

อารัมภบท

ที่ประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ

ซึ่งได้จัดขึ้น ณ กรุงเจนีวา โดยคณะประศาสน์การของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ และได้ประชุมกันเป็นสมัยที่เก้าสิบสี่ เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549 และ

ประสงค์ที่จะสร้างตราสารฉบับเดียวซึ่งรวบรวมมาตรฐานอันเป็นปัจจุบันทั้งปวงที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาและข้อแนะนำด้านแรงงานทางทะเลระหว่างประเทศฉบับต่าง ๆ ที่มีอยู่แล้ว ตลอดจนหลักการพื้นฐานที่พบในอนุสัญญาแรงงานระหว่างประเทศฉบับอื่น ๆ เข้าไว้ด้วยกัน เท่าที่จะเป็นไปได้ กล่าวโดยเฉพาะ

- อนุสัญญาว่าด้วย แรงงานบังคับ พ.ศ. 2473 (ฉบับที่ 29)
- อนุสัญญาว่าด้วย เสรีภาพในการสมาคม และการคุ้มครองสิทธิในการรวมตัว พ.ศ. 2491 (ฉบับที่ 87)
- อนุสัญญาว่าด้วย สิทธิในการรวมตัวและการร่วมเจรจาต่อรอง พ.ศ. 2492 (ฉบับที่ 98)
- อนุสัญญาว่าด้วย ค่าตอบแทนที่เท่ากัน พ.ศ. 2494 (ฉบับที่ 100)
- อนุสัญญาว่าด้วย การยกเลิกแรงงานบังคับ พ.ศ. 2500 (ฉบับที่ 105)
- อนุสัญญาว่าด้วย การเลือกปฏิบัติ (การจ้างงานและอาชีพ) พ.ศ. 2501 (ฉบับที่ 111)
- อนุสัญญาว่าด้วย อายุขั้นต่ำ พ.ศ. 2516 (ฉบับที่ 138)
- อนุสัญญาว่าด้วย รูปแบบที่เลวร้ายที่สุดของการใช้แรงงานเด็ก พ.ศ. 2542 (ฉบับที่ 182) และได้ใส่ใจต่ออำนาจหน้าที่หลักขององค์การในการส่งเสริมสภาพการทำงานที่มีคุณค่า และได้ระลึกถึงปฏิญญา ILO ว่าด้วย หลักการและสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน พ.ศ. 2541 และได้ใส่ใจด้วยว่า มีบทบัญญัติของตราสารอื่น ๆ ของ ILO ที่ครอบคลุมถึงคนประจำเรือ และมีสิทธิอื่น ๆ ที่กำหนดไว้ให้เป็นสิทธิและเสรีภาพขั้นพื้นฐานที่บังคับใช้กับคนทั้งปวง และได้พิจารณาว่าตามลักษณะของอุตสาหกรรมเดินเรือทั่วโลกแล้ว คนประจำเรือต้องการการคุ้มครองเป็นพิเศษ และ

ได้คำนึงถึง ลักษณะที่เหมือนกันทั่วโลกของอุตสาหกรรมเดินเรือ ความต้องการการคุ้มครองเป็นพิเศษของคนประจำเรือ และ

ยังได้ใส่ใจถึง มาตรฐานระหว่างประเทศเรื่อง ความปลอดภัยของเรือ ความมั่นคงของมนุษย์ และการบริหารจัดการเรืออย่างมีคุณภาพ ที่อยู่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล พ.ศ. 2517 ฉบับแก้ไข อนุสัญญาว่าด้วย ข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล พ.ศ. 2515 ฉบับแก้ไข และข้อกำหนดด้านความสามารถและการฝึกอบรมคนประจำเรือในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ พ.ศ. 2521 ตามที่ได้แก้ไข และ

ได้ระลึกว่า อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย กฎหมายทะเล พ.ศ. 2525 ได้กำหนดกรอบการทำงานทั่วไปทางกฎหมาย ซึ่งกิจกรรมทั้งปวงในมหาสมุทรและทะเลต้องดำเนินการภายในกรอบ และเป็นความสำคัญในเชิงกลยุทธ์ในฐานะที่เป็นพื้นฐานสำหรับความร่วมมือและการกระทำในภาคกิจการทางทะเลระดับชาติ ภูมิภาค และสากล และความจำเป็นที่จะต้องดำรงไว้ซึ่งการรวมกันเป็นอันหนึ่งอันเดียวของอนุสัญญานั้น และ

ได้ระลึกว่า มาตรา 94 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย กฎหมายทะเล พ.ศ. 2525 กำหนดหน้าที่และพันธกิจของรัฐเจ้าของเรือ ในเรื่องสภาพแรงงาน เรื่องทางสังคม และการทำหน้าที่ลูกเรือบนเรือที่ชักธงของประเทศตน และ

ได้ระลึกถึง วรรค 8 ของมาตรา 19 แห่งธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ซึ่งบัญญัติว่า ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม การรับรองอนุสัญญาหรือข้อแนะใด ๆ ของที่ประชุมใหญ่ หรือการให้สัตยาบันอนุสัญญาใด ๆ ของประเทศสมาชิก ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อกฎหมาย คำตัดสิน ธรรมเนียมปฏิบัติ หรือข้อตกลงใด ๆ ซึ่งเป็นหลักประกันของเงื่อนไขที่เป็นคุณแก่คนงานที่เกี่ยวข้องมากกว่าที่อนุสัญญาหรือข้อแนะบัญญัติไว้ และ

ได้พิจารณาเห็นว่า ตราสารฉบับใหม่นี้ควรได้รับการจัดทำขึ้น เพื่อให้เกิดความมั่นใจในการยอมรับต่อหลักการแห่งงานที่มีคุณค่าอย่างกว้างขวางมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ในระหว่างรัฐบาลเจ้าของเรือ และคนประจำเรือ ซึ่งควรปรับตราสารให้เป็นปัจจุบันได้อย่างทัน่วงที และควรนำไปบังคับใช้และนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และ

ได้มีมติเรื่อง การรับรองข้อเสนอเฉพาะบางประการ เพื่อตระหนักถึงความเป็นจริงของตราสารนั้น ซึ่งเป็นหัวข้อเดียวของระเบียบวาระการประชุม และ

ได้พิจารณาเห็นว่า ข้อเสนอเหล่านี้ต้องอยู่ในรูปของอนุสัญญาระหว่างประเทศ

จึงได้รับรองอนุสัญญาต่อไปนี้ ซึ่งให้เรียกว่า อนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549

## พันธกิจทั่วไป

### มาตรา I

1. สมาชิกแต่ละประเทศที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับนี้ต่างรับที่จะดำเนินการให้ บทบัญญัติต่าง ๆ ของอนุสัญญานี้ บรรลุผลโดยสมบูรณ์ ตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรา VI เพื่อให้เกิดความมั่นคงต่อสิทธิในการจ้างงานที่มีคุณค่าของคนประจำเรือทั้งปวง
2. ประเทศสมาชิกต้องร่วมมือกัน เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้มั่นใจในการบังคับใช้และการนำอนุสัญญานี้ไปปฏิบัติอย่างเกิดประสิทธิผล

มาตรา II

1. เพื่อวัตถุประสงค์แห่งอนุสัญญาฯ นี้ และเว้นแต่จะมีบทบัญญัติเฉพาะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ให้คำว่า

- (ก) หน่วยงานที่ทรงอำนาจ หมายถึง รัฐมนตรี หน่วยงานของรัฐบาล หรือหน่วยงานที่มีอำนาจในการออกและบังคับใช้กฎระเบียบ คำสั่ง หรือ ข้อสั่งการอื่น ๆ อันมีผลบังคับเป็นกฎหมายว่าด้วยเรื่องที่เป็นสาระสำคัญของบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง
- (ข) ใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล หมายถึง คำประกาศตามที่อ้างถึงในข้อบังคับที่ 5.1.3
- (ค) ต้นกรอส หมายถึง ขนาดต้นกรอส ซึ่งคำนวณตามกฎวิธีการวัดขนาดต้นที่มีปรากฏอยู่ในภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย การวัดขนาดต้นเรือ พ.ศ. 2512 หรืออนุสัญญาใด ๆ ที่ออกตามมาในภายหลัง สำหรับเรือที่อยู่ในบังคับของแผนชั่วคราวในการวัดขนาดต้นกรอสของเรือ ซึ่งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศให้การรับรองนั้น ให้ต้นกรอส หมายถึง ขนาดที่รวมอยู่ใน REMARKS column ของใบสำคัญรับรองขนาดต้นเรือระหว่างประเทศ พ.ศ. 2512
- (ง) ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล หมายถึง ใบรับรองตามที่อ้างถึงในข้อบังคับที่ 5.1.3
- (จ) ข้อกำหนดแห่งอนุสัญญาฯ นี้ หมายถึง ข้อกำหนดต่าง ๆ ในมาตรา และข้อบังคับ และส่วน ก ของประมวลข้อปฏิบัติแห่งอนุสัญญาฯ นี้
- (ฉ) คนประจำเรือ หมายถึง บุคคลผู้ได้รับการว่าจ้าง หรือได้รับมอบหมาย หรือทำงานด้วยความสามารถไม่ว่าด้านใดก็ตาม บนเรือที่อนุสัญญาฯ นี้ใช้บังคับ
- (ช) ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ รวมถึง ทั้งสัญญาจ้างงานและข้อบทต่าง ๆ ของข้อตกลง
- (ซ) หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ หมายถึง บุคคล บริษัท สถาบัน หน่วยงาน หรือองค์กรอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือเอกชน ซึ่งมีข้อผูกพันในการคัดเลือกคนประจำเรือให้กับเจ้าของเรือ หรือบรรจุคนประจำเรือให้เจ้าของเรือ
- (ฌ) เรือ หมายถึง เรือซึ่งมิได้เดินเรือในเฉพาะน่านน้ำภายในประเทศ หรือน่านน้ำที่อยู่ภายในหรือประชิดติดกับน่านน้ำที่ใช้กำบังคลื่นลมหรือในพื้นที่ที่มีการบังคับใช้กฎระเบียบของท่าเรือ
- (ฎ) เจ้าของเรือ หมายถึง เจ้าของเรือ หรือองค์กร หรือบุคคลอื่นใด เช่น ผู้จัดการ ตัวแทน หรือผู้เช่าเรือเปล่าผู้ซึ่งรับเอาความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติการของเรือมาจากเจ้าของ และโดยการที่เป็นผู้ซึ่งได้รับเอาความรับผิดชอบเช่นนั้นมา ได้ตกลงเข้ารับช่วงหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดให้กับเจ้าของเรือตามอนุสัญญาฯ นี้ ไม่ว่าจะมิบุคคลหรือองค์กรอื่นใดมาปฏิบัติหน้าที่หรือรับผิดชอบบางประการแทนเจ้าของเรือหรือไม่ก็ตาม

2. เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างชัดแจ้ง ให้อนุสัญญาฯ นี้ใช้บังคับกับคนประจำเรือทุกคน

3. ในกรณีที่มีข้อสงสัยว่า กลุ่มบุคคลประเภทใด นับเป็นคนประจำเรือตามวัตถุประสงค์แห่งอนุสัญญาฯ ให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจในประเทศสมาชิกเป็นผู้ทำการพิจารณาตัดสินปัญหา ภายหลังจากทำการปรึกษาหารือร่วมกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องกับปัญหาแล้ว

4. เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง ให้อนุสัญญานี้ใช้บังคับกับเรือทุกลำไม่ว่าจะเป็นเรือของรัฐหรือเอกชนที่ใช้เพื่อกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ซึ่งมีใช้เรือที่ใช้ทำการประมงหรือกิจกรรมต่อเนื่องที่คล้ายคลึงกัน และเรือซึ่งติดตามแบบประเพณีดั้งเดิม เช่น เรือใบอาหรับ และเรือสำเภา อนุสัญญานี้ไม่ใช้บังคับกับเรือรบหรือเรือที่ใช้ในทางการทหาร

5. ในกรณีที่มีข้อสงสัยว่า อนุสัญญานี้ใช้บังคับกับเรือลำใด หรือเรือประเภทใด ให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจในประเทศสมาชิกเป็นผู้ทำการพิจารณาตัดสินปัญหา ภายหลังจากทำการปรึกษาหารือร่วมกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว

6. หากหน่วยงานที่ทรงอำนาจพิจารณาตัดสินแล้วว่า ณ ขณะนี้ รายละเอียดบางประการของประมวลข้อปฏิบัติที่อ้างถึงในมาตรา VI วรรค 1 ไม่มีความเหมาะสมหรือไม่สามารถที่จะนำมาใช้ในทางปฏิบัติกับเรือลำใดหรือเรือบางประเภทที่ชักธงของประเทศตน ก็ไม่ต้องบังคับใช้ บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของประมวลข้อปฏิบัติในประเด็นที่แตกต่างไปจากกฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศ หรือข้อตกลงที่เกิดจากการร่วมเจรจาต่อรอง หรือมาตรการอื่น ๆ ทั้งนี้ การพิจารณาตัดสินเช่นนั้นจะกระทำได้อีกต่อเมื่อมีการปรึกษาหารือร่วมกับองค์กรของเจ้าของเรือหรือของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว และกระทำได้ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเรือขนาดน้อยกว่า 200 ตันกรอสซึ่งไม่ได้ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศเท่านั้น

7. การพิจารณาตัดสินใด ๆ ของประเทศสมาชิก ที่กระทำภายใต้วรรค 3 หรือ 5 หรือ 6 ของมาตรานี้ ต้องแจ้งให้ผู้อำนวยการใหญ่ของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศทราบ ซึ่งผู้อำนวยการใหญ่ต้องประกาศแจ้งต่อประเทศสมาชิกต่าง ๆ ขององค์การ

8. เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง เมื่ออ้างถึงอนุสัญญานี้ ให้หมายถึงการอ้างถึงข้อบังคับและประมวลข้อปฏิบัติไปพร้อมกัน

## หลักการและสิทธิขั้นพื้นฐาน

### มาตรา III

สมาชิกแต่ละประเทศต้องกระทำจนเป็นที่พอใจได้ว่า บทบัญญัติแห่งกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ของประเทศตนที่เกี่ยวข้องกับบริบทของอนุสัญญานี้ได้เคารพต่อสิทธิขั้นพื้นฐานว่าด้วย

- (ก) เสรีภาพในการสมาคม และการยอมรับอย่างมีประสิทธิผลต่อสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรอง
- (ข) การขจัดทุกรูปแบบของแรงงานบังคับและการเกณฑ์แรงงาน
- (ค) การยกเลิกการใช้แรงงานเด็กให้มีประสิทธิผล และ
- (ง) การขจัดกาเลือกปฏิบัติในการจ้างงานและอาชีพ

## สิทธิทางสังคม และการจ้างงานของคนประจำเรือ

### มาตรา IV

1. คนประจำเรือทุกคนมีสิทธิในสถานที่ทำงานที่มั่นคงและปลอดภัย ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย
2. คนประจำเรือทุกคนมีสิทธิในเงื่อนไขการจ้างงานที่เป็นธรรม
3. คนประจำเรือทุกคนมีสิทธิในสภาพความเป็นอยู่และการทำงานที่มีคุณค่าบนเรือที่ออกเดินทะเล
4. คนประจำเรือทุกคนมีสิทธิได้รับการคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล มาตรการด้านสวัสดิการ และรูปแบบอื่น ๆ ของการคุ้มครองทางสังคม
5. ภายใต้อำนาจของเขตอำนาจของตน สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่าสิทธิทางสังคมและการจ้างงานคนประจำเรือที่กำหนดขึ้นตามวรรคต่าง ๆ ข้างต้นของมาตรานี้ได้รับการนำไปปฏิบัติอย่างเต็มที่ตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ ทั้งนี้ เว้นแต่อนุสัญญานี้จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การนำไปปฏิบัติเช่นนั้นสามารถทำให้บรรลุผลโดยใช้กฎระเบียบและกฎหมายภายในประเทศ ข้อตกลงที่เกิดจากการร่วมเจรจาต่อรองที่มีผลใช้บังคับ หรือมาตรการอื่น ๆ หรือแนวปฏิบัติ

## ความรับผิดชอบในการบังคับใช้ และการนำไปปฏิบัติ

### มาตรา V

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องบังคับใช้กฎหมาย หรือกฎระเบียบ หรือมาตรการอื่น ๆ ตามที่ตนได้รับเอามา และนำมาปฏิบัติ เพื่อให้พันธกิจของตนภายใต้อนุสัญญานี้บรรลุผลในส่วนของเรือและคนประจำเรือที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของตน
2. สมาชิกแต่ละประเทศต้องควบคุมและใช้เขตอำนาจของตนอย่างสัมฤทธิ์ผลเหนือเรือที่ชักธงของประเทศตน โดยการจัดวางระบบเพื่อให้มั่นใจได้ถึง การปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ รวมทั้ง การออกตรวจอย่างสม่ำเสมอ การจัดทำรายงาน การตรวจติดตาม และการดำเนินคดีภายใต้กฎหมายที่มีผลใช้บังคับ
3. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า เรือที่ชักธงของประเทศตนมีใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ตามที่อนุสัญญานี้กำหนด
4. ประเทศสมาชิกอื่นนอกเหนือจากประเทศเจ้าของธงเรือสามารถเข้าตรวจเรือที่อยู่ภายใต้การบังคับของอนุสัญญานี้ได้ตามกฎหมายระหว่างประเทศ เมื่อเรือนั้นได้เทียบท่าของประเทศตน เพื่อพิจารณาว่า เรือนั้นปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้หรือไม่
5. สมาชิกแต่ละประเทศต้องควบคุมและใช้เขตอำนาจของตนอย่างสัมฤทธิ์ผลกับหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่จัดตั้งขึ้นในเขตอาณาของตน

6. สมาชิกแต่ละประเทศต้องไม่ฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญาฯ และต้องกำหนดบทลงโทษ หรือใช้มาตรการแก้ไขภายใต้กฎหมายของตนที่เพียงพอต่อการปราบปรามการฝ่าฝืนนั้น ตามกฎหมายระหว่างประเทศ

7. สมาชิกแต่ละประเทศต้องปฏิบัติตามความรับผิดชอบของตนภายใต้อนุสัญญาฯ ในวิธีที่จะทำให้มั่นใจได้ว่า เรื่องที่ชักธงของประเทศซึ่งยังไม่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฯ จะไม่ได้รับการปฏิบัติที่เป็นคุณกว่าเรื่องที่ชักธงของประเทศซึ่งได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฯ แล้ว

## ข้อบังคับ และประมวลข้อปฏิบัติในส่วน ก และ ข

### มาตรา VI

1. ข้อบังคับและบทบัญญัติของประมวลข้อปฏิบัติในส่วน ก มีสภาพบังคับ ส่วนบทบัญญัติของประมวลข้อปฏิบัติในส่วน ข ไม่มีสภาพบังคับ

2. สมาชิกแต่ละประเทศรับที่จะให้ความเคารพต่อสิทธิและหลักการที่กำหนดขึ้นตามข้อบังคับนี้ และจะนำข้อบังคับนี้แต่ละข้อไปปฏิบัติตามวิธีที่กำหนดขึ้นตามบทบัญญัติที่ตรงกันในส่วน ก ของประมวลข้อปฏิบัติ นอกจากนี้ ประเทศสมาชิกต้องพิจารณาอย่างเหมาะสมในการปฏิบัติตามความรับผิดชอบของตนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในส่วน ข ของประมวลข้อปฏิบัติ

3. ประเทศสมาชิกซึ่งไม่อยู่ในฐานะที่จะนำหลักการและสิทธิตามวิธีที่กำหนดไว้ในส่วน ก ของประมวลข้อปฏิบัติไปปฏิบัติได้นั้น สามารถนำส่วน ก ไปปฏิบัติโดยผ่านทางบทบัญญัติแห่งกฎหมาย และกฎระเบียบของตน หรือมาตรการอื่น ๆ ซึ่งเท่าเทียมกันในสาระสำคัญกับบทบัญญัติในส่วน ก ได้ เว้นแต่อนุสัญญาฯ ได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง

4. เพื่อวัตถุประสงค์แห่งวรรค 3 ของมาตรานี้เท่านั้น ให้พิจารณาได้ว่า กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อตกลงร่วมใด ๆ หรือมาตรการอื่น ๆ ที่นำมาปฏิบัตินั้น มีความทัดเทียมในสาระสำคัญกับเนื้อหาแห่งอนุสัญญาฯ นี้ได้ หากประเทศสมาชิกล้วนมั่นใจว่า

ก. สิ่งนั้นช่วยให้บรรลุตามจุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ทั่วไปของบทบัญญัติแห่งประมวลข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในส่วน ก ได้โดยสมบูรณ์ และ

ข. สิ่งนั้นทำให้บทบัญญัติของประมวลข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในส่วน ก บังเกิดผล

## การปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือ

### มาตรา VII

การลดทอน การยกเว้น หรือการปฏิบัติตามอนุสัญญาฯ อย่างยืดหยุ่นสำหรับส่วนที่อนุสัญญาฯ นี้กำหนดให้ต้องทำการปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือก่อนนั้น ในกรณีที่ไม่มียุติบัตรอื่นเป็นผู้แทนของเจ้าของเรือหรือคนประจำเรือในประเทศสมาชิกแล้ว ให้ประเทศสมาชิกสามารถตัดสินใจกระทำการได้เอง โดยการปรึกษาหารือกับคณะกรรมการตามที่อ้างถึงในมาตรา XIII

## การเริ่มบังคับใช้

### มาตรา VIII

1. การให้สัตยาบันอนุสัญญานี้อย่างเป็นทางการต้องแจ้งไปยังผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ เพื่อการลงทะเบียน
2. อนุสัญญานี้ต้องผูกพันเฉพาะสมาชิกขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่ผู้อำนวยการใหญ่ได้ลงทะเบียนการให้สัตยาบันแล้วเท่านั้น
3. อนุสัญญานี้ต้องมีผลบังคับใช้เมื่อพ้น 12 เดือน นับจากวันที่มีการลงทะเบียนการให้สัตยาบันของประเทศสมาชิกอย่างน้อย 30 ประเทศ โดยรวมกันแล้วมีส่วนแบ่งคิดเป็นร้อยละ 33 ของน้ำหนักตันกรอสของเรือทั้งโลก
4. หลังจากนั้น อนุสัญญานี้ต้องมีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกเมื่อพ้น 12 เดือน นับจากวันที่การให้สัตยาบันของประเทศสมาชิกรายนั้น ได้รับการลงทะเบียน

## การบอกเลิก

### มาตรา IX

1. ประเทศสมาชิกซึ่งได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานี้แล้ว สามารถประกาศบอกเลิกการให้สัตยาบันได้ ภายหลังครบกำหนดสิบปีนับจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับเป็นครั้งแรก โดยแจ้งต่อผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศเพื่อทำการลงทะเบียน ทั้งนี้ การบอกเลิกดังกล่าวจะไม่มีผลจนกว่าจะพ้นหนึ่งปีหลังจากการลงทะเบียนบอกเลิก
2. แต่ละประเทศสมาชิกที่ไม่ได้ใช้สิทธิบอกเลิกในปีหลังจากครบกำหนดสิบปีตามความในวรรค 1 ของมาตรานี้ ต้องผูกพันตามอนุสัญญานี้ต่อไปอีกเป็นระยะเวลาสิบปี และหลังจากนั้นก็ยังสามารถประกาศบอกเลิกอนุสัญญานี้ได้เมื่อครบสิบปีอีกรอบหนึ่งตามความที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้

## ผลจากการเริ่มบังคับใช้

### มาตรา X

- อนุสัญญานี้ได้แก้ไขอนุสัญญาต่าง ๆ ต่อไปนี้
- อนุสัญญานี้ว่าด้วย อายุขั้นต่ำ (งานในทะเล) พ.ศ. 2463 (ฉบับที่ 7)
  - อนุสัญญานี้ว่าด้วย การขจัดใช้ต่อกรณีว่างงาน (เรืออับปาง) พ.ศ. 2463 (ฉบับที่ 8)
  - อนุสัญญานี้ว่าด้วย การบรรจุงานคนเรือ พ.ศ. 2463 (ฉบับที่ 9)
  - อนุสัญญานี้ว่าด้วย การตรวจสุขภาพผู้เยาว์ (งานในทะเล) พ.ศ. 2464 (ฉบับที่ 16)
  - อนุสัญญานี้ว่าด้วย หัวข้อในข้อตกลงของคนเรือ พ.ศ. 2469 (ฉบับที่ 22)
  - อนุสัญญานี้ว่าด้วย การส่งตัวคนเรือกลับ พ.ศ. 2469 (ฉบับที่ 23)

อนุสัญญาว่าด้วย ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถในการทำงานในตำแหน่งของ  
นายประจำเรือ พ.ศ. 2479 (ฉบับที่ 53)

อนุสัญญาว่าด้วย วันหยุดที่ได้รับค่าจ้าง (งานในทะเล) พ.ศ. 2479 (ฉบับที่ 54)

อนุสัญญาว่าด้วย ภาวะรับผิดชอบของเจ้าของเรือ (คนเรือที่ป่วยและได้รับบาดเจ็บ) พ.ศ. 2479  
(ฉบับที่ 55)

อนุสัญญาว่าด้วย การประกันภัยความเจ็บป่วย (งานในทะเล) พ.ศ. 2479 (ฉบับที่ 56)

อนุสัญญาว่าด้วย ชั่วโมงทำงาน และการจัดอัตราค่าจ้าง (งานในทะเล) พ.ศ. 2479 (ฉบับที่ 57)

อนุสัญญาว่าด้วย อายุขั้นต่ำ (งานในทะเล) (ฉบับแก้ไข) พ.ศ. 2479 (ฉบับที่ 58)

อนุสัญญาว่าด้วย อาหารและการจัดหาอาหาร (ลูกเรือ) พ.ศ. 2489 (ฉบับที่ 68)

อนุสัญญาว่าด้วย การออกประกาศนียบัตรสำหรับคนครัวบนเรือ พ.ศ. 2489 (ฉบับที่ 69)

อนุสัญญาว่าด้วย การประกันสังคม (คนประจำเรือ) พ.ศ. 2489 (ฉบับที่ 70)

อนุสัญญาว่าด้วย การหยุดพักผ่อนโดยได้รับค่าจ้าง (คนประจำเรือ) พ.ศ. 2489 (ฉบับที่ 72)

อนุสัญญาว่าด้วย การตรวจสอบสุขภาพ (คนประจำเรือ) พ.ศ. 2489 (ฉบับที่ 73)

อนุสัญญาว่าด้วย การออกประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถในการทำงานในตำแหน่ง  
ของคนเรือ พ.ศ. 2489 (ฉบับที่ 74)

อนุสัญญาว่าด้วย ที่พักอาศัยของลูกเรือ พ.ศ. 2489 (ฉบับที่ 75)

อนุสัญญาว่าด้วย ค่าจ้าง ชั่วโมงทำงาน และการจัดอัตราค่าจ้าง (งานในทะเล) พ.ศ. 2489  
(ฉบับที่ 76)

อนุสัญญาว่าด้วย การหยุดพักผ่อนโดยได้รับค่าจ้าง (คนประจำเรือ) (ฉบับแก้ไข) พ.ศ. 2492  
(ฉบับที่ 91)

อนุสัญญาว่าด้วย ที่พักอาศัยของลูกเรือ (ฉบับแก้ไข) พ.ศ. 2492 (ฉบับที่ 92)

อนุสัญญาว่าด้วย ค่าจ้าง ชั่วโมงทำงาน และการจัดอัตราค่าจ้าง (งานในทะเล) (ฉบับแก้ไข) พ.ศ. 2492  
(ฉบับที่ 93)

อนุสัญญาว่าด้วย ค่าจ้าง ชั่วโมงทำงาน และการจัดอัตราค่าจ้าง (งานในทะเล) (ฉบับแก้ไข) พ.ศ. 2501  
(ฉบับที่ 109)

อนุสัญญาว่าด้วย ที่พักอาศัยของลูกเรือ (บทบัญญัติเพิ่มเติม) พ.ศ. 2513 (ฉบับที่ 133)

อนุสัญญาว่าด้วย การป้องกันอุบัติเหตุ (คนประจำเรือ) พ.ศ. 2513 (ฉบับที่ 134)

อนุสัญญาว่าด้วย การจ้างงานต่อเนื่อง (คนประจำเรือ) พ.ศ. 2519 (ฉบับที่ 145)

อนุสัญญาว่าด้วย วันหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้างของคนประจำเรือ พ.ศ. 2519 (ฉบับที่ 146)

อนุสัญญาว่าด้วย การเดินเรือพาณิชย์ (มาตรฐานขั้นต่ำ) พ.ศ. 2519 (ฉบับที่ 147)

พิธีสาร พ.ศ. 2539 ของอนุสัญญาว่าด้วย การเดินเรือพาณิชย์ (มาตรฐานขั้นต่ำ) พ.ศ. 2519  
(ฉบับที่ 147)

อนุสัญญาว่าด้วย สวัสดิการของคนประจำเรือ พ.ศ. 2530 (ฉบับที่ 163)

อนุสัญญาว่าด้วย การคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาล (คนประจำเรือ) พ.ศ. 2530  
(ฉบับที่ 164)



อนุสัญญาว่าด้วย การประกันสังคม (คนประจำเรือ) (ฉบับแก้ไข) พ.ศ. 2530 (ฉบับที่ 165)  
อนุสัญญาว่าด้วย การส่งตัวคนประจำเรือกลับ (ฉบับแก้ไข) พ.ศ. 2530 (ฉบับที่ 166)  
อนุสัญญาว่าด้วย การตรวจแรงงาน (คนประจำเรือ) พ.ศ. 2539 (ฉบับที่ 178)  
อนุสัญญาว่าด้วย การคัดเลือกและการบรรจุคนประจำเรือ พ.ศ. 2539 (ฉบับที่ 179)  
อนุสัญญาว่าด้วย ชั่วโมงการทำงานและการจัดอัตราค่าจ้างประจำเรือ พ.ศ. 2539 (ฉบับที่ 180)

## หน้าที่ด้านการเก็บรักษาตราสาร

### มาตรา XI

1. ผู้อำนวยการใหญ่ของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศต้องแจ้งให้ประเทศสมาชิกทั้งปวงขององค์การแรงงานระหว่างประเทศทราบถึง การลงทะเบียนการให้สัตยาบัน การขอยกเว้น และการบอกเลิกทั้งปวงที่อยู่ภายใต้อนุสัญญานี้
2. เมื่อบรรลุเงื่อนไขตามวรรค 3 แห่งมาตรา VIII แล้ว ผู้อำนวยการใหญ่ต้องทำให้ประเทศสมาชิกขององค์การตระหนักถึงวันที่อนุสัญญานี้จะเริ่มมีผลบังคับใช้

### มาตรา XII

ผู้อำนวยการใหญ่ของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศต้องแจ้งต่อเลขาธิการสหประชาชาติเพื่อการลงทะเบียนตามมาตรา 102 แห่งกฎบัตรสหประชาชาติ ถึงรายละเอียดโดยสมบูรณ์ของการให้สัตยาบันอนุสัญญา การยอมรับ และการบอกเลิกการให้สัตยาบันอนุสัญญานี้ต่อ เลขาธิการสหประชาชาติ

## คณะกรรมการไตรภาคีพิเศษ

### มาตรา XIII

1. คณะประสานงานแห่งสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศต้องดำเนินการให้อนุสัญญานี้เกิดผลในทางปฏิบัติ โดยให้คณะกรรมการที่มีความรู้ความสามารถพิเศษเฉพาะทางในด้านมาตรฐานแรงงานทางทะเลที่คณะประสานงานได้จัดตั้งขึ้นทำการทบทวนอย่างต่อเนื่อง
2. เพื่อจัดการเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญานี้ คณะกรรมการต้องประกอบด้วยผู้แทนจำนวน 2 คนที่ได้รับการเสนอชื่อโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศสมาชิกที่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานี้ และผู้แทนของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะประสานงาน หลังจากได้ปรึกษารือกับคณะกรรมการวิชาการร่วมทางทะเลแล้ว

3. ผู้แทนฝ่ายรัฐบาลของประเทศสมาชิกที่ยังไม่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานี้สามารถเข้าร่วมในคณะกรรมการชุดนี้ได้ แต่ไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนเพื่อจัดการกับเรื่องใด ๆ ก็ตามอันเกี่ยวข้องกับอนุสัญญานี้ คณะประศาสน์การสามารถเชิญองค์การอื่น ๆ หรือหน่วยต่าง ๆ ให้ส่งผู้แทนเข้าร่วมเป็นผู้สังเกตการณ์ในคณะกรรมการชุดนี้ได้

4. การออกเสียงลงคะแนนของผู้แทนเจ้าของเรือและผู้แทนคนประจำเรือแต่ละคนในคณะกรรมการต้องได้รับการชั่งน้ำหนักคะแนน เพื่อให้มั่นใจได้ว่า กลุ่มของเจ้าของเรือและกลุ่มของคนประจำเรือแต่ละกลุ่มมีอำนาจการออกเสียงลงคะแนนเป็นกึ่งหนึ่งของจำนวนผู้มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของฝ่ายรัฐบาลที่อยู่แสดงตนในการประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน

## การแก้ไขอนุสัญญา

### มาตรา XIV

1. การแก้ไขบทบัญญัติใด ๆ แห่งอนุสัญญานี้ สามารถกระทำได้โดยที่ประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ภายในกรอบของมาตรา 19 แห่งธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศ และกฎและวิธีปฏิบัติขององค์การในการรับรองอนุสัญญาต่าง ๆ ทั้งนี้ การแก้ไขประมวลข้อปฏิบัติก็สามารถกระทำได้ ตามวิธีปฏิบัติในมาตรา XV

2. ในกรณีของประเทศสมาชิกที่ได้รับการลงทะเบียนการให้สัตยาบันอนุสัญญานี้ไปก่อนที่จะมีการรับรองการแก้ไข ประเทศสมาชิกลนั้นต้องได้รับแจ้งให้ทราบถึงตัวบทที่มีการแก้ไขเพื่อการให้สัตยาบัน

3. ในกรณีของประเทศสมาชิกอื่น ๆ ขององค์การต้องได้รับแจ้งให้ทราบถึง ตัวบทของอนุสัญญาที่มีการแก้ไข เพื่อการให้สัตยาบันตามมาตรา 19 แห่งธรรมนูญ

4. ให้ถือว่า การแก้ไขได้รับการยอมรับแล้ว นับแต่วันที่มีประเทศสมาชิกจำนวนอย่างน้อย 30 ประเทศ ซึ่งมีสัดส่วนขนาดเรือรวมกันอย่างน้อยที่สุดร้อยละ 33 ของขนาดตันกรอสของเรือทั้งโลก ได้ลงทะเบียนการให้สัตยาบันการแก้ไขหรืออนุสัญญาที่มีการแก้ไข แล้วแต่กรณี

5. การแก้ไขที่ผ่านการรับรองภายใต้กรอบของมาตรา 19 แห่งธรรมนูญต้องผูกพันเฉพาะประเทศสมาชิกขององค์การที่ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศได้ลงทะเบียนการให้สัตยาบันแล้วเท่านั้น

6. การแก้ไขต้องมีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกที่อ้างถึงในวรรค 2 ของมาตรานี้ เมื่อพ้น 12 เดือน นับแต่วันที่มีการยอมรับตามที่อ้างถึงในวรรค 4 ของมาตรานี้ หรือเมื่อพ้น 12 เดือน นับแต่วันที่การให้สัตยาบันของตนต่อการแก้ไขได้รับการลงทะเบียนแล้วแล้วแต่ว่าวันใดเกิดขึ้นทีหลัง

7. ภายใต้บังคับของวรรค 9 แห่งมาตรานี้ อนุสัญญาที่มีการแก้ไขต้องมีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกที่อ้างถึงในวรรค 3 ของมาตรานี้ เมื่อพ้น 12 เดือน นับแต่วันที่มีการยอมรับตามที่อ้างถึงในวรรค 4 ของมาตรานี้ หรือเมื่อพ้น 12 เดือน นับแต่วันที่การให้สัตยาบันของประเทศสมาชิกเหล่านั้นต่ออนุสัญญานี้ได้รับการลงทะเบียนแล้ว แล้วแต่ว่า วันใดเกิดขึ้นทีหลัง

8. สำหรับประเทศสมาชิกที่ได้ลงทะเบียนการให้สัตยาบันอนุสัญญาฯนี้ไปก่อนที่จะมีการรับรองการแก้ไข แต่ยังไม่ได้ให้สัตยาบันการแก้ไข ให้อนุสัญญาฯนี้มีผลบังคับใช้ต่อไป โดยไม่ต้องนำการแก้ไขเข้าเกี่ยวข้องด้วย

9. ประเทศสมาชิกที่การสัตยาบันของตนต่ออนุสัญญาฯนี้ได้รับการลงทะเบียนภายหลังจากที่ได้รับรองการแก้ไข แต่อยู่ในช่วงก่อนวันที่ที่อ้างถึงในวรรค 4 ของมาตรานี้ สามารถระบุในคำประกาศแนบพร้อมตราสารการให้สัตยาบันได้เป็นการเฉพาะว่าเป็นการให้สัตยาบันเฉพาะอนุสัญญาฯที่ยังไม่ได้มีการแก้ไข ในกรณีของการให้สัตยาบันโดยมีคำประกาศเช่นนั้น อนุสัญญาฯต้องมีผลใช้บังคับกับประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้องนั้นเมื่อพ้น 12 เดือน นับจากวันที่ลงทะเบียนการให้สัตยาบัน ทั้งนี้ หากไม่ได้แนบคำประกาศมาพร้อมกับตราสารการให้สัตยาบัน หรือหากได้ลงทะเบียนการให้สัตยาบัน ณ วันที่ หรือหลังจากวันที่อ้างถึงในวรรค 4 อนุสัญญาฯต้องมีผลใช้บังคับกับประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้องนั้นเมื่อพ้น 12 เดือน นับจากวันที่ลงทะเบียนการให้สัตยาบัน และนับแต่วันที่เริ่มมีผลใช้บังคับตามวรรค 7 แห่งมาตรานี้ ประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้องนั้นต้องผูกพันต่อการแก้ไข เว้นแต่การแก้ไขนั้นได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

## การแก้ไขประมวลข้อปฏิบัติ

### มาตรา XV

1. ประมวลข้อปฏิบัติสามารถได้รับการแก้ไขโดยวิธีปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในมาตรา XIV หรือตามวิธีปฏิบัติที่กำหนดไว้ในมาตรานี้ เว้นเสียแต่ได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง

2. รัฐบาลของประเทศสมาชิกขององค์การ หรือกลุ่มผู้แทนเจ้าของเรือ หรือกลุ่มผู้แทนคนประจำเรือที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นคณะกรรมการตามที่อ้างถึงในมาตรา XIII สามารถเสนอต่อผู้อำนวยการใหญ่ของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศเพื่อขอให้มีการแก้ไขประมวลข้อปฏิบัติได้ ทั้งนี้ ข้อเสนอขอแก้ไขโดยรัฐบาลต้องได้รับการเสนอหรือสนับสนุนจากรัฐบาลของประเทศสมาชิกที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาฯอย่างน้อยห้าประเทศ หรือโดยกลุ่มผู้แทนเจ้าของเรือ หรือกลุ่มผู้แทนคนประจำเรือ ตามที่อ้างถึงในวรรคนี้

3. เมื่อได้ทำการตรวจพิสูจน์แล้วว่า ข้อเสนอขอแก้ไขเป็นไปตามข้อกำหนดของวรรค 2 แห่งมาตรานี้ ผู้อำนวยการใหญ่ต้องแจ้งข้อเสนอดังกล่าว พร้อมกับแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะตามความเหมาะสมให้ประเทศสมาชิกทั้งปวงขององค์การทราบในทันที และเชิญให้ประเทศสมาชิกทั้งปวงส่งข้อสังเกตหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับข้อเสนอนั้น ภายในระยะเวลาหกเดือน หรือภายในระยะเวลาอื่นใดที่คณะประศาสน์การกำหนด (ซึ่งต้องไม่น้อยกว่าสามเดือน แต่ต้องไม่เกินเก้าเดือน)

4. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามที่อ้างถึงในวรรค 3 ของมาตรานี้ ให้ส่งข้อเสนอพร้อมด้วยบทสรุปข้อสังเกตหรือข้อเสนอแนะใด ๆ ที่ทำขึ้นภายในวรรค 3 นั้นให้กับคณะกรรมการ เพื่อทำการพิจารณาในที่ประชุม การแก้ไขต้องได้รับการพิจารณาว่ามีการรับรองแล้วโดยคณะกรรมการ หากว่ามีรัฐบาลของประเทศสมาชิกที่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฯนี้จำนวนอย่างน้อยกึ่งหนึ่งอยู่แสดงตนในที่ประชุมที่มีการพิจารณาข้อเสนอ และ

- (ข) เสียงส่วนใหญ่ของสมาชิกคณะกรรมการจำนวนสองในสามเป็นอย่างน้อยออกเสียงลงคะแนนเห็นชอบให้มีการแก้ไข และ
- (ค) เสียงส่วนใหญ่นี้ประกอบไปด้วย การออกเสียงลงคะแนนเห็นชอบอย่างน้อยกึ่งหนึ่งจากผู้มีสิทธิออกเสียงของฝ่ายรัฐบาล กึ่งหนึ่งจากผู้มีสิทธิออกเสียงของฝ่ายเจ้าของเรือ และกึ่งหนึ่งจากผู้มีสิทธิออกเสียงฝ่ายของคนประจำเรือที่เป็นคณะกรรมการ ซึ่งลงทะเลเบียนเข้าร่วมการประชุม เมื่อมีการขอให้ออกเสียงลงคะแนนต่อข้อเสนอนั้น

5. การแก้ไขซึ่งผ่านการรับรองตามวรรค 4 ของมาตรานี้ ต้องได้รับการนำเสนอให้ที่ประชุมใหญ่สมัยถัดไปพิจารณาอนุมัติ การอนุมัติดังกล่าวจำเป็นต้องมีเสียงส่วนใหญ่สองในสามของผู้มีสิทธิออกเสียงที่อยู่แสดงตน ณ ที่ประชุม หากไม่ได้รับเสียงส่วนใหญ่แล้ว ต้องนำข้อเสนอขอแก้ไขนั้นกลับไปให้คณะกรรมการพิจารณาทบทวน หากคณะกรรมการประสงค์เช่นนั้น

6. ผู้อำนวยการใหญ่ต้องประกาศแจ้งเรื่อง การแก้ไขซึ่งผ่านการอนุมัติของที่ประชุมใหญ่ให้สมาชิกแต่ละประเทศที่ได้ลงทะเบียนการให้สัตยาบันอนุสัญญาฯ นี้ไปก่อนหน้าวันที่ที่ประชุมใหญ่ได้เห็นชอบการแก้ไขดังกล่าว ซึ่งต่อแต่นี้ไปจะอ้างถึงประเทศสมาชิกเหล่านี้ว่า “ประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบัน” การประกาศแจ้งนั้นต้องมีการอ้างอิงตามมาตรานี้ และต้องกำหนดระยะเวลาให้ทำการแจ้งไม่เห็นด้วยอย่างเป็นทางการ ระยะเวลาดังกล่าวนี้ ต้องกำหนดไว้สองปีนับแต่วันที่มีการประกาศแจ้งเรื่องการแก้ไข เว้นแต่ ที่ประชุมใหญ่ได้กำหนดระยะเวลาไว้เป็นอย่างอื่น ซึ่งต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งปี ประเทศสมาชิกอื่น ๆ ขององค์การต้องได้รับสำเนาการประกาศแจ้งดังกล่าวเพื่อทราบ

7. การแก้ไขใด ๆ ที่ผ่านการอนุมัติของที่ประชุมใหญ่ ให้ถือว่าได้มีการยอมรับแล้ว เว้นแต่ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ ผู้อำนวยการใหญ่ได้รับแจ้งการไม่เห็นด้วยอย่างเป็นทางการจากประเทศสมาชิกที่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฯ นี้มากกว่าร้อยละ 40 ซึ่งประเทศเหล่านี้มีจำนวนตันกรอสเรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของจำนวนตันกรอสรวมของประเทศสมาชิกที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาฯ นี้แล้ว

8. การแก้ไขที่ถือได้ว่าการยอมรับแล้ว ต้องมีผลใช้บังคับเมื่อพ้นหกเดือนนับแต่สิ้นสุดระยะเวลาที่กำหนดไว้สำหรับประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันทั้งปวง ยกเว้นประเทศสมาชิกที่ได้แสดงความไม่เห็นด้วยอย่างเป็นทางการตามวรรค 7 ของมาตรานี้ และยังไม่มีการถอนการแจ้งไม่เห็นด้วยดังกล่าวตามวรรค 11

อย่างไรก็ตาม

- (ก) ก่อนสิ้นสุดระยะเวลาที่กำหนดไว้ ประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันสามารถแจ้งต่อผู้อำนวยการใหญ่ว่า ต้องการผูกพันต่อการแก้ไข ภายหลังจากมีการประกาศแจ้งอย่างชัดเจนในเวลาต่อมาถึงการยอมรับการแก้ไขนั้นแล้วเท่านั้น และ
- (ข) ก่อนวันที่การแก้ไขจะมีผลใช้บังคับ ประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันสามารถแจ้งต่อผู้อำนวยการใหญ่ได้ว่า ตนยังไม่ใช้บังคับการแก้ไขนั้น ในระยะเวลาตามที่ระบุไว้

9. การแก้ไขที่อยู่ภายใต้บังคับการแจ้งที่อ้างถึงในวรรค 8 (ก) ของมาตรานี้ ต้องเริ่มมีผลใช้บังคับกับประเทศสมาชิกที่ทำการแจ้งนั้นเมื่อพ้น 6 เดือน นับจากวันที่ประเทศสมาชิกได้แจ้งการยอมรับการแก้ไขต่อผู้อำนวยการใหญ่ หรือ ณ วันที่การแก้ไขมีผลใช้บังคับเป็นวันแรกแล้วแต่ว่า วันใดเกิดขึ้นทีหลัง

10. ระยะเวลาตามที่อ้างถึงในวรรค 8 (ข) ของมาตรานี้ต้องไม่เกินหนึ่งปี นับจากวันที่การแก้ไขเริ่มมีผลใช้บังคับ หรือไม่นานเกินไปกว่าระยะเวลาซึ่งที่ประชุมใหญ่ได้กำหนดไว้ในขณะเห็นชอบการแก้ไข

11. ประเทศสมาชิกซึ่งได้แจ้งการไม่เห็นด้วยอย่างเป็นทางการต่อการแก้ไขสามารถถอนการไม่เห็นด้วยนั้น ณ เวลาใดก็ได้ หากผู้อำนวยการใหญ่ได้รับการแจ้งถอนดังกล่าวภายหลังการแก้ไขได้มีผลใช้บังคับไปแล้ว การแก้ไขนั้นต้องมีผลใช้บังคับกับประเทศสมาชิกนั้น เมื่อพ้นหกเดือนนับจากวันที่มีการลงทะเบียนการแจ้งถอน

12. หลังจากการแก้ไขมีผลใช้บังคับแล้ว ประเทศสมาชิกสามารถให้สัตยาบันได้เฉพาะอนุสัญญาที่แก้ไขแล้วเท่านั้น

13. ในส่วนที่ไปรับรองด้านแรงงานทางทะเลเกี่ยวข้องกับเรื่องที่อยู่ภายใต้การครอบคลุมโดยการแก้ไขอนุสัญญาซึ่งมีผลใช้บังคับแล้ว

(ก) ประเทศสมาชิกที่ยอมรับการแก้ไขไม่จำเป็นต้องขยายสิทธิประโยชน์ของอนุสัญญาที่เกี่ยวกับไปรับรองด้านแรงงานทางทะเล ที่ออกให้กับเรือที่ชักธงของประเทศอื่น ซึ่ง

(i) ได้แจ้งการไม่เห็นด้วยอย่างเป็นทางการต่อการแก้ไข และยังไม่ได้ถอนการแจ้งการไม่เห็นด้วยนั้น ตามวรรค 7 ของมาตรานี้ หรือ

(ii) ได้แจ้งว่า การยอมรับนั้น อยู่ภายใต้บังคับของการประกาศแจ้งอย่างชัดเจนของตนที่จะมีในเวลาต่อมาตามวรรค 8 (ก) ของมาตรานี้ และยังไม่ได้ยอมรับการแก้ไขนั้น และ

(ข) ประเทศสมาชิกที่ยอมรับการแก้ไขต้องขยายสิทธิประโยชน์ของอนุสัญญาเกี่ยวกับไปรับรองด้านแรงงานทางทะเล ที่ออกให้กับเรือที่ชักธงของประเทศสมาชิกอื่น ซึ่งได้ทำการแจ้งตามวรรค 8 (ข) ของมาตรานี้ ว่าตนยังไม่บังคับใช้การแก้ไขในระยะเวลาตามที่ระบุไว้ในวรรค 10 ของมาตรานี้

## ภาษาที่มีผลบังคับใช้

### มาตรา XVI

ตัวบทภาษาอังกฤษและภาษาฝรั่งเศสของอนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้โดยเท่าเทียมกัน

## บันทึกเพื่อการอธิบายข้อบังคับและประมวลข้อปฏิบัติของ อนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล

1. บันทึกเพื่อการอธิบายนี้มุ่งหมายที่จะให้เป็นแนวทางทั่วไปของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ซึ่งไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญา
2. อนุสัญญาประกอบด้วยส่วนต่าง ๆ 3 ส่วนที่แตกต่างกันแต่สัมพันธ์กัน ได้แก่ ส่วนที่เป็นมาตรา ข้อบังคับ และประมวลข้อปฏิบัติ
3. มาตราและข้อบังคับได้กำหนดหลักการและสิทธิที่สำคัญ และพันธกิจพื้นฐานของประเทศสมาชิกที่ทำการให้สัตยาบันอนุสัญญานี้ โดยที่ประชุมใหญ่เท่านั้นที่สามารถเปลี่ยนแปลงมาตราและข้อบังคับได้ ภายในกรอบของมาตรา 19 แห่งธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ดูมาตรา XIV ของอนุสัญญา)
4. ประมวลข้อปฏิบัติมีเนื้อหาอันเป็นรายละเอียดในการนำข้อบังคับมาปฏิบัติอันประกอบไปด้วยส่วน ก (มาตรฐานที่มีสภาพบังคับ) และส่วน ข (ข้อเสนอแนะที่ไม่มีสภาพบังคับ) ทั้งนี้ สามารถแก้ไขประมวลข้อปฏิบัติได้โดยใช้วิธีปฏิบัติอันเรียบง่ายตามที่กำหนดไว้ในมาตรา XV ของอนุสัญญานี้ เนื่องจากประมวลข้อปฏิบัตินี้สัมพันธ์กับรายละเอียดในการนำข้อบังคับมาปฏิบัติ ดังนั้น การแก้ไขต้องคงอยู่ภายในขอบเขตทั่วไปของมาตราและข้อบังคับ
5. ข้อบังคับและประมวลข้อปฏิบัติได้รับการรวบรวมไว้ในส่วนทั่วไปของหัวข้อห้าประการดังต่อไปนี้
  - หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ
  - หัวข้อที่ 2 เงื่อนไขในการจ้างงาน
  - หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหาร และการจัดหาอาหาร
  - หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม
  - หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตาม และการบังคับใช้
6. แต่ละหัวข้อมีกลุ่มของบทบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับหลักการหรือสิทธิเฉพาะด้าน (หรือมาตรการการบังคับใช้ในหัวข้อที่ 5) บรรจุไว้โดยเรียงลำดับหมายเลขต่อเนื่องกันไป ตัวอย่างเช่น กลุ่มที่หนึ่งในหัวข้อที่ 1 ประกอบด้วยข้อบังคับ 1.1 มาตรฐาน ก 1.1 และข้อเสนอแนะ ข 1.1 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ
7. อนุสัญญานี้มีวัตถุประสงค์ที่เป็นรากฐานอยู่สามประการ คือ
  - (ก) เพื่อจัดกลุ่มที่แน่นอนของหลักการและสิทธิต่าง ๆ ในมาตราและข้อบังคับ
  - (ข) เพื่อให้ประเทศสมาชิกมีความยืดหยุ่นในการพิจารณานำหลักการและสิทธิต่าง ๆ เหล่านี้ไปปฏิบัติ โดยใช้ประมวลข้อปฏิบัติ และ
  - (ค) เพื่อทำให้มั่นใจได้ว่า มีการปฏิบัติตามและบังคับใช้หลักการและสิทธิต่าง ๆ อย่างเหมาะสมโดยใช้หัวข้อที่ 5

8. ความยืดหยุ่นในการนำไปปฏิบัติมีขอบเขตหลักอยู่สองประการด้วยกัน ประการที่หนึ่งคือ ความเป็นไปได้สำหรับประเทศสมาชิก (ดูมาตรา VI วรรค 3) ตามความจำเป็นในอันที่จะทำให้อำนาจโดยละเอียดในส่วน ก ของประมวลข้อปฏิบัติบังเกิดผล โดยใช้สิ่งที่เทียบเคียงกันได้โดยสาระสำคัญ (ตามที่จำกัดความไว้ในมาตรา VI วรรค 4)

9. ขอบเขตของความยืดหยุ่นในการนำไปปฏิบัติในประการที่สอง ได้บัญญัติไว้โดยกว้างข้อกำหนดที่ให้อำนาจบังคับของบทบัญญัติหลายข้อในส่วน ก ซึ่งมีลักษณะที่เป็นหลักกว้าง ๆ อันทำให้การใช้ดุลพินิจถึงการกระทำที่ชัดเจนที่ต้องกำหนดขึ้นนั้น มีขอบเขตกว้างมากขึ้นในระดับชาติ โดยประมวลข้อปฏิบัติในส่วน ข ที่ให้ใช้ได้โดยไม่บังคับนั้น ได้ให้แนวทางการปฏิบัติสำหรับกรณีดังกล่าวไว้ วิธีการนี้ทำให้ประเทศสมาชิกที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาแล้ว สามารถรู้ได้ถึงลักษณะของการกระทำที่ตนคาดว่าจะต้องทำภายใต้พันธกรณีทั่วไปในส่วน ก รวมทั้งการกระทำที่ไม่จำเป็นต้องกำหนดไว้ ตัวอย่างเช่น การที่มาตรฐาน ก 4.1 กำหนดให้เรือทุกลำต้องจัดให้มีวิธีการได้รับยาที่จำเป็นเพื่อการรักษาพยาบาลบนเรือที่ออกทะเล (วรรค 1 (ข)) และต้อง “มีตู้ยา” (วรรค 4 (ก)) ซึ่งการปฏิบัติตามพันธกิจอย่างหลังโดยสุจริตย่อมมีความหมายที่ชัดเจนว่าหมายถึงบางสิ่งมากกว่าการมีเพียงตู้ยาไว้บนเรือ โดยจะตรงกับข้อแนะนำ ข 4.1.1 (วรรค 4) ที่ได้ชี้ถึงสิ่งที่เกี่ยวข้องได้ชัดมากยิ่งขึ้นว่า ต้องทำให้มั่นใจได้ว่า สิ่งที่อยู่ในตู้ยานั้นได้รับการจัดเก็บนำไปใช้ และบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม

10. ประเทศสมาชิกที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาแล้วไม่ต้องผูกพันกับข้อแนะนำต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และให้ทำการตรวจสอบเฉพาะข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องของอนุสัญญา (มาตรา ข้อบังคับและมาตรฐานในส่วน ก) ตามที่ระบุไว้ในบทบัญญัติของหัวข้อที่ 5 เรื่อง การควบคุมโดยรัฐเจ้าของท่า อย่างไรก็ตาม ภายใต้วรรค 2 ของมาตรา VI ประเทศสมาชิกต้องพิจารณาอย่างเหมาะสมถึงการปฏิบัติตามความรับผิดชอบของตนภายใต้ส่วน ก ของประมวลข้อปฏิบัติ โดยใช้วิธีการตามที่กำหนดไว้สำหรับส่วน ข ทั้งนี้ หากได้พิจารณาถึงข้อแนะนำที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ อย่างเหมาะสมแล้ว ประเทศสมาชิกได้ตัดสินใจดำเนินการที่ต่างออกไป ซึ่งให้มั่นใจได้ว่า มีการจัดเก็บ การนำไปใช้ และการบำรุงรักษาสิ่งต่าง ๆ ภายในตู้ยาเช่นในตัวอย่างข้างต้นอย่างเหมาะสม ตามที่กำหนดโดยมาตรฐานในส่วน ก แล้ว ก็สามารถยอมรับได้ แต่อีกทางหนึ่ง การปฏิบัติตามข้อแนะนำในส่วน ข ได้นั้น สมาชิกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนคณะบุคคลต่าง ๆ ของ ILO ที่รับผิดชอบด้านการทบทวนเรื่อง การนำอนุสัญญาแรงงานระหว่างประเทศไปปฏิบัติ ย่อมมั่นใจได้ว่า ประเทศสมาชิกล้วนได้กระทำการที่เพียงพอต่อการปฏิบัติตามความรับผิดชอบภายใต้ส่วน ก โดยไม่ต้องพิจารณาเพิ่มเติมถึงสิ่งอื่นใดอีก

## หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

### ข้อบังคับ 1.1 อายุขั้นต่ำ

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ไม่มีบุคคลอายุต่ำกว่าที่กำหนดทำงานบนเรือ

1. ต้องไม่มีบุคคลอายุต่ำกว่าอายุขั้นต่ำได้รับจ้างงาน มอบหมายงาน หรือให้ทำงานบนเรือที่ออกเดินทะเล
2. อายุขั้นต่ำ ณ เวลาที่อนุสัญญาเริ่มมีผลบังคับใช้ คือ 16 ปี
3. ต้องมีการกำหนดอายุขั้นต่ำให้สูงขึ้น ตามสภาพการณ์ที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ

### มาตรฐาน ก 1.1 อายุขั้นต่ำ

1. ห้ามจ้างงาน มอบหมายงาน หรือให้บุคคลอายุต่ำกว่า 16 ปี ทำงานบนเรือ
2. ห้ามให้คนประจำเรืออายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานในเวลากลางคืน เพื่อวัตถุประสงค์ของมาตรฐานนี้ คำว่า “กลางคืน” ต้องได้รับการจำกัดความตามแนวปฏิบัติและกฎหมายภายในประเทศ ซึ่งต้องมีระยะเวลาอย่างน้อยเก้าชั่วโมง โดยเริ่มต้นก่อนเที่ยงคืน และสิ้นสุดหลัง 5 นาฬิกาเป็นต้นไป
3. หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถยกเว้นข้อจำกัดการทำงานในเวลากลางคืนได้ เมื่อ
  - (ก) อาจส่งผลเสียต่อการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องตามกำหนดการและแผนงานที่วางไว้ หรือ
  - (ข) ตามลักษณะเฉพาะของหน้าที่หรือแผนงานการฝึกอบรมอันเป็นที่ยอมรับทำให้คนประจำเรือที่ได้รับการยกเว้นดังกล่าวต้องปฏิบัติหน้าที่ในเวลากลางคืน และหน่วยงานที่ทรงอำนาจพิจารณาแล้วว่า การทำงานนั้นจะไม่ส่งผลร้ายต่อสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือ นั้น ทั้งนี้ ภายหลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว
4. ห้ามจ้างงาน มอบหมายงาน หรือให้คนประจำเรืออายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพหรือความปลอดภัยของคนประจำเรือ ประเภทของงานดังกล่าวต้องได้รับการพิจารณากำหนดโดยกฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศ หรือโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ ภายหลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว ตามมาตรฐานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

### ข้อแนะนำ ข 1.1 อายุขั้นต่ำ

1. ในการกำหนดข้อบังคับสภาพความเป็นอยู่และการทำงานนั้น ประเทศสมาชิกควรให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อความจำเป็นของผู้เยาว์ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี



## ข้อบังคับ 1.2 ใบรับรองแพทย์

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือทุกคนมีความพร้อมด้านสุขภาพ ในการปฏิบัติหน้าที่ในทะเล

1. คนประจำเรือทุกคนต้องไม่ได้ทำงานบนเรือ เว้นเสียแต่ผ่านการรับรองแล้วว่า มีความพร้อมด้านสุขภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตน
2. อนุญาตให้มีข้อยกเว้นได้ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ

### มาตรฐาน ก 1.2 ใบรับรองแพทย์

1. หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องกำหนดให้ คนประจำเรือมีใบรับรองแพทย์ที่ยังไม่หมดอายุ ก่อนที่จะเริ่มทำงานบนเรือ เพื่อยืนยันว่า ตนมีความพร้อมด้านสุขภาพในการปฏิบัติหน้าที่ที่ต้องกระทำในทะเล
2. เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ใบรับรองแพทย์แสดงถึงสภาพของสุขภาพของคนประจำเรืออย่างแท้จริงและเมื่อพิจารณาถึงหน้าที่ที่คนประจำเรือต้องปฏิบัติ ให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจ กำหนดลักษณะของการตรวจสุขภาพและใบรับรองแพทย์ ทั้งนี้ ภายหลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์การของเจ้าของเรือ และของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว และได้ทำการพิจารณาอย่างเหมาะสมถึงข้อแนะนำระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับตามที่อ้างถึงในส่วน ข ของประมวลข้อปฏิบัติ
3. มาตรฐานนี้ไม่ก่อให้เกิดผลเสียต่ออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ พ.ศ. 2521 ฉบับแก้ไข (“STCW”) หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องยอมรับใบรับรองแพทย์ซึ่งออกให้ตามข้อกำหนดของ STCW เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์แห่งข้อบังคับ 1.2 ในกรณีที่คนประจำเรือที่ไม่อยู่ภายใต้ STCW หากมีใบรับรองแพทย์ที่มีเนื้อหาสอดคล้องกับสาระสำคัญของข้อกำหนดต่าง ๆ เหล่านั้น ก็ให้ยอมรับได้เช่นกัน
4. ใบรับรองแพทย์ต้องออกโดยผู้ประกอบอาชีพทางการแพทย์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมหรือในกรณีที่ใบรับรองสายตาเพียงอย่างเดียว ก็ให้ออกโดยบุคคลที่ได้รับการยอมรับจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจว่ามีคุณสมบัติที่จะออกใบรับรองดังกล่าวได้ ผู้ประกอบอาชีพทางการแพทย์ต้องมีอิสระทางวิชาชีพอย่างเต็มที่ที่จะใช้วิจารณญาณทางการแพทย์ของตนในการตรวจสุขภาพ
5. หากมีการปฏิเสธการออกใบรับรองแพทย์ให้แก่คนประจำเรือ หรือมีการระงับใบรับรองแพทย์ถึงข้อจำกัดด้านความสามารถในการทำงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับเวลาประเภทของงาน หรือเขตพื้นที่ทำการค้า คนประจำเรือนั้นต้องมีโอกาสเข้ารับการตรวจเพิ่มเติมจากผู้ประกอบอาชีพทางการแพทย์อิสระคนอื่น หรือจากผู้หาข้อมูลทางการแพทย์อิสระ
6. ใบรับรองแพทย์แต่ละใบต้องระบุเป็นการเฉพาะว่า

- (ก) การได้ยินและสายตาของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้อง และการมองเห็นสีของคนประจำเรือที่จะได้รับการจ้างงานในตำแหน่งที่อาจเกิดความเสียหายได้หากมีความบกพร่องในการมองเห็นสี มีผลเป็นที่น่าพอใจ และ
- (ข) คนประจำเรือที่เกี่ยวข้องไม่ได้ทุกข์ทนจากสภาพความเจ็บป่วยใด ๆ ที่มีแนวโน้มว่า อาจมีอาการทรุดหนักลงจากการทำงานในทะเล หรือเป็นเหตุให้คนประจำเรือไม่มีความพร้อมต่อการทำงาานนั้น หรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของบุคคลอื่นบนเรือ
7. เว้นแต่คนประจำเรือที่เกี่ยวข้องบางคนจำเป็นต้องไปปฏิบัติงานในระยะเวลาที่สั้นกว่าเดิมด้วยเหตุผลของหน้าที่เฉพาะด้าน หรือเนื่องจากข้อกำหนดของ STCW
- (ก) ใบรับรองแพทย์ต้องมีอายุสูงสุดสองปี เว้นแต่คนประจำเรือนั้นมีอายุต่ำกว่า 18 ปี ในกรณีเช่นนั้น ใบรับรองแพทย์ต้องมีอายุสูงสุดหนึ่งปี
- (ข) การออกใบรับรองการมองเห็นสีต้องมีอายุสูงสุดหกปี
8. ในกรณีเร่งด่วน หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้คนประจำเรือทำงานได้โดยไม่มีใบรับรองแพทย์ จนถึงทำเรือถัดไปที่คนประจำเรือสามารถขอใบรับรองแพทย์จากผู้ประกอบอาชีพทางการแพทย์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมได้ แต่ทั้งนี้
- (ก) ระยะเวลาที่อนุญาตให้ทำงานได้นั้น ต้องไม่เกินสามเดือน และ
- (ข) คนประจำเรือที่เกี่ยวข้องยังมีใบรับรองแพทย์ที่เพิ่งหมดอายุไปไม่นานไว้ในครอบครอง
9. หากใบรับรองแพทย์หมดอายุลงระหว่างการเดินเรือ ให้ใบรับรองแพทย์นั้นมียอายุใช้ต่อไปได้จนกว่าจะถึงทำเรือถัดไป อันเป็นที่ซึ่งคนประจำเรือจะสามารถขอใบรับรองแพทย์จากผู้ประกอบอาชีพทางการแพทย์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมได้ แต่ทั้งนี้ระยะเวลานั้นต้องไม่เกินสามเดือน
10. ใบรับรองแพทย์สำหรับคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือซึ่งเดินเรือระหว่างประเทศเป็นปกติต้องจัดทำเป็นภาษาอังกฤษเป็นอย่างน้อย

## ข้อแนะนำ ข 1.2 ใบรับรองแพทย์

### ข้อแนะนำ ข 1.2.1 ข้อแนะนำระหว่างประเทศ

1. ในการตรวจความพร้อมด้านสุขภาพของผู้สมัครทำงานเป็นคนประจำเรือ และของคนประจำเรือที่อยู่ระหว่างการปฏิบัติหน้าที่นั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจ ผู้ประกอบอาชีพทางการแพทย์ พนักงานตรวจ เจ้าของเรือ ผู้แทนคนประจำเรือ และบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งปวงควรปฏิบัติตามข้อแนะนำขององค์การแรงงานระหว่างประเทศร่วมกับองค์การอนามัยโลกในการตรวจความพร้อมด้านสุขภาพตามกำหนดเวลาและก่อนออกทะเล (ILO/WHO Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers) รวมทั้งฉบับอื่น ๆ ที่ออกตามมา และข้อแนะนำระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่มีผลใช้บังคับ ซึ่งออกโดยองค์การแรงงานระหว่างประเทศ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ หรือองค์การอนามัยโลก

### ข้อบังคับ 1.3 การฝึกอบรมและการมีคุณสมบัติที่เหมาะสม

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือได้ผ่านการฝึกอบรม หรือมีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับหน้าที่ของตนบนเรือที่ออกทะเล

1. คนประจำเรือต้องไม่ได้ทำงานบนเรือ เว้นแต่ได้ผ่านการฝึกอบรม หรือได้รับการรับรองว่า มีความสามารถหรือมีคุณสมบัติเหมาะสมต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตน
2. คนประจำเรือต้องไม่ได้รับอนุญาตให้ทำงานบนเรือ เว้นแต่ได้ผ่านการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยส่วนบุคคลบนเรือที่ออกทะเลมาแล้วอย่างครบถ้วน
3. การฝึกอบรมและการออกใบรับรองตามตราสารที่มีสภาพบังคับซึ่งรับรองโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศนั้น จะได้รับการพิจารณาว่า เป็นไปตามข้อกำหนดของวรรค 1 และ 2 ของข้อบังคับนี้
4. สมาชิกประเทศใดที่ ณ เวลาที่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับนี้ มีข้อผูกพันภายใต้ อนุสัญญาฉบับที่ 74 ว่าด้วย การออกประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถของคนเรือในการทำงานในตำแหน่ง พ.ศ. 2489 ต้องดำเนินพันธกิจภายใต้อนุสัญญาฉบับดังกล่าวต่อไป เว้นแต่และจนกว่าองค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้ให้การรับรองบทบัญญัติที่มีสภาพบังคับในเรื่องดังกล่าวและบทบัญญัตินั้นมีผลบังคับใช้แล้ว หรือจนกว่าอนุสัญญาฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้มาแล้วห้าปีตามวรรค 3 ของมาตรา VIII แล้วแต่ว่า วันใดจะเกิดขึ้นก่อน

### ข้อบังคับ 1.4 การคัดเลือก และการบรรจุคน

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือสามารถเข้าถึง ระบบการคัดเลือกและการบรรจุคนประจำเรือที่มีการวางระเบียบเป็นอย่างดี และมีประสิทธิภาพ

1. คนประจำเรือทุกคนต้องสามารถเข้าถึงระบบที่มีประสิทธิภาพ มีความเพียงพอ และมีความน่าเชื่อถือเพื่อการแสวงหาการจ้างงานบนเรือที่ออกทะเล โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย
2. หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่ประกอบกิจการในเขตอาณาของประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ
3. ในส่วนที่เกี่ยวกับคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือที่ชักธงของประเทศตน สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้เจ้าของเรือซึ่งใช้หน่วยบริการคัดเลือกคนและบรรจุคนประจำเรือที่ตั้งอยู่ในประเทศหรือเขตอาณาที่ไม่ได้บังคับใช้อนุสัญญานี้ ต้องทำให้มั่นใจได้ว่า หน่วยบริการเหล่านั้นได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่กำหนดขึ้นในประมวลข้อปฏิบัตินี้

#### มาตรฐาน ก 1.4 การคัดเลือกคน และการบรรจุคน

1. สมาชิกแต่ละประเทศที่รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการหน่วยบริการคัดเลือกคนและบรรจุคนประจำเรือต้องทำให้มั่นใจได้ว่า บริการนั้นได้ดำเนินการในวิธีที่มีความเป็นระเบียบซึ่งคุ้มครองและส่งเสริมสิทธิการจ้างงานของคนประจำเรือตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้

2. หากประเทศสมาชิกมีหน่วยบริการคัดเลือกคนและบรรจุคนประจำเรือที่ดำเนินการโดยเอกชนในเขตอาณาของตน ซึ่งมีวัตถุประสงค์ตั้งแต่เริ่มแรกเพื่อการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ หรือคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือในจำนวนที่มีนัยสำคัญ หน่วยบริการเหล่านั้นต้องดำเนินการให้เป็นไปตามระบบที่เป็นมาตรฐานในการออกใบอนุญาตหรือใบรับรอง หรือรูปแบบอื่น ๆ ตามกฎระเบียบ โดยระบบนี้ต้องได้รับการจัดทำ ปรับเปลี่ยน หรือเปลี่ยนแปลง ภายหลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือหรือของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้วเท่านั้น ในกรณีมีข้อสงสัยว่า หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนของเอกชนได้อยู่ภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ ให้นำหน่วยงานที่ทรงอำนาจในแต่ละประเทศสมาชิกเป็นผู้พิจารณาตัดสิน ภายหลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยต้องไม่ส่งเสริมให้หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือของเอกชน เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็วโดยไม่เหมาะสม

3. บทบัญญัติของวรรค 2 ของมาตรฐานนี้ต้องใช้บังคับกับหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนที่ดำเนินการโดยองค์กรของคนประจำเรือในเขตอาณาของประเทศสมาชิก ซึ่งจัดหาคคนประจำเรือที่เป็นคนในชาติของประเทศสมาชิกให้กับเรือที่ชักธงของประเทศตนด้วย เพียงเท่าที่หน่วยงานที่ทรงอำนาจได้กำหนดไว้ โดยปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือหรือของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้อง หน่วยบริการที่อยู่ภายใต้วรรคนี้ คือ ผู้ที่ได้บรรจุเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- (ก) หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนดำเนินการตามข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรองระหว่างองค์กรของคนประจำเรือและเจ้าของเรือ
- (ข) ทั้งองค์กรของคนประจำเรือและเจ้าของเรือมีที่ตั้งอยู่ในเขตอาณาของประเทศสมาชิก
- (ค) ประเทศสมาชิกมีกฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศ หรือวิธีปฏิบัติเพื่อรับรองความถูกต้องตามกฎหมายหรือขึ้นทะเบียนข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรอง เพื่ออนุญาตให้ดำเนินการกิจการหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนได้ และ
- (ง) หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนดำเนินการด้วยวิธีการที่มีความเป็นระเบียบและมีมาตรการคุ้มครองและส่งเสริมสิทธิในการมีงานทำของคนประจำเรือ ที่เทียบเคียงได้กับบทบัญญัติในวรรค 5 ของมาตรฐานนี้

4. ไม่มีสิ่งใดในมาตรฐานหรือข้อบังคับ 1.4 นี้ ที่ถือได้ว่าเป็นการ

- (ก) กีดกันประเทศสมาชิกจากการที่จะคงไว้ซึ่งหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่ให้บริการโดยไม่คิดมูลค่าในกรอบงานของนโยบายที่ตอบสนองต่อความต้องการของคนประจำเรือและเจ้าของเรือ ไม่ว่าจะบริการนั้นจะเป็นส่วนหนึ่งของบริการจัดหางานโดยภาครัฐหรือเป็นการร่วมมือกับหน่วยบริการจัดหางานของภาครัฐที่จัดให้กับนายจ้างและคนงานทุกคน หรือ
- (ข) กำหนดให้ประเทศสมาชิกมีพันธกิจในการจัดทำระบบดำเนินการให้กับหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือในเขตอาณาของตน

5. ประเทศสมาชิกซึ่งรับรองระบบตามที่อ้างถึงในวรรค 2 ของมาตรฐานนี้ต้องกำหนดเป็นมาตรฐานขั้นต่ำไว้ในกฎหมายและกฎระเบียบ หรือมาตรการอื่น ๆ ของตน ว่า

- (ก) ห้ามหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือใช้วิธีการ กลไก หรือบัญชีรายชื่อ เพื่อกีดกันหรือขัดขวางคนประจำเรือไม่ให้ได้งานตามที่ตนมีคุณสมบัติเหมาะสม
- (ข) ห้ามเรียกเก็บค่าธรรมเนียม หรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ จากคนประจำเรือ เพื่อเป็นค่าคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ หรือค่าจัดหางานให้กับคนประจำเรือ ทั้งทางตรงและทางอ้อม ไม่ว่าจะโดยทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน ยกเว้นค่าใช้จ่ายของคนประจำเรือในการขอใบรับรองแพทย์ตามที่กฎหมายภายในประเทศกำหนด ค่าหนังสือแสดงสัญชาติของคนประจำเรือ และ ค่าหนังสือเดินทาง หรือค่าเอกสารส่วนตัวอื่น ๆ ที่คล้ายคลึงกันสำหรับใช้ในการเดินทาง แต่ไม่รวมถึงค่าตรวจลงตราเข้าประเทศ ซึ่งเจ้าของเรือต้องเป็นผู้รับผิดชอบ และ
- (ค) ทำให้มั่นใจได้ว่า หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่ดำเนินการในเขตอาณาของตนนั้น
- (i) เก็บรักษาทะเบียนที่เป็นปัจจุบันของคนประจำเรือทุกคนที่ผ่านการคัดเลือกและได้รับการบรรจุงานโดยผ่านตนไว้ เพื่อพร้อมให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจตรวจสอบได้
  - (ii) ได้ทำให้แน่ใจได้ว่า คนประจำเรือได้รับทราบถึง สิทธิและหน้าที่ของตนตามข้อตกลงการจ้างงาน ในช่วงก่อนหรือระหว่างการมอบหมายงาน และมีการจัดเตรียมที่เหมาะสมให้คนประจำเรือได้ตรวจสอบข้อตกลงการจ้างงานของตนก่อนและหลังลงนาม และได้รับสำเนาข้อตกลงนั้นไว้หนึ่งชุด
  - (iii) ตรวจสอบพิสูจน์ว่า คนประจำเรือที่ได้รับการคัดเลือกและบรรจุงานจากตนนั้น มีคุณสมบัติเหมาะสม และมีเอกสารอันจำเป็นต่องานที่เกี่ยวข้อง และตรวจสอบพิสูจน์ว่า ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือเป็นไปตามกฎระเบียบและกฎหมายที่มีผลใช้บังคับ และข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรองใด ๆ อันเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงการจ้างงาน
  - (iv) ได้ทำให้แน่ใจได้ว่า เจ้าของเรือมีวิธีคุ้มครองคนประจำเรือที่อยู่ในสภาพลำบาก ณ ท่าเรือต่างประเทศ เท่าที่จะทำได้
  - (v) ตรวจสอบ และดำเนินการตามข้อร้องเรียนใด ๆ เกี่ยวกับกิจการงานต่าง ๆ ของตน และชี้แจงให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจทราบถึงข้อร้องเรียนที่ไม่ได้รับการแก้ไข
  - (vi) จัดทำระบบการคุ้มครอง โดยการรับประกันหรือมาตรการที่เหมาะสมทัดเทียมกัน เพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่คนประจำเรือ สำหรับความสูญเสียที่สามารถคิดเป็นตัวเงิน ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากผลของความล้มเหลวของหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุงาน หรือของเจ้าของเรือที่เกี่ยวข้องที่อยู่ภายใต้ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือในการปฏิบัติตามพันธกิจของตนที่มีต่อคนประจำเรือ

6. หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องกำกับดูแลและควบคุมหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือทั้งปวงที่ดำเนินการในเขตอาณาของประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด โดยการออกหรือการต่อใบอนุญาตหรือใบรับรองใด ๆ หรือการให้อำนาจใด ๆ ที่คล้ายคลึงกัน เพื่อการดำเนินงานของหน่วยบริการภาคเอกชนในเขตอาณาจะกระทำได้ ก็ต่อเมื่อตรวจพิสูจน์แล้วว่า หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องนั้น ได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎระเบียบและกฎหมายภายในประเทศ

7. หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องทำให้มั่นใจได้ว่า มีวิธีปฏิบัติและกลไกอื่นพอเพียงสำหรับการสอบข้อเท็จจริงของข้อร้องเรียนเกี่ยวกับกิจกรรมต่าง ๆ ของหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ หากว่าจำเป็น อันเกี่ยวข้องกับผู้แทนของเจ้าของเรือและคนประจำเรือตามความเหมาะสม

8. สมาชิกแต่ละประเทศซึ่งได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาแล้วต้องชี้แจงเท่าที่จะสามารถทำได้เพื่อให้คนในชาติของตนทราบถึง ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้จากการลงนามเพื่อขึ้นทำการบนเรือซึ่งชักธงของประเทศที่ยังไม่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานี้ จนกว่าจะเป็นที่พอใจว่า ได้มีการนำมาตราฐานอื่น ๆ ที่เทียบเท่ากับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในอนุสัญญามาใช้บังคับ ทั้งนี้ มาตรการต่าง ๆ ที่นำมาใช้โดยประเทศสมาชิกที่ให้สัตยาบันแล้ว ต้องไม่ขัดกับหลักการแห่งการโยกย้ายโดยเสรีของคนงานที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่ทั้งสองประเทศที่เกี่ยวข้องได้เข้าเป็นภาคี

9. สมาชิกแต่ละประเทศที่ให้สัตยาบันอนุสัญญานี้แล้วต้องกำหนดให้เจ้าของเรือที่ชักธงของประเทศตน ซึ่งใช้หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่ตั้งอยู่ในประเทศหรือในเขตอาณาที่ไม่บังคับใช้อนุสัญญานี้ ต้องทำให้มั่นใจเท่าที่จะทำได้ว่า หน่วยบริการเหล่านั้นได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดของมาตรฐานนี้

10. ไม่มีสิ่งใดในมาตรฐานนี้ทำให้เข้าใจว่า เป็นการลดทอนพันธกิจและความรับผิดชอบของเจ้าของเรือหรือของประเทศสมาชิกที่มีต่อเรือซึ่งชักธงของประเทศตน

#### ข้อเสนอแนะ ข 1.4 การคัดเลือกและบรรจุคน

##### ข้อเสนอแนะ ข 1.4.1 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการและจัดองค์กร

1. การกระทำตามพันธกิจภายใต้วรรค 1 ของมาตรฐาน ก 1.4 ให้สมบูรณ์นั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรพิจารณาถึง

- (ก) การดำเนินมาตรการต่าง ๆ ที่จำเป็น เพื่อส่งเสริมความร่วมมือที่มีประสิทธิผลระหว่างหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ ไม่ว่าจะเป็นของรัฐหรือเอกชน
- (ข) ความต้องการของอุตสาหกรรมทางทะเล ทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ การให้เจ้าของเรือ คนประจำเรือ และสถาบันฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการพัฒนาแผนงานการฝึกอบรมสำหรับคนประจำเรือ ในส่วนที่เป็นลูกเรือซึ่งรับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ และการปฏิบัติด้านการป้องกันมลพิษของเรือ

- (ค) การเตรียมการที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความร่วมมือขององค์กรผู้แทนของเจ้าของเรือและผู้แทนของคนประจำเรือ ในการจัดองค์กรและการดำเนินงานของหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือของรัฐ หากมีอยู่
- (ง) การพิจารณากำหนดเงื่อนไขในการที่หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือได้มาซึ่งข้อมูลส่วนบุคคลของคนประจำเรือ รวมทั้ง การเก็บรวบรวม การจัดเก็บ การผสมผสาน ข้อมูล และการสื่อสารข้อมูลดังกล่าวไปยังบุคคลที่สาม โดยคำนึงถึงสิทธิส่วนบุคคลและความจำเป็นในการปกปิดให้เป็นความลับ
- (จ) การเตรียมการเพื่อให้การเก็บรวบรวมและการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดด้านตลาดแรงงานทางทะเลดำเนินต่อไป รวมทั้ง อุปทานในอนาคตและในปัจจุบันของคนประจำเรือที่ทำงานเป็นลูกเรือ โดยจำแนกข้อมูลตามอายุ เพศ ระดับตำแหน่ง และคุณสมบัติและความต้องการของอุตสาหกรรม โดยยอมให้มีการเก็บข้อมูลด้านอายุหรือเพศเฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ทางสถิติเท่านั้น หรือนำมาใช้ในกรอบงานของแผนงานป้องกัน การเลือกปฏิบัติทางอายุ หรือเพศ
- (ฉ) การทำให้มั่นใจได้ว่า พนักงานที่รับผิดชอบกำกับดูแลหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือทั้งของรัฐและเอกชนสำหรับลูกเรือที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ และการปฏิบัติด้านการป้องกันมลพิษของเรือ นั้น ได้รับการฝึกอบรมที่เพียงพอ รวมทั้งมีประสบการณ์ในการทำงานในทะเลที่ได้รับการรับรอง และมีความรู้ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมทางทะเล รวมทั้งตราสารระหว่างประเทศทางทะเลว่าด้วย มาตรฐานแรงงาน การออกไปรับรอง และการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง
- (ช) การกำหนดมาตรฐานการดำเนินงานต่าง ๆ และการรับรองประมวลข้อปฏิบัติและแนวปฏิบัติด้านจรรยาบรรณสำหรับหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ และ
- (ซ) การใช้สิทธิกำกับดูแลระบบการออกไปอนุญาตและการออกไปรับรอง โดยถือตามระบบมาตรฐานคุณภาพเป็นหลัก

2. ในการจัดทำระบบตามที่อ้างถึงในวรรค 2 ของมาตรฐาน ก 1.4 นั้น สมาชิกแต่ละประเทศควรพิจารณาถึงการกำหนดให้หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่ตั้งอยู่ในเขตอาณาของตนทำการพัฒนาและรักษาแนวปฏิบัติในการดำเนินงานที่ตรวจพิสูจน์ได้เอาไว้ แนวปฏิบัติในการดำเนินงานเหล่านี้สำหรับหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือของเอกชนและของรัฐเพียงพอเท่าที่มีผลใช้บังคับนั้น ควรกล่าวถึงในเรื่องต่อไปนี้

- (ก) การตรวจสุขภาพ เอกสารแสดงตนของคนประจำเรือ และสิ่งอื่น ๆ เท่าที่จำเป็นต่อการได้รับการจ้างงานของคนประจำเรือ
- (ข) การเก็บรักษาประวัติของคนประจำเรือที่อยู่ภายใต้ระบบการคัดเลือกและบรรจุคนไว้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ โดยให้คำนึงถึงสิทธิส่วนบุคคล และความจำเป็นในการปกปิดให้เป็นความลับนั้น ควรรวมถึงแต่ไม่ได้จำกัดอยู่เพียงข้อมูลต่อไปนี้



- (i) คุณสมบัติของคนประจำเรือ
  - (ii) ประวัติการทำงาน
  - (iii) ข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน และ
  - (iv) ข้อมูลทางการแพทย์ที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน
- (ค) การจัดเก็บรักษาบัญชีรายชื่อเรือให้เป็นปัจจุบัน ซึ่งเป็นรายชื่อเรือที่หน่วยบริการคัดเลือก และบรรจุคนประจำเรือเสนอให้กับคนประจำเรือ และการทำให้มั่นใจได้ว่า มีวิธีต่าง ๆ ที่ทำให้สามารถติดต่อหน่วยบริการเหล่านี้ในกรณีฉุกเฉินได้ตลอดเวลา
- (ง) วัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่า หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ หรือบุคลากรของหน่วยบริการนั้นจะไม่แสวงหาประโยชน์ส่วนตนจากคนประจำเรือ เกี่ยวกับการเสนอการทำงานบนเรือ หรือกับบริษัทใดเป็นการเฉพาะ
- (จ) วัตถุประสงค์เพื่อป้องกันโอกาสที่คนประจำเรือจะถูกใช้เป็นเครื่องมือในการแสวงหาประโยชน์อันเกิดจากการร่วมกันเตรียมการล่วงหน้า หรือการเข้าจัดการธุรกรรมทางการเงินระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือ โดยหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ
- (ฉ) ค่าใช้จ่ายที่ชัดเจนในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ที่คนประจำเรือควรเป็นผู้รับผิดชอบ ในระหว่างขั้นตอนการคัดเลือก หากมี
- (ช) การทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือได้รับการแจ้งให้ทราบถึง เงื่อนไขเฉพาะใด ๆ ที่ใช้บังคับกับงานซึ่งคนประจำเรือจะได้รับมอบหมาย และนโยบายต่าง ๆ ของเจ้าของเรือเกี่ยวกับการจ้างงานคนประจำเรือ
- (ซ) วัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกับหลักความยุติธรรมตามธรรมชาติ เพื่อจัดการกับกรณีที่หน่วยบริการไร้ความสามารถ หรือขาดระเบียบวินัยที่จะปฏิบัติให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติและกฎหมายภายในประเทศ และข้อตกลงร่วม หากมีการใช้บังคับ
- (ฌ) วัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่า เอกสารและใบรับรองทั้งปวงที่บังคับให้ต้องมียื่นเพื่อการจ้างงานนั้น ได้รับการปรับข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน และได้มาโดยไม่มีค่าธรรมเนียม และมีการตรวจพิสูจน์เอกสารอ้างอิงการทำงาน
- (ญ) วัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่า การร้องขอข้อมูลข่าวสารหรือคำแนะนำโดยครอบครัวของคนประจำเรือในขณะที่คนประจำเรืออยู่ในทะเล จะได้รับการดำเนินการในทันทีด้วยความเห็นใจ และไม่เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ และ
- (ฎ) การตรวจพิสูจน์ว่า สภาพแรงงานบนเรือ ซึ่งคนประจำเรือได้รับการบรรจุงานนั้น เป็นไปตามข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรองระหว่างเจ้าของเรือและองค์กรผู้แทนของคนประจำเรือ และทำการจัดส่งคนประจำเรือให้เฉพาะเจ้าของเรือที่เสนอเงื่อนไขและสภาพการทำงานที่เป็นไปตามข้อตกลงร่วม หรือกฎระเบียบ หรือกฎหมายที่มีผลใช้บังคับเท่านั้น โดยให้ถือเป็นเรื่องของนโยบาย

3. ควรพิจารณาส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศของประเทศสมาชิก และองค์กรที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เช่น

- (ก) การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารอย่างเป็นระบบแบบพหุภาคี ภูมิภาค และทวิภาคีในเรื่องอุตสาหกรรมทางทะเล และตลาดแรงงาน



- (ข) การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารเรื่อง การออกกฎหมายแรงงานทางทะเล
- (ค) การผสมนโยบาย วิธีการทำงาน และการออกกฎหมายเพื่อใช้กับการคัดเลือกและการบรรจุคนประจำเรือให้มีความสอดคล้องต้องกัน
- (ง) การปรับปรุงวิธีปฏิบัติและเงื่อนไขสำหรับการคัดเลือกและการบรรจุคนประจำเรือระหว่างประเทศ และ
- (จ) การวางแผนกำลังคน โดยคำนึงถึงอุปสงค์และอุปทานของคนประจำเรือ และข้อกำหนดของอุตสาหกรรมทางทะเล

## หัวข้อที่ 2 สภาพการจ้างงาน

### ข้อบังคับ 2.1 ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือมีข้อตกลงการจ้างงานที่เป็นธรรม

1. ข้อสัญญาและเงื่อนไขการจ้างงานของคนประจำเรือต้องได้รับการจัดทำขึ้น หรือนำมาอ้างอิงถึงได้ในรูปของข้อตกลงที่เป็นหนังสืออย่างชัดเจนอันมีผลใช้บังคับตามกฎหมาย และต้องสอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัตินี้
2. ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือต้องได้รับความเห็นชอบจากคนประจำเรือที่ผูกพันกับเงื่อนไข ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือมีโอกาสได้ทำการทบทวนและได้รับคำแนะนำเรื่อง ข้อสัญญาและเงื่อนไขในข้อตกลงนั้น และได้ยอมรับอย่างเสรีก่อนที่จะลงนาม
3. เป็นที่เข้าใจกันแล้วว่า ข้อตกลงการจ้างงานนั้น ได้รวมข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรองใด ๆ ที่มีผลใช้บังคับเอาไว้ด้วย เท่าที่ไม่ขัดกับแนวปฏิบัติและกฎหมายภายในประเทศของประเทศสมาชิก

#### มาตรฐาน ก 2.1 ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎหมายหรือกฎระเบียบที่กำหนดให้เรือซึ่งชักธงของประเทศตนปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ต่อไปนี้
  - (ก) คนประจำเรือที่ทำงานบนเรือซึ่งชักธงของประเทศตนต้องมีข้อตกลงการจ้างงานที่ร่วมลงนามโดยคนประจำเรือและเจ้าของเรือหรือผู้แทนของเจ้าของเรือ (หรือมีหลักฐานแห่งสัญญาหรือการจัดเตรียมที่คล้ายคลึงกัน ในกรณีที่คนประจำเรือไม่ได้มีฐานะเป็นลูกจ้าง) ในอันที่จะทำให้คนประจำเรือมีสภาพความเป็นอยู่และการทำงานที่มีคุณค่าบนเรือที่ออกทะเลตามที่อนุสัญญานี้กำหนด
  - (ข) คนประจำเรือที่ลงนามในข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือต้องมีโอกาสตรวจสอบและได้รับคำแนะนำเรื่องข้อตกลงนั้น ก่อนทำการลงนาม ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่จำเป็น เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือได้เข้าทำข้อตกลงอย่างเสรี โดยมีความเข้าใจที่เพียงพอถึงสิทธิและความรับผิดชอบต่าง ๆ ของตน
  - (ค) เจ้าของเรือและคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องต่างต้องมีต้นฉบับข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือที่มีการลงนามรับรอง
  - (ง) ต้องมีการดำเนินมาตรการที่ทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือรวมถึงนายเรือสามารถได้รับข้อมูลข่าวสารที่ชัดเจนเกี่ยวกับสภาพการจ้างงานของตนได้โดยง่าย ขณะอยู่บนเรือที่ออกทะเลได้ และข้อมูลข่าวสารนั้น ซึ่งรวมถึงสำเนาข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือต้องมีไว้พร้อมเพื่อการตรวจสอบโดยเจ้าพนักงานของหน่วยงานที่ทรงอำนาจ รวมทั้งของท่าเรือที่เรือแวะเทียบท่า

- (จ) คนประจำเรือต้องได้รับเอกสารบันทึกประวัติการจ้างงานบนเรือที่ออกทะเล
2. หากข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรองเป็นส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดของข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือแล้ว ต้องมีสำเนาข้อตกลงดังกล่าวไว้บนเรือที่ออกทะเลด้วย หากภาษาที่ใช้ในข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือและข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรองที่มีผลใช้บังคับนั้นไม่ใช่ภาษาอังกฤษ ให้จัดทำสิ่งต่อไปนี้เป็นภาษาอังกฤษ (เว้นแต่เรือซึ่งเดินเรืออยู่แต่ภายในประเทศ)
- (ก) สำเนารูปแบบมาตรฐานของข้อตกลง และ
- (ข) ส่วนของข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรองที่อยู่ภายใต้บังคับของการตรวจโดยรัฐเจ้าของท่า ภายใต้ข้อบังคับ 5.2
3. เอกสารตามที่อ้างถึงในวรรค 1 (จ) ของมาตรฐานนี้ต้องมีข้อความที่กล่าวถึงคุณภาพงานของคนประจำเรือ หรือค่าจ้างของคนประจำเรือ ทั้งนี้ รูปแบบของเอกสาร รายการที่ต้องบันทึก และวิธีการบันทึกรายการเหล่านั้น ต้องกำหนดโดยกฎหมายภายในประเทศ
4. สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎระเบียบและกฎหมาย เพื่อกำหนดประเด็นต่าง ๆ ที่ต้องมีในข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือทุกฉบับที่อยู่ภายใต้กฎหมายภายในประเทศของประเทศสมาชิก โดยข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือต้องมีรายการต่อไปนี้ในทุกกรณี
- (ก) ชื่อเต็ม วันเดือนปีเกิด หรืออายุ และสถานที่เกิดของคนประจำเรือ
- (ข) ชื่อ และที่อยู่ของเจ้าของเรือ
- (ค) สถานที่ และวันเดือนปีที่ทำข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือ
- (ง) ตำแหน่งหน้าที่ที่คนประจำเรือได้รับการจ้างงาน
- (จ) จำนวนค่าจ้างของคนประจำเรือ หรือสูตรในการคำนวณค่าจ้าง หากมีการใช้สูตร
- (ฉ) จำนวนวันหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้าง หรือสูตรในการคำนวณ หากมีการใช้สูตร
- (ช) การสิ้นสุดข้อตกลง และเงื่อนไขการสิ้นสุดข้อตกลง รวมทั้ง
- (i) เงื่อนไขที่ทำให้แต่ละฝ่ายมีสิทธิทำให้อีกฝ่ายสิ้นสุดลง ตลอดจนระยะเวลาการแจ้งตามที่กำหนด ซึ่งระยะเวลาการแจ้งของเจ้าของเรือต้องไม่น้อยกว่าของคนประจำเรือ ในกรณีที่ข้อตกลงไม่มีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุด
- (ii) วันหมดอายุของข้อตกลง ในกรณีที่ข้อตกลงมีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุด และ
- (iii) ท่าเรือปลายทาง และเวลาสิ้นสุดหลังจากเดินทางถึงที่หมายก่อนที่คนประจำเรือจะหมดหน้าที่ ในกรณีที่ทำข้อตกลงไว้เพื่อการเดินเรือเพียงเที่ยวเดียว
- (ซ) สิทธิประโยชน์จากการคุ้มครองการประกันสังคมและสุขภาพ ซึ่งเจ้าของเรือจัดให้กับคนประจำเรือ
- (ดม) การให้สิทธิในการส่งตัวคนประจำเรือกลับ
- (ณ) การอ้างอิงถึงข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรอง หากมีการนำมาใช้บังคับ และ
- (ม) รายการอื่นใดตามที่กฎหมายภายในประเทศสามารถกำหนดให้มี

5. สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎระเบียบและกฎหมายที่กำหนดระยะเวลาขั้นต่ำในการจ้างของคนประจำเรือและเจ้าของเรือเพื่อสิ้นสุดข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือก่อนกำหนด โดยช่วงระยะเวลาขั้นต่ำนี้ต้องได้รับการพิจารณากำหนด ภายหลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว แต่ต้องไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน

6. สามารถกำหนดระยะเวลาในการจ้างให้น้อยกว่าระยะเวลาขั้นต่ำได้ ในสภาพการณ์ที่กฎระเบียบ หรือกฎหมายภายในประเทศ หรือข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรองที่มีผลใช้บังคับ ยอมรับว่า การสิ้นสุดข้อตกลงการจ้างงานโดยการจ้างในเวลาที้น้อยกว่าหรือโดยไม่มีการจ้างนั้น มีเหตุอันควรในการพิจารณากำหนดสภาพการณ์เหล่านั้น สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า ได้คำนึงถึง ความจำเป็นของคนประจำเรือในการสิ้นสุดข้อตกลงการจ้างงานโดยการจ้างที่เร็วขึ้น หรือไม่มีการจ้างด้วยเหตุผลที่น่าเห็นใจ หรือเร่งด่วนอื่น ๆ โดยไม่มีการลงโทษ

### ข้อแนะนำ ข 2.1 ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

#### ข้อแนะนำ ข 2.1.1 วันที่การทำงาน

1. ในการพิจารณากำหนดรายการที่จะบันทึกไว้ในบันทึกประวัติการทำงาน ตามที่อ้างถึงในวรรค 1 (จ) ของมาตรา ก 2.1 นั้น สมาชิกแต่ละประเทศควรทำให้มั่นใจได้ว่า เอกสารนี้มีข้อมูลข่าวสารที่เพียงพอ โดยมีคำแปลภาษาอังกฤษ เพื่ออำนวยความสะดวกในการหางานอื่นต่อไป หรือเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดการทำงานในทะเลเพื่อยกระดับหรือเลื่อนตำแหน่ง การใช้หนังสือคนประจำเรือของคนประจำเรือสามารถถือได้ว่า เป็นการปฏิบัติให้เป็นไปตามในกรณีของข้อกำหนดตามวรรค 1 (จ) ของมาตรฐานนี้

### ข้อบังคับ 2.2 ค่าจ้าง

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือได้รับค่าจ้างจากการทำงานของตน

1. คนประจำเรือ ทุกคนต้องได้รับค่าจ้างจากการทำงานของตนอย่างสม่ำเสมอ และเต็มจำนวนตามข้อตกลงการจ้างงานของตน

#### มาตรฐาน ก 2.2 ค่าจ้าง

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้ การจ่ายเงินที่ถึงกำหนดจ่ายให้คนประจำเรือที่ทำงานบนเรือซึ่งชักธงประเทศตนต้องมีรอบเวลาการจ่ายที่ไม่นานไปกว่ารอบรายเดือน และให้สอดคล้องกับข้อตกลงร่วมที่มีผลใช้บังคับ

2. คนประจำเรือต้องได้รับบัญชีรายเดือนของกำหนดการจ่ายเงิน และจำนวนเงินที่ได้รับรวมทั้งค่าจ้าง การจ่ายเพิ่มเติมต่าง ๆ และอัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ ในกรณีที่มีการจ่ายเป็นเงินในสกุลเงินอื่น หรือในอัตราเงินที่ต่างไปจากที่ได้ตกลงกันได้

3. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้เจ้าของเรือดำเนินมาตรการต่าง ๆ เช่นที่กำหนดไว้ในวรรค 4 ของมาตรฐานนี้ เพื่อจัดให้คนประจำเรือมีวิธีโอนเงินที่ตนได้รับโดยทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วนไปให้ครอบครัว หรือผู้อยู่ในความอุปการะ หรือผู้รับประโยชน์ตามกฎหมายของตน

4. มาตรการต่าง ๆ ที่ทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือสามารถโอนเงินที่ได้รับของตนไปให้ครอบครัวได้นั้น รวมถึง

(ก) ระบบที่ทำให้คนประจำเรือสามารถแบ่งจ่ายค่าจ้างบางส่วนของตน ณ เวลาที่เริ่มต้นการทำงาน หรือระหว่างนั้น เพื่อส่งไปให้ครอบครัวของตนได้ตามรอบระยะเวลาที่สม่าเสมอ โดยการโอนเงินผ่านธนาคาร หรือวิธีการอื่นที่คล้ายคลึงกัน

(ข) ข้อกำหนดว่า เงินส่วนที่แบ่งนั้นควรส่งตรงตามเวลาและตรงไปยังบุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือบุคคลหลายคนที่คุณประจำเรือได้กำหนดชื่อไว้

5. ค่าใช้จ่ายใด ๆ อันเกิดขึ้นจากบริการตามวรรค 3 และ 4 ของมาตรฐานนี้ต้องมีจำนวนที่สมเหตุสมผล และอัตราแลกเปลี่ยนเงินต้องเป็นไปตามอัตราของตลาดแลกเปลี่ยน หรืออัตราของทางราชการ และเป็นคุณต่อคนประจำเรือ เว้นแต่กฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศได้มีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

6. สมาชิกแต่ละประเทศที่รับรองกฎระเบียบและกฎหมายภายในประเทศที่ใช้กับค่าจ้างของคนประจำเรือต้องทำการพิจารณาอย่างเหมาะสมถึง ข้อเสนอแนะในส่วน ข ของประมวลข้อปฏิบัตินี้

#### ข้อเสนอแนะ ข 2.2 ค่าจ้าง

##### ข้อเสนอแนะ ข 2.2.1 คำจำกัดความเฉพาะ

1. เพื่อวัตถุประสงค์แห่งข้อเสนอแนะนี้ คำว่า

(ก) *คนประจำเรือที่มีความสามารถทำการในตำแหน่ง* หมายถึง คนประจำเรือที่ถือว่ามีความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ของลูกเรือที่ทำงานในแผนกเดินเรือตามที่กำหนดให้ทำ อันนอกเหนือจากหน้าที่ของคนเรือที่ทำหน้าที่กำกับดูแล หรือคนเรือที่เป็นผู้ชำนาญการ หรือเป็นผู้ที่แนวปฏิบัติ กฎระเบียบ หรือกฎหมายภายในประเทศ หรือข้อตกลงร่วมได้กำหนด คำจำกัดความไว้

(ข) *ค่าจ้าง หรือเงินจ่ายเบื้องต้น* หมายถึง เงินที่จ่ายไม่ว่าจะรวมมาอย่างไรสำหรับการทำงานในชั่วโมงปกติ ซึ่งไม่รวมถึง การจ่ายเงินสำหรับการทำงานล่วงเวลา เงินตอบแทนพิเศษ เบี้ยเลี้ยง การลาหยุดโดยได้รับค่าจ้าง หรือค่าตอบแทนเพิ่มเติมอื่นใด

(ค) *ค่าจ้างเหมารวม* หมายถึง ค่าจ้าง หรือเงินเดือน ซึ่งรวมถึง เงินจ่ายเบื้องต้น และการจ่ายเพื่อสิทธิประโยชน์ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ทั้งนี้ ค่าจ้างเหมารวมสามารถรวมถึง ค่าชดเชยสำหรับการทำงานล่วงเวลาทั้งหมด และการจ่ายเพื่อสิทธิประโยชน์ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ทั้งหมด หรือสามารถรวมเฉพาะสิทธิประโยชน์บางประการไว้ในบางส่วนของค่าจ้างเหมารวม

(ง) *ชั่วโมงการทำงาน* หมายถึง เวลาช่วงที่คนประจำเรือได้รับการกำหนดให้ทำงานให้แก่เรือ

(จ) *ล่วงเวลา* หมายถึง เวลาทำงานที่เกินกว่าชั่วโมงการทำงานปกติ

## ข้อแนะนำ ข 2.2.2 การคำนวณและการจ่ายเงิน

1. สำหรับคนประจำเรือที่ได้ค่าชดเชยการทำงานล่วงเวลารวมอยู่ในค่าตอบแทนแล้ว
  - (ก) เพื่อวัตถุประสงค์แห่งการคำนวณค่าจ้าง ชั่วโมงการทำงานปกติในแต่ละและที่ท่าเรือไม่ควรเกินแปดชั่วโมงต่อวัน
  - (ข) เพื่อวัตถุประสงค์แห่งการคำนวณการทำงานล่วงเวลา จำนวนชั่วโมงการทำงานปกติต่อสัปดาห์ที่ครอบคลุมอยู่ในค่าจ้างหรือเงินจ่ายเบื้องต้นควรบัญญัติไว้ในกฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศ ในกรณีที่ข้อตกลงร่วมไม่ได้กำหนดไว้ แต่ไม่ควรเกิน 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ โดยข้อตกลงร่วมสามารถกำหนดให้แตกต่างออกไปได้ แต่ต้องไม่เกิดการปฏิบัติที่ต่ำกว่านี้
  - (ค) กฎระเบียบ หรือกฎหมายภายในประเทศ หรือข้อตกลงร่วม ควรบัญญัติเกี่ยวกับค่าชดเชยการทำงานล่วงเวลาในอัตราต่าง ๆ ซึ่งไม่ควรน้อยกว่าหนึ่งเศษหนึ่งส่วนสี่เท่าของค่าจ้างหรือเงินจ่ายเบื้องต้นต่อชั่วโมง หากมีการบังคับใช้ข้อตกลงนี้ และ
  - (ง) บันทึกการทำงานล่วงเวลาทั้งหมดควรเก็บรักษาไว้โดยนายเรือ หรือผู้ได้รับมอบหมายจากนายเรือ และให้คนประจำเรือทำการรับรองในเวลาที่ไม่นานไปกว่าออร์บรายเดือน
2. สำหรับคนประจำเรือ ที่ได้รับค่าจ้างแบบเหมารวมทุกส่วน หรือเป็นบางส่วนนั้น
  - (ก) หากเหมาะสม ข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือควรระบุอย่างชัดเจน ถึงจำนวนชั่วโมงการทำงานที่คาดว่าจะให้คนประจำเรือทำ เพื่อให้ได้มาซึ่งค่าตอบแทนนี้ และเบี่ยเลี้ยงเพิ่มเติมใด ๆ ที่ต้องจ่ายเพิ่มเติมจากค่าจ้างเหมารวม และสภาพการณ์ที่ทำให้ได้เบี่ยเลี้ยงนั้น
  - (ข) หากมีการจ่ายค่าทำงานล่วงเวลาเป็นรายชั่วโมงสำหรับชั่วโมงที่มีการทำงานเกินจากส่วนที่ครอบคลุมอยู่ในค่าจ้างเหมารวมแล้ว อัตราต่อชั่วโมงไม่ควรน้อยกว่าหนึ่งเศษหนึ่งส่วนสี่เท่าของอัตราเบื้องต้นที่ตรงกันกับชั่วโมงการทำงานปกติ ตามที่จำกัดความไว้ในวรรค 1 ของข้อแนะนำนี้ ทั้งนี้ หลักการเดียวกันนี้ควรนำไปใช้กับชั่วโมงการทำงานล่วงเวลาที่รวมเอาไว้ในค่าจ้างเหมารวม
  - (ค) ค่าตอบแทนชั่วโมงการทำงานปกติ ซึ่งเป็นส่วนของค่าจ้างเหมารวมทุกส่วน หรือเป็นบางส่วนตามที่จำกัดความไว้ในวรรค 1 (ก) ของข้อแนะนำนี้ ไม่ควรน้อยกว่าค่าจ้างขั้นต่ำที่มีผลใช้บังคับ และ
  - (ง) สำหรับคนประจำเรือที่ได้รับค่าจ้างเหมารวมเป็นบางส่วนนั้น บันทึกการทำงานล่วงเวลาทั้งหมดควรได้รับการเก็บรักษาและรับรอง ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 1 (ง) ของข้อแนะนำนี้
3. กฎระเบียบ หรือกฎหมายภายในประเทศ หรือข้อตกลงร่วมสามารถกำหนดค่าชดเชยการทำงานล่วงเวลา หรือการทำงานในวันหยุดประจำสัปดาห์และวันหยุดราชการ ให้มีจำนวนอย่างน้อยที่สุดต้องเทียบเท่ากับค่าตอบแทน หรือค่าชดเชยอื่นใดที่จ่ายให้กับการทำงานในเวลา นอกประจำการและนอกเรือ หรือการลาหยุดเพิ่มแทนการจ่ายค่าตอบแทนหรือค่าชดเชยอื่นใดที่กำหนดไว้

4. กฎระเบียบ และกฎหมายภายในประเทศที่รับรองภายหลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์กรผู้แทนของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือแล้ว หรือข้อตกลงร่วม ตามความเหมาะสมนั้น ควรคำนึงถึงหลักการต่าง ๆ ต่อไปนี้

- (ก) คนประจำเรือทุกคนที่ได้รับการจ้างงานบนเรือลำเดียวกันควรได้รับค่าตอบแทนที่เท่ากัน ในงานที่มีมูลค่าเท่ากัน โดยปราศจากการเลือกปฏิบัติอันเนื่องมาจาก เชื้อชาติ สีผิว เพศ ศาสนา ความคิดเห็นทางการเมือง ชาติกำเนิด และพื้นเพทางสังคม
- (ข) ควรมีข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือที่ระบุถึงอัตราค่าจ้างหรือค่าจ้างที่มีผลใช้บังคับไว้บนเรือที่ออกทะเล คนประจำเรือแต่ละคนควรได้รับข้อมูลข่าวสารเรื่องจำนวนค่าจ้างหรืออัตราค่าจ้าง ไม่ว่าจะเป็นการให้สำเนาข้อมูลที่เกี่ยวข้องในภาษาที่คนประจำเรือสามารถเข้าใจได้ ซึ่งมีการลงชื่อไว้อย่างน้อยหนึ่งชุดแก่คนประจำเรือ หรือโดยการปิดประกาศสำเนาข้อตกลงไว้ในสถานที่ที่คนประจำเรือสามารถเห็นได้ง่าย หรือโดยวิธีที่เหมาะสมอื่น ๆ
- (ค) การจ่ายค่าจ้างควรจ่ายเป็นเงินที่ชำระหนี้ได้ตามกฎหมาย การจ่ายค่าจ้างสามารถกระทำโดยการโอนเงินผ่านธนาคาร จ่ายเป็นตั๋วเงินของธนาคาร ตั๋วแลกเงินไปรษณีย์ หรือใบสั่งจ่ายเงินตามความเหมาะสม
- (ง) ควรจ่ายค่าตอบแทนทั้งปวงที่ถึงกำหนดจ่ายโดยไม่ชักช้า เมื่อสิ้นสุดงานที่ได้รับมอบหมาย
- (จ) หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรกำหนดบทลงโทษที่เพียงพอ หรือการแก้ไขเยียวยาที่เหมาะสมอื่น ๆ ต่อกรณีที่เจ้าของเรือจ่ายค่าตอบแทนช้ากว่ากำหนด หรือไม่จ่ายค่าตอบแทนทั้งหมดที่ถึงกำหนดจ่าย
- (ฉ) การจ่ายค่าจ้างควรจ่ายตรงเข้าบัญชีธนาคารของคนประจำเรือที่ได้รับระบุไว้ เว้นแต่คนประจำเรือมีหนังสือร้องขอให้เป็นอย่างอื่น
- (ช) ภายใต้อำนาจของอนุวรรค (ซ) ของวรรคนี้ เจ้าของเรือไม่ควรจำกัดเสรีภาพของคนประจำเรือในการจัดการกับค่าตอบแทนของตน
- (ซ) การหักค่าตอบแทนควรกระทำได้ เฉพาะเมื่อ
  - (i) มีการบัญญัติไว้ในกฎระเบียบ หรือกฎหมายภายในประเทศ หรือข้อตกลงร่วมที่มีผลใช้บังคับ และได้มีการแจ้งโดยวิธีการที่หน่วยงานที่ทรงอำนาจเห็นว่าเหมาะสมที่สุดให้คนประจำเรือได้ทราบถึง เงื่อนไขการหักค่าตอบแทนดังกล่าว และ
  - (ii) จำนวนที่หักไว้ทั้งหมด ไม่เกินกว่าที่กฎระเบียบ หรือกฎหมายภายในประเทศ หรือข้อตกลงร่วมได้จำกัดไว้ หรือไม่เกินกว่าที่ศาลได้มีคำพิพากษาให้หักได้
- (ฌ) ไม่ควรหักค่าตอบแทนของคนประจำเรือ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการให้ทำงานทำ หรือมีงานทำต่อไป
- (ญ) ควรห้ามการคิดเงินค่าปรับจากคนประจำเรือ นอกเหนือจากที่กฎระเบียบ หรือกฎหมายภายในประเทศ หรือข้อตกลงร่วมให้อำนาจไว้ หรือมาตรการอื่น ๆ ให้อำนาจไว้
- (ฎ) หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรมีอำนาจในการเข้าตรวจเสียบียงและบริการบนเรือที่ออกทะเล เพื่อให้มั่นใจได้ว่า มีการกำหนดราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรมเพื่อสิทธิประโยชน์ของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้อง และ

(ฎ) ในกรณีที่การเรียกร้องสิทธิของคนประจำเรือ ต่อค่าจ้างและจำนวนเงินอื่น ๆ ที่ควรได้รับ เกี่ยวกับการจ้างงานของตน ซึ่งไม่ได้รับการคุ้มครองตามบทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย การจ้างนงเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2536 แล้ว การเรียกร้องสิทธิดังกล่าวควรได้รับการคุ้มครองตามอนุสัญญาฉบับที่ 173 ว่าด้วย การคุ้มครองการเรียกร้องสิทธิของลูกจ้าง (กรณีนายจ้างเป็นผู้มีหนี้สินล้นพ้นตัว) พ.ศ. 2535

5. ภายหลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์กรผู้แทนของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือแล้ว สมาชิกแต่ละประเทศควรมีวิธีปฏิบัติในการสอบข้อเท็จจริงของข้อร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องใด ๆ ที่อยู่ในข้อแนะนำนี้

### ข้อแนะนำ ข 2.2.3 ค่าจ้างขั้นต่ำ

1. ภายหลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์กรผู้แทนเจ้าของเรือและของคนประจำเรือแล้ว สมาชิกแต่ละประเทศควรจัดทำวิธีปฏิบัติ เพื่อพิจารณากำหนดค่าจ้างขั้นต่ำของคนประจำเรือ โดยไม่ทำให้เสื่อมเสียต่อหลักการแห่งเสรีภาพในการร่วมเจรจาต่อรอง องค์กรผู้แทนเจ้าของเรือและของคนประจำเรือควรมีส่วนร่วมในการดำเนินงานตามวิธีปฏิบัติดังกล่าว

2. ในการจัดทำวิธีปฏิบัติดังกล่าว และในการกำหนดค่าจ้างขั้นต่ำนั้น ควรคำนึงถึงมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศเกี่ยวกับ การกำหนดค่าจ้างขั้นต่ำ ตลอดจน หลักการต่าง ๆ ต่อไปนี้

(ก) ระดับของค่าจ้างขั้นต่ำควรนำลักษณะของการจ้างงานทางทะเล ระดับตำแหน่งของลูกเรือ และชั่วโมงการทำงานปกติของคนประจำเรือมาพิจารณาด้วย และ

(ข) ระดับของค่าจ้างขั้นต่ำควรมีการปรับ โดยนำการเปลี่ยนแปลงของค่าดำรงชีพ และความจำเป็นของคนประจำเรือมาพิจารณาด้วย

3. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรทำให้มั่นใจได้ว่า

(ก) มีการจ่ายค่าจ้างไม่น้อยกว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่กำหนดไว้ โดยวิธีการใช้ระบบการกำกับดูแลและการลงโทษ และ

(ข) คนประจำเรือใด ๆ ก็ตามที่ได้รับค่าจ้างต่ำกว่าค่าจ้างขั้นต่ำสามารถเรียกร้องให้คืนค่าจ้างส่วนที่ค้างจ่ายนั้นได้โดยใช้กระบวนการยุติธรรมที่ฉับไวและมีค่าใช้จ่ายต่ำ หรือวิธีปฏิบัติอื่น ๆ

### ข้อแนะนำ ข 2.2.4 ค่าจ้างหรือเงินจ่ายเบื้องต้นรายเดือนขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือที่มีความสามารถทำการในตำแหน่ง

1. ค่าจ้างหรือเงินจ่ายเบื้องต้นเป็นรายเดือนตามปีปฏิทินสำหรับการทำงานของคนประจำเรือที่มีความสามารถทำการในตำแหน่งนั้น ไม่ควรน้อยกว่าจำนวนที่คณะกรรมการร่วมทางทะเล หรือคณะบุคคลอื่น ๆ ที่ได้รับอำนาจจากคณะประศาสน์การขององค์การแรงงานระหว่างประเทศได้กำหนดไว้เป็นครั้งคราว ทั้งนี้ ผู้อำนวยความสะดวกใหญ่ต้องประกาศแจ้งให้ประเทศสมาชิกขององค์การทราบถึงการแก้ไขใด ๆ ที่มี ทั้งนี้ ให้ขึ้นอยู่กับมติของคณะประศาสน์การ



2. ไม่มีสิ่งใดในข้อแนะนำนี้ ที่ถือเป็นการทำให้เสื่อมเสียในการจัดเตรียมต่าง ๆ ที่ได้ตกลงกันไว้ระหว่างเจ้าของเรือหรือองค์กรของตนกับองค์กรของคนประจำเรือเกี่ยวกับกฎข้อบังคับว่าด้วย มาตรฐานขั้นต่ำของข้อสัญญาและสภาพการจ้างงาน ทั้งนี้ ข้อสัญญาและสภาพการจ้างนั้นต้องได้รับการยอมรับโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ

### **ข้อบังคับ 2.3 ชั่วโมงการทำงาน และชั่วโมงการพักผ่อน**

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือมีชั่วโมงการทำงาน และชั่วโมงการพักผ่อนตามข้อบังคับ

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า มีการจัดทำข้อบังคับเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงาน และชั่วโมงการพักผ่อน
2. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดชั่วโมงการทำงานสูงสุด หรือชั่วโมงการพักผ่อนขั้นต่ำตามระยะเวลาที่ให้ไว้ โดยให้สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งประมวลข้อปฏิบัตินี้

#### **มาตรฐาน ก 2.3 ชั่วโมงการทำงาน และชั่วโมงการพักผ่อน**

1. เพื่อวัตถุประสงค์แห่งมาตรฐานนี้ คำว่า
  - (ก) ชั่วโมงการทำงาน หมายถึง เวลาในช่วงที่คนประจำเรือถูกกำหนดให้ทำงานให้กับเรือ
  - (ข) ชั่วโมงการพักผ่อน หมายถึง เวลานอกเหนือจากชั่วโมงการทำงาน ซึ่งคำนี้ไม่รวมถึงการหยุดพักในระยะเวลาสั้น ๆ
2. ภายใต้ข้อจำกัดซึ่งกำหนดไว้ในวรรค 5 ถึงวรรค 8 ของมาตรฐานนี้ สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดจำนวนชั่วโมงการทำงานสูงสุดไว้ไม่เกินช่วงเวลาที่ให้ไว้ หรือกำหนดชั่วโมงพักผ่อนขั้นต่ำตามช่วงเวลาที่ให้ไว้
3. สมาชิกแต่ละประเทศต่างรับทราบว่ามีมาตรฐานชั่วโมงการทำงานปกติของคนประจำเรืออื่นไม่ต่างจากคนงานอื่น ๆ ทั่วไป คือ ต้องมีแปดชั่วโมงต่อวัน โดยมีวันหยุดหนึ่งวันต่อสัปดาห์ และได้หยุดพักในวันหยุดราชการ อย่างไรก็ตาม มาตรฐานนี้ไม่ได้ห้ามประเทศสมาชิกกำหนดวิธีปฏิบัติในการให้อำนาจหรือขึ้นทะเบียนข้อตกลงร่วมที่ได้กำหนดชั่วโมงการทำงานปกติของคนประจำเรือไว้บนหลักการที่เป็นคุณกว่ามาตรฐานนี้
4. ในการพิจารณากำหนดมาตรฐานภายในประเทศนั้น สมาชิกแต่ละประเทศต้องคำนึงถึงอันตรายที่อาจเกิดจากความเหนื่อยล้าของคนประจำเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินเรือ และความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของเรือ
5. ข้อจำกัดของชั่วโมงการทำงาน หรือการพักผ่อนต้องเป็นดังนี้
  - (ก) ชั่วโมงการทำงานสูงสุดต้องไม่เกิน
    - (i) 14 ชั่วโมงในรอบ 24 ชั่วโมง และ
    - (ii) 72 ชั่วโมงในรอบเจ็ดวัน หรือ

(ข) ชั่วโมงการพักผ่อนขั้นต่ำต้องไม่น้อยกว่า

(i) สิบชั่วโมงในรอบ 24 ชั่วโมง และ

(ii) 77 ชั่วโมงในรอบเจ็ดวัน

6. ชั่วโมงการพักผ่อนสามารถแบ่งออกได้ไม่เกินสองช่วง หนึ่งในสองช่วงนี้ต้องนานอย่างน้อยหกชั่วโมง และต้องมีระยะห่างระหว่างแต่ละช่วงเวลาพักไม่เกิน 14 ชั่วโมง

7. การรวมพล การซ้อมดับเพลิง การซ้อมใช้เรือชูชีพ และการซ้อมอื่น ๆ ตามที่กำหนดโดยกฎระเบียบ และกฎหมายภายในประเทศ และตราสารระหว่างประเทศอื่น ๆ ต้องกระทำโดยวิธีการที่รบกวนเวลาพักให้น้อยที่สุด และไม่ก่อให้เกิดความเหนื่อยล้า

8. เมื่อคนประจำเรือถูกเรียกให้ไปปฏิบัติงาน เช่น เมื่อไม่มีคนอยู่ในพื้นที่ตั้งเครื่องจักร คนประจำเรือต้องมีช่วงเวลาพักผ่อนชดเชยที่เพียงพอ หากการเรียกให้คนประจำเรือไปปฏิบัติงานนั้นเป็นการรบกวนช่วงเวลาพักผ่อนปกติ

9. หากไม่มีข้อตกลงร่วมหรือคำตัดสินชี้ขาด หรือหากหน่วยงานที่ทรงอำนาจได้พิจารณาตัดสินว่า บทบัญญัติในข้อตกลงหรือคำตัดสินที่เกี่ยวกับวรรค 7 หรือ 8 ของมาตรฐานนี้ไม่มีเพียงพอ หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องพิจารณากำหนดบทบัญญัติที่ทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือที่เกี่ยวข้องจะมีการพักผ่อนที่เพียงพอ

10. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้ติดประกาศตารางเวลาการทำงานบนเรือไว้บนเรือในที่ซึ่งเห็นได้ง่าย โดยอย่างน้อยที่สุด การประกาศในแต่ละจุดนั้นต้องบอกถึงสิ่งต่อไปนี้

(ก) กำหนดการทำงานในทะเล และหน้าที่ในท่าเรือ และ

(ข) ชั่วโมงการทำงานสูงสุด หรือชั่วโมงการพักผ่อนขั้นต่ำที่กำหนดโดยกฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศ หรือข้อตกลงร่วมที่มีผลใช้บังคับ

11. ตารางตามที่อ้างถึงในวรรค 10 ของมาตรฐานนี้ ต้องได้รับการจัดทำขึ้นเป็นรูปแบบที่ได้มาตรฐานในภาษาที่ใช้ในการทำงาน หรือภาษาที่ใช้กันบนเรือ และภาษาอังกฤษ

12. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้มีการเก็บรักษาบันทึกชั่วโมงการทำงานประจำวัน หรือชั่วโมงพักผ่อนประจำวันของคนประจำเรือไว้ เพื่อให้ติดตามผลการปฏิบัติตามวรรค 5 ถึง 11 ของมาตรฐานนี้ได้ บันทึกต่าง ๆ ต้องมีรูปแบบที่ได้มาตรฐาน ซึ่งกำหนดโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ โดยได้คำนึงถึงข้อแนะนำต่าง ๆ ที่มีอยู่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ หรือต้องมีรูปแบบที่เป็นมาตรฐานตามอย่างขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ บันทึกเหล่านี้ต้องจัดทำเป็นภาษาต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 11 ของมาตรฐานนี้ คนประจำเรือต้องได้รับสำเนาทันทีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับตนหนึ่งชุด ซึ่งต้องมีการรับรองโดยนายเรือ หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากนายเรือ และโดยคนประจำเรือ

13. ไม่มีสิ่งใดในวรรค 5 และวรรค 6 ของมาตรฐานนี้ที่จะกีดกันประเทศสมาชิกไม่ให้มีกฎระเบียบ หรือกฎหมายภายในประเทศ หรือวิธีปฏิบัติสำหรับหน่วยงานที่ทรงอำนาจในการให้อำนาจ หรือขึ้นทะเบียนข้อตกลงร่วมใด ๆ ที่อนุญาตให้ยกเว้นขีดจำกัดที่กำหนดไว้ ณ ที่นี้ได้ การยกเว้นดังกล่าวต้องเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งมาตรฐานนี้เท่าที่จะทำได้ แต่สามารถพิจารณาให้มีช่วงเวลาพักที่นานขึ้นหรือบ่อยขึ้น หรือให้มีการลาชดเชยสำหรับคนประจำเรือที่มีหน้าที่เข้ายามหรือคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือที่ออกเดินทางระยะสั้น

14. ไม่มีสิ่งใดในมาตรฐานนี้ที่ถือว่าลิดรอนสิทธิของนายเรือในอันที่จะเรียกให้คนประจำเรือมาปฏิบัติหน้าที่ในชั่วโมงการทำงานที่มีความจำเป็น เพื่อให้เรือ บุคคลที่อยู่บนเรือ หรือสินค้าเกิดความปลอดภัยโดยทันที หรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ความช่วยเหลือแก่เรือลำอื่นหรือบุคคลที่ประสบภัยพิบัติในทะเล เมื่อเป็นเช่นนี้ นายเรือสามารถพักการใช้กำหนดการของชั่วโมงการทำงานหรือชั่วโมงการพักผ่อนได้ และเรียกให้คนประจำเรือปฏิบัติหน้าที่ในชั่วโมงการทำงานได้ตามความจำเป็น จนกว่าสถานการณ์ได้กลับคืนสู่ปกติ หลังจากสถานการณ์ได้กลับคืนสู่ปกติแล้ว นายเรือต้องทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือที่ไปปฏิบัติงานในช่วงเวลาพักผ่อนที่ได้กำหนดไว้นั้นมีเวลาพักผ่อนที่เพียงพอ โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

### ข้อแนะนำ ข 2.3 ชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อน

#### ข้อแนะนำ ข 2.3.1 คนประจำเรือที่เป็นผู้เยาว์

1. ควรบังคับใช้บทบัญญัติต่อไปนี้อย่างเคร่งครัดกับคนประจำเรือที่เป็นผู้เยาว์ซึ่งมีอายุต่ำกว่า 18 ปีทุกคน ทั้งที่อยู่บนทะเลและที่ท่าเรือ
  - (ก) ชั่วโมงการทำงานไม่ควรเกินแปดชั่วโมงต่อวัน และ 40 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ และควรทำงานล่วงเวลาได้เฉพาะเมื่อมีเหตุผลด้านความปลอดภัยที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้
  - (ข) ควรเป็นเวลาเพียงพอในการรับประทานอาหารทุกมื้อ และควรมีช่วงหยุดพักอย่างน้อยหนึ่งชั่วโมงสำหรับการรับประทานอาหารมื้อหลักในแต่ละวัน และ
  - (ค) ในการทำงานติดต่อกันทุก ๆ สองชั่วโมงควรมีเวลาพัก 15 นาที เท่าที่จะเป็นไปได้
2. มีข้อยกเว้นว่า ไม่จำเป็นต้องนำบทบัญญัติในวรรค 1 ของข้อแนะนำนี้มาใช้ หาก
  - (ก) บทบัญญัตินั้นไม่อาจปฏิบัติได้กับคนประจำเรือที่เป็นผู้เยาว์ที่อยู่ในแผนกเดินเรือ ห้องเครื่อง และแผนกจัดหาอาหาร ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่เข้ายาม หรือทำงานในระบบงานที่ทำเป็นกะ หรือ
  - (ข) อาจเป็นผลเสียต่อการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพของคนประจำเรือที่เป็นผู้เยาว์ตามกำหนดการและแผนงานที่จัดทำขึ้น
3. สถานการณ์อันเป็นข้อยกเว้นดังกล่าวควรได้รับการบันทึกไว้ พร้อมด้วยเหตุผล และลงชื่อไว้โดยนายเรือ
4. วรรค 1 ของข้อแนะนำนี้ไม่ได้ยกเว้นคนประจำเรือที่เป็นผู้เยาว์จากพันธกิจทั่วไปของคนประจำเรือทั้งปวงที่ต้องทำระหว่างเกิดเหตุฉุกเฉินใด ๆ ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 14 ของมาตรฐาน ก 2.3

## ข้อบังคับ 2.4 การให้สิทธิในการลา

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนเดินเรือทะเลสามารถลาได้อย่างเพียงพอ

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้คนประจำเรือที่ได้รับการจ้างงานบนเรือที่ชักรงของประเทศตนมีวันหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้างภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสม ตามบทบัญญัติในประมวลข้อปฏิบัตินี้
2. คนประจำเรือต้องได้รับอนุญาตให้ลาขึ้นฝั่งได้ เพื่อสิทธิประโยชน์ด้านสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของตน ตามข้อกำหนดการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคนประจำเรือ

### มาตรฐาน ก 2.4 การให้สิทธิในการลา

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎระเบียบและกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการหยุดประจำปีของคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือที่ชักรงของประเทศตน โดยให้คำนึงถึงความจำเป็นพิเศษของคนประจำเรือเกี่ยวกับการลานั้นด้วย อย่างเหมาะสม
2. ภายใต้การบังคับของข้อตกลงร่วม หรือกฎหมาย หรือกฎระเบียบที่กำหนดไว้เพื่อวิธีการคำนวณที่เหมาะสม โดยให้คำนึงถึงความจำเป็นพิเศษของคนประจำเรือในเรื่องนี้ การคำนวณสิทธิหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้างต้องใช้เกณฑ์ 2.5 วันตามปฏิทินต่อเดือนที่มีการจ้างงานเป็นฐานขั้นต่ำ ทั้งนี้ ให้นายงานที่ทรงอำนาจพิจารณากำหนดวิธีการในการคำนวณอายุงาน หรือโดยกลไกที่เหมาะสมในแต่ละประเทศ การขาดงานโดยมีเหตุผลอันควรต้องไม่ถือเป็นการหยุดประจำปี
3. ห้ามทำข้อตกลงใด ๆ ที่ละเว้นการหยุดประจำปีขั้นต่ำโดยได้รับค่าจ้าง ตามที่กำหนดในมาตรฐานนี้ เว้นแต่เป็นกรณีที่กำหนดไว้โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ

### ข้อแนะนำ ข 2.4 การให้สิทธิในการลา

#### ข้อแนะนำ ข 2.4.1 การคำนวณหาสิทธิในการลา

1. ภายใต้เงื่อนไขที่พิจารณากำหนดโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือโดยกลไกที่เหมาะสมของแต่ละประเทศ โดยให้ถือว่า การหยุดงานตามข้อกำหนดของสัญญาจ้างงานเป็นส่วนหนึ่งของระยะเวลาการทำงาน
2. ภายใต้เงื่อนไขที่พิจารณากำหนดโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือโดยข้อตกลงร่วมที่มีผลใช้บังคับ ให้ถือว่า ช่วงขาดงานเพื่อเข้าร่วมหลักสูตรการฝึกอบรมวิชาชีพทางทะเลที่ผ่านการเห็นชอบแล้ว หรือด้วยเหตุผลต่าง ๆ เช่น การเจ็บป่วย การได้รับบาดเจ็บ หรือการมีบุตรนั้นเป็นส่วนหนึ่งของระยะเวลาการทำงาน

3. การจ่ายค่าจ้างระหว่างการลาหยุดประจำปีควรจ่ายเท่ากับค่าตอบแทนปกติที่คนประจำเรือได้รับ ซึ่งกำหนดโดยกฎระเบียบ หรือกฎหมายภายในประเทศ หรือข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือที่มีผลใช้บังคับสำหรับคนประจำเรือได้รับการจ้างเป็นระยะเวลาที่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือในกรณีที่สิ้นสุดการจ้างงานควรมีสวัสดิการในเกณฑ์ที่คำนวณตามสัดส่วน

4. ไม่ควรถือว่า ช่วงเวลาต่อไปนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้าง
- (ก) วันหยุดตามประเพณีและวันหยุดราชการของรัฐเจ้าของธงเรือ ไม่ว่าจะอยู่ในช่วงของการหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้าง หรือไม่ก็ตาม
  - (ข) ช่วงเวลาที่ไม่สามารถทำงานได้เนื่องจาก การเจ็บป่วย การได้รับบาดเจ็บ หรือการมีบุตรภายใต้เงื่อนไขตามที่พิจารณากำหนดโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือโดยกลไกที่เหมาะสมในแต่ละประเทศ
  - (ค) การลาขึ้นฝั่งชั่วคราว ซึ่งคนประจำเรือได้รับอนุญาตให้ลาได้ ตามข้อตกลงการจ้างงาน และ
  - (ง) การลาหยุดชดเชยใด ๆ ภายใต้เงื่อนไขที่พิจารณากำหนดโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือโดยกลไกที่เหมาะสมในแต่ละประเทศ

#### ข้อเสนอแนะ ข 2.4.2 การหยุดประจำปี

1. เวลาในการหยุดประจำปีควรได้รับการพิจารณากำหนดโดยเจ้าของเรือ ภายหลังจากปรึกษาหารือและทำความเข้าใจกับคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องหรือผู้แทนของคนประจำเรือดังกล่าวแล้วเท่าที่จะเป็นไปได้ เว้นแต่มีกฎระเบียบ ข้อตกลงร่วม คำตัดสินชี้ขาด หรือวิธีการอื่น ๆ ซึ่งสอดคล้องกับแนวปฏิบัติภายในประเทศ กำหนดเวลาดังกล่าวไว้แล้ว

2. โดยหลักการแล้ว คนประจำเรือควรมีสวัสดิการหยุดประจำปี ณ สถานที่ที่คนประจำเรือมีความเกี่ยวข้องด้วยเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งโดยปกติแล้วควรเป็นสถานที่เดียวกับที่คนประจำเรือได้รับสิทธิในการส่งตัวกลับ ทั้งนี้ ไม่ควรกำหนดให้คนประจำเรือหยุดประจำปีได้ถึงกำหนด ณ สถานที่อื่นโดยคนประจำเรือไม่ยินยอม ยกเว้นจะมีบัญญัติไว้ในข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือ หรือกฎระเบียบ หรือกฎหมายภายในประเทศ

3. หากคนประจำเรือได้รับการกำหนดให้หยุดประจำปี ณ สถานที่ที่ต่างไปจากที่อนุญาตไว้ในวรรค 2 ของข้อเสนอนี้ คนประจำเรือเหล่านี้ควรได้รับสิทธิในการเดินทางโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายไปยังสถานที่ที่คนประจำเรือได้รับมอบหมายงานหรือได้รับการคัดเลือก แล้วแต่ที่ สถานที่ใดใกล้บ้านของคนประจำเรือมากกว่ากัน เจ้าของเรือควรรับผิดชอบค่ากินอยู่ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยตรง ไม่ควรหักเวลาที่ใช้ในการเดินทางออกจากการหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้างของคนประจำเรือ

4. การเรียกคนประจำเรือที่อยู่ระหว่างการหยุดประจำปีกลับเข้าทำงาน ควรให้ทำได้เฉพาะกรณีฉุกเฉินอย่างยิ่ง และได้รับความยินยอมจากคนประจำเรือ

### ข้อเสนอแนะ ข 2.4.3 การแบ่งส่วน และการสะสม

1. การแบ่งวันหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้างออกเป็นส่วน ๆ หรือการสะสมวันหยุดประจำปีที่ตั้งกำหนดในหนึ่งปีเข้าด้วยกันกับระยะเวลาหยุดที่ตามมานั้น สามารถได้รับอนุญาตให้ทำได้โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือโดยกลไกที่เหมาะสมในแต่ละประเทศ

2. ภายใต้บังคับของวรรค 1 ของข้อเสนอนี้ การหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้างตามข้อเสนอนี้ ควรมีช่วงเวลาที่ติดต่อกัน เว้นแต่ข้อตกลงที่มีผลใช้บังคับกับเจ้าของเรือ และคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

### ข้อเสนอแนะ ข 2.4.4 คนประจำเรือที่เป็นผู้เยาว์

1. ควรมีการพิจารณาถึง มาตรการพิเศษต่าง ๆ เกี่ยวกับคนประจำเรือที่เป็นผู้เยาว์อายุต่ำกว่า 18 ปี ซึ่งทำงานมาแล้วหกเดือนหรือระยะเวลาน้อยกว่านั้น ภายใต้ข้อตกลงร่วม หรือข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือ โดยไม่มีการลาระหว่างอยู่บนเรือเดินทางต่างประเทศ ซึ่งยังไม่ได้กลับมาถึงประเทศที่คนประจำเรือมีถิ่นที่อยู่ในเวลานั้น และจะไม่กลับมาภายในสามเดือนนับแต่ออกเดินทาง ทั้งนี้ มาตรการต่าง ๆ ดังกล่าวสามารถรวมถึง การส่งคนงานดังกล่าวกลับโดยคนประจำเรือไม่เสียค่าใช้จ่าย จนถึงสถานที่เริ่มการทำงานในประเทศอันเป็นถิ่นที่อยู่ของคนประจำเรือ เพื่อวัตถุประสงค์ในการลาพักระหว่างการเดินเรือ

### ข้อบังคับ 2.5 การส่งตัวกลับ

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือสามารถเดินทางกลับบ้านได้

1. คนประจำเรือมีสิทธิเดินทางกลับ โดยคนประจำเรือไม่เสียค่าใช้จ่าย ในสภาพการณ์และเงื่อนไขตามที่ระบุไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ

2. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้ เรือที่ชักธงของประเทศตนจัดทำหลักประกันทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือสามารถเดินทางกลับได้โดยสอดคล้องกับประมวลข้อปฏิบัติ

### มาตรฐาน ก 2.5 การส่งตัวกลับ

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือบนเรือที่ชักธงของประเทศตนได้รับสิทธิในการส่งตัวกลับในสภาพการณ์ต่อไปนี้

(ก) หากข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือหมดอายุลง ระหว่างการออกทะเล

(ข) เมื่อข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือสิ้นสุดลง

(i) โดยเจ้าของเรือ หรือ

(ii) โดยคนประจำเรือ โดยมีเหตุผลที่เหมาะสม และ

- (ค) เมื่อคนประจำเรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ของตนตามข้อตกลงการจ้างงานได้อีกต่อไป หรือไม่สามารถที่จะคาดหมายได้ว่าจะปฏิบัติหน้าที่นั้นได้ในสภาพการณ์เฉพาะบางประการ
2. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า มีบทบัญญัติที่เหมาะสมในกฎหมาย และกฎระเบียบ หรือมาตรการอื่น ๆ หรือข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรอง ที่กำหนด
- (ก) สภาพการณ์ต่าง ๆ ที่คนประจำเรือจะได้รับสิทธิในการส่งตัวกลับตามวรรค 1 (ข) และ (ค) ของมาตรฐานนี้
- (ข) ช่วงเวลาสูงสุดของระยะเวลาการทำงานบนเรือที่ออกทะเล หลังจากที่คนประจำเรือได้รับสิทธิในการส่งตัวกลับ โดยระยะเวลานั้นต้องน้อยกว่า 12 เดือน และ
- (ค) การได้รับสิทธิที่ชัดเจนที่เจ้าของเรือเห็นพ้องด้วยในการส่งตัวกลับ รวมทั้ง เรื่องต่าง ๆ เกี่ยวกับจุดหมายปลายทางในการส่งตัวกลับ รูปแบบของการเดินทาง รายการค่าใช้จ่าย และการจัดการอื่น ๆ โดยเจ้าของเรือ
3. สมาชิกแต่ละประเทศต้องห้ามเจ้าของเรือกำหนดให้คนประจำเรือจ่ายเงินล่วงหน้าเป็นค่าส่งตัวกลับเมื่อเริ่มการจ้างงานคนประจำเรือ และการเรียกคืนค่าส่งตัวกลับจากค่าจ้างหรือการได้รับสิทธิอื่น ๆ คนประจำเรือ ยกเว้น กรณีคนประจำเรื่อนั้นกระทำความผิดร้ายแรงในพันธกรณีของการจ้างงาน ตามกฎระเบียบ หรือกฎหมายภายในประเทศ หรือมาตรการอื่น ๆ หรือข้อตกลงจากการร่วมเจรจาต่อรองที่มีผลใช้บังคับ
4. กฎระเบียบและกฎหมายภายในประเทศต้องไม่ทำให้เสื่อมเสียต่อสิทธิใด ๆ ของเจ้าของเรือในการเรียกคืนค่าส่งตัวกลับภายใต้การเตรียมตามสัญญา กับบุคคลที่สาม
5. หากเจ้าของเรือไม่ได้จัดเตรียมการเอาไว้ หรือรับผิดชอบค่าส่งตัวกลับของคนประจำเรือที่มีสิทธิได้รับการส่งตัวกลับ
- (ก) หน่วยงานที่ทรงอำนาจของประเทศสมาชิกเจ้าของเรือต้องดำเนินการส่งตัวคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องกลับ หากไม่ดำเนินการ รัฐที่คนประจำเรือจะถูกส่งตัวกลับไป หรือรัฐที่คนประจำเรือมีสัญชาติสามารถจัดเตรียมการส่งตัวกลับ และเรียกคืนค่าใช้จ่ายจากประเทศสมาชิกที่เรือซังกงของประเทศตน
- (ข) ประเทศสมาชิกเจ้าของเรือต้องเรียกคืนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการส่งตัวคนประจำเรือกลับคืนได้จากเจ้าของเรือ
- (ค) คนประจำเรือต้องไม่เป็นผู้รับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการส่งตัวคนประจำเรือกลับ ยกเว้น กรณีตามที่กำหนดไว้ในวรรค 3 ของมาตรฐานนี้
6. ประเทศสมาชิกซึ่งจ่ายค่าส่งตัวกลับตามประมวลข้อปฏิบัตินี้สามารถกัก หรือเรียกห้องให้กักเรือของเจ้าของเรือที่เกี่ยวข้องไว้ได้ จนกว่าจะได้รับการชดเชยคืนตามวรรค 5 ของมาตรฐานนี้ โดยให้คำหนึ่งถึง ตราสารระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่มีผลใช้บังคับ รวมทั้ง อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย การกักเรือ พ.ศ. 2542
7. สมาชิกแต่ละประเทศต้องอำนวยความสะดวกในการส่งตัวกลับของคนประจำเรือที่ทำงานอยู่บนเรือที่แวะจอด ณ ท่าเรือของตน หรือผ่านเขตอาณา หรือน่านน้ำภายในประเทศของตนในการส่งตัวคนประจำเรือกลับ รวมทั้ง การเปลี่ยนตัวคนประจำเรือมาแทนบนเรือนั้น

8. กล่าวโดยเฉพาะประเทศสมาชิกซึ่งต้องไม่ปฏิเสธสิทธิในการส่งตัวกลับของคนประจำเรือคนใด เนื่องจาก สภาพการณ์ทางการเงินของเจ้าของเรือ หรือเนื่องจากเจ้าของเรือไม่สามารถหรือไม่เต็มใจให้เปลี่ยนตัวคนประจำเรือมาแทน

9. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้ เรือที่ชักธงของประเทศตนมีสำเนาบทบัญญัติของกฎหมายภายในประเทศที่มีผลใช้บังคับเกี่ยวกับการส่งตัวกลับ ซึ่งเขียนในภาษาที่เหมาะสมไว้บนเรือ และพร้อมที่จะมีให้คนประจำเรือ

### ข้อแนะนำ ข 2.5 การส่งตัวกลับ

#### ข้อแนะนำ ข 2.5.1 การได้รับสิทธิ

1. คนประจำเรือควรได้รับสิทธิในการส่งตัวกลับ
  - (ก) ในกรณีตามวรรค 1 (ก) ของมาตรฐาน ก 2.5 เมื่อพ้นกำหนดการแจ้งตามที่บทบัญญัติของข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือได้กำหนดไว้
  - (ข) ในกรณีตามวรรค 1 (ข) และ (ค) ของมาตรฐาน ก 2.5
    - (i) เมื่อเกิดการเจ็บป่วย หรือการได้รับบาดเจ็บ หรือสภาพเงื่อนไขทางการแพทย์อื่น ๆ ซึ่งต้องส่งตัวกลับ เมื่อมีความพร้อมสำหรับการเดินทางแล้ว
    - (ii) เมื่อเกิดเหตุเรืออัปปาง
    - (iii) เมื่อเจ้าของเรือไม่สามารถดำเนินพันธกิจทั้งตามกฎหมายและตามสัญญาในฐานะเป็นนายจ้างของคนประจำเรือต่อไปให้เสร็จสิ้นได้ เนื่องจากการมีหนี้สินล้นพ้นตัว การนำเรือออกขาย การเปลี่ยนแปลงการจดทะเบียนเรือ หรือเนื่องจากเหตุผลอื่น ๆ ที่คล้ายคลึงกัน
    - (iv) เมื่อเรือจะมุ่งหน้าเข้าสู่เขตสงคราม ตามที่จำกัดความไว้ในกฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศหรือข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือซึ่งคนประจำเรือไม่ยินยอมที่จะไปและ
    - (v) เมื่อสิ้นสุดการจ้างงาน หรือต้องพักการจ้างงานไว้ ตามคำตัดสินในเชิงอุตสาหกรรมหรือตามข้อตกลงร่วม หรือเมื่อสิ้นสุดการจ้างงานด้วยเหตุผลอื่น ๆ ที่คล้ายคลึงกัน
2. ในการพิจารณากำหนดช่วงเวลาสูงสุดของระยะเวลาในการทำงานบนเรือ หลังจาก ที่คนประจำเรือได้รับสิทธิในการส่งตัวกลับนั้น ต้องคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลถึง สภาพแวดล้อมในการทำงานของคนประจำเรือโดยให้สอดคล้องกับประมวลข้อปฏิบัตินี้ ทั้งนี้ สมาชิกแต่ละประเทศควรหาวิธีลดช่วงเวลาสูงสุดดังกล่าวลงเท่าที่จะเป็นไปได้ เมื่อได้พิจารณาถึงการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี และอาจใช้ข้อแนะนำของคณะกรรมการความร่วมมือทางทะเลในเรื่องนี้มาเป็นแนวทาง
3. ค่าใช้จ่ายในการส่งตัวกลับ ซึ่งเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบภายใต้มาตรฐาน ก 2.5 นั้น ควรรวมถึงสิ่งต่าง ๆ ต่อไปนี้ด้วยเป็นอย่างน้อย



- (ก) ค่าโดยสารไปสู่จุดหมายปลายทางที่เลือกไว้สำหรับการส่งตัวกลับตามวรรค 6 ของข้อแนะนำนี้
- (ข) ที่พักและอาหาร นับแต่คนประจำเรือออกจากเรือ จนกระทั่งถึงจุดหมายปลายทางในการส่งตัวกลับ
- (ค) เงินและเบี้ยเลี้ยง นับแต่คนประจำเรือออกจากเรือ จนกระทั่งถึงจุดหมายปลายทางในการส่งตัวกลับหากกฎระเบียบ หรือกฎหมายภายในประเทศ หรือข้อตกลงร่วมได้กำหนดไว้
- (ง) การขนส่งสัมภาระส่วนตัวของคนประจำเรือที่มีน้ำหนัก 30 กิโลกรัม ไปยังจุดหมายปลายทางในการส่งตัวกลับ และ
- (จ) การรักษาพยาบาลเมื่อจำเป็น จนกว่าคนประจำเรือจะมีความพร้อมด้านสุขภาพในการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางในการส่งตัวกลับ

4. ไม่ควรหักเวลาที่ใช้ในการรอเพื่อส่งตัวกลับ และเวลาที่ใช้ในการเดินทางเพื่อส่งตัวกลับออกจากวันลาโดยได้รับค่าจ้างของคนประจำเรือ

5. ควรกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางกลับต่อเนื่อง จนกว่าคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องจะขึ้นบก ณ จุดหมายปลายทาง ตามที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัตินี้ หรือจัดให้คนประจำเรือ นั้น ได้รับการจ้างงานที่เหมาะสมบนเรือที่เดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางของคนงาน

6. สมาชิกแต่ละประเทศควรกำหนดให้ เจ้าของเรือรับผิดชอบจัดการส่งตัวคนงานกลับโดยวิธีการต่าง ๆ ที่รวดเร็วและเหมาะสม โดยปกติรูปแบบของการเดินทางควรเป็นทางอากาศ ประเทศสมาชิกควรกำหนดจุดหมายปลายทางที่สามารถส่งตัวคนประจำเรือกลับไปได้ จุดหมายปลายทางควรรวมถึงประเทศต่าง ๆ ที่ถือว่า คนประจำเรือมีความเกี่ยวข้องด้วยเป็นสิ่งสำคัญ โดยให้รวมถึง

- (ก) สถานที่ซึ่งคนประจำเรือได้ตกลงรับทำงาน
- (ข) สถานที่ซึ่งกำหนดไว้โดยข้อตกลงร่วม
- (ค) ประเทศอื่นเป็นถิ่นที่อยู่ของคนประจำเรือ หรือ
- (ง) สถานที่อื่น ๆ ที่สองฝ่ายตกลงร่วมกันไว้ ณ เวลามอบหมายงาน

7. คนประจำเรือควรมีสิทธิเลือกจากจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ว่าจะให้ส่งตนกลับไปให้ได้

8. การได้รับสิทธิในการส่งตัวกลับอาจสิ้นไป หากคนประจำเรือไม่ใช้สิทธินี้ภายในระยะเวลาที่เหมาะสมที่จำกัดไว้โดยกฎระเบียบหรือกฎหมายภายในประเทศ หรือข้อตกลงร่วม

## ข้อเสนอแนะ ข 2.5.2 การนำไปปฏิบัติโดยประเทศสมาชิก

1. ควรให้ความช่วยเหลือในทางปฏิบัติเท่าที่จะทำได้แก่คนประจำเรือที่ประสบปัญหาอยู่ ณ ท่าเรือต่างประเทศระหว่างการส่งตัวกลับ และหากมีความล่าช้าในการส่งตัวกลับ หน่วยงานที่ทรงอำนาจในท่าเรือต่างประเทศควรทำให้มั่นใจได้ว่า มีการแจ้งให้กงสุลหรือผู้แทนท้องถิ่นของประเทศเจ้าของธงเรือ และประเทศที่คนประจำเรือมีสัญชาติ หรือประเทศอันเป็นที่อยู่ของ คนประจำเรือได้รับทราบโดยทันที ตามความเหมาะสม

2. สมาชิกแต่ละประเทศควรคำนึงว่า ได้มีบทบัญญัติที่เหมาะสมหรือไม่

(ก) เพื่อการเดินทางกลับ ของคนประจำเรือที่ได้รับการจ้างงานบนเรือที่ชักธงต่างประเทศ ซึ่งคนงานนั้นถูกส่งขึ้นฝั่ง ณ ท่าเรือต่างประเทศ ด้วยเหตุผลที่คนประจำเรือไม่ต้องรับผิดชอบ

(i) ไปยังท่าเรือ ซึ่งคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องได้รับการมอบหมายงาน หรือ

(ii) ไปยังท่าเรือในประเทศที่คนประจำเรือมีสัญชาติ หรือประเทศอันเป็นที่อยู่ของ คนประจำเรือ ตามความเหมาะสม หรือ

(iii) ไปยังท่าเรืออื่นที่คนประจำเรือได้ตกลงไว้กับนายเรือหรือเจ้าของเรือ โดยผ่านความเห็นชอบของหน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือหน่วยงานด้านความปลอดภัยอื่น ๆ ที่เหมาะสม

(ข) สำหรับการรักษาพยาบาล และการดูแลสุขภาพของคนประจำเรือที่ได้รับการจ้างงานบนเรือที่ชักธงต่างประเทศ ซึ่งได้ขึ้นฝั่ง ณ ท่าเรือต่างประเทศ เนื่องจาก เจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บระหว่างการทำงานบนเรือ และไม่ได้เกิดขึ้นจากการจงใจประทุมิชอบของคนประจำเรือเอง

3. ในกรณี que เห็นได้ชัดว่า คนประจำเรือซึ่งเป็นผู้เยาว์ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ที่ได้ทำงานบนเรือมาแล้วอย่างน้อยสี่เดือนในระหว่างการเดินทางไปต่างประเทศเป็นครั้งแรก ไม่มีความเหมาะสมต่อการใช้ชีวิตในทะเล ก็ควรให้โอกาสคนประจำเรือนั้นได้รับการส่งตัวกลับโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย จากท่าเรือแรกที่เรือแวะจอดที่มีความเหมาะสม ซึ่งมีกงสุลของประเทศเจ้าของธงเรือ หรือของประเทศเจ้าของสัญชาติ หรือของประเทศอันเป็นที่อยู่ของ คนประจำเรือ นั้นปฏิบัติหน้าที่อยู่ ทั้งนี้ ควรประกาศแจ้งให้หน่วยงานที่ออกหนังสืออันมีผลให้คนประจำเรือที่เป็นผู้เยาว์นั้นสามารถรับจ้างงานในทะเลได้รับทราบถึงการส่งตัวกลับและเหตุผล

### **ข้อบังคับ 2.6 เงินทดแทนสำหรับคนประจำเรือ กรณีเรือเสียหายหรือจม**

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือได้รับค่าทดแทน เมื่อเรือเกิดความเสียหายหรือจม

1. คนประจำเรือมีสิทธิได้รับค่าทดแทนอย่างเพียงพอ กรณีได้รับบาดเจ็บ เสียหาย หรือว่างงาน เนื่องจากเรือเสียหาย หรือจม

#### **มาตรฐาน ก 2.6 เงินทดแทนสำหรับคนประจำเรือ กรณีเรือเสียหายหรือจม**

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องมีกฎเกณฑ์ที่ทำให้มั่นใจได้ว่า ในทุกกรณีที่เรือเสียหายหรือจม เจ้าของเรือต้องจ่ายค่าชดเชยให้แก่คนประจำเรือทุกคนที่ทำงานบนเรือ ซึ่งต้องว่างงานอันเป็นผลจากการที่เรือได้รับความเสียหายหรือจมนั้น

2. กฎเกณฑ์ตามที่อ้างถึงในวรรค 1 ของมาตรฐานนี้ต้องไม่ทำให้เสื่อมเสียต่อสิทธิอื่น ๆ ของคนประจำเรือที่พึงมี ภายใต้กฎหมายภายในประเทศของประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้องต่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บอันเกิดจากการที่เรือได้รับความเสียหายหรือจม

ข้อแนะนำ ข 2.6 เงินทดแทนสำหรับคนประจำเรือ กรณีเรือเสียหายหรือจม

ข้อแนะนำ ข 2.6.1 การคำนวณค่าชดเชยกรณีว่างงาน

1. ค่าชดเชยกรณีว่างงานอันเป็นผลจากการที่เรือเสียหายหรือจมนั้น ควรจ่ายให้สำหรับวันซึ่งคนประจำเรือยังคงอยู่ระหว่างการว่างงานจริง ในอัตราเดียวกับค่าจ้างที่จ่ายตามข้อตกลงการจ้างงาน แต่สามารถจำกัดค่าชดเชยที่ต้องจ่ายให้กับคนประจำเรือคนใดคนหนึ่งไว้เท่ากับค่าจ้างจำนวนสองเดือน

2. สมาชิกแต่ละประเทศควรทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือได้รับการเยียวยาตามกฎหมายสำหรับการเรียกร้องค่าชดเชยนั้น เช่นเดียวกับที่คนประจำเรือมีสิทธิเรียกร้องค่าจ้างค้างชำระที่หามาได้ระหว่างปฏิบัติงาน

### **ข้อบังคับ 2.7 ระดับการจัดอัตราค่าจ้าง**

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือได้ทำงานบนเรือเดินทะเล ซึ่งมีบุคลากรที่เพียงพอเพื่อการปฏิบัติการของเรืออย่างมั่นคง มีประสิทธิภาพ และปลอดภัย

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้เรือทุกลำที่ชักธงของประเทศตนมีจำนวนคนประจำเรือที่ได้รับการจ้างงานบนเรือที่เพียงพอ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า เรือปฏิบัติการได้อย่างปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และคำนึงถึงการรักษาความปลอดภัยภายใต้สภาพเงื่อนไขที่โปร่ง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับความเหนื่อยล้าของคนประจำเรือ และสภาพเงื่อนไขและลักษณะเฉพาะของเส้นทางเดินเรือ

### **มาตรฐาน ก 2.7 ระดับการจัดอัตราค่าจ้าง**

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้ เรือทุกลำที่ชักธงของประเทศตนมีคนประจำเรือในจำนวนที่เพียงพอบนเรือ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า เรือปฏิบัติการได้อย่างปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และคำนึงถึงการรักษาความปลอดภัย เรือทุกลำต้องมีอัตราค่าจ้างลูกเรือที่เพียงพอ ทั้งในแง่ของขนาดและคุณสมบัติเพื่อให้มั่นใจได้ถึง ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของเรือและบุคลากร ในทุกสภาพเงื่อนไขในการปฏิบัติการ โดยให้สอดคล้องกับเอกสารการจัดอัตราค่าจ้างเพื่อความปลอดภัยขั้นต่ำ หรือเอกสารอื่นที่เทียบเคียงกันได้ ซึ่งออกโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ และปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานต่าง ๆ ของอนุสัญญา

2. ในการพิจารณากำหนด อนุมัติ หรือแก้ไขระดับการจัดอัตราค่าจ้างนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องคำนึงถึง ความจำเป็นในการหลีกเลี่ยงหรือลดชั่วโมงการทำงานที่มากเกินไป ให้น้อยลงที่สุด เพื่อให้มั่นใจได้ถึง การพักผ่อนที่เพียงพอ และการลดความเหนื่อยล้า ตลอดจนหลักการต่าง ๆ ในตราสารระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ตราสารเรื่องการจัดอัตราค่าจ้างขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

3. ในการพิจารณากำหนดระดับการจัดอัตราค่าจ้างนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องคำนึงถึงข้อกำหนดทั้งปวงของข้อบังคับ 3.2 และมาตรฐาน ก 3.2 เรื่อง อาหารและการจัดหาอาหาร

### ข้อแนะนำ ข 2.7 ระดับการจัดอัตราค่าจ้าง

#### ข้อแนะนำ ข 2.7.1 การระงับข้อพิพาท

1. สมาชิกแต่ละประเทศควรคงไว้ซึ่งกลไกที่มีประสิทธิภาพในการสอบข้อเท็จจริงและระงับข้อร้องเรียนหรือข้อพิพาทเกี่ยวกับระดับการจัดอัตราค่าจ้างบนเรือ หรือจนเป็นที่พอใจว่ามีการคงกลไกนั้นไว้

2. ผู้แทนองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือควรมีส่วนร่วมในการนำกลไกดังกล่าวมาปฏิบัติ โดยมีบุคคลอื่น ๆ หรือเจ้าหน้าที่อื่น ๆ มาร่วมด้วยหรือไม่ก็ได้

### ข้อบังคับ 2.8 โอกาสและการพัฒนาทักษะและอาชีพ ในการจ้างงานคนประจำเรือ

วัตถุประสงค์: เพื่อสนับสนุนให้เกิดโอกาสในการจ้างงาน และการพัฒนาทักษะและอาชีพ สำหรับคนประจำเรือ

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องมีนโยบายแห่งชาติ เพื่อสนับสนุนการจ้างงานในภาคกิจการเรือเดินทะเล และส่งเสริมการพัฒนาทักษะและอาชีพ และโอกาสในการจ้างงานที่ดีขึ้น สำหรับคนประจำเรือที่มีภูมิปัญญาในเขตอาณาของตน

#### มาตรฐาน ก 2.8 โอกาสและการพัฒนาทักษะและอาชีพ สำหรับคนประจำเรือ

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องมีนโยบายแห่งชาติที่ส่งเสริมการพัฒนาทักษะและอาชีพ และโอกาสในการจ้างงานสำหรับคนประจำเรือ เพื่อให้ภาคกิจการทางทะเลมีกำลังการทำงานที่มีความสามารถและมั่นคง

2. นโยบายต่าง ๆ ตามที่อ้างถึงในวรรค 1 ของมาตรฐานนี้ต้องมีจุดมุ่งหมาย เพื่อช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งด้านความสามารถ คุณสมบัติ และโอกาสในการจ้างงานให้แก่คนประจำเรือ

3. หลังจากปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว ประเทศสมาชิกต้องกำหนดวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน เพื่อจัดการฝึกอบรม การศึกษา และการแนะแนวอาชีพ รวมทั้ง การฝึกอบรมต่อเนื่องอื่น ๆ ให้แก่คนประจำเรือผู้มีหน้าที่บนเรือ ซึ่งเกี่ยวข้องในเบื้องต้นกับการเดินเรือและปฏิบัติการด้านความปลอดภัยของเรือ

ข้อแนะนำ ข 2.8 การพัฒนาทักษะและอาชีพ และโอกาสในการจ้างงานของคนประจำเรือ  
ข้อแนะนำ ข 2.8.1 มาตรการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาทักษะและอาชีพ และโอกาสในการจ้างงาน  
ของคนประจำเรือ

1. มาตรการต่าง ๆ ที่ดำเนินการเพื่อให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ในมาตรฐาน ก 2.8  
อาจรวมถึง
  - (ก) ข้อตกลงในการจัดให้มีการฝึกอบรมทักษะและพัฒนาอาชีพกับเจ้าของเรือ หรือองค์กรของ  
เจ้าของเรือ หรือ
  - (ข) การจัดการเพื่อส่งเสริมการจ้างงาน โดยการจัดทำและรักษาทะเบียนหรือบัญชีรายชื่อแบ่ง  
ตามกลุ่มประเภทของคนประจำเรือที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเอาไว้ หรือ
  - (ค) การส่งเสริมให้คนประจำเรือมีโอกาสได้รับการศึกษาและการฝึกอบรมเพิ่มเติม ทั้งบนฝั่ง  
และบนเรือที่ออกทะเล อันเป็นการพัฒนาทักษะและความสามารถที่ติดตัวไปด้วย เพื่อให้  
ได้ทำงานที่มีคุณค่านั้นต่อไปและมั่นคง เพื่อปรับปรุงโอกาสในการจ้างงานในภายหน้าของ  
แต่ละคน และเพื่อให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป และสภาพตลาดแรงงาน  
ของอุตสาหกรรมทางทะเล

ข้อแนะนำ ข 2.8.2 ทะเบียนคนประจำเรือ

1. ในกรณีที่มีการขึ้นทะเบียนหรือจัดทำรายการเกี่ยวกับการจ้างงานคนประจำเรือทะเบียน  
หรือรายการนั้นควรรวมกลุ่มประเภทอาชีพทุกกลุ่มของคนประจำเรือเอาไว้ด้วย ตามวิธีที่กำหนด  
โดยแนวปฏิบัติหรือกฎหมายภายในประเทศ หรือโดยข้อตกลงร่วม
2. คนประจำเรือที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนหรือรายการดังกล่าวควรได้รับสิทธิในการจ้างงานก่อน
3. คนประจำเรือที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนหรือรายการดังกล่าวควรได้รับการกำหนดให้เตรียม  
พร้อมต่อการทำงาน ตามวิธีที่พิจารณากำหนดโดยแนวปฏิบัติหรือกฎหมายภายในประเทศ หรือ  
โดยข้อตกลงร่วม
4. ควรทบทวนจำนวนคนประจำเรือที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนหรือรายการดังกล่าวอยู่เป็นระยะ  
เพื่อปรับระดับให้สอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรมทางทะเล ในขอบเขตที่กฎระเบียบ  
หรือกฎหมายภายในประเทศอนุญาตให้กระทำได้
5. เมื่อจำเป็นต้องลดจำนวนคนประจำเรือที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนหรือรายการดังกล่าวลง  
ควรดำเนินการที่เหมาะสมทั้งปวง เพื่อป้องกันหรือลดผลกระทบที่เสียหายต่อคนประจำเรือ  
ให้น้อยที่สุด โดยให้คำนึงถึงสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศที่เกี่ยวข้องด้วย

## หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งสันหนนาการ อาหาร และการจัดหาอาหาร

### ข้อบังคับ 3.1 ที่พักอาศัย และสิ่งสันหนนาการ

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือมีสิ่งสันหนนาการและที่พักอาศัยที่บนเรือที่ออกทะเล

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า เรือที่ชักธงของประเทศตนจัดให้มี และบำรุงรักษาไว้ซึ่งสิ่งสันหนนาการและที่พักอาศัยที่ดีให้แก่คนประจำเรือที่ทำงานหรือพักอาศัยอยู่บนเรือหรือทั้งสองอย่าง เพื่อให้สอดคล้องกับการสนับสนุนให้คนประจำเรือมีสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี
2. ข้อกำหนดต่าง ๆ ในประมวลข้อปฏิบัติ ซึ่งได้มีการนำข้อบังคับเกี่ยวกับการต่อเรือและการติดตั้งอุปกรณ์ในเรือมาใช้ด้วยนั้น จะมีผลใช้บังคับเฉพาะกับเรือที่ต่อขึ้น ณ วันที่ หรือหลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการต่อเรือและการติดตั้งอุปกรณ์ในเรือที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฉบับที่ 92 ว่าด้วยที่พักอาศัยของลูกเรือ (ฉบับแก้ไข) พ.ศ. 2492 และอนุสัญญาฉบับที่ 133 ว่าด้วยที่พักอาศัยของลูกเรือ (บทบัญญัติเพิ่มเติม) พ.ศ. 2513 นั้น ให้ใช้บังคับต่อไปกับเรือที่ต่อก่อนวันดังกล่าวต้องบังคับใช้ข้อกำหนดดังกล่าวเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ ภายใต้กฎหมายหรือแนวปฏิบัติของประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้อง โดยให้ถือว่าเรือได้รับการต่อขึ้น ณ วันที่ได้วางกระดูกงู หรือ ณ วันที่การต่ออยู่ในขั้นตอนที่คล้ายคลึงกันนี้
3. เว้นแต่กำหนดไว้ให้เป็นอย่างอื่น ข้อกำหนดใด ๆ ภายใต้ตัวบทฉบับแก้ไขของประมวลข้อปฏิบัติเกี่ยวกับ การจัดให้มีสิ่งสันหนนาการและที่พักอาศัยของคนประจำเรือ ต้องบังคับใช้เฉพาะกับเรือที่ต่อขึ้น ณ วันที่ หรือหลังจากที่การแก้ไขนั้นมีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้อง

### มาตรฐาน ก 3.1 ที่พักอาศัย และสิ่งสันหนนาการ

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎระเบียบและกฎหมาย ที่กำหนดให้เรือซึ่งชักธงของประเทศตน
  - (ก) มีมาตรฐานขั้นต่ำด้านที่ทำให้มั่นใจได้ว่า ที่พักอาศัยของคนประจำเรือ การทำงานหรือความเป็นอยู่ หรือทั้งสอง มีความปลอดภัย ดีพร้อม และเป็นไปตามบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในมาตรฐานนี้ และ
  - (ข) ได้รับการตรวจตรา เพื่อให้มั่นใจได้ถึง การปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานเหล่านั้น ตั้งแต่เริ่มต้น และต่อเนื่องมา
2. ในการพัฒนาหรือการบังคับใช้กฎหมาย และกฎระเบียบ เพื่อนำมาตรฐานนี้มาปฏิบัติในหน่วยงานที่ทรงอำนาจภายหลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้วต้อง
  - (ก) คำนึงถึงข้อบังคับ 4.3 และบทบัญญัติของประมวลข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องว่าด้วย การป้องกันอุบัติเหตุ และการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย โดยพิจารณาถึงความจำเป็นเฉพาะของคนประจำเรือที่พักอาศัยและทำงานบนเรือที่ออกทะเล และ

- (ข) พิจารณาอย่างเหมาะสมถึงข้อแนะนำที่ปรากฏอยู่ในส่วน ข ของประมวลข้อปฏิบัตินี้
3. ต้องดำเนินการเข้าตรวจตามที่กำหนดในข้อบังคับ 5.1.4 เมื่อ
- (ก) มีการจดทะเบียนเรือ หรือการจดทะเบียนอีกครั้ง หรือ
- (ข) มีการดัดแปลงที่สำคัญของที่พักอาศัยบนเรือของคนประจำเรือ
4. หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องให้ความสนใจเป็นการเฉพาะ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการนำข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ไปปฏิบัติ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ
- (ก) ขนาดของห้องต่าง ๆ และพื้นที่พักอาศัยอื่น ๆ
- (ข) ความร้อน และการระบายอากาศ
- (ค) เสียง และความสั่นสะเทือน และปัจจัยแวดล้อมอื่น ๆ
- (ง) สุขภัณฑ์ต่าง ๆ
- (จ) แสงสว่าง และ
- (ฉ) ที่พักรักษาตัว
5. หน่วยงานที่ทรงอำนาจของสมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้เรือที่ชักธงของประเทศตนมีมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับที่พักอาศัยบนเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกตามที่กำหนดไว้ในวรรค 6 ถึง 17 ของมาตรฐานนี้
6. เกี่ยวกับ ข้อกำหนดทั่วไปด้านที่พักอาศัย:
- (ก) ที่พักอาศัยของคนประจำเรือทั้งหมดต้องมีที่ว่างเหนือศีรษะอย่างเพียงพอ; ที่ว่างเหนือศีรษะในที่พักอาศัยของคนประจำเรือทั้งหมดซึ่งสามารถเคลื่อนไหวไปมาได้โดยอิสระต้องมีไม่ต่ำกว่า 203 เซนติเมตร; หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้ลดความสูงของที่ว่างเหนือศีรษะในพื้นที่ใด ๆ หรือในบางส่วนของพื้นที่ใด ๆ ในที่พักอาศัยดังกล่าวลงได้ในปริมาณที่จำกัด หากการลดนั้น;
- (i) มีเหตุผลอันสมควร
- (ii) จะไม่ส่งผลให้คนประจำเรือมีความไม่สะดวกสบาย
- (ข) ที่พักอาศัยต้องกันความร้อนได้อย่างเพียงพอ
- (ค) ในเรือซึ่งไม่ใช่เรือโดยสารตามที่นิยามไว้ในข้อบังคับ 2 (จ) และ (ฉ) ของอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความปลอดภัยของชีวิตในทะเล พ.ศ. 2517 ตามที่ได้แก่นั้น (อนุสัญญา SOLAS) นั้น ห้องนอนต้องอยู่เหนือแนวน้ำบรรทุกที่กลางลำเรือหรือท้ายเรือ เว้นแต่เป็นกรณีที่สามารถยกเว้นได้ คือ กรณีที่ขนาด ประเภท หรือการใช้งานของเรือทำให้ไม่สามารถจัดห้องนอนให้อยู่เหนือที่อื่นได้ ห้องนอนก็สามารถตั้งอยู่ในส่วนหัวเรือได้ แต่ไม่ว่ากรณีใดก็ตามต้องไม่อยู่ส่วนหน้าของผนังกันชนของเรือ
- (ง) ในเรือโดยสาร และเรือพิเศษที่ต่อขึ้นมาจากประมวลข้อปฏิบัติของ IMO ด้านความปลอดภัยเพื่อเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ พ.ศ. 2526 และประมวลข้อปฏิบัติฉบับต่อเนื่อง (ซึ่งต่อแต่นี้จะเรียกว่า “เรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ”) นั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้ตั้งห้องนอนอยู่ใต้แนวน้ำบรรทุกได้ ภายใต้เงื่อนไขว่า มีการจัดแสงสว่างและการระบายอากาศอย่างเป็นที่น่าพอใจ แต่ไม่ว่ากรณีใด ๆ ต้องไม่ตั้งอยู่ชิดใต้ช่องทางเดินภายในตัวเรือ



- (จ) ต้องไม่สามารถเปิดเข้าห้องนอนได้โดยตรงจากระวางสินค้าและห้องเครื่องกล หรือจากห้องประกอบอาหาร ห้องเสียบียง ห้องอบแห้ง หรือพื้นที่สุขาภิบาลร่วม; ส่วนของผนังกั้นที่แยกส่วนสถานที่ดังกล่าวออกจากห้องนอน และผนังกั้นด้านนอกต้องได้รับการก่อสร้างเป็นอย่างดี โดยใช้เหล็ก หรือวัสดุอื่น ๆ ที่ผ่านการรับรองแล้ว และสามารถกันน้ำและก๊าซรั่วซึมได้
- (ฉ) วัสดุที่ใช้ในการสร้างผนังกั้นส่วนใน แผ่นและวัสดุบุฝ้าผนัง พื้นและส่วนเชื่อมต่อ ต้องมีความเหมาะสมกับวัตถุประสงค์การใช้งาน และช่วยให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีต่อสุขภาพ
- (ช) ต้องจัดให้มีแสงสว่างที่เหมาะสม และการระบายน้ำทิ้งที่เพียงพอ และ
- (ซ) ที่พักอาศัย สิ่งสันหนากการ และการจัดหาอาหารต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดในข้อบังคับ 4.3 และบทบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับประมวลข้อปฏิบัติด้านการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย และการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อป้องกันความเสี่ยงต่อการสัมผัสกับระดับเสียงและความสั่นสะเทือนในระดับที่เป็นอันตราย ปัจจัยแวดล้อมอื่น ๆ และสารเคมีต่าง ๆ บนเรือที่ออกทะเล และเพื่อให้มีสภาพแวดล้อมด้านการพักอาศัยและด้านการทำงานที่ยอมรับได้บนเรือสำหรับคนประจำเรือ

7. เกี่ยวกับข้อกำหนดด้านการระบายอากาศและความร้อน

- (ก) ห้องนอน และห้องรับประทานอาหารต้องมีการระบายอากาศที่เพียงพอ
- (ข) ที่พักอาศัยของคนประจำเรือ ห้องวิทยุที่แยกออกมาต่างหาก และห้องควบคุมเครื่องจักรบนเรือต้องได้รับการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ ยกเว้น บนเรือซึ่งโดยปกติแล้วถูกใช้เพื่อทำการค้าในบริเวณที่สภาพอุณหภูมิไม่จำเป็นต้องใช้เครื่องปรับอากาศ
- (ค) พื้นที่สุขาภิบาลทั้งหมดต้องมีการระบายอากาศออกสู่ภายนอก โดยต้องแยกส่วนออกจากที่พักอาศัย
- (ง) ต้องจัดให้มีความร้อนที่พอดี โดยใช้ระบบทำความร้อนที่เหมาะสม ยกเว้นในเรือซึ่งเดินทางในเขตที่มีภูมิอากาศร้อน

8. เกี่ยวกับข้อกำหนดด้านแสงสว่างห้องนอนและห้องรับประทานอาหารต้องมีแสงธรรมชาติเข้าถึง และมีแสงไฟประดิษฐ์อย่างเพียงพอ ทั้งนี้ ต้องอยู่ภายใต้บังคับของการจัดเตรียมเป็นพิเศษตามที่อนุญาตให้ทำได้ในเรือโดยสาร

9. หากจำเป็นต้องมีที่พักอาศัยเพื่อการนอนหลับบนเรือที่ออกทะเล ให้บังคับใช้ข้อกำหนดสำหรับห้องนอน ดังต่อไปนี้

- (ก) ในเรือซึ่งไม่ใช่เรือโดยสารนั้น ต้องจัดให้มีห้องนอนเดี่ยวสำหรับคนประจำเรือแต่ละคน ทั้งนี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้ยกเว้นข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส หรือเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษได้ ภายหลังจากทำการปรึกษาหารือกับองค์การของเจ้าของเรือ และของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว
- (ข) ต้องจัดให้มีห้องนอนแยกสำหรับชายและหญิง
- (ค) ห้องนอนต้องมีขนาดที่เพียงพอ และติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอย่างเหมาะสม และมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย
- (ง) ต้องจัดเตียงนอนแยกให้กับคนประจำเรือแต่ละคน ในทุกสภาพการณ์



- (จ) เตียงนอนต้องมีขนาดขั้นต่ำ 198 x 80 เซนติเมตร เป็นอย่างน้อย
- (ข) พื้นที่ของห้องนอนของคนประจำเรือซึ่งมีเตียงนอนเดี่ยวต้องไม่น้อยกว่า
- (i) 4.5 ตารางเมตร ในเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส
  - (ii) 5.5 ตารางเมตร ในเรือที่มีขนาด 3,000 ตันกรอส หรือมากกว่า แต่ไม่เกิน 10,000 ตันกรอส
  - (iii) 7 ตารางเมตร ในเรือที่มีขนาด 10,000 ตันกรอส หรือมากกว่า
- (ค) อย่างไรก็ตาม ในการจัดให้มีห้องนอนซึ่งมีเตียงนอนเดี่ยวบนเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส เรือโดยสาร และเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถยอมให้มีการลดขนาดของพื้นที่ลงได้
- (ค) ห้องนอนบนเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส ซึ่งไม่ใช่เรือโดยสาร และเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษนั้นสามารถให้คนประจำเรือเข้าพักได้สูงสุดสองคน โดยพื้นที่ของพื้นที่ห้องนอนนั้นต้องไม่น้อยกว่า 7 ตารางเมตร
- (ค) บนเรือโดยสาร และเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษนั้น พื้นที่ของพื้นที่ห้องนอนของคนประจำเรือที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายประจำเรือต้องมีไม่น้อยกว่า
- (i) 7.5 ตารางเมตร สำหรับห้องที่พักสองคน
  - (ii) 11.5 ตารางเมตร สำหรับห้องที่พักสามคน
  - (iii) 14.5 ตารางเมตร สำหรับห้องที่พักสี่คน
- (ค) ห้องนอนบนเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ ที่สามารถให้เข้าพักได้มากกว่า 4 คน พื้นที่ของพื้นที่ห้องนอนนั้นต้องมีไม่น้อยกว่า 3.6 ตารางเมตรต่อคน
- (ค) บนเรือ ซึ่งไม่ใช่เรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษนั้น ห้องนอนของคนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายประจำเรือ ซึ่งไม่มีห้องนั่งเล่นหรือห้องพักผ่อนส่วนตัวนั้น ต้องมีพื้นที่ของพื้นที่ห้องนอนต่อคนไม่น้อยกว่า
- (i) 7.5 ตารางเมตร ในเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอส
  - (ii) 8.5 ตารางเมตร ในเรือที่มีขนาด 3,000 ตันกรอส หรือมากกว่า แต่ต่ำกว่า 10,000 ตันกรอส
  - (iii) 10 ตารางเมตร ในเรือขนาด 10,000 ตันกรอส หรือมากกว่า
- (ค) บนเรือโดยสารและเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ คนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายประจำเรือโดยไม่มีห้องนั่งเล่นหรือห้องพักผ่อนส่วนตัวนั้น นายประจำเรือระดับล่างต้องมีพื้นที่ของพื้นที่ห้องต่อคนไม่น้อยกว่า 7.5 ตารางเมตร และนายประจำเรือเจ้าหน้าที่ระดับอาวุโสต้องมีพื้นที่ของพื้นที่ห้องต่อคนไม่น้อยกว่า 8.5 ตารางเมตร โดยให้เป็นที่เข้าใจได้ว่า นายประจำเรือระดับล่าง คือ ผู้อยู่ในระดับปฏิบัติการ และนายประจำเรือระดับอาวุโส คือ ผู้อยู่ในระดับบริหาร
- (ค) นอกจากห้องนอนแล้ว นายเรือ ต้นกล และต้นเรือต้องมีห้องนั่งเล่น ห้องพักผ่อนที่อยู่ติดกัน หรือมีพื้นที่เพิ่มที่เทียบเท่ากัน หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถยกเว้นข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสได้ ภายหลังจากทำการปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือ และของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว

- (๗) เครื่องเรือนสำหรับผู้พักอาศัยแต่ละคนต้องรวมถึงตู้เก็บเสื้อผ้าที่มีพื้นที่ที่กว้างพอ (475 ลิตร เป็นอย่างน้อยที่สุด) และลิ้นชัก หรือพื้นที่ที่เท่าเทียมกันไม่น้อยกว่า 56 ลิตร หากลิ้นชักรวมอยู่ในตู้เก็บเสื้อผ้าแล้ว ตู้เก็บเสื้อผ้านั้นต้องมีปริมาณบรรจุขั้นต่ำ 500 ลิตร ตู้นั้นต้องมีชั้นวางของและสามารถปิดกุญแจได้ เพื่อความเป็นส่วนตัวของผู้พักอาศัย
- (๘) ห้องนอนแต่ละห้องต้องมีโต๊ะหรือโต๊ะเขียนหนังสือ ซึ่งอาจเป็นแบบติดอยู่กับที่ แบบพับปีกได้ หรือแบบเลื่อนออกมา และมีที่นั่งที่สะดวกสบายตามความจำเป็น
10. ข้อกำหนดเกี่ยวกับห้องรับประทานอาหาร
- (ก) ห้องรับประทานอาหารต้องตั้งอยู่แยกจากห้องนอน และอยู่ใกล้กับห้องประกอบอาหารเท่าที่จะทำได้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถยกเว้นข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสได้ ภายหลังจากทำการปรึกษารีหรือกับองค์กรของเจ้าของเรือ และของ คนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว และ
- (ข) ห้องรับประทานอาหารต้องมีขนาดที่เพียงพอ และมีความสะดวกสบาย และได้รับการตกแต่ง และติดตั้งอุปกรณ์ที่เหมาะสม (รวมทั้ง เครื่องเติมน้ำดื่ม) โดยคำนึงถึง จำนวนของ คนประจำเรือที่คาดว่าจะเข้ามาใช้งานในเวลาเดียวกัน ทั้งนี้ ต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในห้องรับประทานอาหารรวมหรือแยกต่างหาก ตามความเหมาะสม
11. เกี่ยวกับข้อกำหนดด้านสุขภัณฑ์
- (ก) คนประจำเรือทุกคนต้องมีความสะดวกในการใช้สุขภัณฑ์บนเรือ ที่สอดคล้องกับมาตรฐาน ขั้นต่ำด้านสุขภาพและสุขลักษณะ และมาตรฐานที่สมควรด้านความสะดวกสบาย โดยสุขภัณฑ์สำหรับชายและหญิงควรจัดแยกจากกัน
- (ข) บริเวณสะพานเรือ และพื้นที่ตั้งเครื่องจักร หรือพื้นที่ใกล้กับห้องควบคุมห้องเครื่องจักร ต้องมีสุขภัณฑ์ที่สามารถเข้าไปใช้ได้โดยง่าย หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถยกเว้น ข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสได้ ภายหลังจากทำการปรึกษารีหรือกับองค์กรของเจ้าของเรือ และของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว
- (ค) เรือทุกลำต้องมีห้องน้ำหนึ่งห้อง อ่างล้างหน้าหนึ่งอ่าง และอ่างอาบน้ำหนึ่งอ่างหรือฝักบัว อ่างอาบน้ำหนึ่งจุด หรือทั้งสองอย่างเป็นอย่างต่ำต่อคนหกคนหรือน้อยกว่า โดยตั้งอยู่ในท่าเล ที่สะดวกต่อการใช้
- (ง) ห้องนอนแต่ละห้องต้องมีอ่างล้างหน้า ซึ่งมีน้ำร้อนและน้ำเย็นที่สะอาด เว้นแต่มีอ่างล้างหน้า ไว้ในห้องอาบน้ำส่วนตัวแล้ว ยกเว้นกับเรือโดยสาร
- (จ) สำหรับเรือโดยสารซึ่งโดยปกติแล้วใช้เวลาในการเดินทางแต่ละครั้งไม่เกินสี่ชั่วโมงนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถทำการพิจารณาถึงการจัดเตรียมการเป็นพิเศษ หรือการลด จำนวนสุขภัณฑ์ตามที่กำหนดไว้ได้
- (ฉ) จุดชำระล้างทุกจุดต้องมีทั้งน้ำร้อนและน้ำเย็นที่สะอาด

12. ในส่วนของข้อกำหนดด้านห้องรักษาพยาบาลนั้น เรือที่บรรทุกทุกคนประจำเรือจำนวน 15 คน หรือมากกว่า และต้องเดินทางแต่ละครั้งนานกว่า 3 วัน ต้องมีห้องรักษาพยาบาลแยกต่างหาก เพื่อใช้ในวัตถุประสงค์ทางการแพทย์โดยเฉพาะ หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถผ่อนปรนข้อกำหนดนี้กับเรือที่ทำการค้าตามชายฝั่งได้ ในการพิจารณาอนุมัติห้องรักษาพยาบาลบนเรือที่ออกทะเลนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องทำให้มั่นใจได้ว่า สามารถเข้าใช้ห้องรักษาพยาบาลได้โดยง่ายในทุกสภาพอากาศ โดยมีการจัดที่พักอย่างสะดวกสบายสำหรับผู้เข้าใช้และพร้อมต่อการใช้งานได้อย่างเหมาะสมและในทันที

13. ต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซักกรดเสื้อผ้า ซึ่งตั้งอยู่ในที่ที่เหมาะสม

14. เรือทุกลำต้องมีพื้นที่ว่าง หรือพื้นที่บนดาดฟ้าเปิดให้คนประจำเรือสามารถไปใช้ได้เมื่อเลิกงาน พื้นที่นั้นต้องมีเนื้อที่อย่างเพียงพอ โดยคำนึงถึงขนาดของเรือ และจำนวนคนประจำเรือบนเรือที่ออกทะเล

15. เรือทุกลำต้องมีห้องทำงานที่แยกกัน หรือห้องทำงานร่วมสำหรับฝ่ายช่างกลและฝ่ายเดินเรือ โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถยกเว้นข้อกำหนดนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 3,000 ตันกรอสได้ ภายหลังจากทำการปรึกษารือกับองค์กรของเจ้าของเรือ และของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว

16. เรือที่ทำการค้าเป็นประจำในท่าเรือซึ่งมีฝูงชนหนาแน่น ต้องติดตั้งอุปกรณ์ที่เหมาะสมตามที่กำหนดโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ

17. ต้องจัดให้มีบริการ เครื่องอำนวยความสะดวก และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมบนเรือที่ออกทะเลให้แก่คนประจำเรือ โดยปรับให้เข้ากันกับความต้องการเป็นพิเศษของคนประจำเรือที่ต้องพักอาศัยและทำงานบนเรือ เพื่อเป็นสิทธิประโยชน์ของคนประจำเรือทุกคน ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงข้อบังคับ 4.3 และบทบัญญัติของประมวลข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย และการป้องกันอุบัติเหตุ

18. หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องกำหนดให้มีการตรวจบนเรือที่ออกทะเลอยู่เสมอ โดยให้เป็นอำนาจหรืออยู่ภายใต้อำนาจของนายเรือ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ที่พักอาศัยของคนประจำเรือมีสภาพที่สะอาด ใช้อุปกรณ์ได้อย่างเหมาะสม และได้รับการซ่อมบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่ดี ผลการตรวจแต่ละครั้งต้องได้รับการลงบันทึกไว้ และมีพร้อมไว้สำหรับการทบทวน

19. ในกรณีของเรือบางลำ ซึ่งจำเป็นต้องคำนึงถึงสิทธิประโยชน์ของคนประจำเรือที่มีวิถีปฏิบัติทางสังคมและศาสนาที่แตกต่างมีลักษณะเฉพาะโดยไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้นำวิธีการอื่นที่ต่างออกไปจากมาตรฐานนี้มาใช้ได้อย่างเป็นธรรมได้ ภายหลังจากทำการปรึกษารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยมีเงื่อนไขว่า วิธีการอื่นที่ต่างออกไปนั้นต้องไม่ส่งผลให้สิทธิประโยชน์ทั้งหมดน้อยกว่าที่ควรจะได้รับจากการนำมาตรฐานนี้มาใช้

20. ภายหลังจากทำการปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคณประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว สมาชิกแต่ละประเทศสามารถยกเว้นข้อกำหนดของบทบัญญัติของมาตรฐานนี้ที่จะกล่าวถึงต่อไปนี้กับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 200 ตันกรอสได้ หากมีเหตุอันควร โดยคำนึงถึงขนาดของเรือ และจำนวนคนบนเรือที่ออกทะเล

(ก) วรรค 7 (ข), 11 (ง) และ 13 และ

(ข) วรรค 9 (ฉ) และ (ช) จนถึง (ฎ) รวมทั้งข้อกำหนดเกี่ยวกับพื้นที่ของพื้นที่นั้น

21. จะสามารถยกเว้นข้อกำหนดของมาตรฐานนี้ได้ ก็ต่อเมื่อมีการอนุญาตไว้ในมาตรฐานนี้ และเฉพาะในบางสภาพการณ์ที่การยกเว้นนั้นมีเหตุผลอันควรอย่างชัดเจน โดยมีมูลเหตุที่หนักแน่น และภายใต้บังคับของการคุ้มครองความปลอดภัย และสุขภาพอนามัยของคณประจำเรือ

### ข้อเสนอแนะ ข 3.1 ที่พักอาศัย และสิ่งสันทนการ

#### ข้อเสนอแนะ ข 3.1.1 การออกแบบ และการก่อสร้าง

1. ผนังกันห้องด้านนอกของห้องนอนและห้องรับประทานอาหารควรกันความร้อนได้อย่างเพียงพอ โดยผนังห้องเครื่องยนต์ทั้งหมด ผนังกันแบ่งเขตห้องประกอบอาหาร และผนังกันพื้นที่อื่นๆ ซึ่งเป็นแหล่งที่ก่อให้เกิดความร้อนควรได้รับการติดตั้งฉนวนกันความร้อนที่เพียงพอ หากว่ามีความเป็นไปได้ที่ความร้อนนั้นจะส่งผลต่อที่พักอาศัยและทางเดินที่อยู่ข้างเคียง ทั้งนี้ ควรนำมาตรการต่าง ๆ มาปฏิบัติเพื่อป้องกันความร้อนจากท่อส่งน้ำร้อนหรือท่อไอน้ำ หรือทั้งสองอย่าง

2. ห้องนอน ห้องรับประทานอาหาร ห้องสันทนการ และช่องทางเดินภายในเรือในเขตที่พักอาศัยควรมีฉนวนกันความร้อนที่เพียงพอ เพื่อป้องกันการกลั่นตัวเป็นหยดน้ำ หรือการรับความร้อนมากเกินไป

3. พื้นผิวของผนังกันห้อง และผนังเพดานควรทำจากวัสดุที่ทำความสะอาดได้ง่าย ไม่ควรใช้รูปแบบการสร้างซึ่งสัตัวและแมลงขนาดเล็กอาจใช้เป็นที่พักอาศัยได้

4. พื้นผิวของผนังกันห้อง และผนังเพดานในห้องนอนและห้องรับประทานอาหารควรเป็นแบบที่สามารถรักษาความสะอาดได้ง่าย และใช้สีที่สว่าง ทนทาน และไม่เคลือบสารที่เป็นพิษ

5. โตะในที่พักอาศัยของคณประจำเรือทุกคนควรใช้การสร้างและวัสดุที่ผ่านการรับรองแล้ว และควรมีพื้นผิวที่ไม่ลื่น ป้องกันความชื้น และรักษาความสะอาดได้ง่าย

6. หากพื้นห้องปูด้วยวัสดุที่เชื่อมต่อกัน ควรยาแนวเพื่อป้องกันการแยกออกจากกัน

#### ข้อเสนอแนะ ข 3.1.2 การระบายอากาศ

1. ระบบการระบายอากาศสำหรับห้องนอนและห้องรับประทานอาหารควรได้รับการควบคุมเพื่อที่จะรักษาอากาศให้อยู่ในสภาพที่น่าพอใจ และเพื่อทำให้มั่นใจได้ว่า มีการไหลเวียนของอากาศอย่างเพียงพอในทุกสภาพอากาศและภูมิอากาศ

2. ระบบปรับอากาศไม่ว่าจะเป็นแบบส่วนกลางหรือแยกส่วนควรได้รับการออกแบบให้รักษาอากาศให้อยู่ที่อุณหภูมิและความชื้นสัมพัทธ์ที่น่าพอใจ เมื่อเทียบกับสภาพอากาศภายนอก เพื่อให้มั่นใจได้ถึงการถ่ายเทอากาศที่เพียงพอในทุกพื้นที่ที่มีการปรับอากาศ โดยคำนึงถึงคุณลักษณะเฉพาะในการปฏิบัติหน้าที่ในทะเลและไม่ก่อให้เกิดเสียงดังหรือการสั่นสะเทือนที่เกินควร และ
  - (ข) ง่ายต่อการทำความสะอาดและการฆ่าเชื้อ เพื่อป้องกันและควบคุมการแพร่กระจายของเชื้อโรค
3. ควร มีพลังงานที่ใช้ในการปรับสภาพอากาศ และอุปกรณ์อย่างอื่นที่ช่วยในการระบายอากาศตามที่กำหนดไว้ในวรรคที่ผ่านมาก่อนหน้าข้อแนะนำนี้ ไว้พร้อมตลอดเวลาที่คนประจำเรือพักอาศัยหรือทำงานอยู่บนเรือและในสภาวะที่จำเป็น อย่างไรก็ตาม พลังงานที่วานี้ไม่จำเป็นต้องนำมาจากแหล่งสำรองฉุกเฉิน

#### ข้อแนะนำ ข 3.1.3 การทำความร้อน

1. ระบบทำความร้อนสำหรับที่พักอาศัยของคนประจำเรือควรทำงานตลอดเวลาที่คนประจำเรือพักอาศัยหรือทำงานบนเรือและในสภาวะที่จำเป็นต้องใช้
2. ในเรือทุกลำที่มีระบบทำความร้อน การทำความร้อนนั้น ควรใช้น้ำร้อน อากาศอุ่น ไฟฟ้า ไอน้ำ หรือสิ่งอื่นๆ ในลักษณะเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ไม่ควรใช้ไอน้ำเป็นตัวกลางสำหรับการส่งผ่านความร้อนภายในพื้นที่พักอาศัย ระบบทำความร้อนควรสามารถรักษาอุณหภูมิในที่พักอาศัยของคนประจำเรือให้อยู่ที่ระดับที่น่าพอใจภายใต้สภาพอากาศและภูมิอากาศที่น่าจะเผชิญในระหว่างการทำการค้าของเรือ โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจควรกำหนดถึงมาตรฐานที่ต้องจัดทำขึ้น
3. ควรติดตั้งเครื่องระบายความร้อนและอุปกรณ์ทำความร้อนอื่น ๆ และหากจำเป็นควรมีสิ่งก้ำบังเพื่อลดความเสี่ยงจากอัคคีภัย หรืออันตราย หรือความไม่สะดวกสบายต่อแก่ผู้พักอาศัย

#### ข้อแนะนำ ข 3.1.4 แสงสว่าง

1. เรือทุกลำควรมีแสงสว่างจากไฟฟ้าในที่พักอาศัยของคนประจำเรือ หากไม่มีแหล่งกำเนิดกระแสไฟฟ้าสำหรับการให้แสงสว่างที่แยกออกจากกันสองแห่ง ก็ควรมีแสงสว่างเพิ่มเติม โดยการติดตั้งโคมไฟหรืออุปกรณ์ให้แสงสว่างไว้อย่างเหมาะสมสำหรับใช้ในกรณีฉุกเฉิน
2. ภายในห้องนอนควรติดตั้งโคมไฟสำหรับอ่านหนังสือไว้บนหัวนอนของแต่ละเตียง
3. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรกำหนดมาตรฐานที่เหมาะสมของแสงสว่างตามธรรมชาติ และแสงประดิษฐ์

### ข้อแนะนำ ข 3.1.5 ห้องนอน

1. ควรมีเตียงนอนบนเรืออย่างเพียงพอ เพื่ออำนวยความสะดวกสบายเท่าที่สามารถจะเป็นไปได้แก่คนประจำเรือและผู้ที่มาพักร่วมกับคนประจำเรือ
2. กรณีที่ขนาดของเรือ ภารกิจที่ต้องดำเนินการ และแบบของเรือมีความเหมาะสมและสามารถที่จะทำได้ ควรจัดผั่งและสร้างห้องอาบน้ำและห้องสุขาส่วนบุคคลภายในห้องนอน เพื่ออำนวยความสะดวกสบายตามสมควรแก่ผู้พักอาศัย และเพื่อความเรียบร้อยเรียบร้อย
3. ควรจัดแยกห้องนอนของคนประจำเรือที่เข้าเวรยามออกต่างหาก และไม่ควรถัดให้คนประจำเรือที่ทำงานในช่วงกลางวันใช้ห้องนอนร่วมกับคนที่มิหน้าที่เข้าเวรยาม เท่าที่จะทำได้
4. ในกรณีของคนประจำเรือซึ่งปฏิบัติหน้าที่นายประจำเรือระดับล่างนั้น ไม่ควรถัดให้คนกลุ่มนี้ใช้ห้องนอนร่วมกันเกินกว่าสองคนต่อหนึ่งห้อง
5. ควรมีการพิจารณาเพื่อขยายการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมตามที่อ้างถึงในวรรค 9 (ฐ) ของมาตรฐาน ก 3.1 ให้แก่รองต้นกลด้วย เท่าที่จะทำได้
6. ขนาดพื้นที่ของพื้นควรรวมถึงเนื้อที่สำหรับการจัดวางเตียงนอน ตู้เก็บของ ตู้มีลิ้นชัก และที่นั่งด้วย ทั้งนี้ ไม่ควรนำพื้นที่ที่มีขนาดเล็กหรือมีรูปทรงที่ไม่ปกติที่ไม่ได้ทำให้เพิ่มเนื้อที่ที่สามารถเคลื่อนไหวไปมาได้อย่างอิสระ และไม่สามารถที่จะติดตั้งเครื่องเรือนได้มารวมอยู่ในขนาดพื้นที่
7. เตียงนอนไม่ควรจัดให้มีเกินกว่าสองชั้น กรณีที่วางเตียงนอนขนานตามแนวผนังของลำเรือ เตียงนั้นควรเป็นชั้นเดียว เพื่อให้มีช่องแสงด้านข้างบริเวณเหนือเตียง
8. เตียงนอนชั้นล่างของเตียงสองชั้นควรสูงจากพื้นไม่น้อยกว่า 30 เซนติเมตร ส่วนเตียงบนควรอยู่ประมาณกึ่งกลางระหว่างเตียงชั้นล่างและด้านล่างของคานเพดาน
9. หากมีโครงและแผ่นรองเตียงนอน ควรใช้วัสดุที่ผ่านการรับรอง แข็ง เรียบ และไม่เป็สนิมได้ง่ายหรือเป็นที่อาศัยของสัตว์และแมลงขนาดเล็ก
10. กรณีที่ใช้โครงแบบทอกลวงในการสร้างโครงเตียง ควรอุดรูที่สัตว์หรือแมลงขนาดเล็ก อาจเข้าไปได้ให้สนิท
11. เตียงนอนแต่ละเตียงควรปูด้วยแผ่นรองที่สะดวกสบายพร้อมด้วยเบาะนวม หรือแผ่นรองที่มีเบาะนวม โดยมีพื้นล่างเป็นสปริงหรือเป็นแผ่นรองสปริง วัสดุที่ใช้สำหรับทำแผ่นรองและเบาะนวมควรผ่านการรับรองแล้ว ทั้งนี้ ไม่ควรใช้วัสดุที่อาจเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์และแมลงขนาดเล็กบรรจุเป็นไส้ใน
12. กรณีที่เป็นเตียงหลายชั้นควรมีที่รองกันฝุ่นวางไว้ใต้แผ่นรองหรือใต้สปริงของเตียงชั้นบน
13. เครื่องเรือนควรทำจากวัสดุที่แข็งและเรียบ ซึ่งไม่โค้งงอได้ง่าย หรือเป็นสนิม
14. ในห้องนอนควรติดม่าน หรือสิ่งคล้ายคลึงที่ช่องแสงด้านข้าง
15. ในห้องนอนควรติดตั้งกระจก ตู้ขนาดเล็กสำหรับใส่ของใช้ที่จำเป็นในห้องสุขา ชั้นวางหนังสือ และตะขอแขวนเสื้อที่เพียงพอ

### ข้อแนะนำ ข 3.1.6 ห้องรับประทานอาหาร

1. สิ่งอำนวยความสะดวกในห้องรับประทานอาหารอาจเป็นแบบใช้รวมหรือใช้แยกก็ได้ ซึ่งควรทำการตัดสินใจในเรื่องนี้หลังจากได้ร่วมปรึกษากับผู้แทนของคนประจำเรือและของเจ้าของเรือ และต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจ โดยควรคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ เช่น ขนาดของเรือ ความแตกต่างทางวัฒนธรรม ศาสนา และความจำเป็นทางสังคมของคนประจำเรือ
2. กรณีที่มีการแยกสิ่งอำนวยความสะดวกในห้องรับประทานอาหารที่ต้องจัดให้แก่คนประจำเรือ ก็ควรแยกห้องรับประทานอาหารให้แก่บุคคลดังต่อไปนี้
  - (ก) นายเรือและนายประจำเรือ และ
  - (ข) นายประจำเรือระดับล่าง และคนประจำเรืออื่น ๆ
3. บนเรือซึ่งมิใช่เรือโดยสารนั้น พื้นที่ของพื้นที่ในการจัดวางที่นั่งในห้องรับประทานอาหารสำหรับคนประจำเรือควรมีไม่น้อยกว่า 1.5 ตารางเมตรต่อคน
4. ห้องรับประทานอาหารในเรือทุกลำควรมีโต๊ะและมีเก้าอี้ที่เหมาะสมแบบติดตั้งถาวรหรือเคลื่อนย้ายได้ ให้เพียงพอต่อคนประจำเรือจำนวนมากที่เข้ามาใช้งานในเวลาเดียวกัน
5. เมื่อมีคนประจำเรืออยู่บนเรือ ควรจัดให้มีสิ่งเหล่านี้พร้อมใช้ตลอดเวลา
  - (ก) ตู้เย็น ซึ่งควรตั้งไว้ในที่สะดวกต่อการใช้งานและมีปริมาณบรรจุที่เพียงพอสำหรับจำนวนผู้ใช้ห้องรับประทานอาหาร
  - (ข) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับเครื่องดื่มร้อน และ
  - (ค) เครื่องทำน้ำเย็น
6. กรณีที่ไม่สามารถเข้าออกจากห้องเตรียมอาหารไปยังห้องรับประทานอาหารได้ ควรจัดให้มีตู้เก็บอุปกรณ์สำหรับใช้ในการรับประทานอาหารให้เพียงพอ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมในการล้างทำความสะอาดอุปกรณ์นั้น
7. พื้นบนของโต๊ะและเก้าอี้ควรทำจากวัสดุป้องกันความชื้น

### ข้อแนะนำ ข 3.1.7 พื้นที่สุขอนามัย

1. อ่างล้างหน้าและอ่างอาบน้ำควรมีขนาดใหญ่เพียงพอ และทำด้วยวัสดุที่ผ่านการรับรองแล้วโดยมีพื้นผิวที่เรียบและไม่แตกร้าว กะเทาะ หรือเป็นสนิมได้ง่าย
2. ห้องสุขาทุกห้องควรถูกต้องตามแบบที่ได้รับการรับรองแล้ว และมีปริมาณน้ำชักโครกมากพอ หรือมีวิธีการสำหรับชักโครกที่เหมาะสมอื่น ๆ เช่น การใช้อากาศ ซึ่งพร้อมใช้ได้ตลอดเวลา และสามารถควบคุมการใช้ได้โดยอิสระ
3. พื้นสุขอนามัยที่มุ่งหมายไว้ให้มีผู้ใช้เกินกว่าหนึ่งคนขึ้นไปควรได้รับการปฏิบัติให้เป็นไปดังนี้
  - (ก) พื้นควรทำจากวัสดุที่ผ่านการรับรองแล้วว่า มีความทนทาน ป้องกันความชื้น และระบายน้ำทิ้งได้ดี

- (ข) ผ่นกั้นห้องควรทำจากเหล็กหรือวัสดุที่ผ่านการรับรองแล้ว และควรปิดผนึกกันน้ำได้อย่างน้อย 23 เซนติเมตร เหนือระดับคาดฟ้า
  - (ค) พื้นี่ควรมีแสงสว่าง ความร้อน และการระบายอากาศที่เพียงพอ
  - (ง) ห้องสุขาควรอยู่ในพื้นที่ที่สะดวกต่อการมาถึงจากห้องนอน แต่แยกออกจากห้องนอนและห้องชำระล้าง โดยไม่มีทางเข้าได้โดยตรงไปสู่ห้องนอนหรือจากทางเดินระหว่างห้องนอนและห้องสุขา ซึ่งไม่มีทางเข้าออกอื่น ข้อกำหนดนี้ไม่ให้นำมาใช้กับห้องสุขาที่ตั้งอยู่ในส่วนที่อยู่ระหว่างห้องนอนสองห้องซึ่งมีคนประจำเรือรวมกันแล้วไม่เกินสี่คน และ
  - (จ) กรณีที่มีห้องสุขามากกว่าหนึ่งห้องในส่วนเดียวกัน ควรทำจากกันที่เพียงพอเพื่อความเป็นส่วนตัว
4. อุปกรณ์การซักรีดเสื้อผ้าต่าง ๆ สำหรับคนประจำเรือควรรวมทั้ง
- (ก) เครื่องซักผ้า
  - (ข) เครื่องอบแห้ง หรือห้องอบผ้าที่มีความร้อนและการระบายอากาศที่เพียงพอ และ
  - (ค) เตารีด และแผ่นรองรีด หรืออุปกรณ์อย่างอื่นในลักษณะเดียวกัน

#### ข้อแนะนำ ข 3.1.8 ห้องรักษาพยาบาล

1. ห้องรักษาพยาบาลควรได้รับการออกแบบเพื่อง่ายต่อการให้คำปรึกษาและให้การปฐมพยาบาล และเพื่อช่วยป้องกันการแพร่กระจายของโรคติดเชื้อ
2. การจัดทางเข้าออก เตียง แสงสว่าง การระบายอากาศ การทำความร้อน และการจัดหาน้ำควรได้รับการออกแบบเพื่อให้มีความมั่นใจในด้านความสะดวกและง่ายต่อการรักษาผู้มาพัก
3. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรกำหนดจำนวนเตียงพยาบาลที่จำเป็นต้องมี
4. พื้นที่สุขอนามัยควรได้รับการกำหนดให้ใช้ได้เฉพาะผู้เข้าพักในห้องรักษาพยาบาลเท่านั้น ไม่ว่าจะเป็นส่วนของที่พักรักษา หรือในบริเวณใกล้เคียงด้วย พื้นที่สุขอนามัยควรประกอบด้วยห้องสุขาหนึ่งห้อง อ่างล้างหน้าหนึ่งอ่าง และอ่างอาบน้ำหรือฝักบัวหนึ่งอัน เป็นอย่างน้อย

#### ข้อแนะนำ ข 3.1.9 สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ

1. หากมีที่อำนวยความสะดวกให้แก่บุคลากรฝ่ายช่างกลในการเปลี่ยนเครื่องแต่งตัวแล้วที่นั้นควร
  - (ก) ตั้งอยู่นอกห้องเครื่องจักร แต่เข้าไปในห้องเครื่องจักรได้ง่าย และ
  - (ข) มีตู้เก็บเสื้อผ้าของแต่ละคน ตลอดจนอ่างอาบน้ำหรือฝักบัว หรือทั้งสองอย่าง และอ่างล้างหน้าที่มีน้ำร้อนและน้ำเย็นที่สะอาด



### ข้อเสนอแนะ ข 3.1.10 การจัดให้มีเครื่องนอน อุปกรณ์การรับประทานอาหาร และสิ่งเบ็ดเตล็ด

1. สมาชิกแต่ละประเทศควรพิจารณานำหลักการต่อไปนี้ไปใช้
- (ก) เจ้าของเรือควรจัดหาเครื่องนอนและอุปกรณ์การรับประทานอาหารที่สะอาดให้แก่คนประจำเรือ เพื่อใช้บนเรือระหว่างปฏิบัติหน้าที่ และคนประจำเรือดังกล่าวควรรับผิดชอบในการคืนสิ่งของดังกล่าวตามเวลาที่นายเรือกำหนดและเมื่อเสร็จสิ้นการปฏิบัติหน้าที่บนเรือแล้ว
  - (ข) เครื่องนอนควรมีคุณภาพดี และจางน ถ้วย และอุปกรณ์การรับประทานอาหารอื่น ๆ ควรทำจากวัสดุที่ผ่านการรับรองแล้วซึ่งสามารถทำความสะอาดได้ง่าย และ
  - (ค) เจ้าของเรือควรจัดหาผ้าเช็ดตัว สบู่ และกระดาษชำระให้แก่คนประจำเรือทุกคน

### ข้อเสนอแนะ ข 3.1.11 การจัดเตรียมสิ่งสันทนาการ การรับส่งจดหมาย และการเยี่ยมบนเรือ

1. ควรทบทวนสิ่งสันทนาการและการให้บริการอยู่เสมอ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าสิ่งเหล่านี้ควรได้รับการเปลี่ยนแปลง เมื่อพิจารณาจากความต้องการของคนประจำเรือที่เปลี่ยนไป อันเป็นผลจากพัฒนาการทางเทคนิค ทางการปฏิบัติการ และอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรือ
  2. การจัดสิ่งสันทนาการให้มัน อย่างน้อยควรรวมถึงชั้นหนังสือ สิ่งอำนวยความสะดวกในการอ่าน การเขียน และหากเป็นไปได้ก็ให้มีเกมส์ต่าง ๆ ด้วย
  3. ในการจัดทำแผนด้านสันทนาการนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรพิจารณาถึงการจัดให้มีโรงอาหาร
  4. หากสามารถกระทำได้ ควรพิจารณาให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกดังต่อไปนี้ด้วยโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายจากคนประจำเรือ
- (ก) ห้องสูบบุหรี่
  - (ข) การชมโทรทัศน์ และการฟังวิทยุกระจายเสียง
  - (ค) การฉายภาพยนตร์ ซึ่งควรมีจำนวนภาพยนตร์ให้เพียงพอกับระยะเวลาการเดินทาง และหากจำเป็นควรทำการเปลี่ยนเรื่องตามรอบระยะเวลาที่เหมาะสม
  - (ง) อุปกรณ์กีฬา รวมทั้ง อุปกรณ์ออกกำลังกาย โต๊ะเกมส์ และเกมส์บนคาคีฬา
  - (จ) สถานที่ว่ายน้ำ หากเป็นไปได้
  - (ฉ) ห้องสมุดที่มีหนังสือด้านวิชาชีพและหนังสืออื่น ๆ ซึ่งควรมีอยู่อย่างเพียงพอกับระยะเวลาการเดินทาง และควรทำการเปลี่ยนหนังสือตามรอบระยะเวลาที่เหมาะสม
  - (ช) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านงานหัตถกรรมเพื่อความบันเทิง
  - (ซ) อุปกรณ์ไฟฟ้า เช่น วิทยุ โทรทัศน์ เครื่องบันทึกวีดีโอ เครื่องเล่นดีวีดี/ซีดี คอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล เครื่องเล่น/เครื่องบันทึกเทปคาสเซ็ท
  - (ณ) การจัดให้มีบาร์บนเรือสำหรับคนประจำเรือ หากว่าเหมาะสม เว้นแต่สิ่งเหล่านี้จะขัดกับขนบธรรมเนียมประจำชาติทางศาสนา หรือทางสังคม และ

(ญ) การติดต่อสื่อสารตามสมควรระหว่างเรือกับชายฝั่งทางโทรศัพท์ และจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ และอินเทอร์เน็ตหากสามารถทำได้ โดยเก็บเงินค่าใช้บริการดังกล่าวในราคาที่เหมาะสม

5. ควรใช้ความพยายามทุกทางที่จะทำให้มั่นใจได้ว่า การส่งไปรษณีย์ของคนประจำเรือ จะวางใจได้และรวดเร็วสุดเท่าที่จะเป็นไปได้ อีกทั้งควรพยายามหลีกเลี่ยงมิให้คนประจำเรือ ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมไปรษณีย์เพิ่มเติมในกรณีที่มีการแก้ไขที่อยู่ในไปรษณีย์ เนื่องจาก พหุติการณ์ที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของคนประจำเรือ

6. ควรพิจารณาถึงการดำเนินมาตรการต่าง ๆ ภายใต้บังคับของกฎระเบียบหรือกฎหมายระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า เมื่อใดก็ตามที่เป็นไปได้และสมควร คนประจำเรือจะได้รับอนุญาตโดยทันทีให้คู่สมรส ญาติ และเพื่อนขึ้นเรือในฐานะผู้มาเยี่ยม เมื่อเรือจอดเทียบท่า โดยมาตรการดังกล่าวควรเป็นไปตามข้อกำหนดด้านการตรวจตรารักษาความปลอดภัย

7. ควรพิจารณาถึงความเป็นไปได้ที่จะให้คนประจำเรือเดินทางพร้อมกับคู่สมรส ในบางเที่ยวการเดินทาง ตามความสมควรและสามารถกระทำได้ คู่สมรสนั้นควรทำประกันภัยที่เพียงพอซึ่งคุ้มครองถึงอุบัติเหตุและความเจ็บป่วย โดยเจ้าของเรือควรให้ความช่วยเหลือทุกทางแก่คนประจำเรือในการทำประกันดังกล่าว

#### ข้อเสนอแนะ ข 3.1.12 การป้องกันเสียงและการสั่นสะเทือน

1. สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการจัดหาอาหาร สิ่งสั่นทนาการ และที่พักอาศัย ควรตั้งอยู่ห่างจากเครื่องจักร ห้องวางเสื้อ กว้านบนดาดฟ้าเรือ เครื่องระบายอากาศ เครื่องทำความร้อน เครื่องปรับอากาศ ตลอดจนเครื่องมือและเครื่องจักรกลที่ส่งเสียงดัง

2. ควรนำฉนวนกันเสียง หรือวัสดุดูดซับเสียงอย่างอื่นที่เหมาะสมมาใช้ในการสร้างและประกอบผนังกันห้อง เพดานส่วนใต้ดาดฟ้าเรือ และดาดฟ้าในพื้นที่ที่กำเนิดเสียง ตลอดจนประตูกันเสียงที่เปิดปิดได้เองสำหรับห้องเครื่อง

3. หากสามารถทำได้ ห้องเครื่องและพื้นที่อื่น ๆ ของห้องเครื่อง โดยมีห้องควบคุมกลางที่ป้องกันเสียงสำหรับบุคลากรประจำห้องเครื่องกล สำหรับพื้นที่ทำงาน เช่น ห้องปฏิบัติการเครื่องกล ควรมีการติดตั้งฉนวนกันเสียงดังจากห้องเครื่องเท่าที่สามารถทำได้ และควรนำมาตรการต่าง ๆ มาปฏิบัติเพื่อลดเสียงจากการทำงานของเครื่องจักร

4. ชีตจำกัดของระดับเสียงในพื้นที่ทำงานและพื้นที่พักอาศัยควรเป็นไปตามข้อเสนอแนะระหว่างประเทศของ ILO เกี่ยวกับระดับการได้ยินเสียง รวมทั้ง *ประมวลข้อปฏิบัติของ ILO เรื่อง ปัจจัยแวดล้อมในสถานที่ทำงาน พ.ศ. 2544* และหากสามารถทำได้ให้รวมถึงการคุ้มครองเฉพาะด้านตามที่แนะนำไว้โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และตราสารเพิ่มเติมและฉบับแก้ไขต่าง ๆ เกี่ยวกับระดับเสียงดังบนเรือที่ออกเดินทะเลที่สามารถยอมรับได้ ทั้งนี้ ควรมีสำเนาของตราสารที่มีผลบังคับใช้เป็นภาษาอังกฤษหรือภาษาที่ใช้ในการทำงานไว้บนเรือและควรให้คนประจำเรือสามารถรับรู้ได้

5. ที่พักอาศัยหรือสถานที่ด้านสันตนาการและการจัดหาอาหารไม่ควรมีการสิ้นสะเทือนมากเกินไป

### ข้อบังคับ 3.2 อาหารและการจัดหาอาหาร

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือได้รับอาหารและน้ำดื่มที่มีคุณภาพดีภายใต้เงื่อนไขด้านสุขลักษณะที่กำหนดไว้

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า เรือซึ่งชักรงของประเทศตนมีและให้บริการอาหารและน้ำดื่มที่มีคุณภาพ คุณค่าทางโภชนาการ และปริมาณที่เหมาะสมบนเรือตามข้อกำหนดของเรือ และคำนึงถึงความแตกต่างของภูมิหลังทางวัฒนธรรมและศาสนา
2. คนประจำเรือบนเรือที่ออกทะเลต้องได้รับอาหารโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายระหว่างช่วงที่มีการจ้างงาน
3. คนประจำเรือที่ได้รับการจ้างงานในตำแหน่งคนครัวบนเรือ ซึ่งรับผิดชอบในการจัดเตรียมอาหารต้องผ่านการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติเหมาะสมกับตำแหน่งที่ต้องทำบนเรือที่ออกทะเลนั้น

#### มาตรฐาน ก 3.2 อาหารและการจัดหาอาหาร

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎหมายและกฎระเบียบ หรือมาตรการอย่างอื่น เพื่อกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของปริมาณและคุณภาพอาหารและน้ำดื่ม และมาตรฐานการจัดหาอาหารที่ใช้บังคับกับมืออาหารที่จัดให้แก่คนประจำเรือบนเรือที่ชักรงของประเทศตน และต้องดำเนินกิจกรรมด้านการศึกษาเพื่อส่งเสริมให้เกิดการตระหนักและการนำมาตราตามที่ตั้งไว้ในวรรณคดีไปปฏิบัติ
2. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่าเรือซึ่งชักรงของประเทศตนได้ปฏิบัติตามมาตรฐานขั้นต่ำดังต่อไปนี้
  - (ก) การจัดหาอาหารและน้ำดื่มต้องมีความเหมาะสมด้านปริมาณ คุณค่าทางโภชนาการ คุณภาพ และความหลากหลาย โดยคำนึงถึงจำนวนของคนประจำเรือที่อยู่บนเรือ ข้อกำหนดทางศาสนา และวิธีปฏิบัติทางวัฒนธรรมเกี่ยวกับอาหาร ตลอดจนระยะเวลาและลักษณะของการเดินทาง
  - (ข) ฝ่ายจัดหาอาหารต้องมีการจัดระบบและอุปกรณ์เพื่อการจัดมืออาหารที่เพียงพอ หลากหลาย และถูกหลักโภชนาการ ซึ่งจัดหาและนำมาบริการแก่คนประจำเรือตามหลักสุขลักษณะ และ
  - (ค) พนักงานฝ่ายจัดหาอาหารต้องผ่านการฝึกอบรม หรือได้รับการสอนมาอย่างถูกต้องสำหรับการทำหน้าที่ของตน

3. เจ้าของเรือต้องทำให้มั่นใจได้ว่าคนประจำเรือที่ได้รับมอบหมายให้เป็นคนครัวบนเรือนั้นผ่านการฝึกอบรม มีคุณสมบัติ และมีความสามารถสำหรับตำแหน่งตามข้อกำหนดที่กำหนดไว้ในกฎหมายและกฎระเบียบของประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้อง

4. ข้อกำหนดภายใต้วรรค 3 ของมาตรฐานนี้ต้องรวมถึงการสำเร็จหลักสูตรการฝึกอบรมที่ผ่านการรับรองหรือได้รับการยอมรับจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจ ซึ่งเป็นหลักสูตรที่ครอบคลุมถึงการประกอบอาหาร สุขลักษณะส่วนบุคคลและอาหาร การจัดการเก็บอาหาร การควบคุมคลังอาหาร การคุ้มครองสิ่งแวดลอม และความปลอดภัยและการสุขภาพอนามัยในการจัดหาอาหาร

5. บนเรือที่ทำการโดยมีอัตรากำลังน้อยกว่าสิบคน ซึ่งโดยขนาดจำนวนของลูกเรือหรือรูปแบบการทำการค้าแล้ว หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถกำหนดให้ไม่ต้องมีคนครัวที่มีคุณสมบัติครบถ้วนก็ได้ แต่บุคคลใดก็ตามที่ประกอบอาหารในห้องครัวต้องได้รับการฝึกอบรมหรือการสอนในด้านต่าง ๆ รวมทั้ง สุขลักษณะส่วนบุคคลและอาหาร และการจัดเก็บอาหารบนเรือ

6. ในสถานการณ์ที่จำเป็นต้องมีข้อยกเว้นนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถอนุญาตให้คนครัวบนเรือที่มีคุณสมบัติไม่ครบถ้วนทำงานบนเรือบางลำได้ในระยะเวลาจำกัดตามที่กำหนดไว้จนกระทั่งถึงท่าเรือถัดไปที่สะดวก หรือในระยะเวลาไม่เกินหนึ่งเดือน แต่ทั้งนี้ บุคคลดังกล่าวต้องผ่านการฝึกอบรมหรือได้รับการสอนในเรื่องสุขลักษณะส่วนบุคคลและอาหาร ตลอดจนการควบคุมและจัดเก็บอาหารบนเรือที่ออกทะเล

7. เพื่อให้สอดคล้องตามวิธีปฏิบัติในหัวข้อที่ 5 นั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องกำหนดให้มีการตรวจเอกสารบนเรืออย่างสม่ำเสมอ โดยให้เป็นหน้าที่หรืออยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่ของนายเรือเกี่ยวกับ

- (ก) การจัดหาเสบียงอาหารและน้ำดื่ม
- (ข) พื้นที่และอุปกรณ์ทั้งหมดที่ใช้สำหรับการจัดเก็บและการจัดการอาหารและน้ำดื่ม และ
- (ค) ห้องประกอบอาหารและอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับการจัดเตรียมและบริการมื้ออาหาร

8. ห้ามมิให้จ้างงานหรือมอบหมาย หรือให้คนประจำเรือซึ่งอายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานเป็นคนครัวบนเรือ

### ข้อแนะนำ ข 3.2 อาหารและการจัดหาอาหาร

#### ข้อแนะนำ ข 3.2.1 การตรวจ การศึกษา การวิจัย และการเผยแพร่

1. หน่วยงานที่ทรงอำนาจโดยความร่วมมือกับหน่วยงานและองค์กรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องควรรวบรวมข้อมูลข่าวสารที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับโภชนาการและวิธีการจัดซื้อ การจัดเก็บ การถนอม การปรุง และการบริการอาหารโดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับข้อกำหนดในการจัดหาอาหารในเรือ ทั้งนี้ผู้ผลิตและผู้ค้าอุปกรณ์และเสบียงอาหาร นายเรือ บริกร และคนครัว ตลอดจนองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องควรได้รับการข้อมูลข่าวสารดังกล่าวโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายหรือเสียในอัตราที่เหมาะสม โดยควรใช้รูปแบบที่เหมาะสมในการเผยแพร่ เช่น คู่มือ แผ่นพับ แผ่นภาพ แผนภูมิ หรือโฆษณาในวารสารทางการค้า เพื่อวัตถุประสงค์นี้

2. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรออกข้อแนะนำเพื่อหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงอาหาร ช่วยในการรักษามาตรฐานสุขลักษณะที่ถูกต้อง และทำให้มั่นใจได้ถึงความสะดวกสบายสูงสุดเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ในการจัดเตรียมการทำงาน

3. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรทำงานร่วมกับหน่วยงานและองค์กรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาสื่อการศึกษาและข้อมูลข่าวสารบนเรือในเรื่องวิธีการต่าง ๆ ที่ทำให้มั่นใจได้ถึงการจัดหาอาหารและการจัดเก็บเสบียงอาหารที่ถูกต้อง

4. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรทำงานโดยความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับองค์กรของเจ้าของเรือและของประจำเรือที่เกี่ยวข้อง และกับหน่วยงานในระดับท้องถิ่นหรือระดับประเทศที่มีหน้าที่จัดการปัญหาเรื่องอาหารและสุขภาพ และในกรณีที่เหมาะสมก็สามารถขอใช้ประโยชน์จากบริการของหน่วยงานดังกล่าวได้

### ข้อแนะนำ ข 3.2.2 คนครัวบนเรือ

1. คนประจำเรือควรมีคุณสมบัติเฉพาะในการเป็นคนครัวบนเรือได้ หากคนเหล่านี้ทำงานในทะเลมาเป็นระยะเวลาขั้นต่ำที่กำหนดไว้โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ ซึ่งควรแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับคุณสมบัติที่เกี่ยวข้องหรือประสบการณ์ที่มีอยู่

(ก) ผ่านการทดสอบตามที่กำหนดไว้โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือผ่านการทดสอบที่เท่าเทียมกันในหลักสูตรการฝึกอบรมคนครัวที่ผ่านการรับรองแล้ว

2. การทดสอบที่กำหนดไว้สามารถดำเนินการและให้ประกาศนียบัตร ไม่ว่าจะโดยตรงจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือจากโรงเรียนฝึกอบรมคนครัวที่ผ่านการรับรองแล้วภายใต้การควบคุมของหน่วยงานดังกล่าว

3. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรดำเนินการเพื่อให้มีการยอมรับประกาศนียบัตรรับรองคุณสมบัติการเป็นคนครัวบนเรือที่ออกโดยประเทศสมาชิกอื่น ๆ ซึ่งได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับนี้หรืออนุสัญญาฉบับที่ 69 ว่าด้วย การออกประกาศนียบัตรแสดงความสามารถทำการในตำแหน่งคนครัวบนเรือ พ.ศ. 2507 หรือที่ออกโดยคณะบุคคลอื่น ๆ ที่ผ่านการรับรองแล้ว

## หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และ การคุ้มครองด้านประกันสังคม

### ข้อบังคับ 4.1 การรักษาพยาบาลบนเรือและบนฝั่ง

วัตถุประสงค์: เพื่อคุ้มครองสุขภาพของคนประจำเรือ และทำให้มั่นใจได้ถึงการศึกษา  
พยาบาลบนเรือและบนฝั่งได้ในทันที

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือทุกคนบนเรือที่ชักธงของ  
ประเทศตนได้รับการคุ้มครองจากมาตรการที่เพียงพอด้านการคุ้มครองสุขภาพ และสามารถได้รับ  
การรักษาพยาบาลในทันทีและอย่างเพียงพอในขณะที่ทำงานบนเรือ
2. ตามหลักการแล้ว ต้องให้การคุ้มครองและการรักษาดูแลภายใต้วรรค 1 ของข้อบังคับนี้  
โดยไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากคนประจำเรือ
3. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือบนเรือที่อยู่ในเขตอาณา  
ของตน ซึ่งเป็นผู้ที่ต้องการการรักษาพยาบาลโดยทันทีนั้น สามารถเข้ารับการรักษาพยาบาลบนฝั่ง  
ของประเทศสมาชิกได้
4. ข้อกำหนดด้านการรักษาพยาบาลและการคุ้มครองสุขภาพบนเรือตามที่กำหนดไว้ใน  
ประมวลข้อปฏิบัตินั้น ให้รวมไปถึงมาตรฐานของมาตรการต่าง ๆ ที่มุ่งหมายจะให้การคุ้มครอง  
สุขภาพและการรักษาพยาบาลคนประจำเรือที่เทียบกับการคุ้มครองทั่วไปของคนงานบนชายฝั่ง  
เท่าที่เป็นไปได้

### มาตรฐาน ก 4.1 การรักษาพยาบาลบนเรือและบนฝั่ง

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า มีการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่บัญญัติไว้เพื่อ  
การคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาล รวมทั้ง การดูแลด้านทันตกรรมที่จำเป็นสำหรับ  
คนประจำเรือที่ทำงานบนเรือที่ชักธงของประเทศตน ซึ่ง
  - (ก) ทำให้มั่นใจได้ถึง การใช้บังคับบทบัญญัติทั่วไปด้านการคุ้มครองสุขภาพอนามัย  
ในการทำงานและการรักษาพยาบาลที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ของคนประจำเรือ ตลอดจน  
บทบัญญัติพิเศษเฉพาะสำหรับการทำงานบนเรือที่ออกทะเล
  - (ข) ทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือได้รับการคุ้มครองด้านสุขภาพและการรักษาพยาบาลอย่าง  
ทัดเทียมเท่าที่จะเป็นไปได้กับการคุ้มครองทั่วไปของคนงานบนฝั่ง รวมทั้งสามารถได้รับยา  
ที่จำเป็น อุปกรณ์ทางการแพทย์ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการวินิจฉัยและการรักษา  
โรคที่จำเป็นในทันที และการได้รับความรู้เฉพาะทางและข้อมูลข่าวสารทางการแพทย์เมื่อ  
ต้องการ
  - (ค) ทำให้คนประจำเรือมีสิทธิพบแพทย์หรือทันตแพทย์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมโดยเร็ว ณ ท่าเรือ  
ที่เรือจอดแวะ หากว่า สามารถทำได้

- (ง) ทำให้มั่นใจได้ว่า การให้บริการรักษาพยาบาลและคุ้มครองสุขภาพแก่คนประจำเรือขณะที่อยู่บนเรือซึ่งออกทะเลหรือขณะขึ้นบก ณ ท่าเรือของต่างประเทศนั้น ไม่มีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากคนประจำเรือ ทั้งนี้ เพียงเท่าที่สอดคล้องกับกฎหมายและแนวปฏิบัติภายในประเทศของประเทศสมาชิก
- (จ) ไม่จำกัดเฉพาะการรักษาคนประจำเรือซึ่งเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บเท่านั้น แต่รวมถึงมาตรการต่าง ๆ ในเชิงป้องกัน เช่น การส่งเสริมสุขภาพ และโครงการศึกษาด้านสุขภาพ
2. หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องรับรองแบบฟอร์มรายงานทางการแพทย์ที่เป็นมาตรฐาน เพื่อให้คนประจำเรือและบุคลากรทางการแพทย์ที่เกี่ยวข้องบนเรือและบนฝั่งได้ใช้ ซึ่งแบบฟอร์มที่กรอกเสร็จแล้วและข้อความต้องถูกเก็บเป็นความลับ และต้องนำมาใช้เพื่อทำให้การรักษาคนประจำเรือง่ายขึ้นเท่านั้น
3. สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่มีข้อกำหนดด้านสถานพยาบาลบนเรือที่ออกทะเล อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการแพทย์รักษาพยาบาล และการฝึกอบรมบนเรือซึ่งชักธงของประเทศตน
4. กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศต้องบัญญัติข้อกำหนดขั้นต่ำดังต่อไปนี้
- (ก) เรือทุกลำต้องมีตู้ยา อุปกรณ์ทางการแพทย์ และคู่มือทางการแพทย์ โดยรายการสิ่งของเฉพาะต่าง ๆ ที่ต้องมีนั้น ให้กำหนดโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจและอยู่ภายใต้บังคับการตรวจเป็นประจำของหน่วยงานที่ทรงอำนาจ ทั้งนี้ ข้อกำหนดภายในประเทศต้องคำนึงถึงชนิดของเรือ จำนวนของคนบนเรือ ลักษณะจุดหมายปลายทางและช่วงเวลาการเดินทาง และมาตรฐานทางการแพทย์ที่เกี่ยวข้องภายในประเทศและระหว่างประเทศที่ได้รับการแนะนำไว้
- (ข) เรือซึ่งบรรทุกคนตั้งแต่ 100 คน หรือมากกว่านั้น และโดยปกติใช้ในการเดินทางระหว่างประเทศเป็นระยะเวลาเกินกว่า 3 วัน ต้องมีแพทย์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสม รับผิดชอบด้านการรักษาพยาบาล ทั้งนี้ กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศต้องระบุถึงเรืออื่น ๆ ที่ต้องมีแพทย์อยู่บนเรือด้วย โดยให้คำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ เช่น ระยะเวลา ลักษณะและสภาพของการเดินทาง รวมทั้งจำนวนคนประจำเรือบนเรือ
- (ค) ต้องกำหนดให้เรือซึ่งไม่มีแพทย์อยู่บนเรือต้องมีคนประจำเรือบนเรืออย่างน้อยหนึ่งคนทำหน้าที่ด้านการรักษาพยาบาลและจัดการงานเกี่ยวกับยา โดยให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของหน้าที่ตามปกติ หรือต้องมีคนประจำเรือบนเรืออย่างน้อยหนึ่งคนที่สามารถทำการปฐมพยาบาลได้ ทั้งนี้ บุคคลผู้ทำหน้าที่ด้านการรักษาพยาบาลบนเรือซึ่งมิใช่แพทย์นั้น ต้องสำเร็จการฝึกอบรมด้านการรักษาพยาบาลตามข้อกำหนดของอนุสัญญาว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกใบประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ พ.ศ. 2521 ฉบับแก้ไข (“STCW”) คนประจำเรือที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ให้การปฐมพยาบาลต้องผ่านการฝึกอบรมในเรื่อง การปฐมพยาบาลตามข้อกำหนดของ STCW ในกรณีนี้ กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศต้องกำหนดระดับการฝึกอบรมที่จำเป็นที่ผ่านการรับรองแล้ว โดยให้คำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ เช่น ระยะเวลา ลักษณะ และสภาพของการเดินทาง รวมทั้งจำนวนคนประจำเรือบนเรือ และ

- (ง) หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องใช้ระบบเตรียมการล่วงหน้า เพื่อให้มั่นใจได้ว่า การให้คำแนะนำด้านการแพทย์ผ่านทางวิทยุสื่อสารหรือการสื่อสารผ่านดาวเทียมไปยังเรือที่อยู่ในทะเล รวมทั้ง การให้คำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญที่พร้อมตลอด 24 ชั่วโมง ทั้งนี้ คำแนะนำทางการแพทย์ รวมทั้งการส่งข้อความด้านการแพทย์ผ่านทางวิทยุสื่อสารหรือการสื่อสารผ่านดาวเทียมระหว่างเรือกับผู้ที่ให้คำแนะนำบนฝั่งนั้น ต้องกระทำโดยไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากเรือทุกลำ ไม่ว่าเรือนั้นจะชักธงสัญชาติใดก็ตาม

#### ข้อแนะนำ ข 4.1 การรักษาพยาบาลบนเรือและบนฝั่ง

##### ข้อแนะนำ ข 4.1.1 การจัดให้มีด้านการรักษาพยาบาล

1. ในการพิจารณากำหนดระดับการฝึกอบรมด้านการแพทย์ที่จัดให้มีบนเรือที่ออกทะเล ซึ่งไม่จำเป็นต้องมีแพทย์อยู่บนเรือนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรกำหนดให้
  - (ก) เรือซึ่งปกติแล้วสามารถได้รับการรักษาพยาบาลและรวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการแพทย์ที่มีคุณภาพตามที่กำหนดได้ภายใน 8 ชั่วโมงนั้น ควรมีคนประจำเรือที่ได้รับการแต่งตั้งไว้อย่างน้อยหนึ่งคนซึ่งผ่านการฝึกอบรมการปฐมพยาบาลตามที่ STCW กำหนด ซึ่งจะทำให้บุคคลดังกล่าวสามารถดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพโดยทันทีเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือการเจ็บป่วยบนเรือ และสามารถใช้ประโยชน์จากคำแนะนำทางการแพทย์ผ่านทางวิทยุสื่อสารหรือการสื่อสารผ่านดาวเทียมได้
  - (ข) เรืออื่น ๆ ทุกลำควรมีคนประจำเรือที่ได้รับการแต่งตั้งไว้อย่างน้อยหนึ่งคนซึ่งผ่านการฝึกอบรมด้านการรักษาพยาบาลตามที่ STCW กำหนด รวมถึงการฝึกอบรมภาคปฏิบัติและการฝึกอบรมด้านเทคนิคการช่วยชีวิต เช่น การรักษาบาดแผลผ่านทางเส้นเลือด ซึ่งจะทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมอย่างมีประสิทธิภาพในโครงการประสานงานเพื่อให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์แก่เรือที่อยู่ในทะเล และเพื่อให้ผู้ป่วยหรือผู้ได้รับบาดเจ็บได้รับมาตรฐานการรักษาพยาบาลที่น่าพึงพอใจในระหว่างที่ต้องพักอยู่บนเรือที่ออกทะเล
2. การฝึกอบรมที่อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อแนะนำนี้ ควรมีพื้นฐานอยู่บนเนื้อหาของ คู่มือคำแนะนำทางการแพทย์ระหว่างประเทศสำหรับเรือ คู่มือแนะนำการปฐมพยาบาลสำหรับใช้ในกรณีอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตราย เอกสารแนะนำเรื่อง - คู่มือแนะนำการฝึกอบรมทางทะเลระหว่างประเทศ ฉบับล่าสุด และหมวดว่าด้วยการรักษาพยาบาลใน ประมวลข้อปฏิบัติด้านการส่งสัญญาณระหว่างประเทศ ตลอดจนข้อแนะนำภายในประเทศที่คล้ายคลึงกัน
3. ในทุก ๆ รอบห้าปีโดยประมาณ บุคคลตามที่อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อแนะนำนี้ และคนประจำเรืออื่น ๆ ตามที่หน่วยงานที่ทรงอำนาจอาจกำหนดขึ้นควรเข้าร่วมหลักสูตรการทบทวน เพื่อให้บุคคลนั้นคงและเพิ่มพูนความรู้และทักษะของตน และเพื่อให้ก้าวทันกับการพัฒนาใหม่ ๆ



4. ตู้ยาและสิ่งของที่บรรจุไว้ในตู้ยา ตลอดจนอุปกรณ์ทางการแพทย์ และคู่มือแนะนำทางการแพทย์ที่มีอยู่บนเรือ ควรได้รับการเก็บรักษาและการตรวจตามรอบระยะเวลาอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งไม่ควรเกินกว่า 12 เดือน โดยบุคคลผู้รับผิดชอบซึ่งกำหนดโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ ผู้ซึ่งควรทำให้แน่ใจได้ว่า มีการตรวจสอบการปิดฉลาก วันหมดอายุ คำแนะนำการใช้ยา และสภาพการเก็บรักษาอย่างต่อเนื่อง และความสามารถใช้งานได้ของอุปกรณ์ทั้งหมดตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ ในการรับรองหรือทบทวนคู่มือแนะนำทางการแพทย์ที่ใช้ในประเทศสำหรับเรือ และในการพิจารณากำหนดสิ่งของในตู้ยาและอุปกรณ์ทางการแพทย์นั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรคำนึงถึงข้อแนะนำระหว่างประเทศในเรื่องนี้ รวมทั้ง คู่มือแนะนำทางการแพทย์ระหว่างประเทศสำหรับเรือ ฉบับล่าสุดและคู่มือแนะนำฉบับอื่น ๆ ตามที่อ้างถึงในวรรค 2 ของข้อแนะนำนี้ด้วย

5. หากใน คู่มือการปฐมพยาบาลในอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตราย ฉบับล่าสุด ไม่ได้กล่าวถึงสินค้าซึ่งถูกจัดอยู่ในสินค้าประเภทอันตราย ก็ควรจัดให้คนประจำเรือสามารถที่จะได้รับข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นเกี่ยวกับลักษณะของวัตถุ ความเสี่ยงภัยที่เกี่ยวข้อง อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลที่จำเป็น วิธีดำเนินการรักษาพยาบาลที่เกี่ยวข้อง และยาแก้พิษเฉพาะประเภท โดยควรมียาแก้พิษเฉพาะประเภทและอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลดังกล่าวไว้บนเรือเสมอเมื่อมีการบรรทุกสินค้าอันตราย ข้อมูลข่าวสารเหล่านี้ควรรวมอยู่ในนโยบายและแผนงานของเรือด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ 4.3 และบทบัญญัติของประมวลข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

6. เรือทุกลำควรมีรายชื่อสถานีวิทย์ไว้อย่างครบถ้วนและเป็นปัจจุบัน ซึ่งสามารถรับคำแนะนำทางการแพทย์ผ่านสถานีนี้นั้นได้ และหากมีการติดตั้งระบบการสื่อสารผ่านดาวเทียมไว้ในเรือก็ควรมีรายชื่อสถานีนี้นั้นไว้ด้วยอย่างครบถ้วนและเป็นปัจจุบัน ซึ่งสามารถรับคำแนะนำทางการแพทย์ผ่านสถานีนี้นั้นได้ คนประจำเรือที่รับผิดชอบในการรักษาพยาบาลหรือการปฐมพยาบาลบนเรือควรได้รับการสอนให้ใช้คู่มือแนะนำทางการแพทย์สำหรับเรือ และหมวดว่าด้วยการรักษาพยาบาลของ *ประมวลข้อสัญญาณระหว่างประเทศ* ฉบับล่าสุด เพื่อให้เข้าใจถึงชนิดของข้อมูลข่าวสารที่แพทย์ผู้ให้คำปรึกษาต้องการทราบ ตลอดจนเข้าใจถึงคำปรึกษาที่ได้รับ

#### ข้อแนะนำ ข 4.1.2 แบบฟอร์มการรายงานทางการแพทย์

1. แบบฟอร์มการรายงานทางการแพทย์ที่เป็นมาตรฐานสำหรับคนประจำเรือที่กำหนดไว้ภายใต้ ส่วน ก ของประมวลข้อปฏิบัติฉบับนี้ ควรได้รับการกำหนดขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกระหว่างเรือและฝั่งในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารทางการแพทย์และที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือเป็นรายบุคคล ในกรณีเกิดการเจ็บป่วยหรือการบาดเจ็บ

#### ข้อเสนอแนะ ข 4.1.3 การรักษาพยาบาลบนฝั่ง

1. ควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกทางการแพทย์บนฝั่งเพื่อให้การรักษาคนประจำเรือได้อย่างเพียงพอตามวัตถุประสงค์ ทั้งนี้ แพทย์ ทันตแพทย์ และบุคลากรด้านการแพทย์อื่น ๆ ควรมีคุณสมบัติที่เหมาะสม

2. ควรดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า เมื่อเรืออยู่ที่ท่าเรือแล้ว คนประจำเรือสามารถได้รับ

(ก) การรักษาอาการเจ็บป่วยหรือการบาดเจ็บแบบผู้ป่วยนอก

(ข) การส่งตัวเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล เมื่อจำเป็น และ

(ค) การอำนวยความสะดวกด้านพันธุกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีฉุกเฉิน

3. ควรดำเนินมาตรการที่เหมาะสมเพื่ออำนวยความสะดวกในการรักษาคนประจำเรือซึ่งกำลังป่วยจากโรค โดยควรส่งคนประจำเรือเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลหรือโรงพยาบาลบนฝั่งได้ทันที โดยไม่ยุ่งยากและไม่คำนึงถึงสัญชาติ หรือความเชื่อทางศาสนา และหากเป็นไปได้ ควรจัดให้มีการรักษาอย่างต่อเนื่องหากจำเป็น เพิ่มเติมจากการอำนวยความสะดวกด้านการรักษาพยาบาลที่มีให้แก่คนประจำเรือ

#### ข้อเสนอแนะ ข 4.1.4 การให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์แก่เรือลำอื่นและความร่วมมือระหว่างประเทศ

1. สมาชิกแต่ละประเทศควรพิจารณาอย่างรอบคอบในการมีส่วนร่วมในความร่วมมือระหว่างประเทศเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือ แผนงาน และการวิจัยด้านการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาล ซึ่งความร่วมมือดังกล่าวอาจครอบคลุมไปถึง

(ก) การพัฒนาและการประสานงานเพื่อพยายามค้นหาและกู้ภัย และการจัดเตรียมความช่วยเหลือทางการแพทย์ และการอพยพในทะเลในกรณีการเจ็บป่วยอย่างหนักหรือการบาดเจ็บสาหัสบนเรือที่ออกเดินทะเลได้ทันทีโดยอาศัยวิธีการ เช่น ระบบการรายงานตำแหน่งเรือเป็นระยะ ศูนย์ประสานงานการกู้ภัย และการบริการเฮลิคอปเตอร์ฉุกเฉิน ซึ่งเป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย การค้นหาและกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2522 ฉบับแก้ไข และคู่มือการค้นหาและกู้ภัยทางอากาศและทางทะเลระหว่างประเทศ (IAMSAR)

(ข) การใช้เรือทุกลำที่มีแพทย์และเรือที่ประจำการอยู่ในทะเลซึ่งมีสถานพยาบาลและสิ่งอำนวยความสะดวกในการกู้ภัย ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

(ค) การรวบรวมและเก็บรักษารายชื่อแพทย์และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการแพทย์ระหว่างประเทศที่มีอยู่ทั่วโลก ที่ให้การรักษาพยาบาลคนประจำเรือในกรณีฉุกเฉิน

(ง) การส่งคนประจำเรือขึ้นฝั่งเพื่อรับการรักษาในกรณีฉุกเฉิน

(จ) การส่งตัวคนประจำเรือที่เข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลในต่างประเทศกลับโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะสามารถทำได้ ตามคำแนะนำทางการแพทย์ของแพทย์ผู้รับผิดชอบ โดยให้คำนึงถึงความประสงค์และความจำเป็นของคนประจำเรือ

- (จ) การจัดเตรียมความช่วยเหลือส่วนบุคคลให้แก่คนประจำเรือระหว่างการส่งตัวกลับตามคำแนะนำทางการแพทย์ของแพทย์ผู้รับผิดชอบ โดยให้คำนึงถึงความประสงค์และความจำเป็นของคนประจำเรือ
  - (ข) ความพยายามในการตั้งศูนย์สุขภาพสำหรับคนประจำเรือ เพื่อ
    - (i) ดำเนินการวิจัยด้านภาวะสุขภาพ การรักษาทางการแพทย์ และการดูแลสุขภาพเชิงป้องกันของคนประจำเรือ และ
    - (ii) ฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการด้านสุขภาพและการแพทย์ในเรื่อง เวชกรรมทางทะเล
  - (ค) การรวบรวมและการประเมินสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุ โรค และการเสียชีวิตจากการทำงานของคนประจำเรือ และการบูรณาการและการประสานรวมสถิติดังกล่าวเข้ากับระบบสถิติภายในประเทศที่มีอยู่แล้วในด้านอุบัติเหตุและโรคจากการทำงานที่ครอบคลุมถึงคนงานในประเภทต่าง ๆ
  - (ง) การจัดระเบียบการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างประเทศทางวิชาการ อุปกรณ์การฝึกอบรม และบุคลากร ตลอดจนหลักสูตรการฝึกอบรม สัมมนา และคณะทำงานระหว่างประเทศ
  - (ฉ) การจัดให้มีบริการด้านการรักษาพยาบาลเป็นพิเศษ สุขภาพเชิงป้องกัน และทางการแพทย์ในท่าเรือให้แก่คนประจำเรือทุกคนหรือทำให้คนประจำเรือสามารถใช้บริการทั่วไปด้านสุขภาพ การแพทย์ และการฟื้นฟูได้ และ
  - (ง) การจัดเตรียมสำหรับการส่งศพและอัฐิของคนประจำเรือซึ่งเสียชีวิตกลับ โดยให้เป็นไปตามความประสงค์ของญาติที่ใกล้ชิดที่สุด โดยเร็วเท่าที่จะทำได้
2. ความร่วมมือระหว่างประเทศในเรื่องการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาลสำหรับคนประจำเรือควรมีพื้นฐานอยู่บนความตกลงพหุภาคีหรือทวิภาคี หรือการร่วมปรึกษาหารือระหว่างประเทศสมาชิก

**ข้อเสนอแนะ ข 4.1.5 ผู้อยู่ในความอุปการะของคนประจำเรือ**

1. สมาชิกแต่ละประเทศควรรับรองมาตรการต่าง ๆ ที่จะทำให้นั่นใจได้ถึง การให้บริการรักษาพยาบาลที่เหมาะสมและเพียงพอแก่ผู้อยู่ในความอุปการะของคนประจำเรือซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตอาณาของประเทศสมาชิกที่กำลังดำเนินการพัฒนาบริการทางการแพทย์ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วควรอยู่ในขอบเขตการให้บริการแก่คนงานและผู้อยู่ในความอุปการะของคนงาน หากว่าไม่มีบริการเช่นดังกล่าวข้างต้น ประเทศสมาชิกควรแจ้งให้สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศทราบถึงมาตรการต่าง ๆ ที่นำมาใช้เพื่อความมุ่งหมายนี้

#### ข้อบังคับ 4.2 ภาระรับผิดชอบของเจ้าของเรือ

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือได้รับการคุ้มครองผลกระทบทางการเงินจากการเจ็บป่วย การได้รับบาดเจ็บ หรือการเสียชีวิตที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการจ้างงานของตน

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า มาตรการต่าง ๆ ตามประมวลข้อปฏิบัติได้รับการนำไปปฏิบัติบนเรือซึ่งชักรธงของประเทศตน เพื่อให้คนประจำเรือที่ได้รับการจ้างงานบนเรือมีสิทธิได้รับความช่วยเหลือและการสนับสนุนอย่างเป็นทางการจากรัฐในเรือ ในเรื่อง ผลกระทบทางการเงินกรณีคนประจำเรือเกิดการเจ็บป่วย ได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตระหว่างปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ข้อตกลงการจ้างงาน หรือเกิดจากการจ้างงานภายใต้ข้อตกลงดังกล่าว

2. ข้อบังคับฉบับนี้ไม่กระทบกระเทือนต่อการเยียวยาทางกฎหมายอื่น ๆ ที่คนประจำเรือสามารถแสวงหามาได้

#### มาตรฐาน ก 4.2 ภาระรับผิดชอบของเจ้าของเรือ

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎหมายและกฎระเบียบที่กำหนดให้เจ้าของเรือที่ชักรธงของประเทศตนรับผิดชอบในการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาลของคนประจำเรือทุกคนที่ทำงานอยู่บนเรือที่ออกเดินทะเล ตามมาตรฐานขั้นต่ำดังต่อไปนี้

(ก) เจ้าของเรือต้องมีภาระรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเจ็บป่วยและการได้รับบาดเจ็บของคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือซึ่งเกิดเหตุขึ้นระหว่างวันที่เริ่มปฏิบัติหน้าที่จนถึงวันที่ถือว่าคนประจำเรือถูกส่งตัวกลับ หรือเกิดจากการจ้างงานระหว่างช่วงวันดังกล่าว

(ข) เจ้าของเรือต้องจัดให้มีการประกันทางการเงิน เพื่อให้มีหลักประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่คนประจำเรือเสียชีวิต หรือทุพพลภาพเป็นเวลานานอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บ การเจ็บป่วย หรืออันตรายจากการทำงาน ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในประเทศ ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ หรือข้อตกลงร่วม

(ค) เจ้าของเรือต้องมีภาระรับผิดชอบในการออกค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาล รวมทั้งการรักษาทางการแพทย์ การจัดหายาที่จำเป็น เครื่องมือในการบำบัดโรค และค่าอาหารและการเช่าที่พักอาศัยในสถานที่ห่างไกลจากบ้าน จนกว่าคนประจำเรือจะหายจากการเจ็บป่วยหรืออาการบาดเจ็บ หรือจนกว่าจะมีการวินิจฉัยว่า ความเจ็บป่วยหรือการที่ไม่สามารถทำงานได้นั้นเผยให้เห็นว่าเป็นลักษณะถาวร และ

(ง) เจ้าของเรือต้องมีภาระรับผิดชอบในการชำระค่าใช้จ่ายในการฝังศพ ในกรณีที่เกิดการเสียชีวิตที่เกิดขึ้นบนเรือที่ออกเดินทะเลหรือบนฝั่งในระหว่างช่วงที่มีการมอบหมายงาน

2. กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศสามารถจำกัดภาระรับผิดชอบของเจ้าของเรือในการจ่ายค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาล และค่าอาหารและการเช่าที่พักอาศัยได้ เป็นระยะเวลาซึ่งต้องไม่น้อยกว่า 16 สัปดาห์นับจากวันที่ได้รับบาดเจ็บหรือวันที่เริ่มเจ็บป่วย

3. กรณีที่ความเจ็บป่วยหรือการบาดเจ็บเป็นผลให้ไม่สามารถทำงานได้แล้ว เจ้าของเรือ ต้องมีภาระรับผิดชอบ

- (ก) ในการจ่ายค่าจ้างเต็มจำนวน ตราบเท่าที่คนประจำเรือซึ่งเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บยังคงพักอยู่บนเรือ หรือจนกว่าคนประจำเรือได้รับการส่งตัวกลับตามอนุสัญญา และ
- (ข) ในการจ่ายค่าจ้างทั้งหมดหรือบางส่วนตามที่กฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศ กำหนดไว้ หรือตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงร่วม นับแต่ เวลาที่คนประจำเรือถูกส่งตัวกลับ หรือ ส่งขึ้นฝั่งจนกระทั่งหายเป็นปกติ หรือจนกระทั่งคนประจำเรือมีสิทธิได้รับสิทธิประโยชน์ เป็นตัวเงินตามกฎหมายของประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้อง หากการมีสิทธินี้เกิดขึ้นก่อน

4. กฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศสามารถจำกัดภาระรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ในการจ่ายค่าจ้างทั้งหมดหรือบางส่วน ในกรณีที่คนประจำเรือไม่ได้อยู่บนเรืออีกต่อไปเป็นระยะเวลาซึ่งต้องไม่น้อยกว่า 16 สัปดาห์นับแต่วันที่ได้รับบาดเจ็บหรือวันที่เริ่มเจ็บป่วย

5. กฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศสามารถยกเว้นให้เจ้าของเรือพ้นจากภาระ รับผิดชอบได้ในกรณีที่

- (ก) การบาดเจ็บเกิดขึ้นนอกเหนือจากการปฏิบัติงานให้กับเรือ
- (ข) การบาดเจ็บหรือความเจ็บป่วย อันเนื่องจากการจงใจประทุมิชอบของคนประจำเรือ ผู้ที่เจ็บป่วย บาดเจ็บ หรือเป็นโรค และ
- (ค) มีเจตนาปิดกั้นความเจ็บป่วย หรือสุขภาพที่ไม่สมบูรณ์ เมื่อเริ่มตกลงมอบหมายงาน

6. การออกกฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศสามารถยกเว้นเจ้าของเรือให้พ้นจาก ภาระรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาล ค่าอาหารและการเช่าที่พักอาศัย และ ค่าใช้จ่ายในการฝังศพ ตราบเท่าที่ความรับผิดชอบดังกล่าวเป็นของหน่วยงานรัฐ

7. เจ้าของเรือหรือผู้แทนต้องดำเนินมาตรการเพื่อปกป้องทรัพย์สินที่ตกค้างอยู่บนเรือของ คนประจำเรือที่เจ็บป่วย บาดเจ็บ หรือเป็นโรค และเพื่อการส่งสิ่งดังกล่าวคืนให้คนประจำเรือ หรือ ญาติที่ใกล้ชิดที่สุด

#### ข้อแนะนำ ข 4.2 ภาระรับผิดชอบของเจ้าของเรือ

1. การจ่ายค่าจ้างเต็มจำนวนตามที่กำหนดไว้ในวรรค 3 (ก) ของมาตรฐาน ก 4.2 สามารถ ยกเว้นไม่รวมอยู่ในเงินรางวัลประจำปีได้

2. กฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศสามารถกำหนดให้เจ้าของเรือสิ้นสุดภาระที่ คนประจำเรือสามารถเรียกร้องสิทธิประโยชน์ด้านการรักษาจากระบบประกันความเจ็บป่วยแบบ บังคับ การประกันอุบัติเหตุแบบบังคับ หรือการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคนงานกรณีเกิดอุบัติเหตุ

3. กฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศสามารถกำหนดให้เจ้าของเรือที่ได้จ่ายค่า ใช้จ่ายในการฝังศพไปสามารถเรียกคืนได้จากสถาบันประกันภัย ในกรณีที่กฎหมายหรือกฎระเบียบ เกี่ยวกับการประกันสังคม หรือว่าด้วยการชดใช้ค่าเสียหายแก่คนงานกำหนดให้มีการจ่ายสิทธิ ประโยชน์ในการจัดงานศพของคนประจำเรือซึ่งเสียชีวิต

#### **ข้อบังคับ 4.3 การป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย**

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า สิ่งแวดล้อมในการทำงานของคนประจำเรือบนเรือที่ออกทะเลนั้นได้ส่งเสริมให้มีความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือบนเรือซึ่งชักธงของประเทศตนได้รับการคุ้มครองการดำรงชีวิตและความปลอดภัยในการทำงาน การทำงานและการฝึกอบรมบนเรือที่ออกทะเลอย่างปลอดภัยและมีสภาพแวดล้อมที่ถูกต้องลักษณะ

2. สมาชิกแต่ละประเทศต้องพัฒนาและออกข้อแนะนำภายในประเทศสำหรับบริหารจัดการความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานบนเรือที่ออกทะเลซึ่งชักธงของประเทศตนหลังจากได้ปรึกษาหารือกับองค์กรผู้แทนของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือแล้ว และได้คำนึงถึงมาตรฐาน ข้อแนะนำ และประมวลข้อปฏิบัติที่มีผลใช้บังคับ ตามการแนะนำขององค์กรอุตสาหกรรมทางทะเล ฝ่ายบริหารปกครองภายในประเทศ และองค์กรระหว่างประเทศ

3. สมาชิกแต่ละประเทศต้องรับรองกฎหมายและกฎระเบียบ และมาตรการอื่น ๆ ซึ่งกล่าวถึงเรื่องที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ โดยคำนึงถึงตราสารระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และกำหนดมาตรฐานสำหรับการป้องกันอุบัติเหตุ และการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานบนเรือซึ่งชักธงของประเทศตน

#### **มาตรฐาน ก 4.3 การป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย**

1. กฎหมายและกฎระเบียบ และมาตรการอื่น ๆ ที่ได้รับการรับรองตามวรรค 3 ของข้อบังคับ 4.3 ต้องรวมถึงเรื่องดังต่อไปนี้ด้วย

(ก) การรับรอง การนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ และการส่งเสริมแผนงานและนโยบายด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยบนเรือซึ่งชักธงของประเทศสมาชิก รวมทั้งการประเมินความเสี่ยง ตลอดจน การฝึกอบรมและการให้ความรู้แก่คนประจำเรือ

(ข) การใช้ความระมัดระวังที่สมควร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงานบนเรือที่ออกทะเล รวมทั้งมาตรการลดและป้องกันความเสี่ยงต่อการสัมผัสกับปัจจัยแวดล้อมและสารเคมีในระดับที่เป็นอันตราย ตลอดจน ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บหรือโรคที่อาจเกิดจากการใช้อุปกรณ์และเครื่องกลบนเรือที่ออกทะเล

(ค) แผนงานบนเรือเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงาน และเพื่อปรับปรุงการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเกี่ยวข้องถึงผู้แทนของคนประจำเรือและบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในการนำแผนงานนั้นไปปฏิบัติ โดยให้คำนึงถึงมาตรการเชิงป้องกัน รวมทั้งการควบคุมการออกแบบและวิศวกรรม การใช้กระบวนการและวิธีปฏิบัติต่าง ๆ ทดแทนงานของรายบุคคลและงานที่ต้องทำร่วมกัน และการใช้อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล และ

(ง) ข้อกำหนดด้านการตรวจสอบ การรายงาน และการแก้ไขสภาพซึ่งไม่ปลอดภัย และด้านการสอบข้อเท็จจริงและรายงานอุบัติเหตุจากการทำงานบนเรือ

2. บทบัญญัติที่อ้างถึงในวรรค 1 ของมาตรฐานนี้ ต้อง

(ก) คำนี้ถึงตราสารระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานโดยทั่วไปและความเสี่ยงเฉพาะประเภท และต้องกล่าวถึงเรื่องทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงานที่สามารถนำมาใช้บังคับกับงานของคนประจำเรือ และโดยเฉพาะเรื่องที่จะแจ้งถึงการจ้างแรงงานทางทะเล

(ข) ระบุอย่างชัดแจ้งถึงพันธกิจของเจ้าของเรือ คนประจำเรือ และคนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามมาตรฐานที่มีผลใช้บังคับ และตามนโยบายและแผนงานด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานบนเรือ โดยให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยของคนประจำเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี

(ค) ระบุหน้าที่ของนายเรือและบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากนายเรือ หรือของบุคคลทั้งสอง ให้มีความรับผิดชอบเป็นพิเศษในการนำนโยบายและแผนงานความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานของเรือไปปฏิบัติ และในการปฏิบัติตามนโยบายและแผนงานดังกล่าว

(ง) ระบุอำนาจหน้าที่ของคนประจำเรือที่ได้รับการแต่งตั้งหรือเลือกให้เป็นผู้แทนด้านความปลอดภัย ที่มีส่วนร่วมในการประชุมของคณะกรรมการความปลอดภัยของเรือ โดยบนเรือที่ออกทะเลซึ่งมีคนประจำเรือห้าคนหรือมากกว่านั้น ต้องมีการจัดตั้งคณะกรรมการดังกล่าว

3. กฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการอื่น ๆ ที่อ้างถึงในวรรค 3 ของข้อบังคับ 4.3 ต้องได้รับการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ โดยการร่วมปรึกษารือกับผู้แทนองค์กรของเจ้าของเรือ และของคนประจำเรือ และต้องได้รับการแก้ไขในกรณีจำเป็น โดยคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและการวิจัย เพื่อเอื้อต่อการปรับปรุงนโยบายและแผนงานด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานอย่างต่อเนื่อง และเพื่อจัดให้มีสิ่งแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยสำหรับคนประจำเรือบนเรือที่ชักธงของประเทศสมาชิก

4. การปฏิบัติตามข้อกำหนดของตราสารระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับในเรื่องระดับที่สามารถยอมรับได้ในการสัมผัสกับอันตรายในสถานที่ทำงานบนเรือ และการพัฒนาและการนำนโยบายและแผนงานความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานบนเรือมาปฏิบัติ ต้องได้รับการพิจารณาว่า เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้

5. หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องทำให้มั่นใจได้ว่า

(ก) มีการรายงานอย่างเพียงพอเกี่ยวกับอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงาน โดยคำนึงถึงข้อแนะนำขององค์การแรงงานระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรายงานและการเก็บบันทึกอุบัติเหตุและโรคจากการทำงาน

(ข) มีการเก็บ วิเคราะห์ และพิมพ์เผยแพร่สถิติในภาพรวมของอุบัติเหตุและโรคดังกล่าว และกรณีที่มีความเหมาะสมให้ติดตามผลโดยทำการวิจัยถึงแนวโน้มทั่วไป และอันตรายตามที่กำหนดลักษณะไว้ และ



(ค) มีการสอบสวนข้อเท็จจริงกรณีเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน

6. การรายงานและการสอบสวนข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานต้องได้รับการกำหนดขึ้นเพื่อให้มั่นใจได้ถึง ความคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของคนประจำเรือ และต้องคำนึงถึงข้อแนะนำในเรื่องนี้ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ

7. หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องร่วมมือกับองค์การของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือเพื่อดำเนินมาตรการให้คนประจำเรือทุกคนเกิดความสนใจข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอันตรายในลักษณะเฉพาะที่มีอยู่บนเรือ เช่น การติดประกาศของทางราชการเกี่ยวกับข้อสั่งการที่เกี่ยวข้อง

8. หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องกำหนดให้เจ้าของเรือทำการประเมินความเสี่ยงที่มีความสัมพันธ์กับการบริหารจัดการความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน โดยอ้างอิงข้อมูลเชิงสถิติที่เหมาะสมจากเรือของตนหรือสถิติทั่วไปที่จัดทำโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ

ข้อแนะนำ ข 4.3 การคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยและการป้องกันอุบัติเหตุ  
ข้อแนะนำ ข 4.3.1 บทบัญญัติเกี่ยวกับอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงาน

1. บทบัญญัติที่กำหนดไว้ภายใต้มาตรฐาน ก 4.3 ควรพิจารณาถึง ประมวลข้อปฏิบัติของ ILO เรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุบนเรือในทะเลและในท่าเรือ พ.ศ. 2539 และฉบับที่ออกตามมา และที่เกี่ยวข้องกับ ILO และข้อแนะนำและมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ และประมวลข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน รวมถึงระดับการสัมผัสกับอันตรายตามที่อาจมีการกำหนดไว้

2. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรทำให้มั่นใจได้ว่า ข้อแนะนำภายในประเทศสำหรับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานได้กล่าวถึงเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ไว้เป็นการเฉพาะ

(ก) บทบัญญัติพื้นฐานทั่วไป

(ข) ลักษณะโครงสร้างของเรือ รวมทั้งวิธีการเข้าออก และความเสี่ยงอันเกี่ยวเนื่องกับแรยีน

(ค) เครื่องจักรกล

(ง) ผลกระทบจากการที่คนประจำเรืออาจสัมผัสกับพื้นผิวใด ๆ ที่มีอุณหภูมิต่ำหรือสูงอย่างที่สุด ซึ่งสามารถเกิดขึ้นได้

(จ) ผลกระทบของเสียงในสถานที่ทำงานและในที่พักอาศัยภายในเรือ

(ฉ) ผลกระทบของความสั่นสะเทือนในสถานที่ทำงานและในที่พักอาศัยภายในเรือ

(ช) ผลกระทบของปัจจัยแวดล้อม นอกเหนือจากที่อ้างถึงในอนุวรรค (จ) และ (ฉ) ในสถานที่ทำงานและในที่พักอาศัยภายในเรือ ซึ่งรวมไปถึงผลกระทบจากควันทะลุหรือ

(ซ) มาตรการความปลอดภัยพิเศษบนและใต้ดาดฟ้าเรือ

(ฌ) อุปกรณ์บรรเทาและขนถ่าย

(ญ) การป้องกันเพลิงและการผจญเพลิง

(ฎ) สมือ ไซ้ และเชือก



- (ฎ) อับเฉาและสินค้าอันตราย
- (ฐ) อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลสำหรับคนประจำเรือ
- (ฑ) งานในที่อับทึบ
- (ฒ) ผลกระทบทางกายและจิตใจจากความเหนื่อยล้า
- (ณ) ผลกระทบของการติดยาเสพติดและแอลกอฮอล์
- (ด) การคุ้มครองและป้องกัน HIV/AIDS และ
- (ต) การปฏิบัติกรณีเกิดอุบัติเหตุและเหตุฉุกเฉิน

3. ในการประเมินความเสี่ยงและการลดการสัมผัสในเรื่องที่อ้างถึงในวรรค 2 ของข้อแนะนำนี้ ควรคำนึงถึงผลกระทบจากการทำงานต่อสุขภาพกาย รวมถึง การขนส่งสิ่งของที่หนักด้วยแรงกาย เสี่ยงและความสั่นสะเทือน ผลกระทบต่อสุขภาพจากการทำงานด้านชีวภาพและเคมี ผลกระทบจากการทำงานต่อสุขภาพจิต ผลกระทบจากความเหนื่อยล้าต่อสุขภาพกายและสุขภาพจิต และอุบัติเหตุจากการทำงาน โดยมาตรการที่จำเป็นต่าง ๆ ต้องคำนึงถึงหลักการเชิงป้องกันด้านการระงับความเสี่ยง ณ แหล่งกำเนิด การปรับลักษณะงานให้เหมาะกับบุคคล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ควรให้ความสำคัญกับการออกแบบสถานที่ทำงาน และการนำสิ่งที่ไม่เป็นอันตรายหรือมีอันตรายน้อยมาใช้ทดแทนสิ่งที่เป็นอันตรายมากกว่าการใช้อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลสำหรับคนประจำเรือ

4. ยิ่งไปกว่านั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรทำให้มั่นใจได้ว่า สิ่งที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยควรคำนึงถึงเรื่องดังต่อไปนี้เป็นการเฉพาะ

- (ก) การปฏิบัติกรณีเกิดอุบัติเหตุและเหตุฉุกเฉิน
- (ข) ผลกระทบของการติดยาเสพติดและแอลกอฮอล์ และ
- (ค) การคุ้มครองและป้องกัน HIV/AIDS

#### ข้อแนะนำ ข 4.3.2 การได้รับเสียง

1. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรทบทวนอย่างต่อเนื่องถึงปัญหาด้านเสียงบนเรือ โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะปรับปรุงการคุ้มครองคนประจำเรือจากผลกระทบในเชิงลบของการได้รับเสียงให้มากที่สุดเท่าที่สามารถจะทำได้ โดยให้ประสานงานกับคณะบุคคลระหว่างประเทศผู้ทรงอำนาจผู้แทนองค์การของเจ้าของเรือ และผู้แทนคนประจำเรือที่เกี่ยวข้อง

2. การทบทวนตามที่อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อแนะนำนี้ ควรคำนึงถึงผลกระทบในเชิงลบจากการได้ยินเสียงที่ดังเกินไป สุขภาพและความสะดวกสบายของคนประจำเรือ และมาตรการที่กำหนดหรือแนะนำในการลดเสียงดังบนเรือที่ออกทะเล เพื่อคุ้มครองคนประจำเรือ โดยมาตรการที่นำมาพิจารณานั้น ควรรวมถึงสิ่งต่อไปนี้

- (ก) การให้ความรู้แก่คนประจำเรือเรื่อง อันตรายที่มีต่อการได้ยินและต่อสุขภาพจากการได้รับระดับเสียงสูงเป็นเวลานาน และการใช้อุปกรณ์และเครื่องมือป้องกันเสียงอย่างถูกต้อง
- (ข) การจัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงส่วนบุคคลที่ผ่านการรับรองแล้วให้แก่คนประจำเรือในกรณีที่เหมาะสม และ

- (ค) การประเมินความเสี่ยงและการลดระดับการได้ยินเสียงในที่พักอาศัยทั้งหมด สถานที่ สันตนาการ และสถานที่รับประทานอาหาร ตลอดจน ห้องเครื่องจักร และพื้นที่ห้องเครื่อง

#### ข้อแนะนำ ข 4.3.3 การสัมผัสกับความสั่นสะเทือน

1. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรทบทวนอย่างต่อเนื่องถึงปัญหาด้านความสั่นสะเทือนบนเรือ โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะปรับปรุงการคุ้มครองคนประจำเรือจากผลกระทบในเชิงลบของความสั่นสะเทือนให้มากที่สุดเท่าที่สามารถจะทำได้ โดยให้ประสานงานกับคณะบุคคลระหว่างประเทศ ผู้ทรงอำนาจ และกับผู้แทนองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้อง และให้คำนึงถึงมาตรฐานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม

2. การทบทวนตามที่อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อแนะนำนี้ ควรครอบคลุมถึงผลกระทบจากการสัมผัสกับความสั่นสะเทือนที่มากเกินไปต่อสุขภาพและความสะดวกสบายของคนประจำเรือและมาตรการที่กำหนดหรือให้ข้อแนะนำในการลดความสั่นสะเทือนบนเรือที่ออกทะเล เพื่อคุ้มครองคนประจำเรือ โดยมาตรการที่นำมาพิจารณานั้น ควรรวมถึงมาตรการดังต่อไปนี้

- (ก) การให้ความรู้แก่คนประจำเรือ เรื่องอันตรายต่อสุขภาพจากการสัมผัสกับความสั่นสะเทือนเป็นเวลานาน
- (ข) การจัดอุปกรณ์คุ้มครองส่วนบุคคลที่ผ่านการรับรองแล้วให้แก่คนประจำเรือในกรณีที่เป็นและ
- (ค) การประเมินความเสี่ยงและการลดการสัมผัสกับความสั่นสะเทือนในที่พักอาศัย สถานที่ สันตนาการ และสถานที่จัดหาอาหารทุกแห่ง โดยการรับรองมาตรการต่าง ๆ ตามข้อแนะนำในประมวลข้อปฏิบัติของ ILO เรื่อง ปัจจัยแวดล้อมในสถานที่ทำงาน พ.ศ. 2544 และฉบับอื่น ๆ ที่ออกตามมา โดยคำนึงถึงความแตกต่างของการสัมผัสความสั่นสะเทือนในพื้นที่ดังกล่าวและในสถานที่ทำงาน

#### ข้อแนะนำ ข 4.3.4 พันธกิจของเจ้าของเรือ

1. โดยทั่วไปแล้ว พันธกิจใด ๆ ของเจ้าของเรือในด้านการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันหรือเครื่องป้องกันภัยจากอุบัติเหตุอื่น ๆ ควรควบคู่ไปพร้อมกับบทบัญญัติที่กำหนดให้คนประจำเรือได้ใช้สิ่งดังกล่าวและข้อกำหนดให้คนประจำเรือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันอุบัติเหตุและมาตรการคุ้มครองสุขภาพที่เกี่ยวข้อง

2. ควรคำนึงถึงมาตรา 7 และ 11 ของอนุสัญญาฉบับที่ 119 ว่าด้วย เครื่องป้องกันอันตรายของเครื่องจักร พ.ศ. 2506 และบทบัญญัติที่ตรงกันกับข้อแนะนำฉบับที่ 118 เรื่อง เครื่องป้องกันอันตรายของเครื่องจักร พ.ศ. 2506 เพื่อกำหนดพันธกิจที่ทำให้มั่นใจได้ถึง การปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ให้เครื่องจักรที่กำลังอยู่ระหว่างการใช้งานมีการติดตั้งเครื่องป้องกันอันตรายที่เหมาะสม และการใช้งานเครื่องจักรที่ไม่ได้รับการติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอันตรายที่เหมาะสม ขณะเดียวกันก็ให้เป็นพันธกิจของคนงานที่จะไม่ใช้เครื่องจักรที่ไม่ได้รับการติดตั้งเครื่องป้องกันอันตราย หรือไม่ทำให้เครื่องป้องกันนั้นใช้งานไม่ได้

### ข้อเสนอแนะ ข 4.3.5 การรายงานและการรวบรวมสถิติ

1. ควรมีการรายงานถึงอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงานทั้งหมด เพื่อให้สามารถสอบข้อเท็จจริงได้ และเพื่อให้สามารถเก็บข้อมูล วิเคราะห์ และพิมพ์เผยแพร่ทางสถิติในภาพรวมได้ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการรายงานไม่ควรจะจำกัดอยู่เฉพาะเรื่องการเสียชีวิต หรืออุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับเรือเท่านั้น

2. สถิติตามที่อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อเสนอแนะนี้ ควรบันทึกจำนวน ลักษณะ สาเหตุและผลของอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงาน โดยมีข้อบ่งชี้ที่ชัดเจนของฝ่ายงานที่อยู่บนเรือที่ออกทะเลถึงประเภทของอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นในทะเลหรือที่ท่าเรือ เท่าที่สามารถทำได้

3. สมาชิกแต่ละประเทศควรคำนึงเป็นอย่างยิ่งถึง ระบบหรือรูปแบบระหว่างประเทศ ในการจัดทำบันทึกอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนประจำเรือ ซึ่งอาจเป็นระบบหรือรูปแบบที่ได้จัดทำขึ้นโดยองค์การแรงงานระหว่างประเทศก็ได้

### ข้อเสนอแนะ ข 4.3.6 การสอบข้อเท็จจริง

1. หน่วยงานผู้ทรงอำนาจควรดำเนินการสอบข้อเท็จจริงถึงสาเหตุและสภาพการณ์ของอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงานทั้งหมดที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บสาหัส และกรณีอื่น ๆ ที่สามารถกำหนดไว้ในกฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศก็ได้

2. ควรพิจารณาให้สิ่งต่าง ๆ ต่อไปนี้ รวมอยู่ในประเด็นการสอบข้อเท็จจริง

- (ก) สิ่งแวดล้อมในการทำงาน เช่น บริเวณพื้นที่ในการทำงาน การจัดวางเครื่องจักร วิธีการเข้าออก แสงสว่าง และวิธีการทำงาน
- (ข) ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคจากการทำงานในแต่ละกลุ่มอายุที่แตกต่างกัน
- (ค) ปัญหาเฉพาะด้านทางกายภาพและจิตใจที่เกิดขึ้นจากสิ่งแวดล้อมบนเรือ
- (ง) ปัญหาอันเกิดขึ้นจากความตึงเครียดทางกายภาพบนเรือ โดยเฉพาะที่เป็นผลมาจากปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น
- (จ) ปัญหาที่เกิดจากการพัฒนาทางเทคนิค และผลกระทบ และอิทธิพลของการพัฒนาดังกล่าวที่มีต่อองค์ประกอบรวมของลูกเรือ
- (ฉ) ปัญหาที่เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์

### ข้อเสนอแนะ ข 4.3.7 แผนงานป้องกันและคุ้มครองแห่งชาติ

1. เพื่อให้มีพื้นฐานที่ดีสำหรับมาตรการส่งเสริมการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน และการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคซึ่งเกิดจากอันตรายเฉพาะด้านที่มีในการจ้างงานทางทะเล จึงควรมีการทำวิจัยถึงแนวโน้มทั่วไปและอันตรายดังกล่าวตามที่เผยให้เห็นโดยสถิติ

2. ในการนำแผนงานการป้องกันและคุ้มครองเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานไปปฏิบัตินั้นควรได้รับการจัดทำให้เป็นระบบถึงขนาดว่าหน่วยงานที่ทรงอำนาจเจ้าของเรือ และคนประจำเรือ หรือผู้แทนของบุคคลดังกล่าว และคณะบุคคลที่เหมาะสมอื่น ๆ สามารถร่วมมือบทบาทในการขับเคลื่อนแผนงานได้ รวมทั้งโดยผ่านวิธีการ ดังเช่น การนั่งประชุมเกี่ยวกับข้อมูลข่าวสาร ข้อเสนอแนะบนเรือที่ออกทะเลเกี่ยวกับระดับสูงสุดในการสัมผัสกับปัจจัยแวดล้อมในสถานที่ทำงานที่เป็นไปได้ว่า จะทำให้เกิดอันตรายร้ายแรงและอันตรายอื่น ๆ หรือผลลัพธ์ต่าง ๆ ของกระบวนการประเมินความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุและคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพในการทำงานระดับท้องถิ่นหรือระดับชาติ หรือคณะทำงานเฉพาะกิจและคณะกรรมการต่าง ๆ บนเรือที่ออกทะเล โดยให้องค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องได้เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการด้วย

3. กรณีมีการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวในระดับบริษัท ควรพิจารณาถึงการให้คนประจำเรือเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการความปลอดภัยบนเรือของเจ้าของเรือ

#### ข้อเสนอแนะ ข 4.3.8 เนื้อหาของแผนงานป้องกันและคุ้มครอง

1. ควรพิจารณาให้การทำหน้าที่ของคณะกรรมการ และคณะบุคคลต่าง ๆ ตามที่อ้างถึงในวรรค 2 ของข้อเสนอแนะ ข 4.3.7 นั้น รวมไปถึงเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- (ก) การจัดเตรียมด้านนโยบายและข้อเสนอแนะภายในประเทศสำหรับระบบบริหารจัดการความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน และสำหรับคู่มือ ข้อบังคับ และบทบัญญัติด้านการป้องกันอุบัติเหตุ
- (ข) การรวบรวมจัดทำแผนงานและการฝึกอบรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน
- (ค) การรวบรวมจัดทำการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ด้านการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน ซึ่งรวมถึง ภาพยนตร์ แผ่นภาพ ใบประกาศแจ้ง และแผ่นพับ และ
- (ง) การร่วมเผยแพร่สิ่งพิมพ์และข้อมูลข่าวสารด้านการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน เพื่อให้ไปถึงคนประจำเรือที่อยู่บนเรือที่ออกทะเล

2. ในการจัดทำเนื้อหาแนวปฏิบัติตามข้อเสนอแนะและมาตรการการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานนั้น ควรได้คำนึงถึงบทบัญญัติและข้อแนะที่เกี่ยวข้อง ซึ่งองค์กรหรือหน่วยงานภายในประเทศ หรือองค์การระหว่างประเทศที่เหมาะสมได้ให้การรับรอง

3. ในการกำหนดแผนงานการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานนั้น สมาชิกแต่ละประเทศควรคำนึงให้เหมาะสมถึงประมวลข้อปฏิบัติใด ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยของคนประจำเรือ ซึ่งอาจเคยจัดพิมพ์ขึ้นโดยองค์การแรงงานระหว่างประเทศ

ข้อแนะนำ ข 4.3.9 การให้ความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน และการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน

1. หลักสูตรการฝึกอบรมตามที่อ้างในวรรค 1 (ก) ของมาตรฐาน ก 4.3 ควรได้รับการทบทวนเป็นระยะและปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน โดยพิจารณาถึงการพัฒนาด้านประเภทและขนาดของเรือ และอุปกรณ์เรือ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงแนวปฏิบัติในการจัดกำลังคน สัญชาติ ภาษา และการจัดระบบโครงสร้างงานบนเรือ

2. ควรมีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน ซึ่งการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ดังกล่าวอาจทำในรูปแบบดังต่อไปนี้

- (ก) สื่อการเรียนรู้ด้วยภาพและเสียง เช่น ภาพยนตร์ สำหรับใช้ในศูนย์ฝึกอบรมของคนประจำเรือ และนำไปแสดงบนเรือ หากว่าเป็นไปได้
- (ข) การปิดแผ่นภาพบนเรือ
- (ค) บทความต่าง ๆ ที่ออกมาเป็นระยะในหัวข้อเกี่ยวกับ ภัยอันตรายในการจ้างงานในกิจการทางทะเล และมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน เพื่อให้คนประจำเรือได้อ่าน
- (ง) การรณรงค์โดยใช้สื่อเผยแพร่ในรูปแบบที่หลากหลาย เพื่อให้ความรู้แก่คนประจำเรือ รวมทั้งการรณรงค์เพื่อให้มีแนวปฏิบัติด้านการทำงานอย่างปลอดภัย

3. การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ที่อ้างในวรรค 2 ของข้อแนะนำนี้ ควรคำนึงถึงความแตกต่างของสัญชาติ ภาษา และวัฒนธรรมของคนประจำเรือบนเรือที่ออกทะเล

ข้อแนะนำ ข 4.3.10 การศึกษาด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยของคนประจำเรือซึ่งเป็นผู้เยาว์

1. กฎระเบียบต่าง ๆ ด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยควรอ้างถึงบทบัญญัติทั่วไปเกี่ยวกับการตรวจสอบสุขภาพก่อนและระหว่างการจ้างงาน และเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองสุขภาพอนามัยในการจ้างงานซึ่งสามารถนำมาใช้บังคับกับการทำงานของคนประจำเรือได้ ข้อบังคับดังกล่าวควรระบุถึงมาตรการที่จะลดอันตรายจากการทำงานในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ของคนประจำเรือซึ่งเป็นผู้เยาว์ลงให้เหลือน้อยที่สุด

2. ควรมีข้อบังคับที่ระบุถึงข้อจำกัดของคนประจำเรือซึ่งเป็นผู้เยาว์ในการทำงานเฉพาะบางประเภทที่มีความเสี่ยงเป็นพิเศษต่อการเกิดอุบัติเหตุ หรือมีผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อสุขภาพ หรือพัฒนาการทางกายภาพ หรือที่จำเป็นต้องมีวุฒิ ประสพการณ์ หรือทักษะฝีมือเป็นการเฉพาะ หากไม่มีการให้ความรู้และการกำกับดูแลที่เหมาะสม เว้นแต่กรณีที่คนประจำเรือซึ่งเป็นผู้เยาว์ได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจว่า มีคุณสมบัติที่ครบถ้วนด้านทักษะที่เกี่ยวข้องกับงานนั้น ทั้งนี้ ในการพิจารณากำหนดประเภทของงานที่จะตั้งข้อจำกัดไว้ในข้อบังคับนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจสามารถพิจารณาถึงงานเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับ

- (ก) การยก การเคลื่อนย้าย หรือการถือพาส์ของหรือวัตถุที่มีน้ำหนักมาก
- (ข) การเข้าไปยังหม้อน้ำ ถัง และถังทำงานใต้น้ำ
- (ค) การสัมผัสกับเสียงและความสั่นสะเทือนในระดับที่เป็นอันตราย
- (ง) การใช้รถ เครื่องจักรกล และเครื่องมืออื่น ๆ ที่มีกำลัง หรือการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ให้สัญญาณแก่ผู้ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับอุปกรณ์ดังกล่าว
- (จ) การจัดการการผูกเรือ หรือเชือกลากจูง และอุปกรณ์การทอดสมอเรือ
- (ฉ) การชิงใบเรือ
- (ช) การทำงานบนที่สูง หรือบนดาดฟ้าเรือในภาวะอากาศเลวร้าย
- (ซ) หน้าที่เข้ายามกลางคืน
- (ฌ) งานเกี่ยวกับอุปกรณ์ไฟฟ้า
- (ญ) การสัมผัสกับวัตถุที่อาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงได้ หรือสารเป็นอันตรายต่อร่างกาย เช่น สารพิษ หรือสารอันตราย และรังสีไอออน
- (ฎ) การทำความสะอาดอุปกรณ์ในการจัดหาอาหาร และ
- (ฏ) การจัดการหรือรับผิดชอบเกี่ยวกับเรือบดของเรือ

3. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรนำมาตรการทางปฏิบัติมาใช้ หรือโดยการใช้กลไกที่เหมาะสมเพื่อทำให้คนประจำเรือซึ่งเป็นผู้เยาว์เกิดความสนใจในข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองสุขภาพของตนบนเรือที่ออกทะเล มาตรการดังกล่าวควรรวมถึงการเรียนการสอนเป็นหลักสูตร การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การป้องกันอุบัติเหตุอย่างเป็นทางการที่มุ่งหมายสำหรับคนประจำเรือซึ่งเป็นผู้เยาว์ และการให้ความรู้ทางวิชาชีพ และการกำกับดูแลคนประจำเรือซึ่งเป็นผู้เยาว์

4. การศึกษาและฝึกอบรมคนประจำเรือซึ่งเป็นผู้เยาว์ทั้งบนฝั่งและบนเรือควรรวมไปถึงข้อแนะนำเกี่ยวกับผลกระทบที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ความเป็นอยู่ที่ดีจากการไม่เสฟแอลกอฮอล์ ยาเสพติด และสารที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ และความเสียหาย และข้อกังวลที่เกี่ยวกับ HIV/AIDS และกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายต่อสุขภาพ

#### ข้อแนะนำ ข 4.3.11 ความร่วมมือระหว่างประเทศ

1. ประเทศสมาชิกควรพยายามร่วมมือซึ่งกันและกัน เพื่อให้บรรลุถึงความเป็นอันหนึ่งอันเดียวที่เป็นไปได้อย่างสูงสุดในการดำเนินการส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน โดยความช่วยเหลือตามสมควรจากองค์กรระหว่างประเทศหรือองค์กรระหว่างรัฐบาล

2. ในการพัฒนาแผนงานเพื่อส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานตามมาตรฐาน ก 4.3 นั้น สมาชิกแต่ละประเทศควรคำนึงให้เหมาะสมถึงประมวลข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องซึ่งพิมพ์เผยแพร่โดยองค์การแรงงานระหว่างประเทศและมาตรฐานที่เหมาะสมต่าง ๆ ขององค์กรระหว่างประเทศ

3. ประเทศสมาชิกควรคำนึงถึงความจำเป็นของความร่วมมือระหว่างประเทศในการส่งเสริมกิจกรรมอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งความร่วมมือดังกล่าวอาจทำในรูปแบบของ

- (ก) ข้อตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคีเพื่อรวมมาตรการปกป้องและมาตรฐานด้านการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานต่าง ๆ ให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน
- (ข) การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอันตรายเฉพาะประเภทที่มีผลกระทบกับคนประจำเรือและวิธีการส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน
- (ค) ความช่วยเหลือในการทดสอบอุปกรณ์และการตรวจตามกฎระเบียบภายในประเทศของรัฐเจ้าของธงเรือ
- (ง) การร่วมกันทำงานเพื่อจัดเตรียมและเผยแพร่คู่มือ ข้อบังคับ หรือบทบัญญัติด้านการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน
- (จ) การร่วมกันทำงานเพื่อผลิตและใช้อุปกรณ์การช่วยเหลือในการฝึกอบรม
- (ฉ) การอำนวยความสะดวกร่วมกันหรือให้ความช่วยเหลือต่อกัน ในการฝึกอบรมคนประจำเรือด้านการป้องกันอุบัติเหตุและการคุ้มครองความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานและแนวปฏิบัติในการทำงานอย่างปลอดภัย

#### **ข้อบังคับ 4.4 การได้รับการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการบนฝั่ง**

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือที่ทำงานบนเรือที่ออกทะเลได้มีวิธีที่จะได้รับการอำนวยความสะดวกและบริการบนฝั่งเพื่อความมั่นคงของสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า การอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการบนฝั่งนั้น ง่ายต่อการได้รับ ประเทศสมาชิกยังต้องส่งเสริมการพัฒนาการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการอีกด้วย ดังเช่นรายการที่ระบุไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ ณ ท่าเรือที่ให้แก่คนประจำเรือบนเรือที่เทียบท่าอยู่ในท่าเรือของประเทศสมาชิกสามารถได้รับการอำนวยความสะดวกและบริการด้านสวัสดิการอย่างเพียงพอ

2. ความรับผิดชอบของสมาชิกแต่ละประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกบนฝั่ง เช่น บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านข้อมูลข่าวสาร สันทนาการ วัฒนธรรม และสวัสดิการ ได้กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ



## มาตรฐาน ก 4.4 การได้รับการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการบนฝั่ง

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้คนประจำเรือทุกคนสามารถใช้การอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการได้ ในกรณีที่ตั้งอำนวยความสะดวกด้านสวัสดิการมีอยู่ในเขตอาณาของประเทศสมาชิก โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติ เชื้อชาติ สีผิว เพศ ศาสนา ทักษะทางการเมือง หรือพื้นฐานทางสังคม และไม่คำนึงถึงรัฐเจ้าของธงเรือที่คนประจำเรือได้รับการจ้างงาน หรือได้รับมอบหมายงาน หรือทำงานอยู่บนเรือ
2. สมาชิกแต่ละประเทศต้องส่งเสริมการพัฒนาการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการบนฝั่ง ทำเรือที่เหมาะสมของประเทศตน และต้องพิจารณากำหนดท่าเรือที่เห็นว่ามีเหมาะสมภายหลังจากการปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องแล้ว
3. สมาชิกแต่ละประเทศต้องสนับสนุนการจัดตั้งคณะกรรมการสวัสดิการ ซึ่งต้องทำการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ เรื่องการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า สวัสดิการนั้นมีความเหมาะสมเมื่อพิจารณาจากความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปของคนประจำเรือ อันเป็นผลมาจากการพัฒนาด้านวิชาการ การปฏิบัติงาน และด้านอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมกิจการทางทะเล

### ข้อแนะนำ ข 4.4 การได้รับการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการบนฝั่ง

#### ข้อแนะนำ ข 4.4.1 ความรับผิดชอบของประเทศสมาชิก

1. สมาชิกแต่ละประเทศควร
  - (ก) ใช้มาตรการที่ทำให้มั่นใจได้ว่า มีการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการอย่างเพียงพอแก่คนประจำเรือ ณ ท่าเรือที่จอดแวะพักตามที่กำหนดไว้ และมีการคุ้มครองที่เพียงพอแก่คนประจำเรือในการประกอบวิชาชีพของตน และ
  - (ข) ในการนำมาตรการดังกล่าวมาปฏิบัตินั้น ให้คำนึงถึงความต้องการเป็นพิเศษของคนประจำเรือในเรื่องความปลอดภัย สุขภาพ และกิจกรรมยามว่าง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่ออยู่ในต่างประเทศ และเมื่อเข้าสู่เขตสงคราม
2. การจัดเตรียมให้มีการกำกับดูแลบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการควรรวมถึงการเข้ามามีส่วนร่วมขององค์กรผู้แทนของเจ้าของเรือ และของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้อง
3. สมาชิกแต่ละประเทศควรดำเนินมาตรการตามที่กำหนด เพื่อเร่งให้มีการหมุนเวียนวัสดุอันเป็นสวัสดิการ เช่น ภาพยนตร์ หนังสือ หนังสือพิมพ์ และอุปกรณ์การกีฬาสำหรับคนประจำเรือใช้บนเรือและศูนย์สวัสดิการบนฝั่ง โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในระหว่างเรือ หน่วยงานกลางในการจัดหา และแหล่งสวัสดิการ
4. ประเทศสมาชิกควรร่วมมือระหว่างกัน เพื่อส่งเสริมสวัสดิการของคนประจำเรือในทะเลและในท่าเรือ ซึ่งการประสานความร่วมมือดังกล่าวควรรวมถึงสิ่งดังต่อไปนี้
  - (ก) การปรึกษาหารือระหว่างหน่วยงานที่ทรงอำนาจทั้งหลาย โดยมีมุ่งหมายเพื่อการปรับปรุงและการจัดให้มีบริการและการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการแก่คนประจำเรือทั้งในท่าเรือและบนเรือ



- (ข) ข้อตกลงในการรวมทรัพยากรเพื่อใช้ด้วยกัน และการจัดให้มีการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการร่วมกันในท่าเรือหลัก เพื่อหลีกเลี่ยงความซ้ำซ้อนที่ไม่จำเป็น
- (ค) การจัดแข่งขันกีฬาระหว่างประเทศ และการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของคนประจำเรือในกิจกรรมทางกีฬา และ
- (ง) การจัดสัมมนาระหว่างประเทศเรื่อง สวัสดิการของคนประจำเรือในทะเลและในท่าเรือ

ข้อเสนอแนะ ข 4.4.2 บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการในท่าเรือ

1. สมาชิกแต่ละประเทศควรจัดให้มีหรือทำให้มั่นใจได้ว่า มีการจัดให้มีบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการตามความจำเป็น ณ ท่าเรือที่เหมาะสมของประเทศตน
  2. บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการควรจัดให้มีตามสภาพและแนวปฏิบัติภายในประเทศ โดยหน่วยงานดังต่อไปนี้เพียงหน่วยงานเดียว หรือมากกว่านั้น
    - (ก) หน่วยงานรัฐ
    - (ข) องค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้อง ภายใต้ข้อตกลงร่วม หรือข้อตกลงอย่างอื่นที่ได้ตกลงกันไว้
    - (ค) องค์กรอาสาสมัคร
  3. ควรจัดให้มีหรือควรปรับปรุงการอำนวยความสะดวกด้านสันตนาการและสวัสดิการที่จำเป็น ณ ท่าเรือ ซึ่งควรรวมถึง
    - (ก) ห้องประชุมและห้องสันตนาการตามที่จำเป็น
    - (ข) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการกีฬา และอุปกรณ์การกีฬากลางแจ้ง รวมทั้งการแข่งขัน
    - (ค) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการศึกษา และ
    - (ง) สิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบศาสนพิธีและการให้คำปรึกษาส่วนตัว ตามความเหมาะสม
4. สามารถจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าวแก่คนประจำเรือตามความต้องการ สิ่งอำนวยความสะดวกที่มีการออกแบบไว้ให้ใช้งานทั่ว ๆ ไปได้มากขึ้น
5. กรณีที่มีคนประจำเรือจำนวนมากซึ่งมีสัญชาติที่แตกต่างกันต้องการการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น โรงแรม คลับ และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการกีฬา ณ ท่าเรือใดเป็นการเฉพาะ คณะบุคคลหรือหน่วยงานที่ทรงอำนาจของประเทศต้นทางของคนประจำเรือและของประเทศเจ้าของธงเรือ ตลอดจนสมาคมระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ควรหารือและร่วมมือกับคณะบุคคลและหน่วยงานที่ทรงอำนาจของประเทศซึ่งท่าเรือนั้นตั้งอยู่และในระหว่างกันเอง เพื่อรวมทรัพยากรมาใช้ร่วมกันและหลีกเลี่ยงความซ้ำซ้อนที่ไม่จำเป็น
6. ควรมีโรงแรมหรือหอพักที่เหมาะสมสำหรับคนประจำเรือไว้พร้อมในกรณีที่คนประจำเรือต้องการใช้ ซึ่งควรอำนวยความสะดวกได้เท่ากับโรงแรมชั้นดี และกรณีที่เป็นไปได้ควรตั้งอยู่ในภาวะแวดล้อมที่ดี อยู่ห่างจากบริเวณท่าเรือ โรงแรมหรือหอพักดังกล่าวควรได้รับการกำกับดูแลอย่างถูกต้อง ราคาที่พักควรเป็นจำนวนที่เหมาะสมและในกรณีจำเป็น และเป็นไปได้ควรจัดให้มีที่พักแก่ครอบครัวของคนประจำเรือด้วย

7. การอำนวยความสะดวกด้านที่พักเหล่านี้ควรเปิดโอกาสให้กับคนประจำเรือทุกคนโดยไม่คำนึงถึงสัญชาติ เชื้อชาติ สีผิว เพศ ศาสนา ทักษะทางการเมือง หรือพื้นฐานทางสังคม และไม่คำนึงถึงรัฐเจ้าของธงเรือที่คนประจำเรือได้รับการจ้างงาน ได้รับมอบหมายงาน หรือทำงานอยู่บนเรือ ทั้งนี้ ท่าเรือบางแห่งอาจจำเป็นต้องจัดให้มีการอำนวยความสะดวกหลากหลายประเภทที่เทียบเคียงกันได้ในมาตรฐาน แต่ดัดแปลงให้เหมาะสมกับประเพณีและความต้องการของคนประจำเรือ โดยต้องไม่เป็นการละเมิดต่อหลักการดังกล่าวนี้

8. ควรนำมาตรการต่าง ๆ มาใช้เพื่อทำให้มั่นใจได้ว่า มีการจ้างงานบุคคลที่มีความสามารถด้านเทคนิคให้ทำงานเต็มเวลาเท่าที่จำเป็น เพื่อปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกและการบริการอันเป็นสวัสดิการแก่คนประจำเรือ เพิ่มเติมจากคนงานที่อาสาทำงานโดยสมัครใจ

#### ข้อเสนอแนะ ข 4.4.3 คณะกรรมการสวัสดิการ

1. คณะกรรมการสวัสดิการควรได้รับการจัดตั้งขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาค ณ ท่าเรือ ตามความเหมาะสม โดยอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการควรรวมถึง

(ก) การทบทวนถึงความเพียงพอของการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการที่มีอยู่ และการติดตามความต้องการที่จะให้มีการอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมหรือการยกเลิกการอำนวยความสะดวกที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์

(ข) ให้ความช่วยเหลือและให้คำแนะนำแก่ผู้ที่รับผิดชอบในการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการ และการทำให้มั่นใจได้ถึงการประสานความร่วมมือระหว่างกัน

2. คณะกรรมการสวัสดิการควรประกอบด้วยผู้แทนสมาชิกองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือ หน่วยงานที่ทรงอำนาจ และในกรณีที่มีความเหมาะสมควรมีองค์กรอาสาสมัครและหน่วยงานทางสังคมด้วย

3. กงสุลของรัฐที่อยู่ริมทะเลและผู้แทนประจำท้องถิ่นขององค์กรต่างประเทศด้านสวัสดิการควรมีส่วนร่วมกับงานของท่าเรือ คณะกรรมการสวัสดิการระดับประเทศและระดับภูมิภาคตามความเหมาะสม และตามกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ

#### ข้อเสนอแนะ ข 4.4.4 การจัดการด้านการเงินในการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการ

1. ควรสนับสนุนด้านการเงินเพื่อการอำนวยความสะดวกอันเป็นสวัสดิการในท่าเรือ โดยใช้วิธีการอย่างหนึ่งอย่างใดหรือหลายอย่างดังต่อไปนี้ ทั้งนี้ ตามแนวปฏิบัติและสภาพเงื่อนไขภายในประเทศ

(ก) การให้เงินช่วยเหลือจากกองทุนของรัฐ

(ข) การเก็บภาษี หรือค่าธรรมเนียมพิเศษอย่างอื่นจากแหล่งขนส่งทางเรือ

- (ค) เงินสมทบโดยสมัครใจจากเจ้าของเรือ คนประจำเรือ หรือองค์กรของบุคคลดังกล่าว และ
- (ง) เงินสมทบโดยสมัครใจจากแหล่งอื่น ๆ

2. หากมีการเก็บภาษีสวัสดิการ ภาษี และค่าธรรมเนียมพิเศษแล้ว ควรนำเงินเหล่านั้น มาใช้ตามวัตถุประสงค์ที่เรียกเก็บเท่านั้น

#### ข้อแนะนำ ข 4.4.5 การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและมาตรการด้านการอำนวยความสะดวก

1. ควรเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารในระหว่างคนประจำเรือในเรื่องเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกที่เปิดเป็นสาธารณะในท่าเรือที่เรือแวะจอด โดยเฉพาะการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง สวัสดิการ การบันเทิง การศึกษา และสถานที่ประกอบพิธีกรรม ตลอดจน การอำนวยความสะดวกที่จัดไว้เป็นพิเศษสำหรับคนประจำเรือ

2. ควรจัดให้มีวิธีการขนส่งในราคาปานกลางอย่างเพียงพอไว้ให้พร้อมในเวลาที่เหมาะสมเพื่อให้คนประจำเรือสามารถเดินทางจากสถานที่ที่สะดวกในท่าเรือไปยังตัวเมืองได้

3. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรนำมาตรการที่เหมาะสมทั้งปวงมาใช้ เพื่อให้เจ้าของเรือ และคนประจำเรือที่เข้ามาในท่าเรือได้ทราบถึงกฎหมายและธรรมเนียมประเพณีเฉพาะ ซึ่งหากฝ่าฝืนอาจเป็นภัยต่อเสรีภาพของเจ้าของเรือและคนประจำเรือ

4. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรกำหนดพื้นที่บริเวณท่าเรือและถนนทางเข้า ต้องมีแสงสว่างและติดป้ายสัญญาณอย่างเพียงพอ และต้องมีการตรวจตราอย่างสม่ำเสมอเพื่อคุ้มครองคนประจำเรือ

#### ข้อแนะนำ ข 4.4.6 คนประจำเรือในท่าเรือต่างประเทศ

1. เพื่อเป็นการคุ้มครองคนประจำเรือในท่าเรือต่างประเทศ ควรนำมาตรการต่าง ๆ มาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการ

(ก) เข้าพบกงสุลของประเทศเจ้าของสัญชาติ หรือประเทศอื่นเป็นถิ่นพำนักของคนประจำเรือ และ

(ข) ประสานความร่วมมืออย่างมีประสิทธิภาพระหว่างกงสุลและหน่วยงานระดับท้องถิ่นหรือระดับชาติ

2. คนประจำเรือผู้ถูกกักตัวไว้ในท่าเรือต่างประเทศควรได้รับการดูแลอย่างทันท่วงทีภายใต้กระบวนการทางกฎหมายที่ชอบธรรม และได้รับการคุ้มครองจากกงสุลอย่างเหมาะสม

3. เมื่อใดก็ตามที่คนประจำเรือถูกกักตัวไว้ในเขตอาณาของประเทศสมาชิกไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ๆ ก็ตาม หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรแจ้งต่อรัฐเจ้าของเรือและรัฐเจ้าของสัญชาติของคนประจำเรือทันทีเมื่อได้รับการร้องขอจากคนประจำเรือ หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรแจ้งให้คนประจำเรือทราบโดยพลันถึงสิทธิในการร้องขอเช่นนั้น รัฐเจ้าของสัญชาติของคนประจำเรือควรแจ้งให้ญาติที่ใกล้ชิดที่สุดของคนประจำเรือทราบในทันที หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรอนุญาตให้เจ้าหน้าที่กงสุลของรัฐดังกล่าวนี้เข้าไปพบกับคนประจำเรือได้ทันที และเข้าเยี่ยมอย่างสม่ำเสมอภายหลังจากนั้น ตราบเท่าที่คนประจำเรือยังถูกกักตัวไว้

4. เมื่อใดก็ตามที่จำเป็น สมาชิกแต่ละประเทศควรนำมาตรการต่าง ๆ มาใช้ เพื่อให้เกิดความมั่นใจได้ถึงความปลอดภัยของคนประจำเรือจากการรุกรานและการกระทำอื่น ๆ ที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ในขณะที่เรืออยู่ในเขตน่านน้ำของตน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อกำลังเข้าสู่ท่าเรือ

5. ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในท่าเรือและบนเรือควรใช้ความพยายามทุกประการที่จะอำนวยความสะดวกแก่คนประจำเรือในการขึ้นฝั่งโดยเร็วที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ ภายหลังจากที่เรือมาถึงท่าเรือ

#### **ข้อบังคับ 4.5 การประกันสังคม**

**วัตถุประสงค์:** เพื่อให้มั่นใจได้ว่า มีการดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้คนประจำเรือได้รับการคุ้มครองด้านประกันสังคม

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องมั่นใจได้ว่า คนประจำเรือทุกคนและผู้อยู่ในความอุปการะตามขอบเขตที่บัญญัติไว้ในกฎหมายภายในประเทศ ได้รับการคุ้มครองด้านประกันสังคมตามที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ โดยไม่ทำให้เสื่อมเสียไม่ว่าด้วยประการใดต่อสภาพเงื่อนไขที่เป็นคุณกว่าตามที่อ้างถึงในวรรค 8 ของมาตรา 19 แห่งธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศ

2. สมาชิกแต่ละประเทศรับที่จะดำเนินการโดยลำพังหรือโดยความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อบรรลุอย่างรวดเร็วจนถึงความคุ้มครองด้านประกันสังคมแบบครอบคลุมสำหรับคนประจำเรือ ตามสภาพการณ์ภายในประเทศ

3. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือผู้ซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายประกันสังคมของประเทศตน และผู้เป็นผู้ในความอุปการะของคนประจำเรือตามขอบเขตที่บัญญัติไว้ในกฎหมายภายในประเทศ มีสิทธิได้รับสิทธิประโยชน์จากการคุ้มครองด้านประกันสังคมที่เป็นคุณไม่น้อยกว่าที่ให้แก่คนงานบนบกได้รับ

#### **มาตรฐาน ก 4.5 การประกันสังคม**

1. เพื่อที่จะบรรลุอย่างรวดเร็วจนถึงความคุ้มครองด้านประกันสังคมแบบครอบคลุมตามข้อบังคับ 4.5 ให้พิจารณาถึงรายการต่าง ๆ อันได้แก่ การรักษาพยาบาล สิทธิประโยชน์กรณีเจ็บป่วย สิทธิประโยชน์กรณีว่างงาน สิทธิประโยชน์กรณีชราภาพ สิทธิประโยชน์กรณีบาดเจ็บจากการจ้างงาน สิทธิประโยชน์ของครอบครัว สิทธิประโยชน์กรณีลาคลอด สิทธิประโยชน์กรณีทุพพลภาพ และสิทธิประโยชน์ของผู้รอดชีวิต การทำให้ความคุ้มครองที่บัญญัติไว้ภายใต้ข้อบังคับ 4.1 เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ข้อบังคับ 4.2 เกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ และภายใต้หัวข้ออื่น ๆ ของอนุสัญญาฉบับนี้มีความครบถ้วนสมบูรณ์

2. ในเวลาที่มีการให้สัตยาบัน การให้ความคุ้มครองโดยสมาชิกแต่ละประเทศตามวรรค 1 ของข้อบังคับ 4.5 ต้องรวมถึงรายการตามที่ลำดับไว้ในวรรค 1 ของมาตรฐาน จำนวนสามในเก้า รายการเป็นอย่างน้อย

3. สมาชิกแต่ละประเทศต้องดำเนินการตามสภาพการณ์ภายในประเทศ เพื่อจัดการคุ้มครองด้านประกันสังคมที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่อ้างถึงในวรรค 1 ของมาตรฐานนี้ให้แก่คนประจำเรือทุกคนที่โดยปกติแล้วพำนักอยู่ในเขตอาณาของตน ความรับผิดชอบนี้ควรทำให้เป็นที่พอใจ ตัวอย่างเช่น การทำความตกลงทวิภาคีและพหุภาคีที่เหมาะสม หรือระบบการเก็บเงินสมทบเป็นต้น ผลของความคุ้มครองต้องเป็นคุณไม่น้อยกว่าที่คนงานบนบกที่พำนักในเขตอาณาของประเทศสมาชิกได้รับ

4. แม้ว่าจะมีการกำหนดลักษณะของความรับผิดชอบไว้ในวรรค 3 ของมาตรฐานนี้ก็ตาม ประเทศสมาชิกสามารถพิจารณากำหนดให้มีกฎเกณฑ์อื่น ๆ เกี่ยวกับกฎหมายด้านประกันสังคมมาใช้บังคับกับคนประจำเรือได้ โดยผ่านความตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคี และบทบัญญัติที่มีอยู่ในกรอบการทำงานขององค์การบูรณาการด้านเศรษฐกิจระดับภูมิภาค

5. ความรับผิดชอบของสมาชิกแต่ละประเทศเกี่ยวกับคนประจำเรือบนเรือซึ่งชักธงของประเทศตนต้องรวมถึงความรับผิดชอบที่ได้บัญญัติไว้ในข้อบังคับ 4.1 และ 4.2 และบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของประมวลข้อปฏิบัติ ตลอดจนสิ่งที่มีอยู่เดิมในพันธกิจทั่วไปตามกฎหมายระหว่างประเทศ

6. สมาชิกแต่ละประเทศต้องพิจารณาถึงวิธีต่าง ๆ อันหลากหลายตามกฎหมายและข้อแนะนำแนวปฏิบัติภายในประเทศ เพื่อที่จะจัดสิทธิประโยชน์ในลักษณะที่เทียบเคียงกันได้ให้แก่คนประจำเรือ ในกรณีที่ไม่มีความคุ้มครองที่เพียงพอในรายการย่อยที่อ้างถึงในวรรค 1 ของมาตรฐานนี้

7. สามารถนำการคุ้มครองตามวรรค 1 ของข้อบังคับ 4.5 ไปใส่ไว้ในกฎหมายและกฎระเบียบโครงการของเอกชน หรือในข้อตกลงอันเกิดจากการร่วมเจรจาต่อรอง หรือในสิ่งที่ยวมสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้เข้าไว้ด้วยกัน ตามความเหมาะสม

8. ประเทศสมาชิกต้องประสานความร่วมมือ โดยผ่านทางความตกลงทวิภาคีและพหุภาคี หรือความตกลงอื่น ๆ ตามขอบเขตที่สอดคล้องกับกฎหมายและแนวปฏิบัติภายในประเทศนั้น เพื่อให้มั่นใจได้ถึง การดูแลรักษาสวัสดิการด้านประกันสังคม ไม่ว่าจะเป็ระบบที่มีการจ่ายเงินสมทบหรือไม่มีการจ่ายเงินสมทบก็ตาม ซึ่งคนประจำเรือเคยได้รับหรืออยู่ระหว่างการได้รับ โดยไม่ต้องคำนึงถึงถิ่นพำนัก

9. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้มีวิธีปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพและเป็นธรรมสำหรับการยุติข้อพิพาท

10. สมาชิกแต่ละประเทศต้องระบุรายการที่จะคุ้มครองตามวรรค 2 ของมาตรฐานนี้ ณ เวลาที่มีการให้สัตยาบัน หลังจากนั้นต้องแจ้งให้ผู้อำนวยความสะดวกของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศทราบเมื่อได้จัดให้มีการคุ้มครองด้านประกันสังคมในหนึ่งหรือหลายรายการตามที่กล่าวไว้ในวรรค 1 ของมาตรฐานนี้ โดยผู้อำนวยความสะดวกต้องเก็บรักษาทะเบียนข้อมูลนี้ และต้องดำเนินการให้ทุกฝ่ายที่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องทราบได้

11. รายงานที่ทำถึงสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศตามข้อ 22 แห่งธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ต้องรวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนที่ได้ดำเนินการตามวรรค 2 ของข้อบังคับ 4.5 เพื่อขยายความคุ้มครองออกไปยังรายการย่อยอื่น ๆ

#### ข้อแนะนำ ข 4.5 การประกันสังคม

1. ความคุ้มครองที่ต้องระบุ ณ เวลาที่มีการให้สัตยาบันตามวรรค 2 ของมาตรฐาน ก 4.5 ควรรวมถึงรายการการรักษาพยาบาล สิทธิประโยชน์กรณีเจ็บป่วย และสิทธิประโยชน์กรณีบาดเจ็บเนื่องจากการจ้างงานเป็นอย่างน้อย

2. ในสภาพการณ์ที่อ้างถึงในวรรค 6 ของมาตรฐาน ก 4.5 นั้น สามารถจัดให้มีสิทธิประโยชน์ที่เทียบเคียงกันโดยการประกันภัย ข้อตกลงทวิภาคีและพหุภาคี หรือโดยวิธีการอื่น ๆ ที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ให้พิจารณาถึงบทบัญญัติของข้อตกลงที่เกิดจากการร่วมเจรจาต่อรองที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่มีการรับรองมาตรฐานดังกล่าวแล้ว คนประจำเรือที่ได้รับความคุ้มครองตามมาตรฐานนั้นควรได้รับการแนะนำถึงวิธีการในการได้รับความคุ้มครองด้านประกันสังคมในรายการต่าง ๆ อื่นหลากหลาย

3. เมื่อคนประจำเรืออยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายภายในประเทศด้านการประกันสังคมเกินกว่าหนึ่งฉบับ ประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้องควรประสานความร่วมมือ เพื่อกำหนดโดยความตกลงว่าจะใช้กฎหมายใดบังคับ โดยคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ เช่น ประเภทและระดับของการคุ้มครองภายใต้กฎหมายแต่ละฉบับ ซึ่งเป็นคุณแก่คนประจำเรือที่เกี่ยวข้องมากกว่า รวมทั้งที่คนประจำเรือพึงพอใจมากกว่า

4. ควรออกแบบวิธีปฏิบัติที่จัดทำขึ้นตามวรรค 9 ของมาตรฐาน ก 4.5 ให้ครอบคลุมถึงข้อพิพาททั้งหลายเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้อง โดยไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงวิธีการในการให้ความคุ้มครอง

5. สมาชิกแต่ละประเทศที่มีคนประจำเรือซึ่งเป็นคนในชาติ ไม่ใช่คนในชาติ หรือทั้งสองกรณี ปฏิบัติหน้าที่บนเรือที่ชักธงสัญชาติของประเทศตน ควรจัดให้มีการคุ้มครองด้านประกันสังคมให้สอดคล้องตามอนุสัญญาเท่าที่จะสามารถทำได้ และควรทบทวนรายการการคุ้มครองด้านประกันสังคมตามวรรค 1 ของมาตรฐาน ก 4.5 อยู่เป็นระยะ เพื่อชี้ให้เห็นถึงรายการเพิ่มเติมที่เหมาะสมสำหรับคนประจำเรือที่เกี่ยวข้อง

6. ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือควรระบุถึงวิธีการคุ้มครองด้านประกันสังคมในสาขาต่าง ๆ ที่เจ้าของเรือได้จัดให้แก่คนประจำเรือ ตลอดจนข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกันซึ่งอยู่ในอำนาจการจัดการของเจ้าของเรือ เช่น การหักค่าจ้างของคนประจำเรือตามที่กฎหมายกำหนด และการจ่ายเงินสมทบของเจ้าของเรือ ซึ่งอาจมีขึ้นตามข้อกำหนดของคณะบุคคลที่ระบุไว้ตามระบบการประกันสังคมที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ

7. ในการใช้อำนาจในเขตอาณาของตนอย่างมีประสิทธิภาพต่อประเด็นด้านสังคมนั้น ประเทศสมาชิกเจ้าของธงเรือควรทำให้เป็นที่พอใจได้ว่า ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือด้านการคุ้มครองทางการประกันสังคมเป็นไปตามที่กำหนดไว้ รวมทั้งการจ่ายเงินสมทบตามที่บังคับให้แก่ระบบการประกันสังคม

## หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

1. ข้อบังคับในหัวข้อนี้ระบุถึง ความรับผิดชอบของสมาชิกแต่ละประเทศในการนำหลักการและลิติตามที่กำหนดไว้ในมาตราต่าง ๆ ของอนุสัญญาฉบับนี้ ตลอดจนพันธกิจเฉพาะตามที่ได้กำหนดไว้ในหัวข้อที่ 1, 2, 3 และ 4 ไปปฏิบัติและบังคับใช้
2. วรรค 3 และ 4 ของมาตรา VI ซึ่งอนุญาตให้นำส่วน ก ของประมวลข้อปฏิบัติไปปฏิบัติโดยใช้บทบัญญัติที่เทียบเคียงกันได้ในสาระสำคัญนั้น ไม่ให้นำมาใช้บังคับกับส่วน ก ของประมวลข้อปฏิบัติในหัวข้อนี้
3. ตามวรรค 2 ของมาตรา VI นั้น สมาชิกแต่ละประเทศต้องแสดงความรับผิดชอบต่อตนภายใต้ข้อบังคับตามวิธีที่กำหนดไว้ในมาตรฐานส่วน ก ของประมวลข้อปฏิบัติ โดยให้พิจารณาถึงข้อแนะนำในภาค ข ของประมวลข้อปฏิบัติที่ตรงกัน
4. ต้องนำบทบัญญัติในหัวข้อนี้ไปปฏิบัติ โดยคำนึงว่า คนประจำเรือและเจ้าของเรือมีความเท่าเทียมกันทางกฎหมายเช่นเดียวกับบุคคลอื่น ๆ ทั้งปวง และมีสิทธิได้รับการคุ้มครองทางกฎหมายที่เท่ากัน และต้องไม่ถูกเลือกปฏิบัติในทางศาล คณะผู้ชี้ขาด หรือกลไกการแก้ไขข้อพิพาทในทางอื่น ๆ โดยบทบัญญัติในหัวข้อนี้ไม่ได้กำหนดถึงเขตอำนาจการปกครอง หรือสถานที่ในการดำเนินการทางกฎหมายแต่อย่างใด

### ข้อบังคับ 5.1 ความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของเรือ

วัตถุประสงค์: เพื่อให้มั่นใจได้ว่า สมาชิกแต่ละประเทศได้ปฏิบัติตามหน้าที่ความรับผิดชอบต่อตนภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ต่อเรือที่ชักธงของประเทศตน

#### ข้อบังคับ 5.1.1 หลักการทั่วไป

1. ให้สมาชิกแต่ละประเทศรับผิดชอบต่อตนเพื่อให้มั่นใจได้ถึง การปฏิบัติตามพันธกิจภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ต่อเรือที่ชักธงของประเทศตน
2. สมาชิกแต่ละประเทศต้องจัดทำระบบที่มีประสิทธิภาพด้านการตรวจและการออกใบรับรองสภาพแรงงานทางทะเลตามข้อบังคับ 5.1.3 และ 5.1.4 เพื่อให้มั่นใจได้ว่า สภาพการทำงานและสภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือบนเรือที่ชักธงของประเทศตนเป็นไปตามมาตรฐานในอนุสัญญาฉบับนี้ และเป็นไปอย่างต่อเนื่อง
3. ในการจัดทำระบบที่มีประสิทธิภาพด้านการตรวจสอบและการออกใบรับรองสภาพแรงงานทางทะเลนั้น หากว่าเหมาะสม ประเทศสมาชิกสามารถมอบอำนาจให้แก่สถาบันของรัฐหรือองค์กรอื่น ๆ (รวมทั้งองค์กรของประเทศสมาชิกอื่น หากประเทศอื่นนั้นตกลง) ซึ่งประเทศสมาชิกยอมรับว่า มีความรู้ความสามารถและมีความเป็นอิสระที่จะดำเนินการตรวจ หรือออกใบรับรอง หรือทั้งสองอย่างได้ ประเทศสมาชิกยังคงต้องรับผิดชอบต่อตนอย่างเต็มที่ในทุก ๆ กรณีสำหรับการตรวจและออกใบรับรองสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องบนเรือซึ่งชักธงของประเทศตนในทุก ๆ กรณี



4. ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล พร้อมด้วยใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ต้องถือได้ว่าเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าเรือนั้นได้รับการตรวจอย่างถูกต้องเหมาะสมโดยประเทศสมาชิกผู้เป็นเจ้าของเรือแล้ว และข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้เกี่ยวกับสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือเป็นไปตามขอบเขตที่ได้รับรองไว้

5. ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับระบบที่อ้างถึงในวรรค 2 ของข้อบังคับนี้ รวมทั้งวิธีการที่ใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของระบบ ต้องถูกรวมไว้ในรายงานของประเทศสมาชิกที่เสนอต่อสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศตามมาตรา 22 แห่งธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศ

#### มาตรฐาน ก 5.1.1 หลักการทั่วไป

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดวัตถุประสงค์และมาตรฐานที่ชัดเจนอันครอบคลุมถึงการบริหารจัดการระบบการตรวจสอบและการออกใบรับรองของตน ตลอดจนวิธีการปฏิบัติในภาพรวมที่เพียงพอต่อการประเมินขอบเขตการบรรลุถึงวัตถุประสงค์และมาตรฐานเหล่านั้น

2. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้เรือที่ชักธงของประเทศตนมีสำเนาของอนุสัญญาฉบับนี้ไว้บนเรือ

#### ข้อแนะนำ ข 5.1.1 หลักการทั่วไป

1. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรจัดการอย่างเหมาะสม เพื่อส่งเสริมความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพระหว่างสถาบันของรัฐและองค์กรอื่น ๆ ที่อ้างถึงในข้อบังคับ 5.1.1 และ 5.1.2 เกี่ยวกับสภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือของคนประจำเรือ

2. เพื่อให้มั่นใจได้มากขึ้นถึงความร่วมมือระหว่างพนักงานตรวจกับเจ้าของเรือ คนประจำเรือ องค์กรผู้แทนของเจ้าของเรือ และองค์กรผู้แทนของคนประจำเรือ และเพื่อที่จะรักษาหรือปรับปรุงสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรปรึกษาหารือกับผู้แทนขององค์กรดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ เกี่ยวกับวิธีการที่ดีที่สุดในการบรรลุตามวัตถุประสงค์นี้ หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรพิจารณากำหนดวิธีการปรึกษาหารือดังกล่าว ภายหลังจากปรึกษาหารือกับองค์กรของเจ้าของเรือและของคนประจำเรือแล้ว

#### ข้อบังคับ 5.1.2 การได้รับมอบอำนาจหน้าที่ขององค์กรที่ได้รับการยอมรับ

1. สถาบันของรัฐหรือองค์กรอื่น ๆ ที่อ้างถึงในวรรค 3 ของข้อบังคับ 5.1.1 (“องค์กรที่ได้รับการยอมรับ”) ต้องได้รับการยอมรับจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจ ตามข้อกำหนดในประมวลข้อปฏิบัติเกี่ยวกับความรู้ความสามารถและความเป็นอิสระ หน้าที่การตรวจหรือการออกใบรับรองซึ่งสามารถมอบหมายให้องค์กรที่ได้รับการยอมรับดำเนินการได้นั้น ต้องอยู่ภายในขอบเขตกิจการงานที่ได้ระบุไว้อย่างชัดแจ้งในประมวลข้อปฏิบัติว่า ให้ดำเนินงานโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ



2. รายงานตามที่อ้างถึงในวรรค 5 ของข้อบังคับ 5.1.1 ต้องมีข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับองค์กรที่ได้รับการยอมรับ ขอบเขตของอำนาจที่ได้รับการมอบหมาย และการจัดเตรียมที่ทำขึ้นโดยประเทศสมาชิกเพื่อทำให้มั่นใจได้ว่า กิจกรรมที่ได้รับการมอบหมายนั้นดำเนินการไปอย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ

#### มาตรฐาน ก 5.1.2 การได้รับมอบอำนาจหน้าที่ขององค์กรที่ได้รับการยอมรับ

1. เพื่อวัตถุประสงค์ที่จะให้เกิดการยอมรับตามวรรค 1 ของข้อบังคับ 5.1.2 นั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องทบทวนถึงความรู้ความสามารถและความเป็นอิสระขององค์กรที่เกี่ยวข้องและภายในขอบเขตที่จำเป็นในการดำเนินกิจการงานตามที่ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่นั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องพิจารณาว่า องค์กรนั้น ๆ ได้แสดงให้เห็นหรือไม่ว่า

- (ก) มีความเชี่ยวชาญอันจำเป็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาฉบับนี้ และมีความรู้ที่เหมาะสมในด้านการปฏิบัติงานของเรือ รวมทั้งข้อกำหนดขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือในการทำงานบนเรือสภาพการจ้างงาน ที่พักอาศัย การอำนวยความสะดวกด้านสันตนาการ อาหารและการจัดหาอาหาร การป้องกันอุบัติเหตุ การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาลสวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม
- (ข) มีความสามารถที่จะรักษาความเชี่ยวชาญของบุคลากรของตนและทำให้ความเชี่ยวชาญของบุคลากรของตนเป็นปัจจุบันอยู่เสมอ
- (ค) มีความรู้อันจำเป็นในเรื่อง ข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ ตลอดจนกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศที่มีผลใช้บังคับ และตราสารระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และ
- (ง) เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพ โครงสร้าง ขนาดที่เหมาะสม และขีดความสามารถที่พอเหมาะกับประเภทและระดับของการได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่

2. ตามเกณฑ์ขั้นต่ำแล้ว องค์กรที่ได้รับการยอมรับซึ่งได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการตรวจสอบต้องมีอำนาจในการขอให้ทำการแก้ไขข้อบกพร่องที่พบในสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ และดำเนินการตรวจในเรื่องนี้ตามที่รัฐเจ้าของท่าร้องขอ

3. สมาชิกแต่ละประเทศต้องจัดทำ

- (ก) ระบบที่ทำให้มั่นใจได้ว่า องค์กรที่ได้รับการยอมรับนั้น ปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ ซึ่งรวมถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ และตราสารระหว่างประเทศทั้งหมดที่มีผลใช้บังคับ และ
- (ข) วิธีปฏิบัติเพื่อการสื่อสารและควบคุมดูแลองค์กรดังกล่าว

4. สมาชิกแต่ละประเทศต้องส่งรายชื่อที่มีในปัจจุบันขององค์กรที่ได้รับการยอมรับซึ่งได้รับมอบอำนาจหน้าที่ให้ดำเนินการแทนตน ให้แก่สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ และต้องแก้ไขรายชื่อให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ ในรายชื่อนั้นต้องระบุถึงอำนาจหน้าที่ซึ่งองค์กรที่ได้รับการยอมรับได้รับการมอบหมายให้ดำเนินการ โดยสำนักงานต้องเผยแพร่รายการดังกล่าวให้สาธารณชนทราบ

## ข้อแนะนำ ข 5.1.2 การได้รับมอบอำนาจหน้าที่ขององค์กรที่ได้รับการยอมรับ

1. องค์กรที่ต้องการขอการยอมรับควรแสดงถึงความรู้ความสามารถและขีดความสามารถด้านเทคนิค การบริหาร และการจัดการ เพื่อให้มั่นใจถึงการให้บริการตามกำหนดอย่างมีคุณภาพอันเป็นที่น่าพึงพอใจ

2. ในการประเมินขีดความสามารถขององค์กรนั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรพิจารณา กำหนดว่าองค์กร

- (ก) มีเจ้าหน้าที่ด้านเทคนิค ด้านการจัดการ และด้านการสนับสนุนที่เพียงพอ หรือไม่
- (ข) มีเจ้าหน้าที่มืออาชีพที่มีคุณสมบัติเพียงพอที่จะให้บริการตามความต้องการ โดยแสดงถึงการครอบคลุมทางภูมิประเทศอย่างทั่วถึงเพียงพอ หรือไม่
- (ค) มีความสามารถเป็นที่ประจักษ์ในอันที่จะให้บริการได้ตามกำหนดอย่างมีคุณภาพอันเป็นที่น่าพึงพอใจ หรือไม่ และ
- (ง) มีความเป็นอิสระและมีความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ หรือไม่

3. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรจัดทำข้อตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรกับองค์กรใด ๆ ที่หน่วยงานได้ให้การยอมรับวัตถุประสงค์ของการมอบอำนาจหน้าที่ ซึ่งข้อตกลงนั้นควรมีองค์ประกอบดังต่อไปนี้

- (ก) ขอบเขตของการใช้บังคับ
- (ข) วัตถุประสงค์
- (ค) สภาพเงื่อนไขทั่วไป
- (ง) การปฏิบัติหน้าที่ภายใต้อำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย
- (จ) พื้นฐานทางกฎหมายของหน้าที่ภายใต้อำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย
- (ฉ) การรายงานต่อหน่วยงานที่ทรงอำนาจ
- (ช) การระบุรายละเอียดของอำนาจหน้าที่ที่หน่วยงานที่ทรงอำนาจมอบหมายให้แก่องค์กรที่ได้รับการยอมรับ และ
- (ซ) การกำกับดูแลของหน่วยงานที่ทรงอำนาจในกิจกรรมที่มอบให้แก่องค์กรที่ได้รับการยอมรับ

4. สมาชิกแต่ละประเทศควรกำหนดให้องค์กรที่ได้รับการยอมรับทำการพัฒนาระบบการกำหนดคุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการจ้างงานในฐานะพนักงานตรวจ เพื่อให้มั่นใจได้ถึง การทำให้ความรู้และความเชี่ยวชาญของเจ้าหน้าที่มีความเป็นปัจจุบัน

5. สมาชิกแต่ละประเทศควรกำหนดให้องค์กรที่ได้รับการยอมรับเก็บรักษาสันทนาการปฏิบัติงานของตนอันสามารถแสดงให้เห็นถึงการบรรลุความสำเร็จตามมาตรฐานในแต่ละหัวข้อที่มีการปฏิบัติงาน

6. ในการกำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อควบคุมดูแลตามที่อ้างถึงในวรรค 3 (ข) ของมาตรฐาน ก 5.1.2 นั้น สมาชิกแต่ละประเทศควรคำนึงถึง ข้อแนะนำด้านการรับมอบอำนาจหน้าที่ขององค์กร ซึ่งกระทำการในนามฝ่ายบริหาร ในกรอบการทำงานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

## ข้อบังคับ 5.1.8 ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล

1. ข้อบังคับนี้ใช้บังคับกับเรือที่มี
  - (ก) ขนาด 500 ตันกรอส หรือมากกว่า ซึ่งใช้ในการทางเรือระหว่างประเทศ และ
  - (ข) ขนาด 500 ตันกรอส หรือมากกว่า ซึ่งชักธงของประเทศสมาชิกและแล่นออกจากท่าเรือในประเทศอื่น หรือเดินทางระหว่างท่าเรือในประเทศอื่นเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของข้อบังคับนี้ “การเดินทางเรือระหว่างประเทศ” หมายถึง การเดินทางจากประเทศหนึ่งไปยังท่าเรือที่อยู่นอกประเทศดังกล่าว
2. ข้อบังคับนี้ใช้บังคับกับเรือใด ๆ ที่ชักธงของประเทศสมาชิกและไม่อยู่ภายใต้บังคับตามวรรค 1 ของข้อบังคับนี้ด้วย เมื่อเจ้าของเรือได้ร้องขอต่อประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้อง
3. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้เรือซึ่งชักธงของประเทศตนมีและเก็บรักษาไว้บนเรือซึ่งใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล ที่รับรองว่า สภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือบนเรือ รวมทั้งมาตรการต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติตามใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ตามที่อ้างถึงในวรรค 4 ของข้อบังคับนี้ ได้รับการตรวจและเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศ หรือมาตรการอื่นใดในการปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญาฉบับนี้
4. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้เรือซึ่งชักธงของประเทศตนมีและเก็บรักษาไว้บนเรือซึ่งใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ซึ่งกล่าวถึงข้อกำหนดภายในประเทศในการปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญาฉบับนี้ในเรื่องสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ และการกำหนดมาตรการซึ่งรับรองโดยเจ้าของเรือเพื่อทำให้มั่นใจได้ถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดบนเรือหรือบนเรือต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
5. ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ต้องเป็นไปตามตัวอย่างที่กำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ
6. เมื่อหน่วยงานที่ทรงอำนาจของประเทศสมาชิก หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับซึ่งได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่อย่างถูกต้องตามวัตถุประสงค์นี้ได้สืบทราบโดยการตรวจว่า เรือซึ่งชักธงของประเทศสมาชิกได้เป็นไปตามหรือยังคงเป็นไปตามมาตรฐานของอนุสัญญาฉบับนี้ หน่วยงานหรือองค์กรต้องออกหรือต่ออายุใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และเก็บรักษาบันทึกเกี่ยวกับใบรับรองนั้น เพื่อให้สาธารณชนทราบ
7. รายละเอียดข้อกำหนดของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล รวมทั้งรายการเกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ ที่ต้องมีการตรวจสอบและให้การรับรองนั้น ได้กำหนดไว้ในส่วน ก ของประมวลข้อปฏิบัติ

### มาตรฐาน ก 5.1.3 ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล

1. หน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับซึ่งได้รับการมอบหมายอำนาจหน้าที่อย่างถูกต้องตามวัตถุประสงค์นี้ ต้องออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลให้แก่เรือ ซึ่งต้องมีอายุไม่เกินครึ่งละห้าปี ทั้งนี้ รายการของเรือที่จะต้องได้รับการตรวจและต้องเป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ หรือมาตรการอื่น ๆ ในการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้เกี่ยวกับ สภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือบนเรือก่อนที่จะสามารถออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล ให้นำ ปากฎอยู่ในภาคผนวก ก 5-I

2. การมีผลใช้ได้ตามกฎหมายของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล ต้องอยู่ภายใต้บังคับของการตรวจระหว่างอายุของหน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับซึ่งได้รับการมอบหมายอำนาจหน้าที่อย่างถูกต้องตามวัตถุประสงค์นี้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ยังคงมีการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดภายในประเทศเพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญาฉบับนี้ หากมีการตรวจระหว่างอายุเพียงครั้งเดียวและอายุของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล มีกำหนดห้าปี การตรวจสอบนั้นต้องมีขึ้นระหว่างวันครบรอบปีที่สองกับปีที่สามของใบรับรอง ทั้งนี้ วันครบรอบปี หมายถึงวันและเดือนในแต่ละปีที่ตรงกับวันหมดอายุของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล ขอบเขตและการลงลึกในการตรวจระหว่างอายุต้องเท่าเทียมกับการตรวจเพื่อต่ออายุใบรับรอง โดยใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลต้องได้รับการลงนามรับรองหลังจากทำการเข้าตรวจระหว่างอายุแล้ว มีผลเป็นที่น่าพอใจ

3. แม้ว่าวรรค 1 ของมาตรฐานนี้จะกำหนดไว้เช่นนั้นก็ตาม เมื่อมีการตรวจเพื่อต่ออายุเสร็จสิ้นสมบูรณ์ภายในสามเดือนก่อนถึงกำหนดวันหมดอายุของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับที่มีอยู่ ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับใหม่ต้องมีผลใช้ได้ตามกฎหมายนับตั้งแต่วันที่เสร็จสิ้นการตรวจเพื่อต่ออายุเป็นเวลาไม่เกินห้าปี นับจากวันหมดอายุของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับที่มีอยู่นั้น

4. หากการตรวจเพื่อต่ออายุได้ดำเนินการเสร็จสิ้นเกินกว่าสามเดือนก่อนถึงกำหนดวันหมดอายุของใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับที่มีอยู่ ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับใหม่ต้องมีอายุไม่เกินห้าปีนับจากวันที่เสร็จสิ้นการตรวจเพื่อต่ออายุ

5. สามารถออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล เป็นการชั่วคราวได้ ในกรณี

- (ก) เรือใหม่ที่อยู่ระหว่างการส่งมอบ
- (ข) เรือมีการเปลี่ยนแปลงธงเรือ หรือ
- (ค) เจ้าของเรือเข้ารับผิดชอบในการปฏิบัติงานของเรือ ซึ่งเป็นเรื่องใหม่สำหรับเจ้าของเรือ

6. หน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับซึ่งได้รับการมอบหมายอำนาจหน้าที่อย่างถูกต้องตามวัตถุประสงค์นี้ สามารถออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลเป็นการชั่วคราวได้ โดยให้มีอายุไม่เกินหกเดือน

7. การออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล เป็นการชั่วคราวสามารถที่จะกระทำได้ เฉพาะกรณีพิพจน์ได้ว่า

- (ก) เรือนั้นได้รับการตรวจเท่าที่สมควรและสามารถดำเนินการได้ในเรื่องตามรายการในภาคผนวก ก 5-I โดยคำนึงถึงการตรวจพิสูจน์รายการต่าง ๆ ในอนุวรรค (ก) (ค) และ (ง) ของวรรคนี้
- (ข) เจ้าของเรือได้แสดงให้เห็นหน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับเห็นว่า เรือนั้นมีวิธีปฏิบัติที่เพียงพอต่อการปฏิบัติตามอนุสัญญาฉบับนี้
- (ค) นายเรือมีความคุ้นเคยกับข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้และหน้าที่ความรับผิดชอบในการนำไปปฏิบัติ และ
- (ง) ได้มีการยื่นข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องต่อหน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ เพื่อให้ออกใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล

8. ต้องดำเนินการตรวจสอบเต็มรูปแบบตามวรรค 1 ของมาตรฐานนี้ก่อนใบรับรองฉบับชั่วคราวหมดอายุ เพื่อให้สามารถออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล แบบเต็มเวลาได้ ทั้งนี้ไม่สามารถออกหนังสือรับรองชั่วคราวให้อีก หลังจากสิ้นสุดหกเดือนแรกตามที่อ้างถึงในวรรค 6 ของมาตรฐานนี้ ไม่จำเป็นต้องมีการออกใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ในช่วงระยะเวลาที่หนังสือรับรองชั่วคราวมีผลใช้ได้ตามกฎหมาย

9. ต้องจัดทำใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับชั่วคราว และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ให้มีรูปแบบที่มีลักษณะเดียวกับตัวอย่างในเอกสารแนบท้าย ก 5-II

10. ต้องแนบใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ไว้กับใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล โดยต้องมีสองส่วนดังนี้

- (ก) ส่วนที่ I ต้องจัดทำโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจ ซึ่งต้อง (i) ระบุรายการต่าง ๆ ของเรื่องที่ต้องได้รับการตรวจตามวรรค 1 ของมาตรฐานนี้ (ii) ระบุข้อกำหนดภายในประเทศที่แสดงให้เห็นถึงบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของอนุสัญญาฉบับนี้ โดยมีการอ้างอิงถึงบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ ตลอดจนข้อมูลข่าวสารที่กระชับชัดเจนด้านเนื้อหาที่สำคัญของข้อกำหนดภายในประเทศเฉพาะเท่าที่จำเป็น (iii) อ้างอิงถึงข้อกำหนดเฉพาะตามประเภทเรือภายใต้กฎหมายภายในประเทศ (iv) บันทึกบทบัญญัติที่เทียบเคียงได้ในสาระสำคัญซึ่งได้รับการรับรองตามวรรค 3 ของมาตรา VI และ (v) ซึ่งขัดถึงการยกเว้นใด ๆ ที่ให้ไว้โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจตามที่กำหนดไว้ในหัวข้อ 3 และ
- (ข) ส่วนที่ II ต้องจัดทำโดยเจ้าของเรือ และต้องระบุถึงมาตรการต่าง ๆ ที่ให้การรับรองไว้ เพื่อให้มั่นใจได้ถึงการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดภายในประเทศอย่างต่อเนื่อง ระหว่างการตรวจ และมาตรการต่าง ๆ ที่ได้เสนอไว้เพื่อทำให้มั่นใจได้ว่า มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรซึ่งได้รับการยอมรับซึ่งได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่อย่างถูกต้องตามวัตถุประสงค์นี้ต้องให้การรับรองส่วนที่ II และต้องออกใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล

11. ผลของการตรวจติดตามทุกครั้งหรือการตรวจพิสูจน์อย่างอื่นซึ่งดำเนินการกับเรือที่เกี่ยวข้อง และข้อบกพร่องอย่างชัดเจนซึ่งพบระหว่างการตรวจพิสูจน์เช่นนั้น ต้องได้รับการบันทึกเก็บไว้ พร้อมด้วยวันที่พบว่าข้อบกพร่องนั้นได้รับการแก้ไขแล้ว บันทึกนี้รวมทั้งฉบับแปลเป็นภาษาอังกฤษ ในกรณีที่ไม่ได้บันทึกเป็นภาษาอังกฤษ ต้องจัดแจ้งไว้ในหรือผนวกไว้กับใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล หรือโดยวิธีอย่างอื่นตามกฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศ เพื่อให้คนประจำเรือ พนักงานตรวจของรัฐเจ้าของธงเรือ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐเจ้าของท่า ผู้แทนเจ้าของเรือ และผู้แทนคนประจำเรือได้รับทราบ

12. ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลฉบับปัจจุบันที่ยังมีผลใช้ได้ตามกฎหมาย รวมทั้ง ฉบับแปลเป็นภาษาอังกฤษในกรณีที่ไม่ได้จัดทำเป็นภาษาอังกฤษ ต้องมีไว้บนเรือและปิดสำเนาไว้บนเรือในสถานที่ที่คนประจำเรือเป็นได้อย่างชัดเจน ในกรณีที่มีการร้องขอให้จัดทำสำเนาตามที่กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศกำหนดให้แก่คนประจำเรือ พนักงานตรวจของรัฐเจ้าของธงเรือ เจ้าหน้าที่ผู้ใช้อำนาจของรัฐเจ้าของท่า ผู้แทนเจ้าของเรือ และผู้แทนคนประจำเรือ

13. ข้อกำหนดสำหรับการจัดทำคำแปลภาษาอังกฤษตามวรรค 11 และวรรค 12 ของมาตรฐานนี้ไม่ใช่บังคับกับกรณีของเรือที่มีได้ใช้ในการเดินทางระหว่างประเทศ

14. ใบรับรองที่ออกภายใต้ตามวรรค 1 หรือวรรค 5 ของมาตรฐานนี้ให้หมดอายุลงในกรณีดังต่อไปนี้

- (ก) หากการเข้าตรวจที่เกี่ยวข้องไม่เสร็จสิ้นสมบูรณ์ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในวรรค 2 ของมาตรฐานนี้
- (ข) หากใบรับรองไม่มีการลงนามรับรองตามวรรค 2 ของมาตรฐานนี้
- (ค) เมื่อเรือเปลี่ยนธงเรือ
- (ง) เมื่อเจ้าของเรือสิ้นสุดการเข้ารับผิดชอบในการปฏิบัติงานของเรือ และ
- (จ) เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเกิดขึ้นแก่โครงสร้างหรืออุปกรณ์เครื่องใช้ที่กำหนดไว้ในหัวข้อที่ 3

15. ในกรณีที่อ้างถึงในวรรค 14 (ค) (ง) และ (จ) ของมาตรฐานนี้ ต้องออกใบรับรองฉบับใหม่ให้เฉพาะเมื่อหน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับให้ออกใบรับรองฉบับใหม่นั้นมีความพึงพอใจอย่างยิ่งว่า เรือนั้นได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดของมาตรฐานนี้

16. ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล ต้องถูกเพิกถอนโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับซึ่งได้รับมอบอำนาจหน้าที่อย่างถูกต้องเพื่อวัตถุประสงค์นี้โดยรัฐเจ้าของธงเรือ หากมีหลักฐานว่า เรือที่เกี่ยวข้องไม่ได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญา และไม่มีการดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องตามที่กำหนดไว้

17. ในการพิจารณาว่า ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลควรถูกเพิกถอนตามวรรค 16 หรือไม่นั้น ให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับต้องคำนึงถึงความร้ายแรง หรือความถี่ของข้อบกพร่องที่เกิดขึ้น

## ข้อเสนอแนะ ข 5.1.3 ใบบรรองด้านแรงงานทางทะเล และใบบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล

1. ข้อความของข้อกำหนดภายในประเทศในส่วนที่ I ของใบบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ควรรวมถึงหรือมีส่วนที่อ้างอิงถึงบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เกี่ยวกับสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือในแต่ละเรื่องตามรายการในภาคผนวก ก 5-I แนบประกอบเอาไว้ด้วย ในกรณีที่บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ได้รับการนำไปปฏิบัติ โดยการใช้สิ่งที่เท่าเทียมกันในสาระสำคัญตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา VI วรรค 3 ควรมีการระบุถึงบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ และควรมีคำอธิบายที่กระชับชัดเจน หากมีการยกเว้นโดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจตามที่บัญญัติไว้ในหัวข้อ 3 ก็ควรระบุให้ชัดเจนถึงบทบัญญัติ

2. มาตรการต่าง ๆ ที่อ้างอิงในส่วนที่ II ของใบบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ที่จัดทำขึ้นโดยเจ้าของเรือควรบ่งชี้เป็นการเฉพาะถึง ว่าจะจะมีการตรวจพิสูจน์การปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดภายในประเทศอย่างต่อเนื่อง บุคคลผู้รับผิดชอบในการตรวจพิสูจน์บันทึกต่าง ๆ ที่จะจัดทำขึ้น รวมทั้งวิธีปฏิบัติที่จะตามมาในกรณีที่ทราบว่าจะไม่มีการปฏิบัติตามส่วนที่ II นี้สามารถมีได้หลายรูปแบบ โดยสามารถอ้างอิงเอกสารอื่นที่มีความครอบคลุมมากกว่า ซึ่งครอบคลุมถึงนโยบายและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับประเด็นอื่น ๆ ของภาคกิจการทางทะเล ตัวอย่างเช่น เอกสารตามที่กำหนดเอกสารที่กำหนดโดย *ประมวลข้อปฏิบัติในการจัดการการรักษาความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM)* หรือข้อมูลที่กำหนดโดยข้อบังคับ 5 ของอนุสัญญา SOLAS บทที่ 11-1 เกี่ยวกับบันทึกประวัติต่อเนื่องของเรือ

3. มาตรการที่จะทำให้มั่นใจได้ถึงการปฏิบัติตามอย่างต่อเนื่องควรรวมถึงข้อกำหนดระหว่างประเทศทั่วไปสำหรับเจ้าของเรือและนายเรือ ที่จะได้รับแจ้งให้ทราบถึงความก้าวหน้าล่าสุดในการค้นพบทางเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์เกี่ยวกับการออกแบบสถานที่ทำงาน โดยคำนึงถึงอันตรายที่มีอยู่โดยสภาพในงานของคนประจำเรือและแจ้งไปยังผู้แทนของคนประจำเรือตามลำดับ ซึ่งด้วยวิธีนั้นจะเป็นการประกันถึงระดับที่ดีกว่าในการคุ้มครองสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือบนเรือ

4. เหนือสิ่งอื่นใด ใบบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลควรร่างขึ้นโดยใช้ถ้อยคำที่ชัดเจน เพื่อช่วยทุกคนที่เกี่ยวข้อง เช่น พนักงานตรวจของรัฐเจ้าของธงเรือ เจ้าหน้าที่ผู้ใช้อำนาจของรัฐเจ้าของท่า และคนประจำเรือ ในการตรวจสอบถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดอย่างถูกต้อง

5. ตัวอย่างชนิดของข้อมูลที่อาจใส่ไว้ในใบบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ได้ให้ไว้ในภาคผนวก ข 5-I

6. เมื่อเรือเปลี่ยนธงตามที่อ้างอิงในวรรค 14 (ค) ของมาตรฐาน ก 5.1.3 และในกรณีที่รัฐทั้งสองที่เกี่ยวข้องได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับนี้ ประเทศสมาชิกเจ้าของธงเรือเดิมควรส่งสำเนาใบบรรองแรงงานทางทะเล และใบบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ให้แก่หน่วยงานที่ทรงอำนาจของประเทศสมาชิกอีกประเทศโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะสามารถทำได้ และหากสามารถปฏิบัติได้ควรส่งสำเนารายงานการตรวจสอบที่เกี่ยวข้องหากหน่วยงานที่ทรงอำนาจร้องขอเช่นนั้น ภายในสามเดือนหลังจากมีการเปลี่ยนแปลงธงเกิดขึ้น



## ข้อบังคับ 5.1.4 การตรวจและการบังคับใช้

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องพิสูจน์โดยใช้ระบบที่มีการประสานความร่วมมือและมีประสิทธิภาพในการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ การตรวจติดตามและมาตรการควบคุมอย่างอื่นว่าเรือที่ชักธงของประเทศตนได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ ตามที่มีการนำไปปฏิบัติเป็นกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ
2. ข้อกำหนดโดยละเอียดเกี่ยวกับระบบการตรวจและการบังคับใช้ตามที่อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อบังคับนี้ได้กำหนดไว้ในภาค ก ของประมวลข้อปฏิบัติ

### มาตรฐาน ก 5.1.4 การตรวจและการบังคับใช้

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องรักษาระบบการตรวจสภาพของคนประจำเรือบนเรือที่ชักธงของประเทศตน ซึ่งต้องรวมถึงการตรวจพิสูจน์ว่ามาตรการต่าง ๆ เกี่ยวกับสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ตามที่กำหนดไว้ในประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ได้มีการปฏิบัติตามเท่าที่สามารถตรวจได้ และการตรวจพิสูจน์ว่า ตรงตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้
2. หน่วยงานที่ทรงอำนาจต้องแต่งตั้งพนักงานตรวจที่มีคุณสมบัติเหมาะสมในจำนวนที่เพียงพอต่อการปฏิบัติตามหน้าที่ความรับผิดชอบของตนภายใต้วรรค 1 ของมาตรฐานนี้ กรณีที่องค์กรที่ได้รับการยอมรับได้รับการมอบหมายอำนาจหน้าที่ให้ดำเนินการเข้าตรวจ ประเทศสมาชิกต้องกำหนดว่าบุคลากรที่ดำเนินการเข้าตรวจมีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ และต้องให้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่
3. ต้องมีบทบัญญัติที่เพียงพอเพื่อให้มั่นใจได้ว่า พนักงานตรวจได้รับการฝึกอบรม มีความรู้ความสามารถ แล่งอ้างอิง อำนาจ สถานะ และความเป็นอิสระที่จำเป็น หรือที่ต้องการเพื่อที่จะทำให้สามารถดำเนินการตรวจพิสูจน์ และเพื่อให้มั่นใจได้ถึงการปฏิบัติให้เป็นไปตามที่อ้างถึงในวรรค 1 ของมาตรฐานนี้
4. ต้องทำการตรวจสอบตามรอบเวลาที่กำหนดไว้โดยมาตรฐาน ก 5.1.3 หากสามารถปฏิบัติได้ ซึ่งรอบเวลานั้นไม่ว่าในกรณีใดต้องไม่เกินกว่าสามปี
5. หากประเทศสมาชิกได้รับข้อร้องเรียนที่ไม่อาจพิจารณาได้ว่ามีมูลความจริงอย่างชัดเจน หรือได้รับหลักฐานว่าเรือที่ชักธงของประเทศตนไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้หรือว่ามีข้อบกพร่องอย่างร้ายแรงในการนำมาตราการที่กำหนดไว้ในใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ประเทศสมาชิกต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่จำเป็นในการสอบข้อเท็จจริง และต้องทำให้มั่นใจได้ว่า มีการกระทำเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่พบ
6. สมาชิกแต่ละประเทศต้องมีกฎเกณฑ์ที่เพียงพอและต้องบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อประกันว่า พนักงานตรวจมีสถานะและสภาพเงื่อนไขของการทำงานที่ทำให้มั่นใจได้ว่าเป็นความเป็นอิสระจากการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลและอิทธิพลที่ไม่ถูกต้องจากภายนอก



7. ด้วยการให้ข้อแนะนำที่ชัดเจนในภาระงานที่ต้องปฏิบัติ และมีหลักฐานการแต่งตั้งอย่างถูกต้อง พนักงานตรวจต้องได้รับอำนาจให้

- (ก) ขึ้นไปบนเรือซึ่งชักรงของประเทศสมาชิก
- (ข) ดำเนินการตรวจสอบ ทดสอบ หรือไต่สวนที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อให้เป็นที่พอใจว่ามาตรฐานนั้นมีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด และ
- (ค) กำหนดให้มีการแก้ไขข้อบกพร่องใด ๆ และ เมื่อมีมูลที่เชื่อว่าข้อบกพร่องนั้นเท่ากับเป็นการฝ่าฝืนต่อข้อกำหนดตามอนุสัญญาฉบับนี้อย่างร้ายแรง (รวมทั้งสิทธิของคนประจำเรือ) หรือแสดงให้เห็นถึงอันตรายที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย สุขภาพอนามัย หรือความมั่นคงของคนประจำเรือ และห้ามเรือออกจากท่าเรือจนกว่าได้มีการดำเนินการที่จำเป็น

8. การดำเนินการใดวรรค 7 (ค) ของมาตรฐานนี้ต้องอยู่ภายใต้บังคับของสิทธิในการอุทธรณ์ต่อหน่วยงานปกครองหรือศาลยุติธรรม

9. พนักงานตรวจต้องมีดุลยพินิจในการให้คำแนะนำแทนการเริ่มหรือเสนอให้ดำเนินคดีหากการฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ไม่ชัดเจนถึง อันตรายต่อความปลอดภัย สุขภาพอนามัย หรือความมั่นคงของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องนั้นยัง และไม่ปรากฏประวัติการฝ่าฝืนในลักษณะเดียวกันมาก่อน

10. พนักงานตรวจต้องรักษาความลับของแหล่งที่มาของคำร้องทุกข์หรือข้อร้องเรียนใด ๆ ที่กล่าวหาถึง อันตรายหรือข้อบกพร่องเกี่ยวข้องกับการทำงานและความเป็นอยู่ของคนงานประจำเรือ หรือการฝ่าฝืนกฎหมายและระเบียบ และต้องไม่แจ้งเจ้าของเรือ ผู้แทนเจ้าของเรือ หรือผู้ปฏิบัติการของเรือให้ทราบว่าได้มีการตรวจเข้านั้น เนื่องมาจากข้อร้องเรียนดังกล่าว

11. พนักงานตรวจต้องไม่ได้รับมอบหมายหน้าที่ซึ่งมีลักษณะหรือจำนวนที่อาจส่งผลต่อการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ หรือทำให้เสื่อมเสียในทางใด ๆ ต่ออำนาจหน้าที่ หรือขาดความเป็นกลางในความสัมพันธ์ที่มีต่อเจ้าของเรือ คนประจำเรือ หรือฝ่ายอื่น ๆ ที่มีส่วนได้เสีย กล่าวโดยเฉพาะ พนักงานตรวจต้อง

(ก) ถูกห้ามมีผลประโยชน์ใด ๆ ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อมในการปฏิบัติหน้าที่ เมื่อถูกเรียกให้ทำการตรวจ และ

(ข) ภายใต้บังคับของมาตรการทางวินัยและการลงโทษที่เหมาะสม ห้ามเปิดเผยความลับเชิงพาณิชย์หรือกระบวนการทำงานที่เป็นความลับหรือข้อมูลข่าวสารของลักษณะส่วนบุคคลซึ่งสามารถทราบมาได้ในช่วงการปฏิบัติหน้าที่ แม้จะพ้นจากการปฏิบัติหน้าที่แล้วก็ตาม

12. พนักงานตรวจต้องส่งรายงานการตรวจแต่ละครั้งไปยังหน่วยงานที่ทรงอำนาจ โดยต้องมอบสำเนารายงานหนึ่งฉบับเป็นภาษาอังกฤษหรือภาษาที่ใช้ในการทำงานของเรือให้แก่นายเรือ และต้องปิดประกาศสำเนาอีกฉบับหนึ่งในกระดานแจ้งข่าวของเรือ เพื่อเป็นข้อมูลข่าวสารแก่คนประจำเรือ และกรณีที่ได้รับการร้องขอก็ให้ส่งแก่ผู้แทนของบุคคลดังกล่าว

13. หน่วยงานที่ทรงอำนาจของสมาชิกแต่ละประเทศต้องเก็บรักษาบันทึกการตรวจสภาพเงื่อนไขของคนประจำเรือบนเรือที่ชักรงของประเทศตนไว้ และต้องพิมพ์เผยแพร่รายงานประจำปีเกี่ยวกับกิจกรรมการตรวจภายในระยะเวลาที่เหมาะสมหลังจากสิ้นปี แต่ต้องไม่เกินกว่าหกเดือน

14. กรณีที่การตรวจเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุร้ายแรง ควรส่งรายงานไปยังหน่วยงานที่ทรงอำนาจโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ต้องไม่ช้ากว่าหนึ่งเดือนหลังการสรุปผลการตรวจ

15. เมื่อมีการตรวจหรือใช้มาตรการภายใต้มาตรฐานนี้ ต้องใช้ความพยายามที่เหมาะสมทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เรือต้องถูกกักหรือทำให้ล่าช้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร

16. ต้องได้รับการชดเช้ค่าสินไหมทดแทนความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเป็นผลจากการใช้อำนาจโดยมิชอบของพนักงานตรวจ ตามกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ ทั้งนี้ ภาระการพิสูจน์ในแต่ละกรณีให้ตกอยู่กับผู้ร้องเรียน

17. ต้องมีบทลงโทษและมาตรการการแก้ไขอื่นที่เพียงพอสำหรับการฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ (รวมทั้งสิทธิของคนประจำเรือ) และสำหรับการขัดขวางพนักงานตรวจในการปฏิบัติหน้าที่ และบังคับใช้ข้อปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพโดยสมาชิกแต่ละประเทศ

#### ข้อเสนอแนะ ข 5.1.4 การตรวจสอบและการบังคับใช้

1. หน่วยงานที่ทรงอำนาจ และหน่วยบริการหรือหน่วยงานอื่น ๆ ทั้งหมดหรือบางส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ ควรมีทรัพยากรที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ให้ลุล่วง กล่าวโดยเฉพาะ

(ก) สมาชิกแต่ละประเทศควรดำเนินมาตรการที่จำเป็น เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญและผู้ชำนาญพิเศษด้านเทคนิคที่มีคุณสมบัติครบถ้วนถูกต้องเข้ามาช่วยเหลืองานของพนักงานตรวจได้ในกรณีที่เป็น และ

(ข) พนักงานตรวจควรมีสถานที่ทำงานที่ตั้งอยู่ในที่ที่มีความสะดวก มีอุปกรณ์ และการขนส่งที่เพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรพัฒนานโยบายการปฏิบัติตามและการบังคับใช้เพื่อให้มั่นใจได้ถึงผลสอดคล้องกัน และนอกจากนั้น เพื่อชี้แนะกิจกรรมการตรวจสอบและการบังคับใช้ที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาฉบับนี้ ควรจัดทำสำเนาของนโยบายนี้ให้แก่พนักงานตรวจและเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายทุกคน และควรเผยแพร่แก่สาธารณะ เจ้าของเรือ และคนประจำเรือ

3. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรจัดให้มีวิธีการดำเนินการที่เรียบง่าย เพื่อให้สามารถได้รับข้อมูลเป็นการลับเกี่ยวกับการฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ที่อาจเกิดขึ้น (รวมทั้งสิทธิของคนประจำเรือ) จากคนประจำเรือโดยตรง หรือจากผู้แทนของคนประจำเรือ และเพื่ออนุญาตให้พนักงานตรวจได้สอบสวนเรื่องดังกล่าวในทันที รวมทั้ง

(ก) ทำให้นายเรือ คนประจำเรือ หรือผู้แทนของคนประจำเรือสามารถร้องขอให้มีการตรวจ เมื่อบุคคลดังกล่าวเห็นว่ามีความจำเป็น และ

(ข) การจัดหาข้อมูลด้านเทคนิคและคำแนะนำให้แก่เจ้าของเรือ คนประจำเรือ และองค์กรที่เกี่ยวข้อง เพื่อที่จะให้เกิดวิธีการที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ และนำมาซึ่งการพัฒนาปรับปรุงสภาพบนเรือของคนประจำเรืออย่างต่อเนื่อง

4. พนักงานตรวจควรได้รับการฝึกอบรมอย่างครบถ้วนและมีจำนวนที่เพียงพอที่จะวางใจได้ถึงการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ โดยพิจารณาถึง

- (ก) ความสำคัญของหน้าที่ซึ่งพนักงานตรวจต้องปฏิบัติ โดยเฉพาะจำนวน ลักษณะ และขนาดของเรือที่อยู่ภายใต้บังคับการตรวจ และจำนวนและความซับซ้อนของบทบัญญัติของกฎหมายที่จะบังคับใช้
- (ข) ทรัพยากรที่จัดไว้ให้พนักงานตรวจได้นำมาใช้
- (ค) สภาพเงื่อนไขในทางปฏิบัติซึ่งต้องทำการตรวจ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ

5. ภายใต้บังคับของสภาพเงื่อนไขสำหรับการคัดเลือกให้เข้าทำงานในภาครัฐที่อาจกำหนดไว้โดยกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ พนักงานตรวจควรมีคุณสมบัติที่ครบถ้วนและได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ และหากเป็นไปได้ ควรได้รับการศึกษาหรือมีประสบการณ์ทางทะเลในฐานะคนประจำเรือ ทั้งนี้ ควรมีความรู้เรื่องสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ และความรู้ภาษาอังกฤษอย่างเพียงพอ

6. ควรดำเนินมาตรการเพื่อให้พนักงานตรวจได้รับการฝึกอบรมที่เหมาะสมเพิ่มเติมในระหว่างที่มีการจ้างงาน

7. พนักงานตรวจทุกคนควรมีความเข้าใจอย่างชัดแจ้งถึง สภาพการณ์แวดล้อมที่ควรทำการตรวจ ขอบเขตของการตรวจที่จะกระทำในสภาพการณ์ต่าง ๆ ที่อ้างถึง และวิธีการทั่วไปของการตรวจ

8. พนักงานตรวจที่มีหลักฐานการแต่งตั้งอย่างถูกต้องตามกฎหมายภายในประเทศอย่างน้อยควรให้มีอำนาจ

- (ก) ขึ้นไปบนเรือได้โดยอิสระและไม่ต้องแจ้งล่วงหน้า อย่างไรก็ตาม เมื่อเริ่มการตรวจเรือ พนักงานตรวจควรแจ้งการมาถึงให้นายเรือหรือผู้ที่รับผิดชอบทราบ และในกรณีที่เหมาะสมควรแจ้งให้คนประจำเรือและผู้แทนของคนประจำเรือทราบ
- (ข) ถามคำถามแก่นายเรือ คนประจำเรือ หรือบุคคลอื่น รวมทั้งเจ้าของเรือ หรือผู้แทนเจ้าของเรือในเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตามข้อกำหนดภายใต้กฎหมายและกฎระเบียบโดยมีพยานอยู่ต่อหน้า หากมีการร้องขอ
- (ค) เรียกเอาหนังสือใด ๆ ปุ่มเรือ เอกสารทะเบียน หนังสือรับรอง หรือเอกสารหรือข้อมูลข่าวสารอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับเรื่องที่อยู่ภายใต้บังคับการตรวจ เพื่อตรวจพิสูจน์ถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศอันเป็นการปฏิบัติตามอนุสัญญาฉบับนี้
- (ง) บังคับให้ปิดประกาศการแจ้งตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศอันเป็นการปฏิบัติตามอนุสัญญาฉบับนี้
- (จ) เก็บหรือนำไปซึ่งตัวอย่างของผลิตภัณฑ์ สินค้า น้ำดื่ม เติปียง วัสดุ และสารที่นำมาใช้หรือจัดการ เพื่อวัตถุประสงค์ในการวิเคราะห์
- (ฉ) แจ้งโดยทันทีหลังจากการตรวจเพื่อให้เจ้าของเรือ ผู้ปฏิบัติการของเรือ หรือนายเรือได้ทราบถึงข้อบกพร่องที่อาจกระทบต่อสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของบุคคลทั้งหลายที่อยู่ในเรือ

- (ข) แจ้งเตือนหน่วยงานที่ทรงอำนาจ และองค์กรที่ได้รับการยอมรับหากสามารถปฏิบัติได้ ให้ทราบถึงข้อบกพร่องหรือการละเมิด จากการศึกษาหรือกฎระเบียบที่มีอยู่ ไม่ครอบคลุมถึงเป็นการเฉพาะ และยื่นข้อเสนอให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจเพื่อการปรับปรุง กฎหมายหรือกฎระเบียบ และ
- (ซ) แจ้งหน่วยงานที่ทรงอำนาจให้ทราบถึงโรคหรือการบาดเจ็บเนื่องจากการทำงานที่มีผลกระทบต่อคนประจำเรือในกรณีและในวิธีการที่กำหนดไว้โดยกฎหมายหรือกฎระเบียบ
9. เมื่อมีการเก็บหรือนำไปซึ่งตัวอย่างที่อ้างถึงในวรรค 8 (จ) ของข้อแนะนำนี้ ควรแจ้ง หรือควรกระทำต่อหน้าเจ้าของเรือ หรือผู้แทนเจ้าของเรือ และคนประจำเรือในกรณีที่เหมาะสม ในเวลาที่ทำการเก็บหรือนำไปซึ่งตัวอย่างนั้น ทั้งนี้ พนักงานตรวจควรบันทึกปริมาณของตัวอย่าง ใว้อย่างถูกต้อง
10. รายงานประจำปีเกี่ยวกับเรือที่ชักธงของประเทศตน ซึ่งจัดพิมพ์โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจของสมาชิกแต่ละประเทศควรมี
- (ก) รายชื่อกฎหมายและกฎระเบียบที่มีผลบังคับใช้แล้วเกี่ยวกับสภาพการทำงานและ ความเป็นอยู่ของคนประจำเรือและการแก้ไขใด ๆ ที่มีผลบังคับใช้แล้วในระหว่างปี
- (ข) รายละเอียดขององค์กรของระบบการตรวจ
- (ค) สถิติของเรือ หรือสถานที่ที่อยู่ภายใต้บังคับการตรวจ และสถิติของเรือและสถานที่ทำ การตรวจจริง
- (ง) สถิติของคนประจำเรือทั้งหมดที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบและกฎหมายภายในประเทศ
- (จ) สถิติและข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎหมาย การลงโทษ และกรณีที่มีการกักเรือ และ
- (ฉ) สถิติเกี่ยวกับโรคและการบาดเจ็บเนื่องจากการทำงานที่มีผลกระทบต่อคนประจำเรือที่มี การบันทึกไว้

### ข้อบังคับ 5.1.5 วิธีปฏิบัติในการร้องเรียนบนเรือ

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องกำหนดให้เรือซึ่งชักธงของประเทศตนมีวิธีปฏิบัติบนเรือ ในการจัดการอย่างเป็นธรรม มีประสิทธิภาพ และรวดเร็วต่อข้อร้องเรียนของคนประจำเรือที่ กล่าวหาถึงการฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ (รวมทั้งสิทธิของคนประจำเรือ)
2. สมาชิกแต่ละประเทศต้องห้ามมิและต้องลงโทษต่อการทำให้คนประจำเรือต้องตกเป็นเหยื่อจากการยื่นข้อร้องเรียน
3. บทบัญญัติในข้อบังคับและในส่วนที่เกี่ยวข้องของประมวลข้อปฏิบัติไม่ทำให้เสื่อมเสีย ต่อสิทธิของคนประจำเรือที่จะแสวงหาทางแก้ไขเยียวยาโดยวิธีการใด ๆ ตามกฎหมายที่คนประจำเรือเห็นสมควร

### มาตรฐาน ก 5.1.5 วิธีปฏิบัติในการร้องเรียนบนเรือ

1. โดยไม่ทำให้เสียชื่อเสียงต่อขอบเขตที่กว้างกว่าตามกฎหมายหรือกฎระเบียบภายในประเทศหรือข้อตกลงร่วม คนประจำเรือสามารถใช้วิธีปฏิบัติบนเรือเพื่อยื่นข้อร้องเรียนเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวหาว่า เป็นการก่อให้เกิดการฝ่าฝืนต่อข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ (รวมทั้งสิทธิของคนประจำเรือ)

2. ตามกฎหมายหรือกฎระเบียบของประเทศสมาชิกนั้น สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า วิธีปฏิบัติในการร้องเรียนบนเรือได้มีขึ้นอย่างเหมาะสมเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของข้อบังคับ 5.1.5 วิธีปฏิบัติดังกล่าวต้องมีวิธีแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนให้อยู่ในระดับที่มีน้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ อย่างไรก็ตาม ในทุกกรณี คนประจำเรือต้องมีสิทธิในการร้องเรียนโดยตรงต่อนายเรือและต่อหน่วยงานภายนอกที่เหมาะสมหากเห็นว่าจำเป็น

3. วิธีการดำเนินการร้องเรียนบนเรือต้องรวมถึงสิทธิของคนประจำเรือที่จะมีผู้อื่นอยู่เป็นเพื่อนหรือทำการแทนในระหว่างการดำเนินการร้องเรียน ตลอดจนการปกป้องต่อความเป็นไปได้ในการที่จะทำให้คนประจำเรือตกเป็นเหยื่อจากการยื่นข้อร้องเรียน คำว่า “การทำให้ตกเป็นเหยื่อ” ครอบคลุมถึงการกระทำอันเป็นปฏิปักษ์โดยบุคคลใด ๆ อันเกี่ยวกับการที่คนประจำเรือยื่นข้อร้องเรียนซึ่งไม่ได้มุ่งให้เกิดความโกรธเคืองหรือมุ่งร้ายอย่างแท้จริง

4. เพื่อเพิ่มเติมจากสำเนาข้อตกลงการจ้างงานคนประจำเรือ ต้องให้คนประจำเรือทั้งหมดมีสำเนาวินัยปฏิบัติในการร้องเรียนที่ใช้บังคับบนเรือ ซึ่งต้องรวมถึงข้อมูลข่าวสารด้านการติดต่อกับหน่วยงานที่ทรงอำนาจของรัฐเจ้าของธงเรือและหน่วยงานที่ทรงอำนาจในประเทศที่คนประจำเรือมีถิ่นที่อยู่ในกรณีที่เป็นคนละประเทศกัน และชื่อของบุคคลบนเรือผู้ที่จะช่วยในการให้คำปรึกษาอย่างเป็นความลับ ด้วยความเป็นกลางแก่คนประจำเรือในการร้องเรียน หรือให้ความช่วยเหลือคนประจำเรือในการกระทำตามวินัยปฏิบัติในการร้องเรียนที่มีอยู่บนเรือ

### ข้อแนะนำ ข 5.1.5 วิธีปฏิบัติในการร้องเรียนบนเรือ

1. ภายใต้บังคับของบทกำหนดที่เกี่ยวข้องของข้อตกลงร่วมที่มีผลใช้บังคับ หน่วยงานที่ทรงอำนาจโดยการบริหารหรืออย่างใกล้ชิดกับองค์กรของเจ้าของเรือและองค์กรของคนประจำเรือควรพัฒนารูปแบบสำหรับวิธีการดำเนินการจัดการเกี่ยวกับการร้องเรียนบนเรือที่เป็นธรรมชาติรวดเร็วและมีการจัดทำรายละเอียดเอกสารที่ดี สำหรับเรือทั้งหมดที่ชักธงสัญชาติของประเทศสมาชิก ทั้งนี้ในการพัฒนาวิธีการดำเนินการดังกล่าวนี้ควรพิจารณาถึงเรื่องดังต่อไปนี้

(ก) ข้อร้องเรียนหลายเรื่องอาจเกี่ยวพันเป็นการเฉพาะกับตัวบุคคล ผู้ได้รับข้อร้องเรียน หรือแม้แต่ นายเรือ ซึ่งในทุกกรณี คนประจำเรือควรสามารถร้องเรียนไปยังนายเรือได้โดยตรง และร้องเรียนไปยังภายนอกได้ด้วย และ

- (ข) เพื่อที่จะช่วยหลีกเลี่ยงปัญหาของการทำให้คนประจำเรือผู้ทำข้อร้องเรียนเกี่ยวกับกรณีต่าง ๆ ตามอนุสัญญาฉบับนี้ต้องตกเป็นเหยื่อ วิธีการดำเนินการควรส่งเสริมให้มีการแต่งตั้งบุคคลบนเรือซึ่งสามารถให้คำแนะนำคนประจำเรือเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการที่มีไว้สำหรับคนประจำเรือ และหากมีการร้องขอโดยคนประจำเรือผู้ร้องเรียน ก็ให้สามารถเข้าร่วมการประชุมหรือการพิจารณาถึงสาระสำคัญของข้อร้องเรียนได้ด้วย
2. วิธีการดำเนินการที่มีการถกเถียงกันในระหว่างกระบวนการปรึกษาหารือ ที่อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อแนะนำนี้ อย่างน้อยที่สุดควรรวมถึงเรื่องดังต่อไปนี้
- (ก) ข้อร้องเรียนควรส่งถึงหัวหน้าแผนกของคนประจำเรือผู้ยื่นข้อร้องเรียน หรือถึงนายประจำเรือลำดับที่สูงกว่าของคนประจำเรือผู้นั้น
- (ข) หัวหน้าแผนกหรือนายประจำเรือลำดับที่สูงกว่าควรใช้ความพยายามในการแก้ไขปัญหาของเรื่องภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ให้เหมาะสมกับความร้ายแรงของประเด็นที่เกี่ยวข้อง
- (ค) หากว่าหัวหน้าแผนกหรือนายประจำเรือลำดับที่สูงกว่าไม่สามารถแก้ไขปัญหาตามข้อร้องเรียนให้เป็นที่น่าพอใจแก่คนประจำเรือได้ นายประจำเรือดังกล่าวสามารถส่งข้อร้องเรียนไปยังนายเรือผู้ซึ่งควรจัดการกับเรื่องนั้นด้วยตัวเอง
- (ง) คนประจำเรือควรมีสวัสดิภาพตลอดเวลาที่จะมีผู้อยู่เป็นเพื่อนและทำการแทนโดยคนประจำเรือคนอื่นที่ตนเป็นคนเลือกบนเรือที่เกี่ยวข้อง
- (จ) ข้อร้องเรียนและคำตัดสินข้อร้องเรียนทั้งหมดควรได้รับการบันทึก และมีสำเนาฉบับหนึ่งให้คนประจำเรือที่เกี่ยวข้อง
- (ฉ) หากข้อร้องเรียนไม่สามารถแก้ไขได้บนเรือ ควรส่งเรื่องนั้นไปบนฝั่งให้เจ้าของเรือ ผู้ที่ควรมีกำหนดเวลาที่เหมาะสมสำหรับการแก้ไขปัญหา ในกรณีที่เหมาะสม เจ้าของเรือควรมีการปรึกษาหารือกับคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องหรือบุคคลใด ๆ ที่เจ้าของเรือสามารถแต่งตั้งให้เป็นผู้แทน และ
- (ช) ในทุกกรณี คนประจำเรือควรมีสวัสดิภาพขึ้นข้อร้องเรียนโดยตรงต่อนายเรือและเจ้าของเรือและหน่วยงานที่ทรงอำนาจ

### ข้อบังคับ 5.1.6 ความเสียหายอันเนื่องมาจากภัยพิบัติทางทะเล

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องมีการสอบสวนอย่างเป็นทางการในกรณีที่มีความเสียหายอันเนื่องมาจากภัยพิบัติทางทะเลอย่างร้ายแรงอันนำไปสู่การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับเรือซึ่งชักธงของประเทศตน ซึ่งโดยปกติแล้วรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวนต้องเผยแพร่ต่อสาธารณะ
2. ประเทศสมาชิกต้องประสานความร่วมมือซึ่งกันและกันเพื่ออำนวยความสะดวกในการสอบข้อเท็จจริงของความเสียหายอันเนื่องมาจากภัยพิบัติทางทะเลอย่างร้ายแรงตามที่อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อบังคับนี้

มาตรฐาน ก 5.1.6 ความเสียหายอันเนื่องมาจากภัยพิบัติทางทะเล

(ไม่มีบทกำหนด)

ข้อแนะนำ ข 5.1.6 ความเสียหายอันเนื่องมาจากภัยพิบัติทางทะเล

(ไม่มีบทกำหนด)

### ข้อบังคับ 5.2 ความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของท่า

วัตถุประสงค์: เพื่อให้สมาชิกแต่ละประเทศสามารถปฏิบัติตามความรับผิดชอบของตนภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ เกี่ยวข้องกับความร่วมมือระหว่างประเทศในการปฏิบัติและบังคับใช้มาตรฐานของอนุสัญญากับเรือต่างชาติ

#### ข้อบังคับ 5.2.1 การตรวจในท่าเรือ

1. เรือต่างประเทศทุกลำซึ่งจอดแวะในท่าเรือของประเทศสมาชิกด้วยเหตุในทางการค้า ตามปกติของเรือหรือเพราะเหตุผลทางการปฏิบัติการของเรือ สามารถอยู่ได้บังคับของการตรวจตามวรรค 4 แห่งมาตรา 5 เพื่อวัตถุประสงค์ในการตรวจพบจนถึงการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ (รวมถึงสิทธิของคนประจำเรือ) เกี่ยวกับสภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือของคนประจำเรือ

2. สมาชิกแต่ละประเทศต้องยอมรับใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ที่กำหนดไว้ภายใต้ข้อบังคับ 5.1.3 ว่าเป็นหลักฐานเบื้องต้นของการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ (รวมถึงสิทธิของคนประจำเรือ) ฉะนั้น การตรวจในท่าเรือต้องจำกัดอยู่ที่การตรวจพบทวนหนังสือรับรองและใบประกาศ ยกเว้นในสภาพการณ์ซึ่งกำหนดไว้ในประมวลข้อปฏิบัติ

3. การตรวจในท่าเรือต้องดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ตามบทกำหนดของประมวลข้อปฏิบัติและข้อตกลงระหว่างประเทศอื่น ๆ ซึ่งมีผลกับการตรวจควบคุมโดยรัฐเจ้าของท่าในประเทศสมาชิก การตรวจดังกล่าวต้องจำกัดอยู่เพียงการตรวจพิสูจน์ว่า เรื่องที่ผ่านการตรวจนั้นเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องตามที่ได้ระบุไว้ในมาตราและข้อบังคับของอนุสัญญาฉบับนี้ และในส่วน ก ของประมวลข้อปฏิบัติเท่านั้น

4. การตรวจสอบที่สามารถดำเนินการได้ตามข้อบังคับนี้ต้องถือตามระบบการตรวจและการติดตามที่มีประสิทธิภาพของรัฐเจ้าของท่า เพื่อช่วยทำให้มั่นใจได้ว่าสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือบนเรือที่เข้าไปยังท่าเรือของประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้องนั้นเป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ (รวมทั้งสิทธิของคนประจำเรือ)

5. ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับระบบที่อ้างถึงในวรรค 4 ของข้อบังคับนี้ รวมทั้งวิธีการที่ใช้เพื่อประเมินความมีประสิทธิภาพของระบบ ต้องรวมไว้ในรายงานของประเทศสมาชิกที่เสนอตามมาตรา 22 ของธรรมนูญองค์กรแรงงานระหว่างประเทศ



### มาตรฐาน ก 5.2.1 การตรวจในท่าเรือ

1. เมื่อเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ได้ขึ้นไปบนเรือเพื่อดำเนินการตรวจสอบและหากว่าสามารถทำได้ ได้เรียกให้ส่งใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลแล้ว พบว่า

- (ก) ไม่มีการจัดทำหรือไม่มีการเก็บรักษาเอกสารตามที่เรียกหรือได้รับการเก็บรักษาไว้อย่างไม่ถูกต้อง หรือเอกสารที่ทำขึ้นไม่มีข้อมูลตามที่กำหนดไว้โดยอนุสัญญาฉบับนี้ หรือเป็นเอกสารที่หมดอายุการบังคับตามกฎหมาย หรือ
- (ข) มีมูลอย่างชัดเจนที่ทำให้เชื่อว่า สภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ หรือ
- (ค) มีมูลอันสมควรที่ทำให้เชื่อว่า เรือได้มีการเปลี่ยนแปลงเพื่อประสงค์ที่จะหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามอนุสัญญาฉบับนี้ หรือ
- (ง) มีข้อร้องเรียนกล่าวหาว่า สภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือในเรื่องเฉพาะบางประการไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้

ให้สามารถทำการตรวจโดยละเอียดได้ เพื่อให้ทราบถึงสภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือ การตรวจดังกล่าวในทุกกรณีต้องกระทำเมื่อสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ที่เชื่อหรือถูกกล่าวหาว่า มีความบกพร่องนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายอย่างชัดเจนต่อความปลอดภัย สุขภาพอนามัย หรือความมั่นคงของคนประจำเรือ หรือเมื่อเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่มีมูลที่ทำให้เชื่อว่าความบกพร่องใด ๆ นั้นก่อให้เกิดการฝ่าฝืนอย่างร้ายแรงต่อข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ (รวมทั้งสิทธิของคนประจำเรือ)

2. เมื่อเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ทำการตรวจโดยละเอียดยิ่งขึ้นบนเรือต่างชาติที่อยู่ในท่าเรือของประเทศสมาชิกในสภาพการณ์ซึ่งกำหนดไว้ในอนุวรรค (ก) (ข) หรือ (ค) ของวรรค 1 ของมาตรฐานนี้ โดยหลักการแล้ว การตรวจต้องครอบคลุมถึงเรื่องตามรายการภาคผนวก ก 5-III

3. ในกรณีของข้อร้องเรียนภายใต้วรรค 1 (ง) ของมาตรฐานนี้ การตรวจโดยทั่วไปต้องจำกัดอยู่เฉพาะภายในขอบเขตของข้อร้องเรียน แม้ว่าข้อร้องเรียนหรือการสอบข้อเท็จจริงสามารถทำให้มีมูลที่ชัดเจนสำหรับการตรวจโดยละเอียดตามวรรค 1 (ข) ของมาตรฐานนี้ก็ตาม เพื่อวัตถุประสงค์ของวรรค 1 (ง) ของมาตรฐานนี้ คำว่า “ข้อร้องเรียน” หมายถึงข้อมูลข่าวสารที่ยื่นโดยคนประจำเรือ องค์กรวิชาชีพ สมาคม สหภาพแรงงาน หรือบุคคลใด ๆ ที่มีส่วนได้เสียในความปลอดภัยของเรือ รวมทั้ง มีส่วนได้เสียในอันตรายต่อสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของคนประจำเรือที่อยู่บนเรือ

4. หลังจากการตรวจสอบโดยละเอียดยิ่งขึ้นแล้วพบว่า สภาพการทำงานและความ เป็นอยู่บนเรือไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจ หน้าที่ต้องแจ้งให้นายเรือทราบในทันทีถึงข้อบกพร่องและกำหนดเส้นตายสำหรับการแก้ไขไว้ด้วย ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่พิจารณาว่าข้อบกพร่องนั้นเป็นสาระสำคัญ หรือมีความเกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียนที่มีขึ้นตามวรรค 3 ของมาตรฐานนี้ เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับ มอบหมายอำนาจหน้าที่ต้องแจ้งข้อบกพร่องนั้นให้องค์กรของคนประจำเรือและองค์กรของเจ้าของ เรือที่เหมาะสมในประเทศสมาชิกที่การตรวจได้กระทำขึ้น และสามารถ

(ก) แจ้งให้ผู้แทนของรัฐเจ้าของธงเรือทราบ

(ข) ให้ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องแก่หน่วยงานที่ทรงอำนาจของท่าเรือถัดไปที่เรือจะแวะจอด

5. ประเทศสมาชิกที่ซึ่งการตรวจได้กระทำขึ้นต้องมีสิทธิที่จะส่งสำเนารายงานของเจ้าหน้าที่ ซึ่งต้องแนบคำตอบที่ได้รับจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจของรัฐเจ้าของธงเรือภายในกำหนดเส้นตาย ที่ระบุไว้ ไปยังผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ โดยมุ่งหมายให้พิจารณา การกระทำดังกล่าวตามความเหมาะสมและความเร่งด่วน เพื่อให้มั่นใจได้ว่ารายงานได้รับการ เก็บรักษาไว้เพื่อเป็นข้อมูล และมีการแจ้งฝ่ายต่าง ๆ ที่อาจสนใจขอเข้าร่วมในวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

6. หลังการตรวจโดยละเอียดยิ่งขึ้นแล้วพบว่า เรือไม่ได้ทำตามข้อกำหนดของอนุสัญญา ฉบับนี้ และ

(ก) สภาพบนเรือเป็นอันตรายอย่างชัดแจ้งต่อความปลอดภัย สุขภาพอนามัย และความมั่นคง ของคนประจำเรือ หรือ

(ข) การที่ไม่ได้ทำตามข้อกำหนดนั้นก่อให้เกิดการฝ่าฝืนที่ร้ายแรงหรือซ้ำซากต่อข้อกำหนดของ อนุสัญญาฉบับนี้ (รวมทั้งสิทธิของคนประจำเรือ)

เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ต้องดำเนินการตามขั้นตอนเพื่อให้มั่นใจได้ว่า เรือต้อง ไม่ออกไปสู่ทะเลจนกว่าจะทำการแก้ไขสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดที่ตกอยู่ในขอบเขตของอนุวรรค

(ก) หรือ (ข) ของวรรคนี้ หรือจนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ได้ยอมรับในแผน ปฏิบัติเพื่อแก้ไขการไม่เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว และเป็นที่ยอมรับว่าแผนนั้นจะมีการนำไป ปฏิบัติโดยเร่งด่วน หากเรือถูกห้ามมิให้แล่น เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ต้องแจ้งให้ รัฐเจ้าของธงเรือทราบโดยทันที และต้องเชิญผู้แทนรัฐเจ้าของธงเรือมาพบ หากเป็นไปได้ ให้ร้องขอให้รัฐเจ้าของธงเรือตอบกลับภายในเส้นตายที่ระบุไว้ เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมาย อำนาจหน้าที่ยังต้องแจ้งให้องค์กรของเจ้าของเรือ และองค์กรของคนประจำเรือที่เหมาะสมในรัฐ เจ้าของท่าซึ่งการตรวจได้กระทำขึ้น ให้ได้ทราบโดยทันที

7. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ ของตนได้รับการแนะนำตามแบบที่แสดงไว้ในส่วน ข ของประมวลข้อปฏิบัติ ถึงสภาพการณ์ใน ประเภทต่าง ๆ อันเป็นเหตุสมควรในการกักเรือตามวรรค 6 ของมาตรฐานนี้

8. เมื่อมีการปฏิบัติตามความรับผิดชอบภายใต้มาตรฐานนี้ สมาชิกแต่ละประเทศต้องให้ความพยายามทั้งปวงเท่าที่สามารถจะทำได้เพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เรือถูกกักหรือทำให้ล่าช้าโดยไม่ถูกต้อง หากพบว่าเรือถูกกักไว้หรือทำให้ล่าช้าโดยไม่ถูกต้อง ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ ให้ภาระพิสูจน์ในแต่ละกรณีตกอยู่กับผู้ร้องเรียน

#### ข้อเสนอแนะ ข 5.2.1 การตรวจในท่าเรือ

1. หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรพัฒนานโยบายการตรวจสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตรวจภายใต้ข้อบังคับ 5.2.1 วัตถุประสงค์ของนโยบายควรทำให้มั่นใจได้ถึงความสอดคล้องต่อเนื่อง และควรเป็นการชี้แนะกิจการงานด้านการตรวจและการบังคับใช้ที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนดตามอนุสัญญาฉบับนี้ (รวมทั้งสิทธิของคนประจำเรือ) ทั้งนี้ ควรให้สำเนาของนโยบายนี้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ทุกคน และควรเผยแพร่ต่อสาธารณะ เจ้าของเรือ และคนประจำเรือ

2. เมื่อพัฒนานโยบายเกี่ยวกับสภาพการณ์ที่ทำให้สามารถกักเรือได้ตามวรรค 6 ของมาตรฐาน ก 5.2.1 นั้น หน่วยงานที่ทรงอำนาจควรพิจารณาถึงการฝ่าฝืนตามที่อ้างถึงในวรรค 6 (ข) ของมาตรฐาน ก 5.2.1 ว่าความร้ายแรงอันเนื่องมาลักษณะของความบกพร่องที่เกิดขึ้น ซึ่งเกี่ยวข้องโดยเฉพาะกับกรณีการละเมิดต่อสิทธิและหลักการขั้นพื้นฐาน หรือต่อสิทธิทางสังคมและการจ้างงานคนประจำเรือตามมาตรา III และ IV ตัวอย่างเช่น ควรถือว่าการจ้างบุคคลผู้ซึ่งมีอายุต่ำกว่ากำหนดควรพิจารณาว่าเป็นการฝ่าฝืนอย่างร้ายแรง แม้ว่าจะมีการจ้างบุคคลลักษณะดังกล่าวบนเรือเพียงคนเดียว ในกรณีอื่น ๆ ควรคำนึงถึงจำนวนของข้อบกพร่องที่แตกต่างกันไปซึ่งพบระหว่างการตรวจเป็นการเฉพาะ ตัวอย่างเช่น ข้อบกพร่องต่าง ๆ เกี่ยวกับที่พักอาศัยหรืออาหารและการจัดหาอาหาร ซึ่งไม่คุกคามความปลอดภัยหรือสุขภาพอนามัยอาจจำเป็นต้องมีปัจจัยหลายประการก่อนที่จะพิจารณาได้ว่าเป็นการละเมิดอย่างร้ายแรง

3. ประเทศสมาชิกควรประสานความร่วมมือระหว่างกัน เพื่อขยายขอบเขตให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ในการรับรองข้อเสนอแนะว่าด้วย นโยบายการตรวจที่ตกลงไว้ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวข้องกับสภาพการณ์ที่ทำให้สามารถกักเรือได้

#### ข้อบังคับ 5.2.2 วิธีปฏิบัติในการจัดการข้อร้องเรียนของคนประจำเรือบนฝั่ง

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้มั่นใจได้ว่า คนประจำเรือบนเรือที่จอดแวะในท่าเรือในเขตอาณาของประเทศสมาชิก ผู้ซึ่งถูกกล่าวหาว่ามีการฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ (รวมทั้งสิทธิของคนประจำเรือ) มีสิทธิที่จะรายงานข้อร้องเรียนดังกล่าว เพื่อให้ง่ายต่อวิธีการแก้ไขปรับปรุงที่สามารถปฏิบัติได้และอย่างทันที

## มาตรฐาน ก 5.2.2 วิธีปฏิบัติในการจัดการข้อร้องเรียนของคนประจำเรือบนฝั่ง

1. สามารถรายงานข้อร้องเรียนของคนประจำเรือซึ่งกล่าวหาว่ามีการฝ่าฝืนข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ (รวมทั้งสิทธิของคนประจำเรือ) ไปยังเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ในท่าเรือที่ซึ่งเรือของคนประจำเรือแวะจอด ในกรณีดังกล่าว เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ต้องดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงเบื้องต้น

2. การสอบสวนข้อเท็จจริงเบื้องต้นต้องรวมไปถึงการพิจารณาว่าได้มีการวินิจฉัยตามวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการร้องเรียนบนเรือภายใต้ข้อบังคับ 5.1.5 หรือไม่ ตามความเหมาะสม โดยพิจารณาจากลักษณะของข้อร้องเรียน ซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่สามารถดำเนินการตรวจโดยรายละเอียดยิ่งขึ้นมาตรฐาน ก 5.2.1 ได้

3. ในกรณีที่เหมาะสม เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ต้องหาทางส่งเสริมการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนในระดับบนเรือ

4. ในกรณีที่การสอบสวนข้อเท็จจริงหรือการตรวจตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐานนี้เปิดเผยถึงการไม่เป็นไปตามข้อกำหนดในขอบเขตวรรค 6 ของมาตรฐาน ก 5.2.1 ให้บังคับใช้บทบัญญัติของวรรคดังกล่าว

5. กรณีที่บทบัญญัติของวรรค 4 ของมาตรฐานนี้ไม่ใช้บังคับ และข้อร้องเรียนไม่ได้รับการแก้ไขในระดับคนบนเรือ เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ต้องแจ้งให้รัฐเจ้าของธงทราบทันที เพื่อขอรับคำแนะนำและแผนปฏิบัติการแก้ไขภายในกำหนดเส้นตายที่ระบุไว้

6. กรณีไม่มีการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนตามวิธีดำเนินการในวรรค 5 ของมาตรฐานนี้ รัฐเจ้าของท่าเรือต้องส่งสำเนารายงานของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจไปยังผู้อำนวยการใหญ่ รายงานดังกล่าวต้องแนบคำตอบที่ได้รับภายในกำหนดเส้นตายที่ระบุไว้โดยหน่วยงานที่ทรงอำนาจของรัฐเจ้าของธงเรือ และต้องทำการแจ้งในลักษณะเดียวกันให้องค์กรของเจ้าของเรือและองค์กรของคนประจำเรือที่เหมาะสมในรัฐเจ้าของท่าเรือได้ทราบ นอกจากนี้ รัฐเจ้าของท่าเรือต้องส่งสถิติและข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับข้อร้องเรียนที่ได้รับการแก้ไขแล้วไปยังผู้อำนวยการใหญ่อย่างสม่ำเสมอ การส่งทั้งสองกรณีดังกล่าวต้องดำเนินการได้ตามความเหมาะสมและเร่งด่วน เพื่อให้มีการเก็บบันทึกข้อมูลดังกล่าวและแจ้งต่อฝ่ายต่าง ๆ รวมทั้งองค์กรของเจ้าของเรือและองค์กรของคนประจำเรือ ที่อาจสนใจเข้าร่วมในวิธีปฏิบัติเพื่อแก้ปัญหาที่เกี่ยวข้อง

7. ต้องดำเนินขั้นตอนที่เหมาะสมในการรักษาความลับของข้อร้องเรียนที่สร้างขึ้นโดยคนประจำเรือ

## ข้อแนะนำ ข 5.2.2 วิธีปฏิบัติในการจัดการข้อร้องเรียนของคนประจำเรือบนฝั่ง

1. กรณีข้อร้องเรียนตามที่อ้างถึงในมาตรฐาน ก 5.2.2 ได้ดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ เจ้าหน้าที่ที่นั้นควรตรวจสอบก่อนเป็นอย่างแรกว่า ข้อร้องเรียนมีลักษณะเป็นการทั่วไปซึ่งเกี่ยวข้องกับคนประจำเรือทั้งหมดบนเรือ หรือคนประจำเรือบางกลุ่ม หรือว่าเกี่ยวข้องกับเฉพาะกรณีรายบุคคลของคนประจำเรือ

2. ถ้าข้อร้องเรียนมีลักษณะเป็นการทั่วไป ควรพิจารณาดำเนินการตรวจโดยรายละเอียด ยิงขึ้นตามมาตรฐาน ก 5.2.1

3. ถ้าเป็นข้อร้องเรียนเกี่ยวข้องกับเฉพาะกรณีรายบุคคล ก็ควรดำเนินการตรวจสอบถึงผลที่ได้จากวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการร้องเรียนบนเรือ เพื่อแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนที่เกี่ยวข้อง ถ้าหากไม่ได้ นำวิธีปฏิบัติดังกล่าวมาใช้ เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ควรแนะนำให้ผู้ร้องเรียนใช้ ประโยชน์จากวิธีปฏิบัติดังกล่าวก่อน โดยควรมีเหตุผลที่ดีในการพิจารณารับข้อร้องเรียนก่อนมี การนำวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับข้อร้องเรียนบนเรือมาพิจารณา ซึ่งควรรวมถึงการมีวิธีปฏิบัติภายในที่ ไม่เพียงพอหรือล่าช้าโดยไม่สมควร หรือผู้ร้องเรียนเกรงกลัวต่อการถูกตอบโต้เนื่องจากการยื่น ข้อร้องเรียน

4. ในการสอบข้อเท็จจริงของข้อร้องเรียน เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่ควร ให้ออกาสที่เหมาะสมแก่นายเรือ เจ้าของเรือ และบุคคลใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียนได้แสดง ทัศนคติของตน

5. ในกรณีที่เป็นการตอบสนองต่อการแจ้งของรัฐเจ้าของท่าเรือตามวรรค 5 ของมาตรฐาน ก 5.2.2 โดยรัฐเจ้าของธงเรือได้แสดงให้เห็นว่าจะจัดการกับเรื่องดังกล่าว และมีวิธีปฏิบัติที่มี ประสิทธิภาพเพื่อวัตถุประสงค์นี้แล้ว และได้เสนอแผนปฏิบัติที่สามารถยอมรับได้ไปแล้ว เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่สามารถระงับการเข้าไปเกี่ยวข้องต่อไปกับข้อร้องเรียนได้

### **ข้อบังคับ 5.3 ความรับผิดชอบในการจัดหาแรงงาน**

*วัตถุประสงค์:* เพื่อให้มั่นใจได้ว่า สมาชิกแต่ละประเทศได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบของตน ภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกและการบรรจุคนประจำเรือ และการคุ้มครองทางสังคมให้แก่คนประจำเรือของตน

1. โดยไม่ทำให้เสื่อมเสียต่อหลักการด้านความรับผิดชอบของสมาชิกแต่ละประเทศต่อ สภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือบนเรือที่ชักธงของประเทศตน ให้ประเทศ สมาชิกมีความรับผิดชอบที่จะทำให้อันนี้มั่นใจได้ว่า มีการนำข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้ไปปฏิบัติ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกและการบรรจุคนประจำเรือ ตลอดจนการคุ้มครองด้านความมั่นคง ทางสังคมแก่คนประจำเรือที่เป็นคนในชาติของตน ผู้มีถิ่นที่อยู่หรือผู้มีภูมิลำเนาในเขตอาณาของตน ตามขอบเขตความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้

2. ข้อกำหนดโดยละเอียดเพื่อการปฏิบัติตามวรรค 1 ของข้อบังคับนี้หาได้ในประมวล ข้อปฏิบัติ

3. สมาชิกแต่ละประเทศต้องจัดทำระบบการตรวจและการติดตามควบคุมที่มี ประสิทธิภาพในการบังคับใช้ตามความรับผิดชอบของตนด้านการจัดหาแรงงานภายใต้อนุสัญญา ฉบับนี้

4. ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับระบบที่อ้างถึงในวรรค 3 ของข้อบังคับนี้ รวมทั้งวิธีการที่ใช้เพื่อประเมินประสิทธิภาพของระบบ ต้องถูกรวมไว้ในรายงานของประเทศสมาชิกที่จะเสนอตามมาตรา 22 แห่งธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศ

*มาตรฐาน ก 5.3 ความรับผิดชอบในการจัดหาแรงงาน*

1. สมาชิกแต่ละประเทศต้องบังคับใช้ข้อกำหนดของอนุสัญญาฉบับนี้กับการดำเนินงานและแนวปฏิบัติของหน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือที่ดำเนินกิจการอยู่ในเขตอาณาของตน โดยใช้ระบบการตรวจ การติดตามควบคุม และการดำเนินคดีตามกฎหมายต่อการฝ่าฝืนข้อกำหนดที่ได้รับอนุญาต และข้อกำหนดอื่น ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน ก 1.4

*ข้อเสนอแนะ ข 5.3 ความรับผิดชอบในการจัดหาแรงงาน*

1. ควรกำหนดให้หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือของเอกชนที่ดำเนินกิจการอยู่ในเขตอาณาของประเทศสมาชิก และคำประกันการให้บริการแก่เจ้าของเรือไม่ว่าจะที่ตั้งอยู่ที่ใด ยอมรับถึงพันธกิจที่จะทำให้เจ้าของเรือปฏิบัติตามเงื่อนไขของข้อตกลงการจ้างงานที่เจ้าของเรือทำไว้กับคนประจำเรือ

\*\*\*\*\*

## ภาคผนวก ก 5-I

สภาพความเป็นอยู่และการทำงานของคนประจำเรือที่ต้องได้รับการตรวจและอนุมัติโดย  
รัฐเจ้าของธงเรือ ก่อนออกใบรับรองเรือตามมาตรฐาน ก 5.1.3 วรรค 1 :

อายุขั้นต่ำ

ใบรับรองแพทย์

คุณสมบัติของคนประจำเรือ

ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

การใช้หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนของเอกชนตามที่กฎหมายกำหนด  
หรือได้รับใบรับรอง หรือได้รับใบอนุญาต

ชั่วโมงการทำงานหรือการพัก

ระดับการจัดอัตรากำลังสำหรับเรือ

ที่พักอาศัย

สิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือ

อาหารและการจัดหาอาหาร

ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย และการป้องกันอุบัติเหตุ

การรักษาพยาบาลบนเรือ

วิธีปฏิบัติในการร้องเรียนบนเรือ

การจ่ายค่าจ้าง



ภาคผนวก ก 5-II  
ใบรับรองแรงงานทางทะเล

(หมายเหตุ : ใบรับรองนี้ต้องมีใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลแนบมาพร้อม)

ออกภายใต้บทบัญญัติของมาตรา V และหัวข้อ 5  
แห่งอนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549  
(ต่อแต่นี้ไปจะเรียกว่า “อนุสัญญา”)  
ภายใต้อำนาจหน้าที่ของรัฐบาลแห่ง :

.....  
(ชื่อเต็มของรัฐเจ้าของธงเรือ)

โดย .....

(ชื่อเต็มและที่อยู่ของหน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ  
ซึ่งได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่เต็มภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญา)

รายละเอียดของเรือ

ชื่อเรือ .....

อักษรหรือหมายเลขจำแนกเรือ .....

ท่าเรือที่จดทะเบียน .....

วันที่จดทะเบียน .....

ขนาดตันกรอส<sup>1</sup> .....

หมายเลข IMO .....

ประเภทเรือ .....

ชื่อและที่อยู่ของเจ้าของเรือ<sup>2</sup> .....

.....

.....

<sup>1</sup> สำหรับเรือที่อยู่ในบังคับของแผนชั่วคราวในการวัดขนาดตันกรอสของเรือ ซึ่งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศให้การรับรองนั้น ให้ตันกรอสหมายถึง ขนาดที่รวมอยู่ใน REMARKS column ของใบสำคัญรับรองขนาดตันเรือระหว่างประเทศ พ.ศ. 2512 ตามตรา II (1) (ค) ของอนุสัญญา

<sup>2</sup> เจ้าของเรือ หมายถึง เจ้าของเรือ หรือองค์กร หรือบุคคลอื่นใด เช่น ผู้จัดการ ตัวแทน หรือ ผู้เช่าเรือเปล่า ผู้ซึ่งรับผิดชอบต่อปฏิบัติการของเรือมาจากเจ้าของ และโดยการที่เป็นผู้ซึ่งได้รับความรับผิดชอบเช่นนั้นมา ได้ตกลงเข้ารับช่วงหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดให้กับเจ้าของเรือตามอนุสัญญานี้ ไม่ว่าจะมิบุคคลหรือองค์กรอื่นใดมาปฏิบัติหน้าที่หรือรับผิดชอบบางประการแทนเจ้าของเรือหรือไม่ก็ตาม ตามตรา II (1) (ญ) ของอนุสัญญา

ขอรับรองว่า

1. เรือนี้ได้ผ่านการตรวจและพิสูจน์แล้วว่า ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา และ บทบัญญัติของใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเลที่แนบทำยานี้

2. สภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก ก 5-I ของอนุสัญญา มีความสอดคล้องกับข้อกำหนดภายในประเทศของประเทศที่มีชื่อข้างต้น อันเป็นการนำอนุสัญญาไปปฏิบัติ ข้อกำหนดภายในประเทศเหล่านี้ได้สรุปรวมไว้ในใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ส่วน I

ใบรับรองนี้มีผลใช้ได้ตามกฎหมายถึง ..... ภายใต้บังคับของการตรวจตามมาตรฐาน ก 5.1.3 และ ก 5.1.4 ของอนุสัญญา

ใบรับรองนี้มีผลใช้ได้ตามกฎหมายต่อเมื่อมีใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล ซึ่งออกให้ ณ.....เมื่อ..... แนบทำยานี้ วันที่ทำการตรวจเสร็จสิ้นโดยสมบูรณ์ อันเป็นพื้นฐานให้ออกใบรับรองนี้ คือ ..... ออกให้ ณ ..... เมื่อ .....

ลายมือชื่อของเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจหน้าที่ให้ออกใบรับรอง (ปิดผนึกหรือประทับตราของหน่วยงานที่ออกใบรับรอง ตามความเหมาะสม)

การลงนามรับรองการตรวจระหว่างอายุตามที่มีผลบังคับ และการตรวจเพิ่มเติมใด ๆ หากมีการร้องขอ ขอรับรองว่า เรือนี้ได้ผ่านการตรวจตามมาตรฐาน ก 5.1.3 และ ก 5.1.4 แห่งอนุสัญญาแล้ว และสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก ก 5-I ของอนุสัญญา มีความสอดคล้องกับข้อกำหนดภายในประเทศของประเทศที่มีชื่อข้างต้น อันเป็นการนำอนุสัญญาไปปฏิบัติ

การตรวจระหว่างอายุ :  
(ให้แล้วเสร็จระหว่างวันครบรอบ  
ปีที่สองและปีที่สาม)

ลงนาม .....  
(ลายมือชื่อของเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจ)  
.....  
สถานที่ .....  
วันที่ .....  
(ปิดผนึกหรือประทับตราของหน่วยงาน  
ตามความเหมาะสม)

การลงนามรับรองเพิ่มเติม (หากมีการร้องขอ)

ขอรับรองว่า เรือได้รับการตรวจเพิ่มเติมโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจพิสูจน์ว่า เรือยังคงปฏิบัติตามข้อบังคับที่กำหนดภายในประเทศ อันเป็นการนำอนุสัญญาไปปฏิบัติ ตามที่กำหนดโดยมาตรฐาน ก 3.1 วรรค 3 ของอนุสัญญา (การจดทะเบียนใหม่ หรือการดัดแปลงที่สำคัญของที่พักอาศัย) หรือเพื่อเหตุผลอื่น ๆ

การตรวจเพิ่มเติม  
(หากมีการร้องขอ)

ลงนาม .....  
(ลายมือชื่อของเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจ)  
.....  
สถานที่ .....  
วันที่ .....  
(ปิดผนึกหรือประทับตราของหน่วยงาน  
ตามความเหมาะสม)

การตรวจเพิ่มเติม  
(หากมีการร้องขอ)

ลงนาม .....  
(ลายมือชื่อของเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจ)  
.....  
สถานที่ .....  
วันที่ .....  
(ปิดผนึกหรือประทับตราของหน่วยงาน  
ตามความเหมาะสม)

การตรวจเพิ่มเติม  
(หากมีการร้องขอ)

ลงนาม .....  
(ลายมือชื่อของเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจ)  
.....  
สถานที่ .....  
วันที่ .....  
(ปิดผนึกหรือประทับตราของหน่วยงาน  
ตามความเหมาะสม)

**อนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549**  
**คำประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล - ส่วน I**

(หมายเหตุ : คำประกาศนี้ต้องแนบไปพร้อมกับใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลของเรือ)

ออกโดยอาศัยอำนาจของ .....  
 (ระบุชื่อหน่วยงานผู้มีอำนาจตามที่จำกัดความไว้ในส่วน II วรรค 1 (ก) ของอนุสัญญา)

สืบเนื่องแต่บทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 นั้น เรือที่อ้างถึงต่อไปนี้

ชื่อเรือ	หมายเลข IMO	ขนาดตันกรอส

ได้รับการดูแลให้สอดคล้องตามมาตรฐาน ก 5.1.3 ของอนุสัญญา

- ในนามของหน่วยงานที่มีอำนาจตามชื่อข้างต้นขอประกาศโดยได้ลงนามกำกับไว้ข้างท้าย ว่า
- (ก) บทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเลได้รับการผนวกไว้อย่างสมบูรณ์ในข้อกำหนดภายในประเทศตามที่อ้างถึงข้างท้าย
  - (ข) กำหนดภายในประเทศเหล่านี้ได้รับการบรรจุไว้ในบทบัญญัติแห่งชาติตามที่อ้างอิงไว้ข้างท้าย โดยได้จัดเตรียมคำอธิบายเกี่ยวกับเนื้อหาของบทบัญญัติเหล่านั้นไว้ในกรณีที่เป็น
  - (ค) รายละเอียดของบทบัญญัติอื่นที่เทียบเคียงกันได้สาระสำคัญภายใต้มาตรา VI วรรค 3 และ 4 ได้จัดเตรียมไว้แล้ว <ภายใต้ข้อกำหนดภายในประเทศที่ตรงกันตามรายชื่อข้างท้าย> <ในหมวดข้างท้าย ซึ่งเขียนขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์นี้> (ให้ขีดฆ่าข้อความที่ไม่ต้องการ)
  - (ง) ข้อยกเว้นใด ๆ ที่ได้รับความยินยอมจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจตามหัวข้อ 3 ได้รับการระบุไว้ อย่างชัดเจนในหมวดข้างท้าย ซึ่งเขียนขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์นี้ และ
  - (จ) ข้อกำหนดเฉพาะสำหรับเรือบางประเภทภายใต้กฎระเบียบภายในประเทศ ได้รับการนำมา อ้างอิงถึง ภายใต้ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

- 1. อายุขั้นต่ำ (ข้อบังคับ 1.1) .....
- 2. ใบรับรองแพทย์ (ข้อบังคับ 1.2) .....
- 3. คุณสมบัติของคนประจำเรือ (ข้อบังคับ 1.3) .....
- 4. ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ (ข้อบังคับ 2.1) .....
- 5. การใช้หน่วยบริการจัดหาและบรรจุนางของเอกชนตามที่กฎหมายกำหนด หรือที่มีใบรับรอง หรือ ที่มีใบอนุญาต (ข้อบังคับ 1.4) .....

6. ชั่วโมงการทำงาน หรือการพัก (ข้อบังคับ 2.3) .....
7. ระดับการจัดอัตรากำลังคนเรือ (ข้อบังคับ 2.7) .....
8. ที่พักอาศัย (ข้อบังคับ 3.1) .....
9. สิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือ (ข้อบังคับ 3.1) .....
10. อาหารและการจัดหาอาหาร (ข้อบังคับ 3.2) .....
11. ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย และการป้องกันอุบัติเหตุ (ข้อบังคับ 4.3) .....
12. การรักษาพยาบาลบนเรือ (ข้อบังคับ 4.1) .....
13. วิธีปฏิบัติในการร้องเรียนบนเรือ (ข้อบังคับ 5.1.5) .....
14. การจ่ายค่าจ้าง (ข้อบังคับ 2.2) .....

ชื่อ : .....

ตำแหน่ง : .....

ลงนาม .....

สถานที่ .....

วันที่ .....

(ปิดผนึกหรือประทับตราของหน่วยงาน  
ตามความเหมาะสม)

### บทบัญญัติอื่นที่เทียบเคียงกันได้ในสาระสำคัญ

(หมายเหตุ : ให้ขีดฆ่าข้อความที่ไม่ต้องการ)

บทบัญญัติอื่นที่เทียบเคียงกันได้ในสาระสำคัญ ภายใต้มาตรา VI วรรค 3 และ 4 ของ  
อนุสัญญา เว้นแต่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น มีดังนี้ (อธิบายเพิ่ม หากกระทำได้)

.....

.....

ไม่ได้รับการยินยอมให้นำบทบัญญัติอื่นมาเทียบเคียง

ชื่อ : .....

ตำแหน่ง : .....

ลงนาม .....

สถานที่ .....

วันที่ .....

(ปิดผนึกหรือประทับตราของหน่วยงาน  
ตามความเหมาะสม)

ข้อยกเว้น

(หมายเหตุ : ให้ขีดฆ่าข้อความที่ไม่ต้องการ)

ได้บันทึกข้อยกเว้นที่ได้รับความยินยอมจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจ ซึ่งมีขึ้นตามหัวข้อ 3 ของ  
อนุสัญญา มีดังนี้

.....  
.....

ไม่ได้รับการยินยอมให้มีข้อยกเว้น

ชื่อ : .....

ตำแหน่ง : .....

ลงนาม .....

สถานที่ .....

วันที่ .....

(ปิดผนึกหรือประทับตราของหน่วยงาน  
ตามความเหมาะสม)

## คำประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล - ส่วน II

มาตรการต่าง ๆ ที่นำมาปฏิบัติ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า  
ได้ดำเนินการอย่างสอดคล้องระหว่างการตรวจแต่ละครั้ง

มาตรการต่าง ๆ ต่อไปนี้ได้รับการจัดทำโดยเจ้าของเรือผู้มีชื่ออยู่ในใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล ซึ่งมีใบประกาศนี้แนบท้าย เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ได้ดำเนินการอย่างสอดคล้องระหว่างการตรวจแต่ละครั้ง

(ระบุมาตรการต่าง ๆ ที่จัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจได้ถึงการปฏิบัติตามในแต่ละหัวข้อในส่วน I)

1. อายุขั้นต่ำ (ข้อบังคับ 1.1)  
.....
2. ใบรับรองแพทย์ (ข้อบังคับ 1.2)  
.....
3. คุณสมบัติของคนประจำเรือ (ข้อบังคับ 1.3)  
.....
4. ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ (ข้อบังคับ 2.1)  
.....
5. การใช้หน่วยบริการจัดหาและบรรจุน้ำของเอกชนตามที่กฎหมายกำหนด หรือที่มีใบรับรองหรือที่มีใบอนุญาต (ข้อบังคับ 1.4)  
.....
6. ชั่วโมงการทำงาน หรือการพัก (ข้อบังคับ 2.3)  
.....
7. ระดับการจัดอัตราค่าจ้างบนเรือ (ข้อบังคับ 2.7)  
.....
8. ที่พักอาศัย (ข้อบังคับ 3.1)  
.....
9. สิ่งสันทนาการบนเรือ (ข้อบังคับ 3.1)  
.....
10. อาหารและการจัดหาอาหาร (ข้อบังคับ 3.2)  
.....
11. ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย และการป้องกันอุบัติเหตุ (ข้อบังคับ 4.3)  
.....
12. การรักษาพยาบาลบนเรือ (ข้อบังคับ 4.1)  
.....



13. วิธีปฏิบัติในการร้องเรียนบนเรือ (ข้อบังคับ 5.1.5)



14. การจ่ายค่าจ้าง (ข้อบังคับ 2.2)



ข้าพเจ้าขอรับรอง ณ ที่นี้ว่า มาตรการต่าง ๆ ข้างต้นได้จัดทำขึ้น เพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามข้อกำหนดตามรายการในส่วน I ระหว่างการตรวจแต่ละครั้ง

ชื่อเจ้าของเรือ<sup>1</sup> : .....

ที่อยู่บริษัท .....

ชื่อผู้ได้รับอำนาจให้ลงลายมือชื่อ .....

ตำแหน่ง .....

ลายมือชื่อของผู้ได้รับอำนาจให้ลงลายมือชื่อ

วันที่ .....

(เปิดผนึกหรือประทับตราของเจ้าของเรือ<sup>1</sup>)

มาตรการต่าง ๆ ข้างต้นได้รับการทบทวนโดย (ใส่ชื่อหน่วยงานที่มีอำนาจ หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับให้ทำหน้าที่) และได้พิจารณาจากการตรวจแล้วว่า ตรงตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดภายใต้มาตรฐาน ก 5.1.3 วรรค 10 (ข) ว่าด้วยมาตรการเพื่อให้มั่นใจได้ถึง การเริ่มและการปฏิบัติให้สอดคล้องกับข้อกำหนดในส่วน I ของใบประกาศนี้

ชื่อ .....

ตำแหน่ง .....

---

<sup>1</sup> เจ้าของเรือ หมายถึง เจ้าของเรือ หรือองค์กร หรือบุคคลอื่นใด เช่น ผู้จัดการ ตัวแทน หรือ ผู้เช่าเรือเปล่า ผู้ซึ่งรับเอาความรับผิดชอบต่อบริษัทการของเรือมาจากเจ้าของ และโดยการที่เป็นผู้ซึ่งได้รับความรับผิดชอบเช่นนั้นมา ได้ตกลงเข้ารับช่วงหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดให้กับเจ้าของเรือตามอนุสัญญา<sup>1</sup> ไม่ว่าจะมิบุคคลหรือองค์กรอื่นใดมาปฏิบัติหน้าที่หรือรับผิดชอบบางประการแทนเจ้าของเรือหรือไม่ก็ตาม ตามมาตรา II (1) (ญ) ของอนุสัญญา

ที่อยู่ .....

.....

.....

ลายมือชื่อ .....

สถานที่ .....

วันที่ .....

(ปิดผนึกหรือประทับตราของหน่วยงาน

ตามความเหมาะสม)

## ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลฉบับชั่วคราว

ออกให้ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา V และหัวข้อ 5 ของ  
อนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549  
(ต่อแต่นี้ไปจะเรียกว่า “อนุสัญญา”) ภายใต้อำนาจของรัฐบาล

.....  
(ชื่อเต็มของรัฐที่เป็นเจ้าของธงที่เรือได้รับสิทธิให้ชักธง)

โดย .....

(ชื่อเต็มและที่อยู่ของหน่วยงานที่มีอำนาจ หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ  
ซึ่งได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่เต็มภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญา)

### รายละเอียดของเรือ

ชื่อเรือ .....

อักษรหรือหมายเลขจำแนกเรือ .....

ท่าเรือที่จดทะเบียน .....

วันที่จดทะเบียน .....

ขนาดตันกรอส<sup>1</sup> .....

หมายเลข IMO .....

ประเภทเรือ .....

ชื่อและที่อยู่ของเจ้าของเรือ<sup>2</sup> .....

.....

เพื่อวัตถุประสงค์ของมาตรฐาน ก 5.1.3 วรรค 7 แห่งอนุสัญญา ขอรับรองว่า  
(ก) เรือนี้ได้ผ่านการตรวจตามแนวปฏิบัติและเหตุผลสมควรแล้ว ในเรื่องต่าง ๆ ตามรายการใน  
ภาคผนวก ก 5-I ของอนุสัญญา โดยคำนึงถึงการตรวจพิสูจน์ประเด็นต่าง ๆ ในหัวข้อ (ข) (ค)  
และ (ง) ข้างทำยนี้

---

<sup>1</sup> สำหรับเรือที่อยู่ในบังคับของแผนชั่วคราวในการวัดขนาดตันกรอสของเรือ ซึ่งองค์การทางทะเล  
ระหว่างประเทศให้การรับรองนั้น ให้ตันกรอสหมายถึง ขนาดที่รวมอยู่ใน REMARKS column ของใบ  
สำคัญรับรองขนาดตันเรือระหว่างประเทศ พ.ศ. 2512 ตามมาตรา II (1) (ค) ของอนุสัญญา

<sup>2</sup> เจ้าของเรือ หมายถึง เจ้าของเรือ หรือองค์กร หรือบุคคลอื่นใด เช่น ผู้จัดการ ตัวแทน หรือ ผู้เช่า  
เรือเปล่า ผู้ซึ่งรับเอาความรับผิดชอบปฏิบัติการของเรือมาจากเจ้าของ และโดยการที่เป็นผู้ซึ่งได้รับเอา  
ความรับผิดชอบเช่นนั้นมา ได้ตกลงเข้ารับช่วงหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดให้กับเจ้าของเรือตาม  
อนุสัญญานี้ ไม่ว่าจะมิบุคคลหรือองค์กรอื่นใดมาปฏิบัติหน้าที่หรือรับผิดชอบบางประการแทนเจ้าของเรือ  
หรือไม่ก็ตาม ตามมาตรา II (1) (ญ) ของอนุสัญญา

- (ข) เจ้าของเรือแสดงให้หน่วยงานที่ทรงอำนาจหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ ได้เห็นแล้วว่า เรือนี้มีวิธีปฏิบัติที่เพียงพอต่อการปฏิบัติตามอนุสัญญา
- (ค) นายเรือมีความคุ้นเคยกับข้อกำหนดของอนุสัญญาและความรับผิดชอบในการนำไปปฏิบัติ และ
- (ง) ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องได้ถูกส่งให้แก่หน่วยงานที่ทรงอำนาจ หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับแล้ว เพื่อใช้ในการจัดทำใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล

ใบรับรองนี้มีผลใช้ได้ตามกฎหมายถึง ..... ภายใต้บังคับของการตรวจที่ สอดคล้องตามมาตรฐาน ก 5.1.3 และ ก 5.1.4

วันที่เสร็จสิ้นการตรวจตามข้างถึงภายใต้ ข้อ (ก) ข้างต้น คือ .....  
 ออกให้ ณ ..... เมื่อ .....  
 ลายมือชื่อของเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบอำนาจให้ทำการ  
 ออกใบรับรองชั่วคราว .....  
 (ปิดผนึกหรือประทับตราของหน่วยงาน ตามความเหมาะสม)

### ภาคผนวก ก 5-III

เนื้อหาโดยทั่วไปตามเงื่อนไขของตรวจโดยละเอียด ซึ่งกระทำโดยเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบอำนาจในท่าเรือของประเทศสมาชิกที่เกิดการตรวจในรัฐเจ้าของท่าเรือตามมาตรฐาน ก 5.2.1

อายุขั้นต่ำ

ใบรับรองแพทย์

คุณสมบัติของคนประจำเรือ

ข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ

การใช้หน่วยบริการคัดเลือกและบรรจุคนของเอกชนตามที่กฎหมายกำหนด

หรือได้รับใบรับรอง หรือได้รับใบอนุญาต

ชั่วโมงการทำงานหรือการพัก

ระดับการจัดอัตรากำลังสำหรับเรือ

ที่พักอาศัย

สิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือ

อาหารและการจัดหาอาหาร

ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย และการป้องกันอุบัติเหตุ

การรักษาพยาบาลบนเรือ

วิธีปฏิบัติด้านการร้องเรียนบนเรือ

การจ่ายค่าจ้าง

ภาคผนวก ข 5-I-ตัวอย่างใบประกาศภายในประเทศ

คู่มือแนะนำ ข 5.1.3 วรรค 5

อนุสัญญาว่าด้วย แรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549

ใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานทางทะเล - ส่วน I

(หมายเหตุ : ใบประกาศนี้ต้องแนบท้ายกับใบรับรองด้านแรงงานทางทะเลของเรือ)

ออกโดยอำนาจของ : กระทรวงการขนส่งทางทะเลแห่ง XXXXXX

สืบเนื่องแต่บทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 นั้น เรือที่อ้างถึงต่อไปนี้

ชื่อเรือ	หมายเลข IMO	ขนาดตันกรอส
ตัวอย่าง M.S.	12345	1,000

ได้รับการดูแลให้สอดคล้องตามมาตรฐาน ก 5.1.3 ของอนุสัญญา

- ในนามของหน่วยงานที่มีอำนาจตามชื่อข้างต้นขอประกาศโดยได้ลงนามกำกับไว้ข้างท้ายว่า
- (ก) บทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเลได้รับการผนวกไว้อย่างสมบูรณ์ในข้อกำหนดภายในประเทศตามที่อ้างถึงข้างท้าย
- (ข) กำหนดภายในประเทศเหล่านี้ได้รับการบรรจุไว้ในบทบัญญัติแห่งชาติตามที่อ้างถึงไว้ข้างท้าย โดยได้จัดเตรียมคำอธิบายเกี่ยวกับเนื้อหาของบทบัญญัติเหล่านั้นไว้ในกรณีที่เป็น
- (ค) รายละเอียดของบทบัญญัติอื่นที่เทียบเคียงกันได้ในสาระสำคัญภายใต้มาตรา VI วรรค 3 และ 4 ได้จัดเตรียมไว้แล้ว <ภายใต้ข้อกำหนดภายในประเทศที่ตรงกันตามรายชื่อข้างท้าย> <ในหมวดข้างท้าย ซึ่งเขียนขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์นี้> (ให้ขีดฆ่าข้อความที่ไม่ต้องการ)
- (ง) ข้อยกเว้นใด ๆ ที่ได้รับความยินยอมจากหน่วยงานที่ทรงอำนาจตามหัวข้อ 3 ได้รับการระบุไว้อย่างชัดเจนในหมวดข้างท้าย ซึ่งเขียนขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์นี้ และ
- (จ) ข้อกำหนดเฉพาะสำหรับเรือบางประเภทภายใต้กฎระเบียบภายในประเทศ ได้รับการนำมาอ้างถึง ภายใต้ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

1. อายุขั้นต่ำ (ข้อบังคับ 1.1)

- กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือ ฉบับที่ 123 พ.ศ. 2448 ฉบับแก้ไข (“กฎหมาย”) หมวด X : ข้อบังคับการเดินเรือ (“ข้อบังคับ”) พ.ศ. 2549 ข้อที่ 1111 - 1222
- อายุขั้นต่ำเป็นไปตามที่อ้างไว้ในอนุสัญญา
- “กลางคืน” หมายถึง เวลา 21.00 น. ถึง 06.00 น. เว้นแต่กระทรวงขนส่งทางทะเล (“กระทรวง”) อนุมัติช่วงเวลาต่างจากนี้

- ตัวอย่างของงานอันตรายที่ห้ามผู้มีอายุต่ำกว่า 18 ปีหรือมากกว่านั้นทำ ปราบกฏตามรายชื่อในตาราง ก ที่แนบมาพร้อมนี้ ในกรณีที่เป็นเรือสินค้า ห้ามผู้มีอายุต่ำกว่า 18 ปีทำงานในบริเวณที่ทำเครื่องหมายไว้ในผังเรือ (แนบท้ายมาพร้อมใบประกาศนี้) โดยให้ถือเป็น “เขตอันตราย”

2. ใบรับรองแพทย์ (ข้อบังคับ 1.2)

- กฎหมาย หมวด XI : ข้อบังคับ ข้อที่ 1223 - 1233
- ใบรับรองแพทย์ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของ STCW ที่นำมาบังคับใช้ ในกรณีอื่น ๆ นั้นให้นำข้อกำหนดของ STCW มาบังคับใช้โดยการปรับเปลี่ยนตามความจำเป็น
- ผู้ตรวจวัดสายตาที่มีคุณสมบัติเหมาะสมตามรายชื่อที่อนุมัติโดยกระทรวงสามารถออกใบรับรองอื่น ๆ เกี่ยวกับสายตาได้
- การตรวจสุขภาพเป็นไปตามข้อแนะนำของ ILO/WHO ตามที่อ้างในข้อแนะนำ ข 1.2.1

.....  
 .....



## คำประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานในกิจการทางทะเล - ส่วน II

มาตรการต่าง ๆ ที่นำมาปฏิบัติ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า

ได้ดำเนินการอย่างสอดคล้องระหว่างการตรวจ

มาตรการต่าง ๆ ต่อไปนี้ได้รับการจัดทำโดยเจ้าของเรือที่มีชื่ออยู่ในใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล ซึ่งมีใบประกาศนี้แนบท้าย เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ได้ดำเนินการอย่างสอดคล้องระหว่างการตรวจ

(ระบุมาตรการต่าง ๆ ที่จัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจได้ถึงการปฏิบัติที่สอดคล้องกับแต่ละหัวข้อในส่วน I)

### 1. อายุขั้นต่ำ (ข้อบังคับ 1.1)

- วันเดือนปีเกิดของคนประจำเรือแต่ละคนได้บันทึกไว้กับชื่อของผู้นั้นในบัญชีรายชื่อลูกเรือ
- บัญชีรายชื่อได้รับการตรวจสอบเมื่อเริ่มการเดินทางเรือแต่ละครั้งโดยนายเรือหรือนายประจำเรือที่กระทำการในนามของนายเรือ (“นายประจำเรือที่มีอำนาจ”) ซึ่งเป็นผู้บันทึกวันเดือนปีเกิดเพื่อการตรวจพิสูจน์นั้น
- คนประจำเรือแต่ละคนที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีรับทราบ ณ เวลาที่มอบหมายงาน ถึงบันทึกที่ห้ามตนทำงานกลางคืนหรืองานขึ้นบัญชีไว้เป็นการเฉพาะว่ามีอันตราย (ดูส่วน I หมวด I ข้างต้น) และงานอันตรายอื่นใด และขอให้คนประจำเรือนั้นปรึกษากับนายประจำเรือที่มีอำนาจในกรณีที่มีข้อสงสัย นายประจำเรือที่มีอำนาจเป็นผู้เก็บรักษาสำเนาของบันทึกนั้นพร้อมด้วยลายมือชื่อของคนประจำเรือกำกับใต้คำว่า “รับทราบและได้อ่านแล้ว” และวันเดือนปีที่ลงลายมือชื่อ

### 2. ใบรับรองแพทย์ (ข้อบังคับ 1.2)

- นายประจำเรือที่มีอำนาจเป็นผู้เก็บรักษาใบรับรองแพทย์ไว้อย่างเป็นความลับ โดยเก็บไว้กับบัญชีรายการที่นายประจำเรือที่มีอำนาจต้องจัดเตรียมไว้ภายใต้ความรับผิดชอบของตนและได้ระบุถึงคนประจำเรือแต่ละคนบนเรือที่ออกเดินทะเล ดังนี้ หน้าที่ของคนประจำเรือวันเดือนปีของใบรับรองแพทย์ฉบับปัจจุบัน และภาวะสุขภาพที่ปรากฏในใบรับรองอื่นที่เกี่ยวข้อง
- ในกรณีที่เกิดข้อสงสัยว่า คนประจำเรือมีความพร้อมด้านสุขภาพต่อการทำหน้าที่บางประการหรือไม่นั้น ให้นายประจำเรือที่มีอำนาจปรึกษากับแพทย์ของคนประจำเรือ หรือผู้ปฏิบัติการทางการแพทย์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมอื่น ๆ และบันทึกสรุปผลความเห็นของผู้ปฏิบัติการทางการแพทย์ ตลอดจน ชื่อ หมายเลขโทรศัพท์ของผู้ปฏิบัติการทางการแพทย์ และวันเดือนปีที่ทำการปรึกษา