

ชีวิตระหว่างการเคลื่อนย้าย ของลูกเรือประมง

มาลี สิทธิเกรียงไกร

ผู้เขียนขอขอบคุณมูลนิธิเครือข่ายส่งเสริมคุณภาพชีวิตแรงงานที่อนุเคราะห์ข้อมูล ร่วม
แบ่งปันสถานการณ์การค้าทาสยุคใหม่ ช่วยแนะนำกรณีศึกษาให้ผู้เขียน ผู้เขียน
ขอขอบคุณกรณีศึกษาทั้งสามคนและลูกเรือประมงอีกหลายคนที่ช่วยอธิบายให้ผู้เขียน
เข้าใจชีวิตระหว่างการเดินทางอย่างกระตือรือร้น

บทนำ

ช่วงต้น พ.ศ. 2558 ปรากฏข่าวบนหน้าหนังสือพิมพ์และสื่อโทรทัศน์ต่างๆ เกี่ยวกับชีวิตแรงงานไทยที่ถูกหลอกไปเป็นลูกเรือประมงและกลายเป็นคนตกเรือที่เกาะอัมบน ประเทศอินโดนีเซีย (ไทยรัฐออนไลน์, 19 กันยายน 2557; โพสต์ทูเดย์, 2 พฤศจิกายน 2558; สำนักข่าวชายขอบ, 18 มีนาคม 2558; ผู้จัดการออนไลน์, 25 มีนาคม 2558; ไทยพีบีเอส, 10 เมษายน 2558) รายงานข่าวเหล่านี้กล่าวถึงการกดขี่ การเอาเปรียบของธุรกิจเรือประมงที่มีการปลอมแปลงเอกสารที่ระบุตัวตนของลูกเรือประมง การใช้งานเยี่ยงทาสจนทำให้ลูกเรือประมงจำนวนมากทนไม่ไหวกลายเป็นคนตกเรือ เมื่อข่าวนี้แพร่กระจายออกไปได้ทำให้ภาครัฐออกมาปราชญ์ว่าให้ระมัดระวังการนำเสนอข่าว เพราะจะทำให้ภาพพจน์ของประเทศไทยกับการค้ามนุษย์มีความชัดเจนมากขึ้น และอาจจะทำให้มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมประมงที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจราว 233 พันล้านบาทต่อปี (กรีนพีซ, 2560)

อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากนั้น รัฐบาลไทยได้ช่วยเหลือและประสานงานร่วมกับมูลนิธิเครือข่ายส่งเสริมคุณภาพชีวิตแรงงาน หรือ LPN ให้ลูกเรือประมงจำนวน 168 คน ได้เดินทางกลับเข้าสู่ประเทศไทย (มูลนิธิเครือข่ายส่งเสริมคุณภาพชีวิตแรงงาน และศูนย์ปฏิบัติการช่วยเหลือลูกเรือประมง, 2558) เรื่องเล่าของลูกเรือเกี่ยวกับการเผชิญกับความยากลำบาก การถูกเอาเปรียบและใช้แรงงานเยี่ยงทาสได้ปรากฏสู่สังคมภายนอกมากขึ้น จนทำให้สหภาพยุโรปส่งใบเหลืองให้ไทยเร่งจัดการปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุมจนไม่ได้มาตรฐาน

ที่กำหนด (Illegal Unreported and Unregulated Fishing: IUU Fishing) ใน พ.ศ. 2558 ประเทศไทยถูกจัดลำดับเป็นประเทศที่มีปัญหาการค้ามนุษย์ในระดับ Tier 3 ซึ่งเป็นระดับที่ปัญหาการค้ามนุษย์มีความรุนแรงและรัฐบาลไม่ได้ใส่ใจในการแก้ไขปัญหา หากไม่เร่งรีบแก้ไขจะถูกตัดสิทธิทางการค้า ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงเร่งรัดปัญหาการละเมิดสิทธิและการค้ามนุษย์จนสามารถเลื่อนมาอยู่ในระดับ Tier 2 ใน พ.ศ. 2559 (TIP Report, 2016)

จากสถานการณ์ดังกล่าว การวิเคราะห์การค้ามนุษย์และการละเมิดสิทธิมนุษยชนจึงเป็นประเด็นที่นักวิชาการ ผู้สื่อข่าว และรัฐให้ความสนใจ เพราะเกี่ยวข้องกับ “หน้าตา” ของประเทศ ในช่วง พ.ศ. 2558–2559 งานศึกษาเกี่ยวกับลูกเรือประมงจึงให้น้ำหนักกับการเอาเปรียบ กดขี่ การทำร้ายแรงงานประมง และงานวิเคราะห์เชิงนโยบาย กฎหมายที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (Chantavanich et al., 2016; กรรณภัทร, 2559; ทานตะวัน, 2553; สุภาวงศ์ และคณะ, 2552; อมรรวณ, 2550) ผู้เขียนมีข้อสังเกต 2 ประการต่องานศึกษาเหล่านี้ ประการที่หนึ่ง การมองว่า ลูกเรือประมงคือเหยื่อ ผู้ถูกกระทำ ดังจะเห็นได้จากเรื่องเล่าต่างๆ ที่แสดงให้เห็นถึงชีวิตความเป็นอยู่ที่ยากลำบาก ถูกเอารัดเอาเปรียบ ซึ่งมักจะปรากฏบนรายงานของหน่วยงานพัฒนาเอกชนและสื่อสิ่งพิมพ์ ประการที่สอง การศึกษามักมุ่งไปที่การแก้ไขปัญหาการค้ามนุษย์หรือการทำอย่างไรให้ประเทศไทยไม่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มผู้ละเมิดสิทธิมนุษยชน หรือการค้ามนุษย์ ซึ่งจะมีผลต่อภาพลักษณ์ของประเทศ และมีการวิเคราะห์ลักษณะการใช้แรงงานลูกเรือประมงดังกล่าวว่า เป็นการค้าทาสยุคใหม่ (modern slavery)

บทความนี้ให้ความสำคัญกับการอธิบายชีวิตลูกเรือประมงแต่ไม่ได้มองว่าพวกเขาเป็นแรงงานทาสหรือเหยื่อค้ามนุษย์ที่ยอมจำนนต่อการบังคับควบคุมของไต้ก๋งเรือเท่านั้น แต่พวกเขาพยายามดิ้นรนแสวงหาอิสรภาพ

ออกจากขบวนการนี้ เมื่อได้หลุดรอดไปแล้ว ยังได้นำชุดประสบการณ์เดิมนั้นไปใช้เพื่อช่วยเหลือผู้ที่ประสบปัญหาเช่นเดียวกับตนเอง โดยนำมิติด้านเวลาและสถานที่มาอธิบายให้เห็นว่า การเคลื่อนย้ายของทุนในอุตสาหกรรมประมงนั้นให้ความสำคัญกับมิติด้านเวลาเพื่อให้การเคลื่อนย้ายของสิ่งของและทุนดำเนินไปอย่างรวดเร็ว ลดต้นทุนค่าใช้จ่าย การเคลื่อนย้ายอย่างรวดเร็วนี้บีบคั้นแรงงานจากลูกเรือประมง ทำให้ชีวิตลูกเรือประมงเสมือนเป็นเครื่องจักรทำงานอยู่ตลอดเวลา อย่างไรก็ตาม ลูกเรือประมงต่างก็พยายามหนีออกจากการควบคุมของทุน บางคนสามารถหลบหลีกและนำประสบการณ์ตนเองไปใช้เพื่อประโยชน์คนอื่นต่อไป

การศึกษานี้ใช้วิธีการสัมภาษณ์เป็นรายกรณีและสนทนากลุ่ม หนึ่งด้วยข้อจำกัดของการเข้าถึงผู้ให้ข้อมูลและระยะเวลาการทวิวิจัย ผู้เขียน จึงเลือกกลุ่มประชากรที่ศึกษาจากลูกเรือประมงที่ได้รับความช่วยเหลือจากมูลนิธิเครือข่ายส่งเสริมคุณภาพชีวิตแรงงาน (Labor Rights Promotion Network: LPN) 3 กรณีคือ ทินกร พรชัย และเหยี่ยว

การเคลื่อนย้ายของ “ทุน” ในอุตสาหกรรมประมง

บทความนี้ศึกษาชีวิตลูกเรือประมงที่อยู่ในระหว่างการเดินทางจากจุดเริ่มต้นไปสู่จุดหมาย โดยจุดเริ่มต้นมาจากความต้องการสะสมทุน แต่เพราะการเดินทางและประสบการณ์จากการเป็นลูกเรือประมงทำให้ความคิดเดิมนั้นเปลี่ยนแปลงไป โดยบทความนี้จะอธิบายว่า การเปลี่ยนแปลงนั้นมาจากความพยายามตรึงเวลาและสถานที่ของลูกเรือประมงให้หยุดนิ่งโดยกลุ่มทุนในอุตสาหกรรมประมงผ่านไต้ก๋ง ไต้ก๋งเป็นผู้ควบคุมให้เวลาและระยะทางหดสั้นลงเพื่อให้อาหารทะเลต่างๆ ไปถึงตลาดด้วยความรวดเร็ว

แต่ท่ามกลางการเคลื่อนย้ายอย่างรวดเร็วของทุน เดวิด ฮาร์วีย์ (David Harvey, 1990) ได้ใช้คำว่า “Time and Space Compression” เพื่ออธิบายว่า “ทุน” (capital) เคลื่อนตัวอย่างรวดเร็วในยุคโลกาภิวัตน์ ทำให้ระยะทางหดสั้นลง

ในยุคโลกาภิวัตน์ สิ่งของต่างๆ ถูกทำให้มีความเหมือนกัน คล้ายคลึงกัน ไม่ว่าจะเสพจากมุมใดบนโลกใบนี้ก็ไม่แตกต่างกัน ในอุตสาหกรรมประมง สัตว์น้ำที่จับมาได้จากทะเลจีนใต้จะต้องไปถึงมือผู้บริโภคแถบยุโรปในสภาพที่สดเสมือนเพิ่งจับขึ้นมาจากแหล่งกำเนิดของมัน ภายใต้การเคลื่อนย้ายที่รวดเร็วนี้จำเป็นต้องพึ่งพาเทคโนโลยี อุตสาหกรรมประมงจึงเปลี่ยนการใช้เครื่องมือหรือเครื่องทุ่นแรงที่สามารถจับสัตว์น้ำได้ทีละมากๆ ประเทศไทยได้เข้าสู่การผลิตแบบนี้ ตั้งแต่ พ.ศ. 2503 มีการเปลี่ยนแปลงมาใช้เวลานาก และเปลี่ยนจากเรือที่ไม่ใช้เครื่องยนต์มาเป็นเรือที่ใช้เครื่องยนต์ เพื่อย่นระยะเวลาไปสู่เป้าหมาย จับสัตว์ทะเลได้เร็วและจำนวนมากขึ้น ในช่วงนี้เอง ประมงไทยได้รับการสนับสนุนด้านเทคโนโลยี การลงทุนจากประเทศที่พัฒนาแล้วและจากองค์กรระหว่างประเทศ เพื่อใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น โรงงานผลิตน้ำแข็ง โรงงานห้องเย็น และโรงงานแปรรูปสินค้าสัตว์น้ำ เพื่อเป็นพื้นที่รองรับอุตสาหกรรมประมงและแปรรูปอาหารทะเลออกสู่ตลาดทั้งภายในและต่างประเทศ

อย่างไรก็ตาม เมื่อขยายพื้นที่การหาสัตว์น้ำไปยังน่านน้ำประเทศเพื่อนบ้าน ใน พ.ศ. 2535 ทำให้ได้สัตว์น้ำมากขึ้น แต่นั่นหมายความว่า การเดินทางที่ไกลขึ้นเพื่อหาสัตว์น้ำในน่านน้ำประเทศเพื่อนบ้าน จะใช้เวลามากขึ้น มีการเปลี่ยนแปลงปัจจัยการผลิตให้มีความทันสมัยมากขึ้น เช่น ใช้เครื่องโซนาร์ (sonar) เพื่อช่วยจับตำแหน่งปลาได้อย่างรวดเร็วและแม่นยำ เรือประมงเองมีระบบแช่แข็งสัตว์น้ำ และเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพในการลากอุปกรณ์หาสัตว์น้ำขนาดใหญ่ สิ่งเหล่านี้เป็นการเพิ่มต้นทุนให้แก่อุตสาหกรรม

ประมง ซึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้หากต้องการจำนวนสัตว์น้ำในปริมาณมาก และคงความสดใหม่เมื่อถึงปลายทาง แต่ต้นทุนอีกประเภทหนึ่งที่อาจจะสามารถจัดการให้ต่ำลงได้ คือ ค่าตอบแทนแรงงานลูกเรือประมง จนนำไปสู่การละเมิดสิทธิมนุษยชน

หลากหลายชีวิต (ไร้ค่า)

ทินกร วันที่พบทินกรเมื่อประมาณ 2 ปีที่แล้ว เป็นช่วงที่ทินกรเพิ่งได้รับความช่วยเหลือจากมูลนิธิเครือข่ายส่งเสริมคุณภาพชีวิตแรงงานจากเกาะอัมบน ประเทศอินโดนีเซีย ทินกรเป็นชาวมอญ ก่อนเดินทางมายังประเทศไทย เขาอาศัยอยู่กับครอบครัวที่เมืองมะละแหม่ง รัฐมอญ เขาไม่เคยได้เรียนหนังสือ ออกไปรับจ้างตลอด วันหนึ่งกลับมาบ้านและทราบบว่าพ่อแม่เลิกกันรู้สึกเสียใจมาก จึงไปพักอาศัยกับพี่สาว ซึ่งแต่งงานมีครอบครัวแล้ว และฐานะยากจน ทินกรจึงไม่ยอมกอยู่เป็นภาระของพี่สาว เขาจึงหนีออกมาและไปพักอาศัยกับเพื่อนตั้งแต่อายุ 13 ปี ต่อมาทินกรได้เดินทางมายังเมียวดีซึ่งที่ไม่รู้ว่าอยู่ที่ไหนและจะไปทำอะไร แต่บอกคนแถวนั้นว่า “จะไปยูเรียว” ซึ่งหมายถึงจะไปประเทศไทย ผู้คนที่ชี้ต่อๆ กันมาว่าให้เดินทางไปทางนี้จนมาถึงแม่สอด เขาก็เดินทางมาเรื่อยๆ แบบไม่มีหลักฐานการเดินทางเข้าประเทศไทย ซ้ำมชายแดนแม่สอดด้วยเงิน 500 จัด มาที่แม่สอด เขาพูดภาษาไทยไม่ได้เลย ไม่รู้จักใครเลย จนกระทั่งพบคนในหมู่บ้านเดียวกันมาขายดอกไม้อยู่ที่ตลาดแม่สอด ต่างคนต่างร้องไห้ และต่อมาถูกหลอกให้มาที่มหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร เป็นคนงานแกะกุ้ง ต่อมาถูกหลอกจับขังลือคฤณแจไว้อยู่ในห้องราว 2 สัปดาห์พร้อมกับชาวพม่าอีก 20 คนแล้วถูกปล่อยลงเรือประมงพร้อมกับแรงงานชาวพม่า ไทย และเขมร

ทินกรใช้ชีวิตเป็นลูกเรือประมงประมาณ 11 ปี เคยเป็นคนตกเรือ 2 ครั้ง ปัจจุบันอายุ 30 ปี

พรชัย เป็นคนจังหวัดเพชรบุรี มีพี่น้อง 4 คน พี่คนโตเสียชีวิตไปแล้ว เหลือแต่น้องสาวและน้องชาย มีความตั้งใจไปเป็นช่างบนเรือประมง เขาสมัครไปทำงานนี้ตอนอายุ 30 กว่าปี ช่วงก่อนที่จะไปลงเรือ เขาเป็นคนค่อนข้างเกรง ตีดยาเสพติด เป็นผู้ที่สร้างความเดือดร้อนมาให้กับครอบครัว จึงตัดสินใจลงเรือเพื่อปรับเปลี่ยนตนเองอย่างน้อยก็ห่างไกลจากยาเสพติด และเห็นถึงรายได้จำนวนมากที่อาจจะช่วยจุนเจือครอบครัวได้บ้าง เขาบอกว่า การตัดสินใจออกทะเลจะช่วยให้เขาสัมเรื่องต่างๆ ที่เกิดขึ้นในอดีต และคิดว่าจะได้เห็นท้องฟ้าและทะเลตามที่เคยเห็นในภาพยนตร์ พรชัยมีชีวิตคล้ายๆ กับเหยี่ยว มีประวัติชีวิตค่อนข้างโหดโผน กล้าได้กล้าเสีย คนในครอบครัวมองว่า พรชัยเป็นคนสร้างปัญหาให้กับครอบครัวเสมอ พรชัยตัดสินใจลงเรือเพราะได้ยินมาว่าได้ค่าตอบแทนสูง และต้องการหักดิบตนเองจากยาเสพติด แม้ว่าเขาจะสมัครใจลงเรือ แต่เขาก็ไม่เคยเห็น *Seaman Book*¹ เลย

เหยี่ยว ชายรูปร่างสันทนต์ตัดผมเรียบบ่อย มีน้ำเสียงและการตอบโต้ บทสนทนาที่ชัดเจน หนักแน่น ทำให้พอคาดคะเนได้ว่าชายคนนี้มีอะไรที่แตกต่างจากคนอื่น ๆ เขาเล่าว่า เขาเคยมีปัญหาด้านศีลธรรม และถูกจับขังคุกประมาณ 2 ปีกว่า พอออกจากคุกไปสมัครงานที่ไหนก็ไม่มีใครรับ ก่อนลงเรือก็พอทราบข้อมูลเกี่ยวกับการค้ามนุษย์แต่เนื่องจากมีลูกอายุ 6

¹ คือหนังสือคนประจำเรือ เป็นเอกสารที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีหรือกรมเจ้าท่าออกให้กับบุคคลผู้ประสงค์จะลงทำการในเรือเดินทะเลสำหรับการบันทึกประวัติการทำงานในเรือและใช้ตรวจสอบระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ในเรือ เพื่อสมัครสอบขอรับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถและให้ใช้เป็นเอกสารพยานการเลิกจ้าง

ปี และแม่ที่ซราแล้ว จำเป็นต้องหาเงินมาเพื่อเลี้ยงครอบครัว เขี่ยวอยู่บนเรือประมาณ 2 ปีกว่า สัมครไปเป็นช่างเครื่อง แต่เมื่อลงเรือประมงไปแล้ว เขากลายเป็นลูกเรือประมง คัดแยกปลา ซึ่งไม่ได้เป็นไปตามที่ตนเองคาดหวังไว้ เขาจึงพยายามหาทางหนีจากการควบคุม

การเปลี่ยนแปลงอัตลักษณ์

ก่อนที่ลูกเรือประมงจะลงเรือจะต้องทำหนังสือคนประจำเรือที่เรียกว่า Seaman Book เพื่อระบุตัวตนก่อนเดินทาง บางคนรู้ว่าการออกเรือประมงนอกน่านน้ำในประเทศเพื่อนบ้านจะต้องมีหนังสือแสดงอัตลักษณ์บุคคลนี้ แต่มักจะไม่เคยเห็นหนังสือนี้ กรณีที่ทinkerนั้น เนื่องจากเขาลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย ได้กั๊งจึงดำเนินการออกหนังสือคนประจำเรือให้ ซึ่งระบุตัวตนที่แตกต่างจากตัวตนเดิมอย่างสิ้นเชิง อย่างไรก็ตาม หนังสือคนประจำเรือของลูกเรือประมงทุกคนจะถูกได้กั๊งยึดหรือทำลายหนังสือคนประจำเรื่อนั้นไว้ แล้วตั้งชื่อ-นามสกุลใหม่ให้แก่ลูกเรือประมง กรณีที่ทinker ได้ชื่อใหม่ว่า นิมิตร แต่ได้กั๊งเรียกเขาว่า กะลา ส่วนพรชัย ไม่ได้ชื่อใหม่ เขาสัมครไปในตำแหน่งช่างเครื่องยนต์ เขี่ยวก็เช่นเดียวกัน

การเปลี่ยนอัตลักษณ์นี้ไม่ได้หมายถึงแค่การเปลี่ยนชื่อ นามสกุล แต่รวมไปถึงการเปลี่ยนแปลงสัญชาติ ถิ่นกำเนิดด้วย บางคนถูกเปลี่ยนสัญชาติ เช่น ลูกเรือที่เป็นไทยถูกเปลี่ยนเป็นลาว ลูกเรือพม่าถูกเปลี่ยนเป็นเขมร ดังนั้นคนเหล่านี้จึงกลายเป็น “คนนิรนาม” จากสังคมเดิม สิ่งที่ยังบอกถึงตัวตนเดิมได้เริ่มหายไป ดังนั้นหากสูญหายหรือเสียชีวิตก็ไม่สามารถติดตามได้ หรืออาจจะเกิดความสับสนกรณีที่ต้องพิสูจน์ DNA เพื่อพิสูจน์ลักษณะทางพันธุกรรม เนื่องจากตนเองมีสัญชาติที่แตกต่างจากพ่อแม่ ญาติพี่น้อง

ตนเอง ก่อให้เกิดความยุ่งยากและซับซ้อน

การเปลี่ยนแปลงอัตลักษณ์นี้ยังเกี่ยวกับโอกาสที่จะกลับสู่แผ่นดินเกิด เมื่อลูกเรือประมงหนีจากเรือประมงมาอยู่บนบก หรือที่เรียกว่า คนตกเรือ และกลายเป็นคนผีไปในที่สุดหากเขาไม่กลับขึ้นเรือประมงลำต่อไป กรณีทินกร เขากลายเป็นคนผีอยู่ที่เกาะอัมบน คนผีคือ คนที่ไม่มีหลักฐานแสดงว่าตนเองเป็นใคร ไม่มีญาติพี่น้อง หรือคนที่รู้จัก เป็นคนที่ล่องลอยไร้จุดหมาย ไร้จุดเกาะเกี่ยวกับพื้นที่

ชีวิตระหว่างการเดินทาง: การเคลื่อนย้ายที่หยุดนิ่ง

เหตุผลของลูกเรือประมงส่วนใหญ่ที่เลือกลงเรือนั้น คือรายได้จำนวนมาก บางคนได้ยินมาว่า จะได้ส่วนแบ่งร้อยละ 2 ของจำนวนปลาที่หามาได้ บางคนมีข้อตกลงเป็นจำนวนเงิน เช่นเหยี่ยว ได้เงินมาจำนวน 25,000 บาทก่อนออกเดินทาง ทำให้เขาเชื่อมั่นว่า หากได้ทำงานในตำแหน่งช่างเขาจะได้รับค่าตอบแทนจำนวนมากภายในเวลา 1-2 ปี ทว่าในสถานการณ์จริง ทันทึที่ลงเรือไป บางคนเริ่มมีอาการเมาเรือ อาเจียน กลัวทะเล เนื่องจากว่าน้ำไม่เป็น มีความคิดที่อยากจะถอยหลัง แต่ก็ไม่สามารถทำได้ เนื่องจากมองไปทางไหนก็มีน้ำทะเล ไม่มีแผ่นดินให้เท้าได้ก้าวไปเหยียบเลย

โดยทั่วไปเรือประมงหาปลาจะมีขนาดที่แตกต่างกันดังนี้ บางลำจะมีลูกเรือตั้งแต่จำนวน 15 คนขึ้นไป บางลำจะมีลูกเรือประมาณ 25 คน ลูกเรือมักจะเป็นคนไทย พม่า เขมร และลาว รวมไปถึงคนพิการและคนขอทานที่ถูกลักพาตัวขึ้นเรือ โดยทั่วไป เรือประมง 1 ลำ จะประกอบด้วยได้กั้ง หัวหน้าอวน นายท้ายเรือ ช่าง พ่อครัว คนที่มีตำแหน่งเหล่านี้มักจะเป็นคนไทย นายท้ายเรือจะทำงานใกล้ชิดกับได้กั้ง ส่วนลูกเรือประมง

จะมีหลากหลายชาติพันธุ์ หลายสัญชาติอยู่ปนเปกันเพื่อไม่ให้พวกเขาสื่อสารพูดคุยกันรู้เรื่อง ลูกเรือคนหนึ่งบอกว่า ที่ทำแบบนี้เพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นต่อได้กั้ง ในสภาวะความเป็นอยู่ที่ได้กั้งบีบบังคับ กดดัน และใช้งานลูกเรือประมงเถียงทาสอาจจะทำให้พวกเขารวมตัวกันทำร้ายหรืออาจจะฆ่าได้กั้งได้

ลักษณะนี้ทำให้ทุกคนที่อยู่บนเรือต่างเป็นคนแปลกหน้าซึ่งกันและกัน ความแปลกหน้านี้มีมากขึ้นเมื่อต้องอยู่ในสภาวะกดดันจากการทำงานต่างคนต่างเอาตัวรอด บนเรือหนึ่งลำที่บรรจุชีวิตคนประมาณ 20-30 คน พร้อมกับสินค้า ข้าวของเครื่องใช้ จึงทำให้แทบจะไม่มีพื้นที่ส่วนตัว ยิ่งเมื่อเรือแล่นออกไปไกลมากขึ้นๆ ลูกเรือประมงกลับยิ่งรู้สึกห่างไกลจากจุดหมายที่คาดหวังไว้ เริ่มมีความหวาดกลัวกับสภาพชีวิตที่พบเจอ การพบเห็นคนพิการขาขาด หรือเด็กกอดทิสติกที่พวกเขาทราบภายหลังว่าถูกลักตัวมา กลายเป็นลูกเรือประมง การทำงานที่เป็นไปตามรอบของอวนที่วางลง บางครั้งต้องว่ายน้ำลงไปเพื่อวางอวนภายใต้กระแสน้ำที่เชี่ยวกราก เมื่ออวนถูกลากขึ้นมาพวกเขาจะกลายเป็นคนคืดปลา และรอคอยจนอวนอีกลำหนึ่งถูกลากขึ้นมา บางครั้งการทำงานเป็นวงจรต่อเนื่องไปอย่างนี้ตลอดทั้งวัน อาจจะมีเวลาพักบ้างในช่วงกลางคืนเพียง 2-3 ชั่วโมง เรือบางลำกว่าจะได้จอดเทียบท่าก็ล่วงผ่านไปเป็นเดือน บางลำเป็นปีกว่าจะได้ขึ้นฝั่ง โดยส่วนใหญ่เป็นเรือประมงผิดกฎหมาย การไม่เทียบฝั่งก็เพื่อหลบเลี่ยงค่าธรรมเนียม ลักษณะดังกล่าวนี้เป็นการลักลอบขนถ่ายสินค้า ทำให้ลูกเรือประมงยิ่งเครียดที่ชีวิตทุกวันพบแต่ท้องฟ้าและน้ำทะเล ขาดอิสรภาพในการเคลื่อนไหว แม้จะมีอาหารการกินครบ 3 มื้อ แต่อาหารก็อยู่ในลักษณะการปรุงรสด้วยการต้มเท่านั้น ขาดรสชาติ สถานที่อาบน้ำ และขับถ่ายล้วนต้องรอคอยและแย่งชิง

เหยี่ยวเล่าว่า

“บนเรือคือนั่งได้แต่ยืนไม่ได้ ส่วนเรื่องอาหารจะมีตำแหน่งพ่อครัว ทำให้ การกินอยู่ครบ 3 มื้อ แต่บางลำอาจจะ 4 มื้อ คือเวลาพักจะน้อย การจับปลาจะจับตลอดเวลา เช่นตอนนั้นจับปลาพอขึ้นมา ก็จับกุ้งต่อก็จะเป็นแบบลูกโซ่ไปเรื่อย ๆ ทำให้มีเวลาพักน้อยเรือแต่ละลำจะลากปลาไม่เหมือนกัน บางลำ 3 ชั่วโมง บางลำ 4 ชั่วโมง กุ้งขึ้นมาคือปล่อยอวนอันอื่นต่อ ก็จะมีตีห้า จะกู้อีกทีหลังสองชั่วโมงเช้านี้คือรอบแรกเลยของวัน ตอนที่ปล่อยอวนนี้คือเวลาพักแล้วจะทำอะไรแล้วแต่สองชั่วโมงกุ้งขึ้นมาก็ต้องทำงานต่อแยกปลาคัดปลาเอาปลาไปใส่ในห้องเย็น ระหว่างนั้นกุ้งขึ้นมาก็จะเอาอวนปลาลงไปก็จะเป็นอวนอันที่ 2 แล้วก็มาแยกปลาอีกที 2-3 ชั่วโมงหลังจากนี้ต้องทำงานให้เสร็จเพื่อที่จะได้เอาอวนอันต่อไปขึ้นมาแยกปลา พอเสร็จแล้วก็เอาอวนอันใหม่ขึ้นมาทำต่อหมุนเวียนกันแบบนี้จนกว่าจะ 3 ทุ่ม ก็กู้อวนขึ้นมาก็จะคัดแยกปลาเสร็จเที่ยงคืน ตี 1 ตี 2 บางทีก็ได้นอนเกือบตี 5 ก็มี แต่ก็ต้องตื่นมาปล่อยอวนอีกที่บางทีก็ตี 4 ตี 3 ก็มี บางลำก็ไม่ได้พักปล่อยทั้งวันทั้งคืนไม่ได้หยุดนั่งคัดปลาอยู่ที่หลับโยกไปโยกมาแบบนั้นล่ะ”

สภาพที่เหยี่ยวเล่าให้ฟังก็เหมือนกับเรื่องเล่าที่ลูกเรือประมงเล่าให้กับผู้สื่อข่าว และหน่วยงานต่าง ๆ ชีวิตลูกเรือประมงถูกทำให้เป็นเครื่องจักรที่เดินเครื่องได้ตลอดเวลา เป็นชีวิตที่ปราศจากอารมณ์ความรู้สึก ต่างคนต่างเอาตัวรอด ผู้คนที่อยู่ร่วมกันแต่ไม่สามารถไว้วางใจกันและกันได้ แต่ละคนต้องป้องกันตนเองหากมีความไม่พอใจระหว่างกันอาจจะถูกทำร้ายทั้งจากลูกเรือประมงด้วยกันเองหรือได้กั๊ง ชีวิตจึงอยู่บนความเสี่ยง จากคำบอกเล่าของลูกเรือว่า ในช่วงที่คัดปลา หากใครหลับ หรือทำงานซักซ้า ได้กั๊งจะเอาไฟซ็อต หรือ เตะ ถีบ เอน้ำราดตัวลูกเรือเพื่อให้สะดุ้งตื่น สามารถ

ทำงานต่อได้ หากใครขัดชินหรือต่อสู้ ใต้ก่งจะจัดการโดยตีปลงน้ำ บางคนว่ายนน้ำไม่เป็นก็กลายเป็นศพนิรนาม

ชีวิตการเดินทางของลูกเรือประมงจึงเป็นเหมือนเรือที่ล่องลอยกลางทะเลอย่างไร้จุดหมาย ขณะที่เรือประมงแต่ละลำนั้นมีจุดหมายเพื่อลำเลียงปลาไปยังพื้นที่เป้าหมายในสภาพที่สัตว์น้ำยังมีความใหม่และสดอยู่ แม้ว่าลูกเรือประมงจะเคลื่อนย้ายไปตามเรือที่ทำหน้าที่ขนย้ายสิ่งของจากท้องทะเลไปสู่โรงงานอุตสาหกรรมนั้น ลูกเรือประมงกลับพบว่า ชีวิตของพวกเขาไม่ได้เคลื่อนย้ายไปพร้อมกับเรือ จากชีวิตที่มีความหวังกลายเป็นชีวิตที่ไม่รู้ว่าจุดหมายปลายทางจะเป็นอย่างไร จะได้กลับไปพบกับครอบครัว คนรักที่จากมาหรือไม่

เมื่อพรชัยเริ่มรู้สึกเหนื่อยกับงาน เขาได้ไปคุยกับใต้ก่งเรือ แต่คำตอบที่ได้รับกลับทำให้เขาหมดหวังมากขึ้นไปอีก

“ตอนที่ขึ้นเรือใหม่ ๆ ผมก็ยังไม่รู้ว่าโดนหลอก เพราะตอนนั้นผมเข้าใจว่าผมไปทำงานในตำแหน่งงานช่าง ก็ทำอยู่แบบนั้น 3-4 วัน ผมก็ไปคุยกับใต้เรือว่าผมไปทำงานในตำแหน่งช่างนะ ตอนนั้นที่ผมถามเพราะผมเหนื่อยกับงานมากแล้วผมไม่ไหวแล้ว เพราะเวลาหลับเวลนอนมันไม่มีทำตลอด 24 ชั่วโมง ก็ไปคุยกับใต้ ได้บอกว่าตอนนี้ตำแหน่งช่างเต็มถ้าอยากจะทำงานตำแหน่งงานนี้ก็ ต้องฆ่าคนเก่าทิ้ง (เน้นโดยผู้เขียน) ถึงจะทำงานตำแหน่งงานช่างได้ ตอนนั้นก็รู้แล้วว่าโดนหลอกมา จิตใจก็เริ่มห่อเหี่ยวเริ่มท้อแท้มาก” (พรชัย, สัมภาษณ์, 6 มกราคม 2560)

เมื่อรู้ว่าถูกหลอกให้มาเป็นลูกเรือประมง พรชัยจะหนีออกมาก็ไม่ได้ จึงต้องจำยอมเป็นลูกเรือประมงคัดแยกปลา ลงอวน พรชัยยังเล่าถึงสภาพ

การทำงานบนเรือที่ตนเองทำงานว่า

“มีบางคนก็เรือที่ผมอยู่ คนมันทรมาณมันอยู่ยาก อยู่ไม่ได้เหมือน สติก็เริ่มจะเบลอลไปแล้วโอดเลย อยู่ดีๆ โอดลงไปเลย คือคนที่ไปแล้วมันเจอสภาพปัญหาตรงนั้นมันอยู่ไม่ได้ มันเครียด มันไม่มีทางออก ก็คือเห็นทะเลเป็นผืนดินไปเลยก็คือโอด กะว่าจะให้รอด แต่มันก็ไม่รอดกลางทะเล มันก็มีเห็นภาพ ภาพที่เราเห็นทุกวันๆ มันก็ทำให้เราคิดว่าถ้าเกิดวันหนึ่งเราเกิดมีอาการเหมือนคนพวกนี้ เราก็ลำบากแน่นอน เราก็จะตายอยู่ที่นั่นหรือเปล่า” (พรชัย, สัมภาษณ์, 6 มกราคม 2560)

ตั้งแต่เรือประมงได้เคลื่อนย้ายออกจากต้นทางคือน่านน้ำประเทศไทย ไปยังที่ใดที่หนึ่งนั้น ลูกเรือประมงอาจจะพอทราบว่าเป็นเรือประมงที่มีจุดหมายปลายทางคือที่ใด แต่ข้อมูลที่ได้รับอาจจะไม่ครบถ้วนหรือไม่เป็นไปตามนั้น ลูกเรือประมงบางคนว่ายน้ำไม่เป็น เมาศลื่น เมื่อต้องมาอยู่กับทะเลและทำงานหนักเป็นเดือนเป็นปี จึงเป็นภาวะที่ทุกข์ทรมานอย่างยิ่ง

กรณีของพรชัย กว่าจะรู้ว่าตนเองไม่ได้ทำหน้าที่ช่างตามที่ได้ตกลงกันไว้ก่อนลงเรือประมงก็สายเกินไปเสียแล้ว เขาพยายามไปเจรจากับได้กั้งเพื่อขอเปลี่ยนหน้าที่ให้เป็นไปตามที่ตกลงกันไว้ แต่ได้กั้งบอกเขาว่า “ถ้าอยากจะทำงานตำแหน่งงานนี้ก็ต่อหน้าคนแก่ทั้ง ถึงจะทำงานตำแหน่งงานช่างได้” ทำให้พรชัยรู้สึกหมดหวัง เขาไม่รู้ว่าอนาคตจะเป็นอย่างไร

ความอดทนและความหวัง

พรชัยบอกตนเองว่า จะต้องกลับบ้านให้ได้ ทินกรเล่าว่า เมื่ออยู่บนเรือเขาคิดถึงแม่อย่างมาก และทุกครั้งจะน้ำตาไหล นอนร้องไห้ ส่วนพรชัยซึ่งอ่านออกเขียนได้ ใช้วิธีการเขียน ทั้งสามคนบอกเหมือนกันว่า บนผนังเรือจะมีภาพสัญลักษณ์หรือข้อความหลากหลายภาษาที่ลูกเรือระบายความอัดอั้น คับแค้นใจ บางคนใช้วิธีการตะโกนที่ท้ายเรือว่า “จะได้กลับบ้านเมื่อไหร่” บางคนกระโดดลงทะเลอย่างไม่รู้ตัว ไม่มีตัวเลขยืนยันว่า ลูกเรือที่ไม่สามารถควบคุมตนเองได้และฆ่าตัวตายมีจำนวนเท่าไร แต่จากการสนทนากลุ่ม ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มจะมีประสบการณ์เห็นลูกเรือกระโดดน้ำ หรือประสบอุบัติเหตุเสียชีวิต นอกจากนี้ ยังมีทะเลาะกัน ฆ่ากันเองระหว่างลูกเรืออีก และจากข้อมูลของมูลนิธิพบว่า มีศพพินินามที่เกาะอัมบนและเบนจี่น้ำอีกจำนวน 100 กว่าศพ และยังมีลูกเรือที่รอคอยความช่วยเหลือที่เกาะอัมบน เบนจี่น้ำ และตรวน จำนวน 3,000 กว่าคน ซึ่งคาดว่าจะมาจากการถูกซ้อมทรมาน

สภาพการดำเนินชีวิตที่ไม่มีทางออก ไม่รู้ว่าจะได้กลับบ้านเมื่อไร การอยู่รอดท่ามกลางสิ่งที่คุณคาดคะเนไม่ได้เลยจำเป็นอย่างไรที่จะต้องเพิ่มความระมัดระวังตัวและการผูกมิตรกับคนรอบข้างให้มากที่สุด เพราะการฆ่าหรือทำร้ายกันทำได้ง่าย และไม่มีใครช่วยเหลือ ชีวิตบนเรือต้องพึ่งพาตนเอง ไม่สามารถไว้วางใจใครได้ ตนเองต้องเป็นผู้ที่ควบคุมตนเอง ลูกเรือทุกคนตกอยู่ในภาวะเครียดจากการทำงานหนักและมองไม่เห็นอนาคต หรือแม้แต่วันพรุ่งนี้ว่าชีวิตจะรอดหรือไม่ ความกดดันอีกอย่างหนึ่งคือ การทะเลาะ การฆ่ากัน หรือการฆ่าตนเอง ที่เห็นอย่างซึ่งหน้า ทำให้ลูกเรือยิ่งเพิ่มความเครียดและกดดัน ขณะเดียวกันต้องไม่แสดงออกถึงความอ่อนแอ ความกังวล ยิ่งอ่อนแอ ก็จะถูกทำร้าย

พรชัย เล่าให้ฟังเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างการขนถ่ายปลา จนทำให้นิ้วหายไปถึงนิ้วเหลือแต่นิ้วหัวแม่มือโป่งว่า หลังจากเจออุบัติเหตุ เขาต้องรอคอยเป็นเดือนกว่าจะมีเรือแม่มารับไปรักษา แม้ว่าเรือมาจอดเทียบท่ากัน เขาก็ต้องว่ายน้ำจากเรือหาปลาไปยังเรือแม่ทั้งที่เจ็บปวดที่บาดแผล เขายังเล่าอีกว่า บนเรือมีแต่ยาพาราเซตามอล ยาสามัญทั่วไป ดังนั้น หากใครเจ็บป่วยจึงไม่มีทางเลือก ถ้าอดทนไม่ไหว ใต้ก๋งก็ไม่ได้สนใจและปล่อยให้เสียชีวิต นอกจากนี้แล้ว ลูกเรือประมงยังต้องเผชิญกับธรรมชาติที่แปรปรวน เช่น พายุ ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่ยากลำบากสำหรับลูกเรือใหม่ที่ไม่เคยมีประสบการณ์มาก่อน หากพลัดตกลงไปในทะเลหรือเจออุบัติเหตุ ก็เป็นเรื่องสุดวิสัย

ชีวิตการเดินทางของลูกเรือประมง จึงเหมือนการฝึกร่างกายและจิตใจ ให้แบกรับกับการทำงานหนัก ความหุดหู่ การเผชิญกับความตายทุกนาที ทุกคนอยากหนีออกจากชีวิตแบบนี้ แต่หนีไม่ได้เพราะก้าวออกจากเรือคือทะเล และเมื่อขึ้นเกาะ หากจะหลบหนีอยู่ที่เกาะ ไม่ลงเรือกลายเป็นคนตกเรือ และคนผี ก็เป็นการเผชิญสถานการณ์ใหม่ที่ไม่แตกต่างจากเดิมนัก คือ การเผชิญกับความตายในทุกขณะ

หนี และหนี

ชีวิตลูกเรือประมงต้องเผชิญกับ 2 สถานการณ์คือ การปล่อยให้ชีวิตอยู่ภายใต้การควบคุมของใต้ก๋ง และการหลุดรอดจากเรือประมงไปมีชีวิตใหม่ กรณีศึกษาทั้งสามคน ต่างหนีออกมาใช้ชีวิตใหม่ โดยเหยี่ยวซึ่งมีประสบการณ์ชีวิตที่โชกโชนก่อนลงเรือประมง เป็นผู้ที่มิหวัหวัพริบท่ามกลางการถูกควบคุมบังคับ เล่าประสบการณ์การเอาตัวรอดว่า

“หนีไปทางไหนก็เป็นเกาะไปทางไหนก็ไม่ได้ ถ้าหนีก็ไปหา ตม. ก็
จะจับเราไปก่อสร้าง ปลุกผัก รดน้ำผัก ทำอะไรก็ได้เพื่อหาเงิน 7
พันบาท เป็นค่าทำเรื่องกลับบ้าน แต่พอทำได้ 7 พันบาท แล้ว
บอกจะส่งกลับแต่ก็ไม่ได้ส่งกลับ ก็รอ ... รอแล้วสุดท้ายก็ทนไม่ไหว
บางทีก็ไปนอนอยู่ท่าประมง ตม. ก็จะให้เขียนชื่อ ผมก็ตั้งใจคิดว่า
จะได้กลับแล้วแต่ก็ไม่ได้กลับ ... ตอนที่ผมถูกกักขังอยู่ ผมพยายาม
ออกมาสื่อสารหรือว่าโทรมาทางประเทศไทย เพื่อขอลกลับบ้าน และ
ผมอยู่ที่นั่นมา 2 ปีกว่า ผมใช้ความสามารถพิเศษ ผมโดนจับ 2
ครั้ง ครั้งแรกผมติดคุกอยู่ 3 เดือน และผมก็ได้กลับไปทำงานที่
เดิม โดยให้ได้เรือเซ็นอนุญาตให้กลับบ้าน โดยผมได้ทำสัญญากับ
เขาเลยว่าผมขอทำงานให้เลยฟรีๆ 2 เทียวก็คือ 3 เดือน แต่ 3
เดือนแล้วผมก็ยังไม่ได้กลับ ใต้บอกว่าถ้าแกไม่ให้กลับ ผมก็เลย
หนีขึ้นเขาไปอยู่อยู่กับพวกแขกกับคนไทย ผมก็ไปหาข้อมูลหาวิธีการ
ว่าจะกลับยังไง ทำยังไงให้ตัวเองปลอดภัย ก็ได้ข้อมูลว่าเขาให้ไป
คุยกับผู้ใหญ่บ้าน ผู้ใหญ่คนนี้เขาช่วยได้ในการกลับประเทศไทย
ทางผู้ใหญ่คนนี้พาผมไปคุยกับตำรวจอินโดนีเซีย โดยผมต้องให้
ค่าตอบแทนเขาเป็นเงิน 2 หมื่นบาท เงินจำนวนนี้เป็นเงินที่ผม
โอนมาจากประเทศไทย โดยโอนเข้าบัญชีของผู้จัดการเรือบริษัท
หนึ่ง และทางผู้ใหญ่ก็ตกลงให้ผมกลับแต่ต้องรอรอบเรือประมาณ
เดือนหนึ่งถึงได้กลับ ผมก็ได้กลับมาเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2557
คือพูดง่าย ๆ คือถ้าจะกลับต้องมีเงิน”

ข้างต้นเป็นความพยายามหลบหนีจากอำนาจของได้กั้งและทุน เหลี่ยม
ต้องใช้ความพยายามติดต่อกับบุคคลที่หลากหลายโดยการให้เงินสินบน
การหาเครือข่ายที่จะนำพาให้เขากลับบ้านได้ การใช้โทรศัพท์บนเกาะไม้ไผ่

เรื่องง่าย เหลือต้องหาข้อมูลว่าบริษัทเรือจะเปิดสัญญาณโทรศัพท์ช่วงไหน แล้วรอเวลาให้พนักงานรักษาความปลอดภัยไม่อยู่บริเวณนั้นแล้วเพื่อแอบใช้โทรศัพท์ หลังจากที่เขากลับมาเมืองไทยไม่นาน เขาตัดสินใจไปทำงานเรือกับบริษัทเรือประมงอิหร่าน โดยให้เหตุผลว่า “ความกลัวของผมนั้นมันผ่านไปแล้ว แต่ความหิวและอดของแม่กับลูกนั้นน่ากลัวกว่า”

กรณีทหารและพรชัยได้กลายเป็นคนตกเรือ มีความพยายามหาหนทางกลับบ้านแต่ไม่สามารถกลับได้จนกระทั่ง LPN ไปช่วยเหลือ พรชัยถูกจับขังคุกที่เกาะอัมบน ที่นี่เขาต้องทำงานหนักกว่าการเป็นลูกเรือประมง เขาถูกขัง 3 เดือน ต้องทำงานทุกวัน เช่น ขุดปะการัง แยกท่อนซุงจากเรือไปไว้บนเขา เมื่อมีคนตาย ต้องนำศพไปเผาไปฝัง ในช่วงที่ติดคุกอยู่นี้เขาฝังศพไปประมาณ 4 ศพ

การหนีรอดจากการถูกใช้แรงงานเยี่ยงทาสมาสู่บ้านเกิดได้นั้น ทั้งสามคนมีสิ่งๆ เหมือนกันคือ ความอดทน

“ความอดทน อยู่ให้รอดทน อยู่ให้ได้ถ้าอยู่ไม่ได้ก็ต้องตายจากโลกนี้ พวกเราไปไหนไม่ได้จะไปเกาะนู่นเกาะนั้น ก็ต้องนั่งเรือข้ามไป จะเดินไปก็ไม่ได้เพราะมันมีแต่ทะเล ที่นี่เรือมันไม่ได้มีให้ข้ามถามว่าความเป็นจริงเราจะต้องทำยังไง เราก็ต้อทนแล้วก็ทนให้มีชีวิตรอด ทนให้มีชีวิตกลับประเทศไทย ทนทำยังไงก็ได้ให้มันผ่านไป คือทนทำทุกสิ่งทุกอย่างให้กลับประเทศไทยให้ได้”

ความอดทน คือการฝึกทั้งร่างกายและจิตใจให้ทนทานต่ออุปสรรค ให้มีสติในการระงับอารมณ์โกรธและการแสดงสิ่งที่ไม่พอใจอันจะเป็นผลให้ตนเองมีความอยากลำบากมากขึ้นในการเดินทางกลับบ้าน หากไม่สามารถผ่านช่วงความอยากลำบากนี้ไปได้ เขาทั้งสามคนก็จะเหมือนกับลูกเรือ

ประมงคนอื่น ๆ ที่จะต้องเสียชีวิตและไม่มีวันได้กลับบ้าน การดำเนินชีวิตที่ยากลำบากนี้ การควบคุมจิตใจให้ทนทานต่อความทุกข์ทรมานไม่ได้ตอบต่อสิ่งที่ไม่พอใจ แต่หาทางหลีกเลี่ยง จึงมีความสำคัญต่อการเปลี่ยนผ่านไปสู่อุสภาวะใหม่

การเริ่มต้นชีวิตใหม่

หลังจากที่ถูกเรือทั้งสามได้กลับสู่เมืองไทย เขียวได้กลับไปทำงานกับเรือประมงอีหฺร่านต่อ ส่วนพรชัยและทินกรได้กลับไปเยี่ยมบ้านตนเอง ทินกรกลับไปเมียวดี หลังจากที่ยาไปนาน 14 ปี พ่อแม่ พี่น้องและญาติต่างคิดว่าเขาเสียชีวิตแล้ว ดังนั้น เมื่อไปถึงบ้าน พ่อจึงได้แต่นั่งมองหน้าเขาและค่อย ๆ สัมผัสเนื้อตัวเขาเพื่อให้แน่ใจว่า นี่คือลูกชายที่ห่างหายไปนาน ส่วนพรชัยได้กลับไปเยี่ยมแม่ที่ชรามากแล้ว แต่เขาไปอยู่บ้านได้ไม่นานก็กลับมาอยู่ที่มูลนิธิฯ โดยทั้งสองได้นำประสบการณ์ตนเองมาช่วยเหลือแรงงานที่ตกค้างอยู่ที่เกาะอัมบน เบนจิน่า และร่วมเรียกร้องสิทธิแรงงาน โดยทำงานเป็นอาสาสมัคร ส่วนทินกร เนื่องจากติดค้างเป็นคนผิอยู่ที่เกาะอัมบนเป็นเวลานานทำให้เขาสามารถสื่อสารกับคนท้องถิ่นที่เกาะอัมบนและเขาสามารถพูดภาษาพม่าและไทยได้ เขาจึงเป็นล่ามให้กับแรงงานพม่าและไทยด้วย

พรชัยได้กล่าวถึงตนเองว่า

“ในชีวิตผมเองคือตั้งแต่เป็นวัยรุ่นมาผมค่อนข้างที่จะดี ไม่ฟังใคร พอมองตัวเราเองกลับไป ย้อนกลับไปตอนเป็นวัยรุ่นเห็นว่าเป็นคนที่เหมือนกับว่าเอาทุกอย่าง ทั้งเลวทั้งอะไรมันผสมอยู่ในตัวเรา

อยู่แล้ว แล้วเราก็ไปอยู่ตรงนั้น (ลงเรือ) ไปเจอปัญหาเกี่ยวกับชีวิตที่แบบว่า มันจะไม่รอดแล้วมันก็คิดกลับมาย้อนถึงตัวเองว่า เมื่อก่อนเราเป็นคนไม่ดี แล้วพอถึงวันที่ชีวิตเราไม่รอดแล้ว แล้วอยู่ๆ มันมีคนโผล่ มีคนไปช่วยเรา ก็เหมือนกับว่าเรามีประสบการณ์ในตัวเอง แล้วเราก็เห็นภาพคนอื่นด้วย เราก็มองดูว่า คนนี้ดีไม่ได้อะไรยังไง พอกลับมามันเหมือนกับชีวิตเราได้เปลี่ยนไปเป็นอีกชีวิต เปลี่ยนไปเป็นอีกมุมมอง เมื่อก่อนผมก็ไม่ชอบพม่าตอนที่ผมทำงานอยู่ฝั่งอยู่ที่ประเทศพม่าเอาเปรียบเราทุกอย่างเลยทัศนคติมันมองอยู่ตรงนั้น แต่พอเราได้ไปสัมผัสกับเขาจริงๆ ได้ก็ทำงานร่วมกัน คนพม่า คนกัมพูชาจริงๆ ล้วนมีความเอื้อเอื้อเพื่อเพื่อแผ่กันอยู่ในตัว ก็กลับมามองว่าคนที่ช่วยเราก็คือคนพวกนี้ชีวิตผมก็พลิกไปพลิกมา ผมมาอยู่ที่นี้เราเห็นมุมมองขององค์กรแอลพีเอ็นที่เขาทำงานมันสามารถทำให้ความคิดเราเปลี่ยนๆ ๆ เปลี่ยนจนแบบเราคิดว่าในชีวิต สิ่งที่เราจะทำต่อไปได้คือการช่วยเหลือคน”

พรชัยได้เปลี่ยนตนเองจากคนที่เกรง ดิตยาเสพติด มาเป็นคนที่รู้จักคิด เพราะเขาได้เห็นและเผชิญกับความยากลำบากจนไม่คิดว่าตนเองจะได้กลับมาพบหน้าแม่และน้อง ในภาวะที่ยากลำบากเขาได้พบความช่วยเหลือจากคนที่ไม่รู้จักกันมาก่อน ช่วยให้เขามีชีวิตรอดกลับมาได้ ประสบการณ์ดังกล่าวทำให้เขากลับกลายเป็นคนละคนกับช่วงก่อนที่จะลงเรือ เขาไม่ใช่คนดิตยา ไม่ใช่คนเกร แต่เป็นคนที่ทำประโยชน์ให้กับคนอื่น ช่วยเหลือเพื่อนๆ ที่ถูกเอารัดเอาเปรียบในอุตสาหกรรมประมง

ทินกรก็เช่นเดียวกัน จากวัยรุ่นหนุ่มมอญที่เอาความพอใจตนเองเป็นที่ตั้ง ออกแสวงหาโอกาสในชีวิต เขาอยู่ในชนบทที่ห่างไกล ซึ่งครอบครัวยัง

มีความคิดว่า การออกเดินทางคือการนำมาซึ่งความมั่งคั่ง เขาได้ตอบสนองครอบครัวเขาด้วยการนำเงินที่ได้จากการออกเรือประมงไปสร้างบ้านให้พ่อ แต่หลังจากนั้น เขาก็กลับมาทำงานเพื่อช่วยเหลือเพื่อนๆ ที่ถูกหลอกลวงไป ทินกรเล่าว่า

“ไม่คิดแล้ว ผมมาอยู่ที่นี้ เป็นอาสาสมัครแอลพีเอ็น ไม่ได้คิดเรื่องเงินเลย เพราะเขามีข้าวให้กินมีอะไร ก็อยู่ได้ พวกผมคิดว่าพวกผมไม่มีเงินเดือน แม่โทรมา พี่สาวโทรมา ผมบอกแม่ว่าผมทำงานไม่ได้เงินเดือนนะแม่ ผมมาช่วยเหลือคน มาช่วยแรงงานที่มีปัญหาเหมือนผม แม่มาขอตั้งค์ [เงิน] ผมทำไม ผมไม่มีตั้งค์ ผมบอกกับแม่แบบนี้ ผมให้ไปแล้วแม่ใช้หมดแล้วหรือ แม่ผมถามไม่ได้ทำงานหรือ ผมบอกแม่ไม่ต้องมองที่งาน ผมทำงานกับประชาชนทั่วไปก็ดีแล้ว ทำบุญได้ก็ปล่อย ผมทำได้ก็พอแล้ว แกสอนเราว่าทำเหอะ อยากทำอะไรก็ทำไปเหอะ อยากทำอะไรก็ทำเลยอย่าไปหวังผลตอบแทนอะไรเดี๋ยวมันก็มาเอง แล้วมันก็มาจริง ๆ มันก็เริ่มมีคนสนับสนุนให้เรา เรื่องความเป็นอยู่เขาก็มีเหมือนกับเป็นค่าตอบแทนที่ได้มาโดยที่เราไม่ได้หวังมันก็สบายใจทำแล้วมันสบายใจมากเลย”

ชีวิตของกรณีศึกษาทั้งสาม มีความน่าสนใจที่ว่า พวกเขาเริ่มต้นคือความหวังที่จะได้ค่าตอบแทนจำนวนมากพอที่จะทำให้ตนเองและครอบครัวมีชีวิตที่สุขสบาย จึงออกเดินทางไปกับเรือประมงที่เคลื่อนที่ไปตามน่านน้ำที่พวกเขาไม่รู้จักรัก ไม่คุ้นเคย จำแนกไม่ได้ว่านี่คือที่ไหนเพราะทุกที่ที่เรือประมงแล่นผ่านไปมีสภาพที่คล้ายคลึงกันคือ แผ่นน้ำและแผ่นฟ้า ไม่มีแผ่นดินให้ก้าวเหยียบ สภาพการทำงานที่ซ้ำซากเสมือนหนึ่งเป็นเครื่องจักร

ที่เปิด-ปิดเครื่องตามกลไกการสั่งงานของไต้ก๋ง ชีวิตจึงเหมือนถูกทำให้หยุดนิ่ง ปราศจากอิสรภาพตั้งแต่ถูกยึดหนังสือคนประจำเรือและปรับเปลี่ยนอัตลักษณ์ไปเป็น “ผู้อื่น” ซึ่งเป็นวิธีการหยุดการเคลื่อนไหวไม่ให้ลูกเรือประมงมีอิสรภาพจนกว่าไต้ก๋งจะอนุญาต อย่างไรก็ตาม กรณีศึกษาทั้งสามได้ก้าวพ้นการถูกตรึงเป็นลูกเรือประมงไปสู่การมีชีวิตใหม่ ได้กลับมาสู่บ้านเกิดเมืองนอนด้วยความช่วยเหลือจากองค์กรต่างๆ ทำให้พวกเขาได้ทบทวนชีวิตที่ผ่านมา จากจุดนี้เอง ทำให้ทั้งสามได้พบศักยภาพในตัวเอง และเปลี่ยนแปลงตัวเองไปเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือแก้ไขปัญหามากกว่าผู้สร้างปัญหา

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กรรณภัทร ชิตวงศ์. (2559). การบังคับใช้กฎหมายเพื่อการคุ้มครองสิทธิของลูกจ้างภาคประมงทะเลในจังหวัดสงขลา. *วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร*, 9(1), 183–203.
- กรีนพีซ. (2560, 25 มกราคม). พลิกวิกฤต: การละเมิดสิทธิมนุษยชนและการทำประมงผิดกฎหมายในอุตสาหกรรมประมงนอกน่านน้ำของประเทศไทย. *Greenpeace Thailand*, สืบค้นจาก <http://www.greenpeace.org/seasia/th/press/reports/Turn-The-Tide/>.
- ทานตะวัน แก้วสม. (2553). *กระบวนการตกเป็นเหยื่อการค้ามนุษย์ของลูกเรือประมงไทย: ศึกษากรณีเหยื่ออาชญากรรมในสถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพ (ชาย) จังหวัดปทุมธานี (วิทยาลัยพณิชยการสิงคมวิทย์มหาบัณฑิต). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ, ประเทศไทย.*
- ไทยพีบีเอส. (2558, 10 เมษายน). รายงานพิเศษ: ลูกเรือประมงไทยหลายคนเข้าข่ายค้ามนุษย์. *ไทยพีบีเอส*, สืบค้นเมื่อ 20 เมษายน 2560. จาก <http://news.thaipbs.or.th/content/106>.
- ไทยรัฐออนไลน์. (2557, 19 กันยายน). คนไทยนับร้อย ตกนรกในอินโด. *ไทยรัฐ*, สืบค้นเมื่อ 4 พฤษภาคม 2560 จาก <http://www.thairath.co.th/content/451253>.
- มูลนิธิเครือข่ายส่งเสริมคุณภาพชีวิตแรงงานและศูนย์ปฏิบัติการช่วยเหลือลูกเรือประมง. (2558, 18 กันยายน). รายงานสถานการณ์การช่วยเหลือแรงงานประมง จากประเทศอินโดนีเซีย. สืบค้นเมื่อ 15 เมษายน 2560. จาก <https://goo.gl/2b3bGL>.
- โพสต์ทูเดย์. (2558, 2 พฤศจิกายน). รายงานพิเศษ: 1 ปีภารกิจช่วยลูกเรือประมงเกาะอัมบน...อย่าปล่อยให้เรื่องเงียบ. *โพสต์ทูเดย์*, สืบค้นเมื่อ 4 พฤษภาคม 2560. จาก <http://www.posttoday.com/analysis/report/397467>.
- สำนักข่าวชายขอบ. (2558, 18 มีนาคม). ชุมชนกรีนอินโดนีเซียพบหลุมศพลูกเรือประมงไทยนับร้อย แรงงานนับพันถูกหลอกลอบแพนหมู่เกาะโมลุกกะ เอ็นจีโอชี้หน่วยงานรัฐช่วยเหลือด่วน. *สำนักข่าวชายขอบ*, สืบค้นเมื่อ 1 เมษายน 2560 จาก

<http://transbordernews.in.th/home/?p=7742>.

สุภางค์ จันทวานิช และคณะ. (2552). *การพัฒนาสภาพการทำงานของแรงงานต่างด้าวในประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิจัยการย้ายถิ่นแห่งเอเชีย (ARCM) สถาบันเอเชียศึกษา.

อภิญา เพื่องฟูสกุล. (2543). พื้นที่ในทฤษฎีสังคมศาสตร์. *วารสารสังคมศาสตร์*, 12(2), 65–101.

อภิญา เพื่องฟูสกุล. (2546). *อัตลักษณ์: การทบทวนทฤษฎีและกรอบแนวคิด*. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการสภาวิจัยแห่งชาติ สาขาสังคมวิทยา สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.

อมรรรณ ศรีชูเปี่ยม. (2550). *รัฐไทยกับการนำนโยบายแรงงานต่างด้าวไปปฏิบัติ: ศึกษากรณีแรงงานประมง จังหวัดสมุทรสาคร (วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต)*. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ, ประเทศไทย.

สัมภาษณ์

พรชัย. (2560, 6 มกราคม). สัมภาษณ์.

ภาษาอังกฤษ

Barker, C. (2000). *Cultural studies: Theory and practice*. London: Sage.

Chantavanich, S., Laodumrongchai, S., & Stringer, C. (2016). Under the shadow: Forced labour among sea fishers in Thailand. *Marine Policy*, 68, 1–7.

Harvey, D. (1990). *The condition of postmodernity: An enquiry into the origins of cultural change*. Oxford: Wiley-Blackwell.

Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756.

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207–226.

Trafficking in Persons Report (TIP Report). (2016, June). *U.S. Department of State*. Retrieved from <https://www.state.gov/documents/organization/258876.pdf>.