การทำงานร่วมกับคู่ค้าของเรา

บทนำ

บริษัท ไทยยูเนี่ยน กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ ซึ่งต่อไปในเอกสารนี้จะเรียกว่า "กลุ่มบริษัท ไทยยูเนี่ยน" ได้ตั้งคำมั่นสัญญาเพื่อดำรงความปลอดภัยและความเป็นธรรมต่อผู้ใช้แรงงานของเราด้วยการจัดพิมพ์จรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจและหลักปฏิบัติด้านแรงงาน ขึ้นในปี พ.ศ. 2558 โดยโครงการพัฒนาเรือประมงและแนวปฏิบัติด้านแรงงานบนเรือประมง (VCoC) ฉบับนี้เป็นการดำเนินการที่ต่อยอดมาจากจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจและหลักปฏิบัติด้านแรงงานดังกล่าว โดยจะสะท้อนให้เห็นถึงสภาพการทำงานบนเรือประมงอันมีลักษณะเฉพาะและต้องได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษจากผู้ทรงความรู้เฉพาะด้าน โดยเรานำ "หลักการพื้นฐาน" 12 ประการ มาประยุกต์ใช้ในทุกภาคส่วนของธุรกิจและนำเอาหลักการดังกล่าวมาปรับใช้ในการตีกรอบเนื้อหาจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจทั้งสองฉบับนี้ด้วย อย่างไรก็ตาม ข้อความในเอกสารฉบับนี้ถูกจัดทำขึ้นเพื่อประยุกต์ใช้กับเรือประมงเป็นการเฉพาะ หลักปฏิบัติตามโครงการนี้จะเป็นแนวทางปฏิบัติอย่างชัดเจนที่มอบให้แก่เรือประมงที่เป็นแหล่งจัดหาวัตถุดิบของเรา และจะมุ่งเน้นในการดำเนินการปรับปรุงจรรยาบรรณในการปฏิบัติหน้าที่และหลักปฏิบัติด้านแรงงานของการประมง

กลุ่มบริษัท ไทยยูเนี่ยน ให้ความสำคัญกับมาตรฐาน ธรรมเนียมปฏิบัติ และประมวลหลักการปฏิบัติต่างๆ ในเอกสารดังต่อไปนี้ ซึ่งการปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวย่อมทำให้สามารถบรรลุเป้าหมายของ VCoC ฉบับนี้ได้ บริษัทฯ ไม่ประสงค์ที่จะสร้างเอกสารที่ทับซ้อนกับเอกสารที่ถูกจัดทำขึ้นไว้อย่างสมบูรณ์แล้ว หากแต่เราต้องการสนับสนุนให้อุตสาหกรรมการประมงนำหลักการต่างๆ เหล่านี้ไปปฏิบัติ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายแนวปฏิบัติที่เยี่ยมของอุตสาหกรรม

- United Nations International Labour Organization (ILO) C188 - Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188) *ข้อตกลงร่วมเกี่ยวกับการทำประมงขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ อนุสัญญา* C188
- The Global Seafood Assurances; Responsible Fishing Scheme Standard
- Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR) UNE195006:2016 *ปลาทูน่าจากเรือประมงอวนล้อมจับปลาแข่งที่มีความรับผิดชอบ*

เอกสารอ้างอิงอื่นๆ ที่นำมาใช้เพื่อการจัดทำแนวปฏิบัตินี้ รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียง หลักปฏิบัติของสหประชาชาติว่าด้วย การดำเนินธุรกิจและสิทธิมนุษยชน: การปฏิบัติตามกรอบข้อตกลงว่าด้วย "ความคุ้มครอง การให้ความเคารพ และการเยียวยา" [United Nations Guiding Principles for Business and Human Rights: Implementing the United Nations "Protect, Respect, and Remedy" Framework], มาตรฐานแรงงานว่าด้วยความรับผิดชอบทางสังคม [SAI Social Accountability 8000 International 2014], คณะทำงาน Seafood Task Force และสถาบันมาตรฐานของอังกฤษ PAS 1550:2017 เพื่อการสอบทานธุรกิจในด้านแหล่งที่มาของอาหารทะเลและผลิตภัณฑ์ทางทะเลที่ถูกต้องตามกฎหมาย

การบังคับใช้แนวปฏิบัติ

คู่ค้าจะต้องลงนามรับรองแนวปฏิบัติ VCoC ฉบับนี้ก่อนที่จะเริ่มความสัมพันธ์ทางธุรกิจใดๆ กับบริษัทฯ รวมถึงบรรดาคู่ค้าที่มีอยู่ทั้งหมดในปัจจุบันของบริษัทฯ ด้วยเช่นกัน แนวปฏิบัตินี้ได้ถูกนำมาประยุกต์ใช้กับเรือประมงทุกลำที่อยู่ห่วงโซ่อุปทานทั่วโลกที่จัดหาปลาและอาหารทะเลอื่นๆ ให้กับของกลุ่มบริษัท ไทยยูเนี่ยน ทั้งนี้ กลุ่มบริษัท ไทยยูเนี่ยน มีสิทธิ์ในการขอตรวจสอบระดับของการปฏิบัติตามแนวปฏิบัติ VCoC ของคู่ค้า ตัวอย่างเช่น ตรวจสอบโดยผู้ตรวจสอบซึ่งเป็นบุคคลภายนอก หรือตรวจสอบในช่วงเวลาใดก็ได้ตลอดที่มีการดำเนินธุรกรรมทางธุรกิจ โดยกลุ่มบริษัท ไทยยูเนี่ยนจะจัดให้มีโครงการตรวจสอบการปฏิบัติตามแนวปฏิบัติ VCoC นี้เป็นประจำทุกปี กลุ่มบริษัท ไทยยูเนี่ยนเขียนแนวปฏิบัติ VCoC ฉบับนี้ขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ และได้แปลเป็นภาษาต่างๆ หลายฉบับ ทั้งนี้ให้ยึดถือฉบับภาษาอังกฤษเป็นหลัก

อีกทั้ง แนวปฏิบัติ VCoC ยังครอบคลุมถึงการให้คำมั่นสัญญาของคู่ค้าในการพัฒนาโครงการพัฒนาเรือประมง (Vessel Improvement Program: VIP) เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของแนวปฏิบัตินี้อย่างไม่มีเงื่อนไข และการจัดการแก้ไขประเด็นต่างๆ ที่ไม่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติซึ่งเป็นสาระสำคัญหรืออยู่ในขอบข่ายที่น่ากังวล กลุ่มบริษัท ไทยยูเนี่ยน เชื่อว่าแนวปฏิบัตินี้จะช่วยเพิ่มความโปร่งใสให้กับคู่ค้า รวมทั้งเป็นการแสดงความรับผิดชอบและยังสามารถช่วยแก้ปัญหาต่างๆ ได้ด้วย

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม สามารถดูรายละเอียดได้จากเอกสารแนวทางปฏิบัติสำหรับโครงการพัฒนาเรือประมาง

1. การดำเนินธุรกิจจะต้องถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปโดยซื่อสัตย์สุจริต

มีระบบการบริหารจัดการและขั้นตอนการปฏิบัติงานที่จำเป็นครบถ้วน โดยระบบและขั้นตอนดังกล่าวสอดคล้องกับกฎหมาย กฎข้อบังคับ และบรรดาข้อตกลงต่างๆ เรือประมงปฏิบัติงานอย่างมีความโปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ สามารถตรวจสอบแหล่งที่มาของห่วงโซ่อุปทานได้อย่างเต็มรูปแบบ เพื่อระบุต้นกำเนิดอาหารทะเลที่เป็นไปตามกฎหมาย การเคลื่อนไหวและการแปรรูปอาหารทะเลทั้งหมดจะต้องถูกเก็บเป็นเอกสารหลักฐาน และได้รับการบันทึกไว้อย่างเหมาะสม

1.1 ห้ามมีการทุจริตและการให้สินบน และจะต้องกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อป้องกันการกระทำเหล่านั้น
1.2 ธุรกรรมทางธุรกิจ/การเงิน และข้อตกลงทางการค้าจะต้องมีความโปร่งใส และได้รับการบันทึกไว้อย่างถูกต้องแม่นยำ
1.3 เรือประมงจะต้องครอบครองใบอนุญาตทั้งหมดที่จำเป็น และใบอนุญาตเหล่านั้นต้องผ่านการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง
1.4 การปฏิบัติงานจะต้องเป็นไปตามข้อกฎหมายทั้งหมดของรัฐเจ้าของธงเรือ รัฐที่เกี่ยวข้อง และกฎข้อบังคับสากล
1.5 เรือประมงจะต้องไม่เคยมีชื่ออยู่ในรายการเรือที่ทำการประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม ขององค์กรจัดการประมงระดับภูมิภาค และควรได้รับอนุญาตให้ประกอบการหาปลาในน่านน้ำ
1.6 การรับ การจัดเก็บ และดำเนินการทางเอกสารจะต้องทำด้วยความถูกต้องแม่นยำและสมบูรณ์ และมีไว้พร้อมสำหรับการตรวจสอบอยู่เสมอ
1.7 สมุดบันทึกการทำการประมง (logbook) จะต้องมีข้อมูลที่กฎหมายกำหนด พร้อมทั้งรายละเอียดต่าง ๆ เช่น พันธุ์สัตว์น้ำ วันที่/เวลา น้ำหนัก พื้นที่จับ ชนิดของอุปกรณ์ที่ใช้จับ
1.8 ห้ามไม่ให้มีการขนถ่ายสินค้าทางเรือในทะเล (transshipment) หรือไม่เช่นนั้นก็จะต้องต้องมีการลงบันทึกไว้อย่างชัดเจน
1.9 สำหรับเรือประมงเบ็ดราว (long line vessel) จะต้องมีเครื่องสังเกตการณ์แบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือมีคนคอยสังเกตการณ์อยู่บนเรือ
1.10 เรือขนาดเกิน 100 ตันกรอสส์ ควรมีหมายเลขเพื่อเป็นเอกลักษณ์สำหรับเรือประมง (Unique Vessel Identifier) และได้รับลงรายการไว้ในบันทึกสากล (Global Record)

2. การจ้างงานจะต้องอยู่บนพื้นฐานการตกลงกันอย่างอิสระ และมีเอกสารการว่าจ้างที่เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย

ลูกเรือจะต้องมีสัญญาที่ถูกต้องตามกฎหมาย และจะต้องเข้าใจเนื้อหาสัญญา และได้เข้าทำทำสัญญาโดยอิสระ ลูกเรือไม่ต้องชำระค่าจัดหางาน พร้อมทั้งมีการอธิบายและเจรจาต่อรองอย่างครบถ้วนทุกกรณีก่อนการเซ็นสัญญา

2.1 ลูกเรือมีใบอนุญาตทำงานที่ถูกต้องตามกฎหมาย หรือมีสิทธิในการทำงาน
2.2 ลูกเรือมีหนังสือสัญญาที่มีการลงนามกันในภาษาที่พวกเขาสามารถเข้าใจได้ และมีการออกสำเนาสัญญาเหล่านั้นให้ไว้แก่ลูกเรือด้วย
2.3 เนื้อหาในสัญญาว่าจ้างอย่างน้อยจะต้องมี ระบุการจ่ายเงิน กระบวนการร้องทุกข์และกระบวนการทางวินัย ชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพัก การทำงานล่วงเวลา วันหยุด การส่งกลับประเทศ การลาออก และการสิ้นสุดของสัญญา (รวมถึงเหตุการณ์อันเป็น "เหตุสุดวิสัย" ด้วย)
2.4 ไม่มีการยัดเยียดหรือบีบบังคับให้ลูกเรือเซ็นสัญญา หรือเพื่อให้ยินยอมในการแก้ไขสัญญา
2.5 ลูกเรือและลูกจ้างสามารถทบทวน และสอบถามเพื่อรับคำแนะนำเกี่ยวกับข้อสัญญาต่างๆ ก่อนที่จะทำการสรุปเพื่อตกลงยอมรับสัญญา
2.6 จะต้องมีการเก็บบันทึกการลาออกและการสิ้นสุดของสัญญาไว้อย่างน้อย 12 เดือนหลังสัญญาของลูกเรือสิ้นสุดลง
2.7 ไม่ควรมีการเรียกเก็บค่าจัดหางานหรือค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการว่าจ้างจากลูกเรือ

2.8 หากพบว่ามีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ จากลูกเรือโดยนอกเหนือจากขอบเขตของกฎหมาย จะต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์/การเยียวยาในการจ่ายเงินคืน และต้องมีการสื่อสารหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้ลูกเรือทราบด้วย

2.9 จะต้องมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาตลอดระยะเวลาการว่าจ้างให้ปฏิบัติงานบนเรือประมง

2.10 ผู้ว่าจ้างจะต้องชำระค่าใช้จ่ายในการเดินทางกลับประเทศเดิมให้แก่ลูกเรือตามสัญญาการว่าจ้าง

3. พนักงานทุกคนจะต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันด้วยความเคารพและให้เกียรติ

ลูกเรือต้องได้รับการปฏิบัติด้วยความเคารพและการให้เกียรติ และจะไม่มีการล่วงละเมิดลูกเรือในทุกๆ รูปแบบ เช่น การกลั่นแกล้ง การข่มขู่ หรือการกระทำทารุณ

3.1 ห้ามไม่ให้มีการเลือกปฏิบัติ รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียง การเลือกปฏิบัติบนพื้นฐานของ ชนชั้น ชาติกำเนิด เชื้อชาติ ศาสนา อายุ ความทุพพลภาพ เพศ สถานภาพทางการสมรส รสนิยมทางเพศ การเป็นสมาชิกสหภาพแรงงาน ความคิดเห็นทางการเมือง การตั้งครรภ์ สุขภาพหรือความทุพพลภาพ

3.2 จะต้องไม่มีการกระทำที่รุนแรงและทารุณอย่างไร้ศีลธรรมเกิดขึ้นต่อลูกเรือขณะอยู่บนเรือ รวมถึงไม่มีการล่วงละเมิดทางร่างกาย ทางเพศ ทางวาจา ทางจิตวิทยา หรือการกลั่นแกล้ง และการข่มขู่ในรูปแบบอื่นๆ

3.3 ลูกเรือจะต้องได้รับโอกาสในการพัฒนาความรู้ ทักษะ และสมรรถนะในการทำงานอย่างเท่าเทียมกัน

3.4 แรงงานต่างด้าวจะต้องได้รับการปฏิบัติที่เท่าเทียม และมีการตั้งข้อกำหนดเพื่อให้พวกเขาได้รับสวัสดิการและความต้องการต่างๆ ในการจ้างงานที่มีความสอดคล้องกับแนวปฏิบัติ VcoC ฉบับนี้

4. การทำงานเป็นไปด้วยความสมัครใจและไม่มีการใช้แรงงานบังคับ

ลูกเรือจะต้องเข้าปฏิบัติหน้าที่บนเรือโดยเจตจำนงของตนเอง และไม่ได้ถูกบังคับให้ทำงานบนเรือโดยการให้สินบน หรือการใช้อำนาจบีบบังคับ กระบวนการเข้าทำงานและการจ้างงานต้องเป็นไปตามกฎหมาย และลูกเรือจะต้องเข้าใจกระบวนการเหล่านี้ก่อนออกเดินทาง

4.1 บนเรือจะต้องปราศแรงงานบังคับ แรงงานเกณฑ์แรงงานขัดหนี้ แรงงานที่ถูกกักขัง แรงงานที่ถูกผูกมัดไว้ด้วยสัญญา (indentured labor) แรงงานที่ผลิตโดยนักโทษ หรือแรงงานจากการค้ามนุษย์ในทุกรูปแบบ เว้นเสียแต่ว่าได้มีการจัดทำเอกสารและลงนามเพื่อตกลงเบิกค่าจ้างล่วงหน้าแล้ว

4.2 จะต้องมีการเก็บรักษาเอกสารส่วนบุคคลของลูกเรือตามกระบวนการทางกฎหมาย และลูกเรือจะต้องสามารถเข้าถึงเอกสารเหล่านั้นได้

4.3 เสรีภาพในการเคลื่อนไหวของลูกเรือจะต้องไม่ถูกจำกัดอย่างไม่มีเหตุผลสมควร และลูกเรือจะต้องไม่ถูกกักขังหน่วงเหนี่ยวอย่างไม่สมเหตุสมผลทั้งในและนอกเวลาปฏิบัติหน้าที่

4.4 จะต้องเก็บรักษาบันทึกการว่าจ้าง สัญญา และเอกสารยืนยันทางกฎหมายต่างๆ ไว้อย่างครบถ้วน

4.5 ทุกคนย่อมมีสิทธิตามกฎหมายในการทำงาน

4.6 ในกรณีของเรือประมงที่อยู่ในทะเลหลวง:

4.6.1 พนักงานมีเสรีภาพในการบอกเลิกการจ้างงานในตารางจอดเทียบท่าเรือถัดไป โดยจะต้องแจ้งให้กัปตันเรือทราบล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 10 วันก่อนเรือจอดเทียบท่า

4.6.2 อาจมีการเก็บค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการส่งพนักงานกลับประเทศสำหรับพนักงานที่สิ้นสุดการจ้างงานก่อนวันที่ระบุในสัญญา โดยค่าใช้จ่ายนี้จะได้รับการคำนวณตามอัตราสัดส่วน

4.7 เรือ/บริษัทเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการส่งพนักงานกลับประเทศเมื่อสิ้นสุดสัญญาหรือสิ้นสุดการเดินเรือ หรือการยุติสัญญา

5. อายุของพนักงานทุกคนจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด

ลูกเรือจะต้องมีอายุครบตามที่กฎหมายกำหนดให้สามารถทำงานบนเรือประมงได้ และงานที่มอบหมายให้ลูกเรือแต่ละรายจะต้องเหมาะสมกับอายุและระดับประสบการณ์ของพวกเขา รวมถึงจะต้องมีขั้นตอนการตรวจสอบอายุของการว่าจ้างงานใหม่เพื่อให้มั่นใจว่าไม่มีการใช้แรงงานเด็ก

5.1 มีการตรวจสอบอายุของลูกเรือทุกคนก่อนทำการเซ็นสัญญา
5.2 ลูกเรือที่มีอายุอยู่ระหว่างระดับอายุขั้นต่ำในการทำงานถึงอายุ 18 ปี จะต้องได้รับการประเมินงานที่บุคคลดังกล่าวสามารถทำสำเร็จได้เพียงล่าพังโดยไม่ก่อให้เกิดอันตราย
5.3 ระดับอายุขั้นต่ำที่สามารถทำงานได้ตามกฎหมายให้เป็นไปตามที่กำหนดโดยเจ้าหน้าที่กฎหมายแรงงานของพื้นที่นั้นๆ เช่น พื้นที่ชายฝั่ง หรือรัฐเจ้าของธงเรือ
5.4 เอกสารของลูกเรือที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีจะต้องได้รับการดูแลรักษา และนำมาแสดงได้หากมีการร้องขอ

6. พนักงานทุกคนต้องได้รับค่าตอบแทนที่เป็นธรรม

ค่าตอบแทนของลูกเรือจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขของกฎหมาย และมีการเก็บรักษาบันทึกไว้อย่างละเอียด รวมถึงมีการจัดทำขั้นตอนการจ่ายค่าตอบแทนในรูปแบบเอกสาร และลูกเรือทุกคนจะต้องเข้าใจถึงขั้นตอนต่างๆ เหล่านั้น

6.1 มีการเก็บรักษาบันทึกการจ่ายเงินเดือนตามกฎหมาย ซึ่งรวมถึงโบนัส และการหักลบเงินจำนวนต่าง ๆ
6.2 มีการออกสลิปเงินเดือน (หรือเอกสารหลักฐานการจ่ายเงิน) ให้แก่ลูกเรือ พร้อมรายละเอียดการจ่ายเงินและการดำเนินการอื่นๆ อย่างชัดเจนในทุกกรณี เช่น จำนวนชั่วโมงการทำงานปกติและทำงานล่วงเวลา ค่าตอบแทนการทำงานปกติและทำงานล่วงเวลา และการหักลบเงินใดๆ ตามกฎหมายหรือการหักลบตามที่ตกลงกัน
6.3 ลูกเรือได้รับค่าตอบแทนทุกเดือน หรือตามรอบการจ่ายประจำอื่นๆ (ไม่น้อยกว่าหนึ่งครั้งในทุกๆ สามเดือน)
6.4 ไม่สามารถหักลบค่าตอบแทนได้ นอกจากเป็นการดำเนินการทางวินัยตามกฎหมาย หรือเหตุผลอื่นๆ ในสัญญา เช่น การจ่ายล่วงหน้า โดยการตกลงกับลูกเรือโดยการทำเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ล่วงหน้า
6.5 ลูกเรือจะได้รับการจ่ายค่าตอบแทนโดยตรง หรือจะจ่ายค่าตอบแทนดังกล่าวไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนไปยังสมาชิกลูกเรือที่ได้รับการแต่งตั้งก็ได้ ทั้งนี้ โดยไม่มีค่าใช้จ่ายใดๆ เพิ่มเติม
6.6 ค่าตอบแทนที่จ่ายจะเท่ากับจำนวนค่าตอบแทนที่ระบุในสัญญา

7. ชั่วโมงการทำงานสำหรับพนักงานมีความเหมาะสม

ลูกเรือปฏิบัติหน้าที่และพักผ่อนในโครงสร้างบนเรือที่มีความเหมาะสม และทำให้สามารถเดินเรือต่อไปได้อย่างปลอดภัย ชั่วโมงการทำงานต้องเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และตามที่ตกลงกันในสัญญาของลูกเรือ

7.1 เก็บรักษารายชื่อลูกเรือ และบันทึกเวลาทำงานของสมาชิกแต่ละคนอย่างถูกต้องแม่นยำ
7.2 เรือทุกลำที่มีขนาดความยาว 24 เมตรหรือมากกว่าต้องมี "ระดับความจุต่ำสุด (minimum level of manning)" เพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัย พร้อมระบุจำนวนและคุณสมบัติของคนหาปลาที่จำเป็นต้องมี
7.3 สำหรับเรือที่ออกทะเลเป็นเวลามากกว่าสามวัน ชั่วโมงการพักของลูกเรือจะต้องไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมงในทุกๆ รอบระยะเวลา 24 ชั่วโมง และในทุกๆ หนึ่งสัปดาห์จะต้องได้ชั่วโมงพักรวมกันถึง 77 ชั่วโมง
7.4 โดยในระหว่างช่วงที่มีการจับปลาและการแปรรูปปลาอย่างต่อเนื่อง ชั่วโมงการพักขั้นต่ำ 10 ชั่วโมงต่อวันดังกล่าวอาจถูกปรับลดลงได้ แต่จะต้องไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมงที่ต่อเนื่องกัน อย่างไรก็ตาม ลูกเรือจะต้องได้พักตามช่วงเวลาที่กำหนดโดยเร็วที่สุดเมื่อสามารถทำได้

8. พนักงานมีอิสระภาพในการใช้สิทธิเพื่อการจัดตั้ง และ/หรือ เข้าร่วมกับสหภาพแรงงาน และเสรีภาพในการเจรจาต่อรองตามที่กฎหมายกำหนด

ลูกเรือมีสิทธิเสรีภาพในการเข้าร่วมหรือก่อตั้งสมาคมตามความประสงค์ของตนเอง และรวมกลุ่มเจรจาต่อรองโดยไม่มีผลกระทบต่อคำสั่งของหัวหน้าทีมและหน้าที่ความรับผิดชอบโดยรวมเกี่ยวกับความปลอดภัยของลูกเรือและการทำงานบนเรือ

8.1 ลูกเรือมีสิทธิเสรีภาพในการเข้าร่วมสมาคม และสามารถเข้าร่วมหรือจัดตั้งสหภาพต่างๆ ได้ด้วยตนเอง
8.2 ลูกเรือมีสิทธิในการดำเนินการเจรจาต่อรองเกี่ยวกับค่าตอบแทนหรือเงื่อนไขการจ้างต่างๆ
8.3 กัปตันเรือ หรือเจ้าของเรือจะต้องจัดทำข้อตกลงการเจรจาเกี่ยวกับค่าตอบแทนหรือเงื่อนไขการจ้างต่างๆ หรือสัญญาจ้างแรงงานที่ครอบคลุมถึงสมาชิกลูกเรือให้พร้อมไว้ให้ลูกเรือตรวจสอบเมื่อมีการร้องขอ

9. พนักงานได้รับการดูแลสุขภาพ และความปลอดภัยในที่ทำงาน

สภาพการทำงานบนเรือจะต้องมีความปลอดภัยและถูกสุขอนามัย โดยจะต้องทำให้แน่ใจว่ามีสวัสดิการด้านความต้องการพื้นฐานของลูกเรืออย่างพอเพียง สุขภาพและความปลอดภัยของลูกเรือมีความสำคัญเป็นอันดับแรก และมีการเตรียมการแพทย์ฉุกเฉินไว้พร้อมเสมอ

9.1 เรือต้องมีสภาพที่แข็งแรงและพร้อมสำหรับการออกทะเล โดยต้องได้รับการสำรวจตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ และต้องทำการตรวจสอบด้านความแข็งแรงและความปลอดภัยด้วยเช่นกัน
9.2 มีนโยบายและแนวปฏิบัติด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่ช่วยป้องกันความเสี่ยงให้แก่ลูกเรือ และนโยบายเหล่านี้มีพื้นฐานมาจากการประเมินความเสี่ยงสำหรับเรือลำดังกล่าวโดยเฉพาะ
9.3 สำหรับการทำงานบนเรือที่มีความยาว 24 เมตรขึ้นไป ลูกเรือทุกคนจะต้องมีใบรับรองแพทย์อย่างละเอียด
9.4 มีอุปกรณ์การแพทย์และอุปกรณ์กู้ชีพพร้อมไว้บนเรือ และอุปกรณ์เหล่านี้ต้องมีอยู่ในจำนวนที่เหมาะสมกับจำนวนลูกเรือและระยะเวลาของการเดินเรือ
9.5 ต้องมีบุคคลที่คุณสมบัติ หรือผ่านการฝึกด้านการปฐมพยาบาลเบื้องต้นอย่างน้อยหนึ่งคนที่จะสามารถใช้อุปกรณ์ทางการแพทย์บนเรือได้
9.6 มีการเก็บรักษาบันทึกการเจ็บป่วยและการได้รับบาดเจ็บ
9.7 ในกรณีที่มีการบาดเจ็บสาหัส ลูกเรือมีสิทธิขึ้นเทียบฝั่งได้
9.8 ลูกเรือจะได้รับอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (Personal Protective Equipment: PPE) และชุดที่ใช้สวมใส่ในการทำงาน (เพื่อให้สอดคล้องกับการประเมินความเสี่ยงนโยบายและการปฏิบัติด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย) โดยลูกเรือไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในส่วนนี้ อีกทั้งหากอุปกรณ์หรือชุดทำงานชำรุดจากการใช้งานปรกติ ลูกเรือจะได้รับอุปกรณ์หรือชุดใหม่มาแทนที่
9.9 ลูกเรือสามารถเข้าถึงสวัสดิการพื้นฐานต่างๆ ได้ เช่น น้ำดื่ม และห้องสุขา ทั้งในช่วงเวลาทำงาน และช่วงเวลาพัก
9.10 มีการประเมินปริมาณน้ำ (และอาหารสำหรับการเดินเรือในระยะเวลาที่ยาวกว่ากำหนด) ต่อจำนวนลูกเรือในทุกเที่ยวการเดินทาง
9.11 มีการจำกัดไม่ให้ลูกเรือที่ไม่มีประสบการณ์หรือไม่มีทักษะเข้าถึงพื้นที่อันตรายซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยได้
9.12 แพ หรือเรือกู้ชีพมีเนื้อที่เพียงพอสำหรับลูกเรือทุกคน สามารถเคลื่อนกำลังพลได้โดยง่าย และทุกคนบนเรือได้ฝึกการใช้เรือกู้ชีพในสถานการณ์ฉุกเฉิน
9.13 เรือมีพื้นที่สุขาภิบาลส่วนบุคคล และในเรือที่มีขนาดความยาวมากกว่า 24 เมตรจะต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ด้วย

10. พนักงานเข้าถึงขั้นตอนในทางปฏิบัติที่เป็นธรรม

เรือประมงมีขั้นตอนในทางปฏิบัติที่เป็นธรรมและโปร่งใสเพื่อให้มั่นใจว่าการสิ้นสุดสัญญา การพิจารณาเรื่องร้องทุกข์ และการพิจารณาความผิดทางวินัยนั้นเป็นไปอย่างยุติธรรมและเป็นความลับ การแก้ไขเหตุการณ์ใดๆ จะเป็นไปโดยปราศจากผลกระทบต่อลูกเรือ และเหตุการณ์นั้นๆ จะได้รับการเฝ้าระวังให้คลี่คลายไปโดยปราศจากความลำเอียง

10.1 มีระบบที่ใช้ในการสอดส่องดูแลและรายงานข้อกังวลและคำร้องทุกข์ใดๆ ซึ่งลูกเรือ/พนักงานสามารถใช้ได้โดยไม่มีความเสี่ยงทำให้พวกเขาได้รับผลที่ตามมาในแง่ลบ

10.2 มีการแจ้งให้ทราบถึงขั้นตอนปฏิบัติในการสิ้นสุดสัญญา การพิจารณาเรื่องร้องทุกข์ และการพิจารณาความผิดทางวินัยอย่างแพร่หลายก่อนออกเดินเรือ และตรวจสอบให้มั่นใจว่าลูกเรือทุกคนเข้าใจขั้นตอนการปฏิบัติต่างๆ ดังกล่าวแล้ว

10.3 ขั้นตอนในทางปฏิบัตินี้รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียง คำจำกัดความของ การรักษาความลับ ช่องทางการรายงานกลไกในการรายงานบุคคลใดๆ ที่ไม่ใช่หัวหน้างานโดยตรงของลูกเรือ วิธีการติดตามผลการร้องทุกข์ที่ได้รายงานไปแล้ว วิธีการที่ลูกเรือสามารถตรวจสอบสถานะการร้องเรียน การตอบโต้ที่ต้องห้าม และระบบการอุธรณ์สำหรับการแก้ไขข้อร้องเรียนและการพิจารณาความผิดทางวินัยที่ไม่เป็นที่พึงพอใจ

10.4 เรื่องร้องทุกข์จะได้รับการสืบสวนและตัดสินอย่างรวดเร็วด้วยความเป็นกลางและเป็นธรรม

10.5 ผู้ตรวจสอบหรือผู้สังเกตการณ์สามารถขอสัมภาษณ์พนักงานได้ในสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย

11. การดำเนินธุรกิจจะต้องเป็นไปอย่างยั่งยืนและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

เราสนับสนุนให้เรือประมงทุกลำดำเนินงานบนพื้นฐานของความรับผิดชอบและการให้ความเคารพต่อระบบนิเวศน์ พร้อมกับช่วยลดการส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางทะเล เรือประมงควรมุ่งปฏิบัติงานให้บรรลุมาตรฐานสูงสุด และเป็นไปตามอนุสัญญาและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง แต่ถึงแม้เรื่องดังกล่าวจะเป็นส่วนที่สำคัญอย่างยิ่ง อย่างไรก็ตาม หลักเกณฑ์ทางสิ่งแวดล้อมจะไม่ถูกรวมไว้เป็นส่วนหนึ่งของการตรวจสอบในกระบวนการนี้ โปรดอ้างถึงเอกสารแนะแนวเพื่อศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม

12. มีการตรวจสอบความคืบหน้าและการปฏิบัติตาม

การปฏิบัติตาม VCoC จะมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเมื่อมีการสอดส่องดูแลและตรวจสอบในแต่ละรายการที่กำหนดไว้ โดยจะเริ่มใช้โครงการ VIP เมื่อมีการตรวจพบการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขในประการสำคัญหรือการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขอย่างร้ายแรง

12.1 ควรตรวจสอบกิจกรรมที่เกิดจากการปฏิบัติงานโดยใช้หลักเกณฑ์ใน VCoC ฉบับนี้

12.2 ควรมีการตรวจสอบระบบและนโยบายต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ

12.3 จะต้องไม่มีลูกเรือหรือพนักงานคนใดได้รับการลงโทษหรือถูกไล่ออกอันเนื่องมาจากการให้ข้อมูลที่เป็นความจริง หรือในการให้ความช่วยเหลือเพื่อการปฏิบัติตาม VCoC ฉบับนี้

12.4 โครงการ VIP จะเริ่มต้นขึ้นหากพื้นที่สำหรับการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง (Areas For Continuous Improvement: AFIs) มีการระบุในระหว่างที่มีการตรวจสอบการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของ VCoC

12.5 โครงการ VIP จะรวมถึงเอกสารเกี่ยวกับการกระทำที่ตรวจพบ เหตุการณ์สำคัญและช่วงระยะเวลาต่างๆ ด้วย

การแจ้งเบาะแสและข้อร้องเรียนการไม่ปฏิบัติตามหรือปฏิบัติฝ่าฝืน สามารถยื่นเรื่องได้ที่:

ที่อยู่: 72/1 หมู่ 7 ถนนเศรษฐกิจ 1 ตำบลท่าทราย

อำเภอเมืองสมุทรสาคร 74000 ประเทศไทย

โทรศัพท์: +66 (0) 3481-6500 โทรสาร: +66 (0) 3481-6499

อีเมลลับเฉพาะ: VesselCode@thaiunion.com

การไม่ปฏิบัติตามหลักปฏิบัตินี้ หรือการไม่สามารถดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องตามแนวทางหรือวิธีการที่แนะนำได้ จะส่งผลให้เกิดการยกเลิกสัญญาและการดำเนินคดีทางกฎหมาย โดยปราศจากสิทธิในการเรียกร้องเพื่อเยียวค่าความเสียหายใดๆ

ประกาศ ณ วันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2563

.....

นายเชง นิรุตตินานนท์
ประธานคณะกรรมการบริหาร
บริษัท ไทยยูเนี่ยน กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

.....

นาย ธีรพงศ์ จันศิริ
ประธานกรรมการบริหาร และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
บริษัท ไทยยูเนี่ยน กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

รับทราบและยอมรับ

ข้าพเจ้าขอยืนยันว่า ข้าพเจ้าได้อ่านและเข้าใจข้อความในแนวปฏิบัติด้านแรงงานบนเรือประมงของกลุ่มบริษัท ไทยยูเนี่ยน ฉบับนี้อย่างถี่ถ้วนแล้ว ข้าพเจ้าในฐานะที่เป็นตัวแทนผู้มีอำนาจของบริษัทฯ ขอให้คำมั่นว่าบริษัทฯ และ/หรือ เรือประมงที่เกี่ยวข้อง จะปฏิบัติตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่ระบุในแนวปฏิบัติฉบับนี้ หากมีการตรวจสอบพบการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดในแนวปฏิบัติด้านแรงงานบนเรือประมงของกลุ่มบริษัท ไทยยูเนี่ยน เราจะดำเนินการเพื่อแก้ไขปรับปรุงความบกพร่องนั้นๆ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด

คู่ค้า: _____

ที่อยู่: _____

ตัวแทน: _____

ลายเซ็น: _____

วันที่: _____