



遠洋漁業面面觀

漁業改善計畫進行中

文 | 李育琴 圖 | 游忠霖 (大山影像工作室)

10月下旬，三年一科的東港迎王祭典在東港鎮上熱鬧展開，東港及鹽埔漁港內擠滿一艘艘漁船。許多長年在千里外大洋區作業的遠洋漁船也趁此機會返臺，一方面參與家鄉重要祭典，並且趁此機會進行漁船的維修和補給，待整裝完成後，準備下一趟數個月無法靠岸的海上作業。

遠洋漁業規模全球第二

臺灣發展遠洋漁業有長久的歷史，這項重要產業目前規模為全球第二，僅次於中國。在全球三大洋區，臺灣有超過1,100艘漁船，使用全球32個港口，且船上聘僱超過2萬名船員，對全球漁業水產品的供給和相關產業鏈的發展具有重要意義。

對臺灣經濟而言，2020年遠洋漁業產值為256億元，占總體漁業產值約36%。而以2020年的水產貿易出口額來看，在14.37億美元的出口額中，遠洋漁業的主要魚類水產品為臺灣貢獻了過半的出口值，主要輸出日本、泰國及中國。

2019年農委會核准我國漁船赴三大洋作業共有1,127艘漁船，其中有993艘為鮪延繩釣。鮪延繩釣漁船是指以延繩釣漁具從事捕撈作業，並以鮪魚、旗魚、鯊魚、鰹魚或鬼頭刀等高度洄游魚類種群為主要漁獲種類之漁船。

這些大型漁船出港後，沿著水路繞過巴士海峽前往印度洋、太平洋和大西洋作業，時間少則數月、長則將近一年才能靠岸。漁船在海上作業必須遵循相關法規，例如漁獲量必須電子申報、船隻導

航系統要時時開啟等，近年在國際漁業管理規範下，對於海上作業環境、船員勞權、生活環境等亦有新的規定必須遵守。

台灣區遠洋鮪延繩釣漁船魚類輸出業同業公會（簡稱：鮪魚公會）理事長林毓志拿出手機，展示線上監控船隻APP，上頭顯示其公司漁船所在的位置、引擎轉速等。他說：「現在漁船在哪裡，在海上的狀況如何，是否作業等都可以知道。」

目前鮪魚公會會員有300多艘大型鮪延繩釣船，不包括掛籍在外國的漁船。林毓志表示，臺灣鮪魚業是全球最大，主要供應給日本，尤其當地頂級生魚片的市場。然而受到COVID-19疫情影響市場消費，對漁船公司打擊很大。船公司只好選擇進港，或者將漁獲物冷凍儲存，等待疫情遠離。疫情不只影響漁獲銷售，也讓漁船在海上的成本增加。有些船長等待進港補給維修，但國外港口卻關閉不給進港，在長途航行下，成本大增。

關注勞權 遠洋漁船一年內須進港

近年國際關注遠洋漁船上的勞動權益，船員在漁船上的生活環境、工作情況和工資待遇等都



- 1 | 水產貿易出口額中，遠洋的主要水產品為臺灣貢獻了過半的出口值。
- 2 | 鮪延繩釣漁船是指以延繩釣漁具從事捕撈作業之漁船。

受到國際組織和國際買家的關注。為了避免遠洋漁船有強迫勞動的疑慮和批評，在漁業署的協調和規範下，鮪魚公會和台灣鮪延繩釣協會（簡稱：小釣協會）今年起遵守最少一年內漁船必須進港的規定。

林毓志說：「以前有些船長會希望盡量不要進港，選擇在海上用運搬船、補給船進行卸貨、加油、補給等，可能一拚三年才會進港。但這樣很沒有人性，以前不鼓勵，現在則是不允許這樣做。」現在鮪魚公會的船至少一年內會進港，讓船員可以踏上土地。

小釣協會理事陳文省說明，臺灣小釣船出港到中西太平洋會以美屬薩摩亞為基地，今年開始最多十個月必須進港。進港時漁船卸貨、補給、維修，在薩摩亞，也發展出許多供應漁船的建設和產業。以一艘小釣船來說，一般連同船長和大俾（輪機長）會有18名船員，船員上岸實際上也貢獻了當地相當的經濟產值。

為了減少漁船回臺的成本，在進港停泊時，補給物資、機具、漁具和維修人力等都從臺灣運送過去。小釣協會理事長林皆得說，進港後會聘請臺灣的機艙機具維修師傅直接赴太平洋島國幫忙維修，臺灣的維修師傅技術精湛，如今專業維修人員日薪要1千美元才請得到。



1

臺灣的遠洋漁業在各大洋區展現漁業實力，同時也發展出周邊龐大的產業供應鏈。遠洋漁業發展數十年，從技術、設備到產業環境都有極大的轉變。年輕時就投入遠洋跑船超過30年，如今擁有10艘小釣船的林皆得說：「以前跑船跟現在很不同，漁船大小和設備不能比，現在船上多以外籍船員為主。雖然過去自己是那樣辛苦過來的，但在國際趨勢下，不能不顧及船上的作業和勞動權益。」

面對國際壓力 遠洋漁業持續改進

面對廣大的海域，在船上的作業與陸地上是不同的。林毓志說明，捕鮪魚的季節各洋區不同，而太平洋主要集中在赤道南北緯20度的範圍內。以前老船長靠經驗、依季節來抓魚，不過在氣候變遷以及近幾年有過量捕撈的情形下，不再像從前這麼好抓。

在漁船上，一方面必須面對海上氣候變化，同時也面臨如何找到魚、捕到足夠魚的壓力。林毓志強調，漁船上不像陸地，有颱風來半天就轉晴，海上會有很多不可抗力的因素無法作業。因此面對船員工時和勞動權益等議題，鮪魚公會仍主張應訂定遠洋漁業的專法來管理。

然而近年在國際趨勢以及漁業署要求下，遠洋漁船上的船員作業環境實際上已有大幅改善。臺灣漁獲2020年被美國認定為涉及違反人權的產業，林毓志表示：「如果別人提出的資料是正確的，需要改進的我們義不容辭。」



2



3



4

鮪魚公會積極與相關組織和國內學者合作，以改善在船員勞動權益以及永續漁業所受到的批評。2020年鮪魚公會與對外漁業合作發展協會合作，簽訂推動「太平洋長鰭鮪漁業改進計畫（FIP）」，期望在漁業永續發展、防制人口販運及友善生態的漁業管理方式上，引領我國遠洋延繩釣漁船改進。目前參加鮪魚公會太平洋長鰭鮪延繩釣FIP的有24艘臺灣籍漁船及6艘萬那杜籍權宜船。

鮪魚公會也和國立中正大學合作，在公會的3艘遠洋漁船上開始裝設監視器，這項計畫獲得科技部補助，未來將以3年時間，與9艘遠洋漁船合作，運

用科技觀察記錄並分析外籍船員海上作業的情形，期望透過資料分析將來能協助建立海上合宜的勞動政策。

另一方面，小釣協會下有數百艘鮪延繩釣漁船，雖然並非每一艘船的狀況都能符合國際勞工公約《第188公約》（ILO-C188）要求，但陳文省表示，公司船員都依法定程序聘用，船員在船上工作須填寫工時表，休息和工作時採用輪班方式，讓船員有充足的睡眠與休息，每月薪資則依照船員的要求匯款或給予現金。由於漁船收穫仰賴這些船員努力工作，除了資深船員可獲得加薪，每年也依照漁獲給予紅利獎金。

來自印尼的Sawar在東港接受採訪時表示，他的家鄉在雅加達附近的小海灣，原本就從事漁業工作，但在家鄉作業的是小船。因人介紹到臺灣漁船工作，可以賺錢，提供家用，因此決定來臺灣到海上工作。他說：「船上雖然辛苦，有時在較高緯度海上也會冷，但很快就習慣了船上作業，船上雖不自由，不過休息時可以聽聽音樂、看電視等。」Sawar今年決定要繼續回到陳文省的船上工作，船東也為他加薪150美元。

隨著東港迎王祭典結束，進港的小釣船也整備好陸續出港，在未來一年內的時間，很可能只會進港一至二次。這些在海上拚搏的上千艘船隻，為臺灣展現海洋產業的實力，也是全球許多家庭生計的來源與依靠。

- 1 | 鮪魚公會理事長林毓志表示，現在公會的船至少一年內會進港，讓船員可踏上土地。
- 2 | 小釣協會理事長林皆得說，在國際趨勢下，必須顧及船上作業與勞動權益。
- 3 | 在漁業署要求下，遠洋漁船的船員作業環境已有大幅改善。
- 4 | 來自印尼的Sawar（右1）在臺灣漁船工作，曾為陳文省（中）的船員。