

花蓮地區海域執法現況淺析

羅弘熙

壹、緣起
貳、組織編制與職掌
參、任務工作與案例
肆、策進作為
伍、結論

壹、緣起

海洋巡防總局第六（花蓮）海巡隊執行各項海洋執法任務，前身為「內政部警政署保安警察第七總隊」第一大隊花東中隊，於1998年6月15日「內政部警政署保安警察第七總隊」擴編為「內政部警政署水上警察局」，花東中隊亦擴編為第六警察隊；復鑒於我國海域執法向來缺乏專責機構，「內政部警政署水上警察局」乃於民國2000年1月28日配合政府組織再造，升格為「行政院海岸巡防署海洋巡防總局」隸屬於行政院海岸巡防署，成為海洋執法專責機關，第六警察隊復更名為第六（花蓮）海巡隊迄今。（以下簡稱花蓮海巡隊）

貳、組織編制與職掌

一、編制

花蓮海巡隊編制員額180人，現員90人，設隊長一人、副隊長一人，業務單位劃設一、二、三組，外勤各式巡防艇8艘。（如圖一）

二、職掌

主要工作內容以維護東部海域秩序與資源維護，確保國家安全、保護人民權益為目的：

- （一）漁業資源維護及海洋環境保護。
- （二）海上救難、海洋災害救護及海上糾紛處理。
- （三）海上交通秩序維護及其他海域犯罪調查。

所轄北起花蓮縣和平溪口、南至花蓮縣豐濱鄉靜浦，執法範圍包含花蓮地區海域領海、鄰接區、專屬經濟海域等。



圖一：花蓮海巡隊編制圖



參、任務工作與案例

一、漁業資源保護：東方專屬經濟海域巡護勤務

1996 年日本公布專屬經濟海域與大陸礁層法，在領海基線外側 200 浬劃為其經濟海域，因日本許多島嶼鄰近臺灣，兩國經濟海域嚴重重疊，漁權糾紛隨即產生。為解決爭議，臺日首次在臺北舉行「臺日漁業會談」（註 1），17 年間歷經 16 次正式會議卻始終沒有結果。

爭議期間日本嚴格據其主張的「中間線」執法，導致我國漁船被驅趕、扣捕、罰款的情事不斷發生。2012 年 9 月 24 日宜蘭漁民發起臺灣民間保釣行動，從南方澳漁港集結 58 艘漁船出發前往釣魚臺列嶼，海洋巡防總局出動 10 艘以上艦艇全程護航，花蓮地區海巡隊奉命派遣南投艦、PP-10019 艇及相關勤務人員參與本次任務。我方艦艇在釣魚台海域與日本海上保安廳 21 艘艦艇對峙，雙方廣播、互噴水柱以宣示主權，當時台灣漁船挺進至距釣魚台本島僅 2.1 浬，此行動為歷年最大規模的台



圖二：台、日公務船廣播互噴水柱

灣民間保釣行動（如圖二）（註 2）

由於保釣運動的影響，2013 年 4 月 10 日召開第 17 次臺日漁業會談中，雙方對重疊專屬經濟海域的漁業作業達成協議（註 3），使久懸 17 年的臺日漁業問題達成具體成果。雖然漁業協定簽訂後，我國漁船遭受日方騷擾趨緩，花蓮海巡隊為維護漁民作業安全，仍賡續執行「東方專屬經濟海域巡護勤務」，以確保本國漁民於暫定執法線內作業權益。近期成效：

（一）2015 年 2 月 28 日蘇澳籍「臻得漁 36 號」遭日本公務船干擾作業，花蓮海巡隊 PP-10019 艇前往宣示主權，日本公務船隨即加速駛離。

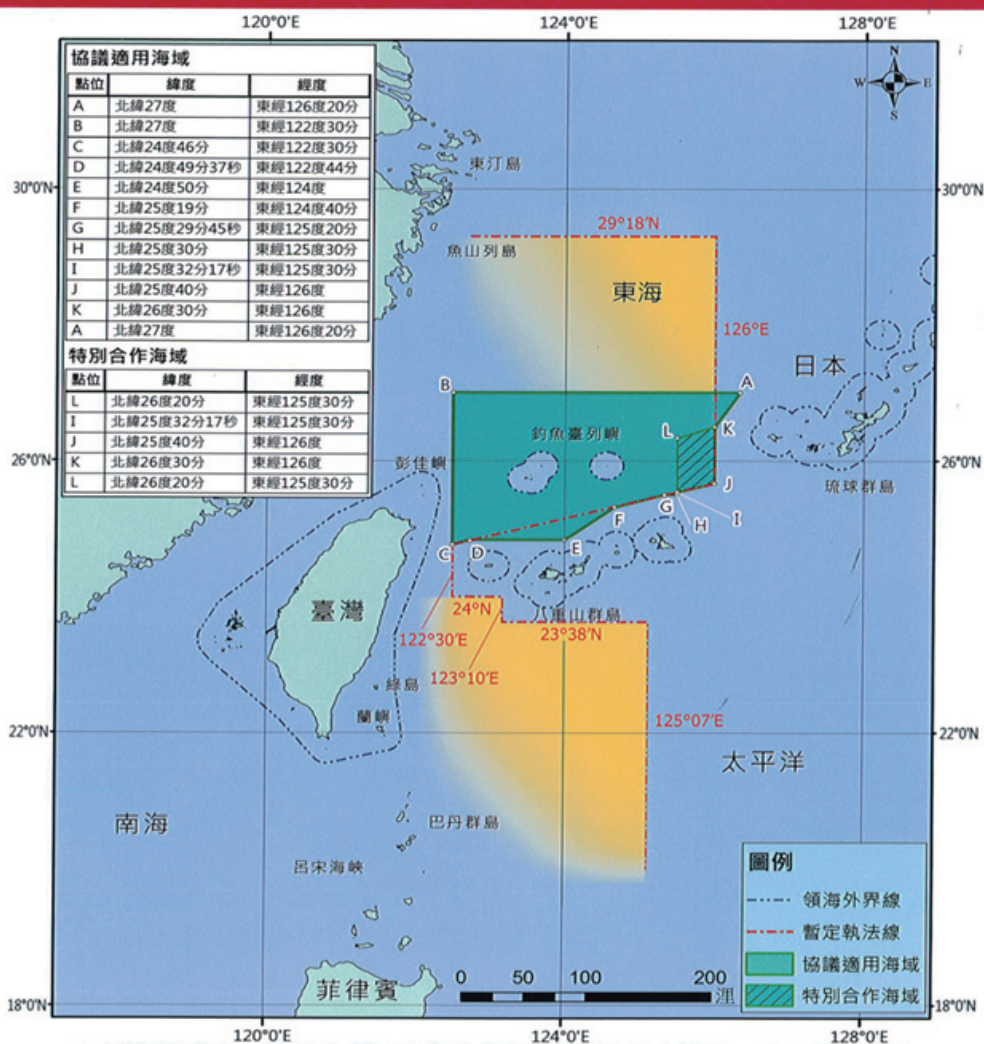
近年我國漁船遭日本公務船艦干擾驅離扣押案件統計表					
	暫定執法線內		暫定執法線外		合計
	驅離	扣押	驅離	扣押	
2010 年	35	0	3	7	45
2011 年	22	0	1	2	25
2012 年	20	0	2	5	27
2013 年	6	0	12	7	25
2014 年	2(干擾)	0	6	2	10
2015 年	2(干擾)	0	4	3	9

註 1：臺灣日本協議擱置主權爭議擴大臺漁民捕魚範圍，美國之音，2013.04.10。

註 2：近百船齊發，臺漁民大規模保釣，中央通訊社，2012.09.24

註 3：歷經 17 年，臺日簽署漁業協議，中央廣播電台，2013.04.10

臺日漁業協議適用海域



★「協議適用海域」範圍外之其他暫定執法線區域內，維持現有作業規範，海巡署均會依規定派艦護漁。

★釣魚臺列嶼12浬為我國領海，漁船在該海域作業，如遭受日方干擾，請隨時與海巡署聯繫（請撥打118專線）。

(二)2015年5月7日日本公務船PL03干擾我國「海研一號」研究船作業，（如圖三），花蓮海巡隊PP-10019艇力阻日本公務船，依1982年聯合國海洋法公約，主張我國專屬經濟區內的海洋科學研究管轄權，並向國際社會展現我國海域巡防能量。



圖三：日本公務船干擾我國「海研一號」



二、海洋災害救護：「金瀧輪」擱淺油污案：

海上緊急救難係當前重點工作，花蓮海巡隊除運用在港待命時段加強救難演練，與相關單位亦保持密切合作，始能適時執行各項救助任務。

2005 年 3 月 29 日 7 時 10 分接獲通報：花蓮港錨泊區「金瀧號」散裝貨輪擱淺岸際，（如圖四）花蓮海巡隊隨即通報線上 PP-5508 艇及待命 PP-3520 艇緊急出動，於 7 時 35 分即趕抵現場展開救援，並同步成立災害應變中心，通知相關勤、業務人員返隊應變。經查「金瀧輪」上載有重油 117 噸，第二、第三艙部份進水，正以抽水泵持續抽水中，人員皆在貨輪暫無安全顧慮，然因時值退潮，致拖船實施拖救未成。為恐污染，花蓮海巡隊全力協助花蓮港務局（現交通部東部航務中心）及花蓮縣政府環保局，實施攔油索佈置及「金瀧輪」油品抽除戒護工作，並隨時監控、蒐證該海域狀況。

經多日拖救未果，「金瀧輪」船東委託日存企業股份有限公司、大瀚海事工程有限公司、「玉山輪」等進行打撈脫險工程。須設法將刺入「金瀧輪」船體第三艙之殘骸移除，並持續施作補洞、抽水等工作。迄 4 月 11 日「金瀧輪」各艙破洞及裂縫均已填補完成，惟第三艙積水尚未抽出，且船體擱淺處水深不足，遂



圖四：「金瀧號」貨輪擱淺花蓮港錨泊區岸際

調集挖泥船抵達「金瀧輪」擱淺現場，展開建立水深挖泥工程。終於 4 月 17 日將「金瀧輪」緩緩拖離該擱淺處，PP-5508 艇、PP-3520 艇從旁戒護該輪進港，15 時 32 分安抵港內並完成繫纜，無發生漏油與人員傷亡情形。

工程施作期間，花蓮海巡隊依海洋污染防治法第五條規定，協助花蓮縣環境保護局執行現場稽查、蒐證及移送等污染預防相關工作；另對富豐海運有限公司、大漢船務代理有限公司負責人與所屬「金瀧輪」重要幹部，會同花蓮港務局製作調查筆錄，並將「金瀧輪」船長、輪機長、大副、大管輪、當值舵工等重要幹部調查筆錄，檢同相關證件函送花蓮港務局、花蓮縣環境保護局。

自 2005 年 3 月 29 日受理迄 4 月 17 日止，計執行蒐證、戒護任務 20 天，期間專案編組人員，均能依任務分工事項處置得宜，端賴過去案例經驗及落實平日訓練，使同仁均能嫻熟海難救助各項應變作為，符合標準作業程序規定，有效完成海上救援任務。

三、海上交通秩序維護：「新同泉 86 號」漁船與「TOSA 油輪」碰撞案

2009 年 4 月 17 日 0915 時海洋巡防總局通報：本國籍「新同泉 86 號」漁船於三貂角東北方 86 浬處遭不明貨輪撞擊翻覆，船上有 11 名船員（台籍 3 人、大陸 2 人、印尼 6 人、菲律賓 2 人）已被友船「新同泉 82 號」救起，目前尚有船長及輪機長（後於該船機艙口尋獲屍體）下落不明，請鄰近相關海巡隊救援。

花、東地區海巡隊立即成立專案小組，並同時派遣艦艇攔截疑似肇事貨輪，經分析案發當時 AIS（註 4）資料顯示，以「TOSA 油輪」

註 4：「AIS」：Automatic Identification System，船舶使用的自動辨識系統，利用 GPS 定位儀及 VHF 無線電發射與接收來傳送船舶靜、動態資料。

涉嫌重大。「花蓮艦」於4月17日11時30分在花蓮港外40浬處成功攔截，該輪船長因狀況不明一度拒絕接受調查，經PP-10029艇在該輪外圍蒐證，發現船艏左側有白色可疑油漆擦痕，船尾舵板勾絞可疑漁網浮具，復與船長說明溝通，其知茲事體大，於18時30分同意返回花蓮港外配合調查。

專案小組人員在花蓮港外3.5浬處實施登檢，取回案發前後船長簽名之相關航海簿冊影本，及下載該輪當時VDR（註5）航行紀錄資料。依據輪機簿冊資料顯示，案發前曾有主機轉速異常情形，比對VDR之ARPA RADAR（註6）資料，該輪於案發時確實曾經過漁船群，ARPA RADAR顯示該輪左、右舷皆有漁船，且當值者未

依「1972年國際避碰規則」採取提早避讓，致使該輪與漁船間陷於碰撞危機之中。後雖採取左滿舵避開右舷船隻，卻將危機轉至左舷之「新同泉86號」漁船，經將VDR駕艙通話紀錄器送交原廠解密，比對分析與上述說法吻合。

「新同泉86號」漁船與「TOSA油輪」碰撞發生地點位於北緯25度47分、東經123度05分，距釣魚台列嶼約20浬，雖非我國領海但在鄰接區24浬內。（如圖五）依中華民國領海及鄰接區法，對於在領海或鄰接區內之人或物，認為有違犯中華民國相關法令之虞者，得進行緊迫、登臨、檢查；必要時，得予扣留、逮捕或留置。且海域雖屬公海，但被害船舶「新同泉86號」為中華民國國籍，死亡之輪機長及失蹤船長均為我國國民，死亡結果

亦在「新同泉86號」上，依國際法「被害人國籍管轄原則」及「客體領域原則」，我國仍有行使管轄權之基礎。



圖五：「新同泉86號」漁船航跡

案情發展逐步還原明朗，全案移送花蓮地方法院檢察署後以「遺棄致死」、「過失致死」等罪提起公訴。本案跨部會協調動員者眾，包含法務部、花蓮港務局（現交通部東部航務中心）、警政署刑事警察局、花蓮縣政府警察局、移民署國境事務大隊及海洋巡防總局各相關單位等，共同戮力偵辦，足彰顯示政府展現公權力強力作為。

肆、策進作為

花蓮地區海域東與日本八重山群島海域接鄰，以我國暫定執法線周遭為爭端海域，為因應國際情勢，捍衛台灣主權、漁權，須彈性調整勤務執勤能量，以靈活因應詭譎突發事件。

一、掌握花蓮海域情勢，取締違法漁業行為

（一）東方巡護執勤作為

執行東方專屬經濟海域巡護勤務，並依據臺日漁業協議資源共享原則，減緩雙方執法

註5：「VDR」：Voyage Date Recorder，船舶黑盒子，用於記錄船舶航行資料、狀態、指令的一種專用設備。

註6：「ARPA RADAR」：Automatic Radar Plotting Aid，簡稱避碰雷達。



衝突。巡護範圍以暫定執法線以西至北緯 21 度 30 分以北之間海域，勤務執行採重點海域現地交接模式，退勤艦船艇應於接班艦船艇抵達後，交接海域狀況始能離開，以確保該海域 24 小時皆有巡防艦船艇巡護。

1. 於巡護範圍內執行之艦船艇，定時透過無線電向附近漁船進行護漁廣播，主動與漁業電台通聯，關切該海域作業漁船。
2. 定時與海軍聯繫，協請提供外國公務船與本國籍作業漁船動態；掌握監控外國公務船舶，於執法範圍內防止干擾我國漁船作業。

（二）近海違法漁業取締作為

每年 6 月 1 日至同年 8 月 31 日為魩魴魚禁漁期，而禁漁期前後為搶捕高峰期，此時花蓮海域違規案件頻繁。依據行政院農業委員會「沿近海漁業執法合作專案計畫」，結合海巡人員執法經驗及漁政人員專業識能，在海上實施共勤機制，聯合執法防範非法漁業活動。

2015 年花蓮海巡隊取締違規計有：魩魴魚 6 件、3 哩內拖網 2 件、漁船船員管理規則 7 件、電魚 1 件、商港法 1 件等。現階段執行作法：

1. 掌握轄內輿情，落實勤務執行，並與漁政單位建立熱線，即時諮詢相關法規，建立取締共識，以提高裁罰率。
2. 掌握轄內海域狀況，遇有類案徵候漁船，即時通報查處，並宣導漁船勿違規作業，協調轄區漁業電台定時廣播。
3. 主動加入網路社群，建立聯繫溝通管道，對民眾不當指責，及時澄清、回應，並完備相關資料備查。

二、執行海巡編裝發展，專業訓練提升技能

（一）強化東部海域巡防能量

1. 新式巡防艇：花蓮海巡隊業於 2015 年 12 月獲配進駐新式百噸級巡防艇「PP-10056 艇」，具有抵抗九級強風能力，並配備 20 機砲、高壓消防水泵及各式救難器材，耐浪性、續航力強；並預計 2017 年將再添駐 1 艘同型百噸級巡防艇。
2. 大型巡防艦：「台東艦」預計於 2016 年 5 月進駐東部海域，將配賦東部地區機動海巡隊，係東部海域噸位最大的巡防救難艦。艦身為鋼材及鋁合金材質，全長 87.6 公尺、船寬 12.8 公尺，具有 2 部主機、雙可變螺距螺旋槳、艙側推進器、穩定翼等，讓航行敏捷穩定。最大船速可達 20 節以上，續航力 6000 浬，武裝配備 40 快砲、20 機砲、T75 機槍和高壓水砲，充實海上救護能量。
3. 與空勤總隊直升機實施落艦組合，搭載海巡人員至前線巡防艦，結合雷情系統實施海面監控，迅速提供漁民協助，使漁民能安心作業。

（二）提升搜救能力與執法效能

1. 強化訓練，加強專業：與轄內友軍單位及空勤總隊共同演訓，驗證合作機制，透過狀況模擬，強化同仁救難防災能力。
2. 專案研習，提升素養：參與漁業署漁業執法研習，並透過平日常年訓練方式，使所有同仁均能獲得最新護漁執法專業。
3. 經驗傳承，維修技能：請益民間船廠管理做法，由資深同仁分享維修經驗，提升維修專業技能。

三、因應政府組織改造，精進海巡服務效能

- （一）組織再造：海岸巡防署成立迄今已逾 15 年，惟岸海、軍警間仍存有文化距離，

海洋委員會業經行政院核定於 2016 年 7 月 4 日掛牌成立，花蓮海巡隊配合組織改造移撥海巡署東部分署。期盼未來機關內部軍、警、文、關務人員（註 7）四大族群，能不分彼此，上下一心，致力提升人力素質及傳承經驗，強化海洋人力管理，型塑專業服務團隊。

（二）為民服務：深入基層落實傾聽民意，定期辦理海巡服務工作座談會、與民有約等活動，傳達施政成效，爭取民眾認同。利用全球資訊網、YouTube 及 facebook 等社群網站，宣導海巡工作作為，讓漁民、漁眷安心。並加強犯罪預防宣導，鼓勵漁民勇於檢舉走私農漁畜產品、菸、酒、禽鳥等動物活體等線索，並宣導民

眾善用 118 海巡服務報案電話。

伍、結論

花蓮海巡隊為花蓮地區海域執法單位，係擔任藍色國土捍衛者的角色，面對未來挑戰，期能持續厚植海域執法能量，確保國家海洋權益。並將持續兼顧公平、適當、徹底等原則，戮力完成各項法定業務及交付任務，落實強化各項護漁作為，以捍衛主權、護佑漁民、救生救難、為民服務為重點，爭取民眾認同，彰顯海巡價值，積極朝向海洋發展，開創我國海域執法新紀元。

（作者為第六海巡隊隊長）



奇萊北峰 / 陳文洲 / 太魯閣國家公園管理處

註 7：海巡署成立時係以軍、警、文、關務人員組成，相關權利義務及任用管理等，依各人身分法規辦理。