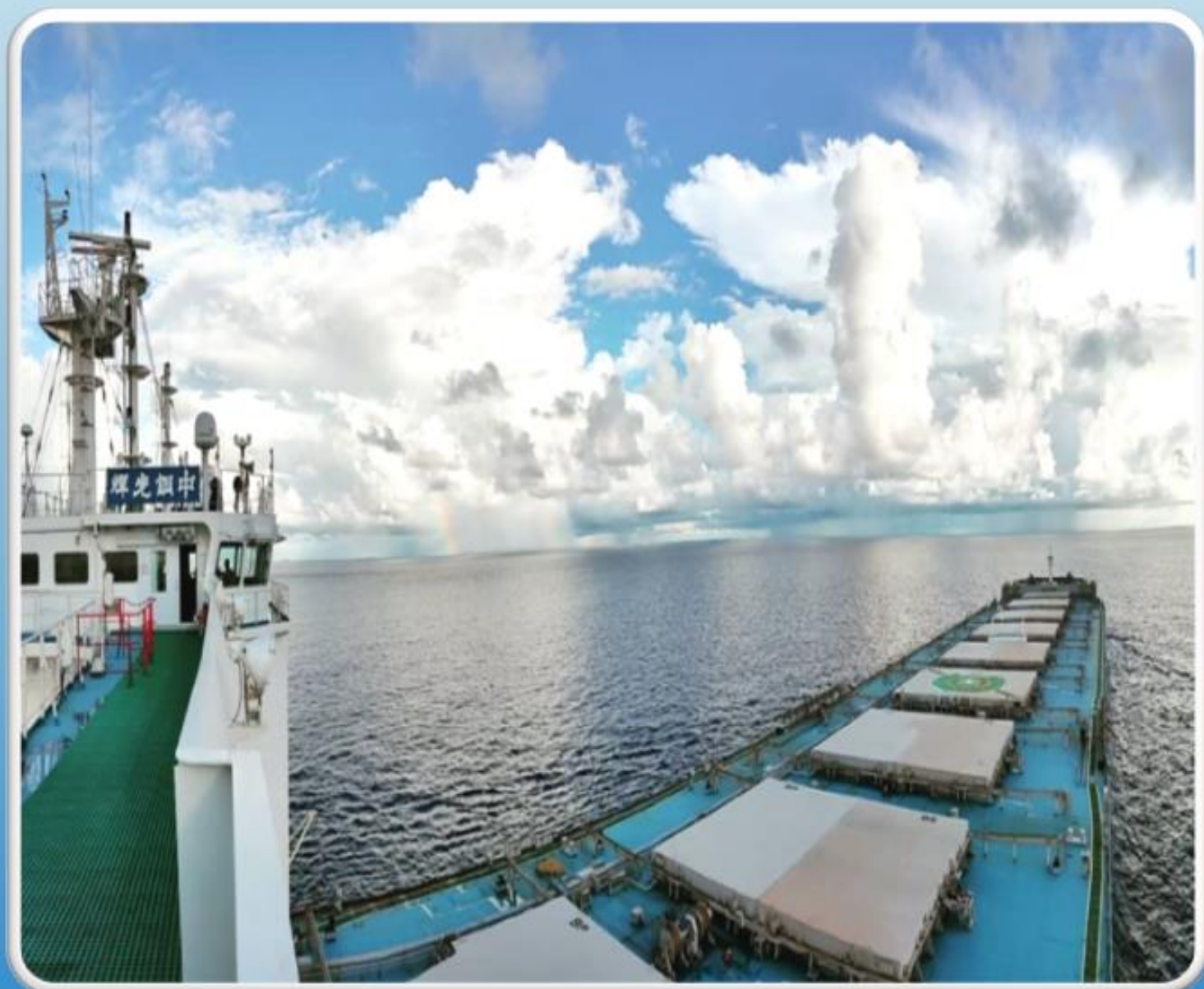


China Steel Express corporate union

中鋼運通企業工會 會刊 第八期

VOL.8



2023年8月1日 發行

歡迎各位弟兄來會所坐坐!

工會能為各位弟兄免費提供:

勞資問題諮詢:

勞動權益、職場問題、福利爭取各類中運勞資問題

處理人員:駐會理監事、秘書處同仁

時間:周一至周五 09:00-17:00

地點:中運工會會所

法律問題諮詢:

不限爭議種類,各式法律問題皆可

處理人員:邵允亮律師、張倍豪律師

時間:每周五 09:00-17:00

地點:中運工會會所

一對一諮詢:

各類問題協處

處理人員:理監事

時間:約定時間

地點:約定地點

~還有免費的現磨咖啡與各式小餅乾~

工會大家ㄟ、鬥陣來泡茶

一、理事長來開講：

各位弟兄大家好：

現在進入全年最熱的時節，六、七月高雄天氣格外炎熱，各位弟兄無論在船在岸都要注意不要中暑了，船上弟兄可以喝冰的綠豆湯消暑，在岸船員可以多喝青草茶。然而我們要記得，在這樣的天氣下，仍然有許多退休老船員因為中運短付退休金，被迫站在烈日下面舉布條抗議以維持自己的權益，整整 950 天沒有獲得公司的善意回應，中運羞辱這些老船員不僅是個人的事，今天中運敢對這些老船員，明天他就敢糟蹋各位弟兄。

在這邊跟各位分享德國牧師馬丁·尼莫拉(Martin Niemoller)的墓誌銘：「起初他們追殺共產主義者，我沒有說話--因為我不是共產主義者；接著他們追殺猶太人，我沒有說話--因為我不是猶太人；後來他們追殺工會成員，我沒有說話--因為我不是工會成員；此後他們追殺天主教徒，我沒有說話--因為我是新教教徒；最後，他們奔我而來，卻再也沒有人，站起來為我說話了！」。

今天工會可以將這段話改編為：「起初他們追殺退休船員，我沒有說話--因為我不是退休船員；接著他們追殺吹哨者，我沒有說話--因為我不是吹哨者；後來他們追殺工會幹部，我沒有說話--因為我不是工會幹部；此後他們追殺工會會員，我沒有說話--因為我退出工會；最後，他們奔我而來，卻再也沒有人，站起來為我說話了。」。這些話不是危言聳聽，過去中運公司短給老船員退休金、逼走檢舉高薪低報的陳耀泰、坑害工會幹部、職場霸凌在辦公室的工會會員，這全部都是確鑿證據，現在與各位最直接相關的事，中運現在朝著各位奔來，打算用中國籍船員取代各位國籍船員。

現在船員僱用政策最大的問題在於，船員居然是定期契約為主，無論是甲、乙級船員、甲板、輪機，乃至於船上最高階管理層的船長、輪機長，公司今天想換就換，不派船就不派船，完全不需要付出成本、沒有任何雇主責任，所以導致今天中運可以輕輕鬆鬆的用中國籍船員取代各位。現階段唯有爭取不定期契約，用法律跟契約條款逼中運做好雇主該做的事，也才能真正保障各位的僱用權益。

中運工會跟很多玩假的或是玩爽的工會不一樣，不是那種只會收會費而不辦事，甚至還出賣自己會員利益的工會，而是有行動力與知識型敢衝敢拚的工會，只要弟兄有難，工會哪一次不是全力支

持?現在工會也精心安排每一場勞教課程，因為深感知識是智慧的火炬，從學習中可以凝聚向心力，培養出更多工會的優秀幹部，當大家都理解勞工的權利與義務，弟兄們就能迅速成長茁壯，有能力與勇氣攜手改善自身的勞動條件。台灣海員正處於時代的轉捩點，工會每個月邀請名師、精心設計的勞教課程就是期待弟兄們累積應有的知識後有勇氣能夠正視自己被剝削的勞動權益，唯有如此台灣船員才能真正有勞動主導權，將工作權拿回來，做一個堂堂正正、不怕難不怕苦的真船員。



(圖為王慶宏理事長擔任 3 月 25 日台日國際船員權益研討會主講人)

二、工會活動紀要：走出高雄、全台矚目！

(一) 「陸、海、空之工會行動大進擊」論壇

中運工會 2023 年 6 月 3 日前往政大勞工研究所參加「海陸空工會行動之大進擊論壇」，並由理事長代表海運弟兄講述關於船員勞動權益議題。

本次工會準備的題目為「台灣商船船員之勞動權益保護-從中鋼運通企業工會出發」，內容揭露中運乃至於全台灣航商罔顧職業安全害死多少船員，發生職災就用各種手段逼迫其離職，用定期契約剝削台灣船員，打壓工會與霸凌會員。

本場與談人為政大吳姿慧教授，吳教授和與會者分享船員法與船員僱傭契約是以捍衛資方利益的單向不平等法令。為了保障船員訂立的船員法，居然勞動條件會低於勞基法，船員法明定由交通部航港局訂定船員僱傭契約範本，而交通部航港局居然定出船員定期僱傭契約範本，刻意要引導船員只能與航商簽訂定期僱傭契約，並且感嘆地說「海那麼廣闊，居然容不下台灣船員的生存空間」。

最後由前勞動部長潘世偉主持研討會討論環節，與會的來賓一致同意工會應該要像是社會企業一樣經營，需要多舉辦公益活動，



(圖為王慶宏理事長參與研討會討論環節)

走入民間接觸人群，改變民眾對於工會的刻板印象，潘前部長也非常肯定中運工會之前辦理的熱血捐血運動，未來希望各位多多參加工會活動，多跟家人分享工會活動的內容，將工會融入自己的生活中，讓工會成為你我，翻轉社會從你我做起！

(二) 中鋼公司股東會抗爭

6 月 16 日是中鋼公司股東會，所有來聲援的弟兄全都無畏風雨的站在中鋼股東會場前表達不滿，歷經三年中鋼股東會，中鋼翁朝

棟董事長及各位董事，聽不見弟兄們無奈地嘶吼聲！抗爭時收到許多封來自中鋼集團弟兄傳來的簡訊，看到當時直播中屹立於風雨中慷慨激昂的中運工會弟兄，對於工會捍衛會員權益的決心感到羨慕並肅然起敬！



(圖為中運工會與船員並肩作戰)

進入股東會後，工會採取人海戰術，幹部輪番上陣逐一質詢翁朝棟董事長，從中運短付退休船員退休金、提繳退休金不足被裁



(圖為本次股東會中王理事長質詢董事會)

罰、船員採用不定期契約、中運持續僱用中國籍船員打壓本會會員工作權益、中運持續被外行領導等議題。各位幹部持續上台提問，舉凡翁朝棟董事長避重就輕或是實問虛答，下一位幹部就會接續砲火追問，要求翁朝棟董事長正面回答股東提問。

最後在工會人海戰術下，在場股東建議翁朝棟董事應指定專員與中運工會協商，工會轉至地下室與黃一中副總及陳冠富副總進行面對面的協商，會中黃董事發現中運公司沉痾痼疾遍布，面對工會正面提出問題，黃一中董事全程認真接受工會的指教，同時也願意將中運工會所提出的訴求轉達中運，分別為：

1. 清零中國籍船員
2. 簽署單項團體協約爾後優先派本會會員上船
3. 由具有航運專業人員及工會成員共組人評會
4. 將會從優處理現存船員退休金問題
5. 回歸技術本位領導的公司治理模式

(三) 公視報導破除百萬年薪神話

公視新聞台的黃記者特地從台北來高雄，進行三天專訪工會及幾位退休前輩。本次除了由理事長代表工會講述船員面臨的實際問題，並邀請關松屏輪機長講述從退休金爭議到於通華輪任職時發生職災後續的理賠問題；隨宜忠、冼文智分別講述船員的辛勞與中鋼運通退休金爭議陳抗的過程。

關松屏輪機長 27 歲剛退伍出來跑船的時候，當時都還是雜貨船，海上風浪大遭遇過非常多危險的環境，而且當時船速慢，一趟航程最短三個月才會靠港，船舶來來去去的也未必會回到台灣靠港，所以過去都要兩三年才能回家一趟。

除此之外，船上的風險遠超於陸上，關老軌拿出的照片述說曾經晚上發生海事碰撞，撞穿船員休息艙，再差一點就會撞沉整艘船。船員持續在風險環境中辛勞努力工作，然而中運對於職災船員不聞不問，在關老軌的職災案件中展現的淋漓盡致，當時在船上操作車床導致手指被捲入，右手變形造成無法康復的失能，現在還在



持續復健中，過程的痛苦與辛酸卻只有自己與家人承受，事發到現在不但沒有給予法定補償，中運公司完全不聞不問，都是工會從旁協助關老軌。

(圖為關松屏輪機長拿出照片跟記者講述當時的故事)

接著是記者訪問理事長，而記者所問的問題正代表台灣大眾對於船員的疑問，什麼是甲級船員、乙級船員，什麼是機艙、甲板，以及船員在航運公司的角色。最後訪談對象為隨宜忠、冼文智兩位老弟兄，冼兄 23 歲開始跑漁船，當初也是聽中運說會比其他間待遇好，在高雄又離家近，但現實卻是船進港不讓他回家，但仍然對中運盡心盡力，直到退休後才發現退休金短少近六成，現在在抗議時



還會卑微地怕打擾到別人，只願意默默地風吹日曬雨淋；隨水手長則是從高中畢業跑船，儘管心臟不是很好，過去也曾經被浪打傷，依然堅守崗位，直到退休後，中運還要汙名化他，說這些還沒有達成和解的船員都是貪婪不知足。

(圖為冼文智、隨宜忠弟兄接受公視記者採訪)

結束之後，工會帶隊請記者到公用碼頭實地了解商船的樣貌，黃記者對於船舶的種類、結構非常有興趣，也樂於多拍幾張船舶照，這也正是讓外界能夠一窺船員、船舶的機會，藉由黃記者讓大家更能多元立體的了解船舶種類與船員工作性質。

最後公視新聞成片於6月21日上架，在全台灣獲得極大的回響，截稿前公視新聞在YouTube上以超10萬人點閱，200多筆討論。還沒看過的弟兄可以趕快上YouTube搜尋「百萬年薪環遊世界 退休船員為何不願下一代跑船 | 公視P#新聞實驗室」(網址：www.youtube.com/watch?v=1W18jTnxWVA)一起相挺，讓演算法推薦給更多人來看台灣船員的辛苦！

(四) 立法院記者會揭露航運醜態

6月26日本會與桃園機師職業工會、國際機場工會聯合會共同在立法院舉辦「放任機師、船員濫用外籍 恐釀國安、飛安危機 要求保障本國籍專業人員就業權」記者會，本次也非常感謝願意聲援的委員：民進黨林宜瑾立委、黃世杰立委、洪申翰立委、及民眾黨賴香伶立委共同協助



本次工會及桃園機師職業工會李信燕理事長，分別代表海運業及航空業向社會大眾說明航空及船運大量雇用外籍人員所引發的危機。誠如工會過往所大聲疾呼之情形，若放任航商大量轉籍並且雇用大量中國籍船員，導致台灣所有船員皆被迫轉業，一旦中共侵台之日，作為海島的台灣立刻坐困愁城，工會訴求政府應積極管控汜

濫的中國籍船員，並且將船員雇用狀態轉換成不定期契約，方能有為國儲才的戰略功能。

如此論點獲得在場所有委員的支持，林宜瑾委員指出「中國船員不是敵人，但他們活在一個中國伺機犯台的年代」海運肩負國家發展重擔，不該將國家未來交在外人手上，林委員更是怒斥如果連董事長為官派的國公營事業都做不到全面雇用台灣船員，還談什麼航運的韌性？

洪申翰委員指出國內航商中 8000 位船員中有 5300 位為中國籍船員，僅有 1200 位為台籍船員，洪委員對於現在航商大量運用外籍輪及外籍船員，戰時是否能依造全動法響應國家動員，以及所造成國安問題感到非常憂心，要求航港局應積極稽查，交通部應負擔起所有相關的責任。

黃世杰委員則是喊話交通部，航運業屬於特種行業範圍，人員的儲備對於國家非常重要，主管機關本就該積極監管，同時表達應該注重本國船員的就業權，合理懷疑資方大量使用外籍勞工是想藉機弱化工會。

賴香伶委員指出就業服務法長期處於對於高階工作缺乏管控、對於低階工作給予保護的狀況，尤其主管機關長期對於船員這種高階工作的相關政策，認為外國的人就是強，外國的政策就是好，完全忽略掉台灣的船員完全不輸別人，主管機關應該好好檢討，並要求交通部及勞動部兩主管機關與工會協商並進行修法盤點，同時賴委員也表示願意協助修正船員法，明確讓船員回到不定期僱傭契約為原則的狀態。

委員們的發言讓大家喝采，同時委員所說的內容也都是中運工會一貫的立場，希望政府應該優先顧好台灣船員的生存權，而不是高呼抗中保台口號，但是卻任由其官派的董事長大量僱用中國籍船員而剝奪台灣船員的工作權，對於自己國家的國民，多一點責任、對於自己的員工，多一點溫暖，這很難嗎？

面對鐵證如山且全台關注的議題，中鋼集團無法像過往一樣大撒幣的下架新聞，只能正面回應委員及工會的質疑。面對如此事關重大的議題，中鋼運通公司卻不思悔改，以六點答非所問的聲明

書，試圖以此來混淆全台關注國安問題人民：

1.有關船員資格、訓練及發證、福利事項都必須參考STCW2010公約、國際海事勞工公約、國際勞工組織公約規定，相關規定均無禁用外籍船員限制，近年來主要船舶持有國家(如日本、希臘、德國等西歐國家)船員日益減少，在船舶航行有最低船員人數限制下，透過船員管理公司指派外籍船員執行運務，確保船舶正常營運，不僅是船運界趨勢，也更能保障船東與船員權益。

2.中華海員總工會747期海員月刊登載之「台灣船員之國際化發展」文章指出，本國籍船員供不應求，國內主要航商雇用本國籍船員比例約15%，另85%透過國外船員管理公司指派外籍船員執行運務，而中運公司外籍船員僅佔總船員人數10%，換言之雇用本國籍船員比例近90%，為國內主要航商中最高。

3.大陸籍船員在中運所屬巴拿馬籍船舶上服務，由於船員管理公司所服務的客戶均為國際主要航商，如不依指揮調度，任意將船駛往其他地區將導致信譽受損，此種以非法或甚至以暴力方式挾持巴拿馬籍船隻、改變預定航行路徑的做法，已涉嫌進行海盜行為，不僅可能遭其他國家軍艦盤查、逮捕，我國軍艦亦有能力制止此種行為。此外，中鋼公司原料均有安全庫存，且分散於其他自有船舶或外租船載運，可因應各種風險。

4.中運公司近年來新造的8艘船舶，包括中鋼榮耀輪、中鋼光輝輪、中鋼領先輪等，交船後全部皆登記為本國籍輪，並於2016及2017年陸續將5艘巴拿馬籍船舶轉為本國籍。2021年起，受到新冠疫情影響，疫情期間本國籍船員調度困難，為維持運務執行需要，中運公司將5艘國籍輪陸續轉為巴拿馬籍，適度透過船員管理公司指派外籍船員執行運務，確保船舶航行無虞。

以5月底中運的船員總數計算，中運船員共計約545名，其中陸籍船員比例僅10.3% (63名)，國籍船員比例逼近90%。此外，中運公司現有本國籍船舶數占比仍國內主要遠洋航商中最高，顯見中運企業工會指出中運公司帶頭大量將船舶掛在他國籍不符事實。

5.中運公司透過船員管理公司指派外籍船員執行運務，依交通部航港局頒布之「外國籍船員僱用許可及管理規則」辦理。中運公司10艘巴拿馬籍船舶共約進用189名船員，僅有63名陸籍船員執行運務，船上其餘126名船員皆是本國籍，佔比達67%；另中運公司12艘本國籍船舶，僅有4名印尼籍船員，本國籍船員比例更高達98.4%。

此外，今年執行中運公司運務之63名陸籍船員，相較去年底78名更再減少15名，顯見中運企業工會指出中運公司大量聘僱中國籍船員取代本國籍船員亦不符事實。

6.有關中運企業工會憂心中國籍船員可能將船運資訊轉為其他用途乙事，實務上相關船運航線、載送品等資訊皆可從船訊網查詢得知，屬於公開資訊。

(圖為中鋼運通股份有限公司針對本會6月26日記者會聲明稿)

中運公司回應都在避重就輕，玩文字遊戲，面對這樣蒼白無力的聲明，工會馬上就作出以下澄清稿以正視聽，澄清稿亦刊載於工會官網及(網址：<https://www.cooloud.org.tw/node/97718>):

1. 中運聲明:有關船員資格、訓練及發證、福利事項都必須參考STCW2010公約、國際海事勞工公約、國際勞工組織公約規定，相關規定均無禁用外籍船員限制，而近年來主要船舶持有國家(如日本、希臘、德國等西歐國家)船員日益減少，在船舶航行有最低船員人數限制下，故透過船員管理公司指派外籍船員執行運務，確保船舶正常營運，不僅是船運界趨勢，也更能保障船東與船員權益。

中鋼運通企業工會回覆：工會主張是使用中國籍船員所引發的國安危機，與國際間有無相關公約係屬二事，況如果以無公約禁止使用外籍船員為由，同理之下，亦無公約禁止不使用外籍船員，僵持於此並無意義。

又公司主張「而近年來主要船舶持有國家(如日本、希臘、德國等西歐國家)船員日益減少，在船舶航行有最低船員人數限制下，故透過船員管理公司指派外籍船員執行運務」，此事是否真實姑且不論，退言之，日本、希臘、德國等西歐國家航商缺船員與我中華民國有何干係？現實是中華民國籍船員在岸等不到上船機會，實習生苦無找不到船舶實習，以外國相異的背景事實作為我國政策之論理基礎，無視國土之內現實，讓人難以想像列位航商是外國航商還是台灣航商？

2. 中運聲明：中華海員總工會 747 期海員月刊登載之「台灣船員之國際化發展」文章指出，本國籍船員供不應求，國內主要航商雇用本國籍船員比例約 15%，另 85% 透過國外船員管理公司指派外籍船員執行運務，而中運公司外籍船員僅約佔總船員人數 10%，換言之雇用本國籍船員比例近 90%，為國內主要航商中最高。

中鋼運通企業工會回覆：747 期為 105 年 1 月刊載於海員月刊，公司以彼時數據回應工會此時質疑，除了混淆視聽外，有何意義？為何不提供今(112)年或去(111)年之數據？工會所提出之數據皆為今(112)年 4 月，若要爭執相關數據，請公司提出最新之數據。

3. 中運聲明：大陸籍船員係在中運所屬巴拿馬籍船舶上服務，由於船員管理公司所服務的客戶均為國際主要航商，如不依指揮調度，任意將船駛往其他地區將導致信譽受損，此種以非法或甚至以暴力方式挾持巴拿馬籍船隻、改變預定航行路徑的做法，已涉嫌進行海盜行為，不僅可能遭其他國家軍艦盤查、逮捕，我國軍艦亦有能力制止此種行為。此外，中鋼公司原料均有安全庫存，且分散於其他自有船舶或外租船載運，可因應各種風險。

中鋼運通企業工會回覆：首先，挾持船舶改航確實違反國際法，但戰時難以期待中共遵循相關公約，再者兩岸之究竟為兩國或一國，國際間素有爭論，友中國家之軍艦在戰時是否願意協助「盤查、逮捕」，還是會將之視作一國之內之紛爭？又，船舶改航一瞬之間，及時攔截難度極大，工會自然希望我國海軍具有能力預先制止，但工會想請問中鋼運通公司，貴司聲明中提到「我國軍艦亦有能力制止此種行為」，是否能理解為代國防部海軍司令部對此進行保證，保證國防部在戰時，無論何時何地都能阻止挾持船舶改行事件？再者挾持船舶改航僅是工會舉出危及國安之例一，戰時召回國民、撤僑並不違反國際法，彼時之問題不過從無船無人變為有船無人，

依然存在島外資源無法持續輸入我國之困境，大量使用外籍船員，使國籍船員改行，戰時召回國民、撤僑之後的台灣航界，又有多少量能支持戰時運輸。

4. 中運聲明:中運公司近年來新造的 8 艘船舶，包括中鋼榮耀輪、中鋼光輝輪、中鋼領先輪等，交船後全部皆登記為本國籍輪，並於 2016 及 2017 年陸續將 5 艘巴拿馬籍船舶轉為本國籍。2021 年起，受到新冠疫情影響，疫情期間本國籍船員調度困難，為維持運務執行需要，中運公司將 5 艘國籍輪陸續轉為巴拿馬籍，適度透過船員管理公司指派外籍船員執行運務，確保船舶航行無虞。以本年 5 月底中運的船員總數計算，中運船員共計約 545 名，其中陸籍船員比例僅 10.3% (63 名)，國籍船員比例逼近 90%。此外，中運公司現有本國籍船舶數占比仍係國內主要遠洋航商中最高，顯見中運企業工會指出中運公司帶頭大量將船舶掛在他國籍乙事不符事實。

中鋼運通企業工會回覆: 從上述聲明可以自證，近年國籍轉外籍確有其事；外籍轉國輪卻是 5 年前事，所屬船舶轉成外籍便大量使用中國籍船員，對於此點公司之聲明迄今亦未否認，顯見確有其事。公司不思改進，卻僅執著於「是否為帶頭」之用語，大玩文字遊戲，工會對此明確回應:中運作為中鋼百分百轉投資之子公司，屬泛國營企業，肩負社會責任，任何行為不論程度、無論多寡，祇要作出任何行為，都對於同行有示範之作用，向上便共同發展、向下便共同沉淪，多少航商是因為中運敢如此作為，便群起效尤，中運所爭執者，便是無視於自身作為泛公營的社會責任。

5. 中運聲明:中運公司透過船員管理公司指派外籍船員執行運務，係依交通部航港局頒布之「外國籍船員僱用許可及管理規則」辦理。中運公司 10 艘巴拿馬籍船舶共約進用 189 名船員，僅有 63 名陸籍船員執行運務，船上其餘 126 名船員皆是本國籍，佔比達 67%；另，中運公司 12 艘本國籍船舶，僅有 4 名印尼籍船員，本國籍船員比例更高達 98.4%。此外，今年執行中運公司運務之 63 名陸籍船員，相較去年底 78 名更再減少 15 名，顯見中運企業工會指出中運公司大量聘僱中國籍船員取代本國籍船員乙事，亦不符事實。

中鋼運通企業工會回覆: 本會提供之記者會稿中所提中運所屬所有船舶中，中國籍為近四成，聲明稿則自認為 33%，數據相差低於不及半成，益徵工會所言確有其事。又，聲明稿仍未否認工會對於「中鋼運通公司自 2015 年起，在所增加的五艘船籍掛於巴拿馬的『權宜船』船舶（中鋼榮耀輪、中鋼光輝輪、中鋼領先輪、中鋼遠見輪、中鋼探索輪）當中，所聘用的本國籍船員人數僅 51 人，中國籍船員的人數則高達 45 人。」，顯見公司深知工會所言非虛，僅能以靠其他數據迷惑大眾，顧左右而言他。

最後，所提到今年執行中運公司運務之 63 名陸籍船員，相較去年底 78 名更再減少 15 名，是因為今年中運公司又賣了 2 艘船舶所致，否則去年雇用中國籍船員人數最多達到近百位，新聞稿皆為矯飾之詞。

6. 中運聲明:有關中運企業工會憂心中國籍船員可能將船運資訊轉為其他用途乙事，實務上相關船運航線、載送品等資訊皆可從船訊網查詢得知，屬於公開資訊。

中鋼運通企業工會回覆：戰時各艘船舶之管理及運用與承平時相異，「全民防衛動員準備法」所提到相關演習，有船舶與各機關協動，船長、船員勢必會知悉一部或全部國防資訊，所涉及之國防秘密與航線、載送品資訊不可同年同日而語。明顯公司至今仍持續以商業思維判斷國安問題，明顯工會與公司之溝通頻率在不同層次，望公司正視之。

工會並非要針對中鋼運通公司，今日國安議題事涉全國航商及國家航運政策，工會確知中運公司無法代全國航商承擔此議題，祇是中運既然現在與一眾航商共同沉淪，大量使用權宜船、大量使用中國籍船員，在守護國安的路上，中運工會肩負工會社會責任，自然會站在對台灣社會有利的一方，望中鋼運通公司回頭是岸。



(圖為立法院與委員及機師工會大合照)

三、 你有訴訟、工會處理-選定當事人制度簡介

大家都知道民事案件要告人時，一定要有原告跟被告，勞動訴訟中也是如此。通常勞動訴訟中的被告會是資方，但原告是不是一定要是勞工呢?在民事訴訟法增訂「選定社團擔當訴訟制度」之後就不一定了噢!現在某些勞動糾紛可以交由工會來處理，由工會擔當各位的訴訟，作為勞方原告來為各位的勞動權益進行訴訟。以下就來跟大家介紹一下民事訴訟法的選定當事人制度。

所謂選定當事人制度是指：「非實體法上權利義務歸屬主體，而就實體法上之法律關係有訴訟遂行權或訴訟實施權之情形。訴訟擔當人係以自己名義起訴，故其為當事人而非訴訟代理人。又，訴訟擔當係為他人而為訴訟，故判決效力及於實體法上歸屬主體之實質上當事人。其又可分為二類：一、法定訴訟擔當：依法律規定，將訴訟實施權賦予實體法上權利義務歸屬主體以外之第三人。二、任意訴訟擔當：依實體法上權利義務歸屬主體之意思，授權第三人取得訴訟遂行權。」，具體條文呈現於民事訴訟法第 41 條「多數有共同利益之人，不合於前條第三項所定者，得由其中選定一人或數人，為選定人及被選定人全體起訴或被訴。」。

在這裡舉個例子來幫助大家了解，甲、乙、丙三人某日乘車在中鋼總部大樓門口遭到許 OO 超速駕駛的汽車撞上，這時三人可以選擇分別告許 OO，但這樣每一個人都會有一個訴訟程序，總共三個程序三則判決。今天因為甲、乙、丙都是同時、同地、被同一個人撞上，所以如果今天甲、乙、丙使用民訴法選定由其中一人擔任當事人後，就只會有一個訴訟程序一個判決。由選出來的人代表其他兩位打官司，但最後判決時，一份判決裡面會寫許 OO 分別要賠甲、乙、丙多少錢。

好消息是過去只有民事訴訟法第 41 條的情形才能自由選擇當事人，但現在民事訴訟法第 44-1 條規定：「多數有共同利益之人為同一公益社團法人之社員者，於章程所定目的範圍內，得選定該法人為選定人起訴。」，簡單來說只要是工會會員，在工會章程所訂的範圍內的事件(勞動訴訟)都可以由工會幫大家作原告告公司，而且完全免費。依照勞動事件法第 13 條規定，由工會擔當起訴可以暫緩繳裁判費，也就是說現在告公司之後，不用在判決前就要先拿出幾萬元墊付，各位就能夠更輕鬆地保護自己權利。

這樣的制度那麼好，那麼中運工會能不能幫船員弟兄當原告呢?

非常高興的報告各位弟兄，今年5月24日第二屆第三次會員代表大會中，理事會便有提出章程修正案，增訂工會可受各位弟兄選定作為訴訟當事人的條文，往後只要兩位以上弟兄有工資、工時所生的

勞動事件民事爭議，都可以選定工會作為當事人，由工會出面進行訴訟，至於弟兄選定完之後，就不用持續處理訴訟問題，想陪家人就能安心陪家人，想出去旅遊便能四處旅遊，一切訴訟事務都由工會操辦。

<p>第九條【會員權利】 會員涉勞資爭議者，得按其事件性質協助申請調解、起訴等協處措施。相關協處措施由理事會決定之。 多數會員涉勞資爭議者，得按其事件性質依法選定由本會擔當訴訟。 會員與雇主間勞資爭議之紛爭事實，發生於會員在會期間，或因離職、離職費用所生者，本條之權利不受其離職、退休影響。本會離職、退休但未申請退會之會員，得享有本會設施利用、福利活動之權利，但無選舉及被選舉權。</p>	<p>第九條【會員代表權利】 會員代表有發言、表決、選任、被選任、解任及其他依法應享之權利。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1、第一項明訂本會會員權利 2、第二項依民事訴訟法第44-1條規定於章程內明訂多數會員得選定工會擔當訴訟，以工會為訴訟當事人能發揮統一處理之功能，免去會員個人應訴之煩。 3、第三項明訂工會得就發生於會員在會期間，或因離職、離職費用所生之勞資爭議進行協助，以符實務需要。 4、明訂離職、退休但未申請退會會員之權利。
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(圖為第二屆第三次會員代表大會會議關於適用選定當事人之章程修正案)



(會員代表就章程修訂進行討論)

四、勞教回顧:名師不絕，好評如潮

4月10日:黃育德秘書長、張捷投顧老師

黃育德秘書長本次來授課先從勞基法立法歷程解析，開始逐步拆解工資、工時等勞動條件，並且當場剖析船員勞動條件，指出固定加班費應該要在書面契約載明計算式；工時部分則現場計算，認為船員應該都是超時工作。接著是勞工運動的部分，黃秘書長分享最早期台灣工人經常發動圍廠類型的野貓罷工行為，一直到現在制度化之後，罷工程序才有明確規範，但現在勞資爭議處理法之規定對於工會罷工要求過於嚴苛。

張捷老師本堂課指出，投資首先要建立投資觀念，要了解產業跟公司，並要避免投資人最常遇到的問題「沉沒成本的謬誤」，老師建議四個投資心法。首先是「跟著大師走」，觀察產業領導者們的行為、感興趣的產業，第二個是「生活找風口」，挑出自己喜歡的產業深入研究。第三是「實地參訪與閱讀產業報告」則是多與想投資的公司接觸、了解公司真實樣貌，佐以閱讀相關產業報告。最後當產業發展起來之後，勢必會出現「類股齊漲」的現象，同一產業的多間公司可能會一起漲上去，這時候就要趕快搭上車，跟著趨勢一起漲上去。

4月28日:李信燕理事長、邱羽凡教授

李信燕是理事長是過去機師工會罷工談判的重要推手，透過抗爭幫會員爭取到飛行安全及勞動條件的改善，本堂課信燕理事長分享機師工會自草創到罷工、協商的經驗，我們可以知道，唯有團結展現力量，才能讓資方乃至政府正視勞工訴求，如當初罷工期間華航提出荒謬絕倫、明顯違法的「凍結僱傭關係」宣言，工會為了保護會員權益堅持華航應收回宣言而展現團結力量，逼得交通部主動出面表達願意發出僱傭關係存在的聲明，機師工會藉由團體抗爭，除了簽訂了團體協約提升機師勞動條件外，還讓當時的打壓工會的董事長黯然下台，

邱羽凡老師在本堂課程指出，依法律適用關係，船員法未規定之勞動條件應適用勞基法，船員的勞動條件應擇優適用，不應受船員法限制，勞基法提供船員最低勞動條件的保障，「不定期契約」就是船員最基本的工作保障。同時中運長期簽訂十個月的定期契約，下船岸休完全沒有岸薪等諸多不合理，只要

不定期契約勝訴，中運公司依法要補給每一位船員弟兄岸薪，每位至少須補 180 萬至 520 萬的岸薪。最後邱老師當場剖析航港局的不定期契約範本草案，直接指出航港局草案完全背離勞動法的精神。

5 月 19 日：翁瑋律師、葉品言總幹事

翁瑋律師本堂課非常詳細的介紹各種職災相關的法律名詞，如賠償及補償在法律用字上就非常的不同，意義也完全不一樣。前者是雇主有犯錯所做的賠償；後者是不管雇主有沒有過失都要給的就是補償。翁所長的講課當中最重要的是，翁所長不斷提到的名言：「法律上無法證明的事就代表未發生」，平常若任意簽屬文件，會導致在法院無法提出反證推翻文件的效力。

葉總幹事本堂課從勞資爭議處理法的各種救濟程序開始依序介紹，從爭議行為區分為調整事項與權利事項開始，依序介紹要如何進行調解、仲裁及裁決。同時以各類勞資案件為例子，介紹各種救濟機制當中的技巧。總結來說，跟雇主過招時，一定要積極主張，不然往後會被認定等於接受。例如工作條件一旦變壞，要是沒有及時反對的意思，往後就會變成同意變更，在各種的救濟或者法院上，都會陷入不利的情形。

5 月 31 日：高惠娟博士、邱羽凡教授

高惠娟老師本場分享人的神性、超意識、意識、潛意識，深入潛出潛移默化地讓大家理解許多行為背後的深層涵義，原來很多時候我們的行為往往不是受我們自己的意識影響，而是受到小時候的經歷、父母與家庭的影響，而深植潛意識或者超意識變成難以改變的性格。

邱羽凡教授授課前將整個船員法跟船員定期僱傭契約範本逐條看過，發現國內航運界長期以來違反 MLC 跟勞基法的規定，雖然契約都約定有 85 小時的固定加班費，但是實際上船上有很多職務因為船員錯誤的責任制認知，而導致實際加班時間遠遠超過 85 小時，另外船員法規定的岸薪部分，邱羽凡老師指出過去的判決，如高等法院高雄分院 102 年度勞上字第 25 號判決，便有判決雇主應給船員岸薪的先例，顯然長期以來中運及台灣船東透過定期契約欺瞞船員，讓大家以為下船就跟公司沒有關係，實際上中運虧欠每一位船員 5 年岸薪。

6月21日:邱毓斌教授、林佳和教授

邱毓斌教授本堂課從台灣歷史的角度來講述自主工會在我國的發展。從過去在日治時代政治運動蓬勃發展，到國民黨統治台灣時期，大行國家統合主義，對於自主工運參與者進行清洗。並比較各國工運的發展史。讓大家知道現在覺得理所當然的勞動條件，每一條都是一代代勞工們集體抗爭換來的。

林佳和老師本次授課是以團體協約為中心，先從工會與雇主之間的關係的四個層次說起，並且分析了德國與美國之間的差異，德國為代表的歐陸強調工會的實際能力，而美國則是國家建立起來一套團體協商程序，國家介入勞資關係當中作為裁判。最後就不當勞動行為制度與團體協約關係進行了介紹。

7月7日:高惠娟博士、洪鑾珍律師

高博士本次準備了能量圖片、能量音樂來與學員互動，建議學員應該多聽古典音樂、自然音樂等高頻率的音樂，將自己調頻調到高能量中。自己的焦點、語言、及體態的表現，會影響能量在哪裡，心向高能量，自己便會提升為高能量。

洪律師從民事訴訟法最基礎的制度開始，從一到三審的功能與要件，並帶大家導讀關松屏案一審到三審法院判決。並提醒所有弟兄，應該多多參與工會活動、瀏覽工會網站，了解自己法定權益，訴訟不是個別勞工起訴後等著判決，是需要工會來統合社會、學者來對抗資方，才能夠打一場公平的訴訟。

以上為當日課程報告節錄，更多詳細內容、精彩相片及最新課程資訊請搜尋臉書：

中鋼運通企業工會暨中運福委會

中鋼運通企業工會會刊

歡迎來稿

文字稿：

舉凡有關中運公司船員心聲或生活、職場經驗傳承，跑船心得與見聞，對於航運未來分析與展望等，船員生活相關大小事皆歡迎來投稿本刊，經理事會通過後擇期刊登。

圖片稿：

舉凡有關中運公司船員生活或船舶之攝影、繪畫等得載於本刊之藝術作品，皆歡迎來投稿本刊，經理事會通過後擇期刊登。

歡迎投稿工會信箱：cseunion2019@gmail.com

來稿視為無償授權中鋼運通企業工會於編纂會刊、廣告宣傳等非營利之工會活動範圍內使用，工會並將依投稿人意願登載投稿人名稱(姓名、筆名等)或匿名。若不願授權投稿時請先告知。

中鋼運通企業工會

會刊第八期

總編輯：中鋼運通企業工會理事會

執行編輯：潘宗璿、黃玟璇

地址：高雄市前鎮區民權二路8號14樓

連絡電話：0910158266

聯絡信箱：cseunion2019@gmail.com

官網：中鋼運通企業工會暨中運福委會

捐款贊助：成功簡易型分行(078)帳號:09-00131-5
(戶名:中鋼運通企業工會)

【小額持續、工會永續】



弟兄須團結 團結真有力

