

113 年公務人員特種考試海巡人員考試試題

考試別：海岸巡防人員

等 別：三等考試

類 科：各科別

科 目：海巡勤務

宮井鳴老師

一、民國 113 年 7 月 5 日基隆籍某號漁船在彭佳嶼東北方海域作業時，被日本公務船登檢扣押，船長被帶到日方公務船上進行調查。依據我國「政府護漁標準作業程序」規定，請詳述海巡艦船艇護漁原則。(25 分)

1. 考題難易：★★☆☆☆(最難★★★★★)

2. 破題關鍵：本題係類似案例型考法，惟須特別注意的是題目提及「依據我國『政府護漁標準作業程序』規定詳述海巡艦船艇護漁原則」，故建議能將政府護漁標準作業程序相關條文具體詳述，相信內容會更切合題目所問。

【擬答】

本文依據「政府護漁標準作業程序」第八點相關規定說明如下：

- (一)外國漁船：有違反我國相關法令規定之虞時，執行機關得進行緊追、登臨、檢查、驅離，必要時，得予扣留、扣押、逮捕或留置，並交由相關主管機關依法處置。執行上述措施事項，應符合下列原則：
1. 應審酌外國船舶在我國領海主張無害通過權，是否符合國際公約及我國相關法規之規範。
 2. 對於犯罪行為之取締，應分別依屬地管轄、屬人管轄、保護管轄及普遍管轄原則行使管轄權，並注意相關國際公約及國際慣例之規範。
 3. 進入臺日漁業協議適用海域，及北緯二十九度十八分以南、東經一二二度三十分至一二六度以西與日本重疊之專屬經濟海域，對日本漁船應依平等互惠原則處理。
 4. 進入東經一一九度至一二五度七分間，漁船作業南界限以北與菲律賓重疊之專屬經濟海域，對菲律賓漁船應依平等互惠原則處理，發現菲律賓漁船作業時，由行政院海岸巡防署通知菲律賓，並給予一小時讓菲律賓漁船離開，否則依法扣留或扣押。
 5. 未經許可非法進入專屬經濟海域作業之第三國（未重疊專屬經濟海域國家）漁船，於蒐證確認後，應即押返國內最近或適當之港口，並依經濟海域法第二十條規定，送漁業主管機關依法處分。
 6. 執行機關處理相關案件時，應全程記錄（錄影），製作詳細書面紀錄（包括照片或錄影帶），並保存完整之證據。
- (二)大陸漁船：進入禁止或限制水域作業，依兩岸關係條例及其施行細則規定執行之。
- (三)港澳地區漁船：進入專屬經濟海域部分，依港澳關係條例及平等互惠原則處理，違反經濟海域法規定者，視同外國漁船處理。
- (四)遇有我國漁船發生海事（難）事故，以救人為原則，救船應以不影響自身航行安全並應遭難者請求之前提，斟酌為之。
- (五)在他國管轄海域因發生海難而擱淺之我國漁船，由行政院農業委員會協調外交部協助妥處，並要求船主依規定妥善處理。
- (六)我國漁民在護漁範圍內作業，遭外國公務船干擾時，政府將派艦護漁，並協助處理；我國漁民在護漁範圍外作業，遭外國公務船取締時，政府將不派艦護漁，惟適時提供必要之外交協助。
- (七)行政院農業委員會接獲菲律賓通知發現我國漁民在第三點第二款第三目與菲律賓重疊專屬經濟

公職王歷屆試題 (113 海巡特考)

海域作業時，應通知行政院海岸巡防署派艦護漁，並於一小時內告知相關漁業團體或漁業人轉告船長採取適當因應措施。

二、依據海洋委員會海巡署「海岸巡防勤務實施要點」及相關規定，請說明海巡勤務的五大方式及其具體作為。(25 分)

1. 考題難易：★★☆☆☆(最難★★★★★)

2. 破題關鍵：本題題目提及「依據海洋委員會海巡署『海岸巡防勤務實施要點』及相關規定，請說明海巡勤務的五大方式及其具體作為」，故建議能將海岸巡防勤務實施要點相關條文具體詳述，相信內容會更切合題目所問。

【擬答】

本文依據「海岸巡防勤務實施要點」第五點巡防勤務方式相關規定說明如下：

(一) 值班：

於巡防勤務執行機構設置值勤臺，由執勤人員值守之，以執行通訊、聯絡、傳達命令、通報、報告及處置緊急情況等勤務為主。

(二) 備勤：

各級巡防勤務機構，應保留適當人員，在勤務單位內整裝待命，由幹部編組指揮運用，因應突發事件之機動支援或臨時勤務之派遣。

(三) 守望：

於劃定勤務之區域，由執勤人員以目視或其他觀測器材，在指定位置執行監視、觀測、警戒、警衛、聯絡及管制等勤務。

(四) 巡邏：

於管轄區內，由執勤人員循指定巡邏區(線)，依法執行檢查、取締、盤查、緊追、驅離及其他一般巡防勤務。

(五) 檢查：

1. 一般檢查：對進出海域、海岸、河口、非通商口岸及航行領海內之船舶或其他運輸工具及人員、物品，有正當理由，認有違法之虞時，依法實施檢查。
2. 安全檢查：對進出通商口岸之人員、船舶、車輛或其他運輸工具及載運物品，有正當理由認有違反安全法令之虞時，依法實施安全檢查。
3. 路上檢查：巡防勤務機構人員為執行查緝走私、非法入出國事項，有事實足認該地點經常有犯罪或非法入出境者出現、為逮捕人犯或有緊急情況時，於最靠近進出海岸之交通道路，由執勤人員對過往之人員與車輛，執行攔阻、詢問、核對身分、非強制性之檢查及放行。
4. 登臨檢查：對航行海域內之船舶或其他水上運輸工具及其載運人員、物品，認有違反相關法令或影響安全之虞時，依法實施登臨檢查。

三、布袋漁港安檢勤務時，發現漁船密艙內有動物活體禽鳥，經初步查看共有 15 籠，疑似管制之珍貴禽鳥，其中部分鳥隻已死亡，請問安檢人員應採行何種作為？押返安檢碼頭後，應如何部署及執行？(25 分)

1. 考題難易：★★★★☆(最難★★★★★)

2. 破題關鍵：本題係類似案例型考法，惟須特別注意的是題目提及「請問安檢人員應採行何種作為」、「押返安檢碼頭後，應如何部署及執行」，故建議論述上能更著重題目所問論述，亦或能將安檢相關條文具體詳述，相信內容會更加豐富。

【擬答】

(一)本文依據「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」相關規定說明如下：

1. 認定有無違法之虞(第五點)

- (1)入出漁港及遊艇港之船舶或其他運輸工具，除依相關法令應執行安全檢查者外，安檢人員應結合船舶評鑑類別、近期情資、港區特性調查、知人識船工作及可疑徵候研析等，據以認定有無違法之虞。
- (2)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。
- (3)實施檢查之程度範圍、要件、注意事項及執行要領，依海岸巡防機關實施檢查注意要點規定辦理。

2. 執行要領(第八點)

- (1)安檢人員執行檢查時，應穿著制服(勤務服)或出示證明文件。
- (2)對出港船舶或其他運輸工具，著重人員身分核對；對入港船舶或其他運輸工具，著重人員身分核對及載運物品之安全檢查；載運漁獲較多檢查不易，且經研判有可疑態樣者，得為監卸，監卸期間得抽檢漁獲，必要時實施清艙；經檢查無違法或安全顧慮者，不得任意耽延及擅自留置人員、扣留船舶或載運物品。
- (3)漁民入出港主動泊靠碼頭，請求辦理漁船及船員等資料申報作業時，安檢人員依其提供資料辦理登載作業；如有正當理由，認有違法之虞時，得依法實施檢查。
- (4)安檢人員執行檢查，有正當理由，認有身帶物件且有違法之虞時，得令其交驗該項物件，如經拒絕，得依海岸巡防法第七條規定搜索其身體；如屬刑事案件或發現犯罪嫌疑，則依海岸巡防機關執行搜索扣押應行注意要點規定辦理。
- (5)執行安全檢查後，應將執檢情形詳實登載於安檢資訊系統。

3. 涉及違法(第九點)

- (1)安全檢查時發現船舶或其他運輸工具、人員有違法之虞時，應適時採用宣導、勸導及制止等措施；若行為已違法(規)，應予以取締、蒐證移(函)送主管機關辦理。
- (2)船舶或其他運輸工具之船長、管領人、所有人或營運人對海岸巡防機關人員依海岸巡防法第四條第一項規定實施之職權，有規避、妨礙或拒絕者，依海洋委員會海巡署及所屬機關辦理海岸巡防法第六條第三項裁罰作業要點規定辦理。

(二)本文另補充「海岸巡防機關實施檢查注意要點」第四點「港區船舶安檢」相關規定說明如下：

1. 巡防機關人員於港口實施船舶安全檢查前，應事先蒐集、檢視受檢船舶之相關資料，足認其有可疑或有違法之虞時，始發動檢查。
2. 對於進出港口或於航道航行之可疑船舶發動檢查時，應以警示燈、擴音機、廣播、手旗及發光信號等方法要求其停船，如該船舶無減速跡象，得重複警示要求停船泊靠碼頭受檢。
3. 對於不遵守停船命令之船舶，應即實施蒐證並通報鄰近雷達、守望哨及海巡隊巡防艦艇，掌握該船舶動態並實施海域登臨檢查。

公職王歷屆試題 (113 海巡特考)

4. 執行檢查前，安檢人員應向受檢船舶船長（主）或負責人表明身分，說明安全檢查之理由後，由該船長（主）或其指定人員陪同進行檢查。
5. 船舶安全檢查之範圍，應依船舶大小、種類、狀況、船員行為及潛在危險而定。

四、民國 113 年 2 月 10 日海洋委員會海巡署勤指中心接獲通報，海象 7 至 8 級陣風 10 級、浪高 3 至 4 公尺大至巨浪，有野柳籍 CT3 漁船報案請求協助，稱於新竹外海 10 哩遭不明國籍貨輪碰撞，以致船艙進水，1 名船員落海失蹤、漁船失去動力有沉沒之虞、其餘 5 人待救，該貨輪未停船且持續向北航行，如你是距該漁船最近的巡防艇艇長，對於人、船應如何處置為宜？（25 分）

1. 考題難易：★★★☆☆(最難★★★★★)

2. 破題關鍵：本題係類似案例型考法，惟須特別注意的是題目提及「如你是距該漁船最近的巡防艇艇長，對於人、船應如何處置為宜」，故建議論述上能更站巡防艇艇長之角度討論，亦或能將救難相關條文具體詳述，相信內容會更加豐富。

【擬答】

本文依據「海岸巡防機關執行海上救難作業程序」相關規定說明如下：

(一) 受理申請及搜救處理優先順序原則(第 11 點)：

1. 以救援人命為最優先。
2. 就近之搜救單位先執行。
3. 較嚴重之事故先處理。
4. 派遣足夠之搜救人力。

(二) 現場指揮官之律定、協調及任務(第 14 點)：

1. 經指派或首先抵達事故現場之艦船艇長擔任現場指揮官，其他救援單位抵達現場須向現場指揮官報到及接受其指揮，並視救援狀況適時移轉指揮權。
2. 責任轄區艦船艇及人力不足時，應即報請上級協調調派艦船艇、航空器及人員參與救援，支援機、艦及人員由現場指揮官統一指揮。
3. 現場指揮官之任務如下：
 - (1) 依到場之搜救航空器、艦船艇及搜救規劃，協調、指派各機、艦搜救區域。
 - (2) 詳盡記錄作業細節，包括參與搜救作業之船舶、航空器之抵達、離開搜救現場時間，已經搜救之區域、所使用之間距、搜救之結果。
 - (3) 適時回報搜救情形（包括氣象、海象、搜救模式及搜救結果）、及已獲救人員之人數、姓名、搜救現場艦船艇及進一步之救援作為。

(三) 建立遇難船舶聯繫(第 18 點)：

1. 應處船舶遇難案件時，應向接獲遇難船舶通報之單位（本署各單位、友軍、海岸電台、漁業電台、船東、代理行、鄰近友船、船員家屬以及其他各類通 10 報管道）確認聯繫方式，由本署馳援艦船艇、巡防區或分署建立與待援船舶之直接通聯後，以穩定之通訊方式，約定定時通聯頻度。
2. 通訊方式以採無線電及衛星電話為原則，並應充分蒐集其他備用通聯方式資訊（如行動電話、手機通訊軟體）。
3. 與遇難船舶建立聯繫後，應優先確認待援人數、國籍、使用語言、傷病情形，並確認船舶主機、輔機、發電機、舵機等各類主要機械設備運作狀況，船舶動力、操舵、下錨等各類船舶操作能力狀況，船上載貨種類、數量，救生艇筏數量及堪用情形，以及存油種類、數量，以及其他必要之船舶基本資訊，以作為後續救援行動參考。

4. 無法於岸上以通訊設備取得直接聯繫時，應由馳援艦船艇嘗試於待援船舶鄰近海域，以無線電建構即時動態聯繫管道；馳援艦船艇之派遣，應以安全為優先，充分衡酌案情急迫程度，以及天候海象狀況，遴派適當艦船艇。

(四)艦船艇搜索(第 20 點)：

1. 運用艦船艇現有航儀裝備、器材展開搜救工作，確 12 定目標後即進行救援。
2. 繼續使用雷達，維持有效瞭望，並保持遇難頻道守聽。
3. 夜間應使用探照燈或其他形式之海面照明設備執行 搜救。
4. 盡可能使本艦船艇顯現，如於夜間適度點燃艇上燈光，使遇難人員易於發現，但應注意所點燃之燈光 勿使過量而減弱瞭望者之夜間視線。
5. 搜救人員應發出聲號以引起救生艇(筏)遮蓬內求生者之注意，以引導搜救人員前往救援。
6. 禁止傾倒散亂碎片於船舷之外，以免影響搜救。
7. 第一次搜救完畢未發現時，應及時檢討原因，並根據流水實際採樣情形，重新修正核算中央基準點，適當擴大搜救範圍，作第二次搜救行動。
8. 遇難船(舶)仍有航向航速，並於航程中改變航向，應考慮其船位誤差情形，再決定搜救區域，如流水 流速影響較大時，應重新調整搜救區域。

(五)艦船艇實施救助(第 21 點)：

1. 遇難人員在遇難船舶(平臺)上：搜救艦船艇於遇難船舶微上風處接近，放下救生艇(筏)駛往遇難船舶下風側靠近。當救生艇(筏)往遇難船舶前進時，搜救艦船艇應盡可能保持救生艇(筏)在下風，俟遇難人員抵救生艇(筏)後，航行至救生艇(筏)之下風位置，以待救生艇(筏)順風回航，其注意要領如下：
 - (1)應隨時保持在視線之內，以備有危急時隨時加以救援。
 - (2)失去動力船舶可能急速飄向下風，救生艇(筏)應端對(END ON)即下風舷側接近艏部靠泊，避免靠泊其下風舷之舳部產生危險。
 - (3)惡劣天候下，應將救生艇(筏)保持在搜救艦船艇與遇難船舶兩船之間。如兩船漂流向下風之速率有顯著不同時，則搜救艦船艇應改變其位置，在遇難船舶之端外以艏部頂風，且保持在遇難船之下風。
 - (4)引導遇難人員運用利用繩梯、吊網爬下，於接近海面時跳入水中，爬入救生艇(筏)。
 - (5)當兩船接近時，可由搜救艦船艇將救生圈或救生衣繫繩並拋至遇難船，接駁船上人員。
2. 遇難人員在救生艇(筏)上：
 - (1)遇難船舶現無救生艇或不足時，由搜救艦船艇上發射拋繩設備、撇纜，或用救生艇由上風向下風遇難船舶傳繩，再由繩索傳送救生艇(筏)供遇難船舶上人員使用。
 - (2)搜救艦船艇應在救生艇(筏)下風停俾，等待其至船舷後，用預先垂掛的繩索救起遇難人員。
 - (3)如救生艇(筏)至船邊的距離過遠，或時間過長時，搜救艦船艇應盡量接近外，並放下救生艇前往現場拖回施救。
 - (4)遇難人員如健康不佳，或受傷嚴重時，可運用吊臂吊掛等方式協助救援，如為救生筏時，亦可運用吊槓及滑車及吊帶吊起等方式施救，亦可用粗繩、帆布代替吊帶使用。
 - (5)救生艇(筏)上遇難人員救起後，救生艇(筏)不得遺留海上漂流，應吊至甲板上或移除下底塞以沉入海底，避免吸引來往船隻造成救援困擾。
3. 遇難人員在水中時，搜救艦船艇應從其上風處接近，於臨近時停俾；如風浪較大時，應操縱艦船艇使風由側後方吹來，至遇難人員於艏部下風處施救。由舷邊救起遇難人員之方法如下：

公職王歷屆試題 (113 海巡特考)

- (1) 舷邊裝設吊網或繩梯，遇難人員攀登網繩至救難船上。
- (2) 發射拋繩設備或撇纜等方式將吊索傳送遇難人員，繫於身上，救回甲板。
- (3) 將救生帶、吊床、救生圈拋入水中，吊起遇難人員。
- (4) 搜救艦船艇由遇難人員上風處通過時，於艏端放一浮標纜，末端固定艏纜柱上，放出至適當長度，繩中段繫一浮標，浮纜上每間隔六十公分至九十公分繫一長環狀索，以利落水人員抓住環索固定於身上後拉回。
- (5) 搜救艦船艇於浮纜一端，附一組浮標，船繞遇難人員航行，繞圈後，俟遇難人員以浮標及浮纜圍住身體後拉回舷邊施救。
- (6) 搜救人員下海救助遇難人員，救助者必須穿著救生衣，攜載救生吊索或吊帶固定遇難者身上，再由船上拉回施救。
- (7) 利用特殊救生設備，如艾索欄救生網、艾臥救生籃等。

(六) 拖救原則(第 24 點)：

1. 遇難船舶依現有機制向民間或海上救難組織、海軍申請拖救。
2. 遇難漁船應通報區漁會及漁業電台，以發動漁船互助救援。
3. 遇難船舶應優先通報商港經營事業機構、航港局或指定機關，以便施救。
4. 遇難船舶向本署請求拖救時，應由負責執行之艦船艇長視現場狀況判斷是否符合「危險性」要件且拖帶作業無危及執行艦船艇及人員安全之虞時，依權責處置，並全程錄影蒐證備查。
5. 前款「危險性」要件，係指遇難船舶符合下列狀況之一：
 - (1) 船舶因機械故障或其他因素（如絞擺等）失去動力而無法自力排除，依據現場情形或氣象預報資料顯示海象將轉趨惡劣者。
 - (2) 船舶失去動力，無法下錨或以其他方式停止船舶，持續漂往岸際、礁石區等危險區域或往外海漂離，有危害人命或環境之虞者。
 - (3) 有危及航行安全或發生其他危險之虞者。
6. 實施拖帶作業後，有下列情形之一者，終止拖帶：
 - (1) 拖帶作業發生危及執行拖帶之巡防艦船艇及其上人員安全之情況者，終止拖帶。
 - (2) 船舶所有人、船公司或遇難船舶船長僱用或協調實施拖帶作業之船舶抵達遇難船舶現場時，終止拖帶。
 - (3) 抵達安全海域或危險因素消失後，終止拖帶。由船舶所有人、船公司或遇難船舶船長僱用或協調其他民船實施拖帶，巡防艦船艇僅從旁實施戒護。

(二) 拖救程序(第 25 點)：

1. 各級巡防艦船艇應遇難船舶請求執行拖救任務前，應先要求被拖方填具「緊急拖救請求書」（範例如附件九），並簽訂「拖救同意書」（範例如附件十），以明雙方責任。但因海象惡劣或其他特殊情況，得以無線電或其他通信設備口述前開文書內容，並全程錄影或錄音，取代填具、簽訂相關文書。
2. 巡防艦船艇長如經評估被拖救船舶噸位、海象限制及本身拖救能力等因素，無法執行或必須終止拖救任務時，應委婉告知遇難船舶，並立即回報。
3. 拖纜傳遞及繫結：拖救船舶應視海象及兩船距離，以撇纜或使用拋繩設備、救生艇、浮具等設備進行拖纜傳遞；纜繩繫結時，應確保牢固、調整方便、分散外應力及防止磨損等原則。
4. 起拖及加速：當拖纜繫妥後，應使纜繩構成懸垂曲線，並視被拖船噸位、海象狀況及水域深度適當調整長度；起拖時先以掛車怠速前進，拖纜受力後即停俾，待拖纜回復懸垂曲線後再以掛車怠速前進，反覆進行至兩船維持二節以上前進速度時，再以半節速度增加至預定拖速。

公職王歷屆試題 (113 海巡特考)

5. 拖帶過程中，應避免急速轉向；當被拖船因船艏劇烈偏盪，影響拖帶效率及造成斷纜時，應考量現場狀況，採下列方法進行抑制：

- (1) 調整被拖船艏吃水，使其成艏傾狀態。
- (2) 降低拖帶速度或縮短拖纜長度。
- (3) 偏盪輕微時，使被拖船固定舵角（小於二十度），如舵已損壞，可安裝臨時舵。
- (4) 固定艏軸，以增加被拖船艏部阻力及航向穩定性。

6. 減速與停止拖帶：減速及收纜應逐級進行，被拖船應備妥拋錨，以因應突發狀況，俟兩船均停止後方得實施解纜。

(三) 拖救安全守則(第 26 點)：

1. 在遇難船舶被定置漁網等海底固定物纏繞時，各級巡防艦船艇實施拖救前儘可能先行割除纏繞物。
2. 各級巡防艦船艇對於拖纜之繫結或接扣應指派受訓合格或具有經驗之人員為之，拖救過程中，所有人員應與拖纜保持安全距離，以策安全。
3. 執行拖救任務時，拖船與被拖船應保持通訊聯絡，且均應加強艏（艉）瞭望、警戒，並確實依「一九七二 21 年國際海上避碰規則」相關規定辦理。

職
王