

彈 劾 案 文

壹、被彈劾人姓名、服務機關及職級：

江東興 海洋巡防總局中部地區機動海巡隊艦長，薦任第9職等。

楊志成 海洋巡防總局南部地區機動海巡隊視察，薦任第9職等。

貳、案由：行政院海岸巡防署海洋巡防總局台南艦前艦長江東興，於民國（下同）100年5月12日任由未具備適任證書之駕駛員當值，又指揮駕駛未採取適當之避讓措施，因而發生第1次船舶碰撞海損事件，遭法院裁判該艦須負75%之碰撞責任。該艦前艦長楊志成於金門料羅港及東沙海域因親自操船不當，致該艦於101年8月30日發生第2次觸礁擱淺海損事件，102年船體保險由全險降低為機器海損不賠條件，復於102年12月22日再度發生第3次海損事件，肇致103年竟變成船艦全損才賠之保險條件。該艦4年內發生3次海損事件，共停航848天，3次海損維修金額高達新臺幣3億8千萬餘元。江東興及楊志成違失情節明確，爰依法提案彈劾。

參、違法失職之事實與證據：

行政院海岸巡防署（下稱海巡署）所屬之台南艦，為我國當時建造最大噸位（2,000噸級）之巡防艦，於99年11月23日交船。100年5月12日發生第1次海損（與柏明輪碰撞），停航435天，維修費用為新臺幣（下同）2億2,556萬7,925元，於101年7月20日復航。僅經過40天，於101年8月30日發生第2次海損（金門觸礁），停航125天，維修費用為3,050萬9,934元，於102年1月2日復航。復經353天後，於102年12月22日再度發生第3次海損（東沙擱淺

)，此次停航288天，維修費用則為1億2,511萬6,443元，迄至103年10月6日始復航。統計台南艦自交船日至103年12月31日共計服役約1,500天，3次海損即造成停航848天，比例為56.53%，3次海損總維修費用高達3億8,119萬4,302元。茲就各違法失職之事實與證據分述如下：

一、被彈劾人江東興身為台南艦艦長，於100年5月12日指揮駕駛該艦航往高雄港時，4時48分雷達發現柏明輪，望遠鏡看到柏明輪紅燈，不僅未依規定採取明顯避讓行動，而且於4時54分後離開駕駛臺回艦長室，讓不具並無適任證書依法不能當值擔任駕駛且判斷經驗不足之柳錦良駕駛該艦，致該艦遲至兩船距離僅2.39浬時才採取右轉避讓，最後採取加速向右轉向避讓，又疏忽持續確認柏明輪之動向，且在碰撞前未鳴放汽笛警示或以VHF呼叫柏明輪，而於5時0分遭柏明輪撞擊，停航435天，於101年7月20日始復航，經法院判決修復費用2億2,633萬7,730元，台南艦須負75%碰撞責任而應負擔1億6,975萬3,297元，維修出險金額為2億2,556萬7,925元¹，其中海巡署自負額為510萬元，於102年4月15日給付完畢。此次與第2次海損造成102年船體保險降低為機器海損不賠，且因此次及第3次海損致103年船體保險降低為全損才賠條件，又因此次與第2次及第3次海損造成104年船體保險條件為機器海損不賠，均使海巡署各級艦艇置於風險之中，核有嚴重違失。

(一)依100年2月1日修正公布之船員法第2條規定，船長係主管船舶一切事務之人員，海員係由船長指揮服務於船舶上之人員。同法第58條規定：「船舶之指

¹ 海巡署所稱維修出險金額2億2,556萬7,925元，與法院修復費用2億2,633萬7,730元，相差76萬9,805元，係維修廠商後續向保險公司申請「逃生器材、緊急照明燈、滅火器、醫務箱、充氣式救生衣、消防帶等」設備之金額。

揮，由船長負責；船長為執行職務，有命令與管理在船海員及在船上其他人員之權。船長為維護船舶安全，保障他人生命或身體，對於船上可能發生之危害，得為必要處置。」國際海上避碰規則²第5條規定：「每一船在任何時候都應使用視覺、聽覺以及適合當時環境和情況的一切可用手段保持正規的瞭望，以便對情況的碰撞危險作出充分的估計。」同規則第8條規定：「(第1項)為避免碰撞所採取的任何行動應根據本章各條規定，並且，如當時環境許可，應是積極的，及早地進行和充分注意運用良好的船藝。」準此，艦長對於船舶一切事務，及在船海員皆負有主管及指揮之責，並應依國際海上避碰規則，對於可能之危害為必要處置。

(二)101年修正之船員法第6條規定：「(第1項)船員資格應符合1978年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約及其修正案規定，並經航海人員考試及格或船員訓練檢覈合格。(第2項)前項船員訓練、檢覈、證書核發之申請、廢止、撤銷及其他相關事項之辦法，由主管機關定之。」行為時船員訓練檢覈及申請核發證書辦法³第3條及第5條第1項第1款分別規定：「航行員分為一等航行員、二等航行員、三等航行員。一等航行員包括一等船長、一等大副、一等船副。二等航行員包括二等船長、二等大副、二

² 西元1972年國際海上避碰規則公約(Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 簡稱COLREG)是由國際海事組織於公布對於海上航行之國際規則。包括海上瞭望、船舶安全速限、避碰及其採取措施、狹窄水域、分道航行區、船舶相遇、受限制船舶、船舶燈號等航行規則。目前公約最新版本為2007年11月29號採納之國際海事組織第25屆大會決議案A.1004(25)所做的修正。

另我國船舶法第101條、船員法第89條亦有「本法未規定事項、其他有關船舶技術與管理規則或辦法，涉及國際事務者，主管機關得參照有關國際公約或協定及其附約所訂規則、辦法、標準、建議或程式，採用發布施行」之規定。

³ 99年12月21日交通部交航字第0990012072號令修正發布「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法」

等船副。三等航行員包括三等船長、三等船副」、「二等航行員指在下列船舶服務之艙面部門甲級船員：一、在總噸位500以上未滿3000航行於國際航線之船舶。」1978年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約第1章「總則」規則I/1.1.第4點及第5點規定，「甲級船員」指依國家法律或規則所指定之船員；「航行員」指依本公約第2章規定取得資格之甲級船員。同公約第2章「船長及艙面部門」規則II/1.1「在總噸位500以上船舶負責航行當值之甲級船員發證之強制性最低要求」規定：「凡在總噸位500以上航行船舶負責航行當值之甲級船員，應持有適任證書。」依此規定，台南艦當值駕駛員應持有二等船副以上之適任證書，方為適法。

- (三)被彈劾人江東興自97年5月12日起至100年5月23日擔任海巡署海洋巡防總局南部地區機動海巡隊艦長職務，負有主管船舶一切事務之責。
- (四)台南艦第1次海損於99年11月23日交船的半年後，即100年5月12日，於臺南外海與陽明海運柏明輪發生碰撞事件。據海巡署海洋巡防總局於104年8月26日以洋局船字第1040018359號函送該總局台南艦3次海損檢討報告予海巡署，檢討報告指出第1次海損事件：「100年5月12日台南艦由北向南航往高雄港途中，航向約160度，航速約6至7節；柏明輪由南向北航往基隆港途中，航向約010度、航速22節。04時54分時，台南艦當值人員發現右前方2.2浬處陽明海運柏明輪接近，有碰撞危機，於是向右轉向避讓，並加速駛離，以期與來向船舶左舷對左舷通過，但柏明輪當值人員亦同時採取避讓措施朝左轉向，以致兩艘船舶逼近，台南艦左舷船艙直升機甲板水線處遭柏明輪船艙撞擊。」

- (五)關於事發時台南艦之當值人員，交通部高雄港務局⁴航政組海事詢問江東興及柳錦良筆錄記載：「(案發當時有幾個人在駕駛臺？為何人？) 6個，艦長江東興，駕駛員柳錦良、胡志坤、舵工林吉清、趙廣輝，瞭望姚聰成。」駕駛員柳錦良僅有二等船副考試及格證書，並未具備適任證書之事實，有「100年5月12日海岸巡防署海岸巡防總局南機隊CG126船員名單表 (Crew List)」及「100年5月10至12日台南艦南海勤務甲板部輪值表」在卷可稽。被彈劾人江東興明知柳錦良並無適任證書，依法不得當值駕駛員，卻讓其該艦於甲板部當值，擔任駕駛，核有明確違失。
- (六)關於船舶碰撞經過，交通部高雄港務局航政組海事詢問江東興及柳錦良筆錄記載：「(0448時轉向150度是否已發現柏明輪？如何發現？當時柏明輪方位如何？是否看見燈號？) 有發現但尚未知道船名，雷達發現，船頭偏右約30度，望遠鏡有看到紅燈但當時無法確定是否為柏明輪。」「(海事報告中於0454時發現柏明輪燈號為何？與本船方位、距離為何？0458時燈號又為何？是否有採取任何措施避讓？) 紅燈，船頭偏又約20度距離2浬，交接前一直紅燈，0454時僅以右舵15度轉向由150度至180度。」「(海事報告中0454發現柏明輪，0458時採取避讓措施，0500時發生碰撞，為何不及早避讓？) 0454時已採取右舵15度轉向180度的避讓措施，但忘記載入海事報告內。」「(艦長何時上駕駛臺？) 4點多到駕駛臺右舷。」「(艦長稱案發時有在駕駛臺，但為何無任何指示？於事件發生時，你的位置

⁴ 原交通部高雄港務局於101年3月1日改制為臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司。

為何？) 0454時還在駕駛臺右舷，然後轉向180度時發現柏明輪由右前方變為左前方後，沒有看見原先的紅燈，認為無碰撞危機就沒有再注意柏明輪，然後從船尾準備回艦長室，因為發現胡志坤0458時急加俾引擎聲就馬上由室內回駕駛臺，到駕駛臺後已被柏明輪撞擊到本艦左後方。」江東興於本院105年6月22日約詢時稱：「這是在交接班時出了事情，艦長是應負最大責任沒有錯，當時的人員，剛好是在交接班時。」「台南艦發生時，天氣很好，只是當時是清晨，天剛亮又還沒亮，人為因素我同意，但對方也是有人為的因素，雷達是鎖定了沒有錯，我們採取了避讓措施，只是沒有避過，做避讓、撞到時在駕駛臺的樓梯，因為有在加俾，我就趕快過去，但已來不及了。如果我在的話，有可能比較不會發生，因為對方的船也在轉向，兩船是對開的，速度、時間的反應又更短，我是艦長，應負責任，沒有錯。操舵的、瞭望的，柳是發號施令，胡志坤也在駕駛臺，還有一個報務員也在駕駛臺，還有另一個瞭望或舵工也台，駕駛臺是不少人的。對方要轉時的紅燈、綠燈是看的到，他們兩個都在駕駛臺。我知道的是陽明的船剛好轉過來，不確定是要直行或是繼續轉向，天色都在剛亮、不亮時」等語。

(七)關於台南艦之碰撞責任，臺灣高雄地方法院委託國立臺灣海洋大學進行之「柏明輪及台南艦『船舶碰撞肇事責任分析及鑑定』案分析報告」如下：

- 1、台南艦早就看見柏明輪之紅燈，應屬避讓船舶，然卻沒有採取明顯之避讓行動，不符合國際海上避碰規則第8條避碰措施第1項規定：「採取任何避碰措施，如環境許可，應有充分時間早作明確之行動，並注意優良船藝之施展。」亦違反第15

條交叉相遇情況之規範：「兩動力船舶交叉相遇，而含有碰撞危機時，見他船在其右舷者，應避讓他船……。」

- 2、台南艦直至兩船距離僅2.39浬時，才採取右轉避讓，卻又疏忽持續確認柏明輪之動向，因柏明輪左轉的動向已逐漸明顯，台南艦顯然違反國際海上避碰規則第8條避碰措施第4項之規定：「採取避免與他船碰撞之措施時，應以安全距離相互通過；並應審慎校測此項措施之實效，直至他船最後通過並分離清楚為止。」
- 3、台南艦最後採取加速向右轉向避讓，違反國際海上避碰規則第8條第5項之規範：「如必要時，為避免碰撞，或容許有更多時間以研判當前情勢，船舶應減速或用停俾或倒俾，以制止船舶前進。」
- 4、台南艦在碰撞前均沒有依據國際海上避碰規則第34條運轉與警告信號之規定鳴放汽笛警示，或以VHF呼叫柏明輪。
- 5、艦長江東興稱與柳錦良一同值班，案發前僅在駕駛臺右舷處觀看，卻無任何指示，反而由不具航行當值適任能力之柳錦良下令轉向180度，此舉已違反「航海人員訓練、發證及當值標準國際公約」當值標準之規定。
- 6、建議：「(1) 在避碰行為部分：依據航行當值標準及『國際海上避碰規則』而言，兩船的航行過失均屬嚴重，須各負50%之碰撞責任；(2) 在航行當值之適任性部分：台南艦須負100%之碰撞責任；(3) 綜合上述責任，本碰撞事故中，柏明輪須負25%之碰撞責任，台南艦須負75%之碰撞責任。
- 7、臺灣高雄地方法院民事判決（101年度海商字第6

號)亦據此裁判台南艦應負75%之責任。

(八)上開證據顯示，江東興身為艦長，對於船舶一切事務及在船海員皆負有主管及指揮之責。台南艦於100年5月12日由北向南航往高雄港途中，江東興明知柳錦良並無適任證書，依法不得當值駕駛員，卻准其於該艦甲板部當值，擔任駕駛。再者，江東興於4點多到駕駛臺右舷，雖然4時48分雷達發現柏明輪，望遠鏡有看到紅燈，柏明輪一直亮紅燈，且正逐步逼近，江東興卻因疏忽未看見原先的紅燈，認為無碰撞危機而沒有再注意柏明輪，於4時54分後離開駕駛臺回艦長室，嗣於4時58分發現胡志坤急加俾引擎聲而由艦長室回駕駛臺，台南艦已於5時因未採取適當之避讓措施而被柏明輪撞擊，核有嚴重違失。交通部航港局海事檢查報告書亦認為：「案發前附近漁船密集度高，與柏明輪逼近情況中，而江艦長僅表示在駕駛臺右舷處觀看，卻無任何指示，有如瞭解角色，似有違常理。」

(九)台南艦因本件海損事件，停航435天，於101年7月20日始復航。臺灣高雄地方法院103年6月30日判決台南艦之修復費用2億2,633萬7,730元，台南艦須負75%之碰撞責任，即應負擔1億6,975萬3,297元（柏明輪應負擔5,658萬4,433元）。維修出險金額共計2億2,556萬7,925元，其中海巡署自負額為510萬元，於102年4月15日給付完畢。海巡署海洋巡防總局101年12月27日「102年度各級艦船艇船體險、第三人責任險（P&I）暨庫房火險招標簽稿」說明第5點及第6點記載：「本總局101年度各級艦船艇船體險、第三人責任險暨庫房火險……出險率為126.89%。本總局艦艇保險歷經3次招標均未能決標，因近6年海損率居高不下所致，經電話洽詢……均表示因本

總局海損率高，保險預算無法含括原保險範圍，需調整投保條件因應，本總局復於12月16日、12月19日召開艦艇保險會議，會中結論102年艦艇保險以排除機器海損方式投保。」可知此次及第2次海損出險率分別為583.99%及146.97%，造成海巡署102年船體保險由全險降低為機器海損不賠條件，致當年度艦艇發生機械類海損不屬承保範圍。據海巡署海洋巡防總局於104年8月26日以洋局船字第1040018359號函送該總局台南艦3次海損檢討報告予海巡署，檢討報告指出：「第1次及第3次單一海損出險金額超出得標金額，讓國內保險業者聞之卻步，亦是103年度保險標案廠商承保意願低落之主因。」可知此次及第3次海損造成103年船體保險條件降低為全損才賠條件。再者，海巡署海洋巡防總局103年11月3日「104年度各級艦船艇船體險、第三人責任險暨庫房火險招標簽稿」說明第8點及第9點記載：「104年各噸級艦船艇船（排除機械海損）、第三人責任險暨庫房火險案……各廠商報價均超出本總局概算甚多，乃因本總局近年艦船艇出險率較高（99年至102年間出險統計表……）」，可知第1次、第2次及第3次海損造成104年船體保險條件為機器海損不賠，致當年度艦艇發生機械類海損不屬承保範圍。

- (十) 綜上，被彈劾人江東興身為台南艦艦長，於100年5月12日指揮駕駛該艦航往高雄港時，4時48分雷達發現柏明輪，望遠鏡看到柏明輪紅燈，不僅未依規定採取明顯避讓行動，而且於4時54分後離開駕駛臺回艦長室，讓不具並無適任證書依法不能當值擔任駕駛且判斷經驗不足之柳錦良駕駛該艦，致該艦遲至兩船距離僅2.39浬時才採取右轉避讓，最後採

取加速向右轉向避讓，又疏忽持續確認柏明輪之動向，且在碰撞前未鳴放汽笛警示或以VHF呼叫柏明輪，而於5時0分遭柏明輪撞擊，停航435天，於101年7月20日始復航，經法院判決修復費用2億2,633萬7,730元，台南艦須負75%碰撞責任而應負擔1億6,975萬3,297元，維修出險金額為2億2,556萬7,925元，其中海巡署自負額為510萬元，於102年4月15日給付完畢。此次與第2次海損造成102年船體保險降低為機器海損不賠，且因此次及第3次海損致103年船體保險降低為全損才賠條件，因此次與第2次及第3次海損造成104年船體保險條件為機器海損不賠，均使海巡署各級艦艇置於風險之中，核有嚴重違失。

- 二、被彈劾人楊志成身為台南艦艦長，於101年8月30日15時55分駕駛該艦在金門料羅港結束演練離開碼頭時，疏未注意退潮水深不足，亦未申請拖船協助，致該艦船體觸礁擱淺，造成俾葉及穩定翼海損，停航125天，維修費用3,050萬9,934元，其中海巡署自負額為500萬元，於102年11月13日給付完畢，此次海損與第1次海損造成102年船體保險由全險降低為機器海損不賠條件；其於102年12月22日12時25分駕駛該艦在東沙海域下令起落錨時，便宜行事，未依規定核對人工與電子海圖，因雷達、測深儀使用及航線選擇之疏失，致該艦於12時30分發生擱淺，造成船體及推進軸系嚴重損壞，停航288天，維修費用高達1億2,511萬6,443元，其中海巡署自負額為500萬元，於104年1月9日給付完畢，此次海損與第1次海損造成103年船體保險再降低為全損才賠之保險條件，第2次、第3次及第1次海損造成104年船體保險條件為機器海損不賠，降低海巡署各級船艦保險之條件，違失情節重大。

(一)被彈劾人楊志成自100年5月23日起至103年1月6日擔任海巡署海洋巡防總局南部地區機動海巡隊艦長職務，負有主管船舶一切事務之責。

(二)第2次海損部分：

1、台南艦因第1次海損停航435日後，於101年7月20日復航，僅經過40天，又於101年8月30日發生第2次海損(金門觸礁)。海巡署海洋巡防總局於104年8月26日以洋局船字第1040018359號函送該總局台南艦3次海損檢討報告記載：「101年8月30日於金門料羅港執行『金廈演練』勤務，於演練完成後，該艦原訂21時出港，惟金門港務處因小三通貨船亟需船席，要求該艦須於14時離開，因艦上觀禮臺拆卸作業尚未完成，請港務處寬限時間，俟拆卸作業完成後離開碼頭，該艦於15時55分離開碼頭時發生海損。」101年9月4日台南艦擱淺事件報告記載：「於1555時本艦以700~800轉退雙俥離開碼頭時(右舷船身距離船底餘裕水深1.6米與變距螺槳吃水僅餘30公分，船席方向為西北—東南向，風向偏南風)，聽見船體異聲及震動，立即停俥。」「經研判船體右舷擦撞南堤防波堤口處之水下消波塊(暗礁)。」「當時駕駛臺由艦長楊志成操船……船艙幹部為艦艇駕駛員鍾容軒。」「1558時立即於港內擱淺處下右錨，並向金門港務局申請拖船。」「1602時拖船金港壹號抵達本艦旁邊，並進行拖帶作業。」「1615時拖船將本艦拖離擱淺處，帶往港外深水處。」「1648時拖船將本艦拖帶至安全水域錨泊。」「1830時完成水下勘查作業，海損情形如下：右舷穩定翼僅有約8-12公分擦痕。右俥葉共有4片，其中一片有一道破裂約25公分，一片破裂約30公

分，一片嚴重捲曲受損，另一片邊緣有凹陷情形。」

- 2、101年9月5日海巡署海洋巡防總局南部地區機動海巡隊之會議紀錄記載：「(隊長：台南艦吃水幾米？靠泊碼頭水深多少？)楊艦長：本艦前、後吃水3.65米，船艙加上螺槳深吃水為4.85米，本艦測深儀位置測得水深1.6米，扣除螺槳向下傾斜1.2米，船艙處尚有約30-40公分空間。」「(隊長：船艙有無回報距離或任何狀況？)鍾駕駛員：我到繫泊甲板後發現本艦已在後退且船艙與碼頭距離過近……，遂主動向駕駛臺回報狀況。」「(隊長：艦長聽到鍾容軒的報告時做何反應？)楊艦長：無印象。」「鍾駕駛員：當時回報後駕駛臺有表示收到。」「(隊長：……進出靠泊8次都在同一碼頭？每一次都是用退俾離碼頭出港嗎？)楊艦長：……8次靠泊均在1號碼頭，每一次都是以退俾出港。」「(隊長：演習準備期間都是如何離靠碼頭？停泊位置的水深多少？)楊艦長：每次都是自行離靠碼頭，測深儀顯示水深最少的為2.2米。張大副：當日2100時為滿潮，是最佳進出港時機，但港務臺於1440時要求我們立即出港，當時的水深為低潮。」「隊長：離港時雖非最低潮水，但安全有顧慮時，應主動向港務局報告，並申請拖船協助；台南艦的各項資訊顯示吃水為3米9，但實際吃水應加上俾葉向下傾斜的1米2，吃水應修正為5米1，且進出港前後應以實際吃水為準，方不致誤判；倒俾時船艙離岸寬度不足再加上風壓，造成離岸過近，外加對港區不熟及勤務密集造成事件發生。綜合所有資訊，本案楊艦長應負全部責任，其餘人員接受命執行應無責

任；各位還有甚麼意見？」「與會人員一致答說沒有。」

- 3、海巡署於101年10月24日召開台南艦第2次海損事件之海損評議會議記載：「業務單位報告：該隊台南艦於101年8月30日15時55分執行兩岸搜救演練勤務結束後，離開碼頭發生俾葉碰撞海底消波塊，造成俾葉及穩定翼海損。結論：本案經各委員討論後同意艦長楊志成有疏失責任，予以申誡2次。」
- 4、被彈劾人楊志成於本院105年6月22日約詢時稱：「101.7.20-8.30之間，有預演，主要為推測航程的時間，共計8次，海損這天是正式的演練，因為我們進出的時段是在低潮位時段，如果沒有凸出物當然是沒問題，主要與離島港口漲落潮差過大。我們是右舷靠碼頭，船的馬力操作很靈活，右舷退俾、另使用穩定翼向左，慢慢朝向安全的地方。若用拖船將船身往外拉當然是比較好，因考量我們操作很靈活，所以不需要請拖船來拖。因為我們須在有限的時間要完成，所以就沒有找拖船，自己開的話要靠船舶自己的運作，還沒轉好就碰到了凸出物。」海巡署海洋巡防總局副總局長李茂榮（代理總局長）於本院105年6月22日約詢時稱：「（第2次海損是楊志成？）我是覺得他領導不起來，我代理局長，第3次發生海損後就把他調離職務。第2次海損應該也是沒有照SOP。我們大型船艦有20幾艘，小型船有100多艘，理論上是不應該的，有避碰雷達、有目視、有瞭望，這是不應該的，我代理時也覺得很痛心。」時任副總局長之潘進家於本院約詢時亦稱：「第2次是金廈演練，離開剛好是退潮，水深

不足，打到消波塊，沒有用拖船，楊志成自己也知道這種狀況。」

- 5、台南艦因此事件而停航125天，於102年1月2日始復航。維修費用為3,050萬9,934元，其中海巡署自負額為500萬元，於102年11月13日給付完畢。參據海巡署海洋巡防總局101年12月27日「102年度各級艦船艇船體險、第三人責任險（P&I）暨庫房火險招標簽稿」說明第5點及第6點：「本總局101年度各級艦船艇船體險、第三人責任險暨庫房火險……出險率為126.89%。本總局艦艇保險歷經3次招標均未能決標，因近6年海損率居高不下所致，經電話洽詢……均表示因本總局海損率高，保險預算無法含括原保險範圍，需調整投保條件因應，本總局復於12月16日、12月19日召開艦艇保險會議，會中結論102年艦艇保險以排除機器海損方式投保。」可知第1次及此次海損出險率分別為583.99%及146.97%，造成海巡署102年船體保險由全險降低為機器海損不賠條件。
- 6、綜上，被彈劾人楊志成身為台南艦艦長，駕駛該艦於金門料羅港執行「金廈演練」勤務時，雖演練期間共有8次進出靠泊同一碼頭，但於101年8月30日於15時55分演練完成離開碼頭時，疏未注意退潮水深不足，亦未申請拖船協助，因此發生船體右舷擦撞南堤防波堤口處之水下消波塊（暗礁）而擱淺，造成俾葉及穩定翼海損，台南艦因此事件而停航125天，於102年1月2日始復航，維修費用為3,050萬9,934元，其中海巡署自負額為500萬元，於102年11月13日給付完畢，而102年船體保險由全險降低為機器海損不賠條件，致當年

度艦艇發生機械類海損不屬承保範圍，楊志成核有嚴重違失。

(三)第3次海損部分：

- 1、台南艦因第2次海損停航125天，於102年1月2日復航後，經過353天，又於102年12月22日發生第3次海損。海巡署海洋巡防總局於104年8月26日以洋局船字第1040018359號函送該總局台南艦3次海損檢討報告記載：「102年12月22日於東沙海域執行『海得興21號』接駁戒護任務後，於12時25分下令起落錨部署，12時30分發生擱淺，造成船體及推進軸系嚴重損壞。」103年1月9日東沙島觸礁事故調查會議紀錄記載：「(主席：……請楊艦長敘述102年12月22日發生東沙島觸礁當時……海事經過。)艦長楊志成：……本艦於1200時進入東沙海域，當時航向000、航速11節，天候多雲，東北風，風力6-7級陣風9級，浪高3-4米，船艙吃水3.6米，船艙吃水5.0米。1210時要求當值駕駛員林鴻偉定位後，距東沙島4浬處轉向050，航速11節，水深310米。於1225時航向050，航速減至5節，下令起落錨部署，旋即於1230時聽聞不明撞擊聲，立即下令停俾。此時接獲輪機部回報左、右主機先後當機，旋即聽到船底撞擊聲響，1235時確認本艦已觸礁於東沙島西側1.673浬、水深3-5米處。」「(主席：林駕駛員當時如何定位?)駕駛員林鴻偉：因為當時已接近預定錨區，沒有足夠時間進行人工定位。」102年12月22日船舶海事報告書記載：「本艦受損情形如下：1、左、右俾俾葉毀損。2、左、右邊I架受損。3、左、右邊A架受損。4、左減速機需檢查。5、船底多處受損。6、龍骨多處受損。7、船頭一處

受損。」

- 2、海巡署於103年3月12日召開台南艦第3次海損事件之海損評議會議記載：「結論：本案經各委員討論後，認為本次海損係因人員操船疏失所致，包含雷達、測深儀使用及航線選擇之疏失，艦長楊志成須負大部分責任，且本案維修金額甚鉅，依據艦艇養護獎懲要點規定決議以記大過1次處分。」
- 3、105年5月3日海巡署以署政預字第1050007804號函說明稱：「據查台南艦3次海損案件中，艦長均負最大疏失責任。」
- 4、本院105年6月22日約詢時，時任副總局長李茂榮（代理總局長）稱：「代理總局長時發生第3次海損。楊志成那時便宜行事，要查人工海圖與電子海圖，兩套會有誤差，他沒有按照規定，起落錨時，一定要有布署，有電子海圖與人工海圖，如果有誤差的話要校正，有測深儀、電子海圖查了之後，沒有問題才可以，東沙那個地方沒有港口的信號台，每個月會去1-2次，有2個地方可以停，南、北各1個，如果照規定來的話，是沒有問題的，他是便宜行事。布署以後，每個人的職務會發揮、把資訊通報給他，當時要錨船，要用人工與電子海圖要核對，當艦長要定位以後，趕快查有沒有問題，有問題的話立刻修正，就不會觸礁，便宜行事，擱淺實在太離譜了。」被彈劾人楊志成亦坦承：「我是在12點20分左右和駕駛員接手，準備來下錨……只要是進出港、起落錨或重要時機點，艦長要親自在駕駛臺，這是例行艦艇作業模式。」「因過度相信有誤差的定位系統造成觸礁，航海常規定位時應比較兩個定位方

法，之前有設錨位標誌在那裡，之後就沒看雷達測繪，東沙海域可下錨作業水域範圍有限，駕駛員當時是以雷達的方位線，平行指標（PI）及距離圈來衡量船舶安全，12點10幾分之後就沒使用兩種定位方法比較。」（台南艦都是人為疏失？）是。……我很遺憾發生這種事情，帶給長官及機關困擾……。」

- 5、台南艦因此事件而停航288天，迄至103年10月6日始復航。維修費用為1億2,511萬6,443元，其中海巡署自負額為500萬元，於104年1月9日給付完畢。據海巡署海洋巡防總局於104年8月26日以洋局船字第1040018359號函送該總局台南艦3次海損檢討報告予海巡署，檢討報告指出「第1次及第3次單一海損出險金額超出得標金額，讓國內保險業者聞之卻步，亦是103年度保險標案廠商承保意願低落之主因。」可知第1次及此次海損造成103年船體保險條件降低為全損才賠條件，當年度艦艇倘非全損或推定全損均非理賠範圍。海巡署海洋巡防總局103年11月3日「104年度各級艦船艇船體險、第三人責任險暨庫房火險招標簽稿」說明第8點及第9點記載：「104年各噸級艦船艇船（排除機械海損）、第三人責任險暨庫房火險案……各廠商報價均超出本總局概算甚多，乃因本總局近年艦船艇出險率較高（99年至102年間出險統計表……）」，可知第1次、第2次及第3次海損造成104年船體保險條件為機器海損不賠，致當年度艦艇發生機械類海損不屬承保範圍。
- 6、綜上，被彈劾人楊志成於102年12月22日駕駛台南艦於東沙海域執行「海得興21號」接駁戒護任

務後，楊志成便宜行事，在12時25分下令起落錨時，未依規定核對人工與電子海圖，因雷達、測深儀使用及航線選擇之疏失，致使該艦於12時30分發生擱淺，造成船體及推進軸系嚴重損壞，該艦因而停航288天，迄至103年10月6日始復航，維修費用高達1億2,511萬6,443元，其中海巡署自負額為500萬元，於104年1月9日給付完畢。而此次海損肇致海巡署103年船體保險條件再降低為全損才賠之條件，此外，因第2次、第3次及第1次海損造成104年船體保險條件為機器海損不賠，實有嚴重違失。

(四)據上，被彈劾人楊志成身為台南艦艦長，於101年8月30日15時55分駕駛該艦在金門料羅港結束演練離開碼頭時，疏未注意退潮水深不足，亦未申請拖船協助，致該艦船體觸礁擱淺，造成俾葉及穩定翼海損，停航125天，維修費用3,050萬9,934元，其中海巡署自負額為500萬元，於102年11月13日給付完畢，此次海損與第1次海損造成102年船體保險由全險降低為機器海損不賠條件；其於102年12月22日12時25分駕駛該艦在東沙海域下令起落錨時，便宜行事，未依規定核對人工與電子海圖，因雷達、測深儀使用及航線選擇之疏失，致該艦於12時30分發生擱淺，造成船體及推進軸系嚴重損壞，停航288天，維修費用高達1億2,511萬6,443元，其中海巡署自負額為500萬元，於104年1月9日給付完畢，此次海損與第1次海損造成103年船體保險再降低為全損才賠之保險條件，第2次、第3次及第1次海損造成104年船體保險條件為機器海損不賠，降低海巡署各級船艦保險之條件，違失情節重大。

肆、彈劾理由及適用之法律條款：

公務員服務法第1條規定：「公務員應恪守誓言，忠心努力，依法律命令所定，執行其職務。」第5條規定：「公務員應誠實清廉，謹慎勤勉……。」第7條規定：「公務員執行職務，應力求切實……。」海巡署所屬之台南艦，為我國當時建造最大噸位（2,000噸級）之巡防艦，於99年11月23日新建完成交船後，分別於100年5月12日、101年8月30日及102年12月22日，發生3次海損事件，維修金額合計共3億8千萬餘元，停航總天數為848天，占該艦服役天數為56.5%，經核被彈劾人江東興及楊志成違失情節重大，有懲戒之必要，分述如下：

一、被彈劾人江東興違失部分：

（一）江東興時任海巡署海洋巡防總局南部地區機動海巡隊艦長，依據船員法第2條規定，主管船舶一切事務，並指揮監督服務於船舶上之人員；為執行職務，有命令與管理在船海員及在船上其他人員之權且為維護船舶安全，保障他人生命或身體，對於船上可能發生之危害，得為必要處置。再者，依據船員法第6條、船員訓練檢覈及申請核發證書辦法第5條第1項第1款、1978年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約等規定，台南艦當值駕駛員應持有二等船副以上之適任證書。

（二）被彈劾人江東興身為台南艦艦長，於台南艦在100年5月12日由北向南航往高雄港時，明知柳錦良並無適任證書，卻違法讓其當值擔任駕駛，且明知雷達發現柏明輪，望遠鏡看到柏明輪之紅燈，應屬避讓船舶，不僅未依法採取明顯避讓行動，而且於4時54分後離開駕駛臺回艦長室，讓不具實質適任性且判斷經驗不足之柳錦良駕駛該艦，致使該艦於5時0分遭柏明輪船艙撞擊，停航435天，經法院判決修復費用2億2,633萬7,730元，台南艦須負75%碰撞

責任而應負擔1億6,975萬3,297元，維修出險金額為2億2,556萬7,925元，其中海巡署自負額為510萬元，該署於102年4月15日給付完畢。江東興對於上開違失事實不予否認，並於本院105年6月22日詢問時亦坦承：「這是在交接班時出了事情，艦長是應負最大責任沒有錯。」

- (三)參據海巡署海洋巡防總局101年12月27日「102年度各級艦船艇船體險、第三人責任險(P&I)暨庫房火險招標簽稿」說明第5點及第6點：「本總局101年度各級艦船艇船體險、第三人責任險暨庫房火險……出險率為126.89%。本總局艦艇保險歷經3次招標均未能決標，因近6年海損率居高不下所致，經電話洽詢……均表示因本總局海損率高，保險預算無法含括原保險範圍，需調整投保條件因應，本總局復於12月16日、12月19日召開艦艇保險會議，會中結論102年艦艇保險以排除機器海損方式投保。」，可知第1次及第2次海損出險率分別為583.99%及146.97%，造成海巡署102年船體保險由全險降低為機器海損不賠條件，致當年度艦艇發生機械類海損不屬承保範圍。據海巡署海洋巡防總局於104年8月26日以洋局船字第1040018359號函送該總局台南艦3次海損檢討報告予海巡署，檢討報告指出：「第1次及第3次單一海損出險金額超出得標金額，讓國內保險業者聞之卻步，亦是103年度保險標案廠商承保意願低落之主因。」可知第1次及第3次海損造成103年船體保險條件降低為全損才賠條件，當年度艦艇倘非全損或推定全損均非理賠範圍。海巡署海洋巡防總局103年11月3日「104年度各級艦船艇船體險、第三人責任險暨庫房火險招標簽稿」說明第8點及第9點明載：「104年各噸級

艦船艇船（排除機械海損）、第三人責任險暨庫房火險案……各廠商報價均超出本總局概算甚多，乃因本總局近年艦船艇出險率較高（99年至102年間出險統計表……」，可知第1次、第2次及第3次海損造成104年船體保險條件為機器海損不賠，致當年度艦艇發生機械類海損不屬承保範圍。

- (四) 綜上，被彈劾人江東興，指揮監督所屬不周，致生海損事件，嚴重損害海巡艦隊聲譽，其執行職務已違反公務員服務法第1條、第5條及第7條公務員應依法令執行職務、應謹慎勤勉，及執行職務應力求切實之規定。

二、被彈劾人楊志成違失部分：

- (一) 被彈劾人楊志成時任海巡署海洋巡防總局南部地區機動海巡隊艦長，依據船員法第2條規定，主管船舶一切事務，並指揮監督服務於船舶上之人員；為執行職務，有命令與管理在船海員及在船上其他人員之權且為維護船舶安全，保障他人生命或身體，對於船上可能發生之危害，得為必要處置。
- (二) 被彈劾人楊志成身為台南艦艦長，於101年8月30日15時55分駕駛該艦在金門料羅港結束演練離開碼頭時，疏未注意退潮水深不足，亦未申請拖船協助，致該艦觸礁擱淺，造成俾葉及穩定翼海損，停航125天，維修費用為3,050萬9,934元，其中海巡署自負額為500萬元，於102年11月13日給付完畢。參據海巡署海洋巡防總局101年12月27日「102年度各級艦船艇船體險、第三人責任險（P&I）暨庫房火險招標簽稿」說明第5點及第6點：「本總局101年度各級艦船艇船體險、第三人責任險暨庫房火險……出險率為126.89%。本總局艦艇保險歷經3次招標均未能決標，因近6年海損率居高不下所致，經電話

洽詢……均表示因本總局海損率高，保險預算無法含括原保險範圍，需調整投保條件因應，本總局復於12月16日、12月19日召開艦艇保險會議，會中結論102年艦艇保險以排除機器海損方式投保。」可知第1次及此次海損出險率分別為583.99%及146.97%，造成海巡署102年船體保險由全險降低為機器海損不賠條件，致當年度艦艇發生機械類海損不屬承保範圍。

- (三)被彈劾人楊志成又於102年12月22日12時25分駕駛該艦在東沙海域下令起落錨時，未依規定核對人工與電子海圖，因雷達、測深儀使用及航線選擇之疏失，致該艦再度觸礁擱淺，造成船體及推進軸系嚴重損壞，停航288天，至103年10月6日始復航，維修費用高達1億2,511萬6,443元，其中海巡署自負額為500萬元，該署於104年1月9日給付完畢。據海巡署海洋巡防總局於104年8月26日以洋局船字第1040018359號函送該總局台南艦3次海損檢討報告予海巡署，檢討報告指出：「第1次及第3次單一海損出險金額超出得標金額，讓國內保險業者聞之卻步，亦是103年度保險標案廠商承保意願低落之主因。」可知第1次及此次海損造成103年船體保險條件降低為全損才賠條件，當年度艦艇倘非全損或推定全損均非理賠範圍。海巡署海洋巡防總局103年11月3日「104年度各級艦船艇船體險、第三人責任險暨庫房火險招標簽稿」說明第8點及第9點明載：「104年各噸級艦船艇船（排除機械海損）、第三人責任險暨庫房火險案……各廠商報價均超出本總局概算甚多，乃因本總局近年艦船艇出險率較高（99年至102年間出險統計表……）」，可知第1次、第2次及第3次海損造成104年船體保險條件為機器

海損不賠，致當年度艦艇發生機械類海損不屬承保範圍。

(四)楊志成105年6月22日於本院詢問時亦坦承：「(台南艦都是人為疏失?)是。……我很遺憾發生這種事情，帶給長官及機關困擾……。」綜上，上開台南艦第2次及第3次海損事件發生原因，均係楊志成操船不當所致，嚴重損害海巡艦隊聲譽，已違反公務員服務法第1條、第5條及第7條公務員應依法令執行職務、應謹慎勤勉，及執行職務應力求切實之規定。

綜上論結，被彈劾人江東興、楊志成上開違法失職行為，核已違反公務員服務法第1條、第5條及第7條公務員應依法令執行職務、應謹慎勤勉，及執行職務應力求切實等規定，事證明確，違失情節重大，而有公務員懲戒法第2條第1款所定違法執行職務、怠於執行職務或其他失職行為之應受懲戒事由，並有懲戒之必要。爰依憲法第97條第2項及監察法第6條之規定，提案彈劾，移請公務員懲戒委員會審理，以申官箴，而維吏治。