

空勤救援應增加常態化使用者付費制度？

一、前言

因為一次高中時的登山經驗使筆者認知到山野發生危難時救援的困難，切身體會到第一線救難人員辛勤的救難任務，促使筆者對於這幾年討論得沸沸揚揚的「空勤救接收費制度」心有感觸，故本文將針對空勤救援制度討論。再加上 2019 年實施的山林開放政策，登山活動的人口日益增加，山難發生的案件數也逐年攀升，導致空勤救援隊伍需投入大量人力與資源進行救援。然而山難救援所需的高昂成本，以及部分民眾未能遵守規範的現象，讓空勤救援體系面臨財務壓力和資源困境。針對此問題，筆者認為台灣的山難救援應增加「常態化的使用者付費制度」以減少政府負擔並減少濫報現象。本研究將介紹台灣的空勤救援制度、現有的使用者付費制度、探討現行山難救援制度的困境，並分析使用者付費制度的可行性、潛在影響及可能的替代方案。

二、空勤救援制度及其收費制度簡介

(一)、現行空勤救援制度

1. 空中勤務總隊之組成

民國九十年，國防部同意於消防署成立空中消防隊，三年後整合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、交通部民用航空局航空隊及行政院海岸巡防署空中偵巡隊，四者相輔相成，編製成隸屬於內政部下之空中勤務總隊（以下簡稱空勤總隊）。空勤總隊的五大任務分為「空中救難」：山難、海難救援；「空中救災」：滅火、水災救援；「空中救護」：緊急醫療後送；「觀測偵巡」：國土、海域、治安、環保；「空中運輸」：偏遠地區資源運送等五項主要任務。¹

2. 空勤總隊之執勤範圍及機隊配置

空勤總隊主要分成三大隊，分別為北部第一大隊，中部第二大隊，及南部第三大隊。各分隊之下又各分成三小隊，其個別之駐地如下圖所示：

¹ 《中華民國內政部空中勤務總隊全球資訊網—常見問答》，https://www.nasc.gov.tw/News_Content.aspx?n=254&=37269，檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

當民眾使用空勤救援服務時，現行的法律制度中並沒有法規允許空勤總隊直接向被救援者收取費用，全台也僅有六個縣市訂定自治條例，可由縣（市）政府在特定情況下向被搜救者求償搜救費用，並在山難發生原因不可歸責於當事人時設有收費上限。⁵六縣市規定詳列於下表：

地區	適用法規	內容	救援收費限制	例外情況
臺中市	臺中市登山活動管理自治條例	於特殊管制山域從事登山活動遭受登山事故，由本府進行搜救者，本府得以書面命其支付搜救費用…第一項搜救費用之計算不得逾第六條第四項登山綜合保險緊急救援費用保險金額。但從事登山活動者有違反第四條、第六條第一項、第四項或第七條第二項規定情形之一者，不在此限。	不得超過登山綜合保險緊急救援費用保險金額	可歸責於當事人之情形
高雄市	高雄市山域事故救援管理自治條例	因違反前二條(第四條與第五條)規定從事山域活動發生事故，而由主管機關進行救援者，主管機關得以書面命其支付救援費用…前項費用，主管機關得視違規情節輕重，酌減之。	無	無
苗栗縣	苗栗縣登山活動管理自治條例	於特殊管制山域從事登山活動發生事故，由本府進行搜救者，本府得以書面命其支付相關費用…第一項費用合計不得逾第六條第四項登山綜合保險緊急救援費用保險金額。但違反第四條、第五條、第六條或第七條規定者，可歸責於當事人者，不在此限。	不得超過登山綜合保險緊急救援費用保險金額	可歸責於當事人之情形
南投縣	南投縣登山活動管理自治條例	於特殊管制山域從事登山活動遭受登山事故，由本府進行搜救者，本府得以書面命其負擔…負擔搜救所須費用以投保之登山綜合保險核定之搜救費用為上限。但違反第四條第一款至第三款、第五條、第六條及第七條第二項規定，可歸責於當事者，由當事者全額負擔前項規定之費用。		
屏東縣	屏東縣登山活動管理自治條例	於本府公告之管制山域從事登山活動遭受登山事故，由本府進行搜救者，本府得以書面命其支付搜救費用…第一項搜救費用之計算不得逾第六條第四項登山綜合保險緊急救援費用保險應給付之總金額。但從事登山活動者有違反第四條、第六條第一項、第三項、第四項或第七條第二項規定情形之一者，不在此限。		
花蓮縣	花蓮縣登山活動管理自治條例	於本府公告之管制山域從事登山活動遭受登山事故，由本府進行搜救者，本府得以書面命其支付搜救費用…搜救費用之計算不得逾第六條第四項登山綜合保險緊急救援費用保險金額。但從事登山活動者有違反第四條、第六條第一項、第三項、第四項或第七條第二項規定情形之一者，不在此限。		

表一： 台灣各縣市求償登山事故搜救費用彙整表。⁶

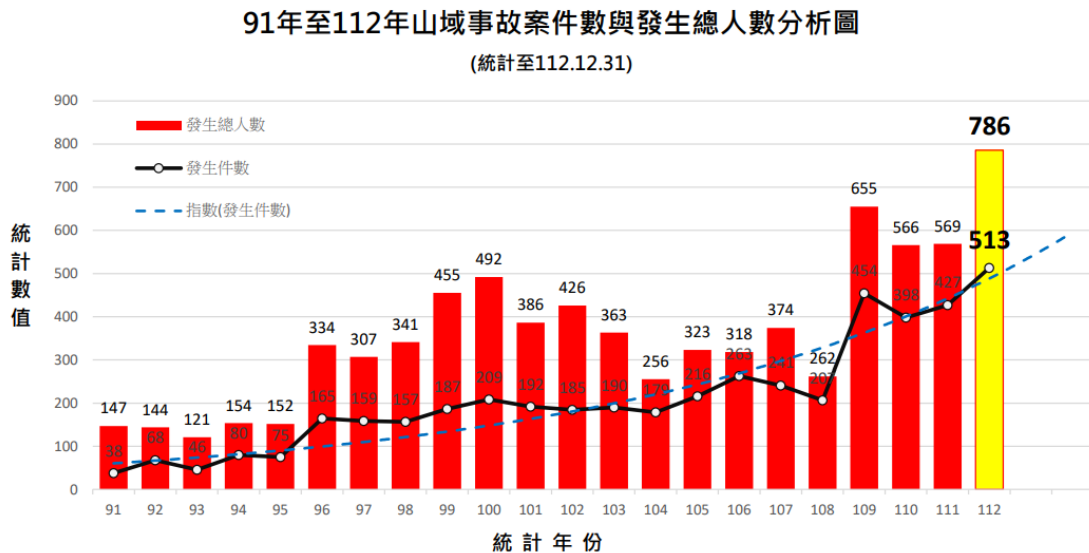
三、空勤救援制度當前困境

⁵ 王剛，〈阿北出事了！登山發生山難，得要自己付搜救費用嗎？〉，<https://www.legis-pedia.com/article/environment-hygiene/992>，檢索日期：2024年12月29日。

⁶ 《花蓮縣政府主管法規查詢系統》，<https://glrs.hl.gov.tw/glrsout/LawContent.aspx?id=GL000696>、《南投縣政府主管法規查詢系統》，<https://glrs.nantou.gov.tw/glrsout/LawContent.aspx?id=GL000318>、《苗栗縣登山活動管理自治條例總說明》，<https://webws.miaoli.gov.tw/Download.ashx?u=LzAwMS9VcGxvYWQvNDg4L3JlbGZpbGUvMTQyNzMvNjAxNTQzLzE1OWEwOWMzLWUwMTgtNDgzNi1iOWFmLWRmOTQxMDcxZDcxYy5wZGY%3D&n=6luX5qCX57ij55m75bGx5rS75YuV566h55CG6Ieq5rK75qKd5L6LLeWFrOWRii5wZGY%3D&icon=.pdf>、《台中市政府主管法規查詢系統》，<https://lawsearch.taichung.gov.tw/GLRSout/LawContent.aspx?id=GL003013>、《屏東縣政府主管法規查詢系統》，<https://ptlaw.pthg.gov.tw/LawContent.aspx?id=GL000528>、《高雄市政府主管法規查詢系統》，<https://outlaw.kcg.gov.tw/LawContent.aspx?id=GL001547>，檢索日期：2024年12月29日。此圖表為自行整理繪製。

(一)、 山域事故逐年增加

根據內政部消防署統計，自民國 91 年至民國 112 年，山域事故案件數呈現逐年成長的趨勢，事故發生總人數也在民國 112 年達到新高峰。⁷另外，自民國 108 年 10 月行政院宣示開放山林政策至今（113 年），適逢新冠肺炎疫情影響，國內登山人數遽增，山域事故件數也有顯著成長。



圖二： 民國 91 年至 112 年山域事故案件數與發生總人數分析圖。⁸

(二)、 空勤救援成本高昂

航空器械出勤時的損耗與維修是空勤救援成本高昂的主因。以可執行高山任務的黑鷹直升機為例，不計機組人員，其出勤成本為新台幣 19,3000 元／小時。機齡較老，功能較為受限的海豚直升機也需新台幣 15,4000 元／小時。⁹

空勤總隊並未公布山難救援的飛行時數統計資料，若以民國 112 年估計，該年總出勤 54 27 架次，飛行時數約 6347 小時¹⁰，平均一趟出勤時數為 1 小時 10 分鐘，不含行政成本單趟出勤成本將來到新台幣 21 萬元以上。

(三)、 空勤總隊預算不足

空勤總隊的預算在近年皆遠低於空勤總隊的支出。以民國 110 年及 111 年為例，兩年空勤總隊分配到的預算分別約為新台幣 17 億元及 18 億元，相較於該年的支出少了約 10 億元。

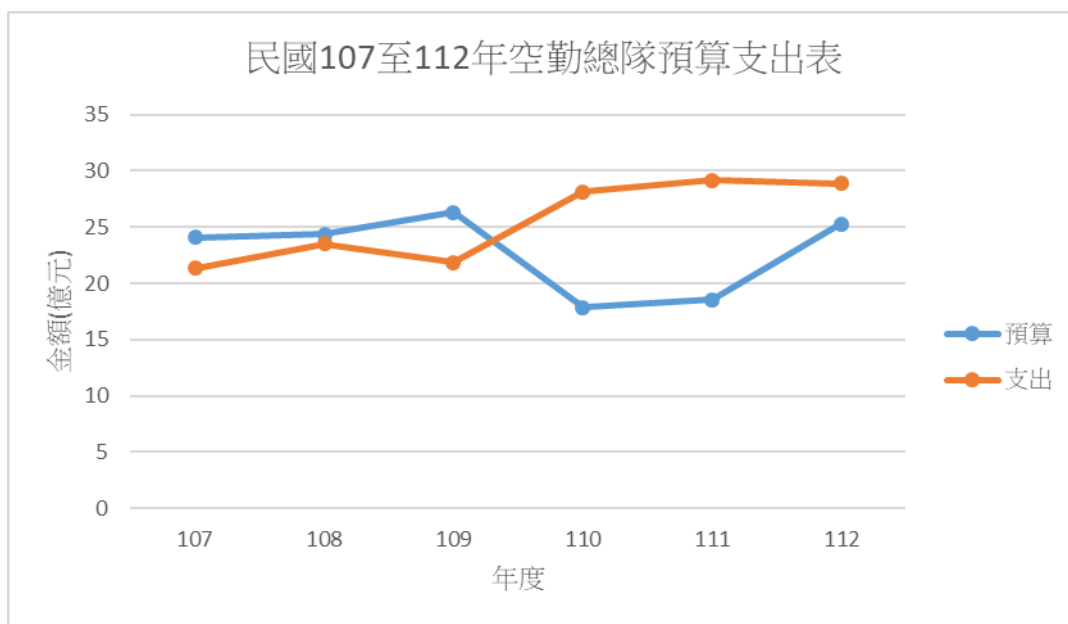
⁷ 中華民國內政部消防署全球資訊網，《112 年山域事故案件概況（2024 年）》，https://www.nfa.gov.tw/cht/index.php?code=list&flag=detail&ids=1625&article_id=16144，檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

⁸ 《中華民國內政部消防署全球資訊網—112 年山域事故案件分析》，https://www.nfa.gov.tw/cht/index.php?code=list&flag=detail&ids=1625&article_id=16144，檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

⁹ 林志純、陳玉婷，〈國際山域事故救助政策制度與筆者國救助成本之初探〉，《2017 全國登山研討會論文集》（花蓮縣秀林鄉富世村富世 291 號：太魯閣國家公園管理處，2017 年），頁 55-56。

¹⁰ 《中華民國內政部空中勤務總隊全球資訊網—執行成效》，<https://www.nasc.gov.tw/default.aspx>，檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

在預算較充裕的 112 年，空勤總隊的支出仍高過預算約 3.6 億元。¹¹若長期下來，空勤總隊恐怕難以維持高水準的救援行動。



圖三： 民國 107 年至 112 年空勤總隊預算支出表。¹²

(四)、 現有自治條例對於收費標準的定義不明確

現有的自治條例並沒有精準定義收費標準。舉例來說，2018 年在花蓮縣的管制山域發生一起山難事件，一支 7 人的登山隊攀爬過程中有一位隊員墜谷身亡，隊員報案後政府派遣直升機吊掛遺體。而事件後花蓮縣政府對其他 6 位登山隊員求償新台幣約 92 萬，團員不服處分向內政部提起訴願，內政部訴願委員會在 2019 年 3 月 29 日以花蓮縣消防局未說明花蓮縣登山自治條例 14 條「本府『得』以書面命其支付搜救費用」中「得」做為機關裁量的裁量基準為由，連同其他兩案以相同理由撤銷處分¹³。

(五)、 全台規範一國多制

台灣有許多的高山位在縣市的交界處，卻只有六個縣市訂定法規，且內容也有些微差異，如各縣市判斷山難是否可歸責於登山者的標準不同。民間媒體《報導者》談到，「當各縣市有些無立法、有些規範細節不同，『一國多制』會讓民眾無所適從」。¹⁴

四、 各國空勤救接收費制度¹⁵

¹¹ 《內政部空中勤務總隊全球資訊網—決算書》，<https://www.nasc.gov.tw/News.aspx?n=242&sms=9362>，檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

¹²同註 11。此圖表為自行整理繪製。

¹³ 花孟環，〈搜救費由登山隊員均攤？內政部訴願會：3 山難 249 萬免罰〉，《自由時報》，2019 年 4 月 8 日，<http://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/2752496>，檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

¹⁴ 孫嘉君、陳禹蓁，〈一國多制的登山條例、未達共識的定型化契約草案——安全登頂路還有多遠？〉，《報導者》，2022 年 7 月 28 日，<https://www.twreporter.org/a/climbing-security-policy-and-awareness>，檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

¹⁵ 城市山人，〈使用者付費，或濫用者買單？山難搜救再思考〉，《公視新聞網》，2022 年 1 月 27 日，<https://news.pts.org.tw/article/551559>，檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

(一)、 瑞士

瑞士官方並無專責救援單位，其全國空中救援地區 80% 由非營利組織 Rega 救援基金會¹⁶執行，餘 20% 地區則由策馬特航空公司及冰河航空公司兩家民間航空公司執行¹⁷。由於瑞士登山的風險較高，大多前往瑞士登山的民眾以每年向 Rega 支付 30 瑞士法郎（約 1100 新台幣）的形式向 Rega 與其合作單位購買保險，Rega 及其合作單位則會在受保險人求援時出動救援。

(二)、 加拿大

加拿大的空勤救援由國家搜索與救援計畫(National Search and Rescue Program, NSP) 主導，原則上並不對求援者收取費用。¹⁸該組織的空中搜救主力為經過專業訓練的志願者與加拿大民航搜救協會(CASARA)。¹⁹

由於加拿大的民情，NSP 有大量的民間贊助經費來源，因此可以長期維持高水準的救援。相較之下，台灣政府體制缺少由民間企業直接贊助政府單位的制度，因此筆者認為此概念較難在台灣實施。

五、 使用者付費制度常態化面臨的挑戰

(一)、 使用者付費制度須不違背憲法保障人民生命權精神

在實施常態化使用者付費制度之前，我們仍須認知到山難救援在某些時候是政府保障人民生命權的延伸，若不區分情形全面收取費用使用者付費，則有可能違反憲法保障人民生命權的精神。²⁰洪振豪律師在〈從憲法基本權探討山域事故搜救「使用者付費」的妥適性〉說道：

面對像緊急救護這種公益性極高的國家傳統任務，若要討論收費與否的問題，即須上看最高位階的法源，才有機會看出制度設計的藍圖、核心的價值與今後宜採取的方向，就像登高能望遠一般。²¹

如何在維持憲法的核心價值下立法訂定嚇阻空勤資源的濫用的使用者收費制度，勢必會成為立法相關部門的課題。洪振豪律師也對此爭議提出了一個替代方案：僅對迫切性較低的山難搜救進行收費。²²

¹⁶ Rega rescue foundation, <https://www.rega.ch/en/>, 檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

¹⁷ 林國強,〈瑞士直升機山難救護技能考察〉, <https://report.nat.gov.tw/ReportFront/ReportDetail/detail?sysId=C09400534>, 檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

¹⁸ National Search and Rescue Program, <https://www.publicsafety.gc.ca/cnt/mrgnc-mngmnt/rspndng-mrgnc-vnts/nss/prgrm-en.aspx>, 檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

¹⁹ Civil Air Search and Rescue Association, <https://www.casara.ca/>, 檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

²⁰ 洪振豪,〈國家的山難搜救義務－在張博崴案判決之後〉,《2016 全國登山研討會論文集》,(台北市敦化南路二段 2 號 5 樓之 1: 社團法人臺灣山岳文教協會, 2016), 頁 208-211。

²¹ 洪振豪,〈從憲法基本權探討山域事故搜救「使用者付費」的妥適性〉,《2019 全國登山研討會論文集》,(台北市敦化南路二段 2 號 5 樓之 1: 社團法人臺灣山岳文教協會, 2016), 頁 211。

²² 同註 22

(二)、民眾可能因搜救產生的高額費用而延後求援

由於空勤救援成本高昂，當前各保險公司的登山險理賠也未涵蓋緊急救援航空器產生的費用，如果實施常態化使用者付費制度，民眾可能會因搜救產生的高額費用而對呼叫救援的行為產生猶豫，導致延後山難者的救援時間。

(三)、難以訂定救援成本與責任的平衡點

有山友認為，黑鷹直升機的搜救成本高昂是系統性的問題，其實有更便宜但仍可完成任務的直升機，並認為「只針對山難者指責浪費資源，是非常沒有意義的事情」，因此不應將當前不合理的收費費率加於山難者上。該山友也指出實施使用者收費制度將會使山難救援成為對價行為，「是可以要求收據與細節，並且一條一條討論是否合理、是否該由當次使用者負擔的。因為這是使用者『買』的」²³。

(四)、可能引發其它生命救援服務收費標準的討論

筆者認為，空勤救援的本質與其他類型的救援服務，例如救護車，都是捍衛人民生命權的表現。因此筆者認為一旦開始實施空勤救援使用者付費制度，將可能引起社會大眾對於其他類型生命救援服務收費標準的討論。此舉並非壞事，但如果討論最終淪為「因為空勤救援要收費，所以 XX 救援也要」等為收費而收費的觀點，將各類原為保障生命安全的開銷加諸於人名身上，落得人人自危，為每一個救援購買保險等，相信自然不是人民所樂見的。

(五)、第一線救難人員觀點

筆者曾於去年底參訪空勤總隊第二大隊沙鹿（清泉崗）駐地，了解台灣目前的空勤救援制度，參訪完整內容詳見附錄。以下列出該訪談中該大隊的勤務人員對於常態化使用者付費制度的觀點與建議：

1. 救難人員支持使用者付費制度但認為基於國情問題窒礙難行

救難人員提到，他們很支持使用者付費制度的想法，但是他們認為在台灣實施難度極高。首先，救難人員直接表示由於歐美與台灣國情相去甚遠，他們認為難以在台灣實施歐美現行制度。舉例來說，救難人員提到有許多案件是吊掛山難者遺體的作業（其中亦不乏因個人疏失導致的意外）。在發生此類意外時，以美國制度為例，無論山難是否可歸責於罹難者，如果罹難者的家屬要求救援組織協助運送遺體，救援組織會向家屬收取相應費用。相較之下，在發生這樣遺憾的意外時，台灣的國情會將「情」擺在「法」之前，換言之，在華人文化「人死為大」的觀念下恐難以和罹難者家屬收費。

2. 無法認定何為濫報

救難人員提到，他們認為最困難的就是如何評估一起案件是否為濫報，即如何評估一個人需要救援的程度。因為第一線救難人員非醫療專業人員，且應讓救難人員專心於救難，他

²³ 雪羊視界 Vision of a Snow ram，〈為什麼“台灣的”直升機這麼貴？〉，<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1960228064026076>，檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

們沒有辦法擔任判斷是否濫報的角色。

3. 從教育改變人民素質

救難人員提到，他們認為當前的問題唯有優化台灣的山野教育與人民的素質才是釜底抽薪。由消防局乃至於民間機構，定期舉行安全講習，進而讓民眾了解登山安全與救援通報程序，從而根本性的減少濫報乃至於山難的發生。

六、改善方案

以台灣目前狀況來說，實施空勤救接收費制度是將來必然的結果，多數人民傾向實施空勤救接收費制度，只是需要找到一個各方都可以接受且實施容易的方案。因此希望政府能正視這個問題並且尋找妥協點，如此一來不僅能減輕政府財政負擔，更能督促民眾加強登山前的各項準備，減少山難的發生，達到治標又治本的效果。據此，筆者有以下幾點建議：

(一)、改進保險制度

目前各大保險公司的登山險產品，幾乎沒有理賠直升機所產生的空勤費用。²⁴筆者認為藉由設立登山相關保險，可於特定登山路線針對申請入山者強制收取保險費用，或是讓民眾登山前如旅遊平安險，事先完成保險規劃；抑或是政府設立相關全民山難保險規劃並編列預算，使空勤支出有經費來源可以支應，也可以減少民眾因為收費考量而延誤通報或就醫。另外，也有律師研究認為德奧高山協會為會員投保、及奧地利山域救援組織為贊助者投保之作法，其可行性相當值得研究，²⁵此也是政府單位可以著眼的部分。

(二)、簽訂登山切結書

登山者在申請進入管制山域時登山者須簽署相關切結書，內容須涵蓋眼下幾點：一、明確列出此路線可能的危險性(天氣、地形等)，登山者了解其危險並認知自己的身體狀況決定前往；二、明確讓登山者知道有相關登山保險可以參考，因此後續無論是什麼狀況需要救援，將一律收取費用，藉以排除讓使用者付費制度窒礙難行的人情問題。

(三)、設立登山強制險制度

在特定風險較高的登山路線應採強制險政策。如果該路線過往發生意外的案件數明顯較高，或是路線經評估後較為險峻，這樣的強制險不僅對登山者來說是多一層保障，對政府來說，也可以避免過多救接收費案件所帶來的社會爭議。這樣的制度也應明列於申請入山的切結書中，讓登山者明確了解此登山路線的相關規定，並能釐清自己的責任。

(四)、普及山野教育

山野教育是減少山難最根本的方法。除了期望政府能提高山野教育經費，也能在爬山相關的臉書社團等，建議民間機構舉辦更多相關的安全活動講習等，也鼓勵民眾多參加此類型活動，如此一來更有機會從根本解決台灣民眾登山素養低落、防護觀念不佳的問題。此外，

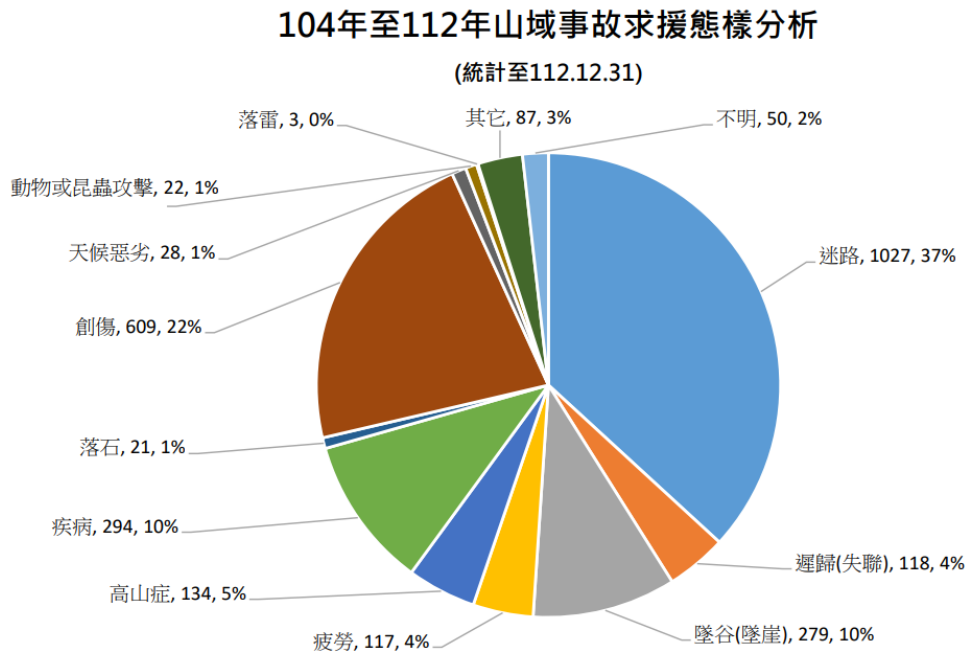
²⁴ 許孟昌，〈【戶外百科】筆者要爬山，要買什麼保險？〉，轉引自〔健行筆記〕，<https://hiking.biji.co/index.php?q=news&act=info&id=12684>，檢索日期：2024年12月29日。

²⁵ 劉如慧，〈山域救接收費及保險問題初探〉，《全國律師》，第24卷，第2期（2020年2月），頁20-37。

也應在不同求學階段增設相關山野教育課程，從基礎教育做起。

(五)、增設新開放山域的路標

自民國 104 年以來，在眾多求援案件中，迷路與創傷為大宗，其次則為疾病、墜谷(崖)、高山症、遲歸(失聯)與疲勞，因此，增設新開放山域的路標可能是減少迷路事件發生的方法：



圖四： 民國 104 至 112 年山域事故求援態分析。²⁶

七、 結論

空勤救援制度是山難救援系統中十分重要的一環，從民國九十三年成立至今共救援八千餘人，其高機動性與高泛用性使救難人員能前往人力無法抵達的山域進行救援，堪稱山難救援的最後一道防線。然而，近年來隨著山林開放政策的實施及民眾養生意識抬頭，從事登山活動的人數屢年增長，山域事故的發生次數也隨之上升，空勤總隊出勤救援的趟次也因此增加，高昂的出勤成本最終導致空勤總隊近年的支出遠超當年預算，從數億到十餘億不等。

面對此困境，筆者認為實施常態化使用者付費制度，將空勤救援的成本轉由使用者買單，可以有效減少出勤成本對空勤總隊造成的負擔。不過我們仍須注意訂定此制度時，法規不應與憲法保障人民生命權的精神牴觸，且應確立收費之標準；在實施制度後也要減少民眾面對重大傷病時因為高昂的救援費用而延後呼叫救援，錯過黃金救援時間的情形。

有鑑於收費法源的訂定曠日廢時，且法規也只能作為規範人民行為的最終手段，筆者另提出以下幾點建議，包含改進登山險制度與在登山難度較高的山域設置須投保登山強制險之門檻、明令登山客簽署救援切結書以釐清救接收費項目與價格、增設開放山域的路標等，以在根本上減少山與事故的發生。

²⁶ 同註 8

八、參考資料

- 《中華民國內政部空中勤務總隊全球資訊網—執行成效》，<https://www.nasc.gov.tw/default.aspx>，檢索日期：2024年12月29日。
- 《中華民國內政部空中勤務總隊全球資訊網—常見問答》，https://www.nasc.gov.tw/News_Content.aspx?n=254&s=37269，檢索日期：2024年12月29日。
- 《中華民國內政部消防署全球資訊網—112年山域事故案件分析》，https://www.nfa.gov.tw/cht/index.php?code=list&flag=detail&ids=1625&article_id=16144，檢索日期：2024年12月29日。
- 《內政部空中勤務總隊全球資訊網—決算書》，https://www.nasc.gov.tw/News.aspx?n=242&sm_s=9362，檢索日期：2024年12月29日。
- 《台中市政府主管法規查詢系統》，<https://lawsearch.taichung.gov.tw/GLRSout/LawContent.aspx?id=GL003013>，檢索日期：2024年12月29日。
- 《花蓮縣政府主管法規查詢系統》，<https://glrs.hl.gov.tw/glrsout/LawContent.aspx?id=GL000696>，檢索日期：2024年12月29日。
- 《南投縣政府主管法規查詢系統》，<https://glrs.nantou.gov.tw/glrsout/LawContent.aspx?id=GL000318>，檢索日期：2024年12月29日。
- 《屏東縣政府主管法規查詢系統》，<https://ptlaw.pthg.gov.tw/LawContent.aspx?id=GL000528>，檢索日期：2024年12月29日。
- 《苗栗縣登山活動管理自治條例總說明》，<https://webws.miaoli.gov.tw/Download.ashx?u=LzAwMS9VcGxvYWQvNDg4L3JlbGZpbGUvMTQyNzMvNjAxNTQzLzE1OWEwOWMzLWUwMTgtNDgzNi1iOWFmLWRmOTQxMDcxYy5wZGY%3D&n=6luX5qCX57ij55m75bGx5rS75YuV566h55CG6Ieq5rK75qKd5L6LLeWFrOWRii5wZGY%3D&icon=.pdf>，檢索日期：2024年12月29日。
- 《高雄市政府主管法規查詢系統》，<https://outlaw.kcg.gov.tw/LawContent.aspx?id=GL001547>，檢索日期：2024年12月29日。
- Civil Air Search and Rescue Association，<https://www.casara.ca/>，檢索日期：2024年12月29日。
- National Search and Rescue Program，<https://www.publicsafety.gc.ca/cnt/mrgnc-mngmnt/rspndn-g-mrgnc-vnts/nss/prgrm-en.aspx>，檢索日期：2024年12月29日。
- Rega rescue foundation，<https://www.rega.ch/en/>，檢索日期：2024年12月29日。
- 中華民國內政部消防署全球資訊網，《112年山域事故案件概況（2024年）》，https://www.nfa.gov.tw/cht/index.php?code=list&flag=detail&ids=1625&article_id=16144，檢索日期：2024年12月29日。
- 內政部消防署消防法令查詢系統，《行政院國家搜救指揮中心設置要點（2017年）》，<https://law.nfa.gov.tw/MOBILE/law.aspx?LSID=FL028974>，檢索日期：2024年12月29日。
- 王剛，〈阿北出事了！登山發生山難，得要自己付搜救費用嗎？〉，<https://www.legis-pedia.com/article/environment-hygiene/992>，檢索日期：2024年12月29日。
- 林志純、陳玉婷，〈國際山域事故救助政策制度與筆者國救助成本之初探〉，《2017全國登山研討會論文集》（花蓮縣秀林鄉富世村富世291號：太魯閣國家公園管理處，2017年），頁55-56。
- 林國強，〈瑞士直升機山難救護技能考察〉，<https://report.nat.gov.tw/ReportFront/ReportDetail/detail?sysId=C09400534>，檢索日期：2024年12月29日。
- 花孟璟，〈搜救費由登山隊員均攤？內政部訴願會：3山難249萬免罰〉，《自由時報》，2019年4月8日，<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/2752496>，檢索日期：2024年12月29日。

城市山人，〈使用者付費，或濫用者買單？山難搜救再思考〉，《公視新聞網》，2022 年 1 月 27 日，<https://news.pts.org.tw/article/551559>，檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

洪振豪，〈國家的山難搜救義務－在張博崴案判決之後〉，《2016 全國登山研討會論文集》，（台北市敦化南路二段 2 號 5 樓之 1：社團法人臺灣山岳文教協會，2016），頁 208-211。

洪振豪，〈從憲法基本權探討山域事故搜救「使用者付費」的妥適性〉，《2019 全國登山研討會論文集》，（台北市敦化南路二段 2 號 5 樓之 1：社團法人臺灣山岳文教協會，2016），頁 211。

孫嘉君、陳禹蓁，〈一國多制的登山條例、未達共識的定型化契約草案——安全登頂路還有多遠？〉，《報導者》，2022 年 7 月 28 日，<https://www.twreporter.org/a/climbing-security-policy-and-awareness>，檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

許孟昌，〈【戶外百科】筆者要爬山，要買什麼保險？〉，轉引自〔健行筆記〕，<https://hiking.biji.co/index.php?q=news&act=info&id=12684>，檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

雪羊視界 Vision of a Snow ram，〈為什麼“台灣的”直升機這麼貴？〉，<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1960228064026076>，檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

臺中市政府消防局，〈臺中市登山活動管理自治條例－總說明（2017 年）〉，https://www.fire.taichung.gov.tw/df_ufiles/f/%E8%87%BA%E4%B8%AD%E5%B8%82%E7%99%BB%E5%B1%B1%E6%B4%BB%E5%8B%95%E7%AE%A1%E7%90%86%E8%87%AA%E6%B2%BB%E6%A2%9D%E4%BE%8B.pdf，檢索日期：2024 年 12 月 29 日。

劉如慧，〈山域救收受費及保險問題初探〉，《全國律師》，第 24 卷，第 2 期（2020 年 2 月），頁 20-37。

九、 附錄

（一）、 空勤總隊第二大隊採訪記錄

空勤總隊第二大隊主要負責中部地區、澎湖及金門，其職務範圍內山地範圍廣大，如中央山脈、谷關七雄等等。台灣在 2019 年實施山林開放政策後，對入山人數及民眾登山狀況更是增加了很多救援任務，以下問題針對山難救援數量及山林開放政策的影響提問。

【提問】請問第二大隊主要出勤的任務是海上救難還是山難救援？

【回覆】山難救援跟海上救難大概一半一半，但是一般會認為山難比較多的原因，是因為經常在新聞上看到的是山上的救援任務比較多。

【提問】筆者查詢資料時發現，民國 109 年實施了山林開放政策，也觀察到當年提供救援服務的次數有明顯的提升，您個人認為政府的這項政策對你們的職務工作帶來了什麼樣的改變？

【回覆】自從山林開放政策實施後，山難數量大約增加 1/3- 1/2，不只是登山難度較高的山，一些較容易且多人進入的山區也有過失蹤案例。其中原因很多，急遽的天氣變化或登山客個人問題，例如：身體狀況不佳、登山裝備不足等，這些狀況在 109 年之前就層出不窮，自從山林開放政策後筆者可以發現數量有顯著的上升趨勢。

根據台灣現行制度，凡民眾遇難經正常程序通報，國搜中心就會在評估後通知相關救援單位，如空勤總隊等，責任單位需於收到通知後 30 分鐘內討論出執行計畫及使用之救難器械

後出勤。然而，因為空勤救難基本上免收費加上近年山林開放，登山人數增加的緣故，浮濫通報數量明顯的提升，因此過去曾熱烈討論的「空勤救難收費制度」便又掀起熱度。以下問題針對空勤救接收費制度、台灣目前救援濫報情形，以及美國空勤收費制度提問。

【提問】針對空勤救接收費制度，各界都在討論使用者付費在台灣實施的可能性，有些國家的做法是依照報案之必要及嚴重程度收費，如果檢傷分類後認為是需要的就不會收費，但如果是濫報的話就會酌收費用，請問你們對此制度有什麼看法？

【回覆】教官認為使用者付費是他們支持的觀念，但是基於國情不同很難實施。首先，必須設立專業單位評估受難者需救援的程度，因為第一線救難人員沒有這個能力。其次，教官舉當天早上他們執行吊大體任務為例，大體吊掛要向誰收費？家屬？基於國情問題，在中國人的觀念人死為大，家裡都已經要辦喪事了還收費，讓家屬情何以堪，站在他們搜救人員的角度，「情會擺在第一位，而不是法」。最後，選舉文化的影響，連交通罰單都有民代要去關說了，更何況是救接收費，要顧選票的立委更不可能讓相關法條三讀通過，所以這不僅是「要不要」的問題，而是整個政策「能不能」執行的問題。

【提問】請問依照你們實際出勤的案件來看，你們覺得現在台灣救援濫報的數量多嗎？

【回覆】教官舉當時正在救援的案件為例，「一艘中國籍漁船昨晚在新竹外海 38 海哩處因風浪太大翻覆，船上 4 名漁工落海，尋獲兩遺體，另有一獲救一失聯」（歐素美，2022），參與救援的教官表示，兩具遺體及生還者皆於差不多時間吊起，生還關鍵在於生還者有禦寒衣物保溫。他想表達的是，雖然他沒有辦法評斷一個事件的嚴重程度，但是以上述例子為例，他認為根本不用等到黃金 72 小時，基本上落水者大概就已經當場過世了，但是從家屬角度來看，難道不該抱有一絲希望嗎？難道不希望持續派遣機隊救援嗎？這些事實上從專業角度認為是不必要的救援，加上一些嚴重程度被錯誤評估的民眾報案，造成不少濫報及救援濫用的情形。

【提問】想請問美國實施救接收費制度相當順利，在台灣和美國實施上的差異為何？

【回覆】美國是州政府與飛行事業單位進行簽約，就像美國叫救護車要付錢的道理一樣，但還是回到國情與民情問題，教官又舉了一個國情問題：教育。教官認為台灣由軍政、訓政到憲政太快導致教育基礎不足，以至於民眾認知不足，且沒有把法律規定當作準則，他也舉了英國男子違規過馬路被計程車司機撞死，在人死為大的台灣，他在英國的妻子竟趕赴台灣向司機道歉，甚至捐出所有保險理賠的例子，突顯台灣社會的教育認知、法學素養及人民素質，還有很大的進步空間。

許多社會問題的改善都是要從教育做起，從教育提高人民素質，進一步讓民眾在面對危難時能正確地做出選擇及抱持平常心面對，以下問題針對和空勤救援有關的教育認知和民眾面對山難時的應對進行提問。

【提問】台灣教育要從根本做起，一般民眾不太了解應對方式，山野教育認知不足，想請教你們認為民眾在山上遇到什麼狀況或是困難必須要提出救援，或是有沒有什麼可以遵守的 SOP，比較不會造成公共資源的浪費。

【回覆】教官認為這不應該是由第一線救難人員來做律定，他認為應該由地方消防局乃至於民間機構，定期舉行安全講習，進而讓民眾了解整個救援通報程序。此外，常見通報救援的案例，很多發生的原因都是因為走了非主流路線或是自行前往非登山步道區登山造成的，這顯然是民眾素質以及自筆者判斷能力的問題，因此這些都應該從民眾日常的山野教育做起。

身為專業的救難人員，面對的是工作上偌大的壓力、每次出勤的高風險環境等。在一次次出勤的背後是他們長年訓練的辛勞，是他們勇敢上陣的決心。在這種高壓工作環境下，工作安全的保障以及政府的協助與支持顯得格外重要，以下問題針對救難人員以及政府對空勤總隊的協助進行提問。

【提問】請問教官您印象最深刻的一次救援任務情況為何？

【回覆】教官覺得每一次出勤的狀況都不一樣，都很驚訝有時甚至是傻眼。教官說：每一次的任務都是第一次的任務，但是對每位救難人員通盤來說，第一次吊大體應該會是最戰戰兢兢的任務。

【提問】想請問在工作安全保障及薪資待遇，您認為有什麼是可以改善的？

【回覆】教官認為台灣在工作安全保障上做得還不錯，所以在工作上除了準確判斷，維護自身安全之外，做好職責本份就不會有太大問題了。至於薪資待遇，雖然薪水沒有辦法像國外相同職業那麼高，但是以台灣政府的財力及國情而言，薪水在社會中已經算是中等以上了。此外，**「內政部今日公布，全國百名空勤飛行員每個月加薪 4 萬並提高空勤人員與共勤機組員的鐘點費，希望能留住人才。」**(張軒哲，2020)，109 年的加薪案也大大改善了空勤救難人員的薪資待遇了。

【提問】請問您覺得依照你們第一線人員來看，空勤總隊最需要政府哪方面的協助？

【回覆】裝備基本上就是愈先進愈好。以教官個人觀點來看，他認為海豚機隊極需要進行性能提升，無論是飛航儀電方面或是性能馬力的提升，不然會導致許多任務僅能由黑鷹機隊完成，以至於工作負擔過重，另一方面，老舊設備也面臨消失性商源的問題。