

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：科技部、交通部。

貳、案由：科技部規劃建造海研五號時期，需求規範書已載明船上研究人員為 30 人之需求規格，未周延考慮船舶法令規定，率以貨船規格設計，嗣後雖領有貨船安全構造及設備等證書，但仍有違行為時我國船舶法乘客超過 12 人歸類為客船之規定，且於簽訂委託操作契約後，未依規定立即要求裕品公司確實執行及維持 ISM 證書之有效性，復於契約訂定近 8 個月後竟發文中國驗船中心申請 ISM 豁免；又海研五號收費標準明定可接受營利單位之委託執行任務，不符 ISM 豁免證明限制僅能用於「非商業性」服務之規定。另交通部長達 25 年怠於修正船舶法及客船管理規則，亦未及時制定海洋研究船相關管理規章，致海研一號、海研五號雖符合我國法規客船之定義，然卻以貨船名義及標準執行各項任務，使該等研究船之身分渾沌不明，且中國驗船中心，逕將海研五號 ISM 等豁免申請速予核發證書，未依規定轉報交通部決定核發與否等，均有失當，依法提案糾正。

參、事實與理由：

行政院前國家科學委員會【下稱國科會，民國（下同）103 年 3 月 3 日改制為科技部】於 94 年 12 月 2 日函¹財團法人國家實驗研究院（下稱國研院），請該院成

¹國科會 94 年 12 月 2 日臺會自字第 0940074312 號函。

立海洋科技研究中心（下稱海洋中心），並於設置構想書中提及新研究船建造係由國科會主導，海洋中心負責執行等語。95年10月19日，國研院與財團法人聯合船舶設計發展中心²（下稱船舶設計中心）簽訂「2700噸級海洋研究船委託規劃設計暨監造服務契約」，契約金額為新臺幣（下同）4,365萬元（規劃設計費2,619萬元、監造費1,746萬元）；97年12月5日，海洋中心與中信造船股份有限公司簽訂「國家實驗研究院海洋研究船建造採購案建造契約書」，契約金額為14.6億元；101年1月18日，海洋中心與裕品實業股份有限公司（下稱裕品公司）簽訂「海研五號海洋研究船委託操作勞務採購契約書」，契約金額為5,358萬元，履約期限至102年底；102年12月18日，海洋中心再與裕品公司簽訂後續擴充採購契約，契約金額為3,200萬406元，履約期限至103年底。

海研五號自101年8月10日正式啟用，迄本次船難共執行50次任務。103年10月9日9時自安平港啟航前往臺灣海峽北部海域，執行行政院環境保護署（下稱環保署）委辦之海域大氣粒狀污染物監測及傳輸模擬先導計畫³，因海象惡劣，於10月10日自馬祖海域折返安平港，途中於1652時航經澎湖水道西側海域時，因擦撞暗礁，致船體破損，船艙嚴重泛水，損壞管制無效而沉沒。經相關單位搶救後，船上45名（船員18名及研究人

² 我國政府為發展造船工業，提昇國內造船工業水準，由經濟部、國防部、交通部及教育部共同發起，並由中船公司、中油公司、海軍總部、中國驗船中心、台灣機械公司、陽明海運、基隆港務局、高雄港務局等單位提供捐助，於65年7月1日成立財團法人聯合船舶設計發展中心。

³ 海研五號本次航行除海洋大學環態所龔國慶教授-「海域大氣粒狀污染物監測及傳輸模擬先導計畫」外，同行另有正修科技大學王琳麒教授-「海域環境大氣、水質及岩芯中持久性有機污染物特徵建立」；成功大學地球科學系劉正千教授-「地球同步海洋水色衛星資料之校正、驗證與應用(II)」；海洋大學環境生物與漁業科學系李明安教授-「浮游動物」；海洋大學海洋環境與生態研究所周文臣副教授-「全球變遷因子對東海及西北太平洋黑潮海域碳酸鹽系統變動的影響」；海洋大學海洋環境與生態研究所蔣國平教授-「海研二號貴儀中心使用計畫」等。

員 27 名)全部獲救，但送醫後有中央研究院研究員許世傑及海洋中心研究人員林怡君等 2 人不治死亡，另有 14 人受有輕重傷。甫建妥 2 年，耗資 15 億元之海研五號，究係何原因造成沉沒，主管機關有無制度面上之違失等情，實有瞭解之必要。

船舶法與船員法之主管機關為交通部，其業務由航政機關辦理，此為法之明定。104 年 4 月 28 日，交通部航港局依其權責，對海研五號沉沒原因及船員責任部分，提出「海研五號沉沒海事案」海事檢查報告書及海事評議書，說明沉沒原因為海研五號 103 年 10 月 10 日自馬祖海域返航安平港途中，於航經澎湖群島東側海域時，因人為過失致航行中擦撞「外淺石」暗礁，造成水下船體多處凹陷破損，大量進水而沉沒；其中肇事船員之過失行為有「船長未妥善規劃航路、未依規定使用紙本海圖、怠忽職守未確實測定船位、航行當值警覺不足」等多項缺失，並給予船長、大副、二副等 8 名船員幹部收回船員服務手冊 5 年至 6 個月不等之處分，另裕品公司處以 30 萬罰鍰。本院則依憲法第 96 條「監察院得按行政院及其各部會之工作，…調查一切設施，注意其是否違法或失職」與監察法「調查」專章規定，調查海研五號主管機關有無相關行政違失。

案經本院調閱科技部、國防部、國家中山科學研究院、交通部航港局、中央氣象局、環保署及審計部等機關卷證資料，104 年 5 月 12 日請交通部航港局簡報說明海事檢查及評議內容、同年 7 月 13 日邀請海洋相關專家學者及資深船長到院諮詢、7 月 28 日約詢科技部徐爵民部長、國研院羅清華院長及海洋中心林慧玲主任等相關主管人員，茲將違失事項臚述於后：

- 一、科技部規劃建造海研五號時期，需求規範書已載明船上研究人員為 30 人之需求規格，惟該部卻未周延考

慮船舶法令規定，率以貨船規格設計，嗣後雖領有貨船安全構造及設備等證書，但仍有違行為時我國船舶法乘客超過 12 人歸類為客船之規定，顯有違失

- (一)91 年 1 月 30 日修正公布之「船舶法」第 1 條規定：
「本法所稱船舶，謂在水面或水中供航行之船舶，其類別如左：一、客船：謂搭載乘客超過十二人之船舶。二、非客船：謂不屬於客船之其他船舶。…」
99 年 12 月 8 日修正公布之同法第 3 條規定：「本法用詞，定義如下：…二、客船：指非小船且乘客定額超過十二人，以運送旅客為目的之船舶。…」
- (二)95 年 10 月 12 日，船舶設計中心所提「2700 噸級海洋研究船委託規劃設計暨監造服務建議書」，有關規劃設計特色敘明本船掛中華民國國旗，入籍於中華民國，本船之設計均須符合中國驗船中心 CR 和挪威驗船協會 DNV 之要求與規定，然而本船設計與一般船舶較為不同，屬於**特種專業船舶**之設計工作。船舶設計中心於 95 年 10 月 16 日舉行之委託規劃設計監造技術服務案公開評選會議中，回應評選之問題時亦表示：「本船防火設計比照**特殊目的船舶**安全章程規劃。」以上均顯示海研五號於規劃時係以特種專業船舶或特殊目的船舶為前提下設計。
- (三)查海上人命安全公約 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 下稱 SOLAS 公約) 係由國際海事組織 (International Maritime Organization, 下稱 IMO) 制定之國際公約，而 SOLAS 公約業經行政院於 69 年 2 月 20 日以台 69 交字第 1915 號函准予採用在案，IMO 之海事安全委員會 (Maritime Safety Committee, 下稱 MSC) 於 97 年 5 月 13 日第 84 次會議通過 MSC.266 (84) 決議案，配合 SOLAS 公約修正案，公告國際

安全標準「2008年特種用途船舶安全章程」(Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008, 下稱2008 SPS Code), 並設有「特種用途船舶安全證書」標準格式, 此修正案, 經過翻釋成我國文字後, 並奉行政院於99年3月3日以院臺交字第0990005178號函同意准予採用, 交通部遂於99年4月12日以交航字第0990003151號公告採用「2008年特種用途船舶安全章程」, 並自即日生效。至此, 我國特種用途船舶方有法規可供依循。

(四)次查前揭特種用途船舶之定義為「因船舶功能需要, 而乘載超過12名專門研究人員之動力船舶」⁴, 並在章程中有關「安全構造、完整穩度、火災保護、安全無線電、航行安全」等規定, 於船舶乘載60人以下, 均適用「貨船」之規定。爰海研五號領有「貨船安全構造證書」、「貨船安全設備證書」、「貨船安全無線電證書」等, 可證均係依貨船標準來設計、建造及領有相關證書。再查海研五號自95年4月14日國科會函請國研院執行「2700噸級海洋研究船規劃設計」計畫起, 國研院於95年9月9日提出海研五號需求規範書明定「研究人員22人」之規格, 96年4月船舶設計中心於得標規劃設計案所提出之建造規範書, 更提高「研究人員30人」之需求規格, 至此, 海研五號均以研究人員30人為設計基準。

(五)惟上開30人之人數高於我國船舶法第1條搭載乘客超過12人為客船之規定, 且海研五號需求規範書亦明載「下列法規須為本船設計及建造時所遵循: (一)中華民國航政機構所要求之有關航港法

⁴ 該章程第1.3.12條之定義: “Special purpose ship” means a mechanically self-propelled ship which by reason of its function carries on board more than 12 special personnel.

規規定（包含船舶法）…」。

(六)綜上，科技部規劃建造海研五號時期，需求規範書已載明船上研究人員為 30 人之需求規格，惟該部卻未周延考慮船舶法令規定，率以貨船規格設計，嗣後雖領有貨船安全構造及設備等證書，但仍有違行為時我國船舶法乘客超過 12 人歸類為客船之規定，顯有違失。

二、科技部暨所屬國家實驗研究院海洋中心，於簽訂海研五號委託操作契約後，未依規定立即要求裕品公司確實執行及維持 ISM（安全管理章程）證書之有效性，復於契約訂定近 8 個月後竟發文中國驗船中心申請 ISM 豁免，致該船取得豁免證書後，無國際公約強制規範，裕品公司即未落實安全管理與訓練，無法建立安全管理制度，最終造成政府投入 15 億元之海研五號，成軍僅 2 年即因人為操作缺失而沉沒，顯有監督不力之責

(一)查 91 年 6 月 19 日公布施行之國研院設置條例第 4 條規定：「本院之主管機關為行政院國家科學委員會。」同條例第 5 條第 1 項規定：「本院創立基金為新臺幣五億元，由中央政府分年編列預算捐助之。」同條例第 7 條規定：「本院設董事會，置董事十一人至十七人，均由行政院院長就下列人員遴聘之，並以其中一人為董事長：一、行政院國家科學委員會主任委員及其他有關機關首長。…」故國研院歷年循例皆由國科會主委（現科技部部長）擔任董事長。另 103 年 3 月 1 日發布、3 月 3 日施行之科技部處務規程第 2 條規定：「部長綜理部務，並指揮、監督所屬機關及人員。」同規程第 12 條規定：「前瞻及應用科技司掌理事項如下：…八、主管行政法人、財團法人之相關施政業務督導及協

調。…」

- (二)101年1月9日，海洋中心召開「海研五號海洋研究船委託操作」案採購評選會議，裕品公司依據投標時所附之「服務建議書」敘明：「海研五號雖為公務船舶，依法得以不受規範，但本公司可替海研五號規劃一套完整的『安全環保暨營運管理系統』及『船舶保全計劃書』，並輔導貴單位取得 DOC 認證及輔導，管理其名下所屬船隻取得 SMC 及 ISSC，除符合國際公約規範外，亦可提升管理層次及降低保險費用。」9日後，即101年1月18日，海洋中心與裕品公司簽訂「海研五號海洋研究船委託操作」勞務採購契約書（契約編號：TORI-S-101001），契約第19條第1項第3款規定：「乙方（指裕品公司）及船長須執行及維持本船國際安全管理（ISM）安全管理章程證書之有效性。」102年12月18日，海洋中心再與裕品公司簽訂後續擴充契約（契約編號：TORI-S-103019），契約第19條第1項第3款仍有上開「乙方（指裕品公司）及船長須執行及維持本船國際安全管理（ISM⁵）安全管理章程證書之有效性」之規定。
- (三)查海洋中心於101年9月11日以國研海大字第10111013880號函財團法人中國驗船中心，申請海研五號有關 DOC⁶、SMC⁷、ISSC⁸之船舶豁免證明。中國驗船中心於2日後，101年9月13日即發出海研

⁵ ISM Code (International Safety Management Code, 國際安全管理章程)，為國際海事組織 (IMO) 對於船舶安全所制定的強制性章程強制，規範於海上人命安全公約 (Safety of Life at Sea, SOLAS 公約) 第9章。【ISM Code 強制規定船舶營運人須擁有 DOC；船舶須擁有 SMC】

⁶ DOC (Document of Compliance, 符合文件)，由船期國政府 (或授權船級協會 Class Society) 發給船舶營運人證明該公司安全管理制度符合 ISM Code 之要求。

⁷ SMC (Safety Management Certificate, 安全管理證書)，由船期國政府 (或授權船級協會 Class Society) 發給船舶證明該輪的營運符合船舶營運人安全管理制度之規範。

⁸ ISSC (International Ship Security Certificate)，中文為「國際船舶保全證書」。

五號針對 ISM 的不適用證明⁹（即豁免證書，編號：12-02848-Q-SMW），101 年 9 月 14 日再發出針對 DOC、ISM、ISPS¹⁰之豁免證明，並註明請海洋中心遵守 SOLAS 規定—「由政府擁有或經營並僅用於政府非商業性服務」。

(四) 104 年 7 月 28 日，科技部到院約詢時說明：「一開始海研五號就取得不適用 ISM 的證書，海研五號營運二年後，我們有想要建制符合 ISM 的文件，所以在合約有訂裕品要協助我們建立這個文件，我們是循序漸進的」等語，惟此與契約書「裕品公司須執行及維持本船國際安全管理（ISM）安全管理章程證書之有效性」迥然不同，況且契約係 101 年 1 月簽訂後，裕品公司理應即刻籌辦 ISM 相關文件，以利海研五號開始營運時即符合 ISM 相關規定，海洋中心卻於將近後 8 個月的 101 年 9 月，後向中國驗船中心申請豁免 ISM，免除裕品公司所應依契約執行之內容，有違契約甲方之立場，另查海洋中心給付契約金額¹¹並無為此部分辦理減價，甚有圖利該公司之嫌。

(五) 另因裕品公司承諾可協助海研五號取得 DOC、SMC、ISSC 等證書，爰於委託操作評選會議時獲得評選委員青睞得標，惟得標後海洋中心卻讓裕品公司豁免申辦上開證書，海研五號因相關安全管理及訓練無國際公約強制規範，造成本次船難事件，此有裕品

⁹ 中國驗船中心 ISM 豁免全文如下：「OCEAN RESEARCHER V is owned and operated by the government of the republic of china and used only on government non-commercial service. The International Safety Management (ISM) code does not apply to the subject vessel.」

¹⁰ ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)，中文為「國際船舶和港口設施保全規則」。

¹¹ 科技部表示，海洋中心與裕品公司契約金額為 5,358 萬元，結算金額為 5,310 萬 1,598 元，差距 47 萬 8,402 元，主要係部分人員，當年度結算時工作未滿一年者，年終獎金依其在職月數比例計算。

公司副總陳明泰在海評會議說明：「上船後我們只針對船員的基本救生訓練、滅火訓練及海圖修改等船上各項操作做訓練，並告知在哪些危險的情況下啟動緊急連絡系統。由於該船 ISM 是被豁免的，故我們未強制也未實際做到細項監督」可證。

(六) 綜上，科技部暨所屬國研院海洋中心，於簽訂海研五號委託操作契約後，未依規定立即要求裕品公司確實執行及維持 ISM (安全管理章程) 證書之有效性，復於契約訂定近 8 個月後竟發文中國驗船中心申請 ISM 豁免，致該船取得豁免證書後，無國際公約強制規範，裕品公司即未落實安全管理與訓練，無法建立安全管理制度，最終造成政府投入 15 億元之海研五號，成軍僅 2 年即因人為操作缺失而沉沒，顯有監督不力之責，至為灼然。

三、科技部所屬國家實驗研究院訂有「海洋研究船使用管理要點」及「海研五號對外服務收費標準」，其收費標準明定可接受營利單位之委託執行任務，不符該船領有 ISM 豁免證明限制僅能用於「非商業性」服務之規定；主管機關未察即同意備查等，均有不當

(一) 查國研院訂有「財團法人國家實驗研究院臺灣海洋科技研究中心海洋研究船使用管理要點¹²」，該要點第 7 條規定：「研究船使用費標準另定之。」國研院遂據此訂定「海研五號對外服務收費標準」，該標準第 2 條規定：「本船對外服務須收取研究船使用費、船務管理費及伙食費。一、依計畫委託機關或經費來源性質，各項收費標準如下：…營利單位之研究船使用費每日 148 萬 5 千元、船務管理費每日 5,400 元…。」該標準第 5 條另有「本收費標

¹² 該要點於 100 年 11 月 24 日以 10011016170 號簽奉時任院長陳文華核定施行。

- 準經本院院長核定，報請主管機關備查後施行¹³。」
- (二)惟查，海洋中心於 101 年 9 月 11 日向中國驗船中心申請 ISM 之船舶豁免證明，其後於 101 年 9 月 13 日、14 日獲得中國驗船中心發出海研五號針對 ISM 的不適用證明（即豁免證書），豁免證明註明請海洋中心遵守 SOLAS 規定：「由政府擁有或經營並僅用於政府非商業性服務」。雖然海研五號自 101 年 8 月成軍至 103 年 10 月沉沒期間，尚未有接受營利單位委託之計畫案，但依其收費標準，該研究船係可接受營利單位委託執行「商業性服務」，此與中國驗船中心 101 年 9 月 13、14 日出示需「non-commercial service」及「非商業性服務」之豁免證書有違；主管機關國科會（科技部）亦未察此對外收費標準與 ISM 豁免證書之規定不符。
- (三)綜上，科技部所屬國研院訂有海洋研究船使用管理要點及海研五號對外服務收費標準，其中收費標準可接受營利單位之委託執行任務，不符該船領有 ISM 豁免證明僅用於「非商業性」服務之規定；主管機關未察即同意備查等，均有不當。

四、科技部所屬國家實驗研究院為海研五號船級證書上之所有人，對執行航行任務之海洋中心負有監督責任，委託操作契約明定裕品公司應指派代表參加航前會議以瞭解作業內容，惟未出席，海洋中心嗣後僅以電子郵件將航次資料通知，不符契約規定，便宜行事，顯有未洽

- (一)中國驗船中心發予海研五號之船級證書，載明此船之所有人為國研院。101 年 1 月 18 日，海洋中心與裕品公司簽訂「海研五號海洋研究船委託操作」勞

¹³ 國科會於 102 年 7 月 17 日以臺會企字第 1020038191 號函復國研院，海研五號對外服務收費標準同意備查。

務採購契約書（契約編號：TORI-S-101001），契約第 14 條第 2 項規定：「每航次開航前，乙方（裕品公司）應指派代表參加航前會議以確定作業內容。作業期間如需變更作業內容及航程，應由船長與甲方（海洋中心）指派隨船人員共同協商議定。」

(二) 查海研五號於本次航行前，103 年 9 月 23 日由計畫召集人龔國慶教授召開「海域大氣粒狀污染物監測及傳輸模擬先導計畫」航前會議，出席人員包括海洋大學、中央研究院、雲林科技大學、中山大學、成功大學、臺灣大學、國研院、環保署、正修科技大學、科得儀器公司、臺灣檢驗公司等科研人員或代表出席，惟未見裕品公司代表與會。對此，科技部於本院約詢時表示，海洋中心係於 103 年 9 月 25 日以電子郵件（E-mail）將航次資料通知裕品公司，惟此舉仍有違上開契約乙方「應」指派代表參加航前會議之規定。

(三) 綜上，科技部所屬國研院為海研五號船級證書上之所有人，對執行航行任務之海洋中心負有監督責任，契約明定裕品公司應指派代表參加航前會議以瞭解作業內容，惟未出席，海洋中心嗣後僅以電子郵件將航次資料通知，不符契約規定，便宜行事，顯有未洽。

五、交通部長達 25 年怠於修正船舶法及客船管理規則，亦未及時制定海洋研究船相關管理規章，致海研一號、海研五號雖符合我國法規客船之定義，然卻以貨船名義及標準執行各項任務，使該等研究船之身分渾沌不明，名不符實，確有疏失

(一) 有關船舶法、客船管理規則相關規定如下：

1、91 年 1 月 30 日修正公布之「船舶法」第 1 條（本條與 63 年 11 月 1 日修正公布內容相同）規定：「本法所稱

船舶，謂在水面或水中供航行之船舶，其類別如左：一、客船：謂搭載乘客超過十二人之船舶。二、非客船：謂不屬於客船之其他船舶。…」；後於 99 年 12 月 8 日修正公布之第 3 條規定：「本法用詞，定義如下：…二、客船：指非小船且乘客定額超過十二人，以運送旅客為目的之船舶。…」惟 99 年修正客船定義之立法理由係「原條文第一款之客船，在實務上係總噸位超過二十之動力船舶或總噸位超過五十之非動力船舶，另為避免與新增之遊艇定義混淆，爰增加『以運送旅客為目的』要件，並酌作文字修正，移列第二款。」仍未以研究船上之科研人員為考量因素，先予敘明。

- 2、其次，65 年 7 月 14 日修正發布施行之「客船管理規則」第 2 條及第 3 條規定：「本規則所稱客船，指搭載乘客超過十二人之船舶…」、「本規則所稱乘客，指在船上左列以外之人員：一、船長、引水人及船舶所有人雇用船長指揮服務於船上之人員。二、船長有義務救助之遇難人員。三、非船長或運送人所能防止而以非法行為上船之人員。四、因臨時特殊事故在船上執行公務而無法離船之人員。」此管理規則至 100 年 2 月 11 日歷經 4 次修正發布，惟該 2 條文均未變更，現行條文仍為上開內容，海洋研究船上科研人員符合前揭乘客之定義，殆無疑義。
- 3、63 年 11 月 1 日修正公布之船舶法第 87 條第 2 項規定：「有關其他船舶技術與管理規則或辦法，交通部得參照有關國際公約或協定及其附約所訂標準、建議、辦法或程式，報請行政院核准採用。」至 91 年 1 月 30 日修正公布之船舶法第 87-10 條

亦有相同文字規定。

- (二)查國科會於 72 年編列 2 億 5 千萬元訂造一艘 800 噸級之海洋研究船「海研一號」，交由國立臺灣大學海洋研究所統籌營運管理。海研一號係國科會委託位於挪威柏根（Bergen）的米蘭造船廠負責建造，自 72 年 7 月 1 日開始興建，73 年 7 月 31 日下水，73 年 9 月 15 日完工，並進行相關交接程序，完成交船後啟航回國，途中在新加坡進行整補作業時，配合作業技術人員上船及安裝部分探測儀器，隨後在南海海域進行測試作業，74 年 1 月 24 日返抵國門，再加裝部分探測儀器後，於 74 年 3 月初正式開始執行海洋探測研究作業。據海研一號出海作業申請單所載，隨船研究人員為 14-15 人，均高於船舶法與客船管理規則有關客船定義之 12 人。
- (三)本案海研五號自 95 年 4 月 14 日國科會函請國研院執行「2700 噸級海洋研究船規劃設計」計畫起，國研院於 95 年 9 月 9 日提出海研五號需求規範書明定「研究人員 22 人」之規格，96 年 4 月船舶設計中心得標規劃設計案所提出之建造規範書，更提高「研究人員 30 人」之需求規格，至此，海研五號均以研究人員為 30 人設計，亦高於上開我國船舶法與客船管理規則 12 人之規定。
- (四)次查 SOLAS 公約業經行政院於 69 年 2 月 20 日以台 69 交字第 1915 號函准予採用在案，國際海事組織（IMO）之海事安全委員會（MSC）於 97 年（2008 年）5 月 13 日第 84 次會議通過 MSC.266（84）決議案，配合 SOLAS 公約修正案，公告國際安全標準「2008 年特種用途船舶安全章程」（2008 SPS Code），此修正案，經過翻譯成我國文字後，依照前揭行為時船舶法第 87-10 條規定，並奉行政院於 99 年 3 月 3

日以院臺交字第 0990005178 號函同意准予採用，交通部遂於 99 年 4 月 12 日以交航字第 0990003151 號公告採用「2008 年特種用途船舶安全章程」，並自即日生效。至此，我國特種用途船舶方有法規可供依循，惟交通部公告之「2008 年特種用途船舶安全章程」，此為主管機關公告之「行政命令」，與船舶法之「法律」位階何者為高，不言而喻。復查 MSC. 266 (84) 決議案係修正 A. 534 (13) 決議案，早於 72 年(1983 年)11 月 17 日，IMO 通過 A. 534(13) 決議案「特種用途船舶安全章程」早已訂定，相關章節名稱列表如下：

章節	A534(13)-1983 年	266(84)-2008 年	我國公告
Chapter1	General	General	通則
Chapter2	Stability and subdivision	Stability and subdivision	穩度和艙區劃分
Chapter3	Machinery installations	Machinery installations	機械裝置
Chapter4	Electrical installations	Electrical installations	電氣裝置
Chapter5	Periodically unattended machinery spaces	Periodically unattended machinery spaces	定時無人當值機艙空間
Chapter6	Fire protection	Fire protection	防火
Chapter7	Explosives stowage	Dangerous goods	危險貨物
Chapter8	Life-saving appliances	Life-saving appliances	救生設備
Chapter9	Radiocommunications	Radiocommunications	無線電通訊
Chapter10	Safety of navigation	Safety of navigation	航行安全
Chapter11		Security	保全
Appendix /Annex	Form of Safety Certificate for Special Purpose Ships	Form of Safety Certificate for Special Purpose Ships	特種用途船舶安全證書

上表中，97 年各章節中，僅新增第 11 章¹⁴及變更第 7 章論述之範圍¹⁵，有關特種用途船舶其餘各節，早於 72 年即有訂定。上開 63 年 11 月 1 日船

¹⁴ 2008 年新增第 11 章：保全【Security】：所有特種用途船舶應遵守 SOLAS 公約第 XI-2 章（加強海上保全之特別措施）的規定。【All special purpose ships should comply with the requirements of chapter XI-2 of SOLAS.】

¹⁵ 1983 年第 7 章係 Explosives Stowage（爆炸品儲放）；2008 年第 7 章係 Dangerous goods（危險貨物），差異在於 2008 年第 7 章納入 International Maritime Dangerous Goods Code（IMDG Code）各項危險貨品（共分 9 類：1.爆炸品 2.氣體 3.易燃液體 4.易燃固體 5.氧化劑和有機過氧化物 6.有毒物質和感染性物質 7.放射性物質 8.腐蝕品 9.雜項危險物）。1983 年第 7 章僅規定第 1 類爆炸品。

船法第 87 條第 2 項亦有法律授權，惟 74 年 1 月 24 日海研一號返抵國門至 99 年 4 月 12 日止，長達超過 25 年，海研一號符合我國船舶法及客船管理規則有關客船之規定，卻以貨船名義領有各項證書，並以貨船標準執行各項安全要求，有關檢驗發證、安全構造、安全設備、安全無線電、航行安全等，客船要求檢驗演習頻率及嚴謹度均較貨船為高。

(五) 綜上，交通部長達 25 年怠於修正船舶法及客船管理規則，亦未及時制定海洋研究船相關管理規章，致海研一號、海研五號雖符合我國法規客船之定義，然卻以貨船名義及標準執行各項任務，使該等研究船之身分渾沌不明，名不符實，確有疏失。

六、交通部公告委託之財團法人中國驗船中心，逕將海研五號 ISM 等豁免申請速予核發證書，未依規定轉報交通部決定核發與否，此有擴權之虞，且該船訂有商業性服務收費標準，亦與豁免規定有違，交通部身為船舶法主管機關，對於委託驗船機構未依規定之作為，顯有監督不力及處理失當之處

(一) 91 年 1 月 30 日修正公布之船舶法第 87-1 條¹⁶規定：
「交通部因業務上需要，得委託驗船機構辦理有關海上人命安全國際公約規定之船舶檢驗及發給公約規定之證書，並應將委託事項公告之。受委託驗船機構之資格條件與其檢驗之認可、撤銷、廢止、監督、國際公約證書之簽發、驗船師資格與執業證

¹⁶ 該條文後於 99 年 12 月 8 日修正公布之船舶法，移至第 84 條，並修正為「主管機關因業務需要，得委託驗船機構辦理下列事項：一、船舶檢查、丈量及證書之發給。二、各項國際公約規定之船舶檢驗及證書之發給。三、船舶載重線之勘劃、查驗及證書之發給。驗船機構受委託執行前項業務時，應僱用驗船師主持並簽證。」並於立法理由說明：「有關委託事項公告規定，本當依行政程序法規定辦理，無需於本法重複規定，爰予刪除。」「原條文第八十七條之一第二項有關受委託驗船機構授權法源，考量世界各國多係委託一家驗船機構對外代表其國家執行驗船業務，我國亦然，而未來委託二家以上驗船機構對外代表國家執行業務之可能性甚低，故可依行政程序法第十六條、第三章、交通部審查交通事務財團法人設立許可及監督要點規定辦理，毋庸再行另為規定，爰予刪除」

書之核發、註銷及驗船費之收取等事項之辦法，由交通部定之」；101年4月17日修正發布施行之「船舶設備規則」第11條規定：「非航行於國際航線之船舶，因船型、大小、構造及用途等，確認按照本規則規定實施有困難時，得由船舶所有人或船長列舉事實及理由，送請航政機關或主管機關委託之驗船機構轉航政機關酌予核減或豁免部分設備」；101年6月7日，交通部以交航字第10100205532號公告「委託財團法人中國驗船中心辦理國際航線船舶之船舶檢驗與法定證書發給業務，自即日起施行。」並於公告中說明委託事項包括檢驗評估中華民國籍船舶，以確定該等船舶符合適用之國際公約、章程及交通部主管之法律、規則、辦法或命令以及簽發附表所列之相關證書及證明文件事宜。有關公告附表與本案有關者節略如下表：

編號	證書名稱	委託項目 (證書與簽署)			
		初次發證	換證	年度/中期檢驗	豁免
1	國際海上人命安全公約暨其修正案 (SOLAS)				
1.6	符合文件(國際船舶安全管理章程) DOC(ISM Code)	F	F	F	L
1.7	安全管理證書(SMC)	F	F	F	L
1.8	國際船舶保全證書(ISSC)	F	F	F	L
委託程度及符號說明如下： F：全權委託審圖、執行檢驗及簽發 及/或 取消有需要之短證及長證。 L：由交通部決定核發與否。					

(二)查位於高雄市茄苳區之海洋中心，於101年9月11日以國研海大字第10111013880號函，向位於臺北市中山區之財團法人中國驗船中心申請海研五號有關DOC、SMC、ISSC之船舶豁免證明。中國驗船中心於2日後，101年9月13日即發出海研五號針對ISM的不適用證明¹⁷（即豁免證書，編號：

¹⁷ 中國驗船中心ISM豁免全文如下：「OCEAN RESEARCHER V is owned and operated by the government of the republic of china and used only on government non-commercial service. The

12-02848-Q-SMW) ，101 年 9 月 14 日再發出針對 DOC、ISM、ISPS 之豁免證明，並註明請海洋中心遵守 SOLAS 規定—「由政府擁有或經營並僅用於政府非商業性服務」。上開 2 機構均非政府機關，無法以電子公文方式即時傳遞，倘加上郵遞路程所需時間，中國驗船中心顯無審查機制即予核准並開立證明，遑論依前揭公告委託事項，豁免係由交通部決定核發與否，中國驗船中心無權決定，惟該中心自申請日起 2-3 天即核發豁免證明，未將申請豁免書面資料送交通部審核，明顯擴權。交通部對於中國驗船中心違反委託事項亦無聞問，顯有督導不周之處。

(三)次查「海研五號對外服務收費標準」第 2 條，海研五號主管機關除訂定國科會補助航次研究計畫、其他國科會研究計畫、非營利單位等之收費標準，亦訂有「營利單位及國外機構」之研究船使用費每日 148 萬 5 千元、船務管理費每日 5,400 元，雖然海研五號自 101 年 8 月成軍至 103 年 10 月沉沒期間，尚未有接受營利單位委託之計畫案，但依其收費標準，該研究船係可執行「商業性服務」，此與中國驗船中心 101 年 9 月 13、14 日出示需「non-commercial service」及「非商業性服務」之豁免證書有違。

(四)綜上，交通部公告委託之財團法人中國驗船中心，逕將海研五號 ISM 等豁免申請速予核發證書，未依規定轉報交通部決定核發與否，顯有擴權之虞，且該船訂有商業性服務收費標準，亦與豁免規定有違，交通部身為船舶法主管機關，對於委託驗船機

構未依規定之作為，顯有監督不力及處理失當之處。

據上論結，科技部規劃建造海研五號時期，需求規範書已載明船上研究人員為 30 人之需求規格，未周延考慮船舶法令規定，率以貨船規格設計，嗣後雖領有貨船安全構造及設備等證書，但仍有違我國行為時船舶法乘客超過 12 人歸類為客船之規定，且於簽訂委託操作契約後，未依規定立即要求裕品公司確實執行及維持 ISM 證書之有效性，復於契約訂定近 8 個月後竟發文中國驗船中心申請 ISM 豁免；又海研五號收費標準明訂可接受營利單位之委託執行任務，不符 ISM 豁免證明限制僅能用於「非商業性」服務之規定。另交通部長達 25 年怠於修正船舶法及客船管理規則，亦未及時制定海洋研究船相關管理規章，致海研一號、海研五號雖符合我國法規客船之定義，然卻以貨船名義及標準執行各項任務，使該等研究船之身分渾沌不明，且中國驗船中心，逕將海研五號 ISM 等豁免申請速予核發證書，未依規定轉報交通部決定核發與否等，均核有失當，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：尹祚芊

仇桂美

蔡培村

陳小紅