

## ความคืบหน้าของประเทศไทย

ในการต่อสู้กับการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน  
และไร้การควบคุม การบังคับใช้แรงงาน และการค้ามนุษย์

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะจากมูลนิธิความยุติธรรมสิ่งแวดล้อม (Environmental Justice Foundation : EJF)

ฉบับที่ 8 ตุลาคม-มิถุนายน 2563



## บทสรุปย่อ

มูลนิธิความยุติธรรมเชิงสิ่งแวดล้อม (Environmental Justice Foundation : EJF) ได้ดำเนินการลงพื้นที่สังเกตการณ์การเริ่มมุงแก๊วไประเด็นปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing) ของรัฐบาลไทย รวมทั้งปัญหาเรื่องการค้ำมนุษย์และการละเมิดสิทธิแรงงานในอุตสาหกรรมการประมงทะเลของไทยตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2559 ทาง EJF ได้ร่วมสังเกตการณ์ในทุกขั้นตอนของการติดตาม ควบคุม และเฝ้าระวังการทำประมง (Monitoring, Control and Surveillance : MCS) โดยการเข้าเยี่ยมชมศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า - ออก เรือประมง (Port In - Port Out Controlling Centre: PIPO) ทั้ง 30 แห่ง และศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ทั้ง 3 เขต เช่นเดียวกันกับการร่วมสังเกตการณ์ในการลาดตระเวนทางทะเลโดยกองทัพเรือไทย ตำรวจน้ำ กรมประมง และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

EJF ได้จัดทำรายงานพร้อมทั้งข้อเสนอแนะจากผลของการเข้าสังเกตการณ์ที่ผ่านมา เพื่อนำเสนอต่อหน่วยงานภาครัฐมนตรี พล.อ. ประวิตร วงษ์สุวรรณ และพลเอก นัทรชัย สารีกัลยา กองทัพเรือไทย ศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย กรมประมง และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

EJF เข้าร่วมสังเกตการณ์ระบบการติดตาม ควบคุม และเฝ้าระวังการทำประมงโดยมีการนัดหมายล่วงหน้ากับกองทัพเรือ กรมประมง หรือชุดสหวิชาชีพตรวจเรือประมงจากส่วนกลาง อย่างไรก็ตามการดำเนินงานต่างๆอาจแตกต่างจากข้อสังเกตในรายงานฉบับนี้เมื่อทางมูลนิธิไม่ได้ร่วมสังเกตการณ์ ทั้งนี้ นับตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2560 เป็นต้นมา EJF เปลี่ยนมาใช้วิธีการเก็บข้อมูลลงพื้นที่แบบไม่แจ้งเตือนล่วงหน้า ข้อมูลเพิ่มเติมเรื่องวิธีการนี้อยู่ในภาคผนวกและสามารถเปิดเผยได้ ซึ่งสามารถจัดส่งให้ได้ตามคำขอ

ในช่วงปีที่ผ่านมา EJF ได้เห็นพัฒนาการในการดำเนินงานตรวจการณของศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า - ออก เรือประมง เช่น การนำหลักการตรวจเรือประมงตามความเสี่ยง (risk-based approach to vessel inspection) ไปประยุกต์ใช้ รวมทั้งการเพิ่มจำนวนผู้ประสานงานด้านภาษาประจำศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า - ออก เรือประมงอย่างเร่งด่วน อย่างไรก็ตาม ยังมีบางประเด็นปัญหาและข้อกังวลที่อาจส่งผลกระทบต่อระบบการบริหารจัดการการติดตาม ควบคุม และเฝ้าระวังการทำประมงโดยรวม โดยรายงานฉบับนี้ ได้นำเสนอเค้าโครงประเด็นปัญหาที่ต้องดำเนินการแก้ไขเร่งด่วนและยังคงเป็นที่ปรากฏ ซึ่งเจ้าหน้าที่ของ EJF ได้ตรวจพบจากการลงพื้นที่ตลอดปี 2562 และต้นปี 2563 โดยรายงานฉบับนี้จะนำเสนอข้อเสนอแนะต่อประเด็นปัญหาดังต่อไปนี้

- **ชาวประมงสูญหายกลางทะเล** ในปีงบประมาณ 2562 ชาวประมงอย่างน้อย 29 รายได้สูญหายขณะทำงานบนเรือประมงไทย ภายในระยะเวลาไม่ถึง 2 เดือนของปี 2563 มีชาวประมงผู้สูญหายกว่า 18 ราย EJF ขอสนับสนุนให้รัฐบาลไทยเร่งบังคับใช้กระบวนการดำเนินงานที่มีมาตรฐานในการตามหา ช่วยเหลือ และตรวจสอบโดยเร็วที่สุด
- **การยกเลิกหน่วยปฏิบัติการพิเศษต่อต้าน IUU (IUU Hunter) ก่อนเวลาอันควร** EJF ขอเสนอให้นำหน่วยปฏิบัติการพิเศษต่อต้าน IUU (IUU Hunter) กลับมาดำเนินงานโดยเร็วที่สุด เพื่อให้หน่วยปฏิบัติการพิเศษต่อต้าน IUU ทำหน้าที่เป็นกลไกสำคัญร่วมกับเครือข่าย PIPO และกลไกการบังคับใช้กฎหมายอื่นๆ
- **การฝึกและอบรมผู้ฝึกสอน (training of trainers)** หากไม่มีการฝึกและอบรมที่ต่อเนื่อง และการสนับสนุนให้ถ่ายทอดความเชี่ยวชาญส่วนบุคคลของเจ้าหน้าที่จากทั่วโลกต่างๆ อาทิ หน่วยปฏิบัติการพิเศษต่อต้าน IUU หรือ ชุดสหวิชาชีพตรวจเรือประมงจากส่วนกลาง (Flying Inspection Teams : FITs) ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องอาจจะประสบปัญหาการถ่ายทอดองค์ความรู้เพื่อการส่งต่อให้แก่ชุดทำงานในอนาคตที่ตกหล่น ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อความยั่งยืนและมาตรฐานของกลไกการติดตาม เฝ้าระวัง และควบคุมของไทย
- **การป้องกันการแพร่ระบาดของ Coronavirus (COVID-19)**: EJF ขอเสนอให้ศูนย์ PIPO มีการดำเนินการเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการตรวจเรือประมงกิจกรรมอื่นๆของศูนย์ PIPO และกิจการประมงเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสในหมู่เจ้าหน้าที่และลูกเรือประมง ในเบื้องต้น กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานได้มีกรมมอบหมายให้พนักงานตรวจแรงงานประสานพันธ์ข้อมูลเรื่องโรคระบาดนี้พร้อมทั้งสัมภาษณ์แรงงานเพื่อทำการคัดกรอง อย่างไรก็ตามหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับศูนย์ PIPO ควรมีการดำเนินมาตรการเพื่อสนับสนุนการป้องกันและแพร่ระบาดของโรคเช่นกัน
- **เหตุจู่โจมที่คลาดเคลื่อน** เจ้าหน้าที่จำนวนหนึ่งยังคงเข้าใจว่าการตรวจพบการกระทำผิดในประเด็นการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม และ การตรวจพบเหยื่อที่ถูกละเมิดสิทธิหรือค้ำมนุษย์นั้นคือความผิดพลาดของระบบ เจ้าหน้าที่ควรเข้าใจว่าการพบการกระทำผิดดังกล่าวย่อมหมายถึงการตรวจสอบที่มีความระมัดระวังรอบคอบและมีการสืบสวนอย่างถูกต้อง ซึ่งถือว่าเป็นตัวอย่างที่ดีของระบบเครือข่ายศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้า-ออก เรือประมงที่ประสบผลสำเร็จ
- **ศูนย์ฯขาดแคลนทรัพยากร** ในเดือนตุลาคมและพฤศจิกายน 2562 มีรายงานอัตราการตรวจเรือประมงของศูนย์ PIPO หลายแห่งที่ลดลงเป็นอย่างมาก เนื่องจากการขาดแคลนงบประมาณ ซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนถ่ายอำนาจจากศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย (สปมผ.) ไปให้ ศรชล. หากปัญหางบประมาณยังไม่ได้รับการแก้ไขในอนาคต อาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานขอระบบ PIPO ได้
- **การขาดความต่อเนื่องของขั้นตอนการตรวจสอบแรงงาน** เช่น การแปลภาษาและการนำแนวทางให้เหยื่อเป็นศูนย์กลาง (victim-centered approach) มาดำเนินงานในระหว่างการสัมภาษณ์แรงงานในทุกพื้นที่ของศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า - ออก เรือประมง ที่ EJF ได้เข้าไปเยี่ยมชมในปี 2017 มีเจ้าหน้าที่ผู้ประสานงานด้านภาษาที่ได้รับการรับรองจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเข้าปฏิบัติงานอย่างน้อย 1 อัตรา แต่การสัมภาษณ์หลายๆครั้งยังดำเนินไปอย่างไม่คงมาตรฐาน (โดยเฉพาะการสัมภาษณ์ที่ไม่ได้แยกผู้ถูกสัมภาษณ์จากลูกเรือคนอื่น) บางศูนย์ PIPO ยังคงบงกชพร้อมเรื่องการให้แบบสอบถาม (ศจร.1) และทรัพยากรอื่นๆในการช่วยรักษามาตรฐานการปฏิบัติงาน

i วิธีการให้เหยื่อเป็นศูนย์กลาง คือ การรับทราบข้อกล่าวหาหรือการค้ำมนุษย์หรือการทารุณกรรมอยู่ในสถานะประปรายและอาจเกรงกลัวที่จะเล่าความจริงหรือประสบการณ์ เพราะกลัวการแก้แค้นหรือโดนทำร้าย เจ้าหน้าที่ควรพยายามทำให้เหยื่อรู้สึกปลอดภัยและสบายใจที่สุดเท่าที่จะทำได้ สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อของ EJF เกี่ยวกับการทำสัมภาษณ์แรงงานข้ามชาติ

EJF ได้จัดทำคู่มือการฝึกอบรม “การสัมภาษณ์แรงงานข้ามชาติ” (Conducting Interviews with Migrant Workers) ซึ่งสามารถมอบให้ได้ตามคำขอ (ทั้งฉบับภาษาไทยและอังกฤษ) คู่มือการฝึกอบรมฉบับนี้ถูกประยุกต์จากคู่มือการบริหารห่วงโซ่อุปทานด้วยความรับผิดชอบของเวอริเท้ (Verite’s Responsible Sourcing Tool) ผสมกับข้อมูลที่พบจากการสังเกตการณ์การตรวจเรือประมงของศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้า-ออก เรือประมงของ EJF

ประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะที่ได้เสนอโดย EJF ตั้งแต่ปี 2559 ถูกแบ่งเป็นตอนตามเนื้อหาที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้ 1. ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมง 2. ชาวประมงที่สูญหายกลางทะเล 3. การตรวจแรงงาน 4. หน่วยปฏิบัติการพิเศษในการบังคับใช้กฎหมาย 5. การคัดกรองแรงงานเมื่อเดินทางมาถึงประเทศไทย 6. การตรวจสอบเรือประมงกลางทะเล 7. หน่วยปฏิบัติการอำพรางพิเศษไพโซดอน 8. ระบบติดตามเรือ (Vessel Monitoring System : VMS) และ หน่วยรับส่งสัญญาณเคลื่อนที่ (Mobile Transceiver Unit: MTU) และ 9. ชุดอุปกรณ์ควบคุมระบบติดตามเรือ (Vessel Monitoring System Programming : VMS Programming) ข้อเสนอแนะนี้ไม่ครอบคลุมเรือนอกน่านน้ำของไทย ข้อเสนอแนะใหม่จากเดือนกุมภาพันธ์ 2563 นั้นถูกเน้นด้วยสีแดงเพื่อให้สังเกตเห็นได้สะดวก

นอกจากนี้ EJF ยังได้พัฒนาชุดข้อเสนอแนะและแนวทางปฏิบัติในการตรวจสอบสัตว์น้ำและระบบการสอบทานย้อนกลับ (traceability) ทั้งสำหรับเรือภายในประเทศและเรือต่างชาติที่มาเทียบท่า (สามารถจัดส่งให้ได้ตามคำขอ) เจ้าหน้าที่ของ EJF สามารถให้ข้อมูลรายละเอียดเพิ่มเติมหากรัฐบาลไทยต้องการ อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอแนะเหล่านี้จะไม่ครอบคลุมในทุกด้านของเรื่องดังกล่าวเนื่องด้วยข้อจำกัดบางประการ

## ๑. ศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้า-ออก เรือประมง(PIPO)

ในปี 2562 EJF ทำการเข้าเยี่ยมชมศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้า-ออก เรือประมง เรือประมงทั้งหมดจำนวน 30 แห่ง และในปี 2563 จนถึงเดือนมีนาคม 2563 EJF ได้เข้าเยี่ยมศูนย์ฯ 13 แห่ง ร่วมกับชุดสหวิชาชีพตรวจเรือประมงจากส่วนกลาง (FITS) ของ ตรชล. รายการเข้าเยี่ยมชมศูนย์ PIPO ฉบับเต็มสามารถขอได้จาก EJF



พนักงานตรวจแรงงานของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเตรียมแจกแผ่นพับประชาสัมพันธ์เรื่อง COVID-19 ในภาษาถิ่นของแรงงานในระหว่างการตรวจเรือประมง

ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจจาก โรค COVID-19 มีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นเป็นวงกว้างและส่งผลกระทบต่อสภาวะเศรษฐกิจทั่วโลก การตรวจเรือประมงโดยศูนย์ PIPO และกลไกการติดตาม ควบคุม และเฝ้าระวังการทำประมงที่ได้ถูกกล่าวถึงในรายงานฉบับนี้ควรทำงานร่วมกันเพื่อให้มั่นใจว่าสินค้าประมงของไทยนั้นมาจากการทำประมงแบบยั่งยืน ถูกกฎหมาย และหลักจริยธรรม การทำงานอย่างมีประสิทธิภาพของกลไกเหล่านี้จะช่วยรับประกันรายได้ คงรักษาวิถีชีวิต และความมั่นคงทางอาหารให้แก่ชาวประมงและครอบครัวซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากสภาวะทางเศรษฐกิจที่มีความไม่แน่นอนเช่นนี้ได้

- ตลอดระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา มีการแบ่งปันองค์ความรู้และความเชี่ยวชาญระหว่างชุดทำงาน PIPO หน่วยลาดตระเวนทางทะเล และหน่วยปฏิบัติการพิเศษ เช่น เจ้าหน้าที่ชุดปฏิบัติการพิเศษประมงและหน่วยปฏิบัติการพิเศษต่อต้าน IUU แต่องค์ความรู้นี้อาจตกหล่นไปอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้หากสมาชิกของหน่วยงานถูกย้ายตำแหน่งหรือมีการปรับชุดทำงานบ่อยจนเกินไป
- ในบางศูนย์ PIPO เจ้าหน้าที่ที่รายงานว่าการสรรหาเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการฝึกมาแล้วมาปฏิบัติงานแทนเจ้าหน้าที่คนเดิมในกรณีที่มีตำแหน่งที่ว่างขึ้นนั้นเป็นเรื่องยาก ในบางครั้งเจ้าหน้าที่ต้องยืมพนักงานจากหน่วยงานอื่นเพื่อมาปฏิบัติงานเป็นการชั่วคราว ซึ่งถ้าหากไม่มีการฝึกอบรมที่เหมาะสม เจ้าหน้าที่เหล่านี้อาจพลาดรายละเอียดสำคัญของการตรวจเรือประมงไป

**ข้อเสนอแนะ:** ตรชล. ควรตรวจสอบให้มั่นใจว่าเจ้าหน้าที่ใหม่จากแต่ละหน่วยงานได้รับการฝึกอบรมเพียงพอ และควรมีรายชื่อเจ้าหน้าที่สำรองเตรียมไว้ เพื่อเขาทำงานแทนเมื่อเกิดเหตุจำเป็น

**ข้อเสนอแนะ:** การฝึกอบรมและการฝึกสอนสำหรับ ‘ฝึกผู้ฝึกสอน’ ควรนำมาปรับใช้กับศูนย์ PIPO หน่วยลุดตระเวนทางทะเล และหน่วยปฏิบัติการพิเศษ โดยนำความรู้และความเชี่ยวชาญจากบุคคลและหน่วยงานหลายแห่งมาใช้ ซึ่งจะช่วยให้มั่นใจได้ว่าความรู้ที่ได้มาจะไม่หายไป

- ในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีฐานข้อมูลเพื่อบันทึกการทำความผิดเกี่ยวกับการทำประมงผิดกฎหมาย หรือการละเมิดสิทธิแรงงานในอุตสาหกรรมประมงสาธารณะที่สามารถทำการค้นหาและอัปเดตข้อมูลเป็นประจำเพื่อเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์พฤติกรรมและการกระทำผิดต่อฐานข้อมูลเป็นสิ่งจำเป็นในการยับยั้งปัญหาดังกล่าวและทำให้อุตสาหกรรมนี้สามารถซื้ออาหารทะเลจากแหล่งที่ถูกกฎหมายและหลักจริยธรรม

**ข้อเสนอแนะ:** ศูนย์ PIPO และหน่วยงานอื่นๆ จะได้รับประโยชน์จากข่าวและรายละเอียดการจับกุมและการดำเนินคดีกับเรือประมงที่ได้รับการเผยแพร่บนช่องทางออนไลน์ในฐานข้อมูล ซึ่งสามารถค้นหาได้และได้รับการอัปเดตเป็นประจำ ฐานข้อมูลในลักษณะนี้ยังช่วยเพิ่มความโปร่งใสให้อุตสาหกรรมการประมงของประเทศไทย ทำให้ผู้ซื้ออาหารทะเลภาคประชาสังคม และเจ้าของเรือมีช่องทางที่สามารถใช้วิเคราะห์กิจกรรมของเรือประมง และเรียนรู้จากการกระทำผิดที่เคยเกิดขึ้นในอดีต

- ในช่วงระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา กรมประมง ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Southeast Asian Fisheries Development Centre: SEAFDEC) และองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organisation: ILO) ได้ทำการทดสอบการทำประมงด้วยเรืออวนล้อมตัดแปลงต้นแบบ ซึ่งสามารถลดจำนวนลูกเรือได้เกือบ 40% และพัฒนาสภาพการทำงานและค่าจ้างได้<sup>1</sup>

**ข้อเสนอแนะ:** เรือประมงต้นแบบที่ประสบผลสำเร็จควรถูกนำมาจัดแสดงตามท่าเรือต่างๆ ในประเทศไทย เพื่อให้ผู้ประกอบการเรือประมงเห็นประโยชน์การช่วยลดค่าใช้จ่ายที่ได้จากการตัดแปลงเรือเพื่อนำไปปรับใช้กับเรือของตนเอง

## ๑.๑ การเปลี่ยนมาใช้ระบบดิจิทัล

ในเดือนพฤศจิกายน 2560 ได้มีการริเริ่มใช้ระบบแจ้งเข้า-แจ้งออกเรือประมงในรูปแบบดิจิทัลที่เรียกว่าระบบการแจ้งเรือเข้าออกอิเล็กทรอนิกส์ (e-PIPO) ซึ่งระบบดังกล่าวนี้ได้ทำการรวบรวมข้อมูลในอดีตทั้งหมดที่เคยถูกจัดทำในรูปแบบของเอกสารร่วมกับระบบฐานข้อมูล FishingInfo 2 ให้เชื่อมต่อกัน ทำให้สามารถทำการตรวจสอบเรือประมงที่ผู้ประกอบการได้ยื่นคำร้องขอเข้าท่าหรือออกจากท่า(PIPO)ได้ทันที ซึ่งระบบดังกล่าวนี้ยังได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องของลูกเรือทั้งหมดซึ่งรวมทั้งเอกสารประจำตัวในรูปแบบรายการดิจิทัล นอกจากนี้เจ้าของเรือยังสามารถยื่นคำขอ PIPO ผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ เพื่อเป็นการประหยัดเวลา การเปลี่ยนมาใช้ระบบดิจิทัลเป็นการแสดงถึงการพัฒนาการอย่างมีนัยยะสำคัญจากระบบการเก็บข้อมูลรูปแบบเดิมที่อ้างอิงจากเอกสารและยังสามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้า-ออก เรือประมงอีกด้วย

**ข้อเสนอแนะ:** สิ่งที่สำคัญเป็นอย่างยิ่งคือระบบแจ้งเข้า-แจ้งออกเรือประมงในรูปแบบดิจิทัล ePIPO ต้องบันทึกการเปลี่ยนแปลงข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับเรือประมง เอกสารลูกเรือและรายชื่อนามลูกเรืออย่างไว้อย่างถาวรและไม่อนุญาตให้ทำการแก้ไขและปรับเปลี่ยนข้อมูลที่ทำกรบันทึกนี้ได้ โดยรวมไปถึงการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของผู้ใช้ระบบคนใดที่ทำการเปลี่ยนแปลงข้อมูลทั้งเรื่องเวลา สถานที่ และข้อมูลที่ทำกรปรับเปลี่ยน เพื่อรับประกันว่าเจ้าหน้าที่มีความรับผิดชอบต่อข้อมูลที่ทำการเปลี่ยนแปลงและป้องกันไม่ให้ข้อมูลสำคัญถูกทำลายไปโดยถาวร ดังเช่น ข้อมูลทางระบบบัญชี ‘เรือธงไทย’ ของกรมประมงที่ได้ทำการปรับใช้ตามระบบดังกล่าวแล้วเช่นกัน



ภาพหน้าจอของระบบแจ้งเข้า-แจ้งออกเรือประมงในรูปแบบดิจิทัล ePIPO บนระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่แสดงรายละเอียดต่างๆ ของเรือประมงและลูกเรือ

## ๑.๒ เขตพื้นที่ทำงานที่กว้างเกินไปและการขาดแคลนทรัพยากร

ในช่วงสองปีที่ผ่านมา ทางกรมไทยได้ก่อตั้งศูนย์ PIPO เพิ่มขึ้นใหม่ 4 แห่ง และจุดตรวจเรือประมงส่วนหน้า (Forward Inspection Points : FIPs) อีก 21 แห่ง ตัวอย่างเช่น ศูนย์ PIPO ในละแวกเมืองตราดได้ถูกรวมเข้ากับศูนย์ในชลบุรีที่มีปริมาณงานมากกว่าทำให้มีเจ้าหน้าที่ช่วยแบ่งเบาภาระงานของศูนย์มากขึ้น แผนที่ของศูนย์ PIPO ทั้งหมด 30 ศูนย์อยู่ในภาคผนวก

- อย่างไรก็ตาม ศูนย์ PIPO บางแห่งยังคงมีเขตพื้นที่ทำงานที่กว้างเกินไป จากการเยี่ยมชมศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้า-ออก เรือประมง ทั้ง 30 แห่งพบว่า มี 10 แห่ง ที่มีจุดที่ต้องดำเนินการตรวจเรือประมงที่อยู่ห่างไกลจากศูนย์เกินกว่า 50 กิโลเมตร นั้นหมายความว่าคณะชุดเจ้าหน้าที่สหวิชาชีพอาจจะพลาดการเข้าตรวจเรือประมงหรือใช้เวลาหลายชั่วโมงต่อวันในการเดินทาง

**ข้อเสนอแนะ:** จากความสำเร็จของการจัดตั้งจุดตรวจเรือประมงส่วนหน้า ทรซูล. และกรมประมงควรทำการประเมินความต้องการจุดตรวจเรือประมงส่วนหน้าในเครือข่าย PIPO เพื่อให้สอดคล้องต่อการเปลี่ยนแปลงที่ผันผวนของจำนวนเรือเข้า-ออก EJF พร้อมทบทวนวิเคราะห์และให้ข้อเสนอแนะว่าควรให้ความสำคัญแก่ศูนย์ PIPO แห่งใดก่อน

**ข้อเสนอแนะ:** กรมประมงและกรมเจ้าท่าควรดำเนินการผนวกพื้นที่สำหรับการนำสัตว์น้ำขึ้นท่าเข้าด้วยกันต่อไปเพื่อลดจำนวนสถานที่ที่เรือประมงเชิงพาณิชย์สามารถนำสัตว์น้ำขึ้นท่าได้อย่างถูกกฎหมาย

## ๑.๓ การตรวจเรือประมงตามแนวปฏิบัติอิงเกณฑ์ความเสี่ยง

ตั้งแต่เดือนกันยายน 2561 การตรวจเรือประมงตามแนวปฏิบัติอิงเกณฑ์ความเสี่ยง ซึ่งเรียกว่า ระบบประมวลความเสี่ยงร่วม (Common Risk Assessment : CRA) ถูกนำมาใช้ที่ศูนย์ PIPO เพื่อช่วยลำดับความสำคัญในการตรวจเรือประมง ระบบ CRA กำหนดตัวชี้วัดความเสี่ยงออกเป็น 12 ประการ เพื่อพิจารณาว่า เรือลำใดควรจัดอยู่ในกลุ่มความเสี่ยงสูง เผื่อระวัง หรือปกติ ในทางทฤษฎี เรือประมงกลุ่มความเสี่ยงสูงควรได้รับการตรวจสอบ 100% เมื่อเข้าหรือออกจากท่า กลุ่มเผื่อระวังควรได้รับการตรวจสอบ 30% และกลุ่มความเสี่ยงปกติควรได้รับการตรวจสอบ 10% หรือตามสัดส่วน ซึ่งขึ้นอยู่กับทรัพยากรของศูนย์ PIPO และจำนวนวันที่ออกท่าประมง

- ในปัจจุบัน เรือประมงที่มีประวัติชาวประมงสูญหายยังไม่ถูกจัดประเภทความเสี่ยงในระบบ CRA ให้เป็นเรือเผื่อระวังหรือความเสี่ยงสูง EJF ได้รับรายงานว่ามีชาวประมงสูญหาย 3 คนจากเรือลำเดียวกันในช่วงระยะเวลาเพียง 3 เดือน โดยไม่มีการยกระดับในระบบ CRA ให้เรือลำดังกล่าวหรือเรือในกองเรือเดียวกัน

**ข้อเสนอแนะ:** เรือที่มีชาวประมงสูญหายจะต้องถูกปรับระดับให้เป็นเรือเผื่อระวังทันที และต้องอยู่ในระดับนี้จนกว่าเจ้าของเรือจะมีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุดังกล่าวในอนาคต ทั้งนี้เรือในกองเรือเดียวกันหรือเรือที่มีเจ้าของเป็นครอบครัวหรือบริษัทเดียวกัน ควรถูกลดระดับในลักษณะเดียวกัน เรือที่มีการกระทำผิดซ้ำ (เรือที่มีประวัติชาวประมงสูญหายกลางทะเลไปมากกว่า 1 คนภายในระยะเวลา 5 ปี) และเรือที่มีเจ้าของเดียวกันควรถูกลดระดับเป็นเรือความเสี่ยงสูง หากต้องการข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับชาวประมงที่สูญหายกลางทะเลและขั้นตอนการสืบสวน กรุณาดูที่ตอนที่ 2

ในเดือนตุลาคม 2562 อัตราการตรวจเรือประมงเฉลี่ยในเครือข่าย PIPO ตกลงไปที่ 75% ซึ่งลดลงจาก 91% ในเดือนกันยายน 2562 ปัญหาเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อชัดเจนที่สุดในศูนย์ PIPO ทางตอนเหนือของอ่าวไทย เช่น จันทบุรี สมุทรปราการ ประจวบคีรีขันธ์ และเพชรบุรี

ตารางด้านล่างแสดงให้เห็นถึงอัตราการตรวจเรือประมงของศูนย์ PIPO ที่มีสถิติการดำเนินงานต่ำที่สุดในเดือนตุลาคม 2562 หากอ้างอิงข้อมูลจากเดือนตุลาคม 2561 จะเห็นได้ว่า ศูนย์ฯเหล่านี้เคยมีอัตราการตรวจเรือประมงที่ค่อนข้างสม่ำเสมอ นราธิวาส\* เป็นศูนย์เดียวจากทั้งหมด 10 ศูนย์ในเขต 2 (ศูนย์ PIPO ใต้อาวไทย) ศูนย์นราธิวาสดำเนินงานตรวจเรือประมงได้ไม่สม่ำเสมอ เนื่องจากปัญหาความมั่นคงและปลอดภัยในชายแดนภาคใต้

ศูนย์ PIPO	ต.ค. 61	ส.ค. 62	ก.ย. 62	ต.ค. 62	% ความเปลี่ยนแปลงระหว่างก.ย. 62 - ต.ค. 62	% ความเปลี่ยนแปลงระหว่างต.ค. 61 - ต.ค. 62
จันทบุรี	90%	100%	79%	6%	-92%	-93%
สมุทรปราการ	94%	92%	92%	20%	-78%	-79%
ประจวบคีรีขันธ์	91%	99%	99%	26%	-74%	-71%
นราธิวาส*	91%	83%	55%	28%	-49%	-69%
เพชรบุรี	76%	90%	85%	35%	-59%	-54%
ชุมพร	96%	91%	96%	56%	-42%	-42%
ระยอง	92%	98%	79%	59%	-25%	-36%
ประแส	100%	100%	97%	60%	-38%	-40%
ปราณบุรี	84%	100%	94%	61%	-35%	-31%
สมุทรสงคราม	99%	100%	87%	64%	-26%	-35%

ตาราง 1: เปรียบเทียบอัตราการตรวจเรือประมงของศูนย์ PIPO ที่ดำเนินงานได้ต่ำที่สุดในช่วงเดือนตุลาคม 2561 และตุลาคม 2562

ในทางกลับกันการดำเนินงานของเขต 3 (ศูนย์ PIPO ในชายฝั่งทะเลอันดามัน) มีความสม่ำเสมอมาตลอดระยะเวลา 12 เดือน สามารถขอข้อมูลผลการดำเนินงานของศูนย์ฯทั้งหมดได้จาก EJF

อัตราการตรวจเรือประมงที่ตกลงอย่างเห็นได้ชัดในศูนย์ PIPO หลายแห่งในเดือนตุลาคมและพฤศจิกายน 2562 เป็นผลมาจากการขาดแคลนงบประมาณอย่างสาหัสกระทันหัน เช่น ฐานันสำหรับรถกระบะของชุดสหวิชาชีพ และการขาดแคลนเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ PIPO ที่สำคัญ อาทิ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน (กสร.) กรมการจัดหางาน (กกจ.) และกรมเจ้าท่า (จ.ท.) สามารถขออนุมัติวิเคราะห์ปัญหาทางงบประมาณฉบับเต็มได้จาก EJF อย่างไรก็ตาม อัตราการตรวจเรือประมงในเดือนตุลาคม 2562 ได้ปรับตัวดีขึ้นเนื่องจากตร.ล. กรมประมง และศูนย์ PIPO ได้มีการนำมาตรการใหม่มาช่วยลดการหยุดชะงักของการดำเนินงานและให้ช่วยศูนย์ฯสามารถดำเนินงานตามปกติได้

เขตอำนาจ	ตุลาคม 2561	ตุลาคม 2562	% การเปลี่ยนแปลง (2561-2562)	พฤศจิกายน 2562	% การเปลี่ยนแปลง (ต.ค. 62 - พ.ย. 62)
เขต 1 (อ่าวตอนบน)	93%	61%	-34%	89%	+28%
เขต 2 (อ่าวตอนล่าง)	94%	73%	-22%	95%	+22%
เขต 3 (ทะเลอันดามัน)	92%	92%	0%	97%	+5%
%เฉลี่ย	93%	75%	-19%	93%	+18%

ตาราง 2: เปรียบเทียบอัตราการตรวจเรือประมงโดยเฉลี่ย (%) ของแต่ละเขตในแต่ละปีแยกตามเขตอำนาจ

**ข้อเสนอแนะ:** ตร.ล. และกรมประมงควรมีการจัดสรรงบประมาณสำรอง เพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่เกิดปัญหาขาดแคลนงบประมาณอีกในอนาคต

**ข้อเสนอแนะ:** ในอนาคตผู้บัญชาการ ตร.ล. ควรขอความร่วมมือและใช้มาตรการชั่วคราว เพื่อให้มั่นใจว่าได้มีการแก้ไขปัญหาข้างต้นอย่างต่อเนื่องในทุกพื้นที่ — ผลการดำเนินงานของศูนย์ PIPO เขตหนึ่งเคยได้รับผลกระทบสูงกว่าอย่างเห็นได้ชัด เมื่อเทียบกับเขต 2 และเขต 3 ในช่วงเดือนตุลาคมและพฤศจิกายน 2562

	เรือปกติ	เรือเฟอร์รี่	เรือที่มีความเสี่ยงสูง	ทั้งหมด
<b>กันยายน 2561</b>				
เรือประมงทั้งหมด	1,852	227	297	2,376
จำนวนเรือประมงที่ทำการตรวจสอบ	1,555	185	276	2,016
% ของการตรวจสอบเรือประมง	84.0%	81.5%	92.9%	84.8%
<b>มกราคม 2562</b>				
เรือประมงทั้งหมด	1,441	485	613	2,539
จำนวนเรือประมงที่ทำการตรวจสอบ	1,415	469	599	2,483
% ของการตรวจสอบเรือประมง	98.2%	96.7%	97.7%	97.8%
<b>มกราคม 2563</b>				
เรือประมงทั้งหมด	6,695	1,628	181	8,504
จำนวนเรือประมงที่ทำการตรวจสอบ	6,122	1,615	179	7,916
% ของการตรวจสอบเรือประมง	98.8%	99.2%	98.9%	98.9%
<b>กุมภาพันธ์ 2563</b>				
เรือประมงทั้งหมด	6,068	1,524	185	7,777
จำนวนเรือประมงที่ทำการตรวจสอบ	6,016	1,519	184	7,719
% ของการตรวจสอบเรือประมง	99.14%	99.6%	99.4%	99.2%

ตาราง 3: การตรวจ PIPO ทั่วประเทศของกลุ่มความเสี่ยง 3 กลุ่มในเดือนกันยายน 2561 มกราคม 2562 มกราคม 2563 และกุมภาพันธ์ 2563 แสดงให้เห็นถึงอัตราการตรวจเรือประมงที่ดีขึ้น และการเปลี่ยนแปลงในการแบ่งกลุ่มเรือประมง (กรมประมง, 2562)

**ข้อเสนอแนะ:** ควรมีการขยายระบบ CRA ให้ครอบคลุมตัวชี้วัดด้านแรงงานอื่นๆ เช่น การไม่บันทึกเวลาทำงาน ปริมาณงานในทำการประมงด้วยเครื่องมือประสิทธิภาพสูง การยึดเอกสาร และปัญหาข้อพิพาทของแรงงานอื่นๆ ซึ่งจะช่วยให้เข้าใจสภาพความเป็นอยู่ของแรงงานบนเรือประมงได้ดีขึ้น

**ข้อเสนอแนะ:** เจ้าหน้าที่ PIPO ไม่ควรตั้งสมมติฐานเอาเองว่าเรือที่อยู่ในความเสี่ยงปกติไม่จำเป็นต้องทำการตรวจสอบอย่างละเอียด สภาพของเรือประมงและมาตรฐานอาจแปรผันได้ และเจ้าหน้าที่ PIPO ควรมีการเฝ้าระวังไว้อย่างเต็มที่

**ข้อเสนอแนะ:** แม้ว่าเรือประมงที่มีความเสี่ยงน้อยจะถูกกำหนดให้ได้รับการตรวจน้อยครั้งกว่า ควรมีมาตรการสุ่มตรวจเรือเพื่อป้องกันไม่ให้เจ้าของเรือประมงหรือผู้ควบคุมเรือมีโอกาสปิดบังการกระทำผิดกฎหมายเนื่องจากสามารถคาดเดาวิสัยของการตรวจเรือตามปกติได้

**ข้อเสนอแนะ:** ระบบการตรวจเรือประมงตามอัตราความเสี่ยงที่ใช้โดยศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมงนั้นควรเป็นไปตามมาตรฐานเดียวกันในทุกศูนย์ฯ และต้องสอดคล้องกับระบบจัดลำดับความเสี่ยงที่ใช้ในปัจจุบันของศูนย์ติดตามและควบคุมเรือประมงเพื่อให้เกิดความถูกต้องแม่นยำและมีข้อมูลที่ทันสมัยและสามารถส่งต่อข้อมูลร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

## ๑.๔ ขั้นตอนและรายการการตรวจสอบ

- ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมงได้มีการนำแบบฟอร์มบันทึกผลการตรวจสอบเรือประมง(สร.1)มาใช้ ทำให้การจัดระเบียบบทบาทหน้าที่และขั้นตอนการตรวจสอบให้เป็นไปอย่างชัดเจนแก่เจ้าหน้าที่แต่ละอัตรา และแสดงให้เห็นถึงพัฒนาการในการดำเนินงานจากที่ EJF เคยได้ลงพื้นที่สำรวจ

**ข้อเสนอแนะ:** การตรวจเรือประมงตามแบบฟอร์มบันทึกผลการตรวจสอบเรือประมงนั้นถือเป็นขั้นตอนสำคัญที่ต้องปฏิบัติตามในทุกศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมงอย่างเคร่งครัด เจ้าหน้าที่เองต้องทำการลงนามในสวนความรับผิดชอบของตน เพื่อเป็นการรับรองว่าศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมงนั้นได้ทำดำเนินงานตามระเบียบการเดียวกัน และเพื่อให้สามารถมีการตรวจสอบความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ได้ในภายหลัง

**ข้อเสนอแนะ:** รายการผลการตรวจสอบเรือประมงควรถูกบันทึกในระบบดิจิทัลเช่นกัน เพื่อให้ข้อมูลการตรวจเรือประมงที่เสร็จสมบูรณ์แล้วทั้งหมดถูกเชื่อมต่อกับระบบแจ้งเข้า-แจ้งออกเรือประมงรูปแบบดิจิทัล ePIPO และฐานข้อมูล 'FishingInfo 2' เพื่อช่วยในการเพิ่มความโปร่งใสของการปฏิบัติงานและสร้างความน่าเชื่อถือตลอดการตรวจตราและขั้นตอนการตรวจสอบต่างๆ



เจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมงทำการการตรวจตราอุปกรณ์ป้องกันการเคลื่อนย้ายของชุดควบคุมระบบติดตามเรือ VMS บนเรือประมง – ขั้นตอนนี้เป็นหน้าที่สำคัญในการตรวจเรือประมงในทุกระยะการแจ้งเข้า-ออก เรือประมง

- EJF ได้ลงพื้นที่สำรวจและพบว่า การตรวจเรือประมงส่วนใหญ่จะมีขั้นตอนการอธิบายข้อมูลโดยสรุปก่อนตรวจ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ทุกหน่วยสามารถอภิปรายวิธีการและร่วมตอบข้อซักถาม อย่างไรก็ตาม ในบางกรณี เจ้าหน้าที่ได้ปฏิบัติตามขั้นตอนดังกล่าวใกล้กับเรือประมง หรือใกล้กับลูกเรือตำแหน่งอาวุโส

**ข้อเสนอแนะ:** EJF ขอชื่นชมที่มีการริเริ่มขั้นตอนดังกล่าว ขั้นตอนการอธิบายข้อมูลโดยสรุปควรปฏิบัติทั้งก่อนและหลังการตรวจเรือประมง และควรอยู่ห่างจากเจ้าของหรือผู้ควบคุมเรือเรือ เพื่อให้อมั่นใจว่าเจ้าหน้าที่สามารถซักถามข้อสงสัยหรือเสนอเรื่องน่ากังวลที่พบระหว่างการตรวจเรือประมง โดยปราศจากแรงกดดันหรืออิทธิพลใดๆ



ขั้นตอนการอธิบายข้อมูลการตรวจเรือโดยสรุปหลังการตรวจเรือประมงในจังหวัดปัตตานี เจ้าของเรือ (ในวงกลมสีแดง) และลูกเรืออยู่ในพื้นที่ใกล้กัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสะทกใจในการรายงานข้อสงสัยของเจ้าหน้าที่ได้



**ข้อเสนอแนะ:** เพื่อพัฒนาทักษะศักยภาพในการตรวจตราและสอบสวนให้กับเจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมงทาง EJF ขอเสนอแนะให้มีการซักถามเจ้าหน้าที่ถึงปัญหาของเรือประมงที่เกี่ยวข้องในขอบเขตการปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นการฝึกปฏิบัติที่มีประโยชน์สำหรับเจ้าหน้าที่ในการพัฒนาทักษะการสอบสวน ทั้งนี้ทั้งก่อนและหลังทำการตรวจเรือประมง เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจเรือควรมีข้อมูลโดยสังเขปของเรือประมงเพื่อทำการแลกเปลี่ยนข้อมูลและข้อสงสัยเช่น หรือเพื่อหารือวางแผนวิธีการดำเนินการที่จะปฏิบัติขณะเขาตรวจเรือ

- จากการสังเกตการณ์ของทาง EJF พบว่าบางครั้ง เจ้าหน้าที่สมาชิกของชุดทำงานสหวิชาชีพไม่ได้ทำการขึ้นตรวจบนเรือประมงระหว่างการตรวจ ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดช่องโหว่ในการลักลอบใช้เครื่องมือประมงที่ผิดกฎหมาย การสลับเปลี่ยนอุปกรณ์ชุดอุปกรณ์ควบคุมระบบติดตามเรือ VMS หรือมีการหลบซ่อนของแรงงานผิดกฎหมายที่อาจไม่สังเกตพบได้

**ข้อเสนอแนะ:** การขึ้นเรือประมงเพื่อทำการตรวจเรือในระหว่างการเทียบท่าเข้า-ออกนั้นควรเป็นขั้นตอนที่ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดแม้ว่าจะเป็นเรือที่มีอัตราความเสี่ยงน้อยก็ตาม กระบวนการขึ้นเรือเพื่อทำการตรวจสอบนั้นถือว่าเป็นกระบวนการปฏิบัติที่มีความสำคัญในการตรวจหาการใช้ความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นกับแรงงาน และการตรวจสอบอุปกรณ์ตัวรับส่งสัญญาณเคลื่อนที่บนเรือประมงว่าไม่ได้รับการสลับเปลี่ยน และตรวจว่าเครื่องมือประมงต่างๆบนเรือนั้นถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนดไว้อีกด้วย

- EJF ได้สังเกตเห็นว่าในระหว่างการตรวจเรือประมงบางครั้งในปี 2563 เจ้าหน้าที่หญิงจากกรมประมงหรือกรมเจ้าท่าถูกเจ้าของเรือห้ามมิให้ขึ้นเรือด้วยความเชื่อในการทำประมง และได้มีการมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ชายจากหน่วยงานอื่นขึ้นตรวจเรือประมงเพื่อเก็บข้อมูลสำคัญตามรายการตรวจสอบแทน

**ข้อเสนอแนะ:** EJF ขอสนับสนุนกรมประมงให้ดำเนินการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ PIPO ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จากหลากหลายหน่วยงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถทำการตรวจเรือในสภาวะเหตุการณ์ที่กล่าวมาข้างต้นได้

- การสุ่มตรวจเรือประมงเมื่อเรือเข้าเทียบท่า เป็นขั้นตอนสำคัญในคู่มือการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure : SOP) ของ PIPO เจ้าหน้าที่กรมประมงควรทำการตรวจสอบดังกล่าว เพื่อยืนยันว่าจำนวนสัตว์น้ำบนเรือข้อมูลตรงกับที่บันทึกไว้ในสมุดบันทึกการทำประมงหรือไม่ เมื่อไม่นานนี้ EJF ได้พบเห็นขั้นตอนการสุ่มตรวจสอบจำนวนสัตว์น้ำที่ไม่มีการทวนสอบกับสมุดบันทึกการทำประมง

**ข้อเสนอแนะ:** เจ้าหน้าที่กรมประมงต้องทวนสอบและเปรียบเทียบจำนวนสัตว์น้ำที่จับได้จริงกับสมุดบันทึกการทำประมงเรือระหว่างการสุ่มตรวจสอบระหว่างเก็บสัตว์น้ำเสมอ

- EJF สังเกตเห็นว่า คนงานสวมใส่เสื้อชูชีพในระหว่างการตรวจเรือของ PIPO ส่วนใหญ่ EJF ทราบว่าการกระทำในลักษณะนี้อาจไม่สำคัญ แต่การให้คนงานสวมใส่เสื้อชูชีพระหว่างการตรวจเรือมีประโยชน์ดังนี้ 1) ทำให้เจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบได้อย่างรวดเร็วว่าคนงานทุกคนมีเสื้อชูชีพเป็นของตนเอง 2) ลูกเรือทราบว่าสถานที่เก็บเสื้อชูชีพอยู่ที่ใด 3) แสดงให้เห็นว่าเสื้อชูชีพยังอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ และ 4) แสดงให้เห็นว่าลูกเรือทราบวิธีการใช้เสื้อชูชีพ

**ข้อเสนอแนะ:** การปฏิบัติดังกล่าวควรนำมาใช้ในการตรวจเรือประมงทุกครั้งของ PIPO ทุกศูนย์ เนื่องจากเป็นวิธีการที่ทำให้การตรวจสอบว่าลูกเรือทุกคนมีเสื้อชูชีพเป็นของตนเองเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ กรุณาดูที่ตอนที่ 2 ในหน้า 11 ของรายงานฉบับนี้เพื่อดูขอแนะนำเพิ่มเติมเกี่ยวกับขั้นตอนการตรวจสอบกรณีชาวประมงที่สูญหายกลางทะเล



รูปภาพทั้งสองภาพนี้ แสดงให้เห็นถึงสภาพของเสื้อชูชีพบนเรือประมงที่อาจหมดอายุได้ตามกาลเวลา ควรมีการตรวจสอบอย่างเป็นประจำว่าเสื้อชูชีพเหล่านี้ อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้

- EJF เคยพบเห็นเสื้อชูชีพและอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยอื่นๆ เช่น ถังดับเพลิง และ ห่วงชูชีพ อยู่ในสภาพที่ใช้การไม่ได้และฉีกขาด ในบางกรณี เสื้อชูชีพและอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยที่อยู่ในสภาพทรุดโทรมอาจทำให้ชีวิตของลูกเรือตกอยู่ในอันตรายได้

**ข้อเสนอแนะ:** ควรมีการตรวจสอบเสื้อชูชีพและอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยอื่นๆอย่างถี่ถ้วนระหว่างการตรวจเรือประมง เพื่อให้มั่นใจว่า อุปกรณ์ต่างๆอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ ไม่มีรอยฉีกขาด มีชิ้นส่วนที่หายไป หรือมีปัญหาการใช้งานอื่นๆ กรมเจ้าท่า ควรจัดการฝึกอบรมอย่างแก่เจ้าหน้าที่อย่างต่อเนื่องเพื่อรักษามาตรฐานในการตรวจสอบความปลอดภัย

ทาง EJF ขอเสนอแนะให้มีการปฏิบัติตามขั้นตอนด้านล่างอย่างเคร่งครัดในระหว่างการตรวจเรือประมงโดยไม่ต้องคำนึงถึงความเสี่ยงของเรือ ซึ่งขั้นตอนเหล่านี้ควรปฏิบัติควบคู่กับขั้นตอนการตรวจเรือประมง 15 ขั้นตอนของศูนย์ PIPO

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินการตามลำดับความสำคัญ
1	การตรวจตราบนเรือประมงเพื่อหาแรงงานที่อาจแอบซ่อนอยู่
2	การตรวจตราอุปกรณ์หน่วยรับส่งสัญญาณเคลื่อนที่บนเรือประมง อาหารและน้ำดื่มที่ทำการได้จัดเตรียมขึ้นบนเรือสำหรับการออกไปทำประมง
3	ทำการสุ่มตัวอย่างลูกเรือเพื่อสัมภาษณ์ให้เหมาะสมกับจำนวนลูกเรือทั้งหมด (3-4 คน โดยปกติ)
4	การตรวจจำนวนชูชีพให้พอดีกับจำนวนลูกเรือ และการตรวจสอบความเข้าใจของลูกเรือในวิธีการใช้งานเสื้อชูชีพ
5	การตรวจตราถังดับเพลิงว่าอยู่ในสถานที่ที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายและอยู่ในสภาพใช้งานได้
6	การตรวจตราความเข้าใจของลูกเรือในการใช้บัญชีธนาคาร และการพิสูจน์ให้เห็นถึงรายการเดินบัญชีในอดีต

ตาราง 4

## ๒. ชาวประมงสูญหายกลางทะเล

ตามรายงานการเรียกร้องค่าชดเชยของ กสร. ในปีงบประมาณ 2562 มีชาวประมง 29 รายสูญหายจากการตกเรือประมงไทย<sup>2</sup> ในช่วง 3 เดือนแรกของปี 2563 มีชาวประมงสูญหายแล้วอย่างน้อย 18 ราย<sup>3</sup> เมื่อเปรียบเทียบกับผู้สูญหาย 13 รายในปีงบประมาณ 2561 (ดู แผนภูมิในภาคผนวก) นอกจากนี้ EJF ยังได้รับรายงานว่าชาวประมง 3 รายจากเรือลำเดียวกันได้สูญหายกลางทะเลภายในระยะเวลาเพียง 3 เดือน โดยไม่มีการดำเนินการใดๆต่อเรือหรือผู้ควบคุมเรือเรือและเจ้าของเรือ

ปัญหานี้มีแนวโน้มจะทวีความร้ายแรงขึ้นเรื่อยๆและควรต้องได้รับการแก้ไขโดยด่วนที่สุด ถึงแม้ว่ากรมประมงจะได้สื่อสารแนวทางปฏิบัติกรณีลูกเรือพลัดตกน้ำหรือเกิดอุบัติเหตุกลางทะเลให้เจ้าของเรือและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเดือนมกราคม 2563<sup>4</sup> ศูนย์ PIPO และหน่วยงานประจำจังหวัดยังคงมีกลไกและขั้นตอนการทำงานที่ต่างกันบ้างในการตรวจสอบเหตุการณ์ในลักษณะดังกล่าว ซึ่งอาจเป็นผลให้เกิดความคลาดเคลื่อนในขั้นตอนปฏิบัติงาน โดยยังไม่มีการสืบสวนเพิ่มเติมเพื่อหาสาเหตุของการเกิดเหตุที่ต่อเนื่องอย่างติดต่อกันหรือการดำเนินการทางกฎหมายใดๆต่อเรือประมง ผู้ควบคุมเรือเรือและเจ้าของเรือลำนี้

**ข้อเสนอแนะ:** EJF ให้ความสำคัญกับออกทำการประมงที่ชาวประมงทุกคนต้องสวมใส่เสื้อชูชีพขณะที่ออกทำประมง พวกเขาควรทราบสถานที่ที่เก็บเสื้อชูชีพตลอดเวลา และได้รับการฝึกอบรมมาควรใช้เสื้อชูชีพเมื่อไรและอย่างไร และชาวประมงควรเข้าถึงเสื้อชูชีพได้ในกรณีฉุกเฉินแม้จะไม่ได้ทำประมงอยู่ในขณะนั้นก็ตาม

- ข้อกำหนดเครื่องรับส่งวิทยุได้กำหนดว่าเรือประมงพาณิชย์ทุกขนาดต้องมีวิทยุสื่อสารที่สามารถรับคลื่นความถี่ที่กำหนด โดยเรือประมงส่วนใหญ่ยังมีการติดตั้งวิทยุสื่อสารความถี่ประชาชน (Citizen Band: CB) และอุปกรณ์กำหนดตำแหน่ง GPS สำหรับเรือประมงที่มีขนาดมากกว่า 30 ตันกรอสยังถูกกำหนดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ VMS ทุกลำ

**ข้อเสนอแนะ:** เรือประมงไทยทุกลำควรต้องติดเครื่องมือสื่อสารชนิดที่เหมาะสมในการช่วยในการตามหาและช่วยเหลือลูกเรือพลัดตกจากเรือประมงโดยเร็วที่สุด เรือขนาดต่ำกว่า 10GT ควรติดวิทยุความถี่สูง (Very High Frequency : VHF)<sup>ii</sup> เป็นอย่างน้อยเพื่อใช้ในการติดต่อศูนย์ PIPO ในท้องที่หรือเรือใกล้เคียง เรือประมงขนาด 10-30GT ควรติดวิทยุสื่อสารความถี่ประชาชน (CB) รวมทั้งเครื่องส่งสัญญาณค้นหาและช่วยเหลือ AIS (AIS Search and Rescue Transponder : AIS-SART) เป็นอย่างน้อย เรือประมงขนาดเกิน 30GT อย่างน้อยควรติดวิทยุสื่อสารความถี่ประชาชน กระโถมวิทยุส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือฉุกเฉินผานดาวเทียม (Emergency position-indicating radio beacon : EPIRB) AIS-SART หรือระบบ VMS รุ่น 2 ซึ่งจะช่วยส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ (SOS) ไปยังศูนย์ติดตามและควบคุมเรือประมง เป็นอย่างน้อย (โปรดดูตารางด้านล่าง)

**ข้อเสนอแนะ:** EJF ขอเน้นย้ำความสำคัญว่า ชาวประมงทุกคนควรได้รับการฝึกอบรมเรื่องความปลอดภัยพื้นฐานก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้ทำงานบนเรือประมง พวกเขาต้องมีความสามารถในการใช้อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนเรือทั้งหมด อาทิ เสื้อชูชีพ ห่วงชูชีพ และถังดับเพลิง ซึ่งองค์ความรู้ดังกล่าวควรถูกทวนสอบระหว่างการตรวจเรือหน้าท่าตามช่วงเวลาที่เหมาะสม

- หากไม่มีขั้นตอนการตรวจสอบและสืบสวนเหตุชาวประมงที่สูญหายกลางทะเลที่นำมาใช้เป็นมาตรฐานการปฏิบัติของทุกศูนย์ PIPO โดยทั่วกัน จะทำให้การบังคับและสาเหตุที่แท้จริงของเหตุการณ์ดังกล่าวและผู้กระทำผิดที่เกี่ยวข้องเป็นไปได้ยาก ช่องโหว่ในขั้นตอนการสืบสวนติดตามเหตุเหล่านี้ที่อาจดำเนินการต่างกันในแต่ละจังหวัดอาจทำให้ผู้กระทำการรื้อถอนสิทธิแรงงาน การทำให้คนเสียชีวิตโดยเจตนาและไม่เจตนา สามารถหลีกเลี่ยงการถูกตรวจสอบหรือดำเนินคดีทางกฎหมายได้

**ข้อเสนอแนะ:** ตัวเลขชาวประมงที่สูญหายไปกลางทะเลในเรือประมงทั้ง 3 ขนาด ที่ชื่อว่า ศรชล. และกรมประมงต้องรีบบังคับใช้ขั้นตอนการตรวจสอบที่เป็นมาตรฐานอย่างทั่วถึงโดยด่วนที่สุด ขั้นตอนมาตรฐานนี้ต้องสอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติที่กรมประมงได้ริเริ่มและ ขั้นตอนสำหรับเจ้าหน้าที่สุดสหัสขีฟซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จากหลากหลายหน่วยงาน EJF ขอเสนอวางขั้นตอนระดับสำหรับผู้บังคับบัญชาระดับสูงเพื่อการพิจารณาตามตารางด้านล่าง โดยควรมีการปรึกษากับกองทัพเรือไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เพื่อเสริมรายละเอียดการดำเนินงานตามเห็นสมควร หลังจากนั้นควรทำการสรุปและกระจายข้อมูลแนวทางการปฏิบัตินี้ไปยังศูนย์ PIPO และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของทั้งหมด



จำนวนชาวประมงที่เสียชีวิตกลางทะเลที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างน่าเป็นห่วงแสดงให้เห็นว่าต้องมีการปรับปรุงขั้นตอนการสืบสวนเรื่องนี้โดยด่วนที่สุด

ii วิทยุความถี่สูงมีคลื่นสัญญาณที่สั้นกว่าวิทยุสื่อสารความถี่ประชาชน แต่วิทยุประเภทนี้จะมีประโยชน์ต่อเรือลำเล็ก เนื่องจากประเทศไทยมีเครือข่ายสถานีรับสัญญาณอยู่ทั่วประเทศซึ่งเรือสามารถส่งสัญญาณไปขอความช่วยเหลือได้ในกรณีฉุกเฉิน

ขั้นตอนการปฏิบัติ	เรือประมงขนาดต่ำกว่า 10GT	เรือประมงขนาด 10-30GT	เรือประมงขนาดเกิน 30GT
	ในกรณีที่มีคนตกจากเรือหรือเรืออัปปาง ควรปฏิบัติดังนี้...		
1	เรือควรวินิจฉัยขอความช่วยเหลือ SOS ไปยัง ศรชล. และเรือใกล้เคียง พร้อมทั้งส่งตำแหน่งล่าสุดให้	เรือควรวินิจฉัยขอความช่วยเหลือ SOS ไปยัง ศรชล. และเรือใกล้เคียง พร้อมทั้งส่งตำแหน่งล่าสุดให้	เรือควรวินิจฉัยขอความช่วยเหลือ SOS ไปยัง ศรชล. และเรือใกล้เคียง พร้อมทั้งส่งตำแหน่งล่าสุดให้
2	เรือประมงเริ่มค้นหาชาวประมงที่หายไปด้วยวิธีค้นหาเป่าในพื้นที่ที่กำหนด (sector search) หากเวลาผ่านไปเกิน 40 นาทีให้ค้นหาด้วยวิธีค้นหาเป่าที่ละพื้นที่ (box search)		
3	ศรชล. ส่งหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ และช่วยประสานงานกับเรือในพื้นที่ใกล้เคียง		
4	ศรชล. ควรทำงานร่วมกับศูนย์ติดตามและควบคุมเรือประมง เพื่อขอใช้ระบบ VMS ในการบ่งชี้เรือที่สามารถเข้าช่วยเหลือได้เร็วที่สุด		
5	การค้นหาควรจบลงภายใน 48 ชั่วโมง และเรือประมงต้องเดินทางกลับเข้าท่า		
6	ศรชล. ศูนย์ PIPO ในท้องที่ ตำรวจ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องควรร่วมมือตรวจสอบความปลอดภัยทางทะเล		
7	ลูกเรือและลูกเรืออาวุโส (ได้แก่ ผู้ควบคุมเรือ ช่างเครื่อง หัวหน้างาน) ต้องถูกแยกจากกันเมื่อทำการสัมภาษณ์ในขณะที่ยังมีท่าเรือ		
8	ตัวแทนจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ผู้ประสานงานด้านภาษาที่ได้รับการรับรอง และตำรวจท้องถิ่น ควรทำการสัมภาษณ์แรงงานที่ละคน หากเกิดอุบัติเหตุลูกเรือตกจากเรือ <sup>ii</sup>		
9	เจ้าหน้าที่ PIPO ควรทำงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ศรชล. เพื่อประเมินสภาพของเรือในช่วงเวลาเกิดเหตุ สถานการณ์ดำเนินงาน เวลาและสภาพอากาศ		
10	ควรมีการชันสูตรศพและตรวจเพื่อหาสารพิษในร่างกายผู้เสียชีวิต		

ตาราง 5: EJF ขอเสนอร่างขั้นตอนนี้ไว้ให้ผู้บังคับบัญชาการระดับสูงพิจารณา

**ข้อเสนอแนะ:** ในกรณีที่มีชาวประมงสูญหายกลางทะเล ศูนย์ PIPO ต้องประสานงานเข้าตรวจสอบร่วมกับ ศรชล. เพื่อประเมินสถานการณ์ที่เกิดจากอุบัติเหตุหรือไม่ การตรวจสอบนี้ควรเป็นไปตามขั้นตอนที่ระบุไว้ในแนวปฏิบัติที่แนะนำสำหรับการตรวจสอบขอเท็จจริงด้านความปลอดภัยในอุบัติเหตุทางทะเลขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organisation's Casualty Investigation Code)<sup>5</sup>

- ในแนวทางปฏิบัติกรณีลูกเรือพลัดตกน้ำหรือเกิดอุบัติเหตุกลางทะเลที่กรมประมงแนะนำให้ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปปฏิบัติใช้ได้ระบุไว้ให้ดำเนินการบันทึกถ้อยคำเมื่อเรือที่มีลูกเรือพลัดตกน้ำหรืออุบัติเหตุกลับเข้าฝั่ง อย่างไรก็ตาม แนวทางปฏิบัติดังกล่าวมุ่งเน้นการเก็บรายละเอียดสำคัญของเหตุการณ์และความพยายามในการค้นหา แต่ไม่ได้เน้นย้ำไปที่การหาสาเหตุของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น
- EJF ทราบดีว่า เจ้าหน้าที่ตรวจแรงงานของกสร. ได้ร่วมการสัมภาษณ์เมื่อเรือกลับเข้าฝั่งเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานและบทบาทที่ชัดเจนของเจ้าหน้าที่กสร. และยังไม่มีการจัดทำแนวทางและชุดคำถามสำหรับการสัมภาษณ์ในกรณีนี้เพื่อช่วยระบุปัญหาหรือต้นเหตุที่เกี่ยวข้อง

**ข้อเสนอแนะ:** กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานควรจัดทำแนวทางปฏิบัติในการสัมภาษณ์ลูกเรือในกรณีลูกเรือพลัดตกน้ำหรือเกิดอุบัติเหตุกลางทะเล โดยในแนวทางปฏิบัตินี้ควรระบุคำถามที่เจ้าหน้าที่ตรวจแรงงานควรสอบถามเพื่อระบุปัญหาบนเรือที่อาจทำให้เกิดเหตุ เช่น ความเป็นอยู่และสภาพการทำงาน หรือการรื้อถอนสิทธิแรงงาน

**ข้อเสนอแนะ:** การสืบสวนควรกระทำผ่านการสัมภาษณ์ผู้ควบคุมเรือและลูกเรือแต่ละคนภายใต้แนวทางให้เหยื่อเป็นศูนย์กลาง โดยมีตัวแทนจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน และผู้ประสานงานด้านภาษาที่ได้รับการรับรองเป็นผู้สัมภาษณ์ หากมีเหตุที่น่าสงสัย ควรมีการเรียกชุดทำงานซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จากชุดทำงานสหวิชาชีพภาคีคุ้มครองการคา มนุษย์หรือการใช้แรงงานบังคับและตำรวจเขามาตรวจสอบ

iii การนำแนวทางให้เหยื่อเป็นศูนย์กลางอย่างที่ใช้ในการตรวจแรงงานบนเรือประมงควรนำมาใช้ในการสัมภาษณ์ลูกเรือที่ประสบเหตุเหล่านี้

**ข้อเสนอแนะ:** ควรมีการเขียนรายงานฉบับเต็มที่มีข้อมูลรายละเอียด บทวิเคราะห์ และการดำเนินงานที่พึงกระทำ พร้อมกับข้อเสนอแนะหากมีเหตุการณ์ในลักษณะดังกล่าวเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งควรอ้างอิงจากค่าให้การของผู้ควบคุมเรือและลูกเรือ สำหรับตัวอย่างการปฏิบัติงานสามารถศึกษาได้จากเว็บไซต์การสืบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของสหราชอาณาจักร (UK Marine Accident Investigation Branch)<sup>6</sup>

- EJF ยังได้รับรายงานว่า เมื่อไม่นานมานี้ มีชาวประมง 3 รายจากเรือลำเดียวกันได้สูญหายกลางทะเลภายในระยะเวลาเพียง 3 เดือน โดยไม่มีการดำเนินการสืบสวนใดๆเพิ่มต่อเรือประมงดังกล่าวหรือผู้ควบคุมเรือและเจ้าของเรือเพื่อหาสาเหตุของการเกิดเหตุที่ต่อเนื่องนี้

**ข้อเสนอแนะ:** เมื่อเรือลำเดียวกัน หรือกลุ่มเรือประมงที่มีเจ้าของเรือเป็นครอบครัวหรือบริษัทเดียวกัน มีประวัติชาวประมงสูญหายกลางทะเลมากกว่า 1 คนภายในระยะเวลา 5 ปี เรือดังกล่าวทุกลำควรถูกลดระดับในระบบ CRA ให้เป็นเรือความเสี่ยงสูง และตำรวจไทยควรทำการตรวจสอบเรือประมงอย่างละเอียด อาทิ การตรวจเรือประมงด้วยและเก็บหลักฐานด้วยวิธีทางนิติวิทยาศาสตร์ พร้อมกับสัมภาษณ์ลูกเรือทีละคน และควรมีการเปิดเผยใบอนุญาตชั่วคราวเป็นเวลาอย่างน้อย 3 เดือนเพื่อให้ตำรวจเขาทำการสืบสวนได้

**ข้อเสนอแนะ:** เรือทุกลำภายในเครือข่ายเดียวกันหรือเจ้าของเดียวกันควรถูกเพิ่มระดับความเสี่ยงระหว่างการสืบสวน สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการคำนวณความเสี่ยง โปรดดูที่ตอน 1.3

- EJF เข้าใจว่า ศูนย์ PIPO ยังไม่มีการระบบฐานข้อมูลเพื่อบันทึกกรณีลูกเรือประมงสูญหายแบบอิเล็กทรอนิกส์อย่างเป็นทางการ มีเพียงการบันทึกลงเอกสารและรวบรวมสถิติรายและรายละเอียดส่งให้กรมประมง โดยเอกสารที่สำคัญต่อการสืบสวนเหล่านี้ถูกจัดเก็บไว้ที่ศูนย์ PIPO ที่เกิดเหตุ และในประวัติผลการตรวจเรือในระบบ FishingInfo2 โดยต้องค้นหาจากประวัติวันที่เรือแจ้งเข้าเมื่อเกิดเหตุเท่านั้น

**ข้อเสนอแนะ:** ประเทศไทยควรพิจารณาที่จะทำการบันทึกข้อมูลลูกเรือที่สูญหายกลางทะเลลงในฐานข้อมูลออนไลน์ส่วนกลางในรูปแบบเดียวกับกรอบการดำเนินงานอนุสัญญาะหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea : SOLAS) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organisation: IMO) ใช้รายงานอุบัติเหตุสำหรับเรือเดินสมุทร ซึ่งเทคนิคเดียวกันได้ถูกอธิบายไว้ในระบบการรายงานอุบัติเหตุและการเสียชีวิตสำหรับการประมงในแคว้นเบียนขององค์การอาหารและการเกษตรระหว่างประเทศ (Food and Agriculture Organisation: FAO) เช่นกัน <sup>7/8</sup>

**ข้อเสนอแนะ:** เรือที่มีชาวประมงเสียชีวิตและสูญหายกลางทะเลต้องสามารถทำการค้นหาได้จากระบบ ePIPO และฐานข้อมูล FishingInfo2 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดสามารถทราบถึงประวัติของเรือลำนั้นๆได้ ข้อมูลควรมีรายละเอียดเหตุการณ์และข้อสรุปของการสืบสวน

- ในกรณีการสูญเสียจากการทำงาน EJF ได้รับรายงานว่า มีทายาทของชาวประมงบางคนที่ไม่ได้รับการติดต่อหรือได้รับค่าชดเชยใดๆจากเจ้าของเรือหรือกองทุนเงินทดแทน สำนักงานประกันสังคม ส่วนกรณีการสูญเสียที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากการทำงาน ระเบียบยังไม่ได้บังคับให้ลูกเรือต้องเข้ากองทุนประกันสังคม

**ข้อเสนอแนะ:** ในกรณีการสูญเสียจากการทำงาน เจ้าหน้าที่ควรติดตามความคืบหน้ากับเจ้าของเรือเพื่อทำให้มั่นใจว่าทายาทของลูกเรือผู้ประสบเหตุดังกล่าวจะได้รับการแจ้งข่าว และได้รับการจ่ายค่าชดเชยภายในเวลาที่เหมาะสม และควรกำหนดให้ลูกเรือทั้งหมดต้องเข้ากองทุนประกันสังคมเพื่อได้รับการคุ้มครองในกรณีการสูญเสียที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากการทำงาน

“เขา [เจ้าของเรือ] ให้เงินฉันมา 30,000 บาท [ประมาณ 850 ยูโร] และผู้ควบคุมเรือให้เงินฉันมา 10,000 บาท [ประมาณ 280 ยูโร] พวกเขาบอกว่านี่ไม่ใช่ค่าชดเชยแต่เป็นเงินช่วยเหลือ พวกเขาบอกว่าไม่มีใครต้องรับผิดชอบต่อการเสียชีวิตของสามีฉัน...และเพื่อรับเงินก้อนนี้ ฉันต้องเซ็นต่อเอกสารยอมความว่าฉันจะไม่ดำเนินการฟ้องร้องใดๆ”

– ภรรยาของชาวประมงสัญชาติเมียนมาร์ที่สูญหายกลางทะเล

## ๑. การตรวจแรงงาน

ถึงแม้ว่ากระบวนการตรวจเรือประมงจะมีพัฒนาการที่สำคัญแต่การตรวจแรงงานนั้นยังคงเป็นไปอย่างแตกต่างกันบ้างในระหว่างศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมงแต่ละแห่ง ซึ่งอาจทำให้ไม่ปรากฏการตรวจพบการกระทำอันใดที่เข้าข่ายของการละเมิดสิทธิแรงงานที่รุนแรงจากการตรวจจากศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมงทั้ง 30 แห่งตั้งแต่ทาง EJF ได้เข้าเยี่ยมชมเมื่อเริ่มมีการก่อตั้งศูนย์ PIPO ในช่วงแรก ตอนกลางปี 2558 ตามรายงานการวิจัยของ ILO มีการระบุว่าเกือบ 14% จากชาวประมงจำนวน 219 รายที่ได้รับการสัมภาษณ์ในปี 2562 มีประสบการณ์การถูกบังคับใช้แรงงานประเภทใดประเภทหนึ่ง<sup>9</sup>

- EJF ได้รับรายงานว่า การละเมิดแรงงานแม้แต่กรณีที่เล็กน้อยที่ตรวจเจอระหว่างการตรวจสอบของ PIPO ไม่ได้มีการรายงานกลับไปยัง ครชล. ในกรุงเทพฯ หรือบันทึกลงในระบบส่วนกลาง ทำให้ไม่สามารถติดตามสถานการณ์ด้านแรงงานได้

**ข้อเสนอแนะ:** ครชล. และ กสร. ต้องดำเนินการประสานงานในทันที เพื่อตรวจสอบให้มั่นใจได้ว่าการละเมิดแรงงานที่ตรวจเจอระหว่างการตรวจสอบของ PIPO ทั้งหมดจะถูกบันทึกลงในฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กลาง ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดสามารถเข้าถึงได้

- ในปัจจุบันการมีสัญญาจ้างงานในภาษาถิ่นของแรงงานไม่ถูกกำหนดโดยกฎหมาย รายงานการวิจัยปี 2563 ของ ILO พบว่า มีเพียง 51% จากจำนวนชาวประมงทั้งหมด 112 รายที่แจ้งว่าพวกเขาได้รับสัญญาในภาษาถิ่น ซึ่งลดลงจาก 66% ในการสำรวจปี 2560<sup>10</sup> ผู้ประกอบการที่มุ่งแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตนจึงใช้ช่องโหว่ในการเอาเปรียบแรงงานข้ามชาติกลุ่มประมง ซึ่งไม่สามารถพูดหรืออ่านภาษาไทยได้ ช่องโหว่นี้ทำให้แรงงานไม่ทราบรายละเอียดบนสัญญาและสิทธิแรงงาน อาทิ ค่าจ้าง เวลาพัก หรือวันลาป่วย ‘ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง กำหนดแบบสัญญาจ้างลูกจ้างในงานประมงทะเล’ (ตุลาคม 2560) ได้มีการร่างข้อกำหนดให้มีสัญญาจ้างงานในภาษาถิ่นของแรงงาน แต่ร่างข้อกำหนดดังกล่าวได้ถูกแก้ไขออกไปจากประกาศ

**ข้อเสนอแนะ:** ร่างข้อกำหนดดังกล่าวควรถูกประกาศใช้และดำเนินการเพื่อป้องกันการเอาเปรียบแรงงาน ควรปรับปรุงสัญญาจ้างงานทางการให้เป็นรูปแบบสองภาษาที่มีภาคินของแรงงานอยู่ด้วย เพื่อป้องกันการเอาเปรียบแรงงาน เนื่องจากแรงงานมีสิทธิที่จะทราบเงื่อนไขสัญญาการจ้างงานจากนายจ้างของพวกเขา สัญญาสองภาษาเป็นวิธีการมาตรฐาน และมักก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม แรงงานข้ามชาติที่ไม่สามารถอ่านหรือเข้าใจภาษาไทยจะสามารถพิจารณาได้ว่าสัญญาว่าจ้างเหมาะสมหรือมีปัญหาใดหรือไม่ ซึ่งจะช่วยลดโอกาสที่แรงงานถูกเอาเปรียบและช่วยเหลือภัยปัญหาทางสัญญาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้

- ในวันที่ 1 มกราคม 2563 คณะกรรมการค่าจ้างได้เผยแพร่ ‘ประกาศ เรื่อง อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ (ฉบับที่ 10)’ ในราชกิจจานุเบกษา<sup>11</sup> ซึ่งกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการเพิ่มอัตราค่าจ้างขั้นต่ำทั่วประเทศ EJF ได้เข้าสังเกตการณ์การตรวจเรือประมง และจากการตรวจบางครั้งพบว่านายจ้างยังไม่ได้ปรับอัตราค่าจ้างขั้นต่ำในสัญญาแรงงาน และยังไม่ได้เริ่มจ่ายค่าจ้างลูกเรือเพิ่ม

**ข้อเสนอแนะ:** เจ้าหน้าที่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานควรตรวจสอบสัญญาจ้างงาน เพื่อให้มั่นใจว่าค่าจ้างที่ระบุไว้ในสัญญาตรงตามอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่กำหนดไว้สำหรับจังหวัดนั้นๆ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานควรตรวจสอบการโอนเงินเข้าบัญชีแรงงานอย่างถี่ถ้วนว่าได้มีการจ่ายค่าจ้างเพิ่มเติม

## พิธีสารที่ 29 พ.ศ. 2557 ว่าด้วยแรงงานบังคับ (P29):

EJF ยังคงเป็นกังวลว่าพิธีสารที่ 29 พ.ศ. 2557 ว่าด้วยแรงงานบังคับ (P29) ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ซึ่งได้รับการให้สัตยาบันในเดือนมิถุนายน 2561 จะมีปัญหาอุปสรรคการบังคับใช้จากหน้าที่ความรับผิดชอบที่ทับซ้อนและการขาดข้อปฏิบัติที่ชัดเจน ซึ่งอาจเป็นผลให้กรณีแรงงานบังคับที่ถูกมองข้ามและไม่ได้รับการสืบสวนอย่างมีประสิทธิภาพ รัฐบาลไทยได้มีความพยายามจะบรรลุ P29 ลงไปในกฎหมายภายในประเทศและได้มีการยื่นขอแก้ไขพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการค้ามนุษย์ โดยพระราชบัญญัติที่อยู่ในขอบข่ายอำนาจของกระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (พม.) อย่างไรก็ตามในปัจจุบัน กรณีการบังคับใช้แรงงานส่วนใหญ่ยังได้รับการตรวจสอบและดำเนินการโดย กสร. ของกระทรวงแรงงาน

EJF และองค์กรภาคประชาสังคมท้องถิ่นอื่นๆ ได้เรียกร้องมาเป็นเวลานานให้มีกฎข้อบังคับที่บ่งชี้ขอบข่ายความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของแต่ละหน่วยงาน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดช่องโหว่ในการคัดแยกเหยื่อและการดำเนินคดี หากไม่มีกฎข้อบังคับในลักษณะดังกล่าว อาจทำให้การสืบสวนเป็นไปอย่างล่าช้า เนื่องจากยังไม่เป็นที่แน่ชัดว่าหน่วยงานที่ความรับผิดชอบของ กสร. หรือ พม. ที่จะต้องติดตามกรณีนั้นๆ นอกจากนี้ยังอาจทำให้ศูนย์พักพิงของ พม. ซึ่งจัดตั้งขึ้นเพื่อรองรับเหยื่อจากการค้ามนุษย์เพิ่มจากจำนวนเหยื่อแรงงานบังคับที่เพิ่งไหลเข้ามา

คู่มือการปฏิบัติงาน (SOP) สำหรับการบังคับใช้ P29 นั้นจำเป็นและเป็นที่ต้องการอย่างเร่งด่วน ตัวอย่างเช่น แบบคัดแยกเหยื่อ ซึ่ง กสร. ใ้ที่อยู่ในปัจจุบัน ยังไม่ได้รับการปรับเปลี่ยน เพื่อให้มีการแยกเหยื่อจากการบังคับใช้แรงงานออกมาเป็นความผิดอีกฐานหนึ่ง กสร. ยังคงใช้เอกสารระบุตัวตนเหยื่อจากการค้ามนุษย์อยู่ หากไม่มี SOP ที่ชัดเจน อาจเป็นผลให้เหยื่อจากการบังคับใช้แรงงานถูกมองข้ามหรือถูกจัดว่าเป็นเหยื่อจากการค้ามนุษย์

**ข้อเสนอแนะ:** การทำตามข้อปฏิบัติในการตรวจสอบแรงงานและ ePIPO อย่างเคร่งครัดของศูนย์ PIPO ทุกแห่งเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง เจ้าหน้าที่ กสร. ที่ได้รับการอบรมควรเป็นเจ้าหน้าที่กลุ่มเดียวกับเจ้าหน้าที่รวมปฏิบัติงานในชุดสหวิชาชีพตรวจเรือ ประมง ตรวจเรือประมงและมีหน้าที่ในดำเนินการขั้นตอนดังกล่าว

- ในศูนย์ PIPO บางแห่ง เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่าได้รายงานปัญหาการเชื่อมต่อของระบบ ‘สแกนใบหน้า’ เมื่ออยู่ในพื้นที่ที่สัญญาณโทรศัพท์ไม่เสถียร เจ้าหน้าที่บางรายต้องแก้ไขปัญหาโดยการใช้อีเมลส่วนตัว

**ข้อเสนอแนะ:** กรมเจ้าท่าควรตรวจสอบให้มั่นใจว่า เครื่องมือของศูนย์ PIPO ได้ทำการลงทะเบียนกับผู้ให้บริการสัญญาณโทรศัพท์มือถือที่มีสัญญาณเสถียรที่สุดในจังหวัดนั้นๆ

**ข้อเสนอแนะ:** ถึงแม้ในปัจจุบันจะมีระบบ ePIPO แต่เจ้าหน้าที่ยังคงตรวจสอบข้อมูลต่างๆว่าเป็นข้อมูลล่าสุดที่ถูกต้องครบถ้วน ตัวแทนกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานควรทำการเปรียบเทียบระหว่างผลจาก ePIPO กับเอกสารที่เป็นกระดาษ เพื่อให้มั่นใจว่าระบบทำงานไม่ผิดพลาด

ลูกเรือที่ถูกตรวจสอบเอกสารประจำตัวตามขั้นตอนนั้นก็อาจจะสามารถตกเป็นเหยื่อของการละเมิดสิทธิหรือค่าแรงงานได้เช่นกัน การสัมภาษณ์เชิงลึกโดยใช้ลำที่มีใบอนุญาตควรถูกนำมาปฏิบัติตลอดช่วงการตรวจแรงงานกับลูกเรือเพื่อระบุการละเมิดสิทธิและการค้ามนุษย์ ‘



เจ้าหน้าที่ใช้ระบบ ‘สแกนใบหน้า’ เพื่อยืนยันตัวตนลูกเรือรายนี้

## ๓.๑ ระบบการชำระค่าจ้างแบบอิเล็กทรอนิกส์



พนักงานของเรือประมงแจกเอกสารยืนยันตัวตนที่เจ้าของเรือยึดจากแรงงานไว้ ก่อนเข้ารับการตรวจหาเชื้อ

- ลูกเรือทั้งหมดบนเรือประมงนั้นถูกกำหนดให้ต้องได้รับการจ่ายค่าจ้างในแต่ละเดือนผ่านทางระบบบัญชีธนาคารเท่านั้นแทนที่จะใช้วิธีการจ่ายด้วยเงินสดแบบเดิม ทาง EJF ขอแนะนำให้รักษาระบบนี้ไว้ เนื่องจากการพัฒนาอย่างมีนัยยะสำคัญจากระบบเดิมที่เป็นเงินสด ซึ่งไม่เป็นทางการและตรวจสอบไม่ได้

ถึงกระนั้น EJF ได้เข้าสังเกตการณ์การตรวจเรือประมงจำนวนมากตั้งแต่ที่มีการใช้ระบบใหม่ และพบปัญหาและอุปสรรคสำคัญที่ควรได้รับการแก้ไข ดังนี้

- แรงงานและเจ้าของเรือได้ทำการร้องเรียนว่าไม่มีตู้เอทีเอ็มในพื้นที่ท่าเรือของพวกเขา ทำให้ไม่สามารถเข้าถึงเงินได้ ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือจึงต้องทำการถอนเงินจากบัญชีของลูกเรือให้แทน
- เจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือได้ทำการยึดสมุดบัญชีธนาคารและบัตรกดเงินสดของลูกเรือไว้ที่บ้านหรือสำนักงาน โดยให้แรงงานเซ็นต์เอกสาร ‘ยินยอม’ ผ่าเอกสาร และให้แรงงานเขียนรหัสบัตรกดเงินสดไว้ มาตรการในลักษณะนี้ทำให้ผู้ประกอบการเรือประมงสามารถควบคุมเงินสดในบัญชีของแรงงานได้ และทำให้ระบบการจ่ายค่าจ้างผ่านระบบบัญชีธนาคารไม่สำคัญผลตามจุดมุ่งหมาย<sup>iv</sup>
- สมุดบัญชีธนาคารยังคงไม่ได้รับการปรับสมดุลเป็นประจำ หรือได้รับการปรับสมดุลที่หลายเดือนครั้ง การปรับสมดุลบัญชีธนาคารเป็นประจำเป็นหนึ่งในหลักฐานที่จะทำให้เจ้าหน้าที่สามารถประเมินได้ว่ามีปัญหาในการชำระค่าจ้างหรือไม่ บางกรณี แรงงานอาจไม่เคยเห็นบัตรกดเงินสดหรือสมุดบัญชีธนาคารเลยหลังจากที่ได้เปิดบัญชีแล้ว ถึงแม้ว่าบัตรกดเงินสดจะนับว่าเป็น ‘ทรัพย์สินส่วนตัว’ ไม่ใช่ ‘เอกสารยืนยันตัวตน’ หรือ เอกสารสำคัญอื่นๆ แล้วก็ตาม นี่อาจเป็นตัวบ่งชี้ว่าแรงงานไม่สามารถเข้าถึงเงินสดในบัญชีของตนเองได้

**ข้อเสนอแนะ:** เพื่อเป็นการเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงบัญชีธนาคารของแรงงาน สรชล. และ กสร. ควรเร่งทดลองให้บริการธุรกรรมทางการเงินผ่านเคาน์เตอร์ของร้านสะดวกซื้อ และริเริ่มใช้ระบบนี้เมื่อเป็นไปได้ เพื่อเป็นอีกหนึ่งตัวเลือกนอกเหนือจากตู้กดเงินสด (เอทีเอ็ม)<sup>iv</sup>

**ข้อเสนอแนะ:** EJF สนับสนุนให้กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานแก้ไข ‘ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง กำหนดแบบสัญญาจ้างลูกจ้างในงานประมงทะเล’ เพื่อกำหนดให้สมุดบัญชีธนาคารและบัตรกดเงินสดของแรงงาน ต้องถูกเก็บไว้บนเรือ ไม่ใช่ ที่บ้านหรือออฟฟิศของเจ้าของเรือ ผู้ควบคุมเรือ หรือนายหน้า

<sup>iv</sup> EJF ตระหนักว่า ในทางทฤษฎีแล้วการเก็บบัตรเงินสดของแรงงานไว้บนเรือเป็นการกระทำที่ไม่ขัดต่อมาตรา 131 ในพระราชกำหนดการบริหารจัดการการทำงานของคนข้ามชาติ อย่างไรก็ตามพฤติกรรมเช่นนี้อาจถูกใช้เพื่อควบคุมและจำกัดการเข้าถึงเงินในบัญชีของแรงงาน ซึ่งอาจบ่งชี้ถึงการยึดเอกสารหรือการเอาเปรียบและแสวงหาผลประโยชน์จากแรงงานในบางกรณี



**ข้อเสนอแนะ:** หากแรงงานยอมให้เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการถือสมุดบัญชีธนาคารและบัตรกดเงินสดของพวกเขา เจ้าหน้าที่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานต้องการซักถามอย่างเหมาะสมว่า พวกเขาทราบหรือไม่ว่าเอกสารของพวกเขาถูกเก็บไว้ที่ใด และพวกเขาสามารถเข้าถึงเอกสารเหล่านั้นได้ด้วยตนเองหรือไม่

**ข้อเสนอแนะ:** พนักงานตรวจแรงงานของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานต้องการยืนยันว่ามีการชำระค่าจ้างเข้าสู่สมุดบัญชีของแรงงานและ/หรือมีหลักฐานใบเสร็จการชำระเงิน หลักฐานการชำระเงินค้างควรถูกนำมายืนยันระหว่างการสัมภาษณ์ลูกเรือ

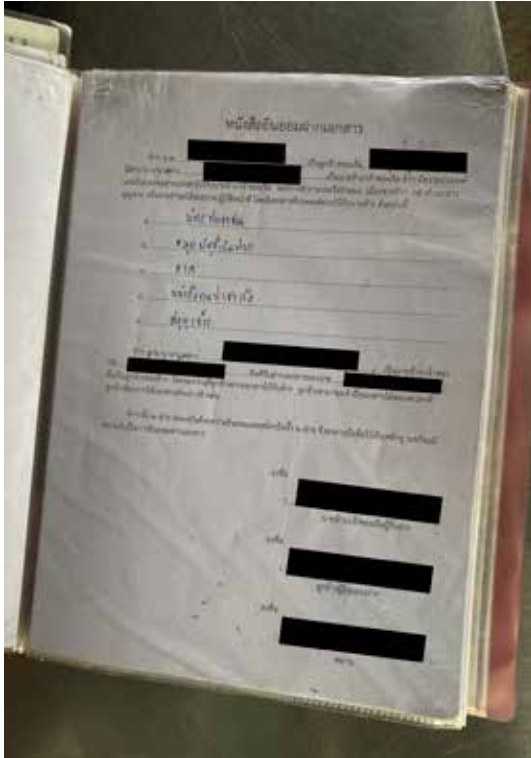
- ระหว่างเดือนมกราคม 2562 ถึงกุมภาพันธ์ 2563 EJF ได้พบเห็นกรณีที่แรงงานได้เขียนรหัสกดเงินไว้บนบัตรกดเงินสดของตนเองและผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงหมายเลขดังกล่าวได้ เป็นจำนวนทั้งหมด 15 ครั้ง ในระหว่างการร่วมสังเกตการตรวจเรือประมง โดยกรณีเหล่านี้พบในศูนย์ PIPO กว่า 9 แห่ง

**ข้อเสนอแนะ:** เจ้าหน้าที่ PIPO ควรตรวจสอบให้มั่นใจว่าแรงงานสามารถเข้าถึงหมายเลขรหัสกดเงินสดของตนได้แต่เพียงผู้เดียว และแนะนำห้ามมิให้ผู้ประกอบการเรือเข้าถึงรหัสกดเงินสดของลูกจ้าง หมายเลขรหัสกดเงินสดไม่ควรถูกเจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือบันทึกไว้

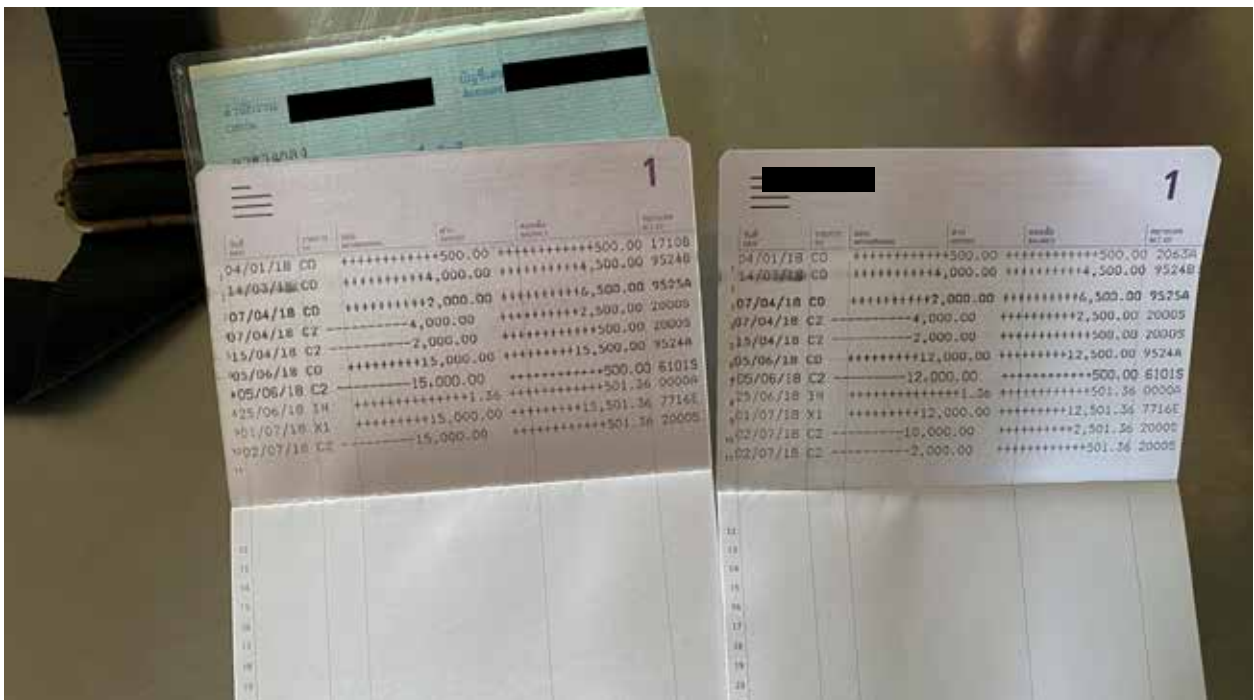
**ข้อเสนอแนะ:** เจ้าหน้าที่ PIPO ควรทำงานร่วมกับองค์กรภาคประชาสังคมท้องถิ่น เพื่อให้มั่นใจว่าลูกเรือประมงข้ามชาติตระหนักว่าบัตรกดเงินสดเป็นทรัพย์สินส่วนตัว นอกจากนี้ ควรให้ข้อเสนอแนะกับแรงงานเกี่ยวกับการถือบัตรกดเงินสด และแนะนำการเซ็นเอกสารยินยอมให้ฝากบัตรเป็นเรื่องที่ไม่ควรกระทำไม่ว่าจะสัมภาษณ์ลูกเรือคนเดิมกี่ครั้งก็ตาม



เจ้าของเรื่อนำสมุดบัญชีธนาคารและบัตรกดเงินสดของแรงงานออกมาให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบ (ซ้าย) กล่องพลาสติกเขียนว่า 'เอกสารลูกน้อง' ถูกเก็บไว้บนเรือประมง โดยแรงงานได้นำกล่องดังกล่าวลงมาจากเรือเพื่อการตรวจเรือประมงเข้า (ขวา)



หนังสือยินยอมฝากเอกสารที่แรงงานมอบอำนาจให้นายจ้าง/เจ้าของเรือสามารถยึดบัตรประชาชน สมุดบัญชีธนาคาร สัญญาจ้างงาน และหนังสือคนประจำเรือสำหรับแรงงานข้ามชาติ (ชาย) บัตรกดเงินสดของแรงงานที่มีการเขียนชื่อและหมายเลขรหัสกดเงินไว้บนบัตร (ภาพถ่ายจากวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2563) บัตรเหล่านี้ถูกฝากไว้กับเจ้าของเรือ และนำมาให้เจ้าหน้าที่ กสร. ตรวจสอบระหว่างการตรวจเรือประมง (ขวา)



ภาพถ่ายนี้ (จากวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2563) แสดงให้เห็นสมุดบัญชีธนาคารของแรงงาน 2 รายที่ทำรายการปรับสมุดบัญชีธนาคารล่าสุดในวันที่ 2 กรกฎาคม 2561 ซึ่งเป็นเวลาถึง 7 เดือนหลังจากที่ได้ทำการเปิดบัญชี

- EJF ได้พบเห็นตัวอย่างเจ้าของเรือที่ให้การตอบรับระบบการชำระค่าจ้างอิเล็กทรอนิกส์เป็นอย่างดี กรณีเหล่านี้มาจากจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และระนอง โดยมีตัวอย่างเช่น การทำรายการปรับสมุดบัญชีธนาคารของแรงงานเป็นประจำและการเก็บหลักฐานการจ่ายเงินเดือนเพื่อการตรวจสอบ

**ข้อเสนอแนะ:** ควรนำตัวอย่างที่ดีมาแบ่งปันและแสดงให้เห็นว่าระบบสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพหากมีการจัดอบรมและให้แนวทางที่เหมาะสม

**ข้อเสนอแนะ:** เจ้าของเรือที่ปฏิบัติตามกฎได้ดีได้รับสร้างแรงจูงใจให้ปฏิบัติตามระบบต่อโดยให้ฝึกอบรมผู้ประกอบการเรือประมงเจ้าอื่นๆที่ประสงค์จะได้รับการฝึกอบรมเพิ่มเติม การแบ่งปันข้อมูลและเทคนิคระหว่างเจ้าของเรืออาจเป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพในการสร้างความเข้าใจการใช้ระบบชำระค่างานนี้

EJF ได้จัดทำรายการข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาการจ่ายเงินผ่านระบบธนาคารอิเล็กทรอนิกส์โดยสามารถแจ้งเพื่อขอรับเอกสารนี้ได้

## ๓.๒. แนวทางการให้เหยื่อเป็นศูนย์กลาง



การตรวจเรือประมงของ PIPO ที่ประแส มีการจัดหาเก้าอี้ให้ลูกเรือนั่ง เพื่อให้พวกเขารู้สึกสบายขึ้นระหว่างเจ้าหน้าที่กำลังดำเนินงาน

- ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมงส่วนมากนั้นได้นำวิธีการตรวจเรือประมงโดยให้เหยื่อเป็นจุดศูนย์กลางเพื่อให้ลูกเรือรู้สึกปลอดภัยและผ่อนคลายระหว่างการตรวจมากเท่าที่จะเป็นไปได้มาใช้

**ข้อเสนอแนะ:** ทุกศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมงต้องมีการนำวิธีการตรวจเรือโดยให้เหยื่อเป็นจุดศูนย์กลางมาใช้ เพื่อเป็นการรับรองว่าลูกเรือนั้นมีความรู้สึกปลอดภัยและผ่อนคลายในระหว่างกระบวนการตรวจสอบแรงงาน เช่น ที่ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมง ที่ประแสและสงขลาที่มีการจัดหาที่นั่งให้กับลูกเรือ

**ข้อเสนอแนะ:** เจ้าหน้าที่จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานรวมทั้งผู้ประสานงานด้านภาษาควรแต่งกายในเสื้อผ้าลำลองธรรมดา เพื่อไม่ให้แสดงถึงความเกี่ยวข้องกับฝ่ายบังคับใช้กฎหมายและสร้างความสบายใจให้แรงงานสามารถเปิดเผยข้อมูลได้อย่างเป็นอิสระ

ทาง EJF ได้จัดทำแนวทางการฝึกอบรมในชื่อว่า “การสัมภาษณ์แรงงานข้ามชาติ” โดยได้ระบุรายละเอียดการนำคู่มือแนวทางการให้เหยื่อเป็นศูนย์กลางมาใช้ดำเนินงาน สามารถขอเอกสารนี้ได้จาก [EJF](#)



เจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมง สวมใส่เครื่องแต่งกายลำลองเช่นบุคคลทั่วไปเพื่อช่วยลดความรู้สึกและท่าทีคุกคามในระหว่างการตรวจและสัมภาษณ์แรงงาน

การกระทำอันใดก็ตามที่อาจก่อให้เกิดความรู้สึกประหลาดใจและถูกคุกคามแก่แรงงานเช่นการปรากฏตัวของเจ้าหน้าที่ทหารหรือการจัดกลุ่มผู้สัมภาษณ์และผู้เข้าร่วมฟังจำนวนมากนั้นล้วนเป็นเหตุให้แรงงานลดความเชื่อถือของแรงงานที่มอบให้กับเจ้าหน้าที่ จึงอาจทำให้แรงงานหลีกเลี่ยงที่จะแจ้งประสบการณ์ถูกกระทำทารุณหรือการค้ำมนุษย์ให้เจ้าหน้าที่ทราบ

### ๓.๓. การสัมภาษณ์และผู้ประสานงานด้านภาษา

- การสัมภาษณ์ลูกเรือที่ถูกจัดขึ้นระหว่างการตรวจเรือประมงของศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมงถือเป็นองค์ประกอบสำคัญด้านหนึ่งของการตรวจเรือประมง การสัมภาษณ์นี้อาจเป็นช่วงเวลาเดียวที่แรงงานสามารถพูดคุยกับเจ้าหน้าที่ถึงโอกาสใดๆก็ตามที่อาจจะก่อให้เกิดการละเมิดสิทธิหรือการทำร้ายแรงงาน ขั้นตอนการสัมภาษณ์นั้นสำคัญอย่างยิ่งและควรที่จะต้องให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ขั้นตอนการสัมภาษณ์ลูกเรือได้มีการพัฒนาขึ้นอย่างเป็นทางการเป็นลำดับนับตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ปี 2559 จากการสังเกตการณ์ในต้นปี 2563 ยังมีองค์ประกอบสำคัญอื่นๆที่ต้องได้รับการพิจารณาและเพื่อแก้ไขปรับปรุง
- ถึงแม้ว่าทาง EJF ไม่ได้พบเห็นการสัมภาษณ์ลูกเรือเป็นหมู่คณะทั้งหมดทุกคนตั้งแต่ต้นปี 2560 แต่ต้องเน้นย้ำว่า เจ้าหน้าที่ไม่ควรได้รับการแนะนำให้ปฏิบัติงานโดยวิธีดังกล่าวในระหว่างการตรวจเรือประมงของศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมง

**ข้อเสนอแนะ:** การสำรวจสอบถามลูกเรือรวมกันเป็นหมู่คณะถึงสภาพการทำงานบนเรือนั้นไม่สามารถช่วยเปิดเผยกรณีของการละเมิดสิทธิแรงงานได้เนื่องจากแรงงานอาจเกิดความกังวลว่าจะเป็นที่จับตามองของนายจ้างและได้รับการลงโทษได้ ดังนั้น จึงควรแยกลูกเรือกลุ่มตัวอย่างออกมาสัมภาษณ์ให้ไกลจากบริเวณที่มีการตรวจเรือประมง

- จากการสังเกตการณ์การสัมภาษณ์ลูกเรือตั้งแต่ช่วงเดือนกรกฎาคมปี 2560 ได้ดำเนินการในบริเวณที่แยกออกจากการตรวจเรือประมง แต่ทั้งนี้ก็ยังมีความสม่ำเสมอและไม่สอดคล้องกันในทางปฏิบัติตามแต่ละศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมงอยู่บ้าง

**ข้อเสนอแนะ:**

เจ้าหน้าที่จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานรวมทั้งผู้ประสานงานด้านภาษาควรวាយแยกผู้ถูกสัมภาษณ์ออกมาอย่างน้อยเพื่อให้ห่างจากสายตาและการได้ยินของลูกเรือคนอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากผู้ควบคุมเรือ หัวหน้าแรงงานและลูกเรือ ลูกเรือมีโอกาที่จะเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิแรงงานมากขึ้นหากผู้กระทำผิดนั้นไม่ได้ยินโดยรอบ



การสัมภาษณ์ในรูปแบบข้างต้นไม่น่าจะให้ผลลัพธ์ที่เป็นประโยชน์เนื่องจาก: 1) เกิดขึ้นใกล้กับส่วนที่เหลือของการตรวจเรือ 2) การสัมภาษณ์ไม่ไกลจากสายตาหรือการได้ยินของลูกเรือคนอื่นๆ และ 3) มีเพียงผู้ถูกสัมภาษณ์เพียงคนเดียวทำให้ยากต่อการระบุตัวผู้แจ้งเบาะแสได้ง่าย

**ข้อเสนอแนะ:**

ศูนย์ฯควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมง หลายแห่งได้ริเริ่มใช้รถกระบะของศูนย์เป็นสถานที่สำหรับการสัมภาษณ์แล้ว ในขณะที่ศูนย์ฯจังหวัดสงขลาแปลงตู้ขนส่งสินค้าเคลื่อนที่ให้เป็นห้องสัมภาษณ์ พื้นที่เหล่านี้มีความเป็นส่วนตัวและสะดวกสบายสำหรับการสัมภาษณ์ สำหรับศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมง ศูนย์ฯจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ใช้รถกระบะพร้อมมานบังตาदानโนเพื่อเพิ่มความเป็นส่วนตัว ทาง EJF ขอเสนอแนะว่าให้การปฏิบัติดังกล่าวนี้กลายเป็นแนวทางปฏิบัติพื้นฐานของทุกศูนย์



สงขลาได้รับประโยชน์จากการมี 'จุดยุทธศาสตร์' ซึ่งเรือประมงทุกลำต้องผ่านบริเวณปากน้ำเพื่อรับการตรวจของ PIPO ทำให้เจ้าหน้าที่สามารถเปลี่ยนตู้ขนส่งสินค้าเคลื่อนที่มาเป็นห้องสัมภาษณ์ถาวรได้



การสัมภาษณ์ลูกเรือทั้งสามคนจัดที่บนหลังรถกระบะของศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมง

**ข้อเสนอแนะ:** ในกรณีที่ถูกเรือถูกสัมภาษณ์เป็นรายบุคคลนั้นอาจก่อให้เกิดความวิตกกังวลในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิแรงงานที่อาจเกิดขึ้น เนื่องจากลูกเรืออาจเป็นที่จับตามองจากผู้ควบคุมเรือและอาจเผชิญกับการถูกลงโทษ ดังนั้นจึงควรใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบกลุ่มตัวอย่างสามถึงสี่คน (โดยเฉลี่ย) เพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์นั้นมีความกังวลน้อยลงว่าพวกเขาจะถูกจับตัวได้ว่าเป็นผู้ให้ข้อมูล

**ข้อเสนอแนะ:** ก่อนที่การสัมภาษณ์จะถูกจัดขึ้น เจ้าหน้าที่จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานควรทำการอธิบายจุดประสงค์ของการสัมภาษณ์อย่างละเอียด โดยกล่าวถึงผลลัพธ์ของการเปิดเผยข้อมูลรวมทั้งผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นตามมา เพื่อเป็นการรับประกันว่าผู้ถูกสัมภาษณ์จะให้ข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงมากที่สุดในระหว่างการสัมภาษณ์

**ข้อเสนอแนะ:** ควรมีเพียงแต่เจ้าหน้าที่จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานอยู่ในระหว่างการสัมภาษณ์เท่านั้น ทั้งนี้เพื่อช่วยลดความรู้สึกถูกคุกคามของแรงงาน เจ้าหน้าที่ควรทราบวาถูกเรือ โดยเฉพาะแรงงานข้ามชาติอาจเกิดความความรู้สึกเกรงกลัวต่อเจ้าหน้าที่ ในกรณีที่ลูกเรือนั้นมาจากการตามหุขหรือกระทำการเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย อาจเกิดความเกรงกลัวในการโดนลงโทษหากได้รับการเปิดเผยตัวตน ดังนั้นแล้ว เจ้าหน้าที่ของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจึงควรเชิญกลุ่มบุคคลหรือบุคคลผู้ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการสัมภาษณ์นั้นให้ออกจากพื้นที่บริเวณที่มีการจัดสัมภาษณ์แรงงาน



การสัมภาษณ์ในระหว่างการตรวจเรือของศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมง ในจังหวัดชุมพร บุคคล(ทางด้านซ้าย) ได้เข้าร่วมฟังการสัมภาษณ์ ซึ่งอาจเป็นการลดโอกาสของผู้ถูกสัมภาษณ์เหล่านี้ในการเปิดเผยข้อมูล ในท้ายที่สุดแล้ว ทางผู้ประสานงานด้านภาษาได้เชิญบุคคลดังกล่าวออกจากพื้นที่บริเวณสัมภาษณ์ไม่นานหลังจากที่มีการถ่ายภาพนี้



การสัมภาษณ์เป็นโอกาสที่ดีสำหรับเจ้าหน้าที่ที่จะบ่งชี้ตัวเหยื่อจากการทรมานและฟังกระทำโดยการปฏิบัติตามขั้นตอนสากลอย่างเคร่งครัด

**ข้อเสนอแนะ:** ผู้ประสานงานด้านภาษาจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานรวมถึงเจ้าหน้าที่ตรวจแรงงานนั้นควรได้รับการฝึกอบรมทักษะด้านอารมณ์ที่เหมาะสมเพื่อใช้สำหรับการระบุตัวเหยื่อ เช่น วิถีเขาหาเหยื่อและการให้เหยื่อเป็นศูนย์กลางนั้น และใช้ทักษะเหล่านี้เพื่อให้อีกเรื่องเกิดความรู้สึกผ่อนคลายและปลอดภัยตลอดช่วงการสัมภาษณ์และการตรวจเรือ สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเรื่องการสัมภาษณ์แรงงานข้ามชาติสามารถขอคู่มือการฝึกอบรมได้จากทาง EJF เอกสารฉบับนี้มีทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

**ข้อเสนอแนะ:** เจ้าหน้าที่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานไม่ควรถามคำถามสัมภาษณ์ที่เป็นการชี้นำ หรือเป็นคำถามปลายปิดที่สามารถตอบได้เพียง ‘ใช่’ หรือ ‘ไม่’ เพื่อเก็บรายละเอียดเกี่ยวกับสถานการณ์จริงบนเรือประมง

- จากการตรวจสอบในปี 2562 และ 2563 มีผู้ประสานงานด้านภาษาประจำอยู่ที่ทุกศูนย์ PIPO ทั้งหมด 30 แห่ง ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามีการพัฒนาและปรับปรุงขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม ในบางกรณี ชุดทำงานสหวิชาชีพที่มีอัตราเจ้าหน้าที่น้อยยังรายงานว่ามีผู้ประสานงานด้านภาษาที่สามารถสื่อสารภาษาถิ่นของแรงงานบางภาษาเท่านั้น เรื่องนี้เป็นเรื่องสำคัญโดยเฉพาะกับกลุ่มเรือความเสี่ยงสูงที่ลูกเรือต้องเข้ารับการสัมภาษณ์ทุกครั้งเมื่อเรือเข้ารับการตรวจสอบ หากไม่มีผู้ประสานงานด้านภาษา การตรวจเรือประมงเหล่านี้จะไม่สมบูรณ์

**ข้อเสนอแนะ:** แต่ละศูนย์ฯควรมีผู้ประสานงานด้านภาษาให้เพียงพอสำหรับการสัมภาษณ์แรงงานอย่างสมบูรณ์ตลอดเวลา ศูนย์ PIPO ควรขอความช่วยเหลือจากสำนักงานกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดและภาคประชาสังคมในท้องถิ่นหากจำเป็น (เช่น IOM หรือ Stella Maris) หรือใช้ผู้ประสานงานด้านภาษาจากศูนย์ PIPO อื่น ผ่านช่องทางวิดีโอคอลล์/โทรศัพท์

**ข้อเสนอแนะ:** หากไม่สามารถทำการสัมภาษณ์ระหว่างการตรวจเรือประมงของ PIPO ได้ เนื่องจากไม่มีผู้ประสานงานด้านภาษา ควรทำการแจ้งเตือนผ่านระบบ ePIPO เพื่อแจ้งให้เจ้าหน้าที่ชุดสหวิชาชีพ PIPO ทำการสัมภาษณ์ในภายหลังไม่เกิน 30 วัน เมื่อผู้ประสานงานด้านภาษาสะดวก

- เจ้าหน้าที่จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานในศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมง บางแห่งได้ให้ข้อมูลว่าเนื่องจากเรือประมงส่วนใหญ่เน้นทำการประมงรายวันหรือไม่ก็คืนเท่านั้นและพวกเขาจัดคุ้นเคยกับลูกเรือบนเรือประมงทำให้การตรวจสอบลูกเรือเป็นไปได้รวดเร็วขึ้น และไม่จำเป็นต้องทำการสัมภาษณ์



**ข้อเสนอแนะ:**

ถึงแม้ว่าข้อมูลดังกล่าวนี้เป็นข้อเท็จจริง เจ้าหน้าที่จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานควรทำความเข้าใจว่าความสัมพันธ์ระหว่างลูกเรือประมงและผู้ควบคุมเรือที่สามารถเปลี่ยนแปลงได้เสมอ เจ้าหน้าที่ควรเผื่อสังเกตตลอดเวลา ทำการสัมภาษณ์ทุกครั้ง และใช้ประโยชน์จากความสนิทชิดเชื้อกับลูกเรือ เพื่อให้เหยื่อที่ถูกทำร้ายกล้าที่จะให้ข้อมูลกับเจ้าหน้าที่มากขึ้น

- ในหลายศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมง ให้ข้อมูลถึงในกรณีที่ได้รับทราบเหตุการณ์การถูกทำร้ายในระหว่างการสัมภาษณ์จึงจัดให้มีการประสานงานกับผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือโดยทันที กล่าวคือเจ้าหน้าที่จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจะทำการติดตามผลการสัมภาษณ์และการสำรวจภายในระยะ 15-30 วัน หรือในวันที่เรือของลูกจ้างลำนั้นเทียบท่า หากแต่ในกรณีที่ไม่มีความคืบหน้าใดๆ คดีอาชญากรรมดังกล่าวนี้จะถูกส่งให้ตำรวจท้องถิ่นเป็นผู้ดูแล

**ข้อเสนอแนะ:**

การติดตามผลของการกระทำผิดในทันทีนั้นอาจทำให้ลูกเรือเกรงกลัวที่จะให้ข้อมูล เนื่องจากกลัวการถูกลงโทษจากนายจ้างหลังจากที่เรือเพิ่งจะได้รับการตรวจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่เรือประมงลำดังกล่าวเตรียมออกจากท่า ซึ่งแน่นอนว่าลูกเรือนั้นจะต้องออกทะเลเป็นเวลาหลายสัปดาห์ อาจทำให้ไม่มีโอกาสที่จะสามารถช่วยเหลือลูกเรือคนดังกล่าวได้ เจ้าหน้าที่จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานควรทำการอธิบายให้ลูกเรือคนนั้นๆ เข้าใจถึงกระบวนการที่อาจจะเกิดขึ้นตามมา ทั้งนี้หากพวกเขาทำการแจ้งปัญหาอย่างแท้จริงและเจ้าหน้าที่สามารถดำเนินการกับเจ้าของเรือหลังจากที่นำเรือกลับเข้าท่าแล้ว สิ่งนี้อาจช่วยลดโอกาสการเผชิญหน้าของลูกเรือกับบทลงโทษในฐานะ ‘ ผู้เปิดเผยการกระทำผิด ’ เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องควรพยายามให้ผลการสัมภาษณ์นั้นเป็นความลับ ในกรณีที่มีการตรวจสอบพบปัญหาร้ายแรงหรือข้อบ่งชี้ว่าควบคุมเรือได้กระทำการข่มขู่หรือมีการใช้ความรุนแรงต่อลูกเรือในระหว่างการนำเรือออกจากท่าไม่ควรมีการอนุญาตให้นำเรือออกและควรให้กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานพร้อมทั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องดำเนินการสืบสวนสอบสวนในทันที



การสัมภาษณ์ลูกเรือที่สิทธิควรได้รับการยกย่องสำหรับ 1) การสัมภาษณ์เกิดขึ้นโดยห่างจากสายตาและการได้ยินของการตรวจตราส่วนอื่น 2) ใช้สถานที่ที่ให้ความสะดวกสบายและเป็นส่วนตัวเพื่อให้ลูกเรือรู้สึกปลอดภัย 3) อนุญาตให้ผู้ตรวจจากจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานรวมทั้งผู้ประสานงานด้านภาษาอยู่ในการสัมภาษณ์เท่านั้น และ 4) การสัมภาษณ์เกิดจากการสุ่มกลุ่มลูกเรือในจำนวนที่เหมาะสม

## ๔. หน่วยปฏิบัติการพิเศษในการบังคับใช้กฎหมาย



หน่วยปฏิบัติการพิเศษต่อต้าน IUU กำลังสังเกตการณ์การตรวจเรือประมงของ PIPO ที่ท่าเรือ

คณะทำงานติดตามและบังคับใช้กฎหมายเฉพาะกิจหลายคณะได้ถูกจัดตั้งขึ้นในตลอดระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมาเพื่อทำงานร่วมและช่วยสนับสนุนศูนย์ PIPO อีกทั้งยังช่วยฝึกอบรมด้านการพัฒนากระบวนการ คณะทำงานดังกล่าว อาทิ ชุดสหวิชาชีพตรวจเรือประมงจากส่วนกลาง (FITS) จัดตั้งขึ้นในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 ภายใต้การควบคุมของ ศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย (สปมผ.) และ สรชล. ในภายหลัง และหน่วยปฏิบัติการพิเศษต่อต้าน IUU (IUU Hunter) ภายใต้การควบคุมของกรมประมง จัดตั้งขึ้นในเดือนมีนาคม 2561 ด้วยคำสั่งจากพลเอก ฉัตรชัย สาริกัลยะ รองนายกรัฐมนตรี ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 โครงการหน่วยปฏิบัติการพิเศษต่อต้าน IUU ถูกยกเลิกเนื่องจากมีหน้าที่ทับซ้อนกับหน่วยลาดตระเวนของกรมประมง

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับหน่วยงานพิเศษทั้ง 2 หน่วยนี้ กรุณาดูภาคผนวก

### ข้อเสนอแนะ:

EJF เชื่อเป็นอย่างยิ่งว่า ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะประสบความสำเร็จในการเดินหน้ากำจัดการทำประมงผิดกฎหมาย และการละเมิดสิทธิแรงงานในอุตสาหกรรมการประมง แต่หน่วยปฏิบัติการพิเศษอย่างหน่วยปฏิบัติการพิเศษต่อต้าน IUU จะยังคงมีความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายการประมงและ/หรือแรงงาน EJF ขอสนับสนุนให้รัฐบาลไทยนำโครงการหน่วยปฏิบัติการพิเศษต่อต้าน IUU กลับมาใช้โดยเร็วที่สุด เพื่อให้มั่นใจว่ามาตรฐานการตรวจสอบจะสูงคงเดิม

### ข้อเสนอแนะ:

EJF ขอสนับสนุนให้ ชุดทำงาน FITs เข้าทำการตรวจสอบโดยไม่แจ้งให้ศูนย์ฯทราบล่วงหน้าควบคู่กับทำการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง การปฏิบัติงานในลักษณะนี้จะทำให้ชุดทำงาน FIT สามารถประเมินการดำเนินการประจำวันของศูนย์ PIPO ได้แม่นยำขึ้น และทำให้มั่นใจได้ว่า ศูนย์ฯได้รักษามาตรฐานการดำเนินงานที่ได้มาตรฐานตลอดเวลา EJF เชื่อว่าการเข้าตรวจสอบโดยไม่แจ้งให้ทราบล่วงหน้าเป็นสิ่งสำคัญเพื่อป้องกันว่าการดำเนินงานพัฒนาขึ้นจริงหรือไม่

### ข้อเสนอแนะ:

หน่วยปฏิบัติการพิเศษมีความสามารถในการทำการสืบสวนซึ่งส่งเสริมการตรวจเรือประมง และยังสามารถให้ข้อเสนอแนะเฉพาะด้านเพื่อให้เจ้าหน้าที่นำไปพัฒนาต่อยอดได้ทั้งในมุมของการทำประมงและแรงงาน สมาชิกในชุดทำงานควรประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จากหลายหน่วยงานเพื่อให้มั่นใจว่าปัญหาทั้งสองเรื่องจะได้รับความสนใจเท่ากันในแต่ละครั้ง

**ข้อเสนอแนะ:**

ทุกครั้งที่มีการเข้าตรวจสอบจะต้องมีการลงบันทึกเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายที่ตรวจพบและการสืบสวนเป็นประจำวันอย่างถี่ถ้วน โดยควรมีการวิเคราะห์รายละเอียดว่า สามารถตรวจพบปัญหานั้นๆ ได้อย่างไร แก้อะไร และ ได้เรียนรู้อะไรบ้าง หากไม่มีการเก็บข้อมูลในลักษณะดังกล่าว อาจสูญเสียความรู้ที่พึงได้ไป

**ข้อเสนอแนะ:**

เพื่อให้มั่นใจว่า FITs และกลไกการบังคับใช้กฎหมายในลักษณะเดียวกันจะยังคงดำเนินงานต่อไปได้ในอนาคต การฝึกอบรมจึงเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อให้หัวหน้าชุดทำงานในอนาคตสามารถพัฒนาตนเองและคุ้นเคยกับขั้นตอนการสืบสวนระหว่างการตรวจเรือประมง



เจ้าหน้าที่จาก FIT ให้ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งที่พบจากการเข้าตรวจสอบศูนย์ PIPO ในจังหวัดบุรีรัมย์

**ข้อเสนอแนะ:**

ชุดทำงาน FITs สามารถทำให้เกิดความยั่งยืนของโครงการนี้ยิ่งขึ้น โดยการให้องค์กรภาคประชาสังคม (CSOs) ในท้องที่มาเป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมทุกครั้งที่จะออกตรวจ องค์กรภาคประชาสังคมในท้องที่ที่ได้รับประโยชน์จากการบังคับใช้กฎหมายและการแลกเปลี่ยนข้อมูล ในขณะที่ FITs จะสามารถเข้าถึงข้อมูลและความเชี่ยวชาญในท้องที่ได้

**ข้อเสนอแนะ:**

การให้องค์กรภาคประชาสังคมในท้องที่ทำงานร่วมกับศูนย์ PIPO และเข้าตรวจเรือประมงตามท่าเรือจะช่วยพัฒนาการดำเนินงานด้านอื่นๆ ของ องค์กรภาคประชาสังคมในท้องที่ที่สามารถช่วยเป็นประสานงานด้านภาษาในศูนย์ PIPO ซึ่งกำลังขาดแคลน นอกจากนี้ยังช่วยแก้ไขปัญหาความเข้าใจที่ศูนย์ PIPO กำลังประสบ และให้ช่วยเหลือข้อเสนอแนะกับชาวประมงเกี่ยวกับสิทธิของพวกเขาเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทารุณกรรมแรงงาน

## ๕. การคัดกรองแรงงานเมื่อเดินทางมาถึงประเทศไทย

สำหรับแรงงานที่เข้ามาทำงานในประเทศไทยผ่านบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding : MOU) แรงงานข้ามชาติจะได้รับ การคัดกรองจากเจ้าหน้าที่กรมการจัดหางาน กระบวนการนี้ดำเนินการเพื่อให้มั่นใจว่าพวกเขาเดินทางมาทำงานตามความประสงค์ของตนเอง และไม่ได้ถูกบีบบังคับให้มาทำงาน ซึ่งการคัดกรองนี้จะทำโดยการสัมภาษณ์กับผู้ประสานงานด้านภาษาที่ได้รับการรับรอง



แรงงานข้ามชาติรอรับการคัดกรองที่ศูนย์คัดกรองแรงงานในจังหวัดระนองที่เพิ่งเปิดให้บริการในวันที่ 23 กันยายน 2561

EJF ได้เข้าสังเกตการณ์ขั้นตอนการคัดกรองที่ ‘ศูนย์แรกรับเข้าทำงานและสิ้นสุดการจ้าง’ จังหวัดระนองในเดือนกันยายน 2561 เท่านั้น อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลการสำรวจที่มีอยู่อย่างจำกัด EJF ขอแนะนำข้อเสนอแนะดังนี้

- แรงงานที่เดินทางมาถึงได้รับการสัมภาษณ์แบบกลุ่ม แทนที่จะเป็นแบบรายบุคคล นอกจากนี้ยังมีเจ้าหน้าที่ตำรวจติดอาวุธในเครื่องแบบ และเจ้าหน้าที่อื่นๆ เข้าร่วมการสัมภาษณ์ ปัจจุบันเหล่านี้อาจสร้างความเกรงกลัวให้กับแรงงาน ทำให้พวกเขาไม่กล้าเล่าถึงประสบการณ์หรือว่าพวกเขาเป็นเหยื่อจากการบังคับใช้แรงงานหรือการค้ามนุษย์

**ข้อเสนอแนะ:** ขั้นตอนการคัดกรองแรงงานควรมีการปฏิบัติตามวิธีการให้เหยื่อเป็นศูนย์กลางตามที่ศูนย์ PIPO และการตรวจสอบกลางทะเลได้นำไปใช้ การที่ขั้นตอนเหล่านี้ได้รับการปฏิบัติอย่างมีมาตรฐานเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อป้องกันไม่ให้แรงงานรู้สึกไม่สบายใจและเกรงกลัวเจ้าหน้าที่แรงงานและเจ้าหน้าที่ทางกฎหมายของไทย

**ข้อเสนอแนะ:** เจ้าหน้าที่กรมการจัดหางานควรทำให้มั่นใจว่าแรงงานได้รับการสัมภาษณ์เป็นรายบุคคล และการสัมภาษณ์ดำเนินการในพื้นที่ที่เป็นส่วนตัวและสะดวกสบาย เจ้าหน้าที่กรมการจัดหางานเท่านั้นที่ควรเป็นผู้สัมภาษณ์ เพื่อป้องกันไม่ให้แรงงานรู้สึกเกรงกลัวขั้นตอนดังกล่าว ชุดทำงานตรวจสอบควรทราบไว้ว่าแรงงาน โดยเฉพาะแรงงานข้ามชาติ อาจเกรงกลัวเจ้าหน้าที่เป็นทุนเดิมอยู่แล้ว หากพวกเขาเป็นเหยื่อจากการค้ามนุษย์หรือลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย พวกเขาอาจกลัวว่าจะโดนลงโทษหากถูกจับได้ เจ้าหน้าที่กรมการจัดหางานควรสังเกตบริเวณที่สัมภาษณ์เสมอ หากมีหน่วยงานหรือบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องควรเชิญออกไปจากพื้นที่สัมภาษณ์

- แรงงานอาจรู้สึกไม่สบายใจที่จะเล่าความจริงหากมีเพื่อนนั่งอยู่ด้วยและจะตอบคำถามตามความคิดเห็นของคนส่วนใหญ่ เพราะกลัวจะถูกนายจ้างลงโทษ

สมุดประจำตัวลูกเรือที่ออกให้แรงงานข้ามชาติที่เข้าเมืองทุกคน มีข้อมูลทางชีวภาพ (biometric) รูปถ่ายของพวกเขา และประวัติการทำงานขณะที่ทำงานในประเทศไทย ชาวประมงไทยจะได้รับเอกสารในลักษณะเดียวกัน เรียกว่า ‘สมุดประจำตัวลูกเรือ’ กรมเจ้าท่ามีหน้าที่รับผิดชอบในขั้นตอนนี้



การสัมภาษณ์สมุดประจำตัวลูกเรือที่จัดขึ้นในจังหวัดสงขลาเดือนธันวาคม 2560

- EJF เป็นกังวลอย่างยิ่งว่าวิธีการที่ใช้ในการทำสัมภาษณ์สมุดประจำตัวลูกเรือจากการสำรวจในช่วงปลายปี 2560 ไม่เหมือนกับขั้นตอนที่ EJF และหน่วยงานอื่นๆ ได้เสนอแนะ โดยไม่ได้นำวิธีการให้เหยื่อเป็นศูนย์กลางไปปรับใช้ โดย 1) ทำการสัมภาษณ์ในบริเวณที่ทำการตรวจเรือประมง 2) มีเจ้าหน้าที่หลายรายเข้าร่วมฟังสัมภาษณ์ 3) มีเจ้าของเรือเข้าร่วมฟัง (เล็กลีโกลีงทางขวามือ) และ 4) มีผู้ควบคุมเรือเข้าร่วมฟัง (เล็กลีโกลีงทางขวามือ) สถานการณ์เช่นนี้อาจสร้างความเกรงกลัวต่อผู้ให้สัมภาษณ์ เมื่อผู้ประสานงานด้านภาษากลามชื่อและอายุของ ผู้ถูกสัมภาษณ์นั้นนั่งเงียบ

การดำเนินงานในลักษณะนี้ไม่ก่อให้เกิดการเก็บข้อมูลที่แม่นยำหรือเป็นประโยชน์ และอาจทำให้เป็นการยากสำหรับเจ้าหน้าที่ชุดตรวจสอบที่จะตีความเหยื่อจากการสัมภาษณ์หรือทารุณกรรมในอนาคต

**ข้อเสนอแนะ:** การสัมภาษณ์สมุดประจำตัวลูกเรือเป็นขั้นตอนคัดกรองที่สำคัญเพื่อพิจารณาว่าแรงงานข้ามชาติเป็นเหยื่อการทารุณกรรมหรือการค้ามนุษย์หรือไม่ การสัมภาษณ์ต้องกระทำในสถานที่ที่เป็นส่วนตัว ห่างจากผู้ไม่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะเจ้าของและผู้ควบคุมเรือเรือต้องไม่สามารถได้ยินการสัมภาษณ์ได้ ในการสัมภาษณ์ในรูปแบบที่ EJF ได้เข้าถึงเหตุการณ์ในเดือนธันวาคม 2560 นั้นอาจไม่ได้ข้อมูลที่นำไปใช้ให้เกิดประโยชน์มากนัก

ปัจจัยใดๆ ก็ตามที่อาจส่งผลให้ลูกเรือเกิดความรู้สึกไม่มั่นคงหรือถูกคุกคาม ดังเช่นการมีเจ้าหน้าที่ในการสัมภาษณ์มากเกินไป กลุ่มผู้สัมภาษณ์ที่มีจำนวนมากรวมทั้งผู้ถูกสัมภาษณ์หรือผู้ฟังอื่นๆ จำนวนมากในระหว่างการสัมภาษณ์ อีกทั้งการเปิดเผยรูปถ่ายของรอยแผลเป็นหรือบาดแผลนั้นเป็นเรื่องที่ละเอียดอ่อนและอาจก่อให้เกิดความไม่เชื่อใจในตัวเจ้าหน้าที่และผู้ตีแผ่แพร่ประสบการณ์การถูกทำร้ายหรือการละเมิดสิทธิแรงงานได้

## ๖. การตรวจสอบเรือประมงกลางทะเล



เรือประมงได้รับการตรวจสอบจากเรือของกรมประมงนอกชายฝั่งสงขลา

ตั้งแต่ปี 2559 EJF ได้เข้าร่วมสังเกตการณ์การลาดตระเวนกลางทะเลบนเรือของกองทัพเรือ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมเจ้าท่า และกรมประมง ทั้งหมด 15 ครั้ง โดยหน่วยงานทั้งหมดที่สามารถทำการลาดตระเวนได้อยู่ภายใต้กรอบอำนาจของ ศรชล. การลาดตระเวนนี้เกิดขึ้นที่ภูเก็ต สงขลา สตูล สมุทรสงคราม และ เพชรบุรี ซึ่งทำให้ EJF มีข้อมูลสามารถวิเคราะห์การตรวจสอบกลางทะเลด้วยวิธีการต่างๆ ตลอดหลายปีที่ผ่านมาของแต่ละหน่วยงานและพื้นที่ได้

**ข้อเสนอแนะ:** เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยลาดตระเวน ศรชล. ควรวิเคราะห์เส้นทางของหน่วยงานทั้งหมดรวมไปถึงจุดที่เคยมีการทำประมงผิดกฎหมาย เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้ลาดตระเวนพื้นที่ที่ทับซ้อนกัน

- เรือของ ศรชล. ไม่สามารถเข้าถึงข้อมูล VMS ฐานข้อมูล CRA หรือข้อมูลเรือประมงได้ ก่อนทำการเข้าตรวจสอบ ซึ่งหมายความว่าในขณะที่ทำการตรวจสอบ พวกเขาอาจไม่ทราบสาเหตุว่าทำไมเรือลำดังกล่าวถึงถูกจัดอยู่ในประเภทความเสี่ยงนั้นๆ

**ข้อเสนอแนะ:** ก่อนเข้าตรวจเรือประมง สำนักงาน ศรชล. ในท้องที่ควรส่งข้อมูลเกี่ยวกับเรือประมง อาทิ เอกสารการแจ้งออก รายชื่อลูกเรือ และข้อมูลติดตาม VMS ให้เรือลาดตระเวนได้ จากนั้นข้อมูลดังกล่าวควรถูกนำไปเปรียบเทียบกับเอกสารบนเรือประมง เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงที่จะตรวจพบเอกสารและรายชื่อลูกเรือปลอม

**ข้อเสนอแนะ:** เรือลาดตระเวนของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลควรสามารถเข้าถึงศูนย์ควบคุมระบบการติดตามเรือ VMS ซึ่งข้อเสนอแนะดังกล่าวนี้เป็นผลสะท้อนมาจากกองทัพเรือและกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่EJF ได้ร่วมสังเกตการณ์การลาดตระเวนทางทะเลตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ปี 2559 ซึ่งระบบนี้อาจจะพัฒนาเป็นระบบการทำงานที่แยกย่อยออกมาจากระบบเดิม หรือไปเป็นในลักษณะรุ่นออฟไลน์ที่เรือลาดตระเวนยังสามารถดาวน์โหลดข้อมูลการติดตามเรือประมงหรือเครื่องมือต่างๆ ก่อนที่จะออกลาดตระเวน

- การตรวจเรือประมงจำเป็นต้องเป็นไปตามขั้นตอนอย่างละเอียดถี่ถ้วนและตามระบบ ในบางครั้งระวางเรือประมงไม่ได้ถูกตรวจสอบหรือมีการตรวจสอบเพียงในบางระวาง การตรวจสอบขนาดตาข่ายและรายละเอียดของเครื่องมือประมงอื่นๆยังคงเป็นไปอย่างไม่ค่อยเป็นระบบเช่นกัน

**ข้อเสนอแนะ:**

เจ้าหน้าที่ผู้ทำการตรวจเรือประมงดำเนินการตรวจสอบปริมาณการจับสัตว์น้ำในระวางอย่างสม่ำเสมอว่าตรงกับข้อมูลที่ใ้ระบุไว้ในสมุดบันทึกการทำประมง (logbook) ว่าตรงกับปริมาณการจับปลาต่อหน่วยที่บันทึกไว้ในชุดควบคุมระบบการติดตามเรือ VMS หรือไม่



การตรวจสอบเรือประมงทางทะเลที่จังหวัดภูเก็ต : การตรวจระวางเรือประมงเช่นนี้ควรเป็นขั้นตอนดำเนินการสากลพื้นฐานการลาดตระเวนทางทะเล

- ระหว่างการลาดตระเวนของกรมประมง เจ้าหน้าที่ได้เข้าตรวจสอบอุปกรณ์การทำประมง เพื่อยืนยันว่าอุปกรณ์มีลักษณะตรงกับที่กฎหมายกำหนดไว้ การตรวจสอบนี้เป็นมาตรการสำคัญในการทำให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามกฎอย่างต่อเนื่อง

**ข้อเสนอแนะ:**

การตรวจปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้ควรถูกรวบรวมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนมาตรฐานสำหรับการตรวจลาดตระเวนกลางทะเลของ ศรชล. ควรมีการเปรียบเทียบอุปกรณ์ที่ใส่ได้กับใบอนุญาตทำประมงและทะเบียนเรือ นอกจากนี้รายละเอียดอุปกรณ์ อาทิ ขนาดของตาอวนหรือจำนวนหัวอวนควรได้รับการตรวจสอบด้วยว่าเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

- ในการตรวจสอบทางทะเลที่โดยกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เจ้าหน้าที่ได้ทำการตรวจสอบสายพันธุ์ปลาที่ถูกจับโดยเรือประมงและนำตัวอย่างของปลาสายพันธุ์ที่ต่างกันไปตรวจสอบที่ศูนย์วิจัยทางทะเล เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้การชี้แจงว่าหากปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้ประกอบไปด้วยสายพันธุ์ปลาในแนวปะการังหรือปลาที่อาศัยอยู่ตามแนวชายฝั่งมี 30% นั้นหมายความว่าสามารถสงสัยได้ว่าเรือลำดังกล่าวทำการประมงที่ผิดกฎหมายและควรดำเนินการสอบสวนทันที

**ข้อเสนอแนะ:**

การฝึกอบรมเรื่องข้อกำหนดและระเบียบเกี่ยวกับเครื่องมือประมง และประเภทสัตว์น้ำที่เพาะแ่การทำประมง ‘ต้องสงสัย’ สามารถจัดขึ้นได้ ณ ศูนย์ PIPO โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และศูนย์ควบคุม ศรชล.ภาค



เจ้าหน้าที่จากกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งตรวจสอบสายพันธุ์ปลาที่อาจช่วยระบุถึงการประมงที่ผิดกฎหมายได้ ตัวอย่างปลาดังกล่าวได้ถูกนำไปเพื่อตรวจสอบต่อไป



เจ้าหน้าที่กรมประมงวัดขนาดตาอวนว่าเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

- การตรวจสอบแรงงานยังไม่เพียงพอและไม่เป็นไปตามขั้นตอนมาตรฐาน นอกจากนี้ความละเอียดถี่ถ้วนในการตรวจสอบกลางทะเลยังมีมาตรฐานที่ต่างกับหากเทียบกับการตรวจสอบของ PIPO

**ข้อเสนอแนะ:** เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องควรจัดทำกรตรวจสอบแรงงานอย่างเต็มรูปแบบเพื่อทำการตรวจสอบเอกสารประจำตัวประชาชนของแรงงาน รายนามลูกเรือและใบอนุญาตทำงานของลูกเรือที่ปฏิบัติงาน ณ ขณะนั้น ซึ่งขั้นตอนนี้ควรควมรวมการสัมภาษณ์เชิงลึกกับลูกเรือ (ตามภาษาโดยกำเนิด) เพื่อตรวจสอบสอความเป็นอยู่และการทำงานบนเรือประมง



- กระบวนการการตรวจสอบแรงงานของทางเจ้าหน้าที่กองทัพเรือยังเป็นไปอย่างแตกต่างและหลากหลาย – ในการตรวจสอบเจ้าหน้าที่บางนายอาจวางตัวให้ดูน่าเกรงขาม ในขณะที่เจ้าหน้าที่นายอื่นอาจวางตัวให้ดูเป็นมิตรและพร้อมเข้าหาแรงงานมากกว่า

**ข้อเสนอแนะ:** การตรวจตราเรือประมงควรพยายามใช้วิธีการโดยให้เหยื่อเป็นจุดศูนย์กลางให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ หรือใช้วิธีการที่ตรวจตราที่มีความนุ่มนวลมากขึ้นเพื่อให้ลูกเรือนั้นรู้สึกผ่อนคลาย ยกตัวอย่างเช่น ในระหว่างที่มีการตรวจตราเรือประมงของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ได้มีการแยกให้ลูกเรือตำแหน่งอาวุโสของเรือประมงขึ้นเรือลาดตระเวนเพื่อให้ลูกเรือคนอื่นๆ รู้สึกผ่อนคลายและกล้าเปิดเผยข้อมูลมากขึ้น



การตรวจเรือทางทะเลที่ชลบุรี : การตรวจตราเรือประมงลำเดียวกันแต่แสดงให้เห็นถึงวิธีการในการเข้าหาลูกเรือสองวิธีที่ต่างกัน.

- เจ้าหน้าที่ผู้ทำการตรวจแรงงานมักประสบปัญหาเรื่องการแปลภาษา กับลูกเรือซึ่งส่วนมากเป็นแรงงานข้ามชาติ จึงทำให้เกิดการสื่อสารที่สับสนๆ และดำเนินการขึ้นไม่ไกลจากผู้ควบคุมเรือหรือนายท้ายเรือ

**ข้อเสนอแนะ:** การตรวจสอบกลางทะเลควรมีผู้ประสานงานด้านภาษาอิสระเพื่อให้การสื่อสารดำเนินไปได้โดยง่าย ไม่ใช่ผู้ควบคุมเรือ นายท้ายเรือ หรือลูกเรือชาวไทยที่พูดภาษาแรงงานได้ ชุดสหวิชาชีพกลางทะเลนั้นทำการตรวจตราแค่บางพื้นที่ โดย ณ ปัจจุบันยังคงมีการตรวจกระจายไปตามพื้นที่ต่างๆบ้าง

## ๗. หน่วยปฏิบัติการอำพรางพิเศษ โฟไซดอน

ตั้งแต่ปี 2561 EJF ได้มีโอกาสเข้าร่วมการลาดตระเวนกลางทะเลบนเรือโฟไซดอน ซึ่งเป็นเรือลาดตระเวนอำพรางของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมประมง โฟไซดอนเริ่มดำเนินการในเดือนตุลาคม 2560 โดยมีลักษณะต่างจากเรือลาดตระเวนทั่วไป เนื่องจากเคยเป็นเรือบรรทุกสัตว์น้ำเก่าที่นำมาแปลงเป็นเรือลาดตระเวนอำพรางของตำรวจ



โฟไซดอนจอดอยู่ข้างๆเรือประมงเวียดนามที่ยึดมา 5 ลำในเดือนเมษายน 2561

บนเรือโฟไซดอนประกอบด้วยตำรวจไทยและเจ้าหน้าที่กรมประมง และยังมีเทคโนโลยีเรดาร์ที่ซับซ้อน และเรือสปีดโบ๊ท เมื่ออยู่ในระยะที่เข้าประชิดได้ จะมีการส่งสปีดโบ๊ทเข้าไปตรวจจับ

ความสำเร็จของโฟไซดอนวัดได้จากอัตราการจับกุมที่เพิ่มขึ้น ในปี 2561 เรือโฟไซดอนตรวจยึดเรือประมงได้ 89 ลำ เป็นเรือไทย 22 ลำ และเรือต่างชาติอีก 67 ลำ

**ข้อเสนอแนะ:** โฟไซดอนควรมีผู้ประสานงานด้านภาษาอย่างน้อย 1 คน ซึ่งสามารถพูดภาษาถิ่นของลูกเรือต่างชาติได้หลายภาษา ประจําอยู่บนเรือ การดำเนินงานในลักษณะนี้จะช่วยให้มีการสื่อสารและเก็บข้อมูลได้ทันที

**ข้อเสนอแนะ:** โฟไซดอนควรเก็บข้อมูลพื้นฐานจากแบบสำรวจ ซึ่งแจกจ่ายให้ลูกเรือต่างชาติบนเรือ แบบสำรวจควรมีการอธิบายว่าทำไมลูกเรือถึงถูกกักตัว จะต้องผ่านขั้นตอนต่ออย่างไรก่อนถูกส่งกลับประเทศบ้านเกิด EJF ได้ใช้แบบสำรวจในลักษณะดังกล่าวกับชาวประมงเวียดนาม สามารถขอแบบสำรวจนี้จาก EJF ได้

**ข้อเสนอแนะ:** กรมประมงควรขยายระบบรายงานการทำประมงแบบ IUU เพื่อให้เรือลาดตระเวนอย่าง โฟไซดอน สามารถรับข้อมูลอัปเดตแบบเรียลไทม์จากเรือประมงที่พบเรือต้องสงสัยว่าอาจทำประมงแบบ IUU

**ข้อเสนอแนะ:** โฟไซดอนไม่สามารถแล่นได้เร็วและคล่องแคล่ว ทำให้ต้องอาศัยสปีดโบ๊ทเพื่อเข้าประชิด การใช้โดรน ซึ่งสามารถบินขึ้นได้จากดาดหน้าเรือจะช่วยให้การบ่งชี้เรือต้องสงสัยนอกกระแสมองเห็นของโฟไซดอนได้ ทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

**ข้อเสนอแนะ:** สำนักงานตำรวจไทยและกรมประมงควรจัดทำแผนซื้อเรือลำที่สองที่สามารถสนับสนุนภารกิจของเรือไฟไซดอนในอ่าวไทยหรือมาทำการลาดตระเวนทะเลอันดามันแทน

**ข้อเสนอแนะ:** ประเทศไทยควรทำงานร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อแบ่งปันความรู้และบทเรียนจากเรือไฟไซดอน และเพื่อให้มั่นใจว่าประเทศอื่นๆที่กำลังต่อสู้กับปัญหา IUU จะนำกลไกการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพและประหยัดต้นทุนนี้ไปปรับใช้ได้



เรือประมงเวียดนามพยายามหนีเรือสปีดโบ๊ทของไฟไซดอน หลังถูกจับได้ว่าทำประมงผิดกฎหมายในพื้นที่ EEZ ของไทย

## ๘. ระบบติดตามเรือ VMS และ MTUs

EJF ได้ให้ข้อเสนอแนะในการพัฒนาระบบ VMS ของไทยตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2559 ซึ่งออกแบบมาเพื่อบ่งชี้และวิเคราะห์พฤติกรรมการเรือต้องสงสัย

- เรือขนาดต่ำกว่า 30GT ได้รับการยกเว้นจากการติดตั้งระบบ VMS จากข้อมูลในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 จำนวนเรือประมงพาณิชย์ตามนิยามที่รัฐบาลไทยกำหนดมีทั้งหมด 10,448 ลำ โดยเป็นเรือที่มีขนาด 10GT ขึ้นไป ระบบติดตาม VMS กำหนดให้ติดตั้งบนเรือขนาด 30GT ขึ้นไปเท่านั้น ซึ่งเรือกลุ่มนี้มีจำนวน 5,603 ลำ นั้นหมายความว่าเรือประมงราว 46% ของไทยยังไม่ถูกติดตาม ในอดีตเคยมีกรวางแผนจะติดตั้งระบบ VMS บนเรือขนาด 20GT ขึ้นไป และ 10GT ขึ้นไปในภายหลัง แต่การดำเนินงานยังเป็นไปอย่างไม่คืบหน้านัก

**ข้อเสนอแนะ:** แผนการทดลองและบังคับใช้เทคโนโลยีติดตามเรือขนาดเล็กควรได้รับการพิจารณาอีกโดยด่วนที่สุด เพื่อหาวิธีการแก้ไขที่ประหยัดค่าใช้จ่าย ซึ่งจะช่วยในการติดตั้งเครื่องมือการติดตามเรือบนเรือประมงขนาด 20GT ขึ้นไปและขยายผลไปยังเรือ 10GT ขึ้นไปในภายหลัง ดังนั้นจึงควรมีการทดลองระบบทั้งแบบ VMS และ GSM (ระบบโทรศัพท์มือถือ)

**ข้อเสนอแนะ:** การทดลองการติดตามด้วยระบบโทรศัพท์มือถือ ซึ่งถูกกว่าระบบจานดาวเทียม ควรเริ่มจากเรือความเสี่ยงสูงหรือเครื่องมือการทำประมงที่มีประสิทธิภาพสูง เช่น อวนลากหรืออวนลอม

**ข้อเสนอแนะ:** การเปิดปิดคลื่นส่งสัญญาณความถี่ควรเป็นอัตโนมัติเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการพลาดการติดตามเรือประมงและช่วยป้องกันและลดความผิดพลาดที่เกิดจากบุคลากรในการทำงาน อันนำไปสู่การตั้งข้อหาปรับที่สูงของผู้ประกอบการเรือ ระบบปฏิบัติการอัตโนมัติควรเปิดใช้โดยอัตโนมัติเมื่อศูนย์ FMC ทราบการเข้าออกของเรือประมงที่ท่าเทียบเรือ



ตัวอย่างเครื่อง MTU 2 ตัว แสดงให้เห็นถึงเครื่อง MTU ที่มีกลไกการล็อกด้วยเหล็กกล้า (ซ้าย) และ MTU ที่ผูกไว้ด้วยเชือก (ขวา)

- หน่วยรับส่งสัญญาณเคลื่อนที่ (MTU) นั้นสามารถถูกถอดออกจากเรือประมงได้ ซึ่งอาจทำให้เรือประมงผิดกฎหมาย มีช่องทางที่สามารถสลับเปลี่ยนอุปกรณ์ส่งสัญญาณเคลื่อนที่นี้ไปยังเรือประมงลำอื่น และทำการออกทำการประมงโดยที่ไม่เป็นที่สังเกตจากเจ้าหน้าที่ได้ เมื่อเดือนเมษายนปี 2560 อุปกรณ์ส่งสัญญาณเคลื่อนที่ทุกชิ้นนั้นได้รับตราประทับและอุปกรณ์ป้องกันการเคลื่อนย้ายแล้ว อย่างไรก็ตาม EJF ได้สังเกตเห็นว่า ถึงแม้เครื่อง MTU จะมีระบบล็อก แต่เครื่อง MTU บางตัวยังสามารถถอดออกได้ง่าย เนื่องจากถูกผูกไว้กับตัวเรือด้วยเชือกเท่านั้น

**ข้อเสนอแนะ:**

การตรวจสอบตราประทับและอุปกรณ์ป้องกันการเคลื่อนย้ายเป็นขั้นตอนที่ต้องกระทำอย่างสม่ำเสมอทั้งระหว่างการตรวจตราของศูนย์ควบคุมแจ้งเข้า-ออก รวมไปถึงการตรวจตราทางทะเล เพื่อเป็นตรวจสอบให้มั่นใจว่าอุปกรณ์ส่งสัญญาณดังกล่าวไม่ได้รับการสลับเปลี่ยนหรือไม่สามารถถอดออกได้ง่าย เนื่องจากตามหลักการของกรมประมงแล้ว หากมีการระบุการเคลื่อนย้ายในระหว่างการตรวจตราเรือประมงโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับเรือที่กำลังจะออกจากท่าเรือประมงลำดังกล่าวต้องไม่ได้รับอนุญาตเดินเรือหรือออกทำการประมงจนกว่าการสืบสวนกรณีนี้จะจบลง



ภาพนี้แสดงให้เห็นถึงกลไกการล็อกด้วยเหล็กที่ติดอยู่กับเครื่อง VMS MTU (ซ้าย) และการล็อกแบบประสิทธิภาพต่ำ (ขวา)

- นอกจากนี้ EJF ยังสังเกตเห็นว่าเครื่อง MTU สามารถถูกถอดออกได้ง่ายหากกลไกการล็อกผุพังและขึ้นสนิม

**ข้อเสนอแนะ:**

ควรมีการออกแบบกลไกการล็อกคุณภาพสูงที่สามารถทนต่อสภาวะอากาศได้และนำไปติดตั้งโดยเร็วที่สุด เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ประกอบการอาศัยช่องโหว่จากกลไกที่ผุพังไปตามธรรมชาติในปัจจุบัน

**ข้อเสนอแนะ:**

ศูนย์ PIPO และเรือลาดตระเวนของ สรชล. ควรได้รับข้อมูลเกี่ยวกับกลไกการล็อกที่อาจผุพังนี้ และควรมีการตรวจสอบกลไกการล็อกเป็นประจำระหว่างการตรวจสอบที่ศูนย์ PIPO และการลาดตระเวนกลางทะเล

- ตั้งแต่เดือนกันยายน 2560 มีการติดตั้งหรือเปลี่ยนเครื่อง MTU ให้เป็นไปตามมาตรฐาน VMS ใหม่ และติดตั้งเครื่อง VMS MTU รุ่น 2 เครื่อง MTU รุ่นล่าสุดนี้มีคุณสมบัติใหม่ อาทิ มีเครื่องจ่ายไฟสำรองที่สามารถอยู่ได้ถึง 30 วันหากเรือไม่มีไฟฟ้าใช้ อีกทั้งยังสามารถส่งสัญญาณเตือนหาศูนย์ FMC ได้ในกรณีฉุกเฉิน สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับมาตรฐาน VMS และเครื่อง MTU รุ่น 2 กรุณาดูที่ภาคผนวก

**ข้อเสนอแนะ:** เครื่องจ่ายไฟสำรองที่ทำงานอย่างเป็นอิสระถือเป็นการพัฒนาที่สำคัญ ซึ่งสามารถช่วยให้ทำการติดตามเรือประมงเป็นไปได้อย่างต่อเนื่องยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามระบบ VMS และแบตเตอรี่ควรได้รับการตรวจสอบเป็นประจำ เพื่อให้มั่นใจว่าอุปกรณ์ยังอยู่ในสภาพที่กฎหมายกำหนด

- EJF เข้าใจว่า 29% ของเรือประมงเชิงพาณิชย์ของไทยได้มีการติดตั้งเครื่องมือ VMS รุ่น 2 แล้ว โดยเครื่องมือนี้ถูกออกแบบมาเพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านข้อมูลและพัฒนาความปลอดภัยระหว่างอยู่กลางทะเลโดยอนุญาตให้เรือประมงสามารถแจ้งเตือนหน่วยงานที่มีอำนาจเกี่ยวข้องได้ในกรณีฉุกเฉิน

**ข้อเสนอแนะ:** กรมประมงควรรีบติดตั้งเครื่องมือ VMS รุ่น 2 โดยด่วนที่สุด โดยควรให้ความสำคัญกับเรือประมงที่ถูกจัดว่าเป็นเรือความเสี่ยงสูงและ/หรือมีลูกเรือเป็นจำนวนมาก



ตัวอย่าง VMS รุ่น 2 ที่ถูกออกแบบมาเพื่อติดตั้งที่ห้องบังคับการเรือซึ่งอุปกรณ์นี้สามารถแจ้งเตือนการเข้า-ออกท่า และยังมีฟังก์ชันการหาปลา และสัญญาณที่ส่งขอความช่วยเหลือฉุกเฉินได้

- ปัญหาการประสานงานและการสื่อสารที่ยังคงมีอยู่ให้เห็นระหว่างศูนย์ควบคุมการประมงและศูนย์ควบคุมเรือเข้า-ออก ในระดับภูมิภาค เช่นเดียวกับศูนย์อำนาจการรักษาสภาพประมงของชาติทางทะเล (ศรชล) อันเป็นอุปสรรคต่อการแก้ไขปัญหา IUU ข้อมูลเรือต้องสงสัยไม่ได้ถูกส่งอย่างมีประสิทธิภาพซึ่งมีผลกระทบต่อความพยายามบังคับใช้กฎหมาย

**ข้อเสนอแนะ:** เจ้าหน้าที่จากหลายฝ่ายควรมีช่องทางการติดต่อสื่อสารถึงกันได้โดยตรงเพื่อให้ข้อมูลเกิดความสอดคล้องกันมากที่สุด ทั้งนี้ในวิธีการประสานงานรูปแบบนี้ควรนำไปใช้ในการตรวจหาเรือประมงที่มีความเสี่ยงเช่นเดียวกับการตรวจของศูนย์ PIPO ที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้

**ข้อเสนอแนะ:** ข้อเสนอแนะ: ข้อมูลต่างๆจำเป็นต้องมีการนำมาบูรณาการอย่างต่อเนื่องลงในระบบ 'Fishinginfo2' และทำให้สามารถเข้าถึงได้จากทุกหน่วยงาน ฐานข้อมูลนั้นต้องมีรูปแบบที่ง่ายต่อการปรับเปลี่ยนและสามารถอัปเดตได้เพื่อให้การให้ข้อมูลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลของชุดควบคุมระบบการติดตามเรือ VMS เช่นเดียวกับการตรวจเรือประมงในศูนย์ควบคุมเรือเข้า – ออก

## ๙. ชุดอุปกรณ์ควบคุมระบบติดตามเรือ VMS

- ควรทำการเพิ่มหมวดการตรวจจับความเร็วขึ้นอีกเพื่อให้สอดคล้องกับความเร็วเรือในการทำประมง ยกตัวอย่างเช่น เรือที่มีความเร็วระหว่าง 2-6 น็อต ควรจัดแสดงให้เห็นเป็นสีที่แตกต่างจากสีเขียว เพื่อช่วยในการพฤติกรรมใดๆที่อาจเกี่ยวข้องกับการทำประมง ทั้งนี้ ความถี่ของการส่งสัญญาณจากระบบการติดตามเรือ VMS ควรถูกเพิ่มโดยอัตโนมัติจากทุกๆ ชั่วโมง เป็นทุกๆ 15 นาทีเมื่อเรือประมงแล่นอยู่ที่ความเร็วดังกล่าว
- การเพิ่มแท่งเสาที่สามารถแยกความแตกต่างของเรือประมงที่มีผู้สังเกตการณ์อยู่บนเรือ หรือเรือที่มีอุปกรณ์ ERS/EM หรือเครื่องมือ VMS รุ่น 2 ติดตั้งอยู่
- การจัดเพิ่มตัวกรองการค้นหาค้นหาตามหมวดหมู่ประเภทเรือประมง ความเร็ว และอัตราความเสี่ยง โดยไม่จำเป็นต้องระบุตามการใช้อักษรตัวพิมพ์เล็กและใหญ่ ทั้งนี้เพื่อให้การค้นหาเรือประมงทำได้ง่ายขึ้น
- การดำเนินการติดตั้งระบบเตือนภัยตามการกำหนดขอบเขตทางภูมิศาสตร์เพื่อสามารถส่งคำเตือนไปยังบริษัทผู้รับส่งสัญญาณ VMS เพื่อแจ้งให้ทราบหากมีเรือประมงเข้าทำการประมงไปในเขตอนุรักษ์ทางทะเลในช่วงปิดฤดูกาล
- การใช้ลักษณะทางภูมิศาสตร์กำหนดขอบเขต (geo-fencing) ในการปรับระดับความถี่ของการส่งสัญญาณชุดควบคุมระบบการติดตามเรือ VMS ให้เป็นอัตโนมัติจากทุกๆ 1 ชั่วโมงเป็นทุกๆ 15 นาทีเมื่อเรือประมงเข้าใกล้พื้นที่เปราะบางหรือพื้นที่ที่ต้องห้าม เช่น พื้นที่คุ้มครองทางทะเล หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะนอกน่านน้ำไทย



เครื่อง VMS รุ่น 2 มีความสามารถในการส่งสัญญาณ SOS ซึ่งสามารถช่วยชีวิตคนได้ หากนำไปติดตั้งบนเรือประมงเชิงพาณิชย์ทั้งหมด

- การใช้ลักษณะทางภูมิศาสตร์กำหนดขอบเขตหลากหลายมุมมองจากรอบเรือประมงเพื่อให้สามารถตรวจจับเรือที่มีการขนถ่ายได้ทันที หากมีการเข้าถึงจากเรือประมงลำอื่น
- ควรจัดให้มีฟังก์ชันที่สามารถคลิกที่เส้นทางเรือได้ ในหน้าบันทึกเส้นทางการเดินทางเรือ (track) และให้แสดงข้อมูลแบบเป็นตารางได้ โดยฟังก์ชันนี้ควรทำงานร่วมกับการบันทึกเส้นทางเดินทางเรือตลอด 3 ชั่วโมง เพื่อให้มีการรวบรวมข้อมูลอย่างรวดเร็วภายในช่วงเวลาที่เหมาะสม
- ควรมีการบูรณาการให้หน้าแสดงผล“เส้นทางเดินทางเรือ (track)”และ “การเฝ้าดู (watch)” แสดงข้อมูลเดียวกัน
- ควรจัดให้มีการแสดงข้อมูลเรือประมงพร้อมทั้งข้อความแสดงสถานะความเสี่ยงของเรือลำดังกล่าวพร้อมคำอธิบายว่าทำไมเรือถึงได้รับสถานะดังกล่าว

## ภาคผนวก:

### ระบบประมวลความเสี่ยงร่วม (Common Risk Assessment : CRA)

มีการเริ่มใช้ระบบประมวลความเสี่ยงกลางในช่วงปลายปี 2561 ระบบนี้ได้รับการออกแบบมาเพื่อบูรณาการระบบคำนวณความเสี่ยงที่มีอยู่ของศูนย์ติดตามและควบคุมเรือประมง ระบบของศูนย์ PIPO และครชล. ในปัจจุบันระบบทั้ง 3 แบบนี้เป็นส่วนหนึ่งของ CRA

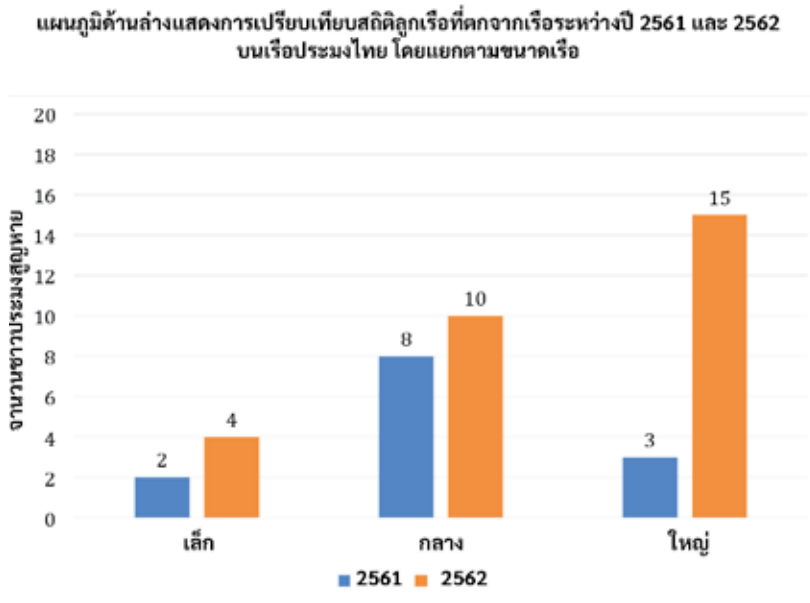
ภายใต้ระบบ CRA มีเกณฑ์ตัวชี้วัดความเสี่ยงอยู่ทั้งหมด 9 ข้อ ซึ่งมีส่วนในการคำนวณ 'คะแนน' ความเสี่ยงรวมของเรือประมงแต่ละลำ เกณฑ์กำหนดอีก 3 ข้อยังอยู่ในขั้นตอนปรับเปลี่ยน เกณฑ์กำหนดมีดังนี้

ปัจจัยความเสี่ยง	คำอธิบายความเสี่ยง	ปัจจัยเกื้อหนุน
R1	เรือที่มีความเสี่ยงด้านการแจ้งเข้าออกตามที่กฎหมายกำหนด	R1-1 เรือที่ไม่มีอุปกรณ์ติดตามเรือ R1-2 จำนวนครั้งของ PO ของการที่เรือไม่ถูกส่งตรวจ
R2	เรือที่มีความเสี่ยงเรื่องการละเมิดแรงงาน	R2-1 จำนวนครั้งของการถูกดำเนินคดีของ เจ้าของเรือ ด้านแรงงานจากระบบบันทึกการตรวจแรงงานของ กสร. R2-2 จำนวนวันที่ออกไปทำประมงครั้งปัจจุบัน R2-3 จำนวนชั่วโมงเวลาพักของลูกเรือในเที่ยวนั้น R2-4 จำนวนครั้งของการแจ้งเข้าทำที่คาดว่าจะเข้าจริงแตกต่างไปจากทำที่คาดว่าจะเข้า
R3	เรือที่มีความเสี่ยงด้านจำนวนคนไม่ตรง และการขนถ่ายคนกลางทะเล	R3-1: เรือที่มีจำนวนคนไม่สอดคล้องกับเครื่องมือ และขนาดเรือประมงตามที่กรมประมงกำหนด
R4	เรือที่มีความเสี่ยงด้านการสวมทะเบียนปลอมแปลง สวมทะเบียน	R4-1: เรือที่มีรายชื่ออยู่ใน watch list ของกรมเจ้าท่า 1) เรือที่ยัง active ในระบบ เรืออยู่ในเมนูเฝ้าติดตาม 2) เรือที่จมน้ำหรือสูญหายต่างประเทศ R4-2 เจ้าของเรือที่เคยขายเรือเพื่อการรวบรวมเรือ
R5	เรือที่มีความเสี่ยงในการทำประมงในเขตทะเลชายฝั่ง	R5-1 เรือที่มีประวัติว่ามีพฤติกรรมเข้าเขตทะเลชายฝั่งจากศูนย์ FMC R5-2 ประวัติการกระทำความประมงในเขตทะเลชายฝั่ง ของเจ้าของเรือ หรือ ผู้ควบคุมเรือ R5-3 เรือที่มีประวัติการขาดส่งสัญญาณ VMS ใกล้เขตทะเลชายฝั่ง
R6	เรือที่มีความเสี่ยงในการทำประมงอวนล้อมจับปลากระตักในเวลากลางคืน	R6-1 เรือที่มีประวัติว่ามีพฤติกรรมทำประมงอวนล้อมจับปลากระตักเวลากลางคืนจากศูนย์ FMC R6-2 ประวัติการกระทำความผิดประมงอวนล้อมจับปลากระตักกลางคืน ของเจ้าของเรือ หรือ ผู้ควบคุมเรือ R6-3 ระยะเวลาในการทำการประมงของเรืออวนล้อมจับปลากระตัก R6-4 เรือที่เจ้าของเรือมีเรืออวนล้อมจับปลากระตัก และมีเรือลำอื่นเป็นเรือปั่นไฟ หรือเรือครอบหมึก R6-5 ระยะทางที่เรืออวนล้อมจับปลากระตักที่ออกไปทำประมง
R7	เรือที่มีความเสี่ยงด้านการจัดทำสมุดบันทึกการทำประมงอันเป็นเท็จ	R7-1 ความแตกต่างของตำบลที่ทำการประมงใน LB กับ VMS R7-2 ความแตกต่างของน้ำหนักสัตว์น้ำ เรือที่มีประวัติน้ำหนักสัตว์น้ำรวมใน LD และ LB R7-3 เรือที่มีประวัติสัตว์น้ำ 3 ชนิดหลัก (Tp 3) ใน LD แตกต่างกับ LB R7-4 จำนวนครั้งที่เรือที่มีประวัติ unreported species (นอกจาก 3 ชนิดหลักที่พบว่ามีน้ำหนักใน LD แต่ไม่พบการบันทึกใดๆใน Logbook) R7-5 จำนวนครั้งของการที่เจ้าของเรือ และ/หรือผู้ควบคุมเรือมีประวัติการบันทึกการกระทำผิดด้านการจัดทำ logbook กันเกินเท็จ มาตรา 81(2) R7-6 จำนวนครั้งของการมีประวัติเปลี่ยนวัตถุประสงค์การแจ้งเข้า เป็นขึ้นสัตว์น้ำ R7-7 เรือที่มีประวัติขึ้นสัตว์น้ำมากกว่า 1 ทำเทียบเรือขึ้นไป
R8	เรือที่มีความเสี่ยงในการถอดอุปกรณ์ติดตามเรือ หรือปิดบังสัญญาณ VMS มาตรา 81(1)	R8-1 จำนวนครั้งของการประวัติการติดตั้งอุปกรณ์ VMS ที่ไม่มั่นคง (ทวนสอบ VMS และมีการแก้ไขใน FI) R8-2 จำนวนเรือของเจ้าของเรือที่มีใบอนุญาตทำการประมงพาณิชย์ และไม่เคยแจ้งออกไปทำการประมงเลย R8-3 จำนวนครั้งของการมีประวัติการถูกเรียกกลับเนื่องจากสัญญาณ VMS เกินประกาศกำหนด R8-4 จำนวนชั่วโมงสะสมของการขาดส่งสัญญาณ VMS
R9	เรือที่มีความเสี่ยงด้านแรงงาน การนำเข้ามาโดยไม่ถูกต้อง	R9-1 เรือที่แจ้งออกแล้วมีการเปลี่ยนแปลงรายชื่อลูกเรือมากกว่า 30% ในรอบ 3 เดือน
R10	เรือที่มีพฤติกรรมใช้เครื่องมือผิดไปจากที่ได้รับอนุญาต	ปัจจัยเกื้อหนุนของ 3 ความเสี่ยงนี้อยู่ในช่วงการทำสรุป
R11	เรือที่มีผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือเคยกระทำความผิด	
R12	เรือที่มีความเสี่ยงในด้านการลักลอบขนถ่าย	

ตาราง 6

ชาวประมงที่สูญหายกลางทะเลในปี 2561 และ 2562

แผนภูมิด้านล่างแสดงการเปรียบเทียบสถิติลูกเรือที่ตกจากเรือระหว่างปี 2561 และ 2562 บนเรือประมงไทย โดยแยกตามขนาดเรือ (เล็ก = ต่ำกว่า 30 ตันกรอส กลาง = 30-60 ตันกรอส ใหญ่ = 60-150 ตันกรอส)

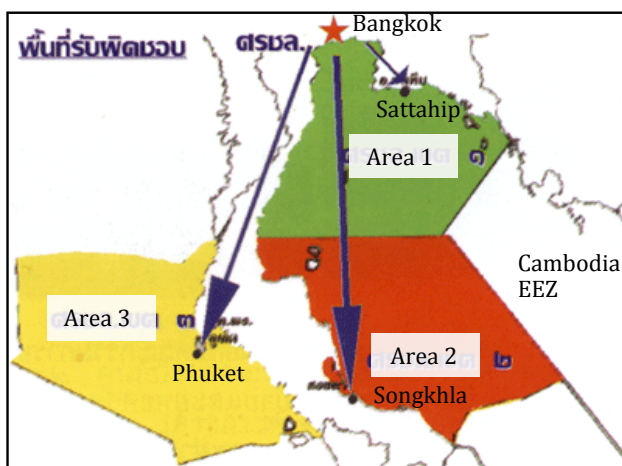


จำนวนชาวประมงที่ตกจากเรือขนาดต่างกันระหว่างปี 2561 และ 2562

หน่วยงานหลักที่สำคัญ

- ตรซล. (ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล) เป็นหน่วยงานของกองทัพเรือไทย มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายและเข้าจับกุมเรือกลางทะเล หน่วยงานอื่นๆ อาทิ กรมประมง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า และตำรวจน้ำ หน่วยงานนี้เข้ามารับผิดชอบอำนาจหน้าที่ของศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมายทั้งหมด ในปี 2562

ขอบเขตความผิดชอบของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ตรซล.) ไม่ได้จำกัดแค่ในด้านการป้องกันปัญหา IUU เท่านั้น แต่ยังคงลาดตระเวนในทะเลหลวงเพื่อปราบปรามด้านยาเสพติด การลักลอบขนสินค้าเถื่อน การลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย การค้นหาและกู้ภัย และการป้องกันการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ



มีศูนย์บัญชาการหลักในกรุงเทพฯ และสำนักงานในภูมิภาคดังนี้

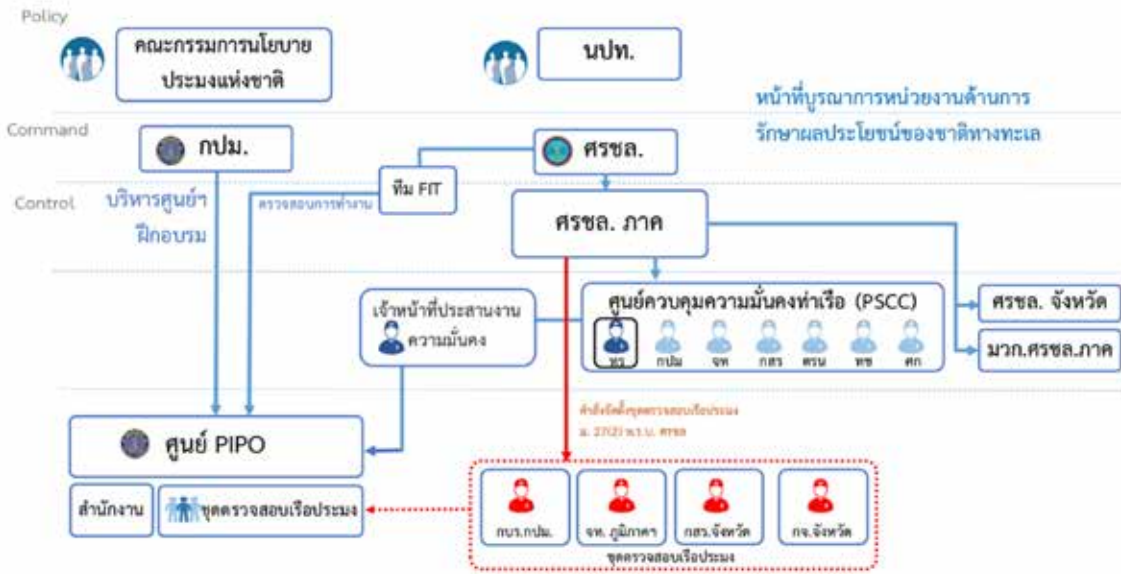
- อ่าวไทยตอนบน (เขต 1)
- อ่าวไทยตอนล่าง (เขต 2)
- ทะเลอันดามัน (เขต 3)

แผนที่แสดงขอบเขตเขต 1, 2 และ 3 พร้อมทั้งที่ตั้งศูนย์บัญชาการ<sup>13</sup>

เขตการควบคุมของ ตรซล. แต่ละเขต มีเรือลาดตระเวนจากหลายหน่วยงานที่สามารถทำการลาดตระเวนกลางทะเลและเข้าตรวจเรือประมงได้เมื่อจำเป็น

เรือศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ตรซล.) ยังตอบสามารถตอบสนองคำขอร้องในการตรวจสอบในกรณีปัญหาชุดอุปกรณ์ควบคุมระบบติดตามเรือ VMS การสูญหายของ เอกสารแจ้งออก ความแตกต่างของรายชื่อลูกเรือ และรายงานแจ้งเรือประมงผิดกฎหมายจากแหล่งข้อมูลอื่นๆ



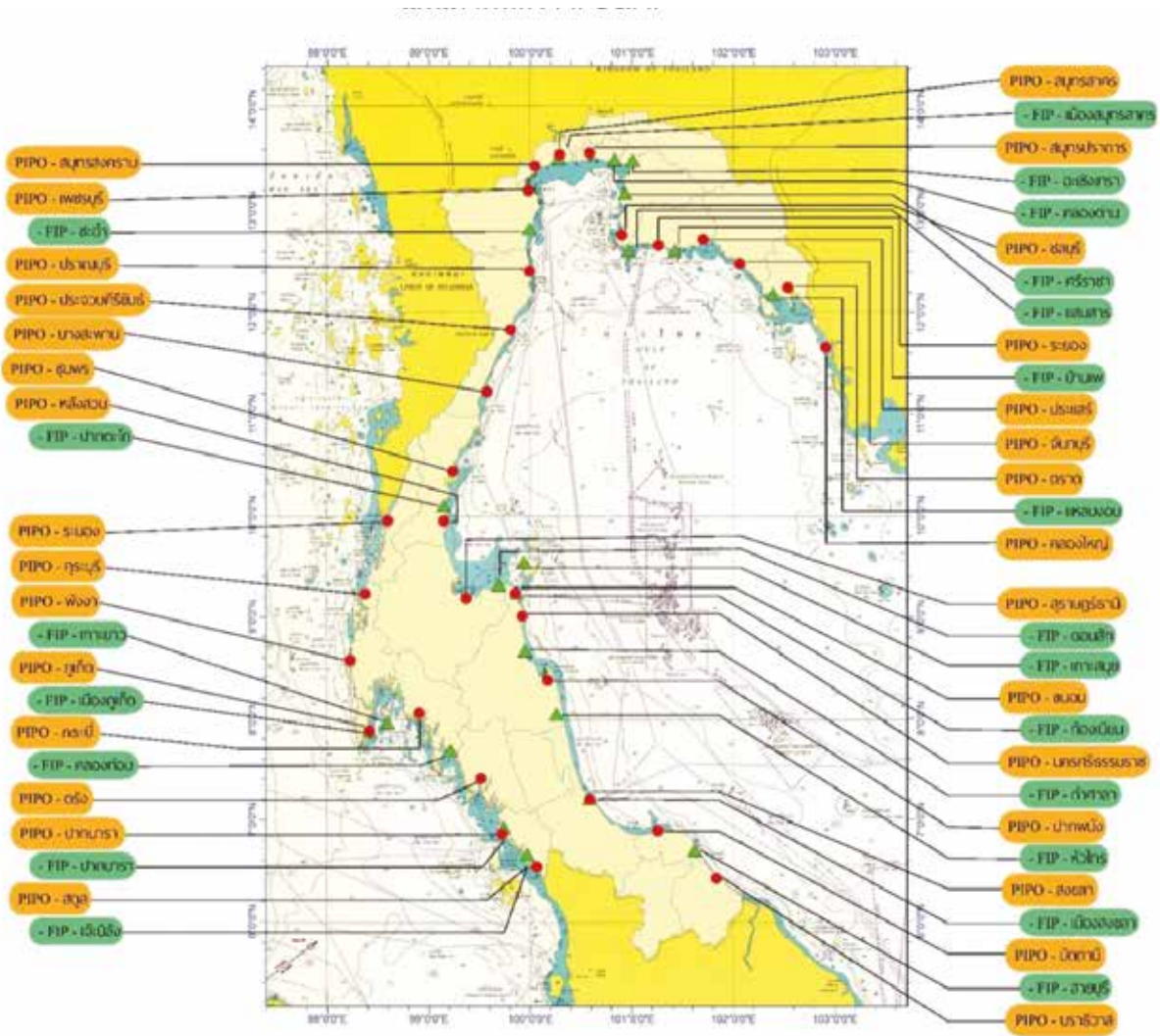


ตาราง 7: โครงสร้างองค์กรของ ศรชล. FITs และศูนย์ PIPO

- **กรมประมง (กปม.):** กรมประมงทำงานร่วมกับศูนย์ติดตามและควบคุมเรือประมง (FMC) ในกรุงเทพฯ ควบคู่กับการดำเนินงานของศูนย์ PIPO ทั้ง 30 แห่งทั่วประเทศไทย นอกจากนี้ กปม. ยังมีหน้าที่รับผิดชอบจัดการฐานข้อมูล ‘Fishinginfo2’ ด้วย
- **ศูนย์ติดตามและควบคุมเรือประมง (FMC):** FMC เป็นศูนย์กลางระบบ VMS ของไทย มีหน้าที่ติดตามการดำเนินงานของเรือประมงเกือบ 5,500 ลำ ตลอด 24 ชั่วโมง FMC แบ่งงานออกเป็น 4 ภาคส่วน ได้แก่ อ่าวไทยตอนบน อ่าวไทยตอนล่าง ทะเลอันดามัน และน่านน้ำสากล FMC เปิดทำการตลอด หากตรวจพบเรือต้องสงสัย จะมีการแจ้งเตือนไปยังเจ้าของเรือและทำการส่งข้อมูลไปให้ ศรชล. ในรูปแบบของรายงานประจำวัน
- **หน่วยปฏิบัติการพิเศษต่อต้าน IUU (IUU Hunter):** ในเดือนมีนาคม 2561 มีการจัดตั้งหน่วยปฏิบัติการพิเศษต่อต้าน IUU ภายใต้การควบคุมของกรมประมงและพลเอก นัทรชัย สารีกุลปียะ หน่วยปฏิบัติการพิเศษต่อต้าน IUU ประกอบด้วยนักสืบสวน 4 ราย ซึ่งดำเนินงานเก็บข้อมูลและสืบสวนเรือต้องสงสัย ชุดทำงานจะทำการลุ่มตรวจท่าเรือ เพื่อบ่งชี้ปัญหาและเรือที่กระทำการผิดกฎหมาย อีกทั้งยังทำงานร่วมกับศูนย์ PIPO เพื่อติดตามกรณีต้องสงสัย ในช่วงเวลาการทำรายงานฉบับนี้ ได้มีการยกเลิกหน่วยปฏิบัติการพิเศษต่อต้าน IUU ไปแล้ว
- **ชุดสหวิชาชีพตรวจเรือประมงจากส่วนกลาง (Flying Inspection Team : FITs):** ชุดทำงานผู้เชี่ยวชาญนี้เคยอยู่ภายใต้การควบคุมของ สปมผ. หรือ ศรชล. ในปัจจุบัน FITs ประกอบไปด้วยเจ้าหน้าที่กองทัพเรือไทย เจ้าหน้าที่กรมประมง ผู้เชี่ยวชาญด้านการตรวจเรือประมง เจ้าหน้าที่ตรวจแรงงาน และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องด้านอื่นๆ FITs มีจุดประสงค์หลัก 2 ประการเมื่อออกตรวจ คือ 1. ฝึกอบรมและสนับสนุนเจ้าหน้าที่เมื่อเข้าตรวจท่าเรือ 2. หลังจากนั้น 1-2 สัปดาห์ FITs จะใช้ผลการประเมินศูนย์ PIPO มาพิจารณาผลการดำเนินงานและการพัฒนาที่เกิดขึ้นหลังจากที่ได้เข้าฝึกอบรม ศูนย์ PIPO แต่ละศูนย์จะได้รับคะแนนและเอกสารรายงาน ซึ่งบอกถึงช่องว่างที่ควรได้รับการแก้ไข EJV สนับสนุนให้ FITs ใช้วิธีสุ่มตรวจเพื่อผลการประเมินที่แม่นยำยิ่งขึ้น
- **เจ้าหน้าที่ชุดปฏิบัติการพิเศษประมง (Special Arrest Teams : SAT):** สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีหน้าที่รับผิดชอบการสืบสวนกรณีการทำประมง IUU และการละเมิดสิทธิมนุษยชนกรณีที่ถูกจัดให้มีความสำคัญลำดับต้นๆ เจ้าหน้าที่ SAT จัดตั้งขึ้นในปลายปี 2561 และยังคงทำหน้าที่ลงพื้นที่สืบสวนทั่วประเทศไทยเฉพาะด้าน
- **ศูนย์ PIPO:** ในขณะนี้ มีศูนย์ PIPO ทั้งหมด 30 ศูนย์ (เพิ่มขึ้นจาก 28 แห่งจากช่วงต้นปี 2559) ในจังหวัดพื้นที่ติดทะเลทั้ง 22 จังหวัด เรือประมงทุกลำที่ต้องการเข้าท่าหรือออกจากท่าต้องส่งคำร้องแจ้งไปยังศูนย์ควบคุมเรือเข้า - ออกผ่านระบบ e-PIPO อย่างน้อย 1 ชั่วโมงก่อนนำเรือเข้าท่า หรืออย่างน้อย 2 ชั่วโมงก่อนออกจากท่า ซึ่งเจ้าของเรือสามารถนำข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเรือประมง เช่น เอกสารประจำเรือต่างๆ เอกสารรายชื่อลูกเรือ และข้อมูลการทำประมง (สำหรับเรือที่ขออนุญาตกลับเข้าท่า) ไปยื่นคำร้องผ่านระบบ โดยข้อมูลต่างๆที่ประกอบคำร้องนี้จะถูกป้อนเข้าไปในฐานข้อมูลกลางที่ศูนย์ PIPO ประจำพื้นที่สามารถเข้าถึงได้ ข้อมูลเหล่านี้ยังสามารถเข้าถึงได้โดย เจ้าหน้าที่กรมประมงที่มีหน้าที่เฝ้าระวังและควบคุม VMS ศรชล. และศูนย์ PIPO อื่นๆอีกด้วย

เขต	ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า - ออก เรือประมง	จุดตรวจเรือประมงส่วนหน้า
เขต 1 (อ่าวตอนบน)	15	9
เขต 2 (อ่าวตอนล่าง)	7	7
เขต 3 (ทะเลอันดามัน)	8	5
ทั้งหมด	30	21

ตาราง 8



แผนที่นี้แสดงถึงตำแหน่งของศูนย์ PIPO (วงกลมสีแดง) และ FIP (สามเหลี่ยมสีเขียว) แต่ละแห่งตามจังหวัดชายฝั่ง 22 จังหวัดของประเทศไทย

การเข้าเยี่ยมศูนย์ศูนย์ควบคุมเรือเข้า - ออก PIPO โดยเจ้าหน้าที่จาก EJF

ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2559 EJF ได้เข้าเยี่ยมเยือนศูนย์ PIPO กว่า 120 ครั้งใน 22 จังหวัดของประเทศไทย อีกทั้งยังได้เยี่ยมเยือนศูนย์ PIPO ทั้งหมด 30 แห่ง มากกว่า 1 ครั้งในหลายๆที่ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการพัฒนาไปในทางที่ดีอย่างต่อเนื่อง

รายการการเข้าเยี่ยมเยือนศูนย์ PIPO ฉบับเต็มสามารถขอได้จาก EJF

## ระบบปฏิบัติการ VMS ๒ และหน่วยรับส่งสัญญาณเคลื่อนที่ รุ่น ๒

ตั้งแต่เดือนกันยายน 2560 การติดตั้งหรือเปลี่ยนอุปกรณ์ระบบควบคุมระบบติดตามเรือ VMS ระบบใหม่ต้องจัดทำให้สอดคล้องกับกับ ‘มาตรฐาน VMS’ และข้อกำหนดในการติดตั้งเครื่องรุ่นที่ 2 โดยมีลักษณะพิเศษที่ถูกกำหนดให้ใช้เป็นมาตรฐานดังนี้

- มีข้อกำหนดด้านการแก้ไขและสลับเปลี่ยนข้อมูล การส่งต่อข้อมูลและความถี่ของการส่งข้อมูล
- มีมาตรฐานใหม่สำหรับจุดการติดตั้งอุปกรณ์รับส่งสัญญาณเคลื่อนที่ การซ่อมบำรุงและตราประทับป้องกันการเคลื่อนย้าย
- หากอุปกรณ์รับส่งสัญญาณเคลื่อนที่ที่ถูกเปิดออกหรือถูกสลับเปลี่ยน ระบบจะส่งสัญญาณไปยังศูนย์ควบคุมการประมงทันที
- มีอุปกรณ์ให้พลังงานอิสระที่สามารถให้ระบบชุดอุปกรณ์ควบคุมระบบติดตามเรือ VMS ส่งสัญญาณได้นานอย่างน้อย 30 วัน
- มีระบบการทำงานเพิ่มเติมเช่นปุ่มสัญญาณความช่วยเหลือฉุกเฉินที่สามารถส่งสัญญาณไปยังเจ้าหน้าที่หากเรือเกิดอันตรายขึ้น
- มีระบบการหาปลาที่จะเปิดใช้การโดยวิธีการกดปุ่มส่งสัญญาณหรือเมื่อใดก็ตามที่เรือใช้ความเร็วระหว่าง 6-2 น็อต
- มีระบบการทำงานเข้าเทียบท่าจะส่งสัญญาณเมื่อเรือเทียบเข้าท่าเรือ ในขณะที่เรือเทียบท่าอุปกรณ์ส่งสัญญาณเคลื่อนที่ที่ติดตั้งสัญญาณลงอัตโนมัติเป็นทุกๆ 4-8 ชั่วโมง ซึ่งจะช่วยลดค่าใช้จ่ายอย่างมากในการส่งสัญญาณทางอากาศให้กับผู้ประกอบการเรือ
- มีสัญญาณไฟที่ส่งสัญญาณให้กับผู้ควบคุมเรือเมื่ออุปกรณ์รับส่งสัญญาณเคลื่อนที่ทำงานผิดปกติ

คำย่อ

AIS-SART	เครื่องส่งสัญญาณค้นหาและช่วยเหลือ AIS	MTU	หน่วยรับส่งสัญญาณเคลื่อนที่
CB	วิทยุสื่อสารความถี่ประชาชน	NGO	องค์กรพัฒนาเอกชน
CRA	ระบบประมวลผลความเสี่ยงกลาง	PIPO	ศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้า - ออก
EPIRB	กระโถมวิทยุส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือฉุกเฉินผ่านดาวเทียม	SAT	เจ้าหน้าที่ชุดปฏิบัติการพิเศษประมง
FIP	จุดตรวจเรือประมงส่วนหน้า	SOP	ขั้นตอนสำคัญในมาตรฐานการปฏิบัติงาน
FIT	ชุดสหวิชาที่ตรวจเรือประมงจากส่วนกลาง	VHF	วิทยุความถี่สูง
FMC	ศูนย์ติดตามและควบคุมเรือประมง	VMS	ระบบติดตามเรือประมง
GT	ดินกรอส	กกจ.	กรมการจัดหางาน
ILO	องค์การแรงงานระหว่างประเทศ	กปม.	กรมประมง
IMO	องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ	กสร.	กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
IUU	(การทำประมง) ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม	จท.	กรมเจ้าท่า
LB	สมุดบันทึกการทำประมง	ทช.	กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
LD	ระบบบันทึกน้ำหนักสัตว์น้ำขึ้นท่า	พม.	กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
MCS	ระบบติดตาม ควบคุม และการเฝ้าระวังการทำประมง	ศปมผ.	ศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย
		ตรชล.	ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

อ้างอิง

- 1 ILO (2019) How a simple upgrade to Thai fishing vessels can help reduce forced labour [https://www.ilo.org/asia/media-centre/news/WCMS\\_732612/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/asia/media-centre/news/WCMS_732612/lang--en/index.htm)
- 2 กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน (31 ตุลาคม 2562) แผนภูมิเปรียบเทียบจำนวนลูกเรือสุหนานระหว่างปีงบประมาณ 2561 และ 2562
- 3 EJF (มีนาคม 2563) การสืบสวนของ EJF และแหล่งข่าวสงวนที่มา
- 4 กรมประมง (มกราคม 2563) แนวทางปฏิบัติกรณีลูกเรือพลัดตกน้ำหรือเกิดอุบัติเหตุ [https://www4.fisheries.go.th/local/pic\\_activities/202002081357411\\_pic.pdf](https://www4.fisheries.go.th/local/pic_activities/202002081357411_pic.pdf)
- 5 IMO (2008) Adoption of the code of the international standards and recommended practices for a safety investigation into a marine casualty or marine incident (Casualty investigation code) [http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Documents/Res.%20MSC.255\(84\)%20Casualty%20Investigation%20Code.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Documents/Res.%20MSC.255(84)%20Casualty%20Investigation%20Code.pdf)
- 6 MAIB (2017) Fatal man overboard accident from the scallop dredger 'King Challenger' (BA87) south-west of Scalloway, Shetland Islands, 23 June 2016 [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/58b56a9ae5274a2a5c00008a/MAIBInvReport05\\_2017.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/58b56a9ae5274a2a5c00008a/MAIBInvReport05_2017.pdf)
- 7 IMO (1974) Articles of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 [http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/SOLAS.pdf](http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/SOLAS.pdf)
- 8 FAO (2020) An accident and fatality reporting system for fisheries in the Caribbean
- 9 ILO (2020) Endline research findings on fishers and seafood workers in Thailand [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/documents/publication/wcms\\_738042.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/documents/publication/wcms_738042.pdf)
- 10 ILO (2020) Endline research findings on fishers and seafood workers in Thailand [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/documents/publication/wcms\\_738042.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/documents/publication/wcms_738042.pdf)
- 11 Ministry of Labour (6 Jan 2020) Announcement on Minimum Wage No.10 <https://www.mol.go.th/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/Prakadwage10-6Jan2020.pdf>
- 12 Ono, Y. (9 July 2018) Thailand's 7-Eleven stores to offer banking services <https://asia.nikkei.com/Business/Companies/Thailand-s-7-Eleven-stores-to-offer-banking-services>
- 13 Royal Thai Navy (2016) THAI-MECC Jurisdictions: [www.civil.navy.mi.th/sornchon/sonchon001.html](http://www.civil.navy.mi.th/sornchon/sonchon001.html)



Environmental Justice Foundation (EJF), 1 Amwell Street, London, EC1R 1UL, UK  
Tel: +44(0) 207 239 3310, [info@ejfoundation.org](mailto:info@ejfoundation.org), [www.ejfoundation.org](http://www.ejfoundation.org)

Registered charity, No. 1088128.

