

ปัญหาเกี่ยวกับสถานะของนักเรียนฝึกที่อยู่ระหว่างการออกปฏิบัติงานทางทะเล ในเรือสินค้า*

ผสันต์ ธัมปราชญ์**

มัธยะ ยูวามิตร***

บทคัดย่อ

การผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีเพื่อไปปฏิบัติงานเป็นนายประจำเรือบนเรือเดินทะเลในสถาบันการศึกษาของไทยมีกระบวนการในการจัดการเรียนการสอนตามหลักสูตรระยะยาว ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติทางทะเล ซึ่งจะต้องได้รับการรับรองจากกรมเจ้าท่าและสอดคล้องกับข้อกำหนดของอนุสัญญา STCW อันเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ผู้สำเร็จการศึกษาจึงจะมีคุณสมบัติเข้ารับการสอบประกาศนียบัตรนายประจำเรือของเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า โดยในส่วนของภาคปฏิบัตินั้นนักเรียนเดินเรือพาณิชย์จะต้องออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้าเป็นระยะเวลา 1 ปี ในฐานะผู้ฝึกหัดหรือนักเรียนฝึก (Cadet) ซึ่งมีหน้าที่ศึกษาเรียนรู้จากการปฏิบัติงานจริงบนเรือเสมือนหนึ่งเป็นคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานอยู่บนเรือเป็นประจำอย่างต่อเนื่องตามที่ได้ระบุไว้ในข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ แต่เนื่องจากการออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้าของนักเรียนฝึกนั้นเป็นการฝึกปฏิบัติงานที่เต็มไปด้วยความยากลำบาก ต้องเผชิญกับคลื่นลมมรสุมและมีสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายในระดับที่สูงซึ่งนับได้ว่ามีความแตกต่างไปจากการฝึกงานบนบกอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น จึงมีปัญหาเกี่ยวกับสถานะของนักเรียนฝึกที่อยู่ระหว่างการออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้าว่าจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายแรงงานทางทะเลฉบับปัจจุบันหรือไม่ อย่างไร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือมีอาการเจ็บป่วยอันเนื่องมาจากการฝึกปฏิบัติงานบนเรือ ในการนี้ผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะให้มีการออกประกาศกระทรวงแรงงานที่กำหนดเกี่ยวกับการได้รับค่าจ้างหรือค่าตอบแทนของนักเรียนฝึกเพื่อให้นักเรียนฝึกได้รับค่าตอบแทนหรือค่าจ้างไม่ต่ำกว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือ และ/หรืออีกทางหนึ่งคือให้แก้ไขคำนิยามของ “คนประจำเรือ” ตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ให้หมายความรวมถึงนักเรียนฝึกไม่ว่าจะได้รับค่าจ้างหรือค่าตอบแทนใด ๆ หรือไม่ก็ตาม รวมทั้งให้ขยายความออกไปให้ครอบคลุมถึงผู้ทำการในเรือที่มีได้เป็นไปตามข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือด้วยเพื่อให้ครอบคลุมถึงผู้ที่ฝึกงานอยู่ในเรือสำราญด้วยเพื่อเป็นการปิดช่องว่างของกฎหมายมิให้เกิดข้อโต้แย้งใด ๆ ที่เกี่ยวข้องอันอาจเกิดมี

* Problems on the Status of Cadets during the Maritime Apprenticeship Programs

** Phasan Thamparj, Faculty of Logistics, Burapha University

*** Matthaya Yuvamit, Faculty of Logistics, Burapha University

วันที่รับบทความ 29 กรกฎาคม 2564; วันแก้ไขบทความ 11 ตุลาคม 2564; วันตอบรับบทความ 12 ตุลาคม 2564

ขึ้นในอนาคต ตลอดจนเพิ่มเติมบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการให้ความคุ้มครองกรณีการล้วงละเมิดทางเพศระหว่าง นายประจำเรือหรือลูกเรือกับนักเรียนฝึกเพื่อเป็นการป้องปรามไม่ให้เกิดปัญหาตามมาโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับ กรณีที่นักเรียนฝึกเป็นเพศหญิง ซึ่งการปรับปรุงและแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังที่นำเสนอทั้งปวงนี้นอกจากจะเป็น การส่งเสริมให้นักเรียนฝึกได้รับความคุ้มครองอย่างเป็นธรรมแล้ว ยังเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมให้การศึกษา ด้านพาณิชย์ของไทยมีความเจริญก้าวหน้าและยั่งยืนต่อไปอีกด้วย

คำสำคัญ:

สถานะ นักเรียนฝึก คนประจำเรือ ค่าจ้าง กฎหมายแรงงานทางทะเล

Abstract

The Process to produce merchant marine personnel to work as a seafarer on merchant ships in the Thai marine institutes has been organized under long-term courses, both in theory and in practice by training on board, which are accredited by the Marine Department and in accordance with the requirements of the STCW Convention issued by the International Maritime Organization (IMO). Graduates will therefore be qualified to take the examination to receive certificates for being officer in charge of navigational watch in commercial ships of 500 gross tons or above. In particular, a 1-year practice of sea service on merchant ship as a cadet, who is responsible for learning on the job training as being one of the seaman who regularly performs work on board as described in the Seafarers' employment agreement, is a mandatory part of the education. However, the difficulty of the maritime apprenticeship programs, that exposed cadets to heavily sea and high-risk working environment, is the main factor for the programs to be significantly distinguished from the in shore internship. Therefore, the issues on the protection of cadets during the Maritime Apprenticeship Programs under the current statutes of maritime labour have occurred especially in the event of accident or sickness at sea. In this regard, the authors have suggested that the Ministry of Labour be issued an announcement that determines the receipt of wages or compensation of cadets in order to receive compensation or wages of not less than the minimum wage rate for seafarers and/or alternatively amend the definition of "Seafarers" under the Maritime Labour Act B.E. 2558 shall include cadets, regardless of whether they receive any wages or compensation, as well as expanding to include those who operate on ships that are not in accordance with the Marine Department's regulations regarding the knowledge examination of ship operators to cover trainees on cruise ships. These aforementioned suggestions are to be meant to close the gap in the law in order to prevent any related arguments that may arise in the future. Moreover, provisions relating to the protection against sexual harassment between a seafarer or crew and trainees are simultaneously suggested to be added to the legislation in order to prevent further problems, especially in the case of female trainees. All of these proposed improvements and amendments to the laws are not only to encourage cadets to receive fair protection but the Thai education for the maritime affairs will consequently be executed with higher level of development and sustainability.

Keywords:

Status, Cadet, Seafarer, Wages, Maritime Labour Law

1. บทนำ

เนื่องด้วยประเทศไทยมีพันธกิจสำคัญในการผลิตอัตรากำลังคนประจำเรือในทุกระดับชั้นให้เพียงพอกับความต้องการของตลาดแรงงานและเพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ โดยจะต้องพัฒนาและฝึกอบรมให้มีคนประจำเรือมีวิทย์ฐานะในทุกระดับชั้นที่ได้มาตรฐานตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญาว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978: STCW) และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ต่อไปในบทความนี้เรียกว่า “อนุสัญญา STCW”) ซึ่งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้จัดทำขึ้นและประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว¹ ดังนั้น กระบวนการผลิตนายประจำเรือในหลักสูตรที่จะต้องมีการออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้า (Sea Service) จึงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่จะทำให้ให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์เกิดการพัฒนาในทางศักยภาพและเป็นไปตามพันธกิจแห่งรัฐที่มีความผูกพันอยู่ตามกฎหมายระหว่างประเทศได้

อย่างไรก็ดี ด้วยสถานะของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่อยู่ในระหว่างการออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้า หรือที่เรียกกันในทางปฏิบัติว่า “นักเรียนฝึก” (Cadet) นั้นอาจมีข้อกังขาและความไม่ชัดเจนว่าอาจตีความให้เทียบเท่าหรือถือว่าเป็น “คนประจำเรือ” ตามกฎหมายแรงงานทางทะเลหรือไม่ และการนี้ย่อมมีผลกระทบต่อ การได้รับความคุ้มครอง สิทธิและสวัสดิการในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่เป็นนักเรียนฝึกในเรือสินค้า เพราะถ้าข้อเท็จจริงในลักษณะของการปฏิบัติงานบนเรือของนักเรียนฝึกนั้นมีลักษณะที่คล้ายคลึงกับการดำเนินงานในฐานะคนประจำเรือ (Seafarer) หรือลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงานทางทะเลแล้ว นักเรียนฝึกก็พึงเป็นบุคคลอีกกลุ่มหนึ่งซึ่งได้รับการพิจารณาให้อยู่ในความคุ้มครองและได้รับสิทธิรวมถึงสวัสดิการต่าง ๆ ตามหลักเกณฑ์แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ด้วยเหตุนี้ ผู้เขียนจึงเล็งเห็นความจำเป็นที่สำคัญยิ่งในการที่จะศึกษาถึงสถานะและลักษณะการฝึกปฏิบัติงานบนเรือของนักเรียนฝึก รวมถึงประเพณีปฏิบัติและลักษณะทางกฎหมายว่าเกี่ยวข้องกับคนประจำเรือหรือแรงงานทางทะเล ทั้งนี้เพื่อผลักดันให้เกิดแนวทางในการเยียวยาและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ อันเนื่องมาจากกรณีที่นักเรียนฝึกได้รับอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุหรืออาการเจ็บป่วยที่เกิดจากการฝึกปฏิบัติงานบนเรือให้ได้รับความคุ้มครองตามสิทธิและสวัสดิการอื่น ๆ อย่างเป็นธรรม อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้นักเรียนฝึกมีขวัญและกำลังใจในการฝึกปฏิบัติงานเพื่อที่จะเป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของชาติทางด้านพาณิชย์นาวีของประเทศไทยในอนาคตต่อไป

2. บทบาทของนักเรียนฝึกและลักษณะการออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้า

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์คือผู้ที่เข้าศึกษาและฝึกอบรมตามหลักสูตรระยะยาวของสถาบันการศึกษาของรัฐบาล หรือเอกชน ในหลักสูตรวิชาการเดินเรือพาณิชย์ ทั้งฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือ ที่ได้รับการรับรองหลักสูตรและสถานศึกษาฝึกอบรมจากกรมเจ้าท่า ซึ่งสอดคล้องกับอนุสัญญา STCW โดยหลักสูตรแบ่งออกเป็นฝ่ายปากเรือ (Deck Department) และฝ่ายช่างกลเรือ (Engine Department) ที่ต้องมีการเรียนภาคทฤษฎีตามหลักสูตรต้นแบบขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Model Course) ทั้งนี้ สถานที่ห้องเรียน

¹ กรมเจ้าท่า, ‘แผนการผลิต ฝึกอบรม และพัฒนานคนประจำเรือ ประจำปีงบประมาณ 2564 ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี’

<<https://www.md.go.th/md/index.php/2014-01-19-05-02-28/2014-01-19-05-20-02/-79/4146--2564-/file>> สืบค้นเมื่อ 28 กรกฎาคม 2564.

ห้องปฏิบัติการ อุปกรณ์การเรียนการสอน ตำรา ก็จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งนักเรียนเดินเรือพาณิชย์จะต้องผ่านการออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้าที่เดินทะเลระหว่างประเทศเป็นระยะเวลา 1 ปี ซึ่งโดยส่วนมากจะดำเนินการในชั้นปีที่ 4 หรือชั้นปีสุดท้ายขึ้นอยู่กับการออกแบบหลักสูตรของแต่ละสถาบันการศึกษา ทั้งนี้ หลักสูตรวิชาการเดินเรือพาณิชย์โดยส่วนใหญ่เป็นหลักสูตรต่อเนื่องที่ใช้ระยะเวลาศึกษาตลอดหลักสูตร 5 ปี เมื่อรวมระยะเวลาของการออกปฏิบัติงานทางทะเลแล้ว

2.1 บทบาทและลักษณะการปฏิบัติงานของนักเรียนฝึกฝายปากเรือ (Deck Cadet)

หลักสูตรวิชาการเดินเรือพาณิชย์ในส่วนของฝายปากเรือ นั้น เมื่อสำเร็จการศึกษาจึงจะมีคุณสมบัติที่จะสอบประกาศนียบัตรนายประจำเรือของเรือกลเดินทะเลขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า จากกรมเจ้าท่าได้ โดยบทบาทของนักเรียนฝึกในระหว่างการออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้าฝายปากเรือ (Deck Cadet) ของเรือที่เดินทะเลระหว่างประเทศเป็นระยะเวลา 1 ปี มีหน้าที่ศึกษาเรียนรู้การปฏิบัติงานบนเรือ (On the job training) ในลักษณะเรียนรู้จากการปฏิบัติงานจริง โดยนักเรียนฝึกมักจะอยู่ในความดูแลของต้นเรือ (Chief Mate) ซึ่งจะมอบหมายงานให้นักเรียนฝึกได้ทำและปฏิบัติงานในแต่ละวัน บนปากระวางในช่วงระยะเวลา 3 เดือนแรก ภายใต้การกำกับและบังคับบัญชาโดยนายเรือ (Ship's Master) โดยในระหว่างที่เรือเดินทะเลอยู่นั้น ช่วงเวลาการออกปฏิบัติงานบนปากระวางของนักเรียนฝึกจะเริ่มตั้งแต่เวลา 08.30-17.00 น. ซึ่งจะต้องปฏิบัติร่วมกับคนประจำเรือในระดับลูกเรือ (Rating) โดยมีสร้างเรือ (Bosun) เป็นที่เลี้ยงคอยให้คำแนะนำการทำงานดูแลรักษาตัวเรือ (Ship's Maintenance) การเคาะสนิม ทาสีตัวเรือและโครงสร้างของตัวเรือ การขลิบจารบีบนลวดสลิง (Sling Rope) การอัดจารบีในรอก การซ่อมบำรุงเรือและเครื่องมืออุปกรณ์บนเรือ รวมถึงสร้างเรือจะสอนและแนะนำการฝึกใช้เครื่องมือและอุปกรณ์การยกขนสินค้าบนปากระวางจำพวกปั้นจั่นที่ติดตั้งไว้ประจำเรือ (Ship's Crane) คันเบ็ดยกสินค้า (Derrick) และคันเบ็ดยกสินค้าหนัก (Heavy Derrick) ให้มีความชำนาญและปลอดภัยไม่ให้เกิดความเสียหายต่อเครื่องมือและอุปกรณ์ใด ๆ บนเรือและการปฏิบัติงานในที่สูง เช่น การเตรียมทาสีบนเสากระโดงเรือ การบำรุงรักษาเรือและลวดสลิงบนยอดเครนเรือ นอกจากนี้นักเรียนฝึกจะต้องฝึกเรียนรู้เรื่องของระบบต่าง ๆ บนเรือและสามารถปฏิบัติงานในการเปิดปิดฝาระวางสินค้า ซึ่งมีใช้ทั้งระบบไฮดรอลิก ระบบมอเตอร์ไฟฟ้า และ การใช้ลวดสลิงในการแก้ปัญหาการเปิดปิดฝาระวางให้สนิท ฝึกปฏิบัติการใช้โซ่สมอ การทิ้งสมอ การหะเบสและการหะเรียสมอด้วยกว้าน (Winch lass) รวมถึงการผูกเงื่อนเชือกและลวดสลิงตามหลักปฏิบัติของการเดินเรือ (Seamanship) เมื่อการฝึกปฏิบัติงานบนปากระวางผ่านไป 3 เดือน นักเรียนฝึกฝายปากเรือ (Deck Cadet) จะเริ่มขึ้นไปเข้ายามบนสะพานเดินเรือคู่กับต้นเรือ (Chief Mate)² ในช่วงเช้าผลัดเวลา 04.00-08.00 น. และเวลา 16.00-20.00 น. เป็นลูกยามสะพานเดินเรือ โดยบทบาทหน้าที่ของนักเรียนฝึกในระหว่างเข้ายามบนสะพานเดินเรือคือการทำหน้าที่เป็นลูกยามระวังเหตุ (Look out) คอยระวังและรายงานเรือเป้าหมาย เรือประมง หรือเรือลำอื่น ๆ ที่ตัดทางหรือกีดขวางเส้นทางการเดินเรือในระยะที่มองเห็นด้วยสายตาและวิเคราะห์จากจอเรดาร์ โดยนักเรียนฝึกจะช่วยนายยามในการแจ้งเข็มและความเร็วของเรือเป้าหมายด้วยการวิเคราะห์จากอุปกรณ์การเดินเรือเรดาร์อัลฟา (Radar Alpha) รวมถึงการวิเคราะห์ด้วยการเล็งด้วยสายตา แล้วแจ้งให้นายยามสะพาน

² (สามารถเลือกอ้างอิงในรูปแบบ quote ได้) “ต้นเรือ” (chief mate) หมายถึง นายประจำเรือในตำแหน่งรองจากนายเรือ และเป็นผู้ทำหน้าที่ควบคุมเรือเมื่อนายเรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้. ดู ข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2557, ระบบสืบค้นราชกิจจานุเบกษา <<http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2557/E/210/2.PDF>> สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2564.

เดินเรือทราบเพื่อทำการเตรียมหลบหลีกเรือตามกฎการเดินเรือ นอกจากนี้นักเรียนฝึกละคอยตรวจสอบและหาตำแหน่งที่เรือจากการหาที่เรือชายฝั่งและอุปกรณ์การเดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ จีพีเอส (GPS) แล้วกำหนดจุด (plot) ลงในแผนที่ทุกๆ ครึ่งชั่วโมงเพื่อตรวจสอบดูว่าที่เรือตกซ้ายหรือตกขวาของเส้นทางการเดินเรือที่ได้วางแผนไว้บนแผนที่หรือไม่ ทั้งนี้เพื่อนายยามจะได้ทำการแก้ไขการเดินเรือให้เรือกลับอยู่บนเส้นทางการเดินเรือที่ได้วางแผนไว้ตลอดเวลาการเดินทาง นักเรียนฝึกละจะได้รับมอบหมายจากนายยามสะพานเดินเรือให้ทำการสื่อสารกับเรือลำอื่นหรือสถานีควบคุมการจราจรทางน้ำ (Vessel Traffic Control) เพื่อนัดหมายในการหลบหลีกเรือหรือการตอบรับการร้องขอให้ปฏิบัติตามกฎการจราจรทางน้ำในพื้นที่ควบคุมต่าง ๆ (Local Regulation) ของแต่ละประเทศที่เรือได้ผ่านเข้าไป โดยการเข้ายามบนสะพานเดินเรือในทุก ๆ ผลัดนักเรียนฝึกละต้องหาโอกาสฝึกถือท้ายเรือใหญ่ขณะอยู่กลางทะเลเปิดอย่างน้อยผลัดละ 1 ชั่วโมง ตามที่โอกาสจะอำนวยให้เกิดความชำนาญ และเมื่อถึงเวลาเช้าช่วง “แสงเงินแสงทอง” (Twilight) ก่อนเวลาพระอาทิตย์ขึ้นนักเรียนฝึกละจะทำการฝึกหาที่เรือดาราศาสตร์ด้วยการวัดดาวบนท้องฟ้าอย่างน้อย 3 ดวง โดยมีการเตรียมการหาข้อมูลและวางแผนการวัดไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะมีการวัดจริงในเวลาตอนเช้าและตอนเย็นช่วงเวลาพลบค่ำ (Civil Time) หลังพระอาทิตย์ตกเช่นเดียวกันเพื่อนำค่ามุมสูงของดาวที่วัดได้มาคำนวณเป็นเส้นตำแหน่งที่เรือตัดกันให้ได้เป็นที่เรือแน่นอน (Fixed Position) ทางดาราศาสตร์แล้วนำไปกำหนดจุด (plot) ลงในแผนที่เพื่อเปรียบเทียบกับตำแหน่งที่เรือที่ปรากฏอยู่ในระบบดาวเทียม (GPS) ว่ามีความใกล้เคียงและแม่นยำด้วยการปฏิบัติอย่างต่อเนื่องทั้งการวัดดาวในตอนเช้าและวัดดาวในตอนเย็นและเมื่อพระอาทิตย์เริ่มขึ้นจากขอบฟ้านักเรียนฝึกละจะทำการเล็งทิศ (Bearing) ขณะที่พระอาทิตย์ขึ้นตรงขอบฟ้าและในทำนองเดียวกันก็จะเล็งทิศที่พระอาทิตย์ตกก่อนที่จะลับขอบฟ้าในเวลาเย็นด้วยเข็มทิศโยโรเพื่อนำมาคำนวณหาค่าอัตราผิดเข็มทิศ และบันทึกเก็บไว้ในสมุดบันทึกอัตราผิดเข็มทิศ (Compass Error Record Book) บนสะพานเดินเรือก่อนที่นักเรียนฝึกละจะออกยามสะพานเดินเรือในผลัดตอนเช้าเวลา 08.00 น. จะต้องเข้ามาปิดกวาดเช็ดดูให้สะอาด และก่อนที่จะออกยามบนสะพานเดินเรือในผลัดตอนค่ำเวลาก่อน 20.00 น. นักเรียนฝึกละจะต้องเดินสำรวจดูความเรียบร้อยตลอดลำเรือ (Fire Around) เพื่อสังเกตตามสถานที่ต่างๆ ว่ามีเหตุการณ์ผิดปกติที่เสี่ยงต่อการเกิดไฟไหม้ การลัดวงจรของกระแสไฟฟ้า หรือพบสิ่งผิดปกติที่เสี่ยงต่ออันตรายที่เกิดขึ้นกับเรือหรือไม่ เพื่อจะได้ป้องกันหรือแก้ไขได้อย่างทันท่วงที หรือหากมีเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความสงสัยว่าอาจมีความเสี่ยงต่ออันตรายก็จะสามารถแจ้งให้นายยามบนสะพานเดินเรือได้ทราบอย่างทันท่วงทีเช่นกัน ทั้งนี้ในระหว่างการเข้ายามบนสะพานเดินเรือนักเรียนฝึกละจะมีการถามความรู้ในการปฏิบัติงานทั่วไปในเรือกับต้นเรือเท่าที่เวลาจะเอื้ออำนวย เมื่อนักเรียนฝึกละออกยามสะพานเดินเรือตอนเช้าเวลา 08.00 น. ก็จะไปรับประทานอาหารเช้าและออกไปทำงานบนปากระวางในเวลา 08.30 น. โดยเริ่มจากการตรวจวัดระดับน้ำ (Sounding) น้ำอับเฉาที่มีอยู่ในถังต่าง ๆ รอบลำเรือรวมถึงการตรวจวัดน้ำจืดส่งบันทึกข้อมูลในแต่ละวันให้กับต้นเรือ (Chief Mate)³ เสร็จแล้วจะไปช่วยสร้างเรือและลูกเรือ ตรวจเช็คการผูกมัดสินค้า (Lashing Cargo) แล้วขึ้นลวดที่รัดสินค้าให้ตึงแน่นไม่ให้เคลื่อนที่เวลาที่เรือโคลงไปมาเป็นประจำในระหว่างเรือเดินทางในทะเล หลังจากนั้นจึงเริ่มทำการเคาะสนิมทาสีเรือเพื่อเป็นการบำรุงรักษาตัวเรือจนกระทั่งถึงเวลา 12.00 น. จึงจะได้พักผ่อนและรับประทานอาหารกลางวันและในช่วงบ่ายก็จะศึกษาหาความรู้และฝึกปฏิบัติงานตามหัวข้อที่ระบุไว้ในสมุดบันทึกการฝึก (Training Record Book) ที่เป็นไปตามที่กรมเจ้าท่ากำหนดซึ่งเป็นการออกแบบหัวข้อการฝึกที่เป็นมาตรฐานสากล จากนั้นจึงขึ้นไปเข้ายามต่ออีกใน

³ เพิ่งอ้าง.

ผลัดเวลา 16.00-20.00 น. เป็นประจำทุกวัน นักเรียนฝึกต้องศึกษาในวิชาการนำเรือและอื่น ๆ รวมถึงปฏิบัติการฝึกฝนตามที่ต้นเรือมอบหมายตลอดระยะเวลาของการฝึกบนเรือ

การฝึกปฏิบัติงานของนักเรียนฝึกฝ่ายปากเรือ (Deck Cadet) ในระหว่างที่เรือจอดเทียบท่ารับ-ส่งสินค้า นักเรียนฝึกจะได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่เข้ายามสินค้าคู่กับนายยามผลัดต้นหนช่วงเวลาเที่ยงคืนถึงหกโมงเช้า และเที่ยงวันจนถึงหกโมงเย็นเป็นการเข้ายามเรือจอดหกชั่วโมงพักหกชั่วโมง ผลัดกันกับผู้ช่วยต้นเรือ (Third Officer) ที่เข้ายามสลับกันในเวลาหกโมงเช้าถึงเที่ยงและเวลาหกโมงเย็นจนถึงเที่ยงคืน โดยในระหว่างการเข้ายามกับนายยามสินค้า นักเรียนฝึกจะทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยนายยามสินค้าโดยมีนายท้ายเรือเข้ายามร่วมอยู่ด้วยในการดูแล การบรรทุกสินค้าลงในระวางและดูแลการขนถ่ายสินค้าในแต่ละระวางไม่ให้เกิดความเสียหายและเป็นไปตามแผนผังการจัดเก็บสินค้าบนเรือ (Stowage Plan) ในแต่ละเที่ยวเรือที่ต้นเรือได้จัดทำไว้และส่งมอบให้นายยามทุกผลัดนำไปปฏิบัติและควบคุมดูแลให้ผู้รับเหมาขนสินค้าขึ้นลงเรือ (Stevedores) ในแต่ละกลุ่ม (Gangs) ทำการบรรทุกและจัดเก็บสินค้าลงในเรือให้เป็นไปตามแผนที่ทางเรือได้วางแผนไว้ รวมทั้งช่วยนายยามในการควบคุมการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์การบรรทุกขนถ่ายสินค้าของหัวหน้าคนงาน (Foreman) และผู้ควบคุมปั้นจั่นให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยไม่ให้เกิดความเสียหายหรือเป็นอันตรายต่อคนงานกรรมกรและคนประจำเรือ คอยตรวจสอบและวัดระดับน้ำในถังน้ำถ่วงเรือที่ต้นเรือได้วางแผนการสูบน้ำเข้าถังหรือการสูบน้ำออกจากถังในระหว่างการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเพื่อให้เรือมีอัตราการกินน้ำลึกทั้งหัวเรือและท้ายเรืออยู่ในระดับที่เหมาะสมและปลอดภัยขณะเรือลอยอยู่หน้าท่าเรือ และทำให้เรือมีสถานะการทรงตัวที่ดี ตัวเรือมีความแข็งแรงโดยไม่เกิดแรงเครียดหรือแรงเค้นในแต่ละระวางที่มากเกินไปจากเกณฑ์ที่คู่มือประจำเรือ (Stability Booklet) กำหนด โดยนักเรียนฝึกจะลงไปอ่านค่าการกินน้ำลึกของเรือ (Draught) ในตอนเช้าแล้วรายงานให้ต้นเรือทราบในแต่ละวัน รวมถึงการตรวจสอบการขึ้น-ลงของระดับน้ำและความลึกของน้ำหน้าท่าเรือเปรียบเทียบกับอัตราการกินน้ำลึกของเรือว่าเรือไม่อยู่ในลักษณะการนั่งแทนที่ท้องเรือไปสัมผัสกับพื้นร่องน้ำขณะน้ำลงต่ำสุด เพื่อความปลอดภัยของเรือในระหว่างที่เรือทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้า การเข้ายามสินค้าของนักเรียนฝึก (Deck Cadet) ต้องคอยสังเกตสภาพอากาศโดยรอบว่าอาจมีฝนตกลงมาขณะเรือทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าหรือไม่ โดยต้องเตรียมความพร้อมในการปิดระวางเพื่อไม่ให้สินค้าในระวางเปียกเสียหาย ซึ่งนักเรียนฝึกจะช่วยนายยามจดบันทึกข้อมูลการทำงานสินค้าในช่วงผลัดที่มีการหยุดงานสินค้าในเวลาใดบ้างพร้อมเหตุผล และจะต้องบันทึกเวลาเริ่มทำงานสินค้าในแต่ละระวางลงในสมุดปูมบันทึกสินค้า (Cargo Log Book) เป็นประจำทุกวัน นอกจากนี้นักเรียนฝึกจะต้องคอยยืนตรวจสอบที่บันไดทางขึ้น-ลงเรือ (Gangway) เพื่อทำหน้าที่ดูแลรักษาความปลอดภัยบนเรือ (Ship's Security) เพื่อป้องกันมิให้บุคคลผู้ไม่หวังดีจากภายนอกขึ้นมาบนเรือและกระทำการอันเป็นภัยคุกคามต่อเรือในพื้นที่หวงห้าม (Restricted Area) บริเวณห้องเครื่อง (Engine Room) หรือสะพานเดินเรือ (Navigation Bridge) และในพื้นที่ควบคุมอื่น ๆ ที่ถูกกำหนดไว้ในแผนการรักษาความปลอดภัย (Security Plan) บนเรือตามข้อกำหนดของ ISPS Code นอกจากนี้นักเรียนฝึกจะต้องไปประจำสถานีเรือเข้า-ออกร่องน้ำโดยเข้ายามเฝ้าระวังสมอ (Anchor watch) ที่หัวเรือและประจำสถานีเรือเข้า-ออกท่าเรือ บริเวณหัวเรือหรือท้ายเรือ (Fwd & Aft Station) โดยในระหว่างเรือเข้า-ออกจากท่าเทียบเรือ จะต้องมีการส่งตั้งขึ้นท่าเรือ ขึ้นเชือกเรือใหญ่และส่งเชือกให้กับเรือลากจูง (Tug Boat) รวมถึงการปลดเชือกเรือลากจูง (Tug Line) ซึ่งการปฏิบัติงานของนักเรียนฝึกในการประจำสถานีหัวเรือหรือท้ายเรือในระหว่างที่เรือเข้าเทียบท่า ถือว่าเป็นช่วงที่อันตรายและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุต่อคนประจำเรือในระดับที่สูงอย่างยิ่ง นักเรียนฝึกจึงต้องใช้ความระมัดระวังเป็นอย่างเต็มที่ในการปฏิบัติงานในลักษณะดังกล่าว

2.2 บทบาทและลักษณะการปฏิบัติงานของนักเรียนฝึกฝายช่างกลเรือ (Engine Cadet)

นักเรียนฝึกฝายช่างกลเรือ (Engine Cadet) จะอยู่ในความดูแลของรองตันกล (Second Engineer) ซึ่งจะมอบหมายงานให้นักเรียนฝึกได้ทำและปฏิบัติงานในแต่ละวันภายในห้องเครื่อง ภายใต้การบังคับบัญชาและการกำกับดูแลของตันกลเรือ (Chief Engineer) และเข้ายามในห้องควบคุมเครื่องจักร (Engine Control Room) ภายในห้องเครื่องผลิตเดียวกับรองตันกลในเวลา 04.00-08.00 น. และเวลา 16.00-20.00 น. โดยระหว่างการเข้ายามในห้องเครื่องนักเรียนฝึกจะคอยเป็นผู้ช่วยนายยามห้องเครื่องในการตรวจสอบสภาพการทำงานของเครื่องจักรใหญ่ (Main Engine) เครื่องจักรช่วย (Auxiliary Engine) และเครื่องไฟฟ้า โดยจะต้องมีการเช็คอุณหภูมิ ความดันและเสียงการทำงานของเครื่องจักรต่าง ๆ เพื่อให้แน่ใจว่าเครื่องจักรเดินเป็นปกติ นักเรียนฝึกฝายช่างกลเรือจะเดินตรวจตราภายในห้องเครื่องเพื่อเรียนรู้จากการปฏิบัติงานจริงว่าเครื่องมืออุปกรณ์ในห้องเครื่องมีอะไรบ้าง จัดวางอยู่ในตำแหน่งใดของห้องเครื่อง เพราะเมื่อถึงเวลาที่จะต้องมีการซ่อมบำรุงหรือซ่อมแซมเครื่องจักรกลภายในห้องเครื่องนักเรียนฝึกฝายช่างกลเรือจะเป็นผู้ที่ต้องนำเอาประแจ น็อต และอุปกรณ์ต่าง ๆ รวมถึงเครื่องมือประกอบการทำงานในห้องเครื่องมาใช้ในการซ่อมบำรุงหรือการซ่อมแซมดังกล่าว นอกจากนี้ นักเรียนฝึกฝายช่างกลเรือจะคอยเดินสำรวจภายในห้องเครื่องให้เกิดความคุ้นเคยว่าเครื่องจักรใหญ่ เครื่องจักรช่วย เครื่องไฟฟาระบบท่อทางที่เดินภายในห้องเครื่อง ระบบปั๊มและทุกระบบการทำงานของเครื่องจักรภายในห้องเครื่องเป็นสิ่งที่นักเรียนฝึกจะต้องเรียนรู้ตลอดการฝึกงานบนเรือตลอดทั้งปี โดยช่วงเวลาก่อนออกยามนักเรียนฝึกจะไล่เดินเช็คดูพื้นห้องเครื่องที่มีหยดหรือคราบน้ำมันให้สะอาดอยู่ตลอดเวลาเพื่อป้องกันการลื่นหกล้มจากคราบน้ำมันรวมถึงป้องกันการลุกลามของไฟกรณีเกิดไฟไหม้ภายในห้องเครื่องได้ โดยทั่วไปเมื่อนักเรียนฝึกออกยามในเวลาเช้า 08.00 น. เมื่อรับประทานอาหารเช้าเสร็จก็จะลงไปในห้องเครื่องเพื่อทำงาน (Day Work) ซึ่งจะคอยไปเรียนรู้งานจากรองตันกลเรือการดูแลเครื่องจักรใหญ่ และหมุนเวียนไปร่วมทำงานกับนายช่างกลที่สาม (Third Engineer) เพื่อศึกษาเรียนรู้ระบบการทำงานของเครื่องไฟฟ้าและการซ่อมบำรุงทั้งระบบ ในบางครั้งก็จะมีโอกาสที่จะไปช่วยงานนายช่างกลที่สี่เพื่อเรียนรู้การทำงานของระบบปั๊ม เครื่องจักรช่วย การซ่อมแซมและการซ่อมบำรุง การเดินเครื่องจักรช่วยอย่างถูกวิธี โดยจะทำงานหลังออกยามตอนเช้าจนถึงเวลาเที่ยงก็จะพักและกลับมาเข้ายามในห้องเครื่องอีกในเวลา 16.00-20.00 น. และเมื่อผ่านหกเดือนแรกไปแล้วนักเรียนฝึกก็จะผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนไปเข้ายามผลัดอื่น ๆ กับนายช่างกลเรือในแต่ละผลัดเพื่อให้เกิดความคุ้นเคยและได้เรียนรู้การทำงานของนายช่างกลเรือในทุก ๆ ตำแหน่งในฝายช่างกลเรือ (Engine Department)

3. ข้อพิจารณาทางกฎหมายเกี่ยวกับสถานะการเป็น “คนประจำเรือ” หรือ “ลูกจ้าง” ของนักเรียนฝึกที่อยู่ในระหว่างการออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้า

ดังที่ได้กล่าวถึงบทบาทหน้าที่ของนักเรียนฝึกที่อยู่ในระหว่างการออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้าซึ่งมีระยะเวลาการฝึก 1 ปี ตามข้อกำหนดของกรมเจ้าท่าที่สอดคล้องกับอนุสัญญา STCW ซึ่งออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้น นักเรียนฝึก (Cadet) มีภาระการปฏิบัติหน้าที่ที่หนักและมีการฝึกปฏิบัติงานที่เสี่ยงต่ออันตรายซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาของช่วงการฝึกปฏิบัติดังกล่าว ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าบทบัญญัติตามมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ที่กำหนดคำนิยามของ “คนประจำเรือ” ว่า “ผู้ซึ่งเจ้าของเรือจ้างหรือมอบหมายให้ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือโดยได้รับค่าจ้าง...” นั้น จริงๆ แล้วควรที่จะมีความหมายที่ครอบคลุมไปถึงนักเรียนฝึกที่ออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือโดยที่ไม่ได้รับค่าจ้างด้วยหรือไม่ และ

นักเรียนฝึกหัดได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเช่นเดียวกับคนประจำเรือที่มีตำแหน่งหน้าที่และความรับผิดชอบ โดยได้รับค่าจ้างตอบแทนเป็นเงินเดือนตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือหรือไม่ อย่างไรก็ตาม ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการได้รับความคุ้มครองสิทธิตามกฎหมายแรงงานทางทะเลในลักษณะที่พึงเท่าเทียมกันกับคนประจำเรือในตำแหน่งอื่น ๆ

อย่างไรก็ดี ก่อนที่จะพิจารณาในประเด็นดังกล่าวถึงข้างต้น ผู้เขียนเห็นควรอธิบายขั้นตอนในทางปฏิบัติของการดำเนินการระหว่างนักเรียนฝึก (Cadet) และเจ้าของเรือ (Ship's Owner) ก่อนออกทำการฝึกบนเรือที่อาจจะทำให้สถานะของนักเรียนฝึกในการออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้า (Maritime Apprenticeship Programs) มีความแตกต่างไปจากลักษณะของนักศึกษาสหกิจศึกษา (Cooperative Education) หรือนักศึกษาฝึกงานบนบก (Internship) โดยที่นักเรียนฝึกจะต้องผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัยบนเรือและได้รับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ (Certificate of Proficiency: COP) จากกรมเจ้าท่าตามข้อกำหนดของอนุสัญญา STCW ที่มีความครอบคลุมถึงการฝึกอบรมหลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัย (Basic safety training) อันประกอบด้วยหลักสูตรในชุดเดียวกันกับที่คนประจำเรือในระดับนายประจำเรือ (Officers) พึ่งต้องผ่านการอบรมด้วย⁴ และต้องผ่านการตรวจร่างกายว่ามีสภาพพร้อมที่จะลงฝึกปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเล โดยได้รับประกาศนียบัตรสุขภาพ (Medical Certificate) จากสถานพยาบาลที่ได้รับการรับรอง รวมถึงต้องทำหนังสือคนประจำเรือ (Seaman Book) ที่ออกโดยกรมเจ้าท่าด้วยจึงจะสามารถลงฝึกปฏิบัติงานบนเรือได้ ดังนั้นเมื่อเจ้าของเรือตอบรับให้นักเรียนฝึกสามารถออกปฏิบัติงานทางทะเลในกองเรือของบริษัทตนได้แล้ว นักเรียนฝึกจะต้องนำเอกสารดังกล่าวพร้อมหนังสือส่งตัวจากสถาบันการศึกษาไปยื่นต่อบริษัทเรือและทำข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือ (Seafarers Employment Agreement) โดยในข้อตกลงดังกล่าวจะมีการระบุค่าตอบแทนให้กับนักเรียนฝึกเป็นค่าเบี้ยเลี้ยงต่อเดือนหรือต่อวันเนื่องจากตามจารีตประเพณีในทางปฏิบัติของอาชีพคนประจำเรือแล้ว นักเรียนฝึกต้องได้รับค่าตอบแทนจากการออกปฏิบัติงานทางทะเลเพื่อเป็นเงินติดตัว (Pocket Money) ให้นักเรียนฝึกมีไว้ใช้จ่ายยามจำเป็นในขณะที่เรือจอดอยู่ตามเมืองท่าในประเทศต่าง ๆ รวมถึงมีค่าอาหาร (Food Allowance) ที่จ่ายรายวันให้กับนักเรียนฝึกในอัตราที่เท่ากับลูกเรือคนอื่น ๆ เพื่อที่ว่าทางเรือจะได้นำไปจ่ายเสบียงเรือในแต่ละเที่ยวเรือให้หัวหน้าพ่อครัว (Chief Cook) นำมาปรุงอาหารให้กับคนประจำเรือทุกคนรวมถึงนักเรียนฝึกด้วย

เมื่อมีการลงนามในข้อตกลงการจ้างงานระหว่างเจ้าของเรือกับนักเรียนฝึก ณ ที่ทำการของบริษัทเรือแล้ว ก็จะเป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือผู้แทนที่จะต้องไปดำเนินการทำหนังสือสัญญาและบัญชีคนประจำเรือ (คร. 4) หรือที่เรียกว่าสัญญาคนประจำเรือ (Crew Agreement) ที่กรมเจ้าท่าด้วย นักเรียนฝึกจึงจะได้รับการบันทึกระยะเวลาทำการในเรือ (Sea Service) โดยเมื่อถึงวันที่นักเรียนฝึกเดินทางไปลงเรือในท่าเรือต่างประเทศทางเครื่องบินนักเรียนฝึกจะได้รับการดูแลจากตัวแทนเจ้าของเรือ (Ship's Agent) และได้รับความคุ้มครองจาก

⁴ การฝึกอบรมหลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัย ประกอบด้วยหลักสูตรต่าง ๆ ได้แก่ การดำรงชีพในทะเล (Personal Survival Techniques: PST) การป้องกันและการดับไฟ (Fire Prevention and Fire Fighting: FPF) การปฐมพยาบาลเบื้องต้น (Elementary First Aid) และความปลอดภัยของบุคคลและความรับผิดชอบต่อสังคม (Personal Safety and Social Responsibilities). See 'International Transport Workers' Federation (ITF), STCW: A Guide for Seafarers (2010 Manila amendments)' 28 <https://www.mptusa.com/pdf/STCW_guide_english.pdf>. ดู ข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2557 ข้อ 122 <<http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2557/E/210/2.PDF>> สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2564.

ประกันภัยแบบสหการ พีแอนด์ไอ (P&I club) นับตั้งแต่วันเดินทางไปลงเรือและระหว่างฝึกปฏิบัติงานบนเรือ จนกระทั่งเดินทางกลับถึงภูมิลำเนาเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ดังนั้นเมื่อนักเรียนฝึกเดินทางถึงเรือแล้วการฝึกปฏิบัติงานบนเรือจะอยู่ภายใต้การดูแลและได้รับมอบหมายงานจากต้นเรือ (Chief Mate) ภายใต้การบังคับบัญชาและสั่งการโดยนายเรือ (Ship's Master) ให้ไปปฏิบัติหน้าที่เสมือนเป็นลูกเรือคนหนึ่งโดยต้องเข้าเวรยามเป็นลูกยามสะพานเดินเรือในระหว่างที่เรืออยู่กลางทะเลในเวลากลางคืนและทำงานบนปากระวางในเวลากลางวัน (Day Work) รวมถึงเข้ายามสินค้าเป็นผู้ช่วยนายยามในขณะที่เรือจอดเทียบท่าเพื่อทำการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงจากเรือ (Load and Discharge) และประจำสถานีเรือเข้าออกร่องน้ำและเข้าออกท่าเรือที่บริเวณหัวเรือร่วมกับลูกเรือซึ่งเป็นการปฏิบัติงานที่เสี่ยงต่ออันตรายและต้องรับผิดชอบต่อการทำงานในลักษณะที่ไม่ต่างจากลูกเรือคนอื่น ๆ ซึ่งถือว่าการฝึกปฏิบัติงานของนักเรียนฝึกตามข้อเท็จจริงดังที่กล่าวมาข้างต้นมีลักษณะที่มีได้มีความแตกต่างไปจาก “คนประจำเรือ” ตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

ในทางกฎหมายผู้เขียนขอเปรียบเทียบให้เห็นว่านายจ้างก็คือเจ้าของเรือ (Ship's Owner) ส่วนลูกจ้างก็คือคนประจำเรือ (Seafarer) ซึ่งหากพิจารณาในมิติสัมพันธ์ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2562) ซึ่งเป็นกฎหมายหลักเกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานทางบกแล้ว จะพบว่ากฎหมายได้กำหนดให้คำว่า “ลูกจ้าง” หมายความว่า “ผู้ซึ่งตกลงทำงานให้นายจ้างโดยรับค่าจ้างไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างไร” แต่เนื่องจากสภาพการจ้างงานบนเรือเดินทะเลมีลักษณะและสภาพของงานมีความแตกต่างจากการทำงานของลูกจ้างทั่วไปบนบก รัฐจึงจำเป็นต้องออกพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ขึ้นมาใช้บังคับกับแรงงานทางทะเลเป็นการเฉพาะโดยต้องสอดคล้องกับอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 (Maritime Labour Convention, 2006: MLC 2006) ซึ่งประเทศไทยเป็นรัฐภาคี⁵ ดังนั้น การผสมผสานกันระหว่างแนวความคิดตามกฎหมายคุ้มครองแรงงานดั้งเดิมของประเทศไทยและแนวความคิดตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ประเทศไทยมีพันธกรณีอันพึงต้องอนุวัติการกฎหมายภายในให้มีความสอดคล้องจึงเป็นที่มาของการกำหนดคำนิยามที่ใช้แทนนายจ้างว่า “เจ้าของเรือ” ส่วนลูกจ้างก็จะใช้คำว่า “คนประจำเรือ” ในพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยให้นิยามของคำว่า “คนประจำเรือ” มีความหมายว่า “ผู้ซึ่งเจ้าของเรือจ้างหรือมอบหมายให้ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือโดยรับค่าจ้างแต่ไม่รวมถึงผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราว”

นอกจากนี้ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ยังได้กล่าวถึงนิยามคำว่า “คนประจำเรือ” โดยหมายความถึง “คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ” อีกทั้งยังมีคำว่า “ลูกเรือ” ซึ่งหมายความว่า “คนประจำเรือนอกจากนายเรือ” ดังนั้น เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่านักเรียนฝึกย่อมมีลักษณะครบตามข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายที่จะตีความได้ว่าเป็น “คนประจำเรือ” หรือ “ลูกเรือ” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ซึ่งมีบัญญัติอันมีสาระสำคัญว่าข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรืออย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับรายการ วันเริ่มทำงาน อัตราค่าจ้าง ค่าตอบแทน หรือวิธีการคำนวณ⁶ นอกจากนี้ ตามข้อบังคับของกรมเจ้าท่า

⁵ ประเทศไทยได้ยื่นสัตยาบันสารอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2559 ณ องค์การแรงงานระหว่างประเทศ นครเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์. กองการสังคม กรมองค์การระหว่างประเทศ, ‘ข่าวสารนิเทศ’ <https://image.mfa.go.th/mfa/0/SRBviAC5gs/migrate_directory/news-20160614-172856-841217.pdf> สืบค้นเมื่อ 28 กรกฎาคม 2564.

⁶ ดูพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มาตรา 43 วรรคสอง อนุมาตรา 12.

เกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2557 ซึ่งสอดคล้องกับอนุสัญญา STCW ยังได้ระบุค่านิยมของ “ลูกเรือ” (Rating) ให้หมายถึง “ผู้ทำการในเรือ... ในตำแหน่ง เช่น... ผู้ฝึกหัด (Cadet)”⁷ เพื่อกล่าวเป็นนัยถึงสถานะของนักเรียนฝึกว่ามีลักษณะที่มิได้แตกต่างไปจากคนประจำเรือหรือลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงานทางทะเล (Seafarers’ Employment Agreement: SEA) ดังนั้น การที่กฎหมายแม่บทและกฎหมายลำดับรองได้กำหนดค่านิยมไว้ในแต่ละฉบับดังที่ผู้เขียนนำเสนอมาข้างต้นก็ย่อมน่าจะส่งผลให้นักเรียนฝึกได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เหมือนหนึ่งคนประจำเรือในตำแหน่งต่าง ๆ บนเรือด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นการคุ้มครองกรณีการประสบอุบัติเหตุบนเรือหรือเจ็บป่วยที่เป็นผลมาจากการฝึกปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเล โดยเจ้าของเรือต้องจัดหาให้กับคนประจำเรือซึ่งสิทธิประโยชน์จากการคุ้มครองการประกันสังคมและสุขภาพ⁸ ซึ่งในทางปฏิบัติเจ้าของเรือจะทำประกันแบบสหการไว้ในลักษณะของ พีแอนด์ไอ (P&I club) ที่ให้ความคุ้มครองนักเรียนฝึกนับตั้งแต่มีการทำข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือและเดินทางไปลงเรือเพื่อออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้าจนกระทั่งครบกำหนดตามสัญญาและเดินทางกลับถึงภูมิลำเนาด้วย

ยิ่งไปกว่านั้น ในเรื่องของกรให้นักเรียนฝึกมาปฏิบัติงานบนเรือทั้งในรูปแบบที่ได้รับค่าจ้างและที่ไม่ได้รับค่าจ้างนั้น ก็มีข้อพิจารณาในทางกฎหมายที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ สัญญาจ้างแรงงานเพื่อการทำงานบนบกโดยปกติแล้วจะมีลักษณะของสัญญาที่เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (บรรพ 3 ลักษณะ 6 จ้างแรงงาน มาตรา 575 - 586) ซึ่งตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายฉบับนี้สัญญาจ้างแรงงานถือเป็นสัญญาที่ไม่มีแบบ เพราะฉะนั้นนายจ้างกับลูกจ้างอาจตกลงกันด้วยวาจาโดยที่ไม่มีการทำหนังสือสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรก็ได้ อีกทั้งยังไม่ต้องมีการจดทะเบียนใด ๆ ในขณะที่สัญญาจ้างนักเรียนฝึกจะต้องมีการทำหนังสือสัญญาและบัญชีคนประจำเรือเป็นลายลักษณ์อักษรและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า (ตามแบบ คร. 4) ซึ่งหนังสือสัญญาและบัญชีคนประจำเรือตามแบบ คร. 4 นี้จะจัดเก็บไว้ที่กรมเจ้าท่า โดยภายในเอกสารดังกล่าวจะประกอบด้วยข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือแบบรายบุคคล จำนวน 19 รายการ⁹ ดังนั้น จึงอาจถือได้ว่ากฎหมายและภาครัฐนั้นให้ความสำคัญต่อการควบคุมและกำกับดูแลนักเรียนฝึกมากกว่าบุคคลซึ่งทำงานบนบกด้วยเหตุนี้ในการพิจารณานิติสัมพันธ์ตามสัญญาจ้างนักเรียนฝึกจึงควรคำนึงถึงการให้ความสำคัญต่อการควบคุมแรงงานทางทะเลมากกว่าการจ้างหรือการฝึกงานบนบก และไม่สามารถที่จะนำเอาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการฝึกงานบนบกมาใช้ในการตีความนิติสัมพันธ์ของสัญญาเพื่อการจ้างนักเรียนฝึกในเรือสินค้าได้เพราะบริบทแวดล้อมของสภาพการทำงานและการให้ความสำคัญในแง่ของการควบคุมและกำกับดูแลโดยภาครัฐก็มีระดับที่แตกต่างกัน

⁷ ดูข้อบังคับของกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2557 ข้อ 6.

⁸ ดูพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มาตรา 43 วรรคสอง อนุมาตรา 14.

⁹ หนังสือสัญญาและบัญชีคนประจำเรือ (คร. 4) ประกอบด้วยข้อมูลของคนประจำเรือ จำนวน 19 รายการ ได้แก่ (1) ชื่อคนประจำเรือ (2) อายุ (3) สัญชาติ (4) เลขที่หนังสือคนประจำเรือ (5) ที่อยู่ (6) ตำแหน่งในเรือ (7) วันและสถานที่ทำสัญญา (8) อัตราค่าจ้างต่อเดือน (9) จำนวนค่าจ้างล่วงหน้า (10) ระยะเวลาในการจ่ายค่าจ้าง (11) ช่องลงชื่อคนประจำเรือเมื่อเริ่มจ้าง (12) ช่องลงชื่อนายเรือในฐานะตัวแทนเจ้าของเรือ (13) ชั้นประกาศนียบัตรและเลขที่ (14) ระยะเวลาที่ตกลงเข้าทำการในเรือ (15) วันและสถานที่ที่เลิกจ้าง (16) สาเหตุการเลิกจ้าง (17) จำนวนค่าจ้างที่จ่ายเมื่อเลิกจ้าง (18) ช่องลงชื่อคนประจำเรือเมื่อเลิกจ้าง โดยจะลงชื่อต่อเมื่อได้รับค่าจ้างซึ่งเจ้าของเรือได้จ่ายให้ครบถ้วนแล้ว และ (19) ช่องลงชื่อนายเรือผู้เป็นพยานในเวลาเลิกจ้าง.

4. บทสรุป

พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มาตรา 3 ได้นิยามศัพท์คำว่า “คนประจำเรือ” ไว้โดยมีองค์ประกอบสำคัญในเรื่องของการได้รับค่าจ้าง¹⁰ การกำหนดคำนิยามในลักษณะดังกล่าวอาจนำมาสู่ประเด็นปัญหาที่จะต้องตีความว่านักเรียนฝึกที่ไม่ได้รับค่าจ้างจะยังคงมีสิทธิได้รับการคุ้มครองตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 หรือไม่ ในประเด็นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า การที่ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ย่อมส่งผลทำให้ “นักเรียนฝึก” อยู่ในขอบเขตของการเป็น “Seafarer” ตามอนุสัญญาดังกล่าว ด้วยเหตุผลที่มาตรา II (f) แห่งอนุสัญญาเช่นว่านั้นกำหนดให้คนประจำเรือหมายถึงบุคคลผู้ได้รับการว่าจ้างหรือได้รับมอบหมายหรือทำงานด้วยความสามารถไม่ว่าด้านใดก็ตามบนเรือที่อนุสัญญานี้ใช้บังคับ¹¹ ซึ่งจะสังเกตได้ว่า อนุสัญญาแรงงานทะเล ค.ศ. 2006 มิได้กล่าวถึงการได้รับค่าจ้างแต่อย่างใด ดังนั้น ในกรณีที่เกิดข้อโต้แย้งว่า “นักเรียนฝึก” จะมีสถานะเป็น “คนประจำเรือ” ตามนิยามของพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 และจะได้รับความคุ้มครองตามหลักเกณฑ์แห่งพระราชบัญญัตินี้หรือไม่ ผู้เขียนเห็นว่าประเด็นดังกล่าวเป็นกรณีที่ไม่ใช่บทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะนำมาปรับใช้ จึงควรที่จะนำเอาบทบัญญัติมาตรา 6 มาพิจารณาประกอบ ซึ่งบทบัญญัติในมาตราดังกล่าวได้อ้างอิงถึง “ข้อกีดกันของกฎหมาย” ในลักษณะที่ให้นำหลักจารีตประเพณีในการทำงานของคนประจำเรือ จารีตประเพณีในการเดินเรือทางทะเลหรือข้อกำหนดหรือมาตรฐานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง มาบังคับตามแต่ละกรณี ดังนั้น การที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 ได้กำหนดคำนิยามของคำว่า “Seafarer” ในลักษณะที่กว้างกว่าคำว่า “คนประจำเรือ” ตามบทนิยามแห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 จึงน่าที่จะสามารถนำมาใช้บังคับแก่นักเรียนฝึกเพื่อให้ได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 และพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ได้

นอกจากนี้ ก่อนที่นักเรียนฝึกจะเริ่มออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้า พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 285 ยังได้คุ้มครองให้ “คนรับจ้างสำหรับทำการในเรือเดินทะเล” ต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าก่อนที่จะเข้าทำการงานด้วย ซึ่งการอนุญาตให้ทำการในเรือเดินทะเลตามนัยของบทบัญญัติมาตรากล่าวานั้นหมายถึงการได้รับการบันทึกชื่อในสัญญาคนประจำเรือ (คร. 4) และโดยจารีตประเพณีการปฏิบัติด้านการควบคุมการจ้างแรงงานทางทะเลของเจ้าท่า แบบ คร. 4 ก็เป็นเอกสารราชการที่ถูกนำมาใช้ในลักษณะเดียวกันกับการควบคุมการจ้างสำหรับผู้ทำการในเรือเดินทะเลอยู่แล้วตามปกติ ดังนั้น “นักเรียนฝึก” จึงย่อมน่าที่จะได้รับการคุ้มครองในลักษณะเช่นเดียวกันกับคนประจำเรือรายอื่น ๆ ที่มีชื่อปรากฏในสัญญาคนประจำเรือตามแบบ คร. 4 ด้วยเช่นกัน

กล่าวโดยสรุป จากการศึกษาข้อเท็จจริงและแนวปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกปฏิบัติงานทางทะเลของนักเรียนฝึกที่อยู่ในเรือสินค้าซึ่งปฏิบัติการขนส่งระหว่างประเทศ จะเห็นได้ว่ามีลักษณะการฝึกปฏิบัติที่เป็นเสมือนการทำงานจริงบนเรือที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่จากต้นเรือ ภายใต้การสั่งการและบังคับบัญชา

¹⁰ พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มาตรา 3 “คนประจำเรือ” หมายความว่า ผู้ซึ่งเจ้าของเรือจ้างหรือมอบหมายให้ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือโดยได้รับค่าจ้าง แต่ไม่รวมถึงผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราว.

¹¹ (สามารถเลือกอ้างอิงแบบ quote ได้) Maritime Labour Convention, 2006: Article II (f) seafarer means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies <https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090250.pdf> ดู ห้องสมุดกระทรวงแรงงาน, ‘อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549’ <<http://library.mol.go.th/opac/ebook/12537.pdf>> สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2564.

ของนายเรือตลอดระยะเวลา 1 ปีตามข้อตกลงการจ้างงานของคนประจำเรือที่ได้มีการระบุค่าตอบแทนการฝึกปฏิบัติงานไว้ในลักษณะเบี้ยเลี้ยงที่จ่ายให้แบบรายเดือน และอาจมีค่าอาหารรายวันต่างหากด้วย อีกทั้งยังมีการทำหนังสือสัญญาคนประจำเรือ (Crew Agreement) หรือที่เรียกว่าหนังสือสัญญาและบัญชีคนประจำเรือ (คร. 4) ที่กรมเจ้าท่าตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 เพื่อควบคุมและกำกับดูแลการจ้างแรงงานทางทะเลให้คนประจำเรือได้รับความเป็นธรรมด้วย¹² ดังนั้นเมื่อพิจารณาถึงข้อเท็จจริงประกอบกับลักษณะทางกฎหมายต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับนักเรียนฝึกมีลักษณะความสัมพันธ์ที่ครอบคลุมประกอบในฐานะของ “นายจ้าง” กับ “ลูกจ้าง” ตามกฎหมายแรงงานทางทะเลฉบับปัจจุบัน ทำให้สถานะของนักเรียนฝึกที่อยู่ในระหว่างการออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้าเป็นระยะเวลา 1 ปีนั้นน่าจะตีความได้ว่าเป็น “ลูกจ้าง” หรือ “คนประจำเรือ” ที่พึงได้รับความคุ้มครองตามสิทธิและสวัสดิการดังที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ.2558 อันเป็นกฎหมายที่พึงใช้บังคับในลักษณะที่สอดคล้องกันกับอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (MLC 2006) ที่ออกโดยองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization: ILO) เพื่อให้การปฏิบัติตามพันธกรณีของประเทศไทยที่มีต่อกฎหมายระหว่างประเทศที่ได้ผูกพันไว้เป็นไปด้วยความสมบูรณ์

5. ข้อเสนอแนะ

แม้ว่าในปัจจุบันนักเรียนฝึกจะได้รับการทำสัญญาจ้างกับเจ้าของเรือในลักษณะที่ไม่แตกต่างไปจากคนประจำเรือในตำแหน่งอื่นของเรืออย่างมีนัยสำคัญ อีกทั้งการทำสัญญาจ้างดังกล่าวยังทำให้เจ้าของเรือได้รับสิทธิประโยชน์ในความคุ้มครองของการประกันภัยแบบสหการ พีแอนด์ไอ (P&I Club) ซึ่งครอบคลุมค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นต่อคนประจำเรือด้วย แต่เพื่อวัตถุประสงค์แห่งการป้องกันปัญหาด้านการตีความกฎหมายเกี่ยวกับสถานะของนักเรียนฝึกที่อยู่ในระหว่างการออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรือสินค้า ภาครัฐควรที่จะพิจารณาให้การคุ้มครองนักเรียนฝึกซึ่งถือเป็นบุคลากรที่เป็นกำลังสำคัญของกิจการพาณิชย์นาวีไทยนั้นเกิดความชัดเจน เนื่องจากในอนาคตเมื่อเศรษฐกิจมีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว การผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีของสถาบันการศึกษาในแต่ละแห่งก็มีอัตราการผลิตบัณฑิตในอัตราที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และสถาบันการศึกษาบางแห่งเริ่มมีแนวความคิดที่จะเปิดรับสมัครสุภาพสตรีให้มีโอกาสได้เข้ามารับการศึกษานในหลักสูตรแล้ว ทั้งในรูปแบบของหลักสูตรที่มุ่งผลิตคนประจำเรือในเรือสินค้า และเรือสำราญซึ่งมีลักษณะการปฏิบัติงานที่คล้ายคลึงกันกับการจัดการด้านการโรงแรมและการท่องเที่ยว ดังนั้น ภาครัฐจึงควรที่จะกำหนดมาตรการไว้ล่วงหน้าเพื่อการป้องกันมิให้เกิดช่องว่างทางกฎหมายอันอาจนำมาสู่ปัญหาด้านการคุ้มครองสิทธิของนักเรียนฝึก ในกรณีเพื่อวัตถุประสงค์แห่งการนำเสนอที่มุ่งพัฒนานโยบายทางกฎหมายที่น่าจะเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ ผู้เขียนเห็นว่าการปรับปรุงพัฒนาบทบัญญัติหรือหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายอาจดำเนินการได้ใน 4 ประการ ดังนี้

ประการแรก ควรพิจารณาการให้ความคุ้มครองแก่นักเรียนฝึกที่อยู่ในระหว่างการปฏิบัติงานทางทะเลในเรือด้วยการออกเป็นประกาศกระทรวงแรงงาน ซึ่งอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ที่กำหนดให้นักเรียนฝึกต้องได้รับค่าตอบแทนหรือค่าจ้างไม่ต่ำกว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ

¹² มัชชะ ยุวมิตร, ‘ข้อพิจารณาเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐในการควบคุมแรงงานทางทะเลตามกฎหมายไทย’ (2561) 17 วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ 1, 4.

สำหรับคนประจำเรือ โดยให้ระบุไว้ในสัญญาจ้างอย่างชัดเจน และเพื่อให้การกำกับดูแลนักเรียนฝึกที่ดำเนินการโดยกรมเจ้าท่า นั้นเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการควบคุมเรื่องค่าจ้างตามหลักเกณฑ์ของกระทรวงแรงงาน ผู้เขียนจึงเสนอแนะให้แก้ไขข้อ 24 แห่งระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยคนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ.2536¹³ ซึ่งกำหนดไว้ว่า “แบบพิมพ์หนังสือสัญญา และบัญชีคนประจำเรือสำหรับเรือไทยให้ใช้แบบ คร. 4 ของกรมเจ้าท่า” โดยให้เพิ่มเติมข้อความเป็นว่า “แบบพิมพ์หนังสือสัญญา และบัญชีคนประจำเรือสำหรับเรือไทยให้ใช้แบบ คร. 4 ของกรมเจ้าท่า ไม่ว่าจะเป็นกรณีของการจ้างคนประจำเรือหรือการรับนักเรียนฝึกเข้าปฏิบัติหน้าที่ประจำอยู่ในเรือ โดยจะต้องระบุค่าตอบแทนในจำนวนที่ไม่น้อยกว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำของคนประจำเรือตามที่ประกาศกระทรวงแรงงานกำหนด” ทั้งนี้ เพื่อให้สถานะของนักเรียนฝึกที่อยู่ในระหว่างการออกปฏิบัติงานทางทะเลในเรื่อนั้นมีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนในอัตราที่ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าค่าจ้างขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือ อีกทั้งยังส่งผลให้ประเด็นด้านการให้ความคุ้มครองแก่นักเรียนฝึกตามกฎหมายแรงงานทางทะเลฉบับที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันเกิดความชัดเจนแน่นอนมากขึ้น

อนึ่ง ในประเด็นเกี่ยวกับค่าตอบแทนที่บริษัทเรือพึงมีให้แก่ นักเรียนฝึกนั้น หากพิจารณาตามกฎหมายและแนวปฏิบัติของประเทศซึ่งได้รับการยอมรับในความพัฒนาทางด้านกิจการพาณิชย์นาวีดังเช่นสหราชอาณาจักร จะพบว่า The Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Minimum Requirements for Seafarers etc.) Regulations 2014 ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ไว้ว่าในสัญญาจ้างคนประจำเรือจะต้องมีการกำหนดค่าจ้าง (wages) และวิธีการชำระค่าจ้าง (manner in which wages must be paid)¹⁴ ทั้งนี้ สำนักงานทางทะเลและยามฝั่งสหราชอาณาจักร (Maritime and Coastguard. Agency: MCA) ยังได้ออกประกาศที่เรียกว่า Marine Guidance Note (MGN) ฉบับที่ 485 (M) ว่าด้วยการใช้บังคับแก่นักเรียนฝึก¹⁵ โดยประกาศฉบับนี้ได้ระบุไว้อย่างชัดเจนว่านักเรียนฝึก (cadets) และผู้ฝึกงานอื่น ๆ (other trainees) นั้นถือเป็น “คนประจำเรือ” ตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา MLC 2006 เนื่องด้วยบุคคลเหล่านั้นล้วนได้รับการ “ว่าจ้าง” (“engaged”) ให้ทำการในเรือ¹⁶ อีกทั้งยังมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับข้อกำหนดขั้นต่ำของสัญญาจ้างผู้ฝึกงาน (Minimum requirements for a training agreement) ที่จะต้องมีการระบุในสัญญาซึ่งจำนวนเงินและการเตรียมการเพื่อการชำระเงินเบี้ยเลี้ยงฝึกงาน (training bursary) รวมไปถึงข้อสนเทศเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการโอนเงิน และอัตราแลกเปลี่ยน (ถ้ามี)¹⁷

¹³ สำนักงานคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ, ‘ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยคนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ. 2536’ <<http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER23/DRAWER004/GENERAL/DATA0000/00000217.PDF>> สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2564.

¹⁴ ดู ‘The Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Minimum Requirements for Seafarers etc.) Regulations 2014’ Schedule 1 (Provision to be included in a Seafarer Employment Agreement), Part 2 (Provision to be included where seafarer is an employee), The National Archives <<https://www.legislation.gov.uk/uksi/2014/1613/schedule/1/made>> สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2564.

¹⁵ ดู ‘Maritime Labour Convention, 2006: Seafarer Employment Agreements – Application to Trainees, MGN 485 (M)’ (GOV.UK) <<https://www.gov.uk/government/publications/mgn-485m-maritime-labour-convention-2006-seafarer-employment-agreements-application-to-trainees>> สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2564.

¹⁶ เพิ่งอ้าง ดู Section 1.1.

¹⁷ เพิ่งอ้าง ดู Section 2.3.5.

ดังนั้น การพิจารณาเพื่อออกประกาศกระทรวงแรงงานโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 และการปรับปรุงระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยคนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ. 2536 ตามที่ผู้เขียนได้นำเสนอข้างต้นจึงเป็นหนทางที่จะนำไปสู่การลดลงซึ่งช่องว่างของกฎหมายและเป็นการป้องกันมิให้เกิดปัญหาจากการบังคับใช้กฎหมายที่จะต้องอาศัยการตีความบทบัญญัติหรือข้อกำหนดเป็นสำคัญ

ประการที่สอง ควรพิจารณาปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ในส่วนของนิยามคำว่า “คนประจำเรือ” จากเดิมที่ว่า “คนประจำเรือหมายความว่า ผู้ซึ่งเจ้าของเรือจ้างหรือมอบหมายให้ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือโดยได้รับค่าจ้าง แต่ไม่รวมถึงผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราว” เป็นดังนี้คือ “คนประจำเรือ หมายความว่า ผู้ซึ่งเจ้าของเรือจ้างหรือมอบหมายให้ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือโดยได้รับค่าจ้างหรือค่าตอบแทนในลักษณะใด ๆ และหมายความรวมถึงนักเรียนฝึกไม่ว่าจะได้รับค่าจ้างหรือค่าตอบแทนใด ๆ หรือไม่ก็ตาม แต่ไม่รวมถึงผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราว” เพื่อให้เกิดความชัดเจนว่าถึงแม้ว่าหากท้ายที่สุดแล้วจะไม่ได้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิในค่าจ้างหรือค่าตอบแทนตามที่ผู้เขียนได้เสนอแนะไปแล้วในประการที่หนึ่งข้างต้น แต่อย่างน้อยที่สุดนักเรียนฝึกที่ไม่ได้รับค่าจ้างแต่เจ้าของเรือมีอาหารจัดไว้ให้รับประทานทุกมื้อนั้นก็ยังมีสิทธิได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 ในลักษณะเดียวกันกับคนประจำเรือรายอื่น ๆ ที่อยู่บนเรือด้วย

ประการที่สาม เนื่องด้วยในปัจจุบันเริ่มมีสถาบันการศึกษาที่จัดการเรียนการสอนภายใต้หลักสูตรที่ผลิตบัณฑิตไปรองรับสายงานในอาชีพบริการเพื่อให้บริการด้านการโรงแรมและการท่องเที่ยวในเรือสำราญ อีกทั้งบริการที่อยู่ในสายอาชีพดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะเป็นเพศหญิงเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งหลักสูตรในลักษณะนี้จะได้บังคับให้ต้องมีการฝึกอบรมในรายวิชาตาม IMO model course เหมือนกับหลักสูตรที่มุ่งผลิตคนประจำเรือฝ่ายปากเรือหรือฝ่ายช่างกล เพราะข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2557 จะไม่ใช้บังคับแก่บุคคลที่ทำการในเรือสำราญและกีฬา¹⁸ ดังนั้น จึงอาจก่อให้เกิดการที่จะต้องตีความต่อไปได้นักเรียนที่อยู่ในหลักสูตรข้างต้นนี้ถ้าได้รับโอกาสให้ไปฝึกงานอยู่ในเรือสำราญ จะถือว่าเป็น “นักเรียนฝึก” หรือ “ผู้ฝึกหัด” (cadet) ที่อยู่ในคำนิยามของ “ลูกเรือ” (ratings)¹⁹ เหมือนกับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ในหลักสูตรของสถาบันการศึกษาที่ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2557 หรือไม่ และจะมีผลตามมาในเรื่องของการตีความว่าถือเป็น “คนประจำเรือ” ตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ.2558 หรือไม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของนักเรียนที่เข้าฝึกงานในเรือสำราญโดยไม่ได้รับค่าจ้างหรือค่าตอบแทนใด ๆ ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นควรที่จะเสนอให้ปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ.2558 ในส่วนของการได้รับค่าจ้างหรือค่าตอบแทนตามที่ได้นำเสนอไปแล้วในประการที่สองข้างต้น และอาจมีบทบัญญัติเพิ่มเติมในลักษณะที่กำหนดว่า “คนประจำเรือตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ให้หมายความรวมถึงผู้ทำการในเรือที่มีได้เป็นไปตามข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือด้วย” ทั้งนี้ เพื่อเป็นการปิดช่องว่างของกฎหมายมิให้เกิดข้อโต้แย้งใด ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการให้ความคุ้มครองตามกฎหมายแรงงานทางทะเลแก่ผู้ฝึกงานใน “เรือ” ซึ่งอยู่ในบังคับของกฎหมาย²⁰ อันอาจเกิดขึ้นในอนาคตได้

¹⁸ ข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2557 ข้อ 4(3).

¹⁹ ข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2557 ข้อ 6.

²⁰ ดูพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 มาตรา 3.

ประการที่สี่ ควรพิจารณาเพิ่มเติมบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการให้ความคุ้มครองกรณีการล่องละเมิดทางทะเลระหว่างนายประจำเรือหรือลูกเรือกับนักเรียนฝึกหรือผู้ฝึกงานในเรือเพื่อเป็นการป้องปรามไม่ให้เกิดปัญหาตามมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับกรณีที่นักเรียนฝึกหรือผู้ฝึกงานเป็นเพศหญิง ย่อมสมควรที่จะได้รับการดูแลและคุ้มครองสิทธิอย่างจริงจังตามกฎหมายแรงงานทางทะเล โดยภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจจะต้องกำหนดนโยบายที่หนักแน่นในอันที่จะไม่ปล่อยให้เหยื่อที่อยู่ในกลุ่มแรงงานทางทะเลนั้นต้องอดกลั้นต่อการคุกคามทางเพศที่อาจมีขึ้นในระหว่างการปฏิบัติงานในทะเลซึ่งอาจจะต้องนำไปสู่ความตกลงระหว่างประเทศและการผลักดันให้เกิดหลักเกณฑ์ในรูปแบบของตราสารทางกฎหมายที่เหมาะสมกับบริบทเฉพาะ (a tailor-made instrument within the international framework)²¹ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันที่มีนักเรียนเพศหญิงให้ความสนใจเข้ามาศึกษาในหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์หรือหลักสูตรที่มุ่งผลิตบริการประจำเรือเพื่อจบออกมาประกอบอาชีพเป็นนักเดินเรือในเรือสินค้าหรือเป็นบริการในเรือสำราญกันมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมให้การศึกษาด้านพาณิชย์นาวีของไทยมีความเจริญก้าวหน้าและยั่งยืนต่อไปอีกด้วย

²¹ Laura Carballo Pineiro and Momoko Kitada, 'Sexual harassment and women seafarers: The role of laws and policies to ensure occupational safety & health' (2020) *Marine Policy* 117, 8
<<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X1930106X>> สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2564.