

調 查 意 見

壹、案由：有關原行政院海岸巡防署辦理「台南艦」採購案，衍生相關官員涉犯貪瀆案件引發社會關注。究該署對於相關艦艇採購案件有無建立防弊機制？另對涉及貪瀆與不法事件之相關自律處理程序是否存有缺漏？等疑義，均有深入瞭解之必要案。

一、2,000噸級之台南艦建造契約規範規定起降甲板結構強度應符合「美軍設計資料DDS 130-2規定」，使能承受10噸級重直升機降落之負荷，但無要求符合挪威驗船協會（簡稱DNV）規範及辦理「認證」。由於設計監造單位船舶中心並未提出任何正式書面報告，證明飛行甲板結構強度能承受10噸級重直升機起降，而原海洋總局亦未實際辦理落艦測試，即予驗收通過結案，其疑弊案情雖經船舶中心重新計算甲板厚度符合規定，及原海洋總局與內政部空中勤務總隊合作辦理多次落艦驗證，經檢察官偵結不起訴處分，惟核原海洋總局辦理巡防艦建造驗收過程，其遭司法單位質疑之處，尚有檢討改進空間。

（一）原海洋總局前身內政部警政署（下稱警政署）保安警察第七總隊時期，於86年3月22日委託船舶中心規劃設計2,000噸級大型警察巡邏船，該中心於87年3月9日完成「船舶規範書」第18章直升機輔降系統內容，主要係以當時警政署空中警察隊（內政部空中勤務總隊【下稱空勤總隊】前身）現役之AS-365型直升機（俗稱Dolphin，海豚直升機，5噸重）規劃設計，有機庫、直升機拖曳系統、直升機繫牢設施、輔降設施等，甲板強度可供10噸級直升機緊急降落。惟當時因缺乏經費未辦理發包建造。迨自95年

起，海巡署為更新汰換老舊巡防艦艇，重啟一系列造艦計畫，仍委由船舶中心設計監造，並於95年6月9日邀集原行政院研究發展考核委員會（103年1月22日改制為國家發展委員會）等審議機關研議前設計成果，獲致結論：「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設備空間（註：暫減列輔降系統及機庫設備），作為平時巡防、救難任務使用」，嗣後修正計畫報請行政院以96年9月29日院臺防字第0960044437號函核定「巡防艦汰換4年計畫（即台南艦2,000噸級造艦計畫）」（96年至99年），及98年4月14日院臺防字第0980084532號函核定「強化海巡編裝發展方案（3,000~100噸級大小艦艇，含2,000噸級之新北艦造艦計畫）」（99年至108年）。

(二)前揭兩項造艦計畫，原海洋總局先就台南艦辦理公開招標，96年11月22日決標由中信造船股份有限公司承作，99年11月23日完成驗收交船，取得船級單位財團法人中國驗船中心(下稱驗船中心，簡稱CR)及DNV船級證書（但不含直升機飛行甲板）；新北艦於99年2月24日決標由台灣國際造船股份有限公司（下稱台船公司）承作，嗣為於100年度海安六號演習（100年5月7日）中「呈現直升機起降科目」（即艦機組合作業）及經檢討須辦理DNV之「直升機飛行甲板HELDK」認證（註：以海豚直升機申請，確保能安全起降），原海洋總局於101年2月7日召開「新北艦CG127直升機平台申請DNV認證追加項目、價金協商會議」，同意台船公司就新北艦直升機平台取得DNV HELDK認證增加費用623萬300元（含結構補強所需鋼、鋁料費用），101年12月18日驗收交船時，其直升機飛行甲板取得DNV HELDK認證，嗣

再取得驗船中心Helideck-I認證，可供海豚直升機起降。但台南艦係99年11月23日驗收交船，其當時取得之船級證書不含直升機飛行甲板，故原海洋總局於102年另案辦理「南部地區機動海巡隊台南艦（CG-126）直升機平台飛行甲板取得CR第二級『Helideck-II』認證案」採購，認證「結構可承受10噸級直升機起降，認證直升機為5噸級Dolphin AS-365N3（海豚）」，施作項目計有：「一、滅火器材；二、通訊器材；三、直升機飛行甲板更換防火等級安全網；四、直升機甲板標誌塗裝；五、驗船中心審圖認證；六、細部施工圖說修改製作」，102年7月11日由高鼎遊艇股份有限公司以220萬元得標承作，驗船中心於102年8月19日完成認證，可供海豚直升機起降。惟台南艦於驗收交船後截至103年底，共計發生3次海損事件，迄未辦理落艦，而船舶中心亦未曾提出任何正式報告證明飛行甲板結構強度能承受10噸級重直升機起降，甲板結構強度亦未實際施作承載10噸重直升機降落負荷測試，遭法務部調查局新北市調查處懷疑台南艦建造驗收作假，以貪瀆罪移送偵辦。

- (三)按依台南艦及新北艦建造契約及其船舶規範書第二篇船體部分第一章船體結構(H1-5)第2.1.8條：「甲板：起降甲板結構強度應符合美國海軍設計資料DDS 130-2規定，使能承受10噸級重直升機降落之負荷。」第3.18.1條：「直升機輔助設施：本艦設有海上巡邏/救難用直升機之飛行甲板，起降區甲板結構強度應足夠承受10噸級重直升機起降。」關於飛行甲板工程內容均要求須其「結構強度」符合「美軍設計資料DDS 130-2規定」，並無要求符合DNV規範，甚有要求「認證」。又參酌委託監造契約船舶規

範書關於飛行甲板之約定，雖定有「甲板：起降區甲板結構強度應符合美國海軍設計資料DDS 130-2規定，使能承受10噸級重直升機降落之負荷。起降區甲板結構強度要能承受10噸級重直升機起降，監造人員應格外注意其設計及施工是否符合DNV PART6 Sec.2之結構強度法規要求。」，然該約定後段「監造人員應格外注意其設計及施工是否符合DNV PART 6 Sec.2之結構強度法規要求。」檢察官調查後認為僅係提高監造單位船舶中心之注意義務，要求船舶中心人員於監造時除注意甲板結構強度應符合美國海軍設計資料DDS 130-2規定外，尚應確認飛行甲板之設計及施工是否符合DNV PART 6 Sec.2之結構強度法規要求，委託監造契約中亦未約定就飛行甲板工程部分須取得DNV之「認證」。

- (四)另檢察官依據國防部海軍司令部及美商洛克希德馬汀全球有限公司(10噸重S-70C救難直升機製造商)提供之S-70C(M)救難直升機之機輪資訊數據，送請船舶中心就原海洋總局「2,000噸級巡防艦」救難直升機甲板承受10噸級重直升機之厚度重新計算，依船舶中心105年11月28日船海工字第1051000160號、106年4月28日船海工字第1061000604號及106年6月8日船海工字第106100780號函所附計算式，分別依「美國海軍設計資料DDS 130-2規定」計算，2,000噸級巡防艦之飛行甲板厚度須至少為15mm；以「DNV PART 6 Sec.2」規範計算，甲板厚度至少須為13.08mm，且經其計算台南艦及新北艦飛行甲板厚度均為16mm，均已大於「美國海軍設計資料DDS 130-2規定」及「DNV PART 6 Sec.2規範」要求之強度。又原海洋總局所屬台南艦偕同空勤總隊AS-365海豚直升機已於106年10月26日及30日分別

於高雄市小港基地及屏東縣小琉球西方外海執行多次落艦，檢察官認為落艦程序已完成，益徵甲板設計強度有符合契約規範，及原海洋總局於飛行甲板之設備及驗證應無不實之情。

(五)綜上，2,000噸級之台南艦建造契約規範規定起降甲板結構強度應符合「美軍設計資料DDS 130-2規定」，使能承受10噸級重直升機降落之負荷，但無要求DNV規範及辦理「認證」。由於設計監造單位船舶中心並未提出任何正式書面報告，證明飛行甲板結構強度能承受10噸級重直升機起降，而原海洋總局亦未實際辦理落艦測試，即予驗收通過結案，其疑弊案情雖經船舶中心重新計算甲板厚度符合規定，及原海洋總局與空勤總隊合作辦理多次落艦驗證，經檢察官偵結不起訴處分，惟核原海洋總局辦理巡防艦建造驗收過程，其遭司法單位質疑之處，尚有檢討改進空間。

二、海上、空中緊急救難，海巡船艦與空勤總隊直升機之相互配合，至為關鍵重要。台南艦雖經船舶中心計算甲板厚度符合10噸規定，及原海洋總局與空勤總隊已合作辦理多次5噸海豚直升機落艦驗證，但10噸黑鷹直升機未來海上執勤能否「緊急降落」台南艦，實不無疑問，其飛行甲板結構強度能否承受10噸重，及是否須辦理落艦認證，請海巡署審慎評估檢討。

(一)海巡署95年重啟一系列造艦計畫，其中大型之3,000噸級(2艘，現役之宜蘭艦、高雄艦)、2,000噸級(2艘，現役之台南艦、新北艦)、1,000噸級(4艘，現役之苗栗艦、桃園艦、臺東艦、屏東艦)巡防艦，均有直升機飛行甲板設計，當時係以原警政署空中警察隊使用機種5噸重之海豚直升機結合規劃，配合原海洋總局前揭巡防艦共同執行艦機組合作業。嗣

於98年八八風災後，國防部配合馬英九總統指示，將向美軍購之60架黑鷹直升機（10噸重）移撥15架予空勤總隊，以改善其老舊機隊。但黑鷹直升機機身長均較1,000噸級及2,000噸級巡防艦之飛行甲板長，無法停降（註：不符相關技術規範及認證），然仍可執行吊掛作業。依本院先前調查「艦機組合作業」案原海洋總局說明，該局具飛行甲板巡防艦供直升機落艦能量如下：

- 1、3,000噸級巡防艦：可供10噸級黑鷹直升機與5噸級海豚直升機起降。
- 2、2,000噸級巡防艦：可供5噸級海豚直升機起降，供黑鷹直升機「緊急降落」（註：允許機尾伸出甲板外緣）。
- 3、1,000噸級巡防艦：可供5噸級海豚直升機起降。

(二)有關2,000噸級台南艦直升機飛行甲板結構強度，依該艦建造契約及其船舶規範書規定，應能承受10噸級重直升機起降之負荷，依前調查意見一所述，原海洋總局於驗收交船後另案辦理台南艦直升機平台飛行甲板取得CR第二級「Helideck-II」認證案採購，認證「結構可承受10噸級直升機起降，認證直升機為5噸級海豚直升機」，檢察官雖以經船舶中心計算甲板厚度符合10噸規定，及原海洋總局與空勤總隊已合作辦理多次5噸海豚直升機落艦驗證，但10噸黑鷹直升機未來於海上執勤若遇油料不足、機件故障或待救援人數眾多時，能否「緊急降落」台南艦，飛行甲板結構強度是否真能承受10噸重，尚有待評估檢討。

(三)綜上，海上、空中緊急救難，海巡船艦與空勤總隊直升機之相互配合，至為關鍵重要。台南艦雖經船舶中心計算甲板厚度符合10噸規定，及原海洋總局

與空勤總隊已合作辦理多次5噸海豚直升機落艦驗證，但10噸黑鷹直升機未來海上執勤能否「緊急降落」台南艦，實不無疑問，其飛行甲板結構強度能否承受10噸重，及是否須辦理落艦認證，請海巡署審慎評估檢討。

貳、處理辦法：

- 一、調查意見一至二，函請海洋委員會海巡署確實檢討改進見復。
- 二、檢附派查函及相關附件，送請內政及少數民族委員會處理。

調查委員：蔡崇義