

台灣漁船隊非法補魚和侵犯人權行為報告

2020年8月

環境正義基金會 (The Environmental Justice Foundation, EJF) 是位於英國的環境組織，於國際間打擊非法、未報告和未受規範 (IUU) 的捕撈活動，促進漁業的永續管理。EJF利用微星遠端監控技術，並訪談曾在漁船上工作的漁工，記錄IUU捕撈情況以及如人口販運和強迫勞動等的相關犯罪。

概要

過去一年中，EJF採訪了在台灣船隻上工作後返回的印尼漁工。訪談揭露了針對鯨類和海豹等海洋哺乳類動物的破壞性捕撈行為。根據船員證詞，這些物種被捕殺、肢解並做為誘捕鯊魚的誘餌或紀念品。

海洋哺乳動物扮演著至關重要的生態角色，這些非法的捕撈行為嚴重破壞海洋環境。在過去三年中，EJF已向台灣漁業署 (FA) 提交許多報告和IUU捕撈通知，其中包括20艘據稱捕獲鯨類動物的船隻，這些文件包含與漁工的詳細訪談以及部分案例有船上拍攝的照片。除此之外，EJF也盡力搜集其他佐證資料，確保漁工口述內容的正確性，這些資料包括合約、簽證或護照等，也透過官方漁船名單比對漁船，並在可行時利用及衛星訊號 (Automatic Identification System, AIS) 追蹤漁船動向。

到目前為止，針對這些報告中揭露捕殺海洋哺乳類的非法作業行為，漁業署尚未實施任何制裁。EJF擔心台灣政府目前缺少足夠的能力以及資源來監控海上船隻或調查相關案件，以止於無法阻止這類的非法捕撈活動。

此份報告提供了另外七件據稱涉及捕殺鯨類動物和其他海洋哺乳動物的船隻案例。儘管台灣法律有所進步，但 IUU 捕撈和侵犯人權行為仍十分常見，這表明監測和執法方面仍有缺陷。這些執法缺陷破壞了台灣為解除歐盟黃牌而做的努力，台灣的重要貿易夥伴美國也可能依《海洋哺乳動物保護法》和《麥格森—史帝芬漁業養護與管理再授權法》而對台灣的評估產生影響。報告的結論中提出了一些建議，供台灣政府解決文中所提出的問題，其中盡快在遠洋漁船上裝設配有攝影功能的電子監控系統尤為重要。

捕撈鯨豚類和其他海洋哺乳動物

漁船上常見有意和無意（比如誤捕）捕撈海洋哺乳動物的情況，EJF 先前對台灣¹和韓國²遠洋船隊的調查也揭露了這一問題的嚴重性。鯨豚類動物，包括偽虎鯨（*Pseudorca crassidens*，世界自然保護聯盟的近危物種，列於瀕臨絕種野生動植物國際貿易公約附錄 II 中），以及瓶鼻海豚（*Tursiops truncatus*）或真海豚（*Delphinus delphis* 和 *D. capensis*）等海豚物種，都常被發現與世界各地的延繩釣漁業^{3/4/5}有頻繁互動。延繩釣船其獨特的噪音、誘餌或被捕獲的鮪魚氣味都會吸引到這些動物⁶。當這些海洋哺乳動物吃誘餌或鮪魚時，可能會被鉤或纏在延繩上。這通常會導致動物因窒息或疲憊而死亡。即使掙脫，魚鉤還是可能讓這些動物受傷，從而導致覓食困難或其他傷害⁷。鯨豚類對延繩釣捕撈造成的經濟損害可能導致漁船刻意殺死這些動物，以盡量減少未來的損失⁸。

根據一些在捕鯊漁船上工作的漁工表示，漁船會刻意捕捉海豚來作為誘餌。這樣的做法在世界各地的鯊魚漁業中都曾被記載過。例如，最近的一項研究發現，自 1970 年以來，至少有 33 個國家使用水生哺

¹ EJF (2020) 台灣漁船的非法捕撈和侵犯人權行為 <https://ejfoundation.org/reports/illegal-fishing-and-human-rights-abuses-in-the-taiwanese-fishing-fleet-2>

² EJF (2020) 韓國漁船的非法捕撈和侵犯人權行為 <https://ejfoundation.org/reports/illegal-fishing-and-human-rights-abuses-in-the-korean-fishing-fleet>

³ Anderson, R.C. (2014) Cetaceans and Tuna Fisheries in the Western and Central Indian Ocean, IPNLF Technical Report 2, International Pole and Line Foundation <http://www.fao.org/3/a-bq252e.pdf>

⁴ Rabearisoa, N et al (2018) Toothed whale and shark depredation indicators: Study from the Reunion Island and Seychelles pelagic longline fisheries <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0202037>

⁵ Clarke, S et al (2014) Bycatch in longline fisheries for tuna and tuna-like species: A global review of status and mitigation measures https://www.wcpfc.int/system/files/EB-IP-04%20Global%20Review%20of%20LL%20Bycatch%20Mitigation_0.pdf
https://www.wcpfc.int/system/files/EB-IP-04%20Global%20Review%20of%20LL%20Bycatch%20Mitigation_0.pdf

⁶ ibid

⁷ Cassoff, R.M et al (2011) Lethal entanglement in baleen whales. *Diseases of Aquatic Organisms*, 96: 175-185.

⁸ Hamer, D.J et al (2012) Odontocete bycatch and depredation in longline fisheries: a review of available literature and of potential solutions, *Marine Mammal Science*, 28: E345-E374.

乳動物作為誘餌⁹。在本報告的案例研究中，漁船 B 所使用的捕捉海豚方式也曾在秘魯捕鯊船上被記載過^{10/11}。

當EJF調查人員詢問為什麼將海豚肉用作延繩釣魚誘餌時，幾名漁工解釋說，海豚血被認為對鯊魚特別有吸引力。這與其他鯊魚漁業中被記錄到的資訊相同，這些漁民表示「高血脂含量讓海豚肉成為有效誘餌，而且海豚肉的堅硬特性使其能在長時間浸泡後仍附著在魚鉤上（尤其與其他誘餌，特別式魚類誘餌不同）」¹²。

其他種類的台灣漁船中，據報在南大西洋的魷釣船會捕捉海豹。受訪的漁工表示，這些被捕捉的海豹並沒有被釋放，而是殺死牠們後將牙齒取下。EJF也在韓國的漁船上發現類似的作業方式¹³。針對捕捉海豹的描述可參考下方案例中的漁船E，在這個案例中，受訪漁工表示，船長和漁工收藏牙齒作為戰利品，或當作紀念品賣掉。

官方漁獲量統計數據和美國《海洋哺乳動物保護法》

自2018年初以來，《遠洋漁業法》（第10條）已要求所有遠洋漁船使用電子漁撈日誌¹⁴。船長必須於電子漁撈日誌中確實記錄漁獲量，以供政府審查。誤報（包括誤捕的漁獲量）是非法的行為。

根據官方統計圍網船和延繩釣漁船誤捕海豚和海龜的數據，台灣遠洋漁船在2018年誤捕64條鯨豚類和224隻海龜，在2019年誤捕212條鯨類和118隻海龜¹⁵（由於2019年的某些航程跨越至2020

⁹ Mintzer, V.J et al (June 2018) The use of aquatic mammals for bait in global fisheries

<https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2018.00191/full>

¹⁰ ibid

¹¹ Collins, D. (October 2013) Fishermen in Peru slaughter dolphins to use as bait for shark fishing

<https://www.theguardian.com/environment/2013/oct/17/peru-fishermen-slaughter-dolphins-shark-fishing>

¹² Mangel, J.C. et al (2010) Small cetacean captures in Peruvian artisanal fisheries: High despite protective legislation

<https://doi.org/10.1016/j.biocon.2009.09.017>

¹³ EJF (2020) 韓國漁船的非法捕撈和侵犯人權行為 <https://ejfoundation.org/reports/illegal-fishing-and-human-rights-abuses-in-the-korean-fishing-fleet>

¹⁴ 遠洋漁業條例 <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=M0050051>

¹⁵ 根據漁業署於2020年8月3日提供的官方記錄。

年，因此 2019 年數據並非最終版本)。漁業署的資料顯示，延繩釣漁船在 2018 年僅捕獲了六條鯨魚，在 2019 年則是七條¹⁶。

EJF 擔心這些官方數據嚴重低估了鯨豚類的實際捕獲數量。以下方漁船 A 為例，根據訪談的漁工表示，該船一年即捕撈 110 隻海豚。即使這樣的數量可能遠大於平均值，依然顯示了台灣上百艘遠洋延繩釣漁船所捕撈的鯨豚量應遠遠大於漁業署的紀錄。在船上缺乏攝影監控設備的情況下，主管機關很難在船隻入港口後找到任何證據或進行制裁。

表一：官方統計混獲資料

年份	2018		2019	
漁船種類	圍網船 (船長紀錄)	延繩釣船 (觀察員紀錄)	圍網船 (船長紀錄)	延繩釣船 (觀察員紀錄)
鯨豚類	58	6	205	7
海龜	25	199	32	86

資料來源：漁業署

自2017年1月，美國《海洋哺乳動物保護法》(Marine Mammal Protection Act, MMPA) 進口規定要求向美國出口魚類的國家將海洋哺乳動物的混獲量降低至與美國商業捕魚活動相同的標準¹⁷。根據此份報告以及EJF過去調查結果，有大量海洋哺乳動物遭台灣漁船刻意或混獲捕捉。由於台灣政府數據資料

¹⁶ 漁業署提供之圍網船的資料來自船長紀錄的數據，而延繩釣的數據則是基於船上觀察員的報告。當被問及為什麼政府沒有兩個船隊的船長和觀察員數據時，漁業署表示，圍網船觀察員數據由區域漁業管理組織 (RFMO) 持有，政府無法取得。至於延繩釣的數據，漁業署聲稱，由於船長的報告不一致，因此只能提供觀察員的記錄。

¹⁷ NOAA (last update April 2020) NOAA Fisheries Establishes International Marine Mammal Bycatch Criteria for U.S. Imports
<https://www.fisheries.noaa.gov/foreign/marine-mammal-protection/noaa-fisheries-establishes-international-marine-mammal-bycatch-criteria-us-imports>

的不完整，美國海洋暨大氣總署（NOAA）可能無法正確評估台灣對MMPA的遵守情況。

割鰭棄身

台灣已於2013年全面禁止割鰭棄身的作業方式，但EJF和其他非政府組織（如綠色和平組織）仍然持續發現船隻在海上有這樣的做法^{18/19}。通常鯊魚鰭會透過轉運送到其他國家卸魚，或是直接藏在其他漁獲物或船員食物下帶回台灣²⁰。如果對漁船和轉運始終缺乏電子監控系統，又無法提高台灣港口的檢查頻率，這些破壞性非法作業將會持續下去。

案例研究

漁船 A

識別號	IMO	船籍	作業區域	卸魚地點
		台灣	日本和西太平洋周圍（船員提供）	東港

受訪者提供的登船日期和位置

船員 A – 受訪者無保留護照或合約，同時訪談的船員 B、C 證明其身份

船員 B – EJF 檢視合約、薪資單、臨時停留許可

船員 C – EJF 檢視薪資單、臨時停留許可

¹⁸ Greenpeace (2020) Choppy Water Forced Labour and Illegal Fishing in Taiwan' s Distant Water Fisheries
<https://storage.googleapis.com/planet4-southeastasia-stateless/2020/03/b87c6229-2020-choppy-waters-en.pdf>

¹⁹ EJF (2020) 台灣漁船的非法捕撈和侵犯人權行為 <https://ejfoundation.org/reports/illegal-fishing-and-human-rights-abuses-in-the-taiwanese-fishing-fleet-2>

²⁰ ibid

船員 D – EJF 檢視護照出入境章

船員 A 至 C - 2019 年 7 月至 2019 年 12 月。船員 C 的臨時停留許可顯示為 2019 年 11 月 28 日入境台灣。

船員 D - 2019 年 7 月至 2020 年 7 月。護照章顯示為 2019 年 7 月 9 日和 2020 年 7 月 17 日離開台灣。

船員報告的作業區域 – 日本外海，與該船在 2019 年 7 月至 12 月之間的 AIS 船舶航跡吻合

IUU 捕撈和野生動物剝削

所有受訪船員皆表示，該船刻意殺死海豚來作為鯊魚的誘餌，鯊魚是該船的主要目標物種。船員 D 表示，在 2019 年 8 月至 2019 年 12 月間的一次航行中，該船捕獲了大約 70 條海豚，在另一趟於 2020 年 2 月至 2020 年 6 月間的航行中，該船捕獲了約 40 條海豚。受訪者描述了捕獲的各種鯊魚，包括水鯊、馬加鯊、長尾鯊、雙髻鯊、花鯊和黑邊鰭真鯊。長尾鯊通常鰭會被割掉，身體被用作為誘餌。花鯊和黑邊鰭真鯊的鰭也時常被割下。

「鰭放在麻袋裡，身體則放在冰櫃。如果冰櫃太滿，我們只會拿走鰭，然後將身體扔掉，除了水鯊會因為價值較高而保留身體。」

船員 B

船員還表示，當他們開始返回港口時，他們會將所有未使用的海豚肉倒到海裡，以避免政府檢查。

「當我們 11 月底回去時，從船上丟了許多裝滿海豚肉的麻袋。大約有 6 個麻袋，每個麻袋大約有 500 片海豚肉」

船員 A

「剩下大約 6 個麻袋的海豚肉。船長命令我們扔掉它，船長還命令我們重新檢查確認船上沒有海豚肉。船長說：『確認沒有留下一塊海豚肉！』。船長當時似乎很擔心」

船員 C

船員 D 告訴 EJF，漁獲和水鯊在東港卸下，在小琉球卸下所有的鰭。

由於缺乏 DNA 檢驗，海豚物種無法完全確認。然而，中華鯨豚協會常務理事徐欣怡透過照片鑒定認為，照片中被肢解的海豚應是短吻真海豚。



圖一：漁船上遭肢解的海豚。照片來源：船員提供



圖二、三：漁船 A 與《蘋果新聞網》記者調查比對圖。照片來源：蘋果新聞網

船員的生活與工作條件

船員 A、B 和 C 在合約完成之前被送回印尼，他們拿回了保證金（船員必須預先支付，或由仲介 / 雇主從船員每月工資中扣除的一筆錢，以保證船員會履行合約，這種做法通常會有債務束縛和強迫勞動的問題）。船員 A 的保證金為 500 美元，船員 B 和船員 C 的保證金為 600 美元。此外，三名船員薪水也各被扣除 300 美元。船員 D 的台灣仲介告訴他，他回到印尼後會收到保證金，但截至 EJF 調查員與他訪談時（7 月 22 日），他說台灣仲介還欠他 30,000 新台幣的保證金。印尼仲介從他的工資扣除 200 美元的手續費。

所有受訪船員都表示說食物不足，工時長（超過 20 小時），休息時間非常有限。

漁船 B

識別號	IMO	船籍	作業區域	卸魚地點
		台灣	日本周圍 (船員提供)	東港 (船員提供)

受訪者提供的登船日期和位置

船員 A – EJF 檢視合約

登船日期– 2019 年 1 月至 2019 年 11 月

船員報告漁船的作業區域在日本外海。AIS 船舶航跡顯示，該船在台灣以東和日本以東的袋狀公海作業。於 2019 年 1 月至 11 月之間，該船三度回到台灣港口。這項資料與船員的聲明相符。

IUU 捕撈和野生動物剝削

EJF 於 2018 年曾訪談了三位曾在 B 船工作的船員，並發現了捕撈海豚作為誘捕鯊魚的非法行為。EJF 於 2018 年 11 月提交調查報告給漁業署進行調查。漁業署於 2019 年 4 月向 EJF 回覆了調查報告，聲稱船長否認獵捕海豚。漁業署告訴 EJF，該船已被列為高風險船隻，並分配了一名觀察員。

但是，在 2020 年 1 月，EJF 訪問了這艘船的另一名船員，他表示在其工作期間 (2019 年 1 月至 2019 年 11 月)，船上依然有一樣的獵捕海豚作業。船員表示，在 2019 年 10 月及 11 月間，他們會抓海豚病將海豚切成小肉塊作為捕捉鯊魚的魚餌。在船員提供的一張照片中，其中一名船員正抓著一隻未出生的海豚 (按大小判斷)。



圖四：一名船員抓著一隻未出生的海豚。圖片來源：船員提供

在先前的訪談中（2018），船員表示當發現有海豚在船首乘浪時，他們會被要求用綁著繩子的魚叉捕捉這些海豚，將海豚拖到漁船旁邊，輪流用魚叉刺殺海豚，直到牠們筋疲力竭。大約十分鐘海豚無力再掙扎後便將海豚拖上船，如果這時海豚還活著，他們會用車用電池電擊海豚。受訪船員也表示，如果有抓到幼鯊，他們不會放回海裡，而會用來作為魚餌。EJF 已在 2018 年時將這份報告以及描述交給漁業署進行調查。

「海豚有很多血，而且味道很重，很容易吸引到鯊魚。」

2018 年訪談曾在該漁船工作的船員

「每次用魚叉刺魚時，我們都會抓到大約 1 至 2 條海豚。通常會切成小肉塊，作為誘餌。」

船員 A

船員表示，鯊魚和鮪魚是他們主要的漁獲。鯊魚的鰭和身體大多都會保留，但是當冰櫃裝滿時，他們會切除花鯊的鰭並丟掉身體，或將身體作為魚餌，或船員的食物。船員也說，當他們捕到長尾鯊時，他們會將其肉作為誘餌或作為船員的食物。

船員還告訴 EJF，他們返回港口時有遇到台灣官員的檢查，該官員面談了所有船員，問他們捕獲了哪種魚類。但是，根據受訪者表示，由於害怕，沒有人願意告訴官員真相。

「在第一次出航和第二次出航時，船上有一名警察（觀察員）。大約 3 個月在船上有觀察員。當有觀察員時，我們不會切除花鯊的鰭。第三次出航，我們又開始割鰭。」

船員 A

船員的生活與工作條件

船員表示工作時間長，特別是在獵捕海豚時。他也說總共被扣除 1350 美元，做為保證金（800 美元）和手續費（550 美元）。該名受訪者必須提早終止合約，因此必須支付自己的回程機票。截至 EJF 訪談日（2020 年 1 月），他尚未拿回保證金，而且一直聯絡不上仲介。收取保證金和要求船員支付回程機票已經違反了國際勞工組織的《漁撈工作公約》（ILO C188）的原則。

漁船 C

識別號	IMO	船籍	作業區域	卸魚地點
		台灣	日本周圍 (船員提供)	東港

受訪者提供的登船日期和位置

船員 A - EJF 檢視合約

登船日期 - 2019 年 8 月至 2020 年 2 月。船員護照上印有若干出入境台灣的章，包括 2019 年 7 月 18 日、9 月 3 日、10 月 14 日和 2020 年 3 月 4 日入境，以及 2019 年 7 月 31 日、9 月 5 日和 10 月 20 日出境。

船員表示漁船在日本周圍的區域作業。AIS 船舶航跡顯示，在 2019 年 8 月至 2020 年 2 月之間，該船主要在台灣東南部的公海海域作業。它於 2019 年 9 月上旬進入台灣港口。時間與船員的登船時間一致。

IUU 捕撈和野生動物剝削

該船員報告說，鯊魚是該船的主要捕獲目標，每天可以捕撈 20 至 50 條鯊魚。他們會切除水鯊以外所有類型的鯊魚鰭。收集好魚鰭後，他們將把魚鰭存放在其他漁獲物下面或將它們藏在成堆的食物中。他還表示，在沒有檢查的情況下，凌晨 5 點在港口卸下魚鰭。

據受訪船員說，該船還獵殺海豚作為鯊魚的誘餌。在他最後一次的出航中，他們捕獲了大約 12 條海豚，有時這艘船會把海豚肉分給其他的漁船。

船員的生活與工作條件

船員表示工作設備不足，經過要求後才能取得包括手套在內的設備。工作時間可能連續 20 至 28 小時，而中間只有 4 個小時的睡眠時間。根據訪談，船長的兒子對大部分船員言語虐待，而且據稱至少兩名船員遭受肢體暴力。根據受訪者的說法，印尼漁民自發組成的組織 Forum Silaturahmi Pelaut Indonesia (FOSPI) 向船長和他的兒子提出這樣的狀況，但是他們並沒有改變對船員的態度或行為，暴力持續發生。

船上的其中一名船員於 2020 年 2 月中旬在船上死亡。受訪人僅被告知該船員因心臟病而死亡。已故漁民在船上服役時受到船長兒子的口頭虐待和威脅。過世後，該船提前返回港口。據受訪者說，由於船長兒子的虐待行為，大多數船員要求終止合約。

受訪者必須支付 300 美元的護照、船員手冊和醫療檢查的費用，以及 900 美元的保證金。

漁船 D

識別號	IMO	船籍	作業區域	卸魚地點
		台灣	日本與阿根廷周圍	未提供

受訪者提供的登船日期和位置

船員 A - 受訪者無保留護照或合約

登船日期 - 2018 年 4 月至 2019 年 7 月

船員表示漁船在日本與阿根廷周圍作業。AIS 航跡顯示受訪者在船上工作期間漁船在福克蘭群島以及日本外海作業。

IUU 捕撈和野生動物剝削

受訪者表示，在阿根廷海域附近，他們有時會抓到海豹。船長會給船員一些海豹牙作為紀念品。

「下顎牙齒長約 5 公分。上顎牙齒長度可達 8 公分。並非每個船員都從船長那裡得到牙齒。不清楚這個現象的頻率，但大概每月一次，通常一次只有一隻海豹。一般來說，有人在捕撈時，如果有海豹被卡住，大家就會大喊，然後就將牠們撈起來。」

船員 A

船員的生活與工作條件

船員表示是從阿根廷登船，並以小型船隻從港口送往在海上的工作的漁船。船員報告說工時長，休息時間有限（包括睡眠、洗澡和進餐在內大約 6 小時），而且對印尼漁民有言語暴力（越南、台灣或菲律賓的其他船員沒有遭受任何虐待）。一些印尼船員也被台灣大副肢體暴力對待。船員還報告說，該船在航行的 7 個月後有食物不足的狀況，他們被迫只能吃白米飯。他也必須支付費用取得飲用水。受訪者還報告說，必須支付 900 美元的保證金和 300 美元的其他扣款。

船隻 E

識別號	IMO	船籍	作業區域	卸魚地點
		台灣	日本周圍（船員提供）	東港

受訪者報告航行日期和位置

船員 A – EJF 檢視護照及簽證

登船日期為 2019 年 6 月至 2020 年 3 月。船員表示從東港登船，並經由海上運輸離開該船。護照章顯示為 2019 年 6 月 26 日和 2020 年 2 月 5 日出境台灣。

船員表示漁船在日本外海作業，AIS 船舶航跡追蹤顯示，該船在台灣附近的公海海域作業，這段時間中沒有港口進出的紀錄。

IUU 捕撈和野生動物剝削

受訪者表示鯊魚為主要目標物種，一天可以捕撈 150 隻或以上。冰櫃裝滿時，所有類型的鯊魚都會被割鰭，有時他們會使用長尾鯊肉作為誘餌。該船員還說，他們通常會從至少兩艘船上收到海豚肉，作為鯊魚的誘餌。

船員的生活與工作條件

船員報告說船上缺少食物和水，且工作時間會長達 18 或 20 個小時。由於生了病，他被人力仲介從船上開除，導致他 700 美元的保證金被用來支付醫療費用、宿舍和機票，他只拿回一部分的錢。他的印尼仲介另外從他的工資中扣了 600 美元。

漁船 F

識別號	IMO	船籍	作業區域	卸魚地點
		台灣	日本周圍（船員提供）	東港

受訪者報告航行日期和位置

船員 A – EJF 檢視護照

登船日期為 2019 年 5 月至 2020 年 3 月。船員的護照章顯示於 2019 年 5 月 8 日入境台灣，並於 2020 年 3 月 17 日出境

船員表示漁船在日本外海作業。根據 AIS 船舶船跡追蹤，該船在袋狀公海和 WCPFC 公海中作業。在船員提供的期間內，沒有回到港口的紀錄。

IUU 捕撈和野生動物剝削

船員報告說在工作的 11 個月內捕獲到三隻偽虎鯨。他們殺死了其中一隻並取走了牙齒。



圖五：船員抓著一隻偽虎鯨的頭。圖片來源：船員提供

船員的生活與工作條件

船員表示他的工資被扣了 700 美元，而且經常必須工作 20 個小時。除此之外沒有其他的問題。

漁船 G

識別號	IMO	船籍	作業區域	卸魚地點
		台灣	日本周圍 (船員提供)	東港

受訪者報告航行日期和位置

船員 A – EJF 檢視護照

登船日期 - 2018 年 1 月至 2020 年 1 月。船員的護照顯示為 2018 年 1 月 22 日入境台灣，另外有 2020 年 1 月 9 日的臨時入境許可章。

船員表示漁船在日本周圍的海域作業。AIS 顯示該船主要在日本東部的 WCPFC 公海和台灣東部的公海海域作業。該船於 2020 年 1 月 9 日到達港口。

IUU 捕撈和野生動物剝削

船員表示，該船在 9 月和 10 月以鯊魚為目標，他們有時每天可能捕獲多達 200 條鯊魚，其中包括一些 50 公斤以下的小鯊魚，這些小鯊魚會被割鰭棄身。據船員說，這艘船一向會割黑邊鰭真鯊、花鯊和虎鯊的鰭，丟掉牠們的身體。當他們捕獲雙髻鯊 (WCPFC 公約措施禁止的物種) 時，他們會保留魚鰭和身體，但丟掉頭部。

根據受訪者說，該船也會捕捉海豚作為鯊魚的誘餌。他們在三個月內捕獲了大約 70 條海豚，並把海豚肉分給其他船隻。受訪者說，當一次外國政府在上海檢查這艘船時，他們丟棄所有的海豚肉並清除所有證據，但他們會保留魚鰭。船員推測，檢查人員只針對海豚，而非鯊魚鰭。船員曾試圖拍攝海豚，但被船長阻止。

「對，我們抓海豚作為鯊魚誘餌。船長會要求我們捕抓大約 15 條海豚。但是有時候我們會抓到更多，甚至是 20 條海豚。他會把這些額外的海豚肉送給其他也做鯊魚撈捕作業的朋友。」

船員 A

船員的生活與工作條件

船員報告說，台灣仲介從他的工資扣了 400 美元，他必須支付 1,000 美元的保證金，而台灣仲介已退還這筆保證金。他還表示，新船員沒有工作設備，有時他們必須長時間工作，只有兩個小時的睡眠時間。

結論與建議

在過去四年中，台灣在制定防止 IUU 捕撈和保護人權的法律方面有顯著進展，包括致力於使國內法規達到國際勞工組織 C188 的標準。但是，這些法規的實施和執行仍然不足。EJF 的調查持續發現在台灣遠洋漁船上犯下的各種 IUU 以及與人權有關的剝削行為。主管單位在執法方面的嚴重能力落差是關鍵問題。台灣擁有超過 1,000 艘船，在世界三大主要海洋中作業，並使用國內外超過 30 個港口卸魚，台灣政府有必要徹底執行法規並採用適當的科技技術防止這些犯罪成為漏網之魚。

EJF 建議台灣政府應立即：

1. 公開承諾在遠洋船隊上使用電子監控系統 (EMS)，包括遠程感測器和攝影機。高風險船隻應優先採用此技術。根據船員的證詞，船隻會使用鯨豚類動物的肉和血引誘鯊魚。上面提到許多涉嫌鯨類捕獵的船隻均屬於季節捕鯊組。因此，鑑於魚翅的高經濟價值，以及持續受到質疑的割鰭棄身作業，EJF 建議將所有季節捕鯊組的船隻都歸為高風險漁船，並接受嚴格的 EMS 監控。
2. 全面採用和執行 EJF 在「讓陽光照進黑暗」²¹中提出的十項透明度措施，並分配足夠的資源提升台灣的國內法律至國際勞工組織 C188 的標準，並限制權宜船的使用。

²¹ <https://ejfoundation.org/resources/downloads/讓陽光照進黑暗-1.pdf>

3. 建立一個跨政府檢查單位，共同調查 IUU 捕撈和侵犯人權行為。IUU 捕撈和侵犯人權是緊密相關的問題，需要跨部門的合作，納入不同領域的專業及知識，才能有效的調查和起訴案件。該單位執行時也應該納入公民團體的意見。
4. 增加檢查員的覆蓋率，涵蓋所有授權的海外港口（或在某些情況下，更可行的方式可能是減少此類港口的數量），並提供檢查員大量的培訓，以查明侵犯人權和 IUU 捕撈犯罪。再進行調查訪談時，應選擇適當數量的船員，並採用以受害者為中心的面談方式，以找出潛在的侵犯人權行為或非法漁撈作業。
5. 在碰到非法漁撈作業以及人權剝削的狀況時，船員應被賦予在漁船上直接與主管機關以及公民團體聯繫的能力。漁業署有初步的構想在所有漁船上加裝 WIFI。EJF 支持這樣的計畫，若妥善執行，船員在海上時的安全及權益都能更有保障。