

目次（公布版）

壹、調查緣起	1
貳、調查對象	1
參、案由	1
肆、調查依據	1
伍、調查重點	1
陸、調查事實	1
一、強迫勞動之定義	3
二、美國勞工部將我國遠洋漁船漁獲涉及強迫勞動被列於「童工或強迫勞動生產貨品清單」之事件發生經過	16
三、本院調查實證發現	20
四、本院實地履勘豐群水產股份有限公司重點摘述	31
五、行政院督導相關機關對防制外籍漁工遭強迫勞動的處置及策進作為	35
六、農委會漁業署對於漁船涉強迫勞動的處置及策進作為	39
七、勞動部對防制外籍漁工遭強迫勞動的處置及策進作為	47
八、外交部對防制外籍漁工遭強迫勞動的處置及策進作為	50
九、內政部對防制外籍漁工遭強迫勞動的處置及策進作為	53
十、檢警機關處置涉犯強迫勞動案件情形	58
十一、司法機關處置涉犯強迫勞動案件情形	61
十二、約詢相關機關重點摘述	63
柒、調查意見	72
一、截至2020年9月底止，我國遠洋漁船計1,106艘，境外聘僱外籍漁工人數約2萬2,000人，在世界三大洋	

作業，使用全球32個港口，是遠洋漁業大國。美國勞工部美東時間2020年9月30日公布第9版「童工或強迫勞動生產之貨品清單」，將我國遠洋漁船漁獲列於其中，並有四艘我國籍漁船或權宜船因此遭到美國海關與邊境保護局(CBP)發出扣押令。經查，財團法人綠色和平基金會早於2019年12月發布「海上奴役」調查報告「Seabound: The Journey to Modern Slavery on the High Seas」，並於2020年2月3日即函知外交部、勞動部及農委會漁業署等相關機關，已聯合其他23個NGO組織，提報我國遠洋漁船涉及強迫勞動事宜予美國情事。此涉及外籍漁工人權議題，事關國家聲譽，惟外交部、勞動部及農委會漁業署等相關機關自2019年12月知悉至2020年9月30日美國發布強迫勞動清單，期間除公文往返外，無相關積極作為，致2020年11月全球34國非營利組織NGO再向我國政府發布終結遠洋漁業強迫勞動之聯合聲明。顯見外交部、勞動部及農委會漁業署對我國遠洋漁船漁獲被美國列於「童工或強迫勞動生產之貨品清單」內，無任何危機處理，致令政府形象遭嚴重打擊與傷害，核有違失 -----74

二、依據聯合國1930年C-29強迫勞動公約及聯合國「2000年打擊跨國組織犯罪公約關於預防、禁止和懲治販運人口特別是婦女和兒童行為補充議定書」均揭櫫，防制外籍漁工遭強迫勞動，已是全球趨勢，我國亦將「強迫勞動」視為人口販運「勞力剝削」的態樣之一，法務部並訂有「人口販運被害人鑑別原則」及「人口販運被害人鑑別參考指標」，供執行人員遵循。以本案我國權宜船「大旺號」、「金春12號」漁船為例，該兩艘外籍漁工均遭薪資剋扣、工時過長、身分證件遭扣留等情，經農委會漁業署以涉犯

人口販運移送地檢署偵辦，惟「大旺號」漁工被鑑別「是」人口販運被害人，「金春12號」漁工則僅視為勞資糾紛，「不是」人口販運被害人。復經本院訪談數名我國籍或權宜漁船之受害外籍漁工，亦有遭薪資剋扣、工時過長、身分證件遭扣留，或遭仲介迫簽剝削契約等情；實務上執行人員未能探求被害人之真實同意，往往將「強迫勞動」認為「勞資爭議」，此顯示我國對人口販運之勞力剝削案件之認定不一，行政院允應督導相關機關重新檢視。-----84

三、監察院歷年來曾立案調查多起涉及外籍漁工遭強迫勞動，損及人權等情事之調查案件，諸如：2015年高雄籍遠洋漁船「福賜群」涉有長期虐待境外聘僱外籍漁工致死、2018年「福甦拾壹號」漁船涉嫌虐待外籍漁工，違反漁業工作公約（C-188公約）而遭國際拘留等案，促使農委會研訂發布「境外聘僱非我國籍船員許可及管理辦法」，保障漁工基本工時、薪資及人身保險、重罰違法船東及仲介、於2019年3月20日增訂經營者及仲介機構告知漁工權利義務事項，並全程錄音、錄影保存，及提供漁工契約留存之義務等改善作為，至2019年6月27日終於解除歐盟對我國之黃牌警告。然迄至本案之調查，農委會漁業署雖配置漁業檢查人力，惟迄今仍以抽查方式對漁工進行問卷訪查；且農委會漁業署非人口販運罪之責任通報人員，僅被動接受人口販運案件之舉報，始移送檢調處理等；凸顯農委會對外籍漁工之勞動檢查人力及人口販運專業知能猶嫌不足，農委會漁業署應積極檢討改進。-----97

四、美國國務院於2018、2019年人口販運問題報告指出，我國勞動部與農委會漁業署囿於權責劃分，一直無法有效解決漁工剝削問題。行政院雖設置「行政

院防制人口販運及消除種族歧視協調會報」(2020年5月8日更名)處理人口販運等協調溝通事宜，惟以我國遠洋漁船漁獲涉及強迫勞動，遭美國海關與邊境保護局(CBP)發出扣押令，仍由外交部、交通部、勞動部、內政部、海洋委員會等相關機關個別聯繫溝通處理，各自為政，凸顯機關間溝通協調聯繫機制明顯不足。是以，我國漁獲被列入強迫勞動貨品清單，損及我國聲譽，已非農委會漁業署單一機關所能處理，行政院允應重新檢討現行跨機關溝通聯繫平台，予以妥善處置，俾及早因應。----- 104

五、臺灣遠洋漁船「大旺號」權宜船，因涉及強迫勞動，遭美國海關與邊境保護局(CBP)下令禁止其漁獲進入美國市場，惟該船曾供貨予某大水產公司；經本院實地履勘得知，已有業界挹注資源，主動推動企業責任及辦理改善計畫，避免遭強迫勞動、杜絕IUU漁獲進入市場，以永續經營。農委會漁業署並推動輔導業界參與漁業改進計畫(FIP)或海洋管理委員會(Marine Stewardship Council, MSC)認證制度，以強化企業社會責任，解決漁工強迫勞動或人口販運問題。是以，農委會允應督導所屬漁業署擴大辦理，落實保障外籍漁工權益及維護我國遠洋漁業之聲譽。----- 108

六、美國曾於2015年「人口販運問題報告」指出：「台灣當局並未就發生在台灣漁船上的人口販運情節進行逮捕或定罪。檢察官和法官對於人口販運犯罪的認識仍然有限，對於人口販運犯罪的警覺和判別仍不足。」然近年來我國不斷提升漁船涉犯人口販運案件的移送及查察，農委會漁業署自2015年9月起依「境外僱用外來船員之遠洋漁船涉嫌人口販運防制法爭議訊息通報及後續處理標準作業程序」移送11件

我國籍漁船、2件權宜船(FOC)漁船。然2018年我國檢警機關追訴涉及人口販運勞力剝削罪嫌計38件，經起訴及聲請簡易判決處刑計24件(占63%)、地方法院判決有罪者計5件(占13%)；2019年我國檢警機關追訴涉及人口販運勞力剝削罪嫌計32件，經起訴及聲請簡易判決處刑計14件(占43%)，地方法院判決有罪者計7件(占21%)；顯示檢調及司法機關對強迫勞動案件之偵查處刑，以簡易處刑(宣告緩刑、得易科罰金或得易服社會勞動之有期徒刑及拘役或罰金者)居多，判決比例僅2成，相關處置仍有加強之處，行政院允應邀集內政部警政署、海洋委員會、法務部等相關機關，會同司法院共同檢視人口販運罪嫌之處理機制；再者，無論我國籍漁船或權宜漁船均有可能涉犯人口販運罪嫌，為落實管理法治，行政院允應深化夥伴關係及國際合作，共同打擊強迫勞動。----- 115

- 七、目前美國、加拿大及墨西哥明文禁止強迫勞動生產之商品進口，我國迄今尚未有類如美國以阻止貨品進口之行政措施，達成消弭強迫勞動或禁止童工之目的之禁止童工或強迫勞動生產之貨品輸入規定，究其必要性，行政院允宜會同經濟部等相關機關評估研議之；另，依國際公約規範，船旗國管轄視為船旗國概念之延伸，而我國籍漁船境外聘僱外籍漁工之勞動權益與勞動基準法之規範尚存有差距，行政院允宜邀集勞動部等相關機關審視我國對外籍漁工政策，研擬明確政策方向。----- 125
- 八、遠洋漁船作業屬高度國際化的工作，且我國僱用外籍漁工協助遠洋漁業已達2萬2千餘人，農委會漁業署允應會同勞動部，對我國從事遠洋漁船之人員(包含：船主、幹部、船員等)加強人權教育，俾利與

時俱進，維護外籍漁工權益。-----	129
捌、處理辦法-----	134

調 查 報 告

壹、調查緣起：本件係委員自動調查。

貳、調查對象：外交部、交通部、內政部、法務部、司法院、行政院農業委員會及所屬漁業署、勞動部、海洋委員會、行政院。

參、案由：美國勞工部美東時間2020年9月30日公布第9版「童工或強迫勞動生產之貨品清單」，將我國遠洋漁船漁獲因涉及強迫勞動被列於其中。而監察院曾有多起調查案件涉及漁工強迫勞動情事（如2015年高雄籍遠洋漁船「福賜群」涉有長期虐待境外聘僱外籍漁工致死、2018年發生「福牲拾壹號」漁船涉嫌虐待外籍漁工，違反漁業工作公約（C-188號）而遭國際拘留等），此次漁獲遭美國列管，凸顯主管機關似仍有待加強改善之處。究實情如何？相關主管機關對防止我國遠洋漁船境外僱用漁工遭受奴役之具體作為為何？對是類漁工的勞動權益之改善情形如何？是否挹注足夠之人力及資源？究遠洋三法施行以來，對遠洋漁工勞動權益之成效等情，均有深入瞭解之必要案。

肆、調查依據：略。

伍、調查重點：

一、本案事發經過。

二、強迫勞動之法令依據、行為態樣及現況。

三、相關權責機關針對防制外籍漁工遭強迫勞動之權責分工，及有無善盡防制之責？

四、其他應行調查事項。

陸、調查事實：

我國遠洋漁船作業海域遍佈世界三大洋，西元(下同)2019年我國漁船噸數20噸以上，可在經濟海域或經核准之外國海域作業船數約有3,285多艘¹，我國漁船領有遠洋漁業作業許可證明書，從事遠洋作業漁船計1,106艘²，為世界六大遠洋漁業國之一。2019年我國遠洋漁業生產量計560,744公噸，占該年漁業總產值1,039,383公噸之53.95%，總價值計新臺幣(下同)34,037,869千元，占該年漁業總價值89,426,051千元之38.06%³。據行政院主計總處2015年農林漁牧業普查總報告統計結果指出，近6成(59.2%)遠洋漁業業者於境外直接銷售漁獲，其餘業者仍以販運商、批發商為主要銷售對象⁴。

惟美國勞工部美東時間2020年9月30日公布第9版「童工或強迫勞動生產貨品清單」，將我國遠洋漁船漁獲因涉及強迫勞動被列於其中。而監察院曾有多起調查案件涉及漁工強迫勞動情事，如2015年高雄籍遠洋漁船「福賜群」涉有長期虐待境外聘僱外籍漁工致死、2018年發生「福牲拾壹號」漁船涉嫌虐待外籍船員(下稱外籍漁工)，違反ILO 188 convention第188號公約(下稱C-188公約)⁵而遭國際拘留等，此次漁獲遭美國列管，凸顯主管機關似仍有待加強改善之處。究實情如何？相關主管機關對防止我國遠洋漁船境外僱用外籍漁工遭受奴役之具體作為為何？對是類漁工的勞動權益之改善情形如何？是否挹注足夠之人力及資源？究遠洋三法施行以來，對

¹ 資料來源：行政院農業委員會漁業署網站，2019年漁業統計年報之漁船隻數量統計，噸位別動力漁船艘數：1,533(20-49.9噸)、1,098艘(50-99.9噸)、154艘(100-199.9噸)、219艘(200-499.9噸)、213艘(500-999.9噸)、68艘(1000噸以上)。

² 統計時間為2020年9月30日止，資料來源：漁業署。

³ 資料來源：行政院農業委員會漁業署網站，網址

<https://www.fa.gov.tw/cht/PublicationsFishYear/content.aspx?id=34&chk=45c1a506-e4ff-4f0f-9fad-c898cc1eae42>

⁴ 資料來源：行政院主計總處網站，網址

<https://www.dgbas.gov.tw/public/Attachment/711301712205LGQ425T.pdf>

⁵ 「第一八八號公約：關於漁業部門、二〇〇七年」

遠洋漁工勞動權益之成效等情，均有深入瞭解之必要案，爰立案調查。

為釐清案情，經函詢外交部⁶、交通部⁷、內政部⁸、法務部⁹、司法院¹⁰、行政院農業委員會(下稱農委會)及所屬漁業署¹¹(下稱農委會漁業署)、勞動部¹²、海洋委員會¹³、行政院¹⁴、司法院¹⁵等相關機關就本案提出說明並提供卷證資料，並於2020年9月4日及9月11日辦理本案諮詢會議，於2020年9月4日赴桃園市群眾服務協會訪談「大旺號」漁船之人口販運被害人，於2020年10月28日視訊訪談曾在我國遠洋漁船工作之數名外籍漁工，2020年11月13日赴豐群水產股份有限公司實地履勘，同日並不預警履勘○○○仲介公司，2020年12月7日辦理與仲介公司代表進行座談會議，再於2021年1月27日詢問行政院羅秉成政務委員、農委會漁業署張致盛署長、內政部移民署黃齡玉組長、法務部檢察司李濠松副司長、外交部條約法律司趙彥清副司長、勞動部王尚志政務次長、黃維琛司長、海洋委員會高傳勝專門委員及交通部航港局陳賓權副局長等相關機關主管及承辦人員，已調查完畢。茲綜整調查事實如下：

一、強迫勞動之定義：

⁶ 外交部2020年9月7日外國會二字第10900257660號函、2020年11月9日外國會二字第1095158510號函、2020年11月4日外國會二字第10950511010號函、2020年11月20日外國會二字第10950511820號函、2020年12月31日外國會二字第1095150530號函。

⁷ 交通部2020年9月4日交航(一)字第1099800193號函。

⁸ 內政部2020年9月4日台內移字第1090932538號函、2020年9月17日台內移字第1090932617號函、2020年11月13日台內移字第1090933019號函、2021年1月18日台內移字第1100910168號函。

⁹ 法務部2021年1月26日法檢字第11004501510號函。

¹⁰ 司法院2020年9月16日院台廳刑一字第1090024711號函。

¹¹ 農委會2020年9月4日農漁字第1091262816號函、2020年11月5日農漁字第1091266667號函、2020年11月11日農授漁字第1091337140號函、2021年1月19日農授漁字第1091227018號函。

¹² 勞動部2020年9月4日勞動發管字第1090515229號函、2020年11月5日勞動發管字第1090518702號函。

¹³ 海洋委員會2020年9月18日海域執字第1090009821號函。

¹⁴ 行政院2020年10月21日院臺農字第1090034449號函、2020年10月21日院臺農字第1090034449號函、2020年11月30日院臺農字第1090039503號函。

¹⁵ 司法院2020年9月16日院台廳刑一字第1090024711號函。

(一)前言：

- 1、美國政府在該國國務院的「年度各國人權報告」以及「人口販運問題報告」多年來指出，臺灣遠洋漁船上系統性的勞動剝削問題：過長工時、惡劣環境，以及言語與肢體暴力等。

表1 美國國務院重要年度報告內容摘述

年度報告	人口販運問題報告內容摘述	年度報告	各國人權報告內容摘述
美國2020年人口販運問題報告－台灣部分	台灣當局完全符合消除人口販運問題的最低標準。在本報告期間，當局持續認真以待、努力不懈，因此台灣仍保持在第一列。台灣當局的努力作為包括：改善跨部會之間，針對打擊人口販運的合作；為提升調查效率，而設立新政策；持續監督弱勢勞工招聘管道；加強查訪、調查漁船上潛在的勞力剝削案例。雖然台灣當局符合最低標準，仍有許多挑戰待解決。.....。調查人力及協議不足，讓遠洋船隊 (DWF) 台灣籍漁船以及台灣船東擁有的權宜船勞力剝削問題持續受挫。.....。	2020年度《各國人權報告》-台灣部分	Foreign fishermen were commonly subjected to mistreatment and poor working conditions. <u>Fishermen working on Taiwan-flagged vessels operating beyond Taiwan’s territorial waters (Taiwan’s distant-waters fishing fleet) were not afforded the same labor rights, wages, insurance, and pensions as those recruited to work within Taiwan’s territorial waters.</u> For example, regulations only require a minimum monthly wage of \$450 for these foreign fishermen in the distant water fleet, significantly below the domestic minimum wage. NGOs reported that foreign fishing crews in Taiwan’s distant-waters fishing fleet generally received wages below the required \$450 per month because of dubious deductions for administrative fees and deposits. Several NGOs, including Greenpeace and the Taiwan International Workers Association, advocated for the abolishment of this separate employment system, under which an estimated 35,000 migrant workers are employed in Taiwan’s distant-waters fishing fleet. The majority of these fishermen are recruited overseas, mostly from Indonesia and the

年度報告	人口販運問題報告 內容摘述	年度報告	各國人權報告 內容摘述
			<p>Philippines. The United Kingdom-registered Environmental Justice Foundation conducted a survey between August 2018 and November 2019 and interviewed 71 Indonesian fishermen who had worked on 62 Taiwanese vessels. <u>The results suggested that 24 percent of foreign fishermen suffered violent physical abuse; 92 percent experienced unlawful wage withholding; 82 percent worked overtime excessively. There were also reports fishing crew members could face hunger and dehydration and have been prevented from leaving their vessels or terminating their employment contracts.</u></p>
美國 2019 年人 口販 運問 題報 告－ 台灣 部分	<p>台灣當局完全符合消除人口販運問題的最低標準。在本報告期間，當局持續認真以待、努力不懈，因此台灣仍保持在第一列。台灣當局的努力作為包括：相較過去幾年，針對人口販運者及招聘機構展開的調查案數明顯增加；首次在公海隨機訪查漁船；協助更多外籍販運被害人返國；修訂立法，改善對移工的保護。<u>雖然台灣當局符合最低標準，然而遠洋船隊 (DWF) 台灣籍漁船以及台灣船東擁有的權宜船勞力剝削問題層出不窮，勞動部 (MOL) 與農委會漁業署 (FA) 囿於權責劃分，加上調查標準不足，一直無法有效解決漁工剝削問題。……。</u></p>	2019 年度 《各 國人 權報 告》- 台灣 部分	<p><u>外籍漁工仍然普遍遭遇不當對待與惡劣的工作條件。境外聘雇的外籍漁工無權享有與境內聘雇的漁工相同的勞動權利、工資、保險，以及退休金。</u>例如，2018年監察院於知悉漁船福蛙11號上的印尼漁工遭到非人道對待後，發函糾正農委會漁業署與高雄市海洋局管理不當與行政怠惰。</p> <p>法律只規定外籍漁工每月最低工資為450美元，遠低於台灣的最低工資。非政府組織還指出，在扣除了不明的行政費用與押金之後，台灣籍遠洋漁船的外籍漁工每月領到的工資普遍低於450美元。多個非政府組織，包括綠色和平與台灣國際勞工協會，倡議廢除雇用外籍漁工的雙軌制度。作為回應，農委會漁業署派遣官員至美國、薩摩亞、毛里求斯、斐濟、帛琉、南非（開普敦），以及馬紹爾群島，在台灣籍遠洋漁船入港靠岸時監督其勞動條件。這些官員使用多語言問卷與外籍漁工進行訪談，並檢查他們在船上的勞動條件。</p>
美國	台灣當局完全符合消除人口	2018	外籍漁工仍然普遍遭遇不當對待與惡劣

年度報告	人口販運問題報告 內容摘述	年度報告	各國人權報告 內容摘述
2018年人口販運問題報告 - 台灣部分	<p>販運問題的最低標準。在本報告期間，當局持續展現認真不懈的努力，讓台灣保持在第一列。台灣當局的努力作為包括：人口販運起訴的案件數大幅增加，定罪數(包括官員)隨之增加，經過鑑別、得到庇護的被害人人數，也較過去幾年明顯增加。<u>雖然台灣當局符合最低標準，然而遠洋船隊台灣籍漁船以及台灣船東擁有的權宜船勞力剝削問題層出不窮，勞動部與農委會漁業署囿於權責劃分，一直無法有效解決漁工剝削問題。當局有時並未對涉嫌剝削外籍漁工的台籍人士採取適當的法律行動。.....。</u></p>	年度《各國人權報告》-台灣部分	<p>的工作條件。境外聘雇的外籍漁工無權享有與境內聘雇的漁工相同的勞動權利、工資、保險，以及退休金。例如，監察院於知悉有37名外籍漁工住在647平方英尺的岸置所並被收取每日新台幣300元的住宿費之後，發函糾正農委會漁業署與高雄市海洋局管理不當與行政怠惰。</p> <p>媒體大幅報導台灣漁船福甦11號上的印尼漁工遭到該船經營者非人道對待。法律僅規定外籍漁工每月最低工資為450美元，遠低於台灣的最低工資。非政府組織還指出，在扣除了不明的行政費用與押金之後，台灣籍遠洋漁船的外籍漁工每月領到的工資普遍低於450美元。多個非政府組織，包括綠色和平與台灣國際勞工協會，主張廢除雇用外籍漁工的雙軌制度。作為回應，農委會漁業署派遣了六名官員至美國、薩摩亞、毛里求斯、斐濟、帛琉、南非(開普敦)，以及馬紹爾群島，在台灣籍遠洋漁船入港時監督其勞動條件。這六名駐外官員使用多語言問卷與外籍漁工進行訪談，並檢查他們在船上的勞動條件。</p>
美國2017年人口販運問題報告 - 台灣部分	<p>台灣當局完全符合消除人口販運問題的最低標準。在本報告期間，當局持續展現認真不懈的努力，讓台灣保持在第一列。台灣當局展現的努力包括指揮134件人口販運的調查，其中包含外籍漁工的案件，並將56名人口販運罪犯定罪。當局鑑別了263名人口販運被害人，為他們提供庇護和其他被害人服務，並頒布新法，規定海外僱用的外籍漁工之定型化契</p>	2017年度《各國人權報告》-台灣部分	<p>在台灣籍的遠洋漁船上有數件剝削外籍漁工和勞動條件惡劣的通報。台灣國際勞工協會與其他公民團體敦促台灣當局和船主加強對於外籍漁工的保護。</p>

年度報告	人口販運問題報告 內容摘述	年度報告	各國人權報告 內容摘述
	<p>約及福利待遇。雖然台灣當局符合最低標準，法官對許多案件的判刑對於所犯罪行而言過輕，難以嚇阻犯罪，同時也削弱檢警的相關努力。<u>當局有時視勞動販運的案件為勞資糾紛，因此未將發生在台灣籍漁船上的外籍漁工剝削案定罪。</u></p>		
<p>美國 2016 年人口販運問題報告 - 台灣部分</p>	<p>台灣是強迫勞動和性販運受害男女被送往的目的地；雖較為少見，但也有一些強迫勞動的受害男女以及性販運的受害婦女和兒童來自台灣。台灣的人口販運被害人大多是來自印尼、菲律賓、泰國、和越南的外籍勞工，少數來自中國和柬埔寨。台灣逾587,000名的外籍勞工多數透過招聘機構及仲介掙客在母國被僱用，有些招聘機構和仲介掙客是來自台灣，招攬這些外籍勞工來台從事低技術工作，如充當家庭看護和家庭幫傭，或從事農漁業、製造業、和營造業。有些外籍勞工被收取高額的招募費用，導致其債台高築，仲介或僱主因此得以用債務相威脅，以獲得或留住外勞為其勞動。許多在台灣的外勞在被扣除需償還的費用後，剩餘的所得遠低於法定最低工資。由於家庭幫傭和看護通常都與僱主同住，難以追蹤他們的勞動條件與生活環境，讓他們特別容易淪為剝削的受害者。台灣的</p>	<p>2016 年度 《各國人權報告》- 台灣部分</p>	<p>在台灣籍的遠洋漁船上有數件剝削外籍漁工和勞動條件惡劣的通報。一名外籍漁工接受綠色和平組織訪問時表示，他有時一天工作超過18小時，伙食和生活條件皆十分惡劣。台灣國際勞工協會和其他公民團體敦促台灣當局和船主加強保護外籍漁工。高雄地檢署在五月依違反《人口販運防制法》和妨礙自由罪名逮捕11人，包括四名船主。這11人涉嫌將81名來自越南、印尼、菲律賓、坦桑尼亞、莫三比克的漁工囚禁在兩個地方，他們讓十多名漁工睡在一間狹小房間的地板上，另外60人擠在不到20坪、通風極差的空間。高雄地方法院裁定11名嫌犯支付三萬至十萬元不等的保釋金候傳，截至11月調查仍在進行中。</p>

年度報告	人口販運問題報告 內容摘述	年度報告	各國人權報告 內容摘述
	<p>勞力仲介經常幫助僱主強制遣送提出申訴的「問題」外勞，以其缺額引進新的外勞，並繼續以債務控制外勞。來自中國、印尼、和越南等地在台灣漁船上工作的外籍勞工，無論是否登記在案，許多都有遭到販運的跡象，如僱主未給薪或薪資給付不足、工時過長、身體虐待、供餐不足、及生活條件惡劣。有些來自中國和東南亞國家的婦女，因為假結婚或不實受僱機會而受騙來台，實則進行性販運。有報導指出來自台灣的男女在海外從事不法商業行為，疑似遭到人口販運；有些台灣女性則受到誘騙到美國後被迫賣淫。</p>		
<p>美國2015年人口販運問題報告 - 台灣部分</p>	<p>台灣是勞力剝削和性販運受害男女及兒童被送往的目的地；雖較為少見，但也有一些勞力剝削和性販運的被害人來自台灣。<u>台灣的人口販運被害人多數是來自印尼、菲律賓、泰國、和越南的外籍勞工</u>，少數來自中國大陸和柬埔寨。台灣逾55萬的外籍勞工多數透過招聘機構及仲介掙客在母國被僱用，<u>有些招聘機構和仲介掙客是來自台灣，招攬這些外籍勞工來台在農漁業、製造業、和營造業從事低技術工作，或充當家庭看護和家庭幫傭</u>。有些外籍勞工被收取高額的招募費用，導致其債台高</p>	<p>2015年度《各國人權報告》- 台灣部分</p>	<p>九月，高雄籍遠洋漁船「福賜群號」在海上作業期間，有兩名印尼漁工一死一失蹤。宜蘭縣漁工職業工會指控「福賜群號」船員將其中一名印尼漁工凌虐致死，並對另一名失足落海的印尼漁工見死不救。有鑑於這起事件，宜蘭縣漁工職業工會呼籲修正勞動法規，為外籍勞工提供更完善的保障。截至十月，屏東地檢署仍在調查這起死亡事件。</p>

年度報告	人口販運問題報告 內容摘述	年度報告	各國人權報告 內容摘述
	<p>築，仲介或僱主因此得以用債務相威脅，以獲得或留住外勞為其勞動。有些在<u>台灣的外勞在被扣除需償還的招募費用後，剩餘的所得遠低於法定最低薪資。.....。來自中國大陸、印尼、和越南等地在台灣漁船上工作的外籍勞工，無論是否登記在案，許多都有遭到販運的跡象，如僱主未給薪或薪資給付不足、工時過長、身體虐待、供餐不足、及生活條件惡劣。.....。</u></p> <p>台灣當局完全符合消除人口販運的最低標準。在本報告期間，台灣當局持續對包括勞力剝削和性販運在內的販運罪行進行起訴，針對人口販運的指標加強訓練執法人員和其他政府官員，並提升公眾對於人口販運犯罪的認識。<u>當局並未就發生在台灣漁船上的人口販運情節進行逮捕或定罪。</u>檢察官和法官對於人口販運犯罪的認識仍然有限，對於人口販運犯罪的警覺和判別仍不足。</p>		
美國2014年人口販運問題報告台灣部分台灣大多數人口販運的被害人來自印尼、中國大陸、菲律賓、柬埔寨、泰國、越南，少數來自孟加拉和印度。50萬人左右的外籍勞工多數透過招聘機構及仲介掮客被雇用，在台灣的製造業、營造業、和漁業從事低技術工作，或充當家庭看護和家庭幫傭。.....。根據非	2014年度《各國人權報告》-台灣部分	英國廣播公司六月發表了一篇報導，外籍漁工和非政府組織在報導中描述了台灣籍漁船上的惡劣工作環境。根據該報導，柬埔寨法院在四月判決台灣巨洋漁業公司的負責人和五名同夥十年有期徒刑，並命令六名被告共同支付150名受害人賠償金。金邊法院法官Kor Vandy在8月14日確認刑期，並命令六名被告共同支付賠償金給180名受害人。

年度報告	人口販運問題報告 內容摘述	年度報告	各國人權報告 內容摘述
	<p><u>政府組織估計，高達16萬外籍勞工在世界各地的台灣籍漁船上工作，其中有些漁工曾舉報有未給薪或薪資給付不足、工時過長、身體虐待、供餐不足、生活條件惡劣的狀況；其中也有數目不明的漁工是人口販運的受害者。……。</u></p>		<p>雇主只能從外勞工資中扣除勞工保險費、健康保險費、所得稅、和食宿費，違者面臨新台幣6萬元至30萬元不等的罰鍰，並喪失雇用外勞的權利，但批評人士指控這些違法情節依然存在，且勞動部並未有效執行這些法規，以保護外勞不受不肖仲介與雇主剝削。</p>

資料來源：自美國在台協會、美國國務院等網站資料彙整整理。

- 2、內政部於2020年9月1日舉辦防制人口販運國際工作坊，行政院羅秉成政務委員、內政部陳宗彥次長與美國在臺協會（AIT）酈英傑（Brent Christensen）處長共同簽署聯合聲明，共同致力於打擊強迫勞動。
- 3、美國政府負責監督及打擊人口販運無任所大使瑞奇蒙（John Richmond），於內政部2020年9月1日舉辦防制人口販運國際工作坊，以錄影致詞的方式，讚揚我國有活躍的民間組織，致力瓦解人口販運加害人的網絡，並保護被害人；同時建議我國應強化對遠洋漁業的勞動檢查以防制強迫勞動，並應禁止招聘機構及雇主向移工收取任何招聘費、服務費或押金，雇主應承擔這些費用。談到臺灣的外籍漁工。瑞奇蒙直言，這些外籍漁工經常在船上受到肢體暴力，甚至被扣留身分證件或削減工資，作為強迫勞動的方式。他也向臺灣政府提出幾項建議，其中包括臺灣有關當局應該增加查緝機率，調查、起訴對外籍漁工的不當作為；臺灣當局應禁止仲介對外籍移工收取任何

費用，相關費用應由雇主承擔；此外，台灣當局應該全面禁止雇主扣住所有移工的身分與旅行證件¹⁶。

(二) 國際公約 C-29 強迫勞動公約 (C029-Forced Labour Convention, 1930 No. 29) 之 11 指標：

1、ILO 強迫勞動公約對於強迫勞動定義，係指「以任何懲罰之威脅迫使而致，且非本人自願提供的工作或服務」

2、The indicators are:

(1) Abuse of vulnerability(濫用弱勢處境)

(2) Deception(欺騙)

(3) Restriction of movement(行動限制)

(4) Isolation(孤立)

(5) Physical and sexual violence(人身暴力及性暴力)

(6) Intimidation and threats(恐嚇及威脅)

(7) Retention of identity documents(扣留身分文件)

(8) Withholding of wages(剋扣薪資)

(9) Debt bondage(抵債勞務)

(10) Abusive working and living conditions(苛刻的工作及生活條件)

(11) Excessive overtime(超時加班)

(三) 「聯合國2000年打擊跨國組織犯罪公約關於預防、禁止與懲治販運人口特別是婦女和兒童的補充議定書」：

按「人口販運」一詞來自於「聯合國2000年打擊跨國組織犯罪公約關於預防、禁止與懲治販運人口特別是婦女和兒童的補充議定書」(下稱打擊人

¹⁶ 資料來源：內政部網站：

https://www.moi.gov.tw/chi/chi_news/news_detail.aspx?sn=18750&type_code=03

口販運議定書)第3條第1項使用「Trafficking in Persons」(簡稱 TIP)之術語,依該條之規定,人口販運構成要件分為三部分,即基於剝削目的(性剝削、勞力剝削、器官摘取)、實行不法之手段(但對未滿18歲之被害人則不以使用不法手段為必要)與人口因而受處置之行為。

(四)其他國家:

有關禁止童工或強迫勞動生產之貨品輸入一節是否為國際趨勢,目前國際間有關規範如下:

- 1、「跨太平洋夥伴全面進步協定」(CPTPP)沿用原由美國主導之「跨太平洋夥伴協定」(TPP)協定勞工章第19.6條規定,締約任一方皆應透過其認為適當方案,阻止進口任何部分或全部經由強迫或強制勞動包括強迫或強制童工所生產之商品。
- 2、英國「現代奴役法」(Modern Slavery Act 2015)第54條規定在英國營運且全球營收達3,600萬英鎊之商業組織每年須發布現代奴役聲明,聲明中應言明該組織在其業務及供應鏈採取何種措施防制現代奴役,違者依該國「2015年公共契約條例」(Public Contracts Regulations 2015)授權,於政府採購招標流程中排除未能履行「現代奴役法」第54條義務之廠商。
- 3、美國則有「防止人口販運及暴力行為法」(The Victims of Trafficking and Violence Prevention Act of 2000, TVPA)、「1930年關稅法」第307及308條(Sections 307 and 308 of the Tariff Act of 1930)、「2000年貿易與發展法」(The Trade and Development Act of 2000, TDA)、美國法典第19編第1307條(19 U.S. Code §1307)及「第13126號總統行政命令:禁止收購強迫或契約童工生產之產

品」(Executive Order 13126 : Prohibition of Acquisition of Products Produced by Forced or Indentured Child Labor)等法令，禁止童工或強迫勞動生產之貨品輸入，或處罰行為人。

(五)我國有關強迫勞動之相關法令規定：

- 1、內政部依「人口販運防制法」第2條，人口販運「勞力剝削」定義，係指意圖「使人從事勞動與報酬顯不相當之工作」，而以「強暴、脅迫」、恐嚇、拘禁、監控、藥劑、催眠術、詐術、故意隱瞞重要資訊、不當債務約束、扣留重要文件、利用他人不能、不知或難以求助之處境，或其他違反本人意願之方法，從事招募、買賣、質押、運送、交付、收受、藏匿、隱避、媒介、容留國內外人口，或以前述方法使之從事勞動與報酬顯不相當之工作。故「強迫勞動」係屬「勞力剝削」其中一種樣態。
- 2、勞動部就適用勞動基準法之行業或工作者說明，依該法第5條規定：「雇主不得以強暴、脅迫、拘禁或其他非法之方法，強制勞工從事勞動」。

表2 有關強迫勞動之相關法令規定

法條名稱	條文內容
人口販運防制法	<p>第2條第1項第1款規定：「本法用詞，定義如下：一、人口販運指意圖使人從事性交易、勞動與報酬顯不相當之工作或摘取他人器官，而以強暴、脅迫、恐嚇、拘禁、監控、藥劑、催眠術、詐術、故意隱瞞重要資訊、不當債務約束、扣留重要文件、利用他人不能、不知或難以求助之處境，或其他違反本人意願之方法，從事招募、買賣、質押、運送、交付、收受、藏匿、隱避、媒介、容留國內外人口，或以前述方法使之從事性交易、勞動與報酬顯不相當之工作或摘取其器官。」</p> <p>第32條第1項：意圖營利，以強暴、脅迫、恐嚇等方法，使人從事勞動與報酬顯不相當之工作者，處7年以下有期徒刑等。</p> <p>第32條第2項：意圖營利，利用不當債務約束或他人不能、不知或難以求助之處境，使人從事勞動與報酬顯不相當之工作者，處3年以下有期徒刑等。</p> <p>第33條：意圖營利，招募、運送、交付、收受、藏匿、隱避、媒介、容留未滿18歲之人，使之從事勞動與報酬顯不相當之工作者，處7年以下有期徒刑等。</p>
刑法	<p>第296條第1項：「使人為奴隸或使人居於類似奴隸之不自由地位者，處1年以上7年以下有期徒刑」；第2項「前項之未遂犯罰之」。</p>
勞動基準法	<p>第5條：「雇主不得以強暴、脅迫、拘禁或其他非法之方法，強制勞工從事勞動。」</p> <p>第75條：「違反第5條規定者，處5年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣75萬元以下罰金。」</p>

資料來源：本院整理。

- 3、依人口販運防制法施行細則第4條規定，該條之「勞動與報酬顯不相當」，係指綜合考量被害人實際勞動所得報酬與其工時、工作內容、工作場所、工作環境等勞動條件相較顯不合理者而言。

(六)勞力剝削的態樣：

據行政院查復指出，勞力剝削之態樣，可細分為「高度強制性」行為手段、「低度強制性」行為手段，以及「剝削童工」3類，依「人口販運防制法」相關條文說明如下：

- 1、第32條第1項(高度強制性)：意圖營利，以強暴、脅迫、恐嚇等方法，使人從事勞動與報酬顯不相當之工作者，處7年以下有期徒刑等。
- 2、第32條第2項(低度強制性)：意圖營利，利用不當債務約束或他人不能、不知或難以求助之處境，使人從事勞動與報酬顯不相當之工作者，處3年以下有期徒刑等。
- 3、第33條(童工)：意圖營利，招募、運送、交付、收受、藏匿、隱避、媒介、容留未滿18歲之人，使之從事勞動與報酬顯不相當之工作者，處7年以下有期徒刑等。

(七)人口販運被害人之鑑別：

- 1、法務部對人口販運被害人之鑑別訂有「人口販運被害人鑑別原則」及「人口販運被害人鑑別參考指標」，對於年滿18歲以上之人口販運被害人須具備有：「剝削目的」、「不法手段」及「人流處置行為」等三大要素；對未滿18歲者，則僅須具備「剝削目的」及「人流處置行為」二要素即可，這是由於未成年人的獨立判斷或選擇能力尚未成熟，在法律上對於其被害要特別加以保護。
- 2、「人口販運被害人鑑別原則」第3點規定，司法警察人員於調查案件時，應注意是否有疑似人口販運被害人之情形：
 - (1) 為未滿18歲之人。
 - (2) 身體有遭受暴力或被虐待之跡象者。
 - (3) 身分證明或旅行文件被扣留者。

- (4) 限制自由，無法任意離開或出入均有他人陪同者。
- (5) 無法任意與他人通訊者。
- (6) 接受司法警察人員詢問之證詞顯係被人教導者。
- (7) 薪資或性交易所得遭到不當剋扣者。
- (8) 其他有可能遭受人口販運之跡象。

二、美國勞工部¹⁷將我國遠洋漁船漁獲涉及強迫勞動被列於「童工或強迫勞動生產貨品清單」¹⁸之事件發生經過：

- (一)據農委會查復本院說明指出，美國勞工部國際勞工事務局(Bureau of International Labor Affairs, ILAB)原認為將公海漁獲量可歸於任一國家不符合國際法，且可能造成混淆，故僅將一國沿近海及專屬經濟海域(EEZ)所生產之海鮮產品作為納入清單之考量，尚不包括遠洋漁船於公海之漁獲。而財團法人綠色和平基金會(下稱綠色和平)等民間團體認為清單豁免遠洋漁船於公海捕撈之漁獲，將破壞美國與國際社會在公海作業漁船的強迫勞動與防制人口販運的努力，故該基金會美國辦公室偕同美國勞工聯合會產業工會聯合會、環境正義基金會等23個非政府組織及企業聯名於2020年2月3日致函美國勞工部，要求其將一國在公海捕撈之漁獲亦納入評鑑，並以臺灣漁船為例，說明強迫勞動常見於遠洋漁船；同日綠色和平亦將此情函¹⁹知我國外交部、勞動部及農委會漁業署。

¹⁷ 美國勞工部(U.S. Department of Labor)

¹⁸ List of Goods Produced by Child Labor or Forced Labor

¹⁹ 財團法人綠色和平基金會2020年2月3日109綜字第002號。

- (二)農委會漁業署於2020年3月16日函²⁰請外交部適時協助重申立場，另一併函復綠色和平，並於4月間再以電子通訊提供公文說明內容英文版予我國駐美代表處。
- (三)2020年5月8日行政院以電子郵件告知農委會漁業署，綠色和平再向美國勞工部提供相關資料，該署於2020年5月15日就該報告內容以電子郵件提供行政院回應說明。
- (四)農委會漁業署於2020年9月30日接獲內政部移民署電子郵件告知，美方將於美東時間9月30日公布第9版童工或強迫勞動貨品清單，並將在本次清單的強迫勞動項目中，增列臺灣漁獲。後續再獲移民署及駐美國代表處經濟組分別函告該署。
- (五)依美國海關與邊境保護局(U.S. Customs and Border Protection, CBP)發出扣押令之漁船如下：

表3 美國海關與邊境保護局(CBP)發出扣押令之漁船

列入時間	漁船名稱	國籍	列入商品	解除
2019.2.4	和春61號 Tunago No.61	萬那杜	海鮮	2020.3.31
2020.5.11	漁隆2號 Yu Long No.2	我國籍	海鮮	尚未解除
2020.8.18	大旺 Da Wang	萬那杜	海鮮	尚未解除
2020.12.31	連億興12號 Lien Yi Hsing No. 12	我國籍	海鮮	尚未解除

資料來源：

https://www.cbp.gov/trade/programs-administration/forced-labor/withhold-release-orders-and-findings?_ga=2.231325535.1517647208.1618209258-36896069.1618209258

²⁰ 農委會2020年3月16日農授漁字第1091201830A號函。

(六)農委會(漁業署)說明後續的處置：

- 1、美國「關稅法」及「2015年貿易便捷化暨貿易執行法」規定，倘使用強迫勞動製造、開採、生產、養殖等商品的任何部分，該商品將被禁止輸美，且商品可能會被扣押，進口商則可能會受到刑事調查。當美國海關及邊境保護局(CBP)收到合理訊息懷疑某商品違反此規定，但未有明確證據時，在調查過程可先發出暫扣令(Withhold Release Order, WRO)。
- 2、有關萬那杜籍權宜船「和春61號(Tunago No.61)」，係2016年間在公海發生6名印尼漁工殺害中國籍船長的海上喋血事件，爆出該船疑似有強迫勞動情形。該船於2019年2月4日遭美國海關與邊境保護局列為漁獲禁止輸美之漁船，農委會漁業署並未接獲美方通報，且我國對該船及喋血案件並無管轄權。該船暫扣令後於2020年3月31日解除。
- 3、有關萬那杜籍權宜船「大旺號」部分，因民間團體指控事項已涉及違反人口販運防制法，農委會漁業署已於2020年3月18日函送臺灣高雄地方檢察署(下稱高雄地檢署)偵辦，經地檢署函復說明該船於進入高雄港期間，經偵查機關傳訊相關船上漁工製作筆錄，調閱船舶、船員及漁工契約等資訊。農委會漁業署並將2020年6月間接獲「大旺號」經營者之聲明書，以及綠色和平於2020年7月間再以電子郵件提供透過印尼移工聯合會(SBMI)取得之相關資料，分別再提供高雄地檢署。
- 4、有關漁隆2號漁船部分，
 - (1) 漁隆2號於2020年5月11日遭美國海關與邊境保

護局(CBP)列入名單，農委會漁業署推測該船遭美方制裁的原因，應係2019年6月15日進入美屬薩摩亞巴哥巴哥港時，經美國國家海洋暨大氣總署(NOAA)人員訪談該船漁工，部分漁工反映每月薪資疑似僅300美元有關。

- (2) 美國國家海洋暨大氣總署(NOAA)人員於訪談後將結果口頭告知我駐美薩摩亞漁業檢查員，我漁業檢查員再向美方人員求證，美方人員即不願再透露。我國檢查員為求謹慎，當日旋即主動通報農委會漁業署，並漏夜對該船12名非我國籍漁工逐一進行問卷訪談。
- (3) 農委會漁業署獲悉漁隆2號漁船遭美國列入名單後，持續請我國駐美國代表處協助向美方詢問該船受處分之原因及事證，惟表示該案件為執法部門獨立調查案件，相關資訊僅提供予漁船經營者，拒絕提供任何資料給我國官方。據悉，漁隆2號經營者已於2020年8月20日將相關資料彙整提供予美國海關與邊境保護局(CBP)，該局續於8月26日再請該船經營者提供更完整之資料，另詢問該船經營者是否願意接受公正第三方單位審核並將結果提供予美方。
- (4) 農委會漁業署續於2020年9月10日訪談漁隆2號漁船之經營者並要求提供佐證資料，暫未發現經營者剋扣薪資或未依合約給薪。另，漁隆2號漁船部分漁工受農委會漁業署駐美屬薩摩亞漁業檢查員訪談時，反映有休息時間不足之情形，經營者雖有提供漁工工作分班表供參，尚無法以漁船漁撈作業時間表或作業航跡準確判斷是否確有休息時間不足情形，農委會漁業署爰依9月10日訪談漁隆2號漁船經營者後所取得

的資訊，並依美方所指該船疑涉有強迫勞動為由，移送地檢署偵辦。

- 5、連億興12號漁船涉剋扣外籍漁工薪水等不當情事，農委會漁業署依法展開調查，查證結果：連億興12號漁船主均有依合約給付薪資，無拖欠，合約內之保險金額、休息時間及漁工申訴專線均有登載，沒有具體違規事證；惟仲介機構有溢扣8名漁工借支各100美金部分，無匯款單據佐證，爰於2020年9月28日以違反「遠洋漁業條例」第26條，依同條例第42條規定，裁罰仲介機構100萬元。

三、本院調查實證發現：

(一)本院訪談外籍漁工重點摘述：

- 1、漁工姓名：V君（菲律賓籍）在權宜船「大旺號」船工作（船旗國「萬那杜」）【資料來源：本院委員於2020年9月4日赴桃園市群眾協會訪談】
- (1) 其係透過仲介公司，至「大旺號」漁船工作，這是他第4次登上漁船工作，歷次工作的每月薪資為200元美金、400元美金、530元美金及650元美金(此次)，之前都沒被剝削過。
 - (2) 已婚，有2個小孩，分別是12歲、16歲。
 - (3) 登上「大旺號」漁船，付了1,100元美金之仲介費用，簽2年合約，未做滿2年保證金拿不回來，須自付機票。
 - (4) 每月薪資650元美金（300元美金是安家費，300元美金存款，50元美金零用金）。工作保證金是1,100元美金。契約上敘明每2個月發一次薪水，但一直拖延，第1次發薪資是4個月。薪資後來因為申訴的緣故，均補發齊全了。
 - (5) 其自菲律賓馬尼拉，搭機至香港，再至台灣高

雄，於2019年4月4日登「大旺號」漁船。

- (6) 連續工作時間22小時至28小時，睡3小時。沒有漁獲時，船長會找事情給漁工做（如洗油槽、搬漁獲至油槽等），食物方面常常因飯量嚴重不足，船上工作人數十多人，但往往僅準備3至5人的白飯量，常常因為搶食物，漁工都會吵成一團，配菜也只剩一小片雞肉及擁有幾片少量蔬菜的湯，每日大概都是飢餓著於船上過日子。船上漁工若有發生受傷等情事，船長多提供過期的藥品。
- (7) 該漁船計有船長、大副、二副及輪機長為臺灣人。船長、大副會打人。
- (8) 洗好的衣服如掛在船繩上，常常會被浪打濕，如果把衣服改掛到輪機室，船長看到就會拿去丟掉。
- (9) 每個漁工幾乎都會被毆打，曾看到同船印尼籍漁工被毆打或被用拖鞋丟頭，最嚴重的一次是該印尼籍漁工被大副打後腦勺，直接昏死過去，死時的姿勢是手還摸著頭。該印尼籍漁工死亡後，漁工們會怕，紛紛反映不想再繼續工作，故該船才考慮停靠斐濟，自漁工死亡至停靠斐濟港，期間經過了7天。屍體冰在魚庫內，停靠斐濟後，屍體被送到醫院。斐濟警察有問為何人死了？船長告之，漁工為中風死亡。
- (10) 之後所有印尼籍與菲律賓籍漁工皆被船主遣返，其仍決定在該漁船上工作，其表示因家中孩童上學仍需要金錢開銷，儘管在漁船上壓力很大且目睹殺人案很恐懼，但他依舊選擇在船上工作賺取家用。
- (11) 「大旺號」漁船於2020年4月10日入臺，其至

今仍感到支氣管不順，然仲介公司及雇主並沒有積極協助其就醫，且沒有提供其良好環境安養，導致持續覺得身體不適。

(12) 「大旺號」漁船返回台灣時，仲介公司將他帶到高雄市佛公路○○巷屬於○○○有限公司的宿舍安置14天。住仲介公司宿舍期間，V君被反鎖在仲介公司房間中，吃東西時，便當就被放在地上，喊他「菲律賓」，像喊小狗一樣。

2、漁工姓名：J君(菲律賓籍)在權宜船「大旺號」船工作(船旗國「萬那杜」)【資料來源：華視新聞(2021年1月21日)】

(1) J君說：「這樣(揮拳)，罵我神經病啦，這樣(打我)。」

(2) J君：「船上有抓魚的棍子，船長就這樣丟我們，還有用那個拖鞋丟我們(好可怕)。」離鄉來台當漁工已經8年，他從沒想過會親眼目睹，同事在他眼前永遠倒下。

(3) J君：「船長進來就揍他的後腦勺，我看到了但不知道該怎麼辦。」J君描述的這一起命案，正是2020年8月發生在「大旺號」漁船台籍船東施暴外籍漁工致死案，目前交由高雄地檢署偵辦，下船後的J君被移民署鑑別為人口販運被害人，受到政府庇護，但一年多來在「大旺號」上遭遇的夢魘，始終揮之不去。

(4) J君：「菲律賓同事眼睛被砸到身體也不能動，但船長不幫他找醫生。」眼前的菲律賓漁工是他的同事，長期一天只睡2小時，他因為過勞導致高血壓發作，半邊身體完全無法動彈，只能依賴J君和同事一口一口餵飯才能勉強吞嚥。

(5) J君：「每天工作20到22小時，平均只睡大概3

小時。」

3、漁工姓名：S1 (印尼籍)在權宜船 E**** 工作 (E****船旗國為「萬那杜」，屬延繩釣漁船)【資料來源：本院委員於2020年10月28日視訊訪談】

- (1) 我是漁工S2君的妹夫，會來台灣漁船工作，係因為鄰居邀約，簽契約時都沒有付錢，當初講好的月薪是400元美金，但每月要扣300元美金，要扣3個月。
- (2) 在漁船工作了3年又2個月，2017年6月上船，6、7、8月都有收到薪水，截至2017年12月一直有收到薪資，2018年1月迄今都沒有付。跟漁工S2君是同一家仲介公司。
- (3) 登船工作3年來都沒靠過岸，只靠1次韓國釜山，是因為要回家。工作期間有漁船來靠漁船來買魚貨，就會順便帶來補給品。
- (4) 權宜船 E****漁船有30位漁工，分別是印尼、菲律賓、萬那杜等國籍，都沒下船，一直在船上工作。船東及船東兒子是台灣人，因為要下船，才看到老闆及其兒子，以前都沒看過。船長、輪機長是上海人。
- (5) 船上有15名印尼籍漁工，10位有拿到薪水，另外5位因為仲介公司跟我一樣，都沒拿到薪水。印尼政府有把這家仲介公司移送法辦。
- (6) 在船上的工作情形：工時18至20小時，睡4至6小時，不能抽菸，會被船長罵。曾看過菲律賓的漁工，因為浮球的線斷掉，船長就電擊他，電他胸口，電到無法走路，之後無法工作，最後就被送回去。
- (7) 我自己因為鮪釣的魚線斷掉，有被講話筒丟過，丟到腳，沒受傷，因為自己有閃。

- (8) 有看到印尼籍的同事，在休息，被丟電池，砸頭。
- (9) 打人的都是船長、輪機長，沒有台灣人。
- (10) 3年多的工作期間無法跟家人連絡，因為船上沒有訊號，無法用手機。
- (11) 原本我契約是2年，做滿2年時間本來想走，但不准，同鄉就跳海，有被救起來，但聽說也要等好幾個月才能回家。
- (12) 船上的菜很不好，常吃剩菜；睡得不好，睡的地方會漏水。
- (13) (問：有何建議?)如果船的設備、薪資都好，我會願意再登船工作。建議薪水可以在我們上岸時，直接給我們，我就可以把薪水寄回給我的家人；台灣可以多多幫助領薪水不順的漁工。
- (14) 我是香港上船、韓國釜山下船後返回印尼，見到船東也是在釜山。當時全船漁工都下船，只有萬那杜籍漁工隨船到台灣來。

4、漁工姓名：S2君（印尼籍）在權宜船 O**** H**** 漁船工作(O**** H****船旗國為「萬那杜」，屬延繩釣漁船)【資料來源：本院委員於2020年10月28日視訊訪談】

- (1) 會知悉這個工作，是弟弟之前曾在漁船工作過，經弟弟介紹到漁船工作。工作前已繳印尼盾200萬(約台幣4000元)辦理護照等，每月薪資250元美金，工作三個月須繳納印尼仲介費250元美金。
- (2) 登該船工作計2年又3個月，實領薪水僅收到8個月。
- (3) 2018年6月開始工作~2018年11月，前三個月每月扣250元美金。

- (4) 2018年12月~2020年5月，未支薪(18個月未支薪，有向印尼仲介要，但印尼仲介沒給；薪資發給的流程是：老闆給台灣仲介、台灣仲介再給印尼仲介，但印尼仲介沒給我)
- (5) 2020年6月~2020年8月，有收到薪水1筆，750元美金，台灣仲介付的。
- (6) 2020年9月~2020年10月2日收到266元美金及退還的保證金1200美金。(保證金是每個月從薪水扣)
- (7) O**** H****漁船船東是台灣人，船長、輪機長為大陸人，漁獲通常賣到日本、台灣。
- (8) 在漁船1天工作16小時，休息2小時，飯菜還OK，吃得飽，睡覺可以安心睡。
- (9) 在船上沒有看到有人被打，自己也沒被毆打過。
- (10) 我是在斐濟登船，在台灣下船，再返回印尼，回印尼的機票是老闆付。
- (11) 工作手套是老闆付的，在船上的雨鞋穿壞了要自己買。
- (12) 工作契約一次簽2年。
- (13) (問：在台灣下船未支薪，有打電話求助嗎?) 在船上工作時就知道薪水沒有付，但不知道要向哪個單位投訴。
- (14) (問：有講好要付多少的仲介費嗎?) 不知，並不知道台、印仲介各拿多少。
- (15) (問：弟弟有遇到相同的情況嗎?) 雖然船家不同，但印尼仲介相同，弟弟第一次有拿到薪水，但第2次就遇到同樣的問題。
- (16) (問：有何建議?) 希望雇主直接匯錢給我家人，留一點點給我用即可。

5、漁工姓名：R君（印尼籍）在我國籍漁船 K** F***（○○號）工作，【資料來源：本院委員於2020年10月28日視訊訪談】

- (1) 朋友介紹，無需是先繳錢，仲介說每月薪資是400元美金，須扣3個月(750元美金)的服務費。也有逐月扣保證金計800元美金，後來有還給我。
- (2) 2017年5月起工作，工作了2年1個月，薪水都有領到，每月都領400元美金。
- (3) 工時16小時，可休息吃飯2次，可抽菸，但抽完就要開始工作。
- (4) 漁船是台灣船，船東是台灣人、船長是大陸人，輪機長是台灣人。船上有大陸籍、印尼籍16名、緬甸及菲律賓籍等共30名漁工。
- (5) 工作了2年1個月，上下船都是在南非開普敦，漁獲都在公海上交易。在開普敦只有3個印尼漁工下船，其他漁工因合約還沒到，所以沒下船。
- (6) 印尼的仲介後來跑掉了，我不認識台灣的仲介。
- (7) 來回機票是老闆付。
- (8) 要吃隔夜菜，飲用水因需要海水淡化，所以配額很少。
- (9) 自己沒有被打，但有看過菲律賓及緬甸因工作衝突打架，台灣的工頭就拿木棍打菲律賓人，然後有瘀青。
- (10) (問：有何建議?)如果台灣制度能改善好一點，會再考慮登台灣船工作，目前在等西班牙的漁船的通知，薪資每月500元美金。
- (11) (問：船上生病如何處理?)如果是感冒，船長會給藥，有常備藥，生病仍要工作，沒看過有

生病後靠港就醫的情形。

- (12) 到西班牙漁船工作，無需仲介費，付500萬印尼盾即可工作，薪資是500元美金，還有漁獲分紅，工作契約一次2年，但我先簽1年，因為我的女朋友在台北。
- (13) 漁船是2019年4月在開普敦時靠港，有當地的警察或海關上船檢查漁獲，但該船曾在公海有抓鯊魚割魚翅，漁貨早已在公海就處理掉了，沒有台灣的專員上船檢查。



訪
談漁工

(二) 仲介公司與漁工所簽合約內容：

復據外交部查復提供有關多名印尼籍漁工(工作於我國權宜船)之合約發現，我國仲介公司與漁工所簽合約內容摘述如下：

- 1、印尼籍漁工T君：(工作於大陸籍漁船，仲介公司我國農委會漁業署核准之○○國際有限公司²¹、

²¹ 漁業署核准文號：1090122****，位於高雄市。

印尼仲介公司：○○○，簽約時間：2018年4月12日)，漁工與2家仲介公司之合約書(上船需知)²²內容摘述略以：

- (1) 我瞭解船上工作非常粗重且辛苦，工作時間也長，經深思熟慮後決定上船工作，日後不會已「公司沒有說明工作狀況」或是「工作太辛苦」為由，要求解約。
- (2) 我瞭解一天工作時間平均約12~14小時，……偶爾遇漁獲量好的時候，一天工作可能會達18~20小時，我願意配合船長跟船上幹部的工作分配。
- (3) 我瞭解船上的作業情況特殊，作業時間無法配合我宗教上的祈禱儀式及時間，我願意配合船上幹部的指示，只在個人的休息時間進行，不會要求在作業時間去祈禱。
- (4) 如果遇到船上或進港時有其他漁工鼓動罷工，我不會加入，萬一真的遇到不合理的對待，我會尋求公司的協助，循正常管道理性解決。
- (5) 我可以接受出海以後可能要2年以上才能回家，如果我還沒期滿，就算看到其他漁工期滿回國，我不會要求回國。若我未期滿要求回國，就是違約，押金沒了，來回機票也得自己負責。
- (6) 我知道在海上不比在陸上，因此我可以接受，若是在工作時遇家人生病，也不可擅自說要離船或違約。
- (7) 因我的工作特殊，所以生病可能只會休息很短的時間，但我可以接受。
- (8) 我可以接受因船隻作業區域的不同，導致日夜

²² 漁工與2家仲介公司之合約，與印尼仲介所簽契約稱：「合約書」；與我國仲介所簽之契約稱：「上船需知」。

顛倒或作息時間不正常。

- (9) 我會配合船上的調度，不會因不喜歡這個職位而要求回國。
- (10) 我瞭解在船上工作時，不能與其他漁工(不論是不是同一國籍)比較薪水，也不會因薪水問題而要求回國。
- (11) 我知道零用金是薪水的一部分，通常於船隻進港時發放，但也瞭解有時狀況特殊，可能有不發放或金額未結清的情形。我可以先以借支方式跟船東領取現金，但不可以超過我的零用金額度。我知道等我期滿回國後，船東(或公司)會跟我結算清楚，我不會以此為由吵鬧要求回國。

2、印尼籍漁工A君：(工作於大陸籍漁船，仲介公司我國農委會漁業署核准之○○國際有限公司、印尼仲介公司：○○○，簽約時間：2018年4月12日)，漁工與仲介公司合約書(上船需知)之內容摘述略以：

- (1) 合約是2年，合約期間的薪資每月300美元，如果沒有完成合約(未滿2年)，我同意船公司於薪資中扣除來回機票費、手續費、旅費...，如果我的薪資不夠支付因違約所衍生的所有費用，我同意補足所有費用的差額，否則印尼仲介公司有權循法律途徑對我及我的家人要求賠償或提出告訴。如果合約期滿須配合作業完成該航次至靠岸為止，否則亦以違規論處。
- (2) 保留款於漁工期滿後才能還給漁工，漁工期滿回國後，公司會將未結算的薪資及保留款一併結算後再匯付給漁工。漁工不可要求領到這些錢後才願意回國。

- (3) 我知道薪資不是在船上領取，是由台灣仲介公司匯錢到我提供的帳戶裡。
 - (4) 我明白除基本工資外，不得要求額外獎金、分紅，其工作獎金或津貼之多寡及發放時間由船公司訂定，漁工不得有議。
- 3、外交部查復提供有關我國仲介公司(甲方)與外國仲介公司(乙方)所簽合約，簽約時間：2018年11月16日，內容摘述略以：
- (1) 新漁工：2年，薪資300元美金(安家費250元美金/月，零用金50元美金/月)；老漁工：2年，薪資400元美金(安家費350元美金/月，零用金50元美金/月)。
 - (2) 甲方得從漁工薪水中先扣除900元美金作為押金，待漁工合約期滿後，甲方需退回押金給漁工；若漁工違約，甲方可扣除該押金，漁工需另外負擔機票來回程費用。乙方與漁工清楚瞭解並不得異議。
 - (3) 漁工死亡需依家屬要求遺體運回本國，家屬需自行負擔其費用或從撫恤金、保險扣回。
 - (4) 漁工違反以下事項則算違約：(1)不聽從幹部命令，不盡職責甚至罷工。(2)故意把船上的用品、設備拿去賣或破壞。(3)濫用酒、賭博、吸毒或嫖妓等者。(4)未經船長同意而自行離船或不按時回船，和當值班時而未值班或打瞌睡者。(5)患有先天性疾病，或上船前即帶有疾病者。(6)違反任何船上安全規定或造成船上成員之危險者。(7)工作不努力自行要求回國及不配合船長安排。(8)若船東先讓漁工回國後再出發，漁工不願意配合再出發者。
 - (5) 違約責任：(1)若漁工於出發日起三個月內違

約返回，乙方須無任何條件及收費，再補一名漁工給甲方，或直接扣除出工費。若漁工出發後違約屬體檢不實、打架鬧事、本身舊疾隱瞞及未參與工作、體力明顯不足、要回家原因誇張或無原因等等歸類為嚴重違約，乙方須補二名漁工出工費。(2)派出漁工因工作意外傷害，經醫生證明不能繼續留船工作者，或自出發日超過6個月，漁工罹患疝氣、盲腸炎、腳腫等，漁工不算違約且其機票費用由船主負責。若是由漁工本身自發疾病所造成(如慢性病)，或是自出發日6個月內，漁工罹患疝氣、盲腸炎、腳腫等，漁工算違約且機票費用須由乙方及漁工承擔。

4、合約詳如後附件。

四、本院實地履勘豐群水產股份有限公司重點摘述：

- (一)豐群水產公司推動「永續與企業責任計畫」，該公司表示，基於企業責任，其有責任為客戶提供安全和環保的責任，以及對社會負責的供應鏈，故推動上開計畫及方案，內容包括為其所有員工實施新的健康和安全管理政策，以及遵守港口管制措施，以確保漁工權益。設置一專責部門辦理，約7至8名工作人員，並聘有2名顧問，委由外部2至3個稽核公司予以第三方認證單位。至於委辦費用，該公司回應占營業額不多，但費用高。
- (二)臺灣遠洋漁船「大旺號」(船籍隸屬萬那杜，屬權宜船)，因涉及強迫勞動，遭美國海關與邊境保護局(CBP)下令禁止其漁獲進入美國市場，惟該船曾供貨予豐群水產公司。據該公司說明：「大旺號」漁船非該公司固定的供應商，被美國列入強迫勞動名單，就先暫停供貨，該漁船近期已參與該公司企

業責任計畫。該公司表示，高風險漁船或船隊需辦理百分之百稽核，其他則是抽樣稽核。

- (三) 2018年豐群公司取得圍網漁船的MSC (即：海洋管理委員會 MARINE STEWARDSHIP COUNCIL，MSC)，漁業認證，稽核主要項目為農委會漁業署的管理規範、執行成果等。經MSC產銷監管鏈，漁場必須取得MSC漁業認證，其海鮮產品才能貼上MSC生態標誌。供應鏈中擁有產品所有權的各公司必須取得MSC產銷監管鏈認證，包括經銷商、批發商、製造商、包裝公司、貿易商、零售商、飲食機構和餐廳。所有接受稽核的公司必須展示其在溯源系統方面的有效性，確保只為來自認證漁場的海鮮產品貼上MSC標誌。此舉有助阻止非法捕獲的魚類進入供應鏈，MSC產銷監管鏈認證的有效期為三年，需每年接受審查²³。
- (四) 2019年該公司與大黃蜂食品合作，建立漁業改善計畫，並設立5年目標，主導將延繩釣漁獲符合MSC標準並取得認證。
- (五) 豐群公司辦理永續專案-社會責任計畫(SOCIAL RESPONSIBILITY PROGRAM & FISHERIES IMPROVEMENT PROJECT)，此政策是以STF的行為準則²⁴與船隻稽核標準為基礎，針對鮪魚漁業永續及勞工社會責任所建立的一套可被市場接受的

²³ 資料來源：

<https://www.sgs.com.tw/service/page/139/2/140-certification-business-enhancement-services/168-marine-stewardship-council-msc-certification>

²⁴ STF為水產品專案小組，是一個由35家商業會員組成的行業領導組織，為實現社會責任而制訂「STF行為準則」，內容包含：1.禁用童工、2.禁止強迫勞動3.僱傭合約、4.行動自由和人身自由、5.扣留個人證件、6.招聘費用、7.人道待遇、8.職場平等、9.結社自由、10.申訴程序、11.薪酬福利、12.工作時間、13.員工意識與培訓、14.私人職介所和招聘人員、15.健康與安全。資料來源：

<https://www.seafoodtaskforce.global/wp-content/uploads/2021/01/STF.G.S.002.CT-STF-Tuna-Handbook-Traditional-Chinese.pdf>

標準，該計畫於2018年底開始，由豐群內部稽核員進行供應商(漁船)社會責任稽核，確保漁船能符合標準，或針對未符合項目執行改善計畫。

- 1、稽核方式分成辦公室文件稽核、漁船現場/漁工訪談稽核。
- 2、目前經由第三方認證單位(MRAG)監督，未來將導入第三方稽核，加強計畫的公信力。
- 3、自2020年起豐群公司開始發行進度更新報告，介紹相關計畫的進度及未來發展。
- 4、農委會漁業署訂定之外籍漁工管理辦法，為豐群社會責任計畫稽核要點之一。

(六)豐群公司杜絕IUU²⁵與水產品的可追溯性：該公司透過資料蒐集調查及文件審核控管：

- 1、第一控制點：交易合約：ERP系統會自動根據資料庫查核供應船隻IUU、國際漁業管理組織名單及各類證書執照效期，通過才能夠產生交易合約，以確保漁獲來源合法。
- 2、第二控制點：付款審核：
 - (1) 文件控管團隊將進一步審查漁獲的各項資格及追溯性文件的交叉比對與串聯，確認採購的漁獲符合溯源及合法的條件。
 - (2) 由財務部做最後複核，確認資料無誤後，才會依合約內容安排付款。
 - (3) 財務部每個月都會進行內部稽核。

(七)豐群公司對權宜船的因應措施：

- 1、豐群公司指出，國人經營外國籍權宜漁船的主因，除了稅務及法規上的優勢，主因為島國漁業合作。

²⁵ 非法、未報告及不受規範 (Illegal,unreported and unregulated ; IUU)

- 2、該公司對權宜船的立場，該公司所提的豐群永續與社會責任計畫，皆涵蓋所有採購國籍的漁船。
- 3、豐群公司所採購的漁船，都應遵守該公司採購條款，包含文件、合約、執照等，不因權宜船而有所特例或差別。

(八)豐群公司指出臺灣漁業目前面臨的挑戰有：

1、系統性問題：

- (1) 最大問題為系統性的缺乏，業者(包含船東、漁船經營者)無法提供相對應文件或程序來證明是否符合相關社會責任標準。
- (2) 豐群公司及農委會漁業署偕同各漁業公會，共同協助漁業公司建立公司內部控管系統、保存相關文件且接受外部稽核。

2、跨國性的困難：

- (1) 勞力輸出國(如印尼、菲律賓、越南等)之勞務仲介公司未受到臺灣法律的約束，因此倘外國仲介違反漁工管理辦法，業者(包含船東、漁船經營者)無法強制要求改善。
- (2) 漁工聘僱流程需當地仲介公司配合，建立相對應的系統(如漁工培訓、定期付款、透明收費等)。

3、提高政府單位資源分配：

- (1) 勞工權益應為勞動部的專業，政府單位應內部互相協助，交流專業知識並與國際接軌，訂定一套更完整的管理機制，涵蓋境內及境外聘僱漁船漁工。
- (2) 許多移工問題源自於勞力輸出國，政府應透過外交部與該國溝通，並建立管理機制，確保輸出的勞工能避免強迫勞動的風險。
- (3) 由於臺灣漁船數量多，政府跨部門合作，提高

稽核的架構及涵蓋率，確保臺灣漁船能符合相關管理法規。

- 4、針對美國勞動部將臺灣遠洋漁船捕撈的漁獲列入強迫勞動貨品名單，豐群公司表示，若臺灣政府能與美國勞工部建立一套可接受的社會責任準則、管理系統與產業最佳典範，依此實施，並透過第三方稽核單位驗證，美國勞工部則能以階段性的方式，將臺灣捕撈之漁獲從該清單中移除。



司董事長交換意見。

五、行政院督導相關機關對防制外籍漁工遭強迫勞動的處置及策進作為：

- (一)針對遠洋漁業外籍漁工的勞動條件及勞動檢查之分工：

- 1、勞動部表示，外籍漁工如係屬「境內僱用」，且受僱於適用「勞動基準法」行業之勞工，均有該法之適用。從事遠洋漁業之我國漁船，於境外他國當地僱用，並於境外作業、境外解僱，結束作

業後直接送返當地國之外籍漁工，以其僱用地及僱用型態而言，非屬「勞動基準法」之適用對象。勞動部將持續協助農委會檢視「遠洋漁業條例」授權訂定之「境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法」，參考國際公約精神，適時滾動修正。至於遠洋漁船僱用漁工權益之檢(訪)查部分，勞動部與農委會將合作，並檢討規劃執行方式及內容。

- 2、農委會依「遠洋漁業條例」規範訂定「境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法」，係就境外聘僱外籍漁工之資格、許可條件、應備文件、經營者與外籍漁工雙方權益事項、契約內容、仲介機構之核准條件、期間、管理、廢止條件、仲介機構與外籍漁工雙方權益事項、契約內容、管理責任、保證金之一定金額、繳交、退還及其他應遵行事項之辦法。農委會依據前揭規定對我國籍漁船執行訪查，以瞭解有無遵守前述法規。
- 3、行政院防制人口販運及消除種族歧視協調會報第38次會議已決定規劃「漁業與人權」計畫，刻由農委會會商相關部會就本項納入分工與協力。

(二)遠洋漁船業務之溝通平台：

- 1、倘遠洋漁船於海外作業發生需協助事項，外交部將針對個案情形，配合相關機關協處。另我遠洋漁船如在國外港口涉違反C-188公約案件，外交部於接獲相關資訊時即適時處理，通知駐外館處進行協助及瞭解。
- 2、農委會彙製成「C-188公約案件之聯繫通訊錄」，作為相關機關橫向聯繫管道，以利案件之處理。
- 3、交通部已就推動C-188公約國內化政策權責部分(漁船住艙規範)納入船舶設備規則修正案，該案

已於2020年12月17日公布施行，未來新建造漁船(船長24公尺以上漁船及船長未滿24公尺從事遠洋作業漁船)均應符合該規則規定之漁船居住設備相關規範，將有助於改善我國籍漁船漁民在海上生活條件及環境。另為強化遠洋漁船航行安全，避免船舶間碰撞，該部已於2018年7月27日修正船舶設備規則，規範漁船應裝設船舶自動識別系統船載台(AIS)，該規定配合農委會漁業署補助漁船裝設AIS期程，預定於2021年7月施行。

4、勞動部已建置24小時雙語免付費1955勞工諮詢申訴專線，供在臺工作之外國人以其母語進行法令諮詢及申訴；該專線如接獲境外聘僱外籍漁工申訴，將立即轉請漁政單位協處。經統計，2019年受理境外漁工申訴案件計54件、2020年受理境外漁工申訴案件計81件。

5、內政部：

- (1) 適時修正「防制人口販運法」，予以協助。
- (2) 農委會係行政院防制人口販運協調會報委員，亦為協調會報下境外漁工專案小組之主辦機關，該會漁業署並訂有「我國境外僱用非我國籍船員之遠洋漁船涉嫌違反人口販運防制法爭議訊息受理通報及處理標準作業程序」，針對人口販運案件已有既定之處理程序，於發現疑似人口販運案件交由司法警察機關錄案偵辦。

6、海洋委員會：

- (1) 海洋委員會海巡署依據「海岸巡防法」第4條，可依職權進行涉嫌違反「人口販運防制法」調查，並依農委會漁業署通報、檢察機關指揮之案件進行犯罪事證調查。
- (2) 海洋委員會海巡署在公海登檢之主要任務為

太平洋漁業巡護任務，基於行政一體，將於不影響巡護任務下，協助漁政機關進行海上漁船強迫勞動、人口販運案件調查。

- 7、行政院防制人口販運與消除歧視協調會報下設「境外僱用漁工勞動權益工作小組」，農委會自2016年迄今已召開5次會議討論，另行政院人權保障推動小組下設有移工權益組，可作為溝通或協調聯繫平台。

(三)避免漁獲列入強迫勞動產品之聯繫合作機制：

經濟部已請所屬駐外機構瞭解各國有關禁止強迫勞動產品進口之法規研議及趨勢，亦已將相關資料提供農委會。

(四)行政院針對我國身為「轉運國」、「港口國」甚至漁獲「市場國」之相關檢查、管制或漁獲溯源等措施情形：

- 1、經濟部查告，目前我國並無禁止強迫或強制勞動生產之貨品輸入，將密切關注國際趨勢發展及各國立法趨勢再作研商。倘未來研擬漁獲相關之檢查、管制或溯源措施有涉及經濟部部分，將配合辦理。
- 2、農委會對漁業部分有做漁業港口國管制，做卸魚檢查。外國籍漁船進入我國港口，期依C-188公約規範進行港口國檢查，雖我國未能簽署C-188公約，然行政院前已請勞動部主政進行該公約國內法化之研議，未來C-188公約國內法化對外國籍漁船進我國港口之檢查法源及各檢查項目的權責機關應有安排。
- 3、我國雖非聯合國會員國，但行政院已於2016年發布新聞稿「支持『聯合國糧農組織』港口國措施協定強化打擊非法捕魚」，並依遠洋漁業條例授

權，公告施行「非我國籍漁船進入我國港口許可及管理辦法」，可對進入我國港口之外籍漁船進行卸魚檢查，確保在我國港口卸下漁獲之合法性，並防堵非法漁獲進入我國市場。

- 4、基於港口國權能刻正研議修正前揭辦法，農委會將於近期預告於前揭辦法第2條納入倘經國內法院判定、或由國際組織、外國政府通報違犯人口販運罪或涉強迫勞動案，列為不予許可進港之條件。
- 5、該院後續將研議有關管理議題納入「漁業與人權」計畫構建推動。

六、農委會漁業署對於漁船涉強迫勞動的處置及策進作為：

(一)訪查人力業務職掌及人力配置：

- 1、聘用駐外漁業專員之依據：農委會漁業署依「強化國際合作打擊非法漁業計畫」及遠洋漁業條例，向行政院提報農委會漁業署核增駐外聘用人員聘用計畫書，並於2016年經行政院核准，增列8人在案。
- 2、農委會漁業署自2017年起以試辦方式進行，試辦期間係以既有人力兼任進行訪查，混合國外駐點專員。2018年起每年編列預算以計畫聘僱訪查員，實施訪查員計畫，訪查員人數自2018年6名至2020年增加至10名。目前農委會漁業署聘有16名訪查員(10名國內港口時訪查員、派駐國外漁業專員6名)。
- 3、漁業專員派駐情形：模里西斯(1人)、南非(1人)、馬紹爾群島(1人)、斐濟(1人)、美屬薩摩亞(1人)、帛琉(1人)、東港(4人)、前鎮(4人)、蘇澳(2)人。其中國外漁業專員2名係正式公務員，其餘4名為

聘用檢查員；訪查員專業背景包括財經法律、企業管理、國際貿易、文化研究與英、日文等外文系所。

- 4、農委會漁業署查復表示，核派駐外漁業專員之業務職掌主要勤務包括：(1)辦理漁船轉載、卸魚及證照等各項檢查。(2)辦理漁政宣導、開立漁獲證明、收照處分執行。(3)協助漁船處理人道救援等緊急事故。(4)其他與當地漁業組織、漁政官員協商溝通等相關事宜。
- 5、一般駐外漁業專員係僅1人在港進行前揭查察項目，平時係於業務執行，適時以抽查方式對外籍漁工以問卷進行訪查，以瞭解經營者及仲介是否確實遵守管理辦法之相關規定，惟倘接獲舉報、申訴等相關訊息，均會列入優先訪查名單，2020年亦有訂定目標人數500人。
- 6、駐外漁業專員之訪談時機，係我國遠洋漁船進入國外港口轉載、卸魚時，適時對外籍漁工以問卷方式進行訪查，以瞭解經營者及仲介是否確實遵守管理辦法之相關規定。
- 7、農委會漁業署查復表示，訪查員人數確有不足，如按每年現行訪查方式，大約訪查100艘漁船，倘須達到300艘以上，至少需提升至50人以上。惟倘以現行訪談外籍漁工人數每年約500人計算，若每4年對所有外籍漁工至少訪談1次，至少需增加至100人以上，訪查員後續並需進行一連串案件研析、辨別等事項，均耗費大量人力資源。故農委會漁業署鼓勵遠洋漁船配置海事寬頻衛星設備，目前規劃1艘遠洋漁船進行「漁船WIFI試驗計畫」，透過網路技術提供船上船員生活資訊功能，及與外界親友聯繫，間接減少紛爭，降

低訪查人力需求。

(二)現行我國遠洋漁業之漁工勞動條件政策：

- 1、農委會於2017年1月20日依據「遠洋漁業條例」授權，公告實施「境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法」，強制外籍漁工、經營者及仲介機構(倘有委託時)三方彼此簽訂契約。其中外籍漁工與經營者之勞務契約為定型化契約，載明基本權益保障事項。該辦法亦將境外僱用外籍漁工的工資訂定基本薪資、律定每日休息時間、要求為外籍漁工投保意外、醫療保險及一般身故保險、將其生活待遇等納入規範，並強制建立定型化契約，建立申訴制度、訪查員制度，以及將仲介機構納入管理、大幅提高漁船船主及仲介機構違規之罰則，以強化境外僱用外籍漁工權益保障。
- 2、農委會著手推動新改/建造漁船改善船上船員居住空間，持續輔導新建遠洋漁船符合C-188公約規範建造(加強宣導24公尺或300總噸以上新建漁船應依公約規範建造)，以符合該公約空間標準，並於外籍漁工主要活動之國內港口增建船員休憩設施，提升外籍漁工生活品質。
- 3、C-188號公約於2017年11月16日生效，行政院已責成勞動部主政，相關部會積極配合辦理將該公約國內法化工作，初步檢視目前我國相關規定大致符合公約之原則，惟有少數規定仍需調整，後續將持續滾動修正至與公約管理方向一致。

(三)農委會漁業署歷年來對遠洋漁船之勞力剝削的改善情形：

農委會漁業署就歷年來對遠洋漁船之勞力剝削的改善情形，詳如下表所示：

表4 農委會漁業署歷年來對遠洋漁船之勞力剝削的改善情形

年度	訂定措施或項目	效益
2002	漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項	解決漁業勞動力缺乏，並掌握遠洋漁船僱用外籍漁工人數。
2015	訂定我國遠洋漁船「境外僱用外來船員之遠洋漁船涉嫌人口販運防制法爭議訊息通報及後續處理標準作業程序」	作為境外聘僱外籍漁工於國內、外發生指控涉嫌人口販運案件時之標準流程
2016	立法院通過「遠洋漁業條例」	作為授權訂定境外僱用外籍漁工之法源依據，提升境外僱用外籍漁工相關權益保障法律位階
2017	發布「境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法」	保障境外僱用外籍漁工權益，包括： <ol style="list-style-type: none"> 1. 強制簽訂定型化勞務契約，並須申請僱用許可。 2. 規範基本工資450美金(原為雙方議定，2016年約300至350美金)。 3. 參照C-188公約規範每日休息時間至少10小時(原無規定)。 4. 增加一般身故保險金不得低於100萬元(原僅為意外險50萬元)。 5. 建立仲介機構許可制，排除以自然人身份從事仲介。 6. 仲介連帶保證責任、保證金(150萬至500萬元)及評鑑制度(原主要由漁業團體或漁會評鑑，改由公正客觀之評鑑委員會評鑑)。 7. 建立申訴制度。 8. 明定船主照顧事項等基本保障，並要求提供漁工申訴之便利條件。
	發布「境外僱用非我國籍船員仲介機構服務品質評鑑作業要點」	藉以督促仲介機構注重經營管理及提昇服務品質，維護境外僱用外籍漁工仲介秩序，並做為遠洋漁業經

年度	訂定措施或項目	效益
		營者選擇仲介機構之參據。
	發布「境外僱用非我國籍船員船居生活照顧服務計畫書審查原則」	作為審核境外僱用外籍漁工之依據。
	研擬試行外籍漁工訪查問卷	作為訪查員訪談外籍漁工是否瞭解自身權益之標準。
2018	建立訪查制度，透過國內訪查員及駐外漁業專員(或檢查員)就我國遠洋漁船境外僱用外籍漁工返回我國內港口或進入國外駐點港口時進行工作條件及權益保障訪查。	藉以瞭解境外僱用之外籍漁工是否瞭解自身權益，以及經營者是否善待外籍漁工。訪查結果顯示經營者涉嫌違規者，將專案進行後續調查處置，倘有具體事證，將依法嚴予處分或將涉嫌人口販運者移送刑事調查。
	訂定「訪查境外僱用非我國籍船員標準作業程序」	作為訪查員向境外僱用外籍漁工進行訪查時之依據，並避免訪談模式之差異。
	試評鑑境外聘僱外籍漁工仲介機構	督促仲介機構經營管理及提昇服務品質，作為遠洋漁業經營者選擇仲介機構之參據，並達到擇優汰劣之效。
2019	修正「境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法」，要求經營者及仲介機構告知外籍漁工權利義務事項，並全程錄音、錄影保存，及提供外籍漁工契約留存之義務。	確保經營者或仲介機構聘僱之外籍漁工瞭解自身權利義務。
	行政院人權保障推動小組決議由勞動部擔任C-188公約國內法化主政機關，其他相關部會積極配合勞動部國內法化作業。	C-188公約規範內容涉及勞動、航政、衛生等相關部會權責，農委會配合該部盤點並進行國內法化，以保障外籍漁工權益。
	修正「漁船建造許可及漁業證照核發準則」，放寬新建造或改建漁船之條件，以符合C-188	增加誘因以改善漁船居住友善空間，並落實漁業工作公約。

年度	訂定措施或項目	效益
	公約空間標準。	
	自2019年起正式評鑑境外聘僱外籍漁工仲介機構。	督促仲介機構經營管理及提昇服務品質，作為遠洋漁業經營者選擇仲介機構之參據，並達到擇優汰劣之效。
2020	修正「境外僱用外來船員之遠洋漁船涉嫌人口販運防制法爭議訊息通報及後續處理標準作業程序」，將「疑似人口販運案件通報表」納入，以加速通報時間。	建立以通報表方式，加速通報以掌握時效性。
	發布「違反遠洋漁業條例第26條第1項及第3項所定境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法案件裁量基準」。	建立明確及一致性規範，對違反境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法有關經營者與外籍漁工雙方權益事項、契約內容、管理責任規定之案件，提升執法效率與公信力。
	增聘訪查員至10名，並增聘印尼語專職通譯。另製作訪查前定型化影音以向外籍漁工宣示保護受訪者權益。	增加訪查員人數與專職通譯強化訪查能量。另利用製作訪查前定型化影音以簡化翻譯流程，並避免翻譯語意差異產生誤解。
	補助臺灣基督長老教會海員漁民服務中心設立旗津服務站。	提供外籍漁工關懷照顧服務，並於該服務站置放申訴單，增加申訴管道。
	修正「投資經營非我國籍漁船許可辦法」第2條及第6條，規範我國人不得利用權宜漁船從事人口販運等行為。	避免我國人利用權宜漁船以強迫勞動、人口販運方式降低成本以競爭漁業資源。

資料來源：農委會。

(四)2012年迄今，農委會漁業署對遠洋漁船進行勞動檢查/問卷調查之人力配置情形：

有關2012年迄今，農委會漁業署對遠洋漁船進行勞動檢查/問卷調查之人力配置情形，詳如下表所

示：

表5 2012年迄今農委會漁業署對遠洋漁船進行勞動檢查/問卷調查之人力配置情形

年度	問卷訪談		會同勞政單位進行勞動檢查(次數)	查處結果		裁處情形
	訪談船隻數量	訪談件數		違反船隻數量	遭勞動剝削漁工人數	
2012	--	--	--	--	--	--
2013	--	--	--	--	--	--
2014	--	--	--	--	--	--
2015	--	--	--	--	--	--
2016	--	--	--	--	--	--
2017	30	56	--	8	79	裁處漁船共8艘，其中未經許可8艘、罰鍰共138萬元整。
2018	219	806	14	48	137	裁處漁船共48艘，其中未經許可46艘(罰鍰金額698萬元、收照24個月)、其他類型2艘(罰鍰金額125萬元、收照5個月)、仲介機構未與經營者及外籍漁工簽訂契約(罰鍰金額200萬元)、罰鍰共1,023萬元整，收照29個月，移送法辦3件。
2019	199	720	--	19	405	裁處漁船共79艘，其中未經許可76艘(罰鍰金額914萬元)、其他類型3艘(罰鍰金額160萬元、收照1月)、非法仲介(罰鍰400萬元)、罰鍰共1,474萬元整，收照1個月，移送法辦3件。
2020 (統計至9月底)	96	520	--	112	370	裁處漁船共112艘，其中未經許可96艘(罰鍰金額906萬元)、其他類型16艘(罰鍰金額545萬元、收照10月)、罰鍰共1,451萬元整，收照10個月，移送法辦8件(其中2件為FOC船)。

資料來源：農委會。

(五)農委會未來規劃方向：

農委會就薪資、法規、勞動條件、居住環境等方面進行規劃因應，包括如下：

- 1、薪資：考量在產業界可承受條件下，逐步提高境外僱用外籍漁工待遇。
- 2、法規：
 - (1) 配合勞動部就國際勞工組織之C-188公約進行國內法化。並在符合該公約空間標準下，放寬新建造或改建漁船之條件，持續與航政機關合作推動改善船上船員居住空間。
 - (2) 修正「投資經營非我國籍漁船許可辦法」，曾犯有人口販運經有罪判決確定者不予許可，已許可者，廢止其許可。
 - (3) 著手修訂「非我國籍漁船進入我國港口許可及管理辦法」，對涉人口販運或強迫勞動之外國籍漁船，不允許靠泊我國港口。
- 3、勞動條件：
 - (1) 目前規定已參照C-188公約規定每日最低休息10小時，後續將持續進行訪查、加強查察工作(含工資不足、不當對待)。
 - (2) 採行鼓勵或補助漁船設置WIFI之方式，擴大申訴或與外界聯繫。
- 4、居住環境：提供規劃設置陸上生活照顧處所，目前已規劃前鎮漁港籌建船員服務中心、並將南方澳大陸船員岸置處所轉型為漁工會館。
- 5、輔導業界參與漁業改進計畫(FIP)或海洋管理委員會(Marine Stewardship Council, MSC)認證制度，強化企業社會責任。

七、勞動部對防制外籍漁工遭強迫勞動的處置及策進作為：

(一)針對本案「大旺號」、「金春12號」漁船涉犯強迫勞動之處置：

- 1、勞動部於2020年10月5日獲駐美國代表處經濟組2020年9月30日函知，美國勞工部依2005年「人口販運被害人保護再授權法」授權進行調查，並於2020年9月30日公布「2020年童工或強迫勞動生產之貨品清單」，指出共78個國家、155項產品(依美國勞工部官網顯示，貨品清單包含來自77個國家的155項產品)為童工或強迫勞動所製。
- 2、遠洋漁業重大違規處分及涉外突發事件之政策協調等遠洋漁業管理事項，主要為農委會權責，勞動部未曾獲悉遠洋漁船商品曾遭美國海關與邊境保護局發出扣押令等情事。
- 3、勞動部查復表示，「大旺號」、「金春12號」進入我國高雄港時，由於該兩艘船為權宜船，於我國尚查無相關稅籍、營業登記與投保資料，爰無從主動派員實施查察。此外，該部職業安全衛生署亦未曾接獲該兩艘漁船疑涉違反勞動法令之相關申訴案件或來自於其他部會之通報，故無實施申訴檢查。

(二)權宜漁船之外籍漁工申訴管道、受理申訴案件情形：

- 1、勞動部自2009年7月1日起建置1955勞工諮詢申訴專線(下稱1955專線)提供中文、泰語、印尼語、越南語及英語等5國語言之服務，外籍漁工倘遭受不當對待，均可撥打1955專線申訴。又權宜船漁工除得向該主管機關進行申訴外，亦得撥打1955專線提出申訴案件，勞動部接獲後，如釐清該等漁工非依就業服務法引進聘僱者，則將該

申訴案件函轉請農委會漁業署等權責機關查處。

- 2、經統計，自2016年至2020年11月底止，1955專線受理非屬就業服務法之外籍漁工申訴案件總計278件，其中2016年計45件、2017年計49件、2018年計55件、2019年計54件及2020年1月至12月計81件。

(三)遠洋漁船的「勞動條件」的檢查監督之管轄權責機關之說明：

- 1、現行我國漁船雇主經營海洋漁撈業，並僱用外籍漁工從事海洋漁撈工作，分為「境內僱用」與「境外僱用」二類型。我國漁船於境外僱用之外籍漁工，屬境外僱用、境外作業之型態，未有我國勞動基準法之適用。惟該等人員之勞動權益，農委會漁業署已另依遠洋漁業條例之授權，訂定「境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法」，以為規範。兩部會法定職掌明確，且自2018年起透過不同之管道及方式進行協調合作。
- 2、至我國人投資、經營非我國籍漁船(FOC)係註冊並懸掛他國國旗之漁船，非屬我國企業，除由農委會漁業署藉由頒布「投資經營非我國籍漁船管理條例」，透過投資許可之方式加以規範管理外，尚無法透過勞動檢查方式加以監督。
- 3、行政院設置人權保障推動小組、防制人口販運及消除種族歧視協調會報，進行人權及防制人口販運相關政府與民間合作、國際交流之審議及協調。經查2020年1月7日行政院人權保障推動小組第38次委員會議曾請農委會提報我國遠洋漁船及權宜船之人口販運防制機制之辦理情形，並督促部會強化外籍漁工勞動權益保障。勞動部未來亦將持續與農委會積極合作，共同為提升外籍漁

工權益保障而努力。

(四) 勞動部對遠洋漁船之漁工權益進行勞動檢查之執行情形：

- 1、勞動部查復指出：該部2020年於規劃「漁業勞動條件專案檢查」(第四季執行)時，已與農委會漁業署合作，由農委會漁業署協助提供法令遵循情況不佳之業者名單，以納為勞動條件專案檢查之實施對象，後續之檢查結果亦將函請農委會漁業署本於權責督促業者改善。
- 2、勞動部已將漁業列為勞動檢查重點檢查對象，責請各地方政府於規劃一般檢查時優先選列，以提升監督檢查量能。
- 3、2012年迄今，勞動部對遠洋漁船之漁工權益進行勞動檢查之執行情形：

有關勞動部2012年迄今對遠洋漁船之漁工權益進行勞動檢查之執行情形，詳如下表所示：

表6 2012年迄今，勞動部對遠洋漁船之漁工權益進行勞動檢查之執行情形

年度	勞動檢查		會同漁政單位進行勞動檢查(次數)	查處結果		裁處情形 (裁處船隻數、裁處情形)
	檢查船隻數量	檢查件數		違反船隻數量	遭勞動剝削漁工人數	
2012	-	-	-	-	-	-
2013	-	5	-	-	-	-
2014	-	2	-	-	-	-
2015	-	10	-	-	-	罰鍰4萬元
2016	-	5	-	-	-	罰鍰2萬元
2017	-	40	-	-	-	罰鍰1萬元
2018	-	66	14	-	-	罰鍰53萬元
2019	-	15	-	-	-	罰鍰23萬元
2020	-	18	-	-	-	罰鍰10萬元

註：

1. 本表係針對從事漁撈業之事業單位進行檢查，並無區分遠洋漁船或近海漁船，亦無檢查船隻數量及遭勞動剝削漁工人數相關數據。
2. 上列資料取自「地方政府勞動條件檢查資訊管理系統」，2012年以

前並無相關統計數據。

3. 資料來源：勞動部。

4、勞動部查復表示，該部目前於國外港口並無配置勞動檢查人力。有關我國籍船員及境內僱用外籍漁工之勞動權益保障，除實施法遵訪視、法令宣導及輔導外，年度檢查部分有規劃實施勞動條件與安全衛生專案及一般檢查等，檢查項目包含出勤紀錄、工資、工時及休息等勞動條件，以及吊掛作業安全、危害性化學品標示與安全衛生工作守則、安全衛生業務主管設置等安全衛生事項。該部自2018年至2020年漁撈業勞動條件檢查合計129場次，違反規定裁罰計34件，2018年至2020年安全衛生檢查合計1,004場次，違反規定裁罰計13件。

(五)國際公約將船旗國管轄視為船旗國概念之延伸，勞動部對境外聘僱漁工適用「勞動基準法」規劃說明：

1、勞動部稱，我國漁船至境外他國當地僱用，並於境外作業、境外解僱，結束作業後直接送返當地國之外籍漁工，非屬「勞動基準法」之適用對象。又「勞動基準法」係國內法，勞工須於我國境內成立僱傭關係，且受僱於適用勞動基準法之事業單位(經公告不適用之部分行業及工作者除外)，始有該法之適用。

2、但基於政府一體，行政院已統合各部會，針對遠洋漁船及所僱用漁工，包括境外僱用外籍漁工須符合C-188公約規範跨部會合作，目前係由勞動部與農委會分依「勞動基準法」及「遠洋漁業條例」分就業管事項合作辦理。

八、外交部對防制外籍漁工遭強迫勞動的處置及策進作

為：

(一)對本案之處置：

- 1、綠色和平曾於2018年2月3日致函外交部、勞動部及農委會漁業署略以，該基金會美國辦公室偕同美國勞工聯合會產業工會聯合會、環境正義基金會及Whole Foods Market等23個非政府組織及企業於2019年12月17日致函美勞動部，要求將一國公海所捕撈漁獲之評鑑納入該部每兩年公告之「童工及強迫勞動製品清單」，並以我國漁船為例，說明強迫勞動常見於遠洋漁船。
- 2、農委會嗣於2020年3月16日函請外交部協助，重申立場稱，該會重視外籍漁工權益，不容許漁船工作發生強迫勞動情事等。外交部於同年3月25日將上述兩函轉請駐美國代表處，適時向美方說明。
- 3、美國在臺協會台北辦事處（AIT/T）於2020年9月29日電郵事前提供第9版「童工及強迫勞動製品清單」，並針對本案於同日及10月20日分別拜會內政部移民署人口販運辦公室及農委會漁業署交換意見。
- 4、外交部於該報告公布後隔日（10月1日）以電郵轉知移民署及農委會漁業署承辦人此事，以利該二單位迅續處。

(二)外交部對曾遭美國海關與邊境保護局發出扣押令，並須提出相關商品非強迫勞動所得情事之遠洋漁船之協助：

- 1、外交部查復表示，僅「漁隆2號」遭美國海關與邊境保護局發出扣押令。
- 2、農委會漁業署於2020年5月15日函文外交部表示，美國海關暨邊境管制局（CBP）於2020年5

月11日發布新聞稿指出，我國籍「漁隆2號」漁船涉有強迫勞動行為，爰依據聯邦法規對其發出漁獲物及漁產製品暫扣令。農委會漁業署認為，美國海關暨邊境管制局（CBP）未請我方協助瞭解取得本案相關事證，亦未給予該漁船經營者陳述意見之機會或提供相關佐證資料，逕為裁處，爰函請外交部轉駐美國代表處協洽美方釐清該船違規事實，並索取調查報告及相關佐證資料。

- 3、駐美國代表處於2020年6月19日函復表示，經多次與美CBP交涉，CBP表示無法揭露本案相關細節，僅提供針對強迫勞動案件之調查啟動方式與相關程序之資料，駐美國代表處另請美國海關暨邊境管制局（CBP）續提供有關受處分人申訴程序與所需提交資料清單。
- 4、農委會漁業署續於2020年7月13日函請我國駐美國代表處，催洽美方釐清該船違規事實，並提供受處分人之申訴程序及所需資料清單等。目前美方尚無進一步資訊回復。

（三）國際針對防制強迫勞動商品輸入的處置情形：

- 1、經洽詢紐西蘭商工辦事處(NZCIO)轉請紐西蘭政府獲復以，紐國國會於1996年所通過「海關與消費稅法」(Customs And Excise Act 1996)之禁止進口(Prohibited Imports)部分即明文規定，紐國禁止任何強制勞動（包括監獄勞工）全部或部分生產之物品進口，倘為禮品或做私人用途則不受此限；該項規定適用於販售上述物品之任何個人、公司與企業。另紐國關務局(Customs Service)有關「禁止與限制進口」(Prohibited and Restricted Imports)之規範，亦涵蓋上述強制與強迫勞動之貨品。另紐國政府為消弭國內一切形式之強制與強

迫勞工、童工與移工，業已制定涵蓋罰責、補償與救濟等相關法令，例如“Crime Act 1961”明列有關未滿18歲之強迫童工罰責，“Immigration Act 2009”亦有禁止剝削與強迫非法移工及短暫移工之規範。另紐國於2019年12月批准國際勞工組織(ILO)之「強迫勞動公約之2014年附加議定書」(Protocol 2014 to the Forced Labour Convention)

2、查「跨太平洋夥伴全面進步協定」(以下簡稱CPTPP)第19.6條規定：「各締約方認可消除一切形式之強迫或強制勞動之目標，包括強迫或強制童工。考量全體締約方皆已接受第19.3條(勞動權)相關之義務，各締約方亦應透過其認為適當之方式阻止由其他來源進口之全部或一部由強迫或強制勞動所生產之貨品，包括強迫或強制童工所生產之產品。」，明文規範禁止童工或強迫勞動生產之貨品輸入。目前CPTPP成員國包括澳洲、汶萊、加拿大、智利、日本、馬來西亞、墨西哥、紐西蘭、秘魯、新加坡及越南等11個國家。基於我國與CPTPP各成員國經貿關係緊密，為參與區域整合、擴大出口市場，近年我國與各成員國進行廣泛接觸、積極爭取加入CPTPP，同時亦進行國內相關法規之調整，以期與國際法規接軌。至我國是否需比照前揭CPTPP意旨，擬訂禁止童工或強迫勞動生產之貨品輸入等相關規定，因事涉主管機關經濟部權責，外交部尊重該部之政策決定。

九、內政部對防制外籍漁工遭強迫勞動的處置及策進作為：

(一)對本案之處置：

1、移民署於2020年9月25日上午接獲美國在台協會

(AIT) 政治組來電稱，美國勞工部即將於2020年9月30日發布「童工或強迫勞動生產之貨品清單」(the List of Goods produced by Child Labor or Forced Labor)，AIT政治組官員(職銜為Political Officer) Jason Hwang(黃光杰)將於2020年9月29日上午11時赴移民署拜會工作層級人員，就該報告中之勞力剝削與遠洋漁工議題進行意見交流。

- 2、AIT政治組官員黃光杰及助理黃華璽於2020年9月29日上午11時與移民署移民事務組副組長林萬益等相關人員會晤。該次拜會之旨趣係因「童工或強迫勞動生產之貨品清單」，來自臺灣之漁獲首次被列入，AIT爰認有先行告知我方之必要，另AIT亦將就此相關議題與權責機關進一步接觸及討論。
- 3、移民署旋於2020年9月30日函告農委會漁業署上述案情，並提供相關資料。
- 4、查「大旺號」、「金春12號」兩艘漁船進入我國高雄港前，應依「非我國籍漁船進入我國港口許可及管理辦法」向主管機關申請許可，並依入出國及移民法第48條規定，通報預定入出國時間及外籍漁工、乘客之名冊。另該兩艘漁船經農委會漁業署核准後，由交通部航港局進港預報審查，並經過CIQS(財政部關務署之貨物檢查、移民署之證照查驗、衛生福利部疾病管制署及農委會動植物防疫檢疫局分別負責人員及動植物檢疫，與海洋委員會海巡署之船舶安全檢查)檢驗，始完成入境臺灣程序，針對漁船進入我國港口部分，其間無涉警政署相關需檢查之程序。另，依海岸巡防機關與警察移民及消防機關協調聯繫辦法第2

條第1項第1款規定，於海域之涉嫌犯罪案件由海巡機關調查，故「大旺號」與「金春12號」漁船疑涉人口販運案件，由前揭機關辦理，警政署未介入調查偵辦。

(二) 海域海岸犯罪調查法令依據：

1、警政署部分：

- (1) 依「內政部警政署組織法」第2條第1項第3款，警政署協助偵查犯罪、涉外治安處理、國際警察合作及跨國犯罪案件協助查緝之規劃、執行。
- (2) 針對商港區域內之治安秩序維護及協助處理違反港務法令事項，依商港法第5條，由港務警察機關執行。
- (3) 依「內政部警政署港務警察總隊組織準則」規定，各港務警察總隊於交通部航港局所轄區域與工業專用港港區之治安秩序維護及協助災害危難之搶救，處理港區犯罪偵防及刑事案件。依港務法令執行職務時，並受交通部航港局之指揮、監督。

- 2、移民署部分：依「內政部移民署組織法」第2條，移民署掌理入出國、移民及人口販運防制政策、協調及執行；入出國（境）證照查驗、許可及調查；入出國（境）安全與移民資料之蒐集及事證之調查；跨國（境）案件之處理及協調。

3、行政院海洋委員會海巡署(下稱海巡署)部分：

- (1) 依海岸巡防法第2條規定，海巡署執法範圍包括臺灣地區之海水低潮線以迄高潮線起算500公尺以內之岸際地區與近海沙洲。另依該法第3條，該署執行入出港船舶或其他運輸工具之安全檢查，及海域、海岸、河口與非通商口岸之查緝走私、防止非法入出國、執行通商口岸人

員之安全檢查及其他犯罪調查等事項。

- (2) 依海岸巡防機關與警察移民及消防機關協調聯繫辦法第2條規定，於海域之涉嫌犯罪案件由海巡機關調查，但海上聚眾活動由海巡機關及警察機關共同處理；另於海岸屬走私、非法入出國及與其相牽連之涉嫌犯罪案件，由海巡機關調查，其他涉嫌犯罪案件則由警察機關調查。
- (3) 另依海岸巡防機關實施檢查注意要點規定，海巡署對於海域及港區之船舶有登臨檢查之權限。

(三) 權責劃分：

- 1、海域之涉嫌犯罪案件由海巡機關調查。
- 2、海岸之犯罪案件：
 - (1) 自海水低潮線以迄高潮線起算500公尺以內之岸際區域及近海沙洲為海巡機關執法範圍；
 - (2) 惟非與走私、非法入出國案件相牽連者，由警察機關執行犯罪調查。
 - (3) 違反入出國及移民法規，由移民署依其法定職掌進行偵辦。
 - (4) 針對人口販運案件，各司法警察機關（移民署、海巡署、法務部調查局及警政署）均得依職權調查偵辦。

(四) 對本案漁船可能涉犯人口販運之說明：

- 1、各該遭美國暫扣之漁船外籍漁工之處境與所受待遇，似合乎人口販運防制法第2條人口販運之定義「指意圖使人從事性交易、勞動與報酬顯不相當之工作……故意隱瞞重要資訊……不當債務約束……或以前述方法使之從事性交易、勞動與報酬顯不相當之工作」，惟仍須視個案之案情與具體犯罪行為而定。

- 2、另美方將我國遠洋漁船漁獲列入「童工或強迫勞動生產之貨品清單」，係執行其2005年「人口販運被害人保護重新授權法」(Trafficking Victims Protection Reauthorization Act of 2005)，目的在於提高大眾對童工及強迫勞動之認識，並促進解決此類問題之努力，與我國人口販運防制法之範疇與作用不同。
 - 3、另依聯合國人口販運議定書(巴勒摩公約)第2條宗旨之(a)內容略為，「預防」和「打擊」人口販運特別是販運婦女及兒童，第5條為「刑事定罪」規定，第6條為「被害人之協助及保護」、第9條為「預防販運人口」規定等。其中，第9條第2項規定，締約國應努力採取諸如研究、宣傳和新聞媒體活動等措施，並實施種種社會和經濟舉措，以預防和打擊人口販運。
 - 4、有關人口販運定義，係用以作為律定刑事、社會、經濟等措施，故定義為基礎概念，與罰則係分開處理。
- (五)內政部權責對我國遠洋漁船漁獲遭美國認定強迫勞動生產之貨品禁止入境之調查或後續處置：
- 1、我國遠洋漁船於海上發生強迫勞動生產之情事，如涉及人口販運犯罪，依國際習慣法之普遍管轄原則及船旗國管轄原則，我國具有司法管轄權。惟就海岸巡防機關與警察移民及消防機關協調聯繫辦法第2條第1項第1款規定，於海域之涉嫌犯罪案件由海巡機關調查，故依機關權責與管轄劃分，內政部警政署及移民署較難執行我國遠洋漁船海上違反人口販運案件之調查工作。
 - 2、如被害人在我國陸地獲救，由相關司法警察機關或依檢察官指揮，溯源調查相關犯罪行為。

(六)近年來內政部追訴之漁船疑似涉犯人口販運/強迫勞動案件及處理情形如下：

- 1、高雄地檢署於2016年偵辦越南籍失聯移工案件時，獲悉高雄港有多名權宜船外籍漁工於登岸時遭拘禁於環境惡劣處所，直至工作之漁船出港，部分漁業公司及岸置所從業人員非法剝奪外籍漁工行動自由，涉嫌違反人口販運防制法，遂指揮南區事務大隊及高雄市政府警察局、海洋委員會海巡署組成專案小組共同偵辦，終破獲85名外籍漁工遭非法限制行動自由，其中23人鑑別為人口販運被害人，惟跨境人口販運案件偵辦難度甚高，歷經3年，該案之人口販運罪經臺灣高雄地方法院於2019年11月作成無罪判決(2017年度訴字第789號)²⁶。(此處內政部查復資料說明有誤，詳如註腳說明)
- 2、移民署於2020年5月調查「大旺號」遠洋漁船所僱之外籍漁工未經許可入境案件，發覺涉有人口販運情形，全案已於2020年12月7日移送高雄地檢署。

十、檢警機關處置涉犯強迫勞動案件情形：

(一)人口販運處理機制

- 1、為積極打擊人口販運的犯罪行為，我國於2006年11月頒布「防制人口販運行動計畫」，2007年2月成立「行政院防制人口販運協調會報」(2020年5月8日更名為「行政院防制人口販運及消除種族歧視協調會報」)，2009年6月1日起施行《人口販

²⁶ 此案係為2016年5月20日高雄地檢署指揮百餘名警力，赴高雄市3處外籍漁工的岸置所進行搜索，查獲越南、菲律賓、印尼、坦尚尼亞等國籍共計81名外籍漁工遭非法限制行動自由，經檢察官2017年起訴我國籍被告19人涉有違反人口販運防制法罪嫌，於2017年8月31日起訴在案。臺灣高雄地方法院審理並回覆監察院，已於2019年12月對7名國人分別判處1年6月、1年2月、10月不等之有期徒刑。此處內政部查復資料說明有誤。

運防制法》。

- 2、據人口販運防制法第9條第1項規定：「警察人員、移民管理人員、勞政人員、社政人員、醫事人員、民政人員、戶政人員、教育人員、觀光業及移民業務機構從業人員或其他執行人口販運防制業務人員，在執行職務時，發現有疑似人口販運案件，應立即通報當地司法警察機關。司法警察機關接獲通報後，應即接辦處理及採取相關保護措施。」
- 3、農委會訂有我國遠洋漁船「境外僱用外來船員之遠洋漁船涉嫌人口販運防制法爭議訊息通報及後續處理標準作業程序」，倘有接獲疑似涉及或經舉報涉嫌人口販運之案件，依前述程序將相關資料移送司法警察機關偵辦。至於接獲我國人在權宜船(FOC)涉及人口販運的案件，依人口販運防制法通報司法警察機關偵辦。

(二)自2008年至2020年10月止各司法警察機關查緝人口販運案件數統計情形：

有關2008年至2020年10月止各司法警察機關查緝人口販運案件數統計情形，詳如下表所示：

表7 2008年至2020年10月止各司法警察機關查緝人口販運案件數統計表

單位：件

年度	查緝 總件數	案件類型		
		勞力剝削	性剝削	器官摘除
2008	99	40	59	0
2009	88	46	42	0
2010	123	77	46	0
2011	126	73	53	0
2012	148	86	62	0
2013	166	84	82	0
2014	138	51	87	0
2015	141	44	97	0
2016	134	40	94	0
2017	145	37	108	0
2018	133	38	95	0
2019	143	32	111	0
2020(10月)	134	23	111	0
內政部警政署	118	13	105	0
內政部移民署	10	7	3	0
海洋委員會 海巡署	1	0	1	0
法務部調查局	5	3	2	0

註：

1. 製表日期：2020年11月25日
2. 製表單位：移民署移民事務組
3. 資料來源：內政部警政署、移民署北、中、南區各事務大隊、海洋委員會海巡署、法務部調查局（案件數以移送「刑事案件移送書」時間為準）。

（三）自2008年至2020年10月止，各地檢署執行防制人口販案件成效報告：

有關自2008年至2020年10月止，各地檢署執行防制人口販案件成效報告，詳如下表所示：

表8 自2008年至2020年10月止各地檢署執行防制人口販案件成效報告

	起訴及聲請簡易判決處刑	羈押	判決有罪
	件	人	人

	性剝 削	勞 力 剝 削	小 計	性 剝 削	勞 力 剝 削	小 計	性 剝 削	勞 力 剝 削	小 計	性 剝 削	勞 力 剝 削	小 計
2008			165			601			49			287
2009	83	35	118	233	102	335	21	1	22	191	85	376
2010	76	41	115*	346	110	441*	43	4	46*			300
2011	80	72	151*	259	179	437*	35	7	42*			174
2012	136	34	169*	408	57	458*	41	1	42*			300
2013	84	46	127*	219	103	334*	22	1	22*	202	61	270*
2014	88	21	102*	153	52	184*	18	4	19*	146	32	175*
2015	53	12	63*	128	25	148*	30	4	30*	135	33	163*
2016	54	18	69*	132	45	171*	11	6	17*	153	22	162*
2017	68	19	87*	182	66	248*	21	2	23*	57	8	62*
2018	46	24	70*	72	40	112*	11	1	12*	45	5	50*
2019	57	14	71*	100	22	122*	16	2	18*	43	7	50*
2020 (10 月)	53	15	65*	86	24	106*	14	7	21*	45	5	49*

註：

1. *人口販運類別(性剝削、勞力剝削、器官剝削)自98年6月起以複選統計；若1案件或被害人遭受性剝削或勞力剝削之雙重情形，在各類型均納入計數，因此有案件總數與類型加總數不同之情形。
2. 製表日期：2020年11月24日
3. 製表單位(節錄)：移民署移民事務組
4. 資料來源：法務部統計處。

十一、司法機關處置涉犯強迫勞動案件情形：

(一)司法院查復本院指出，有關於我國領域外，在我國籍漁船上涉犯人口販運罪嫌之司法權一節，查司法權有無應依具體個案情節認定之，司法院為司法行政機關，除司法院大法官依法定程序解釋憲法和統一解釋法律與命令外，並無釋示具體法律問題之權責，該院未便表示意見。

(二)有關對人口販運罪犯處以適當刑期部分，該院基於維護審判獨立之原則，法官對具體個案量刑之裁量，如已斟酌刑法第57條各款所列之情狀，且所宣告之刑符合比例原則，平等原則，亦未逾法定刑範

圍，原則上應予尊重。

- (三)惟為使法官辦理人口販運案件能妥適量刑，兼顧罪責原則、刑罰目的，並融入人民之觀點，司法院邀請審、檢、辯、學及被害人保護團體，研議制定「焦點團體建議法院辦理人口販運防制法第31條、第32條之罪量刑審酌事項參考表」，並彙整於「刑事案件量刑審酌事項參考手冊」，於107年8月24日函送各法院供法官量刑參考。又為避免量刑歧異，並提升量刑之公平與透明，司法院已於「類似判決刑度資訊檢索系統」內建置人口販運防制法第31條、第32條案件之刑度檢索資訊，提供法官處理人口販運案件量刑之參考，並持續促請各級法院法官於辦理此類案件時參考上開量刑資料。
- (四)另刑事案件之統計係依判決書主文內容蒐集被告相關罪刑等資料，囿於被告是否經營漁船或該漁船之船旗國籍，尚非裁判書主文應記載事項，爰無法提供我國國人經營掛外國籍船旗漁船涉犯人口販運防制法情事及其判刑之相關數據。
- (五)據上，地方法院刑事第一審訴訟案件被告違反人口販運防制法第31條至第34條之案件數，詳如下表所示：

表9 地方法院刑事第一審訴訟案件被告違反人口販運防制法第31條至第34條之案件數

(2015年1月至2020年7月)

單位：件

年度 法令規定	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (1-7月)	總計
人口販運防制法第31條(性剝削)	5	7	5	4	6	5	32
人口販運防制法第31條、第32條(勞力剝削)				1	1	1	3
人口販運防制法第32條	5	5	3	6	7	4	30
人口販運防制法第32條、第33條				1		1	2
人口販運防制法第33條	1			1			2
小計	11	12	8	13	14	11	69

註：

1. 本表資料範圍係地方法院刑事第一審訴訟終結案件，且案件中任一被告任一罪為違反人口販運防制法第31條至第34條即列計1件。
2. 資料來源：司法院。

十二、約詢相關機關重點摘述：

(一) 行政院羅秉成政務委員：

1、目前權宜漁船只有「投資經營非我國籍漁船管理條例」管理，至於僱用外籍漁工的仲介公司，由不同機關的不同評鑑制度予以管理，而「大旺號」漁船外籍漁工的仲介公司-○○○公司是否經辦國內或國外的漁工仲介，相關機關應予以注意，如有涉及監禁外籍漁工的刑事責任，應由法務部瞭解有無調查監禁的範圍，再予處理。

2、(問：行政調查跟司法調查是沒有衝突的，本案漁

船已抵達臺灣，漁工被剝奪自由，但行政機關究卻都未加以檢查管理，請說明行政處理情形？）「大旺號」、「金春12號」等兩艘漁船都由高雄地檢署立案調查中，行政部分之漁工仲介○○○公司涉刑事法，應仍由地檢署調查，行政查處應由勞動部、農委會兩部會說明清楚行政上是否可進行調查。第2，權宜船的管理，由農委會漁業署補充說明。

- 3、有關修訂相關子法的過程均已積極主動跟美國溝通。目前也有推動C-188公約公約國內法化；權宜船(Foc)涉及犯罪嫌疑，在我國領海是可以司法調查，但行政的方式是以撤銷經營或列入黑名單，不准靠岸，基本上由這種方式處理。
- 4、(問：不論是《海洋法公約》或《聯合國打擊跨國有組織犯罪公約關於預防、禁止和懲治販運人口特別是婦女和兒童行為的補充議定書》，皆僅容許我國能蒐集相關證據，通知該船船籍國，請求船籍國處罰該船。惟據復，我國近10年來依據上開公約規定，移請處罰該國權宜船的案件為「零」，相關機關有何說明？)此部份行政院及相關機關會改進。
- 5、涉犯人口販運防制法第9條規定之責任通報人員包含漁業從業人員。
- 6、(問：為何四艘漁船漁獲會被美國列入強迫勞動名單？究問題何在？)美方的公布情形，等一下由農委會漁業署說明；農委會漁業署張署長定期與民間團體對話，本人的辦公室也是如此。在企業人權之漁業人權行動計畫之中，包含如何與業者展開對話。究幾艘漁船的漁獲被美國列入強迫勞動名單？情形如何？相關機關請說明，也請經濟部

說明相關的影響。此為警訊，我們是漁業大國漁獲卻無法賣到美國，應首要注意。有關檢查人力不足，農委會漁業署現行考量以科技的方式處理，以補助業者的方式增加誘因加裝WIFI，慢慢輔導轉為漁船的基本配備，目前考量規劃中。在還沒完成前，已請勞動部協助，勞動部對本國勞工及移工進行勞動檢查，沒檢查境外聘僱外籍漁工，目前考量強化勞動部與農委會漁業署的合作。另，確實對外溝通要加強，在行政院人權保障委員會下設置移工小組，有邀請民間團體人員參與其中，加強溝通。

- 7、(問：我國除有權宜船管理外，尚具有漁工「轉運國」、「港口國」甚至漁獲「市場國」的任務。跨部會去避免被列入強迫勞動產品，扭轉台灣的聲譽。再者，現行雖有2020年5月8日更名之「行政院防制人口販運及消除種族歧視協調會報」處理人口販運協調事宜，惟一旦個案發生時，例如本案為例，仍由外交部、交通部、勞動部、內政部、海洋委員會等相關機關分別自行聯繫溝通處理。資訊整合平台、機制聯繫應再努力。另，遠洋漁工是否適用勞動基本法？為何不適用？)早年行政院確實有決議境外聘僱漁工不適用勞動基準法，當時是以大陸漁船為時空背景的考量，但遠洋三法立法後，境外僱用的契約行為都在境外，工作地在我國漁船，勞動部遂認定不再適用勞動基準法。立法將外籍漁工二分法之後，同一條船上有三種制度，包含本國勞工、境外聘僱外籍漁工及境內聘僱外籍漁工等，尤其遠洋漁工更是辛苦。某種情形之下，農委會漁業署管理上是吃力的，要兼顧勞動權益及漁獲的管理，立法

後，朝向將外籍漁工的勞動條件，更拉近勞動基準法的條件，我國勞動基準法是陸地法，實難運用到海上，此有歷史背景的議題。

- 8、仲介公司一旦涉及人口販運罪嫌，將依法辦理；至於權宜船的外籍漁工所簽的契約涉及強迫勞動是否依法辦理，在於法源問題。

(二) 移民署：

- 1、黃齡玉組長：(問：「強迫勞動」是否屬「人口販運」態樣之一?) 人口販運防制法第2條人口販運「勞力剝削」之定義已包含強迫勞動，「強迫勞動」係勞力剝削的一種樣態。

- 2、石村平科長答：

- (1) (問：為何「大旺號」、「金春12號」等兩艘漁船的人口販運鑑別結果不同？有無被打是否為鑑別的標準？誰來決定?) 人口販運被害人鑑別時係依綜合判斷，並由社工、法律扶助基金會律師或民間團體陪同鑑定，「金春12號」漁船最後鑑別非被害人，或許是工作薪資都有匯回去家鄉。
- (2) 「金春12號」漁船的外籍漁工未表達有被拘禁。「大旺號」漁船受害外籍漁工反映遭限制自由，此部分有移送法辦。

(三) 勞動部：

- 1、王尚志次長：「感謝委員垂詢，此議題也經羅秉成政務委員召集會議討論，會後本部也會加強精進。」

- 2、黃維琛司長：「強迫勞動」屬「人口販運」態樣之一。

- 3、薛鑑忠組長：

- (1) 1992年起仲介許可共計3,309家，已終止1,636

家，目前營業中1,623家。引進外籍移工雖有不同產業，但規範大多是相同的，並未對仲介引入不同產業做不同的規範。2020年透過1955申訴，事由依序為仲介事項、契約、工資及管理，申訴後均派案至地方政府查處。本部於2019年辦理仲介專案檢查，依1955專線申訴內容去做專案檢查；本個案(意指宜蘭仲介案)會發生，是因為雇主對黃君信任，當雇主不需要引進那麼多外籍漁工，故黃君冒名額外引進致違法，此涉及違反就服法之規定，黃君仲介就是利用此方式非法媒介漁工，意圖營利非法媒介應處三年徒刑及120萬元以下罰金，目前已有處罰機制。

- (2) (問：請提供引入移工仲介的消長情形。對於本案黃君的引入移工的計算方式；有無查到黃君受雇於25條漁船？) 本部依漁業執照的船員人數，扣除最低出海的船員員額，核給外籍漁工；雇主不是不夠用，是雇主需要4名，黃君卻申請15名漁工，再媒介到其他的漁船，黃君並變更其帳單到仲介的地址，帳單欠費才遭雇主發現，經本部移送地方政府，再由地方政府移送地檢署；經清查25船，共453件，針對違法申請部分，本部已廢止許可，並於後端的查核會因與製造業不同，不會查勞保人數，漁工的部分因無法透過勞保，如何改善後續會與農委會漁業署討論。
- (3) 亞盟公司從業人員黃君因違反人口販運罪，已遭屏東地檢署2020年11月29日提起公訴；25艘船均有黃君名單，係以本國籍船員身分提出申請，因本部係書面審查，書面審查符合就會通

過，此我們會檢討加強，至於76名下落不明有待國安團隊查緝，移民署查緝時會親詢是否被謊報，如是，本部就會恢復其身分。本案有2名有申訴，本部有對該兩名漁工做身分的恢復。其他的部分會後會提供書面資料。

(4) 仲介公司引進外籍移工有失聯達一定比率或人數，依就業服務法處罰新台幣6至30萬元罰鍰，換證時不予換證，已有管理機制。例如大宏公司已不予換證，退出仲介市場。至於仲介違規大戶本部會透過大數據查找出來，未來將對該等進行專案查察。

(5) (問：外籍移工(漁工)勞保加保比例低，無法勾稽查察，請詳予說明改善情形。) 外籍漁工加保率持續提升中，目前尚未達100%。因涉及參加勞保將影響船主漁保身分，此部分會修法解決，並透過漁會加強宣導，請船主依法為漁工加保。

(四) 農委會漁業署：

1、張致盛署長：

(1) (問：本院自福賜群號、福甦11號等漁船之調查案，均指出主管機關應對漁工勞動檢查的重要性，目前案件均由地檢署偵辦中。各部會為何迄今仍是「視情況」進行外籍漁工問卷訪查？訪查員的檢查權責有無檢討的空間？特別是FOC船，派駐境外漁業專員也只有6個，有無解決之道？) 國外漁業專員的派任涉有外交及駐在國是否同意的議題，外交部也幫很多忙，如果可以增派人員，一定會增派，後續將研提計畫強化，並希望視漁船周期，至少在四年內將所有遠洋漁船都檢查一遍。

(2) (問：漁工450元美金其實很難拿到，有無可能把薪水匯到漁工帳戶？)曾找實務業者來討論過，採以多元的方式，將支付情形明確簽在契約中。另，匯款的匯費高，占薪資相當高的比重，需先讓漁工知道匯費由誰支付。另，有建議開立共同帳戶的處理方式，或許是可行的方式。薪資給付方式仍需修訂於雙方契約。

2、林國平副署長：

(1) (問：我們都知道兩部會很努力在做，應更清楚交代、說明及澄清做了甚麼，以適當的對外解釋。) 1、權宜船倘涉及人口販運，依通報機制處理；2、如仲介違法，其評鑑成績一定很差；本署去年也修法，涉及人口販運的權宜船，會列入黑名單，將不能靠港，或廢止投資許可。

(2) 本署許可之外籍漁工的仲介公司，倘涉犯與FOC仲介契約違法狀況，應會反映到仲介評鑑上處理。回去也會研議有無法源可裁處。

3、林頂榮組長：

(1) (問：為何「大旺號」、「金春12號」等兩艘船入港時未訪？) 農委會漁業署有通報司法機關，進行調查。

(2) (問：行為人是台灣人，為何不能檢查？) 南非是因為是C-188公約的簽署國，我國尚不是簽署國，因此對外國漁船包括權宜船進入我港口，行政調查尚無法規的授權。本署目前是依相關通報程序，通報司法機關偵辦。

(3) ○○○公司確實是農委會漁業署核准從事我國遠洋漁船境外聘僱外籍漁工之仲介公司。

(4) 目前及曾經列在美國海關與邊境保護局(CBP)的扣船名單應該有四艘，其中和春61號已解

除，2020年底有新增1艘，目前尚在扣船名單共有三艘。基本上美方發現疑似有強迫勞動漁船時，就會被列入，美國都直接面對業者，不會跟農委會漁業署聯繫。目前業者其實自己也會意識到企業社會責任問題，部分漁船參加豐群或漁業改善計畫(FIP)，以避免強迫勞動。

(5) (問：農委會漁業署對權宜船漁工名冊、仲介公司都不管，以和春61號漁船為例，喋血案，被判18年，理由是沒喝沒睡，另一案例是巨洋號。我國仲介工公司仲介權宜船的漁工，失聯也不用通報？) 委員提及的案件，農委會漁業署有逐案了解調查。三方契約是基礎，只能往上，不能往下，權宜船無法源去管理契約內容，是盲點，農委會漁業署港口國措施，僅只於漁業檢查，此是本署努力處理。

(6) (問：臺灣仲介公司可以逼迫漁工簽訂強迫勞動契約嗎？) ○○○公司是農委會漁業署許可的仲介公司，此處，本署回去會特別注意。

(7) (問：農委會漁業署如何評估評鑑制度對於汰除惡質仲介的成效？) 目前許可56家仲介公司可從事境外聘僱外籍漁工，訪查員500人是訪查漁工，相較於2萬漁工，仍有加強之處；本署會持續向勞動部學習仲介評鑑的制度，會持續檢討精進。

4、劉啟超簡任技正：

(1) 外國籍漁船入境人員管制由移民署依入出國相關法規管理，農委會漁業署權責是不及於對外國漁船人員的管制。

(2) (問：是否考量一下漁業人員對人口販運的專業能力？人口販運責任通報人員無漁業人員？)

依我國遠洋漁船涉嫌人口販運防制法訊息通報及處理作業程序，農委會漁業署確認有無人口販運情事後，將移送司法機關偵辦。最新修訂的流程增加通報的程序，警察單位如判斷有人口販運被害人無須經過農委會漁業署，可逕移送地檢署偵辦加速處理。

(五)法務部蔡沛珊檢察官：

(問：兩艘漁船外籍漁工有被拘禁情事？應該由何機關處理？是否都沒人管？一定要違反人口販運罪嫌才能進一步管理？)依人口販運防制法之被害人身分鑑別是動態的，依鑑別指標之鑑別原則進行鑑別，視鑑別結果予以保護，移送檢察署時，檢察官也可以啟動動態鑑別。因兩個案件由地檢署偵辦中，法務部對個案案件則不便說明。

柒、調查意見：

我國遠洋漁船作業海域遍佈世界三大洋，西元(下同)2019年我國漁船噸數20噸以上，可在經濟海域或經核准之外國海域作業船數約有3,285多艘²⁷，我國漁船領有遠洋漁業作業許可證明書，從事遠洋作業漁船計1,106艘²⁸，為世界六大遠洋漁業國之一。2019年我國遠洋漁業生產量計560,744公噸，占該年漁業總產值1,039,383公噸之53.95%，總價值計新臺幣(下同)34,037,869千元，占該年漁業總價值89,426,051千元之38.06%²⁹。據行政院主計總處2015年農林漁牧業普查總報告統計結果指出，近6成(59.2%)遠洋漁業業者於境外直接銷售漁獲，其餘業者仍以販運商、批發商為主要銷售對象³⁰。

惟美國勞工部美東時間2020年9月30日公布第9版「童工或強迫勞動生產貨品清單」，將我國遠洋漁船漁獲因涉及強迫勞動被列於其中。而監察院曾有多起調查案件涉及漁工強迫勞動情事(如2015年高雄籍遠洋漁船「福賜群」涉有長期虐待境外聘僱外籍漁工致死、2018年發生「福甦拾壹號」漁船涉嫌虐待外籍漁工，違反ILO 188 convention第188號公約(下稱C-188公約)³¹而遭國際拘留等)，此次漁獲遭美國列管，凸顯主管機關似仍有待加強改善之處。究實情如何？相關主管機關對防止我國遠洋漁船境外僱用漁工遭受奴役之具體作為為何？對是類漁工的勞動權益之改善情形如何？是否挹注足夠之人力及

²⁷ 資料來源：行政院農業委員會漁業署網站，2019年漁業統計年報之漁船筏數量統計，噸位別動力漁船艘數：1,533(20-49.9噸)、1,098艘(50-99.9噸)、154艘(100-199.9噸)、219艘(200-499.9噸)、213艘(500-999.9噸)、68艘(1000噸以上)。

²⁸ 統計時間為2020年9月30日止，資料來源：漁業署。

²⁹ 資料來源：行政院農業委員會漁業署網站，網址
<https://www.fa.gov.tw/cht/PublicationsFishYear/content.aspx?id=34&chk=45c1a506-e4ff-4f0f-9fad-c898cc1eae42>

³⁰ 資料來源：行政院主計總處網站，網址
<https://www.dgbas.gov.tw/public/Attachment/711301712205LGQ425T.pdf>

³¹ 「第一八八號公約：關於漁業部門、二〇〇七年」

資源？究遠洋三法施行以來，對遠洋漁工勞動權益之成效等情，均有深入瞭解之必要案。

為釐清案情，案經函詢外交部³²、交通部³³、內政部³⁴、法務部³⁵、司法院³⁶、行政院農業委員會(下稱農委會)及所屬漁業署³⁷(下稱農委會漁業署)、勞動部³⁸、海洋委員會³⁹、行政院⁴⁰、司法院⁴¹等相關機關就本案提出說明並提供卷證資料，並於2020年9月4日及9月11日辦理本案諮詢會議，於2020年9月4日赴桃園市群眾服務協會訪談「大旺號」漁船之人口販運被害人，於2020年10月28日視訊訪談曾在我國遠洋漁船工作之數名外籍漁工，2020年11月13日赴豐群水產股份有限公司實地履勘，同日並不預警履勘○○○仲介公司，2020年12月7日辦理與仲介公司代表進行座談會議，再於2021年1月27日詢問行政院羅秉成政務委員、農委會漁業署張致盛署長、內政部移民署黃齡玉組長、法務部檢察司李濠松副司長、外交部條約法律司趙彥清副司長、勞動部王尚志政務次長、黃維琛司長、海洋委員會高傳勝專門委員及交通部航港局陳賓權副局長等相關機關主管及承辦人員，已調查完畢。茲綜整調查意見如下：

³² 外交部2020年9月7日外國會二字第10900257660號函、2020年11月9日外國會二字第1095158510號函、2020年11月4日外國會二字第10950511010號函、2020年11月20日外國會二字第10950511820號函、2020年12月31日外國會二字第1095150530號函。

³³ 交通部2020年9月4日交航(一)字第1099800193號函。

³⁴ 內政部2020年9月4日台內移字第1090932538號函、2020年9月17日台內移字第1090932617號函、2020年11月13日台內移字第1090933019號函、2021年1月18日台內移字第1100910168號函。

³⁵ 法務部2021年1月26日法檢字第11004501510號函。

³⁶ 司法院2020年9月16日院台廳刑一字第1090024711號函。

³⁷ 農委會2020年9月4日農漁字第1091262816號函、2020年11月5日農漁字第1091266667號函、2020年11月11日農授漁字第1091337140號函、2021年1月19日農授漁字第1091227018號函。

³⁸ 勞動部2020年9月4日勞動發管字第1090515229號函、2020年11月5日勞動發管字第1090518702號函。

³⁹ 海洋委員會2020年9月18日海域執字第1090009821號函。

⁴⁰ 行政院2020年10月21日院臺農字第1090034449號函、2020年11月30日院臺農字第1090039503號函。

⁴¹ 司法院2020年9月16日院台廳刑一字第1090024711號函。

- 一、截至2020年9月底止，我國遠洋漁船計1,106艘，境外聘僱外籍漁工人數約2萬2,000人⁴²，在世界三大洋作業，使用全球32個港口，是遠洋漁業大國。美國勞工部美東時間2020年9月30日公布第9版「童工或強迫勞動生產之貨品清單」，將我國遠洋漁船漁獲列於其中，並有四艘我國籍漁船或權宜船因此遭到美國海關與邊境保護局(CBP)⁴³發出扣押令。經查，財團法人綠色和平基金會早於2019年12月發布「海上奴役」調查報告「Seabound: The Journey to Modern Slavery on the High Seas」，並於2020年2月3日即函知外交部、勞動部及農委會漁業署等相關機關，已聯合其他23個NGO組織，提報我國遠洋漁船涉及強迫勞動事宜予美國情事。此涉及外籍漁工人權議題，事關國家聲譽，惟外交部、勞動部及農委會漁業署等相關機關自2019年12月知悉至2020年9月30日美國發布強迫勞動清單，期間除公文往返外，無相關積極作為，致2020年11月全球34國非營利組織NGO再向我國政府發布終結遠洋漁業強迫勞動之聯合聲明。顯見外交部、勞動部及農委會漁業署對我國遠洋漁船漁獲被美國列於「童工或強迫勞動生產之貨品清單」內，無任何危機處理，致令政府形象遭嚴重打擊與傷害，核有違失。
- (一)就我國遠洋漁船漁獲被美國列於「童工或強迫勞動生產之貨品清單」業務，外交部、勞動部及農委會漁業署對我國遠洋漁船漁獲之權責分工如下：
- 1、農委會依「遠洋漁業條例」規範訂定「境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法」，處理遠洋漁業重大違規處分及涉外突發事件之政策協調等遠洋漁業管理事項。至於從事遠洋漁業之我國漁船

⁴²統計時間為2015年1月20日至2020年9月30日止。

⁴³ (U.S. Customs and Border Protection, CBP)

之境外聘僱外籍漁工，雖非屬「勞動基準法」之適用對象，但針對遠洋漁業外籍漁工的勞動條件及勞動檢查之權責，勞動部與農委會自107年起透過不同之管道及方式進行協調合作。

- 2、依據外交部組織法第2條第2款規定，外交部掌理涉外政治、軍事、安全、通商、經濟、財政、文化、國際組織參與、公眾外交及其他涉外事務之統合規劃、協調及監督。外交部查復本院指出，倘遠洋漁船於海外作業發生需協助事項，外交部應針對個案情形配合相關機關協處，並於接獲相關資訊時即適時處理，通知駐外館處進行協助及瞭解。

(二)農委會漁業署數據顯示，截至2020年9月底止，我國遠洋作業漁船有1,106艘，在世界三大洋作業，遠洋漁船境外聘僱外籍漁工人數約2萬2,000人，是世界遠洋漁業大國：

- 1、台灣具有強大的遠洋漁船艦隊：超過1千艘的遠洋漁船、世界三大洋作業、雇用兩萬多名境外聘僱漁工、使用全球32個港口。
- 2、農委會(漁業署)查復本院指出：自2017年1月20日起我國漁船須申領有遠洋漁業作業許可證明書始得赴遠洋作業，目前遠洋作業漁船有1,106艘⁴⁴，遠洋漁船境外僱用外籍漁工的人數約2萬2,000人(其中外籍漁工約2萬1,000人、大陸籍漁工約1,000名)，與美方報告指稱僱用了約3萬5,000名流動工人(外籍漁工)有所差異，應係美方誤將我國沿近海漁船所僱用的外籍漁工人數併入計算而造成此差異。

⁴⁴ 統計時間為2020年9月30日。

(三)財團法人綠色和平基金會(下稱綠色和平)於2019年12月發布「海上奴役」調查報告「Seabound: The Journey to Modern Slavery on the High Seas」，並於2020年2月3日即函知外交部、勞動部及農委會漁業署等相關機關，已聯合其他23個NGO組織，提報我國遠洋漁船涉及強迫勞動事宜予美國情事：

- 1、綠色和平於2019年12月9日發布「Seabound: The Journey to Modern Slavery on the High Seas」報告指出，有34名印尼籍漁工投訴13艘遠洋漁船，包括5艘臺灣漁船（含2艘為臺灣人投資的權宜船-「大旺號」、「金春12號」漁船）、7艘中國大陸漁船和1艘斐濟漁船，涉嫌欺騙、肢體暴力、剋扣薪資、扣留護照及超時工作等不當對待。全球遠洋漁業勞動剝削層出不窮，最根本的原因來自於當地政府缺乏保障其輸出漁工的相關法規，以及船籍國對於外籍漁工的勞動保障也相當不足。另，調查報告中有三艘臺灣遠洋漁船：「連億興12號」、「福滿88號」及「新展鑫」等漁船，被多名外籍漁工投訴，疑似利用外籍漁工的弱勢處境欺騙他們、扣減薪水、扣押護照、施以暴力對待等。
- 2、外交部、勞動部及農委會漁業署等機關於2020年2月3日接獲綠色和平函文告知，該基金會美國辦公室偕同美國勞工聯合會產業工會聯合會、環境正義基金會等23個非政府組織及企業聯名於2020年2月3日致函美國勞工部，要求將一國在公海捕撈之漁獲亦納入評鑑，並以臺灣漁船為例，說明強迫勞動常見於遠洋漁船。

(四)美國勞工部⁴⁵ 將我國遠洋漁船漁獲涉及強迫勞動被列於「童工或強迫勞動生產貨品清單」⁴⁶之事件發生經過：

- 1、據農委會查復本院說明指出，美國勞工部國際勞工事務局(Bureau of International Labor Affairs, ILAB) 原認為將公海漁獲量可歸於任一國家不符合國際法，且可能造成混淆，故僅將一國沿近海及專屬經濟海域(EEZ)所生產之海鮮產品作為納入清單之考量，尚不包括遠洋漁船於公海之漁獲。而財團法人綠色和平基金會(下稱綠色和平)等民間團體認為清單豁免遠洋漁船於公海捕撈之漁獲，將破壞美國與國際社會在公海作業漁船的強迫勞動與防制人口販運的努力，故綠色和平美國辦公室偕同美國勞工聯合會產業工會聯合會、環境正義基金會等23個非政府組織及企業聯名於2020年2月3日致函美國勞工部，要求將一國在公海捕撈之漁獲亦納入評鑑，並以臺灣漁船為例，說明強迫勞動常見於遠洋漁船；同日綠色和平亦將此情函⁴⁷知我國外交部、勞動部及農委會漁業署。
- 2、農委會漁業署於2020年3月16日函⁴⁸請外交部適時協助重申立場，另一併函復綠色和平，並於4月間再以電子通訊提供公文說明內容英文版予我國駐美代表處。
- 3、2020年5月8日行政院以電子郵件告知農委會漁業署，綠色和平再向美國勞工部提供相關資料，

⁴⁵ 美國勞工部(U.S. Department of Labor)

⁴⁶ List of Goods Produced by Child Labor or Forced Labor

⁴⁷ 財團法人綠色和平基金會2020年2月3日109綜字第002號。

⁴⁸ 農委會2020年3月16日農授漁字第1091201830A號函。

該署於2020年5月15日就該報告內容以電子郵件提供行政院回應說明。

- 4、移民署於2020年9月25日上午接獲美國在臺協會（下稱AIT）政治組來電稱，美國勞工部即將於美東時間2020年9月30日發布第9版「童工或強迫勞動生產之貨品清單」（the List of Goods produced by Child Labor or Forced Labor），而來自臺灣之漁獲首次被列入，AIT爰認有先行告知我方之必要，AIT政治組官員將於2020年9月29日上午11時赴移民署拜會工作層級人員，就該報告中之勞力剝削與遠洋漁工議題進行意見交流。移民署旋於2020年9月30日函告農委會漁業署上述案情，並提供相關資料。
- 5、農委會漁業署於2020年9月30日接獲移民署電子郵件告知，美方將於美東時間9月30日公布第9版童工或強迫勞動貨品清單，並將在本次清單的強迫勞動項目中，增列臺灣漁獲。後續再獲移民署及駐美國代表處經濟組分別函告該署。
- 6、依美國海關與邊境保護局(U.S. Customs and Border Protection, CBP)發出扣押令之漁船如下：

表10 美國海關與邊境保護局(CBP)發出扣押令之漁船

列入時間	漁船名稱	國籍	列入商品	解除
2019.2.4	和春61號 Tunago No.61	萬那杜	海鮮	2020.3.31
2020.5.11	漁隆2號 Yu Long No.2	我國籍	海鮮	尚未解除
2020.8.18	大旺 Da Wang	萬那杜	海鮮	尚未解除
2020.12.31	連億興12號 Lien Yi Hsing No. 12	我國籍	海鮮	尚未解除

資料來源：

(五)農委會(漁業署)針對該四艘被扣漁船之後續處置說明：

- 1、有關萬那杜籍權宜船「和春61號(Tunago No.61)」，係2016年間在公海發生6名印尼漁工殺害中國籍船長的海上喋血事件，爆出該船疑似有強迫勞動情形。該船於2019年2月4日遭美國海關與邊境保護局列為漁獲禁止輸美之漁船，農委會漁業署並未接獲美方通報，且我國對該船及喋血案件並無管轄權。該船暫扣令後於2020年3月31日解除。
- 2、有關萬那杜籍權宜船「大旺號」部分，因民間團體指控事項已涉及違反人口販運防制法，農委會漁業署已於2020年3月18日函送臺灣高雄地方檢察署(下稱高雄地檢署)偵辦，經地檢署函復說明該船於進入高雄港期間，經偵查機關傳訊相關船上漁工製作筆錄，調閱船舶、船員及漁工契約等資訊。農委會漁業署並將2020年6月間接獲「大旺號」經營者之聲明書，以及綠色和平於2020年7月間再以電子郵件提供透過印尼移工聯合會(SBMI)取得之相關資料，分別再提供高雄地檢署。
- 3、有關我國籍漁隆2號漁船部分：
 - (1) 漁隆2號於2020年5月11日遭美國海關與邊境保護局(CBP)列入名單，農委會漁業署推測該船遭美方制裁的原因，應係2019年6月15日進入美屬薩摩亞巴哥巴哥港時，經美國國家海洋暨大氣總署(NOAA)人員訪談該船外籍漁工，部分外

籍漁工反映每月薪資疑似僅300美元有關。

- (2) 農委會漁業署獲悉漁隆2號漁船遭美國列入名單後，持續請我國駐美國代表處協助向美方詢問該船受處分之原因及事證，惟表示該案件為執法部門獨立調查案件，相關資訊僅提供予漁船經營者，拒絕提供任何資料給我國官方。據悉，漁隆2號經營者已於2020年8月20日將相關資料彙整提供予美國海關與邊境保護局(CBP)，該局續於8月26日再請該船經營者提供更完整之資料，另詢問該船經營者是否願意接受公正第三方單位審核並將結果提供予美方。
 - (3) 農委會漁業署續於2020年9月10日訪談漁隆2號漁船之經營者並要求提供佐證資料，暫未發現經營者剋扣薪資或未依合約給薪。另，漁隆2號漁船部分外籍漁工受農委會漁業署駐美屬薩摩亞漁業檢查員訪談時，反映有休息時間不足之情形，經營者雖有提供外籍漁工工作分班表供參，尚無法以漁船漁撈作業時間表或作業航跡準確判斷是否確有休息時間不足情形，農委會漁業署爰依9月10日訪談漁隆2號漁船經營者後所取得的資訊，並依美方所指該船疑涉有強迫勞動為由，移送地檢署偵辦。
- 4、我國籍連億興12號漁船涉剋扣外籍漁工薪水等不當情事，農委會漁業署展開調查，查證結果：連億興12號漁船主均依合約給付薪資並無拖欠，合約內之保險金額、休息時間及外籍漁工員申訴專線均有登載，無具體違規事證；惟仲介機構有溢扣8名漁工借支各100美元部分，無匯款單據佐證，爰於2020年9月28日以違反「遠洋漁業條例」第26條，依同條例第42條規定，裁罰仲介

機構100萬元。

(六)據上，外交部、勞動部及農委會漁業署等機關早於2019年12月接獲綠色和平「海上奴役」調查報告，並於2020年2月3日接獲該基金會函知，已聯合其他23個NGO組織，提報我國遠洋漁船涉及強迫勞動事宜予美國情事。此涉及外籍漁工人權議題，事關國家聲譽，詢據農委會(漁業署)查復本院稱：「自2020年2月3日知悉至9月30日發布強迫勞動清單，美方勞動部於公布該報告前，該會從未接獲來自美方的任何訊息，即使我方透過外交部洽詢，亦未接獲美方政府任何訊息。」勞動部稱：「遠洋漁業管理事項為農委會權責，本部未曾獲悉遠洋漁船商品曾遭美國海關與邊境保護局發出扣押令等情事。」均顯見外交部、勞動部及農委會漁業署等相關機關自2019年12月知悉至2020年9月30日美國發布強迫勞動清單，此期間除公文往返外，無相關積極作為，致2020年11月全球34國非營利組織NGO於再向我國政府發布終結遠洋漁業強迫勞動之聯合聲明⁴⁹，其內容如下：

1、優先訴求：

- (1) 廢除境外聘僱制度，將「勞基法」適用所有外籍漁工，由勞動部管理，外籍漁工與本國漁工享有同樣的權益與保障。在過渡期時間，要求農委會漁業署必須要確保《境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法》得到完全的遵守，尤其例如薪資應該得到完全給付、禁止任意剋扣、境外漁工的保險金額的給付應該儘速與完全，以及外籍漁工的管理應該完全由政府機構負

⁴⁹ 資料來源：綠色和平<https://change.greenpeace.org.tw/2020/reports/>

責。

- (2) 加速國內法化國際勞工組織 (ILO) 的C-188公約⁵⁰，並且提出明確時程表。
- (3) 增加對漁船，尤其是遠洋漁船的勞動與漁業檢查頻率與正確性。
- (4) 增加漁船運作的透明性，要公開漁船資訊 (例如公開VMS或是AIS資訊，若是漁船關閉訊號，將受到懲處)，確保百分之百的觀察員覆蓋率 (人類或電子觀察員，像是監視器)，並且保障人類觀察員的安全。

2、保障外籍漁工的基本訴求：

- (1) 如果外國仲介違反臺灣法律，國內合作的仲介要連坐罰，尤其是常見的人權侵害，包括肢體暴力、限制人身自由、超時工作及剋扣薪資。
- (2) 讓相關公民團體參加政府對人力仲介的審核與評鑑會議，尤其是外籍漁工相關工會。
- (3) 政府應該確保所有漁工可以享受到國際勞工組織所提倡的核心勞工標準，包括免於強迫勞動、免於童工、免於工作歧視、能夠籌組與參加工會以及集體協議薪資。因此政府應該採納並實踐ILO八大核心公約。
- (4) 採納並實踐ILO移工工作公約。
 - 〈1〉採納並實踐國際海事組織的開普敦協定。
 - 〈2〉發現人口販運案件應及時處理，嚴厲懲處，同時提高人口販運定罪及起訴率。提升相關人員對人口販運案件的辨識能力，建立完整的責任通報系統。
 - 〈3〉提出一套有效的外籍漁工及時申訴管道 (特

⁵⁰ 「第一八八號公約：關於漁業部門、二〇〇七年」。

指漁船於海上作業期間的緊急申訴)，農委會漁業署應該持續執行在漁船加裝無線網路的試驗計畫，並和產業合作，提出一個時程表，在所有漁船上加裝無線網路，並且應該針對那些高風險漁船優先加裝。確保所有漁工均可以輕易且頻繁地使用無線網路及海上申訴機制，漁工不用擔心遭到干擾、迫害及報復。

- 〈4〉政府應該與公民團體保持開放與持續的溝通，讓相關團體可以持續為漁民轉達聲音。
- 〈5〉終止海上轉載，除了有嚴格的控管避免非法漁業以及人權危害，尤其嚴格禁止海上轉載的過程中將漁工任意移轉。
- 〈6〉要求漁船在海上停留的最長時間不得超過三個月，以政府得以進行勞動檢查，也讓漁工得以上岸休息至少十天。

3、針對權宜船的訴求：

- (1) 廢除權宜船制度。
- (2) 於廢除前之過渡期間，臺灣政府至少須：
 - 〈1〉修訂投資經營非我國籍漁船管理條例：納入勞動條件之基本要求、加強監督與相關規範、增加權宜船的資訊透明、明定廢止經營與投資權宜船的規定、才能發揮遏阻之效。
 - 〈2〉於國際勞動組織的《漁撈工作公約》C-188公約國內法化之進程中一併檢討現行權宜船制度，在過渡期間亦應符合我國勞動及人權相關規範。
 - 〈3〉檢討農委會及漁業署對於我國遠洋漁業開放權宜船及境外聘僱漁工業務管轄之合適性。
 - 〈4〉提升移民署、海巡署及檢調單位等相關單位

之人口販運辨識與處理能力。

(七)綜上，截至2020年9月底止，我國遠洋漁船計1,106艘，境外聘僱外籍漁工人數約2萬2,000人，在世界三大洋作業，使用全球32個港口，是遠洋漁業大國。美國勞工部美東時間2020年9月30日公布第9版「童工或強迫勞動生產之貨品清單」，將我國遠洋漁船漁獲列於其中，並有四艘我國籍漁船或權宜船因此遭到美國海關與邊境保護局(CBP)發出扣押令。經查，財團法人綠色和平基金會早於2019年12月發布「海上奴役」調查報告「Seabound: The Journey to Modern Slavery on the High Seas」，並於2020年2月3日即函知外交部、勞動部及農委會漁業署等相關機關，已聯合其他23個NGO組織，提報我國遠洋漁船涉及強迫勞動事宜予美國情事。此涉及外籍漁工人權議題，事關國家聲譽，惟外交部、勞動部及農委會漁業署等相關機關自2019年12月知悉至2020年9月30日美國發布強迫勞動清單，期間除公文往返外，無相關積極作為，致2020年11月全球34國非營利組織NGO於再向我國政府發布終結遠洋漁業強迫勞動之聯合聲明。顯見外交部、勞動部及農委會漁業署對我國遠洋漁船漁獲被美國列於「童工或強迫勞動生產貨品清單」內，無任何危機處理，致令政府形象遭嚴重打擊與傷害，核有違失。

二、依據聯合國1930年C-29強迫勞動公約及聯合國「2000年打擊跨國組織犯罪公約關於預防、禁止和懲治販運人口特別是婦女和兒童行為補充議定書」均揭槩，防制外籍漁工遭強迫勞動，已是全球趨勢，我國亦將「強迫勞動」視為人口販運「勞力剝削」的態樣之一，法務部並訂有「人口販運被害人鑑別原則」及「人口販運被害人鑑別參考指標」，供執行人員遵循。以本案

我國權宜船「大旺號」、「金春12號」漁船為例，該兩艘外籍漁工均遭薪資剋扣、工時過長、身分證件遭扣留等情，經農委會漁業署以涉犯人口販運移送地檢署偵辦，惟「大旺號」漁工被鑑別「是」人口販運被害人，「金春12號」漁工則僅視為勞資糾紛，「不是」人口販運被害人。復經本院訪談數名我國籍或權宜漁船之受害外籍漁工，亦有遭薪資剋扣、工時過長、身分證件遭扣留，或遭仲介迫簽剝削契約等情；實務上執行人員未能探求被害人之真實同意，往往將「強迫勞動」認為「勞資爭議」，此顯示我國對人口販運之勞力剝削案件之認定不一，行政院允應督導相關機關重新檢視。

- (一) 依據聯合國1930年C-29強迫勞動公約及聯合國「2000年打擊跨國組織犯罪公約關於預防、禁止和懲治販運人口特別是婦女和兒童行為補充議定書」均揭禁，防制外籍漁工遭強迫勞動，已是全球趨勢：
- 1、C-29強迫勞動公約(C029-Forced Labour Convention, 1930 No. 29)之11指標：
- (1) ILO強迫勞動公約對於強迫勞動定義，係指「以任何懲罰之威脅迫使而致，且非本人自願提供的工作或服務」
- (2) The indicators are:
- 〈1〉 Abuse of vulnerability(濫用弱勢處境)
 - 〈2〉 Deception(欺騙)
 - 〈3〉 Restriction of movement(行動限制)
 - 〈4〉 Isolation(孤立)
 - 〈5〉 Physical and sexual violence(人身暴力及性暴力)
 - 〈6〉 Intimidation and threats(恐嚇及威脅)
 - 〈7〉 Retention of identity documents(扣留身分文

件)

〈8〉 Withholding of wages(剋扣薪資)

〈9〉 Debt bondage(抵債勞務)

〈10〉 Abusive working and living conditions(苛刻的工作及生活條件)

〈11〉 Excessive overtime(超時加班)

(二)聯合國「2000年打擊跨國組織犯罪公約關於預防、禁止和懲治販運人口特別是婦女和兒童行為補充議定書」：

第3條規定人口販運法律定義：(a)「人口販運」(Trafficking in Persons, TIP)係指為剝削目的而通過暴力威脅或使用暴力手段，或通過其他形式的脅迫，通過誘拐、欺詐、欺騙、濫用權力或濫用脆弱境況，或通過授受酬金或利益取得對另一人有控制權的某人的同意等手段招募、運送、轉移、窩藏或接收人員。剝削應至少包括利用他人賣淫進行剝削或其他形式的性剝削、強迫勞動或服務、奴役或類似奴役的做法、勞役或切除器官；(b)如果已使用本條(a)項所述任何手段，則人口販運活動被害人對(a)項所述的預謀進行的剝削所表示的同意並不相干。

(三)我國將「強迫勞動」視為人口販運「勞力剝削」的態樣之一，法務部並訂有「人口販運被害人鑑別原則」及「人口販運被害人鑑別參考指標」，供執行人員遵循：

1、我國有關強迫勞動之相關法令規定：

(1)內政部依「人口販運防制法」第2條，人口販運「勞力剝削」定義，係指意圖「使人從事勞動與報酬顯不相當之工作」，而以「強暴、脅迫」、恐嚇、拘禁、監控、藥劑、催眠術、詐術、故意隱瞞重要資訊、不當債務約束、扣留重要

文件、利用他人不能、不知或難以求助之處境，或其他違反本人意願之方法，從事招募、買賣、質押、運送、交付、收受、藏匿、隱避、媒介、容留國內外人口，或以前述方法使之從事勞動與報酬顯不相當之工作。故「強迫勞動」係屬「勞力剝削」其中一種樣態。

- (2) 勞動部就適用勞動基準法之行業或工作者說明，依該法第5條規定：「雇主不得以強暴、脅迫、拘禁或其他非法之方法，強制勞工從事勞動」。

表11 有關強迫勞動之相關法令規定

法條名稱	條文內容
人口販運防制法	<p>第2條第1項第1款規定：「本法用詞，定義如下：一、人口販運指意圖使人從事性交易、勞動與報酬顯不相當之工作或摘取他人器官，而以強暴、脅迫、恐嚇、拘禁、監控、藥劑、催眠術、詐術、故意隱瞞重要資訊、不當債務約束、扣留重要文件、利用他人不能、不知或難以求助之處境，或其他違反本人意願之方法，從事招募、買賣、質押、運送、交付、收受、藏匿、隱避、媒介、容留國內外人口，或以前述方法使之從事性交易、勞動與報酬顯不相當之工作或摘取其器官。」</p> <p>第32條第1項：意圖營利，以強暴、脅迫、恐嚇等方法，使人從事勞動與報酬顯不相當之工作者，處7年以下有期徒刑等。</p> <p>第32條第2項：意圖營利，利用不當債務約束或他人不能、不知或難以求助之處境，使人從事勞動與報酬顯不相當之工作者，處3年以下有期徒刑等。</p> <p>第33條：意圖營利，招募、運送、交付、收受、藏匿、隱避、媒介、容留未滿18歲之人，使之從事勞動與報酬顯不相當之工作者，處7年以下有期徒刑等。</p>
刑法	<p>第296條第1項：「使人為奴隸或使人居於類似奴隸之不自由地位者，處1年以上7年以下有期徒刑」；第2項「前項之未遂犯罰之」。</p>

法條名稱	條文內容
勞動基準法	第5條：「雇主不得以強暴、脅迫、拘禁或其他非法之方法，強制勞工從事勞動。」 第75條：「違反第5條規定者，處5年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣75萬元以下罰金。」

資料來源：本院整理。

(3) 依人口販運防制法施行細則第4條規定，該條之「勞動與報酬顯不相當」，係指綜合考量被害人實際勞動所得報酬與其工時、工作內容、工作場所、工作環境等勞動條件相較顯不合理者而言。

2、人口販運被害人之鑑別：

(1) 法務部對人口販運被害人之鑑別訂有「人口販運被害人鑑別原則」及「人口販運被害人鑑別參考指標」，對於年滿18歲以上之人口販運被害人須具備有：「剝削目的」、「不法手段」及「人流處置行為」等三大要素；對未滿18歲者，則僅須具備「剝削目的」及「人流處置行為」二要素即可，這是由於未成年人的獨立判斷或選擇能力尚未成熟，在法律上對於其被害要特別加以保護。

(2) 「人口販運被害人鑑別原則」第3點規定，司法警察人員於調查案件時，應注意是否有疑似人口販運被害人之情形：

- 〈1〉為未滿18歲之人。
- 〈2〉身體有遭受暴力或被虐待之跡象者。
- 〈3〉身分證明或旅行文件被扣留者。
- 〈4〉限制自由，無法任意離開或出入均有他人陪同者。
- 〈5〉無法任意與他人通訊者。

〈6〉接受司法警察人員詢問之證詞顯係被人教導者。

〈7〉薪資或性交易所得遭到不當剋扣者。

〈8〉其他有可能遭受人口販運之跡象。

3、據上，行政院表示：「我國有關勞力剝削之定義說明，以及前段落有關被害人鑑別原則及參考指標內涵，與ILO強迫勞動公約之指標，並無差異。」

(四)以本案我國權宜船「大旺號」、「金春12號」漁船為例，該兩艘外籍漁工均遭薪資剋扣、工時過長、身分證遭扣留等情，經農委會漁業署以涉犯人口販運移送地檢署偵辦，惟「大旺號」漁工被鑑別「是」人口販運被害人，「金春12號」漁工則僅視為勞資糾紛，「不是」人口販運被害人，詳如下表所示。至於兩者鑑別結果為何不同，據內政部移民署石村平科長於約詢時表示：「鑑別時依綜合判斷，並由社工、法扶律師或民間團體陪同或民間團體鑑定，金春12號漁工最後鑑別非被害人，或許是薪資都有匯回去家鄉」。

表12 「大旺號」、「金春12號」兩艘漁船之人口販運鑑別結果

漁船名	船旗國	外籍漁工遭遇	人口販運鑑別結果	有無以「涉犯人口販運」移送地檢署偵辦
大旺號	萬那杜	薪資剋扣、語言肢體暴力、工時過長、生活工作環境惡劣、身分證遭扣留	漁工被鑑別「是」人口販運被害人	有
金春12號	萬那杜	薪資剋扣、工時過長、身分證遭扣留	漁工被鑑別「不是」人口販運被害人，鑑別屬「勞資爭議」	有

資料來源：本院整理。

(五)經本院訪談數名我國籍或權宜漁船之受害外籍漁工，亦有遭薪資剋扣、工時過長、身分證件遭扣留，或遭仲介迫簽剝削契約等情；實務上執行人員未能探求被害人之真實同意，往往將「強迫勞動」認為「勞資爭議」，此顯示對人口販運之勞力剝削案件之認定不一，行政院允應督導相關機關重新檢視：

- 1、環境正義基金會(EJF)於2018年至2019年調查了臺灣62艘漁船(59艘台灣國籍、3艘權宜船)，發現扣留工資92%、超時工作82%、語言虐待34%、身體虐待24%、工資低於最低工資(美金450元)18%⁵¹。
- 2、經本院面訪、視訊訪談曾在我國籍或我國權宜船工作的外籍漁工，發現權宜船之勞力剝削情形更為嚴重，訪談情形如下表所示：

表13 本院面訪、視訊訪談曾在我國籍或權宜船工作的外籍漁工情形

漁工姓名	遭遇的經過
V君(菲律賓籍) 在權宜船「大旺號」 漁船工作 (船旗國「萬那杜」)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 連續工作時間22小時至28小時，睡3小時。 2. 食物方面常常飯量也嚴重不足，船上工作人數十多人，但往往僅準備3、5人的白飯量，常常因為搶食物工人都會吵成一團，配菜也只剩一小片雞肉及擁有幾片少量蔬菜的湯，每日大概都是飢餓著於船上過日。 3. 船上漁工若是有發生受傷等情事，船長多提供過期的藥品。 4. 該漁船計有船長、大副、二副及輪機長為臺灣人。船長、大副會打人。每個漁工幾乎都會被毆打。
S1君(印尼籍)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 在船上的工作情形：工時18至20小時，睡4至6

⁵¹ 資料來源：2020年9月1日舉辦防制人口販運國際工作坊大會手冊，頁176。

漁工姓名	遭遇的經過
在權宜船 E***** 工作 (E***** 船旗國為 「萬那杜」，屬延繩 釣漁船)	小時，不能抽菸，會被船長罵。曾看過菲律賓的漁工，因為浮球的線斷掉，船長就電擊他，電他胸口，電到無法走路，之後無法工作，最後就被送回去。 2. 自己因為鮪釣的魚線斷掉，有被講話筒丟過，丟到腳，沒受傷，因為自己有閃。 3. 有看到印尼籍的同事，在休息，被丟電池，砸頭。 4. 3年多的工作期間無法跟家人連絡，因為船上沒有訊號，無法用手機。 5. 船上的菜很不好，常吃剩菜；睡得不好，睡的地方會漏水。
S2 君 (印尼籍) 在權宜船 O*****H***** 漁船 工作 (O***** H***** 船 旗國為「萬那杜」)	1. 登該船工作計 2 年又 3 個月，實領薪水僅收到 8 個月。 2. O***** H***** 漁船船東是台灣人，船長、輪機長為大陸人，漁獲通常賣到日本、台灣。 3. 在漁船 1 天工作 16 小時，休息 2 小時，飯菜還 OK，吃得飽。
R 君 (印尼籍) 在我國籍漁船 K**F**** (○○號) 工作	1. 工時 16 小時，可休息吃飯 2 次，可抽菸，但抽完就要開始工作。 2. 要吃隔夜菜，飲用水因需要海水淡化，所以配額很少。 3. 自己沒有被打，但有看過菲律賓及緬甸因工作衝突打架，台灣的工頭就拿木棍打菲律賓人，然後有瘀青。 4. 漁船是 2019 年 4 月在開普敦時靠港，有當地的警察或海關上船檢查漁獲，但該船曾在公海有抓鯊魚割魚翅，漁貨早已在公海就處理掉了，沒有台灣的專員上船檢查。

資料來源：本院整理。

3、我國仲介公司對外籍漁工、國外仲介公司對漁工的剝削契約，屬強迫勞動之一，應關注並予以處理：

- (1) 依據勞動部查復資料顯示，外籍漁工於2017年至2019年透過1955專線申訴仲介機構案件數共計1,522件(2017至2019年分別為566件、500件及456件)，主要申訴內容包括：扣留證件、仲介不當對待及工資等。
- (2) 宜蘭地檢署2020年偵辦一起有關黃姓男子涉及人口販運案，1名受害的越南籍漁工於2019年12月24日至2020年3月11日期間遭黃男非法安排至「鑫海水產行」從事清潔、烹飪、宰殺魷魚、包裝等勞動工作，且水產行實際負責人張男僅給付2019年12月及2020年1月薪資各約2萬餘元，該漁工不僅從事的勞動與所獲的報酬顯不相當，也未領取到2020年2月及3月薪資；且黃男為使該漁工聽命於該水產行負責人張男及蔡女，甚至扣留該漁工的護照，並在得知該漁工撥打勞動部1955專線申訴後，竟向該漁工恫嚇不得申訴並繼續剝削其勞力。
- (3) 巨洋號事件：事件起於2011年，臺灣人經營之「巨洋漁業公司」非法販運逾千名柬埔寨漁工，任其遭到虐待、挨餓、死亡威脅，200多名柬埔寨漁工在數個國家的港口上岸投訴，稱他們被巨洋公司販運到台灣及多國漁船，沒領到薪水、遭受船長嚴重虐待，多名股東和董事因此遭柬埔寨政府起訴、甚至判刑10年。
- (4) 據外交部查復提供有關多名印尼籍漁工(工作於我國權宜船)之合約發現，我國仲介公司與外籍漁工所簽合約，內容實已符合強迫勞動要件：
 - 〈1〉印尼籍漁工T君：(工作於大陸籍漁船，仲介公司我國農委會漁業署核准之○○國際有

限公司⁵²、印尼仲介公司：○○○，簽約時間：2018年4月12日)，漁工與2家仲介公司之合約書(上船需知)⁵³內容摘述略以：

- 《1》我瞭解船上工作非常粗重且辛苦，工作時間也長，經深思熟慮後決定上船工作，日後不會以「公司沒有說明工作狀況」或是「工作太辛苦」為由，要求解約。
- 《2》我瞭解一天工作平均約12~14小時，.....偶爾遇漁獲量好的時候，一天工作可能會達18~20小時，我願意配合船長跟船上幹部的工作分配。
- 《3》我瞭解船上的作業情況特殊，作業時間無法配合我宗教上的祈禱儀式及時間，我願意配合船上幹部的指示，只在個人的休息時間進行，不會要求在作業時間去祈禱。
- 《4》如果遇到船上或進港時有其他漁工鼓動罷工，我不會加入，萬一真的遇到不合理的對待，我會尋求公司的協助，循正常管道理性解決。
- 《5》我可以接受出海以後可能要2年以上才能回家，如果我還沒期滿，就算看到其他漁工期滿回國，我不會要求回國。若我未期滿要求回國，就是違約，押金沒了，來回機票也得自己負責。
- 《6》我知道在海上不比在陸上，因此我可以接受，若是在工作時遇家人生病，也不可擅自說要離船或違約。

⁵² 漁業署核准文號：109012****，位於高雄市。

⁵³ 漁工與2家仲介公司之合約，與印尼仲介所簽契約稱：「合約書」；與我國仲介所簽之契約稱：「上船需知」。

- 《7》因我的工作特殊，所以生病可能只會休息很短的時間，但我可以接受。
- 《8》我可以接受因船隻作業區域的不同，導致日夜顛倒或作息時間不正常。
- 《9》我會配合船上的調度，不會因不喜歡這個職位而要求回國。
- 《10》我瞭解在船上工作時，不能與其他漁工（不論是不是同一國籍）比較薪水，也不會因薪水問題而要求回國。
- 《11》我知道零用金是薪水的一部分，通常於船隻進港時發放，但也瞭解有時狀況特殊，可能有不發放或金額未結清的情形。我可以先以借支方式跟船東領取現金，但不可以超過我的零用金額度。我知道等我期滿回國後，船東(或公司)會跟我結算清楚，我不會以此為由吵鬧要求回國。
- 〈2〉印尼籍漁工A君：(工作於大陸籍漁船，仲介公司我國農委會漁業署核准之○○國際有限公司、印尼仲介公司：○○○，簽約時間：2018年4月12日)，漁工與仲介公司合約書(上船需知)之內容摘述略以：
- 《1》合約是2年，合約期間的薪資每月300美元，如果沒有完成合約(未滿2年)，我同意船公司於薪資中扣除來回機票費、手續費、旅費...，如果我的薪資不夠支付因違約所衍生的所有費用，我同意補足所有費用的差額，否則印尼仲介公司有權循法律途徑對我及我的家人要求賠償或提出告訴。如果合約期滿須配合作業完成該航次至靠岸為止，否則亦以違規論處。

- 《2》保留款於漁工期滿後才能還給漁工，漁工期滿回國後，公司會將未結算的薪資及保留款一併結算後再匯付給漁工。漁工不可要求領到這些錢後才願意回國。
- 《3》我知道薪資不是在船上領取，是由台灣仲介公司匯錢到我提供的帳戶裡。
- 《4》我明白除基本工資外，不得要求額外獎金、分紅，其工作獎金或津貼之多寡及發放時間由船公司訂定，漁工不得有議。
- (5) 外交部查復提供有關我國仲介公司○○○(甲方)與外國仲介公司○○○(乙方)所簽合約，簽約時間：2018年11月16日，內容亦存有強迫勞動外籍漁工要件，內容摘述略以：
- 〈1〉新漁工：2年，薪資300元美金(安家費250元美金/月，零用金50元美金/月)；老漁工：2年，薪資400元美金(安家費350元美金/月，零用金50元美金/月)。
- 〈2〉甲方得從漁工薪水中先扣除900元美金作為押金，待漁工合約期滿後，甲方需退回押金給漁工；若漁工違約，甲方可扣除該押金，漁工需另外負擔機票來回程費用。乙方與漁工清楚瞭解並不得異議。
- 〈3〉漁工死亡需依家屬要求遺體運回本國，家屬需自行負擔其費用或從撫恤金、保險扣回。
- 〈4〉漁工違反以下事項則算違約：(1)不聽從幹部命令，不盡職責甚至罷工。(2)故意把船上的用品、設備拿去賣或破壞。(3)濫用酒、賭博、吸毒或嫖妓等者。(4)未經船長同意而自行離船或不按時回船，和當值班時而未值班或打瞌睡者。(5)患有先天性疾病，或上船前

即帶有疾病者。(6)違反任何船上安全規定或造成船上成員之危險者。(7)工作不努力自行要求回國及不配合船長安排。(8)若船東先讓漁工回國後再出發，漁工不願意配合再出發者。

〈5〉違約責任：(1)若漁工於出發日起三個月內違約返回，乙方須無任何條件及收費，再補一名漁工給甲方，或直接扣除出工費。若漁工出發後違約屬體檢不實、打架鬧事、本身舊疾隱瞞及未參與工作、體力明顯不足、要回家原因誇張或無原因等等歸類為嚴重違約，乙方須補二名漁工出工費。(2)派出漁工因工作意外傷害，經醫生證明不能繼續留船工作者，或自出發日超過6個月，漁工罹患疝氣、盲腸炎、腳腫等，漁工不算違約且其機票費用由船主負責。若是由漁工本身自發疾病所造成(如慢性病)，或是自出發日6個月內，漁工罹患疝氣、盲腸炎、腳腫等，漁工算違約且機票費用須由乙方及漁工承擔。

4、據上，外籍漁工處於弱勢地位，處理該類案件時，允應探求外籍漁工之真意：外籍漁工處於弱勢地位，常因此遭到勞力剝削，被害人在相關機關救援之初，多不會立即表明遭受剝削，甚至被剝削時，還表達願意加班、不休假，欲以極短時間以獲取更多的收入，以達改善生活(其等往往舉債離鄉工作)。因此，若不諳人口販運之規範緣由及目的(被害人之同意乃基於上述被害人之特殊情狀下所為，並非真實之同意，也就是被害人在此不同於一般人之利害權衡之心理層面所為之同意，係出於無從選擇之同意)，單就被害人當下

所展現於外之表象予以觀察，極易難以理解對於被害人有何侵害剝削，轉而認定此僅為勞資糾紛應由行政機關介入，無涉於勞力剝削之刑責⁵⁴。

(六)綜上，依據聯合國1930年C-29強迫勞動公約及聯合國「2000年打擊跨國組織犯罪公約關於預防、禁止和懲治販運人口特別是婦女和兒童行為補充議定書」均揭櫫，防制外籍漁工遭強迫勞動，已是全球趨勢，我國亦將「強迫勞動」視為人口販運「勞力剝削」的態樣之一，法務部並訂有「人口販運被害人鑑別原則」及「人口販運被害人鑑別參考指標」，供執行人員遵循。以本案我國權宜船「大旺號」、「金春12號」漁船為例，該兩艘外籍漁工均遭薪資剋扣、工時過長、身分證件遭扣留等情，經農委會漁業署以涉犯人口販運移送地檢署偵辦，惟「大旺號」漁工被鑑別「是」人口販運被害人，「金春12號」漁工則僅視為勞資糾紛，「不是」人口販運被害人。復經本院訪談數名我國籍或權宜漁船之受害外籍漁工，亦有遭薪資剋扣、工時過長、身分證件遭扣留，或遭仲介迫簽剝削契約等情；實務上執行人員未能探求被害人之真實同意，往往將「強迫勞動」認為「勞資爭議」，此顯示對人口販運之勞力剝削案件之認定不一，行政院允應督導相關機關重新檢視。

三、監察院歷年來曾立案調查多起涉及外籍漁工遭強迫勞動，損及人權等情事之調查案件，諸如：2015年高雄籍遠洋漁船「福賜群」涉有長期虐待境外聘僱外籍漁工致死、2018年「福甦拾壹號」漁船涉嫌虐待外籍漁工，違反漁業工作公約（C-188公約）而遭國際拘

⁵⁴ 法院辦理違反人口販運防制法相關案件參考手冊，司法院2013年3月印行，頁200、201。

留等案，促使農委會研訂發布「境外聘僱非我國籍船員許可及管理辦法」，保障漁工基本工時、薪資及人身保險、重罰違法船東及仲介、於2019年3月20日增訂經營者及仲介機構告知外籍漁工權利義務事項，並全程錄音、錄影保存，及提供外籍漁工契約留存之義務等改善作為，至2019年6月27日終於解除歐盟對我國之黃牌警告。然迄至本案之調查，農委會漁業署雖配置漁業檢查人力，惟迄今仍以抽查方式對外籍漁工進行問卷訪查；且農委會漁業署非人口販運罪之責任通報人員，僅被動接受人口販運案件之舉報，始移送檢調處理等；凸顯農委會對外籍漁工之勞動檢查人力及人口販運專業知能猶嫌不足，農委會漁業署應積極檢討改進。

- (一) 監察院歷年來曾立案調查多起涉及外籍漁工遭強迫勞動，損及人權等情事之調查案件，諸如：2015年高雄籍遠洋漁船「福賜群」涉有長期虐待境外聘僱外籍漁工致死、2018年「福牲拾壹號」漁船涉嫌虐待外籍漁工，違反漁業工作公約(C-188公約)而遭國際拘留等案，促使農委會漁業署研訂發布「境外聘僱非我國籍船員許可及管理辦法」，保障漁工基本工時、薪資及人身保險、依法重罰違法船東及仲介、於108年3月20日促成增訂經營者及仲介機構告知外籍漁工權利義務事項，並全程錄音、錄影保存，及提供外籍漁工契約留存之義務等改善作為，至2019年6月27日終於解除歐盟對我國之黃牌警告，先予敘明。
- (二) 農委會下設漁業署，主管遠洋漁業之漁船及船員管理業務：

按「行政院農業委員會組織條例」第5條規定：「本會設漁業署，其組織以法律定之。」「行政院

農業委員會漁業署組織條例」第2條規定：「行政院農業委員會漁業署（以下簡稱本署）掌理下列事項：一、漁業政策、法規、方案、計畫之擬訂及督導。二、漁業科學、漁業公害防治之研究及規劃。三、漁船與船員之管理及督導。四、漁業巡護之執行、協調及督導。五、漁民團體與漁業團體之輔導及督導。六、漁業從業人員、漁民團體與漁業團體推廣人員之訓練、策劃及督導。七、漁產運銷與加工、漁民福利、漁業金融之督導及配合。八、國外漁業基地業務之督導。九、國際漁業合作策劃、推動及漁業涉外事務之協調。十、漁業資源保育、栽培、管理、調查研究、評估及養殖漁業之策劃、推動、督導與協調。十一、漁港與其附屬公共設施之規劃及督導。十二、漁獲統計及資訊之綜理分析。十三、其他有關漁業及漁民之輔導。」遠洋漁業條例第3條：「本條例之主管機關為行政院農業委員會。」

(三)監察院均一再指出主管機關農委會漁業署應正視外籍漁工勞動權益，並積極進行勞動檢查，以積極防止我國遠洋漁船境外僱用漁工遭受強迫勞動，該署近年來之改善作為如下：

表14 農委會漁業署歷年來對遠洋漁船之勞力剝削的改善情形

年度	訂定措施或項目	效益
2002	漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項	解決漁業勞動力缺乏，並掌握遠洋漁船僱用外籍漁工人數。
2015	訂定我國遠洋漁船「境外僱用外來船員之遠洋漁船涉嫌人口販運防制法爭議訊息通報及後續處理標準作業程序」	作為境外聘僱外籍漁工於國內、外發生指控涉嫌人口販運案件時之標準流程
2016	立法院通過「遠洋漁業	作為授權訂定境外僱用外籍漁工之

年度	訂定措施或項目	效益
	條例」	法源依據，提升境外僱用外籍漁工相關權益保障法律位階
2017	發布「境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法」	保障境外僱用外籍漁工權益，包括： 1. 強制簽訂定型化勞務契約，並須申請僱用許可。 2. 規範基本工資450美金(原為雙方議定，2016年約300至350美金)。 3. 參照C-188公約規範每日休息時間至少10小時(原無規定)。 4. 增加一般身故保險金不得低於100萬元(原僅為意外險50萬元)。 5. 建立仲介機構許可制，排除以自然人身份從事仲介。 6. 仲介連帶保證責任、保證金(150萬至500萬元)及評鑑制度(原主要由漁業團體或漁會評鑑，改由公正客觀之評鑑委員會評鑑)。 7. 建立申訴制度。 8. 明定船主照顧事項等基本保障，並要求提供漁工申訴之便利條件。
	發布「境外僱用非我國籍船員仲介機構服務品質評鑑作業要點」	藉以督促仲介機構注重經營管理及提昇服務品質，維護境外僱用外籍漁工仲介秩序，並做為遠洋漁業經營者選擇仲介機構之參據。
	發布「境外僱用非我國籍船員船居生活照顧服務計畫書審查原則」	作為審核境外僱用外籍漁工之依據。
	研擬試行外籍漁工訪查問卷	作為訪查員訪談外籍漁工是否瞭解自身權益之標準。
2018	建立訪查制度，透過國內訪查員及駐外漁業專員(或檢查員)就我國遠洋漁船境外僱用外籍漁工返回我國內港口或進入國外駐點港口時進行工作條件及權益保障訪查。	藉以瞭解境外僱用之外籍漁工是否瞭解自身權益，以及經營者是否善待外籍漁工。訪查結果顯示經營者涉嫌違規者，將專案進行後續調查處置，倘有具體事證，將依法嚴予處分或將涉嫌人口販運者移送刑事調查。

年度	訂定措施或項目	效益
	訂定「訪查境外僱用非我國籍船員標準作業程序」	作為訪查員向境外僱用外籍漁工進行訪查時之依據，並避免訪談模式之差異。
	試評鑑境外聘僱外籍漁工仲介機構	督促仲介機構經營管理及提昇服務品質，作為遠洋漁業經營者選擇仲介機構之參據，並達到擇優汰劣之效。
2019	修正「境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法」，要求經營者及仲介機構告知外籍漁工權利義務事項，並全程錄音、錄影保存，及提供外籍漁工契約留存之義務。	確保經營者或仲介機構聘僱之外籍漁工瞭解自身權利義務。
	行政院人權保障推動小組決議由勞動部擔任C-188公約國內法化主政機關，其他相關部會積極配合勞動部國內法化作業。	C-188公約規範內容涉及勞動、航政、衛生等相關部會權責，農委會配合該部盤點並進行國內法化，以保障外籍漁工權益。
	修正「漁船建造許可及漁業證照核發準則」，放寬新建造或改建漁船之條件，以符合C-188公約空間標準。	增加誘因以改善漁船居住友善空間，並落實漁業工作公約。
	自2019年起正式評鑑境外聘僱外籍漁工仲介機構。	督促仲介機構經營管理及提昇服務品質，作為遠洋漁業經營者選擇仲介機構之參據，並達到擇優汰劣之效。
2020	修正「境外僱用外來船員之遠洋漁船涉嫌人口販運防制法爭議訊息通報及後續處理標準作業程序」，將「疑似人口販運案件通報表」納入，以加速通報時間。	建立以通報表方式，加速通報以掌握時效性。
	發布「違反遠洋漁業條例第26條第1項及第3項所定境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法案	建立明確及一致性規範，對違反境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法有關經營者與外籍漁工雙方權益事項、契約內容、管理責任規定之

年度	訂定措施或項目	效益
	件裁量基準」。	案件，提升執法效率與公信力。
	增聘訪查員至10名，並增聘印尼語專職通譯。另製作訪查前定型化影音以向外籍漁工宣示保護受訪者權益。	增加訪查員人數與專職通譯強化訪查能量。另利用製作訪查前定型化影音以簡化翻譯流程，並避免翻譯語意差異產生誤解。
	補助臺灣基督長老教會海員漁民服務中心設立旗津服務站。	提供外籍漁工關懷照顧服務，並於該服務站置放申訴單，增加申訴管道。
	修正「投資經營非我國籍漁船許可辦法」第2條及第6條，規範我國人不得利用權宜漁船從事人口販運等行為。	避免我國人利用權宜漁船以強迫勞動、人口販運方式降低成本以競爭漁業資源。

資料來源：農委會。

(四)農委會漁業署雖配置漁業檢查人力，迄今仍以抽查方式對外籍漁工進行問卷訪查：

- 1、我國遠洋漁業使用全國32港口，農委會漁業署派駐國外港口（模里西斯、南非、馬紹爾群島、斐濟、美屬薩摩亞、帛琉）之漁業專員共6名。
- 2、駐外漁業專員之業務職掌主要勤務包括：(1)辦理漁船轉載、卸魚及證照等各項檢查。(2)辦理漁政宣導、開立漁獲證明、收照處分執行。(3)協助漁船處理人道救援等緊急事故。(4)其他與當地漁業組織、漁政官員協商溝通等相關事宜。
- 3、農委會漁業署查復指出：一般駐外漁業專員係僅1人，惟倘接獲舉報、申訴等相關訊息，駐外漁業專員將進行訪查。平時係於業務執行，適時以抽查方式對外籍漁工以問卷進行訪查，以瞭解經營者及仲介是否確實遵守管理辦法之相關規定。

(五)農委會漁業署非人口販運罪之責任通報人員，僅被動接受人口販運案件之舉報，始移送檢調處理等；

在在顯示農委會對外籍漁工之勞動權益法令、勞動檢查人力及人口販運專業知能猶嫌不足，農委會漁業署應積極檢討改進：

- 1、據人口販運防制法第9條第1項規定：「警察人員、移民管理人員、勞政人員、社政人員、醫事人員、民政人員、戶政人員、教育人員、觀光業及移民業務機構從業人員或其他執行人口販運防制業務人員，在執行職務時，發現有疑似人口販運案件，應立即通報當地司法警察機關。司法警察機關接獲通報後，應即接辦處理及採取相關保護措施。」
- 2、農委會漁業署人員非上述規定之責任通報人員，農委會查復稱：「該前已協調相關部會，於2015年針對我國籍漁船訂定通報作業程序。」訂有我國遠洋漁船「境外僱用外來船員之遠洋漁船涉嫌人口販運防制法爭議訊息通報及後續處理標準作業程序」，倘有接獲疑似涉及或經舉報涉嫌人口販運之案件，依前述程序將相關資料移送司法警察機關偵辦。至於接獲我國人在權宜漁船(FOC)船涉及人口販運的案件，則依人口販運防制法通報司法警察機關偵辦。
- 3、惟，農委會漁業署查復表示：「訪查員專業背景包括財經法律、企業管理、國際貿易、文化研究與英、日文等外文系所。」顯非人口販運專業知能人員，且以臺灣權宜船「大旺號」為例，該漁船涉嫌虐待漁工遭美國抵制，船上印尼籍漁工曾向綠色和平組織申訴，船上伙食惡劣，毆打威脅情事頻傳，薪水也遭剋扣；「金春12號」漁船亦有類此情形。農委會漁業署查復表示，倘發現涉嫌違規事項時，會進一步專案調查，確認違規後

依規定核處等語。但「大旺號」、「金春12號」漁船進入我國高雄港時，農委會漁業署未積極訪查。而該漁船雖為權宜船，船長、大副、二副及輪機長為臺灣人，若涉及強迫勞動或人口販運的人員為我國國籍，則我國擁有完整行政與司法管轄權，勞動部針對該兩艘漁船進入我國高雄港時亦未訪查。

(六)綜上，監察院歷年來曾立案調查多起涉及外籍漁工遭強迫勞動，損及人權等情事之調查案件，諸如：2015年高雄籍遠洋漁船「福賜群」涉有長期虐待境外聘僱外籍漁工致死、2018年「福甦拾壹號」漁船涉嫌虐待外籍漁工，違反漁業工作公約（C-188公約）而遭國際拘留等案，促使農委會研訂發布「境外聘僱非我國籍船員許可及管理辦法」，保障漁工基本工時、薪資及人身保險、重罰違法船東及仲介、於2019年3月20日增訂經營者及仲介機構告知外籍漁工權利義務事項，並全程錄音、錄影保存，及提供外籍漁工契約留存之義務等改善作為，至2019年6月27日終於解除歐盟對我國之黃牌警告。然迄至本案之調查，農委會漁業署雖配置漁業檢查人力，惟迄今仍以抽查方式對外籍漁工進行問卷訪查；且農委會漁業署非人口販運罪之責任通報人員，僅被動接受人口販運案件之舉報，始移送檢調處理等；凸顯農委會對外籍漁工之勞動檢查人力及人口販運專業知能猶嫌不足，農委會漁業署應積極檢討改進。

四、美國國務院於2018、2019年人口販運問題報告指出，我國勞動部與農委會漁業署囿於權責劃分，一直無法有效解決漁工剝削問題。行政院雖設置「行政院防制人口販運及消除種族歧視協調會報」(2020年5月8日更

名)處理人口販運等協調溝通事宜，惟以我國遠洋漁船漁獲涉及強迫勞動，遭美國海關與邊境保護局(CBP)發出扣押令，仍由外交部、交通部、勞動部、內政部、海洋委員會等相關機關個別聯繫溝通處理，各自為政，凸顯機關間溝通協調聯繫機制明顯不足。是以，我國漁獲被列入強迫勞動貨品清單，損及我國聲譽，已非農委會漁業署單一機關所能處理，行政院允應重新檢討現行跨機關溝通聯繫平台，予以妥善處置，俾及早因應。

(一)美國國務院於2018、2019年人口販運問題報告指出，我國勞動部與農委會漁業署囿於權責劃分，一直無法有效解決漁工剝削問題：

1、美國2019年人口販運問題報告-台灣部分：「台灣當局完全符合消除人口販運問題的最低標準。……雖然台灣當局符合最低標準，然而遠洋船隊(DWF)台灣籍漁船以及台灣船東擁有的權宜船勞力剝削問題層出不窮，勞動部(MOL)與農委會漁業署(FA)囿於權責劃分，加上調查標準不足，一直無法有效解決漁工剝削問題。……。」

2、美國2018年人口販運問題報告-台灣部分：「台灣當局完全符合消除人口販運問題的最低標準。……雖然台灣當局符合最低標準，然而遠洋船隊台灣籍漁船以及台灣船東擁有的權宜船勞力剝削問題層出不窮，勞動部與農委會漁業署囿於權責劃分，一直無法有效解決漁工剝削問題。當局有時並未對涉嫌剝削外籍漁工的台籍人士採取適當的法律行動。……。」

(二)行政院雖設置「行政院防制人口販運及消除種族歧視協調會報」(2020年5月8日更名)處理人口販運等協調溝通事宜，惟以我國遠洋漁船漁獲涉及強迫勞

動，遭美國海關與邊境保護局(CBP)發出扣押令，仍由外交部、交通部、勞動部、內政部、海洋委員會等相關機關個別聯繫溝通處理，各自為政，凸顯機關間溝通協調聯繫機制明顯不足：

1、如前所述，究我國幾艘遠洋漁船遭美國海關與邊境保護局(CBP)發出扣押令，各機關掌握訊息並不一致：

- (1) 農委會漁業署稱，計有「大旺號」(Da Wang)、漁隆2號(Yu-Long No.2)及和春61號(Tunago No.61)3艘漁船遭美國發出暫扣令。詢據該署林頂榮組長稱：「目前及曾經列在美國CBP的WRO名單應該有四艘，其中和春61號已解除，去年年底有新增1艘，目前尚在WRO名單共有三艘。」
- (2) 內政部查復表示：2020年11月1日為止，共有「大旺號」(Da Wang)、漁隆2號(Yu-Long No.2)及和春61號(Tunago No.61)3艘我國籍或我國國民所有之漁船，遭美國海關及邊境保護局(CBP)以違反美國法典第19篇第1307條(19 U.S. Code §1307)，對上述3艘漁船之漁獲發出暫扣令(WRO)，其中和春61號之暫扣令已於2020年3月31日撤銷。
- (3) 外交部查復表示，僅「漁隆2號」遭美國海關與邊境保護局發出扣押令。
- (4) 勞動部查復表示，「大旺號」、「金春12號」進入我國高雄港時，由於該兩艘船為權宜船，於我國尚查無相關稅籍、營業登記與投保資料，爰無從主動派員實施查察。此外，該部職業安全衛生署亦未曾接獲該兩艘漁船疑涉違反勞動法令之相關申訴案件或來自於其他部會之通

報，故無實施申訴檢查。

2、據悉，尚有「和春61號」(權宜船)及「漁隆2號」(我國籍漁船)曾遭美國海關與邊境保護局發出扣押令，並須提出相關商品非強迫勞動所得情事。惟，農委會漁業署訂有我國遠洋漁船「境外僱用外來船員之遠洋漁船涉嫌人口販運防制法爭議訊息通報及後續處理標準作業程序」並稱：「倘有接獲疑似涉及或經舉報涉嫌人口販運之案件，依前述程序將相關資料移送司法警察機關偵辦。」等語。惟海洋委員會查復指出：「本會海巡署無接獲通報或調查有關該二船相關違法情事……」，顯見農委會漁業署並未將「和春61號」(權宜船)及「漁隆2號」(我國籍漁船)涉犯強迫勞動情事通報海洋委員會。

(三)我國漁獲被列入強迫勞動貨品清單，損及我國聲譽，已非農委會漁業署單一機關所能處理，經濟部查復本院表示：「對於世界各國禁止強迫勞動產品進口之規定，已請所屬駐外機構瞭解各國有關禁止強迫勞動產品進口之法規研議及趨勢，已將相關資料提供農委會」然，倘臺灣漁獲持續被美國列入勞動產品清單，負面後續效應將慢慢發生。詢據羅秉成政務委員表示此為警訊，我們是漁業大國漁獲卻無法賣到美國，應首要注意等語。

(四)綜上，美國國務院於2018、2019年人口販運問題報告指出，我國勞動部與農委會漁業署囿於權責劃分，一直無法有效解決漁工剝削問題。行政院雖設置「行政院防制人口販運及消除種族歧視協調會報」(2020年5月8日更名)處理人口販運等協調溝通事宜，惟以我國遠洋漁船漁獲涉及強迫勞動，遭美國海關與邊境保護局(CBP)發出扣押令，仍由外交

部、交通部、勞動部、內政部、海洋委員會等相關機關個別聯繫溝通處理，各自為政，凸顯機關間溝通協調聯繫機制明顯不足。是以，我國漁獲被列入強迫勞動貨品清單，損及我國聲譽，已非農委會漁業署單一機關所能處理，行政院允應重新檢討現行跨機關溝通聯繫平台，予以妥善處置，俾及早因應。

五、臺灣遠洋漁船「大旺號」權宜船，因涉及強迫勞動，遭美國海關與邊境保護局（CBP）下令禁止其漁獲進入美國市場，惟該船曾供貨予某大水產公司；經本院實地履勘得知，已有業界挹注資源，主動推動企業責任及辦理改善計畫，避免遭強迫勞動、杜絕IUU漁獲進入市場，以永續經營。農委會漁業署並推動輔導業界參與漁業改進計畫(FIP)或海洋管理委員會(Marine Stewardship Council, MSC)認證制度，以強化企業社會責任，解決漁工強迫勞動或人口販運問題。是以，農委會允應督導所屬漁業署擴大辦理，落實保障外籍漁工權益及維護我國遠洋漁業之聲譽。

- (一)有關企業參與權宜漁船的管理，臺灣遠洋漁船「大旺號」（船籍隸屬萬那杜，屬權宜船），因涉及強迫勞動，遭美國海關與邊境保護局（CBP）下令禁止其漁獲進入美國市場，惟該船曾供貨予高雄某大水產公司。
- (二)經本院實地履勘豐群水產公司得知，該公司推動「永續與企業責任計畫」，該公司表示，基於企業責任，其有責任為客戶提供安全和環保的責任，以及對社會負責的供應鏈，故推動上開計畫及方案，以臺灣遠洋漁船「大旺號」權宜漁船為例，因涉及強迫勞動，遭美國海關與邊境保護局（CBP）下令禁止其漁獲進入美國市場，該船曾供貨予豐群水產公司。據該公司說明：「大旺號」漁船非該公司固定的供

應商，被美國列入強迫勞動名單，就先暫停供貨，該漁船近期已參與該公司企業責任計畫。該公司表示，高風險漁船或船隊需辦理百分之百稽核，其他則是抽樣稽核。

(三)有關豐群公司推動企業責任及辦理改善計畫，避免遭強迫勞動漁獲進入市場，以永續經營，其做法略以：

- 1、2018年豐群公司取得圍網漁船的MSC (即：海洋管理委員會 MARINE STEWARDSHIP COUNCIL，MSC)，漁業認證，稽核主要項目為農委會漁業署的管理規範、執行成果等。經MSC產銷監管鏈，漁場必須取得MSC漁業認證，其海鮮產品才能貼上MSC生態標誌。供應鏈中擁有產品所有權的各公司必須取得MSC產銷監管鏈認證，包括經銷商、批發商、製造商、包裝公司、貿易商、零售商、飲食機構和餐廳。所有接受稽核的公司必須展示其在溯源系統方面的有效性，確保只為來自認證漁場的海鮮產品貼上MSC標誌。此舉有助阻止非法捕獲的魚類進入供應鏈，MSC產銷監管鏈認證的有效期為三年，需每年接受審查⁵⁵。
- 2、2019年該公司與大黃蜂食品合作，建立漁業改善計畫，並設立5年目標，主導將延繩釣漁獲符合MSC標準並取得認證。
- 3、豐群公司辦理永續專案-社會責任計畫(SOCIAL RESPONSIBILITY PROGRAM & FISHERIES IMPROVEMENT PROJECT)，此政策是以STF的

⁵⁵ 資料來源：

<https://www.sgs.com.tw/service/page/139/2/140-certification-business-enhancement-services/168-marine-stewardship-council-msc-certification>

行為準則⁵⁶與船隻稽核標準為基礎，針對鮪魚漁業永續及勞工社會責任所建立的一套可被市場接受的標準，該計畫於2018年底開始，由豐群內部稽核員進行供應商(漁船)社會責任稽核，確保漁船能符合標準，或針對未符合項目執行改善計畫。

- (1) 稽核方式分成辦公室文件稽核、漁船現場/漁工訪談稽核。
- (2) 目前經由第三方認證單位(MRAG)監督，未來將導入第三方稽核，加強計畫的公信力。
- (3) 自2020年起豐群公司開始發行進度更新報告，介紹相關計畫的進度及未來發展。
- (4) 農委會漁業署訂定之外籍漁工管理辦法，為豐群社會責任計畫稽核要點之一。

4、豐群公司杜絕IUU⁵⁷與水產品的可追溯性：該公司透過資料蒐集調查及文件審核控管：

- (1) 第一控制點：交易合約：ERP系統會自動根據資料庫查核供應船隻IUU、國際漁業管理組織名單及各類證書執照效期，通過才能夠產生交易合約，以確保漁獲來源合法。
- (2) 第二控制點：付款審核：
 - 〈1〉文件控管團隊將進一步審查漁獲的各項資格及追溯性文件的交叉比對與串聯，確認採購的漁獲符合溯源及合法的條件。

⁵⁶ STF為水產品專案小組，是一個由35家商業會員組成的行業領導組織，為實現社會責任而制訂「STF行為準則」，內容包含：1.禁用童工、2.禁止強迫勞動3.僱傭合約、4.行動自由和人身自由、5.扣留個人證件、6.招聘費用、7.人道待遇、8.職場平等、9.結社自由、10.申訴程序、11.薪酬福利、12.工作時間、13.員工意識與培訓、14.私人職介所和招聘人員、15.健康與安全。資料來源：

<https://www.seafoodtaskforce.global/wp-content/uploads/2021/01/STF.G.S.002.CT-STF-Tuna-Handbook-Traditional-Chinese.pdf>

⁵⁷ 非法、未報告及不受規範 (Illegal, unreported and unregulated ; IUU)

〈2〉由財務部做最後複核，確認資料無誤後，才會依合約內容安排付款。

〈3〉財務部每個月都會進行內部稽核。

5、豐群公司對權宜船的因應措施：

(1) 豐群公司指出，國人經營外國籍權宜漁船的主因，除了稅務及法規上的優勢，主因為島國漁業合作。

(2) 該公司對權宜船的立場，該公司所提的豐群永續與社會責任計畫，皆涵蓋所有採購國籍的漁船。

(3) 豐群公司所採購的漁船，都應遵守該公司採購條款，包含文件、合約、執照等，不因權宜船而有所特例或差別。

6、豐群公司指出臺灣漁業目前面臨的挑戰有：

(1) 系統性問題：

〈1〉最大問題為系統性的缺乏，業者(包含船東、漁船經營者)無法提供相對應文件或程序來證明是否符合相關社會責任標準。

〈2〉豐群公司及農委會漁業署偕同各漁業公會，共同協助漁業公司建立公司內部控管系統、保存相關文件且接受外部稽核。

(2) 跨國性的困難：

〈1〉勞力輸出國(如印尼、菲律賓、越南等)之勞務仲介公司未受到臺灣法律的約束，因此倘外國仲介違反外籍漁工管理辦法，業者(包含船東、漁船經營者)無法強制要求改善。

〈2〉外籍漁工聘僱流程需當地仲介公司配合，建立相對應的系統(如外籍漁工培訓、定期付款、透明收費等)。

(3) 提高政府單位資源分配：

- 〈1〉 勞工權益應為勞動部的專業，政府單位應內部互相協助，交流專業知識並與國際接軌，訂定一套更完整的管理機制，涵蓋境內及境外聘僱漁船外籍漁工。
 - 〈2〉 許多勞工問題源自於勞力輸出國，政府應透過外交部與該國溝通，並建立管理機制，確保輸出的勞工能避免強迫勞動的風險。
 - 〈3〉 由於臺灣漁船數量多，政府跨部門合作，提高稽核的架構及涵蓋率，確保臺灣漁船能符合相關管理法規。
 - (4) 針對美國勞動部將臺灣遠洋漁船捕撈的漁獲列入強迫勞動貨品名單，豐群公司表示，若臺灣政府能與美國勞工部建立一套可接受的社會責任準則、管理系統與產業最佳典範，依此實施，並透過第三方稽核單位驗證，美國勞工部則能以階段性的方式，將臺灣捕撈之漁獲從該清單中移除。
- (四)農委會查復表示，將輔導業界參與漁業改進計畫(Fisheries Improvement Project, FIP)或海洋管理委員會(Marine Stewardship Council, MSC)認證制度，強化企業社會責任：
- 1、漁業改進計畫(FIP)⁵⁸：
- (1) 隨著國際社會越來越重視環境議題，消費者開始關心自己所購買的漁產品是否來自於不會對環境造成傷害的漁業。為減緩海洋漁業資源枯竭及對生態環境所造成的衝擊等，國際間開始努力尋求各種解決方法，例如管理措施的制訂、漁獲配額的限制及生態標籤的認證等，其

⁵⁸ 資料來源：財團法人中華民國對外漁業合作發展協會網站，
http://www.taiwanfip.tw/fip_introduction.html

中又以生態標籤認證為近年來最熱門使用的方法之一。

- (2) 由於生態標籤標準嚴格，不見得適用於各種不同型態的捕撈漁業，導致許多有意邁向永續發展的漁業，卻因為本身條件限制或成本高昂等因素，無法順利取得生態標籤驗證。近年來為了鼓勵各種不同型態的捕撈漁業均能以永續經營的理念進行作業，國際上逐漸發展出「漁業改進計畫(FIP)」方案，讓所有有意願邁向永續經營的漁業，能以循序漸進的方式改善各自的漁業，以期達到永續漁業的目標。
- (3) 漁業改進計畫(FIP)之目的是希望透過所有與參與漁業有關的人員，包括捕撈漁業資源的漁民、購買漁獲物的中盤商、包裝及處理漁獲原料的加工廠、輸銷漁獲的(進出口)貿易商、漁產品零售商、餐廳、食品供應商、非政府組織及漁業主管機關等，共同努力以邁向永續漁業。
- (4) 在計畫開始初期，會先對參與之漁業進行漁業及資源的檢視，然後將檢視結果寫成報告後，再交由計畫有關人員討論，決定改善方法及步驟，以做為具體執行計畫的項目及內容。漁業改進計畫的內容除需說明採取的行動及目標外，也應訂出各項行動的計畫時程，以期按部就班地完成計畫。
- (5) 漁業改進計畫目前還沒有統一的國際標準，但卻有其基本原則需遵守，就是該計畫必須是公開透明的，參加改進計畫的漁業必須將訂有明確目標的工作計畫公布在網站上，並在計畫開始執行後，定期上網更新執行進度。如此，不但可以讓關心這個漁業的人都能了解該計畫內

容及執行進度，也可以適時提供建議，讓計畫得以執行的更順利更好。

2、海洋管理委員會(Marine Stewardship Council, MSC)認證制度：

(1) 農委會漁業署查復稱，目前市面上有許多以維護生態環境及資源永續為目標之生態標章，其中以MSC最廣為人知，而漁業改進計畫(FIP)係邁入MSC之前導計畫。MSC及FIP之共通點在於兩者均以漁業資源與生態環境永續利用為最終目標，且皆是由業者主動發起。然因近年來漁工人權議題受到社會關注，MSC及FIP亦將人權議題納入考量。

(2) 目前國際上有許多貿易商自主推動社會責任相關行動，例如豐群水產公司為因應社會企業責任，推動其旗下MSC漁船執行勞工相關要求與檢查。此外，臺灣鮪魚公會亦推動太平洋長緒鮪FIP，主動將人權相關議題納入行動計畫，並成立社會責任工作小組討論漁工相關議題(如推動填報工時表等)。

3、農委會漁業署查復表示，鑑於漁產品市場端對於漁工人權議題日益重視，為因應該等要求，有關業者本身會努力去達成其要求，而除業者本身之努力外，農委會亦將持續推動及向業界宣導參加FIP與MSC之益處，並視需要給予協助。

(五) 綜上，臺灣遠洋漁船「大旺號」權宜船，因涉及強迫勞動，遭美國海關與邊境保護局(CBP)下令禁止其漁獲進入美國市場，惟該船曾供貨予某大水產公司；經本院實地履勘得知，已有業界挹注資源，主動推動企業責任及辦理改善計畫，避免遭強迫勞動、杜絕IUU漁獲進入市場，以永續經營。農委會

漁業署並推動輔導業界參與漁業改進計畫(FIP)或海洋管理委員會(Marine Stewardship Council, MSC)認證制度，以強化企業社會責任，解決漁工強迫勞動或人口販運問題。是以，農委會允應督導所屬漁業署擴大辦理，落實保障外籍漁工權益及維護我國遠洋漁業之聲譽。

六、美國曾於2015年「人口販運問題報告」指出：「台灣當局並未就發生在台灣漁船上的人口販運情節進行逮捕或定罪。檢察官和法官對於人口販運犯罪的認識仍然有限，對於人口販運犯罪的警覺和判別仍不足。」然近年來我國不斷提升漁船涉犯人口販運案件的移送及查察，農委會漁業署自2015年9月起依「境外僱用外來船員之遠洋漁船涉嫌人口販運防制法爭議訊息通報及後續處理標準作業程序」移送11件我國籍漁船、2件權宜船(FOC)漁船。然2018年我國檢警機關追訴涉及人口販運勞力剝削罪嫌計38件，經起訴及聲請簡易判決處刑計24件(占63%)、地方法院判決有罪者計5件(占13%)；2019年我國檢警機關追訴涉及人口販運勞力剝削罪嫌計32件，經起訴及聲請簡易判決處刑計14件(占43%)，地方法院判決有罪者計7件(占21%)；顯示檢調及司法機關對強迫勞動案件之偵查處刑，以簡易處刑(宣告緩刑、得易科罰金或得易服社會勞動之有期徒刑及拘役或罰金者)居多，判決比例僅2成，相關處置仍有加強之處，行政院允應邀集內政部警政署、海洋委員會、法務部等相關機關，會同司法院共同檢視人口販運罪嫌之處理機制；再者，無論我國籍漁船或權宜漁船均有可能涉犯人口販運罪嫌，為落實管理法治，行政院允應深化夥伴關係及國際合作，共同打擊強迫勞動。

(一)為積極打擊人口販運的犯罪行為，我國於2006年11

月頒布「防制人口販運行動計畫」，2007年2月成立「行政院防制人口販運協調會報」(2020年5月8日更名為「行政院防制人口販運及消除種族歧視協調會報」)，2009年6月1日起施行「人口販運防制法」。

(二)惟美國曾於2015年「人口販運問題報告-台灣部分」指出：「台灣是勞力剝削和性販運受害男女及兒童被送往的目的地；雖較為少見，但也有一些勞力剝削和性販運的被害人來自台灣。……。台灣當局完全符合消除人口販運的最低標準。在本報告期間，台灣當局持續對包括勞力剝削和性販運在內的販運罪行進行起訴，針對人口販運的指標加強訓練執法人員和其他政府官員，並提升公眾對於人口販運犯罪的認識。當局並未就發生在台灣漁船上的人口販運情節進行逮捕或定罪。檢察官和法官對於人口販運犯罪的認識仍然有限，對於人口販運犯罪的警覺和判別仍不足。」

(三)近年來我國不斷提升漁船涉犯人口販運案件的移送及查察：

1、農委會表示，漁業署於接獲疑似涉及或經舉報涉嫌人口販運之案件，自2015年9月起依「境外僱用外來船員之遠洋漁船涉嫌人口販運防制法爭議訊息通報及後續處理標準作業程序」移送11件我國籍漁船、移送2件權宜船(FOC)漁船。分別如下：

表15 農委會漁業署自2015年9月迄今移送漁船涉犯人口販運案件

序號	年度	船名	CT編號	案件情況
1	2018	○○118	CT7-****	疑似受虐
2	2018	福蛙11號	CT6-****	疑似受虐
3	2018	○○○	CT3-****	疑似受虐

序號	年度	船名	CT編號	案件情況
4	2019	○○268	CT4-****	勞力與報酬顯不相當
5	2019	○○○	CT4-****	疑似受虐
6	2019	○○	CT7-****	疑似受虐
7	2020	○○○	CT6-****	疑似受虐
8	2020	○○216	CT7-****	疑似受虐
9	2020	○○11	CT7-****	疑似受虐
10	2020	○○1	CT8-****	疑似受虐
11	2020	○○○26	CT4-****	疑似受虐
12	2020	金春12	萬那杜籍	疑似強迫勞動
13	2020	大旺	萬那杜籍	疑似強迫勞動

資料來源：農委會。

2、2020年2月4日將「疑似人口販運案件通報表」納入標準作業程序後，以通報表通報司法警察機關共5件。分別如下表：

表16 農委會漁業署以「疑似人口販運案件通報表」通報司法警察機關

序號	通報時間	船名	通報事由
1	2020.2.13	○○216	疑似受虐
2	2020.4.13	○○11	疑似受虐
3	2020.4.16	○○12	疑似受虐
4	2020.4.27	大旺	疑似強迫勞動
5	2020.4.27	金春12	疑似強迫勞動

資料來源：農委會。

(四)再據我國2020年10月公布「2019年中華民國(臺灣)防制人口販運成效報告」⁵⁹，司法警察機關2019年共計查獲人口販運案件143件，其中勞力剝削32件、性剝削111件；各地方檢察署共計起訴人口販運相關案件71件，被告122人。各相關機關偵查處置

⁵⁹ 資料來源：內政部移民署網站：<https://www.immigration.gov.tw/media/59463/我國2019年防制人口販運成效報告-中文.pdf>

販運案件統計情形，詳如下述：

1、自2008年至2022年10月止各司法警察機關查緝人口販運案件數統計情形：

有關2008年至2020年10月止各司法警察機關查緝人口販運案件數統計情形，詳如下表所示：

表17 2008年至2020年10月止各司法警察機關查緝人口販運案件數統計表

單位：件

年度	查緝 總件數	案件類型		
		勞力剝削	性剝削	器官摘除
2008	99	40	59	0
2009	88	46	42	0
2010	123	77	46	0
2011	126	73	53	0
2012	148	86	62	0
2013	166	84	82	0
2014	138	51	87	0
2015	141	44	97	0
2016	134	40	94	0
2017	145	37	108	0
2018	133	38	95	0
2019	143	32	111	0
2020(10月)	134	23	111	0
內政部警政署	118	13	105	0
內政部移民署	10	7	3	0
海洋委員會 海巡署	1	0	1	0
法務部調查局	5	3	2	0

註：

1. 製表日期：2020年11月25日
2. 製表單位：移民署移民事務組
3. 資料來源：內政部警政署、移民署北、中、南區各事務大隊、海洋委員會海巡署、法務部調查局（案件數以移送「刑事案件移送書」時間為準）。

2、自2008年至2020年10月止，各地檢署執行防制人

口販案件成效報告：

有關自2008年至2020年10月止，各地檢署執行防制人口販案件成效報告，詳如下表所示：

表18 自2008年至2020年10月止各地檢署執行防制人口販案件成效報告

	起訴及聲請簡易判決處刑						羈押			判決有罪		
	件			人			人			人		
	性剝削	勞力剝削	小計	性剝削	勞力剝削	小計	性剝削	勞力剝削	小計	性剝削	勞力剝削	小計
2008			165			601			49			287
2009	83	35	118	233	102	335	21	1	22	191	85	376
2010	76	41	115*	346	110	441*	43	4	46*			300
2011	80	72	151*	259	179	437*	35	7	42*			174
2012	136	34	169*	408	57	458*	41	1	42*			300
2013	84	46	127*	219	103	334*	22	1	22*	202	61	270*
2014	88	21	102*	153	52	184*	18	4	19*	146	32	175*
2015	53	12	63*	128	25	148*	30	4	30*	135	33	163*
2016	54	18	69*	132	45	171*	11	6	17*	153	22	162*
2017	68	19	87*	182	66	248*	21	2	23*	57	8	62*
2018	46	24	70*	72	40	112*	11	1	12*	45	5	50*
2019	57	14	71*	100	22	122*	16	2	18*	43	7	50*
2020 (10月)	53	15	65*	86	24	106*	14	7	21*	45	5	49*

註：

1. *人口販運類別(性剝削、勞力剝削、器官剝削)自2009年6月起以複選統計；若1案件或被害人遭受性剝削或勞力剝削之雙重情形，在各類型均納入計數，因此有案件總數與類型加總數不同之情形。
2. 製表日期：2020年11月24日
3. 製表單位(節錄)：移民署移民事務組
4. 資料來源：法務部統計處。

3、地方法院刑事第一審訴訟案件被告違反人口販運防制法第31條至第34條之案件數，詳如下表所示：

表19 地方法院(2015年1月至2020年7月)刑事第一審訴訟案件被告違反人口販運防制法第31條至第34條之案件數

單位：件

年度 法令規定	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (1-7月)	總計
人口販運防制法第31條(性剝削)	5	7	5	4	6	5	32
人口販運防制法第31條、第32條(勞力剝削)				1	1	1	3
人口販運防制法第32條	5	5	3	6	7	4	30
人口販運防制法第32條、第33條				1		1	2
人口販運防制法第33條	1			1			2
小計	11	12	8	13	14	11	69

註：

1. 本表資料範圍係地方法院刑事第一審訴訟終結案件，且案件中任一被告任一罪為違反人口販運防制法第31條至第34條即列計1件。
2. 資料來源：司法院。

(五)據上可知，2018年我國檢警機關追訴涉及人口販運勞力剝削罪嫌計38件，經起訴及聲請簡易判決處刑計24件(占63%)、地方法院判決有罪者計5件(占13%)；2019年我國檢警機關追訴涉及人口販運勞力剝削罪嫌計32件，經起訴及聲請簡易判決處刑計14件(占43%)，地方法院判決有罪者計7件(占21%)；顯示檢調及司法機關對強迫勞動案件之偵查處刑，以簡易處刑(宣告緩刑、得易科罰金或得易服社會勞動

之有期徒刑及拘役或罰金者)居多，判決比例僅2成，相關處置仍有加強之處，行政院允應邀集內政部警政署、海洋委員會、法務部等相關機關，會同司法院共同檢視人口販運罪嫌之處理機制。

(六)再者，無論我國籍漁船或權宜漁船均有可能涉犯人口販運罪嫌，為落實管理法治，行政院允應深化夥伴關係及國際合作，共同打擊強迫勞動：

- 1、如前所述，經本院面訪、視訊訪談曾在我國籍或我國權宜船工作的外籍漁工，發現權宜船之勞力剝削情形更為嚴重，訪談情形詳如前表13所示。
- 2、惟，就權宜船的管理，不論是《海洋法公約》或2000年通過《聯合國打擊跨國有組織犯罪公約關於預防、禁止和懲治販運人口特別是婦女和兒童行為的補充議定書》，皆僅容許我國能蒐集相關證據，通知該船船籍國，請求船籍國處罰該船。惟據復，我國近10年來依據上開公約規定，移請處罰該國權宜船的案件為「零」。
- 3、農委會近年來針對權宜船之議題，所進行之外交雙邊會談情形，詳如下表所示：

表20 農委會近年來針對權宜船之議題，所進行之外交雙邊會談情形

日本-臺日鮪漁業會談	
日期	權宜船相關內容
2010.7.21	1.日方關切我國人經營非我國籍漁船管理條例及4項施行細則具體實施概況，特別在該條例生效前就已發生投資事實的漁船數及違規處罰情形。 2.我方則強調該條例仍需各有關國家配合始能落實，另我國亦僅能針對獲益經營者為台灣人的案件進行處理，我國人非主要獲益經營者的漁船，仍應由船旗國負責。日方表達儘可能配合我國提供所掌握的我國人投資經營日本漁船資料。
2011.8.25	日方希望了解目前我國人經營之外籍漁船報備情況。我方除提供數字，並說明法規並未改變，另請日方如有我國人經營日本船之

	相關資訊亦請提供我方。
2013.10.08	日方請我方更新我國人經營之外籍漁船資料，並關切我方能否管控該等漁船。我方回應略以，會對國民管控，但我方認為要求我國完全取代船旗國管轄責任，責任太重，並說明相關法令公布後，據觀察已發生嚇阻作用。
2015.2.23-24	日方提供可能我國經營漁船資訊，希望我方進一步核查，我方感謝日方提供資訊，我方會按條例相關規定處理，並請日方倘有進一步資訊亦能提供
美國-臺美漁業雙邊會談	
2019.6.11-12	美方詢問就我國人透過轉換船籍從事IUU漁撈之行為，我國之調查及執法情形，並舉聖文森籍權宜船之個案為例；我方說明近年已落實多項漁業管理改革，要求國人須經許可，始得從事投資經營外籍漁船行為，對於未經許可投資經營非我國籍漁船之行為，因調查不易，已成立跨部會小組，並由司法單位展開調查，相信我方改革已能對FOC漁船有更確實之管控。至於美國所提個案，我方強調該等漁船自始即非我國籍，我方雖輾轉接獲訊息顯示我國人可能涉及相關經營行為，惟經過多方調查，仍缺乏確切具體證據，爰尚難依此核處
臺歐盟合作「打擊IUU漁業雙邊諮商」	
2014.10.24	歐方關切有關管制我國人上外國籍漁船工作，倘涉及IUU行為將受到何種處罰，另該等處罰是否可以與違規行為相稱。另關切將於漁業法修正草案納入我國人上外國籍漁船工作，應遵守區域性漁業管理組織之養護管理措施，倘未遵循將依違規程度予以處分。
2015.10.08	歐方關切當時漁業法與國人投資經營非我國籍漁船管理條例的法律連結與關聯性
2015.10.26-27	歐方關切國人管控之範圍，並建議方可考慮將「漁業法」及「投資經營非我國籍漁船管理條例」一併修訂，避免出現法律間不一致的情形。
2016.1.14	歐方認為「遠洋漁業條例」、「漁業法」及「投資經營非我國籍漁船管理條例」，此三者的嚴重違規項目及處分應有一致性。
2017.4.10-11	1. 歐方關切我國人經營外國籍漁船個案之調查進展。 2. 歐盟詢問我國人投資經營之外籍船是否有依據「投資經營非我國籍漁船管理條例」向我國申報作業資料，另該條例修正生效後，目前臺灣人投資經營外籍船之數目是否有變動。
2017.10.16-25	歐盟建議下列事項： 1. 在法規明定要求投資外籍漁船之國人，應定期回報其投資外籍漁船之船員名單以及船員國籍方可查核是否有國人在外籍漁船工作。

	2. 持續與其他船旗國合作。
2018.3.13-20	1. 歐盟指出臺灣有許多國人投資經營外籍漁船，肯定我方將外籍運搬船納入管理，並提高累犯級距。 2. 歐盟表示理解我方需要船旗國提供資料以調查相關案件。
2018.10.08-12	歐盟認為臺灣可就已有管理工具(法律及管理、監控、偵查等措施(MCS))，應最大化且積極地使用該等工具，以取得更多結果。未來雙方或許可在新合作機制中互通有無，但重點為台灣應主動採取行動，並應在非政府組織(NGO)有所行動前為之。

資料來源：行政院。

- 4、本院諮詢國立臺灣大學法律學系姜皇池教授表示：「我國領域外，若於我國籍船艦或航空器內犯法，得依我國刑法第3條規定處以刑事責任；若於我國領域外，亦非為我國籍船艦或航空器等領土延伸之範疇，為落實相關管理法治，建議可透過深化夥伴關係及國際合作，如簽署國際合作案、跨國司法互助、派駐各國之調查官、聯絡官或移民秘書等駐外能量，加強與當地執法機關合作，強化人口販運情資交換及協查等，並由法務部及所屬檢察機關、情治機關積極偵辦我國境外雇用外來船員之遠洋漁船涉嫌違反人口販運防制法案件，應可有效落實《人口販運防制法》第42條規定」。
- 5、復以「2020年防制人口販運國際工作坊」之「漁業勞工販運及如何防治」為題，牽涉四個國家的疑似案例略以：「一名印尼漁工在印尼被招募，他先飛到A國，登上日本B船，在船上暫時工作兩周，B漁船把他載到真正的工作地點C漁船，也是日本籍漁船。但根據該漁民的合約，人力仲介是台灣公司，且漁業公司在臺灣設立，根據該漁民的說法，船長是台灣人。」又，以我國權宜漁船

「大旺號」為例，菲律賓籍漁工自該國馬尼拉搭機至香港，再至我國高雄港登上「大旺號」漁船工作；亦有某我國權宜船之印尼籍漁工，從斐濟上船工作，結束工作時，在臺灣下船返回印尼，漁船漁獲則賣到日本、臺灣。上述益徵我國除有權宜船管理外，尚具有漁工「轉運國」、「港口國」甚至漁獲「市場國」的任務，實有深化夥伴關係及國際合作，共同打擊強迫勞動之必要。

- (七)綜上，美國曾於2015年「人口販運問題報告」指出：「台灣當局並未就發生在台灣漁船上的人口販運情節進行逮捕或定罪。檢察官和法官對於人口販運犯罪的認識仍然有限，對於人口販運犯罪的警覺和判別仍不足。」然近年來我國不斷提升漁船涉犯人口販運案件的移送及查察，農委會漁業署自2015年9月起依「境外僱用外來船員之遠洋漁船涉嫌人口販運防制法爭議訊息通報及後續處理標準作業程序」移送11件我國籍漁船、2件權宜船(FOC)漁船。然2018年我國檢警機關追訴涉及人口販運勞力剝削罪嫌計38件，經起訴及聲請簡易判決處刑計24件(占63%)、地方法院判決有罪者計5件(占13%)；2019年我國檢警機關追訴涉及人口販運勞力剝削罪嫌計32件，經起訴及聲請簡易判決處刑計14件(占43%)，地方法院判決有罪者計7件(占21%)；顯示檢調及司法機關對強迫勞動案件之偵查處刑，以簡易處刑(宣告緩刑、得易科罰金或得易服社會勞動之有期徒刑及拘役或罰金者)居多，判決比例僅2成，相關處置仍有加強之處，行政院允應邀集內政部警政署、海洋委員會、法務部等相關機關，會同司法院共同檢視人口販運罪嫌之處理機制；再者，無論我國籍漁船或權宜漁船均有可能涉犯人口販運罪

嫌，為落實管理法治，行政院允應深化夥伴關係及國際合作，共同打擊強迫勞動。

七、目前美國、加拿大及墨西哥明文禁止強迫勞動生產之商品進口，我國迄今尚未有類如美國以阻止貨品進口之行政措施，達成消弭強迫勞動或禁止童工之目的之禁止童工或強迫勞動生產之貨品輸入規定，究其必要性，行政院允宜會同經濟部等相關機關評估研議之；另，依國際公約規範，船旗國管轄視為船旗國概念之延伸，而我國籍漁船境外聘僱外籍漁工之勞動權益與勞動基準法之規範尚存有差距，行政院允宜邀集勞動部等相關機關審視我國對外籍漁工政策，研擬明確政策方向。

(一)目前美國、加拿大及墨西哥明文禁止強迫勞動生產之商品進口，我國迄今尚未有類如美國以阻止貨品進口之行政措施，達成消弭強迫勞動或禁止童工之目的之禁止童工或強迫勞動生產之貨品輸入規定，究其必要性，行政院允宜會同經濟部等相關機關評估研議之：

1、經經濟部所屬駐外機構2020年10月洽查結果，目前全球計有美國、加拿大及墨西哥明文禁止強迫勞動生產之貨品進口，紐西蘭及英國則禁止監犯勞力生產之貨品進口。詳如下表所示：

表21 各國禁止童工或強迫勞動生產貨品入境規定

國家	相關法規
加拿大	1. 加拿大自2012年起禁止全部或部分由監獄勞動製造或生產的產品進口。 2. 為執行美墨加協定(USMCA)，加拿大修改關稅法，自2020年7月1日起禁止全部或部分由強迫勞動採礦、製造或生產的產品進口。 3. 加拿大邊境服務署尚未就此禁令明定罰則，依加拿大海關法規規定，進口管制或禁止產品提供不實文件或未申報者，違反者可

國家	相關法規
	處以行政罰鍰，倘有其他情事，貨品亦可能遭沒入或甚至依個案面臨刑事責任。
美國	<ol style="list-style-type: none"> 1. 美國關稅法第307條禁止外國生產或製造之強迫勞動產品進口美國，該些產品將被排除進口或扣押，並可能導致刑事調查。當有合理資訊顯示強迫勞動產品進口美國時，美國海關及邊境保護局(CBP)委員可發布暫扣令(withhold release orders)，禁止該產品進入美國。 2. 另查，美國2020年財政年度(10月1日至9月30日)，CBP 共發布12項暫扣令，其中8項暫扣令係針對中國產品，例如2020年9月14日CBP對中國產品發布5項暫扣令，主要針對新疆地區進口之強迫勞動產品。
墨西哥	墨國確有禁止童工或強迫勞動生產之貨品入境規定，係依據2020年7月1日生效之美墨加協定(USMCA)第23章勞工專章中第23.1條(c)、第23.2條第1項、第23.2條第1項(c)及第23.6條第1項，其中第23.6條強迫勞動第1項係特別針對禁止童工或強迫勞動生產之貨品入境規範。
紐西蘭	<p>紐國2018年關稅法(Customs and Excise Act 2018)第96節及2019年海關禁止進口令(監犯勞力生產貨品)(Customs Import Prohibition (Goods Produced by Prison Labour)Order 2019)規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 禁止使用完全或部分監犯勞力製造或生產之貨品進口，亦禁止完全或部分在監獄所製造或生產之貨品進口。監犯勞力所做供個人使用之禮品則不在此限。 2. 禁止涉及監獄之其他貨品進口(importation of other goods connected with prisons prohibited)。
英國	英國關稅法規定禁止自歐盟以外之國家進口監獄或懲戒所 (house of correction or penitentiary) 生產全部或部分產品。

資料來源：經濟部。

2、跨太平洋夥伴全面進步協定(CPTPP)勞動專章規範，包括鼓勵CPTPP會員認可消除一切形式之強迫或強制勞動之目標，包括強迫或強制童工，並透過適當方式阻止由強迫或強制勞動所生產之貨品進口，包括強迫或強制童工所生產之貨品。外交部查復本院表示：「目前CPTPP成員國包括澳

洲、汶萊、加拿大、智利、日本、馬來西亞、墨西哥、紐西蘭、秘魯、新加坡及越南等11個國家。基於我國與CPTPP各成員國經貿關係緊密，為參與區域整合、擴大出口市場，近年我國與各成員國進行廣泛接觸、積極爭取加入CPTPP，同時亦進行國內相關法規之調整，以期與國際法規接軌。」

- 3、至於在我國積極爭取加入CPTPP之際，有無規劃或考量阻止由強迫或強制勞動所生產貨品進口之管制政策或方式，詢據行政院查復本院指出：CPTPP就強迫或強制勞動產品禁止進口之規範係屬鼓勵性質。我國目前並無禁止強迫或強制勞動生產之貨品輸入之相關規定，至有無規劃或考量阻止由強迫或強制勞動所生產貨品進口管制政策或方式，將先密切關注國際趨勢發展及各國立法趨勢再作研商等語。

(二)依國際公約規範，船旗國管轄視為船旗國概念之延伸，而我國籍漁船境外聘僱外籍漁工之勞動權益與勞動基準法之規範尚存有差距，行政院允宜邀集勞動部等相關機關審視我國對外籍漁工政策，研擬明確政策方向：

- 1、《聯合國海洋法公約》第94條第1項規定：「每個國家應對懸掛該國旗幟的船舶有效地行使行政、技術及社會事項上的管轄和控制。」同條並指出，船旗國應對懸掛該國旗幟的船舶有效地行使行政、技術及社會事項上的管轄和控制，並為保證海上安全(包含船員的勞動條件)所必要的措施。1986年《聯合國船舶登記條件公約》亦有明文，即船旗國管轄得視為船旗國概念之延伸，意指無論船舶身處何方均受船旗國管轄。

- 2、查法務部1995年6月20日法84參決15356號函釋略以，所謂僱用大陸地區人民進入「臺灣地區」或「中華民國境內」工作，宜以政府行政及司法權執行能力可完全控制之地區定義之，而不宜以抽象之管轄權觀念將境外海域之漁船含括。亦即我國漁船船主在境外海域僱用大陸地區漁工參與作業，不宜以「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」或「就業服務法」規範。另「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」第2條第1款就「臺灣地區」已有定義，係指：「臺灣、澎湖、金門、馬祖及政府統治權所及之其他地區」。據上，行政院遂於2013年9月25日召開會議略以：依法務部1995年6月20日函示辦理，不宜以抽象管轄權觀念將境外海域之漁船視為我國「領土之延伸」。因此，在境外受僱於我國漁船至境外海域作業之大陸或外籍漁工，未進入我國領土或「臺灣地區」工作，爰不受「就業服務法」及「勞動基準法」之規範。
- 3、行政院羅秉成政務委員於2018年7月24日及8月20日二度邀集農委會、勞動部、法務部等有關單位，討論境外聘僱外籍漁工是否適用勞動基準法之問題，會議決議：2013年9月25日、1995年6月20日法務部函示已不適宜再援引；關於境外聘僱非我國籍船員是否適用勞動基準法，請勞動部再加強法理論述，暫不做出境外聘僱外籍漁工是否適用勞動基準法之決定，將視情況另行處理。
- 4、羅秉成政務委員於本院約詢時表示：「早年行政院確實有決議境外聘僱漁工不適用勞動基準法，當時是以大陸漁船的時空背景。但遠洋三法立法後，境外僱用外籍漁工的契約行為都在境

外，工作地在我國籍漁船，勞動部遂認定不適用勞動基準法。立法將漁工二元化後，同一條船上有三種制度，本勞、境外聘僱漁工等，尤其遠洋漁工很辛苦。某種情形農委會漁業署管理上是吃力的，要管勞動權益及魚貨，立法後，朝向拉近勞動基準法的條件，我國勞動基準法是陸地法，實難用到海上，此有歷史背景的議題。」足見，我國籍漁船境外聘僱外籍漁工雖無勞動基準法之適用，未來其勞動權益，將朝拉近與勞動基準法所規範的勞動條件，行政院允宜邀集勞動部等相關機關重新研訂我國外籍漁工政策，研擬明確政策方向。

(三)綜上，目前美國、加拿大及墨西哥明文禁止強迫勞動生產之商品進口，我國迄今尚未有類如美國以阻止貨品進口之行政措施，達成消弭強迫勞動或禁止童工之目的之禁止童工或強迫勞動生產之貨品輸入規定，究其必要性，行政院允宜會同經濟部等相關機關評估研議之；另，依國際公約規範，船旗國管轄視為船旗國概念之延伸，而我國籍漁船境外聘僱外籍漁工之勞動權益與勞動基準法之規範尚存有差距，行政院允宜邀集勞動部等相關機關審視我國對外籍漁工政策，研擬明確政策方向。

八、遠洋漁船作業屬高度國際化的工作，且我國僱用外籍漁工協助遠洋漁業已達2萬2千餘人，農委會漁業署允應會同勞動部，對我國從事遠洋漁船之人員(包含：船主、幹部、船員等)加強人權教育，俾利與時俱進，維護外籍漁工權益。

(一)遠洋漁船作業屬高度國際化的工作，然據行政院主計總處2015年農林漁牧業普查，2015年底從事漁業以男性為主，占8成8；平均年齡59.0歲，較2010年

底，5年間增加1.2歲；漁業經營管理者按教育程度分，教育程度小學及以下程度者占38.9%、國(初)中以上程度者占61.14%⁶⁰，與同(2015)年度全國25歲以上國人具國中以上教育程度占比83.8%⁶¹相較，漁業經營者教育程度普遍不高。詢據本院諮詢專家學者表示：多數船長教育程度不高，但從事高度國際化的工作，發展代理商、仲介、報關行等強大的供應鏈等語。

(二)查農委會漁業署對我國國人(包含：船主、幹部、船員等)的辦理宣導教育情形：

有關農委會漁業署2018年至2020年對我國國人(包含：船主、幹部、船員等)的辦理宣導教育情形，詳如下表所示：

表22 農委會漁業署2018年至2020年對我國國人(包含：船主、幹部、船員等)的辦理宣導教育情形

辦理時間	地點	對象	課程題目	實施時數	講座	成果效益
2020年6月29日	興達港區漁會	船主、幹部、船員	漁船員動員組訓暨防制人口販運宣導	半日	農委會漁業署主辦防制人口販運業務人員	計51人
2020年7月24日	花蓮區漁會	船主、幹部、船員	同上	同上	同上	計52人
2020年7月30日	淡水區漁會	船主、幹部、船員	同上	同上	同上	計68人
2020年8月4日	頭城區漁會	船主、幹部、船員	同上	同上	同上	計58人
2020年8月7日	雲林區漁會	船主、幹部、船員	同上	同上	同上	計45人

⁶⁰ 國(初)中占26.84%、高中(職)及以上程度者占34.3%，資料來源：

<https://www.stat.gov.tw/public/Data/dgbas04/bc1/2015census/1-農牧業及漁業經營發展研析.pdf>

⁶¹ 資料來源：行政院主計總處。

辦理時間	地點	對象	課程題目	實施時數	講座	成果效益
2020年8月14日	枋寮區漁會	船主、幹部、船員	同上	同上	同上	計59人
2020年11月19日	高雄	遠洋遠洋漁業產業團體、業者、外籍船員仲介業者、漁業行政人員	臺灣遠洋漁業的挑戰與展望研討會	1日	專家、學者	計76人
2019年5月6-7日	高雄	遠洋遠洋漁業產業團體、業者、外籍漁工仲介業者	漁船船員工作及生活條件研討會	2日	歐盟執委會就業總署、勞動部、漁業行政人員、專家、學者	計60人
2019年6月21日	東港區漁會	船主、幹部、船員	漁船員動員組訓暨防制人口販運宣導	半日	農委會漁業署主辦防制人口販運業務人員	計82人
2019年6月27日	金門區漁會	船主、幹部、船員	同上	同上	同上	計48人
2019年7月8日	林園區漁會	船主、幹部、船員	同上	同上	同上	計49人
2019年7月15日	南市區漁會	船主、幹部、船員	同上	同上	同上	計88人
2019年7月25日	嘉義區漁會	船主、幹部、船員	同上	同上	同上	計55人
2019年8月2日	通苑區漁會	船主、幹部、船員	同上	同上	同上	計43人
2018年5月22日	高雄區漁會	船主、幹部、船員	漁船員動員組訓暨防制人口販運宣導	1	農委會漁業署主辦防制人口販運業務人員	計51人
2018年6月29日	基隆區漁會	船主、幹部、船員	同上	1	同上	計57人
2018年7月6日	彰化區漁會	船主、幹部、船員	同上	1	同上	計62人
2018年7月13日	臺中區	船主、幹	同上	1	同上	計35人

辦理時間	地點	對象	課程題目	實施時數	講座	成果效益
	漁會	部、船員				
2018年7月19日	中壢區漁會	船主、幹部、船員	同上	1	同上	計55人
2018年7月27日	金山區漁會	船主、幹部、船員	同上	1	同上	計57人
2018年8月15日	農委會漁業署署本部	遠洋遠洋漁業產業團體、漁會幹部	因應國際勞工組織C-188漁撈工作公約會議	8	農委會漁業署	計25人

資料來源：農委會漁業署。

- (三)據上可知，農委會漁業署近3年來對船主、幹部、船員等所辦理的宣導教育，課程著重於漁船員動員組訓及防制人口販運宣導，講座由農委會漁業署人員擔任，凸顯對其等人權教育之不足，仍有加強辦理之處。農委會漁業署查復稱：鑑於漁產品市場端對於漁工人權議題日益重視，為因應該等要求，有關業者本身會努力去達成其要求，而除業者本身之努力外，農委會亦將持續推動及向業界宣導參加FIP與MSC之益處，並視需要給予協助等語。
- (四)本院諮詢專家學者並建議：「以臺灣政府的角度，台灣船東，賣魚，就應該遵守國際公約，以讓船東好好做。除了司法限制外，試著用教育的角度去教。」
「我國漁業已逐漸沒落，船長風險也是很大，應重視後續的人權教育。」
「權宜船大家都習以為常，是為常態，檯面下就把漁工解僱，對於臺灣遠洋漁船境外聘僱漁工的教育及監督，建議能整理過往的案件，予以懲處，讓相關人員知道是有後果的。」
- (五)綜上，遠洋漁船作業屬高度國際化的工作，且我國僱用外籍漁工協助遠洋漁業已達2萬2千餘人，農委會漁業署允應會同勞動部，對我國從事遠洋漁船之

人員(包含：船主、幹部、船員等)加強人權教育，俾利與時俱進，維護外籍漁工權益。

捌、處理辦法：

- 一、調查意見一，提案糾正外交部、勞動部及行政院農業委員會漁業署。
- 二、調查意見二、四、七，函請行政院督導所屬確實檢討改進見復。
- 三、調查意見六，函請行政院會同司法院確實檢討改進見復。
- 四、調查意見三、五、八，函請行政院農業委員會確實檢討改進見復。
- 五、調查意見，移請國家人權委員會參處。
- 六、調查報告將個資隱匿後，全文上網。
- 七、檢附派查函及相關附件，送請財政及經濟委員會、內政及族群委員會、外交及僑政委員會、司法及獄政委員會聯席會議處理。

調查委員：王幼玲

王美玉

蔡崇義

中 華 民 國 1 1 0 年 5 月 5 日

附件：契約書

合 約 書

船員姓名(Nama ABK) : [REDACTED] 船名(Nama Kapal) : [REDACTED]
船種(Jenis Kapal) : CUMI 噸數(Berat Kapal) : 709 TON

- Kontrak kerja saya adalah selama 2 tahun. Selama masa kontrak, gaji saya 300 USD perbulan. Jika belum selesai masa kontrak kerja (masa kerja belum genap 2 tahun), saya setuju bos kapal memotong gaji saya untuk biaya tiket pulang pergi, administrasi, dan transportasi. Bila gaji saya tidak cukup membayar denda tersebut, saya bersedia menanggung sisa dari biaya itu, atau agensi Indonesia berhak menuntut saya dan keluarga saya untuk membayar ganti rugi. Bila genap kontrak 2 tahun kapal masih di perairan, maka saya perlu mengikuti pengaturan perusahaan sampai selesai trip tersebut atau kapal sandar; jika tidak mengikutinya maka dianggap pelanggaran kontrak.

合約是二年，合約期間的新資每月 300 美元。如果沒有完成合約(未滿二年)，我同意船公司於薪資中扣除來回機票費、手續費、旅費...。如果我的薪資不夠支付因違約衍生之所有費用(如來回機票費、手續費、旅費...)，我同意補足所有費用的差額，否則印尼仲介公司有權循法律途徑對我及我的家人要求賠償或提出告訴。如果合約期滿滿配合作業完成該航次至靠岸為止，否則亦已違約論處。
- Gaji ABK mengikuti lembar gaji yang sudah ditandatangani dan disetujui oleh ABK sendiri. Saya telah memastikan isi gaji, dan mengerti cara perhitungan gaji, dan saya setuju tanpa paksaan.

船員薪資發放方式如薪資表：我已確認薪資內容並了解此薪資表計算方式，以上內容完全本人自願絕無強迫。
- Uang jaminan akan dikembalikan setelah ABK finish kontrak. Setelah ABK finish kontrak dan pulang ke negara asal, agensi akan menghitung sisa gaji serta jaminan kemudian dikirim ke rekening ABK. ABK tidak boleh meminta terima uang tersebut dahulu baru bersedia pulang ke negara asal.

保留款於船員期滿後才會還給船員。船員滿期回國後，勞司會將未結算的薪資及保留款一併結算後再匯付給船員。船員不可要求領到這些錢後才願意回國。
- Saya mengerti gaji bukan diterima di kapal, tetapi melalui agensi Taiwan yang mengirimkan uang ke rekening yang disediakan oleh saya.

我知道薪資不是在船上領取，是由台灣的仲介公司匯錢到我提供的帳戶裡。
- Saya mengerti bahwa selain gaji, saya tidak diperkenankan menuntut pembayaran lainnya seperti bonus dan sebagainya. Mengenai bonus kerja ataupun tunjangan dan waktu pemberiannya tergantung peraturan perusahaan kapal. ABK tidak boleh ada komentar.

我明白除基本薪資外不得要求額外獎金、分紅、其工作獎金或津貼之多寡及發放時間由船公司訂定，船員不得有議。
- Saya mengerti bahwa gaji kapal adalah bagian dari gaji, umumnya kapal masuk pelabuhan baru diberikan. Tapi karena tergantung kondisi kerja, pelabuhan, lama sandar, dan lainnya, terkadang ada kemungkinan gaji kapal tidak bisa dibagikan, ABK dapat memakai cara pinjaman kepada bos kapal tetapi jumlah uang tidak boleh melebihi jumlah gaji kapal. Jika ada gaji kapal yang belum diterima, akan dihitung setelah ABK finish kontrak dan meninggalkan kapal.

零用金為薪水的一部份，通常會於船隻入港時才發放。但因停靠天數、港口或作業狀況等因素，有時可能無法結清可領的零用金，船員可先以借支方式跟船東領取，但不能超過零用金的額度。如尚有未領的零用金，會於船員滿期離船後一併與船員結算。
- Perusahaan kapal memberikan gratis jatah keperluan kerja seperti: baju hujan, sepatu bot, sarung tangan, dan sebagainya. (Apabila melebihi jatah yang diberikan, maka ABK harus menanggung biaya tambahannya.) Tetapi untuk keperluan pribadi seperti: rokok, dan sebagainya, ABK sendiri menandatangani persetujuan kas-bon, dapat dipotong dari gaji kapal. Mengenai kopi, ada jatahnya juga; apabila melebihi jatah tersebut juga perlu tandatangan dan dipotong dari gaji kapal.

工作時所需之用品，雨衣、雨鞋、手套...等，由船公司免費提供。但船員各人之日用品，如香煙...等，經船員簽名書面同意，可從船員零用金中扣除。但咖啡有基本補給，若需額外要求咖啡，則需書面簽名並從零用金扣除。
- Saya bersedia tanpa syarat apapun menjalankan perintah dari perusahaan kapal dalam hal kerja (termasuk penugasan bekerja di kapal lainnya).

我願意無條件聽從船公司安排任何指派之工作(包含調派到其他船隻支援)。

船員簽名(手印) TANDA TANGAN (CAP JARI) ABK : [REDACTED]

2016.11.29 更新-PJS 版

9. Saya bersedia menuruti tugas yang diberikan oleh perusahaan kapal (Kapiten), baik pekerjaan ABK ataupun bukan pekerjaan ABK.

我願意聽從船公司(船長)安排任何指派之工作，不論是或不是船員該做的工作。

10. Bila terjadi hal-hal dibawah ini, bos kapal berhak membatalkan kontrak kerja dan memulangkan ABK karena pelanggaran kontrak, dengan pemotongan dari gaji ABK untuk biayanya, dan bila tidak cukup, kekurangannya ditanggung pihak kedua.

A. Dalam masa kerja diketahui mengidap penyakit seperti HIV, TBC, sakit jantung, sakit jiwa/syaraf, ayun, penyakit kelamin, atau penyakit menular lainnya.

B. Melakukan perbuatan yang tak bermoral, atau perbuatan jahat.

C. Melanggar peraturan pemerintahan negara atau peraturan daerah setempat.

D. Tidak menjalankan perintah dan ketentuan dari atasan di kapal.

(Tidak menuruti perintah dari atasan untuk pindah kapal juga termasuk)

E. Minum minuman beralkohol membuat rusuh/keributan, hisap ganja/morfin, berkelahi...

F. ABK dengan alasan apapun meninggalkan kapal, melarikan diri dari kapal secara sendiri atau bergerombol.

若有下列情況，船主有權終止雇用船員，並依據約論處將船員遣返，遣返費用由船員薪資中扣除，若有不足部分由乙方完全補足。

A. 船員在雇用期間被發現患有先天性或原有之宿疾，如人類免疫缺乏病毒(HIV)陽性、肺結核、心臟病、精神病、癲癇症、性病...等和其他傳染病。

B. 違反公共秩序或嚴重行為不檢，品行不良。

C. 觸犯所在國法律、法令、行政命令之規定。

D. 不遵守船主或船上幹部的指揮、命令或指示。(不聽從指示轉換至其他船隻亦同)

E. 船員喝酒鬧事、吸毒、打架。

F. 船員以任何理由要求離船、私自或集體離船逃亡者。

11. Perusahaan kapal tidak bertanggung jawab atas biaya pengobatan dan tunjangan kematian yang ditimbulkan karena hal-hal di bawah ini:

A. ABK ada penyakit bawaan, ataupun akibat perbuatan sendiri yang mengakibatkan kematian seperti: kecelakaan kendaraan, berkelahi, minum minuman beralkohol, dan lain-lain.

B. ABK menghisap ganja/morfin, atau bunuh diri yang berakibat fatal (sakit, terluka, bahkan kematian).

C. ABK perbaikan gigi palsu, pemasangan alat pembantu pendengaran, pembuatan kaca mata, ataupun biaya yang ditimbulkan karena pelacuran terkena penyakit kelamin.

船公司不負責以下醫療費用及死亡賠償：

A. 因本人原有之宿疾、個人行為意外致死，如：車禍、鬥毆、酗酒……等。

B. 因本人因吸毒或自殺導致生病、受傷、死亡。

C. 因本人修補鑲牙、裝配助聽器、配眼鏡或矯治傳染性病所發生之費用。

12. Saya mengerti apabila saya melarikan diri saat berada di luar negeri, atau pada saat kapal sandar melarikan diri ke kedutaan, tidak kembali kerja, tidak berlayar, maka dianggap melanggar kontrak dan putus kontrak kerja. Agensi Indonesia dan Taiwan tidak akan bertanggungjawab atas apapun dan biaya apapun. Agensi Indonesia berhak menuntut keluarga saya membayar denda yang ditimbulkan akibat pelarian saya (seperti biaya denda, biaya tiket pulang, biaya transportasi, dan lainnya). Apabila keluarga saya menolak membayar denda itu, maka agensi Indonesia dapat menuntut saya dan keluarga saya sesuai dengan hukum yang berlaku.

我明白如果我在國外逃跑，或跑到大使館不回船工作、不隨船出港，將視同船員自行違約結束此合約。印尼及台灣勞司將不再為船員負擔任何相關責任及費用，並且印尼勞司有權向我的家人要求賠償逃跑所衍生之所有費用(如罰款、回程機票、旅費...)。若我的家人拒絕賠償，印尼勞司將循法律途徑對我及我的家人提出告訴。

13. ABK yang meninggal dikarenakan kecelakaan akan menerima kompensasi asuransi kecelakaan sebesar 10,000 USD.

Apabila ABK meninggal dunia, harus sesuai dengan keinginan keluarga ABK untuk mengirimkan jenazah pulang ke negara asal, pihak keluarga tersebut harus menanggung biaya tersebut atau dipotong dari uang tunjangan dan asuransi.

漁工意外死亡依所保險金額賠償 10,000 美元。船員死亡須依家屬要求運體運送回本國，家屬須自行負擔費用或從撫卹金、保險扣回。

14. Bila kapal sandar, saya bersedia menuruti aturan untuk tinggal di mess yang disediakan oleh perusahaan kapal.

若本船進港，我願意聽從船公司安排到宿舍住宿。

12 APR 2018

Tanggal

上船需知

HAL-HAL YANG HARUS DIPERHATIKAN UNTUK BEKERJA DI KAPAL

1. 勞司已對我說明過關於在漁船上作業的情形。我了解船上工作非常繁重且辛苦，工作時間也長。經深思熟慮後決定上船工作，日後不會以「勞司沒有說明工作情況，或是「工作太辛苦」為由要求中途解約。
PT telah menerangkan kepada saya mengenai keadaan kerja di kapal. Saya mengerti bahwa bekerja di kapal sangat berat dan melelahkan, jam kerja juga panjang. Setelah memikirkan baik-baik, saya yakin dan memutuskan untuk bekerja di kapal, dan di masa mendatang tidak akan menggunakan alasan seperti: "PT tidak menjelaskan keadaan kerja di kapal" ataupun "kerja terlalu berat" untuk meminta pemutusan kontrak.
2. 我了解船上工作是輪班制，有可能日夜顛倒，也了解一天的平均工作時間約 12-14 小時（中間會有輪流短暫休息的時候），但偶爾遇魚獲量好時候，一天工作時間可能會達 18-20 小時（中間也會輪流休息），我願意配合船長及船上幹部的工作分配。
Saya mengerti bahwa sistem kerja di kapal adalah sistem shift (bekerja bergiliran), ada kemungkinan siang-malam terbalik (tidak ada perbedaan antara siang dan malam). Saya juga mengerti bahwa dalam sehari waktu kerjanya rata-rata dapat mencapai 12-14 jam (pertengahan akan ada giliran waktu istirahat sejenak), tetapi terkadang jika masa panen ikan, dalam sehari waktu kerjanya kemungkinan akan sampai 18-20 jam (pertengahan juga akan ada giliran waktu istirahat). Saya bersedia mengikuti penugasan kerja yang telah diatur oleh kapten dan atasan/mandor di kapal.
Saya mengetahui bahwa di kapal selain ABK Indonesia, ada juga ABK dan atasan/mandor dari negara lainnya. Saya akan menuruti perintah atasan kapal, dan juga akan bekerjasama dengan ABK lainnya. Jika terjadi permasalahan atau kesalahpahaman dengan ABK lainnya, akan diselesaikan dengan cara damai, dan tidak akan menggunakan kekerasan (perkataan maupun fisik).
3. 我知道船上除了印尼籍的船員外，還有來自其他幾個國家船員及幹部。我會服從船上幹部的指揮，也會與其他船員好好相處，萬一遇到與其他船員發生衝突或誤會的時候，會以和平方式解決，絕不會動用暴力（言語或肢體）。
Saya mengetahui bahwa di kapal ada ABK negara lainnya, dan saya akan menghormati kebiasaan makan mereka. Saya akan memilih sendiri makanan yang dapat saya makan, dan tidak akan meminta bos kapal untuk tidak menyediakan daging babi ataupun meminta menyediakan makanan lainnya.
4. 雖然我因宗教的關係不吃豬肉，但我了解船上有其他國籍的船員，知道豬肉是船上常提供的食物之一，也尊重他們的飲食習慣。我會自行選擇我可食用的食物，不會要求船東不可提供豬肉或要求提供其他食物。
Walaupun saya dikarenakan agama tidak makan daging babi, tetapi saya mengerti di kapal ada ABK negara lainnya, dan saya akan menghormati kebiasaan makan mereka. Saya akan memilih sendiri makanan yang dapat saya makan, dan tidak akan meminta bos kapal untuk tidak menyediakan daging babi ataupun meminta menyediakan makanan lainnya.
5. 我了解船上的作業情況特殊，作業時間無法配合我宗教上的祈禱儀式及時間。我願意配合船上幹部的指示，只在個人的休息時間進行，不會要求在作業時間去祈禱。
Saya mengerti bahwa keadaan kerja di kapal berbeda, yaitu waktu kerja tidak dapat mengikuti waktu ibadah. Saya bersedia menuruti perintah atasan kapal, pada waktu saya istirahat baru beribadah, dan tidak akan meminta beribadah pada waktu kerja.
6. 我了解個人用品如香菸、咖啡、礦泉水、零食、麵包...等，是需自行購買的。若船上有提供會從零用金裡扣除，不會要求船東免費提供這些個人用品給我。
Saya mengerti bahwa barang keperluan pribadi seperti: rokok, kopi, air mineral, makanan ringan, roti, dan lain-lain, harus dibeli sendiri. Jika di kapal ada tersedia, maka akan dipotong dari gaji kapal, dan tidak akan meminta kepada bos kapal untuk memberikan secara gratis keperluan pribadi ini kepada saya.
7. 我了解獎金部份並不包含在合約當中，獎金也是由各個船東自行決定有沒有獎金，獎金怎麼分，或是什麼時候發獎金。除非船東自行發獎金，否則我不會要求勞司或船東給我薪水外的獎金。
Saya mengerti bahwa uang bonus tidak termasuk dalam kontrak kerja. Mengenai bonus, masing-masing bos kapal yang menentukan ada atau tidaknya uang bonus, cara pembagian, ataupun waktu pembagian. Kecuali bos kapal yang memberikan bonus, saya tidak akan meminta agensi ataupun bos kapal untuk memberikan bonus selain gaji.

船員簽名(手印)

8. 我知道部分船隻的作業區域天氣寒冷，會於出發前問清楚勞司，並準備好禦寒的衣物。
Saya mengetahui bahwa sebagian kapal beroperasi di daerah ber cuaca dingin, dan sebelum keberangkatan saya akan menanyakan PT dengan jelas, serta menyiapkan baju dingin.
9. 如果到船上或進港時有其他船員鼓動罷工，我不會加入。萬一真的遇到不合理的對待，我會尋求勞司的協助循正常管道理性的解決。
Apabila di kapal atau sewaktu sandar ada ABK lain yang menghasut untuk mogok kerja, saya tidak akan bergabung (ikut-ikutan). Jika mengalami perlakuan yang tidak wajar, saya akan mencari bantuan PT/agensi untuk menyelesaikan masalah secara baik-baik dan rasional.
10. 我可以接受出海以後可能要2年以上才能回家。如果我還沒期滿，就算看到其它船員滿期回國，我不會要求回國。若我未滿期要求回國，就是違約，押金沒了，來回機票也得自己負責。
Saya menyetujui bahwa setelah keberangkatan kemungkinan harus berlayar selama lebih dari 2 tahun baru dapat pulang. Jika saya masih belum finish kontrak, walaupun ada ABK lain pulang finish, saya tidak akan minta pulang. Jika saya belum finish kontrak minta pulang, berarti putus kontrak, jaminan hangus dan biaya tiket pesawat pulang-pergi harus ditanggung oleh saya sendiri.
11. 我知道在海上工作不比在陸地上，因此我可以接受若是在工作時遇家人生病也不可擅自說要離船或違約。
Saya mengetahui bahwa bekerja di laut tidak seperti di darat. Oleh karena itu, saya dapat menerima apabila keluarga saya sakit pada waktu saya bekerja di kapal, saya tidak boleh minta pulang ataupun putus kontrak.
12. 因我的工作特殊，所以生病可能只會休息很短的時間，但我可以接受。
Dikarenakan keadaan kerja, maka apabila sakit kemungkinan hanya dapat istirahat sejenak (waktu istirahat sangat pendek). Walaupun demikian, saya dapat menerimanya.
13. 我可以接受因船隻作業區域的不同，導致日夜顛倒或作息時間不正常。
Saya dapat menerima keadaan yang dikarenakan tempat operasi kerja yang berbeda, sehingga siang-malam terbalik (tidak ada perbedaan antara siang dan malam), ataupun waktu istirahat yang tidak seperti biasanya.
14. 我會配合船上的調度，不會因為不喜歡這個職位而要求回國。
Saya akan mengikuti aturan pembagian kerja, dan tidak akan minta pulang karena alasan tidak suka dengan posisi kerja/jabatan tertentu.
15. 報到時可要求勞司解釋任何有關工作的內容或是薪水之發放方式。
Pada saat datang ke PT untuk lapor diri, saya dapat meminta PT agar menjelaskan hal-hal mengenai pekerjaan maupun cara pemberian gaji.
16. 在出發前我已完全了解有關自己的和勞司的權利義務，若有任何問題我會依正常程序詢問勞司，不會擅自要求要返國。
Sebelum keberangkatan, saya sudah mengerti dengan jelas hal-hal mengenai hak dan kewajiban saya dan PT. Jika ada masalah, saya akan menanyakannya ke PT/agensi sesuai dengan prosedur yang benar, dan saya tidak akan sembarangan minta pulang.
17. 我了解在船上工作時不能與其他船員(不論是不同一個國籍)比較薪水，也不會因薪水問題而要求回國。
Saya mengerti bahwa selama bekerja di kapal tidak boleh membandingkan gaji dengan ABK lainnya (baik warganegara yang sama ataupun berbeda), dan tidak akan minta pulang karena masalah gaji.
18. 我知道零用金是薪水的一部份，通常於船隻進港時發放，但也了解有時狀況特殊，可能有不發放或金額未結清的情形。我可先以借支方式跟船東領取現金，但不可超過我的零用金額度。我知道等我滿期回國後，船東(或勞司)會跟我結算清楚，我不會以此為由吵鬧要求回國。
Saya mengerti bahwa gaji kapal adalah bagian dari gaji, umumnya kapal masuk pelabuhan baru diberikan. Tapi dalam kondisi tertentu, ada kemungkinan gaji kapal tidak bisa dibagikan atau jumlah uangnya masih belum dihitung. Saya dapat meminjam dahulu kepada bos kapal, tetapi jumlah uang tunai yang diterima tidak dapat melebihi jumlah gaji kapal saya. Saya mengerti bahwa setelah saya finish pulang, bos kapal (atau agensi) akan menghitung tuntas, dan saya tidak akan ribut minta pulang karena alasan ini.

船員簽名(手印)

護照號碼 NO. PA

日期 TANGGAL : 12 APR 2018

附件D

契約書 MOU

甲方(台灣公司)

Pihak Pertama

負責人

Penanggungjawab:

公司地址 ADDRESS:

電話號碼 TEL:

乙方(印尼公司)

負責人

公司地址

電話號碼 TEL:

Email:

Skype:

雙方同意共同合作印尼漁工境外漁船捕魚工作，並擬定以下事項共同遵循：

Kedua belah pihak sepakat beberapa hal di bawah ini mengenai kerjasama penyediaan Anak Buah Kapal untuk bekerja di kapal luar negeri:

一、 船員條件：

1. 新船員：

- 1-1. 年齡介於 18-32 歲之間。
- 1-2. 身體健壯無近視，肯吃苦耐勞。
- 1-3. 有印尼當地小船經驗佳。
- 1-4. 身上不可以有任何的刺青。
- 1-5. 身上不可以有傷疤，如有，需提前告知。EX:開刀、車禍受傷

2. 老船員：

- 1-1. 年齡介於 20-36 歲之間。
- 1-2. 身體健壯無近視，肯吃苦耐勞。
- 1-3. 至少 2 年以上境外漁船(鮪釣或魷釣)經驗。
- 1-4. 履歷須註明之前漁船工作的時間、船名、船上技能。
- 1-5. 身上不可以有任何的刺青。
- 1-6. 身上不可以有傷疤，如有，需提前告知。EX:開刀、車禍受傷



I. Persyaratan ABK:

1. Abk baru

- 1-1. Umur antara 18~32 tahun
- 1-2. Kesehatan harus prima, pekerja keras, ulet dan rajin dan tidak bermata minus
- 1-3. Ada pengalaman kapal local lebih baik
- 1-4. Tidak boleh ada TATTOO
- 1-5. Tidak boleh ada bekas luka, jika ada, harus memberitahukan dahulu, seperti luka bekas operasi, luka kecelakaan motor/mobil, dan sebagainya.

2. Abk pengalaman

- 2-1. Umur antara 20~36 tahun
- 2-2. Kesehatan harus prima, pekerja keras, ulet dan rajin dan tidak bermata minus
- 2-3. Paling sedikit ada pengalaman kapal luar negeri (Longline atau Cumi) selama 2 tahun
- 2-4. Di CV harus dicantumkan waktu pengalaman kerja, nama kapal dan keahlian yang dikuasai.
- 2-5. Tidak boleh ada TATTOO
- 2-6. Tidak boleh ada bekas luka, jika ada, harus memberitahukan dahulu, seperti luka bekas operasi, luka kecelakaan motor/mobil, dan sebagainya.

二、 船員薪資 Crew's salary :

A. 新船員薪水:

2年 USD300(安家費 USD250/月、零用金 USD50/月)

新船員均指少於一年當地經驗或無漁船作業經驗的船員。

※以上船員薪資會依市場狀況有所浮動。

B. 老船員薪水:

2年 USD400(安家費 USD350/月、零用金 USD50/月)

老船員均指至少有二年以上海外遠洋作業經驗的船員，需附上護照上已往的工作經驗及出境證明。 ※以上船員薪資會依市場狀況有所浮動。

C. 船員匯薪時間於每年的 1、4、7、10 月 15 號過後開始匯付，所有船員薪資扣除、付與勞務的款項適用此匯付時間。

II. GAJI

Gaji ABK baru:

2 tahun, setiap bulan 300 USD (Kirim ke rumah 250 USD dan gaji kapal 50 USD setiap bulan).

ABK baru itu adalah ABK yang tidak ada pengalaman di kapal atau pengalaman kerja di kapal lokal kurang dari satu tahun.

※ Gaji ABK bisa berubah menurut kondisi harga pasar.

Gaji ABK pengalaman Luar Negri:

Untuk pengalaman 2 tahun setiap bulan 400USD (Kirim ke rumah 350 USD dan gaji kapal 50 USD setiap bulan).

ABK pengalaman luar negeri harus memiliki pengalaman paling sedikit 2 tahun di kapal luar negeri, perlu dilampirkan paspor yang tercantum bukti pengalaman kerja bekerja dan bukti keluar negeri.

※Gaji ABK bisa berubah menurut kondisi harga pasar.

Waktu pengiriman gaji ABK adalah setiap tahunnya pada bulan Januari, April, Juli, Oktober setelah tanggal 15 baru dimulai pengiriman gaji, potongan yang dibayarkan ke PT akan dikirimkan pada waktu ini.

三、大體檢、良民證 Fully medical exam report and Police record

乙方須提供正確得船員體檢表、如遇甲方因外派地點所需要乙方也須提供所有相關文件如大體檢及良明證。

III. Medikal full dan SKCK

Pihak kedua harus menyediakan medical report yang benar. Apabila tujuan keberangkatan tersebut membutuhkan dokumen-dokumen seperti medical full dan SKCK, pihak kedua harus menyediakannya kepada pihak pertama.

四、出工費

甲方須於船員外派 2 個禮拜後支付出工費予乙方，新船員費用 450USD/人，老船員費 450USD/人。另有勞司文件費 400USD/人於每個月不超過 150 美金扣還給勞司。

(船員外派 15 個月內正常回國，甲方可用出公費金額，按未完成月份扣押金保留在甲方，保留部分，必須依照我司方式外派後，可直接抵扣新合的押金部分)

IV. Biaya Penyaluran Tenaga Kerja

Pihak pertama akan membayar biaya tenaga kerja kepada pihak kedua 2 minggu setelah keberangkatan ABK. Biaya ABK non 450USD/orang; biaya ABK pengalaman luar negeri 450USD/orang. Selain itu, ada biaya dokumen sebesar 400USD/orang, dipotong setiap bulannya tidak lebih dari 150 USD untuk PT.

(ABK jika pulang finish dalam 15 bulan, pihak pertama dapat memotong dari jaminan fee penyaluran tenaga kerjanya berdasarkan perbandingan sisa bulannya. Dan mengenai uang ini, setelah berdasarkan pengaturan pemberangkatan selanjutnya dari perusahaan kami, dapat langsung dimasukkan di jaminan di kontrak yang baru.)

五、押金

甲方得從船員薪水中先扣除 USD900 做為押金，待船員合約期滿後，甲方需退回押金給船員；若船員違約(違約相關說明，如第十點)，甲方可扣除該押金，船員須另外負擔機票來回程費用。乙方與船員清楚了解並不得異議。(甲乙雙方若有爭議，甲方得從此金額扣除)。

V. Deposit/Jaminan

Pihak pertama akan memotong dari gaji ABK untuk jaminan sebesar 900 USD. Uang jaminan ini akan dikembalikan ke ABK bila ABK kerja sampai selesai kontrak. Apabila ABK tidak selesai kontrak (penjelasan mengenai putus kontrak akan dijelaskan di nomor X), maka pihak pertama berhak memotong deposit, dan ABK juga harus mengganti rugi uang tiket pulang-pergi. Pihak kedua dan ABK harus mengerti dengan jelas, dan tidak boleh ada komentar apapun. (Pihak pertama dan kedua bila terjadi perdebatan, maka pihak pertama tetap berhak memotong uang tersebut.)

六、 船員保險

船員保險為甲方投保，保險僅為意外險，投保金額為 USD 10000。若為疾病死亡或一切非意外因素死亡，則不含蓋在保險範圍裡。若為殘障，則依等級賠償，最高以投保金額的 10% 為上限。乙方需再船員出發前讓船員簽切結書並提供給甲方。(如果文件未簽回後果由勞務公司自負)

VI. Asuransi ABK

Pembayaran asuransi ABK diurus oleh pihak pertama. Asuransi ini adalah asuransi kecelakaan, Klaim asuransi sebesar 10000USD. Apabila meninggal karena sakit atau kematian yang disengaja tidak termasuk di dalam tanggung jawab asuransi. Klaim cacat tergantung tingkatan cacat; jumlah paling besar adalah 10% dari klaim asuransi. Sebelum ABK berangkat, ABK harus menandatangani surat pernyataan, dan pihak kedua harus memberikan surat pernyataannya kepada pihak pertama. (Jika ada dokumen yang belum ditandatangani, akibatnya ditanggung oleh PT sendiri.)

七、 船員死亡

船員死亡須依家屬要求遺體運回本國，家屬須自行負擔其費用或從撫卹金、保險扣回。

VII. Kematian

Apabila ABK meninggal dunia, harus sesuai dengan keinginan keluarga ABK untuk mengirimkan jenazah pulang ke negara asal, pihak keluarga tersebut harus menanggung biaya tersebut atau dipotong dari uang tunjangan dan asuransi.

八、 撫卹金

若遇船員於船上因公重傷或死亡，則除保險金給付之外，甲方協助向船主爭取船員家屬撫卹金。

VIII. Kompensasi

Jika ABK diatas kapal karena luka parah atau meninggal dunia, selain diluar uang asuransi yang akan dibayar, pihak pertama membantu keluarga ABK untuk mendapat kompensasi dari bos kapal.

九、 違約事實

船員違反以下事項則算以違約

1. 不聽從幹部的命令、不盡職甚至罷工。
2. 故意把船上的用品，設備拿去賣或破壞。
3. 濫用酒、賭博、吸毒及嫖妓等者。
4. 未經船長同意而自行離船或不按時回船，和當值班時而未值班或打瞌睡者。
5. 患有先天性疾病者。或上船前即帶有疾病者。
6. 違反任何船上安全規定或造成船上成員之危險者。
7. 工作不努力自行要求回國及不配合船長安排。
8. 若船東先讓船員回國後再出發，船員不願意配合再出發者。

IX. Pelanggaran Kontrak

Hal-hal berikut dianggap pelanggaran kontrak:

1. Tidak mendengar perintah atasan, mogok kerja;
2. Sengaja mengambil barang kapal untuk dijual atau dirusakkan;
3. Penyalahgunaan alkohol, judi, narkoba sampai pelacur, dan sebagainya;
4. Tanpa persetujuan kapten kapal, ABK sendiri meninggalkan kapal atau tidak mengikuti waktu yang ditentukan pulang ke kapal, dan waktu jam kerja tidak bekerja atau waktu kerja tiduran;
5. ABK ada penyakit bawaan, ataupun penyakit bawaan yang diderita sebelum naik kapal;
6. Melanggar semua peraturan keamanan kapal atau mengakibatkan bahaya terhadap para pekerja kapal;
7. Kerja tidak rajin, meminta pulang ke negara asal, tidak mengikuti perintah kapten;
8. Jika bos kapal memulangkan ABK untuk sementara dan berangkat kembali, tapi ABK tidak bersedia berangkat kembali.

十、 違約責任

1. 船員出發前應提供體檢表，船員上船後發現與體檢表中項目不符，導致船員被船主遣送回國，則違約責任來回機票費由乙方承擔。
2. 若船員於出發日起三個月內違約返回，乙方須無任何條件及收費，再補一名船員給甲方，或直接扣除出工資。若船員出發後違約屬體檢不實、打架鬧事、本身舊疾隱瞞及未參與工作、體力明顯不足、要回家原因誇張或無原因等等歸類為嚴重違約乙方須補二名船員出工資。
3. 若遇船員吵鬧離船之事，甲乙方則共同協助解決，並把握以第一時間處理。
4. 派出船員因工作意外傷害，經醫生證明不能繼續留船工作者，或自出發日起過六個月，船員罹患疝氣、盲腸炎、腳腫等，船員不算違約且其機票費用由船主負責。若是由船員本身自發疾病所造成(如慢性病)，或是自出發日六個月內，船員罹患疝氣、盲腸炎、腳腫等，船員算違約且機票費用需由乙方及船員承擔。

X. Tanggung jawab atas pelanggaran kontrak

1. Hasil MCU harus disediakan sebelum ABK berangkat; apabila setelah ABK diatas kapal ditemukan kondisinya tidak sesuai dengan hasil MCU, mengakibatkan ABK dipulangkan oleh bos kapal ke negara asal, maka kewajiban untuk pelanggaran biaya tiket pulang-pergi ditanggung oleh pihak kedua.
2. Jika di dalam masa 3 bulan ABK pulang ke negara asal, pihak kedua harus mengganti 1 ABK dengan tanpa persyaratan apapun dan biaya apapun, atau dipotong langsung dari biaya penyaluran tenaga kerja. Jika ABK putus kontrak karena medical tidak benar/tidak sesuai, ribut, berkelahi, ada penyakit bawaan/penyakit lainnya yang disembunyikan, dan tidak bekerja dikapal, tenaga fisik tidak mencukupi, alasan minta pulang berlebihan atau tidak ada alasan apapun, maka dianggap pelanggaran berat kontrak kerja, dan pihak kedua harus mengganti biaya tenaga kerja 2 ABK.
3. Bila ABK ribut persoalan meninggalkan kapal, maka pihak pertama dan pihak kedua harus saling membantu menyelesaikan dan menanggapi masalah tersebut dengan segera.
4. Apabila ABK yang sudah diberangkatkan terjadi luka karena pekerjaan, dan hasil laporan keterangan oleh dokter menyatakan ABK tersebut tidak dapat melanjutkan pekerjaan dikapal lagi, atau sudah lebih dari 6 bulan setelah keberangkatan ABK turun berok, usus buntu, kaki bengkok, dan sebagainya, maka ABK tidak termasuk pelanggaran kontrak, dan biaya tiket ditanggung oleh bos kapal. Jika penyakit yang diderita oleh ABK sendiri kambuh (seperti penyakit kronis), atau dalam 6 bulan dari keberangkatan ABK turun berok, usus buntu, kaki bengkok, dan sebagainya,

maka ABK termasuk pelanggaran kontrak, dan biaya tiket harus ditanggung oleh pihak kedua dan ABK.

十一、外派手續：

1. 船東負責船員的外派簽證及機票費用，若船員的護照及簽證已送辦理，遇船員自身原因不能外派時，則費用及相關損失，由船員及乙方負責。

XI. Biaya Keberangkatan

Biaya proses visa dan tiket ditanggung oleh bos kapal; jika paspor dan visa sudah dalam proses, tetapi ABK tidak bisa berangkat karena alasan ABK sendiri, maka biaya proses dan kerugian yang ditimbulkan harus ditanggung oleh ABK dan pihak kedua.

十二、甲方的責任：

1. 需要船員時需註明船名、噸數、人數、上船日期、及港口。
2. 對於船員的安全及權益予以維護。

XII. Kewajiban pihak pertama:

1. Harus memberitahukan nama kapal, berat, jumlah orang, tanggal naik kapal, pelabuhan;
2. Menjaga keselamatan dan hak ABK.

十三、乙方的責任：

1. 須慎選符合甲方需求條件的船員，並於出發前給予船員基本訓練及教育。
2. 乙方需配合甲方在船員外派前，提供船員護照(照片、船員住址、老船員需提供舊護照工作經驗)影本、船員證、簽證、大體檢表及良民證等證件給甲方。
3. 乙方需配合甲方在船員外派前，讓船員簽以下文件:合約、船上須知、薪資表、帳號確認合約書、指定匯付帳號切結書、薪資存放切結書、借支同意書，船員所簽的文件需再船員出發前交給甲方。
4. 乙方需配合甲方在船員面試前，需將船上需知先給船員念過並簽名蓋章回傳至甲方。
5. 若遇船員反應問題，需配合甲方及船東共同處理解決。
6. 乙方需將實際工作情況及薪資發放條件向船員清楚說明，不得有欺瞞船員上船工作之行為，否則須負起所有責任並賠償甲方及船東之損失。
7. 若船員於出發前向乙方借支並須甲方代扣，乙方須提供船員親簽手印之單據，且提前告知甲方並經甲方同意始可。
8. 乙方須告知船員，若船長有答應船員加薪、獎金等任何條件，須跟船長要求手寫證明文件。

XIII. Kewajiban pihak kedua:

1. Pihak kedua harus memenuhi permintaan pihak pertama mengenai persyaratan ABK, dan harus menyediakan pelatihan dan pendidikan dasar kepada ABK sebelum keberangkatan.
2. Pihak kedua harus menyediakan dokumen ABK sebelum ABK berangkat seperti foto copy paspor(foto,alamat ABK, ABK lama harus menyediakan paspor lama,pengalaman kerja),buku pelaut,visa, Medical CheckUp full, SKCK dan dokumen lainnya yang diperlukan kepada pihak pertama.
3. Sebelum keberangkatan ABK, pihak kedua harus memastikan ABK menandatangani dokumen:surat perjanjian kontrak kerja, hal-hal yang perlu diperhatikan di kapal,tabel gaji, surat pernyataan

rekening, pemastian pengiriman nomor rekening, surat penyimpanan gaji, persetujuan pinjaman, dan semua dokumen yang ditandatangani itu harus diserahkan kepada pihak pertama sebelum ABK berangkat.

4. Sebelum ABK interview, pihak kedua harus memastikan ABK membaca dan menandatangani serta cap jaridokumen hal-hal yang perlu diperhatikan di kapal; lalu mengirimkan dokumen tersebut kepada pihak pertama.
5. Bila ABK mempunyai masalah, harus mengikuti cara penyelesaian oleh pihak pertama dan pemilik kapal.
6. Harus menerangkan dengan jelas kepada ABK mengenai kondisi kerja dan gaji, dan tidak boleh membahongki atau menutupi hal mengenai kondisi pekerjaan. Apabila terjadi kebohongan, maka pihak kedua harus bertanggung jawab dan mengganti rugi semua kerugian yang dialami oleh pihak pertama dan pemilik kapal.
7. Bila ABK sebelum berangkat meminjam uang kepada pihak kedua, dan perlu pemilik kapal membantu memotong dari gaji, pihak kedua harus menyediakan bukti pinjaman yang ada tanda tangan dan cap jari oleh ABK tersebut, dan harus memberitahukan terlebih dahulu kepada pemilik kapal dan menerima persetujuan dari pemilik kapal.
8. Pihak kedua harus memberitahu ABK, apabila kapten menjanjikan ABK ada kenaikan gaji, bonus, dan sebagainya, ABK harus meminta kepada kapten surat buktinya yang ditulis tangan oleh kapten sendiri.

十四、本合約為雙方同意且具有法律效力，若任一方有違反本合約之情事，得以此合約為依據並提出告訴。

XIV. Surat perjanjian ini berdasarkan persetujuan kedua belah pihak dan diakui secara hukum. Bila salah satu pihak melanggar perjanjian ini, maka dapat dituntut berdasarkan bukti perjanjian ini.

甲方簽名

[Redacted signature]



乙方簽名

[Redacted signature]



簽署日期 2018 年 11 月 16 日 Tanggal penandatanganan