

調 查 報 告

壹、案由：獅子山籍「米達斯」貨船於108年12月6日11時許，在濁水溪出海口西北方2.8浬處擱淺，船上共有10名外籍船員。交通部航港局接獲通報後，雖已啟動應變機制，並召開多次應變會議，惟迄今逾1年1個月，船體仍未移除，且未能掌握船公司自109年3月起，積欠船員薪資，及船上糧食、飲用水不足之情事。又目前除6名船員，因不堪船上惡劣環境，於109年11月13日自行下船求救，已獲救援外，仍有4名船員無法下船，需留守船上，此案有否涉及違反人口販運防制法的強制勞動、利用不當債務約束或他人不能、不知或難以求助之處境？又類此案件之人道救援機制為何？相關機關有否依照人口販運防制法、國際公約即時協助被強制留守船上的船員庇護安置、人道救援？有無放任船公司不當對待員工？是否延宕督促船公司移除船體？實有詳究之必要案。

貳、調查意見：

有關獅子山籍MV. KING MIDAS (中文名稱：米達斯，下稱「米達斯」貨船於民國(下同)108年12月6日11時許，在濁水溪出海口西北方2.8浬處擱淺，船上共有10名外籍船員。交通部航港局接獲通報後，雖已啟動應變機制，並召開多次應變會議，惟迄今逾1年1個月，船體仍未移除，且未能掌握船公司自109年3月起，積欠船員薪資，及船上糧食、飲用水不足之情事。又目前除6名船員，因不堪船上惡劣環境，於109年11月13日自行下船求救，已獲救援外，仍有4名船員無法下船，需留守船上，此案有

否涉及違反人口販運防制法的強制勞動、利用不當債務約束或他人不能、不知或難以求助之處境？又類此案件之人道救援機制為何？相關機關有否依照人口販運防制法、國際公約即時協助被強制留守船上的船員庇護安置、人道救援？有無放任船公司不當對待員工？是否延宕督促船公司移除船體？實有詳究之必要，爰申請自動調查。

為釐清案情，本院函請行政院¹、交通部²、海洋委員會³等相關機關提出說明，於110年3月4日赴天主教台中教區海員宗會實地履勘及視訊訪談獅子山籍「米達斯」貨船之相關船員及船長；110年4月22日實地履勘獅子山籍「米達斯」貨船及訪談船長及船員；110年4月6日辦理本案諮詢會議，邀請財團法人法律扶助基金會（下稱法扶）林靜文律師、楊淑玲律師、宜蘭縣漁工職業工會李麗華秘書長及環境正義基金會邱劭琪資深專案主任到院提供專業意見，再於110年5月7日詢問行政院陳思穎秘書、交通部航港局陳賓權副局長、中部航務中心張家豪主任、內政部移民署（下稱移民署）鐘景琨署長、海洋委員會海域安全處許啟業處長、海巡署王正信組長、勞動部勞動條件及就業平等司黃維琛司長、外交部條約法律司梁光中司長等相關機關主管及承辦人員，已調查完畢。茲臚列調查意見如下：

- 一、獅子山籍「米達斯」貨船於108年11月15日由○○股份有限公司、○○勞務有限公司申請外籍船員入境臺灣並登船工作，貨船於離境後在108年12月6日擱淺在我國濁水溪出海口西北方2.8浬處。交通部航港局為處理該事故，計召開18次應變會議，自始至終都不清

¹ 行政院111年1月20日院臺法字第1110162117號函。

² 交通部110年1月8日交航(一)字第1099800298號函。

³ 海洋委員會109年12月30日海域安字第1090013129號函。

楚船舶所有人的國籍身分，讓該貨船之船務代理公司一再更換，並同意其一再展延拖救期限，遲至110年4月30日始脫困，擱淺期間長達1年又4個月餘，顯見緊急應變作為有所延宕；直至船員自行下船見諸媒體，知悉有6名船員因受不了「薪資遭剋扣」、「欠缺飲用水及食物」、「被要求必須留在船上看守貨物及協助拖救擱淺之船舶，限制不許下船」等情事，交通部航港局仍未依「船舶法」及「2006年海事勞工公約」(Maritime Labour Convention, MLC)之規定，登船進行行政調查，欠缺行政調查作業流程據以落實保障船員之權益；遲至110年5月17日該貨船脫困再次進港後，始登船檢查，明顯錯失調查契機，也凸顯欠缺上開規定之處理機制，允應檢討改進。

(一)交通部為海難事故之災害防救業務主管機關，其規定如下：

- 1、依「災害防救法」第3條第1項規定略以，各種災害之預防、應變及復原重建，以下列機關為中央災害防救業務主管機關：海難交通事故為交通部。次依商港法第53條第1項規定：「船舶於商港區域外因海難或其他意外事故致擱淺、沉沒或故障漂流者，航港局應命令船長及船舶所有人採取必要之應變措施，並限期打撈、移除船舶及所裝載貨物至指定之區域。」違者，依同法第67條規定：「有下列情形之一者，由航港局或指定機關處船舶所有人或船長新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰：……十三、違反第五十三條第一項規定。」
- 2、船舶法第8條：「非中華民國船舶，除經中華民國政府特許或為避難者外，不得在中華民國政府公告為國際商港以外之其他港灣口岸停泊。」第89

條：「違反第八條規定者，由航政機關處船舶所有人、船長、遊艇駕駛或小船駕駛新臺幣三萬元以上三十萬元以下罰鍰，並得命其立即離港。」船舶法第27條第1項：「船舶有下列情形之一者，其所有人應向所在地航政機關申請施行船舶臨時檢查：一、遭遇海難。二、船身、機器或設備有影響船舶航行、人命安全或環境污染之虞。三、適航性發生疑義。」第92條第1項：「違反……第二十七條第一項……規定者，由航政機關處船舶所有人新臺幣六千元以上六萬元以下罰鍰，並命其禁止航行及限期改善；改善完成後，始得放行。」

- 3、據上，上開規定之立法目的⁴為船舶於商港區域外，因海難或其他意外事故致擱淺、沉沒或故障漂流者，考量擱淺、沈沒或故障漂流之船舶如未能移除，將危及其他船舶航行安全，並有損公共利益，交通部航港局應命令船長及船舶所有人採取必要之應變措施，並限期打撈、移除船舶及所裝載貨物。交通部航港局查復本院也指出：該部依法督導船舶所有人辦理災後復原工作，並不定期邀集相關單位召開應變會議檢討及追蹤案件處理情形，督責船舶所有人確實應處以防止災難損害擴大等語。

(二)獅子山籍「米達斯」貨船於108年11月15日由○○股份有限公司、○○勞務有限公司申請船員入境臺灣並登船工作，貨船於離境後在108年12月6日擱淺在我國濁水溪出海口西北方2.8浬處。交通部航港

⁴ 資料來源：立法院法律系統：

<https://lis.ly.gov.tw/lglawc/lawsingle?001765B1191F0000000000000000000014000000004FFFFFA00^02028100120600^0000C001001>

局為處理該事故，計召開18次應變會議，但自始至終都不清楚船舶所有人的國籍身分：

- 1、交通部航港局指出，於海難案件發生時，依實際災情研判災害規模，依規定通報，並成立應變小組應處，對災後復原工作，則依法督導「船舶所有人」辦理，並不定期邀集相關單位召開應變會議檢討及追蹤案件處理情形，督責船舶所有人確實應處以防止災難損害擴大。而外交部查復表示：依據海難災害應變作業程序，應負船舶所有人之國籍身分查證事宜，該部並稱在遇有海難災害事件時，外交部有協助業務主管機關查證船舶所有人之國籍身分之責任，實務上，關於海難災害事件外國籍船舶所有人國籍身分查證事項，外交部於接獲主管機關協查請求時，將函請外館協助向駐地(或兼轄國)政府機關查詢。
- 2、據本院實地履勘獅子山籍「米達斯」貨船，船員提供之「入境申請及保證書」資料顯示，108年11月15日由○○股份有限公司、○○勞務有限公司申請船員入境臺灣並登該貨船工作。惟該貨船離境後，卻在108年12月6日起擱淺在我國濁水溪出海口西北方2.8浬處。交通部航港局為了處理「米達斯」貨船擱淺事故，自108年12月6日至110年4月30日止共召開了18次應變會議。
- 3、究「米達斯」貨船之船舶所有人為何？經查，交通部航港局遲至109年12月29日函請外交部協查獅子山籍「米達斯」貨船船籍船舶登記資料。據交通部查復本院表示，該貨船所有人為「J** L*** INTERNATIONAL TRADING CO. LTD」，登記地址在非洲塞席爾群島。交通部航港局查復表示：「該船船東疑似是香港公司，該資訊係從船舶證書上

得知，無法與其聯繫。」交通部航港局陳賓權副局長則接受本院約詢時坦言：「本局對於船舶的管理是依據商港法第53條規定，且針對船舶所有人，但目前迄今對於船舶所有人的身分無法確定。」

(三)交通部航港局於「米達斯」貨船擱淺期間，讓該貨船之船務代理公司一再更換，並同意一再展延拖救期限，遲至110年4月30日始脫困，擱淺期間長達1年又4個月餘，顯見緊急應變作為有所延宕：

1、交通部航港局為處理「米達斯」貨船海難擱淺事故，共召開了18次應變會議，歷次出席會議的船務代理公司卻一再更換(詳如下表所示)。詢據交通部航港局陳賓權副局長表示：「船東委託何人代理，是其私權關係，只要船東代理有委託書，本局即予認定，不會過問其更換船代的原因。目前本局認定的船代是『○○集團』，委託範圍是海事拖救作業。」「實務上，船東方面只要有人願意出面，基本上本局相信也尊重。」

會議	出席「米達斯」貨船應變會議的船務代理公司名稱
第1次	○○船務代理公司
第2次	○○海事公司
第3次	○○集團有限公司
第7次	○○股份有限公司、○○工程有限公司
第8次	○○集團有限公司(船東代表)
第12次	○○公司

2、且交通部航港局所召開的歷次應變會議，同意讓船務代理公司一再展延拖救期限(詳如下表所示)：

(1) 依據海難災害防救業務計畫之附錄1：有關遇難船舶處理原則，商船及民間遇難船舶所屬公

司應委託民間或海上救難組織實施拖帶，如民間能力不足時，亦得申請海軍拖船駐地艦隊部、海洋委員會海巡署艦隊分署、各地港口管理機關(構)議定後實施拖救。

(2) 「米達斯」貨船船東以尋求民間船務代理公司進行拖救作業，卻一再展延拖救期限，情形詳如下表所示：

會議	會議決議摘述同意展延
第5次	請船東代表於 109年2月12日前 儘速完成「米達斯」貨船委託拖救，並提供委託書予本中心；另於2月29日前提提供該輪拖救移除計畫，於 4月30日前 完成拖救移除作業
第6次	鑒於近日海象已轉好，請船東代表積極規劃拖救作為及送審計畫，經歷次應變會議及函示通知已要求應於 109年4月30日前 完成船體移除，再次重申未如期完成，本中心逕依商港法第53條規定處置，請注意自身權益。
第7次	船東代表○○股份有限公司 ⁵ ，今日既已依限提出拖救計畫並委託○○工程有限公司辦理船體移除作業，並申請展延至 5月31日前 完工一案，經與會單位同意展延並依所報拖救計畫內容執行，請船舶所有人確實依限完工，違者依商港法第53條辦理
第8次	「米達斯」貨船申請展延完工一案，經與會單位同意，展延至 7月24日 ，請船舶所有人確實依限完工，違者依商港法第53條辦理。
第10次	「米達斯」貨船申請展延完工一案，經與會單位同意展延至 109年9月24日 ，因近日有大潮時機，請船舶所有人確實掌握有利天候依限完工，違者依商港法第53條辦理。
第11次	「米達斯」貨船拖救作業期限應於 109年9月24日 完成，惟應中秋節前大潮有利時機，同意再展延至 109年10月1日止 ，請船東儘速委託海事業業者進行拖救，爭取時效，違者將依商港法

⁵ 米達斯船東J** L*** INTERNATIONAL TRADING CO., LTD 於109年1月2日委託船東代表○○股份有限公司代理該公司處理米達斯國王號擱淺所有相關事項(補給、拖船、維修)。

會議	會議決議摘述同意展延
	第 53 條裁處
第12次	有關船東代表說明已依限提出委託書並委請○○公司辦理○○輪拖救，及「米達斯」貨船續委由○○公司持續施工中，考量船東已配合並委商持續拖救，爰同意延長至 109 年 11 月 20 日前應完成上述作業，請船東代表爭取時效，惟者仍將依商港法第 53 條裁處
第13次	近日海象長期不佳，影響兩船拖救進度，再次提醒船東代表於規定期限(109.11.20)前務必利用可作業天數加速進行拖救施工期間仍應請海事業者注意人安船安。
第14次	有關「米達斯」貨船船東代表已提出展延需求及續委由○○公司持續拖救，考量船東代表仍持續作業中，惟因近日天候不佳，爰同意延長至 109 年 12 月 30 日前應完成上述作業，惟請船東代表爭取時效，未於期限內完成者仍將依商港法第 53 條裁處。
第16次	「米達斯」貨船之船舶所有人未依第 14 次應變會議結論限期於 109 年 12 月 30 日前完成船體移除，違反商港法第 53 條規定，依同法第 67 條規定課處新臺幣 50 萬元罰鍰。

資料來源：本院依據交通部查復資料整理。

- 3、海洋委員會海洋保育署查復本院表示，該署早在 109 年 1 月 22 日（第 4 次應變會議）即提出建議交通部航港局中部航務中心儘速依商港法第 53 條規定，限期要求採取必要措施。而交通部航港局則稱：雖依據「商港法」第 53 條之規定，船舶所有人如未採取必要措施，並依期限打撈、移除船舶及所載貨物，該局得於必要時逕行採取應變或處理措施，其因應變或處理措施所生費用，由該船舶所有人負擔。惟海難事故發生後，船貨財產之拖帶或撈救工作則屬於商業契約行為，且涉及人民財產權利之處分，易導致民事糾紛與求償事件，爰目前遇難船舶拖帶或船載貨物撈救工作均

係由船東自行雇用民間資源處理。

- 4、至於同意讓船務代理公司一再展延拖救期限之原因，交通部查復表示：「因『米達斯』貨船擱淺地點深入岸際及淺灘，並重載貨物，大馬力拖船無法接近、拖帶纜繩須長達1~2千公尺，加以潮差大、每日配合潮汐作業時間有限、技術難度高不利作業，期間船東代表雖委託業者動用挖泥設施試圖浚挖航道，前進距離亦有限，又遇海象轉趨惡劣致施作期間延長，俟110年3月底海氣象條件轉好，加以業者也依拖救計畫投入較大型機具設備積極搶救，始於4月30日成功脫困。」是以，交通部航港局同意船務代理公司一再展延拖救期限，遲至110年4月30日始脫困，擱淺期間長達1年又4個月餘，顯見緊急應變能量不足及行政作為有所延宕。

(四) 直至船員自行下船見諸媒體後，交通部航港局未依船舶法之規定，登船進行事故之行政調查：

- 1、船舶法第101條之1：「(第1項)海難事故行政調查由航政機關辦理，並得依職權或當事人之申請辦理海事評議。(第2項)前項調查人員，於出示證件後，得登臨船舶進行調查或鑑定、訪談相關人員或要求提供調查所需之文書或物品，受訪者應據實陳述，無正當理由不得規避、妨礙或拒絕。(第3項)第一項調查未完成前，航政機關得管制船舶出港或函請內政部移民署限制船上人員出境。航政機關應同時以書面敘明理由並附記救濟程序通知當事人，依法送達。……」另據「海事評議規則」第3條第1項規定，海事案件發生後，應由航政機關辦理海事行政調查，作成海事檢查報告書。

- 2、「米達斯」貨船之6名船員因受不了薪資遭剋扣、欠缺飲用水及食物、必須留在船上看守貨物，協助拖救擱淺之船舶而被限制不許下船等情事，不得已在109年11月13日下船。此情被多家媒體大幅報導，本院訪談數名船員也均反映上情。
- 3、交通部航港局於歷次召開緊急應變會議，為檢討及追蹤船舶擱淺事件脫困處理情形，要求船方提供相關公約證書等資料，惟均未能提供。交通部查復本院表示：「考量海事調查應依據卷證資料及人員訪談結果重現案發過程，進而釐清肇因、責任歸屬及研提明確之改善建議，惟本案已距案發時間一年半，前未能取得之相關卷證資料應多不復存在，囿於資料及海事檢查報告書內容有限，爰本局依職權重啟調查或召開評議有其難度。」「本案為單純船舶擱淺案件，並無涉及第三人財物損失及人員傷亡等重大海事案件需釐清權責事項，亦無其他當事人提出申請，爰不辦理海事評議。」交通部航港局中部航務中心張家豪主任表示：「海事評議依規由當事人申請，以及當時考量本案沒有重大傷亡無責任待釐清事項，海事評議目前沒有規劃；海事行政調查等進港後會完備處理程序。」

(五)交通部航港局未落實2006年海事勞工公約(Maritime Labour Convention, MLC, 下稱2006海事公約)之規定實施檢查，欠缺行政調查作業流程據以落實保障船員權益：

- 1、商港法第75條規定：「商港安全及管理事項涉及國際事務者，主管機關得參照國際公約或協定及其附約所定規則、辦法、標準、建議或程式，採

用施行。」船舶法第101條：「其他有關船舶技術與管理規則或辦法，主管機關得參照有關國際公約或協定及其附約所訂標準、建議、辦法或程式，予以採用，並發布施行。」船員法第89條規定：「本法未規定事項，涉及國際事務者，主管機關得參照有關國際公約或協定及其附約所訂規則、辦法、標準、建議或程式，採用發布施行。」航業法第60條：「本法未規定事項，涉及國際事務者，主管機關得參照有關國際公約或協定及其附約所訂規則、辦法、標準、建議或程式，採用發布施行。」

2、據上，交通部於102年5月10日公告⁶採用2006海事公約，並自102年8月20日生效。2006年海事公約規範商船貨輪的船員之待遇及保障，該公約分為5大部分，對於船上工作條件、雇用條件、起居艙室、娛樂設施、食品和膳食服務，以及健康保護、醫療、福利和社會保障等訂定標準，以保障船員基本人權。⁷有關船員權益及實施檢查之相關規定如下：

- (1) 第2條第2項：「除非另有明文規定，本公約適用於所有船員。」
- (2) 第3條(b)：「就本公約所涉事項，各會員國應自行確認其法律和條例尊重以下基本權利：(b) 消除所有形式的強迫和強制勞動。」
- (3) 第4條：「(第1項)每一船員均有權享有符合安全標準的安全且受保護的工作場所。……(第3

⁶ 交通部102年5月10日交航(一)字第10298000551號函公告；交通部並以106年1月18日交航(一)字第10698000071號公告採用2006海事公約2014年修正案，自106年1月18日生效；109年11月23日交航(一)字第10998002461號公告採用2006海事公約2018年修正案，並自109年12月26日生效。

⁷ 資料來源：行政院公報第19卷第48期，20130510交通建設篇

項)每一船員均有權獲得適當的船上工作和生活條件。(第4項)每一船員均有權享受健康保護、醫療、福利措施及其他形式的社會保護。……」

(4) 第5條第4項：「本公約適用的船舶，當其位於除船旗國以外的會員國的某港口時，可根據國際法受到該會員國的檢查以確定其是否符合本公約的要求。」

3、2006海事公約⁸之規則和章程：

(1) 規則2.2-工資(目的：確保船員得到工作報酬)：「所有船員均應根據其僱傭契約定期獲得全額工作報酬。」

(2) 規則2.5-遣返(目的：確保船員能夠回家)：「1. 在章程所規定的情形和條件下，船員有權利得到遣返而不向他們收取費用」

(3) 規則2.6-船舶滅失或沉沒時對船員的補償(目的：確保船舶滅失或沉沒時對船員進行補償)：「1. 船員有權就由於船舶滅失或沉沒所造成的傷害、損失或失業得到充分的補償」

(4) 規則2.7-配額水準(目的：為了船舶運營的安全、有效和保全，確保船員在人員充足的船上工作)：「1. 各會員國應要求懸掛其旗幟的所有船舶考慮到船員的疲勞以及航行的性質和條件，在船上配有充足數目的船員以確保船舶的安全、有效操作，並充分注意到各種條件下的保全。」

(5) 規則3.2-工資(目的：確保船員獲得根據規範的衛生條件提供的優質食品和飲用水)：「1. 各

⁸ 依據2006海事公約的規則和章程的解注第2條：「本公約由三個不同但相關的相關的部分構成：條款、規則和章程。」

會員國應確保懸掛其旗幟的船舶隨船攜帶並供應充分滿足船舶需求的品質、營養價值和數量均適當的食品和飲用水……。」

- (6) 規則4.2-船東的責任(目的：確保在因雇用而產生的疾病、受傷或死亡導致的經濟後果方面對船員予以保護)：「1. 針對船員根據其僱傭契約在船上服務期間發生的或在此種協定下雇用所引起的疾病或受傷的經濟影響，各會員國應根據章程確保懸掛其旗幟的船舶上存在向在船上雇用的船員提供從船東那裏獲得實質性援助和支持的權利的措施。」
- (7) 規則4.3-保護健康和安全及防止事故(目的：確保船員的船上工作環境有利於職業安全和健康)：「1. 各會員國應確保懸掛其旗幟的船舶上的船員得到職業健康保護，並且在一個安全和衛生的環境下在船上生活、工作和訓練。」
- (8) 規則4.5-社會保障(目的：確保採取措施向船員提供社會保障的保護)：「3. 會員國應確保受到其社會保障法律管轄的船員，以及在其國家法律規定的範圍內，其受贍養人，有權享受不低於岸上工人所享受的社會保障的保護。」
- (9) 規則5.1-船旗國責任(目的：確保各會員國就懸掛其旗幟的船舶履行其在本公約下的責任)：「1. 各會員國有責任確保懸掛其旗幟的船舶實施本公約為其規定的義務。」
- (10) 規則5.2-港口國的責任(目的：使各會員國能夠履行本公約關於在外國船舶上實施和執行公約標準方面進行國際合作的責任)：「4. 根據本規則可能開展的檢查應以有效的港口國檢查和監督機制為基礎，以幫助確保進入有關會員國

港口的船舶上的船員工作和生活條件滿足本公約的要求(包括船員權利)。」

- 4、監察院訪談「米達斯」貨船之外籍船員，反映有欠薪、遭剋扣薪資、限制行動自由不許下船、缺飲用水及食物等權益受損，明顯違反2006海事公約之情事，詳如下表所示：

表1 監察院訪談「米達斯」貨船船長及船員們陳述內容

受訪者職稱	發言內容
Master (船長)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 船上目前剩下兩人，希望船東盡快找到能接手的人員，事實上一個多月前便開始跟船東提出想下船的想法，但船東表示，因為疫情，以及本貨船擱淺，即代表這艘船無法工作，找到人手只是取代現有人員留置船上，因此要找到接手的人非常困難，所以至今還是必須留置船上。 2. 留在船上的兩人，目前生活狀況還可以，船東有供應食物跟水，也因為只有兩個人，所以食物的量還算充足。醫療方面無急需，我們兩人並無嚴重疾病，偶爾咳嗽或有血壓問題，藥品方面也都有被提供。 3. 關於薪水，本人現在有薪水，但船家還積欠我7個月的薪資，欠薪的七個月是去(109)年7月開始到前陣子。不久前有一位成員因為腳受傷下船了，我從他那邊瞭解到，他是有拿到全部的薪水的，所以我認為我自己7個月的薪水應該也是會拿到。至於先前已下船的人員方面，我目前沒有與他們聯絡，但聽說是拿到部分薪水，還沒有全部拿到，所以也有被積欠薪水，目前打官司中。 4. 船上的貨品，據說是價值很高的肉品，船東為了不讓肉品腐壞，必須一直開著冷氣，所以我們有電可以使用；而我們留在船上的原因之一，是因為我們也負有保護貨物、不讓肉品壞掉的責任。 5. 不清楚船東姓名，也不知道船公司的名字，只知道「Mr. Oo」。在船期間沒有任何政府或民間的人員登船看過我們，但航港局有兩個人會發訊息跟我們聯絡。 6. 在船上期間，仲介與我們都有訊息來往聯繫，以手機發訊息聯絡，主要是緬甸那邊的仲介，臺灣這邊的仲介是「Mr. Oo」。據瞭解，今年一月份開始，緬甸仲介有請臺灣仲介趕緊幫忙找人替手，只是還沒有進度。 7. 目前最需要被協助的事情就是想返家，但我也瞭解緬甸國內現在的情況，所以如果要回去，希望公司協助把所有的事情、手續都安排好再讓我們回去，不然也是危險。 8. 對於這件事情的看法：因為公司跟船員都有損失，秉持雙方互相退一步的原則，所以留在船上堅守崗位，這也是身為船長應有的負責態度；

受訪者職稱	發言內容
	<p>但假設真的都找不到人，基於留在船上的時間真的非常久了，也是希望不要再拖，也許忍受的底線就在這一兩個月內，希望這一兩個月這件事獲得解決。</p> <p>9. 在船工作時並無證件被扣押的情況，我跟現在同在船上的另一人，我們的護照都在自己身上。</p> <p>10. 在船上的時間，偶爾會用手機跟家人連絡，使用手機的費用是自費，不在船東支付的範圍中。</p> <p>11. 當初上此貨輪工作，是跟緬甸方面的公司簽約，簽約時就要先付緬甸幣 35 萬元(折合美金大約是 2 千元)給緬甸仲介，上船實際工作後，薪資不需要再讓仲介抽成。</p>
3/0 (資淺船副)	<p>1. 擱淺後在船上待了 11 個月左右，一剛開始還有食物及飲用水，但去年 9 月開始飲食變差，開始只提供麵條、罐頭。</p> <p>2. 起初沒有下船，是因為公司告訴我們外面有 covid-19 疫情，而且仲介說只要我們一下船就會被抓進監牢，所以不可以下船。最後決定下船，是因為自去年 3 月開始就沒有拿到薪水了，我們等待很久，一直到下船後，也沒有得到薪資，所以目前還在為追討薪資而訴訟中。</p> <p>3. 我不期待有額外賠償，只希望拿回應得的薪資，我個人原本在緬甸的仲介已經跑掉了，在臺灣這端，只知道仲介是吳先生(Mr. Oo)。</p>
2/E (Second Engineer /大管輪)	<p>1. 航程中，曾停泊過韓國釜山搬運貨品，也有在海上交易過，貨品也曾運至中國。關於貨品的內容，確定有肉品，一來是船東有說是肉品，二來是運送過程中包裝破掉，就看到內容物是肉品沒有錯。至於有沒有可能有肉品除外的東西？有些貨品包起來，我們看不到內容物，所以就不知道那些物品的內容為何。</p> <p>2. 平常工作時間是 8、9 個小時，偶爾靠岸搬運時，工時會再多一點；船上職位高階一點的人，工作時間會更長。</p> <p>3. 船尚未擱淺時，公司已經常欠薪，都要我們主動去討；擱淺後只拿到兩個月的薪水。</p> <p>4. 本人薪水是每月美金 750 元，其他人的薪資我不知道。</p>
COOK (廚師)	<p>1. 擱淺後，其他人或許因為無貨可運，所以沒有工作，但我是廚師，我還是必須工作，每天煮飯煮到下船前。</p> <p>2. 去年 11 月離開前的兩個月，就已經沒有食物補給了，只能以之前庫存下來的一些米生活，有時候只好煮粥。我們曾經走到岸邊三公里去領物資，船東曾經以天氣不好為由，告訴我們無法補給物資；水的部分，因為無補給，最後只好利用漲潮時，自取海水來煮用。</p> <p>3. 我個人在緬甸方簽約時的薪資是 700 美元，反而是上船後，公司跟我說依據臺灣這邊的規定，廚師薪資是 750，所以我後來實際上多拿一點，有薪資時領到的是 750 元。</p> <p>4. 因為公司經常有延遲發薪狀況，所以有時我們也以罷工回應，告訴船</p>

受訪者職稱	發言內容
	<p>東，如果不給我們薪水我們就不搬貨，用這樣的方式來索討我們的薪水。</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. 我們的薪水會透過一名在高雄的緬甸人幫忙會回去緬甸，這名緬甸人因為娶臺灣太太，在高雄開小吃店，在臺灣已經生活很久了，我們請公司將我們的薪水交給這位緬甸人，這樣一來我們只要連絡他，也經常一有空就會連絡他確認薪水有沒有入帳。 6. 應徵這份工作時，只有被詢問會不會煮緬甸菜，我回答「會」，就被錄取上船了，此外無其他訓練。 7. 當初在緬甸簽約時，支付緬甸仲介緬幣 35 萬，大約是美金兩、三千元。 8. 不認識臺灣的仲介，但知道上船時，臺灣方面來接我們的人是 Oo 先生。 9. 證件都在自己手上，公司沒有扣我們的證件。 10. 經濟方面有困難，所以如果有機會還是想上船工作，但不想再來臺灣工作。 11. 基於人道，我們應該要獲得賠償，但我不敢奢想，只希望我個人 8 個月又 13 天的薪資可以爭取回來就好，畢竟公司也有損失。
OLR (加油匠)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 我的工作時間是：先做 4 小時工作，休息 8 小時，再工作 4 小時；但有上頭額外交辦下來的工作也要做。 2. 我的薪資是美金 550 元，簽約金額與實際金額一樣。 3. 我是第一次上船工作，當初是姨丈介紹才有機會上船。為了此份工作，我離開緬甸時就有借錢來付仲介費，所以第一次領到薪水後，便請公司幫忙匯錢回家來還錢。不過，後來出現公司拖欠薪水的情況，就請公司將薪水交給在高雄的一位緬甸人，這樣一來我們只需要與這位緬甸人對話，由他協助我們跟公司聯絡；但即使如此，還是必須經常跟公司討薪水。 4. 證件基本上都是在我們身上，不過因為「米達斯」貨船更換過船長，前一任船長會把我們的證件收起來，後來的船長才把證件還給我們自行保管。 5. 換船長的原因：船上層級較高的人，算是船長跟輪機長兩人，這兩人一般也是比較年長；前一任船長當初一開始就表明自己只上船 6 個月，所以他時間到了就下船，換繼任的船長。 6. 還沒擱淺前，船每兩個月就靠岸，所以生活飲食很正常。擱淺後，剛開始一、兩個月還會補給，但並非每個月定期；擱淺後在船上的生活條件愈來愈糟糕，下來前的最後兩個月，其實就斷糧了，船上只剩罐頭，數量上大概是每個人分配 20 餘罐的量，而且後來還給我們緬甸人吃不慣的臺灣口味罐頭。因為公司沒有補給，到了下船前一個月，就沒有飲用水了，所以煮海水喝，水很難喝，且岸邊水很髒。

受訪者職稱	發言內容
	<p>7. 以國際的規定，我們上船服務 9 個月就算到期了，但我們在船上已經工作了 18 個月，這件事情一直到我們下船前一天，都還在跟公司反映，但公司沒回應；最後我們告訴公司我們要下船了，講了後公司不理我們，基於我們已經盡了告知的義務，我們就下船了。結果下船後才發現，過去公司告訴我們「一下船就會被警察抓走並被拘留」的訊息是欺騙，而且臺灣政府事實上沒有拒絕我們上岸入境。</p> <p>8. 我們一度決定要全員下船，因為生活太辛苦，但船東回應我們說，現在這艘貨輪有在打官司，所以船上要留人當證人，也要協助保全貨品，所以最後才決定我們 6 個人先下船。我們最後的想法是：雖然下船入境會被抓走，但說不定坐牢的待遇還好過在船上的生活，所以決定下船。</p> <p>9. 擱淺後，沒有任何人曾登船看過我們，但補給時，會跟補給船有接觸，這時船上那名中國籍的船員，會協助我們向船公司的代表，一位名為「三百」的先生表達我們的想法。</p> <p>10. ○○輪是一開始要來救援我們的船隻，我知道它也擱淺了；當初觀看他們救援的方式，他們使用的方法像是用小孩的頭腦想出來的方法，我們一看就知道沒用，我們有給他們建議、教他們怎麼處理，但對方不採納，所以最後「米達斯」貨船一寸都沒移動，才會發生後面我們為了自救，試圖以挖水道的方式想試著移動「米達斯」貨船的事，不過最後還是無法處理。</p> <p>11. 下船後有相關費用，檢疫費用是海員宗會出的，機票是緬甸仲介付的，船東沒有支付機票，會知道這件事情，是因為機票費用也是透過很多關係才談成，因為有船員在緬甸當地的朋友輾轉認識緬甸外交人員，透過這層關係繞了一大圈，才給仲介施壓。</p>

資料來源：本院整理。

- 5、另，針對港口國的檢查，交通部航港局查復本院則表示，由於「米達斯」貨船擱淺並未進入港區，尚無涉進入港口需辦理之港口國管制檢查。
- 6、由於交通部航港局未依 2006 海事勞工公約之規定，落實檢查及確保船員權益，致該貨船於 110 年 4 月 30 日脫困後船東易主，船員求助無門，詢據交通部航港局查復表示：「該貨船在 110 年 5 月 16 日入高雄港，並更名為蒙古籍 S** R*** (○

○輪)，船東資料亦從該船入高雄港申請資料取得，與前船東代表阮先生了解，該貨船只是部分股東更換而已，研判船公司只是換個名字登記，並無實質更換。」遲至110年5月17日該貨船脫困再次進入高雄港後，始登船檢查，明顯錯失調查契機。

(六)綜上，獅子山籍「米達斯」貨船於108年11月15日由○○股份有限公司、○○勞務有限公司申請外籍船員入境臺灣並登船工作，貨船於離境後在108年12月6日擱淺在我國濁水溪出海口西北方2.8浬處。交通部航港局為處理該事故，計召開18次應變會議，自始至終都不清楚船舶所有人的國籍身分，讓該貨船之船務代理公司一再更換，並同意其一再展延拖救期限，遲至110年4月30日始脫困，擱淺期間長達1年又4個月餘，顯見緊急應變作為有所延宕；直至船員自行下船見諸媒體，知悉有6名船員因受不了「薪資遭剋扣」、「欠缺飲用水及食物」、「被要求必須留在船上看守貨物及協助拖救擱淺之船舶，限制不許下船」等情事，交通部航港局仍未依「船舶法」及「2006年海事勞工公約」(Maritime Labour Convention, MLC)之規定，登船進行行政調查，欠缺行政調查作業流程據以落實保障船員之權益；遲至110年5月17日該貨船脫困再次進港後，始登船檢查，明顯錯失調查契機，也凸顯欠缺上開規定之處理機制，允應檢討改進。

二、獅子山籍「米達斯」貨船於108年12月6日在我國海域擱淺後，有6名船員因受不了「薪資遭剋扣」、「欠缺飲用水及食物」、「被要求必須留在船上看守貨物及協助拖救擱淺之船舶，限制不許下船」等情事，不得已

在109年11月13日下船，此情被多家媒體大幅報導、天主教台中教區海員宗會及本院訪談數名船員，均反映上情。且102年迄今計有9艘外國籍貨輪因故擱淺或滯留在我國海域遭到交通部航港局裁罰，但船上的船員多主張有被剋扣薪資、限制行動不准下船，甚至遭船東棄之不顧等侵害人權情事，案經行政院納入110年7月21日召開「行政院防制人口販運及消除種族歧視協調會報」第39次會議中討論，並制定「船員涉及人口販運通報機制」，本院予以肯認。是以，現行我國已建立國人投資外國籍權宜漁船的管理機制，惟針對是類外國貨輪擱淺或滯留我國海域事件及防制船員遭強迫勞動等情，均有待行政院納入防制人口販運及消除種族歧視協調會報，並持續督導交通部等相關機關落實處理船員涉及人口販運通報機制。

(一)獅子山籍「米達斯」貨船於108年12月6日在我國海域擱淺後，有6名船員因受不了「薪資遭剋扣」、「欠缺飲用水及食物」、「被要求必須留在船上看守貨物及協助拖救擱淺之船舶，限制不許下船」等情事，不得已在109年11月13日下船，此情被多家媒體大幅報導、天主教台中教區海員宗會及本院訪談數名船員，均反映上情：

1、依據移民署查復指出，「米達斯」貨船船員下船情形：

- (1) 109年11月13日入境、109年12月20日出境-緬甸籍5名。109年11月13日入境、109年12月23日出境-印尼籍1名。
- (2) 110年1月4日入境、110年1月7日出境-大陸籍1名。
- (3) 110年1月4日入境、110年2月10日出境；緬甸籍1名船員因腳傷之故，上岸後就醫治療。

2、本案有6名船員，因受不了薪資遭剋扣、被限制不許下船、斷糧、缺飲用水等情事，不得已於109年11月13日下船，並由天主教台中教區海員宗會安置船員，此情被多家媒體大幅報導，新聞標題指出：「如地獄！貨輪濁水溪口擱淺1年 10船員喝果醬、海水維生」⁹「吃罐頭配海水 船擱淺11個月如煉獄」¹⁰等，報導內容並指出：「船員們缺乏飲水、糧食，只能靠罐頭、果醬果腹，還有喝黃濁的過濾海水維持生命，生活相當克難，更慘的是，船東根本沒有如期支付薪資，當他們提出解約下船也被拒絕等」情事。

(二)經本院訪談數名「米達斯」貨船之船員反映有「薪資遭剋扣」、「欠缺飲用水及食物」、「被要求必須留在船上看守貨物及協助拖救擱淺之船舶，限制不許下船」等情事：

本院訪談「米達斯」貨船船長及船員陳述內容摘述詳如前表1。

(三)102年迄今計有9艘外國籍貨輪因故擱淺或滯留在我國海域遭到交通部航港局裁罰，但船上的船員多主張被剋扣薪資、限制行動不准下船，甚至遭船東棄之不顧等侵害人權情事：

1、交通部航港局102年迄今依商港法第53條處理之外國籍船舶案例，詳如下表所示。

⁹ 東森新聞：

<https://tw.news.yahoo.com/%E5%A6%82%E5%9C%B0%E7%8D%84-%E8%B2%A8%E8%BC%AA%E6%BF%81%E6%B0%B4%E6%BA%AA%E5%8F%A3%E6%93%B1%E6%B7%BA1%E5%B9%B4-10%E8%88%B9%E5%93%A1%E5%96%9D%E6%9E%9C%E9%86%AC-%E6%B5%B7%E6%B0%B4%E7%B6%AD%E7%94%9F-143100127.html>

¹⁰ 三立新聞：setn.com

表2 交通部航港局102年迄今依商港法第53條處理之外國籍船舶案例

項次	案件名稱	拖救情形	裁罰理由	裁罰金額 (單位:新 臺幣)	船舶所有人繳納裁罰金額 之情形
1	108年12月13日 多哥共和國 籍「○○輪」 擱淺案	1. 交通部航港局於108年12月13日成立應變小組,期間召開18次應變會議。 2. 目前由船東委託業者持續拖救中。	依商港法第53條第1項規定,船舶所有人未依限完成船體移除,爰依同法第67條裁罰。	50萬元	1. 本案尚未收到50萬元罰鍰。 2. 109年12月14日裁處新臺幣50萬元,110年2月20日催繳,後續將移請法務部行政執行署辦理強制執行。
2	108年12月6日 獅子山共和國 籍「米達斯」 貨輪擱淺案	1. 交通部航港局於108年12月6日成立應變小組,期間召開19次應變會議。 2. 該船已於110年4月30日由船東委託業者脫困。	依商港法第53條第1項規定,船舶所有人未依限完成船體移除,爰依同法第67條裁罰。	50萬元	1. 本案尚未收到50萬元罰鍰。 2. 因船舶所有人係境外公司,交通部航港局於110年1月20日函外交部條約法律司轉送,目前尚未收到回覆。
3	108年9月30日 獅子山共和國 籍「○○ ***輪」擱淺 案	1. 交通部航港局於108年9月30日成立應變小組,期間召開5次應變會議,船東代表於109年7月放棄船舶所有權。 2. 交通部航港局於110年3月完成辦理本船船體移除採購案公開招標作業。 3. 目前得標廠商刻正進行船體移除作業。	依商港法第53條第1項規定,船舶所有人未依限移除船體,爰依同法第67條裁罰。	50萬元	1. 本案尚未收到50萬元罰鍰。 2. 因船舶證書登載之船舶所有人無詳細資料,交通部航港局於110年1月5日函外交部轉駐奈及利亞代表處協助查詢,目前尚未收到回復。
4	107年10月11日 宏都拉斯籍 「○○輪」擱 淺案	1. 交通部航港局於107年10月12日成立應變小組,期間召開11次應變會議。 2. 目前船體移除完成,船	依商港法第53條第1項規定,船舶所有人未依限提送船體移除計畫送交通部航港局審核。	10萬元	目前船體移除完成,惟船上貨物尚未處理完成重新招標中,待案件完成統一向船舶所有人求償。

項次	案件名稱	拖救情形	裁罰理由	裁罰金額 (單位:新 臺幣)	船舶所有人繳納裁罰金額 之情形
		上貨物處理中。	所有人未依限提送船體移除計畫送本局審核，爰依同法第67條裁罰。(依照會議紀錄加重處罰)	20萬元	
5	107年3月31日 大陸籍「○○ ***輪」擱淺 案	1. 交通部航港局於107年3月31日成立應變小組，期間召開17次應變會議。 2. 107年5月27日由船東委託海事業者修補浮揚後拖離我方水域。	依商港法第53條第1項規定，船舶所有人未依限提送完成委託拖救及提出正式拖救委託書、拖救計畫送交通部航港局審查，爰依同法第67條裁罰。	10萬元	(船舶所有人已繳10萬元)
6	107年1月31日 巴拿馬籍「○ ○**」擱淺案	1. 交通部航港局於107年2月3日成立應變小組，期間召開11次應變會議。 2. 107年2月21日由船東委託海事業者浮揚後拖離我方水域。	依商港法第53條第1項規定，船舶所有人未依限完成船體脫困，爰依同法第67條裁罰。	50萬元	船舶所有人未繳50萬元，經催繳程序仍未繳納，本中心已將此案移送強制執行並取得債權憑證。
7	106年10月16日 大陸籍「○○ **」擱淺案	1. 交通部航港局於106年10月16日成立應變小組，期間召開25次應變會議。 2. 107年3月28日船東已雇請海事業者打撈船體清除完畢。	依商港法第53條第1項規定，船舶所有人未依限提送船體拆解移除計畫裁處，爰依同法第67條裁罰。	10萬元	(船舶所有人已繳10萬元)
8	106年10月14日 巴拿馬籍 「○○輪」擱 淺案	1. 交通部航港局於106年10月14日成立應變小組，期間召開8次應變會議。 2. 106年10月20日由船東	依商港法第53條第1項規定，船舶所有人未依限提送脫困計畫送本局審核，爰依同法第67條裁罰。	20萬元	(船舶所有人已繳20萬元)

項次	案件名稱	拖救情形	裁罰理由	裁罰金額 (單位:新 臺幣)	船舶所有人繳納裁罰金額 之情形
		委託海事業業者浮揚後拖離我方水域。	依商港法第53條第1項規定，船舶所有人未依限執行脫困作業，爰依同法第67條裁罰。	30萬元	(船舶所有人已繳30萬元)
9	105年9月15日大陸籍「○○」擱淺案	1. 交通部航港局於105年9月15日成立應變小組，期間召開38次應變會議。 2. 105年11月15日陸方派遣起重船、拖船將難船拖離擱淺水域。	依商港法第53條第1項規定，船舶所有人未依限移除船體，爰依同法第67條裁罰。	30萬元	(船舶所有人已繳30萬元)

資料來源：交通部航港局110年5月14日提供。

2、近年來有多艘外國籍貨輪雖擱淺在我國海域，但實際上船上的船員或多或少都有被剋扣薪資、限制行動不准下船，甚至遭船東棄之不顧等情形：

以天主教各地區的海員宗會協助處理多艘外國籍貨輪雖擱淺或滯留在我國海域案件情形如下表所示，海員宗會指出，這類船員所遭遇的共同問題如下：

- (1) 長期被限制在一個空間、權宜船Flag of Convenience (FOC)、求助無門、拿不到薪水、證件被扣。
- (2) 海員宗會所能做的協助有：1. 協助安置、提供物資。2. 聯合全球海員宗會網絡提供適合的協助。3. 協助溝通相關部門。4. 協助申請法律扶助。
- (3) 海員宗會於處理時所遭遇的困難有：1. 進出港

區不易-進出商港區都需要辦手續，有時還進不去。2. 經費、預算有限。3. 被踢皮球。4. 長期的持續協助法律扶助-即使船員回國後。

表3 海員宗會協助處理過的相關案件

船名	地點	人員	事件概述
○○號 (蒙古籍)	臺中港 17號碼頭	二名中國船員、三名緬甸船員	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事由：因被疑賣油給北韓，沒有確實證據，後又因違反商業會計法被起訴，中國籍管事和緬甸籍船長被境管。 2. 107年11月7日停泊於臺中港，海員宗會前往提供物資。 3. 109/9/17二審被判無罪，中國管事取得薪資返國，兩位緬甸船員和船長未取得合理薪資，經該會協助申請法扶依法協助。 4. 109/11/30緬甸籍船長收下美金20,000元和解，並於109/12/20返緬甸。 5. 兩位緬甸船員100/02各取得美金5,500元。
○○**號 (喀麥隆籍)	臺中港 18號碼頭		<ol style="list-style-type: none"> 1. 事由：交通部航港局中部航務中心表示，○○號雜貨輪108年5月20日進入臺中港，原訂9月4日出港，結果主機出現問題，引水人認為有航安疑慮，將船隻帶返碼頭，信號台通報後，航港局中部航務中心上船實施港口國管制檢查，發現主機確實不正常，又發現救生艇不合格，船公司也尚未申請港口國管制複查，因此該船滯留至今。 2. 該貨輪船長表示，該船於108年5月18日從中國出港，20日抵臺中港，7月及8月各只領半個月薪水，其餘至今尚未領到薪水，船上伙食早已耗盡，要求船東盡快解決，但船東不理會。該船也積欠船務代理公司數百萬費用未付，希望船東盡快出面解決，讓船員能早日回家過年，揮別這場夢魘。 3. 海員宗會協助(自109.5.28至109.11.3)經移民署請託協助安排，由該會具保和收容，並協助安置在潭子天主堂。原收容5位，一位擅自離開，後再來了另一位，共有5位。109/11/04遣送回中國。
○○輪 (獅子山)	台中港 錨泊地、台中	船上有 印尼船 12名和2	<ol style="list-style-type: none"> 1. 109/08/23 船員打電話求助，船員告知一上船方知該船走私，請求協助下船。該會立即打118向海巡報案，海巡人員於當日早上八點回報，該船沒

船名	地點	人員	事件概述
	港 18 號碼頭	位中國籍船員和台灣籍船長	<p>異狀，船長回報是印尼船員不配合工作。</p> <p>2. 109/8/25 該船停靠臺中港維修，並經查獲該船走私香菸，市值高達5億。</p> <p>3. 海員宗會協助：</p> <p>(1)8/26 與該船船東電話溝通，讓船員下船。</p> <p>(2)8/26 印尼代表處來電關心和詢問</p> <p>(3)8/26上船協調船員下船事宜並安撫情緒。（船長告知印尼船員情緒激昂）</p> <p>(4)8/28 船長來電要求上船安撫和說明未來原船隔離事宜及送口罩等紀念品。</p> <p>(5)8/28-9/16船開往臺中港外錨泊，本會每日簡訊安撫和電話通話安撫。</p> <p>(6)9/17 8：30班機，海員宗會前往送機和贈送禮品。</p>
○○ (多哥籍)	臺中港錨泊地	七名緬甸籍、三名印尼籍	<p>1. 109.10.2告知，該船錨不明原因停泊逾兩個月，沒有薪資並且沒有足夠的食物和飲水。有一大副因腎結石下船開刀和隔離。船員表示如能快速下船返國，寧願放棄兩個月薪資。</p> <p>2. 海員宗會協助：</p> <p>(1)請某船務公司代送20箱飲用水。</p> <p>(2)與船員代理溝通、和船舶代理協調、印尼辦事處諮詢。</p> <p>(3)109.10.15協助將開刀後的船員接送並安置在潭子天主堂。</p> <p>(4)109.11.4 7：00 同其他人員回緬甸。</p>
「○○」輪(多哥籍)	濁水溪口北側擱淺 (108.12.13 擱淺)	緬甸船員7員	<p>1. 船上幾乎沒有可飲用的水。</p> <p>2. 船員薪資自109/03便沒領取。</p> <p>3. 被船東告知，下船會被抓走。</p> <p>4. 109.10月更換船東，新船東只願支付10月份以後的部份薪資。</p> <p>5. 海員宗會協助：</p> <p>(1)與船員代理進行對話，並催促送物資。</p> <p>(2)請邱顯智立委協助聯絡相關單位協助下船事宜。</p> <p>(3)109/11/7 7：00左右下船；9：50抵達岸上。由新船東接到高雄住在旅館。</p>

船名	地點	人員	事件概述
			(4)5位船員於109/12/20返國，該會於機場贈送口罩。 (5)2名船員於110/1/24返國。
「米達斯」貨船 (M/V KING MIDAS)(獅子山籍)	濁水溪口北側擱淺(發生日期 108.12.6)	緬甸船員8、印尼1員、中國管事1員 (共十名)	<ol style="list-style-type: none"> (109.11.10 What' s App告知) 該船已經擱淺一年，船員在船上物資和食物缺乏希望和○○輪一樣走上岸，請該會協助。 109/11/13 13:50 6位船員下船步行上岸。 109/11/13 16:15 上岸，由海洋委員會海巡署、中航來電請該會協助安置，海巡單位協助辦理臨時VISA，於21:00送達潭子天主堂安置。 海員宗會協助： <ol style="list-style-type: none"> (1)與船員代理進行對話。 (2)請邱顯智立委協調相關單位協助下船。 (3)印尼辦事處與船員代理進行對話。 (4)海巡來電詢問船員前進方向。 (5)109/11/13 21:00安置船員。 (6)109/11/20 該會前往外交部協助辦理6位船員簽證。 (7)109/11/22 主教前往關懷；該會致贈零用金 (8)109/12/18陪同5位緬甸船員前往醫院進行PCR檢測 (9)109/12/18 主教前往關懷；靜宜大學贈送聖誕禮物 (10)109/12/20 凌晨2:00 台中教區協助送往桃園機場。 (11)109/12/22 陪同一位印尼船員前往醫院進行PCR檢測。 (12)109/12/22 下午印尼辦事處來訪，晚餐後將印尼船員帶往桃園。 (13)109/12/23 印尼船員返國。 (14)未來一年後續：協助和律師之間的溝通和傳達。
○○號 (蒙古籍)	109/10/11 進台北港	四名緬甸船員	<ol style="list-style-type: none"> 1. 請求協助日期：109/11/13 2. 狀況：原船上另有8名中國船員已被船東接回中國，留下4名緬甸船員。該船於台北外海失去動力，航港局先行回台北港，由於4名緬甸船員除了沒有

船名	地點	人員	事件概述
			<p>領薪資外更是不能下船，求助國際運輸工人聯盟 (ITF)，只前往送一次水和泡麵。</p> <p>3. 於109/11/13 求助海員宗會，該會告知邱顯智立委，經協調，交通部航港局同意船員下船安置，該局請海員宗會協助安置，該會同意；後因需一人一室隔離，故決定留在船上原船隔離。</p> <p>4. 船員由於船東積欠薪資並棄之不理，請求本會協助，該會緊急請法扶協助受理請求薪資。</p> <p>5. 全員109/12/02 返國。</p> <p>6. 後續協助：訴訟期間、結果協助溝通。</p>

資料來源：天主教台中教區海員宗會提供。

(四)案經行政院納入110年7月21日召開「行政院防制人口販運及消除種族歧視協調會報」第39次會議中討論，並制定「船員涉及人口販運通報機制」，本院予以肯認：

行政院111年1月20日院臺法字第1110162117號函復內容略以：

- 1、依據110年7月21日召開「行政院防制人口販運及消除種族歧視協調會報」第39次會議，該次會議報告事項三，交通部提「貨船進入我國海域之相關涉人口販運等問題及處理對策-以獅子山籍擱淺案為例」案，會議決定：「1. 洽悉。2. 有關入境我國外籍貨輪外籍船員提出薪資給付爭議等問題，請交通部參考漁業署有關遠洋漁船外籍漁工保障作法，會後邀請相關機關研議，建立通報應變機制，避免侵害人權及影響我國形象。」
- 2、交通部航港局依上開會議決議，於110年8月4日邀集外交部、法務部行政執行署、行政院農業委員會漁業署、國際運輸工人聯盟 (ITF)、法扶基金會等機關(單位)召開「外籍船舶船員滯留我國

港口協助作法會議」共同研議，並參考行政院農業委員會漁業署限制漁船進港之作法，依「商港法」第19條第4項規定，就外籍商船經營者涉及強迫勞動或人口販運等情事，經國內司法機關起訴、外國政府通報或於國際運輸工人聯盟(ITF)網站所列遺棄船員且尚未解決之船舶，認有危及商港或公共安全之虞，航港局自110年9月11日起，定期每月於該局網站公告前開船舶清單，原則上禁止進入我國港口，以杜絕強迫勞動或人口販運等情事，維護船員權益。

- 3、交通部航港局已訂定「船員涉及人口販運通報機制」(詳如下述)，並持續滾動檢討更新，由航港局各航務中心一線人員於執行職務時，不分船員國籍，如發現有疑似人口販運案件，將依上開通報機制立即通報司法警察機關，並協助提供相關資料，以維護船員人權。
- 4、交通部航港局110年9月23日訂定之「船員涉及人口販運通報機制」略以：
 - (1) 說明：為防制船員於船上工作時，遭受人口販運行為及保護被害人權益，制定船員人口販運通報機制。
 - (2) 接獲通報或主動發現疑似案件：
 - 〈1〉依人口販運防制法第9條，交通部航港局人員於執行職務時，不分船員國籍，知悉船員有疑似人口販運案件，通知當地司法警察機關。司法警察機關接獲通報後，即接辦處理及採取相關保護措施並依人口販運防制法第11條由司法警察派員處理並立即鑑別被害人。
 - 〈2〉請交通部航港局人員通知當地司法機關

前，應優先洽詢法律扶助基金會，由該基金會啟動聘僱律師流程，以確保船員了解自身現況及應有之權利。

- (3) 運輸工具駕駛人如為從事人口販運之運送行為者，依人口販運防制法第40條中華民國船舶、航空器或其他運輸工具所有人、營運人或船長、機長、其他運輸工具駕駛人從事人口販運之運送行為者，目的事業主管機關得處該中華民國船舶、航空器或其他運輸工具一定期間停駛，或廢止其有關證照，並得停止或廢止該船長、機長或駕駛人之職業證照或資格。
- (4) 如發生海難/船舶發生擱淺，船員不下船，應立即通報。
- (5) 如船員發生缺水、缺糧等情形，應立即通報。
- (6) 船員疑似人口販運案件處理流程：

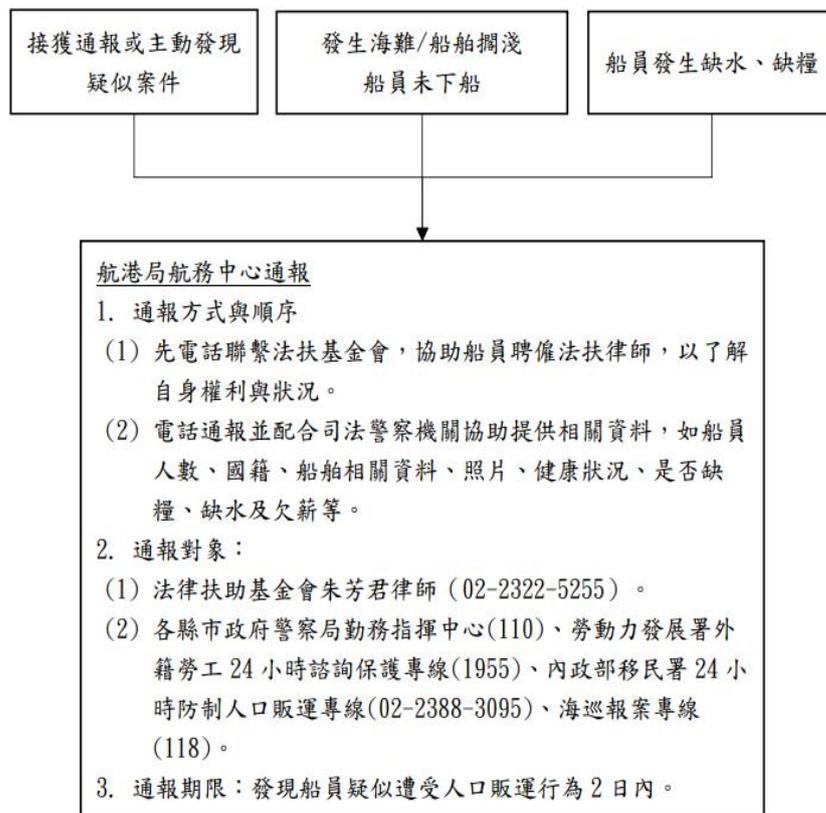


圖1 船員疑似人口販運案件處理流程

(五)現行我國已建立國人投資外國籍權宜漁船的管理機制，惟針對是類外國貨輪擱淺或滯留我國海域事件及防制船員遭人口販運，均有待行政院納入防制人口販運及消除種族歧視協調會報，並持續督導交通部等相關機關落實處理船員涉及人口販運通報機制：

1、我國已建立國人投資外國籍權宜漁船的管理機制，概述如下：

- (1) 以行政院農業委員會漁業署為例，漁業署非人口販運責任通報機關，因執行職務緣故往往容易知悉船員遭人口販運被害，該署遂研定「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」，據以針對人口販運案件有通報及處理之程序。
- (2) 勞動部已委託國立政治大學辦理ILO-C188¹¹公約國內法化先期研究，全案預定於111年1月辦理完竣，俾作為後續推動ILO-C188公約國內法化之參考。另勞動部已於109年6月8日及12月1日邀請行政院農業委員會漁業署等相關部會召開跨部會會議，後續將持續邀集相關權責部會，會商ILO-C188公約國內法化內容及相關事宜，並預定於112年上半年將相關草案送立法院審議。
- (3) 行政院農業委員會漁業署於110年4月22日召開「非我國籍漁船進入我國港口聯合查察機制」會議，漁業署將聯合勞動部對權宜船進行聯合檢查。

¹¹ 「第一八八號公約：關於漁業部門、二〇〇七年」(ILO 188 convention第188號公約)

(4) 行政院研訂「漁業與人權行動計畫(草案)」，推動漁工人權的改善。

2、針對是類外國貨輪擱淺或滯留我國海域事件及防制船員遭人口販運，均有待行政院納入防制人口販運及消除種族歧視協調會報，並督導交通部等相關機關共同研議改善處理：

(1) 我國欠缺對外國籍貨輪的船東身分查證及管轄權責：外交部雖表示，依據行政程序法第19條之規定，行政機關應於其權限範圍內互相協助關於行政協助，以及依「海難災害防救業務計畫」規定，該部將函請外館協助向駐地(或兼轄國)政府機關查詢，惟以本案為例，交通部航港局自始至終均未知「米達斯」貨船是否為我國人投資外國商船或貨輪，已詳如前述。

(2) 以本案為例，勞動部均未接獲本案相關資訊而未介入協助，然在外籍貨輪上工作的外籍船員於我國境內發生勞動權益受損時，欠缺求助管道，求助無門。

(3) 欠缺我國國人投資之外國籍貨船之權宜船的管理機制：行政院農業委員會漁業署訂有「投資經營非我國籍漁船管理條例」據此，我國人投資經營外國漁船，依法應先報准，違者將處罰鍰。行政院農業委員會漁業署主管之「投資經營非我國籍漁船管理條例」第4條第1項規定，中華民國人非經主管機關許可，不得投資經營非我國籍漁船於海外從事漁業，同條例第11條規定，未依第4條第1項規定取得許可，於海外從事漁業者，處新臺幣200萬元以上1,000萬元以下罰鍰，並得按次處罰。而我國國人投資的之外國籍貨船無相關管理法令。

- (4) 本院調查發現，高雄的○○○股份有限公司陳○○先生代理米達斯貨輪的名義，曾於108年11月14日向移民署高雄機場國境事務大隊出具船員入境申請及保證書。但米達斯貨輪擱淺後，代理公司變成○○股份有限公司，又有一說是○○集團。究船東是否為我國國人？哪一個船務代理船東的公司具有合法性均無相關機制，致本案溝通處理過程多所窒礙。
- (5) 再者，經本院訪談船員，船員均表示他們的台灣仲介是吳先生(Mr. Oo)。權宜貨船的仲介公司應由哪一個單位管理？是否合法？處理本案之相關機關均未針對「米達斯」貨輪的仲介進行調查或瞭解。

(六) 綜上，獅子山籍「米達斯」貨船於108年12月6日在我國海域擱淺後，有6名船員因受不了「薪資遭剋扣」、「欠缺飲用水及食物」、「被要求必須留在船上看守貨物及協助拖救擱淺之船舶，限制不許下船」等情事，不得已在109年11月13日下船，此情被多家媒體大幅報導、天主教台中教區海員宗會及本院訪談數名船員，均反映上情。且102年迄今計有9艘外國籍貨輪因故擱淺或滯留在我國海域遭到交通部航港局裁罰，但船上的船員多主張有被剋扣薪資、限制行動不准下船，甚至遭船東棄之不顧等侵害人權情事，案經行政院納入110年7月21日召開「行政院防制人口販運及消除種族歧視協調會報」第39次會議中討論，並制定「船員涉及人口販運通報機制」，本院予以肯認。是以，現行我國已建立國人投資外國籍權宜漁船的管理機制，惟針對是類外國貨輪擱淺或滯留我國海域事件及防制船員遭強迫勞動等情，均有待行政院納入防制人口販運及

消除種族歧視協調會報，並持續督導交通部等相關機關落實處理船員涉及人口販運通報機制。

三、以本案為例，內政部移民署、海洋委員會海巡署在交通部航港局召開之歷次應變會議中，多次要求船東應注意船員狀況，後續卻僅相信船務代理的說詞，在110年4月22日隨同本院調查委員赴該貨船擱淺處實地履勘，也未針對船員進行訪談調查，顯見內政部移民署、海洋委員會海巡署對「米達斯」貨船船員遭受「薪資遭剋扣」、「欠缺飲用水及食物」、「被要求必須留在船上看守貨物及協助拖救擱淺之船舶，限制不許下船」等情事，欠缺敏感度，允應加強改善。

(一)獅子山籍「米達斯」貨船於108年12月6日在我國海域擱淺後，有6名船員因受不了「薪資遭剋扣」、「欠缺飲用水及食物」、「被要求必須留在船上看守貨物及協助拖救擱淺之船舶，限制不許下船」等疑遭強迫勞動情事，不得已在109年11月13日下船，此情被多家媒體大幅報導、天主教台中教區海員宗會及本院訪談數名船員，均反映上情，案經行政院納入110年7月21日召開「行政院防制人口販運及消除種族歧視協調會報」第39次會議中討論，並制定「船員涉及人口販運通報機制」，已詳如前述。

(二)在我國海域海岸發現貨船涉嫌疑似對船員有強迫勞動情事，移民署、海洋委員會應依職權查緝/調查偵辦：

1、「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、次依「人口販運防制法」第42條規定：「本法於中華民國領域外犯本法第31條至第34條之罪適用之。」同法第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。」同法第5條第1項第4款規定：「海岸巡防主管機關：人口販運案件之查緝與犯罪案件之移送、人口販運被害人之鑑別、人口販運被害人人身安全保護之規劃、推動、督導及執行。」「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。」法務部查復本院表示：外國籍貨船或權宜船有「人口販運防制法」第31條至第34條之情事，我國自有司法管轄權，由司法警察機關依刑事訴訟法規定，實施調查等語。是以，針對船員疑似遭強迫勞動案件，各司法警察機關（移民署、海洋委員會海巡署、法務部調查局及內政部警政署）均得依職權調查偵辦。

(三)移民署、海洋委員會海巡署於交通部航港局召開之歷次應變會議中，多次要求船東應注意船員狀況，

後續卻僅相信船務代理之說詞，在110年4月22日隨同本院調查委員赴該貨船擱淺處實地履勘，也未針對船員進行訪談調查，顯見移民署、海洋委員會海巡署對「米達斯」貨船船員遭受「薪資遭剋扣」、「欠缺飲用水及食物」、「被要求必須留在船上看守貨物及協助拖救擱淺之船舶，限制不許下船」等情事，欠缺敏感度，允應加強改善：

- 1、據交通部應變會議紀錄顯示，移民署臺中港國境事務隊、海洋委員會海巡署中部分署第三岸巡隊在第4次、第6次等多次會議均提出：「請船東善盡雇主義務責任，全力照料船員及即時提供援助，避免衍生其他狀況」，惟該兩機關均聯繫船務代理有關船上船員情形，並進而相信船務代理之說詞，顯見對該船涉犯勞力剝削之人口販運罪嫌，毫無敏感度。
- 2、本案除了經媒體109年11月間報導後，在監察院110年4月22日由調查委員率隊赴「米達斯」貨船擱淺處實地履勘，該兩機關亦仍毫無警覺該貨船船員可能權益受損等情事，履勘當天也未對船員們進行訪談詢問或調查。
- 3、據移民署查復本院指出：「該貨船在臺灣外海擱淺後，並由○○○公司指派阮○○、洪○○等人提供罐頭等食品予貨船船員等，惟在船舶擱淺期間，命船員們不准離開船舶，必須留在船上看守貨物，協助拖救擱淺之船舶，卻未提供充足食物及日用品等，且自109年3月起即未給付薪資等，以致6名船員在無水、無電之情況下向外求救，不得已於109年11月13日下船。」顯見移民署知悉該貨船船員疑有權益受損等情事。對此，移民署鍾景琨署長於本院約詢時則坦言：「當時考量

前面8名船員急著要出境，確實沒有留置做人口販運被害鑑別。現在剛下來的船長及輪機長，等船進港後，海洋委員會海巡署可以做人口販運的犯罪查緝，另外有本署能協助與配合的部分，未來會做。」。

(四)綜上，以本案為例，內政部移民署、海洋委員會海巡署在交通部航港局召開之歷次應變會議中，多次要求船東應注意船員狀況，後續卻僅相信船務代理的說詞，在110年4月22日隨同本院調查委員赴該貨船擱淺處實地履勘，也未針對船員進行訪談調查，顯見內政部移民署、海洋委員會海巡署對「米達斯」貨船船員遭受「薪資遭剋扣」、「欠缺飲用水及食物」、「被要求必須留在船上看守貨物及協助拖救擱淺之船舶，限制不許下船」等情事，欠缺敏感度，允應加強改善。

調查委員：紀惠容、葉大
華

中 華 民 國 1 1 1 年 2 月 1 5 日

