

中華民國一一四年
九月出版

海巡

季刊

125

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

斷劍無聲·保育有聲



海巡攜手海洋保育
全面守護海洋生態

網路巡察主動發現不法

網路蒐集犯罪證據

展開搜索查緝行動

起獲大量不法貨物





刊 名 | 海巡季刊
出版者 | 海洋委員會海巡署
發行人 | 張忠龍
編輯顧問 | 許靜芝、謝慶欽
總編輯 | 宋子陽
副總編輯 | 陳建宏
編輯委員 | 許啟業、蔡順元、洪伯昇、廖德聖、
陳朝陽、林昇和、林蘓佑、黃琮博、
蔣正淮、張友寧、鄭騰詳、徐漢慶、
陳柏璋、羅弘熙、莊峰欽、邱泰豐、
黃國安、李泉龍、洪義順
執行編輯 | 王櫻芬、盧妍蓁
設計印刷 | 加斌有限公司
電話 | (02)23255500
地址 | 116臺北市文山區興隆路3段296號
電話 | (02)22399201
網址 | www.cga.gov.tw
電子郵件 | yenjenlu@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114年9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—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266717）

海巡

季刊

Coast Guard Administration
Ocean Affairs Council

《本刊刊名集自孫中山先生墨寶》

目次 Contents

蔚海焦點視界 02

藍色永續海巡守護：海洋保育行動專題

資料整理 | 編輯小組 02

跨越山海參與公益 海巡關懷「有愛無礙」

文 | 白博宏 圖片提供 | 東部分署巡防科 08

海洋守護 海安12

文 | 曾琬婷 圖片提供 | 南部分署第一岸巡隊 11

潮水來襲車困蚵道 海巡即時應變成功救援

文 | 陳品叡 圖片提供 | 中部分署王功安檢所 13

浪濤與心跳之間——海巡人的EMT-2養成之旅

文 | 顏圓 圖片提供 | 東部分署第一二岸巡隊 15





防治性別暴力 破除傳統性別刻板印象

行政院性別平等處114年6月27日公布「114年性別平等觀念電話民意調查」結果，整體而言，民眾性別平等觀念逐步提升，對於破除性別刻板印象、性別暴力防治等議題，多數民眾抱持正面態度，惟民眾性別意識雖逐漸抬頭，家庭中育嬰照顧責任仍受傳統刻板印象之影響，近3年調查結果均超過5成民眾同意女性比男性更適合照顧嬰幼兒。行政院自108年起加強推動「消除性別刻板印象、偏見及歧視」等重要性別議題，透過公私協力深化各項性別平等推動工作，本次調查結果業已公布至行政院性平會網站，歡迎各界查閱。



行政院公告網站連結



CGA交流雲

19

本署管制考核業務之現況與展望

圖、文 | 張惠郁 19

海巡艦艇輪機進出塢作業標準作業流程

——以實務操作經驗分享 文 | 王信堂、吳東明 27



巡星實境SHOW

46

吊掛救援奮不顧身

文、圖 | 邱士誠 46

守護國門，從了解開始——第一線觀察

海巡體驗營的
文、圖 | 呂錦瑩 47

同心協力 守護海洋

文、圖 | 徐維廷 48

落日・餘暉

文、圖 | 楊承典 49

人才招募宣導廣告

海巡署人事室 50



EAP舒心坊

36

守護藍色國土 從你我開始

文 | 柯雯雯

圖片提供 | 北部分署第八岸巡隊組 36

勇於挑戰 持續精進

文 | 鐘聖豪

圖片提供 | 南部分署第六岸巡隊 38

不只是比賽，更是信念的傳承

龍舟隊裡的海巡力量 圖、文 | 張淑鳳 40

海是一張粗糙的手掌

——讀廖鴻基《討海人》 文 | 陳紹毅

圖片提供 | 引用自書籍《討海人》 42

《血色海灣》電影觀後心得

文 | 徐菖茗 圖片提供 | 引用自電影劇照 44



本印刷品使用環保油墨印製，
採用符合 FSC 環保紙印製。

藍色永續海巡守護： 海洋保育行動專題

資料整理 | 編輯小組

海巡署聯手海保署查緝網路販賣海洋保育類動物產製品

俗稱的鯊魚劍，係由珍稀軟骨魚類「鋸鰩」（一級海洋保育類野生動物）的吻部及牙齒所製成，外觀雖似藝術工藝，實為海洋殺戮的遺骸。許多製品來源不明，往往涉及非法捕撈、殺害，甚至國際走私，背後牽動的是一整條黑市供應鏈。臺灣於2008年8月1日將鋸鰩科（Pristidae）所有種列為保育類野生動物，原則禁止輸出入及買賣。根據漁民口述，過去臺灣周邊海域曾發現尖齒鋸鰩出沒，但近20年已無野外目擊紀錄。



▲不法民眾利用社群媒體（Facebook）公開張貼陳列販賣海洋一級保育類動物「鋸鰩鼻骨」（俗稱「鯊魚劍」）



▲搜索查獲大批海洋一級保育類動物「鋸鰩鼻骨」

海巡署依據海岸巡防法第3條規定，掌理海洋保育執法工作。本（114）年2月間，海巡署偵防分署北門查緝隊專案同仁執行網路巡查發現，有不法民眾利用社群媒體（Facebook臉書）公開張貼販賣海洋保育類動物產製品「鯊魚劍」之不法情事，行為涉嫌違反野生動物保育法，因而立案報請臺南地檢署指揮偵辦。

自本年2月起至5月份，海巡署偵防分署專案同仁於網路社群媒體上發現多則公開張貼販賣鯊魚劍之不法情事，均張貼鯊魚劍照片、尺寸大小、齒牙數量，甚至直接標示預售金額，意圖販售行為極為明確。專案小組針對公開張貼販售之鯊魚劍照片，下載截圖傳送屏東科技大學野生動物虛擬鑑識中心做初步鑑定，並經該中心確認物種名稱、保育等級後，以網路系統將鑑定報告回傳，做為案件偵查、搜索、移送偵辦之依據。

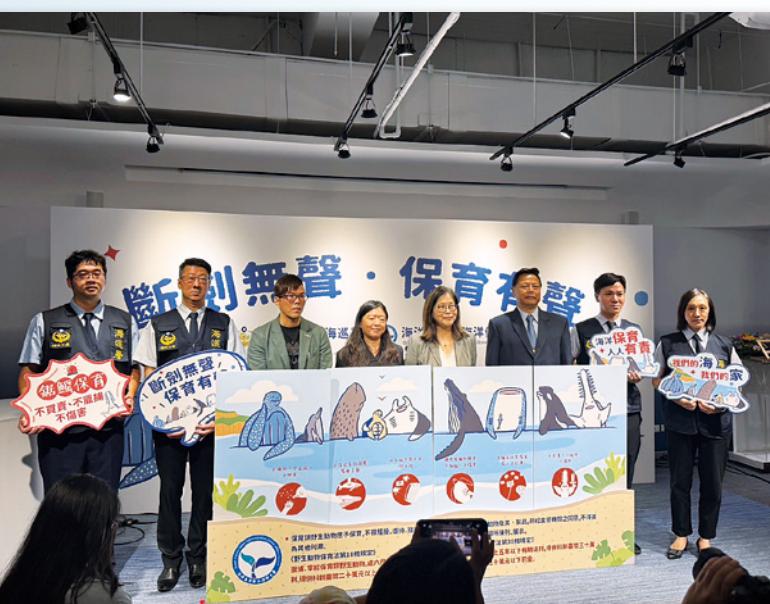
網路犯罪，張貼者（犯罪嫌疑人）之相關資訊多數為假資訊，致使查證張貼者真實身分極為不易，亦為案件偵查最困難之處，僅能就網路上公開之資訊去加以比對查證，來確認張貼者真實身分。本專案採用誘捕偵查方式，由專案同仁喬裝買家與張貼者連繫，藉由談論交易事宜，設法從中獲取相關資訊，包括



▲實體送請屏東科技大學野生動物鑑識中心鑑識

鯊魚劍預售金額、預售數量、交易及連絡方式、匯款帳號、交易地點等，另就張貼者使用之Facebook臉書帳號、網路IP位置、影像照片、匯款帳號、帳戶金流等資訊，查明真正張貼者之身分。在查明確認張貼者身分後，即以戶籍、警政、健保等查詢系統，查詢張貼者之相關住居所，並派員實地前往現場實施埋伏觀察蒐證，加以確認研判可疑藏放鯊魚劍之處所。明確犯罪行為及蒐集犯罪事證後，即向管轄法院聲請搜索票，且與張貼者相約交易時間、地點，進行面交實施誘補查緝。

本專案經與海洋保育署、海巡署南部分署11岸巡隊、臺南市政府警察局刑警大隊等單位組成專案小組，定期召開專案會議，至本年3月初見時機成熟，分別向新北、臺中、臺南、橋頭、高雄等法院聲請搜索票，陸續執行大規模搜索查緝行動，共計查獲犯嫌15人，查扣保育類動物產製品「鯊魚劍」37支、齒牙86顆、象牙2支。因鯊魚劍、齒牙、象牙均屬保育類動物產製品，依法不得交易買賣，故無合理市價，而依黑市價格估計，本次查扣鯊魚劍等不法物品共約值新臺幣180萬。



▲海巡署及海洋保育署聯合於114年6月間召開記者會，並由海洋委員會管碧玲主任委員主持





海巡署及海洋保育署聯合於本年6月11日舉辦「斷劍無聲，保育有聲」記者會，由海洋委員會管碧玲主任委員主持，海巡署謝慶欽副署長亦親臨現場。管主任委員於致詞中表示，政府對野生動物非法買賣「零容忍」，對破壞海洋生態的行為「絕不姑息」。未來將啟動跨部會合作機制，串聯關務、法制、教育等面向，全面強化查驗、教育與宣導，並建立通報與預警機制，從制度上建立防堵。本次行動除彰顯政府對海洋保育與生態保護的重視外，海巡署也將秉持「三安：國安、治安、平安」及

「溯源斷根」之目標，持續打擊海洋保育類野生動物活體或其產製品非法交易，同時呼籲國人拒絕購買、販售任何來自保育類動物的製品，一同攜手維護海洋生態資源與社會治安。海巡署亦呼籲，沒有買賣，沒有殺害，本署未來將持續追查類案來源管道，以展現政府對保育海洋野生動物之執法決心，希望國人們一起共同維護海洋自然生態保育及社會秩序。

(來自偵防分署北門查緝隊林彥慶分享)



▲海巡署代表做查緝專案報告及查緝成果展示





海洋保育碰上海上生計 關心生態走向共好



▲海巡人員與漁民協力將綠蠵龜搬運上岸



▲將綠蠵龜蓋上濕布，減緩牠的不適與壓力

五月下旬開始，是各家漁船漁民朋友們出海拚經濟的高峰開端。在彰化縣西部外海塭仔海域，一艘近海漁船如往常般為了家庭及經濟頂著風浪辛苦奮鬥，這裡是漁民熟悉的漁場，亦是多種海洋生物生活與遷徙的重要路線。

傍晚時分，當船長準備收網時，意外發現一隻巨大的綠蠵龜被纏繞在漁網中，這隻龜殼長約 95 公分的成體綠蠵龜，因長時間受困及掙扎，氣息已經薄弱。船長蹲下觀察牠的呼吸與四肢動作，心想絕對不能置之不理，眼前這個緩慢呼吸的生命，是海洋中的珍稀生物，也是臺灣《野生動物保育法》公告的第一級保育類動物。船長考量牠的狀況不佳，顯然因長時間受困已精疲力盡，倘若直接放生，存活機率較低，於是立刻停止作業，將綠蠵龜小心移出漁網，安置於船尾。善良的船長並未選擇放置冷處理，而是下定決心載牠回港救治。

船隻返港後，船長第一時間通報海巡人員到場，經海巡人員初步查看海龜狀況，判斷海龜體力不佳，無法自行返回大海，需要專業救援，立即啟動標準通報流程，聯絡隸屬於海洋委員會內友軍單位——海洋委員會海洋保育署，請求更專業的協助。



▲海巡人員測量綠蠵龜



▲虛弱的綠蠵龜

海巡人員將這位大傢伙小心移至救援箱，箱中舖有濕布與緩衝墊，可減輕運送過程對牠的壓力與傷害，並持續監控牠的身體狀況，等待後續支援。深夜時分，中華鯨豚協會救傷中心派員前來接手，初步診斷顯示，這隻海龜疑似因長時間受困導致虛脫與脫水，雖無明顯外傷，但整體狀況不穩，需靜養與專業照護，後續如恢復良好，將有機會返回海洋。

這起案例，雖然只是臺灣海域中無數誤捕事件之一，卻展現出人類與自然界互動的善意與愛心。船長選擇通報而非棄置，海巡人員展現出平時扎實的訓練、快速應變能力，海保署與中華鯨豚協會則以專業接力守護生命。這不只是一次成功的動物救援，更是「海洋友善漁業」與「保育通報網絡」實際運作的成果。

事實上，臺灣四面環海，漁業活動與保育議題密不可分。海龜屬於長壽、高齡繁殖的物種，牠們每一隻成年個體的生存，都關係到族

群未來的延續。在這片共存共榮的海洋上，每一張網的另一端，都可以是我們對自然的選擇。我們不能避免所有的誤捕，但我們可以選擇回應、彌補，讓人與海洋，走向真正的共好。

海洋保育不只是專家的責任，也需要每一位靠海生活者、愛海之人的共同努力。當意外發生時，像這位船長一樣勇於選擇守護，就是海洋最需要的溫柔力量。

（來自中部分署塭仔安檢所蔡葦玲分享）

▼中華鯨豚協會人員到場協助將綠蠵龜移置救援車內，將綠蠵龜載運離開





跨越山海參與公益 海巡關懷「有愛無礙」

文 | 白博宏 圖片提供 | 東部分署巡防科



▲協助搬運病友下水體驗活動





114年8月3日，中華民國海上救生協會於新北市萬里翡翠灣舉辦「關懷腦麻人士親海公益活動」，海巡署人員熱情響應，以實際行動傳遞對弱勢的支持與關懷。除北部分署第二岸巡隊加強海域巡查與安全維護以確保活動安全外，東部分署的同仁們更主動奉獻休假時間，凝聚成一股熱血，自臺東跨越333公里北上前往共襄盛舉。

中華民國海上救生協會由海龍蛙兵退役成員組成，長年投入海域安全維護工作，有感於腦麻及身障人士平時從事親海活動極為不易，每年號召辦理公益親海活動，迄今已邁入第12個年頭。活動當日上午8時，中華民國海上救生協會所屬各地分會志工陸續抵達現場，著手進行場地整備及水上摩托車檢整，海巡署同仁也在步道區就位，協助將病友們連同輪椅抬至沙灘休息區。

在開場與來賓簡短致詞後，志工們率先開始淨灘活動，清除沙灘上異物以免影響身障人士參與後續親海活動，同時亦能達成環境保護的目的。主辦單位為身障人士安排的上午行程是水上摩托車體驗，海巡署同仁陸續前往休息區邀請病友參加，在取得當事人及家屬同意後，依據病友身形不同，以背負或抬抱的方式，協助他們穿上救生衣並前往潮間帶，登上水上摩托車展開體驗行程。

其中，一位高中三年級的女孩原本猶豫不敢下海體驗，在海巡署同仁一番鼓勵下，終於鼓起勇氣嘗試到淺水區戲水。同仁將她抱到潮間帶，讓她坐在沙灘上感受海浪輕撫雙腳，驚恐不安的神情慢慢轉為興奮的笑容。她開心地主動分享曾經在游泳池參加體驗活動等生活點滴，以及接受母親及志工的鼓勵，參與水上摩托車體驗的經過。





▲陪同女孩在淺水區戲水



▲▼同仁密切注意活動情形，確保安全親海環境

中午休息時間後，接續進行橡皮艇體驗活動，病友們經歷上午水上摩托車出海體驗，逐漸習慣並享受親海樂趣，歡笑聲響徹翡翠灣。彷彿受到現場歡樂氣氛感染般，陽光也展開笑顏，映照一張張興奮快樂的臉龐。下午2時許，活動進入尾聲，海巡署同仁協助將病友們自沙灘搬運至岸際沖洗區，完成簡易沖洗後，活動正式結束。同仁們衣褲已經溼透，分不清是汗水或是海水，唯一能肯定的是，大家的心中都乘載著滿滿的溫馨回憶。

海巡署致力於推動海洋公益與教育活動，期盼攜手各界打造更加友善、安全且具包容力的親海環境，讓每一位國人都能享受海洋的美好。

(本文作者目前任職於東部分署巡防科)





▲►操演照——海上攔截圍捕

海軍守護 海安 12

文 | 曾琬婷 圖片提供 | 南部分署第一一岸巡隊

本（114）年6月8日，風和日麗、碧海藍天，「114年度海安十二號演習」於高雄港17號碼頭展開。這場演習是對外展示我國海上安全維護決心的重要演訓，由海巡署主辦，結合國防部、空勤總隊與相關單位共同參與，情境設計真實，涵蓋反滲透、防走私、恐攻應變、海上救援等多重情節，模擬海域面臨複雜危機時的應對模式。演練過程驚險刺激，細節環環相扣，不僅展現了我國在維護海域秩序上的高度專業，也顯現各單位協同作戰的強大能量與默契。

身為演習現場的襄儀人員，我的主要任務是迎接、引導與服務來自中央與地方的各級長官、軍警單位代表以及貴賓，協助他們順利參與各項觀摩行程。我們雖不直接參與展演，卻肩負著維護整體活動流程順暢、確保賓客接待過程得體的關鍵責任。從前期的禮儀訓練、模擬預演，到活動當日清晨的準備、定位、迎賓與引導，每個環節都需精準掌握、細心執行，不容出錯。



▲操演照——海吊掛救援



▲操演照——海海空分列式（空勤總隊）

演習最高潮的部分，是模擬國際恐怖組織藉由旅遊名義潛入我國，企圖劫持臺澎輪並癱瘓我國關鍵基礎設施的情境。海巡署掌握情資後迅速反應，特勤人員搭乘新型突擊艇高速機動，實施「海上攔截圍捕」，於海面上形成包圍網，全力攔阻恐怖分子登陸。緊接著，特勤隊迅速攻擊奪船，在成功制伏歹徒後，艙內卻發現一名人質受重傷倒臥血泊，需緊急救援。現場即刻啟動「吊掛救援」機制，由空勤總隊直升機實施高空吊掛，配合海上醫療團隊進行急救與後送，整套應變流程環環相扣、毫無延誤，充分展現跨單位間高度協同的能力與效率。

最後登場的是「海空分列式」，由海巡署各式艦艇列隊通過觀禮台向總統及各位貴賓致敬，氣勢恢弘。海巡艦隊旗幟飛揚、艦船破浪，鳴笛齊響，震撼全場。這不僅是一場視覺與聽覺的盛宴，更宣示著對人民的承諾，對國土的守護。我站在觀禮台一側，目送每一艘艦艇通過，內心激動萬分，身為海巡幕後工作者的自豪感與責任感油然而生。

此次「海安十二號」演習工作人員的經驗，對我而言是一段寶貴的歷程與成長的養分。從一名行政支援角色的角度，親眼見證國軍與海巡聯手維護國土安全的過程，更加理解我國海上防衛體系的運作與挑戰。未來，我將以此次經驗為基礎，持續提升自身專業與服務能力，無論在任何崗位上，都秉持同樣的使命感與榮譽心。

最後，我要向所有參與此次演習的同仁致上最誠摯的敬意，由每一位工作人員的努力，才能讓這場演習圓滿成功。我們不只是參與者，更是守護者，期待在下一次的「海安演習」中，再次並肩奮戰、共同見證。

（本文作者目前任職於南部分署第一一岸巡隊）

►供民眾登船參觀艦艇——雲林艦



▲操演照——海空分列式（雲林艦）



▲操演照——海空分列式（安平艦）



▲工作照及全體儀合照





潮水來襲車困蚵道 海巡即時應變成功救援

文 | 陳品叡 圖片提供 | 中部分署王功安檢所

114年5月27日清晨，距離海巡署中部分署王功安檢所約一公里處，發生車輛受困燈塔蚵道事故，當時正值漲潮之際，海水水位迅速上升，情況危急。王功安檢所獲報後即刻出勤，展現迅速反應與專業處置能力，成功協助駕駛脫困，避免意外擴大。

當日上午08時40分，王功安檢所小隊長向值班同仁通報，於燈塔蚵道勸離民眾時，發現一輛白色BMW轎車停泊於燈塔蚵道末端，該車疑似因不熟悉地形及潮汐狀況，未注意潮水迅速上漲，導致車輛受困於蚵道。值班同仁獲報後立即向鄰近單位請求支援並通報友軍單



▲友軍單位及本所同仁協助下艇並前往駕駛受困地

位協助聯絡車主，同步使用智慧型港區監視系統查看蚵道下方掌握最新動態。透過智慧型港區監視系統，值班同仁發現一名民眾駐足於岸際，隨後進入車內嘗試倒車返回岸際，確認為該車駕駛。

友軍單位到場後，發現潮水已越過車門滲入，導致車輛電路短路無法發動，該車駕駛受困車內，情況危急。考量蚵道地勢低窪且水位持續上升，若不即時處置，將對車輛與人員安全構成威脅，友軍單位及本所同仁即刻下艇，1艇4員前往車輛受困地進行救援。在本所同仁安撫駕駛情緒的同時，友軍單位及本所同仁協力迅速將該駕駛救出。

歷經約15分鐘的搶救作業，海巡人員於上午09時35分完成救援，將該駕駛運載至岸

際，由友軍單位護送前往彰濱秀傳醫院。後續經查，該駕駛未檢驗出酒精反應，單純因誤判潮汐與地勢所致。此次事件無人傷亡，亦未造成他車受影響，處置過程平順有效，事故排除後，上午09時45分本所人員與鄰近單位及友軍單位確認無其他待處事項後，勤務圓滿完成，人員返回崗位。

沿海蚵道因潮汐影響具高風險特性，本次事件展現海巡人員對地形熟悉度、應變速度及跨單位協調能力之專業表現，未來海巡署除持續強化勤務應對，更將加強地方駕駛對潮汐變化與地形安全的宣導教育，以降低事故發生率，確保海岸地區交通與公共安全無虞。

(本文作者目前任職於中部分署王功安檢所)



▲抵達駕駛受困地實施救援並安撫駕駛情緒



▲順利救出受困駕駛載運至岸際



浪濤與心跳之間

——海巡人的EMT-2養成之旅

文 | 顏圓 圖片提供 | 東部分署第一二岸巡隊

身為海巡人員，我們的工作範圍不只是漁船安檢、取締非法行為，更重要的是，在第一時間守護國人生命安全。當海上落水事件或漁民遇險等緊急狀況發生時，單靠熱血與勇氣並不足以應對，專業的急救技能才是讓我們成功救援的關鍵。對於海巡工作，EMT-2急救能力不可或缺，因為我們日常巡邏的海域及沿岸區域大多地處偏僻，難以立即獲得醫療協助，在醫護人員抵達前，海巡人員就是病患唯一的希望。



▲12天消防分隊的真實洗禮



▲長庚醫院專科護理師帶領學員，在急診室看見生命的脆弱與韌性

當我得知海巡署教育訓練測考中心提供 EMT-2 (Emergency Medical Technician Level 2) 受訓機會時，我毫不猶豫地報名參加。EMT-2 的訓練是一場對知識、體力與心理素質的全面考驗，課程內容涵蓋解剖生理學、判讀心電圖、心肺復甦術 (CPR) 、自

動體外心臟去顫器 (AED) 使用、TBI 診斷、止血包紮等等。教科書上的說明看似簡明易懂，但在實際操作過程中，手部穩定度、動作順序、甚至與病患溝通的語氣，這些細節都直接影響病患的安全，考驗救援者的知識及判斷力。



▲由桃園市政府消防局楊總教官，主持實習前的誓師大會合影



▲教官們指導EMT-2課程。

本次訓練共計26名學員，來自全臺各地及外離島，身為海巡人員，我原以為自己在體能與抗壓方面具備優勢，但急救訓練是另一個層面的壓力，我們必須在最短時間內做出正確判斷，且沒有第二次機會。第一次的模擬情境訓練中，我為「患者」進行心肺復甦術，當時我的腦中飛快回想步驟，但雙手卻因緊張而發抖。那一刻我深刻體會到，救援成功的關鍵不僅在於技巧，還包括面對危急情況依然能夠冷靜思考的能力。

經由教官們在課堂上的基本醫療學理訓練，我成功掌握技術基礎，但真正的考驗來自12天的救護車分隊實習。我們跟隨資深救護員出勤，從接獲通報、到達現場、初步評估、急救處置、送往醫院的過程，每趟都是與時間的賽跑。我曾跟隨救護車趕赴車禍現場，患者頭部受傷，意識模糊且血流不止。當下我必須迅速配合學長指示，準備止血材料固定頸椎並協助搬運。急救過程未達十分鐘，但卻感覺如同經歷一場漫長的戰鬥。另一回，一位長者呼吸

困難尋求幫助，家屬焦急萬分，我們必須一邊給氧，一邊安撫情緒，確保長者情況穩定直到送達急診。這12天我學到的不僅是技術，還有救護員的職業態度——「沉著、專業、同理心」，這也是海巡工作中應有的品質。

回想過去某次執勤，我和其他海巡同仁在七星潭發現一名婦人於海面上載浮載沉意識不清，我們將婦人拉上岸後，考量急救能量及手段有限，僅能原地等待救護車到場，那份無力感一直留在我心中。如今，經過EMT-2的訓

練，我已經具備更多救護常識及強大心理素質，能夠為病患爭取更多黃金時間。

EMT-2的紮實訓練與實習過程共計336小時，是一場充滿挑戰與收穫的旅程。報到第一天，海巡署教育訓練測考中心楊總教官就向學員強調，工作時應抱持正確觀念「保持正向、幫助他人」，EMT-2的訓練考驗我們面對危機時的應處能力，並提醒我們應自主思考如何提升專業技能。海巡的工作性質，決定我們必須面對各種突發狀況，也讓我對守護生命這件事有了更深的體悟。

或許，我無法改變海浪的洶湧、無法避免天災的發生，但我能在危急之時，伸出雙手盡全力把人帶回安全的地方。這是身為海巡人員的使命，也是我選擇成為EMT-2的初衷與驕傲。

(本文作者目前任職於東部分署第一二岸巡隊)



▲恭喜全數成為合格中級救護員





本署管制考核業務 之現況與展望

圖、文 | 張惠郁

壹、前言

《孟子離婁篇》：「徒善不足以為政，徒法不足以自行」，旨在說明僅憑良善政治理念，缺乏具體政策，無法有效治理國家，光有形式法令規章，未能落實執行，無法發揮實質效力。而為確保政府各項政策、法令、計畫與指示等落實執行，以有效達成施政目標，實賴於運用健全的追蹤管考機制，藉由適時追蹤掌握執行進度，瞭解實際狀況，除可及早發現問題、研議解決之道、即時調整修正，發揮事前預警作用，亦可作為事後檢討與未來策進之參考，對於公部門組織具有提升政策透明度、強化課責能力、提升決策品質、降低風險及確保公共投資效益最大化等不可替代價值，其重要性實不容忽視。

以我國而言，國家發展委員會（以下簡稱國發會）係我國總體經濟規劃與發展的樞紐機關，為順遂推動及有效督導各項中長程個案計畫與其成效，於民國104年8月17日第17次委員會議決議推動「中長程個案計畫全生命週期績效管理」機制，其核心理念在於從計畫可行性評估、規劃設計、預算編列、執行情形管制、屆期檢討，乃至於後續營運維護與效益評估環節，皆應納入系統性的績效管理與考核，以確保計畫始終能緊扣政策目標，不同階段亦得依實際情況進行動態調整。前揭國發會管考規範與機制運行多年已臻完備，為本署建案計畫執行情形管制及評核之主要依據。

另外近期立法院已三讀通過「因應國際情勢強化經濟社會及民生國安韌性特別條例」

所列預算，本署規劃籌建完善之岸、海、空能量，建構立體情監偵體系，以達成「海空一體，精銳海巡」目標，預期未來數年期間，相關建案計畫及各級長官交辦重要事項均將大幅提升，在計畫執行及管考人力未隨同增加之情形下，如何更有效率管制推動各項建案計畫與長官交辦重要事項，以如期如質達成施政目標，將成為本署即將面臨之重要課題。為利聚焦，本文將以「個案計畫」及「重要事項列管案件」兩大主要項目為核心，系統性地檢視本署現行管考所運用計畫管制平台與內部會議之整合運作模式，分析目前優勢與潛在不足之處，並研提未來可能精進發展方向。

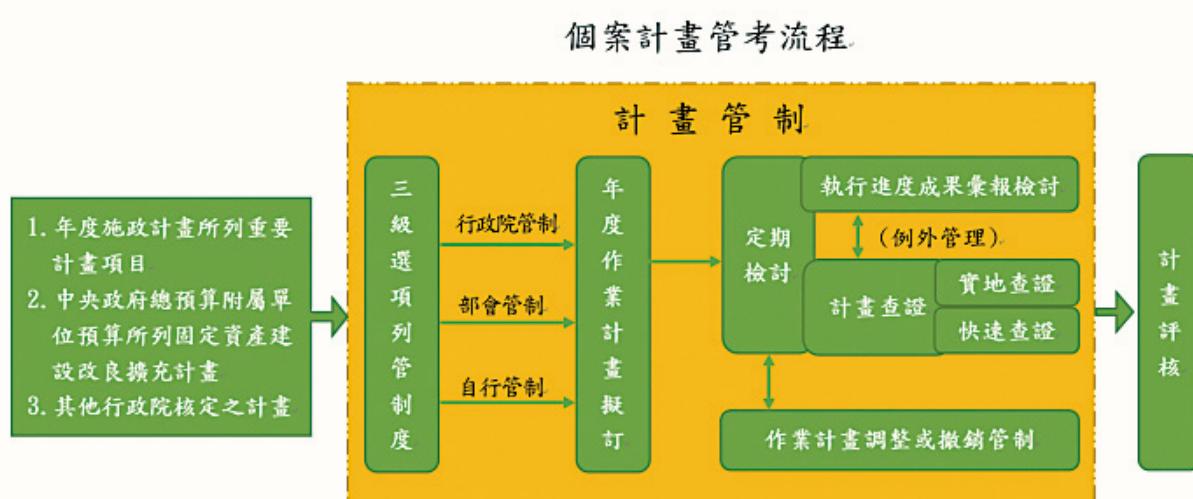
貳、本署管制考核業務現況

一、現行作法

(一) 個案計畫

- 行政院為增進個案計畫全生命週期績效之管理效能，訂定「行政院所屬各機關

個案計畫管制評核作業要點」，針對個案計畫實施分級管制，區分行政院管制、部會管制與機關自行管制等三個級別，明確劃分各級管考機關權責，並訂定作業流程等相關規範以利依循；另考量每年度計畫數量龐大且工作繁雜，為提升管考作業效率、促進資訊流通與透明，由國發會建置「政府計畫管理資訊網」（以下簡稱GPMnet）系統、國家科學及技術委員會（簡稱國科會）建置「政府科技計畫資訊網」（以下簡稱GSTP）系統，請各機關（構）定期填報公共建設、社會發展及科技發展等三類計畫執行進度、預算支用情形、落後原因及解決對策等相關資訊，並提供查詢及統計分析等功能，使管考機關可即時掌握計畫整體狀況，必要時可進行跨機關或跨領域比較分析。





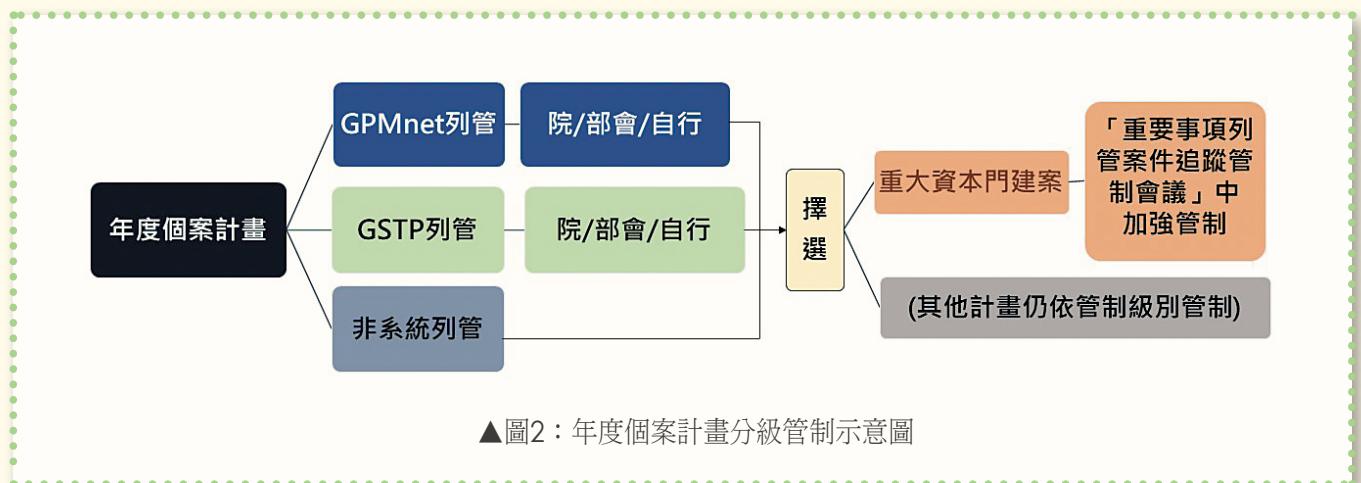
- 2.嗣海洋委員會（以下簡稱海委會）依上開行政院要點訂定「海洋委員會及所屬機關構個案計畫管制評核作業要點」，規範管制個案計畫之作業方式、權責區分與時程管制，內容包含管制評核之定義、選項列管、作業計畫擬訂、定期檢討、實地查證、作業計畫調整或撤銷管制、年度計畫評核及獎懲標準等事項及其作業程序，作為所屬機關構（單位）追蹤管制個案計畫執行情形及辦理年度評核作業之主要依據。
- 3.針對屆期（已執行完成）中長程個案計畫，依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第13點規定，應就其實施成效作成總結評估報告，送核定機關備查，俾作為相關機關未來辦理中長程個案計畫審議、預算先期作業及重排序等資源配置之參考。
- 4.本署為落實管制推動個案計畫，原則上針對跨年度計畫部分，依國發會、國科會與海委會相關規範訂定年度作業計畫，預劃分月工作項目及支用經費等，納入GPMnet及GSTP系統定期管制執行情形，其餘非系統列管個案計畫，亦比照訂定作業規劃並定期管制，以利全面掌握各項個案計畫執行進度。
- 5.GPMnet及GSTP系統列管計畫原則依規定分別採按月與按季管制，並視實需辦理實地查證，惟本署為再強化對於特定重要計畫之管制力度，每年度復依計畫重要性及預算規模等要件，擇選「重大資本門建案」納入「本署重要事項列管案件追蹤管制會議」管制，採取「期

中預警，期末檢討」模式，定期召開會議請各主政單位說明執行進度，並請進度落後單位檢討說提報落後原因及研提後續因應作為，藉由綿密管制頻度，以利即時發現問題，迅速協處窒礙，確保計畫如期如質完成。

（二）重要事項列管案件追蹤管制會議

- 1.鑑於海委會主任委員、本署署長、副署長及主任秘書等長官交辦事項均為本署重要工作，自民國105年起定期（原則每雙週，視況調整）召開「重要事項列管案件追蹤管制會議」，俾掌握各項重要事項辦理情形、凝聚內部共識、儘早發掘或是預防問題發生，並研商解決之道，確保各項重要工作推動順遂。
- 2.納管案件範圍包括本署主任秘書以上長官視導海巡單位指（裁）示、主任秘書以上長官會報重要決議、「輿情暨岸海情勢會報」指（裁）示、主任秘書以上長官核定管辦、海委會主任委員重要指（裁）示等事項，並以具「政策性、全面性、急迫性、重大性」等性質為原則。
- 3.針對各案件主辦單位所提報辦況，視辦理進度區分為已完成之「解除管制」案件、無需密集管制之「自行管制」案件（調整為每季追蹤掌握完成情形），以及尚需密集管制之「賡續管制」案件等三類，以提升管制作業效率，並減輕受管制單位同仁負荷。
- 4.該會議核心理念係建構常態化、制度化的縱向與橫向溝通、問題反映與決策平臺，可發揮以下效益：

- (1) 長官交辦重要事項散見於多項會議，藉由本會議集中管制，可便利長官掌握最新辦況，有效貫徹政令。
- (2) 部分案件涉及跨單位業管事項，藉由該會議可強化溝通協調，遇有分工疑義，亦可迅速釐清權責。
- (3) 主要管制對象為署內單位，必要時聽取分署意見，可促請署內單位善盡指（督）導與協助所屬等責任。
- (4) 原則上每雙週定期召開會議檢視進度，可敦促相關單位積極執行，並可儘早發現問題，以利機先防範應處。



二、面臨挑戰

- (一) 中長程個案計畫編擬與執行時間顯有落差，實際執行時難免受國際情勢、政策發展、市場行情、新興法規限制或實際編列預算等各種因素影響，未必能依個案計畫原定之分年目標、期程、經費或工作項目等如期如質推動；嗣後縱使修正個案計畫以資因應，依舊存在上開變數，且修正過程亦曠日費時，難以因應突發情形。
- (二) 近年本署研提個案計畫時，傾向於統合同性質項目（如：廳舍建設、裝備採購等），擴大計畫規模，以利爭取更多預算，故單一計畫往往包含不同預算來

源，或牽涉數業管單位與工作項目，管制執行進度時，勢須耗費更多勞力與時間進行資料彙整、審查及修正等事宜。

- (三) 為能有效管制推動相關工作，倘單一計畫涉及多單位時，計畫主政單位與其子計畫協辦（執行）單位之權責歸屬應如何釐清，才能「獎當其功，懲當其過」，避免相互爭功諉過，以維公平，亦為辦理管制與評核相關作業時必須妥審處理之問題。
- (四) 而「因應國際情勢強化經濟社會及民生國安韌性特別條例」通過後，本署未來建案計畫及長官交辦重要事項預期將大幅增加，相關執行及管考工作負荷亦將



隨之增加，且多數管考工作（如：擇案納管、分案辦理、追蹤進度等）仍高度仰賴人工作業，而在短期內難以新增人力的情形下，如何避免作業錯誤疏失或造成業務過度負擔，並兼顧管制成效，將成為管考業務不得不面對之課題。

(五) 本署成立迄今已執行諸多個案計畫，累積豐富業務經驗與歷史資料，惟在資料龐雜、人力有限、部分計畫執行期程歷時多年等限制下，如何能快速查詢與整合過往資料，以利於各類場合迅速回應詢答或提供資訊，並作為長官決策或相關機關（單位）規劃參考，尤其在進入AI科技時代後，如何運用既有大量之檔案資料導入與訓練AI工具，以優化相關作業流程，提升本署施政效能，均為未來精進管考業務之思考方向。

三、小結

綜上所述，本署在個案計畫及重要事項列管案件的管理制度與流程中，主要透過行政院、國發會及國科會的分級管制與GPMnet及GSTP系統等工具，提升資訊透明度與執行效率，而計畫因性質複雜及工作項目較多，常出現管控落差與彙整困難；重要案件則透過「重要事項列管案件追蹤管制會議」進行協調與掌握進度，並落實分工與管制，惟目前挑戰包括主政單位與協辦單位間權責不明、人工作業繁重，需強化制度設計與導入數位工具，以提升整體管考效能與決策品質。

為清楚扼要析述本署管考業務現況，爰針對上開定義、流程及挑戰部分，統整其優勢（Strengths）、劣勢（Weakness）、機會（Opportunities）及威脅（Threats）部分，製作SWOT分析表如下：



參、未來展望

一、引進AI工具

(一) 可能應用面向：

1. 建案計畫：將例行性、重複性高之文書工作交由以語言模型為基礎的AI工具進行自動化處理，例如：從GPMnet或GSTP系統中抓取計畫執行情形等相關資料，並生成易理解的摘要，使得長官或管考單位可輕鬆掌握計畫進度，並即時察覺可能落後計畫、或幫助計畫主政單位想到解決窒礙問題之因應方向或對策，可減輕主政單位及管考單位的行政負擔。
2. 重要事項列管案件：會議時由AI工具產製逐字稿及主席指（裁）示摘要，並協助會議紀錄之製作及潤飾；另AI工具基礎資料庫中倘納入歷次重要事項列管案件及其辦理情形，針對特定案件可迅速查詢其歷程及類似案件等資訊，使得長官或管考單位有效率地瞭解案情，使管考與決策更即時。

(二) 限制：

1. 本署作為國安機關的一環，亦為我國海上主要執法機關，部分勤務及業務執行涉及機敏（密）與個人資料保護法所規定之個人資料等不宜向大眾公開資料，且依數位發展部「資通安全責任等級分級辦法」等規範，本署屬資通安全防護

等級A級機關，資通安全受相當嚴格之法令規範且實施內、外網隔離政策，而使用AI工具勢必涉及資料蒐集、整理及再運用，故本署目前仍需審慎評估AI導入之技術風險與資料保密措施，以免遭有心人士利用，而導致國家安全及人民權益之危害。

2. 而AI工具蓬勃發展至今，本身仍有相關技術上困難需要克服，如使用上開所提到之以語言模型為基礎之AI工具，倘訓練資料或所下指令有所偏差，其生成結果可能會產生偏頗或不適當用語，可能會導致潛在道德及偏見問題。

二、補強目前管制機制

(一) 加強各主政單位橫向溝通聯繫

目前管考領域主要透過「重要事項列管案件追蹤管制會議」進行橫向溝通及協調，如有突發性狀況、或有更大型且複雜之專案計畫（如：「因應國際情勢強化經濟社會及民生國安韌性特別條例」中本署相關預算）需要推動，視必要可考量成立專案編組管考，納入各單位專業人員，以便統合意見並強化責任分工。

(二) 落後計畫的強化管制

因本署計畫實際執行常受到天災、國際情勢、主管機關審核期程較長等因素影響而有落後情事發生，目前現行以人工審查及校對後，方能比對出進度落後之計畫，管考單位復於重要事項列管案件追蹤管制會議、本署主管會報等會議中請其主政單位儘速攬趕進度；未來管考領域納入AI工具後，其功能若可包





含對落後計畫的即時預警，管考單位直觀地掌握落後計畫及其落後原因，以及早發現問題、及早解決。

三、強化教育訓練

(一) 製作系統簡要使用說明

由於本署各項計畫工作項目承辦人眾多，且業務時常異動，倘有新進同仁或是新接業務者，目前GPMnet及GSTP系統之填報部分，主要還是由原承辦人或管考單位口頭進行教學，或自行至各系統查找系統操作手冊等書面資料，未來應可編擬適合本署之簡要填報流程等訓練，以期能讓新接觸到管考業務之承辦人迅速瞭解管考內容、熟悉系統填報畫面及排除簡易障礙。

(二) 鼓勵同仁參訓

國發會及國科會不定期辦理有關計畫管考及系統之教育訓練，將視實際狀況請適員參加；另有訓練簡報等公開資源時，亦同步分享至相關同仁參考，俾提升其對管考系統瞭解度及操作熟悉度。

四、小結

上開所述未來展望部分，主要是探討本署在推動管制考核領域數位化與智慧化轉型的可行性策略與想像，針對建案計畫與重要事項列管案件，引入語言模型為基礎的AI工具可強化資訊掌握及減輕行政負擔，然而因本署具涉機敏業務且有高度資安責任，AI的應用必須審慎評估資料處理過程中產生之保密及風險疑慮。

其次為現有機制之再強化，建議強化橫向溝通聯繫，為應對複雜專案或計畫，機關內可

考慮成立專案小組，機關外則應加強與其他公務單位合作；針對落後計畫，未來可透過AI即時預警、掌握原因並協助追趕進度。

綜上，為提升系統使用效率與管考素養，未來可製作簡要操作手冊並鼓勵同仁參與教育訓練，以提升整體管考能量，使業務推動更加靈活與韌性。

肆、結語

因應國際海域情勢日趨複雜、中國頻繁採取灰色地帶衝突、印太區域的動盪，皆會影響國家安全，並隨著全球面臨氣候變遷、海洋污染等艱困挑戰，如何強化海巡編裝實力及落實海洋政策已成為關鍵議題，而海巡署不僅是我國海洋領域的主要執法者與守門人，更是推動藍色治理、實踐永續海洋政策的重要行動者。

一個運作良好的管制考核機制對於實現上述目標相當重要，所謂「知己知彼，百戰不殆」，本篇文章透過盤點海巡署現行管制考核制度，先行瞭解自身所擁有的能力及資源，方能夠為未來建構一個具備韌性、能即時回應變動並預判風險之管制機制奠定優良基礎，並呼應本署內部治理需求，更與海委會所推動之海洋政策目標及策略有所連結，展現我國作為負責任海洋國家的治理承諾，以提升計畫執行的可究責性與資源運用效率。

在「臺灣成為海洋國家」的願景之下，希冀未來透過推動數位化工具導入、制度流程優化及教育訓練深化等方式，本署能夠在新科技與治理理念交錯的環境中，形塑一套「以人為本、以智為輔」的管制考核機制，攜手創造更創新的海巡署。

資料來源

1. https://www.ndc.gov.tw/nc_3660_24813，國家發展委員會第17次委員會議決議第2點。
2. <https://www.google.com/amp/s/www.epochtimes.com/b5/25/7/3/n14544179.htm/amp>，大紀元114年7月3日報訊「政院通過強化國土安全韌性匡列1500億元」；<https://www.worldpeoplenews.com/content/news/352813>，世界民報114年7月11日報訊「立法院會三讀通過『因應國際情勢強化經濟社會及民生國安韌性』特別條例」。
3. 圖1來源：https://www.ndc.gov.tw/Content_List.aspx?n=FCE654B9A9575A97，國家發展委員會-主要業務-績效管考-計畫管考。
4. <https://theme.ndc.gov.tw/lawout/LawContent.aspx?id=GL000455>，國家發展委員會114年2月4日修正「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」。
5. <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCODE=A0030304>，數位發展部110年8月23日修正「資通安全責任等級分級辦法」。
6. <https://law.oac.gov.tw/LawContent.aspx?id=GL000001>，海洋委員會107年6月13日修正「海洋委員會及所屬機關個案計畫管制評核作業要點」。
7. 數位發展部113年12月20日公布「公部門人工智慧應用參考手冊」第7-9頁「AI及生成式AI限制」。
8. <https://www.ndc.gov.tw/News8.aspx?n=4A7F857B0742F35B&SMS=1D189B7BE4B7F652>，國家發展委員會 -主要業務-績效管考-計畫管考-個案計畫研習資訊。
9. <https://www.oac.gov.tw/ch/home.jsp?id=30&parentpath=0,2,28>，海洋委員會-重要政策-施政方針與計畫-年度施政計畫。



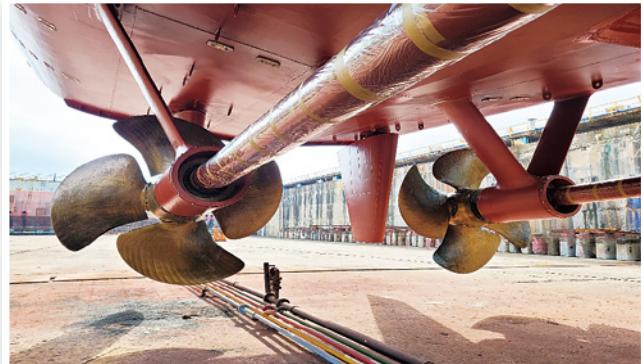
海巡艦艇輪機進出塢 作業標準作業流程

——以實務操作經驗分享

王信堂¹ 吳東明²

壹、摘要

有鑑於海巡艦艇需定期進出塢進行維護保養工作，而保養是維持執勤安全與推進系統穩定運作的重要環節，然現行各型艦艇依據艦種設計與操作習慣，進出塢流程記錄方式與檢查重點各有不同，較難以一概全，但可透過共通性項目來設計出適合各船艦的進出塢標準流程。本文以實際參與艦艇進出塢經驗為基礎，參考台中艦檢查表內容，研擬出一份可供全艦通用的進出塢檢查表架構與注意事項，作為推動標準化³程序之參考依據。



▲圖一 塢底螺槳與推進軸系圖（2024年，資料來源：作者自攝）

-
- 1 中央警察大學海洋科技組研究生。行政院海洋委員會海巡署艦隊分署中部機動海巡隊台中艦輪機長。國立高雄海洋科技大學輪機工程學系畢業。三等海巡特考及格。
 - 2 中央警察大學水上警察學系所專任教授。英國格拉斯哥大學造船暨海洋工程學博士。國立交通大學航海暨輪機工程學學士。英國劍橋名人傳記協會海洋工程專業傑出名仕獎。美國名人傳記協會海洋工程專業傑出名仕獎。歐盟國際工程技師。英國皇家工程技師。美國國家工程技師。行政院海洋事務委員。海巡署海洋事務研究委員、人員教育訓練委員及船舶建造暨研發審議委員。科技部專案審查委員。經濟部財團法人船舶暨海洋產業研發中心專案評審委員。交通部海事安全專案審查委員。教育部公費留考口試委員。海巡署艦隊分署艦艇建造暨維修顧問。
 - 3 蔡武乾、龍靖波，2019年，「艦艇機艙操作訓練標準化」自行研究報告，海洋委員會海巡署。

貳、前言

而海巡署未來陸續有多艘新型艦艇服勤，規模逐漸增加，船型類型多樣，艦艇保養、檢驗、維修⁴需求亦隨之提高，而艦船艇需定期實施歲檢與特別檢驗，且按照現行驗船政策來說，每兩年至三年間需上架或進塢進行中期檢驗，檢查推進設備、海底門、舷邊閥體等工程，進出塢頻率相當頻繁，而在「海巡艦船艇輪機教範⁵」卻沒有相關參考資料，所以制定各艦的進出塢標準作業程序變得相當重要且迫在眉睫。

在進出塢程序中，輪機人員需熟稔艦上各設備操作特性，配合機器設備、海水、岸電⁶、岸水、穢水等管閥連接，執行關閉、切換、啟動等作業。本研究旨在建立通用範例、將理論與實務結合、可供各型艦艇參考的通用檢查表，強化進出塢作業流程之制度化與安全⁷性。



▲圖二 塢底船推進器狀況圖（2024年，資料來源：作者自攝）

參、進出塢流程介紹

由於艦船艇驗船檢驗政策除歲修與特別檢驗⁸外，在第五年的特別檢驗期間，需於第兩年至三年間必須上架或進塢實施中期檢驗，進行船體下檢查，檢查水線下船體、推進軸系、螺旋槳、艏推裝置、船艉鋅板、海底門、舷邊閥等，檢查項目相當繁多。



4 吳東明、王信堂，2020年，非破壞性檢驗技術於海巡船艦的應用實務-以軸系、螺旋槳及船構為例，海巡季刊105期，行政院海洋委員會海巡署，頁47至53。

5 倪宗華，2017年，海巡艦船艇輪機教範，臺北市：行政院海岸巡防署海洋巡防總局。

6 李永忠，2017年，船用電學，台北，交通部。

7 吳東明，2012年，海事安全與船舶設計，臺北市：五南圖書出版股份有限公司。

8 CR驗船協會，2025年，鋼船建造與入級規範。



而相對於進塢檢查項目，制定進出塢作業檢查表也相當重要，相當每五年需進出塢兩次，而進出塢不僅僅是單純將船開進與開出塢內而已，事前與事後的計畫、準備、檢查步驟，與進塢後的水線下觀測，才是進出塢的重點。

一、進塢流程介紹

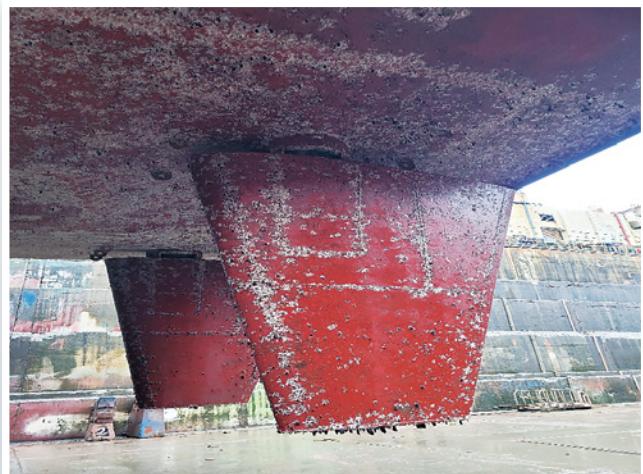
(一) 進塢前作業

船舶進塢前，要提供船舶塢墩圖給造船廠，造船廠會按照進塢日程前，將乾塢塢墩放置妥當，而在進塢前，船廠也會要求船舶吃水能夠艏艉、左右舷平均，避免船舶坐墩時傾側，造成單邊負荷或跌墩狀況，也會要求燃油裝載能夠平均，裝載總數能夠降低，減少塢墩負荷，更正統的船廠會開進出塢管制會議，充分與艦方雙向溝通，建立配合度，減少意外發生

(二) 進塢作業中

接續當塢墩於乾塢排列完成時，會先注水充滿塢墩，此時會派潛水人員查看塢墩狀況，是否有位移，檢查完成後，才會開始進塢作業；而較傳統的船廠會派領港駛進船塢，並派拖船協助，當船舶就定位時，會利用纜繩拉伸將船

船調整定位，接著就開始等塢門關閉，開始抽水流程，按照船廠指示關閉主機及推進設備⁹、艏推、冰機、空調、陰極防蝕、海生物防止裝置、真空系統¹⁰等，接著啟動緊急發電機暖機供電，進行切換，再停止發電機，待艦船坐敦後，接岸電進行切換岸電供電；當岸供海水管連接後開啟空調、冰機，待穢水排出管連接後恢復真穢水系統；待岸接水電準備妥當後，要與船廠人員建立聯繫管道，以防入塢期間跳電或斷水；待上述事項完成後，此時可檢查或確認是否有設備遺漏，待船塢水抽乾，準備第一時間進塢底檢驗。



▲圖三 塢底舵機舵葉圖（2024年，資料來源：作者自攝）

9 朱于益，2017年，船用柴油機，台北，交通部。

10 黃正榮，2017年，船舶輔機，台北，交通部。

二、水線下觀測重點

水線下檢查觀測可分為三重點部分，每個環節都相當中重要，勢必要分組進行拍攝與攝影，確認各項水線下設備裝況，而其餘人要負責檢查各項裝備，而機艙幹部可利用此空檔，進行教學講解與檢查。

水線下檢查時，地板濕滑，且較易有頭部撞擊或跌倒之危害，務必攜帶手電筒、膠帽、防滑安全鞋等，做適當之安全防護¹¹。

(一) 進塢上架完成後

上架完成後，機艙人員¹²必須於第一時間下塢查看，其目的為了解推進軸、A架、I架、舵葉、螺旋槳、海底門、海生物防止系統（MGPS）、陰極防蝕設備（ICCP）、穩定翼、船推進器、艉軸¹³、船底鋅板、船底油漆等狀況，蒐證及觀察各項設備是否有卡漁網、損傷、滑痕、電蝕等狀況，但由於船體表面附著海離子與生物，較不容易察覺位置，但一旦發生保固爭議時，即可提供影像與圖片佐證，故仍具有參考價值。

(二) 船體清洗完畢（海底門及推進軸保護罩開啟後）

待船體清潔後，也需派員分組進行拍攝與攝影，環繞船體一週，巡視設備與推進軸系，其重點在於檢查推進系統保護罩內側及螺旋槳，是否有凹陷或損傷、I架與A架內軸套、船體與海底門鋅板、海生物防蝕（MGPS）極棒狀況、陰極防蝕（ICCP）放電與偵測表面、艏推鋅版等，因船體設備已清潔乾淨，較易察覺各項損傷與異狀，此時可提供後續維修、更換、船體測厚之依據¹⁴。



▲圖四 塢底海底門檢查狀況（2024年，資料來源：作者自攝）

11 李宗勳，2011年，安全管理，臺北市：智勝文化事業有限公司。

12 吳東明，2020年，新輪機機艙工作程序指引省思，船舶科技55期。

13 吳東明、王信堂、葛錫安，2024年，現行海巡艦艇艉軸檢驗工作的適當性評估探析，海巡季刊122期，行政院海
洋委員會海巡署，頁47至53。

14 吳東明，2017年，海巡艦艇工程與後勤維修策略，臺北市：五南圖書出版股份有限公司。



(三) 出塢及安全檢查前

通常出塢前，傳統船廠會帶領甲板與輪機人員進行水線下檢查，逐步確認油水櫃底排孔水泥或油漆¹⁵，海底門補漆與鋅板和海生物防蝕（MGPS）狀況、柵欄螺絲（316不銹鋼¹⁶）與鐵絲、推進軸系、陰極防蝕（ICCP）放電與偵測表面是否被塗裝、舵板、螺旋槳、穩定翼等，通常也是要分組派員檢查與攝影，確認各項設備是否安裝與設置妥當，確認無虞後，才能通過檢查。

三、出塢流程介紹

(一) 出塢前檢查

傳統船廠會與艦船開出塢會議，建立良好聯繫、配合事項、人力編制等，也確認各項出塢檢查表都簽核通過後，才能開始出塢程序。

而機艙部分需提前將緊急發電機啟動暖機測試，並啟動主機淡水預熱器，對缸套水加熱，如果有維修到供油系統，切記將燃油系統催放空氣，避免啟動主機或發電機時無法啟動或中途斷油，並開啟海底門到大氣的通氣閥¹⁷，避免出塢放水時海底門氣塞。

(二) 出塢作業中

首先關閉空調、冰機、真空穢水排外閥，啟動緊急發電機暖機並切換供電；再將岸電線、岸海水、穢水管拆除，並拆卸後的岸接管端蓋是否旋緊緊密；接著再復歸日用海水、空調海水、穢水管路管閥，待船舶上浮後使用海水，等到一切就緒後，將人員攜帶對講機分配於各艙間，待出塢放水作業時，檢視海底閥、排外閥、海水管路及閥、艉軸封等設備是否有洩漏。

當船舶上浮時，先檢查各艙間是否有洩漏狀況，此時可派另一組人員進行發電機海水進出口閥檢查，確認無誤時再行啟動並充分暖機，接著才可進行換電作業，後續陸續啟動附屬設備、空調、冰機、海生物防蝕（MGPS）、陰極防蝕（ICCP）、通用泵等，確認各項數值無誤；緊接著檢查艏推（轉至遙控位置）、主機、減速機、可變螺距螺旋槳（CPP）並分別預潤再行啟動，再行檢查舵機，待一切檢查數值與暖機就緒後，通知駕駛台進行操控權轉移，並持續監控運轉中設備數據與艙間洩漏況，直到船舶安全出塢。

15 艙櫃底部排放旋塞會鋪設快乾水泥，避免旋塞鬆動或下次進塢方便進行外觀檢查，避免洩漏，待快乾水泥乾固後外層再塗船底漆。

16 醫療級不銹鋼，價格較貴，但優點不易受海水生鏽與腐蝕。

17 安裝於海底門上，通大氣的管閥，其目的是能夠避免氣塞，將阻塞於海底門的氣體排出。

►圖五 船塢放水圖（2024資料來源：作者自攝）

肆、台中艦範例

此範例以過往海巡大艦進出塢經驗，會同輪機教科書¹⁸研擬出的「台中艦進出塢檢查表」，期間歷經兩次進出塢，也在錯誤中不斷學習，但初版難免有不週全之處，持續修正更新。

一、進塢檢查表

(一) 進塢前

- 預計規劃進塢工程前，詢問船廠進塢建議之安全油量（低於60%），將多餘存油駁至他艦並注意平衡裝載，以降低塢墩負載及風險。
- 如有需要清洗之油水櫃，於進塢前幾日事先抽除或駁油集中至空櫃。
- 真空收集櫃預先清洗進行排空及相關排外閥閉。
- 緊急發電機先行暖機備便後，確定模式選擇自動¹⁹。

(二) 坐墩前準備

- 關閉ICCP及MGPS電源。
- 塢門關閉後，詢問駕駛台同意後，關主機、艏倅、GS泵、空調機、冰機、真空收集櫃穢水排出泵，以及相關海水泵。
- 詢問駕駛台確認開始抽水後，關閉發電機及各海底門閥。
- 啟動緊急發電機供電。

(三) 坐墩後準備

- 待岸電接妥後，切換為岸電，三台主發電機轉至手動模式（並貼警告標語）。
- 關閉緊急發電機，並將模式回復為自動（防岸電跳脫時能供電）。
- 連接岸水（海水）後，確認海水系統建立壓力，開啟空調設備及冰機系統相關設備。（海水閥）（開啟370V/310V）（關閉日用海水泵308V、309V、307V、306V和空調海水泵和388V、389V）²⁰。
- 檢查穢水系統
 - 連接岸接穢水管路，（開啟SL817V/關閉SL818V及SL818HV）²¹將真空穢水排出泵擺至自動模式。
 - 若無連接岸接穢水管路，則須將真空穢水櫃排出泵擺至手動。
- 並確認對外連接閥外蓋與螺絲是否收置妥善。
- 留岸水岸電聯絡人之通訊電話（傳於機艙Line群），於施工必要時可以停止岸水電已利施工。

二、出塢檢查表

(一) 放水前一天需要做的項目

- 開啟所有海底門閥及海底門通大氣閥。
- 主機&發電機燃油洩放空氣及油水檢查。
- 開啟左、右主機淡水預熱器泵。
- 緊急發電機暖機備便。

18 田文國、葉榮華、哈子銘，2015年，「輪機當值與管理」，基隆市：臺灣海洋大學海運研究中心。

19 周明德，1986年，船舶自動控制，台北，幼獅文化。

20 此目的是切換海水供應來源，由日用或空調泵轉換至岸接海水，其閥號為台中艦空調海水專屬閥。

21 此目的是切換穢水排出位置，由舷邊排外閥轉換至岸接排穢水，其閥號為台中艦穢水專屬閥。



(二) 塢內開始放水

1. 將緊急發電機模式切換為自動。
2. 岸上穢水管脫開，開啟穢水排外的閥復歸（關閉SL817V/開啟SL818V及SL818HV），並將真空穢水排出泵轉至手動。（出塢後轉自動）。
3. 關閉空調機及冰機相關設備。
4. 脫開岸水，復歸海水管路系統閥（海水閥）。（關閉岸接冰機SW310V和岸接空調SW370V）（開啟日用海水泵308V、309V、307V、306V和空調海水泵和388V、389V）。
5. 並確認對外連接閥是否復歸密合。

(三) 船舶開始上浮後

1. 水位高過各海底門後，確保海底門內無氣塞，以及檢查海底門閥，排外閥，艉軸封是否有漏水。（六大艙分配人員專責查看，並攜帶無線電）。
2. 三台發電機進出口閥檢查後啟動暖機，將岸電切換船電並將岸電電纜脫開。
3. 開啟ICCP及MGPS檢查數值是否正常。
4. 待駕駛台通知可以啟動主機後，開啟主機、減速機（減速機手動預潤²²）、CPP（CPP測試螺距²³）、艏倂備便運轉測試及開啟相關空調、冰機設備。
5. 檢查主機，艏推器室（啟動旋鈕是否轉至遙控）、GS泵（是否有漏水或被LOCK住）、舵機馬達運轉10分鐘以上及手動操舵²⁴測試運轉並讓殘留液壓系統內空氣排出。

三、水線下拍攝重點

- (一) 進塢內上架完畢後、船體高壓清洗完畢、出塢前，攜帶攝影器材，拍攝並檢查船底情形。
- (二) 檢查ICCP 放電電極、參考電極（是否有塑膠膜未拆除、遭油漆噴塗上等）。
- (三) 檢查海底門格柵、艏推格柵是否裝妥（檢查插銷及螺絲材質是否為316）、海底門是否有異物（遺忘的工具雜物等）、海底門鋅塊、MGPS 銅、鐵棒（是否有塑膠膜未拆除、遭油漆噴塗上等）、各海底門閥是否裝妥（如有更換）。
- (四) 檢查舵、螺旋槳、艉軸、聯軸器、艏側推進器、穩定翼有無漁網、鐵絲等異物或其他異常情況，軸系護蓋，割繩刀是否接觸。
- (五) 檢查船體鋅塊消耗情況。
- (六) 檢查各排外孔有無異物堵住。



▲圖六 塢底船體水線下塗裝圖（2024年，資料來源：作者自攝）

22 啟動減速機備用泵手動預潤目的是為了能夠讓齒輪與離合器充分潤滑。

23 測試螺距是在設備啟動前，預先做測試，確認螺距運轉是否順暢。

24 舵機預先做手動操作與測試，在無載時循環運轉並讓殘留液壓系統內空氣。

伍、結論與建議

本文提出一份可供海巡各型艦艇參考之進出塢通用檢查表，旨在協助制訂進出塢標準化流程、提升操作安全性與效率²⁵，並降低人為與遺漏風險。

一、結論

(一) 海巡艦艇輪機部門往往在進出塢任務時，工作量與負荷較為吃重，尤其設備關閉與檢查，都考驗著輪機長與機艙幹部的指揮調度與實務經驗，在過往案例中，常常有設備遺漏或檢查不到位狀況，故需制定一套符合自己艦船艇的標準作業流程，供進出塢作業時檢查與確認參考。

(二) 進出塢水線下的攝影與檢查，也考驗著輪機長與機艙幹部的調派能力，如何分組進行攝影、照相、教學、檢查等，也考驗輪機員的眼力，檢查推進軸系、舵葉、海底門鋅版、海生物系統(MGPS)極棒、陰極防蝕(ICCP)表面狀況、艏推等，都是後續後擴工程的依據，也是靠驗輪機人員的檢查能力，透過此次進出塢來提升艦船艇維保²⁶與妥善率。

(三) 以出塢放水作業的艙間檢查，調派具經驗輪機員檢查各海底門閥、排出閥、通氣閥等，艉軸封等設備，當有狀況時透過無線電回報，船塢還可以進行抽水作業，派員進行檢修與補救，也可避免機艙大量進水。

(四) 進出塢作業必須警慎應對，從艦船艇吃水、油水配重開始，進出塢前會議、出塢檢查，人員分配與調派等，都需要嚴正以待，事先規劃與思考應變對策；尤以出塢檢查更為重要，從海底門內部油漆、海生物系統(MGPS)極棒、鋅版、螺絲與鐵絲等，包含推進系統保護罩螺絲是否有盤繞鐵絲，推進軸護罩是否妨礙軸系運行，柵欄螺絲是否為316材質等，具相當的檢查經驗與耐心。



▲圖七 塢底螺旋槳圖（2024年，資料來源：作者自攝）

25 楊仲涵，2017年，輪機管理與安全，台北，交通部。

26 海洋委員會海巡署，2021年，「海巡艦船艇維保精進報告」。



二、建議

- (一) 建議將艦船艇出入塢指導程序列入海巡艦船艇輪機教範中，讓輪機同仁能夠研讀與參考，減少因人員操作或檢查錯誤，造成艦船艇機艙進水或跌墩²⁷憾事發生。
- (二) 艦船艇進出塢程序應安排於海巡自辦大管輪與輪機長晉升訓練²⁸課程內容，讓輪機幹部能夠了解進出塢過程與檢查觀測重點，而不是在做中學，錯誤中學習，畢竟良好的教育訓練可減少錯誤與犯錯機會。
- (三) 建議定期或進出塢作業前，對同仁實施教育訓練，進行分組與講解，讓同仁能夠充分了解整個進出塢過程，當實際檢

查與操作時，能夠理解所做為何，更能夠融會貫通。

- (四) 各艦應按照實際管路配置與個別需求，研擬出符合自身艦船的出入塢檢查表，供檢查與參考用，避免設備檢查遺漏或操作錯誤，可時刻檢閱提醒。



▲圖八 塢底支架及保護蓋圖（2024年，資料來源：作者自攝）

27 王漢平，2017年，「海巡艦船艇損管教範」，臺北市：行政院海岸巡防署海洋巡防總局。

28 蔡朝卿，2004年，我國海巡人員海事專業訓練機制之研究，中央警察大學水上警察研究所碩士論文。



守護藍色國土 從你我開始

身為海巡署北部分署的一員，保衛疆海是我的使命，海洋保育則是我工作中不可或缺的重要一環。大海不僅是國家的藍色國土，更是孕育無數生命、調節氣候、支撐我們生活的巨大系統。每天站在岸邊、巡航在海面上，看著潮起潮落漁船往來，我深刻感受到，這片海洋不只是地圖上的藍色，更是與我們的生活息息相關的生命之源。

除了日常執勤外，我也喜歡潛水，享受沉入海底、與海中生物近距離相遇的時刻。當光線穿透水面、映照在珊瑚與魚群身上時，那種寧靜與美麗，是任何照片都無法完

文 | 柯雯雯 圖片提供 | 北部分署第八岸巡隊

全捕捉的。然而，這份美景並非永恆不變。每一次潛水，我都會發現一些不屬於海洋的東西——塑膠袋、漁網碎片、飲料瓶、甚至是大型的廢棄物。

因此，我開始參與並推動「潛水淨海」行動，穿上潛水裝備，不僅是為了欣賞海底景色，更是為了撿拾那些威脅海洋生態的廢棄物，這些看似微不足道的垃圾，卻可能對海龜、鯨豚與魚類造成致命的傷害。曾經有一次，我在水下看見一隻被廢棄漁線纏住的河豚，無法順利游動，那雙眼睛中透出的無助讓我難以忘懷。當時我們花了不少時間才小心地



▲潛水淨海過程



解開牠的束縛，讓牠重獲自由。那一刻，我更堅信海洋保育的重要性。

事實上，根據環保單位與國際組織的統計，每年都有大量的海洋廢棄物流入海洋，來源包括未妥善處理的陸地垃圾、漁業作業遺留物、觀光活動廢棄物等。這些垃圾不僅會直接危害海洋生物，也會透過食物鏈影響到我們人類自身。當微塑膠進入魚蝦的體內，最終有可能透過餐桌回到我們的身上。換句話說，破壞海洋環境，最後受害的還是我們自己。

海洋保育並非單靠少數人就能完成的任務，它需要社會大眾的共同參與與長期努力。我希望更多人能意識到，自己與海洋的距離並不遙遠。即使住在內陸，只要使用一次性塑膠、隨手亂丟垃圾，這些廢棄物都有可能透過河川進入大海。我希望每一位愛著大海的朋友，都能成為海洋保育的行動者，從今天開始減少一次性塑膠的使用，出門自備水瓶與環保袋，或參加淨灘或潛水淨海活動，在社群媒體分享正確的海洋保育資訊，影響更多人加入這條守護之路。每一份努力，都是累積的力量。

當千萬個小小的行動匯聚起來，將形成足以改變海洋命運的巨大浪潮。

海巡人員不僅要巡守國境線，更要守護這片藍色國土的永續發展。我們協助監測海洋環境、取締非法捕撈、保護保育類海洋生物，也積極與環保單位、學校及民間團體合作，推廣海洋保育教育。我們希望透過更多的宣導與實際行動，讓下一代仍能在乾淨的沙灘上玩耍，在清澈的海水中暢泳，欣賞生機盎然的珊瑚礁。

作為一名海巡人員，我將持續在崗位上巡守，並以潛水員的身份深入海底，清理垃圾、記錄生態、傳遞保育理念。守護海洋，守護藍色國土，不只是工作，也是我的信念與生活方式。我相信，只要我們攜手努力，這片湛藍的大海，依然會以它壯麗的姿態，迎接每一個清晨與夕陽。

讓我們一起，為海洋的永續經營盡一份心力，讓藍色國土永遠潔淨而美麗，將這份珍貴的自然資產，傳承給下一代。

(本文作者目前任職於北部分署第八岸巡隊)



勇於挑戰 持續精進

文 | 鐘聖豪 圖片提供 | 南部分署第六岸巡隊

回顧自己投入海巡工作已逾18年3月，到如今服務於南部分署第六岸巡隊，每一步都伴隨著挑戰與成長。從剛入隊時的青澀到現在的穩健，這段旅程不僅是專業的磨練，更是心態的蛻變。海巡的日子看似單調，卻隱藏著無數幕後的付出與堅持，也讓我一次次重新思考，什麼是責任、什麼是使命。

海巡任務的本質，就是與未知挑戰共存。不論是救生救難、查緝走私，還是護航通關、打擊犯罪，每一次都考驗著我們的應變能力與團隊默契。平日除了單位安排的訓練外，我們在勤餘時間也會主動討論應變想定、演練操作，確保臨場時能精準發揮。

其中最重要的，就是對裝備的熟悉。例如遙控式動力救生圈、繩索救援、海域救助裝備等，這些都是每位同仁必須隨時熟練操作的工具。我們深知一旦任務開始，每分每秒都關乎人命，沒有任何試錯空間，唯有透過日復一日的操練，培養堅定的意志與良好的適應力，才能在真正的壓力下保持冷靜、克服困難、順利完成每一項任務。

我始終相信，團隊的強大，來自於每一位成員的自我提升，特別是在夏季，墾丁國家公園總是湧入大量遊客，岸際、近海都面臨更高的風險與挑戰。因此，單位操練之外，我在休假期間也會自主安排游泳池訓練，甚至揪朋友一起下海游泳，學習觀察浪況、熟悉潮流與洋流。我清楚知道，理論學習與實際下水完全不同，當身體置身於強浪與惡流之中，心理素質與身體記憶才是讓人不慌不亂、沉著應對的關鍵，這些看似日常的小行動，其實都是未來救援時的底氣。



▲墾丁半潛艇擱淺。（圖／記者郭世賢翻攝，下同）

▲紅柴坑海域「小海豚1號」擱淺救援現場



近年來讓我印象最深刻的是紅柴坑漁港「小海豚1號」擋淺事件，船上2名船員與6名遊客命懸一線，我們接獲通報後迅速集結、分工、出動，憑藉平日累積的訓練經驗與團隊默契，順利將所有人員全數安全脫困，當我們看著驚魂未定的乘客終於平安上岸，內心那股成就感與責任感，讓我無比驕傲。

另有一次事件發生於萬里桐海域，一名男性遊客因浪大體力不支，無法自行上岸，我們立刻使用動力救生圈進行救援，這項新引進的裝備減少了人力消耗、提升了救援速度，最終順利將他拉回安全區域。每一場救援，都是專業與心態的雙重考驗，也一次次提醒著我們：現場沒有僥倖，唯有冷靜判斷、專注執行，才能守住每一條寶貴的生命。

曾經有人問我，這份工作值得嗎？我的答案是：絕對值得。海巡的日子並不總是熱血與光環，更多的是默默守護與無聲付出。那凌晨三點的突發警報、颱風夜的加強執勤、熾熱豔陽下的裝備演練，這些看似辛苦的片段，對我們來說卻是日常，因為我們知道，只有用專業與行動證明自己，才能換來民眾的信任與安心。

我始終抱持著「勇於挑戰、持續精進」的信念，因為守護這片海域，不只是工作，更是一份責任、一份榮耀，未來的路上，我將持續在自己的崗位上努力，不僅是為了團隊，更是為了每一位依賴我們的漁民、遊客與家人，讓這片湛藍的海域更加安全、更加安定。

(本文作者目前任職於南部分署第六岸巡隊)

►個人休假期間自主訓練



▲萬里桐海域動力救生圈救援



不只是比賽，更是信念的傳承 龍舟隊裡的海巡力量

圖、文 | 張淑鳳

回想14年前，我參與2012年的龍舟比賽，與同仁一同揮槳逐浪，在水面上留下熱血青春的印記。今年，我再度踏上龍舟，身份已由年輕女孩，轉變為肩負家庭與職責的軍職媽媽。儘管歲月流轉，熱情未減，全力以赴的信念不曾改變。

本次龍舟競賽訓練期程為期一個月，從陸上體能至海上實戰操槳，訓練紮實。期間手掌長繭、磨破皮膚、大腿瘀青，每次訓練後的痠痛都不盡相同，然而我們仍咬緊牙關撐過每一次的訓練，因為每一滴汗水、每一處酸痛，都是為了團隊榮譽所付出的代價。隨著比賽時間越來越近，大家體能與划槳技巧日漸成熟，團隊默契也逐漸建立，而我們的膚色，也被太陽曬得非常健康。

雖然最終我們未能奪得名次，但全體隊員無不盡心盡力，留守的主管到場嘶聲吶喊，為我們加油打氣，連休假中的副隊長也在線上為我們集氣加油！這一份上下齊心的熱情與行動，正是第四岸巡隊堅毅精神的最佳寫照，也讓在場鄉親與民眾都感受到我們的全力投入與高度熱忱。



▲賽前的擊掌打氣，是並肩作戰的力量



▲練習過程中每個角色缺一不可，歡笑與淚水交織在臉上

龍舟競賽是一項講求團體合作的運動，就如同軍隊運作一樣，分工明確、各司其職。隊長就如同奪標手，掌握方向、引領部隊衝刺；

鼓手猶如中階幹部，穩定節奏、提振士氣；而槳手則是推進的主力，是整艘龍舟前進的根本力量。唯有每個人都同心，才能槳齊力合、舟行穩健。

在訓練過程中也可以特別觀察哪些槳手對鼓點節奏特別敏銳，適合培養未來接任鼓手，即便日後有人離退或退役，整艘龍舟仍能穩健推進，讓龍舟依舊能划得穩、行得遠，這正是傳承——團隊不滅的力量！

對我而言，這不僅是一場競賽，更是人生中珍貴的歷程，從十四年前站上龍舟的年輕隊員，到今日再次披掛上陣的軍職母親角色，身上的責任多了、生活也忙了，但那顆熱血不變的心依然還在，這趟再出發，送給過去那個熱血的女孩，也獻給現在努力不懈的自己。

(本文作者目前任職於中部分署第四岸巡隊)



▲夥伴們同心協力，槳齊力合、舟行穩健



▲選手們在草皮上歡笑跳躍，展現團結的喜悅



▲賽後的擊掌打氣，是隊友間彼此的肯定



海是一張粗糙的手掌

——讀廖鴻基《討海人》

文 | 陳紹毅 圖片提供 | 引用自書籍《討海人》

初讀《討海人》，是在一個灰濛濛的午後。窗外飄著細雨，像是東部海岸的鹹霧悄悄飄進房裡，滲入書頁。這本書不厚，但一翻開，每一頁都像海風迎面撲來，鹹澀、生猛，帶著粗糙的體溫；《討海人》的作者廖鴻基，是臺灣少數長年深耕海洋書寫的作家。他曾隨著捕鯨船、漁船、潛水隊一同出航，將海洋與人的故事寫成書，他的筆不是站在岸邊寫的，而是蹲在碼頭邊、站在船艙裡，用雙腳踩過那些濕滑的甲板，用耳朵聽討海人的話，一字一句地寫下來。

書中反覆出現「討海」這個詞，越讀越覺得這兩個字說得真好，不是「捕」魚，不是「獵」魚，是「討」。像是對海低聲下氣地請

求一口飯吃，也像是在海的面前打拚、求取、甚至賭上一切。那是一種謙卑，也是一種認命，不是屈服於命運，而是知道和海打交道從來不可能全然靠自己。特別記得書裡描寫撒網時的寧靜。船行到定位，幾個人熟練地將網一段段拋入海中，沒有多餘的話語，也沒有明顯的期待。這份靜默，不是冷漠，而是一種長年與海相處後學會的等待。他們知道網下去之後什麼都有可能，但不管有沒有收穫，日子都得過，明天還得再出一次海。

而《討海人》裡寫的不只是漁獲的故事，也寫了與海為伍的情感。船上的男人們不太說話，但他們知道彼此的節奏，知道哪一種浪是要小心的，哪一種海象可能有暗礁。那種對





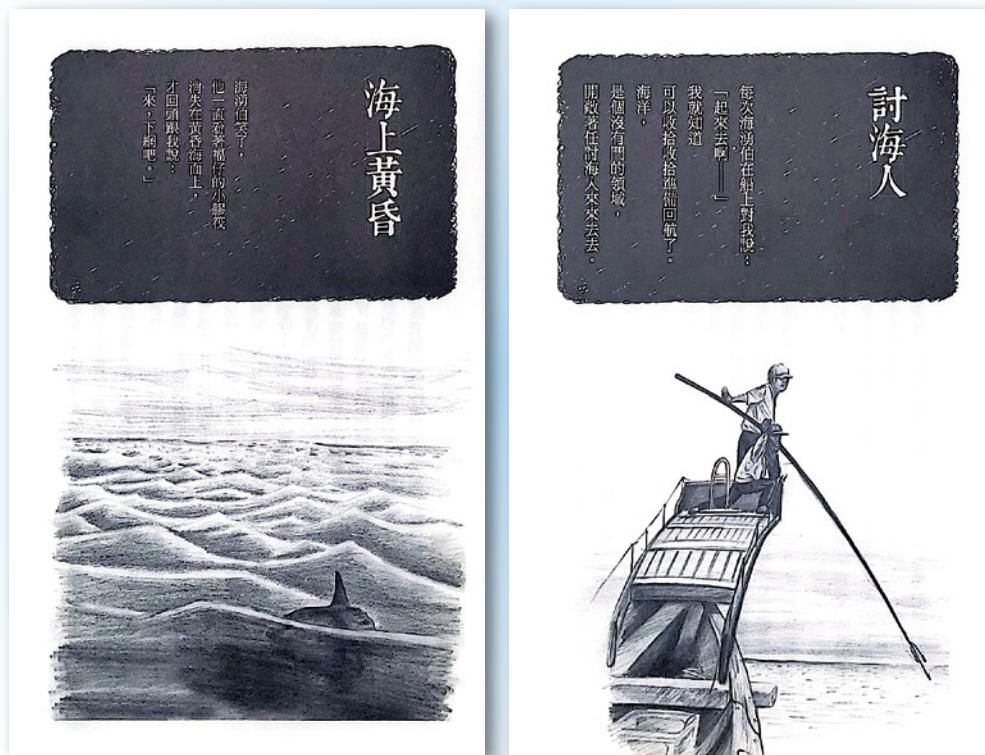
海的感知，不是書上學來的，是一種刻在骨子裡的本能。他們認得風的氣味，分得出船搖晃的方向裡是否藏著危機。書裡也寫到漁村裡的女人，寫到小孩、老人，寫到討海人與陸地的關係。海拉著他們出去，卻也將他們從家庭中抽離。有些人一出海就是幾天，有些人甚至再也沒回來。這些生活看似遙遠，但當你靜下來讀，就會發現那其實是我們每個人內心深處的一種渴望與矛盾——想自由，卻也想安全；想出走，卻也想有人等。

我想，抒寫本身或許也是一種討海。作者下筆的方式，就像在海上撒網。他不是指揮什麼，而是觀察、等待、記錄。他讓那些習慣不被聽見的人，說話；讓那些沒被寫進報紙和課本的生活，被記下。《討海人》出版多年了，但讀起來一點也不過時。漁業生態或許變了，漁村景觀也許褪色了，但那種對海的敬畏、對生活的堅持、對命運的服從與抗衡交織的複雜情感，依然能讓今日的讀者深深共鳴。特別是對我們這些長年在海岸線上工作的海巡人員而言，這本書像是一面鏡子，也像一則提醒。而我們這些守海的海巡工作者，雖不與海討生，但日日守望潮來潮往，也在風雨中體會海的變化、感知危機與秩序。我們或許沒有出海撒網的技術，但

我們與討海人一樣，對海懷抱敬意，對每一次任務抱持堅持。廖鴻基筆下的討海人，寫出了海邊人的靈魂，也讓我們在日常的勤務中，看見一種更深刻的同行感與責任感。

當闔上這本書時，腦中浮現的是那雙被鹽水浸泡的粗手、那艘在夜裡搖晃的船、以及岸邊望著海的人影。海是給討海人飯吃的對象，也是不會手下留情的存在。有人從海上賺錢，也有人從海裡回不來，書中一位討海人說：「這輩子沒學別的，只能討海。」那語氣裡沒有悲壯，也沒有自怨，只有一種沉沉的認命。我讀到這裡時，心裡有點酸，卻又覺得這正是這本書最珍貴的地方：它沒有渲染苦難，也不強調希望，而是寫下那些人日復一日與海周旋的樣子，就像我們平常與生活搏鬥一樣，安靜、倔強，但持續。

（本文作者目前任職於中部分署第四岸巡隊）



▲章節剪影



《血色海灣》電影觀後心得

文 | 徐菖茗 圖片提供 | 引用自電影劇照

海，是我們的疆土邊界，更是生命的起點。對於長年看顧邊疆海域的海巡人員而言，海與國土安全緊密相依，也容納著萬物的呼吸。觀賞紀錄片《血色海灣》（The Cove），在我心中掀起一場良知的海嘯。

這部由奧斯卡得獎導演路易·賽侯尤斯（Louie Psihogios）執導、前海豚訓練師李察·歐貝瑞（Ric O'Barry）主導的紀錄片，揭露日本和歌山縣太地町每年持續進行的海豚

獵殺行動。在那片看似祥和的海灣，每年九月起，便悄然變成一座無聲的屠場。海水被染紅，生命在水面翻騰，海豚的尖叫聲與海浪的拍擊聲交織成無法忽視的哀鳴。《血色海灣》讓我意識到：海洋的危機來自人類無止盡的貪婪與扭曲的正當性，當一個社會以傳統之名，掩蓋殘酷的現實，當經濟利益成為對生命殘害的擋箭牌，誰來為這片海、為那些無法說話的生靈發聲？



李察·歐貝瑞的身影讓我深感動容，他曾是海豚表演的推手，如今卻成了拆解這產業鏈的行動者。他走遍世界、四處演說，只為阻止海豚被圈養、被獵殺。他的轉變，並非來自制度的規範，而是源於個人對錯誤的覺醒與懺悔。

這不禁讓我聯想到海巡的使命。在海面上的我們，巡查的是違法的行為，守護的是國境的安全，但更深層次的意義，是守護那片海洋原本應有的和諧與尊嚴。海豚的捕殺並非總在陰影中進行，它在某些體系中甚至被默許、被掩蓋，而《血色海灣》用鏡頭突破了這道偽裝的牆。影片中潛入海灣進行偷拍的過程，幾乎與軍事偵查無異。團隊必須避開監視、躲過巡邏，擔心遭到拘留與提告。他們潛進海中安裝攝影機、架設熱感應裝置，揭開那片海的另一面——不願讓世界看見的殘酷真相。

有一幕我永遠不會忘記——當海豚們在血水中掙扎，聲音卻越來越弱時，我想起執勤時見過的那些擱淺鯨豚，在海岸邊無助地搖晃身體的畫面。我們奔赴現場，為牠們潑水、撐傘、緊急聯繫專業救援。那一刻，我們和鯨豚沒有分別，都是平等的生命，為另一個物種守

住最後一口氣。而在太地町，卻是人類將那口氣親手奪走，令人心碎。

《血色海灣》不是為了控訴某個國家或文化，它的目的，是向每一位觀看者提出詰問——你願意選擇看見嗎？你願意停止支持那些來自苦難的娛樂嗎？你願意站在保育的立場，而非旁觀的立場嗎？在紀錄片片尾，導演安排的最後一幕，是李察·歐貝瑞於國際會議現場，手持筆電播放海豚屠殺影片的畫面，只見在場所有人面面相覷，不發一語。那是羞愧？是震驚？還是久違的良知甦醒？那一刻我明白，有時候，真正的改變，不需要大聲疾呼，只需要讓真相被看見。

身為海巡人員，我們的工作不僅是捍衛國家的邊境線，海洋生命價值的守護，也是我們關懷的重點之一。當非法捕魚、走私珊瑚、偷運野生動物等情事發生，海巡人員必將依法處理，絕不姑息。願我們在海巡的崗位上守望時，在心中為這片海、這些生命，留一盞燈。當海的顏色不再是血色，而是自由的湛藍時，那將是我們共同守護的成果。

(本文作者目前任職於北部分署第八岸巡隊)



▲《血色海灣》電影劇照



吊掛救援 奮不顧身

每一次的訓練，都是為了在執行任務時，能順利、安全、圓滿地完成任務。機長、機工長及搜救員三方需默契十足、密切配合，機長負責掌控直升機的平衡與穩定飛行，副機長負責監控直升機各項儀表的正常運作，機工長負責操作吊掛系統及引導直升機接近安全位置；聯絡員負責蒐證錄影通訊協調和確保出艙搜救員安全，搜救員則需確實辨識船舶狀況並出艙吊掛救起傷患，完成任務。吊掛救援任務是由 5 名經驗豐富的機組人員所組成，共同全心全力的執行任務，深怕一個不留神，導致直升機發生事故或造成搜救員的傷亡。

空勤吊掛分隊是一支全年無休24 小時備勤待命的單位。不論白天或夜晚，天氣好與壞，只要事故發生，就會整裝出發，立即出動，堅持執行每一次的救援行動！



空勤吊掛
挽救生命、守護海域安全

Photo & text
偵防分署空勤吊掛分隊第二小隊
隊員邱士誠



守護國門，從了解開始

— 海巡體驗營的第一線觀察

身為一名海巡人員，我深知金門地理位置的特殊性，也理解海巡工作中面對的挑戰。因此，我非常重視每年與金門大學合辦的「海洋學生體驗營」。這是我們與年輕世代溝通、教育、交流的重要平台。透過任務講解、裝備展示、實務演練與角色互換，讓學生實際感受海巡工作的壓力與責任，進而理解海巡人員在黑夜中巡邏、在風浪中執勤的真正意義。

互動中，我看到學生從原本的陌生與好奇，逐漸轉變為理解與尊敬。這正是我們舉辦活動的初衷：讓國防與法治不再是遙遠的議題，而是貼近生活的共同責任。海巡人員站在國門最前線，只為確保每一位國人都能安心生活，希望社會大眾能夠多一分認識、多一分守法，少一分誤觸紅線的風險。

海巡體驗營讓我們拉近彼此距離，也讓更多人看見海巡人員的付出。期盼未來更多人加入這樣的活動，一起守護我們共同的家園。



#海巡署海洋學生體驗營
#認識海巡、一同守護

Photo & text
金馬澎分署第九岸巡隊料羅商港安檢所
小隊長呂錦瑩



同心協力 守護海洋

這在海風與陽光交織的這一日，各領域專業人員齊聚一堂，共同參與「區域聯合救生救難暨海洋污染應變演練」，透過跨機關、跨領域的實戰協作，落實海上安全與環境保護的雙重目標。來自海巡、消防、港務、中油等單位的成員通力合作，模擬救援現場的多重情境，從潛水搜救、無人機偵蒐到油污染應變，每個環節都精準而專業，救援團隊與環境保護人員展現地方的即時支援與協同能力，為演練增添穩固後盾。

亮橘色的救援服象徵著無懼與堅毅，站在第一線的每一位人員，肩負的不僅是任務，更是人民與海洋的安全。海洋無聲，但我們不沉默。透過演練建立默契、累積經驗，確保真正的危難來臨時，我們能以最迅速、最正確的方式應對。這場演練，是對專業的再確認，也是對國土的承諾。

「守海不懼、應變無礙，我們以行動，守護蔚藍。」



跨機關協作

救生救難演練 海洋污染應變

Photo & text
東部分署第一二岸巡隊七星潭安檢所
上士徐維廷



落日・ 餘暉

落日將最後一抹溫柔灑在沙灘上，大地被染成了金紅色，萬物彷彿都屏住了呼吸，只為靜靜見證這場每日上演卻從不重複的告別。落日時分，是這座島最安靜的時刻，餘暉染紅海面，海平面與天空在視線盡頭交融的無聲無息，彷彿從未有過界線。

島上的一天，看似平凡，卻藏著無數與自然共舞的瞬間；一座遠離塵囂的島嶼，時間教人學會慢下來，也學會觀察、體會、記得——島上的人的汗水。



#距臺灣1600公里的外島生活
#離島之美

Photo & text
東南沙分署南沙指揮部
巡防士楊承典

COAST GUARD

碧海巡新 一同啟航



海巡人才招募中

招募專線：0800-021-580



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