
目 次

監察法規

- 一、修正「監察院聘用僱用人員管理要點」……………1

會議紀錄

- 一、本院第 5 屆第 42 次會議紀錄……………4
 二、本院外交及僑政委員會第 5 屆第 40 次會議紀錄……………5
 三、本院外交及僑政、內政及少數民族、司法及獄政委員會第 5 屆第 2 次聯席會議紀錄……………6
 四、本院外交及僑政、內政及少數民族、財政及經濟、交通及採購委員會第 5 屆第 1 次聯席會議紀錄……………7
 五、本院國防及情報委員會第 5 屆第 40 次會議紀錄……………7
 六、本院國防及情報、內政及少數民族委員會第 5 屆第 20 次聯席會議紀錄……………9
 七、本院國防及情報、財政及經濟委員會第 5 屆第 33 次聯席會議紀錄……………9
 八、本院國防及情報、交通及採購委員會第 5 屆第 12 次聯席會議紀錄……………10
 九、本院國防及情報、內政及少數民族、財政及經濟委員會第 5 屆第 17

- 次聯席會議紀錄……………10
 十、本院教育及文化委員會第 5 屆第 40 次會議紀錄……………11
 十一、本院教育及文化、內政及少數民族委員會第 5 屆第 38 次聯席會議紀錄……………16
 十二、本院教育及文化、財政及經濟委員會第 5 屆第 27 次聯席會議紀錄……………17
 十三、本院教育及文化、司法及獄政委員會第 5 屆第 8 次聯席會議紀錄……………18
 十四、本院教育及文化、內政及少數民族、財政及經濟委員會第 5 屆第 14 次聯席會議紀錄……………19

公務員懲戒委員會裁判

- 一、公務員懲戒委員會對本院所提：行政院海岸巡防署海洋巡防總局中部地區機動海巡隊艦長江東興暨行政院海岸巡防署海洋巡防總局南部地區機動海巡隊視察楊志成因違法失職案件，依法彈劾案之判決……………19

大 事 記

- 一、監察院 106 年 10 月大事記……………61

監 察 法 規

一、修正「監察院聘用僱用人員管理要點」

監察院 函

發文日期：中華民國 106 年 10 月 13 日
發文字號：院台人字第 1061630751 號

主旨：修正「監察院聘用僱用人員管理要點」第二點附件一、第三點，並自即日生效，請查照。

說明：檢送「監察院聘用僱用人員管理要點」暨第二點附件一、第三點修正總說明及對照表各 1 份。

院長 張博雅

監察院聘用僱用人員管理要點

一、監察院（以下簡稱本院）聘用僱用人員之管理，除法令另有規定者外，依本要點行之。

二、聘用人員之聘用，除依本院組織法規規定者外，以本院無適當人員可資擔任者為限。

僱用人員之僱用以所任工作係相當公務人員第五職等以下之工作，而本院確無適當人員可資擔任者為限。

聘用僱用人員契約書格式如附件一。

三、聘用僱用人員於聘用僱用期間，有下列情事之一者，應予解除聘用僱用：

- (一)有公務人員任用法第二十八條第一項之情事。
- (二)有公務人員考績法施行細則第十三

條第一項第二款之情事。

(三)經核准請延長病假，其延長期間自第一次請延長病假之首日起算，6 個月內合併計算逾 30 日；或請假逾限，經依規定扣除報酬之日數逾聘用僱用期限十二分之一。但因安胎事由請假，致其扣除報酬日數逾聘用僱用期限十二分之一者，於契約期間內不得終止聘用僱用。

(四)平時考核有工作不力嚴重影響業務推動、操行欠佳嚴重損害機關聲譽或學識才能不能勝任現職之情事。

四、聘用僱用人員之報酬，依本院聘用僱用人員報酬薪點支給標準表，按本院核定之薪點折合率行之。

初任聘用人員報酬依下列薪點起支：

(一)國內外專科學校畢業者，支三一二薪點。

(二)國內外大學畢業者，支三六〇薪點。

(三)國內外研究所以上學校畢業，獲碩士學位者，支四〇八薪點。

(四)國內外研究所以上學校畢業，獲博士學位者，支四二四薪點。

初任僱用人員報酬依下列薪點起支：

(一)高級中等學校畢業者，支二五〇薪點。

(二)國內外專科以上學校畢業者，支二八〇薪點。

本院聘用僱用人員報酬薪點支給標準如附件二。

五、聘用僱用人員之報酬，得比照全國軍公教員工待遇調整比例調整之。

六、聘用僱用人員服務之規範，準用公務員服務法之規定。

七、聘用僱用人員之考核，分為平時考核與年度考核，由單位主管人員行之。

八、平時考核，依照本院職員平時考核要點之規定考核之；其獎懲依照本院職員獎懲要點之規定辦理。

九、聘用僱用人員在當年年度內於本院服務滿一年者，予以年度考核；未滿一年者，不予年度考核。

年度考核，以平時考核為依據，並參酌同一年度之獎懲、差勤等，予以初評，送人事室彙提本院人事甄審及考績委員會審議後，簽請院長核定。

十、年度考核以一百分為滿分，分甲、乙、丙、丁四等。各等分數如下：

甲等：八十分以上。

乙等：七十分以上，不滿八十分。

丙等：六十分以上，不滿七十分。

丁等：不滿六十分。

考列甲等及丁等之條件，比照公務人員考績法施行細則第四條第一項及公務人員考績法第六條第三項之規定。

十一、聘用僱用人員於年度考核期間內，有下列情事之一者，不得考列甲等：

(一)平時考核獎懲抵銷後，累積達記過以上處分者。

(二)曠職一日或累積達二日者。

(三)事、病假合計超過十日者。

(四)工作不力，有具體事實影響本院聲譽者。

前項第三款有關事、病假合計之日數，應扣除請家庭照顧假、生理假及因安胎事由所請之事、病假日數。

十二、聘用僱用人員年度考核獎懲依下列規定：

(一)連續二年考列甲等；或連續三年，一年考列甲等，二年考列乙等以上者，得依本院聘用僱用人員報酬薪點支給標準表，改支高一級距報酬

薪點，已達職務最高報酬薪點者，不再調增其薪點。

(二)考列丁等或曾二次考列丙等者，不予續聘僱。

前項第一款人員，如係國內外研究所畢業得有碩士以上學位，並具有與擬任工作相當之研究工作三年以上，或具有與擬任工作有關之重要工作經驗六年以上，表現優異，且有具體事蹟，並經專案核准者，雖已晉達職務最高報酬薪點，得依照本院聘用僱用人員報酬薪點支給標準表，調高其薪點。

十三、(刪除)

十四、聘用僱用人員之請假，除法令另有規定外，依下列規定辦理：

(一)事假：因事得請事假，每年准給五日。其家庭成員預防接種、發生嚴重之疾病或其他重大事故須親自照顧時，得請家庭照顧假，每年准給七日，其請假日數併入事假計算。

(二)病假：因疾病或安胎必須治療或休養者，得請病假，每年准給十四日。女性聘僱人員因生理日致工作有困難者，每月得請生理假一日，全年請假日數未逾三日，不併入病假計算，逾三日之日數併入病假計算。超過病假日數者，以事假抵銷。因重大傷病非短時間所能治癒或因安胎確有需要請假休養者，於依規定核給之病假、事假及慰勞假均請畢後，經核准得延長之；其延長期間自第一次請延長病假之首日起算，六個月內合併計算不得超過三十日。

(三)婚假：因結婚者，給婚假八日，應自結婚之日前十日起三個月內請畢

。但因特殊事由經核准者得於一年內請畢。

(四)產前假：因懷孕者，於分娩前，給產前假八日，得分次申請，不得保留至分娩後。

(五)娩假、流產假：分娩後，給娩假四十二日；懷孕滿二十週以上流產者，給流產假四十二日；懷孕滿十二週以上未滿二十週流產者，給流產假二十一日；懷孕未滿十二週流產者，給流產假十四日。娩假或流產假應一次請畢。分娩前已請畢產前假者，必要時得於分娩前先申請部分娩假，並以十二日為限，不限一次請畢；流產者，其流產假應扣除先請之娩假日數。

(六)陪產假：因配偶分娩或懷孕滿二十週以上流產者，給陪產假五日，得分次申請。但應於配偶分娩日或流產日前後合計十五日（含例假日）內請畢。

(七)喪假：因父母、配偶死亡者，給喪假十日；繼父母、配偶之父母、子女死亡者，給喪假七日；曾祖父母、祖父母、配偶之祖父母、配偶之繼父母、兄弟姐妹死亡者，給喪假三日。除繼父母、配偶之繼父母，以聘僱人員或其配偶於成年前受該繼父母扶養或於該繼父母死亡前仍與共居者為限外，其餘喪假應以原因發生時所存在之天然血親或擬制血親為限。喪假得分次申請，每次不得少於半日，並應於死亡之日起百日內請畢。

(八)其他：因捐贈骨髓或器官者，視實際需要給假。

前項第一款所定准給事假日數，服務未滿一年者，依聘僱月數比率計算，按比率計算後未滿半日者，以半日計，超過半日未滿一日者，以一日計。

請假逾第一項規定者，均按日扣除其報酬。

公假、例假日、曠職、年資採計及請假方式，準用公務人員請假規則之規定辦理。

十五、聘用僱用人員至年終連續服務滿一年者，第二年起，每年給慰勞假七日；服務滿三年者，第四年起，每年給慰勞假十四日；滿六年者，第七年起，每年給慰勞假二十一日；滿九年者，第十年起，每年給慰勞假二十八日；滿十四年者，第十五年起，每年給慰勞假三十日。初聘僱人員於二月以後到職者，按當月至年終之在職月數比率，於次年一月起核給慰勞假；其計算方式，依前點第二項規定。第三年一月起，依前項規定給假。

聘用僱用人員慰勞假日數，應於當年度全部休畢；未休畢者，視為放棄。

聘用僱用人員符合第一項慰勞假規定者，其應休畢之慰勞假，得酌予發給補助費，但補助費發給日數，不得超過十四日。其核發方式，比照「監察院公務人員休假改進措施」之休假補助費相關規定辦理。

十六、聘用僱用人員，應依「各機關學校聘僱人員離職儲金給與辦法」規定辦理離職儲金。

十七、聘用人員在聘用期間病故、意外死亡或因公死亡者，得依下列規定酌給撫慰金：

(一)病故或意外死亡者給與相當四個月

報酬金額之一次撫慰金。

- (二)因公死亡者給與相當六個月報酬金額之一次撫慰金；服務超過一年者，加給百分之五十。

十八、僱用人員在僱用期間病故、意外死亡或因公死亡者，得依下列規定酌給撫慰金：

- (一)病故或意外死亡者，給與相當四個月報酬金額之一次撫慰金。
(二)因公死亡者，給與相當十個月報酬金額之一次撫慰金。

十九、聘用僱用人員應參加勞工保險及全民健康保險。

附件、修正總說明及對照表均予省略。

會議紀錄

一、本院第 5 屆第 42 次會議紀錄

時間：中華民國 106 年 10 月 17 日（星期二）上午 9 時

地點：本院議事廳（臺北市忠孝東路 1 段 2 號）

出席者：16 人

院長：張博雅

副院長：孫大川

監察委員：仇桂美 尹祚芊 方萬富
王美玉 包宗和 江明蒼
李月德 林雅鋒 高鳳仙
章仁香 陳小紅 陳慶財
楊美鈴 蔡培村

（依姓氏筆畫排序）

請假者：2 人

監察委員：江綺雯 劉德勳

列席者：23 人

秘書長：傅孟融

副秘書長：許海泉

各處處長：巫慶文 陳美延 黃坤城
鄭旭浩

各室主任：尹維治 汪林玲 張惠菁
陳月香（游鳳時代） 彭國華
蔡芝玉

各委員會主任秘書：王銑 王增華 周萬順
林明輝 張麗雅 蘇瑞慧
簡麗雲

法規會及訴願會執行秘書：林惠美

人權會執行秘書：林明輝

審計長：林慶隆

副審計長：王麗珍 林勝堯

主席：張博雅

記錄：林佳玲

甲、報告事項

一、宣讀本院第 5 屆第 41 次會議紀錄。

決定：確定。

二、本院第 5 屆第 41 次會議決議案執行情形報告表，請鑒察。

決定：准予備查。

三、統計室報告：106 年 9 月份人民書狀、調查、糾正、彈劾、糾舉、調查意見函請改善、人權保障及陽光法案等案件各項處理情形統計表，暨糾正案件、彈劾案件結案情形一覽表，業經本院各委員會召集人會議審查完竣，擬具審查報告，請鑒察。

說明：（一）依據本院第 5 屆各委員會召集人第 39 次會議決議辦理。

（二）案內糾正案件、彈劾案件結案情形一覽表及各項統計資

料業已上載於院區網站（<http://intranet/>統計報表/院會報告事項），為樽節紙張，全案資料謹備 1 份於會場供委員查閱。審查報告（含監察、廉政職權行使統計）附後。

(三) 審查報告俟提院會報告後上載於本院全球資訊網供各界查閱。

決定：准予備查。

四、綜合規劃室報告：謹陳本院與審計部 106 年第 3 季業務協調會報紀錄 1 份，請鑒察。

決定：准予備查。

五、內政及少數民族委員會召集人陳委員小紅提：為辦理本（106）年巡察行政院工作，研擬「監察院 106 年巡察行政院應辦事項」（草案）乙份，請鑒察。

說明：本案經本（106）年 10 月 5 日本院第 5 屆各委員會召集人第 39 次會議決議：「(一)照案通過，並提報院會。(二)補提名委員如到任後提出相關詢問事項，屆時再共同討論處理。」

決定：准予備查。

散會：上午 9 時 10 分

二、本院外交及僑政委員會第 5 屆第 40 次會議紀錄

時間：中華民國 106 年 11 月 22 日（星期三）下午 3 時 50 分

地點：第 1 會議室

出席委員：包宗和 江明蒼 江綺雯

列席委員：尹祚芊 方萬富 王美玉

仇桂美 李月德 林雅鋒
張博雅 陳小紅 陳慶財
章仁香 楊美鈴 劉德勳
蔡培村

請假委員：孫大川

主席：江綺雯

主任秘書：林明輝

記錄：胡瑛娟

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

二、檢陳本會第 5 屆第 39 次會議暨聯席會議決議（定）案執行情形報告表乙份。報請鑒察。

決定：准予備查。

三、桃園大眾捷運股份有限公司函復，有關陳委員小紅於 106 年 7 月 31 日巡察外交部桃園國際機場辦事處所提問題之後續辦理情形。報請鑒察。

決定：併案存查。

乙、討論事項

一、包委員宗和及江委員綺雯自動調查：據悉，巴拉圭總統卡提斯於 106 年 7 月來臺訪問時，在軍禮歡迎儀式上致詞，以西文三度提及「蔣介石」，現場翻譯以「建立中華民國的諸多偉人先進」取代，自動跳過「蔣介石」3 個字，未依巴拉圭元首致詞內容如實翻譯。究實情為何？為何有此不符合外交禮儀之舉？是否會對臺巴關係造成負面影響等情，有深入瞭解之必要案。提請討論案。

決議：一、照調查報告處理辦法處理：

(一)就調查意見一至三，提案糾正外交部。

(二)抄調查意見四至五，函請外交部確實檢討改進

，並就本案相關人員違失酌處見復。

二、調查報告案由及調查意見上網公布。

二、包委員宗和及江委員綺雯提：外交部對於 106 年 7 月巴拉圭總統卡提斯來臺訪問時，在軍禮歡迎儀式上致詞，現場翻譯人員未依巴拉圭元首致詞內容如實翻譯，難謂圓滿達成翻譯之任務，且亦不符外交禮儀；又該部於卡提斯總統到訪前，即已由駐巴拉圭大使館洽請巴方提供卡提斯總統相關致詞稿，且電呈到部，惟該部主政單位拉丁美洲及加勒比海司未善盡將致詞稿提供翻譯人員預為研參之職責，而將電文逕予存查；禮賓處雖非主政單位，惟亦協辦本案，且亦為本案翻譯人員之配屬單位，自有義務協助提供，詎亦捨此未為；相關單位主管迨本院詢問時猶未能釐清權責，外交部因內部單位間權責不明，肇致友邦元首來訪之重要場合，傳譯竟未事先收到致詞稿件，而須現場以無稿即席翻譯之方式獨立完成翻譯任務，均核有違失；另該部多年來以信任翻譯專業為由怠未建立審稿機制，對於友邦善意提供之稿件亦輕忽待之，且乏翻譯作業相關規定及標準作業程序，亦顯有怠失，爰依法提案糾正。提請討論案。

決議：糾正案文通過並公布。

三、外交部函復，有關 105 年 7 月初駐臺北土耳其貿易辦事處副代表都庫哈里酒後鬧事，相關單位疑未能及時採取適當措施，致其潛逃出境，損及受害人求償權益，且影響我國司法權之行使等情案之後續辦理情形。提請討論案。

決議：抄核簽意見，函請外交部於 107

年 1 月底前續行辦理見復。

四、密不錄由。

散會：下午 4 時 30 分

三、本院外交及僑政、內政及少數民族、司法及獄政委員會第 5 屆第 2 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 106 年 11 月 22 日（星期三）下午 2 時 30 分

地點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 方萬富 王美玉
仇桂美 包宗和 江明蒼
江綺雯 林雅鋒 陳小紅
章仁香 劉德勳 蔡培村

列席委員：李月德 張博雅 陳慶財
楊美鈴

請假委員：孫大川

主席：江綺雯

主任秘書：林明輝 周萬順 王增華

記錄：胡瑛娟

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、司法院函復，有關「我國婚姻移民之面談、簽證審核及境內管理制度與法規等，實施多年來已浮現諸多問題，究外交部、內政部及行政院大陸委員會等相關部會應如何配合我國人口結構轉型及新住民總體政策，予以檢討因應等情」乙案之研究檢討情形。提請討論案。

決議：抄核簽意見四，函請司法院續處見復。

散會：下午 2 時 35 分

四、本院外交及僑政、內政及少數民族、財政及經濟、交通及採購委員會第 5 屆第 1 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 106 年 11 月 22 日（星期三）下午 2 時 35 分

地點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 方萬富 王美玉
仇桂美 包宗和 江明蒼
江綺雯 李月德 林雅鋒
陳小紅 陳慶財 章仁香
楊美鈴 劉德勳 蔡培村

列席委員：張博雅

請假委員：孫大川

主席：江綺雯

主任秘書：林明輝 周萬順 蘇瑞慧

張麗雅

記錄：胡瑛娟

甲、討論事項

一、陳委員小紅及包委員宗和自動調查：政府近來積極開放 11 個拉丁美洲與加勒比海邦交國免簽待遇，敦睦邦誼、增加觀光動能之根本用意良善，尤其對政府「新南向政策」應有一定的助推作用。然該政策施行以來，若干國籍人士來臺從事販毒、走私、賣淫等非法活動，業已引發國人於國家安全與社會治安等方面疑慮。隨全球化浪潮日熾和國際防恐意識逐步升高前提下，實有必要針對我國免簽國家選擇之考量因素、預期和實際產生之經濟與社會效益暨配套能量、及對臺總體安全等面向，進行深入瞭解與檢視等情案。提請討論案。

決議：一、照調查報告處理辦法處理：

（一）就調查意見一、六，請外交部檢討改進見復。

（二）抄調查意見二、三、五，請外交部、內政部及勞動部檢討改善及追蹤覈實見復。

（三）抄調查意見四，請外交部會商交通部及經濟部辦理見復。

二、調查報告案由、調查意見及處理辦法上網公布。

散會：下午 3 時 50 分

五、本院國防及情報委員會第 5 屆第 40 次會議紀錄

時間：中華民國 106 年 11 月 23 日（星期四）下午 2 時 50 分

地點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 方萬富 包宗和
江綺雯 李月德 林雅鋒
高鳳仙 陳慶財 劉德勳
列席委員：王美玉 仇桂美 江明蒼
陳小紅 章仁香 楊美鈴
蔡培村

主席：李月德

主任秘書：王 銑

記錄：陳瑞周

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

二、國防部函復，有關本會 106 年 8 月 22 至 23 日蒞該部所轄陸軍花東防衛指揮部、海軍固海營區及空軍佳山基地巡察座談委員提示事項辦理情形彙復表，經陳由各該發言委員審查表示無意見，謹報請鑒察。

決定：准予備查。

三、有關立法委員廖國棟國會辦公室為瞭解二二八受難者陳○君相關調查資料，函請本院提供 83 年間「據陳○○君陳訴：為渠父陳○於二二八事件中遭非法逮捕、羈押生死不明，屢函請國防部等查究，交付件証，皆遭峻拒等情」案調查報告乙節，為求時效業經簽准以遮掩版函復，謹報請鑒察。

決定：准予備查。

四、有關 106 年 12 月 22 日本會辦理中央巡察南沙太平島乙節，報請鑒察。

決定：准予備查。

乙、討論事項

一、監察業務處移來，據審計部 105 年 5 月 31 日（副本）、106 年 10 月 26 日函報：○○乙案，謹簽請鑒核。

決議：本案推派○委員○○、○委員○○、○委員○○調查。

二、行政院函復，有關國防部「○○」糾正案之辦理情形，提請討論案。

決議：照核簽意見辦理：有關國防部「○○」糾正案，抄核提意見三（一）之 2，函行政院轉飭所屬於 107 年 3 月底前切實檢討改進見復。

三、衛生福利部函復，有關國防部「陸軍教準部性騷擾事件」糾正案之辦理情形，提請討論案。

決議：照核簽意見辦理：有關「陸軍教準部性騷擾事件」糾正案：影附衛福部 106 年 10 月 11 日衛部護字第 1060125375 號函公文，函請國防部參考研議見復。

四、國防部函復，有關「○○」案，調查意見之辦理情形，提請討論案。

決議：照核簽意見辦理：有關「○○」

案，抄核提意見三（一），函請國防部於 107 年 3 月底前切實檢討改進見復。

五、國防部函復，有關「○○」糾正案之檢討改進情形，提請討論案。

決議：照核簽意見辦理：影附核提意見（一）至（四），函請國防部說明見復。

六、國防部函復，有關「陸軍司令部第十軍團指揮部○旅仲姓上校參謀主任強制猥褻事件」案調查意見八之檢討改進見復，提請討論案。

決議：照核簽意見辦理：函請國防部督飭所屬於「陸海空軍軍官士官服役條例」及「國軍人員性騷擾處理及性侵害預防實施規定」等相關法規修正完成及公（發）布後，檢附相關佐證資料函復本院。

七、審計部函復，有關「中華民國 104 年度中央政府總決算（國防機密部分）」本院審議意見之後續辦理情形表，提請討論案。

決議：抄審議意見表及項次 4 海軍辦理「○○」乙項核簽意見附件之剪報資料，函請審計部持續追蹤列管，並每半年函復檢討改進成效。

八、臺北榮總函復，有關該院與○○企業股份有限公司「緩和安護暨系列服務計畫建設案」，調查意見辦理情形，提請討論案。

決議：參照核簽意見辦理：有關「緩和安護暨系列服務計畫案」函請臺北榮總說明 106 年仲聲仁字第 74 號仲裁進度，並提供相關資料見復。

九、尹委員祚芊、李委員月德、陳委員慶財

調查「據審計部 104 年度中央政府總決算審核報告，臺北榮民總（分）醫院規劃公務預算病床轉型護理之家，仍未經行政院國軍退除役官兵輔導委員會核准，且未考量市場供需及轉型後競爭情形，轉型規劃尚乏相關配套措施」等情案，提請討論案。

決議：一、照調查報告處理辦法辦理：
（一）調查意見函請國軍退除役官兵輔導委員會確實檢討改進見復。
（二）調查意見四，函請衛生福利部參考。
（三）調查意見函請審計部參考。

二、調查報告通過後，案由、調查意見上網公布。

散會：下午 3 時 16 分

六、本院國防及情報、內政及少數民族委員會第 5 屆第 20 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 106 年 11 月 23 日（星期四）下午 2 時 30 分

地點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 方萬富 王美玉
仇桂美 包宗和 江綺雯
李月德 林雅鋒 高鳳仙
陳小紅 陳慶財 章仁香
劉德勳 蔡培村

列席委員：江明蒼 楊美鈴

主席：李月德

主任秘書：王 銑 周萬順

記錄：陳瑞周

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、國軍退除役官兵輔導委員會函復，有關「臺北榮民總醫院與○○公司簽訂產學合作『健康老化』及『老化與心智功能』之創新醫療技術開發等情」案調查意見八之檢討改進情形，提請討論案。

決議：照核簽意見辦理：調查案部分，併案存查。

散會：下午 2 時 35 分

七、本院國防及情報、財政及經濟委員會第 5 屆第 33 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 106 年 11 月 23 日（星期四）下午 2 時 35 分

地點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 方萬富 包宗和
江綺雯 李月德 林雅鋒
高鳳仙 陳小紅 陳慶財
章仁香 楊美鈴 劉德勳
列席委員：王美玉 仇桂美 江明蒼

蔡培村

請假委員：孫大川

主席：李月德

主任秘書：王 銑 蘇瑞慧

記錄：陳瑞周

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、國軍退除役官兵輔導委員會函復，有關「退除役官兵優惠存款差額利息補助」案調查意見三（六）之檢討改進情形，提請討論案。

決議：照核簽意見辦理：函請退輔會依法辦理追繳歸墊國庫，並將後續辦理情形於 107 年 4 月前查復本院憑辦（倘於前揭查復期限前已追繳歸墊完畢，請先行查復本院）。

二、民眾張○○、○○建設股份有限公司陳訴，有關「原國防部空軍總司令部所管『正義東村』眷地，由部分眷戶自費興建『正義大樓』，詎該部漏未將坐落臺北市大安區懷生段二小段○○、○○、○○、○○地號等 4 筆法定空地併同該大樓建築基地辦理讓售，影響住戶權益等情」案，提請討論案。

決議：照簽注意見辦理：影附陳情書及其附件，函請財政部國有財產署妥處逕復陳訴人並副知本院。

三、金融監督管理委員會函復，有關「國軍退除役官兵輔導委員會投資榮電公司宣告破產，下游包商迄未收到工程款項，詎退輔會主委要求該等代墊、繼續工程等情」案之會計師懲戒處分情形，提請討論案。

決議：照簽注意見辦理：調查案結案，糾正案結案。

散會：下午 2 時 40 分

八、本院國防及情報、交通及採購委員會第 5 屆第 12 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 106 年 11 月 23 日（星期四）下午 2 時 40 分

地點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 方萬富 包宗和
江明蒼 江綺雯 李月德
林雅鋒 高鳳仙 陳慶財

章仁香 楊美鈴 劉德勳
蔡培村

列席委員：王美玉 仇桂美 陳小紅

主席：李月德

主任秘書：王 銑 張麗雅

記錄：陳瑞周

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、國防部函復，有關「○○採購案」糾正案及調查意見辦理情形，提請討論案。

決議：參照核簽意見辦理：有關「○○

採購案」糾正案及調查意見辦理

乙節：函請國防部說明本案辦理

教育訓練、宣導暨定期召集履約

驗收下授檢討會之實施成果於

107 年 11 月 5 日前見復。

二、行政院公共工程委員會函復，有關「國防部海軍司令部烏坵營區新建工程，承包商無預警撤離，致工程停擺近一年，影響守備安全及官兵士氣等情」案調查意見一、四之辦理情形，提請討論案。

決議：照核簽意見辦理：函請行政院公

共工程委員會於國防部「烏坵營

區新建工程第二標案」辦理期間

，予以工程採購履約上之專業協

助。

散會：下午 2 時 45 分

九、本院國防及情報、內政及少數民族、財政及經濟委員會第 5 屆第 17 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 106 年 11 月 23 日（星期四）下午 2 時 45 分

地 點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 方萬富 王美玉
仇桂美 包宗和 江綺雯
李月德 林雅鋒 高鳳仙
陳小紅 陳慶財 章仁香
楊美鈴 劉德勳 蔡培村

列席委員：江明蒼

請假委員：孫大川

主 席：李月德

主任秘書：王 銑 周萬順 蘇瑞慧

記 錄：陳瑞周

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、行政院函復，有關臺北榮民總醫院「○

○」糾正案之辦理情形，提請討論案。

決議：照核簽意見辦理：本案糾正要旨業經衛福部、退輔會及臺北榮總檢討改進，爰本糾正案結案存查。

散會：下午 2 時 50 分

十、本院教育及文化委員會第 5 屆第 40 次會議紀錄

時 間：中華民國 106 年 11 月 16 日（星期四）上午 10 時 2 分

地 點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 王美玉 仇桂美
包宗和 高鳳仙 陳小紅
楊美鈴 蔡培村

列席委員：方萬富 江明蒼 江綺雯
李月德 林雅鋒 陳慶財
章仁香 劉德勳

主 席：仇桂美

主任秘書：簡麗雲

記 錄：林玲伊

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

二、監察業務處影本移來，據審計部函報：國立嘉義高級工業職業學校辦理「汽資中心電工學實習裝置等（95 暫綱）」等 3 件採購案，核有該校追繳涉案廠商押標金之處理，涉有違失，經通知教育部查處，據復已予失職人員適當處分，並研提改善措施，報請本院備查乙案。報請鑒察。

決定：本案既經教育部查究相關人員疏失責任並研提改善措施，且本院已函復審計部同意備查，本件洽悉。

三、內政及少數民族委員會決議案通知單：配合行政院組織改造，蒙藏委員會業務自 106 年 9 月 15 日起移由文化部、行政院大陸委員會及外交部承接乙案。報請鑒察。

決定：本件蒙藏委員會業務移由文化部承接乙節，准予備查。

四、中國醫藥大學函，檢送 106 年 9 月 25 日本會、交通及採購委員會聯合巡察中國醫藥大學座談會會議紀錄乙案。報請鑒察。

決定：准予備查，並俟巡察委員提示事項辦理情形函送到院後，再送請巡察委員核閱。

五、教育部函，檢陳 106 年 9 月 25 日本院教育及文化、交通及採購委員會中央機關聯合巡察中國醫藥大學，委員提示事項辦理情形彙復表乙案。報請鑒察。

決定：本件併案存查。

乙、討論事項

一、監察業務處移來，據訴，為教育部有失主管機關立場，自 106 年起停止辦理院、系、所及學位學程評鑑，改由各校自行決定，致財團法人高等教育評鑑中心基金會日後可能成為最有力之收費認證機構，疑生弊端等情乙案。提請討論案。

決議：本案推派委員調查。

二、監察業務處移來，據訴，國家發展委員會及其轄下之檔案管理局自 2003 年以來，公然違反檔案法開放應用之宗旨，違法遮掩、抽離國家檔案之內容，妨害國家歷史真相之揭露，涉有侵犯政治受難者及其家屬之權益與人性尊嚴等情乙案。提請討論案。

決議：一、有關修法進度及成立專案小組部分，檢附簽注意見四（一），函請國家發展委員會說明見復。

二、陳訴內容與上開調查案非屬同一事由部分，移請監察業務處卓處。

三、教育部函，有關各地方政府公立中小學部分校舍未取得建築物使用執照，恐影響校園公共安全等情案之檢討改善情形。提請討論案。

決議：有關中小學校舍安全問題，仍待教育部與各縣市政府積極改善，檢附簽注意見參(三)，函請教育部於 107 年 1 月底前將 106 年下半年改善執行情形及成效續復本院。

四、科技部函，有關十餘名教授因以不實發票報帳遭貪污罪起訴，究該部與政府部會委託研究經費制度如何運作等情案之後續辦理情形。提請討論案。

決議：臺北市立大學及國立政治大學 2

校仍尚未完成訂定科研採購作業規定，檢附簽注意見三，函請科技部詳予說明見復。

五、行政院函，有關教育部「教學卓越計畫」獲獎勵大學教學相關制度建制、預算執行、校際教學資源共享之協調、整合成效落實現況等情案之檢討改進情形。提請討論案。

決議：依核簽意見之處理辦法：

一、檢附核簽意見五(二)(三)，函請行政院俟「高等教育深耕計畫」審查核定完竣後續辦見復。

二、有關「高等教育深耕計畫」相關事項，納入中央機關巡察之參考議題。

六、教育部函，有關該部體育署設置競技運動人才培訓輔導小組，未能履行核定程序，亦未督促專案辦理培訓措施，致網球選手質疑教練選拔不公而退賽；每年補助體育團體經費，未建立評估基準，及國家代表隊教練之遴選及獎金分配，長期存有爭議等情案之檢討改善情形。提請討論案。

決議：國民體育法業已修正公布，檢附核簽意見三，函請教育部，針對該法修正後之競技運動人才培訓輔導、各階段教練遴選、教練績效檢核、獎金分配及體育團體組織開放之執行及檢討情形見復。

七、教育部函，有關國立中興大學獸醫教學醫院向上分院興建完成後，閒置多年始辦理出租，未依原規劃安排學生至該院實習，以增加畢業生就業競爭力，復未通知承租人限期繳納租金等費用，影響學校權益等情案之檢討改善情形。提請

討論案。

決議：有關本案承租廠商違約之訴訟案宣判情形，檢附核簽意見四(二)，函請教育部將判決結果及後續檢討改善情形見復。

八、教育部函，該部處理高雄醫學大學董事會非法擴權，修改學校捐助章程等陳情案之過程，未能檢視相關脈絡，釐清問題，亦未提供明確之指示，引發該校及全球各地校友會全面反彈，除影響法人及學校形象，亦損及師生權益，確有怠失案之檢討改善情形。提請討論案。

決議：一、本案檢附核簽意見二，本院糾正要旨二至八之本院核提意見，函請教育部確實續辦見復。

二、本件教育部來函雖非密件，惟其附件經該部列為密件，考量上開復文重點，該部係於附件中列述，爰提會資料以密件方式處理。

九、行政院函 2 件，有關公立大學整併及私立大專校院退場影響教育品質及師生權益甚鉅，為維護重大社會公益，其有關法規、制度及配套措施是否完備？權責機關之監督、執行有無善盡責任等情案之檢討改進情形。提請討論案。

決議：依核簽意見之處理辦法：

一、檢附核簽意見四(一)~(九)，函請行政院督導教育部於每年度 2 月 1 日前函報前一年度各項相關辦理進度及結果說明到院。

二、檢附核簽意見四(十)、(十一)，函請教育部於相關改善計畫或辦理事項完成後函

報處理結果到院，於待辦事項未完成前，仍請於每年 7 月 31 日函報前一年度相關辦理成效到院。

十、科技部及教育部函各 1 件，有關東○大學林姓教授所提該部 101 年度提升私校研發能量專案計畫「都市生態環境系統監測、評估與規劃—架構永續都市之實務探究」，該計畫之子計畫四主持人周姓教授所提計畫書，涉違反學術倫理事件，該部疑未依規定處理等情案之檢討改進情形。提請討論案。

決議：一、科技部所復內容，與本案調查期間資料盡乎雷同，檢附核簽意見三(一)，函請該部於 3 個月內確實檢討辦理見復。

二、教育部業於 106 年 10 月 24 日函復本院，展延函併案存查。

十一、教育部函，據訴，高雄醫學大學經管涉有未當，校長、董事遴選及資格涉有疑義，董事會不當涉入校務及人事派任，甚指揮該校附屬醫院採購工程及醫院管理，涉違反私立學校法及該校法人捐助章程相關規定；又該校牙醫學系李教授兼任該校董事職務，疑不當干預校務及違反學術倫理等情案，有關私立學校法未針對董事會缺失另訂罰則或處分引發爭議，允宜妥適處理一節之檢討改進情形。提請討論案。

決議：有關私校法對於董事會及私校之附屬機構或相關事業之規範，仍待教育部通盤檢討處理，檢附核簽意見三(一)(二)，函請教育部續辦見復。

十二、行政院及科技部函各 1 件，據審計部 104 年度中央政府總決算審核報告，各項國家型科技計畫投入鉅額經費，惟其育成試辦方案迄今仍未選定育成領域，且研發成果產業化之推動成效欠佳等情案之檢討改進情形。提請討論案。

決議：一、科技部將衡酌我國科研能量，規劃新興科技議題並推動跨部會重要專案，相關管考機制將採滾動式檢討修正，調查意見一部分，存查。

二、調查意見二、三部分，檢附核簽意見三(二)及(三)之 1，函請行政院及科技部續辦見復。

十三、監察業務處移來，據訴，有關李科永文教基金會於高雄市中央公園捐建李科永紀念圖書館涉違反營造業法等情乙案。提請討論案。

決議：影附續訴書，函請高雄市政府查明妥處逕復陳訴人並副知本院。

十四、監察業務處移來陳訴人陳訴書計 2 件，有關輔仁大學疑似性侵事件調查案，該調查報告註解處揭露被害人姓名，疑違反性侵害犯罪防治法等相關規定等情乙案。提請討論案。

決議：本 2 件陳訴書，經原調查委員就指陳事項審酌，認所訴內容，前次核簽意見業已提出說明，並經教文、內少委員會 5 屆第 37 次聯席會議審議在案，且本件陳訴內容並無新事證，併案存查。

十五、教育部函，有關該部怠於監督地方政府落實訂定正常化教學相關要點規定，廢除未依課程標準排課學校校長之懲處法令，放任部分地方政府未落實五育均

衡之規定等情之檢討改進情形。提請討論案。

決議：本案教育部業依本院調查意見檢討改善，並修正多項教育相關法令，及督導地方政府落實教師依專長授課等作為，相關處置措施尚屬妥適，函請教育部本於權責自行追蹤列管，本糾正案結案，函請改善案結案，調查案結案。

十六、教育部函，有關我國高等教育受少子女化之衝擊，私立大學面臨退場問題，究教育主管機關有無積極輔導，維護學生受教權及教職員工工作權等情案之檢討改進情形。提請討論案。

決議：本案教育部已依本院調查意見檢討並修正相關法規，相關改善情形業經教育及文化委員會第 5 屆第 9 次、第 16 次會議審議在案，另「教師待遇條例」修正案，已於 104 年 6 月 10 日公布，並於同年 12 月 27 日施行。依簽注意見將私立大學校院之教職員工及學生權益保障議題，列入巡察時參考，本糾正案結案，函請改善案結案，調查案結案。

十七、行政院函，有關教育部對於高雄市政府教育局違反教育法規之函釋未轉知地方政府，督促立即改進；又遲未明示該局不應以行政指導方式違法辦理主任介聘等情案之後續辦理情形。提請討論案。

決議：本案教育部及高雄市政府教育局業依本院調查意見檢討改善，並修訂多項教育法令，另教育部已研擬「國民教育法」修正草案，刻正循法制作業程序函送行政院審議，函請行政院轉請教育部本

於權責自行列管。本糾正案結案，函請改善案結案，調查案結案。

十八、高委員鳳仙自動調查：據報導，公私立大學舉辦迎新活動，部分活動內容引發性騷擾或性霸凌之疑慮。究學生曾否發生此情？學校有無依法提供防治措施與申訴管道，處理相關申訴案與輔導措施是否妥適？權責機關有無制定相關規範並善盡督導責任，均有深入瞭解之必要案之報告。提請討論案。

決議：一、調查意見一至三，提案糾正教育部。

二、調查意見四，函請教育部確實檢討改進見復。

三、調查報告案由、調查意見及處理辦法上網公布。

十九、高委員鳳仙提：教育部對於景文科技大學、龍華科技大學於辦理 105 學年度迎新活動內容涉及性騷擾，違反通報義務，卻認定該兩校非屬延遲通報而不予究責，核有違失；除該兩校之外，自 102 年迄 106 年 10 月止，國立臺灣海洋大學、中臺科技大學、國立虎尾科技大學、國立屏東科技大學、世新大學、中山醫學大學、國立清華大學、大同大學及亞洲大學等 9 所公私立大學，於辦理迎新活動均涉及學生可能遭性騷擾之情形，教育部未積極查明實際案情及件數，對於部分學校延遲校安通報未予究責，對於部分學校處理違失，遲至本院調查始督導改善，即有違失，顯見教育部對校園性騷擾案件未予正視及列管，違失情節嚴重，爰依法提案糾正。提請討論案。

決議：糾正案通過並公布。

二十、尹委員祚芊、章委員仁香、江委員綺

雯調查：據審計部 104 年度中央政府總決算審核報告，近年來依繁星計畫錄取學生放棄入學情形日增，有無影響弱勢學生就學權益？教育部自 96 學年度推動該計畫以來，對於城鄉教育差距及區域資源分配不均等現象，究是否發揮調整和改善之作用？是否達成預期效益？詢有深入瞭解之必要案之報告。提請討論案。

決議：一、調查報告參酌陳委員小紅、蔡委員培村發言意見修正後通過。

二、調查意見一至二，函請教育部確實檢討改進見復。

三、調查意見三，函請教育部參處。

四、調查意見函復審計部。

五、調查報告案由、調查意見及處理辦法上網公布。

二十一、江委員綺雯自動調查：我國於 92 年 2 月 6 日公布施行家庭教育法迄今，與家庭相關之社會問題層出不窮並趨惡化。究政府相關機關如何推展家庭教育？既有家庭教育政策及服務措施，能否切合各類型家庭需求與獲得適當之支持與協助？又，世界先進國家多已體認「家庭」之重要性並投資「家庭」，政府相關機關有無橫向聯繫、合作機制及因應措施？均有深入調查瞭解之必要案之報告。提請討論案。

決議：一、調查意見一及二，提案糾正教育部。

二、調查意見三至九，函請教育部確實檢討改進見復。

三、調查報告案由、調查意見及處理辦法上網公布。

二十二、江委員綺雯提：教育部未能依法積極寬籌家庭教育經費，對於各地方政府依法組成之家庭教育諮詢委員會實際運作及功能，又未能善盡督導職責，核有違失，爰依法提案糾正。提請討論案。
決議：糾正案通過並公布。

二十三、教育部函及人民書狀各 1 件，為東○大學林姓教授所提科技部 101 年度提升私校研發能量專案計畫「都市生態環境系統監測、評估與規劃—架構永續都市之實務探究」，該計畫之子計畫四主持人周姓教授所提計畫書，涉違反學術倫理事件，該部疑未依規定處理等情案之續處情形。提請討論案。

決議：一、有關調查意見五，未符合教育部審定辦法之學校修正結果，檢附核簽意見三(一)，函請該部於 3 個月內確實辦理見復。

二、檢附核簽意見三(二)、1，函復陳訴人。

三、檢附核簽意見二(二)陳訴重點及陳情書(含附件)影本(發文時適當遮隱陳訴人相關個資)，函請教育部就陳訴書所述各項疑點依法查明妥處，於 2 個月內見復。

二十四、據續訴：為其妻於 86 年遭國立彰化師範大學不續聘，請主持公道案。提請討論案。

決議：經查本件續訴，並無新事證，依本會第 4 屆第 17 次會議決議併案存查，不予函復。

散會：上午 11 時 50 分

十一、本院教育及文化、內政及少數民族委員會第 5 屆第 38 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 106 年 11 月 16 日(星期四)上午 9 時 32 分

地點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 王美玉 仇桂美
包宗和 江綺雯 高鳳仙
陳小紅 章仁香 楊美鈴
劉德勳 蔡培村

列席委員：方萬富 江明蒼 李月德
林雅鋒 陳慶財

主席：仇桂美

主任秘書：簡麗雲 周萬順

記錄：林玲伊

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、臺北市府函，有關該府未依臺北文化體育園區—大型室內體育館開發計畫案興建營運契約(即 BOT 契約)善盡勘驗責任，復透過媒體破壞契約兩造信賴關係；該府廉政透明委員會行使調查權，與正當法律程序原則未盡相符，並違反司法院釋字第 585 號解釋意旨等情案之檢討改善情形。提請討論案。

決議：有關臺北市府廉政透明委員會行使調查權乙節，該府改善情形仍有續處之必要，檢附核簽意見四 1~3，函請該府說明見復。

二、監察業務處移來，陳訴人續訴，有關國立臺灣大學疑詐騙相關人簽署無效契約書，據以向地政機關辦理所有權登記，損及其權益等情乙案。提請討論案。

決議：影附陳訴書（遮掩陳訴人姓名及個資）函請國立臺灣大學查明見復。

三、監察業務處移來，陳訴人 2 件續訴，臺東縣政府依教育部函釋及最高行政法院判決，將渠 86 年任職該府所屬三間國小之薪額由原 430 元重核為 290 元、93 年任職大武國中之薪額由原 550 元重核為 370 元，並追討其於該 2 校任職期間溢領之薪資，損及權益等情乙案。提請討論案。

決議：一、檢附陳訴人陳情函影本（遮掩陳訴人住址、電話及手機號碼），函請高雄市政府及臺東縣政府就陳訴人薪級遭誤核等情事，查明相關人員是否涉有違失見復。

二、檢附核簽意見三(一)(二)函復陳訴人。

三、陳訴人聲請釋憲狀副本併案存查。

四、行政院、教育部及臺東縣政府函計 3 件，教育部處理教師之敘薪個案時，針對同一性事件之行政行為欠缺明確，未有正當理由又為差別待遇，而臺東縣政府未能詳查該部法令規定及正確審查陳訴人送審文件，以致發生 3 次誤核薪級情事，衍生相關爭議，徒增人民訟累，斷喪政府信譽，均有違失案之檢討改善情形。提請討論案。

決議：一、本案調查意見一、二提案糾正教育部、臺東縣政府部分，檢附核簽意見三(一)，函請行政院轉飭教育部、臺東縣政府賡續辦理見復。

二、調查意見三，有關教師待遇

法制化之相關作為，教育部所提意見尚符合本院調查意見意旨，本函請改善案結案，調查案結案。

五、內政部函，有關「中華民國大專教師協會」遭人假借名義，對外籌資超過 4 億元，籌建深坑大專教師第一社區土地開發案，惟該案延宕 20 年，申請代表人國立臺灣大學前校長李○涇卻私下收受土地等財物，涉嫌縱容包庇，致受害大專教師員工等超過 200 人等情案之社會團體法修法進度辦理情形。提請討論案。

決議：本案教育部及內政部已依本院調查意見檢討改善，相關改善情形業經教育及文化、內政及少數民族委員會第 4 屆第 60 次、第 5 屆第 24 次聯席會議審查同意，併案存查在案。另內政部業完成「社會團體法」修法草案，刻正依法制作業程序送立法院審議中，檢附簽註意見三(二)，函請內政部嗣完成修(立)法後，再將修法情形函復本院。本函請改善案結案，調查案結案。

散會：上午 9 時 35 分

十二、本院教育及文化、財政及經濟委員會第 5 屆第 27 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 106 年 11 月 16 日（星期四）上午 9 時 36 分

地點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 王美玉 仇桂美
包宗和 李月德 高鳳仙
陳小紅 陳慶財 章仁香

楊美鈴 蔡培村

列席委員：方萬富 江明蒼 江綺雯

林雅鋒 劉德勳

請假委員：孫大川

主 席：仇桂美

主任秘書：簡麗雲 蘇瑞慧

記 錄：林玲伊

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、監察業務處移來，據訴，國立清華大學原規劃籌設該校宜蘭校區（園區），並與宜蘭縣政府簽訂合作備忘錄，詎該校因經費及執行問題無法繼續推動，而教育部率將該園區移由國立宜蘭大學接手開發，與當初規劃發展科技用途不符，似不無浪費公產之嫌等情乙案。提請討論案。

決議：依核簽意見處理辦法，檢附核簽意見貳、一～五，函復陳訴人。

二、包委員宗和、李委員月德調查：據審計部 104 年度中央政府總決算審核報告，行政院原子能委員會監督管制核能電廠安全防護及核子保安作業，惟運轉中核電廠核能安全強化措施改善進度緩慢，且間有未依程序規定執行作業等情案之報告。提請討論案。

決議：一、調查意見一，糾正行政院原能會，並於 2 個月內檢討改善見復。

二、調查意見二，函請經濟部、原能會檢討改善見復。

三、調查意見三函請台電公司參考辦理。

四、調查意見一至二，函送審計

部。

五、調查報告案由、調查意見及處理辦法，上網公布。

三、包委員宗和、李委員月德提：台灣電力股份有限公司於 98 年 7 月向行政院原子能委員會提出第一核能發電廠運轉執照更新案，依該會「人民依法規申請案件處理期間表」，應於 24 個月內決定之，惟歷時 7 年，迄 105 年 7 月仍未為專業決定，且同時審查該廠延役、除役計畫達 7 個多月，審查效能低落，影響核能安全強化案件之推動，確有違失，爰依法提案糾正。提請討論案。

決議：糾正案通過並公布。

四、財政部北區國稅局竹北分局函，有關國立交通大學前教授謝○萍君 102 至 105 年度源自大陸地區鉅泉光電、星星科技及天馬微電子股份有限公司等薪資所得乙案。提請討論案。

決議：檢附核簽意見三(二)，函請財政部北區國稅局竹北分局於本案辦理核課處分後續復本院。

散會：上午 9 時 59 分

十三、本院教育及文化、司法及獄政委員會第 5 屆第 8 次聯席會議紀錄

時 間：中華民國 106 年 11 月 16 日（星期四）上午 10 時

地 點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 方萬富 王美玉

仇桂美 包宗和 江明蒼

林雅鋒 高鳳仙 陳小紅

楊美鈴 劉德勳 蔡培村

列席委員：江綺雯 李月德 陳慶財

章仁香

主 席：仇桂美

主任秘書：簡麗雲 王增華

記 錄：林玲伊

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、文化部副本函，為該部（前行政院文化建設委員會）未依「讓世界看見台灣藝術風華與內蘊—台灣百年藝術家傳記電子書建置計畫」補助契約書規定，要求全球華人藝術網有限公司交付授權書；又於該公司以機關名義誤導藝術家時，未能積極因應妥處乙案，移送司法機關處理情形。提請討論案。

決議：一、文化部副本函，併案存查。
二、將陳情人綜整資料，分別函送法務部及法務部調查局新北市調查處參考。

散會：上午 10 時 1 分

十四、本院教育及文化、內政及少數民族、財政及經濟委員會第 5 屆第 14 次聯席會議紀錄

時 間：中華民國 106 年 11 月 16 日（星期四）上午 9 時 30 分

地 點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 王美玉 仇桂美
包宗和 江綺雯 李月德
高鳳仙 陳小紅 陳慶財
章仁香 楊美鈴 劉德勳
蔡培村

列席委員：方萬富 江明蒼 林雅鋒

請假委員：孫大川

主 席：仇桂美

主任秘書：簡麗雲 周萬順 蘇瑞慧

記 錄：林玲伊

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、行政院函，據審計部 103 年度中央政府總決算審核報告，我國潛藏科技人才流失與高等研發人力分布失衡，不利厚植國內產業研發能量等情案之檢討改進情形。提請討論案。

決議：有關調查意見三，國人赴海外之相關調查精進措施，檢附核簽意見三(二)，函請行政院督促所屬賡續辦理，並於每年 7 月 31 日將前一年度相關辦理進度及成效見復。

散會：上午 9 時 31 分

公務員懲戒委員會裁判

一、公務員懲戒委員會對本院所提：行政院海岸巡防署海洋巡防總局中部地區機動海巡隊艦長江東興暨行政院海岸巡防署海洋巡防總局南部地區機動海巡隊視察楊志成因違法失職案件，依法彈劾案之判決（彈劾案文見本院公報第 3021 期）

公務員懲戒委員會判決
106 年度鑑字第 14008 號

被付懲戒人

江東興 行政院海岸巡防署海洋巡防總局中部地區機動海巡隊艦長

被付懲戒人

楊志成 行政院海岸巡防署海洋巡防總局南部地區機動海巡隊視察

上列被付懲戒人因違法失職案件，經監察院彈劾，移送本會審理，本會判決如下：

主文

江東興免議。

楊志成降壹級改敘。

事實

甲、監察院移送意旨：

壹、被彈劾人姓名、服務機關及職級：

江東興 海洋巡防總局中部地區機動海巡隊艦長，薦任第 9 職等。

楊志成 海洋巡防總局南部地區機動海巡隊視察，薦任第 9 職等。

貳、案由：行政院海岸巡防署海洋巡防總局台南艦前艦長江東興，於民國（下同）

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新臺幣 3 億 8 千萬餘元。江東興及楊志成

違失情節明確，爰依法提案彈劾。

參、違法失職之事實與證據：

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 99 年 11 月 23 日交船。100 年 5 月 12 日發生第 1 次海損（與柏明輪碰撞），停航 435 天，維修費用為新臺幣（下同）2 億 2,556 萬 7,925 元，於 101 年 7 月 20 日復航。僅經過 40 天，於 101 年 8 月 30 日發生第 2 次海損（金門觸礁），停航 125 天，維修費用為 3,050 萬 9,934 元，於 102 年 1 月 2 日復航。復經 353 天後，於 102 年 12 月 22 日再度發生第 3 次海損（東沙擱淺），此次停航 288 天，維修費用則為 1 億 2,511 萬 6,443 元，迄至 103 年 10 月 6 日始復航。統計台南艦自交船日至 103 年 12 月 31 日共計服役約 1,500 天，3 次海損即造成停航 848 天，比例為 56.53%，3 次海損總維修費用高達 3 億 8,119 萬 4,302 元。茲就各違法失職之事實與證據分述如下：

一、被彈劾人江東興身為台南艦艦長，於 100 年 5 月 12 日指揮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，讓不具並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（海巡署所稱維修出險金額 2 億 2,556 萬 7,925 元，與法院修復費用 2 億 2,633 萬 7,730 元，相差 76 萬 9,805 元，係維修廠商後續向保險公司申請「逃生器材、緊急照明燈、滅火器、醫務箱、充氣式救生衣、消防帶等」設備之金額。），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。

(一) 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【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。】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。」（附件 1，第 4 頁、第 6 頁）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。

(二) 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（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」）第 3 條及第 5 條第 1 項第 1 款分別規定：「航行員分為一等航行員、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 3,000 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。」（附件 2，第 34 頁至第 35 頁）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。

(三)被彈劾人江東興自 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。（附件 3，第 36 頁）

(四)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。」（附件 4，第 39 頁）

(五)關於事發時台南艦之當值人員，交通部高雄港務局（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。）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。」（附件 5，第 51 頁）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。(附件 6, 第 54 頁至第 55 頁) 被彈劾人江東興明知柳錦良並無適任證書, 依法不得當值駕駛員, 卻讓其於該艦甲板部當值, 擔任駕駛, 核有明確違失。

- (六)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, 船頭偏右約 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 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。」 (附件 5, 第 51 頁至第 53 頁) 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。」 「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在, 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。(附件 7, 第 56 頁至第 58 頁)

- (七)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。（附件 8，第 126 頁至第 127 頁、第 129 頁至第 130 頁）
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。（附件 9，第 131 頁至第 132 頁、第 144 頁、第 147 頁）

(八) 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 分後離開駕駛臺回艦長室，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。」（附件 10，第 153 頁）

- (九) 台南艦因本件海損事件，停航 435 天，於 101 年 7 月 20 日始復航。（附件 11，第 155 頁）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）。（附件 9，第 147 頁）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（附件 4，第 47 頁）。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。」（附件 12，第 163 頁）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（附件 4，第 46 頁、附件 13，第 178 頁），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。」（附件 4，第 47 頁）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，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……）」（附件 12，第 174 頁至第 175 頁），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。

- (十) 綜上，被彈劾人江東興身為台南艦艦長，於 100 年 5 月 12 日指揮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，讓不具並無適任證

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。

二、被彈劾人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，違失情節重大。

(一)被彈劾人楊志成自 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。(附件 14，第 183 頁)

(二)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。」(附

件 4，第 39 頁至第 40 頁) 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。」(附件 15，第 185 頁至第 186 頁)

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，船艙加上螺槳深吃水為 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，

船艙處尚有約 30-40 公分空間。」「(隊長：船艙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艙與碼頭距離過近……，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？每一次都是用退俥離碼頭出港嗎?) 楊艦長：……8 次靠泊均在 1 號碼頭，每一次都是以退俥出港。」「(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，但實際吃水應加上俥葉向下傾斜的 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；倒俥時船艙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，其餘人員皆受命執行應無責任；各位還有甚麼意見?」「

- 與會人員一致答說沒有。」（附件 16，第 188 頁至第 192 頁）
- 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。」（附件 17，第 193 頁）
 - 4.被彈劾人楊志成於本院 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。」（附件 18，第 197 頁）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。」（附件 19，第 201 頁）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。」（附件 20，第 203 頁）
 - 5.台南艦因此事件而停航 125 天，於 102 年 1 月 2 日始復航。（附件 11，第 155 頁）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。（附件 4，第 47 頁）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。」（附件 12，第 163

頁)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(附件 4，第 46 頁、附件 13，第 178 頁)。

6. 綜上，被彈劾人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(附件 4，第 46 頁)，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。

(三)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。」(附件 4，第 40 頁) 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，船艏吃水 3.6 米，船艉吃水 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。」(附件 21，第 205 頁至第 206 頁) 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。」(附件 22，第 209

頁)

- 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。」(附件 23，第 211 頁)
- 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。」(附件 24，第 214 頁)
- 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，當時要錨泊，要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。」

(附件 19，第 200 頁)被彈劾人楊志成亦坦承：「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……。」(附件 18，第 197 頁至第 198 頁)

- 5.台南艦因此事件而停航 288 天，迄至 103 年 10 月 6 日始復航。(附件 11，第 155 頁)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。(附件 4，第 47 頁)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。」(

附件 4，第 47 頁) 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。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……）」（附件 12，第 174 頁至第 175 頁），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，被彈劾人楊志成於 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。（附件 4，第 47 頁）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（附件 12，第 175 頁），實有嚴重違失。

(四) 據上，被彈劾人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，造成俵葉及穩定翼海損，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，違失情節重大。

肆、彈劾理由及適用之法律條款：

公務員服務法第 1 條規定：「公務員應恪守誓言，忠心努力，依法律命令所定，執行其職務。」第 5 條規定：「公務

員應誠實清廉，謹慎勤勉……。」第 7 條規定：「公務員執行職務，應力求切實……。」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 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，維修金額合計共 3 億 8 千萬餘元，停航總天數為 848 天，占該艦服役天數為 56.5%，經核被彈劾人江東興及楊志成違失情節重大，有懲戒之必要，分述如下：

一、被彈劾人江東興違失部分：

(一)江東興時任海巡署海洋巡防總局南部地區機動海巡隊艦長，依據船員法第 2 條規定，主管船舶一切事務，並指揮監督服務於船舶上之人員；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且為維護船舶安全，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。再者，依據船員法第 6 條、船員訓練檢覈及申請核發證書辦法第 5 條第 1 項第 1 款、1978 年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約等規定，台南艦當值駕駛員應持有二等船副以上之適任證書。

(二)被彈劾人江東興身為台南艦艦長，於台南艦在 100 年 5 月 12 日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，不僅未依法採取明顯避讓行動，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，致使該艦於 5 時 0 分遭柏明輪船艙撞擊，停航 435 天，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，該署於 102 年 4 月 15 日給付完畢。江東興對於上開違失事實不予否認，並於本院 105 年 6 月 22 日詢問時亦坦承：「這是在交接班時出了事情，艦長是應負最大責任沒有錯。」（附件 7，第 56 頁）

(三)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。」（附件 12，第 163 頁），可知第 1 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（附件 4，第 46 頁、附件 13，第 178 頁），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。」（附件 4，第 47 頁）可知第 1 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，當年度艦艇倘非全損或推定全損均非理賠範圍。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 點明載：「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……）」（附件 12，第 174 頁、第 175 頁），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。

(四)綜上，被彈劾人江東興，指揮監督所屬不周，致生海損事件，嚴重損害海巡艦隊聲譽，其執行職務已違反公務員服務法第 1 條、第 5 條及第 7 條公務員應依法令執行職務、應謹慎勤勉，及執行職務應力求切實之規定。

二、被彈劾人楊志成違失部分：

(一)被彈劾人楊志成時任海巡署海洋巡防總局南部地區機動海巡隊艦長，

依據船員法第 2 條規定，主管船舶一切事務，並指揮監督服務於船舶上之人員；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且為維護船舶安全，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。

(二)被彈劾人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，致該艦觸礁擱淺，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。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。」（附件 12，第 163 頁）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（附件 4，第 46 頁、附件 13

，第 178 頁），致當年度艦艇發生機械類海損不屬承保範圍。

(三)被彈劾人楊志成又於 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，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，致該艦再度觸礁擱淺，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，該署於 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。」(附件 4，第 47 頁)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。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 點明載：「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……)」(附件 12，第 174 頁、第 175 頁)，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。

(四)楊志成 105 年 6 月 22 日於本院詢問時亦坦承：「(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……。」(附件 18，第 198 頁)綜上，上開台南艦第 2 次及第 3 次海損事件發生原因，均係楊志成操船不當所致，嚴重損害海巡艦隊聲譽，已違反公務員服務法第 1 條、第 5 條及第 7 條公務員應依法令執行職務、應謹慎勤勉，及執行職務應力求切實之規定。

綜上論結，被彈劾人江東興、楊志成上開違法失職行為，核已違反公務員服務法第 1 條、第 5 條及第 7 條公務員應依法令執行職務、應謹慎勤勉，及執行職務應力求切實等規定，事證明確，違失情節重大，而有公務員懲戒法第 2 條第 1 款所定違法執行職務、怠於執行職務或其他失職行為之應受懲戒事由，並有懲戒之必要。爰依憲法第 97 條第 2 項及監察法第 6 條之規定，提案彈劾，移請公務員懲戒委員會審理，以申官箴，而維吏治。

附件：

- 1、1972 年國際海上避碰規則。
- 2、1978 年航海人員訓練發證及當值標準國際公約 2010 年修正案。
- 3、江東興年籍資料。
- 4、行政院海岸巡防署海洋巡防總局 104 年 8 月 26 日洋局船字第 1040018359 號函。
- 5、交通部高雄港務局 100 年 6 月 22 日高港海事字第 1005005356 號函。

- 6、行政院海岸巡防署海洋巡防總局南機隊 100 年 5 月 12 日 CG126 船員名單表。
- 7、監察院 105 年 6 月 22 日江東興詢問筆錄。
- 8、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。
- 9、臺灣高雄地方法院民事判決（101 年度海商字第 6 號）。
- 10、交通部航港局 101 年 3 月 20 日航南字第 1013300381 號函。
- 11、行政院海岸巡防署 104 年 9 月 30 日署政預字第 1040017450 號函。
- 12、行政院海岸巡防署海洋巡防總局 101 年至 104 年度各級巡防艦艇船體險、第三人責任險暨庫房火險案招標案。
- 13、行政院海岸巡防署 105 年 7 月 25 日署政預字第 1050013269 號函。
- 14、楊志成年籍資料。
- 15、台南艦擱淺事件 101 年 9 月 4 日報告。
- 16、行政院海岸巡防署海洋巡防總局南機隊執行「金廈演練」俾葉海損案 101 年 9 月 5 日海事評議會議紀錄。
- 17、行政院海岸巡防署海洋巡防總局 101 年第 4 次海事評議委員會 101 年 10 月 24 日會議紀錄。
- 18、監察院 105 年 6 月 22 日楊志成詢問筆錄。
- 19、監察院 105 年 6 月 22 日李茂榮詢問筆錄。
- 20、監察院 105 年 6 月 22 日黃淦甫、潘進家、蔡嘉榮詢問筆錄。
- 21、行政院海岸巡防署海洋巡防總局南機隊臺南巡防艦東沙島觸礁事故調查 103 年 1 月 9 日會議紀錄。
- 22、102 年 12 月 22 日船舶海事報告書。
- 23、行政院海岸巡防署海洋巡防總局 103 年第 2 次海事評議委員會 103 年 3 月 12

日會議紀錄。

- 24、行政院海岸巡防署 105 年 5 月 3 日署政預字第 1050007804 號函。

乙、被付懲戒人江東興答辯意旨：

為監察院以被付懲戒人為行政院海岸巡防署海洋巡防總局（下稱海洋總局）台南艦前艦長，於民國 100 年 5 月 12 日發生第一次海損事件（下稱系爭事件），有應受懲戒事由，移送貴會懲戒一案，依法提出答辯意旨事：

- 一、海巡艦艇船員的屬性與軍事建制之艦艇船員一樣，卻依據 101 年船員法第 3 條為與從事商業船員為相同規範，顯為法律漏洞，故民國（下同）103 年 6 月 18 日修正公布船員法第 3 條「下列船舶之船員，除有關航行安全及海難處理外，不適用本法之規定：一、軍事建制之艦艇。二、海岸巡防機關之艦艇。三、漁船。前項各款外專用於公務用船舶之船員，除有關船員之資格、執業與培訓、航行安全及海難處理外，不適用本法之規定。」將海岸巡防機關艦艇之船員資格排除船員法之規定，以實際符合維護國家安全之執法機關人員的法治體系。

- (一)按「巡防機關掌理下列事項：一、海岸管制區之管制及安全維護事項。二、入出港船舶或其他水上運輸工具之安全檢查事項。三、海域、海岸、河口與非通商口岸之查緝走私、防止非法入出國、執行通商口岸人員之安全檢查及其他犯罪調查事項。四、海域及海岸巡防涉外事務之協調、調查及處理事項。五、走私情報之蒐集，滲透及安全情報之調查處理事項。六、海洋事務研

究發展事項。七、執行事項：(一)海上交通秩序之管制及維護事項。(二)海上救難、海洋災害救護及海上糾紛之處理事項。(三)漁業巡護及漁業資源之維護事項。(四)海洋環境保護及保育事項。八、其他有關海岸巡防之事項。前項第五款有關海域及海岸巡防國家安全情報部分，應受國家安全局之指導、協調及支援。」海岸巡防法第 4 條定有明文。復依海岸巡防法第十條規定，海巡人員於執行犯罪調查職務時，視同刑事訴訟法上之司法警察（官），另按行政院海岸巡防署組織法第 24 條規定「本署及所屬機關，於戰爭或事變發生時，依行政院命令納入國防軍事作戰。」準此，海巡人員不但是公務人員，亦是執行公權力的海域執法人員，當戰爭來臨時或國家發生重大變故，海巡人員之角色隨之改變，必須配合執行軍事作戰任務，且該艦上除有槍枝、砲彈等裝備機具，可由行政院海岸巡防署海洋巡防總局各級巡防艦艇專責制度暨裝備機具攜行基準要點（證一）可稽。其人員擔任之工作與任務非等同一般公務人員之業務職掌，因此海巡機關各級艦艇雖無軍艦之名，然有軍事艦艇之實，其配置人員之調配須考量訓練、經驗、品德及官階等綜合判斷，而非以是否領有船員適任證書為唯一標準。

(二)次按「本總局得視勤務需要，設十個甲種編制海巡置隊、……二至四個機動海巡隊……置艦長十三人至

十七人，職務列薦任第七職等至第九職等，其中六人至八人，職務得列簡任第十職等，輪機長十三人至十七人，大副十三人至十七人，職務均列薦任第七職等至第九職等……」、「本條例第五條至第十條所定列有官等、職等人員，除警察官外，其職務所適用之職系，依公務人員任用法第八條之規定，就有關職系選用之。」行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例第 10 條及第 11 條分別定有明文（證二）。可知依上述條文規定，海巡職務設置需按官等、職等派任。

(三)再按船員法第 1 條規定「為保障船員權益，維護船員身心健康，加強船員培訓及調和勞雇關係，促進航業發展；並加強遊艇駕駛與動力小船駕駛之培訓及管理，以推動遊艇活動發展，特制定本法」，觀該條文，其立法目的為商船活動之發展。

(四)海巡人員依海岸巡防法係執行海域執法、海事服務、海洋事務，以確保國家安全，保障人民權益，其不但是公務人員，亦是執行公權力的海域執法人員，若再以船員法船員之資格執業等規定之，兩者目的實有扞格之處而窒礙難行。

(五)其次，若須以船員法規定領有適任證照，始能執業，則因具有官階之警察大學畢業警察官，依據組織條例需任艦艇職務，然其未有相當海勤資歷而無法取得適任證書，卻必須執行勤務，如此相互矛盾之法規，勢必無法維護國家海域及海岸秩序。故為確保國家安全及保障人民

權益，行政院海岸巡防署須讓尚未具相當適任證照人員執行其官階應服之勤務，此為行政慣例。

(六)查台南艦於 100 年 5 月 12 日在臺灣海域內執行巡防任務時，勤務甲板部輪值，以柳錦良為當值人員係依據柳錦良自中央警察大學畢業，三等警察特考水上警察類組考試及格，為二線三星，警正四階，後授以分隊長職務。伊於 99 年 10 月 14 日經由海洋巡防總局南部地區機動海巡隊以分隊長職位調往台南巡艦服務。柳錦良當時已具備(1)二等船副及格考試證書、(2)操作級雷達及 ARPA 訓練證書、(3)人員求生技能、基礎急救、防火及基礎滅火、人員安全及社會責任證書、(4)進階滅火證書、(5)救生艇筏及救難艇操縱證書等，柳錦良為幹部在東機隊、南機隊巡防艦服務時即已是當值駕駛人員，有 1 年 4 個月海上資歷，在台南艦接艦時亦於台南艦上訓練，熟悉台南艦船舶設計及特性，有相當程度經驗資歷。柳錦良二等船副考試及格，專業訓練項目僅剩醫療急救訓練，即可取得船員適任證書，其餘行海適航性資格均已通過。被付懲戒人依法配置船員最低安全配額及其適任資格，而柳錦良為分隊長，台南艦上執法人員不足下，採以往行政慣例，以柳錦良為當值駕駛人，且伊並非獨自當值，甲板上仍配置其他適航人員，被付懲戒人亦陪同深夜當值，強調任何狀況應隨時報告艦長，故被付懲戒人已善盡督導之責。

(七)再按，航海人員訓練、發證及當值標準國際公約（以下簡稱 STCW 公約）第三條「本公約適用於有權懸掛締約國國旗的航海船舶上工作的海員，但在下列船舶上工作的海員除外：(a)軍艦、海軍輔助艦船或者為國家擁有或營運而只從事於政府的非商業性服務的其他船舶；……」規定，參以前揭規定，很明顯就不認為海巡艦艇需要接受 STCW 的規範，基此，船員法第 3 條於民國（下同）103 年 6 月 18 日修正公布「下列船舶之船員，除有關航行安全及海難處理外，不適用本法之規定：一、軍事建制之艦艇。二、海岸巡防機關之艦艇。三、漁船。前項各款外專用於公務用船舶之船員，除有關船員之資格、執業與培訓、航行安全及海難處理外，不適用本法之規定。」將海岸巡防機關之艦艇納入除有關航行安全及海難處理外，不適用船員法之規定，詳參船員法修正對照表（證三）。

(八)另查，海洋巡防總局龔光宇局長於 104 年 5 月 5 日中央警察大學海巡機關自辦訓練發證學術研討會指出「……艦艇的勤務屬性以及巡防艦艇人員所需要的駕船技能，就實質面來看，是不等同於載貨載客的商船及其船員所需要的，與船員法規範商船船員的體制應有所區隔……歷經多年持續指導海洋總局與交通部航港局協商溝通與建議修法的運作過程後，我們終於促成立委諸公修正船員法第三條，於該條文有關『不適用本法規定之船員』項次下

，將『海岸巡防機關之艦艇』納入，並經總統於 103 年 6 月 18 日公布施行……」，詳參專題演講：海巡機關訓練發證背景之沿革與展望（證四），均可證被付懲戒人非任意由不具適任證書之駕駛員當值，而係海巡艦艇船員的屬性與軍事建制之艦艇船員相同，卻被歸與載客載貨之商船船員為相同規範，顯為法律漏洞，修法凸顯以往海巡任務、人員的特殊屬性，致使海巡人員依據 103 年修法前之船員法第 6 條規定實是窒礙難行，進而陷海巡執法人員於違法中。

二、台南艦依據「航行船舶船員最低安全配置標準」配置相當人員，於 100 年 5 月 12 日在臺南外海與陽明海運柏明輪發生碰撞事件，亦依國際海上避碰規則採取避碰措施：

(一)按「兩動力船彼此以相反航向或幾乎相反航向對遇，而含有碰撞危機時，應各朝右轉向，俾得互在對方之左舷通過」、「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。如環境許可，應避免橫越他船船艙。」

1972 年國際海上避碰規則第 14 條、第 15 條就迎艏正遇情況及交叉相遇情況分別定有明文，合先敘明。

(二)台南艦總長 99 公尺，總噸位 2,462 噸，為雙俵（兩個螺槳）艦艇，操縱性能較靈活，速度快。而柏明輪總長 275 公尺，總噸位 64,254 噸，單螺旋，船噸位大舵效產生較慢，所需的安全距離及空間要更大，相對台南艦避讓措施採取時間要更早。

(三)台南艦於 100 年 5 月 12 日凌晨約 4 點 48 分避讓另一商船，由 200 度轉向至 150 度後，發現另一艘船為紅燈，當時無法確認是否為柏明輪，惟距離甚遠，屬安全航行範圍。詎料，04:53 柏明輪突採錯誤的左轉避讓行為，致使台南艦與柏明輪交叉相遇，雙方此時始存在有碰撞危險，故台南艦當值駕駛柳錦良採取轉向至 180 度之避讓措施，轉向後未見到柏明輪紅燈，甲板上仍持續注意船況中。凌晨約 4:57 柏明輪再次錯誤的左轉避讓行為，致使台南艦與柏明輪形成交叉相遇或兩船迎艏正遇情況，4 點 58 分台南艦接班當值駕駛胡志坤採取右滿舵右轉避讓措施，避免碰撞。

(四)於 04:53 柏明輪第一次造成交叉相遇可能碰撞危險時，台南艦甲板上柳錦良採取右舵轉向 180 度避讓措施，符合國際海上避碰規則第 15 條「見他船在其右舷者，應避讓他船。」之規定。豈料柏明輪 4:57 再次忽然左轉，造成台南艦在柏明輪正船艏，台南艦採取右轉避讓，台南艦亦依國際避碰規則第 14 條第 1 項規定「兩動力船彼此以相反航向或幾乎相反航向對遇，而含有碰撞危機時，應各朝右轉向」之避碰措施。由此可證，因柏明輪違反國際避碰規則，採取左向避讓行為，始造成兩船交叉相遇及迎艏正遇的碰撞危機，而台南艦，當值駕駛對於可能發生的危害，依當時環境情況採取符合國際避碰規則之右轉行為，對避碰措施有作為。

(五)參照臺灣高雄地方法院 101 年度海
商字第 6 號（彈劾文附件 9 第 136

～138 頁），其過程及處理方式表
列如下：

時間／兩船距離	艦艇	航向／船速	處理方式	是否採取避撞
04:31/12.7 浬	台南艦	213.9 度 5.1 節	執行任務，返回高雄港	安全航行
	柏明輪	326.7 度 21.9 節	由高雄駛向基隆港	安全航行
04:40/8.8 浬	台南艦	201.6 度 7.7 節		安全航行
	柏明輪	326.8 度 22.0 節		安全航行
04:46/6.12 浬	台南艦	202.1 度 7.3 節		安全航行
	柏明輪	351.2 度 22.7 節	柏明輪觀測到台南艦出現在柏明輪右側	柏明輪，為較大船體只有一個螺槳，觀測到台南艦，應留更多時間和空間距離來避免碰撞，但都未採取避險動作
04:48/5.14 浬	台南艦	184.8 度 6.5 節	避讓另一商船，由 200 度轉向至 150 度用，發現另一艘船為紅燈，（但距離甚遠，當時無確認是否為柏明輪）	台南艦是雙俥（兩個螺槳）艦艇，操縱性較靈活，依當時環境此距離是安全範圍，無碰撞危機
	柏明輪	011.2 度 22.4 節		
04:53/2.87 浬	台南艦	148.9 度 7.9 節	因柏明輪左轉，造成台南艦在柏明輪左船首	台南艦因是雙俥（兩個螺槳）艦艇，船相對柏明輪小，操縱性能較靈活，速度快，隨後 04:54 採避讓措施
	柏明輪	018.1 度 21.6 節	柏明輪避讓他船後，隨即轉回復原行向，但變化不明顯	於 04:52 下令左轉時，未考慮到台南艦動向，造成柏明輪與台南艦逼近
04:54/2.39 浬	台南艦	149.9 度 8.2 節	柳錦良採取轉向至 180 度之避讓措施，轉向後未見到柏明輪紅燈，交接給胡志坤	柳錦良採取轉向至 180 度避讓措施。台南艦因是雙俥（兩個螺槳）艦艇，操縱性較靈活，轉向至 180 度之避讓措施，依當時環境是安全範圍

時間／兩船距離	艦艇	航向／船速	處理方式	是否採取避撞
	柏明輪	011.6 度 21.3 節		
04:55/1.92 浬	台南艦	151.1 度 8.4 節	交接完畢，均注意船況	
	柏明輪	359.2 度 21.9 節	柏明輪左轉 011.6 ~ 359.2 度	柏明輪左轉乃錯誤的避讓行為
04:56/1.42 浬	台南艦	152.3 度 7.8 節	台南艦在柏明輪正船首	
	柏明輪	352.7 度 21.7 節	柏明輪始警覺台南艦正對面而來，同時看見紅綠燈，顯未保持適當之目遼望	04:55 因柏明輪錯誤的左轉避讓行為，此時雙方才有碰撞危險
04:57/0.95 浬	台南艦	166.5 度 7.6 節		
	柏明輪	350.0 度 21.4 節	柏明輪下令行向減少 5 度，緊急改駛操舵轉向，但操船技術不佳	違反國際避碰規則不論迎首正遇船舶（第 14 條第 1 項）或交叉會遇之直航船（第 17 條第 3 項）均不得採取左向避讓行為
04:58/0.47 浬	台南艦	183.1 度 7.5 節	胡志坤採取加速右轉避讓措施	胡志坤依國際避碰規則第 14 條迎首正遇規定朝右轉避讓，採右滿舵
	柏明輪	349.1 度 21.5 節		
04:59/碰撞	台南艦	256.0 度 13.6 節		
	柏明輪	342.9 度 19.1 節	柏明輪一直採取全速 21 至 22 節航行，直至碰撞後始減速	違反國際避碰規則第 6 條（彈劾案文附件 8 第 121 頁）

(六) 綜上，因柏明輪採取左轉航向，違反國際避碰規則不論迎首正遇船舶（第 14 條第 1 項）或交叉會遇（第 15 條）均不得採取左向避讓行為，有碰撞危險，台南艦不論當值駕駛柳錦良或胡志坤均依據國際避碰規則依當時環境即情況採取避碰措施，然海域情況複雜多變且不可預測，而仍發生碰撞。惟國立臺灣

海洋大學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中「當值航行員柳錦良未具備二等船副以上適任證書，……此與本案有相當因果關係」之論斷（參彈劾案文附件 8 第 129 頁），依此則可導出航行員不具二等船副以上適任證書，會發生碰撞事件，航行員若具備二等船副以上適任證書，就不會

發生碰撞事件。若以此推論，則柏明輪駕駛人員張穎有適任證書，台南艦當值駕駛胡志坤亦有一等大副適任證書，系爭事故應不致發生，然事實上，系爭事故發生在雙方艦艇當值航行人員均具有適任證書時，可證分析報告中之推論乃邏輯上之謬誤。故將系爭碰撞事件歸咎台南艦當值沒有適任性，需負 100% 碰撞責任實屬率斷。

(七)次按，行政院海岸巡防署海洋巡防總局各級巡防艦艇專責制度暨裝備機具攜行基準要點「三、巡防艦艇以艦、艇長為主管，負成敗之責任，依勤務分配表編排服勤」另依行政院海岸巡防署海洋巡防總局 200 噸級以上巡防艦各項部屬表中艦長有艦橋總指揮、巡邏、登檢等總指揮，可知艦長應負艦艇上一切事務之責，非僅指特定事物，而艦艇人員遇有突發或重要事項等狀況亦有責任向艦長實施狀況報告及處置建議等。查台南艦航行時，柳錦良並非獨自當值駕駛，被付懲戒人於依當值凌晨 3 點至 5 點仍陪同，04:53 因柏明輪突採錯誤的左轉避讓行為，致使台南艦與柏明輪交叉相遇，柳錦良採取轉向至 180 度之避讓措施，轉向後未見到柏明輪紅燈，情況屬安全範圍，且甲板上亦有其他適航人員仍持續注意，掌握人員安全外，被付懲戒人前往艦艇外巡視機械燈具等狀況，乃是實際負起督導及執行該艦艇全般業務事項。

三、海洋巡防總局艦艇保險保險費用之高

低是多項因素造成，而非可歸責 100 年 5 月 12 日系爭事件。

(一)「保險費用之高低非取決於艦船艇之數量而係以總船價投保保額所決，海巡署目前所屬艦船艇共計 170 艘，船型種類繁多，以噸級來區分最大 3,000 噸級巡防艦，最小至 2.55 噸南海小艇及 21 艘躉船台（無動力載具），均為保險標的。而船價至 104 年止，總船價已直逼 200 億元，但保險預算卻維持在 8,000 萬元左右，調整艦船艇保險內容成為每年度重要課題。……執法的範圍大小涉及所航行之海域狀況及海象變化，風險之大小相對影響保險公司之投保意願」詳參艦船艇保險案（證五）。

(二)此外，中陽明海運公司風險管理及法務部蔡信華專案經理亦指出「……商船的部分，2015 年目前最大的船，已經跟 101 差不多高，超過 85 大樓的高度，對應保險金額和船舶價值及保費部分，這艘船造價超過四十億臺幣……我們的投保金額超過一千億臺幣，每年的保費支出，海巡署是八千萬，……，所以結論是，各位的預算顯然是太少了。」詳參海巡機關自辦訓練發證學術研討會（證六）。

(三)綜上，船舶大型化、航運科技精進、保險成本、海上風險多樣性、總船價等都是影響保險金額高低關係，而國家編列預算有限及過低，才是參與投標廠商決定稱保與否之因素。因而，驟以單一台南艦系爭事件歸咎船體保險條件之變更，洵屬

論點違誤。

四、揆諸前揭說明，台南艦對於當值人員勤務分派均依循行政慣例；發生系爭事件，台南艦也採取避碰措施，然因柏明輪採取錯誤避碰措施及海域具不確定性等因素而發生碰撞，被付懲戒人為台南艦艦長，兢兢業業，陪同深夜當值同仁執勤，隨時巡視全艦狀況。爾後，被付懲戒人亦因系爭事件調離原職並於 104 年受記大過處分，被付懲戒人已因受行政懲處。再者，被付懲戒人自 83 年中央警官學校畢業擔任公職以來，盡忠職守、戮力從公、尊重體制、服從命令並達成上級任務，從未懈怠，共計獲得嘉獎 206 次、記功 38 次、記大功 1 次及獲得三等服務獎章，年度考績 20 年甲等（證七），擔任金門艦艇執行漁船救援案件（證八）及同仁肯定被付懲戒人管理指揮及維護船舶安全保障他人生命之責（證九）。懇請貴會明察，予以不受懲戒或從輕懲戒之處分。

證據：

- 一：行政院海岸巡防署海洋巡防總局各級巡防艦艇專責制度暨裝備機具攜行基準要點。
- 二：行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例。
- 三：船員法修正對照表。
- 四：專題演講：海巡機關訓練發證背景之沿革與展望。
- 五：艦船艇保險案。
- 六：海巡機關自辦訓練發證學術研討會。
- 七：獎懲明細表。
- 八：2015 海巡艦艇誌。
- 九：同仁肯定被付懲戒人管理指揮影片（附

於電子信件中）。

丙、監察院對被付懲戒人江東興答辯書之意見：

一、台南艦第 1 次海損事件發生於 100 年 5 月 12 日，其法律適用應依據 100 年 2 月 1 日修正公布之船員法規定。行為時船員法第 3 條規定：「（第 1 項）下列船舶之船員，除有關航行安全及海難處理外，不適用本法之規定：一、軍事建制之艦艇。二、漁船。（第 2 項）專用於公務用船舶之船員，除有關船員之資格、執業與培訓、航行安全及海難處理外，不適用本法之規定」。是台南艦係從事海上執法之公務船舶，其第 1 次海損事件仍有船員法之適用。被付懲戒人以 103 年 6 月 18 日修正公布之船員法規定，認海岸巡防機關艦艇船員資格排除船員法之規定，顯有違誤。

二、有關被付懲戒人所稱台南艦依據「航行船舶船員最低安全配置標準」配置相當人員，於 100 年 5 月 12 日在臺南外海與陽明海運柏明輪發生碰撞事件，亦依國際海上避碰規則採取避碰措施等情：

（一）被付懲戒人答辯書第 7 頁所附「參照臺灣高雄地方法院 101 年度海商字第 6 號（彈劾案文附件 9 第 136～138 頁）其過程及處理方式」表格，經查並非本院檢附之「臺灣高雄地方法院民事判決（101 年度海商字第 6 號）」，且被付懲戒人自行整理、增修該判決表格內容，及判斷台南艦已採取適當避撞措施、當時環境之距離為安全範圍，無碰撞危機，係因柏明輪錯誤避讓行為

雙方才有碰撞危險云云，僅屬個人見解，自有可議。

(二)至有關台南艦當值駕駛員依船員法及相關規定應持有二等船副以上之適任證書等情，已如彈劾案文（第 2 頁至第 4 頁）所述，此亦由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」所採，並經臺灣高雄地方法院據以裁判台南艦應負 75%之責任。被付懲戒人稱「將系爭碰撞事件歸咎於台南艦當值人員不具適任性而需負 100%碰撞責任，實屬率斷」顯無可採。

三、有關第 1 次海損事件與第 2 次海損造成 102 年船體保險降低為機器海損不賠、第 1 次及第 3 次海損致 103 年船體保險降低為全損才賠條件、第 1 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，而使海巡署各級艦艇置於風險之中等情，均如本案彈劾案文（第 39 頁至第 41 頁）所述，並有海巡署海洋巡防總局 101 年 12 月 27 日「102 年度各級艦艇船體險、第三人責任險（P&I）暨庫房火險招標簽稿」、海巡署海洋巡防總局 104 年 8 月 26 日洋局船字第 1040018359 號檢附該總局台南艦 3 次海損檢討報告，以及海巡署海洋巡防總局 103 年 11 月 3 日「104 年度各級艦艇船體險、第三人責任險暨庫房火險招標簽稿」在卷可稽（彈劾案文附件 4 及附件 12）。是第 1 次海損事件造成海巡署各級艦艇船體保險之不利條件，至臻明確，被付懲戒人所稱海洋巡防總局艦艇保險費用之高

低是多項因素造成，而非可歸責 100 年 5 月 12 日系爭事件云云，顯為推諉之詞。

丁、被付懲戒人楊志成答辯意旨：

壹、監察院以：被付懲戒人楊志成時任行政院海岸巡防署（下稱海巡署）海洋巡防總局南部機動海巡艦長，且身為海巡署所屬台南艦艦長，分別於（一）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，維修費用新臺幣（下同）3,050 萬 9,934 元，此次海損造成 102 年船體保險由全險降低為機器海損不賠條件（下稱第 2 次海損）；（二）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 1 億 2,511 萬 6,443 元（下稱第 3 次海損）。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。監察院認被付懲戒人楊志成於上二事件（行為）已違反公務員服務法第 1 條、第 5 條及第 7 條之規定，違失情節重大，而有公務員懲戒法第 2 條第 1 款所定之應受懲戒事由，並有懲戒之必要，依憲法第 97 條第 2 項及監察法第 6 條規定，將被付懲戒人移送公務員懲戒委員會（下稱公懲會）審理（彈劾案文第 10-11

頁)。

貳、監察院對本件違失情形，實應依監察法第 24 條提出糾正案，而非對被付懲戒人移請公懲會懲戒：

一、按「監察院於調查行政院及其所屬各級機關之工作及設施後，經各有關委員會之審查及決議，得由監察院提出糾正案，移送行政院或有關部會，促其注意改善。」監察法第 24 條定有明文。

二、監察院彈劾案文針對被付懲戒人之失職行為證據，第 2 次海損部分係依時任海巡署海洋總局副總局長李茂榮（代理總局長）於 105 年 6 月 22 日監察院詢問筆錄稱：「第二次海損應該也是沒有照 SOP」；時任海洋總局副總局長潘進家則稱：「第 2 次金廈演練，離開時剛好是退潮，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。」；第 3 次海損則依時任副總局長李茂榮（代理總局長）於 105 年 6 月 22 日監察院詢問筆錄稱：「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，有人工海圖與電子海圖，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。」亦即被付懲戒人沒有依標準作業程序作業而致發生海損。

三、惟查，第 2 次海損及第 3 次海損發生時，關於艦船艇之操作，海巡署並無任何標準作業流程可資依循，完全係依賴艦長之航行經驗予以判斷，且海巡署海洋總局迄至 105 年 11 月間（

正確時間，請貴會依職權向海巡署海洋總局函調）始依據「海軍艦艇常規手冊」而訂定「海洋總局艦船艇常規手冊」。因此，前述代理總局長李茂榮、副總局長潘進家於監察院約詢時所稱被付懲戒人未依標準作業流程或按照規定，而便宜行事，渠等所稱之「規定」究何所指？如無相關作業規範，卻完全令被付懲戒人擔負全部行政責任，未免過苛。

四、故監察院就海巡署海洋總局自 89 年組織改造（附件 1）以來，迄至 105 年 11 月止，始訂定「海洋總局艦船艇常規手冊」之工作措施，顯屬怠惰，此項制度缺失，監察院應依監察法第 24 條提出糾正案，不應針對個別行為人即被付懲戒人移請公懲會懲戒。

參、被付懲戒人客觀上雖有公務員服務法第 1 條、第 5 條、第 7 條之失職行為，然違失情節尚非重大：

一、按「公務員有下列各款情事之一，有懲戒之必要者，應受懲戒：一、違法執行職務、怠於執行職務或其他失職行為。」公務員懲戒法第 2 條第 1 款定有明文。98 年 7 月 23 日公懲會法律座談會決議：「公務員懲戒法第 2 條第 1 款之違法，係泛指違反各種法令而言。按公務員服務法第 22 條規定：「公務員有違反本法者，應按情節輕重，分別予以懲處，其觸犯刑事法令者，並依各該法令處罰。」是以違反公務員服務法，自屬公務員懲戒法第 2 條第 1 款之違法，其觸犯刑事法律者，亦屬之。故公務員之行為，經法院判處罪刑者，固為本款之違法（見本會 78 年 6 月 23 日法律座談會

決議)；即與職務無關而有損公務員品位之不端行為，亦為違反公務員服務法第 5 條規定，仍為本條第 1 款之違法。」(附件 2)。又所謂「失職行為」，依 78 年 5 月 26 日公懲會法律座談會決議第 11 案：「採廣義說，凡與職務有關，當為而不為，不當為而為之或為而不當，均為失職行為。」(附件 3)

二、監察院彈劾案文認被付懲戒人之失職行為而情節重大，第 2 次海損行為主要為「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」，第 3 次海損則為「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」，亦即屬「為而不當」之失職行為。

三、被付懲戒人對因一時疏忽而造成第 2 次、第 3 次之海損行為，違反公務員服務法第 1 條、第 5 條、第 7 條規定乙節，並無爭執。惟查：

(一)第 2 次海損部分

1.被付懲戒人駕駛台南艦於金門料羅港區離開碼頭，所依據之實際水深均依艦上測深儀所測得之水深為準，再輔以金門海巡隊巡防艇協助所測得之水深判斷，尚有 30 至 40 公分空間，此觀 101 年 9 月 5 日南部地區機動海巡隊台南巡防艦執行「金廈演練」俾葉海損案海事評議會會議紀錄記載

：「(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，船艙加上螺槳深吃水為 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，船艙處尚有 30 至 40 公分空間。(隊長：當時的實際水深多少？)楊艦長：演習前 4 月 16 日連續 5 日，金門海巡隊巡防艇協助測得水深 5.6 米，加上該艇測深儀位置 0.55 米，水深 6.15 米，水深安全應無顧慮。(隊長：測深儀測得水深加上測深儀所在位置吃水 3.65 米，該處水深應為 5.25 米，巡防艇所測得數據因時間不同，僅可做為參考。艦上應以測深儀所測得的數據為準。)楊艦長：本艦是以測深儀數據為準。」足認被付懲戒人確實係以艦上測深儀所測得之數據，並非全然以金門海巡隊巡防艇提供水深數據為據。

2.又因 101 年 8 月 30 日 14 時 49 分許臨時接獲通知須離港讓出碼頭，斯時確為退潮，另依艦上測深儀所測得之水深判斷，尚有 30 至 40 公分之空間，水深仍足夠，且配合港口臨時作業需求，須在有限之時間內完成，因而未請拖船協助，此觀之被付懲戒人於 105 年 6 月 22 日監察院詢問筆錄：「(問：以前有沒有在料羅港觸底？)楊志成：101.7.20-8.30 之間，有預演，主要為推測航程之時間，共計 8 次，海損這天是正

式的演練，因為我們進出的時段是低潮位時段，如果沒有凸出物當然沒問題，主要與離島港口漲落潮差過大。……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，……。」

- 3.承前所述，海巡署海洋總局於 105 年 10 月間始訂定「海洋總局艦船艇常規手冊」，於此之前，完全依被付懲戒人之經驗判斷操作船舶，縱有疏失，亦非全然可歸咎於被付懲戒人。

(二)第 3 次海損部分

- 1.102 年 12 月 22 日當日經過情形略述如下：被付懲戒人 12 時 10 分要求駕駛員林鴻偉定位後，距東沙島 4 浬處轉向船艏向 050 度，事前駕駛員林鴻偉未定位即 060 度轉向，被付懲戒人隨即糾正其轉回 050 度，此觀航向紀錄器變化（附件 4）可證；12 時 15 分要求駕駛員再次定位，駕駛員林鴻偉海圖作業後，回覆須換圖，被付懲戒人立即進行雷達定位，經檢視雷達作業位置，與雷達上錨標圖像及海圖圖像有差異，懷疑定位作業有誤，乃以錨標（20-41.2N 116-41.6E，此錨地為 102 年度台南艦共 3 次到東沙島所設定之錨標）為參考座標；12 時 20 分接手指揮，12 時 25 分航向 050 度下令起落錨部屬，隨後測深儀雖快速變化至 0 公尺，惟

因誤認測深儀有誤差，且自左測窗台觀察海面亦無近岸淺水水色，12 時 30 分代理大副回報已備妥右錨後，隨即船底數聲撞擊聲響。

- 2.被付懲戒人於 102 年 12 月 22 日 12 時 25 分許至東沙島海域下令起落錨，乃係依據駕駛員林鴻偉定位，並確實在雷達座標錨位，此觀林鴻偉 103 年 1 月 9 日南部地區機動海巡隊臺南巡防艦東沙島觸礁事故調查會議紀錄稱：「（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，我是利用雷達方位線與距離圈持續監控，確認本船位於原訂航線，非常安全。（主席：有無利用測深儀輔助航行？）駕駛員林鴻偉：有，1210 時測深儀顯示水深為 310 米，船位處在非常安全水域。」。
- 3.第 3 次海損非便宜行事，航線之選擇亦無疏失，造成東沙島擱淺之原因，除被付懲戒人之疏失外，駕駛台團隊之教育訓練侷限在體能及執法上，且未建立工作守則，亦為容有遺憾之處。

(三)至監察院彈劾文認第 2 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，第 3 次海損與第 1 次海損造成 103 年船體保險條件降低為全損才予理賠，及第 1 次海損、第 2 次海損與第 3 次海損造成 104 年船體保險條件降低為機器海損不予承保範圍等，實

不能將此責任完全轉嫁予被付懲戒人承擔。

蓋海巡署海洋巡防總局 101 年 12 月 27 日「102 年度各級艦船艇船險、第三人責任險（P&I）暨庫房火險招標簽稿」說明第 6 點「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，須調整投保條件因應」（附件 5），依簽呈內容可知調整保險條件，係因「近 6 年海損率居高不下」，亦即係因 96 年至 101 年海巡署海洋總局之海損率所致，並非監察院彈劾案文所載，102 年船體保險排除機器海損不予承保範圍，係因 101 年第 1 次海損及第 2 次海損所致，彈劾案文其所為之推論及責任歸屬之判斷過於率斷。海巡署海洋巡防總局 103 年 3 月 27 日「103 年度各級艦船艇船險、第三人責任險（P&I）暨庫房火險招標簽稿」說明第 8 點「本總局近年（99 年至 102 年）出險率較高……導致艦艇保險無法順利決標（附件 6）；103 年 11 月 3 日「104 年度各級艦船艇船險、第三人責任險（P&I）暨庫房火險招標簽稿」說明第 9 點「104 年度艦船艇保險……各廠商報價均超過本總局預算甚多，乃因本總局近年艦船艇出險率較高（99 年至 102 年初險統計表），加上國際再保市場變動所致」（附件 7），由此可知，103 年度及 104 年度之保險條件，並不全然係因被付懲戒

人之第 2 次、第 3 次海損所導致，實因海巡署海洋總局過往數年所累積之出險率及國際再保市場之變動有關，監察院彈劾案文如此之推論及責任歸屬之判斷，亦同有前述率斷之嫌。況且，公懲會所應審酌之事由為被付懲戒人之「失職行為」，事後因保險承保條件不予賠償範圍之結果，亦歸由被付懲戒人承擔，有違「責罰相當」原則，對被付懲戒人而言，失之公允。

肆、被付懲戒人主觀上不具「重大過失」：

一、按「公務員之行為非出於故意或過失者，不受懲戒。」公務員懲戒法第 3 條定有明文，立法理由明載：「公務員違反行政法上義務之處罰及民、刑事責任，均以故意或過失為其責任條件，而現代國家基於『有責任始有處罰』之原則，對於違反公務員法之究責，亦應以行為人主觀上有可非難性及可歸責性為前提。爰明定公務員應受懲戒之行為，須以該公務員於主觀上有可歸責性為限。」（附件 8）亦即公務員主觀上須具有「故意或過失」，始具可非難性及可歸責性，而應受懲戒。

二、對於故意或過失，公務員懲戒法並無定義規定，行政罰法亦無明定，原則上應採取與刑法相同之解釋。又過失在民法上，依行為人欠缺注意之情形或程度，區分為抽象輕過失、具體輕過失及重大過失，抽象輕過失係指欠缺善良管理人之注意，具體輕過失係指欠缺行為人處理自身事務之注意，而重大過失則指顯然欠缺一般有相當思慮及經驗者之注意，最高法院 42 年

度台上字第 865 號民事判例亦謂：「過失為注意之欠缺，民法上所謂過失，以其欠缺注意之程度為標準，可分為抽象的過失、具體的過失，及重大過失三種。應盡善良管理人之注意（即依交易上一般觀念，認為有相當知識經驗及誠意之人應盡之注意）而欠缺者，為抽象的過失，應與處理自己事務為同一注意而欠缺者，為具體的過失，顯然欠缺普通人之注意者，為重大過失。故過失之有無，抽象的過失，則以是否欠缺應盡善良管理人之注意定之，具體的過失，則以是否欠缺應與處理自己事務為同一之注意定之，重大過失，則以是否顯然欠缺普通人之注意定之，苟非欠缺其注意，即不得謂之有過失。」

三、又法律對於特定行業之人，考量其特殊性，就其注意義務程度之要求降低，例如：海象瞬息萬變，遭遇風險之機率相當高，且俗諺「討海人七分險」及海港到處可見媽祖天后宮，即可知海上之作業疏失不應與陸上之作業疏失，等同視之，此亦從海商法第 70 條、第 76 條、第 113 條就「故意或重大過失」不得主張免責可得推知。

四、查，被付懲戒人就本件違失行為，乃發生於海面上，執行勤務往往在海象不佳時出勤，處於此高風險環境下，人員之疏失造成海損所在多有。雖公務員懲戒法第 3 條規定公務員主觀上須具有「故意或過失」，基於法體系一致，此過失之判斷於本案情節允應降低為「重大過失」程度，如此，不致造成公務員動輒得咎，遭致懲戒，更甚者事後面臨機關依國家賠償法第

2 條第 3 項之求償，使有志者視任職海巡機關為畏途，使海巡機關喪失獲取優秀人才之機會。

五、綜上，本件被付懲戒人之失職行為，並非屬「重大過失」之過失，而不受懲戒。縱認為一般過失，而應受懲戒，懇請貴會參酌公務員懲戒法第 10 條、行政罰法第 18 條第 1 項（詳下述伍）之一切情況，及海上之風險非一般陸上風險可得比擬，從輕量處被付懲戒人應受之處分。

伍、懲戒處分應審酌公務員懲戒法第 10 條之一切情狀

一、按「懲戒處分時，應審酌一切情狀，尤應注意下列事項，為處分輕重之標準：一、行為之動機。二、行為之目的。三、行為時所受之刺激。四、行為之手段。五、行為人之生活狀況。六、行為人之品行。七、行為人違反義務之程度。八、行為所生之損害或影響。九、行為後之態度。」公務員懲戒法第 10 條定有明文。

二、另參酌貴會相關案例（詳下述附表），被付懲戒人均為海軍艦長，行為有故意或過失者，其中疏於監督或維護僅受記過或降級處分，另有更甚者，發生人員失蹤情事，則僅受申誡處分。本件被付懲戒人雖坦承有疏失，但尚難達「重大過失」之程度，且造成保險不予承保之範圍，是否全然係因被付懲戒人之第 2 次、第 3 次海損所肇致，非全然無疑，業已如前述，故而，對被付懲戒人處以記過或申誡處分，即足以達到處罰之目的與效果，且不致於過當。

附表：

編號	案號	違失情事	懲戒議決結果
1	102 年度鑑字第 12455 號	海軍一二四艦隊迪化軍艦前上校艦長方○○多次逾假歸營、不假離營，且有違艦長、副艦長不得同時離艦之規定，渠擅自離艦，並經國防部高等軍事法院高雄分院判刑確定，嚴重影響國軍形象，核有違失。	方○○記過 2 次。
2	100 年度鑑字第 12027 號	海軍昆明軍艦多部主機滑油滲漏，艦長李○○、輪機長林○○長期疏於監督、維護，致該艦於執行偵巡任務首日，即因主機滑油滲漏失火，被迫單口返航。	李○○記過 2 次。
3	98 年度鑑字第 11602 號	海軍海陽艦艦長甲○○、輪機長乙○執行任務前未實施戰備檢查，對業管裝備故障，未切實查明原因，致該艦於 98 年 6 月間，執行東北偵巡任務時，艦上兩部鍋爐先後洩漏或爆管。復因提供緊急電力之柴油發電機，平日未依規定實施負載測試，無法提供點爐電力，致該艦夜間於海上失去動力，長達 10 餘小時，喪失戰力，陷艦上兩百多位官兵於險境，斲傷國軍形象與聲譽，情節重大。	甲○○記過 2 次。
4	92 年度鑑字第 9971 號	海軍新江軍艦前任艦長乙○○少校、現任艦長甲○○少校，怠忽職責，未能恪遵相關保密管理規定，確實執行各項管制措施，致肇生該艦譯電中士劉○○重大洩密事件，嚴重戕害國家安全，核有重大違失。	乙○○、甲○○各記過 2 次。
5	88 年度鑑字第 8962 號	海軍淮陽艦前艦長乙○○對查獲之空氣槍、子彈不當拋海處理，違規攜子上艦、留宿眷屬又於八十五年春節期間聚眾賭博，及操作軍艦不當，造成國庫損失肆仟捌佰餘萬元，均核有重大違失，嚴重破壞國軍形象。	乙○○降二級改敘。
6	88 年度鑑字第 8795 號	海軍總司令部綏陽軍艦前上校艦長甲○○，應對全艦之安全、整備及服勤績效負完全責任，卻因督導不周，管理鬆散，致所屬廢弛職務。	甲○○降一級改敘。
7	85 年度鑑字第 7901 號	海軍九一七南陽號驅逐艦艦長甲○○上校處理所屬戰士二等兵黃○○隨艦出海失蹤乙案，未即採	甲○○申誡。

編號	案號	違失情事	懲戒議決結果
		取海上搜救或緩行瞭望等措施，亦未審度情形應變處置返航搜尋，且延宕通報艦令部支援，貽誤搜救時機，未盡救護職責。又其身為艦長未盡督導之責，致該艦教育訓練及生活管理未能周延確實，肇致資深戰士欺凌新進士兵情形嚴重，損害國軍形象、士氣至鉅。	

陸、綜上所述，懇請貴會體察，以保被付懲戒人權益，實感德便。

柒、附件名稱及件數（皆影本）

- 一：海洋巡防總局沿革資料乙份。
- 二：98 年 7 月 23 日公務員懲戒委員會懲戒業務座談會決議第 59 案乙份。
- 三：78 年 5 月 26 日公務員懲戒委員會懲戒業務座談會決議第 11 案乙份。
- 四：102 年 12 月 22 日航向紀錄器資料乙份。
- 五：海巡署海洋巡防總局 101 年 12 月 27 日「102 年度各級艦船艇船險、第三人責任險（P&I）暨庫房火險招標簽稿」乙份。
- 六：海巡署海洋巡防總局 103 年 3 月 27 日「103 年度各級艦船艇船險、第三人責任險（P&I）暨庫房火險招標簽稿」乙份。
- 七：海巡署海洋巡防總局 103 年 11 月 3 日「104 年度各級艦船艇船險、第三人責任險（P&I）暨庫房火險招標簽稿」乙份。
- 八：公務員懲戒法第 2 條修法理由乙份。
- 九：最高法院 42 年度台上字第 865 號民事判例乙份。

戊、監察院對被付懲戒人楊志成答辯書之意見：

- 一、有關被付懲戒人主張第 2 次及第 3 次

海損事件違失情節尚非重大乙節：

(一)第 2 次海損部分：按 101 年 9 月 5

日行政院海岸巡防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：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；倒俾時船艙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，其餘人員接受命令執行應無責任；各位還有甚麼意見？」、「與會人員一致答說沒有。」

（彈劾案文附件 16，第 191 頁至第 192 頁）。台南艦因此事件而停航 125 天，於 102 年 1 月 2 日始復航。（彈劾案文附件 11，第 155 頁）維修費用為新臺幣（下同）3,050 萬 9,934 元。

(二)第 3 次海損部分：按海巡署海洋巡防總局 103 年第 2 次海事評議委員會 103 年 3 月 12 日會議紀錄（彈劾案文附件 23，第 211 頁），認第

3 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。海巡署 105 年 5 月 3 日署政預字第 1050007804 號函（彈劾案文附件 24，第 214 頁），亦採同樣見解，認艦長應負最大疏失責任。台南艦因此事件而停航 288 天，迄至 103 年 10 月 6 日始復航。

（彈劾案文附件 11，第 155 頁）維修費用為 1 億 2,511 萬 6,443 元。

（三）綜上，第 2 次及第 3 次海損事件出險金額分別為 3,050 萬 9,934 元及 1 億 2,511 萬 6,443 元，占當年度出險比例 28.27% 及 66.82%，而該年度（101 年度及 102 年度）總出險率則高達 146.97% 及 225.31%。其中，又以第 3 次單一海損出險金額超出得標金額，而使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，此有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之檢討報告在卷可稽（彈劾案文附件 4，第 47 頁）。以上因被付懲戒人楊志成親自操船不當而致海損事件，造成海巡署各級船艦保險之不利條件，影響所及深遠，難謂情節尚非重大。

二、有關被付懲戒人認第 2 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，第 3 次海損與第 1 次海損造成 103 年船體保險條

件降低為全損才予理賠，及第 1 次海損、第 2 次海損與第 3 次海損造成 104 年船體保險條件降低為機器海損不予承保範圍等，不能將此責任完全轉嫁予被付懲戒人承擔乙節：

2 次海損事件之影響使海巡署各級艦艇置於風險之中等情，均如本案彈劾案文所述，有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」、海巡署海洋巡防總局 104 年 8 月 26 日洋局船字第 1040018359 號檢附該總局台南艦 3 次海損檢討報告，以及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」在卷可稽（彈劾案文附件 4 及附件 12）。第 2 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；第 2 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，以上船體保險條件之降低雖非可歸因單一事件，然由第 2 次及第 3 次海損事件之出險金額及比例觀之（已如前項意見所述），其與保險條件降低仍具相當因果關係，並為海巡署海洋巡防總局所自認，被付懲戒人所涉違失甚明。

三、有關被付懲戒人主張其主觀上不具「重大過失」乙節：

公務員懲戒法第 3 條係該法修正施行後所新增，其立法理由明載公務員應受懲戒之行為，須以該公務員於主觀

上有可歸責性為限。對於故意或過失，公務員懲戒法並無定義規定，行政罰法亦無明定，原則上應採取與刑法相同之解釋，此為被付懲戒人於答辯書第 10 頁所自承，亦為本院所肯認，蓋懲戒具有處罰之性質，刑罰亦同，在界定過失之概念時自應援引性質相近之刑法規定。按刑法第 14 條規定，（第 1 項）行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而不注意者，為過失。（第 2 項）行為人對於構成犯罪之事實，雖預見其能發生而確信其不發生者，以過失論。刑法對於過失既未如民法將其區分為輕過失及重大過失，被付懲戒人援引最高法院 42 年度台上字第 865 號民事判例將過失分為抽象的過失、具體的過失及重大過失 3 種，並主張其失職行為非屬重大過失而不受懲戒，即屬無據。

理由

壹、爰行政院海岸巡防署（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 99 年 11 月 23 日交船。被付懲戒人江東興為首任艦長（即船長）（任期至 100 年 5 月 23 日），被付懲戒人楊志成繼江東興後為台南艦艦長（100 年 5 月 23 日至 103 年 1 月 6 日）。100 年 5 月 12 日被付懲戒人江東興擔任艦長時發生第 1 次海損（與柏明輪碰撞），停航 435 天，維修費用為新臺幣（下同）2 億 2,556 萬 7,925 元，於 101 年 7 月 20 日復航。僅經過 40 天，於 101 年 8 月 30 日被付懲戒人楊志成擔任艦長時發生第 2 次海損（金

門觸礁），停航 125 天，維修費用為 3,050 萬 9,934 元，於 102 年 1 月 2 日復航。復經 353 天後，於 102 年 12 月 22 日（艦長仍為被付懲戒人楊志成）再度發生第 3 次海損（東沙擱淺），此次停航 288 天，維修費用則為 1 億 2,511 萬 6,443 元，迄至 103 年 10 月 6 日始復航。統計台南艦自交船日至 103 年 12 月 31 日共計服役約 1,500 天，3 次海損即造成停航 848 天，比例為 56.53%，3 次海損總維修費用高達 3 億 8,119 萬 4,302 元。茲就各被付懲戒人違法失職之事實與證據分述如下：

子、被付懲戒人江東興部分：

一、被付懲戒人江東興身為台南艦艦長，於 100 年 5 月 12 日指揮駕駛該艦由北往南航往高雄港時，將無適任證書依法不能當值擔任駕駛之柳錦良，編排於凌晨 3 至 5 時在甲板輪值駕駛工作。4 點多時被付懲戒人江東興亦到駕駛臺，仍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，4 時 48 分雷達發現柏明輪，望遠鏡看到柏明輪紅燈，柳錦良不僅未依規定採取明顯避讓行動，亦未鳴放汽笛警示或以 VHF 呼叫柏明輪，柳錦良遲至兩船距離僅 2.39 浬時，於 4 點 54 分才採取航向由 150 度轉向至 180 度之右轉避讓。被付懲戒人江東興亦於 4 時 54 分後離開駕駛臺回艦長室。柳錦良在船舶有碰撞危機情況下，於 4 時 55 分將駕駛工作交予次班之胡志坤，但無交接內容，亦即未將船舶四周動態交代胡志坤，使之注意採取適當之避讓措施；胡志坤於 4 點 58 分始採取加速向右轉向

避讓，又疏忽持續確認柏明輪之動向（此時柏明輪向左轉向），且台南艦自 4 時 48 分發現柏明輪，至碰撞前均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（下稱第一次海損事件），停航 435 天，於 101 年 7 月 20 日始復航，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，餘由保險支付，於 102 年 4 月 15 日給付完畢。

二、上開事實，有被付懲戒人江東興與柳錦良 100 年 6 月 29 日接受高雄港務局航政組詢問之筆錄、台南艦南海勤務甲板部 100 年 5 月 12 日輪值表、及監察委員對被付懲戒人江東興之詢問筆錄及臺灣高雄地方法院委託國立臺灣海洋大學就柏明輪及台南艦「船舶碰撞肇事責任分析及鑑定」案分析報告（以下簡稱鑑定分析報告）等影本在卷可稽。被付懲戒人江東興雖以：<1>海巡人員為執行公權力之海域執法人員，當戰爭來臨時或國家發生重大變故，海巡人員之角色隨之改變，必須配合執行軍事作戰任務，其人員擔任之工作與任務非等同一般公務人員之業務職掌，因此海巡機關各級艦艇雖無軍艦之名，然有軍艦之實，其配置人員之調配須考量訓練、經驗、品德及官階等綜合判斷，而非以是否領有船員適任證書為唯一標準。<2>航海人員訓練、發證及當值標準國際公約（以下簡稱 STCW 公約）第三條「本公約適用於有權懸掛締約國國旗的航海船舶上工作的海員，但在下列船舶上工作的海員除外：(a)軍

艦、海軍輔助艦船或者為國家擁有或營運而只從事于政府的非商業性服務的其他船舶；……」規定，很明顯就不認為海巡艦艇需要接受 STCW 公約的規範，基此，船員法第 3 條於 103 年 6 月 18 日修正公布「下列船舶之船員，除有關航行安全及海難處理外，不適用本法之規定：一、軍事建制之艦艇。二、海岸巡防機關之艦艇。三、漁船。前項各款外專用於公務用船舶之船員，除有關船員之資格、執業與培訓、航行安全及海難處理外，不適用本法之規定。」將海岸巡防機關之艦艇納入除有關航行安全及海難處理外，不適用船員法之規定。<3>台南艦於 100 年 5 月 12 日在臺灣海域內執行巡防任務時，以柳錦良為甲板當值人員係依據柳錦良自中央警察大學畢業，三等警察特考水上警察類組考試及格，為二線三星，警正四階，後授以分隊長職務；於 99 年 10 月 14 日經由海洋巡防總局南部地區機動海巡隊以分隊長職位調往台南巡艦服務。柳錦良當時已二等船副考試及格，專業訓練項目僅剩醫療急救訓練，即可取得船員適任證書，其餘行海適航性資格均已通過。被付懲戒人依法配置船員最低安全配額及其適任資格，而柳錦良為分隊長，台南艦上執法人員不足下，採以往行政慣例，以柳錦良為當值駕駛人，且伊並非獨自當值，甲板上仍配置其他適航人員，被付懲戒人亦陪同深夜當值，強調任何狀況應隨時報告艦長，故被付懲戒人已善盡督導之責。<4>台南艦總長 99 公尺，總噸位 2,462 噸，為雙俵（兩

個螺槳) 艦艇，操縱性能較靈活，速度快。而柏明輪總長 275 公尺，總噸位 64,254 噸，單螺旋，船噸位大舵效產生較慢，所需的安全距離及空間要更大，相對台南艦避讓措施採取時間要更早。台南艦於 100 年 5 月 12 日凌晨約 4 點 48 分避讓另一商船，由 200 度轉向至 150 度後，發現另一艘船為紅燈，當時無法確認是否為柏明輪，惟距離甚遠，屬安全航行範圍。詎料，04:53 柏明輪突採錯誤的左轉避讓行為，致使台南艦與柏明輪交叉相遇，雙方此時始存在有碰撞危險，故台南艦當值駕駛柳錦良採取轉向至 180 度之避讓措施，轉向後未見到柏明輪紅燈，甲板上仍持續注意船況中。凌晨約 4:57 柏明輪再次錯誤的左轉避讓行為，致使台南艦與柏明輪形成交叉相遇或兩船迎船正遇情況，4 點 58 分台南艦接班當值駕駛胡志坤採取右滿舵右轉避讓措施，避免碰撞。於 04:53 柏明輪第一次造成交叉相遇可能碰撞危險時，台南艦甲板上柳錦良採取右舵轉向 180 度避讓措施，符合國際海上避碰規則第 15 條「見他船在其右舷者，應避讓他船。」之規定。豈料柏明輪 4:57 再次忽然左轉，造成台南艦在柏明輪正船艏，台南艦採取右轉避讓，台南艦亦依國際避碰規則第 14 條第 1 項規定「兩動力船彼此以相反航向或幾乎相反航向對遇，而含有碰撞危機時，應各朝右轉向」之避碰措施。由此可證，因柏明輪違反國際避碰規則，採取左向避讓行為，始造成兩船交叉相遇及迎船正遇的碰撞危機，而台南艦，當值駕駛對於

可能發生的危害，依當時環境情況採取符合國際避碰規則之右轉行為，對避碰措施有作為云云，資為抗辯。

三、台南艦第 1 次海損事件發生於 100 年 5 月 12 日，其法律適用應依據 100 年 2 月 1 日修正公布之船員法規定。當時船員法第 3 條規定：「(第 1 項) 下列船舶之船員，除有關航行安全及海難處理外，不適用本法之規定：一、軍事建制之艦艇。二、漁船。(第 2 項) 專用於公務用船舶之船員，除有關船員之資格、執業與培訓、航行安全及海難處理外，不適用本法之規定」。是台南艦係從事海上執法之公務船舶，其第 1 次海損事件仍有船員法之適用。當時船員法第 6 條規定「(第 1 項) 船員資格應符合一九七八年航海人員訓練、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。……」被付懲戒人江東興以海巡人員任務性質特殊，有時須配合執行作戰任務，海巡機關各級艦艇雖無軍艦之名，然有軍艦之實，其配置人員之調配須考量訓練、經驗、品德及官階等綜合判斷，而非以是否領有船員適任證書為唯一標準，依當時之船員法，並無依據，自無可採。被付懲戒人江東興另以 STCW 公約第三條規定，排除軍艦、海軍輔助艦船或者為國家擁有或營運而只從事于政府的非商業性服務的其他船舶上海員適用該公約，基此，我國船員法第 3 條於 103 年 6 月 18

日修正規定，海岸巡防機關之艦艇，除有關航行安全及海難處理外，不適用船員法之規定云云；查 STCW 公約乃「規定了國際上可以接受的航海人員素質的最低標準」（「駕駛台資源管理」，胡延章編著，徐國裕審閱，五南圖書出版股份有限公司 2014 年版，第 4 頁），我國船員法（以下所提到船員法或有關船員之行政規則均指 100 年 5 月間有效之規定）就海巡機關所屬船艦船員資格之取得規定，其規定標準應不低於 STCW 公約之要求，始能與國際接軌而確保船舶國際航行之安全，此觀船員法第 89 條規定：「本法未規定事項，涉及國際事務者，交通部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。」自明。自不能使 103 年修正施行之船員法溯及於 100 年間適用，被付懲戒人此一主張，亦不能排除船員法相關規定之適用。

- 四、依船員法第 58 條規定：「（第 1 項）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。（第 2 項）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」。船員服務規則第 21 條規定：「船長依法指揮全體海員、旅客及在船任何人，並管理全船一切事務，及負維護全船生命財產安全之責任。」第 22 條規定：「船長對全體海員負考核及訓練之責，經發現其工作或行為足以妨礙航行安全與紀律時，得先行停止其職務，必要時得在適

當地區遣返，並即報告雇用人。」第 24 條規定「船長應保持船舶具有充分之部署與任務編組，能適應各種情況，以確保船舶安全並保護海上環境。」足見「船長為駕駛台團隊的最高指揮者與管理者，對於船舶之安全管理負有完全責任，船長在航行中根據避碰規則和航路的規劃來操縱船舶之運動，訂定航向及航速，保障船舶的安全航行，協調並監控所有航行當值成員」（前引「駕駛台資源管理」第 27 頁）。船員服務規則第 40 條第 2 項規定：非經交通部核發當值適任證書者，不得擔任航行當值職務。柳錦良於第一次海損事件當時僅持有二等船副考試及格證書，並無適任證書，有交通部航港局南部航務中心 105 年 12 月 26 日南技字第 1053316284 號復本會函在卷可稽，被付懲戒人江東興仍安排柳錦良於 100 年 5 月 12 日 3 至 5 時在駕駛台當值擔任駕駛職務，即與上開規定不合。另當值航行員交值時，應將船舶運作情形，所受命令及其他重要事項，詳告接替者，為船員服務規則第 35 條第 8 款所明定。柳錦良值班時，4 時 48 分雷達發現柏明輪，望遠鏡看到柏明輪紅燈，於 4 點 54 分才採取航向由 150 度轉向至 180 度之右轉避讓措施，4 時 55 分將駕駛工作交予胡志坤時，竟未將此重要事項告知胡志坤，有鑑定分析報告可考，其交接班亦與上開規定有違，堪認被付懲戒人江東興平日對船員之訓練督導不嚴謹。被付懲戒人辯稱其已善盡督導責任云云，自無可採。

- 五、2007 年修正之 1972 年國際海上避碰

規則（以下簡稱避碰規則）第 36 條規定：如需招引他船注意，任何船舶可以發出燈光或聲響信號，但這種信號應不致被誤認為本規則其他條款所准許的任何信號……。第 34 條第 4 項規定：當互見中的船舶正在互相駛近，並且不論任何原因，任何一船無法瞭解他船的意圖或行動，或者懷疑他船是否正在採取足夠的行動以避免碰撞時，存在懷疑的船應立即用號笛鳴放至少五聲短而急的聲號以表示懷疑。同條第 1 項規定：當船舶在互見中，航行動力船按本規則條款准許或要求進行操縱時，應用笛號發出下列聲號表明之：一短聲表示「我船正在向右轉向」；二短聲表示「我船正在向左轉向」；三短聲表示「我船正在向後推進」。台南艦在發現柏明輪後，柳錦良、胡志坤採取避讓措施，到二船碰撞均未以 VHF 呼叫或燈號或汽笛使柏明輪注意，業據被付懲戒人江東興與柳錦良在高雄港務局航政組詢問時陳述明確，有詢問筆錄可考；避碰規則第 8 條第 5 項規定：如需為避免碰撞或留有更多的時間來估計情況，船舶應當減速或者停止或倒轉推進器把船停住。台南艦在碰撞前並未採取此項措施；是台南艦與柏明輪之碰撞自有操作上之疏失；雖柏明輪在碰撞前亦未以 VHF 呼叫或燈號或汽笛使台南艦注意，也未採取避碰規則第 8 條第 5 項之措施，且其向左轉向亦與避碰規則第 17 條規定不合，就事件之發生，亦有過失。然柏明輪之與有過失，只是在民事損害賠償責任與台南艦如何分配問題，並不能解免

台南艦之操作過失。

丑、被付懲戒人楊志成部分：

一、被付懲戒人楊志成自 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（下稱海洋巡防總局）南部地區機動海巡隊台南艦艦長職務，負有主管船舶一切事務之責。

(一)台南艦第 2 次海損（金門觸礁）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 日在金門料羅港執行『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 分申報出港，被付懲戒人楊志成疏未注意當時為低潮，而該艦演習期間數次自行離靠碼頭，測深儀顯示水深最少的為 2.2 米，而當時測得之餘裕水深為 1.6 米，扣除螺旋槳向下傾斜 1.2 米，僅餘 30 至 40 公分空間，且該碼頭距離港口防波堤尾端很近，流水較強，船身難控制，未申請拖船協助，被付懲戒人下令倒俵後退離岸，致該艦右俵葉片擦撞海底硬物（可能為消波塊），造成該艦右舷穩定翼有擦痕，右俵葉片受損嚴重，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，餘由保險支付，於

102 年 11 月 12 日給付完畢。

2. 上開事實，有 101 年 9 月 4 日台南艦擱淺事件報告、101 年 9 月 5 日南部地區機動海巡隊台南巡防艦執行「金廈演練」俾葉海損案海事評議會會議紀錄、及被付懲戒人楊志成於監察院調查時陳述之詢問筆錄等影本在卷可稽。被付懲戒人楊志成提出之答辯狀，亦稱因其一時疏忽而造成第 2 次海損行為並無爭執，上開事實，已堪認定。

(二) 台南艦第三次海損（東沙島觸礁）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，被付懲戒人楊志成在 12 時 25 分下令起落錨時，駕駛員林鴻偉不知先前當值駕駛員已選錯連到雷達的 GPS 系統（應依使用的海圖座標系統選定正確的 GPS 系統對照），致定位差了 800 公尺，林鴻偉亦不知該艦已偏離原訂航線，仍回報該艦位於原訂航線，沒有問題。被付懲戒人楊志成疏未注意查看該艦定位有無問題，未要求所屬船員依規定核對人工與電子海圖，而因雷達、測深儀使用及航線選擇之疏失，致使該艦於 12 時 30 分在東沙島西側 1.673 浬、水深 3-5 米處觸礁擱淺，造成台南艦受損情形如下：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。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，餘由保險支付，於 104 年 1 月 9 日給付完畢。

2. 上開事實，有 102 年 12 月 22 日被付懲戒人楊志成簽章之 C.G. 126（即台南艦）船舶海事報告書、103 年 1 月 9 日南部地區機動海巡隊台南巡防艦東沙島觸礁事故調查會議紀錄、海洋巡防總局 103 年 3 月 12 日 103 年第 2 次海損評議委員會會議紀錄影本在卷可稽，被付懲戒人於監察院調查時，亦承認因選錯連到雷達的 GPS 系統，當值各班駕駛員均未發現選錯系統，致定位差了 800 公尺，有詢問筆錄在卷可考。被付懲戒人楊志成提出之答辯狀，亦承認其有疏失。上開事實，已堪認定。

二、被付懲戒人楊志成雖辯稱在第二次及第三次海損發生時，關於艦船艇之操作，海巡署並無任何標準作業流程可資依循，完全係依賴艦長之航行經驗予以判斷，因此，時任海洋巡防總局副總局長李茂榮（代理總局長）於監察院詢問時稱：「第二次海損應該也是沒有照 SOP」，並無依據，無相關作業規範，卻完全令被付懲戒人擔負全部行政責任，未免過苛云云。按

<1>「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」，船員法第 58 條定有明文。<2>當船舶奉令開航，應收集各種資料，以便計劃，初步準備之手續，包括「決定所需之海圖」；「決定所需之刊物，此包括航行指南、燈塔表、潮汐表、潮流表等」；「修訂海圖及刊物」；「計算潮汐及潮流，船隻進出港口，最好適逢高潮而又為憩流時間，但兩者未必同時，一般而論，大型而吃水深的船隻，須注意潮汐情形；若吃水淺而港口水頗深，不必注意潮高問題，或許流水影響更為重要。」（「航海學」第一部領航與推算，薩師洪編著，文笙書局 102 年 2 月版，第 339 頁）。<3>「監測船舶是否按預定之航行計畫執行，是當值船副（即當值航行員）的主要工作……，監測的最重要事項，就是隨時得到準確船位；定位方法包括電子定位系統，包括全球衛星導航系統（DGPS/GPS）、羅遠（LORAN）、三目標交叉方位，雷達方位距離等。當值船副應利用重複檢驗方式來確認一個準確船位，當值船副應瞭解如何利用各種資訊做出判斷，是非常重要的。……必需注意這些電子定位系統並不是完全可靠的，當值船副必須瞭解所使用電子系統的原理和所受限制，以避免產生錯誤的安全意識。」（前引「駕駛台資源管理」第 120-121 頁）。上開航海學教科書所介紹之觀念，應為從事船舶海上航行之船員所需具備之基本知識，不待船員僱用者以作業規範告知，即應

知之，若作業規範亦有提到上開觀念，應是提醒注意之意，而非新規定之作業方式。被付懲戒人楊志成所辯當時海巡署對於船艦艇無作業規範，並無解於其 101 年 8 月 30 日 15 時 55 分指揮台南艦離開金門料羅港時，未注意潮差，船底餘裕水深有限，而下令倒俾離岸，致該艦右俾葉片擦撞海底硬物而造成損害之疏失責任；及其於 102 年 12 月 22 日 12 時 25 分於東沙海域下令起落錨時，未依航海常規，親自或要求所屬船員核對人工與電子海圖定位是否相同，因雷達、測深儀使用及航線選擇之疏失，致使該艦於 12 時 30 分觸礁擱淺之疏失責任；亦可見其就船員服務規則第 22 條船長對全體海員負考核及訓練之責之規定，未嚴謹執行。

三、公務員懲戒法第 3 條規定：公務員之行為非出於故意或過失者，不受懲戒。被付懲戒人楊志成辯稱此案衡量其是否具有過失，應降低為重大過失程度，始應受懲戒，其失職行為，並非重大過失，應不受懲戒云云。查被付懲戒人楊志成就其疏失造成第二次及第三次海損，並不爭執，有其答辯狀可稽。而公務員懲戒法第 3 條係該法修正施行後所新增，其立法理由「公務員違反行政法上義務之處罰及民、刑事責任，均以故意或過失為其責任條件，而現代國家基於『有責任始有處罰』之原則，對於違反公務員法之究責，亦應以行為人主觀上有可非難性及可歸責性為前提。爰明定公務員應受懲戒之行為，須以該公務員於主觀上有可歸責性為限。」，依立法理

由所載，公務員應受懲戒之行為，須以該公務員於主觀上有可歸責性為限。對於故意或過失，公務員懲戒法並無定義規定，只要公務員之行為係出於過失，即具有主觀上的可歸責性，而可受懲戒；至於過失之輕重，應屬有無懲戒之必要或懲戒處分輕重之問題。被付懲戒人楊志成主張其失職行為非屬重大過失而不受懲戒，即屬無據。

貳、核被付懲戒人江東興所為，除違反交通部依船員法所訂定之船員服務規則，使無適任證書者輪值擔任船舶駕駛職務，未落實同規則授予船長對全體海員負考核、訓練之責；亦有違公務員服務法第 7 條規定公務員執行職務，應力求切實之旨。屬公務員懲戒法第 2 條第 1 款之失職行為。所為造成台南艦交船未滿半年，即因海損事件停航 435 天，維修費用 2 億餘元，雖有保險支付，然海巡署仍需負擔自負額 510 萬元，有予以懲戒之必要；被付懲戒人楊志成所為，亦未落實船員服務規則授予船長對全體海員負考核、訓練之責；也有違公務員服務法第 7 條規定公務員執行職務，應力求切實之旨，同屬公務員懲戒法第 2 條第 1 款之失職行為，所為造成台南艦分別停航 125 天及 288 天，維修費用分別為 3,050 萬 9,934 元及 1 億 2,511 萬 6,443 元，雖亦均有保險支付，然海巡署仍需負擔自負額各 500 萬元，亦有懲戒之必要。本件依移送機關提供之資料及被付懲戒人之書面答辯，已足認事證明確，爰斟酌海巡署 105 年 11 月 28 日始核定海洋巡防總局制定之「海洋總局海巡艦艇常規手冊」，發函各單位據以執行

，有海洋巡防總局 106 年 7 月 12 日洋局巡字第 1060015628 號覆本會函可考，而被付懲戒人江東興應負責之第一次海損，本會認予以降級處分為適當，惟本件係 105 年 12 月 13 日繫屬本會，有蓋本會收文章之監察院函可稽，距違失行為之 100 年 5 月 12 日，已逾 5 年，依公務員懲戒法第 20 條第 2 項、第 56 條第 3 款規定，應為免議之判決；並審酌第二次海損為被付懲戒人楊志成判斷疏失，第三次海損為被付懲戒人楊志成平常對所屬船員訓練考核不確實，及公務員懲戒法第 10 條各款所列事項，不經言詞辯論，分別判決如主文所示。

參、移送意旨另以：台南艦 100 年 5 月 12 日發生第 1 次海損（與柏明輪碰撞），維修費用為 2 億 2,556 萬 7,925 元，於 101 年 7 月 20 日復航。僅經過 40 天，於 101 年 8 月 30 日發生第 2 次海損（金門觸礁），維修費用為 3,050 萬 9,934 元，於 102 年 1 月 2 日復航。復經 353 天後，於 102 年 12 月 22 日再度發生第 3 次海損（東沙擱淺），維修費用則為 1 億 2,511 萬 6,443 元，3 次海損總維修費用高達 3 億 8,119 萬 4,302 元。第 1 次與第 2 次海損造成 102 年船體保險降低為機器海損不賠，且因第 1 次及第 3 次海損致 103 年船體保險降低為全損才賠條件，又因第 1 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，核有嚴重違失云云。查〈1〉被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，而對於第三人損失賠償請求權者，保險人得於給付賠償金額後，代位行使被保險人對於第三人之請求權，保險法第 53

條第 1 項定有明文。第一次海損與台南艦發生碰撞之柏明輪對於事故之發生與有過失，台南艦所屬機關本得對柏明輪所屬公司及相關人員請求損害賠償；保險公司於理賠給付後，亦得依上開規定對之行使請求權。故保險公司最終實際之理賠金額，端賴保險公司如何為法律上之主張及請求，可以確定必非以全部維修費用為其最終實際理賠金額。〈2〉第二次、第三次海損無與有過失之其他船舶，所有維修費用除自負額外，固由保險公司負擔，惟「航海乃引導船隻由一地至另一地之科學與藝術」（前引「航海學」「第一部領航與推算」第 1 頁），「駕駛台團隊應適當規劃好明確的航行方針並加上船舶操縱程序」，「所有在駕駛台上有航行瞭望職責之人員均屬於駕駛台團隊的一部分，舵工及其餘瞭望人員均包含在內，必要時船長與引水人需支援團隊」（「船舶管理」，徐國裕編著，五南圖書出版股份有限公司 2013 年 2 版第 359 頁）。因此，駕駛船舶在海上安全航行，應靠駕駛團隊之整體表現，如第三次海損事件，若在觸礁前任何一班之當值駕駛員，能發現選錯 GPS 系統，而及時改正，縱駕駛員林鴻偉未依規定核對人工與電子海圖，或不致使船位較預定位置差 800 公尺而觸礁。〈3〉船舶航行海上，有其不可預期的風險，而船舶價額非輕，如發生海難事故，其災害無法估計，因此，透過保險制度以保障船舶所有人。然而海難事故發生，常造成巨額的保險理賠支出，嚴重影響保險公司財務，因此，保險公司通常會以再保險方式分散其風險。若以前引徐國裕編著「船舶管理」第 176 頁

之表 7-2 所列，某公司所有 5 艘輪船投保（為每艘分別投保），以船體險部分計算，合計投保總額為美金 9,960 萬元，需繳保費為美金 1,425,946 元，折算其保險費率約為 1.43%，比例不能算低。「雖然保費費率直接反應於失事紀錄，但近年來，保險公司對於物資上事故的頻繁發生，經分析調查，百分之八十屬人為的過失。因此對於經理人、船舶及船員之標準，提出多項的討論。最近更將重心置於品質保證與稽核的管理制度。要求公司必須要建立一套良好的管制，將安全管理的觀念落實於公司組織及船舶管理中。」（前引「船舶管理」第 180 頁）。而海巡署所屬艦艇之船體保險，以 101 年為例，該署全部船舶投保總價額為 146 億 9,606 萬 5,144 元，該年度保費決標金額為 7,343 萬 7,592 元，折算保險費率為 0.499%，若以當年度保險預算 7,698 萬 8,000 元計算，亦僅以 0.523% 左右之保險費率計算編列，較前引書籍所示之費率為低。且 102 年度以公務預算維修之艦艇海損 10 艘，103 年度則有 20 艘，發生事故之比例不低。依上所述，保險公司就如何參與承保海巡署之船舶，對於能否以再保險方式分散風險、保險人就保險事故之發生率、曾為之理賠支付、被保險人的保費預算、被保險人對於所屬船員的管理能否提升船員的素質，進而減少事故的發生等項，進行綜合判斷，再為決定。任一事項，僅為決定因素之一，此觀海洋巡防總局 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 6 點「本總局艦艇保險歷經 3 次招標均

未能順利決標，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，須調整投保條件因應」；103 年度各級艦船艇保險第二次建案招標事宜簽呈中，說明第 8 點「103 年艦艇保險受國際再保公司影響，廠商投標標價均超出本總局保險預算甚多，加以本總局近年（99 年至 102 年）出險率較高，又 103 年保險經費編列較 102 年保險經費減列 834 萬 8,000 元，導致艦艇保險無法順利決標」，可知出險率（96 年到 99 年尚未發生台南艦之第一次海損）及理賠支付均為影響保險公司意願因素之一而已，保險費預算規模也是考量因素之一；不能將保險公司無承保意願或提高保險條件，單純歸因於台南艦之三次海損事故。毋寧應認為海巡署應思考如何提升人員素質，以減少意外事故，始為釜底抽薪之計。因此，就移送機關所移送之此部分事實，不予納入應受懲戒之事由，併此敘明。

肆、據上論結，被付懲戒人江東興應為免議判決、楊志成有公務員懲戒法第 2 條第 1 款情事，並有懲戒之必要，應受懲戒。爰依同法第 46 條第 1 項但書、第 20 條第 2 項、第 56 條第 3 款、第 55 條前段、第 9 條第 1 項第 5 款，判決如主文。

中華民國 106 年 7 月 26 日

註：本文所提證據及附件資料均予省略。

大 事 記

一、監察院 106 年 10 月大事記

2 日 地方機關巡察第 1 組前往臺北市巡察，關切都市更新、閒置房地、舊兒童育樂中心、圓山坑道及舊中山橋現況等，聽取文化局等簡報「原臺北城市博物館聚落計畫」、「舊中山橋後續規劃及評估」及「圓山坑道展示及再利用」等議題，視察該計畫施作地點（舊兒童育樂中心）及圓山坑道現況，並拜會市長，聽取市府簡報及交換相關意見。

地方機關巡察第 2 組前往澎湖縣巡察，受理民眾陳情。拜會議長，針對垃圾處理概況、縣府爭取新臺幣 600 萬元經費規劃興建輕軌之可行性等問題交換意見，並聽取縣政簡報。赴東吉嶼視察微電網系統建置、啟用、運轉、發電成效及未來發展情況；至白沙鄉中屯風力發電站，及湖西鄉龍門風力園區勘察，瞭解居民反對風機設置的詳實因素、台電公司與抗爭民眾溝通、回饋金補償等問題。（巡察日期為 10 月 2 日至 3 日）

地方機關巡察第 3 組前往宜蘭縣巡察，受理民眾陳情。關切觀光旅遊產業發展情形，及縣府施政成果及縣政規劃。針對國立清華大學原規劃籌設該校宜蘭校區，卻因經費及執行問題以退場收局，而教育部竟率予決定由國立宜蘭大學接手開發一事，議長及代理縣長表達相關意見。

3 日 舉行全院委員第 5 屆第 39 次談話會。

前彈劾「南投縣縣長李朝卿投資杏○

實業股份有限公司的股數占 33.9%，顯已超過法定上限 10%，違反公務員服務法第 13 條不得兼業之規定。又縣長李朝卿、工務處前處長曾仁隆、工務處前處長黃榮德、縣長室前簡任秘書張志誼、工務處土木工程科前代理科長李中誠等，於 99 至 101 年間收受廠商回扣，核有違反公務員服務法第 1 條、第 5 條、第 6 條、第 13 條及公務員廉政倫理規範第 3 點規定」案，經公務員懲戒委員會判決：「黃榮德、張志誼均撤職並停止任用參年」。

4 日 張院長博雅榮獲約翰霍普金斯大學「伍德羅·威爾遜傑出政府服務獎」，並出席頒獎晚宴；巡察駐美國代表處，以及出席該駐處於雙橡園舉辦之國慶酒會。（出國日期為 10 月 4 日至 9 日）

5 日 舉行各委員會召集人第 5 屆第 39 次會議。

舉行內政及少數民族委員會第 5 屆第 39 次會議；內政及少數民族、財政及經濟委員會第 5 屆第 39 次聯席會議；內政及少數民族、教育及文化委員會第 5 屆第 39 次聯席會議；內政及少數民族、交通及採購委員會第 5 屆第 26 次聯席會議；內政及少數民族、司法及獄政委員會第 5 屆第 39 次聯席會議；內政及少數民族、外交及僑政、國防及情報、財政及經濟委員會第 5 屆第 14 次聯席會議。

糾正「改制前桃園縣政府警察局所屬平鎮分局平鎮派出所員警於 101 年間因冀圖取得春安工作績效，於未報請立案下違法調查非轄內毒品案件，並涉違法搜索、栽槍等情；另內政部警政署對於績效掛帥而成為養案溫床等流弊未能妥適規劃解決，均核有違失」案。

糾正「桃園市政府長期放任轄內新屋區亞洲保齡球館於農地之大型違建存在，另救火指揮官對火場狀況掌握不足、未依規定落實火場人員管制，疏於注意無線電通訊阻礙，未確認鐵皮屋內訊號狀況，致室內人員無法及時收到撤退命令，終致釀成 6 名消防人員同時殉職，確有違失」案。

11 日 舉行財政及經濟委員會第 5 屆第 43 次會議；財政及經濟、內政及少數民族委員會第 5 屆第 42 次聯席會議；財政及經濟、教育及文化委員會第 5 屆第 39 次聯席會議；財政及經濟、司法及獄政委員會第 5 屆第 29 次聯席會議；財政及經濟、內政及少數民族、國防及情報委員會第 5 屆第 4 次聯席會議；財政及經濟、內政及少數民族、交通及採購委員會第 5 屆第 20 次聯席會議；財政及經濟、內政及少數民族、司法及獄政委員會第 5 屆第 28 次聯席會議；財政及經濟、教育及文化、交通及採購委員會第 5 屆第 19 次聯席會議；財政及經濟、教育及文化、司法及獄政委員會第 5 屆第 6 次聯席會議。

糾正「臺南市肉品市場股份有限公司長期以來毛豬拍賣系統欄位未予控管、帳款收繳作業未分工，且無定期輪調制度，又財務稽查與內部審核未臻落實，致該公司員工藉此侵吞公司帳款新臺幣 431 萬餘元；臺南市政府未確實稽查又怠於輔導該公司建立內部控制制度，致未能及早遏止弊端發生，均有怠失」案。

糾正「行政院環境保護署及澎湖縣政府均未善盡職責，肇使澎湖低碳島垃圾分選廠難以運作，效能與預期目標相距甚遠，核有怠失」案。

糾正「經濟部未依礦業法確實審查亞泥公司礦業權展限案，輕忽持續開採發生天災及礦害之可能，使文化遺址保護缺乏拘束力，洵有違失；花蓮縣政府就亞泥、台泥公司申請續租礦業用地先否後准，政策反覆，且歷時近 6 年期間任其持續採礦收益卻未收租金，均有未當」案。

糾正「經濟部怠未監督，致所屬礦務局無視飲用水管理條例規定，未向環保機關查詢，即於 95 年間率予核准多起礦業用地位屬飲用水水源水質保護區而應駁回之礦業權展限案，甚且環保機關已迭次明確告知礦業用地位於該保護區內，詎該局竟又於 96 至 101 年間擅自核准多位業者礦業權展限，明顯違法妄為，置國人飲用水安全於不顧，洵有違失」案。

糾正「經濟部對於礦業權展限案恣意

解釋法令，架空林業主管機關之權責，復過度寬列停工認定基準，致礦業法相關監管規定與退場機制形同虛設；另行政院農業委員會部分租地契約已屆期多年，卻久懸未決，履約管理有欠積極，核有違失」案。

糾正「經濟部水利署第十河川局對廠商監督不周，造成漏油事件，使瑞芳地區 1 萬餘用戶停水近 5 日；台灣自來水股份有限公司（下稱台水公司）相關履約管理及水質監管機制形同虛設；第十河川局及台水公司事後向廠商追償不力，使國庫負擔新臺幣 5 千餘萬元；台水公司之改善措施無法有效降低污染發生及營運風險等，確有違失」案。

聖露西亞參議院議長丹尼爾（Hon. Andy Daniel）法官、眾議院議長施朵瓊（Hon. Leonne Theodore-John）女士，蒞院拜會。

12 日 舉行教育及文化委員會第 5 屆第 39 次會議；教育及文化、內政及少數民族委員會第 5 屆第 37 次聯席會議；教育及文化、財政及經濟委員會第 5 屆第 26 次聯席會議；教育及文化、交通及採購委員會第 5 屆第 32 次聯席會議。

糾正「教育部長期漠視補習及進修教育法關於短期補習班負責人及教職員工不得具性侵害前科等不良紀錄之規定，未積極主動查核督導，影響兒少安全甚鉅；又歷年未覈實督導各縣市

自定管理規則，及未儘速處理稽查人力配置失衡問題，衍生管理漏洞，均有違失」案。

16 日 舉行人權保障委員會暨性別平等小組第 5 屆第 35 次會議。

地方機關巡察第 1 組前往金門縣巡察，受理民眾陳情。聽取施政簡報，並關心水資源運用情形、大陸引水計畫執行進度、尚義國民住宅興建計畫辦理情形。

蒙古憲法法院副院長伉儷一行三人，蒞院拜會。

17 日 舉行監察院第 5 屆第 42 次會議。

舉行交通及採購委員會第 5 屆第 39 次會議；交通及採購、內政及少數民族委員會第 5 屆第 39 次聯席會議；交通及採購、財政及經濟委員會第 5 屆第 29 次聯席會議；交通及採購、內政及少數民族、財政及經濟委員會第 5 屆第 25 次聯席會議。

糾正「交通部暨所屬公路總局、觀光局與勞動部等權責機關，對於蝶戀花旅行社以靠行之方式，違法經營遊覽車業務長達 2 年，不當剝削駕駛人勞動權益，且危及旅客生命安全等情，未能依法落實查核及處罰，致生監管漏洞，嚴重影響機關執法威信，核有重大違失」案。

18 日 舉行司法及獄政委員會第 5 屆第 39

次會議；司法及獄政、內政及少數民族委員會第 5 屆第 37 次聯席會議；司法及獄政、財政及經濟委員會第 5 屆第 23 次聯席會議；司法及獄政、內政及少數民族、國防及情報委員會第 5 屆第 7 次聯席會議。

糾正「法務部矯正署彰化少年輔育院於 106 年 4 月 20 日晚間發生同房之洪姓與李姓少年衝突，李姓少年緊急送醫急救後仍不治身亡，該院因值勤管理員未落實巡視、舍房警示燈故障數月未修等設備老舊、管理落伍因素，致貽誤李生送醫契機，且事發後該院延遲報案拒絕警方詢問學生、限制警方偵辦作為等情，違失情節嚴重」案。

19 日 舉行國防及情報委員會第 5 屆第 39 次會議；國防及情報、財政及經濟委員會第 5 屆第 32 次聯席會議；國防及情報、內政及少數民族、司法及獄政委員會第 5 屆第 8 次聯席會議。

23 日 國防及情報委員會巡察海軍造船發展中心、第 192 艦隊，聽取潛艦國造期程現況簡報，視導永靖級獵雷艦任務執行情形；前往漢翔航空工業股份有限公司駐空軍官校十一修大專案室、岡山廠區，參訪 AT-3 高教機維修與航空發動機零件製造、組裝與測試情形。（巡察日期為 10 月 23 日至 24 日）

24 日 國際護理學會理事長甘迺迪（Annette Kennedy）女士，蒞院拜會。

25 日 舉行廉政委員會第 5 屆第 38 次會議。

舉行外交及僑政委員會第 5 屆第 39 次會議；外交及僑政、財政及經濟委員會第 5 屆第 4 次聯席會議。

前彈劾「桃園市政府經濟發展局前副局長王允宸任職期間，就高亨股份有限公司臨時工廠登記申請案，涉嫌收受新臺幣 10 萬元賄款，案經臺灣桃園地方法院檢察署以涉犯貪污治罪條例之違背職務行為收受賄賂罪提起公訴，核有重大違失」案，經公務員懲戒委員會判決：「王允宸撤職並停止任用貳年」。

前彈劾「改制前桃園縣政府文化局局長張壯謀自 98 年 12 月 20 日起至 102 年 5 月 9 日止，投資持有旺旺網路行銷股份有限公司（嗣於 102 年 5 月 10 日變更名稱爲『樂來移動行銷股份有限公司』，再於 104 年 2 月 2 日更名為『樂來科技股份有限公司』）股份 5 萬股，占該公司已發行股份總數之半數；嗣復於未卸任局長職務前，自 103 年 9 月 12 日起至同年 12 月 24 日投資持有該公司股份 22 萬股，占該公司已發行股份總數約 11.52%，違反公務員服務法第 13 條第 1 項規定，違失事證明確」案，經公務員懲戒委員會判決：「張壯謀申誡」。

前彈劾「王水川擔任彰化縣和美鎮鎮長期間，於 103 年 6 月 4 日僱用三親等姻親陳○詒擔任該鎮公所清潔隊技工，復於 103 年 9 月 29 日轉調至該

鎮公所工友，違反公開甄選、迴避及轉調等相關法令；又被彈劾人於同日轉化一親等姻親林○玲擔任該鎮公所技工而未予迴避，違反行政程序法第 32 條第 1 款及公務員服務法第 17 條等規定，違失重大」案，經公務員懲戒委員會判決：「王水川申誡」。

前彈劾「徐正男負責綜理原臺南縣佳里鎮公所業務，對於該公所辦理限制性招標之公共工程，擁有指定參與比價廠商之權限，卻基於圖特定廠商私人不法利益之犯意聯絡，於工程發包前，事先內定特定廠商為得標廠商，再通知配合廠商參與虛偽比價，使特定廠商順利得標圖得不法利益，嚴重敗壞法紀及機關形象，違失重大」案，經公務員懲戒委員會判決：「徐正男撤職並停止任用壹年」。

26 日 舉行訴願審議委員會第 5 屆第 29 次會議。

地方機關巡察第 7 組前往雲林縣、嘉義縣巡察，受理民眾陳情。關心雲林縣定古蹟及歷史建築涌翠閣、虎尾郡守官邸、虎尾郡役所等日式建築修復及活化執行情形，並聽取相關主管機關簡報。赴梅山太平國小，瞭解學校辦理實驗教育執行現況；至太平村，關切 106 年 9 月 23 日開放啟用之太平雲梯營運管理情形。（巡察日期為 10 月 26 日至 27 日）

27 日 內政及少數民族委員會巡察內政部，瞭解宗教團體法、同性伴侶法、人民

團體法修法進度、外籍配偶暨新住民權益保障、新南向政策後續辦理情形，在臺逃逸外勞取締、都市更新、國土規劃、社會住宅政策推展情形、災害防救專職人力配置檢討、消防暨警力配置檢討、現行替代役制度檢討等問題。

30 日 地方機關巡察第 6 組前往彰化縣、南投縣巡察，受理民眾陳情。赴彰化縣，拜會議長及副縣長，並就縣政發展等進行意見交流；視察社頭鄉清水岩溫泉園區，瞭解園區目前實際建設情形。前往縣定古蹟藍田書院參訪，至南投縣，拜會縣長，就縣政發展等交流意見，勘查南投國際沙雕藝術文化園區，瞭解園區目前實際作品建置及營運情形。（巡察日期為 10 月 30 日至 31 日）

厄瓜多國會議員多雷斯（Luis Fernando Torres）先生一行四人，蒞院拜會。

31 日 舉行 106 年 10 月份工作會報。

地方機關巡察第 2 組前往屏東縣巡察，受理民眾陳情。赴農業生物科技園區，聽取農業處、農業生物科技園區籌備處等簡報，並視察園區內聯發生物科技、大江生醫股份有限公司。拜會縣長，針對農業生技接軌國際、爭取前瞻交通經費、恆春機場活化方案等進行意見交流，並聽取該府針對養水種電等綠能計畫、產官學合作現況、觀光政策推動之專案簡報。