

行政院及所屬各機關出國報告
(出國類別：考察及會議)

參加澳洲衝浪救生協會「2025 年昆士蘭
衝浪救生大會(SLSQ 2025)」出國報告

服務機關：海洋委員會

姓名職稱：洪掊論處長、施凡勤科長、陳韋睿視察

派赴國家/地區：澳洲布里斯本

出國期間：2025 年 8 月 21 日-8 月 24 日

報告日期：2025 年 9 月 22 日

摘要

澳洲衝浪救生協會（Surf Life Saving Australia, SLSA）自 1907 年成立迄今，係世界歷史最悠久之水域救生機構，亦係全球最大且著名之非營利救生組織，其宗旨與主要任務概係促進公共水域安全，發展與支持社區救生志願者、教育與訓練系統，以及提供政府與社會關於水上安全的政策建議；該協會除具有統一之救生教育體系、志工培訓制度與事故數據通報機制，亦與澳洲政府合作推動公共水域風險管理、無障礙海灘建設、救援器材研發及國民教育推廣，更同時為國際救生聯盟（International Life Saving Federation, ILS）創始會員，積極參與國際海域安全合作倡議，爰其制度實務為全球水域安全治理典範。

SLSA 轄下分支組織－昆士蘭州衝浪救生協會（Surf Life Saving Queensland, SLSQ）除負責全州水上安全政策、救生教育推廣與志工支援，更每年舉辦會議(SLSQ Conference)，針對志工發展、應變制度、教育訓練與策略治理等議題與各公私部門進行交流；本會依法掌理海域安全政策統合等事項，考量近年我國海域遊憩活動蓬勃發展，為能實際了解澳洲對海域遊憩活動發展之公私協力安全監管制度，先拜會澳洲海事安全局，了解該國政府部門對於海域遊憩安全監管及發展之機制與策略，另藉由拜會昆士蘭海上救援志工隊(Matine Rescue Queensland, MRQ)及參加 SLSQ 主辦之 2025 Conference，了解相關民間組織結構、運行機制、經費來源及與政府單位合作之作法，嗣實地走訪黃金海岸了解當地救生服務與海灘管理模式，期從政府制度至民間組織運行，借鏡他國體制策進我國相關作為與機制，以在海域遊憩活動日漸興盛之現今，有效維護民眾活動安全。

目次

壹、 目的.....	1
貳、 工作行程.....	1
參、 行程紀實.....	3
肆、 心得及建議.....	22
伍、 行程照片.....	26

壹、目的

本會前考量我國公部門能量有限，但民力無窮，若於海岸線的管理能結合民間組織、水域遊憩團體救難相關資源協助，將能大幅減輕政府負擔並且維護國人生命財產安全，故自 112 年起辦理「推動海巡志工組織之研究」委託案並推動我國海域遊憩熱點建立海巡志工組織，以將民力納為自身勤務調度及編制範疇中，嗣於去(113)年度更與中華民國社團法人常不輕協會合作，從民間汲取相關資源與能量，逐步於各海域遊憩熱點設置免費救生衣借用站、辦理海域遊憩活動安全宣導及培訓海域遊憩安全志工；另本(114)年度刻正參考澳洲衝浪救生協會針對該國海域遊憩活動相關統計資料，每年出版之「國家海岸安全報告」(National Coastal Safety Report)樣式，委託國立成功大學調查我國各項涉及海域遊憩活動之相關數據，以確實逐步檢視我國各地之安全機制、民力能量及意外事件統計情形，並作為未來政府能量配置及精進策略之基礎資料。

鑒於澳洲針對民眾從事之海域遊憩活動安全，概係由其澳洲衝浪救生協會負責，相關緊急事件亦結合其海上救援志工隊能量進行救援任務，為能深入了解其公私協力從災前預防至災後救援之作法、民間組織資源來源、政府監管制度等，以引入我國強化政府與民力之合作模式，同時解決我國辦理「海域遊憩安全報告」所面臨之基礎資料調查窒礙難行處，爰藉由澳洲衝浪救生協會主辦 2025 Conference 之契機，組團赴澳與相關單位共同交流及經驗分享，以從澳洲政府單位、學界及民間組織，三種面向實地了解澳洲針對海域遊憩活動安全及監管作為，過程圓滿順利。

貳、工作行程

- 一、出國時間：2025 年 8 月 20 日(星期三)至 8 月 25(星期一)。
- 二、出國地點：澳洲布里斯本。
- 三、交流單位：澳洲海事安全局、昆士蘭海事安全局、昆士蘭海上救援志工隊、昆士蘭澳洲衝浪救生協會。
- 四、組團成員：洪掙論處長、施凡勤科長、陳韋睿視察，共計 3 名。

五、行程表：

日期	行程規劃	備註
114 年 8 月 20 日	台北桃園 (TPE) 至澳洲布里斯本 (BNE)。	中華航空過夜航程，8 月 21 日 1035 時抵達布里斯本機場。
114 年 8 月 21 日	前往拜會澳洲海事安全局駐布里斯本辦公室及昆士蘭海事安全局，針對其海上遊憩行為之監管機制、緊急應變作為及公私協力作法進行交流。	澳洲海事安全局本部位於澳洲堪培拉，其於布里斯本與昆士蘭海事安全局具有共用辦公處所。
114 年 8 月 22 日	1. 上午拜會昆士蘭海上救援志工隊，了解其組織結構、運行機制、經費來源與政府部門如何搭配、政府如何監管等資訊。 2. 利用行程空檔至我國駐布里斯本台北經濟文化辦事處進行禮貌性拜會，感謝該辦公室協助牽線聯繫澳洲各相關單位。 3. 下午參加昆士蘭澳洲衝浪救生協會舉辦的 SLSQ 2025 會議，除了解其針對海域遊憩活動救生救難之專題演講內容，並參加該會議所辦之交流活動。	—

114 年 8 月 23 日	昆士蘭澳洲衝浪救生協會舉辦的 SLSQ 2025 會議，概分為「會員發展」、「救生及緊急應變」、「教育訓練」與「協會財務及行政治理」等四個主題，於四個分會場進行研討；考量團員組成，爰擇「救生及緊急應變」與「教育訓練」等 2 分會場部份議題，加入了解其研討內容。	—
114 年 8 月 24 日	1. 會同昆士蘭澳洲衝浪救生協會前往其監管之黃金海岸，深入了解當地救生服務與海灘管理模式，並考察其無障礙海灘發展現況。 2. 搭乘中華航空由澳洲布里斯本(BNE)至台北桃園(TPE)。	過夜航程，8 月 25 日 0545 時抵達台北桃園機場。

參、行程紀實

一、8 月 20 日(搭機前往澳洲布里斯本)：

本會代表團自桃園國際機場搭機前往澳洲布里斯本國際機場，此為過夜航程，爰於澳洲時間 8 月 21 日上午抵達。

二、8 月 21 日(拜會澳洲海事安全局及昆士蘭海事安全局)：

本會出訪人員於是日中午抵達布里斯本國際機場，嗣於 14 時前往澳洲海事安全局駐布里斯本辦公室進行交流，交流情形如下：

(一)澳洲政府單位人員：澳洲海事安全局北部營運經理(Manager, Operations North) Justin Williams、澳洲海事安全局北部營運首席港口海事測量師(Principal Regional Port Marine Surveyor, Operations North) Aaron

Goddard 及昆士蘭海事安全局執行董事(Executive Director) Bill Morley，共計 3 人。

(二)交流議題：

- 1.澳洲海事安全局及昆士蘭海事安全局相互之間的關係，及在海域(岸)緊急事件處置能量分工。
- 2.澳洲海域服務志工盛行，甚至有採取付費加入志工組織，此民情原因為何？
- 3.在高密度遊憩區（如大堡礁、黃金海岸），澳洲政府如何管理相關秩序，以兼顧安全、減少產業衝突及環境永續經營，另針對遊憩釣魚行為如何管理？
- 4.澳洲針對身心障礙民眾親近海洋權益之政策或實際作為。

(三)澳洲海事安全局綜合本會所提上開議題，針對核心內容「澳洲緊急事件處置、海域遊憩活動管理、非常規船舶管理、無礙親海推動」等四大面向，採綜合性回覆，如下：

1.海域(岸)緊急事件處置與管理：

(1)澳洲係由各州政府組成之聯邦制模式，各州都有自己的管轄水域，而各州政府亦在其範圍內制定相關規定與執法；所以澳洲海事安全局與昆士蘭海事安全局無隸屬關係，係屬相互合作及配合關係。

(2)澳洲海事安全局是澳洲全國的海上與航空緊急事故搜救主管機關（SAR Authority），負責處理海事與航空的緊急狀況。其在堪培拉有「聯合救援協調中心（JRCC）」，統籌澳洲搜救責任區（SAR Region，涵蓋達 5,280 萬平方公里）的海上搜救任務，與各州在緊急事故分工，均由 JRCC 個案判斷，屬地方之小案件由地方自行處置，若是重大案件(如 20 人以上海難事件)中央能量方再由 JRCC 調度介入，澳洲海事安全局主要職掌如下：

- A. 協調海上緊急事件的應變（例如船隻翻覆、船舶失聯、離岸事故等）。
 - B. 操作 EPIRB 緊急無線電定位示標偵測系統，並透過 COSPAS-SARSAT 衛星發出求救訊號。
 - C. 與州/領地海上救援機構、皇家澳洲海軍、澳洲邊境部隊及志工救援單位密切合作。
- (3)雖然休閒船舶安全主要由各州和領地政府管轄，澳洲海事安全局在休閒與商業活動交會的領域（例如出租船舶或商業載客）擁有全國性職責，相關措施如下：
- A. 推動「海上安全宣導活動」，鼓勵安全航行與穿著救生衣。
 - B. 依據《2012 年國內商業船舶國家法律》訂定全國性標準，包括針對商業船東的安全管理系統（SMS）要求（部分適用於休閒類型船舶）。
 - C. 負責示標註冊監督，並鼓勵休閒用戶註冊。
 - D. 與澳洲船舶工業協會、澳洲衝浪救生協會（SLSA）與州級海事主管機關合作推廣教育倡導。
- (4)澳洲海事安全局有權根據《2012 年航行法》與《國內商業船舶法》，發布海事通知、操作指令或扣留船隻命令，但主要適用於商業船舶，另其在涉及商業船舶的安全或污染風險時，會提供建議或執法支援；然對於沿海使用與休閒水域限制，則屬於州/領地政府（如昆士蘭海事安全局）職權，包含如下：
- A. 封閉或限制特定區域。
 - B. 設定禁波區、僅限游泳區、限速區。
 - C. 執行處罰，從當場罰款到法院裁罰皆可能。
- (5)在澳洲可協助進行海上應變之參與單位如下：
- A. 新南威爾士海上救援隊（Marine Rescue, NSW）。

- B. 昆士蘭志工海上救援 (Volunteer Marine Rescue, QLD)。
- C. 澳洲志工海岸防衛隊 (Australian Volunteer Coast Guard Association)。
- D. 澳洲衝浪救生協會 (Surf Life Saving Australia, SLSA)。
- E. 各州海上警察單位。

(6) 上開各單位之協調機制如下：

- A. 國家與區域層級的搜救合作備忘錄。
- B. AMSA 主導的搜救演練。
- C. JRCC 與各州協調中心間的作業整合。
- D. 州級機關與補助計畫支援 (如新南威爾士的海上救援單位由船舶執照與註冊費資助)。

(7) 民眾在澳洲遇有任何緊急事件 (山域、海域皆可) 均可撥打 000 (澳洲緊急事件處理中心)，嗣由 JRCC 下發各救援單位 (含志工組織)，其主要救援能量係志工團體，而澳洲志工盛行主要原因，概可分為下述 2 點：

- A. 除了民眾從小的宗教信仰外，在約 15 歲學校教育時，加入志工貢獻熱忱即為學校必修課，老師會帶領學生，適性選擇並學習如何加入地區的志工組織，同時藉由能力培訓及實際執行，增加其成就感及內化為國民素養。
- B. 澳洲針對民眾親近大自然，係採取「風險自負」原則，政府或志工組織在進行救援時須收費，惟若該受難民眾係屬志工組織成員，則有可能免去救援費用，這也是誘因之一。

2. 海域遊憩活動管理：

(1) 在澳洲從小就被教育成「要在紅黃旗之間游泳才安全」 (Swimming between the flags)，因為那裡有受過專業訓練的志工看護，在這樣的文化認知，讓家長能安心帶孩子去游泳，知道一旦遇險，會有人

立刻施救，因此除非有人把自己置於極端危險的情況，這時志工才會通知警方，由警方介入處理。

(2)在澳洲休閒船舶管理概念與車輛管理係相似的，僅駕駛人擁有駕照，在符合相關交通規定下，即可前往任何水域，惟各州的規定均不相同，通常在澳洲開船的民眾，會以州領地轄區內向海延伸 12 哩以內水域活動，若超過邊境線或 12 哩外，則會由澳洲邊防部隊（Australian Border Force, ABF）或州領地相應的水上警察部門進行盤查及執法；另外在澳洲沒有海巡單位，做統一性之管理，惟雖然各州的制度不同，立法與安排各自獨立，但最終的目標一致，都是保障水上安全與執法，只是以不同的法律框架與州級安排來實施。

(3)澳洲在高密度遊憩區（如大堡礁、黃金海岸），使用水域分區規劃來進行管理，像大堡礁海洋公園由大堡礁海洋公園管理局（Great Barrier Reef Marine Park Authority, GBRMPA）設計分區，區分一般用途、停泊、潛水等活動，澳洲海事安全局則在商業船舶與休閒活動交會水域提供建議（如大堡礁航道），另各州海事機關負責下列事項：

- A. 設立僅限游泳區、潛水旗、船隻排除區。
- B. 設定限速與導航標誌。
- C. 設置強制通報區與船舶交通服務（VTS）系統。

(4)澳洲具有針對遊客的管控措施，以避免海域生態受到影響，澳洲海事安全局 則從防污染、航行安全及海洋環境保護的角度支援相關工作（如依 MARPOL 公約管理船舶污染），主管機關有關機制如下：

- A. 海洋公園觀光業者實施許可制度（如 GBRMPA 環境管理政策）。
- B. 敏感區域設計承載量指引。
- C. 派遣巡邏員監控分區合規情形。
- D. 推動如「Eye on the Reef」等永續旅遊行為教育活動。

(5)在澳洲的休閒航行活動非常盛行，但不同於他國一致性管理，因為澳洲是聯邦模式，所以係各州透過分區劃設、規定制定及罰鍰等罰責訂定進行管理，並由各權責單位進行執法；雖然有許多不同的單位，各自負責不同的任務，但最終是透過明確的合作備忘錄來協調(如昆士蘭海事安全局進行船舶安全檢查，而警方或漁業單位就不會重複進行相同任務)，以確保各單位分工明確、互相支援，而不是重疊浪費資源。

(6)另外澳洲針對休閒釣魚，具有嚴格的規定禁止販售(僅能自用或是分送)，若有相關情事則由漁業單位進行執法作法，另外是否有休閒釣魚證方可從事相關活動，各州規定均不相同，在昆士蘭州沒有強制規定。

(7)在澳洲「不知情」不是合法的抗辯理由，如果駕船進入禁區捕魚，不能聲稱「我不知道」作為藉口，一旦駕駛船隻，就被視為已經接受教育、應該熟悉相關規則；違規將直接受罰，不會因「沒有受教育」而寬免。

3.非常規船舶(波特船、獨木舟、橡皮艇)管理模式：

(1)澳洲海事安全局不直接監控非常規船舶之休閒使用頻率，相關精確數據則係由各州海事機關之船舶登記資料庫載明，然就全國數據顯示，每年有超過 200 萬民眾參與相關活動，其中槳艇(如獨木舟、立式划槳)是成長最快的類別之一，另外其他類型浮力載具與充氣艇在內陸與沿海淺水區亦越來越盛行。

(2)相關具動力之浮具是需要註冊管理的，分述如下：

A. 澳洲海事安全局僅於該船舶用於商業用途(如導覽、租賃)時才負責管理，此時會依國內商業船舶法歸類為商業船。

B. 另其他小型船舶則受各州之海事安全法規範，臚列如次：

a. 動力船舶註冊(含裝有引擎之充氣艇)。

b. 部分無動力或低功率船艇可豁免（如某些尺寸以下的獨木舟）。

(3)在澳洲有強制要求安全措施(如穿救生衣)，然相關規定依據各州及船型略有不同，一般性規定如下：

- A. 在小型船艇（如獨木舟、充氣艇）上為強制要求穿戴救生衣，特別是離岸水域或孩童。
- B. 常見裝備如下：
 - a. 哨子或其他發聲裝置。
 - b. 排水器具、舵泵、錨繩。
 - c. 離岸超過 2 海哩者需配備 EPIRB。
 - d. 雖然 AIS 與 PLB 目前尚未強制，但澳洲海事安全局強烈鼓勵使用。

4.針對身心障礙民眾親近海洋之權益推動方式：

(1)澳洲具有相關政策支持身心障礙民眾親近海洋，相關措施如下：

- A. 《1992 年身心障礙歧視法（DDA）》，保障平等使用公共空間與服務。
- B. 各州/地方政府推動無障礙設施建設（如無障礙船塢、海灘軟墊、漂浮輪椅）。
- C. 海洋觀光業者提供無障礙行程，並需符澳洲海事安全局與上開法規要求。
- D. 昆士蘭、維多利亞等州已推動「無礙旅遊策略」。

(2)目前澳洲尚無全國統一的無障礙海域認證制度，但推動方式如下：

- A. 澳洲旅遊局的「無礙旅遊」框架，鼓勵業者宣傳無障礙選項。
- B. 各項認證制度（如永續旅遊認證）中可能包含可近性指標。
- C. 與身心障礙組織合作（如 Accessible Beaches Australia、Spinal Cord Injuries Australia），共同規劃與評估設施。

二、8 月 22 日(拜會昆士蘭海上救援志工隊及參加澳洲衝浪救生協會 2025 Conference)：

(一)拜會昆士蘭海上救援志工隊

鑒於澳洲海事安全局與海上救援志工隊密切合作進行各項海事緊急救援事件，本會代表團利用上午時間(澳洲衝浪救生協會 2025 Conference 前)，先行前往拜會昆士蘭海上救援志工隊，並實地參訪其位於 Jacobs Well 基地，交流情形如下：

1.昆士蘭海上救援志工隊：首席訓練協調員(Principal Training Coordinator) Josh Belsham、區域指揮官(Unit Commander) Stewart Wall、區域指揮官(Unit Commander) Shaun Quilty、首席聯繫與行銷官(Principal Communications & Marketing Officer) Sarah Riseley、昆士蘭警務處警務聯絡官協調員 Li-Shan Huang，共計 5 人。

2.交流議題：

- (1)海上救援志工隊成立背景。
- (2)海上救援志工隊組織架構及執行業務，另包含成員招募及福利待遇。
- (3)海上救援志工隊與政府單位合作及運作機制。
- (4)海上救援志工隊營運資金及資源來源。

3.上開議題均獲昆士蘭海上救援志工隊正面回應，各議題依序回覆如下：

(1)議題 1：

A. 在澳洲昆士蘭州的志願性海上救援服務歷來由兩個主要民間組織提供，分別為昆士蘭志願海上救援協會 (Volunteer Marine Rescue Association of Queensland, VMRAQ) 及澳洲志願海岸警衛協會 (Australian Volunteer Coast Guards Association, AVCGA)，兩者皆創立於 1961 年，至今皆擁有逾 60 年海上救援經驗，其中 VMRAQ 轄下有 25 個中隊，而 AVCGA 轄下則有 21 艘船舶。

- B. 自 1997 至 1998 年起，昆士蘭州政府透過第三方合作機關與上揭兩組織簽訂服務等級協議（Service Level Agreements），提供行政與經費支援，嗣於 2024 年昆士蘭州政府正式推動設立單一、整合型志願性海上救援服務機構 Marine Rescue Queensland（MRQ），並著手將 VMRAQ 與 AVCGA 各單位納入統一編組，以簡化內部通訊協調及外部報案機制。
- C. 目前 MRQ 正處於組織轉型及整合過程中，其中 VMRQ 已有 17 個基地完成納入整合，後續規劃於 6 個月內將剩餘基地納入轉型，並延續 AVCGA 及 VMRAQ 精神，成為政府附隨組織；惟組織改造後，所需之官僚體制係現行志工隊刻正克服之難題。

(2)議題 2：

- A. 透過上揭轉型及整合後，MRQ 將擁有約 2700 位志願人員，另州政府亦編制 35 名受薪正式員工；前揭受薪公務員為全州的 MRQ 地區單位及志工之第一線服務提供直接支援，相關人員編制及職掌內容分述如下：
- a. 昆士蘭州地方單位：設有 5 個區域辦公室，總計配置 16 名人員，包括區域協調官、副協調官、訓練協調人員及行政支援人員。
- b. 昆士蘭州中央單位：總計配置 19 名人員，負責「州營運協調與支援」、「船舶和設備管理(包含無線電等通訊設備、制服、車輛含拖車等裝備管理)」、「訓練單位管理」、「行動訓練規劃和協調(包含與員工、志工、客戶、社區、合作夥伴和利害關係人的溝通和互動)」、「志工招募(表揚)及永續發展」、「公共安全意識宣導」及「人事與後勤行政等業務」；簡言之就是負責船務、後勤、人力、秘書等管理及協調工作。

- B. 根據該國 2024 年《海上救援服務法》（Marine Rescue Service Act 2024），MRQ 職責分述如下：
- a. 執行海上搜救任務。
 - b. 協助處理船舶或人員遭遇困難之狀況。
 - c. 在其他機關無法即時應處時，提供合理必要的支援。
 - d. 協助其他緊急應變單位進行災害應變與復原。
 - e. 執行宣導與推廣海事安全之活動。
 - f. 執行募資，以有效支持 MRQ 持續維運。
 - g. 依法律或社會期待履行相關義務。
 - h. 執行其他法律賦予之任務。
- C. MRQ 所處理的事項類型包括「船艇故障」、「訓練與巡邏」、「醫療協助」、「搜救行動」、「海上載具燃料不足」、「沉沒、漂流和擱淺船舶」、「地方活動參與」、「裝備維護與海試」。
- D. 另外 MRQ 的志工職務，概可分為單位指揮官、副指揮官、志工幹部、船員、無線電操作員與一般成員等，相關人員職務均屬靈活調整，俾於合適的時間，將合適的人才安排到合適的崗位，並配備合適的技能。
- E. MRQ 是一個以志工為基礎、由社區主導的海上救援服務單位，除保險外，志工並無任何酬金或補助，完全採無給制度，相關資格如下：
- a. 年滿 16 歲。
 - b. 具備服務熱忱與公益精神。
 - c. 須符合職責需求之體能條件。
 - d. 申請人需持有並出示現有藍卡證明(Blue Card，澳洲兒少安全查核證明)，或年滿 17 歲 9 個月向藍卡服務中心申請藍卡並成功獲得藍卡（藍卡是昆士蘭州特有的制度，全稱 Blue Card

system - Working with Children Check，即係與兒童工作相關的背景審查系統，屬於官方信任審查，亦係志工與社區組織錄用的前置條件，效期為3年，若其間有法律紀錄變化，政府可持續追蹤並吊銷藍卡)。

F. MRQ 志工來源除了透過社群媒體，主要係透過社區招募，其參加社區活動、學校宣導活動、各項活動之急救站協助、辦理社區安全教育、人員訓練、船舶駕照訓練等契機，透過相互回饋機制，進行人員招募及資金募集，且因為 MRQ 現行志工成員均有專業救難經驗及操船技巧，此亦係吸引年輕族群加入 MRQ 進行學習之誘因，惟 MRQ 仍會進行篩選，以確保真正有熱忱民眾加入；若民眾有意願加入其組織，其必要流程如下：

- a. 線上或紙本提交「志願服務意願表」。
- b. 地區單位安排面試與遴選。
- c. 完成藍卡背景審查。
- d. 最終由總部指揮官核定任用。

(3)議題 3：

- A. 澳洲相關警急事件發佈，係透過「澳洲警示系統」(Australian Warnings System, AWS) 公告週知，爰 MRQ 除了透過 JRCC 分派任務，亦依據此系統掌握相關急難救助案件；另在昆士蘭州內 AWS 系統中之水域安全警報係由「昆士蘭海事安全局」(Maritime Safety Queensland, MSQ) 主政。
- B. 澳洲有設緊急管理署 (Emergency Management Australia, EMA)，該署制定了一系列緊急應變計劃，涵蓋各種實體援助方案，惟相關內容不對外公開，僅由災害管理機關另外向 EMA 索取副本；而在昆士蘭州，州政府亦據以訂定《昆士蘭州災害管理計畫》(Queensland Disaster Management Plan)，其內詳述 MRQ 及

MSQ 的角色、執行工作等細部資料，包含相關協調聯繫機制(相當我國各類災害防救業務計畫)。

- C. 民眾遇緊急狀況時，可透過無線電 VHF CH16 或撥打 000 電話進行通報；MRQ 將透過無線電操作員或輪值人員派遣相關能量，惟 MRQ 的地方單位之運作時間各不相同(意即有下班時間)。

(4)議題 4：

- A. 在 2024 年昆士蘭州政府首次編列預算約澳幣 2,700 萬元(約新臺幣 5.4 億元)設立整合性志工海上救援組織 MRQ，並配置 35 名全職支援人員。此預算涵蓋現行救援船艇、訓練、設備與行政等各項支出，未來政府預算支出將會逐年調降，仍以民間募資為主要收入來源。
- B. MRQ 是一個由志工為基礎、以社區為導向之單位，目前以完成組織整合為首要任務外，亦同步規劃長期永續發展機制，朝「傳承過往優勢，邁向永續未來」邁進。

4.昆士蘭海上救援志工隊 Jacobs Well 基地參訪情形

- (1)Jacobs Well 基地係昆士蘭海上救援志工隊組織最龐大的支隊，其內具有 100 逾名志工，大多數均由退休人員加入(平均年齡約 50 至 60 歲)，並進行分組排班輪值(組員依據年齡、性別、能力等個人屬性，平均分配)，達到一年 365 天 24 小時均有人員待命及調度進行救援任務；另其救援船多屬 6 至 8 米長之小型船，較適合近岸救援，惟若至大堡礁等較遠區域救援則會另調度大型船舶前往。
- (2)面對緊急事件救助時，其勤務持續性，概係視案件大小，並由現場救援志工評估決定(評估因素包含人員過勞、船艇大小、船艇性能等)，通常個案約於 24 小時內均會完成救援，然若有跨夜情形，一般於夜間將停止搜查(降低值勤人員危險)，等天亮再繼續任務。

(二)拜會駐布里斯本台北經濟文化辦事處

鑒於本次赴澳拜會澳洲海事安全局、昆士蘭海事安全局等澳洲公務部門，均係我國各政府單位第一次聯繫，能獲前揭兩單位指派專人與本會交流並正面回應相關議題及其國內執行情形，此等突破，有賴外交部駐布里斯本台北經濟文化辦事處居中協處，同時提示本會相關國際禮儀，爰利用「拜會昆士蘭海上救援志工隊」及參加「澳洲衝浪救生協會 2025 Conference」等兩項行程間之空檔，前往該辦事處拜會范厚祿處長及魏禎瑩組長，以表達本會誠摯感謝之意。

(三)澳洲衝浪救生協會 2025 Conference 報到及場邊交流

1. 報到

本會代表團依會議程序於 15 時完成報到程序，即把握專題演講前之空檔時機，先向昆士蘭澳洲衝浪救生協會本次會議負責經理(Manager) Zoe Bickerstaffe 小姐禮貌性問候，並與董事(Director) Tony See 意見交換，渠等對本會重視海域遊憩活動安全並參與該協會所辦活動，以汲取相關知識與經驗，建立屬於我國之安全機制，表示歡迎及肯定之意。

2. 與昆士蘭澳洲衝浪救生協會場邊交流

(1)昆士蘭澳洲衝浪救生協會：董事(Director) Tony Sees，共計 1 人。

(2)交流議題：

A. 於編纂海域遊憩安全年度報告，如何針對遊憩人口及態樣進行精準調查。

B. 如何與政府公私協力共同維護澳洲海域遊憩活動安全。

(3)上開議題均獲昆士蘭澳洲衝浪救生協會正面回應，各議題依序回覆如下：

A. 議題 1：

a. 澳洲衝浪協會每年約以 3 萬元澳幣(相當新臺幣 60 萬元)委託市調公司進行沿海地區問卷調查及訪談(僅作數據調查，未有

分析)，相關調查人數，則以區域人口比例設定所需收回之有效資料份數，嗣由協會就相關資料進行研究與分析。

- b. 有關傷亡統計部分，除從相關公務部門取得相關案件資料，針對死亡統計，則係以其「全國法醫資訊系統(National Coronial Information System, NCIS)」作為最終依歸(相當於我國相驗檢察官之調查報告)，另就其歷年深耕地方經驗，海域遊憩人口平均約為 4 人一組，爰當發生 1 例死亡事件，將附帶 3 人因此受傷，以 1：3 比例進行相關活動傷亡數據統計，俾彌補政府部門案件統計資料不一致及意外事件黑數之間隙。

B. 議題 2：

- a. 澳洲政府未主動發起委託民間組織監管所轄海域遊憩場域，均係由地方民間組織就深耕地方之成果，主動向地方政府發起(含監管場域之範圍)，若地方政府認同後，再提供委託協議書(其內容會再增加地方政府的需求及期待效益)，嗣由地方民間組織衡量自身能力，經由交涉後確認委託監管協議書之內容，再予以承接，並由地方政府協助提供部分維運所需經費。
- b. 澳洲衝浪救生協會之維運經費來源，概係分為企業捐助、民間募款及政府補助等三部份，其中政府補助約佔 70%，而企業捐贈則常有指定用途(比如採購特定裝備)，另針對監管海灘部份，係為防堵民眾意外案件發生，以避免損耗更多資源投入救災，同時避免減少國家有效生產人力，加諸若有安全監管機制下之場域，附近商家收入亦有顯著增加，爰就此觀念下，民眾在澳洲境內從事親近海洋，無受監管與否，均不另外收取相關費用。

- c. 澳洲衝浪救生協會可保證其所監管的海灘，已達到接近零溺斃之目標，且其也會附帶注意鄰近監管的場域是否有意外事件發生，同時調度能量投入救援，惟因距離關係，據最新一期(2024 年)統計報告所示，離開監管場域 1 公里內溺斃發生機率約 23%、1 公里至 5 公里內溺斃發生機率約 25%，大於 5 公里則高達 52%。
- d. 澳洲國情係屬風險自負，故發生相關憾事時，無論發生位置是否位於監管場域，均不會轉嫁相關責任予救援組織、政府部門等相關單位，若家屬在情緒上進行相關責任訴訟行為，法院也未做出有關責任歸屬的判決，這也是澳洲衝浪救生協會蓬勃發展重要的支持。
- e. 意外事件發生時，澳洲衝浪救生協會亦受 JRCC 調度指揮(平均一個月一案)，大部分係由其安全巡查員或救生員就近直接救援，案件發生時，原則由最近之救援單位進行救援，若需其他單位(如政府能量、海上救援志工隊)派遣能量時，彼此間係屬合作關係，並以各單位之勤務指揮中心作為平行協調聯繫基礎。
- f. 雖科技技術日新月異，海上救援工(器)具也同步提升，但澳洲衝浪救生協會非每項裝備都直接進行採購配置，均係由廠商自行向其介紹，若協會認為可行，則會要求該廠商提供相關產品進行實際試行運用，確認可符合地區使用需求及目的，方進行採購，以強化整體海域遊憩安全維護。

三、8 月 23 日(參加澳洲衝浪救生協會 2025 Conference)：

- (一)是日為澳洲衝浪救生協會規劃於本次大會中各項主要議題(含會務行政)與各與會單位、會員共同研討及資訊更新之交流重點期程，其中研討項目概分為「會員發展」、「救生及緊急應變」、「教育訓練」與「協會財務及

行政治理」等四個主題，於四個分會場進行研討；考量團員組成，爰本代表團分別擇「救生及緊急應變」與「教育訓練」等 2 分會場部份議題，加入了解其研討內容。

(二)在「教育訓練」上，係分別由昆士蘭澳洲衝浪救生協會教育長(Head of Education) Laure Bowart、會員訓練經理(Member Training Manager) Tonya Sela 及州教育官(State Education Officer) Jeremy Kay 進行演講，其內容概係如下：

- 1.說明澳洲職業教育與訓練機制變革政策，強調實際學習成效取代過往制式流程與規定，並要求訓練必須貼近產業需求，同時確保學員在學習歷程中有充分的資源與協助。
- 2.澳洲衝浪救生協會優化其電子學習(e-learning)學員學習情形計算方式，過往學員僅要開啟學習套件，就會被計算上一次課，惟這導致未完成的課程在過去三個月統計下超過 61,000 件，進而佔據系統資源，現在經過建立規則、防火牆等機制，已經降至 7,000 件以下，有效下降逾 8 倍無效數據。
- 3.另澳洲衝浪救生協會亦優化其教育中心(Eudcation Hub)官網首頁，讓整體操作頁面更宜人，以方便會員獲取最新教育更新、計畫發布與重點資訊，並於每月固定頻率提供資訊。

(三)在「救生及緊急應變」上，係分別由澳洲衝浪救生協會治理委員會代表 Elissa Farrow 博士、昆士蘭州救生活動與研究小組主席 Samantha Fien 博士、昆士蘭衝浪救生協會救生員 Cody Roth 及昆士蘭衝浪救生協會北史卓布魯克島全職資深救生員 Mitch Yates 分別主持進行相關議題研討，其係拋出議題，要求各與會者共同思考，嗣再分組討論，情形概述如下：

- 1.先提供近 10 年溺斃案件統計資料，並由分組成員提出可能造成溺斃的原因(或是溺斃數據較高的可能原因)，嗣針對安全機制上(如父母、海洋素養、安全巡查、救生員)可能面對之困境請各分組成員提出見解，最

後再救生救難面向，另請分組成員提出可改變阻礙，提升救援效益之想法；然個成員所提之建議與想法，均為開放式問答，主講(持)人亦未提供其建議方向與作為，僅係總結這些集思廣益的思路，並表示將會納入協會未來運作參考，同時藉由協會自身研究能量進行下一步之研判。

2.在協會安全巡查及救生救難能量擴展議題中，另研討如何讓更多年輕族群及女性加入，除了從小即培養(透過實地遊憩)孩童加入志工維護海域安全之觀念，另也要同步提升年輕族群守護家園的責任感，同時亦一致認同安全巡守員跟救生員應屬互補之職務，在不同海灘，因地制宜妥為任用，除可避免能量重複浪費，擴大海岸線守備範圍，亦能提升場域安全效益。

3.在分組討論的過程中，無論是哪一組的討論主題，主持人與與會者皆異口同聲強調海洋教育的重要性。大家普遍認為，若要有效減少溺水事件的發生，即使相關安全機制日趨完善，其根本出發點仍應建立在強化海洋教育上。唯有讓民眾具備正確的知識、態度與風險認知，才能真正提升整體的水域安全。

四、8月24日(實地考察黃金海岸無礙海灘及安全服務之管理模式)：

(一)昆士蘭澳洲衝浪救生協會：黃金海岸區域經理(Gold Coast Regional Manager) Nathan Fife 及現場救生員(City Lifeguard)3名，共計4人。

(二)考察議題：

- 1.海域遊憩安全維護上之實務發展及規劃。
- 2.無障礙海灘發展現況

(三)上開議題於前往黃金海岸 Burleigh Heads Mowbray Park 現地考察時，均獲昆士蘭澳洲衝浪救生協會正面回應，如下：

- 1.衝浪救生協會具有許多的部門單位，其中在監管場域之駐地部門會跟協會總部及當地政府部門簽署巡邏協議，明定巡邏時段，而該駐地部門亦會配備足夠人力，以確保巡邏期間符合相關協議要求；另協會亦有專責

部門負責在緊急情況下進行緊急應變行動，其職責更涵蓋協會人員之服務部署、海外培訓和專業發展。

2. 黃金海岸長約 32 公里，昆士蘭澳洲衝浪救生協會具有 23 個據點，全年度均派駐救生員於現場進行安全戒護，然人力分配仍配合淡旺季進行排班調整，一般來說夏季人力為冬季的 2 倍，而假日人力又係平日人力 2 倍，其中若遇有所屬志工成員均無法服勤時，則另調度全職救生人員進駐(需支付時薪)，最多會達 10 位救生員同時服勤；救生員概以 3 至 4 人為一組，一般服勤時間為上午 8 時至下午 17 時，隨後即撤勤(冬季會提前至 16 時退勤)。
3. 在澳洲從事海域遊憩活動，若屬一般戲水、游泳等活動，因所需之海氣象條件須較為平穩，故嚴格規定民眾僅能在衝浪救生協會所立兩個警戒旗之間活動(Swimming between the flags)；若民眾有屢勸不聽的情形，則其救生員可在政府法規授權下，強制驅離該民眾及沒收相關器具，甚至開罰金額，意即政府賦予協會現場救生員擁有執法權，且此類執法作為除受政府、法院支持外，另其民意代表亦充分尊重現場救生員判斷與作法，迄今均未受到相關輿論、關說等施壓情形。
4. 上開旗幟設立位置由現場救生員依據當時海氣象環境、現場狀況、個人經驗等隨時調整，同時訂定巡守方式，因此海氣象監測設施，對於救生員來說是非常重要的現場判斷依據；針對旗幟設置範圍，旗跟旗間之距離概約 200 公尺以內，若有從事衝浪等其他器具之海域遊憩活動，嚴格禁止進入旗幟內遊憩，避免徒手活動的民眾發生碰撞危險；另昆士蘭澳洲衝浪救生協會鑒於海岸線綿延過長，每日依天氣情形，多會派遣 2 至 3 趟次自身擁有的直升機，擴大巡邏範圍。
5. 澳洲衝浪救生協會已經建立自身在澳洲維護海域遊憩活動安全之品牌形象，其救生員除維護執勤之海域遊憩活動安全外，亦會同時統計當地遊客人數、性別、案件內容，以作為該協會每年度發行之年度安全報告基

礎資料；若其監管之海域有辦理活動情形，均會主動調派人力進行安全戒護；當該活動規模較大時，亦會協調政府派遣能量加入，惟政府能量相較協會，主要負責海域上船舶管制及人員失蹤之搜尋。

6. 昆士蘭澳洲衝浪救生協會表示經統計，單就黃金海岸的 Burleigh Heads Mowbray Park 近一年仍發生約 350 件意外案件，其中有 4 人溺斃，因此協會強調不管政府或是民間單位如何強化海域遊憩活動安全機制，均僅係從旁協助，民眾自身仍應須具有風險意識，才能避免憾事發生。
7. 昆士蘭澳洲衝浪救生協會認為雖然科技日新月異，然科技救援不一定優於傳統救援方式好，因機具缺乏鎮定遇險者之當下心靈狀態，故協會於現場仍係以人力投入救援為主；另若被救者沉入水中或失蹤，則會連絡水上警察單位，並交由其進行主要搜救任務。
8. 黃金海岸的 Burleigh Heads Mowbray Park 屬政府發展無礙親海的場域，然據澳洲衝浪救生協會觀察，身心障礙族群多僅在沙灘周邊步道繞行，若其有意願親海，亦須遵循當地各項安全機制，無其他特殊量身訂製之作法，然考量兼顧多元族群權益，在前揭場域主要入口處，設有沙灘輪椅租借服務(僅 2 個)，有需求之民眾除用行動裝置(如手機)掃描 QR code 登記使用，同時須事先輸入信用卡資訊，以避免逾期未還或竊占之情形。

(四)本會代表團，另藉由交流空檔，訪問當地遊憩民眾對於當地安全機制之看法，嗣獲回應如下：

1. 當地遊憩民眾非常認同衝浪救生協會推行之「Swimming between the flags」作法，亦理解海域遊憩溺水事件常常發生，自身會關注當地的溺水情形，爰前揭作法並不影響他們的遊憩規劃，反而顯得特別安心，若無此作法之灘岸，則不會輕易靠近。
2. 如果有人在安全區域外游泳，就必須為自己的行為負責相關風險，若真有意外發生，在澳洲並不會有任何人會去控訴政府或是該民間組織，以索取賠償；在澳洲普遍都知道從事任何海域活動，都應該風險自負，並

且尊重政府及相關單位的安全措施，因為這些機制都是為了保障民眾安全，這些機制包含了活動的分區劃設或是活動的禁限制公告。

肆、心得及建議

一、心得

(一)澳洲水域安全治理民力為主

- 1.本會代表團本次分別與澳洲海事安全局、昆士蘭海事安全局、昆士蘭海上救援志工隊及澳洲衝浪救生協會進行交流，以從政府部門至民間組織了解該國為維護民眾海域活動安全之做法，嗣發現澳洲國情屬「民間主體、政府支撐」實務精神，不同於我國主要海域救助能量及防災作為均係政府單位(如消防及海巡)，其相關救援及安全維護能量與機制均係由社區發展出相關志願組織，嗣達一定能量及規模後(時程達逾 60 年)，方由州政府積極介入整合、投資經費，並同時配合聯邦政府調度指派(類似我國風災期間，慈濟功德會會納入中央災害應變中心)。
- 2.澳洲係由各州政府組成之聯邦制模式，各州都有自己的管轄水域，而各州政府亦在其範圍內制定相關規定與執法，故其在海域治理上係採取「中央政策統整、地方行動實施」之分層模式，且在海域上亦區分各州(領地)範圍，然該國未具備海岸防衛組織，爰有關查緝走私係由各州(領地)水上警察單位負責、查緝偷渡則由各州(領地)邊防部隊單位負責，主權維護則由聯邦政府海軍單位負責，僅在於海域人命安全救助幾乎仰賴各地區之民間組織能量。

(二)訂定政策綱領活動多元共融

- 1.澳洲聯邦政府通常推行相關政策時，僅訂定綱領或將原則性作法納入法規，嗣交由州(領地)政府因地制宜自行推行，故亦未有相關親海無礙認證機制；在澳洲昆士蘭州非每處海域遊憩熱點均有相關無礙設施，僅由州政府自行選定合宜地點進行發展，並由澳洲衝浪救生協會於其官網公布具有相關無障礙設施之場域，然經由現地考察黃金海岸的 Burleigh

Heads Mowbray Park，概僅係設有沙灘輪椅租借服務，餘均由需求民眾依據現場場域規定與機制，自行評估活動行為，並無專人協助服務。

2. 雖澳洲對於民眾海域遊憩活動係採取「風險自負」之管理模式，但仍會依據海域遊憩活動環境、海氣象條件、地形地貌及生態環境，進行各類活動分區劃設，如衝浪等器具型活動即禁止進入游泳、戲水區域，或公告限制部分動力器具活動，以降低各項活動衝突機率，非有我國相關民間團體所稱均完全開放情事。

(三) 單一場域意外事件遠超我國

本次代表團實地走訪黃金海岸 Burleigh Heads Mowbray Park，並訪談駐地救生員，獲復該處近一年仍發生約 350 餘件意外案件，經比對我國海巡署歷年公務統計救生案件數，此案件數遠大於我國每年度全國所生案件數，意即該國雖有民間組織自發性駐守岸際，然仍無法阻絕意外事件發生，僅能於其所設置兩個警戒旗之間(距離約 100 至 200 公尺)，因屬救生員駐紮位置，有信心對外宣傳可達零溺斃，爰澳洲衝浪救生協會運用多元方式(如社群媒體、社區活動、校園活動等)廣宣「Swimming between the flags」重要性。

(四) 海洋教育與文化傳承的落實

1. 本次赴澳深度向各海事安全維護單位交流，了解我國與澳洲在民眾從事海域遊憩活動之觀念、民情上有顯著差異，於交流過程中，無論是政府部門或民間組織，均一致強調教育(education)的重要性。唯有讓民眾，尤其是新世代，真正理解並重視海洋，才能避免因忽視風險而造成意外。即便安全機制再完善，也無法取代民眾自身的風險認知與自救能力。澳洲當地各單位，甚至是一般民眾皆不斷強調「Swimming between the flags」，從事海域遊憩活動務必在安全區域內活動，以避免危險。當這樣的認知逐漸成為社會常識時，便能有效降低事故發生。此外，在研

討會中亦有學者的研究數據指出，多數海灘溺水事件皆發生於安全區域之外，足以驗證教育與認知的重要性。

2.此外，海洋教育不僅是水域安全的基礎，更與文化傳承息息相關。唯有當民眾對本國的海洋文化產生認同感，特別是年輕世代能自發性地去認識與親近海洋，方能同時理解海洋帶來的益處與潛藏的風險。此種從教育到文化的深化過程，將有助於形塑全民的海洋意識，並推動我國邁向更健全的海洋國家發展。

二、建議

(一)扶植民間團體壯大安全能量：

鑒於公務部門能量有限，而民力無窮，雖我國目前有多個民間救援組織，然除各自運作外，亦僅被動接收政府能量請求，於意外事件發生時投入救援，爰建議除廣續推動我國海巡志工組織發展，另可擇定專注於海域遊憩活動災前預防之民間組織，透過長期合作及扶植，除逐漸深化我國海域遊憩安全意識與災前預防機制，以降低我國意外事故發生機率，更能使民間能量逐步轉化為公部門之救生資源補充，有效提升整體水域安全韌性。

(二)編擬專屬我國年度安全報告：

澳洲衝浪救生協會每年均會以問卷、市調、救生員實地調查及官方統計資料，進行研究調查分析，嗣發布「國家海岸安全報告」，雖因屬民間單位自行發布，相關數據多係以相關資料為基礎進行估算，然該協會業建立出自身品牌形象，故仍有一定權威性；建議後續我國可參考前揭報告做法，每年編擬專屬我國海域遊憩安全報告，以作為未來政策規劃與預算依據。

(三)強化民眾海洋素養風險意識：

澳洲各單位無論是政府機關還是民間組織，皆不約而同強調教育為減少溺水意外的根本手段。從「Swimming between the flags」的全民共識，到志工進校園推廣海洋風險認知，均可見其將「海洋教育」視為海域安全治理的第一道防線，建議後續可參考澳洲民間組織之作法，藉由社區活動、

學校宣導活動，分別從我國「社區系統」及「校園系統」兩面向，深化國人海洋素養，同時建立海域活動安全意識。

(四)推廣無障礙海灘及通用設計：

澳洲國情雖係「風險自負」制度，未對民眾相關活動給予過多管理或輔助，但其仍會兼顧多元族群海域活動權益，進而選定合宜場域提供相關無礙設施(備)服務，建議後續我國可與身心障礙者團體共同規劃，發展更多無障礙親海設施，將「海灘不只是健康者才能享受」的理念具體化，同時參考澳洲沙灘輪椅租借設備，建置相關服務設施，並制定多元族群共融的海灘管理政策，同時兼顧安全與平權。

伍、行程照片



說明：8/21 於澳洲海事安全局駐布里斯本辦公室與澳洲海事安全局及昆士蘭海事安全局進行意見交流



說明：8/21 日洪掙論處長致贈禮品予澳洲海事安全局北部營運經理(Manager, Operations North) Justin Williams



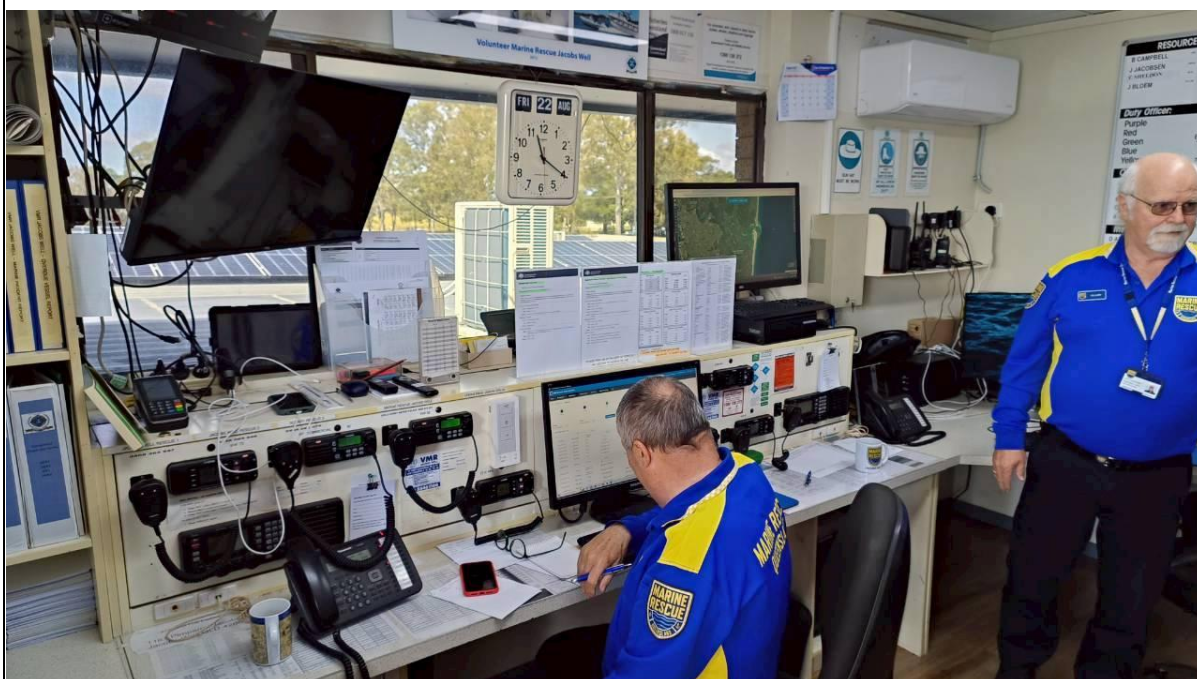
說明：8/21 日洪掙論處長致贈禮品予澳洲海事安全局北部營運首席港口海事測量師 (Principal Regional Port Matine Surveyor, Operations North) Aaron Goddard



說明：8/21 日洪掙論處長致贈禮品予昆士蘭海事安全局執行董事 (Executive Director) Bill Morley



說明：8/22 於昆士蘭海上救援志工隊 Jacobs Well 基地與該隊進行意見交流
 (左一為區域指揮官(Unit Commander) Shaun Quilty、左二為區域指揮官(Unit Commander) Stewart Wall、左三為首席訓練協調員(Principal Training Coordinator) Josh Belsham、左四為首席聯繫與行銷官(Principal Communications & Marketing Officer) Sarah Riseley、左五為昆士蘭警務處警務聯絡官協調員 Li-Shan Huang)



說明：8/22 參訪昆士蘭海上救援志工隊 Jacobs Well 基地的勤務指揮中心



說明：8/22 洪掙論處長與昆士蘭海上救援志工隊首席訓練協調員(Principal Training Coordinator) Josh Belsham 互贈禮品



說明：8/22 洪掙論處長與昆士蘭海上救援志工隊區域指揮官(Unit Commander) Stewart Wall 互贈禮品



說明：8/22 洪掙論處長與昆士蘭海上救援志工隊區域指揮官(Unit Commander) Shaun Quilty 互贈禮品



說明：8/22 昆士蘭海上救援志工隊區域指揮官(Unit Commander) Shaun Quilty 於昆士蘭海上救援志工隊 Jacobs Well 基地介紹主要負責轄區範圍



說明：8/22 參訪昆士蘭海上救援志工隊 Jacobs Well 基地內的救援小艇



說明：8/22 禮貌性拜會駐布里斯本台北經濟文化辦事處，並致贈禮品予范厚祿處長



說明：8/22 於澳洲衝浪救生協會 2025 Conference 和昆士蘭衝浪救生協會的董事 (Director) Tony Sees 進行場邊交流，並致贈禮品。



說明：8/23 參與澳洲衝浪救生協會 2025 Conference 中「救生及緊急應變」議題之分組討論。



說明：8/23 參與澳洲衝浪救生協會 2025 Conference 並簽字留名。



說明：8/23 於澳洲衝浪救生協會 2025 Conference 和昆士蘭衝浪救生協會的董事 (Director) Tony Sees 及該協會會員進行場邊交流。



說明：8/24 參訪黃金海岸 Burleigh Heads Mowbray Park S.L.S.C 基地。



說明：8/24 與黃金海岸區域經理(Gold Coast Regional Manager) Nathan Fife 進行交流並致贈禮品。



說明：8/24 與黃金海岸 Burleigh Heads Mowbray Park 現場救生員進行交流並致贈禮品。



說明：8/24 考察位於黃金海岸 Burleigh Heads Mowbray Park 沙灘輪椅租借設備。



說明：8/24 考察位於黃金海岸 Burleigh Heads Mowbray Park 禁限制公告。



說明：位於澳洲布里斯本南岸沙灘之 AI 溺水辨識監視器。