

# 憂現行法令 限制船員發展 應重新檢修並 汲取他國經驗



## 專訪中華民國船長公會理事長 黃玉輝

採訪／吳心思 撰寫／施美旭、吳心思

「**離岸**風電產業是目前國際趨勢，因海上風力發電效率高於陸上，在歐洲國家海上風場已行之有年，而臺灣海峽擁有絕佳的地理環境優勢，應當運用此自然資源，並且藉此機會向各離岸工程經驗豐富之國家學習專業操作。」船長公會理事長黃玉輝認為，臺灣應趁著離岸風電建置初期需求量大之際，培養離岸工程船人才，同時也應全面檢視修正船員法規，並汲取他國優勢經驗，提升本國船員競爭力。

### “修改資歷認定規定，加強船員進入離岸工程船之意願”

近幾年臺灣積極發展離岸風電產業，離岸工作船成為臺灣本地船長與船員的另一種職涯選擇。黃玉輝指出，過去臺灣海事工程船舶種類與施工項目有限，沒有大量的離岸工程項目與船隻、人員，使得工作船的相關發展受到很大的侷限，尤其目前離岸風電相關產業的海上從業人員幾乎是馬來西亞與印尼等國籍的船員，長年發展下來，臺灣仍處於急起直追與跟隨學習的階段。而且這樣

的機會並無法從一般貨船立即轉任上手，雖然國際貨船的船員皆持有國家一等執照，但該產業工作船是完全陌生的操作方式，必須重新學習方能上手。

而離岸風電產業工作船的工作模式是否會對現行臺灣船員工作的選擇和育才造成衝擊。「目前臺灣離岸風電工程船舶噸位小，通常僅需三等執照之人員即可從事操作，但依國家法令要考取執照需有相關等級的船舶資歷，若該類工程船上的船員無法累積一等資歷，進而影響到往後職照的考取與更換資格。」黃玉輝表示。

換而言之，要吸引臺灣船員進入離岸工程領域，黃玉輝認為研議放寬海上資歷之認定可以是努力的方向，否則將使一等執照船員為了晉升與考試資格，寧可選擇遠洋貨船，不願進入離岸風電工程船。

而在教育方面，黃玉輝認為，因我國沒有油井或鑽油平台等設施或市場需求，不像馬來西亞與印尼，擁有大量的海上油田需探鑽與開採，進而造就國內龐大的就業市場需求。然而臺灣過去教育方面也配合國內市場需求而集中主力在貨櫃與散裝船的發展而施教，離岸工程船的操作可說是從零開始。

「目前臺灣船員多受限於對離岸工程專業知識與英

文溝通能力不足，導致無法進入國際間相關離岸工程之機會。」對此，黃玉輝認為若要從教育著手，他建議除了專業知識養成，更要提高就業人員的素質並加強語言能力，足以與多國專業人員溝通！如此，才能在創建發展蓬勃期過後，將這些具有專業能力的船員轉向投入國際市場，與馬來西亞、印尼、菲律賓等國家之船員競爭。

## “臺籍船長僅掛名而無實際操作？船員出海領日薪？”

黃玉輝點出目前船員進入離岸工程船所遭遇到的「特殊狀況」：一是「臺籍船長僅為名義上的船長」，更有耳聞極端特殊的案例，臺籍船長被禁止上駕駛臺參與外國船員之專業操作，僅能待在房間休息。因為船東為符合臺灣政府現行法令而安排臺籍船長上船，但實際上臺灣船員目前尚無能力操作該類船舶，仍得由外籍人員從事操作，專業知識的傳授與學習，成為目前有待克服的難題；還有薪資問題，「船員出海工作才給日薪（120us 至 200us），這與 MLC 公約規範與 ISM Code 和航安相悖」黃玉輝指出，在光鮮的新聞背後，已存在著破壞傳統的事實。

「船員不是臨時工。這會導致更多船員對離岸風電產業的不確定性，也更加不敢投入。」黃玉輝道。

## “船舶疫情控管應採彈性方案”

相較於國際疫情不穩定，我國疫情管制相當良好，但嚴格控管也讓離岸工程船舶之人員受困於船上，無法上岸休息或採購等，身心無法得到紓解與放鬆。黃玉輝表示，實際上該類工程船抵臺後，僅在臺灣沿岸施工，並且經過消毒以及核酸檢測為低風險船，應該可以給予船員適度的上岸外出機會，船員上岸採購消費除了可放鬆心情，提升工作效率，也能促進經濟消費。他建議，例如抵臺一個月後，若健康情況良好、核酸檢測陰性，可視同一般碼頭從業人員可自由進出碼頭，而非以昂貴的代理協辦登岸證的方式，這也會導致船東對於申請船員登岸

證一事感到卻步，導致目前幾乎所有的離岸工程船的外籍船員都受困於船上，長期在高壓與孤單的工作環境中，對於船員的身心與工作效率都有不良影響。

## “法令無法跟上政策腳步，海外燃油補給問題成為拖延進度的元兇之一”

黃玉輝另外指出，海外燃油補給問題，亦是目前離岸風電施工時程所面臨的困難之一。例如現在春季天氣，海面風浪時好時壞，難得把握到可施工時機，卻總是遇到燃油短缺須返港補給，而盛夏之際風平浪靜，欲加快建設腳步，卻無法申請油駁船到達沿岸風場為風電施工船加油，工程船必須再次進港靠泊加油，以上種種現象，僅因現行法規不允許船舶與外海從事燃油補給作業。但是，世界各國於外海錨地補給燃油的操作模式早已行之有年，甚至超大型油輪 VLCC 受限水深時，亦須於外海繫浮筒卸油，並經油管送往陸地，由此可見外海補給燃油並非是不可行之操作。

一方面政府要求開發商加緊腳步追趕進度，卻又受限法令拖慢進度的現象不只一項，「政府美意扶植本土產業創造國人就業機會，讓國內之一般大型港內拖船到海上來拖帶施工平台，在稍有風浪之際，其他專業離岸工程船皆可以 4 節速度拖帶平台，但國內之港內拖船僅能以 1.3 節速度拖帶平台，造成其他離岸專業工程船在風浪稍大時仍可抗浪前進，國內之港內拖船已無法有效前進。」黃玉輝指出。

政府保護國內產業與就業機會的美意因此被拖累而延遲，黃玉輝認為，在創建階段以合理運作方式來共享利潤與成果，才是常態，而非以不合理的操作方式或法規來限制發展。他建議既然要藉由離岸風電工程加速相關產業升級與提升國家競爭力，也應學習他國優勢，參考國外現階段採行的港外（錨地／近岸）燃油轉駁模式。不但可加速促進產業升級，更可藉此檢討修訂、完善相關法規。