

# 规范劳务派遣,核心在“谁用工谁负责”

■平方

作为一种辅助性的用工形式,“劳务派遣”应该受到严格的监管。目前国家人社部就《劳务派遣若干规定》公开征求意见,该意见“封杀”了以往相关政策的漏洞和空子,针对性、操作性都很强,将使很多不合理的劳务派遣回归到“谁用工谁负责”的基本用工原则上。

应该说,合理的劳务派遣有其存在价值。比如,一些单位需使用临时促销员,或者短期生产高峰需要简单的包装工等,适当录用专业劳务派遣的员工,可以调剂人手余缺、平衡用工峰谷。问题在于,近年来劳务派遣有越来越被滥用的趋势,不少企业的前台员工、生产线上的主要操作工等,都大量使用劳务派遣员工。两年多前,全国总工会的一份调研报告显示,当时全国劳务派遣人员总数达 6000 多万,部分央企甚至有超过 2/3 的员工属劳务派遣。

劳务派遣工被滥用,原因多样。部分企业是因上级单位有“减员增效”要求,编制不够,只能招用劳务派遣工;有部分企业则出于“精细化管理”考虑,自身只管理核心员工,将生产工种交给劳务派遣公司招工、管理;还有些则是从钻空子、减省成本考虑,比如有的企业在广州却使用粤北山区的劳务派遣工,仅社保缴费一项,每千名员工一个月就能省下 20 多万。

本来,劳动关系最基本的原则是“谁用工谁负责”,这一关系因劳务派遣的滥用而被扭曲。不管使用劳动派遣工的原因是什么,结果都是管理工人的劳务派遣公司并不直接用工,而实际用工的企业又不直接负责工人用工管理,于是就出现了一系列侵害员工权益的突出问题,比如同工不同酬、出现工伤事故互相推诿、克扣工人社保权益等。

近年来,国家加强了对劳务派遣用工的规范。2008 年实施的《劳动合同法》首次明确,劳务派遣工只适用于临时性、辅助性、替代性岗位,并设置了开设劳务派遣企业的门槛。今年 7 月实施的《劳动合同法修正案》,则将劳务派遣业务经营门槛进一步提至 200 万元,并强化落实劳务派遣劳动者同工同酬。正在征求意见的《劳务派遣若干规定》,则使何为“临时性、辅助性、替代性”的定性更加明确,规定用工单位应当严格控制劳务派遣用工数量,在辅助性岗位使用的劳务派遣工数量不得超过用工总量的 10%。同时,针对克扣社保等突出问题,规定社保要按照用工单位所在地的标准执行,发生工伤时用工单位也要负相应责任,等等。

这样,新规定就从多个方面促进了“谁用工谁负责”原则的回归。在比例上,绝大部分岗位不能用劳务派遣工;在劳动权益上,用工企业并不能减轻应负的“责任”。特别是还规定一条,用工单位违反劳动合同法有关劳务派遣在临时性、辅助性、替代性岗位和用工比例规定的,被行政处罚后一个月内仍不改正的,视为被派遣劳动者与用工单位建立劳动关系。

这一新规如果实施,将很大程度上堵住企业利用劳务派遣减省成本的空子。而那些以各种借口滥用劳务派遣员工的企业,则更应该抛开所谓“编制”、“核心员工”的情结,自觉回归“谁用工谁负责”的原则。事实上,也只有真正将员工作为最可贵资源的企业,才可能获得员工的广泛认同,最大限度地调动员工的积极性。这一点,或许正是新规未明写出来,却明白无误地蕴含着的用工导向。

## 带孩子是严肃的监护责任

■唐娜

暑假,孩子们的快乐时光,是阳光灿烂的日子。但新闻传播中,未成年人受意外伤害的消息,却不绝于耳,很令人扼腕。近日更有媒体披露,广州市疾病预防控制中心对过去 5 年广州儿童死因监测显示:2008 年~2010 年,每 20 个广州户籍儿童伤害死亡事件中就有 7 例发生在家庭,占 35%,比公共场所地点的发生率,高出一两倍。这数据令人吃惊,意味着在家庭当中,未成年人的保护措施,存在缺位的问题。

带孩子是为父母天经地义的事情。但怎么带孩子,却很可能因人而异。传统上我们对带孩子的认知,一直认为“有爷生、有娘教”,就是最好的孩子养成典范了。国人讲究“修身齐家治国平天下”,通常强调“子不教、父之过”,更多在养成哲学当中,强调父母对孩子心智上的培育,对孩子除了强调血脉相承生物学关系之外,并没有系统的理论或者规范,把保障儿女的人身安全,提升到为人父母的社会义务和社会责任上。

在现代的法律框架中,父母除了有血缘传承关系之外,从社会发展的意义上,有一个常常被忽略或者不被强调的角色,那就是未成年人的直接监护人。在法律意义上,监护人的义务,首先就是保障未成年人不受任何侵害。故而,倘若未成年人脱离了监护,或者在监护人的监护环境之下受到伤害,无论怎样的意外,其实都不应当看作是意外,而是监护人社会义务的缺失,在成熟的法治国家或者地区,未成年人遇到家庭意外,往往都要追究监护人的法律责任,这种追究,从训诫到经济处罚到判刑以及剥夺监护人的监护权不等。

然而,在我们现有的法律框架下,虽然有未成年人保护法规,但是,除了家暴虐待的案子外,鲜见有未成年人出现家庭意外之后,由公诉机关或者社会福利保障机构,出面要求法律追究监护人监护不当的责任的,更谈不上对监护人责任的追究。事实上,未成年人家庭意外伤害比率高,跟家长们“带孩子”的安全意识和责任意识都不到位是有直接关系的。未成年人是社会的未来,所以,作为家长和负直接责任的监护人,肩负的不仅有家庭责任,还有社会责任,为社会的未来的成长保驾护航。

为此,只有多管齐下,才有可能提高家长的这种社会责任意识,一是在社会教育当中加强父母安全意识,特别是在社区公共教育中加强对父母家庭监护的辅导。二是在立法当中加大对监护人责任事后追究的力度,在实践中真正把未成年人监护制度确立起来。三是在社会公共保障当中提高对未成年人保护的力度,当监护人没有履行监护责任时,由社会把未成年人的监护责任承担起来。带孩子这件事,非同小可,在成熟的社会,带孩子是严肃的监护责任。

## 盲人换岗

■文/小强 图/春鸣

获聘任任录音师的视障人士李某称,其岗位在入职后被调整为“视频后期制作”,以致试用期一个月后,即被公司以“眼睛没法完成考核和绩效”辞退。海淀法院透露,已对李某以受歧视为由,起诉公司侵犯人格权索赔 12 万元立案。据了解,该案是北京市首例“残障就业歧视案”。

据说,盲人的听觉特别灵敏,一部很火的谍战剧里,讲瞎子阿炳在战友们的配合下,帮助我情报部队窃听敌台密码信号,屡建奇功。搞录音,大概也是对听觉要求极高的,盲人从事这个行业说不定有优势,但搞视频制作就肯定没优势,不光没优势,看起来还像是有人在拿生理缺陷来羞辱盲人。怪不得当事人要愤而起诉公司。

有人说,一个社会对待残疾人的态度,最能显示这个社会的文明高度。若本则新闻中所述属实,那么,这个公司的文明高度不让人乐观。



## 五万元盖一章是何等傲慢

■张丽

据中国之声《新闻晚高峰》报道,有听众日前反映,辽宁锦州市一家企业的负责人申报 2012 年辽宁省劳动模范称号时,相关材料需要锦州市古塔区安监局盖章。该局副局长吴劲国要求企业必须先交 5 万块钱“赞助费”。这位吴副局长抱怨,从 2006 年开始监管这家企业,但去企业检查时,连根烟都没抽过,他拒绝盖章。目前,最新消息是吴劲国已被责令免去古塔区安监局副局长职务,并将进一步接受调查。

看起来,整件事很符合逻辑,也符合当下曝光之后迅速处理的趋势。但与其他承认错误、争取好态度的犯错官员不同,吴劲国在接受采访时说:“就是说这个事儿,有!但是前有因,后有果。我跟变压器公司纯属工作关系,不是个人的关系,我说的话,肯定作为一个工作人员不合适。但是在什么情况下说的话,这个是有原因的,知道不?我们的工作很难,他企业对我们支持不支持,这个事他也知道。为什么我们服务好了,你的工作还没做到位,为什么工作不去做,这个事儿我想作为企业你也得反思一些。”

这话说得很有意思。是工作关系,不是个人关系,所以才只要了 5 万块而且是公然要吗?假如是个人关系,是不是就意味着对方一个子儿不用掏?或者换一个角度说,该掏还掏,但掏完之后放谁兜里就按下不表了。另外,对“这个是有原因的,知道不”这个问题,我们必须老老实实回答一句,不知道!因为无论什么原因都不能成为一个政府部门向企业索要钱财的理由。从这段直抒胸臆的话还能了解到,有那么一种“我们服务好了”就是给你天大的恩典的情绪,以至

## 查处“机闹”不能优待“头等舱”

■王云帆

多名网友爆料称,8 月 8 日重庆江北机场有 5 名头等舱乘客抱住飞机轮子,致航班延误。航空公司相关负责人证实,这些头等舱乘客因无专车摆渡而拒绝登机,在机长关闭舱门后,5 人阻挡飞机起飞达一个多小时,最终被机场警方带走。警方则透露,在做了询问和批评教育后已放 5 人离开。据悉,航空公司还为他们购买了后续航班的头等舱机票。

航班延误长期以来令乘客怨言四起。“飞机不准点是正常的,准点是不正常的。”这样的段子广为流传,实为中国民航的尴尬。美国航空数据网站发布的 2013 年 6 月份全球航班情况报告显示,中国内地机场与航空公司在航班准时性方面表现最差。报告显示,6 月份北京、上海分别有 82%和 71%的航班延误,在全世界 35 大机场中排名垫底。

航班延误的原因林林总总,乘客被告知最多的,是“飞机晚到”和“流量控制”,其次才是“天气原因”、“机械故障”等。但是,也有些延误是乘客造成的,比如上述发生在重庆的这起个案。少数乘客过度的维权影响多数乘客的正常飞行,若航空公司和公安机关默许或放任这种行为,恐怕此类行为会愈演愈烈,并可能最终演变成民航业的灾难。

对于扰乱机场秩序的乘客,《治安管理处罚法》和《民用航空安全保卫条例》上都有明确规定。近年来,昆明和广州也都有乘客因过度维权影响机场秩序,而被行政拘留的个案。在这些鲜活实例的衬托下,重庆机场警方对这 5 名大闹停机坪的乘客可谓“是法外开恩”。

且不说有没有明文规定头等舱乘客必须专车摆渡,单说这些头等舱乘客通过“绑架”其他乘客的方式,向航空公司施压,就已构成了侵权和违法。如果航空公司对其承诺的头等舱服务没有履行到位,乘客应该去找航空公司妥善解决,而不是让搭乘同程航班的众多旅客承担后果。尽管这些乘客“大闹停机坪”的目的是维权,但其手段和方式已属违法无疑,公安机关当严格执法,航空公司也不能因为对方是“头等舱乘客”,就轻易放行。否则,机场的公共秩序将不复存在。

如我们所知,航班延误在所难免,关键是如何预防及处置。为什么旅客与航空公司的矛盾这么突出,不是因为我们没有规则,而是因为很多时候航空公司不讲明规则,而习惯于选择性执法。国内旅客“霸机”、“抢道”,甚至大闹机场的个案频发,很大程度上就在于,一些执法机构把商业服务中的“头等舱”概念也带入了执法工作中。