

壹、案

由：行政院海岸巡防署函報：該署海洋巡防總局台南艦於近 4 年發生 3 次海損事件，共計停航 848 天，3 次海損維修金額高達 3 億 8,119 萬餘元，該局前總局長林福安等 5 員於任職期間，涉有監督不周、怠忽職守之疏失，爰依公務員懲戒法規定移送審查案。

## 貳、調查意見：

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。本案海巡署共計移送林福安、李茂榮、黃淦甫、潘進家及蔡嘉榮 5 人到院審查。有關本案調查發現違失情形，臚列如下：

- 一、海巡署海洋巡防總局台南艦前艦長江東興，於 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3億8千萬餘元，嚴重損害政府機關形象及公信力等，均核有重大違失

茲就江東興及楊志成違失事證分述如下：

- (一)江東興身為台南艦艦長，於100年5月12日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，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。

- 1、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<sup>1</sup>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。

2、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<sup>2</sup>第 3 條及第 5 條第 1 項第 1 款分別規定：「航行員分為

---

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 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」

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。

- 3、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。
- 4、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。」

- 5、關於事發時台南艦之當值人員，交通部高雄港務局<sup>3</sup>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。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。
- 6、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

---

<sup>3</sup> 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。

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。」「新艦在我手上發生這個，很過意不去，純粹以商船來評論我們不盡公平，我們看到船是要接近的，要查緝，我們沒有那麼多的人力可以來做，訓練應該不是有問題，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。

7、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。
- 8、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分後離開艦駛台回艦長室，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。」

- 9、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。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，依

據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。

- 10、綜上，江東興身為台南艦艦長，於台南艦在 100 年 5 月 12 日指揮駕駛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 4 時 48 分雷達發現柏明輪，望遠鏡看到柏明輪之紅燈，應屬避讓船舶，不僅違背國際海上避碰規則規定沒有採取明顯避讓行動，而且於 4 時 54 分後離開艦駛台回艦長室，讓不具實質適任性且判斷經驗不足之柳錦良駕駛該艦，致使該艦直至兩船距離僅 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，肇致台南艦之左舷船艙直升機甲板水線處於 5 時 0 分遭柏明輪船艙撞擊。台南艦因此海損事件而停航 435 天，於 101 年 7 月 20 日始復航，經臺灣高雄地方法院判決修復費用 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)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。

1、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。

2、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，船艉加上螺槳深吃水為 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，船艉處尚有約 30-40 公分空間。」「(隊長：船艉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艉與碼頭距離過近……，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；倒俾時船艉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) 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，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。

### 3、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。」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，復依據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：「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，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。

4、據上，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「金廈演練」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，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，而 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 日駕駛該艦在東沙海域執行接駁戒護任務後，於 12 時 25 分下令起落錨時，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，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 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。

(三) 綜上論結，海巡署海洋巡防總局台南艦前艦長江東興，於 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 3 億 8 千萬餘元，嚴重損害政府機關形象及公信力等，均核有重大違失。

二、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誡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誡 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<sup>4</sup>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，

---

<sup>4</sup> 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。

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。

三、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。

四、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1000010131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。

調查委員：高鳳仙、楊美鈴