

論大灣區規劃為澳門海上安全帶來之變數與挑戰

梁偉德、傅永盈、歐陽家明*

摘要：本文以澳門水域執法角度出發，探討粵港澳大灣區建設促進社會發展以及改變澳門水域狀況的背景之下，澳門海關作為維護澳門水域安全的重要執法部門，如何應對澳門水域治安的潛在風險，並配合社會的需求，在原有的警務工作基礎上進行優化。首先，加強針對澳門水域各類活動及產業的風險評估，提高應對突發事故及打擊罪案能力。另外，持續推進合作機制及應對預案的優化工作，實現內部及跨區行政資源整合，解決各類海上公共危機。

關鍵詞：澳門水域安全 風險評估 合作機制 應對預案

一、前言

在中國社會，“警”為警戒之意¹；“察”為調查、調查研究、查核之意²。按照字面解構“警察”之意涵，警察具有警戒監察之基礎職能，同時亦能體現社會最原始之警務理念。然而隨着社會不斷發展，各國按照環境因素及發展進程，通過完善法律或各種社會機制不斷變革執法組織的“警務理念”、“警務方針”內容。如2019年期間，國家主席習近平提出公安變革的新型警務理念：“堅持總體國家安全觀、堅持以人民為中心的發展思想，堅持穩中求進工作總基調，堅持政治建警、改革強警、科技興警、從嚴治警”³。顯然，國家安全觀、以人民為中心、具科技化、具紀律性、受監督性成為公安變革的新型理念。

現代警務活動的首要目的為社會內部乃至地區的安全，因此“警務理念”的變革絕非憑空形成的概念，而是通過科學思維評估的方式確立，這一點是無庸置疑的。然而警務創新的面向非常廣，試舉例：行政導向可包括執法組織架構的轉變、執法人員培訓等；實務執行的導向可包括執法模式轉變及優化、警務工作或警務範圍的增減等等。但無論如何，警務作為直接影響所屬地區居民生命及財產安全的公共行政範疇，警務創新、優化必須配合及預測公共需求，經評估後明確有關措施是否因時制宜，同時兼顧執法部門是否具備落實創新政策的條件。

關於澳門特別行政區重大性的“警務理念”變革，可溯源至第四屆澳門政府推進服務型政府的施政措施⁴，為實現有關措施，澳門保安司開展以“主動警務”、“社區警務”和“公關警務”三個並行理念指導的新型工作模式⁵。至第五屆澳門政府成立後，保安司亦按照行政長官提出“變革創新”的施政理念，在

* 梁偉德，澳門海關關員。

* 傅永盈，澳門海關關員。

* 歐陽家明，澳門海關關員。

1. 警，言之戒也。即警戒之意思。載於《說文解字》。

2. “察”，即仔細看，調查研究：看、核、觀，載於《漢典》。

3. 《習近平：堅持政治建警改革強警科技興警從嚴治警 履行好黨和人民賦予的新時代職責使命》，載於新華網，2019年5月，http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2019-05/08/c_1124468242.htm。

4. 龐欣新：〈澳門特區行政改革十五年成效分析〉，《行政》，第27卷，澳門行政暨公職局，2014年，第809-821頁。

5. 《2015年財政施政方針》，澳門特別行政區印務局，2014年，第103-105頁。

原有的警務工作基礎上，推進國家安全、民防安全、警隊管理及相關法律制度建設⁶。由此可見，內地與澳門警務執法部門的“警務理念”不斷具備變革性質。

澳門海關作為負責澳門特別行政區海關事務及海事範圍警務部門，回顧澳門海關的警務創新過程，自澳門特別行政區回歸以來，在保安司提出的新型警務理念之下按進度進行優化與轉變，當中強調“現代化”、“服務社會”、“廉潔高效”等理念⁷，同時在澳門特別行政區行政長官及保安司提出的施政方針之下，澳門海關推行各類“現代化”警務（社區警務、主動警務、公關警務）措施，有關新的施政對於關務及警務執行具有積極的成效，可見澳門海關的警務創新和變革工作是不斷按照社會發展步伐而有序落實的。

自回歸以來，澳門作為國家管轄的特別行政區之一，在中央政府助力及“一國兩制”的獨特優勢之下，經濟文化等範疇取得驕人的成果，社會發展成就亦證明了澳門配合國家政策的重要性。近年，國家推行《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，該規劃為澳門特別行政區帶來新發展方向，當中澳門列為大灣區發展建設的四個中心城市之一，使其具有核心引擎的地位，發揮輻射帶動作用。可見大灣區的建設，將讓澳門大幅度提高與周邊城市群的人流、物流、資金流、資訊流，加強大灣區內城市“互聯互通”。若從警務角度思考，大灣區的建設概念與核心價值必定對兩地公共行政以及警務共同協作具一定的啟發。另外，在執法工作方面，在大灣區規劃促進澳門發展同時，亦會相對地為澳門安全帶來不同程度的潛在風險。本文以澳門水域執法的角度出發，分析澳門海關在大灣區規劃之下，其海上執法方面的優化方向。

二、內部加強海上安全風險評估及應對能力

（一）“硬建設”與海上區域安全

珠江口岸東西兩岸的互聯互通，利用“大交通”實現“1小時生活圈”為粵港澳大灣區促進人流、物流的重要指標⁸。然而“大交通”的環境有賴各個城市群的“硬建設”，亦即城市群內的基礎建設（如公路、橋樑、口岸等大型建設項目）。澳門作為大灣區的核心城市，為融入大灣區的發展，支援澳門區內的經貿、交通發展，相繼在城市或海域上籌劃及起動各類型的工程項目。事實上，澳門眾多“硬建設”正改變海域環境，有關轉變又與海上安全息息相關，例如機場擴建工程、新城填海等等。

試舉例，現時涉及海上安全的工程項目為澳門第四條跨海大橋工程，該工程位於澳門水道（往內港航道），水道寬僅為55公尺，現時大量船舶（如貨船、漁船、疏濬船、客船、漁船等）沿此水道通過三條大橋橋孔駛往內地或到達水道以外的澳門海域。礙於大型工程項目為水道及水道周邊形成不同的海上通行障礙物，加上大型海上工程項目需依靠各類工程船隻支援（挖掘工程、材料搬運、浮動工程平台等），有關船隻無疑加重了水道的交通負載，在各方因素之下，海上工程必然為澳門水域帶來各類安全事故風險。

觀察澳門及周邊地區的海上事故案例，海上重大事故主要分類為：船隻碰撞、擱淺、入水／沉沒、火警、人員意外／非意外性墜海。對澳門而言，常見人員墜海又涉及水上活動意外、跳海自殺、非法入境者墜海等等，可見海上事故的類型是多樣且複雜的。

6. 與《2015年財政施政方針》作出比較，《2020年財政施政方針》創設了國家安全主題篇章，強調了應對自然災害、推動民防革新、維護國家安全的重要性，載於《2020年財政施政方針》，澳門特別行政區印務局，2019年。

7. 有關概念載於《澳門特別行政區海關抱負、使命、信念》，<https://www.customs.gov.mo/cn/service.html#service2>。

8. 新華社記者吳濤、韓潔：〈大交通、大開放、大格局——粵港澳大灣區建設新氣象走筆〉，新華社報導，2021年5月18日。

根據澳門海關和海事及水務局對外發佈新聞資料顯示，由 2013 年 1 月至 2023 年 9 月期間共處理 89 宗重大海上事故個案。

	碰撞	入水/沉沒	火警	墜海	其他	總計宗數
2013年	1	3	1	0	0	5
2014年	3	7	1	0	0	11
2015年	1	8	0	1	1	11
2016年	11	4	0	2	4	21
2017年	1	4	0	0	2	7
2018年	2	2	3	1	0	8
2019年	4	1	1	1	0	7
2020年	3	1	1	1	0	6
2021年	5	0	1	0	3	9
2022年	0	2	1	0	0	3
2023年	0	0	0	1	0	1

綜合相關資料，澳門水域平均每年出現 8 至 9 宗重大海上事故，同時事故的種類是多樣性的，可見澳門是長期存在海上安全風險的城市。

在灣區“硬建設”為澳門海上環境帶來轉變的情況下，各類海上工程風險評估為不可缺少的警務工作，風險評估工作能讓海關預測有關區域發生海上事故的潛在危機、事故種類及事故內容，從而落實有效的預防及應對措施。

（二）地區海洋產業與水域罪案

澳門擁有大量獨特的旅遊文化資源，為世界知名的旅遊都市，《粵港澳大灣區發展規劃綱要》給澳門的定位是“一中心、一平台”，即建設世界旅遊休閒中心，中國與葡語國家商貿合作服務平台。為突出旅遊都市優勢，中央批覆澳門八十五平方公里的水域後，澳門政府致力發展海洋經濟，推動海上旅遊。目前，開展海上遊航線，推動本地海上遊項目連接澳門半島及離島，以及擴大發展遊艇旅遊，推動與內地不同城市的遊艇自由行發展，連結區域的水上旅遊資源，構建區域遊艇旅遊中心，為澳門拓展旅遊產品的短期措施。

海上罪案與海上事故案件具有共同的特性，其發生的頻率及複雜性與海事活動發展規模“相輔相成”。由於海上旅遊產業的發展將吸引不同背景旅客（觀光船及遊艇）於澳門水域進行活動，可以預見澳門執法的難度將大幅提升，如何有效維護水域治安秩序，在執法水域內全面保護市民及旅客的生命財產安全必然是海關首要處理的難題。

根據澳門海關的執法情況，澳門處理海上的犯罪種類主要涉及非法出入境活動、協助偷渡、非法水域作業，其次為走私⁹，相比涉及市區犯罪案件，甚至相比鄰近地區的海洋犯罪案件，都是相對單一的，因此大灣區發展之下，澳門特區政府必須借鑑鄰近地區海上執法經驗，預測海上犯罪風險及提升應對能力。現時中國海峽兩岸為研究海洋犯罪領域較多地區，澳門與兩岸人文地理環境相似，加上兩岸海上警務範圍廣闊，船隻活動規模遠超澳門水域，其執法案例、執法經驗研究成果具有較高的參考價值。根據有關研究成果，兩岸海上犯罪類型可分為自然人與物品兩大類，人的方面包含偷渡、暴力犯罪（殺人、海盜、傷害、挾持等）、漁船非法捕魚等，物的方面則以走私為主¹⁰。從兩岸海上犯罪類型來看，澳門與兩岸地區同樣面對偷渡、走私，船艇非法作業等海上罪案，然而考慮到海上旅遊業為水域吸引不同背景旅客和市民、外來船隻進行活動，海上旅遊產業將增加現時澳門海上較少發生的暴力、走私（毒品、違禁品）海上刑事罪案的潛在風險。

一般而言，警方“執法”按先後次序略分為“巡邏監察”、“發現及阻截犯罪活動”、“進行調查及刑事起訴程序”三個要素。就“巡邏監察”、“發現及阻截犯罪活動”而言，澳門海關因應保安司“科技強警”的警務理念，不斷更新優化船艇、執法裝備以及執法人員編制，如添置新型船艇以應對澳門海上各種複雜的地理環境，通過構建海域智能監控系統對澳門海域進行全天候、全方位、全時段的立體監控。另外，澳門海關具有編制約為 50 人的海上特勤隊，特勤人員經過特別戰術訓練，具備潛水、使用槍械戰術、防暴以及應對突發事件等方面的技能，以專注執行性質較複雜的任務，如海上防暴、集結、緊急登船、緊急攔截等突發事件。因此在執法裝備及執法編制分配上，是具備條件在服務承諾之內到達罪案現場，有效地阻截有關的犯罪活動。

然而，“進行調查及刑事起訴程序”為大灣區發展的情況下，澳門海關在執法工作上較具挑戰性的環節，筆者認為在刑事訴訟當中，警方的職責在於搜集充分的犯罪證據，在有關犯罪證據的支持下，讓司法機關順利開展有關司法起訴程序，從而讓犯案人在司法程序當中得到公正的審判，因此海關作為刑事警察機關，除了阻止罪案發生，保護旅客市民生命財產，更應具備良好的搜證及調查技能，從而維護澳門地區的司法制度。由於海上環境與陸地執法環境截然不同，警務人員在調查當中必然面對各項阻礙因素，例如船隻船艙具較隱蔽空間，海上成為犯案人士消滅犯罪證據的有利條件（拋棄犯罪證據）、逃離犯案現場等等。由此，刑事案件的取證、現場犯罪環境保護、搜捕犯人都是警務界關注的難題¹¹。根據澳門海上執法的情況，由於所處理海上犯罪案件種類集中偷渡和走私犯罪個案，除了在打擊非法出入境活動、協助偷渡、非法水域作業及走私等常犯類型個案的工作能持續優化外，澳門海關在海上暴力犯罪、違禁品等刑事案件方面的實務經驗自然亦具有較大的完善空間。

三、深化應急預案及警務合作機制

在海上事故乃至影響整個澳門的大型嚴重公共危機，以及各類型的跨境犯罪個案中，實現公共部門合作都是不可缺少的環節，完善部門協作制度已成為澳門及鄰近地區的重要施政方針。以澳門地區為

9. 澳門法律並未有“走私”的正式法律詞彙，所謂走私犯罪即澳門特別行政區第 7/2003 號法律《對外貿易法》第二十一條〈在許可的地點以外進行活動〉：“在第十二條第一款所指專門地點以外地方，以任何方式使貨物運入或運離澳門特別行政區者，處最高一年徒刑，或科最高二百日罰金。”

10. 蘇漢霖：〈兩岸海上犯罪現況與問題探討〉，《展望與探南》，第 6 卷，第 1 期，2008 年。

11. 張雲博、黃耀東、張惠忠：《新時期海警部隊海上執法面臨的挑戰及對策研究》，《海洋開發與管理》，第 26 卷，第 2 期，2009 年。

例，澳門早於 2002 年公佈第 9/2002 號法律《澳門特別行政區內部保安綱要法》，該法律目的旨在保障公共秩序及安寧、保護人身及財產、預防及偵查犯罪以及管制出入境，藉此確保社會穩定及個人基本權利和自由的行使。其中在第六條訂定軍事化部隊及治安部門的合作：“軍事化部隊及治安部門應互相合作，尤其是互相通報不受保密或保護特別制度約束的，不僅對某個部隊或部門本身追求特定目標具有重要性，對其他部隊或部門實現宗旨也屬必要的資料”，又在第七條訂定行政長官在內部保安政策的權限，其中為“領導跨部門的工作，以便在內部保安受到嚴重威脅或發生公共災難時，採取認為適當的措施，包括在有需要時調配軍事化部隊及治安部門的人員、設備、設施及其他資源”。又於 2020 年推出第 11/2020 號《民防法律制度》，該法律旨在訂定澳門特別行政區民防活動的原則及基本制度，以確保人身及財產安全，並維持社會正常運作。其中在第五條訂立了民防活動應遵從的一般原則，其中包含合作原則：“是指公共行政當局、私人實體及公眾應在各自的權限、權利及義務範圍內，共同配合推動和實現民防活動的目的”。因此，在內部保安及民防活動領域當中，公共部門之間的協調合作已屬於法律賦予的強制義務與責任，亦證明澳門特別行政區在應對各類公共事件當中極度重視行政部門的合作精神。

《澳門特別行政區內部保安綱要法》及《民防法律制度》旨在規範澳門的大型公共危害，有關法律未必全然適用於受影響範圍有限的小型海上事故，但有關的行政部門合作精神已成各相關公共部門施政規劃指標。而澳門海關在海上警務及救援範疇均設有恆常性內部及跨區域的合作機制及應對預案，並長期與有關部門按照實際情況推進合作機制及應對預案的優化工作。

（一）海上事故應急預案

應急預案是預防及即時應對各類公共突發事件的事前制度化、規則化計劃，旨在通過預案設立防範性措施，最大程度避免或減低市民生命財產在突發事件期間的損失，其體現了政府對防範突發事件的監察及預警、應急資源及人力調度、即時處理危機的統籌指揮、事後恢復重建管理等等綜合規劃治理能力，因此完善應急預案為政府推進公共安全治理的不可缺少環節。以內地為例，由於中國具有地域廣、人口多的特點，所應對的公共突發事件亦具多樣性及複雜性，因此內地政府具有較為健全的應急預案體系以應對公共突發事件，內地中央至地方政府各單位早已編制各級各類應急預案 550 餘萬件，涵蓋了自然災害、事故災難、公共衛生事件和社會安全事件等各個領域¹²。至於澳門的應急預案情況，現時澳門因應社會實際情況及所出現突發事件的類型，向公眾發佈及持續宣傳《民防總計劃》，該計劃適用於在澳門發生的自然災害、意外事故、公共衛生事件、社會安全事件、《鄰近地區核電站事故應變計劃》和《颱風期間風暴潮低窪地區疏散撤離計劃》，有關計劃訂定了本澳處理相應大型公共突發事件的參與部門指揮及協調工作、社會內部工作部署、可採取措施、行動準則和執程序的總體規範，而有關部門亦須按照總體計劃及自身的職能，制訂功能性的應急計劃及相關行動指導文件。

為配合澳門政府所制訂大型公共突發事件的總體計劃，以及有效應對各類型的海上突發事故，澳門海關設有內部專項海上應急預案，有關預案主要針對海上事故及犯罪事件所引發的公共危機，例如海上交通混亂、航班停航、人員傷亡等等，旨在確保海關按照自身職能參與海上危機應對工作，以保障交通安全、船隻人員救援、阻截犯罪行為等等。另外，澳門海關確保與內部及鄰近地區相關單位有效協作，明確

12. 參見國務院辦公廳國務院監察管理辦公室公佈的《全國應急預案體系建設情況調研報告》，載於廣東省應急協會官方網站的應急研究專欄，<http://www.gdsos.org/index.html>。

在海上突發事件當中的聯絡及指揮機制，落實必要的措施讓各相關部門順利參與行動，按照自身的法定職能及專業技術，處理各類公共突發事件，以實現內部及跨區行政資源整合，解決各類海上公共危機。

因應大灣區的發展、海上複雜多變的形勢以及社會各界的訴求，澳門海關設有檢討機制，根據實踐應急預案的經驗及各項執法事件的內容細節，持續檢討自身的內部應急預案，並適時與澳門內部及鄰近地區公共部門創新及優化各項應急預案。對於創新及優化公共突發事件應急預案的準則，筆者認為現時警務及應急管理範疇的研究成果為澳門社會提供了適用的方向，包括：1. 重視適時化，在深化或創新應急預案過程中，審視預案是否對應社會的實際需求，確保預案在事件當中發生積極作用；2. 重視可用性，預案的執行內容及程序規範必須配合自身及參與部門的職能、內部的人員編制及內部資源規模，避免預案的預設能力超出實際執行能力；3. 提高預案演練隨機性，應急演練是檢驗、評價及提高應對突發事件的重要手段，為提高預案演練真實性，應適當減少預先知情圈；4. 實現預案培訓經常化，落實開展應急預案宣傳和解讀工作，使轄下人員熟悉預案內容，同時增加社會公眾對預案的認知度和理解力。由此，通過增加預案內容的深度、擴展接觸預案人士的廣度，提高澳門海關應急預案管理。

（二）海上救援

澳門海關根據由海事及水務局統籌的《海上事故應急計劃》參與海上救援工作，當澳門船舶交通管理中心（VTS）收到海上嚴重事故通報後，將即時啟動計劃，其後，澳門海上搜救協調中心隨即投入運作並指揮救援行動，澳門海關亦即時派船艇到達現場，按海事規則及預案內容開展船隻指揮、現場管控、人員船隻救援、環境處置等工作。

考慮到澳門水域屬海上事故的高風險區域，而海上事故形式或環境呈複雜且多樣化，澳門海關持續聯同海事及水務局設有恆常性操練制度，雙方船艇和人員定期按照不同的模擬海上事故情境，互相配合演練，安排及檢討各項救援計劃。另外，根據《聯合國海洋法公約》規定的救助義務，每個沿海國家具有義務促進有關海上和上空安全相關搜救服務的建設、營運和維持，並應在情況需要時，為此目的通過相互的區域性安排與鄰國合作。有關公約條文說明了澳門特別行政區具有義務參與鄰近地區的海上救援工作。有見及此，粵港澳之間亦設有聯合救援機制，相互對海上險情提供救助。同時澳門海關亦定期參與粵港澳三地海上搜救聯合演練，透過區域合作機制，模擬粵港澳三地政府單位動員各方搜救力量開展拯救工作，對海上事故聯合搜救的各個環節進行實際操練，檢驗各部門的救援協調能力，提升救援效率。

（三）聯合警務機制

澳門海關在保安司領導之下，聯同其他保安部隊及保安部門成立“反偷渡聯防機制”，當中由警察總局負責整體協調，澳門海關負責海上及沿岸一線打擊、治安警察局則負責陸上二線堵截；當發現偷渡事件時，會相互通報並共同攔截，司法警察局則負責調查幕後偷渡集團的運作，從根本性打擊偷渡犯罪。有關部門亦會定期舉行會議，匯報打擊偷渡工作的情況及分享取得的情報。

在跨區域的警務合作方面，澳門海關與珠海市公安局水域治安管理支隊、武警珠海支隊、珠海海警局設有“點對點聯勤協作機制”，相互即時通報海上警情，通過聯勤協作，實現警力互補，聯手打擊海上不法活動。現時，澳門海關恆常性與海事及水務局在澳門管理海域，聯同珠海海警在澳門海域外圍進行大規模海上聯合清查行動。另外，配合警察總局統籌的“冬防行動”、“雷霆行動”，在海域上加強巡邏，打擊海上

犯罪活動。“冬防行動”為每年春節前後開展，為粵港澳三地相關部門部署的聯合行動，各部門在行動當中通過廣泛宣傳、加強市內巡查及海上清查、加強口岸關檢和舉行演練等措施，重點打擊走私、侵權、非法出入境等不法活動，維持澳門境內治安穩定。“雷霆行動”則是由粵港澳三地警方一起採取的反罪惡聯合行動。廣東和香港方分別由省公安廳及香港警務處負責，澳門方則由警察總局統籌負責，行動內容圍繞打擊跨境有組織犯罪、震懾黑幫勢力及淨化區域安全環境。澳門海關於 2018 年起參與雷霆行動，在行動當中主要按職能打擊反偷渡、非法販運或藏有槍支及危險品、跨境販運毒品及洗黑錢活動。

在粵港澳大灣區的規劃當中，澳門海關除了思考及檢討海上執法難點外，亦可因應大灣區城市合作及優勢互補的理念，思考海上執法的機遇。筆者認為，現時澳門政府重視部門及區域之間合作，澳門海關不論在海上安全及執法工作上皆通過應急預案、聯合警務機制建立良好的三地合作基礎。加上，三地具有義務相互協助海上救援、各類進行不法活動的船隻較常在三地之間活動的情況下，澳門海關可依循大灣區發展之下可預見的風險及執法難題，聯同鄰近地區相關政府部門深入研究和擴展海上應急預案，以及警務機制內容，以完善實際救援及對海上各類犯罪活動進行直接及有效的打擊。

四、總結

警務作為公共行政事務，而公共行政事務的最終目的為滿足社會的訴求，隨着時代不斷的變化，警務亦需因時制宜地作出合適的革新。現時，《大灣區發展規劃綱要》為影響澳門與鄰近區域的重要國家政策，在區域的層面上，該規劃影響着澳門未來的遠景；在國家政策層面上，粵港澳大灣區建設對國家實施創新驅動發展和堅持改革開放肩負重大意義。因此，澳門政府需因應規劃綱要所提供的方向作出不同的創新，協同周邊地區完整實現大灣區。

就澳門海關海上執法而言，鑑於大灣區規劃為澳門水域帶來不同的變化，現階段澳門海關需持續因應海上環境變化、自身的執法能力作出評估及優化，同時以現有的應急預案和警務機制作為基礎，不斷擴張預案內容及機制的作用，通過區域及部門之間的協作，共同締造安全且利於區域之間互通互聯的海上環境。

參考文獻

1. 《習近平：堅持政治建警改革強警科技興警從嚴治警 履行好黨和人民賦予的新時代職責使命》，新華網，2019年5月，http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2019-05/08/c_1124468242.htm。
2. 龐欣新：〈澳門特區行政改革十五年成效分析〉，《行政》，第27卷，澳門行政暨公職局，2014年，第809-821頁。
3. 《2015年財政施政方針》，澳門特別行政區印務局，2014年，第103-105頁。
4. 《2020年財政施政方針》，澳門特別行政區印務局，2019年。
5. 吳濤、韓潔：〈大交通、大開放、大格局——粵港澳大灣區建設新氣象走筆〉，新華社，2021年5月18日。
6. 蘇漢霖：〈兩岸海上犯罪現況與問題探討〉，《展望與探南》，第6卷，第1期，2008年。
7. 張雲博、黃耀東、張惠忠：〈新時期海警部隊海上執法面臨的挑戰及對策研究〉，《海洋開發與管理》，第26卷，第2期，2009年。
8. 《全國應急預案體系建設情況調研報告》，廣東省應急協會官方網站。
9. 張積軍：《完善應急預案體系建設的對策建議》。
10. 熊新光：《對應急預案幾個基本問題的思考》。