

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：行政院海岸巡防署及其所屬海洋巡防總局、內政部空中勤務總隊。

貳、案由：行政院海岸巡防署及所屬海洋總局規劃建造配置直升機飛行甲板之海巡艦專業能力不足，其搭配AS-365海豚直升機起降之配套措施闕如，直至安排100年海安六號演習直升機起降科目，及總統於100年1月26日臺南艦成軍典禮時垂詢，才驚覺積極協調規劃趕辦；縱使總統於102年3月30日新北艦成軍典禮指示國防部協助，惟迄今內政部空中勤務總隊之直升機仍無法於該兩艦起降，嚴重影響計畫執行效益。另內政部空中勤務總隊為艦機組合作業之重要勤務單位，其對海洋總局建置直升機飛行甲板之造艦計畫配合度有欠積極，未就己身應配合辦理事項密切主動追蹤反映辦理，直至臺南艦、新北艦交船後，始陸續提出飛行甲板相關設施設備、認證等眾多需求，延宕艦機組合作業時程，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)海洋巡防總局(下稱海洋總局)為汰除老舊艦艇及強化我國專屬經濟海域巡防部署，並增加大型船艦數量以提升遠航巡護能量，分別辦理「巡防艦汰換4年計畫(民國【下同】96至99年)及「強化海巡編裝發展方案(99至108年)」，陸續籌建8艘配置直升機飛行甲板之巡防救難艦，計畫經費合計共新台幣(下同)100億1,312萬餘元，該等船艦搭配

內政部空中勤務總隊（下稱空勤總隊）10架AS-365型直升機（Dolphin，下稱海豚直升機）及自104年起將陸續接收國防部移撥之15架UH-60M型黑鷹直升機，期能藉由船艦與直升機合作共同執勤之艦機組合作業（泛指直升機起落艦、艦載及吊掛等工作項目及人員訓練），建立三度空間之立體巡防能量。惟查，海巡署及海洋總局規劃建造配置直升機飛行甲板之海巡艦專業能力不足，其搭配海豚直升機起降之配套措施闕如，致100年1月26日及102年3月30日成軍服役之2,000噸級臺南艦及新北艦，迄今尚無法配合空勤總隊直升機執行起落艦作業；另空勤總隊與海洋總局雙方橫向聯繫溝通嚴重失調，自臺南艦、新北艦交船後，空勤總隊始陸續提出飛行甲板相關設施設備、認證等需求，延宕艦機組合作業時程。案經本院函請海洋總局、空勤總隊、國家發展委員會、國防部及審計部說明及調閱相關卷證資料，並於103年12月23日詢問海洋總局龔光宇總局長及空勤總隊董劍城總隊長，104年2月17日詢問海洋總局林福安（102.7.16退休）、鄭樟雄（現任海巡署副署長）兩位前總局長，104年3月12日詢問國防部林於豹前常務次長（102.1.1退伍）、空勤總隊陳崇賢（99.9.9退休）、龔昶仁（現任內政部參事）兩位前總隊長、海巡署尤明錫政務副署長等，業經調查竣事，茲核有下列失當之處：

- 一、海巡署及海洋總局規劃建造配置直升機飛行甲板之海巡艦專業能力不足，其搭配海豚直升機起降之配套措施闕如，直至安排100年海安六號演習直升機起降科目，及總統於100年1月26日臺南艦成軍典禮時垂詢，才驚覺積極協調規劃趕辦；縱使總統於102年3月30日新北艦成軍典禮指示國防部協助，惟迄今空勤總隊之直升機仍無法於該兩艦起降，嚴重影響計畫執行效益，經核有行政怠惰之失。

- (一)海巡署與所屬海洋總局之權責業務分工，依行政院海岸巡防署組織法第3條、行政院海岸巡防署辦事細則第8條規定，有關中長程計畫之研擬、督導、審議，及重要方案、計畫之追蹤、管制事項，由海巡署掌理；關於船舶、航空器之規劃、設計、建造、維修等事項，依行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例第2條規定，由海洋總局負責辦理。
- (二)查海巡署辦理之造艦計畫艦艇附設有直升機飛行甲板，其與直升機共同執行勤務之艦機組合作業須辦理事項計有：1.直升機落艦認證。2.巡防艦飛行甲板認證。3.訂定操作限制及作業程序。4.直升機與巡防艦人員訓練。至海洋總局與空勤總隊之業務分工如下：
- 1、海洋總局：
- (1)巡防艦飛行甲板認證。
 - (2)配合研訂直升機落艦操作限制。
 - (3)訂定落艦作業巡防艦操作程序。
 - (4)巡防艦飛行甲板作業人員訓練。
 - (5)共同進行艦機組合訓練。
- 2、空勤總隊：
- (1)直升機落艦認證。
 - (2)研訂直升機落艦操作限制（天候、風力、船舶穩定情形）。
 - (3)訂定落艦作業直升機操作程序。
 - (4)飛行員落艦訓練。
 - (5)共同進行艦機組合訓練。
- (三)為整合我國海域巡邏、漁業巡護、護漁、走私查緝等海巡工作分屬不同單位，政府於89年1月28日正式成立海巡署，下設海洋總局執行各項海洋執法任務，其艦艇來自內政部警政署（下稱警政署）水上

警察局（前身為警政署保安警察第七總隊）、財政部緝私艦及海軍等單位移撥，95年間海洋總局所屬巡防艦13艘中，除臺北艦、基隆艦、花蓮艦、澎湖艦、臺中艦、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，影響執勤效能，爰海巡署以95年4月20日署企計字第09500056501號函送「巡防艦、巡護船汰換7年計畫草案」報行政院，計畫汰建2,000噸級巡防艦1艘（註：有直升機飛行甲板設計，即現行服役之臺南艦。）及1,000噸級巡護船2艘（註：無直升機飛行甲板設計），該案經行政院秘書長函請原行政院研究發展考核委員會¹（下稱原研考會）審議，該會於同年6月7日函復審議意見略以：1.請規劃裝置船艦與直升機溝聯之高功率助、導航及通訊設施。2.請規劃甲板降落繫牢設施（空勤總隊直升機配合加裝魚叉Harpoon鎖定裝置）。3.空勤總隊飛行員均無落艦相關飛行訓練，請於購艦合約應附加飛行人員艦載訓練需求。4.本艦細部設計作業，宜請空勤總隊參與，俾周全其財務規劃及技術可行性。

（四）95年6月15日，行政院秘書長函復海巡署，請參照原研考會審議意見，重新研擬計畫報核。海巡署得悉前揭原研考會審議意見後，即於同年6月9日邀集行政院秘書處、原研考會、原行政院主計處、行政院公共工程委員會、行政院農業委員會漁業署等單位召開審查協調會，與會單位研商共識，原則同意先期汰建2,000噸級巡防艦1艘。至其建案方向，請海巡署依「有關直升機飛行甲板及機庫規劃空間部分保留，以利未來需求運用，機庫則先行設計為救難

¹ 103年1月22日，行政院研究發展考核委員會與行政院經濟建設委員會等單位併入國家發展委員會後裁撤。

設備空間，作為平時巡防、救難任務使用。」原則辦理。

(五)95年6月16日，海巡署再以署企計字第09500086204號函送「巡防艦汰換3年計畫草案」²報行政院審議，其說明略以：有關原研考會審議意見，本署將遵示管制辦理，其中所提重大管制事項辦理情形，有關「搭配直升機配套措施」等意見，本署業已依任務需求重新考量，暫以減列輔降系統及機庫設備³，而保留直升機飛行甲板及機庫設計規劃空間，以利未來需求運用，機庫則先行設計為救難設備空間，作為平時巡防、救難任務使用。案經行政院以同年7月28日院臺防字第0950035553號函復海巡署原則同意，並請照原研考會「未來購建巡防艦時，請依協勤機關需求，於艦上裝置直升機機輪掛勾，以應直升機緊急降落之需。」審議意見辦理。

(六)97年6月10日瑞芳籍「聯合號」海釣船在台灣三貂角東北方92浬遭日本海上保安廳巡視船PL-123撞沉，國內群情激憤，引發質疑政府護漁不力及釣魚臺主權爭議等問題，總統府於同年月12日發表聲明，要求海巡署立即強化編裝，提升護漁及維護主權功能，海巡署於同年10月22日函送「強化海巡編裝發展方案（草案）」⁴報行政院審議，內容略以：1.建造3,000噸級巡防救難艦2艘（註：有直升機飛行甲板設計，即後來命名之宜蘭艦、高雄艦。）2.建造

² 96年9月11日，海巡署函報行政院將「巡防艦汰換3年計畫」修正為「巡防艦汰換4年計畫」，經該院於同年月29日核定。

³ 海巡署95年6月16日函報之「巡防艦汰換3年計畫草案」設計功能，係以海洋總局前身警政署保安警察第七總隊於86年3月22日簽約（二千噸級大型警察巡邏船工程規劃、設計督導與指導服務合約書）委託財團法人聯合船舶設計發展中心設計成果辦理，當時巡防艦直升機飛行甲板係以原警政署空中警察隊使用之海豚直升機為標的規劃設計。

⁴ 海洋總局查復表示：「強化海巡編裝發展方案」中有關直升機飛行甲板及預留機庫空間之規劃評估，均遵循原研考會及海巡署對「巡防艦汰換3年計畫草案」之規劃原則辦理。

2,000噸級巡防救難艦1艘（註：有直升機飛行甲板設計，即現行服役之新北艦。）3.建造1,000噸級巡防救難艦4艘。（註：有直升機飛行甲板設計）……，案經行政院以98年4月14日院臺防字第0980084532號函復海巡署原則同意，自99年度起，分8年完成老舊艦艇汰換，強化遠距巡防能量。

（七）按前揭兩案籌建之2,000噸級海巡艦臺南艦及新北艦，艦艙直升機飛行甲板及預留機庫空間係以空勤總隊現役之5噸級海豚直升機規格設計，甲板強度可供10噸級直升機緊急降落。依行政院秘書長95年6月15日函復海巡署審議意見，海巡署同年9月9日召開研商會議結論之建案方向，及行政院同年7月28日函復海巡署核定造艦計畫意旨，完工後之海巡艦其直升機飛行甲板應具備起降功能。其艦機組合作業之相關配套措施如：直升機落艦認證、巡防艦飛行甲板認證、訂定操作限制及作業程序、直升機與巡防艦人員訓練等，理應配合造艦進度於成軍前辦理完成，惟海巡署及海洋總局專業能力不足，疏未注意處理，直至安排100年海安六號演習直升機起降科目，及擔心100年1月26日臺南艦成軍典禮時長官詢問⁵，海洋總局始於99年9月23日、100年1月17日、3月4日等密集邀請空勤總隊、海軍等相關單位辦理臺南艦飛行甲板直升機起降可行性評估，並趕辦相關配套措施行政程序，但為時已晚。縱使總統於102年3月30日新北艦成軍典禮指示國防部協助，惟囿於海豚直升機於船艦起降之原廠認證等諸多問題協調延宕，故迄今空勤總隊之海豚直升機仍無法於臺南艦及新北艦執行起降作業。

⁵ 馬總統於100年1月26日臺南艦成軍典禮時，曾關切巡防艦停降直升機問題。

(八)綜上，海巡署及海洋總局規劃建造2,000噸級臺南艦及新北艦，艦艙直升機飛行甲板及預留機庫空間係以空勤總隊現役之海豚直升機規格設計，海巡署負責整體計畫規劃審議推動並報行政院核定，海洋總局負責細部設計規劃執行及主動溝通協調整合之責，惟海巡署及海洋總局專業能力不足，兩艦完工後搭配直升機起降之配套措施闕如，直至安排100年海安六號演習直升機起降科目，及總統於100年1月26日臺南艦成軍典禮時垂詢，才驚覺積極協調規劃趕辦；縱使總統於102年3月30日新北艦成軍典禮指示國防部協助，惟迄今空勤總隊之直升機仍無法於該兩艦起降，嚴重影響計畫執行效益，經核有行政怠惰之失。

二、空勤總隊為艦機組合作業之重要勤務單位，其對海洋總局建置直升機飛行甲板之造艦計畫配合度有欠積極，未就己身應配合辦理事項密切主動追蹤反映辦理，直至臺南艦、新北艦交船後，始陸續提出飛行甲板相關設施設備、認證等眾多需求，延宕艦機組合作業時程，核有怠失。

(一)依海巡署委託財團法人聯合船舶設計發展中心⁶92年12月完成之「行政院海岸巡防署艦艇及航空器需求之研究」報告指出：「美國海岸防衛隊、日本海上保安廳及韓國海洋警察廳等各國海巡單位，均有專屬之直升機隊共勤。」而我國海巡署於89年成立，其組織法第17條原規定⁷該署為處理業務需要，得設空中偵巡隊。嗣後政府基於海陸空支援勤務一元化政策，將警政署空中警察隊、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海巡署空

⁶ 財團法人聯合船舶設計發展中心已於100年12月更名為財團法人船舶暨海洋產業研發中心。

⁷ 行政院海岸巡防署組織法原制定公布之第17條條文，已於94年6月22日總統令刪除。

中偵巡隊整併，於94年11月9日正式成立空勤總隊，統籌調度執行陸上及海上空中救災、救難、救護、觀測偵巡、運輸等五大任務。故海洋總局並無專屬之海域航空器，相關艦機組合作業需與空勤總隊密切配合辦理。

(二)查原研考會95年間奉行政院指示審查海巡署「巡防艦、巡護船汰換7年計畫」及「巡防艦汰換3年計畫」等草案階段時，曾函請空勤總隊表示意見，經該總隊於95年5月30日及6月28日函復略以：1.請規劃裝置船艦與直升機溝聯之高功率助、導航及通訊設施及甲板降落繫牢設施；2.空勤總隊飛行員均無落艦飛行相關訓練，請於購建合約附加飛行人員艦載訓練需求；3.該總隊所屬航空器執行各項勤務（含艦載直升機）受限於本國防空識別區；4.計畫草案該總隊敬表同意等。造艦計畫經行政院95年7月28日核定海巡署賡續辦理後，空勤總隊對於未來船艦成軍服役之落艦配合問題，即未再主動追蹤聞問，直至首艘配備飛行甲板之臺南艦於99年11月交船，為於100年海安六號演習呈現直升機起降科目，海洋總局自99年9月23日起，即與空勤總隊展開密集研商直升機落艦事宜，此時空勤總隊針對落艦議題提出之相關問題，綜整如下：

空勤總隊就艦機組合作業表示意見一覽表

會議時間	會議名稱 (函復內容)	空勤總隊表示意見
99.9.23	海安六號演習第1次跨機關協調會議	直升機停降巡防艦時，因無繫留設施，恐有飛行安全之虞，建議不停降巡防艦。
100.1.17	海洋總局與空勤總隊共同會勘臺南艦直升機飛行甲板	1.陸上及海上起落艦直升機不同，海上降落難度高（須考量艦艇搖晃及相關參數）；且該總隊機組人員無海上起落艦船經驗，有待再訓練。 2.臺南艦雖有直升機油儲設施，惟所儲放油品必須符合直升機所用油品，須有油品化驗設備，於加油前

會議時間	會議名稱 (函復內容)	空勤總隊表示意見
		<p>先行檢驗，並應有相關救護、消防、輔降等系統。</p> <p>3. 直升機停降設備為輪子，直升機停降巡防艦時，因無繫留設施，恐有飛行安全之虞，建議不停降巡防艦。</p> <p>4. 直升機甲板旋翼須距前方障礙物2公尺以上，目前勘查臺南艦結果似有疑慮，且空間不足人員在甲板協助工作。</p> <p>5. 直升機起落艦屬不安全狀況，相關輔助設施仍須改善，如標線及對空雷達等，另直升機亦必須有對應設備配合起落艦。</p> <p>6. 臺南艦直升機飛行甲板設備不足，尚不足為載機艦。</p> <p>7. 加油設施須再加強。</p> <p>8. 直升機起落艦需有一組消防人員因應緊急狀況，艦船須懸掛相關旗幟，已告示艦船受限航行中，另飛行人員訓練亦有待加強。</p> <p>9. 建議參觀海軍艦載機相關設施以為參考。</p>
100.3.4	海洋總局與空勤總隊共同會勘臺南艦艦載直升機之可能性	<p>1. 臺南艦直升機飛行甲板尚無相關導航設備、輔降設施及相關人員訓練。</p> <p>2. 海豚直升機均無設置繫留設備，需另外採購。</p>
100.4.20	空勤總隊函復海洋總局直升機落艦相關資料	<p>1. 交通部民用航空局（下稱民航局）92年12月頒布文號：92-科技1（4）「直升機機場規劃設計規範」，明訂直升機機坪應有之規格與設備，惟缺「飛行甲板」，建議民航局協助或是統由交通部航政司統籌辦理。</p> <p>2. 直升機停機坪建造皆以最大可能機種規劃設計，而非指定某款機型（種），因飛機有壽期限限制，建議考量是否仍以單一機型（種）量身打造機坪。</p> <p>3. 該總隊為直升機使用機關，除提供飛機製造原廠相關資訊外，並無直升機設計及製造相關專業資訊及人員，亦無建造艦載飛行甲板之專業資訊及人員，建議徵詢專業機構。</p>
100.5.19	海洋總局拜會空勤總隊臺南艦飛行甲板改善會議	<p>1. 該總隊降落之停機坪均經民航局認證，惟臺南艦直升機飛行甲板並無提供認證。</p> <p>2. 飛行員亦需訓練。</p> <p>3. 該總隊直升機旋翼頭為固定式，並非摺疊式，無法進入機庫。</p>
102.6.10	海洋總局拜會空勤總隊研議新北艦飛行甲板直升	<p>1. 該總隊飛行員尚未接受訓練，並經相關認證，不宜執行直升機落艦。</p> <p>2. 建議海洋總局先改善設施，及協調起落艦程序，再</p>

會議時間	會議名稱 (函復內容)	空勤總隊表示意見
	機滯空吊掛訓練計畫會議	辦理起落艦事宜。 3.請海洋總局儘速提供直升機甲板相關技術圖文，俾洽請歐洲直升機東南亞有限公司(下稱歐洲直升機公司)評估並辦理後續飛行員訓練事宜。
102.7.15	巡防救難艦飛行甲板直升機起落艦推動會報第1次會議	1.該總隊直升機旋翼片無法摺疊。 2.該總隊業將飛行甲板技術文件函送歐洲直升機公司評估起落艦可行性。 註：後續推動會報之歷次會議內容節略。

資料來源：審計部整理自海洋總局及空勤總隊提供資料，並經本院查證。

(三)綜上，空勤總隊為艦機組合作業之重要勤務單位，其對海洋總局建置直升機飛行甲板之造艦計畫，未於計畫草案階段明確表達有無艦載/落艦之必要性，配合度有欠積極，自行政院95年7月28日核定海巡署之造艦計畫後，未就己身應配合辦理事項密切主動追蹤反映辦理，直至99年11月23日臺南艦、101年12月18日新北艦交船後，始陸續提出飛行甲板相關設施設備、認證(含直升機)、人員訓練及繫留設施等眾多需求，延宕艦機組合作業時程，核有怠失。

綜上所述，海巡署及海洋總局規劃建造配置直升機飛行甲板之海巡艦專業能力不足，其搭配海豚直升機起降之配套措施闕如，直至安排100年海安六號演習直升機起降科目，及總統於100年1月26日臺南艦成軍典禮時垂詢，才驚覺積極協調規劃趕辦；縱使總統於102年3月30日新北艦成軍典禮指示國防部協助，惟迄今空勤總隊之直升機仍無法於該兩艦起降，嚴重影響計畫執行效益，顯現政府機關間跨域整合協調機制嚴重失靈，經核有行政怠惰之失。另空勤總隊為艦機組合作業之重要勤務單位，其對海洋總局建置直升機飛行甲板之造艦計畫配合度有欠積極，未就己身應配合辦理事項密切主動追蹤反映辦理，直至臺南艦、新北艦交船後，始陸續提出飛行

甲板相關設施設備、認證等眾多需求，延宕艦機組合作業時程，均核有違失，爰依監察法第24條提案糾正，移送行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：仇桂美

王美玉

劉德勳