

## 勞動基準諮詢會第 25 次會議紀錄

壹、時間：109 年 6 月 30 日（星期二）下午 2 時

貳、地點：本部 601 會議室〈台北市中正區館前路 77 號 6 樓〉

參、主持人：王召集人尚志

肆、主持人致詞（略）

伍、討論事項

紀錄：楊怡婷、陳雅芬、李思嫻

第一階段、申請單位申請說明及列席勞資團體意見發言重點：

案由一：關於歐洲在臺商務協會函請核定「離岸風場興建及運作維護之離岸工作從業人員」、「離岸風場興建及運作維護之陸上支援工作從業人員」、「陸域風電業陸上安裝、維修保養與技術支援之工作從業人員」為勞動基準法第 84 條之 1 之工作者一案，提請討論。

### 歐洲在臺商務協會及資方代表

- 一、臺灣現積極推動風力發電，但風力發電產業特殊，不論在海上或陸上都受天候、交通狀況影響甚鉅，考量產業的特殊性，希望能給予相當的彈性，以利相關工作的進行。
- 二、離岸風場的興建及運維所需，包括於離岸風電設備所在之離岸地區提供服務進行興建或維修保養之工作人員（安裝人員、運維技師、客戶代表等），以及陸上支援人員（提供離岸人員相關支援及安全指引，其工作範圍包括確保人員安全，及時處理風險，包含直升機、船舶、人員等交通往來）。以歐洲離岸風場經驗來說，陸上支援人員與離岸工作人員兩者出勤時間如可一致，較可減少安全故事的發生機率。
- 三、離岸風場的從業人員搭乘高速運輸船往返陸地及離岸風場約須

耗費 4 至 6 小時，現場實際工時僅剩 3 至 4 小時，且頻繁搭船將負面影響人員安全及身心健康。目前最有效的工作型態是使用大型人員運輸作業船（SOV）運輸，並作為人員之吃、住之場所，減少人員航行通勤次數與時間，提高作業效能，降低天候所致危害。典型 SOV 配有獨立艙房及獨立衛浴設備，也設置健身房、餐廳、電影室等社交空間，人員在此能獲得適當生活條件。

四、另陸域風電人員指從事陸上風力發電機組之安裝、維修及保養工作之人員，包含電機、機械工程師、葉片工程師、安裝工程師、技術支援工程師及調度專員等。因陸上風機屬巨型機械，其組裝及保養僅得天氣狀況允許時進行，風速過大、豪雨、打雷時均無法進行任何作業，一旦天氣允許得以工作，即須儘速完成，且隨意中斷或替換人力可能產生危險。另外電廠例行性停電檢修時，風機技術人員需與台電人員進行協調，以利風機順利運轉。

五、風電產業是新興產業，技術條件門檻頗高，未來興建過程約需要 60% 至 70% 為臺灣人員；未來運維階段，希望可以 100% 的運用臺灣技師。但如大量增補人力，人員於冬季風大無法工作，反而須安排該等人員至其他部門從事支援性工作，增補或替換人力並無法有效解決實務作業問題。

#### 德唯特股份有限公司勞方代表

一、本人是屬於離岸風場興建及運作維護之陸上支援工作從業人員，公司擬定未來工作模式是連續工作 14 天再休息 14 天，工作期間會提供海上旅館或備勤宿舍，休息期間公司也承諾不會任意要求出勤。個人樂見這樣的休假模式可以更充裕的安排家庭生活。

二、不論是陸上或海上離岸工作均受限天候或海象狀況，臺灣每年 3

月至 10 月中旬，是較適合出勤作業的期間；其餘無法出勤作業期間，人員可以選擇在岸上待命或使用補休。夏季工時可能長達 12 至 14 小時，但對員工而言，若能有較長的工作時間，反而可在合理的時間範圍內完成工作，也能獲取較多成就感。

### 沃旭能源股份有限公司勞方代表

從陸地搭船來回海上風場約須耗費 5 小時，實際工作時間非常有限，再加上風浪大時，搭船其實不舒服也不安全，若能減少航行頻率，並在風場附近提供給員工良好留宿環境，個人覺得是較好的方式。

### 臺灣艾納康有限公司勞方代表

陸域風電人員之出勤受天候、環境影響甚大，有些維修站到風場單趟車程約 1 個半小時，途中有時還會因天氣導致道路積沙、積水，難以到達。若能延長實際的工作時間，勞工能領到加班費，也能順利完成工作，可創造雙贏局面。另依本人的了解，公司雖擬定待命與通勤時間於 2 小時內不納入工時計算，但仍會給付工資。

### 西門子歌美颯離岸風力再生能源股份有限公司勞方代表一

本人從去年至今都有出海工作經驗，天候不佳時，也只能在港訓練、待命，待天候允許才能出海。又實際上、下風機相當耗時間，如果被允許有較長的工時，相對地可以減輕工作壓力和勞動密度。

### 西門子歌美颯離岸風力再生能源股份有限公司勞方代表二

個人曾派駐多個國家從事技術訓練工作，目前在臺灣培育技術人員，如有更充裕的時間及彈性，訓練的品質與效果會更好，也能提供更穩定的電力品質。許多國家的離岸風電是採行連續工作 14 日、每日工作 12 小時，再休息 14 日的工作模式。

案由二：關於高雄市船舶日用品商業同業公會函請核定「從事國際船舶用品供應補給工作之勞工」為勞動基準法第 84 條之 1 之工作者一案，提請討論。

### 資方代表

- 一、船期會因不同因素（如：天候、海象、機具…等）臨時提前或延後，除了必須事先準備好相關事宜（如：五金用品、生鮮冷凍物品準備），還須配合船期不定期變動，又船東及船長時常要求船到送貨，業者必須配合他們的需求，導致勞工可能無法依照事前排定的假期休假。
- 二、希望能夠爭取工時和休假在合理範圍內有彈性，以利配合服務客戶（國際船舶）的需求，因船期不定期變動，有很長時間在等待，導致實際送貨所需時間無法即時在法定工時內完成，因此希望工時及休假有彈性，以利人力調配，應付市場競爭及景氣不好的時代。

### 勞方代表

- 一、船期會因為海象及氣候等因素造成船期會提早或延後，以及部分特殊港口（如：永安港、興達港），報關相關人員名冊都必須事先申請且不能隨意更改，造成人力調度上的困難，希望藉由放寬讓勞方更彈性調配工作時間與假期，以及能有更多的加班費。
- 二、主要是人力分配的問題，因為船期的不定期性或訂單多、工作量大的時候，調度人力就會產生問題，納入責任制的話將會有較大的彈性。

案由三：關於國家安全會議函請核定「國家安全會議諮詢委員統籌調派用車駕駛」為勞動基準法第 84 條之 1 之工作者一案，提請討論。

### 國家安全會議

- 一、本會議諮詢委員為總統在國安事務之重要幕僚，因國安事務範圍廣泛、不分晝夜，且性質機敏，因此諮詢委員工作繁重、機密行程多，臨時緊急國安事件也多，須經常加班和假日出勤。每個諮詢委員辦公室的幕僚人員約 3 至 4 人，諮詢委員位階及待遇比照部長，得邀請相關部會次長會商國安議題，具有一定職權。
- 二、目前機關的正副首長得配置專屬座車，而諮詢委員用車採統籌調派方式辦理，然諮詢委員用車需求並未減少，且具機敏性，而駕駛受限於每月加班工時上限 46 小時限制，相當不便，爰提出本申請案。
- 三、目前駕駛薪資比照技工敘薪標準，每月 3 萬出頭。

### 國家安全會議駕駛勞方代表一

本人任職於國家安全會議 23 年，支持本申請案，方能配合諮詢委員的行程，既然擔任這份職務，就有一定的使命感和責任心。

### 國家安全會議駕駛勞方代表二

本人支持本申請案，原因如下：(一)國家安全會議性質特殊，諮詢委員的行程多為機密性質，不希望太多人知悉，因用車採統籌調派方式，但諮詢委員的行程量不變，因此駕駛與諮詢委員的配合度常受限制。(二)因工時受限，影響薪資，希望在不過勞的前提下，賺取更多的加班費。

---

## 第二階段、委員討論

案由一：關於歐洲在臺商務協會函請核定「離岸風場興建及運作維護之離岸工作從業人員」、「離岸風場興建及運作維護之陸上支援工作從業人員」、「陸域風電業陸上安裝、維修保養與技術支援之工作從業人員」為勞動基準法第 84 條之 1 之工作者一案，提請討論。

### A 委員

對於離岸風場從業人員適用勞動基準法第 84 條之 1 規定較無疑慮，但陸域風電工作人員，持保留態度。

### E 委員

理解離岸風場從業人員有適用勞動基準法第 84 條之 1 規定之需求，但陸域風電工作人員的工時模式與現行法定基準較有差距，建議審慎。

### G 委員

陸域風電工作人員的工作時數較長，建議審慎。

### F 委員

陸域風電工作人員的工作時數較長，建議審慎；另離岸風場從業人員支持通過。

### H 委員

風力發電產業尚於起步階段，如核定風電產業從業人員適用勞動基準法第 84 條之 1 規定，可能使未來加入的從業人員工時較長，建議審慎。

### B 委員

離岸風場從業人員支持通過，但陸域風電人員需要的似乎不是彈性，

而是常態性長時間工作，持保留態度。

### D 委員

理解離岸風場從業人員之工作特性有其特殊工時需求，建議可進一步確明需要工時彈性之合理期間。另陸域風電工作人員部分，建議審慎。

### C 委員

陸域風電工作人員的工作模式與現行法定基準較有差距，較有疑慮。不反對離岸風場從業人員納入適用，但例、休假安排的彈性，建議可進一步確明。

### K 委員

風電產業工作具有整體性，支持無論離岸風場或陸域風電的從業人員均可納入適用，因風電產業勞方技術水準高，相對地較具談判能力，且國外行之有年，建議給予勞資雙方有協商合理工時的彈性。

### J 委員（代理 I 委員）

風力發電產業是個新興產業，有許多歐洲公司與外籍人士參與，相信歐洲公司對於勞工的保護較完善，尤其與會勞方也表達確有工時彈性需求，個人贊成離岸風場或陸域風電的從業人員均可通過。

### 結論

與會代表發言意見將列入會議紀錄，作為政策評估之參考。

**案由二：關於高雄市船舶日用品商業同業公會函請核定「從事國際船舶用品供應補給工作之勞工」為勞動基準法第 84 條之 1 之工作者一案，提請討論。**

### B 委員

申請理由較偏向資方的需求性，但這是一般物流業都會面臨的問題，

對此案持保留意見。

### D 委員

本案申請適用範圍是全臺從事國際船舶用品供應補給工作之所有勞工，雖然申請單位（高雄市船舶日用品商業同業公會）表示其代表全臺業者提出申請，但資料並未呈現其他港口的現況及意見。此外，如適用勞動基準法第 84 條之 1 後，勞雇雙方對於另行約定工作時間等事項之準備及認知，似乎也不充足，宜再補充。

### C 委員

本案申請理由較薄弱，所提客戶端送貨需求期程不確定性的問題，在其他產業也可能有相同的狀況發生。個人對此案持保留態度。

### K 委員

同 B 委員及 C 委員意見，持保留態度。

### J 委員（代理 I 委員）

從實務船舶日用品供應補給的角度，可考慮開放適用勞動基準法第 84 條之 1 規定。在臺灣附近還有其他鄰近的港口，彼此間生意競爭激烈，且船舶一進港即要馬上補齊物資，是無法等待的，如資方申請理由尚有不充足之處，可再行補充。

### A 委員

從工作的即時性也許可以考慮放寬，但臺灣還有基隆港、臺中港、花蓮港等其他商港，是否確實有相同需求？其他商港同業公會意見是否一致？仍有疑慮。相關人員工時安排現狀可以再進一步釐清，或請申請單位再補充。

### E 委員

若納入適用勞動基準法第 84 條之 1，本來勞工可以拿到的加班費，

可能拿不到，持保留意見。

### G 委員

申請理由單僅船期不定期，較為薄弱，持保留態度。

### F 委員

整體來看是為了因應市場競爭而提出申請，如勞資雙方有較具體明確之工時協商方案，個人贊成可以開放。

### H 委員

該行業存在運行已久，所提問題應是既有問題，個人持保留態度。

### 結論

與會代表發言意見將列入會議紀錄，作為政策評估之參考。

**案由三：關於國家安全會議函請核定「國家安全會議諮詢委員統籌調派用車駕駛」為勞動基準法第 84 條之 1 之工作者一案，提請討論。**

### A 委員

支持本案，但有相同需求的機關應該不只一個單位，建議統一處理。

### E 委員

支持本案，因勞工本薪不高，且勞工也願意多賺加班費。

### G 委員

本案建議保留。除申請單位，或許其他單位也有需求，影響層面可能不僅申請單位提出的人數。

### F 委員

與 G 委員意見相同。

### H 委員

本案申請適用對象為國家安全會議諮詢委員的駕駛，應更注重安全，建議保留。

### **B 委員**

不支持本案。

### **D 委員**

建議保留，應先瞭解有相同需求的單位後再行研議。

### **C 委員**

應先瞭解其他單位是否有相同需求，再行研議。又日後私部門也可能要求比照，影響層面可能擴大，建議保留。

### **K 委員**

其他委員的意見都有道理，但因駕駛的薪資不高，基於情感層面是支持通過，建議一併研議行政機關駕駛的敘薪是否可能調整。

### **J 委員（代理 I 委員）**

建議保留，駕駛待遇不高是事實，但不可導果為因。

### **結論**

與會代表發言意見將列入會議紀錄，作為政策評估之參考。

陸、臨時動議：無

柒、散會：下午 5 時