

摘要報告

嘉明海運股份有限公司（以下簡稱嘉明）所屬勝利貨輪（以下簡稱勝利輪）於民國 108 年 8 月 1 日 1205¹時離開澎湖縣龍門尖山港，目的港為嘉義縣布袋商港。船上包含 1 名船長及 6 名船員，無載客，裝載雜貨、廢鐵及空櫃 10 餘只，離港船艙吃水 1.2 公尺，船艏吃水 3.0 公尺。

勝利輪於 1510 時備俾準備進入布袋商港，沿航道北側外緣向港口方向前進。1522 時於距離港口約 0.72 浬處，船艙開始向北偏離原航向，船速驟減接近停滯。勝利輪在接近擱淺期間，船長曾操作倒車試圖讓船脫離淺灘，但龍骨以下餘裕水深不足，船舶運轉能力受到限制未能讓船脫困，復加船體受風和漲潮流的影響，將勝利輪推擠移至靠北堤岸邊後擱淺。

船長於 1910 時發現機艙開始進水，判斷船體進水狀況無法挽救，2000 時輪機長下機艙關閉主、副機後，下令所有船員集合後棄船。

依據中華民國運輸事故調查法及國際海事組織海難事故調查章程相關內容，運安會為負責本次水路事故調查之獨立機關。受邀參與本次調查之機關（構）包括：交通部航港局、南部航務中心、臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司布袋管理處及嘉明海運股份有限公司。

本事故「調查報告草案」於 108 年 12 月完成，依程序於 109 年 2 月 7 日經運安會第 8 次委員會議初審通過後函送相關機關（構）提供意見；經彙整相關意見後，調查報告於 109 年 6 月 5 日經運安會第 12 次委員會議複審通過後，於 109 年 6 月 18 日發布調查報告。

¹ 本報告所列時間均為臺北時間(UTC+8 小時)

本事故調查經綜合事實資料及分析結果，獲得之調查發現共計 5 項，改善建議共計 3 項，如下所述。

壹、調查發現

與可能肇因有關之調查發現

1. 本事故發生時，布袋管理處剛完成港口監視系統之建置，惟未建立船舶管制機制及政策，未對事故船舶於全年最大潮汐的最低潮時段進港進行管制，以致該船因龍骨下水深不足而擱淺。

與風險有關之調查發現

1. 布袋管理處發布之航道水深資訊，因疏濬後水深變化頗鉅，實不足為航行船舶操作之依據。
2. 嘉明尚未執行「船舶安全營運與防止污染管理規則」第 4 條 安全管理機構進行安全管理應符合下列目的：
 - (1) 提供船舶營運之安全操作體制及安全工作環境。
 - (2) 評估對船舶航行、人命安全及防止船舶污染之危害，建立適當預防措施。
 - (3) 提升安全管理機構與船舶人員之安全管理技能，包括船舶航行、人命安全及防止船舶污染應急事件之準備。

其他調查發現

1. 布袋商港航道北側水深較南側為深，船長雖已採取措施靠近北側航行，但仍造成船舶擱淺。
2. 多種因素造成航道疏濬困難以致淤沙日益嚴重，布袋管理處計畫採尋更適合的疏濬方法來解決問題。

貳、改善建議

致臺灣港務股份有限公司

1. 在航道水深未能有效維持情況下，落實並有效執行商港法第 33 條規定，針對吃水受限或具擱淺風險之船舶，於最低潮時段執行進出港管制。
2. 改善浚深航道方式，讓疏濬航道淤泥工程持續有效進行，避免類似事故之再發生。

致嘉明海運股份有限公司

1. 改善所屬船隊之管理，並宣導於最大潮汐的最低潮時段，須以安全為優先考量之保守態度及作為，待最低潮時段過後再行進港。