

從法制面探討海巡機關在海上緊急醫療救護之角色

The Role of Coast Guard in Maritime Emergency Medical Services: A Perspective from the Domestic Legal System

陳國勝*、莊惟守**

摘要

依《憲法》第 15 條規定，政府有保護人民生存的職責。海上緊急醫療救護之任務，設衛生、消防及海巡等機關等分頭並進、分工合作。受限於海上交通工具的速度慢、時間長的特性，船舶後送患者的過程中如可施以有效地緊急醫療救護將可掌握機先。負責海上災害防救的海巡機關非僅打撈、提供交通工具及施以一般性救護，在受難人抵達海岸陸地前，應發揮緊急醫療救護的功能。此應無庸置疑政府的作為範疇，卻因三機關間管轄權未有清楚的劃分，導致實際上難以落實。本文從法制面探討切入，分析現行處置體制所涉相關法規，從確立憲法上保障人民在海上遇險時的緊急醫療救護的給付行政，已涉及人民生存權，政府之裁量權已收縮，另限於海巡機關在《海岸巡防法》的權責不明，加上《緊急醫療救護法》、《消防法》規範不清，導致船舶醫療救護設備建置及海巡人員專業能力，因未有明確分配管轄及救護能力標準可供遵循。建議加修訂部分規定，藉以將海上緊急救護之權責劃分清楚，期使海巡機關有職責及義務培訓相關能力，得以充分保護人民在海上的生存權。

關鍵字：海上緊急醫療救護、生存權

Abstract

In accordance with the *Constitution of R.O.C §15*, the government shoulders the obligation to protect the people's rights to live. Therefore, authorities, such as

* 陳國勝 Chen, Kuo-Sheng, 中央警察大學水上警察學系專任副教授, E-mail: una145@mail.cpu.edu.tw

** 莊惟守 Wei-Shou Chuang, 中央警察大學水上警察研究所碩士班研究生。

the health, fire-fighting, and coast guard, are established and cooperate to accomplish the goal. Due to the limit of speed and the features of maritime transportation vehicles, the victims who obtain efficient emergency medical services in the process of medical evacuation are very likely to survive. R.O.C. Coast Guard is obligated to operate marine rescue, and offer victims appropriate emergency medical services prior to their arrivals at hospitals. However, through the observation, what R.O.C. Coast Guard really do is only serves the function as transportation vehicles and provides basic emergency medical services but the professional ones. This article is based on the facet of legislation, and contains the analysis of the Constitution of R.O.C., the Coast Guard Act, and Emergency Medical Services Act. Because of the ambiguity of the regulation, R.O.C. Coast Guard is not clearly entitled to implement maritime emergency medical services. Consequently, the appropriate on-board equipment is insufficient, and so is the proficient manpower. It is suggested that the law should be amended and define the obligation and authority of R.O.C Coast Guard clearly. Hence, R.O.C Coast Guard will be entitled and proficient to protect the off-shore people's rights to live.

Keywords : operate marine rescue, rights to live

壹、前言

臺灣四面環海，隨著解除戒嚴令乃至期待建立海洋國家，從強化傳統海運、漁業的發展到推動新興的海上娛樂活動，一改封閉的態度，積極而多元的發展海洋相關活動乃至從根深耕海洋教育¹。開發、經營、親近海洋的結果，人民貼近海洋的機會日益頻繁，但因海域的狀況變化莫測，造成海上的災害需要緊急救護的頻率將益高。

專責海域搜救任務的海岸巡防機關，在海上救難救生及打撈浮屍案件²中，除民國89年成立之初年的164件以外，其餘每年均維持在500件以上³。深入分析自海巡署成

¹ 教育部推動「海洋教育先導型計畫」，http://hss.edu.tw/plan_detail.php?class_plan=172

² 參考資料來源：行政院海岸巡防署全球資訊網海巡統計，<http://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/lp?ctNode=6637&mp=999>，最後瀏覽日期：2012年12月16日。

³ 其中以民國100年為例，共計504件，僅次於取締非法越區捕魚案件的2,850件，占總案件數的9.3%，係為查獲槍砲彈藥刀械案件的5.47倍、查獲毒品案件的1.35倍、查獲農林漁畜產品及其他私運物品案件的3.48倍、查獲非法入出國案件的5.1倍、取締破壞海洋海岸資源行為案件的2.62倍。其中，救生案件人數共383人，平安者211名，負傷者35名，失蹤者26名，死亡者111名約占總人數的28.6%。

立以來各年度救生案件中，死亡者人數除民國99年之外，大體上呈現逐年攀升的現象⁴。觀察海上受難者被發現後，從海上或其他船舶被接載於海巡艦艇，直至轉送救護車或醫院前，適時及適當的緊急醫療救護行為係提高受難者生存機率的方法，且係屬於整體海上救難救生的重要環節。

依照我國《憲法》第15條規定政府本於照料人民生存無虞之義務，特別是針對有關人民生命安全的救護更是責無旁貸。乃於民國84年頒布《緊急醫療救護法》，作為健全緊急醫療救護體系，提昇緊急醫療救護品質，以確保緊急傷病患之生命及健康⁵，更在配合《消防法》的修改將此二機關結合成為內外或主管與執行的關係。然而此一體系面對海上發生急難救助時，卻難以改變上述的數據。在我國政府設官分職，依立法院通過的行政機關的組織法運行。作為主管《緊急醫療救護法》的衛生機關與負責執行緊急救護的消防機關，面對海上發生的海難時，應有作為的義務何在？政府在89年成立海巡機關，作為專責執法機關是否已對人民在海上安全建構完善緊急救護體系？

憲法上保障人民生存的職責，政府將海上緊急醫療任務分散於衛生、消防、海巡等機關，實務運作卻無力於改善死亡率的改善。此一日益嚴重的現象，端賴機關間權責劃分、設備建構、執行人員專業能力訓練，本文在觀察海上現況後，從分析現行法制規範，並釐出問題後，提出研修之建議，以期對於人民在海域發生海難時之生存，能獲得完善的緊急醫療救護。

貳、從《憲法》觀之

一、生存權與海上緊急醫療救護

我國《憲法》第15條規定，人民之生存權應予以保障。生存權的內涵應包括生存自由權與生存社會權。前者所稱生存自由權係指人之基本權利而言，在憲法的保障內涵上乃要求國家消極的不作為，以保障此等生存自由權不受干預或剝奪，故又稱為防禦層面的生存自由權；後者所稱生存社會權，是指人民得以要求國家積極的採取措施，以維持人民生命的存續與保護其生活應有的人性尊嚴，此乃為解決資本主義自由經濟體制發展下所產生的弊端，具有救濟與輔助弱者的精神⁶。

⁴ 觀察海巡署各年度救生案件結果統計表中海上死亡人數可得日益上升的趨勢：89年(7人)，90年(54人)，91年(58人)，92年(45人)，93年(30人)，94年(57人)，95年(67人)，96年(72人)，97年(97人)，98年(129人)，99年(84人)，100年(111人)。

⁵ 《緊急醫療救護法》第1條：「為健全緊急醫療救護體系，提昇緊急醫療救護品質，以確保緊急傷病患之生命及健康，特制定本法。」

⁶ 周宗憲(2003)，「憲法上人民最低生存權的性質與司法保障---我國與日本學說及司法判決（大法官釋

以《日本國憲法》為例，該法第 25 條之規定可將生存社會權分為最低生活保障請求權與最低以上生活保障請求權之兩種基本分類。人民對於最低生活保障應有要求國家積極作為之權利；換言之，國家應有責任與義務保障人民的最低生活。其次，對於最低以上生活保障係國家努力提升及增進社會保障的目標，人民依此並無具體的請求權。是以，我國《憲法》第 15 條所保障的生存權，應係對於人民最低生活的保障，且亦得作為人民擁有最低生活保障請求權的依據。

此外，我國《憲法》基本國策章節中第 155 條後段規定，人民之老弱殘廢、無力生活及受非常災害者，國家應予以適當之扶助與救濟。《憲法增修條文》第 10 條第 8 項亦規定「國家應重視社會救助、社會福利...，對於社會救助與國民就業等經濟性支出應優先編列。」而此部分規定應為憲法對於國家機關所宣示應予實現的目標與作為義務，屬於上述所謂最低生活以上的生活保障請求權，國家僅能依其能力所及盡量滿足人民之需求。如有涉及生存的急難救護等更緊急的情況，則更屬政府應優先介入處置的事項，畢竟「活得下來」與「活得更好」是不同層次的問題。

二、給付行政之法律保留與執行

依照法治國原則，人民制定法律，國家依法律從事行政行為以達成人民所課予之義務及符合人民之期待。從國家之行政作為與人民權益之相對關係可將行政行為分為干預行政與給付行政。干預行政係指行政機關未達成下命、禁止或確認之效果，所採取之抽象或具體措施，以及必要所使用之強制手段⁷；而所謂的給付行政係指國家針對人民生存條件及改善上，以保障及生存照顧為重心，所為直接之促進或分配之行政⁸。

(一)、給付行政之法律保留

1. 政府與人民間的關係

傳統上，民主制度係推翻君主專制而建立，在憲法上核心意義係自防止公權力侵害為主，故干預行政涉及對人民生命、自由及財產之保障，應遵守法律保留原則，而非屬干預性質的給付行政原則上不受法律保留原則之限制。然，基於法治國精神，為防止行

憲) 見解的檢討」，輔仁大學法律研究所博士論文，第 29-38 頁。

⁷ 吳庚(2011)，《行政法之理論與實用》，第 17-18 頁。

⁸ 李震山(2011)，《行政法導論》修訂 9 版，三民書局，第 6-7 頁。

政機關之措施出於恣意，如以救護為名卻行限制之實，為盡可能使行政機關之決策具有預測性，部分具強制性或影響層面大的給付行政，亦應有法律保留原則之適用⁹。

然有關給付行政之法律保留的適用原則，早期有「全部保留」與「部分保留」之分，近來以折衷說—「重要性理論」之主張，揚棄以干預與給付為判斷之區分，係事務是否有法律依據，以基本權利的實現重要性而定，至於「重要」之判定，則依民主法治國家之民意為歸依，視具體情況而定，以人民對行政機關執法能力信賴之程度，委由立法者決定之¹⁰。

(1) 司法院大法官釋字第 443 號及第 614 號

司法院大法官釋字第 443 號中提及：「何種事項應以法律直接規範或得委由命令予以規定，與所謂的規範密度有關，應視規範對象、內容或法益本身及其所限制之輕重而容許合理之差異。」從而有憲法保留、絕對法律保留、相對法律保留及非屬法律保留範圍的層級體系¹¹之區分。

有關給付行政之法律保留原則的適用，司法院大法官釋字第 614 號提及：「憲法上之法律保留原則乃現代法治國原則之具體表現，不僅規範國家與人民之關係，亦涉及行政、立法兩權之權限分配。給付行政措施如未限制人民之自由權利，固尚難謂與《憲法》第 23 條規定之限制人民基本權利之法律保留原則有違，惟如涉及公共利益或實現人民基本權利之保障等重大事項者，原則上仍應有法律或法律明確之授權為依據，主管機關始得據以訂定法規命令。」因此若係爭行政行為涉及公共利益或實現人民基本權利之保障重大事項者，應有法律保留原則之適用。

(2) 《中央法規標準法》之規定

依照《中央法規標準法》第 5 條之規定，關於人民之權利、義務者及其他重要事項應以法律定之。緊急醫療救護為海上救難中不可或缺的一環，正確且積極的緊急醫療救護行為有助於提升受救者的存活率，與人民之基本權利關係重大，依法應以法律保留方能符合法治國原則。例如《消防法》第 1 條明定係為預防火災、搶救災害及緊急救護，以維護公共安全，確保人民生命財產。

2. 行政機關間的關係

⁹ 吳庚(2011)，《行政法之理論與實用》，自印，第 91 頁。

¹⁰ 李震山(2011)，《行政法導論》，三民書局，第 56-59 頁。

¹¹ 李震山(2011)，《行政法導論》，三民書局，第 55 頁。

政府設官分職各有所司，故成立行政機關亦有法律依據之必要，藉以明定其職責、職缺、職等、預算等，亦即有職責之機關將可編列預算，進行相關設備建置、人員晉用及訓練安排，甚至研究改進。是故依據《中央法規標準法》第 5 條之規定，行政機關之組織應以法律定之；另依《行政程序法》明定行政機關之「管轄恒定(法定)原則」該法第 11 條第 1 項以「行政機關之管轄權，依其組織法規或其他行政法規規定之。」以免行政機關過於積極地主動作為或消極地怠於執行職務。於是給付行政在行政機關的管轄劃分亦應以法律保留為宜，以明政治責任上權責合一，作為日後論功行賞或追究政治責任的依據。

(二)、給付行政之執行

給付行政之執行乃國家分層設事，由所設之權責機關予以執行。就立於人民的觀點，國家之給付行政應當「多多益善」的全能政府；然不可諱言地，國家應衡量其能力，能給多少就給多少，得在「政府現實能力」與「人民實際需要」之間作出行政裁量。相對的，倘若國家具有相當之能力或者該項目涉及人民生命、財產等重大法益，則應列為優先完成之事項。由於給付行政並無上限，於是應視國力強弱、社會需求、人民反應而定。民主國家由人民決定執行之行政首長，理應對民意之歸向，亦應是各級政府努力的目標。只是涉及人民生存的基本權，則透過法律明定，將執行之底線予以訂定，自有其必要；亦即此時的行政裁量應因涉及法益之重大，故有收縮效果，乃至收縮到零。

三、海上緊急醫療救護之內涵與執行

(一)、海上緊急醫療救護之生存權保障

海上緊急醫療急救之目的乃維繫海難獲救者在抵達醫療機構進行專業醫療照護前的生命與健康。然此行為之遂行需具備專業的執行工具，可能包含船艦、航空器與緊急醫療設備，以及適任的執行人員，該等人員可能需具有駕駛船艦或航空器的能力與實施緊急醫療救護之專業，是以國家需具備相當能力才得以達成此項任務¹²。故海上緊急醫療救護在生存權保障的分類上應屬於上述最低以上生活之保障，直接維繫著人民在海上生存的機率。但在衛生機關所主管的《緊急醫療救護法》，及消防機關所主管的《消防法》，二法均未明定適用範圍，故在解釋上所有「中華民國領域內」實際管轄權所及之處即為該二法適用範圍，亦應負起緊急醫療救護之責。然因限於交通工具，故應與有實際執法的海巡機關建立分工合作的關係。

¹² 陳國勝(2013)，〈公物之不建置與國家賠償責任之探討---以建置海難救助艦機為核心〉，台灣海事安全與保安研究學刊，Vol 4 No 2，第 1-18 頁。

(二)、海上緊急醫療救護與法律保留

生命之存續乃憲法所保障之生存權，國家亦盡全力而為無須有法律之授權，唯為明機關間的權責，仍以法律規範為宜。海上緊急醫療救護係為海上救生救難之一環，其執行以國家具有相當能力為前提，海巡署的成立為我國海域能量的統合，艦艇約計有 164 艘¹³，船上配有救生救難裝備¹⁴，所屬人員接受相關救護技術之訓練¹⁵，並以海上救生救難為其海事服務的三大核心任務之一。此外，海難事故列為《災害防救法》之範疇內，而中央災害主管機關(交通部)依該法第 19 條之授權，訂定《海難災害防救計畫》，計畫中第四章第一節對於海難災害之應變有詳細分工，其中海巡署負責就海難之船舶、人員及海上失事之航空器、人員之搜索、救助及緊急救護事項。只是面對緊急救護雖屬給付行政的範疇，海巡機關究應如何作為始符合人民期待或者法律要求，探討如下。

參、從海巡五法觀之

一、現行法律之規定

綜觀設置海上執法機關的相關法律中，包括《海岸巡防法》、《行政院海岸巡防署組織法》、《行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例》、《行政院海岸巡防署海岸巡防總局組織條例》及《行政院海岸巡防署海岸巡防總局各地區巡防局組織通則》，提及有關海上緊急醫療救護者僅有《海岸巡防法》、《行政院海岸巡防署組織法》與《行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例》，以下分別論述之。

(一)、有關《海岸巡防法》之規定

依據《海岸巡防法》第 4 條第 1 項第 7 款之規定，海上救難為海岸巡防機關之「執行事項」¹⁶，該條文中將「掌理事項」另分有「執行事項」，形成兩種不同類別之任務，探究此一條文制定之立法經過，原行政院所提草案係區分為「掌理事項」及「協助執行

¹³ 至今(101)年 8 月止，20 噸級以上艦艇有 164 艘，預計 106 年，數量可達 173 艘，其他艦艇數量和相關設備也會逐年提升。

¹⁴ 海岸巡防署全球資訊網，
http://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/lp?ctNode=2644&mp=999&idPath=355_428_2644，最後瀏覽日期：2013 年 5 月 29 日。

¹⁵ 海岸巡防署全球資訊網，「...為強化本署海事搜救與海上糾紛處理能量，除持續派員至海軍接受水下作業訓練、辦理初級救護員訓練及...」，
<http://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/ct?xItem=3424&ctNode=643&mp=999>，最後瀏覽日期：2013 年 5 月 29 日。

¹⁶ 《海岸巡防法》第 4 條第 1 項第 7 款中 (二) 海上救難、海洋災害救護及海上糾紛之處理事項。

事項」，乃有主動與被動之區別，立法過程中國民黨版本與民進黨版本皆列為「掌理事項」，以利海岸巡防機關成為專責海域執法機制，但最後所通過之條文逕將「協助執行事項」改為「執行事項」，留下主管機關與執行機關之間權責難以釐清的問題¹⁷。

肇因此「掌理事項」與「執行事項」之差異，導致行政機關間與學者出現下列之法律主張¹⁸：

1. 應由主管機關權限委託執行機關

具海域各種事務管轄權之主管機關，透過權限委託之方式，委由海巡機關執行，海巡機關在未受委託前應無管轄權。然因權限委託內涵之主張不同，又可分為兩種：

- (1) 所謂權限委託係「權限委託執行」，海巡機關執行海域規範時得在權限不發生移轉的前提下達成執行的功能。如《娛樂漁業管理辦法》第 24 條第 2 項規定，漁業署委託海巡機關在娛樂漁船出港時，施以安全檢查，遇有違法行為於必要時，得予以即時制止。
- (2) 權限委託涉及權限移轉應有法律保留之必要，或者因海域執法亦涉及公權力之執行，非有法律依據不得委託。如《漁業法》第 11 條之 1 第 4 項規定，得委託海巡機關限制被禁止出港之漁船。

2. 應由作用法明文規定

各海巡規範應予以分別授權執行機關，如同《海洋污染防治法》第 5 條之規定方式：「依本法執行取締、蒐證、移送等事項，由海岸巡防機關辦理。」

3. 逕依《海岸巡防法》即可執行相關法規

海巡機關可逕以援引《海岸巡防法》第 4 條第 1 項第 7 款之規定，實施各項執行事項之管轄權，倘若與其他業務主管機關之管轄權競合時，依《行政程序法》規定辦理¹⁹。

¹⁷ 陳國勝(2001)，《海岸巡防法析論》，中央警察大學出版，第 102-103 頁。

¹⁸ 黃文斌(2005)，〈海岸巡防機關事務管轄之研究—探討海岸巡防法第 4 條「執行事項」為重點〉，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，第 76-78 頁。

¹⁹ 陳國勝(2006)，「海巡機關事務管轄中執行事項之研究」，海洋事務論叢，第 1 期，第 71-85 頁。

上述三說均存在現行行政實務上，海巡機關與漁業署、環保署、交通部間訂定有協調聯繫辦法，尚無法獲得一統作法，更何況對於衛生署、原子能委員會等間的互動上更是各自適法，未有定論。鑑於海巡機關所依據《海岸巡防法》呈現未明狀態，將直接影響海巡機關與其他行政機關間的分工明確性，作與不作間實在混沌不明，權責不清。未見上級或有權解釋機關作出統一解釋，卻留下實務機關間的各自角力。

(二)、《行政院海岸巡防署組織法》與《行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例》之規定

依據《行政院海岸巡防署組織法》第 4 條規定，海巡署巡防處掌理關於海上救難之督導事項。另依照《行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例》第 2 條之規定，海巡署海洋巡防總局之掌理事項中，其一為「依法執行海難船舶與人員之搜索、救助及緊急醫療救護事項」。以下茲就幾個方向探討此一規定：

1. 從立法沿革以觀

成立的海巡署，係整合內政部警政署水上警察總局、財政部關稅總局及國防部海岸巡防司令部等相關單位而成立，各單位原有之執行權責亦予以納編，前述《行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例》第 2 條所規定之「依法執行事項」係大致沿用《內政部警政署水上警察局組織條例》第 2 條之「依法協助執行事項」規定²⁰。僅將原「依法協助執行事項」更改為「依法執行事項」，此種狀況與《海岸巡防法》第 4 條所列之「依法執行事項」相同，此係立法機關認為海巡機關係為海上專責執法機構，「協助」之規定缺乏主動、積極與責任性，嗣後通過之條文係以「執行事項」規定，其間應可認為海巡機關對「執行事項」應主動作為，而非處被動協助²¹。

2. 就立法時間之先後順序

此二法同時於民國 89 年 1 月 26 日制定公布²²，上述之《內政部警政署水上警察局》於民國 87 年 6 月 3 日制定公布²³，皆晚於民國 84 年 8 月 9 日制定公布的《緊急醫療救

²⁰ 依據《行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例》第 2 條有關「依法執行事項」之規定中 (三) 海難船舶與人員之搜索、救助及緊急醫療救護事項。(四)海洋災害之救護事項；另，依據《內政部水上警察局組織條例》第 2 條有關依法執行事項之規定：二、關於「依法協助執行下列事項」中 (四) 海難船舶與人員之搜索、救助及緊急醫療救護事項。(五)海洋災害之救護事項。

²¹ 陳國勝(2006)，「海巡機關事務管轄中執行事項之研究」，海洋事務論叢，第 1 期，第 71-85 頁。

²² 《行政院海岸巡防署組織法》係民國 89 年 1 月 26 日總統 (89) 華總一義字第 8900018500 號令制定公布；同時公布《行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例》總統 (89) 華總一義字第 8900018510 號令制定公布。

護法》²⁴。《行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例》第 2 條所規定之「依法執行……緊急醫療救護事項」，從立法的先後順序觀察，應可推論係指「依《緊急醫療救護法》執行……緊急醫療救護事項」。但限於《緊急醫療救護法》未將海巡機關納為分工對象或者將船舶納為救難的標準規定，留下爭執空間。

二、現行行政規則之規定

(一)、《海岸巡防機關與警察移民及消防機關協調聯繫辦法》之相關規定

為使海巡機關與其他業務主管機關得以緊密聯繫，《海岸巡防法》第 11 條授權海巡機關會同有關機關制定協調聯繫辦法。其中依據《海岸巡防機關與警察移民及消防機關協調聯繫辦法》第 10 條規定，巡防機關於必要時得請求警察機關支援執行緊急醫療事務²⁵，且與警察機關及消防機關共同執行公共安全及急難救助等事務時，應共同訂定通訊標準規範，以整合通訊資源。依該法之規範內容觀之，並無要求海巡機關請求主管緊急醫療救護業務之消防機關²⁶支援執行緊急醫療事務，反而規定其向警察機關請求協助。其與消防機關共同執行急難救助等事務時，亦僅規定應共同訂定通訊標準規範，無提及緊急醫療救護之相關規定，此等立法內容應似存有疑義。

(二)、《海岸巡防機關執行海上救難作業程序》之規範

海巡署秉持依法行政原則並為有效執行法定之海上救難任務，特於民國 90 年 9 月 28 日訂定《海岸巡防機關執行海上救難作業程序》²⁷，統一規範所屬海上救難作業之流程。該作業程序第 20 條規定關於緊急醫療救護及運送作業，針對緊急醫療救護之規定，於遇難人員救起後，應即視身體狀況施以急救並盡速返航送醫，若傷(病)患情形嚴重，即應運用船上無線電話、傳真或其他方式通報岸上醫療機構提供急救諮詢；另就運送作業部分則規定對於遇難人員受傷或患病情形嚴重時，應以申請直升機運送就醫為優先²⁸。

²³ 《內政部警政署水上警察局組織條例》係民國 87 年 6 月 3 日總統(87)華總(一)義字第 8700110400 號令制定公布，後因海巡署之成立，於民國 91 年 6 月 5 日總統華總一義字第 09100111430 號令公布廢止。

²⁴ 《緊急醫療救護法》係民國 84 年 8 月 9 日總統(84)華總(一)義字第 5893 號令制定公布。

²⁵ 《海岸巡防機關與警察移民及消防機關協調聯繫辦法》第 6 條第 1 項：「巡防機關於必要時得請求警察機關支援執行緝捕人犯、聯合路檢、外離島物資運補、緊急醫療及其他巡防事務。」

²⁶ 《緊急醫療救護法》第 2 條：「...本法所稱消防主管機關：在中央為內政部；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府。」

²⁷ 《海岸巡防機關執行海上救難作業程序》係民國 90 年 9 月 28 日(90)署巡海字第 0900012928 號函訂定。

²⁸ 《海岸巡防機關執行海上救難作業程序》第 20 條第 2 款：遇難人員緊急運送機制為，1. 遇難人

此作業程序僅以「施以急救」一語帶過，急救之細節亦未有著墨。另依海巡署編印之「海難救護手冊」第三節之規定，該署執行海難救護任務為「海上緊急傷患運送」²⁹。綜合前述兩者觀察，海巡署似乎僅執行遇難人員或傷患的運送任務與附帶的急救措施，而不包含緊急醫療救護任務。

《海岸巡防法》將海上救難規範為海巡機關之執行事項，《行政院海岸巡防署組織法》規定所屬巡防處掌理關於海上救難之督導事項，《行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例》則將海上救難、海難船舶及人員之搜索、救助及緊急醫療急救事項規範為其掌理事項中的依法執行事項。進而，海巡署特別針對其海上救難之法定業務制定《海岸巡防機關執行海上救難作業程序》之行政規則。然仔細探究關於緊急醫療救護之相關規定，僅只於「依法執行緊急醫療救護事項」及「對於遇難人員救起後，應即視身體狀況施以急救並盡速返航送醫」，至於執行緊急醫療救護之程序、方式、紀錄及施行程度等皆隻字未提，亦未制定相關救護作業程序之細部規定。究其原因，主要係「掌理事項」與「執行事項」之爭議，主管機關受限於缺法海上執行能量而無法有所作為，執行機關(海巡署)因法律未有明確規範而未能依法行政。縱然給付行政對人民部分不須有法律之授權，然在政府機關間分配管轄範圍。具有管轄之權為能達成任務，可編列預算建置適當設備，進用的人員職前及在職平時亦接受特別訓練。如果海上救護非屬海巡機關職責，非針對救護而籌設裝備，人員也因不具緊急救護能力，則當然愛莫能助，空言「即視身體狀況施以急救」，僅有「盡速返航送醫」外，無法提供更積極的援助。

肆、從《緊急醫療救護法》觀之

一、緊急醫療救護體系之規範

自民國 74 年開始，行政院衛生署施行第一期醫療網計畫，針對緊急醫療救護措施做整體的規劃；第二期醫療網計畫於民國 79 年執行，著重在緊急醫療救護工作；民國 82 年全面實施緊急醫療救護計畫並建置緊急醫療救護系統；民國 84 年公告實施《緊急醫療救護法》³⁰，正式架構起我國緊急醫療救護體系，包括緊急傷病、大量傷病患或野

員受傷或患病情形嚴重時，應以申請直升機運送就醫為優先，若救起地點於直升機無法到達之海域，應先由搜救艦艇運送至直升機航程範圍內，再由直升機接駁運送。2.為節省油料及縮短救援時程，直升機救起遇難人員後，經駕駛員或機師評估安全許可下，得先將人員吊放至具有起降設施之艦艇上，再前往救助其他遇難人員。3.本款海上接駁運送作業，須由專業人員實施，並在現場指揮官指揮下進行。

²⁹ 周登賢(2005),〈我國海上救難法制規範與機制運作之研究〉,國立海洋大學海洋法律研究所碩士論文,第 255 頁。

³⁰ 楊寶珠(2004),〈台灣緊急醫療救護體系現況探討〉,國立陽明大學醫務管理研究所碩士論文,第 1 頁。

外地區傷病之現場緊急救護及醫療處理、送醫途中之緊急救護、重大傷病患或離島、偏遠地區難以診治之傷病患之轉診及醫療機構之緊急醫療。

依該法之規定，主管機關為衛生機關(包含衛生署、直轄市政府及縣市政府)與消防機關(包含內政部、直轄市政府及縣市政府)³¹。中央衛生及消防主管機關應劃定緊急醫療救護區域，訂定全國緊急醫療救護計畫以促進緊急醫療救護設施及人力之均衡發展³²；直轄市、縣(市)政府應依轄區內緊急醫療救護資源，配合前述全國緊急醫療救護計畫訂定緊急醫療救護實施方案，辦理緊急醫療救護業務。各級衛生主管機關對災害及戰爭之預防應變措施，應配合規劃辦理緊急醫療救護有關事項；必要時，得結合全民防衛動員準備體系，實施緊急醫療救護。此外，針對醫院緊急醫療救護業務之評鑑與督導考核³³，消防單位救護區之劃分急救護車人員配置皆有原則之規定³⁴。

一、到院前之緊急醫療救護

民國 84 年 3 月 1 日消、警分立，內政部消防署成立，同年 8 月 9 日公布《緊急醫療救護法》，並於同年 8 月 11 日《消防法》配合修正，緊急醫療救護任務依法納為消防機關之法定業務³⁵，且依據《內政部消防署組織條例》第 3 條第 16 款規定，其掌理事項為關於到醫院前緊急救護系統之規劃、資源整合、教育訓練、學術技能之研究發展、督導及協調事項。復依《緊急醫療救護法》之規定，直轄市、縣(市)消防機關負責到院前之緊急醫療救護事項包含受理緊急醫療救護之申請並執行緊急傷病到院前之緊急救護等。

³¹ 《緊急醫療救護法》第 2 條：「本法所稱衛生主管機關：在中央為行政院衛生署；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。本法所稱消防主管機關：在中央為內政部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。」

³² 《緊急醫療救護法》第 5 條：「為促進緊急醫療救護設施及人力均衡發展，中央衛生主管機關應會同中央消防主管機關劃定緊急醫療救護區域，訂定全國緊急醫療救護計畫。」

³³ 《緊急醫療救護法》第 11 條：「中央衛生主管機關應將醫院緊急醫療業務及協助到院前緊急醫療業務納入醫院評鑑。直轄市、縣（市）衛生主管機關對轄區內醫療機構之緊急醫療業務，應定期實施督導考核。」

³⁴ 《緊急醫療救護法》第 13 條：「直轄市、縣（市）消防主管機關應依其轄區人口分佈、地理環境、交通及醫療設施狀況，劃分救護區……」；第 14 條：「前條救護隊或消防分隊，每隊至少應配置救護車一輛及救護人員七名，其中專職人員不得少於半數。」

³⁵ 《緊急醫療救護法》第 13 條：「……由救護隊或消防分隊執行緊急傷病患送達醫療機構前之緊急救護業務；《消防法》第 1 條：「為預防火災、搶救災害及緊急救護，以維護公共安全，確保人民生命財產，特制定本法。」

緊急傷病、大量傷病患之現場緊急救護及醫療處理與送醫途中之緊急救護等之法定緊急醫療救護行為，皆包含於海巡署海上救難任務的執行過程時發生。只是該法中未有海巡機關的納入。

二、救護運輸工具之規定

依據《緊急醫療救護法》之規定，有關救護運輸工具可分為救護車及救護車以外之救護運輸工具。

(一)、救護車

《緊急醫療救護法》中第 16-21 條有關救護車之設置、樣式、人員配置、管理與檢查皆有規定，其中復依該法第 15 條之授權，訂定《救護車裝備標準及管理辦法》，詳細規範救護車應勤裝備及使用範圍。

(二)、救護車以外之救護運輸工具

除救護車外，依據《緊急醫療救護法》第 22 條之規定，救護運輸工具尚包含救護直升機、救護飛機、救護船(艦)及其他救護車以外的救護運輸工具。對其救護之範圍、應配置之配備、申請與派遣救護之程序、停降地點與接駁方式、救護人員之資格與訓練、執勤人數、執勤紀錄之製作與保存、檢查及其他應遵行事項之辦法，由中央衛生主管機關會同有關機關定之。

1. 《救護直昇機管理辦法》

民國 92 年 6 月 26 日衛生署、交通部及消防署依據此授權，會銜訂定《救護直昇機管理辦法》，規定救護直昇機之救護範圍、應配置之配備、申請與派遣救護之程序、停降地點與接駁、救護人員之資格與訓練、執勤人數、救護紀錄之製作與保存等；另，訂有「空中急難救護症」作為派遣之原則，避免空中醫療資源的浪費。稍後於民國 94 年 6 月 26 日，基於國家整體空中資源有效運用，公布《內政部空中勤務總隊組織法》，同年 11 月 9 日施行，正式成立內政部空中勤務總隊，統一我國空中能量，並配合制定《內政部空中勤務總隊航空器申請暨派遣作業規定》，俾利各機關因救災、救難、空中巡護及緊急醫療等需求申請派遣航空器。海巡將具有中級救護資格者均派遣在空中警察總隊，可得其標準化之實踐。

2. 《救護車以外之救護運輸工具管理辦法》草案³⁶

除救護直昇機外之，其他救護運輸工具迄今皆未制定任何相關法規，僅於民國 97 年 4 月 25 日由行政院衛生署做出《救護直昇機管理辦法》修正草案預告，其內容將現行的《救護直昇機管理辦法》更名為《救護車以外之救護運輸工具管理辦法》，最主要增列救護船(艦)之相關規定，包括救護船(艦)應配備之救護裝備、救護船(艦)適應症、救護紀錄表及應勤人員之資格與人數等。同時更增列有關海巡署之規定，依該草案第 8 條之規範，救護船(艦)係向海巡署申請，海巡署應依中央衛生主管機關委託專業團體或機構之審查結果派遣救護船(艦)出勤，且在情況危急時得逕撥 118 報案專線申請派遣救護船(艦)。然而此修正草案於同年 5 月 2 日預告終止，尚無任何建議且亦未公告實施。

三、救護技術員之相關之規定

《緊急醫療救護法》第 29 及 34 條規定 救護技術員可分為初級、中級及高級三類，其受訓資格、訓練、繼續教育、得施行之救護項目、應配合措施及其他應遵行事項之辦法由中央衛生主管機關規定；施行緊急救護之地點限制在緊急傷病或大量傷病患之現場、送醫或轉診途中及抵達送醫目的醫療機構而醫護人員尚未處置前；救護技術員應依照直轄市、縣(市)衛生主管機關訂定之緊急傷病患救護作業程序施行救護行為。救護人員應依直轄市、縣(市)消防機關之救災救護指揮中心之指示前往現場急救，並將緊急傷病患送達就近適當醫療機構，施行救護亦應填具救護記錄表。

另依《緊急醫療救護法》第 18 條規定，救護車執勤時須配有二名以上救護人員，救護救護車執勤之救護人員，至少應一名為醫師、護理人員或中級以上救護技術員；《救護直昇機管理辦法》第 11 條規定，救護直昇機執行空中緊急救護或空中轉診時，除駕駛外至少須有一名空中救護人員，其應具有醫師、護理人員、高級救護技術員或中級救護技術員之資格。倘若依上述《救護車以外之救護運輸工具管理辦法》草案之規定，救護船(艦)出勤時，至少應有兩名救護人員出勤，其中應有中級以上救護技術人員、護理人員或醫師一名以上隨行。

伍、結論與建議

一、結論

(一)、海洋應有專業的緊急醫療救護體系

³⁶ 行政院衛生署全球資訊網，
<http://dohlaw.doh.gov.tw/Chi/NewsContent.aspx?msgid=1852&KeyWord=%B1%CF%C5%40>，最後瀏覽日期：2013 年 3 月 11 日。

《緊急醫療救護法》規範我國緊急醫療救護之體系與架構，以確保緊急傷病患之生命與健康。其中關於到院前緊急醫療救護之執行主要由各地方政府消防機關負責，並以各直轄市及縣(市)衛生機關所訂定之緊急傷病患救護作業程序為執行之準繩，包括傷病患的狀況判斷、急救步驟、通報及後送等，但依現況僅侷限於陸上及空中兩部分。截至民國 100 年底，消防機關現職人員計有 1 萬 2,419 名具有救護技術員資格，其中具初級救護技術員資格者 1,686 名，具中級救護技術員資格者 9,870 名，具高級救護技術員資格者 593 名³⁷。現行的緊急醫療救護體系以陸地為實際管轄範圍，至於在領海內、領海以外之我國籍船舶或海域，亦應屬於該法適用範圍。

我國前總統陳水扁提出「海洋立國」、現在總統馬英九主張「海洋興國」，無不強調海洋的重要性，甚至也陸續推出海洋教育冀希人民可以親近海洋的概念及作法。卻在我國逐步走向海洋國家時，對於海上發生災害時所仍然自外於現行由以陸域為思考模式的衛生與消防機關所建置的緊急醫療救護體系³⁸，適用於海上發生災難時的因應。有職權的衛生、消防主管機關因無交通工具及缺乏船艇操作，無法趕抵現場施救；反之，有船舶趕赴現場搜救的海巡機關因妾身未明，投入資源有限，無法建置救護專用的船舶、飛機外，更缺乏緊急醫療救護專業的能力。實務上，在海巡船艇打撈受難人員後，除可申請救護直昇機外，唯有儘速返港，直到上岸時也才開始接軌《緊急醫療救護法》的緊急醫療救護程序。基於保護人民的生存權，政府責無旁貸應合作解決此一「權責不一」或「權責不清」的現象。

(二)、海上緊急醫療救護體系應屬法律保留事項

給付性質的行政應無須法律保留，只要行政機關有餘力即可作為，但是如涉及機關間權責劃分、預算編列、教育訓練、設備建置等，似又非以法律規範無法清楚。就海上緊急醫療救護的即時救護，往往由海巡機關執行之，但因《海岸巡防法》第 4 條第 1 款第 7 款的「執行事項」規定方式有解釋空間，再加上《緊急醫療救護法》的分工未納入公務船舶及海巡機關的功能角色，導致機關間權責不清、投資受限。徒在《海難災害防救計畫》中將海巡機關納入，受限於上位法律規範不清，不論是海巡機關不願作為或無法作為，立於《憲法》第 15 條生存權的保障，政府應主動修法作為，健全海上救護法制。避免政府以權責不清而導致經費不足、設置缺乏、訓練不夠等理由，應如《消防法》規範模式，逕將緊急醫療救護職責明確入法。

³⁷ 民國 101 年內政概要，<http://www.moi.gov.tw/outline/tw-09.html>，最後瀏覽日期：2013 年 4 月 16 日。

³⁸ 依《緊急醫療救護法》第 9 條第 2 項規定，於 97 年 4 月 22 日訂定《區域緊急醫療應變中心作業辦法》僅以陸地為思考。

反觀海巡署，僅以「依法執行海難船舶與人員之搜索、救助及緊急醫療救護事項」與「於遇難人員救起後，應即視身體狀況施以急救並盡速返航送醫」的概括式規定，規範密度明顯不足。另海上救難任務往往涉及緊急醫療救護事項，而以執行海上救難任務的海洋巡防總局為例，直至民國 101 年底，現職人員計有 2,452 名，具初級救護技術員資格者 204 名，具有中級救護技術員資格者 6 名³⁹，無人員具有高救護技術員資格。倘若依上述《救護車以外之救護運輸工具管理辦法》草案之規定，將無適任人員可以執行該項任務。

(三)、標準化船舶之緊急醫療救護設備及人員能力

民國 84 年頒布《緊急醫療救護法》，確保緊急傷病患之生命與健康，體現憲法人民生存照料之義務。在時空環境的限制下，當時規範的內容多以陸上為主，然立法者考量到將來國家發展之可能性，創立該法第 22 條有關救護車以外之其他救護運輸工具之規定以作為他日因應之可能性⁴⁰。隨後，我國空中能量相繼建置，其中包括內政部警政署空中警察隊、內政部消防署空中消防隊籌備處及交通部民用航空局航空隊等。在此等空中能量日漸成熟之際，民國 92 年行政院衛生署、內政部消防署及交通部會銜訂定《救護直昇機管理辦法》，統籌規劃及管理空中緊急醫療救護能量，更於民國 93 年成立內政部空中勤務總隊，整併我國政府單位之空中能量，同時亦協助執行緊急醫療救護事項。

民國 89 年我國參酌美、日等國立法例及我國國情需要頒布《海岸巡防法》並成立海巡署，納編內政部警政署水上警察局及財政部關稅總局之海上能量，立法者並責成海巡署主動執行海域相關任務之職責。經過多年來人員的進用與訓練以及海巡艦艇的汰舊換新與數量之提升，是以具備相當程度之海上能量。遂於民國 97 年，行政院衛生署所公告之《救護車以外之救護運輸工具管理辦法》草案，增列海巡署及救護船(艦)之規範，俾以健全陸海空緊急醫療救護之體系。然不知其原因為何，此草案未予公告實施。同年 10 月，為因應我國聯合號海釣船於釣魚台海域遭日本海上保安廳巡視船撞沉事件，海巡署提出「強化海巡編裝發展專案」，並於 98 年奉行政院核定，積極籌建大型艦艇並配合充實人力⁴¹，迄今計有台南巡防艦、新北巡防艦、巡護七號、巡護八號、巡護九號

³⁹ 海洋巡防總局提供。EMT2 人員係與內政部空中勤務總隊共同執行海上救難工作，依《救護直昇機管理辦法》規定，其配制人員至少須具備中級救護技術員資格。

⁴⁰ 《緊急醫療救護法》第 22 條立法理由：「救護車以外之救護用交通工具，如救護直昇機或救護船等性質較特殊，且尚在逐步發展階段，爰明定本條。」，
[http://lis.ly.gov.tw/lgcgi/lglaw?@53:1804289383:f:NO%3DE02547*%20OR%20NO%3DB02547\\$10\\$\\$\\$NO-PD](http://lis.ly.gov.tw/lgcgi/lglaw?@53:1804289383:f:NO%3DE02547*%20OR%20NO%3DB02547$10$$$NO-PD)，最後瀏覽日期：2013 年 4 月 23 日。

⁴¹ 行政院海岸巡防署全球資訊網-重大政策，
<http://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/ct?xItem=3421&ctNode=643&mp=999>，最後瀏覽日期：2013 年 4 月 24 日。

及 100 噸救難巡防艇數艘等陸續下水，海上能量臻至成熟。上述海巡公務船舶名為「巡防救難艦」除執行海域執法任務之外，亦肩負保障海難傷病患者之生命之重任，逐步邁向美、日海巡單位之列。雖在船舶噸位有增加，惟在緊急醫療救護的能量，卻因缺少明確的建置標準。

總而言之，雖然《緊急醫療救護法》未有針對海巡署的明確規範，然而從前述海巡五法的觀察及海上能量的成熟，加上生命等價的觀點與海上受難人員之期待性，海巡署在海上緊急醫療救護之法律定位應隨而調整及強化。

二、建議

綜上所述，海巡署於海上緊急醫療救護扮演不可或缺之角色，然目前規範不清，為善盡國家保障人民生命與健康之義務並健全我國緊急醫療救護體系，以下就法制面分析，期盼能更加明確海巡署海上緊急醫療救護之定位：

(一)、修訂《海岸巡防法》

1.海巡機關逕行掌理海上緊急醫療救護

《海岸巡防法》自民國 89 年 1 月 26 日公布後迄今逾 13 年皆未有所修正，並非謂其訂定之完善，而係其規範內容模糊以至在法律適用及解釋上存有很大的彈性，其中主管機關及執行機關之權責不明，頗具爭議⁴²，即該法第 4 條第 1 項第 7 款所規定之「掌理事項」與「執行事項」。建議將刪除「執行事項」之用字⁴³，僅存掌理事項即可，並增列海上緊急醫療項目，如同《消防法》之規範模式，將海上緊急醫療救護明文納入。

2.修訂《海岸巡防機關與警察移民及消防機關協調聯繫辦法》

現今《海岸巡防機關與警察移民及消防機關協調聯繫辦法》之規定，局限在與消防機關共同執行公共安全及急難救助等事務時，共同訂定通訊標準規範。然自警消分立後，消防機關肩負起緊急醫療救護之職掌已將近 18 年，在相關人員訓練、配備之採購與執行的經驗足以提供海巡署學習與參考。是以，在《緊急醫療救護法》尚未修訂前，修訂

⁴² 就此提出相關討論者甚多，例如：陳國勝、周志昌(2008)，「論國防部將軍事任務委託海巡署之事法性—以海巡機關與國防部協調聯繫辦法為例」，第十五屆水上警察學術研討會。陳國勝(2010)，「落實台灣海域執法政策—從委託海巡機關對於陸漁船執法出發」，第十七屆水上警察學術研討會。廖雲宏、曾明斌(2011)，「我國海洋輻射汙染監控機制之探討—從原能會與海巡署管轄分配談起」。

⁴³ 陳國勝(2013)，「從觀察日本《海上保安廳法》解析我國海巡法制」，台日海域執法學術研討會，第 71 頁。

現今《海岸巡防機關與警察移民及消防機關協調聯繫辦法》之規定，以增加兩機關間的合作與交流，有助於加速提升海巡署海上緊急醫療救護之能力。如消防人員隨船救護，或強化海巡人員之救護能力，則有其必要性。

(二)、修訂《緊急醫療救護法》

1.增訂海巡機關專責海上緊急醫療救護職責

海上人命之保障涉及人民重大權利，已非行政機關得以視經費之情況再決定作為與否，亦即此行政裁量收縮到零，且為應明確權責透過法律保留。如上述將海岸巡防法明定職責是方法之一；最重要是在《緊急醫療救護法》中增加海上等特殊區域，以符執行上具備相當程度之技術與專業性，增列海巡署之相關規定，包含權責的劃分、救護船(艦)、派遣程序、應勤人員之資格與裝備等。一來釐清機關間權責，明確化海巡機關「執行事項」地位，以符責任政治；二來符合行政機關之依法行政；三則俾利海巡署爭取經費專款辦理人員訓練與建置器材。

2.增訂海上緊急醫療救護作業流程、救護船之設備及人員救護能力

以艦(艇)運送傷病患往往「曠日廢時」，倘若運送途中未施予正確之救護行為，以致錯失挽救生命的先機，是否因此構成國家賠償責任，不無討論的空間。參考各直轄市、縣(市)衛生主管機關制定之緊急傷病患救護作業程序並配合海上實際狀況訂定海上緊急醫療救護流程，從救獲遭遇海難人員開始，身體狀況的評估與檢查、急救措施的採行、急救過程突發狀況的因應、即時狀況的回報與急救紀錄等，編訂標準作業程序。研議《救護車以外之救護運輸工具管理辦法》，將船舶在海上救護設備及救護員能力標準化，藉以確保海巡署建置設備及培訓人員。

參考書目

1. 吳庚(2011)，《行政法之理論與實用》。
2. 李震山(2011)，《行政法導論》修訂9版，三民書局。
3. 陳國勝(2001)，《海岸巡防法析論》，中央警察大學出版。
4. 陳國勝(2006)，「海巡機關事務管轄中執行事項之研究」，海洋事務論叢，第1期，第71-85頁。
5. 陳國勝、周志昌(2008)，「論國防部將軍事任務委託海巡署之事法性—以海巡機關與國防部協調聯繫辦法為例」，第十五屆水上警察學術研討會。

6. 陳國勝(2010),「落實台灣海域執法政策—從委託海巡機關對於陸漁船執法出發」,第十七屆水上警察學術研討會。
7. 陳國勝(2013),「從觀察日本《海上保安廳法》解析我國海巡法制」,台日海域執法學術研討會,第 71 頁。
8. 陳國勝(2013),〈公物之不建置與國家賠償責任之探討---以建置海難救助艦機為核心〉,台灣海事安全與保安研究學刊,Vol 4 No 2 。
9. 廖雲宏、曾明斌(2011),「我國海洋輻射汙染監控機制之探討—從原能會與海巡署管轄分配談起」,海洋污染防治、應變與執法研討會。
10. 周宗憲(2003), 憲法上人民最低生存權的性質與司法保障---我國與日本學說及司法判決(大法官釋憲)見解的檢討,輔仁大學法律研究所博士論文。
11. 楊寶珠(2004),〈台灣緊急醫療救護體系現況探討〉,國立陽明大學醫務管理研究所碩士論文。
12. 黃文斌(2005),〈海岸巡防機關事務管轄之研究—探討海岸巡防法第 4 條「執行事項」為重點〉,國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文。
13. 周登賢(2005),〈我國海上救難法制規範與機制運作之研究〉,國立海洋大學海洋法律研究所碩士論文。
14. 民國 101 年內政概要 <http://www.moi.gov.tw/outline/tw-09.html>
15. 海岸巡防署全球資訊網