

การปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อแรงงานทางทะเล ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเล (Fair Treatment of Seafarers in the Event of Maritime Accident)

ชนกานต์ วิทยากรบัณฑิต *

บทคัดย่อ

ในยุคที่แทบทุกประเทศได้ให้ความสำคัญกับการคมนาคมและการขนส่งระหว่างประเทศ การขนส่งทางทะเลอันเป็นการขนส่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศจึงได้รับการพัฒนาไปอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้อัตราการขยายตัวของกิจการพาณิชย์นาวีสูงขึ้นตามไปด้วย แต่ปัจจัยที่สำคัญต่อการพัฒนาประการหนึ่งที่ยังคงขาดแคลนอยู่ก็คือ บุคลากร อันได้แก่ แรงงานทางทะเลหรือคนประจำเรือที่มีคุณภาพ ทำให้แนวความคิดเรื่องการคุ้มครองแรงงานทางทะเลหรือคนประจำเรือเป็นประเด็นที่หลายประเทศกำลังให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมสภาพการทำงานที่มีคุณค่าให้แก่คนประจำเรือ อันจะเป็นการส่งเสริมการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานคนประจำเรือให้สูงขึ้น

บทความนี้จะกล่าวถึงข้อเสนอว่าด้วยการปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อแรงงานทางทะเล ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งเป็นหนึ่งในตราสารด้านแรงงานทางทะเลขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่ควรแก่การศึกษา และจะกล่าวถึงพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองแก่คนประจำเรือโดยตรงฉบับแรกของประเทศไทย โดยผลจากการศึกษาพบว่า หลักกฎหมายตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ยังมีความไม่ชัดเจนและไม่ครบถ้วนในบางกรณีซึ่งสมควรจะได้รับการพิจารณาเพื่อประโยชน์ในการปรับปรุงหลักกฎหมายของประเทศไทยในเรื่องการคุ้มครองแรงงานทางทะเลต่อไป

Abstract

In the era, that international transportation becomes more and more important. The carriage by sea, a mode of transport, has become the central role to international trade, thus it has been developed consecutively. Therefore, the growth rate of merchant marine has increase significantly. However, one of the most important factors, the deficient factor, which influencing the development of merchant marine is quality seafarer. Thereby, the concept of seafarer protection is the issue which many countries are realizing for promoting decent conditions of work, development and improvement seafarer standards.

This article mentions about Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of Maritime Accident , developed by a Joint International Maritime Organization and ILO Ad Hoc Expert Working Group, and Seafarers Act, B.E. 2558 (2015), the first seafarer protection law in Thailand. The study shows that legal principles in Seafarers Act, B.E. 2558 (2015) is still unclear and incomplete which should be considered to amend further such legal principles governing the seafarer protection.

* นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.

ข้อเสนอว่าด้วยการปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อแรงงานทางทะเล ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเล (Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of Maritime Accident) ถูกสร้างขึ้นโดยความร่วมมือระหว่างองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) และคณะทำงานที่เกี่ยวข้องขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ¹ ซึ่งได้มีมติเห็นชอบให้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 27 เมษายน พ.ศ. 2549 ข้อเสนอฉบับนี้เป็นตราสารด้านแรงงานทางทะเลอีกฉบับหนึ่งที่เข้ามาเสริมอนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 (Maritime Labour Convention, 2006)² เพื่อแนะนำแนวทางการปฏิบัติแก่รัฐและบุคคลที่เกี่ยวข้องในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นรัฐเจ้าของท่าหรือรัฐชายฝั่ง รัฐเจ้าของธง รัฐของคนประจำเรือ เจ้าของเรือ และคนประจำเรือเอง เพื่อให้แน่ใจว่าคนประจำเรือจะได้รับความคุ้มครองและได้รับการปฏิบัติที่เป็นธรรม แม้อยู่ในสภาพแวดล้อมหรือสถานการณ์ที่ไม่ปกติ กล่าวคือในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเลและในระหว่างการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล โดยการใช้วิธีการควบคุมตัวหรือกักตัวคนประจำเรือในสถานการณ์ดังกล่าวจะกระทำได้เท่าที่จำเป็นเท่านั้น อีกทั้ง ยังให้ความสำคัญกับความร่วมมือกันระหว่างรัฐและบุคคลที่เกี่ยวข้องเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของข้อเสนอ อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอฉบับนี้ยังไม่มีผลบังคับในทางกฎหมายแต่อย่างใด แต่ประสงค์ให้ประเทศสมาชิกใช้เป็นกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศในการพิจารณาของรัฐและศาล³

เจตนารมณ์พื้นฐานของตราสารด้านแรงงานทางทะเลอันเป็นวัตถุประสงค์สำคัญในการออกตราสารแต่ละฉบับ คือการให้ความคุ้มครองแก่แรงงานทางทะเล ดังนั้น ในการศึกษาข้อเสนอฉบับนี้ เบื้องต้นจะกล่าวถึงความหมายทั่วไปของแรงงานทางทะเล เพื่อให้ทราบถึงตัวบุคคลที่ตราสารด้านแรงงานทางทะเลมุ่งให้ความคุ้มครอง เพื่อเป็นพื้นฐานในการทำความเข้าใจเนื้อหาของข้อเสนอที่จะกล่าวถึงต่อไป

ความหมายโดยทั่วไปของแรงงานทางทะเล หมายถึงลูกจ้างที่รับจ้างทำงานให้แก่นายจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน โดยมีเงื่อนไขการทำงานบนเรือเดินทะเลตลอดระยะเวลาตามที่กำหนดในสัญญาจ้างแรงงาน หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า “คนประจำเรือ” (Seafarers) หากพิจารณาจากลักษณะหรือประเภทของงาน จะสามารถแบ่งได้เป็น 3 ลักษณะ⁴ ดังนี้

1. แรงงานทางทะเลหรือคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือเดินทะเลที่มีวัตถุประสงค์ ในการขนส่งสินค้าทางทะเลเพื่อกิจการเชิงพาณิชย์
2. แรงงานทางทะเลหรือคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือเดินทะเลที่มีวัตถุประสงค์ ในการขนส่งคนโดยสารทางทะเล
3. แรงงานทางทะเลหรือคนประจำเรือที่รับทำงานให้นายจ้างที่ประกอบกิจการประมง

¹ คณะทำงานที่เกี่ยวข้องขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization หรือ ILO) ได้แก่ ILO Ad Hoc Expert Working Group on Fair Treatment of Seafarers in the Event of Maritime Accident.

² อนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 เป็นอนุสัญญาที่รวบรวมหลักการของอนุสัญญาและข้อเสนอด้านแรงงานทางทะเลระหว่างประเทศฉบับต่างๆ ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศจำนวนประมาณ 60 ฉบับ ตลอดจนหลักการพื้นฐานที่พบในอนุสัญญาแรงงานระหว่างประเทศฉบับอื่นๆ และปรับปรุงรวมเข้าไว้ด้วยกันเป็นอนุสัญญาฉบับเดียว ซึ่งมีผลใช้บังคับแล้วเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2556

³ ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เมื่อปีพ.ศ. 2516. สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2559, <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>.

⁴ บริษัท เอ็กเซลเลนซ์ บิสเนส แมเนจเม้นท์ จำกัด, รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการวิจัยเรื่อง การคุ้มครองแรงงานในงานเดินเรือทะเล, เสนอต่อกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน (พศกจกย 2545), น. 1-2 – 1-3.

สำหรับ “คนประจำเรือ” ตามความหมายตามอนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006⁵ หมายถึงบุคคลที่ได้รับการว่าจ้าง หรือได้รับมอบหมาย หรือทำงานด้วยความสามารถไม่ว่าด้านใดบนเรือที่ อนุสัญญานี้ใช้บังคับ ซึ่งคำว่า “เรือ” ตามความหมายตามอนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 นั้น หมายถึงเรือที่มีได้เดินเรือเฉพาะในน่านน้ำภายในประเทศ หรือน่านน้ำที่อยู่ภายในหรืออยู่ประชิดที่ใช้สำหรับ กำบังคลื่นลม หรือในพื้นที่ที่มีการบังคับใช้กฎระเบียบของท่าเรือ ดังนั้น การคุ้มครองแรงงานทางทะเลหรือคน ประจำเรือตามความหมายขององค์การแรงงานระหว่างประเทศโดยพื้นฐานจึงหมายถึงเฉพาะการคุ้มครองคน ประจำเรือที่ทำงานบนเรือขนส่งสินค้าทางทะเลและคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือขนส่งคนโดยสารทางทะเล

ในส่วนเนื้อหาของสาระของข้อแนะนำด้วยการปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อแรงงานทางทะเลฯ นั้นได้กำหนดข้อ แนะนำไว้ทั้งหมด 13 ข้อ โดยแบ่งออกเป็น 7 ส่วนใหญ่ๆ ดังมีสาระสำคัญต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 บทนำ (ข้อ 1-7) ในส่วนนี้จะกล่าวถึงเหตุผลในการร่าง หลักการสำคัญ และขอบเขตการใช้ข้อแนะนำด้วยการปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อแรงงานทางทะเลฯ กล่าวคือ ด้วยตระหนักว่าคนประจำเรือเป็น แรงงานประเภทพิเศษ เพราะการทำงานบนเรือเดินทะเลนั้นมีลักษณะและสภาพการทำงานที่แตกต่างจากการ ทำงานบนบก ประกอบกับมีความเสี่ยงภัยค่อนข้างสูงจากความแปรปรวนของท้องทะเลและสภาพอากาศ ดังนั้น คนประจำเรือจึงควรได้รับความคุ้มครองเป็นพิเศษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการติดต่อกับเจ้าหน้าที่ หรือหน่วยงานของรัฐต่างๆ เนื่องจากโดยธรรมชาติของการขนส่งทางทะเล ทำให้คนประจำเรือต้องเข้าไป เกี่ยวข้องกับเขตอำนาจทางทะเลที่แตกต่างกัน วัตถุประสงค์ของข้อแนะนำจึงมีขึ้นเพื่อเสนอกรอบแนวทางเพื่อให้ แน่ใจว่า แม้ในสถานการณ์ที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเล คนประจำเรือก็ย่อมที่จะได้รับการปฏิบัติที่เป็นธรรมทั้งใน ระหว่างการสอบสวนและการควบคุมตัวโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ ทั้งนี้ การควบคุมตัวคนประจำเรือโดยเจ้าหน้าที่ ของรัฐจะกระทำได้เท่าที่จำเป็นเท่านั้น

ส่วนหลักการสำคัญของข้อแนะนำด้วยการปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อแรงงานทางทะเลฯ นั้นจะให้ ความสำคัญกับการคุ้มครองสิทธิประโยชน์พื้นฐานต่างๆ ของคนประจำเรือ ไม่ว่าจะเป็นสิทธิที่จะได้รับที่พักนั กชั่วคราว สิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทน สิทธิที่จะได้รับการดูแลรักษาพยาบาล สิทธิที่จะได้รับการส่งตัวกลับถิ่นที่ อยู่ โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย และสิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองจากการบีบบังคับและข่มขู่คุกคามในระหว่างหรือหลัง การสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล โดยเจ้าของเรือ รัฐที่ทำการควบคุมตัวคนประจำเรือ และรัฐอื่นใดที่เกี่ยวข้อง จะมีหน้าที่ดูแลสิทธิดังกล่าวให้แก่คนประจำเรือ อย่างไรก็ตาม ข้อแนะนำฉบับนี้จะไม่กล่าวถึงกฎหมาย ภายในประเทศ สิทธิมนุษยชน และสิทธิขั้นพื้นฐานที่ดีของคนประจำเรือ นอกจากนี้ เรื่องขอบเขตการใช้ กำหนดให้ประเทศสมาชิกนำข้อแนะนำด้วยการปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อแรงงานทางทะเลฯ นี้มาใช้กับทุกกรณี ที่คนประจำเรือเข้าไปเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเลอันอาจทำให้ถูกควบคุมตัวโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ เว้นแต่กรณี ที่เกิดแก่เรือรบหรือเรือที่สนับสนุนการรบจะไม่นำข้อแนะนำฉบับนี้มาใช้พิจารณา

ส่วนที่ 2 คำนิยาม (ข้อ 8)⁶ ข้อแนะนำด้วยการปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อแรงงานทางทะเลฯ ได้ให้นิยาม ของคำว่า คนประจำเรือ เจ้าของเรือ อุบัติเหตุทางทะเล การสอบสวน และการควบคุมตัว ไว้ดังนี้

⁵ “DEFINITIONS AND SCOPE OF APPLICATION : Article II

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;”

⁶ “II Definitions

- “คนประจำเรือ” หมายถึง บุคคลที่ได้รับการว่าจ้าง หรือได้รับมอบหมาย หรือทำงานด้วยความสามารถไม่ว่าด้านใดบนเรือ

ข้อสังเกต ความหมายของ “คนประจำเรือ” ตามข้อแนบฉบับนี้สอดคล้องกับความหมายที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006⁷ และเมื่อพิจารณากฎหมายไทย กฎหมายไทยมีการกำหนดถึงตัวบุคคลที่ทำงานบนเรือไว้โดยเรียกว่า “คนประจำเรือ” ดังปรากฏอยู่ใน

มาตรา 3 ของพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 บัญญัติว่า “คนประจำเรือ” หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

มาตรา 5 ของพระราชบัญญัติ เรือไทย พุทธศักราช 2481 บัญญัติว่า “คนประจำเรือ” หมายความว่า บรรดาคนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ”

มาตรา 3 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 บัญญัติว่า “คนประจำเรือ” หมายความว่า ผู้ซึ่งเจ้าของเรือจ้างหรือมอบหมายให้ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือโดยได้รับค่าจ้าง แต่ไม่รวมถึงผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราว

ดังนั้น โดยสรุปความหมายของคนประจำเรือที่ระบุไว้ในข้อแนบว่าด้วยการปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อแรงงานทางทะเลฯ อนุสัญญา แรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 และกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องนั้น มีสาระสำคัญทำนองเดียวกันคือ หมายถึงบุคคลที่ได้รับการว่าจ้างหรือได้รับมอบหมายให้ทำงานในเรือ เพียงแต่ความหมายตามกฎหมายไทยได้กำหนดให้ชัดเจนมากขึ้น โดยระบุถึงเงื่อนไขซึ่งพิจารณาจากลักษณะการทำงานว่าบุคคลดังกล่าวนั้นต้องเป็นบุคคลที่ทำหน้าที่ประจำ มิใช่ชั่วคราว เพื่อให้คุ้มครองคนประจำเรือตามความเป็นจริงมากที่สุด

- “เจ้าของเรือ” หมายถึง ผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือ องค์กรหรือบุคคลอื่นใด ได้แก่ ผู้จัดการ ตัวแทน หรือผู้เช่าเรือแบบเปล่า ซึ่งสันนิษฐานได้ว่าองค์กรหรือบุคคลดังกล่าวมีหน้าที่ในการบริหารจัดการเรือหรือได้รับมอบอำนาจในการบริหารจัดการเรือจากเจ้าของเรือ ไม่ว่าจะมืองค์กรหรือบุคคลอื่นใดมาปฏิบัติหน้าที่หรือรับผิดชอบบางประการแทนเจ้าของเรือหรือไม่ก็ตาม

8. For the purposes of these guidelines,

“seafarers” means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship;

“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 of the shipowner, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner;

“maritime accident” means any unforeseen occurrence or physical event connected to the navigation, operations, manoeuvring or handling of ships, or the machinery, equipment, material, or cargo on board such ships which may result in

the detention of seafarers;

“investigation” means an investigation into a maritime accident;

“detention” means any restriction on the movement of seafarers by public authorities, imposed as a result of a maritime accident, including preventing them leaving the territory of a State other than the seafarer’s country of nationality or residence.”

⁷ ดูเชิงอรรถที่ 5.

- “อุบัติเหตุทางทะเล” หมายถึง เหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดเห็นได้หรือเหตุการณ์ทางกายภาพที่เกี่ยวกับการเดินเรือ การบริหารจัดการ การขับเคลื่อน หรือการควบคุมเรือ หรือเกี่ยวกับเครื่องยนต์ อุปกรณ์ หรือสินค้าบนเรือนั้น ซึ่งอาจส่งผลให้มีการควบคุมตัวคนประจำเรือ
- “การสอบสวน” หมายถึง การสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล
- “การควบคุมตัว” หมายถึง การจำกัดพื้นที่ที่คนประจำเรือ โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอำนาจเนื่องจากผลของอุบัติเหตุทางทะเล รวมถึงการยับยั้งหรือกีดกันไม่ให้คนประจำเรือเดินทางออกนอกเขตอำนาจของรัฐ ที่มีใช้รัฐเจ้าของสัญชาติคนประจำเรือหรือรัฐที่คนประจำเรือมีถิ่นที่อยู่

ส่วนที่ 3 ถึงส่วนที่ 5 กำหนดถึงข้อแนะนำสำหรับรัฐที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ รัฐเจ้าของท่าหรือรัฐชายฝั่ง รัฐเจ้าของธง และรัฐของคนประจำเรือ โดยหลักการพื้นฐานในข้อแนะนำสำหรับทั้งรัฐเจ้าของท่าหรือรัฐชายฝั่ง รัฐเจ้าของธง และรัฐของคนประจำเรือ ที่กำหนดไว้ในทำนองเดียวกันคือ ทุกรัฐจะต้องให้ความร่วมมือและให้การสนับสนุนด้านข้อมูลซึ่งกันและกันกับรัฐที่มีส่วนได้เสีย เจ้าของเรือ และคนประจำเรือทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการให้องค์กรตัวแทนคนประจำเรือภายในรัฐของตนสามารถเข้าถึงคนประจำเรือ ตลอดจนทุกรัฐต้องดำเนินการต่างๆ เพื่อให้แน่ใจว่าจะไม่มีการใช้มาตรการอันเป็นการเลือกปฏิบัติหรือตอบโต้กลับต่อคนประจำเรือที่เข้าไปมีส่วนร่วมในการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล ทั้งนี้ เนื่องจากอุบัติเหตุทางทะเลมีความเกี่ยวข้องใกล้ชิดกับเขตอำนาจของรัฐเจ้าของท่าหรือรัฐชายฝั่งมากที่สุด ข้อแนะนำจึงได้ให้น้ำหนักไปที่รัฐเจ้าของท่าหรือรัฐชายฝั่งค่อนข้างมาก รองลงมา ก็จะเป็นรัฐเจ้าของธง และรัฐของคนประจำเรือ ตามลำดับดังนี้

ส่วนที่ 3 ข้อแนะนำสำหรับรัฐเจ้าของท่าหรือรัฐชายฝั่ง (ข้อ 9) ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเล รัฐเจ้าของท่าหรือรัฐชายฝั่งต้องดำเนินการตามข้อแนะนำที่กำหนดไว้ในข้อ 9 ดังมีสาระสำคัญต่อไปนี้

- ดำเนินการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดขึ้นภายในเขตอำนาจของตนอย่างรวดเร็วและเป็นธรรม
- ให้คำแนะนำทางด้านกฎหมาย และในกรณีที่จำเป็น ต้องจัดหาล่ามแปลภาษาให้แก่คนประจำเรือ ตลอดจนแจ้งให้คนประจำเรือทราบถึงสิทธิของตนที่มีอยู่ตามกฎหมาย และหลักเกณฑ์ในการดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล
- ดำเนินการให้คนประจำเรือที่ถูกควบคุมตัวนั้นสามารถติดต่อสื่อสารเป็นการส่วนตัวกับบุคคลในครอบครัว หน่วยงานสวัสดิการสังคม เจ้าของเรือ สหภาพแรงงาน สถานทูตหรือสถานกงสุลของรัฐเจ้าของธง หรือของรัฐเจ้าของสัญชาติคนประจำเรือ หรือของรัฐที่คนประจำเรือมีถิ่นที่อยู่ และตัวแทนทางกฎหมาย
- ต้องทำการสัมภาษณ์คนประจำเรือทันทีภายหลังเสร็จสิ้นการสอบสวนของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางทะเล เพื่อตรวจสอบสภาพร่างกายและจิตใจของคนประจำเรือ
- จัดให้มีการวางตราสารหนี้หรือหลักประกันตามสมควรเพื่อปล่อยตัวและส่งคนประจำเรือกลับประเทศในระหว่างรอข้อสรุปในการสอบสวนหรือรอคำตัดสินในการพิจารณาคดี ทั้งนี้ ตราบเท่าที่กฎหมายภายในจะอนุญาตให้กระทำได้

นอกจากนี้ ในระหว่างการดำเนินการใดๆ รัฐเจ้าของท่าหรือรัฐชายฝั่งต้องใช้วิธีการทั้งหมดที่มีอยู่ในการสงวนรักษาพยานหลักฐาน เพื่อลดความจำเป็นในการปรากฏตัวของคนประจำเรือ อีกทั้งมาตรการต่างๆ ที่รัฐนำมาใช้นั้นต้องรักษาไว้ซึ่งสิทธิมนุษยชน ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ และสิทธิทางเศรษฐกิจของคนประจำเรือด้วย

ส่วนที่ 4 ข้อแนะนำสำหรับรัฐเจ้าของธง (ข้อ 10) ได้กำหนดข้อแนะแก่รัฐเจ้าของธงในการดำเนินการต่างๆ ไว้ดังนี้ เช่น รัฐเจ้าของธงต้องปลูกฝังให้เจ้าของเรือรับผิดชอบในหน้าที่ที่มีต่อคนประจำเรือ และหน้าที่ในการให้ความร่วมมือในการสอบสวนของรัฐเจ้าของธง รัฐเจ้าของท่าหรือรัฐชายฝั่ง ส่วนในด้านการปฏิบัติงาน รัฐเจ้าของธงต้องดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่าการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุทางทะเลนั้นจะเป็นไปอย่างรวดเร็วและเป็นธรรม โดยในกรณีที่คนประจำเรือนั้นเป็นพยานสำคัญในคดีเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางทะเล รัฐเจ้าของธงจะต้องให้ความช่วยเหลือในการออกหมาย หรือนำส่งหมายหรือคำคู่ความไปยังรัฐเจ้าของท่าหรือรัฐชายฝั่ง ตราบเท่าที่กฎหมายภายในได้กำหนดไว้ เป็นต้น นอกจากนี้ เพื่อคุ้มครองไว้ซึ่งสิทธิขั้นพื้นฐานของคนประจำเรือ รัฐเจ้าของธงยังต้องจัดให้มีข้อกำหนดที่เหมาะสมเพื่อดูแลคนประจำเรือที่ถูกควบคุมตัว ไม่ว่าจะเป็นข้อกำหนดเรื่องค่าจ้าง ที่พักอาศัย อาหาร และการดูแลรักษาพยาบาล รวมถึงต้องเข้ามาช่วยเหลือจัดหาทุนในการส่งตัวคนประจำเรือกลับประเทศ ในกรณีที่เจ้าของเรือละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ในการส่งตัวคนประจำเรือกลับประเทศด้วย

ส่วนที่ 5 ข้อแนะนำสำหรับรัฐของคนประจำเรือ (ข้อ 11) ในส่วนข้อแนะนำสำหรับรัฐของคนประจำเรือนั้นค่อนข้างกำหนดแนวทางไปในทำนองเดียวกันกับข้อแนะนำสำหรับรัฐเจ้าของธง เพื่อส่งเสริมความร่วมมือกันระหว่างรัฐในการคุ้มครองคนประจำเรือ เช่น รัฐของคนประจำเรือต้องดูแลสภาพร่างกายและจิตใจ และให้การรักษาพยาบาลแก่คนประจำเรือที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุทางทะเลหรือที่มีส่วนร่วมในการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล และในกรณีที่คนประจำเรือนั้นเป็นพยานสำคัญในคดีเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางทะเล รัฐของคนประจำเรือจะต้องให้ความช่วยเหลือในการนำส่งหมายหรือคำคู่ความ กลับไปยังรัฐเจ้าของท่าหรือรัฐชายฝั่ง ตราบเท่าที่กฎหมายภายในได้กำหนดไว้ นอกเหนือจากนี้ ในกรณีที่เจ้าของเรือและรัฐเจ้าของธงละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ของตนในการส่งตัวคนประจำเรือกลับประเทศ รัฐของคนประจำเรือมีหน้าที่ต้องจัดหาทุนในการส่งตัวคนประจำเรือกลับประเทศ ตลอดจนดำเนินการเพื่อนำเงินทุนทั้งหมดที่เจ้าของเรือ รัฐซึ่งควบคุมตัวคนประจำเรือไว้ หรือรัฐอื่นใดได้จัดทำให้ มอบให้แก่คนประจำเรือที่ถูกควบคุมตัวหรือครอบครัวของคนประจำเรือนั้นอีกด้วย

ส่วนที่ 6 ข้อแนะนำสำหรับเจ้าของเรือ (ข้อ 12) เนื่องจากข้อแนะว่าด้วยการปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อแรงงานทางทะเลฯ มุ่งประสงค์จะให้ความคุ้มครองแก่คนประจำเรือ สำคัญในส่วนข้อแนะสำหรับเจ้าของเรือจึงมิได้แตกต่างจากข้อแนะนำสำหรับรัฐเช่นกัน กล่าวคือ ในการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล เจ้าของเรือจะต้องปกป้องคุ้มครองสิทธิต่างๆ ของคนประจำเรือ และต้องจัดให้มีข้อกำหนดที่เหมาะสมเพื่อดูแลคนประจำเรือที่ถูกควบคุมตัว ไม่ว่าจะเป็นข้อกำหนดเรื่องค่าจ้าง ที่พักอาศัย อาหาร และการดูแลรักษาพยาบาล ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่ในการส่งตัวคนประจำเรือกลับประเทศ หรือดำเนินการใดๆ เพื่อให้คนประจำเรือได้กลับลงเรืออีกครั้ง ทั้งยังมีหน้าที่ให้ความร่วมมือและให้การสนับสนุนด้านข้อมูลแก่รัฐที่มีส่วนได้เสีย เจ้าของเรือและคนประจำเรือที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการให้องค์กรตัวแทนคนประจำเรือภายในรัฐของตนสามารถเข้าถึงคนประจำเรือ นอกจากนี้ เจ้าของเรือจะต้องกระทำการใดๆ เพื่อสนับสนุนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของรัฐเจ้าของท่าหรือรัฐชายฝั่ง หรือรัฐเจ้าของธงให้ดำเนินไปอย่างรวดเร็วอีกด้วย

ส่วนที่ 7 ข้อแนะนำสำหรับคนประจำเรือ (ข้อ 13) แม้ปัจจุบันจะมีกฎหมายหรือข้อกำหนดต่างๆ เกี่ยวกับแรงงานทางทะเลที่ให้ความคุ้มครองแก่คนประจำเรือมากขึ้น แต่คนประจำเรือเองก็ควรที่จะเข้าใจและรู้จักดูแลปกป้องสิทธิของตนเองด้วย ข้อแนะในส่วนนี้จึงประสงค์ให้คนประจำเรือตระหนักว่า นอกจากคนประจำเรือจะต้องให้ความร่วมมือในการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลและต้องให้ข้อมูลตามความเป็นจริงที่ตนได้

รู้และเชื่อถือแล้ว คนประจำเรือยังต้องเข้าใจด้วยว่าเขามีสิทธิที่จะไม่ให้ถ้อยคำที่เป็นปฏิปักษ์ต่อตนเองได้ เพราะถ้อยคำต่างๆ ที่เขาได้ให้ไว้แก่พนักงานสอบสวนของรัฐอาจมีผลต่อการฟ้องร้องในคดีอาญา ดังนั้น คนประจำเรือย่อมมีสิทธิที่จะขอคำแนะนำทางกฎหมายก่อนการให้ถ้อยคำแก่พนักงานสอบสวนได้ และหากเห็นว่าจำเป็น ก็สามารถร้องขอให้จัดให้มีล่ามแปลภาษาได้

เมื่อย้อนกลับมามองดูการคุ้มครองแรงงานทางทะเลหรือคนประจำเรือในประเทศไทย ปัจจุบันประเทศไทยเองได้ให้ความสำคัญกับการคุ้มครองคนประจำเรือมากขึ้น โดยในการประชุมสมานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ 23/2558 เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 ได้มีมติเป็นเอกฉันท์เห็นชอบกับการให้สัตยาบันอนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 จำนวน 174 เสียงงดออกเสียง 3 เสียง ไม่เห็นด้วย 0 เสียง ซึ่งกระทรวงแรงงานจะดำเนินการให้สัตยาบันอนุสัญญาดังกล่าวต่อไป และต่อมาในการประชุมสมานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ 45/2558 เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2558 ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ได้รับความเห็นชอบให้ประกาศใช้เป็นกฎหมาย ด้วยคะแนนเสียง เห็นด้วย 145 เสียง ไม่เห็นด้วย 3 เสียง งดออกเสียง 10 เสียง ทำให้ประเทศไทยมีพระราชบัญญัติที่ให้ความคุ้มครองแก่คนประจำเรือโดยตรงเป็นฉบับแรก คือพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2558 และจะมีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป⁸ พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จึงจะมีผลใช้บังคับในวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2559 นี้

ด้วยเหตุที่สภาพการจ้างงานและการทำงานบนเรือเดินทะเลมีสภาพการทำงานที่แตกต่างจากแรงงานทั่วไป เพราะแรงงานทางทะเลหรือคนประจำเรือต้องทำงานอยู่บนเรือเดินทะเลเป็นเวลาต่อเนื่องและยาวนานในสภาพแวดล้อมที่มีความแปรปรวนสูง ทำให้บุคคลเหล่านี้ต้องเผชิญกับความเสี่ยงภัยอยู่ตลอดเวลา ประกอบกับความสัมพันธ์ของคนทำงานบนเรือกับเจ้าของเรือบางส่วนมิได้มีความสัมพันธ์ตามสัญญาจ้างแรงงาน และการให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานของไทยที่มีอยู่เดิม⁹ ไม่อาจให้ความคุ้มครองหรือความเป็นธรรมแก่คนประจำเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้ง ประเทศไทยก็ยังไม่ได้รับผลกระทบจากการที่อนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศมีผลใช้บังคับด้วย¹⁰ ดังนั้น การมีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานทางทะเลโดยเฉพาะ ซึ่งก็คือพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จึงเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการสร้างมาตรฐานการทำงาน กำหนด

⁸ มาตรา 2 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

“มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป”

⁹ การให้ความคุ้มครองแรงงานทางทะเลตามกฎหมายไทยปรากฏอยู่ในกฎหมายหลายฉบับ ไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ร.ศ. 124 ซึ่งต่อมาแก้ไขเป็นพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 รวมถึงกฎข้อบังคับ และระเบียบที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว เช่น กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2541 ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยคนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ. 2541 เป็นต้น พระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน พ.ศ. 2528 พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 พระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ. 2537 รวมถึงพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และกฎกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว. โปรดดู พิไลพร เตือนวิระเดช, “กฎหมายแรงงานทางทะเล : อีกก้าวของกฎหมายพาณิชย์นาวีไทย (Maritime Labour Law : The Next Step of Thai Maritime Law)”, (วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี ปีที่ 9 ฉบับที่ 9, เดือนพฤศจิกายน ปี 2557) น.54

¹⁰ ถึงแม้ประเทศไทยจะยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 แต่ข้อกำหนดของอนุสัญญาได้ให้อำนาจแก่รัฐเจ้าของท่าที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาสามารถเข้าตรวจสอบสภาพการจ้างและสภาพการทำงานของคนประจำเรือบนเรือที่เข้ามาเทียบท่าเรือในประเทศของตนได้ และเมื่อพบว่าสภาพการจ้างและสภาพการทำงานของคนประจำเรือบนเรือลำดังกล่าวไม่เป็นไปตามอนุสัญญา รัฐเจ้าของท่าสามารถกักเรือและสั่งให้ทำการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวได้ โดยไม่ต้องคำนึงว่ารัฐเจ้าของธงนั้นจะได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาลับหรือไม่

สภาพการจ้างของคนประจำเรือ และการออกไปรับรองด้านแรงงานทางทะเลแก่เรือขนส่งทางทะเลที่ชักธงไทย เพื่อเป็นการรับรองว่าคนประจำเรือจะได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมตามมาตรฐานสากล และเป็นการส่งเสริมและพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยอีกทางหนึ่งด้วย

ในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 นั้นมีบทบัญญัติจำนวนทั้งสิ้น 125 มาตรา ซึ่งผู้เขียนได้สรุปสาระสำคัญโดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ส่วนแรกเป็นส่วนของบทนิยาม ขอบเขตการใช้บังคับ และหน่วยงานที่รับผิดชอบส่วนที่สองเป็นส่วนเนื้อหากฎหมาย และส่วนสุดท้ายเป็นส่วนของบทเฉพาะกาล ดังนี้

ส่วนแรก พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ได้กำหนดบทนิยามของคำต่างๆ ที่เกี่ยวข้องไว้ในมาตรา 3 เพื่อความเข้าใจและความสะดวกในการใช้บังคับกฎหมาย เช่น เรือ คนประจำเรือ เจ้าของเรือ นายเรือ ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ และได้กำหนดขอบเขตการใช้บังคับไว้ในมาตรา 4¹¹ และหน่วยงานที่รับผิดชอบในมาตรา 5¹²

ส่วนที่สอง เป็นส่วนเนื้อหาของพระราชบัญญัติ (ตั้งแต่มาตรา 6 จนถึงมาตรา 123) โดยแบ่งออกเป็น 15 หมวด มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- **หมวด 1 บททั่วไป** กำหนดให้นำหลักจารีตประเพณีเกี่ยวกับการทำงานของคนประจำเรือ การเดินเรือทางทะเล หรือข้อกำหนดหรือมาตรฐานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องมาใช้บังคับในกรณีที่ไม่ได้มีการกำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และกำหนดให้ข้อพิพาทเกี่ยวกับแรงงานทางทะเล อยู่ในเขตอำนาจของศาลแรงงาน
- **หมวด 2 เงื่อนไขในการทำงานในเรือ** เช่น กำหนดห้ามเจ้าของเรือให้บุคคลอายุต่ำกว่า 16 ปี บริบูรณ์ทำงานบนเรือ และคนประจำเรือต้องมีใบรับรองแพทย์มาแสดงว่าตนเองมีความพร้อมด้านสุขภาพในการทำงานบนเรือ เป็นต้น
- **หมวด 3 การจัดหางานให้คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือ** เช่น กำหนดให้ผู้ที่จะให้บริการจัดหางานแก่คนหางานเพื่อไปทำงานเป็นคนประจำเรือต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน ทั้งยังต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่พระราชบัญญัติกำหนด
- **หมวด 4 สภาพการจ้าง** เช่น กำหนดให้เจ้าของเรือทำข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือเป็นหนังสือ โดยต้องมีรายละเอียดขึ้นต่ำตามที่พระราชบัญญัติกำหนด และกำหนดเงื่อนไขหรือข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้าง ได้แก่ อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ ค่าล่วงเวลา จำนวนวันลาป่วย เวลาการทำงานในวันทำงานปกติ การทำงานล่วงเวลา ชั่วโมงการพักผ่อน เวลาพักระหว่างการทำงาน สิทธิลาเพื่อการคลอดและเลี้ยงดูบุตร และจำนวนวันหยุดประจำปี

¹¹ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

“มาตรา 4 การจ้างงานระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน เจ้าของเรือต้องจัดให้มีการคุ้มครองด้านประกันสังคมและเงินทดแทนโดยให้คนประจำเรือได้รับสิทธิประโยชน์จากการคุ้มครองตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานกำหนด”

¹² มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

“มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้รัฐมนตรีแต่ละกระทรวงมีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่กับออกกฎกระทรวง ระเบียบ หรือประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับราชการของกระทรวงนั้น

กฎกระทรวง ระเบียบ หรือประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้”

- หมวด 5 การส่งตัวกลับ เช่น กำหนดให้เจ้าของเรือเป็นผู้ดำเนินการและออกค่าใช้จ่ายในการส่งตัวคนประจำเรือกลับ และจัดทำประกันภัยเพื่อส่งคนประจำเรือกลับ
- หมวด 6 ค่าสินไหมทดแทนกรณีเรือเสียหายหรือเรือจม กำหนดให้เจ้าของเรือต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเมื่อคนประจำเรือได้รับผลกระทบจากกรณีที่เรือเสียหายหรือเรือจม ไม่ว่าจะเป็นการได้รับบาดเจ็บหรือความเสียหายอื่นใด ตลอดจนการว่างงานเพราะเหตุดังกล่าว
- หมวด 7 อัตราค่าจ้าง กำหนดให้เจ้าของเรือจัดหาคนประจำเรือมาทำงานบนเรือในจำนวนที่เหมาะสมและเพียงพอ
- หมวด 8 มาตรฐานที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก อาหาร และโภชนาการบนเรือ เช่น กำหนดให้เจ้าของเรือจัดที่พักอาศัยและสถานที่บนเรือ รวมถึงจัดให้มีบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐานตามเงื่อนไขที่พระราชบัญญัติกำหนด
- หมวด 9 การจัดให้มีการรักษาพยาบาล การคุ้มครองต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของคนประจำเรือ เช่น กำหนดให้เจ้าของเรือต้องจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านการรักษาพยาบาลบนเรือ การฝึกอบรมการปฐมพยาบาล และแพทย์ หรือคนประจำเรือผู้ทำหน้าที่ด้านการรักษาพยาบาล, กำหนดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อคนประจำเรือในค่าใช้จ่ายต่างๆ ตามที่พระราชบัญญัติกำหนด และกำหนดให้เจ้าของเรือต้องจัดให้มีการบริหาร จัดการ และดำเนินการ ด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยบนเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด
- หมวด 10 ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลและใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล กำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสส์ขึ้นไปต้องมีใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล
- หมวด 11 การร้องเรียนบนเรือ เช่น กำหนดให้เจ้าของเรือจัดให้มีเอกสารที่แสดงขั้นตอนการร้องเรียนเกี่ยวกับสภาพการจ้าง การทำงาน และความเป็นอยู่ ให้แก่คนประจำเรือ
- หมวด 12 สิทธิการรวมตัวและการเจรจาต่อรอง เช่น กำหนดให้คนประจำเรือหรือเจ้าของเรือมีสิทธิรวมตัวกันเพื่อเจรจาต่อรองหรือเรียกร้องเกี่ยวกับสภาพการจ้างและสภาพการทำงาน และมีสิทธิรวมตัวกันจัดตั้งองค์กรของตนเพื่อแสวงหาหรือคุ้มครองประโยชน์เกี่ยวกับสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน และการส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน เป็นต้น
- หมวด 13 พนักงานเจ้าหน้าที่ เช่น กำหนดให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ขึ้นไปบนเรือเพื่อตรวจสอบสภาพการทำงาน สภาพการจ้าง และสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ เรียกบุคคลที่เกี่ยวข้องมาชี้แจงข้อเท็จจริง เรียกให้ส่งเอกสารหรือสิ่งของที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณา และมีคำสั่งให้เจ้าของเรือหรือคนประจำเรือปฏิบัติให้ถูกต้องตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงอำนาจขึ้นไปบนเรือต่างประเทศและตรวจเรือ ออกคำสั่งให้นายเรือแก้ไขในกรณีที่ปฏิบัติไม่สอดคล้องกับพระราชบัญญัตินี้ และทำการกักเรือไว้จนกว่าจะมีการแก้ไขให้ถูกต้อง หรือให้จัดทำแผนแก้ไขจนกว่าจะได้รับความเห็นชอบ
- หมวด 14 คณะกรรมการแรงงานทางทะเล กำหนดเกี่ยวกับเรื่องการจัดตั้งคณะกรรมการแรงงานทางทะเล อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการแรงงานทางทะเล เงื่อนไขในการดำรงตำแหน่งและการพ้นจากตำแหน่งของคณะกรรมการแรงงานทางทะเล และเงื่อนไขในการประชุมของคณะกรรมการแรงงานทางทะเล

- หมวด 15 บทกำหนดโทษ กำหนดความผิดและโทษในกรณีต่างๆ เช่น ความผิดของพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งเปิดเผยข้อเท็จจริงที่ได้มาจากการปฏิบัติหน้าที่อันเป็นข้อเท็จจริงที่เจ้าของเรือสงวนไว้ไม่เปิดเผย, ความผิดและโทษสำหรับการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ และกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือคณะกรรมการเปรียบเทียบมีอำนาจเปรียบเทียบความผิดบางมาตราได้

ส่วนสุดท้าย ว่าด้วยบทเฉพาะกาล กำหนดเพื่อรับรองว่าใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ที่ออกตามประกาศกระทรวงแรงงานก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และใบอนุญาตจัดหางาน ที่ออกตามพระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน พ.ศ. 2528 ให้ใบรับรอง ใบประกาศ และใบอนุญาตดังกล่าวยังคงใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุใบรับรอง ใบประกาศ และใบอนุญาตนั้น

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จะเห็นได้ว่า กฎหมายนี้ได้กล่าวถึงสิทธิของคนประจำเรือ หน้าที่ของเจ้าของเรือและหน้าที่ของรัฐเพื่อคุ้มครองหรือดูแลสิทธิของคนประจำเรือ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเลไว้อย่างชัดเจนเป็นการเฉพาะ โดยในเรื่องสิทธิขั้นพื้นฐานต่างๆ ของคนประจำเรือ กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือที่ต้องจัดให้คนประจำเรือมีที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก อาหาร และการรักษาพยาบาลที่เหมาะสมและได้มาตรฐาน ซึ่งระบุเอาไว้อย่างกว้าง แต่ไม่ได้กำหนดชัดเจนว่าให้รวมไปถึงในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเล ผู้เขียนก็เห็นว่า หน้าที่ดังกล่าวของเจ้าของเรือนี้ควรตีความไปในทางที่ต้องจัดให้มีอยู่โดยตลอด ไม่ว่าจะอยู่ในสถานการณ์ปกติ สถานการณ์ของอุบัติเหตุทางทะเลหรือในระหว่างการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล เพื่อให้คนประจำเรือได้รับสิทธิขั้นพื้นฐานที่พึงมีใกล้เคียงกับบุคคลธรรมดาทั่วไปที่ใช้ชีวิตประจำวันบนพื้นดินมากที่สุด นอกจากนี้ ยังมีบทบัญญัติในบางมาตราของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ที่กำหนดสิทธิของคนประจำเรือหรือหน้าที่ของเจ้าของเรือไว้สำหรับกรณีหนึ่งกรณีใดเป็นการเฉพาะ บทบัญญัติดังกล่าวก็ยังสามารถนำมาปรับใช้เพื่อคุ้มครองคนประจำเรือในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเลได้ เพราะบทบัญญัติดังกล่าวมีเงื่อนไขที่เปิดช่องไว้เพื่อรองรับกรณีอื่นที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต ยกตัวอย่างเช่น

ตัวอย่างที่ 1 “มาตรา 66 คนประจำเรือมีสิทธิเดินทางกลับภูมิลำเนาหรือสถานที่อื่นตามที่ตกลงกัน โดยให้เจ้าของเรือจัดการหรือออกค่าใช้จ่ายใด ๆ ระหว่างการเดินทาง ในกรณีดังต่อไปนี้”

(1) ครบกำหนดเวลาตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือในระหว่างเวลาที่คนประจำเรือทำงานอยู่ ณ สถานที่อื่นอันมิใช่สถานที่ทำข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

(2) เจ้าของเรือบอกเลิกข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือก่อนครบกำหนดตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

(3) เมื่อมีเหตุดังต่อไปนี้เกิดขึ้น

(ก) คนประจำเรือเจ็บป่วย บาดเจ็บ หรือมีสภาพร่างกายหรือจิตใจที่ไม่สามารถปฏิบัติงานได้

(ข) เมื่อเจ้าของเรือไม่สามารถดำเนินธุรกิจการเดินเรือต่อไป

(ค) เรือเดินทะเลอับปางหรือไม่อาจใช้งานได้โดยสิ้นเชิง

(ง) เมื่อเรือจะมุ่งหน้าเข้าสู่เขตสงคราม

(จ) กรณีอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด”

บทบัญญัติในมาตรา 66 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ว่าด้วยเรื่องการส่งตัวกลับ เจ้าของเรือต้องจัดการให้คนประจำเรือเดินทางกลับภูมิลำเนาหรือสถานที่อื่นตามที่ตกลงกัน หรือออกค่าใช้จ่ายให้คนประจำเรือได้เดินทางกลับภูมิลำเนาหรือสถานที่อื่นตามที่ตกลงกัน ในกรณี (1)-(3) หากจะนำมาปรับใช้ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเลหรือในระหว่างการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล ก็อาจปรับเข้าได้กับกรณี (3)(ก) หากคนประจำเรือได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางทะเล หรือไม่ถึงขนาดบาดเจ็บแต่ทำให้มีสภาพร่างกายหรือจิตใจที่ไม่สามารถปฏิบัติงานได้ นอกจากนี้ ยังอาจปรับเข้าเหตุตาม (3)(ค) คือเมื่อมีเหตุเรือเดินทะเลอับปางหรือไม่อาจใช้การได้โดยสิ้นเชิง ซึ่งเมื่อพิจารณาเงื่อนไขส่วนเหตุตาม (3)(ค) จึงเกิดประเด็นว่า หากเรือเดินทะเลไม่ถึงขนาดอับปางหรือเรือเดินทะเลยังสามารถใช้การได้บางส่วน ก็จะไม่สามารถปรับเข้าเหตุตาม (3)(ค) ได้ แล้วกรณีนี้คนประจำเรือจะมีสิทธิเดินทางกลับภูมิลำเนาหรือไม่ อย่างไรก็ตาม ประเด็นดังกล่าวกฎหมายก็ยังบัญญัติเปิดช่องไว้ในเหตุตาม (3)(จ) คือกรณีอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าควรมีการริเริ่มพิจารณาว่าเหตุตามกรณีใดบ้างที่ควรประกาศกำหนดไว้ให้ชัดเจน เพื่อให้สามารถนำมาปรับใช้ได้ทันทีหากมีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น

ตัวอย่างที่ 2 “มาตรา 81 เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อคนประจำเรือในกรณี ดังต่อไปนี้

(1) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเจ็บป่วยและการได้รับบาดเจ็บของคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือซึ่งเกิดขึ้นนับแต่วันที่เริ่มปฏิบัติหน้าที่จนถึงกำหนดวันส่งตัวกลับ

(2) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดให้ทำประกันภัยทางทะเล ดังต่อไปนี้

(ก) กรณีที่คนประจำเรือเสียชีวิต หรือทุพพลภาพเป็นเวลานาน อันเนื่องมาจากการบาดเจ็บ การเจ็บป่วย หรือได้รับอันตรายจากการทำงาน เพื่อให้มีหลักประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

(ข) กรณีที่คนประจำเรือถูกละทิ้ง

(ค) กรณีอื่นตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานประกาศกำหนด

(3) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล การแพทย์ การจัดหายาที่จำเป็น เครื่องมือในการบำบัดโรค ค่าอาหาร และการเช่าที่พักอาศัยในสถานที่อื่นนอกเหนือจากภูมิลำเนาของคนประจำเรือ จนกว่าคนประจำเรือจะหายจากการเจ็บป่วยหรืออาการบาดเจ็บ หรือจนกว่าจะมีการวินิจฉัยว่าการทุพพลภาพนั้นมีลักษณะถาวรจนไม่สามารถทำงานได้อีก ตามที่เจ้าของเรือกับคนประจำเรือได้ตกลงกัน ทั้งนี้ ไม่น้อยกว่าสิบหกสัปดาห์ นับแต่วันที่ได้รับบาดเจ็บหรือเริ่มเจ็บป่วย จนกว่าคนประจำเรือจะได้รับการส่งตัวกลับ เว้นแต่การเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บนั้นเกิดขึ้นนอกเหนือจากการปฏิบัติงานให้กับเจ้าของเรือ หรือเกิดจากการกระทำอันมิชอบของคนประจำเรือผู้นั้น หรือคนประจำเรือผู้นั้นได้จงใจปกปิดความเจ็บป่วยหรือสุขภาพที่ไม่สมบูรณ์ขณะที่ทำข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

(4) ค่าใช้จ่ายในการปลงศพและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในกรณีที่คนประจำเรือเสียชีวิตบนเรือหรือบนฝั่งในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

(5) ค่าใช้จ่ายอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

บทบัญญัติในมาตรา 81 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ว่าด้วยเรื่องความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อคนประจำเรือ กล่าวคือเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายในกรณี (1)-(5) ต่อคนประจำเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายใน (3) ในส่วนของค่าใช้จ่ายจากการเช่าที่พักอาศัยในสถานที่อื่นนอกเหนือจากภูมิลำเนาของคนประจำเรือ หากจะนำมาปรับใช้ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเล ต้องเป็นกรณีที่คนประจำเรือได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติงานเท่านั้น คนประจำเรือจึงจะมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายจากการเช่าที่พักอาศัยในสถานที่อื่นเพื่อพักรักษาตัวจากเจ้าของเรือ จึงมีประเด็นว่า หากคนประจำ

เรือไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางทะเล เพียงแต่อยู่ในเหตุการณ์ขณะเกิดอุบัติเหตุทางทะเล เป็นเหตุให้คนประจำเรือดังกล่าวต้องให้ข้อมูลแก่พนักงานสอบสวนหรือเข้าไปมีส่วนร่วมในการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งโดยปกติในการสอบสวนหาข้อเท็จจริงนั้นค่อนข้างใช้ระยะเวลาที่นานพอสมควร ทำให้คนประจำเรือต้องเข้าที่พักอาศัยในสถานที่อื่นที่มีใช้ภูมิลำเนาของตน กรณีนี้คนประจำเรือก็จะไม่อาจเรียกร้องค่าเช่าที่พักอาศัยในสถานที่อื่นที่เกิดขึ้นได้ อย่างไรก็ตาม กฎหมายได้บัญญัติเปิดช่องไว้ในกรณี (5) คือค่าใช้จ่ายอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งอาจรองรับค่าใช้จ่ายในประเด็นดังกล่าว และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่อาจเกิดขึ้นได้ อันจะเป็นการช่วยส่งเสริมสภาพการทำงานที่ดีให้แก่คนประจำเรือด้วย ทั้งนี้ ผู้เขียนเห็นว่าควรมีการริเริ่มพิจารณาว่า ค่าใช้จ่ายในเรื่องใดบ้างที่ควรกำหนดไว้ให้ชัดเจนในกฎกระทรวง เพื่อเป็นหลักประกันที่ดีให้แก่คนประจำเรือครอบคลุมทุกสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้น

นอกจากนี้ บทบัญญัติในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ยังไม่ครอบคลุมถึงสิทธิบางประการของคนประจำเรือ กล่าวคือ มิได้บัญญัติถึงสิทธิในการเข้าถึงคำแนะนำทางด้านกฎหมาย สิทธิในการที่จะได้รับการจัดให้มีลำน และสิทธิในการติดต่อกับบุคคลใกล้ชิดหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสิทธิเหล่านี้มีกำหนดไว้ในข้อแนะนำด้วยการปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อแรงงานทางทะเลฯ และแม้ว่าตามกฎหมายไทย สิทธิดังกล่าวเหล่านี้จะมีบัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาความ แต่อย่างไรก็ตาม กรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเลและในการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลนั้นอาจมีช่วงเวลาสืบหาข้อเท็จจริงและพยานหลักฐานเบื้องต้นก่อนการเข้าสู่กระบวนการพิจารณาความ และเนื่องด้วยถ้อยคำต่างๆ ที่คนประจำเรือให้ไว้แก่พนักงานสอบสวนอาจมีผลต่อการฟ้องร้องในคดีอาญา ผู้เขียนจึงเห็นว่า หากมีการกำหนดรองรับสิทธิดังกล่าวไว้ในพระราชบัญญัติให้ชัดเจน จะเป็นหลักประกันที่ดีกว่าแก่คนประจำเรือที่เป็นชาวไทยและชาวต่างชาติและอีกประเด็นที่ควรพิจารณาคือ หน้าที่ต่างๆ ที่มีต่อคนประจำเรือ โดยหลักกฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของ “เจ้าของเรือ” แต่ให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบ โดยหากตรวจพบว่าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ พนักงานเจ้าหน้าที่จะมีอำนาจออกคำสั่งให้นายเรือแก้ไขให้ถูกต้องและเจ้าของเรือจะมีโทษทางอาญา แต่ทั้งนี้ กฎหมายมิได้มีการกำหนดหน้าที่แก่รัฐหรือการเข้ามามีส่วนร่วมของรัฐในการช่วยเหลือคนประจำเรือแต่อย่างใด ซึ่งประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่า ควรนำข้อแนะนำด้วยการปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อแรงงานทางทะเลฯ มาเป็นแนวทางในการพิจารณาหรือการปฏิบัติของรัฐ เพื่อให้คนประจำเรือได้รับการเยียวยาความเสียหายและได้รับความเป็นธรรมโดยเร็วที่สุด

บทสรุป

จากการศึกษาข้อแนะนำว่าด้วยการปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อแรงงานทางทะเล ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเล (Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of Maritime Accident) และพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ของประเทศไทย พบว่าบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิของคนประจำเรือตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มิได้กำหนดชัดเจนว่าให้รองรับไปถึงกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเล แต่บทบัญญัติในบางมาตราก็ได้เปิดช่องให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดหรือตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง นอกจากนี้ พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ก็ได้กำหนดถึงสิทธิของคนประจำเรือในการเข้าถึงคำแนะนำทางด้านกฎหมาย สิทธิที่จะได้รับการจัดให้มีล่าม สิทธิในการติดต่อกับบุคคลใกล้ชิดหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีได้กำหนดถึงหน้าที่ของรัฐในการช่วยเหลือคนประจำเรือแต่อย่างใด ซึ่งเรื่องเหล่านี้มีกำหนดเป็นแนวทางอยู่ในข้อแนะนำว่าด้วยการปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อแรงงานทางทะเล ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเล (Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of Maritime Accident) โดยแม้ว่าข้อแนะนำดังกล่าวจะไม่มีผลบังคับใช้ในทางกฎหมาย แต่ประเทศไทยก็สามารถหยิบมาใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาการร่าง การตีความ และการปรับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานทางทะเลของไทยได้ เพื่อให้กฎหมายว่าด้วยแรงงานทางทะเลของไทยเข้าใกล้มาตรฐานสากลมากขึ้น ซึ่งจะเป็นการส่งผลดีต่อทั้งคนประจำเรือ กองเรือพาณิชย์นาวีของไทย และเศรษฐกิจของประเทศต่อไป

รายการอ้างอิง

เอกสาร

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน. อนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549. กรุงเทพฯ: กลุ่มงาน มาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ สำนักพัฒนามาตรฐานแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครอง แรงงาน, 2549.

พิไลพร เตือนวิระเดช. “กฎหมายแรงงานทางทะเล : อีกก้าวของกฎหมายพาณิชย์นาวีไทย (Maritime Labour Law : The Next Step of Thai Maritime Law)”. วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี ปีที่ 9 ฉบับที่ 9, เดือนพฤศจิกายน ปี 2557.

เลอสรณ์ ศรีชนะภัย. “พันธกรณีของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006”. วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

ศศิกันต์ หยั่งสายชล. “ท่าทีของประเทศไทยต่ออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006”. วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552.

ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ. “การประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ.” <http://www.senate.go.th/w3c/senate/main.php?url=meeting&set=2&mgid=1>, 27 ธันวาคม 2558.

Comite Maritime International. “Fair Treatment of Seafarers, Documents Produced and Documents of Interest.” <http://www.comitemaritime.org/Fair-Treatment-of-Seafarers/0,2770,17032,00.html>, December 27, 2015.

Comite Maritime International. “Guidelines on the Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident.” <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Fair%20Treatment/IMO%20ILO%20Guidelines.pdf>, March 1, 2016.

Comite Maritime International. “Submissions to the IMO Legal Committee regarding the legality of penal detentions for incidents at sea such as under UNCLOS .” [http://www.comitemaritime.org/Uploads/Fair%20Treatment/CMI%20Submissions%20to%20the%20IMO%20Legal%20Commi ttee%20Leg%2097%20-%20Final%20as%20submitted%2029%20Sept%2010%20DOC.pdf](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Fair%20Treatment/CMI%20Submissions%20to%20the%20IMO%20Legal%20Committee%20Leg%2097%20-%20Final%20as%20submitted%2029%20Sept%2010%20DOC.pdf), March 1, 2016.

International Labour Organization. “Ratifications of MLC - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006).” http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312331:NO, December 27, 2015.

International Maritime Organization. “Member states.”
<http://www.imo.org/en/About/Membership/>

[Pages/MemberStates.aspx](http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx), March 1, 2016.

Olivia Murray. “Fair treatment of seafarers – international law and practice.” (first published in *The Journal of International Maritime Law* published by Lawtext Publishing Limited www.lawtext.com; (2012) 18 JIML 2 pp 150-164).

<http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/150-164.pdf>, March 1, 2016.

Olivia Murray. “Report given to the General Assembly at the 2015 Istanbul Colloquium.”
[http://](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Fair%20Treatment/Assembly%20attachment%208.pdf)

www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Fair%20Treatment/Assembly%20attachment%208.pdf, March 1, 2016.