

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：行政院海岸巡防署。

貳、案由：行政院海岸巡防署經行政院核准籌建2000噸級之台南艦。惟因100年至102年陸續發生3次海損事件，致該艦服役4年內即超過半數時間皆處於停航，妥善率過低，影響我國經濟海域巡護密度及各項預期目標之達成；且海巡署於台南艦100年發生第1次海損後，雖辦理各項宣導與講習，惟成效有限，仍於101年發生第2次海損，導致102年船體保險由全險降低為機器海損不賠條件，復於102年再度發生第3次海損事件，肇致103年竟變成船艦全損才賠之保險條件，置總船價高達168億餘元之各式艦艇於無形風險中，且因3次海損亦造成104年船體保險為機器海損不賠之條件。該署未依法追究直屬長官責任，未將艦長移送審查或懲戒，及對前總局長懲處過輕等，均核有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

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。於民國（下同）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，維修金額合計新臺幣（下同）3億8,119萬餘元，停航總天數為848天，占該艦服役天數56.5%。據審計部審核結果，此3次海損導致「巡防艦汰換4年計畫」有關「強化艦艇機動調度能量」、「提升巡護密度」等之預期效益，未能充分發揮。海巡署依據審計部前揭審核意見，

於104年9月30日以署政預字第1040017450號函，將台南艦3次海損事件期間，時任海巡署海洋巡防總局之總局長林福安、副總局長李茂榮、黃淦甫、潘進家及主任秘書蔡嘉榮等人，送本院審查，後經本院監察業務處簽陳值日委員建請輪派委員調查。

案經調閱海巡署、交通部航港局、審計部及國立臺灣海洋大學等相關卷證資料，於105年6月22日及同年7月1日分6場詢問海巡署海洋巡防總局歷任總局長林福安、李茂榮；副總局長黃淦甫、潘進家、蔡嘉榮（以上均為退休時職務）；台南艦3次海損時任艦長江東興、楊志成；海巡署現任副署長龔光宇及所屬後勤處、巡防處、海洋巡防總局等相關單位主管人員共計13人到院說明。本院調查後發現海巡署確有違失，應予糾正促其注意改善。茲臚列事實與理由如下：

- 一、海巡署海洋巡防總局所屬台南艦於100年至103年間發生3次海損事件，共計停航848天，3次海損維修金額高達3億8千萬餘元，損害該署權益及形象至鉅。前總局長林福安明知第1次海損係因前艦長江東興不當指揮駕駛及讓不適任駕駛員當值所致，卻對其未為任何行政懲處，僅將其調為總局船務組組主任，3個月後又調為總局船務組艦長，再3個月後調為中部地區機動海巡隊艦長；其明知第2次海損係因前艦長楊志成親自操船不當所致，卻僅核定其申誠2次，未將其調離艦長職務，致楊志成又因親自操船不當而發生第3次海損，核有明確違失。該署既將林福安以監督不周違失情節嚴重為由而移送本院審查，卻又在本院調查期間以其違失情節輕微而給予申誠1次處分，該署處置失當，懲處過輕，實有違失。再者，該署明知前艦長江東興、楊志成應負最大責任，卻僅給予記過處分，未將其併送本院審查或逕送公懲會懲戒，且

對於歷任隊長及副隊長未為任何懲處，遲至本院調查約詢後始給予記過或申誡處分，該署處置輕重失衡，未切實檢討違失人員責任之處置，輕忽事件之嚴重性，核有嚴重違失。此外，關於該署移送林福安等5位總局長、副總局長到院審查部分，本院認應由該署依其違失情節而為適當行政懲處，以有效遏止監督不周之積習

- (一)海巡署海洋巡防總局針對台南艦3次海損檢討相關人員違失責任後，就第1次海損艦長江東興記大過1次、分隊長柳錦良記大過1次、大副張志成記過2次，就第2次海損記艦長楊志成申誡2次，就第3次海損記楊志成大過1次、大副趙崇峰申誡2次、駕駛員林鴻偉記過1次。再者，該署依據審計部前揭審核意見，於104年9月30日以署政預字第1040017450號函，將台南艦3次海損事件時期，將時任總局長林福安(96年7月31日至102年7月15日)、李茂榮(總局長職—103年1月28日至103年7月15日)、副總局長職—97年7月18日至103年1月27日)及副總局長黃淦甫(副總局長職—99年11月9日至100年11月3日)、蔡嘉榮(副總局長職—103年7月16日至104年1月15日、主任秘書職—100年12月16日至103年7月15日)、潘進家(副總局長職—100年11月16日至105年1月15日、主任秘書職—99年11月17日至100年11月15日)等5人，以監督不周為由，送本院審查。
- (二)未依法追究隊長及副隊長行政責任：海巡署海洋巡防總局雖對於上開執勤人員及主管人員給予行政懲處或移送本院懲戒，但對於台南艦隸屬之南部機動海巡隊歷任隊長及副隊長卻未為任何責任檢討及懲處。遲至本院調查詢問後，該局始針對歷任隊長及副隊長進行檢討，於105年7月7日以洋局人字

第1050015801號令，核予前隊長敖曼偉（任期94.4.5-102.6.4）記過1次、徐運生（任期102.6.4-104.2.5）記過1次、前副隊長陳君邁（任期96.8.24 -102.6.4）申誡2次及洪國興（任期102.6.4 -104.12.16）申誡2次，實有違失。

(三)對前艦長江東興、楊志成未依法移送審查或懲戒：
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。」該署明知台南艦3次海損影響機關權益及形象至鉅，且艦長應負最大責任，卻僅將應負監督責任之前總局長等5人移送本院審查，對應負最大責任之前艦長江東興記大過1次、楊志成記申誡2次及大過1次，既未移併送本院審查，亦未逕送公懲會懲戒，誠有不當。

(四)對前總局長林福安懲處過輕：

- 1、97年1月2日修正公布之「行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例」第5條規定：「本總局置總局長1人，職務列簡任第13職等或警監，綜理局務，並指揮、監督所屬單位及人員……。」
98年3月12日修正發布之「行政院海岸巡防署海洋巡防總局辦事細則」第22條規定：「總局長綜理局務，並指揮監督所屬單位及人員，其權責如下：……五、關於指揮監督所屬各單位之工作事項。……七、關於所屬人員之依法任免、遷調、獎懲事項。」
- 2、林福安自96年7月31日至102年7月15日（已於102年7月16日退休）擔任海巡署海洋巡防總局總局長職務，綜理局務，並指揮、監督所屬單位及人員之工作事項與遷調、獎懲事項。
- 3、100年5月12日第1次海損後，林福安雖於100

年 5 月 23 日將江東興由台南艦長職務調為該總局船務組組主任，但 3 個月多後，即於 100 年 9 月 9 日將其調為該總局船務組艦長職務，3 個多月後，又於 101 年 2 月 4 日其調為中部地區機動海巡隊艦長，對第 1 次海損未辦理行政責任檢討，對江東興不僅未為任何懲處，而且發生海損之 100 年考績仍為甲等。林福安於本院 105 年 6 月 22 日約詢時稱：「我當初沒有懲處，如有責任，我願意承擔」等語。

- 4、101 年 8 月 30 日楊志成因駕駛台南艦而發生第 2 次海損事件後，林福安僅核定楊志成申誠 2 次，惟未如第 1 次海損後將艦長調離職務，楊志成仍擔任台南艦艦長，致使楊志成於隔（102）年 12 月 22 日駕駛該艦而發生第 3 次海損事件。105 年 5 月 3 日海巡署以署政預字第 1050007804 號函說明：「第 2、3 次海損案中，均係艦長楊志成對台南艦之指揮判斷發生錯誤，致艦艇接連肇生重大損害，究其原因，係渠領導能力及經驗不足。基此，該局總局長林福安未能審慎評估艦長適任性，致使 101 年 8 月 30 日第 2 次海損案發生後未即時替換艦長，又因楊志成之指揮不當再次發生第 3 次海損案。有關楊志成因指揮不當接連發生海損案件，林福安依前揭組織條例未對楊志成之適任性審慎評估，亦未善盡監督管考之義務，實負有監督不周之責。」
- 5、海巡署認林福安違失情節嚴重而將其等移送本院審查後，卻於 105 年 11 月 15 日以署人考字第 10500202592 號令，僅針對第 1 次海損事件，核

予林福安申誡1次之輕微¹處分（獎懲事由：前任該署海洋巡防總局總局長期間，對所屬台南艦於100年5月12日與陽明海運柏明輪發生碰撞之重大海損，核有監督不周）。

6、綜上，林福安於擔任海巡署海洋巡防總局總局長期間，明知江東興因未依法採取避讓措施及讓不適任駕駛員當值駕駛而於100年5月20日發生第1次重大海損事件，雖將江東興調為總局船務組組主任，但3個月後卻又調為總局船務組艦長，再3個月後又調為中部地區機動海巡隊艦長，對於江東興未為任何行政懲處，且發生海損當年考績仍為甲等。再者，其明知101年8月30日第2次海損係因台南艦長楊志成親自操船不當而觸礁擱淺，足見其領導能力及經驗不足，林福安卻未審慎評估其艦長適任性，僅核定楊志成申誡2次，未將其調離艦長職務，致使楊志成於102年12月22日又因親自操船不當而發生第3次觸礁擱淺海損事件。台南艦於100年至103年間發生3次海損事件，共計停航848天，3次海損維修金額高達3億8千萬餘元，損害政府形象，林福安未善盡監督管考責任，核有明確違失。海巡署認林福安違失情節嚴重而將其等移送本院審查後，卻於105年11月15日針僅對第1次海損事件，核予林福安申誡1次之輕微處分，處置失當，懲處過輕，核有違失。

（五）海巡署移送林福安、李茂榮、黃淦甫、蔡嘉榮、潘進家等5位總局長、副總局長到院審查，經本院調查結果，認為林福安等5人應由海巡署依其情節輕

¹ 該署係依據警察人員獎懲標準第6條第11款規定：「對屬員之工作違失，監督不周，情節輕微」，認林福安於第1次海損事件「監督不周，情節輕微」，核予申誡1次處分。

重給予行政懲處。海巡署僅給予林福安與李茂榮均申誡1次之輕微處分，對於其餘3人未為任何處分，該署允應重新檢討上開5人之行政違失，給予適當懲處，以有效遏止監督不周之積習。

二、海巡署為強化艦艇機動調度能量、鞏固周邊海域安全等目標，特擬定「巡防艦汰換 4 年計畫」，並經行政院核准籌建 2000 噸級之台南艦。惟因 100 年至 102 年陸續發生 3 次海損事件，致該艦服役 4 年內即超過半數時間皆處於停航（台南艦 99 年 11 月 23 日交船服役後，至 103 年底止共 1500 天，停航 848 天），妥善率過低，影響我國經濟海域巡護密度及各項預期目標之達成，核有違失

(一)95 年時海巡署所屬巡防艦 13 艘中，除台北艦、基隆艦、花蓮艦、澎湖艦、台中艦、南投艦等 6 艘係於 90 年（含以後）陸續建造完工執勤外，餘多數巡防艦均服役逾 10 年以上，欽星艦更已逾 21 年。由於各巡防艦操控系統與裝備老舊，產生部分系統無法與現今科技裝備有效構聯，致後勤支援成本增加，影響執勤效能，且易生航安顧慮，故逐年編列預算予以汰換。行政院於 96 年 9 月 29 日以院臺防字第 0960044437 號函海巡署，核定「巡防艦汰換 4 年計畫」，分 4 年（96 年至 99 年）編列，總經費 14 億 7,168 萬 2,000 元。其內容為籌建具雙主機、高續航力（達 6000 浬以上）、耐海性佳（可抗 9 級風）、夜間蒐證能力強（具夜視系統）之 2000 噸級巡防艦 1 艘（即台南艦），於 99 年汰換欽星艦（已服役逾 21 年），以強化海域巡防能量。

(二)「巡防艦汰換 4 年計畫」即為籌建台南艦而生之計畫，其有 7 大預期目標：(1)完備岸海空立體巡防能量，鞏固周邊海域安全；(2)擴展我國遠洋漁業

，促進國際交流與合作；(3) 強化艦艇機動調度能量；(4) 厚植國際漁權談判籌碼；(5) 大幅提昇我國公海執法能量；(6) 確保人船執勤安全；(7) 有效遏阻海上不法活動。惟台南艦於 99 年 11 月 23 日交船服役後，至 103 年底共計 1,500 天中，有超過半數 (56.53%)、即高達 848 天處於停航維修階段，影響該艦妥善率 (100 年至 103 年妥善率分別為 36.16%、11.23%、81.1%、23.84%)，致上述「巡防艦汰換 4 年計畫」之預期目標無法充分發揮。

(三) 綜上，海巡署為強化艦艇機動調度能量、鞏固周邊海域安全等目標，特擬定「巡防艦汰換 4 年計畫」，並經行政院核准籌建 2000 噸級之台南艦。惟因 100 年至 102 年陸續發生 3 次海損事件，致該艦服役 4 年內即超過半數時間皆處於停航 (台南艦 99 年 11 月 23 日交船服役後，至 103 年底止共 1500 天，停航 848 天)，妥善率過低，影響我國經濟海域巡護密度及各項預期目標之達成，核有違失。

三、海巡署於台南艦 100 年發生第 1 次海損後，雖辦理各項宣導與講習，惟成效有限，仍於 101 年發生第 2 次海損，導致 102 年船體保險由全險降低為機器海損不賠條件，復於 102 年再度發生第 3 次海損事件，肇致 103 年竟變成船艦全損才賠之保險條件，置總船價高達 168 億餘元之各式艦艇於無形風險中，再者，因第 1 次、第 2 次及第 3 次海損亦造成 104 年船體保險為機器海損不賠之條件，顯有違失

(一) 100 年 5 月 12 日台南艦於臺南外海與陽明海運柏明輪碰撞發生第 1 次海損後，海巡署表示除常態性辦理各項艦船艇保養講習及專業職能訓練外，所屬海洋巡防總局於同年 5 月 27 日以洋局督字第 1000010

131 號函，下達各海巡隊宣導檢討本案例提出注意事項與精進作為外，並於 100 年 10 月 26 日及 27 日分別於高雄及淡水辦理海事安全講習，課程內容包含海運安全與環保、航海科技的演進、海事安全因果論、船舶保安與海盜、臺灣的海事案例、海巡面臨之挑戰、綜合座談等。

(二)台南艦自第 1 次海損而停航 435 天後，於 101 年 7 月 20 日復航。惟復航後的 40 天，即 101 年 8 月 30 日，於金門料羅港觸礁發生第 2 次海損。海巡署於 102 年 5 月 23 日、24 日及同年 6 月 13 日、20 日，分別於高雄及淡水辦理 4 場次艦艇人員講習，課程內容包含瞭解船舶相關設備之維修形式、船艇維修保養策略與管理等，俾利船艇維持妥善，維持航行安全等。惟因台南艦第 1 次海損出險金額達 2 億 2,556 萬 7,925 元(占 100 年全年出險總額 3 億 2,031 萬 6,620 元之 70.42%)、第 2 次海損出險金額達 3,050 萬 9,934 元(占 101 年全年出險總額 1 億 792 萬 8,812 元之 28.27%)，導致海巡署 102 年船體保險從之前皆為全險(所有損壞均賠償)，降低為機器海損不賠之保險條件。

(三)台南艦復於 102 年 12 月 22 日再度發生第 3 次海損，且本次出險金額達 1 億 2,511 萬 6,443 元(占 102 年全年出險總額 1 億 8,723 萬 966 元之 66.82%)。由於台南艦於 100 年、101 年、102 年均發生海損事件，且全年度出險率分別達 583.99% (出險總額 3 億 2,031 萬 6,620 元/得標金額 5,485 萬元)、146.97% (出險總額 1 億 792 萬 8,812 元/得標金額 7,343 萬 7,592 元)、225.31% (出險總額 1 億 8,723 萬 966 元/得標金額 8,348 萬 5,000 元)，台南艦第 1 次海損及第 3 次海損之單次出險金額即高

於保險公司得標金額，103 年之船體保險變成船艦全損才賠之保險條件，導致當年度海巡署總船價高達 168 億餘元之各式艦艇無任何保障，該保險形同虛設。再者，因第 1 次、第 2 次及第 3 次海損亦造成 104 年船體保險為機器海損不賠之條件。

(四) 綜上，海巡署於台南艦 100 年發生第 1 次海損後，雖辦理各項宣導與講習，惟成效有限，仍於 101 年發生第 2 次海損，導致 102 年船體保險由全險降低為機器海損不賠條件，復於 102 年再度發生第 3 次海損事件，肇致 103 年竟變成船艦全損才賠之保險條件，置總船價高達 168 億餘元之各式艦艇於無形風險中，再者，因第 1 次、第 2 次及第 3 次海損亦造成 104 年船體保險為機器海損不賠之條件，顯有違失。

據上論結，海巡署經行政院核准籌建2000噸級之台南艦。惟因100年至102年陸續發生3次海損事件，致該艦服役4年內即超過半數時間皆處於停航，妥善率過低，影響我國經濟海域巡護密度及各項預期目標之達成；且海巡署於台南艦100年發生第1次海損後，雖辦理各項宣導與講習，惟成效有限，仍於101年發生第2次海損，導致102年船體保險由全險降低為機器海損不賠條件，復於102年再度發生第3次海損事件，肇致103年竟變成船艦全損才賠之保險條件，置總船價高達168億餘元之各式艦艇於無形風險中，且因3次海損亦造成104年船體保險為機器海損不賠之條件。該署未依法追究直屬長官責任，未將艦長移送審查或懲戒，及對前總局長懲處過輕等，均核有違失，爰依監察法第24條規定提案糾正，移送行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：高鳳仙

楊美鈴