

## 調 查 報 告

壹、案由：據報載，本國籍漁船聖易財 166 號與振福祥 16 號之 2 位船長，分別遭印尼漁工殺害並棄屍；歷年來，屢傳多起印尼漁工殺害台籍船長事件，相關主管機關有無重視該問題，以保障國人安全，認有深入瞭解之必要。

貳、調查意見：

報載，本國籍漁船聖易財 166 號與振福祥 16 號之 2 位船長，分別遭印尼漁工殺害並棄屍；歷年來，屢傳多起印尼漁工殺害台籍船長事件，相關主管機關有無重視該問題，以保障國人安全，認有深入瞭解之必要乙案，案經本院調取相關卷證審閱，並詢問相關人員後，業已調查竣事，茲將調查意見臚陳如下：

一、近年來，屢傳之多起印尼漁工殺害台籍船長事件，並非印尼人士排華情節等情所致，陳訴人所指容有誤解：

(一) 接近 10 年來，我國籍漁船因境外漁工肇致之海上喋血案件共計 21 起，其中由印尼籍漁工所犯者即有 15 件，比重超過 7 成；95 年以後趨勢更是明顯。足見近年所發生之海上喋血案，確有集中在印尼籍漁工現象。

年度	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99
喋血案件數	1	2	3	0	0	2	3	2	5	3
行兇者國籍	大陸*1	印尼*1 菲律賓*1	印尼*1 大陸*2			印尼*1 大陸*1	印尼*3	印尼*2	印尼*4 越南*1	印尼*3

(二) 惟查，上開 21 起海上喋血案件中，發生在 100 噸以上漁船僅 2 件（均在 92 年發生，且均是大陸籍漁工所犯），另 19 件則發生在 20 噸以上未滿 100 噸級小型延繩釣漁船（簡稱小釣船），且均係採境外僱用方式之漁工所犯。查小釣船一般為個人獨資經營，為求降低成本及方便（整批成行），往往僅僱用單一國籍船員

，無法如同 100 噸以上之規模較大漁船，因採企業化經營，較有意願及能力分散船員僱用來源。又境內僱用外籍船員每人月薪約 2 萬 1 千元，境外僱用每人約 1 萬 2 千元，更促使未滿 100 噸之漁船主，傾向以境外僱用方式引進漁工。而境外僱用之漁工中，菲律賓及大陸籍船員薪資較高（約高 30%）；越南籍船員易脫逃；印尼籍船員則普遍較勤勞，故較獲一般船主喜好僱用；經查，該等漁船僱用印尼籍漁工之比率即高達 86.01%！

(三)復深入研析近 10 年來，小釣船境外僱用之不同國籍漁工肇事率（如下表），可發現僱用印尼籍漁工相較於其他國籍漁工，未有較高肇事風險；陳訴人所指容有誤解。

近 10 年來，小釣船境外僱用之不同國籍漁工肇事率一覽表

漁工國籍	大陸	印尼	菲律賓	越南	其他	合計
喋血案件發生數	2	15	1	1	0	19
僱用人次	948	15324	1427	103	14	17816
肇事率（發生數/僱用人次）	2.11‰	0.98‰	0.70‰	9.71‰	0.00‰	1.07‰

二、漁業署強化漁船幹部船員領導及溝通之相關訓練，欠缺實務經驗交流課程；未區分漁船規模，一律要求僱用兩國籍以上漁工作法，對漁工需求數本即不多之小釣船而言，反成為其經營上之困擾，漁業署相關規劃顯欠周延：

(一)依行政院農業委員會漁業署（以下簡稱漁業署）函復本院之相關統計資料，近 10 年來，我國籍漁船因境外漁工肇致之海上喋血案件共計 21 起，並已造成國人 9 死、6 傷、15 失蹤之悲劇；95 年以降，情況更有加劇之傾向，亟待漁政主管機關確實研擬對策，妥為因應。

(二)詢據遠洋業者所提意見：「之所以發生海上喋血案件

，都是在領導統御上出了問題。蓋小釣船之管理，船長往往就是船東，且多有出錢就是老大的心態，所以船上一有什麼讓他看不順眼的，既然語言無法溝通，常常就是一頓拳打腳踢；將心比心，換做是我們，長期下來也會心生不滿，發生海上喋血案也就不足為奇了...」，而漁業署答復本院之書面資料亦認為：「小釣船之所以發生喋血案件，往往係因管教不當，因而造成船員反抗。」由此可知，如何強化幹部船員領導及溝通技巧，實為降低海上喋血案件之重要關鍵。

(三)按漁業署於強化漁船幹部船員領導及溝通技巧之作為上，雖已於一等船長及一等船副之訓練課程中，開設有領導統御、溝通管理、人際關係互動技巧等相關課程，惟查系爭課程均係由學界人士負責教授，而學界人士本身因欠缺管理外籍漁工及漁船工作經驗，相關課程之設計及實用程度，已非無疑，且因欠缺實務工作者的經驗分享課程，更易使整體的訓練課程流於形式，無法達到預期效果。此觀 95 年以降，喋血案件不但未能有效降低，甚至反有加劇傾向之結果，即足明證！

(四)又，除了「強化漁船幹部船員領導及溝通訓練」外，漁業署為降低海上喋血案件所採之相關作為尚有：「加強對琉球籍船長宣導」、「素行不良外來船員建檔限制僱用」、「加強對境外僱用搭機來台外籍船員之素行查核」、「建立仲介業者白名單制度」、「鼓勵多元僱用外國籍船員」、「透過仲介機構引進質優大陸船員」...等措施。其中，就「鼓勵多元僱用外國籍船員」部分，政策立意本屬良善，惟制度設計上，未能考量漁船規模大小之差異，一律要求僱用兩不同國籍以上漁工，則就漁工需求數本即不多之小釣船而言（如：CT3 - 20~50 噸級之漁船，僅需求 5~7 員外

籍漁工)，多元僱用將反成為其經營上之困擾，漁業署相關規劃允宜更加審慎。

三、有關船員證核發、高雄港閒置碼頭釋出、漁獲免稅證、油價調漲比率不公等問題，行政機關允應深入探討，謀求合宜的解決之道：

(一)有關海員證核發部分

參酌遠洋業者所提意見：「各國對船員證的發放標準寬嚴不同，比如說越南的船員證就很容易拿到；但菲律賓的船員證則是屬於可否到商船服務的證件，取得標準就很高！」惟船員證取得與否，涉及該外籍漁工得否隨船進入我方港口問題，與漁船經營關係重大，雖詢據漁業署副署長蔡日耀表示：「若該漁工之母國都無法授予其合格之船員資格，如何能期待其具備相關船員技能；又船員訓練耗費甚鉅，目前並無為外籍人士訓練船員技能計畫。」惟查，目前我國船員的訓練程序，僅須集訓 3~4 天，學習海上求生、滅火等基本海上安全求生技能；集訓結束後即可授予船員證。則對船員證核發標準相對較嚴格國家之外籍船員，漁業署政策上應可研議是否採行相應之彈性作法，例如：授權公會，針對在船上服務滿一段期間，表現良好者，授予類似船員證之類的資格；抑或是由漁船船主自費委請漁業署代辦上開 3~4 天之基本海上求生訓練課程等方案，俾能兼顧政策目的與實務需求。

(二)有關高雄港閒置碼頭釋出部分：

近年來高雄港之貨櫃量逐漸衰退；台北港正式營運後，情況更是嚴峻，則部分閒置之工作船碼頭應可研酌是否釋出，以供外籍漁船進港補給或維修，蓋參酌遠洋業者所提數據，該外籍漁船如果可以進來，數量應有數百艘；又每條漁船之修理費用大約在 1,000

餘萬到 4~5,000 萬不等，則其間所能創造之產值及就業機會，將會非常龐大，似值得行政部門統合協調各機關，積極爭取。交通部及漁業署等機關，允應針對此議題，審慎評估前揭意見之可行性。

### (三)有關漁獲免稅證部分：

按我國漁船海外捕獲之水產品欲申請免進口關稅，依現行規定<sup>1</sup>，須有我國駐當地使領館、代表處、辦事處...等機構出具之證明文件；惟參酌遠洋業者所提意見：「漁獲免稅證要求外館簽證，外館也不可能去檢查是否真有該批魚獲，就只是形式上在文件上蓋個章而已...」。經查，外館因欠缺實質審查能力，故其出具之證明文件，內容略以：本簽證僅證明簽字人簽字屬實，內容真偽不在證明之列云云，是上開外館簽證之程序，已淪為橡皮圖章，欠缺制度實益；復依現行遠洋漁船相關作業規定<sup>2</sup>，漁船船長須逐日向主管機關回報當日之漁獲量，俾符各漁業國際公約之規定，在此背景下，是否仍須以外館簽證作為減免關稅之必要程序，即非無疑，財政部、外交部、漁業署允應迅予協商檢討。

<sup>1</sup>關稅法§49 條 I：「下列各款進口貨物，免稅：...十、中華民國漁船在海外捕獲之水產品...」；關稅法施行細則§31 條 I：「依本法第 49 條第 1 項第 10 款前段規定，在海外捕獲之水產品轉運進口免稅時，應檢具漁業主管機關核轉經我國駐當地使領館、代表處、辦事處、其他外交部授權機構認(驗)證或經中央漁業主管機關委託之機構、人員出具之證明文件。」

<sup>2</sup>例如：漁業法§54(5)所授權訂定之一百噸以上漁船赴三大洋從事捕撈鮪類及類鮪類作業應行遵守及注意事項§4(3)規定略以：「1、漁船船長應依漁業種類詳實且正確填寫作業情形紀錄表及漁獲速報表...但延繩釣漁船已按日電子回報或傳真漁獲資料之漁船，得免提供漁獲速報表。2、漁業人應確認船長依漁業種類所填報電子回報漁獲資料或漁獲速報表正確無誤後，將漁獲速報表於每週二前(遇假日順延)電傳所屬公會，以速報上週之漁獲重量(處理後魚重，單位公斤)及尾數。該公會並應於每週五前將該資料彙整後，併同該公會上週核發單船各魚種冷凍鮪類(含旗魚類)輸日配額證明資料及各漁業人電傳該公會之原始速報資料，各船之速報彙整資料以電子檔方式報本會漁業署備查。」、九十九年度一百噸以上漁船赴太平洋從事捕撈鮪類及類鮪類作業應行遵守及注意事項§7(3)：「大目鮪組漁船全年應有百分之十以上每日以漁獲回報軟體電子回報漁獲資料。鮪魚公會應於中華民國九十九年三月三十一日前協調改以漁獲回報軟體電子回報漁獲資料漁船名單，並報本會備查。倘漁獲回報軟體故障時，漁業人應即通知船長每天自船上傳真回報經船長簽名之漁獲速報表。」

(四)有關油價調漲比率不公部分：

遠洋業者主張：「之前國際油價在上漲時，政府不區分用油種類，一律調整相同之金額；但這對我們原本油價就比較低的漁業業者頗不公平，因為比較各類油價漲幅，我們甲種的漁船用油漲了約 108%、乙種漁船用油漲了 217%；但同期間的 95 汽油及高級柴油則分別只漲了約 46% 及 62%！」。經查，日前立法院已通過相關決議，要求台灣中油股份有限公司重新檢討，但目前中油傾向只做為未來油價調整之參考，並不同意回朔自 98 年 1 月 1 日起算，然業者所提意見，似有其理，漁業署允宜協調經濟部，在合情、合法之範圍內，協助漁民爭取相關權益。

參、處理辦法：

- 一、抄調查意見，函請行政院農業委員會檢討改進見復。
- 二、調查意見三，函請行政院參辦見復。
- 三、調查意見一、二，函本案陳訴人。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請財政及經濟委員會處理。