



CSEU

中鋼運通企業工會

中鋼運通企業工會

創刊號 Vol.1 2020.12.17



精華收錄

1. 船員的背後－你不知道的事!
2. 船員，是一份無法腳踏實地的工作
3. 把欠我們的，都還回來!!!
4. 職災及雇主應負的責任
5. 漫漫長路 辛苦了!!!
6. 再見了 傅老爺!
7. 揭牌活動照片



船員的背後—你不知道的事

船員，一個充滿神秘又很多光環的職業，在大家的眼中，船員就是「薪水高、能去世界各地玩、非常自由」的代名詞，而在這些光環背後，船員到底背負著多少辛酸，過著多少非人道的日子。船員真的像電視媒體或網路文章講的那樣那麼好嗎？



首先一艘船在航行中，航行員(也就是駕駛員)必須1年365天內每天分為3班制，由三個駕駛員每次值班4小時輪流開船，而到了船隻靠泊碼頭後這些駕駛員還是沒得休息，他們還得背負起監督貨物裝卸及處理業務等工作，試問陸地上有多少個職業是天天都要上班全年無休的？我想除了偉大的母親之外應該沒有這樣的職業了。而雖然有船員法、勞基法或其他國際勞工條約規定船員不得超時工作，但是實際上一艘船上只有少少的17個船員，在許多重要的時候這些船員是會經歷超時又超時的工作，但是礙於法規的規定及各航商的不成文規定下，船員的超時工作都被隱瞞了起來，製造出一份又一份的虛假工作時間記錄表提供檢查。



(圖為船員待命時睡在運動間的情況)



而船員的補給也是很大的問題，有些船由於航線及當地碼頭關係無法獲得補給，船上常常需要準備2~4個月的伙食以備不時之需，而當補給了新鮮食物後，又要趕快把存放已久的庫存吃完，結果造成了船員時常都處在「無法獲得新鮮食物」狀態下；且國外補給伙食時也幾乎沒辦法買到「家鄉味」的食物，有時候



(在寒冷的冬天，只有破掉的外套可以穿)

新上船的人員拿出一瓶「來自臺灣的罐頭」時，往往都會令人垂涎三尺。

而不光是伙食，就連船上的物料跟生活用品也不是那麼的好補給，有時候因為航程時間跟當地港口無法補給的關係，洗碗精、洗衣粉、甚至是衛生紙等物品都沒辦法立即取得，不像是在陸地上生活便利，有缺什麼出門直接購買就好，還可以選自己喜歡的品牌。

大多數的航商也都會供應船上工作用的工作服裝及安全鞋還有禦寒衣物，但是有時候因為補給的困難，工作用的禦寒衣物可能磨破了還得用膠帶貼完繼續穿，而國外供應商有些較「歹心肝」的還會拿黑心產品給船上使用。

船上往往都是開船後才發現收到的物料、伙食品質不好，但船都已經離開該港口了，也無法退換，有時候面對到這些事情只能苦笑忍住。



「船員，是一份無法腳踏實地的工作」

根據媒體報導，在目前新冠肺炎(COVID-19)疫情肆虐全球的狀況下，目前將近有40萬名船員在海上無法回家，在報導中提到：

「因為有這些貨輪，消費者才能到商家或線上購物，買一件新T恤或一瓶洗髮精，或一條牙膏，這些貨輪幫助貨物在全球流通，大家過得好嗎？」

「船員無奈揮揮手，疫情期間貨運船沒有停歇，讓全球經濟持續運轉，但由於各國封鎖關閉邊境，許多港口不接受船員下船，甚至連隔離檢疫也不允許。船員無法上岸，有家歸不得。」

「各國商船船員在船上工作時間約8到9個月，許多船員的合約被迫延長，甚至有人超過一年沒踏上陸地，彷彿囚犯一般失去自由，船員疲勞及身心健康問題也日趨顯著。」由於今年2月份鑽石公主號郵輪的影響之下，各國政府採用了「寧可錯殺，不可放過」的態度，禁止所有船舶的船員踏上自己的國土，無辜的是這些犧牲奉獻的船員，除了到每個國家都不能下去走走之外，甚至連到了自己的家也無法踏上自己的故土，面對著手機裡家人的照片、通訊軟體的對話、甚至是家人的一句：「什麼時候可以回家？」每個船員心裡只有說不出的苦。

可是，問題真的是出在於船員嗎？鑽石公主號郵輪是一名80歲香港籍的老翁得病之後又抱存僥倖或是不在乎的心態登上郵輪才會導致這種慘狀發生，而在今年4月海軍敦睦艦隊不管疫情肆虐的情況之下執意執行任務，導致有20多名軍官染疫，這些事件跟船員一點關係也沒有，結果我們臺灣政府看到船員就跟看到鬼一樣小心翼翼的一防再防，從一開始的特別條款還有些臺灣船員可以在船靠臺灣時回家，到後來全面禁止，臺灣船員變成了過街老鼠一樣，人人喊打、聞風色變…

12
Jul
2020

防疫不准上岸 四十萬船員困海上

記者 Focus360 林芳華 報導 © 2020/07/12 21:00

小中大



新冠肺炎疫情下，不少人因為封城足不出戶，另外卻有一群人有家歸不得，受困海上，國際海事組織統計，全球約有160萬名船員值勤，目前累計近40萬名船員，因為各國境管無法進行輪替，一般各國商船船員，在船上工作時間約8到9個月，許多船員的合約被迫延長，甚至有人超過一年沒踏上陸地，彷彿囚犯一般失去自由，船員身心都極度煎熬。

以中鋼運通的散貨船為例，從澳洲東岸裝載煤炭回臺灣，其航程已經約14天，加上抵達臺灣後還要在外海拋錨等候進港，已經完全超過14天了，而在澳洲裝貨期間，除了一至二名「已經接受完隔離檢驗」的相關人員登輪與船上處理業務之外，也就剩下「已經接受完隔離檢驗」的引水人帶領船隻進出港，試問臺灣政府，你們有去了解上述這些相關人員嗎？你們知道盲目的限制船員下地，會間接地影響了海運界的發展嗎？臺灣四周環海，以海建國，在當年亞洲四小龍的時代是靠了多少臺灣船員犧牲奉獻將臺灣的貨物運往全世界讓臺灣人賺錢？

沒有船員，臺灣許多農產品無法這麼順利的外銷；沒有船員，臺灣許多加工品無法順利的出口；沒有船員，我們所有的民生用品都無法順利的購買到。可笑的是臺灣政府從來就沒有重視過船員發展這一塊，近年來只拍了部看似美麗夢幻的宣導短片，然後蒙騙了一堆想要圓夢的民眾上船，臺灣政府阿！請你們醒醒吧！臺灣船員為了國家辛苦奉獻卻還要面臨到這種完全不人道的對待！請政府好好沉思我們這群弱勢勞工的處境，友善的對待我們這些船員吧！我們船員好想見家人一面啊！



把欠我們的，都還回來!!!

「其實我們並不是要求公司加薪，

我們只是要把失去的權益爭取回來而已」

中華民國一〇九年十月七日星期三，市長陳其邁首次到高雄市議會進行施政報告並接受質詢，在上午八點由高雄市獨立總工會理事長率領中鋼運通企業工會及中鋼集團企業工會等三百餘人到市議會門口陳情，市議員吳益政及劉德林也到場聲援，陳情一行人呼籲高雄市長陳其邁出席行政院會時，應代為轉達基層勞工訴求—行政院各區聯合服務中心應設勞動部不當勞動行為裁決委員會，並痛批中鋼集團打壓勞動人權。

高雄市獨立總工會理事長張緒中表示：「據中鋼股東會公司章程，中鋼董事長退休准用勞基法，不受年資、年齡限制，屬於中鋼集團企業的中鋼運通多數員工卻不適用勞基法，標準「肥高官、瘦基層」，與一般人對中鋼幸福企業的印象有極大落差。」因此除要求政府應對中鋼全面進行勞檢，也要求撤換已經 67 歲的董事長翁朝棟。

中鋼運通企業工會理事長王慶宏提出兩點主要訴求：第一點：「大家知道勞基法是勞工最低門檻，中鋼運通違法犯紀，所僱用的船員不得比照勞基法，反觀中鋼公司翁朝棟董事長不但比照勞基法而且還沒有退休年齡限制？」



中鋼高壓權威管理、長期打壓集團各子公司員工，引起群怨，憤而挺身陳抗

第二點：「中鋼運通公司嚴重打壓人權與勞權，凸顯中鋼公司高壓威權管理，不但從未公平對待中鋼集團內各企業工會，並極盡打壓之能事，若中鋼真的是模範生，今天我們這300多人就不用站在這邊抗議，而今天在中鋼集團子公司的員工都是成就中鋼的最大苦主！」，並在前方帶領群眾高呼「中鋼運通，詐欺慣犯」、「高薪肥貓，包庇腐敗」、「打壓工會，抗議有理」、「高薪低報，詐欺健保」、「翁朝棟，李新民，快下台！」等口號。

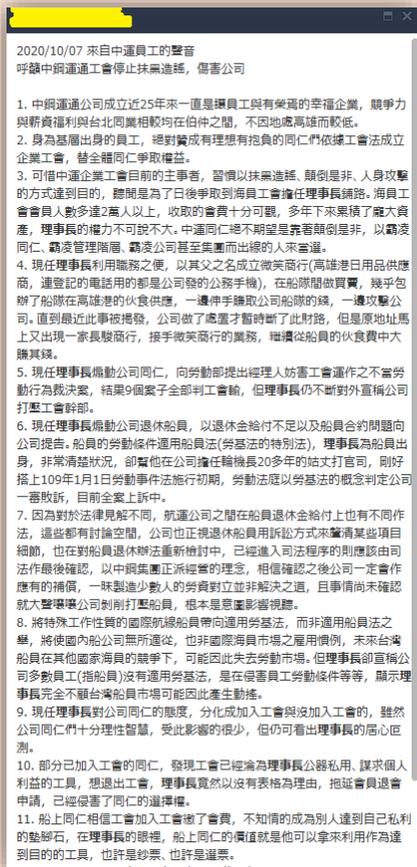
而在陳抗當天下午，在中運公司工作的同仁立刻在手機LINE群組大肆轉發黑函攻擊王慶宏理事長，也在媒體上發表避重就輕的澄清聲明並揚言臺灣船員將沒人敢聘用等浮誇內容，對於違法犯紀事項閉口不談、偏頗不實的言論，相信船員弟兄們都能看破。

而在陳抗當天下午，大多數同仁開始陸續收到一封由LINE轉發的黑函，其內容除了極力護航公司之外，也盡全力的用各種不實的言論來攻擊、抹黑王慶宏理事長。

王理事長的
心聲：「各位都是
翻轉船員價值的
無名英雄，今天的
抗爭中鋼集團
各子公司總共動
員200多人，中



運的弟兄自發性動員百來名到場抗議，可見每個船員弟兄長期以來心中的怨氣已經到達讓人無法忍受的程度了，但是中鋼公司卻不肯正式面對問題，而是以全集團的資源來抹黑我王慶宏，可以看出中鋼對子公司最擔心恐懼的就是中鋼運通違反勞基法與船員法的問題，請問大家，若我王慶宏確有違法，中鋼還能讓我活到今天不解雇我嗎？若我無事生端，為何具狀對中鋼運通提告超過12件勞動事件法？一審勝訴？二審的法官還訓斥中鋼運通資方曲解法令呢？中鋼運通及中鋼公司花那麼多錢聘請御用大律師做顧問，為什麼不對我提告？



而是選擇從中鋼公司傳出中運員工對我抹黑的黑函？謝謝弟兄們的愛護，但是改革是需要流血的，殺敵三千必也會自損八百，但至少跟著我的弟兄們日子會越過越好，有爭不一定會有但沒爭一定沒有，工會已和澳洲/香港 ITF 取得聯繫管道，將系統性整理中鋼運通違反船員法事證，高薪低報、扣船員工資、扣留船員證件、不准請病假、不給付防疫旅館及防疫期間薪資、退休金提撥不足額等議題，我相信中鋼運通絕對是繼臺灣漁船違反國際人權後第一間登上國際版面的航運公司，最後和大家分享張緒中理事長分享給我的一段話『損譽由人，觀天地何所不容』」

對於當日參與陳抗的兄弟姐妹們，我們真心感謝您們的參與，謝謝您們勇敢站出來為自己的權益發聲，也謝謝在海上的弟兄們，忍著被隔離無法見到家人的痛苦，付出自己的一切，為了家人為了公司打拼!!我們舉行了一場中鋼成立 49 年來最成功的抗爭，也讓中運船員的血淚史第一次攤在陽光下，今天是全體中運員工乃至全體海員值得驕傲的一天，謝謝弟兄們的支持鼓勵打氣，感恩所有船員、退休同仁與家眷的參與，有您們這群兄弟姐妹真好！讓我們一起加油撤換不適任的主管，讓中鋼運通真正成為船員的幸福企業！



中鋼運通公司與現行法令對照

一、船員法部分

1.	<p>船員法第 52 條 (全臺灣僅中鋼運通公司與達和公司依法令投保，但中鋼運通經理部門在未與工會溝通，欲將所屬船員下船後退勞健保)</p> <p>為保障船員生活之安定與安全，雇用人應為所雇用之船員及儲備船員投保勞工保險及全民健康保險。</p>
2.	<p>船員法第 53 條 (多數航運公司並無退休金辦法，但中鋼運通高薪低報，並將經常性所得用獎金包裝，規避雇主責任)</p> <p>為保障船員退休權益，本國籍船員之退休金事項，適用勞工退休金條例之退休金制度。但依勞工退休金條例第九條規定，未選擇適用勞工退休金條例之退休金制度者，不在此限。</p>
3.	<p>船員法施行細則第 10 條 (中鋼運通退休金辦法僅計算在船服務期間，於法不和)</p> <p>本法第四十一條、第四十五條及第四十八條所定服務期間，指下列期間：</p> <ul style="list-style-type: none">一、船員簽訂僱傭契約後在岸上等候派船期間。二、船員在船服務期間。三、船員於離開僱傭地上船及下船返回僱傭地期間。四、船員於僱傭契約期滿之有給休假期間。五、船員留職停薪期間。 <p>本法第四十九條所稱服務期間，指船長在船服務期間。</p>
4.	<p>船員法第 32 條 (中鋼運通並未設計加班單，而是以固定加班費涵蓋)</p> <p>船員正常工作時間，以每週工作總時數四十四小時為準。但因航行需要參加航行當值輪班者，不在此限。</p> <p>船員每週工作總時數超過四十四小時者視為加班，雇用人應給予加班費。</p>
5.	<p>船員法第 33 條 (中鋼運通未依法安排輪休，所屬船員大多全年無休假)</p> <p>船員每七日中至少應有一日之休息，作為例假。但因航行需要仍應參加航行當值輪班者，不在此限。</p> <p>前項但書情形，雇用人應另行安排輪休。</p>

6.	<p>船員法第 34 條（中鋼運通並無發給假日加班費，而是以固定加班費涵蓋）</p> <p>國定假日及航海節因航行需要，船長得安排船員參加航行當值輪班、進出港、餐勤等必要工作。但雇用人應按平日薪資發給假日加班費。</p>
7.	<p>船員法第 35 條（中鋼運通與多數航商皆以固定加班費涵蓋，不准額外加班）</p> <p>基於航行需要延長工作時間，船員應於加班前先填寫加班申請單，經船長或部門主管簽認後施行。</p>
8.	<p>船員法第 37 條（中鋼運通未額外發給船員於有給年休工作之未休薪津）</p> <p>船員在船上服務滿一年，雇用人應給予有給年休三十天。未滿一年者，按其服務月數比例計之。</p> <p>雇用人經徵得船員同意於有給年休日工作者，應加發一日薪津。有給年休因年度終結或終止契約而未休者，其應休未休之日數，雇用人應發給薪津。</p>
9.	<p>船員法第 38 條（中鋼運通未依法給付薪資）</p> <p>船員於簽訂僱傭契約後，在岸上等候派船期間，雇用人應發給相當於薪資之報酬。</p> <p>雇用人選派船員參加訓練或考試期間，應支給相當於薪資之報酬。</p>
10.	<p>船員法第 39 條（中鋼運通未依法發給船員資遣費）</p> <p>雇用人依第二十二條第一項、第三項但書或非可歸責於船員之事由終止僱傭契約時，應依下列規定發給資遣費。但經船員同意在原雇用人所屬船舶間調動時，不在此限：</p> <ul style="list-style-type: none"> 一、按月給付報酬者，加給平均薪資三個月。 二、按航次給付報酬者，發給報酬全額。 三、船員在同一雇用人所屬船舶繼續工作滿三年者，除依第一款規定給付外，自第四年起每逾一年另加給平均薪資一個月，不足一年部分，比例計給之，未滿一個月者，以一個月計。

二、勞動基準法部分

1. 勞動基準法第 2 條第 4 款（中鋼運通將近半工資以獎金名目年度發放規避責任）

「平均工資：謂計算事由發生之當日前 6 個月內所得工資總額除以該期間之總日數所得之金額。」。所稱「工資總額」，係指事由發生當日前 6 個月內所取得工資請求權之工資總額。基上，於認定是否列入平均工資之計算，係以勞工所取得之工資請求權是否在事由發生之當日前 6 個月內為認定之標準。
2. 勞動基準法第 9 條（中鋼運通與船員簽訂違法定期契約）

勞動契約，分為定期契約及不定期契約。臨時性、短期性、季節性及特定性工作得為定期契約；有繼續性工作應為不定期契約。派遣事業單位與派遣勞工訂定之勞動契約，應為不定期契約。

定期契約屆滿後，有下列情形之一，視為不定期契約：

 - 一、勞工繼續工作而雇主不即表示反對意思者。
 - 二、雖經另訂新約，惟其前後勞動契約之工作期間超過九十日，前後契約間斷期間未超過三十日者。

前項規定於特定性或季節性之定期工作不適用之。
3. 勞動基準法第 59 條（中鋼運通未依法於勞工在醫療中不能工作時，按其原領工資數額予以補償，甚至屢次於船員工傷期間拐騙其至公司斷保，規避雇主責任）

勞工因遭遇職業災害而致死亡、失能、傷害或疾病時，雇主應依下列規定予以補償。但如同一事故，依勞工保險條例或其他法令規定，已由雇主支付費用補償者，雇主得予以抵充之：

 - 一、勞工受傷或罹患職業病時，雇主應補償其必需之醫療費用。職業病之種類及其醫療範圍，依勞工保險條例有關之規定。
 - 二、勞工在醫療中不能工作時，雇主應按其原領工資數額予以補償。

但醫療期間屆滿二年仍未能痊癒，經指定之醫院診斷，審定為喪失原有工作能力，且不合第三款之失能給付標準者，雇主得一次給付四十個月之平均工資後，免除此項工資補償責任。

三、勞工經治療終止後，經指定之醫院診斷，審定其遺存障害者，雇主應按其平均工資及其失能程度，一次給予失能補償。失能補償標準，依勞工保險條例有關之規定。

三、就業服務法部分

1. 就業服務法第 42 條（中鋼運通雇用外籍船員未事先與工會溝通影響台籍船員就業）

為保障國民工作權，聘僱外國人工作，不得妨礙本國人之就業機會、勞動條件、國民經濟發展及社會安定。

2. 就業服務法第 5 條（中鋼運通違法扣留台籍船員個人護照、海員手冊；並拒絕雇用女性船員）

為保障國民就業機會平等，雇主對求職人或所僱用員工，不得以種族、階級、語言、思想、宗教、黨派、籍貫、出生地、性別、性傾向、年齡、婚姻、容貌、五官、身心障礙、星座、血型或以往工會會員身分為由，予以歧視；其他法律有明文規定者，從其規定。

雇主招募或僱用員工，不得有下列情事：

一、為不實之廣告或揭示。

二、違反求職人或員工之意思，留置其國民身分證、工作憑證或其他證明文件，或要求提供非屬就業所需之隱私資料。

三、扣留求職人或員工財物或收取保證金。

四、指派求職人或員工從事違背公共秩序或善良風俗之工作。

五、辦理聘僱外國人之申請許可、招募、引進或管理事項，提供不實資料或健康檢查檢體。

六、提供職缺之經常性薪資未達新臺幣四萬元而未公開揭示或告知其薪資範圍。

四、工會法部分

1. 工會法第 36 條（中鋼運通因中鋼公司未授權拒絕依法核定理事 事長全日會務假）

工會之理事、監事於工作時間內有辦理會務之必要者，工會得與雇主約定，由雇主給予一定時數之公假。

企業工會與雇主間無前項之約定者，其理事長得以半日或全日，其他理事或監事得於每月五十小時之範圍內，請公假辦理會務。

企業工會理事、監事擔任全國性工會聯合組織理事長，其與雇主無第一項之約定者，得以半日或全日請公假辦理會務。



五、職業安全衛生管理辦法

1.	<p>職業安全衛生管理辦法第 2-1 條（中鋼運通安全衛生室並非直接隸屬雇主）</p> <p>事業單位應依下列規定設職業安全衛生管理單位（以下簡稱管理單位）：</p> <p>一、第一類事業之事業單位勞工人數在一百人以上者，應設直接隸屬雇主之專責一級管理單位。</p>
2.	<p>職業安全衛生管理辦法第 3 條（中鋼運通安全衛生室為第一類事業 100 人以上，並未設專職安全衛生管理師 1 人，安全衛生管理員 2 人）</p> <p>第二條所定事業之雇主應依附表二之規模，置職業安全衛生業務主管及管理人員（以下簡稱管理人員）。</p> <p>第一類事業之事業單位勞工人數在一百人以上者，所置管理人員應為專職；第二類事業之事業單位勞工人數在三百人以上者，所置管理人員應至少一人為專職。</p> <p>依前項規定所置專職管理人員，應常駐廠場執行業務，不得兼任其他法令所定專責（任）人員或從事其他與職業安全衛生無關之工作。</p>
3.	<p>職業安全衛生管理辦法第 6 條（中鋼運通安全衛生室非隸屬雇主）</p> <p>事業分散於不同地區者，應於各該地區之事業單位依第二條至第三條之二規定，設管理單位及置管理人員。事業單位勞工人數之計算，以各該地區事業單位作業勞工之總人數為準。</p> <p>事業設有總機構者，除各該地區事業單位之管理單位及管理人員外，應依下列規定另於總機構或其地區事業單位設綜理全事業之職業安全衛生事務之管理單位，及依附表二之一之規模置管理人員，並依第五條之一規定辦理安全衛生管理事項：</p> <p>一、第一類事業勞工人數在五百人以上者，應設直接隸屬雇主之專責一級管理單位。</p>

中運企業工會陳情案統計表

日期	兩造	陳情單位與文號	陳情內容
2020/09/21	中運企業工會 中鋼運通公司	高雄市勞工局 (109)中運企 工字第 056 號	本會檢舉中鋼運通股份有限公司，未依 108 年 11 月 21 日中鋼運通(股)公司經理部門與企業工會溝通會議紀錄所決議之第三項承諾，給予本會理監事每月 50 小時為上限之會務假，且未核定理、監事駐會會員服務會務假。
2020/09/21	中運企業工會 中鋼運通公司	高雄市勞工局 (109)中運企 工字第 057 號	勞退檢舉函。
2020/09/21	中運企業工會 中鋼運通公司	高雄市勞工局 (109)中運企 工字第 058 號	霸凌案檢舉函。
2020/09/22	孫清華 中鋼運通公司	勞動部勞工保險局及線上意見信箱	<ol style="list-style-type: none"> 1. 投保薪資以多報少。 2. 勞工退休金提繳工資以多報少。 3. 中運公司應依船員法及船員僱傭契約給付在職傷病 14 週原領工資，並支付防疫旅館費用。
2020/09/23	孫清華 中鋼運通公司	衛生福利部中央健康保險署及民眾意見信箱	<ol style="list-style-type: none"> 1. 投保薪資以多報少。 2. 中運公司應依船員法及船員僱傭契約給付防疫旅館費用。
2020/09/24	王慶宏理事長 中鋼運通公司	中鋼公司 中鋼公司王總經理溝通會	<ol style="list-style-type: none"> 1. 停止打壓各子公司企業工會。 2. 中鋼公司應善盡優良企業社會責任。 3. 請中鋼公司撤換不適任經理人。 4. 中鋼運通公司違反法令明細。

2020/10 /13	中運員工 中鋼運通 公司	行政院院長電 子信箱	<ol style="list-style-type: none"> 1. 勞基法是勞工最低門檻，中鋼運通所僱用的船員不得比照勞基法，反觀中鋼公司翁朝棟董事長不但比照勞基法還沒有年齡限制？請求院長撤換中鋼董事長翁朝棟。 2. 中鋼公司百分百轉投資子公司中鋼運通公司，嚴重打壓人權與勞權，受害員工投訴無門，而中鋼公司卻以高壓威權打壓基層員工，請求院長撤換酬庸之中鋼運通董事長與總經理。 3. 中鋼運通公司一方面未遵照船員法 23 條、第 32 條至第 43 條及船員法施行細則第 10 條規定又主張船員應優先適用船員法欲規避勞基法規規定，其他如健保高薪低報、勞退金提撥不足額、違法勞基法扣船員工資、違反就業服務法扣留船員證件、不准船員請病假、不給付防疫旅館費用及防疫期間薪資，建請院長責成主管機關交通部及勞動部拿出作為，勿再鄉愿包庇，建請撤換勞動部長許銘春與交通部長林佳龍。 4. 院長應請衛福部檢討並解決中鋼運通 400 名在海上超過 1 年無法回家船員的防疫問題，防疫的漏洞不是船員而
----------------	--------------------	---------------	---

			是上船作業的碼頭工人與協力廠商，為何衛福部還要綁著臺灣船員不准下地?建請撤換衛福部長陳時中!
2020/10/19	中運員工 中鋼運通公司	中鋼集團大樓	工會 10/19 日協助退休船員至中鋼大樓拉白布條陳情抗爭，並於當日成功與中運資方達成協議，爾後船員於船上服務期間只要生病就可以請病假，若請假事由為事假但是下船後經過醫師診斷並開立證明即可以請病假，並可依僱傭契約享有 16 週帶薪病假，另外，若為因公受傷將可享有 2 年內的帶薪病假!
2020/10/21	中運員工 中鋼運通公司	中鋼集團大樓	<p>中運工會 10/21 早上協助 20 名退休同仁，至中鋼大樓拉白布條陳情活動，因中鋼 H 部門黃百堅出面與中運經理部門溝通後，商請抗爭代表姚杉山與葉仙友於本日 15:30 於會議室協商，雖退休員工非本會會員，但中運工會仍將盡可能提供協助。</p> <p>中運公司與中鋼 H 部門已先後發文交通部南部航務中心與國營會，表達中運工會訴求與立場，各位請保留近期收到之交通部鄒姓承辦人之回函，本會將彙整相關資料統一送監察院查察交通部航港局相關人員瀆職事宜!!</p> <p>革命尚未成功，大家一起努力!!</p>

職災及雇主應負的責任

無論勞工從事哪一份工作，一定都或多或少會面臨到職業災害的風險，從最普遍的文書員長期面對著電腦螢幕會造成眼睛視力衰退、客服員或老師長時間說話會造成喉嚨傷害，嚴重到化工廠工人可能因為設備故障或人為疏失導致廠區火災或爆炸造成人員傷亡等，這些都算是職業災害的範圍，但是身為勞工的你究竟知道職災的認定以及雇主應該要為此付出多少責任嗎？

藉由此文章希望可以讓身為勞工的大家更能了解在發生職災時勞工應該要向雇主要求那些應有的補償。

一般職災分為兩大類，一個是職業傷害，另一個為職業疾病，職業傷害 - 依「勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則」認定：

本準則依勞工保險條例第三十四條第二項規定訂定之，將職災的定義以及適用範圍都有相關的解釋，就連工作時的休息時間或是生理需求如廁時發生事故都可以認定為職業傷害，以及上下班途中及因職業病需要就醫途中發生事故也可視為職業傷害。

職業疾病 - 依「勞工保險職業病種類表及增列勞工保險職業病種類」之項目認定：

1. 勞工保險職業病種類表(勞工保險條例第三十四條附表)
2. 增列勞工保險職業病種類項目(108年12月11日修正發布)

也就是說，「職業傷害」是指勞工在執行業務時或是上班時間內受到立即性的傷害（如操作砂輪機時手被砂輪機割傷），導致受有傷病；而「職業疾病」是指因工作中暴露於化學性、物理性、生物性、人因性及其他危害因子所導致的疾病（如長期暴露在有強烈噪音的工作環境導致聽力受損），簡單來說，只要勞工在勞工保險職業病種類表適用的執業範圍內工作，因而罹患的表列中的疾病，就可能被認定為職業病。

如果實在無法判斷的話，可以前往各縣市政府的勞工局或勞工處等單位，請求職災勞工的個案服務，或是在上班時間撥打「職災勞工諮詢專線0800-001-850」將會有專人幫忙職災勞工申請職業病認定與鑑定或是提供其他相關協助。

而對於僱主來說，勞工發生了職災時需要承擔的責任有以下幾點：

1. 勞基法－職災補償責任：勞基法第 59 條：

勞工因遭遇職業災害而致死亡、殘廢、傷害或疾病時，僱主應依下列規定予以補償。

但如同一事故，依勞工保險條例或其他法令規定，已由僱主支付費用補償者，僱主得予以抵充之。

①醫療費用補償

②不能工作之工資補償

③殘廢補償

④死亡補償

2. 民法－損害賠償責任：

民法第 184 條 損害賠償責任

－ 因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。故意以背於善良風俗之方法，加損害於他人者亦同。

－ 違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任。但能證明其行為無過失者，不在此限。

民法第 483-1 條

－ 受僱人服勞務，其生命、身體、健康有受危害之虞者，僱用人應按其情形為必要之預防。

3. 僱主撫卹責任－勞基法 第 70 條

僱主僱用勞工人數在三十人以上者，應依其事業性質，就下列事項訂立工作規則，報請主管機關核備後並公開揭示之：

一、工作時間、休息、休假、國定紀念日、特別休假及繼續性工作之輪班方法。

二、工資之標準、計算方法及發放日期。

三、延長工作時間。

四、津貼及獎金。

五、應遵守之紀律。

六、考勤、請假、獎懲及升遷。

七、受僱、解僱、資遣、離職及退休。

八、災害傷病補償及撫卹。

九、福利措施。

十、勞雇雙方應遵守勞工安全衛生規定。

十一、勞雇雙方溝通意見加強合作之方法。

十二、其他。

而勞工在受傷期間僱主不得隨意預告終止與職業災害勞工之勞動契約，而在職業災害勞工經醫療終止後，僱主應按其健康狀況及能力，安置適當之工作，並提供其從事工作必要之輔助設施。



漫漫長路 辛苦了!!!

中運工會分別於109年10月19日、109年10月21於工會會所，協助退休船員、會員與中鋼運通代表李新民董事長、陳宏州總經理、陳侷副總、許立和副總、林錦駿副總及徐興隆資深經理等人，協調退休金及防疫旅館補助事宜，會議中，中鋼運通經理部門除表示將提升中運現職船員的薪資福利待遇，並承諾將盡力妥善處理好已退休船員退休金問題，希望退休船員能給中鋼運通經理部門一個月時間去努力爭取，1個半月過去了，陳宏州總經理給的答覆為中鋼運通依法給退休金並沒有虧欠已退休船員，而中運委任的律師亦大幅縮減原先於高雄地方法院提出船員退休金給付不足案之和解金額，如此出爾反爾、不履行前一次調解庭時，中運資方委任律師所提出之和解金額，令當庭法官及調解委員們

瞠目結舌，中運經理部門及其所委任律師不顧誠信和以拖待變伎倆，造成退休船員們的二度傷害。

在求助無門與無奈下，只能選擇走上街頭宣洩對中鋼運通及中鋼公司的不滿，自 109 年 12 月 9 日開始自發性的對中鋼運通及中鋼公司無聲吶喊，中鋼大樓上、下班甚至中午休息時段，都能看見這群為中運在第一線奮鬥至退休的退休船員們，為了自身退休金權益綁著白布條頂著烈日寒風，在中鋼集團大樓四周穿白布條抗議，看見這群頭髮花白的前輩們內心滿是不捨，再對照日前中運砸錢去買的葉佩雯，這真的是大家待了 20 年的公司嗎？到底是甚麼樣的決策者能夠對自己的員工那麼冷酷無情？

期盼中運所有勞動族群應更加重視自身的勞動權益，透過加入工會行使團結權，切勿天真將自己的命運完全託付給既得利益者，甚至成為資方的打手攻擊工會與受害者，而使自己與中運員工陷入永無止盡的厄運輪迴。改革是一條漫漫長路，唯有靠大家團結努力，才能創造勞資雙贏共好，中鋼運通才能不用再靠宣傳影片招募船員，成為真正令台灣海員稱羨與嚮往的優質企業！！



再見了 傅老爺！



在公司，對外來說您是安全衛生室主任、是工會的理監事，而在辦公室的大家平時私底下都尊稱您一聲老爺，但在我心中您永遠是一位和藹可親又睿智的長輩、也是一名意志堅定又充滿義氣的朋友，更是一位心思縝密的工會精神領袖。

多數人並不能夠真正理解老爺，在他隨和、幽默且真誠的外表下，面對許多原則性與公平性的問題是那麼的堅持且不妥協，特別是在面對自己個人的仕途功利時的心境是那麼的瀟灑且坦蕩蕩。他與工會弟兄們一起經過一次又一次的抗爭後，雖然結果不甚理想，甚至有些失望與落寞，但他仍舊堅持著他認為對的事情，沒有隨著主流而趨炎附勢。對於那些心中無公平正義、沒有相同信仰的人，我相信他們看到的永遠只是表面，一輩子也不會懂他的。

職場中，大部份的人都會選擇走在平安又順遂的道路，成為永遠的順風者，隨著大局的政治立場而左右，以求能搭上順風車來乘風高飛或是低頭求保護，但是老爺寧願捍衛自己堅信正確的價值觀，不惜成為逆風者，勇於挑戰體制對抗權威，對當權者不假辭色、據理力爭的性格，讓長期臣服於威權壓迫而寂靜無聲的貂璫文化，因為有他這樣仗義發聲的表率而開始不再沉默。



然而，天有不測風雲，月有陰晴圓缺，老爺不幸遭遇意外而身亡，看著他在監視器中最後的身影是多麼的瀟灑不羈，甚至可以想像出他不避艱險的與巖峻陡峭的山壁搏鬥到最後一秒才倒下的樣子，那是需要多麼過人的勇氣與不畏艱險的毅力！

走完了六十三個年頭充滿精采豐富的歲月，雖然短暫卻又綻放著耀眼的光芒，老爺那顆不被世人理解的孤獨與堅持正義的心將與我們同在。我為能有老爺這樣的好兄弟自豪，為他端正的品格與風範而感佩，為他不幸離開來不急說再見而痛惜，儘管心中滿是懷念與不捨！
再見了，老爺，謝謝您！



中鋼運通企業工會 理事長 王慶宏

中鋼運通企業工會 揭牌活動照片

