

การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล : ศึกษาเปรียบเทียบกับมาตรฐาน
แรงงานระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ

ธีรวัฒน์ ไม้สุวรรณกุล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2547

ISBN 974-9554-58-2

**LABOUR PROTECTION FOR SEA FISHERY WORKERS : A COMPARATIVE
STUDY USING THE STANDARDS OF INTERNATIONAL
LABOUR LAW AND FOREIGN LAW**

TEERAWAT MAISUWANNAKUL

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Graduate School, Dhurakijpundit University

2004

ISBN 974-9554-58-2

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างสูงของศาสตราจารย์ดร.ธีระ ศิริธรรมรักษ์ ที่กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน ซึ่งได้ให้คำแนะนำ ข้อคิดเห็น ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ในการทำวิทยานิพนธ์แก่ผู้เขียนมาโดยตลอด ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์เป็นอย่างสูงมา ณ ที่นี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ดร.พิระพันธุ์ พาลุสุข ที่ได้กรุณาให้เกียรติรับเป็น ประธานกรรมการวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร. วิจิตรา (ฟุ้งลัดดา) วิเชียรชม ท่านอาจารย์กำจร นากชื่น และท่านอาจารย์พงศ์พัฒน์ บุญชูวงศ์ ที่ได้กรุณาให้เกียรติรับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และให้ข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขและปรับปรุงวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์ ยิ่งขึ้น

ผู้เขียนขอขอบคุณ ศาสตราจารย์สมชัย ทรัพย์วานิช ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สนิธระวา คามดิษฐ์ คุณวุฒิ วงษ์สวัสดิ์ คุณพวงทอง อ่อนอุระ คุณจิตต์กาญจน์ เกียรติกนกกุล Mr.Gerald Wilkens ตลอดจนเจ้าหน้าที่กรมประมง และเจ้าหน้าที่กระทรวงแรงงานที่คอยช่วยเหลือให้ข้อมูลทางวิชาการที่เป็นประโยชน์ในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอขอบคุณเพื่อนๆ และผู้เกี่ยวข้องที่มีได้เอ่ยนามมา ณ ที่นี้

ผู้เขียนใคร่ขอขอบคุณบิดามารดา และทุกคนในครอบครัวของผู้เขียนที่ได้สนับสนุนและเป็นกำลังใจสำคัญยิ่ง จนข้าพเจ้าสำเร็จการศึกษา

สุดท้ายนี้ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มีข้อผิดพลาดหรือบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอ น้อมรับไว้แต่ผู้เดียว

ธีรวัฒน์ ไม้สุวรรณกุล

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ฅ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ซ
บทที่	
1. บทนำ	1
1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา	5
3. สมมติฐานของการศึกษา	5
4. ขอบเขตของการศึกษา	6
5. วิธีการศึกษา	6
6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา	6
2. ความเป็นมาและแนวคิดในการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล	
1. ความเป็นมาของการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลขององค์การ.....	7
แรงงานระหว่างประเทศ	7
2. ความเป็นมาของการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลของประเทศ	
ฟิลิปปินส์	13
3. ความเป็นมาของการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลของประเทศญี่ปุ่น	14
4. ความเป็นมาของการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลของประเทศ	
สหรัฐอเมริกา	17
5. ความเป็นมาและแนวคิดในการคุ้มครองแรงงานประมงทะเล	
ของประเทศไทย	18
5.1 ความเป็นมาของกิจการประมงทะเล	18
5.1.1 พัฒนาการของกิจการประมงทะเล	18
5.1.2 ความสำคัญของการประมงทะเลต่อการจ้างงาน	22
5.1.3 ประเภทของการประมงทะเล	24
5.1.4 นโยบายการประมงแห่งชาติ	27

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.2	ความเป็นมาและแนวคิดในการคุ้มครองแรงงานประมงทะเล	29
5.2.1	ความหมายของงานประมงทะเล(แรงงานประมงทะเล)	29
5.2.2	ความเป็นมาในการคุ้มครองแรงงานในงาน ประมงทะเล.....	
....	30	
5.2.3	แนวคิดในการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล	32
5.2.4	สภาพการทำงานของแรงงานประมงทะเล	34
5.2.5	ปัญหาและอุปสรรคการดำรงชีพในระหว่างปฏิบัติ งานในเรือประมงทะเล	39
3.	การคุ้มครองแรงงานประมงทะเลตามอนุสัญญาและข้อเสนอแนะขององค์การ แรงงาน ระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ เปรียบเทียบกับ ประเทศไทย	
1.	การคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลตามอนุสัญญาและ ข้อเสนอแนะขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ	48
1.1	การคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเลก่อนที่จะออกทำ การประมงทะเล	49
1.2	สภาพการทำงาน	52
1.3	การส่งกลับภูมิลำเนา	55
1.4	สวัสดิการ	56
1.5	ความปลอดภัยในการทำงาน	62
2.	การคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของต่างประเทศ	66
2.1	ประเทศฟิลิปปินส์	66
2.1.1	การคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเลก่อน ที่จะออกทำการประมงทะเล	67
2.1.2	สภาพการทำงาน	68
2.1.3	การส่งกลับภูมิลำเนา	69
2.1.4	สวัสดิการ	69
2.1.5	ความปลอดภัยในการทำงาน	70

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2 ประเทศญี่ปุ่น	71
2.2.1 การคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเลก่อน ที่จะออกทำการประมงทะเล	71
2.2.2 สภาพการทำงาน	73
2.2.3 การส่งกลับภูมิลำเนา	74
2.2.4 สวัสดิการ	75
2.2.5 ความปลอดภัยในการทำงาน	76
2.3 ประเทศสหรัฐอเมริกา	76
2.3.1 การคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเลก่อน ที่จะออกทำการประมงทะเล	77
2.3.2 สภาพการทำงาน	78
2.3.3 การส่งกลับภูมิลำเนา	79
2.3.4 สวัสดิการ	79
2.3.5 ความปลอดภัยในการทำงาน	79
3. กฎหมายคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศไทย	80
3.1 กฎหมายคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของไทย ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541)	80
3.1.1 การคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเลก่อน ที่จะออกทำการประมงทะเล	80
3.1.2 สภาพการทำงาน	82
3.1.3 การส่งกลับภูมิลำเนา	83
3.1.4 สวัสดิการ	85
3.1.5 ความปลอดภัยในการทำงาน	85
3.2 กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในงาน ประมงทะเล	86
3.2.1 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481	86
3.2.2 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย	

พ.ศ.2546 87

สารบัญญ (ต่อ)

3.2.3 กฎข้อบังคับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2528 – (ฉบับที่ 29) พ.ศ.2546	88
3.2.4 ระเบียบกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีว่า ด้วยคนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ.2547	91
3.2.5 พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ.2490 และ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2528	92
3.2.6 พระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงใน เขตการประมงไทยและแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2539	92
3.2.7 พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปราม การกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534	95
 4. วิเคราะห์เปรียบเทียบการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล ของไทยกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศและกฎหมายต่าง ประเทศ	
1. การคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเลก่อนที่จะออก ทำการประมงทะเล	98
2. สภาพการทำงาน	102
3. การส่งกลับภูมิลำเนา	106
4. สวัสดิการ	107
5. ความปลอดภัยในการทำงาน	109
6. รูปแบบ(สถานะ)ของกฎหมาย	110
 5. บทสรุปและเสนอแนะ	112
1. สรุป	112
2. ข้อเสนอแนะ	115
บรรณานุกรม	117

	ฎ
ภาคผนวก	125
สารบัญ (ต่อ)	
	หน้า
Convention No.112 Minimum Age (Fishermen), 1959	126
Convention No.113 Medical Examination (Fishermen), 1959	130
Convention No.114 Fishermen's Article of Agreement, 1959	134
Convention No.125 Fishermen's Competency Certificates, 1966	140
Convention No.126 Accommodation of Crews (Fishermen), 1966	147
Recommendation No.7 Hours of Work (Fishing) ,1920	162
Recommendation No.126 Vocational Training (Fishermen), 1966	164
ประวัติผู้เขียน	174

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล : ศึกษาเปรียบเทียบกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ
ชื่อนักศึกษา	ธีรวัฒน์ ไม้สุวรรณกุล
อาจารย์ที่ปรึกษา	ศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2547

บทคัดย่อ

อุตสาหกรรมประมงเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่สำคัญสำหรับประเทศไทย การประมงก่อให้เกิดงานสำหรับประชากรประมาณ 1,000,000 คน ซึ่งเป็นการทำงานที่เกี่ยวกับกระบวนการจับสัตว์น้ำถึง 160,000 คน ผลผลิตของการประมงเป็นแหล่งโปรตีนราคาถูกสำหรับคนไทย นอกจากนี้แล้วประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำทะเลรายใหญ่ของโลก

การประมงทะเลเป็นอาชีพหนึ่งที่เกี่ยวข้องอันตราย แต่เดิมนั้นการประมงเป็นการทำประมงขนาดเล็กหรือประมงพื้นบ้าน ซึ่งเป็นการทำประมงอยู่ในบริเวณใกล้ฝั่งทะเล สามารถที่จะออกทะเลหาปลาและกลับภายในหนึ่งวัน เรือประมงก็เป็นเรือที่มีขนาดเล็ก เป็นการใช้แรงงานภายในครัวเรือนทำการจับสัตว์น้ำ ต่อมากิจการประมงทะเลของไทยได้พัฒนาขึ้น กล่าวคือ เรือประมงมีขนาดใหญ่มากขึ้น ภายในเรือมีอุปกรณ์ เครื่องมือประมงที่ทันสมัย เช่น โซนาร์ เรดาห์ และดาวเทียม เรือประมงสามารถออกไปทำการประมงได้ไกลจากฝั่งทะเล ซึ่งเรือประมงเหล่านี้มีการจ้างแรงงานจำนวนมาก แต่แรงงานประมงทะเลยังไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายในเรื่องของสวัสดิการและความปลอดภัยในการทำงาน ประกอบกับในสภาพการณ์ปัจจุบันทรัพยากรชายฝั่งทะเลมีจำนวนจำกัด มีการทำประมงเกินขนาด ส่งผลให้ชาวประมงต้องออกหาปลาไกลจากฝั่งทะเล สภาพการทำงานต้องอยู่ในทะเลเป็นระยะเวลานาน การทำงานต้องเสี่ยงต่อภัยธรรมชาติ ภัยจากโจรสลัด รวมทั้งการเสี่ยงต่อการถูกจับกุมและรับโทษในต่างแดน เมื่อเกิดการละเมิดน่านน้ำของต่างประเทศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเกี่ยวกับการคุ้มครองการใช้แรงงานในกิจการประมงทะเล ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบกฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) เปรียบเทียบกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ และกฎหมายของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา โดยแยกหัวข้อการเปรียบเทียบตามลักษณะของการคุ้มครองการใช้แรงงานในงานประมง ได้แก่ การคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเลก่อนที่จะออกทำการประมงทะเล สภาพการทำงาน การส่งกลับภูมิลำเนา สวัสดิการ ความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อหาแนวทางหรือมาตรการที่เหมาะสมมาแก้ไขและ

ปรับปรุงกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันให้เหมาะสมและสอดคล้องกับอนุสัญญาและข้อแนะขององค์การแรงงานระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น

ผลการศึกษาพบว่า การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบกฎกระทรวง (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2541 ยังไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาและข้อแนะขององค์การแรงงานระหว่างประเทศในบางเรื่องได้แก่ การตรวจสอบสุขภาพ การฝึกออาชีพ ให้แก่ลูกเรือ สัญญาหรือข้อตกลงในการทำงาน ชั่วโมงทำงาน สวัสดิการและความปลอดภัยในการทำงาน

ผู้เขียนจึงขอเสนอให้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายฉบับนี้ โดยการออกกฎหมายที่ให้ ความคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลในรูปแบบของพระราชบัญญัติเพื่อให้การคุ้มครอง แรงงานในกิจการประมงทะเลเป็นการเฉพาะ เพราะการทำงานในงานประมงทะเลมีลักษณะที่ แตกต่างจากการทำงานบนบกและในเรื่องของบทกำหนดโทษ ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ที่ให้ความคุ้มครองแก่ แรงงานลูกจ้างในกิจการประมงทะเล ก็ไม่ได้กล่าวถึงในเรื่องของบทกำหนดโทษไว้ทำให้การ คุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลขาดสภาพบังคับในเรื่องของบทกำหนดโทษ การออก พระราชบัญญัติเพื่อให้การคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลเป็นการเฉพาะ เพื่อให้แรงงานเหล่านี้ ได้รับการคุ้มครองในการใช้แรงงานที่ดีขึ้นกว่าเดิม เช่น ห้ามมิให้นายจ้างรับเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานในเรือประมงทะเล กำหนดให้นายจ้างจัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพของลูกจ้างก่อนเริ่มทำงานบน เรือประมงทะเล กำหนดให้มีการดำเนินการอบรมแรงงานชาวประมงทุกคนที่ทำงานบนเรือประมง ก่อนออกทะเล กำหนดให้มีการทำสัญญาจ้างเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างแรงงาน ประมงทะเล กำหนดให้มีอุปกรณ์เพื่อป้องกันอันตรายจากเครื่องจักร กำหนดให้นายจ้างจัดให้มีปัจจัย การปฐมพยาบาลไว้ประจำเรือ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อเป็นหลักประกันว่าลูกจ้างในอุตสาหกรรมประมง ทะเลจะได้รับการปฏิบัติที่เป็นธรรมและเหมาะสมกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

Thesis Title	Labour Protection for Sea fishery Workers : A Comparative Study using the Standards of International Labour Law and Foreign Law
Name	Teerawat Maisuwannakul
Thesis Advisor	Professor Dr.Thira Srithamaraks
Department	Law
Academic Year	2004

ABSTRACT

The fishing industry is one of the most important in Thailand. It provides jobs for almost one million people including 160,000 working directly in the catching process. In addition to this economic value for the country, fish also provides an inexpensive source of protein for the people of Thailand. Thailand is one of the world's largest exporter of seafood products.

Marine fishing is one of the most hazardous occupations in the world. In the past, most fishermen were small-scale fishermen. It meant that they fished near the coast and were able to return home each night after they made their catch. The fishing vessels were small and usually owned and manned by one family. Recently, larger vessels, with the latest technology have taken the place of many of these smaller ones. They are able to catch more fish using sonar, radar and satellites. These large fishing vessels hire many workers, but the present legislation does not always provide for adequate safe and healthy working conditions. And now that the waters around Thailand have been overfished and the stocks depleted, fishermen must go farther away from the coast to make a living and they have to spend longer periods of time at sea. There are many threats to the fishermen at sea including, dangerous weather conditions, ship's machinery and gear, danger of ship wreck, and the threat of being boarded by pirates. There is also the possibility of arrest and punishment when these large fishing vessels go into the protected fishing waters of other countries.

This goal of this thesis is to study how these Thai fishing workers are protected by law. The research was done by studying the Labour Protection Act, B.E. 2541 and Ministerial Regulation No.10 (B.E 2541) This Act and the Regulation were compared to the conventions and recommendations of the International Labour Organization and other international organizations as well as the laws which protect fishermen in The Philippines, Japan, and The United States.

Comparisons were made in a variety of areas including prerequisites for working on fishing vessels, conditions of work, repatriation, welfare and work safety.

These comparisons were made in order to determine suitable measures to amend and improve the current laws so that they are more consistent with the conventions and recommendations of the International Labour Organization.

The study revealed that the Labour Protection Act B.E. 2541 and Ministerial Regulation No. 10 (B.E. 2541) do not provide adequate protection in most areas because some of their provisions do not conform with the standards passed by the International Labour Organization. Some examples are the need for medical examinations for workers, vocational training of crew members, contracts and articles of agreement, hours of work, and welfare and safety.

The author, after completing extensive research and making a thorough comparison of laws, recommends that new legislation must be enacted by Thailand to better protect the safety and welfare of fishermen. These laws are needed specifically for fishermen because working conditions for those that work at sea are so different from workers on land. There are no penalties in Ministerial Regulation No.10 (B.E.2541) Issued under the Labour Protection Act B.E. 2541 to punish the employers who ignore the regulations. Provisions of the new legislation must include: No employer should hire a child under eighteen years of age to work on a fishing vessel. Employers must arrange for employees to undergo physical examinations before starting work. Vocational training programs must be mandatory. There must be a written agreement (contract) between the employer and the employee. The equipment and machinery on board the ship must be safe and in good working condition. Fishermen must get adequate medical care while at sea. New and more comprehensive legislation is needed to ensure that workers in the fishing industry are treated fairly as the industry goes through these times of change.

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยตั้งอยู่ตรงกลางคาบสมุทรอินโดจีน ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทางตอนใต้ของประเทศไทยมีฝั่งทะเลทั้งสองด้าน คือ ทางด้านอ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันออก ติดต่อกับทะเลจีนตอนใต้ และทางด้านภาคใต้ฝั่งตะวันตกติดต่อกับทะเลอันดามัน รวมความยาวของฝั่งทะเลของประเทศไทยทั้งสิ้น 3,219 กิโลเมตร¹ พื้นที่ท้องทะเลชายฝั่งอ่าวไทยมีไหลทวีปที่กว้างใหญ่เหมาะแก่การทำประมงทะเล ซึ่งทะเลเป็นแหล่งผลิตอาหารโปรตีนที่สำคัญอย่างยิ่งของประเทศไทย ดังจะเห็นได้จากผลผลิตด้านการประมงมากกว่าร้อยละ 90 มาจากท้องทะเล² ทะเลและมหาสมุทรทั้งหมดเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำนานาชนิดถึงร้อยละ 80 ของสัตว์ที่มีอยู่ในโลก การผลิตทางการประมงทะเลนั้นไม่ต้องลงทุนลงแรงมากนัก เพียงแต่เก็บเกี่ยวเอาผลผลิตเท่านั้น³ ในปี พ.ศ.2543 ประเทศไทยมีผลิตภัณฑ์จากการประมง 2,648,573 เมตริกตัน⁴ ประเทศไทยจัดเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จในด้านการพัฒนาการประมงสามารถติดอันดับหนึ่งในสิบของโลกที่มีผลผลิตสูง และเป็นผู้ส่งออกสินค้าประมงเป็นอันดับหนึ่งของโลกมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2535 โดยผลผลิตรวมรวมในสาขาประมงคิดเป็นร้อยละ 2 ของผลผลิตรวมรวมของประเทศ มีตลาดแรงงานรองรับถึง 826,980 คน ประกอบด้วยอาชีพประมงทะเล 161,670 คน⁵

¹ Thailand Coastline. <http://www.indexmundi.com/thailand/coastline.htm> [27 พฤษภาคม 2547]

² สถานการณ์ทรัพยากรประมงในอ่าวไทย. http://www.fisheries.go.th/marine/www_tale/tale.pdf. [5 มิถุนายน 2547]

³ จารุบุตร เรืองสุวรรณ. ภูมิศาสตร์เศรษฐกิจและทรัพยากรธรรมชาติ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์บำรุงนุกุลกิจ, 2516, หน้า 628.

⁴ Country Profile-Thailand. http://earthrends.wri.org/text/COA/country_profiles/cp_COA_179.htm. [4 เมษายน 2547]

⁵ กรมประมง. สรุปผลงานทางวิชาการ 75 ปี กรมประมง. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : กรมประมง, 2544, หน้า 165.

การประกอบกิจการประมงทะเล จึงเป็นการประกอบกิจการภาคเกษตรกรรมที่มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย ทำรายได้จากการส่งออกปีละหลายล้านบาท นอกจากนี้กิจการประมงทะเลยังมีผลทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่อเนื่องที่สำคัญหลายประเภท ได้แก่ โรงน้ำแข็ง อุตสาหกรรมห้องเย็น แผลปลา อุตสาหกรรมผลิตอาหารทะเลกระป๋อง โรงงานปลาป่น อุตสาหกรรมต่อเรือ อุตสาหกรรมทอวน ร้านซ่อมเครื่องยนต์ ซึ่งอุตสาหกรรมเหล่านี้มีส่วนสำคัญในการจ้างแรงงานเป็นจำนวนมาก จึงกล่าวได้ว่าการประมงทะเลมีความสำคัญและมีบทบาทอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจสังคมของประเทศ และลูกเรือประมงทะเลเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีค่าเป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติ

การประกอบกิจการประมงทะเลเจริญก้าวหน้าขึ้น เปลี่ยนสภาพจากการทำประมงขนาดเล็ก (small-scale) เป็นการประมงพาณิชย์ (commercial scale) กล่าวคือ แต่เดิมนั้นการประกอบกิจการประมงของไทยจะจำกัดอยู่ในบริเวณใกล้ฝั่งทะเลเท่านั้น เรือประมงก็เป็นเรือหาปลาขนาดเล็ก เครื่องมือในการใช้จับสัตว์น้ำเป็นเครื่องมือประมงพื้นบ้าน เช่น โป๊ะ โพงพาง แห และเบ็ด เป็นต้น โดยการใช้แรงงานในครัวเรือนทำการจับสัตว์น้ำ จัดได้ว่าเป็นการประมงเพื่อการยังชีพ ต่อมากิจการประมงทะเลของไทยได้เริ่มพัฒนาขึ้นมา เนื่องจากมีการนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่ทางการประมงเข้ามาใช้ในประเทศไทย มีการปรับปรุงและพัฒนาทั้งเรือประมงและเครื่องมือประมงให้ทันสมัย และมีประสิทธิภาพสูง โดยต่อเรือให้ใหญ่ขึ้นเพื่อให้สามารถออกไปทำการประมงได้ไกลจากฝั่งทะเล ภายในเรือมีเครื่องมือ และอุปกรณ์ หาปลาที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ติดตั้งเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ตั้งแต่เครื่องวิทยุรับส่ง เครื่องหาฝูงปลา (Fish Finder) เครื่องเรดาร์ (Radar) และเครื่องทำความเย็นสำหรับเก็บสัตว์น้ำ ซึ่งอุตสาหกรรมการประมงของไทยได้มีการพัฒนาและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้ทรัพยากรสัตว์ทะเลในน่านน้ำไทยถูกจับเพิ่มขึ้นอย่างมากมาย จากที่เคยจับได้เพียงไม่กี่แสนตัน/ปี ในช่วงก่อนปี พ.ศ.2510 เพิ่มขึ้นกว่า 2 ล้านตันในระยะเวลาประมาณ 10 ปีต่อมา ซึ่งเป็นการจับสัตว์น้ำเกินศักยภาพการผลิต และทำให้ทรัพยากรสัตว์น้ำเกิดสถานะเสื่อมโทรมเป็นลำดับ ส่งผลทำให้ลูกเรือประมงทะเลต้องออกแสวงหาแหล่งปลาใหม่ ออกไปในทะเลลึกและไกลออกไปจากฝั่งทะเล

การประมงทะเลของไทยมีการเปลี่ยนแปลงจากการใช้แรงงานในครัวเรือนมาเป็นการจ้างแรงงาน แต่การจ้างแรงงานในงานประมงทะเลกลับไม่ได้รับการพัฒนาให้เจริญขึ้น กล่าวคือ ไม่มีสวัสดิการและความปลอดภัยในการทำงาน ประกอบกับทรัพยากรประมงชายฝั่งมีจำกัด มีการทำประมงกันเกินขนาดทำให้ชาวประมงต้องออกไปหาปลาไกลจากฝั่งทะเล ในบางครั้งจะต้องอยู่ในทะเลเพื่อหาปลาเป็นเวลาหลายๆ เดือน สภาพการทำงานในระยะเวลานานกว่าจะกลับเข้าฝั่งการทำงานต้องอยู่ห่างไกลกับครอบครัว ห่างไกลแผ่นดิน ทำงานเสี่ยงอยู่บนท้องทะเลที่อันตราย เสี่ยงต่อภัยธรรมชาติ อันตรายจากคลื่นลมแรงทำให้เรืออับปางล่มและจมในทะเลทำให้ต้องสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ภัยจากโจรสลัด รวมทั้งการเสี่ยงต่อการถูกจับกุมและรับโทษในต่างแดน เมื่อเกิดการละเมิดน่านน้ำขึ้น เนื่องจากอาณาเขตในการทำการประมงไม่สามารถกำหนดได้อย่างแน่นอน โดยที่

ผู้ใช้แรงงานเหล่านั้นไม่ได้รับความคุ้มครองเท่าที่ควร ซึ่งจากสถิติที่กรมประมงรวบรวมไว้ระหว่างปี พ.ศ.2524-2542 เรือประมงไทยถูกประเทศเพื่อนบ้านจับกุมไปแล้วประมาณ 3,025 ลำ และเป็นลูกเรือ 28,263 คน นับเป็นความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจจำนวนมาก โดยเฉพาะในส่วนของมูลค่าของเรือ เครื่องมือและอุปกรณ์ประมง นอกจากนี้ยังเป็นความสูญเสียที่ไม่สามารถประเมินมูลค่าได้ในเรื่องของทรัพยากรบุคคล ทั้งลูกเรือ ได้กัก และช่วงที่มีความสามารถ⁶ ส่งผลทำให้แรงงานในกิจการประมงทะเลซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้แรงงานจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ไปรับจ้างใช้แรงงานในภาคอุตสาหกรรม และบริการ เป็นเหตุให้เกิดปัญหาการขาดแคลนแรงงานในกิจการประมงทะเล รัฐบาลต้องแก้ปัญหาการขาดแคลนแรงงานโดยใช้มาตรการผ่อนปรนให้แรงงานต่างชาติดำเนินงานบนเรือทดแทนแรงงานไทย

พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 เป็นกฎหมายคุ้มครองแรงงานที่บัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่ระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง โดยกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการจ้าง การใช้แรงงาน และการจัดสถานที่และอุปกรณ์ในการทำงาน เพื่อให้ผู้ทำงานมีสุขภาพอนามัยดี มีความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และได้รับค่าตอบแทนตามสมควร ซึ่งกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลในปัจจุบันคือ พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 แต่เนื่องจากสภาพการทำงานของแรงงานในกิจการประมงทะเลแตกต่างจากการใช้แรงงานทั่วไป เพราะผู้ที่ทำงานบนเรือประมงทะเลจะต้องมีคุณลักษณะพิเศษเหมาะสมกับลักษณะของงาน เนื่องจากลักษณะของงานเป็นงานที่ทำอยู่บนท้องทะเล จะต้องมีการเตรียมพร้อมตลอดเวลา หากมีเหตุการณ์ฉุกเฉินเกิดขึ้นจะต้องพร้อมที่จะร่วมกันทำงาน เพราะอันตรายที่เกิดขึ้นบนเรือมีความสำคัญมากและมีผลกระทบต่อชีวิตของทุกคนบนเรือ

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 มาตรา 22 บัญญัติว่า “งานเกษตรกรรม งานประมงทะเล งานบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเล งานที่รับไปทำที่บ้าน งานขนส่ง และงานอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา จะกำหนดในกฎกระทรวงให้มีการคุ้มครองแรงงานกรณีต่าง ๆ แตกต่างไปจากพระราชบัญญัตินี้ก็ได้” ต่อมารัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคมอาศัยอำนาจตาม มาตรา 6 และมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ได้ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ให้การคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลไว้เป็นพิเศษ แตกต่างจากการใช้แรงงานโดยทั่วไป แต่ปรากฏว่ายังมีในบางเรื่องที่ว่าแรงงานในงานประมงทะเลยังไม่ได้รับความคุ้มครอง เช่น การตรวจร่างกายลูกจ้างก่อนเริ่มทำงานในกิจการประมงทะเล การฝึกอาชีพให้แก่แรงงานก่อนที่จะออกทำการ

⁶ กรมประมง. สรุปผลงานทางวิชาการ 75 ปี กรมประมง. หน้า 107.

ประมงในทะเล สัญญาจ้างแรงงาน สวัสดิการและความปลอดภัยในการทำงาน ทำให้ลูกจ้างขาดหลักประกันที่มั่นคงในการทำงานในงานประมงทะเล

การคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบด้วยกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ให้ความคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล แตกต่างจากการใช้แรงงานโดยทั่วไป การที่ออกเป็นกฎกระทรวงอย่างที่เป็นอยู่ไม่สามารถครอบคลุมถึงสาระเนื้อหาที่ควรจะเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศในเรื่องต่างๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับเรื่องการคุ้มครองแรงงาน เพราะตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 มาตรา 22 เฉพาะแต่ในเรื่องของการคุ้มครองแรงงานเท่านั้นที่สามารถกำหนดให้แตกต่างไปจากพระราชบัญญัตินี้ได้ ส่วนเรื่องอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานไม่สามารถกำหนดให้แตกต่างไปจากพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 นี้ได้

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งเน้นที่จะศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบถึงแง่มุมต่าง ๆ ทั้งข้อดีและข้อเสียของการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล ตามกฎหมายไทย ว่าเป็นไปตามมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศขององค์การแรงงานระหว่างประเทศหรือไม่ มาตรฐานแรงงานดังกล่าวเหมาะสมที่จะนำมาใช้กับประเทศไทยเพียงใด ซึ่งกล่าวได้ว่าอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศมีความสำคัญในการวางมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ โดยถือว่าเป็นมาตรฐานขั้นต่ำที่รัฐภาคีจะต้องให้แก่คนงานในรัฐ โดยมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศมีจุดมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมความยุติธรรมทางสังคม การรับรองและเคารพสิทธิมนุษยชน การสนับสนุนให้เกิดความเป็นธรรมในการใช้แรงงาน การยกระดับมาตรฐานความเป็นอยู่ที่ดีแก่ลูกจ้าง โดยมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศกำหนดออกมาในรูปแบบของอนุสัญญา (Convention) และข้อแนะ (Recommendation) ตราบขึ้นโดยที่ประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศซึ่งได้เริ่มกำหนดขึ้นมาตั้งแต่ ค.ศ.1919 (พ.ศ.2462) อันเป็นปีก่อตั้งองค์การระหว่างประเทศ และประเทศไทยเป็นสมาชิกผู้ร่วมก่อตั้งในสมัยสันนิบาตชาติ ซึ่งองค์การแรงงานระหว่างประเทศได้เห็นถึงความสำคัญของการใช้แรงงานลูกเรือชาวประมงจึงได้จัดทำอนุสัญญาและข้อแนะที่ให้ความคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลเป็นการเฉพาะ ได้แก่ อนุสัญญาฉบับที่ 112 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ (ชาวประมง) พ.ศ.2502 (Minimum Age (Fishermen) Convention, 1959) อนุสัญญาฉบับที่ 113 ว่าด้วยการตรวจสุขภาพ (ชาวประมง) พ.ศ.2502 (Medical Examination (Fishermen) Convention, 1959) อนุสัญญาฉบับที่ 114 ว่าด้วยข้อตกลงของชาวประมง พ.ศ.2502 (Fishermen's Articles of Agreement Convention, 1959) อนุสัญญาฉบับที่ 125 ว่าด้วยประกาศนียบัตรความสามารถของชาวประมง พ.ศ.2509 (Fishermen's Competency Certificates Convention, 1966) อนุสัญญาฉบับที่ 126 ว่าด้วยที่พักของลูกเรือ พ.ศ.2509 (Accommodation of Crews (Fishermen) Convention, 1966) ข้อแนะฉบับที่ 7 ว่าด้วยชั่วโมงทำงาน (งานประมง)

พ.ศ.2463 (Hours of Work (Fishing) Recommendation, 1920) ข้อเสนอฉบับที่ 126 ว่าด้วยการฝึกอาชีพ (ชาวประมง) พ.ศ.2509 (Vocational Training Crews (Fishermen) Recommendation, 1966

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้นอกจากจะศึกษาเปรียบเทียบกับตามมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศขององค์การแรงงานระหว่างประเทศแล้ว ยังทำการศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาถึงข้อบกพร่องของกฎหมายคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของไทย เพื่อหามาตรการแก้ไขหรือเพิ่มเติมบทบัญญัติของกฎหมายคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

2.1 เพื่อศึกษาถึงสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน ความเป็นอยู่ ปัญหา และอุปสรรคการดำรงชีวิตในระหว่างการปฏิบัติงานในเรือประมงทะเล

2.2 เพื่อเปรียบเทียบและวิเคราะห์การคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศไทยกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศขององค์การแรงงานระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล

2.3 เพื่อวิเคราะห์และปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศไทย

3. สมมุติฐานของการศึกษา

การคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบกฎกระทรวง ฉบับ ที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ยังมีบทบัญญัติอีกหลายมาตราที่ยังไม่ได้เป็นไปตามมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล ไม่สามารถคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ สมควรได้รับการพิจารณาปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องการตรวจร่างกายลูกจ้างก่อนเริ่มทำงานในงานประมงทะเล การฝึกอาชีพให้แก่แรงงานก่อนที่จะออกทำการประมงในทะเล สัญญาจ้างแรงงาน อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ สวัสดิการ และความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อให้ลูกจ้างในงานประมงทะเลได้รับความเป็นธรรมขึ้น

4. ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน ของแรงงานในเรือประมงทะเล ซึ่งมีลักษณะเป็นงานด้านเกษตรกรรม ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการจับสัตว์น้ำ ณ บริเวณใดบริเวณหนึ่งในทะเล และเดินทางกลับยังเขตชายฝั่งของประเทศไทย ศึกษากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศไทย รวมทั้งมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ กฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลอันได้แก่ ประเทศฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา

5. วิธีการศึกษา

การเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) โดยการศึกษาค้นคว้าและวิเคราะห์ข้อมูลจากหนังสือ บทความ งานวิจัย สื่ออิเล็กทรอนิกส์ และเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้ความคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศไทย อนุสัญญาและข้อเสนอขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเล กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลของต่างประเทศ ได้แก่ ฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา รวมทั้งข้อเสนอแนะของบุคคลและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

6.1 ทำให้ทราบถึงสาระสำคัญของอนุสัญญาและข้อเสนอแนะฉบับต่างๆขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่ให้ความคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล

6.2 ทำให้ทราบถึงการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลตามกฎหมายของต่างประเทศ

6.3 ทำให้ทราบสถานะของพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบบทกฎหมาย วรรค 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 เรื่องการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล ว่ามีความเป็นสากลมากน้อยเพียงใด

6.4 เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศไทย

บทที่ 2

ความเป็นมาและแนวคิดในการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล

ในบทนี้จะได้ทำการศึกษาถึงความเป็นมาและแนวคิดในการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ของประเทศฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ต่อจากนั้นจะได้ทำการศึกษาประวัติและแนวคิดในการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลของประเทศไทย โดยกล่าวถึงความจำเป็นของกิจการประมงทะเล ความหมายของงานประมงทะเล (แรงงานประมงทะเล) เพื่อให้ทราบถึงขอบเขตในการให้ความคุ้มครอง ความเป็นมา และแนวคิดของการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล สภาพการทำงานของแรงงานประมงทะเล รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคการดำรงชีพในระหว่างปฏิบัติงานในเรือประมงทะเล

1. ความเป็นมาของการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization : ILO) ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ.1919 (พ.ศ.2462) หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เมื่อครั้งมีการประชุมสันติภาพ (Peace Conference) ครั้งแรกที่กรุงปารีส และครั้งต่อมาที่กรุงแวร์ซายส์ ผู้ที่มีส่วนริเริ่มผลักดันและสนับสนุน การก่อตั้ง ได้แก่ Mr. Robert Owen ชาว Wales (มีชีวิตอยู่ระหว่าง ค.ศ.1771-1853 หรือ พ.ศ.2314-2396) และ Mr. Daniel Legrand ชาวฝรั่งเศส (มีชีวิตอยู่ระหว่างปี ค.ศ.1783-1859 หรือ พ.ศ.2326-2402) แนวความคิดของบุคคลทั้งสองถูกนำเสนอเข้าสู่การพิจารณาของสมาคมกฎหมายแรงงานระหว่างประเทศ (International Association for Labour Legislation) ตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ.1901 หรือ พ.ศ.2444) เพื่อทดสอบการยอมรับ ซึ่งก็ได้รับการตอบสนองและได้รับการผนวกเข้าไว้ในธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศ และได้รับการรับรองโดยที่ประชุมสันติภาพ (Peace Conference) ในเดือนเมษายน ค.ศ.1919 นั้นเอง¹

ธรรมนูญองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้รับการกำหนดขึ้นระหว่างเดือนมกราคม-เมษายน 2462 โดยคณะกรรมการแรงงาน (Labour Committee) ซึ่งเป็นคณะบุคคลที่ตั้งขึ้นโดยที่ประชุมสันติภาพ (Peace Conference) หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ประกอบด้วยผู้แทนจากรัฐต่างๆ

¹ ILO History. <http://www.ilo.org/public/english/about/history.htm>. [15 ตุลาคม 2545]

9 ประเทศ ได้แก่ เบลเยียม คิวบา เชกโกสโลวาเกีย ฝรั่งเศส อิตาลี ญี่ปุ่น โปแลนด์ อังกฤษ และสหรัฐอเมริกา โดยมีนาย Samuel Gompers ประธานสหพันธ์แรงงานอเมริกัน (American Federation of Labour : AFL) เป็นประธานการประชุม ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบกำหนดให้ องค์การแรงงานระหว่างประเทศเป็นองค์การไตรภาคี มีผู้แทนจากฝ่ายรัฐบาล นายจ้าง และลูกจ้าง เป็นองค์คณะบริหารองค์การ และในที่สุด ธรรมนูญขององค์การแรงงานระหว่างประเทศก็ได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของสนธิสัญญาแวร์ซายส์ หมวด 8²

องค์การแรงงานระหว่างประเทศมีวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้ในธรรมนูญขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ซึ่งธรรมนูญขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ มาตรา 1 ข้อ 1³ ว่าด้วยเรื่องการก่อตั้งธรรมนูญขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดให้การใช้อำนาจขององค์การแรงงานระหว่างประเทศต้องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ในบทนำ(Preamble) ของธรรมนูญก่อตั้งองค์การแรงงานระหว่างประเทศ คือ การส่งเสริมความยุติธรรมทางสังคม (Social Justice) การรับรองและเคารพสิทธิมนุษยชน การสนับสนุนให้เกิดความเป็นธรรมในการใช้แรงงาน การยกระดับมาตรฐานความเป็นอยู่ที่ดีแก่ลูกจ้าง และการให้ความช่วยเหลือประเทศสมาชิกในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม นอกจากนี้องค์การแรงงานระหว่างประเทศยังได้ยึดคำประกาศแห่งฟิลาเดเฟีย (The Declaration of Philadelphia) กล่าวคือ ในปี ค.ศ.1944(พ.ศ.2487) ที่ประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่ได้จัดให้มีการประชุม ณ นครฟิลาเดลเฟีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งคำประกาศแห่งฟิลาเดเฟีย เป็นส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ โดยคำประกาศดังกล่าวมีหลักการสำคัญ ดังนี้⁴

- 1) แรงงานมิใช่สินค้า
- 2) เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น และการตั้งสมาคมเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับความก้าวหน้าอันยั่งยืน
- 3) ความยากจน ณ ที่หนึ่งที่เคยยอมเป็นปฏิปักษ์ต่อความเจริญรุ่งเรืองในทุกหนทุกแห่ง
- 4) มนุษย์ทุกคนมีสิทธิที่จะแสวงหาทั้งสวัสดิภาพด้านวัตถุ และพัฒนาการด้านจิตใจ

² ILO History. <http://www.ilo.org/public/english/about/history.htm>. [15 ตุลาคม 2545]

³ มาตรา 1 ข้อ 1 บัญญัติว่า “องค์การถาวรตามนัยนี้ ได้รับการก่อตั้งเพื่อสนับสนุนวัตถุประสงค์ดังกล่าวไว้ในบทนำของธรรมนูญนี้ และในคำประกาศที่เกี่ยวกับเป้าหมายและเจตนารมณ์ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ที่รับรอง ณ นครฟิลาเดลเฟีย ในวันที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ.2487 (ค.ศ.1944) ซึ่งได้ผนวกไว้ท้ายธรรมนูญนี้แล้ว”

⁴ International Labour Organization. The ILO What it is What it does.s.l., n.d., p.5.

ภายใต้เงื่อนไขของเสรีภาพและความภาคภูมิใจ ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และโอกาสอันทัดเทียมกัน โดยมีได้ค้ำนึ่งถึงเชื้อชาติ ความเชื่อถือหรือเพศใด

การประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Conference) เพื่อรับรองอนุสัญญาและข้อแนะ ได้จัดให้มีการประชุมระหว่างสมาชิกขององค์การปีละครั้งประมาณเดือนมิถุนายน ถึง เดือนกรกฎาคม ของทุกปี ที่กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ โดยประเทศสมาชิกแต่ละประเทศส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุม ประเทศละ 4 คน ซึ่งประกอบด้วย ฝ่ายรัฐบาล 2 คน ฝ่ายนายจ้าง 1 คน ฝ่ายลูกจ้าง 1 คน ลักษณะดังกล่าวนี้เรียกว่า ระบบไตรภาคี (Tripartite) ซึ่งเป็นระบบที่ให้นายจ้างและลูกจ้างมีส่วนร่วมร่วมกับภาครัฐด้วย

การกำหนดและรับรองมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ เพื่อให้ประเทศสมาชิกได้นำไปเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำ เพื่อคุ้มครองการใช้แรงงานในประเทศของตน ซึ่งมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศจะถูกกำหนดออกมาใน 2 รูปแบบ คือ รูปแบบที่เป็นอนุสัญญา (Convention) และรูปแบบที่เป็นข้อแนะ (Recommendation) อนุสัญญามีลักษณะเป็นตราสารที่ประเทศสมาชิกขององค์การแรงงานระหว่างประเทศร่วมกันลงมติรับรองให้เป็นมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ โดยกำหนดหลักการทางด้านแรงงานแต่ละเรื่องไว้ ถ้าประเทศสมาชิกใดได้พิจารณาให้สัตยาบัน (Ratified) ก็จะต้องผูกพันที่จะปฏิบัติตามอนุสัญญานั้นๆ หากไม่ปฏิบัติตามประเทศสมาชิกอื่น หรือองค์การนายจ้าง และลูกจ้างสามารถร้องเรียนหรือยื่นประท้วงต่อองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ส่วนข้อแนะถูกกำหนดขึ้นมาโดยไม่มีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างข้อผูกพันขึ้น แต่จะเป็นการกำหนดแนวทางและรายละเอียดในการปฏิบัติตามอนุสัญญา หรือเป็นแนวปฏิบัติที่ประเทศสมาชิกจะนำไปกำหนดนโยบาย และกฎหมาย และกฎข้อบังคับของแต่ละประเทศ ซึ่งในการให้ความเห็นชอบ จะใช้วิธีรับเอา

การออกอนุสัญญาและข้อแนะ ในเรื่องของการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลขององค์การแรงงานระหว่างประเทศได้เริ่มมีขึ้นตั้งแต่ปี ค.ศ.1920 (พ.ศ.2463) โดยมีการศึกษาเรื่องของการเงื่อนไขการทำงานของชาวประมงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการจำกัดชั่วโมงการทำงานของลูกจ้างในอุตสาหกรรมประมง ซึ่งต่อมาองค์การแรงงานระหว่างประเทศได้มีข้อแนะว่าด้วยชั่วโมงทำงาน (Hours of Work (Fishing) Recommendation, 1920 (No.7)) ซึ่งกำหนดชั่วโมงในการทำงานแปดชั่วโมงต่อวัน หรือสี่สิบแปดชั่วโมงต่อสัปดาห์ ซึ่งในระยะเวลาต่อจนถึงปี ค.ศ.2000 (พ.ศ.2543) ก็ยังคงมีการพูดถึงเรื่องของการจำกัดชั่วโมงการทำงานของลูกจ้างในอุตสาหกรรมประมง⁵

⁵ Safety and health in the fishing industry: An ILO Perspective.

ในปี ค.ศ. 1959 (พ.ศ.2502) องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ออกอนุสัญญาฉบับที่ 112 ว่าด้วย อายุขั้นต่ำ(ชาวประมง) พ.ศ.2502 (Minimum Age (Fishermen),1959) อนุสัญญาฉบับที่ 113 ว่าด้วย การตรวจสุขภาพ(ชาวประมง) พ.ศ.2502 (Medical Examination(Fishermen),1959) และ อนุสัญญาฉบับที่ 114 ว่าด้วยข้อตกลงของชาวประมง พ.ศ.2502 (Fishermen's Articles of Agreement, 1959) ต่อมาในปี 1966 (พ.ศ.2509) องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ออกอนุสัญญาฉบับที่ 125 ว่าด้วยประกาศนียบัตรความสามารถของชาวประมง พ.ศ.2509 (Fishermen's Competency Certificates, 1966) อนุสัญญาฉบับที่ 126 ว่าด้วยที่พักของลูกเรือ(ชาวประมง) พ.ศ.2509 (Accommodation of Crews (Fishermen), 1966) และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวกับการฝึกอบรมวิชาชีพของชาวประมง พ.ศ.2509 (Vocational Training Crew (Fishermen) Recommendation, 1966)

การประชุมเกี่ยวกับเงื่อนไขของการทำงานในอุตสาหกรรมประมงได้มีการประชุมในปี ค.ศ.1954 (พ.ศ.2497), 1962 (พ.ศ.2505), 1978 (พ.ศ.2521) และ ค.ศ.1988 (พ.ศ.2531) ซึ่งที่ประชุมได้ให้คำแนะนำองค์การแรงงานระหว่างประเทศเกี่ยวกับการทำงานของชาวประมง สมัยประชุม ปี ค.ศ.1988 (พ.ศ.2531) ได้มีการอภิปรายเกี่ยวกับระบบของการจ่ายค่าตอบแทน หรือรายได้จากการทำงาน การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมประมง สังคมและเศรษฐกิจของชาวประมง รายย่อยและกลุ่มหมู่บ้านชาวประมงขนาดเล็ก⁶ ซึ่งองค์การแรงงานระหว่างประเทศมีการประชุมย่อยๆ ในระดับประเทศ

ในปี ค.ศ.2002 (พ.ศ.2545) องค์การแรงงานระหว่างประเทศเริ่มมีการศึกษาอนุสัญญาและ ข้อเสนอแนะที่เกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลอีกครั้ง เนื่องจากอนุสัญญาและข้อเสนอแนะที่ให้ความคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล ได้ใช้มาตั้งแต่ ปี ค.ศ.1920 (พ.ศ.2463) ค.ศ.1959 (พ.ศ.2502) และ ค.ศ.1966 (พ.ศ.2509) ตามลำดับ ซึ่งเห็นได้ว่า ได้มีการใช้อนุสัญญา และข้อเสนอแนะดังกล่าวได้ใช้มาเป็นระยะเวลาประมาณ 45 ปี ซึ่งในปัจจุบันสภาพสังคม และเศรษฐกิจมีการเปลี่ยนแปลงไป เรือประมงมีการติดตั้งเครื่องยนต์ มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ปลาที่อยู่ใกล้ชายฝั่งลดจำนวนลง เรือประมงต้องออกไปหาปลาไกลจากชายฝั่งทะเลมากขึ้น ประกอบกับ อนุสัญญาว่าด้วยประกาศนียบัตรความสามารถของชาวประมง และที่พักของลูกเรือ(ชาวประมง) โดย ในปี ค.ศ.2003 (พ.ศ.2546) องค์การแรงงานระหว่างประเทศไทยได้มีการทำแบบสอบถามไปยัง ประเทศสมาชิก โดยจะมีการประชุมในปี ค.ศ.2004 (พ.ศ.2547) และในปี ค.ศ.2005 (พ.ศ.2548) จะมีการลงมติ

⁶ Welcome labour. http://www.icsf.net/jsp/publication/samudra/pdf/english/issue_35/edit_pdf. [16

องค์การแรงงานระหว่างประเทศมีสมาชิก 177 ประเทศ มีประเทศสมาชิกตอบแบบสอบถามแล้วส่งกลับมายังองค์การแรงงานระหว่างประเทศ จำนวน 83 ประเทศ คิดเป็นร้อยละ 46.89 ซึ่ง 2 ใน 3 ของ 83 ประเทศสมาชิก ตัวแทนจากฝ่ายรัฐบาล นายจ้าง และลูกจ้าง ร่วมกันตอบแบบสอบถามโดยในเรื่องของอายุขั้นต่ำ (ชาวประมง) ร้อยละ 94 ของ 83 ประเทศสมาชิกที่ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า อายุขั้นต่ำ 18 ปี เป็นอายุที่เหมาะสมสำหรับผู้ที่ทำงานบนเรือประมงทะเลในเรื่องของสัญญาจ้างหรือข้อตกลงของชาวประมงระหว่างเจ้าของเรือกับแรงงานชาวประมง ผู้แทนจากฝ่ายรัฐบาลและลูกจ้างเห็นว่าสัญญาจ้างหรือข้อตกลงของชาวประมงมีความสำคัญ ในเรื่องความปลอดภัยในการทำงานและสุขภาพผู้แทนจากฝ่ายรัฐบาลเห็นว่า ควรจะครอบคลุมถึงแรงงานที่ทำงานบนเรือประมง⁷

สิ่งที่มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ได้แก่ ทุกๆ อนุสัญญา จะมีข้อแนะนำ⁸ เพราะถ้าประเทศสมาชิกใดไม่ให้สัตยาบันก็สามารถที่จะรับเอาตามข้อแนะนำได้และคำจำกัดความของคำว่า เรือประมงเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Fishing) หมายถึง เรือประมงที่มีภาระกิจทำประมงในทะเล รวมถึงในแม่น้ำ ยกเว้นไว้เฉพาะเรือหาปลาเพื่อการยังชีพ และเรือเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ⁹

อนุสัญญา 5 ฉบับ และข้อแนะนำ 2 ฉบับ ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่ให้ความคุ้มครองแรงงานประมงโดยตรง ประมาณ 10% ของแรงงานชาวประมงที่ได้รับความคุ้มครอง แต่ถ้ามีการแก้ไขใหม่ จะมีแรงงานชาวประมง ประมาณ 90% ที่จะได้รับความคุ้มครอง¹⁰

ในบางครั้งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ และองค์การแรงงานระหว่างประเทศ มีการทำงานร่วมกันเพื่อวัตถุประสงค์ที่จะปรับปรุงความปลอดภัยและสุขภาพของชาวประมง ซึ่งได้มีจรรยาบรรณในการทำประมงอย่างรับผิดชอบ ซึ่งจรรยาบรรณนี้ เป็นกฎเกณฑ์ของมาตรฐานของพฤติกรรม และความประพฤติ ในการทำประมงด้วยความรับผิดชอบ ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันในทางระหว่างประเทศ ซึ่งจรรยาบรรณนี้มีเพื่อใช้โดยความสมัครใจ อย่างไรก็ตามบางส่วนของจรรยาบรรณ มีพื้นฐาน ตามกฎเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศ

⁷ Proposed Comprehensive Standard on Work in the Fishing Sector: An Overview.

<http://www.icsf.net/jsp/publication/dossiers/labour/Art1.pdf>. [25 กรกฎาคม 2547]

⁸ Fifth item on the agenda: Work in the fishing sector-A discussion with a view to the adoption of a comprehensive standard (a Convention supplemented by a Recommendation)

<http://www.ilo.org/public/english/standards/realm/ilc92/pdf/pr-21.pdf>. [25 กรกฎาคม 2547]

⁹ Ibid.

¹⁰ ILO concludes 92 nd annual Conference.

<http://www.icsf.net/jsp/english/externalnews/newsDetails.jsp?id=1311>. [25 กรกฎาคม 2547]

ประเทศไทยได้เข้าร่วมดำเนินการในเรื่องของการแรงงานระดับโลกมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 โดยได้เข้าร่วมลงนามก่อตั้งองค์การแรงงานระหว่างประเทศกับเหล่าประเทศสมาชิกผู้เริ่มก่อตั้งเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ.2462 แต่สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม การเมืองในยุคนั้น ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการขยายการคุ้มครองแรงงานในประเทศ จึงไม่ปรากฏผลด้านการคุ้มครองแรงงานอย่างชัดเจนนักในระหว่าง พ.ศ.2472-2475 เป็นยุคภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลก ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและการเมืองโดยทั่วไป ประเทศไทยเองได้มีการเปลี่ยนแปลงระบอบการปกครองในประเทศเป็นระบอบประชาธิปไตย รัฐบาลขณะนั้น ได้ริเริ่มนโยบายด้านสาธารณะ (Public Policy) ขึ้น โดยการจัดตั้งแผนกจัดหางานเพื่อรองรับปัญหาคนว่างงาน และจากการที่รัฐบาลส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศตลอดมา ทำให้ประเทศไทยเริ่มรู้จักมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ คือ รู้จักนำอนุสัญญาและข้อเสนอแนะมาพิจารณากำหนดมาตรฐานแรงงานในประเทศไทย¹¹

ประเทศไทยในฐานะที่เป็นสมาชิกผู้เริ่มก่อตั้งองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ซึ่งในปัจจุบันนี้ องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ผ่านรับรองอนุสัญญาไปแล้ว 183 ฉบับ ในจำนวนนี้ อนุสัญญาที่ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันแล้ว มีจำนวน 14 ฉบับ ได้แก่¹²

1. อนุสัญญาฉบับที่ 14 ว่าด้วยการหยุดพักผ่อนประจำสัปดาห์ (งานอุตสาหกรรม) พ.ศ.2464 (Weekly Rest (Industry), 1921)
2. อนุสัญญาฉบับที่ 19 ว่าด้วยการปฏิบัติที่เท่าเทียมกัน (ค่าทดแทนกรณีประสบอุบัติเหตุ) พ.ศ.2468 (Equality of Treatment (Accident Compensation), 1925)
3. อนุสัญญาฉบับที่ 29 ว่าด้วยแรงงานบังคับ พ.ศ.2473 (Forced Labour, 1930)
4. อนุสัญญาฉบับที่ 80 ว่าด้วยการแก้ไขบทบัญญัติมาตรฐานท้ายบท พ.ศ.2489 (Final Articles Revision, 1946)
5. อนุสัญญาฉบับที่ 88 ว่าด้วยการจัดบริการจัดหางาน พ.ศ.2491 (Employment Service, 1948)
6. อนุสัญญาฉบับที่ 100 ว่าด้วยค่าตอบแทนที่เท่าเทียมกัน พ.ศ.2494 (Equal Remuneration, 1951)
7. อนุสัญญาฉบับที่ 104 ว่าด้วยการเลิกโทษอาญา (คนงานพื้นเมือง) พ.ศ.2498

¹¹ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน. 75 ปี แห่งความสัมพันธ์ไทยกับองค์การแรงงานระหว่างประเทศ. กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม, ม.ป.ศ., 2537, หน้า 171-174.

¹² Thailand ratified 14 conventions. <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/ratifice.pl?Thailand>.

(Abolition of Penal Sanctions (Indigenous Workers), 1955)

8. อนุสัญญาฉบับที่ 105 ว่าด้วยการยกเลิกแรงงานบังคับ พ.ศ.2490 (Abolition of Forced Labour, 1957)
9. อนุสัญญาฉบับที่ 116 ว่าด้วยการแก้ไขบทบัญญัติมาตรฐานท้ายบท พ.ศ.2504 (Final Article Revision (Revised), 1962)
10. อนุสัญญาฉบับที่ 122 ว่าด้วยนโยบายการมีงานทำ พ.ศ.2507 (Employment Policy, 1964)
11. อนุสัญญาฉบับที่ 123 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ (งานใต้ดิน) พ.ศ.2508 (Minimum Age(Underground Work), 1965)
12. อนุสัญญาฉบับที่ 127 ว่าด้วยน้ำหนักขั้นสูง พ.ศ.2510 (Maximum Weight, 1967)
13. อนุสัญญาฉบับที่ 182 ว่าด้วยการขจัดรูปแบบที่เลวร้ายที่สุดของการใช้แรงงานเด็ก พ.ศ.2452 (Elimination of Worse Forms of Child Labour, 1999)
14. อนุสัญญาฉบับที่ 138 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ พ.ศ.2516 (Minimum Age, 1973)

2. ความเป็นมาของการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลของประเทศฟิลิปปินส์¹³

ในปี ค.ศ.1975 (พ.ศ.2518) ประเทศฟิลิปปินส์ได้ออกกฎหมายที่มีชื่อว่า Presidential Decree No.704 หรือเรียกว่า Fisheries Decree ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ไม่ได้ให้ความคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล กฎหมายฉบับนี้เกี่ยวกับเรื่องของการทำการประมง ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้เกิดการทำประมงที่เกินกำลังการผลิตของทรัพยากรประมง ทำให้ปลาในทะเลอาณาเขตของประเทศฟิลิปปินส์ลดลงเป็นอย่างมาก ซึ่งชาวประมงฟิลิปปินส์ไม่เห็นด้วยกับกฎหมายฉบับนี้ ในหกประการคือ

1. กฎหมายฉบับนี้ไม่ได้คุ้มครองชาวประมง แต่กฎหมายฉบับนี้ให้ความช่วยเหลือแก่รัฐบาล
2. กฎหมายฉบับนี้ให้ความช่วยเหลือเฉพาะเรือประมงขนาดใหญ่และทำให้เกิดการฉ้อราษฎร์บังหลวงของรัฐบาล
3. กฎหมายฉบับนี้เป็นสาเหตุให้มีการจับปลามากเกินกำลังผลิต ของทรัพยากรประมง ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมา

¹³ Organization, Legislation and The right of fishworkers in The Philippines.

4. กฎหมายฉบับนี้รัฐบาลเท่านั้นที่ดำเนินการจัดการประมงชาวประมงไม่สามารถเข้าร่วมในการจัดการประมง

5. กฎหมายฉบับนี้ไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

6. กฎหมายฉบับนี้ไม่ได้ช่วยชาวประมงให้มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นกว่าเดิม

หลังจากที่กฎหมายฉบับนี้มีผลใช้บังคับ ชาวประมงที่ไม่เห็นด้วยกับกฎหมายฉบับนี้ ได้เกิดการเคลื่อนไหว โดยชาวประมงที่ไม่เห็นด้วยกับกฎหมายฉบับนี้ได้รวมตัวกันเพื่อก่อตั้งองค์กรของชาวประมง ซึ่งแต่เดิมนั้นชาวประมงไม่เคยมีการเรียกร้องเพื่อสิทธิของตัวเองมาก่อน องค์กรของชาวประมงเริ่มมีการเรียกร้องเพื่อสิทธิของกลุ่มชาวประมง กล่าวคือ มีการถือป้ายเดินไปตามถนน ได้มีการเจรจากับเจ้าหน้าที่รัฐบาล ได้มีการยื่นหนังสือถึงรัฐสภา ซึ่งสิ่งที่ชาวประมงต้องการให้มีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง ได้แก่ เรื่องค่าจ้าง สภาพการทำงาน การหยุดการจับปลาที่ผิดกฎหมาย กล่าวคือ เรือประมงขนาดใหญ่ซึ่งจับปลาใกล้กับฝั่งทะเลในปริมาณมาก

ในปี ค.ศ.1987 (พ.ศ.2530) ได้มีการเปลี่ยนรัฐบาลใหม่และมีรัฐธรรมนูญฉบับใหม่ รัฐธรรมนูญฉบับใหม่ได้มีการให้ความช่วยเหลือชาวประมงในบางประการ กล่าวคือ เฉพาะชาวประมงฟิลิปปินส์เท่านั้นที่สามารถจับปลาในน่านน้ำของประเทศฟิลิปปินส์ได้ แต่ชาวประมงก็ยังไม่พอใจกับรัฐธรรมนูญฉบับนี้ ต่อมากลางปี ค.ศ.1988 (พ.ศ.2531) ชาวประมงต้องการให้รัฐสภาผ่านกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการประมง ชาวประมงได้พยายามวิ่งเต้นให้สมาชิกสภานิติบัญญัติสนับสนุนการออกกฎหมายและได้มีการทำประชาวิจารณ์ แต่รัฐสภาก็ไม่ได้มีการผ่านกฎหมายฉบับนี้ หลังจากนั้น 10 ปี ต่อมาในปี ค.ศ.1998 (พ.ศ.2541) ได้มีการออกกฎหมาย Republic Act 8550 Fisheries Code of 1998 (FC) ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ออกมาแทนที่ President Decree 704 (Fisheries Decree of 1976)

Republic Act 8550 Fisheries Code of 1998 (FC) กล่าวถึง การจัดการ การอนุรักษ์ การคุ้มครองแหล่งประมง สิทธิ สุขภาพและความปลอดภัยของชาวประมง ซึ่งมาตรา 25 กล่าวถึงเรื่องสิทธิและสิทธิพิเศษของชาวประมง ว่า ชาวประมงมีสิทธิเช่นเดียวกับแรงงานประเภทอื่นๆ ภายใต้กฎหมายแรงงาน กฎหมายสวัสดิการ และกฎหมายอื่นๆ กัปตันหรือผู้ควบคุมเรือประมงจะต้องมีการฝึกอบรมกฎหมายที่เกี่ยวกับการประมง เรือประมงที่นำเข้ามาจากต่างประเทศจะต้องได้รับการตรวจสอบความปลอดภัยโดยเจ้าหน้าที่ของฟิลิปปินส์ รัฐบาลฟิลิปปินส์ให้เงินช่วยเหลือชาวประมงขนาดเล็กเพื่อซื้อเรือประมงขนาดใหญ่ เพื่อจะได้ออกไปจับปลาได้ไกลจากฝั่งทะเลได้มากขึ้น และเรือประมงทุกลำจะต้องมีเวชภัณฑ์ที่เพียงพอ และมีอุปกรณ์ในการช่วยชีวิต

3. ความเป็นมาของการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลของประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าทางด้านการประมง รัฐบาลของประเทศญี่ปุ่นได้มีการให้เงินอุดหนุนในสาขาการประมงทะเลเป็นจำนวนมากในแต่ละปี เพื่อให้มีการพัฒนาในสาขานี้แบบยั่งยืน ซึ่งสาเหตุสำคัญที่รัฐบาลของประเทศญี่ปุ่นได้ให้เงินอุดหนุนแก่สาขาการประมงทะเล ได้แก่¹⁴

1. หลังจากการพ่ายแพ้สงครามโลกครั้งที่สอง ชาวประมงญี่ปุ่นได้ถูกเก็บภาษีอย่างมาก เพราะรัฐต้องการเงินไปฟื้นฟูประเทศและพัฒนาภาคอุตสาหกรรม เมื่อภาคอุตสาหกรรมเจริญก้าวหน้า รัฐมีรายได้จากการเก็บภาษีภาคอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมาก จึงได้นำไปใช้ในการพัฒนาการประมงอย่างเต็มที่ โดยการให้การสนับสนุนทั้งทางด้านการศึกษาวิจัยค้นคว้าและการให้เงินอุดหนุนแก่ชาวประมง

2. ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่เป็นเกาะมีพื้นที่ราบสำหรับการทำการเกษตรจำกัด ความอยู่รอดของประเทศจึงขึ้นอยู่กับ การขนส่งทางเรือเป็นสิ่งสำคัญ สินค้าในหมวดอาหารเป็นสินค้าที่ประเทศญี่ปุ่นต้องนำเข้าเป็นจำนวนมากในแต่ละปี ดังนั้นหากเกิดวิกฤตการณ์ใดๆ เกิดขึ้นทำให้การขนส่งทางเรือขัดข้อง ประเทศญี่ปุ่นจะขาดแคลนอาหารทันที ดังนั้นเพื่อเป็นการสร้างความมั่นคงทางอาหารให้แก่ประเทศ รัฐบาลญี่ปุ่นจึงใช้งบประมาณเป็นจำนวนมากในการที่จะรักษาจำนวนชาวนาและชาวประมงไว้ให้ได้จำนวนที่เพียงพอสำหรับการผลิตข้าวและปลาให้คนญี่ปุ่นได้บริโภค

การพัฒนาการและให้ความช่วยเหลือแก่ชาวประมง โดยเฉพาะอย่างยิ่งชาวประมงขนาดเล็กนั้น ได้ดำเนินการภายใต้เงื่อนไข 2 ประการคือ ทรัพยากรประมงไม่ใช่สาธารณสมบัติ แต่จะเป็นสมบัติของชุมชนประมง (Fishery communal property) และการทำการประมงจะมีการควบคุม ไม่ปล่อยให้มีการทำประมงแบบเสรีเกิดขึ้น ประเทศญี่ปุ่นได้มีการพัฒนาระบบสิทธิการทำการประมง (Fishing Right) และการจัดการประมงโดยชุมชนขึ้น โดยใช้องค์กรชาวประมงเป็นแกนหลักในการดำเนินการ ซึ่งในปัจจุบันองค์กรชาวประมงที่ทำหน้าที่นี้คือ สหกรณ์ประมง¹⁵

ภายใต้กฎหมายประมง (Fisheries Law of 1949) การจัดการประมงของประเทศญี่ปุ่นได้ใช้ระบบสิทธิการทำการประมง (Fishing rights system) สำหรับการจัดการประมงชายฝั่ง (Coastal fishery) และใช้ระบบการออกใบอนุญาตทำการประมง (Fishing licence) สำหรับการทำการประมงนอกฝั่ง (Off shore fishery) และการประมงน้ำลึก หรือการประมงนอกน่านน้ำ ซึ่งใบอนุญาตนี้จะอนุญาตให้ทำการประมงในแหล่งทำการประมงที่ไม่ได้อยู่ภายใต้การจัดการประมงโดยระบบสิทธิการทำการประมง ซึ่งหมายถึงการทำการประมงในแหล่งทำการประมงที่อยู่นอกบริเวณชายฝั่ง

¹⁴ กังวาลย์ จันทรโชติ. การจัดการประมงโดยชุมชน. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2541, หน้า 31-32.

¹⁵ กังวาลย์ จันทรโชติ. การจัดการประมงโดยชุมชน. หน้า 32.

โดยทั่วไปแล้วชาวประมงที่ได้รับอนุญาตนี้ จะเป็นผู้ที่ใช้เครื่องมือทำการประมงแบบเคลื่อนที่ (Mobile gears) ได้แก่ อวนล้อมจับ (Purse seine) อวนลาก (Trawls) เบ็ดราว (Longlines) เป็นต้น¹⁶

ด้วยระบบการจัดการประมงของประเทศญี่ปุ่นที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันนี้ ทำให้ชาวประมงทุกระดับตั้งแต่ชาวประมงขนาดเล็ก ชาวประมงพาณิชย์ มีแหล่งทำการประมงที่ชัดเจน ไม่เกิดปัญหาการขัดแย้งเชิงทรัพยากรประมงระหว่างชาวประมงกลุ่มต่างๆ¹⁷

ประเทศญี่ปุ่น ในปี ค.ศ.1896 (พ.ศ. 2439) ได้มีการรวมตัวกันของกลุ่มผู้ทำงานบนเรือ ก่อนประเทศอื่นๆ ซึ่งมีชื่อเรียกว่า Kai-in (Seafares) Club ตั้งอยู่ในเมืองโกเบ นับว่าเป็นการรวมตัวกันครั้งแรกของผู้ใช้แรงงานที่ทำงานบนเรือ ซึ่งผู้แทนขององค์กรดังกล่าวได้เข้าร่วมประชุมด้านแรงงานที่องค์กรแรงงานระหว่างประเทศ ภายหลังจากการประชุมก็ได้รับแนวความคิดต่างๆ จากการประชุมขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ ซึ่งในปี ค.ศ.1929 (พ.ศ.2472) ได้มีการรวมตัวกันของลูกจ้างที่ทำงานบนเรือเดินทะเล โดยได้ก่อตั้งเป็นสหภาพแรงงานคนประจำเรือ (Japan Seaman's Union หรือ JSU) เพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์และต่อรองกับนายจ้าง¹⁸

ในช่วงเวลาระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 ภายใต้อิทธิพลกดดันจากสงคราม สหภาพแรงงานของคนประจำเรือ ก็ได้ถูกล้มเลิกไป¹⁹ หลักจากที่ประเทศญี่ปุ่นได้พ่ายแพ้ในสงครามโลกครั้งที่สอง ใน ค.ศ.1945 (พ.ศ.2488) ฝ่ายสัมพันธมิตรได้เข้ายึดครองประเทศญี่ปุ่นและได้บังคับให้รัฐบาลญี่ปุ่นทำการปรับปรุงกฎหมายต่างๆ

ต่อมา ในปี ค.ศ.1947 (พ.ศ.2490) สถานิติบัญญัติของประเทศญี่ปุ่นได้ผ่านการเห็นชอบกฎหมาย 2 ฉบับ ที่ให้ความคุ้มครองแก่แรงงานในงานประมงทะเล คือ Labor Standard Law (Law No.49 of April 7, 1947) และMariners' Law (Law No.100 of September 1, 1947) ภายใต้อกฎหมาย 2 ฉบับนี้ ให้คุ้มครองการใช้แรงงานบนเรือเดินทะเลและแรงงานบนเรือประมงทะเลด้วย กล่าวคือ ลูกจ้างที่ทำงานบนเรือประมงที่มีขนาด 30 ตันกรอสหรือมากกว่าขึ้นไป ลูกจ้างที่ทำงานบนเรือนั้นอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายที่มีชื่อเรียกว่า Mariners' Law ส่วนลูกจ้างที่ทำงานบนเรือประมงที่มีขนาดน้อยกว่า 30 ตันกรอส ลูกจ้างที่ทำงานบนเรือนั้นอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายคุ้มครองแรงงาน (Labour Standard Law)

ในปี ค.ศ.1948 (พ.ศ.2491) ได้มีการออกกฎหมายว่าด้วยหน่วยยามชายฝั่ง (Japan Coast Guard Law) ซึ่งกฎหมายฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ในการป้องกันชีวิต ทรัพย์สิน และปราบปรามการ

¹⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 38-39.

¹⁷ กังวาลย์ จันทร โชติ. การจัดการประมงโดยชุมชน. หน้า 40.

¹⁸ What is JSU. <http://www.jsu.or.jp/eng/eng.htm>. [23 กรกฎาคม 2547]

¹⁹ What is JSU. <http://www.jsu.or.jp/eng/eng.htm>. [23 กรกฎาคม 2547]

กระทำผิดกฎหมายในทะเล โดยหน่วยยามชายฝั่งมีหน้าที่ดูแลความปลอดภัยในทะเล ควบคุมการปฏิบัติตามกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย ค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางทะเล สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในทะเล²⁰

4. ความเป็นมาของการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกา²¹

ประวัติของการออกกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือประมงทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้เริ่มขึ้นในปี ค.ศ.1930 (พ.ศ.2473) มีเรือ 2 ลำ ชื่อว่า The Morro Castle และ Mohawk ได้เกิดภัยพิบัติกับเรือ 2 ลำดังกล่าว ซึ่งต่อมาในปี ค.ศ.1936 – 1937 (พ.ศ.2479 - 2480) ได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้โดยสารบนเรือ แต่ไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือประมงทะเล

ต่อมาในปี ค.ศ.1941 (พ.ศ.2484) Thomas A. Flaherty ซึ่งมีฐานะเป็นผู้แทนฝ่ายนิติบัญญัติได้เสนอกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือประมงและชาวประมง ซึ่งกลุ่มชาวประมงของเมืองบอสตัน (Fishermen's Union of Boston) เห็นว่ากฎหมายดังกล่าวเป็นสิ่งที่ดี แต่กลุ่มชาวประมงส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นสิ่งที่ไม่ดี

ต่อมาในปี ค.ศ.1941 (พ.ศ.2484) เดือนธันวาคม เกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 สถานิติบัญญัติที่ไม่ได้มีการกล่าวถึงกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือประมงและชาวประมงเนื่องจากไม่มีเวลาและไม่มียงบประมาณ ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มีจำนวนชาวประมงตายจากอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก หน่วยยามชายฝั่ง (Coast Guard) มีแนวความคิดสำหรับเรือประมงเพื่อการพาณิชย์ว่า ควรที่จะมีการตรวจสอบความปลอดภัยของเรือประมงเพื่อการพาณิชย์ ต่อมาสนาติบัญญัติได้ออกกฎหมายที่ชื่อว่า Federal Boating Act of 1958 กฎหมายฉบับนี้เกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือที่ใช้เพื่อความสำราญ ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ไม่ได้นำมาใช้กับเรือประมง

ต่อมาในปี ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) สนาติบัญญัติและประธานาธิบดี ได้ให้หน่วยยามชายฝั่งศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือประมงทะเลว่าทำไมถึงมีจำนวนชาวประมงตายเป็นจำนวนมาก ภายหลังจากการศึกษาได้มีรายงานในปี ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ซึ่งรายงานฉบับนี้มีชื่อว่า A Cost Benefit Analysis of Alternative Safety Programs for U.S. Commercial Fishing Vessels

²⁰ Japan Coast Guard Law (Law No.28 of April 27, 1948 as amended through Law No.102 of 1999). <http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2001/00500/contents/0021.htm>. [23 กรกฎาคม 2547]

²¹ Fishing vessel safety in the United States: The tragedy of missed opportunities. <http://www.cdc.gov/niosh/docs/2003-102/pdfs/2003102a.pdf>. [24 สิงหาคม 2547]

รายงานฉบับนี้ได้เสนอสภานิติบัญญัติว่า กัปตันเรือหรือผู้ควบคุมเรือควรที่จะมีใบอนุญาตในการควบคุมเรือประมง และควรที่จะมีการตรวจสอบความปลอดภัยของเรือประมงทุกลำ ต่อมาในปี ค.ศ.1976 (พ.ศ.2519) รายงานฉบับนี้ถูกเสนอไปยังสภานิติบัญญัติ แต่เลขานุการทางด้านการค้าได้เสนอสภานิติบัญญัติว่า ข้อเสนอดังกล่าวไม่เหมาะสม สภานิติบัญญัติก็ไม่ได้มีการโหวตให้ผ่านเป็นกฎหมาย ในระหว่างที่ยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือประมง ก็ควรที่จะมีการทำในบางสิ่ง ซึ่งในปี ค.ศ.1978 (พ.ศ.2521) หน่วยยามชายฝั่งได้ก่อตั้งการตรวจสอบความปลอดภัยของเรือประมง ซึ่งเป็นแบบสมัครใจที่ท่าเทียบเรือ

ต่อมาในปี ค.ศ.1980 (พ.ศ.2523) ได้มีการหยุดหรือยกเลิกการตรวจสอบความปลอดภัยของเรือประมงดังกล่าว เพราะสภานิติบัญญัติจำเป็นต้องจัดงบประมาณ ทำให้หน่วยยามชายฝั่งสหรัฐอเมริกาต้องหยุดการดำเนินการดังกล่าว

ในปี ค.ศ.1980-1985 (พ.ศ.2523 - 2528)มีชาวประมงตายจากอุบัติเหตุจำนวนมาก สภานิติบัญญัติพยายามหลายครั้งที่จะผ่านกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือประมงเพื่อการพาณิชย์ แต่ชาวประมงไม่ต้องการให้กฎหมายผ่าน เพราะถ้ากฎหมายผ่านชาวประมงจะต้องซื้ออุปกรณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือประมง เช่น วิทยุ อุปกรณ์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้รายได้ลดน้อยลง ในที่สุดวันที่ 9 กันยายน 1988 (พ.ศ.2531) ได้มีการประกาศใช้กฎหมายที่ชื่อว่า Commercial Fishing Industry Vessel Safety Act of 1988 ซึ่งกฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายฉบับแรกของสหรัฐอเมริกาที่นำมาใช้กับเรือประมงเพื่อการพาณิชย์ มีเนื้อหาเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือประมงเพื่อการพาณิชย์ ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยบนเรือที่จะต้อง มี เช่น ถังดับเพลิง ห่วงยางช่วยชีวิต พลุไฟ และอื่นๆ ซึ่งกฎหมายฉบับนี้เป็นเพียงการวางกรอบกว้างๆ ซึ่งคณะกรรมการตามกฎหมายฉบับนี้ได้มอบอำนาจให้หน่วยยามชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (United States Coast Guard) เป็นคนออกมาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจสอบความปลอดภัย ซึ่งหน่วยยามชายฝั่งของสหรัฐอเมริกาได้ออกระเบียบว่า เรือที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 200 ตันกรอส การตรวจสอบความปลอดภัยของเรือกระทำโดยความสมัครใจของเจ้าของเรือ ส่วนเรือที่มีน้ำหนัก 200 ตันกรอส หรือมากกว่า เรือจะต้องถูกตรวจสอบความปลอดภัยโดยหน่วยยามชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา หน่วยยามชายฝั่งของสหรัฐอเมริกาก็จะรับผิดชอบในการออกกฎสำหรับความปลอดภัยของเรือประมง ซึ่งถ้ามีการเกิดอุบัติเหตุบนเรือประมงก็ต้องรายงานไปยังหน่วยยามชายฝั่ง ซึ่งหน่วยยามชายฝั่งจะทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เพื่อหาทางป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุเช่นนี้เกิดขึ้นอีก

5. ความเป็นมาและแนวคิดในการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลของประเทศไทย

5.1 ความเป็นมาของกิจการประมงทะเล

5.1.1 พัฒนาการของการประมงทะเล

ประเทศไทยได้เริ่มมีการทำการประมงทะเลตั้งแต่เมื่อใดไม่มีใครทราบแน่ชัด แต่ได้มีการสันนิษฐานกันว่าบรรพบุรุษของเราโดยเฉพาะผู้ที่อยู่อาศัยตามริมแม่น้ำ และทะเลคงจะได้ใช้ประโยชน์ในการจับสัตว์น้ำจากแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้ตัวเพื่อเป็นอาหาร และต่อมาได้มีการจับสัตว์น้ำได้ปริมาณมากขึ้น ทำให้เกิดการบริโภคกันอย่างกว้างขวาง มีการแปรรูป มีการพัฒนาเครื่องมือ เรือ และอุปกรณ์ต่างๆ จนเป็นกิจกรรมเชิงพาณิชย์ และขยายการทำประมงออกไปไกลฝั่งมากขึ้นเรื่อยๆ และในที่สุดก็ขยายออกไปไกลถึงทะเลหลวง²² ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาการประมงทะเลของประเทศไทยได้พัฒนาเพิ่มขึ้นตามลำดับ นับตั้งแต่การจับสัตว์น้ำชายฝั่งด้วยเบ็ดไปจนถึงการทำโป๊ะละมูในสมัยรัชการที่ 5 โดยเฉพาะในบริเวณหลังสวนและชุมพรได้มีการทำโป๊ะเพื่อจับปลา ต่อมาจึงเริ่มมีการใช้อวนดงเก เบ็ดราว และการจับปลาหมึกโดยใช้ไฟล่อ ได้ผลผลิตสัตว์น้ำทะเลมีประมาณ 40,000 ตัน ซึ่งประมาณครึ่งหนึ่งใช้บริโภคภายในท้องถิ่น อีกครึ่งหนึ่งตากแห้งทำปลาเค็มเพื่อส่งขายต่างประเทศ ในปีพ.ศ.2468 การประมงปลาผิวน้ำได้เริ่มขยายตัวขึ้นโดยการนำอวนดงเก เป็นอวนล้อมขนาดใหญ่จากประเทศจีนมาใช้ แต่เรือยังใช้ใบจนถึงปี พ.ศ.2473 จึงใช้เครื่องยนต์จากประเทศญี่ปุ่นติดตั้งในเรือประมงแทนใบเรือ²³ และได้เปลี่ยนวิธีการล้อมจับฝูงปลาโดยใช้เรือเล็กสองลำมาเป็นเรือลำเดียววิ่งล้อมฝูงปลาซึ่งเรียกเรืออวนล้อมจับปลาประเภทนี้ว่า “เรืออวนดำ” หรือ “เรืออวนฉลอม” และเป็นที่นิยมของชาวประมงไทยสำหรับล้อมจับปลา-ลั้ง²⁴

หลังจากเปลี่ยนแปลงการปกครองจนถึงระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง การประมงทะเลของไทยต้องได้รับความกระทบกระเทือนจากสภาพการณ์ตกต่ำทางเศรษฐกิจและการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง จึงไม่มีความคืบหน้าที่สำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาในด้านการประมงทะเลของประเทศไทย หลังสงครามโลกครั้งที่สองสิ้นสุดลงและสถานการณ์ทางด้านเศรษฐกิจของประเทศดีขึ้น ทางราชการได้เห็นความจำเป็นในการพัฒนาทางด้านการประมงในอนาคต ด้วยเหตุผลสนับสนุนประการหนึ่งคือ ผลการสำรวจขององค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติพบว่า ก่อนปี พ.ศ.2504 ประชากรไทยมีอาหารสัตว์น้ำบริโภคในปริมาณไม่เกิน 12 กิโลกรัมต่อคนต่อปี ในขณะที่มาตรฐานตามหลักโภชนาการกำหนดไว้ไม่ต่ำกว่า 20 กิโลกรัมต่อคนต่อปี จึงติดต่อผู้เชี่ยวชาญจาก

²² วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์. ยุทธวิธีแก้ปัญหาประมงทะเลของไทยอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อความยั่งยืน. กรุงเทพฯ: จามจุรีโปรดักท์, 2544, หน้า 3.

²³ บุญเลิศ ผาสุก. รายงานผลการสัมมนาร่วมภาครัฐบาลและเอกชน: อนาคตประมงไทย. ม.ป.ศ., 2530, หน้า 325-326.

²⁴ กรมประมง. สรุปผลงานทางวิชาการ 75 ปี กรมประมง. หน้า 78.

ต่างประเทศมาให้คำแนะนำเกี่ยวกับการพัฒนาการประมงของไทย โดยกรมประมงได้รับความช่วยเหลือจากองค์การบริหารวิเทศกิจแห่งสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นการพัฒนาการประมงของไทย มีการตั้งสถานีประมงทะเลแห่งแรกของกรมประมงขึ้นที่บ้านแพ้ว จังหวัดระยอง โดยมีการพัฒนาทั้งด้านเรือประมง เครื่องมือทำการประมง เครื่องมือสำรวจด้านการประมง ตลอดจนเทคนิคและวิชาการด้านการประมง จะเห็นได้จากการเริ่มเปลี่ยนเครื่องยนต์เรือประมงจากเครื่องเผาหัว (SEMI DIESEL) เป็นเครื่องยนต์ดีเซล การนำเอาเส้นใยสังเคราะห์และวัสดุประเภทพลาสติกมาทำเครื่องมือประมงแทนเชือกที่ทำจากฝ้ายและไม้ การนำเครื่องมือทำการประมง อวนลากหน้าดิน แบบแผ่นตะเช้ (Otter Board Trawler) มาใช้ประโยชน์ในการจับสัตว์น้ำหน้าดินเป็นครั้งแรก โดยในปี พ.ศ.2494 มีผู้นำเครื่องมืออวนลากหน้าดินแบบใช้เรือสองลำ (Two Boat Trawler) เข้ามาทดลองจับสัตว์น้ำหน้าดินในอ่าวไทย และในปี พ.ศ.2495 มีการนำเครื่องมืออวนลากหน้าดินแผ่นตะเช้ (Otter Board Trawler) เข้ามาทำการประมงปลาหน้าดินในอ่าวไทย แต่เนื่องจากขณะนั้นเครื่องมืออวนดังกล่าวกำลังได้รับความนิยมสูงมากอีกทั้งคนไทยยังไม่คุ้นกับการบริโภคปลาหน้าดิน ปลาหน้าดินจึงมีราคาถูกลงมาก การใช้เครื่องมืออวนลากหน้าดินทั้งสองแบบจึงไม่ประสบความสำเร็จ

ต่อมาในปี พ.ศ.2503 เริ่มมีชาวประมงสนใจที่จะทดลองใช้เครื่องมืออวนลากหน้าดิน และในปี พ.ศ.2504 ทางราชการได้ผ่อนผันให้นำครูชาวต่างประเทศมาฝึกสอนทำการประมงในเรือไทยได้ ด้วยความร่วมมือกันระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลเยอรมันได้มีการนำเครื่องมืออวนลากหน้าดินแบบแผ่นตะเช้ เข้ามาทำการประมงในอ่าวไทยอีกครั้งหนึ่ง ปรากฏว่าประสบความสำเร็จ เนื่องจากอาหารสัตว์น้ำทะเลเริ่มขาดแคลน ประชาชนจึงมีความสนใจในปลาหน้าดินมากขึ้น ประกอบกับกรมประมงได้ให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ ซึ่งในปลายปี พ.ศ.2505 กรมประมงได้จัดตั้งหน่วยสำรวจแหล่งประมง (Exploratory Fishing Unit) ในสังกัดกองสำรวจและค้นคว้าขึ้น โดยให้มีหน้าที่และภาระกิจที่สำคัญคือ การบุกเบิกและสำรวจค้นหาแหล่งทำการประมงใหม่ๆ ทั้งในอ่าวไทย ทะเลอันดามัน และมหาสมุทรอินเดีย ทั้งนี้กรมประมงได้ต่อเรือสำรวจประมง 1 (เรือกิตติขจร) จากประเทศญี่ปุ่น ด้วยเงินงบประมาณแผ่นดินราคาประมาณ 7,000,000 บาท พร้อมเครื่องมือและอุปกรณ์การสำรวจ นับเป็นเรือสำรวจประมงทะเลลำแรกของไทย เพื่อทำการสำรวจหาแหล่งประมงบริเวณห่างฝั่งไกลๆ ในอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแหล่งปลาหน้าดิน ซึ่งได้รับความสนใจจากชาวประมงเป็นอันมาก²⁵ ทำให้เกิดการขยายตัวทางด้านการลงทุนทำการประมงทะเลในภาคเอกชน โดยการเปลี่ยนจากการใช้เครื่องมือที่ไม่มีประสิทธิภาพและต้องใช้แรงงานคนตามแบบการประมงเพื่อการยังชีพมาเป็นการประมงเพื่อการพาณิชย์ที่ต้องลงทุนสูง โดยใช้วิธีการและอุปกรณ์ที่ทันสมัยจนทำให้จำนวนเรือประมงได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งในด้านขนาด

²⁵ กรมประมง. สรุปผลงานทางวิชาการ 75 ปี กรมประมง. หน้า 105.

และกำลังแรงม้าของเครื่องยนต์จำนวนเรือประมงอวนลากแผ่นตะเฒ่ (อวนลากหน้าดิน) จาก 99 ลำ ในปี พ.ศ.2503 เป็น 2,360 ลำ ในปี พ.ศ.2507 ตามจำนวนที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้ที่แผนกสถิติกรมประมง ซึ่งมีผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการออกทำการประมงห่างจากฝั่งและออกไปทำการประมงใน น่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้ปริมาณการจับสัตว์น้ำทะเลมาใช้ประโยชน์ของ ประเทศไทยได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากจำนวน 233,275 เมตริกตัน ในปี พ.ศ.2504 เป็น 1,548,157 เมตริกตัน ในปี พ.ศ.2515 คิดเป็นร้อยละ 92.18 ของผลผลิตทั้งหมดทางด้านประมงของประเทศไทย และทำให้ผลผลิตทางการประมงของประเทศไทยเพิ่มขึ้นเป็น 1,679,540 เมตริกตัน คิดอันดับหนึ่งในสิบ ของประเทศที่มีผลผลิตทางการประมงสูงสุดของ²⁶

การที่อุตสาหกรรมประมงของไทยได้มีการพัฒนาและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้ทรัพยากรสัตว์ทะเลในน่านน้ำไทยถูกจับเพิ่มขึ้นอย่างมากมาย จากที่เคยจับได้เพียงไม่กี่แสน ตัน/ปี ในช่วงก่อนปี พ.ศ.2510 เพิ่มเป็นมากกว่า 2 ล้านตันในระยะเวลาประมาณ 10 ปีต่อมา ซึ่งเป็น การจับสัตว์น้ำจนเกินศักยภาพการผลิต และทำให้ทรัพยากรสัตว์น้ำเกิดสถานะเสื่อมโทรมตามลำดับ ชาวประมงเริ่มรู้สึกว่าการจับสัตว์น้ำในแต่ละเที่ยวจะได้ปริมาณสัตว์น้ำน้อยลง และต้องใช้ระยะเวลา ทำการประมงนานขึ้น สัตว์น้ำที่มีคุณค่าสูงทางเศรษฐกิจก็จับได้น้อยลง ส่งผลให้ต้นทุนการทำ ประมงของชาวประมงสูงขึ้น แต่ผลตอบแทนได้ลดลงชาวประมงประสบกับภาวะขาดทุน เพื่อ ความอยู่รอดชาวประมงจำนวนหนึ่งต้องดิ้นรนเพื่อนำเรือออกไปทำการประมงนอกน่านน้ำต่อไป²⁷

ต่อมาในปี พ.ศ.2520 การประมงไทยต้องประสบปัญหา เมื่อประเทศ เพื่อนบ้านของประเทศไทยได้เริ่มประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone)²⁸ และใช้ กฎหมายในเขตดังกล่าว จากการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศต่างๆ จาก 12 ไมล์ทะเล เป็น 200 ไมล์ทะเล ทำให้ชาวประมงไทยต้องประสบกับปัญหาการทำประมงนอกน่านน้ำไทย เนื่องจากทำให้พื้นที่ทำการประมงซึ่งเดิมเคยเป็นทะเลหลวงในบริเวณอ่าวไทยที่ชาวประมงไทยเคยทำ การประมงไม่สามารถที่จะทำการประมงต่อไปได้ เพราะเนื่องจากพื้นที่ทำการประมงซึ่งเดิมเคยเป็น ทะเลหลวงได้ตกอยู่ภายใต้สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง โดยการประกาศขยายเขตเศรษฐกิจจำเพาะของ รัฐดังกล่าว จากการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้านมีผลกระทบอย่างมากต่อการ

²⁶ ชำรง วิบูลเสถียร. กองทัพเรือกับการพิทักษ์การประมงทะเล. เอกสารการวิจัยส่วนบุคคลใน ลักษณะเศรษฐกิจ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2534, หน้า 6-10.

²⁷ กรมประมง. สรุปผลงานทางวิชาการ 75 ปี กรมประมง. หน้า 107.

²⁸ ระบบเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เป็นการกำหนดเขตแดนทางทะเลที่เกิดขึ้นใหม่ในอนุสัญญาว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (พ.ศ.2525) โดยหลักการคือ รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะควบคุมการใช้ทรัพยากรทั้งที่มีชีวิตและไม่ มีชีวิตภายในรัศมี 200 ไมล์ทะเล นับจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

ประมงของไทย ทำให้ต้องสูญเสียพื้นที่ทำการประมงในทะเลหลวงหรือน่านน้ำสากลไปกว่า 770,000 ตารางกิโลเมตร ชาวประมงที่ยังคงทำประมงในพื้นที่ดังกล่าว จึงถือว่าเป็นการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ยังผลให้เรือประมงไทยจำนวนมากถูกประเทศเพื่อนบ้านจับกุม จากสถิติกรมประมงรวบรวมไว้ ระหว่างปี พ.ศ.2524-2542 เรือประมงไทยถูกประเทศเพื่อนบ้านจับกุมไปแล้วประมาณ 3,025 ลำ และเป็นลูกเรือ 28,263 คน นับเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจจำนวนมาก โดยเฉพาะในส่วนมูลค่าเรือ เครื่องมือประมงและอุปกรณ์ นอกจากนี้ยังเป็นความสูญเสียที่ไม่สามารถประเมินมูลค่าได้ในเรื่องของทรัพยากรบุคคล ทั้งลูกเรือ ใต้กึ่ง และช่างที่มีความสามารถ²⁹

นอกจากนี้จากการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะส่งผลทำให้ชาวประมงซึ่งเคยทำการประมงอยู่ในบริเวณเหล่านั้นต้องถูกผลักดันให้กลับเข้ามาทำการประมงในน่านน้ำของประเทศไทย ทำให้เกิดการแข่งขันทำการประมงกับชาวประมงซึ่งทำการประมงอยู่แต่เดิมในเขตน่านน้ำไทยจึงทำให้ทรัพยากรประมงทะเลลดจำนวนลงอย่างมาก

ในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า การประมงน่านน้ำไทยมีความสำคัญอย่างยิ่งต่ออุตสาหกรรมประมงและต่อเศรษฐกิจของประเทศด้วย เพื่อช่วยแก้ปัญหา รัฐบาล และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องได้พยายามหาแนวทางในการเจรจาเพื่อร่วมลงทุนทำการประมงกับต่างประเทศ ซึ่งการร่วมทำการประมงกับต่างประเทศนั้น จำเป็นต้องอาศัยหลักการแบ่งปันผลประโยชน์โดยความเป็นธรรม มีความซื่อสัตย์ต่อกัน และจะต้องเคารพต่อกฎกติกา และพันธกรณี ข้อตกลงตามสัญญาในการทำประมงกับประเทศต่างๆ อย่างเคร่งครัด อีกทั้งต้องพัฒนาองเรือประมง อุปกรณ์การเดินเรือ สื่อสารและเครื่องมือทำการประมง จะต้องได้มาตรฐานถูกต้องตามหลักสากล ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีเรือประมงที่มีศักยภาพออกไปทำการประมงในน่านน้ำของต่างประเทศได้ คือ เรือขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ (ขนาด 18 วา หรือ 70 ตันกรอสขึ้นไป) ประมาณ 3,500-4,000 ลำ³⁰

5.1.2 ความสำคัญของการประมงทะเลต่อการจ้างงาน

การประมงทะเลมีความสำคัญและมีบทบาทอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจสังคมของประเทศ กล่าวคือ กิจกรรมประมงทะเลทำให้เกิดการจ้างแรงงานในเรือประมงทะเล และในกิจการที่ต่อเนื่องกับกิจการประมงทะเล ได้แก่ โรงน้ำแข็ง อุตสาหกรรมห้องเย็น แพลลา อุตสาหกรรมผลิตอาหารทะเลกระป๋อง โรงงานปลาป่น อุตสาหกรรมต่อเรือ อุตสาหกรรมทอวน ร้านซ่อมเครื่องยนต์ ซึ่งอุตสาหกรรมเหล่านี้มีส่วนสำคัญในการจ้างแรงงานเป็นจำนวนมาก โดยมีตลาดแรงงาน

²⁹ กรมประมง. สรุปผลงานทางวิชาการ 75 ปี กรมประมง. หน้า 107.

³⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 108.

รองรับถึง 826,980 คน ประกอบด้วยอาชีพประมงทะเล 161,670 คน ผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง 77,870 คน ผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด 404,340 คน โดยในโรงงานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประมง 183,100 คน³¹

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าการประมงทะเลมีความสำคัญและมีบทบาทอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจสังคมของประเทศ และลูกเรือประมงทะเลเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีค่าเป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติ

ประเทศไทยมีการประกอบกิจการประมงทะเลใน 24 จังหวัดซึ่งมีอาณาเขตติดต่อกับทะเล ซึ่งแยกตามเขตการประมงได้ดังนี้³²

เขตประมง 1 เขตตะวันออกของอ่าวไทย มี 3 จังหวัด คือ ตรัง จันทบุรี ระยอง

เขตประมง 2 เขตอ่าวไทยตอนใน มี 7 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยองสมุทรปราการ กรุงเทพมหานคร สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เพชรบุรี

เขตประมง 3 เขตอ่าวไทยตอนกลาง มี 3 จังหวัด คือ ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี

เขตประมง 4 เขตอ่าวไทยตอนใต้ มี 5 จังหวัด คือ นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี นราธิวาส

เขตประมง 5 เขตฝั่งทะเลอันดามัน มี 6 จังหวัด คือ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง สตูล

จากข้อมูลการสำรวจการเปลี่ยนแปลงทางประมงทะเล พ.ศ.2543 สำนักงานสถิติแห่งชาติ เมื่อปี พ.ศ.2543 พบว่าในท้องที่ 24 จังหวัดชายทะเล มีจำนวนเรือประมงทั้งสิ้น 58,119 ลำ จำแนกตามประเภทและขนาดของเรือได้ดังนี้³³ เป็นเรือไม่มีเครื่องยนต์ 2,639 ลำ (ร้อยละ 4.5) เรือมีเครื่องยนต์นอกเรือ 42,217 ลำ (ร้อยละ 72.7) และ เรือมีเครื่องยนต์ในเรือ 13,263 ลำ โดยจำแนกตามขนาดของเรือได้เป็น เรือที่มีเครื่องยนต์ในเรือขนาดน้อยกว่า 10 ตันกรอส (เล็ก) 6,222 ลำ (ร้อยละ 10.7) ขนาด 10-49 ตันกรอส (กลาง) 5,064 ลำ (ร้อยละ 8.7) และขนาด 50 ตันกรอสขึ้นไป (ใหญ่) 1,977 ลำ (ร้อยละ 3.4)

³¹ กรมประมง. สรุปผลงานทางวิชาการ 75 ปี กรมประมง. หน้า 165.

³² สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี. รายงานการวิเคราะห์ เรื่อง การเปลี่ยนแปลงการประมงทะเลไทย จากสำมะโนประมงทะเล พ.ศ.2528 และ 2538. พิมพ์ครั้งที่ 1. มปส., 2541, หน้า 2.

³³ ตารางเปรียบเทียบจำนวนและร้อยละของเรือประมง จำแนกตามประเภทและขนาดของเรือ พ.ศ.2538 และ 2543. http://www.nso.go.th/thai/stat/stat_23/toc_10/10.3.1.2-6. [9 มิถุนายน 2547]

จำนวนครัวเรือนประมงมีจำนวนทั้งสิ้น 93,512 ครัวเรือน เป็นครัวเรือนทำประมงทะเลอย่างเดียว จำนวน 55,981 ครัวเรือน (ร้อยละ 59.9) ส่วนจำนวนครัวเรือนลูกจ้างประมงมีจำนวนทั้งสิ้น 29,122 ครัวเรือน เป็นการรับจ้างทำประมงทะเลอย่างเดียว 23,703 ครัวเรือน (ร้อยละ 81.4)³⁴ โดยมีกลุ่มจังหวัดที่อยู่ในเขตประมงที่ 2 เขตอ่าวไทยตอนในซึ่งประกอบด้วยจังหวัด ชลบุรี ฉะเชิงเทรา สมุทรปราการ กรุงเทพมหานคร สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เพชรบุรี มีครัวเรือนทำประมงพาณิชย์มากที่สุด คือ 1,231 ครัวเรือน (ร้อยละ 23.8)³⁵

ปัจจุบันการจ้างแรงงานในการทำประมงทะเล เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการได้มีการจ้างแรงงานต่างด้าวซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวพม่า เนื่องจากมีปัญหาการขาดแคลนแรงงานลูกเรือประมงไทย

5.1.3 ประเภทของการประมงทะเล

การประมงของประเทศไทยแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ การประมงทะเล และการประมงน้ำจืด การประมงทะเลทำกันในจังหวัดที่มีพื้นที่ติดต่อกับทะเลซึ่งมีรวมทั้งสิ้น 22 จังหวัด (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร และจังหวัดพัทลุง) ส่วนการประมงน้ำจืดนั้นทำกันในแหล่งน้ำจืดซึ่งครอบคลุมทั่วประเทศ

การประมงทะเลนับว่าเป็นหัวใจของอุตสาหกรรมของประเทศไทย ผลผลิตทางการประมงทั้งหมดประมาณร้อยละ 90 มาจากการประมงทะเล สัตว์น้ำเค็มที่จับได้นอกจากจะใช้บริโภคในประเทศแล้ว ยังได้ส่งออกไปจำหน่ายยังตลาดต่างประเทศ นำเงินตราต่างประเทศเข้ามาเป็นจำนวนหลายล้านบาท

การประมงทะเลของไทยจำแนกออกเป็น 3 ประเภทด้วยกัน คือ

1) การประมงชายฝั่ง เป็นการจับสัตว์น้ำในบริเวณชายฝั่งทะเลโดยใช้เรือขนาดเล็กมีขนาดไม่เกิน 10 ตันกรอส ทำการออกจับปลาในตอนเช้า และกลับเข้าฝั่งในตอนเย็น หรือออกจับปลาในตอนเย็นและกลับเข้าฝั่งในตอนเช้า บางกลุ่มจะออกจับปลาค้างคิงในทะเลเป็นเวลาสั้นๆ ประมาณ 2-5 วันจึงกลับเข้าฝั่ง ส่วนใหญ่เรือแต่ละลำจะมีลูกเรือไม่เกิน 7 คน เครื่องมือที่

³⁴ ตารางเปรียบเทียบจำนวนและร้อยละของครัวเรือนประมงและครัวเรือนลูกจ้างประมง จำแนกตามลักษณะของการดำเนินงาน พ.ศ.2538 และ2543. http://www.nso.go.th/thai/stat/stat_23/toc_10/10.3.1.2-2. [9 มิถุนายน 2547]

³⁵ ตารางเปรียบเทียบจำนวนและร้อยละของครัวเรือนทำประมงทะเลจำแนกตามขนาดของการดำเนินงานและเขตประมง พ.ศ.2538 และ2543. http://www.nso.go.th/thai/stat/stat_23/toc_10/10.3.1.2-2. [9 มิถุนายน 2547]

ใช้ในการจับปลาเป็นเครื่องมือพื้นบ้าน ได้แก่ อวนลากแผ่นตะเฆ่ขนาดเล็ก (อวนลากแคระ) อวนลากคานถ่าง อวนรุน อวนลอยต่างๆ อวนติดปลาหู อวนล้อมจับปลากระทัก อวนทับตลิ่ง เบ็ดตก เบ็ดราว ลอบปลา คราดหอย ตกหมึก โพงพาง

2) การประมงนอกฝั่ง ได้แก่ การทำการประมงซึ่งใช้เรือที่มีความยาวระหว่าง 14-25 เมตร หรือมีขนาดเรือระหว่าง 10-100 ตันกรอส เครื่องมือทำการประมงที่ใช้ได้แก่ อวนลากแผ่นตะเฆ่ อวนลากคู่ อวนดำ อวนล้อมซั้ง และอวนลอยปลาอินทรี เป็นต้น

3) การทำประมงน้ำลึกซึ่งรวมถึงการประมงในต่างประเทศ การทำประมงประเภทนี้ใช้เรือขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ ซึ่งใช้เรือที่มีความยาวตั้งแต่ 18 วา หรือ 70 ตันกรอสขึ้นไป ซึ่งเป็นเรือที่มีอุปกรณ์และเครื่องมือในการจับปลาที่ค่อนข้างทันสมัย เช่น เรดาร์ค้นหาปลา วิทยุรับส่งเรือแต่ละลำมีลูกเรือประมาณ 10-40 คน ขึ้นอยู่กับขนาดของเรือ แหล่งหาปลา และระยะเวลาในการออกจับปลา เรือบางลำจะออกไปทำการประมงในเขตน่านน้ำสากลโดยมีสัญญาจับปลานานาน้ำต่างประเทศ ซึ่งจะใช้เวลาในการทำการประมงทีละรอบ 20-60 วัน เครื่องมือทำการประมงที่ใช้ได้แก่ อวนลากแผ่นตะเฆ่ โดยจะทำการประมงในอ่าวเบงกอล และทะเลจีนตอนใต้

ชาวประมงของไทยนั้นได้กระจัดกระจายอาศัยอยู่ตามชายฝั่งทะเลทั้งในด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน โดยรวมตัวกันเป็นชุมชนขนาดเล็กบ้างใหญ่บ้างตามจำนวนครัวเรือนและการพัฒนาของท้องถิ่น ชุมชนประมงหรือหมู่บ้านชาวประมงสามารถจำแนกตามระดับการพัฒนาออกไปได้เป็น 3 กลุ่ม คือ³⁶

1) ชุมชนประมงที่มีการพัฒนาแล้ว ชุมชนประมงเหล่านี้ตั้งอยู่บริเวณก้นอ่าวไทย ทำการประมงแบบธุรกิจใช้เครื่องมือทำการประมงและเรือประมงที่มีขนาดใหญ่และมีประสิทธิภาพสูง ชาวประมงมีระดับการศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมอยู่ในเกณฑ์สูงมีความคิดก้าวหน้าชอบการเปลี่ยนแปลงไปสู่สิ่งที่ดีกว่า สามารถช่วยเหลือตนเองได้โดยไม่ต้องพึ่งพาเจ้าหน้าที่ส่งเสริม

2) ชุมชนประมงที่มีระดับพัฒนาปานกลาง ชุมชนประเภทนี้จะพบได้โดยทั่วไปในจังหวัดบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกและทางฝั่งทะเลตะวันตกของอ่าวไทย ซึ่งได้แก่ จังหวัดจันทบุรี ระยอง ชลบุรี สมุทรปราการ ตลอดจนไปจนถึงจังหวัดชุมพร ชาวประมงกลุ่มนี้จะประกอบธุรกิจขนาดกลาง เครื่องมือทำการประมงที่ใช้ได้แก่ อวนลอย อวนล้อมจับ อวนลาก ฯลฯ เป็นต้น ระดับการศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมไม่สูงนัก มีการยอมรับในสิ่งใหม่ๆ พอสมควร

³⁶ กังวาลย์ จันทโรจิติ. การส่งเสริมการประมง. ม.ป.ศ., ม.ป.ป. 2529, หน้า 36.

3) ชุมชนประมงที่มีระดับการพัฒนาต่ำหรือชุมชนประมงล้าหลัง ชุมชนประเภทนี้มีมากในบริเวณภาคใต้ตอนล่างของประเทศแถบบริเวณทะเลอันดามัน การประกอบอาชีพมักจะทำเพื่อการยังชีพ ปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้มีไม่มากเพราะใช้เครื่องมือทำการประมงขนาดเล็กที่มีประสิทธิภาพต่ำ เช่น ลอบ อวนลอยปู เบ็ด อวนลากทับตลิ่ง ฯลฯ เป็นต้น แหล่งทำการประมงได้แก่บริเวณชายฝั่งใกล้เคียง ทั้งนี้เพราะเรือประมงที่ใช้นั้นมีขนาดเล็กความยาวไม่เกิน 14 เมตร ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นเรือไม่มีเครื่องยนต์และที่เหลือก็เป็นเรือที่ติดเครื่องยนต์หางยาว ดังนั้นชาวประมงในกลุ่มนี้จึงมีฐานะยากจน มีมาตรฐานการครองชีพอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำ ขาดแคลนสาธารณูปโภค มีระดับการศึกษาต่ำและยึดมั่นในความเชื่อเก่าๆ ไม่ค่อยยอมรับในสิ่งใหม่ๆ และการเปลี่ยนแปลง

ดังนั้นชาวประมงที่อาศัยอยู่ในชุมชนประมงทั้ง 3 ประเภทข้างต้นนี้ สามารถจำแนกออกได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ ด้วยกันคือ กลุ่มประมงพาณิชย์ และกลุ่มประมงพื้นบ้าน

คณะผู้เชี่ยวชาญขององค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติได้ให้นิยามของชาวประมงพื้นบ้านว่า “การประมงพื้นบ้านโดยทั่วไปนั้นครอบคลุมกลุ่มชาวประมงและครอบครัวที่มีรายได้ต่ำสุดในประเทศกำลังพัฒนา ชาวประมงกลุ่มนี้ใช้เรือประมงขนาดเล็กมีเครื่องมือและอุปกรณ์อย่างง่ายๆ และใช้แรงงานภายในครอบครัวอาศัยอยู่ตามหมู่บ้านเล็กๆ จึงมักตกอยู่ใต้อำนาจของบุคคลหรือกลุ่มที่มีอิทธิพลในหมู่บ้าน ซึ่งอาจจะเป็นผู้นำทางศาสนา ทางการเมือง นายทุนให้เงินกู้ หรือผู้มีฐานะมั่งคั่งอื่นๆ” ซึ่งคำจำกัดความอย่างกว้างๆ ของการประมงพื้นบ้านคือการประมงที่ใช้แรงงานจำนวนมากซึ่งกระทำโดยชาวบ้านผู้ซึ่งมีรายได้ต่ำ สมรรถภาพน้อยมีผลผลิตน้อยทำการประมงในเขตใกล้เคียง ไม่มีอิทธิพลทางการเมือง การตลาด การว่าจ้างแรงงานและมีฐานะทางสังคมและการเงินขึ้นอยู่กับผู้รับซื้อผลผลิตของตนเป็นส่วนใหญ่³⁷ สำหรับประเทศไทยนั้นได้มีความพยายามที่จะกำหนดนิยามของชาวประมงพื้นบ้านกันอยู่บ้างพอสมควร ทั้งนี้โดยใช้หลักเกณฑ์ที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งจำแนกออกได้ดังนี้³⁸

1) การถือครองทรัพย์สินการประมง เช่น เรือและเครื่องมือทำการประมงหรือพื้นที่และอุปกรณ์สำหรับการเพาะเลี้ยง ชาวประมงใดที่มีทรัพย์สินต่ำกว่า 20,000 บาท ถือว่าชาวประมงผู้นั้นหรือครัวเรือนประมงนั้นเป็นชาวประมงพื้นบ้าน

2) ขนาดและชนิดของเรือประมงที่ใช้ ชาวประมงที่ทำการประมง

³⁷ กังวาลย์ จันทโรจิติ. การส่งเสริมการประมง. หน้า 37.

³⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 37-38.

โดยไม่ใช้เรือหรือใช้เรือที่มีขนาดความยาวไม่เกิน 8 เมตรทั้งที่ไม่มีเครื่องยนต์ หรือมีเครื่องยนต์นอก
ลำ ถือได้ว่าเป็นชาวประมงพื้นบ้าน

3) การว่าจ้างแรงงาน ชาวประมงพื้นบ้านจะไม่จ้างแรงงานจากภายนอก จะใช้แรงงานจากสมาชิกในครัวเรือนเท่านั้น

4) เครื่องมือทำการประมงที่ใช้ ชาวประมงพื้นบ้านจะใช้เครื่องมือขนาดเล็กมีประสิทธิภาพต่ำ

โดยสรุปอาจกล่าวได้ว่าชาวประมงพื้นบ้านก็คือ ชาวประมงทั่วไปที่ประกอบอาชีพประมงในระดับครัวเรือน โดยใช้แรงงานจากสมาชิกในครัวเรือน โดยจับปลาในแม่น้ำลำคลองไปจนถึงตามแนวชายฝั่งทะเล โดยใช้เครื่องมือทำการประมงขนาดเล็กมีประสิทธิภาพต่ำ

สำหรับกลุ่มประมงพาณิชย์ เป็นการทำการประมงโดยใช้เรือมีเครื่องยนต์ เรือมีขนาดกลางจนถึงขนาดใหญ่ สามารถออกไปทำการประมงได้ไกลจากฝั่งทะเลติดต่อกันเป็นระยะเวลาเวลานานโดยไม่ต้องกลับเข้าฝั่ง ภายในเรือมีเครื่องมือที่ใช้ในการทำการประมงที่มีประสิทธิภาพ โดยนำเอาอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องวิทยุรับส่ง เครื่องหาฝูงปลา เรดาร์ และเครื่องทำความเย็นสำหรับเก็บรักษาคุณภาพของสัตว์น้ำ เรือแต่ละลำมีการว่าจ้างแรงงานลูกจ้างในการทำการประมงทะเล

5.1.4 นโยบายการประมงแห่งชาติ

อุตสาหกรรมการประมงทะเล มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งในปัจจุบันอุตสาหกรรมประมงทะเลของไทยต้องประสบปัญหาต่างๆ ได้แก่ ปัญหาชาวประมงไทยถูกประเทศเพื่อนบ้านจับกุม เพราะเข้าไปทำการประมงอย่างไม่ถูกต้อง ปัญหาเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้าน ปัญหาการเพิ่มขึ้นของเรือประมง ซึ่งปัญหาต่างๆ นานาซึ่งความเดือดร้อน ความไม่ปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของชาวประมงไทย และนำมาซึ่งผลเสียต่อเศรษฐกิจโดยส่วนรวมของประเทศ ซึ่งกรมประมง ได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหา คือ จำเป็นที่จะต้องกำหนดนโยบายการประมงที่ชัดเจน และจะต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรของรัฐที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการประมงใหม่ เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการจัดการและบริหารการประมงของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีระเบียบ โดยเห็นควรให้ตั้งคณะกรรมการนโยบายการประมงแห่งชาติขึ้น โดยมี ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานคณะกรรมการ คณะกรรมการประกอบด้วยภาคีรัฐบาล ได้แก่ หน่วยราชการ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายประมงแห่งชาติ ควบคุมดูแล แก้ไขปัญหาการประมงที่อาจจะเกิดขึ้น และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2534³⁹ ซึ่งคณะกรรมการนโยบายการประมงแห่งชาติ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 38 คน

³⁹ คณะกรรมการนโยบายการประมงแห่งชาติ. สรุปสาระสำคัญแผนปฏิบัติการด้านนโยบายการประมง

จากภาคีรัฐบาลจำนวน 33 คน และภาคเอกชนจำนวน 5 คน มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำหนดนโยบายการพัฒนาการประมงในน่านน้ำไทยให้สอดคล้องกับศักยภาพของทรัพยากรสัตว์น้ำ กำลังแรงงานประมง ความต้องการวัตถุดิบเพื่อป้อนโรงงานอุตสาหกรรม กำหนดนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมสัตว์น้ำของประเทศเพื่อการส่งออก ฯลฯ⁴⁰ ซึ่งนโยบายการพัฒนาการประมงแห่งชาติ (พ.ศ.2545-2549) ได้กำหนดแนวทางของการพัฒนาการประมงให้เหมาะสมกับสถานการณ์และสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 โดยได้มีนโยบายพัฒนาการประมงนอกน่านน้ำ โดยการส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือด้านการประมงกับต่างประเทศและในน่านน้ำสากล พัฒนาระบบการบริหารจัดการประมงนอกน่านน้ำและส่งเสริมสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานรองรับการประมงนอกน่านน้ำ โดยมียุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาดังนี้⁴¹

- 1) ส่งเสริมความร่วมมือด้านการประมงกับต่างประเทศ โดย
 - 1.1) เร่งรัดการเจรจาความร่วมมือทำการประมงกับประเทศเจ้าของทรัพยากร โดยใช้ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน
 - 1.2) ส่งเสริมความร่วมมือทางวิชาการ การจัดการทรัพยากรประมงและเศรษฐกิจกับต่างประเทศ เพื่อแลกเปลี่ยนเทคโนโลยี และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่างๆ
 - 1.3) ส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่มชาวประมงเพื่อทำการประมงในน่านน้ำต่างประเทศ
 - 1.4) สนับสนุนให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนทำการประมงและอุตสาหกรรมต่อเนื่องกับต่างประเทศ
- 2) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานรองรับการประมงนอกน่านน้ำ โดย
 - 2.1) ปรับปรุงและพัฒนาให้มีท่าเทียบเรือประมงน้ำลึกที่ได้มาตรฐานพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกและบริหารจัดการให้ครบวงจร
 - 2.2) สนับสนุนและจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมประมง
 - 2.3) สนับสนุนให้เกิดระบบคมนาคมขนส่งสู่ตลาดและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

แห่งชาติ, ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ นโยบายการประมงแห่งชาติ, 2538, หน้า 1.

⁴⁰ เกษฏา รัถกนิษฐ์. “ปัญหากฎหมายการประมงต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจประมง.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2543, หน้า 17-18.

⁴¹ นโยบายพัฒนาการประมงแห่งชาติ พ.ศ. 2545-2549.

http://www.fisheries.go.th/dof_thai/Division/Planning/policy.htm. [31 พฤษภาคม 2547]

- 3) พัฒนาระบบการบริหารจัดการประมงนอกน่านน้ำ โดย
 - 3.1) ให้มีองค์กรจัดการบริหารการประมงนอกน่านน้ำในรูปแบบสำนักงานคณะกรรมการระดับชาติ
 - 3.2) พัฒนากองเรือประมงไทยให้มีเรือและเครื่องมือทำการประมงให้มีศักยภาพในการทำการประมงนอกน่านน้ำตามมาตรฐานสากล
 - 3.3) ให้มีการจัดระเบียบเรือประมงสัญชาติไทยที่ออกไปทำการประมงนอกน่านน้ำ
 - 3.4) พัฒนาบุคลากรที่ไปทำการประมงนอกน่านน้ำให้มีศักยภาพและทำการประมงอย่างมีความรับผิดชอบ รวมทั้งสนับสนุนให้มีระบบสวัสดิการแก่บุคคลดังกล่าว
 - 3.5) ให้มีระบบติดตามเรือประมงสัญชาติไทยที่ทำการประมงนอกน่านน้ำ
- 4) ส่งเสริมและพัฒนาการทำการประมงในน่านน้ำสากล โดย
 - 4.1) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดหาเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือทำการประมงปลาหูช้างแหล่งเงินทุนและจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาการประมงนอกน่านน้ำไทย
 - 4.2) เร่งรัดการสำรวจแหล่งทำการประมงในน่านน้ำสากล
 - 4.3) ส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่มเพื่อทำการประมงในน่านน้ำสากล

5.2 ความเป็นมาและแนวคิดในการคุ้มครองแรงงานประมงทะเล

5.2.1 ความหมายของงานประมงทะเล (แรงงานประมงทะเล)

กฎหมายของประเทศไทย การประมง หมายถึง การจับสัตว์น้ำทุกชนิดรวมทั้งที่ใช้เรือไปทำการจับสัตว์น้ำหรือเป็นพาหนะไปทำการจับสัตว์น้ำด้วย⁴²

ทำการประมง หมายความว่า จับ ดัก ล่อ ทำอันตรายฆ่า หรือเก็บ สัตว์น้ำ ในที่จับสัตว์น้ำ ด้วยเครื่องมือทำการประมงหรือด้วยวิธีใดๆ⁴³

เครื่องมือทำการประมง หมายความว่า เครื่องกลไก เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ ส่วนประกอบ อวน เสา หลัก หรือ เรือ บรรดาที่ใช้ทำการประมง⁴⁴

งานประมงทะเล หมายความว่า งานหรือการกระทำใดๆ ที่เกี่ยว

⁴² พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 มาตรา 4

⁴³ พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ.2490 มาตรา 4 (2)

⁴⁴ พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ.2490 มาตรา 4 (3)

กับการทำประมงในทะเลโดยใช้เรือประมง⁴⁵

กิจการประมงทะเล หมายถึง กิจการซึ่งดำเนินงานเกี่ยวกับการทำประมงในมหาสมุทร ตามชายฝั่งทะเล นอกฝั่งทะเล และบริเวณปากน้ำ รวมทั้งการจับปลา กุ้ง ปู การเก็บสาหร่ายทะเล และสัตว์น้ำอื่นๆ การเก็บและงมหอย การฟาร์มเลี้ยงหอย หอยมุก การเพาะพันธุ์ลูกปลา กุ้งและเต่า เป็นต้น⁴⁶

เรือประมง หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับการทำประมงในทะเล⁴⁷ ส่วนตามพระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 “เรือประมง” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับการจับสัตว์น้ำ หรือทรัพยากรที่มีชีวิตอื่นๆ ที่อยู่ในทะเล⁴⁸ และตามอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศได้มีการกำหนดคำนิยามของคำว่า “เรือประมง” ไว้ในอนุสัญญาหลายฉบับ ตัวอย่างเช่น อนุสัญญาฉบับที่ 112 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำที่ยอมให้จ้างแรงงานเป็นคงานประมงได้ “เรือประมง” หมายความว่า รวมถึง ทั้งเรือขนาดใหญ่ (ship) และเรือขนาดเล็ก (boat) ที่มีลักษณะใดก็ตามไม่ว่าจะเป็นของรัฐบาลหรือเอกชนที่มีภารกิจทำประมงทะเล

จากที่กล่าวมาข้างต้นทำให้ทราบความหมายของงานประมงทะเล (แรงงานประมงทะเล) ว่าหมายถึง งานประมงทะเลที่แรงงานบนเรือประมงทะเลรับทำงานให้นายจ้าง เพื่อวัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจด้านการประมงทะเล ซึ่งมีลักษณะเป็นงานด้านเกษตรกรรมซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการจับสัตว์น้ำ ณ บริเวณใดบริเวณหนึ่งในทะเลและเดินทางกลับยังเขตชายฝั่งของประเทศไทย โดยไม่มีการจอดแวะ ณ ท่าเทียบเรือของประเทศอื่นๆ เพื่อการขนถ่ายสินค้าหรือผู้โดยสาร ซึ่งนับได้ว่ามีลักษณะและวัตถุประสงค์การทำงานที่แตกต่างจากแรงงานในงานเรือเดินทะเลเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ซึ่งวิทยานิพนธ์เรื่องนี้จะศึกษาเฉพาะแรงงานในงานเรือประมงทะเล โดยไม่ครอบคลุมถึงการใช้แรงงานในครัวเรือนทำการจับสัตว์น้ำ

5.2.2 ความเป็นมาในการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล

กฎหมายคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล ฉบับที่ใช้บังคับในปัจจุบัน คือพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ประกอบกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 โดยกฎหมายเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครอง

⁴⁵ กฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ข้อ 3

⁴⁶ นิยามศัพท์ ความหมายของแรงงานต่างด้าว ประเภทกิจการและงานที่อนุญาตให้แรงงานต่างด้าวทำตามมติ คณะรัฐมนตรี.

⁴⁷ กฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ข้อ 3

⁴⁸ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 มาตรา 3

ลูกจ้างในงานประมงทะเลมีการพัฒนาการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ดังนี้⁴⁹

- 1) วันที่ 26 สิงหาคม 2535 กระทรวงมหาดไทย ได้ออกประกาศ เรื่อง การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล ให้มีผลบังคับใช้ วันที่ 10 ธันวาคม 2535
- 2) วันที่ 4 ธันวาคม 2535 กระทรวงมหาดไทย ได้ออกประกาศ กระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล (ฉบับที่ 2) เลื่อนการบังคับใช้ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล (ฉบับที่ 1) ออกไปเมื่อพ้น 120 วัน นับแต่ 10 ธันวาคม 2535 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 10 เมษายน 2536 โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้แต่งตั้งคณะทำงาน ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนภาครัฐบาล และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงประกาศฉบับดังกล่าว และรายงานผลต่อกระทรวงมหาดไทย
- 3) วันที่ 22 ธันวาคม 2535 – 23 มีนาคม 2536 คณะทำงานพิจารณาปรับปรุงประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล ได้ประชุมโดยแต่งตั้งตัวแทนลูกจ้างประมงเข้ามาเป็นคณะทำงานด้วย โดยพิจารณาแก้ไขปรับปรุงประกาศดังกล่าว โดยเป็นประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล (ฉบับที่ 3) แทนฉบับเดิม โดยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2536 โดยมีข้อตกลงตามข้อเสนอของสมาคมการประมงแห่งประเทศไทย ให้แก้ไขกฎหมายให้คนต่างด้าวทำงานในเรื่องประมงได้ โดยแก้ไขกฎหมาย 2 ฉบับ คือ พระราชกฤษฎีกาตามพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ.2521 และพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงไทย พ.ศ.2482 ให้เสร็จก่อนการบังคับใช้ประกาศดังกล่าวหากไม่เสร็จให้เลื่อนการบังคับใช้ออกไป
- 4) วันที่ 7 เมษายน 2536 กระทรวงมหาดไทยได้ออกประกาศ เรื่อง การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล (ฉบับที่ 3) แทนฉบับเดิม โดยมีข้อบังคับใช้ในวันที่ 1 กันยายน 2536 โดยให้ดำเนินการแก้ไขพระราชกฤษฎีกาตามพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ.2521 และมีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ.2482ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล (ฉบับที่ 3) ลงวันที่ 7 เมษายน 2536
- 5) วันที่ 26 สิงหาคม 2536 เนื่องจากกฎหมายทั้ง 2 ฉบับ ยังแก้ไขไม่แล้ว

⁴⁹ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน. สภาพการจ้างแรงงานภาคเกษตร (กรณีงานประมงทะเล). กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, 2546, หน้า 1-3.

เสร็จได้ทันก่อนวันที่ 1 กันยายน 2536 กระทรวงมหาดไทยจึงได้ออกประกาศ เรื่องการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล (ฉบับที่ 4) เลื่อนการบังคับใช้ออกไปเป็นวันที่ 1 มกราคม 2537

6) กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม ได้แก้ไขพระราชกฤษฎีกา กำหนดงานในอาชีพและวิชาชีพที่ห้ามคนต่างด้าวทำ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2536 โดยให้งานกรรมกรในเรือประมงทะเลเป็นงานที่ไม่ห้ามคนต่างด้าวทำ

7) วันที่ 29 ธันวาคม 2536 กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม ได้ยกเลิกประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล (ฉบับที่ 3) และฉบับที่ 4 โดยให้เลื่อนผลการใช้บังคับไปเป็นวันที่ 1 สิงหาคม 2537 เพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ.2482 ให้เสร็จ

8) วันที่ 22 มิถุนายน 2537 สมาคมประมงแห่งประเทศไทยได้ประชุมโดยมีสมาคมประมงในจังหวัดต่างๆ 24 สมาคม ซึ่งมีมติที่สำคัญ 2 ข้อ คือ ข้อที่ 1 ให้ภาครัฐฯ ลดวงเงินประกันคนต่างด้าวที่หลบหนีเข้าเมืองจาก 5,000 บาท เหลือ 2,000 บาท ข้อที่ 2 ขอมรับการใช้นโยบายกฎหมายคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล แต่ขอเลื่อนการบังคับใช้จากวันที่ 1 สิงหาคม 2537 ออกไปจนกว่าจะมีการแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ.2482 ก่อน

9) วันที่ 7 กรกฎาคม 2537 กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม เลื่อนการบังคับใช้ประกาศกระทรวงฯ เรื่อง การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล จากวันที่ 1 สิงหาคม 2537 เป็นวันที่ 1 สิงหาคม 2538 ตามการขอการระงับการบังคับใช้ของสมาคมการประมงสมุทรศาสตร์ เนื่องจากนายกสมาคมในขณะนี้เป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

10) วันที่ 31 กรกฎาคม 2538 กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม ได้ออกประกาศกระทรวงฯ เรื่อง การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล (ฉบับที่ 3) เลื่อนการบังคับใช้จากวันที่ 1 สิงหาคม 2538 เป็นวันที่ 1 สิงหาคม 2539

11) วันที่ 31 กรกฎาคม 2539 กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคมได้ออกประกาศกระทรวงเรื่อง การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล (ฉบับที่ 3) เลื่อนการบังคับใช้จาก 1 สิงหาคม 2539 เป็นวันที่ 1 พฤศจิกายน 2539

12) วันที่ 14 กันยายน 2541 กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม ได้ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ให้มีการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล

5.2.3 แนวคิดในการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล

กิจการประมงทะเลของประเทศไทย มีความสามารถในการจับสัตว์น้ำ สามารถส่งออกสินค้าประมงจำนวนมากออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ นำเงินรายได้เข้าประเทศ ดังนั้นการประกอบกิจการประมงทะเล จึงเป็นการประกอบกิจการภาคเกษตรกรรมที่มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย นอกจากนี้กิจการประมงทะเลมีผลทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่อเนื่องที่สำคัญหลายประเภท ซึ่งมีส่วนสำคัญในการจ้างแรงงานเป็นจำนวนมาก ประกอบกับสภาพของการทำงานของแรงงานในงานประมงทะเล มีลักษณะที่แตกต่างจากการทำงานในภาคเกษตรกรรมอื่น ๆ ซึ่งแนวความคิดในการให้ความคุ้มครองแรงงานประมงทะเลนี้ ได้มีมานานแล้ว แต่ได้เริ่มดำเนินการอย่างเป็นทางการขึ้นในสมัยรัฐบาล พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ในปี พ.ศ.2532 ได้มีการร่างเป็นกฎหมายคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลขึ้น และประกาศใช้ในปี พ.ศ.2535 ในสมัยรัฐบาล อานันท์ 2 (นายอานันท์ ปันยารชุน)⁵⁰ ซึ่งเหตุผลความจำเป็นที่ต้องให้ความคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล คือ

1) เหตุผลในทางเศรษฐกิจ กล่าวคือ ลูกจ้างในกิจการประมงทะเลเป็นแรงงานที่มีคุณค่าช่วยสร้างเศรษฐกิจของประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้า กล่าวคือ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2515 เป็นต้นมา การประมงของประเทศไทยมีผลผลิตรวม ติดอันดับ 1 ใน 10 ของโลก ซึ่งจนถึงปัจจุบันนับเป็นเวลานานกว่า 20 ปีแล้ว ในแง่การส่งออกสินค้าสัตว์น้ำรวม หลังจากปี พ.ศ. 2537 เป็นต้นมา ใน FAO YEAR BOOK 1993 มีการบันทึกไว้ว่าประเทศไทยเราได้รับยกย่องว่าเป็นผู้ส่งออกที่มีมูลค่าสูงที่สุด คือประมาณ 86,945 ล้านบาท และในปี พ.ศ. 2544 ประมาณการว่าอยู่ในราวเกือบ 2 แสนล้านบาท ซึ่งหากดูในแง่ของรายได้จากการส่งออกทั้งประเทศแล้ว สินค้าและผลิตภัณฑ์ประมงคิดเป็นกว่าร้อยละ 10 และเป็นกว่าร้อยละ 33 ของรายได้จากการส่งออกสินค้าเกษตร ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าการประมงของไทยมีความสำคัญและมีบทบาทยิ่งต่อประเทศและประชาชนไทยเป็นอย่างมาก⁵¹ จึงควรที่รัฐจะให้การดูแลรักษาแรงงานในกิจการประมงทะเลนี้ไว้ เพื่อสร้างผลประโยชน์ให้แก่ประเทศชาติ การละเลยให้มีการใช้แรงงานอย่างไม่เป็นธรรม จะเป็นการทำลายสุขภาพอนามัยและชีวิตของแรงงาน และในที่สุดจะขาดแรงงานในกิจการนี้อย่างถาวร

2) เหตุผลในทางสังคม เนื่องจากแรงงานเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะเป็นผู้เสียเปรียบทางสังคม ลูกจ้างมีความรู้น้อยกว่า มีโอกาสในการเลือกทำสัญญาหรือข้อตกลงน้อยกว่า มักอยู่ได้บังคับบัญชา หรือความต้องการของนายจ้าง นายจ้างซึ่งเป็นผู้ลงทุนต้องการกำไรมากจึงจำเป็นต้อง

⁵⁰ สุดาศิริ วทวงศ์. การคุ้มครองแรงงานประมงทะเลในประเทศไทย : ศึกษาเฉพาะกรณีการประกอบกิจการประมงทะเลซึ่งขอรับใบอนุญาตประกอบการที่จังหวัดระยอง. 2539, หน้า 13.

⁵¹ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์. ยุทธวิธีแก้ไขปัญหาลูกจ้างประมงทะเลของไทยอย่างเป็นทางการเพื่อความยั่งยืน. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: จามจุรีโปรดักท์, 2544, หน้า 6.

ลดต้นทุน แรงงานจึงถูกใช้อย่างไม่มีขอบเขต สุขภาพและความปลอดภัยในชีวิตร่างกายของลูกจ้างไม่ได้รับการเอาใจใส่ ไม่มีหลักประกันและความมั่นคงในการทำงาน รัฐจึงควรออกกฎหมายเพื่อแก้ปัญหาการใช้แรงงาน ให้ความคุ้มครองดูแลให้มีการจ้างงานเพื่อให้ลูกจ้างมีคุณภาพชีวิตในการทำงานที่ดี ประกอบกับกิจการประมงทะเลได้พัฒนาขึ้นมาจนเป็นกิ่งอุตสาหกรรม กล่าวคือ มีเรือขนาดใหญ่ออกหาปลา มีห้องเย็นเก็บสัตว์น้ำ ในเรือแต่ละลำมีลูกจ้างประจำเรือเป็นจำนวนมาก นายจ้างในกิจการประมงทะเลจึงควรมีความรับผิดชอบต่อลูกจ้างในกิจการประมงทะเลเช่นเดียวกับลูกจ้างในกิจการอื่นๆ เพราะนายจ้างในกิจการประมงทะเลอยู่ในวิสัยและมีขีดความสามารถเพียงพอที่จะรับผิดชอบได้แล้ว⁵²

5.2.3 สภาพการทำงานของแรงงานประมงทะเล

งานที่ลูกเรือประมงจะต้องทำในเรือประมงทุกครั้งที่ออกทำการประมงในทะเล จะเริ่มตั้งแต่การจัดเตรียมสิ่งของเครื่องใช้และวัสดุอุปกรณ์ในการทำประมงและการดำรงชีวิตต่างๆ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ก่อนออกเดินทาง เมื่อถึงเวลาเดินทางลูกเรือทุกคนลงเรือและนำเรือออกจากท่าเทียบเรือประมงทะเล หรือท่าเรือของตนออกสู่ทะเลมุ่งตรงไปยังแหล่งที่คาดว่าสัตว์น้ำอาศัยอยู่เป็นจำนวนมากหรือที่คาดว่าแหล่งเหมาะกับการทำประมง เมื่อไปถึงแหล่งสัตว์น้ำที่คาดหรือกำหนดไว้แล้ว เรือก็จะจอดรอเวลาเพื่อดำเนินการปล่อยอวนลงน้ำ เมื่อได้เวลาลูกเรือทุกคนก็จะช่วยกันดำเนินการปล่อยอวนลงน้ำตามกรรมวิธีของอวนแต่ละประเภทแต่ละขนาด เมื่อปล่อยอวนลงน้ำเสร็จเรียบร้อยแล้วลูกเรือทุกคนก็จะพักเพื่อรอเวลาที่อวนขึ้น เมื่อได้เวลาที่อวนขึ้น ลูกเรือก็จะช่วยดำเนินการกู้อวนขึ้นตามกรรมวิธีของการกู้อวนแต่ละประเภทแต่ละขนาด เมื่อกู้อวนขึ้นเรียบร้อยแล้วก็จะนำสัตว์น้ำที่จับได้ขึ้นเรือเพื่อดำเนินการคัดแยกประเภทสัตว์น้ำ เมื่อคัดแยกประเภทสัตว์น้ำเสร็จแล้วก็นำสัตว์น้ำที่คัดแยกประเภทแล้วไปแช่แข็งหรือเก็บตามกรรมวิธีการเก็บสัตว์น้ำของเรือประมงแต่ละลำต่อไป เมื่อเก็บสัตว์น้ำที่จับได้เรียบร้อยแล้วเรือก็จะรอเวลาเพื่อเตรียมการทำประมงต่อไปในบริเวณที่เดิมหรือเปลี่ยนบริเวณที่ทำประมงใหม่ หรือกลับเข้าฝั่งอย่างใดอย่างหนึ่งตามคำสั่งได้กั้งซึ่งเป็นผู้ควบคุมเรือและลูกเรือ ถ้าเรือเตรียมการทำประมงต่อ ลูกเรือก็ต้องดำเนินการปล่อยอวนลงน้ำรอและกู้อวนขึ้นมาคัดเลือกเก็บสัตว์น้ำต่อไปในลักษณะเดิมจนกว่าเรือจะกลับเข้าฝั่งหรือทำเรือประมง เมื่อเรือกลับถึงฝั่งหรือท่าเรือประมงแล้ว ลูกเรือก็จะทำหน้าที่นำสัตว์น้ำขึ้นจากเรือส่งต่อให้ลูกค้า (ซึ่งส่วนมากลูกค้าก็จะรอรับสินค้าสัตว์น้ำอยู่ในบริเวณท่าเรือ) เมื่อส่งสัตว์น้ำให้ลูกค้าเรียบร้อยแล้ว

⁵² สุดาศิริ วทวงศ์. การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: นิติธรรม, 2536, หน้า 2.

แล้วลูกเรือก็จะทำความสะอาดเรือเพื่อเตรียมออกทะเลทำการประมงในครั้งต่อไป ซึ่งหน้าที่และความรับผิดชอบของแรงงานแต่ละตำแหน่งบนเรือประมงมีดังนี้⁵³

1) ใต้ก้ง ชาวเรือจะเรียกสั้นๆ ว่า “ใต้” เป็นผู้ที่ทำหน้าที่เสมือนหนึ่งผู้บังคับการเรือหรือกัปตันเรือ คือ เป็นผู้รับผิดชอบดูแลเรือในทุกด้านให้เรียบร้อยซึ่งเป็นใหญ่ที่สุดในเรือ ในเรือแต่ละลำจะมี “ใต้” เพียง 1 คนเท่านั้น มีหน้าที่ควบคุมและรับผิดชอบในการเดินเรือ การจัดระบบงานและควบคุมการทำงานของลูกเรือ ดูแลความเป็นอยู่ของลูกเรือขณะอยู่ในเรือ บำรุงรักษาเรือ กำหนดแหล่งประมง หาแนวปลา โดยใช้อุปกรณ์ที่ทันสมัย เช่น การใช้เครื่องเรดาห์ ชาวเคอร์ และเครื่องนำทางแจ้งตำแหน่งเรือด้วยดาวเทียม (Settleize indicator) รู้เส้นเขตแดนต้องกวาดจุดเขตแดนเป็น เพื่อคำนวณว่าขณะนี้เรืออยู่ห่างฝั่งกี่ไมล์

2) นายท้ายเรือ ทำหน้าที่บังคับหรือควบคุมให้เรือประมงวิ่งไปในทิศทางที่ต้องการ หยุด หรือจอดเรือในที่ที่ต้องการ เช่น แหล่งทำการประมง ทำเทียบเรือ

3) ผู้ช่วยใต้ก้ง (ยี่จิว) เป็นหัวหน้าคนงาน ควบคุมการทำงานของลูกเรือทั้งหมดตั้งแต่ การปล่อยอวน กู้วน คัดปลาและคองปลา ทำความสะอาดเรือ ซึ่งในเรือแต่ละลำจะมีตำแหน่ง “ยี่จิว” เพียง 1 คน

4) นายช่างเครื่องยนต์ประจำเรือ มีหน้าที่ดูแลและตรวจเช็คบำรุงรักษาเครื่องยนต์ที่ใช้ในเรือทั้งหมด โดยเฉพาะเครื่องยนต์ที่ใช้ในการทำการประมง และขับเคลื่อนเรือประมงให้อยู่ในสภาพใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลาทั้งก่อนออกทำการประมงและขณะทำการประมง ในทะเล ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น รวมถึงอุปกรณ์ไฮดรอลิกต่างๆ ระบบไฟฟ้า ระบบปิด-เปิดน้ำที่ท้องเรือ ในเรือแต่ละลำจะมีตำแหน่ง นายช่างเครื่องยนต์ เพียง 1 คน

5) คนครัวบนเรือ (จุมโพ) ทำหน้าที่หุงหาอาหารให้ลูกเรือและสมาชิกทุกคนบนเรือ

6) ลูกเรือ ตำแหน่งลูกเรือพวกคนเรือด้วยกันมักเรียกว่า “คนอวน” มีหน้าที่วางอวนและเก็บอวน เอน้ำแข็งลงเรือโดยการอัดน้ำแข็งใส่ห้องน้ำแข็ง (ห้องแช่ปลา) ให้น้ำแข็งก่อนเรือออกทะเล เตรียมน้ำจืดใส่เรือให้เต็ม บรรจุน้ำอาหารสด อาหารแห้งใส่เรือให้พร้อม เมื่อเรือออกทะเลคนอวนจะทำหน้าที่วางอวน กู้วน เมื่อเอาปลาออกจากอวนแล้วก็วางอวนใหม่ หลังจากนั้นคัดแยกปลา และคองปลา ทำความสะอาดเรือ แล้วแยกย้ายกันไปนอนพัก จนกว่าจะถึงเวลากู้วนครั้งต่อไป การกู้วนทำทุก 4-5 ชั่วโมง กิจกรรมของคนอวนจำเจอยู่เช่นนี้ตลอดเวลาจนกว่าจะได้ปลาเต็มลำ หรือจนกว่าน้ำแข็งในเรือหมด ใต้ก้งจึงนำเรือเข้าฝั่ง เมื่อเรือเข้าฝั่งคนอวนมีหน้าที่ต้องไปขึ้น

⁵³ เสาวภา พรสิริพงษ์ และ พรทิพย์ อุสุภรัตน์. ชีวิตลูกเรือประมงอีสาน. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ภาพพิมพ์, 2535, หน้า 50-60.

ปลาที่องค์การสะพานปลา (การขึ้นปลาก็คือ การขนปลาจากห้องน้ำแข็งในเรือขึ้นสะพานปลา) นอกจากนี้แล้วลูกเรือยังมีหน้าที่ทำงานอื่นๆ ตามที่ได้กัมมอบหมาย

ในส่วนสภาพการทำงานของแรงงานประมงทะเลสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) ความสัมพันธ์ของการจ้างงาน

ในการว่าจ้างแรงงาน (ลูกจ้าง) เพื่อทำการประมง กรณีเป็นการทำประมงชายฝั่ง เจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้ประกอบกิจการจะเป็นผู้ตกลงรับลูกจ้างเข้าทำงานเอง เจ้าของเรือจึงไม่อาจปฏิเสธความเป็นนายจ้าง ตามหลักแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการจ้างแรงงาน แต่ในกรณีที่เป็นการทำประมงน้ำลึกเจ้าของผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะไม่ออกไปกับเรือดำเนินการจับปลา แต่มอบหมายให้ไต๋กั้งเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการหาปลา ควบคุมคนงานในเรือประมงรวมทั้งเป็นผู้รับลูกจ้างเข้าทำงานในตำแหน่งหน้าที่ต่างๆ กำหนดค่าจ้างและจ่ายค่าจ้างที่ได้รับจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของกิจการไปจ่ายให้กับลูกจ้างอีกทอดหนึ่ง ลักษณะงานดังกล่าวข้างต้นทำให้เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการไม่รู้จักและไม่ได้ใกล้ชิดกับลูกจ้าง โดยเฉพาะเมื่อเกิดปัญหาโต้แย้งกันในเรื่องสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนในการทำงานทางเจ้าของเรือจะอ้างว่าการประกอบกิจการเป็นไปในลักษณะเหมางานให้กับไต๋กั้งหรือเป็นการประกอบธุรกิจในลักษณะหุ้นส่วน คือเจ้าของเรือลงทุนออกค่าใช้จ่ายในการจับปลา คนงานและลูกเรือเป็นหุ้นส่วนลงแรง⁵⁴ ซึ่งในประเด็นนี้ได้เคยมีข้อพิพาทในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 956/2529 มีปัญหาที่ว่าโจทก์เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 1 แล้วหรือไม่ ศาลฎีกาเห็นว่า “...แม้จำเลยที่ 1 (เจ้าของกิจการเรือประมง) จะมิได้ว่าจ้างโจทก์หรือจ่ายค่าแรงให้แก่โจทก์โดยตรงก็ตาม แต่การที่จำเลยที่ 1 เป็นเจ้าของกิจการเรือประมง และจำเลยที่ 1 ได้มอบให้จำเลยที่ 2 (ไต๋กั้ง) ดำเนินกิจการเรือประมงของจำเลยที่ 1 โดยให้มีอำนาจหน้าที่จัดหาหรือว่าจ้างลูกเรือหรือคนงานเอง จำเลยที่ 1 มีหน้าที่จ่ายค่าจ้างหรือค่าแรงให้แก่ลูกจ้างหรือคนงานของจำเลยที่ 2 จัดหาหรือว่าจ้างนั้น เป็นพฤติการณ์ที่เห็นได้ชัดว่า จำเลยที่ 1 ได้แต่งตั้งจำเลยที่ 2 ให้เป็นผู้ดำเนินกิจการของจำเลยที่ 1 จำเลยที่ 2 จึงเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 1 ไม่ใช่เป็นกรณีที่จำเลยที่ 2 รับเหมากิจการเรือประมงของจำเลยที่ 1 ไปดำเนินการ ดังนั้น เมื่อจำเลยที่ 2 ว่าจ้างโจทก์เป็นลูกเรือหรือคนงานเรือประมงต้องถือว่าโจทก์เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 1 จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบโจทก์ ข้อที่จำเลยที่ 2 ได้รับเงินค่าจ้างหรือค่าแรงสำหรับลูกเรือหรือคนงานไปจากจำเลยที่ 1 แล้วนั้น เมื่อจำเลยที่ 2 มิได้จ่ายให้แก่โจทก์ จึงไม่ทำให้จำเลยที่ 1 พ้นความรับผิดชอบ...”

⁵⁴ นาย ทงสมบุญ. การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล. กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

ตามสภาพความเป็นจริงแล้วแรงงานในกิจการประมงทะเลมิได้มีส่วนร่วมในเรื่อง กำไรขาดทุน ลูกจ้างคงได้รับค่าจ้างตามอัตราที่ตกลงกันไว้เท่านั้น ไม่ว่าจะเป็เงินที่ตกลงจ่ายให้ตามระยะเวลาหรือเงินส่วนแบ่งจากการขายสัตว์น้ำ การบริหารงานก็ขึ้นอยู่กับนายจ้างทั้งหมด ลูกจ้างไม่มีส่วนร่วมด้วย ดังนั้น แรงงานในกิจการประมงทะเลจึงไม่น่าจะมีลักษณะของหุ้นส่วน⁵⁵

2) ช่วงเวลาการทำงาน⁵⁶

2.1) ช่วงเวลาการออกทะเลเพื่อทำการประมง

ช่วงเวลาการออกทะเลของเรือประมงแต่ละลำแต่ละประเภทแต่ละขนาดในแต่ละครั้งจะไม่เท่ากันเรือประมงบางลำจะออกทะเลวันละหนึ่งครั้ง ครั้งละ 12-16 ชั่วโมง บางลำจะออกครั้งละ 7-15 วัน และบางลำอาจจะออกทะเลครั้งละ 20-30 วัน จากข้อมูลที่ได้รับจากสำนักงานแรงงานจังหวัดในจังหวัดที่มีการประกอบกิจการประมงทะเลจำนวน 22 จังหวัด ปรากฏว่าเรือประมงทะเลขนาดเล็กส่วนมากจะออกทะเลเป็นประจำทุกวัน วันละหนึ่งครั้ง เรือประมงขนาดกลางจะออกทะเลเพื่อทำการประมง ครั้งละ 7-15 วัน และเรือประมงขนาดใหญ่จะออกทะเลเพื่อทำการประมง ครั้งละ 20-90 วัน ช่วงเวลาหรือจำนวนวันของการออกทะเลเพื่อทำการประมงทะเลแต่ละลำจะมากหรือน้อย นอกจากจะขึ้นอยู่กับขนาดหรือระวางบรรทุกของเรือ อาหารและสิ่งของเครื่องใช้ที่เตรียมไปแล้วยังขึ้นอยู่กับปริมาณสัตว์น้ำที่มีในแหล่งประมงที่ไปทำประมงด้วย

2.2) ช่วงการพักเพื่อรอเวลาออกทะเลทำการประมงครั้งต่อไปของเรือประมงแต่ละประเภทแต่ละขนาดหรือแต่ละเจ้าของเรือหรือได้กั้งจะไม่เท่ากัน เรือประมงขนาดเล็กหรือเรือประมงประเภทอวนดำหรืออวนล้อมจะมีช่วงเวลาพักในระหว่างช่วงเวลาลังการกลับจากทำการประมงและเตรียมออกเรือเพื่อไปทำประมงครั้งต่อไปไม่นานเป็นวันๆ เหมือนเรือประมงขนาดใหญ่หรือเรืออวนลาก อวนลอย ส่วนมากเรือขนาดเล็กที่ออกทะเลทุกวันมีช่วงเวลาหยุดพักเพื่อเตรียมออกทะเลทำประมงครั้งต่อไปประมาณ 7-10 ชั่วโมง ส่วนเรือประมงขนาดกลางหรือใหญ่ที่ออกทะเลประมงครั้งละหลายๆ วัน จะมีช่วงเวลาหยุดพักเพื่อเตรียมออกทะเลทำการประมงครั้งต่อไปประมาณ 1-7 วัน

2.3) ช่วงเวลาทำงานและเวลาพัก

เมื่อลูกจ้างอยู่บนเรือในขณะที่เรือประมงออกทะเลเพื่อทำการประมง ลูกจ้างทุกคนก็จะอยู่ในสภาพพร้อมจะทำงานตามคำสั่งได้กั้งได้ตลอดเวลา โดยปกติลูกจ้างทุกคนจะ

⁵⁵ สุดาศิริ วศวงษ์. เอกสารอัดสำเนาประกอบการสอน วิชา สัมมนากฎหมายแรงงานและประกันสังคม. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537, หน้า 2.

⁵⁶ ชัยวัฒน์ เกิดผล และยุพาพร อรุณศิริศักดิ์. รายงานสรุปสภาพและปัญหาแรงงานในกิจการประมงทะเล. กรมแรงงาน, 2535, หน้า 29-30.

มีช่วงเวลาทำงานและเวลาพักแตกต่างกันไปตามหน้าที่ความรับผิดชอบแต่ละคนหรือแต่ละตำแหน่งงานหรือหน้าที่ความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายได้⁵⁷

3) การจ่ายค่าตอบแทน

ระบบการจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ลูกจ้างที่ทำงานบนเรือประมงทะเลมีทั้งที่แบ่งเป็นเงินเดือนและแบ่งเป็นเปอร์เซ็นต์ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทของเรือว่าเป็นเรืออวนลาก เรืออวนดำ(อวนล้อม) หรือเรืออวนลอย และยังขึ้นอยู่กับเจ้าของกิจการและได้กั๊งแต่ละคนด้วย ซึ่งรูปแบบของการจ่ายค่าจ้างหรือผลประโยชน์ตอบแทนการทำงาน ส่วนมากจะปรากฏให้เห็นได้ค่อนข้างชัดเจนในสามรูปแบบ⁵⁸

3.1) แบบมีเงินเดือนประจำและผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษอื่นๆ ได้แก่ เงินส่วนแบ่งรายได้จากการทำประมงหลังหักค่าใช้จ่ายแล้วในแต่ละเที่ยว และเงินเดือน ซึ่งมีความแตกต่างระหว่างตำแหน่งต่างๆ ในเรือ

3.2) แบบมีเงินเดือนอย่างเดียว การจ่ายเงินเดือนนี้จะจ่ายทุกเดือน แม้ไม่ได้ออกทำการประมงก็ตาม อัตราเงินเดือนจะมีความแตกต่างระหว่างตำแหน่งต่างๆ ในเรือ

3.3) แบบมีส่วนแบ่งรายได้จากการทำประมงอย่างเดียว ส่วนมากนิยมแบ่งรายได้หลังจากหักค่าใช้จ่ายแล้ว ส่วนแบ่งของรายได้มีความแตกต่างกันในระหว่างตำแหน่งต่างๆ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงก่อนออกทำการประมง ซึ่งจะได้มากน้อยขึ้นอยู่กับความสามารถ ประสบการณ์ เครื่องมือ ขนาดของเรือประมงและการเจรจาต่อรองระหว่างเจ้าของกิจการกับได้กั๊งและลูกเรือตำแหน่งอื่นๆ

ค่าจ้างที่ลูกจ้างทำงานในกิจการประมงทะเลโดยเฉพาะที่ทำงานในเรือประมงทะเลได้รับ เจ้าของเรือหรือผู้ว่าจ้างทำประมงทะเลส่วนมากนิยมใช้การกำหนดค่าจ้างแบบมีเงินเป็นค่าจ้างรายเดือนหรือรายวันรวมกับเงินส่วนแบ่งรายได้จากการทำประมงทะเลในแต่ละเที่ยวหรือแต่ละเดือน เพราะเงินเดือนจะเป็นเครื่องจูงใจให้ลูกจ้างรู้สึกมีความมั่นคงและอยู่ทำงานด้วยตลอดไป ส่วนเงินส่วนแบ่งจะเป็นสิ่งจูงใจทำให้ลูกจ้างทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ และเจ้าของเรือประมงบางรายยังใช้เงินส่วนแบ่ง เป็นเครื่องจูงใจหรือบังคับให้ลูกจ้างอยู่ทำงานกับตนไปจนครบปี โดยกำหนดเป็นหลักเกณฑ์ว่าลูกจ้างที่ทำงานครบหนึ่งปีจึงจะมีสิทธิได้รับเงินเพิ่มจากเงินส่วนแบ่งรายได้⁵⁹

⁵⁷ ชัยวัฒน์ เกิดผล และยุพาพร อรุณศิริศักดิ์. รายงานสรุปสภาพและปัญหาแรงงานในกิจการประมงทะเล. หน้า 30

⁵⁸ ชัยวัฒน์ เกิดผล และยุพาพร อรุณศิริศักดิ์. รายงานสรุปสภาพและปัญหาแรงงานในกิจการประมงทะเล. หน้า 9-11.

4) สุวัตติการและความปลอดภัยในการทำงาน

การทำงานของลูกจ้างในเรือประมงทะเลนั้น มีโอกาสจะประสบอันตรายหรืออุบัติเหตุจากการทำงานได้ค่อนข้างมาก เพราะสภาพเรือและสภาพแวดล้อมในขณะที่ทำงานทำให้ผู้ทำงานได้รับอันตรายหรืออุบัติเหตุได้ อุบัติเหตุหรืออันตรายที่เกิดขึ้นกับผู้ทำงานในเรือประมงทะเลได้แก่ อุบัติเหตุหรืออันตรายที่เกิดจากเครื่องจักรกล หรือเครื่องมือ เครื่องใช้ต่างๆ ในเรือประมงทะเล อุบัติเหตุหรืออันตรายที่เกิดจากธรรมชาติ เช่น มรสุมหรือลมพายุที่รุนแรงทำให้เรือประมงล่มหรืออัปปาง หรือทำให้ผู้ทำงานบนเรือประมงทะเลมีอาการเมาคลื่นคลื่น ไกลดกน้ำเสียชีวิตหรือสูญหายไป อุบัติเหตุหรืออันตรายที่เกิดจากโจรสลัด อุบัติเหตุหรืออันตรายที่เกิดจากการทำประมงนอกเขตน่านน้ำไทย เนื่องจากในเขตน่านน้ำไทยในปัจจุบันมีปริมาณสัตว์น้ำให้ทำการประมงไม่มากเหมือนในอดีต เรือประมงทะเลของไทยบางลำวิ่งเข้าไปทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเลของประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้แล้วการทำงานของลูกเรือประมงจนเกิดความเหน็ดเหนื่อยก็เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นกันเพราะเมื่อเกิดความเหน็ดเหนื่อยความระมัดระวังในการทำงานก็จะลดน้อยลงง่าย ซึ่งในปีหนึ่งๆ ทั่วโลกมีชาวประมงตายประมาณ ปีละ 24,000 คน⁵⁹

กรณีที่ลูกเรือประสบอุบัติเหตุกลางทะเล เช่นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากอุปกรณ์ เครื่องมือต่างๆ ที่ใช้ในการประมง ถ้าเรือประมงลำของตนไม่ถึงกำหนดที่จะกลับเข้าฝั่งเรือประมงจะใช้วิธีฝากผู้บาดเจ็บมากลับมากับเรือประมงลำอื่นที่กำลังจะกลับเข้าฝั่งเพื่อนำตัวลูกเรือมารักษาพยาบาลบนฝั่ง แต่ถ้ามีอาการบาดเจ็บเล็กน้อย ก็สามารถทำการรักษาตนเองได้ เพราะการออกเรือแต่ละครั้งได้มีการเตรียมยาสามัญและยาที่จำเป็นต้องใช้เสมอๆ ติดเรือไปด้วยทุกครั้ง

5.2.5 ปัญหาและอุปสรรคการดำรงชีพในระหว่างการปฏิบัติงานในเรือประมง

ทะเล

การประกอบกิจการประมงทะเล มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เรือประมงไทยต้องออกทะเลไปจับสัตว์น้ำไกลจากฝั่งทะเลมากขึ้น เนื่องจากปริมาณสัตว์น้ำในน่านน้ำไทยลดลง แรงงานประมงทะเลของไทยประสบปัญหาต่างๆ มากมาย ซึ่งสามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคการดำรงชีพในระหว่างการปฏิบัติงานในเรือประมงทะเลที่สำคัญดังนี้

- 1) ปัญหาความสัมพันธ์ของการจ้างแรงงานระหว่างเจ้าของเรือ ได้กั และ

⁵⁹ Safety and health issues in the fishing industry.

ลูกเรือที่ทำงานบนเรือประมงทะเล ในกรณีของการทำประมงน้ำลึกเจ้าของผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะไม่ออกทะเลไปกับเรือเพื่อดำเนินการจับปลา แต่มอบหมายให้ได้กั้งเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการหาปลา ควบคุมคนงานในเรือประมงรวมทั้งเป็นผู้รับลูกจ้างเข้าทำงานในตำแหน่งหน้าที่ต่างๆ กำหนดค่าจ้างและจ่ายค่าจ้างที่ได้รับจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของกิจการไปจ่ายให้กับลูกจ้างอีกทอดหนึ่ง เมื่อเกิดปัญหาโต้แย้งกันในเรื่องสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนในการทำงานทางเจ้าของเรือจะอ้างว่าการประกอบกิจการเป็นไปในลักษณะเหมางานให้กับได้กั้งหรือเป็นการประกอบธุรกิจลักษณะหุ้นส่วน⁶⁰

2) ปัญหาเกี่ยวกับสัญญาจ้างแรงงานหรือข้อตกลงในการจ้างแรงงาน การตกลงรับลูกจ้างเข้าทำงานในเรือประมงทะเลมักเป็นการตกลงกันด้วยวาจา ไม่มีสัญญาจ้างแรงงานหรือข้อตกลงในการทำงานเป็นหนังสือไว้ต่อกัน ทำให้เมื่อเกิดข้อโต้แย้งระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง เช่น กรณีที่ลูกเรือประมงเบี๊ยะ เมื่อรับเงินค่าจ้างล่วงหน้าแล้วกลับหนีไปลงเรือลำอื่น แต่นายจ้างเองกลับไม่มีเอกสาร ประวัติทะเบียนบุคคลเหล่านั้นอยู่ในมือ ก็ไม่สามารถที่จะทำอะไรได้⁶¹ หรือในกรณีของการเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำประเทศพม่า เท่าที่ผ่านมามีการให้สัมปทานประมงของทางการพม่าจะกำหนดให้เรือที่เข้าไปทำการประมงมีลูกเรือไทยได้ไม่เกิน 10 เปอร์เซนต์ นั่นคือเรือประมง 1 ลำ ที่มีลูกเรือประมง 30 คน จะมีคนไทยที่เป็นได้กั้งหรือผู้ควบคุมเรือ 1 คน นายท้ายเรือ 1 คน และช่างเครื่อง 1 คน รวม 3 คนเท่านั้น นอกจากนั้นต้องเป็นชาวพม่าทั้งหมด ทำให้เกิดปัญหาการใช้แรงงานอยู่บ่อยครั้ง เพราะส่วนใหญ่การจ้างแรงงานลูกเรือชาวพมามักตกลงกันด้วยวาจาไม่มีสัญญาว่าจ้างเป็นหลักฐาน หากมีการโกงแรงงานกันจะไม่สามารถตรวจสอบได้ว่าฝ่ายใดเป็นผู้โกงแรงงานหรือฝ่ายใดโกงค่าแรงงาน เมื่อมีการร้องเรียนขึ้นมา หน่วยงานรัฐบาลทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตรวจสอบได้ ฝ่ายทางการพม่าก็จะเชื่อฝ่ายแรงงานพม่าเพราะเป็นคนส่วนใหญ่ ทำให้เกิดการขัดแย้งกันขึ้นและฝ่ายไทยจะเป็นฝ่ายเสียเปรียบเสมอเพราะเมื่อเกิดปัญหาทางการพม่าจะไม่ปล่อยเรือที่เกิดปัญหาแรงงานออกไปทำการประมงจนกว่าจะตรวจสอบแก้ไขปัญหาให้เสร็จเสียก่อน⁶²

3) ปัญหาจากสภาพการทำงาน

3.1) การเสี่ยงต่อภัยธรรมชาติในท้องทะเล เนื่องจากอาชีพประมงทะเล

⁶⁰ นาด ทองสมบุญ. การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล, หน้า 13.

⁶¹ ประทีป รัตนพันธ์. “กฎหมายคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลใครได้ใครเสียกันแน่.”

เอกสารภาษีอากร. 12, 143. สิงหาคม 2536, หน้า 120.

⁶² สมศักดิ์ ถนอมพล. “ปัญหาการทำประมงนอกลานน้ำไทย ศึกษาเฉพาะกรณีน่านน้ำประเทศพม่า.” เอกสารการวิจัยส่วนบุคคลในลักษณะเศรษฐกิจ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2546, หน้า 41.

เป็นอาชีพที่ต้องทำงานอยู่บนเรือในท้องทะเล ลูกเรือประมงไม่ต้องเป็นผู้มีความรู้มากนัก แต่ต้องมีร่างกายแข็งแรง สามารถว่ายน้ำ ดำน้ำอยู่ในทะเลได้นาน มีความทรหดอดทน สามารถยืนหยัดต่อสู้คลื่นลมทางทะเลได้ทุกเมื่อ หากเรือล่ม และจม หรือเกิดการเสียหายในทะเล ลูกเรือต้องสามารถลอยคออยู่ในน้ำทะเลได้เป็นชั่วโมง หากโชคดีมีเรือลำอื่นผ่านมาพบเห็นก็จะช่วยชีวิตไว้ได้⁶³ ซึ่งการทำงานอยู่บนเรือประมงทะเลอาจเกิดอุบัติเหตุได้ทุกเมื่อขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมในทะเล

3.2) เวลาทำงาน เวลาพัก และวันหยุด การทำงานในเรือประมงทะเล เมื่อเรือออกจากฝั่งทะเลไปแล้วลูกจ้างจะทำงานและพักอยู่ในเรือจนกว่าเรือจะกลับเข้าฝั่งหลังจากจับปลาได้มากตามความต้องการของได้กั้ง ในระหว่างที่อยู่ในเรือลูกจ้างทำงานในลักษณะทำงานไปหยุดพักไปโดยไม่มีกำหนดเวลาทำงาน จำนวนชั่วโมงทำงาน เวลาพัก วันหยุดที่แน่นอนตายตัวเหมือนกับการทำงานในสถานประกอบการหรือโรงงานอุตสาหกรรมหรือพาณิชยกรรม ทั้งนี้เนื่องจากการหาปลาในทะเลขึ้นอยู่กับธรรมชาติและแหล่งปลาในทะเลซึ่งไม่มีใครกำหนดระยะเวลาและระยะทางการเดินเรือที่จะพบแหล่งปลาได้ล่วงหน้า ประกอบกับสภาพงานมีลักษณะพิเศษแตกต่างจากงานอื่น กล่าวคือ ในขณะที่เรือประมงยังไม่พบแหล่งปลากระบวนการจับปลาก็ยังไม่เริ่มขึ้น ลูกจ้างในเรือที่มีหน้าที่อยู่ในกระบวนการจับปลา เช่น ลูกเรือจะทำงานอื่นตามที่ได้กั้งมอบหมาย หากไม่มีก็จะพักไปเรื่อยๆ จนกว่าจะพบแหล่งปลาจึงเริ่มทำการจับปลา ในกระบวนการจับปลาลูกเรือจะทำงานตลอดเวลา ไม่มีกำหนดเวลาว่าจะนานเท่าใดขึ้นอยู่กับปริมาณปลาและสัตว์น้ำ ไม่มีเวลาพัก ไม่มีวันหยุดต้องทำงานต่อเนื่องจนเสร็จสิ้นกระบวนการสุดท้าย คือ นำปลาและสัตว์น้ำที่จับได้ไปเข้าห้องเย็น แช่แข็ง หรือทำเค็มจึงจะได้พักและเมื่อการจับปลาในแหล่งหนึ่งเสร็จสิ้นเรือก็จะย้ายไปหาแหล่งปลาอีกแหล่งหนึ่ง เมื่อพบฝูงปลาก็จะทำการจับปลา เป็นวงจรเช่นนี้ไปจนกว่าได้กั้งจะสั่งให้เรือประมงกลับเข้าฝั่ง เมื่อเรือกลับเข้าฝั่งแล้วลูกเรือยังต้องทำงานขนปลาและสัตว์น้ำที่จับได้ทั้งหมดขึ้นท่าปลา และทำความสะอาดเรือประมงจนแล้วเสร็จจึงหยุดพัก⁶⁴

การหยุดพักหลังจากกลับเข้าฝั่งเป็นการหยุดพักเพื่อรอเรือออกทะเลในเที่ยวต่อไป ซึ่งในระหว่างนี้ลูกจ้างบางตำแหน่ง เช่นช่างเครื่องและลูกเรือบางคนต้องทำงานซ่อมเครื่องจักรอุปกรณ์การจับปลา ซ่อมเรือ เตรียมเสบียงอาหารและอื่นๆ ระยะเวลาการหยุดพักในช่วงนี้จะนานเท่าใดขึ้นอยู่กับความพร้อมของเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และเสบียงสำหรับการออกจับปลาในครั้งต่อไปซึ่งได้กั้งจะเป็นผู้กำหนดนัดหมายการออกเรือ การหยุดพักในช่วงนี้จึงไม่มีกำหนดเวลาพักที่แน่นอนตายตัวว่าเป็นเวลากี่วัน นอกจากนี้เวลาพักของลูกจ้างในเรือประมงทะเล

⁶³ สิงขร สุหรัยรัฐ. “ปัญหาของแรงงานประมงทะเล.” วารสารแรงงานสัมพันธ์. 38, 3. พฤษภาคม-มิถุนายน 2540, หน้า 56.

⁶⁴ นายนาถ ทองสมบุญ. การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล. หน้า 15-16.

มิใช่เวลาพักที่เป็นเวลาให้ลูกจ้างได้หยุดพักระหว่างการทำงานที่แท้จริงเช่นเดียวกับเวลาพักในความหมายของงานในกิจการภาคอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม ฯลฯ และการทำงานอยู่ในเรือประมงในทะเลเป็นระยะเวลานานๆ ในแต่ละเที่ยวเรือที่ออกจับปลาประมาณ 1-5 เดือนนั้น เป็นสาเหตุที่ทำให้ลูกจ้างในกิจการนี้เกิดอาการเครียดและเบื่อหน่ายงาน จึงมีลูกจ้างจำนวนไม่น้อยเมื่อกลับเข้าฝั่งแล้วได้เปลี่ยนงานไปทำงานเป็นลูกจ้างในกิจการภาคอุตสาหกรรม และไม่กลับเข้ามาทำงานในกิจการประมงทะเลอีกเลย⁶⁵

3.3) ปัญหาการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานบนเรือเนื่องจากการทำงานบนเรือประมงทะเล สภาพของท้องทะเลมีความไม่แน่นอน ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนเรือ ได้แก่ การพลัดตกลงไปในน้ำทะเล อุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้เครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ในการจับปลาที่ใช้อาศัยอยู่ในเรือประมงทะเล การหกล้มบนเรือ การถูกน้ำทะเลตีหรือกระแทก⁶⁶ เนื่องจากลูกเรือประมงทะเลไม่มีความรู้ ไม่ได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับการทำงานในเรือประมงทะเลมาก่อน การทำงานบนเรือประมงทะเลมีความแตกต่างจากการทำงานบนบกอย่างมาก

กรณีที่ถูกเรือประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานกลางทะเล เช่นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากอุปกรณ์ เครื่องมือต่างๆ ที่ใช้ในการประมง ถ้าเรือประมงลำของตนไม่ถึงกำหนดที่จะกลับเข้าฝั่ง เรือประมงจะใช้วิธีฝากผู้บาดเจ็บกลับมากับเรือประมงลำอื่นที่กำลังจะกลับเข้าฝั่งเพื่อนำตัวลูกเรือมารักษาพยาบาลบนฝั่ง แต่ถ้ามีอาการบาดเจ็บเล็กน้อย ก็สามารถทำการรักษาตนเองได้ เพราะการออกเรือแต่ละครั้งได้มีการเตรียมยาสามัญและยาที่จำเป็นต้องใช้เสมอๆ ติดเรือไปด้วยทุกครั้ง

4) ปัญหาเรือประมงไทยถูกจับกุม

4.1) เนื่องจากการที่ประเทศต่างๆ ประกาศเศรษฐกิจจำเพาะทำให้ชาวประมงไทยต้องสูญเสียพื้นที่ทำการประมงในทะเลหลวงหรือน่านน้ำสากลไปไม่กว่า 770,000 ตารางกิโลเมตร ชาวประมงที่ยังคงทำประมงในพื้นที่ดังกล่าว จึงถือว่าเป็นการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ยังผลให้เรือประมงไทยจำนวนมากถูกประเทศเพื่อนบ้านจับกุม โดยเฉพาะในส่วนของมูลค่าเรือ เครื่องมือประมงและอุปกรณ์ นอกจากนี้ยังเป็นความสูญเสียที่ไม่สามารถประเมินมูลค่าได้ในเรื่องของทรัพยากรบุคคล ทั้งลูกเรือ ได้กัก และช่างที่มีความสามารถ ล่าสุด คือ กรณีทางการของประเทศอินโดนีเซียจับเรือประมงของไทยที่เข้าไป ลักลอบทำประมงในเขตน่านน้ำของประเทศอินโดนีเซีย โดยเรือประมงของไทยที่ทางการอินโดนีเซียจับนั้นเป็นเรือประมงที่ทำการลักลอบโดย

⁶⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 16.

⁶⁶ Safety and health in the fishing industry.

ไม่มีการแจ้งขึ้นทะเบียนอย่างถูกต้อง โดยการใช้เรือและชักธงของประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งตามกฎหมายระหว่างประเทศการจับกุมเรือที่ลักลอบทำการประมงโดยผิดกฎหมายสามารถให้มีการจับเรือผู้ลักลอบทำการประมงได้ แต่ห้ามทำร้ายลูกเรือ อย่างไรก็ตามเหตุการณ์ครั้งนี้ถือเป็นเรื่องที่รุนแรงและไม่เคยเกิดขึ้น เนื่องจากในระยะที่ผ่านมาเพียงแต่จับกุมลูกเรือและดำเนินคดีตามกฎหมายเท่านั้น⁶⁷ นอกจากนี้จากการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะส่งผลทำให้ชาวประมงซึ่งเคยทำการประมงอยู่ในบริเวณเหล่านั้นต้องถูกผลักดันให้กลับเข้ามาทำการประมงในน่านน้ำของประเทศไทย ทำให้เกิดการแข่งขันทำการประมงกับชาวประมงซึ่งทำการประมงอยู่แต่เดิมในเขตน่านน้ำไทยจึงทำให้ทรัพยากรประมงทะเลลดจำนวนลงอย่างมาก ส่งผลทำให้ชาวประมงทะเลต้องออกแสวงหาแหล่งประมงใหม่ ชาวประมงต้องออกไปในทะเลลึกและไกลออกไปจากฝั่งทะเล ประกอบกับต้องทำงานเป็นระยะเวลานานขึ้น ทำให้เกิดความเหนื่อยล้า ซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนเรือประมงทะเล

4.2) เนื่องจากอาณาเขตทางทะเลไทย ซึ่งมีอยู่บ่อยครั้งที่เรือรบต่างชาติเข้ามากวาดต้อนจับเรือประมงไทยไปจากน่านน้ำไทยที่เป็นเขตติดต่อกับน่านน้ำของประเทศอื่น⁶⁸ และการถูกจับกุมขณะเดินทางผ่านน่านน้ำของประเทศอื่น บางประเทศได้กั้นแก๊สจับกุมเรือประมงไทยที่ผ่านน่านน้ำอย่างสุจริต (กรณีผ่านทะเลอาณาเขต) และการผ่านโดยเสรี (กรณีผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ) เช่น ประเทศพม่าจับกุมขณะเดินทางผ่านมาและผ่านไปยังประเทศอินเดียและบังกลาเทศ ประเทศมาเลเซียจับกุมขณะเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา⁶⁹

5) ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน แต่เดิมนั้นการจ้างแรงงานในกิจการประมงทะเล เป็นการจ้างแรงงานชาวไทยซึ่งเป็นคนในพื้นที่ ต่อมาเมื่อแรงงานไทยในพื้นที่เริ่มต้องการค่าแรงเพิ่มมากขึ้น ก็มีการจ้างแรงงานจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จนประเทศไทยมีการพัฒนาประเทศไปสู่ประเทศอุตสาหกรรมใหม่ เกิดอุตสาหกรรมต่างๆ มากมาย แรงงานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือหันไปประกอบอาชีพรับจ้างในโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ทำให้กิจการประมงทะเลของไทยขาดแคลนแรงงานไทย ประกอบกับในปี พ.ศ.2532 ได้เกิดเหตุการณ์พายุไต้ฝุ่นเกย์ที่จังหวัดชุมพร ทำให้ลูกเรือประมงจำนวนมากต้องสูญเสียชีวิต รวมทั้งสูญหายไปนท้องทะเล จึงเกิดความไม่มั่นใจและความมั่นคงในชีวิตของการทำงานบนเรือประมง และเริ่มมีคนต่างชาติซึ่งเข้ามาใน

⁶⁷ ประมงนอกน่านน้ำ ปัญหาที่ไม่ควรมองข้าม. <http://www.mfa.go.th/web/1742.php?id=7480> [6 มิถุนายน 2547]

⁶⁸ เสาวภา พรศิริพงษ์ และ พรทิพย์ อุดรรัตน์. ชีวิตลูกเรือประมงอีสาน. หน้า 122.

⁶⁹ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์. ยุทธศาสตร์การประมงของไทย. หน้า 107.

ประเทศ จึงมีการจ้างแรงงานต่างชาติมากขึ้นตามลำดับ แรงงานต่างชาติไม่เลิกงาน ขยันขันแข็งกว่าแรงงานไทย ส่วนใหญ่เป็นคนสัญชาติพม่า⁷⁰ ซึ่งได้จากการชักชวนลูกเรือชาวพม่าด้วยตัวเอง⁷¹

6) ปัญหาผู้ประกอบการอาชีพทำการประมงนอกน่านน้ำขาดความมั่นใจในการลงทุน ทำให้การพัฒนาด้านเทคโนโลยีวิธีการทำการประมง การพัฒนาเรือ เครื่องมือ และอุปกรณ์ที่ใช้ประกอบการเดินเรือและการทำการประมงไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร⁷² สภาพที่พักอาศัยบนเรือคับแคบเนื่องจากเรือมีอายุการใช้งานมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว ไม่ปลอดภัยสำหรับการประมงในเขตน้ำลึก⁷³

7) ปัญหากลุ่มชาวประมงที่ออกไปทำการประมงนอกน่านน้ำ ยังขาดการประสานงานที่ดีในการเจรจาทางการประมงร่วมกับรัฐชายฝั่งต่างๆ⁷⁴ และปัญหาเงื่อนไขในสัญญาทำการประมงร่วมกับประเทศต่างๆ มีข้อจำกัดหลายประการที่เป็นปัญหาและเป็นอุปสรรคสำหรับเป็นในการประกอบการ ทั้งนี้มีสาเหตุที่สำคัญคือ การได้มาซึ่งสัญญานั้นเป็นการกระทำของพ่อค้าคนกลาง หรือนักธุรกิจ ซึ่งเป็นผู้มีช่องทางหรือมีความสัมพันธ์ที่ดีกับคู่ค้าหรือผู้มีอำนาจในต่างประเทศที่สามารถออก หรือจัดหาใบอนุญาตในการทำการประมงให้ได้ โดยที่คนเหล่านั้นไม่เคยมีประสบการณ์หรือเกี่ยวข้องกับทำการประมงมาก่อน จึงไม่รู้ข้อจำกัดต่างๆ ที่เกี่ยวกับความต้องการของชาวประมง ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่แหล่งประมง เครื่องมือ ขนาดตาอวน ตลอดจนค่าสัมปทานที่ชาวประมงไทยสามารถที่จะรับภาระได้ หลายประเทศประเทศเป็นเงื่อนไขที่ทำให้ไม่ได้ หรือไม่คุ้มกับการลงทุนมาตั้งแต่ต้น ซึ่งจากเงื่อนไขอันมีข้อจำกัดนี้ ทำให้ชาวประมงไทยต้องละเมิดข้อตกลงที่ไม่เป็นธรรมหรือไม่ถูกต้องที่มีอยู่แล้ว เช่น การใช้ตาอวนต่ำกว่าที่อนุญาตทำการประมงนอกเขต ใช้เครื่องมือผิดประเภท ใช้เวลานานกว่าที่ตกลงกัน ทำให้ถูกเจ้าหน้าที่ในประเทศเจ้าของสัมปทานจับกุมเสียค่าปรับกันอยู่เป็นประจำ และท้ายที่สุดก็ถูกยกเลิกสัญญา หรือไม่ต่ออายุเมื่อสัญญาสิ้นสุดลง⁷⁵

นอกจากนี้ยังมีปัญหาเกี่ยวกับจำนวนเรือที่ได้รับอนุญาตให้เข้าไปทำการประมงในหลายประเทศจะมีเสียงครหาว่าคนไทยโกงเขา เพราะเอาเรือเข้าไปมากกว่าจำนวนที่ได้รับ

⁷⁰ สายพันธ์ พึ่งพระคุ้มครอง. “ผลกระทบจากการจ้างแรงงานต่างชาติเข้าเมืองผิดกฎหมายต่อกิจการประมงทะเลของจังหวัดสมุทรสงคราม.” วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542, หน้า 51.

⁷¹ สายใจ ลือทรัพย์. การตรวจแรงงานในกิจการประมงทะเล กรณีศึกษาจังหวัดระนอง. กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, 2544, หน้า 26.

⁷² กรมประมง. *สรุปผลงานวิชาการ 75 ปี การประมง*. หน้า 113.

⁷³ *เรื่องเดียวกัน*, หน้า 51.

⁷⁴ กรมประมง. *สรุปผลงานวิชาการ 75 ปี การประมง*. หน้า 114.

⁷⁵ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์. *ยุทธศาสตร์การประมงของไทย*. หน้า 107.

อนุญาต แต่แท้จริงส่วนใหญ่เรือที่เข้าไปเกินจำนวนนั้นเป็นเรือที่เจ้าของหรือชาวประมงสวมรอยเข้าไปกันเอง เช่น ทาลี หรือเลียนแบบสัญลักษณ์เหมือนเรือที่ได้รับอนุญาตโดยที่คู่สัญญาหรือผู้รับสัมปทานมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วย แต่ก็ไม่สามารถที่จะทำอะไรคนเหล่านั้นได้ เพราะไม่มีอำนาจในการห้ามปรามหรือจับกุม⁷⁶

8) ปัญหาการขาดสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน เช่น ท่าเทียบเรือประมงน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรมประมง โดยในปัจจุบันมีท่าเทียบเรือที่รองรับเรือประมงนอกน่านน้ำได้เพียง 6 แห่ง ได้แก่ ท่าเทียบเรือสมุทรปราการ สมุทรสาคร สงขลา ปัตตานี ภูเก็ต และระนอง ซึ่งแต่ละแห่งมีขนาดเล็กไม่ได้มาตรฐาน ขาดสัญลักษณ์ที่ดีตามมาตรฐานสากล มีสภาพแออัด การจัดสรรพื้นที่อำนวยความสะดวกต่างๆ ไม่เป็นระเบียบ ร่องน้ำเดินเรือและแคบเรือประมงขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้า-ออกได้โดยสะดวก การกลับลำเรือทำได้ยาก⁷⁷

9) ปัญหาความรู้ของผู้ทำการประมง กล่าวคือปัญหาที่เกิดจากความไม่รู้ของผู้ทำการประมงนี้ หมายถึง ปัญหาที่เกิดขึ้นด้วยการไม่ได้ตั้งใจหรือเสี่ยงเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำที่รู้ว่าเป็นของประเทศอื่น⁷⁸ ซึ่งปัญหาความรู้ของชาวประมงไทยที่ก่อให้เกิดปัญหาข้อพิพาทกับประเทศเพื่อนบ้านนั้นมีอยู่ 3 ประการ คือ⁷⁹

9.1) การไม่รู้กฎหมายและระเบียบของรัฐชายฝั่งต่างประเทศ การเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำเศรษฐกิจจำเพาะและทะเลอาณาเขตของประเทศอื่นโดยไม่ได้รับอนุญาตนั้นเป็นการผิดกฎหมายของรัฐชายฝั่งแน่ แต่ชาวประมงไทยอาจจะไม่ทราบว่ากฎหมายของแต่ละประเทศนั้นๆ มีความหนักเบาต่างกันอย่างไร แต่ที่มักจะไม่ทราบกันก็คือ การเดินเรือผ่าน ว่าการเดินเรือประมงผ่านน่านน้ำของประเทศอื่นนั้น แม้ว่าในกรณีน่านน้ำอาณาเขตก็มีสิทธิที่จะเดินผ่านโดยสุจริต โดยในส่วนที่เกี่ยวกับการเดินเรือผ่านของเรือประมงนั้น ความมุ่งหมายสำคัญก็คือการที่จะให้แน่ใจว่าไม่ได้ทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งนั้น บางประเทศจึงมีกฎหมายที่ให้เรือประมงแจ้งให้ทราบล่วงหน้าถึงการเดินผ่านและบางที่ก็ให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมการประมงด้วย ดังนั้นถ้าเรือประมงของเราไม่ทราบถึงกฎหมายหรือระเบียบเหล่านั้น ก็อาจมีปัญหากจากการที่รัฐชายฝั่งถือว่ามีความผิดที่ไม่ได้ปฏิบัติตาม

9.2) ความรู้และอุปกรณ์ไม่ดีพอเกี่ยวกับการเดินเรือและแผนที่โดยสภาพ

⁷⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 107-108.

⁷⁷ สมศักดิ์ ถนอมพล. “ปัญหาการทำประมงนอกน่านน้ำไทย ศึกษาเฉพาะกรณีน่านน้ำประเทศพม่า.” เอกสารการวิจัยส่วนบุคคลในลักษณะเศรษฐกิจ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2545-2546, หน้า 51.

⁷⁸ อรุณ ภาณุพงศ์. “การกำหนดเขตทางทะเลและผลกระทบต่อประมง.” รหัส 30. 2530, หน้า 23.

⁷⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 23-24.

แล้วเรือที่อยู่ในทะเลนั้น ถ้าขาดความรู้และอุปกรณ์ที่ดีแล้ว การกำหนดตำแหน่งแหล่งที่ก่อดี การกำหนดทิศทางเดินเรือก็ดี มีโอกาสที่จะคาดเคลื่อนได้สูง ดังนั้นจึงอาจมีกรณีที่เรือประมงไม่ทราบว่าจะขณะนั้นตนอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือในทะเลอาณาเขต ถ้าเป็นทะเลอาณาเขตเรือที่ผ่านจะหยุดไม่ได้ เพราะหลักของการเดินเรือผ่านโดยสุจริตจะต้องเดินผ่านโดยต่อเนื่องและไม่ชักช้า

9.3) การไม่รู้กฎหมายของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง การที่ชาวประมงไม่ทราบถึงสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายหรือตามสนธิสัญญาและความตกลงกับต่างประเทศ ไม่ทราบว่าเขตทางทะเลมีอยู่ที่ชนิด ในแต่ละเขตสิทธิและหน้าที่ของรัฐชายฝั่งมีอยู่อย่างไร ประเทศไทยมีสิทธิและหน้าที่ที่จะให้ความคุ้มครองแก่คนชาติของตนอย่างไรบ้าง และที่สำคัญก็คือ การกำหนดเขตทางทะเลของแต่ละประเทศที่ตนไปทำการประมงนั้นเขาวัดกันอย่างไร ซึ่งในเรื่องนี้ ความรู้เกี่ยวกับเส้นฐานที่ใช้เป็นฐานวัดทะเลอาณาเขตมีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะเส้นฐานนั้นจะเป็นเส้นแบ่งเขตน่านน้ำภายในกับทะเลอาณาเขต เป็นเส้นฐานวัดความกว้างของทะเลอาณาเขตและของเขตเศรษฐกิจจำเพาะในขณะเดียวกัน เส้นฐานนี้ทราบได้จากแผนที่ของทางราชการของรัฐชายฝั่งแต่ละรัฐ ส่วนใหญ่แล้วชาวประมงที่ขาดความรู้ในเรื่องนี้ก็จะคิดว่า การวัดใช้วัดจากฝั่ง

10) ปัญหาการใช้สิทธิอธิปไตยของประเทศเพื่อนบ้านเกินขอบเขต ทั้งนี้เพราะประเทศต่างๆ มีความรู้สึกหวงแหนทรัพยากรธรรมชาติที่อาศัยอยู่ในทะเล บางรัฐเมื่อมีกรณีที่ทำให้เห็นหรือเข้าใจว่ามีการละเมิดน่านน้ำหรือกฎหมายและระเบียบของตน ก็มักจะกำหนดโทษอย่างรุนแรงซึ่งหลายประเทศกำหนดโทษไว้รุนแรงยิ่งกว่าที่กฎหมายระหว่างประเทศให้อำนาจไว้และยิ่งกว่าที่อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 บัญญัติไว้ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เช่น ความผิดเกี่ยวกับการละเมิดกฎหมายประมง ตามอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 จะลงโทษการจับเรือไม่ได้ แต่กฎหมายของมาเลเซียให้จับเรือได้⁸⁰ นอกจากนี้แล้วประเทศเพื่อนบ้านของไทยบางประเทศ เช่น อินโดนีเซียถึงขั้นยิงเรือประมงไทย⁸¹

11) ปัญหาการขาดความเป็นเอกภาพของหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจับกุมปราบปรามการกระทำผิดทางทะเล ซึ่งมีอยู่ด้วยกันหลายหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นตำรวจน้ำ กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่า) กรมศุลกากร กรมประมง หรือกองทัพเรือ แม้จะได้มีการจัดตั้งศูนย์ประสานการปฏิบัติงานของหน่วยงานเหล่านี้ที่เรียกว่า “ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หรือ สรชล.” ขึ้นก็ตาม แต่การประสานงานไม่เป็นไปอย่างใกล้ชิดและบางครั้งไม่ได้รับการสนองตอบ เนื่องจากเป็นเพียงการประสานงาน โดยไม่มีอำนาจในการ

⁸⁰ กอบชัย เจริญวิมลกุล. “เขตเศรษฐกิจจำเพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประมง: กรณีศึกษาไทยมาเลเซีย.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2532, หน้า 239.

⁸¹ “ทักษิณเอื้อมเรือประมงไทย ชีอิน โดนีเซียแคยั้งสั่งสอน.” คมชัดลึก. 18 พฤศจิกายน 2546, หน้า 1.

กำกับดูแลหรือบังคับบัญชาแต่อย่างใด เป็นผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร และมีการทำงานซ้ำซ้อน ทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณ⁸²

จากการศึกษาข้างต้นจะเห็นได้ว่า งานประมงทะเลเป็นงานที่ต้องเสี่ยงต่ออันตรายต่างๆ รวมถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการทำงานในเรือประมงทะเล ซึ่งสภาพการทำงานและลักษณะของการทำงานตลอดจนแนวความคิดในการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลมีลักษณะแตกต่างจากการใช้แรงงานโดยทั่วไป ซึ่งองค์การแรงงานระหว่างประเทศได้เริ่มมีการให้ความคุ้มครองการใช้แรงงานในงานประมงทะเล ตั้งแต่ปี ค.ศ.1920 (พ.ศ.2463) โดยได้ออกข้อเสนอว่าด้วยชั่วโมงทำงานของชาวประมง (Hours of Work (Fishing) Recommendation, 1920) ในส่วนความเป็นมาของการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลของต่างประเทศนั้น ในปี ค.ศ.1947 (พ.ศ.2490) ประเทศญี่ปุ่นได้มีการออกกฎหมาย Mariners' Law (Law No.100 of September 1, 1947) ให้ความคุ้มครองแก่ลูกจ้างในงานประมงทะเล ซึ่งถือว่าเป็นประเทศแรกที่มีการให้ความคุ้มครองแรงงานลูกจ้างในงานประมงทะเล สำหรับประเทศไทยนั้น กฎหมายที่ให้ความคุ้มครองแรงงานลูกจ้างในงานประมงทะเล ฉบับแรกของประเทศไทย คือ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล ฉบับลงวันที่ วันที่ 26 สิงหาคม 2535 ในขณะที่กฎหมายที่ให้ความคุ้มครองแก่ลูกจ้างในงานประมงทะเล คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ให้มีการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล ดังนั้นจึงสมควรที่จะทำการศึกษาถึงการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลตามมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ และกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลเพื่อที่จะนำมาศึกษาเปรียบเทียบและวิเคราะห์ถึงการให้ความคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของไทย

⁸² สมเจตน์ คงรอด. “กฎหมายที่ให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดทางทะเล.” พระธรรมนุญ. ฉบับพิเศษ. กันยายน 2546, หน้า 63.

บทที่ 3

การคุ้มครองแรงงานประมงทะเลตามอนุสัญญาและข้อแนะนำขององค์การแรงงานระหว่างประเทศและ กฎหมายของต่างประเทศเปรียบเทียบกับประเทศไทย

ในบทนี้จะกล่าวถึงการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลตามอนุสัญญาและข้อแนะนำขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ กฎหมายของประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้จะกล่าวถึงกฎหมายของประเทศไทยในการให้ความคุ้มครองแรงงานประมงทะเล เพื่อศึกษาเปรียบเทียบ หามาตรการทางกฎหมายเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองแรงงานประมงทะเลของประเทศไทย

ในปัจจุบันกฎหมายระหว่างประเทศที่กำหนดคกฏเกณฑ์เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล (fishermen) จะอยู่ในรูปของอนุสัญญาระหว่างประเทศ (Convention) และข้อแนะนำ (Recommendation) หลายฉบับด้วยกัน องค์การระหว่างประเทศที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานสากลระหว่างประเทศในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับแรงงานในงานประมงทะเล คือ องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization : ILO) ซึ่งได้ประกาศใช้อนุสัญญาและข้อแนะนำหลายฉบับเพื่อคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลในด้านต่างๆ เช่น การกำหนดเงื่อนไขของการจ้างงานคนงานประมง ความปลอดภัยในการทำงาน การจัดที่พักอาศัยบนเรือประมง การตรวจสุขภาพของคนงานประมงทะเล เป็นต้น

1. การคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลตามอนุสัญญาและข้อแนะนำขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ มีดังนี้

อนุสัญญาและข้อแนะนำที่ให้ความคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลเป็นการเฉพาะได้แก่ อนุสัญญาฉบับที่ 112 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ (ชาวประมง) พ.ศ.2502 (Minimum Age (Fishermen) Convention, 1959) อนุสัญญาฉบับที่ 113 ว่าด้วยการตรวจสุขภาพ (ชาวประมง) พ.ศ.2502 (Medical Examination (Fishermen) Convention, 1959) อนุสัญญาฉบับที่ 114 ว่าด้วยข้อตกลงของชาวประมง พ.ศ.2502 (Fishermen's Articles of Agreement Convention, 1959)

อนุสัญญาฉบับที่ 125 ว่าด้วยประกาศนียบัตรความสามารถของชาวประมง พ.ศ.2509
(Fishermen's Competency Certificates)

DRPU

Convention, 1966) อนุสัญญาฉบับที่ 126 ว่าด้วยที่พักของลูกเรือ (Accommodation of Crews (Fishermen) Convention, 1966) ข้อแนะนำฉบับที่ 7 ว่าด้วยชั่วโมงทำงาน (งานประมง) พ.ศ.2463 (Hours of Work (Fishing) Recommendation, 1920) ข้อแนะนำฉบับที่ 126 ว่าด้วยการฝึกอาชีพ (ชาวประมง) พ.ศ.2509 (Vocational Training Crews (Fishermen) Recommendation, 1966) นอกจากอนุสัญญาและข้อแนะนำดังกล่าวข้างต้นแล้วก็ยังมีอนุสัญญาและข้อแนะนำที่เกี่ยวกับคนงานเรือเดินทะเล(Seafares) ซึ่งสามารถนำมาใช้บังคับกับแรงงานในงานประมงทะเลได้ ซึ่งสาระสำคัญของอนุสัญญาและข้อแนะนำที่ให้ความคุ้มครองแก่แรงงานในงานประมงทะเล สามารถแบ่งตามหัวข้อที่จะทำการศึกษาได้ดังนี้

1.1 การคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเลก่อนที่จะออกทำการประมงทะเล (LABOUR PROTECTION PREREQUISITES FOR WORKING ON FISHING VESSELS)

อนุสัญญาฉบับที่ 112, 113, 125 และข้อแนะนำฉบับที่ 126 ได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับอายุขั้นต่ำ การตรวจสุขภาพ ประกาศนียบัตรรับรองความสามารถ และการฝึกอาชีพ(ชาวประมง) ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1.1 อายุขั้นต่ำ (MINIMUM AGE)

การให้ความคุ้มครองการใช้แรงงานเด็กตามอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับแรงงานเด็กในกิจการประมงทะเล ได้กำหนดอายุขั้นต่ำในการอนุญาตให้เด็กเข้าทำงานในกิจการประมงทะเล คืออนุสัญญาฉบับที่ 112 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ (ชาวประมง) พ.ศ.2502 (Minimum Age (Fishermen) Convention, 1959) อนุสัญญาฉบับนี้ คำว่า “เรือประมง” หมายความว่ารวมถึง ทั้งเรือขนาดใหญ่ (Ship) และเรือขนาดเล็ก (boat) ที่มีลักษณะใดก็ตามไม่ว่าจะเป็นของรัฐบาลหรือเอกชนที่มีภารกิจทำประมงทะเล และอนุสัญญาฉบับนี้ ไม่ใช้บังคับกับการทำประมงที่ท่าขนถ่ายสินค้า (ports) และท่าเทียบเรือ (harbours) หรือในปากแม่น้ำ หรือกับการทำประมงส่วนบุคคลเพื่อการกีฬาหรือสันทนาการ¹

เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี จะรับจ้างหรือทำงานในเรือประมงทะเลมิได้ เด็กอาจมีส่วนร่วมเป็นบางโอกาสในกิจกรรมบนเรือประมงที่ออกทะเลระหว่างหยุดเรียน ภายใต้งื่อนไข่ว่า กิจกรรมที่เด็กทำต้อง²

- 1) ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัย และพัฒนาการตามปกติของเด็ก
- 2) ไม่เป็นการขัดขวางการเข้าโรงเรียนของเด็ก และ
- 3) ไม่หวังผลกำไรทางการค้า

ประเทศสมาชิกอาจกำหนดให้มีการออกใบรับรองให้แก่เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 14 ปี ขึ้นไปอนุญาตให้ทำงานได้ในกรณีที่เจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการศึกษาหรือเจ้าหน้าที่ที่เหมาะสมอื่นๆ ซึ่งได้ระบุไว้ในกฎหมายหรือข้อบังคับของประเทศเห็นว่าการทำงานนั้นจะเป็นประโยชน์แก่เด็ก ทั้งนี้หลังจากที่ได้พิจารณาถึงภาวะสุขภาพอนามัยและร่างกายของเด็ก และพิจารณาถึงอนาคตและผลประโยชน์ในปัจจุบันของเด็กในการที่จะให้งานแก่เด็ก

เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ต้องไม่ถูกจ้างงาน หรือทำงานเป็นคนเต็มถ่านหินหรือควบคุมเตาถ่านหินบนเรือประมงที่ขับเคลื่อนด้วยการเผาไหม้ของถ่านหิน³

1.1.2 การตรวจสุขภาพ (MEDICAL EXAMINATION)

¹ Article 1

² Article 2

³ Article 3

การให้ความคุ้มครองการใช้แรงงานชาวประมง ตามอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการตรวจสอบสุขภาพของแรงงานชาวประมง ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาฉบับที่ 113 ว่าด้วยการตรวจสอบสุขภาพ (ชาวประมง) พ.ศ.2502 (Medical Examination (Fishermen) Convention, 1959) อนุสัญญาฉบับนี้ คำว่า “เรือประมง” ให้หมายรวมถึง ทั้งเรือขนาดใหญ่ (Ship) และเรือขนาดเล็ก (boat) ที่มีลักษณะใดก็ตาม ไม่ว่าจะ เป็นของรัฐบาลหรือเอกชนที่มีภารกิจทำประมงทะเล

การบังคับใช้บทบัญญัติของอนุสัญญาฉบับนี้อาจยกเว้นไม่ใช้กับเรือที่ไม่ได้อยู่ในทะเลโดยปกติเป็นระยะเวลาเกินกว่า 3 วัน และไม่ใช้บังคับกับการทำประมงที่ทำขนถ่ายสินค้า (ports) และท่าเทียบเรือ (harbours) หรือในปากแม่น้ำ หรือกับการทำประมงส่วนบุคคลเพื่อการกีฬาหรือสันทนาการ⁴

อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดว่าบุคคลไม่ว่าในสถานะใดก็ตามจะรับจ้างหรือทำงานในหน้าที่ใดๆ บนเรือประมงทะเลมิได้ นอกจากจะมีใบรับรองแพทย์ ซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้ทรงอำนาจรับรองแล้วมาแสดงว่าเหมาะสมที่จะเข้าทำงานในเรือได้⁵ ใบรับรองแพทย์จะต้องรับรองว่าบุคคลนั้นไม่เป็นโรคซึ่งทำให้อาการร้ายแรงขึ้นเนื่องจากการทำงานในเรือหรือไม่เหมาะสมแก่งานนั้นหรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของบุคคลอื่นที่อยู่ในเรือ⁶ ซึ่งระยะเวลาของการใช้บังคับของใบรับรองแพทย์ มีกำหนดไว้ดังนี้⁷

- 1) ผู้ที่อายุต่ำกว่า 21 ปี ใบรับรองแพทย์จะยังคงใช้บังคับอยู่ในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี นับจากวันที่ออกใบรับรองแพทย์นั้น
- 2) ผู้ที่มีอยู่ครบ 21 ปี ให้เจ้าหน้าที่ผู้ทรงอำนาจกำหนดระยะเวลาที่ใบรับรองแพทย์จะยังใช้บังคับ
- 3) ถ้าระยะเวลาที่ใบรับรองหมดอายุลงในระหว่างการเดินทาง ใบรับรองนั้นจะยังคงใช้บังคับจนกว่าการเดินทางสิ้นสุด

1.1.3 ประกาศนียบัตรความสามารถของชาวประมง (FISHERMEN'S COMPETENCY CERTIFICATES)

⁴ Article 1

⁵ Article 2

⁶ Article 3 paragraph 3

⁷ Article 4

อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 125 ว่าด้วยประกาศนียบัตรความสามารถของชาวประมง พ.ศ.2509 (Fishermen's Competency Certificates Convention, 1966) อนุสัญญานี้ระบุว่า “เรือประมง” หมายถึง เรือทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นของรัฐหรือเอกชนซึ่งได้ทำการประมงในทะเลและจดทะเบียนในประเทศที่ใช้บังคับตามอนุสัญญา เว้นแต่เรือขนาดใหญ่หรือขนาดเล็ก ที่มีน้ำหนักจดทะเบียนรวมน้อยกว่า 25 ตัน⁸

ประเทศสมาชิกที่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานี้จะต้องดำเนินการสอบคุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับใบรับรองความสามารถเพื่อทำหน้าที่ควบคุมเรือ ผู้ช่วยหรือช่างเครื่องบนเรือประมง

อายุขั้นต่ำของผู้ที่จะได้รับใบรับรองความสามารถในการทำงานบนเรือ กัปตันเรืออายุ 20 ปี กัปตันผู้ช่วยอายุ 19 ปี และช่างเครื่องอายุ 20 ปี⁹

ประสบการณ์วิชาชีพขั้นต่ำจะต้องกำหนดโดยกฎระเบียบหรือกฎหมายแห่งชาติ เพื่อออกใบรับรองความสามารถ สำหรับตำแหน่งผู้ช่วยนายเรือจะต้องไม่ต่ำกว่า 3 ปี ในการทำงานทางทะเลในภาระหน้าที่บนคาคฟ้าเรือ ส่วนกัปตันเรืออย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 4 ปี¹⁰ กรณีกัปตันหรือกัปตันผู้ช่วยที่มีประกาศนียบัตร ระยะเวลาที่กำหนดสำหรับการทำงานบนเรืออาจสั้นกว่าที่กำหนดไว้ได้ แต่บุคคลที่สำเร็จการอบรมที่ได้รับรองแล้ว อาจจะได้ลดระยะเวลาของการทำงานบนเรือได้แต่ไม่เกิน 12 เดือน

1.1.4 การฝึกอบรมของชาวประมง (VOCATIONAL TRAINING CREW (FISHERMEN))

องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้กำหนดมาตรฐานในเรื่องการฝึกอบรมให้แก่วางประมงไว้ในข้อแนะนำฉบับที่ 126 ว่าด้วยการฝึกอบรมชาวประมง พ.ศ.2509 (Vocational Training Crew(Fishermen) Recommendation, 1966) ข้อแนะนำฉบับนี้กำหนดว่า ประเทศสมาชิกควรที่จะมีการฝึกอบรมแรงงานชาวประมง และประเทศสมาชิกควรที่จะมีการร่วมกันในการฝึกอบรมแรงงานชาวประมง รัฐบาลควรจะให้เงินสนับสนุนในเรื่องของการฝึกอบรมแรงงานชาวประมง หลักสูตรของการฝึกอบรมแรงงานชาวประมงควรที่จะมีการวางแผนร่วมกันก่อนที่การฝึกอบรมจะเริ่มขึ้น โดยมีการวางแผนร่วมกันกับ หน่วยงานของรัฐ เจ้าของเรือ นายจ้าง และลูกจ้างแรงงานชาวประมง ส่วนผู้ที่ทำการฝึกอบรมแก่แรงงานชาวประมงจะต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และมีประสบการณ์ในเรือประมง เมื่อแรงงานชาวประมงที่ได้รับ

⁸ Article 1

⁹ Article 6

¹⁰ Article 8

การฝึกอบรมแล้วก็ควรที่จะได้รับการคัดเลือกให้เข้าทำงานก่อนแรงงานชาวประมงที่ไม่ได้รับการฝึกอบรม

1.2 สภาพการทำงาน (CONDITIONS OF WORK)

อนุสัญญาฉบับที่ 114 ,131, 146 และข้อแนบฉบับที่ 7 ได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสัญญาจ้างแรงงาน อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ วันหยุดพักผ่อนประจำปี และชั่วโมงการทำงาน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.2.1 สัญญาจ้างหรือข้อตกลงในการจ้างงาน (ARTICLES OF AGREEMENT)

การให้ความคุ้มครองการใช้แรงงานชาวประมง ตามอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับข้อตกลงของการทำงานในเรือประมงทะเลได้กำหนดไว้ อนุสัญญาฉบับที่ 114 ว่าด้วยข้อตกลงของชาวประมง พ.ศ.2502 (Fishermen's Articles of Agreement Convention, 1959) สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- 1) ชาวประมง หมายถึง บุคคลทุกคนที่รับจ้างทำงานในหน้าที่ใดๆ ในเรือประมงทะเลและอยู่ในข้อบังคับของเรือ แต่ไม่หมายถึงคนนำร่อง นักเรียนนายเรือ และลูกจ้างฝึกงานที่มีกำหนดสัญญา ผู้มีศทหารเรือและบุคคลอื่นๆ ที่เป็นข้าราชการประจำ
- 2) ข้อตกลงให้ลงนามโดยเจ้าของเรือประมงหรือผู้ได้รับมอบหมายฝ่ายหนึ่ง และโดยชาวประมงอีกฝ่ายหนึ่ง
- 3) ข้อตกลงจะทำขึ้นโดยมีกำหนดเวลาหรือทำขึ้นสำหรับการเดินเรือเที่ยวหนึ่งๆ หรือโดยไม่มีกำหนดเวลาก็ย่อมกระทำได้ หากกฎหมายแห่งชาติอนุญาต
- 4) ข้อตกลงจะต้องระบุสิทธิและพันธะโดยลำดับของแต่ละฝ่ายไว้โดยชัดเจน และจะต้องมีรายละเอียดดังต่อไปนี้¹¹
 - 4.1) นามและนามสกุล วันเดือนปีเกิดหรืออายุหรือสถานที่เกิดของชาวประมง
 - 4.2) สถานที่และวันที่ซึ่งข้อตกลงได้ทำเสร็จสมบูรณ์
 - 4.3) ชื่อของเรือประมงหรือเรือซึ่งชาวประมงปฏิบัติงาน

¹¹ Article 6 paragraph 3

4.4) จำนวนเที่ยวเดินเรือที่จะกระทำ หากสามารถกำหนดได้ในเวลาที่ทำ

ข้อตกลง

4.5) หน้าที่การงานที่ชาวประมงจะต้องทำ

4.6) สถานที่และวันที่ซึ่งกำหนดให้ชาวประมงไปรายงานตัวเพื่อทำงาน

หากสามารถระบุได้

4.7) อัตราอาหารที่จะจ่ายให้ชาวประมงเว้นแต่กฎหมายของชาติได้

กำหนดวิธีอื่นไว้แล้ว

4.8) จำนวนค่าจ้างของชาวประมงหรือจำนวนส่วนแบ่งและวิธีคำนวณส่วนแบ่งในกรณีให้สินจ้างตามส่วนแบ่งหรือจำนวนค่าจ้างและจำนวนส่วนแบ่ง และวิธีคำนวณส่วนแบ่งในกรณีที่ให้สินจ้างโดยวิธีทั้งสองและอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่ได้ตกลงกัน

4.9) ความสิ้นสุดแห่งข้อตกลงและเงื่อนไขแห่งความสิ้นสุด

4.9.1) ถ้าข้อตกลงทำขึ้นโดยมีกำหนดเวลาให้ระบุวัน

ที่ข้อตกลงสิ้นสุดอายุ

4.9.2) ถ้าข้อตกลงทำขึ้นตามเที่ยวการเดินทางเรือ ให้ระบุ

ท่าปลายทางและเวลาที่ข้อตกลงสิ้นสุดอายุก่อนปลดชาวประมงเมื่อถึงท่าแล้ว

4.9.3) ถ้าข้อตกลงทำขึ้นโดยไม่มีกำหนดเวลาให้ระบุ

เงื่อนไขที่ให้สิทธิคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง เพื่อบอกเลิกตลอดจนระยะเวลาที่กำหนดให้แจ้งการบอกเลิกล่วงหน้าทั้งนี้ระยะเวลาที่กำหนดสำหรับเจ้าของเรือประมง ต้องไม่น้อยกว่าระยะเวลาที่กำหนดสำหรับชาวประมง

5) ข้อตกลงที่ทำไว้ต่อกันตามเที่ยวการเดินทางเรือตามกำหนดเวลาหรือโดยไม่มีกำหนดเวลา สิ้นสุดลงเมื่อ¹²

5.1) คู่กรณียินยอมร่วมกัน

5.2) ชาวประมงถึงแก่ความตาย

5.3) เรือประมงสูญหายหรือไม่ควรอย่างยิ่งที่จะนำออกทะเล

เหตุอื่นๆ ที่กฎหมายแห่งชาติอาจกำหนดไว้

1.2.2

ชั่วโมงการทำงาน (HOURS OF WORK)

¹² Article 9

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้มีข้อเสนอฉบับที่ 7 ว่าด้วยชั่วโมงทำงาน (Hours of Work(Fishing) Recommendation, 1920 (No.7) กำหนด ชั่วโมงในการทำงาน 8 ชั่วโมงต่อวัน หรือ 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ ซึ่งเป็นข้อเสนอฉบับแรกที่ทำให้ ความคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล

1.2.3 ค่าจ้างขั้นต่ำ (MINIMUM WAGE)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้กำหนดเรื่องของค่าจ้างขั้นต่ำไว้ใน อนุสัญญาฉบับที่ 131 ว่าด้วยการกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ พ.ศ.2513 (Minimum Wage Fixing Convention, 1970 (No.131)) ซึ่งมีสาระสำคัญว่า ประเทศที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับนี้ จะต้องจัดตั้ง ระบบของค่าจ้างขั้นต่ำสำหรับคนงานทุกประเภท ซึ่งแต่ละประเทศสามารถกำหนดหรือตัดสินใจว่า งานประเภทใดที่อยู่ภายใต้กฎหมายค่าจ้างขั้นต่ำ และงานประเภทใดที่ไม่อยู่ภายใต้กฎหมายค่าจ้างขั้นต่ำ ซึ่งอัตราค่าจ้างขั้นต่ำจะถูกกำหนดให้น้อยลงไม่ได้ และการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดควรมี การแทรกแซงทางกฎหมาย การกำหนดค่าจ้างขั้นต่ำต้องคำนึงถึงเรื่องต่อไปนี คือ ความต้องการของ ลูกจ้าง และครอบครัวของเขา โดยพิจารณาถึงระดับของค่าจ้างทั่วประเทศ ค่าครองชีพ การ ประกันสังคม และปัจจัยทางเศรษฐกิจ

นอกจากนี้แล้วองค์การแรงงานระหว่างประเทศได้มีข้อเสนอฉบับที่ 187 ว่า ด้วยค่าจ้าง ชั่วโมงการทำงานของคนประจำเรือ และบุคลากรที่ทำงานในเรือ พ.ศ.2506 (The Seafarers' Wage, Hours of Work and the Manning of Ships Recommendation, 1996 (No.187)) ซึ่ง อนุสัญญาฉบับนี้บังคับใช้กับเรือเดินทะเลทุกประเภททั้งของรัฐและเอกชนที่จดทะเบียนในอาณาเขต ของประเทศสมาชิกและเป็นเรือเดินทะเลเพื่อการพาณิชย์ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับชาวประมงที่ว่า ภายในขอบเขตที่ปฏิบัติได้ ทั้งนี้ ภายหลังจากการปรึกษาหารือกับผู้แทนองค์กรเจ้าของเรือประมง ชาวประมง และเจ้าหน้าที่ของรัฐจะนำบทบัญญัติของข้อเสนอนี้ไปบังคับกับเรือประมงที่ดำเนินการใน ลักษณะพาณิชย์ได้

1.2.4 วันหยุดประจำปี (ANNUAL HOLIDAYS)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศไม่มีอนุสัญญาในเรื่องวันหยุดประจำปีของ ชาวประมง และตามอนุสัญญาฉบับที่ 114 ว่าด้วยข้อตกลงของชาวประมง พ.ศ.2502 ก็ไม่ได้ มีรายละเอียดเกี่ยวกับในเรื่องนี้ แต่มีอนุสัญญาฉบับที่ 146 ว่าด้วยวันหยุดพักผ่อนประจำปีโดย ได้รับค่าจ้างของคนงานเรือเดินทะเล พ.ศ.2519 (Seafares' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No.146)) ซึ่งข้อเสนอฉบับนี้นำมาใช้กับแรงงานชาวประมง ด้วย กำหนดให้คนงานประจำเรือที่ทำงานต่อเนื่องครบ 1 ปี ย่อมมีสิทธิได้รับวันหยุดประจำปีโดย

ได้รับค่าจ้างตามระยะเวลาที่กำหนดซึ่งไม่น้อยกว่า 30 วัน ในการทำงาน 1 ปี¹³ ถ้าคนประจำเรือทำงานในปีใดไม่ครบ 1 ปี ให้มีสิทธิในวันหยุดพักผ่อนประจำปีตามส่วนของระยะเวลาการทำงานในปีนั้น¹⁴

1.3 การส่งกลับภูมิลำเนา (REPATRIATION)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้กำหนดเรื่องของการส่งตัวคนประจำเรือกลับภูมิลำเนาไว้ในอนุสัญญาฉบับที่ 166 ว่าด้วยการส่งคนงานเรือเดินทะเลกลับภูมิลำเนา (ฉบับแก้ไข) พ.ศ.2530 (Repatriation of Seafares Convention (Revised), 1987) ซึ่งอนุสัญญาฉบับนี้บังคับใช้กับเรือเดินทะเลทุกประเภททั้งของรัฐและเอกชนที่จดทะเบียนในอาณาเขตของประเทศสมาชิก การเสนอชื่อคนงานในธุรกิจเรือเดินทะเลกลับภูมิลำเนาต้องเนื่องมาด้วยด้วยเหตุดังนี้¹⁵

- 1) เมื่อสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาตามที่นัดหมาย หรือ เมื่อการเดินทางไปต่างประเทศ
กรณีนั้นๆ สิ้นสุดลง
 - 2) เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการจ้างซึ่งได้มีกำหนดไว้ตามข้อตกลงร่วมหรือสิ้นสุดสัญญาจ้าง
 - 3) กรณีเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บหรือต้องรับการเยียวยาทางการแพทย์ ซึ่งเห็นสมควรส่งกลับและแพทย์อนุญาตให้เดินทางได้
 - 4) กรณีเจ้าของเรือไม่อาจต่ออายุสัญญาหรือขยายเงื่อนไขด้านกฎหมายให้ลูกจ้างสามารถทำงานต่อไปได้ เนื่องด้วยเหตุการล้มละลาย ขายเรือ เปลี่ยนแปลงทะเบียนเรือ หรือโดยเหตุผลอื่นที่คล้ายคลึงกัน
 - 5) กรณีเรือนั้นถูกนำเข้าไปเกี่ยวข้องกับเขตสงคราม ซึ่งกฎหมายหรือระเบียบระดับชาติหรือข้อตกลงร่วมระบุไว้เกี่ยวกับขอบเขตการเข้าร่วมในสงครามไว้แล้ว และลูกจ้างไม่ยินยอมเข้าร่วม
 - 6) กรณีมีเหตุยุติหรือขัดขวางการจ้างซึ่งสามารถเกิดขึ้นได้อันเนื่องมาจากข้อตกลงที่เกิดจากการพิพาทหรือข้อตกลงร่วม หรือมีเหตุยุติการจ้างโดยเหตุผลอื่นที่คล้ายคลึงกัน
- การจัดส่งลูกจ้างในธุรกิจเดินเรือทะเลกลับภูมิลำเนา จะต้องระบุจุดหมายปลายทางของการส่งลูกจ้างกลับไว้ด้วย ซึ่งจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ จะรวมถึงสถานที่ที่ลูกจ้างตกลงใจจะ

¹³ Article 3

¹⁴ Article 4

¹⁵ Article 2

ไปสถานที่ที่ระบุไว้ในข้อตกลงร่วมประเทศที่อยู่เดิมของลูกจ้างหรือสถานที่อื่นๆ ที่ได้ตกลงร่วมกันไว้ก่อนหน้าแล้ว ทั้งนี้ให้ลูกจ้างมีสิทธิเลือกจุดหมายปลายทางดังกล่าวตามแต่ที่ประสงค์จะให้ส่งกลับได้¹⁶

การจัดส่งกลับเป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือที่ต้องจัดการด้านการส่งกลับลูกจ้างโดยวิธีที่เหมาะสมและเร่งด่วน วิธีการโดยสารขนส่งโดยปกติคือทางอากาศ โดยเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการส่งกลับ

ลูกจ้างคนใดจะถือว่าส่งตัวกลับภูมิลำเนาแล้วเสร็จ ก็ต่อเมื่อลูกจ้างผู้นั้นเดินทางขึ้นบก ณ ฝั่งของท่าเทียบเรือของจุดหมายปลายทางตามที่กำหนดไว้¹⁷

นอกจากองค์การแรงงานระหว่างประเทศจะกำหนดเรื่องการจัดส่งคนงานเรือเดินทะเลกลับภูมิลำเนาไว้ในอนุสัญญาฉบับที่ 166 ว่าด้วยการส่งคนงานเรือเดินทะเลกลับภูมิลำเนา (ฉบับแก้ไข) พ.ศ.2530 แล้ว องค์การแรงงานระหว่างประเทศยังได้มีการออกข้อเสนอฉบับที่ 174 ว่าด้วยการจัดส่งคนงานเรือเดินทะเลกลับภูมิลำเนา พ.ศ.2530 (Repatriation of Seafarers Recommendation, 1987) กำหนดว่าเมื่อใดก็ตามที่ลูกจ้างได้รับการเสนอชื่อส่งกลับตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการส่งคนงานเรือเดินทะเลกลับภูมิลำเนา (ฉบับแก้ไข) พ.ศ.2530 แต่เจ้าของเรือประเทศสมาชิกซึ่งเรือลำนั้นจอดเทียบอยู่ ไม่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขภายใต้อนุสัญญาดังกล่าว โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการส่งคนงานเรือเดินทะเลกลับภูมิลำเนา รัฐบาลของประเทศผู้ส่งกลับหรือรัฐบาลของประเทศที่ลูกจ้างนั้นมีสัญชาติอยู่จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการส่งคนงานเรือเดินทะเลกลับภูมิลำเนาแทน และรัฐบาลของประเทศผู้ส่งกลับหรือรัฐบาลของประเทศที่ลูกจ้างนั้นมีสัญชาติอยู่ มีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากประเทศซึ่งเรือลำนั้นจอดเทียบขึ้นสังกัดอยู่ตามมาตรา 5 (ก) ของอนุสัญญาฉบับที่ 166 ว่าด้วยการจัดส่งคนงานเรือเดินทะเลกลับภูมิลำเนา (ฉบับแก้ไข) พ.ศ.2530

1.4สวัสดิการ (WELFARE)

อนุสัญญาฉบับที่ 68, 126 และ164 ได้กำหนดรายละเอียดไว้อย่างกว้างๆ เกี่ยวกับ

อาหารการจัดอาหาร ที่พัก และการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาล ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

¹⁶ Article 3

¹⁷ Article 8

1.4.1 ที่พัก (ACCOMODATION)

อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศได้กำหนดมาตรฐานในเรื่องที่พักของชาวประมงไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยที่พักของลูกเรือ (ชาวประมง) พ.ศ.2509 (Accomodation of Crews (Fishermen) Convention, 1966) อนุสัญญาฉบับนี้ คำว่า “ที่พักลูกเรือ” (crew accommadation) ให้หมายรวมถึง ห้องนอน ห้องรับประทานอาหาร ตลอดจนที่พักที่ถูกต้องตามหลักอนามัยต่างๆ ที่ได้จัดขึ้นเพื่อให้ลูกเรือใช้¹⁸ ซึ่งอนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับถึงบรรดาเรือเดินทะเลที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรทุกชนิดไม่ว่าจะเป็นของรัฐหรือเอกชน ซึ่งประกอบงานการประมงในทะเลน้ำเค็ม และจดทะเบียนไว้ในเขตที่อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับ¹⁹

อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ใช้บังคับถึงเรือที่มีระวางต่ำกว่า 75 ตัน²⁰ หรือเรือที่มีความยาว²¹ น้อยกว่า 80 ฟุต (24.4 เมตร) แต่อนุสัญญาฉบับนี้จะใช้บังคับถึงเรือที่มีระวาง 25 ถึง 75 ตัน หรือเรือที่มีความยาวระหว่าง 45 ถึง 80 ฟุต (13.7 ถึง 24.4 เมตร) ได้ก็ต่อเมื่อเจ้าหน้าที่ผู้ชำนาญได้กำหนดขึ้นภายหลังจากที่ได้ปรึกษากับองค์กรผู้ประกอบการเรือประมง และองค์กรแรงงานประมง ถ้าองค์กรดังกล่าวเป็นการชอบด้วยเหตุผลและหลักปฏิบัติ²²

เรือดังกล่าวต้องจัดให้มีเครื่องอำนวยความสะดวกที่ดีพอ มีห้องครัว มีห้องรับประทานอาหาร ตลอดจนที่พักสำหรับพักผ่อนไว้ด้วย และจะต้องรักษาที่พักลูกเรือให้อยู่ในสภาพที่สะอาด และน่าอยู่และจะต้องไม่ใช่เป็นที่เก็บสินค้าหรือข้าวของต่างๆ ซึ่งไม่ใช่สมบัติส่วนตัวของผู้หนึ่งผู้ใดเป็นอันขาด²³

ก่อนที่จะเริ่มทำการสร้างเรือประมง และก่อนจะมีการดัดแปลงแก้ไขหรือสร้างที่พักลูกเรือขึ้นใหม่ ควรจะเสนอรูปรายละเอียด ตลอดจนคำชี้แจงเกี่ยวกับที่พักลูกเรือนั้นไปให้เจ้าหน้าที่ผู้ทรงอำนาจรับรองเสียก่อน²⁴

¹⁸ Article 2 (F)

¹⁹ Article 1 paragraph 1

²⁰ Convention No.126 Article 2 (b) คำว่า “ตัน”(tons) ให้หมายถึง หน่วยวัดความจุ 100 ลูกบาศก์ฟุต

²¹ Convention No.126 Article 2(c) “ส่วนยาว” (length) ให้หมายถึง ความยาวที่วัดจาก หัวไม้ที่ต่อจาก

กระดูกงูโค้งขึ้นเป็นหัวเรือไปตามแนวคาคฟ้าของหัวเรือจนสุดหัวไม้ตอนท้ายเรือที่ต่อขึ้นมาจากกระดูกงู หรือสุดหัวไม้ของคานหางเสือเรือ เมื่อไม่มีไม้ตอนท้ายเรือที่ต่อรับมาจากกระดูกงู

²² Article 1 paragraph 3-4

²³ Article 15

²⁴ Article 4

ที่พัสดุเรือ ที่ตั้ง ทางเข้า ลักษณะและอื่นๆ ควรจัดในสภาพที่แน่ใจว่า มีความปลอดภัยมั่นคง สามารถป้องกันอากาศ ลมทะเล ความร้อนหรือความเย็น เสียงอึกทึก หรือ ปฏิญญาจากส่วนอื่นๆ ได้อย่างเพียงพอ²⁵ ส่วนห้องนอนและห้องรับประทานอาหารจะต้องมีการระบายอากาศอย่างเพียงพอ²⁶

ห้องนอนควรตั้งอยู่กลางลำเรือหรือทางข้างท้ายเรือ²⁷ เรือทุกลำที่มีลูกเรือประจำอยู่มากกว่า 10 คนขึ้นไป จะต้องจัดห้องรับประทานอาหารของลูกเรือแยกออกจากห้องนอน²⁸ นอกจากนี้ควรแยกห้องในเรือไว้ต่างหากหนึ่งห้องสำหรับบรรดาลูกเรือที่เจ็บป่วยหรือบาดเจ็บ เรือทุกๆ ลำที่ไม่ได้มีแพทย์ไปกับเรือด้วย จะต้องนำเครื่องเวชภัณฑ์พร้อมข้อแนะนำที่อ่านเข้าใจได้ง่ายไปด้วย²⁹

1.4.2 อาหารและน้ำ (FOOD AND WATER)

อนุสัญญาฉบับที่ 68 ว่าด้วยอาหารและการจัดหาอาหาร สำหรับลูกเรือ พ.ศ.2489 (Food and Caterin, (Ship Crew) Convention, 1946 (No.68)) เป็นอนุสัญญาที่กำหนดเกี่ยวกับเรื่องอาหารและการจัดหาอาหารให้ลูกเรือ โดยกำหนดว่าประเทศที่ให้สัตยาบันจำเป็นต้องดูแลให้ลูกเรือได้รับอาหารและน้ำที่มีคุณภาพ โดยเจ้าของเรือหรือนายจ้างจะต้องจัดหาอาหารและน้ำ ตามปริมาณที่เพียงพอแก่จำนวนของลูกเรือที่ทำงานบนเรือ และตามระยะเวลาในการเดินทางที่ออกเดินเรือแต่ละเที่ยว โดยอาหารและน้ำจะต้องมีคุณภาพ คุณค่าทางอาหารในปริมาณที่เพียงพอและหลากหลายและต้องเตรียมอุปกรณ์สำหรับการประกอบอาหาร³⁰ หน่วยงานของรัฐจะต้องมีการจัดระบบของการตรวจสอบโดยหน่วยงานของรัฐเพื่อตรวจสอบอาหารและน้ำ พื้นที่ว่างและอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับเตรียมและทำอาหารในเรือ คุณสมบัติของผู้ประกอบอาหารในเรือ การตรวจสอบทุกครั้งให้มีการบันทึกเป็นรายงานส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป³¹ ถ้ามีการร้องเรียนจากลูกเรือในเรื่องของอาหารและน้ำ เจ้าหน้าที่ของรัฐก็จะเข้าไปทำการ

²⁵ Article 6 paragraph 1

²⁶ Article 7 paragraph 1

²⁷ Article 10 paragraph 1

²⁸ Article 11

²⁹ Article 13 paragraph 2

³⁰ Article 5

³¹ Article 6

ตรวจสอบ³² ซึ่งพนักงานตรวจแรงงานมีอำนาจให้ข้อเสนอแนะแก่เจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือหรือบุคคลอื่นที่รับผิดชอบให้ปรับปรุงมาตรฐานการจัดการอาหารให้แก่ลูกเรือได้³³

ในกรณีที่ไม่มีความหมายเกี่ยวกับอาหารและการจัดการอาหารก็ควรที่จะมีข้อตกลงระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างในสัญญาจ้างแรงงาน³⁴

ประเทศสมาชิกที่ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาฉบับนี้เจ้าหน้าที่ของรัฐจะต้องเตรียมรายงานประจำปี และส่งรายงานประจำปีดังกล่าวให้แก่องค์การแรงงานระหว่างประเทศ³⁵ พร้อมรวบรวมข้อมูลปัจจุบันเกี่ยวกับโภชนาการ วิธีการจัดซื้ออาหาร การเก็บรักษาอาหาร การปรุงอาหาร และการบริการอาหารในเรือด้วย³⁶

1.4.3 การรักษาพยาบาล (MEDICAL CARE)

ในเรื่องของการรักษาพยาบาล มีการกำหนดไว้ในอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ 2 ฉบับ คืออนุสัญญาฉบับที่ 55 ว่าด้วยความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ (กรณีคนงานเรือเดินทะเลป่วยและบาดเจ็บ) พ.ศ.2479 (Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936) และอนุสัญญาฉบับที่ 164 ว่าด้วยการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาล (คนงานเรือเดินทะเล) พ.ศ.2530 (Health Protection and Medical Care (Seafares) Convention, 1987) ซึ่งอนุสัญญาแต่ละฉบับมีสาระสำคัญดังนี้

อนุสัญญาฉบับที่ 55 ว่าด้วยความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ (กรณีคนงานเรือเดินทะเลป่วยและบาดเจ็บ) พ.ศ.2479 (Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936) กำหนดให้เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบต่อลูกเรือที่ทำงานในเรือทุกประเภทยกเว้นเรือรบ ประเทศสมาชิกอาจมีกฎหมายภายในยกเว้นไม่ใช่อนุสัญญาฉบับนี้กับเรือประมงที่หาปลาอยู่ใกล้ชายฝั่งทะเล หรือเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 25 ตันกรอส³⁷ อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดให้เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบต่อคนงานเรือเดินทะเล โดยกำหนดว่าเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบต่อลูกเรือกรณีการเจ็บป่วย หรือบาดเจ็บที่เกิดขึ้นในระหว่างที่ข้อตกลงหรือสัญญาจ้างมีผลใช้บังคับ และรับผิดชอบในความตายเนื่องมาจากการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บ³⁸

³² Article 8

³³ Article 9 paragraph 1

³⁴ Article 7

³⁵ Article 10

³⁶ Article 12 paragraph 1

³⁷ Article 1

³⁸ Article 2 paragraph 1

ข้อยกเว้นที่เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบ คือ การบาดเจ็บมิได้เกิดขึ้นจากการทำงานบนเรือ การบาดเจ็บหรือความตายที่เกิดขึ้นโดยความจงใจหรือโดยความผิดของบุคคลดังกล่าว

การเจ็บป่วยดังกล่าวได้ถูกปกปิดเมื่อมีการจ้างงาน³⁹

แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายภายในของประเทศสมาชิกอาจกำหนดให้เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบในการเจ็บป่วยหรือความตายที่มีผลสืบเนื่องมาจากการเจ็บป่วย หากในเวลาทำสัญญาจ้าง บุคคลดังกล่าวได้ปฏิเสธที่จะทำการตรวจทางการแพทย์⁴⁰

ค่าใช้จ่ายที่เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบดังนี้

1) รับผิดชอบในค่ารักษาพยาบาล

เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในการรักษาพยาบาลโดยการรับผิดชอบในค่ารักษาทางการแพทย์ ค่ายา ค่าอาหาร และค่าห้องจนกว่าคนงานเรือเดินทะเลจะหายป่วย⁴¹ โดยกฎหมายภายในของประเทศสมาชิกอาจจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในการออกค่าใช้จ่ายในระยะเวลาไม่น้อยกว่า 16 สัปดาห์ นับจากวันที่ได้รับบาดเจ็บหรือเริ่มเจ็บป่วยก็ได้ และในกรณีที่กฎหมายของประเทศที่เรือจดทะเบียนกำหนดให้มีการประกันภัยคนงานเรือเดินทะเล เพื่อคุ้มครองกรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือเจ็บป่วย หรือมีระบบค่าทดแทนสำหรับการทำงานในกรณีเกิดอุบัติเหตุ เจ้าของเรือย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดเมื่อคนงานเรือเดินทะเลที่บาดเจ็บหรือเจ็บป่วยมีสิทธิได้รับประโยชน์ภายใต้การประกันหรือเงินทดแทนนั้น⁴²

2) รับผิดชอบในการจ่ายค่าจ้าง

เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในการจ่ายค่าจ้าง โดยเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในการจ่ายค่าจ้างเต็มจำนวนให้แก่คนประจำเรือตลอดระยะเวลาที่คนประจำเรือเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บ และในกรณีที่คนประจำเรือนั้นไม่สามารถทำงานได้อีกต่อไป กฎหมายภายในของประเทศสมาชิกอาจกำหนดให้จำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือไว้ในเวลาไม่น้อยกว่า 16 สัปดาห์ จากวันที่เริ่มบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย อย่างไรก็ตามหากกฎหมายภายในของประเทศที่เรือจดทะเบียนกำหนดให้มีการประกันภัยคนงานเรือเดินทะเล สำหรับการเจ็บป่วยหรืออุบัติเหตุ หรือมีระบบค่าทดแทนสำหรับการทำงานจากอุบัติเหตุ เจ้าของเรือย่อมหลุดพ้นจากความรับผิด เมื่อคนงานเรือเดินทะเลที่บาดเจ็บหรือเจ็บป่วยมีสิทธิได้รับประโยชน์ภายใต้การประกันภัย หรือเงินทดแทน⁴³

³⁹ Article 2 paragraph 2

⁴⁰ Article 2 paragraph 3

⁴¹ Article 3

⁴² Article 4

⁴³ Article 5

- 3) รับผิดชอบในการส่งคนงานเรือเดินทะเลที่เจ็บป่วยหรือบาดเจ็บกลับภูมิลำเนา
เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบออกค่าใช้จ่ายในการส่งคนประจำ

เรือที่เจ็บป่วยหรือบาดเจ็บระหว่างการเดินทางกลับภูมิลำเนา โดยเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบ
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ค่าที่พัก และค่าอาหาร เพื่อส่งคนงานเรือเดินทะเลที่บาดเจ็บหรือเจ็บป่วย
กลับประเทศของตนหรือ ณ ท่าเรือที่เรือลำนั้น เริ่มออกทะเล⁴⁴

4) รับผิดชอบในค่าปลงศพ

กรณีที่คนงานเรือเดินทะเลถึงแก่ความตายบนเรือ เจ้าของเรือจะต้องรับ
ผิดในค่าปลงศพ แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายภายในของประเทศสมาชิก อาจกำหนดให้เจ้าของเรือ
ขอรับค่าปลงศพคืนได้ภายใต้กฎหมายประกันสังคม หรือกฎหมายเงินทดแทน⁴⁵

ในกรณีเจ็บป่วยบาดเจ็บหรือตาย ทั้งนี้ให้รวมถึงค่าใช้จ่ายในการรักษาค่า
เวชภัณฑ์ ค่ากินอยู่และค่าส่งตัวลูกเรือกลับภูมิลำเนา แต่อย่างไรก็ตามเจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบใน
กรณีที่เกิดการบาดเจ็บมิได้เกิดขึ้นจากการทำงานบนเรือ การบาดเจ็บหรือความตายที่เกิดขึ้นโดยความจง
ใจหรือโดยความผิดของบุคคลตัวกล่าว การเจ็บป่วยดังกล่าวได้ถูกปกปิดเมื่อมีการจ้างงาน

อนุสัญญาฉบับที่ 164 ว่าด้วยการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาล
(คนงานเรือเดินทะเล) พ.ศ.2530 (Health Protection and Medical Care
(Seafares) Convention, 1987) อนุสัญญาฉบับนี้บังคับใช้กับเรือเดินทะเลทุกลำ ไม่ว่าจะ
จะเป็นของรัฐบาลหรือเอกชนก็ตาม ซึ่งจดทะเบียนในอาณาเขตของประเทศสมาชิกและเป็นเรือเดิน
ทะเลเพื่อการพาณิชย์

ภายในขอบเขตที่ปฏิบัติได้ ทั้งนี้ ภายหลังจากการปรึกษาหารือกับผู้แทน
องค์กรเจ้าของเรือประมงและชาวประมง เจ้าหน้าที่ของรัฐจะนำบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ใช้บังคับ
กับเรือประมงที่ดำเนินการในลักษณะพาณิชย์ได้⁴⁶

อนุสัญญานี้กำหนดให้ประเทศสมาชิกให้ความร่วมมือกันในการส่งเสริมการ
ให้ความคุ้มครองสุขภาพอนามัยและการรักษาพยาบาลคนงานเรือเดินทะเลในขณะที่ปฏิบัติงานอยู่บน
เรือ โดยจะต้อง⁴⁷

- 1) กำหนดบทบัญญัติทั่วไปเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองสุขภาพอนามัยใน
การทำงานแก่คนงานประจำเรือ รวมทั้งด้านการรักษาพยาบาล ตลอดจนมีบทบัญญัติพิเศษสำหรับการ
การทำงานบนเรือเป็นการเฉพาะ

⁴⁴ Article 8

⁴⁵ Article 7

⁴⁶ Article 1 paragraph 2

⁴⁷ Article 4

- 2) มุ่งให้ความสำคัญคุ้มครองสุขภาพอนามัยและการรักษาพยาบาล แก่คนงานประจำเรือ ทั้งนี้โดยให้เท่าเทียมกับคนงานซึ่งอยู่บนฝั่งได้รับ
- 3) ให้หลักประกันว่าคนงานประจำเรือมีสิทธิที่จะไปหาแพทย์ได้โดยไม่ชักช้าเมื่อเรือเข้าเทียบท่าหากสามารถกระทำได้
- 4) กฎหมายและแนวปฏิบัติของประเทศจะต้องกำหนดให้การรักษาพยาบาลและการคุ้มครองสุขภาพจัดให้โดยไม่คิดค่าบริการแก่คนงานประจำเรือซึ่งทำงานเป็นผู้ฝึกหัดอยู่
- 5) ไม่จำกัดแค่การรักษาคนงานประจำเรือที่เจ็บป่วยหรือบาดเจ็บเท่านั้น แต่

จะรวมถึงมาตรการการป้องกัน และโดยเฉพาะให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงการการให้การศึกษาและส่งเสริมดูแลสุขภาพ ทั้งนี้เพื่อให้คนงานประจำเรือสามารถลดอัตราการประสบกับความเจ็บป่วยด้านสุขภาพได้ด้วยตัวเอง

อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดว่า เรือทุกลำจะต้องมีผู้ยาประจำเรืออยู่ด้วย อุปกรณ์การแพทย์ โดยจะต้องเก็บรักษาผู้ยาและตัวยา รวมทั้งเครื่องมือทางการแพทย์บนเรือให้ดี และต้องตรวจสอบเป็นระยะๆ ไม่ให้เกิน 12 เดือน⁴⁸ ส่วนในเรือซึ่งไม่มีแพทย์ประจำเรือ จะต้องมิลูกเรือ 1 คนหรือมากกว่าที่ผ่านการอบรมด้านการแพทย์เพื่อทำหน้าที่ดูแลรักษาพยาบาลลูกเรืออื่นๆ ที่เจ็บป่วยโดยให้ถือว่าการทำงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานในหน้าที่ด้วย⁴⁹

1.5 ความปลอดภัยในการทำงาน (WORK SAFETY)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศไม่มีมาตรฐานความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานที่เกี่ยวกับแรงงานชาวประมงโดยเฉพาะ แต่อย่างไรก็ตามองค์การแรงงานระหว่างประเทศได้มีอนุสัญญาฉบับที่ 134 ว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ(คนงานเรือเดินทะเล) พ.ศ.2513 (Prevention of Accidents (Seafares) Convention, 1970 (No.134)) อนุสัญญาฉบับนี้ คนงานเรือเดินทะเล หมายถึง บุคคลทุกคนที่ได้รับการว่าจ้างให้ทำงานบนเรือตามความสามารถ ที่นอกเหนือไปจากเรือรบ⁵⁰ ตามอนุสัญญาฉบับนี้กำหนดให้ประเทศสมาชิกดำเนินมาตรการที่จำเป็นเพื่อประกันว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นต่อคนงานเรือเดินทะเลได้รับการรายงานและมีการสอบสวน ตลอดจนมีการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล สถิติเหล่านั้นควรมีการบันทึกถึงสาเหตุและผลของอุบัติเหตุ รายงานและสถิติจะต้องรายงานทั้งการบาดเจ็บไม่ใช่เฉพาะความตายเท่านั้น การ

⁴⁸ Article 5

⁴⁹ Article 9 paragraph 1

⁵⁰ Article 1

บันทึกจำนวนของการเกิดอุบัติเหตุจะต้องระบุถึงฝ่ายงานที่ลูกเรือประสบอุบัติเหตุทำงานอยู่⁵¹ นอกจากนี้ยังต้องมีการทำวิจัยเพื่อวิเคราะห์ถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและค้นคว้าหาแนวทางป้องกันด้วย โดยรัฐต้องออกบทบัญญัติแห่งกฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอันอาจเกิดจากการทำงานของคนประจำเรือ ซึ่งต้องมีเนื้อหาสาระเกี่ยวกับเรื่องต่างๆ เช่น บทบัญญัติทั่วไป การกำหนดโครงสร้างเรือ เครื่องจักร มาตรการพิเศษเพื่อความปลอดภัย การบรรทุทของสัมภาระและสินค้า การป้องกันอัคคีภัยและการดับเพลิง การทอดสมอ การเดินเรือ สินค้าที่เป็นวัตถุอันตรายทั้งหลาย การจัดเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่คนประจำเรือ⁵² เจ้าของเรือมีหน้าที่จัดหาเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่ คนประจำเรือ ซึ่งเมื่อเจ้าของเรือจัดหาอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแล้ว ลูกเรือก็ต้องปฏิบัติตามระเบียบเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้วย⁵³ เพื่อให้มาตรการตามอนุสัญญานี้มีประสิทธิผล จะต้องมีการตรวจแรงงานโดยคนที่ตรวจสอบความปลอดภัยของเรือควรที่จะเป็นคนที่มีความชำนาญที่เหมาะสม และจะต้องให้คนประจำเรือรับทราบกฎ ระเบียบ โดยแจ้งหรือติดประกาศไว้บนเรือ⁵⁴

นอกจากองค์การแรงงานระหว่างประเทศจะกำหนดมาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุ (คนงานเรือเดินทะเล) ไว้ในอนุสัญญาระดับที่ 134 ว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ(คนงานเรือเดินทะเล) พ.ศ.2513 (Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970)แล้ว องค์การแรงงานระหว่างประเทศยังได้มีการออกข้อเสนอแนะระดับที่ 142 ว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ(คนงานเรือเดินทะเล) พ.ศ.2513 (Prevention of Accidents (Seafarers) Recommendation, 1970) กำหนดว่า มาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลควรต้องพิจารณาจากองค์ประกอบและปัจจัยด้านต่างๆ เช่น สภาพแวดล้อมการทำงาน ตำแหน่งที่ตั้งของเครื่องจักร แสงไฟ และวิธีการทำงาน อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในความแตกต่างของอายุจากการทำงานด้วยอายุที่แตกต่างกันของคนประจำเรือ ปัญหาทางกายภาพและปัญหาทางจิตใจที่อาจเกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อมของการทำงาน ปัญหาของการทำงานที่หนักเกินไป ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาทางเทคนิค และปัญหาที่เกิดขึ้นในระหว่างลูกเรือ ปัญหาที่เกิดจากความผิดพลาดของบุคลากร เช่น ความประมาทเลินเล่อ⁵⁵

ประเทศสมาชิกควรนำเงื่อนไขแห่งบทบัญญัติในอนุสัญญาป้องกันอันตรายจากเครื่องจักร (Guarding of Machinery Convention, 1963) มาพิจารณาประกอบ

⁵¹ Article 2

⁵² Article 4

⁵³ Article 5

⁵⁴ Article 6

⁵⁵ paragraph 3

ในการให้ความคุ้มครองแรงงานในงานเรือเดินทะเลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานกับเครื่องจักรด้วย⁵⁶ เพราะอุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นบนเรือส่วนใหญ่มาจากเครื่องจักร

ประเทศสมาชิกควรจัดให้มีการเตรียมการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลที่อาจเกิดขึ้นบนเรือเดินทะเล โดยการกำหนดกฎ ข้อบังคับ ระเบียบ คู่มือการป้องกันอุบัติเหตุเป็นลายลักษณ์อักษร และจัดตั้งองค์กรเพื่อทำการฝึกอบรมการป้องกันอุบัติเหตุ ทำการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ในเรื่องของการป้องกันอุบัติเหตุโดยฟิล์มภาพยนตร์ ใบโฆษณา ประกาศ และหนังสือ⁵⁷

ประเทศสมาชิกควรที่จะร่วมมือกันผ่านทางระหว่างประเทศเพื่อร่วมมือกันกำหนดมาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุ การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ความร่วมมือกันในการเผยแพร่กฎระเบียบ คู่มือป้องกันอุบัติเหตุทางทะเล ความร่วมมือกันในการช่วยเหลือด้านการฝึกอบรม⁵⁸

นอกจากนี้แล้ว ยังมีหน่วยงานระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวกับความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยเกี่ยวกับการทำงานของแรงงานชาวประมง ได้แก่

สหประชาชาติประกอบด้วยทบวงการชำนัญพิเศษและองค์กรย่อยๆ อีกหลายองค์กรด้วยกัน ซึ่งมีทบวงการชำนัญพิเศษ ทบวงหนึ่งที่เรียกว่า องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ซึ่งมีหน้าที่รักษาความปลอดภัยทางทะเล การป้องกันและการควบคุมมลภาวะทางน้ำ รวมถึงความปลอดภัยสำหรับเรือประมงและชาวประมง ซึ่งองค์กรกิจการทางทะเลระหว่างประเทศได้มีประกาศใช้อนุสัญญาหลายฉบับเกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเล เช่น The International Convention on the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 , Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels เป็นต้น

องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (Food and Agriculture of the United Nation : FAO) ได้มีการปรับปรุงความปลอดภัยสำหรับอุตสาหกรรมประมง โดยได้ทำงานร่วมกับองค์กรแรงงานระหว่างประเทศ และองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ โดยมีจรรยาบรรณในการทำการประมงอย่างรับผิดชอบ (Code of Conduct for Responsible Fisheries) ซึ่งหลักการและมาตรฐานที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณนี้ เป็นหลักการและมาตรฐานที่เป็นไปเพื่อการอนุรักษ์ การจัดการ พัฒนาการประมงและรวมถึงความ

⁵⁶ paragraph 5

⁵⁷ paragraph 6

⁵⁸ paragraph 9

ปลอดภัยและสุขภาพของชาวประมง⁵⁹ ซึ่งจรรยาบรรณนี้มีได้มีสภาพบังคับ หากแต่ปฏิบัติโดยความสมัครใจของทุกคนที่ประกอบอาชีพหรือที่เกี่ยวข้องกับการทำประมงในท้องทะเล⁶⁰

ความร่วมมือขององค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ(FAO) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ(ILO) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ(IMO)ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและสุขภาพของการประมง ได้แก่

FAO-ILO-IMO Code of Safety of Fishermen And Fishing Vessels ซึ่งร่วมกันเขียนขึ้นโดย องค์การแรงงานระหว่างประเทศ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และองค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ เพื่อเป็นแนวทางสำหรับประเทศต่างๆ ที่ต้องการร่างกฎหมายสำหรับความปลอดภัยของเรือประมง ซึ่งข้อแนะนำนี้จะใช้กับ

⁵⁹ จรรยาบรรณในการทำการประมงอย่างรับผิดชอบ มาตรา 6 หลักการทั่วไป ข้อ 6.17 บัญญัติว่า

“รัฐควรมั่นใจว่ามีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการประมง อุปกรณ์ ตลอดจนในกิจกรรมในการทำการประมงทั้งปวงที่ก่อให้เกิดสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ที่ปลอดภัย ถูกสุขลักษณะ และเป็นไปตามมาตรฐานสากลตามที่ได้รับการยอมรับโดยองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง”

มาตรา 8 การปฏิบัติการประมง ข้อ 8.1 หน้าที่ของรัฐทั้งปวง 8.1.5 บัญญัติว่า “รัฐควรทำให้นับได้ว่ามี

การยอมรับมาตรฐานด้านการอนามัยและความปลอดภัยสำหรับทุกคนที่รับจ้างในการปฏิบัติการประมง มาตรฐานเหล่านั้นไม่ควรน้อยกว่ามาตรฐานขั้นต่ำสุดในเรื่องเงื่อนไขการทำงานและการให้บริการของความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง”

8.2 หน้าที่ของรัฐเจ้าของธง 8.2.5 บัญญัติว่า “รัฐเจ้าของธงควรทำให้นับได้ว่าปฏิบัติตามข้อกำหนดความปลอดภัยที่เหมาะสมสำหรับเรือประมงและชาวประมงที่สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ ประมวลข้อปฏิบัติและแนวทางปฏิบัติโดยสมัครใจซึ่งยอมรับกันระหว่างประเทศ รัฐควรยอมรับข้อกำหนดความปลอดภัยที่เหมาะสมสำหรับเรือขนาดเล็กทั้งปวงซึ่งไม่ครอบคลุมโดยอนุสัญญาระหว่างประเทศ ประมวลข้อปฏิบัติหรือแนวทางปฏิบัติโดยสมัครใจเช่นว่านั้น

8.2.9 บัญญัติว่า “รัฐเจ้าของธงควรมีหลักประกันว่ากลุ่มลูกเรือมีสิทธิที่จะได้รับการส่งตัวกลับคืนประเทศของตนตามหลักการที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาส่งคืนลูกเรือเดินทะเล (ฉบับแก้ไข พ.ศ.2530, ฉบับที่ 166) (Reparation of Seafarers Convention(Revised) 1987, (No.166))

8.2.10 บัญญัติว่า “ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุแก่เรือประมงหรือบุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่บนเรือประมง รัฐเจ้าของธงของเรือประมงที่เกี่ยวข้องควรจัดหารายละเอียดเกี่ยวกับอุบัติเหตุให้แก่รัฐของบุคคลที่มีสัญชาติอื่นที่ปฏิบัติงานบนเรือที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ข้อมูลเช่นว่านั้นยังควรส่งให้แก่องค์การพณิชยนาวิระระหว่างประเทศ (IMO) เท่าที่สามารถทำได้ด้วย”

⁶⁰ องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ สำนักงานประจําภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก. จรรยาบรรณในการทำการประมงอย่างรับผิดชอบคืออะไร. ม.ป.ศ., 2544, หน้า 1.

เรือประมงที่มีขนาด 24 เมตรขึ้นไป ซึ่ง Code of Safety of Fishermen And Fishing Vessels ยังบอกวิธีการที่กัปตันและลูกเรือเกี่ยวกับการทำอะไรเกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัยบนเรือประมงทะเล

FAO-ILO-IMO VOLUNTARY GUIDELINES FOR THE DESIGN, CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SMALL FISHING VESSELS. ซึ่งเป็นแนวทางสำหรับเรือที่มีขนาด 12-24 เมตร และเป็นแนวทางสำหรับประเทศที่ต้องการออกกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือก็สามารถใช้ข้อแนะนำนี้เป็นต้นแบบได้

2. การคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของต่างประเทศ

กฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่กำหนดกฎหมายเกี่ยวกับแรงงานในงานประมงทะเล (fishermen) จะมีลักษณะและรูปแบบทางกฎหมายที่แตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับระบบกฎหมายของแต่ละประเทศ เช่น บางประเทศใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) บางประเทศใช้ระบบประมวลกฎหมาย (Civil Law) การศึกษากฎหมายคุ้มครองแรงงานในเรือประมงของประเทศต่างๆ เพื่อพิจารณาสาระสำคัญของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานประมงทะเลของประเทศต่างๆ

ในการศึกษาได้กำหนดประเทศที่จะทำการศึกษาดังนี้

- (1) ประเทศในกลุ่มเอเชีย ได้แก่ ประเทศฟิลิปปินส์ และญี่ปุ่น
- (2) ประเทศในทวีปอเมริกา ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในเรือประมงทะเลและสาระสำคัญของกฎหมายดังกล่าวของประเทศต่างๆ มีดังนี้

2.1 ประเทศฟิลิปปินส์

ประเทศฟิลิปปินส์ ตั้งอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ระหว่างประเทศอินโดนีเซียและจีน ประเทศฟิลิปปินส์ประกอบด้วยเกาะใหญ่น้อยประมาณ 7,000 เกาะ เนื่องจากเป็นประเทศที่ประกอบด้วยเกาะน้อยใหญ่นับพันๆ เกาะ สภาพภูมิประเทศของประเทศฟิลิปปินส์จึงเหมาะสมสำหรับการทำการประมง ประเทศฟิลิปปินส์มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 300,000 ตารางกิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นดิน 298,170 ตารางกิโลเมตร พื้นน้ำ 1,830 ตารางกิโลเมตร และมีความยาวของฝั่งทะเล 36,289 กิโลเมตร ในปี พ.ศ.2547 ประเทศฟิลิปปินส์มีจำนวนประชากรมีประมาณ 86,242,000 คน ในจำนวนนี้เป็นลูกจ้างทำงานในอุตสาหกรรมประมง 990,872 คน ผลผลิตการประมงของฟิลิปปินส์ในปี

พ.ศ.2543 นั้นมีปริมาณรวมทั้งสิ้น 845,446 เมตริกตัน ในด้านการค้าระหว่างประเทศของสินค้าสัตว์น้ำ ปรากฏว่าในปี พ.ศ.2543 ฟิลิปปินส์ได้ส่งออกสินค้าสัตว์น้ำเป็นมูลค่า 402,860,000 ดอลลาร์สหรัฐ⁶¹

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศฟิลิปปินส์ประกอบด้วย

- (1) Labour Code of the Philippines 1974
- (2) Seafarers Republic Act 8282
- (3) The Philippine Fisheries Code of 1998 (Republic Act No.8550)

จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลดังกล่าวข้างต้น สามารถจำแนกประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับแรงงานประมงได้ดังนี้

2.1.1 การคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเลก่อนที่จะออกทำการประมงทะเล

(LABOUR PROTECTION PREREQUISITES FOR WORKING ON FISHING VESSELS)

2.1.1.1 อายุขั้นต่ำ (MINIMUM AGE)

ประมวลกฎหมายแรงงานของฟิลิปปินส์กำหนดว่า ห้ามจ้างแรงงานเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี เว้นแต่จะอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของบิดามารดาหรือผู้ปกครองของเด็ก และงานที่ต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการเรียนของเด็ก เด็กที่มีอายุระหว่าง 15-18 ปี สามารถรับจ้างทำงานที่ไม่เสี่ยงอันตรายได้ กล่าวคือ เป็นงานที่ไม่แสดงออกให้เห็นถึงการเสี่ยงที่จะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยและสุขภาพของเด็ก⁶²

2.1.1.2 การตรวจสุขภาพ (MEDICAL EXAMINATION)

ตามจารีตประเพณีแล้วชาวประมงผู้ซึ่งถูกจ้างให้ทำงานใน

⁶¹Country Profile-Philippines.
http://earthtrends.wri.org/text/COA/country_profiles/cp_COA_145.htm [4 เมษายน 2547]

⁶²Labor Code of the Philippines, Book Three, Article 139

ประเทศฟิลิปปินส์ไม่ต้องผ่านการตรวจร่างกาย แต่สำหรับชาวประมงผู้ซึ่งถูกว่าจ้างให้ทำงานในต่างประเทศจะต้องผ่านการตรวจสุขภาพ⁶³

2.1.1.3 ประกาศนียบัตรรับรองความสามารถ (COMPETENCY CERTIFICATE)

ทุกคนที่ทำงานบนเรือประมงทะเลพาณิชย์จะต้องมีใบอนุญาต ใบอนุญาตสามารถจับปลาได้เฉพาะในเขตทะเลของประเทศฟิลิปปินส์เท่านั้น ใบอนุญาตให้จับปลาได้จะต้องเป็นคนฟิลิปปินส์เท่านั้นจึงจะขอใบอนุญาตได้⁶⁴

2.1.1.4 การฝึกอาชีพของแรงงานประมง (VOCATIONAL TRAINING CREWS)

เจ้าของเรือจะให้มีการฝึกภาคปฏิบัติขณะที่ทำงานบนเรือ แต่ต้องไม่เกินกว่า 3 เดือน โดยจะต้องทำเป็นสัญญา

ประเทศฟิลิปปินส์มีหน่วยงานที่มีชื่อเรียกว่า The Bureau of Fisheries and Aquatic Resources (BFAR) เป็นผู้จัดการฝึกอบรมให้แก่ชาวประมง ซึ่งมีโรงเรียนในระดับมัธยมศึกษาและระดับปริญญาตรีสอนเรื่องความปลอดภัยและสุขภาพของการทำงานบนเรือ⁶⁵

2.1.2 สภาพการทำงาน (CONDITIONS OF WORK)

2.1.2.1 สัญญาจ้างหรือข้อตกลงในการจ้างงาน (ARTICLES OF AGREEMENT)

⁶³ Jojo Escobar. Personal E-mail (January 23, 2004)

⁶⁴ Republic Act 8544 Section 26

⁶⁵ Safety and health in the fishing industry.

ตามจารีตประเพณีแล้วชาวประมงผู้ซึ่งทำงานในประเทศฟิลิปปินส์ ไม่ได้กำหนดให้มีการลงนามเซ็นสัญญาจ้างกับเจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือก่อนที่จะเริ่มออกทำการประมงในทะเล⁶⁶

2.1.2.2 ชั่วโมงการทำงาน (HOURS OF WORK)

ประมวลกฎหมายแรงงานของฟิลิปปินส์ กำหนดชั่วโมงการทำงานของลูกจ้างจะต้องไม่เกินกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน⁶⁷

2.1.2.3 ค่าจ้างขั้นต่ำ (MINIMUM WAGE)

ประเทศฟิลิปปินส์มีกฎหมายค่าจ้างขั้นต่ำ แต่กฎหมายค่าจ้างขั้นต่ำไม่ใช้กับทั้งประเทศ ค่าจ้างขั้นต่ำจะขึ้นอยู่กับแต่ละพื้นที่ซึ่งกำหนดโดยคณะกรรมการค่าจ้างที่มีชื่อว่า Regional Tripartite Wages and Productivity Boards.⁶⁸

2.1.2.4 วันหยุดประจำปี (ANNUAL HOLIDAYS)

ประมวลกฎหมายแรงงานของประเทศฟิลิปปินส์ ได้กำหนดให้ลูกจ้างมีวันหยุดพักผ่อนประจำปี หากลูกจ้างทำงานติดต่อกันมาครบ 1 ปี มีสิทธิหยุดไม่น้อยกว่า 5 วันทำงาน โดยให้นายจ้างจ่ายค่าจ้างในวันหยุดพักผ่อนประจำปีไม่ต่ำกว่า 5 วัน⁶⁹

2.1.3 การส่งกลับภูมิลำเนา (REPATRIATION)

การส่งตัวคนประจำเรือกลับภูมิลำเนาเป็นหน้าที่ของนายจ้าง รัฐบาลจะจ่ายค่าใช้จ่าย ถ้าเจ้าของเรือไม่ยอมจ่ายค่าใช้จ่าย โดยชาวประมงจะต้องไปติดต่อสถานทูตฟิลิปปินส์⁷⁰

2.1.4 สวัสดิการ (WELFARE)

2.1.4.1 ที่พัก (ACCOMMODATION)

ประมวลกฎหมายการประมงของฟิลิปปินส์กำหนดว่าลูกจ้างในกิจการประมงจะได้รับสิทธิหรือประโยชน์เช่นเดียวกับลูกจ้างในกิจการอื่นๆ ตามประมวลกฎหมายแรงงานของฟิลิปปินส์⁷¹ โดยนายจ้างจะต้องจัดที่พักให้แก่แรงงานชาวประมง

⁶⁶ Jojo Escobar. Personal E-mail [23 January, 2004]

⁶⁷ Labour Code of the Philippines, Book Three, Article 83

⁶⁸ Labour Code of the Philippines, Book Three, Article 99

⁶⁹ Labour Code of the Philippines, Book Three, Article 95

⁷⁰ Republic Act No.8042, Section 15

2.1.4.2 อาหารและน้ำดื่ม (FOOD AND WATER)

ประมวลกฎหมายการประมงของฟิลิปปินส์กำหนดว่าลูกจ้างในกิจการประมงจะได้รับสิทธิหรือประโยชน์เช่นเดียวกับลูกจ้างในกิจการอื่นๆ ตามประมวลกฎหมายแรงงานของฟิลิปปินส์⁷²

2.1.4.3 การรักษาพยาบาล (MEDICAL CARE)

ประมวลกฎหมายการประมงของฟิลิปปินส์กำหนดว่า เรือประมงทุกลำจะต้องจัดให้มีเครื่องมือทางการแพทย์และอุปกรณ์ในการช่วยชีวิต โดยเรือประมงที่มีน้ำหนัก 20 ตันกรอส หรือมากกว่า จะต้องมีลูกเรือประมงอย่างน้อย 1 คน ที่มีคุณสมบัติในการให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์เบื้องต้น ซึ่งจะต้องได้รับประกาศนียบัตรจากสภากาชาดแห่งชาติของฟิลิปปินส์⁷³

2.1.5 ความปลอดภัยในการทำงาน (WORK SAFETY)

ประเทศฟิลิปปินส์ใช้ประมวลกฎหมายแรงงาน (Labour Code of the Philippines) กับลูกจ้างทุกคนในเรื่องของความปลอดภัยและสุขภาพในการทำงาน (Occupational Safety and Health) ซึ่งนำมาใช้กับชาวประมงด้วย⁷⁴

มาตรฐานความปลอดภัยและสุขภาพประมวลกฎหมายแรงงานของฟิลิปปินส์กำหนดว่า หน่วยงานที่เรียกว่า The Secretary of Labor and Employment จะต้องจัดทำมาตรฐานความปลอดภัยและสุขภาพ เพื่อที่จะหยุดหรือลดอันตรายจากการทำงานในสถานที่ทำงาน เมื่อมีการเกิดอุบัติเหตุจะต้องรายงานต่อรัฐบาล⁷⁵

⁷¹ The Philippine Fisheries Code of 1998 (Republic Act No.8550), Section 25

⁷² The Philippine Fisheries Code of 1998 (Republic Act No.8550), Section 25

⁷³ The Philippine Fisheries Code of 1998 (Republic Act No.8550), Section 37

⁷⁴ International Labour Office. **Conditions of work in the fishing sector, A comprehensive standard (a Convention supplemented by a Recommendation) on work in the fishing sector.** Geneva, 2003, p.85.

⁷⁵ Labour Code of the Philippines, Book 4, Article 162

เรือประมงที่จะนำมาใช้ในการทำประมง ประมวลกฎหมายการประมงของฟิลิปปินส์กำหนดว่า เรือประมงที่สร้างขึ้นใหม่ภายในประเทศฟิลิปปินส์ ก่อนที่จะสร้างจะต้องได้รับอนุมัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่วนเรือประมงที่นำเข้ามาจากต่างประเทศจะต้องถูกตรวจสอบก่อนที่จะนำไปใช้ในกิจการประมง⁷⁶ เรือประมงเพื่อการพาณิชย์ของฟิลิปปินส์จะต้องจดทะเบียน⁷⁷ นอกจากนี้เพื่อเป็นการกระตุ้นให้เรือประมงพาณิชย์ออกไปหาปลาที่ไกลออกไปจากเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ประมวลกฎหมายการประมงของฟิลิปปินส์กำหนดว่า การปรับปรุงของเรือประมงและเครื่องมือทางการประมงจะได้รับการส่งเสริมการลงทุนในเรื่องของการยกเว้นภาษี⁷⁸

2.2 ประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นตั้งอยู่ด้านฝั่งตะวันออกของทวีปเอเชีย หรือทางตอนเหนือของมหาสมุทรแปซิฟิก หมู่เกาะญี่ปุ่นทอดตัวเป็นรูปโค้ง ลักษณะภูมิประเทศเป็นหมู่เกาะ ประกอบด้วยเกาะใหญ่น้อยประมาณ 3,900 เกาะ โดยมีเกาะที่สำคัญ 4 เกาะ คือ ฮอกไกโด ฮอนชู ชิโกกุ กิวชู เมื่อรวมเนื้อที่เกาะอื่นๆ เข้าด้วยกันแล้วมีเนื้อที่ประมาณ 377,835 ตารางกิโลเมตร และมีชายฝั่งทะเล 29,751 กิโลเมตร⁷⁹ สภาพภูมิประเทศจึงเหมาะสมสำหรับการทำประมง ผลผลิตการประมงของญี่ปุ่นในปี พ.ศ.2543 นั้นมีปริมาณรวมทั้งสิ้น 4,699,092 เมตริกตัน ประชากรของประเทศญี่ปุ่นมีการอาหารสัตว์น้ำบริโภคในปริมาณ 65 กิโลกรัมต่อคนต่อปี โดยในปี พ.ศ.2543 ญี่ปุ่นได้มีการส่งออกสินค้าสัตว์น้ำเป็นมูลค่า 814,818,000 ดอลลาร์สหรัฐ⁸⁰

⁷⁶ The Philippine Fisheries Code of 1998 (Republic Act No.8550), Section 33

⁷⁷ The Philippine Fisheries Code of 1998 (Republic Act No.8550), Section 36

⁷⁸ The Philippine Fisheries Code of 1998 (Republic Act No.8550), Section 35

⁷⁹ ข้อมูลประเทศญี่ปุ่น. <http://www.mfa.go.th/web/479.php?id=133>. [29 พฤษภาคม 2547]

⁸⁰ Country Profile-Japan. http://earthrends.wri.org/text/COA/country_profiles_COA_179.htm

[4 เมษายน 2547]

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในเรือเดินทะเลของประเทศญี่ปุ่น ประกอบด้วย

- (1) Labour Standards Law (Law No.49 of April 7,1947)
- (2) Mariners' Law (Law No.100, September 1, 1947)
- (3) Industrial Health and Safety Act
- (4) Ship's Officers Law (Law No.149, April 16,1951)

จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล ดังกล่าวข้างต้นพบว่า ลูกจ้างที่ทำงานบนเรือประมงทะเลที่มีขนาด 30 ตันกรอสหรือมากกว่าขึ้นไป ลูกจ้างที่ทำงานบนเรื่อนั้นอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายที่มีชื่อเรียกว่า Mariners' Law ส่วน ลูกจ้างที่ทำงานบนเรือที่มีขนาดน้อยกว่า 30 ตันกรอส ลูกจ้างที่ทำงานบนเรื่อนั้นอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายคุ้มครองแรงงาน (Labour Standards Law) โดยสามารถจำแนกประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับแรงงานประมงได้ดังนี้

2.2.1 การคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเลก่อนที่จะออกทำการประมงทะเล

(LABOUR PROTECTION PREREQUISITES FOR WORKING ON FISHING VESSELS)

2.2.1.1 อายุขั้นต่ำ (MINIMUM AGE)

กฎหมายคุ้มครองแรงงานของญี่ปุ่น กำหนดห้ามจ้างแรงงานเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานเกี่ยวกับตรวจหรือซ่อมส่วนที่เป็นอันตรายของเครื่องจักร เครื่องยนต์

เครื่องจักรหรือเครื่องยนต์นั้นกำลังทำงาน งานอันตราย งานขนของหนัก งานใต้ดิน⁸¹

สำหรับอายุขั้นต่ำของผู้ที่จะทำงานบนเรือประมงที่มีขนาด 30 ตันกรอสหรือมากกว่า ประเทศญี่ปุ่นกำหนดว่า เจ้าของเรือจะต้องไม่จ้างแรงงานที่มีอยู่ต่ำกว่า 15 ทำงานบนเรือ เว้นแต่ครอบครัวของเด็กนั้นทำงานอยู่ในเรือประมงนั้นด้วย⁸²

2.2.1.2 การตรวจสุขภาพ (MEDICAL EXAMINATION)

⁸¹ Labour Standards Law, Article 63-64

⁸² Mariners' Law, Article 85

ประเทศญี่ปุ่นกำหนดการตรวจสอบสุขภาพสำหรับลูกเรือรวมถึงแรงงานประมงที่ทำงานบนเรือประมงที่มีน้ำหนักมากกว่า 30 ตันกรอส⁸³ ซึ่งกำหนดว่า ก่อนที่จะทำงานเป็นลูกจ้างบนเรือประมง บุคคลนั้นจะต้องมีการตรวจสอบสุขภาพ โดยจะต้องมีใบรับรองการตรวจสอบสุขภาพโดยแพทย์ หรือหน่วยงานทางการแพทย์ จึงจะทำงานบนเรือประมงได้⁸⁴ ซึ่งใบรับรองแพทย์จะต้องระบุว่า บุคคลนั้นไม่เป็นโรค และไม่เป็นโรคที่สามารถติดต่อไปถึงลูกเรือชาวประมงคนอื่น ๆ⁸⁵

2.2.1.3 ประกาศนียบัตรรับรองความสามารถ (COMPETENCY CERTIFICATE)

ประเทศญี่ปุ่นกำหนดว่า เรือประมงมีขนาดตั้งแต่ 5 ตันกรอส ขึ้นไป กัปตัน ผู้ช่วยกัปตัน นายช่างเครื่องยนต์ประจำเรือ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง จะต้องมีการรับรองความสามารถภายใต้ขอบข่ายงานที่รับผิดชอบ⁸⁶

2.2.1.3 การฝึกอบรมของแรงงานประมง (VOCATIONAL TRAINING CREWS)

กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นกำหนดว่า คนงานชาวญี่ปุ่นสามารถที่จะปรับปรุงหรือพัฒนาการทำงานในงานของตนเพื่อที่จะก้าวสู่ตำแหน่งงานที่ดีขึ้นและได้รับค่าจ้างที่มากขึ้น⁸⁷ แต่กฎหมายฉบับนี้ไม่นำมาใช้กับผู้ที่ทำงานในทะเล หรือลูกเรือชาวประมง

2.2.2 สภาพการทำงาน (CONDITIONS OF WORK)

⁸³ Mariners' Law, Article 81

⁸⁴ International Labour Office. **Conditions of work in the fishing sector, A comprehensive standard (a Convention supplemented by a Recommendation) on work in the fishing sector.** p.31.

⁸⁵ Ibid, p.32

⁸⁶ Shp's Officers Law, Article 4

⁸⁷ Human Resource Development Promotion Law

2.2.2.1 สัญญาจ้างหรือข้อตกลงในการจ้างงาน (ARTICLES OF AGREEMENT)

ประเทศญี่ปุ่นกำหนดว่า ลูกจ้างที่ทำงานบนเรือประมงที่มีขนาด 30 ตันกรอสหรือมากกว่าขึ้นไปลูกจ้างที่ทำงานบนเรือที่อยู่นอกชายฝั่งได้บังคับของกฎหมายที่มีชื่อว่า **Mariners' Law** ส่วนลูกจ้างที่ทำงานบนเรือประมงที่มีขนาดน้อยกว่า 30 ตันกรอส ลูกจ้างที่ทำงานบนเรือที่อยู่นอกชายฝั่งได้บังคับของกฎหมายคุ้มครองแรงงาน (**Labour Standard Law**)⁸⁸

ลูกจ้างที่ทำงานบนเรือประมงที่มีขนาด 30 ตันกรอส หรือมากกว่าขึ้นไปจะต้องมีการทำสัญญาจ้างแรงงานกับนายจ้าง โดยสัญญาจ้างจะต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับเงินเดือน จำนวนชั่วโมงทำงาน เงื่อนไขของการทำงาน⁸⁹

การสิ้นสุดของสัญญาจ้าง ประเทศญี่ปุ่นกำหนดว่า ถ้าเรือประมงอับปาง สูญหาย หรือเรือประมงไม่ปลอดภัยสำหรับออกทะเล สามารถใช้เป็นเหตุผลของการสิ้นสุดของสัญญาจ้างได้⁹⁰ เจ้าของเรือหรือนายจ้างสามารถที่จะเลิกจ้างได้ เมื่อผู้ทำงานบนเรือไม่แข็งแรงสมบูรณ์สำหรับงานในหน้าที่ที่รับผิดชอบนั้น ผู้ที่ทำงานบนเรือทะเลหรือเพิกเฉยงานในหน้าที่ที่รับผิดชอบ ลูกเรือไม่มาตามเวลาที่กำหนด ลูกเรือก่อความไม่สงบขึ้นบนเรือ⁹¹ ในกรณีของลูกจ้างก็สามารถที่จะสิ้นสุดสัญญาจ้างได้ในกรณีที่เจ้าของเรือหรือนายจ้างไม่ปฏิบัติตามสัญญาจ้างหรือเงื่อนไขของการทำงาน⁹²

เจ้าของจะต้องเปิดเผย เรือในเรื่องของกฎหมายแรงงาน กฎหมายสำหรับผู้ที่ทำงานบนเรือทะเล กฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ระเบียบข้อบังคับการทำงาน หรือเก็บเอกสารดังเหล่านั้นไว้บนเรือ เพื่อลูกเรือสามารถที่จะอ่านเพื่อทราบสิทธิและหน้าที่ของตน⁹³

ส่วนลูกจ้างที่ทำงานบนเรือประมงที่มีขนาดน้อยกว่า 30 ตันกรอส ไม่จำเป็นต้องมีการทำสัญญาจ้างแรงงาน

⁸⁸ International Labour Office. **Conditions of work in the fishing sector, A comprehensive standard (a Convention supplemented by a Recommendation) on work in the fishing sector.** p.52

⁸⁹ Mariners' Law, Article 32

⁹⁰ Mariners' Law, Article 39

⁹¹ Mariners' Law, Article 40

⁹² Mariners' Law, Article 41

⁹³ Mariners' Law, Article 113

2.2.2.2 ชั่วโมงการทำงาน (HOURS OF WORK)

กฎหมายคุ้มครองแรงงานกำหนดว่า ชั่วโมงการทำงานของลูกจ้างจะต้องไม่เกินกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน หรือ 40 ชั่วโมงต่อสัปดาห์⁹⁴ แต่ไม่นำมาใช้บังคับกับลูกจ้างในกิจการประมง⁹⁵

2.2.2.3 ค่าจ้างขั้นต่ำ (MINIMUM WAGE)

ประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับค่าจ้างขั้นต่ำ (Minimum Standard of Wages Law (Law No.137,1959)) ซึ่งครอบคลุมถึงแรงงานในกิจการประมงทะเลด้วย⁹⁶

2.2.2.4 วันหยุดประจำปี (ANNUAL HOLIDAYS)

ประเทศไทยกำหนดว่า ลูกจ้างที่ทำงานบนเรือที่มีขนาด 30 ตัน กรอส หรือมากกว่าขึ้นไป เมื่อลูกจ้างทำงานต่อเนื่องกันครบ 1 ปี มีสิทธิหยุดประจำปีได้ 25 วัน โดยได้รับค่าจ้าง และถ้าลูกจ้างทำงานกับนายจ้างเดิมมากกว่า 1 ปี ลูกจ้างมีสิทธิหยุดเพิ่มขึ้นอีก 5 วัน สำหรับทุกๆ 3 เดือนที่ลูกจ้างทำงาน⁹⁷ แต่ไม่นำมาใช้กับลูกจ้างที่ทำงานบนเรือประมง⁹⁸

2.2.3 การส่งกลับภูมิลำเนา (REPATRIATION)

เจ้าของเรือที่มีน้ำหนัก 30 ตันกรอสหรือมากกว่า นายจ้างที่เป็นเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบสำหรับ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางกลับภูมิลำเนาของลูกจ้าง⁹⁹ รวมถึงค่าใช้จ่ายในเรื่องของที่พักรับประทานอาหารในระหว่างเดินทางกลับภูมิลำเนาของลูกจ้าง¹⁰⁰

⁹⁴ Labour Standard Law, Article 32

⁹⁵ International Labour Office. **Conditions of work in the fishing sector, A comprehensive standard(a Convention supplemented by a Recommendation) on work in the fishing sector.** p.67.

⁹⁶ Mariners' Law, Article 59

⁹⁷ International Labour Office. **Ibid**, p.73

⁹⁸ Mariners' Law, Article 79

⁹⁹ Mariners' Law, Article 47

¹⁰⁰ Mariners' Law, Article 48

ถ้ากัปตันเรือละทิ้งลูกเรือชาวประมงย้งน่านน้ำของต่างประเทศกัปตันจะต้องถูกลงโทษ¹⁰¹

2.2.4 สวัสดิการ (WELFARE)

2.2.4.1 ที่พัก (ACCOMMODATION)

ประเทศญี่ปุ่นมีกฎหมายหรือระเบียบเกี่ยวกับที่พัก ซึ่งโดยปกติครอบคลุมถึงเรือเพื่อการพาณิชย์ คนประจำเรือ และครอบคลุมถึงเรือประมงด้วย¹⁰² ซึ่งกฎหมายจะไม่นำไปใช้กับเรือประมงที่มีขนาดต่ำกว่า 30 ตันกรอส¹⁰³ ซึ่งประเทศญี่ปุ่นกำหนดเรื่องที่พัก มีสาระ

สำคัญว่า¹⁰⁴ นายจ้างจะต้องทำสถานที่ทำงานให้สะดวกสบาย เพื่อที่จะปรับปรุงความปลอดภัยและสุขภาพในที่ทำงาน และนายจ้างควรที่จะจัดหาสถานที่พัก(นอน) ให้แก่แรงงานประมง

ประเทศญี่ปุ่นที่พักถูกตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งถ้าลูกเรือมีการร้องเรียนเรื่องที่พักแก่หน่วยงานของรัฐบาล หน่วยงานของรัฐบาลก็จะมาทำการตรวจสอบเรือ¹⁰⁵

2.2.4.2 อาหารและน้ำ (FOOD AND WATER)

ประเทศญี่ปุ่นชาวประมงที่ทำงานอยู่บนเรือจะได้รับอาหารและน้ำดื่มที่เพียงพอระหว่างที่อยู่ในทะเล¹⁰⁶ ซึ่งอาหารจะต้องสะอาด มีคุณภาพที่ดี ในจำนวนที่เพียงพอแก่ลูกเรือประมง ซึ่งอาหารและน้ำดื่มจะมีการตรวจสอบโดยหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้อง¹⁰⁷

2.2.4.3 การรักษาพยาบาล (MEDICAL CARE)

¹⁰¹ International Labour Office. **Ibid**, p.75.

¹⁰² International Labour Office. **Conditions of work in the fishing sector, A comprehensive standard(a Convention supplemented by a Recommendation) on work in the fishing sector.** p.98.

¹⁰³ **Ibid**, p.99.

¹⁰⁴ Industrial Safety and Health Law (Law No.57 of 8 June 1972)

¹⁰⁵ International Labour Office. **Ibid**, p.137.

¹⁰⁶ Mariners' Law, Article 80

¹⁰⁷ **Ibid**, p.114.

เมื่อลูกจ้างได้รับบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยจากการทำงานบนเรือประมง เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในค่ารักษาพยาบาลจนกระทั่งลูกจ้างแข็งแรงสมบูรณ์¹⁰⁸ ซึ่งค่าใช้จ่ายในการรักษาได้แก่ ค่ารักษาทางการแพทย์ ค่ายา ค่าห้องพัก ค่าอาหาร และค่าพาหนะ¹⁰⁹

2.2.5 ความปลอดภัยในการทำงาน (WORK SAFETY)

เรือประมงที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 20 ตันกรอส ไม่ต้องได้รับการตรวจสอบในเรื่องความปลอดภัย ส่วนเรือประมงที่มีน้ำหนัก 20 ตันกรอส หรือมากกว่าจะต้องมีการตรวจสอบเรือประมงในเรื่องความปลอดภัย โดยรายละเอียดมาตรฐานความปลอดภัยมีการตรวจสอบโดยหน่วยงานที่มีชื่อเรียกว่า **Ministry of Transport and Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries** ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ ลำเรือจะต้องมีความมั่นคงแข็งแรง เครื่องจักรกลที่จำเป็น อุปกรณ์ในการเดินเรือ มีอุปกรณ์ในการช่วยชีวิต นอกจากนี้ประเทศญี่ปุ่นมีหน่วยงานที่มีชื่อเรียกว่า **Marine Safety Agency** ซึ่งจะปฏิบัติหน้าที่ในการค้นหาและช่วยชีวิต (Search And Rescue - SAR) ของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งจะมีการลาดตระเวนหรือตรวจตราโดยเรือ เฮลิคอปเตอร์ และเครื่องบิน¹¹⁰

ผู้ที่ทำงานบนเรือประมงที่มีขนาดตั้งแต่ 30 ตันกรอส ขึ้นไป ซึ่งตาม **Mariners' Law** กำหนดว่า เจ้าของเรือประมงจะต้องรายงานอุบัติเหตุและความเจ็บป่วยไปยัง **Ministry of Land, Infrastructure and Transport** ซึ่งกระทรวงนี้จะเป็นผู้จัดเตรียมรายงานประจำปีเกี่ยวกับความเสียหายและความตายของการทำงาน สำหรับผู้ที่ทำงานบนเรือประมงที่มีขนาดต่ำกว่า 30 ตันกรอส ซึ่งไม่ได้อยู่ภายใต้ **Mariners' Law** นายจ้างจะต้องยื่นรายงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรือความตายของคนงาน ความเสียหาย และความเจ็บป่วยซึ่งเป็นไปตาม **Industrial Safety and Health Law**¹¹¹

¹⁰⁸ Mariners' Law, Article 89

¹⁰⁹ Mariners' Law, Article 90

¹¹⁰ Risk and dangers in small-scale fisheries: An overview. <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/fishrisk/ssfrisk2.htm>. [7 กรกฎาคม 2546]

¹¹¹ International Labour Office. **Conditions of work in the fishing sector, A comprehensive standard (a Convention supplemented by a Recommendation) on work in the fishing sector.** p.94.

2.3 ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาดังอยู่ในทวีปอเมริกาเหนือ มีรัฐอลาสก้าอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของแคนาดา และมีรัฐฮาวายอยู่ทางตอนกลางของมหาสมุทรแปซิฟิก ประเทศสหรัฐอเมริกามีอาณาเขตติดกับมหาสมุทรถึงสองมหาสมุทร คือ ทิศตะวันออกติดกับมหาสมุทรแปซิฟิก และทิศตะวันตกติดกับมหาสมุทรแอตแลนติก¹¹² สหรัฐอเมริกามีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 9,629,091 ตารางกิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นดิน 9,158,960 ตารางกิโลเมตร พื้นน้ำ 470,131 ตารางกิโลเมตร และมีความยาวของฝั่งทะเล 19,924 กิโลเมตร ผลผลิตการประมงของสหรัฐอเมริกาในปี พ.ศ.2543 นั้นมีปริมาณรวมทั้งสิ้น 4,412,851,000 เมตริกตัน โดยในปี พ.ศ. 2543 มีการส่งออกผลิตภัณฑ์ประมง 3,108,055,000 ดอลลาร์สหรัฐ¹¹³

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในเรือประมงทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกาประกอบด้วย

- (1) Commercial Fishing Industry Vessel Safety Act of 1988
- (2) Fishermen's Protection Act of 1967

จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกา สามารถจำแนกประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับแรงงานประมงได้ดังนี้

2.3.1 การคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเลก่อนที่จะออกทำการประมงทะเล

(LABOUR PROTECTION PREREQUISITES FOR WORKING ON FISHING VESSELS)

2.3.1.1 อายุขั้นต่ำ (MINIMUM AGE)

ประเทศสหรัฐอเมริกาห้ามจ้างแรงงานเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปี

2.3.1.2 การตรวจสุขภาพ (MEDICAL EXAMINATION)

¹¹² ข้อมูลประเทศสหรัฐอเมริกา. <http://mfa.go.th/web/479.php?id=266> [29 พฤษภาคม 2547]

¹¹³ Country Profile-United States. http://earthtrends.wri.org/text/COA/country_profiles/cp_COA_190.htm [4 เมษายน 2547]

ประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดว่า การตรวจสอบสภาพรวมถึงเรือที่มีน้ำหนัก 1,600 ตันหรือมากกว่า โดยตรวจสอบสภาพปีละ 1 ครั้ง สำหรับผู้ควบคุมเรือ¹¹⁴

2.3.1.3 ประกาศนียบัตรรับรองความสามารถ (COMPETENCY CERTIFICATE)

ประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดว่า ผู้ควบคุมเรือ และผู้ช่วยผู้ควบคุมเรือจะต้องได้รับใบอนุญาต ถ้าเรือมีน้ำหนักมากกว่า 200 ตันกรอส¹¹⁵

เรือที่มีน้ำหนักมากกว่า 200 ตันกรอส ส่วนเรือที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 200 ตันกรอส ไม่ได้กำหนดการฝึกอบรมไว้

2.3.1.4 การฝึกอบรมของแรงงานประมง (VOCATIONAL TRAINING CREWS)

ประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดว่า การฝึกอบรมกำหนดไว้สำหรับเรือที่มีน้ำหนักมากกว่า 200 ตันกรอส ส่วนเรือที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 200 ตันกรอส ไม่ได้กำหนดการฝึกอบรมไว้

2.3.2 สภาพการทำงาน (CONDITIONS OF WORK)

2.3.2.1 สัญญาจ้างหรือข้อตกลงในการจ้างงาน (ARTICLES OF AGREEMENT)

ประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดสาระสำคัญของสัญญาจ้างแรงงานไว้ว่า¹¹⁶ ก่อนที่เรือประมงจะออกทะเล ผู้ควบคุมเรือ ผู้ช่วยผู้ควบคุมเรือประมงจะต้องทำสัญญาเป็นหนังสือกับแรงงานประมง สัญญาจะต้องระบุระยะเวลาที่สัญญามีผลใช้บังคับ ค่าจ้าง ส่วนแบ่งและผลประโยชน์อื่นๆ รวมถึงข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงกัน

2.3.2.2 ชั่วโมงการทำงาน (HOURS OF WORK)

¹¹⁴ US CODE 46 Section 10.709

¹¹⁵ US. CODE 46 Section 10.462

¹¹⁶ US CODE 46 Section 10601 Fishing Agreement

ประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดชั่วโมงการทำงานของลูกจ้างสูงสุดจะต้องไม่เกิน 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์¹¹⁷

2.3.2.3 ค่าจ้างขั้นต่ำ (MINIMUM WAGE)

กฎหมายค่าจ้างขั้นต่ำของประเทศสหรัฐอเมริกาไม่รวมถึงแรงงานในเรือประมง¹¹⁸

2.3.2.4 วันหยุดประจำปี (ANNUAL HOLIDAYS)

ตามกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาไม่ได้กำหนดวันหยุดประจำปีสำหรับแรงงานชาวประมงไว้¹¹⁹ และแรงงานประมงก็ไม่อยู่ภายใต้กฎหมายแรงงาน

2.3.3 การส่งกลับภูมิลำเนา (REPATRIATION)

ประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดว่า เจ้าของเรือที่มีน้ำหนักมากกว่า 30 ตันกรอส นายจ้างที่เป็นเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบสำหรับ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางกลับภูมิลำเนาของลูกจ้าง

2.3.4 สวัสดิการ (WELFARE)

2.3.4.1 ที่พัก (ACCOMMODATION)

ประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดว่า สำหรับเรือที่มีน้ำหนักมากกว่า 100 ตันกรอส จะต้องจัดให้มีมาตรฐานสำหรับจำนวนพื้นที่ว่างที่เพียงพอ และที่นอนของแรงงานแต่ละคนและมีมาตรฐานอื่นๆ เช่น แสงไฟ¹²⁰

2.3.4.2 อาหารและน้ำดื่ม (FOOD AND WATER)

ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาไม่ได้มีการกล่าวถึงเรื่องอาหารและน้ำดื่มไว้¹²¹

2.3.4.3 การรักษาพยาบาล (MEDICAL CARE)

¹¹⁷ US CODE 29 No.207

¹¹⁸ Title 29 Chapter 8 Section 213 (a5)

¹¹⁹ Commercial Fishing Industry Vessel Safety Act of 1988

¹²⁰ US CODE 46 Section 11101

¹²¹ Commercial Fishing Industry Vessel Safety Act of 1988

ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาไม่ได้มีการบัญญัติเรื่องการ
รักษาพยาบาลไว้¹²²

2.3.5 ความปลอดภัยในการทำงาน (WORK SAFETY)

ประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดว่า เรือที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 200 ตันกรอส การตรวจสอบความปลอดภัยของเรือกระทำโดยความสมัครใจของเจ้าของเรือ ส่วนเรือที่มีน้ำหนัก 200 ตันกรอส หรือมากกว่า เรือจะต้องถูกตรวจสอบความปลอดภัยโดยหน่วยยามชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (United States Coast Guard) ซึ่งหน่วยยามชายฝั่งของสหรัฐอเมริกจะได้รับผิดชอบในการออกกฎ

สำหรับความปลอดภัยของเรือประมง ซึ่งถ้ามีการเกิดอุบัติเหตุจะต้องรายงานต่อหน่วยยามชายฝั่ง¹²³ ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ออกกฎหมายที่มีชื่อว่า **Commercial Fishing Industry Vessel Safety Act of 1988** เป็นกฎหมายฉบับแรกของสหรัฐอเมริกาที่นำมาใช้กับเรือประมงเพื่อการพาณิชย์ เป็นกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือประมงเพื่อการพาณิชย์ ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยบนเรือที่จะต้อง มี เช่น ถังดับเพลิง ห่วงยางช่วยชีวิต พลุไฟ และอื่นๆ กฎหมายฉบับนี้เป็นแต่เพียงกรอบกว้างๆ ซึ่งคณะกรรมการตามกฎหมายฉบับนี้มอบอำนาจให้หน่วยยามชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (United States Coast Guard) เป็นคนออกแบบมาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจสอบความปลอดภัย ซึ่งหน่วยยามชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา ได้ออกระเบียบว่า เรือที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 200 ตันกรอส การตรวจสอบความปลอดภัยของเรือกระทำโดยความสมัครใจของเจ้าของเรือ ส่วนเรือที่มีน้ำหนัก 200 ตันกรอส หรือมากกว่า เรือจะต้องถูกตรวจสอบความปลอดภัยโดยหน่วยยามชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (United States Coast Guard) ซึ่งหน่วยยามชายฝั่งของสหรัฐอเมริกจะได้รับผิดชอบในการออกกฎสำหรับความปลอดภัยของเรือประมง ซึ่งถ้ามีการเกิดอุบัติเหตุจะต้องรายงานต่อหน่วยยามชายฝั่ง¹²⁴ เรือที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 200 ตันกรอส การตรวจสอบความปลอดภัยของเรือกระทำโดยความสมัครใจของเจ้าของเรือ ซึ่งปรากฏว่ามีเพียง 10 เปอร์เซ็นต์ของเรือเท่านั้นที่ขอให้ US. Coast Guard ตรวจสอบความปลอดภัย¹²⁵

¹²² Commercial Fishing Industry Vessel Safety Act of 1988

¹²³ Title 14 Part 1 Chapter 1 Section 2.

¹²⁴ Title 14 Part 1 Chapter 1 Section 2.

¹²⁵ Jim Herbert. Personal E-mail (October 21,2003)

3. กฎหมายคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศไทย

3.1 กฎหมายคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541

การคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศไทย ปัจจุบันกฎหมายที่ทำให้ความคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ประกอบกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 เจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้ขึ้นเพื่อกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของการใช้แรงงานในกิจการประมงทะเลที่นายจ้างจะพึงปฏิบัติต่อลูกจ้างในกิจการประมงทะเล ซึ่งสามารถจำแนกประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับแรงงานในงานประมงทะเลได้ดังนี้

3.1.1 การคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเลก่อนที่จะออกทำการประมงทะเล

(PREREQUISITES FOR GOING TO WORK ON FISHING VESSEL)

3.1.1.1 อายุขั้นต่ำ (MINIMUM AGE)

ตามกฎหมายคุ้มครองแรงงานกำหนดว่า ห้ามมิให้นายจ้างรับเด็กอายุต่ำกว่าสิบหกปีทำงานในเรือประมง เว้นแต่เด็กนั้นอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปี และบิดาหรือผู้ปกครองของเด็กนั้นทำงานอยู่ในเรือประมงนั้นด้วย หรือบิดาหรือมารดาหรือผู้ปกครองของเด็กนั้นให้ความยินยอมเป็นหนังสือ¹²⁶

3.1.1.2 การตรวจสุขภาพ (MEDICAL EXAMINATION)

ตามกฎหมายคุ้มครองแรงงานกำหนดในเรื่องของการตรวจสุขภาพของแรงงานว่า ให้นายจ้างจัดให้มีการตรวจสุขภาพของลูกจ้างและส่งผลการตรวจดังกล่าวแก่พนักงาน

¹²⁶ กฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541

ตรวจแรงงาน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง¹²⁷ แต่ไม่มีกฎหมายบังคับว่า ก่อนที่ลูกจ้างจะทำงานบนเรือประมงจะต้องได้รับการตรวจร่างกายจากแพทย์ว่ามีสุขภาพแข็งแรง สมบูรณ์ สามารถที่จะทำงานบนเรือประมงได้

3.1.1.3 ประกาศนียบัตรความสามารถของชาวประมง (FISHERMEN'S COMPETENCY CERTIFICATES)

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบด้วย กฎกระทรวง (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2541 ไม่ได้กำหนดให้บุคคลที่จะทำงานบนเรือประมงทะเลได้ จะต้องสอบความรู้และขั้นประกาศนียบัตรของคนประจำเรือออกเป็นประเภทและชั้น ตามลักษณะ งานและระดับความรับผิดชอบต่องานของแรงงานประมงทะเล

3.1.1.4 การฝึกอบรมของชาวประมง (VOCATIONAL TRAINING CREW (FISHERMEN))

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบด้วยกฎ กระทรวง (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2541 ไม่ได้มีการกำหนดให้มีการฝึกอบรมหรือฝึกงานให้แก่ แรงงานประมงก่อนที่จะเริ่มทำงานบนเรือประมงทะเล

3.1.2 สภาพการทำงาน (CONDITIONS OF WORK)

3.1.2.1 สัญญาจ้างหรือข้อตกลงในการจ้างงาน (ARTICLES OF AGREEMENT)

การตกลงรับลูกจ้างเข้าทำงานในกิจการประมงทะเล ตาม กฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ไม่ได้บังคับว่านายจ้างจะต้องจัดทำสัญญาจ้างแรงงานเป็นหนังสือ ดังนั้นการตกลงรับ ลูกจ้างเข้าทำงานในกิจการประมงทะเลจึงอาจตกลงกัน โดยวาจาโดยลักษณะหรือโดยปริยายก็ได้

¹²⁷ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 มาตรา 107

3.1.2.2 ชั่วโมงการทำงาน (HOURS OF WORK)

การกำหนดจำนวนชั่วโมงทำงานของลูกจ้างในกิจการประมงทะเล ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ไม่ได้กำหนดจำนวนชั่วโมงทำงานไว้เหมือนกับการใช้แรงงานทั่วไป เพราะลักษณะของงานประมงทะเลไม่อาจที่จะกำหนดวันเวลาทำงานที่แน่นอนได้ กล่าวคือ เมื่อเรือออกจับปลาในทะเลแล้วจะต้องทำงานตามสภาพของงานและลูกจ้างก็ไม่ได้ทำงานตลอดเวลา

3.1.2.3 ค่าจ้างขั้นต่ำ (MINIMUM WAGE)

ตามกฎหมายไทยอัตราค่าจ้างขั้นต่ำไม่นำมาใช้บังคับกับแรงงานประมง¹²⁸ ดังนั้นลูกจ้างในกิจการประมงทะเลจึงไม่ได้รับความคุ้มครองในเรื่องของอัตราค่าจ้างขั้นต่ำตามกฎหมาย

คำว่า “ค่าจ้าง” ความหมายตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 หมายความว่า ความรวมถึงส่วนแบ่งที่นายจ้างตกลงจ่ายให้แก่ลูกจ้างตามมูลค่าของสัตว์น้ำที่จับได้¹²⁹ จะเห็นได้ว่าค่าจ้างนอกจากจะหมายถึงเงินที่นายจ้างและลูกจ้างตกลงกันจ่ายเป็นค่าตอบแทนในการทำงานแล้ว ค่าจ้างตามกฎหมายฉบับนี้ให้หมายความรวมถึงส่วนแบ่งที่นายจ้างตกลงจ่ายให้แก่ลูกจ้างตามมูลค่าของสัตว์น้ำที่จับได้ ซึ่งจะเห็นได้ว่า ค่าจ้างของลูกจ้างมีจำนวนที่ไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับปริมาณของสัตว์น้ำที่จับได้

3.1.2.4 วันหยุดประจำปี (ANNUAL HOLIDAYS)

ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราช

¹²⁸ คำชี้แจง ประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ (ฉบับที่ 3) ลงวันที่ 8 ธันวาคม 2546 ข้อ

5 “อัตราค่าจ้างขั้นต่ำตามประกาศฉบับนี้ไม่มีผลบังคับใช้กับลูกจ้างของราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ ลูกจ้างที่ทำงานเกษตรกรรม ได้แก่ งานเพาะปลูก งานประมง งานป่าไม้ งานเลี้ยงสัตว์ ลูกจ้างที่รับงานไปทำที่บ้าน ลูกจ้างที่ทำงานเกี่ยวกับงานบ้านอันมิได้มีการประกอบธุรกิจรวมอยู่ด้วย และลูกจ้างที่ทำงานอันมิได้แสวงหากำไรในทางเศรษฐกิจ”

¹²⁹ กฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ข้อ 3

บัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 กำหนดให้นายจ้างมีหน้าที่จัดวันหยุดประจำปีให้ลูกจ้างปีหนึ่ง
ไม่

น้อยกว่าสามสิบวัน โดยได้รับค่าจ้าง ทั้งนี้ ให้นายจ้างเป็นผู้กำหนดล่วงหน้า¹³⁰ กฎหมาย
กำหนดไว้แต่เพียงวันหยุดพักผ่อนประจำปีเท่านั้น ไม่มีวันหยุดตามประเพณี วันหยุดประจำปีสัปดาห์
เนื่องจากลักษณะของการประกอบกิจการประมงทะเลไม่อาจจะหยุดได้ตรงกำหนดทุกสัปดาห์ หรือ
ทุกวันหยุดประเพณี จึงกำหนดไว้แต่เพียงว่าภายในระยะเวลาหนึ่งปี นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างที่
ทำงานในกิจการ

ประมงทะเลได้หยุดพักผ่อนประจำปี ปีหนึ่งไม่น้อยกว่าสามสิบวัน

3.1.3 การส่งกลับภูมิลำเนา (REPATRIATION)

การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลในเรื่องของการให้ความช่วยเหลือลูกจ้างในการเดินทางกลับภูมิลำเนา ในกรณีที่ลูกจ้างตกค้างอยู่ในต่างประเทศเนื่องจากทำงาน
ให้แก่ นายจ้าง ให้นายจ้างจ่ายเงินให้ลูกจ้างไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของค่าจ้างในส่วนที่คำนวณจ่าย
ตามระยะเวลาตลอดระยะเวลาที่ลูกจ้างไม่ได้ทำงาน ยกเว้นนายจ้างได้แจ้งเป็นหนังสือพร้อมแสดง
เจตนาในการออกค่าใช้จ่ายในการนำลูกจ้างทั้งหมดกลับภูมิลำเนาของลูกจ้าง แก่หน่วยราชการที่
รับผิดชอบภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ลูกจ้างต้องไปตกค้างอยู่ในต่างประเทศ¹³¹

นอกจากเงินที่นายจ้างจะต้องจ่ายให้แก่ลูกจ้างในกรณีที่ลูกจ้างตกค้างอยู่
ในต่างประเทศแล้ว กฎหมายยังได้กำหนดให้นายจ้างจัดการหรือออกค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
กลับภูมิลำเนาของลูกจ้างในกรณีดังต่อไปนี้¹³²

- (1) เรืออับปางหรือไม่อาจใช้การได้โดยสิ้นเชิง
- (2) ลูกจ้างประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน
- (3) นายจ้างบอกเลิกสัญญาจ้างก่อนครบกำหนดอายุสัญญา หรือ
เปลี่ยนแปลงเงื่อนไขสัญญาจ้างโดยลูกจ้างไม่ยินยอม
- (4) สัญญาจ้างครบกำหนดในระหว่างเวลาที่ลูกจ้างทำงานอยู่ในที่อื่น
อันมิใช่สถานที่ทำสัญญาจ้าง

นอกจากนี้แล้ว ได้มีการช่วยเหลือลูกเรือให้เดินทางกลับภูมิลำเนา โดย
กองคุ้มครองและดูแลผลประโยชน์คนไทยในต่างประเทศ กรมการกงสุล กระทรวงการต่างประเทศ

¹³⁰ กฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ข้อ 10

¹³¹ กฎกระทรวง ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2541) ข้อ 12

¹³² กฎกระทรวง ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2541) ข้อ 13

ได้มีการให้ความช่วยเหลือลูกเรือประมงไทยในข้อหาลักลอบทำการประมงและละเมิดน่านน้ำของต่างประเทศ โดยได้มีขั้นตอนในการให้ความช่วยเหลือลูกเรือประมงที่ถูกจับกุมดังนี้¹³³

1) เมื่อได้รับแจ้งจากหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมประมง เจ้าของเรือ หรือญาติลูกเรือที่ถูกจับกุม กระทรวงการต่างประเทศ จะสั่งให้สถานทูตหรือสถานกงสุล ในประเทศนั้นๆ ตรวจสอบข้อเท็จจริงพร้อมกับเจรจาขอให้ปล่อยเรือ และลูกเรือรวมทั้งจัดส่งเจ้าหน้าที่ไปเยี่ยมเยียนและจัดหาสิ่งของเครื่องใช้และยารักษาโรคที่จำเป็นไปให้ลูกเรือ

2) ในกรณีที่สถานทูตหรือสถานกงสุล ได้รับทราบข้อมูลการจับกุมเรือประมงไทยจะต้องรีบติดต่อเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องของประเทศนั้นๆ เพื่อขอทราบข้อเท็จจริงและหาทางช่วยเหลือรวมทั้งจะต้องรีบแจ้งให้กระทรวงการต่างประเทศทราบ ในกรณีนี้กระทรวงการต่างประเทศจะเป็นผู้ประสานให้ความช่วยเหลือระหว่างญาติของลูกเรือ เจ้าของเรือ และกรมประมงในประเทศไทยกับสถานทูตหรือสถานกงสุลนั้นๆ

3) ในกรณีที่มีการฟ้องร้องและพิจารณาในศาล สถานทูตหรือสถานกงสุล จะส่งเจ้าหน้าที่ไปสังเกตการณ์รวมทั้งแนะนำทนายความที่มีประสบการณ์ให้กับเจ้าของเรือเมื่อมีการร้องขอ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของเรือและลูกเรือไทย

4) กรณีเจ้าของเรือหรือญาติลูกเรือประสงค์จะส่งเงินไปให้เป็นการใช้จ่ายแก่ลูกเรือที่ถูกจับกุมคุมขัง(บางประเทศกระทำได้) กระทรวงการต่างประเทศจะเป็นผู้จัดส่งให้ตามความประสงค์

5) ภายหลังจากที่ลูกเรือพ้นโทษ สถานทูตหรือสถานกงสุล จะออกเอกสารเดินทางและทรองจ่ายเงินเป็นค่าที่พัก อาหาร และค่าโดยสารเครื่องบินหรือรถยนต์ ให้แก่ลูกเรือประมงเพื่อส่งตัวกลับประเทศไทย ค่าใช้จ่ายดังกล่าวข้างต้น กระทรวงการต่างประเทศจะแจ้งให้กรมประมงทราบหรือกรมประมงแล้วแต่กรณีดำเนินการเรียกเก็บเงินค่าใช้จ่ายต่างๆ คืน จากเจ้าของเรือ ตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ.2490 และแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 3 พ.ศ.2528

เมื่อมีการปล่อยตัวลูกเรือประมงกลับประเทศ กรมประมงทราบนั้น จะเป็นธุระในการจัดหาที่พักและอาหารให้ระหว่างรอส่งตัวกลับภูมิลำเนา รวมทั้งจัดการส่งตัวกลับบ้านจนเป็นที่เรียบร้อย¹³⁴

¹³³ กองคุ้มครองและดูแลผลประโยชน์คนไทยในต่างประเทศ, กรมการกงสุล, กระทรวงการต่างประเทศ. ขั้นตอนการให้ความช่วยเหลือเรือและลูกเรือประมงที่ถูกจับกุม. เอกสารการช่วยเหลือเรือและลูกเรือประมงที่ถูกต่างชาติจับกุม, 2544, หน้า 1.

¹³⁴ “-----.” “ลูกเรือประมงแรงงานที่กฎหมายคุ้มครองไม่ทั่วถึง.” อินดัสตรี. 7,4-5. เมษายน-พฤษภาคม 2520, หน้า 47.

3.1.3 สวัสดิการ (WELFARE)

3.1.4.1 ที่พัก (ACCOMODATION)

การคุ้มครองแรงงานด้านที่พักอาศัยในเรื่องของลูกเรือชาวประมง ตามกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลของไทย มิได้กำหนดเกี่ยวกับสวัสดิการในเรื่องของที่พักที่นายจ้างควรจะต้องจัดให้แก่ลูกจ้าง

3.1.4.2 อาหารและน้ำ (FOOD AND WATER)

การคุ้มครองแรงงานด้านอาหารและน้ำในเรื่องของลูกเรือชาวประมง ตามกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลของไทย มิได้กำหนดเกี่ยวกับสวัสดิการในเรื่องของอาหารและน้ำที่นายจ้างควรจะต้องจัดให้แก่ลูกจ้าง

3.1.4.3 การรักษาพยาบาล (MEDICAL CARE)

การคุ้มครองแรงงานด้านการรักษาพยาบาลของลูกเรือชาวประมง ตามกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลของไทย มิได้กำหนดเกี่ยวกับสวัสดิการในเรื่องของการรักษาพยาบาลที่นายจ้างควรจะต้องจัดให้แก่ลูกจ้าง

3.1.5 ความปลอดภัยในการทำงาน (WORK SAFETY)

การคุ้มครองแรงงานด้านความปลอดภัยในการทำงานของลูกเรือชาวประมง ตามกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลของไทย¹³⁵ กำหนดว่าสภาพแวดล้อมในการทำงาน สถานที่ เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ลูกจ้างใช้จะต้องปลอดภัย ถ้าก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยพนักงานตรวจแรงงานมีอำนาจสั่งให้นายจ้างหยุดการใช้เครื่องจักรหรืออุปกรณ์บางส่วนได้

¹³⁵ ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ข้อ 1 ให้นำบทบัญญัติ หมวด 8 ในเรื่อง ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ของพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 มาใช้บังคับ ซึ่งมาตรา 105 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ในกรณีที่พนักงานตรวจแรงงานพบว่า สภาพแวดล้อมในการทำงาน อาคาร สถานที่ เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ลูกจ้างใช้จะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ลูกจ้าง หรือนายจ้างไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานตรวจแรงงานตาม มาตรา 104 เมื่อได้รับอนุมัติจากอธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย ให้พนักงานตรวจแรงงานมีอำนาจสั่งให้นายจ้างหยุดการใช้เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ดังกล่าวทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นการชั่วคราวได้”

3.2 กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล

3.2.1 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 มีรายละเอียดเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือไทย การโอนกรรมสิทธิเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว การจ้างและบูรณสิทธิอันเกี่ยวกับเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ชื่อเรือ การเปลี่ยนแปลงเรือ การเปลี่ยนเมืองท่าขึ้นทะเบียน การจดทะเบียน การเปลี่ยนแปลงและการจดทะเบียนใหม่ สิทธิและหน้าที่พิเศษของเรือไทย รวมทั้งการกำหนดค่าธรรมเนียมต่างๆ ด้วย

การจดทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัตินี้ต้องจดต่อนายทะเบียนเรือ¹³⁶ เรือทุกขนาด เรือที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสขึ้นไป เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้แล้วให้ถือว่าเป็นเรือไทยสำหรับการประมง¹³⁷ ส่วนเรือที่มีใช้เรือกลมีขนาดต่ำกว่าหกตันกรอส สำหรับการประมงไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนให้ถือว่าเป็นเรือไทยด้วย¹³⁸ โดยเรือที่จะขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยต้องมีใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไปแสดงต่อนายทะเบียนเรือว่าเรือนั้นได้รับการตรวจจากพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่าถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย¹³⁹

เมื่อเรือได้จดทะเบียนเรือแล้ว ให้นายทะเบียนเรือออกใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่าให้แก่ผู้ขอจดทะเบียนใบสำคัญนี้ให้เรียกว่า “ใบทะเบียนเรือ”¹⁴⁰ ซึ่งในระหว่างเวลาที่ลงใช้เรือนั้น ใบทะเบียนให้ใช้เป็นเอกสารประจำเรือ และผู้ควบคุมเรือต้องรักษาไว้ในเรือเสมอ ผู้ใดจะเอาไปเสียจากเรือไม่ได้ นอกจากเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น และเมื่อเจ้าพนักงานขอตรวจ ผู้ควบคุมเรือต้องนำออกแสดงทันที¹⁴¹ เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว เมื่อได้มีการเปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของเรือให้ผิดไป

¹³⁶ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 มาตรา 6

¹³⁷ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 มาตรา 8

¹³⁸ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 มาตรา 9

¹³⁹ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 มาตรา 12

¹⁴⁰ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 มาตรา 16

¹⁴¹ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 มาตรา 17

จากรายการซึ่งปรากฏอยู่ในใบทะเบียนผู้ควบคุมเรือต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้นต่อนายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่มีการเปลี่ยนแปลงเช่นนั้นโดยด่วน¹⁴²

3.2.2 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 มีวัตถุประสงค์ในเรื่องของการจัดระเบียบการเดินเรือในน่านน้ำไทย โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับ การเดินเรือ เขตท่าเรือ เขตจอดเรือ หน้าที่ของนายเรือเมื่อเวลาเรือเข้ามาหรือออกจากน่านน้ำไทย การตรวจเซอร์เวย์เรือ ซึ่งตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 หมวดที่ 2 การตรวจเซอร์เวย์เรือ กำหนดว่า เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตจะออกใบอนุญาตใช้เรือ หรือเปลี่ยนใบอนุญาตใช้เรือแทนฉบับเดิมให้แก่เรือลำใด ให้กระทำได้ต่อเมื่อมีใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ เพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ ซึ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือได้ออกให้ไว้แสดงว่าเรือลำนั้นได้รับการตรวจตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และปรากฏว่าเป็นเรือที่อยู่ในสภาพปลอดภัยและเหมาะสมสำหรับการใช้นั้นในช่วงระหว่างเวลาสิบสองเดือนหรือน้อยกว่านั้น¹⁴³ ซึ่งให้เจ้าท่าโดยอนุมนตรีว่า การกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจอดทะเบียนเรือไทย¹⁴⁴

เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลและเป็นเรือไทยขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอสขึ้นไป หรือเรือกำปั่นที่ใช้เดินทะเลระหว่างประเทศที่ต้องมีใบสำคัญตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เมื่อจะออกจากเขตท่าเรือใดๆ ในน่านน้ำไทย นายเรือต้องแจ้งกำหนดออกเรือต่อเจ้าท่าก่อนออกเรือเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง เพื่อให้เจ้าท่าตรวจสอบว่าปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่เสียก่อน¹⁴⁵ ซึ่งทางเจ้าพนักงานตรวจท่าของกรมเจ้าท่าจะเป็นผู้ตรวจสอบเอกสารประจำเรือ (ใบอนุญาตใช้เรือ ใบทะเบียนเรือ ใบสำคัญการรับรองตรวจเรือต่างๆ สัญญาคนประจำเรือ ประกาศนียบัตรนายประจำเรือ ประกาศนียบัตรต่างๆ ตามระเบียบของเมืองท่าประเทศนั้นๆ ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล และสมุดปูมเรือ) และความปลอดภัยของเรือที่จะเดินทางและเมื่อเห็นว่ามีความปลอดภัยจึงอนุญาตปล่อยเรือออกจากท่าโดยมีเอกสารอนุญาต

¹⁴² พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 มาตรา 40

¹⁴³ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 มาตรา 162

¹⁴⁴ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 มาตรา 163

¹⁴⁵ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 มาตรา 21

ปล่อยเรือออกจากท่า (Port Clearance) ให้กับเรือเพื่อนำไปแสดงต่อเจ้าหน้าที่ของเมืองท่าต่างประเทศต่อไป¹⁴⁶

3.2.3 กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2528 – (ฉบับที่ 29)

พ.ศ.2546

กฎข้อบังคับนี้ได้แบ่งประเภทเรือตามเขตการใช้เรือ และลักษณะของเรือ ซึ่งมีการแบ่งประเภทของเรือออกเป็น 10 ประเภท โดยในส่วนที่เกี่ยวกับเรือประมง คือ เรือกลประมง (Fishing Vessel)¹⁴⁷ โดยเรือกลประมงต้องมีลักษณะดังนี้¹⁴⁸

1) เรือกลประมงทะเลเล็ก

1.1) เรือกลประมงทะเลเล็กชั้น 1

1.1.1) มีขนาดเกินกว่า 150 ตันกรอส

1.1.2) มีเครื่องมือเดินเรือสำหรับตรวจหาที่เรือ

โดยวิชา

ดาราศาสตร์เดินเรือ และเครื่องช่วยในการเดินเรือตามความเหมาะสม

1.1.3) มีเครื่องรับ-ส่งวิทยุตามความเหมาะสม

1.1.4) มีอุปกรณ์ประจำเรือ และเครื่องชูชีพตาม

กฎข้อ

บังคับนี้

1.2) เรือกลประมงทะเลเล็กชั้น 2

1.2.1) มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส

1.2.2) มีเครื่องมือเดินเรือสำหรับตรวจหาที่เรือ

โดยวิชา

ดาราศาสตร์เดินเรือ และเครื่องช่วยในการเดินเรือตามความเหมาะสม

¹⁴⁶ สมศักดิ์ ถนอมพล. “ปัญหาการทำประมงนอกลำน้ำไทย: ศึกษาเฉพาะกรณีลำน้ำประเทศพม่า.

เอกสารการวิจัยส่วนบุคคลในลักษณะเศรษฐกิจ” วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2546, หน้า 23.

¹⁴⁷ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2528) ภาคที่ 1 หมวด ข การแบ่งประเภทของเรือ

ข้อ 1 แก้ไขโดยข้อ 4 แห่งกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 25) พ.ศ.2541

¹⁴⁸ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2528) ภาค 1 หมวด ข การแบ่งประเภทเรือ ข้อ 8

- มีเครื่องวิทยุ-รับส่งตามความเหมาะสม
- มีอุปกรณ์ประจำเรือ และเครื่องชูชีพตามกฎข้อ
- มีคนประจำเรือตามกฎข้อบังคับนี้
- มีเขตการเดินเรือภายในเขตดังต่อไปนี้
ตั้งแต่ท่าเรือไซ่ง่อน (Saigon) มายังจุดเหนือสุด

ขอเกาะบอร์เนียว (Borneo) ผ่านทางด้านตะวันตกของเกาะบอร์เนียว (Borneo) ลงไปทางด้านทิศใต้ผ่านจุดใต้สุดของเกาะซีลีบีส (Celebes) จนถึงเส้นลองจิจูด 123 00 00 ตะวันออกแล้วเลียบฝั่งด้านเหนือของหมู่เกาะซุนด้า (Sunda Islands) ขึ้นไปทางด้านตะวันออกของเกาะสุมาตรา (Sumatra) จากจุดเหนือสุดของเกาะสุมาตรา (Sumatra) ตัดตรงยังเมืองปูรี (Puri)

2) เรือกลประมงทะเล

- 2.1) เรือกลประมงทะเลชั้น 1
- 2.1.1) มีขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอส
- 2.1.2) มีเครื่องรับวิทยุตามขนาดที่เหมาะสม
- 2.1.3) มีเขตการเดินเรือตามแนวชายฝั่งและเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย
- 2.1.4) มีอุปกรณ์ประจำเรือ และเครื่องชูชีพตามกฎข้อ

- มีคนประจำเรือตามกฎข้อบังคับนี้
- 2.2) เรือกลประมงทะเลชั้น 2
- 2.2.1) มีขนาดไม่เกิน 30 ตันกรอส
- 2.2.2) มีข้อกำหนดอื่นๆ

เช่นเดียวกันกับเรือกลประมงทะเล ชั้น 1

- 2.3) เรือกลประมงทะเลชั้น 3
- 2.3.1) มีขนาดไม่เกิน 10 ตันกรอส
- 2.3.2) ให้เดินห่างฝั่งหรือเกาะได้ในระยะไม่เกิน 3

ไมล์ สำหรับเรือขนาดไม่เกิน 5 ตันกรอส ส่วนเรือขนาดตั้งแต่ 5 ตันกรอส แต่ไม่เกิน 10 ตันกรอสบังคับให้ต้องมีคาคปาปิด และเดินห่างฝั่งหรือเกาะได้ในระยะไม่เกิน 15 ไมล์ ในขณะที่ทำการประมงให้ออกจากฝั่งได้ไม่เกินแนวเขตทำการตามชนิดของเครื่องมือจับสัตว์น้ำชนิดประจำที่ในท้องถิ่นนั้นในเวลาคลื่นลมสงบ และอยู่ภายในเขตจังหวัดนั้นๆ จังหวัดเดียว

2.3.3) กรณีที่ใช้เครื่องมือจับสัตว์น้ำแบบพิเศษชนิดอวนลอย ให้ออกห่างจากฝั่งหรือเกาะได้ไม่เกิน 15 ไมล์ ในเวลาที่คลื่นลมสงบ และอยู่ภายในเขตจังหวัดนั้นๆ จังหวัดเดียว

2.3.4) หากออกไปทำการเกินกว่าเขตที่กล่าวใน 2.3.2 หรือ 2.3.3 แล้วแต่กรณี จะต้องมีเรือขนาดเกินกว่า 5 ตันกรอส ทำการลากจูงไป ณ ที่ทำการประมงซึ่งอยู่ภายในเขตการเดินเรือของเรือจูงนั้น แต่เมื่อแยกตัวออกไปทำการประมงโดยอิสระ ห้ามมิให้ออกห่างจากเรือจูงเกินกว่า 3 ไมล์

2.3.5) มีอุปกรณ์ประจำเรือ และเครื่องชูชีพตามกฎหมายข้อบังคับนี้

2.3.6) มีคนประจำเรือตามกฎหมายข้อบังคับนี้

เจ้าพนักงานตรวจเรือ จะออกไปสำคัญรับรองต่างๆ และแผ่นป้ายวงกลมแสดงว่าเรือได้ผ่านการตรวจประจำปี ให้กับตามแต่ละชนิดและแต่ละประเภท เมื่อได้ตรวจตัวเรือ เครื่องจักร เครื่องมือ เครื่องใช้ และการตรวจอื่นๆ ตามข้อกำหนดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และข้อกำหนดในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญา¹⁴⁹ โดยใบรับรองสำคัญรับรองการตรวจเรือ (Certificate of Survey) มีกำหนดไม่เกิน 12 เดือน นับตั้งแต่วันที่การตรวจเรือเสร็จสิ้นลง สำหรับแผ่นป้ายวงกลมแสดงว่าเรือได้ผ่านการตรวจประจำปี มีกำหนดไม่เกิน 12 เดือน นับตั้งแต่วันที่การตรวจเรือเสร็จสิ้นลง¹⁵⁰ โดยแผ่นป้ายวงกลมแสดงว่าเรือได้ผ่านการตรวจประจำปี จะออกให้พร้อมกับใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ โดยเจ้าพนักงานตรวจเรือ เมื่อเรือลำนั้นได้ผ่านการตรวจ และเป็นไปตามข้อกำหนดตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือโดยในแผ่นป้ายวงกลมจะมีเลขที่ ประเภทการใช้ ชื่อเรือ เลขทะเบียนและกำหนดวัน

¹⁴⁹ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2528) ภาคที่ 1 หมวด ก ข้อบังคับทั่วไป ข้อ 6 แก่

ไขโดยข้อ 4 แห่งกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 23) พ.ศ.2539

¹⁵⁰ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2528) ภาคที่ 1 หมวด ก ข้อบังคับทั่วไป ข้อ 10

แก้ไขโดยข้อ 5 แห่งกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 23) พ.ศ.2539

หมคอายุเช่นเดียวกันกับใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ ซึ่งแผ่นป้ายวงกลมพิมพ์สีเขียว ออกให้เพื่อใช้กับเรือบรรทุกสินค้าประมงห้องเย็น เรือบรรทุกปลามีชีวิต เรือทำการประมง เรือสำรวจประมง¹⁵¹

การตรวจประจำปีต้องกระทำทุกรอบ 12 เดือน นอกจากเรือประมงทะเลลึกชั้น 1 ซึ่งออกไปทำการจับปลาในน่านน้ำระหว่างประเทศโดยมีสัญญากับต่างประเทศ การตรวจประจำปี ให้มีกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 30 เดือน¹⁵²

ผู้ที่ทำหน้าที่ฝ่ายเดินเรือสำหรับเรือกลประมงจะต้องมีคุณสมบัติเป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรของกรมเจ้าท่า หรือได้รับหนังสือสำคัญรับรองความรู้ความชำนาญจากกรม

เจ้าท่าแล้ว โดยให้มีคนประจำเรือ จะต้องมีประกาศนียบัตรไม่ต่ำกว่าชั้นที่กำหนดให้ ดังต่อไปนี้¹⁵³

- 1) เรือกลประมงทะเลชั้น 3 นายท้าย ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือทะเลชั้นสอง
- 2) เรือกลประมงทะเลชั้น 2 นายท้าย ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือทะเลชั้นสอง
- 3) เรือกลประมงทะเลชั้น 1 นายท้าย ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือทะเลชั้นหนึ่ง
- 4) เรือกลประมงทะเลลึกชั้น 2 นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง ต้นเรือ ต้องมีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือทะเลชั้นหนึ่ง
- 5) เรือกลประมงทะเลลึกชั้น 1 นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สาม ต้นเรือ ต้องมีประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง

¹⁵¹ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2528) ภาคที่ 1 หมวด ก ข้อบังคับทั่วไป ข้อ 24

เพิ่มเติมโดยข้อ 5 แห่งกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 23) พ.ศ.2539

¹⁵² กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2528) ภาคที่ 1 หมวด ก ข้อบังคับทั่วไป ข้อ 14

แก้ไขโดยข้อ 4 แห่งกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 21) พ.ศ.2538

¹⁵³ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2528) ภาคที่ 1 หมวด ข ว่าด้วยคนประจำเรือ

3.2.4 ระเบียบกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีว่าด้วยคนประจำเรือเดินทะเล

ทะเล พ.ศ.2547

ในกรณีที่เรือประมงที่มีขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอสขึ้นไป ซึ่งจะออกไปทำการประมงยังน่านน้ำของต่างประเทศ ระเบียบฉบับนี้กำหนดให้คนประจำเรือประมงทะเล จะต้องมือนหนังสือคนประจำเรือ (สำหรับเรือประมง) (Seaman Book (For Fishing Vessel)) ซึ่งหนังสือคนประจำเรือ เป็นเอกสารที่กรมการขนส่งทางน้ำออกให้กับบุคคลผู้ประสงค์จะลงทำงานในเรือเดินทะเล สำหรับการบันทึกประวัติการทำงานในเรือ และใช้ตรวจสอบระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ในเรือเพื่อสมัครสอบขอรับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถและให้ใช้เป็นใบพยานการเลิกจ้าง ตามมาตรา 285 และมาตรา 288 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456¹⁵⁴ ซึ่งการทำหนังสือคนประจำเรือ (สำหรับเรือประมง) จะต้องมือนเอกสารที่สำคัญได้แก่ หนังสือรับรองจากเจ้าของเรือ รับรองที่จะว่าจ้างผู้ขอเข้าทำงานในเรือ สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของเจ้าของเรือ สำเนาใบอนุญาตให้ใช้เรือที่ไม่หมดอายุสำหรับเรือลำที่จะจ้าง และใบรับรองแพทย์¹⁵⁵

3.2.5 พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ.2490 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3)

พ.ศ.2528

พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ.2490 เป็นพระราชบัญญัติเกี่ยวกับที่จับสัตว์น้ำ บ่อเลี้ยงสัตว์น้ำ การจดทะเบียนและการขออนุญาต สถิติการประมง การควบคุม การกำหนดโทษ เนื่องจากพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ.2490 ไม่มีบทบัญญัติครอบคลุมถึงความรับผิดชอบของเจ้าของเรือกรณีที่มีการละเมิดน่านน้ำของต่างประเทศ และทำให้คนประจำเรือหรือผู้โดยสารไปกับเรือต้องตกค้างอยู่ ณ ต่างประเทศ อีกทั้งโทษบางมาตราที่บัญญัติไว้มีอัตราโทษต่ำไม่เหมาะสม พระราชบัญญัติการประมง (ฉบับที่ 3) จึงได้กำหนดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือกรณีที่มีการละเมิดน่านน้ำของต่างประเทศ และทำให้คนประจำเรือหรือผู้โดยสารไปกับเรือต้องตกค้างอยู่ ณ ต่างประเทศ โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการให้ความคุ้มครองลูกจ้างในกิจการประมงทะเล พระราชบัญญัติการประมง (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2528 กำหนดว่า บุคคลใดเป็นเจ้าของเรือ ใช้หรือ

¹⁵⁴ ระเบียบกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีว่าด้วยคนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ.2547 ข้อ 5

¹⁵⁵ ส่วนคนประจำเรือ สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ. คู่มือการดำเนินการเกี่ยวกับหนังสือคนประจำเรือ. หน้า 3.

ยอมให้ใช้เรือของตนทำการประมงหรือเพื่อทำการประมง อันเป็นเหตุให้มีการละเมิดน่านน้ำของต่างประเทศและทำให้คนประจำเรือหรือผู้โดยสารไปกับเรือต้องตกค้างอยู่ต่างประเทศ บุคคลนั้นมีหน้าที่ต้อง

ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยของคณะกรรมการพิจารณากำหนดค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ อันเกิดจากการละเมิดน่านน้ำต่างประเทศซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งมีจำนวนไม่เกินเจ็ดคน ภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งคำวินิจฉัยดังกล่าว¹⁵⁶

กฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดโทษผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยของคณะกรรมการ ตามมาตรา 28 ทวิ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาทหรือจำคุกไม่เกินห้าปีหรือทั้งปรับทั้งจำ¹⁵⁷

3.2.6 พระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย

พ.ศ.2482 และ

แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2539

การทำกรประมงในเขตการประมงไทย ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ.2528 กำหนดให้สิทธิแก่คนไทยในการทำประมงในเขตการประมงไทย ซึ่งเขตการประมงไทย หมายถึง เขตน่านน้ำไทย หรือน่านน้ำอื่นใดซึ่งประเทศไทยใช้อ้อยหรือมีสิทธิที่จะใช้ต่อไปในการจับสัตว์น้ำ โดยน่านน้ำเหล่านั้นปรากฏโดยทั่วไปว่ามีขอบเขตตามกฎหมายท้องถิ่นหรือธรรมเนียมประเพณีหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือตามสนธิสัญญาหรือด้วยประการใด¹⁵⁸ โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมง ในเขตการประมงไทย พ.ศ.2482 ห้ามมิให้ออกใบอนุญาตสำหรับการทำประมงให้แก่¹⁵⁹

(ก) คนต่างด้าวคนใดคนหนึ่ง หรือ

(ข) ห้างหุ้นส่วนสามัญใดๆ เว้นแต่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดมีสัญชาติไทย

หรือ

(ค) ห้างหุ้นส่วนจำกัดใดๆ เว้นแต่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งจะต้องรับผิดชอบ

¹⁵⁶ มาตรา 28 ทวิ วรรคแรก เพิ่มเติมโดยมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติการประมง (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2528

¹⁵⁷ มาตรา 64 ทวิ เพิ่มเติมโดยมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติการประมง (ฉบับที่ 3)

พ.ศ.2528

¹⁵⁸ พระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมง ในเขตการประมงไทย พ.ศ.2482 มาตรา 4

¹⁵⁹ พระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมง ในเขตการประมงไทย พ.ศ.2482 มาตรา 5

ชอบร่วมกัน โดยไม่จำกัดจำนวน มีสัญชาติไทยและทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบ ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย หรือ

(ง) บริษัทจำกัดใดๆ เว้นแต่กรรมการส่วนมากมีสัญชาติไทยและทุนของบริษัทนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบ ต้องเป็นบุคคลธรรมดา ซึ่งมีสัญชาติไทย และบริษัทนั้นต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกหุ้นผู้ถือ

ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทที่มีสิทธิได้รับอนุญาตดังกล่าวนี้จะต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทยด้วย

นอกจากจะมีความตกลงกับต่างประเทศเป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ใช้เรือต่อไปนี้ทำการประมงในเขตการประมงไทย คือ¹⁶⁰

(1) เรือที่มีสัญชาติต่างประเทศหรือเรือที่เป็นของคนต่างด้าวหรือของบุคคลที่มีสัญชาติต่างประเทศ

(2) เรือสยามซึ่งมีคนประจำเรือไม่ว่าในฐานใดๆ เป็นคนต่างด้าวด้วย

แต่คนต่างด้าวผู้ได้อาศัยอยู่ในประเทศไทยเป็นเวลาติดต่อกันไม่น้อยกว่าห้าปีก่อนวันที่ 28 ตุลาคม พุทธศักราช 2477 ย่อมเป็นคนประจำเรือสยามสำหรับทำการประมงได้ ถ้าหากคนต่างด้าวผู้นั้นได้จดทะเบียนและปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการทะเบียนคนต่างด้าว และรวมกันไม่มากกว่าร้อยละยี่สิบห้าแห่งจำนวนคนเรือประจำเรือ¹⁶¹

ต่อมาในปี พ.ศ.2539 รัฐบาลได้แก้ไขเพิ่มเติมเป็นพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2539 เนื่องจากมีการขาดแคลนแรงงานไทยในการทำหน้าที่เป็นลูกเรือประมง ซึ่งทำให้มีผลกระทบต่อสภาวะเศรษฐกิจของประเทศสมควรส่งเสริมให้มีแรงงานสำหรับการประมงมากขึ้น โดยผ่อนผันให้คนต่างด้าวซึ่งประสงค์จะทำหน้าที่เป็นลูกเรือในเรือประมงในเขตการประมงไทยสามารถทำหน้าที่ดังกล่าวได้ ประกอบกับความผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พุทธศักราช 2482 บางกรณีไม่มีการกำหนดโทษไว้และบางกรณีอัตราโทษไม่เหมาะสม สมควรกำหนดโทษ

¹⁶⁰ พระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมง ในเขตการประมงไทย พ.ศ.2482 มาตรา 7

¹⁶¹ พระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมง ในเขตการประมงไทย พ.ศ.2482 มาตรา 7 วรรค 2

และแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้¹⁶² โดยผ่อนผันให้คนต่างด้าว ซึ่งประสงค์จะทำหน้าที่เป็นลูกเรือในเรือประมงในเขตการประมงไทยสามารถทำหน้าที่ดังกล่าวได้ จึงได้มีการเพิ่มเติม มาตรา 5 ทวิ วรรคแรก ขึ้น โดยกำหนดว่า การอนุญาตให้คนต่างด้าวทำหน้าที่เป็นลูกเรือในเรือประมงได้ให้ขึ้นไปตามกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว¹⁶³ เนื่องจากแต่เดิม ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ.2482 มาตรา 5 วรรคแรก ห้ามมิให้ออกใบอนุญาตสำหรับการประมงให้แก่คนต่างด้าวคนหนึ่งคนใด ตามมาตรา 5 (ก) เมื่อมีการแก้ไขเพิ่มเติมเป็นพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2539 เป็นมาตรา 5 ทวิ วรรคแรก ก็สามารถอนุญาตให้คนต่างด้าวทำหน้าที่เป็นลูกเรือในเรือประมงได้ แต่ต้องเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

ตาม มาตรา 5 ทวิ วรรคสอง บัญญัติว่า “ให้ผู้รับอนุญาตตามวรรคหนึ่งเป็นลูกเรือทำการประมงได้ และบทบัญญัติ มาตรา 7(2) มิให้นำมาใช้บังคับถ้ามีการอนุญาตตามวรรคหนึ่ง” กล่าวคือ มาตรา 7 (2) ห้ามมิให้เรือสยามซึ่งมีคนประจำเรือไม่ว่าอยู่ในฐานะใดๆ เป็นคนต่างด้าวรวมอยู่ด้วย เมื่อมาตรา 5 ทวิ วรรคสอง มีผลบังคับแล้ว ก็จะนำมาตรา 7 (2) มาใช้บังคับไม่ได้ เมื่อเริ่มมีการอนุญาตให้คนต่างด้าวทำหน้าที่เป็นลูกเรือในเรือประมงได้แล้ว คนต่างด้าวนั้นก็เป็นลูกเรือทำการประมงได้ทันที (คำว่า “ลูกเรือ” หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ประจำอยู่ในเรือ แต่ไม่รวมถึงผู้ควบคุมเรือ¹⁶⁴)

ถ้ามีการใช้เรือทำการประมง หรือพยายามทำการประมงในเขตการประมงไทย โดยฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ เจ้าของเรือซึ่งอยู่ในเรือขณะที่มีการฝ่าฝืน หรือผู้ควบคุมเรือในกรณีที่เจ้าของเรือไม่อยู่ในเรือ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท¹⁶⁵ ถ้าไม่มีตัวเจ้าของ

¹⁶² เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2539 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 113 ตอนที่ 36 ก ลงวันที่ 9 กันยายน 2539

¹⁶³ มาตรา 5 ทวิ วรรคแรก เพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2539

¹⁶⁴ มาตรา 5 ทวิ วรรคสาม เพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมง ในเขตการประมงไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2539

¹⁶⁵ มาตรา 11 แก้ไขโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมง ในเขตการประมงไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2539

เรือหรือผู้ควบคุมเรือ หรือไม่ปรากฏว่าผู้ใดเป็นเจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือให้ถือว่าคนประจำเรือทุกคนซึ่งอยู่ในเรือขณะที่มีการฝ่าฝืน มีความผิดต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็นหรือยินยอมช่วยในการกระทำนั้น¹⁶⁶

คนต่างด้าวผู้ใดทำหน้าที่เป็นลูกเรือในเรือประมงในเขตการประมงโดยมิได้รับอนุญาตตามมาตรา 5 ทวิ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหกหมื่นบาท¹⁶⁷

3.2.7 พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534

หลักการและเหตุผลที่สำคัญในการประกาศใช้พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534 คือ เนื่องจากกองทัพเรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด หรือการปล้นทรัพย์ทางทะเลทั้งในน่านน้ำอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะและทะเลหลวง แต่ปัจจุบันยังไม่มีความหมายใดให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือในการตรวจค้นและจับกุมผู้กระทำความผิดหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าได้กระทำความผิดตลอดจนการสืบสวนเบื้องต้นเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัด การปล้นทรัพย์ทางทะเลทั้งในน่านน้ำอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะและทะเลหลวง ประกอบกับตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศและทางปฏิบัติของนานาประเทศยอมให้ทุกรัฐขยายเขตอำนาจเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดออกไปในเขตเศรษฐกิจจำเพาะและทะเลหลวงได้ ดังนั้น เพื่อให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจในการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและสอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศและทางปฏิบัติของนานาประเทศจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้¹⁶⁸

พระราชบัญญัตินี้ให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจดำเนินการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด รวมทั้งมีอำนาจสืบสวนเบื้องต้นเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัด¹⁶⁹ โดยเจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจดำเนินการส่งเรือหรืออากาศยานในบังคับบัญชาไปยังเรือที่ต้องสงสัยนั้น เพื่อตรวจสอบเอกสารที่แสดงสิทธิในการชักธง หาก

¹⁶⁶ มาตรา 11 วรรคสอง แก้ไขโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมง ในเขตการ

ประมงไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2539

¹⁶⁷ มาตรา 11 ทวิ แก้ไขโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมง ในเขตการประมง

ไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2539

¹⁶⁸ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 108 ตอนที่ 240 วันที่ 29 ธันวาคม 2534

¹⁶⁹ พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534 มาตรา 5

ยังคงสงสัยอยู่ ก็ให้ดำเนินการตรวจค้นบนเรือเท่าที่จำเป็น เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจสั่งหรือบังคับให้เรือที่มีเหตุอันสมควรสงสัยว่าจะมีหรือได้มีการกระทำความผิดเป็นโจร

สลัด หยุดหรือไปยังที่แห่งใดแห่งหนึ่งและในกรณีจำเป็นอาจใช้อาวุธบังคับได้¹⁷⁰

จากที่กล่าวมาทั้งหมดจะเห็นได้ว่า กฎหมายที่เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล มีบัญญัติไว้โดยเฉพาะอยู่ในอนุสัญญาและข้อแนะนำขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ซึ่งมีมาตรการในการคุ้มครองแรงงาน (ชาวประมง) นับตั้งแต่ก่อนเริ่มเข้าทำงาน ในเรื่องการตรวจสุขภาพ กำหนดว่า ลูกจ้างที่ทำงานในเรือประมงทะเลจะต้องมีใบรับรองแพทย์แสดงรับรองว่าลูกจ้างมีสุขภาพร่างกายที่เหมาะสมที่จะทำงานในเรือประมงทะเลได้ เรื่องอายุขั้นต่ำ กำหนดมิให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี ทำงานในเรือประมงทะเล เรื่องข้อตกลงต่อกันระหว่างเจ้าของเรือประมงผู้เป็นนายจ้างและผู้ทำงานบนเรือประมงหรือลูกจ้าง โดยข้อตกลงนั้นจะต้องกำหนดระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุด กำหนดเงื่อนไขหรือรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพการจ้าง อนุสัญญาและข้อแนะนำขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ยังมีมาตรการที่จะมีส่วนต่อการส่งเสริมสภาพชีวิตการทำงานที่ดีของแรงงาน(ชาวประมง) ด้วย กล่าวคือ สวัสดิการในเรื่องที่พัก จะต้องถูกต้องตามหลักอนามัยต่างๆ ที่ได้จัดขึ้นเพื่อให้ลูกเรือ อาหารและน้ำ จะต้องที่มีคุณภาพในปริมาณที่เพียงพอแก่จำนวนลูกเรือที่ทำงานบนเรือและตามระยะเวลาในการเดินทางที่ออกเดินเรือแต่ละเที่ยว การรักษาพยาบาล กำหนดว่า นายจ้างจะต้องรับผิดชอบต่อลูกเรือกรณีการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บที่เกิดขึ้นในระหว่างที่ข้อตกลงหรือสัญญาจ้างมีผลใช้บังคับ และรับผิดชอบในความตายเนื่องจากการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บ และความปลอดภัย กำหนดว่านายจ้างเจ้าของเรือมีหน้าที่จัดหาเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่ลูกเรือ ส่วนกฎหมายของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา ก็ได้มีบทบัญญัติที่ให้ความคุ้มครองแก่แรงงานในกิจการประมงทะเล ในเรื่องการคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเล ก่อนที่จะออกทำการประมงทะเล สภาพการทำงาน การส่งกลับภูมิลำเนา สวัสดิการ และความปลอดภัยในการทำงาน สำหรับการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลของไทยได้มีกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 กำหนดให้การคุ้มครองไว้เป็นการเฉพาะ นอกจากนี้แล้วยังมีกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล ได้แก่ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2528-(ฉบับที่ 29) พ.ศ.2456 ระเบียบกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีว่าด้วยคนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ.2547 พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ.2490 แก้ไขเพิ่มเติม

¹⁷⁰ พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534 มาตรา 6

(ฉบับที่ 3) พ.ศ.2528 พระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ.2482 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2539 พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534 การคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของไทยยังมีบางเรื่องที่ไม่สอดคล้องกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ในส่วนของอนุสัญญาที่เกี่ยวกับแรงงาน (ชาวประมง) ในบางเรื่องได้มีกฎหมายที่สอดคล้องกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศแล้ว แต่ประเทศไทยก็ยังไม่เคยมีการให้สัตยาบันอนุสัญญาดังกล่าวแต่อย่างใด

DPU

บทที่ 4

วิเคราะห์เปรียบเทียบการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลของไทยกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ

จากการศึกษากฎหมายคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลในบทที่ 3 จะเห็นได้ว่าการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลของไทย ได้มีบัญญัติตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ให้การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลไว้เป็นการเฉพาะ ส่วนมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ ได้มีอนุสัญญาให้การคุ้มครองแรงงานประมง ในส่วนกฎหมายของต่างประเทศซึ่งได้แก่ ฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา พบว่าทุกประเทศมีกฎหมายที่ให้การคุ้มครองแก่แรงงานประมงทะเล ซึ่งสาระสำคัญที่เกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลของไทย มาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ และกฎหมายต่างประเทศมีประเด็นที่จะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบดังนี้

1. การคุ้มครองการใช้แรงงานประมงทะเลก่อนที่จะออกทำการประมงทะเล (LABOUR PROTECTION PREREQUISITES FOR WORKING ON FISHING VESSELS)

1.1 อายุขั้นต่ำ (MINIMUM AGE)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ออกอนุสัญญาว่าด้วยอายุขั้นต่ำของแรงงาน (ชาวประมง) ค.ศ.1959 ว่า เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี จะรับจ้างหรือทำงานในเรือประมงทะเลไม่ได้ แต่เด็กอาจมีส่วนร่วมเป็นบางโอกาสในกิจกรรมบนเรือประมงที่ออกทะเลในระหว่างหยุดภาคเรียน โดยงานดังกล่าวจะต้องไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยและพัฒนาการตามปกติของเด็ก นอกจากนี้แล้วอนุสัญญาฉบับนี้ยังกำหนดว่า ห้ามจ้างแรงงานเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานเป็นคนเดิมถ่านหินหรือควบคุมเตาถ่านหินบนเรือประมงที่ขับเคลื่อนด้วยการเผาไหม้ของถ่านหิน สำหรับอายุขั้นต่ำของผู้ที่จะได้รับรับรองความสามารถในการทำงานบนเรือในตำแหน่ง กัปตันเรือ จะต้องมียุ 20 ปี กัปตันผู้ช่วย จะต้องมียุ 19 ปี และช่างเครื่อง จะต้องมียุ 20 ปี

ส่วนตามกฎหมายของต่างประเทศ ได้มีบทบัญญัติในเรื่องของอายุขั้นต่ำ สำหรับการจ้างแรงงานเด็ก ซึ่งมีการกำหนดอายุของเด็กที่ทำงานได้ โดยเกณฑ์ส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 15 –18 ปี ซึ่ง

บทบัญญัติของประเทศต่างๆ เกี่ยวกับการจ้างแรงงานเด็กอาจแตกต่างกันบ้าง เช่น ประเทศฟิลิปปินส์ ห้ามจ้างแรงงานเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี เว้นแต่จะอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของบิดามารดา หรือผู้ปกครองของเด็กและงานที่ทำได้ไม่เป็นอุปสรรคต่อการเรียนของเด็ก เด็กที่มีอายุระหว่าง 15-18 ปี สามารถรับจ้างทำงานที่ไม่เสี่ยงอันตรายได้ บทบัญญัติกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ห้ามจ้างแรงงานเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานเกี่ยวกับตรวจหรือซ่อมส่วนที่เป็นอันตรายของเครื่องจักร เครื่องยนต์ ขณะที่เครื่องจักรหรือเครื่องยนต์นั้นกำลังทำงาน งานอันตราย และบทบัญญัติกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนดว่า ห้ามจ้างแรงงานเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปี

สำหรับประเทศไทย พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ได้มีการกำหนดอายุขั้นต่ำของผู้ที่จะทำงานในกิจการประมงทะเล โดยกฎหมายกำหนดว่า ห้ามมิให้จ้างแรงงานเด็กอายุต่ำกว่า 16 ปี ทำงานในเรือประมงทะเล เว้นแต่เด็กนั้นอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี และบิดาหรือมารดาหรือผู้ปกครองของเด็กนั้นทำงานอยู่ในเรือประมงนั้นด้วย หรือบิดาหรือมารดาหรือผู้ปกครองของเด็กนั้นให้ความยินยอมเป็นหนังสือ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีมาตรฐานของการจ้างแรงงานเด็ก ซึ่งกำหนดอายุขั้นต่ำของผู้ที่จะทำงานในงานประมงทะเลไว้ โดยมีเกณฑ์ที่สูงกว่ามาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ และกฎหมายของประเทศฟิลิปปินส์ นอกจากนี้การที่กฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 กำหนดข้อยกเว้นว่า ถ้าเด็กอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีและบิดามารดาหรือผู้ปกครองของเด็กนั้นทำงานอยู่ในเรือประมงนั้นด้วย หรือบิดาหรือมารดาหรือผู้ปกครองของเด็กนั้นให้ความยินยอม นายจ้างก็สามารถจ้างแรงงานเด็กได้ เห็นว่าการที่กฎหมายกำหนดข้อยกเว้นไว้เช่นนั้นเป็นการไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง เพราะงานบนเรือประมงทะเลเป็นงานที่หนัก เป็นงานอันตราย เมื่อเปรียบเทียบกับงานประเภทอื่นๆ ผู้ที่จะทำงานบนเรือประมงทะเลจะต้องเป็นบุคคลที่มีร่างกายและจิตใจที่แข็งแรงสมบูรณ์ เพราะต้องทนต่อสภาพธรรมชาติดินฟ้าอากาศ คลื่นลมในทะเล ต้องทำงานอยู่ในทะเลตลอดเวลา เป็นงานที่จะต้องอาศัยประสบการณ์ในการทำงาน การที่กฎหมายกำหนดข้อยกเว้นขึ้นอีกจึงเป็นการทำร้ายเด็กทางอ้อม ผู้เขียนเห็นว่า เด็กอายุต่ำกว่า 18 ปีควรที่จะได้รับการศึกษาในสถานศึกษา และเมื่อเปรียบเทียบกับคุ้มครองแรงงานเด็กในงานบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเลของประเทศไทย กำหนดว่า ห้ามมิให้นายจ้างรับเด็กอายุต่ำกว่าสิบแปดปีทำงานในงานบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเล ซึ่งเห็นได้ว่า สภาพการทำงานบนเรือประมงทะเลมีโอกาสประสบอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย และสุขภาพของเด็กมากกว่างานบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเรือทะเล ประกอบกับเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2547 ประเทศไทยเพิ่งได้ให้สัตยาบัน อนุสัญญาฉบับที่ 138 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ พ.ศ.2516 (Minimum Age Convention, 1973) ซึ่งมาตรา 3 กำหนดว่า ห้ามจ้างเด็กและ

เยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ในงานชนิดใดชนิดหนึ่งซึ่งโดยลักษณะหรือสภาพแวดล้อมน่าจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพ ความปลอดภัย ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไป ซึ่งกล่าวได้ว่างานประมงทะเล เป็นงานที่มีลักษณะหรือสภาพแวดล้อมน่าจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของเด็ก จึงเห็นว่าอายุขั้นต่ำที่เหมาะสมของเด็กที่จะทำงานในงานประมงทะเลได้ คืออายุ 18 ปี บริบูรณ์

1.2 การตรวจสุขภาพ (MEDICAL EXAMINATION)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ออกอนุสัญญาว่าด้วยการตรวจสอบทาง การแพทย์ของแรงงาน (ชาวประมง) ค.ศ. 1959 ว่า ผู้ใดจะรับจ้างหรือทำงานในหน้าที่ใดๆ บน เรือประมงทะเลมิได้ นอกจากจะมีใบรับรองแพทย์ ซึ่งแพทย์หรือเจ้าหน้าที่รับรองมาแสดงว่า เหมาะสมที่จะเข้าทำงานในเรือได้

จากการศึกษากฎหมายของต่างประเทศพบว่า บทบัญญัติของกฎหมายของประเทศ สหรัฐอเมริกากำหนดว่า การตรวจสุขภาพ รวมถึงเรือที่มีน้ำหนัก 1,600 ตันกรอส หรือมากกว่า สำหรับผู้ควบคุมเรือ สำหรับบทบัญญัติของกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ได้กำหนดเรื่องของการให้ ความคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล ในเรื่องของการตรวจสุขภาพสำหรับลูกเรือไว้ค่อนข้าง ละเอียด กล่าวคือ การตรวจสุขภาพสำหรับลูกเรือ รวมถึงแรงงานประมง สำหรับเรือประมงที่มี น้ำหนักมากกว่า 30 ตันกรอส โดยก่อนที่จะทำงานเป็นลูกจ้างบนเรือประมง บุคคลนั้นจะต้องมีการ ตรวจสุขภาพ โดยจะต้องมีใบรับรองการตรวจสุขภาพโดยแพทย์ จึงทำงานบนเรือประมงได้ ซึ่ง ใบรับรองแพทย์จะต้องระบุว่า บุคคลนั้นไม่เป็นโรค และไม่เป็นโรคที่สามารถติดต่อไปถึงลูกเรือ ชาวประมงคนอื่นๆ ได้

สำหรับประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 มาตรา 107 เป็นเรื่องของการจัดให้มีการตรวจสุขภาพของลูกจ้างโดยกำหนดว่า ให้นายจ้างจัดให้มีการตรวจ สุขภาพของลูกจ้างและส่งผลการตรวจดังกล่าวแก่พนักงานตรวจแรงงาน แต่ไม่มีกฎหมายบังคับว่า ก่อนที่ลูกจ้างจะทำงานบนเรือประมงจะต้องได้รับการตรวจร่างกายจากแพทย์ว่ามีสุขภาพแข็งแรง สมบูรณ์ สามารถที่จะทำงานบนเรือประมงได้

ในกรณีของลูกเรือประมงที่จะออกไปทำการประมงยังน่านน้ำของต่างประเทศ ลูกเรือประมงจะต้องมีหนังสือคนประจำเรือ (สำหรับเรือประมง) ซึ่งการทำหนังสือคนประจำเรือ (สำหรับเรือประมง) จะต้องมีการรับรองแพทย์ 1 ฉบับ (ระยะเวลาที่ตรวจไม่เกิน 6 เดือน)

ในเรื่องของการตรวจสุขภาพให้แก่ลูกเรือประมง กฎหมายที่เกี่ยวกับการตรวจ สุขภาพสำหรับลูกเรือประมงทะเล ควรจะบังคับใช้กับทุกคนที่ทำงานบนเรือประมงทะเล ซึ่งทุกคน

ควรที่จะได้รับการตรวจสอบสุขภาพก่อนที่จะเริ่มทำงานในทะเล และควรได้รับการตรวจอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง เพราะงานประมงทะเลเป็นงานที่อันตราย ต้องอยู่กับสภาพดินฟ้าอากาศ จึงต้องการคนที่แข็งแรงสมบูรณ์ และการบาดเจ็บ ความตาย และการเจ็บป่วย เกิดขึ้นบ่อยครั้งสำหรับเรือที่มีขนาดเล็กมากกว่าเรือที่มีขนาดใหญ่ ประกอบกับบนเรือประมงจะไม่มีแพทย์ไปกับเรือประมงด้วย ดังนั้นมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยในการให้ความคุ้มครองแก่แรงงานในกิจการประมงทะเลจึงควรกำหนดให้มีการตรวจสุขภาพกับทุกคนที่จะทำงานบนเรือประมงดังเช่นอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ

1.3 ประกาศนียบัตรรับรองความสามารถ (COMPETENCY CERTIFICATE)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ออกอนุสัญญาว่าด้วยใบรับรองความสามารถของแรงงาน (ชาวประมง) ค.ศ.1966 กำหนดว่า เรือประมงทุกลำซึ่งอยู่ภายใต้ข้อผูกพันอนุสัญญาจะต้องดำเนินการสอบคุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับรองความสามารถเพื่อทำหน้าที่ ผู้ควบคุมเรือ ผู้ช่วยหรือช่างเครื่องบนเรือประมง

ส่วนตามกฎหมายต่างประเทศ บทบัญญัติของกฎหมายของประเทศฟิลิปปินส์กำหนดว่า ทุกคนที่ทำงานบนเรือประมงพาณิชย์จะต้องมีใบอนุญาต ประเทศญี่ปุ่นกำหนดว่าเรือประมงที่มีขนาดตั้งแต่ 5 ตันกรอสขึ้นไป กัปตัน ผู้ช่วยกัปตัน นายช่างเครื่องยนต์ประจำเรือ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องจะต้องมีใบรับรองความสามารถภายใต้หน้าที่ที่รับผิดชอบ ประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนดว่า ผู้ควบคุมเรือ และผู้ช่วยผู้ควบคุมเรือจะต้องได้รับใบอนุญาต ถ้าเรือมีน้ำหนักมากกว่า 200 ตันกรอส

ประเทศไทย แรงงานที่ทำงานบนเรือประมง ทำหน้าที่ควบคุมการเดินเรือ ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2528) กำหนดว่า ผู้ที่จะทำหน้าที่ฝ่ายการเดินเรือสำหรับเรือกลประมงจะต้องเป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรของกรมเจ้าท่า หรือได้รับหนังสือรับรองความรู้ความชำนาญจากกรมเจ้าท่า

จะเห็นได้ว่าในเรื่องของประกาศนียบัตรรับรองความสามารถประเทศไทยมีกฎหมาย เรื่องประกาศนียบัตรรับรองความสามารถเกี่ยวกับผู้ที่ทำหน้าที่ในการควบคุมการเดินเรือตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2528) ซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ และกฎหมายของต่างประเทศ ดังนั้นการคุ้มครองแรงงานในเรื่องของประกาศนียบัตรรับรองความสามารถจึงเป็นไปตามมาตรฐานสากลแล้ว

1.4 การฝึกอาชีพของแรงงานประมง (VOCATIONAL TRAINING CREWS)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ออกข้อแนะนำที่ 126 ว่าด้วย การฝึกอาชีพของแรงงานประมง (Vocational Training Crews (Fishermen) Recommendation, 1966) กำหนดว่าประเทศสมาชิกควรที่จะมีการฝึกอบรมแรงงานชาวประมง และประเทศสมาชิกควรที่จะมีการร่วมกันในการฝึกอบรมแรงงานชาวประมง โดยรัฐบาลควรจะให้เงินสนับสนุนในเรื่องของการฝึกอบรมแรงงานชาวประมง

ส่วนตามกฎหมายต่างประเทศ ประเทศฟิลิปปินส์ กำหนดว่า เจ้าของเรือจะให้มีการฝึกภาคปฏิบัติขณะที่ทำงานบนเรือ แต่ต้องไม่เกินกว่า 3 เดือน โดยจะต้องทำเป็นสัญญา และประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนดว่า การฝึกอบรมกำหนดไว้สำหรับเรือที่มีน้ำหนักมากกว่า 200 ตันกรอส

สำหรับในส่วนของประเทศไทย ในเรื่องของการฝึกอาชีพให้แก่แรงงานประมงทะเลตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ไม่ได้กำหนดว่าจะต้องมีการฝึกอาชีพหรือฝึกงานให้แก่แรงงานประมงก่อนที่จะเริ่มทำงานบนเรือประมงทะเล ซึ่งในเรื่องของการฝึกอาชีพของแรงงานประมง ประเทศไทยควรจะมีการเริ่มฝึกอาชีพให้แก่ลูกเรือประมงตามมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ โดยควรที่จะมีการเริ่มจัดโปรแกรมสำหรับการฝึกอบรมชาวประมงทุกคนที่ทำงานบนเรือประมงทะเลทุกคน โดยโปรแกรมการฝึกอบรมควรที่จะได้รับการออกแบบโดยตัวแทนจากรัฐบาล สมาคมนายจ้างหรือเจ้าของเรือ และตัวแทนจากลูกจ้างหรือชาวประมงที่ทำงานในกิจการประมงทะเล

2. สภาพการทำงาน (CONDITIONS OF WORK)

2.1 สัญญาจ้างหรือข้อตกลงในการจ้างงาน (ARTICLES OF AGREEMENT)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ออกอนุสัญญาว่าด้วยหลักเกณฑ์การทำข้อตกลงของแรงงาน (ชาวประมง) ค.ศ.1959 กำหนดว่า ลูกจ้างทุกคนที่ทำงานบนเรือจะต้องลงนามสัญญาข้อตกลงของชาวประมงกับเจ้าของเรือประมงหรือผู้แทนของเจ้าของเรือประมง ซึ่งข้อตกลงจะต้องกำหนดระยะเวลาของการจ้างงาน ข้อตกลงจะต้องระบุสิทธิหน้าที่ของคู่กรณีแต่ละฝ่าย รายละเอียดของค่าจ้าง ส่วนแบ่งจากการจับสัตว์น้ำ

ส่วนตามกฎหมายต่างประเทศ พบว่า ประเทศต่างๆ มีกฎหมายที่มีบทบัญญัติในเรื่องของการทำสัญญาจ้างหรือข้อตกลงในการจ้างงาน โดยแต่ละประเทศมีลักษณะโดยรวมเหมือนกัน

ได้แก่ สัญญาจ้างหรือข้อตกลงในการจ้างต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรและลงนามระหว่างลูกเรือ และเจ้าของเรือหรือนายจ้าง ซึ่งบทบัญญัติของกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการกำหนดในเรื่องของสัญญาจ้างหรือข้อตกลงในการจ้างงานไว้ค่อนข้างละเอียด กล่าวคือ ก่อนที่เรือประมงจะออกทะเลจะต้องทำสัญญาจ้างแรงงานเป็นหนังสือกับแรงงานประมง ในสัญญาจะต้องระบุระยะเวลาที่สัญญาจะมีผลใช้บังคับ ค่าจ้าง ส่วนแบ่งและผลประโยชน์อื่นๆ รวมถึงข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงกัน ซึ่งถ้าเรือมีน้ำหนัก 20 ตันกรอสหรือมากกว่าจะต้องมีการทำสัญญาจ้างแรงงาน แต่ถ้าเรือมีน้ำหนักน้อยกว่า 20 ตันกรอสก็ไม่จำเป็นต้องทำสัญญาจ้างแรงงาน

บทบัญญัติในเรื่องของสัญญาจ้างหรือข้อตกลงในการจ้างงานของประเทศญี่ปุ่น กำหนดว่า เรือที่มีน้ำหนัก 30 ตันกรอส หรือมากกว่าจะต้องมีสัญญาจ้างแรงงานระหว่างนายจ้างและลูกจ้างเป็นลายลักษณ์อักษร นอกจากนี้ยังได้มีการกำหนดเหตุของการเลิกจ้างลูกเรือไว้ค่อนข้างละเอียด กล่าวคือ ถ้าเรือประมงไม่ปลอดภัยสามารถใช้เป็นเหตุของการสิ้นสุดของสัญญาจ้างได้ หรือถ้ามีเหตุผลที่ร้ายแรงเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือหรือการผิควินัยหรือข้อบังคับบนเรือ ก็สามารถให้ลูกจ้างออกจากงานได้

สำหรับในส่วนของประเทศไทย ในเรื่องของสัญญาจ้างหรือข้อตกลงในการจ้างงาน การตกลงรับลูกจ้างเข้าทำงานในงานประมงทะเล ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ไม่ได้กำหนดให้สัญญาจ้างแรงงานต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร และลงนามระหว่างลูกจ้างและนายจ้าง และตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 575 กำหนดว่า อันว่าจ้างแรงงานนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่ง เรียกว่า ลูกจ้าง ตกลงจะทำงานให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่า นายจ้าง และนายจ้างตกลงจะให้สินจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้ เห็นได้ว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 575 หาได้บัญญัติว่า สัญญาจ้างแรงงานจะต้องทำเป็นหนังสือแต่ประการใด เพียงแต่ตกลงจ้างและตกลงให้สินจ้างกัน สัญญาจ้างแรงงานย่อมเกิดขึ้นแล้ว และการทำสัญญาจ้างแรงงานไม่มีกฎหมายบังคับว่า ต้องทำหลักฐานเป็นหนังสือ ดังนั้นสัญญาจ้างแรงงานจึงอาจเกิดขึ้นจากการตกลงด้วยวาจา การตกลงโดยปริยาย หรือการทำสัญญาเป็นหนังสือก็ได้

ถ้ามีการทำสัญญาจ้างแรงงานเป็นหนังสือ นายจ้างและลูกจ้างจะกำหนดรูปแบบของสัญญาหรือมีข้อความอย่างไรก็ได้ แต่สัญญาจ้างแรงงานจะต้องอยู่ภายใต้ขอบเขตของกฎหมายคุ้มครองแรงงาน ซึ่งเป็นกฎหมายคุ้มครองแรงงานเป็นกฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน สัญญาหรือข้อตกลงระหว่างนายจ้างและลูกจ้างข้อใดที่เป็นการต้องห้ามขัดแย้งโดยกฎหมายคุ้มครองแรงงานย่อมตกเป็นโมฆะ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150

สัญญาหรือข้อตกลงระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างข้อใดที่เป็นการแตกต่างกับกฎหมายคุ้มครองแรงงาน
ย่อมตกเป็นโมฆะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150 ประกอบมาตรา 151 เช่นเดียวกัน

ในกรณีของลูกเรือประมงที่จะออกไปทำประมงยังน่านน้ำของต่างประเทศ ตาม
ระเบียบกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ว่าด้วยคนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ.2547 กำหนดว่า
ลูกเรือประมงจะต้องมีหนังสือคนประจำเรือ (สำหรับเรือประมง) (Seaman Book (For Fishing
Vessel)) ซึ่งการทำหนังสือคนประจำเรือ (สำหรับเรือประมง) จะต้องมีการรับรองจากเจ้าของเรือ
รับรองที่จะว่าจ้างผู้ขอเข้าทำงานในเรือ

ในส่วนของสัญญาจ้างหรือข้อตกลงในการจ้างงาน เห็นว่า มาตรการทางกฎหมาย
ของประเทศไทยในการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลในส่วนนี้ ควรมีการกำหนดให้มีการทำ
สัญญาจ้างแรงงานชาวประมงทะเลไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีรายละเอียดตามที่กฎหมายระบุไว้
ให้ครบถ้วน ซึ่งควรที่จะสอดคล้องกับอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ การทำสัญญา
จ้างหรือข้อตกลงในการจ้างงาน ทำให้ทราบความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างเมื่อเกิดมีข้อ
โต้แย้งระหว่างชาวประมงกับนายจ้างหรือเจ้าของเรือจะได้ทราบถึงสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาแต่ละ
ฝ่าย ในกรณีที่ลูกเรือประมงรับเงินค่าจ้างล่วงหน้าแล้วกลับหนีไปทำงานในเรือลำอื่น เมื่อการทำ
สัญญาจ้างหรือข้อตกลงในการจ้างงานนายจ้างก็สามารถที่จะติดตามได้ และในปัจจุบันการทำประมง
ทะเลของประเทศไทยก็ไม่ได้จำกัดอยู่ภายในน่านน้ำของประเทศไทยเท่านั้น ได้มีการออกไปทำการ
ประมงยังน่านน้ำของต่างประเทศ มีระยะเวลาการทำงานอยู่ในทะเลเป็นจำนวนหลาย ๆ เดือน
ประกอบกับเมื่อเกิดมีความเสียหายกับเรือประมงทะเล เช่นเรือประมงเกิดอัปปางจะได้ทราบได้ว่ามี
ใครบ้างที่ทำงานในเรือลำดังกล่าวจะได้ให้ความช่วยเหลือได้ นอกจากนี้แล้วการออกไปทำประมง
นอกน่านน้ำในประเทศต่างๆ ได้มีการกำหนดให้ใช้แรงงานลูกเรือท้องถิ่น เช่น การให้สัมปทาน
ประมงของทางการพม่าจะกำหนดให้เรือที่เข้าไปทำการประมงมีลูกเรือไทยได้ไม่เกิน 10 เปอร์เซนต์
ทำให้ลูกเรือประมงบนเรือประมงไทยส่วนใหญ่เป็นลูกเรือประมงสัญชาติพม่า การที่มีการทำสัญญา
จ้างแรงงานเป็นหนังสือทำให้จับปัญหาข้อโต้แย้งระหว่างลูกเรือประมงกับนายจ้างหรือเจ้าของเรือทำ
ให้ทราบถึงสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาแต่ละฝ่ายที่มีต่อกัน

2.2 ชั่วโมงการทำงาน (HOURS OF WORK)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้มีข้อเสนอว่าด้วย Hours of Work (Fishing) Recommendation, 1920 (No.7) กำหนดชั่วโมงในการทำงาน 8 ชั่วโมงต่อวัน หรือ 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ ซึ่งเป็นข้อเสนอฉบับแรกที่ทำให้ความคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล

กฎหมายต่างประเทศ ประเทศสหรัฐอเมริกา มีการกำหนดชั่วโมงทำงานของชาวประมงไว้ 40 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ ส่วนประเทศญี่ปุ่นและฟิลิปปินส์ มีกำหนดจำนวนชั่วโมงทำงานขั้นสูงสุดไว้ แต่ก็ไม่นำมาใช้กับแรงงานในกิจการประมงทะเล

สำหรับประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 เป็นกฎหมายที่คุ้มครองเวลาหรือชั่วโมงทำงานปกติของลูกจ้าง กำหนดว่า นายจ้างต้องประกาศกำหนดเวลาทำงานปกติซึ่งได้แก่เวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานแต่ละวัน โดยกำหนดไว้ว่าจะต้องไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง และรวมทั้งสัปดาห์หนึ่งไม่เกิน 48 ชั่วโมง สำหรับการงานทั่วไป แต่ชั่วโมงของการทำงานของลูกจ้างที่อยู่บนบก ไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้สภาพของการทำงานของลูกเรือประมงทะเลที่ต้องทำงานอยู่ในท้องทะเล ซึ่งตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ก็ไม่ได้ให้นำบทบัญญัติ หมวด 2 การใช้แรงงานทั่วไป เรื่องกำหนดเวลาหรือชั่วโมงทำงานปกติของลูกจ้าง มาใช้กับแรงงานลูกจ้างในงานประมงทะเล ดังนั้นชั่วโมงทำงานของลูกจ้างในงานประมงทะเล ไม่ได้มีการกำหนดเอาไว้ ดังนั้นชั่วโมงทำงานของแรงงานลูกจ้างในงานประมงทะเล นายจ้างและลูกจ้างในงานประมงทะเลจึงสามารถเจรจาตกลงกันได้ จะเห็นได้ว่า ในเรื่องการกำหนดจำนวนชั่วโมงทำงานของแรงงานในกิจการประมงทะเลของประเทศไทยไม่ได้เป็นไปตามมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ เช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่น และฟิลิปปินส์ ก็ไม่มีการกำหนดจำนวนชั่วโมงทำงานของแรงงานในกิจการประมงทะเลไว้ เพราะว่าการลักษณะของการทำงานในกิจการประมงทะเล มีลักษณะแตกต่างจากงานประเภทอื่น ไม่เหมือนกับการทำงานในสถานประกอบการอุตสาหกรรม หรือพาณิชยกรรมที่สามารถกำหนดชั่วโมงการทำงานได้แน่นอน ที่มีลักษณะแตกต่างจากงานประเภทอื่นๆ คือ การหาปลาในทะเลขึ้นอยู่กับสภาพธรรมชาติ กล่าวคือ ถ้าวันใดที่มีพายุทั้งวันก็ทำให้ออกทะเลหาปลาในทะเลไม่ได้ วันต่อมาถ้าสามารถออกหาปลาในทะเลได้ก็อาจจะทำงานมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวันก็ได้ และปลาอาศัยอยู่ในทะเล ถ้าเรือประมงยังหาแหล่งที่ปลาอาศัยอยู่ไม่พบกระบวนการจับปลาก็ยังไม่เริ่มขึ้น

2.3 ค่าจ้างขั้นต่ำ (MINIMUM WAGE)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้มีเรื่องของค่าจ้างขั้นต่ำ (Minimum Wage Fixing

Convention, 1970 (No.131)) ซึ่งมีสาระสำคัญว่า ประเทศที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับนี้ จะต้องจัดตั้งระบบของค่าจ้างขั้นต่ำสำหรับคนงานทุกประเภท ซึ่งแต่ละประเทศสามารถกำหนดหรือตัดสินใจว่า งานประเภทใดที่อยู่ภายใต้กฎหมายค่าจ้างขั้นต่ำ และงานประเภทใดที่ไม่อยู่ภายใต้กฎหมายค่าจ้างขั้นต่ำ

กฎหมายต่างประเทศ ประเทศสหรัฐอเมริกา กฎหมายค่าจ้างขั้นต่ำไม่ครอบคลุมถึงแรงงานในกิจการประมงทะเล ส่วนของประเทศญี่ปุ่นและฟิลิปปินส์ กฎหมายค่าจ้างขั้นต่ำครอบคลุมถึงแรงงานในกิจการประมงทะเล แต่ประเทศฟิลิปปินส์กฎหมายค่าจ้างขั้นต่ำจะขึ้นอยู่กับแต่ละภูมิภาค

สำหรับประเทศไทย อัตราค่าจ้างขั้นต่ำไม่นำมาใช้บังคับกับงานประมงทะเล ดังนั้น ลูกจ้างในกิจการประมงทะเลจึงไม่ได้รับความคุ้มครองในเรื่องของอัตราค่าจ้างขั้นต่ำตามกฎหมาย จะเห็นได้ว่า ในเรื่องของค่าจ้างขั้นต่ำ ประเทศไทยได้เป็นไปตามมาตรฐานของแรงงานระหว่างประเทศไทย กล่าวคือ ได้มีการกำหนดว่างานประเภทใดที่ได้รับค่าจ้างขั้นต่ำ แต่ยกเว้นงานในกิจการประมงทะเล ซึ่งเป็นเช่นเดียวกับของประเทศสหรัฐอเมริกา การมีอัตราค่าจ้างขั้นต่ำกำหนดไว้เป็นรายวันสำหรับงานในประมงทะเล ก็จะเป็นหลักประกันแก่ลูกจ้างแรงงานประมง เหมือนกับกิจการประเภทอื่นๆ ที่กฎหมายมีการกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำเอาไว้ ซึ่งอาจจะกำหนดค่าจ้างขั้นต่ำในงานประมงทะเลให้สูงกว่าค่าจ้างขั้นต่ำในงานปกติทั่วไป เนื่องจากงานประมงทะเลเป็นงานที่หนัก เป็นงานอันตราย ซึ่งจะเป็นเหตุจูงใจให้ชาวประมงทำงานประมงต่อไปไม่หนีไปทำงานในภาคอุตสาหกรรม เป็นเหตุทำให้จะต้องจ้างแรงงานต่างประเทศมาทำงาน นอกจากค่าจ้างแล้วในกิจการประมงทะเลบางกิจการ ลูกจ้างยังมีสิทธิได้รับเงินส่วนแบ่งจากมูลค่าของสัตว์น้ำที่จำหน่ายตามแต่จะตกลงกันเป็นร้อยละ

2.4 วันหยุดประจำปี (ANNUAL HOLIDAYS)

วันหยุดประจำปีของแรงงานประมงทะเลตามกฎหมายไทย กำหนดให้นายจ้างมีหน้าที่จัดวันหยุดประจำปีให้ลูกจ้างปีหนึ่งไม่น้อยกว่าสามสิบวัน โดยได้รับค่าจ้าง สอดคล้องกับมาตรฐานตามอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ที่กำหนดให้คนงานประจำเรือที่ทำงานต่อเนื่องครบ 1 ปี ย่อมมีสิทธิได้รับวันหยุดประจำปีโดยได้รับค่าจ้างตามระยะเวลาที่กำหนดซึ่งไม่เกิน 30 วัน ส่วนกฎหมายของต่างประเทศ ประเทศฟิลิปปินส์ กำหนดวันหยุดประจำปีของแรงงานประมงทะเลไว้ 5 วัน ส่วนตามกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นวันหยุดพักผ่อนประจำปีไม่นำมาใช้กับลูกจ้างที่

ทำงานบนเรือประมง ส่วนกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการบัญญัติเรื่องนี้ไว้เป็นการเฉพาะ

ดังนั้นกฎหมายในเรื่องวันหยุดประจำปีของแรงงานประมงทะเลตามกฎหมายไทย จึงมีวันหยุดประจำปีที่มีมากกว่าประเทศอื่นๆ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศแล้ว ไม่มีความจำเป็นต้องทำการแก้ไขแต่อย่างใด

3. การส่งตัวกลับภูมิลำเนา (REPATRIATION)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ออกอนุสัญญาฉบับที่ 166 ว่าด้วยการส่งคนเรือเดินทะเลกลับภูมิลำเนา (ฉบับแก้ไข) พ.ศ.2530 (Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987)

ส่วนตามกฎหมายต่างประเทศ ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่น กำหนดว่าเรือประมงที่มีน้ำหนักมากกว่า 20 ตันกรอส นายจ้างที่เป็นเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางกลับภูมิลำเนาของลูกจ้าง

สำหรับประเทศไทย พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบกฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ข้อ 13 กำหนดให้นายจ้างจัดการหรือออกค่าใช้จ่ายในการเดินทางกลับภูมิลำเนาของลูกจ้าง ซึ่งจะเห็นได้ว่า ในเรื่องของการจัดส่งคนประจำเรือกลับภูมิลำเนานั้น ประเทศไทยมีกฎหมายเรื่องการนำลูกจ้างกลับภูมิลำเนาซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานตามอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ และกฎหมายของต่างประเทศ ดังนั้นการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลในเรื่องการนำลูกจ้างกลับภูมิลำเนาตามกฎหมายไทยจึงเป็นไปตามมาตรฐานสากลแล้ว จึงไม่จำเป็นต้องทำการแก้ไขแต่อย่างใด

4. สวัสดิการ (WELFARE)

4.1 ที่พัก (ACCOMMODATION)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ออกอนุสัญญาว่าด้วยการจัดที่พักอาศัยบนเรือประมงของแรงงาน (ชาวประมง) ว่า เรือต้องจัดให้มีเครื่องอำนวยความสะดวกที่ดีพอ มีห้องครัว มีห้องรับประทานอาหาร ตลอดจนที่พักสำหรับพักผ่อนไว้ด้วย ควรแยกห้องในเรือไว้ต่างหากหนึ่งห้องสำหรับบรรดาลูกเรือที่เจ็บป่วย หรือบาดเจ็บ เรือที่ไม่ได้มีแพทย์ไปกับเรือด้วย จะต้องนำเครื่องเวชภัณฑ์พร้อมซื้อแอมะนาที่อ่านเข้าใจง่ายไปด้วย

จากการศึกษากฎหมายต่างประเทศพบว่าประเทศสหรัฐอเมริกา มีกฎหมายหรือระเบียบเกี่ยวกับที่ปักสำหรับเรือเดินทะเลพาณิชย์ ซึ่งนำมาใช้กับเรือประมงพาณิชย์ด้วย ซึ่งประเทศสหรัฐอเมริกาคำหนดว่า เรือมีขนาดตั้งแต่ 100 ตันกรอสขึ้นไป และประเทศญี่ปุ่นกำหนดว่า เรือที่มีขนาด 30 ตันกรอสขึ้นไป จึงจะนำกฎหมายหรือระเบียบเกี่ยวกับเรื่องที่ปักมาใช้บังคับ

ประเทศสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และฟิลิปปินส์ กำหนดว่า จะต้องแยกห้องนอนออกจากพื้นที่ที่อันตรายบนเรือ เช่น ห้องของเครื่องยนต์ แก๊ส เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่เป็นอันตราย

ประเทศไทย ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 มิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับที่ปักสำหรับแรงงานประมงเป็นการเฉพาะ ซึ่งจะเห็นได้ว่า แหล่งปลาในทะเลที่อยู่รอบ ๆ อ่าวไทยลดลงอย่างมาก เนื่องจากมีการจับปลากันอย่างมากเกินไป ซึ่งเป็นปัญหาอย่างมากสำหรับชาวประมงไทยเพราะชาวประมงจะต้องออกไปหาปลาในทะเลซึ่งอยู่ไกลจากฝั่งทะเลออกไป ในบางครั้งจะต้องอยู่ในทะเลเป็นเวลาหลายวัน¹ ประเทศไทยมีเรือจำนวนประมาณ 4,000 ลำที่มีขนาดใหญ่พอสำหรับสามารถไปทำการประมงในทะเลซึ่งอยู่ไกลและทำการประมงในน่านน้ำของต่างประเทศ² เป็นเวลาหลายวันหรือหลายเดือน ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจึงควรที่จะมีกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวกับที่ปักให้แก่ลูกเรือชาวประมงทะเล ซึ่งประเทศไทยควรที่จะให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับนี้และออกกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวกับที่ปัก และบังคับใช้กฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวกับที่ปักต่อไป

4.2 อาหารและน้ำ (FOOD AND WATER)

ตามกฎหมายไทย เรื่องเกี่ยวกับอาหารและน้ำดื่ม ของแรงงานในกิจการประมง

ทะเล มิได้มีการกำหนดไว้ให้นายจ้างต้องปฏิบัติแต่อย่างใด ทั้งตามกฎหมายของประเทศฟิลิปปินส์ และสหรัฐอเมริกา ก็มิได้มีการกำหนดไว้โดยตรง แต่ในเรื่องอาหารและน้ำดื่มของแรงงานประมงทะเลได้มีการกำหนดไว้ในอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ โดยกำหนดว่า ประเทศที่ให้สัตยาบันจำเป็นต้องดูแลให้ลูกเรือได้รับอาหารและน้ำที่มีคุณภาพ มีคุณค่าทางอาหารในปริมาณที่เพียงพอ ประกอบกับกฎหมายของญี่ปุ่นก็ได้มีการบัญญัติเรื่องนี้ไว้เป็นการเฉพาะ

¹ “ Our seas, ourselves, need better than this” **Bangkok Post.** December 12,2003.

² “Hooked on hazardous work” **Bangkok Post.** December 23,2003.

ดังนั้นกฎหมายไทยในเรื่องการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลจึงควรมีการกำหนดให้นายจ้างมีหน้าที่จัดหาอาหารและน้ำดื่มให้แก่ลูกจ้าง ดังเช่นมาตรฐานตามอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศและกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น เพื่อให้แรงงานในกิจการประมงทะเลได้รับอาหาร และน้ำดื่มที่มีคุณภาพ และในปริมาณที่เพียงพอ

4.3 การรักษาพยาบาล (MEDICAL CARE)

ตามกฎหมายไทย เรื่องเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ของแรงงานในกิจการประมงทะเล มิได้มีการกำหนดไว้ให้นายจ้างต้องจัดให้แก่ลูกจ้างแต่อย่างใด ทั้งตามกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา ก็มิได้มีการกำหนดไว้โดยตรง แต่ในเรื่องการรักษาพยาบาลของแรงงานประมงทะเลได้มีการกำหนดไว้ในอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 55 ความรับผิดชอบของเจ้าเรือ (กรณีคนงานเรือเดินทะเลป่วยและบาดเจ็บ) พ.ศ.2479 (Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936) กำหนดให้เจ้าของเรือรับผิดชอบต่อลูกเรือที่ทำงานในกรณีเจ็บป่วย บาดเจ็บหรือตาย ทั้งนี้ให้รวมถึงค่าใช้จ่ายในการรักษา ค่าเวชภัณฑ์ ค่ากินอยู่ และค่าส่งตัวกลับภูมิลำเนา และอนุสัญญาฉบับที่ 164 ว่าด้วยการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาล (คนงานเรือเดินทะเล) พ.ศ.2530 (Health Protection and Medical Care (Seafares) Convention, 1987) กำหนดว่า เรือทุกลำจะต้องมีตู้ยาประจำเรืออยู่ด้วย อุปกรณ์การแพทย์ โดยจะต้องเก็บรักษาตู้ยาและตู้ยา ส่วนในเรือซึ่งไม่มีแพทย์ประจำเรือ จะต้องมีลูกเรือ 1 คนหรือมากกว่าที่ผ่านการอบรมด้านการแพทย์เพื่อทำหน้าที่ดูแลรักษาพยาบาลลูกเรืออื่นๆ ที่เจ็บป่วยโดยให้ถือว่าการทำงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานในหน้าที่ด้วย ซึ่งสอดคล้องกับประมวลกฎหมายการประมงของประเทศฟิลิปปินส์ กำหนดให้เรือประมงทุกลำจะต้องจัดให้มีเครื่องมือทางการแพทย์และอุปกรณ์ในการช่วยชีวิต โดยเรือประมงที่มีน้ำหนัก 20 ตันกรอส หรือมากกว่า จะต้องมีลูกเรือประมงอย่างน้อย 1 คน ที่มีคุณสมบัติในการให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์เบื้องต้น ซึ่งจะต้องได้รับประกาศนียบัตรจากสภากาชาดแห่งชาติของฟิลิปปินส์

ดังนั้นกฎหมายไทยในเรื่องการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลจึงควรมีการกำหนดให้นายจ้างมีหน้าที่จัดเรื่องการรักษาพยาบาลให้แก่ลูกจ้างโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย และกำหนดให้เรือทุกลำจะต้องมีตู้ยาประจำเรืออยู่ด้วย ส่วนในเรือประมงที่มีขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 18 เมตร หรือ มีขนาด 70 ตันกรอส หรือมากกว่าขึ้นไป (เป็นขนาดของเรือประมงไทยที่สามารถออกไปทำการประมงนอกน่านน้ำไทยได้) จะต้องมีลูกเรืออย่างน้อย 1 คนที่ผ่านการอบรมด้านการแพทย์เพื่อทำ

หน้าที่ดูแลรักษาพยาบาลลูกเรืออื่นๆ ที่เจ็บป่วยดังเช่นมาตรฐานตามอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศและกฎหมายของประเทศฟิลิปปินส์

4. ความปลอดภัยในการทำงาน (WORK SAFETY)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศไม่มีมาตรฐานความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานที่เกี่ยวกับแรงงานชาวประมงโดยเฉพาะ แต่อย่างไรก็ตามองค์การแรงงานระหว่างประเทศมีอนุสัญญาฉบับที่ 134 ว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ(คนงานเรือเดินทะเล) พ.ศ.2513 (Prevention of Accidents (Seafares) Convention, 1970 (No.134)) และข้อแนะนำฉบับที่ 142 ว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ(คนงานเรือเดินทะเล) พ.ศ.2513 (Prevention of Accidents (Seafarers) Recommendation, 1970 (No.142)) อนุสัญญาฉบับนี้ กำหนดให้ประเทศสมาชิกดำเนินมาตรการที่จำเป็นเพื่อประกันว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นต่อคนงานเรือเดินทะเลได้รับการรายงานและมีการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจากการทำงานบนเรือ โดยไม่จำกัดอยู่เพียงเฉพาะการเสียชีวิตและอุบัติเหตุบนเรือเท่านั้น ตลอดจนมีการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล สถิติเหล่านั้นควรมีการบันทึกถึงสาเหตุและผลของอุบัติเหตุ เพื่อกันคว่ำและหาแนวทางป้องกัน นอกจากนี้แล้วยังมีหน่วยงานระหว่างประเทศ อันได้แก่ ILO, IMO และFAO ร่วมมือกันในการสร้างมาตรการที่เกี่ยวกับความปลอดภัยและสุขภาพของชาวประมง

ตามกฎหมายต่างประเทศ ได้มีการกำหนดการตรวจสอบความปลอดภัยของเรือไว้ และกำหนดหน่วยงานที่มีหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัยของเรือไว้เป็นการเฉพาะ กล่าวคือประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดให้มีหน่วยยามชายฝั่ง (Coast Guard) เป็นผู้ตรวจสอบความปลอดภัยของเรือที่มีขนาด 200 ตันกรอสหรือมากกว่าขึ้นไป ส่วนประเทศฟิลิปปินส์กำหนดว่า เรือประมงที่สร้างขึ้นใหม่ภายในประเทศประเทศ ก่อนที่จะสร้างจะต้องได้รับอนุมัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่วนเรือประมงที่นำเข้ามาจากต่างประเทศจะต้องถูกตรวจสอบก่อนที่จะนำไปใช้ในกิจการประมง นอกจากนี้ยังกำหนดว่า การปรับปรุงของเรือประมงและเครื่องมือทางการประมงจะได้รับการส่งเสริมการลงทุนในเรื่องของการยกเว้นภาษี

ประเทศไทย ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ข้อ 1 ให้นำบทบัญญัติ หมวด 8 ในเรื่อง ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ของพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 มาใช้บังคับ ซึ่งมาตรา 105 กำหนดว่า สภาพแวดล้อมในการทำงาน สถานที่เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ลูกจ้างใช้จะต้องปลอดภัย ถ้าก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยพนักงานตรวจแรงงานมีอำนาจสั่งให้นายจ้างหยุดการใช้เครื่องจักรหรืออุปกรณ์บางส่วนได้

จะเห็นได้ว่าการทำงานบนเรือประมงทะเลมีโอกาสประสบอุบัติเหตุต่างๆ ได้ เช่น อุบัติเหตุจากการใช้เครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ประมง อุบัติเหตุจากการลื่นหกล้มบนพื้นเรือ การพลัดตกลงไปในทะเล ประเทศไทยไม่มีกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองแก่แรงงานประมงทะเลในเรื่องนี้เป็นการเฉพาะ ซึ่งมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยในการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลในเรื่องของความปลอดภัย ควรที่จะมีการกำหนดให้เรือประมงทะเลที่มีขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 18 เมตร หรือ มีขนาด 70 ตันกรอส หรือมากกว่าขึ้นไป (เป็นขนาดของเรือประมงไทยที่สามารถออกไปทำการประมงนอกน่านน้ำไทยได้) ควรมิบทบัญญัติกำหนดให้นายจ้างติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอันตราย และจัดให้มีระบบความปลอดภัยบนเรือ ส่วนเรือประมงทะเลขนาดเล็ก ซึ่งออกไปหาปลาในทะเลไม่ไกลจากฝั่งทะเล ไม่จำเป็นที่จะต้องมีการตรวจสอบ และควรมีหน่วยงานที่มาดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของเรือประมงทะเลไว้เป็นการเฉพาะ

6. รูปแบบ(สถานะ)ของกฎหมาย (STATUS OF LAW)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้มีการกำหนดและรับรองมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศถือว่าเป็นหน้าที่สำคัญ เพื่อให้ประเทศสมาชิกได้นำไปเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำ เพื่อคุ้มครองการใช้แรงงานในประเทศของตน มาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศที่สำคัญ คือ อนุสัญญา(Convention) และข้อแนะ(Recommendation) ซึ่งตราขึ้นโดยที่ประชุมใหญ่ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ซึ่งอนุสัญญามีลักษณะเป็นตราสารที่ประเทศสมาชิกขององค์การแรงงานระหว่างประเทศร่วมกันลงมติรับรองให้เป็นมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ โดยกำหนดหลักการทางด้านแรงงานแต่ละเรื่องไว้ ถ้าประเทศสมาชิกใดได้พิจารณาให้สัตยาบัน (Ratified) ก็จะต้องผูกพันที่จะปฏิบัติตามอนุสัญญาบทบัญญัติของอนุสัญญานั้นๆ ในทุกมาตรา บทบัญญัติในกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในประเทศที่ขัดต่อหรือไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาที่ให้สัตยาบัน ก็อาจจะต้องถูกยกเลิกหรือแก้ไขให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของอนุสัญญา หากไม่ปฏิบัติตามประเทศสมาชิกอื่น หรือองค์การนายจ้าง และลูกจ้าง สามารถร้องเรียนหรือยื่นประท้วงต่อองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ส่วนข้อแนะถูกกำหนดขึ้นมาโดยไม่มีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างข้อผูกพัน แต่จะเป็นการกำหนดแนวทางและรายละเอียดในการปฏิบัติตามอนุสัญญา ซึ่งในการให้ความเห็นชอบจะใช้วิธีรับเอา สำหรับประเทศไทยซึ่งเป็นสมาชิกผู้ริ่ก่อตั้งขององค์การแรงงานระหว่างประเทศได้มีการให้สัตยาบันอนุสัญญาไปแล้วจำนวน 14 ฉบับ ซึ่งอนุสัญญาลับหลังสุดที่ประเทศไทยให้สัตยาบัน เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2547 คือ อนุสัญญาลับที่ 138 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ พ.ศ.2516 (Minimum Age Convention, 1973) กำหนดว่า ห้ามจ้างเด็กและเยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ในงานชนิดใดชนิดหนึ่งซึ่งโดยลักษณะหรือ

สภาพแวดล้อมน่าจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพ ความปลอดภัย ซึ่งกล่าวได้ว่างานประมงทะเลเป็นงานที่มีลักษณะหรือสภาพแวดล้อมน่าจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของเด็ก ส่วนอนุสัญญาที่ให้ความคุ้มครองแก่แรงงานในงานประมงทะเลโดยตรงนั้นประเทศไทยยังไม่ได้ให้สัตยาบัน

อนุสัญญาดังกล่าว

ส่วนกรณีของกฎหมายต่างประเทศ อันได้แก่ ประเทศฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา รูปแบบ(สถานะ)ของกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลของจะอยู่ในรูปแบบของพระราชบัญญัติโดยเฉพาะ

สำหรับประเทศไทยกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศไทย อยู่ในรูปแบบของพระราชบัญญัติ คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 และประกอบด้วยกฎกระทรวง (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2541 ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 แต่ เนื่องจากกฎกระทรวงเป็นกฎหมายที่ออกมาโดยอาศัยกฎหมายแม่บทคือพระราชบัญญัติ เพื่อบัญญัติเกี่ยวกับรายละเอียดต่างๆ ของกฎหมายแม่บท ฉะนั้นกฎกระทรวงจึงเป็นกฎหมายลูกบท และเมื่ออาศัยพระราชบัญญัติเป็นกฎหมายแม่บทแล้ว ดังนั้นเมื่อกฎกระทรวงออกโดยพระราชบัญญัติ กฎกระทรวงนั้นก็จะต้องขัดกับพระราชบัญญัติไม่ได้

การที่ออกเป็นกฎกระทรวงอย่างที่เป็นอยู่ไม่สามารถครอบคลุมถึงสาระเนื้อหาที่ควรจะเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศในเรื่องต่างๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับเรื่องการคุ้มครองแรงงาน เพราะตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 มาตรา 22 บัญญัติว่า “.....งานประมงทะเล.....จะกำหนดในกฎกระทรวงให้มีการคุ้มครองแรงงานกรณีต่างๆ แตกต่างไปจากพระราชบัญญัตินี้ก็ได้” แสดงว่า เฉพาะในเรื่องของการคุ้มครองแรงงานเท่านั้นที่จะกำหนดแตกต่างไปจากพระราชบัญญัตินี้ก็ได้ ส่วนเรื่องอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานไม่สามารถกำหนดให้แตกต่างไปจากพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่า การให้ความคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล ควรที่จะมีการบัญญัติกฎหมายการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลเป็นการเฉพาะในรูปแบบของพระราชบัญญัติ เนื่องจากกฎหมายที่ตราเป็นพระราชบัญญัติและที่ออกเป็นกฎกระทรวงมีความแตกต่างกันในเรื่องของลำดับชั้นของกฎหมาย ซึ่งในทางกฎหมายถือว่า พระราชบัญญัตินี้ศักดิ์ทางกฎหมายสูงกว่ากฎกระทรวง กฎกระทรวงเป็นกฎหมายลำดับรองไม่อาจกำหนดสิทธิและหน้าที่หรือความผิดและโทษขึ้นใหม่โดยตัวเองได้ ประกอบกับในเรื่องของสวัสดิการ ความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งลักษณะของงานในเรือประมงทะเลมีลักษณะต้องทำงานใช้ชีวิตประจำวันอยู่ในเรือประมงทะเลตลอดเวลา จึงมีลักษณะที่แตกต่างจากการให้ความคุ้มครองแรงงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ที่เป็นการให้ความ

คุ้มครองของการใช้แรงงานบนบกในลักษณะปกติทั่วไป และในเรื่องของบทกำหนดโทษ ตาม
กฎหมายอาญา มาตรา 10 (พ.ศ. 2541) ที่ให้ความคุ้มครองแก่แรงงานลูกจ้างในกิจการประมงทะเล ก็
ไม่ได้กล่าวถึงในเรื่องของบทกำหนดโทษไว้ ทำให้การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลขาด
สภาพบังคับในเรื่องของบทกำหนดโทษ

D
P
U

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทสรุป

การสรุปผลการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้สามารถจำแนกประเด็นสำคัญได้ 5 ประเด็น ได้แก่ ด้านสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน ความเป็นอยู่ ปัญหาและอุปสรรคการดำรงชีวิตในระหว่างการปฏิบัติงานในเรือประมงทะเล ด้านการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศไทย ด้านการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลตามมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ ด้านการศึกษากฎหมายที่ให้ความคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของต่างประเทศ และด้านการศึกษาในสาระสำคัญของพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) เปรียบเทียบกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศและกฎหมายของต่างประเทศ ซึ่งแต่ละประเด็นมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

1. ด้านสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน ความเป็นอยู่ ปัญหาและอุปสรรคการดำรงชีวิตในระหว่างการปฏิบัติงานในเรือประมงทะเล จากการศึกษาพบว่า ในปัจจุบันมีการทำประมงกันเกินขนาด ทำให้ลูกจ้างชาวประมงต้องออกไปหาปลาไกลจากฝั่งทะเล สภาพการทำงานต้องอยู่ในทะเลเป็นระยะเวลานาน ส่งผลให้ลูกจ้างชาวประมงต้องเสี่ยงต่ออันตรายต่างๆ เช่น การเสี่ยงต่อภัยธรรมชาติ ภัยจากโจรสลัด การเสี่ยงต่อการถูกจับกุมและรับโทษในต่างแดน ซึ่งในปีหนึ่งๆ ทั่วโลกมีลูกเรือชาวประมงตายประมาณ 24,000 คน การทำงานของลูกจ้างในเรือประมงทะเลแต่ละคนจะมีหน้าที่ความรับผิดชอบแตกต่างกันไปตามตำแหน่งบนเรือประมง ในเรื่องของความสัมพันธ์ของการจ้างแรงงานลูกจ้างเพื่อทำการประมงน้ำลึกมีความสัมพันธ์ของการจ้างแรงงานแบบนายจ้างลูกจ้าง ช่วงเวลาการทำงานของแรงงานลูกจ้างในกิจการประมงทะเลไม่สามารถกำหนดได้แน่นอน ในเรื่องของการจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ลูกจ้าง มี 3 รูปแบบ คือ 1) แบบมีเงินเดือนประจำและผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษอื่นๆ 2) แบบมีเงินเดือนอย่างเดียว 3) แบบมีส่วนแบ่งรายได้จากการทำประมงอย่างเดียว ในเรื่องของปัญหาและอุปสรรคการดำรงชีวิตในระหว่างการปฏิบัติงานในเรือประมงทะเล ได้แก่ ปัญหาความสัมพันธ์ของการจ้างแรงงาน ปัญหาจากสภาพการทำงาน ปัญหาเรือประมงไทยถูกจับกุม ปัญหาความไม่รู้ของชาวประมง เป็นต้น

2. ด้านการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศไทย จากการศึกษาพบว่า

ประเทศไทยได้มีกฎหมายที่เป็นการเริ่มต้นในการแก้ไขปัญหาแรงงานในกิจการประมงทะเล คือ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล ฉบับลงวันที่ 26 สิงหาคม 2535 จนกระทั่งเป็นพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบกับกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 เพื่อกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการใช้แรงงานในกิจการประมงทะเลเป็นการเฉพาะ เพราะการใช้แรงงานในงานประมงทะเลมีลักษณะที่แตกต่างจากการใช้แรงงานโดยทั่วไป นอกจากนี้แล้วยังมีกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล คือ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2546 กฎข้อบังคับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2528 ระเบียบกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ว่าด้วยคนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ.2547 พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ.2490 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2528 พระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2539 และพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534

3. ด้านการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลตามมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ จากการศึกษาพบว่า องค์การแรงงานระหว่างประเทศเป็นองค์กรที่ส่งเสริมความยุติธรรมแก่สังคม รวมถึงสังคมของการใช้แรงงานในงานประมงทะเล ซึ่งองค์การแรงงานระหว่างประเทศได้กำหนดมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศในเรื่องของการใช้แรงงานในงานประมงทะเล เพื่อให้ประเทศสมาชิกใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติโดยได้ออกมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศในรูปของอนุสัญญาและข้อแนะนำ เพื่อให้ประเทศสมาชิกให้สัตยาบันและรับเอา โดยนำไปออกกฎหมายภายใน กำหนดมาตรการที่เหมาะสมเพื่อเป็นมาตรฐานขั้นต่ำในการใช้แรงงานในงานประมงทะเล ซึ่ง องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้จัดทำอนุสัญญาและข้อแนะนำที่ให้ความคุ้มครองแก่แรงงานในงานประมงทะเลเป็นการเฉพาะ คือ อนุสัญญาฉบับที่ 112 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ (ชาวประมง) พ.ศ.2502 (Minimum Age (Fishermen) Convention, 1959) อนุสัญญาฉบับที่ 113 ว่าด้วยการตรวจสุขภาพ (ชาวประมง) พ.ศ.2502 (Medical Examination (Fishermen) Convention, 1959) อนุสัญญาฉบับที่ 114 ว่าด้วยข้อตกลงของชาวประมง พ.ศ.2502 (Fishermen's Articles of Agreement Convention, 1959) อนุสัญญาฉบับที่ 125 ว่าด้วยประกาศนียบัตรความสามารถของชาวประมง พ.ศ.2509 (Fishermen's Competency Certificates Convention, 1966) อนุสัญญาฉบับที่ 126 ว่าด้วยที่พักของลูกเรือ (Accommodation of Crews (Fishermen) Convention, 1966) ข้อแนะนำฉบับที่ 7 ว่าด้วยชั่วโมงทำงาน (งานประมง) พ.ศ.2463 (Hours of Work (Fishing) Recommendation, 1920) ข้อแนะนำฉบับที่ 126 ว่าด้วยการฝึกอบรมอาชีพ (ชาวประมง) พ.ศ.2509 (Vocational Training Crews (Fishermen) Recommendation, 1966) นอกจากนี้อนุสัญญาและข้อแนะนำดังกล่าวข้างต้นแล้วก็ยังมีอนุสัญญาและข้อ

ณะที่เกี่ยวข้องกับคนงานเรือเดินทะเล (Seafarers) ซึ่งอนุสัญญาและข้อแนะนำฉบับสามารถนำมาปรับใช้กับแรงงานในงานประมงทะเลได้

4. ด้านการศึกษากฎหมายที่ให้ความคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสหรัฐอเมริกา จากการศึกษาพบข้อดีของกฎหมายของแต่ละประเทศดังนี้ ประเทศฟิลิปปินส์ กำหนดว่า เรือประมงทุกลำจะต้องจัดให้มีเครื่องมือทางการแพทย์และอุปกรณ์ในการช่วยชีวิต โดยเรือประมงที่มีขนาด 20 ตันกรอส หรือมากกว่า จะต้องมีลูกเรือประมงอย่างน้อย 1 คน ที่มีคุณสมบัติในการให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์เบื้องต้น ประเทศญี่ปุ่น กำหนดว่า ก่อนที่จะทำงานเป็นลูกจ้างบนเรือประมง บุคคลนั้นจะต้องได้รับการตรวจสอบสุขภาพ ผู้ควบคุมเรือจะต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความสามารถ แรงงานที่ทำงานบนเรือจะต้องได้รับอาหารและน้ำดื่มที่สะอาด มีคุณภาพ และเพียงพอระหว่างที่ทำงานอยู่ในทะเล และมีระบบการตรวจสอบเรือประมงในเรื่องของความปลอดภัย ส่วนประเทศสหรัฐอเมริกามีกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล ที่มีชื่อว่า “Commercial Fishing Industry Vessel Safety Act of 1988” เป็นกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือประมงเพื่อการพาณิชย์ ซึ่งมีหน่วยยามชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (United States Coast Guard) รับผิดชอบในการออกกฎสำหรับความปลอดภัยของเรือประมง ซึ่งถ้ามีการเกิดอุบัติเหตุจะต้องรายงานต่อหน่วยยามชายฝั่ง นอกจากนี้แล้วประเทศสหรัฐอเมริกายังมีหน่วยงานของเอกชนที่ให้การอบรมเกี่ยวกับเรื่องของความปลอดภัยของเรือประมงทะเล

5. ด้านการศึกษาในสาระสำคัญของพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 เปรียบเทียบกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศและกฎหมายของต่างประเทศ จากการศึกษาพบว่า ในเรื่องของอายุขั้นต่ำ ประเทศไทยมีมาตรฐานที่สูงกว่าของมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ แต่เนื่องจากงานประมงทะเลเป็นงานที่หนัก และอันตราย เห็นว่า อายุขั้นต่ำที่เหมาะสมของเด็กที่จะทำงานบนเรือประมงทะเลได้ คือ 18 ปี ส่วนในเรื่องของประกาศนียบัตรรับรองความสามารถ การส่งคนประจำเรือกลับภูมิลำเนา วันหยุดประจำปี ของแรงงานในงานประมงทะเลของประเทศไทย กฎหมายกำหนดไว้ในลักษณะเดียวกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ แต่ยังมีบางเรื่องที่ยังไม่สอดคล้องกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศและกฎหมายของต่างประเทศ ได้แก่ การตรวจสอบสุขภาพ การฝึกอบรมของแรงงานประมงทะเล สัญญาจ้างหรือข้อตกลงในการจ้างงาน ชั่วโมงการทำงาน สวัสดิการ และความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบกับกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) กลับไม่ได้กล่าวถึงมาตรการในส่วนที่เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวของแรงงานในงานประมงทะเลไว้ ซึ่งตามมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศให้ความสำคัญในเรื่องนี้อย่างมาก จึงถือได้ว่า

กฎหมายคุ้มครองแรงงานของไทยในส่วนนี้ไม่ได้มาตรฐานตามที่องค์การแรงงานระหว่างประเทศ กำหนดไว้และสมควรอย่างยิ่งที่จะต้องมีการในส่วนนี้กำหนดให้ชัดเจนเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ แรงงานลูกจ้างในกิจการประมงทะเล

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบการคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเล ตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ประกอบกฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541) ออกตาม ความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 เปรียบเทียบกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ และกฎหมายต่างประเทศ มีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ควรมีการให้ความคุ้มครองแรงงานในงานประมงทะเลในรูปแบบ(สถานะ)ของ กฎหมายในแบบของพระราชบัญญัติ และควรมีบทบัญญัติในส่วนของการคุ้มครองแรงงานต่างด้าว รวมอยู่ด้วย โดยแรงงานต่างด้าวควรได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้ โดยไม่มีการแบ่งแยก การปฏิบัติต่อแรงงานต่างด้าวไว้เป็นการเฉพาะต่างหาก

2. ในเรื่องของอายุขั้นต่ำ ควรที่จะแก้ไขเป็นว่า ห้ามมิให้นายจ้างรับเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานในเรือประมง เพราะงานประมงทะเลเป็นงานหนัก เป็นงานที่อันตราย สภาพของการทำงาน จะต้องมึร่างกายและจิตใจเข้มแข็ง และเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปีควรที่จะได้รับการศึกษาในสถานศึกษา ประกอบกับ อนุสัญญาฉบับที่ 138 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำที่ยอมให้จ้างแรงงานเด็ก ค.ศ.1973 กำหนดว่า ห้ามจ้างเด็กและเยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ในงานชนิดใดชนิดหนึ่งซึ่งโดยลักษณะหรือ สภาพแวดล้อมน่าจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพ ความปลอดภัย ซึ่งกล่าวได้ว่างานประมงทะเลเป็นงานที่มีลักษณะหรือสภาพแวดล้อมน่าจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของเด็ก

3. ในเรื่องของการตรวจสุขภาพ ควรกำหนดให้นายจ้างจัดให้มีการตรวจสภาพร่างกาย ของลูกจ้างในงานประมงทะเลก่อนที่ลูกจ้างจะเริ่มทำงานบนเรือประมงทะเล โดยแพทย์จะต้องออก หนังสือรับรองเพื่อแสดงว่าลูกจ้างมีความเหมาะสมที่จะทำงานในเรือได้ และให้นายจ้างจัดให้มีการ ตรวจสุขภาพของลูกจ้างไม่น้อยกว่าปีละหนึ่งครั้ง ตามมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 113 ว่าด้วยการตรวจสุขภาพ(ชาวประมง) พ.ศ.2502 โดยผู้ควบคุมเรือมีหน้าที่เก็บรักษาหนังสือรับรอง และให้นายจ้างส่งผลการตรวจดังกล่าวแก่พนักงานตรวจแรงงาน 1 ชุด

4. ในเรื่องของการฝึกอบรมให้แก่แรงงานประมงทะเล ควรที่จะมีการดำเนินการอบรม ชาวประมงทุกคนที่จะทำงานบนเรือประมงก่อนออกทะเลในหลักสูตรที่เกี่ยวกับการทำงานบน เรือประมง เพื่อเผยแพร่ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการประกอบอาชีพของชาวประมง ตลอดจนให้ ทราบถึงผลเสียของการละเมิดทำการประมงในน่านน้ำของต่างประเทศ โดยหลักสูตรการอบรมควรที่ จะได้รับการกำหนดโดยตัวแทนจากรัฐบาล สมาคมนายจ้างหรือเจ้าของเรือ และตัวแทนจากลูกจ้าง

หรือชาวประมงที่ทำงานในกิจการประมงทะเล ตามข้อเสนอขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 126 ว่าด้วยการฝึกอาชีพของชาวประมง พ.ศ.2509

5. เห็นว่าควรมีการแก้ไขในเรื่องของการเข้ามาทำงานเป็นลูกจ้างในกิจการประมงทะเล ควรมีการทำสัญญาจ้างเป็นหนังสือ เช่นเดียวกับในเรื่องของงานที่รับไปทำที่บ้าน ตามกฎกระทรวงว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในงานที่รับไปทำที่บ้าน พ.ศ.2547 เพื่อจะได้ทราบความสัมพันธ์ระหว่าง นายจ้างกับลูกจ้างเมื่อเกิดมีปัญหาข้อโต้แย้งระหว่างชาวประมงกับนายจ้างหรือเจ้าของเรือ

6. ในเรื่องของสวัสดิการซึ่งเกี่ยวข้องกับเรื่องของที่พัก อาหารและน้ำ การรักษาพยาบาล มีรายละเอียดดังนี้

6.1 ที่พัก ควรกำหนดให้นายจ้างจัดให้มีที่พักในตำแหน่งที่ปลอดภัยและสะอาด ให้แก่ลูกจ้างในเรือประมงทะเล ตามตามมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 126 ว่าด้วยที่พัก ลูกเรือ (ชาวประมง) พ.ศ.2509

6.2 อาหารและน้ำ ควรกำหนดให้นายจ้างจัดอาหารและน้ำ ที่มีคุณค่าทางโภชนาการ และในปริมาณที่เพียงพอให้แก่ลูกจ้างในเรือประมงทะเล ตามตามมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 68 ว่าด้วยอาหารและการจัดอาหารสำหรับลูกเรือ พ.ศ.2489

6.3 ในเรื่องของการรักษาพยาบาล เห็นว่านายจ้างควรที่จะจัดให้มีปัจจัยการปฐมพยาบาลไว้ประจำเรือ เพื่อใช้ในการปฐมพยาบาลลูกเรือประมงในเบื้องต้น ตามตามมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 164 ว่าด้วยการคุ้มครองสุขภาพและการรักษาพยาบาล (คนงานเรือเดินทะเล) พ.ศ.2530 นอกจากนี้ควรที่จะกำหนดให้เรือประมงทะเลที่มีขนาดความยาวมากกว่า 18 เมตร หรือมีขนาด 70 ตันกรอส หรือมากกว่าขึ้นไป (เป็นขนาดของเรือประมงไทยที่สามารถออกไปทำการประมงนอกน่านน้ำไทยได้)จะต้องมีลูกเรือประมงอย่างน้อย 1 คน ที่มีคุณสมบัติในการให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์ในเบื้องต้น

7. ในเรื่องของการความปลอดภัยในการทำงานเห็นว่าควรที่จะกำหนดให้มีมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยของการทำงานในเรือประมงทะเลโดยการจัดเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่ ลูกเรือ อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากเครื่องจักร อุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยในเรือประมงทะเล ตามตามมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 134 ว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ(คนงานเรือเดินทะเล) พ.ศ.2513

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

- กรมประมง. **สรุปผลงานทางวิชาการ 75 ปี**. กรมประมง. กรุงเทพฯ: กรมประมง, 2544
- กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน. **75 ปี แห่งความสัมพันธ์ไทยกับองค์การแรงงานระหว่างประเทศ**. โดยกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม, ม.ป.ศ., 2537
- กังวาลย์ จันทโรจตี. **การจัดการประมงโดยชุมชน**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2541
- กังวาลย์ จันทโรจตี **การส่งเสริมการประมง**. ม.ป.ศ., ม.ป.ป., 2529.
- จารุบุตร เรืองสุวรรณ. **ภูมิศาสตร์เศรษฐกิจและทรัพยากรธรรมชาติ**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์บำรุงนุกฎกิจ, 2516
- วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์. **ยุทธวิธีแก้ไขปัญหามลพิษทางทะเลของไทยอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมเพื่อความยั่งยืน**. กรุงเทพฯ: จามจุรีโปรดักท์, 2544
- สุดาศิริ วสวงศ์. **การคุ้มครองแรงงานประมงทะเล**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2536
- เสาวภา พรศิริพงษ์ และพรทิพย์ อุดุภรัตน์. **ชีวิตลูกเรือประมงอีสาน**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ภาพพิมพ์, 2535
- สำนักงานประจําภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ. **จรรยาบรรณในการทำประมงอย่างรับผิดชอบ**. กรุงเทพฯ, 2542

วารสาร

- ประทีป รัตนพันธ์. “กฎหมายคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเลใครได้ใครเสียกันแน่.” **เอกสารภาษีอากร**. 12, 143. สิงหาคม 2536
- สมเจตน์ คงรอด. “กฎหมายที่ให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดทางทะเล.” **พระธรรมนูญ**. ฉบับพิเศษ. กันยายน 2546

สิงขร สุหรั่งรัฐ. “ปัญหาของแรงงานประมงทะเล.” วารสารแรงงานสัมพันธ์. 38, 3. พฤษภาคม-มิถุนายน 2540

อรุณ ภาณุพงศ์. “การกำหนดเขตทางทะเลและผลกระทบต่อแรงงานประมง.” ทรัพย์สิน 30, 2530

“-----.” “ลูกเรือประมงแรงงานที่ถูกข่มขู่ไม่ทั่วถึง.” อินตัสตรี. 7,4-5. เมษายน-พฤษภาคม 2520

เอกสารอื่นๆ

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน. สภาพการจ้างแรงงานภาคเกษตร (กรณีงานประมงทะเล). กรุงเทพฯ, 2546

กองคุ้มครองและดูแลผลประโยชน์คนไทยในต่างประเทศ, กรมการกงสุล, กระทรวงการต่างประเทศ. “ขั้นตอนการให้ความช่วยเหลือเรือและลูกเรือประมงที่ถูกจับกุม” เอกสารการช่วยเหลือเรือและลูกเรือประมงที่ถูกต่างชาติจับกุม, กรกฎาคม 2544

คณะกรรมการนโยบายการประมงแห่งชาติ. สรุปสาระสำคัญแผนปฏิบัติการด้านนโยบายการประมงแห่งชาติ, ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ นโยบายการประมงแห่งชาติ, พฤษภาคม 2538.

ชัยวัฒน์ เกิดผล และยุพาพร อรุณศิริศักดิ์. รายงานสรุปสภาพและปัญหาแรงงานในกิจการประมงทะเล, 2535

ข้าราชการ วิทยุเสถียร. กองทัพเรือกับการพิทักษ์การประมงทะเล. เอกสารวิจัยส่วนบุคคลลักษณะวิชาการ เศรษฐกิจ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2534

นายนาถ ทองสมบูรณ์. การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงทะเล. กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม, 2544

บุญเลิศ ผาสุก. รายงานผลการสัมมนาพร้อมภาคีรัฐบาลและเอกชน: อนาคตประมงไทย. ม.ป.ศ., 2530

สมศักดิ์ ถนอมพล. “ปัญหาการทำประมงนอกน่านน้ำไทย ศึกษาเฉพาะกรณีน่านน้ำประเทศพม่า.” เอกสารการวิจัยส่วนบุคคลในลักษณะเศรษฐกิจ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2546

ส่วนคนประจำเรือ สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ. คู่มือการดำเนินการเกี่ยวกับหนังสือคนประจำเรือ.

สายใจ ลือทรัพย์. การตรวจแรงงานในกิจการประมงทะเล กรณีศึกษาจังหวัดระนอง. กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, 2544

สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี. รายงานการวิเคราะห์ เรื่อง การเปลี่ยนแปลงการประมงทะเลไทย จากสามะโนประมงทะเล พ.ศ.2528 และ 2538. พิมพ์ครั้งที่ 1. ม.ป.ศ., 2541

สุดาศิริ วสวงศ์. รายงานผลการวิจัย การคุ้มครองแรงงานประมงทะเลในประเทศไทย: ศึกษาเฉพาะกรณีการประกอบกิจการประมงทะเลซึ่งขอรับใบอนุญาตประกอบการที่จังหวัดระยอง, 2539

สุดาศิริ วสวงศ์. เอกสารอัดสำเนาประกอบการสอน วิชา สัมมนากฎหมายแรงงานและประกันสังคม. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537

องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ สำนักงานประจําภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก. จรรยาบรรณในการทำการประมงอย่างรับผิดชอบคืออะไร. ม.ป.ศ., 2544

หนังสือพิมพ์

“ทักษิณเอื้อมเรือประมงไทย ซึ้อิน โคนีเซียแค่ยั้งสั่งสอน.” คมชัดลึก. 18 พฤศจิกายน 2546.

วิทยานิพนธ์

กอบชัย เจริญวิมลกุล. “เขตเศรษฐกิจจำเพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประมง: กรณีศึกษาไทย-มาเลเซีย.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2532

เจษฎา รัควนิษฐ์. “ปัญหากฎหมายการประมงต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจประมง.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2543

สายพันธ์ พึ่งพระคุ้มครอง. “ผลกระทบจากการจ้างแรงงานต่างชาติเข้าเมืองผิดกฎหมายต่อกิจการประมงทะเลของจังหวัดสมุทรสงคราม.” วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542

กฎหมาย

กฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2541)

กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2528)

ประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ (ฉบับที่ 3) ลงวันที่ 8 ธันวาคม 2546

ประกาศกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม เรื่องอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ.2490

พระราชบัญญัติการประมง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2496

พระราชบัญญัติการประมง (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2528
 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541
 พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534
 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481
 พระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ.2482
 ระเบียบกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีว่าด้วยคนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ.2547
 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 108 ตอนที่ 240 วันที่ 29 ธันวาคม 2534

อินเทอร์เน็ต

ข้อมูลประเทศสหรัฐอเมริกา. <http://mfa.go.th/web/479.php?id=266> [29 พฤษภาคม 2547]
 ข้อมูลประเทศญี่ปุ่น. <http://www.mfa.go.th/web/479.php?id=133> [29 พฤษภาคม 2547]
 ตารางเปรียบเทียบจำนวนและร้อยละของครีวเรือประมงและครีวเรือลูกจ้างประมง จำแนกตาม
 ลักษณะของการดำเนินงาน พ.ศ.2538 และ2543.
http://www.nso.go.th/thai/stat/stat_23/toc_10/10.3.1.2-2 [9 มิถุนายน 2547]
 ตารางเปรียบเทียบจำนวนและร้อยละของครีวเรือทำประมงทะเลจำแนกตามขนาดของการ
 ดำเนินงานและเขตประมง พ.ศ.2538 และ2543.
http://www.nso.go.th/thai/stat/stat_23/toc_10/10.3.1.2-2 [9 มิถุนายน 2547]
 นโยบายพัฒนาการประมงแห่งชาติ พ.ศ. 2545-2549.
http://www.fisheries.go.th/dof_thai/Division/Planning/policy.htm [31 พฤษภาคม 2547]
 ประมงนอกน่านน้ำ ปัญหาที่ไม่ควรมองข้าม. <http://www.mfa.go.th/web/1742.php?id=7480> [6
 มิถุนายน 2547]

ภาษาอังกฤษ

Books

International Labour Office. **Conditions of work in the fishing sector, A comprehensive standard (a Convention supplemented by a Recommendation) on work in the fishing sector**, Geneva, 2003.

International Labour Organization. **The ILO What it is What it does**.s.l,n,d

Newspaper

“Hooked on hazardous work.” **Bangkok Post**. December 23, 2003.

“ Our seas, ourselves, need better than this.” **Bangkok Post**. December 12, 2003.

Laws

Children and Young persons Act 1966

Commercial Fishing Industry Vessel Safety Act of 1988

Convention No.55 Shipowners’ Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936

Convention No.68 Food and Catering, (Ship Crew) Convention, 1946

Convention No.112 Minimum Age (Fishermen) Convention, 1959

Convention No.113 Medical Examination (Fishermen) Convention, 1959

Convention No.114 Fishermen’s Articles of Agreement Convention, 1959

Convention No.125 Fishermen’s Competency Certificates Convention, 1966

Convention No.126 Accomodation of Crews (Fishermen) Convention, 1966

Convention No.131 Minimum Wage Fixing Convention, 1970

Convention No.134 Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970

Convention No.146 The Seafarers’ Annual Leave with Pay Convention, 1976

Convention No. 164 Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987

Convention No.166 Repatriation of Seafarers Convention (Revised) Convention, 1987

Fisheries Act 1985

Fishermen’s Protective Act of 1967

Industrial Safety and Health Law (Law No.57 of 8 June 1972)

Japan Labor Standard Law (Law No.49, April 7, 1947)

Labor Code of thePhilippines 1974

Mariners’ Law (Law No.100, September 1, 1947)

Occupational Safety and Health Act 1994

Recommendation No. 7 Hours of work(Fishing) Recommendation, 1920 Fishermen

Recommendation No.126 Vocational Training of Fishermen

Recommendation No.142 Prevention of Accidents (Seafares) Recommendation, 1970

Recommendation No.187 The Seafarers' Wage, Hours of Work and the Manning of Ships

Recommendation, 1996

Republic Act No.8042

Republic Act No.8544

Ship's Officers Law (Law No.149, April 16, 1951)

The Philippine Fisheries Code of 1998 (Republic Act No.8550)

Trade Union law No.174-June 1949

Internet

CountryProfile-Japan. http://earthtrends.wri.org/text/COA/country_profiles_COA_179.htm

[4 เมษายน 2547]

Country Profile-Philippines.

http://earthtrends.wri.org/text/COA/country_profiles/cp_COA_145.htm [4 เมษายน 2547]

Country Profile-Thailand.

http://earthtrends.wri.org/text/COA/country_profiles/cp_COA_179.htm. [4 เมษายน 2547]

Country Profile-United States.

http://earthtrends.wri.org/text/COA/country_profiles/cp_COA_190.htm [4 เมษายน 2547]

Fifth item on the agenda: Work in the fishing sector-A discussion with a view to the adoption of a comprehensive standard (a Convention supplemented by a Recommendation) <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc92/pdf/pr-21.pdf>. [25 กรกฎาคม 2547]

Fishing vessel safety in the United States: The tragedy of missed opportunities.

<http://www.cdc.gov/niosh/docs/2003-102/pdfs/2003102a.pdf>. [24 สิงหาคม 2547]

ILO concludes 92 nd annual Conference.

<http://www.icsf.net/jsp/english/externalnews/newsDetails.jsp?id=1311>. [25 กรกฎาคม 2547]

ILO History. <http://www.ilo.org/public/english/about/history.htm>. [15 ตุลาคม 2545]

Japan Coast Guard Law (Law No.28 of April 27, 1948 as amended through Law No.102 of 1999). <http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2001/00500/contents/0021.htm>. [23 กรกฎาคม 2547]

List of Ratifications of International Labour Conventions, International Labour Standards. <http://webfusion.ilo.org/public/db/standards/normes/appl-byCtry.cfm>. [15 ตุลาคม 2545]

Organization, Legislation and the right of fishworkers in The Philippines, www.icsf.net/jsp/publication/samudra/pdf [4 มีนาคม 2547]

Proposed Comprehensive Standard on Work in the Fishing Sector: An Overview. <http://www.icsf.net/jsp/publication/dossiers/labour/Art1.pdf>. [25 กรกฎาคม 2547]

Risk and dangers in small-scale fisheries: An overview. http://www.fishries.go.th/marine/www_tale/tale.pdf [5 มิถุนายน 2547]

Safety and health in the fishing industry: An ILO Perspective. <http://www.cdc.gov/niosh/docs/2003-102/pdfs/2003102a.pdf>. [24 สิงหาคม 2547]

Safety and health issues in the fishing industry. <http://www.-ilo-mirror.cornell.edu/public/english/dialogue/sector/techmeet/tmfi>. [9 พฤษภาคม 2547]

Thailand Coastline. <http://www.indexmundi.com/thailand/coastline.htm>. [27 พฤษภาคม 2547]

Thailand ratified 14 conventions. <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/ratifce.pl?Thailand>. [25 ตุลาคม 2545]

Welcome labour. http://www.icsf.net/jsp/pulication/samudra/pdf/english/issue_35/edit_pdf. [16 สิงหาคม 2547]

What is JSU. <http://www.jsu.or.jp/eng/eng.htm>. [23 กรกฎาคม 2547]

E-mails

Jim Herbert. Personal E-mail (October 21, 2003)

Jojo Escobar. Personal E-mail (January 23, 2004)

CONVENTION NO.112 MINIMUM AGE (FISHERMEN), 1959¹

Convention concerning the Minimum Age for Admission to Employment as Fishermen (Note: Date of coming into force: 07:11:1961.)

Convention:C112

Place:Geneva

Session of the Conference:43

Date of adoption:19:06:1959

Subject classification: Fishermen

Subject: Fishermen

Status: Outdated instrument

The General Conference of the International Labour Organisation,
Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Forty-third Session on 3 June 1959, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the minimum age for admission to employment as fishermen, which is included in the fifth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention, adopts this nineteenth day of June of the year one thousand nine hundred and fifty-nine the following Convention, which may be cited as the Minimum Age (Fishermen) Convention, 1959:

Article 1

1. For the purpose of this Convention the term *fishing vessel* includes all ships and boats, of any nature whatsoever, whether publicly or privately owned, which are engaged in maritime fishing in salt waters.
2. This Convention shall not apply to fishing in ports and harbours or in estuaries of rivers, or to individuals fishing for sport or recreation.

Article 2

1. Children under the age of fifteen years shall not be employed or work on fishing vessels.
2. Provided that such children may occasionally take part in the activities on board fishing vessels during school holidays, subject to the conditions that the activities in which they are engaged--

¹ www.ilo.org/ilolex/english/convdsipl.htm [13 กันยายน 2547]

- (a) are not harmful to their health or normal development;
- (b) are not such as to prejudice their attendance at school; and
- (c) are not intended for commercial profit.

3. Provided further that national laws or regulations may provide for the issue in respect of children of not less than fourteen years of age of certificates permitting them to be employed in cases in which an educational or other appropriate authority designated by such laws or regulations is satisfied, after having due regard to the health and physical condition of the child and to the prospective as well as to the immediate benefit to the child of the employment proposed, that such employment will be beneficial to the child.

Article 3

Young persons under the age of eighteen years shall not be employed or work on coal-burning fishing vessels as trimmers or stokers.

Article 4

The provisions of Articles 2 and 3 shall not apply to work done by children on school-ships or training-ships, provided that such work is approved and supervised by public authority.

Article 5

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 6

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.
2. It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.
3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

Article 7

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.
2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following

the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

Article 8

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the second ratification communicated to him, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

Article 9

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 10

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 11

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides:

- a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall ipso jure involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 7 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;
- b) as from the date when the new revising Convention comes into force, this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 12

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

D
P
U

CONVENTION NO.113 MEDICAL EXAMINATION (FISHERMEN), 1959¹

Convention concerning the Medical Examination of Fishermen (Note: Date of coming into force: 07:11:1961.)

Convention:C113

Place:Geneva

Session of the Conference:43

Date of adoption:19:06:1959

Subject classification: Fishermen

Subject: Fishermen

Status: Instrument to be revised

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office,

and having met in its Forty-third Session on 3 June 1959, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the medical examination of fishermen, which is included in the fifth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention, adopts this nineteenth day of June of the year one thousand nine hundred and fifty-nine the following Convention, which may be cited as the Medical Examination (Fishermen) Convention, 1959:

Article 1

1. For the purpose of this Convention the term *fishing vessel* includes all ships and boats, of any nature whatsoever, whether publicly or privately owned, which are engaged in maritime fishing in salt waters.
2. The competent authority may, after consultation with the fishing-boat owners' and Fishermen's organisations concerned, where such exist, grant exemptions from the application of the provisions of this Convention in respect of vessels which do not normally remain at sea for periods of more than three days.
3. This Convention shall not apply to fishing in ports and harbours or in estuaries of rivers, or to individuals fishing for sport or recreation.

Article 2

¹ www.ilo.org/ilolex/english/convdsipl.htm [13 กันยายน 2547]

No person shall be engaged for employment in any capacity on a fishing vessel unless he produces a certificate attesting to his fitness for the work for which he is to be employed at sea signed by a medical practitioner who shall be approved by the competent authority.

Article 3

1. The competent authority shall, after consultation with the fishing-boat owners' and fishermen's organisations concerned, where such exist, prescribe the nature of the medical examination to be made and the particulars to be included in the medical certificate.
2. When prescribing the nature of the examination, due regard shall be had to the age of the person to be examined and the nature of the duties to be performed.
3. In particular the medical certificate shall attest that the person is not suffering from any disease likely to be aggravated by, or to render him unfit for, service at sea or likely to endanger the health of other persons on board.

Article 4

1. In the case of young persons of less than twenty-one years of age, the medical certificate shall remain in force for a period not exceeding one year from the date on which it was granted.
2. In the case of persons who have attained the age of twenty-one years, the competent authority shall determine the period for which the medical certificate shall remain in force.
3. If the period of validity of a certificate expires in the course of a voyage the certificate shall continue in force until the end of that voyage.

Article 5

Arrangements shall be made to enable a person who, after examination, has been refused a certificate to apply for a further examination by a medical referee or referees who shall be independent of any fishing-boat owner or of any organisation of fishing-boat owners or fishermen.

Article 6

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 7

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.
2. It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

Article 8

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

Article 9

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the second ratification communicated to him, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

Article 10

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 11

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 12

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part,

then, unless the new Convention otherwise provides:

- a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall ipso jure involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 8 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;
- b) as from the date when the new revising Convention comes into force, this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 13

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

CONVENTION NO.114 FISHERMEN'S ARTICLES OF AGREEMENT , 1959¹

Convention concerning Fishermen's Articles of Agreement (Note: Date of coming into force: 07:11:1961.)

Convention:C114

Place:Geneva

Session of the Conference:43

Date of adoption:19:06:1959

Subject classification: Fishermen

Subject: Fishermen

Status: Instrument to be revised

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Forty-third Session on 3 June 1959, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to fishermen's articles of agreement, which is included in the fifth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention, adopts this nineteenth day of June of the year one thousand nine hundred and fifty-nine the following Convention, which may be cited as the Fishermen's Articles of Agreement Convention, 1959:

Article 1

1. For the purpose of this Convention, the term *fishing vessel* includes all registered or documented ships and boats of any nature whatsoever, whether publicly or privately owned, which are engaged in maritime fishing in salt waters.
2. The competent authority may exempt from the application of the provisions of this Convention fishing vessels of a type and size determined after consultation with the fishing-boat owners' and fishermen's organisations concerned, where such exist.
3. The competent authority may, if satisfied that the matters dealt with in this Convention are adequately regulated by collective agreements between fishing-boat owners or fishing-boat owners' organisations, and fishermen's organisations, exempt from the provisions of the Convention concerning individual agreements owners and fishermen covered by such collective agreements.

¹ www.ilo.org/ilolex/english/convdspi1.htm [13 กันยายน 2547]

Article 2

For the purpose of this Convention, the term *fisherman* includes every person employed or engaged in any capacity on board any fishing vessel and entered on the ship's articles. It excludes pilots, cadets and duly indentured apprentices, naval ratings, and other persons in the permanent service of a government.

Article 3

1. Articles of agreement shall be signed both by the owner of the fishing vessel or his authorised representative and by the fisherman. Reasonable facilities to examine the articles of agreement before they are signed shall be given to the fisherman and, as the case may be, also to his adviser.
2. The fisherman shall sign the agreement under conditions which shall be prescribed by national law in order to ensure adequate supervision by the competent public authority.
3. The foregoing provisions shall be deemed to have been fulfilled if the competent authority certifies that the provisions of the agreement have been laid before it in writing and have been confirmed both by the owner of the fishing vessel or his authorised representative and by the fisherman.
4. National law shall make adequate provision to ensure that the fisherman has understood the agreement.
5. The agreement shall not contain anything which is contrary to the provisions of national law.
6. National law shall prescribe such further formalities and safeguards in respect of the completion of the agreement as may be considered necessary for the protection of the interests of the owner of the fishing vessel and of the fisherman.

Article 4

1. Adequate measures shall be taken in accordance with national law for ensuring that the agreement shall not contain any stipulation by which the parties purport to contract in advance to depart from the ordinary rules as to jurisdiction over the agreement.
2. This Article shall not be interpreted as excluding a reference to arbitration.

Article 5

A record of employment shall be maintained for every fisherman by or in a manner prescribed by the competent authority. At the end of each voyage or venture a record of service in regard to that voyage or venture shall be available to the fisherman concerned or entered in his service book.

Article 6

1. The agreement may be made either for a definite period or for a voyage or, if permitted by national law, for an indefinite period.
2. The agreement shall state clearly the respective rights and obligations of each of the parties.
3. It shall contain the following particulars, except in so far as the inclusion of one or more of them is rendered unnecessary by the fact that the matter is regulated in another manner by national laws or regulations:
 - (a) the surname and other names of the fisherman, the date of his birth or his age, and his birthplace;
 - (b) the place at which and date on which the agreement was completed;
 - (c) the name of the fishing vessel or vessels on board which the fisherman undertakes to serve;
 - (d) the voyage or voyages to be undertaken, if this can be determined at the time of making the agreement;
 - (e) the capacity in which the fisherman is to be employed;
 - (f) if possible, the place at which and date on which the fisherman is required to report on board for service;
 - (g) the scale of provisions to be supplied to the fisherman, unless some alternative system is provided for by national law;
 - (h) the amount of his wages, or the amount of his share and the method of calculating such share if he is to be remunerated on a share basis, or the amount of his wage and share and the method of calculating the latter if he is to be remunerated on a combined basis, and any agreed minimum wage;
 - (i) the termination of the agreement and the conditions thereof, that is to say--
 - (i) if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry;
 - (ii) if the agreement has been made for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the fisherman shall be discharged;
 - (iii) if the agreement has been made for an indefinite period, the conditions which shall entitle either party to rescind it, as well as the required period of notice for rescission: Provided that such period shall not be less for the owner of the fishing vessel than for the fisherman;
 - (j) any other particulars which national law may require.

Article 7

If national law provides that a list of crew shall be carried on board the agreement shall either be recorded in or annexed to the list of crew.

Article 8

In order that the fisherman may satisfy himself as to the nature and extent of his rights and obligations the competent authority shall lay down the measures to be taken to enable clear information to be obtained on board as to the conditions of employment.

Article 9

An agreement entered into for a voyage, for a definite period, or for an indefinite period, shall be duly terminated by--

- (a) mutual consent of the parties;
- (b) death of the fisherman;
- (c) loss or total unseaworthiness of the fishing vessel;
- (d) any other cause that may be provided for in national law.

Article 10

National law, collective agreements or individual agreements shall determine the circumstances in which the owner or skipper may immediately discharge a fisherman.

Article 11

National law, collective agreements or individual agreements shall also determine the circumstances in which the fisherman may demand his immediate discharge.

Article 12

Except as otherwise provided therein, effect may be given to the provisions of this Convention by national law or by collective agreements.

Article 13

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 14

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.
2. It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.
3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

Article 15

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

Article 16

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the second ratification communicated to him, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

Article 17

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 18

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 19

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides:

a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall ipso jure involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 15 above, if

and when the new revising Convention shall have come into force;

b) as from the date when the new revising Convention comes into force this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 20

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

D
P
U

CONVENTION NO.125 FISHERMEN'S COMPETENCY CERTIFICATES, 1966¹

Convention concerning Fishermen's Certificates of Competency (Note: Date of coming into force: 15:07:1969.)

Convention:C125

Place:Geneva

Session of the Conference:50

Date of adoption:21:06:1966

Subject classification: Fishermen

Subject: Fishermen

Status: Instrument to be revised

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fiftieth Session on 1 June 1966, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to fishermen's certificates of competency, which is included in the sixth item on the agenda of the session, and

Noting the provisions of the Officers' Competency Certificates Convention, 1936, which provides that no person shall be engaged to perform or shall perform on board any vessel to which it applies the duties of master or skipper, navigating officer in charge of a watch, chief engineer, or engineer officer in charge of a watch, unless he holds a certificate of competency to perform such duties issued or approved by the public authority of the territory where the vessel is registered, and

Considering that experience has shown that further international standards specifying minimum requirements for certificates of competency for service in fishing vessels are desirable, and

Having determined that these standards shall take the form of an international Convention, adopts this twenty-first day of June of the year one thousand nine hundred and sixty-six the following Convention, which may be cited as the Fishermen's Competency Certificates Convention, 1966:

PART I. SCOPE AND DEFINITIONS

¹ www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm [13 กันยายน 2547]

Article 1

For the purposes of this Convention, the term *fishing vessel* includes all ships and boats, of any nature whatsoever, whether publicly or privately owned, which are engaged in maritime fishing in salt waters and are registered in a territory for which the Convention is in force, with the exception of--

- (a) ships and boats of less than 25 gross registered tons;
- (b) ships and boats engaged in whaling or similar pursuits;
- (c) ships and boats engaged in fishing for sport or recreation;
- (d) fishery research and fishery protection vessels.

Article 2

The competent authority may, after consultation with the fishing vessel owners' and fishermen's organisations where such exist, exempt from this Convention fishing vessels engaged in inshore fishing, as defined by national laws and regulations.

Article 3

For the purpose of this Convention, the following terms have the meanings hereby assigned to them:

- (a) *skipper* : any person having command or charge of a fishing vessel;
- (b) *mate* : any person exercising subordinate command of a fishing vessel, including any person, other than a pilot, liable at any time to be in charge of the navigation of such a vessel;
- (c) *engineer* : any person permanently responsible for the mechanical propulsion of a fishing vessel.

PART II. CERTIFICATION

Article 4

Each Member which ratifies this Convention shall establish standards of qualification for certificates of competency entitling a person to perform the duties of skipper, mate or engineer on board a fishing vessel.

Article 5

1. All fishing vessels to which this Convention applies shall be required to carry a certificated skipper.
2. All fishing vessels over 100 gross registered tons engaged in operations and areas to be defined by national laws or regulations shall be required to carry a certificated mate.
3. All fishing vessels with an engine power above a level to be determined by the competent authority, after consultation with the fishing vessel owners' and fishermen's organisations where

such exist, shall be required to carry a certificated engineer: Provided that the skipper or mate of a fishing vessel may act as engineer in appropriate cases and on condition that he also holds an engineer's certificate.

4. The certificates of skippers, mates or engineers may be full or limited, according to the size, type, and nature and area of operations of the fishing vessel, as determined by national laws or regulations.

5. The competent authority may in individual cases permit a fishing vessel to put to sea without the full complement of certificated personnel if it is satisfied that no suitable substitutes are available and that, having regard to all the circumstances of the case, it is safe to allow the vessel to put to sea.

Article 6

1. The minimum age prescribed by national laws or regulations for the issue of a certificate of competency shall be not less than--

- (a) 20 years in the case of a skipper;
- (b) 19 years in the case of a mate;
- (c) 20 years in the case of an engineer.

2. For the purpose of service as a skipper or mate in a fishing vessel engaged in inshore fishing and for the purpose of service as an engineer in small fishing vessels with an engine power below a level to be determined by the competent authority after consultation with the fishing vessel owners' and fishermen's organisations, where such exist, the minimum age may be fixed at 18 years.

Article 7

The minimum professional experience prescribed by national laws or regulations for the issue of a mate's certificate of competency shall be not less than three years' sea service engaged in deck duties.

Article 8

1. The minimum professional experience prescribed by national laws or regulations for the issue of a skipper's certificate of competency shall be not less than four years' sea service engaged in deck duties.

2. The competent authority may, after consultation with the fishing vessel owners' and fishermen's organisations where such exist, require a part of this period to be served as a certificated mate; where national laws or regulations provide for the issue of different grades of certificates of competency, full and limited, to skippers of fishing vessels, the nature of the qualifying service as a

certificated mate or the type of certificate held while performing such qualifying service may vary accordingly.

Article 9

1. The minimum professional experience prescribed by national laws or regulations for the issue of an engineer's certificate of competency shall be not less than three years' sea service in the engine-room.
2. In the case of a certificated skipper or mate a shorter qualifying period of sea service may be prescribed.
3. In the case of the small fishing vessels referred to in Article 6, paragraph 2, of this Convention, the competent authority may, after consultation with the fishing vessel owners' and fishermen's organisations where such exist, prescribe a qualifying period of sea service of 12 months.
4. Work in an engineering workshop may be regarded as equivalent to sea service for part of the qualifying periods provided for in paragraphs 1 to 3 of this Article.

Article 10

In respect of persons who have successfully completed an approved training course, the periods of sea service required in virtue of Articles 7, 8 and 9 of this Convention may be reduced by the period of training, but in no case by more than 12 months.

PART III. EXAMINATIONS

Article 11

In the examinations organised and supervised by the competent authority for the purpose of testing whether candidates for competency certificates possess the qualifications necessary for performing the corresponding duties, the candidates shall be required to show knowledge, appropriate to the categories and grades of certificates, of such subjects as--

(a) in the case of skippers and mates--

- (i) general nautical subjects, including seamanship, shiphandling and safety of life at sea, and a proper knowledge of the international Regulations for Preventing Collisions at Sea;
- (ii) practical navigation, including the use of electronic and mechanical aids to navigation;
- (iii) safe working practices, including safety in the handling of fishing gear;

(b) in the case of engineers--

- (i) theory, operation, maintenance and repair of steam or internal combustion engines and related auxiliary equipment;
- (ii) operation, maintenance and repair of refrigeration systems, pumps, deck winches and other mechanical equipment of fishing vessels, including the effects on stability;
- (iii) principles of shipboard electric power installations, and maintenance and repair of the electrical machinery and equipment of fishing vessels; and
- (iv) engineering safety precautions and emergency procedures, including the use of life-saving and fire-fighting appliances.

Article 12

The examinations for certificates of skippers and mates referred to in Article 11, subparagraph (a), of this Convention may also cover the following subjects:

- (a) fishing techniques, including where appropriate the operation of electronic fish-finding devices, and the operation, maintenance and repair of fishing-gear; and
- (b) stowage, cleaning and processing of fish on board.

Article 13

During a period of three years from the date of the coming into force of national laws or regulations giving effect to the provisions of this Convention, competency certificates may be issued to persons who have not passed an examination referred to in Articles 11 and 12 of this Convention, but who have in fact had sufficient practical experience of the duties corresponding to the certificate in question and have no record of any serious technical error against them.

PART IV. ENFORCEMENT MEASURES

Article 14

1. Each Member shall ensure the enforcement of national laws or regulations giving effect to the provisions of this Convention by an efficient system of inspection.
2. National laws or regulations giving effect to the provisions of this Convention shall provide for the cases in which the authorities of a Member may detain vessels registered in its territory on account of a breach of these laws or regulations.

Article 15

1. National laws or regulations giving effect to the provisions of this Convention shall prescribe penalties or disciplinary measures for cases in which these laws or regulations are not respected.

2. In particular, such penalties or disciplinary measures shall be prescribed for cases in which--

(a) a fishing vessel owner or his agent, or a skipper, has engaged a person not certificated as required;

(b) a person has obtained by fraud or forged documents an engagement to perform duties requiring certification without holding the requisite certificate.

PART V. FINAL PROVISIONS

Article 16

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 17

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.

2. It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

Article 18

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

Article 19

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the second ratification communicated to him, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

Article 20

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 21

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 22

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides--

- a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall ipso jure involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 18 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;
- b) as from the date when the new revising Convention comes into force this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 23

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

CONVENTION NO.126 ACCOMMODATION OF CREWS (FISHERMEN), 1966¹

Convention concerning Accommodation on Board Fishing Vessels (Note: Date of coming into force: 06:11:1968.)

Convention:C126

Place:Geneva

Session of the Conference:50

Date of adoption:21:06:1966

Subject classification: Fishermen

Subject: Fishermen

Status: Instrument subject to a request for information

The General Conference of the International Labour Organisation,
 Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fiftieth Session on 1 June 1966, and
 Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to accommodation on board fishing vessels, which is included in the sixth item on the agenda of the session, and
 Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention, adopts this twenty-first day of June of the year one thousand nine hundred and sixty-six the following Convention, which may be cited as the Accommodation of Crews (Fishermen) Convention, 1966:

PART I. GENERAL PROVISIONS

Article 1

1. This Convention applies to all sea-going mechanically propelled ships and boats, of any nature whatsoever, whether publicly or privately owned, which are engaged in maritime fishing in salt waters and are registered in a territory for which this Convention is in force.
2. National laws or regulations shall determine when ships and boats are to be regarded as sea-going for the purpose of this Convention.
3. This Convention does not apply to ships and boats of less than 75 tons: Provided that the Convention shall be applied to ships and boats of between 25 and 75 tons where the competent authority determines, after consultation with the fishing-vessel owners' and fishermen's organisations where such exist, that this is reasonable and practicable.

¹ www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.thm [13 กันยายน 2547]

4. The competent authority may, after consultation with the fishing-vessel owners' and fishermen's organisations where such exist, use length instead of tonnage as a parameter for the purposes of this Convention, in which event the Convention does not apply to ships and boats of less than 80 feet (24.4 metres) in length: Provided that the Convention shall be applied to ships and boats of between 45 and 80 feet (13.7 and 24.4 metres) in length where the competent authority determines, after consultation with the fishing-vessel owners' and fishermen's organisations where such exist, that this is reasonable and practicable.

5. This Convention does not apply to--

- (a) ships and boats normally employed in fishing for sport or recreation;
- (b) ships and boats primarily propelled by sail but having auxiliary engines;
- (c) ships and boats engaged in whaling or similar pursuits;
- (d) fishery research and fishery protection vessels.

6. The following provisions of this Convention do not apply to vessels which normally remain away from their home ports for periods of less than 36 hours and in which the crew does not live permanently on board when in port:

- (a) Article 9, paragraph 4;
- (b) Article 10;
- (c) Article 11;
- (d) Article 12;
- (e) Article 13, paragraph 1;
- (f) Article 14;
- (g) Article 16;

Provided that in such vessels adequate sanitary installations as well as messing and cooking facilities and accommodation for resting shall be provided.

7. The provisions of Part III of this Convention may be varied in the case of any vessel if the competent authority is satisfied, after consultation with the fishing-vessel owners' and fishermen's organisations where such exist, that the variations to be made provide corresponding advantages as a result of which the over-all conditions are no less favourable than those that would result from the full application of the provisions of the Convention; particulars of all such variations shall be communicated by the Member to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the International Labour Organisation.

Article 2

In this Convention--

- (a) the term *fishing vessel* or *vessel* means a ship or boat to which the Convention applies;
- (b) the term *tons* means gross registered tons;
- (c) the term *length* means the length measured from the fore part of the stem on the line of the forecastle deck to the after side of the head of the sternpost, or to the foreside of the rudderstock where no sternpost exists;
- (d) the term *officer* means a person other than a skipper ranked as an officer by national laws or regulations or, in the absence of any relevant laws or regulations, by collective agreement or custom;
- (e) the term *rating* means a member of the crew other than an officer;
- (f) the term *crew accommodation* includes such sleeping rooms, mess rooms and sanitary accommodation as are provided for the use of the crew;
- (g) the term *prescribed* means prescribed by national laws or regulations, or by the competent authority;
- (h) the term *approved* means approved by the competent authority;
- (i) the term *re-registered* means re-registered on the occasion of a simultaneous change in the territory of registration and in the ownership of the vessel.

Article 3

1. Each Member for which this Convention is in force undertakes to maintain in force laws or regulations which ensure the application of the provisions of Parts II, III and IV of this Convention.
2. The laws or regulations shall--
 - (a) require the competent authority to bring them to the notice of all persons concerned;
 - (b) define the persons responsible for compliance therewith;
 - (c) provide for the maintenance of a system of inspection adequate to ensure effective enforcement;
 - (d) prescribe adequate penalties for any violation thereof;
 - (e) require the competent authority to consult periodically the fishing-vessel owners' and fishermen's organisations, where such exist, in regard to the framing of regulations, and to collaborate so far as practicable with such parties in the administration thereof.

PART II. PLANNING AND CONTROL OF CREW ACCOMMODATION

Article 4

Before the construction of a fishing vessel is begun, and before the crew accommodation of an existing vessel is substantially altered or reconstructed, detailed plans of, and information concerning, the accommodation shall be submitted to the competent authority for approval.

Article 5

1. On every occasion when--

(a) a fishing vessel is registered or re-registered,

(b) the crew accommodation of a vessel has been substantially altered or reconstructed, or

(c) complaint that the crew accommodation is not in compliance with the terms of this Convention has been made to the competent authority, in the prescribed manner and in time to prevent any delay to the vessel, by a recognised fishermen's organisation representing all or part of the crew or by a prescribed number or proportion of the members of the crew of the vessel, the competent authority shall inspect the vessel and satisfy itself that the crew accommodation complies with the requirements of the laws and regulations.

2. Periodical inspections may be held at the discretion of the competent authority.

PART III. CREW ACCOMMODATION REQUIREMENTS

Article 6

1. The location, means of access, structure and arrangement of crew accommodation in relation to other spaces shall be such as to ensure adequate security, protection against weather and sea and insulation from heat or cold, undue noise or effluvia from other spaces.

2. Emergency escapes shall be provided from all crew accommodation spaces as necessary.

3. Every effort shall be made to exclude direct openings into sleeping rooms from fish holds and fish meal rooms, from spaces for machinery, from galleys, lamp and paint rooms or from engine, deck and other bulk store rooms, drying rooms, communal wash places or water closets. That part of the bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and shall be watertight and gastight.

4. External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms shall be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced shall be adequately insulated when there is a possibility of resulting heat effects in adjoining accommodation or passageways. Care shall also be taken to provide protection from heat effects of steam and/or hot-water service pipes.

5. Internal bulkheads shall be of approved material which is not likely to harbour vermin.
6. Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and passageways in the crew accommodation space shall be adequately insulated to prevent condensation or over-heating.
7. Main steam and exhaust pipes for winches and similar gear shall, whenever technically possible, not pass through crew accommodation or through passageways leading to crew accommodation; where they do pass through such accommodation or passageways they shall be adequately insulated and encased.
8. Inside panelling or sheeting shall be of material with a surface easily kept clean. Tongued and grooved boarding or any other form of construction likely to harbour vermin shall not be used.
9. The competent authority shall decide to what extent fire prevention or fire retarding measures shall be required to be taken in the construction of the accommodation.
10. The wall surface and deckheads in sleeping rooms and mess rooms shall be easily kept clean and, if painted, shall be light in colour; lime wash must not be used.
11. The wall surfaces shall be renewed or restored as necessary.
12. The decks in all crew accommodation shall be of approved material and construction and shall provide a surface impervious to damp and easily kept clean.
13. Overhead exposed decks over crew accommodation shall be sheathed with wood or equivalent insulation.
14. Where the floorings are of composition the joinings with sides shall be rounded to avoid crevices.
15. Sufficient drainage shall be provided.
16. All practicable measures shall be taken to protect crew accommodation against the admission of flies and other insects.

Article 7

1. Sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated.
2. The system of ventilation shall be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.
3. Vessels regularly engaged on voyages in the tropics and other areas with similar climatic conditions shall, as required by such conditions, be equipped both with mechanical means of ventilation and with electric fans: Provided that one only of these means need be adopted in spaces where this ensures satisfactory ventilation.

4. Vessels engaged elsewhere shall be equipped either with mechanical means of ventilation or with electric fans. The competent authority may exempt vessels normally employed in the cold waters of the northern or southern hemispheres from this requirement.

5. Power for the operation of the aids to ventilation required by paragraphs 3 and 4 of this Article shall, when practicable, be available at all times when the crew is living or working on board and conditions so require.

Article 8

1. An adequate system of heating the crew accommodation shall be provided as required by climatic conditions.

2. The heating system shall, when practicable, be in operation at all times when the crew is living or working on board and conditions so require.

3. Heating by means of open fires shall be prohibited.

4. The heating system shall be capable of maintaining the temperature in crew accommodation at a satisfactory level under normal conditions of weather and climate likely to be met with on service; the competent authority shall prescribe the standard to be provided.

5. Radiators and other heating apparatus shall be so placed and, where necessary, shielded and fitted with safety devices as to avoid risk of fire or danger or discomfort to the occupants.

Article 9

1. All crew spaces shall be adequately lighted. The minimum standard for natural lighting in living rooms shall be such as to permit a person with normal vision to read on a clear day an ordinary newspaper in any part of the space available for free movement. When it is not possible to provide adequate natural lighting, artificial lighting of the above minimum standard shall be provided.

2. In all vessels electric lights shall, as far as practicable, be provided in the crew accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting shall be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.

3. Artificial lighting shall be so disposed as to give maximum benefit to the occupants of the room.

4. Adequate reading light shall be provided for every berth in addition to the normal lighting of the cabin.

5. A permanent blue light shall, in addition, be provided in the sleeping room during the night.

Article 10

1. Sleeping rooms shall be situated amidships or aft; the competent authority may, in particular cases, if the size, type or intended service of the vessel renders any other location unreasonable or impracticable, permit the location of sleeping rooms in the fore part of the vessel, but in no case forward of the collision bulkhead.

2. The floor area per person of sleeping rooms, excluding space occupied by berths and lockers, shall not be less than--

(a) in vessels of 25 tons but below 50 tons

5.4 sq.ft. (0.5 sq.m.)

(b) in vessels of 50 tons but below 100 tons

8.1 sq.ft. (0.75 sq.m.)

(c) in vessels of 100 tons but below 250 tons

9.7 sq.ft. (0.9 sq.m.)

(d) in vessels of 250 tons or over

10.8 sq.ft. (1.0 sq.m.)

3. Where the competent authority decides, as provided for in Article 1, paragraph 4, of this Convention, that length shall be the parameter for this Convention, the floor area per person of sleeping rooms, excluding space occupied by berths and lockers, shall not be less than--

(a) in vessels of 45 feet (13.7 m.) but below 65 feet (19.8 m.) in length

5.4 sq.ft. (0.5 sq.m.)

(b) in vessels of 65 feet (19.8 m.) but below 88 feet (26.8 m.) in length

8.1 sq.ft. (0.75 sq.m.)

(c) in vessels of 88 feet (26.8 m.) but below 115 feet (35.1 m.) in length

9.7 sq.ft. (0.9 sq.m.)

(d) in vessels of 115 feet (35.1 m.) in length or over

10.8 sq.ft. (1.0 sq.m.)

4. The clear head room in the crew sleeping room shall, wherever possible, be not less than 6 feet 3 inches (1.90 metres).

5. There shall be a sufficient number of sleeping rooms to provide a separate room or rooms for each department: Provided that the competent authority may relax this requirement in the case of small vessels.

6. The number of persons allowed to occupy sleeping rooms shall not exceed the following maxima:
 - (a) officers: one person per room wherever possible, and in no case more than two;
 - (b) ratings: two or three persons per room wherever possible, and in no case more than the following:
 - (i) in vessels of 250 tons and over, four persons;
 - (ii) in vessels under 250 tons, six persons.
7. Where the competent authority decides, as provided for in Article 1, paragraph 4, of this Convention, that length shall be the parameter for this Convention, the number of ratings allowed to occupy sleeping rooms shall in no case be more than the following:
 - (a) in vessels of 115 feet (35.1 m.) in length and over, four persons;
 - (b) in vessels under 115 feet (35.1 m.) in length, six persons.
8. The competent authority may permit exceptions to the requirements of paragraphs 6 and 7 of this Article in particular cases if the size, type or intended service of the vessel make these requirements unreasonable or impracticable.
9. The maximum number of persons to be accommodated in any sleeping room shall be legibly and indelibly marked in some place in the room where it can conveniently be seen.
10. Members of the crew shall be provided with individual berths.
11. Berths shall not be placed side by side in such a way that access to one berth can be obtained only over another.
12. Berths shall not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the vessel's side, there shall be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.
13. The lower berth in a double tier shall not be less than 12 inches (0.30 metre) above the floor; the upper berth shall be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.
14. The minimum inside dimensions of a berth shall wherever practicable be 6 feet 3 inches by 2 feet 3 inches (1.90 metres by 0.68 metre).
15. The framework and the lee-board, if any, of a berth shall be of approved material, hard, smooth and not likely to corrode or to harbour vermin.
16. If tubular frames are used for the construction of berths, they shall be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.

17. Each berth shall be fitted with a spring mattress of approved material or with a spring bottom and a mattress of approved material. Stuffing of straw or other material likely to harbour vermin shall not be used.
18. When one berth is placed over another a dust-proof bottom of wood, canvas or other suitable material shall be fitted beneath the upper berth.
19. Sleeping rooms shall be so planned and equipped as to ensure reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.
20. The furniture shall include a clothes locker for each occupant, fitted with a hasp for a padlock and a rod for holding clothes on hangers. The competent authority shall ensure that the locker is as commodious as practicable.
21. Each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, dropleaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.
22. The furniture shall be of smooth, hard material not liable to warp or corrode, or to harbour vermin.
23. The furniture shall include a drawer or equivalent space for each occupant which shall, wherever practicable, be not less than 2 cubic feet (0.056 cubic metre).
24. Sleeping rooms shall be fitted with curtains for the sidelights.
25. Sleeping rooms shall be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.
26. As far as practicable, berthing of crew members shall be so arranged that watches are separated and that no day-men share a room with watchkeepers.

Article 11

1. Mess room accommodation separate from sleeping quarters shall be provided in all vessels carrying a crew of more than ten persons. Wherever possible it shall be provided also in vessels carrying a smaller crew; if, however, this is impracticable, the mess room may be combined with the sleeping accommodation.
2. In vessels engaged in fishing on the high seas and carrying a crew of more than 20, separate mess room accommodation may be provided for the skipper and officers.
3. The dimensions and equipment of each mess room shall be sufficient for the number of persons likely to use it at any one time.

4. Mess rooms shall be equipped with tables and approved seats sufficient for the number of persons likely to use them at any one time.
5. Mess rooms shall be as close as practicable to the galley.
6. Where pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing them shall be provided.
7. The tops of tables and seats shall be of damp-resisting material without cracks and easily kept clean.
8. Wherever practicable mess rooms shall be planned, furnished and equipped to give recreational facilities.

Article 12

1. Sufficient sanitary accommodation, including washbasins and tub and/or shower baths, shall be provided in all vessels.
2. Sanitary facilities for all members of the crew who do not occupy rooms to which private facilities are attached shall, wherever practicable, be provided for each department of the crew on the following scale:
 - (a) one tub and/or shower bath for every eight persons or less;
 - (b) one water closet for every eight persons or less;
 - (c) one wash basin for every six persons or less;Provided that when the number of persons in a department exceeds an even multiple of the specified number by less than one-half of the specified number, this surplus may be ignored for the purpose of this paragraph.
3. Cold fresh water and hot fresh water or means of heating water shall be available in all communal wash places. The competent authority, in consultation with the fishing-vessel owners' and fishermen's organisations where such exist, may fix the minimum amount of fresh water which shall be supplied per man per day.
4. Wash basins and tub baths shall be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.
5. All water closets shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation.
6. The sanitary equipment to be placed in water closets shall be of an approved pattern and provided with an ample flush of water, available at all times and independently controllable.

7. Soil pipes and waste pipes shall be of adequate dimensions and shall be so constructed as to minimise the risk of obstruction and to facilitate cleaning. They shall not pass through fresh water or drinking water tanks; neither shall they, if practicable, pass overhead in mess rooms or sleeping accommodation.

8. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person shall comply with the following requirements:

(a) floors shall be of approved durable material, easily cleaned and impervious to damp, and shall be properly drained;

(b) bulkheads shall be of steel or other approved material and shall be watertight up to at least 9 inches (0.23 metre) above the level of the deck;

(c) the accommodation shall be sufficiently lighted, heated and ventilated;

(d) water closets shall be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and washrooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and water closets to which there is no other access: Provided that this requirement shall not apply where a water closet is located between two sleeping rooms having a total of not more than four persons;

(e) where there is more than one water closet in a compartment, they shall be sufficiently screened to ensure privacy.

9. Facilities for washing and drying clothes shall be provided on a scale appropriate to the size of the crew and the normal duration of the voyage.

10. The facilities for washing clothes shall include suitable sinks equipped with drainage which may be installed in washrooms if separate laundry accommodation is not reasonably practicable. The sinks shall be provided with an adequate supply of cold fresh water and hot fresh water or means of heating water.

11. The facilities for drying clothes shall be provided in a compartment separate from sleeping rooms, mess rooms and water closets, adequately ventilated and heated and equipped with lines or other fittings for hanging clothes.

Article 13

1. Wherever possible, an isolated cabin shall be provided for a member of the crew who suffers from illness or injury. On vessels of 500 tons or over there shall be a sick bay. Where the competent authority decides, as provided for in Article 1, paragraph 4, of this Convention, that length shall be

the parameter for this Convention, there shall be a sick bay on vessels of 150 ft (45.7 metres) in length or over.

2. An approved medicine chest with readily understandable instructions shall be carried in every vessel which does not carry a doctor. In this connection the competent authority shall give consideration to the Ships' Medicine Chests Recommendation, 1958, and the Medical Advice at Sea Recommendation, 1958.

Article 14

Sufficient and adequately ventilated accommodation for the hanging of oilskins shall be provided outside but convenient to the sleeping rooms.

Article 15

Crew accommodation shall be maintained in a clean and decently habitable condition and shall be kept free of goods and stores which are not the personal property of the occupants.

Article 16

1. Satisfactory cooking equipment shall be provided on board and shall, wherever practicable, be fitted in a separate galley.
2. The galley shall be of adequate dimensions for the purpose and shall be well lighted and ventilated.
3. The galley shall be equipped with cooking utensils, the necessary number of cupboards and shelves, and sinks and dish racks of rust-proof material and with satisfactory drainage. Drinking water shall be supplied to the galley by means of pipes; where it is supplied under pressure, the system shall contain protection against backflow. Where hot water is not supplied to the galley, an apparatus for heating water shall be provided.
4. The galley shall be provided with suitable facilities for the preparation of hot drinks for the crew at all times.
5. A provision storeroom of adequate capacity shall be provided which can be kept dry, cool and well ventilated in order to avoid deterioration of the stores. Where necessary, refrigerators or other low-temperature storage space shall be provided.
6. Where butane or propane gas is used for cooking purposes in the galley the gas containers shall be kept on the open deck.

PART IV. APPLICATION TO EXISTING SHIPS

Article 17

1. Subject to the provisions of paragraph 2, 3 and 4 of this Article, this Convention applies to vessels the keels of which are laid down subsequent to the coming into force of the Convention for the territory of registration.

2. In the case of a vessel which is fully complete on the date of the coming into force of this Convention for the territory of registration and which is below the standard set by Part III of this Convention, the competent authority may, after consultation with the fishing-vessel owners' and fishermen's organisations where such exist, require such alterations for the purpose of bringing the vessel into conformity with the requirements of the Convention as it deems possible having regard to the practical problems involved, to be made when--

(a) the vessel is re-registered;

(b) substantial structural alterations or major repairs are made to the vessel as a result of long-range plans and not as a result of an accident or an emergency.

3. In the case of a vessel in the process of building and/or reconversion on the date of the coming into force of this Convention for the territory of registration, the competent authority may, after consultation with the fishing-vessel owners' and fishermen's organisations where such exist, require such alterations for the purpose of bringing the vessel into conformity with the requirements of the Convention as it deems possible having regard to the practical problems involved; such alterations shall constitute final compliance with the terms of this Convention, unless and until the vessel be re-registered.

4. In the case of a vessel, other than such a vessel as is referred to in paragraphs 2 and 3 of this Article or a vessel to which the provisions of this Convention were applicable while she was under construction, being re-registered in a territory after the date of the coming into force of this Convention for that territory, the competent authority may, after consultation with the fishing-vessel owners' and fishermen's organisations where such exist, require such alterations for the purpose of bringing the vessel into conformity with the requirements of the Convention as it deems possible having regard to the practical problems involved; such alterations shall constitute final compliance with the terms of this Convention, unless and until the vessel is again re-registered.

PART V. FINAL PROVISIONS

Article 18

Nothing in this Convention shall affect any law, award, custom or agreement between fishing vessel owners and fishermen which ensures more favourable conditions than those provided than those provided for by this Convention.

Article 19

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 20

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.
2. It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.
3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

Article 21

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.
2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

Article 22

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.
2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the second ratification communicated to him, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

Article 23

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 24

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 25

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides:

- a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall ipso jure involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 21 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;
- b) as from the date when the new revising Convention comes into force, this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 26

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

RECOMMENDATION NO.7 HOURS OF WORK (FISHING), 1920¹

Recommendation concerning the Limitation of Hours of Work in the Fishing Industry

Recommendation:R007

Place:Genoa

Session of the Conference:2

Date of adoption=30:06:1919

Subject classification: Fishermen

Subject: Fishermen

Status: Other instrument

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Genoa by the Governing Body of the International Labour Office on the 15 June 1920, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the application to seamen of the Convention drafted at Washington, last November, limiting the hours of work in all industrial undertakings, including transport by sea and, under conditions to be determined, transport by inland waterways, to eight hours in the day and forty-eight in the week; consequential effects as regards manning and the regulations relating to accommodation and health on board ship, which is the first item in the agenda for the Genoa meeting of the Conference, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation, adopts the following Recommendation, which may be cited as the Hours of Work (Fishing) Recommendation, 1920, to be submitted to the Members of the International Labour Organisation for consideration with a view to effect being given to it by national legislation or otherwise, in accordance with the provisions of the Constitution of the International Labour Organisation:

In view of the declaration in the Constitution of the International Labour Organisation that all industrial communities should endeavour to adopt, so far as their special circumstances will permit, an eight hours' day or a forty-eight hours' week as the standard to be aimed at where it has not already been attained, the International Labour Conference recommends that each Member of the International Labour Organisation enact legislation limiting in this direction the hours of work of all workers employed in the fishing industry, with such special provisions as may be necessary to

¹ www.ilo.org/ilolex/english/recdisp2.htm [13 กันยายน 2547]

meet the conditions peculiar to the fishing industry in each country; and that in framing such legislation each Government consult with the organisations of employers and the organisations of workers concerned.

D
P
U

RECOMMENDATION NO.126 VOCATIONAL TRAINING (FISHERMEN), 1966¹

Recommendation concerning the Vocational Training of Fishermen

Recommendation:R126

Place:Geneva

Session of the Conference:50

Date of adoption=21:06:1966

Subject classification: Fishermen

Subject: Fishermen

Status: Instrument to be revised

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fiftieth Session on 1 June 1966, and

Noting the terms of the Vocational Training Recommendation, 1962, and

Considering that, in application of that instrument, the vocational training of fishermen should be of a standard equivalent to that provided for other trades, occupations and industries, and

Considering further that the basic objectives of the vocational training of fishermen should be--

to improve the efficiency of the fishing industry and to secure general recognition of the economic and social significance of fishing to the national economy; to encourage the entry into the fishing industry of a sufficient number of suitable persons; to provide training and retraining facilities commensurate with the current and projected manpower needs of the fishing industry for all the various fishing occupations; to assist the entry into employment of all trainees after completion of their courses; to assist trainees in reaching their highest productive and earning capacity; and to improve the standards of safety on board fishing vessels,

Having decided upon the adoption of certain proposals regarding the vocational training of fishermen, which is included in the sixth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation, adopts this twenty-first day of June of the year one thousand nine hundred sixty-six, the following

Recommendation, which may be cited as the Vocational Training (Fishermen) Recommendation, 1966:

¹ www.ilo.org/ilolex/english/recdisp2.htm [13 กันยายน 2547]

I. Scope and Definitions

1.

(1) For the purposes of this Recommendation, the term *fishing vessel* includes all ships and boats, of any nature whatsoever, whether publicly or privately owned, which are engaged in maritime fishing in salt waters, with the exception of ships and boats engaged in whaling or similar pursuits and fishery research and fishery protection vessels.

(2) This Recommendation applies to all training for work on board fishing vessels.

(3) This Recommendation does not apply to persons fishing for sport or recreation.

2. For the purpose of this Recommendation, the following terms have the meanings hereby assigned to them:

(a) *skipper* :, any person having command or charge of a fishing vessel;

(b) *mate* :, any person exercising subordinate command of a fishing vessel, including any person, other than a pilot, liable at any time to be in charge of the navigation of such a vessel;

(c) *engineer* :, any person permanently responsible for the mechanical propulsion of a fishing vessel, as well as any other person liable at any time to operate and maintain the engines and mechanical equipment of such a vessel; (d) *skilled fisherman* :, any experienced member of the deck crew working on board a fishing vessel, participating in the operation of the vessel, preparing gear for fishing, catching, loading catch and processing it, and maintaining and repairing nets or other fishing equipment.

II. National Planning and Administration

Planning and Co-ordination

3. In planning a national education and training policy, the competent authorities in the countries possessing or intending to develop a fishing industry should ensure that adequate provision is made in the general network of training facilities for the training of fishermen.

4. Where national circumstances do not permit the development of facilities for the training of fishermen at all levels of skill required, collaboration with other countries, as well as with international organisations, in the development of common fishery training schemes for such skills and occupations as cannot be covered by national programmes should be considered.

5.

(1) The activities of all public and private institutions in each country engaged in the training of fishermen should be co-ordinated and developed on the basis of a national programme.

(2) Such a programme should be drawn up by the competent authorities in co-operation with fishing vessel owners' and fishermen's organisations, with educational and fishery research institutions, and with other bodies or individuals having an intimate knowledge of the vocational training of fishermen. In developing countries in which specialised fishery research or development institutes are established in co-operation with other countries or international organisations, such institutes should play a leading part in the establishment of the national programme.

(3) To facilitate the planning, development, co-ordination and administration of fishermen's training schemes, joint advisory policy and administrative bodies should whenever possible be set up at the national level and, where appropriate, also at the regional and local levels.

6. The competent authorities should ensure that the various agencies and institutions responsible for the dissemination of information on training and employment opportunities, such as primary and secondary schools, vocational guidance and employment counselling services, public employment services, vocational and technical training institutions and fishing vessel owners' and fishermen's organisations, are supplied with complete information on public and private training schemes for fishermen and on conditions of entry into fishing.

7. The competent authorities should ensure that fishermen's vocational training schemes are fully co-ordinated with any other programmes and activities, public or private, related to the fishing industry. In particular, they should make certain that--

(a) fishery research institutions make information on their latest discoveries of practical interest to fishing readily available to training centres and other interested bodies, and through these to working fishermen; where possible, the research institutions should contribute to the advanced training of fishermen, and fishermen's training centres should, as appropriate, assist these institutions in their work;

(b) measures are taken, through the provision of general education prior to or simultaneously with vocational training, to advance the general level of education in fishing communities, to promote greater satisfaction among fishermen and to facilitate the assimilation of technical and vocational training;

(c) arrangements are made, with the co-operation of fishing vessel owners' and fishermen's organisations, in order that, other things being equal, preference may be given in employment placement to persons who have completed a public or private training course;

(d) arrangements are made, with the co-operation of fishing vessel owners' and fishermen's organisations, particularly in developing countries, for trainees completing public and private courses either to enter employment on fishing vessels or, alternatively, to acquire and operate suitably equipped fishing vessels, either individually, or by forming co-operatives for the joint purchase and use of fishing boats, or by any other appropriate means;

(e) the number of trained fishermen corresponds to the number of boats and the equipment available or planned to be available in the country.

Financing

8.

(1) Fishermen's training schemes should be systematically organised; financing should be on a regular and adequate basis and should have regard to the present and planned requirements and development of the fishing industry.

(2) Where required, the government should make financial contributions to training schemes carried on by local government or private bodies. These contributions may take the form of general subsidies, grants of land and buildings or of demonstration material such as boats, engines, navigational equipment and fishing gear, provision of instructors free of charge, or payment of fees for trainees.

(3) Training in publicly operated training centres for fishermen should be given without charge to the trainee. In addition, the training of adults and young persons in need should be facilitated by financial and economic assistance of the kind envisaged in Paragraph 7, subparagraphs (3) and (5), of the Vocational Training Recommendation, 1962.

Training Standards

9.

(1) The competent authorities, in co-operation with the joint bodies mentioned in Paragraph 5, subparagraph (3), of this Recommendation, should define and establish general standards for fishermen's training applicable throughout the territory of the country. These standards should be in conformity with the national requirements for obtaining the various fishermen's certificates of competency and should lay down--

(a) the minimum age of entry into fishermen's training schemes;

- (b) the nature of medical examinations, including chest X-rays and hearing and sight tests, required for persons entering training schemes; the examinations, particularly the hearing and sight tests, may differ for persons entering deck and persons entering engine courses;
 - (c) the level of general education which is required for admission to fishermen's training schemes;
 - (d) the fishing, navigation and seamanship, safety, engineering, catering and other subject-matter which should be included in the training curricula;
 - (e) the amount of practical training, including time spent in engineering shops and at sea, which trainees should undergo;
 - (f) the duration of the training courses for the various fishing occupations and the different levels of competency;
 - (g) the nature of any examinations following the completion of the training courses; and
 - (h) the experience and qualifications of the teaching staff of training institutions.
- (2) Where it is not possible to lay down standards applicable throughout the country, recommended standards should be drawn up by the competent authorities, in co-operation with the joint bodies mentioned in Paragraph 5, subparagraph (3), of this Recommendation, to serve as a guide to the setting of standards which are as uniform as possible throughout the country.

III. Training Programmes

10. The curricula of the various training programmes for fishermen should be based on a systematic analysis of the work required in fishing and should be established in co-operation with the joint bodies mentioned in Paragraph 5, subparagraph (3), of this Recommendation. They should be periodically reviewed and kept up to date with technical developments and should, as appropriate for the functions to be exercised, include training in--

- (a) fishing techniques, including where appropriate the operation and care of electronic fish-finding devices, and operation, maintenance and repair of fishing gear;
- (b) navigation, seamanship and ship handling appropriate to the sea area and to the type of fishing for which the course is designed, including a proper knowledge of the international Regulations for Preventing Collisions at Sea;
- (c) stowage, cleaning and processing of fish on board;
- (d) vessel maintenance and other related matters;
- (e) operation, maintenance and repair of steam or internal combustion (gasoline or diesel) engines or other equipment which the trainee may be called upon to use;

- (f) operation and care of radio and radar installations which the trainee may be called upon to use;
- (g) safety at sea and safety in handling fishing gear, including such matters as stability, effects of icing, fire fighting, water-tight integrity, personal safety, gear and machinery safeguards, rigging safety measures, engine-room safety, lifeboat handling, use of inflatable life rafts, first aid and medical care and other related matters;
- (h) theoretical subjects relevant to fishing, including marine biology and oceanography, which will enable trainees to gain a broad foundation for further instruction and training leading to promotion or to transfer to another fishing occupation or another type of fishing;
- (i) general education subjects, although this may be provided for to a more limited extent in short courses;
- (j) operation, maintenance and repair of refrigeration systems, fire-fighting equipment, deck and trawling winches and other mechanical equipment of fishing vessels;
- (k) principles of shipboard electrical power installations, and maintenance and repair of the electrical machinery and equipment of fishing vessels;
- (l) health and physical education, especially swimming, where training facilities permit;
- (m) specialised courses in deck, engine and other subjects after an introductory period of general fishing instruction.

11.

(1) National standards should, where practicable and appropriate, be established for certificates of competency or diplomas qualifying a person to act as skipper (various grades); mate (various grades); engineer (various grades); fishery technician (various grades); boatswain; skilled fisherman (various grades); cook; or other deck or engine-room personnel.

(2) Training programmes should be chiefly designed to prepare trainees for certification and should be directly related to national certification standards; they should take account of the minimum ages and minimum professional experience laid down by the competent authorities in respect of the various grades of certificates of competency.

(3) Where national certification examinations do not exist or do not exist for the particular duty in question, training courses should nevertheless prepare trainees for particular duties such as those listed above. All trainees successfully completing such training courses should receive a diploma concerning the course followed.

12.

(1) Programmes should be available to train fishermen to perform duties as skippers and engineers of all types of vessels in use in the fishing fleet of the country concerned, including larger distant-water vessels.

(2) Where appropriate to the vessels in use, college-level fishing and navigation courses should be established which are of the same level as merchant navy officers' training programmes but which provide training in subject-matters appropriate to fishing.

13. The duration of the various training programmes should be sufficient to enable trainees to assimilate the instruction given, and should be determined with reference to such matters as--

(a) the level of training required for the occupation for which the course is designed;

(b) the general educational level and age required of trainees entering the course;

(c) the trainees' previous practical experience; and

(d) the urgency of turning out trained fishermen in the country, subject to the maintenance of adequate standards of training.

14.

(1) The teaching staff should consist of persons possessing a broad general education, a theoretical technical education and satisfactory relevant practical fishing experience.

(2) Where it is not possible to recruit a teaching staff with these qualifications, persons with practical experience in fishing and holding appropriate certificates of competency should be employed.

(3) Where it is not possible to recruit a full-time teaching staff with practical fishing experience, persons with satisfactory relevant practical fishing experience should be employed on a part-time basis.

(4) All teaching staff should have an aptitude for teaching and should be given appropriate teacher training by the competent educational authorities.

Pre-Vocational Training

15. In fishing communities, measures consistent with the Minimum Age (Fishermen) Convention, 1959, should be taken to provide pre-vocational training to schoolchildren, including training in elementary practical seamanship, basic commercial fishing techniques and navigational principles, in so far as this is appropriate to the general conditions in the particular country.

Short Courses for Working Fishermen

16. Training courses should be available for working fishermen to enable them to increase their technical skills and knowledge, to keep abreast of improved fishing and navigation techniques, and to qualify for promotion.

17.

(1) Training courses for working fishermen should be specifically designed for the purpose of--

(a) complementing the basic long-term courses by providing advanced specialised training for promotion;

(b) providing training in fishing techniques new to the area; in operating, maintaining and repairing new types of engines or gear; and in making gear where appropriate;

(c) providing all levels of training for fishermen who were unable to participate in a basic long-term training course;

(d) providing accelerated training in developing countries.

(2) The courses should be of short duration and should be considered to be complementary to and not substitutes for basic long-term training programmes.

18. The courses, which may take the form of mobile courses bringing instructors and demonstration equipment to fishing centres, should in particular consist of programmes involving--

(a) evening courses;

(b) seasonal courses offered during stormy months or slack fishing periods; or

(c) daytime courses for which fishermen temporarily leave their work for short periods.

19.

(1) All appropriate measures should be taken to enable working fishermen to attend short courses ashore.

(2) Working fishermen should receive adequate financial compensation for the periods in which they attend short training courses.

20. Where long-term courses and short courses for working fishermen do not meet training needs, particularly in isolated areas, these courses may be supplemented by--

(a) special radio and television courses and programmes providing fishing information;

(b) correspondence courses specially adapted to the needs of working fishermen and arranged for use by study groups with occasional lectures or attendance at training schools;

(c) periodic visits of research workers and extension officers to fishing communities.

IV. Methods of Training

21. The training methods adopted by fishermen's training schemes should be the most effective possible, having regard to the nature of the courses, the trainees' experience, general education and age, and the demonstration equipment and financial support available.

22. Practical training, in which the students themselves participate, should be an important part of all fishermen's training programmes.

23.

(1) Fishing training vessels should be used by all training institutions with programmes for persons entering fishing to provide instruction in fishing techniques, navigation and seamanship, engine operation and other matters. These vessels should conduct actual fishing operations.

(2) Training vessels should, whenever possible, be attached to technical schools providing advanced training.

24.

(1) Demonstration equipment such as engines, gear, fishing-boat models, workshop equipment and navigational aids should be used in training programmes.

(2) Such equipment should be prepared in collaboration with fishery research institutions and should include, whenever possible, the latest gear and navigational aids.

(3) Such equipment should be selected with reference to the gear, boats and engines which the trainees may be called upon to use.

(4) Films and other audio-visual aids, although they may be useful in some cases, should not be a substitute for demonstration equipment in the use of which trainees themselves take an active part.

(5) Visits should be organised for trainees to fishing vessels equipped with modern or special installations, to fishery research institutions, or to fishing centres away from the area in which the school is located.

25. Practical training may also be provided by periods of fishing at sea on board commercial fishing vessels.

26. Theoretical training, including general education, given as part of a training course should be directly related to the knowledge and skills required by fishermen and should, wherever possible, be integrated with the practical training offered.

V. International Co-operation

27.

(1) Countries should co-operate in promoting fishermen's vocational training, particularly in developing countries.

(2) This co-operation, as appropriate, may include such matters as--

(a) with the help of international organisations or other countries, obtaining and training teaching staff to establish and improve fishermen's training facilities;

(b) establishing joint training facilities or joint fishery research institutions with other countries;

(c) making training facilities available to selected trainees or instructor trainees from other countries, and sending trainees or instructor trainees to training facilities in other countries;

(d) arranging international exchanges of personnel and international seminars and working parties;

(e) providing instructors for fishermen's training schools in other countries.

ประวัติผู้เขียน

นายธีรวัฒน์ ไม้สุวรรณกุล เกิดเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2516 ที่กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาปริญญาบริหารธุรกิจบัณฑิต (การเงิน) เกียรตินิยมอันดับ 2 จากมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต เมื่อปีการศึกษา 2537 ปริญญานิติศาสตรบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เมื่อปีการศึกษา 2540 สอบได้ความรู้ชั้นเนติบัณฑิต จากสำนักศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา สมัยที่ 56 ปีการศึกษา 2547

ประวัติการทำงาน ตั้งแต่ พฤศจิกายน 2537 ถึง กรกฎาคม 2538 ทำงานที่บริษัท หลักทรัพย์ เจ.เอฟ.ธนาคาร จำกัด ตำแหน่งเจ้าหน้าที่แผนกชำระราคา ต่อมา มีนาคม 2539 ถึง พฤศจิกายน 2541 ทำงานที่บริษัทที่ปรึกษากฎหมายแซนด์เลอร์และทองเอก จำกัด ตำแหน่งเจ้าหน้าที่กฎหมาย ต่อมา พฤศจิกายน 2542 ถึง มิถุนายน 2544 ทำงานที่บริษัท เอ็มไทย อินเตอร์เนชั่นแนล ลอว์ จำกัด ตำแหน่ง ทนายความ ต่อมา กรกฎาคม 2544 ถึง ปัจจุบัน ทำงานที่สำนักงานกฎหมายวุฒิ วงษ์สวัสดิ์ ตำแหน่งทนายความ