

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：行政院海岸巡防署。

貳、案由：行政院海岸巡防署辦理艦艇各項維修採購作業，招標前未能審酌投標廠商資格，致不具維修能量廠商得標，僅能分包協力廠商施作；對計畫性大修、歲修作業，未能預先妥適安排維修期程，部分艦艇屢生妥善率未達目標；執行艦艇勤務編排，因海象狀況、任務要求及轄區治安特性等因素，造成小型艦艇出勤率偏低，不符自訂之出勤、待命及維修均衡分配之目標，又因部分艦艇出勤勞逸不均，屢生過度使用或效能不彰情事；部分艦艇因海損致停航維修，核有部分人為疏失所致，又維修招標延誤，皆影響艦艇之各別妥善率及出勤率；辦理 99 年度「PP-10017 艇艦艇性能提昇案」及南區「35 噸級巡防艇主輔機性能提昇暨年度歲修、航修及保養長期合約」採購案各項事宜，從招標、履約到驗收作業皆核有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

本案經行政院海岸巡防署（下稱海巡署）函復在案，嗣於民國（下同）100 年 3 月 21 日及同年 4 月 8 日約詢上開機關主管人員及履勘廠商維修能量。茲就本案調查發現之違失臚列如下：

- 一、海巡署辦理艦艇各項維修採購作業，招標前未能審酌投標廠商資格，致不具維修能量廠商得標，僅能分包協力廠商施作；又對計畫性大修、歲修作業，未能預先妥適安排維修期程，部分艦艇屢生妥善率未達目標

，致無法發揮艦艇效能，皆核有疏失。

- (一)據政府採購法（下稱採購法）第 36 條第 1 項規定，機關辦理採購，得依實際需要，規定投標廠商之基本資格；投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準第 2 條規定，機關辦理採購，得依採購案件之特性及實際需要，就下列事項訂定投標廠商之基本資格，並載明於招標文件：一、與提供招標標的有關者。二、與履約能力有關者；同認定標準第 3 條規定，機關依前條第一款訂定與提供招標標的有關之基本資格時，得依採購案件之特性及實際需要，就下列事項擇定廠商應附具之證明文件：一、廠商登記或設立之證明…二、廠商納稅之證明…三、廠商…加入工業或商業團體之證明；同認定標準第 5 條規定，機關辦理特殊或巨額採購，除依第二條規定訂定基本資格外，得視採購案件之特性及實際需要，就下列事項擇定投標廠商之特定資格…。故海巡署辦理相關艦艇維修採購，得依採購案件之特性及需要，訂定投標廠商之基本資格。
- (二)查海巡署海洋巡防總局（下稱海洋總局）98 及 99 年度艦艇歲修、大修、海損、航修等維修案，其中各有 20 噸級船艇計 46 艘、30 噸級船艇計 14 艘、35 噸級船艇計 30 艘、RB 搜救艇計 3 艘，合計 93 艘均與維修廠商簽訂長期合約辦理歲修，係屬船舶法第 27 條規定，艦艇每年須通過年度檢驗實施歲修者計有 90 及 77 件。其中與維修廠商簽訂長期合約辦理歲修，計有潤誠船舶工程有限公司承攬 30 噸級船艇計 14 艘及 RB 搜救艇計 3 艘歲修；瓦錫蘭股份有限公司承攬南區 20 噸級船艇計 25 艘歲修；瑩昌工程企業行承攬北區 20 噸級船艇計 21 艘歲修；皇多企業有限公司（下稱皇多公司）承攬南區 35

噸級船艇計 15 艘歲修；永給行工程有限公司承攬北區 35 噸級船艇計 15 艘歲修，然因部分廠商維修技術不佳及低價搶標，造成履約逾期致妥善率偏低，故由海洋總局 99 年辦理「建造與維修廠商評估作業」以評估廠商之維修能量。

(三)嗣經海洋總局於 99 年 4 月邀請海事學校、造船公會、中國驗船中心等專家、學者進行建造與維修廠商評估作業，並於 99 年 6 月完成評鑑結果，將其結論用以修訂建造、大修（特檢）、歲修（定檢）及大修（特檢）投標規範，列入主要工程項目及不得分包等廠商投標資格，以限定廠商資格及能力。惟據該局 99 年度執行北、南地區船舶廠修造海巡艦艇能量訪視作業之評核研討會，對所訪視之船舶廠商能量評估結果，其中皇多公司及千叶企業行（下稱千叶行）皆評以：無船廠、船臺、船塢，也不具有主輔機、船體維修能量，僅具承攬船艇業務後，需將業務分包至其他協力廠商施作。惟上開皇多公司為南區 35 噸級承修合約廠商（5 年統包）、千叶行為歲修承辦廠商，卻無明顯承攬維修能力。顯見海巡署未能於招標時，確實以資格標確認投標廠商所需具備之維修能力及資格，致承商維修能量不足，影響艦艇妥善率。

(四)詢據海巡署，所屬艦艇維修招標，不因不同船舶噸位、類型而對投標廠商資格要求及招標方式而有所差異，僅就採購金額不同而依政府採購法「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」規定，對投標廠商資格要求有所差異。對採購金額達新台幣（下同）5 仟萬元以上，1 億元以下之維修（非屬巨額採購）投標廠商資格要求：與提供招標標的有關之資格（依投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準

第 3 條規定)：納稅證明、工廠登記證、公司登記或商業登記；與履約能力有關之資格(依投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準第 4 條規定)：具有勞工安全衛生管理甲級技術士以上之證照(含勞工安全管理甲級技術士、勞工衛生管理甲級技術士等證照，工業安全技師、工礦衛生技師等考試及格證書)。因當時南部地區所屬 35 噸巡防艇預算金額計 9,862 萬 5,000 元整，招標前依「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」第 3 條第 1 項第 1 款規定，制訂投標廠商檢附「營利事業登記」及「工廠登記證」之證明文件，另依同認定標準第 4 條第 1 項第 4 款規定，得標廠商需於得標後一定期間內，建立自有〈租用、借用〉或特約維修站或場所(上架場或船塢等)等證明文件，惟因南區 35 噸艇預算金額均未達政府採購法之「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」第 5 條巨額採購(財物採購金額為 1 億元以上)擇定投標廠商之特定資格，故未就具有相當經驗或實績、人力及財力者，要求廠商提出證明，千叶行之歲修採購承辦情形亦同。

- (五)據海巡署陳稱，98 年度皇多公司逾期 14 件違約金罰款計 195 萬 1,320 元整；99 年度逾期 9 件違約金罰款計 29 萬 8,580 元整。另該局並函文皇多公司，有關各艇逾期嚴重及維修能力不足等問題，要求於 98 年 12 月 21 日召開協調會議，經皇多公司回覆：「因第一次承修 35 噸艇，且料件進口錯誤待料期過長，已全面檢討改進。」會議協調結果為：(1)皇多公司保證明年度之船艇不會逾期。(2)因逾期或造成重大延遲履約經海洋總局提出解約時，如無不合理要求，不提出訴訟。(3)皇多公司同意 20

萬元以內之海損維修由該公司負責，並 20 萬至 42 萬元之間維修金額，吸收上架費用；千叶行於 99 年 2 月 25 日以 1,388 萬元整得標承作 PP-10017 艇性能提升案，同年 3 月 9 日進廠開工，契約工期 90 日曆天，同年 4 月 9 日時因主機隱敝部分申請辦理後續擴充事宜，全案於同年 9 月 13 日完工，逾期 25 個日曆天，逾期違約金計 130 萬 2,150 元整。由上開皇多公司及千叶行之履約情形，該 2 承商係 98 及 99 年間方承攬該署艦艇維修業務，惟因維修能量不足，屢生逾期違約，遭海巡署依約罰款。

(六)次查一般艦艇之大修項目包含，船體除銹、主機、輔機、水線下清潔、測量艀軸間隙、校正螺槳俾葉之螺距等其他檢驗維保項目，因涉及船體切割、主輔機之拆解、吊離艦艇體與維護保養難度，維修料件取得管道(須國外進口或由代理商供應，一般經得標後，承商方進行料件之採購)，所須之工期相對較長，又噸位越大之艦艇所需之相對工期越長之原則；92、93 年間 20 噸巡防艇計交船 46 艘及 35 噸級巡防艇計交船 13 艘，合計交船 59 艘，致使船數激增，且適逢至少 5 年 1 次須大修，造成 97 年及 98 年度艦艇大修數量增加。據海巡署陳稱，海洋總局 96 年度平均艦艇妥善率為 73.7%，97 年度平均艦艇妥善率為 75.8%，98 年度平均艦艇妥善率為 75.34%，99 年度自訂目標值為 75%，且經統計 99 年度平均艦艇妥善率為 78.76%。然據審計部函報，96 年度海巡署海洋總局經管 20 噸級以上艦艇總數計 166 艘(扣除報廢 6 艘)，年度平均每船維修天數 96 日，惟其中 41 艘之維修時間逾 4 個月，平均每船維修天數達 188 日，其中有 5 艘長達 9 個月以上；97 年度部分艦艇長時間處於維修狀態，

其中第 2 隊 6003 艇、北機隊謀星艦、第 14 隊 3550 艇、第 1 隊 6006 艇及 10001 艇、第 10 隊 3571 艇、第 7 隊 6001 艇等 7 艘艦艇妥善率均低於 40%，第 2 隊 6003 艇更低至 4.66%；98 年度所屬艦艇計有 48 艘年度妥善率低於年度目標值 74%，其中第 5 隊南海 2 號艇、南部機動海巡隊福星艦、第 9 隊 3573 艇、第 15 隊 5033 艇、第 7 隊 10028 艇、第 1 隊 6006 艇及 10001 艇、第 12 隊 3570 艇等 8 艘艦艇妥善率均低於 30%（第 5 隊南海 2 號艇及南部機動海巡隊福星艦甚低至 2.47% 及 4.11%）。以各海巡隊艦艇妥善率分析，計有第 13 隊等 9 隊艦艇妥善率偏低，其中南部機動海巡隊艦艇妥善率僅 56.71%；99 年度亦有 39 艘艦艇低於訂定績效衡量指標之艦艇平均妥善率 65% 以下，其中南部機動海巡隊偉星艦甚低至 3.56%。

- (七) 詢據海巡署，96 至 99 年度維修天數較長係因各類建材、鋼、鐵等原物料價格及工資高漲，以致維修廠商投標意願降低，流標次數增加，或維修所需料件，得標廠商未備料，造成待料期間過長，以致艦艇停航天數過高，且因大修或特檢時維修項目多、待料期長及辦理後續擴充等以致維修期程較長。其中因水線下或隱蔽處等後續擴充維修項目超出預期，致實際工期超出原排定歲、大修期程，且維修須更換之料配件，海洋總局並無庫存備料，須待廠商由國外進口，待料期較長。由上開部分艦艇妥善率未達目標值之原因，雖部分因物價上漲、招標不易或後續擴充、追加維修等原因，以致維修期程較長，惟查仍有部分屬於得標廠商未及備料，造成待料期間過長所致，又大修、歲修係屬計畫性作業，於固定期程進行維修，對於得標廠商所需之備料期

程，應可調整招標時間，由得標廠商有充分時間準備料件，顯見海巡署未能預先妥適安排維修之各項期程。

(八)綜上，由海巡署辦理「建造與維修廠商評估作業」之廠商維修能量評估結果可知，海洋總局所屬艦艇各項維修採購作業，招標前未能審酌投標廠商資格，致不具維修能量廠商得標，僅能分包協力廠商施作；又部分艦艇妥善率未達目標值之原因，仍有部分屬於得標廠商未及備料，造成待料期間過長所致，然大修、歲修係屬計畫性作業，於固、定期程進行維修，對於得標廠商所需之備料期程，應可調整招標時間，使得標廠商有充分時間準備料件，顯見海巡署未能預先妥適安排維修之各項期程，致部分艦艇屢生妥善率未達目標，無法發揮艦艇效能，皆核有疏失。

二、海巡署執行艦艇勤務編排，因海象狀況、任務要求及轄區治安特性等因素，造成小型艦艇出勤率偏低，不符自訂之出勤、待命及維修均衡分配之目標，又因部分艦艇出勤勞逸不均，屢生過度使用或效能不彰情事，顯有疏失。

(一)據審計部函報，海巡署 96 年度艦艇妥善率符合艦艇維修目標「1/3 時間維修，2/3 時間服勤」者，計 125 艘（占總艘數之 75.30%），其中 20 艘出勤率低於 20%，其平均可服勤天數為 299.11 天（妥善率為 81.95%），平均實際出勤天數卻僅有 56 日；97 年度部分艦艇出勤日數偏低，長時間處於待命狀態，其中第 11 隊 601-603、605-607、609-611 等 9 艇，年度出勤總天數均未超過 10 日，待命天數均超逾 340 天；另第 3、第 5 隊之艦艇出勤情形，其中第 5 隊南海 4 號艇全年出勤 333 天、待命 32 天

，同海巡隊南海 1、2、5 艇均未出勤，待命均超逾 320 天(南海 5 號艇全年 365 日均待命)；第 3 隊鎮疆 2 號艇全年出勤 220 天、符命 130 天，同海巡隊鎮疆 1、3 號艇均未出勤，待命均達 320 天；98 年度有第 5 隊鎮疆 3 號、第 9 隊台安 1 號及台安 2 號等 3 艘巡防艇出勤日數偏低，長時間處於待命狀態，第 9 海巡隊台安 1 號及台安 2 號於 97 年度全年亦各待命 336 天、359 天，已連續 2 年處於低度使用狀態。又第 5 海巡隊鎮疆 1、2 號艇全年各出勤 170 天、182 天；同海巡隊鎮疆 3 號艇全年僅出勤 10 天，致出勤日數差異過大；又 99 年度仍有 60 艘艦艇出勤率低於目標所定之 35%，其中有部分海巡隊相同噸位之艦艇出勤相對不均，如第 1 隊之 2009 艇與 2022 艇，同為 20 噸位之艦艇，出勤率分別為 23.01% 及 46.58%，待命天數則分別為 256 天及 190 天；第 9 隊之 3552 艇、3556 艇、3573 艇、3577 艇，同為 35 噸位之艦艇，出勤率分別為 32.33%、73.97%、46.03% 及 72.33%；第 14 隊之 2010 艇、2012 艇、2062 艇、2063 艇，同為 20 噸位之艦艇，出勤率分別為 27.12%、27.67%、49.04% 及 47.40%，待命天數則分別為 243、242、163 天及 169 天。由上開各海巡隊之相同噸位之艦艇出勤率可知，海巡署對艦艇出勤平均之安排顯有失當。

(二) 詢據海巡署，96 至 99 年度未出勤或出勤率過低，甚未出勤或出勤未達 10 日，係因該總局勤務規劃考量海象狀況及轄區治安特性等因素，且配合中長程任務需求，勤務編排儘量以大型艦艇執勤，部分艦艇因噸位較小，考量海象狀況及執勤之安全，多為地域性或功能性船舶，故出勤率低之艦艇或因噸位較小，非屬一般巡邏任務用船舶，或以特殊任務

為導向，致出勤天數偏低。另部分艦艇配置於東沙及南沙島，係地域性船舶，多為驅離近岸大陸漁船使用，或係屬特勤隊船舶，多於海安演習或反恐演練使用。另於 98 年 10 月 23 日召開「海洋總局第 9（金門）海巡隊台安 1 號、台安 2 號多功能巡緝艇移撥海岸總局使用研商會議」決議將 2 船移撥海岸總局，並已於同年 12 月 1 日移撥海岸總局中部地區巡防局第 9 海岸巡防總隊；考量鎮疆 1、2、3 號執勤效益，98 年 12 月 8 日召開「檢討巡防艇使用效率協調會」由海岸總局評估鎮疆 1、2、3 號移撥該局需求，並於同年 12 月 17 日由該署函海洋總局辦理移撥事宜；其中鎮疆 2 號、3 號海洋總局業於 99 年 1 月 15 日移撥海岸總局南部地區巡防局，鎮疆 1 號則於 99 年 2 月 8 日完成移撥該局。據海巡署陳稱，上開巡緝艇移撥作業，可解決部分小型艦艇不符海象狀況、任務要求及轄區治安特性之要求，以提升艦艇之出勤率。

(三)綜上，海巡署執行艦艇勤務編排，因海象狀況、任務要求及轄區治安特性等因素，造成小型艦艇出勤率偏低，惟仍有部分海巡隊相同噸位之艦艇出勤率存有差異，顯見海巡署對艦艇平均出勤之安排，已不符自訂之出勤、待命及維修均衡分配之目標，致部分艦艇出勤安排勞逸不均，屢生過度使用或效能不彰情事，允應審酌調整，迅予改善。

三、海巡署部分艦艇因海損致停航維修，分析原因仍有部分人為疏失所致之艦艇損毀，又因維修招標延誤，皆影響艦艇之各別妥善率及出勤率，其教育訓練及採購招標作業仍有提升改進之必要，顯有怠失。

(一)查海巡署 97 年至 99 年艦艇海損件數之變化，97 年度計 10 件、98 年度計 29 件、99 年度計 22 件，合

計共 61 件。經比較近 3 年海損之變化顯示，據海巡署陳稱，98 年海損案件較 97 年及 99 年為多，其原因係因莫拉克風災後，海域漂流物增加，使艦艇執行勤務海損風險提升。另 99 年度海損件數約占艘數 12.09%，與 98 年同期相比減少 3.09%。另該署每年度皆會定期召開海事評議會，並就各海損案件逐案檢討是否屬人為因素，並就重大海損案件不定期發布技術通報；其中另有案內南海二號、PP-5033 艇及 PP-10001 艇，因招標作業流標延誤、或因施工廠商保固延誤，致艦艇妥善率及出勤率較不佳，該總局已懲處相關人員在案，計人為疏失部分處分 13 人，並函文該總局各海巡隊要求注意海象狀況。

(二)另由該署海洋總局之艦艇保養維修技術下列通報可知，部分艦艇之海損事件係因人為疏失所致，顯見該局平時之管理及教育訓練仍有改善檢討之必要：

- 1、98 年 1 月 14 日，第 9801 號通報，通報內容及案由：50 噸、100 噸艇噴水推進器潤滑油型號誤用，對軸承潤滑影響很大，且易有高溫情形。
- 2、98 年 3 月 4 日，第 9803 號通報，通報內容及案由：某海巡隊員於補給巡防艇淡水時，誤將淡水加入燃油加油口，致使主機及燃油系統損壞，應注意加油孔及加水孔之辨識。
- 3、98 年 4 月 14 日，第 9804 號通報，通報內容及案由：各艦艇同仁於海象不佳操船時應注意事項，某海巡隊巡防艇因海象不佳致使入港時碰撞港口消波塊，造成船體損壞。
- 4、99 年 2 月 6 日，第 9902 號通報，通報內容及案由：50 噸級巡防艇救生小艇發生落海情事，經研

判係繫固小艇之雙鉤卸扣兩邊未拉緊，再加以艇體兩側側向繩索綁縛不牢，及航行時未確實注意後甲板狀況，且未將繩索綁緊扣環，致小艇發生劇烈震盪而鬆脫入海。

5、99年3月30日，第9903號通報，通報內容及案由：發現海巡隊未落實保養程序，其防鏽劑濃度添加不當，導致發電機體腐蝕海損案件。

6、99年5月4日，第9904號通報，通報內容及案由：某海巡隊輪機人員，未依規定落實於值勤時，按時查看「減速機滑油壓力表」顯示數值並填寫於輪機日誌，卻均以抄襲前頁數據，情形連續高達8個月，因未能即時注意減速機滑油壓力表是否異常，而未即時反應報修，致使該艇減速機損壞。

7、99年8月25日，第9905號通報，通報內容及案由：發現某海巡隊執行勤務時，未依規定落實航前檢查，造成主、輔機嚴重損壞。

(三) 詢據海巡署，海洋總局為因應各項任務需要(如海難、為民服務：例如漁船機械故障、處理118報案…等)，常於天候海象不佳時，執勤或緊急出勤致使機械損壞風險增加(如查緝走私、登檢碰撞、車葉打到半沉浮木及近岸救難觸礁…等)，從而導致艦艇發生海損之頻率較高；98年度時計有4個颱風影響臺灣海域，造成海象惡劣執行救難任務使艦艇主、輔機、船體產生強烈震動或碰撞發生海損，導致後續維修之停航天數過高。

(四) 綜上，海巡署部分艦艇因海損致停航維修，由相關之艦艇保養維修技術通報可知，仍有部分艦艇之海損事件，係因人為疏失或惡意破壞所致，又因海損艦艇維修招標延誤，加深影響艦艇之各別妥善率及

出勤率，顯見其平時管理、教育訓練及採購招標作業仍有提升改進之必要。

四、海巡署辦理 99 年度「PP-10017 艇艦艇性能提昇案」及南區「35 噸級巡防艇主輔機性能提昇暨年度歲修、航修及保養長期合約」採購案各項事宜，經本院交據審計部查核，發現從招標、履約到驗收作業確有違失，應迅檢討改進。

(一)查該署海洋總局辦理「第 5(高雄)海巡隊 PP-10017 艇 99 年度艦艇性能提升案」，其投標須知並未填載主要部分，得標廠商千叶行，係屬獨資企業，於審計部查核時，經洽提供千叶行之員工勞健保資料，惟該行係提供皇多公司之「團體傷害險有效投保總名冊」，而千叶行負責人係名列上述投保名冊之中。另查千叶行於 99 年 3 月 9 日申報開工時，發文字號為(99)「皇」字第 0309010 號-1，其聯絡與辦公室聯絡電話均與皇多公司承攬該總局「南部地區所屬 35 噸級巡防艇主輔機性能提升暨年度歲修、航修及保養長期合約採購案」，於 99 年 4 月 1 日陳報開工之人員姓名及連絡電話相同。經審計部查核表示，千叶行名下疑無僱用員工，疑將原契約中應自行履行之「全部」，由皇多公司代為履行，顯與採購法第 65 條相違。

(二)次查海洋總局辦理「35 噸級巡防艇主輔機性能提昇暨年度歲修、航修及保養長期合約(南區)」，依契約第 16 條第 1 項規定：「乙方履約，有下列情形之一，甲方得以書面通知乙方終止或解除契約…(五)因可歸責於乙方之事由，致延誤履約期限，情節重大者。」同條第 11 項規定：「乙方施作各項維修如有下列之情形者確認為本條第一項第五款之延誤履約期限情節重大：(六)特檢年度主機及減

速機性能提升者，其中一艇逾期達 30 個日曆天者。」復查廠商辦理 98 年度 PP-3568、3753 艇主機性能提昇，各逾期 37、72 天，核屬上述延誤履約期限情節重大範疇，該總局嗣分別於 99 年 1 月 5 日及同年 12 月 31 日函知廠商將刊登政府採購公報，嗣經廠商提出異議，函該總局於合約到期後再行將延誤履約部分辦理刊登政府採購公報等，案經該總局建議考量該總局與廠商在 98 年 12 月 21 日召開「協議航修、海損界定會議」，廠商同意 20 萬元以下海損無償修復等，業已展現履約決心，先行視廠商 99 年度履約情形，如仍有重大延遲情形時，屆時逕依採購法第 101 條規定辦理。然該總局既已發現廠商有重大延誤履約期限之情事，且經廠商異議結果，亦未就其延誤情形有所爭執(3568 艇部分)，惟該總局卻同意廠商所請，俟全案履約完畢後再刊登政府採購公報，肇致廠商其後仍得參加政府採購投標且得標(經自政府採購資訊系統查詢，該公司於 99 年 1 月至 12 月間，參加政府採購投標 15 件，得標金額 667 萬餘元)，核與政府採購法第 101 條第 1 項規定不合，且影響政府採購法有關拒絕往來廠商之運作機制。

- (三)又查第 5 (高雄)海巡隊 PP-10017 艇 99 年度艦艇性能提升案，依據契約「投標清單暨規範(一)」說明八列載：「…空氣冷卻器…須施作試壓測驗…前述項目均須作成完整報告，驗收時併案辦理核銷。」惟據該總局提供廠商驗收核銷所繳交相關測驗報告資料，其中並無空氣冷卻器之測驗資料，核與上述規定不符；依據契約「投標清單暨規範(一)」說明十二列載：「自籌料件(PISTON、CONROD、CONROD BERAING 0-0、WHEEL…等料件)除經驗船機關檢驗

超限須更換外，餘未使用完之料件須檢附出廠（或來源）證明文件辦理繳庫。」經查上述自籌料件，業經廠商更換完畢，惟均未經驗船機關檢驗超限，核與上述規定不符；依據契約「投標標價清單(招標規範)」項次貳、一「主機 w6 級保養」計編列 2 部(左、右主機)，經查艦艇航行後，左、右主機之機件磨損狀況，理應有所差異，惟據廠商提送檢修量測紀錄，部分檢驗項目之數據資料核有左、右主機完全相同情事。南區 35 噸級巡防艇主輔機性能提升暨年度歲修、航修及保養長期合約採購案，依據契約「35 噸級巡防艇 15 艘保養、航修、歲修、主輔機性能提升項目」項次壹、4「左右大軸校正、大軸與減速機對中」列載，其驗收標準之「主機軸間距測量紀錄」、「主、減速機及軸安裝精度測量」等，然其經抽查 PP-3535、3550、3537 艇，其測量紀錄所列載之檢測標準及量測值，均與規定不符，惟該總局督工人員均予簽認；PP-3539 之「軸舵軸尺寸檢測紀錄」列載，其右舵檢測值超過標準最大磨損；另 PP-3567、3568 等艇之「螺槳損壞報告表」列載，其軸向位置葉尖之標準定位值應量測，惟檢測紀錄未見填載其量測值，均核與契約規定不符；廠商已完成 11 艇共 22 部主機及補助設備之性能提昇工作，經查艦艇航行後，各艇左、右主機之機件磨耗狀況，理應有所差異，經抽查廠商所送 PP-3539、3537、3552、3550 艇之檢測紀錄，在部分檢測項目中，該 4 艇之左主機量測數據完全相同，右主機之量測數據亦完全相同，另在部分檢測項目中，除 PP-3552 艇外，其餘 3 艇之量測數據資料亦相同。由上開審計部調查結果，廠商提供之測(檢)驗報告核有不符規定及檢測資料核有異常等情

事，惟該總局督工人員均未能發現妥處，仍予簽認合格，顯見其驗收作業草率、不實。

- (四)再查海洋總局辦理「35噸級巡防艇主輔機性能提昇暨年度歲修、航修及保養長期合約(南區)」，計有5家廠商投標，其中立鼎船舶有限公司及宏源船舶有限公司，繳納之押標金票據號碼連號(分別為BAA0003329及BAA0003330)，惟該總局未將上述查詢範本納為招標文件之一，亦未查明其有無涉及同一人繳納之情形，俾釐清其間有無重大異常關聯，均核與政府採購相關規定不符。
- (五)未查上開2件採購案之辦理過程，經審計部查處報告，核有：廠商租用維修架場時間不符規定；未依約行使抽驗料件權利；契約誤植維修站場所地點；未將檢驗項目清單納入契約文件；契約變更資料未依規定送上級機關備查，且未明訂履約期限；已發生契約責任之歲出款項未依規定辦理保留；辦理性能提昇之資本門經費支出，未就財產價值合理評估認列；艦艇停航期間未辦理保險退費；船艦料配件重複投保；艦艇維修督工人員未確實記載督工日期等缺失事項。
- (六)綜上，海巡署辦理99年度「PP-10017艇艦艇性能提昇案」及南區「35噸級巡防艇主輔機性能提昇暨年度歲修、航修及保養長期合約」採購案各項事宜，業據審計部查核有得標廠商人員僱用異常、影響政府採購法拒絕往來廠商之運作機制、測(檢)驗報告不符規定及檢測資料疑有異常、不同投標廠商繳交押標金票據連號，未依規定查明妥處及諸多不符政府採購法、相關預算法令或契約規定等缺失，顯見海巡署辦理上開採購，從招標、履約到驗收作業確有違失，應迅檢討改進。

綜上所述，行政院海岸巡防署辦理艦艇各項維修採購作業，招標前未能審酌投標廠商資格，致不具維修能量廠商得標，僅能分包協力廠商施作；又對計畫性大修、歲修作業，未能預先妥適安排維修期程，部分艦艇屢生妥善率未達目標，致無法發揮艦艇效能；執行艦艇勤務編排，因海象狀況、任務要求及轄區治安特性等因素，造成小型艦艇出勤率偏低，不符自訂之出勤、待命及維修均衡分配之目標，又因部分艦艇出勤勞逸不均，屢生過度使用或效能不彰情事；部分艦艇因海損致停航維修，分析原因仍有部分人為疏失所致之艦艇損毀，又因維修招標延誤，皆影響艦艇之各別妥善率及出勤率；辦理 99 年度「PP-10017 艇艦艇性能提昇案」及南區「35 噸級巡防艇主輔機性能提昇暨年度歲修、航修及保養長期合約」採購案各項事宜，業據審計部查核，從招標、履約到驗收作業皆核有違失，爰依監察法第 24 條提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。