

中華民國一〇九年  
十二月出版

# 海巡

季刊

# 106

海洋委員會海巡署  
Coast Guard Administration  
Ocean Affairs Council

廉潔2020  
微電影節

廉銷反應

勇奪最佳影片



福艦光榮退役 星光恆耀海巡

# 海巡

季刊

《本刊刊名集自孫中山先生墨寶》

## 目次 Contents



02

聚焦動新聞

### Headline News

廉潔2020微電影節比賽：廉潔是優質政府的正能量

資料整理 | 編輯小組 02

守護海疆三十二年 福星艦光榮退役 文 | 黃香婷 圖片提供 | 南部地區機動海巡隊  
最佳敢鬥獎！教測中心防身擒拿術社 激發潛能締造佳績

文、圖 | 陳健儒、魏良軒 11



14

執法雷達站

### Law Enforcement Radar Station

馬祖船艦強勢掃蕩 抽砂陸船無所遁形

文 | 蔡曉蓉、許書智 圖片提供 | 第十海巡隊 14

秋毫不放！遊艇假出遊真走私 海巡破密艙查私菸

文 | 關仲遠 圖片提供 | 第一一岸巡隊署 17

廢船艙間聞異聲 海巡女力擒竊賊

文 | 黃璿璋 圖片提供 | 第五岸巡隊 19

囂張陸船非法捕撈 海巡查扣繩之以法

文 | 吳采芳 圖片提供 | 第三海巡隊 21

團結守護海洋力量 保育富山你我有責

文 | 查俊銘 圖片提供 | 第一三岸巡隊 23



25

海事服務網

### Maritime Service Web

海上軍民聯偵蒐 不明目標無所藏

文 | 柯彥慶 圖片提供 | 第一一岸巡隊 25

新北地方檢察署參訪宜蘭艦 體驗海上執法實務

文 | 沈楷助 圖片提供 | 北部地區機動海巡隊 27

鬼洞尋幽失足墜崖 海巡獲報風火馳援

文 | 牟怡臻 圖片提供 | 第五岸巡隊 29

守住生命 望你平安

文 | 汪旭騰 圖片提供 | 第一一岸巡隊 31

龜困淺灘岸巡相助 野放活動民眾歡送

文 | 薛名偉 圖片提供 | 第九岸巡隊 33



35

海巡人物誌

### People Profile

廉政視窗「抉破」：初心就是我們的燈塔

文 | 王祐希 圖片提供 | 中部分署 35

廉政視窗「廉鎖反應」：拒絕貪欲誘惑 恪守廉能政風

文 | 陳證元 圖片提供 | 南部分署 37

海巡讓愛發光 溫暖身障朋友

文 | 孫國晉 圖片提供 | 第六岸巡隊 38

挑戰3952公尺的日出

文、圖 | 吳雅琪 40



海巡署舉辦「廉潔2020」微電影節，各參賽機關以創意方式詮釋嚴肅艱深的廉政議題，激起廉能風氣與正向能量，本次參賽共計9部作品，南部分署「廉鎖反應」勇奪最佳影片等六獎項，該片亦列為本署廉政教材廣為宣導；福星艦守護我國海疆三十二年，109年10月7日在海巡署艦隊分署分署長謝慶欽、財政部關務署高雄關副關務長陳木榮及歷任艦長共同見證下，移除艦號光榮退伍，未來海巡各艦將延續福星精神，恆耀藍色海疆。

Coast Guard Administration  
Ocean Affairs Council

刊名 | 海巡季刊

出版者 | 海洋委員會海巡署

發行人 | 莊慶達

編輯顧問 | 蔡長孟、許靜芝

總編輯 | 滕永俊

副總編輯 | 程旺順

編輯委員 | 姚洲典、黃肇嘉、王正信

余淡香、孫世亮、黃世賢

王永萍、李莉雅、賴美雲

陳明進、廖德聖、朱英祺

蔡勝利、陳臺光、莊峰欽

蔡順元、方深瀟、陳泰廷

白正暉

主編 | 呂蕙君

執行編輯 | 李佳怡

設計印刷 | 加斌有限公司

電話 | (02)23255500

地址 | 11698臺北市文山區

興隆路3段296號

電話 | (02)22399201轉266716

網址 | www.cga.gov.tw

電子信箱 | km90333@cga.gov.tw

截稿日期 | 每2、5、8、11月份15日

發刊日期 | 每3、6、9及12月份25日

創刊日期 | 中華民國109年3月

出版日期 | 中華民國109年12月25日

出版品統一編號 | 2010900013

定價 | 新臺幣柒拾元整

中華郵政臺北誌字第25號登記為雜誌交寄

展售處 / 五南文化廣場

國家書店松江門市

著作權管理訊息：本書保留所有權利。

欲利用本書全部或部分內容者，須徵求著作財產權人一海洋委員會海巡署同意或書面授權。請洽人事室（電話：02-22399201轉266716）

## CGA Discussion Cloud



43

CGA交流雲

中國大陸抽砂船違法及取締現況

資料整理 | 海巡署巡防組 43

國際海洋治理工作的回顧與展望～以海洋塑膠  
垃圾為例

文、圖 | 吳東明、吳冠明 48

淺談海巡機關執行漁港安檢之船筏評鑑制度

文、圖 | 鍾開沛 60

一封來自大海的瓶中信

文 | 譚曉陽 68

## Counseling Field



71

溫老師園地

員工協助方案（EAP）～一次搞懂行車糾紛的民事  
求償項目

文 | 鉅微管理顧問股份有限公司 71

共同守護 友您真好

文 | 陳怡靜 圖片提供 | 南部分署 73

2020慶雙十：青天白日旗飛揚 朝陽常照佑我邦

文、圖 | 辛克強 75

君在前哨～東部分署眷探處所

文 | 薛文懷 圖片提供 | 東部分署 78

## CGA Hero Photo



80

巡海英雄照

響應國際淨灘日 大家作伙愛地球 編輯小組 80

GENDER有自信 職場真得意 江宜峯 82

## NEWS~

### 反毒微電影「海岸騎士」熱映中

財團法人中國信託反毒教育基金會與海巡署偵防分署為推廣反毒教育，基於公益理念合作拍攝反毒微電影「海岸騎士」，並邀請「我的青春沒在怕」臧芮軒及「多情城市」張哲豪分別擔綱男、女主角，全片動用陸海空攝影手法，呈現海陸攻堅查緝實況，展現海巡署緝毒、反毒決心，請大家踴躍按讚分享！



反毒宣導影片  
「海岸騎士」





## 廉潔2020微電影節比賽：

# 廉潔 是優質政府 的正能量

資料整理 | 編輯小組

海巡署為深耕同仁法紀觀念，活化單位廉能教育，舉辦「廉潔2020」微電影節，鼓勵所屬同仁拍攝貪瀆不法案例、陽光法案、機密維護及風險管理等與廉政議題有關之微電影，並以機關名義參與評選，優勝作品將列為廉政教材廣為宣導。本次微電影節有北部分署的「廉駕」、中部分署「抉破」、南部分署「廉鎖反應」、東部分署「有德之人的快樂」、金馬澎分署「十賭九輸，悔不當初」、東南沙分署「貪心的代價」、艦隊分署「不存在的大餐」、偵防分署「查緝·廉政先鋒」及教育訓練測考中心「肅貪倡廉，潔能防貪」共計9部影片參賽，各參賽機關將艱深的廉政議題，以創意多元的方式呈現，展現亮眼成果。

為擴大宣傳廉政微電影節活動，海巡署首次將各參賽影片藉由網路媒體傳播分享，並設立線上問卷投票系統，有效提高同仁主動收視意願，創造單位討論話題，建立公務機關廉能意識。本署「廉潔2020」微電影評審採二階段評分方式，第一階段評分作業，由本署政風室代表偕同各分署指派評審委

員於109年9月29日召開評審會議；第二階段評分作業，採對外公開評選，將各參賽影片上架至本署官方YOUTUBE頻道，於10月19日至10月31日進行網路票選活動，合計觀看影片次數達4萬563次，線上投票參加人次計3,864次。評選結果以網路官方頻道觀看次數併同評審委員評分選出最佳影片獎；另線上問卷投票票數併同評審委員評分選出最佳導演獎、最佳攝影獎、最佳劇本獎、最佳笑果獎、最佳男主角獎、最佳女主角獎、最佳男配角獎、最佳女配角獎及最佳服裝設計獎等獎項。

本次參賽影片網路競爭激烈，每部作品與演員精湛的演技也讓觀眾印象深刻，為把得獎榮耀獻給各參賽機關與同仁，本署於109年12月3日舉行「廉潔2020」微電影節頒獎典禮，由海巡署署長莊慶達頒獎，並與各獎項得主、單位代表共同合影留念，藉此鼓勵同仁發揮創意與團隊合作精神。本署最佳影片「廉鎖反應」列為廉政宣導教材，讓廉政風氣的正能量，激起各單位打擊貪腐之心，撐起國家社會的高優質政府形象。

（資料來源：海巡署全球資訊網及海巡署政風室提供）

# 廉潔2020微電影節參賽作品



片名：廉駕

參賽機關：北部分署

劇情大綱：海巡人員柯穎蚬因為一場意外的車禍，欠下鉅額賠償金，遂提供船舶雷達位置協助黑道走私牛肉，涉犯刑法洩密罪、貪污治罪條例違背職務收受賄賂罪被關進大牢而悔不當初。

片名：抉破

參賽機關：中部分署

劇情大綱：即將退伍的情報科科員祐希帶著新上任的學妹文櫻，追查以手機提供私梟海上勤務時間及位置的內鬼，追查過程中甚至遭不明來電威脅，但兩人仍鏗而不捨，查出幕後黑手建沅涉犯刑法洩密罪、貪污治罪條例主管或監督事務圖利罪，經過一場激烈的混戰，最後成功完成任務，但文櫻卻發現真相不只是檯面上這麼簡單。



片名：廉鎖反應

參賽機關：南部分署

劇情大綱：承佑是一名前途看好的海巡人員，卻因家中遭逢一連串的變故，需要龐大金錢周轉，鋌而走險與私梟勾結，走私毒品遭緝獲，違反貪污治罪條例違背職務收受賄賂罪被判決有罪，家人雖自責但一切已無法挽回。





# 廉潔2020微電影節參賽作品...

片名：有德之人的快樂

參賽機關：東部分署

劇情大綱：海巡人員志明於安檢所執勤時，發現欲出海之漁民持非本人之船員手冊，深怕同意其出海將違反刑法公文書登載不實罪而予以勸誡，後因偷拍執勤表協助私梟犯罪，涉犯刑法洩密罪及貪污治罪條例違背職務收受賄賂罪等罪嫌而銀鐐入獄，在後悔莫及之際，才一覺醒來驚覺是南柯一夢。



片名：十賭九輸，悔不當初

參賽機關：金馬澎分署

劇情大綱：海巡人員阿強因沉迷地下簽賭而四處借錢，隨著賭債越滾越大，被債主追得喘不過氣的阿強為償還債務，竟侵占留置人員保管櫃裡的現金而涉犯貪污治罪條例職務侵占罪，經深切反省，決定自首並接受應有之懲罰。



片名：貪心的代價

參賽機關：東南沙分署

劇情大綱：小逸承辦採購業務，卻與廠商過從甚密，遭套取招標案機密，又因一時貪念接受賄賂，涉犯刑法洩密罪、貪污治罪條例違背職務收受賄賂罪等罪嫌，並違反公務員廉政倫理規範，最後在良心的譴責下選擇接受法律的制裁。





### 片名：不存在的大餐

參賽機關：艦隊分署

劇情大綱：學弟阿毛承辦伙食費核銷業務，一日學長瑋哥將核銷項目名為同仁端午節加菜，實為長官用來送禮的「南非皇家頂級大鮑魚禮盒」發票交予阿毛辦理核銷，阿毛深怕若一味盲從前輩所言，可能涉犯刑法公文書登載不實罪及貪污治罪條例利用職務上機會詐取財物罪等罪嫌，因此決定拒絕瑋哥。

### 片名：查緝·廉政先鋒

參賽機關：偵防分署

劇情大綱：新進偵查員小葉在執行查緝毒品過程，依公務員廉政倫理規範及海岸巡防機關人員與特定對象接觸交往及涉足不妥當場所規定與諮詢人員會面，順利掌握毒販情資並偵破，但小葉於逮捕過程，毒販為求脫罪竟試圖行賄小葉的學長熊爺，所幸熊爺斷然拒絕金錢誘惑，成功將毒販繩之以法。



### 片名：肅貪倡廉，潔能防貪

參賽機關：教育訓練測考中心

劇情大綱：某安檢所所長，平時對所內同仁及地方漁民之餽贈總是來者不拒，不僅偏袒送禮的同仁調整休假及勤務編排，更利用職務之便，讓漁船不經安全檢查放關入港，而涉犯刑法公文書登載不實、貪污治罪條例違背職務收受賄賂等罪嫌，並違反公務員廉政倫理規範，後遭政風人員約談調查。



▼ 莊署長與各獎項得主共同合影，提振廉政風氣正能量



▲ 「廉潔2020」微電影節評審會議情形



▲ 署長頒發「最佳影片獎」給南部分署

## 廉潔2020～得獎名單

- 一、最佳影片獎：南部分署「廉鎖反應」
- 二、最佳導演獎：導演李建鋒（南部分署「廉鎖反應」）
- 三、最佳攝影獎：攝影陳柔諭（南部分署「廉鎖反應」）
- 四、最佳劇本獎：編劇倪翊剴（中部分署「抉破」）
- 五、最佳笑果獎：演員李建鋒（南部分署「廉鎖反應」）
- 六、最佳男主角獎：演員王祐希（中部分署「抉破」）
- 七、最佳女主角獎：演員邱文櫻（中部分署「抉破」）
- 八、最佳男配角獎：演員林建沅（中部分署「抉破」）
- 九、最佳女配角獎：演員陳憶萍（南部分署「廉鎖反應」）
- 十、最佳服裝設計獎：服裝設計陳證元（南部分署「廉鎖反應」）





# 守護海疆三十二年

## 福星艦 光榮退役

文 | 黃香婷 圖片提供 | 南部地區機動海巡隊

海巡署艦隊分署南部地區機動海巡隊福星艦，走過30餘年海上馳騁的歲月，109年10月7日在艦隊分署分署長謝慶欽、財政部關務署高雄關副關務長陳木榮及歷任艦長共同見證下，以白色油漆將艦名及艦號移除，並在桅杆國旗緩緩降下後，象徵守護海疆數十載的福星艦正式光榮退役。

福星艦為荷蘭威爾頓·費吉諾船廠所建造，自民國77年8月20日舉行首航典禮後開始服勤，原隸屬於財政部關稅總局高雄關，負責南部海域巡緝任務；於89年海巡署成立時，隨同移撥至行政院海岸巡防署海洋巡防總局（現改制為海巡署艦隊分署），福星艦服役期間執行各項海域治安、維護漁權、救生救難、海洋保育及海洋事務等五大核心任務，多次圓滿達成任務，獲得輝煌績效。



▲艦隊分署謝分署長及財政部關務署高雄關陳副關務長以白色油漆將福星艦名移除



▲福星艦巡禮



▲福星艦名牌交接儀式



▲艦隊分署謝分署長、財政部關務署高雄關陳副關務長及福星艦歷任艦長與福星艦同仁合影

各項績效中最受社會矚目案件有二，其一為91年5月25日中華航空CI-611號班機於澎湖目斗嶼北方發生嚴重空難，機上乘客及機組人員共計225人均不幸罹難，福星艦受命馳往救援，總計打撈接駁15具罹難大體；其二為92年臺灣正逢「嚴重急性呼吸道症候群（SARS）」疫情期間，爆發初期因醫學對相關病徵等資訊瞭解有限，造成人心惶惶、聞SARS色變，福星艦兩度受命馳援澎湖地區載

▼福星艦降旗儀式



運SARS病患後送返臺就醫，當時3名病患因連日高燒不退，經確認感染SARS，由於離島醫療資源嚴重不足，僅1間負壓病房，故須立即後送臺灣本島接受治療，惟當時無任何飛機或船隻可供搭乘，福星艦接獲任務後，全艦人員著全套防護衣，冒著高度感染風險，兩度馳援澎湖協助將病患緊急後送高雄榮民總醫院就醫，並於完成艱鉅任務後，漏夜進行全船人員及清艙消毒作業。



▲福星艦接駁SARS病患返抵高雄港



▲福星艦偕同巡防艇自東沙島接駁受傷綠蠵龜



▲福星艦查獲「春○祥號」漁船走私毒品案

▼隊長敖曼偉、艦長呂家富、輪機長吳尊凱  
接待美國海岸防衛隊貴賓合影





除海難救護案件外，福星艦在海域執法也著有成效，多次查獲走私農漁產品、未稅菸品及大批毒品等，其中於80年6月5日查獲「雷○納」貨輪走私15萬9,000條未稅洋菸，市價高達六千多萬元；另101年1月31日正值農曆春節期間，南部地區毒梟利用高雄籍「春○祥」號漁船欲走私毒品入境牟利，福星艦及其他巡防艦艇於海上部署伺機攔檢，總計查獲171公斤愷他命，為福星艦移撥海巡署後查獲之最大宗毒品案。

福星艦守衛我國海疆三十餘載，不僅是打擊海上犯罪的利器，更是海上救援的尖兵，如今圓滿完成任務光榮退役，但他英勇的事蹟與身影，定會常駐海巡同仁心中，我們也將延續福星艦的精神繼續捍衛海疆。

(本文作者目前任職於艦隊分署南部地區機動海巡隊)

▼落日下，福星艦光榮退役



▲艦長呂家富向日本海上保安廳貴賓介紹艇上設備



海巡e新聞





# 最佳敢鬥獎！

## 教測中心防身擒拿術社 激發潛能締造佳績

文、圖 | 陳健儒、魏良軒

為增進海巡人員強健體魄，強化教育班隊同仁各項體技專長，教育訓練測考中心（以下簡稱本中心）創立「防身擒拿術」社團，成員對象以本中心熱愛防身擒拿術運動同仁及各學資班隊學員共同參與。防身擒拿術社係結合海巡綜合體技訓練，著重摔倒技、關節技、絞技、寢技、手部打擊技及腿部打擊技等六大技術訓練，目的在於「實用」及「有效」，秉持「紮實」及「無劇本」對練，循序漸進培養防身技能，俾利同仁未來在基層單位遇突發狀況時能即時應處。

▼教測中心防身擒拿術社秉持紮實及無劇本之技擊訓練





▲ 2020全國總統盃桑搏總會錦標賽教練團體與參賽選手合影（圖片由全國桑搏總會提供）

本中心「防身擒拿術社」於108年10月16日創社，主要推廣起源於俄羅斯運動競技－桑搏（Sambo）。桑搏源自於俄羅斯，為東歐地區盛行的技擊運動，區分為運動桑搏（Sport Sambo）及戰鬥桑搏（Combat Sambo）兩大類，比柔道更具備手、腳技擊時多種動作技巧，係綜合人類傳統求生自衛格鬥武術，融合多項武術技藝，相較於大眾耳熟能詳的柔道重摔及寢技、跆拳道重腳踢、空手道重手擊，桑搏則是融合所有武術的優點，集於一身。目前在中華民國桑搏總會及中華民國桑搏協會的推動下，逐漸成為國內新熱門的技擊運動，更被亞運及世大運列為正式競賽項目之一。

為鼓勵同仁參加技擊運動，防身擒拿術社迄今已舉行3次成果發表示範賽，在分組競技時，結合受訓學員平時所學之體戰技能，磨練完戰經驗。今年防身擒拿術社參加11月8日中華民國桑搏總會於臺北市立石牌國民中學舉辦之「2020全國總統盃桑搏總會錦標賽」，由本中心主任石大誠擔任領隊（隊伍名稱：至善隊），並邀請來自俄羅斯的陳宇龍老師為參加比賽的隊員集訓，傳授桑搏（Sambo）技巧。「至善隊」歷經1週集訓後，首次登場參加全國性比賽，當日參賽隊伍包含刑事警察局、鐵路警察局、保一總隊、保二總隊、保安警察竹科中隊、嘉義市柔道委員會、臺北市立大學及

▼ 錦標賽開幕盛況



▼ 桑搏總會錦標賽裁判與本中心教官合影



民間多個技擊研習隊伍共計15隊約80人參賽，每場競技5分鐘，領先差8分（對戰時得分區分為1、2、4分）或時間結束時分數較多者為獲勝。本次「至善隊」參賽項目為社會男女混合團體組，選手們各個盡心盡力，預判分析對手慣性，發揮練習成果，在與各方好手精彩的較勁下，首次出賽即突破重

圍，獲得「季軍」成績，並取得「最佳敢鬥獎」榮耀。

本中心志在提倡同仁培養正當休閒運動，增進個人體魄激發潛能，協助同仁紓解壓力調劑身心。曾在社團示範賽中獲得第一名成績的周少偉社員回憶道：「當初聽聞教測中心要成立防身擒拿術社，相當感興趣，在加入社團後，一切從簡單的護身倒法開始學起，進而學習簡單技法，在對桑搏有基本認識及實際運用後，才驚覺只要小小的技巧，就真的可以讓人如同電影般，施展出帥氣的武打姿勢，很感謝防身擒拿術社，讓大家互相學習精進」。本次透過參加全國賽事活動，與來自軍、警、柔道、武術及學校的菁英選手，相互切磋精進，為彼此單位爭取最高榮譽，締造佳績。

（本文作者目前任職於教育訓練測考中心教官科）



▲集訓時由俄羅斯的陳宇龍老師指導海巡同仁桑搏技巧



海巡e新聞

▼全國桑搏總會邱理事長頒發「第三名」獎盃，並與領隊石主任及至善隊選手共同合影





▼抽砂船泊靠福澳港



# 馬祖船艦強勢掃蕩 抽砂陸船無所遁形

文 | 蔡曉蓉、許書智 圖片提供 | 第十海巡隊

鑑於馬祖旅遊旺季期間，發生遊客數次將搭乘飛機或交通船時拍攝之海上抽砂船照片，公開張貼於社群網站，引發網友關注及熱烈討論，部分民眾因此受到誤導。為釐清事實真相，以正視聽，艦隊分署第十（馬祖）海巡隊針對馬祖地區適用之規定，以下作完整說明：由於馬祖地區距離中國大陸非常近，因此不適用臺灣本島禁止水域12浬、限制水域24浬之劃分。馬祖地區所採用的「禁止（限制）水域」是依據臺灣地區與大陸地區人民關係條例第29條第2項由國防部所公告之範圍，該範圍係指禁止水域4,000公尺、限制水域6,000公尺。對他國來說，禁止（限制）水域就是「領海」與「鄰接

區」的概念，只要進入這個範圍他國就有權行使公權力，禁止其他國家船隻在這個範圍內從事違法行為。據此，近日在馬祖周邊海域出沒的抽砂船團，皆是在我方禁、限制水域外的航道，並非民眾所認知的抽砂船「包圍」或大舉進入我方海域之行為。

▼巡護九號噴水驅離越界砂石船

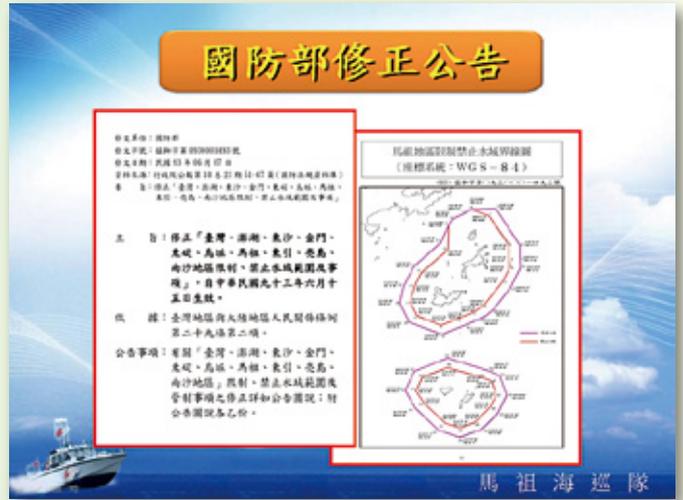


▲金門艦驅離越界砂石船情形





▲海巡人員迅速登檢取締



▲國防部公告之「馬祖地區限制禁止水域範圍」

為有效遏制陸船越界行為，艦隊分署於109年9月派遣「金門艦」及「巡護九號」分赴馬祖海域協勤，並運用船艦噴水設備，強勢驅離越界之大陸砂石船。又第十海巡隊審慎評估海上轄區治安狀況，彈性編排勤務，加強重點海域巡邏，規劃攻勢勤務強力執法，於10月3日調派南竿隊部之10037艇、新造多功能CP艇及莒光分隊3578艇，聯合直屬船隊「巡護九號」實施夜間海上擴大威力掃蕩勤務。當

晚23時許，第十一巡防區指揮部人員在雷情系統鎖定一艘可疑目標進入南竿禁、限制水域，遂立即通報線上巡邏船艇赴現場查看。在海巡船艇抵達南竿鐵板外海2.1浬處時，發現一艘大陸籍「無船名」抽砂船（以下稱「無」船）正在進行抽砂作業，海巡隊員立即進行全程蒐證，並由三艇共10名執勤人員登檢，迅速控制該船，當場逮捕船上11名大陸籍船員，併船押回南竿福澳港偵辦。



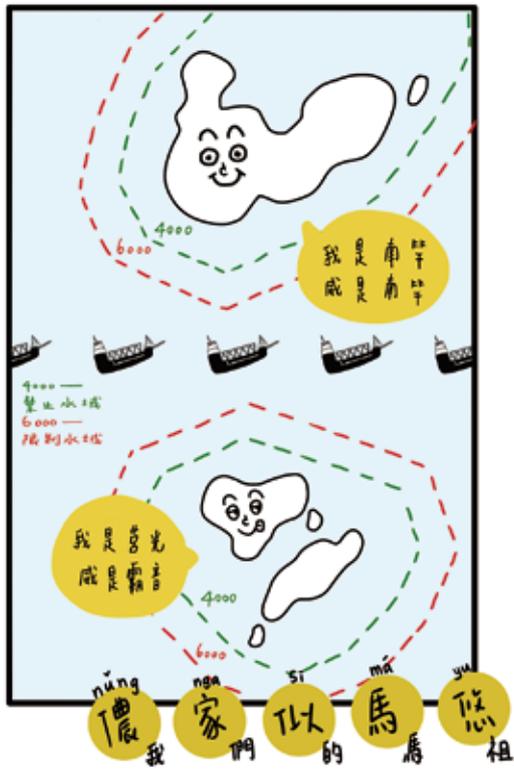
▲環資局人員進行大陸船舶消毒作業



▲卸砂1,800公噸回填養灘，維護國土資源



### 第十(馬祖)海巡隊



▲海巡人員著防疫裝備進行偵訊筆錄

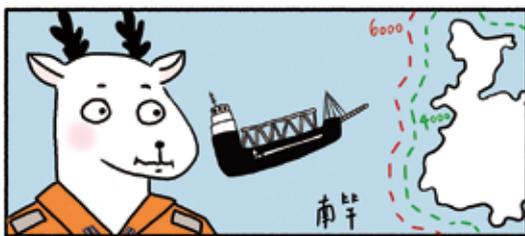
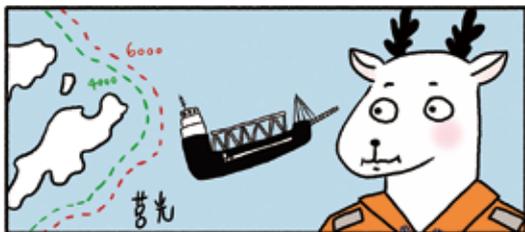


▲衛福局人員進行檢體採樣情形筆錄

時值嚴防COVID-19、非洲豬瘟與牛結節疹疫情期間，為確保防疫安全無漏洞，海巡人員採最高規格防疫措施，經嚴格檢查船上各艙後，未發現有豬肉、牛肉等相關製品；涉案人員由第十海巡隊先進行初步消毒及量測體溫，並發給口罩佩戴。10月4日凌晨1時許，由巡護九號、10037艇、3578艇及多功能CP艇共同將「無」船押返南竿福澳港，並於返港前先至馬祖港外海卸砂約1,800公噸回填養灘。「無」船卸砂後停泊於南竿福澳港，由連江縣環境資源局人員針對船舶實施消毒；衛生福利局獲報後亦迅速派遣人員對11名陸籍船員進行消毒、體溫量測及檢體採樣，均未發現有體溫過高現象，檢驗結果呈陰性反應，無感染新冠肺炎情事。

本案涉案人員於製作偵訊筆錄後，送往金馬澎分署第十岸巡隊留置，俟14日隔離期滿後，再依入出國移民法、臺灣地區與大陸地區人民關係條例及刑法加重竊盜罪移送連江地方檢察署偵辦。海巡署對於大陸船舶越界捕魚及抽砂相關違法行為，基於守護國土、維護海洋資源、保障漁民權益及海上作業安全責無旁貸，並要求所屬落實勤務執行，嚴格執法，絕不寬容。在此呼籲漁民若有發現不法情事，請撥打「118」海巡報案專線，海巡署將立即派員前往處理。

(本文作者目前任職於艦隊分署第十海巡隊)



### 第十(馬祖)海巡隊

▲第十海巡隊宣導~瞭解馬祖地區適用之禁止(限制)水域範圍

▼本案共計查獲622餘箱私菸，市價逾新臺幣2,177萬元



# 秋毫不放！ 遊艇假出遊真走私 海巡破密艙查私菸

文 | 關仲遠 圖片提供 | 第一一岸巡隊

鑑於秋節前夕，民生物資及農漁畜產品需求量大增，且亞洲各國陸續爆發「非洲豬瘟」疫情，為防止走私行為影響國內經濟及危害國人身體健康，南部分署第一一岸巡隊針對岸際可疑人車及易走私等重點區域，加強巡查；另各漁港安檢所也針對進出港船筏強化執檢作為，嚴防不法份子趁隙走私牟取暴利，杜絕疫病入侵。

109年8月24日17時許，海巡署第六巡防區指揮部發現1艘可疑目標，從外海航向安平漁港，經雷達操作員研判航跡可疑，遂通報相關單位完成岸、海勤務部署；南部分署第一一岸巡隊安平漁港安檢所安檢人員嚴陣以待，俟目標進港後，展開加強安檢作為。查該船為獅子山共和國籍「YI-XING（翊○）」遊艇，於8月20日10時10分自安平漁港安檢

▼遊艇密艙內夾藏私菸



▼移除駕駛臺下方密艙隔板後，發現有電扇及散裝菸品等物品





所報備出港，船載人員計臺籍船長許○福等4員，表示前往南方海域釣魚，然該船出港已達4日之久，超過一般遊艇休閒垂釣之出海天數。

「翊」船進港後，安平漁港安檢所安檢人員登船檢查，於「翊」船後艙間發現2袋乾淨衣物，與一般船艙用之碎布料不同，經詢問船員表示該衣物係用來清潔船上油污使用，研判異常。遂前往其他艙間檢查及空間比對，發現駕駛臺前方第3艙與機艙間仍有部分空間無法查看，研判可能有藏匿人員之疑慮，即針對駕駛臺木櫃實施檢查，並於左側木櫃內發現大量船用雜物堆置，逐一移出後，即見一白色乾淨之泡棉墊，因堆放雜物處均會有灰塵及污漬，察覺可疑態樣，且船員神色異常，故針對該處加強查察。經掀起泡棉墊後發現下方隔板處有切割痕跡且螺絲呈現新穎狀態，其中有一顆為半鎖狀況，安檢所立即增派查艙專精小組攜帶查艙工具登船協助檢查工作，並將隔板拆除後，發現內有4支黑色電風扇及左側少量散裝不明菸品，遂將其移除後查獲大量未稅菸品一批。經清點香菸品牌及數量後，計有金橋等4種品牌合計622箱又1條（31

萬1,010包），市價逾新臺幣2,177萬元，係為本（109）年度破獲最大宗之遊艇走私香菸案。

私梟利用各種管道偽裝走私菸品，意圖矇混牟利，然而走私菸品不僅影響國內市場經濟，更危害國人健康至鉅，未來海巡署將持續結合檢、警、調、海關、漁政及衛生等單位，全力執行走私查緝工作，積極維護社會安全及經濟穩定。呼籲國人切勿購買來路不明菸品，如發現不法情事，可隨時撥打海巡「118」報案專線，檢舉不法活動，期借全民的力量，為社會治安盡一份心力。

（本文作者目前任職於南部分署第一一岸巡隊安平漁港安檢所）



▲海巡人員從遊艇密艙內搬出大量私菸



▼ 徐員於甲板上與竊賊對峙，並等待支援人力抵達



▲ 鹽埔安檢所安檢士徐雅茹（右）與林品錡（左）機警擒賊，保障漁民財產安全

## 廢船艙間聞異聲 海巡女力擒竊賊

文 | 黃璿璋 圖片提供 | 第五岸巡隊

109年10月10日早上6時，正逢雙十國慶，南部分署第五岸巡隊鹽埔安檢所安檢士徐雅茹與安檢士林品錡相互檢整服儀及裝備，精神抖擻地升上所內國旗後，即騎乘巡邏機車前往鹽埔漁港實施港區巡查。由於本（109）年9月6日遭逢火燒事故的「金○昇號」漁船（以下稱「金」船）暫泊於本港第12號碼頭等待報廢，爰安檢所同仁巡經此處時，均會留神查看，慎防油污或污染物質外洩。此時，本當寂靜無聲的「金」船艙間突然傳出鏗鏘敲擊聲，兩人察覺有異，立即巡視「金」船四周，果然發現一部機車停於碼頭左側，且機車腳踏板上放置一只裝廢棄五金的麻布袋，研判應為竊賊伺機闖入「金」船行竊，為慎防不法情事發生，遂登船實施檢查。

船上竊賊發覺海巡人員登檢後，立即停止敲擊動作，屏息躲藏於艙間。由於竊賊行蹤未明，為防遭遇突襲，林員即通報留守主管知悉，並致電屏東縣政府警察局東港分局與龍派出所請求支援。為防竊賊趁隙脫逃，隨即於船舷實施警戒，就在徐員逐一巡查各艙間時，赫然於機艙內發現竊賊蹤跡，予以厲聲嚇阻，該竊賊眼見行跡敗露，遂躬身於艙內竄逃。因「金」船船體曾遭受火焚，內部結構已變形受損，艙間交雜的鋼筋與雜物使緝捕過程添加幾分驚險，然徐員憑藉執檢經驗，巧妙地掌握船舶空間配置，將竊賊引至上甲板船橋，令其進退兩難。起初竊賊不願配合，除手握工具與徐員對峙外，更誣稱為修繕人員企圖矇混海巡人員，但徐員絲毫不為所惑，機警等待支援人力到場馳援。



安檢所小隊長黃璿璋率備勤同仁與興龍派出所線上巡邏員警抵達現場後，竊賊見優勢警力已至，遂配合地放下手上工具束手就擒，由警方押解至興龍派出所實施偵訊，另致電「金」船船主告知船舶遭竊案情，請船主前往協助調查。由於罪證確鑿，竊賊對其犯行均坦承不諱，頻頻致歉求情，並表示以為國慶連假期間，漁港的巡邏警力較為薄弱，遂生歹念，闖入廢棄漁船偷取五金電纜變賣，豈料甫得手即為海巡人員人贓俱獲。「金」船船主到場後，確認贓物均竊自「金」船，並考量竊賊年近七旬，願意不予追究；然小惡亦惡，竊賊行為已觸犯

刑法竊盜罪，屬非告訴乃論，仍依法移送屏東地方檢察署偵辦。

本次擅闖漁船犯下竊盜案之賊，即是心存僥倖，自認國慶連假期間巡邏警網較為薄弱，故登船行竊，即遇鹽埔安檢所兩名女性安檢士英勇擒賊，因妄圖小利卻面臨相關刑責，實在得不償失。本案感謝轄內興龍派出所的鼎力奧援，得以第一時間逮捕竊賊，保障漁民財產安全。海巡署同仁執法態度堅定，不畏艱難貫徹海巡精神，為海域治安、打擊犯罪克盡全力。

(本文作者目前任職於南部分署第五岸巡隊鹽埔安檢所)



▲海巡人員巡視港內待報廢之「金○昇號」漁船



▲海巡人員與派出所警員共同逮捕竊賊



▲竊賊趁機盜取船上之廢五金



▲竊賊機車上放置一只裝廢棄五金的麻布袋

▼於苗栗通霄外海33浬處，鎖定1艘大陸漁船越界非法捕魚



▲海巡隊PP10035艇及中機隊金門艦，以優勢艦艇能量登檢情形

# 囂張陸船非法捕撈 海巡查扣繩之以法

文 | 吳采芳 圖片提供 | 第三海巡隊

109年9月3日晚間22時許，艦隊分署第三（臺中）海巡隊接獲海巡署第四巡防區指揮部通報，於苗栗通霄外海33浬處，有大陸漁船出沒，須派艇前往查處。第三海巡隊獲報後，立即派遣PP10035巡防艇馳赴現場，同時通報中部地區機動海巡隊「金門艦」增援。PP10035艇抵達通霄外海33浬處（24°31N、120°04E、領海基線外18浬），發現1艘中國大陸籍越界作業漁船，經登檢確認該陸船為「閩○漁06○○3號」（以下稱「閩」船），係於9月1日12時，自福建省石獅市祥芝港出港，清查船上計有大陸籍船長陳○明等11人，船上漁獲約300公斤，非法越界捕魚事實明確，爰依據違反臺灣地區與大陸地區人民關係條例第32條及施行細則第42條移送法辦，全數漁獲依法海拋。



▲海巡隊員成功登檢控制「閩」船



「閩」船由第三海巡隊PP10035艇與中部地區機動海巡隊金門艦等2艘巡防艦艇，共同將該船押返臺中港海巡基地碼頭偵辦。由於當前嚴重特殊傳染性肺炎與非洲豬瘟疫情國際間仍有升溫趨勢，為嚴謹做好所有防疫措施，返隊後即通報相關單位協助，以防疫病入侵。本案扣留大陸籍船員初步量測體溫均正常，另清艙時發現船上有2公斤豬肉（製）品，即通報農委會動植物防疫檢疫局臺中分局臺中港檢疫站及中部分署第三岸巡隊派員至海巡隊基地碼頭實施全面消毒工作，所查扣之肉品全數交由防檢局人員帶回檢驗，杜絕疫病境外移入。

本次查扣陸船過程中，一名海巡隊員不慎跌倒，導致身上多處擦挫傷，該員忍痛執行任務，後經送醫檢查，所幸無生命危險，該員已返家休養。第三海巡隊表示：「防疫期間為確保執勤同仁安全，登檢扣留時均要求同仁做好相關防疫措施，對於留置大陸漁民的處所亦強化隔間及通風等設備，避免發生群聚感染，成為防疫破口，完備留置調查等事宜」。海上查緝工作不易，同仁發揮捨我其誰的精神，日夜巡守臺灣海域，呼籲民眾若發現海上任何不法，請撥打海巡報案專線118（臺中海巡隊電話：04-26572782），或透過臺灣區漁業廣播電臺通報，海巡署將立即調派線上艇趕往查處。

（本文作者目前任職於艦隊分署第三海巡隊）



▲「閩」船非法捕撈漁獲約300公斤



▲船上非法漁獲均依法海拋



▲經清艙後發現船上有約2公斤豬肉品



▲農委會動植物防疫檢疫局臺中分局臺中港檢疫站及中部分署第三岸巡隊派員至碼頭實施全面消毒作業



# 團結守護海洋力量 保育富山你我有責

文 | 查俊銘 圖片提供 | 第一三岸巡隊

「富山」位於臺東杉原，早年在東部稱作「杉原海水浴場」，因有豐沛的海洋資源及漁產，是東部都蘭灣南端的熱門景點。早期富山因過度捕撈，使海域生態破壞殆盡，當地自然環境已不復以往，故當地社區居民便發起「保育海岸資源—永續發展」的理念，於民國94至95年期間邀請臺東縣政府偕同海岸巡防署海岸巡防總局東部地區巡防局（現今為海洋委員會海巡署東部分署）共同維護潮間帶資源，以保障生態永續發展。

109年10月18日東部分署第一三岸巡隊司法小隊執行現地踏勘時，當場查獲2名民眾以釣竿方式違規採捕保育區之水產動植物，經詢查後將相關違規事證，依法函送臺東縣政府裁處新臺幣1萬元以上至3萬元以下罰鍰。歷年來在臺東縣政府、東部分署第一三岸巡隊及當地居民的共同努力下，堅定保育信念，勸導無數違規遊客，執法取締絕不寬貸。至今「富山漁業資源保育區」已成為人人知曉的觀光景點，保育區內的導覽解說，更是適合親子同遊的親海活動。



海洋保育需全民參與，呼籲民眾在忘情欣賞漸層海色與珊瑚礁美景的同時，配合保育區內守則，不再肆意危害海洋生物及破壞環境生態，臺灣是塊寶貴的資源地，永續經營從你我做起。

（本文作者目前任職於東部分署第一三岸巡隊勤務分隊司法小隊）



▲保育區內有民眾違規釣魚情形



▲第一三岸巡隊司法小隊進行巡查時，當場查獲2民眾違規採捕



▲採捕漁獲已全數放回富山保育區



# 海上軍民聯偵蒐 不明目標無所藏

文 | 柯彥慶 圖片提供 | 第一一岸巡隊

自102年本國琉球籍廣大興28號漁船於臺菲海域臨接區發生海上喋血案後，海巡署與海軍司令部便有著密不可分之關係，「漁民在哪裡、海巡就在哪裡」、「海巡護漁民、海軍挺海巡」等口號應運而生，不再僅是外島運補任務等合作關係，更肩負護漁警戒之重要責任。復於105年5月20日前海軍司令部副司令李仲威先生接任行政院海岸巡防署署長期間，推動海軍大成雷達資訊交流；108年2月13日榮膺海洋委員會主任委員期間推動海巡艦艇平戰轉換機制等作為，再再提昇雙方緊密且饒不可分之關係。

鑑於臺海情勢詭譎多變，從釣魚臺列嶼正名及南沙太平島、礁之爭均可顯見各方勢力覬覦本國領土，並試圖矮化臺灣主權及縮減經濟海域。中央為強化海上目標識別，建立全民皆軍，落實指管通資

情監偵，爰海軍司令部祭出「中華民國籍漁船目標通報暨獎勵作法」，並由海軍艦隊指揮部各地區艦、戰隊落實執行，凡本國籍漁船於各海域從事海上捕撈作業或航行（經）期間，傳報臺灣周邊海域外國（含中國大陸）軍艦、公務船舶、情報船及科研船舶等，由漁民拍攝照片，並通報目標船艦位置（如經緯度）、舷號（或船名）、艦（船）型，成功協助海軍完成不明目標辨識，將依目標傳報類型核發獎金。提供獎勵金區分三種：1.距離臺灣本島24浬內發現中國軍艦可領取新臺幣3萬元；2.一般中國公務船舶、其他國籍軍艦（含公務或科研船舶）可領取2萬元；3.若在24浬外，發現外國（含中國大陸）軍艦、公務船、科研船舶等，可領取1萬元獎勵金。「捍衛海疆 人人有責」期可藉前開獎勵，成就重賞之下必有勇夫之翼。



▲海軍242戰隊現任戰隊長楊才斌上校(右)拜會海巡興達安檢所副所長柯彥慶(左)，透過雙方合作交流，強化政策溝通與橫向聯繫

海軍司令部艦隊指揮部124艦隊242戰隊為落實上開做法，特由該戰隊上校戰隊長定期至南部地區各重要漁港拜會友軍單位，並瞭解各地漁民作業習性及海域等資訊。109年10月16日該戰隊新任戰隊長楊才斌上校因對雙方合作政策相當支持，且重視廣大漁友部偵之效，爰蒞臨南部分署第一一岸巡隊興達安檢所瞭解本港船筏之種類、性質及動態，俾利艦隊指揮部將資訊鍵入大數據資料庫彙整分析，掌握海上目標位置，規劃海軍艦、戰隊任務派遣，強化海軍及海巡之橫向聯繫。身為國家安全團隊一分子，理當大力協助並配合執行該項政策，針對轄內漁港主管機關、各區漁會及廣大漁友加強宣導，以維臺海之穩定及安全。

(本文作者目前任職於南部分署第一一岸巡隊興達漁港安檢所)



▼海軍242戰隊前戰隊長宋修國上校蒞臨興達安檢所，瞭解當地漁民作業習性及海域資訊

## 海上目標通傳報

### 需要你來相通報

中華民國籍漁船-目標通(傳)報暨獎勵作法

- 步驟一：海上發現共、外軍艦、公務船舶，馬上電話聯繫承辦人：  
一二四艦隊情報官 孫榮斌上尉  
0922200715、07-5816434
  - 步驟二：告知下列事項
    1. 所在位置
    2. 目標舷號(或船名)
    3. 目標大約在你的方位距離
    4. 顏色
  - 步驟三：拍照
  - 步驟四：靠港後傳照片
- 完成上述步驟後，就會有專人聯繫，協助獎金申請喔!



照片小秘訣：照片要清晰(目標的舷號、外觀、裝備或具體特徵)然後要看的出來是在漁船上拍的唷!

海上目標通(傳)報目標獎金核發標準表

項次	船舶種類	獎勵區分		備考
		24浬以內	24浬以外至通報範圍	
1	中國大陸軍用艦船	核發獎金30000元	核發獎金10000元	國軍在緊急或特殊情況下，漁船主動協助國軍海上不明目標通(傳)報者，依獎勵區分獎金加倍獎勵，以激勵本國籍漁船之配合度。
2	中國大陸公務船舶	核發獎金20000元	核發獎金10000元	
3	他國籍軍用艦船	核發獎金20000元	核發獎金10000元	
4	他國籍公務船舶	核發獎金20000元	核發獎金10000元	
5	他國籍科研船舶	核發獎金20000元	核發獎金10000元	

▲海軍司令部祭出「中華民國籍漁船目標通傳報暨獎勵作法」



▲新北地檢貴賓於宜蘭艦甲板上合影留念

# 新北地方檢察署 參訪宜蘭艦



# 體驗海上執法實務

文 | 沈楷勛 圖片提供 | 北部地區機動海巡隊

109年10月6日及7日，新北地方檢察署王檢察長率各級檢察官及所屬同仁等貴賓蒞臨臺北港海巡基地參觀「宜蘭艦」，並隨宜蘭艦出海動態參訪，體驗海上執法實務。為使活動順利進行，各項準備作業自宜蘭艦前一航次西北海域巡邏勤務結束後，艦上隊員立即投入船體清潔及船上各部檢整作業。此外，為因應本次動態出航參訪，在安全準備上，預先商借備齊足量救生衣置於貴賓座椅處。活動前，由艦長及大副針對各項整備事宜預先檢視，以確保活動順遂。

活動當日，宜蘭艦同仁為迎接兩日的活動，各司其職進行最後整備，針對艙內環境與動線加強清潔，各解說站看板及裝備已預先備便，並陳列直升機落艦信號手（LSE）的制式服裝、直升機輪擋鉤鍊及飛行甲板輔降燈號等設施，另將宜蘭艦平時的執法利器「強力水砲」進行暖機測試。10月6日上午10時，艦隊分署吳金河副分署長及陳泗川副分署長偕同新北地方檢察署王檢察長等約100位同仁，揭開活動序幕。首先引導貴賓至北部地區機動海巡隊禮堂，講解兩日活動流程簡報，並交換紀念品；



在儀程完畢後至碼頭宜蘭艦艦艙位置合影留念，隨後登艦出航，正式展開動態參訪活動。

貴賓登艦前，由6位禮賓梯侍行迎賓禮儀；登艦後，隨即由宜蘭艦同仁說明登艦安全須知與解說救生衣穿著示範，隨後引導至駕駛臺及飛行甲板進行參觀，從海巡隊員細心講解與導覽過程中，漸漸使參訪人員認識海巡工作環境，體驗海上執法實務。其中，宜蘭艦的強力水砲操演，雖然無法讓貴賓實境觀摩驅離大陸漁船之過程，爰藉由強力水砲之射擊演練及解說，展現海巡艦艇之嚇阻能量，亦對艦隊分署大型艦海上護漁勤務增添一份認識。每當宜蘭艦執行西北海域巡邏勤務時，即是善用強力水柱之威力，針對越界大陸漁船進行驅離，以捍衛我國漁民作業權益。除此之外，在參訪期間，因臺北港外海海象風力達到6至7級、陣風9級，隨艦出航動態參訪也讓大家體會海巡同仁執行海上勤務之艱辛；頂浪時的乘風破浪，航程期間的顛簸搖擺，無不令人感到印象深刻。



▲在飛行甲板上由直升機落艦信號手進行勤務示範

海巡署各項犯罪查緝工作，高度仰賴檢察體系之指揮與調度，而海巡同仁執法實務上之配合與協助，係為我國打擊犯罪及治安工作重要的一環。藉由本次的參訪活動，期能使新北地方檢察署貴賓充分體驗海巡署艦隊分署大型艦同仁海上執法工作實務，增進彼此間的認識與瞭解，培養跨機關之合作默契，共同為我國海域治安及打擊犯罪貢獻一份心力。

（本文作者目前任職於艦隊分署北部地區機動海巡隊）

▼體驗宜蘭艦強力水砲的威力



# 鬼洞尋幽 失足墜崖 海巡獲報 風火馳援



文 | 牟怡臻 圖片提供 | 第五岸巡隊

高雄柴山鬼洞曲徑通幽，有著獨特的天然海蝕洞穴與珊瑚礁岩，加上遼闊的西子灣海域映照著夕陽餘暉，山海相連，形成遠離城市喧囂的天然秘境。今年世界各國因應嚴重特殊傳染性肺炎疫情，邊境防疫措施均從嚴管制，在出國旅遊不易的情形下，國人休閒焦點逐漸由國外旅行轉為國內觀光，而南部地區鬧中取靜的「柴山鬼洞」也因此吸引了許多遊客的目光，紛紛前往踏青尋幽。

南部分署第五岸巡隊一港口安檢所位於高雄市鼓山區，因轄區涵蓋高雄港、中山大學、西子灣及鼓山漁港，屬大高雄地區觀光熱點，每逢假日總車水馬龍，旅客如織，熙攘的人潮也伴隨著各類事故案件頻仍；而鄰哨柴山安檢所位於柴山大道旁的山海交界處，如同柴山之眼，戍守滬濱，嚴防各類不法情事發生。

109年9月12日下午14時，一港口安檢所同仁正實施教育訓練課程，由所長許錦文授課，並帶隊前往柴山小徑實施現地踏勘。正當同仁專心聆聽所長解說轄區特性及地形地貌時，一通來自高雄市政府消防局第二救災救護大隊鼓山分隊的呼叫：「柴山鬼洞附近礁岩有兩名男性民眾受困，其中一員傷勢嚴重，急需救援！」。許所長立即暫停課程，通報海巡署第七巡防區指揮部後，即通知鄰哨柴山安檢所副所長楊崇聖整裝率隊支援。人命關天，救援行動勢如風火，頃刻間海巡與消防人員已抵達柴山鬼洞平臺集結，臨時編組救援任務小隊，隨即利用衛星定位搜尋，發現受困民眾位置在柴山鬼洞岸際，



▲在峭壁石縫中發現待援的兩名受困民眾，並實施初步包紮評估



經現場評估發現岸際礁岩石壁陡峭崎嶇，部份路段甚至位於海濱，救援難度高，須循沿岸涉水攀爬礁岩行動。

經任務小隊一番搜索後，於峭壁旁的珊瑚礁石縫中發現仰躺待援的兩名受困民眾，經評估傷患意識清楚，立即由一港口安檢所許所長安撫傷患情緒，並由消防人員實施初步檢傷。由於墜崖地點位處山海交界處，後送路程更顯崎嶇難行，該處不僅救護車無法到達，連海巡艇也無法靠近。於是任務小隊毅然決然以擔架固定，採徒手接駁方式將傷患送出。這段三百公尺的後送路線，行如漫漫長路、舉步維艱，救援人員同心齊步走在海水及膝的銳利礁岩上，經過一番跋涉後，終於成功將傷患抬返柴山鬼洞平臺，隨即由救護車後送醫療。

據瞭解該兩名民眾久慕柴山鬼洞風景秀麗，而無視告示牌警告標語，在無嚮導引領下擅闖秘境尋幽，更為了拍攝美景，徒手險登懸崖峭壁，造成不慎失足意外。本次搜救案件，有賴平時與轄內警消單位的綿密聯繫、互通有無，在接獲救生救難任務

時，得以臨陣編組、風火馳援，保障民眾生命財產安全。在此也提醒大家，全臺各地依山傍水的秘境多不勝數，然泰半均屬尚未開放之自然景觀區，無設立相關安全措施，呼籲民眾切勿擅自進入，以免發生危險事故。

(本文作者目前任職於南部分署第五岸巡隊一港口安檢所)



▲將受困民眾以擔架固定，並由救援人員徒手接駁後送

▼救援人員謹慎地涉水走在海水及膝的礁岩上



▲成功將傷患抬返柴山鬼洞平臺，由救護車後送醫療



# 守住生命 望你平安

文 | 汪旭騰 圖片提供 | 第一一岸巡隊

109年10月16日下午擔任彌陀漁港安檢所守望勤務的我，用望遠鏡巡查港區、岸際時，發現港區南堤沙灘有一對男女行為異常，於是我立即通報值班人員：「學長！學長！我發現南堤沙灘有一對男女行為異常，要不要派人過去瞭解一下？」。當下副所長及安檢人員收到值班回報後，立即前往現場瞭解狀況，發現木棧道旁沙灘有1男1女正步行往海中前進，當下安檢人員隨即大喊遏止，但兩人仍充耳不聞繼續前行。安檢人員見情勢緊急，立刻朝兩人方向狂奔，當靠近時發現兩人身上捆绑著同一條繩索，於是便毫不猶豫地將女方那頭繩索解開，強行帶回岸際，另將另一名男性勸離上岸，及時阻止憾事發生。



平安地將這對尋短情侶帶回岸際後，副所長遂查看兩人傷勢，僅手部有些微擦傷，由現場安檢人員協助安撫兩人情緒，待警消單位抵達現場後，將民眾送往國軍高雄總醫院岡山分院就醫。本次救援案件，經詢問當事人得知係因工作不順遂才萌生輕生念頭。為防範未然，遂致電民眾家屬，告知今日事發經過，目前人員均安，也請家屬利用時間多傾聽、關懷，以免輕生案件再度發生。當日本所綜合勤教時，幹部再次向同仁說明救援案件經過，並討論處置過程的優、缺點，大家一致認為守望人員有即時查看岸際人、車動態，發現可疑立即通報協處，救回寶貴生命，實為同仁之榜樣。同時，大家也深刻瞭解到身為海巡人員應建立當責的態度，把握處置案件的第一時效。

經過這次的救援案件，我學習到了一課，那就是「生命的可貴」，世界上許多東西都是可以用金錢來衡量，但唯獨「生命」是無價的，且沒有任何東西可以取代，如諾貝爾說：「生命，那是自然付給人們去雕琢的寶石」，這句話的意思是說每個人的生命都是自然賦予你的寶藏，自然給了你琢磨生命的權利，所以就要去珍惜、珍愛它！

(本文作者目前任職於南部分署第一一岸巡隊  
彌陀漁港安檢所)

**勇敢求救 就有希望**

生命線**1995**

張老師專線**1980**

衛福部諮詢安心專線：  
**1925** (依舊愛我)



▲安撫民眾情緒，阻止憾事發生



▲及時挽救寶貴生命，由救護車將兩人後送就醫



# 龜困淺灘岸巡相助 野放活動民眾歡送

文 | 薛名偉 圖片提供 | 第九岸巡隊

109年9月5日下午5時許海巡署第十二巡防區指揮部接獲民眾118通報：「於金門縣烈嶼鄉西北方的中墩沙灘，發現一隻擱淺海龜，請本署協助處

理」。第十二巡防區立即派遣金馬澎分署第九岸巡隊第三（精誠）機動巡邏站線上巡邏組前往查看，並通報金門縣政府建設處漁牧科、金門縣野生動物救援暨保育協會及金門縣水產試驗所協助處置。

► 巡邏站隊員協助海龜保濕情形





第九岸巡隊第三機動巡邏站線上巡邏組馳赴現場救援，看著擱淺在沙灘上不斷拍動著前肢的海龜，海巡人員立即以濕毛巾覆蓋海龜身體，並持續澆水保持濕潤。隨後動保會及水試所人員到場後，研判擱淺海龜是世界自然保護聯盟列為瀕危物種的綠蠟龜，初步檢查身體並無任何外傷，可能是因為稍早漲潮時，來小金門周遭海域觀光，因迷途關係來不及在退潮前返回海上的家，而擱淺沙灘中。因救援當下正值海灘退潮之際，加上這隻海龜是成體公龜身長約80公分、寬約55公分，要協助牠返回海上，恐怕是項大工程，最後在各單位評估下決定把綠蠟龜先留在金門，順便做做健康檢查，待符合野放標準後再進行野放。

經過動保會及水試所人員長達47天的悉心照顧，10月23日下午，在金門縣成功海灘舉辦野放活動，由金門縣政府秘書長陳朝金帶領金門縣正義國小全校師生、當地鄉親參與。起初，當一行人將海龜移至沙灘上準備野放時，海龜在沙灘上停頓了許久，似乎是在感謝大家這段期間的照顧，最後在海巡人員的戒護及鄉親的目送下，返回大海的懷抱。

身為地球村的一員，維護生態資源尊重自然生命是每一位公民應善盡的責任與義務，透過這次野放海龜的活動，讓金門鄉親與學校師生參與其中，以行動守護海洋生命，並讓下一代把海洋興國的理念深植於心，守護海洋生生不息的活力。呼籲民眾如果在岸際發現海龜擱淺或誤捕，應立即撥打海巡報案專線「118」通報，千萬不要將海龜直接放回海中，避免動物（因受傷、生病等情況）反覆嗆水，導致死亡。

（本文作者目前任職於金馬澎分署第九岸巡隊第二組）



▲金門縣政府秘書長陳朝金帶領國小師生及鄉親參與海龜野放活動

▼將擱淺的海龜運送回大金門安置





▲購物商場的人真的很多～挑戰演員「無恥度」的演出



▲第一次拍打鬥戲，很多角度要拍，但還好攝影師玄煜很專業（危險動作請勿模仿）

# 廉政視窗「挾破」： 初心就是我們的燈塔

文 | 王祐希 圖片提供 | 中部分署

「你有沒有興趣代表中部分署，參加海巡署的廉政微電影比賽？」那時中部分署督察科科長問我的時候，雖然我毫不猶豫地答應，但其實我沒什麼把握，因為非就讀相關科系出身，又沒有正式學習過影片拍攝和剪輯手法，當下只想著肯做、肯學沒有什麼克服不了的。由於各方面經驗的不足，工作團隊在籌備的過程中，盡可能以不耽誤勤務及休假的前提下進行拍攝，精簡人員的妝容及場地變換，嘗試在劇本及演技上卯足全力，希望「挾破」可以成為大家記憶中的一隅，進而把廉政的精神深入己心。因此，在故事的發想上，我們捨去了往常聚焦在犯罪嫌疑人的苦衷，將影片的重心扣緊海巡人員偵查犯罪的決心，並帶入劇中主角的自白：「他或

許是我們曾經共患難的夥伴，但只要我們知道了，就要追查到底！」這就是我們想要傳達的理念—別忘了自己最重要的初心。因為現實中的誘惑及困難，容易令人迷失，而初心就是我們的燈塔，只要還記得它，它就能在旅途中指引正確的方向。

這群初出茅廬的工作團隊，拍攝的過程中肯定會充滿挑戰，為了畫面需要，我們選擇臨近的購物商場進行拍攝，每當在眾目睽睽下演戲，感受到身旁民



▲正在製作假血跟傷口的我們，全靠我們化妝師聖美親自操刀



▲其實一開始劇本設定是我腳中彈，但後來發現中彈還要跑去救人真的不合理，只好再次重拍（松村中彈表情真的很到位）

眾的視線時，最難跨越的是尷尬不自在的自己，必須假裝鎮定揣摩角色的心境，然後自然的演出，真不是一件容易的事。但詮釋角色的形象僅僅是個開始，因為沒有學習過相關攝影技巧，在拍完第一次腳本後，才發現許多畫面銜接的很僵硬，像硬是把兩個不同時空的人放在一起對話。於是我們重新取景、剪輯，又遇到故事片長、演員外型等時空因素改變，導致畫面前後不一等情況，就這樣不斷重複拍攝剪片的過程。回想整個影片的製作期，最讓我頭痛的是「劇本」，總覺得影片呈現的味道（整體感）不對，但卻說不上來問題在哪，隨著截止日期剩不到一個月，整體拍攝進度嚴重卡關，我一度想放棄比賽。直到有次休假時，從女朋友的建議中，得到最重要的突破關鍵即是「劇情的合理性」以及「情緒的連貫跟堆疊」，最後才呈現出現在大家所看到的「抉破」。

這次拍攝微電影「抉破」最辛苦的是我的工作夥伴，他們陪著我搏命演出，百分百的為影片付出，真的非常感謝。也感謝中部分署的長官對我們的支持及信任，過程中給我們絕對的發揮空間，這

樣的信任對創作者來說是無比的榮幸。最後，要感謝所有給予我們支持的觀眾，無論比賽是否獲獎，謝謝你們觀看了我們投注心血製作的影片，一同將初心立為廉政信念的燈塔，與政府共同肅貪打造優質的服務機關。

（本文作者目前任職於中部分署第三岸巡隊）



中部分署廉政微電影  
「抉破」

▼與編劇翊剴一起討論劇情，讓故事完美呈現



▼飾演反派的惡魔角色，與善良的天使對抗



▲男主角最後抵擋不過惡魔的利誘

# 廉政視窗「廉鎖反應」： 拒絕貪欲誘惑 恪守廉能政風

文 | 陳證元 圖片提供 | 南部分署

海巡署為深耕公務機關廉政倫理觀念，藉由鼓勵各分署（中心）拍攝廉政微電影，同時開放網路票選活動，讓嚴肅的廉政題材透過網路媒體宣傳，提高影片收視率，強化同仁廉政倫理知識，避免誤觸法網，發揮實質預警功效。

本次「廉潔2020」微電影節，南部分署由督察科李建鋒專員負責籌劃微電影「廉鎖反應」拍攝事宜，因考量劇情需要，特別向樹人醫護管理專科學校專借用醫療教學場地，提升整體拍攝效果；人員部分因作業期程有限，即遴選先前拍攝過108年度廉政微電影「惡魔白吐司」幕前（後）人員參與，減少新團隊的磨合期，快速定位腳本方向與劇組分工。

在電影中，我飾演利誘男主角的「惡魔」，與善良的天使對抗，目的是慫恿男主角接受私梟賄賂。起初男主角不願意接受賄款，我便不斷利用男主角心中的弱點去說服他，而迫於家庭負債已經逼

得男主角走投無路，再加上親人病情不斷惡化的困境下，最後抵擋不過惡魔的利誘，讓他收了私梟賄款，成了公職人員最壞的示範，以致故事結局男主角終究難逃廉政法網與私梟雙雙伏法。

飾演反派角色慫恿男主角的過程中，讓我瞭解到所有的事情都是環環相扣，在從事公職的這條路上，充斥著許多誘惑，我們只能秉持著「不願貪、不必貪、不能貪、不敢貪」的原則邁步前行，雖不能一夕致富，但至少衣食無虞，倘因一時貪念而受牢獄之災，家中親人將頓失依靠，惟有「依法行政、謹慎自持、杜絕貪腐」這條路才能走得長遠平順，也期望自己能樹立良好榜樣，提升機關廉潔形象。

（本文作者目前任職於南部分署第五岸巡隊鹽埔安檢所）



南部分署廉政微電影「廉鎖反應」



# 海巡讓愛發光 溫暖身障朋友

文 | 孫國晉 圖片提供 | 第六岸巡隊

世界上沒有「十全十美」的人，每個人都必須面對不同的困境與挑戰，然而有些人一出生身體就有了殘缺，很難可以跟普通人一樣，選擇自己人生志願的方向，在我們看似垂手可得的事物，對他們來說都是種奢求。現代年輕人對於從軍都有著強烈的排斥感，然而從自己所認識（接觸過）的幾位男性身心障礙者當中，瞭解到他們也有著從軍報效國家的偉大夢想，但礙於先天上身體的殘缺，只能想像軍人的生活及營區模樣；為幫助身心障礙者們實現這小小夢想，南部分署第六岸巡隊特別邀請身心障礙團體「財團法人屏東基督教勝利之家」到海巡加祿堂營區體驗一日海巡生活，從雙方交流互動中體悟生命的意義，同時也創造彼此之間美好的回憶。



▲在枋寮漁港情人橋上開心合影

本次體驗活動地點選在設有無障礙設施的枋寮安檢所及加祿堂營區，使身心障礙的夥伴在活動的過程中能更加安全便利。活動當日，我們於枋寮漁港等待來自勝利之家的訪客們，從他們興高采烈緩緩走下巴士開始，每一位海巡人員掛上笑容熱情迎接，因他們行動較不方便，所以身旁都會有位社工協助照顧。活動一開始由本隊心輔人員及安檢所同仁以遊戲互動方式介紹海巡工作，並輪流操作望遠鏡、金屬探測器及探刺耙等裝備，體驗海巡日常安檢工作。接著跟隨海巡人員的引導，一同認識枋寮漁港，看著他們踏著緩慢的步伐走上情人橋，臉上掛著滿滿的笑容，此刻我們的心也跟著幸福了。

中午用餐時刻來到了加祿堂營區體驗部隊用餐方式，一起享用美味的午餐感受團體生活氣氛，這

次伙房人員也特別精心挑選食材，將料理烹煮得較柔軟，使他們能更好入口享用。下午的活動，由園藝治療師何佳樺老師帶領我們共同製作療癒小物「馬賽克門掛」，藉由互動的過程學習助人的價值及體會一顆真誠的心，整場活動充滿了大家的歡笑聲，每個人都洋溢著溫暖的笑容。

透過邀請身心障礙團體參與體驗海巡活動，不僅促進同仁對於工作的自我認同感，更幫助身障朋友實現夢想豐富人生。平時在生活中，我們除了給予身障朋友鼓勵與幫助之外，最重要的是相互尊重與關懷，發揮自己的愛心，讓愛的種子散布到世界的每個角落。此刻，海巡營區也充滿著愛與溫暖，而這就是2020年擁有最難忘且美好的記憶。

(本文作者目前任職南部分署第六岸巡隊第二組)



▲由安檢所人員講解裝備操作方式



▲手作療癒小物，開心留下美好回憶





▼迎接3,952公尺日出合影  
(圖片由林育正提供)

# 挑戰 3,952公尺的日出

文、圖 | 吳雅琪

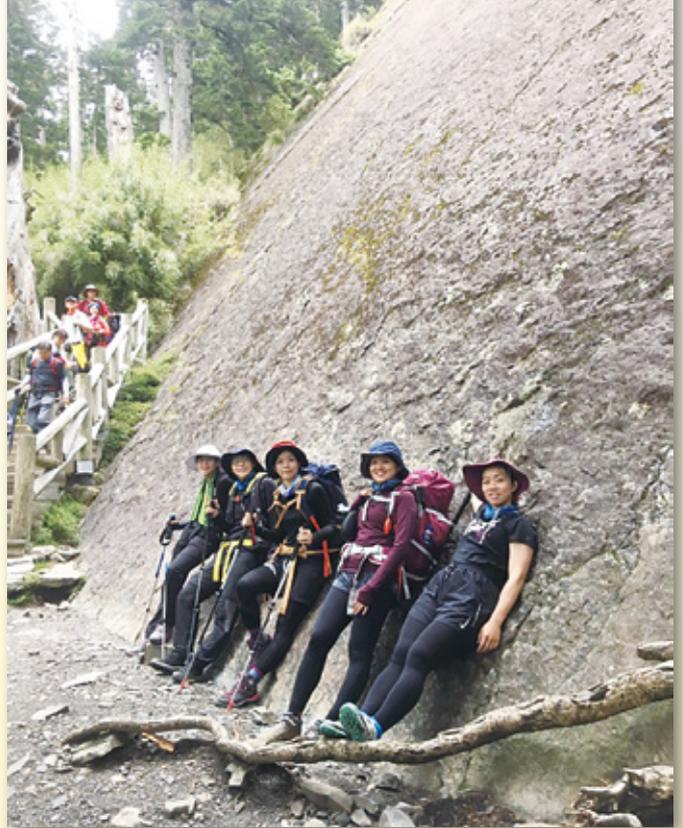
「今天的自己要比昨天更好，人生就是不斷地挑戰自我」這句話是我從軍校畢業後，投入海巡職涯給自己的期勉。今年是我服役的第七年，因為有著一群熱愛挑戰和運動的海巡夥伴，讓我得以在職涯動態不安的這年，完成登玉山的夢想，也開啟人生中的第一座百岳。



▲在登山口前大合影留念

首先，先介紹這群熱血的好夥伴：怡纓、佳怡是我一畢業分發到嘉義第四海岸巡防總隊（現今為第四岸巡隊）就認識的老朋友，依辰、宇美是在受訓時認識的好同學，陳婷則是支援「小小海巡體驗營」的好隊輔；但海巡人生繞了一圈，因為來到署部和分署本部服務，讓我們再次相聚在一起。回想今年七月，我們這群女生組成了「海巡玉山攻頂團」，並在行前決定要穿著橘操攻頂，把海巡精神帶到臺灣第一高峰。但是「登玉山」可不是一覺醒來就可以站在山頂，登山是一項極富挑戰且充滿危險性的運動，要能克服「高山症」順利攻頂，仰賴地是事前準備和充足的體能訓練，彼此為了跟上團隊的步伐，不願意成為攻頂的拖油瓶，也開始展開為期兩個月的自主體能訓練，平日在營區樓梯負重訓練或是長跑增進心肺強度，週末則到近郊山區增

▼ 依靠大峭壁暫作休息



▼ 海巡玉山攻頂團抵達排雲山莊





強腳力，互相勉勵，就像平常在工作時，作為彼此生活的燈塔，再忙再累也看得到指引。

時間快轉來到登玉山的這天早上，山上氣溫是嘴裡可以呵出白氣的微涼，聚集在登山口的我們略顯緊張，因為進了登山口，就開啟這次的挑戰。在登山口拍了團體合照後，開始第一天8.5公里的爬山路程，平時已經做過鍛鍊的我們，在高山氧氣稀薄的情況下，也不免氣喘吁吁；還有上上下下的登山路徑，持續增加著雙腳的疲憊。幸好，有同伴的加油打氣，互相扶持不斷地往上走。走在高聳的峭壁間，也不斷在思考，這段路如同人生一樣，有時候路很難走，但只要往前邁進，難走的路總會結束；有時候遇到些坎很難跨越，無法靠自己力量完成，那也要勇於接受幫助，用團體的力量奮力地跨過每道難關。

一轉眼也來到最後的第82號棧道，聳立在前方的紅褐色建築物是我們攻頂前的中繼站「排雲山莊」，歷經五個小時的努力，全員平安順利抵達。隔天，我們為了能夠穿著海巡制服與太陽一起照亮玉山頂峰，天色未亮我們就趕緊往主峰攻頂，最後這段路完全體會到「行百里者半九十」的意涵，完成攻頂最後的那段路是最困難的，抬頭就可以看見前方登山客的頭燈，但卻好像永遠都追不到，無止盡的上坡加上高山的寒風刺骨，只能仰賴心中為了完成登頂夢想的渴望，繼續努力走下去。在日出前，我們也終於順利攻頂，亮橘色的我們，配著3,952公尺視角的日出，留下人生最值得紀念的這天，海巡的生涯中，能與這些夥伴一起完成許多不同的挑戰，是在人生路上走更長、更遠、更有夢想的基石。

（本文作者目前任職於偵防分署科技鑑識科）

▼登上玉山主峰基石攻頂紀念





# 中國大陸抽砂船違法 及取締現況

資料整理 | 海巡署巡防組

## 壹、情勢分析

近年來因中國大陸基礎建設及公共工程需求逐年增加，使中國大陸砂石供不應求，市場價格不斷攀升，大批抽砂船趁勢而起，違法盜採海砂，使海床加深，海底地形改變，不僅破壞海洋環境，影響魚、蝦、蟹、貝類及珊瑚等底棲生物生存，因而造成自然生態劇烈改變，導致岸際海砂下滑填補流失海床，使海岸線逐漸倒退，造成國土流失。鑑此，中國大陸已全面禁止沿近海抽採海砂，並訂定採取海砂相關法令規範，以避免負面影響持續擴大。

早期因廈門興建翔安國際機場，需要大量海砂填海造陸，中國大陸抽砂船便以金廈間海域為主要採砂地點，但隨著機場完工及多年開採後，海砂資源逐漸枯竭，且因含泥量過高，不適合土木工程使用，金廈海域採砂在失去經濟效益及鄰近市場後，抽砂船逐漸轉往其他富含海砂資源海域採砂，其中又以位居大陸閩江口外之馬祖南竿、莒光西側海域，與位於澎湖七美島西南方之臺灣灘海域，盜砂情形最為嚴重，並已造成馬祖、澎湖海域環境及自然生態影響，甚至造成海纜、軍事方面之威脅。



## 貳、海域狀況及適用法令

### 一、馬祖海域

#### (一) 海域狀況

馬祖南竿、莒光海域鄰近砂源豐富的閩江口，中國大陸為保護海洋環境，雖劃設近岸禁止採砂線，設置合法採砂區，但因市場需求量大，海砂利潤豐厚，致違法盜砂情形嚴重，中國大陸執法船除自行規劃專案取締任務外<sup>1</sup>，並持續與我方辦理兩岸協同執法，共同打擊違法抽砂船，維護海洋環境。

#### (二) 適用法令

馬祖及金門皆因距離中國大陸很近，目前內政部尚未公告領海基線，執法範圍係依《臺灣地區與大陸地區人民關係條例（以下簡稱兩岸條例）》由國防部公告劃定之禁止、限制水域為主，分別距岸四千及六千公尺，然而馬祖南竿、莒光間仍有約六千公尺水道位於限制水域外，除為中國大陸船舶進出福州的重要航道外，航道及其西側連接至中國大陸合法採砂區間海域，近期每日聚集上百艘中國大陸抽砂船違法盜砂。

#### (三) 執行成效

近兩年海巡署於馬祖禁止、限制水域內已取締中國大陸抽砂船驅離567艘，並查扣6艘抽砂船、海砂6,500立方公尺，其中4艘由法院依《刑法》第321條加重竊盜罪判決定讞，處有期徒刑6至11個月，沒收罰金及拍賣繳納國庫金額高達新臺幣1億4,980萬元；另1艘則依《臺灣地區與大陸地區人民關係條

例》裁罰700萬元，並持續查扣移由司法機關偵審中，並與中國大陸執法船持續辦理兩岸協同執法，雙方共同取締違法抽砂船，維護馬祖海域海洋環境。

### 二、臺灣灘海域

#### (一) 海域狀況

南淺漁場（臺灣淺堆）為澎湖最大傳統漁場，又名臺灣（淺）灘，地處臺灣海峽西南側，位於澎湖七美嶼西南方30浬外，海域內寒、暖海流交匯，富含豐富生物與非生物資源，並為魚類重要繁殖水域，臺灣灘由福建省東山島向東延伸到海峽中部，再向東北延伸至澎湖，面積約為8,800平方公里，大約為臺灣本島面積（36,000平方公里）的四分之一，水深最淺為8.6米、最深為40米，擁有豐富的海砂資源，近年因大陸沿近海禁止採砂，抽砂船逐漸轉移至該海域作業。

#### (二) 適用法令

臺灣灘海域已超出《兩岸條例》規範之禁止、限制水域範圍，但屬於兩岸高度重疊之專屬經濟海域，具有高度政治敏感性，惟為能有效遏止大陸抽砂船違法作業問題，108年經國安會及行政院召開跨部會議研商，決議協同陸方嚴正執法，雖經聯繫陸方未獲正面回應，海巡署亦於同年10月24日依《中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法》第18條故意損害天然資源及破壞自然生態罪，查扣中國大陸抽、運砂船各1艘，並獲法院判決定讞，28名船員分判處5至6個月有期徒刑，船舶沒收並進行拍賣。

1. 「『掃頑除疾』再顯成效，福州海事局單日查獲4艘非法采運砂船」，福建海事，<https://mp.weixin.qq.com/s/BVzuBOimPhB4GGBCiiVeqA>。

### （三）執行成效

本（109）年持續部署大型巡防艦加強取締，統計1至10月已於澎湖海域驅離抽、運砂船3,391艘次，並於6月3日及7月30日再次專案查扣「海航5679號」及「海盛877號」抽砂船，共計查獲大陸籍船員18人、海砂約700立方公尺，兩船同樣獲判有罪，船員判處5至7個月有期徒刑，船舶沒收。

## 參、中國大陸取締抽砂現況

### 一、法令規範

中國大陸視海砂為重要礦產資源之一，抽砂船除需取得船舶及船員相關出海證書外，合法抽採海砂還需依《礦產資源法》及《海域使用管理法》取得「採礦許可證」與「海域使用權證書」，違法開採海砂者，同樣處以刑罰及行政罰，且中國大陸海

砂採礦權係以固定年限及開採海砂總量為公開標售條件，以市場化方式進行拍賣，並應符合《礦產資源法》及其配套法規，以保護海洋生態、環境和海洋設施為前提，由政府部門統一進行規劃。

### 二、開放抽砂情形

因應近年中國大陸經濟快速發展，海洋填海造陸工程海砂使用需求大增，中國大陸官方為促進沿海地區經濟發展，個案開放部分海域開採海砂，如廈門新建翔安機場，福建省公告「廈門新機場建設海砂開採工程」<sup>2</sup>，於福建省廈門灣口東南方30公里（金門南方20公里）劃定採砂區域；另為建設福州市琅岐島特色海洋經濟園、長樂國際機場擴建工程及元洪國際食品產業園等，福州市政府公告「福州市海域採砂用海規劃」<sup>3</sup>，於閩江口川石島東側的「閩江口礦產與能源區」內劃定海砂開採區。



2. 「廈門新機場建設海砂開採工程環境影響報告書」，國家海洋局第三海洋研究所，<https://wenku.baidu.com/view/e2faed7d7c1cfad6195fa79b.html>。
3. 「未來需海砂1.04億方 福州新批500萬方海砂作建設用砂」，每日頭條，<https://kknews.cc/news/mj94ovz.html#.XcU1dnyKRO8.lineme>。



### 三、取締情形

據中國海洋報指出，近年來福建省檢察機關就打擊盜採海砂犯罪，聯合福建省漁業、海警等部門查處盜採海砂行為110起，其中批准逮捕12起案件33人，提起公訴16件32人。<sup>4</sup>另自本（109）年9月22日針對違法抽砂辦理「掃頑除疾」專案取締工作以來，已查扣違法抽、運砂船17艘、行政罰鍰人民幣103.85萬元<sup>5</sup>，惟由前開中國大陸開放合法採砂區與海巡署近年於金門、馬祖取締違法盜砂情勢顯示，非法大陸抽砂船以合法採區作為掩護，且獲利遠大於處罰，致不法抽砂船一再鋌而走險，於兩岸交界水域進行非法盜砂，尤以馬祖及臺灣灘海域近年最為嚴重。

### 肆、問題與對策

配合強化取締專案行動，海巡署除持續強力驅離抽、運砂船外，為能連續查扣違法船舶，遏阻違法盜砂情勢，行政院已召開數次跨部會議，針對下列問題擬定因應對策如下：

#### 一、扣留抽砂船停泊船席

為能連續查扣違法船舶，發揮嚇阻力，除現有馬祖、臺灣灘扣留之抽、運砂船外，經協調相關機關，短期尚可停泊馬祖福澳港2艘，興達港及高雄港3艘船席，未來長期亦將海巡署公務船及查扣船舶停泊需求，納入交通部國際商港建設計畫，增建專用碼頭，並於查扣違法船舶移送偵審後，建請法院速審速決，以利接續查扣。

### 二、提高裁罰力度

就法律上罰則而言，增加有期徒刑宣判刑期，剝奪抽砂船員自由，可提高船員違法盜砂嚇阻力，而提高罰金或行政罰鍰額度，與沒收船舶、抽砂機具後，船東需另外增資購買新船，具財產損害之懲罰，同樣可增加其犯罪成本，使違法抽砂業者無利可圖，自可有效阻卻違法盜砂行為。基此，考量現行海域盜砂係依《刑法》竊盜罪或《專屬經濟海域及大陸礁層法》第18條，處五年以下有期徒刑、拘役或併科五千萬以下罰金，刑度過輕，除由司法機關依法重懲重罰外，已由內政部與經濟部同步針對《專屬經濟海域及大陸礁層法》第18條及《土石採取法》第36條修法，增列採砂加重罪刑條款，增加盜砂者可處一年以上、七年以下有期徒刑，得併科八千萬以下罰金。

### 三、沒收船舶處置方式

（一）違法船舶沒收後，政府須負擔船舶保管責任，增加人力成本，並排擠商、漁港營運碼頭，增加停泊保管費用，還需擔心防颱期間致生二次傷害，大幅損耗政府行政資源，目前船舶後續處置方案包括「拍（變）賣」、「移作靶船」、「留作公用」、「人工魚礁」及「海洋棄置」等，其優缺點分析如下：

1. 拍（變）賣優點為加速處置時效，船席周轉期間縮短，有利執法機關接連查緝扣船，並可降低保管成本及災害風險（尤其颱風季節），增加國庫收入；惟不排除轉賣回中國原業主，再從事盜砂。

4. 「福建嚴懲海洋環境損害犯罪」，中國海洋報（中國海洋在線），<http://www.oceanol.com/fazhi/201903/18/c85706.html>。

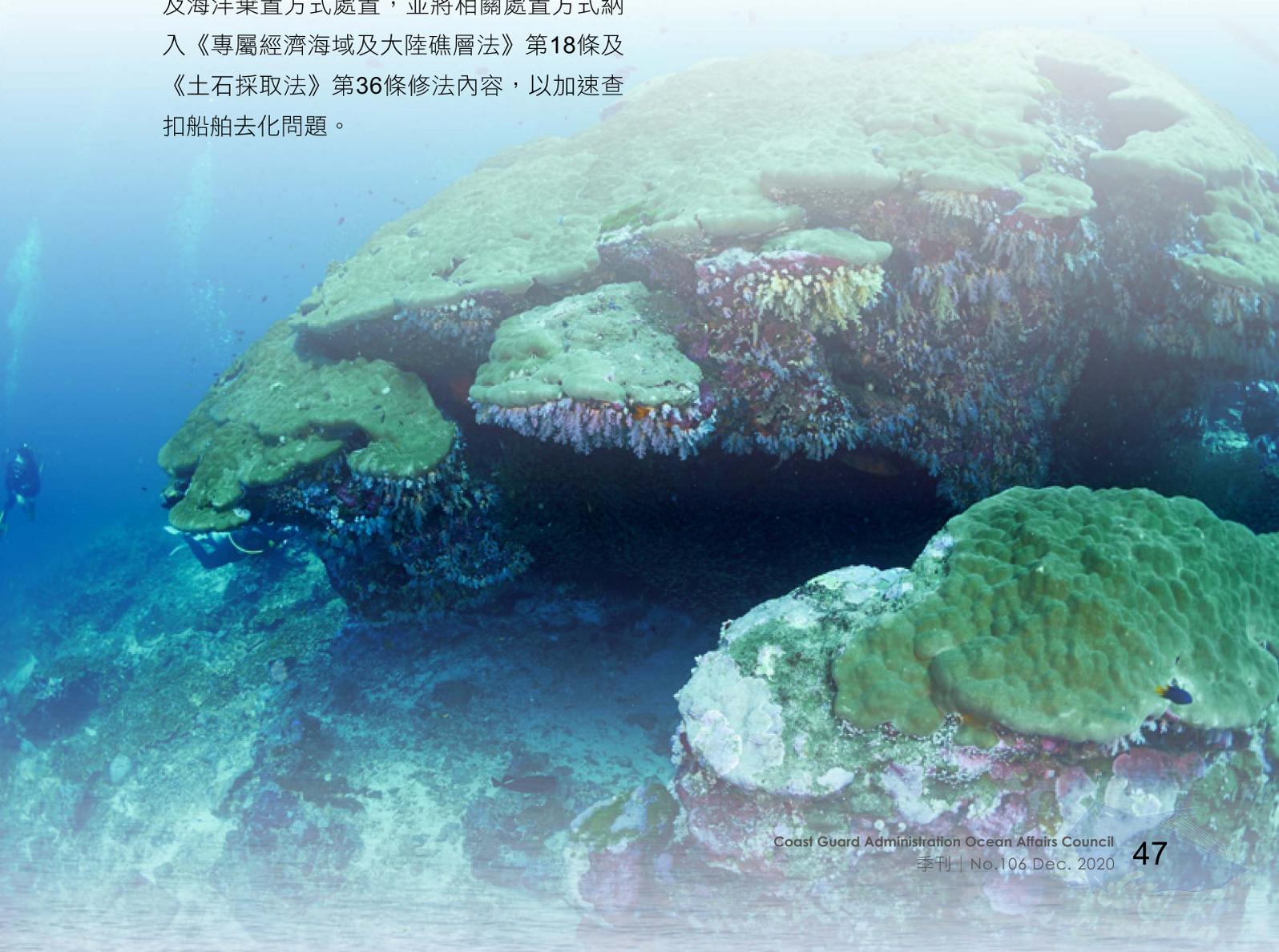
5. 同註1。

2. 移由軍方靶船、留作公用、人工魚礁及海洋棄置均可確定中國大陸原業主無法買回，而再從事盜砂行為，亦可發揮船舶殘餘價值，但渠等替代方案均需移除船上危害環境物質，額外支出鉅額經費，且軍方靶船、人工魚礁均需船體改裝，沉放海底需要環境評估，佔用現有碼頭船席，增加經費及時間等政府資源，以海軍9,000噸級中正艦移作人工魚礁為例，耗時1年半，花費800萬元；另海軍評估108年查扣之「豐溢9969號」抽砂船，因船體過大、狀況不佳，並不適合作為靶船，且改裝費用高達3,000多萬元。

(二) 為加速查扣船舶去化處置，縮短停泊船席使用期程，扣押船舶由地檢署優先視個案情節需要拍賣或變賣；另若難以拍賣方式處理，先由國防部評估作為靶船，其次採人工魚礁及海洋棄置方式處置，並將相關處置方式納入《專屬經濟海域及大陸礁層法》第18條及《土石採取法》第36條修法內容，以加速查扣船舶去化問題。

## 伍、結語

中國大陸抽砂船違法盜砂，影響海洋環境及自然生態甚鉅，海巡署已部署艦船於違法盜砂熱區，運用海空監偵能量掌握海域船舶動態，倘遇有越界抽、運砂船，即予強力驅離，並連續查扣違法盜砂船舶，移送司法機關審判，惟鑑於盜砂猖獗主因係砂石業者（船東）違法利潤高，中國大陸市場需求量大，針對大批違法抽砂船，除由中國大陸源頭管理外，增加其違法犯罪成本，使其無利可圖，方為治本之道，以目前行政院完成《專屬經濟海域及大陸礁層法》及《土石採取法》修法草案而論，建議司法機關應以增加船員自由刑期，提高罰金額度判決為主，而沒收船舶雖可達到同樣嚇阻效果，但支出成本太高，建議列為輔助選項，同時呼籲對岸共同打擊非法盜砂行為，雙管齊下，才能發揮嚇阻效果，達到維護海洋環境及自然生態之目標。





# 國際海洋治理工作的 回顧與展望 以海洋塑膠垃圾為例

文、圖 | 吳東明、吳冠明

## 壹、前言

在「聯合國海洋法公約」(UNCLOS 1982)第一條第一款第四項條文中，即將海洋環境污染定義為：「人類直接或間接把物質或能量引入海洋環境，其中包括河口灣，以致造成或可能造成損害生物資源和海洋生物、危害人類健康、妨礙包括捕魚和海洋的其他正當用途在內的各種海洋活動、損壞海水使用質量和減損優美環境等有害影響」。海洋塑膠垃圾是海洋污染物的種類之一，最終海洋成為這些廢棄物傾倒或排放的處所，同時海洋塑膠垃圾所造成的海洋污染已是全球工業發展後的普遍存在現象<sup>1</sup>。

自從19世紀塑膠產品被發明及問世改良以來，塑膠製品被普遍廣泛使用，與此同時卻產生嚴重的環境問題。該塑膠垃圾難以自然分解，導致固體廢棄物不斷累積增加；倘若其不幸流入河川及海洋中，將會導致海洋生物誤食、窒息、中毒、死亡等，勢必嚴重影響海洋生態，焚化塑膠垃圾亦會造成空氣污染；海洋塑膠垃圾種類從簡單至複雜，數量從少量至龐大，其危害從局部區域逐漸擴展至全球程度。當海洋「自復能力」與「資源無限」的觀念被質疑及揚棄時，海洋環境保護及永續發展的理念將逐漸成為現今全球所共識的普世價值。惟自西

1. 聯合國環境保護署定義「海洋垃圾」即是遭人為處置、丟棄、或遺棄，進入海岸或海洋環境的任何持久性、人造或加工的固體物。

元1970年代以來，海洋塑膠垃圾問題仍未得到合理遏制，反而逐步加劇惡化，迄今早已形成大洋上的「垃圾帶」現象。此亦明白揭示，假若不採行政策法令規範、經濟模式措施，及推動環保觀念教育，海洋塑膠垃圾問題將難以見到合理控制的處置成效。

在「聯合國海洋法公約」（UNCLOS 1982）生效後，世界先進海洋國家不約而同地發表其各自海洋政策。在國際公約與國內法令指導下，皆開始進行政策規劃及措施調整，採用系統化治理及規劃具體化行動，以生態保育與產業發展並行的實施方式，全力發展海洋經濟。換言之，海洋永續發展工作是環境保育與經濟發展兼顧，因此這些維護機制與相關實踐作為還是海洋治理的工作範疇。在「聯合國海洋法公約」有關海洋環境保護規定，主要載述於「聯合國海洋法公約」第一九二條<sup>2</sup>中，另在「聯合國海洋法公約」第二四〇條中，亦包括有重要的海洋環境保護規定<sup>3</sup>。除「聯合國海洋法公約」外，與海洋環境保護相關的國際公約尚有「1973年國際船舶污染防治公約及其1978年議定書」

（MARPOL 73/78）<sup>4</sup>、「倫敦海拋公約及其議定書」（London Dumping Convention 72/78）<sup>5</sup>。

在近年來，有關「海洋暨海洋法」年度報告（Annual Report）中，聯合國秘書長（UN Secretary General）均提及保護和可持續利用海洋資源的重要性，並且發布相關調查報告，作為世界各國的政策指引。在2015年，聯合國亦提出《2030年可持續發展議程中的可持續發展目標》，共計有16項核心發展目標，其中第14項<sup>6</sup>發展目標即是至2025年，預防及顯著減少各種海洋污染，尤其是陸地活動所造成的海洋污染（即海洋塑膠垃圾），詳請參看圖一及圖二等所示。明顯可見，海洋塑膠垃圾對於環境破壞至鉅，該主要目標係將海洋與沿海區域，視為一個整體概念，並且以國際共同治理合作為基礎，對於海洋和沿海環境及其資源方面，進行全方位的保護及可持續性發展行動。尤其是顯示全球海洋政策與治理機制，需要在國家、次區域、區域及全球等層面上，共同合作採取創新永續的行動措施。

2. 「聯合國海洋法公約」第一九二條為各國規定保護和保全海洋環境的一般義務。規定各國開發其自然資源的主權權利，必須「須據其環境政策和按照其保護和保全海洋環境的職責」而行使之。「公約」進一步規定：「各國應在適當情形下，個別或聯合地採取一切符合本「公約」的必要措施，防止、減少和控制任何來源的海洋環境污染，為此目的，按照其能力，使用其所掌握的最切實可行的方法，並應在這方面，盡力協調它們的政策」，根據不同的污染來源，公約作了不同的規定。
3. 「聯合國海洋法公約」第二四〇條進行海洋科學研究的一般原則：「海洋科學研究的進行應遵守依照本公約制定的一切有關規章，包括關於保護和保全海洋環境的規章」。
4. 1973年國際船舶污染防治公約之1978年議定書（Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution From Ships 1973: MARPOL 73/78）為促使全球人類共同努力，藉以消除船舶對海洋所造成的「故意性污染」和「操作性污染」，並且設法降低「事故性污染」之發生機率，防止船舶污染國際公約在附則五中，規定船舶操作產生的廢棄物的種類，包括塑膠。船舶正常操作中產生的所有塑料廢棄物，被嚴格禁止排入任何水域，包括但不限於合成繩索、漁具、垃圾袋和焚燒灰渣。船舶污染防治規定於1988年在國際生效。目前，已有超過150個國家為防止船舶污染國際公約附則五的簽約國。
5. 倫敦公約是保護海洋環境免受人類活動侵害的全球公約之一，自1975年起生效。其目的是促進對所有海洋污染源的有效控制，並採取一切確實可行的步驟，以防止因傾倒廢物和其他物質，而對海洋造成污染，倫敦公約和議定書的目標是促進對所有海洋污染源的有效控制。
6. <https://www.unenvironment.org/explore-topics/sustainable-development-goals/why-do-sustainable-development-goals-matter/goal-14>（最後閱覽 March 20, 2020）。



圖一 聯合國所頒布之16項環境永續發展目標

Figure 1 The 16 environmental sustainability goals promulgated by the United Nations (資料來源：Actionsdg.ctb.ku.edu，2020年)

**14 LIFE BELOW WATER**  
**Life below water**

**Challenges**

- Over **THREE BILLION PEOPLE** depend on **MARINE AND COASTAL BIODIVERSITY** for their livelihoods. **POLLUTION** threatens the world's largest source of protein.
- 40% OF WORLD'S OCEANS** suffer from **OVERFISHING, POOR FISHING PRACTICES** and **POOR WASTE MANAGEMENT**.
- CORAL REEFS** which provides a home to 25% of all marine life **ARE BEING DESTROYED** at an alarming rate.

**Solutions**

- Reduce pollution and **PROTECT MARINE AND COASTAL ECOSYSTEMS**.
- END HARMFUL FISHING SUBSIDIES** and stop unreported, unregulated and destructive fishing practices.
- FIGHT CLIMATE CHANGE**, reduce sedimentation, stop coral mining and promote sustainable tourism.

圖二 聯合國環境永續發展第14目標敘述

Figure 2 Narration of the 14th goal of the United Nations Sustainable Environmental Development (資料來源：Unenvironment.org，2015年)

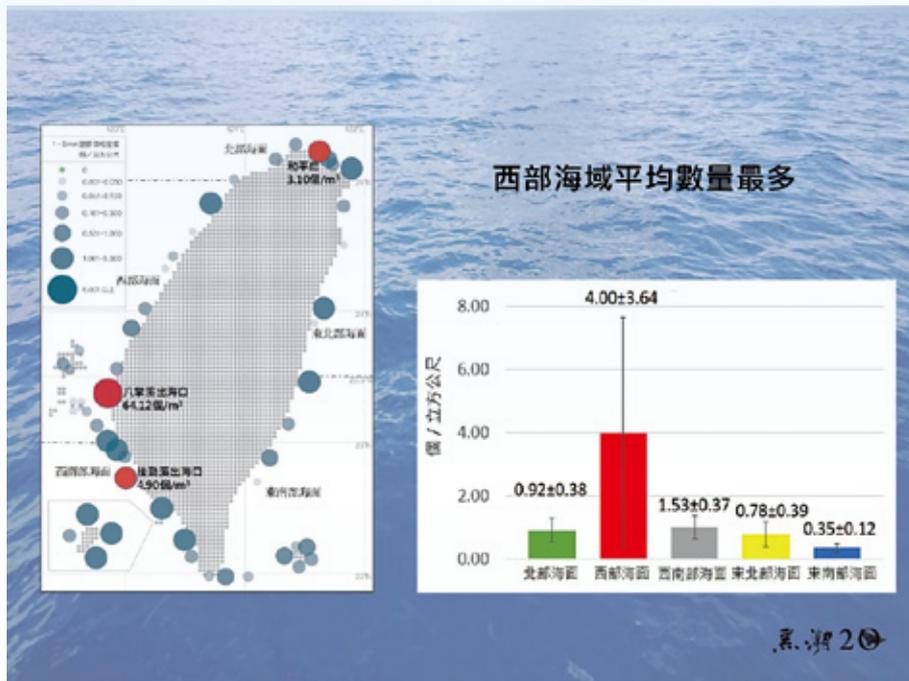
## 貳、處置困境

自1940至1950年代以來，大規模塑膠產出商品融入現代社會生活的發展中<sup>7</sup>。塑膠材料是一種有價值的便利物質與可用資源，其具有無所不用的功能、耐用性，及低廉成本等優勢。在吾人生活的各個層面中，幾乎皆可利用塑膠材料，然而海洋塑膠垃圾卻被任意丟棄，不當處置，或散落於日常生活環境中的固體廢物，最終聚積於陸地、海洋，甚至偏遠島嶼海岸線上或深海底床中<sup>8</sup>。人類文明發展數千年以來，大海穩定維持且緊密鏈結著人類的生活，然而現今海洋生態系統面臨前所未有的人為影響壓力，這些負面壓力正威脅著海洋永續的關鍵功能<sup>9</sup>，根據近代研究文獻指出，在2010年間，全球192個沿海國家概估產生2.75億噸塑膠廢物，其中有4.8至1,270萬噸者，最終流入海洋<sup>10</sup>。然而現今海洋環境中所累積的海洋塑膠垃圾更是有增無減，顯見仍有大量塑膠廢物仍未能完善回收處置。

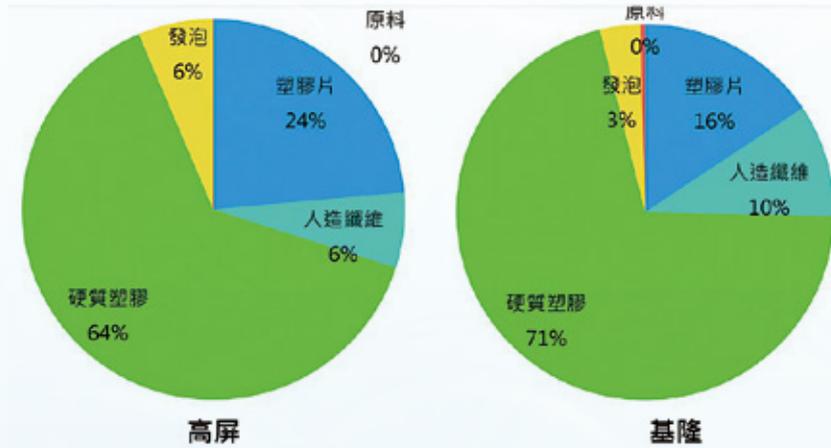
海洋塑膠污染源大致分有兩大類，即為1.來自陸地的污染、2.來自船舶的污染。在2019年7月，

臺灣環團「綠色和平組織」與「荒野保護協會」所公開發表，經由淨灘活動及121個檢測站所調查蒐集的垃圾數據，推估臺灣海岸線有將近646噸廢棄垃圾，並且在2019年淨灘行動所蒐集海岸垃圾中，以塑膠材質垃圾佔有91.6%為最高，其中以塑膠袋、寶特瓶、塑膠瓶蓋，及塑膠吸管為大宗<sup>11</sup>，至於散布於海上（底）之廢棄垃圾者，則現今較為缺乏統計數據。另在2018年中，「黑潮海洋文教基金會」曾執行「島航計畫」研究工作，針對我國周遭海域，首度進行塑膠微粒調查作業，其航跡遍及臺灣本島、澎湖、小琉球及蘭嶼等離島區域，共計有51個檢測點，進行海水表面微塑膠的打撈與蒐集工作。經由審慎統計分析結果顯示，確認臺灣領海範圍內布滿塑膠微粒，在每立方公尺海水中，約有0.016至64.12個（八掌溪出海口處）塑膠微粒不等，詳請參看圖三及圖四等所示。無論如何，這些廢棄於大海環境中的垃圾，其可能來源大多是陸源、少部分海源，並且大海正是這些不當棄置垃圾的最終端點，極為類似環境學「非點源污染」<sup>12</sup>概念，請參看圖五所示，因其來源眾多且難以逆向追查，導致難追蹤管理。

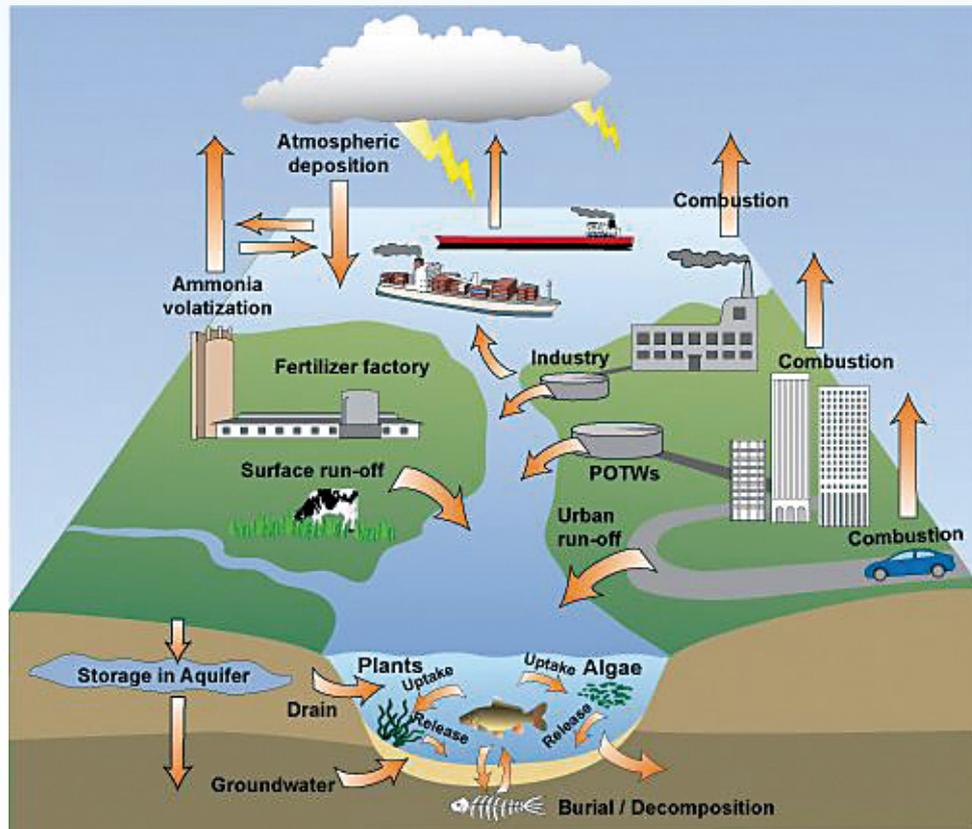
7. R.C. Thompson, S.H. Swan, C.J. Moore, F.S. vom Saal, Our plastic age, Philos.Trans. R. Soc. Lond. B Biol. Sci. 364 (2009) 1973–1976, <http://dx.doi.org/10.1098/rstb.2009.0054>.
8. D. K. A. Barnes, F. Galgani, R. C. Thompson, M. Barlaz, Accumulation and fragmentation of plastic debris in global environments, Philos. Trans. R. Soc., London, Ser. B 364, 2009, pp.1985–1998. doi:10.1098/rstb.2008.0205 pmid:19528051.
9. W. Steffen, K. Richardson, J. Rockstrom, S.E. Cornell, I. Fetzer, E.M. Bennett, R. Biggs, S.R. Carpenter, W. de Vries, C.A. de Wit, C. Folke, D. Gerten, J. Heinke, G.M. Mace, L.M. Persson, V. Ramanathan, B. Reyers, S. Sorlin, Planetary boundaries : guiding human development on a changing planet, Science 347, 2015. <http://dx.doi.org/10.1126/science.1259855>.
10. Jenna R. Jambeck<sup>1</sup>, Roland Geyer, Chris Wilcox, Theodore R. Siegler, Miriam Perryman<sup>1</sup>, Anthony Andrady, Ramani Narayan, Kara Lavender Law, Plastic waste inputs from land into the ocean, Vol. 347, Issue 6223, Science, 13 Feb 2015, pp. 768-771 DOI: 10.1126/science.1260352.
11. <https://www.sow.org.tw/blog/36/20191121/7062>（最終瀏覽 March 16, 2020）。
12. 非點源污染起源是指由人類活動所產生，發生的地點零散，或發生的面積廣大，或污染物以分散的形態，進入水體，因而造成水體水質惡化者。簡言之，不屬於點源污染者均可被視為是非點源污染（請參考Point Source Pollution）。例如都市逕流與農業逕流，因流經過程中夾帶各種有機，或重金屬污染物而成，為目前主要的非點源污染管理對象。



圖三 我國周遭海域塑膠微粒密度分佈情形  
 Figure 3 Density distribution of plastic particles in the sea around Taiwan  
 (資料來源：Kuroshio.org.tw，2018年)



圖四 我國南北海域塑膠垃圾比例分佈情形  
 Figure 4 The distribution of plastic waste in the north and south seas of Taiwan  
 (資料來源：E-info.org.tw，2018年)



圖五 非點源污染的形成途徑  
 Figure 5 Formation pathways of non-point source pollution  
 (資料來源：Pueblo.us/Nonpoint-Source-Pollution, 2018年)

最早在1972年，即經由調查研究，發現海洋塑膠垃圾現象及其所產生問題<sup>13</sup>，並且在近年來，負面危害情形日趨嚴重，因而逐漸受到重視。惟這些污染情形卻是長期以來所累積的結果，現今我國對於海洋塑膠垃圾的處置工作方面，正面臨研究能量不足、缺乏時間及空間上監控數據，無法監測廣大跨越區域，及持續性監測困境等多重因素影響，對於海洋污染控制工作能量有限，致使政策規範擬定及管理成效評估等，皆呈現捉襟見肘、窒礙難行情

形。現今我國有關海洋塑膠垃圾的管理法令方面，計有漁業法、漁港法、水利法、廢棄物清理法、水污染防治法，及海洋污染防治法等。然而海洋塑膠垃圾問題極為錯綜複雜，事涉行政院諸多主管部會及地方基層機關，所業管不同權責法規等，現今由行政院海洋委員會海洋保育署與民間環保團體共同籌組「海廢治理平台專區」，以公私協力為原則，推動源頭減量、預防與移除、研究調查及擴大合作參與等4大行動方案，藉以有效降低海洋塑膠垃圾，對於海洋環境的負面衝擊影響。

13. Carpenter, E.J., Smith, K.L., Plastics on the Sargasson Sea Surface, Issue 4027, Science 175, 1972, pp.1240-1241.



### 參、管理方法與趨勢

隨著全球經濟蓬勃發展，海洋資源與海域空間日愈承受前所未見的嚴峻壓力，惟迄今國際各國卻無見研議出解決該問題的有效策略方法。近年來，為期能因應解決這些海洋塑膠垃圾問題，愈來愈多的國家及區域正實施戰略「政策框架」(Strategic Framework)，藉以改善海洋治理工作成效，因此歐盟率先提出「綜合海事政策」(Integrated Maritime Policy; IMP)<sup>14</sup>，藉由推動「綜合海事政策」，進而尋求在海事問題上，提供更為協調一致的實踐方法，詳請參看圖六所示。並且強化在不同政策領域間的妥協微調工作，尤其是著重於不屬於單一部門的政策問題，具體來說，其包括有若干跨領域的策略議題，諸如：藍色成長(Blue Growth)、海洋空間規劃(Marine Spatial Planning)、海上綜合監視、海底盆地戰略，及海

洋數據與知識等。其旨在力求協調商議，而非取代特定海事部門的政策，並且透過各主管部門，進行跨策略領域的協同合作及數據分享，而非在同一問題的不同層面，進行單一獨立作業，藉以擷節時間與人力經費。在各級政府機關的權責決策者間，建立緊密的合作關係，其中包括有歐盟內部及外部的國家海事主管部門，區域與地方主管部門，及國際主管部門等。無論如何，全球諸多國家正在意識到此一迫切需求，並且正齊心一致地朝向結構化與系統化的協同合作趨勢，大步攜手向前邁進。

長久以來，海洋塑膠垃圾已是世界海洋中最为普遍的污染問題之一，因其對於海洋環境、海中生物，及人類健康等，業已造成極為嚴重的負面影響。現今諸多調查研究工作皆聚焦於改善廢棄物管理，或更多的回收利用層面上，進而形成處置海洋塑膠污染問題的主要因應解決方案。當下海



圖六 歐盟「綜合海事政策」架構  
Figure 6 The EU "Integrated Maritime Policy" Framework  
(資料來源：Link.springer.com，2020年)

14. 吳東明及劉建廷，現今全球海洋治理工作的發展趨勢—以歐盟綜合海事政策實踐為例，第九九期，海巡雙月刊，行政院海洋委員會海巡署，中華民國108年6月，頁54至63。

洋塑膠垃圾逐漸成為國際眾所關注的熱門棘手議題，世界各國亦紛紛提出因應處置對策，詳請參看圖七所示。其中最眾所矚目的是「檀香山戰略」（Honolulu Strategy）<sup>15</sup>，該「檀香山戰略」係以全球為範圍，全面性進行減少海洋塑膠垃圾，對於

環境生態、人類健康及經濟影響等議題，形成一個全球性戰略框架。在此一戰略框架中，包括有3個主要防治目標與相關管理策略，藉以減少陸基／海基來源的海洋塑膠垃圾的數量與影響，及降低海洋塑膠垃圾的過度累積情形，詳請參看表一所述。



圖七 聯合國環境永續發展的減塑策略作為  
 Figure 7 The United Nations' plastic reduction strategy for sustainable environmental development  
 (資料來源：Twitter.com，2020年)

15. UNEP, Honolulu Strategy, 5th International Marine Debris Conference, 2011.



檢視其核心目標與相關策略亦是海洋治理工作的重要部分，並且環環相扣的。至於國際間有關海洋治理工作的方法與趨勢者，概述如后，即為：

1. 對於推動創新作為與實現海洋可持續性發展等方面，持續強化海洋科學及應用技術的量能，應是具

有極為重要的地位，藉以有效監控及管理海洋活動。

2. 強化海洋事務的綜合治理能量，尤其必要更加廣泛地將經濟研究分析與經濟有效方法，有效應用至海洋治理工作中。對於現今我國海洋塑膠垃圾的處置方法，經審慎檢視後，確認與所謂「檀香山

表1 全球海洋塑膠垃圾的防治目標與管理策略

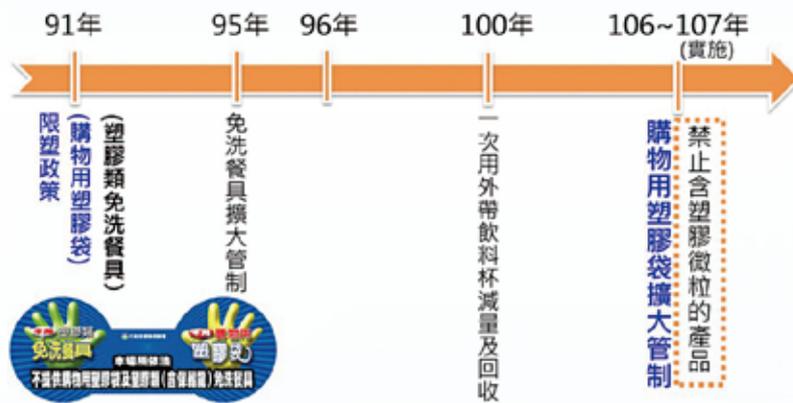
Table 1 Global marine plastic waste prevention and control goals and management strategies

防治目標	管理策略	備註
1. 減少引入海洋的陸基廢棄物的數量與影響	<ol style="list-style-type: none"> <li>就海洋塑膠垃圾影響及對於改進固體廢物管理的需求，進行教育與宣傳。</li> <li>使用基於市場的工具，以支持固體廢物管理，尤其是減少廢物。</li> <li>利用基礎設施，並且採取最佳措施，藉以改善雨水管理，及減少固體廢物水道的排放量。</li> <li>制定、加強及頒布立法與政策，以支持固體廢物的極少化和管理。</li> <li>完善有關支流水道中雨水，污水系統和垃圾的監管框架。</li> <li>建立能力，以監控和強制遵守法規，並且容許有關垃圾、傾倒及固體廢物管理，雨水和地表逕流的條件。</li> <li>定期清理沿海地區，流域及水道中的清理工作，尤其是在海洋塑膠垃圾堆積的熱點。</li> </ol>	
2. 減少海上垃圾來源的數量與影響，其中包括有固體廢物、貨物丟失、丟棄，或以其他方式捨棄的漁具（ALDFG）；及廢棄船隻，被棄於海中	<ol style="list-style-type: none"> <li>對於海洋使用者，進行有關海洋塑膠垃圾影響，預防和管理的教育與宣傳。</li> <li>制定且加強廢物最小化，和海上適當廢物存儲，及在港口接收設施，進行處置的實施，以最大程度地減少海洋傾倒事件。</li> <li>制定且加強航運業最佳管理規範（BMP）的實施，以最大程度地減少棄船，和意外丟失貨物，固體廢物和海上裝備的情況。</li> <li>開發且促進使用漁具改進或替代技術，以減少漁具的損失和對於漁具的影響。</li> <li>制定且加強立法和政策的實施，以預防和管理海上來源的海洋塑膠垃圾，並且執行防止船舶污染國際公約附則五，及其他相關國際文書和協議的要求。</li> <li>建立監測和執行：(1)國家和地方立法，(2)遵守防止船舶污染國際公約附則五，及其他相關國際文書和協議的要求的能力。</li> </ol>	
3. 減少堆積的海洋塑膠垃圾對於海岸線，底棲環境和中上層水域的影響	<ol style="list-style-type: none"> <li>對於海洋塑膠垃圾影響和清除，進行教育和宣傳。</li> <li>開發與促進使用技術和方法，以有效地定位、清除海洋塑膠垃圾堆積物。</li> <li>建立共同管理及清除海洋塑膠垃圾的能力。</li> <li>制定或加強獎勵措施，以清理廢棄、丟失的漁具，和其他在海上的大量海洋塑膠垃圾。</li> <li>建立適當的區域，國家和地方機制，以便利清除海洋塑膠垃圾。</li> <li>清除海岸線、底棲環境及漂浮水中的海洋塑膠垃圾。</li> </ol>	

（資料來源：Unep.org，2011年）

戰略」工作方向概略一致，即是運用政策宣導，並且導入市場機制，進而降低民眾使用一次用塑膠產品的數量。在有替代用品情況下，我國「限塑」政策即開始推動減少一次用物品，制定法令規範，加以限制使用，並且針對窒礙難行部分，訂定排除條款。藉由法令規範的耐心引導，輔以循序漸進方式的落實推動，促使相關業者願意配合政策，逐步改

變營業模式、民間企業投入研發替代材質技術或新型消費模式，及社會民眾調整消費習慣等，進而達成全面性「減塑」的政策目標，詳請參看圖八及圖九等所示。另亦透過政府機關與民間團體組織，積極共同推動海域淨灘活動，藉以清理減緩海洋塑膠垃圾的負面累積情形。



圖八 我國「限塑政策」的大事紀時序  
Figure 8 Time series of major events of Taiwan's "plastic limit policy"  
(資料來源：Epa.gov.tw，2019年)



圖九 我國一次用產品的減量里程碑  
Figure 9 Milestones in the reduction of single-use products in Taiwan  
(資料來源：Epa.gov.tw，2019年)



### 肆、結語與展望

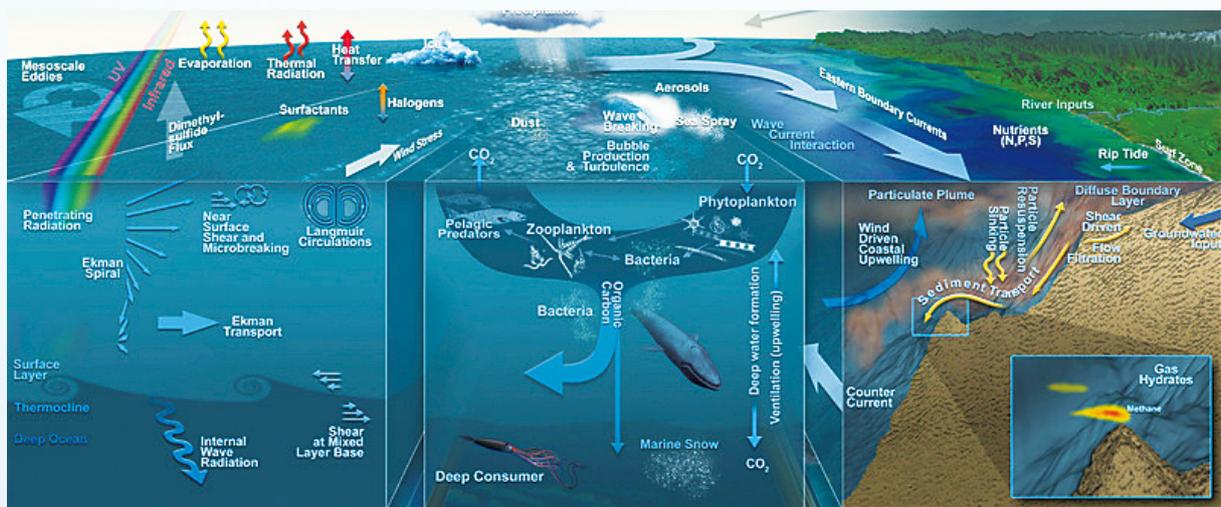
海洋面積約占地球表面積71%，在地球生命所需物質的生物化學循環中，佔有極重要的地位，詳請參看圖十所示。由於人類文明生活漫無節制地利用開發海洋環境、未加節制的消費習慣，及嚴重的棄置污染行為等因素影響，導致海洋資源逐漸耗竭，進而妨礙海洋資源的永續發展。另外，具有毒性或累積性物質，蓄積於水生物體內，亦將使得食用者中毒，造成慢性或急性病變，威脅人類及其他生物的存活情形。在前述造成海洋環境損壞的原因中，海洋塑膠垃圾污染問題正是具有全面威脅性，確有迫切解決的必要性。

在海洋污染源中，塑膠污染可謂佔有絕大比例。雖然塑膠製品帶給人類生活便利，但是未經妥善處置的大量塑膠廢棄物，除以燃燒方式外，仍以各種不同形態存在於生活周遭空間。並且塑膠材料具有不易分解的特質，恐將繼續存在數百年，甚至數千年之久，終致影響環境至鉅。至於海洋塑膠污染來源方面，除傳統觀念中觸手可及之塑膠袋、塑膠罐等日常製品外，近年來更在化妝品內，加入塑

膠微粒（柔珠）成份，致使海洋污染問題更加困難處置。

在19世紀中葉以前，國際社會嫌少關心海洋污染問題，惟在經歷過諸多重大海洋污染事件後，促使世界各國領袖與社會民眾，開始警覺到海洋環境日益嚴峻的問題。時至今日，海洋環境保護逐漸成為顯學，大洋與近海擁有連續性水體及其無國界特質，因此無論是海洋環境保護，或是海洋污染處理等議題，皆為跨國境的，亦是世界各國終將面對的重要問題及努力目標。

在我國行政院組織改造後，海洋委員會（Ocean Affairs Council; OAC）成為我國統合海洋事務之專責機關，納編「海巡署」（Coast Guard Administration; CGA），及新成立「海洋保育署」（Ocean Conservation Administration; OCA）與「國家海洋研究院」（National Academy of Marine Research; NAMR）等單位，主管我國海洋政策、海域安全、海岸管理、海洋保育發展，及海洋科技研究等海洋事務。另在2019年11月間，經由立法院三讀通過「海洋基本法」，以為我國推動海洋政策



圖十 海洋生物化學的循環途徑

Figure 10 Cycle pathways of marine biochemistry

(資料來源：Marine\_Biogeochemical\_Cycles/Ocean.washington.edu，2019年)

及相關事務的基本準則，行政院亦接續提出「向海致敬」系列的政策，諸如強化海域執法、保護海洋環境、發展海洋產業、深耕海洋文化及提升海洋科研等，期待能打造生態、安全、繁榮的優質海洋國家，實踐「海洋興國」的目標願景。

對於海洋事務及海洋資源的永續發展方面，我國政府亦是極為重視。然而正如諸多全球海洋國家所面臨的有效治理問題一般，海洋事務是需要被整合規劃實踐的，大至世界各國間的全球性區域整合，小至各國部會間的政策事務統合協力，方有可能將海洋事務順利推展。在聯合國秘書長「海洋暨海洋法」年報及「2030年可持續發展議程」中，所提及可持續發展目標、「檀香山戰略」<sup>16</sup>及歐盟「綜合海事政策」（IMP）等皆為我國行政院海洋專責機關所可借鏡及參考，相關建議如后：

1. 落實執行法令規範與跨部門合作：有關海洋污染防治法制及相關配套執行事項等，涉及層面既深且廣。即以污染防治、海域範圍認定、執行蒐證／取締／移送程序、海洋生態資源維護與海洋資源經濟發展，乃至於海洋污染對於社會民眾健康危害的影響程度等各類事項，除由海洋委員會海保署為主管機關外，亦分由內政部、環保署等部會，與地方機關負責各負其權責工作。因此，各中央及地方機關應積極發揮主動的協同合作功能，建置縝密網絡的海洋污染防治機制。

2. 研究監控海洋污染：對於相關海洋環境問題的處置解決方面，提升科學與技術能量確應佔有極為重要角色。積極採用海洋科學方法，研究監控海洋環境變化，並且利用數據嚴謹分析判讀，以為政府權責主管機關決策參考，進而提出精進改善的方法或政策。至於後續監測反饋資料是否達到政策管理目標，皆需依賴現今海洋科技的有效應用，以實踐之。因此積極提升現今我國海洋科技的研究能量，進而深入瞭解海洋塑膠污染的成因、分布及特性等，將有助於相關海洋塑膠污染防治的政策規劃作業。
3. 落實環境保護教育，養成愛護環境觀念：現今即以廢棄物清理法，或海洋污染防治法等規範，防治塑膠垃圾所造成的海洋生態環境污染，予以強制性規範管理之。雖然其可暫收短期嚇阻效果，但是對於包括海洋環境內的所有人類活動而言，基於地球資源的有限性概念，確實必須推廣永續環境資源發展的積極理念。至於如何促進社會民眾，瞭解個人及社會，與環境間的相互依存關係，深化全民的環境倫理與社會責任，進而維護海洋環境生態平衡、尊重萬物生命等政策目標，環境保護教育的全面推廣與落實執行，方為確保前述強制性法令規範，成功實踐的不二法門。

（本文作者目前任職於中央警察大學水上警察學系所專任教授、艦隊分署巡防科專員）

16. 「檀香山戰略」是一個框架性文件。它為在全球範圍內與海洋垃圾有關的眾多利益相關者之間，提供一個改善合作與協調的焦點活動。成功實施該計劃將需要在全球、區域、國家和地方的多個層面上的參與和支持，涉及民間社會，政府和政府間組織以及私營部門的各個方面。這個重要成果在於減少陸基和海基來源的海洋垃圾的數量和影響，及海洋垃圾的累積。2011年3月所舉行第五屆「國際海洋廢棄物會議」，促進「檀香山戰略」的發展。成功徵集來自世界各地的會議參與者和利益相關者的意見，並將其納入「檀香山戰略」的制定中。



# 淺談海巡機關執行漁港安檢之船筏評鑑制度

文、圖 | 鍾開沛

## 壹、前言

對海巡機關而言，威脅來自海上，臺灣周邊海域活動船舶種類屬漁船數量為最多，漁船捕撈漁作終究需要進入漁港整補，就目前臺灣國情而言，尚有執行安全檢查與管控船筏、人員進出港口的必要，然因受到漁港特性、季節、漁汛期影響，臺灣各地漁船、捕撈魚種不同，形成各地區港口每日進出港漁船數量差異大，少則每日10艘以下，多則200艘至400艘<sup>1</sup>，並且因作業習性及市場需求，往

往同一港口漁船進出港時段大致相同，安檢所需在落實進出港管制又不引發民怨的前提下完成執檢，相對的安全檢查方式及執行手段，則成為安檢人員均要學習的重要職能與技巧。

## 貳、漁港安全檢查便民措施

近年政府極力倡導簡政便民政策，今（109）年「向海致敬」更為行政院重要之政策方針，在鼓勵民眾近海、親海的目的下，開放海岸管制區及簡化漁港安檢程序，為達成政策的重要指標之一，就

1. 海洋委員會海巡署全球資訊網統計資料（民國109年1月至7月）。

開放漁港進出港管制的角度而言，早在民國90年海巡署已訂定「海岸巡防機關簡化漁港及遊艇港安全檢查作業要點」，於101年7月1日在符合民意期待且兼顧「便民」及「安全」之前提下，實施「漁港快速通關」來取代「漁船全面安檢」政策。依漁船、漁民不同風險態樣，決定是否安檢及採適當之檢查強度，並提供多元便民的服務需要及國家安全維護<sup>2</sup>。「快速通關」措施目的為「區分良莠、查緝非法、保障合法」之宗旨，採用「出港快速、進港安檢監卸併用」之原則，兼顧「國家安全」、「人權法治」及「依法行政」，調整執檢作法，做到「有不法跡證就嚴格檢查」及「無不法跡證就快速通關」之目標。

依海岸巡防機關執行臺灣地區漁港及遊艇港安全檢查作業規定第5條第2項：「安檢人員對入出港之船舶或其他運輸工具認無違法之虞者，以目視航行為原則；認有違法之虞者，以手勢、警示燈、紅色旗幟、哨音或其他輔助方式，要求接受檢查」。實際執行做法為安檢人員透過「目視航行」、「申報服務」、「發動檢查」等三種檢查方式，加速漁

民進、出漁港時間，爰自101年實行以來對漁民無疑是一個直接感受到實質便民的措施，經過102年至104年對漁民滿意度調查，「滿意」均達90%以上<sup>3</sup>。本署快速通關安全檢查現行做法說明如下：

## 一、目視航行

僅管制漁船進出，船上人員依上一次出港人員登錄資料（船上成員未變動為原則），出港時以慢速航行方式通過執檢區，採不發動檢查讓船筏及人員直接進出漁港（如圖一）。



2. 沈德中（2014），漁民對海巡機關施行「漁港快速通關」服務滿意度之研究－以高雄港為例。  
3. 前海岸巡防署海岸巡防總局委外調查案（民國102年至104年）。



## 二、申報服務

漁民基於申請漁業補助、保險及船員資格認定等實際需要，主動泊靠執檢區，安檢人員僅作船舶及人員進出漁港記錄，不做實質船舶檢查（如圖二）。



圖二 安檢所辦理漁民申報服務

## 三、發動檢查：

巡防人員對於進出漁港之對象，遇有情資或其他正當理由，依海岸巡防法認有違法之虞時，發動檢查程序對船舶及人員實施檢查（如圖三）。



圖三 安檢人員發動安全檢查

## 參、船筏評鑑作法

快速通關為簡化漁船（民）進出港檢查方式，從檢查角度來看如何兼顧「便民」與「安全」，全仰賴有無做好「船筏評鑑」的工作，評鑑之目的為將進出港人船「區分良莠、查緝非法、保障合

法」，貫徹有不法跡證就嚴格檢查，無不法跡證就快速通關，提升海巡機關港口安全與查緝成效，以達成「便民」與「安全」雙贏之目的。

實施船筏評鑑應依船舶或其他水上運輸工具、漁業種類、漁具設備、違法（規）前科、雇用船

員、歷次進出港安檢紀錄及其他潛在違法風險等因素綜合判斷，將漁船（筏）進出港結果評鑑分類，區分甲類一般船筏、乙類具情資顯示或可疑徵候船筏、丙類曾違法（規）、丁類其他船筏。

#### 肆、船筏評鑑整備機制建議作法

如何做好船筏評鑑呢？平時建立安全整備機制，以供安檢人員執行「快速通關」檢查之依據，其安全整備機制計有安檢資訊系統、漁民訪談、查艙專精小組、知船識人、港區特性調查等安檢所平日執行之工作項目。

漁港安檢所執行漁船檢查事項，為顯象勤務，對各項不法份子暗地圖謀違法行事來說，較容易被其掌握慣性，然海巡署累積二十餘年執行安檢工作經驗，仍有不少查緝成效，如可善用活化船筏評鑑制度，俾供未來展現更佳的查緝成果，對於評鑑制度整備事項，有些單位認為前述各項作為僅為安檢所勤務上基本應完成事項、有些單位誤將乙類、丙類漁船列為必須檢查項目、甲類漁船一律採目視檢查快速進出港，更有單位將船筏評鑑依上級規範分類船舶等等錯誤及僵化觀念，導致評鑑制度淪為條件式的固定分類模式，喪失整體評鑑設計功效。

綜合本署漁港安全檢查安全整備事項上述各點，我們應重新檢視各項安全整備工作，前述各項安檢所基本工作，均圍繞著查察不法可疑徵候，而所有可疑徵候的結果，亦可歸類為船筏評鑑之依據，其運用方面，首先將項目歸類，安檢資訊系統為資料查詢工具，「漁民訪談」進而知船識人與「港區特性調查」為初期情資來源，也就是發掘可疑徵候，並以安檢發覺即時之「可疑徵候」做為檢查依據，而可疑徵候的結果應展現在「船筏評鑑制度」內，查艙專精小組為蒐整可疑徵候專案鎖定目標深入查艙之打擊部隊，建議作法分析如下：

#### 一、上下靈活運用船筏評鑑

另依船筏評鑑現行規定由巡防區定期召集相關單位開會決議船筏分類，現有許多安檢所僅列上級律定相關要件如寄港、新建、情資通報列為乙類船筏，將評鑑制度淪為上級律定項目，由上級律定下級，導致船筏分類固化評鑑意義，應由執行安檢勤務為主體之安檢所，靈活運用執行勤務時發覺之可疑徵候，或從安檢資訊系統獲知船筏動態評估港內漁船是否有違常狀態，將每日安檢結果之各項可疑徵候，列為乙類船筏納入評鑑加強注檢再由下級回報上級，而上級亦不需太過干涉安檢所分類結果，導致降低可疑徵候之靈活與彈性，畢竟最瞭解港內漁船的人就是每日在執行檢查的同仁們。

為保持靈活與機動，即時查緝與通報，各級可律定臨時評鑑制度，安檢所遇有可疑船筏立即將其列入可疑，並交接可疑徵候，俾供下次檢查關注項目，如此安檢所方可掌握可疑船筏動態；有鑑於船筏寄港及跨港進出特性，岸巡隊與巡防區應統合各漁港安檢所可疑船筏資訊，先期部署加強查察，並列為每日勤務重點工作，以提升查緝成效。

#### 二、漁民訪談串聯情資運用

漁民訪談以安檢勤務中從訪談漁民過程瞭解漁民生活或漁捕近況，惟漁港勤務除船筏進出量少之安檢所可於勤務之餘瞭解漁民狀況外，其餘漁港安檢所於進出港尖峰時段，無多餘時間可深入瞭解漁民現況，此時應可結合港巡勤務、制服勤務或便服勤務前往實施漁民訪談及港區特性調查。

訪談時遇有違常應即時通報，彙整相關資訊後即時應處，如僅獲知部分之片面資訊或跨港訊息，可回報岸巡隊統一彙整相關資訊，另若需要深入追查項目，應通報查緝隊擴大辦理或成立專案深入追查，如此漁港情報資料才能與內陸資訊串聯，內陸供需與進出資訊聯繫一致，方可掌握犯罪集團不法動向，並查緝不法案件。



### 三、安檢資訊系統預警及查詢

安檢資訊系統自民國93年成立至今記錄臺灣地區各漁港經海巡機關安檢所檢查紀錄之進出漁港的船舶及人員，迄今可查詢漁港船筏基本資料及船員資訊，從系統亦可查詢歷史及近期資訊，歷史資料可回顧該船買賣、寄港、漁獲（概略）、船員、漁具漁法及各項進出港資訊；近期資訊可查詢船筏執行勤務所發掘之可疑徵候或違法態樣，及近期進出港紀錄，過濾違常狀態，如久未出港突然出港、出港天數異常、船筏進出他港動態等資訊，結合周邊相關可疑徵候整合可用資訊即時應處。安檢所應結合安檢資訊系統可疑徵候研析、港區特性調查、知人識船工作及船筏評鑑等資料，建立安全整備前置作業，有效編排勤務，適時運用查艙專精小組，查緝不法情事。

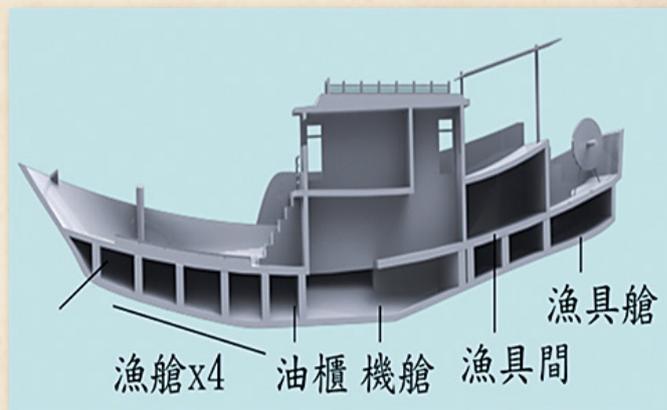
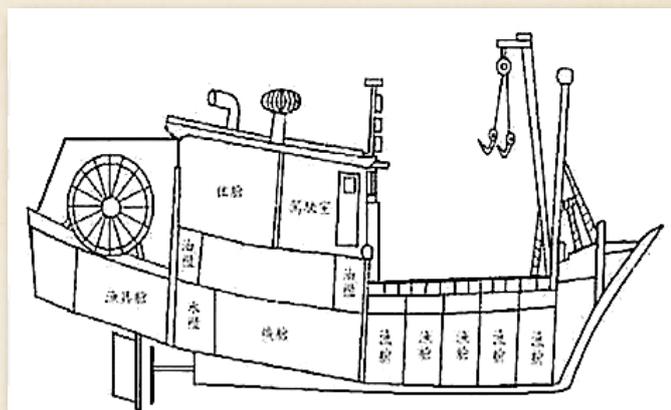
### 四、港區特性調查區分明暗

除配合各項港區勤務對港區周邊工程、工廠、冷凍廠及涵洞等實地調查外，配合漁民進出港尖峰及離峰時機派遣埋伏組進行人船動態之港區特性調查，重點在觀察瞭解漁船進出港路線、漁作區域、加油狀況、製冰廠、維修廠、加油站、魚市場、周邊商家、常徘徊滯留人員、港區工程、涵洞、暗夜角落、常聚集人群地點等地處特徵，發覺違常狀況（如圖四）。

落實港區特性調查，並依可疑徵候及情資，結合安檢資訊系統及雷情等相關資訊進行研析，適時建立系統告警資訊，納入船筏評鑑會議研討運用，並培養查艙專精之人員，俾利適時支援安檢所查緝任務。



圖四 港區特性調查涵洞勘查情形



圖五 船筏艙間及布置圖

### 五、查艙專精小組主動檢查

查艙專精小組成員平時分散於各安檢所，遇可疑船筏進港或專案目標船筏進港，才集中實施查艙作業，雖然此種配置有利於人員運用，並配合瞭解各港漁船漁作習性，惟查艙尚須經驗交流與默契養成，除平日於各安檢所執行勤務外，應多給予查艙人員良好互動交流研討時間，並有良好管理制度，朝向專長發展，當各項勤務所彙整之可疑徵候形成重點目標後，查艙小組由岸巡隊或巡防區統一調度，配合情資主動實施查艙任務（如圖五）。

### 六、匯集可疑徵候形成目標

「可疑徵候」並非是一項勤務或業務，應是於各項勤務中違反常態之訊息，船筏隨漁汛進出港捕魚，不同船型及漁作方式有不同形態之固定模式，漁港周邊之倉庫、製冰廠、加油站、市場及商家等均有固定活動時間與態樣，掌握固定模式後，於各項漁港勤務中查察發覺違常訊息，如知船識人後的漁民訪談、安檢及查艙勤務、港區特性調查及港巡勤務，匯集可疑徵候形成目標，列入船筏評鑑項目，安檢資訊系統備註，律定幹部管理港區可疑船筏動向，以適時結合情資訊息查緝不法案件。

### 七、改變安全檢查型態

自104年起即發現甲類漁船違法情事有增多之趨勢，106年3月8日，第十巡防區查獲臺東新港籍「世○號」及「金○財」漁船載運第四級毒品原料氯假麻黃鹼846.32公斤案件後，近年接連數案走私上千公斤毒品（原料）之案件，均以甲類船筏為工具，甲類船筏犯罪數量明顯增多，其主因應是安檢人員對甲類船筏進出港檢查多採「目視航行」方式執行，實質登船檢查率偏低，導致犯罪集團犯案工具均以甲類船筏為主，故雖可參考船筏評鑑分類來執行檢查方式，但還是要以可疑徵候為主體，綜合研判後再鎖定發動檢查的對象。

漁港漁（民）船進出港登錄目前由海巡署執行，惟近年因本署人力逐漸下降，單位整合整併，漁業署已規劃漁船進出港紀錄由裝設航程紀錄器（VDR）取代，漁民進出港則採用自主申報方式管理，預判未來漁民將不再需要至安檢所登錄進出港資料，本署安檢之「申報服務」需求大幅降低，甚至改變漁船進出港主動泊靠檢查習慣，漁船進出港不再經常主動泊靠「執檢區」執行檢查，演變為安檢人員有發動檢查，漁船才前往受檢，或是主動前往船泊區發動檢查，大大改變目前安全檢查態樣，本署安檢人員應及早因應未來安檢模式（如圖六、七）。



未裝設航程紀錄器之作業漁筏，每三十日最低出海時數可購買漁船油量標準表			
級數	漁筏長度	每三十日最低出海時數	每三十日可購買優惠漁業動力用油量
1	未滿 6公尺	20小時	100公升
2	6公尺以上未滿8公尺		400公升
3	8公尺以上未滿10公尺	30小時	700公升
4	10公尺以上未滿12公尺		1,000公升
5	12公尺以上未滿14公尺	40小時	1,300公升
6	14公尺以上未滿16公尺		1,600公升
7	16公尺以上未滿18公尺	50小時	1,900公升
8	18公尺以上未滿20公尺	60小時	2,100公升
9	20公尺以上未滿22公尺	70小時	2,500公升
10	22公尺以上未滿24公尺	90小時	2,900公升
11	24公尺	100小時	3,300公升

圖六 船筏漁業優惠用油補助表



圖七 農委會漁業署小型VDR航程紀錄器

## 八、運用科技裝備輔助勤務

漁港安全攸關整體國家安全，更為國家邊境安全之一環，對港口之安全維護，須藉由科技設備輔助漁港勤務，如對海上目標運用AIS及VMS識別，近岸目標透過本署雷達偵蒐目標識別，並於雷情顯示系統綜合研析判斷可疑或無法識別之目標；對於沿岸目標以紅外線熱影像設備，尤其以天候不佳能見度差、暗夜時，發揮熱源效益及告警追蹤功能，可提供良好之觀測，提升岸際監視效能；對特定之

違規、油污、人員落海、船筏失去動力等事件，妥適派遣UAV無人機前往辨識、蒐證；對港區可充分運用港區監視系統延伸人力監視，可掌握港區尖峰與離峰時段人船動態，提升監控輔助效能。另外，協調農委會漁業署分享漁船動態資料庫（FMDD）<sup>4</sup>及航程紀錄器（VDR）資料以即時提供正確有效動態資訊，爭取各類狀況預處時間及監控蒐證之有效性。

4. 吳東明（2010），海巡應用科技，38-39頁。

## 伍、結語

近期因應防疫措施，漁港安檢勤務已針對來自中國大陸（含港澳地區）等高風險地區、海上交易、非自行捕獲、活魚運搬、出港作業3日以上或曾涉及不法案件等船舶，加強安檢力度，對進港漁船實施100%全面安檢，尤其以冷凍艙、船緣垂釣繩索、膠桶及易設置密窩（艙）處所等特別查察，另依據出港船舶類型，適時調整安檢人力提升執檢

力度，這些措施增加安檢人員檢查經驗及增加安檢資訊系統資料匯集，對接獲情資或重點船舶進港時，視情況調度查艙小組至現場協助處置，亦增加查艙小組經驗累積，這對本署安檢人員執行漁港勤務，無疑是快速增加經驗累積，提升整體安全檢查職能，對防杜不法，將會帶來正面的效果。

（本文作者目前任職於海巡署巡防組）

## 參考文獻

1. 沈德中（2014），漁民對海巡機關施行「漁港快速通關」服務滿意度之研究－以高雄港為例。
2. 郭木興（2004），ARIS於漁港安檢資訊系統建構流程標準化分析應用研究。
3. 吳東明（2010），海巡應用科技，38-39頁。
4. 前海岸巡防署海岸巡防總局委外調查案（民102至104年）。
5. 大武崙安檢所「祥○88號」漁船載運未報關人員出港案（民108年4月25日）。
6. 海洋委員會海巡署全球資訊網，法規查詢；統計資料（民109年1至7月）。





# 一封來自大海的瓶中信

文 | 譚曉陽

## 海洋環境

船上機艙的工作瑣碎繁多，最讓我掛心的本來應該是各部機件運轉；但沒想到時常令我感到憂心的竟然是每次清洗海水過濾網時看到的那一堆可見塑膠粒子。

海洋有很多受到關注的議題，其中在國際間最引起關切的就是生態保育了。媒體經常宣傳海洋裡已經很多物種瀕臨絕種的危機，例如：鯨豚、鯊魚

和海鳥等，我想大眾對這樣的說法應該都不陌生。姑且不論在廣闊的海洋中，物種的數量應該如何統計才準確這件事（事實上這件事一直是各國產官學三方爭論不休的議題）；也不管各國團體有著怎樣的信念（有的國家認為有效定額的採捕是必要的、有些團體卻認為某些海洋生物因具高智慧而反對獵殺行為）。總之，有很多非從事漁業的人認為，只要不捕撈就一定可以保護海洋資源跟海洋生態。



我想，我們先暫時放下把生態保育跟漁業行為視為是相對立的這個觀點，然後從地球環境污染跟氣候變遷是否直接影響生態這個角度來看一下。記得在2008年的時候，我曾經應國內學術單位的要求，配合參與針對海洋生物體內重金屬含量的追蹤研究，同時也曾因緣巧合的接觸過幾個國外海洋研究單位，甚至參與某些特定物種追蹤、面會過幾位歐洲在北極從事生態研究的人員。由共同發現的現象顯示，地球確實是處在加速環境變遷中；臭氧層的破洞、北極冰層的消失、洋流異常等等。不難發現海洋生態浩劫真正的頭號殺手，其實是在陸地上不斷污染環境的我們所造成的。

所以，在我們把海洋生態的議題跟臺灣漁業劃上關聯之前，我們是不是該先省思在陸地上生活的自己呢？

### 割鰭棄身的故事

幾年前綠色和平組織控訴臺灣漁民在採捕鯊魚時割鰭棄身並拍成紀錄片，片中的鯊魚在魚鰭被漁民割下後扔下海中，然後因無法游動獵食而活活餓

死，這是一個讓觀眾看了覺得震撼的影片。但是，事實真的是如此嗎？對於絕大多數在陸地上生活的人們來說，其實是無從判斷的；而漁民們為了生計，無法、也無力提供相對資訊，讓民眾聽到另一種不同的聲音。

筆者在海洋職業生涯中，曾擔任漁業觀察員5年的時間。這是一份必須在遠洋漁船跟著漁民長期生活，但在漁船上唯一不因漁獲多寡而影響生活收入的工作。所以，以下我所說的將只是個單純的所見事實，留給讀者們自行思考判斷。

某日，遠洋延繩釣漁船上一群外籍漁工在甲板上頂著赤道上中午烈日，進行著日常的起鉤收繩作業；忽然間，一個來自駕駛臺的廣播聲音，讓原本昏昏欲睡的船員們緊張的積極動作起來；緊繃的支繩上釣到一尾鯊魚，經過一陣合力拉繩、收繩的奮戰後，體重將近上百公斤的鯊魚終於拉上甲板。



鯊魚，是一種在海中位於食物鏈頂端的野生動物，有著強健有力的肌肉及銳利如玻璃碎片的輪狀多排牙齒；由於漁船在下鉤到起鉤的時間幾乎都是在 24 小時內就必須完成，所以也就是說鯊魚在釣獲時幾乎百分之百都還是活躍有力的狀態。試想，這時候如果是要您拿著菜刀，貼身接近正在左右擺頭張嘴不斷咬合的鯊魚，然後砍下牠身上的所有魚鰭，這應該不是一般人可以做得到的吧？尤其是在海上沒有任何醫療資源的情況下，漁民們都會很小心不讓自己輕易受傷。

事實上，漁民都是在趁鯊魚不備的時候，快速前進砍下鯊魚的頭部後脊椎，在鯊魚致命後才開始作業的。那試問，哪來的鯊魚肉身丟棄下海的時候還活活餓死的事？我不知道這個說法的由來，我只是描述所見事實。我相信保育絕對是重要的，也相信如果這個地球上的所有動物都消失，那人類也都會滅絕。我們期待的是一個能「永續利用」的海洋，但是「海洋生態保育」必須是建立在一個科學事實的基礎上。

## 臺灣漁民的守護者

在海上生活十幾年，放眼望去全世界的政府能像臺灣海巡一樣投入那麼大的能量在公海為漁民護漁的，說真的我還從來都沒見過。一方面這是對國際上需善盡管理的義務，而另一方面，則是讓我國在遠方海上工作的漁民們能有個安全且強而有力的依靠。

艦隊分署直屬船隊的所有同仁跟漁民一樣，我們也遠離家鄉，離開親人在海上長期工作、生活；不同的是我們的使命感與榮譽心督促著我們一次又一次的遠洋公海巡護任務，因為我們知道，海面上有著我們的同胞在等待我們出現。對遠洋長期作業的漁民來說，在幾千哩以外還能看見、聽見來自家鄉的慰問，無疑是一個極其珍貴的幸福感受；也能讓我們漁民同胞有著強大的安全感。

我們護漁、救難、執法、兼任外交，更重要傳達的是一份訊息：「請我們的漁民放心工作，您在哪裡、我們就在哪裡」。只要我們的漁民是合法作業，我們一定無時無刻與我們的漁民同胞站同一陣線。

（本文作者目前任職於艦隊分署直屬船隊）



員工協助方案 (EAP)

# 一次搞懂行車糾紛的 民事求償項目

文 | 鉅微管理顧問股份有限公司

開車上路都希望能平安到達目的地，保持行車安全最首要的就是遵守交通規則，今年九月，全臺進行了交通大執法，第一天就開出了超過三千張罰單，可見為違規者是如此之多，而十月時也有修法，將部分處罰提高，來抑制違規發生。

這次修法有關於汽機車的部分，重點主要是提高道路交通管理處罰條例第四十二條的罰鍰，若駕駛人轉彎時未打正確方向燈，就會被處一千二百元以上，三千六百元以下罰鍰；另一個重點是，在轉彎時若未禮讓視障者，可能會被依同法第四十四條第三項處二千四百元以上，七千二百元以下的罰鍰。

然而，已遵守交通規則避免所有危險，意外還是有可能發生，那麼車禍發生當下我們應該要注意什麼呢？我們又能以什麼方式來向對方求償呢？首先，我們就來說說車禍發生的當下應該要注意的重點！

## 車禍發生當下應注意：

### 一、是否能移動車輛？

假如1.無人傷亡，車輛還能行駛，得先拍攝肇事車輛並描繪後，再移動到一旁；若2.出現傷亡，原則上是不能隨意移動的，不然很可能會被依道路



交通管理處罰條例第六十二條第三項的規定開罰三千元以上，九千元以下的罰鍰。

## 二、是否要先和解？

基本上不建議立刻私下和解。若有受傷，但因尚未送醫診斷，無法確認傷勢，若直接私下和解，結果事後傷勢產生嚴重後遺症時，就會難以去求償；在警方未到場，無法記錄車禍現場以及事後去釐清責任的情況下，擅自離開，很有可能會被認為是未依規定處置開罰，若有肇事逃逸的情況，更可能會被依道路交通管理處罰條例第六十二條第一項的規定吊扣駕照。

## 三、注意筆錄記載與您敘述的內容一致

警方到現場做筆錄時，注意筆錄內容是否與敘述的有出入；假如因為受傷或不適無法立刻製作筆錄，可以先暫緩，警方會在事後到醫院協助製作。舉例而言，近期在新北市發生一件休旅車追撞三臺機車與腳踏車的死亡車禍，休旅車駕駛當下因撞擊而昏迷無法做筆錄，警方就會等到車主清醒恢復後，再到醫院進行詢問事實經過。

再者，車禍發生後，因為車輛或身體有受損時，我們能依循什麼方式來求償呢？車禍的民事賠償，若調解不成，須至民事法院提起損害賠償訴訟，又有哪些項目能夠進行求償呢？

## 車禍發生後應注意：

### 一、醫療費用

所謂的醫療費用不只是看診費、掛號費，還包含醫療耗材、出院後需要使用的輔具等等，這些花費都是可以列入求償的項目喔！

### 二、交通費用

交通費用指的是往來醫院就診的交通費用，可能因為車禍導致行動不便，所以需要由計程車來進行接送，這時就可以要求開立收據，來當作是求償的證明。

## 三、工作損失

因為車禍受傷，導致無法正常工作，可以依循醫生開立的診斷證明書上醫囑所建議休養時間（月數）去乘以車禍當時每個月的薪資，得到的數字就是可以求償的不能工作損失。

## 四、看護費用

若傷勢嚴重需要住院治療，因行動不便，需要請看護來協助照護，然而看護費用其實開銷非常大，全天候的看護費基本上會是以每日2,200元至2,500元起跳，一個月就需花費上萬元，不過不用擔心，看護費用也可以列入求償，即便是家人親屬看護也能比照辦理。

## 五、精神撫慰金

除了實際上的損失外，非財產上的損害部分也可以依民法第195條的規定請求精神慰撫金，也就是俗稱的「精神賠償」，不過實際可以得到的金額係由法官依據受傷嚴重程度以及雙方經歷、經濟能力去做判斷，最後酌定一個適當的金額。

## 六、勞動力減損

車禍造成受傷多半附隨著勞動力的減損，這個求償項目非常重要，卻最容易被忽略，除了請求工作上的薪資損失，最重要的就是勞動力減損；因為車禍受傷，骨折開刀恢復，勢必導致身體有後遺症或是無法百分之百復原至尚未發生車禍時的活動狀態，這時能請求法院囑託醫院進行鑑定，判定勞動力減損的百分比，並以法定退休年齡65歲作為退休年齡計算，以鑑定後減損的百分比，乘以車禍當時薪資，再乘以車禍發生當下年齡與法定退休年齡65歲的差額，所得數字就會是勞動能力減損可求償的金額。

以上告訴了大家車禍發生應注意的項目，萬一不幸發生車禍，切記當下應該要注意的重點以及事後能夠求償的項目，確保自己的權益不會因此而受損。

▼海巡之友總會南部分會王文成會長至第六巡防區指揮部勉勤



# 共同守護 友您真好

文 | 陳怡靜 圖片提供 | 南部分署

海巡署於民國89年成立至今逾20年，持續不間斷地深根在地，提供各項便民服務，種種績效有目共睹。因此，在海洋事務推動方面，也獲得各界賢達相挺，於109年9月25日中華民國海巡之友總會正式成立「海巡之友總會南部分會」，該辦事處設於海巡署南部分署（興達基地），當日由總會長陳進財親自主持揭牌，並請公益企業家王文成先生擔任會長，促使政府與大眾能攜手合作、齊心維護海域（岸）秩序。

逢中秋節前夕，收到海巡署及海巡之友總會發送之月餅禮盒，貼心照料使同仁備感溫馨，俗話說：「每逢佳節倍思親」、「中秋月圓人團圓」，讓堅守崗位無法回家團聚之夥伴能有「家」的感覺，感受暖心的過節氣氛。海巡之友總會自成立以來，盡心照顧分布於臺灣各地的海巡同仁，協助改善執勤環境、醫療照護與生活品質，更大力推廣「向海致敬」政策，做為海巡機關最有力之後盾。109年9月30日海巡之友總會南部分會王文成會長也



率蘇志祥總幹事等人至海巡署第六巡防區指揮部實施慰問，並由巡防區洪掙論主任陪同，共同為臺南地區的海巡同仁加油打氣，凝聚單位向心力。南部分署許靜芝分署長也表示希望透過海巡之友總會南部分會之成立，藉此拋磚引玉，讓更多民眾重視並瞭解海洋相關議題，喚醒國人海洋立國意識，並對每一位海巡人員長期付出之辛勞給予肯定。

感謝身處在海巡這麼友愛的大家庭中，一個人的力量雖然微不足道，但只要我們團結合作，讓「愛海洋」成為國人心中驅動熱情的使命，定能凝聚成一股強而有力的能量，感謝為海巡付出的所有人，大家都是不可或缺的主力，讓我們共同守護這片海洋，海洋因我們生生不息。

(本文作者目前任職於南部分署人事室)



▲109年9月25日海巡之友總會南部分會正式成立，促使政府與大眾攜手合作，推動海洋國家政策



▲收到應景月餅禮盒，使同仁備感溫馨

▼與天使的眼淚～嘉明湖合影，留下永生難忘的雙十



2020慶雙十：

# 青天白日旗飛揚 朝陽常照佑我邦

文、圖 | 辛克強

清宣統三年八月十九（時為農曆辛亥年），即西元1911年10月10日，革命黨人發動武昌起義，成為清朝末年以來第一個成功的共和革命起事，並於1912年元旦建立中華民國，將每年的10月10日訂為國慶日。隨著每年國慶日的到來，政府舉辦中華民國中樞暨各界慶祝國慶大會，照例舉行升旗及閱兵典禮，並於晚間施放民主團結意象之煙火為國家慶生。為歡慶這象徵民主共和的日子，平時戍守在東

部373.3公里海岸線，肩負著巡防任務的我們，決定號召來自東部地區各據點的夥伴，由石梯漁港安檢所、大武漁港安檢所、第八〇中隊第一機動巡邏站、UAV第四區隊及海巡署警衛隊第六中隊的五位海巡菁英，發起一場別具意義的慶祝活動。我們決定在國慶日這天，到一個比高空煙火還要更高的地方，與東臺灣呼應，穿上我們驕傲的海巡制服，揮舞著國旗，為民主自由喝采一番。



在臺灣3,000公尺以上的高山共計有268座，我們秉持著勇敢、堅持與互助的登山精神，決定挑戰百岳之一的三叉山，欣賞嘉明湖「天使的眼淚」。10月8日我們從臺東池上出發，一行人揹著行囊走過步道、階梯、泥巴之路，挺過攀岩拉繩、涉水渡溪、崩壁碎石、松針之路，海拔景色轉變盡收闊葉、蕨類、箭竹草原後登頂。10月10日上午6時，在經歷40個小時的路程，我們終於抵達海拔3,310公尺的嘉明湖，夥伴們換上備好的安檢服，迎著東方升起的朝陽，揮舞著青天白日滿地紅的國旗，心中滿懷感謝，珍惜得來不易的自由民主，留下永生難忘的雙十。

遙想1911年的今天，革命先烈拋頭顱、灑熱血，引領中國各地革命起義行動，「反貪腐、反欺凌、救國家、爭民主」之精神，百年銳於千載，至今仍是歷久彌新的普世價值，夙昔典範仍飄揚在風中，如今國人享受自由民主的繁榮生活，於雙十國慶對犧牲奉獻的革命先驅致上深深敬意。此次攻頂

慶雙十活動，也因為有大家相挺相愛，我們自詡為守護國家海疆前進，與國人一起捍衛這片土地，為中華民國加油！

（本文作者目前任職於東部分署第一二岸巡隊  
石梯漁港安檢所）



▲五位來自東部的菁英，於戒茂斯山合影

▼舉著國旗，迎向東方升起的日出

# 國慶日 攻頂嘉明湖

行程分享

## 第一天 (10/8)

- 11:30 池上車站集合
- 12:00 池上車站出發
- 13:30 戒茂斯登山口 (1,883M)
- 14:10 戒茂斯山前峰 (2,065M)
- 16:10 戒茂斯山 (2,510M)
- 17:30 新武呂溪營地 (2,208M) (宿)
- 18:00 晚餐

## 第二天 (10/9)

- 06:00 起床
- 06:30 早餐
- 07:30 新武呂溪營地出發
- 11:00 足球場營地 (2,769M)
- 15:30 嘉明湖妹池營地 (3,130M) (宿)
- 16:30 晚餐

## 第三天 (10/10)

- 03:00 起床
- 03:30 早餐
- 04:00 嘉明湖妹池營地出發
- 05:20 嘉明湖【看日出】(3,310M)
- 07:00 三叉山 (百岳, 3,496M)
- 09:00 嘉明湖山屋 (3,380M)  
(向陽山：視個人體力登頂)
- 13:00 向陽山屋 (2,850M)
- 16:30 向陽森林遊樂區 (2,320M)
- 17:30 團體活動慶功宴
- 19:00 民宿盥洗
- 20:00 池上火車站解散

(本活動係參加旅遊團體行程，提供有興趣挑戰戶外登山活動的同仁參考)



# 君在前哨～

## 東部分署 眷探處所

文 | 薛文懷 圖片提供 | 東部分署

「今天我把懷念送給你，謝謝你把溫暖送給我，我有了你在前哨保護我，為了你我會更珍惜我，有時我會問白雲，有時我也託藍天，向你問好」

愛國藝人 鄧麗君

淺顯易懂且語短情深的歌詞，「君在前哨」這首歌，唱出了親人在海防前哨捍衛國土，彼此思念的畫面，同時也映照了東部分署設置眷探處所的良苦用心。花東地區擁有全臺最得天獨厚的海景、山景，卻因為山脈的阻隔交通往來不便，因此懇親的難度相對提高，連假期間飯店旅館有時更是一位難

求。為了紓解東部海巡同仁想念家人的心，降低外縣市親友前來會客懇親的難度，東部分署在花蓮、臺東及蘭嶼分別設置「順安」、「鯉魚山」、「漁人」等三處眷探處所，提供便利、友善的住宿環境，誠摯接待每一位遠道而來的親友，並鼓勵同仁攜家帶眷來趟休閒之旅，共享天倫之樂。

▼至東部分署內網「眷探處所專區」可查詢各項住房資訊

東部分署首頁 意見信箱

眷探處所導覽 最新申請情形 使用管理規定

### 眷探處所導覽

**鯉魚山 眷探處所**  
地址：臺東市東海堂10層桂林北路185號

位於臺東市區最熱鬧的地方，緊鄰鑄花藝術村，便利超商、秀泰影城、新生美食品等。本處所行立於市區綠蔭之中，周圍有鯉魚山登山步道、舊鐵路健行步道，以及台東縣立體育場、老樹林立、鳥語花香，不必大老遠奔波即可在市區徜徉於大自然的懷抱，是您居家出遊或公務出差的住宿好選擇。

東部分署首頁 意見信箱

眷探處所導覽 最新申請情形 使用管理規定

### 鯉魚山 眷探處所

101室 雙人套房  
102室 雙人套房  
103室 單人套房  
104室 雙人套房

### 順安 眷探處所

101室 單人套房  
102室 雙人套房  
103室 雙人套房

### 漁人 眷探處所

101室 雙人套房

**順安眷探處所 > 103室雙人套房**

住宿費用：每日使用1單床400元、使用2單床580元  
包含洗滌費使用1單床180元(使用2單床360元)、使用費150元、水電費20元  
使用費及水電費按住宿天數累計，洗滌費僅收取一次

單人床2張、書桌椅1張、電視、冷氣、編織架、衛浴、小茶几

[馬上訂房](#)

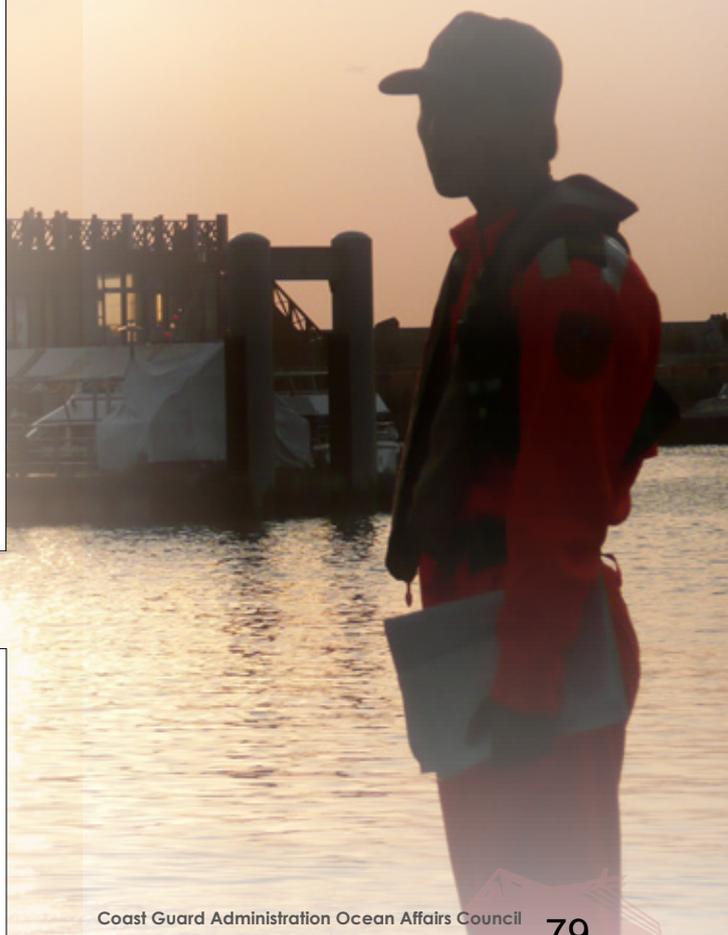
## 如何申請眷探處所？



為活化東部地區三處的眷探處所，鼓勵同仁及眷屬多加運用，本分署於109年8月13日設置內網首頁「眷探專區」，公告眷探處所的「現況位置」、「服務對象」、「住宿費用」、「周邊景點」及「申請情形」等資訊，加速申辦手續，提高住宿使用率，盡力照護同仁福祉。

來訪美麗的東臺灣，唱起這首「君在前哨」向曾經心心念念、代替全國軍眷慰勤、勞軍的愛國藝人鄧麗君在天上問聲好，也為全國身在前哨、英勇護國的海巡同仁致上最敬禮，歡迎大家如有需要請務必蒞臨東部分署眷探處所，本分署將竭誠為您服務。

(本文作者目前任職於東部分署秘書室)



新聞剪影

# 響應國際淨灘日 大家作伙愛地球



因颱風外圍環流帶來大量海漂垃圾淤積青帆沃岸際，連江縣莒光鄉公所邀集島上金馬澎分署第一○岸巡隊及馬祖防衛司令部莒光守備大隊等相關單位共同清理海漂垃圾，以維島容。(109.09.11)

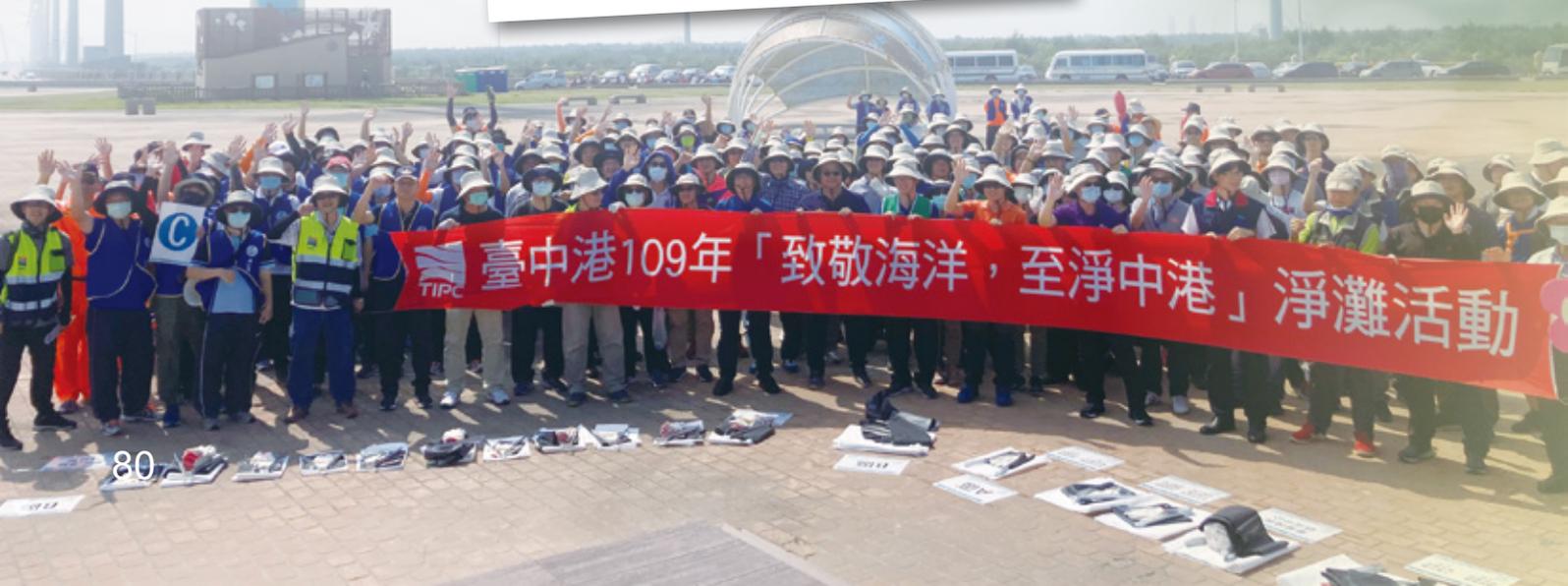


南部分署第六岸巡隊響應「世界清潔地球日」，以行動支持墾丁國家公園舉辦的「2020年墾丁國家公園淨灘活動」。(109.09.19)



南部分署第一一岸巡隊參與台灣電力公司興達發電廠舉辦「台電公司2020淨灘活動」，於高雄市永安區鑽石沙灣實施淨灘。(109.09.26)

▼臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司與中部分署於臺中港環港北路海角明珠廣場及北淤沙區舉辦「致敬海洋、至淨中港」聯合淨灘活動。(109.09.04)





金馬澎分署第七岸巡隊參與台灣電力公司澎湖區營業處舉辦之「台電公司2020年淨灘活動」，於澎湖縣湖西鄉龍門村後灣海域實施淨灘。(109.09.26)



金馬澎分署第九岸巡隊參與台灣電力公司金門區營業處塔山發電廠辦理「台電公司2020年淨灘活動」，於金門縣金城鎮雄獅堡海灘實施淨灘。(109.09.26)



金馬澎分署第七岸巡隊參加澎湖縣榮譽觀護人協進會於白沙鄉後寮村長岸沙灘舉辦之淨灘活動，凝聚村里向心力，還給海岸美麗的自然風貌。(109.09.26)



金馬澎分署第一〇岸巡隊參與連江縣政府環境資源局辦理「109年連江縣金秋季海(底)漂垃圾清除暨海洋環境教育宣導活動」，於連江縣莒光鄉猛澳及後澳沙灘實施淨灘。(109.09.26)



金馬澎分署第九岸巡隊參與台灣電力公司金門區營業處塔山發電廠辦理「台電公司2020年淨灘活動」，於金門縣金城鎮塔山海灘實施淨灘。(109.10.17)



南部分署第一一岸巡隊配合臺南市下鄉服務關懷協會舉辦「109年度資源回收宣導活動」，於臺南市青鯤鯓鎮海將軍廟岸實施淨灘。(109.10.18)



南部分署第六岸巡隊配合台灣潛水舉辦「2020年海洋清潔日」活動，於屏東墾丁核三廠出水口左側鯤魚區號召約150餘人共襄盛舉，以行動向海致敬。(109.10.31)

▼中部分署第四岸巡隊分別於雲林縣三條崙海水浴場及箔子寮漁港、嘉義縣布袋第三漁港及好美里海岸等處，配合各界辦理淨灘、放流等生態保育及親海活動。(109.10.18)



(本單元資料擷取自海巡署全球資訊網109年9月至10月份全臺各地區淨灘活動新聞照片)



# GENDER 有自信 職場真得意



移民雙月刊



清流雙月刊



海巡季刊電子書櫃

海巡署人才招募專線

**0800-021580**

定價：新臺幣柒拾元整