

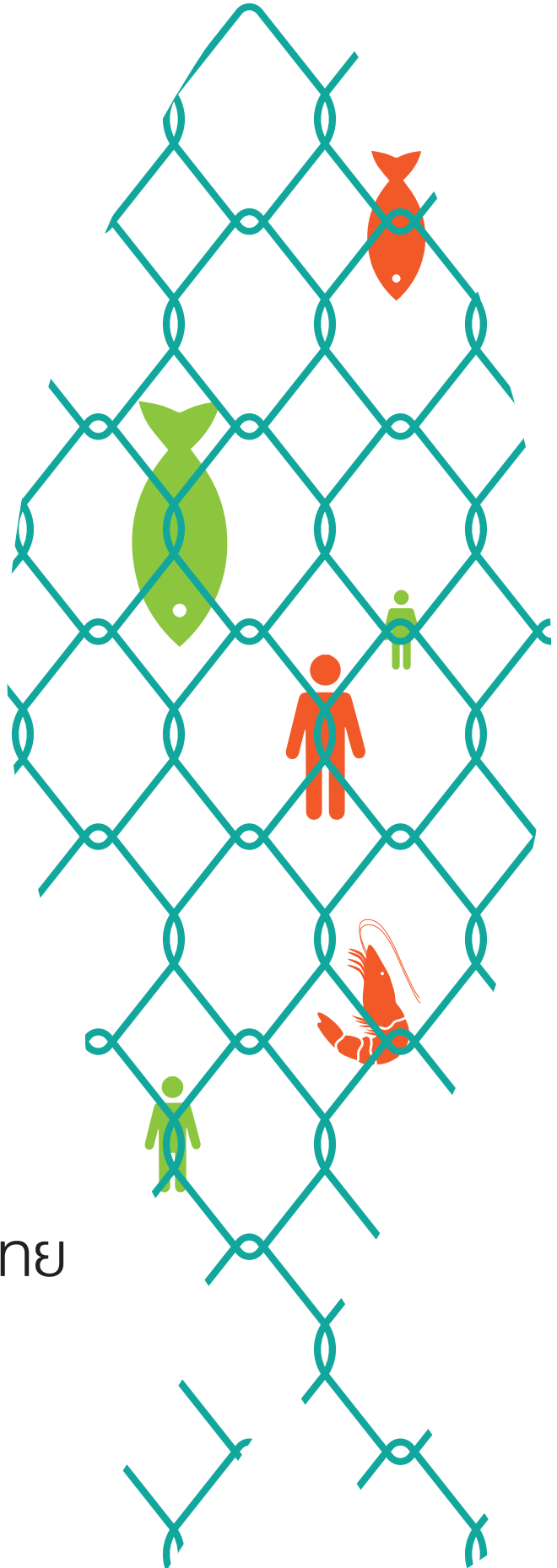


CSO Coalition
for Ethical and Sustainable Seafood
— Rights above the sea level —

ชีวิต ติด ร่างแห

รายงานสิทธิแรงงาน
ในอุตสาหกรรมประมงไทย

ภาคีเครือข่ายภาคประชาสังคม
เพื่ออาหารทะเลที่เป็นธรรมและยั่งยืน



ชีวิต ติด ร่างแห

รายงานสิทธิแรงงาน
ในอุตสาหกรรมประมงไทย

ภาคีเครือข่ายภาคประชาสังคม
เพื่ออาหารทะเลที่เป็นธรรมและยั่งยืน



CSO Coalition
for Ethical and Sustainable Seafood
— rights above the sea level —



สารบัญ

เกี่ยวกับภาคีเครือข่ายภาคประชาสังคมเพื่ออาหารทะเลที่เป็นธรรมและยั่งยืน	5
บทสรุป	11
แนวทางการทำงาน	23
วิธีการเก็บข้อมูล	24
ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับผู้ให้ข้อมูล	31
ข้อค้นพบจากการสำรวจ	37
เอกสารประจำตัว	37
การจัดหางาน	39
การลงรายมือชื่อในสัญญา	42
ระบบและความถี่ในการจ่ายค่าจ้าง	46
การหักเงิน	51
วิธีการจ่ายค่าจ้าง	52
การส่งเงินกลับบ้าน	54
ชั่วโมงการทำงาน	54
การขาดแคลนลูกเรือ	66
ชั่วโมงการทำงานที่ทำเรือ	67
การจัดหาอาหารและน้ำดื่ม	68
สุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน	70
การยึดเอกสารประจำตัว	74
เสรีภาพในการออกจากงาน	76
การรับรู้เกี่ยวกับสิทธิแรงงาน	77
การร้องเรียนในการทำงาน	80
การปฏิสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่รัฐ	82
ข้อเสนอแนะ	87
กิตติกรรมประกาศ	93
ภาคผนวก 1 - คำถามการวิจัย	95
ภาคผนวก 2 - ความก้าวหน้าในการแก้ไขปัญหาของภาครัฐและเอกชน	101

เกี่ยวกับภาคีเครือข่ายภาคประชาสังคม เพื่ออาหารทะเลที่เป็นธรรมและยั่งยืน

ภาคีเครือข่ายภาคประชาสังคมเพื่ออาหารทะเลที่เป็นธรรมและยั่งยืน (“ภาคีเครือข่ายฯ”) ก่อตั้งขึ้นในปี 2559 ประกอบด้วยองค์กรประชาสังคมในประเทศและระหว่างประเทศที่ทำงานในประเด็นสิทธิมนุษยชนและสิ่งแวดล้อมในอุตสาหกรรมอาหารทะเลของไทย ภาคีเครือข่ายฯ มีเป้าหมายที่จะส่งเสริมและเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กรประชาสังคมในประเทศไทยด้วยการสร้างศักยภาพขององค์กร (ความสามารถของผู้ปฏิบัติงาน การศึกษาวิจัย และการผลักดันประเด็นสาธารณะ) และผลักดันให้รัฐบาลและภาคเอกชนมีความตระหนักและรับผิดชอบในการเปลี่ยนแปลงกรอบกฎหมายและมาตรการกำกับดูแลเกี่ยวกับอุตสาหกรรมอาหารทะเล ภาคีเครือข่ายฯ มุ่งเน้นการรวบรวมข้อมูล ข่าวสาร และประสานงานระหว่างองค์กรสมาชิก เพื่อสร้างยุทธศาสตร์การทำงานที่มุ่งผลักดันนโยบายและจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อนำเสนอต่อภาครัฐและเอกชน

ภาคีเครือข่ายฯ มีพันธกิจดังนี้

- ขจัดการใช้แรงงานทาสสมัยใหม่และการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม ออกจากห่วงโซ่อุปทานอาหารทะเลของไทย
- ส่งเสริมการประมงที่ยั่งยืนในน่านน้ำไทย

วัตถุประสงค์หลักของภาคีเครือข่ายฯ คือ

- เพื่อสร้างศักยภาพเชิงองค์กรและยุทธศาสตร์ให้กับองค์กรภาคประชาสังคมไทยที่ทำงานเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมอาหารทะเล และเพื่อหนุนเสริมเครือข่ายองค์กรในประเทศและระหว่างประเทศที่ทำงานเพื่อขจัดการใช้แรงงานทาสสมัยใหม่และส่งเสริมการประมงที่ยั่งยืน
- เพื่อสร้างความตระหนักรู้ เปิดโปง และขจัดการใช้แรงงานทาสสมัยใหม่และการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม ในอุตสาหกรรมประมงไทย ด้วยการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่มาจากการศึกษาวิจัยและมีหลักฐานเชิงประจักษ์
- เพื่อระบุสาเหตุ วิเคราะห์ช่องว่าง และนำเสนอทางแก้ปัญหาที่สร้างสรรค์ จากความรู้ความเข้าใจในระดับพื้นที่เพื่อแก้ปัญหาสังคมและสิ่งแวดล้อมในห่วงโซ่อุปทานประมงของไทย

- เพื่อสะท้อนความคิดเห็นอย่างปราศจากอคติต่อการบังคับใช้กฎหมาย และการปฏิรูปในด้านต่างๆ ของภาครัฐและภาคเอกชนในการจัดปัญหาการใช้แรงงานทาสสมัยใหม่และการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม ในภาคอุตสาหกรรมอาหารทะเลของไทย
- เพื่อส่งเสริมการเคารพสิทธิมนุษยชนและการจัดสรรผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เป็นธรรมมากขึ้นในห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมอาหารทะเลตลอดจนอุตสาหกรรมอื่นที่มีปัญหา
- เพื่อเชื่อมต่อการทำงานรณรงค์ในประเทศเข้ากับเครือข่ายระหว่างประเทศ ซึ่งจะเป็นการหนุนเสริมองค์กรภาคประชาสังคมไทยในบริบทที่พื้นที่การมีส่วนร่วมของพลเมืองกำลังหดแคบลง

สมาชิกในปัจจุบันของภาคีเครือข่ายฯ ประกอบด้วย:

- มูลนิธิเครือข่ายส่งเสริมคุณภาพชีวิตแรงงาน (LPN)
- ศูนย์อภิบาลผู้เดินทางทะเล (Stella Maris)
- เครือข่ายเพื่อสิทธิแรงงานข้ามชาติ (MWRN)
- มูลนิธิเพื่อการศึกษาและการพัฒนา (FED)
- มูลนิธิสิทธิมนุษยชนและการพัฒนา (HRDF)

- มูลนิธิรักษ์ไทย
- สมาคมรักษ์ทะเลไทย
- สมาคมสมาพันธ์ชาวประมงพื้นบ้านแห่งประเทศไทย
- มูลนิธิอันดามัน
- มูลนิธิเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

องค์กรเอกชนระหว่างประเทศและองค์กรสนับสนุนอื่นๆ :

- องค์กรอ็อกแฟมในประเทศไทย
- กรีนพีซ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- TLCS Legal Advocate
- องค์กรแรงงานระหว่างประเทศ
- The Freedom Fund



บทสรุป

อุตสาหกรรมการประมงของไทยตกอยู่ภายใต้การจับตาตรวจสอบมากขึ้นเรื่อยๆ ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ข้อกังวลต่างๆ ที่หลายฝ่ายทั้งภาครัฐ ภาคอุตสาหกรรม และองค์กรภาคประชาสังคม ได้ยกขึ้นมามุ่งเน้นไปที่การแก้ปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการควบคุมดูแล และรายงานผล การละเมิดสิทธิมนุษยชน รวมถึงการใช้แรงงานบังคับ และการค้ามนุษย์ โดยเฉพาะแรงงานข้ามชาติจากประเทศเพื่อนบ้านที่ทำงานในภาคอุตสาหกรรมนี้

อุตสาหกรรมอาหารทะเลมีการจ้างงานมากกว่า 600,000 คน ราวครึ่งหนึ่งเป็นแรงงานข้ามชาติซึ่งส่วนใหญ่มาจากเมียนมาร์และกัมพูชา แรงงานข้ามชาติเหล่านี้ได้รับการจ้างงานครอบคลุมทั้งห่วงโซ่อุปทานอาหารทะเล ตั้งแต่บนเรือประมง ท่าเรือ บนแพกึ่งและแพปลา ฟาร์ม ตลอดจนอุตสาหกรรมประมงต่อเนื่องต่างๆ นอกจากนี้ยังมีการบริโภคอาหารทะเลอย่างกว้างขวาง และประเทศไทยซึ่งเป็นผู้ส่งออกอาหารทะเลรายใหญ่ของโลก ในปี 2560 ประเทศไทยส่งออกอาหารทะเล

สู่ตลาดโลก 1.1 ล้านเมตริกตัน เป็นมูลค่า 5.9 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 2.5 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมดของประเทศในปีเดียวกัน¹

ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา เนื่องด้วยข้อกังวลของนานาชาติต่อสถานการณ์แรงงานในอุตสาหกรรมประมง รัฐบาลไทยได้ดำเนินการปฏิรูปภาคการประมงอย่างกว้างขวาง เช่น มีการออกกฎหมายกฎระเบียบ และกรอบการตรวจแรงงาน มีการลดจำนวนแรงงานข้ามชาติที่ไม่มีเอกสาร เป็นต้น ภาคีเครือข่ายฯ มีบทบาทในฐานะองค์กรปฏิวัติงานในพื้นที่ และสามารถติดตามตรวจสอบผลกระทบของการดำเนินการเหล่านั้นที่มีต่อแรงงานข้ามชาติจากชุมชนต่างๆ ทั่วประเทศ

วิธีการทำวิจัย

รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อประเมินความคืบหน้าบางส่วนในการแก้ไขปัญหาด้านแรงงานในภาคการประมงของไทย และระบุเรื่องที่ต้องได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น ในช่วงเดือนธันวาคม 2560 ถึง กุมภาพันธ์ 2561 ภาคีเครือข่ายฯ ทำการสำรวจแรงงานข้ามชาติ 300 คนที่ทำงานในอุตสาหกรรมประมงใน 6 จังหวัดชายฝั่งของไทย โดยมีการสอบถามเกี่ยวกับสภาพการทำงาน เงื่อนไขการทำงาน และการปฏิบัติของนายจ้าง โดยเน้นไปที่ประเด็นชั่วโมงการทำงาน ความปลอดภัยในการทำงานและอาชีวอนามัย และการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างแรงงานประมงกับเจ้าหน้าที่รัฐ นอกจากนี้ยังมีคำถามที่ใช้ประเมินกฎหมายแรงงานของไทย เพื่อให้เห็นภาพการปฏิบัติตามกฎหมายในบางประเด็น²

ข้อค้นพบจากคำถามประเมินกฎหมายแรงงานของไทย

ประเด็นที่ประเมิน	ร้อยละของผู้ให้ข้อมูลที่ระบุว่ามีการปฏิบัติตามกฎหมาย	เกณฑ์วัด
โอกาสที่จะได้อ่านสัญญาจ้างก่อนลงลายมือชื่อ	31*	ข้อความในสัญญาจ้างตามแบบปม.1 "คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้อ่านและเข้าใจข้อความของสัญญานี้ดีโดยตลอดแล้ว"
มีสำเนาสัญญาจ้างที่เหมือนกันในมือ	5	ข้อ 6 กฎกระทรวงคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล พ.ศ.2557
ได้รับค่าจ้างเดือนละครั้งเป็นอย่างน้อย	59-63†	ข้อ 10 (1) กฎกระทรวงคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล พ.ศ.2557
ไม่มีการหักเงินจากค่าจ้าง	50‡	มาตรา 76 พ.ร.บ.คุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541
มีเวลาพักอย่างน้อย 10 ชั่วโมงในช่วงเวลา 24 ชั่วโมงในทะเล	81	ข้อ 5 กฎกระทรวงคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล พ.ศ.2557
มีเวลาพักต่อเนื้ออย่างน้อย 6 ชั่วโมงหนึ่งครั้งในช่วงเวลา 24 ชั่วโมงในทะเล	64	ข้อ 1 แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดเวลาพักของลูกจ้างในงานประมงทะเล กระทรวงแรงงาน ธันวาคม 2557
ได้รับอาหารในปริมาณที่พอเพียงและเหมาะสมในแง่สมมูลของคุณค่าทางโภชนาการ	84	ข้อ 6 กฎกระทรวงระบบความปลอดภัยสุขอนามัย และสวัสดิภาพในการทำงานของคนประจำเรือ พ.ศ.2559

1 ธนาคารแห่งประเทศไทย (2561) ข้อมูลจากกรมศุลกากร รวบรวมโดยธนาคารแห่งประเทศไทย <http://www2.bot.or.th/statistics/ReportPage.aspx?reportID=748&language=eng>.

2 ดู 'คำถามในการสำรวจ' สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม

มีการจัดหาและ เครื่องมือปฐมพยาบาล พื้นฐานไว้ให้	65	ข้อ 9 กฎกระทรวงระบบความปลอดภัย สุขอนามัย และสวัสดิภาพในการ ทำงานของคนประจำเรือ พ.ศ.2559
ได้รับการฝึกอบรมให้ใช้ เครื่องมือประมงอย่าง ปลอดภัยก่อนการทำงาน	12-22§	ข้อ 3 (1) และ 3 (2) กฎกระทรวงระบบ ความปลอดภัย สุขอนามัย และสวัสดิภาพ ในการทำงานของคนประจำเรือ พ.ศ. 2559
ได้รับการฝึกอบรม ให้ใช้อุปกรณ์ความ ปลอดภัยส่วนบุคคล	92	ข้อ 3(3) กฎกระทรวงระบบความ ปลอดภัย สุขอนามัย และสวัสดิภาพใน การทำงานของคนประจำเรือ พ.ศ. 2559
มีสิทธิลาป่วยโดย ได้รับค่าจ้าง	87**	ข้อ 13 กฎกระทรวงคุ้มครองแรงงาน ในงงานประมงทะเล พ.ศ.2557
มีการส่งตัวกลับฝั่งทันทีใน กรณีเจ็บป่วยหรือ บาดเจ็บรุนแรง ขณะออกทะเล	53††	ข้อ 10 กฎกระทรวงระบบความปลอดภัย สุขอนามัย และสวัสดิภาพในการ ทำงานของคนประจำเรือ พ.ศ.2559
ไม่มีการยึดเอกสาร ประจำตัว	38	มาตรา 131 พระราชกำหนดการบริหาร จัดการการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ.2560

* ผู้ให้ข้อมูลที่จำได้ว่าเคยลงลายมือชื่อในสัญญา (N=123)

† แสดงถึงผู้ให้ข้อมูลร้อยละ 4 ที่ตอบว่า “อื่นๆ”

‡ กฎหมายไทยไม่ได้ห้ามการหักเงินในทุกกรณี

§ แสดงถึงผู้ให้ข้อมูลร้อยละ 10 ที่กล่าวว่าตนได้รับการฝึกอบรมมาจากงานที่ทำมาก่อนนี้

** ผู้ให้ข้อมูลที่ระบุว่าป่วยขณะออกทะเลในระหว่างการจ้างงานปัจจุบัน (N=136)

†† นอกจากนั้น ร้อยละ 32 ระบุว่าแรงงานที่ป่วยหนักหรือได้รับบาดเจ็บถูกส่งไปที่เรือลำอื่นเพื่อกลับเข้าฝั่ง ซึ่งการย้ายผู้ป่วยไปที่เรือลำอื่นเพื่อกลับเข้าฝั่งนั้นได้รับการอนุญาตจากรัฐบาลไทย แต่งานวิจัยนี้ไม่ถือว่าเป็นการกลับเข้าฝั่งโดยทันที

ดังที่เห็นได้จากตารางข้างต้น ข้อมูลที่นำเสนอในรายงานฉบับนี้ให้ภาพแบบผสม เมื่อเทียบกับข้อค้นพบจากการสำรวจแรงงานประมงครั้งใหญ่ในปี 2556 การสำรวจครั้งนี้ของภาคีเครือข่ายฯ บ่งชี้ถึงการปรับปรุงที่เห็นได้ชัดเจนในหลายเรื่องด้วยกัน³ ยกตัวอย่างเช่น การมีแรงงานประมงในสัดส่วนที่สูง ระบุว่าไม่มีหนังสือเดินทางหรือหนังสือสำคัญประจำตัว (ร้อยละ 62) แสดงถึงความสำเร็จของกระทรวงแรงงานในการดำเนินการให้แรงงานข้ามชาติในภาคการประมงเป็นแรงงานที่ถูกกฎหมาย

3 สุภางค์ ฉันทวานิช และคณะ (2556) วิธีปฏิบัติในการจ้างงานและสภาพการทำงานในภาคการประมงของไทย (กรุงเทพฯ: ไอแอลโอ) <http://www.ilo.org/dyn/migpractice/docs/184/Fishing.pdf>.

การจัดหางาน

ถึงแม้ว่าผู้ให้ข้อมูลเกือบทั้งหมดจะระบุว่าตนเข้ามาทำงานประมงโดยสมัครใจก็ตาม วิธีปฏิบัติในการจัดหาแรงงาน (โดยทั่วไปอยู่ในความดูแลของคนเรืออาวุโส และบุคคลที่สามที่ไม่อยู่ภายใต้การกำกับควบคุม) ยังคงเป็นเรื่องน่ากังวลอยู่เช่นเดิม แรงงานประมงกว่า 1 ใน 3 (ร้อยละ 42) ระบุว่าตนไม่ทราบเงื่อนไขการจ้างงานก่อนเริ่มงาน ในขณะที่เดียวกัน มีเพียงร้อยละ 43 เท่านั้นที่จำได้ว่าเคยลงลายมือชื่อในสัญญาจ้าง และมีเพียงร้อยละ 5 ที่ระบุว่าตนมีสำเนาสัญญาจ้างตามที่กฎหมายกำหนด

สุขภาพ ความปลอดภัย และสวัสดิการ

การปฏิบัติที่สอดคล้องกับกฎระเบียบด้านสุขภาพ ความปลอดภัย และสวัสดิการที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2559⁴ โดยรวมนั้นดูจะไม่คงเส้นคงวา แม้ว่าแรงงานประมงส่วนใหญ่ ระบุว่าตนได้รับการฝึกอบรมให้ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย เช่น เสื้อชูชีพ ที่ตอนนี้มีการกำหนดให้เรือประมงพาณิชย์ต้องมีไว้ประจำเรือ แต่มีเพียงไม่กี่คนที่ระบุว่าเคยได้รับคำแนะนำเรื่องการใช้เครื่องมือประมงอย่างปลอดภัย แรงงานส่วนใหญ่ได้รับค่าจ้างระหว่างลาป่วย⁵ แต่ถึงกระนั้นก็มีกรณีที่คุณควบคุมเรือ จัดการนำตัวลูกเรือผู้เจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บอย่างรุนแรงกลับเข้าฝั่งโดยทันทีเพื่อรับการรักษายาบาลเพียงครั้งหนึ่งของกรณีเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บที่เกิดขึ้นทั้งหมดเท่านั้น แรงงานประมงราว 1 ใน 3 (ร้อยละ 35) ระบุว่าผู้ประกอบการเรือประมงไม่ได้จัดหาและเวชภัณฑ์ที่จำเป็นสำหรับการปฐมพยาบาลเบื้องต้นไว้ประจำเรือ ขณะที่เกือบ 1 ใน 5 (ร้อยละ 16) ระบุว่าผู้ประกอบการเรือประมงไม่ได้จัดหาเสบียงอาหารให้เพียงพอเพียง

ค่าตอบแทนของแรงงาน

การห่วงเหี่ยวค่าจ้าง (เป็นเวลานานถึงสองปีในกรณีที่แย่ที่สุด) และการหักค่าจ้างอย่างผิดกฎหมาย ยังคงเป็นปัญหาสำหรับแรงงานจำนวนมากในภาคการประมง การปฏิบัติที่ไม่ซื่อตรงและความไม่เป็นระบบในการจ่ายค่าจ้าง (แรงงานประมงกว่า 2 ใน 3 ระบุว่าตนไม่ได้รับเอกสารหลักฐานการจ่ายค่าจ้าง) ซึ่งตอกย้ำให้เห็นว่าต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดเกี่ยวกับการจ่ายค่าจ้างและทำให้มีการจัดทำบันทึกเอกสารหลักฐานการจ่ายค่าจ้างที่เชื่อถือได้เป็นการทั่วไป

สำหรับเรื่องนี้ ข้อบังคับที่ออกมาในปี 2560 ที่กำหนดให้ผู้ประกอบการเรือประมงจ่ายค่าจ้างแก่ลูกเรือด้วยการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคารโดยตรง เป็นผลงานที่น่าชมเชยของกระทรวงแรงงาน อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเกิดขึ้นโดยปราศจากการปรึกษาหารือที่เหมาะสมจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการขาดการประเมินโครงสร้างพื้นฐานของระบบการเงินในพื้นที่ท่าเรือและการเข้าถึงบริการธนาคารของแรงงานข้ามชาติ

4 กฎกระทรวง ระบบความปลอดภัย สุขอนามัย และสวัสดิภาพในการทำงานของคนประจำเรือ พ.ศ. 2559

5 มาตรา 13 กฎกระทรวงคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล พ.ศ. 2557

ชั่วโมงทำงาน

แรงงานประมง 1 ใน 5 ระบุว่าตนมีชั่วโมงทำงานเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และเรื่องนี้พบได้ทั่วไปในกลุ่มแรงงานประมงที่ทำงานบนเรือบางประเภท เช่น เรืออวนลากและเรืออวนลอย ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ระบุว่าพวกเขาต้องทำงานเพิ่มโดยเฉลี่ย 5 ชั่วโมงที่ทำเรือในวันออกจากท่าและวันกลับมาเทียบท่า ซึ่งสะท้อนถึงความจำเป็นเร่งด่วนที่เจ้าหน้าที่รัฐต้องตรวจสอบจำนวนชั่วโมงการทำงานขณะออกทะเลกับชั่วโมงการทำงานบนฝั่งภายในระยะเวลาตามที่กฎหมายกำหนดอย่างใกล้ชิดมากขึ้น

อุปสรรคต่อการเปลี่ยนงาน

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลได้รายงานถึงสภาพปัญหาเกี่ยวกับเสรีภาพในการเปลี่ยนและยุติการจ้างงาน แรงงานประมงจำนวนมากเชื่อว่าตนต้องจ่ายค่าธรรมเนียมที่ในบางกรณีสูงถึง 20,000 บาทเพื่อเปลี่ยนนายจ้าง ราว 1 ใน 6 ของผู้ให้ข้อมูล ระบุว่าสิ่งที่ตนเห็นว่าเป็นอุปสรรคต่อการเปลี่ยนงาน เช่น นายจ้างไม่อนุญาต หนี้ที่เกิดจากการจ้างงาน และความกลัวที่จะสูญเสียเอกสารประจำตัว

การยึดเอกสารประจำตัว

แรงงานประมงไม่ถึง 2 ใน 3 (ร้อยละ 62) ชี้ว่ามีคน (มักจะเป็นนายจ้างหรือคนเรืออาวุโส) ยึดเอกสารประจำตัวของตนไป ผู้ประกอบการเรือประมงมีแรงจูงใจอย่างมากที่จะยึดเอกสารประจำตัวของแรงงานไว้ เหตุผลสำคัญประการหนึ่งคือกฎระเบียบที่กำหนดให้ลูกเรือต้องแสดงเอกสารประจำตัวที่ถูกต้อง เช่น บัตรสีชมพูและหนังสือคนประจำเรือ ที่จุดตรวจทางการทุกครั้งเมื่อเรือประมงออกจากท่าหรือเข้ามาเทียบท่า ลูกเรือที่ทำเอกสารประจำตัวหาย หรือลืมนำเอกสารติดตัวมาในการ

ตรวจแต่ละครั้ง อาจทำให้เกิดความล่าช้าในการออกเรือและส่งผลให้การทำประมงต้องสะดุดไป⁶

การปฏิสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่รัฐ

ข้อค้นพบจากรายงานนี้บ่งชี้ว่าผู้ตรวจแรงงานต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงอีกพอสมควร แรงงานประมงส่วนใหญ่ระบุว่าตนไม่เคยได้รับการสอบถามจากเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการทำงานในระหว่างการตรวจแรงงานทั้งการตรวจในทะเลและบนฝั่ง ในส่วนของผู้ที่ระบุว่าตนเคยถูกสอบถาม ปรากฏว่าบางกรณีเจ้าหน้าที่ยังคงใช้เพื่อนแรงงานประมงด้วยกันและคนจากฝ่ายนายจ้างเป็นล่ามอยู่เช่นเดิม

ความตระหนักในสิทธิแรงงาน

แรงงานประมงเกือบ 3 ใน 4 (ร้อยละ 71) รู้สึกว่าไม่ค่อยได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสิทธิในการทำงาน และ 1 ใน 3 ระบุว่าไม่ได้เข้าถึงข้อมูลใดๆ เกี่ยวกับสิทธิแรงงาน มีแรงงานจำนวนไม่มากที่ระบุว่าได้รับข้อมูลเกี่ยวกับสิทธิของตนเองผ่านทางโซเชียลมีเดีย (ร้อยละ 7) ซึ่งต่างจากข้อมูลจากการสำรวจเมื่อเร็วๆ นี้ของไอแอลโอที่พบว่าแรงงานประมงส่วนใหญ่มีสมาร์ทโฟนและ/หรือใช้บริการโซเชียลมีเดียอย่างเช่น เฟซบุ๊ก⁷ ข้อค้นพบนี้ชี้ให้เห็นถึงโอกาสสำหรับผู้เกี่ยวข้อง อาทิ องค์กรภาคประชาสังคมท้องถิ่นและกระทรวงแรงงาน ที่สามารถให้ข้อมูลข่าวสารกับแรงงานประมงเกี่ยวกับสิทธิในการทำงาน ตลอดจนข้อมูลข่าวสารอื่นๆ เกี่ยวกับการจ้างงานผ่านช่องทางโซเชียลมีเดีย

6 นายจ้างมักเป็นผู้ออกค่าเอกสารประจำตัวให้แรงงานข้ามชาติก่อนในตอนแรก แล้วค่อยมาหักค่าจ้างของแรงงานในภายหลังอย่างผิดกฎหมาย แรงงานประมงเกือบ 1 ใน 4 (ร้อยละ 23) ระบุว่าตนถูกหักเงินเช่นนั้น ผู้ประกอบการเรือประมงบางรายจึงมีแรงจูงใจทางการเงินที่จะต้องยึดเอกสารประจำตัวจนกว่าจะได้เงินที่ออกให้ไปคืนมาจนครบ.

7 เจสัน จิตต์ และคณะ (2561) ข้อค้นพบจากการสำรวจเส้นฐานของโครงการสิทธิจากเรือถึงฝั่งเกี่ยวกับแรงงานประมงและแปรรูปอาหารทะเลในประเทศไทย (กรุงเทพฯ: ไอแอลโอ) หน้า 12

อุตสาหกรรมประมงไทยมีความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในช่วงหลายปีที่ผ่านมา โดยมีการพัฒนาและการดำเนินการสำคัญต่างๆ จากทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ที่พยายามขยายความคุ้มครองการทำงานให้ครอบคลุมทั่วทั้งภาคอุตสาหกรรม ในพลวัตของความเปลี่ยนแปลงเช่นนี้เอง การสำรวจของภาคีเครือข่ายฯ ชี้ให้เห็นว่ายังคงมีอุปสรรคและช่องว่างในความคืบหน้าอยู่บางส่วน ซึ่งบ่งบอกถึงความจำเป็นในการบังคับใช้กฎหมายแรงงานอย่างเคร่งครัดมากขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาการละเมิดสิทธิที่ยังคงดำรงอยู่



Photo credit: สุเทพ กฤษณาวารินทร์/องค์การอิอกแฟม

แนวทางการทำงาน

การศึกษานี้มีการสำรวจแรงงานประมงสัญชาติพม่าและกัมพูชาจำนวน 300 คน ที่ทำงานบนเรือประมงพาณิชย์สัญชาติไทยและทำการประมงในน่านน้ำไทย ดำเนินการสำรวจในช่วงเดือนธันวาคม 2560 ถึง กุมภาพันธ์ 2561 ในจังหวัดชายฝั่ง 6 จังหวัด จากทั้งหมด 22 จังหวัดของไทย คือ ปัตตานี สงขลา ภูเก็ต ระนอง ชลบุรี และระยอง

6 จังหวัดดังกล่าวถูกคัดเลือกเพื่อกระจายการเก็บข้อมูลให้ทั่วถึงตลอดพื้นที่การประมงสำคัญของไทย (อันดามัน อ่าวไทยตอนบนและล่าง) และยังเป็นพื้นที่ที่มีแรงงานข้ามชาติทำงานในภาคการประมงอยู่ในสัดส่วนที่สูง คิดเป็นร้อยละ 42 ของแรงงานข้ามชาติทั้งหมดที่ลงทะเบียนในภาคการประมงระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2559 ถึงเดือนมีนาคม 2560⁸ หลายจังหวัดที่ถูกเลือกมีการกระจุกตัวอย่างหนาแน่นของแรงงานข้ามชาติบางสัญชาติ เช่น กัมพูชาในจังหวัดระยอง และพม่าในจังหวัดภูเก็ต⁹

8 ดูตาราง 1

9 เฟิงอ่าง

ปัตตานี สงขลา ภูเก็ต ระนอง ชลบุรี และระยอง ยังเป็นศูนย์กลางสำคัญในอุตสาหกรรมการประมงอีกด้วย โดยมีเรือประมงเกือบร้อยละ 40 ของเรือประมงที่จดทะเบียนทั้งหมดของไทยในปี 2558 และขึ้นสัตว์น้ำได้ร้อยละ 44 ของปริมาณสัตว์น้ำทั้งหมดที่นำขึ้นทำในปี 2557¹⁰ ท่าเรือของรัฐสี่อันดับแรกที่มีสัตว์น้ำขึ้นท่ามากที่สุดทั้งในแง่ปริมาณและมูลค่าในปี 2559 คือ ปัตตานี ภูเก็ต ระนอง และสงขลา¹¹

วิธีการเก็บข้อมูล

มีการกระจายจำนวนผู้ให้ข้อมูลอย่างเท่าเทียมทั้ง 6 จังหวัด (จังหวัดละ 50 คน) และมีการสุ่มตัวอย่างตามความสะดวกสำหรับผู้ให้ข้อมูลทั้งหมด การสัมภาษณ์กระทำในบริเวณท่าเรือและชุมชนแรงงานข้ามชาติด้วยภาษาท้องถิ่น โดยผู้ปฏิบัติงานจากองค์กรภาคีเครือข่ายฯ ภาคประชาสังคมที่เข้ารับการอบรมเป็นเวลาสองวันก่อนการเก็บข้อมูล ผู้ประสานงานการวิจัยคอยสังเกตการณ์การเก็บข้อมูล เพื่อให้การสัมภาษณ์ดำเนินไปด้วยมาตรฐานเดียวกัน

การสัมภาษณ์ทั้งหมดได้รับความยินยอมจากผู้ให้สัมภาษณ์หลังจากรับฟังการชี้แจง และผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับแจ้งว่าตนสามารถปฏิเสธที่จะตอบคำถามใดก็ได้ หรือยุติการสัมภาษณ์เมื่อใดก็ได้ เมื่อจบการสัมภาษณ์ ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับของตอบแทนมูลค่า 50 บาท (เช่น บัตรเติมเงินโทรศัพท์มือถือ ยา ยาคุมกำเนิด ผงซักฟอก ยาสีฟัน เป็นต้น)

เครื่องมือการสำรวจได้รับการพัฒนาขึ้นโดยภาคีเครือข่ายฯ และผู้ประสานงานการวิจัย โดยได้รับความเห็นและคำชี้แนะจากอาจารย์คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และกลุ่มทดสอบกลุ่มเล็กๆ ที่ประกอบด้วยแรงงานประมงชาวกัมพูชาและพม่า

10 เพิ่งอ้าง

11 ดูตาราง 2

การศึกษานี้มีข้อจำกัดด้วยปัจจัยหลายประการ การสุ่มตัวอย่างตามความสะดวกส่งผลให้มีการกระจุกตัวสูงของผู้ให้ข้อมูลจากเรือประมงบางประเภท (เช่น เรืออวนล้อมจับ) ซึ่งสะท้อนถึงการใช้เครื่องมือประมงประเภทใดประเภทหนึ่งมากกว่าประเภทอื่นในพื้นที่สำรวจแต่ละแห่ง รวมไปถึงความต้องการของลูกเรือที่มีความแตกต่างกันอย่างมากตามประเภทเครื่องมือ (เช่น เรืออวนล้อมจับต้องใช้ลูกเรือจำนวนค่อนข้างมาก)

การคัดเลือกพื้นที่สำรวจในจังหวัดต่างๆ เป็นดุลพินิจของภาคีเครือข่ายฯ และภาคประชาสังคมในพื้นที่ อาจทำให้มีความลำเอียงในการสุ่มตัวอย่าง ผู้สัมภาษณ์มีแนวโน้มที่จะหาผู้ให้ข้อมูลจากชุมชนหรือท่าเรือที่ตนมีความคุ้นเคยจากการทำงานในฐานะผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ และล้ามหรือว่าจากพื้นที่ที่ตนรู้ว่าเข้าถึงได้ง่ายกว่า นอกจากนี้ ธรรมชาติของงานประมงมีลักษณะการทำงานเป็นช่วงๆ และตามฤดูกาล ซึ่งส่งผลต่อจำนวนผู้ให้ข้อมูลในทุกพื้นที่และตลอดระยะเวลาการสำรวจ

การใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างดังกล่าว หมายความว่าข้อค้นพบที่นำเสนอในรายงานนี้ ไม่ควรนับเป็นภาพแทนของแนวโน้มในระดับจังหวัด ประเทศ หรือภาคอุตสาหกรรม (รวมถึงข้อค้นพบที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือประมงประเภทต่างๆ)

“

กฎหมายแรงงานไทยมีบทบัญญัติที่อนุญาตให้ผู้ประกอบการเรือประมงสามารถส่งลูกเรือให้ทำงานเกินกว่าที่กฎระเบียบกำหนด “ในกรณีจำเป็นหรือฉุกเฉิน” แต่ไม่ได้ระบุเงื่อนไขจำกัดไว้



Photo credit: นิตยสาร นานาวัน/องค์การสื่อภาพ

ตาราง 1 เรือประมงที่จดทะเบียน ปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้ และภาระจดทะเบียนแรงงานข้ามชาติรายจังหวัด

จังหวัด	เรือที่จดทะเบียน 2558 ¹²	เรือที่จดทะเบียน (ร้อยละ), 2558	ปริมาณ (ร้อยละ) 2557 ¹³	ปริมาณ (ร้อยละ) 2557	จำนวนการจดทะเบียนแรงงาน ข้ามชาติในภาคการประมง พ.ย. 2559 - มี.ค. 2560 ¹⁴	สัญชาติพม่า (ร้อยละ)	สัญชาติกัมพูชา(ร้อยละ)
ตราด	1,580	6	45,212	4	3827	5	95
จันทบุรี	793	3	1,508	0	265	30	66
ระยอง	1,414	6	64,235	5	3432	2	96
ชลบุรี	1,591	6	26,505	2	1501	23	69
ฉะเชิงเทรา	191	1	732	0	214	88	4
สมุทรปราการ	544	2	24,255	2	1244	45	47
สมุทรสาคร	439	2	258,403	22	1682	86	12
สมุทรสงคราม	720	3	5,477	0	1657	97	2
เพชรบุรี	1,063	4	3,287	0	1089	83	14
ประจวบคีรีขันธ์	2,012	8	54,445	5	2253	56	43
ชุมพร	1,998	8	50,746	4	2639	94	5
สุราษฎร์ธานี	1,561	6	7,383	1	578	81	9
นครศรีธรรมราช	762	3	37,539	3	1457	75	20
สงขลา	2,602	11	90,380	8	759	25	69

12 กรมประมง (2559) สถิติเรือประมงไทยปี 2558, ตารางที่ 1: จำนวนเรือที่จดทะเบียนบน การมีไว้ในครอบครองซึ่งต้องมีการแจ้งจังหวัดปี 2554 - 2558, หน้า 25

13 กรมประมง (2559) สถิติปริมาณและมูลค่าสัตว์น้ำ ณ ท่าขึ้นปลาน้ำจืดประจำปี 2557, ตารางที่ 1 : ปริมาณสัตว์น้ำจืดที่ขึ้นท่าปี 2552 - 2557, หน้า 10

14 กรมการจัดหางาน (2560) จำนวนของแรงงานจดทะเบียนที่เหลืออยู่ ในภาคการประมง แยกตามท่าเรือ 2559-2560, ไฟล์สำเนาที่ออกเพิ่ม ประเทศไทย

จังหวัด	เรือที่จดทะเบียน 2558 ¹²	เรือที่จดทะเบียน (ร้อยละ), 2558	ปริมาณ (ร้อยละ) 2557 ¹³	ปริมาณ (ร้อยละ) 2557	จำนวนการจดทะเบียนแรงงาน ข้ามชาติในภาคการประมง พ.ย. 2559 - มี.ค. 2560 ¹⁴	สัญชาติพม่า (ร้อยละ)	สัญชาติกัมพูชา(ร้อยละ)
ปัตตานี	2,761	11	204,431	17	3916	57	39
นราธิวาส	500	2	14,137	1	40	70	30
ระนอง	698	3	54,794	5	3095	100	0
พังงา	633	3	24,495	2	1304	90	10
ภูเก็ต	549	2	82,556	7	1505	97	2
กระบี่	576	2	11,790	1	6	100	0
ตรัง	587	2	84,900	7	500	74	26
สตูล	1,171	5	40,591	3	904	88	12

ตาราง 2 ปริมาณและมูลค่าสัตว์น้ำที่จับได้ทำเรือของรัฐสื่อนับแบบของไทย 2559¹⁵

จังหวัด	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (บาท)
ปัตตานี	86,064	8,415,571,281 ¹⁶
ภูเก็ต	40,938	2,036,202,833
ระนอง	21,167	1,074,075,592
สงขลา	23,591	592,046,823

15 สถิติปริมาณสินค้าสัตว์น้ำ ปี พ.ศ. 2559, หน้า 3.

16 รวมมูลค่าสัตว์น้ำจืด

ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับผู้ให้ข้อมูล

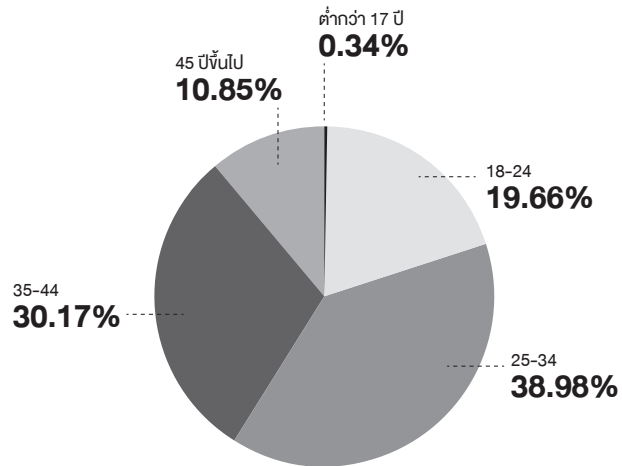
ผู้ร่วมการสำรวจแบ่งตามสัญชาติได้อย่างค่อนข้างเท่าเทียม คือ พม่า (ร้อยละ 52) และกัมพูชา (ร้อยละ 48)

ตาราง 3 สัญชาติของผู้ให้ข้อมูลแยกตามจังหวัด

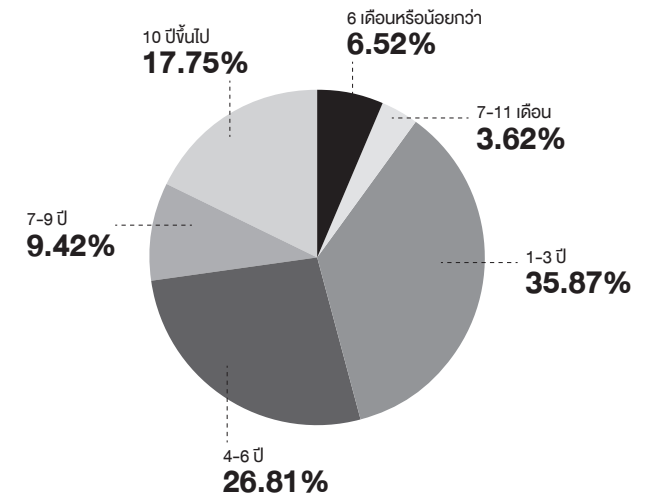
	พม่า	กัมพูชา	ไม่ทราบ	รวม
ชลบุรี	12	38		50
ปัตตานี	35	15		50
ภูเก็ต	50			50
ระนอง	45		5	50
ระยอง		49	1	50
สงขลา	10	40		50
รวม	152	142	6	300

แรงงานประมงในการสำรวจนี้มีอายุตั้งแต่ 17 ถึง 53 ปี โดยอายุเฉลี่ยอยู่ที่ 32 ปี ทั้งนี้ กฎหมายไทยห้ามการจ้างงานบุคคลอายุต่ำกว่า 18 ปีทำงานบนเรือประมง ทว่าการสำรวจครั้งนี้พบแรงงานอายุต่ำกว่าเกณฑ์หนึ่งคน เป็นชาวพม่าอายุ 17 ปีทำงานบนเรือวนรอบที่จังหวัดระนอง โดยเฉลี่ยผู้ให้ข้อมูลทำงานในอุตสาหกรรมประมงไทยมาเป็นเวลา 5 ปี โดยร้อยละ 90 ทำงานประมงมา 1 ปีขึ้นไป

ช่วงอายุของผู้ให้ข้อมูล (N=295)



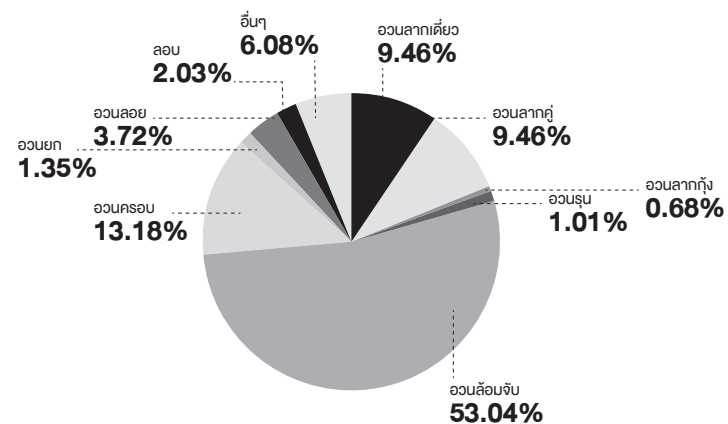
ระยะเวลาการทำงานในอุตสาหกรรมประมงไทย (N=275)



ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่อ่านออกเขียนได้ในภาษาของตนเอง (ร้อยละ 68) ประมาณ 1 ใน 5 สามารถอ่านและเขียนในระดับจำกัด (ร้อยละ 15) หรืออ่านได้แต่เขียนไม่ได้ (ร้อยละ 6) แรงงานส่วนใหญ่ระบุว่าความสามารถทางภาษาไทยของตนอยู่ในระดับ “จำกัด” (ร้อยละ 63) และอีกร้อยละ 29 ระบุว่าไม่สามารถสื่อสารในภาษาไทยได้

กว่าครึ่งหนึ่งของผู้ให้ข้อมูล (ร้อยละ 53) ระบุว่าทำงานบนเรืออวนล้อมจับ¹⁷ 1 ใน 5 ทำงานบนเรืออวนลาก (มีอวนเดี่ยว อวนคู่ และอวนกึ่ง) ขณะที่ร้อยละ 13 ทำงานบนเรืออวนครอบ ไม่มีใครระบุว่าทำงานบนเรือคราดหรือเรือเบ็ดราว

คุณทำงานบนเรือประมงประเภทใด? (N=296)



ตาราง 4 ประเภทของเครื่องมือประมงรายจังหวัด

	ชลบุรี	ปัตตานี	ภูเก็ต	ระนอง	ระยอง	สงขลา	รวม
อวนลากเดี่ยว		3	3	19		3	28
อวนลากคู่	15	7	4			2	28
อวนลากกึ่ง		1			1		2
อวนรุน			2	1			3
อวนล้อมจับ	35	29	30	22	23	18	157
อวนครอบ		9	11	6	1	12	39
อวนยก						4	4
อวนลอย					1	10	11
ลอบ		1		1	4		6
อื่นๆ					17	1	18
ไม่ทราบ				1	3		4
รวม	50	50	50	50	50	50	300

17 การสำรวจรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของเรือประมงที่ผู้ให้ข้อมูลทำงานด้วยการถามว่าเรือใช้เครื่องมือประมงอะไร รายการเครื่องมือที่ใช้ในเครื่องมือการสำรวจจัดตั้งแปลงจากระบบการจัดประเภทของกรมประมง เพื่อการจัดทำเครื่องหมายประจำเรือให้กับเรือประมงติดธงชาติไทย (ดู: กรมประมง (2559), ประกาศกรมประมงเรื่องกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำเครื่องหมายประจำเรือประมงพาณิชย์พ.ศ. 2558, <http://www.ratchakittha.soc.go.th/DATA/PDF/2558/E/352/19.PDF>) ผู้สัมภาษณ์ได้รับการชี้แนะแนวทางการอ่านเครื่องหมายประจำเรือที่เขียนบนหัวเรือของเรือประมงไทยทุกลำ และได้รับเอกสารและภาพสำหรับช่วยให้ผู้ให้ข้อมูลระบุประเภทของเครื่องมือประมงเมื่อจำเป็น

ข้อค้นพบจากการสำรวจ

เอกสารประจำตัว

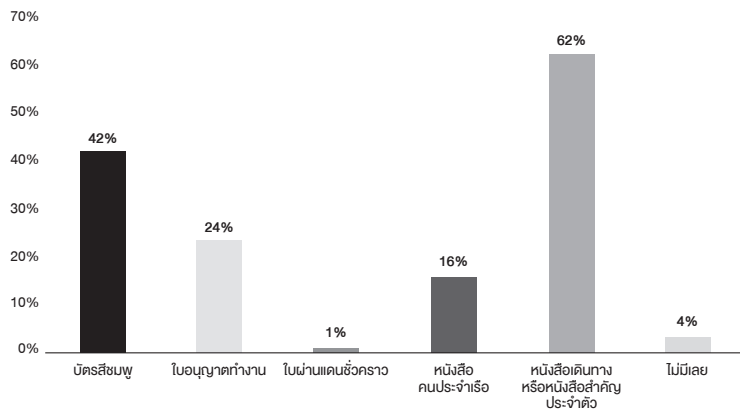
ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ (ร้อยละ 62) มีหนังสือเดินทางหรือหนังสือสำคัญประจำตัว เทียบกับร้อยละ 15 ที่ระบุว่าไม่มีหนังสือเดินทางหรือหนังสือสำคัญประจำตัวในการสำรวจของไอแอลโอเมื่อราวหนึ่งปีก่อนหน้า¹⁸ และการสำรวจครั้งใหญ่ของไอแอลโอในปี 2556 ที่พบว่าแรงงานประมงกว่าครึ่งไม่มีเอกสาร¹⁹ ข้อค้นพบเหล่านี้แสดงถึงความสำเร็จของกระทรวงแรงงานในการทำให้แรงงานข้ามชาติถูกกฎหมายในภาคการประมง

18 เจสัน จัดด์ และคณะ (2561) ข้อค้นพบจากการสำรวจเส้นฐานของโครงการสิทธิจากเรือถึงฝั่งเกี่ยวกับแรงงานประมงและแปรรูปอาหารทะเลในประเทศไทย (กรุงเทพฯ: ไอแอลโอ) หน้า 15

19 สุภางค์ ฉันทวานิช และคณะ (2556) วัธีปฏิบัติในการจ้างงานและสภาพการทำงานในภาคการประมงของไทย (กรุงเทพฯ: ไอแอลโอ) หน้า 36

หนังสือคนประจำเรือเป็นเอกสารการตรวจคนเข้าเมืองที่กฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย กำหนดให้คนสัญชาติอื่นที่ทำงานบนเรือประมงจะต้องมี และเริ่มบังคับใช้ในปี 2559 แม้ว่าเพียงร้อยละ 16 ของผู้ให้ข้อมูลระบุว่าตนมีหนังสือคนประจำเรือ แต่ก็เป็นไปได้ว่าจริงๆ แล้วมีจำนวนมากกว่านั้นที่มีเอกสารดังกล่าว แต่การฟื้นความจำและการที่หนังสือคนประจำเรือถูกยึดเอาไปเก็บไว้ และควบคุมโดยผู้ประกอบการเรือประมงหรือคนเรืออาวุโสเพื่อไว้ใช้ในการตรวจสอบจากหน่วยงานรัฐ อาจส่งผลต่อคำตอบระหว่างการให้สัมภาษณ์

คุณมีเอกสารอะไรดังต่อไปนี้? (N=293)



การจัดหางาน

ร้อยละ 98 ของผู้ให้ข้อมูล ระบุว่าตนตัดสินใจด้วยเองที่จะทำงานในอุตสาหกรรมประมง มี 5 คนระบุว่าตนถูกหลอกหรือถูกบังคับให้ทำงานประมงโดยนายหน้าในประเทศต้นทาง และมี 1 คนถูกหลอกหรือถูกบังคับโดยนายหน้าที่พบในประเทศไทย

กว่า 1 ใน 3 (ร้อยละ 42) ของผู้ให้ข้อมูล ระบุว่าก่อนเริ่มงานในปัจจุบัน ตนไม่ได้รับทราบเงื่อนไขการจ้างงาน เช่นว่า ต้องทำงานกี่ชั่วโมง กี่วัน และจะได้ค่าจ้างเท่าใด ในส่วนของแรงงานประมงที่ระบุว่าทราบเงื่อนไขการจ้างงานก่อนเริ่มงาน ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 56) ได้รับคำอธิบายจากคนเรืออาวุโส และ 1 ใน 5 ได้รับคำอธิบายจากนายจ้างแรงงานประมง 1 ใน 10 พุดคุยเกี่ยวกับเงื่อนไขการจ้างงานกับคนรู้จัก²⁰ ที่ตนพบในประเทศต้นทาง (ร้อยละ 7) หรือในประเทศไทย (ร้อยละ 4) อีกร้อยละ 6 ระบุว่ามีคนในครอบครัวบอกเงื่อนไขการจ้างงานให้ตนทราบอย่างคร่าวๆ

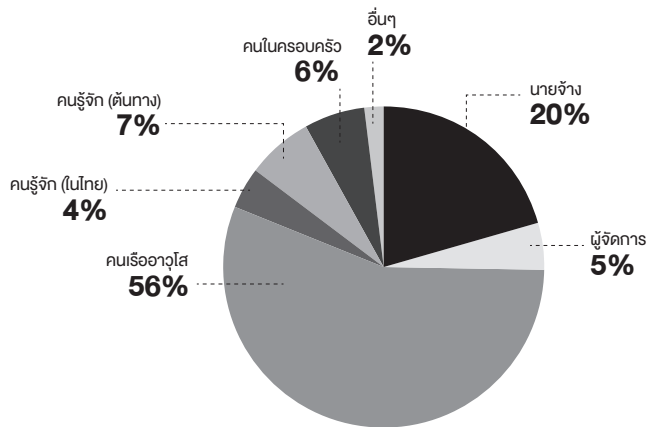
20 ในบริบทนี้ ‘คนรู้จัก’ อาจหมายถึงใครก็ตามที่เป็นตัวกลางที่ช่วยผู้ให้ข้อมูลหางานหรือเดินทางย้ายถิ่น เช่น เพื่อน คนในชุมชน และนายหน้าจัดหางาน

ก่อนเริ่มงานปัจจุบัน มีใครอธิบายเงื่อนไขการทำงานให้คุณฟังหรือไม่?

(N=298)



ใครเป็นคนอธิบายเงื่อนไขการทำงาน? (N=165)*



*ผู้ให้ข้อมูลที่ระบุว่ามีคนอธิบายเงื่อนไขการทำงานให้ตนฟังก่อนเริ่มงาน

“

แรงงานประมาณกว่า 1 ใน 3 (ร้อยละ 42) ระบุว่าตนไม่ทราบเงื่อนไขการทำงานก่อนเริ่มงานในขณะเดียวกัน มีเพียงร้อยละ 43 เท่านั้นที่จำได้ว่าเคยลงลายมือชื่อในสัญญาจ้าง

Photo credit: สุเทพ กฤษณาวารินทร์/องค์การอ็อกแฟม



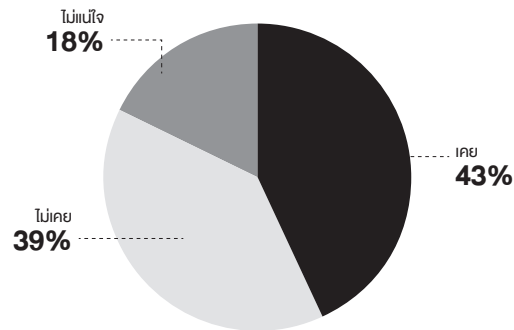
การลงลายมือชื่อในสัญญา

กฎหมายกำหนดให้แรงงานในอุตสาหกรรมประมงทุกคนต้องมีหนังสือสัญญาจ้างและจะต้องมีไว้เพื่อการตรวจสอบเมื่อเรือออกจากท่าหรือเข้าเทียบท่า

ถึงจะมีข้อกำหนดดังกล่าวก็ตาม มีผู้ให้ข้อมูลเพียงร้อยละ 43 เท่านั้นที่จำได้ว่าเคยลงลายมือชื่อในสัญญาจ้าง ขณะที่ร้อยละ 39 จำไม่ได้ว่าเคยลงลายมือชื่อในสัญญาจ้าง และร้อยละ 18 ไม่แน่ใจว่าเคยทำลงลายมือชื่อหรือไม่ การที่ผู้ให้ข้อมูล 1 ใน 5 ไม่แน่ใจว่าเคยลงลายมือชื่อในสัญญาจ้างหรือไม่นั้น น่าจะเป็นเพราะแรงงานมักไม่ค่อยแน่ใจว่าตนลงลายมือชื่อในเอกสารอะไรไปบ้าง และเพียงแค่ทำๆ ไปตามคำสั่งของนายจ้าง หัวหน้า และคนกลาง

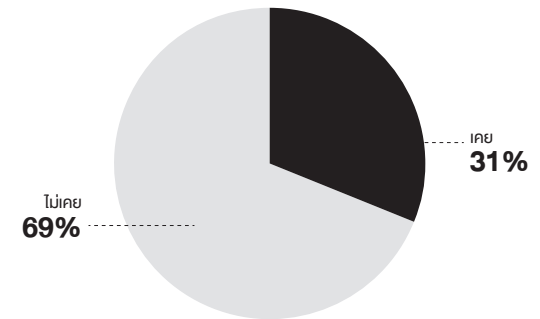
ในหมู่ผู้ให้ข้อมูลที่ระบุว่าเคยลงลายมือชื่อในเอกสารหนึ่งฉบับหรือมากกว่านั้นก่อนเริ่มงานปัจจุบัน (N=174) ร้อยละ 53 ระบุว่าไม่รู้ว่าที่ลงลายมือชื่อไปนั้นคืออะไร

คุณจำได้หรือไม่ว่าเคยลงลายมือชื่อในสัญญาจ้าง? (N=285)



ในหมู่แรงงานที่จำได้ว่าเคยลงลายมือชื่อในสัญญา (N=123) ร้อยละ 69 ระบุว่าไม่มีโอกาสได้อ่านเอกสารดังกล่าวก่อนลงลายมือชื่อ ขณะที่ร้อยละ 57 ระบุว่าไม่มีใครอธิบายเนื้อหาในสัญญาให้ฟังก่อนลงลายมือชื่อ ร้อยละ 45 ของผู้ให้ข้อมูลที่จำได้ว่าเคยลงลายมือชื่อในสัญญา ระบุว่าไม่มีโอกาสได้อ่านสัญญาและไม่มีใครอธิบายเนื้อหาให้ฟัง

คุณมีโอกาสได้อ่านสัญญาจ้างก่อนลงลายมือชื่อหรือไม่? (N=122)*



*ผู้ให้ข้อมูลที่จำได้ว่าได้ลงลายมือชื่อในสัญญาจ้างงาน

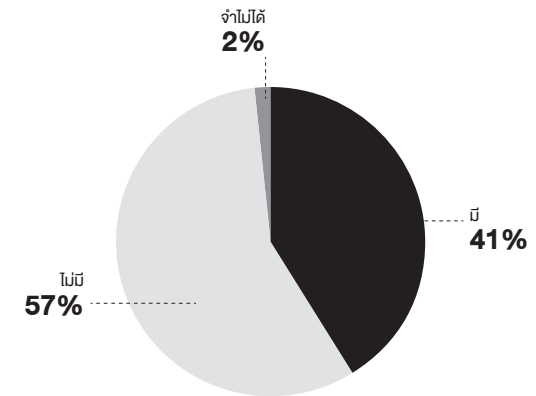


Photo credit: สุเทพ กฤษณาวารินทร์/องค์กรอ็อกแฟม

“

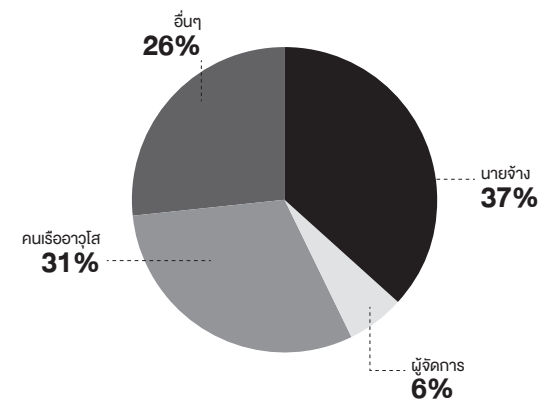
การหน่วงเหนี่ยวค่าจ้าง (เป็นเวลานานถึงสองปีในกรณีที่เคยที่สุด) และการหักค่าจ้างอย่างผิดกฎหมาย ยังคงเป็นปัญหาสำหรับแรงงานจำนวนมากในภาคการประมง

มีใครอธิบายเนื้อหาในสัญญาให้ฟังก่อนลงลายมือชื่อหรือไม่? (N=121)*



*ผู้ให้ข้อมูลที่จำได้ว่าได้ลงลายมือชื่อในสัญญาจ้างงาน

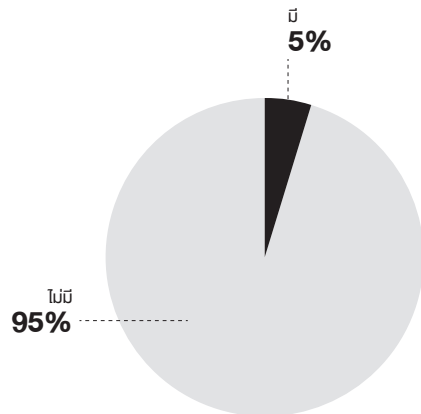
ใครอธิบายเนื้อหาในสัญญาจ้างให้คุณฟัง? (N=49)*



*ผู้ให้ข้อมูลที่รับคำอธิบายเนื้อหาของสัญญาจ้างงานของตน

ถึงแม้ว่ากฎหมายกำหนดให้นายจ้างต้องจัดทำสัญญาจ้างสองฉบับที่เหมือนกันทุกประการ และมอบให้แรงงานไว้หนึ่งฉบับ แต่ร้อยละ 95 ของผู้ให้ข้อมูลทั้งหมดระบุว่าตนไม่ได้รับหนังสือสัญญาดังกล่าว (สัดส่วนผู้ให้ข้อมูลที่จำได้ว่าเคยลงลายมือชื่อในสัญญาจ้างแต่ไม่มีสำเนาสัญญาจ้างคือร้อยละ 91)

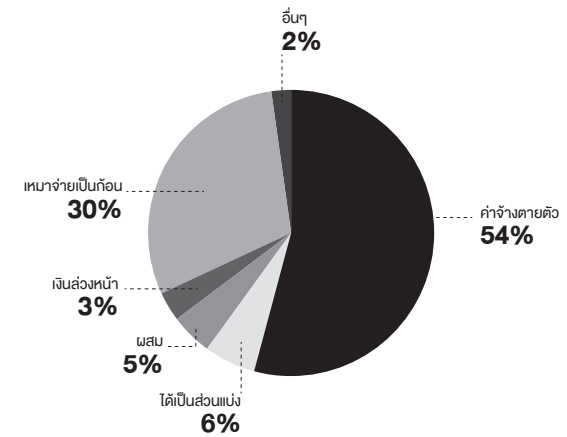
คุณมีหนังสือสัญญาจ้างหรือไม่? (N=265)



ระบบและความถี่ในการจ่ายค่าจ้าง

ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ (ร้อยละ 54) ระบุว่าได้รับค่าจ้างตายตัว ส่วนผู้ให้ข้อมูลอีกส่วนระบุว่าได้รับค่าจ้างเป็นส่วนแบ่งจากมูลค่าสัตว์น้ำที่จับได้ (ร้อยละ 6) หรือได้เป็นส่วนแบ่งผสมกับค่าจ้างตายตัว (ร้อยละ 5) หรือได้รับค่าจ้างล่วงหน้าเป็นจำนวนที่ตายตัวหรือไม่ตายตัวก่อนช่วงเวลาทำงาน (ร้อยละ 3) เกือบ 1 ใน 3 ของแรงงาน (ร้อยละ 30) บอกว่าค่าแรงของตนคิดเป็นแบบเหมาจ่าย

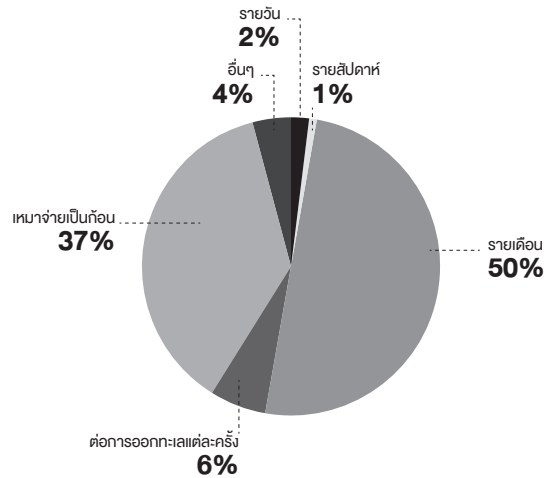
คุณได้รับค่าจ้างอย่างไร? (N=274)



ในปี 2560 กระทรวงแรงงานออกกฎระเบียบกำหนดให้นายจ้างต้องจ่ายค่าจ้างแก่แรงงานประมงด้วยการโอนเงินทางธนาคาร ไม่ต่ำกว่าเดือนละครั้ง โดยเริ่มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนของปี 2560²¹ ครึ่งหนึ่งของผู้ให้ข้อมูลระบุว่าได้รับค่าจ้างรายเดือน ขณะที่มีจำนวนน้อยมากระบุว่าได้รับรายสัปดาห์ (ร้อยละ 1) หรือรายวัน (ร้อยละ 1) กว่า 1 ใน 3 ของผู้ให้ข้อมูล (ร้อยละ 37) ระบุว่าได้รับค่าจ้างเป็นการเหมาจ่ายเป็นก้อน โดยงวดหนึ่งใช้เวลาหลายเดือนหรือเป็นปี ขณะที่ร้อยละ 6 ระบุว่าได้รับค่าจ้างเมื่อออกทะเลแต่ละครั้ง

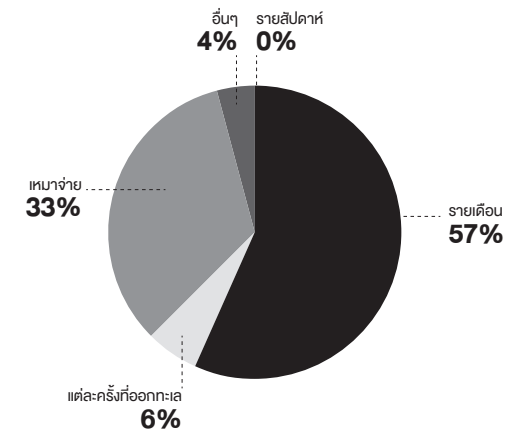
21 ตามกฎหมายไทย ไม่ครอบคลุมถึงค่าจ้างที่เป็นส่วนแบ่งจากมูลค่าสัตว์น้ำที่จับได้ซึ่งต้องจ่ายไตรมาสละหนึ่งครั้ง ดู: <http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER4/DRAWER024/GENERAL/DATA0001/00001102.PDF>

คุณได้รับค่าจ้างบ่อยแค่ไหน? (N=272)

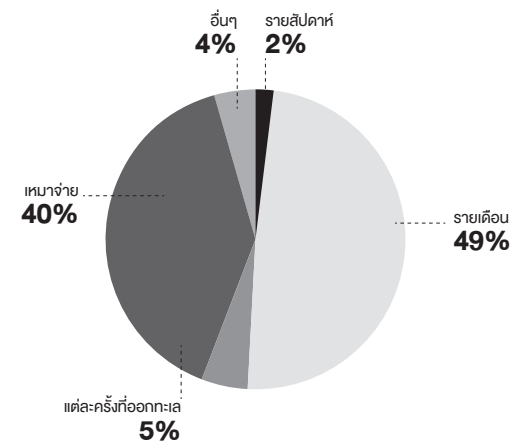


ในกลุ่มแรงงานประมงที่ทำงานบนเรืออวนลาก 1 ใน 3 ระบุว่าตนได้รับค่าจ้างน้อยกว่าเดือนละหนึ่งครั้ง และสัดส่วนดังกล่าวในกลุ่มแรงงานประมงบนเรืออวนลากคู่ (ร้อยละ 50) มีสูงกว่าเรืออวนลากเดี่ยว (ร้อยละ 18) การเหมายจ่ายเป็นก้อนพบได้มากที่สุดในกลุ่มแรงงานบนเรืออวนครอบ (ร้อยละ 50) และแรงงานบนเรือล้อมจับ (ร้อยละ 40)

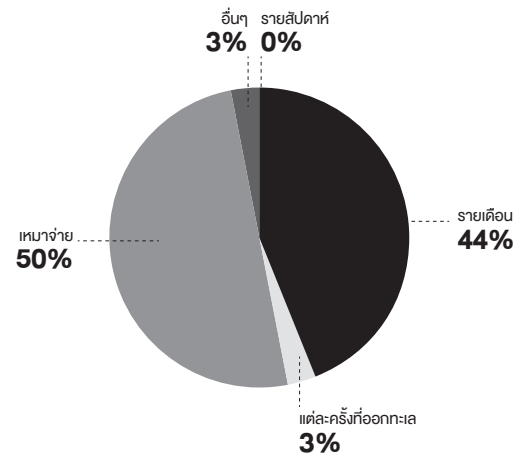
คุณได้รับค่าจ้างบ่อยแค่ไหน? อวนลาก (N=52)



คุณได้รับค่าจ้างบ่อยแค่ไหน? อวนล้อมจับ (N=143)



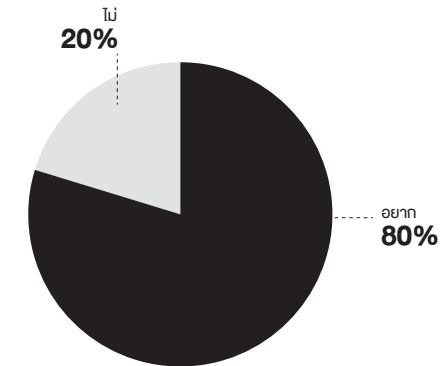
คุณได้รับค่าจ้างบ่อยแค่ไหน? อวนครอบ (N=34)



แรงงานประมงที่ระบุว่าได้รับค่าจ้างเป็นการเหมายจ่ายเป็นก้อน ต้องรอเป็นเวลา 6 เดือนโดยเฉลี่ย จึงจะได้รับเงิน โดยระยะเวลาที่นานที่สุดที่มีการระบุคือ 24 เดือน²² ร้อยละ 80 ของผู้ให้ข้อมูลกลุ่มนี้ระบุว่าต้องการได้รับค่าจ้างด้วยวิธีอื่น

22 ไม่รวมผู้ให้ข้อมูลที่รับค่าจ้างเป็นส่วนแบ่งจากมูลค่าสัตว์น้ำหรือแบบผสมที่รวมส่วนแบ่งจากมูลค่าสัตว์น้ำ ที่ระบุว่าได้รับค่าจ้างไม่ถึงเดือนละครั้ง (N=3)

ถ้าเลือกได้ คุณอยากได้รับค่าจ้างแบบอื่นหรือไม่ เช่น เงินเดือนที่ตายตัว? (N=93)*



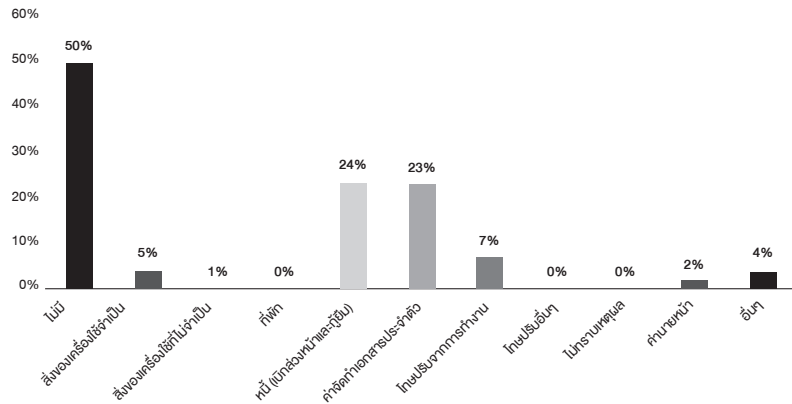
*ผู้ให้ข้อมูลที่บอกว่ารายได้ของพวกเขาถูกคำนวณหรือจ่ายแบบเหมา ยกเว้นผู้ให้ข้อมูลที่รับค่าแรงเป็นส่วนแบ่งสัตว์น้ำที่จับได้หรือเป็นแบบผสมที่อยู่บนฐานของการแบ่งสัดส่วน

การหักเงิน

ผู้ให้ข้อมูลจำนวนครึ่งหนึ่งระบุว่าถูกหักเงินจากค่าจ้าง มีการหักเงินอย่างผิดกฎหมาย คือ หักค่าจัดทำเอกสารประจำตัว (ร้อยละ 23) ค่าอาหาร น้ำดื่ม และสิ่งจำเป็นอื่นๆ บนเรือประมง (ร้อยละ 5) และหักจ่ายคืนค่าธรรมเนียมนายหน้า (ร้อยละ 2)

ทั้งนี้ การหักเงินบางอย่างที่ระบุโดยแรงงานอาจถูกกฎหมายหรือไม่ก็ได้ เป็นต้นว่าการหักใช้หนี้ที่เกิดจากการเบิกเงินล่วงหน้าหรือการกู้ยืม (ร้อยละ 24) และหักเป็นโทษปรับจากการทำงาน (ร้อยละ 7) การหักค่าจ้างเพื่อใช้หนี้เกิดขึ้นกับ 1 ใน 3 ของผู้ให้ข้อมูลที่ทำงานบนเรืออวนครอบ 1 ใน 5 ของคนที่ทำงานบนเรืออวนล้อมจับ (ร้อยละ 23) และเรืออวนลาก (ร้อยละ 22) ในกลุ่มแรงงานบนเรืออวนลาก แรงงานบนเรืออวนลากที่ถูกหักเงินใช้หนี้มากที่สุด (ร้อยละ 39)

ค่าจ้างของคุณถูกหักเป็นค่าอะไรบ้างหรือไม่? (N=296)



วิธีการจ่ายค่าจ้าง

ในกรณีส่วนใหญ่ ผู้ให้ข้อมูลได้รับค่าจ้างจากนายจ้าง (ร้อยละ 68) เป็นระดับหัวหน้าอย่างเช่นไต่เรือหรือซีว (หัวหน้าลูกเรือ) (ร้อยละ 23) ผู้จัดการบริษัท (ร้อยละ 5) มีลูกเรือจำนวนไม่มากที่ระบุว่าได้รับค่าจ้างจากตัวกลางหรือนายหน้า (ร้อยละ 0.7) และผู้รับเหมา (ร้อยละ 2.5) ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ (ร้อยละ 69) ระบุว่าไม่ได้รับสลิปค่าจ้างหรือบันทึกแจกแจงรายละเอียดค่าจ้างเวลาจ่ายเงิน

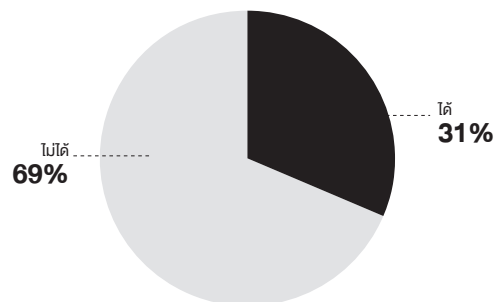


Photo credit: สุเทพ กฤษณาวารินทร์/องค์การสื่อแฟม



แม้ว่าแรงงานประมงส่วนใหญ่ ระบุว่าตนได้รับบริการฝึกอบรมให้ ใช้ อุปกรณ์ ความปลอดภัย แต่มีเพียงไม่กี่คนที่ระบุว่าเคยได้รับคำแนะนำเรื่องการใช้อุปกรณ์ประมงอย่างปลอดภัย

คุณได้รับสลิปค่าจ้างหรือบันทึกแจกแจงรายละเอียด ค่าจ้างเวลารับค่าจ้างหรือไม่? (N=280)



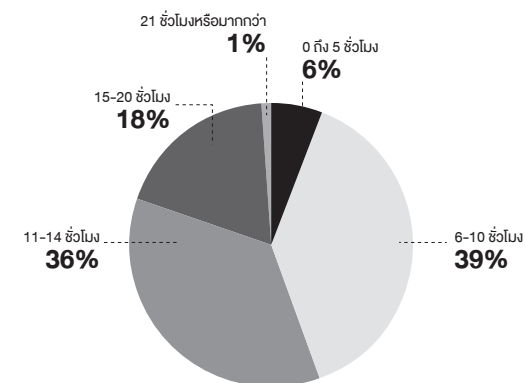
การส่งเงินกลับบ้าน

ร้อยละ 70 ของผู้ให้ข้อมูลระบุว่าส่งเงินรายได้ที่ได้จากการทำงาน ประมงกลับไปที่บ้าน โดยเฉลี่ย ผู้ให้ข้อมูลส่งเงินกลับบ้าน 10,430 บาท ทุกๆ 3 เดือน

ชั่วโมงทำงาน

ผู้ให้ข้อมูลถูกขอให้ประมาณการชั่วโมงทำงานขณะออกทะเล ตั้งแต่การวางอวนและดึงอวน คัดปลาและเก็บปลา ซ่อมอวน ตลอดจนงานทำความสะอาดและงานบำรุงรักษา ผู้ให้ข้อมูลระบุว่าทำงาน โดยเฉลี่ยวันละ 11 ชั่วโมงขณะออกทะเล 1 ใน 5 (ร้อยละ 19) ระบุว่า ตนทำงานนานกว่า 14 ชั่วโมงต่อวัน ตามที่กฎหมายคุ้มครองแรงงาน ของไทยกำหนดเกี่ยวกับระยะเวลาพักขณะออกทะเลกำหนดไว้

ชั่วโมงทำงานในระยะเวลา 24 ชั่วโมงขณะออกทะเล (N=291)



ข้อค้นพบสำคัญเกี่ยวกับชั่วโมงทำงานตามประเภทเครื่องมือประมง

- 1 ใน 3 ของผู้ให้ข้อมูลที่ทำงานบนเรืออวนลาก (ร้อยละ 32) ประมาณว่าการทำงานเกิน 14 ชั่วโมงต่อวันขณะออกทะเล โดยสัดส่วนนี้สูงขึ้นเล็กน้อยในหมู่แรงงานบนเรืออวนลากเดี่ยว (ร้อยละ 36) เทียบกับเรืออวนลากคู่ (ร้อยละ 30) และร้อยละ 40 ของผู้ให้ข้อมูลที่ทำงานบนเรืออวนลากประมาณว่าตนทำงาน 11-14 ชั่วโมงต่อวัน ขณะที่ร้อยละ 28 ประมาณว่าตนทำงาน 6-10 ชั่วโมงต่อวัน
- ร้อยละ 16 ของแรงงานบนเรืออวนล้อมจับ ประมาณว่าตนทำงานมากกว่า 14 ชั่วโมงต่อวันขณะออกทะเล ขณะที่ร้อยละ 47 ระบุว่าตนทำงาน 6-10 ชั่วโมงต่อวัน และร้อยละ 32 ประมาณการว่าตนทำงาน 10-11 ชั่วโมงต่อวัน

“

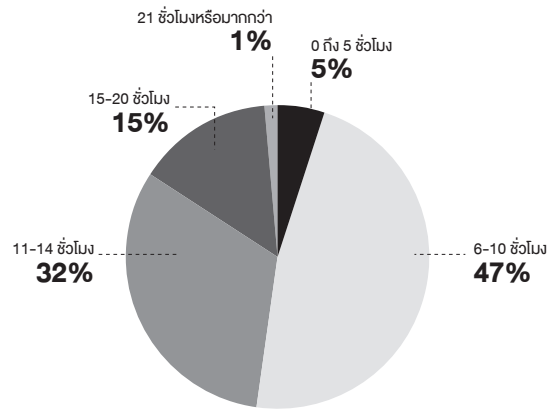
แรงงานประมงจำนวนมากเชื่อว่าตน
ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมที่ในบางกรณี
สูงถึง 20,000 บาทเพื่อเปลี่ยน
นายจ้าง



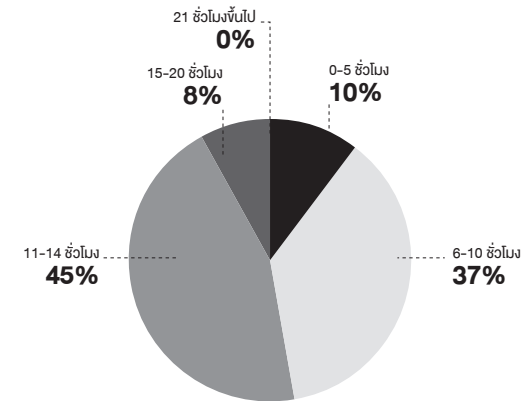
Photo credit: สุเทพ กฤษณาวารินทร์/องค์การอ็อกแฟม

- เพียงร้อยละ 8 ของผู้ให้ข้อมูลที่ทำงานบนเรืออวนครอบประมาณการว่าตนทำงานมากกว่า 14 ชั่วโมงต่อวันขณะออกทะเล ส่วนใหญ่ประมาณการว่าตนทำงาน 11-14 ชั่วโมงต่อวัน (ร้อยละ 45) จำนวนที่น้อยกว่าเล็กน้อยประมาณการว่าตนทำงาน 6-10 ชั่วโมงต่อวันในทะเล (ร้อยละ 37) แรงงานจำนวน 1 ใน 10 ประมาณการว่าตนทำงานไม่เกิน 5 ชั่วโมงต่อวันในทะเล
- จากผู้ให้ข้อมูล 11 คนที่ทำงานบนเรืออวนลอย มี 10 คนที่ระบุว่าตนทำงาน 15-20 ชั่วโมงต่อวัน ซึ่งอาจเกี่ยวข้องกับการใช้เวลาซ่อมอวนอยู่บ่อยๆ และใช้เวลานานเมื่อเทียบกับอวนชนิดอื่นๆ
- มีผู้ให้ข้อมูลเพียง 3 คนเท่านั้นที่ประมาณว่าตนทำงานวันละ 21 ชั่วโมงหรือมากกว่าขณะออกทะเล โดย 2 คนทำงานบนเรืออวนล้อมจับ และ 1 คนทำงานบนเรืออวนลากคู่

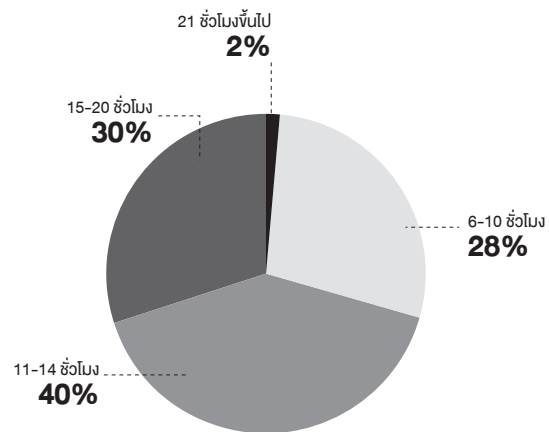
ชั่วโมงทำงานในระยะเวลา 24 ชั่วโมงในทะเล อวนล้อมจับ (N=153)



ชั่วโมงทำงานในระยะเวลา 24 ชั่วโมงในทะเล อวนครอบ (N=38)



ชั่วโมงทำงานในระยะเวลา 24 ชั่วโมงในทะเล อวนลาก (N=57)



ชั่วโมงทำงานในทะเลมีความไม่แน่นอนและถูกกำหนดโดยหลายปัจจัย (สภาพทะเล ปริมาณปลา เป้าหมายการจับปลาที่กำหนดโดยผู้ประกอบการเรือประมง แรงจูงใจสำหรับลูกเรือ ความเสียหายของอวน ฯลฯ) ในบางวัน แรงงานประมงอาจต้องทำงานมากกว่าปกติ กฎหมายแรงงานไทยมีบทบัญญัติที่อนุญาตให้ผู้ประกอบการเรือประมงสามารถส่งลูกเรือให้ทำงานเกินกว่าที่กฎระเบียบกำหนด “ในกรณีจำเป็นหรือฉุกเฉิน”²³ แต่ไม่ได้ระบุเงื่อนไขกำกับไว้

23 มาตรา 5 กฎกระทรวงคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล พ.ศ. 2557

ผู้ให้ข้อมูลถูกขอให้ประมาณการว่า มีกี่ครั้งในการออกทะเลที่ตนต้องทำงานนานกว่า 14 ชั่วโมงต่อวัน คำตอบที่ได้ถูกนำไปเทียบกับระยะเวลาการออกทะเลสูงสุดของแต่ละคน ตามประเภทของอวนที่สำคัญ 3 ประเภท โดยไม่นับแรงงานประมงบนเรือที่เข้าออกท่าทุกวัน²⁴

ตาราง 5 เรืออวนลาก: มีกี่ครั้งที่คุณทำงานมากกว่า 14 ชั่วโมงต่อวันในการออกทะเลครั้งหนึ่งๆ?

	ไม่เคย	หนึ่งครั้ง	2-3 ครั้ง	4-5 ครั้ง	มากกว่า 6 ครั้ง	ทุกวัน	รวม
ระยะเวลาออกทะเล 2-5 วัน	2	1					3
6-10 วัน	2		2		1		5
11-14 วัน	6		3	2	2	1	14
15-20 วัน	10	3	7	1	2	2	25
21 วันขึ้นไป	2		2		3	2	9
ไม่มีข้อมูล	1		1				2

24 ข้อค้นพบบางอย่างนี้ทำให้เห็นปัญหาของการรายงานชั่วโมงการทำงานของตนเอง โดยชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องมีวิธีการเก็บข้อมูลที่เชื่อถือได้มากกว่านี้ที่อาศัยความจำของผู้ตอบน้อยลง ตัวอย่างเช่น แม้ว่าหนึ่งในสามของผู้ให้ข้อมูลที่ทำงานบนเรืออวนลากจะประมาณว่าตนทำงานมากกว่า 14 วันในวันปกติขณะออกทะเล แต่น้อยกว่าหนึ่งในสิบของผู้ให้ข้อมูลจากกลุ่มเดียวกันรายงานว่าทำงานมากกว่า 14 ชั่วโมงทุกวันของการออกเรือประมงทุกครั้ง

ตาราง 6 อวนล้อมจับ: มีกี่ครั้งที่คุณทำงานมากกว่า 14 ชั่วโมงต่อวันในการออกทะเลครั้งหนึ่งๆ?

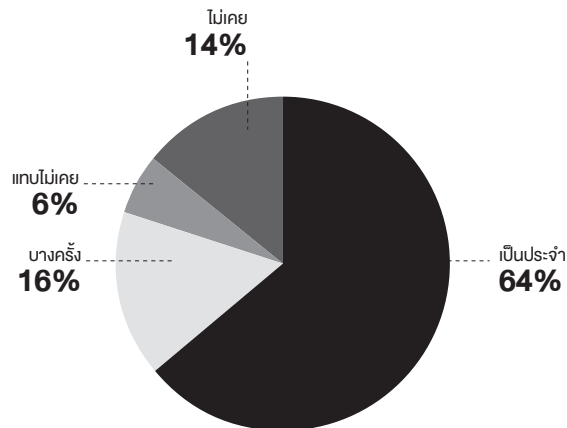
	ไม่เคย	หนึ่งครั้ง	2-3 ครั้ง	4-5 ครั้ง	มากกว่า 6 ครั้ง	ทุกวัน	รวม
ระยะเวลาออกทะเล 2-5 วัน	25	4	17	2	2	7	57
6-10 วัน	27	3	7	5	6		48
11-14 วัน	3			1			4
15-20 วัน	4	1	4	1	2		12
21 วันขึ้นไป	6		4	1		2	13
ไม่มีข้อมูล	10	2			2	1	15
รวม	75	10	32	10	12	10	149

ตาราง 7 อวนครอบ: มีกี่ครั้งที่คุณทำงานมากกว่า 14 ชั่วโมงต่อวันในการออกทะเลครั้งหนึ่งๆ?

	ไม่เคย	หนึ่งครั้ง	2-3 ครั้ง	4-5 ครั้ง	มากกว่า 6 ครั้ง	ทุกครั้ง	รวม
ระยะเวลาออกทะเล 2-5 วัน	3		1		1		5
6-10 วัน	10	3	1	1			15
15-20 วัน	7						7
21 วันขึ้นไป	2	1				1	4
ไม่มีข้อมูล	1				2	2	5
รวม	23	4	2	1	3	3	36

เพื่อไม่ให้ลูกเรือประมงเหนื่อยล้าเกินไป กระทรวงแรงงานได้กำหนดมาตรฐานเพิ่มเติมสำหรับระยะเวลาพักขณะออกทะเล โดยระยะเวลาพักสามารถแบ่งออกได้ไม่เกินสองช่วง ช่วงหนึ่งต้องไม่ต่ำกว่าหกชั่วโมง ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ (ร้อยละ 64) ระบุว่าตนมีเวลาพักต่อเนื่อง 6 ชั่วโมงเป็นประจำ แรงงานบนเรืออวนครอบซึ่งมีสัดส่วนสูงสุด (ร้อยละ 33) ที่ระบุว่าตนไม่เคยมีเวลาพักขั้นต่ำ 6 ชั่วโมง ซึ่งอาจสะท้อนถึงการวางอวนที่เกิดขึ้นเป็นประจำกว่าเรือที่ใช้อวนประเภทอื่น ทำให้มีจำนวนกะทำงานมากกว่า ซึ่งส่งผลต่อระยะเวลาการพักต่อเนื่องของแรงงาน

ในช่วง 24 ชั่วโมงในทะเล คุณได้พักเป็นเวลาอย่างน้อย 6 ชั่วโมง บ่อยแค่ไหน? (N=298)



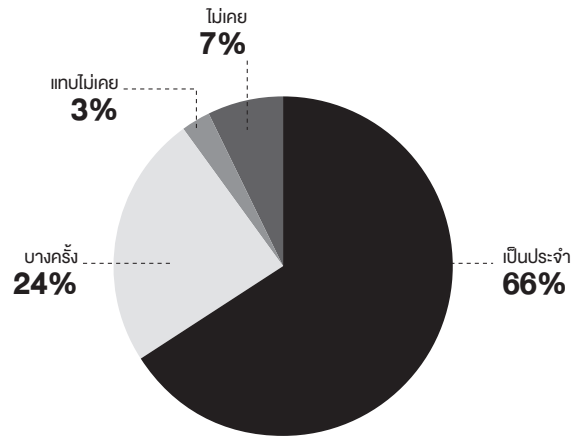
“

แรงงานประมงเกือบ 3 ใน 4 (ร้อยละ 71) รู้สึกว่าไม่ค่อยได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสิทธิในการทำงาน และหนึ่งในสามระบุว่าไม่ได้เข้าถึงข้อมูลใดๆ เกี่ยวกับสิทธิแรงงาน

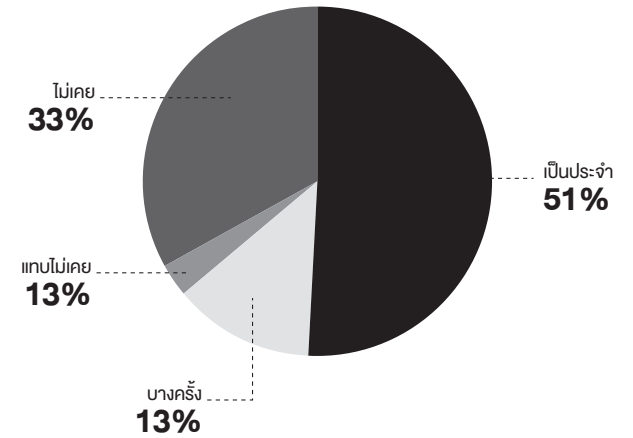


Photo credit: สุเทพ กฤษณาวารินทร์/องค์การสื่อแฟม

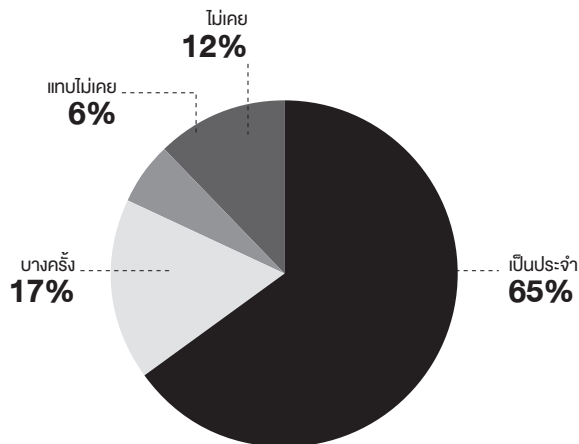
ในช่วง 24 ชั่วโมงในทะเล คุณได้พักเป็นเวลาอย่างน้อย 6 ชั่วโมง บ่อยแค่ไหน? อวนลาก (N=58)



ในช่วง 24 ชั่วโมงในทะเลคุณได้พักเป็นเวลาอย่างน้อย 6 ชั่วโมง บ่อยแค่ไหน? อวนครอบ (N=39)



ในช่วง 24 ชั่วโมงในทะเลคุณได้พักเป็นเวลาอย่างน้อย 6 ชั่วโมง บ่อยแค่ไหน? อวนล้อมจับ (N=155)



การขาดแคลนลูกเรือ

ผู้ให้ข้อมูลได้รับคำถามว่ารู้สึกอย่างไรที่ตนทำงานนั้น มีลูกเรือในจำนวนที่เพียงพอหรือไม่ ร้อยละ 70 ระบุว่าไม่มีเพียงพอ ส่วนร้อยละ 27 ระบุว่ามีความขาดแคลนลูกเรืออยู่บ้าง ขณะที่ร้อยละ 3 ระบุว่ามีความขาดแคลนลูกเรืออย่างมากบนเรือที่ตนทำงาน²⁵

ตาราง 8 ขนาดลูกเรือโดยเฉลี่ยตามประเภทเรือ

	จำนวนลูกเรือโดยเฉลี่ย
เรืออวนลาก (N=58)	10
เรืออวนรุน (N=4)	18
เรืออวนล้อมจับ (N=157)	26
เรืออวนครอบ (N=39)	15
เรืออวนยก (N=4)	6
เรืออวนลอย (N=11)	9
เรือวางดัก (N=6)	6
อื่นๆ (N=18)	9

ชั่วโมงการทำงานที่ทำเรือ

ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ (ร้อยละ 63) ระบุว่าทำงานโดยเฉลี่ย 2-3 วันให้กับนายจ้างในช่วงเช้าฝั่ง นอกจากการทำงานที่ทำเรือในช่วงเช้าฝั่งแล้ว ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ (ร้อยละ 92) ระบุว่าตนต้องทำงานที่ทำเรือในวันที่เรือเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่า (ชนข้าวสาร ชนปลา ฯลฯ) โดยเฉลี่ยแล้ว แรงงานประมงทำงานเพิ่ม 5 ชั่วโมงที่ทำเรือในวันเหล่านั้น

ส่วนใหญ่ของผู้ให้ข้อมูล (ร้อยละ 58) ทำงานบนเรือที่ออกทะเลเป็นเวลา 7 วันเป็นอย่างน้อย ซึ่งหมายความว่ามีความจำเป็นที่แรงงานจำนวนมากที่ทำงานหลายชั่วโมงที่ทำเรือเป็นประจำ

นอกเหนือไปจากชั่วโมงทำงานในทะเล ควรต้องมีการสำรวจเพิ่มเติมต่อไปถึงความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงทำงานในทะเลและบนฝั่ง โดยเฉพาะในแง่ที่ว่า จำนวนชั่วโมงทำงานทั้งหมดเกินขีดจำกัดสำหรับช่วงเวลาหนึ่งๆ ตามที่กฎหมายไทยกำหนดหรือไม่ (24 ชั่วโมงและ 7 วัน) เมื่อเรือออกจากท่า/เข้าเทียบท่า และทำการประมงภายในระยะเวลาดังกล่าว

25 ผู้ให้ข้อมูลคนหนึ่งระบุว่าบนเรือของตนมีลูกเรือมากเกินไป

การจัดหาอาหารและน้ำดื่ม

ผู้ให้ข้อมูลได้รับคำถามว่าปกติได้ทานอาหารกี่มื้อในวันทำประมงในทะเล โดยเฉลี่ยระบุว่าได้ทาน 2.5 มื้อต่อวัน ร้อยละ 53 ระบุว่าได้ทาน 2 มื้อ และร้อยละ 44 ระบุว่าปกติได้ทานวันละ 3 มื้อ

ผู้ประกอบการเรือประมงที่มีขนาด 30 ตันกรอสขึ้นไป ถูกกำหนดว่าต้องจัดให้มี “อาหาร น้ำดื่ม ที่มีคุณภาพ ถูกสุขลักษณะ และมีปริมาณที่เพียงพอ ให้เหมาะสมกับการทำงานและระยะเวลาการใช้ชีวิตบนเรือประมง”²⁶ ถึงกระนั้นก็ตาม ภาคีเครือข่ายฯ ก็ได้รับฟังคำบอกเล่าถึงปัญหาการจัดการหาเสบียงอาหารสด เช่น เนื้อสัตว์ ผัก ที่หมดไปก่อนจะเสร็จสิ้นการทำประมง ทำให้แรงงานประมงต้องยังชีพด้วยข้าวและปลาที่จับได้

ผู้ให้ข้อมูลได้รับคำถามว่า ตนคิดว่าเสบียงอาหารสดมีความเพียงพอหรือไม่ โดยคำว่า “เพียงพอ” ในที่นี้ หมายถึงสมดุลทางโภชนาการตลอดการออกทะเลทำการประมง ร้อยละ 16 ตอบว่าได้รับเสบียงอาหารที่ไม่เพียงพอ ซึ่งมากกว่าการสำรวจของไอแอลโอ เมื่อปี 2556 ที่พบแรงงานร้อยละ 12 ที่ได้รับจัดสรรอาหารไม่เพียงพออยู่เล็กน้อย²⁷ ผู้ให้ข้อมูลกลุ่มนี้ถูกขอให้ประมาณจำนวนวันที่มีเสบียงในการออกทะเลแต่ละครั้ง แล้วนำจำนวนวันดังกล่าวมาเทียบกับระยะเวลาการออกทะเลที่สั้นที่สุดและนานที่สุด ซึ่งระบุโดยแรงงานประมงแต่ละคน

ยกตัวอย่างเช่น ผู้ให้ข้อมูลคนหนึ่งทำงานบนเรืออวนลากเดี่ยวที่จังหวัดระนอง ระบุว่าในขณะที่เรือออกทะเลเป็นเวลา 15 ถึง 30 วันเสบียงอาหารสดที่ได้รับ จะอยู่ได้แค่ 7 วันเท่านั้น หมายความว่าแรงงานจะมีอาหารประทังชีวิตอย่างจำกัดเป็นเวลา 8 ถึง 23 วันในทะเล

ในกลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่ระบุว่ามีเสบียงอาหารไม่พอเพียง ร้อยละ 36 ระบุว่าเมื่ออาหารจำกัดในการออกทะเลระยะเวลาสั้นที่สุด โดยเสบียงอาหารไม่เพียงพอ คิดเป็นระยะเวลาโดยเฉลี่ยแค่ 1 วันเท่านั้น เทียบกับการออกทะเลระยะเวลาที่นานที่สุดซึ่งร้อยละ 90 ของผู้ให้ข้อมูลจากกลุ่มเดียวกันนี้ระบุว่าตนได้รับเสบียงอาหารไม่เพียงพอ คิดเป็นระยะเวลาโดยเฉลี่ย 5 วันในการออกทะเลคราวหนึ่ง

ผู้ให้ข้อมูลได้รับคำถามเกี่ยวกับแหล่งน้ำดื่มที่จัดให้บนเรือ ในกรณีส่วนใหญ่ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่าตนดื่มน้ำขวด (ร้อยละ 63) หรือน้ำจากถังบนเรือที่บรรจุโดยธุรกิจน้ำดื่ม (ร้อยละ 24) นอกนั้นก็มือน้ำประปา (ร้อยละ 9) และน้ำที่ละลายจากน้ำแข็งที่ใช้เก็บรักษาปลาในห้องเก็บ (ร้อยละ 4) เกือบครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 43) ระบุว่าตนไม่ได้ดื่มน้ำแบบเดียวกับที่คนเรืออาวุโสดื่ม

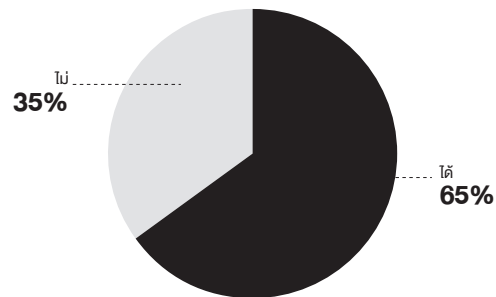
26 ข้อ 6 กฎกระทรวงระบบความปลอดภัย สุขอนามัยและสวัสดิภาพในการทำงานของคนประจำเรือ พ.ศ. 2559

27 สุภางค์ ฉันทวานิช และคณะ (2556) วัชปฏิบัติในการจ้างงานและสภาพการทำงานใน ภาคการประมงของไทย, (กรุงเทพฯ: ไอแอลโอ), หน้า 60, <http://www.ilo.org/dyn/migrpractice/docs/184/Fishing.pdf>.

สุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน

แม้ว่าจะมีกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบการเรือประมง ต้องจัดให้มียาและเวชภัณฑ์ที่จำเป็นสำหรับการปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับลูกเรือ แต่กว่าหนึ่งในสามของผู้ให้ข้อมูล (ร้อยละ 35) ระบุว่าเรือที่ตนทำงานไม่มีสิ่งเหล่านี้ (หรือว่าลูกเรือต้องนำมาเอง) และแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายเมื่อปี 2557 เพื่อกำหนดให้ผู้ประกอบการเรือต้องจัดยาและเวชภัณฑ์ไว้²⁸ แต่จำนวนแรงงานที่รายงานในปี 2560/2561 ว่าเรือขาดยาและอุปกรณ์ปฐมพยาบาลนั้น กลับสูงกว่าสัดส่วนที่ไอแอลโอพบ (ร้อยละ 27) ในการสำรวจเมื่อปี 2556²⁹

ลูกเรือได้รับยาและเวชภัณฑ์ที่จำเป็นสำหรับการปฐมพยาบาลเบื้องต้นจากผู้ประกอบการเรือประมงหรือไม่? (N=299)



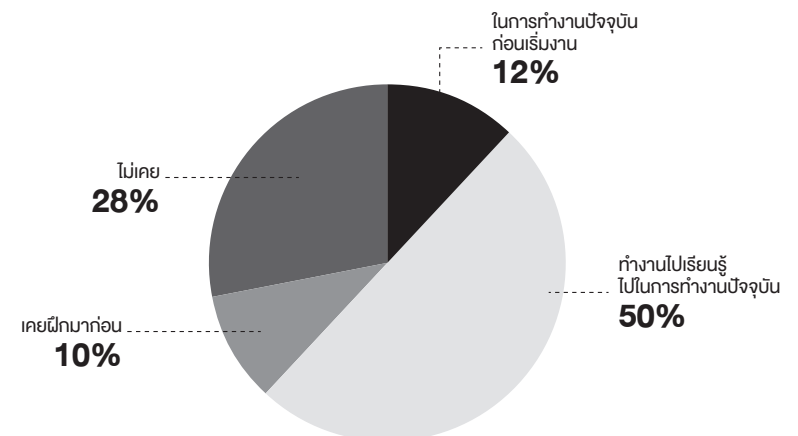
28 มาตรา 16 กฎกระทรวงคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล พ.ศ. 2557

29 สุภางค์ ฉันทวานิช และคณะ (2556) วัธีปฏิบัติในการจ้างงานและสภาพการทำงานใน ภาคการประมงของไทย, (กรุงเทพฯ: ไอแอลโอ), หน้า 59, <http://www.ilo.org/dyn/migpractice/docs/184/Fishing.pdf>.

กฎหมายไทยยังกำหนดให้ลูกเรือต้องได้รับการฝึกสอนจากนายเรือ ในเรื่องการใช้เครื่องมือประมงและอุปกรณ์บนเรืออย่างปลอดภัยก่อนเริ่มงาน และยังมีกฎระเบียบกำหนดให้ต้องมีการจัดทำบันทึกการฝึกอบรมดังกล่าว พร้อมลงลายมือชื่อโดยแรงงานอีกด้วย

ผู้ให้ข้อมูลได้รับคำถามว่า ได้รับการฝึกอบรมให้ใช้เครื่องมือประมงอย่างปลอดภัยหรือไม่และเมื่อใด มีเพียงร้อยละ 12 ที่ระบุว่าได้รับการฝึกอบรมก่อนเริ่มงาน ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 50) ระบุว่าเป็นการทำงานไป เรียนรู้ไป 1 ใน 10 ระบุว่าเคยรับการฝึกฝนมาก่อนบนเรือลำอื่น ขณะที่ 1 ใน 4 (ร้อยละ 28) ไม่เคยรับการฝึกอบรมใดๆ เลย

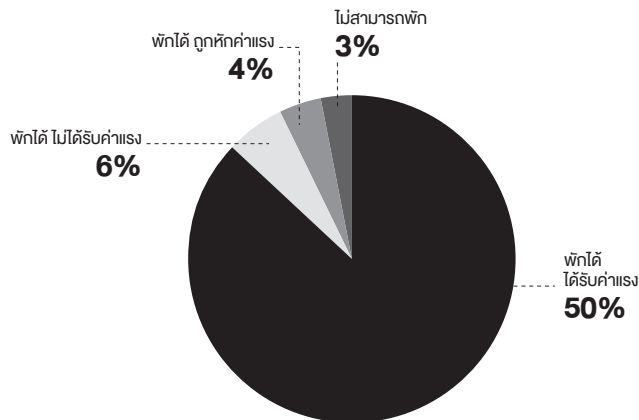
คุณเคยได้รับการฝึกสอนให้ใช้เครื่องมือประมงและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องอย่างปลอดภัยหรือไม่? (N=295)



กว่าร้อยละ 92 ของผู้ให้ข้อมูล ระบุว่าสามารถเข้าถึงอุปกรณ์ความปลอดภัยพื้นฐานบนเรือ อย่างเช่น เสื้อชูชีพ ที่ตนรู้วิธีใช้ ผู้ให้ข้อมูลส่วนน้อยระบุว่าสามารถเข้าถึงอุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ตนไม่รู้วิธีใช้ (ร้อยละ 6) หรือไม่ทราบว่ามีอุปกรณ์เช่นที่กล่าวมานี้บนเรือ (ร้อยละ 2)

ราวครึ่งหนึ่งของผู้ให้ข้อมูล (ร้อยละ 47) ระบุว่าเคยเจ็บป่วยขณะออกทะเล ทำให้ไม่สามารถทำงานได้ในการจ้างงานปัจจุบัน ผู้ให้ข้อมูลในกลุ่มนี้ได้รับคำถามว่าสามารถหยุดงานได้หรือไม่ และถ้าได้ ได้รับค่าจ้างขณะลาป่วยตามกฎหมายกำหนดหรือไม่ โดยร้อยละ 87 ของผู้ให้ข้อมูลกลุ่มนี้ ระบุว่าได้รับอนุญาตให้พักได้เมื่อเจ็บป่วยบนเรือ และได้รับค่าจ้างขณะลาป่วย นอกนั้น ร้อยละ 6 ระบุว่าสามารถพักได้ แต่ไม่ได้รับค่าจ้างขณะลาป่วย ร้อยละ 4 ระบุว่าสามารถพักได้แต่ถูกหักเงินจากค่าจ้าง และร้อยละ 3 ระบุว่าไม่ได้รับอนุญาตให้พักเมื่อเจ็บป่วย

เกิดอะไรขึ้นเมื่อคุณป่วยจนทำงานไม่ได้ในทะเล? (N=136)*

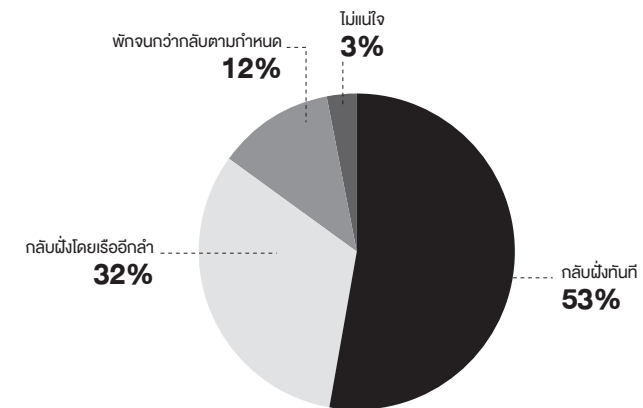


*ผู้ให้ข้อมูลที่ตอบว่าเคยไม่สามารถทำงานได้ในทะเลเนื่องจากเจ็บป่วยในระหว่างการจ้างงานปัจจุบัน

เกือบ 1 ใน 4 ของผู้ให้ข้อมูล (N=69) ระบุว่าเคยพบเห็นลูกเรือได้รับบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยอย่างรุนแรงขณะออกทะเล และจำเป็นต้องได้รับการรักษาพยาบาลโดยทันที (เช่น นี๊ขาด) โดยผู้ให้ข้อมูลในกลุ่มนี้ ร้อยละ 53 ระบุว่าลูกเรือที่เจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บ ถูกนำตัวกลับเข้าฝั่งโดยทันทีเพื่อได้รับการรักษาพยาบาล 1 ใน 3 ของกรณีที่เกิดขึ้น (ร้อยละ 32) มีการนัดหมายกับเรือลำอื่นที่กำลังกลับเข้าฝั่งเพื่อส่งตัวแรงงานที่เจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บ

การส่งตัวแรงงานที่ทำงานอยู่ในทะเลภายใต้สถานการณ์เช่นนี้ได้รับอนุญาตให้ทำได้ แต่อยู่ภายใต้การควบคุมโดยทางการไทย อย่างไรก็ตาม พบว่าร้อยละ 12 ของกรณีที่เกิดขึ้น ผู้ให้ข้อมูลระบุว่าแรงงานที่เจ็บป่วยหรือบาดเจ็บพักอยู่บนเรือจนกระทั่งเสร็จสิ้นการทำประมงแล้วจึงกลับเข้าฝั่ง

เกิดอะไรขึ้นเมื่อแรงงานเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บรุนแรงขณะออกทะเล? (N=66)

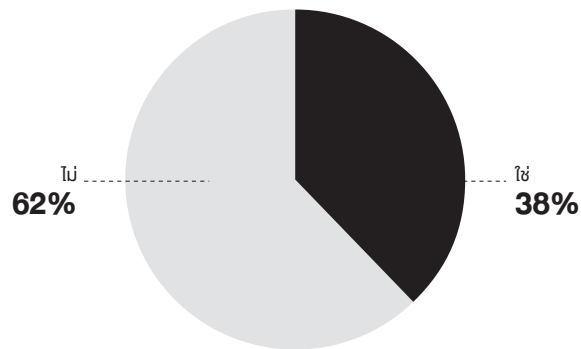


*ผู้ให้ข้อมูลที่เคยเห็นลูกเรือเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บในทะเลที่จำเป็นต้องได้รับการรักษาโดยทันทีในระหว่างการจ้างงานปัจจุบัน

การยึดเอกสารประจำตัว

ผู้ให้ข้อมูลได้รับคำถามว่า เก็บเอกสารประจำตัวที่สำคัญไว้เองหรือไม่ (เช่น หนังสือเดินทาง บัตรสีชมพู ฯลฯ) ร้อยละ 62 ระบุว่าไม่ได้เก็บไว้กับตัวเอง แรงงานกลุ่มนี้ (N=184) ได้รับคำถามต่อไปว่า เอกสารอยู่กับใคร แรงงานเป็นฝ่ายขอให้เก็บไว้ให้หรือไม่ และแรงงานสามารถได้รับเอกสารเมื่อร้องขอหรือไม่

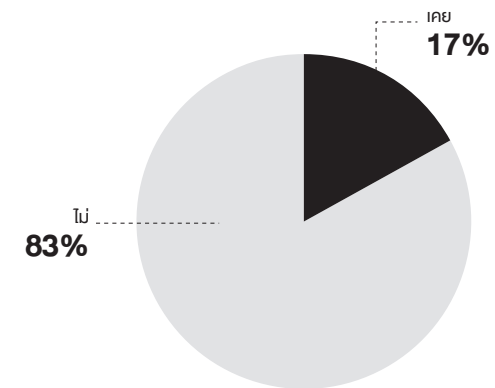
คุณเก็บเอกสารประจำตัวไว้เองหรือไม่? (N=299)



ในกรณีส่วนใหญ่ เอกสารจะถูกเก็บไว้โดยนายจ้าง (ร้อยละ 73) คนเรืออาวุโส (ร้อยละ 22) หรือฝ่ายบริหารจัดการของบริษัท (ร้อยละ 3) และมีผู้ให้ข้อมูล 1 คนระบุว่าเอกสารของตนถูกนายหน้าเก็บไว้

ถึงแม้ว่าผู้ประกอบการเรือประมงบางราย จะอ้างว่าเก็บเอกสารประจำตัวของแรงงานไว้เพื่อให้สูญหาย และกระทั่งว่าแรงงานเป็นผู้ขอให้เก็บไว้ให้³⁰ แต่ข้อค้นพบจากการสำรวจชี้ว่าไม่ได้เป็นเช่นนั้น ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ (ร้อยละ 83) ระบุว่าไม่ได้ร้องขอให้ใครเก็บเอกสารประจำตัวให้ ส่วนใหญ่ของคนที่ระบุว่าถูกยึดเอกสาร (ร้อยละ 61) ระบุว่าสามารถเข้าถึงเอกสารได้เมื่อร้องขอ ขณะที่ร้อยละ 22 ระบุว่าไม่สามารถเข้าถึงได้และร้อยละ 17 ตอบว่าไม่แน่ใจ³¹

คุณเคยร้องขอให้บุคคลอื่นเก็บรักษาเอกสารประจำตัวของคุณหรือไม่? (N=185)*

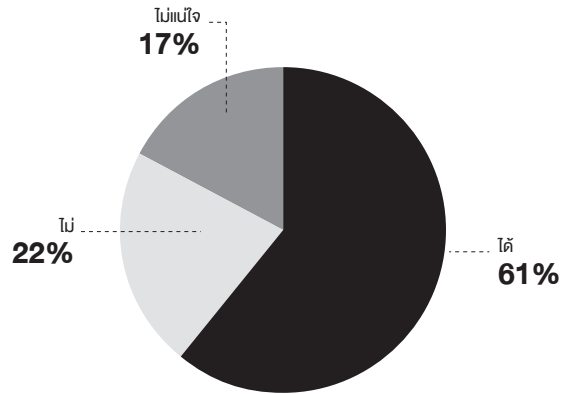


* ผู้ให้ข้อมูลที่ตอบว่าเอกสารประจำตัวของตนถูกเก็บไว้โดยคนอื่น

30 Human Rights Watch (2018), Hidden Chains: Rights abuses and forced labor in Thailand's fishing industry, p.44.

31 แรงงานในกลุ่มหลังนี้อาจไม่เคยได้ร้องขอเอกสารที่ถูกยึดไว้ หรืออาจเคยร้องขอแต่ได้รับคำตอบที่ต่างกันไปในแต่ละครั้ง

คุณสามารถเข้าถึงเอกสารที่ถูกเก็บไว้เมื่อร้องขอหรือไม่? (N=183)*



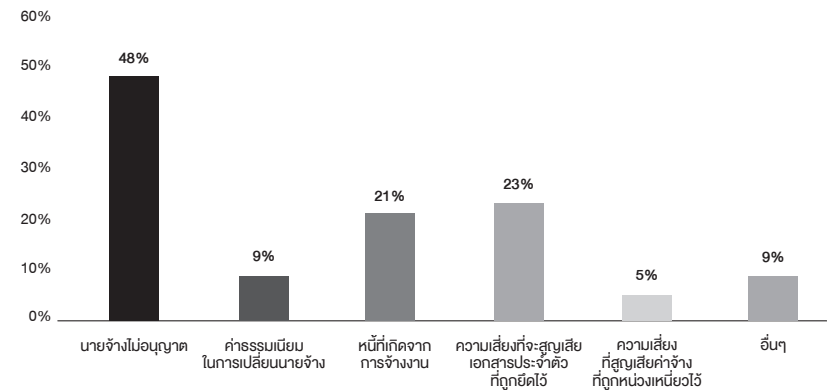
* ผู้ให้ข้อมูลที่ตอบว่าเอกสารประจำตัวของตนถูกเก็บไว้โดยคนอื่น

เสรีภาพในการออกจากงาน

ผู้ให้ข้อมูลได้รับคำถามว่าตอนนี้ต้องการเปลี่ยนงานหรือไม่ หรือเคยคิดอยากจะเปลี่ยนงานจากนายจ้างปัจจุบันหรือไม่ ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 68) ตอบว่าไม่ คนที่ระบุว่าคิดหรือเคยคิดที่จะเปลี่ยนงานจากนายจ้างปัจจุบัน (N=94) ได้รับคำถามว่า เชื่อว่าจะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมเพื่อเปลี่ยนนายจ้างหรือไม่ ร้อยละ 15 เชื่อว่าไม่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียม ร้อยละ 30 ตอบว่าไม่แน่ใจ ส่วนอีกร้อยละ 54 เชื่อว่าตนต้องจ่ายค่าธรรมเนียมตั้งแต่ 500 ถึง 20,000 บาท หรือคิดเป็นเงินเฉลี่ย 6,010 บาท เพื่อเปลี่ยนนายจ้าง

เกือบ 3 ใน 4 ของผู้ให้ข้อมูล ไม่รู้สึกว่ามีอุปสรรคในการเปลี่ยนหรือออกจากงาน ในส่วนของผู้ที่มองว่ามีอุปสรรค (N=56) ประเด็นหลักคือนายจ้างไม่อนุญาตให้เปลี่ยนงาน (ร้อยละ 48) ความเสี่ยงที่จะสูญเสียเอกสารประจำตัวที่อยู่กับคนอื่น (ร้อยละ 23) และหนี้ที่เกิดจากการจ้างงานของแรงงาน (ร้อยละ 21)

อะไรต่อไปที่คุณรู้สึกว่าเป็นอุปสรรคต่อการเปลี่ยนนายจ้าง? เลือกได้หลายข้อ (N=56)*

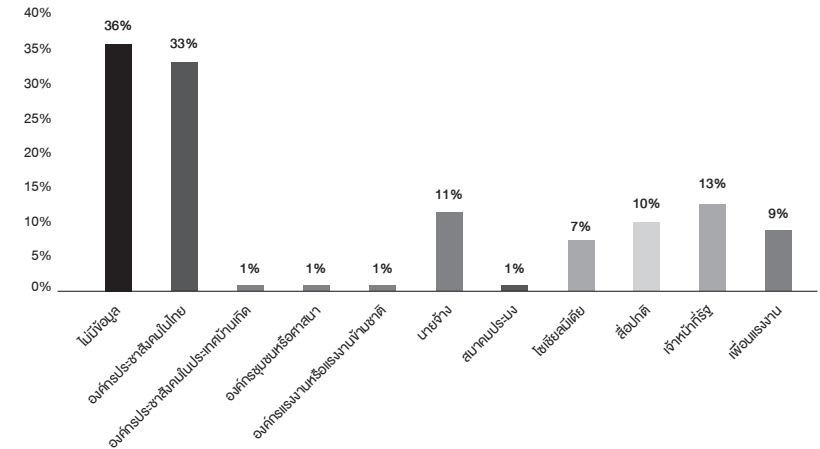


* ผู้ให้ข้อมูลที่รู้สึกว่ามีอุปสรรคต่อการเปลี่ยนหรือออกจากงาน

การรับรู้เกี่ยวกับสิทธิแรงงาน

กว่า 2 ใน 3 ของผู้ให้ข้อมูล (ร้อยละ 71) ของผู้ให้ข้อมูล ระบุว่า รู้สึกว่าไม่ได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับสิทธิแรงงานดีพอ ขณะที่ร้อยละ 36 ระบุว่าไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับสิทธิแรงงาน องค์การประชาสังคมในไทย เป็นแหล่งข้อมูลหลักเกี่ยวกับสิทธิแรงงานสำหรับแรงงานประมงที่ได้ รับรู้ข้อมูลดังกล่าว (ระบุโดย 1 ใน 3 ของผู้ให้ข้อมูล) รองลงมาคือเจ้าหน้าที่รัฐ (ร้อยละ 15) นายจ้าง (ร้อยละ 14) สื่อทั่วไป (ร้อยละ 10) และเพื่อนแรงงาน (ร้อยละ 9)

คุณใช้ช่องทางใดในการเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับสิทธิแรงงาน? เลือกได้หลายข้อ (N=299)



คุณได้รับรู้ข้อมูลเพียงพอเกี่ยวกับสิทธิในการทำงานหรือไม่? (N=293)

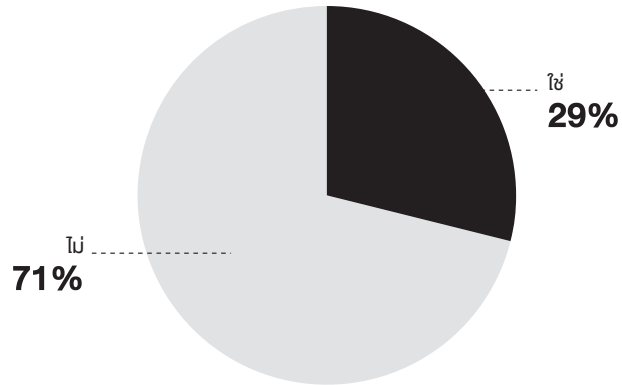
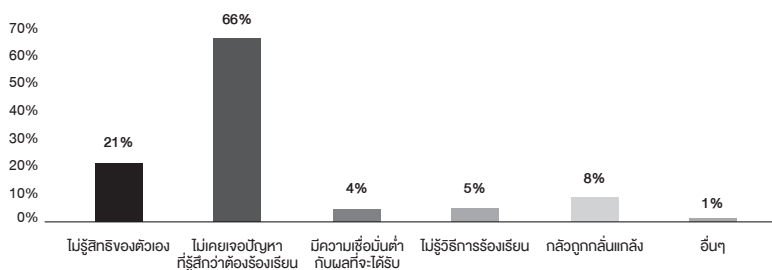


Photo credit: สุเทพ กฤษณาวารินทร์/องค์การอ็อกแฟม

การร้องเรียนในการทำงาน

ร้อยละ 90 ของผู้ให้ข้อมูล ระบุว่าไม่เคยร้องเรียนเกี่ยวกับสิทธิแรงงาน และสัดส่วนที่สูงนี้ก็สอดคล้องกับข้อค้นพบของงานวิจัยชิ้นก่อนหน้า³² ในกลุ่มนี้ ขณะที่ 2 ใน 3 ระบุว่าเหตุผลที่ไม่เคยร้องเรียนก็เพราะว่าไม่เคยประสบประเด็นที่รู้สึกว่าจะต้องร้องเรียน ที่เหลือระบุว่าไม่เคยร้องเรียนเพราะว่ารู้สึกว่าจะไม่รู้เรื่องสิทธิในการทำงานอย่างเพียงพอ (ร้อยละ 21) รู้สึกกลัวที่จะถูกกลั่นแกล้งเอาคืน (ร้อยละ 8) มีความเชื่อมั่นต่ำกับผลที่จะได้รับจากการร้องเรียน (ร้อยละ 4) หรือไม่รู้ว่าจะต้องร้องเรียนอย่างไร (ร้อยละ 5)

ทำไมคุณจึงไม่เคยร้องเรียนเกี่ยวกับสิทธิแรงงาน? (N=253)*



*ผู้ให้ข้อมูลที่ระบุว่าไม่เคยร้องเรียนเกี่ยวกับสิทธิแรงงาน

32 งานศึกษาเมื่อปี 2556 ของไอแอลโอพบว่าร้อยละ 95 ของแรงงานประมง บอกว่าไม่เคยร้องเรียนที่เกี่ยวกับการละเมิดสิทธิแรงงานเลย สุภางค์ ฉันทวานิช และคณะ (2556) วัธีปฏิบัติในการจ้างงานและสภาพการทำงานใน ภาคการประมงของไทย, (กรุงเทพฯ: ไอแอลโอ), หน้า 77, <http://www.ilo.org/dyn/migpractice/docs/184/Fishing.pdf>.

ผู้ให้ข้อมูลที่เคยร้องเรียนเกี่ยวกับสิทธิแรงงาน ได้รับคำถามว่าทำอย่างไร และพอใจกับผลที่ออกมาหรือไม่ ในกลุ่มนี้ (N=24) ส่วนใหญ่ระบุว่าพอใจ (ร้อยละ 71) จำนวนคนร้องเรียนเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น และเจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมเรือเข้าออกที่มีจำนวนน้อย (ร้อยละ 12) อาจแสดงถึงความล้มเหลวของแรงงานข้ามชาติในการหาการเยียวยาผ่านช่องทางของการจากรัฐบาล

ตาราง 9 คุณพอใจกับการดำเนินการที่เป็นผลจากการร้องเรียนของคุณหรือไม่?

	พอใจ	ไม่	รวม
นายจ้าง	8	4	12
หน่วยงานท้องถิ่น	2		2
ศูนย์แจ้งเรือเข้าออก	1		1
องค์กรประชาสังคมในไทย	5	1	6
อื่นๆ	1	1	2
ไม่มีข้อมูล		1	1
รวม	17	7	24

การปฏิสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่รัฐ

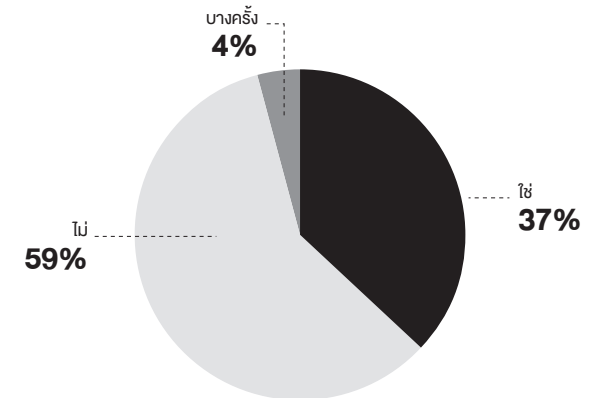
เรือประมงสัญชาติไทยได้รับการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่รัฐในทะเลและที่ท่าเรือ บนฝั่งมีการควบคุมและตรวจสอบโดยเครือข่ายของศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้า-ออก ที่มีอยู่ทั่วไปตามชายฝั่งของประเทศ ซึ่งมีเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้อง ขณะที่การตรวจในทะเลก็มีการปฏิสัมพันธ์ระหว่างเจ้าหน้าที่และแรงงานประมง ไม่ว่าจะเป็นการตรวจร่วมระหว่างหน่วยงานหรือหน่วยงานเดียวเป็นหลัก

เรือประมงที่จดทะเบียนที่มีขนาด 30 ตันกรอสขึ้นไป ต้องมีการตรวจสอบจากศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้า-ออก ก่อนออกจากท่าและเข้าเทียบท่า ผู้ให้ข้อมูลได้รับคำถามว่าเจ้าหน้าที่รัฐตรวจเรือและ/หรือเอกสารก่อนการออกจากท่าหรือกลับเทียบท่าหรือไม่ ร้อยละ 95 ระบุว่ามีการตรวจเช่นนั้นจริง ทั้งนี้ มีเหตุผลที่เป็นไปได้หลายประการว่าทำไมที่เหลือร้อยละ 5 จึงระบุว่าเรือที่ตนทำงานไม่ได้ผ่านการตรวจดังกล่าว คือ

- ผู้ให้ข้อมูลอาจทำงานบนเรือขนาดต่ำกว่า 30 ตันกรอส
- ผู้ให้ข้อมูลอาจเข้าใจผิดเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ในเครื่องแบบที่เห็นเป็นประจำที่ท่าเรือ
- ผู้ให้ข้อมูลอาจทำงานบนเรือที่หลบเลี่ยงการตรวจสอบจากศูนย์ควบคุมฯ หรืออาจถูกแยกตัวออกไปในระหว่างที่มีการตรวจโดยศูนย์ควบคุมฯ

ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ (ร้อยละ 59) ระบุว่าเจ้าหน้าที่ที่ศูนย์ควบคุมฯ ไม่ได้ถามเกี่ยวกับการทำงานของตนในระหว่างการตรวจ โดยร้อยละ 4 ระบุว่าตนถูกสอบถามจากเจ้าหน้าที่เป็นครั้งคราว นี่แสดงให้เห็นว่ามีการพัฒนามาจากปีก่อนที่รายงานการสำรวจแรงงานประมงของไอแอลโอ พบว่า ร้อยละ 76 ไม่เคยพูดกับเจ้าหน้าที่รัฐเกี่ยวกับประเด็นแรงงาน³³

เจ้าหน้าที่รัฐสอบถามเกี่ยวกับงานของคุณ ระหว่างการตรวจที่ศูนย์ควบคุมฯ หรือไม่? (N=293)



33 Judd, J., et al (2018), Ship to Shore Rights Baseline research findings on fishers and seafood workers in Thailand, (Bangkok: ILO), p.41.

แรงงานที่ระบุว่าเคยถูกเจ้าหน้าที่สอบถามในระหว่างการตรวจที่ศูนย์ควบคุมฯ ได้รับคำถามว่าเข้าใจสิ่งที่สื่อสารกันหรือไม่ และใครเป็นล่าม ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 70) ระบุว่าเข้าใจและถูกสอบถามโดยผ่านล่ามของรัฐ มีเพียงร้อยละ 7 ที่ตอบว่าไม่เข้าใจว่าผู้ตรวจแรงงานถามอะไร ผู้ให้ข้อมูลอื่นๆ ระบุถึงปัญหาที่ยังพบอยู่ทั่วไปของวิธีการสัมภาษณ์ โดยร้อยละ 16 ระบุว่าเพื่อนแรงงานเป็นล่ามแปลให้ และร้อยละ 7 ระบุว่าคนฝ่ายนายจ้างเป็นล่ามในระหว่างการตรวจ

เกือบครึ่งหนึ่งของผู้ให้ข้อมูล (ร้อยละ 42) ระบุว่าเคยถูกสอบถามโดยพนักงานตรวจแรงงานในระหว่างการตรวจในทะเล ในหมู่ผู้ที่เคยถูกสอบถาม ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 58) ระบุว่าเข้าใจสิ่งที่โต้ตอบกับเจ้าหน้าที่ผ่านล่ามที่รัฐจัดหา ขณะที่ 1 ใน 5 (ร้อยละ 22) ระบุว่าเพื่อนแรงงานทำหน้าที่ล่าม และร้อยละ 14 ระบุว่าคนฝ่ายนายจ้างทำหน้าที่เป็นล่าม ร้อยละ 5 ระบุว่าไม่เข้าใจคำถามของเจ้าหน้าที่ในระหว่างการตรวจในทะเล

“

แรงงานประมงส่วนใหญ่ระบุว่าตนไม่เคยได้รับการสอบถามจากเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการทำงานในระหว่างการตรวจสอบทั้งในทะเลและบนฝั่ง

ข้อเสนอแนะจากภาคีเครือข่ายฯ

ข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลไทย:

- กำหนดกฎระเบียบที่ชัดเจนในการห้ามนายจ้างและนายหน้าจัดหางานที่มีใบอนุญาตรับรองจัดเก็บค่าธรรมเนียมการจัดหางาน (Recruitment fees) จากแรงงานข้ามชาติ
- ประสานงานกับองค์กรภาคประชาสังคมเพื่อพัฒนาปรับปรุงกลไกการร้องเรียนที่มีอยู่ ทำให้กลไกเหล่านั้นมีความโปร่งใสมากขึ้น เพื่อให้แรงงานข้ามชาติเข้าถึงได้ง่ายขึ้น
- พัฒนาปรับปรุงเรื่องการสื่อสารกับชุมชนแรงงานข้ามชาติและการเผยแพร่ข้อมูลผ่านความร่วมมือกับภาคประชาสังคมอย่างใกล้ชิดมากยิ่งขึ้น
- สนับสนุนการจัดตั้งเครือข่ายระดับจังหวัดของศูนย์สวัสดิการแรงงานประมงโดยร่วมมือกับองค์กรภาคประชาสังคมในท้องถิ่น

- เปิดโอกาสให้องค์กรประชาสังคมที่จดทะเบียนได้สังเกตการณ์การปฏิบัติงานของหน่วยงานรัฐที่ประจำอยู่ที่ศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้าออก โดยมีการแจ้งล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง
- ให้สัตยาบันอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ว่าด้วยสิทธิในการรวมตัวและการเจรจาต่อรองร่วม พ.ศ. 2492 (ฉบับที่ 98) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศว่าด้วยเสรีภาพในการสมาคมและการคุ้มครองสิทธิในการรวมตัว พ.ศ. 2491 (ฉบับที่ 87) ไปพร้อมกัน
- ทั้งนี้ องค์กรแรงงานระหว่างประเทศยังมีชุดข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประเด็นสิทธิแรงงาน สามารถดูได้ที่ http://www.ilo.org/asia/publications/WCMS_619727/lang--en/index.htm

ข้อเสนอแนะต่ออาหารเรือ Seafood Task Force

- มุ่งมั่นในการขจัดการจ่ายค่าธรรมเนียมการจัดหางาน (Recruitment fees) และเปิดเผยความคืบหน้าต่อสาธารณะในการขจัดการจ่ายค่าธรรมเนียมจัดหางานในกลุ่มแรงงานที่ได้รับการจ้างงานในห่วงโซ่อุปทานของสมาชิก
- ผู้ซื้ออาหารทะเลควรจะสนับสนุนคู่ค้า (suppliers) ให้ร่วมมือกับประชาสังคม ผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพ และผู้กำกับดูแลกฎระเบียบ เพื่อพัฒนาและปรับปรุงมาตรการต่างๆ ในการเสริมสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยบนเรือประมงให้ทันสมัย เราเสนอแนวทางต่อไปนี้:

- ปรับปรุงคู่มือและเอกสารสื่อสารต่างๆ ในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับเรือที่ติดธงชาติไทยให้ทันสมัย โดยปรึกษาหารือกับประชาสังคมและผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพ และคำนึงถึงความเป็นจริงของการทำงานบนเรือประมงที่ต่างประเภทกัน
- สนับสนุนและกำหนดแผนการฝึกอบรมลูกเรืออย่างน้อย 1-2 คนต่อเรือ 1 ลำ ตามคู่มือการฝึกอบรมที่จัดทำขึ้น โดยผู้ประกอบการเป็นคนดำเนินการด้านงบประมาณและแรงงานที่เข้าร่วมการอบรมจะต้องได้รับใบประกาศผ่านการฝึกอบรม
- ก่อตั้งหลักสูตรการติดตามตรวจสอบที่เป็นอิสระและมีการประเมินผลหลังการอบรม โดยควรกระทำผ่านภาคประชาสังคม เพื่อดูแลให้:
 - ผู้รับการอบรม/อาสาสมัครนำความรู้ที่ได้รับจากการอบรมเรื่องความปลอดภัยไปใช้อย่างเหมาะสม
 - อาสาสมัครได้รับการตรวจสอบอย่างเป็นอิสระว่ามีตัวตนอยู่จริง
 - อาจมีการสนับสนุนและการอบรมเพิ่มเติมสำหรับหลักสูตรที่มีประโยชน์ และสอดคล้องกับความต้องการของลูกเรือ
 - จัดให้มีอุปกรณ์ความปลอดภัยบนเรืออย่างเพียงพอ
- สนับสนุนให้แรงงานเข้าถึงกลไกการร้องเรียน ความช่วยเหลือทางกฎหมาย และการมีตัวแทนทางกฎหมาย และดูแลให้กลไกเหล่านั้นมีประสิทธิภาพและสามารถสนองตอบต่อสถานการณ์เร่งด่วนโดย :
 - ผู้ซื้อควรจะทำให้กลไกแสดงความเห็น/การร้องเรียนของแรงงานมีความโปร่งใสมากยิ่งขึ้น และให้ภาคประชาสังคมมีส่วนร่วมในการเข้าถึงข้อมูลจากฝ่ายแรงงาน เพื่อที่ภาคประชาสังคมจะสามารถติดตามการให้ความช่วยเหลือเยียวยาที่มาจากคู่ค้าชั้นแรกและชั้นสองในการแก้ไขปัญหาที่มาจากข้อร้องเรียนของแรงงาน
 - ผู้ซื้อควรจะให้ความสำคัญกับคู่ค้าที่ตระหนักถึงความสำคัญของกลไกแสดงความเห็น/การร้องเรียนของแรงงาน และคู่ค้าที่ได้แสดง

- ถึงความมุ่งมั่นทางนโยบายของบริษัทในประเด็นนี้ ตัวอย่างเช่น การสนับสนุนการพูดคุยเสวนาระหว่างแรงงานกับฝ่ายบริหาร การจัดตั้งคณะกรรมการสวัสดิการที่มีตัวแทนของแรงงานอย่างเป็นธรรม และให้แรงงานสามารถเข้าร่วมสหภาพแรงงานได้อย่างอิสระโดยไม่ต้องถูกคุกคามหรือลงโทษ
- จัดตั้งศูนย์บริการครบวงจร (One Stop Center) ซึ่งรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับกรณีร้องเรียนต่างๆ จากองค์กรภาคประชาสังคมในประเทศไทย ศูนย์นี้จะทำหน้าที่สำคัญในการส่งต่อข้อมูลกรณีร้องเรียนต่างๆ และแจ้งแก่ผู้ซื้อและคู่ค้าชั้นแรกในเวลาที่เหมาะสม
 - ทำงานร่วมกับองค์กรประชาสังคมในการพัฒนาปรับปรุงความเข้าใจของแรงงานข้ามชาติเกี่ยวกับอุปสรรคต่างๆ ในการเข้าถึงกลไกการร้องเรียนของรัฐอย่างมีประสิทธิภาพ
 - ช่วยให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการสวัสดิการในแต่ละท่าเรือในจังหวัดชายฝั่ง คณะกรรมการควรจะมีโครงสร้างแบบประชาธิปไตยโดยมีผู้แทนจากแรงงานประมง และควรทำงานโดยร่วมมือกับผู้กำหนดนโยบายและผู้บริหารในแต่ละสถานประกอบการ คณะกรรมการสวัสดิการจะต้องเป็นอิสระจากนายจ้าง/สมาคมอุตสาหกรรม และสามารถเป็นตัวแทนของความเห็นและข้อกังวลที่แรงงานยกขึ้นมาได้อย่างเป็นธรรม
 - จัดตั้งกองทุนสำรองเพื่อให้ความช่วยเหลือทางการเงินแบบทันทีทันใดเพื่อเป็นการเยียวยาแก่แรงงานประมงที่ถูกละเมิดหรือมีปัญหาที่เกี่ยวกับการทำงาน
- มุ่งมั่นในการให้ค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและมีวิธีการจ่ายค่าแรงที่โปร่งใส โดยให้คู่ค้าที่เป็นสมาชิกปฏิบัติดังต่อไปนี้
 - จ่ายค่าแรงและค่าทำงานล่วงเวลาโดยสอดคล้องกับกฎหมายและมาตรฐานระหว่างประเทศที่รับรองในอุตสาหกรรมประมง ค่าตอบแทนของแรงงานประมงจะต้องสะท้อนถึงสภาพการทำงาน ความเสี่ยง และความเปราะบางของการทำงานในภาคอุตสาหกรรมนี้
 - ให้คำสัญญาต่อสาธารณะว่าจะให้ค่าแรงที่เพียงพอต่อการเลี้ยงชีพ (living wage) ภายในปี 2563 ค่าตอบแทนแบบนี้ควรจะถูกกำหนดในระหว่างกระบวนการเจรจาต่อรองที่มีตัวแทนจากแรงงานประมง องค์กรภาคประชาสังคม และผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องอื่นๆ
 - ดูแลให้แรงงานประมงสามารถเข้าถึงสิทธิประกันสังคมและสวัสดิการที่เหมาะสมกับสภาพการทำงานในระหว่างการจ้างงาน
 - จ่ายค่าแรง ค่าทำงานล่วงเวลา และสวัสดิการอื่นๆ อย่างโปร่งใสและติดตามได้ผ่านช่องทางออนไลน์ทางธนาคารอิเล็กทรอนิกส์ และตามที่กำหนดโดยกฎหมาย
 - ทำงานร่วมกับรัฐบาลไทยในการผลักดันส่งเสริมเสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น การชุมนุม และการรวมตัวในกลุ่มแรงงานข้ามชาติ นอกจากนี้ สมาชิกยังควรสนับสนุนนักปกป้องสิทธิมนุษยชนและผลักดันส่งเสริมให้มีการคุ้มครองแรงงานที่เข้มแข็งกว่านี้ ดังต่อไปนี้:
 - ไม่สนับสนุนคู่ค้าให้ใช้การดำเนินคดีเชิงยุทธศาสตร์เพื่อระงับการมีส่วนร่วมของประชาชน (Strategic Litigation Against Public Participation – SLAPP) และแสดงจุดยืนต่อสาธารณะเมื่อคู่ค้าหรือรัฐบาลใช้ SLAPP ต่อนักปกป้องสิทธิมนุษยชน
 - กำหนดมาตรการแทรกแซงทางการค้ากับนายจ้างที่ใช้ SLAPP กับนักปกป้องสิทธิมนุษยชนและแรงงาน
 - จัดตั้งกองทุนช่วยเหลือทางกฎหมายแก่นักปกป้องสิทธิมนุษยชนเพื่อสนับสนุนนักปกป้องสิทธิแรงงาน
 - ส่งเสริมให้รัฐบาลไทยให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ว่าด้วยสิทธิในการรวมตัวและการเจรจาต่อรองร่วม พ.ศ. 2492 (ฉบับที่ 98) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศว่าด้วยเสรีภาพในการสมาคมและการคุ้มครองสิทธิในการรวมตัว พ.ศ. 2491 (ฉบับที่ 87) ไปพร้อมกัน

กิตติกรรมประกาศ

การเก็บข้อมูลและสัมภาษณ์แรงงานประมงในงานวิจัยครั้งนี้ ดำเนินการโดยคุณนัตยา เพชรรัตน์ ผู้ประสานงานโครงการศูนย์ อภิบาลผู้เดินทางทะเล จังหวัดสงขลา คุณเอมาโซ ผู้ประสานงานมูลนิธิ มูลนิธิเพื่อสิทธิมนุษยชนและการพัฒนา สำนักงานมหาชัย คุณธิดา อุ เจ้าหน้าทีภาคสนาม มูลนิธิรักษ์ไทย คุณเฮียง โบรา ผู้ประสานงานด้าน ภาษากัมพูชา คุณอารีฟา सा และเจ้าหน้าที่ภาคสนาม ศูนย์อภิบาลผู้เดินทางทะเลจังหวัดสงขลา คุณนอวิน นักการศึกษาด้านสุขภาพ / ล่าม และคุณทฤษฎาย เจ้าหน้าที่ประสานงานชุมชน มูลนิธิเพื่อการศึกษาและการพัฒนา คุณต้นซอไท้ ผู้ประสานงานด้านภาษาพม่า และคุณโกซอ ผู้ประสานงานด้านภาษาพม่า เครือข่ายเพื่อสิทธิแรงงานข้ามชาติ คุณนคเรศ สุขสวัสดิ์ คุณพรพรพรณ วรณะ และคุณพรณี ใจสว่าง เจ้าหน้าที่ภาคสนาม มูลนิธิเครือข่ายส่งเสริมคุณภาพชีวิตแรงงาน

ภาคีเครือข่ายฯขอขอบคุณมิสเตอร์แดเนียล เมอร์ฟี ผู้เขียนและผู้ประสานงานสำหรับงานวิจัยนี้ ดร.นฤมล ทับจุมพล คุณไพรินทร์ มากเจริญ คุณ Kim Pechet Chhon และ คุณ Tay Zar Myo สาขาวิชาการพัฒนาระหว่างประเทศ (หลักสูตรนานาชาติ) คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่จัดการอบรมให้กับผู้สัมภาษณ์เก็บข้อมูลของภาคีเครือข่ายฯและให้ความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อแนวทางการสำรวจ และองค์กร The Freedom Fund องค์กร Humanity United และองค์กร Oxfam สำหรับความสนับสนุนที่ทำให้การสำรวจนี้สำเร็จ ล่วงไปได้

ท้ายนี้ ขอขอบคุณแรงงานข้ามชาติชาวเมียนมาร์และกัมพูชาทุกคนที่ได้สละเวลาให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์จนสามารถนำมาวิเคราะห์และจัดทำเป็นรายงานฉบับนี้โดยสมบูรณ์

ภาคผนวก 1 - คำถามวิจัย

การวิจัยนี้ใช้คำถาม ตัวชี้วัด และเกณฑ์วัด ดังนี้

1. แรงงานประมงได้รับคำอธิบายเกี่ยวกับเงื่อนไขสำคัญในการจ้างงานก่อนเริ่มงานหรือไม่? ใครเป็นคนอธิบาย?

2. แรงงานประมงลงได้ลายมือชื่อในสัญญาจ้างหรือไม่? พวกเขามีโอกาสได้อ่านสัญญา หรือฟังคำอธิบายเนื้อหาก่อนลงลายมือชื่อหรือไม่? และได้รับสำเนาสัญญาจ้างตามที่กฎหมายกำหนดหรือไม่?

ตัวชี้วัด	เกณฑ์วัด
ผู้ให้ข้อมูลไม่ได้รับสำเนาสัญญาจ้าง	ข้อ 6 กฎกระทรวงคุ้มครองแรงงาน ในงานประมงทะเล พ.ศ. 2557
ผู้ให้ข้อมูลไม่มีโอกาสได้อ่านสัญญาจ้างก่อนลงลายมือชื่อ	ข้อความในสัญญาจ้างตามแบบปม. 1 “คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้อ่านและเข้าใจข้อความของสัญญานี้ดีโดยตลอดแล้ว”

3. แรงงานประมงที่ได้รับค่าจ้างตามกฎหมายมีสัดส่วนเท่าใด? ระบบการจ่ายค่าจ้างสัมพันธ์กับประเภทของเรือประมงอย่างไร?

ตัวชี้วัด	เกณฑ์วัด
ผู้ให้ข้อมูลไม่ได้รับค่าจ้างเต็มจำนวนอย่างน้อยเดือนละครั้ง หรืออย่างน้อยสามเดือนครั้งในกรณีที่เกิดค่าจ้างจากส่วนแบ่งตามมูลค่าของปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้	ข้อ 10 (1) กฎกระทรวงคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล พ.ศ. 2557

4. การหักค่าจ้างของแรงงานประมงโดยผิดกฎหมายเป็นสิ่งที่ทำกันทั่วไปมากน้อยเพียงใด?

ตัวชี้วัด	เกณฑ์วัด
มีการหักค่าจ้างของผู้ให้ข้อมูลด้วยเหตุผลอื่นนอกเหนือจากภาษีรายได้ ค่าธรรมเนียมสหภาพแรงงาน หนี้ติดค้าง สหกรณ์ออมทรัพย์หรือสหกรณ์อื่นใด การส่งเงินประกันหรือชดเชยตามที่กฎหมายกำหนด หรือฝากเงินให้กับลูกจ้าง	มาตรา 76 พ.ร.บ.คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

5. แรงงานประมงรู้สึกว่ามีคนทำงานบนเรือประมงในจำนวนที่เพียงพอตามความจำเป็นหรือไม่? จำนวนชั่วโมงการทำงานขณะออกทะเลแตกต่างกันอย่างไรตามประเภทของเรือ?

6. ผู้ประกอบการเรือประมงปฏิบัติตามข้อกำหนดเรื่องจำนวนชั่วโมงพักขั้นต่ำตามกฎหมายไทยหรือไม่? แรงงานประมงต้องทำงานเพิ่มกี่ชั่วโมงที่ทำเรือในบางวัน?

ตัวชี้วัด	เกณฑ์วัด
ผู้ให้ข้อมูลระบุว่าเมื่อระยะเวลาพักผ่อนไม่ถึง 10 ชั่วโมงในช่วงเวลา 24 ชั่วโมงขณะออกทะเล	ข้อ 5 กฎกระทรวงคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล พ.ศ. 2557
ผู้ให้ข้อมูลไม่ได้พักผ่อนเป็นเวลาต่อเนื่องอย่างน้อย 6 ชั่วโมงในช่วงเวลา 24 ชั่วโมง	ข้อ 1 แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดเวลาพักของลูกจ้างในงานประมงทะเล กระทรวงแรงงาน ธันวาคม 2557 ³⁴

7. แรงงานประมงได้รับการจัดหาเสบียงอาหารที่มีคุณค่าทางโภชนาการ น้ำดื่มสะอาด ยา และเวชภัณฑ์ที่จำเป็นสำหรับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น อย่างเหมาะสมพอเพียงตามที่กฎหมายกำหนดหรือไม่?

34 แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดเวลาพักของลูกจ้างในงานประมงทะเล

ตัวชี้วัด	เกณฑ์วัด
ผู้ให้ข้อมูลไม่ได้รับอาหารอย่างพอเพียง หรือมีคุณค่าทางโภชนาการที่เหมาะสม หรือน้ำดื่มที่พอเพียง หรือมีคุณภาพเหมาะสม	ข้อ 6 กฎกระทรวงระบบความปลอดภัย สุขอนามัย และสวัสดิภาพในการทำงานของคนประจำเรือ พ.ศ. 2559

ผู้ให้ข้อมูลไม่ได้รับการจัดหายา และเวชภัณฑ์ที่จำเป็นสำหรับการปฐมพยาบาลเบื้องต้นอย่างพอเพียง	ข้อ 9 กฎกระทรวงระบบความปลอดภัย สุขอนามัย และสวัสดิภาพในการทำงานของคนประจำเรือ พ.ศ. 2559
---	---

8. แรงงานประมงได้รับการฝึกอบรมให้ใช้เครื่องมือประมงอย่างปลอดภัยก่อนเริ่มงานในทะเลหรือไม่? แรงงานประมงมีความคุ้นเคยกับการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลที่มีประจำเรือประมงหรือไม่?

ตัวชี้วัด	เกณฑ์วัด
ผู้ให้ข้อมูลไม่เคยได้รับการฝึกอบรมให้ใช้เครื่องมือประมง เครื่องกล หรือเครื่องมือต่างๆ บนเรือ	ข้อ 3 (1) และ 3 (2) กฎกระทรวงระบบความปลอดภัย สุขอนามัย และสวัสดิภาพในการทำงานของคนประจำเรือ พ.ศ. 2559

ผู้ให้ข้อมูลไม่เคยได้รับการฝึกอบรมความปลอดภัยในการทำงาน	ข้อ 3 (3) กฎกระทรวงระบบความปลอดภัย สุขอนามัย และสวัสดิภาพในการทำงานของคนประจำเรือ พ.ศ. 2559
---	---

9. แรงงานประมงสามารถลาป่วยได้หรือไม่? และได้รับค่าจ้างขณะลาป่วยตามกฎหมายหรือไม่? ผู้ประกอบการเรือประมงจัดการกับกรณีลูกเรือเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บอย่างรุนแรงขณะออกทะเลอย่างไร? ใครเป็นผู้จ่ายค่ารักษาพยาบาลและแรงงานได้รับค่าชดเชยหรือไม่?

ตัวชี้วัด	เกณฑ์วัด
ผู้ให้ข้อมูลไม่ได้รับค่าจ้างขณะลาป่วย	ข้อ 13 กฎกระทรวงคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล พ.ศ. 2557

ในกรณีเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บอย่างรุนแรง ผู้ประกอบการเรือประมงไม่สั่งให้เรือกลับเข้าฝั่งโดยทันทีเพื่อรับการรักษาพยาบาล	ข้อ 10 กฎกระทรวงระบบความปลอดภัย สุขอนามัย และสวัสดิภาพในการทำงานของคนประจำเรือ พ.ศ. 2559
--	--

10. การยึดเอกสารประจำตัวเป็นเรื่องที่ทำกันเป็นปกติมากน้อยเพียงใด? แรงงานประมงได้ร้องขอให้ผู้ประกอบการเรือประมงเก็บรักษาเอกสารประจำตัวให้หรือไม่? ในกรณีที่มีการเก็บเอกสารประจำตัวไป แรงงานสามารถเข้าถึงเอกสารของตนตามต้องการได้หรือไม่?

ตัวชี้วัด	เกณฑ์วัด
เอกสารประจำตัวของผู้ให้ข้อมูล ถูกยึดไปและผู้ให้ข้อมูลไม่สามารถเข้าถึงได้ตามต้องการ	มาตรา 131 พระราชกำหนดการบริหารจัดการการทำงานของคนที่ต่างตัว พ.ศ. 2560

11. แรงงานประมงมองว่าข้อกำหนดทางราชการ ค่าธรรมเนียม การโอนเงิน หนี้ การหน่วงเหนี่ยวค่าจ้าง และการยึดเอกสารประจำตัว เป็นอุปสรรคต่อการเปลี่ยนหรือออกจากการทำงานมากนักน้อยเพียงใด?

12. แรงงานประมงรู้สึกว่าคุณได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับสิทธิแรงงานของตนอย่างเหมาะสมเพียงพอหรือไม่? พวกเขามีแหล่งข้อมูลข่าวสารในเรื่องสิทธิแรงงานอะไรบ้าง?

13. แรงงานประมงมีกลไกโรงเรียนอะไรบ้าง? ใช้ได้ผลหรือไม่? มีอุปสรรคอะไรที่ขัดขวางการเข้าถึงกลไกโรงเรียนดังกล่าว?

14. พนักงานตรวจแรงงาน (บนฝั่งและในทะเล) มีการสอบถามโดยตรงกับแรงงานประมงหรือไม่ในเรื่องสภาพการทำงาน เงื่อนไขการจ้างงานและการปฏิบัติของนายจ้าง?

ภาคผนวก 2 - ความก้าวหน้าในการแก้ไขปัญห ของภาครัฐและเอกชน

ในช่วงที่ผ่านมา รัฐบาลไทยมีความคืบหน้าในการจัดการกับปัญหาในภาคอุตสาหกรรมประมง ในหลายด้าน อาทิ

ความคืบหน้าเรื่องระบบตรวจสอบย้อนกลับ

- <http://www.mfa.go.th/main/en/news3/6886/88577-Thailand-%E2%80%99s-Progress-on-Traceability-Systems-for-Fi.html>

ความคืบหน้าเรื่องการแก้ไขปัญหการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม

- <http://www.mfa.go.th/main/en/news3/6886/87958-Thailand-Announced-the-Roadmap-towards-the-IUU-Fre.html>
- <http://www.mfa.go.th/main/en/news3/6886/86855-Thailand-is-preparing-to-declare-the-IUU-free-Thai.html>
- <http://www.mfa.go.th/main/en/news3/6886/86511-Thailand-%E2%80%99s-effective-fleet-management-and-the-depl.html>

ความคืบหน้าเรื่องกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ

- <http://www.mfa.go.th/main/en/news3/6886/87833-Thai-Courts-Delivered-a-9-year-and-4-month-Prison.html>
- <http://www.mfa.go.th/main/en/news3/6886/87831-Thailand-Approved-Draft-Regulation-for-Sea-Fishing.html>
- <http://www.mfa.go.th/main/en/news3/6886/86736-Thai-court-imposed-an-11-year-prison-sentence-on-t.html>
- <http://www.mfa.go.th/main/en/news3/6886/86734-Thailand-prosecuted-7-Stateless-Fishing-Vessels.html>
- <http://www.mfa.go.th/main/en/news3/6886/86419-Thai-Court-has-fined-three-overseas-fishing-vessel.html>
- <http://www.mfa.go.th/main/en/news3/6886/86308-The-prosecution-of-the-fishing-vessel-%E2%80%9CChotchainav.html>

นอกจากนี้ วงหรือ Seafood Task Force มีการเผยแพร่ความก้าวหน้าในการทำงาน โดยสามารถดูได้ที่ลิงก์ <http://www.seafood-taskforce.global/>

ชีวิตติดร่างแห

รายงานสิทธิแรงงานในอุตสาหกรรมประมงไทย

ผู้เขียน แดเนียล เมอร์ฟี

บรรณาธิการ วิโรจน์ สุขพิศาล, พันธวัฒน์ เศรษฐวิไล

กองบรรณาธิการ ธิติ มีแต้ม, ปาณิส โพธิ์ศรีวังชัย

ออกแบบปกและรูปเล่ม ชินธิป เอกก้านตรง

ถ่ายภาพ สุเทพ กฤษณาวารินทร์/องค์การอิ๊กแพม

ดำเนินการผลิต บริษัท ดี วันโอวัน เปอร์เซนต์ จำกัด

จัดทำโดย ภาคีเครือข่ายภาคประชาสังคมเพื่ออาหารทะเลที่เป็นธรรม
และยั่งยืน

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมประมงของไทยถูกจับตา
และตรวจสอบมากขึ้นเรื่อยๆ

รายงานฉบับนี้ฉายภาพสถานการณ์ปัจจุบันของอุตสาหกรรม
ประมงไทย ทั้งปัญหาการทำประมงที่ผิดกฎหมาย
ขาดการรายงานและไร้การควบคุม (IUU) การละเมิดสิทธิมนุษยชน
รวมถึงการใช้แรงงานบังคับ ตลอดจนข้อเสนอแนะจาก
ภาคีเครือข่ายภาคประชาสังคมเพื่ออาหารทะเลที่เป็นธรรม
และยั่งยืน (ภาคีเครือข่ายฯ) ซึ่งเป็นองค์กรภาคประชาสังคมที่
เกาะติดปัญหามาอย่างยาวนาน ทำงานใกล้ชิดกับแรงงาน
ข้ามชาติและชุมชนประมงชายฝั่ง เพื่อนำไปสู่อุตสาหกรรมประมง
ที่ยั่งยืนของไทยต่อไป

