

調 查 報 告

壹、案由：財政部關務署為維護人員與船隻安全及強化海域執法能量，辦理巡緝艇汰舊換新計畫，惟未依規定確實辦理評估事宜，亦未積極依審查意見確實修正計畫，延宕計畫期程，且減少相同計畫經費所能籌建之船艇數量，亟待研謀改善等情案。

貳、調查意見：

本院為瞭解財政部關務署（原財政部關稅總局，下稱關務署）辦理巡緝艇汰舊換新計畫延宕之實情，案經調閱財政部及財政部關務署¹、海洋委員會海巡署（簡稱海巡署）²等有關機關資料，並審閱審計部³提供之相關卷證後，復於民國（下同）109年12月21日會同行政院財政主計金融處參議、財政部政務次長、關務署副署長、台中關副關務長及艇長、基隆關副關務長、高雄關關務長及艇長等業管主管及業務相關人員現場履勘高雄關部分船艦現況及巡視部分水域，並假高雄關會議室舉辦座談，釐清案情。業已調查完畢，茲臚列調查意見如下：

一、關務署未有負責之主責單位研擬具體汰舊換新原則供各關遵循，處理巡緝艇汰舊換新計畫之承辦人力與專業條件均顯不足，致計畫研擬過程，公文多次往返，延宕數年；採購過程中，又未適時參採立法院預算中心之預算評估報告意見，國內造船產能果然不足而流廢標，並因造價上漲，導致採購艘數減少之後果，嚴重影響造船進度及各關查緝業務需求，核有不

¹ 財政部 109 年 12 月 3 日台財關字第 1091032952 號函。

² 海巡署 109 年 12 月 2 日署後補字第 1090028202 號函。

³ 審計部 109 年 10 月 8 日台審部五字第 1090010741 號函。

當。

- (一)依行政院頒財物標準分類總說明第5點：「財產之使用年限：財產修正後之最低使用年限，原則應適用於機關所有財物（含既有財物），如有不堪修護使用等情形時，應按規定程序辦理報廢。惟在使用年限修正前，財產之汰換計畫已納入預算明列，經民意機關審議通過，得由機關審酌需要，依修正前年限辦理汰換並照原預算執行（第2項）。若已達使用年限，財產仍可繼續使用，應延後辦理報廢；如因個別情況，未達最低使用年限，財產損壞不堪修護使用，可依實際損壞情形，按規定程序辦理報廢（第3項）。」有關我國巡緝艇最低使用年限係依據「財物標準分類」項下之「交通及運輸設備分類明細表」分類編號第7節規定，鋼鐵材質最低使用年限為10年，FRP（塑鋼）材質最低使用年限為8年，合先敘明。
- (二)關務署處理巡緝艇汰舊換新計畫之承辦人力與專業條件均顯不足

按關稅總局海務處原為海關艦艇之監造、檢驗、監管、巡視、督導及修護等事項之業務單位，並負有相關方案規劃之職責。查，海關現有8艘巡緝艇於97年間達使用年限，關務署未有負責之主責單位研擬具體汰舊換新原則，提供各關遵循。98年高雄關雖開始研議汰換事宜，100年2月間，該關海務技工又藉由工會力量建議高雄關將巡緝艇汰舊換新，高雄關遂在101年2月間向關務署提出高雄關關艇及巡緝艇汰舊換新中程計畫，而關務署均交由高雄關統籌辦理各關需求作業。

因102年1月1日起，海務處之相關人員即移撥至交通部，關稅總局副總局長101年7月6日開會時指

示，由海務處指派熟稔建造技術人員會同查緝處，瞭解由海巡署建（監）造之可行性或由海巡署移撥之可行性。同年12月12日會議中，預期未來造艦相關專業人力不足，決議：若順利爭取到經費則委請海巡署監造，若經費爭取不力，則洽請海巡署移撥巡緝艇至關務署；並由查緝處接辦本案相關業務，請查緝處預為覓具「航海、輪機」專業關員辦理監造、督導及查緝業務。然102年6月20日前，關務署查緝處處長、簡任稽核、科長、承辦人等員，均未具航海、輪機專業，嗣後，關務署方進用國立成功大學造船及船舶機械工程相關系組之課員處理本案，並於103年11月18日將本案汰舊換新計畫簽報財政部。

又，巡緝艇汰舊換新計畫研提時，需依行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點（98年9月30日修正，下稱計畫編審要點）辦理，而該計畫編審要點復於103年9月26日修正，是以，關務署向財政部簽報本計畫時，即應提報符合計畫編審要點之巡緝艇汰舊換新計畫至財政部。但是，高雄關於103年9月30日檢送海關巡緝艇及關艇採行之最佳配置方式報告、同年11月21日檢送「財政部關務署海關巡緝艇汰舊換新計畫草案」至關務署，及關務署派員參與高雄關在104年1月27日之研商會議等節，關務署均未督導高雄關依據103年9月26日函頒之計畫編審要點修正。之後，關務署方於104年4月21日及同年5月6日，陸續2次函請高雄關依據行政院103年9月26日函頒之計畫編審要點修正，補充修正估列所需保養費、保險費與油料及計畫不具自償性原因等意見，經高雄關於104年5月12日函請關務署「本案進行刻不容緩，倘計畫尚有不周之處，請鈞

署一次整合函知為盼」時，關務署仍於104年5月19日函請高雄關補充養護支出年減率等項目資料；同年6月8日再電傳關務署綜合規劃組及會計室等17項意見；同年月16日又轉傳財政部綜合規劃司所提8項意見予高雄關等多次公文往返之情事。

有關該計畫簽報過程多次公文往返等節，關務署於現勘與座談會議表示：各海關和關務署都在摸索本案，大家沒有經驗，關務署辦理本案之承辦人為103年剛到任，當時關務署裡面沒有人有經驗，所以連續2個月多次公文往返等語；並向本院表示，該署確因沒有專責單位，沒有採購經驗，導致本案延宕。之後，本案送請行政院審核時，又因國家發展委員會等有關機關意見而致公文往返，數次重新檢討汰換船艇噸位及數量。足見，關務署辦理巡緝艇汰舊換新計畫，因承辦人力與專業條件均不足，使本案相關作業有欠周延。

(三)關務署未適時參採立法院預算中心就巡緝艇汰舊換新計畫之預算評估報告意見，坐失事先督導高雄關修正相關商情與市場價格之時機

海巡署與關務署之建造新船艇計畫，均於106年6月至8月間奉行政院核定。立法院預算中心之「財政部及所屬（不含賦稅署及5區國稅局）107年度單位預算評估報告」指出，關務署應考量國內造船業執行能量及巡緝艇之合理價格，俾如期完成汰換老舊船艇等意見，然關務署未能積極預先因應該意見，海巡署等機關於107年度釋出大量船艦訂單後，國內造船廠量能果然不足，且船艦造價成本上升，導致關務署巡緝艇之後續招標不順。

有關未參採立法院意見一節，關務署函復本院稱以：「107年3月規劃設計暨監造技術服務招標決

標後，迅速辦理規劃設計作業，107年8月完成規劃設計後，依核定計畫辦理巡緝艇採購招標案。惟107年恰逢海巡署大量標案釋出，加上慶富公司解散，造成國內船廠產能不足，導致各船廠不願參與規模較小之標案，使100噸級5艘巡緝艇採購案多次流廢標，未來規劃類此計畫將儘可能事先瞭解市場供需及其他公務機關採購需求，以利綜合評估」等語。足徵，關務署坐失事先督導高雄關修正相關商情與市場價格之時機。

(四)綜上，海巡署之艦艇汰換係據該署「海巡艦船艇物資保養與管理手冊」等法規及「艦艇發展綜合規劃會議」檢討後，由業管單位邀請專家學者3至5人進行現地勘查評估，故海巡署與關務署同型、同期建造之船艇，早已汰換。然關務署未有負責之主責單位研擬具體汰舊換新原則供各關遵循，處理巡緝艇汰舊換新計畫之承辦人力與專業條件均顯不足，致計畫研擬過程，公文多次往返，延宕數年；採購過程中，又未適時參採立法院預算中心之預算評估報告意見，國內造船產能果然不足而流廢標，並因造價上漲，導致採購艘數減少之後果，嚴重影響造船進度及各關查緝業務需求，核有不當。

二、目前關務署雖已籌建4艘100噸級巡緝艇，未來將能提升船隻之安全性及巡緝性能，惟關務署所屬各關辦理巡緝業務之船艇是否足夠、海關海上查緝人力之補充與訓練等問題，財政部應積極督導關務署及早檢討與規劃因應對策，避免影響查緝效能。

(一)按公務機關工友(含技工、駕駛)自87年7月1日納入勞動基準法之適用範圍後，行政院為統一規範各機關工友管理事項，俾供各機關訂定工友工作規則及勞動契約時遵循之依據，參酌勞動基準法、廢止

前之事務管理規則、勞工退休金條例等相關規定，於94年7月1日訂頒工友管理要點，依工友管理要點第3點第2項規定（按：現為第4點第2項）略以，技工除應具備工友之雇用條件外，並須具備工作所需之技術要求，經考驗合格。而技工所需之「技術專長」，授權各機關依事務特性及需要自行規定。合先敘明。

- (二)查，關務署各關之海務技工需具備海事專長，並協助關員查緝作業或從事船舶機具一般性簡易操作或維護保養。據高雄關提供海務技工之工作類型，計分為甲板部與輪機部之巡緝艇海務技工、關艇海務技工、關艇維護保養海務技工、看守船艇海務技工等5種類型。其中，海務技工之工作性質涉及協助關員查緝作業部分，計有：配置於巡緝艇甲板部之技工，需協助登船臨檢之各項作業及出航巡緝之航行當值業務、遵照艇長之指示及一般航行守則等謹慎航行，並隨時注意船隻動態，如發現可疑目標時、應嚴加監視，遇有情況隨時向艇長報告。另外配置於關艇海務技工之工作內容，亦需負責海上臨檢查緝業務，並視查緝任務需要增派海務技工人力，協助駕駛船艇由關員指揮機動執行港區巡邏、監視埋伏、登檢查緝等工作。是以，名義上為技工，實際上為關員之左右手，隨同關員協助查緝相關工作之執行，部分工作有「以工代職」之慮。
- (三)據關務署現勘與座談會之會後說明：依現行法令規定，海關之海務技工遴補僅能由本機關工友轉化或由其他中央機關學校工友移撥，惟法無明文禁止受撥機關，不得拒絕有意願移撥他機關並經他機關錄取之工友。再者經移撥進用之工友多未取得海員資格，移撥後更需接受320小時之乙級船員養成訓

練，以取得船員相關證照，始能執行正常勤務。以高雄關為例，依據中央各機關學校工友員額管理作業要點規定，非超額工友之缺額，其進用方式應由本機關之工友轉化或由其他中央機關學校工友移撥，截至109年8月底出缺18名海務技工，惟內部工友無人有意願轉化，經該關於同年9月4日上網公告公開甄選，至同年9月25日截止收件，僅2人報名，經審慎甄選程序錄取2人，惟渠等原服務機關以人力吃緊為由，或未肯定回復移撥期日，或延遲報到日期，造成該關出缺人力進用作業裹足不前，遂於同年10月28日第2次上網公告遴選事宜，迄今僅1人報名甄選。另，海關為因應業務特殊需要之海務技工，雖經行政院核定為特殊性工友，據高雄關表示，該關之特殊性工友102年核定人數73人，但因人員退離後難以補實，106年核定為54人，109年10月12日重行核定降為51人。

- (四)按91年2月19日行政院為貫徹工友員額精簡政策，訂定「各級行政機關、公立學校超額工友（含技工、駕駛）處理原則」，又為兼顧部分機關學校之業務特殊需要，授權符合下列相關條件者，得列為工作性質特殊之工友：「1、因機關學校業務性質特殊，需具有特殊專長或配合業務人員執行公權力者。2、因工作性質確具安全性或機密性，尚難以採行替代措施者。」惟該處理原則係因應技工、工友超額之權宜措施，且業於107年11月18日停止適用。而工友（技工）與關員，兩者性質不同，其遴用之資格與條件亦異，行政院人事行政總處（原行政院人事行政局）76年10月20日以（76）局肆字第27723號函禁止各機關核定工友（技工）辦理職員工作，「以工代職」非屬適法行為。我國職工分制之二元

管理由來已久，加上職員與工友（技工）之工作內容涇渭分明，二元管理尚不構成問題，但因政府預算不足，其修編請增員額困難，部分機關會考量分配職員部分工作由工友擔任，如完全排除以工代職，有可能會面臨業務無法順利執行之兩難困境。目前關務署各關之關員人力，以總員額計算，各關巡緝艇（關艇）之現有關員（含支援辦公室辦理各項船艇後勤相關業務）均低於編制員額。是以，關務署目前關員及海務技工均處於人力不足狀態，而工友（技工）雖與公務人員同為政府機關受僱者，但無法依升官等考試或訓練，取得晉升機會，若其未參加國家考試取得任用資格或改以機要人員進用，勢無法在該職位取得晉升機會，財政部對於海關海上查緝人力補充與訓練問題，允應妥為督導所屬及早規劃因應。

- (五) 綜上，目前關務署雖已籌建4艘100噸級巡緝艇，未來將能提升船隻之安全性及巡緝性能，惟關務署所屬各關辦理巡緝業務之船艇是否足夠、海關海上查緝人力之補充與訓練等問題，財政部應積極督導關務署及早檢討與規劃因應對策，避免影響查緝效能。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一，提案糾正關務署。
- 二、調查意見二，函請財政部督促關務署及早檢討與規劃因應對策。
- 三、調查意見一至二，函請審計部參考。

調查委員：施錦芳委員

范巽綠委員

中 華 民 國 1 1 0 年 4 月 7 日