



高雄市政府海洋局

Marine Bureau, Kaohsiung City Government

101 年度自行研究報告書

高雄市遠洋漁船境外僱用外籍船員管理問題之探討

撰寫人：陳立宏

中華民國 101 年 7 月

摘要

高雄市遠洋漁船於境外僱用外籍船員隨船入境後，其外籍船員無故離船、脫逃、漏跳船及行方不明等現象似有常態化之趨，期間所牽涉的因素層面亟為多元且複雜，筆者冀望透過本文將僱用背景、現況、脫逃統計及成因，其衍生問題來詳加探討或討論，並歸納整理出，針對外籍船員在管理問題上，能架構出法制面更周延、制度面更嚴謹及實務面能落實管理等多層次思維方向，以期吸引或提供相關單位重視與改善，且能有效降低外籍船員脫逃後對國家及社會的衝擊和影響。

關鍵字：外籍船員、行方不明、高雄市遠洋漁船、漁業勞動力

高雄市遠洋漁船境外僱用外籍船員管理問題之探討

目 錄

摘要.....	i
目錄.....	ii
表目錄.....	iv
圖目錄.....	v
壹、緒論.....	1
一、研究緣起及動機.....	1
二、研究目的.....	2
三、研究過程及方法.....	3
貳、專有名詞定義及理論基礎.....	5
一、專有名詞定義.....	5
(一) 漁業證照之核發及管理權責劃分.....	5
(二) 動力漁船及舢舨噸級及 CT 編號.....	6
(三) 漁筏種類及 CT 編號.....	7
(四) 遠洋漁船.....	9
(五) 對外漁業合作.....	9
(六) 國外基地作業漁船.....	10
二、分析的理論基礎.....	10
(一) 文獻資料分析法.....	10
(二) 既有統計資料分析法.....	11
參、高雄市漁業概況.....	12
一、得天獨厚的漁業發展優勢.....	12
二、高雄市常見的漁業種類.....	19
(一) 遠洋漁業.....	19
(二) 近海及沿岸漁業.....	25
肆、境外僱用外籍船員背景沿革與漁業勞動力之變革.....	28
一、境外僱用外籍船員背景沿革.....	28
二、漁業勞動力的變革.....	31
(一) 漁業勞動力的供給大於需求.....	31
(二) 本國籍船員供應不足之成因.....	33
(三) 漁業勞動力的來源變遷.....	33
伍、外籍船員僱用現況簡介.....	37
一、僱用流程及僱用人數現況.....	37
(一) 依照行政院勞工委員會訂定「就業服務法」規定所聘僱之外	

籍船員部分.....	37
(二) 依照行政院農業委員會訂定「漁船船主在國外僱用外籍船員 作業應行遵守及注意事項」規定所僱用外籍船員部分	38
陸、 境外僱用外籍船員行方不明因素分析及問題探討.....	40
一、 境外僱用外籍船員行方不明因素之分析.....	40
二、 引進外籍船員所衍生的問題及影響探討.....	44
柒、 結論與建議.....	46
一、 結論	46
二、 建議	50
參考文獻.....	55

表 目 錄

表 1 漁船噸級及 CT 編號 (別) 對照表	6
表 2 漁筏種類及 CT 編號區分表	7
表 3 各縣市識別碼代號	7
表 4 高雄市近 10 年漁船 (筏) 數量之變化一覽表.....	15
表 5 超低溫鮪延繩釣漁船數統計表	32
表 6 高雄市各噸級漁船漁業執照登載船員人數統計表.....	32
表 7 民國 97-100 年高雄市漁船僱用外來船員統計表.....	36

圖目錄

圖 1	研究過程與方法	4
圖 2	中華民國遠洋漁業漁場分佈圖	17
圖 3	高雄市近 10 年遠洋漁業產量產值變化情形	18
圖 4	高雄市近 10 年近海漁業產量產值變化情形	18
圖 5	高雄市近 10 年沿岸漁業產量產值變化情形	19
圖 6	傳統鮪延繩釣漁業示意圖	21
圖 7	經鮪圍網漁業示意圖	23
圖 8	魷釣漁業示意圖	24
圖 9	秋刀魚棒受網漁業示意圖	25
圖 10	刺網漁業示意圖	26
圖 11	地曳網漁業示意圖	27
圖 12	鯖鮪圍網漁業示意圖	28
圖 13	高雄市各類漁船（筏）及舢舨分布圖	32
圖 14	依照行政院勞工委員會「就業服務法」申辦外籍船員流程圖	39
圖 15	高雄市境外僱用外籍船員流程圖	39
圖 16	高雄市境外僱用外籍船員船隻噸級及艘數統計圖	42
圖 17	高雄市境外僱用外籍船員行方不明通報及核處艘數及噸級別分布圖	42
圖 18	高雄市境外僱用外籍船員行方不明國籍別分布圖	43



壹、緒論

一、研究緣起及動機

高雄市位於臺灣南部，所轄海域，北起二仁溪口南至高屏溪口，全長為 65 公里，轄內漁港北起白砂崙漁港、興達漁港、永新漁港、彌陀（南寮）漁港、蚵子寮漁港、鼓山漁港、旗后漁港、旗津漁港、上竹里漁港、中洲漁港、前鎮漁港、小港臨海新村漁港、鳳鼻頭漁港、港埔漁港、中芸漁港、汕尾漁港等 16 個漁港，柴山、中興 2 個泊地。漁業行政區劃轄管興達港區漁會、永安區漁會、彌陀區漁會、梓官區漁會、高雄區漁會、小港區漁會、林園區漁會等 7 個區漁會及台灣區遠洋魷魚船魚類輸出業同業公會、台灣區遠洋鮪延繩釣魚船魚類輸出業同業公會、台灣區遠洋鯷圍網魚船魚類輸出業同業公會、高雄市漁輪商業同業公會等四大遠洋產業公會。高雄港地理位置位於東北亞及大陸間航線要衝，且為歐、亞、美全球貿易及航路必經之處，地緣位置絕佳。港區水域遼闊水深、腹地廣大、氣候終年溫暖，地理條件相當優越，港口條件自然天成，為優良深水港，高雄港位於世界三大洋漁場中心，漁船航行補給、維護均非常方便，因此孕育了高雄成為我遠洋漁業的重鎮。高雄港更擁有東亞最完善的修造、補給、漁網具、冷凍加工廠等週邊產業，漁業相關產業結構及設施相當完善的前鎮漁港。如今高雄市已是軍、工、商、漁多元化的港灣大都市。



然漁業勞動力隨著經濟發展的變遷，也隨之產生極大的變革，早在 1976 年，台灣漁船已開始僱用外籍船員，1980 年代，國內經濟景氣起飛，人力需求孔急，海上作業之船員因工作條件與環境之因素紛紛轉往陸上工作，造成近海及沿岸漁業人力出現不足之現象，為解決勞動力的不足，政府在政策上也隨之逐步開放。

政府在開放解決漁業勞動力不足問題之際，而同意引進外籍船員的同時，確也造成外籍船員脫逃事實不斷攀升的因素之一，然而，另一個重要急需研討的課題是，在我國社會上的治安層面、公共衛生層面及漁業及經濟發展層面等多層次非結構式的不良影響及隱憂等因素，每每均不斷的發生及上演，故檢討改進現行政策、法令及實務作法，乃是本篇研究的緣起及動機。

二、研究目的

近年來外籍船員無故離船、脫逃、漏跳船及行方不明等因素牽涉層面亟為多元且複雜，筆者冀望透過本文的探討或討論來歸納整理出，針對外籍船員在管理問題上，能架構出法制面更周延、制度面更嚴謹及實務面能落實管理等多層次思維方向，以期吸引或提供相關單位的重視與改善。



三、研究過程及方法

本研究係從高雄市漁業發展史的起起落落，觀測出遠洋漁船漁業勞動力的供需失衡所導致的變革，次由，經濟發展面觀察出，台灣從農業社會轉變成工業社會，進而提升為科技及技術密集的發展，其陸上的薪資也隨之水漲船高，從而演變成國人上船意願低落等多層因素影響，政府為解決漁船漁業勞動力的不足，於是開放境外僱用外籍船員來補充勞動力缺口，同時，僱用人數逐年攀升之下，確也造成外籍船員發生行方不明或脫逃非法打工等情事持續不斷的上演著，故本文採用文獻資料分析法及既有統計資料分析法來交叉比對及發掘問題之源頭，再針對各個問題點，全面解析或探討管理上的缺失，甚或疏漏，以透過剖析的結果，建議改善方法（案）或提供經驗法則等方式，來促使法制面更周延、制度面更嚴謹及實務面能落實管理等多層次思維，俾因應漁業勞動力變革下的解決良方，研究過程與方法詳如圖 1。

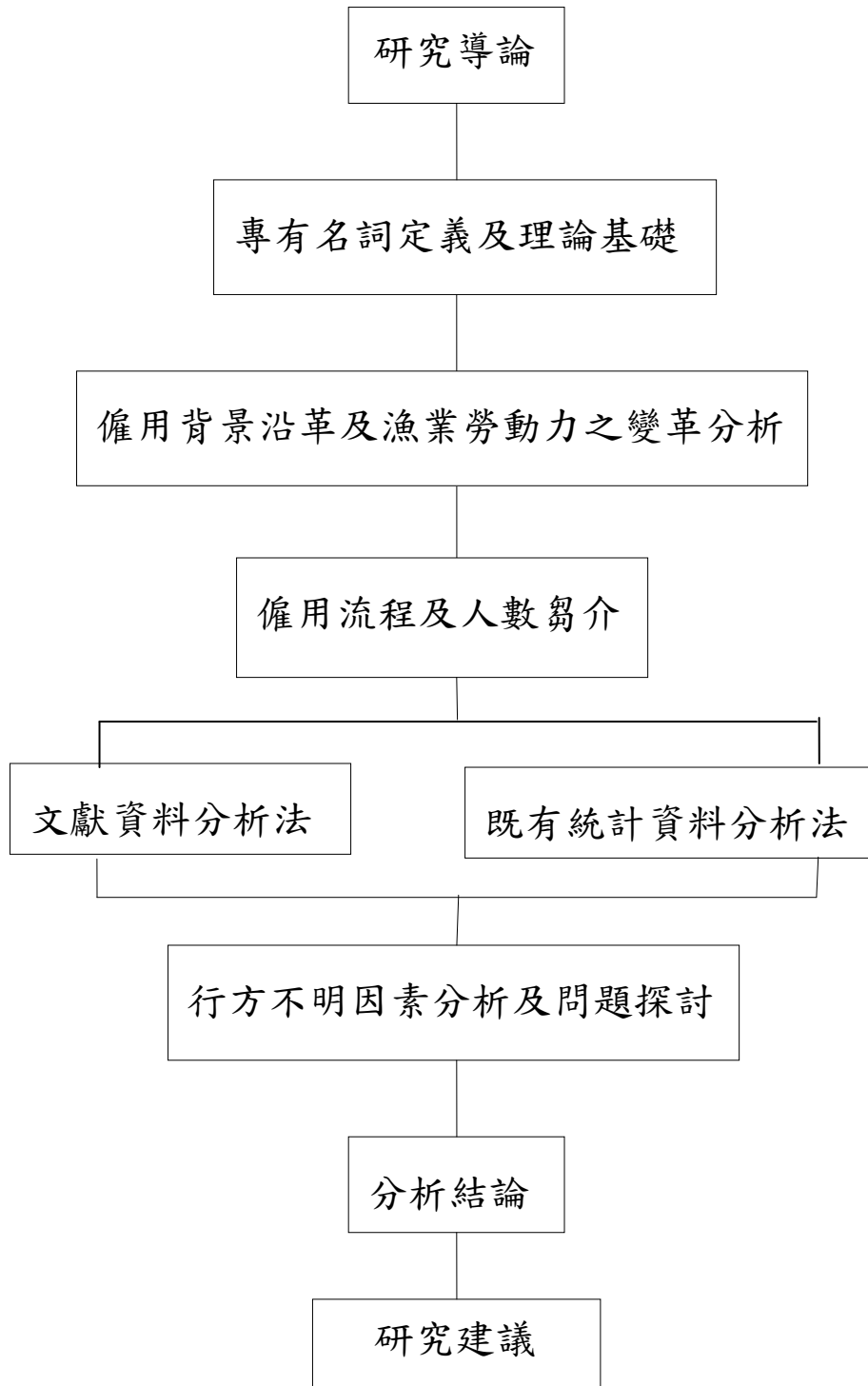


圖 1 研究過程與方法

資料來源：本研究整理



貳、專有名詞定義及理論基礎

一、專有名詞定義

(一)漁業證照之核發及管理權責劃分

依據漁業法施行細則(民國 89 年 01 月 31 日 修正)第 7 條規

定：主管機關核發漁業證照及管理權責劃分如下：¹

1、中央主管機關：

- (1) 作業水域在省以內之專用漁業權漁業及作業水域在二縣(市)以上之定置、區劃漁業權漁業。
- (2) 作業水域在二省(市)以上之漁業權漁業。
- (3) 非屬直轄市、縣(市)主管機關主管之特定漁業及娛樂漁業。

2、直轄市主管機關：

- (1) 作業水域在直轄市轄區內之漁業權漁業。
- (2) 使用漁船總噸數未滿 100 噸之特定漁業及娛樂漁業，且漁業根據地在該直轄市者。

3、縣(市)主管機關：

- (1) 作業水域在縣(市)轄區內之定置、區劃漁業權漁業。

¹ 漁業法施行細則第 7 條。



- (2) 使用漁船總噸數未滿 20 噸之特定漁業及娛樂漁業，且漁業根據地在該縣（市）者。

(二)動力漁船及舢舨噸級及 CT 編號

漁業法所指漁船及舢舨係採噸位級及 CT 編號來區分詳見下表 1。

表 1 漁船噸級及 CT 編號（別）對照表

漁船及舢舨噸級	CT 編號（別）
動力舢舨	CTS
無動力舢舨	CTX
5 噸以下	CT0
5 噸以上未滿 10 噸	CT1
10 噸以上未滿 20 噸	CT2
20 噸以上未滿 50 噸	CT3
50 噸以上未滿 100 噸	CT4
100 噸以上未滿 200 噸	CT5
200 噸以上未滿 500 噸	CT6
500 噸以上未滿 1000 噸	CT7
1000 噸以上	CT8

資料來源：行政院農業委員會，本研究整理。



(三)漁筏種類及 CT 編號

漁業法所稱漁筏係採 CT 別及地區識別碼來加以區分如下表 2。

表 2 漁筏種類及 CT 編號區分表

漁筏種類	統一編號	
	CT 別	地區識別碼
動力漁筏	CTR	詳表 3 各縣市 識別碼代號
無動力漁筏	CTY	

資料來源：行政院農業委員會，本研究整理。

表 3 各縣市識別碼代號

各縣市識別碼代號	
縣市別	識別碼
宜蘭縣	IL
原台北縣, 縣市合併後由新北市使用	TP
基隆市	KL
桃園縣	TY
新竹縣	SH
新竹市	SC



苗栗縣	ML
原台中縣, 縣市合併後由台中市使用	TC
彰化縣	CW
雲林縣	YL
嘉義縣	CI
原台南縣, 縣市合併後與台南市合併使用	NH
台南市	NC
原高雄縣, 縣市合併與高雄市合併使用	KH
高雄市	KC
屏東縣	PT
台東縣	TT
花蓮縣	HL
澎湖縣	PH
金門縣	KM
連江縣	LC

資料來源：行政院農業委員會漁業署 99 年 12 月 22 日漁二字第 0991328295

號函，本研究整理。



前述漁船統一編號經編定後，無論是否過戶至其他縣市，均應沿用該編號至該船報廢為止，民國 100 年 1 月 1 日起，一都（台北縣）升格，三都（台中、台南、高雄）縣市合併後作法亦同，故漁船統一編號就如同沿襲戶役政機關採用身分證字號來管理戶役政業務一樣，船名可以改但漁船統一編號不會因為過戶而改變，此為漁政機關之獨特性。

(四)遠洋漁船

遠洋漁船的定義係泛指在我國經濟海域以外從事漁業者，並依據行政院農業委員會所頒訂之「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」第二點規定略以：經本會核准參加國外漁業合作或領有「國外基地漁船作業證明書」、「西南大西洋漁獲物運搬船或魷釣船國外基地作業證明書」、「北太平洋作業證明書」之漁船船主，因船員缺乏，致難以維持作業時，得依本注意事項規定在國外僱用外籍船員補充之。故凡漁船參加國外漁業合作或領有「國外基地漁船作業證明書」，其漁船主即可依據本規定於境外僱用外籍船員。

(五)對外漁業合作

對外漁業合作係指中華民國之漁業人、漁業團體與外國人、團體、政府或華僑，在中華民國國內或國外所為之漁業合作，法源依據為「對外漁業合作辦法」，合作方式分為 2 類：



1、國外合作：

- (1) 以付費方式取得動力漁船（以下簡稱漁船）在外國專屬漁業區、經濟海域或領海作業之入漁權。
- (2) 以漁船出租、投資或提供資金、漁業技術或專利權方式，在國外合作經營漁業。

2、國內合作：外國以漁船出租、投資或以提供資金、漁業技術、專利權方式，在中華民國境內或經濟海域合作經營漁業。

(六)國外基地作業漁船

國外基地作業漁船係漁船主依據「漁船及船員在國外基地作業管理辦法」向中央主管機關提出國外基地證明書之申請，並選擇適當之外國港埠從事漁撈、售魚、補給及進行漁獲轉運等經營漁業所需之行為稱之，國外基地證明書有效期間，最長以2年6個月為限。

二、分析的理論基礎

本文研究分析理論基礎或架構係以文獻資料分析法與既有統計資料分析法進行交叉比對所作之研究，其理論基礎分述如下：

(一)文獻資料分析法²

文獻資料分析法是經由「文獻資料」進行研究的方法，此方法做

² 以下參照自葉至誠、葉立誠著，研究方法與論文寫作，台北：商鼎文化出版社，1999年10月20日，頁138-156。



為間接研究方法，在社會科學研究中被廣泛運用，因為在某些限度內它可以幫助我們了解過去，重建過去，解釋現在及推測將來。

「文獻」一詞，「辭海」解釋為：原意指典籍與宿賢。今專指具有歷史價值的圖書文物資料，且其外延範圍很廣泛，包括現代社會的圖書館、檔案館、博物館、藝術館、科技情報中心、以及各單位的圖書資料室、檔案室，及至私人所收藏之一切文字、符號、圖形、聲頻與視頻等，記錄下來的各種有歷史價值的知識。

文獻資料分析法係以系統而客觀的界定、評鑑，並綜括證明的方法，以確定過去事件的確實性和結論，其主要目的，在於了解過去、洞察現在及預測將來的應用分析法。

(二)既有統計資料分析法

一般的研究分析經常由官方或準官方統計資料的使用，來從事社會科學的探究，不但可能而且也是必需這樣做，這不同於二手資料分析，在二手資料分析中，是以你所取得或搜尋獲得的他人的資料並從事自己的統計分析，本分析法不但可以將既有統計資料視為一種補充性資料來源外，亦可提供研究上歷史的或概念性的脈絡，且也可以提供社會科學的主要資料，例如涂爾幹的〈自殺論〉即為一項傑出且經典性的研究實例，該案例係研究自殺率與宗教及地區性的關係，涂爾幹指出許多自殺都是「迷失」(anomie)的產物，亦即「脫序」



(normlessness)，其從該研究中發掘出「迷失自殺」(anomic suicide) 的概念，亦為社會科學發展開創出新概念³。

雖然前開 2 項理論基礎均有其缺失或限制，又礙於研究時間甚為緊迫，不可避免的是本研究也同其他研究一樣，存在其他無法克服的限制，雖不完美，冀希本文也能夠提升後進研究者或其他學者的參考價值，俾完備學術研究的進步。

參、高雄市漁業概況

一、得天獨厚的漁業發展優勢

高雄市位於臺灣南部，所轄海域，北起二仁溪口南至高屏溪口，全長為 65 公里，轄內漁港北起白砂崙漁港、興達漁港、永新漁港、彌陀（南寮）漁港、蚵子寮漁港、鼓山漁港、旗后漁港、旗津漁港、上竹里漁港、中洲漁港、前鎮漁港、小港臨海新村漁港、鳳鼻頭漁港、港埔漁港、中芸漁港、汕尾漁港等 16 個漁港，柴山、中興 2 個泊地。漁業行政區劃轄管興達港區漁會、永安區漁會、彌陀區漁會、梓官區漁會、高雄區漁會、小港區漁會、林園區漁會等 7 個區漁會及台灣區遠洋魷魚船魚類輸出業同業公會、台灣區遠洋鮪延繩釣漁船魚類輸出業同業公會、台灣區遠洋鯷圍網漁船魚類輸出業同業公會、高雄市

³ 參照自陳文俊譯，社會科學研究方法，台北：雙葉書廊有限公司，2005 年 9 月，頁 443-453。



漁輪商業同業公會等四大遠洋產業公會。高雄港港灣優美，形勢天成，早在秦漢時代即有東鯤暫泊之傳，隋唐更有先民季漁之載，南宋漁家遷徙旗津建打狗之港，如今已歷 600 餘年，清咸豐 5 年，打狗港始於美船通商而開國際貿易之先河，二次大戰末期，日軍佔據高雄港作為南侵基地，地理位置位於東北亞及大陸間航線要衝，且為歐、亞、美全球貿易及航路必經之處，地緣位置絕佳。港區水域遼闊水深、腹地廣大、氣候終年溫暖，地理條件相當優越，港口條件自然天成，為優良深水港，高雄港位於世界三大洋漁場中心，漁船航行補給、維護均非常方便，因此孕育了高雄成為我遠洋漁業的重鎮。高雄港更擁有東亞最完善的修造、補給、漁網具、冷凍加工廠等週邊產業，漁業相關產業結構及設施相當完善的前鎮漁港，如今高雄市已是軍、工、商、漁多元化的港灣大都市。

漁業發展初期，因為受到技術及資金之限制，僅以沿岸及近海漁業為主，民國 60 年近海資源日漸式微，在政府輔導及業者努力配合之下，近年來在資本投入額方面不斷增加，航海儀器自動化、漁撈機器省力化之更新，使得漁船設備朝現代化，漁船規模有逐漸擴大的趨勢，造就了遠洋漁業的發展，由於遠洋漁業的迅速發展，也帶動了相關的產業，如造船業、修船業、漁具、漁網工廠、水產加工業，以及漁產品運銷服務業之發展，由此得知，漁業景氣之盛衰其所涉及的層



面亦相當大。

高雄市不但具有發展港灣的天然地理條件，早期更為我國遠洋漁業的發祥地，如今已是軍、工、商、漁多元化的港灣大都市，根據高雄市政府海洋局統計顯示，截至民國 99 年底止，高雄市擁有漁船(筏)及舢舨計有 2111 艘，其變化情形見表 4，高雄市的漁船為了順應政府漁業政策的管理，分別於民國 56 年、64 年(第 1 次能源危機)、69 年(第 2 次能源危機)、72 年、77 年、78 年及 80 年等 7 次的漁船限建期間共體時艱，共同為台灣遠洋漁業之發展盡一份心力，同時也歷經了許許多多漁業發展上的興衰，從民國 80 迄今，政府的漁業政策除全面限制漁船建造外，同時並採取收購老舊漁船等減船措施，來遏制漁船數量的成長，並參與國際漁業組織，以提升為國際視聽。



表 4 高雄市近 10 年漁船（筏）數量之變化一覽表

年度	動力漁船		無動力舢舨		漁筏
	艘數	噸數	艘數	噸數	艘數
民國91年底	2552	569152.96	2	1.14	476
民國92年底	2566	581831.40	2	1.14	465
民國93年底	2558	578845.72	2	1.14	462
民國94年底	2523	557440.05	2	1.14	497
民國95年底	2399	485283.05	2	1.14	391
民國96年底	2239	463642.62	2	1.14	332
民國97年底	2186	441687.78	2	1.14	332
民國98年底	1880	410851.59	1	0.82	236
民國99年底	1873	414517.78	2	1.82	236
民國100年底	-	-	-	-	-

資料來源：高雄市政府海洋局提供，本研究整理。100 年統計資料，本局與漁業署未完成相關統計數據。

高雄市漁業的主要作業區在台灣沿近海域和世界三大洋（大西洋、太平洋及印度洋），其中涵蓋 72 個國外漁業基地詳圖 2，另外，據高雄市政府海洋局截至民國 99 年底止統計資料顯示，以漁船總噸數而言，高雄市就有 414,517.78 噸(台灣地區漁船總噸為 674,950.74 噸⁴)，約佔台灣地區漁船總噸位的 61.41%，其次，就漁業生產量而言，分別為遠洋漁業的部分計有 194,978 噸（如圖 3）、近海漁業的部分計有 1,709 噸(如圖 4)及沿岸漁業的部分計有 727 噸(如圖 5)，

⁴ 資料來源：行政院農業委員會漁業署，民國 99 年漁業年報。

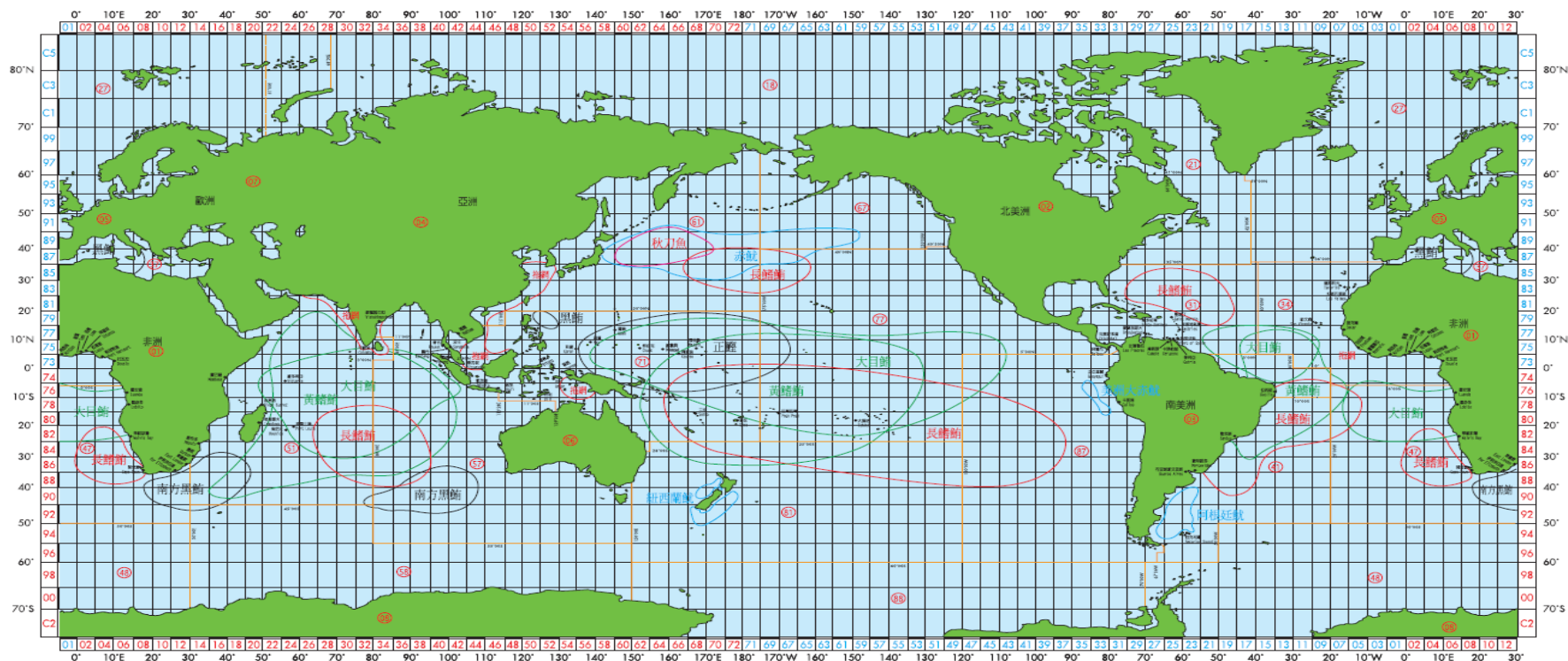


總合計為 197,414 噸（台灣地區海洋漁業生產量為 1,165,740 噸⁵），佔台灣地區海洋漁業生產量的 16.93%，倘再以漁業產值分析得知，分別為遠洋漁業的部分計有新台幣 30,124,052 千元（如圖 3）、近海漁業的部分計有新台幣 64,717 千元（如圖 4）及沿岸漁業的部分計有新台幣 57,126 千元（如圖 5），總產值合計為新台幣 30,245,895 千元（台灣地區海洋漁業總產值為新台幣 92,272,233 千元⁶），佔台灣地區海洋漁業生產量的 32.78%，由此可知，高雄市漁業對台灣整體的漁業發展而言，具有極重要的地位，更使高雄市奠定為遠洋漁業重鎮之基石，故本文所研究之高雄市遠洋漁船於境外僱用外籍船員，並以整補及起卸漁獲為由申請入境，其外籍船員因不明因素產生行方不明、脫逃、跳船或無故離船⁷等行為，早已衍生出多層面的問題，且具有指標性代表。

⁵ 資料來源：行政院農業委員會漁業署，民國 99 年漁業年報。

⁶ 資料來源：行政院農業委員會漁業署，民國 99 年漁業年報。

⁷ 「脫逃」、「跳船」或「無故離船」一辭係行方不明的俗稱，泛指外籍船員受僱後，因不明因素導致其於入境後，伺機於船舶上安置時逃跑非法打工。



【說明】

1. 本圖邊線外灰色數字為經緯度，邊線內數字為座標代號，紅色數字表示東經及南緯地帶（東經（雙數）02-72，南緯（雙數）74-C2），藍色數字表示西經及北緯地帶（西經（單數）01-73，北緯（單數）75-C5）。
2. 漁業基地號碼係由四位數字所組成，前二位為緯度代號，後二位為經度代號，如開普敦為86-09。
3. 本圖僅供漁業調查統計即平時通報船位之用，如漁船遭遇海難等特殊事故時，仍應按國際規定依經緯度拍攝確切船位。

大西洋區 (33個) * (常用基地)				太平洋區 (20個) * (常用基地)				印度洋區 (24個) * (常用基地)							
船名	船主	船類	船噸	船名	船主	船類	船噸	船名	船主	船類	船噸	船名	船主	船類	船噸
亞利桑那	亞利桑那	漁船	38	阿羅漢	阿羅漢	漁船	35	亞丁	亞丁	漁船	35	亞丁	亞丁	漁船	35
...

圖 2 中華民國遠洋漁業漁場分佈圖
資料來源：中華民國對外漁業合作發展協會

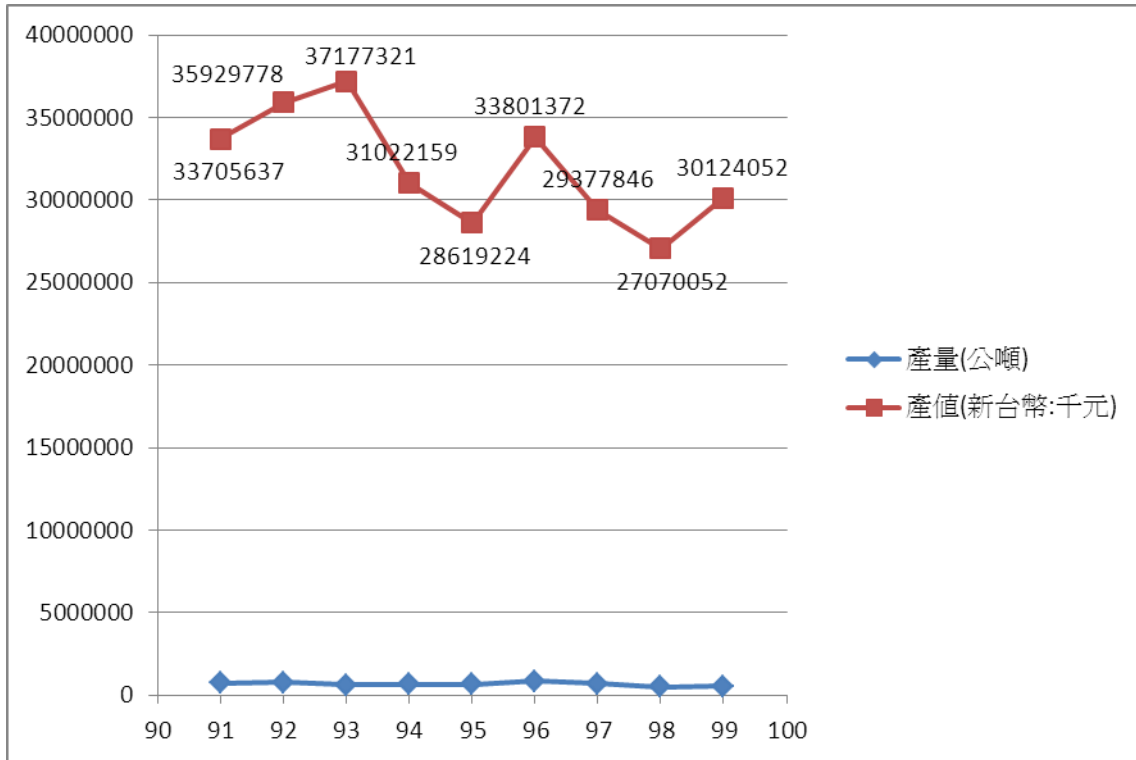


圖 3 高雄市近 10 年遠洋漁業產量產值變化情形

資料來源：高雄市政府海洋局，本研究整理。

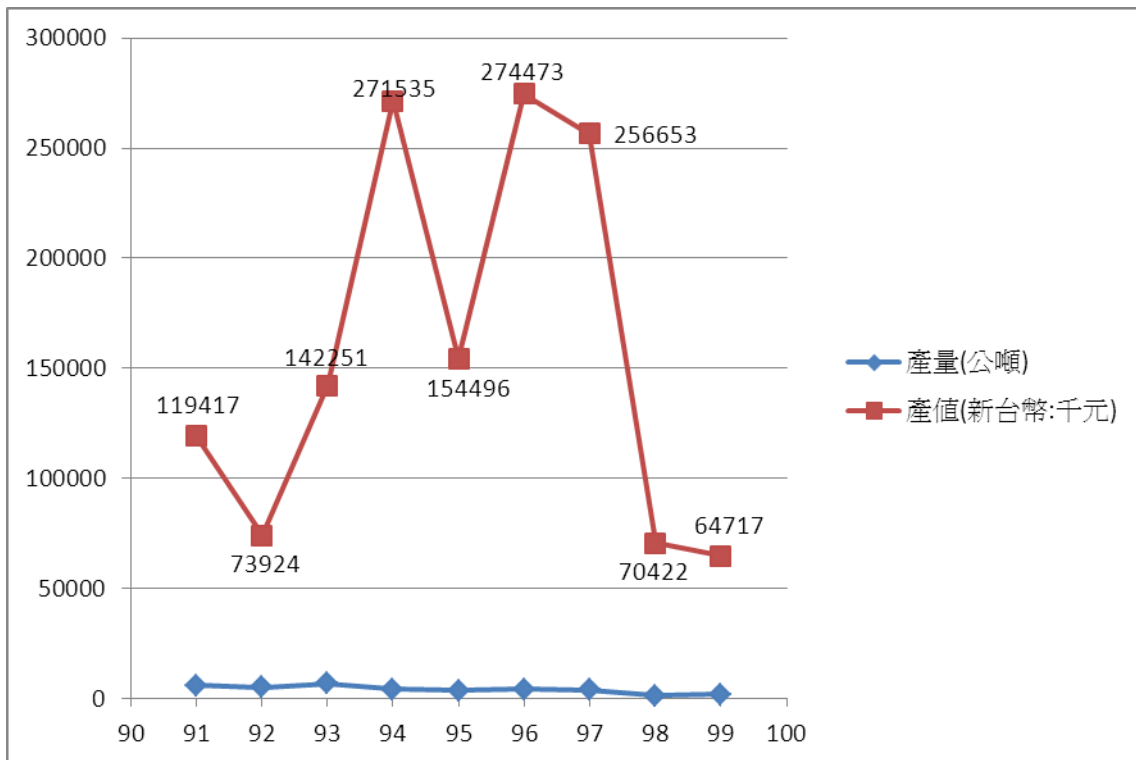


圖 4 高雄市近 10 年近海漁業產量產值變化情形

資料來源：高雄市政府海洋局，本研究整理。

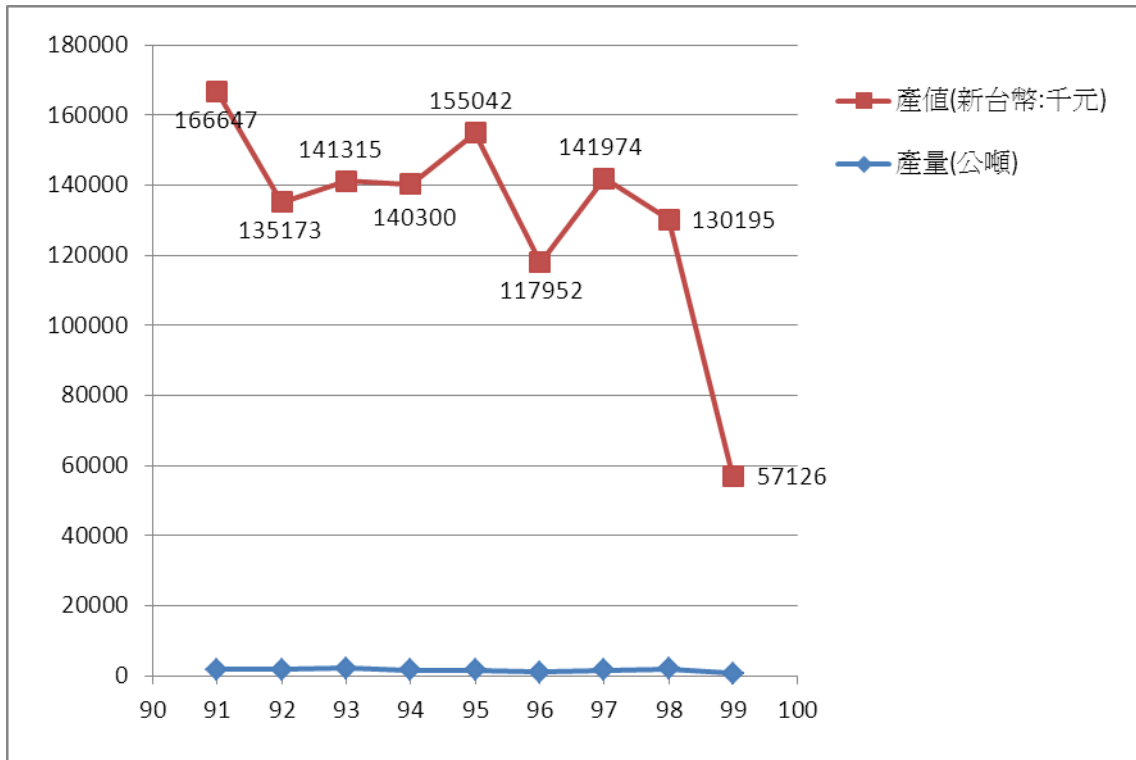


圖 5 高雄市近 10 年沿岸漁業產量產值變化情形
資料來源：高雄市政府海洋局，本研究整理。

二、高雄市常見的漁業種類⁸

高雄市漁業有遠洋、近海、沿岸、養殖等漁業，以及冷凍水產加工業，形成全國獨特的漁業重鎮，台灣地區的遠洋漁業幾乎全部集中於高雄市，且大部分漁獲均在國外漁業基地港口卸貨轉銷國外，以下僅將高雄市漁業種類分別敘述如下：

(一)遠洋漁業

指使用動力漁船在我國經濟海域以外從事漁撈作業者。

⁸ 參採自高雄市政府海洋局及陳青春、莊慶達合著，漁業經濟學，台北：華泰文化事業股份有限公司，2001 年 11 月，頁 14-18。



1、單拖網漁業

由單船船側或船尾拖拉一具袋型的漁網，網口的兩側利用二塊網板張開，以捕撈底棲性水產生物。

2、雙拖網漁業

由漁船二艘(不需用網皮張開網口)合力拉著一張漁網捕撈水產生物，目前高雄市均具有前開兩種型式的網漁業，一般在我國經濟海域(12-200海浬)作業的拖網漁船都屬中小型拖網，高雄市單拖網漁業以遠洋、近海作業為主，而雙拖網船都為遠洋性的漁船，並以透過漁業合作取得國外漁場進行作業，因漁獲的種類多，且整年性均有漁獲，所以大部份供國內內銷食用，故拖網漁業可說是國內消費市場的主要提供者。

3、鮪延繩釣漁業

國內鮪延繩釣漁業，可分為遠洋及近海二類，高雄市遠洋及近海兩者皆有。主要捕撈洄游性鮪、旗魚類，釣餌以魷魚、秋刀魚、鯖、虱目魚為主，作業漁場遍及三大洋，依漁獲對象不同可分三種：

(1)傳統鮪延繩釣

以捕撈棲息於海洋中層水域的長鰭鮪為主。為節省冷凍貯藏空間，魚兒被捕上船後都只切除一小段尾鰭處理後，放入零下 20 度 C 的低溫凍結，銷售歐美製做海底雞罐頭原料魚。高雄市傳統鮪延繩釣(示意圖詳見圖 6)，約每隔半年或十個月將漁獲載往國外漁業基地港口卸魚補給 1 次，2 年



半至 3 年半再航行返回高雄市前鎮漁港。業者為提升競爭力，紛紛強化漁船上漁獲冷凍設備能力，將漁船改為超低溫鮪延繩釣漁船。

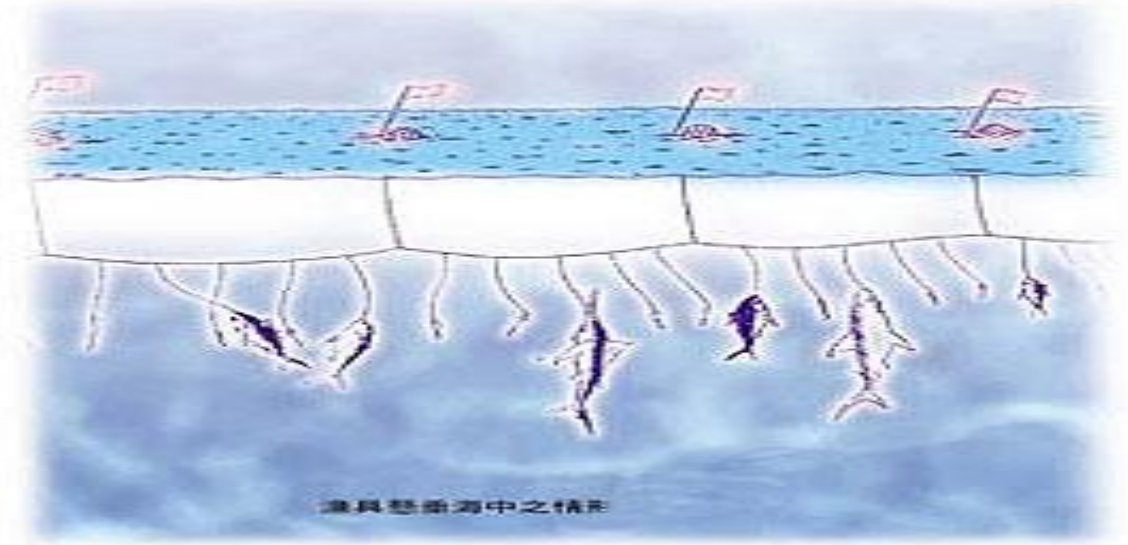


圖 6 傳統鮪延繩釣漁業示意圖
資料來源：高雄市政府海洋局

(2) 超低溫鮪延繩釣

以捕撈棲息在海洋較深水層黃鰭鮪、大目鮪、黑鮪為主，船員在魚兒捕上船後即去除鰓、鰭、內臟及放血等處理後，放入零下 50 度 C 以超低溫急凍後包冰貯藏，目前銷售日本的生魚片就是以此種漁業所捕獲的鮪魚以超低溫冷凍方式處理。業者為提升競爭力，紛紛強化鮪延繩釣漁船對漁獲超低溫冷凍能力，目前高雄市超低溫鮪延繩釣漁船數約 320 艘，漁船噸位多為 700 噸級，依漁獲對象、作業洋區細分為大目鮪組、長鰭鮪組等二大組別（印度洋另增加兼營組），（詳如表 5 超低溫鮪延繩釣漁船數統計表）約每隔一年將漁獲載往國外漁業基地口卸魚補給，3 年至 6 年航行返回高雄市前鎮漁港 1 次。

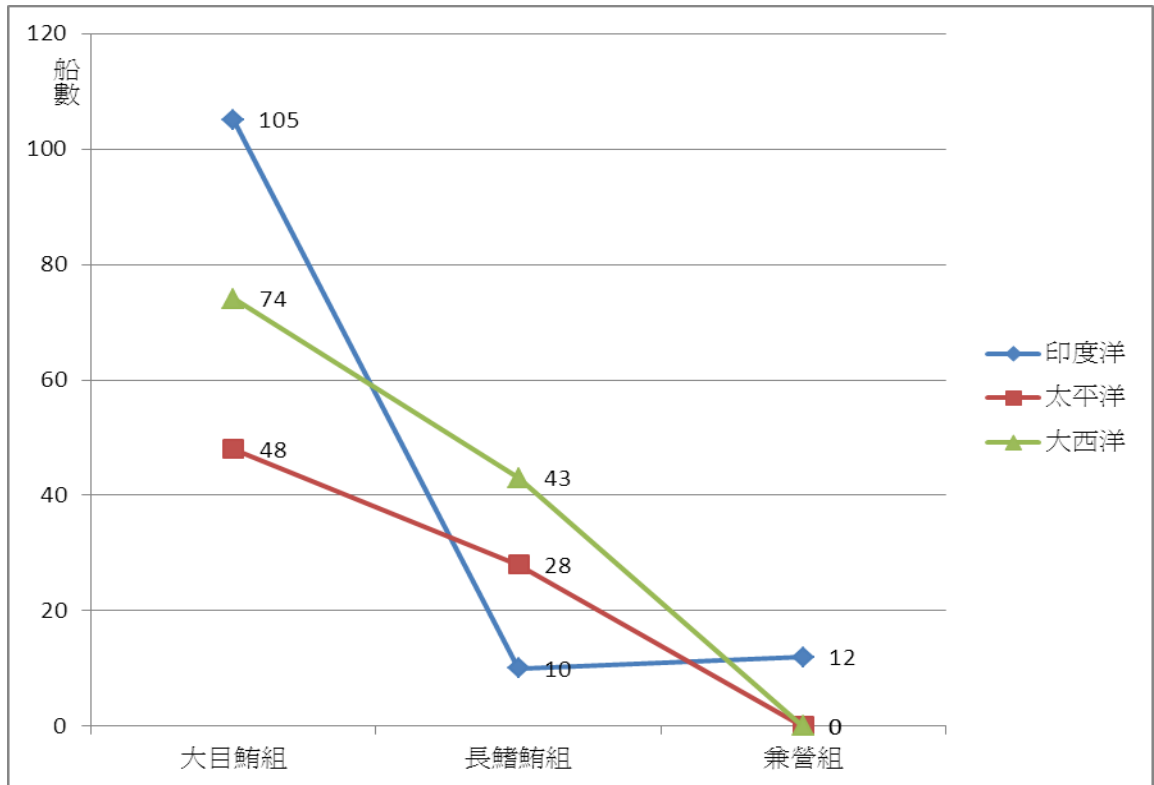


表 5 超低溫鮪延繩釣漁船數統計表

(3) 小型鮪延繩釣

以捕撈棲息在海洋中層、表層的黃鰭鮪為主，在去鰓、鰭、內臟的簡易處理後，放入有碎冰覆藏，或放入 1 度 C 至零下 1 度 C 的低溫鹽水貯藏。高雄市小型鮪延繩釣漁船多為 50 至 100 噸級，漁船數約 75 艘(印度洋 31 艘、大西洋 5 艘、東太平洋 8 艘、中西太平洋 31 艘)，依照捕獲狀況不定期載往國外漁業基地港口卸魚補給，僅有少部分漁船仍以高雄市為基地，漁獲以生鮮生魚片空運銷售日本為主。

4、鯷鮪圍網漁業

以圍捕生活在海洋表層的正鯷及黃鰭鮪為主，其中部分圍網漁船配備有直昇機偵搜魚群，此種漁業捕魚效率高而且機動性強，漁獲物以漬鹽水



凍結低溫處理，專供銷售美國、泰國為製罐原料。高雄市千噸級左右的大型鯷鮪圍網船約 34 艘，主要漁場在巴布亞紐幾內亞、密克羅尼西亞、索羅門及吉里巴斯等島國的專屬經濟水域及其鄰近公海，目前高雄市以鮪延繩釣及鯷鮪圍網漁業（示意圖詳見圖 7）二種漁業所捕獲的鮪魚產量，佔世界公海上鮪魚總產量的第 2 名。

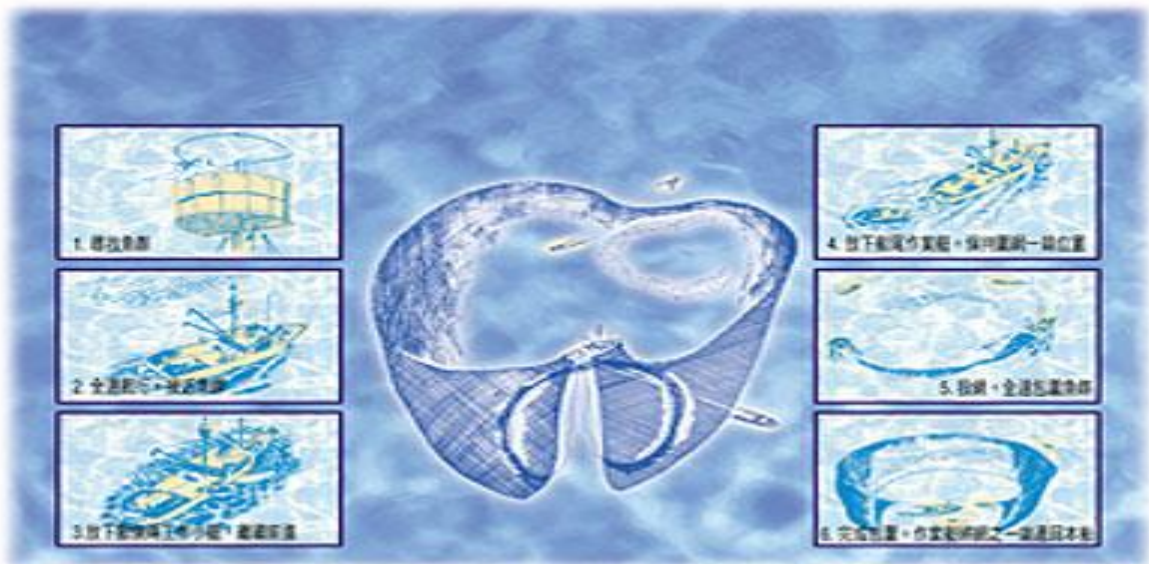


圖 7 鯷鮪圍網漁業示意圖
資料來源：高雄市政府海洋局

5、魷釣漁業

因魷魚白天沉在深水休息，夜間浮至上層覓食，故魷釣船都是夜間作業，而且利用魷魚喜歡趨近光源的特性，以特有的傘錨固定船身後，再以集魚燈及無倒鉤塑膠假餌釣鈎誘捕魷魚上鈎，再隨釣線上揚後而落入網台，魷釣漁業（示意圖詳見圖 8）幾乎是一連串完全自動的漁撈作業。高雄市魷釣漁船約 104 艘，噸位大多為 700 噸級或以上，主要作業漁場為西南大西洋之阿根廷、福克蘭海域、北太平洋海域及東太平洋秘魯海域，



漁獲以提供超低溫鮭釣漁船作為魚餌，或者供應國內食用，以及外銷日本、歐洲作為鮭魚排，目前高雄市鮭魚產量，佔世界公海鮭魚總產量的第 2 名。



圖 8 鮭釣漁業示意圖
資料來源：高雄市政府海洋局

6、秋刀魚棒受網漁業

秋刀魚也和鮭魚一樣有趨光性，作業前先測量海況研判漁場，選定地點後，以強力探照燈尋找魚群，誘導其游向船邊後，把魚群誘入敷網，並以特有吸魚幫浦將魚直接吸送至魚艙裝箱冷凍之方式完成漁撈作業，主要漁場為西北太平洋，漁期每年 8-10 月。因漁期短，目前均以鮭釣漁船兼營為主（即一艘船同時擁有鮭釣及秋刀魚棒受網之作業方式）。高雄市目前漁船約有 80 艘，示意圖詳見圖 9。



圖 9 秋刀魚棒受網漁業示意圖
資料來源：高雄市政府海洋局

(二)近海及沿岸漁業

近海漁業之定義其指使用動力漁船在我國經濟海域（12-200 海浬）從事漁業者，沿岸漁業係指使用船筏或不使用船筏在我國領海（12 海浬）內從事漁業者，以下為高雄市常見漁業種類：

1、刺網漁業

刺網是將長方形的網子在上緣用浮子及下緣用沉子將網張開，像一面牆似的放置在大海中魚類洄游的路徑上，而且會隨海潮流或風力漂移，當魚群游經這兒，會讓魚體卡在網上或被網具纏著，刺網的規模可大可小，刺網依使用水層之深淺以及漁法可分為底刺網、浮刺網、流刺網、圍刺網四大類，流刺網因網具設計關係，捕到的魚種是大小通吃，在資源保育上較具爭議性，因此聯合國決議自西元 1993 年全面禁止大規模流刺網在公海上作業，從此遠洋流刺網則不再使用。

高雄市的刺網漁業（示意圖詳見圖 10）主要為沿岸、近海漁業。沿



岸漁業是以離岸 12 海浬以內的海域為作業區域，此種漁業的漁船多為 10 噸以下小型漁船及舢舨、漁筏等。因船隻噸位小、航行距離不遠，故每次捕撈鯛、石斑、花身、蟹等高價值的漁獲後即刻航行回港，以鮮魚或活魚出售，魚價較高，俗稱 "現撈仔"。

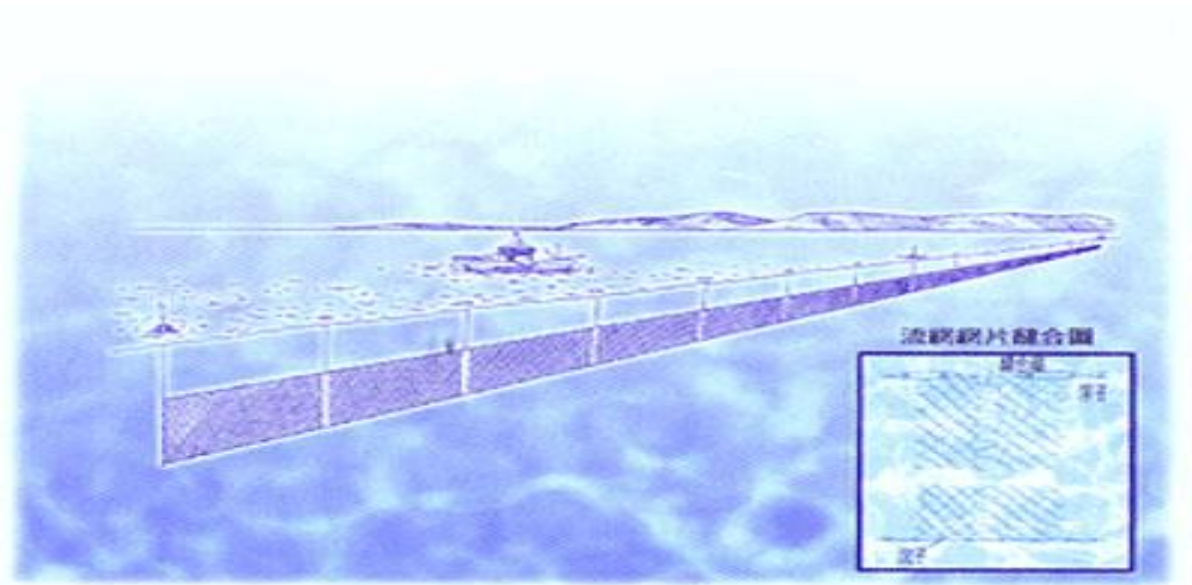


圖 10 刺網漁業示意圖
資料來源：高雄市政府海洋局

2、一支釣漁業

一支釣漁業的作業方式是將綁有鈎鈎的釣線（一根或數根），投放入海中釣捕礁岩區魚類。

3、地曳網漁業

地曳網俗稱「牽罟」，作業時將一端的曳索留在岸上，漁筏載著漁網駛向外海作半圓形或橢圓形狀投下魚網，再將另一端曳索帶回岸上，交由岸上人員共同合力拉繩索、起網之方式捕撈漁獲物。地曳網需在沿岸底質為泥沙之平坦海底地形進行作業，漁獲種類以底棲性的魚種為主，早期曾是



台灣沿岸極為盛行的漁業之一，但因國內工業發達，漁村結構改變而逐漸沒落，現在已轉變成「觀光休閒漁業」，因需要大家同心協力共同合作，所以是一種極富趣味的漁業文化活動。目前高雄旗津海邊偶有此種作業方式，還可供民眾租用，漁獲可帶回，有玩又有拿，示意圖詳見圖 11。

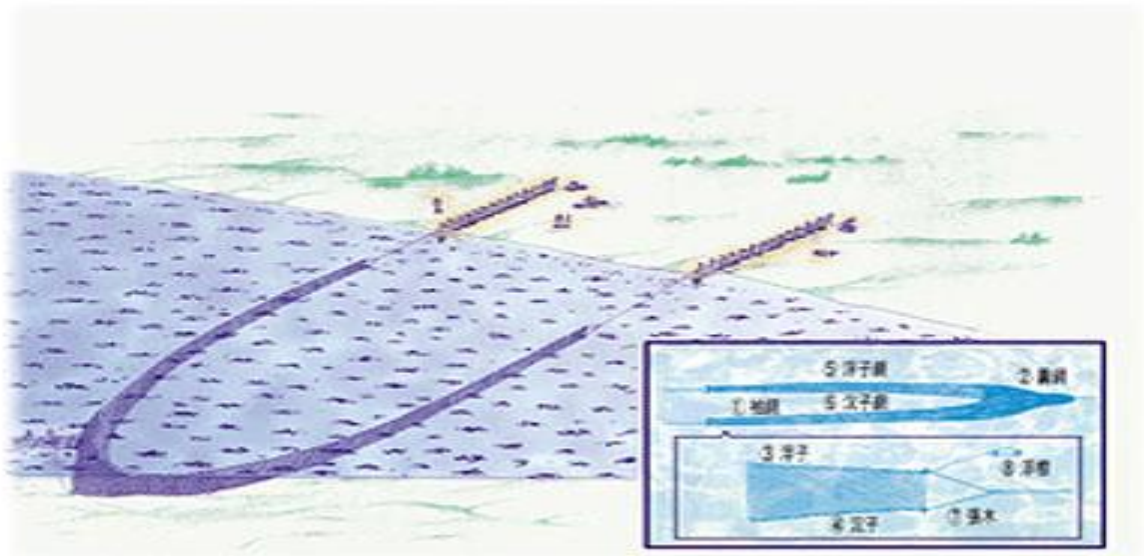


圖 11 地曳網漁業示意圖
資料來源：高雄市政府海洋局

4、巾著網漁業

小型圍網的一種，巾著網都是二艘船合作，搜尋到魚群後放下漁網，將魚群包圍住後拉緊網底的繩索使網變成袋狀，就可將魚兒捕到。主要的捕獲魚種以俗稱「烏金」的烏魚為主，盛漁期約在冬至前後 10 天內。

5、鯖鮫圍網漁業

是以船隊方式一同出海作業，包括網船 1 艘負責裝載漁具及投放及起網作業，為船隊的總指揮，燈船 1 艘負責探索魚群，運搬船 2-3 艘負責運送漁獲物。主要漁獲物為鯖、鮫、鰻魚類，漁場包括東沙島及澎佳嶼、釣魚台



等區域之附近海域，示意圖詳見圖 12。

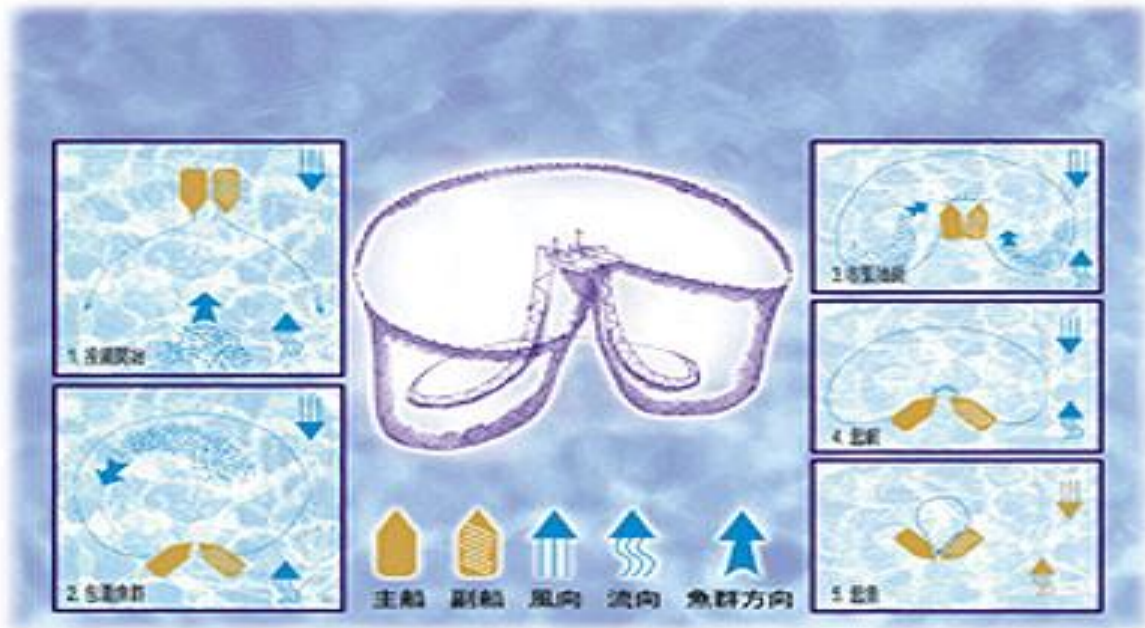


圖 12 鯖鮪圍網漁業示意圖
資料來源：高雄市政府海洋局

6、火誘網漁業（焚寄網）

以近海、沿岸作業為主，作業時漁船一艘或兩艘，以燈船、網船在夜間利用燈光誘集魚群，撒網捕魚的工作由網船負責。因為是以燈光誘導魚群靠近後撒網捕捉，所以稱 "火誘網"，又稱焚寄網。早期以火炬、煤油燈、電石燈演變至今以電氣燈集魚。通常集魚燈的光力愈強，集魚效果愈好，收穫自然也好。

肆、境外僱用外籍船員背景沿革與漁業勞動力之變革

一、境外僱用外籍船員背景沿革

1976 年，台灣漁船已開始僱用外籍船員，然當時行政院農業委員會僅准許



國外基地作業漁船僱用外籍船員予以補充，但不得超出全船船員總人數的 4 分之 1，其目的是用來填補遠洋漁業不足之勞力並維持漁船正常之作業⁹。

1980 年，國內經濟景氣起飛，人力需求孔急，海上作業之船員因工作條件與環境之因素紛紛轉往陸上工作，造成近海及沿海漁業人力也出現不足之現象，為解燃眉之急，於是我國船主便開始僱用菲律賓籍之外籍漁工，但由於政府在政策上未開放，因此外籍船員不能隨我國漁船進港上岸，於是「海上船屋」便蘊運而生，故「海上船屋」是台灣漁業發展史上的一個特殊景象，其形成是基於漁業對勞工的需求及政府未全面開放所演變出來的一個時代的產物，也開啟了政府對台灣境外僱用漁業勞工的重視¹⁰。

1991 年 3 月，行政院農業委員會頒訂「僱用外籍船員管理規定」，今後漁船僱用外籍船員人數比例由 4 分之 1 提高為 3 分之 1，漁船噸位在 20 噸以上者方能僱用，同時限制其登岸，將其集中於外籍船員接待中心¹¹。

1992 年 7 月行政院勞工委員會依據「就業服務法」發布「外國人聘僱許可及管理辦法」，同年 8 月公告「受理漁船船主申請聘僱外籍船員有關事項」，開放 20 噸以上漁船船主得依「就業服務法」有關規定僱用引進外籍船員，其僱用外籍船員人數以不超過漁業執照登載船員人數 3 分之 1 為限，於 1993 年 4 月放寬為外籍船員人數不得超過實際僱用本國船員人數¹²。

⁹ 劉志儒，「大陸漁工引進對漁港經濟區之影響分析—以八斗子及南方澳漁港為例」，國立海洋大學漁業經濟研究所碩士論文，2001 年，頁 14-21。

¹⁰ 洪榮鄉，「高雄地區僱用境外漁業勞工效益問題之研究」，高階經營碩士學程碩士在職專班碩士論文，2004 年 6 月，頁 17-19。

¹¹ 劉志儒，「大陸漁工引進對漁港經濟區之影響分析—以八斗子及南方澳漁港為例」，頁 14-21。

¹² 參照自行政院農業委員會漁業署，「海洋漁業勞動力問題之探討」，台灣漁業政策總體檢系列研討會，2005 年



2002 年 2 月期間適逢大陸地區禁止漁工輸出台灣，在漁工短缺的情行下外籍船員又再度受到重視，行政院農業委員會依「漁船及船員在國外基地管理辦法」第 11 條規定於同年 6 月 28 日函頒「台灣地區漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」¹³，於同年的 7 月 31 日行政院農業委員會公布「獎勵漁船船主僱用外籍船員計畫」¹⁴，前開注意事項並於 2005 年 5 月 18 日公布修正名稱為「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」¹⁵。

2004 年 2 月行政院農委會公告「20 噸以上漁船出海作業時限及船員最低員額等規定」，更進一步放寬漁船出海最低員額中之普通船員得僱用外來船員替代，另行政院勞委會於 2002 年 5 月間發布「20 噸以下動力漁船船主申請聘僱外籍船員審查規定」，後續該會並於 2004 年 1 月間將前述審查規定納入「外國人從事就業服務法第 46 條第 1 項第 8 款至第 11 款工作資格及審查標準」，自此我國除漁筏及專營娛樂漁船外，所有漁船皆可僱用外籍船員¹⁶。

綜上所述，隨著時代的變遷，國內產業快速發展，國民所得也隨之提高，漁船船員待遇卻趕不上陸上勞工薪資之調整幅度，致國人上漁船工作意願也隨之愈來愈低，漁船主為解決漁業勞動力之不足、降低勞動成本等相關問題，紛紛尋求其他僱用管道或來源，而改僱外來船員¹⁷，目前已成為我漁船補充勞動力不足的主要來源，另外，經觀察也可以得知，此現象亦是未來之趨，故漁船的

3 月 28 日，頁 4-5。

¹³ 中華民國 91 年 6 月 28 日行政院農業委員會農授漁字第 0911215253 號令函頒。

¹⁴ 中華民國 91 年 7 月 31 日行政院農業委員會農授漁字第 0911321131 號令函頒。

¹⁵ 中華民國 94 年 5 月 18 日行政院農業委員會農授漁字第 0941330946 號令修正「臺灣地區漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」修正名稱為「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」。

¹⁶ 參照自行政院農業委員會漁業署，「海洋漁業勞動力問題之探討」，頁 5。

¹⁷ 外來船員泛指外籍船員及大陸船員之統稱。



漁業勞動力的變化，確實也正在歷經亟大的變革中。

二、漁業勞動力的變革

(一)漁業勞動力的供給大於需求

截至民國 99 年底止，高雄市擁有漁船（筏）及舢舨計有 2,111 艘，各類漁船（筏）及舢舨分布情形詳圖 13，按漁船漁業執照上所登載船員人數之估計¹⁸，其中未滿 100 噸漁船船數為 1,492 艘，船員需求 13,092 人，100 噸以上漁船船數 619 艘，船員需求 22,531 人，合計全部漁船（筏）出海作業所需船員人數為 35,623 人，詳細見表 66。

另外，截至民國 99 年底止，持有高雄市政府海洋局所核發且有效的本國籍漁船船員手冊計有 28,098 人，經與漁船漁業執照上所登載船員人數比較後發現尚多 5,567 人，由此可知，高雄市漁船漁業勞動力的供給量遠大於需求量，惟與實際漁業產業正面臨嚴重勞動力不足之窘境相矛盾。

¹⁸ 漁業執照所登載船員人數之統計係查詢自行政院農業委員會漁業署之「漁政管理資訊查詢系統」所得知。

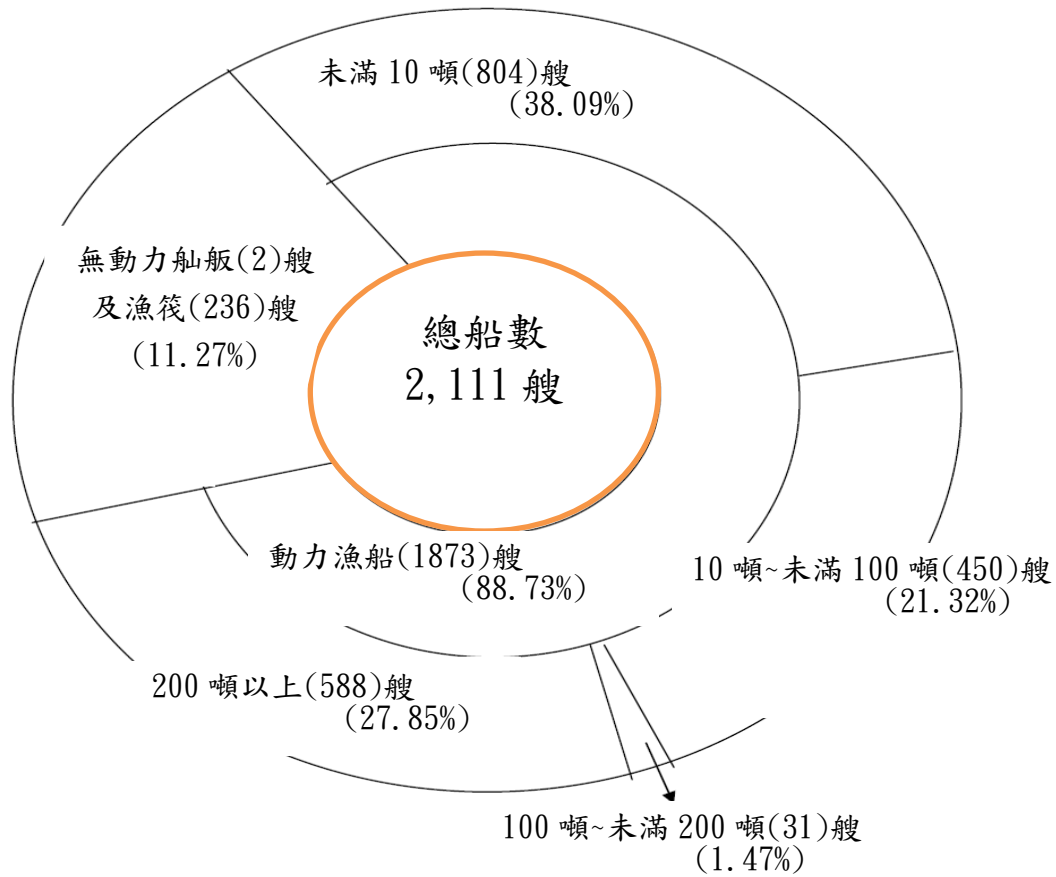


圖 13 高雄市各類漁船（筏）及舢舨分布圖

資料來源：高雄市政府海洋局

表 6 高雄市各噸級漁船漁業執照登載船員人數統計表

漁船別	無動力舢舨及漁筏	未滿10噸	10噸以上未滿100噸	100噸以上未滿200噸	200噸以上	合計
漁船艘數	238	804	450	31	588	2,111
船員總人數	714	5,628	6,750	775	21,756	35,623

資料來源：行政院農業委員會漁業署之「漁政管理資訊查詢系統」。



(二)本國籍船員供應不足之成因

1、國人上漁船工作意願低

漁船上工作與陸上工作相較，其具有辛苦困難 (Difficulty)、離家遠 (Distance)、危險高 (Danger) 及環境不佳 (Dirty) 等 4D 特性，加上近年來漁民薪資所得相較於陸上為低，因此造成國人上漁船工作意願低落，漁業勞動力短缺情形甚為普遍，使得漁船主轉而引進或補充外籍船員協助漁撈作業。

2、權宜籍 (Flag of Convenience ; 簡稱 FOC) 漁船僱用本國籍船員所致

權宜籍 (Flag of Convenience ; 簡稱 FOC) 漁船¹⁹以高薪資吸引及僱用本國籍船員，致本國籍遠洋漁船船員產生嚴重不足或短缺，漁船主為維持漁業之經營或降低成本考量，爰以外籍船員來充任的現象極為普遍，因該等外籍船員之素質不一，亦可能間接影響海上作業安全。

(三)漁業勞動力的來源變遷

漁船漁業勞動力之組成及來源，從早期的單一國籍 (本國籍船員) 演變成現行的多國籍船員，實為漁業勞動力的重大變革，因此，目前漁船上漁業勞動力之組成可分成：本國籍船員、外籍船員²⁰、大陸船員，其意涵及規範分述如下：

1、本國籍船員

國人欲擔任漁船船員者，需依「漁船船員管理規則」規定持有漁船

¹⁹ 權宜籍(Flag of Convenience ; FOC)漁船泛指漁船因種種原因將其所經營的船舶懸掛或登記於有利其經營之國家旗幟，從事營運者，不論其是否由本國國籍轉籍者或直接登記為外國國籍者，均稱為權宜籍漁船，在法律上仍視為外國籍漁船。

²⁰ 外籍船員泛指依行政院勞委會公布之「就業服務法」及行政院農委會頒訂之「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」規定所聘僱的漁船船員 (以上不含大陸籍船員)。



船員手冊後方可搭乘漁船出海作業，因本文主要是探討境外僱用外籍船員之管理，爰不加以贅述。

2、外籍船員

外籍船員之僱用可區分為兩類：

- (1) 依「就業服務法」規定聘僱之外籍船員，主要為近海及沿岸作業之漁船聘僱。
- (2) 依「台灣地區漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」規定僱用之外籍船員，係為國外基地作業及參與對外漁業合作之遠洋漁船僱用。

3、大陸船員

大陸船員之僱用亦區分為兩類：

- (1) 依「台灣地區漁船船主境外僱用及接駁暫置大陸地區漁船船員許可及管理辦法」規定聘僱，上近海、沿岸作業漁船工作之大陸船員，根據高雄市政府海洋局統計資料得知，民國 97-100 年期間高雄市漁船僱用人數約有 1,105 人次（^〇加總）見表 7，因本文主係探討境外僱用外籍船員之管理，爰不另贅述。
- (2) 依「台灣地區漁船船主境外僱用及接駁暫置大陸地區漁船船員許可及管理辦法」規定僱用，上遠洋漁船工作之大陸船員，根據高雄市政府海洋局統計資料得知，民國 97-100 年期間高雄市漁船僱用人數約有



10,501 人次(*加總)見表 7，因(一)行政院農業委員會漁業署自 99 年起，函示要求「每年下半年赴西北太平洋作業之魷釣兼營秋刀魚棒受網漁船，每船出海作業員額至少 35 人以上」之規定，(二)另加上台商在大陸投資企業(如富士康公司等)為擺脫血汗工廠剝削大陸勞工的罵名，實施加薪措施，帶動大陸東南沿海台商企業向大陸西北內陸台商企業對大陸勞工帶動加薪連鎖效應影響，使陸上與海上薪資待遇瞬間水漲船高，使得大陸船員上我國籍漁船工作誘因驟減，(三)再加上大陸近 10 年間迅速擴充遠洋漁業版圖及遠洋漁船數，對遠洋船員需求遠大於我方，(四)我方遠洋業者普遍認為大陸船員薪資高，少進用或全面進用外籍船員的想法等多重性因素影響下，致使大陸船員上我遠洋漁船工作船員人數大幅減少，遠洋漁船大陸船員與外籍船員僱用人數比日益懸殊(詳見表 7 民國 99、100 年遠洋漁船大陸船員與外籍船員僱用人數)，遠洋產業勞動力嚴重向外籍船員傾斜，深值得中央漁政主管機關預為研擬因應對策，本文主要係探討境外僱用外籍船員之管理，爰不另予贅述。



表 7 民國 97-100 年高雄市漁船僱用外來船員統計表

年度	船員別	近海及沿岸漁船	遠洋漁船	合計
97 年	大陸船員	300 [^]	3,452 [*]	3,752
	外籍船員	123	4,769	4,892
98 年	大陸船員	245 [^]	4,340 [*]	4,585
	外籍船員	173	3,758	3,931
99 年	大陸船員	172 [^]	1,809 [*]	1,981
	外籍船員	216	5,079	5,295
100 年	大陸船員	388 [^]	900 [*]	1,288
	外籍船員	354	6,041	6,395
合計		1,971	30,148	32,119

備註：近海及沿岸漁船是依照「就業服務法」及「台灣地區漁船船主境外僱用及接駁暫置大陸地區漁船船員許可及管理辦法」規定分別聘僱外籍船員及大陸船員，遠洋漁船則依據「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」於境外僱用外籍船員，大陸船員部分 98 年 12 月 22 日第四次江陳會談兩岸簽訂「海峽兩岸漁船船員勞務合作協議」，協議內容於簽署後 90 天生效。為落實協議執行，99 年 3 月 19 日農委會以農授漁字第 0991320473 號令修正發布「臺灣地區漁船船主境外僱用及接駁暫置大陸地區漁船船員許可及管理辦法」，透過仲介機構引進質優之大陸船員，除有助穩定大陸船員來源，船主亦可分散僱用不同國籍之漁工，降低僱用單一國籍之外籍船員肇事之風險。此後，漁船船主僱用之大陸船員需透過兩岸雙方官方核定許可之經營公司及國內仲介公司進用，要求漁船船主與大陸船員簽訂合理之僱傭契約，以保障我漁船船主權利。99 年 3 月 19 日前則依據「國外基地作業或參加對外漁業合作漁船船主在國外僱用大陸船員應行注意事項」，99 年 3 月 19 日後則依據「台灣地區漁船船主境外僱用及接駁暫置大陸地區漁船船員許可及管理辦法」規定於境外僱用大陸船員。

資料來源：高雄市政府海洋局，本研究整理。



伍、外籍船員僱用現況簡介

一、僱用流程及僱用人數現況

(一)依照行政院勞工委員會訂定「就業服務法」規定所聘僱之外籍船員部分

漁船船主聘僱外籍船員需依「雇主聘僱外國人許可及管理辦法」規定辦理，取得勞委會聘僱許可文件後，檢具相關文件，經由當地區漁會代為向中央主管機關委託之直轄市或縣（市）主管機關辦理核發外籍船員證，始可於所僱用之漁船上工作，非經勞工主管機關許可不得轉換雇主及受僱漁船工作，同時雇主應繳交就業安定費（每月 1,900 元），受聘僱之外籍船員若連續 3 日失去聯繫，雇主應於 3 日內以書面通知當地勞工主管機關及警察機關，並於該外籍船員未查獲遣返出境前，原雇主不得再聘僱外籍船員遞補（非歸責於雇主造成之因素除外），查獲遣返之外籍船員終生不得再以受僱身分入境²¹，該外籍船員之聘僱流程詳如圖 14。

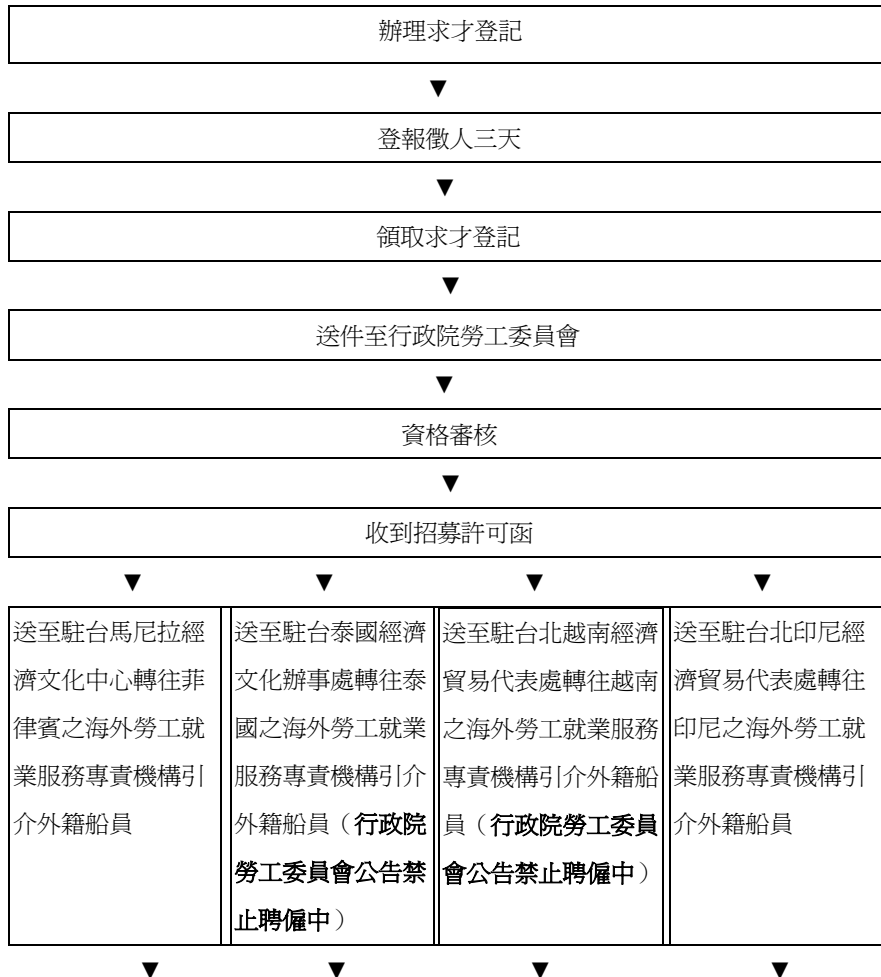
該外籍船員主要為近海及沿岸作業之漁船所聘僱，依據高雄市政府海洋局統計資料顯示，民國 97-100 年期間高雄市漁船僱用人數約有 866 人次詳見表 7，因本文主要是探討境外僱用外籍船員之管理，爰不贅述。

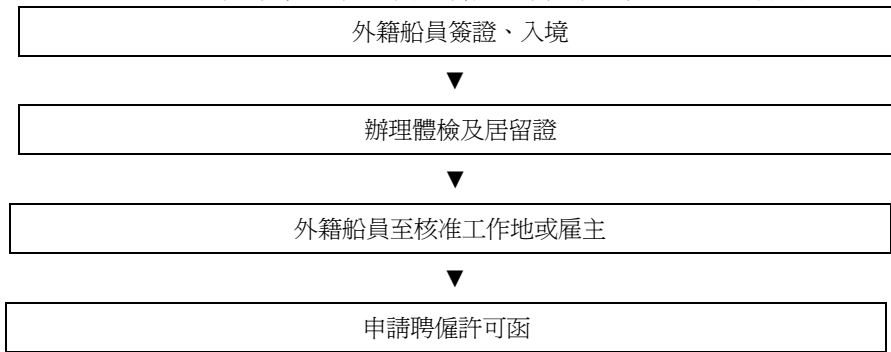
²¹ 參照自行政院農業委員會漁業署，「海洋漁業勞動力問題之探討」，頁 7。



(二)依照行政院農業委員會訂定「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」規定所僱用外籍船員部分

遠洋漁船為解決漁船常年在國外海域作業時，漁業勞動力缺乏之問題，爰依「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」之相關規定，於境外僱用外籍船員異動時，應於事實發生之日起 7 日內送請遠洋漁業產業團體或漁會辦理異動登記，遠洋漁業產業團體或漁會應將船員異動資料於每月月底前列冊併電子檔送直轄市、縣（市）政府備查，另外籍船員臨時入國許可之停留期限屆滿前，漁船主得向地方政府申請停留簽證證明（核准）函後，逕向外交部領事事務局各辦事處申請停留簽證，境外僱用流程詳如圖 15。





備註：以上申辦流程多是由雇主委託人力仲介公司引進，直接聘僱除外。

圖 14 依照行政院勞工委員會訂定「就業服務法」申辦外籍船員流程圖

資料來源：本研究整理。

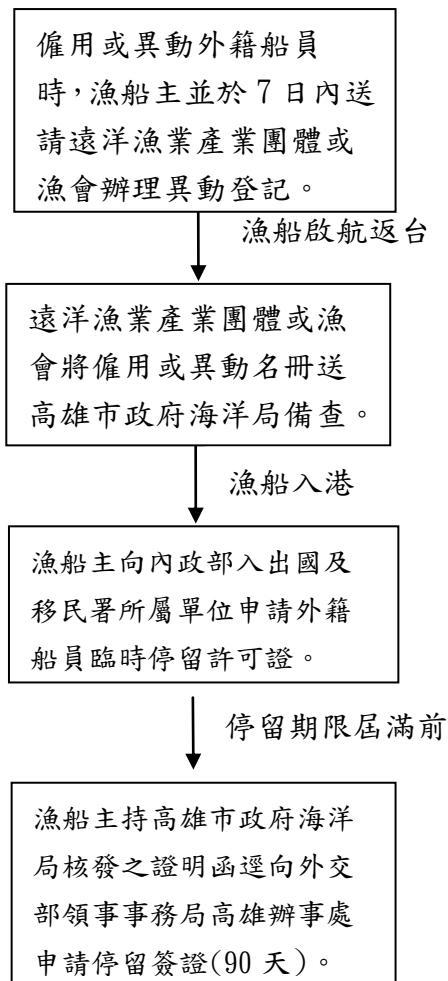


圖 15 高雄市境外僱用外籍船員流程圖

資料來源：本研究整理。

該外籍船員主要係國外基地作業及參與對外漁業合作之遠洋漁船所僱用，



依據高雄市政府海洋局統計資料顯示，民國 97-100 年期間高雄市漁船僱用人數約有 19,647 人次詳如表 7。

陸、境外僱用外籍船員行方不明因素分析及問題探討

一、境外僱用外籍船員行方不明因素之分析

外籍船員無論係依行政院勞工委員會所頒訂之「就業服務法」抑或根據行政院農業委員會所訂定之「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」等管道引進，其居住及安置均由雇主負責，雇主大多將其安置在原船上，故外籍船員均可自由行動，其對鄰近週邊的治安亦形成威脅，且部分外籍船員以受僱漁船工作為藉口，俟入境後即脫逃非法打工。

以高雄市遠洋漁船境外僱用之外籍船員為例，該等外籍船員雖經漁船主於僱用或異動時報請高雄市政府海洋局備查在案，卻屢見有外籍船員行方不明等行為發生，且似有常態化之現象，據高雄政府海洋局民國 97 年起至 100 年底止遠洋漁船於境外僱用外籍船員船隻噸級及艘數之統計資料顯示，民國 97 年 CT3-CT8 噸級分別有 3、21、3、138、241 及 24 艘次，民國 98 年 CT3-CT8 噸級分別有 3、35、5、108、229 及 26 艘次，民國 99 年 CT3-CT8 噸級分別有 1、37、7、102、223 及 28 艘次，統計資料詳見圖 16，另外，前關於境外所僱用之外籍船員國籍別佔前 3 名分別民國 97 年印尼籍 1,907 人、菲律賓籍 1,548 人及越南



籍 973 人，民國 98 年印尼籍 1,760 人、菲律賓籍 1,055 人及越南籍 911 人，民國 99 年印尼籍 2,533 人、菲律賓籍 1,769 人及越南籍 1,036 人。

按行政院農業委員會漁業署建置之漁業管理資訊系統統計資料得知，境外僱用之外籍船員在高雄港轄區²²於民國 97 年至 100 年底止，發生行蹤不明人數共計 350 人次（含印尼籍、越南籍、菲律賓籍），另以，高雄市政府海洋局民國 97-100 年期間境外僱用外籍船員行蹤不明之統計資料卻發現，其外籍船員行蹤不明的通報及核處²³艘數部分計有 199 艘次（艘數及噸級別分布見圖 17）、行蹤不明的人數部分計有 350 人次（其中以越南籍 166 人次、印尼籍 154 人次，菲律賓籍 30 人次，分佔高雄市外籍船員行蹤不明之前 3 名，國籍別分布見圖 18）。綜上所述，100 年外籍船員脫逃率較前 3 年有大幅增加之趨勢，顯與行政院農業委員會漁業署自 99 年起，函示要求「每年下半年赴西北太平洋作業之魷釣兼營秋刀魚棒受網漁船，每船出海作業員額至少 35 人以上」之規定有明顯正相關。

另外，政府為解決漁船漁業勞動力不足問題之際，同意引進外籍船員的同時，確也造成外籍船員脫逃事實不斷攀升的因素之一，然而，另一個重要急需研討的課題是，在我國社會上的治安層面、公共衛生層面及漁業及經濟發展層面等多層次非結構式的不良影響及隱憂等因素，每每均不斷的發生及上演，故本文下節將進入討論引進外籍船員所衍生的問題及影響的重點分析。

²² 高雄港轄區泛指內政部入出國及移民署所屬高雄港隊轄區，港區部分以交通部高雄港務局所轄範圍，並涵蓋前鎮漁港及屏東東港漁港等區域，另行方不明人數部分以外籍商船所屬之外籍船員、外籍漁船所屬之外籍船員漁船及本國籍船舶所屬之外籍船員為統計標的。

²³ 高雄市政府海洋局遇有違反「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」第 16 點之規定時，將核處按脫逃人數不受理該船主 1 年以上 5 年以下新申請外籍船員僱用或隨船進入境內水域相關事宜及提高保證金之繳交。

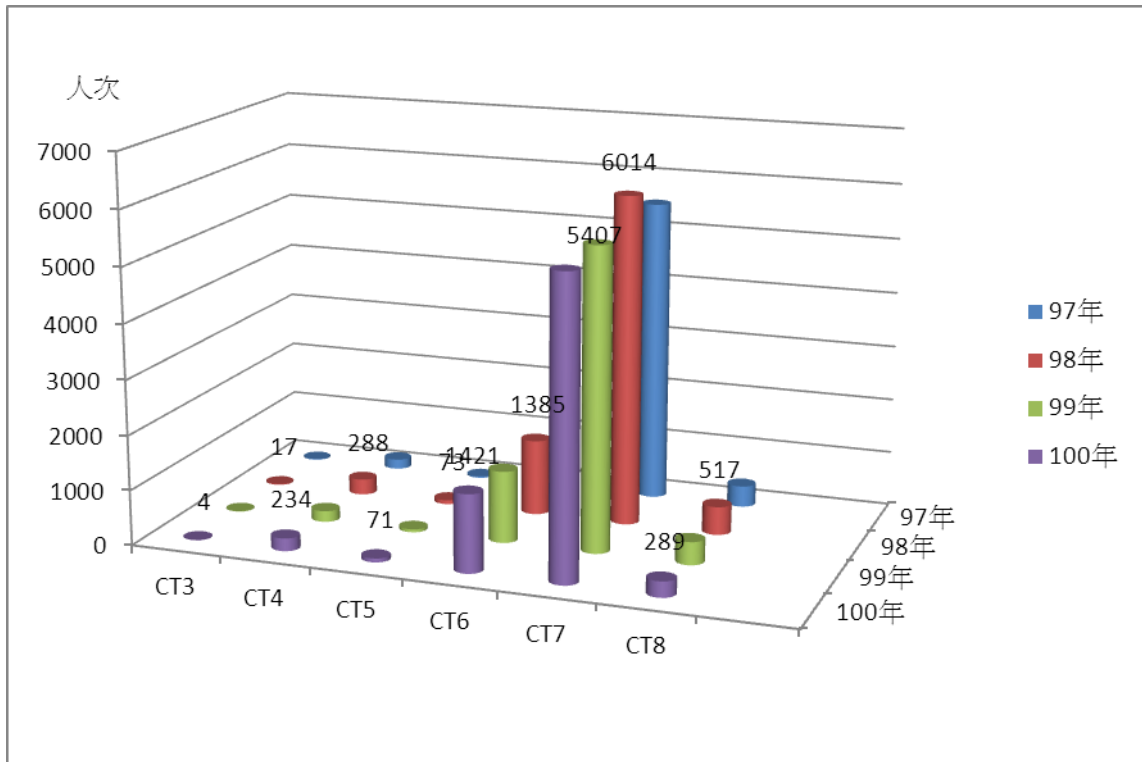


圖 16 高雄市境外僱用外籍船員船隻噸級及艘數統計圖

資料來源：高雄市政府海洋局，本研究整理。

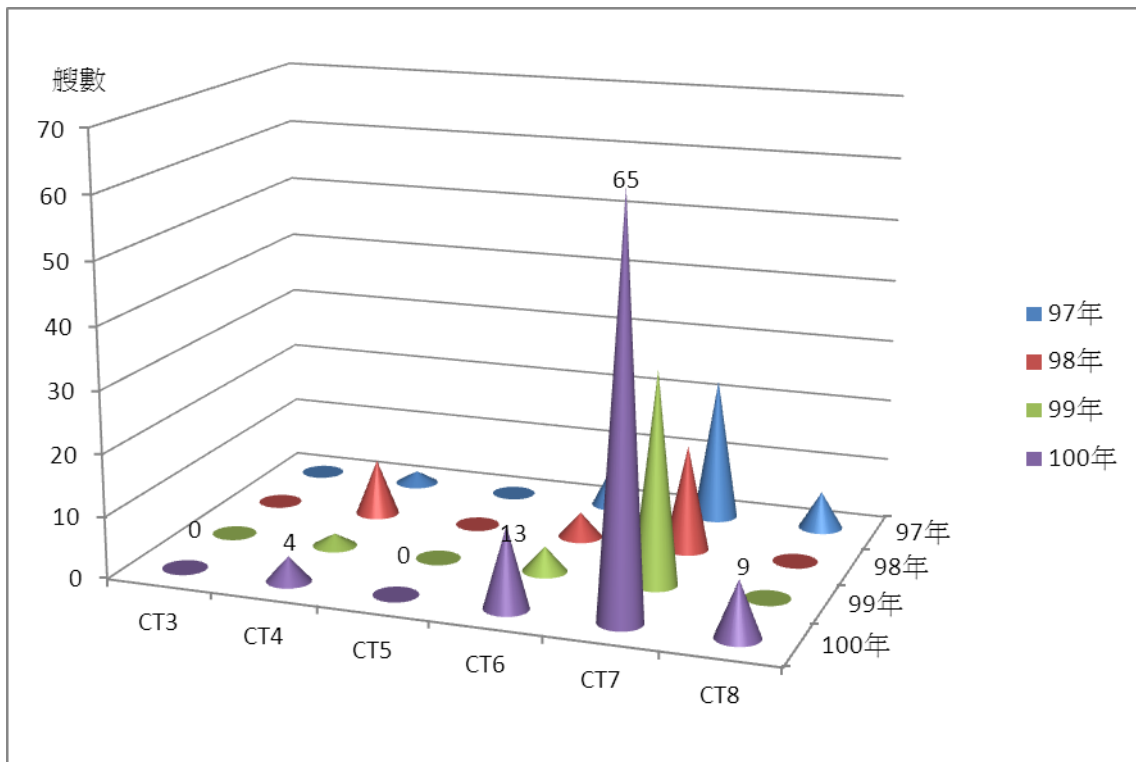


圖 17 高雄市境外僱用外籍船員行方不明通報及核處艘數及噸級別分布圖

資料來源：高雄市政府海洋局，本研究整理

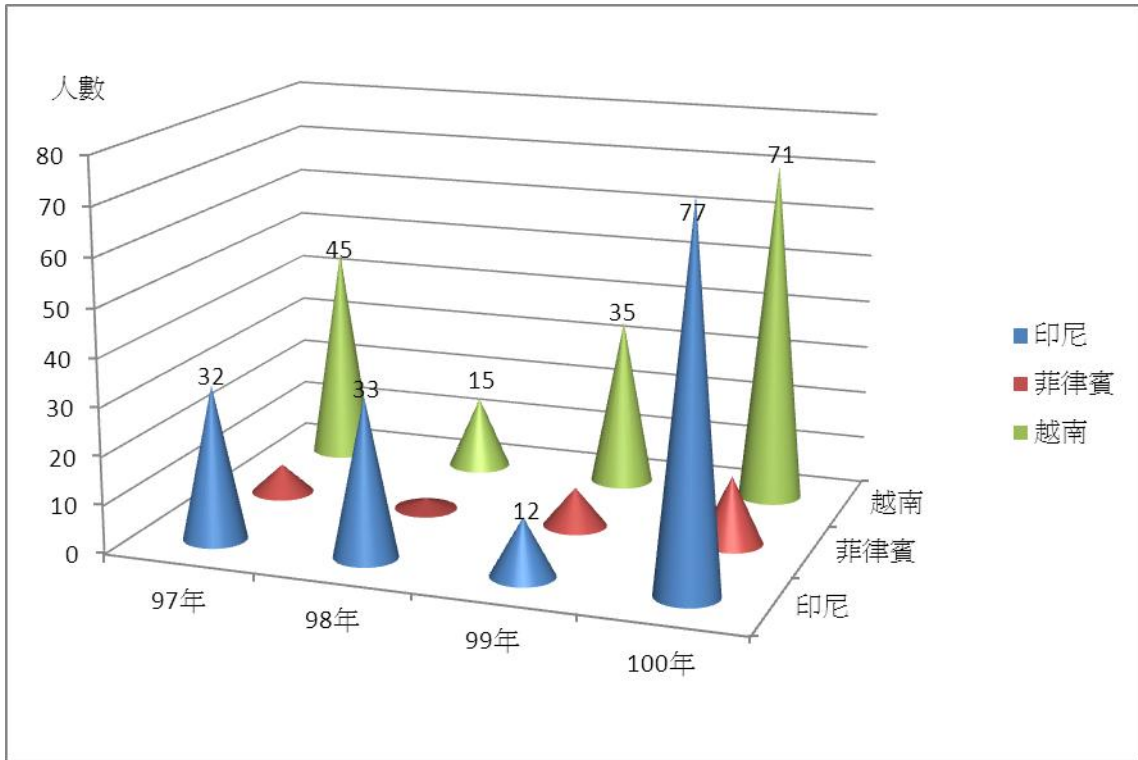


圖 18 高雄市境外僱用外籍船員行方不明國籍別分布圖

資料來源：高雄市政府海洋局，本研究整理



二、引進外籍船員所衍生的問題及影響探討

引進外籍船員後，無論是行方不明前的原船安置之影響，亦或行方不明後所衍生的問題，都是值得探究的重要課題，本文將其所造成之影響及問題整理如下：

(一)就漁業及經濟發展層面而言

- 1、排擠國人就業機會：漁船主大量僱用薪資較低之外籍船員，已嚴重排擠及壓縮到國人就業的機會。
- 2、漁獲品質及食品衛生安全下降：外籍船員其衛生觀念普遍不佳，且對於漁獲物之處理觀念甚為不足，將直接或間接影響漁獲品質的降低及食品衛生安全等作業處理能力的問題發生。

(二)就社會治安層面而言

- 1、非法打工影響社會治安：外籍船員無論係依行政院勞工委員會所頒訂之「就業服務法」抑或根據行政院農業委員會所訂定之「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」等管道引進，其居住及安置均由雇主負責，雇主大多將其安置在原船上，故外籍船員均可自由行動，且部分外籍船員以受僱漁船工作為藉口，俟入境後即脫逃非法打工或發生社會治安案件（如竊盜、打架、鬥毆、賭博及性騷擾等治安案件），其對漁港週邊、漁村甚至我國社會的治安上亦形成嚴重之威脅。



2、海上喋血案影響船上國人生命安全：據行政院農業委員會漁業署統計數據顯示，近 10 年所發生之 21 件漁工海上肇事事務，（其中因印尼漁工肇事將台籍幹部船員殺害身亡 2 件、失蹤 9 件、持刀傷害 2 件、台籍幹部與印尼漁工互毆 1 件、恐嚇 1 件；因大陸漁工肇事將台籍幹部船員殺害身亡 3 件、失蹤 1 件；因越南漁工肇事將台籍幹部船員殺害身亡 1 件；因菲律賓漁工肇事致台籍幹部船員失蹤 1 件。上述互毆及恐嚇案件，尚非屬喋血事件。該 19 件之中，除民國 92 年 2 件屬 CT6 大船外，其餘 17 件全屬 20 至 100 噸級小釣船。）共計發生 19 件與外來船員（含大陸籍及外籍船員）有關之本國籍遠洋漁船海上喋血案件。為解決我國漁業勞動力嚴重不足問題，乃政策上開放大陸籍船員及外籍船員上本國籍漁船工作。而在海上作業因船員素質良莠不齊、言語溝通不佳、生活苦悶或船長領導統御等因素，進而造成台籍船長與外籍船員糾紛、傷害，甚至失蹤、死亡之案件。故漁船主僱用外籍船員亦對在船工作之本國籍船員生命安全影響甚鉅。

（三）就公共衛生層面而言

- 1、公共衛生或環境不潔的隱憂：因多數漁船均已老舊，其浴廁、盥洗或污水處理設施較為簡陋或不佳，外觀上易造成漁船本身生活環境髒亂或不佳，致使連帶漁港環境衛生不潔或在漁港區鄰近的公廁盥洗等種種外在環境因素的影響之下，而造成在公共衛生上的不潔或不雅等隱憂。
- 2、檢疫或防疫上的漏洞浮現：因我國海岸巡防單位或內政部入出國及移民



署所屬單位僅對漁船或船上人員實施漁船安全檢查及人員入出國證照之查驗、鑑識及許可，尚無檢疫人員之編制，然境外僱用之外籍船員健檢措施不如「就業服務法」之規定完善，加上外籍船員隨船入境停留期間，少則 7 天，多則 90 餘天，其行方不明後，更易造成我國檢疫或防疫上的漏洞及死角，無不影響我國民眾健康及生活條件甚鉅。

柒、結論與建議

一、結論

本文透過從高雄市的漁業概況、外籍船員的僱用背景及僱用流程與人數來加以敘述簡介後，發現近年來漁船的漁業勞動力確已產生亟大之變革，政府為權衡經濟及漁業的發展進而開放引進境外所僱用之外籍船員，在開放的同時其引進的人數逐年升高，卻也造成外籍船員無故離船或行方不明的現象不斷的上演，經交叉比對及分析發現，其衍生出的問題與影響，分類及整理臚列如下：

（一）漁業及經濟發展面

- 1、排擠國人就業機會：漁船主大量僱用薪資較低之外籍船員，已嚴重排擠及壓縮到國人就業的機會。
- 2、漁獲品質及食品衛生安全下降：外籍船員其衛生觀念普遍不佳，且對於漁獲物之處理觀念甚為不足，將直接或間接影響漁獲品質的降低及食品衛生安全等作業處理能力的問題發生。



(二) 社會治安面

- 1、非法打工影響社會治安：外籍船員無論係依行政院勞工委員會所頒訂之「就業服務法」抑或根據行政院農業委員會所訂定之「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」等管道引進，其居住及安置均由雇主負責，雇主大多將其安置在原船上，故外籍船員均可自由行動，且部分外籍船員以受僱漁船工作為藉口，俟入境後即脫逃非法打工或發生社會治安案件（如竊盜、打架、鬥毆、賭博及性騷擾等治安案件），其對漁港週邊、漁村甚至我國社會的治安上亦形成嚴重之威脅。
- 2、海上喋血案影響船上國人生命安全：據行政院農業委員會漁業署統計數據顯示，近 10 年共計發生 19 件與外來船員（含大陸籍及外籍船員）有關之本國籍遠洋漁船海上喋血案件，故漁船主僱用外籍船員亦對在船工作之本國籍船員生命安全影響甚鉅，由於海上生活單調且空間狹小，缺乏休閒娛樂，彼此生活背景與文化差異，常因溝通不良或意見不合等多重因素，而發生海上衝突事件。

(三) 公共衛生面

- 1、公共衛生或環境不潔的隱憂：因多數漁船均已老舊，其浴廁、盥洗或污水處理設施較為簡陋或不佳，外觀上易造成漁船本身生活環境髒亂或不佳，致使連帶漁港環境衛生不潔或在漁港區鄰近的公廁盥洗等種種外在環境因素的影響之下，而造成在公共衛生上的不潔或不雅等隱憂。



2、檢疫或防疫上的漏洞浮現：因我國海岸巡防單位或內政部入出國及移民署所屬單位僅對漁船或船上人員實施漁船安全檢查及人員入出國證照之查驗、鑑識及許可，尚無檢疫人員之編制，然境外僱用之外籍船員健檢措施不如「就業服務法」之規定完善，加上外籍船員隨船入境停留期間，少則 7 天，多則 90 餘天，其行蹤不明後，更易造成我國檢疫或防疫上的漏洞及死角，無不影響我國民眾健康及生活條件甚鉅。

按高雄市政府海洋局所提供既有資料可歸納出，影響外籍船員行方不明的因素，除船員所屬國家相較台灣之經濟與生活水平落差大外，尚有下列成因存在：

(一) 內部（心理）因素

- 1、外籍船員與船上管理幹部因文化差異、語言溝通及抗拒管理等因素，心理上產生溝通不良或心生恐懼，而萌生逃跑的念頭。
- 2、外籍船員在船上工作的實質所得及福利待遇均不如本國籍船員，基本上已為船上帶來管理上極大的變數，如果又碰上與幹部管理上的衝突，前面舊心結未解，再加上新心結的積壓，當漁船靠岸後，外籍船員恐會產生唯有脫逃上岸非法打工才有「錢」途的歹念存在。
- 3、種族意識的驅使，如同印尼本有仇華情結或意識，凡事對華人領導在管理上則屢有意見，即可輕易看出，因此船員幹部與之相處時應極力避免挑起種族意識的爭論或衝突產生。



(二) 外部（環境）因素

- 1、外籍船員常因抵擋不了岸上外界的誘惑及其他外籍船員、外籍新娘的慫恿，甚有可能發生外籍船員集體逃跑事件發生。
- 2、因受制地理環境因素，高雄市漁港地處於高雄商港內，以致於本國籍漁船停泊在非管制區²⁴內，外籍船員出入自由且無管制，若漁船幹部未盡妥善管理責任時，亟易產生外籍船員逃跑情事發生。
- 3、依照「就業服務法」所引進的外籍船員，常因法令嚴苛、申辦耗時等因素，產生部分少數國內的人力仲介業者，為了賺取不法利益，與其他國外仲介合作透過境外僱用模式引進外籍船員，俟該外籍船員入境後再由國內的人蛇集團接應逃跑至陸上非法打工，再從中謀取暴利，而形成境外合法僱用轉而陸上非法打工等情事。

另外，按照高雄市政府海洋局所提供既有統計資料分析後再得知，民國 97 至 100 年間外籍船員無故離船或行蹤不明的人數、通報及核處艘數分析如下：

- (一) 以漁船通報外籍船員無故離船之噸位級分析得知，100 噸以上之漁船為最多，CT5-CT8 計有 182 艘，未滿 100 噸之漁船相較於 100 噸以上之漁船可說是比例甚微，故由此分析得知，100 噸以上之漁船通報外籍船員無故離船，佔所有通報及核處總數（199 艘）的 91.46%，為最大宗。

²⁴ 一般漁港內均有設置海巡所屬安檢單位管制，惟高雄市漁港因被高雄商港所環抱海巡單位僅於高雄港第 1、2 港口設置安檢所，而高雄港務警察局也僅於商港碼頭內設置安全檢查登記站，故形成「非管制區」。



(二) 以外籍船員行蹤不明國籍別統計資料分析得知，行蹤不明第 1 名為越南籍 166 人次、第 2 名為印尼籍 154 人次及第 3 名為菲律賓籍 30 人次，前 3 名合計為 350 人次（外籍船員行蹤不明國籍別分布圖見圖 18），為主要逃跑之國籍別。

二、建議

經本文採以文獻資料分析法及既有統計資料分析法來交叉比對及發掘問題之源頭後，再針對各個問題點，全面解析或探討管理上的缺失，甚或疏漏，以透過剖析的結果，建議改善方法（案）或提供經驗法則等方式，來促使法制面更周延、制度面更嚴謹及實務（執行）面能落實管理等多層次思維，俾因應漁業勞動力變革下的解決良方，以下為本研究的整理及歸納提出建議如下：

（一）法制面

- 1、為有效降低及防範外籍船員漏跳船事件，建議由中央主管機關研議修正「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」相關條文規定，比照或參酌行政院勞工委員會之控管模式（例如公告禁止僱用越南籍船員）及其他有效管理制度，以利有效遏阻外籍船員脫逃事件。
- 2、倘遇有外籍船員脫逃者，直轄市、縣（市）政府主管機關，依據「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」相關條文規定核處該船主 1 年以上 5 年以下，不受理新申請外籍船員僱用及進入境內水域，並逐次逐級提高保證金之繳交等相關事宜之管理措施為宜，以達遏



阻外籍船員脫逃事件短期內激增，並期望借此管制措施引導漁船主進用本國籍船員或轉向「就業服務法」管道聘僱外籍船員。

- 3、建議回歸「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」訂定之初衷，境外僱用之外籍船員，應在國外港口受僱上船及解僱離船，以區隔國內外勞動市場，避免影響國內勞工就業權利，主要更能杜絕不肖外籍船員藉漁船作業漁場轉換或返國歲修機會跳漏船上岸非法打工，將外籍船員跳漏船事件防堵於境外。
- 4、建議中央漁政機關落實「漁船船員管理規則」漁船最低出海員額規定，取消每年下半年赴西北太平洋作業之魷釣兼營秋刀魚棒受網漁船，每船出海作業員額至少 35 人限制，利用國外基地（香港）增補外籍、大陸船員，落實「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」訂定之初衷，境外僱用之外籍船員，應在國外港口受僱上船及解僱離船，即可有效降低外籍船員脫逃率。

（二）制度面

- 1、為提昇本國籍船員上船工作之意願，政府相關單位（行政院農業委員會、行政院勞工委員會）應賡續辦理「獎勵國人或原住民上漁船工作」輔導計畫及「漁船主僱用失業者從事漁船船員獎助津貼」等獎勵方案，並分為短、中、長期方式，逐年提高獎勵（補助）額度，以提升並吸引國人以上船工作之意願。



- 2、針對有不肖仲介掙客、人蛇、外籍新娘利用計程車或小貨車、小發財車，前往漁港區域慫恿外籍船員脫逃並載運至他處非法打工等情事，建議由移民署（專勤隊）、當地警察或港務警察及海岸巡防等準司法警察單位，組成聯合查緝小組，於易發生外籍船員脫逃之漁港區域附近，採行機動性巡邏及查察前開不法情事發生。
- 3、經本文分析外籍船員的生活方式、語言溝通及文化差異等多元化特性後，由分析結果歸納建議，在第一線管理外籍船員的本國籍幹部船員應具備以下管理或領導條件：(1) 語文溝通之能力；(2) 充實之專業知識；(3) 嚴禁肢體語言；(4) 以身作則；(5) 糾正錯誤的勇氣及明確的指令；(6) 授權與監督；(7) 良好的風度與適度關懷及獎勵，故本國籍幹部船員無論在職前訓練或在職訓練時，應增加前揭管理或領導之專業課程，以防止管理上衝突而衍生海上喋血案件之發生。

(三) 實務（執行）面

1、入出國境部分：

- (1) 目前本國籍漁船於境外僱用或異動外籍船員時，僅由漁政單位於漁政管理資訊查詢系統查核該外籍船員有無不良紀錄或不得僱用之情事或由漁船主於僱用前至中央或當地漁政機關之網際網路首頁查詢「管制不得僱用外籍船員名單」，惟遇有該外籍船員係由「就業服務法」聘僱後行方不明並查獲遣送出境者，現階段並無法查核該外籍船員有



無限制入境之管制事項，就實務（執行）面，建議由移民單位於機關之網際網路首頁比照漁政機關之「管制不得僱用外籍船員名單」查詢或行政院勞工委員會「藍領外國人行蹤不明」查詢模式開放可供漁政機關或漁船主查詢其所僱用之外籍船員受「限制入境之管制」的起迄年份，以利落實管制措施，並有效防止不肖有心人士利用境外僱用管道引進外籍船員後，來進行慫恿脫逃並載運至他處非法打工，以謀取暴利或壓榨勞工等情事發生。

- (2) 本國籍漁船於境外僱用或異動外籍船員報備時，經漁政單同意後，俟該漁船進港時該等外籍船員已符合「入出國及移民法」第 4 條所規定：入出國者應經入出國及移民署查驗方得入境之法令精神，爰建議移民官員於等外籍船員入境登岸查驗證照的同時，一併宣導外籍人士入國後無故行方不明時，將會遭受「入出國及移民法」之規定處分及違法滯台期間可能遭受的種種困境，以預防其萌生無故離船或行方不明的意願。
- (3) 建議中央勞、漁政機關修改相關規定，提高非法僱用逃脫外籍船員僱主、人蛇集團及逃脫外籍船員罰則，以達嚇阻之效，並加強查緝單位查緝強度，以降低該外籍船員於脫逃期間對國家及社會治安的衝突。

2、漁政機關部分

- (1) 漁船於境外僱用外籍船員後，漁政機關應依「漁船船主在國外僱用外



籍船員作業應行遵守及注意事項」相關規定審核下列資料：A、外籍船員所屬國核發之有效旅行及船員證件；B、漁船主與外籍船員或其所屬之勞務公司簽訂僱用契約；C、受僱外籍船員保險證明文件；D、受僱外籍船員於國外登岸港口國核章之進出港名冊，並將審查結果函復遠洋漁業產業團體或漁會，一併副知移民署所屬單位，以落實統一管理標準。

(2) 漁政機關應不定期函請遠洋漁業產業團體或漁會轉知所屬漁船主或會員加強宣導，倘若違反「入出國及移民法」及「漁船船主在國外僱用外籍船員作業應行遵守及注意事項」規定時之相關罰則，並請漁船主應負起監督管理之責，以落實漁船主管理上的責任及有效降低外籍船員脫逃率。

(3) 漁政機關應教育漁船主重視、珍視人力資源觀念，屏棄外籍（大陸）船員勞動人力取之不盡用之不竭之傳統錯誤觀念，努力培訓、培植自家船員（人力）班底，提高船員待遇及福利，既可消彌外籍船員跳漏船之動機，船主無需漁船出港作業前進行搶（外籍船員）人大戰，漁業亦得以永續經營無虞。



參考文獻

- 1、高雄市政府海洋局，「中華民國 99 年高雄市漁業年報」，2011 年。
- 2、行政院農業委員會漁業署，「民國 99 年(2010)漁業年報」，2011 年。
- 3、行政院農業委員會漁業署，「海洋漁業勞動力問題之探討」，台灣漁業政策總體檢系列研討會（一），2005 年 3 月 28 日。
- 4、行政院農業委員會、台灣省政府農林廳漁業局編印，「漁政管理工作手冊」，1998 年 3 月版。
- 5、台灣省漁業局，「台灣省漁業史資料選編：統計篇（一）明治-大正 上冊」，1998 年。
- 6、台灣省漁業局，「台灣省漁業史資料選編：統計篇（一）明治-大正 下冊」，1998 年。
- 7、李士豪，「中國漁業史」，台北：臺灣商務印書館，1980 年 8 月 3 版。
- 8、陳青春、莊慶達合著，「漁業經濟學」，台北：華泰文化事業股份有限公司，2001 年 11 月。
- 9、劉志儒，「大陸漁工引進對漁港經濟區之影響分析—以八斗子及南方澳漁港為例」，國立海洋大學漁業經濟研究所碩士論文，2001 年。
- 10、黃信瑜，「海上船屋問題之研究」，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，1997 年 6 月。
- 11、洪榮鄉，「高雄地區僱用境外漁業勞工效益問題之研究」，高階經營碩士學程碩士在職專班碩士論文，2004 年 6 月。
- 12、謝文忠，「外籍船員漏跳船問題之研究」，國境警察學報，第 4 期，2005 年 12 月。
- 13、潘志強，「大陸及外籍漁工問題之研究」，中央警察大學外事警察研究所學術研討會研究報告。



- 14、潘志強，「我國國際港口管制之研究—以人員入出國境為中心」，中央警察大學外事警察研究所碩士論文，2004年。
- 15、葉至誠、葉立誠著，「研究方法與論文寫作」，台北：商鼎文化出版社，1999年10月20日，第1版第2刷。
- 16、陳文俊譯，「社會科學研究方法」，台北：雙葉書廊有限公司，2005年9月，1版1刷。
- 17、黃珍吾譯，「外籍漁工的勞動世界—來自田野調查的觀察（上）」，勞動關係月刊，第19卷第6期，2000年10月。
- 18、黃珍吾譯，「外籍漁工的勞動世界—來自田野調查的觀察（下）」，勞動關係月刊，第19卷第7期，2000年11月。
- 19、吳健平，「雇用外籍船員之我見」，中國水產，第6期，1993年。
- 20、王旭堂，「我國開放外籍船員經濟效果的分析」，臺灣經濟，第9期，1994年。
- 21、謝沐環，「高雄市遠洋漁船境外僱用外籍船員管理問題之探討」研究報告書，2008年9月。
- 22、曾繁華，「98年考察新加坡國外漁業基地報告」，2010年2月。