

ความคืบหน้าของประเทศไทยในการต่อสู้กับการทำประมงผิดกฎหมาย
ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม การบังคับใช้แรงงาน และ การค้ามนุษย์

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะจากมูลนิธิความยุติธรรมเชิงสิ่งแวดล้อม
(Environmental Justice Foundation : EJF) ฉบับที่ 9 พ.ศ. 2564



บทสรุปย่อ

นับตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2559 มูลนิธิความยุติธรรมเชิงสิ่งแวดล้อม (Environmental Justice Foundation : EJF) ได้ดำเนินการลงพื้นที่ที่สังเกตการณ์ การริเริ่มมุ่งแก้ไขประเด็นปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing) ของรัฐบาลไทย รวมทั้งปัญหาเรื่องการค้ามนุษย์และการละเมิดสิทธิแรงงานในอุตสาหกรรมประมงของไทย ทาง EJF ได้ร่วมสังเกตการณ์ในทุกขั้นตอนของการติดตาม ควบคุม และเฝ้าระวังการทำประมง (Monitoring, Control and Surveillance : MCS) ในการเข้าเยี่ยมชมศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้า - ออก (Port In - Port Out Controlling Centre: PIPO) ทั้ง 30 แห่ง ศูนย์อำนวยความสะดวกประมงชายฝั่งของชาติทางทะเล (ศรช.ล.) ทั้ง 3 เขต เช่นเดียวกับเข้าร่วมเป็นพยานในการลาดตระเวนทางทะเลโดยกองทัพเรือไทย ตำรวจน้ำ กรมประมง และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

สืบเนื่องจากผลของการเข้าถึงสังเกตการณ์ที่ผ่านมา จึงได้จัดทำรายงานเป็นลายลักษณ์อักษรพร้อมทั้งข้อเสนอแนะในขั้นตอนการพัฒนาและการดำเนินงานให้กับสำนักงานรองนายกรัฐมนตรี พล.อ. ประวิตร วงษ์สุวรรณ และพลเอก ฉัตรชัย สาริกัลยะ กองทัพเรือไทย ศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย กรมประมง และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง โดยรายงานฉบับที่ 9 นี้ ได้รวบรวมผลงานที่ EJF ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานไทยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

โปรดทราบว่า EJF เข้าร่วมสังเกตการณ์ระบบการติดตาม ควบคุม และเฝ้าระวังการทำประมงโดยมีการนัดหมายล่วงหน้ากับกองทัพเรือ กรมประมง หรือชุดสหวิชาชีพที่ตรวจเรือประมงจากส่วนกลาง นั้นย่อมาหมายความว่าข้อสังเกตดังกล่าวอาจไม่ได้เกิดขึ้นจริงเสมอ นับตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2560 เป็นต้นมา EJF เปลี่ยนมาใช้วิธีการลงพื้นที่แบบไม่แจ้งเตือนล่วงหน้า เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สะท้อนถึงความเป็นจริงมากยิ่งขึ้น และถึงแม้ว่าเหตุการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 ได้ส่งผลกระทบต่อการทำงานเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลจากศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้า - ออก แต่ EJF ยังคงรวบรวมข้อมูลจากองค์กรภาคประชาสังคมและพันธมิตรอื่นๆอยู่ ข้อมูลเพิ่มเติมเรื่องระเบียบวิธีศึกษาอยู่ในภาคผนวกและสามารถเปิดเผยได้หากมีการร้องขอ

บทนำ

ในช่วงปีที่ผ่านมา ได้เกิดข้อกังขาเกี่ยวกับความมุ่งมั่นพยายามแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (IUU) การบังคับใช้แรงงาน และการค้ามนุษย์ของประเทศไทย โดยสมาคมการประมงแห่งประเทศไทย (National Fisheries Association of Thailand : NFAT) เข้ามามีอิทธิพลเพิ่มขึ้นผ่านการประท้วงและการลอบบี้ทางการเมือง ซึ่งถือเป็นภัยต่อการปฏิรูปที่รัฐบาลไทยได้ดำเนินการไป อีกทั้ง การที่ตัวแทนแรงงาน สมาคมการประมงขนาดเล็ก และ องค์กรภาคประชาสังคม ยังไม่ได้เข้ามามีส่วนร่วมด้านการปฏิรูปกฎหมายมากนัก ทำให้อุตสาหกรรมประมงของไทยก้าวสู่การเป็นอุตสาหกรรมที่ยั่งยืน ถูกกฎหมาย และถูกต้องตามหลักจริยธรรมได้ช้าลง!

NGOs และ องค์กรภาคประชาสังคม (องค์กรท้องถิ่น) ในพื้นที่พบข้อบกพร่องในการดำเนินงาน ซึ่งทำให้ระบบติดตาม ควบคุมและเฝ้าระวัง (Monitoring, Control, Surveillance : MCS) กลไกการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อแก้ไขปัญหการทำประมงแบบ IUU รวมถึงตัวบทกฎหมายว่าด้วยการระบุ ตรวจสอบ และดำเนินการกับการทุจริตแรงงานหรือการค้ามนุษย์ ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร โดยพบว่ามีข้อบกพร่องในตัวบทกฎหมายในประเทศฉบับปัจจุบัน อาทิ พระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ (Labour Relations Act : LRA) รวมไปถึงกฎหมายประกอบ ซึ่งสอดคล้องกับการให้สัตยาบันในที่ประชุมระดับสากลและได้รับชื่นชมอย่างกว้างขวาง อาทิ อนุสัญญาการทำงานในภาคประมง พ.ศ. 2550 (ฉบับที่ 188) และพิธีสาร ปี พ.ศ. 2557 ส่วนเสริมอนุสัญญา ว่าด้วยแรงงานบังคับ (ฉบับที่ 29)

ภายหลังประเทศไทยให้สัตยาบันแล้วก็ยังไม่มีการนำข้อบังคับมาใช้ต่อกับหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถระบุเหยื่อบนเรือประมงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ยังมีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายแรงงานที่สำคัญ ซึ่งทำให้เด็กอายุ 16 ปีสามารถทำงานบนเรือประมงได้ ขัดแย้งกับกฎหมายแรงงานไทยในปัจจุบันที่มุ่งคุ้มครองเยาวชน จึงเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์ในกลุ่ม CSOs ท้องถิ่นอย่างมาก

ปัจจัยดังกล่าวทั้งหมดนี้ รวมถึงอัตราการรายงานเกี่ยวกับการบังคับใช้แรงงานและการค้ามนุษย์ที่ลดลงในช่วงสองสามปีที่ผ่านมา ส่งผลให้ประเทศไทยถูกเพิกถอนจากโครงการให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (Generalized System of Preferences : GSP) แก่ประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาน้อยที่สุดของสหรัฐอเมริกาในปี 2562 อีกทั้งยังโดนลดระดับจาก-tier 2 ลงมาเป็น-tier 2.5 Watchlist ในรายงานการค้ามนุษย์ปี 2564 ของสหรัฐฯ (US State Department's Trafficking in Persons Report : TIP) อีกด้วย²³

ดังนั้นจึงเป็นสิ่งสำคัญยิ่งที่รัฐบาลไทยและกระทรวงต่างๆ ควรตระหนักถึงการปฏิรูปสำคัญเพื่อแก้ไขปัญหการทำประมงแบบ IUU และการละเมิดสิทธิมนุษยชนที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมประมงอย่างครบถ้วน นอกจากการปฏิรูปดังกล่าวแล้ว การปลูกฝังวัฒนธรรมด้านความโปร่งใสและการให้ความร่วมมือระหว่างองค์กรยังเป็นสิ่งจำเป็นอีกเช่นกัน เพื่อสนับสนุนให้เกิดการสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูล

นอกจากนี้ EJF สังเกตเห็นว่า คดีการทำประมงแบบ IUU หรือการละเมิดสิทธิแรงงานยังคงถูกพิจารณาว่าเป็นความล้มเหลวในการปฏิบัติงาน ควบคู่ไปกับการตัดสินบนเจ้าหน้าที่ที่ไม่รับฟ้องคดีหรือไกล่เกลี่ยให้โจทก์ยอมความนอกศาล โดยเห็นได้จากอัตราการดำเนินคดีที่ต่ำสำหรับคดีทั้งสองประเภทนี้ การกระทำดังกล่าวอาจบ่อนทำลายผลงานต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2558 เพื่อต่อสู้กับอาชญากรรมเหล่านี้ อีกทั้งยังเป็นการลดประสิทธิภาพโดยพื้นฐานของระบบ MCS และการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานรัฐต่างๆ อีกด้วย

สถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมประมงไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งในด้านความสามารถในการออกเรือจับปลาของผู้ประกอบการประมง และการทำให้มั่นใจว่าระบบ MCS จะไม่ได้รับผลกระทบมากเกินไป มาตรการล๊อคดาวน์ จำกัดการเดินทาง และการเว้นระยะห่างส่งผลให้การตรวจสอบเรือประมงตามท่าเรือและกลางทะเลเป็นไปได้ยาก ด้วยเหตุนี้ จึงเป็นสิ่งสำคัญยิ่งที่หน่วยงานรัฐและเจ้าหน้าที่ศูนย์ PIPO (PIPO) ต้องคอยสอดส่องหาสัญญาณการทำประมงและการใช้แรงงานผิดกฎหมาย

ความตึงเครียดทางเศรษฐกิจอันสืบเนื่องมาจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมประมง การตรวจสอบเรือประมงเข้า-ออกและการดำเนินการตาม MCS อื่นๆ ตามในรายงานนี้ต้องดำเนินการในฐานะส่วนหนึ่งของระบบองค์รวมที่ทำให้มั่นใจ

ว่า การทำประมงกับทรัพยากรทางทะเลของไทยจะมีความยั่งยืน ถูกกฎหมาย และถูกต้องตามหลักจริยธรรม โดยหากมีการปฏิบัติตามกลไกดังต่อไปนี้ อย่างมีประสิทธิภาพได้ จะทำให้เกิดความมั่นคงทางอาหาร รายได้ และความเป็นอยู่ของชาวประมงและครอบครัว แม้จะเกิดความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจอีกในอนาคต



เจ้าหน้าที่กสร.แจกจ่ายใบปลิวเกี่ยวกับโควิด-19 ในภาษาถิ่นแก่ชาวประมงระหว่างการตรวจเรือเข้า-ออก

ประเด็นหลักที่ต้องได้รับการแก้ไข

รายงานฉบับนี้กล่าวถึงปัญหาต่อเนื่องและเร่งด่วน ซึ่งเจ้าหน้าที่ของ EJF พบเจอตลอดปี 2563 และต้นปี 2564 พร้อมทั้งนำเสนอข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ได้แก่

- **เกี่ยวกับการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกฎหมาย:** การปฏิรูปกฎหมายที่ได้นำเสนอมาแล้ว และอยู่ในขั้นตอนการร่างกฎหมายโดยกระทรวงต่างๆ ของรัฐบาลไทย ได้บ่อนทำลายความพยายามของประเทศไทยในการเฝ้าระวัง ระบุ และดำเนินคดีกับการใช้แรงงานบังคับหรือการค้ามนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพเป็นอย่างยิ่ง รวมไปถึงถึงบทบัญญัติที่อนุญาตให้แรงงานเด็กอายุ 16 ปีทำงานบนเรือประมงเชิงพาณิชย์ได้ ถึงแม้จะไม่มีกฎหมายรองรับให้เจ้าหน้าที่เข้าไปติดตามดูแลได้ก็ตาม นอกจากนี้ ยังไม่มีการให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญจากภาคการประมงเชิงพาณิชย์มีส่วนร่วมในการร่างแก้ไขกฎหมายดังกล่าวอีกด้วย EJF จึงมีข้อเสนอแนะให้ยุติการแก้ไขกฎหมายและพัฒนาร่างดังกล่าวเป็นการชั่วคราว จนกว่าจะใช้วิธีที่ทำให้เกิดการมีส่วนร่วมอย่างโปร่งใสได้อย่างแท้จริง

- **ผลกระทบจากโควิด-19 และความเสี่ยงด้านการทุจริตกรรมและเอาเปรียบแรงงานที่สูงขึ้น:** เหตุการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ได้สร้างผลกระทบอย่างกว้างขวางให้กับอุตสาหกรรมการประมงและแรงงานอพยพ ซึ่งเป็นแรงงานส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมนี้ การจำกัดการเดินทาง การปิดชายแดน การเอาเปรียบของเจ้าของเรือ และความสามารถในการตรวจสอบแรงงานที่ลดลง ต่างเป็นปัจจัยที่ทำให้แรงงานอพยพมีความเสี่ยงตกเป็นเหยื่อการทุจริตกรรมและการเอาเปรียบสูงขึ้น

- **ชาวประมงสูญหายกลางทะเล:** ในปี 2563 ชาวประมง 68 รายสูญหายขณะทำงานบนเรือประมงไทย นอกจากนี้ นับตั้งแต่ต้นปีจนถึงเดือนกรกฎาคม 2564 นี้ มีจำนวนถึง 42 กรณีแล้ว EJF เรียกร้องให้รัฐบาลไทยเริ่มใช้ขั้นตอนการปฏิบัติตามมาตรฐานในการค้นหาและช่วยชีวิต พร้อมทั้งสืบสวนโดยเร็วที่สุด

- **การฝึกผู้ฝึกสอน:** หากไม่มีการฝึกที่เหมาะสมและต่อเนื่อง พร้อมทั้งถ่ายทอดองค์ความรู้ของสถาบันผ่านกลไกต่างๆ อาทิ นักล่า IUU หรือชุดสหวิชาชีพตรวจเรือประมงจากส่วนกลาง (Flying Inspection Teams : FITS) ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) และหน่วยงานอื่นๆ ก็มีความเสี่ยงที่จะกระทบองค์ความรู้ซึ่งสามารถถ่ายทอดให้ผู้ปฏิบัติงานในอนาคตได้ เกิดผลกระทบต่อความยั่งยืนของกลไกการติดตาม เฝ้าระวัง และควบคุมของไทย

- **ระบบติดตามเรือประมงที่เสื่อมประสิทธิภาพ:** ในเดือนกันยายน 2563 กรมประมงได้ออกพระราชกฤษฎีกายกเลิกข้อบังคับให้ผู้ประกอบการเรือประมงติดตั้งอุปกรณ์ติดตามเรือรุ่นที่ 2 (VMS Gen.2) บนเรือประมง EJF เล็งเห็นว่ากรยกเลิกดังกล่าว เป็นการลดหย่อนเชิงเทคนิคในไลย์ อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของลูกเรืออีกด้วย

- ความเข้าใจคลาดเคลื่อน: เจ้าหน้าที่จำนวนหนึ่งยังคงเข้าใจว่า การตรวจพบการกระทำผิดในประเด็นการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม และการพบเหยื่อที่ถูกละเมิดสิทธิหรือค้ำมนุษย์นั้น เป็นความผิดพลาดของระบบ แต่แท้จริงแล้วเจ้าหน้าที่ชุดตรวจสอบควรพิจารณาว่า การพบการกระทำผิดดังกล่าวย่อมหมายถึงการระบุและสืบสวนที่เหมาะสม ซึ่งเป็นตัวอย่างที่ดีของระบบเครือข่ายศูนย์ PIPO ที่ประสบผลสำเร็จ

- การขาดความต่อเนื่องของการแปลภาษาและวิธีการให้เหยื่อเป็นศูนย์กลาง (victim-centered approach) ในระหว่างการสัมภาษณ์แรงงาน⁴: ถึงแม้ว่าศูนย์ PIPO ที่ EJF ได้ไปเยี่ยมเยือนมาในปี 2560 ทั้งหมดมีล่ามแปลภาษาที่ได้รับการรับรองเข้าปฏิบัติงานอยู่ด้วยอย่างน้อยหนึ่งคน แต่วิธีการสัมภาษณ์กลับยังขาดมาตรฐาน นอกจากนี้ ศูนย์ PIPO ยังไม่ใช้แบบสอบถาม (ศร. 1) และทรัพยากรอื่นๆ อย่างเป็นระบบ

ประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะที่นำเสนอโดย EJF ตั้งแต่ปี 2559 ถูกรวมกลุ่มเข้าไว้ด้วยกันตามเนื้อหาที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้ 1. ศูนย์ PIPO 2. การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 3. ชาวประมงสูญหายกลางทะเล 4. การปฏิบัติตามกลไกการติดตาม เฝ้าระวัง และควบคุมต่อไปท่ามกลางสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส 5. การตรวจตราแรงงาน 6. หน่วยปฏิบัติการพิเศษ (FITs) 7. การตรวจสอบกลางทะเล 8. โฟโซดอน 9. ระบบติดตามเรือ (Vessel Monitoring System : VMS) และ หน่วยรับส่งสัญญาณเคลื่อนที่ (Mobile Transceiver Unit: MTU) คำแนะนำเหล่านี้จัดเตรียมจากแนวทางการบริหารเรือภายในประเทศของไทยทั้งจากเขต 3-10 ตามการแบ่งจุดตรวจประมง (ดูภาคผนวก) สำหรับคำแนะนำใหม่ที่เพิ่มเติมในรายงานฉบับปรับปรุงนี้ จะมีการเน้นด้วยสีแดง

ประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะที่นำเสนอโดย EJF ตั้งแต่ปี 2559 ถูกรวมกลุ่มเข้าไว้ด้วยกันตามเนื้อหาที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้ 1. ศูนย์ PIPO 2. การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 3. ชาวประมงสูญหายกลางทะเล 4. การปฏิบัติตามกลไกการติดตาม เฝ้าระวัง และควบคุมต่อไปท่ามกลางสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส 5. การตรวจตราแรงงาน 6. หน่วยปฏิบัติการพิเศษ (FITs) 7. การตรวจสอบกลางทะเล 8. โฟโซดอน 9. ระบบติดตามเรือ (Vessel Monitoring System : VMS) และ หน่วยรับส่งสัญญาณเคลื่อนที่ (Mobile Transceiver Unit: MTU) คำแนะนำเหล่านี้จัดเตรียมจากแนวทางการบริหารเรือภายในประเทศของไทยทั้งจากเขต 3-10 ตามการแบ่งจุดตรวจประมง (ดูภาคผนวก) สำหรับคำแนะนำใหม่ที่เพิ่มเติมในรายงานฉบับปรับปรุงนี้ จะมีการเน้นด้วยสีแดง

EJF ได้จัดทำคู่มือการฝึกอบรมชื่อว่า “การสัมภาษณ์แรงงานข้ามชาติ” (Conducting Interviews with Migrant Workers) ซึ่งสามารถนำเสนอให้ได้หากมีการร้องขอ (ทั้งฉบับภาษาไทยและอังกฤษ) คู่มือฉบับนี้เป็นการสรุปมาจากการสังเกตการณ์ของ EJF ระหว่างเข้าตรวจสอบและสืบสวนของศูนย์ PIPO

นอกจากนี้ EJF ยังได้พัฒนาชุดข้อเสนอแนะเพื่อรับมือกับแนวทางปฏิบัติในการตรวจสอบการจับสัตว์น้ำและระบบการสอบทานย้อนกลับ (traceability) ทั้งสำหรับเรือภายในประเทศและเรือต่างชาติที่มาเทียบท่า (สามารถส่งให้ได้หากมีการร้องขอ) เจ้าหน้าที่ของ EJF สามารถให้ข้อมูลรายละเอียดเพิ่มเติมได้หากรัฐบาลไทยต้องการ อย่างไรก็ตาม เป็นการศึกษาที่สำคัญที่จะตระหนักว่าข้อเสนอแนะเหล่านั้นไม่ใช่ข้อเสนอแนะทั้งหมดต่อรัฐบาล

1. ศูนย์ PIPO (PIPO)

ในปี 2562 EJF ได้ไปเยือนศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้า – ออก (ศูนย์ PIPO) ทั้งหมด 30 แห่ง แต่ในปี 2563 EJF ได้ไปเยือนเพียง 16 แห่งเท่านั้นเนื่องจากการจำกัดการเดินทางจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ในปี 2564 EJF และทีม FITs ของศรชล.ได้เยือนศูนย์ PIPO ทั้งหมด 5 แห่ง⁵ สามารถขอดูรายการเข้าเยี่ยมศูนย์ PIPO ฉบับเต็มของ EJF เพิ่มเติมได้



เจ้าหน้าที่กำลังวัดอุณหภูมิชาวประมงอพยพก่อนทำการตรวจสอบเรือที่จังหวัดสงขลา

1.1 การเปลี่ยนแปลงอำนาจศูนย์ PIPO และการฝึกผู้ฝึกสอน

ในเดือนตุลาคม 2563 กรมประมง มีการวางแผนปรับโครงสร้างเครือข่ายศูนย์ PIPO ด้วยการเปลี่ยนถ่ายอำนาจของศูนย์ฯ ไปยังหน่วยงานใหม่ที่ตั้งชื่อว่า “กองตรวจสอบเรือประมงและสัตว์น้ำ” หน่วยงานใหม่เป็นการรวมศูนย์ PIPO กับ “กองตรวจสอบเรือประมง สัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิต” เดิม ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบมาตรการรัฐเจ้าของท่าเรือสำหรับเรือประมงต่างประเทศ โดยการรวบรวมดังกล่าวกระทำไปเพื่อเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบเรือประมง

ถึงแม้ว่าอัตราการตรวจสอบของศูนย์ PIPO จะคงที่ในช่วงที่เกิดการเปลี่ยนถ่ายอำนาจ แต่การรวบรวมดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อผลในระยะยาว เนื่องจากเจ้าหน้าที่ระดับสูงของศูนย์ PIPO และด่านตรวจประมงมีระดับความเข้าใจเรื่องวิธีการตรวจสอบเรือเข้า-ออกที่ต่างกัน และอาจมีประสบการณ์หรือความรู้ด้านการตรวจสอบแรงงานน้อย ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการจัดลำดับตามความสำคัญหรือตรวจสอบเรือประมงผิดพลาด

- ตลอดระยะเวลาห้าปีที่ผ่านมา ทีมงานศูนย์ PIPO หน่วยเรือลาดตระเวน และหน่วยงานเฉพาะกิจอย่างชุดปฏิบัติการพิเศษประมงและนักล่า IUU ได้สั่งสมความรู้และความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติงาน หากมีการเปลี่ยนตำแหน่งบุคลากรหรือปรับทีมงานอาจก่อให้เกิดการสูญเสียองค์ความรู้ดังกล่าวไปได้

ข้อเสนอแนะ: ศูนย์ PIPO หน่วยเรือลาดตระเวน และหน่วยงานเฉพาะกิจต้องผ่านกระบวนการและหลักสูตรการฝึกอบรม ‘ฝึกผู้ฝึกสอน’ โดยเร็วที่สุด เพื่อรวบรวมองค์ความรู้และความเชี่ยวชาญจากบุคลากรและหน่วยงานต่างๆ

1.2 การตรวจสอบตามระดับความเสี่ยง

ตั้งแต่เดือนกันยายน 2561 แนวทางการบริหารความเสี่ยง หรือ ระบบประมวลความเสี่ยงกลาง (CRA) ได้ถูกนำมาใช้ในศูนย์ PIPO เพื่อจัดลำดับความสำคัญของเรือประมงที่ต้องได้รับการตรวจสอบ ระบบประมวลความเสี่ยงกลางแบ่งการวัดออกเป็น 12 ระดับ เพื่อประเมินว่าเรือลำใดควรถูกจัดว่าระดับความเสี่ยงสูง ระดับเฝ้าระวัง (watchlist) หรือระดับปกติ ตามหลักการแล้วเรือประมงระดับความเสี่ยงสูงต้องถูกตรวจสอบทุกครั้งที่เข้าหรือออกจากท่า เรือกลุ่มเฝ้าระวังตรวจสอบ 30% และเรือปกติตรวจสอบ 10% หรือตามสัดส่วนขึ้นอยู่กับทรัพยากรของศูนย์ PIPO และจำนวนวันการทำประมงต่อการออกเรือหนึ่งครั้ง

EJF มีข้อสังเกตว่าศูนย์ PIPO บางแห่งไม่ดำเนินการตรวจสอบเรือประมงระดับปกติ เนื่องจากขาดทรัพยากรหรือมีระยะทางการเดินทางไปที่เรือหรือเรือประมงค่อนข้างไกล ซึ่งนับเป็นปัญหาหลักของศูนย์ PIPO ในจังหวัดภาคใต้ของไทยซึ่งสถานการณ์ด้านความมั่นคงอาจส่งผลให้ไม่มีกรตรวจสอบเรือ

การตรวจเรือระดับปกติอย่างไม่สม่ำเสมอส่งผลให้มีการตรวจสอบแรงงานน้อยลง ทำให้แรงงานบนเรือประมงมีโอกาสร้องเรียนต่อเจ้าหน้าที่ลดลง นอกจากนี้ ยังอาจทำให้เจ้าหน้าที่มีความเข้าใจสภาพการทำงานและอยู่อาศัยของแรงงานบนเรือประมงคลาดเคลื่อน

ข้อเสนอแนะ: สภาพการทำงานและความเป็นอยู่มีการเปลี่ยนแปลงได้ตามกาลเวลา จึงจำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่ที่ต้องได้รับข้อมูลล่าสุดเกี่ยวกับสภาพการทำงานและความเป็นอยู่บนเรือประมง

ข้อเสนอแนะ: กรมประมงควรจัดฝึกอบรมหัวหน้าด่านตรวจ เพื่อให้มั่นใจว่าศูนย์ PIPO จะดำเนินการตามระบบประมวลความเสี่ยงกลาง ตัวอย่างการปฏิบัติงานของศูนย์ PIPO ต้นแบบ (SMART PIPO) ที่ได้รับเลือก (เช่น สตูล ตรัง และสงขลา)⁶ ควรถูกบรรจุอยู่ในหลักสูตรอบรมด้วย นอกจากนี้ ยังควรเชิญอดีตหัวหน้าศูนย์ PIPO มาแบ่งปันประสบการณ์และถ่ายทอดความรู้ในการปฏิบัติงาน

ข้อเสนอแนะ: กรมประมงและศรชล.ควรติดตามศูนย์ PIPO อย่างใกล้ชิด และประเมินผลกระทบจากการรวบรวมหลังจากผ่านไปหนึ่งปี

ข้อเสนอแนะ: ถึงแม้เรือระดับปกติจะได้รับการตรวจน้อยครั้งกว่า แต่การตรวจสอบควรเป็นการสุ่มตรวจเพื่อป้องกันไม่ให้เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการสามารถคาดการณ์และปกปิดการกระทำผิดกฎหมายได้

- ขณะจัดทำรายงานฉบับนี้ ระบบประมวลความเสี่ยงกลางยังขาดตัวบ่งชี้เกี่ยวกับแรงงานที่สำคัญ จึงทำให้ไม่สามารถครอบคลุมปัญหาการทำประมงและปัญหาแรงงานในองค์กรรวมได้

ข้อเสนอแนะ: กรมประมงร่วมกับกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน (กสร.) ควรขยายตัวชี้วัดเกี่ยวกับแรงงานในปัจจุบันในระบบประมวลความเสี่ยงกลางให้สอดคล้องกับมาตรฐานแรงงานสากล ตัวชี้วัดหลักที่ควรได้รับการพิจารณา ได้แก่ ความผิดพลาดให้การบันทึกชั่วโมงการทำงาน (สำคัญอย่างยิ่งต่อเรือที่มีจำนวนลูกเรือน้อยกว่าผลกระทบของสถานการณ์โควิด-19) ปริมาณงานของเครื่องมือประมงประสิทธิภาพสูง ประสิทธิภาพเรือสุญหาย จำนวนการยึดเอกสาร และข้อขัดแย้งด้านแรงงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะช่วยให้เข้าใจสภาพการใช้แรงงานบนเรือประมงได้กว้างขึ้น

- ประเทศไทยไม่มีฐานข้อมูลเกี่ยวกับการทำประมงแบบ IUU หรือคดีที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนในอุตสาหกรรมประมง ที่สามารถค้นหาข้อมูลล่าสุดได้ ฐานข้อมูลดังกล่าวเป็นก้าวสำคัญในด้านความโปร่งใสของข้อมูลและเป็นส่วนหนึ่งที่สามารถช่วยปราบปรามเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ได้ นอกจากนี้ ยังเป็นการผลักดันให้อุตสาหกรรมสามารถซื้ออาหารทะเลจากผู้จัดจำหน่ายที่ถูกกฎหมายและถูกต้องตามหลักจริยธรรมได้

ข้อเสนอแนะ: การบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทั้งหมดของเรือประมง เอกสารลูกเรือและรายนามลูกเรืออย่างถาวรและไม่อนุญาตให้ทำการแก้ไขและปรับแต่งได้ อันรวมไปถึงการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของผู้ใช้ระบบคนใดที่ทำการเปลี่ยนแปลงข้อมูลทั้งเรื่องเวลา สถานที่และข้อมูลที่ทำให้การปรับเปลี่ยนในรูปแบบดิจิทัล ePIPO เป็นสิ่งสำคัญยิ่ง

1.3 การเปลี่ยนมาใช้ระบบดิจิทัล:

ในเดือนพฤศจิกายน 2560 ได้มีการริเริ่มใช้ระบบแจ้งเข้า-แจ้งออกเรือประมงในรูปแบบดิจิทัล ePIPO ซึ่งระบบดังกล่าวนี้ได้ทำการรวบรวมข้อมูลในอดีตทั้งหมดที่ครั้งหนึ่งเคยจัดทำในรูปแบบของเอกสารเข้ามาอยู่ในระบบฐานข้อมูล FishingInfo 2 นั้นทำให้สามารถทำการตรวจสอบได้ทันทีกับเรือประมงที่ผู้ประกอบการได้ยื่นคำร้องขอเข้าท่าหรือออกท่า ซึ่งระบบดังกล่าวนี้ยังได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องของลูกเรือทั้งหมดทั้งเอกสารประจำตัวในรูปแบบรายการดิจิทัล นอกจากนี้เจ้าของเรือยังสามารถยื่นคำขอ PIPO ผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ เพื่อเป็นการประหยัดเวลา อันเป็นการส่งเสริมการพัฒนาการอย่างสำคัญจากระบบการเก็บข้อมูลรูปแบบเดิมที่อ้างอิงจากเอกสารและยังสามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ศูนย์ PIPO อีกด้วย

ข้อเสนอแนะ: การบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทั้งหมดของเรือประมง เอกสารลูกเรือและรายนามลูกเรืออย่างถาวรและไม่อนุญาตให้ทำการแก้ไขและปรับแต่งได้ อันรวมไปถึงการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของผู้ใช้ระบบคนใดที่ทำการเปลี่ยนแปลงข้อมูลทั้งเรื่องเวลา สถานที่และข้อมูลที่ทำให้การปรับเปลี่ยนในรูปแบบดิจิทัล ePIPO เป็นสิ่งสำคัญยิ่ง เพื่อรับประกันว่าเจ้าหน้าที่ที่มีข้อมูลที่ทำการเปลี่ยนแปลงและป้องกันไม่ให้ข้อมูลสำคัญถูกทำลายไป ยกตัวอย่างเช่น ข้อมูลทางระบบบัญชีชื่ออย่าง 'เรือธงไทย' ของกรมประมงก็ได้ทำการปรับใช้ตามระบบดังกล่าวแล้วเช่นกัน



ภาพหน้าจอของระบบแจ้งเข้า-แจ้งออกเรือประมงในรูปแบบดิจิทัล ePIPO บนระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่แสดงรายละเอียดต่างๆ และลูกเรือ

1.4 การขยายตัวและการขาดแคลนทรัพยากร:

EJF และหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องพบว่า ศูนย์ PIPO มีการขยายตัวเร็วเกินไปและขาดแคลนทรัพยากร ซึ่งเป็นปัญหาหลักที่บั่นทอนประสิทธิผลของเครือข่ายในเดือนตุลาคม 2563 กรมประมง ได้พยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการปรับโครงสร้างศูนย์ PIPO (ดูส่วนที่ 1.1) เพื่อให้ทรัพยากรมีประสิทธิภาพมากขึ้น

- ถึงแม้จะมีการปฏิรูปแล้ว แต่ศูนย์ PIPO บางแห่งยังคงรายงานขาดแคลนทรัพยากร โดยเจ้าหน้าที่บางนายได้แจ้งไว้ในปี 2563 และ 2564 ว่า มียานพาหนะไม่เพียงพอในการออกตรวจ จนทำให้พลาดการออกตรวจหรือต้องใช้รถส่วนตัวของเจ้าหน้าที่แทน
- ด่านตรวจ 10 จุดจากศูนย์ PIPO ทั้งหมด 30 แห่งที่ EJF ได้ไปเยี่ยมชมอยู่นอกจากศูนย์ฯ กว่า 50 กม. (รวมถึงจุดตรวจที่ได้ไปเยี่ยมชมในปี 2564 เช่น ปัตตานี และนราธิวาส) ระยะทางดังกล่าวอาจทำให้เจ้าหน้าที่ไม่สามารถออกตรวจหรือมีอัตราการออกตรวจที่ต่ำได้

ข้อเสนอแนะ: กรมประมงควรตรวจสอบให้มั่นใจว่าศูนย์ PIPO ทุกแห่งมียานพาหนะที่เพียงพอเหมาะสมให้เจ้าหน้าที่ออกตรวจเรือประมงได้โดยเร็วที่สุด

ข้อเสนอแนะ: ในการพิจารณาทบทวนการดำเนินงานปรับเปลี่ยนโครงสร้าง PIPO ประจำปี ครชช.และกรมประมงควรทำการประเมินความต้องการของจุดตรวจเรือประมงส่วนหน้าในเครือข่ายศูนย์ PIPO ทั้งหมด เพื่อพิจารณาว่าจำเป็นต้องมีจุดตรวจเรือประมงส่วนหน้าเพิ่มหรือไม่ EJF พร้อมให้ข้อมูลการวิเคราะห์และข้อเสนอแนะว่าควรเริ่มที่ศูนย์ PIPO แห่งใดก่อน

1.5 ขั้นตอนและรายการการตรวจสอบ:

- ในปัจจุบันศูนย์ PIPO ทุกแห่งต้องใช้ศร. 1 ในการตรวจ ซึ่งบอกถึงหน้าที่และขั้นตอนของเจ้าหน้าที่แต่ละรายในทีมสหสาขาวิชาชีพ อย่างไรก็ตาม EJF ยังเห็นเจ้าหน้าที่ศูนย์ฯ ไม่ใช่แบบฟอร์มดังกล่าวหลายครั้ง

ข้อเสนอแนะ: ในปัจจุบันศูนย์ PIPO ทุกแห่งต้องใช้ศร. 1 ในการตรวจ ซึ่งบอกถึงหน้าที่และขั้นตอนของเจ้าหน้าที่แต่ละรายในทีมสหสาขาวิชาชีพ อย่างไรก็ตาม EJF ยังเห็นเจ้าหน้าที่ศูนย์ฯ ไม่ใช่แบบฟอร์มดังกล่าวหลายครั้ง

ข้อเสนอแนะ: รายการการตรวจตราควรถูกจัดทำให้เป็นระบบดิจิทัลเช่นกัน เพื่อให้ข้อมูลการตรวจตราที่เสร็จสมบูรณ์แล้วทั้งหมดสอดคล้องกับระบบแจ้งเข้า-แจ้งออกเรือประมงในรูปแบบดิจิทัล (ePIPO) และในฐานข้อมูล 'FishingInfo2' เพื่อช่วยในการเพิ่มความโปร่งใสของการปฏิบัติงานและความน่าเชื่อถือตลอดการตรวจตราและขั้นตอนการตรวจสอบต่างๆ



ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออกทำการตรวจตราอย่างเป็นทางการในอุปกรณ์ป้องกันการเคลื่อนย้ายของชุดควบคุมระบบติดตามเรือ (VMS) บนเรือประมง เป็นหน้าที่สำคัญของกรตรวจตราเรือประมงในทุกศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก

EJF ได้ลงพื้นที่สำรวจและพบว่าการตรวจสอบเรือส่วนใหญ่จะมีขั้นตอนการอธิบายข้อมูลโดยสรุปก่อนตรวจ เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถอภิปรายวิธีการและตอบข้อซักถาม อย่างไรก็ตามในบางกรณี เจ้าหน้าที่ได้ปฏิบัติตามขั้นตอนดังกล่าวในบริเวณใกล้กับเรือประมง โดยเฉพาะลูกเรืออาวุโส

ข้อเสนอแนะ: EJF ขอชื่นชมที่มีการริเริ่มขั้นตอนดังกล่าว ขั้นตอนการอธิบายข้อมูลโดยสรุปควรทำก่อนและหลังการตรวจสอบเรือประมง และควรทำห่างจากบริเวณที่เจ้าของหรือกัปตันเรืออยู่ เพื่อให้มั่นใจว่าเจ้าหน้าที่พูดคุยถึงข้อสงสัยหรือข้อกังวลที่ปะทะระหว่างการตรวจสอบเรือ โดยปราศจากแรงกดดันหรืออิทธิพลใดๆ



ขั้นตอนการอธิบายข้อมูลโดยสรุปย่อหลังการตรวจสอบเรือในจังหวัดปัตตานี เจ้าของเรือ (ในวงกลมสีแดง) และลูกเรืออยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการรายงานข้อสงสัยของเจ้าหน้าที่ได้

ข้อเสนอแนะ: เพื่อเพิ่มแนวทางในการตรวจตราให้กับเจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก ทาง EJF ขอเสนอแนะให้ทำการซักถามเจ้าหน้าที่ถึงปัญหาเฉพาะของเรือประมงที่เกี่ยวข้องในขอบเขตการปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นการฝึกปฏิบัติที่มีประโยชน์สำหรับเจ้าหน้าที่ในการพัฒนาความสามารถด้านการถามตอบ ทั้งก่อนและหลังทำการตรวจตรากลุ่มเจ้าหน้าที่ตรวจสอบควรมีข้อมูลโดยสรุปย่อของเรือประมงเพื่อทำการแลกเปลี่ยนข้อมูลอันอาจเป็นที่ต้องสงสัยเช่นเดียวกับวิธีการดำเนินการใดๆ ที่อาจจะต้องถือปฏิบัติขณะเข้าตรวจตราเรือ

- จากการสังเกตการณ์ของทางมูลนิธิ EJF ในหลายครั้งพบว่าสมาชิกของทีมผู้ตรวจสอบไม่ได้ทำการขึ้นเรือประมงเพื่อตรวจตรา ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดช่องโหว่ในการลักลอบใช้เครื่องมือประมงที่ผิดกฎหมาย มีการสลับเปลี่ยนอุปกรณ์ ชุดควบคุมระบบติดตามเรือ VMS หรือมีการหลบซ่อนของแรงงานผิดกฎหมายที่อาจไม่สังเกตพบได้

ข้อเสนอแนะ: การขึ้นเรือประมงเพื่อทำการตรวจสอบในระหว่างการเทียบท่าเข้า-ออกนั้นควรเป็นขั้นตอนที่ต้องปฏิบัติตามอย่างครอบคลุม แม้ว่าจะเป็นเรือที่มีอัตราความเสี่ยงน้อยก็ตาม กระบวนการขึ้นเรือเพื่อทำการตรวจสอบนั้นถือว่าเป็นกระบวนการปฏิบัติที่มีความสำคัญ อันมิใช่เพียงแค่การตรวจเช็คความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นกับแรงงานแต่ยังสามารถตรวจตราอุปกรณ์ตัวรับส่งสัญญาณเคลื่อนที่บนเรือประมงว่าไม่ได้รับการสลับเปลี่ยนรวมไปทั้งเครื่องมือประมงต่างๆตามที่กฎหมายกำหนดไว้อีกด้วย

- การสุ่มตรวจเรือเมื่อเรือเข้าเทียบท่าเป็นขั้นตอนสำคัญในมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure : SoP) ของ PIPO เจ้าหน้าที่กรมประมงควรทำการตรวจสอบในลักษณะดังกล่าว เพื่อยืนยันว่าจำนวนสัตว์น้ำบนเรือตรงกับที่บันทึกไว้ในสมุดปูมเรือหรือไม่ EJF สังเกตเห็นว่าขั้นตอนการสุ่มตรวจสอบกระทำโดยไม่มี การตรวจยืนยันในลักษณะดังกล่าว

ข้อเสนอแนะ: เจ้าหน้าที่กรมประมงต้องเปรียบเทียบจำนวนสัตว์น้ำที่จับได้จริงกับสมุดปูมเรือระหว่างการสุ่มตรวจสอบ

- ระหว่างการตรวจสอบของ PIPO ส่วนใหญ่ EJF พบว่าคนงานสวมใส่เสื้อชูชีพ EJF ทราบว่าการกระทำในลักษณะนี้อาจดูเป็นเรื่องผิวเผิน แต่การที่คนงานสวมเสื้อชูชีพมีประโยชน์ดังนี้ 1) ทำให้เจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบได้อย่างรวดเร็วว่าคนงานทุกคนมีเสื้อชูชีพเป็นของตนเอง 2) ลูกเรือทราบว่าสถานที่เก็บเสื้อชูชีพ 3) แสดงให้เห็นว่าเสื้อชูชีพยังอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ และ 4) ลูกเรือทราบวิธีการใช้เสื้อชูชีพ

ข้อเสนอแนะ: วิธีการดังกล่าวควรนำมาปรับใช้ในการตรวจสอบของ PIPO ทั้งหมด เนื่องจากเป็นวิธีการที่ทำให้การตรวจสอบว่าลูกเรือทุกคนมีเสื้อชูชีพเป็นของตนเองเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ กรณีดูที่ส่วนที่ 3 เพื่อดูข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับขั้นตอนการตรวจสอบชาวประมงที่เสียชีวิตกลางทะเล



สองภาพนี้แสดงให้เห็นถึงเสื้อชูชีพที่หมดอายุใช้งานไปตามกาลเวลาแต่ยังคงเก็บไว้บนเรือประมง ควรมีการตรวจสอบอย่างต่อเนื่องว่าเสื้อชูชีพอยู่ในสภาพใช้งานได้

- EJF สังเกตเห็นเสื้อชูชีพและอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยอื่นๆ เช่น ห่วงชูชีพและถังดับเพลิง ซึ่งอยู่ในสภาพที่ใช้การไม่ได้และฉีกขาด ในบางกรณี อุปกรณ์ที่อยู่ในสภาพทรุดโทรมอาจทำให้ชีวิตของลูกเรือตกอยู่ในอันตราย นอกจากนี้ EJF ยังได้ยินมาว่า เจ้าหน้าที่อนุญาตให้เรือในลักษณะดังกล่าว สามารถออกจากท่าได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนอุปกรณ์ที่เสียหาย

ข้อเสนอแนะ: เสื้อชูชีพและอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยอื่นๆ ควรได้รับการตรวจสอบอย่างถี่ถ้วน เพื่อให้มั่นใจว่าสามารถใช้การได้ ไม่ฉีกขาด มีชิ้นส่วนสูญหาย หรือปัญหาอื่นๆ นอกจากนี้ ต้องมีการห้ามไม่ให้เรือประมงที่มีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่มีปัญหาหรือต่ำกว่ามาตรฐานออกจากท่า จนกว่าจะนำอุปกรณ์ที่ใช้งานได้มาเปลี่ยน

ข้อเสนอแนะ: กรมเจ้าท่าควรตรวจสอบว่า มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่มีการอนุญาตให้เรือประมง ซึ่งไม่มีเสื้อชูชีพที่ใช้การได้ออกจากท่า เจ้าหน้าที่ที่ต้องได้รับการฝึกอบรมให้ทำตามมาตรฐานดังกล่าวอย่างเคร่งครัด



เจ้าหน้าที่กรมประมงในจังหวัดปัตตานีกำลังตรวจสอบกล่องยาอย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่ามียาจำนวนเพียงพอและยายังไม่หมดอายุ

ข้อเสนอแนะ: EJF ขอเสนอแนะให้มีการปฏิบัติตามขั้นตอนสำคัญดังกล่าวอย่างเคร่งครัดในระหว่างการตรวจตราเรือประมงโดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าเป็นเรือจะถูกจัดอยู่ในความเสี่ยงระดับใด สอดคล้องกับอนุสัญญาการทำงานในภาคประมง พ.ศ. 2550 (ฉบับที่ 188)⁷ และควรกระทำควบคู่พร้อมกันในศูนย์ PIPO ทั้ง 15 แห่ง ดังนี้

| ลำดับ | ขั้นตอนการดำเนินการตามลำดับความสำคัญ |
|-------|--|
| 1 | ตรวจเรือประมงเพื่อหาแรงงานที่ถูกซ่อน/ซ่อนตัวอยู่ |
| 2 | ตรวจหน่วยรับส่งสัญญาณเคลื่อนที่บนเรือประมงและการจัดหาอาหารและน้ำดื่ม |
| 3 | ทำการสัมภาษณ์ลูกเรือตามสัดส่วน (โดยปกติ 3-4 คน) |
| 4 | ตรวจสอบว่าลูกเรือทุกรายมีและทราบถึงวิธีการใช้เสื้อชูชีพ/ห่วงยางชูชีพที่ใช้การได้ |
| 5 | ตรวจสอบถึงดับเพลิงว่าอยู่ในสถานที่ที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายและอยู่ในสภาพใช้งานได้ |
| 6 | ตรวจกล่องยาและกล่องปฐมพยาบาลเบื้องต้นว่ามีคุณภาพและปริมาณที่เพียงพอสำหรับการออกทะเลทำประมง |
| 7 | ตรวจสอบความเข้าใจของลูกเรือเรื่องการใช้บัญชีธนาคาร และทำให้มั่นใจว่าบัญชีธนาคารดังกล่าวมีการใช้งานและได้รับการอัปเดตในช่วงไม่กี่เดือนที่ผ่านมา |

ตารางที่ 1

2. การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ถึงแม้จะมีการปรับปรุงกฎหมายที่สำคัญตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมาเพื่อปฏิรูปอุตสาหกรรมประมง อาทิ พระราชบัญญัติการประมงฉบับใหม่ (พ.ศ. 2558) การให้สัตยาบันอนุสัญญาองค์การระหว่างประเทศ และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2562 การปฏิรูปกฎหมายและการเปลี่ยนแปลงกฎหมายยังคงเป็นไปอย่างล่าช้าและมีประสิทธิภาพลดลง ส่วนหนึ่งมาจากการไม่มีส่วนร่วมในการร่างหรือถกเถียงเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย EJF สังเกตว่าผู้ประกอบการประมงเชิงพาณิชย์และสมาคมหลักอย่างสมาคมการประมงแห่งประเทศไทย (NEAT) ยังมีอิทธิพลต่อผู้กำหนดนโยบายอยู่ค่อนข้างมาก อีกทั้ง ยังไม่ค่อยมีการปรึกษาหารือเชิงองค์การภาคประชาสังคม (CSOs) ซึ่งทำงานเพื่อปกป้องสิทธิแรงงานอพยพ สหภาพแรงงาน และตัวแทนแรงงานอพยพหรือสมาคมชาวประมงพื้นบ้าน เข้ามามีส่วนร่วมด้วย ซึ่งทำให้ร่างกฎหมายและข้อบังคับยังคงถูกเขียนในลักษณะที่เป็นประโยชน์กับภาคประมงเชิงพาณิชย์⁸⁹

2.1 การนำอนุสัญญาฉบับที่ 188 และข้อบังคับเกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานประมงในทะเลมาปฏิบัติ



เรือประมงเตรียมจอดที่ท่าเรือศูนย์ PIPO เพื่อถูกตรวจสอบ

ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 188 ว่าด้วยการทำงานในภาคประมงทะเลในเดือนมกราคม 2562 และนำมาผนวกกับกฎหมายท้องถิ่นในรูปแบบของ ‘พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2562’ ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2562¹⁰ สมาคมการประมงแห่งประเทศไทยได้ต่อสู้ให้มีการถอดถอนหรือผ่อนผันข้อกำหนดบางมาตราตลอดระยะเวลาการให้สัตยาบันและกระบวนการนำไปปฏิบัติที่ผ่านมา อาทิ การนำข้อปฏิบัติเกี่ยวกับเปลี่ยนถ่ายลูกเรือกลางทะเลกลับมาใช้ รวมไปถึงการขนถ่ายอาหารทะเลระหว่างเรือประมงกลางทะเล และการอนุญาตให้ยึดจำนวนวันการออกทะเลต่อครั้ง¹¹ ในปัจจุบัน การออกทะเลเพื่อทำประมงครั้งหนึ่งถูกจำกัดไว้ที่ 30 วัน แต่สมาคมการประมงแห่งประเทศไทยพยายามผลักดันให้เพิ่มเป็น 60 วัน การร้องขอดังกล่าวเป็นการเพิ่มโอกาสให้เกิดการเอาเปรียบแรงงาน และเกิดความจำเป็นในการขนถ่ายสินค้าและแรงงานกลางทะเล

สมาคมการประมงแห่งประเทศไทยยังได้ผลักดันให้กระทรวงแรงงาน (รง.) ปฏิรูปกฎกระทรวงเกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานในทะเล เพื่ออนุญาตให้เด็กหรือ ‘แรงงานเยาวชน’ อายุต่ำถึง 16 ปีสามารถทำงานบนเรือประมงในฐานะผู้ช่วยได้ ในช่วงที่รายงานฉบับนี้ถูกจัดทำขึ้น ร่างข้อบังคับฉบับปัจจุบันกำลังอนุญาตให้เรือประมงหนึ่งลำสามารถมีผู้ช่วยได้ 1 คน โดยต้องเป็นบุตรของเจ้าของหรือกัปตันเรือ^{12/13} ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะยังไม่มีข้อบังคับหรือแนวทางปฏิบัติรองรับถึงเงื่อนไขในการตรวจของเจ้าหน้าที่ศูนย์ PIPO หรือเจ้าพนักงานอื่นๆ ว่าเรือประมงได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดการฝึกงานผู้ช่วยหรือไม่ก็ตาม

สมาคมการประมงแห่งประเทศไทยได้ร้องขอให้มีการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวตั้งแต่ปี 2562 ถึงแม้จะทราบกันดีว่าสภาพการทำงานบนเรือประมงเป็นอาชีพที่อันตราย¹⁴ การทำประมงถูกจัดว่าเป็นงานที่อันตรายสำหรับแรงงานเด็ก¹⁵ ตามอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 182 ว่าด้วยรูปแบบที่เลวร้ายที่สุดของการใช้แรงงานเด็ก ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไปในปี 2544 และถูกจัดว่าเป็น ‘รูปแบบที่เลวร้ายที่สุดของการใช้แรงงานเด็ก’ โดยคณะกรรมการระดับชาติเพื่อขจัดการใช้แรงงานเด็กในรูปแบบที่เลวร้ายในปี 2555¹⁶

ในปัจจุบัน การใช้แรงงานเด็กในช่วงเวลา 22:00 น. - 06:00 น. เป็นเรื่องต้องห้ามภายใต้กฎหมายคุ้มครองแรงงานเด็กของไทย¹⁷ กิจกรรมการประมงจำนวนมากของไทยกระทำในเวลากลางคืน โดยมักเป็นการปล่อยหรือลากอวน ซึ่งทำให้ผู้ช่วยเด็กเสี่ยงที่จะตกอยู่ในสภาวะการใช้แรงงานที่ไม่ปลอดภัย

ข้อเสนอแนะ: EJF และองค์กรท้องถิ่นเชื่อว่ากรานาแผนผู้ช่วยฝึกหัดที่ยังไม่ได้ผ่านกระบวนการคิดอย่างถี่ถ้วนมาใช้ จะเป็นก้าวอันตรายที่ทำให้ประเทศไทยถดถอยด้านการต่อสู้กับแรงงานบังคับใช้และการค้ามนุษย์ จึงต้องหยุดกระทำการดังกล่าวทันที การปรับปรุงแก้ไขนี้อาจทำให้เกิดการทารุณกรรมบนเรือประมงอย่างตรวจสอบไม่ได้ อีกทั้ง การขาดกลไกการติดตาม ร้องเรียน และร้องทุกข์ รวมไปถึงโครงสร้างหรือแผนผู้ช่วยฝึกหัดที่หละหลวม เช่น การทำงานไม่ตรงเวลา ต่างสร้างความน่ากังวลอย่างต่อเนื่องต่อประสิทธิภาพของโครงการดังกล่าว

ข้อเสนอแนะ: กระทรวงแรงงาน (รง.) ต้องกำหนดกลไกการติดตาม ร้องเรียน และร้องทุกข์เกี่ยวกับโครงการผู้ช่วยฝึกหัด ให้ชัดเจนก่อนที่จะเริ่มดำเนินการต่อ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด โดยเฉพาะ CSOs ตัวแทนสหภาพแรงงาน และผู้เชี่ยวชาญด้านแรงงานระหว่างประเทศควรได้รับการเชิญให้เข้าร่วมและแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับกลไกดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าสามารถใช้งานได้จริง

- วิธีการของจริงในการนำการเปลี่ยนแปลงกฎหมายดังกล่าวขัดแย้งกับเงื่อนไขที่ระบุไว้ในอนุสัญญา ฉบับที่ 188 ว่า ก่อนที่จะมีการอนุญาตให้แรงงานเยาวชนอายุอย่างน้อย 16 ปีทำงานบนเรือประมงได้ จะต้องผ่านการประชุมปรึกษาหารือเพื่อถกเถียงเกี่ยวกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นทั้งหมด¹⁸ ริงยังไม่ได้มีการประเมินความเสี่ยง และได้จัดการประชุมหารือกับตัวแทนแรงงานและ CSOs เพียงครั้งวันเท่านั้น อย่างไรก็ตาม สมาคมการประมงแห่งประเทศไทยได้เข้าร่วมในทุกขั้นตอน ซึ่งทำให้เกิดข้อกังขาว่ากระบวนการดังกล่าวรับฟังความคิดเห็นอย่างไม่เท่าเทียม โดยให้ความสำคัญกับสมาคมฯ มากกว่า

ข้อเสนอแนะ: EJF ขอเสนอให้ ริง. ระบุการปรับปรุงแก้ไขนี้จนกว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด โดยเฉพาะสมาคมแรงงานและ CSOs จะได้แสดงความคิดเห็นอย่างครบถ้วน การปรึกษาหารือนี้ควรกระทำอย่างระมัดระวัง เพื่อให้มั่นใจว่าจะเกิดการพูดคุยและแก้ไข ปัญหาเกี่ยวกับร่างกฎกระทรวงฉบับปัจจุบันอย่างครบถ้วน

ข้อเสนอแนะ: กระทรวงแรงงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรสนับสนุนการใช้วิธีการมีส่วนร่วมอย่างทั่วถึงในการปฏิรูปกฎหมายเกี่ยวกับ ปัญหาแรงงานในอุตสาหกรรมการประมงในอนาคต การคุ้มครองแรงงาน ป้องกันการใช้แรงงานบังคับ และปัญหาการค้ามนุษย์ ในภาคการประมงไทยจะได้รับการแก้ไขเมื่อได้รับความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกรายในกระบวนการปฏิรูปกฎหมาย

2.2 การให้สัตยาบันในอนุสัญญา ว่าด้วยสิทธิในการรวมตัวและการร่วมเจรจาต่อรอง:

ในช่วงปีที่ผ่านมา รัฐบาลไทยและรง.ได้แถลงอย่างต่อเนื่องว่ามีแผนจะให้สัตยาบันในอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิในการรวมตัวและการร่วมเจรจาต่อรอง (ฉบับที่ 98) ภายในเดือนกันยายน พ.ศ. 2561 และอีกครั้งในปลายปี พ.ศ. 2562 ยังไม่มีการกล่าวถึงอนุสัญญา ‘ว่าด้วยเสรีภาพในการสมาคมและการคุ้มครองสิทธิในการรวมตัว’ (ฉบับที่ 87)¹⁹ ในช่วงเวลาที่จัดทำรายงานฉบับนี้ รัฐบาลไทยยังไม่ให้สัตยาบันในอนุสัญญาดังกล่าวฉบับที่ 98

การให้สัตยาบันในอนุสัญญาฉบับที่ 87 และฉบับที่ 98 ต้องกระทำพร้อมกัน เนื่องจากอนุสัญญาฉบับดังกล่าวจะบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อเมื่อใช้ร่วมกัน อนุสัญญานี้ยังคงเป็นสิ่งสำคัญในการกำจัดการสร้างที่ติดขัดกับแรงงานอพยพ เพื่อให้พวกเขาสามารถมีเสรีภาพที่เหมาะสมและสามารถร้องเรียน การเอาเปรียบเกินควรได้ด้วยตนเอง

ทั้งนี้ ต้องมีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ (LRA) เพื่อให้เกิดการให้สัตยาบันในอนุสัญญาทั้งสองฉบับนี้ได้ ในปัจจุบัน LRA ยังคงห้ามไม่ให้แรงงานอพยพเจรจาต่อรองและก่อตั้งสหภาพแรงงาน เนื่องจากการกระทำดังกล่าวถูกมองว่าเป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงของชาติ ตัวแทนภาคธุรกิจ อาทิ ประธานหอการค้าไทย ยังคัดค้านการกระทำดังกล่าวโดยอ้างว่าหากมีการมอบสิทธิให้กับแรงงานอพยพ อาจก่อให้เกิดความวุ่นวายต่อการบริหารธุรกิจได้²⁰ ซึ่งเป็นความคิดที่เป็นภัยกับความคืบหน้าของประเทศไทยในการพัฒนาสิทธิและการคุ้มครองแรงงาน ในปัจจุบัน แรงงานอพยพยังไม่ได้รับอนุญาตจากบริษัท/โรงงาน ให้เข้าร่วมในสหภาพแรงงาน ซึ่งเป็นการจำกัดสิทธิขั้นรุนแรง

ในช่วงเวลาที่จัดทำรายงานฉบับนี้และตามแผนของกระทรวงแรงงาน ร่าง LRA ฉบับใหม่จะได้รับการประกาศในเดือนกันยายน 2564 ยังไม่ชัดเจนว่าการปรับปรุงแก้ไขที่แนะนำไปจะถูกเพิ่มเติมด้วยหรือไม่

ข้อเสนอแนะ: EJF เรียกร้องให้กระทรวงแรงงานเพิ่มเติมการแก้ไขดังกล่าวลงใน LRA เพื่อช่วยให้เกิดการร่วมเจรจาต่อรองและเสรีภาพในการสมาคมแก่แรงงานอพยพ มาตรการเหล่านี้เป็นสิ่งจำเป็นในการให้อำนาจกับแรงงานอพยพ และจะช่วยเพิ่มโอกาสให้แรงงานสามารถร้องทุกข์หรือรายงานเหตุการณ์เกี่ยวกับการทารุณกรรมแรงงานได้

ข้อเสนอแนะ: ริง.ต้องเชิญให้องค์การประชาสังคมท้องถิ่นและกลุ่ม/ตัวแทนแรงงานอพยพเข้าร่วมในการประชุมปรึกษาหารือในอนาคต

หากการปฏิรูปนี้เกิดขึ้น จะสามารถแก้ไขปัญหาการโดนล่อระดับประเทศไทยจากเที่ยวร์ 2 เป็นเที่ยวร์ 2.5 Watchlist ในรายงานการค้ามนุษย์ปี 2564 ของสหรัฐฯ (US State Department's Trafficking in Persons Report : TIP)²¹ การเจรจาการค้าระหว่างประเทศและระบบภาษี อาทิ การเจรจาต่อรองเรื่องความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยและสหภาพยุโรป และโครงการให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (GSP) แก่ประเทศกำลังพัฒนา และประเทศพัฒนาน้อยที่สุดของสหรัฐฯ²² เป็นโอกาสสำหรับรัฐบาลไทยที่จะแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นที่จะต่อสู้เพื่อสิทธิมนุษยชน แรงงานบังคับใช้ และการค้ามนุษย์

3. ชาวประมงสูญหายกลางทะเล:



จำนวนชาวประมงที่สูญหายกลางทะเลที่สูงขึ้นอย่างน่าตกใจแสดงให้เห็นว่า ต้องมีการปรับปรุงแก้ไขขั้นตอนการสืบสวน

ในปี 2563 มีรายงานชาวประมงเสียชีวิตจากการตกเรือประมงจำนวน 68 ราย นับเป็น 51% ของจำนวนอุบัติเหตุของชาวประมงทั้งหมด 204 ครั้งในปีนั้น²³ ตัวเลขชาวประมง ‘สูญหาย’ จำนวน 68 รายสามารถเทียบได้กับจำนวนการรายงานชาวประมงสูญหายกลางทะเล 29 ครั้งในปี 2562 ในช่วงเวลาที่จัดทำรายงานฉบับนี้ มีการรายงานชาวประมงสูญหายกลางทะเลเกิดขึ้นแล้วถึง 42 ครั้ง ในปี 2564²⁴

ในช่วงเวลาที่จัดทำรายงานฉบับนี้ขึ้น ระยะเวลาได้ล่วงเลยมา 1 ปีแล้วตั้งแต่ที่ EJF และองค์กรท้องถิ่นได้แจ้งปัญหาดังกล่าวกับกรมประมงและศรชล. มาตรฐานขั้นตอนการปฏิบัติงาน (SOP) ในการสืบสวนคดีคนตกเรือยังไม่เกิดขึ้น EJF ยังได้รับรายงานจากองค์กรท้องถิ่นอย่างต่อเนื่องว่าคดีในลักษณะนี้ไม่ได้รับการสืบสวนจากเจ้าหน้าที่อย่างถูกต้อง หากยังไม่มีแผนมาตรฐานการสืบสวนต่อไป ก็จะเป็นการยากที่จะระบุว่าเหตุการณ์นั้นๆ เป็นอุบัติเหตุหรือเกิดจากการมุ่งทำร้าย ในบางกรณี ชาวประมงอาจไม่ได้รับค่าชดเชยที่ถูกต้องหรือเพียงพอจากกองทุนเงินทดแทน

EJF รับทราบว่าการประมงได้แจกคู่มือเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางทะเลและ ‘คนตกเรือ’ ฉบับใหม่ให้กับเจ้าของเรือและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเดือนมกราคม 2563²⁵ EJF ขอชื่นชมกรมประมงในเรื่องนี้ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีช่องโหว่สำคัญอยู่อย่างมาตรฐานขั้นตอนการสืบสวน ซึ่งยังไม่ได้สื่อสารไปถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- ระหว่างการลงพื้นที่สืบสวนในปี 2563 และ 2564 EJF สังเกตเห็นเจ้าหน้าที่ศูนย์ PIPO ให้ความสำคัญกับการบันทึกเหตุการณ์ดังกล่าวมากขึ้น คู่มือของกรมประมงยังขาดขั้นตอนสำคัญบางประการที่จะช่วยให้การสืบสวนมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- หากไม่มีมาตรฐานขั้นตอนการสืบสวนกรณีชาวประมงสูญหายกลางทะเลที่แน่ชัด จะทำให้เป็นการยากที่จะระบุสาเหตุที่แท้จริงของเหตุการณ์ดังกล่าว รวมไปถึงการระบุตัวผู้กระทำผิด ผู้ประกอบการเรือประมงบางรายอาจแสวงหาผลประโยชน์จากความหละหลวมในการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อหลีกเลี่ยงการถูกสอบสวนหรือถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย

ข้อเสนอแนะ:

ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลและกรมประมงควรเริ่มใช้มาตรฐานขั้นตอนการปฏิบัติงานสืบสวนโดยเร็วที่สุด มาตรฐานขั้นตอนการปฏิบัติงานดังกล่าวต้องสอดคล้องกับคู่มือฉบับล่าสุดของกรมประมง และเพิ่มเติมรายละเอียดขั้นตอนสำหรับสมาชิกทีมสหสาขาวิชาชีพของศูนย์ PIPO ด้วย EJF ยังได้ร่างขั้นตอนอย่างคร่าวๆ ไว้ให้พิจารณาด้วย การสืบสวนทุกครั้งต้องกระทำการตามคู่มือแนวทางปฏิบัติในการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในอุบัติเหตุหรือเหตุทางน้ำขององค์การระหว่างประเทศทางทะเล (IMO’s Casualty Investigation Code)²⁶ ควรมีการปรึกษาหารือกับกองทัพเรือไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เพื่อขอความคิดเห็นว่า ควรเพิ่มเติมรายละเอียดระดับปฏิบัติงานในข้อใดลงไปแนวทางปฏิบัติดังกล่าวด้วย จากนั้น จึงค่อยทำการสรุปและแบ่งปันกับศูนย์ PIPO และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

| ขั้นตอนการปฏิบัติ | เรือประมงขนาดต่ำกว่า 10 ตัน กรอส | เรือประมงขนาด 10-30 ตัน กรอส | เรือประมงขนาดเกิน 30 ตันกรอส |
|-------------------|---|---|--|
| | ในกรณีที่มีคนตกจากเรือหรือเรืออับปาง ควรปฏิบัติดังนี้... | | |
| 1 | เรือควรวิทยุขอความช่วยเหลือ SOS ไปยังศรชล.และเรือใกล้เคียง พร้อมทั้งส่งตำแหน่งล่าสุดให้ | เรือควรเปิดระบบ AIS-SART และ/หรือวิทยุขอความช่วยเหลือ SOS | เรือควรเปิดระบบ SOS บนระบบติดตามเรือ VMS และ/หรือเปิดระบบ EPIRB/AIS-SART |
| 2 | เรือประมงเริ่มค้นหาชาวประมงที่หายไปด้วยวิธีค้นหาเป่าในพื้นที่ที่กำหนด (sector search) หากเวลาผ่านไปเกิน 40 นาทีให้ค้นหาด้วยวิธีค้นหาเป่าที่ละพื้นที่ (box search) | | |
| 3 | ศรชล.ส่งหน่วยค้นหาและช่วยเหลือและช่วยประสานงานกับเรือในพื้นที่ใกล้เคียง | | |
| 4 | ศรชล.ควรทำงานร่วมกับศูนย์ติดตามและควบคุมเรือประมงเพื่อขอใช้ระบบ VMS ในการระบุเรือที่สามารถเข้าช่วยเหลือได้เร็วที่สุด | | |
| 5 | การค้นหาควรจบลงภายใน 48 ชั่วโมงและเรือประมงต้องเดินทางกลับเข้าท่า | | |
| 6 | ศรชล.ศูนย์ PIPO ในท้องที่ ตำรวจ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องควรร่วมมือในการตรวจสอบความปลอดภัยทางทะเล | | |
| 7 | ลูกเรือและลูกเรืออาวุโส (ได้แก่ กัปตัน นายท้ายเรือ วิศวกร) ต้องถูกแยกจากกันเมื่อทำการสัมภาษณ์ในขณะที่มาถึงท่าเรือ | | |
| 8 | ตัวแทนจากศร. ล่ามที่มีใบอนุญาต และตำรวจท้องถิ่นควรทำการสัมภาษณ์แรงงานที่ละคน หากเกิดอุบัติเหตุลูกเรือตกจากเรือ | | |
| 9 | เจ้าหน้าที่ศูนย์ PIPO ควรทำงานร่วมกับพนักงานศรชล.เพื่อประเมินสภาพของเรือในช่วงเวลาเกิดเหตุ สถานการณ์ดำเนินงาน เวลา และสภาพอากาศ | | |
| 10 | ควรมีการชันสูตรศพและตรวจพิษวิทยา เพื่อหาสาเหตุการเสียชีวิต | | |

ตารางที่ 2: EJF ได้ร่างขั้นตอนอย่างคร่าวๆ ให้พิจารณา

ข้อเสนอแนะ: ศรชล.และกรมประมงควรเชิญ NGO และองค์กรเข้ามาให้ความคิดเห็นในการร่างมาตรฐานขั้นตอนการปฏิบัติงานสืบสวนตามแนวทางการมีส่วนร่วมด้วย

- EJF สังเกตเห็นความไม่สม่ำเสมอด้านการร่วมมือระหว่างหน่วยงานเมื่อเกิดเหตุชาวประมงสูญหายกลางทะเล ช่องโหว่ดังกล่าวส่งผลให้การเก็บข้อมูลและการสืบสวนคดีเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะ: ควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการระหว่างหน่วยงานหรือหน่วยงานสืบสวนระหว่างตัวแทนจากศรชล. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และองค์การประชาสังคมที่ทำงานกับจังหวัดชายทะเล ทางกรมการศึกษาระดับสูงควรจัดตั้งหน่วยงานสืบสวนของสำนักงานความปลอดภัยทางทะเลยุโรป (European Maritime Safety Agency) ไว้เป็นข้อมูล²⁷

- ในปี 2564 EJF สังเกตเห็นว่า ศูนย์ PIPO ได้ริเริ่มการฝึกอบรมความปลอดภัยอย่างคร่าวๆ ให้กับชาวประมงระหว่างการตรวจเรือออก EJF ขอชื่นชมความพยายามในครั้งนี้และขอให้ทำการฝึกอบรมต่อไปอย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะ: ชาวประมงทุกรายต้องได้รับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย ก่อนได้รับอนุญาตให้ทำงานบนเรือประมงทุกชนิด ชาวประมงต้องทราบวิธีการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย อาทิ ชุดปฐมพยาบาล เสื้อชูชีพ ห่วงยางชูชีพ และถังดับเพลิง โดยควรมีการตรวจสอบความรู้ด้านความปลอดภัยเป็นระยะระหว่างการตรวจเรือ

ข้อเสนอแนะ: EJF ให้ความสำคัญกับการที่ชาวประมงทุกรายต้องใส่เสื้อชูชีพขณะทำประมง ชาวประมงควรรู้ว่าเสื้อชูชีพของเรือถูกเก็บไว้ที่ใดตลอดเวลา และได้รับการฝึกอบรมให้ทราบว่าต้องใช้เสื้อชูชีพเมื่อไหร่และอย่างไร อีกทั้งยังสามารถเข้าถึงเสื้อชูชีพได้ตลอดเวลาในกรณีฉุกเฉิน ถึงแม้จะไม่ได้ทำประมงอยู่ในขณะนั้นก็ตาม

ข้อกำหนดด้านการสื่อสารในปัจจุบันระบุว่าเรือประมงเชิงพาณิชย์ทุกลำและทุกขนาด ต้องมีการติดตั้งเครื่องวิทยุโทรคมนาคมความถี่ประชาชน (Citizens Band radio) และ GPS เรือประมงขนาด 30 ตันกรอสขึ้นไปต้องติดตั้งระบบติดตามเรือประมง VMS



ควรมีการตรวจสอบเสื้อชูชีพอย่างสม่ำเสมอว่าเหมาะสมกับการใช้งาน

ข้อเสนอแนะ:

เรือประมงไทยทุกลำควรติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารประเภทใดประเภทหนึ่ง เพื่อช่วยให้ปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตได้รวดเร็วที่สุด เรือประมงขนาดต่ำกว่า 10 ตันกรอสควรติดตั้งวิทยุความถี่สูง (VHF radio) เป็นอย่างน้อย²⁸ เพื่อติดต่อศูนย์ PIPO ในท้องที่ หรือเรือประมงที่อยู่ใกล้ เรือประมงขนาด 10-30 ตันกรอส ควรติดตั้งเครื่องวิทยุโทรคมนาคมความถี่ประชาชน (CB radio) และเครื่องทวนสัญญาณเพื่อการค้นหาและช่วยเหลือ (AIS-SART) เป็นอย่างต่ำ เรือประมงขนาด 30 ตันกรอสขึ้นไปควรติดตั้ง เครื่องวิทยุโทรคมนาคมความถี่ประชาชนและทุ่นส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือผ่านดาวเทียม (EPIRB), AIS-SART หรือระบบติดตามเรือประมง VMS รุ่นที่ 2 ซึ่งสามารถส่งสัญญาณ SOS หากศูนย์ติดตามและควบคุมเรือประมงได้ (ดูข้อมูลเพิ่มเติมใน ภาคผนวก)

- คู่มืออุบัติเหตุกลางทะเลและ ‘คนตกเรือ’ ฉบับใหม่ของกรมประมงที่มอบให้เจ้าของเรือระบุว่าต้องมีการสัมภาษณ์หลังเรือประมงกลับเข้าฝั่ง อย่างไรก็ตาม คู่มือดังกล่าวให้ความสำคัญกับการเก็บข้อมูลเหตุการณ์และความพยายามในการช่วยเหลือเป็นหลัก โดยไม่พยายามค้นหาปัญหาหรือสาเหตุของเหตุการณ์นั้นๆ
- EIJ ตระหนักว่าเจ้าหน้าที่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน (กสร.) เข้าร่วมการสัมภาษณ์ในลักษณะดังกล่าวด้วย อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีขั้นตอนมาตรฐานเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของเจ้าหน้าที่กลุ่มนี้ อีกทั้ง ไม่มีคู่มือแบบสอบถามซึ่งอาจช่วยให้การระบุปัญหาหรือสาเหตุปัญหาที่พบได้ ถึงแม้ว่า EIJ จะสังเกตเห็นการพัฒนาด้านเอกสารในศูนย์ฯ บางแห่ง แต่เครือข่ายยังประสบปัญหาคุณภาพการเก็บข้อมูลที่ยังคงค่อนข้างแตกต่างกัน

ข้อเสนอแนะ:

กสร. ควรริเริ่มแบบฟอร์มการรายงานเหตุการณ์ที่เป็นมาตรฐาน รวมไปถึงคู่มือการสัมภาษณ์ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ชาวประมงสูญหาย โดยให้ความสำคัญกับคำถามที่จะช่วยในการระบุปัญหาบนเรือประมง เช่น สภาพความเป็นอยู่และการทำงาน หรือการทารุณกรรมแรงงาน

ข้อเสนอแนะ:

การสัมภาษณ์กับปัดันและลูกเรือทั้งหมดควรกระทำในลักษณะที่มีความเป็นส่วนตัวตามวิธีการตรวจสอบแบบให้เหยื่อเป็นศูนย์กลาง (Victim-centred approach) และต้องให้เจ้าหน้าที่กสร. และล่ามที่มีใบอนุญาตเข้ามามีส่วนร่วม หากเกิดเหตุการณ์ต้องสงสัย ควรเรียกทีมสหสาขาวิชาชีพและเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ข้อเสนอแนะ:

การรายงานสถานการณ์ควรมีความครบถ้วนสมบูรณ์ ทั้งในด้านรายละเอียดเหตุการณ์ การวิเคราะห์ ขั้นตอนการดำเนินงานต่อ และคำแนะนำในการลดเหตุการณ์นั้นในอนาคต โดยควรสรุปความมาจากบทสัมภาษณ์ของกับปัดันและลูกเรือ สำหรับตัวอย่างรายงานในลักษณะดังกล่าว กรุณาดูข้อมูลบนเว็บไซต์ของ UK Marine Accident Investigation Branch²⁹

ข้อเสนอแนะ:

รายงานที่มีการกรอกข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ ทั้งในด้านรายละเอียดและความแม่นยำควรนำไปแบ่งปันกับศูนย์ PIPO อื่นๆ เพื่อให้เห็นภาพถึงขั้นตอนการทำงานที่ดี

- ในปี 2563 EJF ได้รับรายงานว่ามีชาวประมง 3 ราย หายตัวไปจากเรือประมงลำเดียวกันภายในระยะเวลาเพียง 3 เดือน โดยไม่มีการดำเนินการใดๆ กับเรือลำดังกล่าว หรือกัปตันและเจ้าของเรือประมง นอกจากนี้ ยังไม่มีการตรวจสอบหรือปรับระดับความเสี่ยงของเรือประมงในบริษัทเดียวกันให้สูงขึ้น
- EJF รับทราบว่าการประมงได้เริ่มปฏิบัติตามขั้นตอนการตรวจสอบเรือประมงที่เกี่ยวข้องกับการหายตัวไปของชาวประมงแล้ว โดยมีเรือที่ได้รับการตรวจเรือเข้า-ออกอย่างน้อยสามครั้ง เพื่อให้มั่นใจว่าเรือลำดังกล่าวปฏิบัติตามข้อกำหนด อย่างไรก็ตาม ไม่มีการนำขั้นตอนดังกล่าวไปใช้กับเรือประมงลำอื่นจากเจ้าของหรือบริษัทเดียวกัน

ข้อเสนอแนะ: เมื่อเรือลำใดลำหนึ่ง หรือกลุ่มเรือที่มีเจ้าของเป็นครอบครัวเดียวกันหรือบริษัทเดียวกัน เกิดเหตุการณ์ชาวประมงสูญหายกลางทะเลภายในระยะเวลาห้าปี เรือทุกลำควรถูกจัดระดับบนระบบประมวลผลความเสี่ยงกลางให้เป็นเรือความเสี่ยงสูง สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกส.ควรทำการสืบสวนอย่างละเอียด อาทิ การตรวจเชิงนิติวิทยาศาสตร์บนเรือประมง รวมทั้งสัมภาษณ์ลูกเรือทุกรายเป็นการส่วนตัว นอกจากนี้ โบนัสของเรือควรถูกปรับเป็นระยะเวลาอย่างน้อยสามเดือน เพื่อให้ทำการสืบสวนได้

ข้อเสนอแนะ: เรือประมงซึ่งอยู่ในบริษัทเดียวกันหรือมีเจ้าของคนเดียวกันควรถูกปรับระดับความเสี่ยงระหว่างทำการสืบสวน

- EJF เข้าใจว่า ในปัจจุบันกรมประมงยังใช้ตารางเก็บข้อมูลออนไลน์ (online spreadsheet) ในการเทียบเหตุการณ์ชาวประมงสูญหายกับศูนย์ PIPO โดยทำการส่งข้อมูลอัปเดตเป็นรายเดือน อย่างไรก็ตาม ข้อมูลการสืบสวนและเอกสารที่เกี่ยวข้องสามารถดูได้ที่ศูนย์ PIPO นั้นๆ หรือในฐานข้อมูลการออนไลน์ (e-PIPO archive) ของเหตุการณ์หลังการตรวจสอบเรือเข้านั้นๆ เป็นการยากที่เจ้าหน้าที่จากศูนย์อื่นและหน่วยงานอื่นๆ จะเข้าถึงรายงานชาวประมงสูญหายและหลักฐานนอกเขตอำนาจที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

ข้อเสนอแนะ: ประเทศไทยควรพิจารณาทำการบันทึกเหตุการณ์ชาวประมงสูญหายบนฐานข้อมูลออนไลน์ส่วนกลางในลักษณะเดียวกันกับโครงสร้าง SOLAS (SOLAS framework) สำหรับการรายงานอุบัติเหตุและผู้บาดเจ็บบนเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ขององค์การระหว่างประเทศทางทะเล ซึ่งคล้ายคลึงกับเทคนิคในระบบการรายงานอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจากการประมงในแถบแคริบเบียนขององค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (FAO)^{30/31} หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทีมสหสาขาวิชาชีพของศูนย์ PIPO ควรเข้าถึงฐานข้อมูลนี้ได้ทั้งหมด เพื่อพัฒนาความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการสืบสวน ป้องกันอุบัติเหตุ และติดตามเฝ้าระวัง

ข้อเสนอแนะ: ระบบ ePIPO และฐานข้อมูล FishingInfo 2 ต้องสามารถระบุเรือประมงที่ประสบเหตุชาวประมงสูญหายได้ เพื่อเป็นการแจ้งเตือนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดถึงประวัติของเรือดังกล่าว นอกจากนี้ ยังควรบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับเหตุการณ์และบทสรุปการสืบสวนด้วย

- ในกรณีที่เกิดเหตุเกี่ยวกับการทำงาน EJF ได้รับรายงานว่ายังไม่มีการติดต่อหรือมอบเงินทดแทนจากกองทุนเงินทดแทนให้กับทายาทของชาวประมง

ข้อเสนอแนะ: ในกรณีที่เกิดเหตุเกี่ยวกับการทำงาน เจ้าหน้าที่กส.ต้องทำให้มั่นใจว่ามีการแจ้งทายาทของชาวประมงแล้ว และควรติดตามงานกับผู้ประกอบการเรือประมง เพื่อตรวจสอบว่ามีกรจ่ายเงินทดแทนภายในเวลาที่กำหนดแล้วหรือไม่

ข้อเสนอแนะ: กระทรวงแรงงานควรระบุข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลที่ต้องติดต่อในกรณีฉุกเฉินในสัญญาว่าจ้างของชาวประมงทุกราย ซึ่งจะช่วยให้เจ้าหน้าที่สามารถติดต่อทายาทได้ หากเกิดอุบัติเหตุหรือเสียชีวิต

- ในเดือนมีนาคม 2564 EJF ได้รับรายงานจากองค์กรท้องถิ่นว่าญาติของชาวประมงรายหนึ่งไม่สามารถยื่นเรื่องขอเงินทดแทนจากกองทุนเงินทดแทนได้ เนื่องจากนายจ้างปฏิเสธไม่ให้ชาวประมงรายดังกล่าวสมัครกองทุน

ข้อเสนอแนะ: เจ้าหน้าที่ศูนย์ PIPO ควรตรวจสอบว่าชาวประมงได้สมัครเข้ากองทุนเงินทดแทน เพื่อให้มั่นใจว่าชาวประมงจะได้รับเงินทดแทนในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

- EJF สังเกตว่าเจ้าหน้าที่กส.เผชิญความลำบากในการช่วยเหลือทายาทชาวประมงในการติดตามเงินสดของผู้ตรวจสอบ เนื่องจากการเรียกร้องของเงินทดแทนในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับการทำงานอยู่ในขอบเขตอำนาจของสำนักงานประกันสังคม



ลูกเรือใส่เสื้อชูชีพขณะที่เรือประมงกำลังเข้าเทียบท่าเพื่อถูกตรวจสอบเรือ

ข้อเสนอแนะ:

กสร.และสำนักงานประกันสังคมควรจัดตั้งระบบความร่วมมืออย่างเป็นทางการ ให้เจ้าหน้าที่กสร.ที่ศูนย์ PIPO สามารถประสานงานกับสำนักงานประกันสังคมประจำจังหวัดได้โดยตรง เพื่อช่วยเหลือให้ทายาทของชาวประมงได้รับเงินทดแทน

4. การปฏิบัติตามกลไกการติดตาม เฝ้าระวัง และควบคุมต่อไปท่ามกลางสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส



เจ้าหน้าที่สร.อธิบายถึงมาตรการป้องกันโควิด-19 ให้กับชาวประมงอพยพ ระหว่างการตรวจเรือเข้าในจังหวัดสมุทรสงคราม

เหตุการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโคโรนาไวรัส (โควิด-19) ได้สร้างผลกระทบรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการประมง และความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่เฝ้าระวังและบังคับใช้กฎหมาย เพื่อต่อสู้กับการทำประมงแบบ IUU และการกระทำทารุณกรรมแรงงานที่เกี่ยวข้องของทางการไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้³²

ความต้องการอาหารทะเลลดลงในร้านอาหารทำให้เรือประมงหลายลำไม่สามารถขายสัตว์น้ำได้ จึงจำต้องทอดสมออยู่กับที่แทนการออกเรือทำประมง แรงงานอพยพหลายรายซึ่งเคยได้รับการว่าจ้างบนเรือประมงเหล่านี้และถือโอกาสเดินทางออกจากประเทศไทยเพื่อกลับบ้านเกิดในปี 2563 และ 2564³³ การอพยพย้ายถิ่นทำให้ปัญหาการขาดแคลนแรงงานในอุตสาหกรรมการประมงทวีความรุนแรงขึ้น โดยมีการประเมินความต้องการแรงงานไว้ที่จำนวน 40,000-50,000 รายในปี 2563^{34/35}

ความต้องการแรงงานอพยพในอุตสาหกรรมการประมงที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดความเสี่ยงสูงขึ้นในการลักลอบนำเข้าแรงงานผิดกฎหมายหรือผ่านช่องทางอพยพที่อันตรายตามชายแดน โดยมีการรายงานเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นจำนวนมากในปี 2563^{36/37} เมื่อเดินทางมาถึงประเทศไทย แรงงานเหล่านี้มักตกอยู่ในความเสี่ยงการละเมิดสิทธิมนุษยชน เนื่องจากทางการไม่รับทราบถึงการเข้ามาของแรงงาน ทำให้มีหนีจากค่าลักลอบนำเข้า อีกทั้งยังเกรงกลัวที่จะแจ้งทางการหากเกิดการกระทำทารุณกรรม เพราะกลัวจะมีการล้างแค้นหรือลงโทษ

การระงับกิจกรรมการประมงเป็นผลให้เจ้าของเรือบางลำกระทำผิดสัญญาในการจ่ายค่าจ้างรายเดือน หรือยกเลิกสัญญาว่าจ้างโดยไม่จ่ายเงินชดเชย ซึ่งทำให้แรงงานสูญเสียสถานะที่จะอยู่ในประเทศไทยต่ออย่างถูกกฎหมาย รวมไปถึงการรับผลประโยชน์ด้านการรักษาและประกันสังคม³⁸ ในกรณีเลวร้ายที่สุด แรงงานอาจถูกเจ้าของเรือกักขังหน่วงเหนี่ยวด้วยการยึดเอกสารเดินทางหรือค่าจ้าง ซึ่งเป็นสัญญาณบ่งชี้การใช้แรงงานบังคับและการค้ามนุษย์

- เรือประมงบางลำยังทำประมงอยู่ในช่วงโควิดแต่ใช้ลูกเรือน้อยลง³⁹ โดยปกติแล้ว ชั่วโมงและสภาพการทำงานบนเรือประมงไทยค่อนข้างยาวนานและลำบากแม้จะมีลูกเรือเต็มลำก็ตาม แต่ในปัจจุบันเรือประมงใช้ลูกเรือน้อยลง ซึ่งอาจทำให้ลูกเรือเสี่ยงต่อการเป็นเหยื่อแรงงานบังคับใช้และทำงานเกินชั่วโมง

ข้อเสนอแนะ: เจ้าหน้าที่ตรวจสอบแรงงานต้องตรวจสอบชั่วโมงการทำงานบนเรือประมงที่ยังทำประมงอยู่ด้วยลูกเรือจำนวนน้อยลงอย่างใกล้ชิด การขาดแรงงานอาจทำให้นายจ้างใช้ชาวประมงเกินชั่วโมงการทำงานเพื่อชดเชยแรงงานที่ขาดไป ฉะนั้นควรมีการตรวจสอบบันทึกเวลาพักผ่อนอย่างใกล้ชิด และเปรียบเทียบชั่วโมงพักผ่อนดังกล่าวกับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์แรงงาน

- สถานการณ์ที่ย่ำแย่เนื่องจากการตรวจสอบแรงงาน ซึ่งเป็นหนึ่งในขั้นตอนการแจ้งเรือเข้า-ออก ทำได้ยากขึ้น การบังคับเว้นระยะห่างทำให้การตรวจสอบและการสัมภาษณ์ลูกเรือถูกระงับระหว่างการลี้ภัยในประเทศไทยช่วงต้นปี 2563 ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา การตรวจสอบเป็นไปในลักษณะของการสุ่มหรือระมัดระวังเป็นพิเศษ

- การที่เจ้าหน้าที่ไม่สามารถตรวจสอบลูกเรือได้อย่างใกล้ชิดเป็นประจำส่งผลกระทบต่อความสามารถของศูนย์ PIPO และเจ้าหน้าที่แรงงานในการระบุ การเอาเปรียบหรือทรมานแรงงาน นอกจากนี้ ยังทำให้ลูกเรือที่ตกเป็นเหยื่อสามารถแจ้งหรือแสดงความกังวลของตนได้น้อยลง

ข้อเสนอแนะ: ควรมีการแบ่งปันข้อมูลวิธีการตรวจแรงงานระหว่างการแจ้งเรือเข้า-ออกต้นแบบที่ดีให้เครือข่ายผู้ตรวจสอบแรงงานทั้งหมด ไม่ว่าจะผ่านช่องทางออนไลน์ ออฟไลน์ หรือทั้งสองช่องทาง เพื่อให้ศูนย์ฯ อื่นที่ตรวจพบปัญหาในลักษณะใกล้เคียงกันสามารถ นำมาปรับใช้ได้

- ในปี 2564 กระทรวงสาธารณสุข (สธ.) ได้ประกาศให้ทุกคนที่ติดเชื้อโควิด-19 ในประเทศไทยสามารถเข้ารับการตรวจและรักษาได้โดยไม่เสีย ค่าใช้จ่าย⁴⁰ อย่างไรก็ตาม EJF ยังคงได้รับรายงานจากองค์กรท้องถิ่นว่าแรงงานอพยพไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลและบริการการรักษาได้ เนื่องจากหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องไม่ได้ทำการสื่อสารกับแรงงาน รวมไปถึงปัญหาด้านภาษาด้วย

ข้อเสนอแนะ: เจ้าหน้าที่กสร.และศูนย์ PIPO ควรให้ความรู้กับชาวประมงเกี่ยวกับสิทธิการรักษาและการรับวัคซีนโควิด-19 ที่รัฐบาลจัดหาไว้ให้ นอกจากนี้ ควรให้ข้อมูลเกี่ยวกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสด้วย

ข้อเสนอแนะ: กสร.ควรพิจารณาจัดตั้งสายด่วนโควิด-19 สำหรับแรงงานอพยพ เนื่องจากสายด่วนโควิด-19 ของรัฐบาลในปัจจุบันยังมีเพียง ภาษาไทยเท่านั้น

- ในช่วงที่เกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 หน่วยงานรัฐท้องถิ่นได้จัดการให้มีเรือพักคอย (vessel isolation) เพื่อจำกัดพื้นที่การแพร่ ระบาดของไวรัสระหว่างลูกเรือและสาธารณชน วิธีการดังกล่าวเป็นวิธีที่ไม่มีประสิทธิภาพสำหรับผู้ป่วย เนื่องจากเรือประมงไทยไม่มีพื้นที่ เหมาะสมสำหรับการรักษา ระหว่างการกักตัว 14 วันบนเรือประมง แรงงานต้องใช้ชีวิตโดยไม่สามารถเข้าถึงความต้องการพื้นฐานได้ อาทิ มาตรการความสะอาด ยา หรือน้ำสะอาดที่เพียงพอ

สภาพความเป็นอยู่ที่ย่ำแย่ เช่น ห้องพักที่แออัดและขาดการระบายอากาศ ทำให้หายป่วยได้ช้า และอาจติดแพร่เชื้อต่อไปอีกได้ ยังมีรายงานว่ามีชุมชน ท้องถิ่นติดเชื้อจากชาวประมง ทำให้เกิดความกลัวและไม่พอใจชาวประมงอพยพในกลุ่มชุมชนชายทะเล^{41/42}

ข้อเสนอแนะ: เทศบาลและหน่วยงานท้องถิ่นควรร่วมกับเจ้าของเรือจัดหาพื้นที่กักตัวบนบก โดยเฉพาะในจังหวัดที่มีการติดเชื้อรายวันสูง

ข้อเสนอแนะ: เทศบาลและหน่วยงานท้องถิ่นควรพิจารณาใช้ท่าเรือเป็นพื้นที่ในการกักตัวเพื่อให้มีระยะห่างระหว่างลูกเรือและชุมชนท้องถิ่น นอกจากนี้ ควรมีการแบ่งปันวิธีการที่ใช้ในภูเก็ตซึ่งเป็นต้นแบบที่ดี แก่หน่วยงานท้องถิ่นและศูนย์ PIPO ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าแรงงานที่ติดเชื้อได้รับสิทธิในการรักษาเท่ากัน

ข้อเสนอแนะ: เทศบาลและหน่วยงานท้องถิ่นต้องทำให้มั่นใจว่าสภาพความเป็นอยู่ของแรงงานนั้นมีมาตรฐานเท่าเทียม ไม่ว่าจะมาตรการการกักตัว จะเป็นเช่นไร รวมไปถึงการจัดหาน้ำสะอาด เสบียงอาหารที่เพียงพอ มีการระบายอากาศและแสงส่องสว่าง ยา และชุดตรวจโควิด

5. การตรวจตราแรงงาน:

ถึงแม้ว่ากระบวนการตรวจสอบเรื่องประมงจะมีพัฒนาการที่สำคัญ แต่การตรวจตราแรงงานยังคงมีความต่างกันระหว่างศูนย์ PIPO แต่ละแห่ง ที่แยกไปว่านั่นคือ ตั้งแต่ที่ EJF ได้เข้าเยี่ยมเยียนเมื่อเริ่มมีการปฏิบัติงานช่วงแรกในกลางปี 2558 ยังไม่มีการรายงานหรือตรวจพบการกระทำทารุณกรรมรุนแรงหรือการค้ามนุษย์โดยศูนย์ PIPO ทั้ง 30 แห่งเลย ในปี 2563 มีเรือประมงได้รับการตรวจสอบทั้งหมด 55,818 ลำ โดยมีเรือที่ละเมิดกฎหมายแรงงานเป็นจำนวน 19 ลำ ทำให้อัตราการตรวจพบอยู่ที่ 0.03%⁴³

ในปี 2563 รัฐบาลไทยได้บันทึกเหตุการณ์การค้าแรงงานเพียง 14 รายการไว้ในรายงาน Trafficking In Person (จำนวนลดลงจาก 77 รายการที่รายงานไปในปี 2562) โดยมีเพียง 2 รายการเท่านั้นที่มาจากภาคการประมง⁴⁴ การขาดการตรวจพบเหตุการณ์และการดำเนินคดียังคงเกิดขึ้น แม้ข้อมูลในรายงานงานวิจัยขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organisation : ILO) ได้ระบุไว้ว่าจากจำนวนชาวประมงทั้งหมด 219 รายที่เข้าร่วมสัมภาษณ์ในปี 2562 แจ้งว่าเกือบ 14% ประสบกับการบังคับใช้แรงงานรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง⁴⁵

- EJF ได้รับรายงานว่าไม่มีการรายงานเรื่องการละเมิดสิทธิแรงงานสถานเบาที่ตรวจพบระหว่างการตรวจเรือเข้า-ออกแก่ตรล. ในกรุงเทพฯ หรือบันทึกไว้ในระบบกลาง ทำให้การเฝ้าระวังสถานการณ์แรงงานกลายเป็นเรื่องยาก

ข้อเสนอแนะ: ตรล.และกสร.ควรร่วมมือกันบันทึกข้อมูลเรื่องการบังคับใช้การละเมิดสิทธิแรงงานระหว่างการตรวจเรือเข้า-ออก บนฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กลางที่ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงได้

- ในปัจจุบันการรับสัญญาในภาษาถิ่นของแรงงานเป็นเรื่องไม่บังคับ รายงานการวิจัยปี 2563 ของ ILO พบว่า มีเพียง 51% จากจำนวนชาวประมงทั้งหมด 112 รายแจ้งว่าพวกเขาได้รับสัญญาในภาษาถิ่น ซึ่งลดลงจาก 66% ในการสำรวจปี 2560⁴⁶ ผู้ประกอบการที่มุ่งแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตนจึงใช้ช่องโหว่ในการเอาเปรียบแรงงานอพยพ ซึ่งไม่สามารถพูดหรืออ่านภาษาไทยได้ ช่องโหว่นี้ทำให้แรงงานไม่ทราบรายละเอียดบนสัญญาและสิทธิแรงงาน อาทิ ค่าจ้าง เวลาพัก หรือวันลาป่วย ‘ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง กำหนดแบบสัญญาจ้างลูกจ้างในงานประมงทะเล’ (ตุลาคม 2560) ระบุให้มีกรบังคับใช้ภาษาถิ่น แต่ประโยคดังกล่าวถูกถอดออกไปจากร่างในภายหลัง

ข้อเสนอแนะ: ควรใส่อนุประโยคนีกลับเข้าไปโดยด่วนที่สุด เพื่อป้องกันการเอาเปรียบแรงงาน แรงงานมีสิทธิที่จะทราบเงื่อนไขสัญญาการว่าจ้างจากนายจ้างของพวกเขา สัญญาสองภาษาเป็นวิธีการมาตรฐานและไม่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม แรงงานอพยพที่ไม่สามารถอ่านหรือเข้าใจภาษาไทยได้จะสามารถพิจารณาได้ว่าสัญญาว่าจ้างเหมาะสมหรือมีปัญหาใดหรือไม่ ซึ่งจะช่วยลดโอกาสที่แรงงานถูกเอาเปรียบและช่วยหลีกเลี่ยงปัญหาทางสัญญาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้

- เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2563 คณะกรรมการค่าจ้างได้เผยแพร่ ‘ประกาศ เรื่อง อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ (ฉบับที่ 10)’ ในราชกิจจานุเบกษา⁴⁷ ซึ่งให้รายละเอียดเกี่ยวกับการเพิ่มอัตราค่าจ้างขั้นต่ำทั่วประเทศ⁴⁸ EJF ได้เข้าสังเกตการณ์การตรวจสอบเรือจำนวนหนึ่ง และพบว่านายจ้างยังไม่ได้ปรับอัตราค่าจ้างขั้นต่ำในสัญญาแรงงาน และยังไม่ได้เริ่มจ่ายค่าจ้างลูกเรือเพิ่ม

ข้อเสนอแนะ: เจ้าหน้าที่กรมการจัดหางาน (กกจ.) ควรตรวจสอบสัญญาว่าจ้าง เพื่อให้มั่นใจว่าค่าจ้างที่ระบุไว้ในสัญญาตรงตามอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่กำหนดไว้สำหรับจังหวัดนั้นๆ กสร.ยังควรตรวจสอบการโอนจ่ายค่าจ้างว่าได้มีการจ่ายค่าจ้างเพิ่มเติมอย่างถี่ถ้วน



เจ้าหน้าที่ใช้ระบบ 'สแกนใบหน้า' เพื่อยืนยันตัวตนลูกเรือ

ข้อเสนอแนะ: การกระทำตามข้อปฏิบัติในการตรวจสอบแรงงานอย่างเคร่งครัดของศูนย์ PIPO ทุกแห่งเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง ตัวแทนจาก กสร. ที่ได้รับการอบรม และเป็นส่วนหนึ่งของทีมสหสาขาวิชาชีพ ควรเป็นเจ้าหน้าที่กลุ่มเดียวกันที่เจ้าหน้าที่ดำเนินการขั้นตอนดังกล่าว

ข้อเสนอแนะ: ถึงแม้ในปัจจุบันจะมีระบบ ePIPO แต่เจ้าหน้าที่ยังควรสุ่มตรวจสอบข้อมูลว่าเป็นข้อมูลล่าสุดที่ต้องครบถ้วน ตัวแทน กสร. ควรทำการเปรียบเทียบระหว่างผลจาก ePIPO กับเอกสารที่เป็นกระดาษเพื่อให้มั่นใจว่าระบบทำงานไม่ผิดพลาด

ทั้งนี้ถึงแม้ว่าลูกเรือที่ถูกตรวจสอบเอกสารประจำตัวตามขั้นตอนนั้นก็อาจจะสามารถตกเป็นเหยื่อของการละเมิดสิทธิหรือค่าแรงงานได้เช่นกัน การสัมภาษณ์เชิงลึกโดยการใช้ล่ามที่มีใบอนุญาตควรถูกนำมาปฏิบัติตลอดช่วงการตรวจเช็คลูกเรือเพื่อระบุการละเมิดสิทธิและการค้ามนุษย์ด้วย

- เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2564 แรงงานที่เข้าเมืองผิดกฎหมายแปดราย ได้ยื่นจดหมายต่อกระทรวงแรงงานเพื่อขอความชัดเจนเกี่ยวกับมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2564 มติดังกล่าวอนุญาตให้แรงงานที่เข้าเมืองผิดกฎหมายอยู่ในประเทศไทยต่อไปจนถึงวันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีการเผยแพร่มติดังกล่าวราชกิจจานุเบกษาทำให้บทบัญญัติดังกล่าวนี้ไม่มีผลทางกฎหมาย แรงงานอพยพทั้งแปดรายถูกจับกุมและควบคุมตัวโดยตำรวจสถานีดินแดงในกรุงเทพฯ

ในช่วงเวลาที่จัดทำรายงานฉบับนี้ขึ้น มีแรงงานรายหนึ่งถูกปล่อยตัวขณะที่อีกเจ็ดรายยังคงถูกควบคุมตัวอย่างไม่มีการกำหนดอยู่ที่ศูนย์กักกันคนเข้าเมืองสวนพลู เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ทนายความสิทธิแรงงานที่ออกมาช่วยเหลือแรงงานในช่วงปลายเดือนตุลาคมถูกตำรวจเรียกรายงานตัวในข้อหาให้การช่วยเหลือการเข้าเมืองผิดกฎหมาย ภายใต้พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง

ข้อเสนอแนะ: การจับกุมดังกล่าวเป็นตัวอย่างที่น่าเป็นกังวลต่อแรงงานที่เข้าเมืองผิดกฎหมาย ผู้ร้องขอให้ทางการไทยเข้าช่วยเหลืออีกในอนาคต มาตรการที่เข้มงวดยังบ่อนทำลายความไว้วางใจที่แรงงานอพยพมีต่อเจ้าหน้าที่ศูนย์ PIPO และ กสร. ส่งผลให้แรงงานผู้เป็นเหยื่อของการค้ามนุษย์หรือเป็นกลุ่มเปราะบางไม่กล้ารายงานสถานการณ์ของตน หากทราบว่าพวกเขาเสี่ยงถูกจับกุมและคุมขัง ทางการไทยต้องหยุดการกระทำดังกล่าวในอนาคตเพื่อระบุตัวเหยื่อจากการค้ามนุษย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะ: รัฐบาลไทยควรอนุญาตให้แรงงานที่เข้าเมืองผิดกฎหมายอยู่ในประเทศต่อระหว่างช่วงที่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 หน่วยงานท้องถิ่นอาจปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวได้ผ่านการลงทะเบียน เพื่อให้สามารถติดตามแรงงานได้ โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความเสี่ยงในการแพร่เชื้อโควิด

5.1 ระบบการชำระค่าจ้างแบบอิเล็กทรอนิกส์:



สมาชิกจากเรือประมงส่งคืนเอกสารยืนยันตัวตนที่ถูกเจ้าของเรือยึดไว้กับแรงงานก่อนการตรวจเรือเข้า

ลูกเรือทั้งหมดบนเรือประมงต้องได้รับค่าจ้างอย่างน้อยหนึ่งครั้งต่อเดือนผ่านทางระบบบัญชีธนาคาร แทนวิธีการจ่ายด้วยเงินสด EJF แนะนำให้รักษาระบบนี้ไว้ เนื่องจากเป็นการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดจากระบบเดิมที่เป็นเงินสด ซึ่งไม่เป็นทางการและตรวจสอบไม่ได้

ถึงกระนั้น EJF ได้เข้าสังเกตการณ์การตรวจสอบเรือประมงจำนวนมากตั้งแต่ที่มีการใช้ระบบใหม่ ซึ่งพบปัญหาสำคัญที่ควรได้รับการแก้ไข ดังนี้

- แรงงานและเจ้าของเรือได้ทำการร้องเรียนว่าไม่มีตู้เอทีเอ็มในพื้นที่ทำเรือของพวกเขา ทำให้ไม่สามารถเข้าถึงเงินได้ กัปตันเรือหรือเจ้าของเรือจึงต้องทำการถอนเงินจากบัญชีของลูกเรือให้แทน
- เจ้าของเรือหรือกัปตันถูกบันทึกไว้ว่า ได้ทำการยึดสมุดบัญชีธนาคารและบัตรเอทีเอ็มของลูกเรือไว้ที่บ้านหรือสำนักงาน โดยให้แรงงานเซ็นต์เอกสาร ‘ยินยอม’ และให้แรงงานเขียนหมายเลขพินไว้ มาตรการในลักษณะนี้ทำให้ผู้ประกอบการเรือประมงสามารถควบคุมกองทุนของแรงงานได้ และทำให้ระบบล้มเหลว⁴⁹
- สมุดบัญชีที่ไม่ได้รับการอัปเดตเป็นประจำ และได้รับการอัปเดตหลายเดือนครั้ง การอัปเดตสมุดบัญชีเป็นประจำเป็นสิ่งจำเป็นที่จะทำให้ทางการสามารถประเมินได้ว่า มีปัญหาในการชำระค่าจ้างหรือไม่ แรงงานอาจไม่เคยเห็นบัตรเอทีเอ็มหรือสมุดบัญชีเลยหลังจากที่ได้เปิดบัญชีแล้ว ถึงแม้ว่าบัตรเอทีเอ็มจะนับว่าเป็น ‘สมบัติส่วนตัว’ ไม่ใช่ ‘เอกสารยืนยันตัวตน’ หรือ เอกสารสำคัญอื่นๆ แล้วก็ตาม นี่อาจเป็นตัวอย่างที่ว่าแรงงานไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนของตนเองได้



เจ้าของเรือแสดงสมุดบัญชีและบัตรเอทีเอ็มของลูกเรือขณะการตรวจตราแรงงาน

ข้อเสนอแนะ: รัฐบาลไทยศรล.และกสร.ควรเร่งทดสอบและเริ่มให้บริการเคาน์เตอร์เซอร์วิสของร้านสะดวกซื้อ ซึ่งอยู่ในสถานะพร้อมใช้งาน เพื่อเป็นอีกหนึ่งตัวเลือกนอกเหนือจากตู้เอทีเอ็ม⁵⁰

ข้อเสนอแนะ: EJF สนับสนุนให้กสร.แก้ไข ‘ประกาศกสร. เรื่อง กำหนดแบบสัญญาจ้างลูกจ้างในงานประมงทะเล’ เพื่อกำหนดให้แรงงานต้องเก็บสมุดบัญชีธนาคารและบัตรเอทีเอ็มติดตัวไว้บนเรือ ไม่ใช่ที่บ้านหรือออฟฟิศของเจ้าของเรือ กัปตัน หรือนายหน้า

ข้อเสนอแนะ: หากแรงงานยอมให้เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการถือสมุดบัญชีธนาคารและบัตรเอทีเอ็มของพวกเขา เจ้าหน้าที่กสร.ต้องซักถามว่าพวกเขาทราบหรือไม่ว่าเอกสารถูกเก็บไว้ที่ใด และสามารถเข้าถึงเอกสารเหล่านั้นได้ด้วยตนเองหรือไม่

ข้อเสนอแนะ: เจ้าหน้าที่ตรวจสอบของกสร.ต้องยืนยันว่ามีค่าธรรมเนียมค่าจ้างเข้าสู่สมุดบัญชีของแรงงานและ/หรือมีหลักฐานใบเสร็จการชำระเงินเป็นอย่างน้อย หลักฐานการชำระเงินควรถูกนำมาใช้ยืนยันระหว่างการสัมภาษณ์ลูกเรือ

ข้อเสนอแนะ: ในบางจังหวัด ชาวประมงอพยพอาจไม่สามารถเดินทางไปใช้เครื่องเอทีเอ็มได้ด้วยตนเองเนื่องจากข้อบังคับเกี่ยวกับการจำกัดการเดินทางของแต่ละจังหวัดในช่วงโควิด อย่างไรก็ตาม เจ้าหน้าที่กสร.ยังควรติดตามบันทึกการชำระค่าจ้างตามปกติ และให้ความสำคัญให้แรงงานสามารถเดินทางได้

- ระหว่างเดือนมกราคม 2562 ถึงมีนาคม 2564 EJF สังเกตเห็นใน 19 กรณีว่าแรงงานได้เขียนหมายเลขพินไว้บนบัตรเอทีเอ็มของตนเองหรือผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงหมายเลขพินได้ กรณีเหล่านี้พบในศูนย์ PIPO กว่าเก้าแห่ง

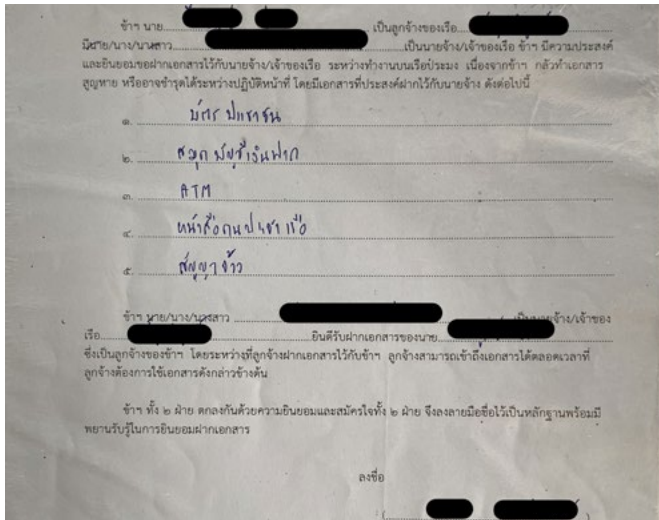
ข้อเสนอแนะ: เจ้าหน้าที่ PIPO ควรตรวจสอบให้มั่นใจว่าแรงงานสามารถเข้าถึงหมายเลขพินของตนได้แต่เพียงผู้เดียว หมายเลขพินไม่ควรถูกเจ้าของเรือหรือกัปตันบันทึกเก็บไว้

ข้อเสนอแนะ: เจ้าหน้าที่ศูนย์ PIPO ควรทำงานร่วมกับองค์กรท้องถิ่น เพื่อให้มั่นใจว่าชาวประมงตระหนักว่า บัตรเอทีเอ็มเป็นส่วนตัว ยังคงควรให้คำแนะนำกับแรงงานเกี่ยวกับการถือบัตรเอทีเอ็ม และแนะนำการเซ็นดีไปยินยอมเป็นเรื่องที่ไม่ควรกระทำ ไม่ว่าพวกเขาจะถูกขอให้เซ็นต่อบ่อยเพียงใดก็ตาม

| วันที่ DATE | รายการ T/C | ถอน WITHDRAWAL | ฝาก DEPOSIT | ยอดคงเหลือ BALANCE | หมายเลข บัญชี M.T. NO. |
|-------------|------------|----------------|-------------|--------------------|------------------------|
| 04/01/18 | CO | +++++ | 500.00 | +++++ | 500.00 2063A |
| 14/03/18 | CD | +++++ | 4,000.00 | +++++ | 4,500.00 9524B |
| 07/04/18 | CD | +++++ | 2,000.00 | +++++ | 6,500.00 9525A |
| 07/04/18 | C2 | ----- | 4,000.00 | +++++ | 2,500.00 2000S |
| 15/04/18 | C2 | ----- | 2,000.00 | +++++ | 500.00 2000S |
| 05/06/18 | CO | +++++ | 12,000.00 | +++++ | 12,500.00 9524A |
| 05/06/18 | C2 | ----- | 12,000.00 | +++++ | 500.00 6101S |
| 25/06/18 | IN | +++++ | 1.36 | +++++ | 501.36 0000A |
| 01/07/18 | X1 | +++++ | 12,000.00 | +++++ | 12,501.36 7716E |
| 02/07/18 | C2 | ----- | 10,000.00 | +++++ | 2,501.36 2000S |
| 02/07/18 | C2 | ----- | 2,000.00 | +++++ | 501.36 2000S |



ถ่ายนี้ (เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2563) แสดงให้เห็นสมุดบัญชีธนาคารที่อัปเดตล่าสุดเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2561 เพียงเจ็ดเดือนหลังจากเปิดสมุดบัญชี(ช่วย) กล่องพลาสติกเขียนว่า ‘เอกสารลูกน้อง’ ถูกเก็บไว้บนเรือประมง โดยแรงงานได้นำกล่องดังกล่าวลงมาจากเรือเพื่อการตรวจสอบเขา (เขา).



ใบยินยอมที่แรงงานเห็นดีมออำนาจให้นายจ้าง/เจ้าของเรือสามารถยึดบัตรประชาชน สมุดบัญชีธนาคาร สัญญาจ้างงาน และหนังสือคนประจำเรือสำหรับแรงงานข้ามชาติ (ชาย) บัตรเดบิตเอ็มของแรงงานที่มีการเขียนชื่อและหมายเลขพินไว้บนบัตร (ภาพถ่ายจากวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564) บัตรเหล่านี้ถูกส่งมอบให้แก่เจ้าของเรือและให้เจ้าหน้าที่กสร.ตรวจระหว่างการตรวจสอบเรือ (ขวา)

ข้อเสนอแนะ: ตัวอย่างที่ดีในการนำระบบชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์มาใช้และปฏิบัติควรนำมาแบ่งปันและแสดงให้เห็นว่าระบบสามารถทำงานได้ดี หากมีการจัดอบรมและให้แนวทางที่เหมาะสม

ข้อเสนอแนะ: เจ้าของเรือที่ปฏิบัติตามกฎได้ดีควรได้รับแรงจูงใจให้ฝึกอบรมผู้ประกอบการเรือประมงเจ้าอื่น ๆ ที่ต้องการการอบรมเพิ่มเติม การแบ่งปันข้อมูลและเทคนิคระหว่างเจ้าของเรืออาจเป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพในการสร้างความเข้าใจการใช้ระบบชำระค่าจ้าง

EJF ได้จัดทำรายการข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาระบบธนาคารอิเล็กทรอนิกส์ สามารถแจ้งขอเอกสารได้

5.2 วิธีการให้เหยื่อเป็นศูนย์กลาง:



การตรวจของศูนย์ PIPO ที่ประสมีกรจัดหาเก้าอี้ให้ลูกเรือนั่งเพื่อให้พวกเขารู้สึกสบายขึ้นระหว่างการตรวจ

- ศูนย์ PIPO ส่วนมากได้ปรับใช้วิธีการตรวจตราเรือโดยให้เหยื่อเป็นจุดศูนย์กลางเพื่อให้ลูกเรือรู้สึกปลอดภัยและผ่อนคลายระหว่างการตรวจมากเท่าที่จะเป็นไปได้ การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ทำให้การตรวจสอบดังกล่าวเป็นไปได้ยาก โดยเฉพาะการใช้วิธีการให้เหยื่อเป็นศูนย์กลาง

| | |
|-------------|---|
| ข้อเสนอแนะ: | กสร.ควรฝึกอบรมให้ผู้ตรวจสอบแรงงานสามารถเผยแพร่เทคนิคใหม่เกี่ยวกับการนำวิธีการให้เหยื่อเป็นศูนย์กลางมาใช้ขณะสัมภาษณ์แรงงานผ่านช่องทางออนไลน์ เทคนิคดังกล่าวอาจรวมไปถึงต้นแบบที่ดีของเครือข่ายศูนย์ PIPO ที่ได้สั่งสมมาตลอดปี. |
| ข้อเสนอแนะ: | ในจังหวัดที่ยังสามารถลงพื้นที่สัมภาษณ์แรงงานได้ กสร.ควรดำเนินการให้ผู้ตรวจสอบทุกรายมีชุด PPE เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถทำหน้าที่ได้โดยไม่เสี่ยงต่อการแพร่หรือติดเชื้อไวรัส |
| ข้อเสนอแนะ: | ทุกศูนย์ PIPO ต้องมีการปรับใช้วิธีการตรวจตราเรือโดยให้เหยื่อเป็นจุดศูนย์กลางเพื่อเป็นการรับรองว่าลูกเรือนั้นเกิดความรู้สึกปลอดภัยและผ่อนคลายในระหว่างกระบวนการตรวจสอบ ยกตัวอย่างเช่นที่ศูนย์ PIPO ที่ <u>ประแส</u> และ <u>สงขลา</u> ที่ทำการจัดหาที่นั่งให้กับลูกเรือ |
| ข้อเสนอแนะ: | เจ้าหน้าที่กสร.และล่ามควรแต่งกายในลักษณะเช่นบุคคลธรรมดาสามัญเพื่อไม่ให้แสดงถึงความเกี่ยวข้องกับฝ่ายบังคับใช้กฎหมายและเพื่อให้แรงงานสามารถเปิดเผยข้อมูลได้อย่างเป็นอิสระ |

ทาง EJF ได้จัดทำรูปแบบการฝึกอบรมในชื่อว่า ‘การสัมภาษณ์แรงงานข้ามชาติ’ โดยเป็นการจัดทำขั้นตอนการสัมภาษณ์ลูกเรือต่างชาติ (ทั้งภาษาไทยและอังกฤษ) เช่นเดียวกับกับการจัดฝึกอบรมวิธีการตรวจสอบแรงงานและวิธีการปฏิบัติจริงตามทักษะการชำนาญของแต่ละคน ซึ่งสามารถขอได้ทั้งสองประเภทที่กล่าวมา



เจ้าหน้าที่ศูนย์ PIPO สวมใส่เครื่องแต่งกายในลักษณะเช่นบุคคลทั่วไปซึ่งลดความรู้สึกและท่าทีถูกคุกคามในระหว่างการตรวจตราสัมภาษณ์

การกระทำอันใดก็ตามที่อาจก่อให้เกิดความรู้สึกประหลาดใจและคุกคามแก่แรงงานเช่นการปรากฏตัวของเจ้าหน้าที่ทหารหรือกลุ่มผู้สัมภาษณ์และผู้เข้าร่วมฟังจำนวนมากนั้นล้วนเป็นเหตุให้แรงงานลดความน่าเชื่อถือกับเจ้าหน้าที่จึงเป็นเหตุให้หลีกเลี่ยงที่จะแจ้งการกระทำทารุณหรือการค้ำขูดให้กับเจ้าหน้าที่

5.3 การสัมภาษณ์และล่าม:

- การสัมภาษณ์ลูกเรือที่ถูกจัดขึ้นระหว่างการตรวจตราของศูนย์ PIPO เป็นจุดมุ่งหมายอันสำคัญของการตรวจเรือประมง การสัมภาษณ์ถือเป็นช่วงเวลาเดียวที่สามารถให้แรงงานได้พูดคุยกับเจ้าหน้าที่ถึงโอกาสใดๆก็ตามที่อาจก่อให้เกิดการละเมิดสิทธิหรือการทารุณกรรมแรงงาน ดังนั้นการจัดทำขั้นตอนการสัมภาษณ์จึงเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งที่จะต้องให้เป็นไปตามหลักสากลอย่างเคร่งครัด ซึ่งขั้นตอนการสัมภาษณ์ลูกเรือได้พัฒนาขึ้นอย่างเป็นลำดับ นับตั้งแต่มีการสำรวจในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 แต่ในช่วงต้นปี 2563 ยังมีองค์ประกอบสำคัญอื่นๆที่ต้องได้รับการพิจารณาและความสนใจเช่นกัน
- ถึงแม้ว่า EJF จะไม่ได้เห็นการสัมภาษณ์ซักถามกลุ่มลูกเรือตั้งแต่ต้นปี 2560 แต่สามารถยืนยันได้ว่า ไม่แนะนำให้มีการปฏิบัติดังกล่าวระหว่างการตรวจเรือประมงของศูนย์ PIPO

ข้อเสนอแนะ: ทุกศูนย์ PIPO ต้องมีการปรับใช้วิธีการตรวจตราเรือโดยให้เหยื่อเป็นจุดศูนย์กลางเพื่อเป็นการรับรองว่าลูกเรือนั้นเกิดความรู้สึกปลอดภัยและผ่อนคลายในระหว่างกระบวนการตรวจสอบ ยกตัวอย่างเช่นที่ศูนย์ PIPO ที่ ประแสและสงขลา ที่ทำการจัดหาที่นั่งให้กับลูกเรือ

- จากการสังเกตการณ์การสัมภาษณ์ลูกเรือตั้งแต่ช่วงเดือนกรกฎาคม 2560 ได้ถูกจัดทำขึ้นโดยแยกออกจากการตรวจเรือแล้ว แต่ยังคงมีความแตกต่างด้านความละเอียดและคุณภาพระหว่างศูนย์ PIPO แต่ละแห่ง

ข้อเสนอแนะ: เจ้าหน้าที่จากสร.และล่ามควรพยายามแยกผู้ถูกสัมภาษณ์ออกมา อย่างน้อยเพื่อให้ห่างจากสายตาและการได้ยินของลูกเรือคนอื่นๆโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากนายเรือ หัวหน้าแรงงานและลูกเรือระดับสูง เพื่อลูกเรือมีโอกาสที่จะเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิแรงงานมากขึ้นหากผู้กระทำผิดนั้นไม่ได้อยู่โดยรอบ



การสัมภาษณ์ดังกล่าวไม่น่าจะให้ผลลัพธ์ที่เป็นประโยชน์เนื่องจาก: 1) เกิดขึ้นใกล้กับส่วนที่เหลือของการตรวจสอบ 2) การสัมภาษณ์ไม่ไกลจากสายตาหรือการได้ยินจากลูกเรือคนอื่นๆ และ 3) มีเพียงผู้ถูกสัมภาษณ์เพียงคนเดียวทำให้ง่ายต่อการระบุตัวผู้แจ้งเบาะแสได้ง่าย

ข้อเสนอแนะ: ศูนย์ PIPO หลายแห่งได้ริเริ่มใช้รถกระบะของศูนย์เป็นสถานที่สำหรับการสัมภาษณ์แล้ว ในขณะที่สูงขลาแปลงตู้เคบินเคลื่อนที่ให้เป็นห้องสัมภาษณ์ พื้นที่เหล่านี้มีความเป็นส่วนตัวและสะดวกสบายสำหรับการสัมภาษณ์ สำหรับศูนย์ PIPO ทั้งหมดมีศูนย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ได้ติดตั้งรถกระบะพร้อมม่านบังตาด้านในเพื่อเพิ่มความเป็นส่วนตัว ทาง EJF ขอเสนอแนะว่าให้การปฏิบัติดังกล่าวนี้เป็นขั้นตอนปฏิบัติที่ได้มาตรฐาน



สงขลาได้รับประโยชน์จากการมี “จุดยุทธศาสตร์” เรือประมงทุกลำต้องผ่านเพื่อรับการตรวจของ PIPO ทำให้พวกเขาสามารถเปลี่ยนตู้เคบินเคลื่อนที่มาเป็นห้องสัมภาษณ์ถาวรได้ (ซ้าย) การสัมภาษณ์ลูกเรือทั้งสามคนจัดขึ้นบนหลังรถกระบะของศูนย์ PIPO (ขวา)

- EJF และหน่วยงานอื่น อาทิ ILO สนับสนุนให้สัมภาษณ์ลูกเรือมากกว่าหนึ่งรายจากเรือประมงหนึ่งลำ ในอดีต EJF เคยเห็นศูนย์ PIPO หลายแห่งสัมภาษณ์ลูกเรือเพียงรายเดียวทำให้เป็นไปได้ยากมากที่ลูกเรือจะรู้สึกสบายใจที่จะเล่าถึงประสบการณ์ของตน

ข้อเสนอแนะ:

ในกรณีที่ผู้ถูกสัมภาษณ์เป็นรายบุคคลนั้นอาจก่อให้เกิดความวิตกกังวลในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิแรงงานที่อาจเกิดขึ้น เนื่องจากอาจเป็นที่จับตามองจากนายเรือและอาจเผชิญหน้ากับการถูกลงโทษ ดังนั้นจึงควรใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบกลุ่มตัวอย่างสามถึงสี่คน (โดยเฉลี่ย) เพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์นั้นมีความกังวลน้อยลงว่าพวกเขาจะถูกแยกออกมาเป็นผู้ให้ข้อมูล

ข้อเสนอแนะ:

ก่อนที่การสัมภาษณ์จะถูกจัดขึ้น เจ้าหน้าที่จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานควรทำการอธิบายจุดประสงค์ของการสัมภาษณ์อย่างละเอียด โดยกล่าวถึงผลลัพธ์ของการเปิดเผยข้อมูลรวมทั้งผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นตามมา เพื่อเป็นการรับประกันว่าผู้ถูกสัมภาษณ์จะให้ข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงมากที่สุดในระหว่างการสัมภาษณ์

ข้อเสนอแนะ:

ควรมีเพียงเจ้าหน้าที่ที่สร.อยู่ในระหว่างการสัมภาษณ์เท่านั้น เพื่อช่วยลดความรู้สึกถูกคุกคามของแรงงาน ทีมตรวจสอบควรตระหนักว่าลูกเรือ โดยเฉพาะแรงงานต่างด้าวอาจเกิดความรู้สึกเกรงกลัวต่อเจ้าหน้าที่ กรณีที่ลูกเรือเป็นเหยื่อของการค้ามนุษย์หรือเข้าเมืองอย่างผิดกฎหมาย ลูกเรืออาจเกรงกลัวโดนลงโทษหากเปิดเผยสถานะของตน ดังนั้นแล้วเจ้าหน้าที่ที่สร.จึงควรตระหนักถึงหน่วยงานหรือบุคคลผู้ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการสัมภาษณ์นั้นให้ออกจากพื้นที่บริเวณที่มีการจัดสัมภาษณ์แรงงาน



การสัมภาษณ์ในระหว่างการตรวจตราของศูนย์ PIPO ในจังหวัดชุมพร บุคคล (ทางด้านซ้าย) ได้เข้าร่วมฟังการสัมภาษณ์ ซึ่งอาจเป็นการลดโอกาสของผู้ถูกสัมภาษณ์เหล่านี้ในการเปิดเผยข้อมูล ในท้ายที่สุดแล้วทางลำได้เชิญบุคคลดังกล่าวออกจากพื้นที่บริเวณสัมภาษณ์ไม่นานหลังจากที่มีการถ่ายภาพนี้ (ซ้าย) การสัมภาษณ์เป็นโอกาสที่สำคัญสำหรับทางการที่จะบ่งชี้ตัวเหยื่อจากการทรมานและพึงกระทำโดยการปฏิบัติตามขั้นตอนสากลอย่างเคร่งครัด (ขวา)

ข้อเสนอแนะ: ล่ามจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานรวมไปถึงเจ้าหน้าที่ที่ทำการตรวจสอบนั้นควรได้รับการฝึกอบรมที่เหมาะสมเพื่อใช้สำหรับการระบุตัวเหยื่อ การใช้วิธีเข้าหาเหยื่อและให้เหยื่อเป็นศูนย์กลางนั้นเพื่อให้ลูกเรือเกิดความรู้สึกผ่อนคลายและปลอดภัยตลอดช่วงการสัมภาษณ์และการตรวจตรา สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเรื่องการสัมภาษณ์แรงงานต่างด้าวสามารถขอรับคำแนะนำได้จากทาง EJF โดยที่มีรองรับทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

ข้อเสนอแนะ: เจ้าหน้าที่และล่ามจากสร.ควรทำให้มั่นใจว่าพวกเขาได้ถามคำถามสัมภาษณ์ที่ไม่เป็นการชี้นำ หรือเป็นคำถามปลายปิดที่สามารถตอบได้เพียง 'ใช่' หรือ 'ไม่' เพื่อเก็บรายละเอียดเกี่ยวกับสถานการณ์จริงบนเรือประมง

- จากการตรวจสอบในปี 2562 มีล่ามประจำอยู่ที่ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า – ออกทั้งหมด 30 แห่ง ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามีการพัฒนาปรับปรุงขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม ในบางกรณี ทีมตรวจสอบขนาดเล็กได้รายงานว่ามีล่ามที่สามารถสื่อสารภาษาถิ่นของแรงงานบางคนได้ ซึ่งถือเป็นเป็นเรื่องสำคัญ โดยเฉพาะกับกลุ่มเรือความเสี่ยงสูงที่ลูกเรือต้องเข้ารับการสัมภาษณ์ทุกครั้งเมื่อเรือเข้ารับการตรวจสอบ หากไม่มีล่ามการตรวจสอบเรือเหล่านี้จะไม่สมบูรณ์

ข้อเสนอแนะ: แต่ละศูนย์ควรมีล่ามเพียงพอสำหรับการสัมภาษณ์แรงงานอย่างถูกต้องตลอดเวลา ศูนย์ PIPO ควรขอความช่วยเหลือจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานและ NGOs ในท้องถิ่น (เช่น IOM หรือ Stella Maris) หรือใช้ล่ามจากศูนย์ PIPO อื่น ผ่านวิดีโอคอลล์โทรศัพท์

ข้อเสนอแนะ: หากไม่สามารถทำการสัมภาษณ์ระหว่างการตรวจสอบเรือของ PIPO ได้ เนื่องจากไม่มีล่าม ควรทำการแจ้งเตือนผ่านระบบ ePIPO เพื่อเตือนให้ทีมงาน PIPO ทำการสัมภาษณ์ในภายหลังไม่เกิน 30 วัน เมื่อล่ามว่าง

- เจ้าหน้าที่จากสร.ในศูนย์ PIPO บางแห่งได้ให้ข้อมูลถึงเรือประมงส่วนใหญ่ที่ทำการออกหาปลาประเภทรายวันหรือหลายหลายคืนเท่านั้น และพวกเขาจำคุกคุ้นเคยกับลูกเรือบนเรือประมงทำให้การตรวจสอบลูกเรือเป็นไปได้รวดเร็วขึ้น และไม่จำเป็นต้องทำการสัมภาษณ์

ข้อเสนอแนะ: หากข้อมูลดังกล่าวนี้เป็นจริงเจ้าหน้าที่จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานควรทำความเข้าใจในเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างลูกเรือประมงและนายเรือว่าสามารถเปลี่ยนแปลงได้เช่นกัน เจ้าหน้าที่ควรตื่นตัวตลอดเวลา ทำการสัมภาษณ์ทุกครั้งและใช้ประโยชน์จากความสนิทชิดเชื้อกับลูกเรือ เพื่อให้เหยื่อที่ถูกทำร้ายกล้าที่จะให้ข้อมูลกับเจ้าหน้าที่มากขึ้น



การสัมภาษณ์ลูกเรือที่สิทธิควรได้รับการยกย่องใน 1) การสัมภาษณ์ที่จัดให้พ้นจากสายตาและการได้ยินของการตรวจตราส่วนอื่น 2) ให้สถานที่ที่ให้ความสะดวกสบายและเป็นส่วนตัวเพื่อให้ลูกเรือรู้สึกปลอดภัย 3) อนุญาตให้ผู้ตรวจจากสร.และล่ามอยู่เข้าร่วมการสัมภาษณ์ด้วย และ 4) การสัมภาษณ์เกิดจากการสุ่มลูกเรือกลุ่มตัวอย่าง

- ศูนย์ PIPO หลายแห่งให้ข้อมูลถึงในกรณีที่ได้รับทราบเหตุการณ์การถูกทำร้ายในระหว่างการสัมภาษณ์จึงจัดให้มีการประสานงานกับนายเรือโดยทันที กล่าวคือเจ้าหน้าที่จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจะทำการติดตามผลการสัมภาษณ์และการสำรวจภายในระยะ 15 - 30 วัน หรือในวันเดียวกันนั้นเองที่มีเรือเทียบท่า หากแต่ในกรณีที่ไม่มีควมคืบหน้าใดๆ คดีอาชญากรรมดังกล่าวนี้จะถูกส่งให้ตำรวจท้องถิ่นเป็นผู้ดูแล



ขั้นตอนการปฏิบัติที่ดีในการสัมภาษณ์ได้แก่ 1) สุ่มสัมภาษณ์ลูกเรือ 2) สัมภาษณ์ในบริเวณที่สะดวกสบายและเป็นส่วนตัว และ 3) สัมภาษณ์ทีละคน

ข้อเสนอแนะ:

การติดตามผลของการกระทำผิดในทันทีนั้นอาจทำให้ลูกเรือเกรงกลัวที่จะให้ข้อมูล เนื่องจากกลัวการถูกลงโทษจากนายจ้าง หลังจากที่ได้รับแจ้งจะได้รับการตรวจตรา โดยเฉพาะอย่างยิ่งแล้วในกรณีที่เรือประมงลำดังกล่าวเตรียมออกจากท่า ซึ่งแน่นอนว่าลูกเรือนั้นจะต้องออกทะเลเป็นเวลาหลายอาทิตย์หรือหลายเดือน อาจทำให้ไม่มีโอกาสที่จะสามารถช่วยเหลือลูกเรือคนดังกล่าวได้ เจ้าหน้าที่จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานควรทำการอธิบายให้ลูกเรือคนนั้นๆ เข้าใจถึงกระบวนการที่อาจจะเกิดขึ้นตามมา ทั้งนี้หากพวกเขาทำการแจ้งปัญหาอย่างแท้จริงและเจ้าหน้าที่สามารถดำเนินการกับเจ้าของเรือหลังจากที่นำเรือกลับเข้าท่าแล้ว สิ่งนี้อาจช่วยลดโอกาสการเผชิญหน้าของลูกเรือกับบทลงโทษอันไม่สามารถคาดคิดที่อาจจะเกิดขึ้น เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องควรพยายามให้ผลการสัมภาษณ์นั้นเป็นความลับ ในกรณีที่การตรวจสอบพบปัญหาร้ายแรงระหว่างการนำเรือออกท่าหรือเหตุการณ์ใดก็ตามที่นายเรือได้กระทำการข่มขู่หรือมีการใช้ความรุนแรง เหตุนี้จึงไม่ควรมีการอนุญาตให้หน้าเรือออกและให้กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานพร้อมทั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทำการสืบสวนสอบสวนในทันที

EJF ขอเสนอกระบวนการสำคัญที่เจ้าหน้าที่กสร.ควรปฏิบัติตามระหว่างการสัมภาษณ์ชาวประมงทุกครั้ง ดังต่อไปนี้

| หมายเลข | กระบวนการ |
|---------|---|
| 1 | ระบุตัวลูกเรือกลุ่มตัวอย่างที่จะแยกออกมาสัมภาษณ์และไม่ให้ลูกเรือระดับสูง รวมไปถึง ‘ซีว’ อยู่ในกลุ่มตัวอย่าง |
| 2 | แยกกลุ่มตัวอย่างออกจากลูกเรือรายอื่นให้อยู่พ้นระยะได้ยินหรือมองเห็น เช่น ใช้รถกระบะของศูนย์ PIPO |
| 3 | อนุญาตให้เพียงเจ้าหน้าที่กสร.และล่ามเข้าร่วมการสัมภาษณ์ได้เท่านั้น |
| 4 | อธิบายให้ลูกเรือกลุ่มตัวอย่างทราบถึงจุดประสงค์ของการสัมภาษณ์และกระบวนการที่เกิดขึ้นต่อไป หากตรวจพบการละเมิดสิทธิแรงงาน |
| 5 | ทำการสัมภาษณ์ตัวต่อตัวกับกลุ่มตัวอย่างเป็นรายคน |
| 6 | ใช้วิธีการให้เหยื่อเป็นศูนย์กลางระหว่างการสัมภาษณ์และปฏิบัติกับผู้ให้สัมภาษณ์ด้วยความเคารพ |
| 7 | ไม่ถามคำถามชี้นำและหลีกเลี่ยงคำถาม ‘ใช่/ไม่’ |
| 8 | พยายามสังเกตสัญญาณสภาพความเป็นอยู่หรือการทำงานที่เปลี่ยนไป แม้กระทั่งกับเรือที่ออกท่าประมงเพียงไม่กี่วันหรือได้รับการตรวจตราบ่อยครั้ง |

ตารางที่ 3

6. หน่วยปฏิบัติการพิเศษ:



ทีมนักล่า IUU กำลังสังเกตการณ์การตรวจเรือของศูนย์ PIPO ที่ท่าเรือระยอง

ทีมงานติดตามและบังคับใช้กฎหมายถูกจัดตั้งขึ้นตลอดระยะเวลาสามปีที่ผ่านมาเพื่อทำงานร่วมและช่วยเหลือศูนย์ PIPO อีกทั้งยังช่วยเหลือและฝึกอบรมว่าจะพัฒนากระบวนการได้อย่างไร ทีมงานดังกล่าว อาทิ ชุดสหวิชาชีพตรวจเรือประมงจากส่วนกลาง (FITS) จัดตั้งขึ้นในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 ภายใต้การควบคุมของสปรมฟ.ซึ่งภายหลังเปลี่ยนเป็น ศรชล. รวมถึงทีมนักล่า IUU ภายใต้การควบคุมของกรมประมง จัดตั้งขึ้นในเดือนมีนาคม 2561 ด้วยคำสั่งจากพลเอก ฉัตรชัย สาริกัลยะ รองนายกรัฐมนตรี ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 โครงการนักล่า IUU ถูกยกเลิก

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับหน่วยงานพิเศษทั้ง 2 หน่วยนี้ กรุณาดูภาคผนวก

ข้อเสนอแนะ: EJF เชื่อเป็นอย่างยิ่งว่า ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะเดินหน้ากำจัดการทำประมงแบบ IUU และการทราดกรรมแรงงานในอุตสาหกรรมประมงได้สำเร็จ แต่หน่วยปฏิบัติการพิเศษอย่างนักล่า IUU จะยังคงมีความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายการประมงและ/หรือแรงงาน EJF ขอสนับสนุนให้รัฐบาลไทยนำโครงการนักล่า IUU กลับมาใช้โดยเร็วที่สุด เพื่อให้มั่นใจว่ามาตรฐานการตรวจสอบจะสูงเหมือนเดิม.

ข้อเสนอแนะ: EJF ขอสนับสนุนให้ FITs เข้าทำการตรวจสอบโดยไม่แจ้งให้ทราบล่วงหน้าควบคู่กับทำการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง การปฏิบัติงานในลักษณะนี้จะทำให้ทีมงาน FIT สามารถประเมินการดำเนินการประจำวันของศูนย์ PIPO ได้แม่นยำขึ้น และทำให้มั่นใจได้ว่า ศูนย์ฯ ได้รับความมาตรฐานการดำเนินงานที่สูงไว้ EJF เชื่อว่าการเข้าตรวจสอบโดยไม่แจ้งให้ทราบล่วงหน้าเป็นสิ่งสำคัญเพื่อป้องกันว่าการดำเนินงานพัฒนาขึ้นจริงหรือไม่

ข้อเสนอแนะ: หน่วยปฏิบัติการพิเศษมีความสามารถในการทำตามขั้นตอนการตรวจเรือประมง และยังสามารถให้คำแนะนำเพื่อไปพัฒนาต่อยอดได้ ทั้งในมุมของการทำประมงและแรงงาน สมาชิกในทีมงานควรประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จากหลายหน่วยงานเพื่อทำให้มั่นใจว่าปัญหาทั้งสองเรื่องจะได้รับความสนใจเท่ากันในแต่ละครั้ง

ข้อเสนอแนะ: ทุกครั้งที่มีการเข้าตรวจสอบจะต้องมีการลงบันทึกเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายที่ตรวจพบและการสืบสวนเป็นประจำวันถี่ถ้วน โดยควรมีการวิเคราะห์รายละเอียดว่า สามารถตรวจพบปัญหานั้นๆ ได้อย่างไร แก้ไขอย่างไร และได้เรียนรู้อะไรบ้าง หากไม่มีการเก็บข้อมูลในลักษณะดังกล่าว อาจสูญเสียความรู้ที่พึงได้ไป



เจ้าหน้าที่ FIT ให้ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งที่พบจากการเข้าตรวจศูนย์ PIPO ในจังหวัดจันทบุรี

ข้อเสนอแนะ: เพื่อให้มั่นใจว่า FITs และกลไกการบังคับใช้กฎหมายในลักษณะเดียวกันจะยังคงดำเนินงานต่อไปได้ในอนาคต จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องมีการฝึกอบรม เพื่อให้หัวหน้าทีมในอนาคตสามารถพัฒนาตนเองและคุ้นเคยกับขั้นตอนการสืบสวนระหว่างการตรวจเรือประมง

ข้อเสนอแนะ: ทีมงาน FITs สามารถทำให้มั่นใจได้ว่า โครงการนี้จะยังคงดำเนินต่อไปได้อย่างยาวนาน โดยการให้องค์กรภาคประชาสังคม (องค์กรท้องถิ่น) ในท้องที่มาเป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมทุกครั้งที่ออกตรวจ องค์กรภาคประชาสังคมในท้องที่ จะได้รับประโยชน์จากการบังคับใช้กฎหมายและการแลกเปลี่ยนข้อมูล ในขณะที่ FITs จะสามารถเข้าถึงข้อมูลและความเชี่ยวชาญในท้องที่

ข้อเสนอแนะ: การให้องค์กรภาคประชาสังคมในท้องที่ทำงานร่วมกับศูนย์ PIPO และเข้าตรวจสอบเรือประมงตามท่าเรือจะช่วยพัฒนาการดำเนินงานด้านอื่นๆอีก องค์กรภาคประชาสังคมในท้องที่ที่สามารถช่วยเป็นล่าม ซึ่งกำลังขาดแคลนในศูนย์ PIPO นอกจากนี้ยังช่วยแก้ไขปัญหาคความเชื่อใจที่ศูนย์ PIPO กำลังประสบ และให้คำแนะนำกับชาวประมงเกี่ยวกับสิทธิของพวกเขา เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทารุณกรรมแรงงาน

7. การตรวจสอบกลางทะเล:

ตั้งแต่ปี 2559 EJF ได้เข้าร่วมลาดตระเวนกลางทะเลบนเรือของกองทัพเรือไทย กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (ทช.) กรมเจ้าท่า และกรมประมง ทั้งหมด 15 ครั้ง โดยหน่วยงานทั้งหมดที่สามารถทำการลาดตระเวนได้อยู่ภายใต้กรอบอำนาจของ สรชล. การลาดตระเวนนี้เกิดขึ้นที่ภูเก็ต สงขลา สัตหีบ สุราษฎร์ธานี และ เพชรบุรี ซึ่งทำให้ EJF สามารถประเมินการตรวจสอบกลางทะเล และวิธีการต่างๆ ตลอดหลายปีที่ผ่านมา ในแต่ละหน่วยงานและพื้นที่ได้ ข้อเสนอแนะเหล่านี้เหมาะสำหรับการปฏิบัติงานกลางทะเลในสภาพการทำงานที่ปกติ EJF เข้าใจดีว่าเหตุการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ทำให้การตรวจสอบการทะเลเป็นไปอย่างยากลำบากและมีความเสี่ยงสูงขึ้น ถึงกระนั้นควรทราบไว้ว่าในปี 2563 ทางกรมไทยได้ตรวจสอบเรือประมงทั้งหมด 842 ลำ แต่พบเหตุการณ์ละเมิดสิทธิแรงงานเพียงครั้งเดียว ซึ่งเป็นเหตุการณ์เกี่ยวกับการจ้างแรงงานที่ไม่มีหนังสือคนประจำเรือ⁵¹

ข้อเสนอแนะ: หน่วยงานทุกแห่งต้องจัดหาชุด PPE ให้เจ้าหน้าที่ลาดตระเวนมากพอเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติหน้าที่โดยมีความเสี่ยงต่อการติดเชื้อไวรัสน้อยลง

ข้อเสนอแนะ: เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยลาดตระเวน สรชล. ควรวิเคราะห์เส้นทางของหน่วยงานทั้งหมด รวมไปถึงจุดที่เคยมีการทำประมง IUU เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้ลาดตระเวนพื้นที่ทับซ้อน

- เรือของสรชล.ไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลระบบติดตามเรือประมง VMS ฐานข้อมูลระบบประเมินความเสี่ยงกลางหรือข้อมูลเรือประมงได้ก่อนเข้าทำการตรวจสอบ หมายความว่าในขณะที่ทำการตรวจสอบ พวกเขาอาจไม่ทราบสาเหตุว่าทำไมเรือลำดังกล่าวถึงถูกจัดอยู่ในประเภทความเสี่ยงนั้นๆ พวกเขาสามารถตรวจสอบข้อมูลบางอย่างได้บนมือถือ ซึ่งอาจมีปัญหาระบบสัญญาณระหว่างอยู่กลางทะเล



เรือประมงได้รับการตรวจสอบจากเรือของกรมประมงนอกชายฝั่งสงขลา

ข้อเสนอแนะ: ก่อนเข้าตรวจสอบเรือประมง สำนักงานตรชล. ในท้องที่ควรส่งข้อมูลเกี่ยวกับเรือประมง อาทิ เอกสารการ ‘แจ้งออก’ รายชื่อลูกเรือ และข้อมูลติดตามเรือ VMS ให้เรือลาดตระเวนได้ จากนั้นข้อมูลดังกล่าวควรถูกนำไปเปรียบเทียบกับเอกสารบนเรือประมง เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงที่จะตรวจพบเอกสารและรายชื่อลูกเรือปลอม

ข้อเสนอแนะ: เรือลาดตระเวนของตรชล. สามารถเข้าถึงชุดควบคุมระบบการติดตามเรือ VMS ซึ่งข้อเสนอแนะดังกล่าวนี้เป็นความคิดเห็นจากกองทัพเรือและทช. ที่ทาง EJF รวบรวมไว้ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ปี 2559 ซึ่งอาจเป็นระบบการทำงานที่แยกย่อยออกมาจากระบบเต็ม หรือเป็นในลักษณะของข้อมูลออฟไลน์ที่เรือลาดตระเวนสามารถดาวโหลดการติดตามเรือประมงหรือเครื่องมือต่างๆ ได้ ก่อนออกลาดตระเวน

- การตรวจสอบเรือประมงจำเป็นต้องเป็นไปตามขั้นตอนอย่างละเอียดถี่ถ้วนและตามระบบ ในบางครั้งเครื่องมือประมงไม่ได้ถูกตรวจสอบหรือมีการตรวจสอบเพียงในบางเครื่องมือเท่านั้น ทำให้ไม่ได้ตรวจสอบขนาดตาข่ายและรายละเอียดของเครื่องมือประมงอื่นๆ อย่างเป็นระบบ

ข้อเสนอแนะ: เจ้าหน้าที่ตรวจสอบต้องดำเนินการตรวจสอบปริมาณการจับสัตว์น้ำอย่างที่ได้ระบุไว้ในสมุดปูมเรือ (logbook) ว่าตรงกับปริมาณการจับปลาต่อหน่วยที่บันทึกไว้ในชุดควบคุมระบบการติดตามเรือ VMS หรือไม่อย่างสม่ำเสมอ

- ระหว่างการลาดตระเวนของกรมประมง เจ้าหน้าที่ได้เข้าตรวจสอบอุปกรณ์ทำประมง เพื่อให้มั่นใจว่ามีคุณลักษณะตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งเป็นมาตรการสำคัญในการทำให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามกฎอย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะ: การตรวจจำนวนสัตว์น้ำที่จับได้ ควรบรรจุเข้าเป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐานสำหรับหน่วยตรวจสอบกลางทะเลทุกแห่ง ควรมีการเปรียบเทียบอุปกรณ์ที่ใช้ได้กับใบอนุญาตทำประมงทะเลเบียดเรือ และรายละเอียดอุปกรณ์ อาทิ ขนาดของกบดักหรือจำนวนตะขอควรได้รับการตรวจสอบด้วยว่าเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

- การตรวจสอบทางทะเลที่จัดทำขึ้นโดยกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งครั้งหนึ่ง เจ้าหน้าที่ได้ทำการตรวจสอบสายพันธุ์ปลาที่ถูกจับและนำตัวอย่างสายพันธุ์อื่นๆ กลับไปตรวจสอบที่ศูนย์วิจัยทางทะเล จากนั้นเจ้าหน้าที่ทช. ซึ่งแจ้งถึงสัดส่วนการจับสัตว์น้ำ สายพันธุ์ปลาในแนวปะการังหรือปลาที่อาศัยอยู่ตามแนวชายฝั่งมี 30% นั้นหมายความว่าสามารถสงสัยได้ว่าเป็นการประมงที่ผิดกฎหมายและควรจัดทำกรอบสนทนที่

ข้อเสนอแนะ: หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของศูนย์ PIPO และตรชล. ควรฝึกอบรมว่าสเปคของอุปกรณ์และสัตว์น้ำพันธุ์ใดถูกจัดว่าเป็น ‘กลุ่มต้องสงสัย’



เจ้าหน้าที่จากกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งตรวจสอบสายพันธุ์ปลาที่อาจบ่งบอกถึงการประมงผิดกฎหมายได้ ตัวอย่างปลาดังกล่าวได้ถูกนำไปตรวจสอบต่อไป (ซ้าย) เจ้าหน้าที่กรมประมงวัดขนาดกับตัก เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามกฎหมายกำหนด (ขวา)

- การตรวจสอบแรงงานยังไม่เพียงพอและไม่เป็นไปตามขั้นตอนมาตรฐาน นอกจากนี้ความละเอียดถี่ถ้วนในการตรวจสอบกลางทะเลยังมีมาตรฐานที่ต่างกับการตรวจสอบของศูนย์ PIPO

ข้อเสนอแนะ: เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องควรจัดทำกรตรวจสอบแรงงานอย่างเต็มรูปแบบเพื่อสามารถทำการตรวจสอบเอกสารประจำตัวของแรงงาน รายนามลูกเรือ ใบอนุญาตทำงาน และเอกสารการชำระค่าจ้างของลูกเรือที่ปฏิบัติงาน ณ ขณะนั้น ขั้นตอนนี้ควรควมรวมการสัมภาษณ์เชิงลึกกับลูกเรือ (ตามภาษาโดยกำเนิด) เพื่อตรวจสอบสภาพความเป็นอยู่และการทำงานบนเรือประมง

- กระบวนการตรวจสอบแรงงานของทางเจ้าหน้าที่กองทัพเรือยังเป็นไปอย่างหลากหลาย ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ยังคงมีท่าทีเชิงก้าวร้าวซึ่งอาจจะก่อให้เกิดความรู้สึกคุกคาม แต่ในขณะเดียวกันเจ้าหน้าที่บางท่านก็มีท่าทีที่เป็นมิตรและเข้าหาแรงงานมากกว่า

ข้อเสนอแนะ: การตรวจตราเรือประมงควรพยายามใช้วิธีให้เหยื่อเป็นจุดศูนย์กลางมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ หรือใช้วิธีการที่ตรวจตราที่มีความนุ่มนวลมากขึ้นเพื่อให้ลูกเรือรู้สึกผ่อนคลาย ยกตัวอย่างเช่น ในระหว่างการตรวจเรือประมงของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งและกรมประมง EJF สังเกตเห็นว่ามี การพาลูกเรือระดับสูงขึ้นเรือลาดตระเวนเพื่อให้ลูกเรือคนอื่นๆ รู้สึกผ่อนคลายและกล้าเปิดเผยข้อมูลมากขึ้น



การตรวจเรือทะเลที่ชลบุรี: การตรวจตราเรือประมงลำเดียวกัน แต่ใช้วิธีการ 2 รูปแบบในการเข้าหาลูกเรือ

- เจ้าหน้าที่ผู้ทำการตรวจสอบมักประสบปัญหาเรื่องการแปลภาษากับลูกเรือที่ส่วนมากเป็นชาวต่างดาว จึงทำให้เกิดการสัมภาษณ์สั้นๆและจัดทำขึ้นไม่ไกลจากผู้ควบคุมเรือหรือนายท้ายเรือ

ข้อเสนอแนะ: การตรวจสอบทางทะเลควรมีล่ามอิสระเพื่อให้การสื่อสารดำเนินไปได้ไปโดยง่าย (ที่ไม่ใช่ลูกเรือชาวไทยอย่างนายเรือ) ซึ่งเป็นที่เข้าใจว่าคณะผู้ตรวจสอบทางทะเลนั้นทำการตรวจตราแค่บางพื้นที่แต่ซึ่ง ณ ปัจจุบันยังคงมีการกระจายไปตามพื้นที่ต่างๆ

8. โฟไซดอน:

ตั้งแต่ปี 2561 EJF ได้ทำการลาดตระเวนกลางทะเลบนเรือโฟไซดอน ซึ่งเป็นเรือลาดตระเวนอำพรางของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมประมง โดยเรือโฟไซดอนเริ่มดำเนินการในเดือนตุลาคม 2560 มีลักษณะต่างจากเรือลาดตระเวนทั่วไป เนื่องจากเคยเป็นเรือบรรทุกสัตว์น้ำเก่าที่นำมาแปลงเป็นเรือลาดตระเวนอำพรางของตำรวจ ในเดือนกรกฎาคม 2564 EJF เข้าใจว่าไม่มีการใช้เรือโฟไซดอนแล้ว เนื่องจากปัญหางบประมาณ



โฟไซดอนจอดอยู่ข้างเรือประมงเวียดนามที่ยึดมาห้าลำในเดือนเมษายน 2561

ขณะที่ยังปฏิบัติการอยู่ ลูกเรือโฟไซดอนประกอบด้วยตำรวจไทยและเจ้าหน้าที่กรมประมง เทคโนโลยีเรดาร์ที่ซับซ้อน และเรือสปีดโบ๊ท เมื่ออยู่ในระยะที่เข้าประชิดได้ จะมีการส่งสปีดโบ๊ทเข้าไปตรวจจับ

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

ข้อเสนอแนะ: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) และตำรวจน้ำควรแก้ไขปัญหงบประมาณโดยเร็วเพื่อให้เรือโฟไซดอนกลับมาลาดตระเวนได้ เรือลำดังกล่าวใช้งบประมาณไม่สูง อีกทั้งยังเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพให้ประเทศไทยสามารถต่อสู้กับการทำประมงแบบ IUU ได้ดีกว่าเรือลาดตระเวนกลางทะเลปกติ

ข้อเสนอแนะ: โฟไซดอนควรมีล่ามอย่างน้อยหนึ่งคนที่สามารถพูดภาษาถิ่นของลูกเรือต่างชาติได้หลายภาษาประจำอยู่บนเรือ การดำเนินงานในลักษณะนี้จะช่วยให้มีการสื่อสารและเก็บข้อมูลได้ทันที

ข้อเสนอแนะ: โฟไซดอนควรเก็บข้อมูลพื้นฐานจากแบบสำรวจไว้บนเรือที่แจกจ่ายให้ลูกเรือต่างชาติ แบบสำรวจให้ข้อมูลว่าทำไมลูกเรือจึงถูกกักตัว จะต้องดำเนินงานต่ออย่างไร และถูกส่งกลับประเทศบ้านเกิด ทั้งนี้ EJF ได้ใช้แบบสำรวจในลักษณะดังกล่าวกับชาวประมงเวียดนาม โดยสามารถขูดแบบสำรวจดังกล่าวจาก EJF ได้

ข้อเสนอแนะ: กรมประมงควรขยายระบบรายงานการทำประมงแบบ IUU เพื่อให้เรือลาดตระเวนอย่างโฟไซดอน สามารถรับข้อมูลอัปเดตทันเหตุการณ์จากเรือประมงที่พบเรือต้องสงสัยว่าอาจทำประมงแบบ IUU

ข้อเสนอแนะ: โฟไฮดรอนไม่สามารถแล่นได้เร็วและคล่องแคล่ว ทำให้ต้องอาศัยสปีดโบ๊ทเพื่อเข้าประชิด นอกจากนี้การใช้โดรน ซึ่งสามารถบินขึ้นได้จากด้านหลังเรือ จะช่วยในการบังคับเรือต้องสงสัยนอกระยะมองเห็นของโฟไฮดรอน ทำให้การดำเนินงานพัฒนาไปในทางที่ดียิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะ: สตช.และกรมประมงควรจัดทำแผนซื้อเรือลำที่สองที่สามารถเข้ามาช่วยการทำงานของโฟไฮดรอนในอ่าวไทย หรือทำการลาดตระเวนทะเลอันดามันได้

ข้อเสนอแนะ: ประเทศไทยควรทำงานร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านแบ่งปันความรู้จากเรือโฟไฮดรอน และให้มั่นใจว่าประเทศอื่นที่กำลังต่อสู้กับปัญหาประมงแบบ IUU นำกลไกการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพและประหยัดต้นทุนนี้ไปปรับใช้ได้.



เรือประมงเวียดนามพยายามเร่งเครื่องหนีสปีดโบ๊ทของเรือโฟไฮดรอน หลังจากที่ถูกจับฐานทำประมงผิดกฎหมายในพื้นที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทย

9. ระบบติดตามเรือ (Vessel Monitoring System : VMS) และ หน่วยรับส่งสัญญาณเคลื่อนที่ (Mobile Transceiver Unit: MTU):

EJF ได้ให้ข้อเสนอแนะในการพัฒนาระบบติดตามประมง (VMS) ของไทยตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2559 ซึ่งออกแบบมาเพื่อบ่งชี้และวิเคราะห์พฤติกรรมเรือต้องสงสัย

- เรือประมงขนาดต่ำกว่า 30 ตันกรอส ได้รับการยกเว้นการติดตั้งระบบติดตามเรือ VMS ในช่วงกลางปี 2564 รัฐบาลไทยได้บันทึกจำนวนเรือประมงเชิงพาณิชย์ไว้ทั้งหมด 10,140 ลำ โดยวัดจากเรือที่มีน้ำหนัก 10 ตันกรอสขึ้นไป ในปัจจุบัน มีการบังคับติดตั้งระบบ VMS เฉพาะกับเรือที่มีขนาดมากกว่า 30 ตันกรอสขึ้นไป ซึ่งมีจำนวน 5,263 ลำ ซึ่งหมายความว่า เรือประมงเชิงพาณิชย์ประมาณ 52% ไม่ถูกติดตามเผื่อระวัง ในช่วงก่อนหน้านี้อาจมีการวางแผนขยายข้อกำหนดการติดตั้งระบบ VMS ไว้บนเรือขนาด 20 ตันกรอสขึ้นไป และจะปรับลดลงเป็นเรือขนาด 10 ตันกรอสขึ้นไป
- EJF เข้าใจว่าการทดลองระบบ VMS บนเรือประมงขนาด 30 ตันกรอสขึ้นไปได้เริ่มต้นขึ้นในเดือนกรกฎาคม 2564 โดยทดลองกับเรืออย่างน้อย 50 ลำ อย่างไรก็ตามการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ทำให้การทดลองดังกล่าวถูกลดจำนวนลง.

ข้อเสนอแนะ: EJF ขอรื้อนชมความพยายามในการริเริ่มการทดลองดังกล่าวและขอสนับสนุนให้กรมประมงขยายการทดลองโดยเร็วที่สุดเมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิดดีขึ้น

ข้อเสนอแนะ: หลังจากทำการทดลองให้สำเร็จแล้วควรมีการประเมินผลอย่างใกล้ชิด เพื่อพิจารณาว่าควรขยายการทดลองกับเรือเชิงพาณิชย์ลำอื่นและอุปกรณ์ทำประมงหลายประเภทมากขึ้นหรือไม่ การประเมินดังกล่าวให้ความสำคัญติดตามเรือความเสี่ยงสูงหรือเรือที่มีอุปกรณ์ทำประมงความเข้มข้นสูง (high intensity fishing gears) ก่อน อาทิ เรืออวนลาก หรือเรืออวนล้อมปลาตะกั้ง

- ในเดือนกันยายน 2563 ประกาศของกรมประมง⁵² ได้ยกเลิกมาตรฐาน VMS ของเดือนกันยายน 2561 ซึ่งกำหนดให้มีการติดตั้ง VMS MTUs รุ่นที่ 2 แทนเครื่องรุ่นที่ 1 EJF เห็นว่าการประกาศดังกล่าวเป็นเสมือนการก้าวอวยหลังครั้งใหญ่ด้านเทคโนโลยีและความปลอดภัย VMS รุ่นที่ 1 ชาติเฟลอร์ใหม่ฯ หลายอย่างที่มีในรุ่นที่ 2 อาทิ ความสามารถในการขอความช่วยเหลือจากทางการได้โดยทันที หากเกิดกรณีฉุกเฉิน

ข้อเสนอแนะ: กรมประมงควรแก้ไขประกาศดังกล่าวโดยเร็วที่สุดเพื่อให้มั่นใจว่าจะมีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีต่อไป VMS รุ่นที่ 2 มีความปลอดภัยและปฏิบัติงานได้ดีกว่ารุ่นที่ 1 เพราะฉะนั้นควรระงับการติดตั้ง VMS รุ่นที่ 2 ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

ข้อเสนอแนะ: ในปัจจุบัน VMS รุ่นที่ 1 และรุ่นที่ 2 สามารถใช้การได้โดยมีเครื่องสำรองไฟแยก ซึ่งเป็นการพัฒนาก้าวสำคัญยิ่ง เพื่อช่วยให้เฝ้าติดตามเรือประมงได้อย่างไม่ขาดตอน อย่างไรก็ตาม ควรมีการตรวจสอบระบบ VMS และแบตเตอรี่เป็นประจำเพื่อให้ชิ้นส่วนที่ติดตั้งถูกต้องตามข้อกำหนด

- EJF เข้าใจว่าเรือประมงเชิงพาณิชย์ของไทยน้อยกว่า 30% ได้ติดตั้ง VMS รุ่นที่ 2 แล้ว แต่เครื่องมือนี้ถูกออกแบบมาเพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านข้อมูลและพัฒนาความปลอดภัยระหว่างอยู่กลางทะเล ซึ่งเป็นการอนุญาตให้เรือประมงสามารถแจ้งเตือนทางการได้ในกรณีฉุกเฉิน

ข้อเสนอแนะ: กรมประมงควรรีบติดตั้ง VMS รุ่นที่ 2 โดยด่วนที่สุด กรมประมงควรให้ความสำคัญกับเรือความเสี่ยงสูงและ/หรือมีลูกเรือเป็นจำนวนมากก่อน



ตัวอย่าง VMS รุ่นที่ 2 ซึ่งมีฟังก์ชันแจ้งเตือนทำเรือใหม่ การจับปลาและสัญญาณช่วยเหลือฉุกเฉินได้

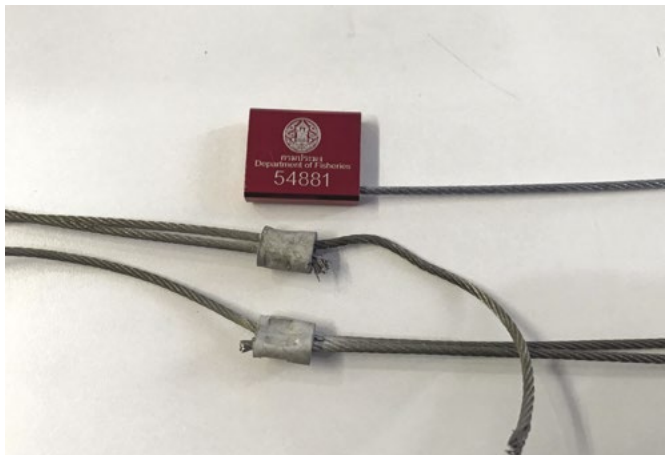
- เป็นที่ทราบกันดีว่าหน่วยรับส่งสัญญาณเคลื่อนที่ (MTU) นั้นสามารถถอดออกจากเรือประมงได้ง่าย ซึ่งส่งผลให้เรือประมงที่ผิดกฎหมาย IUU มีช่องทางการสลับเปลี่ยนอุปกรณ์ส่งสัญญาณเคลื่อนที่ไปยังเรือประมงลำอื่น และทำการออกหาสัตว์น้ำโดยที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ไทยติดตามได้ เมื่อเดือนเมษายนปี 2560 มีการรายงานว่า อุปกรณ์ส่งสัญญาณเคลื่อนที่ทุกชิ้นมีตราประทับและอุปกรณ์ป้องกันการเคลื่อนย้ายแล้ว อย่างไรก็ตาม EJF ได้สังเกตเห็นว่า ถึงแม้เครื่อง MTU จะมีระบบล็อก แต่เครื่อง MTU บางตัวยังสามารถถอดออกได้ง่าย เนื่องจากถูกผูกไว้กับตัวเรือด้วยเชือกหรือเอ็นเท่านั้น



ตัวอย่างของเครื่อง MTU ที่มีการล็อกไว้อย่างดีด้วยเหล็กกล้า (ซ้าย) และ MTU ที่ผูกเชือกไว้อย่างหลวมๆ (ขวา)

ข้อเสนอแนะ:

การตรวจตราตราประทับและอุปกรณ์ป้องกันการเคลื่อนย้ายจำเป็นต้องเป็นขั้นตอนที่กระทำอย่างสม่ำเสมอทั้งระหว่างการตรวจตราของศูนย์ PIPO รวมไปถึงการตรวจตราทางทะเล เพื่อเป็นการรับรองถึงกรณีที่ไม่ได้รับการสลับเปลี่ยนหรือถูกถอดออกได้ง่าย เนื่องจากตามหลักการของกรมประมงแล้ว หากมีการระบุการเคลื่อนย้ายในระหว่างการตรวจตราเรือประมงโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับเรือที่ออกทำเรือประมงลำดังกล่าวต้องไม่ได้รับอนุญาตเดินเรือจนสามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างถูกต้อง



รูปภาพกลไกการล็อก VMS MTU ด้วยเหล็กกล้า (ซ้าย) และตัวล็อกที่เสื่อมสภาพ (ขวา)

- นอกจากนี้ EJF ยังสังเกตเห็นว่าเครื่อง MTU สามารถถูกถอดออกได้ง่ายจากกลไกการล็อกที่ผุพังและขึ้นสนิม

ข้อเสนอแนะ:

ควรมีการออกแบบกลไกการล็อกคุณภาพสูงที่สามารถทนต่อสภาวะอากาศได้และนำไปติดตั้งโดยเร็วที่สุด เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ประกอบการอาศัยช่องโหว่จากกลไกที่ผุพังไปตามธรรมชาติในปัจจุบัน

- ปัญหาการสื่อสารและประสานงานระหว่างหน่วยงานที่สำคัญ ศูนย์ติดตามและควบคุมการประมง ศูนย์ PIPO ระดับภูมิภาค และ ตรชล.ยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง เป็นอุปสรรคต่อการแก้ไขปัญหา IUU นอกจากนี้ ฐานข้อมูลเรือที่มีข้อมูลขัดแย้งกันหรือข้อมูลเรือต้องสงสัย (VOI) ไม่ได้ถูกส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ต่างส่งผลกระทบต่อความพยายามบังคับใช้กฎหมายอย่างรุนแรง

ข้อเสนอแนะ: หน่วยงานต่างๆ ควรมีช่องทางการติดต่อสื่อสารถึงกันได้โดยตรงเพื่อให้ข้อมูล VOI เกิดความสอดคล้องกันมากที่สุด อีกทั้งควรประสานงานร่วมกันตรวจหาเรือประมงที่มีความเสี่ยงและการตรวจตราของศูนย์ PIPO ที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้

ข้อเสนอแนะ: ข้อมูลเรือต่างๆ ควรเก็บรวบรวมไว้ใน 'FishingInfo 2' และแก้ไขระบบให้ทุกหน่วยงานสามารถเข้าถึงได้ ฐานข้อมูลดังกล่าวควรเป็นฐานข้อมูลเดียวที่หน่วยงานหลักเข้ามาใช้งานเพื่อป้องกันปัญหาาระบบที่ใช้ร่วมกันไม่ได้ (system incompatibility) ฐานข้อมูลต้องมีรูปแบบที่ง่ายต่อการปรับเปลี่ยนและสามารถอัปเดตได้แบบทันเหตุการณ์ เพื่อให้การวิเคราะห์ข้อมูลของระบบ VMS และการตรวจตราในศูนย์ PIPO เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด.



VMS รุ่นที่ 2 ซึ่งมีระบบแจ้งเตือน SOS อาจช่วยชีวิตคนได้หากมีการนำมามาติดตั้งบนเรือประมงเชิงพาณิชย์ทุกลำ

ภาคผนวก:

ระบบประมวลความเสี่ยงกลาง:

มีการเริ่มใช้ระบบประมวลความเสี่ยงกลางในเดือนมกราคม 2561 ระบบนี้ได้รับการออกแบบมาเพื่อให้ระบบคำนวณความเสี่ยงที่มีอยู่ของศูนย์ติดตาม และควบคุมเรือประมง ครรชล. และระบบของศูนย์ PIPO ทำงานได้อย่างราบรื่นยิ่งขึ้น ในปัจจุบันระบบทั้ง 3 แบบนี้เป็นส่วนหนึ่งของ CRA

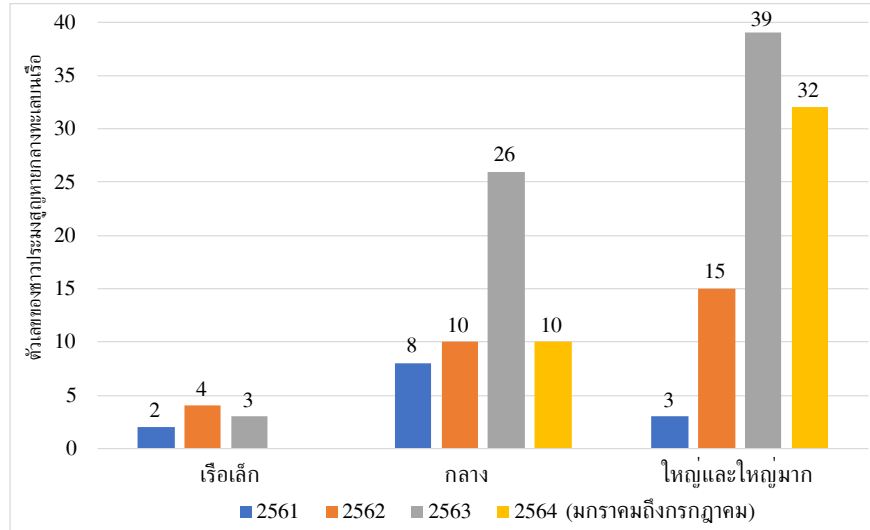
ภายใต้ระบบ CRA มีเกณฑ์กำหนดอยู่ทั้งหมด 9 ข้อ ซึ่งมีส่วนในการคำนวณ ‘คะแนน’ ความเสี่ยงรวมของเรือประมงแต่ละลำ เกณฑ์กำหนดอีก 3 ข้อยังอยู่ในขั้นตอนปรับเปลี่ยน เกณฑ์กำหนดมีดังนี้

| หมายเลข ความเสี่ยง | คำอธิบายความเสี่ยง | ปัจจัยเกื้อหนุน |
|--------------------|--|---|
| R1 | การฝ่าฝืนกฎการรายงานของ PIPO | R1-1: เรือไม่มีเครื่องมือติดตาม R1-2: จำนวนครั้งที่เรือไม่ได้รับการตรวจ ‘แจงออก’ |
| R2 | ความเสี่ยงในการละเมิดแรงงาน | R2-1: จำนวนครั้งที่ถูกดำเนินคดี R2-2: จำนวนวันการทำประมง R2-3: จำนวนชั่วโมงพักของลูกเรือ R2-4: จำนวนของการ ‘แจงเข้า’ จริง ต่างจาก จำนวนการ ‘แจงเข้า’ ที่รายงาน |
| R3 | จำนวนลูกเรือบนเรือประมงผิด | R3-1: จำนวนลูกเรือไม่ตรงกับบันทึกของกรมประมง |
| R4 | การปลอมแปลงหรือปรับเปลี่ยนทะเบียน | R4-1: เรือเฝ้าระวัง คือ เรือประเภทความเสี่ยงกลางและความเสี่ยงสูง หรือ ถูกบันทึกไว้ว่าเสียหายหรือหายไปใตต่างประเทศ R4-2: เจ้าของเรือขายเรือ ลำอื่นมาก่อน เพื่อนำใบอนุญาตประมงมาควมรวม |
| R5 | การทำประมงในบริเวณชายฝั่ง | R5-1: เรือที่มีประวัติการทำประมงในบริเวณชายฝั่งสูงวน R5-2: เจ้าของ หรือกัปตันเรือมีประวัติการทำประมงในบริเวณชายฝั่งสูงวน R5-3: เรือมี ประวัติสัญญาณ VMS ขาดหายเมื่อเข้าใกล้บริเวณชายฝั่ง |
| R6 | เรืออวนลากกันแล้วลากที่มีความเสี่ยงในการ ทำประมงตอนกลางคืน | R6-1: เรือที่มีประวัติการทำประมงตอนกลางคืน R6-2: เจ้าของหรือกัปตัน เรือมีประวัติการทำประมงตอนกลางคืน R6-3: ระยะเวลาที่ทำประมง R6-4: เจ้าของเรืออวนลากกันแล้วลากสามารถปั่นไฟเองหรือมีเรือตักหมึกไว้ในครอบ ครอง R6-5: ระยะห่างจากฝั่งขณะที่ทำประมง |
| R7 | ปลอมแปลงข้อมูลสมุดปูมเรือ | R7-1: มีความแตกต่างระหว่างข้อมูลในสมุดปูมเรือ (LB) และระบบ VMS R7-2: มีความแตกต่างระหว่างน้ำหนักของสัตว์น้ำที่จับได้ในระบบบันทึกน้ำหนักสัตว์น้ำขึ้นท่า (LD) และ LB R7-3: ความแตกต่างระหว่างพันธุ์สัตว์น้ำ ที่จับได้มากที่สุด 3 สายพันธุ์ใน LD และ LB R7-4: ความแตกต่างระหว่าง จำนวนครั้งที่มีการจับสายพันธุ์ที่ไม่ได้ทำการรายงานใน LD และ LB R7-5: จำนวนครั้งที่เจ้าของเรือรายงานจำนวนสัตว์น้ำที่จับได้ผิดพลาด R7-6: จำนวน ครั้งที่สาเหตุการ ‘แจงเข้า’ ถูกเปลี่ยนเป็น ‘การขนถ่ายสัตว์น้ำที่จับได้’ R7-7: เรือที่ขนถ่ายสัตว์น้ำที่จับได้ที่ท่าเรือหลายแห่ง |
| R8 | การถอดหรือปิดระบบ VMS | R8-1: จำนวนครั้งที่ VMS ทำงานผิดพลาด R8-2: จำนวนเรือที่เจ้าของเรือ ได้ทำการลงทะเบียนไว้ แต่ไม่เคยทำเรื่องขอ ‘แจงออก’ R8-3: จำนวนครั้งที่เรือโดนเรียกกลับฝั่งจากปัญหา VMS R8-4: จำนวนครั้งที่สัญญาณ VMS ขาดหาย |
| R9 | ลูกเรือผิดกฎหมายหรือเข้าเมืองผิดกฎหมาย | R9-1: รายชื่อลูกเรือถูกเปลี่ยนมากกว่า 30% ในระยะเวลา 3 เดือนที่ผ่านมา |
| R10 | ใช้อุปกรณ์ทำประมงที่ไม่ได้ระบุไว้ในเอกสาร การลงทะเบียน | ปัจจัยเกื้อหนุนของ 3 ความเสี่ยงนี้อยู่ในช่วงการทำสรุป |
| R11 | กัปตันหรือเจ้าของเรือเคยมีประวัติ อาชญากรรม | |
| R12 | เรือมีประวัติลักลอบนำสินค้าเข้าประเทศ | |

ตัวเลขชาวประมงสูญหายกลางทะเลตั้งแต่ปี 2561 ถึง 2564 (กรกฎาคม 2564)

แผนภูมิด้านล่างนี้เปรียบเทียบตัวเลขของชาวประมงสูญหายกลางทะเลบนเรือประมงพาณิชย์ตามขนาดเรือ ตั้งแต่ปี 2561 ถึงเดือนกรกฎาคม 2564 (เรือเล็ก = เรือประมงขนาดต่ำกว่า 10 ตันกรอส; กลาง = เรือประมงขนาด 30 - 60 ตันกรอส; ใหญ่ = เรือประมงขนาดใหญ่กว่า 60 ตันกรอส)

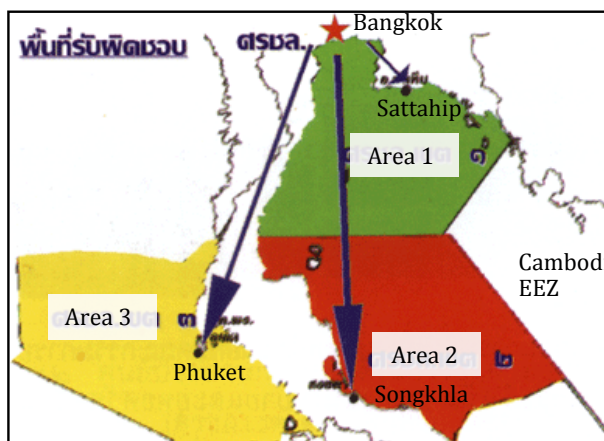
ตัวเลขของชาวประมงสูญหายกลางทะเลบนเรือประมงพาณิชย์ตามขนาดเรือ ตั้งแต่ปี 2561 ถึงเดือนกรกฎาคม 2564



หน่วยงานสำคัญ:

- ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) เป็นหน่วยงานของกองทัพเรือไทย มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายและเข้าจับกุมเรือกลางทะเล โดยมีอำนาจดูแลหน่วยงานอื่นๆ อาทิ กรมประมง ทช. กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า และตำรวจน้ำ หน่วยงานนี้เข้ามารับผิดชอบอำนาจหน้าที่ของศปมผ. ทั้งหมด ในปี 2562

ศรชล.ไม่ได้รับผิดชอบในด้านการป้องกันปัญหา IUU แต่เพียงเท่านั้น แต่ยังมีหน้าที่ลาดตระเวนเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทย เพื่อตรวจหายาเสพติด การลักลอบขนสินค้าเถื่อน การลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย ค้นหาและกู้ภัย และป้องกันความมั่นคงชาติ



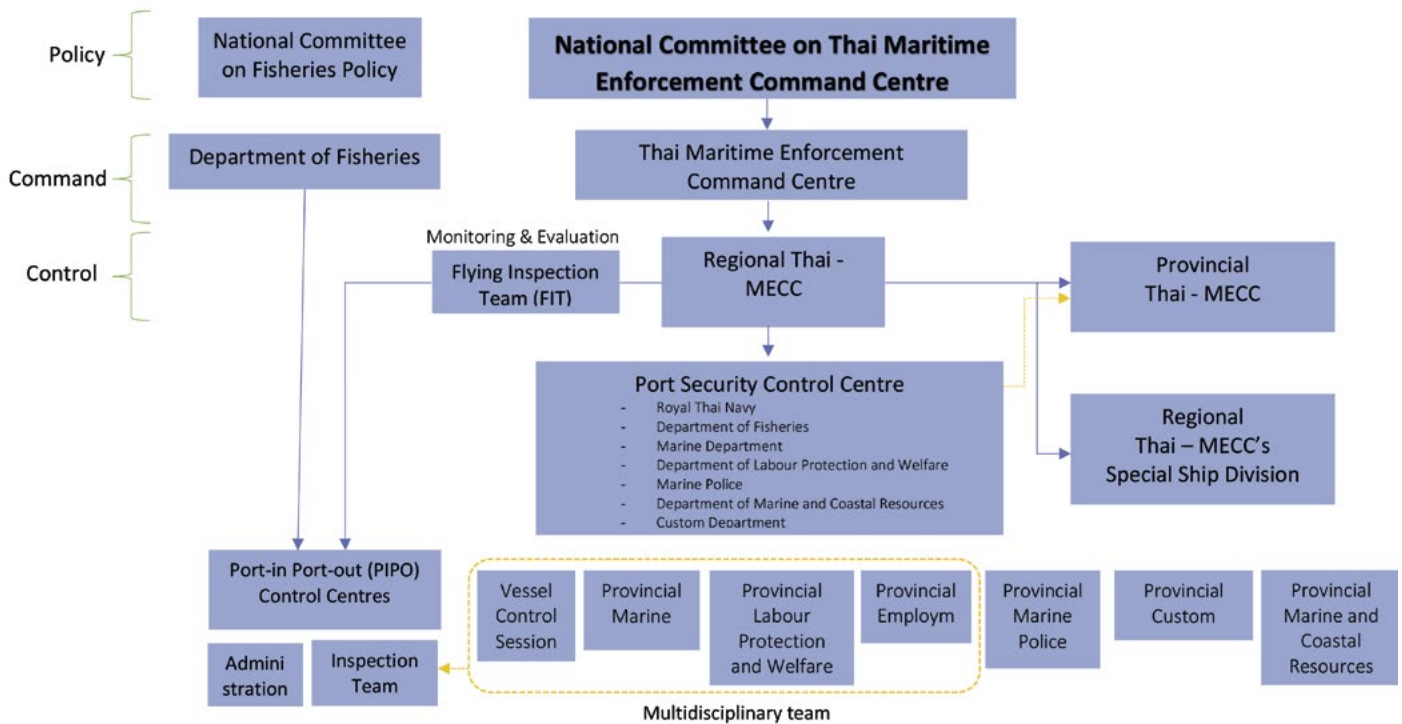
แผนที่แสดงขอบเขตเขต 1, 2 และ 3 พร้อมทั้งที่ตั้งศูนย์บัญชาการ มีศูนย์บัญชาการหลักในกรุงเทพฯ และสำนักงานในภูมิภาคดังนี้

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

ศูนย์บัญชาการของศรชล.แต่ละเขต มีเรือลาดตระเวนจากหลายหน่วยงานที่สามารถทำการลาดตระเวนกลางทะเลและเข้าตรวจสอบเรือได้เมื่อจำเป็น

เรือของศรชล.ยังตอบสนองข้อเรียกร้องอย่างทันท่วงทีสำหรับการตรวจสอบในกรณีของปัญหาชุดควบคุมระบบติดตามเรือ VMS การสูญหายของเอกสาร 'ออกท่า' ความแตกต่างของรายชื่อลูกเรือ และรายงานแจ้งเรือประมงผิดกฎหมายจากแหล่งข้อมูลอื่นๆ

PIPO – Thai MECC Collaborative Chart

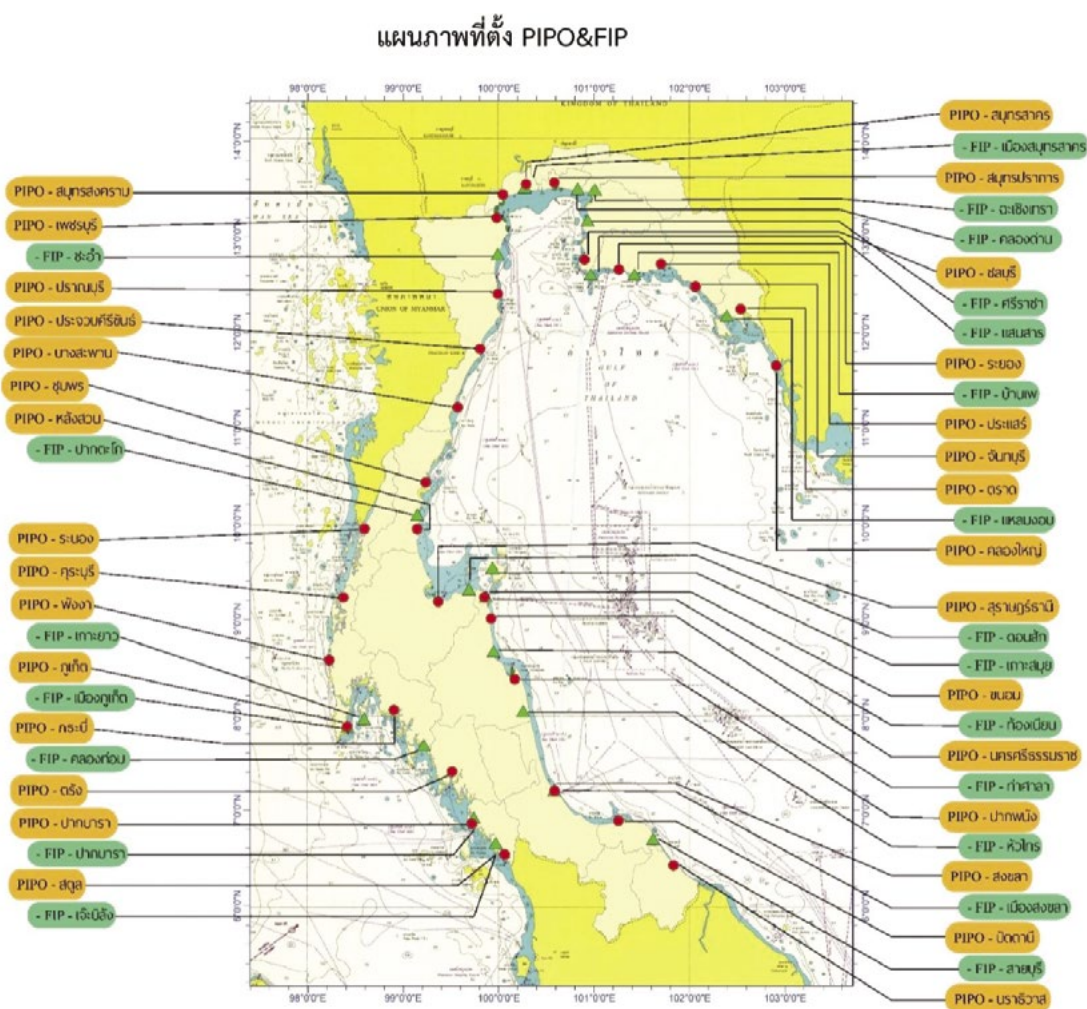


ตารางที่ 4: โครงสร้างองค์กรของตรชล.. FITs และศูนย์ PIPO

- กรมประมง: กรมประมงทำงานร่วมกับศูนย์ติดตามและควบคุมเรือประมง (FMC) ในกรุงเทพฯ ควบคู่กับการดำเนินงานของศูนย์ PIPO ทั้ง 30 แห่งทั่วประเทศไทย นอกจากนี้ กปม. ยังมีหน้าที่รับผิดชอบจัดการฐานข้อมูล 'Fishing Info 2' ด้วย
- ศูนย์ติดตามและควบคุมเรือประมง (FMC): FMC เป็นศูนย์กลางระบบ VMS ของไทย มีหน้าที่ติดตามการดำเนินงานของเรือประมงเกือบ 5,500 ลำตลอด 24 ชั่วโมง FMC แบ่งงานออกเป็น 4 ภาคส่วน ได้แก่ อ่าวไทยตอนบน อ่าวไทยตอนล่าง ทะเลอันดามัน และน่านน้ำสากล FMC เปิดทำการตลอด 24 ชั่วโมงต่อวัน หากตรวจพบเรือต้องสงสัย จะมีการแจ้งเตือนไปยังเจ้าของเรือและทำการส่งข้อมูลไปให้ ตรชล. ในรูปแบบของรายงานประจำวัน
- นักล่า IUU (IUU Hunter): ในเดือนมีนาคม 2561 มีการจัดตั้งทีมนักล่า IUU ภายใต้การควบคุมของกรมประมงและพลเอก นัทรชัย สารีกุลบิยะ ทีมนักล่า IUU ประกอบด้วยนักสืบสวน 4 ราย ซึ่งดำเนินงานเก็บข้อมูลและสืบสวนเรือต้องสงสัย ทีมงานจะทำการสุ่มตรวจท่าเรือ เพื่อป้องกันปัญหาและเรือที่กระทำการผิดกฎหมาย อีกทั้งยังทำงานร่วมกับศูนย์ PIPO เพื่อติดตามกรณีต้องสงสัย ในช่วงเวลาการทำรายงานฉบับนี้ ได้มีการยกเลิกทีมนักล่า IUU ไปแล้ว
- ชุดสทวิชาที่ตรวจเรือประมงจากส่วนกลาง (Flying Inspection Team : FITs): ทีมผู้เชี่ยวชาญนี้เคยอยู่ภายใต้การควบคุมของศปมผ. หรือตรชล. ในปัจจุบัน ในปัจจุบัน FITs ประกอบไปด้วยเจ้าหน้าที่กองทัพอากาศไทย เจ้าหน้าที่กรมประมง ผู้เชี่ยวชาญด้านการตรวจเรือ ผู้สืบสวนแรงงาน และอื่นๆ FITs มีหน้าที่หลัก 2 ประการเมื่อออกตรวจ คือ 1. ฝึกอบรมและสนับสนุนเจ้าหน้าที่เมื่อเข้าตรวจท่าเรือ 2. หลังจากนั้น 1-2 สัปดาห์ FITs จะใช้ผลการประเมินศูนย์ PIPO มาพิจารณาผลการดำเนินงานและการพัฒนาที่เกิดขึ้นหลังจากที่ได้เข้าฝึกอบรม ศูนย์ PIPO แต่ละศูนย์จะได้รับคะแนนและเอกสารรายงาน ซึ่งบอกถึงช่องโหว่ที่ควรได้รับการแก้ไข EJF สนับสนุนให้ FITs ใช้วิธีสุ่มตรวจเพื่อผลการประเมินที่แม่นยำยิ่งขึ้น
- เจ้าหน้าที่ชุดปฏิบัติการพิเศษประมง (Special Arrest Teams : SAT): สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีหน้าที่รับผิดชอบการสืบสวนกรณีการทำประมง IUU และการละเมิดสิทธิมนุษยชนที่สำคัญมากที่สุด เจ้าหน้าที่ SAT จัดตั้งขึ้นในปลายปี 2561 และยังคงทำหน้าที่ลงพื้นที่สืบสวนทั่วประเทศไทย
- ศูนย์ PIPO: ในขณะนี้ มีทั้งหมด 30 แห่ง ในจังหวัดชายทะเลทั้ง 22 จังหวัด เรือประมงทุกลำที่ต้องการเข้าท่าหรือออกท่าต้องส่งคำร้องไปยังศูนย์ PIPO อย่างน้อย 4 ชั่วโมงก่อนนำเรือเข้าท่าหรือออกจากท่า ซึ่งกระทำโดยเจ้าของเรือที่นำข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเรือประมงรวมทั้งเอกสารประกอบเรือ ราชานามลูกเรือ และข้อมูลการจับปลา (สำหรับเรือเข้าท่า) ข้อมูลจากคำร้องนี้จะถูกป้อนเข้าไปในฐานข้อมูลกลาง 'Fishing Info 2' ซึ่งเจ้าหน้าที่ระบบควบคุมระบบติดตามเรือ VMS จากกรมประมง ตรชล. และเจ้าหน้าที่ศูนย์ PIPO สามารถเข้าถึงข้อมูลเหล่านี้ได้

ในเดือนตุลาคม 2563 ศูนย์ PIPO ถูกควมรวมเข้ากับด่านตรวจประมงและโอนถ่ายอำนาจไปยังกองตรวจสอบเรือประมง สินค้าสัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิต ภายใต้กรมประมง ศูนย์ PIPO ยังถูกย้ายไปรวมกับด่านตรวจประมงอีกด้วย ทั้งนี้พื้นที่เขต 1 และ 2 มีด่านตรวจในน้ำจัดเท่านั้นและยังไม่มีกรเพิ่มเติมข้อมูลเข้ามาในตาราง

| หมายเลขด่านตรวจประมง | จังหวัดที่มีศูนย์ PIPO |
|----------------------|----------------------------|
| 3 | ชลบุรี |
| 4 | ตราด ระยอง จันทบุรี |
| 5 | สมุทรสาคร สมุทรสงคราม |
| 6 | ชุมพร เพชรบุรี |
| 7 | สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช |
| 8 | สงขลา นราธิวาส ปัตตานี |
| 9 | สตูล กระบี่ ตรัง |
| 10 | ระนอง พังงา ภูเก็ต |



แผนที่นี้แสดงให้เห็นถึงที่ตั้งของศูนย์ PIPO (วงกลมสีแดง) และ FIP (สามเหลี่ยมสีเขียว) ในจังหวัดชายฝั่งทะเล 22 จังหวัดของไทย

การเข้าเยี่ยมศูนย์ควบคุมเรือเข้า - ออก โดยเจ้าหน้าที่จาก EJF:

ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2559 EJF ได้เข้าเยี่ยมเยือนศูนย์ PIPO กว่า 90 ครั้งใน 22 จังหวัดของประเทศไทย อีกทั้งยังได้เยี่ยมเยือนศูนย์ PIPO ทั้งหมด 30 แห่ง มากกว่า 1 ครั้งในหลายๆที่ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการพัฒนาไปในทางที่ดีอย่างต่อเนื่อง

รายการการเข้าเยี่ยมเยือนศูนย์ PIPO ฉบับเต็มสามารถขอได้จาก EJF

ตัวย่อ:

| | |
|----------|---|
| AIS-SART | เครื่องส่งสัญญาณค้นหาและช่วยเหลือ AIS |
| CB radio | เครื่องวิทยุโทรคมนาคมความถี่ภาคประชาชน |
| CRA | ระบบประมวลความเสี่ยงกลาง |
| CSO | องค์กรภาคประชาสังคม |
| EPIRB | กระเจิมวิทยุส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือฉุกเฉินผ่านดาวเทียม |
| FIP | จุดตรวจเรือประมงส่วนหน้า |
| FIT | ชุดสหวิชาชีพตรวจเรือประมงจากส่วนกลาง |
| FMC | ศูนย์ติดตามและควบคุมเรือประมง |
| GT | ดินทรอส |
| ILO | องค์การแรงงานระหว่างประเทศ |
| IMO | องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ |
| IUU | (การทำประมง) ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม |
| LB | สมุดปูมเรือ |
| LD | ระบบบันทึกน้ำหนักสัตว์น้ำขึ้นท่า |
| MCS | ระบบติดตาม ควบคุมและเฝ้าระวัง |
| MTU | หน่วยรับส่งสัญญาณเคลื่อนที่ |
| NGO | องค์กรพัฒนาเอกชน |
| PIPO | ศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้า - ออก |
| SAT | เจ้าหน้าที่ชุดปฏิบัติการพิเศษประมง |
| SOP | ขั้นตอนสำคัญในมาตรฐานการปฏิบัติงาน |
| VHF | วิทยุความถี่สูง |
| VMS | ระบบติดตามเรือประมง |
| กกจ. | กรมการจัดหางาน |
| กสร. | กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน |
| จท. | กรมเจ้าท่า |
| ทช. | กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง |
| ทร. | กองทัพเรือไทย |
| พม. | กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ |
| ศปมผ. | ศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย |
| สรชล. | ศูนย์อำนวยความสะดวกประโยชน์ของชาติทางทะเล |
| สธ. | กระทรวงสาธารณสุข |

Endnotes

- 1 ในเดือนสิงหาคม 2563 เจ้าหน้าที่ระดับสูงของ NFAT 6 นาย ได้รับเชิญให้มาเป็นที่ปรึกษาให้กับคณะกรรมการการเกษตรและสหกรณ์ โดยยังไม่มีการเชิญตัวแทนจาก CSOs หรือสมาคมการประมงขนาดเล็กมารับหน้าที่ดังกล่าว
- 2 ได้เพิกถอนสิทธิ GSP จากประเทศไทยในเดือนตุลาคม 2562 เนื่องจากไทยไม่สามารถปกป้องสิทธิแรงงาน เสรีภาพในการสมาคม การร่วมเจรจาต่อรอง สภาพการทำงานที่อยู่ในมาตรฐาน และต่อสู้กับการบังคับใช้แรงงานได้
- 3 โปรดดู <https://www.state.gov/reports/2021-trafficking-in-persons-report/>
- 4 วิธีการให้เชื่อเป็นศูนย์กลาง คือ การรับทราบว่ายี่ห้อการค้ามนุษย์หรือการทรมานอยู่ในสถานะเปราะบางและอาจเกรงกลัวที่จะพูด เพราะกลัวการแก้แค้น เจ้าหน้าที่ชุดตรวจสอบควรพยายามทำให้เหยื่อรู้สึกปลอดภัยและสบายที่สุดเท่าที่จะทำได้ สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาดูคู่มือของ EJF เกี่ยวกับการทำสัมภาษณ์แรงงานอพยพ
- 5 จำนวนการไปเยี่ยมเยือนศูนย์ PIPO ในปี 2564 มีจำนวนไม่มากนัก เนื่องจากการจำกัดการเดินทางของประเทศไทย ตั้งแต่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด-19 ในเดือนมกราคม 2564
- 6 จำนวนการไปเยี่ยมเยือนศูนย์ PIPO ในปี 2564 มีจำนวนไม่มากนัก เนื่องจากการจำกัดการเดินทางของประเทศไทย ตั้งแต่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด-19 ในเดือนมกราคม 2564
- 7 โปรดดู https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188
- 8 โปรดดู https://www4.fisheries.go.th/index.php/dof/activity_item/3502
- 9 Hat Yai Focus (7 September 2020) ยืนยัน! รัฐบาลไม่ทอดทิ้งชาวประมง พร้อมรับฟังข้อเรียกร้องสมาคมฯ
- 10 ILO (30 January 2019) Thailand ratifies Work in Fishing Convention https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_666581/lang-en/index.htm
- 11 โปรดดู https://www.matichon.co.th/region/news_1825669
- 12 โปรดดู https://www.matichon.co.th/politics/news_1797736
- 13 โปรดดู <https://www.thaipost.net/main/detail/75937>
- 14 Ministry of Labour (8 January 2019) Labour Permanent Secretary consultation with NFAT proves successful results. Fourteen NFAT suggestions received. <http://www3.MOL.go.th/content/78279/1546950055>
- 15 The convention defines hazardous child labour as work that may be conducted in legitimate sectors, but is likely to harm the health, safety or morals of children.
- 16 The National Committee for the Eradication of the Worst Forms of Child Labour Announcement on The Types of Worst Forms of Child Labour (15 February 2012) http://www.shawpat.or.th/index.php?option=com_phocadownload&view=categorry&id=4:-m--m-s&Itemid=77

- 17 Ministry of Labour (2019) On Child Work <https://www.MOL.go.th/employee/childwork/>
- 18 โปรดดู <https://shiptoshorerights.org/wp-content/uploads/ILO-C188-Flexibility-Guidance-2018.pdf>
- 19 Department of Labour Protection and Welfare (6 July 2018) DLPW aim to ratify C98 by 2019 nakhonratchasima.labour.go.th/2018/index.php/2015-12-03-04-55-08/133-ilo-98-62
- 20 โปรดดู <https://www.prachachat.net/economy/news-17310>
- 21 โปรดดู <https://www.state.gov/reports/2021-trafficking-in-persons-report/>
- 22 สหรัฐฯ ได้เพิกถอน GSP ของประเทศไทยในเดือนตุลาคม 2562 เนื่องจากประเทศไทยไม่สามารถคุ้มครองสิทธิแรงงาน เสรีภาพในการสมาคม การร่วมเจรจาต่อรอง สภาพการทำงานที่เป็นที่ยอมรับ และต่อสู้กับการบังคับใช้แรงงานได้
- 23 The DoF's records for 2020 include fisher deaths from sickness, sunken vessels, physical fights, man-overboard cases and other accidents happening whilst workers are on-board.
- 24 Statistics provided by the Fish and Fishing Vessel Inspection Division in early May 2021.
- 25 DoF (January 2020) At-sea accident & fishers falling overboard action guidelines https://www4.fisheries.go.th/local/pic_activities/202002081357411_pic.pdf
- 26 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)
- 27 โปรดดู <http://www.emsa.europa.eu/contact-points.html>
- 28 วิทยุความถี่สูงมีระยะทางการใช้งานสั้นกว่าวิทยุความถี่ประชาชน แต่ยังเป็นประโยชน์กับเรือประมงขนาดเล็กอยู่ เนื่องจากมีเครือข่ายสถานีคลื่นความถี่สูงภาคพื้นดินตั้งอยู่ทั่วประเทศไทย ซึ่งสามารถรับข้อความ SOS ได้
- 29 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
- 30 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)
- 31 FAO (2020) An accident and fatality reporting system for fisheries in the Caribbean
- 32 โปรดดู <https://www.bangkokpost.com/thailand/general/2105199/trats-fishing-industry-hit-hard-by-shortage-of-migrant-workers>
- 33 Melissa Marchke et al (23 November 2020) Covid-19, instability and migrant fish workers in Asia <https://link.springer.com/article/10.1007/s40152-020-00205-y>
- 34 โปรดดู <https://www.mmtimes.com/news/thailand-wants-myanmar-workers-its-fishery-sector.html>
- 35 โปรดดู <https://www.khaosodenglish.com/news/crimecourtscalamity/2020/05/10/fishing-boats-seek-50000-workers-as-virus-spurs-migrants-to-leave/>
- 36 Bangkok Post (22 July 2020) Smugglers' route revealed, Myanmar illegals caught <https://www.bangkokpost.com/thailand/general/1955643/smugglers-route-revealed-myanmar-illegals-caught>
- 37 Immigration Bureau, The Royal Thai Police (Arrests of Migrant Smuggling for the prevention of COVID-19 (3 September 2020)https://www.immigration.go.th/?avada_portfolio=%E0%B8%88%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%81%E0%B8%B8%E0%B8%A1%E0%B9%81%E0%B8%A3%E0%B8%87%E0%B8%87%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%95%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%94%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%A7%E0%B8%A5%E0%B8%B1
- 38 โปรดดู https://www.matichon.co.th/covid19/news_2738809
- 39 โปรดดู <https://mgronline.com/local/detail/964000039283>
- 40 <https://www.hfocus.org/content/2021/01/20830>
- 41 <https://www.ch7.com/detail/502743>
- 42 www.dailynews.co.th/news/97648/
- 43 US Department of State (2021) 2021 Trafficking in Persons Report: Thailand, <https://www.state.gov/reports/2021-trafficking-in-persons-report/thailand/>
- 44 US Department of State (2021) 2021 Trafficking in Persons Report: Thailand, <https://www.state.gov/reports/2021-trafficking-in-persons-report/thailand/>
- 45 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
- 46 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
- 47 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>
- 48 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>
- 49 EIJF ทราบดีว่า ถึงแม้การถือสมุดบัญชีธนาคารแทนแรงงานเป็นสิ่งถูกกฎหมายตามมาตรา 131 ในพระราชกำหนด การบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว ซึ่งเทคนิคดังกล่าวอาจถูกใช้ในการจำกัดการเข้าถึงเงินของแรงงาน และอาจเป็นสัญญาณบ่งบอกถึงการขี้ออกสารและการเอาเปรียบแรงงาน

- 50 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>
- 51 US Department of State (2021) 2021 Trafficking in Persons Report: Thailand, <https://www.state.gov/reports/2021-trafficking-in-persons-report/thailand/>
- 52 https://www4.fisheries.go.th/dof/news_local/1236/88093

