



# ผลการสำรวจสภาพความเป็นอยู่ของลูกเรือประมง ในประเทศไทยจากเครือข่าย ITF-FRN

มกราคม 2024

# ผลการสำรวจสภาพความเป็นอยู่ของลูกเรือประมง ในประเทศไทยจากเครือข่าย ITF-FRN พบว่าการบังคับ ใช้แรงงาน, การเอาเปรียบอย่างรุนแรง และ การบังคับใช้อุสัญญาว่าด้วยการทำงานในภาค การประมง (C188) อย่างไม่มีประสิทธิภาพ

การสำรวจระดับประเทศที่จัดสำรวจโดยเครือข่ายสิทธิแรงงานประมง-สหพันธ์แรงงานขนส่งระหว่างประเทศ (ITF-FRN) จากลูกเรือประมงผู้อพยพมากกว่าหนึ่งพัน (1,000) คนในประเทศไทยในเดือนพฤศจิกายนและธันวาคม 2023 ซึ่งให้รายละเอียดเกี่ยวกับสภาพการทำงานในอุตสาหกรรมประมงของไทยที่น่าเป็นห่วงอย่างยิ่ง ผลการสำรวจเผยให้เห็นว่า ในอุตสาหกรรมนั้นลูกเรือประมงไม่ค่อยได้รับค่าจ้างตรงเวลาตามกฎหมายแรงงานไทย, นายจ้างเป็นผู้ถือเอกสารประจำตัว, ลูกเรือประมงส่วนใหญ่เข้ามาในประเทศไทยเพื่อเป็นแรงงานชั่วคราว, ไม่มีสำเนาสัญญาจ้างงาน และต้องเผชิญกับความรุนแรงเมื่อแจ้งเกี่ยวกับการละเมิดแรงงานหรือการละเมิดด้านสุขภาพและความปลอดภัย

แม้ว่าประเทศไทยจะได้ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญาฉบับที่ 188 (การทำงานในภาคการประมง) เมื่อสี่ (4) ปีที่แล้วและออกนโยบายที่ควรจะสามารถปกป้องสิทธิแรงงานประมงได้ แต่การเอาเปรียบก็ยังมีให้เห็นอยู่ในอุตสาหกรรมอย่างแพร่หลาย การตรวจสอบและการบังคับใช้อุสัญญา C188 ที่ไม่มีประสิทธิภาพทำให้สภาพความเป็นอยู่ด้านสุขภาพและความปลอดภัยบนเรือแย่งลง, การบาดเจ็บและการเสียชีวิตในท้องทะเลเพิ่มขึ้น และทำให้การตรวจเรือของศูนย์ควบคุมแจ้งการเข้า-ออกเรือประมง (PIPO) แย่ลงจนไม่สามารถเชื่อถือได้เพื่อลงโทษเจ้าของเรือที่ฝ่าฝืนกฎหมาย

ระบบ PIPO นั้นมีการบริหารที่ย่ำแย่และสถิติในการตรวจสอบก็ไม่แม่นยำอย่างน่าเศร้าใจ ทำให้เกิดข้อสรุปว่าเรือไม่ได้ละเมิดกฎหมายไทยหรือ C188 อย่างไรก็ตาม ลูกเรือประมงที่ทำงานบนเรือเหล่านี้รายงานว่าส่วนใหญ่แล้วพวกเขาไม่ได้มีน้ำสะอาดเพียงพอบนเรือ ทั้งขาดการเข้าถึงชุดปฐมพยาบาลที่มียาครบถ้วน และถูกบังคับให้ทำงานเป็นเวลานานเกินไปโดยไม่ได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ สภาพความเป็นอยู่ในการทำงานที่อันตรายและไม่ดีต่อสุขภาพ ไม่เพียงแต่ละเมิดสิทธิมนุษยชนเท่านั้น แต่ยังละเมิดกฎหมายแรงงานในปัจจุบัน และเป็นข้อบ่งชี้ที่ชัดเจนของการบังคับใช้แรงงานอีกด้วย

ลูกเรือประมงกว่า 98% ในประเทศไทยเป็นแรงงานข้ามชาติเพศชายที่ไม่ได้รับการศึกษาจากแถบชนบทของประเทศพม่าหรือกัมพูชา ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่ต้องเผชิญกับการเลือกปฏิบัติและการข่มขู่อย่างรุนแรงเมื่อพยายามยื่นเรื่องร้องเรียน — และเสี่ยงต่อการถูกลงโทษอย่างรุนแรง — ซึ่งรวมไปถึงการเขียนตัวอย่างรุนแรง, การขู่ฆ่า, การคุมขัง, การขับไล่ และการขึ้นบัญชีดำ นอกจากนี้ยังไม่มี การปฏิบัติตามมาตรฐานแรงงานที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลที่สำคัญๆ เช่น เสรีภาพในการสมาคมและการร่วมเจรจาต่อรอง (อนุสัญญาฉบับที่ 87 และ 98) ในประเทศไทยสำหรับแรงงานข้ามชาติ การจำกัดเสรีภาพในการเคลื่อนย้ายยังคงมีให้เห็นอยู่ทั่วไป และแรงงานข้ามชาติมักขาดสิทธิตามกฎหมายในการจัดตั้งสหภาพแรงงานของตนเอง ผลการสำรวจเหล่านี้เน้นย้ำถึงความจำเป็นที่เร่งด่วนในการแทรกแซงและแก้ปัญหาที่ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพเพื่อจัดการกับปัญหาที่ไร้มนุษยธรรมเหล่านี้ในระบบที่ลูกเรือประมงต้องเผชิญ



## ข้อสันนิษฐาน

1. แม้ว่าประเทศไทยจะได้ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญาฉบับที่ 188 (การทำงานในภาคการประมง) เมื่อสี่ (4) ปีที่แล้วและออกนโยบายที่ควรจะสามารถปกป้องสิทธิแรงงานประมงได้ แต่การเอาใจเอาเปรียบก็ยังมีให้เห็นอยู่ในอุตสาหกรรมอย่างแพร่หลาย
2. ระบบ PIPO นั้นมีการบริหารที่ย่ำแย่และสถิติในการตรวจสอบก็ไม่แม่นยำอย่างน่าเศร้าใจ
3. ลูกเรือประมงกว่า 98% ในประเทศไทยเป็นแรงงานข้ามชาติจากประเทศเมียนมาร์หรือกัมพูชา (พม่า หรือ เขมร)



ลูกเรือประมง  
1087 คน



เรือกว่า 300 ลำ



ทำเรือ 15 ท่า



การสำรวจได้ดำเนินการเป็นระยะเวลา 7 สัปดาห์ ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ไปจนถึงธันวาคม 2023 ในท่าเรือ 15 ท่าในประเทศไทย



การสำรวจได้รับการสนับสนุนโดยผู้จัดจากทาง FRN ในสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย ซึ่งปราศจากการจับตามองจากนายจ้าง



การสำรวจดำเนินการด้วยภาษาแม่ของแรงงานประมง



การสำรวจประกอบไปด้วย 16 คำถาม (คำถามแบบเลือกตอบ, คำถามใช่หรือไม่ และเติมลงในช่องว่าง) ความยาวเฉลี่ยของการสำรวจอยู่ที่ 5 ถึง 10 นาที

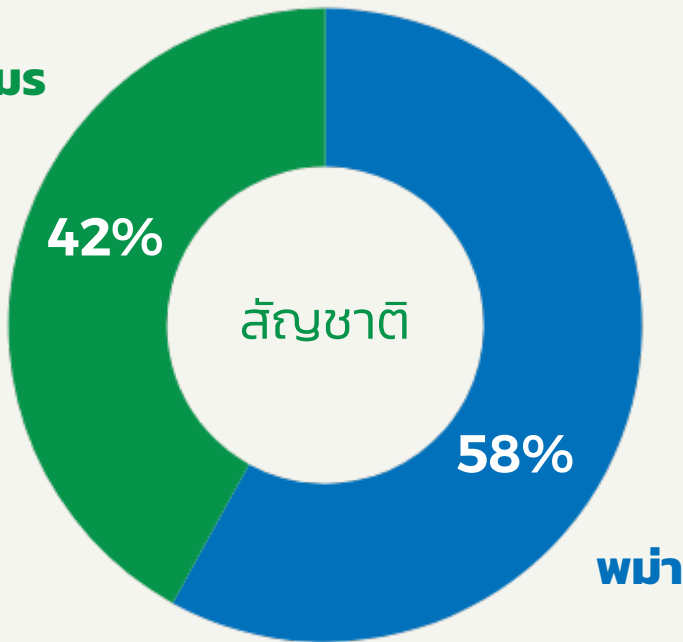


คำตอบทั้งหมดถูกรวบรวมผ่านระบบดิจิทัลด้วยแบบฟอร์มออนไลน์

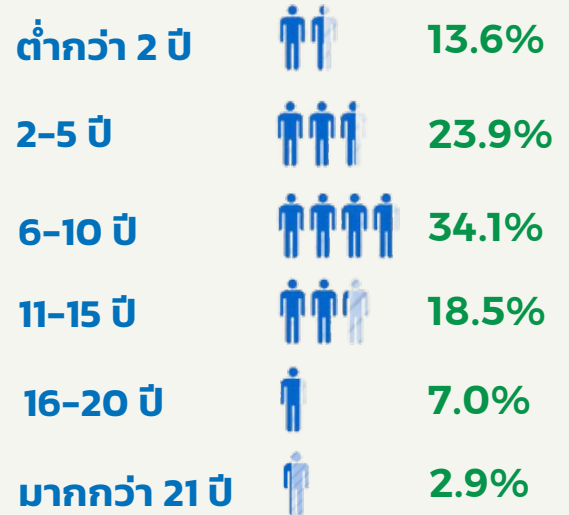
# ข้อมูลประชากร



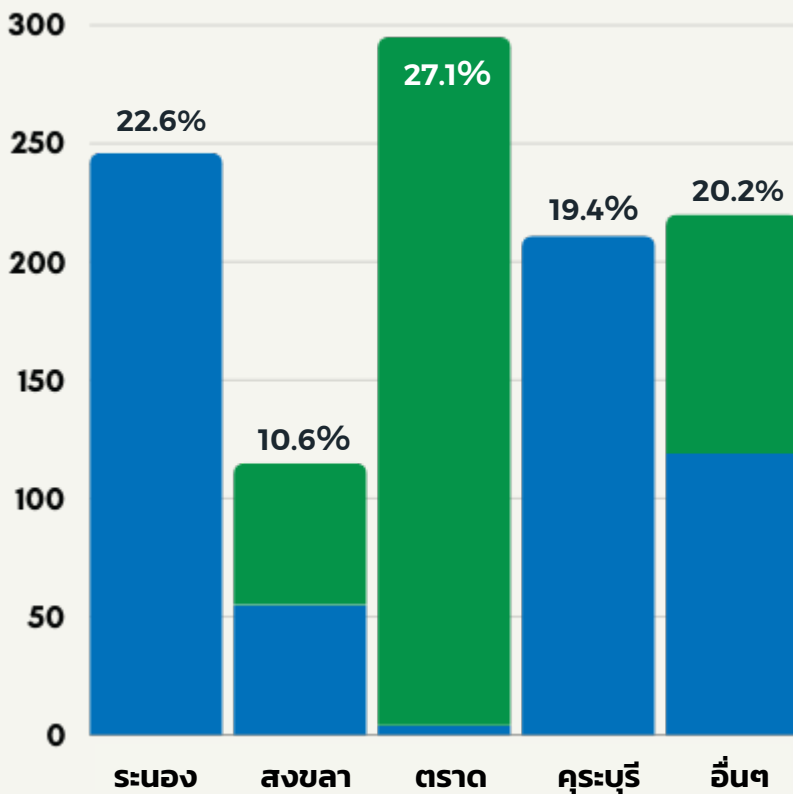
เพศ



## ประสบการณ์การทำงาน



## รายละเอียดสถานที่



# ผลการสำรวจหลัก



ภาพรวมที่น่าตกใจของผลการสำรวจด้านสภาพความเป็นอยู่ของลูกเรือประมงในประเทศจาก FRN แสดงให้เห็นถึงความเลวร้ายที่สามารถพบเห็นได้ทั่วไปในอุตสาหกรรมการประมงของไทย ผลลัพธ์เหล่านี้ชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนว่าประเทศไทยล้มเหลวในการดำเนินการหรือบังคับใช้กฎหมาย ข้อบังคับ และอนุสัญญาาระหว่างประเทศที่มีอยู่ให้เกิดประสิทธิภาพ เพื่อรับรองสภาพความเป็นอยู่ที่ดีในการทำงานอย่างมีมนุษยธรรม

83.6 %

## การยึดเอกสาร

ลูกเรือประมงไม่ได้ครอบครองเอกสารระบุตัวตนของตนเอง

87.0 %

## แรงงานขัดหนี้

ลูกเรือประมงเป็นหนี้เจ้าของเรือสำหรับ “ค่าธรรมเนียม” เอกสาร หรือ “ค่าเบิกเงินทดรองจ่าย”

99.4 %

## การจ่ายค่าตอบแทนอย่างผิดกฎหมาย

ลูกเรือประมงไม่ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนด้วยการโอนผ่านธนาคารตามกฎหมายไทย

70.4 %

## ชุดปฐมพยาบาลที่ไม่เพียงพอและไม่สามารถเข้าถึงได้

ลูกเรือประมงไม่มี FAK ที่ครบครันและสามารถเข้าถึงได้

99.5 %

## ชั่วโมงพักผ่อนที่ไม่เพียงพอ

ลูกเรือประมงทำงานในสภาพแวดล้อมที่แย่ โดยแทบไม่มีใครที่ได้พักผ่อนเพียงพอตามที่กฎหมายกำหนด

72.9 %

## น้ำสะอาดไม่เพียงพอ

ลูกเรือประมงไม่มีน้ำดื่มสะอาดที่เพียงพอบนเรือ

98.3 %

## ลูกเรือประมงไม่เชื่อมั่นใน PIPO

ลูกเรือประมงไม่เชื่อว่า PIPO จะช่วยระบุและแก้ปัญหาให้พวกเขา

# การยึดเอกสาร

**83% ของลูกเรือประมงแจ้งว่าถูกยึดเอกสารโดยกัปตันเรือหรือเจ้าของเรือ — ตัวชีวิตขององค์การแรงงานระหว่างประเทศว่าด้วยแรงงานบังคับ**

ผลการสำรวจระบุว่า 83.6% ของลูกเรือประมงที่เอกสารส่วนตัว (หนังสือเดินทาง, ใบอนุญาตทำงาน, หนังสือสำคัญประจำตัว, สัญญาการว่าจ้าง, บัตรธนาคาร และสมุดบัญชีธนาคาร) ถูกเก็บไว้ที่กัปตันเรือหรือเจ้าของเรือ โดยทั่วไปแล้ว เอกสารของลูกเรือประมงทั้งหมดจะถูกเก็บไว้โดยนายจ้างบนบกหรือล็อคไว้ในห้องโดยสารของกัปตัน และลูกเรือประมงแจ้งว่าพวกเขาจะได้รับอนุญาตให้เก็บเอกสารไว้กับตนเองได้เฉพาะในระหว่าง การตรวจสอบ PIPO เท่านั้น ซึ่งแจกคืนเพียงชั่วคราวสำหรับการตรวจสอบก่อนที่จะถูกเก็บและล็อคไว้ดังเดิม

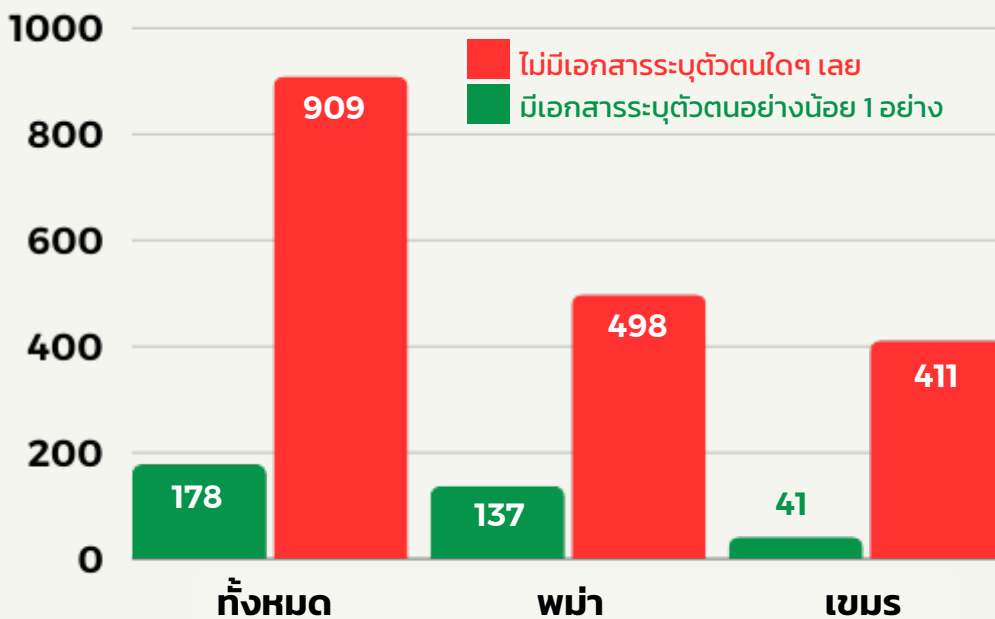
เจ้าของเรือใช้การยึดเอกสารในการผูกมัดให้ลูกเรือประมงอยู่กับงานปัจจุบัน ซึ่งขัดขวางไม่ให้ พวกเขาลาออกไปโดยสมัครใจหรือหางานอื่นๆ ทำ ถึงแม้จะละเมิดมาตรฐานทางกฎหมายและจริยธรรม เจ้าของเรือส่วนใหญ่ก็ยืนยันว่าลูกเรือประมงจะต้องกำจัด "หนี้" หรือ "ค่าธรรมเนียมเอกสาร" ที่สูงลิ่วก่อนที่จะสามารถครอบครองเอกสารของพวกเขาได้อีกครั้ง การยึดเอกสารมักถูกโยงโดยให้เหตุผลในเชิง "การรักษาความปลอดภัย" มีการอ้างถึงความกังวลเกี่ยวกับการทำเอกสารสูญหาย การถูกโจรกรรม หรือความเสียหายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น อย่างไรก็ตามการกระทำนี้เป็นการควบคุมความประพฤติของลูกเรือ, อีสาระในการเปลี่ยนนายจ้าง, การรับค่าตอบแทนที่ตรงเวลา, การโอนหรือส่งรายได้ อย่างอิสระ และการรายงานการละเมิดอย่างชัดเจน ซึ่งเป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานของลูกเรือประมงและเพิ่มความเสี่ยงในการเป็นแรงงานขัดหนี้และการบังคับใช้แรงงาน — สิ่งนี้เป็นการเน้นย้ำถึงความจำเป็นที่เร่งด่วนในการบังคับใช้กฎหมายและนโยบายที่มีจุดประสงค์เพื่อปกป้องสิทธิของแรงงานประมง



**83.6 %**

ลูกเรือประมงไม่ได้  
ครอบครองเอกสารระบุ  
ตัวตนใดๆ ของตนเองเลย

## ผลวิเคราะห์เอกสารระบุตัวตนของลูกเรือประมง



มีลูกเรือประมงเพียง 2.3% เท่านั้นที่กล่าวว่าพวกเขามีสำเนาสัญญาว่าจ้าง ซึ่งลดลงเป็นอย่างมาก จากผลการสำรวจ 13% ใน [รายงาน](#) การสำรวจสัญญาว่าจ้างของ FRN ในปี 2021

**14.8 %**

ลูกเรือประมงครอบครอง  
พาสปอร์ต หรือ CI  
ของตนเอง

**2.3 %**

ลูกเรือประมงครอบครอง  
สำเนาสัญญาการว่าจ้าง

**1.3 %**

ลูกเรือประมงครอบครอง  
บัตร ATM ของตนเอง

## กรณีศึกษาที่กระบือ - การยึดเอกสารและทำร้ายร่างกาย

ในเดือนตุลาคม 2023 ลูกเรือประมงที่ขอความช่วยเหลือจาก FRN รายงานว่าถูกขู่และทำร้ายร่างกายโดยกัปตันของพวกเขาหลังจากแจ้งปัญหาเกี่ยวกับการชำระเงินค่าจ้างที่ไม่ตรงเวลา FRN ได้ช่วยลูกเรือประมง ในการซ่อนตัวและรายงานเหตุการณ์ดังกล่าวไปยังหน่วย PIPO เขตกระบือ ทั้งทางโทรศัพท์และอีเมล สำนักงาน PIPO ให้ความร่วมมือตลอดกระบวนการช่วยเหลือ จนในที่สุดเหล่าลูกเรือประมงก็ได้รับเอกสารประจำตัวกลับคืนมา จึงทำให้พวกเขาสามารถลาออกและหางานใหม่ได้

อย่างไรก็ตาม กระบวนการช่วยเหลือนี้ก็พบกับปัญหาต่างๆ เนื่องจาก PIPO ได้จัดให้มีการเจรจาแบบต่อหน้าเพื่อประนีประนอมระหว่างลูกเรือประมงและกัปตัน (ผู้ที่ทำร้าย) ข้อตกลงในการเจรจาได้มองข้ามประเด็นเรื่องการทารุณกรรมทางร่างกายอย่างสิ้นเชิงและพยายามบีบบังคับลูกเรือประมง ให้จ่ายเงินเพื่อรับเอกสารคืน เบื้องต้นลูกเรือประมงจะได้รับเพียงสำเนาเอกสารจนกว่าจะชำระหนี้ที่อ้างว่าสูงถึง 18,000 บาท (ลดลงจาก 28,000 บาทที่ทางกัปตันเรียกมาในคราวแรก) สำหรับ "ค่าธรรมเนียม" เอกสาร แม้ว่าจะไม่มีใบเสร็จรับเงินเป็นลายลักษณ์อักษรเลยก็ตาม

ด้วยความพยายามอย่างต่อเนื่องของ FRN ในที่สุดลูกเรือประมงก็ได้สิทธิ์ตามพื้นฐานในการครอบครองเอกสารส่วนบุคคลโดยไม่ต้องชำระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม



ในขณะที่กรณีนี้จบลงได้ด้วยดีสำหรับลูกเรือประมง แต่ก็ได้แสดงให้เห็นถึงปัญหาที่แพร่หลายในอุตสาหกรรม: การผูกมัดแรงงานขัดหนี้ไว้ด้วยการยึดเอกสาร ซึ่งมักจะถูกมองข้ามและบางครั้งก็ถูก PIPO ปลดปล่อยด้วยการเจรจาและข้อตกลงต่างๆ ที่ไม่ได้รายงานอย่างเป็นทางการ

## กรณีศึกษาที่ชุมพร - การยึดเอกสารและทำร้ายร่างกาย

ในเดือนมกราคม 2024 สมาชิกของ FRN ได้รายงานว่าถูกกัปตันเรือทุบตีอย่างรุนแรงด้วยท่อเหล็กต่อหน้าลูกเรือประมงคนอื่นๆ เพราะเขาปฏิเสธที่จะทำงานหลังจากไม่ได้รับค่าจ้างตามเวลา ทางลูกเรือประมงได้รายงานเรื่องการ ทำร้ายร่างกายและการยึดเอกสารประจำตัว, สมุดบัญชีธนาคาร, เอกสารแสดงตน และบัตรเอทีเอ็มของเขาต่อ PIPO และกรมการจัดหางาน แต่ได้รับแจ้งว่าเจ้าของเรืออ้างว่าเขาเป็นหนี้ 30,000 บาท (ประมาณ 1000 ดอลลาร์สหรัฐฯ) ในส่วนของ "ค่าธรรมเนียม" เอกสารที่ต้องชำระเพื่อส่งคืนเอกสารของเขาและ "อนุญาตให้" เขาเปลี่ยนนายจ้าง ทางเจ้าหน้าที่ไม่ได้ทำการสอบสวนเรื่องการทำร้ายร่างกาย และไม่มีการติดต่อลูกเรือประมงหรือพยานเพื่อขอคำให้การใดๆ แม้ว่าเรือประมงจะเข้าเทียบท่าเรือบ่อยครั้งก็ตาม

เจ้าหน้าที่จาก FRN ได้สัมภาษณ์ลูกเรือประมงและขอคำให้การอย่างเป็นทางการ ซึ่งรายงานว่าเขาและลูกเรือประมงคนอื่นๆ ถูกกัปตันหรือหัวหน้าคนงานทำร้ายหลายต่อหลายครั้งทั้งบนเรือและบนฝั่งและกัปตันยังยึดเอกสารแสดงตนและสัญญาจ้างงานทั้งหมดของลูกเรือประมงไว้ โดยที่ลูกเรือประมงไม่มีสิทธิ์เข้าถึงเอกสารนั้นๆ เขากล่าวว่าลูกเรือประมงจะได้รับคำตอบแทนเป็นเงินสด และไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าถึงบัญชีธนาคารหรือบัตรเอทีเอ็มที่นายจ้างได้เปิดไว้

เจ้าหน้าที่จากทาง FRN ได้ทำการรายงานต่อหน่วยงาน PIPO ในจังหวัดชุมพร ซึ่งรับทราบข้อมูลของกรณีนี้แล้ว (บางคนได้รับฟังเมื่อลูกเรือประมงแจ้งเกี่ยวกับการทำร้ายร่างกายในครั้งแรก) ไม่มีการเตรียมการดำเนินคดีใดๆ อย่างเป็นทางการ และทางออกที่เจ้าหน้าที่แนะนำก็เป็นเพียงแค่การเจรจาอย่างไม่เป็นทางการระหว่างกัปตันและลูกเรือประมงเท่านั้น



เหตุการณ์นี้สื่อให้เห็นได้อย่างดีว่าทีมงาน PIPO ได้สร้างสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยและใช้วิธีเผชิญหน้ากับลูกเรือประมงที่แจ้งเรื่องการทำร้ายร่างกาย ซึ่งต้องเป็นขั้นตอนแรกที่ลูกเรือประมงพบกับผู้ถูกกล่าวหาเพื่อพยายาม "ระงับ" ข้อพิพาทนั้นๆ FRN ยืนยันว่าวิธีนี้ไม่เหมาะสมและขอให้ PIPO เข้าไปแทรกแซงและรักษาความปลอดภัยเอกสารของลูกเรือประมงจนกว่าข้อพิพาทจะได้รับการตรวจสอบอย่างเหมาะสม เจ้าของเรือถูกเรียกตัวโดยทีม PIPO และเอกสารทั้งหมดถูกส่งไปยังสำนักงาน และต่อมาก็ได้ส่งคืนอย่างปลอดภัยให้กับลูกเรือประมง ด้วย "การแลกเปลี่ยน" ที่จะไม่ดำเนินคดีกับข้อหาทารุณกรรมแรงงาน "หนี้" 30,000 บาทจึงถูกยกเลิกและเจ้าของเรือก็ตกลงที่จะลงนามในการส่งต่อลูกเรือประมงไปยังนายจ้างรายอื่น

# การแพร่หลายของแรงงานขัดหนี้

ประมาณ 90% ของลูกเรือประมงในประเทศไทยติดหนี้นายจ้าง ของตนเอง จึงทำให้มีความเสี่ยงสูงที่จะกลายเป็นแรงงานขัดหนี้ ซึ่งเป็นข้อบ่งชี้ของการบังคับใช้แรงงานของ ILO

87% ของลูกเรือประมงที่สำรวจรายงานว่าพวกเขาเป็นหนี้นายจ้างสำหรับ “ค่าธรรมเนียม” เอกสาร และ “เงินทดรองจ่าย” ลูกเรือประมงส่วนใหญ่ (68.6%) แจ้งว่ามีหนี้ระหว่าง 10,000 ถึง 30,000 บาท (\$280 ถึง \$900 ดอลลาร์สหรัฐฯ) สัญญาว่าจ้างของลูกเรือประมงในประเทศไทยให้ค่าตอบแทนเฉลี่ย 9,000 ถึง 10,000 บาท (250 ถึง 280 ดอลลาร์สหรัฐฯ) ต่อเดือน จึงทำให้เป็นการยากที่จะ “ชำระคืน” จำนวนเงินที่สูงมากเกินไปด้วยค่าตอบแทนที่เหมาะสมได้

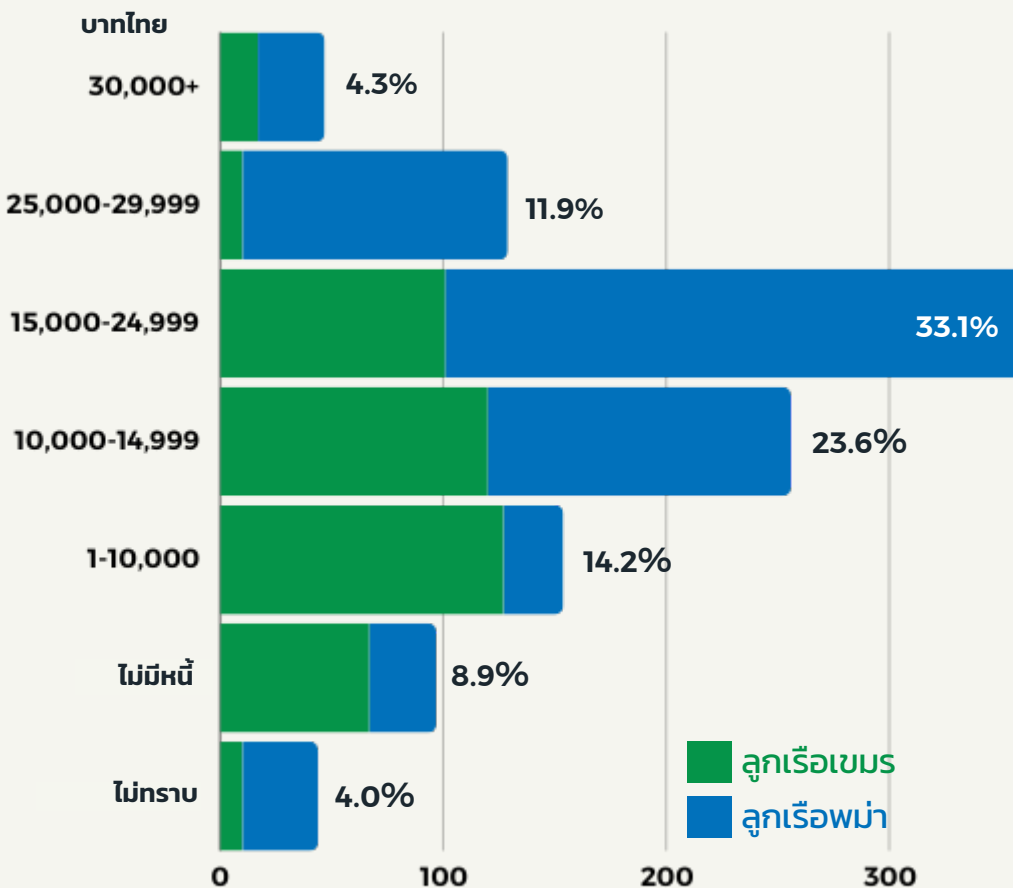
ปัญหาเหล่านี้ถือเป็นการขาดความโปร่งใสอย่างมากของระบบ โดย 63.3% ของลูกเรือประมงไม่ทราบเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายหรือ “ค่าธรรมเนียม” เอกสารก่อนการจ้างงาน และ 94.1% รายงานว่าไม่ได้รับใบเสร็จใด ๆ ที่มีรายละเอียดว่า “ค่าธรรมเนียม” เหล่านี้ถูกคำนวณอย่างไร ผลการสำรวจเหล่านี้บ่งชี้ว่าหนี้สินและการหลอกลวงยังคงเป็นถูกปฏิบัติอย่างแพร่หลายในอุตสาหกรรมโดยเจ้าของเรือและกัปตัน เพื่อเอาใจควบคุมลูกเรือประมง การตรวจสอบและการสัมภาษณ์ของ PIPO ควรระบุถึงปัญหาเหล่านี้ แต่การสัมภาษณ์ — ซึ่งส่วนใหญ่ไม่มี — ยังคงเป็นระดับผิวเผิน และในหลายๆ กรณี ลูกเรือประมงก็ไม่ทราบว่ามีสิทธิของตนเองกำลังถูกละเมิดอยู่



## 87 %

ลูกเรือประมงติดหนี้เจ้าของเรือค่าธรรมเนียมเอกสารหรือเงินทดรองจ่าย

## หนี้ของ “ค่าธรรมเนียม” เอกสาร และ “เงินทดรองจ่าย”



## 94.1%

ลูกเรือประมงไม่ได้ใบเสร็จสำหรับค่าธรรมเนียมเอกสาร

## 63.3%

ลูกเรือประมงไม่ทราบค่าใช้จ่ายของค่าธรรมเนียมเอกสารก่อนยินยอมที่จะทำงาน





# ข้อกำหนดในการเปลี่ยนนายจ้างทำให้ “การค้าทาส” สมัยใหม่ถูกกฎหมาย

ประมาณ 90% ของลูกเรือประมงในประเทศไทยติดหนี้นายจ้างของพวกเขา

เนื่องจากลูกเรือประมงกว่า 87% เป็นหนี้นายจ้างและ 83.6% ของลูกเรือประมงไม่สามารถเข้าถึงเอกสารประจำตัวได้อย่างอิสระ อุตสาหกรรมการประมงของไทยจึงยังคงเกิดปัญหาแรงงานขัดหนี้และการบังคับใช้แรงงานอยู่เสมอ สำหรับลูกเรือประมงหลายๆ คน หนี้ที่ติดกับของเจ้าของเรืออาจไม่มีวันชดใช้คืนได้เลย จึงทำให้พวกเขาตกอยู่ในฐานะแรงงานขัดหนี้อย่างต่อเนื่อง และสถานการณ์จะย่ำแย่ลงไปอีก หากลูกเรือประมงพบว่าตัวเองอยู่ในสภาพการทำงานที่ไม่เหมาะสม ซึ่งกฎหมายไทยทำให้แทบจะเป็นไปไม่ได้เลยที่จะเปลี่ยนนายจ้างได้อย่างอิสระโดยไม่ได้รับการอนุมัติและลงนามจากนายจ้างคนปัจจุบัน

ตามมาตรา 51 ของพระราชกำหนดการบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2560 (2017) แรงงานต่างด้าวมีสิทธิ์ที่จะเปลี่ยนนายจ้างหาก: (1) นายจ้างยุติการจ้างงานโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร (2) นายจ้างไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ หรือ (3) แรงงานต่างด้าวลาออกเนื่องจากนายจ้างละเมิดสัญญาว่าจ้างหรือละเมิดกฎหมาย การแก้ไขนโยบายนี้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ. 2561 ได้ยุติมาตรา 51 จากพระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 2) ซึ่งดูเหมือนจะทำให้แรงงานต่างด้าวเปลี่ยนนายจ้างได้ยากขึ้นโดยนโยบายนี้ให้กับลูกจ้างเป็นผู้พิสูจน์ว่านายจ้างเป็นฝ่ายผิดหรือต้องชดใช้ค่าเสียหายให้กับนายจ้างคนเดิมก่อนที่จะเปลี่ยนนายจ้าง

กระบวนการในการเปลี่ยนนายจ้างอย่างเป็นทางการเป็นเรื่องยากสำหรับแรงงานประมงต่างด้าวเพราะต้องให้เจ้าของเรือเป็นผู้ “ลงชื่ออนุญาต” ในแบบฟอร์มอย่างเป็นทางการ (แบบ บต. 53) เพื่อ “ปล่อย” ลูกเรือประมงให้เป็นอิสระจากการว่าจ้าง ซึ่งบ่อยครั้งนายจ้างก็เป็นผู้กระทำความผิดซึ่งนำไปสู่ความต้องการที่จะเปลี่ยนนายจ้างตั้งแต่แรก

ลูกเรือประมงอาจกลัวที่จะพูดกับนายจ้างหรือกับต้นหากเขาถูกทำร้ายหรือเจอกับเงื่อนไขการทำงานที่โหดร้าย และถ้าหากเขาขอ “ลาออก” เจ้าของเรือก็สามารถปฏิเสธได้ด้วยการยึดเอกสารประจำตัว และอ้างว่าลูกเรือประมงมีหนี้สำหรับ “ค่าธรรมเนียมเอกสาร” จำนวนมาก

ในทางทฤษฎี ลูกเรือประมงสามารถขอความช่วยเหลือจากหน่วยงาน PIPO ได้ ในกรณีเหล่านี้ เจ้าหน้าที่ PIPO จะติดต่อเจ้าของเรือโดยตรงเพื่อขอรายละเอียดหรือขอให้พวกเขามาที่สำนักงานเพื่อหารือกับลูกเรือประมง ซึ่งทำให้เกิดสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยต่อลูกเรือประมง หากลูกเรือประมงถูกอ้างว่ามี “หนี้” ที่ติดค้าง PIPO อาจพยายามช่วยด้วยการจัดการเจรจาอย่างไม่เป็นทางการระหว่างนายจ้างคนปัจจุบันและคนใหม่เพื่อโอน “หนี้” และลูกเรือประมงจึงจะได้ไปทำงานกับนายจ้างใหม่ ในบางกรณี FRN สังเกตเห็นว่าการเจรจาที่ PIPO ได้ช่วยจัดการจบลงด้วยการที่ลูกเรือประมงได้รับแจ้งว่าเอกสารประจำตัวของพวกเขาจะถูกเก็บไว้โดยนายจ้างจนกว่า “หนี้” ทั้งหมดจะได้รับการชำระแล้ว

ระบบนี้ก็เหมือนกับการ “การค้าทาส” สมัยใหม่ที่นายจ้างสมรู้ร่วมคิดกับเจ้าหน้าที่มีอำนาจทางกฎหมายที่จะปฏิเสธการลงนามในการอนุญาตให้ลูกเรือประมงลาออก โดยอ้างว่า “หนี้” ดังกล่าวจะต้องถูกชำระก่อน หรือนายจ้างใหม่ต้องตกลงที่จะ “ซื้อ” “หนี้” ของลูกเรือประมง ซึ่งเป็นการส่งต่อลูกเรือประมงและ “หนี้” จากการเป็นแรงงานขัดหนี้และการบังคับใช้แรงงานไปยังอีกที่หนึ่งทำให้เกิดเป็นวงจรที่ไม่มีวันสิ้นสุด ภายใต้โครงสร้างทางกฎหมายที่ล้าสมัยนี้ สิทธิของแรงงานประมงในการเปลี่ยนนายจ้างอย่างอิสระนั้นถูกลดทอนเป็นอย่างมาก เนื่องจากระบบดูเหมือนจะออกแบบมาเพื่อกีดกันแรงงานและรับประกันว่าอำนาจทั้งหมดจะยังคงอยู่กับเหล่านายจ้าง

# โครงสร้างการชำระค่าตอบแทนที่ผิดกฎหมาย

ลูกเรือประมงเกือบทั้งหมดไม่ได้ค่าแรงรายเดือนหรือเป็นประจำผ่านบัญชีธนาคารตามที่กฎหมายไทยกำหนด ซึ่งเป็นข้อบังคับของการบังคับใช้แรงงานของ ILO

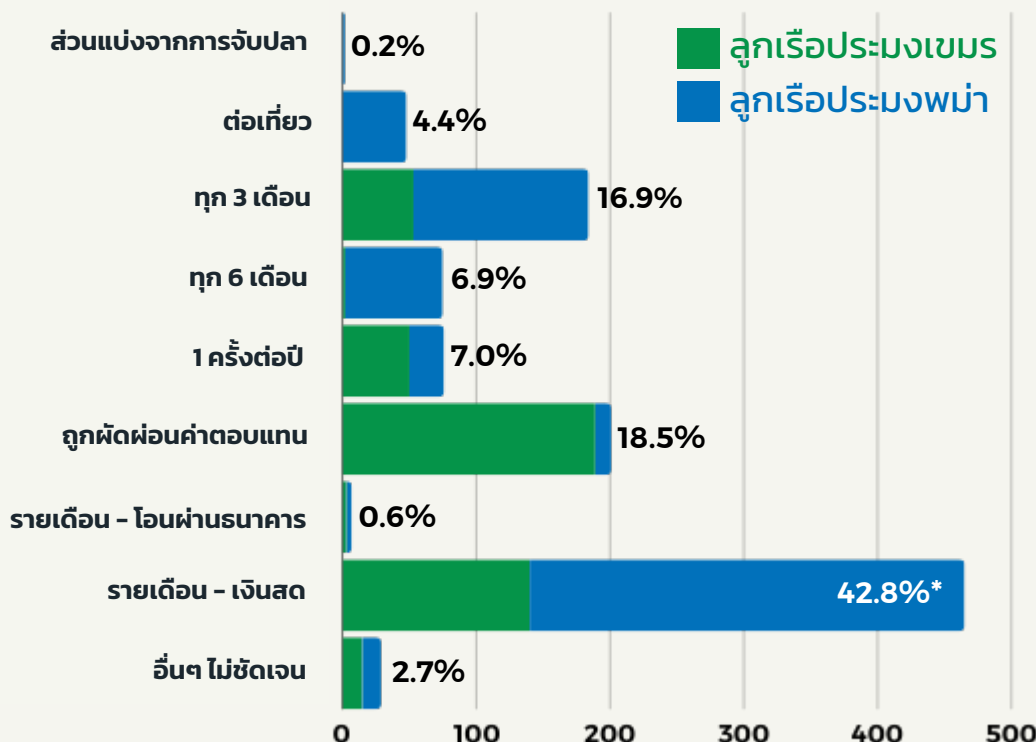
ลูกเรือประมง 99.4% ไม่ได้รับค่าจ้างเป็นรายเดือน และ 98.3% เผยว่าพวกเขาไม่ได้รับอนุญาตให้ควบคุมบัญชีธนาคารและบัตรเอทีเอ็มของตนเอง ส่วนใหญ่พวกเขาได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินสด ซึ่งผิดกฎหมายของไทย ขั้นตอนทั่วไปในการว่าจ้างเกี่ยวข้องกับการที่เจ้าของเรือที่ต้องอำนวยความสะดวกในการเปิดบัญชีธนาคารสำหรับลูกเรือประมงจึงทำให้นายจ้างกลายเป็นผู้ครอบครองสมุดธนาคารและบัตรเอทีเอ็ม และบางครั้งก็ใช้รหัสบัตรเอทีเอ็มเดียวกันสำหรับลูกเรือประมงทั้งหมด

การควบคุมบัญชีช่วยให้นายจ้างสามารถโอนเงินเดือนตามที่ตกลงไว้ในสัญญาจ้าง ซึ่งสร้างหลักฐานที่เป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดการตรวจสอบการชำระเงินของ PIPO จากนั้นเจ้าของเรือจะถอนเงิน และหักค่าตอบแทนอย่างผิดกฎหมายภายใต้ข้ออ้างว่าเป็น "ค่าธรรมเนียม" เอกสารและ "เงินทროงจ่าย" และจ่ายเงินให้ลูกเรือประมงเป็นเงินสด บางครั้งอาจจ่ายทุกๆ สามเดือน หกเดือน หรือ 12 เดือนผ่านหัวหน้าหรือผู้จัดการของเรือ นอกจากนี้ หัวหน้าคนงานและผู้จัดการอาจมีส่วนร่วมในการหาผลประโยชน์เมื่อพิจารณาจำนวนค่าตอบแทนที่ลูกเรือประมงแต่ละคนจะได้รับ สิ่งเหล่านี้ในอุตสาหกรรมทำให้ลูกเรือประมงที่พยายามร้องทุกข์เรื่องค่าจ้างหรือร้องเรียนสามารถทำได้ยาก เนื่องจากเจ้าของเรือไม่ค่อยให้ใบเสร็จรับเงินสำหรับค่าจ้าง เงินทროงจ่าย หรือ "ค่าธรรมเนียม" เอกสาร และลูกเรือประมงส่วนใหญ่ก็ไม่มีสำเนาสัญญาว่าจ้างด้วยเช่นกัน



**99.4 %**  
ไม่ได้ค่าแรงรายเดือนหรือ  
ผ่านบัญชีธนาคารตามที่  
กฎหมายไทยกำหนด

## โครงสร้างการชำระค่าตอบแทน



\*หมายเหตุ: ลูกเรือประมงหลายคนแจ้งว่าได้รับค่าแรงรายเดือนเป็นเงินสดและกล่าวว่าไม่ได้รับค่าจ้างเต็มจำนวน ประสบกับการลดเงินเดือนโดยไม่ทราบสาเหตุ และไม่ได้รับค่าจ้างตรงเวลา

**98.3 %**  
ลูกเรือประมงกล่าวว่าพวกเขา  
ไม่ได้เป็นผู้ครอบครองสมุด  
ธนาคารและบัตร ATM เอง

**42.8 %**  
ลูกเรือประมงได้รับ  
ค่าตอบแทนรายเดือนเป็น  
เงินสด

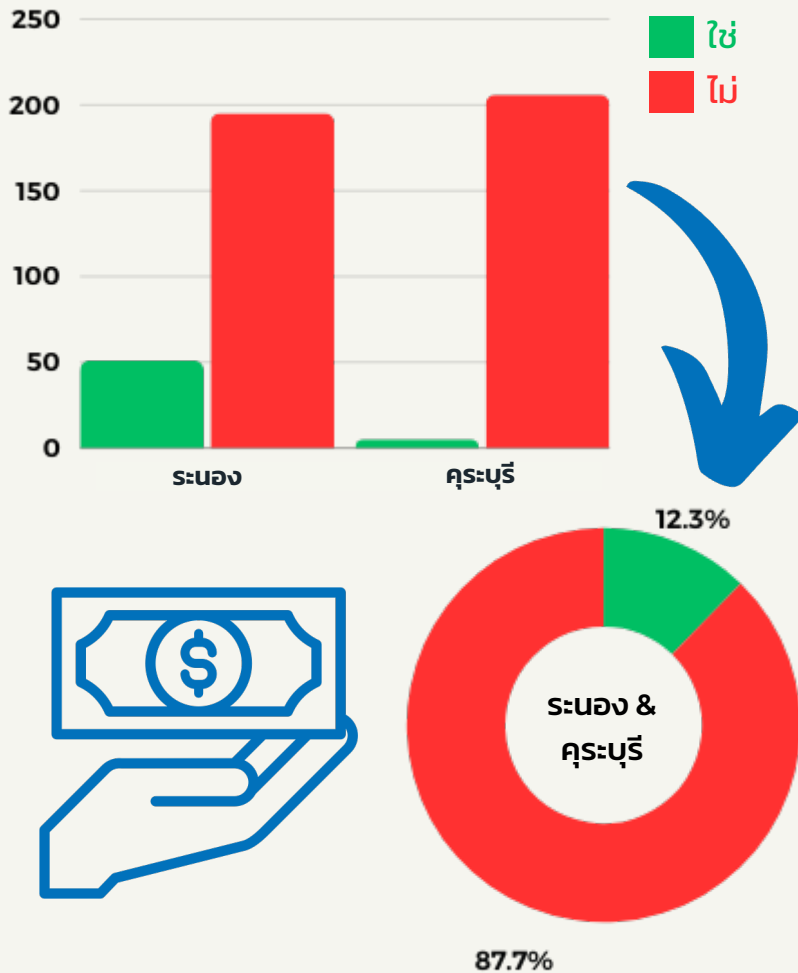
**18.5 %**  
ลูกเรือประมงประสบกับ  
โครงสร้างการผิดผ่อน  
ค่าตอบแทน  
ซึ่งยากที่จะเข้าใจและ  
อาจก่อให้เกิดหนี้ก้อนใหญ่

# โครงสร้างการชำระค่าตอบแทนที่ผิดกฎหมาย

ลูกเรือประมงชาวพม่าส่วนใหญ่เป็นจำนวนมากประสบกับการจ่ายค่าตอบแทนที่ไม่ตรงตามเวลาและไม่ได้รับจำนวนค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญาว่าจ้าง



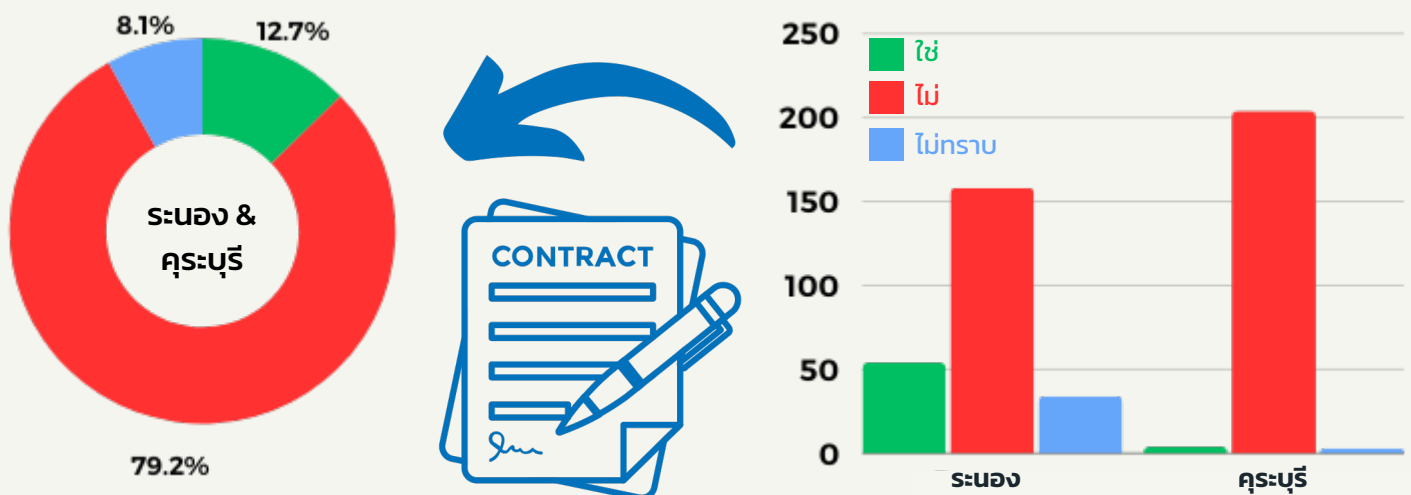
## ลูกเรือประมงไม่ได้รับค่าตอบแทนตรงเวลา



## สิทธิที่สูงของลูกเรือประมงชาวพม่า

ลูกเรือประมงชาวพม่าส่วนใหญ่ (87.7%) ที่สำรวจในระนองและกระบี่เล่าถึงความล่าช้าในจ่ายค่าตอบแทน และไม่ได้รับจำนวนค่าจ้างตามที่ระบุไว้ในสัญญาจ้างงาน พวกเขาอธิบายโครงสร้างการชำระค่าตอบแทนที่หลอกลวง ความไม่สอดคล้องของระยะเวลาในการชำระเงิน และปัญหาในการตรวจสอบ "ค่าธรรมเนียม" เอกสารหรือ "เงินทตรงจ่าย" ที่นายจ้างแจ้งต่อหน่วยงาน ข้อมูลเหล่านี้สอดคล้องกับรายงานจาก FRN ในเดือนธันวาคม 2023 "[ศูนย์ควบคุมแจ้งการเข้า-ออกเรือประมง \(PIPO\) แห่งประเทศไทยและ ILO: ปัญหาของแรงงานประมงเท่ากับความเสี่ยงของห่วงโซ่อุปทานอาหารทะเล](#)" ซึ่งเน้นย้ำถึงข้อจำกัดของการตรวจสอบของ PIPO ในการพัฒนาสภาพความเป็นอยู่ของแรงงานประมง

## ลูกเรือประมงไม่ได้รับค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญาจ้างงาน



# ชุดปฐมพยาบาลที่ไม่เพียงพอ และไม่สามารถเข้าถึงได้

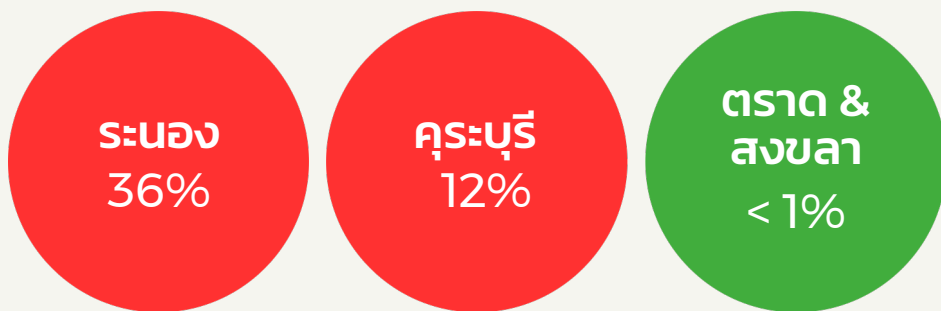
มากกว่า 70% ของลูกเรือประมงไม่มีชุดปฐมพยาบาลที่ครบครัน  
และสามารถเข้าถึงได้

ตามกฎหมาย C188 และกฎหมายไทย ชุดปฐมพยาบาลพร้อมยาและเวชภัณฑ์ปฐม  
พยาบาลที่ครบครันเป็นข้อบังคับที่ต้องมีบนเรือทุกลำ และเป็นความรับผิดชอบของเจ้าของ  
เรือที่จะต้องเก็บชุดปฐมพยาบาลไว้ให้ครบถ้วนและตรวจสอบให้แน่ใจว่าได้รับการเติมอยู่  
เสมอโดยไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมสำหรับลูกเรือประมง มีเพียง 59.2% ของลูกเรือประมงที่  
สำรวจเท่านั้นที่กล่าวว่าเรือของพวกเขาชุดปฐมพยาบาลหรือยานบนเรือ ลูกเรือประมง  
40.9% ตอบว่าชุดปฐมพยาบาลถูกเก็บไว้ในห้องพักของกัปตันซึ่งไม่สามารถเข้าได้อย่าง  
อิสระ และลูกเรือประมงอีก 32.9% รายงานว่าพวกเขาต้องซื้อยาของตัวเองเพื่อนำขึ้นเรือ

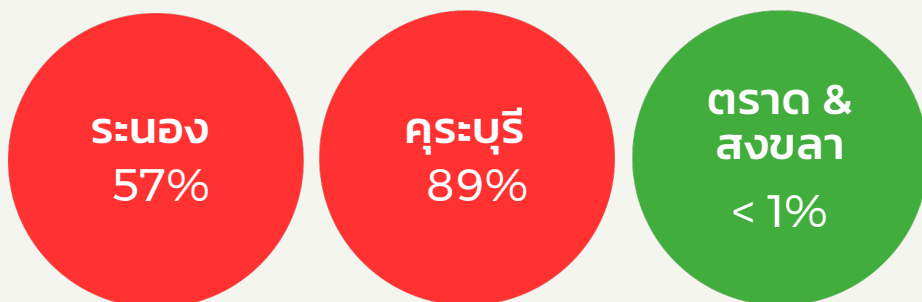
## การร่วมมือระหว่าง FRN, PIPO, สมาคมการประมงแห่งประเทศไทยทำให้สุขอนามัยและความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น

หน่วยงาน PIPO ในตราดและสงขลา รวมถึงสมาคมประมงสงขลาได้ร่วมมือในการปรับปรุง  
มาตรฐานด้านสุขภาพและความปลอดภัยบนเรือประมงผ่าน FRN ด้วยการจัดอบรมและ  
แจกจ่ายชุดปฐมพยาบาล ในทางตรงกันข้ามกลับกัน สมาคม PIPO และสมาคมประมงใน  
ระนองและบุรีรัมย์ไม่ได้ให้ความร่วมมือ และผลการสำรวจก็แสดงให้เห็นว่าความพยายามใน  
การช่วยเหลือสถานที่ดังกล่าวมีผลกระทบต่อจำนวนและมาตรฐานของชุดปฐมพยาบาลบน  
เรือโดยตรงรายละเอียดเกี่ยวกับความร่วมมือซึ่งให้ผลในเชิงบวกกับ PIPO และสมาคมการ  
ประมงสามารถพบได้ใน [รายงานเดือนธันวาคม 2023](#) ของเรา

### ไม่มีชุดปฐมพยาบาลหรือยานบนเรือ



### ลูกเรือซื้อยาเอง



70.4 %

ลูกเรือประมงไม่มี FAK ที่  
ครบครันหรือที่สามารถ  
เข้าถึงได้บนเรือ

40.9 %

ลูกเรือประมงกล่าวว่า FAK  
ถูกเก็บไว้ในห้องกัปตัน

79.7 %

FAK บนเรือที่ครบครันและ  
สามารถเข้าถึงได้ในตราด

32.9 %

ลูกเรือประมงต้องซื้อยา  
และนำขึ้นไปบนเรือเอง

# สภาพการทำงานที่ย่ำแย่

ลูกเรือประมงทำงานในสภาพแวดล้อมที่อันตรายและ  
ได้รับเบียดเบียน และไม่ได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอตามกฎหมาย

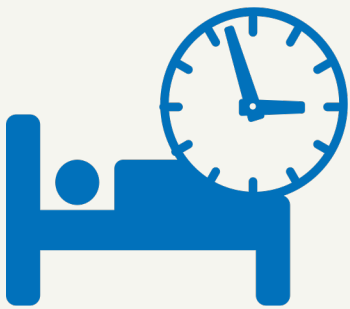
ผลการสำรวจระบุว่า 99.5% ของลูกเรือประมงทำงาน 14 ชั่วโมงขึ้นไปทุกวันขณะอยู่ในทะเล

ซึ่งเป็นตัวเลขที่น่าตกใจอย่างมาก แม้ว่า C188 จะกำหนดมาตรฐานที่ใช้ทั่วโลกสำหรับชั่วโมงในการพักผ่อน ซึ่งนำมาใช้ในกฎหมายไทยด้วยเช่นกัน แต่ลูกเรือประมงกล่าวรับว่าไม่มีการกำหนดเกณฑ์ควบคุมเวลาพักผ่อน, การทำงานล่วงเวลา, ชั่วโมงการนอนหลับ หรือช่วงพักใดๆ เลย กฎหมายกำหนดไว้ว่าให้พักผ่อนไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมงทุก 24 ชั่วโมงและไม่น้อยกว่า 77 ชั่วโมงในช่วงเวลา 7 วัน ทางเรือจำเป็นต้องเก็บบันทึกชั่วโมงการทำงานของลูกเรือประมง แต่เอกสารเหล่านี้สามารถปลอมแปลงได้ง่ายบนกระดาษเพื่อให้ผ่านข้อกำหนดทางกฎหมาย

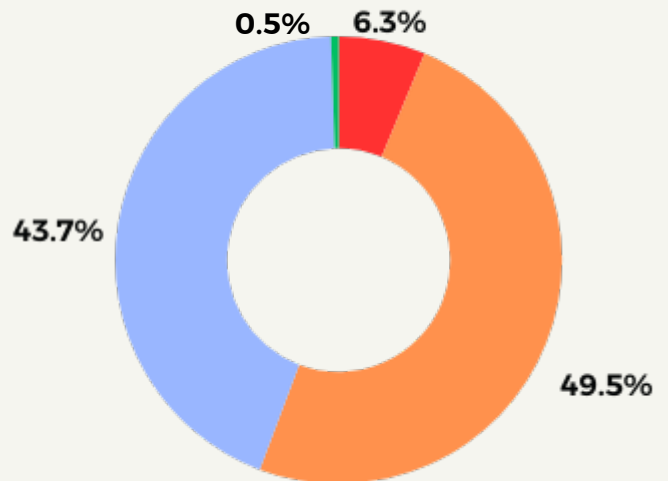
ลูกเรือประมงต่างตัวจำนวนมากไม่ทราบถึงสิทธิแรงงานของตนเอง และอาจคิดว่าชั่วโมงการทำงานที่ยาวนานและมีเวลาพักผ่อนน้อยเป็นเรื่องปกติและไม่ใช้การละเมิดแรงงาน เช่นเดียวกันกับการทารุณทางร่างกายหรือทางวาจาทั้งหลายที่ลูกเรือประมงไม่ได้รายงานหรือไม่ได้รับการตรวจสอบโดยหน่วยงาน PIPO



**99.5 %** ไม่ได้รับชั่วโมงการพักผ่อนที่เพียงพอบนเรือ



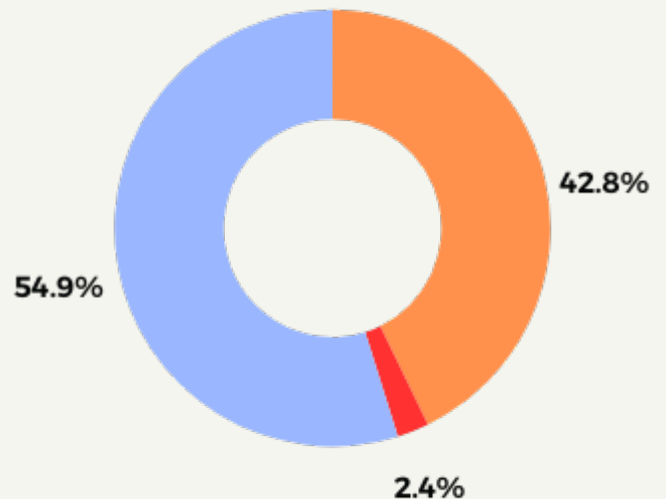
- < 5 ชั่วโมง
- 5-8 ชั่วโมง
- 8-10 ชั่วโมง
- > 10 ชั่วโมง



**45.2 %** เจอหรือพบเห็นการทารุณทางกาย/วาจา



- ใช้ การทารุณทางกาย
- ใช้ การทารุณทางวาจา
- ไม่ เคยพบเห็นหรือเจอการทารุณใดๆ เลย



# สภาพการทำงานที่ย่ำแย่

มากกว่า 70% ของลูกเรือประมงไม่มีน้ำสะอาดสำหรับดื่ม เพียงพอบนเรือ

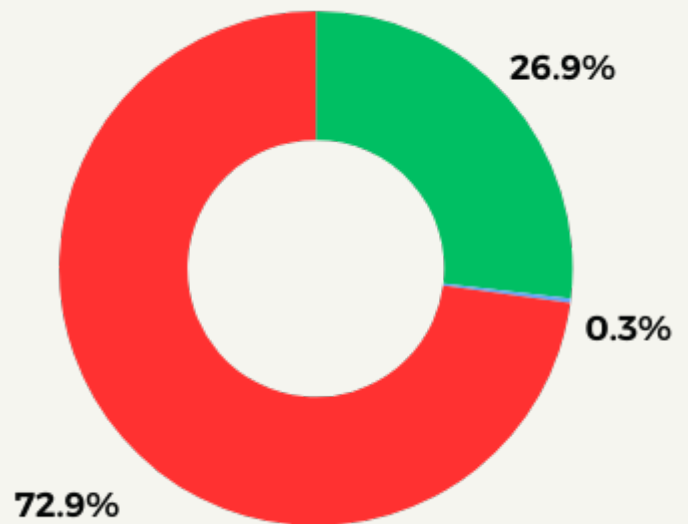


กฎหมายไทยกำหนดให้ "นายจ้างจัดหาเครื่องดื่มที่สะอาดและเพียงพอให้กับลูกเรือประมงในขณะที่ใช้ชีวิตและทำงานบนเรือ" อย่างไรก็ตาม ลูกเรือประมง 72.9% รายงานว่าพวกเขาไม่มีน้ำดื่มสะอาดเพียงพอ โดยระบุว่าพวกเขาต้องซื้อน้ำด้วยตนเองก่อนการเดินทางแต่ละครั้งเพื่อนำขึ้นเรือ จนกว่าการตรวจสอบมาตรฐานของการเตรียมน้ำและอาหารก่อนออกจากท่าของ PIPO จะมีประสิทธิภาพมากพอ นายจ้างก็ยังคงหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบด้านกฎหมายในการจัดหาอาหารและน้ำดื่มให้เพียงพอแก่ลูกเรือประมง ลูกเรือประมงมีสิทธิได้รับน้ำดื่มสะอาด 3 ลิตร และอาหารที่มีสารอาหารครบถ้วนมากกว่า 250 กรัมต่อวัน การบังคับให้ลูกเรือประมงดื่มน้ำที่ไม่สะอาดหรือทานเฉพาะปลาที่จับได้ขณะอยู่บนเรือถือเป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชน, มาตรฐานแรงงานหลัก และ C188

**72.9%** ไม่มีน้ำสะอาดสำหรับดื่ม เพียงพอบนเรือ



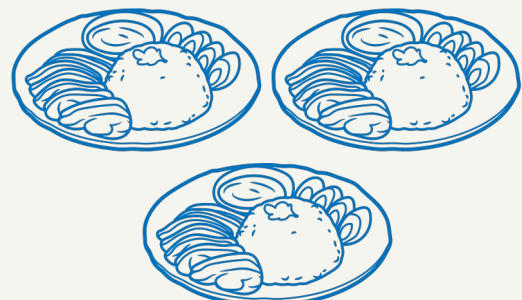
- ใช้ ไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมกับลูกเรือประมง
- ใช้ แต่มีค่าใช้จ่ายหักจากเงินเดือน
- ไม่ ลูกเรือประมงต้องซื้อน้ำและนำขึ้นมาบนเรือเอง



## มาตรฐานอาหารและน้ำ



น้ำอย่างน้อย 3 ลิตร/วัน  
ต่อลูกเรือประมง



อาหารอย่างน้อย 250 กรัม/วัน  
ต่อลูกเรือประมง

# ลูกเรือประมงไม่วางใจ PIPO

ลูกเรือประมงแทบทุกคนไม่ไว้วางใจให้ PIPO แก้ไขปัญหาหรือปกป้องสิทธิแรงงาน ประมง

ระบบการตรวจสอบของ PIPO มีปัญหาที่เห็นได้อย่างชัดเจน จากข้อเท็จจริงที่ว่าลูกเรือประมงส่วนใหญ่ไม่ไว้วางใจในกระบวนการแก้ไขหรือลงโทษเจ้าของเรือที่ฝ่าฝืนกฎหมาย ลูกเรือประมงถูกกดดันโดยกระบวนการต่างซึ่งดำเนินการด้วยภาษาที่พวกเขาไม่เข้าใจในหลายๆ กรณี และอยู่ในสายตาของกัปตันหรือเจ้าของเรือที่อาจกระทำการละเมิดต่างๆ ที่ลูกเรือประมงต้องการแจ้ง และซึ่งไม่ได้แสดงให้เห็นถึงการแก้ไขที่มีประสิทธิภาพของการละเมิดที่ได้รับรายงานในอดีต หากไม่มีพื้นที่ปลอดภัยในการขอความช่วยเหลือในภาษาของตนเองและ ไม่มีมาตรการที่ชัดเจนเพื่อลงโทษบุคคลที่ทำผิดกฎหมาย แก้ไขปัญหาการละเมิด และยับยั้งพฤติกรรมที่ไม่ดีต่างๆ ระบบเหล่านี้ก็จะยังคงไม่มีประสิทธิภาพในการพัฒนาสภาพการทำงานของอุตสาหกรรมประมง ประเทศไทยได้ให้สัตยาบัน ILO C188 แต่กลับล้มเหลวในการดำเนินการหรือบังคับใช้บทบัญญัติของอนุสัญญาอย่างมีประสิทธิภาพ จึงทำให้สภาพความเป็นอยู่และสภาพการทำงานของแรงงานประมงต่างต่ำกว่ามาตรฐาน



เจ้าหน้าที่ตรวจสอบ PIPO  
ระบุและแก้ไขปัญหา  
ของลูกเรือประมง



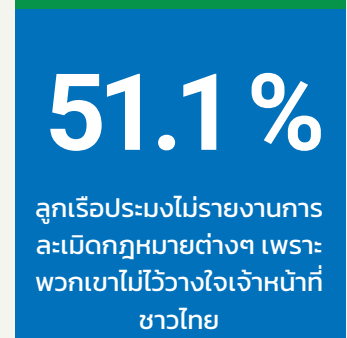
การตรวจสอบของ PIPO  
เป็นส่วนตัว  
และถูกเก็บเป็นความลับ



เจ้าของเรือหรือกัปตันอยู่ด้วย  
จึงไม่ปลอดภัยที่จะรายงาน  
ปัญหาต่างๆ



ลูกเรือประมงไม่รายงาน  
การละเมิดกฎหมายต่างๆ  
เพราะพวกเขาไม่ไว้วางใจ  
เจ้าหน้าที่ชาวไทย



# คำแนะนำ

ผลการสำรวจเหล่านี้เน้นย้ำถึงความร้ายแรงและความไร้มนุษยธรรมที่มีอยู่ทั่วทั้งอุตสาหกรรม การประมงของไทย และการบังคับใช้มาตรฐาน ILO C188 ที่ไม่มีประสิทธิภาพ ประเทศไทย ควรปฏิบัติตามข้อกำหนดระหว่างประเทศในการปรับปรุงสภาพความเป็นอยู่ของแรงงาน ประมง และหยุดพิจารณาการปฏิรูปที่ถูกละเลยโดยสมาคมประมงแห่งประเทศไทย (NFAT) ที่จะทำให้การคุ้มครองแรงงานหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประมงอ่อนแอลง การดำเนินการและการบังคับใช้ C188 อย่างไม่มีประสิทธิภาพ ไม่เพียงแต่เป็นอันตรายต่อ สวัสดิภาพของลูกเรือประมงในประเทศไทยเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดความเสี่ยงอย่างมากต่อ การส่งออกอาหารทะเลของไทยอีกด้วย ความพยายามที่จะผ่อนความเข้มงวดของกฎระเบียบ ที่มีอยู่และมองข้ามข้อบกพร่องในประเทศไทยในแง่ของการปฏิบัติตามมาตรฐาน C188 จะทำลายความเชื่อมั่นในผลิตภัณฑ์อาหารทะเลที่มีมาจากประเทศไทยอย่างมาก



## FRN เรียกร้องให้รัฐบาลไทย:

**1** บังคับใช้บทบัญญัติทั้งหมดของ ILO C188 อย่างมีประสิทธิภาพและทั่วถึงทั้ง อุตสาหกรรมประมงของไทย, หยุดการยกเลิกข้อจำกัดและข้อบังคับของ อุตสาหกรรมประมงที่มีอยู่ และเปิดเผยรายชื่อเจ้าของเรือที่ฝ่าฝืน กฎหมายอย่างชัดเจน

**2** อนุญาตให้สหภาพแรงงานและองค์กรแรงงานร่วมดูแลการตรวจสอบ PIPO อย่างไม่มีข้อแม้และมีส่วนร่วมในการแบ่งปันข้อมูลกับหน่วยงานของรัฐ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะช่วยให้การคุ้มครองแก่ลูกเรือประมงในท่าเรือประมง ทั้งหมด ทั่วประเทศ

**3** ปรับปรุงการตรวจสอบของ PIPO โดยจัดฝึกอบรมเพิ่มเติมสำหรับเจ้าหน้าที่ ตรวจสอบซึ่งให้ข้อมูลและคำแนะนำจากสหภาพแรงงานร่วมด้วย

**4** ตรวจสอบให้แน่ใจว่ามีสำลามีทักษะและได้รับการฝึกฝนมาอย่างดีพร้อม ให้บริการทุกจุดตรวจสอบของ PIPO เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัมภาษณ์ ลูกเรือประมงในสถานที่/สภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและได้รับการคุ้มครอง

**5** ให้ข้อมูลผลการตรวจสอบและเกณฑ์ของ C188 ที่สม่ำเสมอ เชื่อถือได้ และ โปร่งใส เพื่อทำให้ประเทศไทยกลายเป็นผู้นำในห่วงโซ่อุปทานอาหารทะเลทั่วโลก



# ภาคผนวก: คำถามแบบสำรวจ

แบบสำรวจประกอบด้วยคำถาม 16 ข้อ (คำถามแบบเลือกตอบ, คำถามใช่หรือไม่ และเติมลงในช่องว่าง) ความยาวเฉลี่ยของการสำรวจอยู่ที่ 5 ถึง 10 นาที



1. คุณอยู่ที่ไหน?
2. คุณเป็นลูกเรือประมงมานานแค่ไหนแล้ว?
3. ชื่อเรือและหมายเลขของเรือคุณคืออะไร?
4. คุณได้ถือเอกสารของตนเองหรือไม่? / คุณได้ครอบครองเอกสารของตนเองหรือไม่? (ถ้าใช่ เอกสารอะไรที่คุณได้เก็บไว้เอง?)
5. คุณติดหนี้เจ้าของเรือค่าธรรมเนียมเอกสารหรือเงินทดรองจ่ายเป็นจำนวนเท่าไร?
6. คุณรู้ค่าใช้จ่ายสำหรับค่าธรรมเนียมเอกสารก่อนที่จะตกลงทำงานให้กับเจ้าของเรือนี้หรือไม่?
7. คุณมีเอกสารใดๆ ที่แสดงค่าใช้จ่ายของค่าธรรมเนียมเอกสารหรือไม่?
8. คุณได้รับค่าตอบแทนตามที่ได้ตกลงไว้ในสัญญาจ้างหรือไม่?
9. คุณได้รับค่าตอบแทนตรงตามเวลาหรือไม่?
10. คุณได้รับค่าตอบแทนอย่างไร? (โปรดอธิบายโครงสร้างการชำระค่าตอบแทนของคุณ หากจำเป็น)
11. เรือที่คุณทำงานมีน้ำดื่มสะอาดเพียงพอหรือไม่เมื่อออกเรือ?
12. บนเรือมีอาหารให้คุณทานอย่างเพียงพอเมื่อออกเรือหรือไม่?
13. บนเรือที่คุณทำงานมีชุดปฐมพยาบาลที่ครบครันและสามารถเข้าถึงได้โดยไม่ต้องขออนุญาตหรือไม่?
14. คุณได้เวลานอนหลับหรือพักผ่อนกี่ชั่วโมง?
15. คุณเคยพบเห็นหรือเจอกับการทารุณใดๆ โดยกัปตันของคุณ หัวหน้าคนงาน หรือเจ้าของเรือหรือไม่?
16. คุณเคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับการตรวจสอบของ PIPO หรือไม่?

# ภาคผนวก: ข้อมูล เกี่ยวกับชุดปฐมพยาบาล ของแต่ละพื้นที่

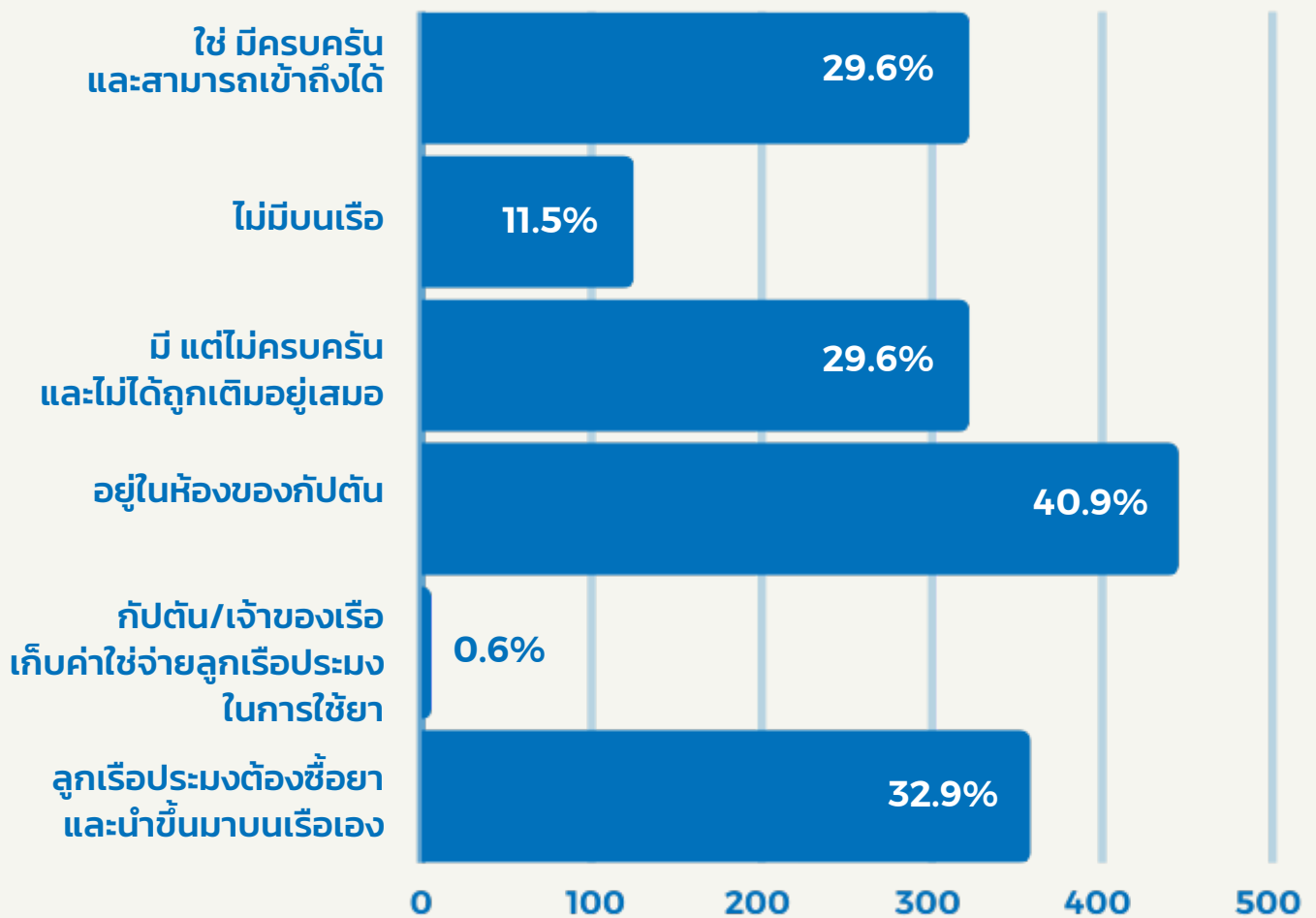


ข้อมูลของ FAK	สงขลา	ตราด	ระนอง	กระบี่	สถานที่อื่นๆ
จำนวนของลูกเรือประมง	115	295	246	211	220
คำตอบที่ไม่เหมือนกัน*	115	425	386	398	254
ใช้ มี FAK ที่ครบครันและสามารถเข้าถึงได้บนเรือ	23.5%	79.7%**	8.9%	3.8%	13.6%
ไม่มี FAK บนเรือ	0.9%	0%	36.2%	12.8%	3.6%
มี FAK แต่ไม่ครบครันหรือไม่ได้ถูกเติมอยู่เสมอ	48.7%	14.2%	29.3%	9.0%	60.5%
FAK ถูกเก็บไว้ในห้องของกัปตัน	26.1%	49.5%	23.6%	73.5%	25.5%
กัปตัน/เจ้าของเรือเก็บค่าใช้จ่ายลูกเรือประมงที่ใช้จ่าย	0%	0.3%	1.2%	0.5%	0.5%
ลูกเรือประมงต้องซื้อยาและนำขึ้นเรือมาเอง	0.9%	0.3%	57.7%	89.1%	11.8%

\*ลูกเรือประมงถูกขอให้เลือกคำตอบทั้งหมดที่ตรงกับสถานการณ์ของพวกเขา ดังนั้นลูกเรือประมงบางคนจึงเลือกตอบหลายคำตอบ ดังนั้นเปอร์เซ็นต์ในคอลัมน์ของ แต่ละสถานที่จะไม่ได้ผลรวมเท่ากับ 100% กลับกันแต่ละเปอร์เซ็นต์จะขึ้นอยู่กับจำนวนลูกเรือประมงทั้งหมดในสถานที่ที่ระบุ

\*\*ลูกเรือประมง 129 จาก 235 (55%) คนในตราดที่กล่าวว่าที่เรือของพวกเขามี FAK ที่มีครบครันและเข้าถึงได้อย่างอิสระบนเรือ ยังตั้งข้อสังเกตว่า การที่ FAK ถูกเก็บไว้ในห้องพักของกัปตันอาจเป็นสาเหตุในการจำกัดการเข้าถึงชุดปฐมพยาบาลได้

# ภาคผนวก: วิเคราะห์ คำตอบเกี่ยวกับ ชุดปฐมพยาบาล



จำนวนของลูกเรือประมง/ เปอร์เซ็นต์ของลูกเรือประมงทั้งหมด

## หมายเหตุ:

ลูกเรือประมงถูกขอให้เลือกคำตอบทั้งหมดที่ตรงกับสถานการณ์ของพวกเขา ดังนั้นลูกเรือประมงบางคนจึงเลือกตอบหลายคำตอบ ดังนั้นเปอร์เซ็นต์ในคอลัมน์ของ แต่ละสถานที่จะไม่ได้ผลรวมเท่ากับ 100% กลับกันแต่ละเปอร์เซ็นต์จะขึ้นอยู่กับจำนวนลูกเรือประมงทั้งหมดในสถานที่ที่ระบุ

ลูกเรือประมง 129 จาก 235 (55%) คนในตราดที่กล่าวว่าที่เรือของพวกเขา มี FAK ที่มีครบครันและเข้าถึงได้อย่างอิสระบนเรือ ยังตั้งข้อสังเกตว่า การที่ FAK ถูกเก็บไว้ในห้องพักของกัปตันอาจเป็นสาเหตุในการจำกัดการเข้าถึงชุดปฐมพยาบาลได้

ความยุติธรรม  
เพื่อ  
แรงงานประมง  
ทั่วโลก



[www.justiceforfishers.org](http://www.justiceforfishers.org)