

中華海員總工會 聲明稿

111.04.20

有關近日船員討論區針對離岸風電工作船員之僱用議題，各界紛紛湧入留言，尤其在於未來放寬非本國籍風電工作船舶僱用三分之一之本國籍船員政策，出現「離岸風電船員本土化培訓政策淪為空談」的聲音。因此，本會針對此部分之意見，說明如下：

- 一、緣於民國 108 年 8 月 2 日公布施行之「非本國籍工作船申請停泊國際商港以外之其他港灣口岸作業要點」（以下簡稱作業要點）之規定，係為執行船舶法第 8 條之規定所訂定，主要目的在於許可海事工程船舶進入我國海域工作，其中最主要的規範對象即是離岸風電工作船舶。
- 二、而為使操作離岸風電工作船的技術本土化，因此於作業要點第 7 條第 6 項明定非本國籍之工作船必須僱用三分之一本國籍船員。然而，該要點實施二年以來，發現以下現象：

（一）外籍風電工作船東以高於市價之薪資，大量聘僱本國籍船員及實習生，以符合作業要點規定之三分之一本國籍船員的要求。此舉無非係為吸引本在商船上工作之船員投入風電工作船之領域，但被僱用之實習生卻又因船舶種類之限制，實習生於實習結束後發現風電工作船之實習經驗無法滿足實習訓練紀錄簿之要求，進而引發爭議。

（二）經離岸風電工作船僱用之船員，無法在船參與與離岸風電相關之

工作，僅能在旁打雜，主要操作之外籍船員無時間更無意願教導本國籍船員。且離岸風電船之船東，僅需曾具有管理職經驗之船員證書，於該等具備管理職經驗之船員上船後，船東並未使該等船員從事離岸風電之專業工作，反而任由坐領高薪，此種情形比比皆是，因此，台灣海事安全與保安研究會陳彥宏理事長曾形容，該等船員乃「花瓶」船員。或許對部分「花瓶」船員是一時的福利，但實際上卻是浪費國家多年所培育之人才骨幹，對國家及未來船員的供需，形成嚴重的問題，並造成本國船東所經營之商船船員人力吃緊的窘境。

(三) 實際上離岸風電工作船舶的操作，船員除須經過特殊的培訓以及認證外，更須具有操作離岸風電工作船之經歷。例如：船舶佈置及設備之熟悉、動態定位系統操作、專業設備或機具操作方法與流程，及專業設備或機具之維護…等等。此外，流利的英語溝通能力，更是必要條件。

(四) 又因本國籍船員之證照不被歐洲國家所認可，離岸風電船舶來台工作期間結束後，本國籍船員無法跟隨離岸風電工作船至國外風場工作，亦將會造成大批本國籍船員無處可去之情況。可想而知，在不久的未來，當離岸風電設備建置完成後，原於離岸風電工作船之船員想回到商船繼續服務，卻因我國航商所經營之外國籍船

隊船員被外國國籍船員占滿位置時，我國籍船員將要何去何從？

三、基於以上事實，在此次檢討外籍離岸風電工作船上僱用三分之一本國籍船員案，交通部航港局所提出以培訓計畫替代方案，目前仍在討論中，尚未執行。而本會站在監督之責，強力要求交通部航港局對培訓人員後續追蹤，以落實船員回到離岸風電工作船上實質工作，這才是將人才留在台灣的務實作法。

四、本會長期以來為照顧本國籍船員不遺餘力，除了保障本國籍船員的工作權外，更不斷於各種會議為船員發聲，讓國籍船員質量並進，當然，這些努力也需與各位會員一起努力，始可達成。本會仍秉持初衷，一貫認為國家政策應以保障所有本國籍船員之工作權為優先，更應正視海事教育之培訓，而航商亦應提供優質之工作環境及薪資，以鼓勵莘莘學子以此為志業，加入海事工作。

五、本會第 27 屆自民國 110 年 8 月 3 日正式開始，致力推動會務改善，目前在提升會務服務品質及提高會員福利方面已完成案如下：

(一) 會務優質化：

1. 會員紀念品先以問卷確認會員多數想法，並開放會員事先登記可直送到家。
2. 調查會員專業訓練報名情況，若有需求並達到訓練單位開班人數，主動與訓練單位協商增加訓練班次，讓船員能在短時間完成專業訓

練上船工作。

3. 與更多元化的單位合作教育品質提升訓練課程。

(二) 會員福利：

1. 會員以在岸候船身份在本會加入勞工保險者，每人每年可享三個月的勞工保險費補助，每月新台幣 500 元。
2. 會員暨眷屬自強活動增加：會員在船工作無法參加時，第一位眷屬可享免費及一年內具服務於國際航線船舶之海上服務資歷 6 個月以上者，本人協同第一位眷屬參加活動，眷屬可享免費之優待。
3. 提高會員暨子女教育獎學金補助金。
4. 會員在船服務期間死亡者每人可申請濟助金額由新台幣 48,000 元提升至 60,000 元。

本會全體員工致力為會員謀求福利從未卸怠，在工作權方面始終堅持給本國籍船員充分的發揮空間，更希望與會員們同心協力齊步並進。

中華海員總工會 敬上