

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

กฎหมายใหม่

แก้ไข/ปรับปรุง

ยกเลิก

หน่วยงานของรัฐผู้เสนอร่างกฎหมาย กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ

สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในเรื่อง ความเท่าเทียมและความเสมอภาคของสังคม

สอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศในเรื่อง การปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย

ส่วนที่ ๑

เหตุผลความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมายและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๑. สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา

๑.๑ ปัญหาคืออะไร สาเหตุของปัญหาคืออะไร และผลกระทบของปัญหาคืออะไร

โดยที่สภาพการจ้างงาน สภาพการทำงานบนเรือเดินทะเลมีลักษณะงานและสภาพของงานแตกต่างจากการทำงานของคนประจำเรือต้องทำงานบนเรือเดินทะเลที่มีความเสี่ยงภัยทางทะเลและมีระยะเวลาการทำงานที่ยาวนานจึงจำเป็นต้องมีกฎหมายเพื่อให้การคุ้มครองโดยเฉพาะ พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘ มีผลใช้บังคับมาตั้งแต่วันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙ เป็นกฎหมายว่าด้วยแรงงานทางทะเล ที่ให้การคุ้มครองคนประจำเรือให้ได้รับความเป็นธรรม มีสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน และความปลอดภัย และสุขอนามัยตามอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๔๙ (Maritime Labour Convention, 2006) ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลและประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับดังกล่าวแล้ว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘ ใช้บังคับมาเป็นเวลานานพอสมควรและมีบทบัญญัติบางประการต้องปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ตลอดจนหลักสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ คณะกรรมการแรงงานทางทะเลซึ่งเป็นองค์กรไตรภาคีตามมาตรา ๙๙ แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘ ประกอบด้วย ผู้แทนฝ่ายรัฐ ผู้แทนฝ่ายเจ้าของเรือ และผู้แทนฝ่ายคนประจำเรือ จึงมีมติในคราวการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ และครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๓ เห็นควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘ ในประเด็นดังต่อไปนี้

๑) มาตรา ๔ กำหนดให้การจ้างงาน ระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือไม่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการประกันสังคมและกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน ส่งผลทำให้คนประจำเรือไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายดังกล่าวซึ่งถือเป็นสวัสดิการพื้นฐานที่คนทำงานพึงได้รับ จึงจำเป็นต้องแก้ไขมาตรา ๔ ให้นำกฎหมายว่าด้วยการประกันสังคมและกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทนมาใช้บังคับกับการจ้างงานระหว่างเจ้าของเรือกับคนประจำเรือ

๒) มาตรา ...

๒) มาตรา ๑๖ กำหนดห้ามเจ้าของเรือให้คนประจำเรือซึ่งอายุต่ำกว่า ๑๘ ปี ทำงานในเวลากลางคืน เว้นแต่เป็นการฝึกอบรมที่ได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า หรือเป็นการฝึกอบรมตามตำแหน่งหน้าที่ที่คนประจำเรือต้องทำในช่วงเวลาดังกล่าว ซึ่งไม่ส่งผลร้ายต่อสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือ โดยได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ซึ่งปัญหาในทางปฏิบัติพบว่า การทำงานในเวลากลางคืนไม่มีความชัดเจนว่าเวลาดังกล่าวเริ่มต้นและสิ้นสุดเมื่อใด และเห็นควรยกเลิกระบบอนุญาตเพื่อไม่เป็นภาระแก่เจ้าของเรือและคนประจำเรือ จึงจำเป็นต้องแก้ไขมาตรา ๑๖ โดยกำหนดการทำงานในเวลากลางคืนให้ชัดเจน และยกเลิกระบบอนุญาต

๓) มาตรา ๕๙ กำหนดชั่วโมงการทำงานล่วงเวลาเมื่อรวมเวลาทำงานปกติแล้วต้องไม่เกินวันละ ๑๔ ชั่วโมง ในรอบ ๒๔ ชั่วโมง และไม่เกิน ๗๒ ชั่วโมง ในรอบ ๗ วัน ซึ่งการกำหนดชั่วโมงดังกล่าวทำให้การทำงานบนเรือบางประเภท (งานบนเรือสนับสนุนงานสำรวจและปิโตรเลียมกลางทะเล) ไม่สามารถปฏิบัติให้สอดคล้องกับข้อกำหนดได้ จึงจำเป็นต้องแก้ไขมาตรา ๕๙ โดยคงชั่วโมงการทำงานล่วงเวลาตามหลักการเดิม แต่ผ่อนปรนหลักเกณฑ์ให้เจ้าของเรือสามารถเลือกที่จะกำหนดชั่วโมงการทำงานล่วงเวลาตามเดิมหรือจะจัดให้คนประจำเรือมีชั่วโมงพักผ่อนไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมง ในรอบ ๒๔ ชั่วโมง และไม่น้อยกว่า ๗๒ วัน ในรอบ ๗ วัน ตามมาตรา ๖๒ ก็ได้

๑.๒ เหตุใดรัฐจึงควรแทรกแซงในเรื่องนี้

โดยที่สภาพการจ้างการทำงานบนเรือเดินทะเลมีลักษณะและสภาพของงานซึ่งมีความแตกต่างจากการทำงานของลูกจ้างทั่วไปที่ต้องทำงานบนเรือเดินทะเลที่มีความเสี่ยงภัยทางทะเลและมีระยะเวลาการทำงานที่ต่อเนื่องยาวนาน ประกอบกับประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization: ILO) และสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ดังนั้น รัฐจึงจำเป็นต้องออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองการทำงานของคนประจำเรือ เพื่อให้การคุ้มครองแรงงานทางทะเลเป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งเจ้าของเรือและคนประจำเรือสามารถปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้องและสอดคล้องกับจารีตประเพณีในการทำงานและจารีตประเพณีในการเดินเรือทางทะเล จึงมีความจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘ ให้ทันสมัยและสอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๔๙ (Maritime Labour Convention, 2006)

๒. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซง

วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซงคืออะไร

๑) เพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบันและพันธกรณีระหว่างประเทศ

๒) เพื่อให้การคุ้มครองแรงงานทางทะเลเป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๔๙ (Maritime Labour Convention, 2006)

๓) เพื่อให้เจ้าของเรือและคนประจำเรือสามารถปฏิบัติตามกฎหมายได้ถูกต้องและสอดคล้องกับจารีตประเพณีในการทำงานและจารีตประเพณีในการเดินเรือทางทะเล

๓. การแก้ปัญหาในปัจจุบัน

๓.๑ วิธีการแก้ปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันคืออะไร

เสริมสร้างการรับรู้ และเพิ่มช่องทางการเข้าถึงในการให้ความช่วยเหลือด้านกฎหมายให้แก่เจ้าของเรือและคนประจำเรือ พร้อมทั้งจัดทำคำชี้แจงเพื่อให้เจ้าของเรือ และคนประจำเรือ ปฏิบัติให้ถูกต้องตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘

๓.๒ ต่างประเทศแก้ปัญหาอย่างไร (ถ้ามี) และการดำเนินการดังกล่าวเหมาะสมกับสังคมไทยหรือไม่อย่างไร

(๑) ประเทศ...

(๑) ประเทศญี่ปุ่น กำหนดสิทธิประโยชน์ประกันสังคม ๘ กรณี ได้แก่ การรักษาพยาบาล การเจ็บป่วย การว่างงาน ชราภาพ การบาดเจ็บจากการทำงาน การคลอดบุตร ทูพพลภาพ และผู้รอดชีวิต

(๒) ประเทศเกาหลีใต้ กำหนดสิทธิประโยชน์ประกันสังคม ๙ กรณี ได้แก่ การรักษาพยาบาล การเจ็บป่วย การว่างงาน ชราภาพ การบาดเจ็บจากการทำงาน การคลอดบุตร ทูพพลภาพ ครอบครัว และผู้รอดชีวิต

(๓) ประเทศสิงคโปร์ กำหนดสิทธิประโยชน์ประกันสังคม ๓ กรณี ได้แก่ การรักษาพยาบาล การบาดเจ็บจากการทำงาน และทูพพลภาพ

การดำเนินการดังกล่าวเหมาะสมกับสังคมไทยและมีความสอดคล้องกับข้อ ๓.๒

๔. การรับฟังความคิดเห็น

ได้รับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องแล้ว

ได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบแล้ว

๕. ความสัมพันธ์หรือความใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น

ร่างกฎหมายนี้มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่นหรือไม่ อย่างไร

ร่างกฎหมายนี้มีหลักการใกล้เคียงกับพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ. ๒๕๓๗

๖. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๖.๑ กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระแก่ใครบ้าง

บุคคลซึ่งได้รับหรืออาจได้รับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกฎหมาย

๑) ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นแก่ประชาชน

๑.๑) การสร้างภาระหน้าที่ต่อประชาชน

- เจ้าของเรือและคนประจำเรือมีหน้าที่ต้องนำส่งเงินเข้ากองทุนประกันสังคมตามกฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และเจ้าของเรือต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนเงินทดแทนตามกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน เพื่อเป็นหลักประกันในการจ่ายเงินทดแทนให้แก่คนประจำเรือ เมื่อคนประจำเรือได้รับภัยอันตรายหรือเจ็บป่วย หรือทูพพลภาพหรือสูญหายอันมีสาเหตุมาจากการปฏิบัติงาน

๑.๒) ประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับ

- คนประจำเรือได้รับการคุ้มครองด้านประกันสังคมและเงินทดแทนตามกฎหมายว่าด้วยการประกันสังคมและกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน และเข้าถึงการให้บริการของรัฐ อันจะเป็นการลดปัญหาความเหลื่อมล้ำและสร้างความเป็นธรรมในสังคม

- คนประจำเรือมีสุขภาวะทางร่างกายและสุขภาวะทางจิตดีขึ้น

๒) ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับหน่วยงานของรัฐ

๒.๑) ร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่มีผลกระทบต่อการจัดตั้งหน่วยงานขึ้นใหม่ โดยกระทรวงแรงงาน กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงสาธารณสุข เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบร่วมกันในการบังคับใช้กฎหมาย

๒.๒) การปฏิบัติตามกฎหมายนี้ไม่มีผลกระทบต่องบประมาณหน่วยงานของรัฐ

๖.๒ มีมาตรการป้องกัน แก๊ซ คัมครอง หรือเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบตาม ๖.๑ อย่างไร

กรณีที่คนประจำเรือมีสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน และสภาพความเป็นอยู่ไม่เป็นไปตามกฎหมายกำหนด คนประจำเรือสามารถร้องเรียนต่อเจ้าของเรือหรือต่อหน่วยงานของรัฐเจ้าของธงหรือรัฐเจ้าของท่าที่เรือเทียบท่าหรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งคนประจำเรือนั้นมีสัญชาติ รวมทั้งมีการจัดทำคำชี้แจงและเสริมสร้างการรับรู้ และเพิ่มช่องทางการเข้าถึงในการให้ความช่วยเหลือด้านกฎหมายให้แก่เจ้าของเรือ และคนประจำเรือ พร้อมทั้งจัดทำคำชี้แจงเพื่อให้เจ้าของเรือ และคนประจำเรือ ปฏิบัติให้ถูกต้องตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘

๖.๓ กฎหมายนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชนอย่างไร

เจ้าของเรือและคนประจำเรือสามารถปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้องและสอดคล้องกับจารีตประเพณีในการทำงานและจารีตประเพณีในการเดินเรือทางทะเล อีกทั้งคนประจำเรือได้รับการคุ้มครองอย่างเป็นธรรมตามมาตรฐานสากล และส่งผลให้การปฏิบัติงานของคนประจำเรือมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น รวมทั้งเป็นการส่งเสริมการพัฒนาทักษะวิชาชีพของประเทศไทยอีกทางหนึ่งด้วย

๗. ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

๗.๑ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน และสำนักงานประกันสังคม กระทรวงแรงงาน
กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

๗.๒ มีแนวทางและระยะเวลาเตรียมการในการปฏิบัติตามหรือบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร และมีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการหรือไม่

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน สำนักงานประกันสังคม กระทรวงแรงงาน และกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ได้เตรียมการในการดำเนินการเผยแพร่และสร้างการรับรู้เกี่ยวกับการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวให้แก่ผู้ที่มีส่วนได้เสียและประชาชนโดยทั่วไป ทั้งนี้ หากคนประจำเรือมีความประสงค์ร้องเรียนกรณีเกิดความไม่เป็นธรรม เช่น มีสภาพการจ้าง และสภาพการทำงานไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด คนประจำเรือสามารถยื่นคำร้องเรียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก ลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของคนประจำเรือ

๗.๓ มีแนวทางและระยะเวลาในการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามและการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

หากมีการประกาศบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. แล้ว กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน จะดำเนินการจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ต่อเจ้าของเรือ และคนประจำเรือ รวมถึงประชาชนผู้เกี่ยวข้องให้ทราบทางเว็บไซต์ของหน่วยงานผู้รับผิดชอบทั้ง ๔ กระทรวง ได้แก่ กระทรวงแรงงาน กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงสาธารณสุข รวมทั้งจัดทำหนังสือแจ้งเวียนเป็นการภายในของแต่ละหน่วยงานผู้รับผิดชอบ

๗.๔ ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายในระยะ ๓ ปีแรก เป็นจำนวน - บาท อัตราค่าจ้างที่ต้องใช้ - อัตรา อัตราค่าจ้างที่มีอยู่แล้ว - อัตรา อัตราค่าจ้างที่ต้องเพิ่มขึ้น - อัตรา

ยังไม่มีค่าใช้จ่ายและยังไม่มีมีความจำเป็นต้องเพิ่มอัตราค่าจ้าง เนื่องจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานอยู่ระหว่างดำเนินการขอมอบัตรประจำตัวพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘ ให้แก่ข้าราชการ จำนวน ๑๕๓ คน เพื่อให้มีอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘

๘. ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๘.๑ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

ทำให้การขับเคลื่อนธุรกิจพาณิชย์มีความเข้มแข็งและสามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้อย่างยั่งยืน

๘.๒ ผลกระทบต่อสังคม

คนประจำเรือเข้าถึงการให้บริการของรัฐ และได้รับความคุ้มครองที่เป็นธรรม ซึ่งเป็นการลดความเหลื่อมล้ำในสังคม

๘.๓ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ

เนื่องจากร่างพระราชบัญญัตินี้กำหนดห้ามเจ้าของเรือให้คนประจำเรือซึ่งอายุต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ทำงานในเวลากลางคืน เว้นแต่เป็นการฝึกอบรมที่ได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า หรือเป็นการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่กรมเจ้าท่าให้การรับรองหรือตามตำแหน่งหน้าที่ที่คนประจำเรือต้องทำในช่วงเวลาดังกล่าว ซึ่งไม่ส่งผลร้ายต่อสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือ และกำหนดให้เจ้าของเรือให้คนประจำเรือทำงานล่วงเวลาได้เท่าที่จำเป็นแต่เมื่อรวมกับระยะเวลาการทำงานปกติตามมาตรา ๕๘ แล้วต้องไม่เกินวันละสิบสี่ชั่วโมงในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง และไม่เกินเจ็ดสิบสองชั่วโมงในรอบเจ็ดวัน หรือจัดให้คนประจำเรือมีชั่วโมงการพักผ่อนตามมาตรา ๖๒ ดังนั้น การที่กฎหมายกำหนดห้ามด้วยเหตุดังกล่าวจึงส่งผลให้คนประจำเรือมีสุขภาพทางร่างกายและสุขภาพทางจิตดีขึ้น

๘.๔ ผลกระทบอื่นที่สำคัญ

เป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์ระหว่างประเทศ ตลอดจนความก้าวหน้าในการคุ้มครองอาชีพแรงงานบนเรือเดินทะเลให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบันและเป็นธรรมตามมาตรฐานสากล

ส่วนที่ ๒

เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ การกำหนดโทษอาญา และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจ

๙. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต

- ไม่มี -

๑๐. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ

- ไม่มี -

๑๑. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดโทษอาญา

เจ้าของเรือที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๖ ต้องระวางโทษตามบทกำหนดโทษตามมาตรา ๑๐๘ และเจ้าของเรือที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕๙ ต้องระวางโทษตามบทกำหนดโทษมาตรา ๑๐๙ แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘

๑๒. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครอง หรือดำเนินกิจการทางปกครอง

- ไม่มี -

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบและวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว

ลงชื่อ.....

(นายนิยม สองแก้ว)

อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๕

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ

นายพันธวัสน์ ประเสริฐสุข นิติกรชำนาญการ รักษาการในตำแหน่งนิติกรชำนาญการพิเศษ กองนิติการ

นางสาวณปภัช เพ็งพูนสุข นักวิชาการแรงงานปฏิบัติการ กองคุ้มครองแรงงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๖๖๐ ๒๐๘๘

โทรศัพท์ ๐ ๒๖๖๐ ๒๐๗๔

โทรสาร ๐ ๒๖๖๐ ๒๐๗๓

อีเมลล์ maritimelabour.dlpw@gmail.com