหมือนจะมีแนวโน้มที่สดใส แต่ถ้าพิจารณาถึงสภาพการจ้างงานที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จะพบว่าปัญหาการเลิกจ้างโดยไม่เป็นธรรมยังดำรงอยู่ อาทิ การจ้างงานเหมาช่วง การจ้างงานผู้รับงานไปทำที่บ้าน และแรงงานภาคเกษตร ซึ่งเป็นแรงงานที่ไม่มีกฎหมายคุ้มครอง ทำให้ขาดการเหลียวแลจากภาครัฐ

ในเรื่องนี้ นายเลอ ดิลกวิทยรัตน์ อาจารย์คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้ให้ทรรศนะว่า “โดยหลักการรัฐบาลน่าจะพยายามหาทางให้คนที่อยู่ในสภาพพร้อมทำงานได้งาน ทำอย่างที่เขาอยากทำ วิธีการก็คือปรับปรุงการบริการจัดหางานของรัฐให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อขยายการหางานคุ้มครองไปถึงแรงงานทั้งในภาคเกษตรและนอกภาคเกษตร ส่วนคนที่มีประสิทธิภาพอยู่แล้วต้องดกงาน รัฐก็ต้องเร่งออกกฎหมายการประกันการว่างงานในปี 2546 นอกจากนี้ต้องดำเนินการผลักดัน พ.ร.บ. ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งแก้ไขการจ้างงานเหมาช่วงซึ่งขัดเจตนาของรัฐธรรมนูญในการจัดตั้งกฎหมายแรงงาน เพราะการเหมาช่วงเป็นการกีดกันคนงานออกไปจากการทำงาน หากแก้ไขการจ้างเหมาช่วงไม่ได้ กฎหมายแรงงานจะเป็นหมัน และควรให้การสนับสนุนกฎหมายแรงงานสัมพันธ์ฉบับผู้ใช้แรงงานเพื่อแก้ปัญหาความขัดแย้ง”

นายนคร ศิลปอาชา อธิบดีกรมการจัดหางาน กล่าวว่า มาตรการสำคัญที่จะช่วยเหลือผู้ว่างงานปี 2546 คือให้คนหางานเข้าสู่แหล่งงานให้มากที่สุด โดยกรมจะนำข้อมูลจากตลาดแรงงานคัมมานด์หรือซัพพลายมาตีแผ่เพื่อให้คนงานเข้าถึงแหล่งข้อมูลได้ง่ายที่สุด พร้อมกับการพัฒนาฝีมือแรงงานควบคู่ไปด้วย"และขณะนี้กระทรวงแรงงานอยู่ระหว่างการผลักดันกฎหมายประกันว่างงาน โดยมีผู้เชี่ยวชาญจากญี่ปุ่นเข้ามาวางรากฐานให้ประเทศไทย เพื่อรองรับปัญหาการว่างงาน โดยจัดระบบการบริการจัดหางานอย่างมีประสิทธิภาพให้มากขึ้น.. ขอฝากให้คนหางานในปีหอยุคนี้เป็นยุคของการแข่งขัน การจะให้ได้อะไร คนหางานต้องพัฒนาตนเองเสมอ ในส่วนของกรมหลักประกันให้ว่า การบริการจัดหางานจะใช้ระบบการแบ่งงานกันทำ หรือ work sharing หรือการทางภาษีที่จะชักจูงให้นายจ้างตระหนักในการจ้างงานควบคู่ไปกับโครงการที่จะดำเนินการในปี 2546 คือ โครงการสาธารณะใช้คนทำงานอย่างเข้มข้น หรือ public work "²

นอกจากนี้ จากการวิจัยเรื่องการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดส่งแรงงาน ไทยไปทำงานต่างประเทศ พบว่า ปัจจุบันการหลอกลวงแรงงานไทยไปทำงานต่างประเทศยังเป็นปัญหาที่พบเห็นเสมอ เนื่องจากแรงงานส่วนใหญ่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อว่าการไปทำงานต่างประเทศจะทำให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและมีรายได้เพียงพอต่อการครองชีพ จุดนี้จึงเป็นช่องทางให้บรรดานายหน้าเถื่อน สายเถื่อน บริษัทจัดหางานเข้ามาหาประโยชน์เรียกเก็บอัตราค่าบริการในการไปทำงานที่สูงมาก ทำให้คนงานต้องกู้หนี้ยืมสิน และเกิดปัญหาสังคมตามมา ดังนั้น เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวและเป็นการสร้างระบบคุ้มครองดูแลแรงงานไทยให้มีประสิทธิภาพ กรมการจัดหางานจึงได้ทำการวิจัยกลุ่มตัวอย่าง 4 กลุ่ม ได้แก่

² ชาณุวิทย์ สุนทรกาญจนาว. " ปี ๔๖ ทางออกหรือทางตันปัญหาว่างงาน " เดลินิวส์, หนังสือพิมพ์รายวัน ฉบับที่ ๑๙,๔๓๔ วันเสาร์ที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๔๖.

- แรงงานไทยที่เคยเดินทางไปทำงานต่างประเทศและกลับมาแล้วไม่เกิน 3 ปี จำนวน 1,000 คน
- บริษัทจัดหางานเอกชน 41 แห่ง
- เจ้าหน้าที่จัดหางานจังหวัด 75 จังหวัด จำนวน 135 คน
- เจ้าหน้าที่สำนักงานแรงงานไทยในต่างประเทศใน 9 ประเทศ จำนวน 9 คน

ผลการวิจัยพบว่า กระทรวงแรงงานต้องปรับปรุงการทำงาน 5 ข้อ คือ

- (1) ควรมีการกำหนดนโยบายความร่วมมือระหว่างประเทศที่คนหางานเดินทางไปทำงาน ในด้านการคุ้มครองค่าจ้าง สวัสดิการและสิทธิประโยชน์ที่กำหนดไว้ตามสัญญาให้ดีกว่าเดิม เพื่อให้ไม่ให้นายจ้างเอาเปรียบ และควรจัดสรรโควตาแรงงานไทยในต่างประเทศร่วมกับเอกชนเพื่อไม่ให้โบรกเกอร์ขายตำแหน่งงานในราคาสูงกับบริษัทจัดหางานในประเทศ
- (2) ควรปรับปรุงระเบียบกฎหมายที่เป็นช่องโหว่ให้บริษัทจัดหางานเอาเปรียบคนหางาน และเพิ่มมาตรการลงโทษ
- (3) ควรปรับปรุงขั้นตอนการไปต่างประเทศ โดยเพิ่มประสิทธิภาพการทำบัตรที่มีข้อมูลประวัติคนงานไว้ทั้งหมด
- (4) ควรเพิ่มสำนักแรงงานไทยในต่างประเทศให้ครบทุกประเทศ และ
- (5) ควรพัฒนาเจ้าหน้าที่แรงงานให้เน้นความมีจริยธรรม คุณธรรมและมีความสามารถอย่างแท้จริง³

³ เกลินวิล์, "ยกเครื่องใหม่ส่งแรงงานไปนอก", หนังสือพิมพ์รายวัน ฉบับที่ ๑๙,๔๙๗ วันเสาร์ที่ ๑ มีนาคม ๒๕๔๖

1.3 ผลกระทบต่อธุรกิจการขนส่งทางเรือ

ธุรกิจการขนส่งทางทะเลเป็นธุรกิจที่มีการลงทุนและมีการแข่งขันสูง การดำเนินธุรกิจจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับในธุรกิจการขนส่งทางทะเลว่า เจ้าของเรือมีอิสระที่จะจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทของตนเป็นนิติบุคคลภายใต้กฎหมายของประเทศใดก็ได้ และมีอิสระในการว่าจ้างนายเรือและลูกเรือจากแหล่งใดๆก็ได้ เพื่อมุ่งประโยชน์ในการสร้างกำไรให้เกิดขึ้น โดยที่สามารถแข่งขันในตลาดได้⁴ ดังนั้น ปัญหาด้านคนประจำเรือ ผลกระทบต่อต้นทุนของธุรกิจโดยรวม และเป็นต้นทุนที่ค่อนข้างสูง

อย่างไรก็ตาม กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศยังไม่สามารถส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศให้บรรลุเป้าหมายได้ในเวลานี้ ข้อมส่งผลกระทบต่อแรงงานคนประจำเรือซึ่งเป็นแรงงานที่นำรายได้กลับเข้าประเทศในระดับหนึ่ง โดยเฉพาะในด้านการคุ้มครองแรงงาน สวัสดิการ ค่าตอบแทน และการแข่งขันในตลาดแรงงานระหว่างประเทศ จึงจำเป็นที่รัฐต้องเป็นแกนนำให้สนับสนุนกิจการคนประจำเรือที่ภาคเอกชนดำเนินการอยู่ให้เป็นกิจการที่สามารถแข่งขันในตลาดระหว่างประเทศได้อย่างเป็นธรรม

2. กฎหมายที่เกี่ยวกับการบริหารกิจการคนประจำเรือ

การศึกษาในประเด็นนี้จำกัดขอบเขตการศึกษาในกระบวนการจัดการ โดยศึกษากลไกกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน และเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องในประเด็นหลัก ได้แก่ สถานภาพของคนประจำเรือ คุณสมบัติพื้นฐานสำหรับผู้ทำการในเรือ การว่าจ้าง การเลิกจ้าง มาตรฐานคุณภาพและความปลอดภัย หน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งทางเรือหรือนายจ้าง เป็นลำดับ

⁴ W S G Morrison, Competent crew = Safer Ships, p. 5

2.1 ความหมาย

กฎหมายไทยที่อธิบายความหมายของ “คนประจำเรือ” มีหลายฉบับ ได้แก่

- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 3 ให้นิยาม “คนประจำเรือ” หมายถึง คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ
- พระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 มาตรา 5 ให้นิยาม “คนประจำเรือ” หมายถึง บรรดาคนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ
- พระราชบัญญัติการจ้างงานเรือและบูรณสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 4 ให้นิยาม “คนประจำเรือ” หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

นอกจากนี้ อนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labor Organization – ILO) หลายฉบับที่อธิบายความหมายของ “คนประจำเรือ” ได้แก่

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ (คนประจำเรือ) ค.ศ. 1970 ให้นิยาม “คนประจำเรือ” มีความหมายครอบคลุมถึง บุคคลทุกคนที่ได้รับการว่าจ้างให้ทำการในเรือ ไม่ว่าในตำแหน่งใดก็ตาม นอกเหนือจากเรือรบ เรือที่ได้จดทะเบียนในดินแดนที่อนุสัญญาฯ มีผลใช้บังคับและใช้ในการขนส่งทางทะเลตามปกติ⁵
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยจำนวนชั่วโมงทำงานของคนประจำเรือและจำนวนคนประจำเรือ ค.ศ. 1996 ข้อบทที่ 2 ให้นิยาม “คนประจำเรือ” หมายถึง บุคคลใดที่ได้รับการว่าจ้างโดย

⁵ (For the purpose of this Convention, the term “seafarer” covers all persons who are employed in any capacity on board a ship, other than ship of war, registered in a territory for which the Convention is in force and ordinary engaged in maritime navigation)

กฎหมายของประเทศหรือกฎข้อบังคับหรือสัญญาจ้างให้ทำการในเรือเดินทะเลที่อยู่ใน
ของอนุสัญญานี้ ไม่ว่าในตำแหน่งใดก็ตาม⁶

➤ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยสวัสดิการคนประจำเรือ ค.ศ. 1987 ข้อบทที่ 1 ให้นิยาม
“คนประจำเรือ” หมายความว่า บุคคลใดที่ได้รับการว่าจ้างให้ทำการในเรือเดินทะเลใน
ตำแหน่งใดๆ ไม่ว่าจะ เป็นเรือราชการหรือเรือเอกชนก็ตาม นอกเหนือจากเรือรบ⁷

➤ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการคัดเลือกและแต่งตั้งคนประจำเรือ ค.ศ. 1996
ข้อบทที่ 1 ให้นิยาม “คนประจำเรือ” หมายความว่า บุคคลใดที่มีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะได้รั
ว่าจ้างหรือแต่งตั้งให้ทำการในเรือเดินทะเลในตำแหน่งหน้าที่ใดก็ตาม นอกเหนือจากเรือรัฐ
ใช้ในกิจการทหาร หรือไม่ได้ใช้เพื่อการพาณิชย์⁸

จากกฎหมายไทยและอนุสัญญาระหว่างประเทศข้างต้น คนประจำเรือ (Seafarer) หมายถึง คน
รับการว่าจ้างให้มีหน้าที่ประจำทำการในเรือ

2.2 สถานภาพคนประจำเรือ

สถานภาพคนประจำเรือเกิดจากสัญญาจ้างแรงงาน (Contract of Employment) ระหว่าง
เจ้าของเรือกับคนประจำเรือ โดยมีข้อตกลงว่าด้วยความสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญา เช่น สิทธิ หนา
และความรับผิดชอบ ตลอดจนเงื่อนไขการทำงาน เป็นต้น ส่วนคนที่ทำงานในเรือโดยไม่อยู่
สัญญาที่กำหนดให้มีหน้าที่ประจำทำการในเรือ เช่น กรรมกรยกขนสินค้าหน้าท่า (stevedore)

⁶ (Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 : Article 2 (d) ; the term seafarer means any person defined by national laws or regulations or collective agreements who is employed or engaged in any capacity on board a seagoing ship to w Convention applies;)

⁷ (Seafarers' Welfare Convention, 1987: Article 1 (a); the term seafarer means any person who is employed in any capacity on seagoing ship, whether publicly or privately owned, other than a ship of war;)

⁸ (Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 : Article 1 (d); the term seafarer means any person who fulfils the cond be employed or engaged in any capacity on board a seagoing ship other than a government ship used for military or non - cor purposes.)

กฎหมายของประเทศหรือกฎข้อบังคับหรือสัญญาจ้างให้ทำการในเรือเดินทะเลที่อยู่ในบังคับของอนุสัญญานี้ ไม่ว่าจะในตำแหน่งใดก็ตาม⁶

➤ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยสวัสดิการคนประจำเรือ ค.ศ. 1987 ข้อบทที่ 1 ให้นิยาม “คนประจำเรือ” หมายความว่า บุคคลใดที่ได้รับการว่าจ้างให้ทำการในเรือเดินทะเลในตำแหน่งใดๆ ไม่ว่าจะเป็เรือราชการหรือเรือเอกชนก็ตาม นอกเหนือจากเรือรบ⁷

➤ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการคัดเลือกและแต่งตั้งคนประจำเรือ ค.ศ. 1996 ข้อบทที่ 1 ให้นิยาม “คนประจำเรือ” หมายความว่า บุคคลใดที่มีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะได้รับการว่าจ้างหรือแต่งตั้งให้ทำการในเรือเดินทะเลในตำแหน่งหน้าที่ใดก็ตาม นอกเหนือจากเรือรัฐบาลที่ใช้ในกิจการทหาร หรือไม่ได้ใช้เพื่อการพาณิชย์⁸

จากกฎหมายไทยและอนุสัญญาระหว่างประเทศข้างต้น คนประจำเรือ (Seafarer) หมายถึง คนที่ได้รับการว่าจ้างให้มีหน้าที่ประจำทำการในเรือ

2.2 สถานภาพคนประจำเรือ

สถานภาพคนประจำเรือเกิดจากสัญญาจ้างแรงงาน (Contract of Employment) ระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือ โดยมีข้อตกลงว่าด้วยความสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญา เช่น สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบ ตลอดจนเงื่อนไขการทำงาน เป็นต้น ส่วนคนที่ทำงานในเรือโดยไม่อยู่ภายใต้สัญญาที่กำหนดให้มีหน้าที่ประจำทำการในเรือ เช่น กรรมกรยกขนสินค้าหน้าท่า (stevedore) ที่ขึ้น

⁶ (Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 : Article 2 (d) ; the term seafarer means any person defined as such by national laws or regulations or collective agreements who is employed or engaged in any capacity on board a seagoing ship to which this Convention applies.)

⁷ (Seafarers' Welfare Convention, 1987: Article 1 (a); 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;)

⁸ (Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 : Article 1 (d); the term seafarer means any person who fulfils the conditions to be employed or engaged in any capacity on board a seagoing ship other than a government ship used for military or non - commercial purposes.)

มาทำงานเกี่ยวกับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าบนเรือขณะเรือจอดในท่า หรือผู้ทำการซ่อมเรือ แม้จะขึ้นมาทำงานในเรือแต่ไม่มีหน้าที่ประจำทำการในเรือ เช่นนี้จะไม่มีสถานภาพเป็นคนประจำเรือแต่อย่างใด หรือผู้ที่เดินทางไปกับเรือตลอดเวลาแต่ไม่มีหน้าที่ประจำทำการในเรือก็ไม่มีฐานะเป็นคนประจำเรือตามกฎหมาย ความสัมพันธ์ของบุคคลดังกล่าวกับเรือก็จะเป็นไปตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง แต่ไม่ใช่ในลักษณะของคนประจำเรือ

2.3 คุณสมบัติพื้นฐานสำหรับผู้ทำการในเรือ

การทำงานในเรือเดินทะเลต้องใช้บุคลากรหลายระดับทั้งที่มีทักษะสูง ปานกลาง และกึ่งทักษะเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพของงานในเรือ ดังนั้น ผู้ที่จะลงทำการในเรือเดินทะเลได้ต้องเป็นมีคุณสมบัติพื้นฐาน ดังนี้

(1) ผู้ที่ประสงค์จะลงทำการในเรือเดินทะเลระหว่างประเทศต้องผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่กรมเจ้าท่ารับรอง⁹

(2) ผู้ที่จะทำการในเรือในตำแหน่งที่กฎหมายกำหนดต้องเป็นผู้ได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถเท่านั้น¹⁰

(3) มีเอกสารตามที่กฎหมายกำหนด เช่น หนังสือคนประจำเรือ หนังสือสัญญาและบัญชีคนประจำเรือสำหรับเรือไทย ใบรับรองสุขภาพ เป็นต้น¹¹

⁹ ประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๓๕๔/๒๕๔๑ เรื่อง การฝึกอบรมสำหรับคนประจำเรือของเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ และหน้าที่ของเจ้าของเรือในการฝึกอบรม ลงวันที่ ๒๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๔๑

¹⁰ มาตรา ๒๗๗ ห้ามมิให้ผู้ใดทำการในเรือกลไฟ เรือยนต์ เรือเดินทะเล เรือบรรทุกสินค้าขนาดตั้งแต่ ๑๐๐ ตันขึ้นไปซึ่งทำการติดต่อกับเรือเดินทะเลหรือเรือซึ่งใช้เป็นเรือซุชิประจำเรือเดินทะเลในตำแหน่งที่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตร เว้นแต่เป็นผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถให้ทำการเช่นนั้นได้

¹¹ ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยคนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ. ๒๕๔๑ ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๕๕๖

ดังนั้น ผู้ที่จะเป็นคนประจำเรือในเรือเดินทะเลได้จะต้องมีคุณสมบัติพื้นฐานถูกต้องครบถ้วนก่อนที่ลงทำการในเรือ และคุณสมบัติพื้นฐานสำหรับคนประจำเรือทุกคน คือ ต้องผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรพื้นฐานคนประจำเรือ (Basic Training) ซึ่งประกอบด้วยหลักสูตร 4 หลักสูตร ได้แก่ การดำรงชีพในทะเล การปฐมพยาบาล 1 การป้องกันและการดับไฟ ความปลอดภัยและความรับผิดชอบบนเรือ นอกจากนี้หากผู้ที่จะทำการในเรือในตำแหน่งที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ (Certificate of Competency – COC) ผู้นั้นจะต้องได้รับประกาศนียบัตรเช่นนั้นแล้วอย่างถูกต้องตามกฎหมาย

2.4 มาตรฐานคุณภาพและความปลอดภัย

ในด้านมาตรฐานคุณภาพของคนประจำเรือ นั้น ประเทศไทยได้พัฒนามาตรฐานคุณภาพของคนประจำเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึก การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1995 ที่ประเทศไทยได้ภาคยานุวัติเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2540 และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในการศึกษานี้จะศึกษาในกลุ่มที่เป็นแกนหลัก ดังนี้

(1) จำนวนคนประจำเรือ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 50¹² ได้กำหนดมาตรการคุ้มครองคนชาติที่จะทำงานในเรือเดินทะเลที่เป็นเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยทั้งที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยและทำการขนส่งระหว่างประเทศ โดยกำหนดให้เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยต้องใช้คนประจำเรือที่เป็นคนสัญชาติไทย ส่วนเรือที่จดทะเบียน

12

มาตรา ๕๐ คนประจำเรือไทยที่ได้จดทะเบียนตามความในมาตรา ๗ ซึ่งสามารถทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ทุกคนต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทย สำหรับคนประจำเรือไทยที่ได้จดทะเบียนตามความในมาตรา ๗ ทวิ เพื่อใช้ประกอบกรขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะต้องมีอัตราส่วนของบุคคลที่มีสัญชาติไทยตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

เป็นเรือไทยและประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ โดยเฉพาะ ให้มีคนประจำเรือที่เป็น
คนสัญชาติไทยตามอัตราส่วนที่กำหนดในกฎกระทรวง

นอกจากนี้ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 25) พ.ศ. 2541 ยังได้กำหนดจำนวน
คนประจำเรือเดินทะเลระหว่างประเทศและเรือเดินทะเลใกล้ฝั่งให้มีจำนวนขั้นต่ำ และ
ประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่จะนำมาใช้ทำงานในตำแหน่งที่กฎหมายกำหนดเพื่อ
ความปลอดภัยในการเดินเรือ ให้มีจำนวนขั้นต่ำตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด¹³

(2) มาตรฐานคุณภาพว่าด้วยการออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ
(Certificate of Competency) ของผู้ทำการในเรือต้องผ่านกระบวนการสอบความรู้ ตามนัยมาตรา
279 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456¹⁴ ประกอบด้วย

¹³ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๒๕) พ.ศ. ๒๕๔๑ หมวด ๕ คนประจำเรือในเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศและเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่ง

ข้อ ๑ จำนวนคนประจำเรือทั้งหมดในเรือให้มีจำนวนขั้นต่ำตามที่อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายกำหนดเพื่อความปลอดภัยของเรือและคน
ประจำเรือ รวมถึงการเดินเรือและการใช้เครื่องจักรกลเรือ โดยให้คำนึงถึงจำนวนผู้ที่ทำหน้าที่ฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกล ตามที่กำหนดในข้อ ๒ และข้อ ๓
ด้วย

ข้อ ๒ ผู้ที่ทำหน้าที่ฝ่ายเดินเรือต้องเป็นผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถหรือประกาศนียบัตรรับรองประกาศนียบัตรที่ออกให้
โดยรัฐภาคีอื่นจากกรมเจ้าท่าแล้ว โดยให้มีคนประจำเรือซึ่งต้องถือประกาศนียบัตรไม่ต่ำกว่าขั้นต่ำที่กำหนดไว้ ตามตารางที่ ๑ แนบท้ายกฎข้อบังคับนี้

ข้อ ๓ ผู้ที่ทำหน้าที่ฝ่ายช่างกลต้องเป็นผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถหรือประกาศนียบัตรรับรองประกาศนียบัตรที่ออกให้
โดยรัฐภาคีอื่นจากกรมเจ้าท่าแล้ว โดยให้มีคนประจำเรือซึ่งต้องถือประกาศนียบัตรไม่ต่ำกว่าขั้นต่ำที่กำหนดไว้ ตามตารางที่ ๒ แนบท้ายกฎข้อบังคับนี้

¹⁴ มาตรา ๒๗๙ ให้เจ้าท่าโดยอนุมนตรีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจออกข้อบังคับเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ ในเรื่อง
ดังต่อไปนี้

- (๑) การแบ่งชั้นความรู้
 - (๒) วิธีทดสอบความรู้
 - (๓) หลักสูตร
 - (๔) คุณสมบัติของผู้สมัครสอบ
 - (๕) ค่าธรรมเนียมในการสอบ
 - (๖) การออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ
 - (๗) รายละเอียดอื่น ๆ เกี่ยวกับการสอบความรู้
- ข้อบังคับนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการ
ในเรือ พ.ศ. 2541¹⁵

(3) การกำหนดชั้นประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ การแบ่งชั้น
ประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ วิธีการสอบความรู้ คุณสมบัติของผู้สมัคร
สอบ การออกประกาศนียบัตรและการต่ออายุ การยกเว้นประกาศนียบัตร ประกาศนียบัตรรับรอง
ประกาศนียบัตรที่ออกให้โดยรัฐภาคีอื่น การฝึกอบรมและออกประกาศนียบัตรรับรองผู้ทำการ
ในเรือเฉพาะประเภท การฝึกอบรมความปลอดภัยและการฝึกความคุ้นเคยสำหรับการทำหน้าที่
ในเรือ และค่าธรรมเนียม ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับกรมเจ้าท่า
ว่าด้วย การฝึกอบรม การสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2541 และ
แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2542 ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456 เพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำของอนุสัญญาระหว่างประเทศ
ว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ ค.ศ.
1978 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1995 เป็นการยกระดับมาตรฐานความรู้ความสามารถ ผู้ทำการในเรือ
เดินทะเลระหว่างประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

(4) ความปลอดภัยของเรือ ได้ประเภทเรือตามเขตการใช้เรือ เช่น เรือกลเดินทะเลระหว่าง
ประเทศ เรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่ง เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต เรือกลประมง เรือกลลำน้ำ เรือลำน้ำที่
มิใช่เรือกล เป็นต้น และกำหนดลักษณะของเรือตามประเภทที่กำหนดข้างต้น ให้ต้องมีอุปกรณ์เพื่อ
การเดินเรือ เครื่องมือสำหรับการเดินเรือ คนประจำเรือ และเขตการเดินเรือเพื่อความปลอดภัยใน
การเดินเรือ ตามที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 25) พ.ศ. 2541

¹⁵ ข้อ ๗ ผู้ทำการบนเรือไทยจะต้องถือประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถหรือประกาศนียบัตรรับรองประกาศนียบัตรที่ออกให้โดยรัฐภาคีอื่นที่ออกให้

(5) การใช้ประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่ออกให้โดยรัฐอื่นมาทำการในเรือไทยต้องได้รับการรับรองพนักงานเจ้าหน้าที่ก่อน จึงจะเข้าทำการในเรือได้ ตามประกาศกรมเจ้าท่าที่ 357/2541 เรื่อง การรับรองประกาศนียบัตรที่ออกโดยรัฐภาคีอื่น ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2541 เพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1995

(6) การบันทึกและการตรวจสอบระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ในเรือ ตามประกาศกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 380/2541 ลงวันที่ 26 สิงหาคม 2541 ได้กำหนดขั้นตอนและวิธีการบันทึกและการตรวจสอบระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ในเรือสำหรับผู้ทำการในเรือที่มีสัญชาติไทยซึ่งได้ลง ทำการในเรือที่เป็นเรือไทยหรือเรือต่างประเทศ การออกเอกสารหลักฐานแสดงระยะเวลาการฝึกและปฏิบัติงานในเรือเพื่อใช้สมัครสอบขอรับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ หรือขอต่ออายุประกาศนียบัตร หรือขอออกประกาศนียบัตรอื่นๆ สำหรับใช้ทำการในเรือเดินระหว่างประเทศ

2.5 การกำกับ

กฎหมายได้กำหนดมาตรการกำกับการบริหารกิจการคนประจำเรือไว้ทั้งในส่วนของคนประจำเรือและบริษัทเรือ เจ้าของเรือหรือผู้จัดการเรือ โดยมีลักษณะของการลงโทษและการกำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบการ ดังนี้

(1) ห้ามใช้ประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของผู้อื่นเพื่อเข้าทำการในเรือ ผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนย่อมมีความผิดต้องระวางโทษทั้งที่เป็นโทษจำคุก และปรับ ตามนัยมาตรา 282

(5) การใช้ประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่ออกให้โดยรัฐอื่นมาทำการในเรือไทยต้องได้รับการรับรองพนักงานเจ้าหน้าที่ก่อน จึงจะเข้าทำการในเรือได้ ตามประกาศกรม เจ้าท่าที่ 357/2541 เรื่อง การรับรองประกาศนียบัตรที่ออกโดยรัฐภาคีอื่น ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2541 เพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1995

(6) การบันทึกและการตรวจสอบระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ในเรือ ตามประกาศกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 380/2541 ลงวันที่ 26 สิงหาคม 2541 ได้กำหนดขั้นตอนและวิธีการบันทึกและการตรวจสอบระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ในเรือสำหรับผู้ทำการในเรือที่มีสัญชาติไทยซึ่งได้ลง ทำการในเรือที่เป็นเรือไทยหรือเรือต่างประเทศ การออกเอกสารหลักฐานแสดงระยะเวลาการฝึกและปฏิบัติงานในเรือเพื่อใช้สมัครสอบขอรับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ หรือขอต่ออายุประกาศนียบัตร หรือขอออกประกาศนียบัตรอื่นๆ สำหรับใช้ทำการในเรือเดินระหว่างประเทศ

2.5 การกำกับ

กฎหมายได้กำหนดมาตรการกำกับการบริหารกิจการคนประจำเรือ ไว้ทั้งในส่วนของคนประจำเรือและบริษัทเรือ เจ้าของเรือหรือผู้จัดการเรือ โดยมีลักษณะของการลงโทษและการกำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบการ ดังนี้

(1) ห้ามใช้ประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของผู้อื่นเพื่อเข้าทำการในเรือ ผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนย่อมมีความผิดต้องระวางโทษทั้งที่เป็นโทษจำคุก และปรับ ตามนัยมาตรา 282

(1) ห้ามใช้ประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของผู้อื่นเพื่อเข้าทำการในเรือ ผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนย่อมมีความผิดต้องระวางโทษทั้งที่เป็นโทษจำคุก และปรับ ตามนัยมาตรา 282 มาตรา 283 และมาตรา 284 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2546¹⁶

(2) กำหนดโทษสำหรับผู้ทำการในเรือผู้ใดที่หย่อนความสามารถ หรือประพฤติน่าสมควรแก่หน้าที่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยให้อำนาจเจ้าท่าสั่งคดีใช้ประกาศนียบัตรได้ไม่เกิน 2 ปี และให้มีอำนาจไต่สวนความผิดได้ด้วย ตามนัยมาตรา 291 มาตรา 292 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2546¹⁷

(3) คณะกรรมการไต่สวน เมื่อได้รับแจ้งหรือพบว่าผู้ถือประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ หรือประกาศนียบัตรรับรองที่ทำการบนเรือไทยเป็นผู้หย่อนความสามารถ ประพฤติคนไม่สมควรแก่หน้าที่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับต่างๆเกี่ยวกับความปลอดภัย

16 มาตรา ๒๘๒ ผู้ใดทำการในเรือในตำแหน่งที่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถโดยมิได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถอันถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ถ้าทำการในเรือในขณะที่ประกาศนียบัตรสิ้นอายุแล้ว ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

มาตรา ๒๘๓ ผู้นำประกาศนียบัตรของผู้อื่นมาใช้หรือแสดงว่าเป็นประกาศนียบัตรของตน หรือผู้ใดจัดหาประกาศนียบัตรมาเพื่อให้อื่นกระทำการดังกล่าว ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๒๘๔ ผู้ทำการในเรือในตำแหน่งที่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ ต้องเก็บประกาศนียบัตรของตนไว้ในเรือเพื่อให้เจ้าท่าตรวจดูได้ในขณะที่ทำการ

ถ้าเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือประสงค์จะเปลี่ยนตัวผู้ทำการในเรือลำใด ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือนำใบอนุญาตใช้เรือลำนั้นพร้อมทั้งประกาศนียบัตรของผู้ที่จะทำการในเรือลำนั้นไปให้เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตบันทึกการเปลี่ยนตัวผู้ทำการในเรือไว้ในใบอนุญาตใช้เรือ ณ ที่ทำการเจ้าท่าท้องถิ่นที่เรือขึ้นทะเบียนภายในกำหนดสิบห้าวัน

17 มาตรา ๒๙๑ ผู้นำรอง นายเรือ ต้นเรือ สรั่ง ได้ก๋ง นายท้าย คนถือท้าย ต้นกล หรือคนใช้เครื่อง ที่ได้รับประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตผู้ใดหย่อนความสามารถ หรือประพฤติน่าสมควรแก่หน้าที่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินเรือหรือหน้าที่ของตน ให้เจ้าท่ามีอำนาจที่จะสั่งคดีไม่ให้ใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตมีกำหนดไม่เกินสองปี แต่ไม่เป็นการลบล้างโทษอย่างอื่นซึ่งผู้นั้นจะพึงได้รับ

ถ้าผู้นั้นไม่พอใจคำสั่งให้คดีใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาต ให้ผู้นั้นมีสิทธิที่จะอุทธรณ์ไปยังรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่ยภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้รับทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีนั้นเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมีคำสั่ง คำสั่งให้คดีใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตมีผลบังคับได้

มาตรา ๒๙๒ เจ้าท่าทุกตำบลมีอำนาจหน้าที่ที่จะงดหรือเรียกคืนประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตใดๆ ได้ตามลักษณะมาตรา ๒๙๑ และเพื่อประกอบการเช่นนั้น ให้เจ้าท่ามีอำนาจทำการไต่สวนและหมายเรียกพยานและสืบพยานได้ทุกอย่าง ถ้าพยานคนใดไม่มาเบิกพยานหรือขัดขืนไม่ยอมเบิกพยานก็ดี ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษจำคุกหรือปรับตามโทษฐานที่กฎหมายบัญญัติไว้สำหรับความผิดเช่นนั้น

ในการไต่สวนอย่างใดตามที่ว่ามาแล้ว เจ้าท่าจะมีผู้ช่วยวินิจฉัยสองนายซึ่งเสนาบดีกระทรวงนครบาลจะเลือกจากเจ้าพนักงานที่มีความรอบรู้ชำนาญในการเดินเรือทะเลมาหนึ่งพร้อมด้วยก็ได้

ถ้าผู้ต้องคดีคนใดไม่มีความพอใจและจะขอให้ตรวจคำตัดสินของคณะที่ได้ไต่สวนเช่นว่ามานี้เสียใหม่ ท่านว่าจะฟ้องอุทธรณ์เจ้าท่าต่อศาลชั้นมีหน้าที่ก็พึงได้

ในการเดินเรือ การป้องกันมลพิษทางทะเล หรือการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี แต่งตั้งคณะกรรมการทำการไต่สวน และให้รายงานผลและความเห็นเบื้องต้นต่ออธิบดีกรมเจ้าท่าเพื่อพิจารณาสั่งการต่อไป ตามนัยระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการใช้อำนาจทำโทษสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2541¹⁸

(4) กำหนดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ผู้จัดการ หรือบริษัทผู้ว่าจ้างผู้ทำการในเรือเดินทะเลที่เป็นเรือไทยต้องว่าจ้างคนประจำเรือที่มีคุณสมบัติอันถูกต้องตามกฎหมายเท่านั้น จัดจำนวนคนประจำเรือให้ถูกต้องครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด จัดทำระบบเก็บเอกสารข้อมูล คนประจำเรือของตนให้ตรวจสอบได้ ทำการฝึกความคุ้นเคยการทำงานในเรือสำหรับคนประจำเรือใหม่ สร้างความร่วมมือให้เกิดขึ้นในกลุ่มคนประจำเรือด้วยกัน จัดทำหนังสือคู่มือการปฏิบัติงานในเรือประจำเรือ ให้เป็นไปตามประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 355/2541 ลงวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2541 เรื่อง ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ผู้จัดการหรือบริษัทผู้ว่าจ้างผู้ทำการในเรือเดินทะเล

(5) กำหนดให้มีการฝึกอบรมเพื่อทำความคุ้นเคยกับเรือแก่คนประจำเรือ เจ้าของเรือรวมทั้งนายเรือจัดการฝึกอบรมเพื่อทำความคุ้นเคยกับเรือให้แก่ผู้ลงทำการในเรือใหม่ เพื่อให้สามารถทำการในหน้าที่ได้อย่างปลอดภัย ตามประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 356/2541 ลงวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2541 เรื่อง การฝึกอบรมเพื่อทำความคุ้นเคยกับเรือแก่คนประจำเรือ

¹⁸ ข้อ ๓ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับกับผู้ถือประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ หรือประกาศนียบัตรรับรองที่ทำการบนเรือไทย และเพื่อกำหนดขั้นตอนและวิธีการในการไต่สวนกรณีได้รับแจ้งหรือพบกรณีหย่อนความสามารถ ประพฤติไม่สมควรแก่หน้าที่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับต่าง ๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ การป้องกันมลพิษทางทะเล หรือการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ

ข้อ ๕ ให้อธิบดีกรมเจ้าท่าหรือผู้ถืออธิบดีกรมเจ้าท่ามอบหมายแต่งตั้งคณะกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคน ขึ้นเพื่อทำการไต่สวนตามมาตรา ๒๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๕๔๖

ข้อ ๖ ให้คณะกรรมการทำการไต่สวนในกรณีได้รับแจ้งหรือพบกรณีหย่อนความสามารถ ประพฤติไม่สมควรแก่หน้าที่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ถือประกาศนียบัตรด้วยความเป็นธรรมโดยพิจารณาทั้งพยานเอกสาร พยานบุคคล เหตุผลและคำชี้แจงของทุกฝ่าย

ข้อ ๙ บุคคลใดๆ ที่คณะกรรมการเรียกมาเพื่อเบิกพยาน ผู้ใดไม่มาเบิกพยานหรือขัดขืนไม่ยอมเบิกพยานก็ ผู้นั้นอาจถูกดำเนินการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๗๐

3. กฎหมายว่าด้วยการจ้างและการเลิกจ้างคนประจำเรือ

3.1 กฎหมายว่าด้วยการจ้างแรงงาน

กฎหมายว่าด้วยการจ้างแรงงานเป็นกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ของสัญญาจ้างแรงงาน และการทำงาน ตลอดจนการคุ้มครองแรงงาน โดยมีขอบเขตเพื่อที่จะคุ้มครองและส่งเสริมการทำงานของคนงานเกี่ยวกับเรื่องกำหนดวัน เวลาทำงาน วันหยุด วันลา ค่าตอบแทนการทำงาน ความปลอดภัยและสวัสดิการในการทำงาน รวมทั้งการกำหนดแนวทางเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของบุคคลสองฝ่าย คู่อส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง โดยกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการหารือ การไกล่เกลี่ยระงับข้อพิพาทและกำหนดวิธีการในการจัดตั้งและดำเนินการองค์กรของลูกจ้างและนายจ้าง รวมตลอดถึงการดำเนินการในด้านการจัดหางานและความมั่นคงในการทำงานด้วย¹⁹

กฎหมายว่าด้วยการจ้างแรงงานและการคุ้มครองแรงงานของประเทศไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่

- (1) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ป.พ.พ.) ว่าด้วยสัญญาจ้างแรงงาน ซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง การระงับสิ้นไปของสัญญาจ้างแรงงาน เป็นต้น
- (2) พระราชบัญญัติสงเคราะห์อาชีพแก่คนไทย พ.ศ. ๒๔๕๕ และพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๒๑ ซึ่งเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบอาชีพในตลาดแรงงาน
- (3) พระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน พ.ศ. ๒๕๒๘ ซึ่งเกี่ยวกับการจัดหางานในประเทศและการจัดหางานเพื่อไปทำงานในต่างประเทศ

¹⁹ รศ. สุชาติ วิวงศ์, คำบรรยายกฎหมายคุ้มครองแรงงาน, นิติบรรณการ, ๒๕๓๓, หน้า ๘

(4) พระราชบัญญัติส่งเสริมการฝึกอาชีพ พ.ศ. ๒๕๓๗ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการฝึกอาชีพแก่ผู้ที่อยู่ในวัยทำงาน ได้ฝึกคนให้มีฝีมือเพื่อมีโอกาสเข้าสู่ตลาดแรงงาน

(5) พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 เป็นกฎหมายที่กำหนดถึงการใช้แรงงาน การจ่ายค่าตอบแทน การดูแลเมื่อลูกจ้างประสบอันตราย และการคุ้มครองแรงงานบางประเภทที่แตกต่างไปจากการคุ้มครองแรงงานทั่วไปขึ้นเป็นพิเศษ เช่น งานในกิจการปิโตรเลียม งานเร่ขาย หรือชักชวนซื้อสินค้า กิจการประมงทะเล งานขนถ่ายสินค้า ณ เรือเดินทะเล งานขนส่งทางบก เป็นต้น

(6) พระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ. 2518 ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดวิธีการในเรื่องความสัมพันธ์ในการทำงานระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง โดยกำหนดวิธีการที่จะให้บุคคลทั้งสองฝ่ายได้มีความเข้าใจอันดีต่อกัน สามารถตกลงกันถึงสิทธิ หน้าที่และผลประโยชน์ในการทำงานร่วมกันได้ รวมทั้งกำหนดวิธีการระงับข้อขัดแย้งหรือข้อพิพาทแรงงานที่เกิดขึ้นให้ยุติลงด้วยความยินยอมของทั้งสองฝ่าย ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความสงบสุขขึ้นในอุตสาหกรรมและเพิ่มผลผลิตให้แก่ประเทศชาติด้วย

(7) พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีแรงงาน เนื่องจากคดีแรงงานเป็นคดีที่มีลักษณะแตกต่างไปจากคดีแพ่งและคดีอาญาทั่วไป เพราะเป็นเรื่องของความขัดแย้งระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน หรือเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน และกฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ จึงควรได้รับการพิจารณาในปัญหาแรงงานเป็นอย่างมาก โดยการพิจารณาร่วมกับผู้ที่รู้ปัญหาและสภาพการทำงานอย่างแท้จริง

(8) พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 พระราชบัญญัติประกันสังคม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2537 เป็นกฎหมายที่สร้างหลักประกันทางสังคมให้แก่ลูกจ้างและบุคคลอื่นซึ่งประสบอันตราย เจ็บป่วย ทูพพลภาพ หรือตาย อันมิใช่เนื่องจากการทำงาน รวมทั้งกรณีคลอดบุตร กรณีสงเคราะห์บุตร กรณีชราภาพและว่างงาน โดยให้นายจ้าง ลูกจ้างและรัฐบาลร่วมกันจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคมตามอัตราส่วนที่กฎหมายกำหนด²⁰

3.2 กฎหมายว่าด้วยการจ้างแรงงานคนประจำเรือ

การจ้างแรงงานคนประจำเรือเป็นความตกลงร่วมกันระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างจึงเป็นสัญญาอย่างหนึ่ง ดังนั้น สัญญาจ้างแรงงานคนประจำเรือจึงอยู่ภายใต้กรอบของกฎหมายว่าด้วยสัญญาจ้างแรงงานด้วยเช่นกัน แต่เนื่องจากลักษณะของงานเรือมีสภาพความเป็นจริงที่แตกต่างไปจากงานบก ข้อตกลงในสัญญาจ้างแรงงานคนประจำเรือจึงแตกต่างไปจากข้อตกลงการจ้างแรงงานทั่วไป

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจ้างแรงงานคนประจำเรือมีบัญญัติไว้ในกฎหมายหลายฉบับ ทั้งที่เป็นกฎหมายที่บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะและกฎหมายที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไป กล่าวคือ

ประการแรก ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน ตั้งแต่มาตรา 575 ถึง มาตรา 586 เป็นบทบัญญัติทั่วไปเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของการจ้างแรงงาน สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบตามสัญญาจ้างแรงงาน การระงับสิ้นไปของสัญญาจ้างแรงงาน อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาสามารถทำความตกลงเกี่ยวกับการจ้างแรงงานได้ตามที่ตนต้องการ แต่ต้องไม่เป็นข้อตกลงที่เป็น การขัดต่อกฎหมาย ซึ่งเป็นไปตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom to the contract) คือ คู่สัญญาสามารถตกลงว่าด้วยในเงื่อนไขการจ้าง การทำงาน ค่าจ้าง สวัสดิการ ตลอดจนสิทธิ หน้าที่

²⁰ อ้างแล้ว, หน้า ๒๕-๔๖

และความรับผิดชอบของผู้สัญญาได้ตามความต้องการ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นข้อตกลงที่ขัดต่อกฎหมาย ความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

ประการที่สอง พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ตั้งแต่ มาตรา 285 - มาตรา 290²¹ เป็นบทบัญญัติเฉพาะสำหรับการว่าจ้างและการเลิกจ้างคนประจำเรือ โดยกำหนดให้การจะว่าจ้างและเลิกจ้างผู้ใดเข้าทำการเป็นคนประจำเรือไทยหรือเรือต่างชาติ ที่ไม่มีกงสุลประจำในประเทศไทยนั้น การว่าจ้างหรือการเลิกจ้างดังกล่าวจะต้องได้รับอนุญาตจาก เจ้าท่าก่อน ซึ่งเอกสารที่แสดงถึงการอนุญาตจากเจ้าท่าก็คือ หนังสือสัญญาและบัญชีคนประจำเรือ สำหรับเรือไทย (Agreement and Crew List of Thai Vessel) ที่แสดงถึงข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือ กับคนประจำเรือ โดยมีเจ้าพนักงานเป็นพยานในการจ้างหรือการเลิกจ้าง ซึ่งเป็นตามระเบียบ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีว่าด้วยคนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ. 2541²² หากไม่ดำเนินการ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดแล้ว การว่าจ้างหรือการเลิกจ้างจะไม่ได้รับ

²¹ มาตรา ๒๘๕ คนรับจ้างลำรับทำการในเรือเดินทะเลคนใด จะเข้าทำการงานหรือมีผู้จ้างทำการงานในเรือกำปั่นชาติสยาม หรือเรือกำปั่นต่าง ประเทศชาติใดที่ไม่มีกงสุลประจำอยู่ในกรุงสยาม ต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าก่อนจึงทำได้และเจ้าท่าต้องเรียกใบพยานเลิกจ้างที่ผู้นั้นได้รับจากเรือที่ตนได้ ทำการงานมาแล้วในหนังสือมาตากับรักษาไว้ด้วย ถ้าและผู้นั้นนำใบพยานเช่นนั้นมาส่งไม่ได้ ท่านว่าผู้นั้นจำเป็นต้องชี้แจงว่าเป็นด้วยเหตุใดให้เป็นที่ยอมรับ

มาตรา ๒๘๖ ค่าธรรมเนียมซึ่งรัฐบาลสยามจะได้อำนาจตามครั้งคราวนั้น ให้เรียกเก็บสำหรับการว่าจ้างและการเลิกจ้างทุกครั้ง ให้เจ้าท่าจัด ระเบียบพิทักษ์ค่าธรรมเนียมเช่นนี้ปิดประกาศไว้ในที่แลเห็นง่าย ณ ที่ว่าการกรมเจ้าท่า และให้มีอำนาจไม่ยอมเป็นธุระจัดการว่าจ้างหรือการเลิกจ้างรายใด ๆ ก่อนได้รับค่าธรรมเนียมในส่วนนั้น

มาตรา ๒๘๗ เจ้าของเรือหรือนายเรือกำปั่นจะว่าจ้างหรือเลิกจ้างคนการสำหรับเรือเดินทะเล ณ ที่ว่าการกรมเจ้าท่า ต้องเสียเงินค่าธรรมเนียม ตามพิทักษ์ที่ตั้งไว้สำหรับว่าการว่าจ้างหรือเลิกจ้างนั้นทุกครั้ง

มาตรา ๒๘๘ เมื่อคนทำการในเรือเดินทะเลคนใดเลิกรับจ้างจากเรือกำปั่นไทยลำหนึ่งลำใดภายในพระราชอาณาเขต นายเรือกำปั่นลำนั้นต้อง ทำใบพยานการเลิกจ้างให้ผู้นั้นไปฉบับหนึ่งเป็นคู่มือ ให้ทำให้มีเวลาพักเลิกจ้าง และให้เขียนความลงไว้ในนั้นว่าผู้นั้นได้รับจ้างชำนานเท่าใด ประเภทการที่ได้ ให้อำนาจและเลิกจ้างเมื่อวันที่ใด และลงลายมือนายเรือเป็นสำคัญ ถ้าและผู้เลิกรับจ้างจะขอร้องให้ทำหนังสือชี้แจงเพิ่มเติมว่าได้อำนาจและได้หักเงินค่าจ้าง อย่างไร นายเรือต้องทำตามประสงค์ภายในยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ร้องขอ

มาตรา ๒๘๙ การเลิกจ้างคนทำการในเรือเดินทะเลจากเรือกำปั่นชาติสยามหรือจากเรือกำปั่นต่างประเทศที่ไม่มีกงสุลประจำอยู่ในกรุงสยามนั้น ห้ามมิให้ทำในที่อื่นนอกจากที่ว่าการกรมเจ้าท่า

มาตรา ๒๙๐ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๘๕ มาตรา ๒๘๖ มาตรา ๒๘๗ มาตรา ๒๘๘ หรือมาตรา ๒๘๙ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท

ความคุ้มครอง กล่าวคือ กฎหมายไม่ยอมรับว่ามีการว่าจ้างหรือเลิกจ้างต่อกัน คู่สัญญาจะไม่ได้รับ สิทธิหรือประโยชน์อื่นใดตามกฎหมายแต่อย่างใด แม้ว่าในทางปฏิบัติเมื่อนายจ้างได้ตกลงรับลูกจ้าง เข้าทำงานแล้วก็ถือว่าการจ้างคนประจำเรือนั้นยังไม่สมบูรณ์ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของกฎหมาย เฉพาะแต่สมบูรณ์ตามกฎหมายทั่วไป คือ กฎหมายว่าด้วยจ้างแรงงาน แต่ยังไม่ผลตามกฎหมายว่า ด้วยการจ้างคนประจำเรือเท่านั้น ทั้งนี้โดยเจตนารมณ์ของกฎหมายเฉพาะเพื่อที่ที่ต้องการคุ้มครอง คนชาติที่จะเข้าทำการในเรือเดินทะเล ซึ่งโดยธรรมชาติของงานเป็นงานที่มีความเสี่ยงภัยตลอดเวลา กฎหมายจึงคุ้มครองไว้ ซึ่งในทางปฏิบัติหลักเกณฑ์นี้สร้างความภาระให้แก่ฝ่ายเจ้าของเรือในด้าน วิธีการปฏิบัติ ซึ่งในการส่งเสริมอาจต้องปรับปรุงวิธีการปฏิบัติให้สะดวกขึ้นกว่าเดิม เพื่อให้การจ้าง แรงงานคนประจำเรือที่มีสัญชาติไทยได้รับความสะดวกขึ้น และสอดคล้องกับความเป็นจริงตามกล ไกของตลาดแรงงานทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ประการที่สาม การทำงานของคนประจำเรือต้องอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายคุ้มครองแรงงาน ซึ่งกำหนดเกี่ยวกับสภาพการจ้าง เงื่อนไขการทำงาน ค่าจ้าง ค่าทำงานล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด เป็นต้น แต่โดยสภาพของงานเรือจะมีลักษณะเฉพาะตัว เช่น การทำงานเป็นผลัด (Watch) การ ทำงานในขณะที่เรือเดินและเรือจอดในท่า มาตรฐานความปลอดภัยตามกฎหมายสากล จึงทำให้ กฎหมายคุ้มครองแรงงานทั่วไปยังไม่สอดคล้องกับการคุ้มครองแรงงานคนประจำเรืออย่าง เหมาะสม

3.3 การจ้างแรงงานคนประจำเรือผู้มีสัญชาติไทยในสถานการณ์ปัจจุบัน

แรงงานคนประจำเรือเป็นแรงงานระหว่างประเทศ เรือลำหนึ่งมีคนประจำเรือหลายสัญชาติด้วยกัน ซึ่งเป็นไปตามธรรมชาติของธุรกิจการขนส่งทางทะเลที่เจ้าของเรือหรือนายจ้างจะบริหารต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านคนประจำเรือให้อยู่ในภาวะที่ต่ำ แต่ในเวลาเดียวกันก็ต้องการใช้แรงงานที่มีทักษะสูง กิ่งทักษะ และไม่มีทักษะประกอปกกันด้วย ทำให้ต้องแสวงหาบุคลากรจากแหล่งที่มีค่าใช้จ่ายต่ำ ในการทำงานในเรือเดินทะเล โดยเฉพาะเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ ปัญหาการใช้ภาษาต่างประเทศ โดยเฉพาะภาษาอังกฤษสำหรับคนประจำเรือผู้มีสัญชาติไทยเป็นปัญหาสำคัญทำให้ได้รับการพิจารณาจากนายจ้างน้อยกว่าคนสัญชาติอื่น แม้ว่าจะมีทักษะการทำงานตรงตามที่ต้องการก็ตาม

การเข้าสู่ตลาดแรงงานของคนประจำเรือทำได้ 2 วิธี คือ

1. การสมัครงาน โดยตรงกับบริษัทเรือ คือ ผู้ต้องการหางานเข้าไปติดต่อสมัครงาน โดยตรงกับบริษัทเรือ เมื่อผ่านการสัมภาษณ์แล้วก็นัดทำสัญญาจ้างกันต่อไป
2. การสมัครงาน โดยผ่านคนกลาง ซึ่งอาจเป็นบริษัทจัดหางาน หรือบริษัทรับจัดคนลงเรือ (Manning Agent) หรือสหภาพแรงงานคนประจำเรือ (Labour Union) ซึ่งประเทศที่เป็นสมาชิก ITF สหภาพแรงงานจะมีบทบาทในการเจรจาต่อรองให้กับฝ่ายคนประจำเรือมาก ทำให้เกิดปัญหาความเหลื่อมล้ำกันขึ้นระหว่างลูกจ้างที่ไม่มีสหภาพแรงงานให้ความดูแล

นอกจากนี้ ปัญหาการบริหารกิจการคนประจำเรือประการหนึ่ง คือ ระบบการจัดหางานสำหรับแรงงานคนประจำเรือผู้มีสัญชาติไทยยังไม่เป็นเอกภาพ เนื่องจากมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ และหน่วยงานของรัฐหลายหน่วยเข้ามาดูแล ทำให้การดำเนินการตามภาระหน้าที่ตามกฎหมายของแต่ละหน่วยงานไม่สอดคล้องกัน ผลกระทบจึงตกแก่คนประจำเรือที่ต้องดำเนินการ

ตามกลไกกฎหมายหลายฉบับที่ไม่มีความเป็นเอกภาพหรือสอดคล้องกัน จึงเป็นอุปสรรคแก่การส่งเสริมแรงงานคนประจำเรือ

ในการส่งเสริมแรงงานคนประจำเรือ ภาครัฐควรสนับสนุนในด้านหลัก คือ

1. มาตรฐานคุณภาพของคนประจำเรือ

การกำหนดเงื่อนไขทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติ การสอบความรู้ การเลื่อนชั้น ประกาศนียบัตร การรับรองประสบการณ์ทำงาน ควรคำนึงถึงการผลักดันแรงงานให้เป็นแรงงานสากล ลดขั้นตอนทางราชการให้น้อยลง และสร้างระบบที่ส่งเสริมให้เร็วขึ้น

2. สร้างระบบการจัดหางานสำหรับแรงงานคนประจำเรือที่เป็นการส่งเสริมอย่างแท้จริง

แม้ว่าระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยคนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ. 2541 จะกำหนดให้สำนักงานคนประจำเรือจัดทำบัญชีคนพร้อมเข้าทำการในเรือปิดประกาศไว้ก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติไม่บังเกิดผลเท่าใดนัก²³

นอกจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่า) แล้ว กรมการจัดหางานก็ควรจะมีบทบาทในการจัดหางานสำหรับคนประจำเรือด้วยเช่นกัน ในฐานะผู้มีหน้าที่ตามกฎหมาย โดยข้อเท็จจริง แรงงานคนประจำเรือเป็นแรงงานที่นำเงินตราเข้าประเทศมากพอสมควร แต่การบริหารตลาดแรงงานระหว่างประเทศยังไม่อาจแข่งขันได้ คนหางานยังคงต้องพึ่งพาตนเองแทบทุกอย่าง อิทธิพลจากต่างประเทศมีส่วนทำให้ขั้นตอนการจ้างงานในประเทศไปบ้าง เป็นต้น จึงควรดำเนินการให้มีศูนย์กลางแรงงานคนประจำเรือขึ้นอย่างจริงจัง โดยการประสานระหว่างกรมการ

²³ ข้อ ๑๔ บุคคลที่ได้รับหนังสือคนประจำเรือ เมื่อมีความประสงค์จะเข้าทำงานในเรือเดินทะเล หรือต้องการที่จะเปลี่ยนการทำงาน ให้ยื่นคำร้อง (ก.๕) ต่อเจ้าพนักงาน เพื่อจัดทำบัญชีคนพร้อมเข้าทำการในเรือไว้ ในกรณีที่ยื่นคำร้อง ณ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค หรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา ให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคหรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาแล้วแต่กรณีส่งสำเนาคำร้องไปที่สำนักงานคนประจำเรือโดยพลัน เพื่อเผยแพร่ให้แก่ผู้ที่ต้องการจ้างคนประจำเรือเพื่อทำงานในประเทศและต่างประเทศตามสมควรต่อไป

ข้อ ๑๕ ให้สำนักงานคนประจำเรือจัดทำบัญชีคนพร้อมเข้าทำการในเรือปิดประกาศไว้ ณ ที่ปิดประกาศของสำนักงานคนประจำเรือ

ขนส่งทางน้ำและพาณิชย์กับกรมการจัดหางาน รวมถึงภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อความเป็นเอกภาพในงานบริหารคนประจำเรือ ได้อย่างมีประสิทธิภาพตรงตามความต้องการของตลาดแรงงานทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

อนุสัญญาระหว่างประเทศได้วางแนวคิดเกี่ยวกับการจัดหางานสำหรับคนประจำเรือเดินทะเลไว้เช่นกัน โดยมุ่งเน้นการให้บริการลักษณะของการสนับสนุน คือ

(1) การจัดหางานสำหรับคนประจำเรือ ไม่ควรดำเนินการบนพื้นฐานของรัฐกิจ แต่ถ้าจะดำเนินการลักษณะของรัฐกิจต้องได้รับอนุญาตจากรัฐบาล²⁴

(2) การคัดเลือกและการจัดหา (Recruitment and Placement) หมายถึง การที่บุคคล บริษัท สถาบัน หน่วยงานหรือองค์กรอย่างอื่นทั้งในภาครัฐและภาคเอกชนที่ได้รับการว่าจ้าง ให้ทำการคัดเลือกคนประจำเรือในนามของนายจ้าง หรือจัดหาคนประจำเรือให้แก่ นายจ้าง

หลักการคัดเลือกและจัดหาคนประจำเรือยังคงเป็นไปตามหลักการเดิม คือ เป็นการให้บริการแบบให้เปล่า หากจะดำเนินการในลักษณะของรัฐกิจจะต้องได้รับอนุญาตตามกฎหมาย นอกจากนี้ยังกำหนดให้รัฐภาคีมีหน้าที่ตรวจสอบการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด การออกหรือต่อใบอนุญาตเป็นไปตามเงื่อนไขของกฎหมาย และยังคงควบคุมการดำเนินงานของผู้ประกอบการที่ต้องให้พนักงานที่มีความรู้เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลอย่างดีพอ สัญญาจ้างแรงงานต้องเป็นไปตาม

²⁴ Placing of Seamen Convention, 1920 (อนุสัญญาว่าด้วยการจัดหาคนประจำเรือ ค.ศ. ๑๙๒๐) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ค.ศ. ๑๙๒๑

Article 2 : The business of finding employment for seamen shall not be carried on by any person, company, or other agency, as a commercial enterprise for pecuniary gain; nor shall any fees be charged directly or indirectly by any person, company or other agency, for finding employment for seamen on any ship.

Article 3 : Notwithstanding the provisions of Article 2, any person, company or agency, which has been carrying on the work of finding employment for seamen as a commercial enterprise for pecuniary gain, may be permitted to continue temporarily under Government license, provided that such work is carried on under Government inspection and supervision, so as to safeguard the rights of all concerned.

บทบัญญัติของกฎหมายและมาตรการอื่นๆที่จะป้องกันการกลั่นแกล้งจากการคัดเลือกและจัดหางาน
ประจำเรือดังกล่าว²⁵

3. การคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือ

โดยข้อเท็จจริง กฎหมายคุ้มครองแรงงานที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันบางเรื่องยังไม่สอดคล้อง
กับสภาพธรรมชาติของการทำงานในเรือ และมาตรการคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือ

อนุสัญญาระหว่างประเทศหลายฉบับได้วางแนวความคิดเรื่องการคุ้มครองแรงงานคนประจำเรือ
เดินทะเล ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

(1) สัญญาจ้างแรงงานคนประจำเรือเดินทะเล กำหนดสาระสำคัญของเงื่อนไขการจ้าง
การลงชื่อในสัญญา เอกสารบันทึกการทำงานบนเรือ ประเภทการจ้างและสาระสำคัญของ
ข้อตกลงการจ้าง การบอกเลิกสัญญาจ้างที่ไม่มีกำหนดเวลา เงื่อนไขทั่วไปของการสิ้นสุดของ
สัญญาจ้างการเลิกจ้างโดยทันที²⁶

(2) การเดินทางกลับภูมิลำเนา คนประจำเรือทุกคนที่ขึ้นบกในระหว่างอายุสัญญาหรือเมื่อ
สิ้นสุดสัญญา มีสิทธิได้รับการส่งตัวกลับภูมิลำเนา ณ ประเทศของตน หรือเมืองท่าที่ทำสัญญาจ้าง
หรือเมืองท่าที่เริ่มต้นเที่ยวเรือ โดยความรับผิดชอบของผู้ที่กฎหมายของประเทศกำหนด²⁷

²⁵ Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (อนุสัญญาว่าด้วยการคัดเลือกและการจัดหางานประจำเรือ ค.ศ. ๑๙๙๖) มีผลใช้บังคับ
ตั้งแต่วันที่ ๒๒ เมษายน ค.ศ. ๒๐๐๐

²⁶ Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (อนุสัญญาว่าด้วยข้อตกลงในสัญญาจ้าง ค.ศ. ๑๙๒๖) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๔ เมษายน ค.ศ.
๑๙๒๘

ILO. อ้างแล้ว หน้า 23-26

²⁷ Repatriation of Seamen Convention, 1926 (อนุสัญญาว่าด้วยการเดินทางกลับภูมิลำเนาของคนประจำเรือ ค.ศ. ๑๙๒๖) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๖
เมษายน ค.ศ. ๑๙๒๘

Article 3 : Any seaman who is landed during the term of his engagement or on its expiration shall be entitled to be taken back to his own
country, or to the port at which he was engaged, or to the port at which the voyage commenced, as shall be determined by national law,
which shall contain the provisions necessary for dealing with the matter, including provisions to determine who shall bear the charge of
repatriation.

นอกจากนี้ยังได้ กำหนดมูลเหตุที่ทำให้คนประจำเรือมีสิทธิได้รับการส่งตัวกลับภูมิลำเนาไว้หลายประการ เช่น สัญญาจ้างสิ้นสุดในต่างประเทศ กรณีบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย เรืออับปาง เจ้าของเรือตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่อไปได้ หรือขายเรือ หรือเปลี่ยนแปลงจดทะเบียนเรือใหม่ การเดินเรือเข้าไปในเขตสงครามโดยที่คนประจำเรือไม่ยินยอม เป็นต้น²⁸

(3) ค่าจ้าง ชั่วโมงทำงาน กำหนดอัตราค่าจ้างพื้นฐานรายเดือนสำหรับคนประจำเรือตำแหน่ง Able seaman โดยกำหนดอัตราค่าจ้างสำหรับผู้ที่มีความสามารถตามข้อกำหนดของกฎหมายหรือสัญญาจ้างให้ปฏิบัติหน้าที่ลูกเรืออื่นใดที่อาจทำได้ในฝ่ายเดินเรือนอกเหนือจากหน้าที่สำคัญหรือหน้าที่ลูกเรือที่มีความชำนาญเฉพาะทาง ให้ได้รับค่าจ้างพื้นฐานรายเดือนไม่น้อยกว่า 16 ปอนด์สเตอร์ลิง หรือ 64 เหรียญสหรัฐ หรือจำนวนที่เท่ากันหากเป็นเงินตราสกุลอื่นจากนี้²⁹

ชั่วโมงทำงานในเรือ แบ่งออกเป็นขณะเรือเดิน ไม่เกิน 24 ชั่วโมงในทุกๆ รอบ 2 วัน ติดต่อกัน ขณะเรือจอดในท่า ถ้าเป็นวันหยุดประจำสัปดาห์ให้มีชั่วโมงทำงานไม่เกิน 2 ชั่วโมง

²⁸ Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (อนุสัญญาว่าด้วยการเดินทางกลับภูมิลำเนาของคนประจำเรือ (แก้ไขใหม่) ค.ศ. ๑๙๘๗) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๖ กรกฎาคม ค.ศ. ๑๙๙๑ โดยปรับปรุงอนุสัญญา ค.ศ. ๑๙๒๖ ให้เหมาะสมขึ้น

Article 2 : 1. A seafarer shall be entitled to repatriation in the following circumstances:

- (a) if an engagement for a specific period or for a specific voyage expires abroad;
- (b) upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the articles of agreement or the seafarer's contract of employment;
- (c) in the event of illness or injury or other medical condition which requires his or her repatriation when found medically fit to travel;
- (d) in the event of shipwreck;
- (e) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil his or her legal or contractual obligations as an employer of the seafarer by reason of bankruptcy, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;
- (f) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or collective agreements, or termination of employment for any other similar reason.

²⁹ Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (อนุสัญญาว่าด้วยค่าจ้าง ชั่วโมงทำงานและจำนวนคนประจำเรือ (แก้ไขใหม่) ค.ศ. ๑๙๕๘) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๔ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๗๓

Article 6 : The basic pay or wages for a calendar month of service of an able seaman employed in a vessel to which this Convention applies shall not be less than sixteen pounds in currency of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland or sixty - four dollars in currency of the United States of America or the equivalent thereof in other currency.

เท่าที่จำเป็นแก่การทำงานประจำและงานสุขอนามัย วันอื่นนอกจากนี้ให้มีชั่วโมงทำงานไม่เกิน 8 ชั่วโมง เว้นแต่สัญญาจ้างจะกำหนดให้น้อยกว่านี้ก็ได้ อย่างไรก็ตาม ภายในรอบเวลา 2 สัปดาห์ ติดต่อกัน ชั่วโมงทำงานต้องไม่เกิน 112 ชั่วโมง ชั่วโมงทำงานที่เกินไปจากนี้ให้เป็นการทำงานล่วงเวลา³⁰

การจัดคนประจำเรือต้องจัดให้มีจำนวนเพียงพอแก่ความปลอดภัยของชีวิตขณะอยู่ในทะเล การทำงานในเรือ และการป้องกันการทำงานอย่างตึงเครียด โดยให้หลีกเลี่ยงหรือลดการทำงานล่วงเวลาโดยไม่จำเป็น³¹

(4) อย่างไรก็ตาม แนวคิดเกี่ยวกับชั่วโมงทำงานและชั่วโมงพักผ่อนของคนประจำเรือได้มีการพัฒนาขึ้นโดยปรับหลักการให้สอดคล้องกับอนุสัญญาอื่นที่เกี่ยวข้องกับเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1994 เป็นต้น แต่ขณะนี้ยังไม่มีผลบังคับใช้ แนวคิดของอนุสัญญานี้คือ ในรอบ 24 ชั่วโมงให้มีชั่วโมงทำงาน (Hours of work) สูงสุดไม่เกิน 14 ชั่วโมง และในรอบเวลา 7 วันให้มีชั่วโมงทำงานสูงสุดไม่เกิน 72 ชั่วโมง

³⁰ Article 13 : 1. This Article applies to officers and ratings employed in the deck, engine – room and radio department of near trade ships.

2. The normal hours of work of an officer or ratings shall not exceed –

(a) when the vessel is at sea, twenty – four hours in any period of two consecutive days;

(b) when the vessel is in port –

(i) on the weekly day of rest, such time not exceeding two hours as is necessary for ordinary routine and sanitary duties;

(ii) on other days, eight hours except where a collective agreement provides for less on any day;

(c) one hundred and twelve hours in a period of two consecutive weeks.

³¹ Article 21 : Every vessel to which this Convention applies shall be sufficiently and efficiently manned for the purposes of –

(a) ensuring the safety of life at sea;

(b) giving effect to the provisions of Part III of this Convention; and

(c) preventing excessive strain upon the crew and avoiding or minimizing as far as practicable the working of overtime.

ชั่วโมงพักผ่อน (Hours of rest) ในรอบเวลา 24 ชั่วโมงให้มีเวลาพักผ่อนขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมง และในรอบเวลา 7 วันให้มีเวลาพักผ่อนขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 77 ชั่วโมง³²

อายุขั้นต่ำผู้ทำการในเรือ ห้ามผู้ที่อายุต่ำกว่า 16 ปีบริบูรณ์ทำงานในเรือ และห้ามผู้ที่อายุต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ทำงานกลางคืน³³

การจัดคนประจำเรือต้องจัดให้เพียงพอแก่ความปลอดภัยและการจัดคนลงประจำตำแหน่งอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อหลีกเลี่ยงหรือลดการทำงานเกินจำนวนชั่วโมงที่กำหนด ให้คนประจำเรือได้มีเวลาพักผ่อนอย่างเพียงพอที่จะไม่เกิดการเหนื่อยล้าในการทำงาน³⁴

³² Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (อนุสัญญาว่าด้วยชั่วโมงทำงานของคนประจำเรือและจำนวนคนประจำเรือ ค.ศ. ๑๙๙๖) อนุสัญญานี้ยังไม่มีผลใช้บังคับ

Article 5 : 1. 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 7 – day period; or
(b) minimum hours of rest shall not be less than : (i) 10 hours in any 24 – hour period; and (ii) 77 hours in any 7 – day period.

³³ Article 6 : No seafarer under 18 years of age shall work at night. For the purpose of this Article, *night* means a period of at least nine consecutive hours, including the interval from midnight to five a.m. This provision need not be applied when the effective training of young seafarers between the ages of 16 and 18 in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

Article 12 : No person under 16 years of age shall work on a ship.

³⁴ Article 11 : 1. Every ship to which this Convention applies shall be sufficiently, safely and efficiently manned, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account : (a) the need to avoid or minimize, as far as practicable, excessive hours of work, to ensure sufficient rest and to limit fatigue ; and (b) the international instruments identified in the Preamble.

(5) วันหยุดโดยได้รับค่าจ้าง นายเรือ นายประจำเรือและนายวิทยุหรือพนักงานวิทยุที่ทำงานติดต่อกันมาแล้วเป็นเวลา 12 เดือนมีสิทธิลาหยุดในแต่ละปีได้ไม่น้อยกว่า 18 วันทำงาน ลูกเรือตำแหน่งอื่นนอกจากนี้ให้มีสิทธิลาหยุดในแต่ละปีได้ไม่น้อยกว่า 12 วันทำงาน นายเรือ นายประจำเรือและนายวิทยุหรือพนักงานวิทยุที่ทำงานติดต่อกันมาแล้วเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 6 เดือน มีสิทธิลาหยุดในแต่ละเดือนได้ 1 วันทำงานครึ่ง

ลูกเรือตำแหน่งอื่นนอกจากนี้ให้มีสิทธิลาหยุดในแต่ละเดือนได้ 1 วันทำงาน³⁵

(6) วันลาพักประจำปีโดยได้รับค่าจ้าง คนประจำเรือที่ทำงานมาแล้วตามระยะเวลาที่กำหนดมีสิทธิลาพักประจำปีได้ตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด แต่อย่างไรก็ตาม จำนวนวันลาหยุดพักประจำปีในแต่ละรอบปีที่ทำงานต้องไม่น้อยกว่า 30 วันปฏิทิน

สำหรับผู้ที่ทำงานมาน้อยกว่า 1 ปีให้มีสิทธิลาพักผ่อนประจำปีโดยได้รับค่าจ้างได้ตามสัดส่วนของระยะเวลาทำงาน

ในกรณีที่คนประจำเรือขึ้นจากเรือหรือถูกเลิกจ้างก่อนที่จะลาพักผ่อนประจำปี ให้มีสิทธิได้รับเงินแทนการหยุดพักผ่อนประจำปีเช่นว่านั้นได้³⁶

³⁵ Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (อนุสัญญาว่าด้วยวันลาหยุดที่ได้รับค่าจ้าง (คนประจำเรือ) (แก้ไขใหม่) ค.ศ. ๑๙๔๙) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๔ กันยายน ค.ศ. ๑๙๖๗

Article 3 : 1 Every person to whom this Convention applies shall be entitled after twelve months of continuous service to an annual vacation holiday with pay, the duration of which shall be -

- (a) in the case of masters, officers and radio officers or operators, not less than eighteen working days for each year of service;
- (b) in the case of other members of the crew, not less than twelve working days for each year of service.

2. A person with not less than six month of continuous service shall on leaving such service be entitled in respect of each complete month of service to one and a half working days' leave in the case of a master, officer, or radio officer or operator, and one working day's leave in the case of another member of the crew.

³⁶ Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (อนุสัญญาว่าด้วยวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีโดยได้รับค่าจ้างของคนประจำเรือ ค.ศ. ๑๙๗๖) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๓ มิถุนายน ค.ศ. ๑๙๗๗

Article 3 : 1. Every seafarer to whom this Convention applies shall be entitled to annual leave with pay of a specified minimum length.

3. The leave shall in no case be less than 30 calendar days for one year of service.

(7) การป้องกันอุบัติเหตุ กำหนดให้รัฐภาคีอนุสัญญาจัดให้มีมาตรการที่ยืนยันว่า อุบัติเหตุจากการทำงาน ได้มีการสอบสวนและทำรายงานอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ เจ้าของเรือ มีหน้าที่ต้องจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายหรืออุบัติเหตุจากการทำงานให้แก่คนประจำเรือ³⁷

(8) การตรวจแรงงานคนประจำเรือ เกี่ยวกับสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ในเรือ เช่น มาตรฐานความสะอาดของสถานที่ทำงานและที่พักอาศัย อายุขั้นต่ำผู้ทำการในเรือ สัญญาจ้าง คนประจำเรือ อาหารและสภาพห้องพัก คุณสมบัติผู้ทำการในเรือ ชั่วโมงทำงาน การตรวจสุขภาพ ร่างกาย การป้องกันอุบัติเหตุในการทำงาน การรักษาพยาบาล สิทธิประโยชน์ของผู้ป่วยและบาดเจ็บ สวัสดิการสังคม การเดินทางกลับภูมิลำเนา ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาจ้างตามกฎหมายของประเทศ เป็นต้น

ผู้ตรวจแรงงาน หมายถึง ข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้รับผิดชอบในการตรวจสอบเรื่อง เกี่ยวกับการทำงานและสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ รวมทั้งผู้ถือประกาศนียบัตรรับรองของ สถาบันหรือองค์กรที่ได้รับมอบอำนาจให้ทำการดังกล่าวตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้³⁸

หลักการตรวจแรงงาน กำหนดให้ทำการตรวจแรงงานคนประจำเรือในรอบระยะเวลาหนึ่ง ไม่เกิน 3 ปี แต่ถ้าปฏิบัติได้ ให้ทำการตรวจแรงงานเป็นประจำปี เพื่อรับรองว่าการทำงานและสภาพ ความเป็นอยู่ของคนประจำเรือเป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายของประเทศที่เรือนั้นจอดทะเบียน³⁹

Article 4 : 1. A seafarer whose length of service in any year is less than that required for the full entitlement prescribed in the preceding Article shall be entitled in respect of that year to annual leave with pay proportionate to his length of service during that year.

Article 4 : 3. A seafarer who leaves or is discharged from the service of his employer before he has taken annual leave due to him shall receive in respect of such leave due to him the remuneration provided for in paragraph 1 of this Article.

³⁷ Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ (คนประจำเรือ) ค.ศ. ๑๙๗๐) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๗๓ ILO, อ้างแล้ว หน้า 106-108

³⁸ Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (อนุสัญญาว่าด้วยการตรวจแรงงาน (คนประจำเรือ) ค.ศ. ๑๙๙๖) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๑ เมษายน ค.ศ. ๒๐๐๐

ในการตรวจแรงงาน ผู้ตรวจแรงงานมีอำนาจขึ้นไปบนเรือและเข้าไปในสถานที่อื่นใดได้ตามความจำเป็น ตรวจสอบ ทดสอบ สอบถามความเห็นที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อให้เห็นที่พอใจว่าได้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายอย่างเคร่งครัด ให้แก้ไขความบกพร่อง แต่ถ้ามีเหตุอันเชื่อได้ว่าความบกพร่องถึงขนาดเป็นอันตรายต่อสุขภาพของคนประจำเรือ ให้มีอำนาจห้ามนำเรือออกจากท่าได้จนกว่าจะดำเนินการที่เหมาะสม⁴⁰

นอกจากนี้ อนุสัญญาฯ ยังกำหนดให้เป็นพันธกรณีของรัฐบาลที่ต้องออกกฎหมายภายในของคนกำหนดบทลงโทษผู้กระทำการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักการที่กำหนด⁴¹

4. สวัสดิการคนประจำเรือเดินทะเล

อนุสัญญาระหว่างประเทศได้วางแนวคิดเกี่ยวกับสวัสดิการคนประจำเรือเดินทะเลไว้ ดังนี้

(1) การว่างงาน กำหนดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือหรือบุคคลที่คนประจำเรือได้เข้าทำสัญญาต่อคนประจำเรือที่ต้องว่างงานเนื่องจากเรือที่ตนทำงานอยู่เกิดสูญหายหรืออัปปางลง โดยให้จ่ายเงินจำนวนหนึ่งเพื่อชดเชยการว่างงานดังกล่าว โดยให้จ่ายในอัตราเดียวกับค่าจ้างที่กำหนดไว้

Article 1 : 7. (b) the term *inspector* means any civil servant or other public official with responsibility for inspecting any aspect of seafarers' working and living conditions, as well as any other person holding proper credentials performing an inspection for an institution or organization authorized by the central coordinating authority in accordance with Article 2, paragraph 3;

39 Article 3 : 1. Each Member shall ensure that all ships registered in its territory are inspected at intervals not exceeding three years and, when practicable, annually, to verify that the seafarers' working and living conditions on board conform to national laws and regulations.

40 Article 5 : 2. Inspectors provided with proper credentials shall be empowered :

- (a) to board a ship registered in the territory of the Member and to enter premises as necessary for inspection;
- (b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the legal provisions are being strictly observed;
- (c) to require that deficiencies are remedied; and
- (d) where they have grounds to believe that a deficiency constitutes a significant danger to seafarers' health and safety, to prohibit, subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority, a ship from leaving port until necessary measures are taken, the ship not being unreasonably detained or delayed.

41 Article 7 : 1. Adequate penalties for violations of the legal provisions enforceable by inspectors and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for by national laws or regulations and shall be effectively enforced.

ในสัญญา และจ่ายให้ตามจำนวนวันที่ยังไม่ได้ทำงานจริง คือ ช่วงที่ว่างงาน แต่ทั้งนี้ จำนวนเงินชดเชยทั้งหมดของคนประจำเรือคนหนึ่งอาจจำกัดเพียงไม่เกินจำนวนค่าจ้าง 2 เดือนก็ได้⁴²

(2) กรณีบาดเจ็บ เจ็บป่วยและถึงแก่ชีวิต กำหนดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือกรณีคนประจำเรือได้รับบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยในระหว่างสัญญาจ้าง และถึงแก่ความตายอันเป็นผลมาจากการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยดังกล่าว เว้นแต่จะมีข้อยกเว้นกำหนดไว้ในกฎหมายของประเทศ

นอกจากนี้ เจ้าของเรือยังต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลจนกว่าจะรักษาหายหรือจนกว่าจะประกาศว่าการเจ็บป่วยหรือการไร้ความสามารถเป็นลักษณะถาวร

กรณีการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บจนเป็นเหตุให้ไม่สามารถทำงานได้ เจ้าของเรือยังคงต้องจ่ายค่าจ้างเต็มจำนวนครบเท่าที่คนประจำเรือยังคงอยู่ในเรือ ถ้าผู้บาดเจ็บหรือเจ็บป่วยมีผู้อยู่ในความดูแลอุปถัมภ์ ให้เจ้าของเรือจ่ายค่าจ้างทั้งหมดหรือบางส่วนตามที่กำหนดโดยกฎหมายของประเทศ นับแต่เวลาที่คนประจำเรือขึ้นบกจนกระทั่งได้รักษาตัวจนหายจากการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย หรือเป็นคนไร้ความสามารถ

หากคนประจำเรือได้รับบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยจนต้องส่งตัวขึ้นบกในระหว่างเที่ยวเรือ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการส่งตัวกลับภูมิลำเนา หรือเมืองท่าที่ทำสัญญาจ้าง หรือเมืองท่าที่เริ่มต้นเที่ยวเรือ หรือเมืองท่าคืนใดที่ได้ตกลงกับนายเรือหรือเจ้าของเรือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางกลับให้รวมถึงค่าเดินทาง ค่าที่พักและอาหาร แต่ถ้าคนประจำเรือหายจากการเจ็บป่วยและสามารถ

⁴² Unemployment Indemnity Shipwreck Convention, 1920 (อนุสัญญาว่าด้วยเงินชดเชยการว่างงานกรณีเรืออัปปาง ค.ศ. ๑๙๒๐) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๖ มีนาคม ค.ศ. ๑๙๒๓

Article 2: 1. In every case of loss or foundering of any vessel, the owner or person with whom the seaman has contracted for service on board the vessel shall pay to each seaman employed thereon an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.

2. This indemnity shall be paid for the days during which the seaman remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the contract, but the total indemnity payable under this Convention to any one seaman may be limited to two months' wages.

ทำงานได้ เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นความรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในการส่งตัวกลับ หากว่าได้จัดให้ทำงาน
ตามความเหมาะสมไปจนกว่าจะถึงเมืองท่าใดเมืองท่าหนึ่งดังกล่าวข้างต้น

ในกรณีเสียชีวิต เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการทำศพ⁴³

(3) การประกันการเจ็บป่วย กำหนดให้คนประจำเรือทุกคนต้องทำประกันการเจ็บป่วย ภาย
ได้แผนประกันภัย ภาคบังคับ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนที่ได้รับจากการทำงาน เช่น เงินค่า ขาด
รายได้ขณะพักรักษาตัว เป็นต้น⁴⁴

(4) การประกันสังคม กำหนดนโยบายประกันสังคมสำหรับคนประจำเรือไว้หลายประเภท
ได้แก่ การรักษาพยาบาล การเจ็บป่วย การว่างงาน กรณีสูงอายุ การทำงานอันตราย ครอบครัว การ

⁴³ Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ (กรณีคนประจำเรือบาดเจ็บและ
เจ็บป่วย) ค.ศ. ๑๙๓๖) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๙ ตุลาคม ค.ศ. ๑๙๓๙

Article 2 : 1. The shipowner shall be liable in respect of (a) sickness and injury occurring between the date specified in the articles of
agreement for reporting for duty and the termination of the engagement; (b) death resulting from such sickness or injury.

Article 3 : For the purpose of this Convention, medical care and maintenance at the expense of the shipowner comprises – (a) medical
treatment and the supply of proper and sufficient medicines and therapeutical appliances; and (b) board and lodging.

Article 4 : 1. The shipowner shall be liable to defray the expense of medical care and maintenance until the sick or injured person has
been cured, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character.

2. Provided that national laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the expense of medical care and
maintenance to a period which shall not be less than sixteen weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

Article 6 : 1. The shipowner shall be liable to defray the expense of repatriating every sick or injured person who is landed during the
voyage in consequence of sickness or injury.

2. The port to which the sick or injured person is to be returned shall be – (a) the port at which he was engaged; or (b) the
port at which the voyage commenced; or (c) a port in his own country or the country to which he belongs; or (d) another port agreed upon
by him and the master or shipowner, with the approval of the competent authority.

Article 7 : 1. The shipowner shall be liable to defray burial expenses in case of death occurring on board, or in case of death occurring
on shore if at the time of his death the deceased person was entitled to medical care and maintenance at the shipowner's expense.

⁴⁴ Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (อนุสัญญาว่าด้วยการประกันการเจ็บป่วย (งานทะเล) ค.ศ. ๑๙๓๖) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๙ ธันวาคม
ค.ศ. ๑๙๔๔

Article 1 : Every person employed as master or member of the crew or otherwise in the service of the ship, on board any vessel, other
than a ship of war, registered in a territory for which this Convention is in force and engaged in maritime navigation or sea-fishing, shall be
insured under a compulsory sickness insurance scheme.

เลี้ยงดูทารก (maternity) กรณีทุพพลภาพ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติรัฐควรจัดให้คนประจำเรือมีประกันสังคมอย่างน้อยที่สุด 3 ประเภทตามความเหมาะสม⁴⁵

(5) สวัสดิการในเรือ กำหนดให้จัดสวัสดิการและการบริการต่างๆ สำหรับคนประจำเรือให้ มีอย่างเพียงพอทั้งในเรือและในเมืองท่าโดยไม่แบ่งแยกสัญชาติ เชื้อชาติ สีผิว เพศ ศาสนา ลัทธิการเมืองและแหล่งกำเนิดทางสังคม⁴⁶

3.4 รูปแบบสัญญาจ้างแรงงานคนประจำเรือ

สัญญาจ้างแรงงานเป็นสัญญาที่ไม่มีรูปแบบ คู่กรณีสามารถตกลงกันด้วยวาจาหรือทำความตกลงเป็นหนังสือก็ได้ รูปแบบของหนังสือสัญญาจ้างแรงงานคนประจำเรือส่วนใหญ่จะเป็นไปตามแบบฟอร์มที่นายจ้างกำหนด

โดยทั่วไป สัญญาจ้างแรงงานคนประจำเรือจะมีสาระสำคัญเกี่ยวกับตำแหน่งงานที่จ้าง ค่าจ้าง ระยะเวลาจ้าง การทดลองงาน การเดินทาง การสิ้นสุดสัญญาจ้าง ภาษีเงินได้ ค่าชดเชยและค่ารักษาพยาบาล เงินตอบแทนพิเศษกรณีเรือเดินไปในเขตที่มีสงคราม การเปลี่ยนเรือ ชั่วโมงทำงานปกติ การทำงานล่วงเวลา การผิดสัญญาจ้าง การเลิกจ้าง เป็นต้น

⁴⁵ Social Security for Seafarers Convention (Revised), 1987 (อนุสัญญาว่าด้วยการประกันสังคมสำหรับคนประจำเรือ (แก้ไขใหม่) ค.ศ. ๑๙๘๗) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒ กรกฎาคม ค.ศ. ๑๙๙๒

Article 3 : Members are bound to comply with the provisions of Article 9 or Article 11 in respect of at least three of the following branches of social security :

(a) medical care; (b) sickness benefit; (c) unemployment benefit; (d) old - age benefit; (e) employment injury benefit; (f) family benefit; (g) maternity benefit; (h) invalidity benefit; (i) survivors' benefit; including at least one of the branches specified in sub - paragraphs (c), (d), (e), (h), and (i).

⁴⁶ Seafarers' Welfare Convention, 1987 (อนุสัญญาว่าด้วยสวัสดิการคนประจำเรือ ค.ศ. ๑๙๘๗) มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ ๓ ตุลาคม ค.ศ. ๑๙๙๐ Article 2: 1. Each Member for which this Convention is in force undertakes to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers both in port and on board ship.

Article 3: 1. Each Member undertakes to ensure that welfare facilities and services are provided in appropriate ports of the country for all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the State in which the ship on which they are employed is registered.

Article 4 : Each Member undertakes to ensure that the welfare facilities and services on every seagoing ship, whether publicly or privately owned, which is registered in its territory, are provided for the benefit of all seafarers on board.

อย่างไรก็ตาม ในเรื่องรูปแบบสัญญาจ้างแรงงานคนประจำเรือ นั้น สหพันธ์ผู้ใช้แรงงานการขนส่งระหว่างประเทศ (The International Transport Workers' Federation – ITF) ซึ่งสมาชิกประกอบด้วยสหภาพผู้ใช้แรงงานการขนส่ง (Transport Workers' Union) ได้สร้างแบบสัญญามาตรฐานการจ้างแรงงานคนประจำเรือเดินทะเลสำหรับเรือที่จดทะเบียนในกลุ่มประเทศให้บริการจดทะเบียนเรือแบบเปิดหรือซักรงสะดวก (Open Registry or Flag of Convenience Ships) คือ Uniform “ TCC “ Collective Agreement For Crews on Flag of Convenience Ships ฉบับลงวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2001 โดยมีสาระสำคัญ คือ

- การใช้บังคับสัญญา (Application) สัญญามาตรฐานนี้ใช้บังคับกับผู้ทำการในเรือทุกคนที่ทำการในเรือตามบัญชีรายชื่อแนบท้าย
- เงื่อนไขก่อนการจ้าง (Pre – employment) ผู้ที่จะทำการในเรือต้องมีคุณสมบัติและเอกสารถูกต้องตามกฎหมาย
- การทดลองงาน (Probation service) กำหนดเวลาทดลองงานช่วง 3 เดือนแรกของการเข้าทำงาน
- งานที่ไม่ใช่งานของคนประจำเรือ (Non – seafarer work)
- ระยะเวลาจ้าง (Duration of employment) กำหนดเวลา 9 เดือน แต่อาจขยายหรือลดลงได้อีก 1 เดือนเพื่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน
- ชั่วโมงทำงาน (Hours of duty) กำหนดชั่วโมงทำงานปกติวันละ 8 ชั่วโมง ตั้งแต่วันจันทร์ถึงวันศุกร์
- การทำงานล่วงเวลา (Overtime) ชั่วโมงทำงานที่เกิน 8 ชั่วโมงให้นับเป็นเวลาทำงานล่วงเวลา และกำหนดให้งานบางประเภทที่ไม่นับเป็นการทำงานล่วงเวลา

- วันหยุด (Holidays) ให้เป็นไปตามที่กำหนด รวมทั้งวันหยุดขณะเรือเดินในทะเลและเรือจอดในท่า

- ชั่วโมงพักผ่อน (Rest periods) ในรอบเวลา 24 ชั่วโมงให้มีเวลาพักผ่อนอย่างน้อย 10 ชั่วโมง

- ค่าจ้าง (Wages) ตามอัตราที่กำหนดไว้ในผนวกแนบท้ายข้อตกลง

- เงินที่จ่ายเมื่อสิ้นสุดสัญญาจ้าง (Leave) เมื่อสัญญาจ้างสิ้นสุดลง คนประจำเรือมีสิทธิได้รับเงินในอัตราเดือนละ 7 วัน

- การสิ้นสุดสัญญาจ้าง (Termination of employment) เมื่อครบกำหนดเวลาจ้าง เมื่อเจ็บป่วย เมื่อคนประจำเรือประพฤติมิชอบ หรือไม่มีความสามารถ เมื่อเรือสูญหายโดยสิ้นเชิง เป็นต้น

- การเดินทางกลับภูมิลำเนา (Repatriation)

- ค่าชดเชยกรณีเจ็บป่วย ทูพพลภาพ เสียชีวิต

การใช้แบบสัญญามาตรฐานนี้เป็นไปตามความสมัครใจระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง มิได้เป็นการบังคับแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม แนวคิดบางประการก็ได้มีการนำมาใช้บ้างแล้ว

4. แนวทางแก้ไข

(1) การบริหารกิจการคนประจำเรือ ภาครัฐจำเป็นต้องมีบทบาทในการเป็นผู้นำในการสร้างระบบคนประจำเรือให้เป็นเอกภาพ เริ่มตั้งแต่การเข้าสู่อาชีพคนประจำเรือเดินทะเล สร้างหลักประกันอาชีพ เช่น จัดตั้งศูนย์กลางแรงงานคนประจำเรือ สนับสนุนให้มีการจัดตั้งองค์กรสำหรับคนประจำเรือเดินทะเล การตลาดด้านแรงงานคนประจำเรือ มาตรการกำกับและตรวจสอบแรงงานคนประจำเรือในเมืองท่า เป็นต้น

(2) ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแรงงานคนประจำเรือเดินทะเลให้เป็นเอกภาพและสอดคล้องกับหลักการอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อผลักดันให้กิจการคนประจำเรือเป็นไปตามมาตรฐานสากล

(3) สร้างความร่วมมือระหว่างรัฐกับเอกชนในการพัฒนาแรงงานคนประจำเรือ โดยเฉพาะคนประจำเรือเดินทะเลระหว่างประเทศให้มีมาตรฐานความรู้ความสามารถตรงตามความต้องการของตลาดแรงงานอย่างจริงจัง เพื่อให้เกิดการใช้แรงงานคนประจำเรือสัญชาติไทยอย่างกว้างขวาง

บทที่ 5

ทักษะและคุณสมบัติต่างๆ ที่
สำคัญในการประกอบอาชีพคน
ประจำเรือ

บทที่ 5 ทักษะและคุณสมบัติต่างๆ ที่สำคัญในการประกอบอาชีพคนประจำเรือ

ทักษะเป็นสิ่งที่สามารถฝึกฝนได้และมีความสำคัญต่อการประกอบอาชีพของคนประจำเรือ เพราะไม่ว่าทุกคนจะสามารถขึ้นไปปฏิบัติงานบนเรือสินค้าได้ทุกคน ทั้งนี้ “ชาวเรืออาชีพ (Seaman)” และ “อาชีพชาวเรือ (Seafarer)” จะมีความหมายค่อนข้างใกล้เคียงกันแต่ “ชาวเรืออาชีพ (Seaman)” นั้นควรจะมีทักษะหลายๆด้านประกอบเข้าด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นทักษะความรู้และทักษะความสามารถ ซึ่งทั้งสองทักษะนี้เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากที่ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้มีการปรับปรุงและแก้ไขอนุสัญญา STCW’ 78 เป็น อนุสัญญา STCW’ 95 และมีผลบังคับใช้กับประเทศไทยตั้งแต่ 19 กันยายน 2540 แล้วนั้น ซึ่งทำให้ คนประจำเรือไทยควรมีทักษะและคุณสมบัติต่อการประกอบอาชีพของคนประจำเรือทั้งฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกลเรือ ซึ่งไม่ว่าจะลงทำการบนเรือไทยหรือเรือชกต่างชาตินั้น ต้องมีทักษะและคุณสมบัติตามมาตรฐานสากลหลายด้านประกอบกัน ทั้งนี้ตามอนุสัญญา STCW’95 และข้อบังคับกรมเจ้าท่าฯ ว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2541 และแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 2 พ.ศ. 2542 ได้แบ่งหน้าที่และความรับผิดชอบไว้ 3 ระดับ คือ

1. ระดับบริหาร (Management Level) (นายเรือ ต้นเรือ ต้นกลเรือ รองต้นกลเรือ)
2. ระดับปฏิบัติการ (Operation Level) (นายประจำเรือ)
3. ระดับสนับสนุน (Support Level) (ลูกเรือ)

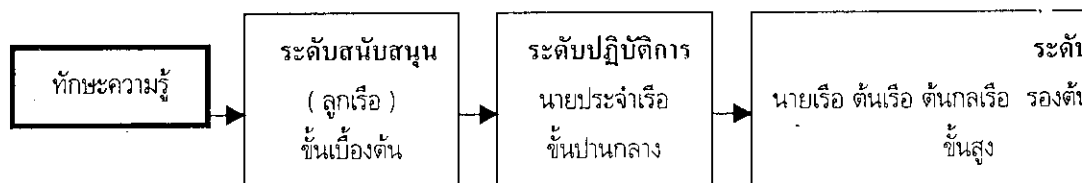
โดยทั้ง 3 ระดับความรับผิดชอบนี้ควรมีทักษะหลายด้านประกอบกันดังนี้

- ทักษะความรู้ (Knowledge Skill)

ความรู้เป็นสิ่งสำคัญในการประกอบอาชีพเป็นนักเดินเรือและนายช่างกลเรือเพราะเป็นคุณสมบัติพิเศษที่สำคัญยิ่งสำหรับประกอบอาชีพด้านนี้ ทั้งนี้ทักษะความรู้แต่ละระดับชั้น จะแบ่งตาม

ระดับชั้นประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ (Certificate Of Competency หรือ COC) ของผู้ลงทำการเรือ ซึ่งเป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ STCW'95 และตามข้อบังคับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ทั้งนี้อนุสัญญา STCW'95 ได้แบ่งไว้ 3 ระดับชั้นด้วยกันทั้งฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือ คือ 1. ระดับบริหาร 2. ระดับปฏิบัติการ และ 3. ระดับสนับสนุน โดยทั้ง 3 ระดับที่กล่าวมานี้จะมีทักษะความรู้ของแต่ละระดับชั้นแตกต่างกัน เช่น ระดับสนับสนุน (ฝ่ายช่างกลเรือ) ต้องมีความรู้เกี่ยวกับหม้อน้ำช่วย เครื่องจักรกลบนเรือและการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยามห้องเครื่อง ระดับสนับสนุน (ฝ่ายเดินเรือ) ต้องมีความรู้เกี่ยวกับการเข้ายามสะพานเดินเรือ แต่ถ้าเป็นระดับชั้นที่สูงขึ้นไป ตั้งแต่ระดับปฏิบัติการถึงระดับบริหาร จำเป็นต้องมีทักษะความรู้เพิ่มเติมมากขึ้นเรื่อยๆตาม

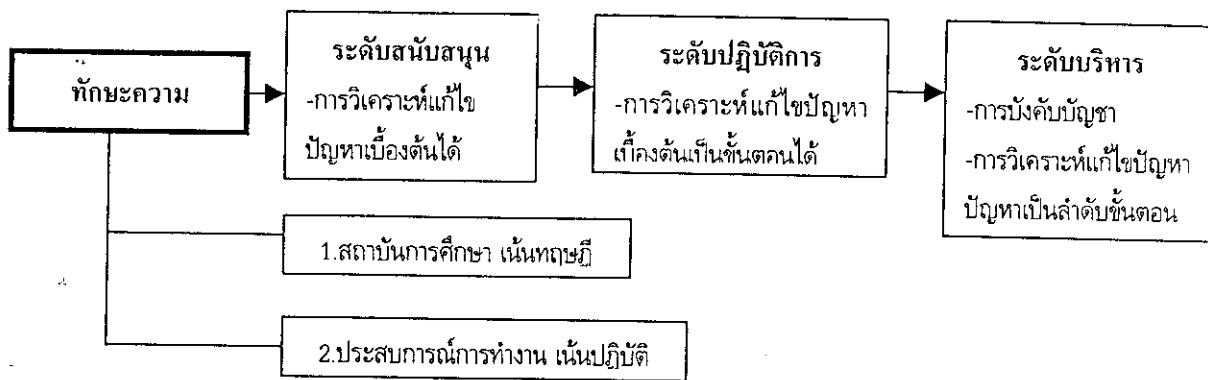
ระดับชั้นเป็นต้น ส่วนหนึ่งทักษะความรู้เฉพาะทางนี้จะได้รับจากการศึกษาในสถาบันการศึกษา เช่น ระดับบริหารและปฏิบัติการ จากศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี (ฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือ) วิทยาลัยการพาณิชยนาวี ม.บูรพา (ฝ่ายเดินเรือ) เป็นต้น ระดับสนับสนุน จาก โรงเรียนราชาพาณิชย์ โรงเรียนการเรือพาณิชย์ และ โรงเรียนนาวิกพาณิชย์ เป็นต้น



- ทักษะความสามารถ (Competency Skill)

ทักษะความสามารถมีความสำคัญเช่นเดียวกับทักษะความรู้ ซึ่งในบางครั้งแยกจากกันแต่ขาดกันไม่ได้ ไม่ออก แต่ชาวเรือทุกคนจะมีความสามารถที่แตกต่างกันตามทักษะความรู้ที่ได้เรียนมาจากสถาบันการศึกษา (เน้นภาคทฤษฎี)หรือจากประสบการณ์ในการทำงานบนเรือ (เน้นปฏิบัติ) ดังนั้นทักษะ

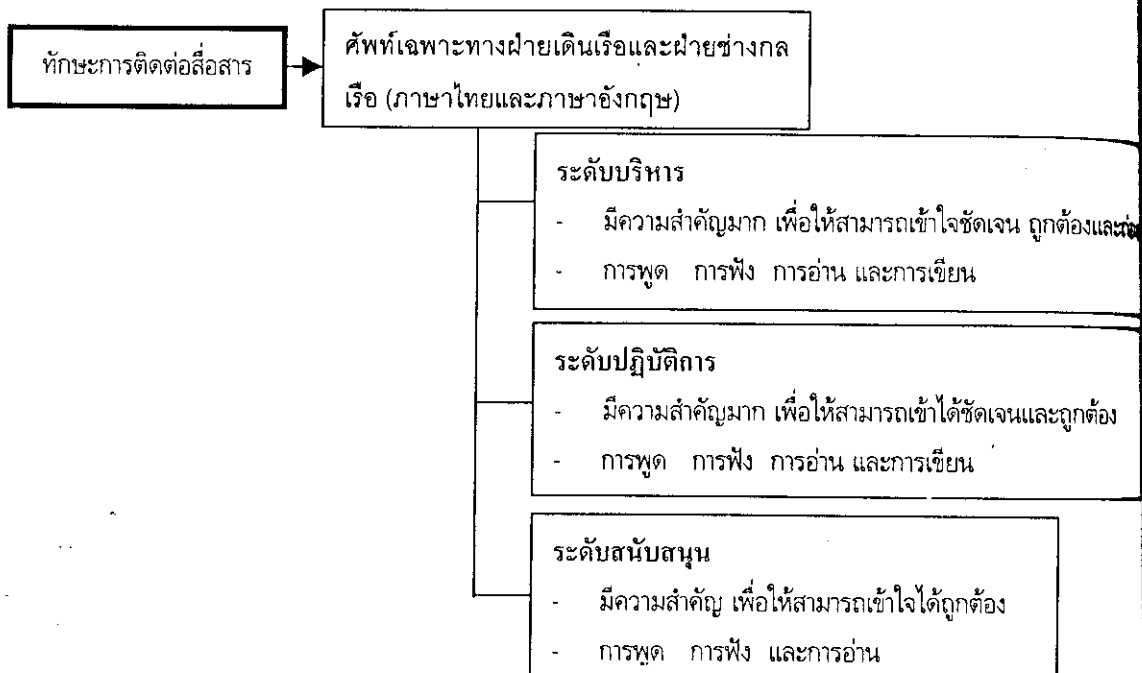
ความสามารถนี้ ชาวเรือแต่ละคนตั้งแต่ตำแหน่งลูกเรือขึ้นไปถึงนายเรือ จะมีความสามารถที่แตกต่างกันซึ่งขึ้นอยู่กับทักษะความรู้ที่ได้เรียนมาจากสถาบันการศึกษาเป็นส่วนประกอบด้วย เช่น เรือและต้นกลเรือควรมีทักษะความสามารถในการบังคับบัญชาและทักษะความสามารถในการวิเคราะห์แก้ไขปัญหาต่างๆเป็นลำดับขั้นตอนที่เกิดขึ้นบนเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะแตกต่างจากระดับลูกเรือซึ่งมีทักษะความสามารถในการบังคับบัญชาและวิเคราะห์แก้ไขปัญหาค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกันแล้ว แต่ทั้งนี้ทักษะความรู้ (เน้นทฤษฎี) และทักษะความสามารถ (เน้นปฏิบัติ) ควรสนับสนุนซึ่งกันและกันได้ดี เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างดีมีประสิทธิภาพ



● ทักษะการติดต่อสื่อสาร (Communication Skill)

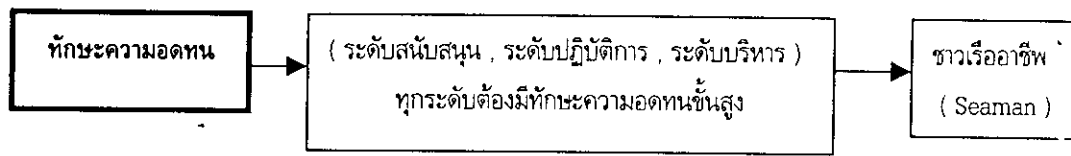
ทักษะการติดต่อสื่อสารบนเรือส่วนใหญ่เป็นศัพท์เฉพาะด้าน ซึ่งมีภาษาที่ใช้บนเรือเช่น ภาษาอังกฤษ ภาษาจีน ภาษาฝรั่งเศส ภาษาญี่ปุ่น และสำหรับคนไทยนั่นคือภาษาไทย ในปัจจุบันภาษาที่เป็นสากลและใช้ในการติดต่อสื่อสารบนเรือมากที่สุดคือภาษาอังกฤษ - ดังนั้นภาษาอังกฤษจึงเป็นภาษาสื่อสารสากลที่คนประจำเรือทุกคนควรจะต้องมีทักษะในด้านนี้ เช่น ทักษะการพูด การฟัง การอ่าน และการเขียน สำหรับคนประจำเรือไทยแล้วจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีทักษะการติดต่อสื่อสารบนเรือด้วยภาษาอังกฤษที่ดีเพราะภาษาอังกฤษจะเป็นบันไดเพื่อนำไปสู่การพัฒนาทั้งตัวเองและองค์กรต่อไปในอนาคตได้ ปัจจุบันจะเห็นได้ว่าการประกอบอาชีพต่างๆ การศึกษา

ค้นคว้า รวมไปถึงการดำรงชีวิตของคนไทย จะมีภาษาอังกฤษเข้ามามีบทบาทสำคัญในกิจกรรมต่างๆเหล่านั้นมาก ดังนั้นเมื่อลงไปปฏิบัติหน้าที่บนเรือไกลดินทะเลแล้ว ความสำคัญของทักษะการติดต่อสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษก็จะแตกต่างกัน ซึ่งตำแหน่งระดับบริหาร (นายเรือ ต้นเรือ ต้นกลและรองต้นกลเรือ) มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการติดต่อสื่อสารภาษาอังกฤษเพื่อให้สามารถเข้าใจได้ชัดเจน ถูกต้องและถ่องแท้



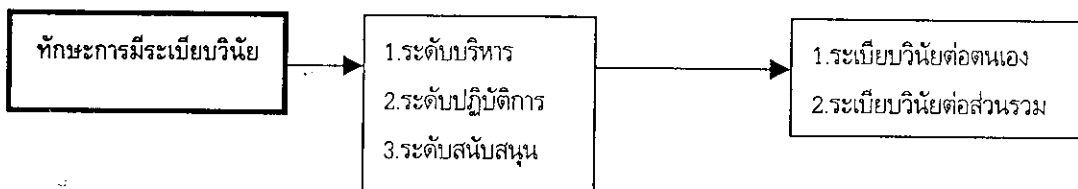
● ทักษะความอดทนและความคงทนทะเล (Seaworthy Skill)

ชาวเรืออาชีพถือว่าเป็นอาชีพที่แตกต่างกับอาชีพอื่นๆอย่างหนึ่งก็คือ ทุกระดับชั้นตามความสามารถ ต้องมีทักษะความอดทนและความคงทนทะเลอยู่ตลอดเวลาเพราะเหตุที่ต้องปฏิบัติงานอยู่บนเรือสินค้าซึ่งเดินทางฝ่าคลื่นลมและแควดล้อมไปด้วยท้องฟ้าและน้ำทะเล อาจส่งผลให้คนเรือเกิดความเครียด เช่น ความเครียดเนื่องจากเมาค่ลิ้น ความเครียดเนื่องจากการทำงาน ความเครียดเนื่องจากปัญหาทางบ้าน เป็นต้น ดังนั้นผู้ที่ลงทำการบนเรือทุกคนต้องทนต่อความเครียดที่เกิดขึ้นได้และหาวิธีกำจัดความเครียดโดยไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพกับผู้อื่นที่อยู่รอบข้าง



• ทักษะการมีระเบียบวินัย (To be discipline Skill)

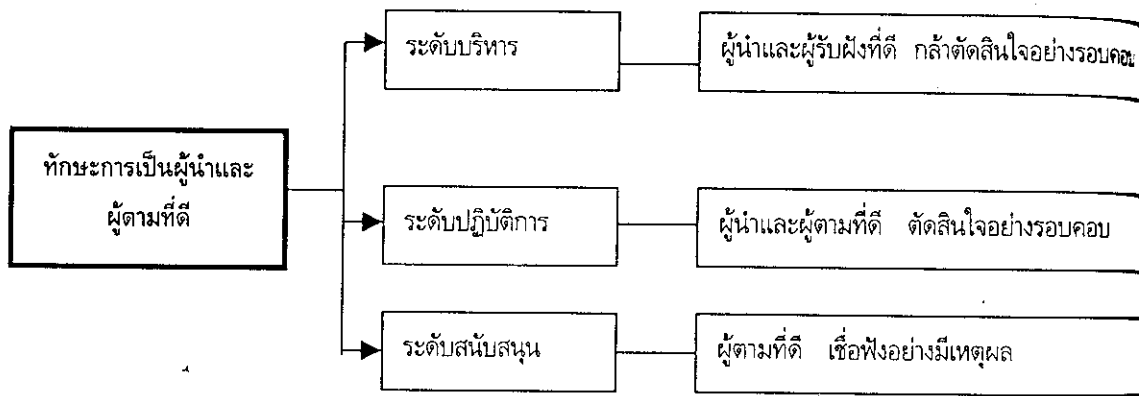
ทุกสังคมที่อยู่อาศัยร่วมกันต้องมีทักษะการมีระเบียบวินัย ทั้งระเบียบวินัยต่อตัวเองและระเบียบวินัยต่อส่วนรวมเพื่อก่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ยิ่งสังคมคนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่บนเรือสินค้าถึงแม้ว่าจะมีประมาณ 20-25 คน โดยเฉพาะการปฏิบัติหน้าที่ต่างๆบนเรือ ทุกตำแหน่งต้องมีระเบียบวินัย แต่ทั้งนี้ทักษะการมีระเบียบวินัย จะได้รับจากการฝึกอบรมจากสถาบันการศึกษาต่างๆ และส่วนหนึ่งจะได้จากจิตใจสำนึกของตนเอง ทั้งนี้การอยู่ร่วมกันของคนประจำเรือนเรือสินค้า ทุกคนและทุกตำแหน่งต้องมีระเบียบวินัยทั้งต่อตนเองและส่วนรวม เพื่อให้การปฏิบัติงานต่างๆบนเรือทั้งฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือสำเร็จลุล่วง ไปด้วยดีและทันต่อเหตุการณ์ฉุกเฉินต่างๆที่อาจเกิดขึ้นบนเรือได้



• ทักษะการเป็นผู้นำและผู้ตามที่ดี (Leadership Skill)

การปกครองตามระดับการบังคับบัญชาบนเรือสินค้า ผู้ที่เป็นหัวเรือใหญ่คือนายเรือ (Master) รองลงมาคือต้นกลเรือ (Chief Engineer) ทั้งนี้การที่จะเป็นผู้นำที่ดีต้องมีทักษะหลายด้านประกอบกัน เช่น ทักษะด้านความรู้ ทักษะความสามารถ เป็นต้น แต่ภาวะการเป็นผู้นำถือเป็นคุณลักษณะเฉพาะของแต่ละคน ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นด้วย เพราะบางสถานการณ์

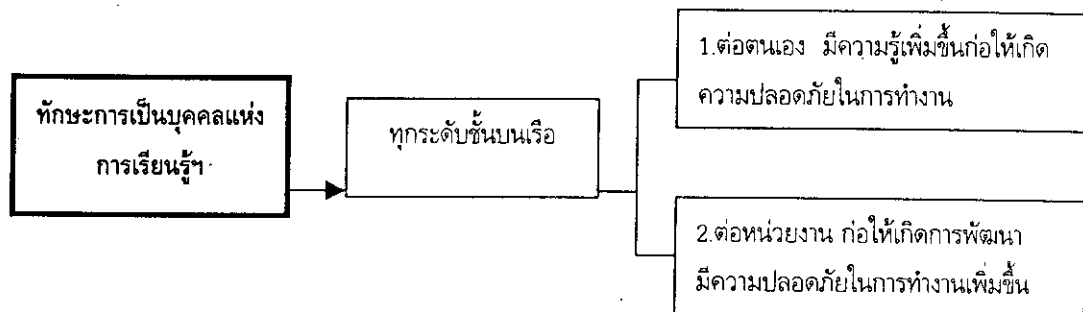
นายประจำเรือและลูกเรือบางคนมีภาวะการเป็นผู้นำสูง กล่าวแสดงออกในสิ่งที่ถูกต้องก็มี ทักษะการเป็นผู้นำที่และผู้ตามที่ดีอาจได้รับจากการฝึกฝนและปฏิบัติจริงจากสถาบันการศึกษาและในชีวิตประจำวัน ซึ่งผู้นำที่ดีนั้นจะต้องเป็นผู้ตามที่ดีมาก่อน ดังนั้นเมื่อตนเองไปอยู่ในสถานะเป็นผู้นำแล้ว ต้องกล้าตัดสินใจอย่างรอบคอบและสิ่งหนึ่งที่จะควรระวังไว้ก็สำหรับผู้นำที่ดีคือการเป็นผู้รับฟังที่ดีด้วย เช่นเดียวกันลูกเรือที่ดี ก็ควรจะเป็นผู้ตามที่ดีด้วย เพื่อในอนาคตข้างหน้าเมื่อไปอยู่ในภาวะเป็นผู้นำแล้ว จะได้เป็นผู้นำที่ดีต่อไป



- ทักษะการเป็นบุคคลแห่งการเรียนรู้และแสวงหาความรู้ด้วยตนเอง(Knowledge Development)

ทักษะนี้หมายถึงการเป็นบุคคลไม่หยุดนิ่ง แสวงหาความรู้ใหม่ๆมาเพิ่มทักษะให้กับตนเอง และหน่วยงานอยู่เสมอ เพื่อให้เกิดการพัฒนาและก่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานมากขึ้น ทั้งนี้คนเรือทุกระดับชั้นควรมีทักษะนี้ให้มากๆ เพราะในปัจจุบันเทคโนโลยีสารสนเทศพัฒนาไปไวมาก การเป็นบุคคลแห่งการเรียนรู้และแสวงหาความรู้ด้วยตนเองนับเป็นสิ่งสำคัญ แต่สิ่งหนึ่งที่จะสนับสนุนให้การพัฒนาของทักษะนี้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพคือ การใช้คอมพิวเตอร์ ในปัจจุบันคอมพิวเตอร์เข้ามามีบทบาทต่ออาชีพชาวเรือมากไม่ว่าจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับด้านการเดินเรือหรือด้านช่างกลเรือ เทคโนโลยี ซึ่งส่วนหนึ่งทักษะนี้ได้มาจากการศึกษาในสถาบันการศึกษา

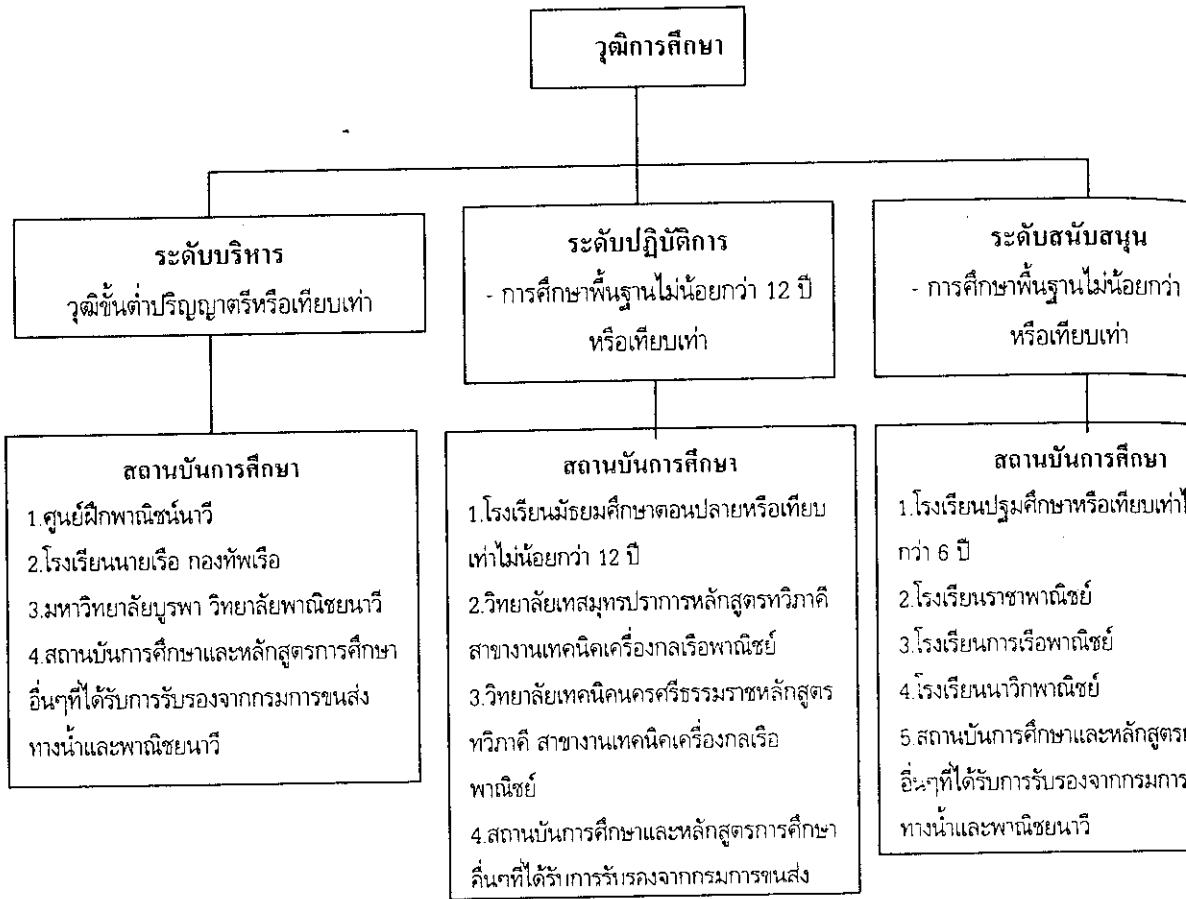
แต่ทั้งนี้การแสวงหาความรู้ควรปรับและประยุกต์ให้สามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อตนเองและหน่วยงานได้



คุณสมบัติที่สำคัญในการประกอบอาชีพของคนประจำเรือ

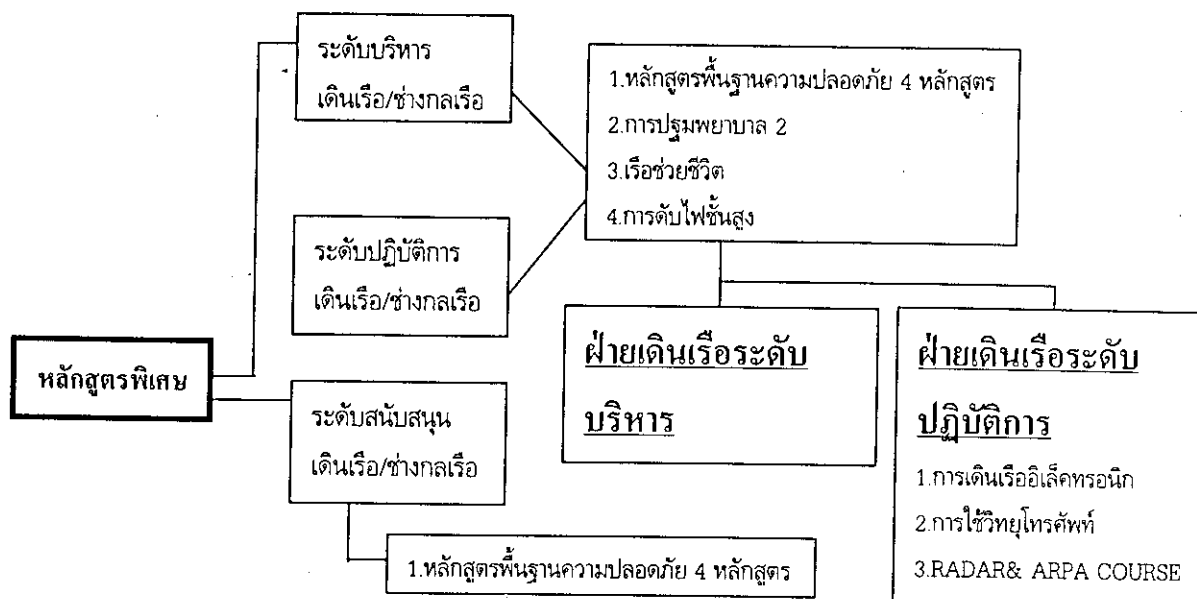
1.วุฒิการศึกษา

คนประจำเรือทุกคนต้องสำเร็จการศึกษาขั้นพื้นฐานทั่วไปไม่น้อยกว่า 6 ปีหรือเทียบเท่า ซึ่งเป็นวุฒิการศึกษาขั้นต่ำของคนเรือประจำเรือ ซึ่งในปัจจุบันวุฒิการศึกษาได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการประกอบอาชีพชาวเรือเป็นอย่างมาก ผู้ที่สำเร็จการศึกษาจากสถาบันการศึกษาชั้นสูง (ระดับบริหาร) ที่ได้รับการรับรองจากองค์กรของรัฐ สำหรับประเทศไทยคือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีดังนั้นเมื่อจบการศึกษาแล้วจะมีโอกาสในการทำงานทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับสถาบันการศึกษาขั้นพื้นฐาน (ระดับปฏิบัติการและระดับสนับสนุน)

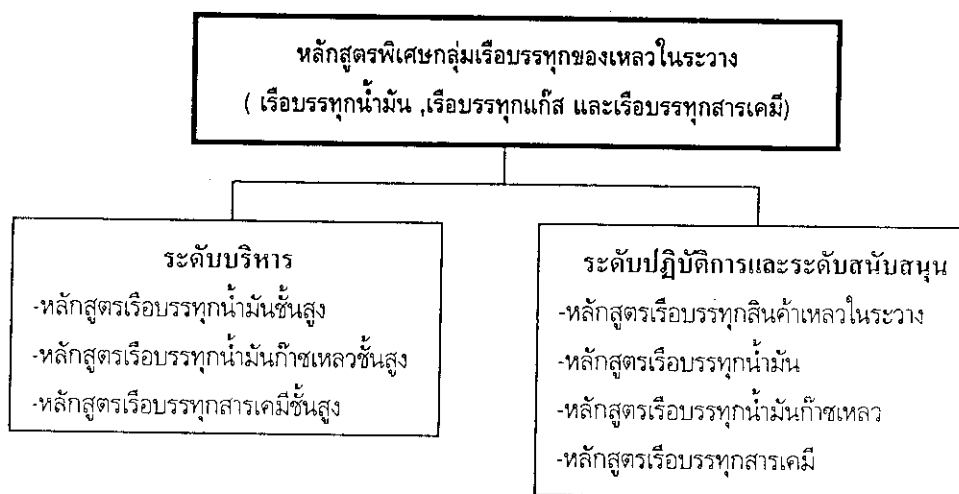


2. การฝึกอบรมหลักสูตรพิเศษตามชั้นประกาศนียบัตร

หลักสูตรพิเศษตามข้อบังคับฯ และตามอนุสัญญา STCW'95 ที่กำหนดเพิ่มเติมขึ้นมาขึ้น
จุดประสงค์ต้องการให้คนประจำเรือทุกคนมีความรู้และความสามารถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยใน
การทำงานบนเรือและความปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ดังนั้น ผู้ที่ลงทำการบนเรือกลเดิน
ทะเล ต้องมีคุณสมบัติครบและถูกต้องตามระดับชั้นประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ
ปัจจุบันศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเป็นสถาบันการเฉพาะทางด้านพาณิชย์นาวีที่ดำเนินการฝึกอบรมหลัก
สูตรพิเศษต่างๆ ให้กับคนประจำเรือ ซึ่งมีหลักสูตรพิเศษประมาณ 26 หลักสูตร จำนวนทั้งสิ้น
ประมาณ 550 รุ่นต่อปี

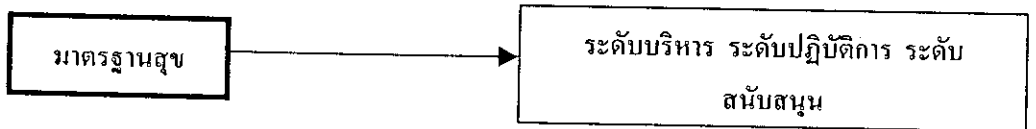


สำหรับผู้ประสงค์ลงทำการบนเรือบรรทุกสินค้าเหลวในระวางต้องมีคุณสมบัติผ่านการฝึก
อบรมหลักสูตรหลักสูตรพิเศษตามข้อบังคับฯดังนี้



3.มาตรฐานสุขภาพ

ตามระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยคนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ. 2541 ข้อ 29 ,ข้อ 30 และข้อ 35 ซึ่งได้กำหนดไว้ว่าผู้ที่จะได้รับประกาศนียบัตรสุขภาพ จะต้องผ่านเกณฑ์มาตรฐานการตรวจสอบสุขภาพจากโรงพยาบาลที่ได้รับการรับรอง ดังนั้นคนประจำเรือทุกระดับชั้นควรต้องผ่านการตรวจสอบสุขภาพตามที่ระเบียบกำหนดไว้



ดังนั้นเมื่อต้องการไปปฏิบัติหน้าที่บนเรือสินค้า ต้องมีทั้งทักษะและคุณสมบัติต่างๆ ครบถ้วน เพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือทั้งตัวเอง ส่วนรวม รวมไปถึงสิ่งแวดล้อมทางทะเล