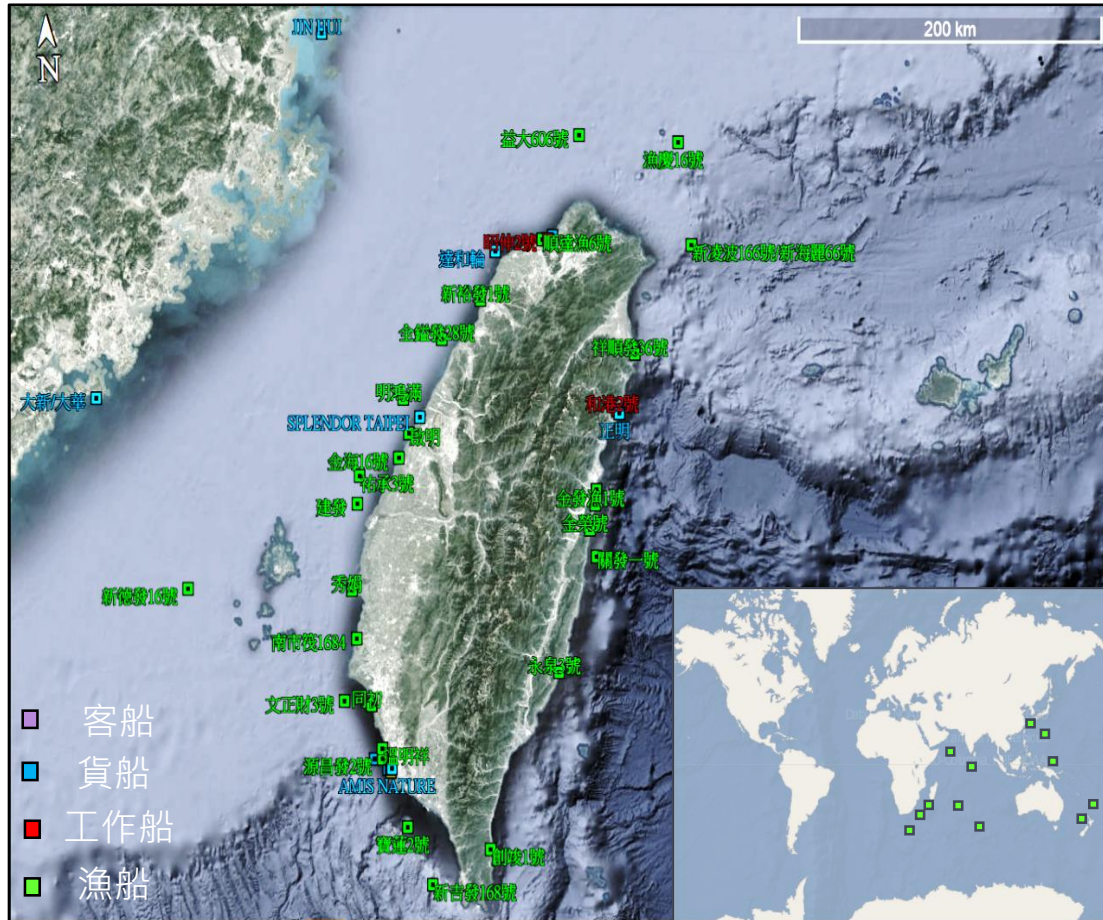


# 2021 臺灣水路安全統計



國家運輸安全調查委員會  
Taiwan Transportation Safety Board

## 目錄

圖目錄.....	ii
表目錄.....	vi
摘要.....	1
1. 導讀.....	2
2. 國籍船舶營運現況.....	3
2.1 總噸位 100 以上國籍船舶.....	3
2.2 動力漁船.....	9
3. 水路事故統計分析.....	12
3.1 商船海難統計分析.....	12
3.1.1 商船海難整體分析.....	12
3.1.2 商船海難個別因素比較分析.....	32
3.2 漁船海難分析.....	44
3.2.1 漁船海難整體分析.....	45
3.2.2 漁船海難個別因素比較分析.....	56
4. 國家運輸安全調查委員會重大水路事故調查統計.....	65
4.1 重大水路事故範圍.....	65
4.2 重大水路事故分級.....	66
4.3 重大水路事故調查案件統計.....	66
4.4 安全改善建議執行情形.....	68
附錄一 名詞定義.....	70
附錄二 2020 年運安會立案調查之案件.....	73

## 圖目錄

圖 1. 2011-2020 年國籍船舶登記艘數、總噸位與載重噸數 .....	4
圖 2. 2011-2020 年國籍船舶登記艘數－按船種分 .....	5
圖 3. 2011-2020 年國籍船舶登記載重噸數－按船種分 .....	6
圖 4. 2011-2020 年國籍船舶登記艘數－按船齡分 .....	7
圖 5. 2011-2020 年國籍船舶登記載重噸數－按船齡分 .....	8
圖 6. 2011-2020 年國籍登記船舶平均船齡 .....	9
圖 7. 2011-2020 年各總噸位級別動力漁船(含漁筏)艘數分布圖 .....	10
圖 8. 2020 年各級動力漁船艘數 .....	11
圖 9. 2015-2020 年商船歷年海難事故件數統計圖 .....	13
圖 10. 2015-2020 年各月份商船海難事故件數統計圖 .....	14
圖 11. 2015-2020 年商船海難事故船舶總噸位百分比圖 .....	15
圖 12. 海難事故地點劃分圖示 .....	16
圖 13. 2015-2020 年商船海難事故地點百分比圖 .....	17
圖 14. 2015-2020 年商船海難事故船舶海難成因百分比圖 .....	18
圖 15. 2015-2020 年商船海難事故船舶海難嚴重性百分比圖 .....	19
圖 16. 2015-2020 年商船海難事故船籍百分比圖 .....	20
圖 17. 2015-2020 年商船海難事故船齡百分比圖 .....	21
圖 18. 2015-2020 年商船海難事故船種百分比圖 .....	23
圖 19. 2015-2020 年商船碰撞歷年趨勢圖 .....	24
圖 20. 2015-2020 年商船觸碰歷年趨勢圖 .....	24
圖 21. 2015-2020 年商船機器故障/適航性設備失去控制歷年趨勢圖 .....	25
圖 22. 2015-2020 年商船擱淺歷年趨勢圖 .....	25
圖 23. 2015-2020 年商船船上工安事件歷年趨勢圖 .....	26

圖 24. 2015-2020 年商船船舶/設備損壞歷年趨勢圖.....	26
圖 25. 2015-2020 年商船淹沒/沉沒歷年趨勢圖.....	27
圖 26. 2015-2020 年商船火災/爆炸歷年趨勢圖.....	27
圖 27. 2015-2020 年商船船體破損歷年趨勢圖.....	28
圖 28. 2015-2020 年商船翻覆/傾側歷年趨勢圖.....	28
圖 29. 2015-2020 年商船船舶失蹤歷年趨勢圖.....	29
圖 30. 2015-2020 年雜貨船歷年遭難趨勢圖.....	29
圖 31. 2015-2020 年貨櫃船歷年遭難趨勢圖.....	30
圖 32. 2015-2020 年散裝船歷年遭難趨勢圖.....	30
圖 33. 2015-2020 年油/化船歷年遭難趨勢圖.....	31
圖 34. 2015-2020 年客船歷年遭難趨勢圖.....	31
圖 35. 2015-2020 年拖船歷年遭難趨勢圖.....	32
圖 36. 2015-2020 年水泥船歷年遭難趨勢圖.....	32
圖 37. 2015-2020 年商船海難成因及總噸位統計圖.....	33
圖 38. 2015-2020 年商船海難成因及船籍統計圖.....	34
圖 39. 2015-2020 年商船海難成因及船齡統計圖.....	35
圖 40. 2015-2020 年商船海難成因及船種統計圖.....	37
圖 41. 2015-2020 年商船海難成因及事故地點統計圖.....	38
圖 42. 2015-2020 年商船海難成因及海難嚴重性統計圖.....	39
圖 43. 2015-2020 年商船海難嚴重性及總噸位統計圖.....	40
圖 44. 2015-2020 年商船海難嚴重性及船籍統計圖.....	40
圖 45. 2015-2020 年商船海難嚴重性及船齡統計圖.....	41
圖 46. 2015-2020 年商船海難嚴重性及船種統計圖.....	42
圖 47. 2015-2020 年商船海難嚴重性及事故地點統計圖.....	43

圖 48. 2015-2020 年商船海難嚴重性及海難成因統計圖 .....	44
圖 49. 2011-2020 年漁船海難事故發生件數統計圖.....	45
圖 50. 2011-2020 年漁船海難成因百分比圖 .....	46
圖 51. 2011-2020 年遭難漁船事故地點百分比圖.....	47
圖 52. 2011-2020 年遭難漁船船種百分比圖 .....	48
圖 53. 2011-2020 年遭難漁船總噸位百分比圖 .....	49
圖 54. 2011-2020 年漁船海難事故發生件數歷月統計圖 .....	50
圖 55. 2011-2020 年漁船失火歷年趨勢圖 .....	51
圖 56. 2011-2020 年漁船失聯歷年趨勢圖 .....	51
圖 57. 2011-2020 年漁船故障歷年趨勢圖 .....	52
圖 58. 2011-2020 年漁船進水歷年趨勢圖 .....	52
圖 59. 2011-2020 年漁船碰撞歷年趨勢圖 .....	53
圖 60. 2011-2020 年漁船落海歷年趨勢圖 .....	53
圖 61. 2011-2020 年漁船擱淺歷年趨勢圖 .....	54
圖 62. 2011-2020 年漁船翻覆歷年趨勢圖 .....	54
圖 63. 2011-2020 年動力漁船歷年遭難趨勢圖 .....	55
圖 64. 2011-2020 年漁筏歷年遭難趨勢圖 .....	55
圖 65. 2011-2020 年動力舢板歷年遭難趨勢圖 .....	56
圖 66. 2011-2020 年漁船海難成因及總噸位統計圖.....	57
圖 67. 2011-2020 年漁船海難成因及船種統計圖.....	58
圖 68. 2011-2020 年漁船海難成因及地點統計圖.....	59
圖 69. 2011-2020 年漁船海難成因及海難嚴重性統計圖 .....	60
圖 70. 2011-2020 年漁船海難嚴重性及總噸位統計圖.....	61
圖 71. 2011-2020 年漁船海難嚴重性及船種統計圖.....	62

圖 72. 2011-2020 年漁船海難嚴重性及事故地點統計圖 .....	63
圖 73. 2011-2020 年漁船海難嚴重性及海難成因統計圖 .....	64
圖 74. 2019-2020 年重大水路事故立案調查案件數.....	67
圖 75. 2020 年運安會調查之重大水路事故發生地點圖 .....	68
圖 76. 運輸安全改善建議統計圖 .....	69

## 表目錄

表 1. 2011-2020 年國籍船舶登記艘數、總噸位與載重噸數 .....	3
表 2. 2011-2020 年國籍船舶登記艘數－按船種分 .....	4
表 3. 2011-2020 年國籍船舶登記載重噸數－按船種分 .....	5
表 4. 2011-2020 年國籍船舶登記艘數－按船齡分 .....	6
表 5. 2011-2020 年國籍船舶登記載重噸數－按船齡分 .....	7
表 6. 2011-2020 年國籍登記船舶平均船齡 .....	8
表 7. 2011-2020 年各總噸位級別動力漁船(含漁筏)艘數 .....	9
表 8. 2020 年各級動力漁船艘數 .....	10
表 9. 2015-2020 年商船海難事故發生件數 .....	13
表 10. 2015-2020 年商船各月份海難事故發生件數統計 .....	14
表 11. 2015-2020 年商船海難事故船舶總噸位統計 .....	15
表 12. 2015-2020 年商船海難事故地點統計 .....	16
表 13. 2015-2020 年商船海難事故船舶海難成因統計 .....	18
表 14. 2015-2020 年商船海難事故船舶海難嚴重性統計 .....	19
表 15. 2015-2020 年商船海難事故船籍統計 .....	20
表 16. 2015-2020 年商船海難事故船齡統計 .....	20
表 17. 2015-2020 年商船海難事故船種統計 .....	22
表 18. 2011-2020 年漁船海難事故發生件數統計 .....	45
表 19. 2011-2020 年漁船海難成因統計 .....	46
表 20. 2011-2020 年遭難漁船事故地點統計 .....	47
表 21. 2011-2020 年遭難漁船船種統計 .....	48
表 22. 2011-2020 年遭難漁船總噸位統計 .....	49
表 23. 2011-2020 年漁船海難事故發生件數歷月統計 .....	50

表 24. 2019-2020 年立案調查案件分級.....	67
表 25. 2020 年重大水路事故調查中案件數.....	67
表 26. 2019-2020 年成案調查案件成因.....	68



## 摘要

整體而論，近十年(2011-2020 年)我國總噸位 100 以上之國籍商船船舶艘數，大多維持在 267 艘至 300 艘之間，變動不大，然總體船舶總噸位及載重噸位持續成長，其中以散裝船及貨櫃船成長最為明顯。

我國漁船艘數近十年呈現持平，然總噸位 100 以上之漁船艘數呈現下滑趨勢，惟總噸位 1,000 以上之漁船艘數呈現些微成長。2020 年動力漁船之類型以延繩釣類為最多，達 5,330 艘。

我國商船海難事故近六年(2015-2020 年)，除 2015 年外，皆發生超過 100 件以上，其成因以碰撞、機器故障/適航性設備失去控制、觸碰為最多；海難事故多發生於 1、8、9、10、12 月；海難事故地點以南部航務中心附近海域居多；總噸位 5,000 以下及超過 15,000、船齡超過 15 年發生海難件數明顯多於其他船齡；雜貨船、貨櫃船、散裝船、油/化船、拖船及客船為海難發生件數較多之船種；多數海難事件之嚴重性分級為海難(marine casualty)。

2011-2020 年漁船海難事故發生件數統計，整體而言 2016-2020 年海難事故發生件數較 2011-2015 年為低；漁船海難事故多發於 1 月，2-4 月為較少發生之月份，5-12 月發生海難事故件數較為平均。漁船在南部航務中心發生海難事故件數最高。動力漁船為發生海難件數較頻繁之船舶類型，其後依序為漁筏、動力舢舨。故障為漁船遭難之主要事故原因，其次為碰撞、落海及擱淺，多數遭難漁船僅遭受船損。

國家運輸安全調查委員會(下稱運安會)負責調查重大水路事故，水路事故發生時，若符合重大水路事故範圍則立案調查，並且依據船舶類型及事故嚴重性將案件等級分為三級。自 2019 年 8 月 1 日運安會成立至 2020 年 12 月 31 日止，共收到 284 起海事事故通報，其中經認定重大水路事故並立案調查者共有 89 起。2019 年 8 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日止，運安會對政府有關機關提出之 26 項運輸安全改善建議（水路部分），其中計有 18 項尚待有關機關回覆，5 項列管中，3 項已結案。

## 1. 導讀

第一部份為臺灣水路事故統計，資料來源為航港局及農委會漁業署，以滾動方式介紹近十年(2011年-2020年)總噸位 100 以上之國籍船舶及動力漁船現況。

第二部份為水路事故統計分析，首先依據蒐集之商船海難資料按照海難成因、船舶總噸位、船籍、船齡、船種、事故地點及海難嚴重性進行整體分析，其次，將海難成因與船舶總噸位、船籍、船齡、船種及海難嚴重性；海難嚴重性與船舶總噸位、船籍、船齡、船種及海難成因逐一進行比較分析。漁船海難分析部分，首先依據本報告蒐集之海難資料按照發生事故之成因、漁船種類、事故地點、漁船總噸位、歷年事故發生件數及歷年同月份事故發生件數進行分析，其次，將海難成因與漁船總噸位、漁船種類、事故地點及海難嚴重性；海難嚴重性與漁船總噸位、漁船種類、事故地點及海難成因逐一進行比較分析。

第三部分為國家運輸安全調查委員會(下稱本會)重大水路事故調查統計，首先對於本會重大水路事故範圍予以定義，再說明水路事故之嚴重性分級，並且將本會立案調查之重大水路事故調查案件數及成因進行統計分析，最後就本會安全改善建議執行情形予以說明。

因本統計報告使用甚多航運之術語及國際海事組織統計用之專業用語，相關定義及說明可參考附錄一之名詞定義。2020年1月1日至2020年12月31日本會立案調查之重大水路事故可參考附錄二。

## 2. 國籍船舶營運現況

### 2.1 總噸位 100 以上國籍船舶

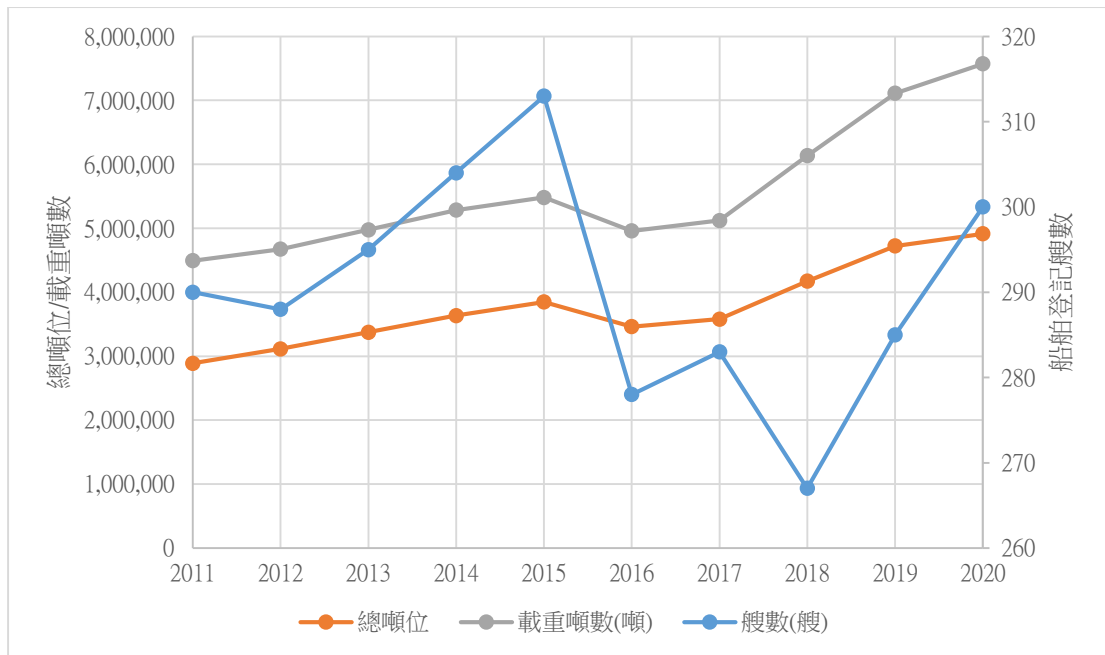
表 1 與圖 1 依據交通部發佈之交通年鑑製作而成，2011-2020 年國籍總噸位<sup>1</sup>100 以上船舶登記艘數如圖 1 所示，2011-2015 年緩步上升，2014 與 2015 年登記艘數逾 300 艘，之後呈現下降趨勢，至 2020 年回升至 300 艘。總噸位與載重噸數除 2016 及 2017 年外，呈現逐年上升態勢，2020 年總噸位與載重噸數達 491 萬與 757 萬噸。

表 1. 2011-2020 年國籍船舶登記艘數、總噸位與載重噸數

年度	艘數(艘)	總噸位	載重噸數(噸)
2011	290	2,888,558	4,493,037
2012	288	3,113,599	4,672,453
2013	295	3,373,753	4,977,349
2014	304	3,635,946	5,284,951
2015	313	3,847,758	5,481,654
2016	278	3,463,074	4,958,454
2017	283	3,578,719	5,120,324
2018	267	4,173,822	6,136,249
2019	285	4,723,929	7,110,663
2020	300	4,913,161	7,571,142

資料來源:交通部交通年鑑，本報告整理

<sup>1</sup> 船舶總噸位是指船舶所有圍蔽艙間之總體積，容積噸沒有單位。



資料來源:交通部交通年鑑，本報告整理

圖 1. 2011-2020 年國籍船舶登記艘數、總噸位與載重噸數

表 2 為 2011-2020 年依照船舶種類區分之國籍船舶登記艘數分布，可由該表以及圖 2 得知乾貨船登記艘數 2016 年以前佔多數，貨櫃船艘數呈現逐年上升，散裝船與油船登記艘數近 10 年並無太大變化。2020 年乾貨船登記艘數最多，其次為客船、貨櫃船、其他專用船、散裝船與油船。

表 2. 2011-2020 年國籍船舶登記艘數－按船種分

年度	乾貨船	散裝船	貨櫃船	油船	客船	其他	總計
2011	92	21	38	22	64	53	290
2012	86	23	41	18	65	55	288
2013	88	21	47	19	68	52	295
2014	90	20	50	20	71	53	304
2015	92	20	51	20	77	53	313
2016	73	14	51	18	73	49	278
2017	69	16	53	21	76	48	283
2018	60	18	59	19	72	39	267
2019	63	25	61	18	77	41	285
2020	78	27	60	18	72	45	300

資料來源: 交通部交通年鑑，本報告整理

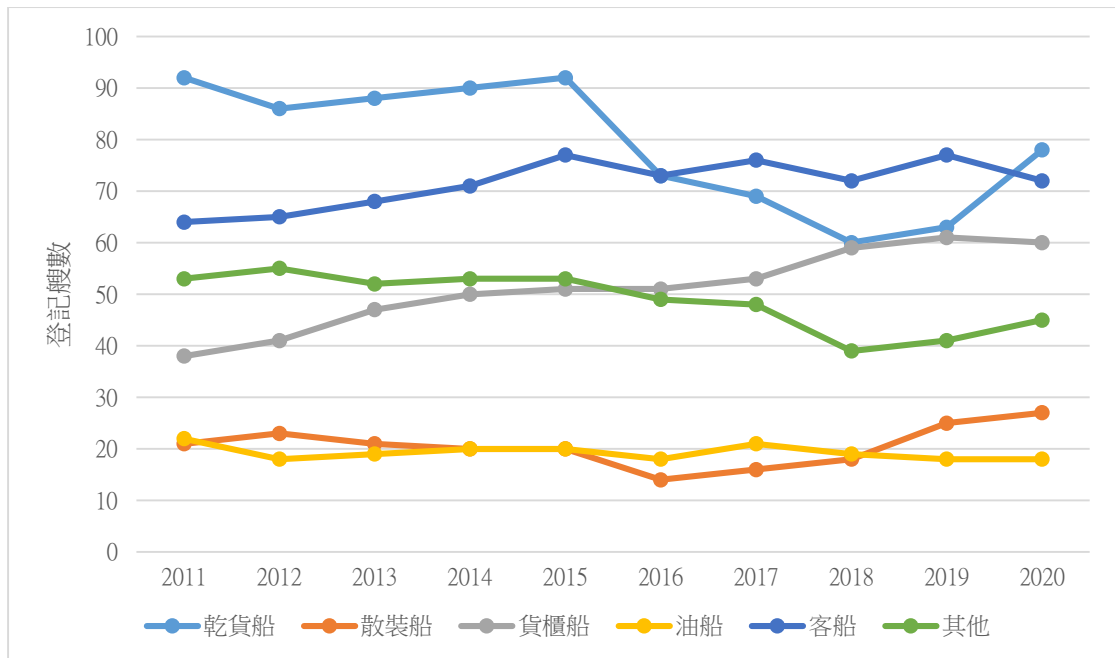


圖 2. 2011-2020 年國籍船舶登記艘數－按船種分

表 3 為依照船舶種類區分之國籍船舶登記載重噸數，由該表以及圖 3 可得知，散裝船運量較其他船舶種類高，2020 年約為 369 萬噸。貨櫃船與客船之載重噸位則呈現逐年上升之態勢，然油船自 2011 年後急遽下降，2017 年後載重噸數上升，之後並無太大變化。此外，乾貨船運能逐年降低，然其運量於 2020 年急遽上升至 38 萬噸，其他專用船之載重噸數則呈現平緩增加之趨勢。

表 3. 2011-2020 年國籍船舶登記載重噸數－按船種分

年度	乾貨船	散裝船	貨櫃船	油船	客船	其他	總計
2011	335,475	1,735,891	836,405	716,694	6,539	862,033	4,493,037
2012	319,376	2,014,137	1,139,710	193,183	7,395	998,652	4,672,453
2013	338,324	2,017,059	1,411,984	193,856	8,271	1,007,855	4,977,349
2014	338,620	1,984,317	1,712,685	198,855	8,183	1,042,291	5,284,951
2015	354,548	1,984,282	1,892,457	198,855	9,221	1,042,291	5,481,654
2016	329,237	1,484,214	1,891,672	197,541	9,170	1,046,620	4,958,454
2017	307,705	1,515,483	1,946,903	294,866	9,292	1,046,075	5,120,324
2018	284,378	2,343,364	2,170,916	293,785	8,932	1,034,874	6,136,249
2019	278,177	3,224,593	2,260,372	249,332	9,511	1,088,678	7,110,663
2020	380,957	3,690,718	2,248,852	208,459	9,345	1,032,811	7,571,142

資料來源: 交通部交通年鑑，本報告整理

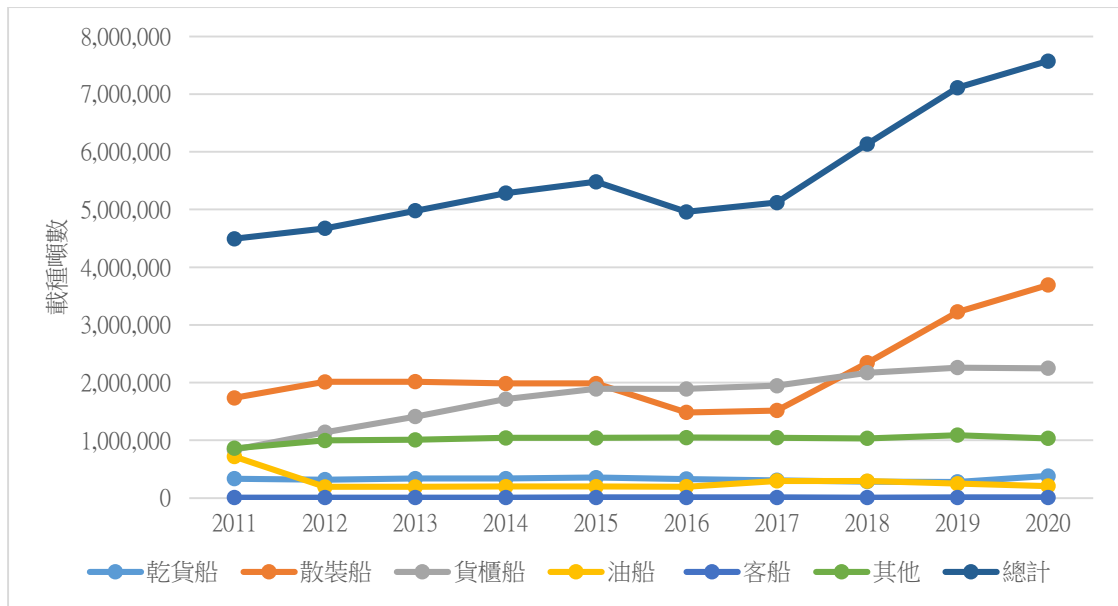


圖 3. 2011-2020 年國籍船舶登記載重噸數－按船種分

表 4 為 2011-2020 年國籍總噸位 100 以上船舶船齡登記艘數分佈資料，由該表以及圖 4 可得知船齡 21 年以上船舶登記艘數長期以來居多數，2015 年時艘數最多達 155 艘，且從 2011 年始，其艘數為 11-15 年、16-20 年登記艘數的 2 倍，至 2020 年為其他船齡群組的 3 到 4 倍。此外，5 年以下船舶登記艘數則呈現逐年緩慢增加現象。

表 4. 2011-2020 年國籍船舶登記艘數－按船齡分

年度	5 年以下	6-10 年	11-15 年	16-20 年	21 年以上	總計
2011	18	21	53	69	129	290
2012	19	25	45	69	130	288
2013	21	31	37	75	131	295
2014	30	24	37	66	147	304
2015	36	23	29	70	155	313
2016	30	22	33	56	137	278
2017	29	18	43	53	140	283
2018	39	22	38	40	128	267
2019	46	38	30	44	127	285
2020	61	48	26	30	135	300

資料來源: 交通部交通年鑑，本報告整理

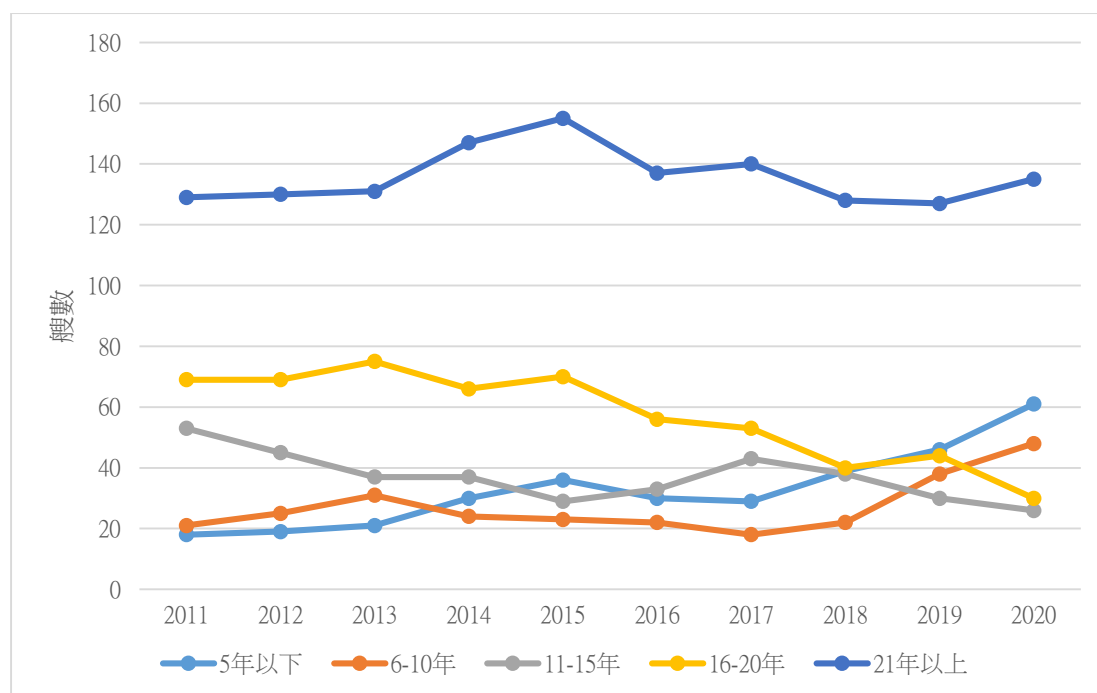


圖 4. 2011-2020 年國籍船舶登記艘數－按船齡分

表 5 為 2011-2020 依照船齡區分之國籍船舶登記載重噸數，由該表以及圖 5 可得知，5 年以下船舶登記載重噸數於 2015 年以前逐年增加，2016 與 2017 年降低，2018 年恢復增加的趨勢。船齡 6-10 年載重噸數則呈現逐年增加態勢。

表 5. 2011-2020 年國籍船舶登記載重噸數－按船齡分

年度	5 年以下	6-10 年	11-15 年	16-20 年	21 年以上	總計
2011	505,029	478,687	1,518,092	1,097,044	894,185	4,493,037
2012	1,198,328	384,200	1,271,283	1,012,396	806,246	4,672,453
2013	1,507,932	691,903	813,927	1,154,793	808,794	4,977,349
2014	1,994,068	868,583	705,538	861,856	854,906	5,284,951
2015	2,123,121	698,902	546,250	1,286,817	826,564	5,481,654
2016	1,678,054	1,028,301	802,168	589,025	860,906	4,958,454
2017	1,069,007	1,282,226	990,257	938,176	840,658	5,120,324
2018	1,401,569	2,004,072	988,142	772,470	969,996	6,136,249
2019	1,795,764	2,675,277	965,097	738,164	936,361	7,110,663
2020	2,353,386	3,094,820	881,440	219,109	1,022,387	7,571,142

資料來源：交通部交通年鑑，本報告整理

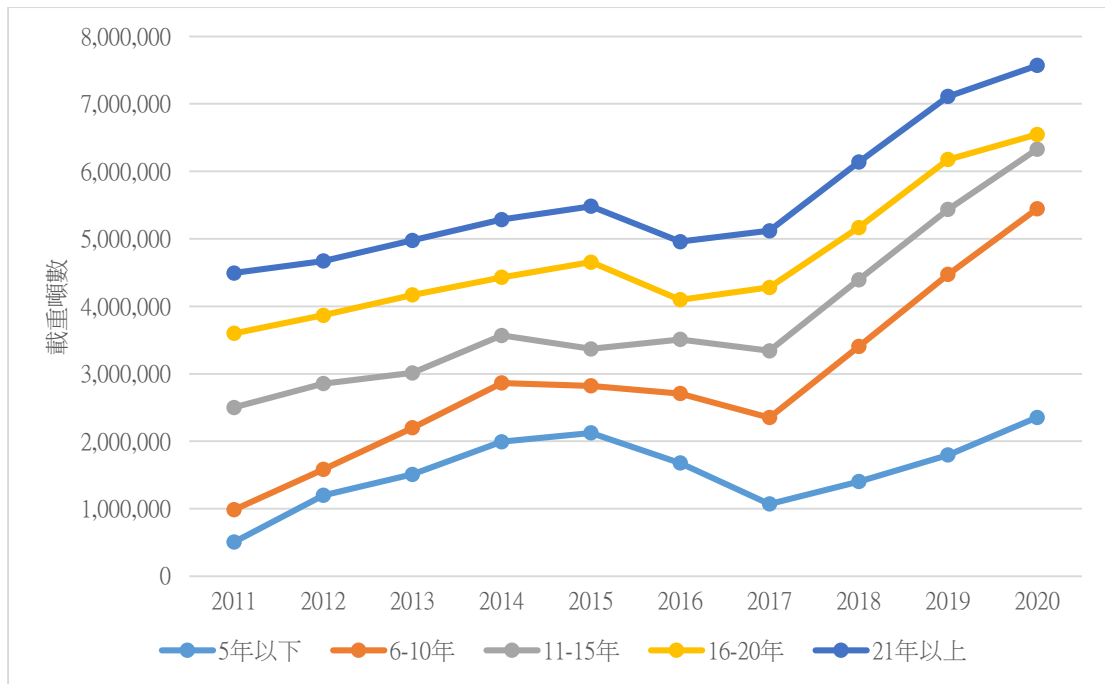


圖 5. 2011-2020 年國籍船舶登記載重噸數—按船齡分

表 6 為總噸位 100 以上之國籍登記船舶平均船齡，整體而言所有船舶平均年齡 2011-2015 年期間微幅上揚，2016-2020 期間除客船及貨櫃船外呈現下降態勢。此外，由該表以及圖 6 可得知乾貨船平均年齡居所有船舶之冠，散裝船自 2015 年後平均年齡降低幅度較大，貨櫃船、油船、客船及其他專用船則呈現些微下降趨勢，至 2020 年再呈現微幅上揚。

表 6. 2011-2020 年國籍登記船舶平均船齡

年度	乾貨船	散裝船	貨櫃船	油船	客船	其他
2011	28	16	15	18	16	19
2012	29	15	14	19	16	19
2013	29	16	13	20	17	20
2014	29	17	13	20	17	21
2015	30	18	12	21	17	22
2016	25	14	13	21	16	22
2017	26	15	13	18	16	23
2018	27	11	13	18	16	21
2019	24	10	13	17	16	20
2020	21	9	14	17	17	20

資料來源：交通部交通年鑑，本報告整理



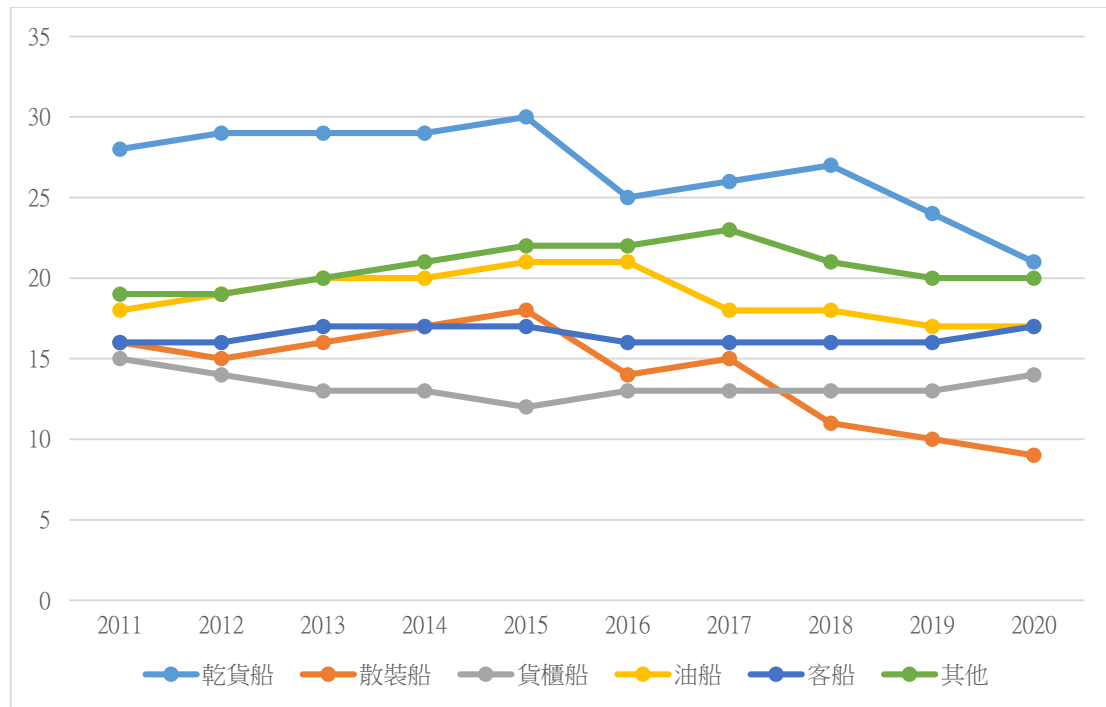


圖 6. 2011-2020 年國籍登記船舶平均船齡

## 2.2 動力漁船

表 7 與圖 7 為 2011-2020 年各總噸位級別動力漁船(含漁筏)艘數，整體而言，漁船總數歷年來並無太大變動，總噸位 100 以下漁船佔多數，總噸位 5 以下漁船有逐年增加趨勢。

表 7. 2011-2020 年各總噸位級別動力漁船(含漁筏)艘數

總噸位別	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
0-4.9	6,192	6,238	6,443	6,478	6,555	6,605	6,672	6,635	6,659	6,729
5-9.9	816	798	806	804	795	791	786	762	754	766
10-19.9	1,406	1,391	1,399	1,430	1,452	1,441	1,441	1,406	1,403	1,404
20-49.9	1,720	1,725	1,539	1,535	1,533	1,565	1,572	1,565	1,533	1,546
50-99.9	1,362	1,395	1,255	1,226	1,210	1,200	1,183	1,128	1,098	1,077
100-199.9	179	152	149	151	154	156	158	156	154	161
200-499.9	306	240	231	233	244	253	251	235	219	219
500-999.9	280	294	292	270	267	257	235	223	213	208
1000 以上	34	43	45	47	50	50	55	63	68	71
總計	14,306	14,288	14,172	14,188	14,275	14,334	14,370	14,191	14,120	14,201

資料來源:漁業統計年報(2021)，本報告整理

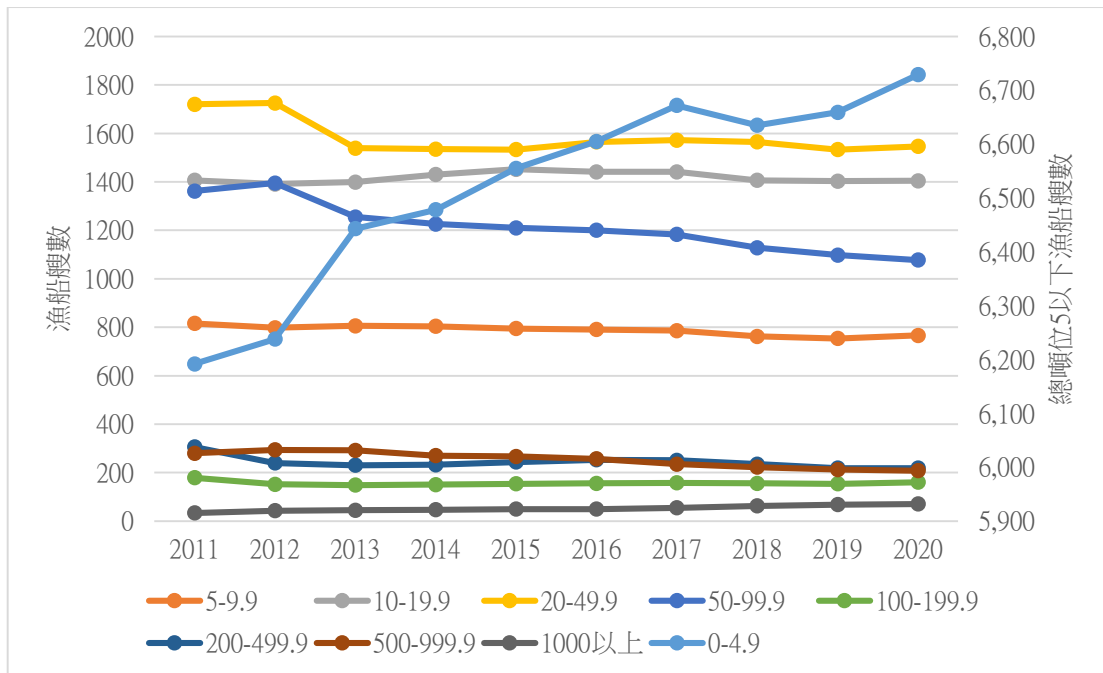


圖 7. 2011-2020 年各總噸位級別動力漁船(含漁筏)艘數分布圖

表 8 與圖 8 為依據農委會漁業署漁業統計年報製作之 2020 年各級動力漁船艘數，其中總噸位 100 以下漁船佔多數，延繩釣類漁船比例最高，其次分別為其他釣具類、刺網類、拖網類、其他網具類以及圍網類等。此外，動力舢舨亦佔有一定比例，其組成包括其他釣具類、延繩釣類、刺網類以及其他網具類。

表 8. 2020 年各級動力漁船艘數

總噸位	拖網類	圍網類	刺網類	其他網具類	延繩釣類	其他釣具類	總計
動力舢舨	0	0	1,059	342	1,266	1,954	4,621
0-4.9	22	82	182	292	759	714	2,051
5-9.9	76	5	28	86	483	76	754
10-19.9	162	29	68	114	935	85	1,393
20-49.9	570	2	28	78	839	25	1,542
50-99.9	336	7	6	1	721	4	1,075
100-199.9	115	3	0	0	40	0	158
200-499.9	40	10	0	0	162	0	212
500-999.9	0	3	0	0	124	77	204
1000 以上	0	29	0	0	1	27	57
總計	1,321	170	1,371	913	5,330	2,962	12,067

資料來源:漁業統計年報(2021)，本報告整理

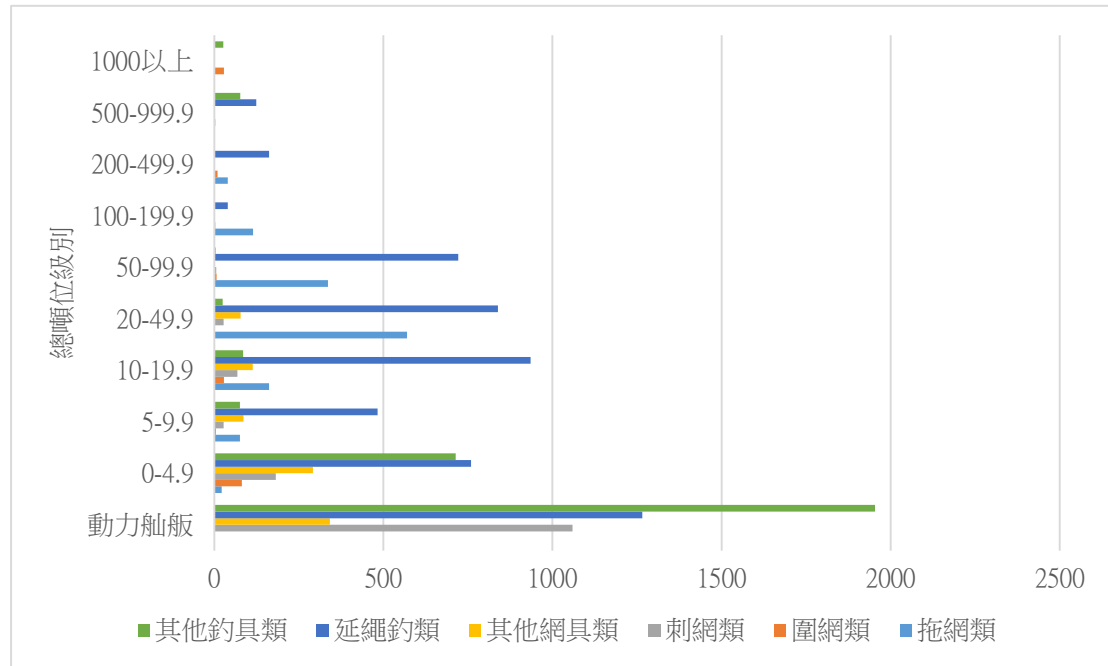


圖 8. 2020 年各級動力漁船艘數

### 3. 水路事故統計分析

#### 3.1 商船海難統計分析

商船海難分析首先依據海難資料按照海難成因、船舶總噸位、船籍、船齡、船種及海難嚴重性進行整體分析；其次，將海難成因與船舶總噸位、船籍、船齡、船種及海難嚴重性；海難嚴重性與船舶總噸位、船籍、船齡、船種及海難成因逐一進行比較分析。

##### 3.1.1 商船海難整體分析

台灣海難事故統計，依據交通部航港局 2015-2020 年資料以及針對個別案例所蒐集之遇難船舶資訊，將商船按照船舶總噸位、船籍、船齡、船種、發生月份、事故地點及海難嚴重性分類。表 9 與圖 9 為 2015-2020 逐年商船海難事故發生件數，2016 年海難事故較 2015 年急遽增加，2017 及 2018 年雖稍趨緩，然 2019 年增至 143 件，至 2020 年又下滑至 121 件。

表 10 與圖 10 為各月份海難事故件數統計，1、10、12 月由於東北季風及 8、9 月颱風盛行的因素，海難事故件數較多，皆達 60 件以上，5 月及 11 月海難事故發生比率最低，分別佔 5.64%與 6.21%。表 11 與圖 11 為船舶總噸位之統計，可知總噸位 0-5000 之船舶發生海難件數最多，佔 47.69%，其次依序為總噸位超過 15000 及 5001-10000 之船舶，而總噸位 10001-15000 之船舶發生海難件數最少，佔 5.49%。圖 12 為海難事故地點劃分圖示，發生事故地點係依據各航務中心轄區<sup>2</sup>沿岸 200 海里範圍及海峽中線劃分，並另獨立劃分金門、馬祖 12 海里範圍海域、其他及不詳。其他指超過 200 海里範圍之事故地點及定位有誤者，不詳指定位資訊缺乏者。表 12 與圖 13 為海難事故地點之統計，商船海難於南部航務中

<sup>2</sup> 北部航務中心航政轄管範圍：以桃園市、新竹縣交界點（蚵殼港 N24°57'00" E120°58'30"）真方位 305 度之方位線與中部航務中心為界。以花蓮縣、宜蘭縣交界點（和平溪 N24°18'44" E121°45'45"）真方位 090 度之方位線與東部航務中心為界。

中部航務中心航政轄管範圍：以桃園市、新竹縣交界點（蚵殼港 N24°57'00"，E120°58'30"）真方位 305°之方位線與北部航務中心為界。以雲林縣、嘉義縣交界點（北港溪 N23°32'30"，E120°08'35"）真方位 305°之方位線至 N24°00'00"，E119°24'30"再沿 N24°線與南部航務中心為界。

南部航務中心航政轄管範圍：中部、南部航務中心管轄海域自北緯 23 度 32 分 30 秒，東經 120 度 08 分 35 秒起，向西沿真方位 305 度方位線至北緯 24 度 00 分 00 秒，東經 119 度 24 分 30 秒再沿北緯 24 度緯線為界。南部、東部航務中心管轄海域以屏東縣、臺東縣交界點（觀音鼻北緯 22 度 14 分 00 秒，東經 120 度 53 分 30 秒）真方位 135 度之方位線為界。

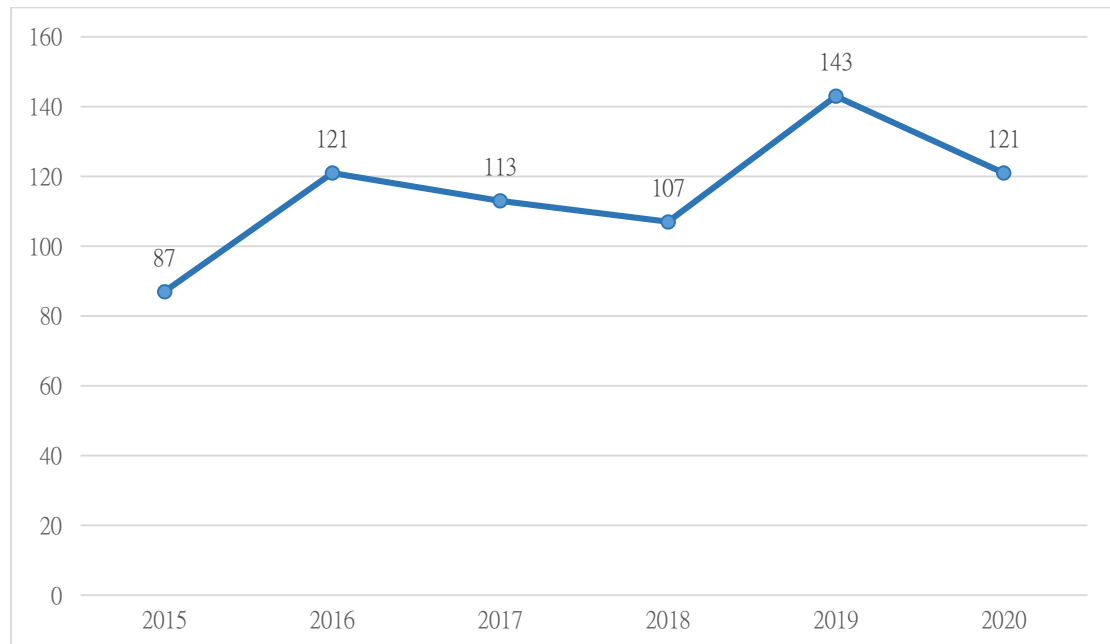
東部航務中心航政轄管範圍：以花蓮縣、宜蘭縣交界點（和平溪 24°18'44.00"北，121°45'45.00"東）真方位 90。之方位線與北部航務中心為界。以屏東縣、臺東縣交界點（觀音鼻 22°14'0.00"北，120°53'30.00"東）真方位 135。之方位線與南部航務中心為界。

心附近發生件數 247 件為最多，其次為北部航務中心及中部航務中心，各計有 134 件，海難事故發生地點為其他者，其發生為 117 件；此外，除事故地點不詳外，海難發生件數最少為金門/馬祖，僅 14 件。

表 9. 2015-2020 年商船海難事故發生件數

年度	2015	2016	2017	2018	2019	2020
海難事故件數	87	121	113	107	143	121

資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理



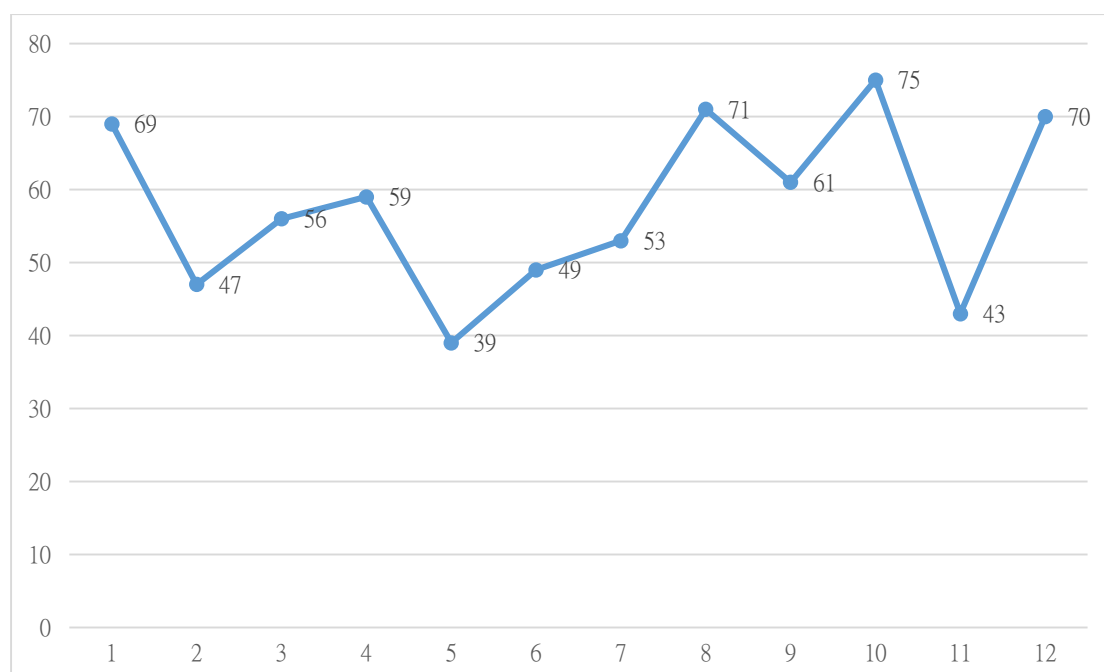
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 9. 2015-2020 年商船歷年海難事故件數統計圖

表 10. 2015-2020 年商船各月份海難事故發生件數統計

月份	總計	百分比
1	69	9.97
2	47	6.79
3	56	8.09
4	59	8.53
5	39	5.64
6	49	7.08
7	53	7.66
8	71	10.26
9	61	8.82
10	75	10.84
11	43	6.21
12	70	10.12
總計	692	100

資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理



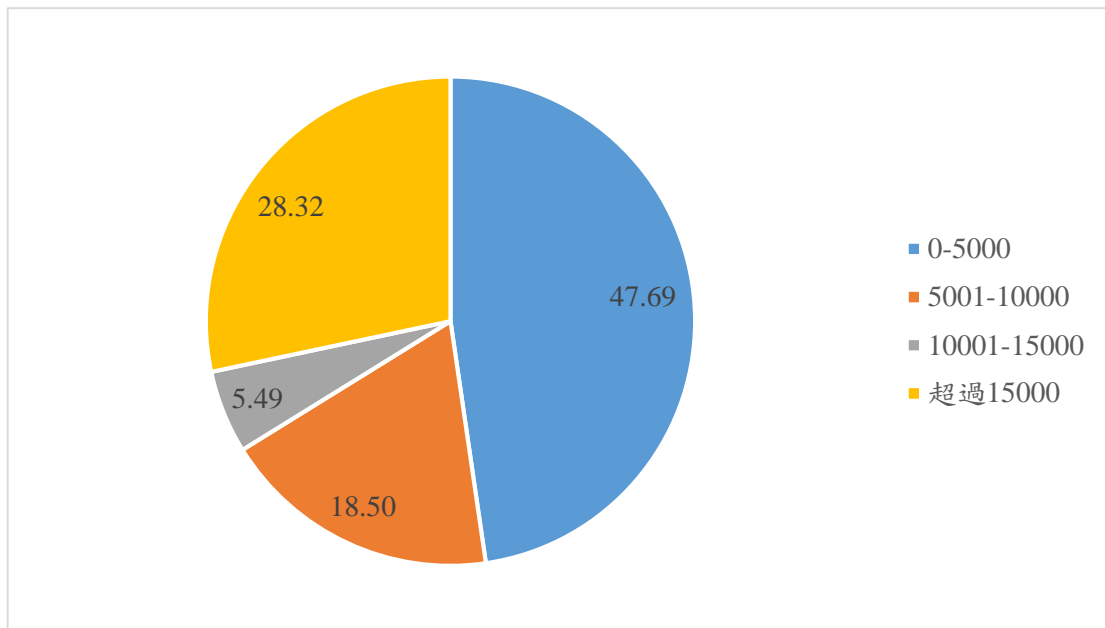
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 10. 2015-2020 年各月份商船海難事故件數統計圖

表 11. 2015-2020 年商船海難事故船舶總噸位統計

總噸位	總計	百分比
0-5000	330	47.69
5001-10000	128	18.50
10001-15000	38	5.49
超過 15000	196	28.32
總計	692	100

資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 11. 2015-2020 年商船海難事故船舶總噸位百分比圖

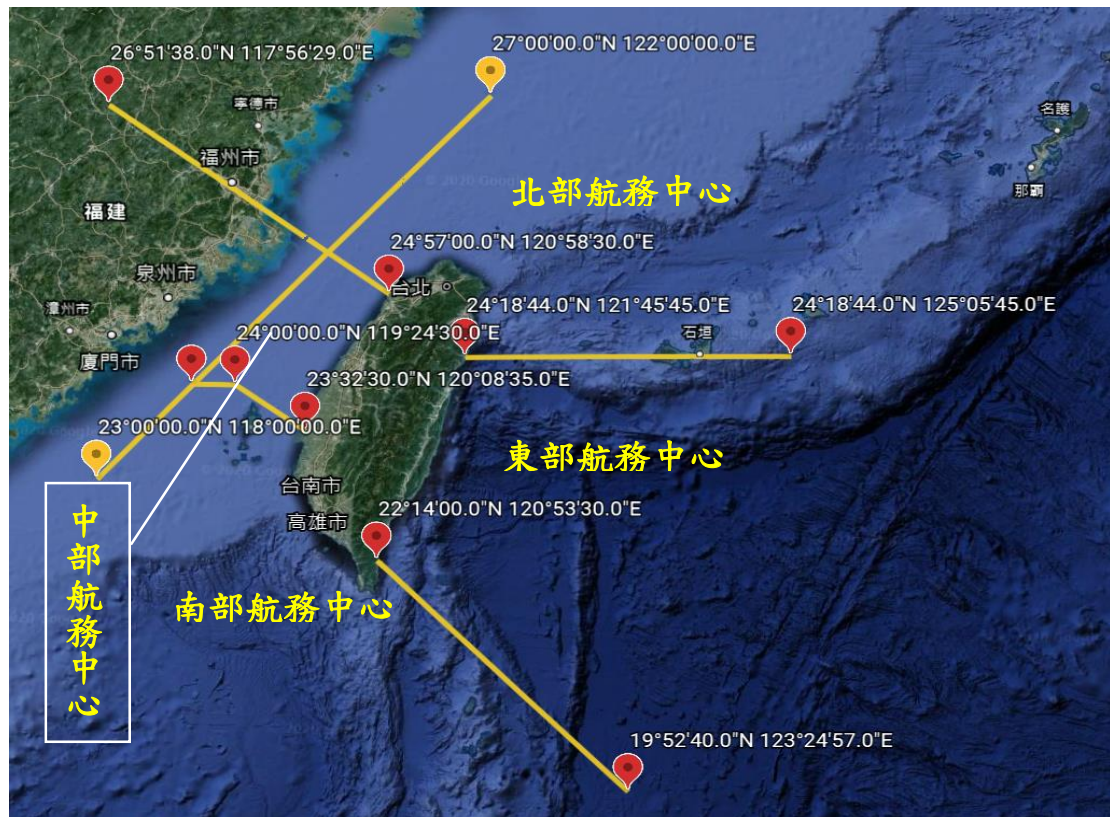


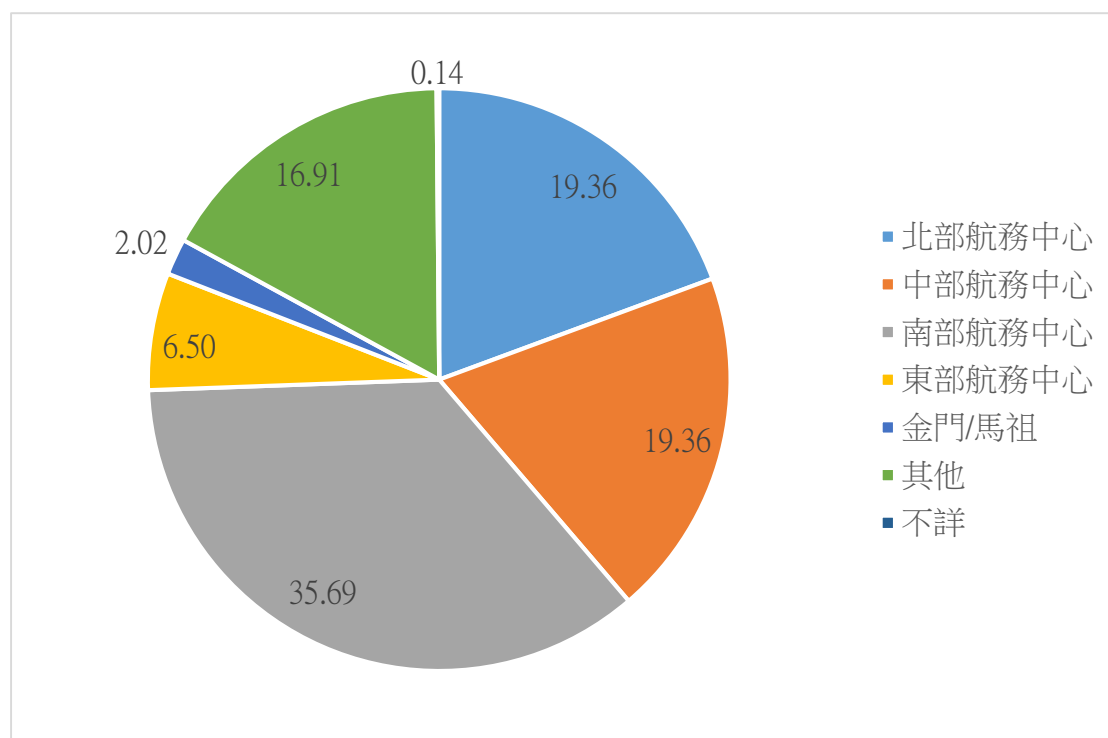
圖 12.海難事故地點劃分圖示

表 12. 2015-2020 年商船海難事故地點統計

地點	總計	百分比
北部航務中心	134	19.36
中部航務中心	134	19.36
南部航務中心	247	35.69
東部航務中心	45	6.50
金門/馬祖	14	2.02
其他	117	16.91
不詳	1	0.14
總計	692	100

資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理





資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

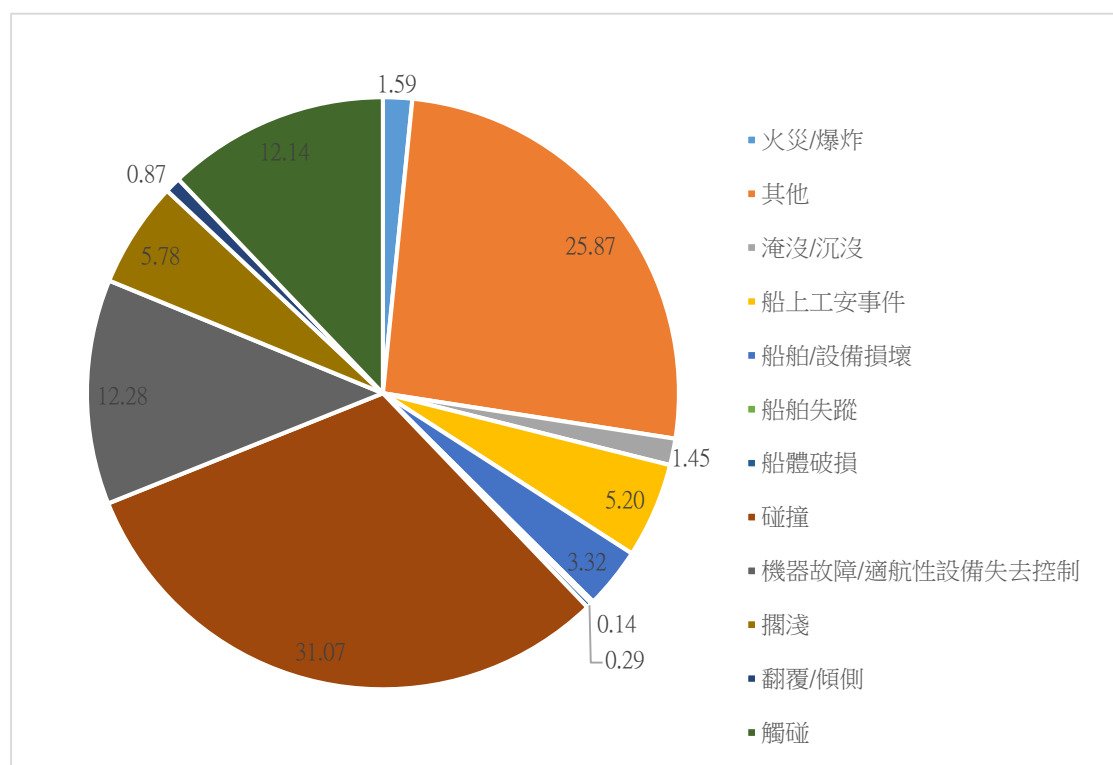
圖 13. 2015-2020 年商船海難事故地點百分比圖

表 13 與圖 14 為船舶海難成因之統計，可知發生碰撞之海難件數最多，佔 31.07%，而機器故障/適航性設備失去控制佔 12.28%、觸碰佔 12.14%，另外，其他海難亦佔 25.87%，其他海難包括惡劣天候、或因惡劣天候導致貨櫃受損而向岸上回報之情形，海員非因海難或工安等因素死亡、失蹤之情形、油品洩漏、污染等情形；表 14 與圖 15 為船舶海難嚴重性之統計，可知船舶事故嚴重性以海難佔多數，佔 60.84%，次之為海上事件佔 33.82%，繼而為非常嚴重海難，佔 5.35%。

表 13. 2015-2020 年商船海難事故船舶海難成因統計

海難成因	總計	百分比
火災/爆炸	11	1.59
其他	179	25.87
淹沒/沉沒	10	1.45
船上工安事件	36	5.20
船舶/設備損壞	23	3.32
船舶失蹤	1	0.14
船體破損	2	0.29
碰撞	215	31.07
機器故障/適航性設備失去控制	85	12.28
擱淺	40	5.78
翻覆/傾側	6	0.87
觸碰	84	12.14
總計	692	100

資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理



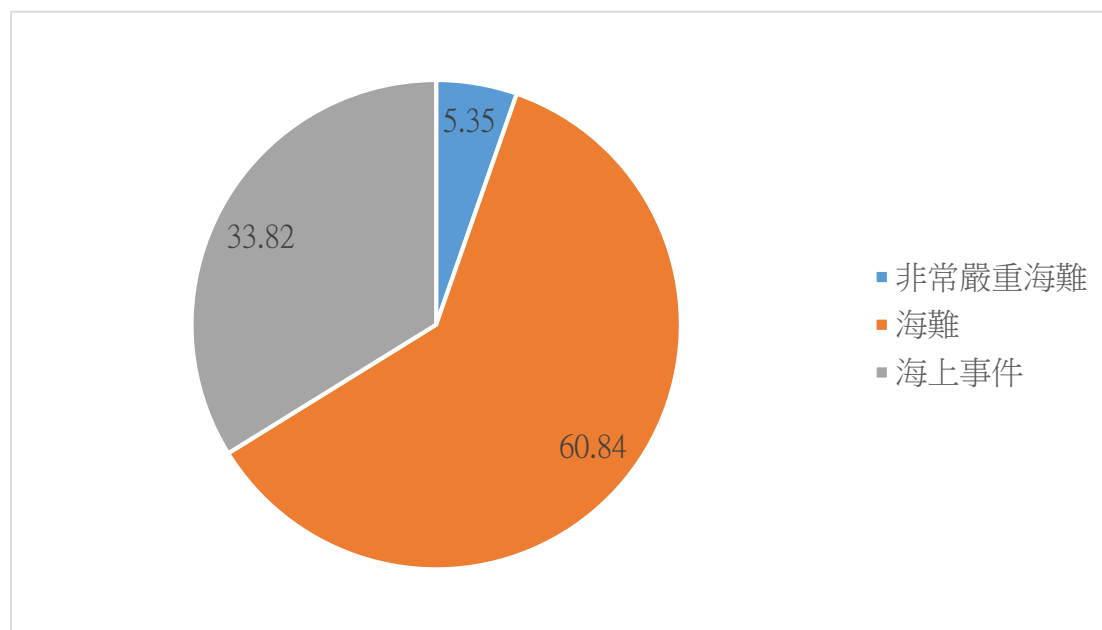
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 14. 2015-2020 年商船海難事故船舶海難成因百分比圖

表 14. 2015-2020 年商船海難事故船舶海難嚴重性統計

海難嚴重性	總計	百分比
非常嚴重海難	37	5.35
海難	421	60.84
海上事件	234	33.82
總計	692	100

資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

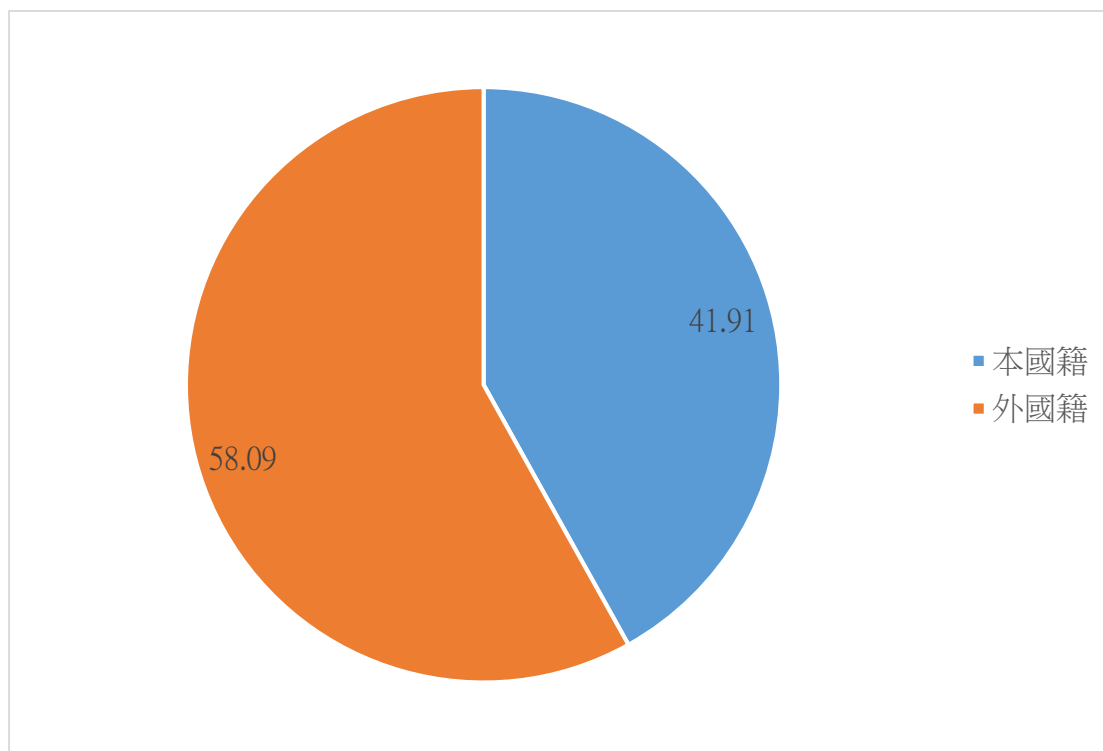
圖 15. 2015-2020 年商船海難事故船舶海難嚴重性百分比圖

表 15 及圖 16 為商船海難事故船籍之統計，海難事故發生件數最多的為外國籍船舶，本國籍船舶發生海難事故件數相對少；表 16 與圖 17 為商船海難事故船齡之統計，可知船齡超過 15 年之船舶發生海難件數最多，佔 45.95%，次之為 11-15 年之船舶，繼而為 6-10 年之船舶，而 0-5 年的船舶發生海難件數最少，佔 12.86%；表 17 與圖 18 為船種之統計，可知雜貨船、貨櫃船、油/化船、散裝船、客船及拖船發生海難事故之件數最多。

表 15. 2015-2020 年商船海難事故船籍統計

船籍	總計	百分比
本國籍	290	41.91
外國籍	402	58.09
總計	692	100

資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理



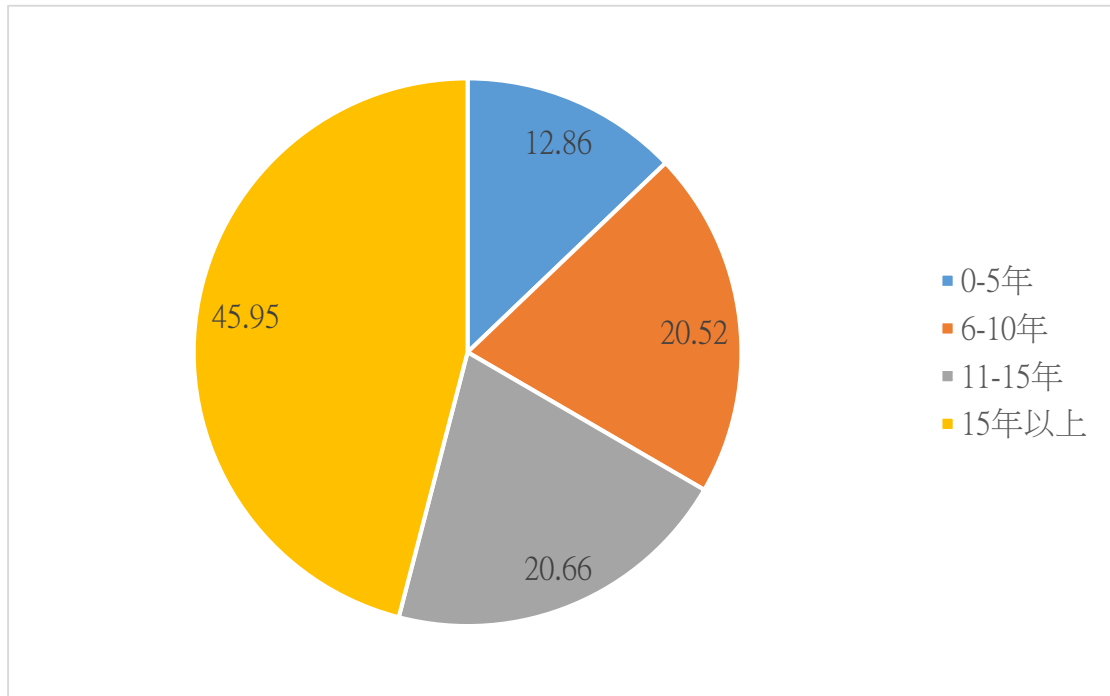
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 16. 2015-2020 年商船海難事故船籍百分比圖

表 16. 2015-2020 年商船海難事故船齡統計

船齡	總計	百分比
0-5 年	89	12.86
6-10 年	142	20.52
11-15 年	143	20.66
超過 15 年	318	45.95
總計	692	100

資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理



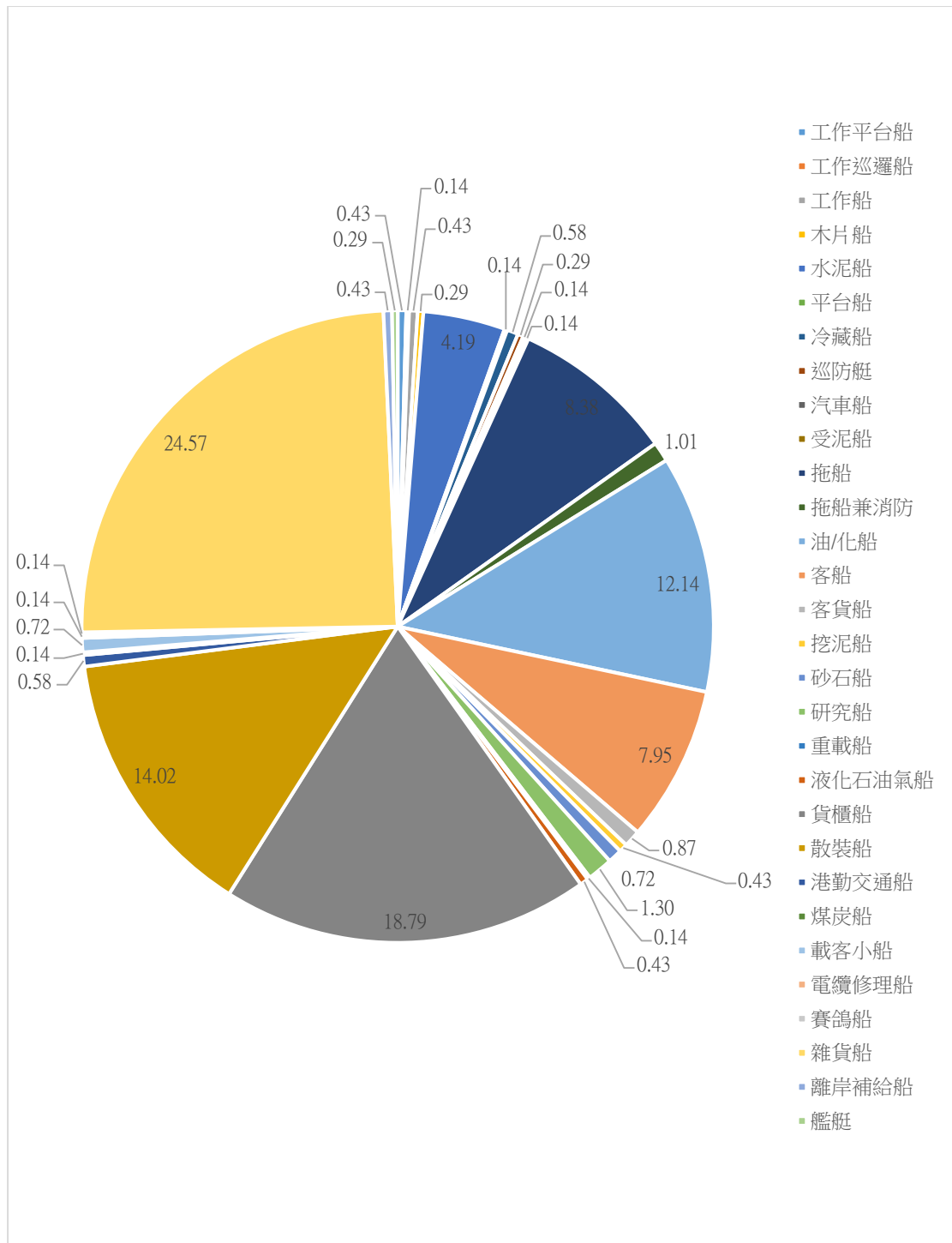
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 17. 2015-2020 年商船海難事故船齡百分比圖

表 17. 2015-2020 年商船海難事故船種統計

船種	總計	百分比
工作平台船	3	0.43
工作巡邏船	1	0.14
工作船	3	0.43
木片船	2	0.29
水泥船	29	4.19
平台船	1	0.14
冷藏船	4	0.58
巡防艇	2	0.29
汽車船	1	0.14
受泥船	1	0.14
拖船	58	8.38
拖船兼消防	7	1.01
油/化船	84	12.14
客船	55	7.95
客貨船	6	0.87
挖泥船	3	0.43
砂石船	5	0.72
研究船	9	1.30
重載船	1	0.14
液化石油氣船	3	0.43
貨櫃船	130	18.79
散裝船	97	14.02
港勤交通船	4	0.58
煤炭船	1	0.14
載客小船	5	0.72
電纜修理船	1	0.14
賽鴿船	1	0.14
雜貨船	170	24.57
離岸補給船	3	0.43
艦艇	2	0.29
總計	692	100

資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

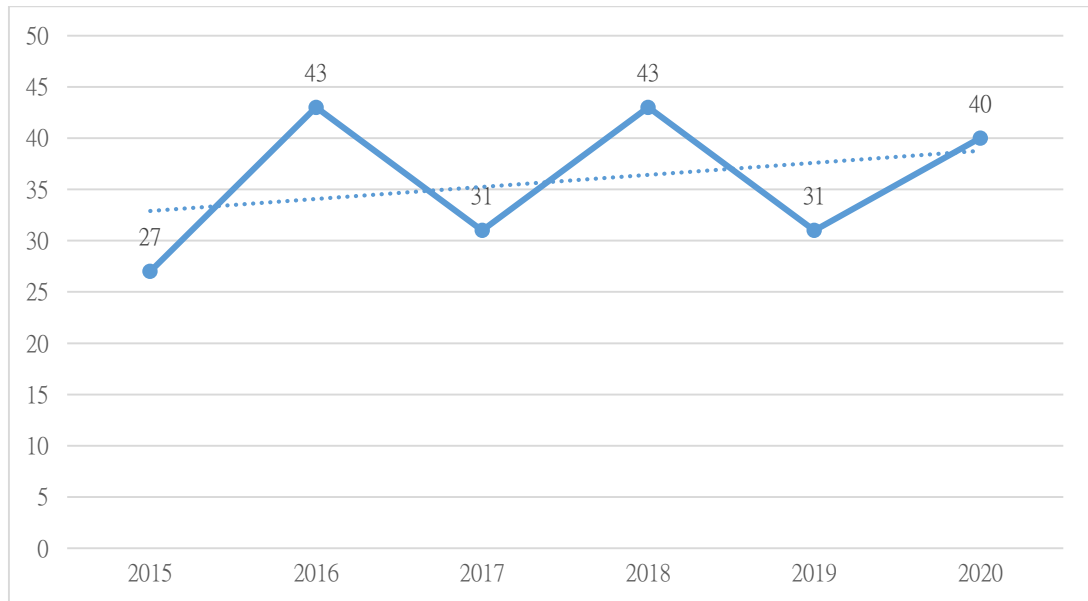


資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 18. 2015-2020 年商船海難事故船種百分比圖

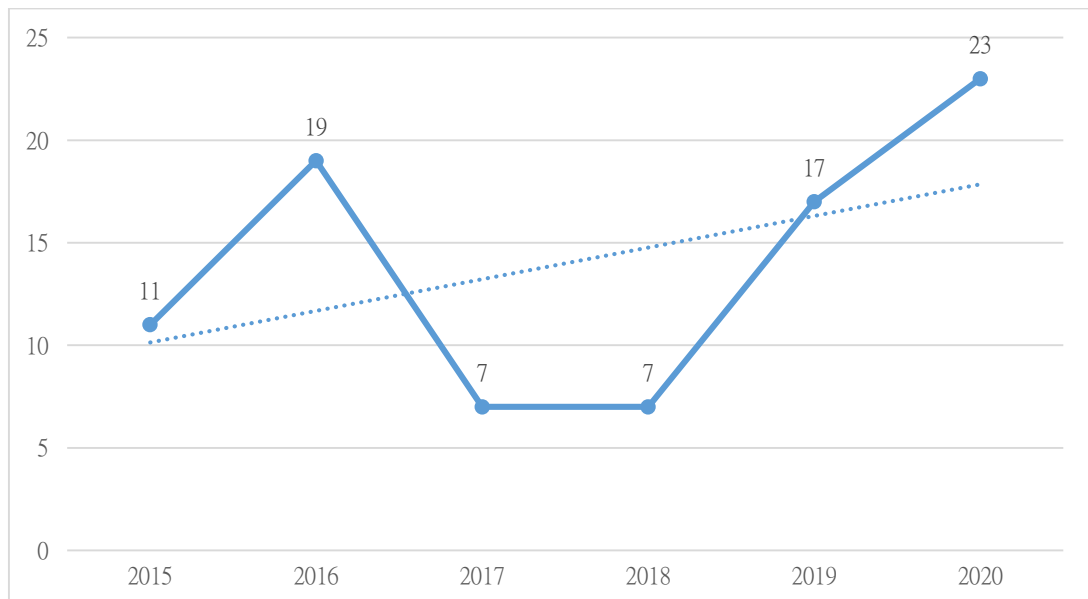
圖 19 至圖 29 為 2015-2020 年商船碰撞、觸碰、機器故障/適航性設備失去控制、擱淺、船上工安事件、船舶/設備損壞、淹沒/沉沒、火災/爆炸、船體破損、翻覆/傾側及船舶失蹤歷年趨勢圖。由圖 19、圖 21、圖 22、圖 23、圖 24、圖 25、圖 26、圖 28、圖 29 可知，商船發生碰撞、機器故障/適航性設備失去控制、擱淺、船上工安事件、觸碰、船舶/設備損壞、淹沒/沉沒、火災/爆炸、翻覆/傾側件數整體呈現增加走向，發生的風險有升高趨勢，如趨勢線所呈現。此外，如圖

27 及所示，船體破損及船舶失蹤發生的風險呈降低趨勢。



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

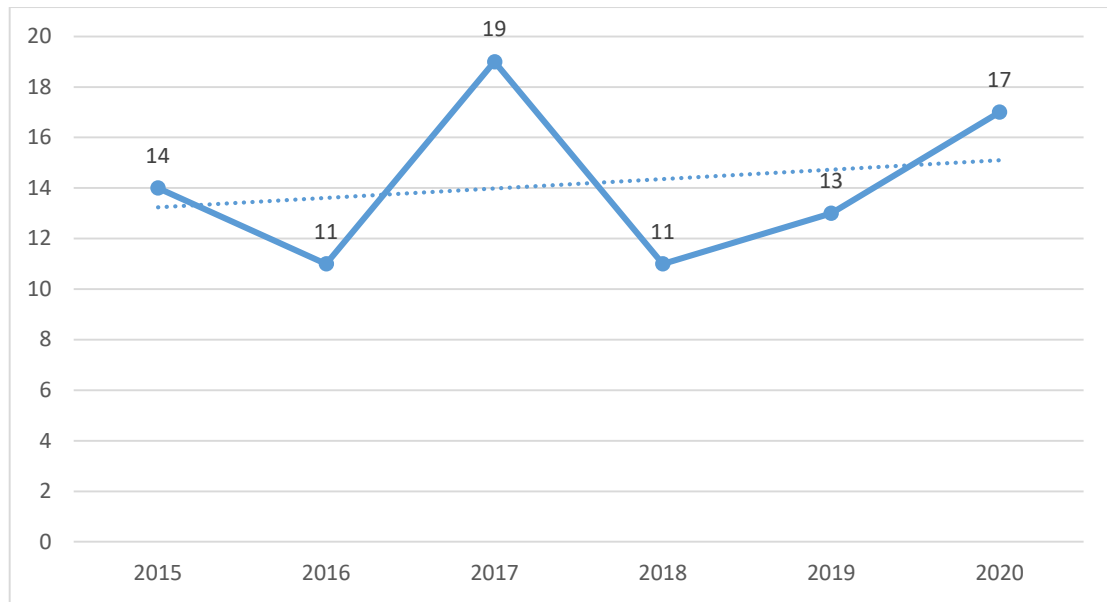
圖 19. 2015-2020 年商船碰撞歷年趨勢圖



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

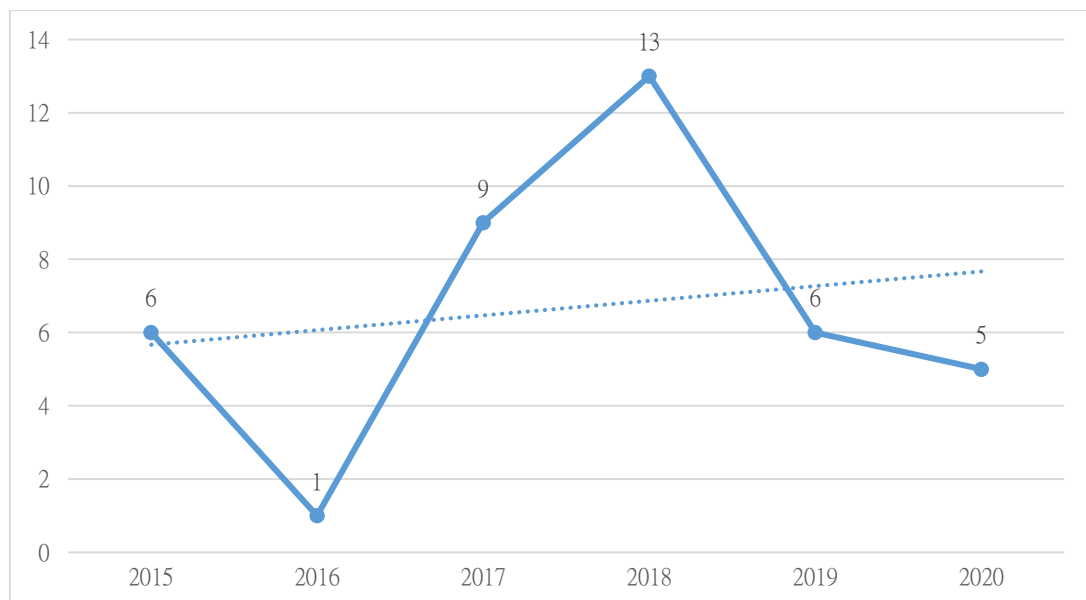
圖 20. 2015-2020 年商船觸碰歷年趨勢圖





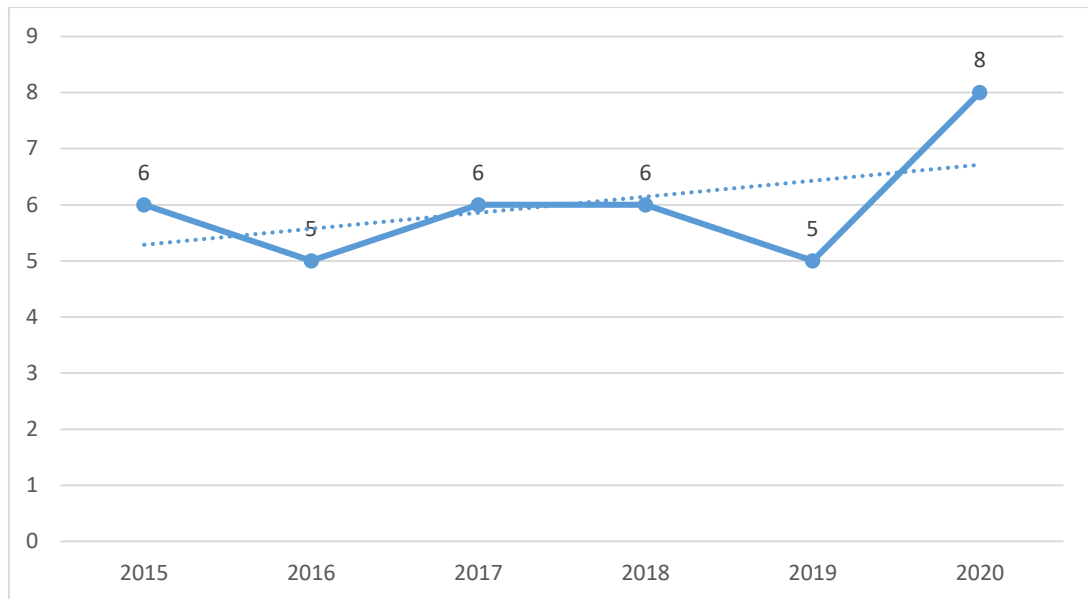
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 21. 2015-2020 年商船機器故障/適航性設備失去控制歷年趨勢圖



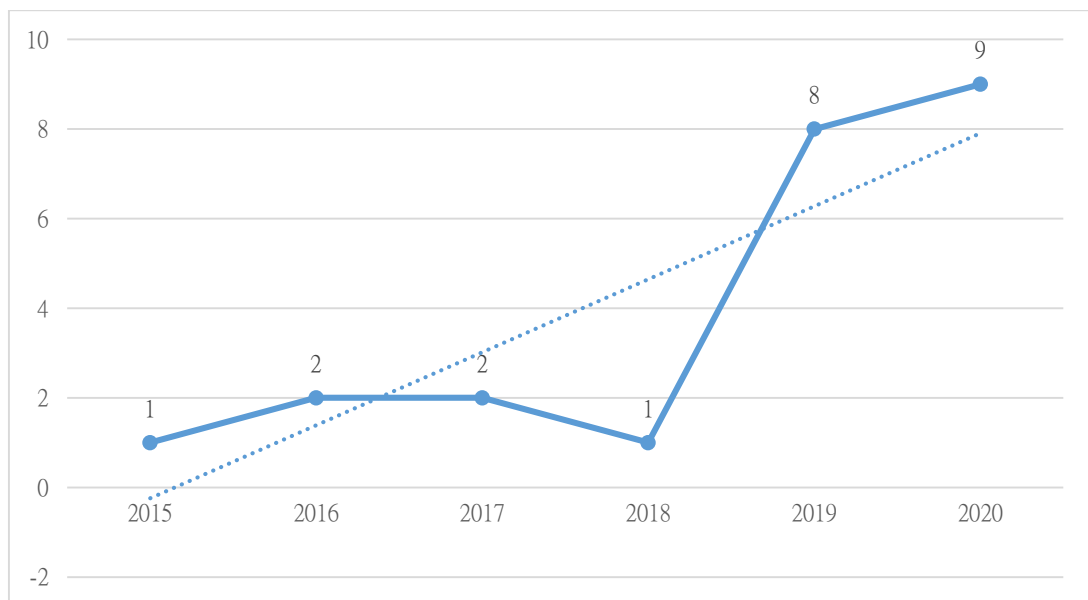
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 22. 2015-2020 年商船擱淺歷年趨勢圖



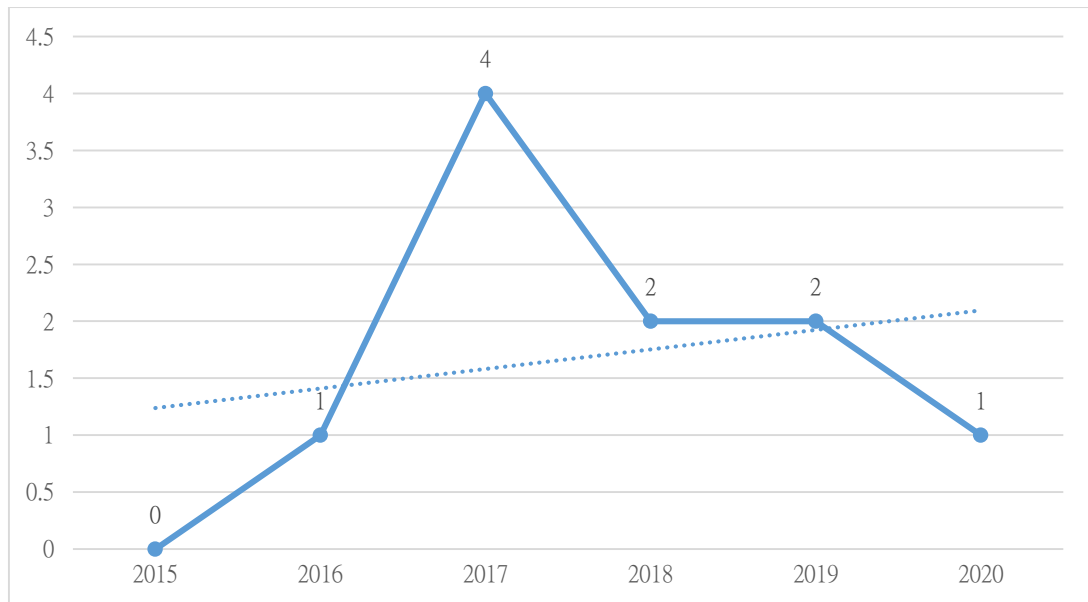
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 23. 2015-2020 年商船船上工安事件歷年趨勢圖



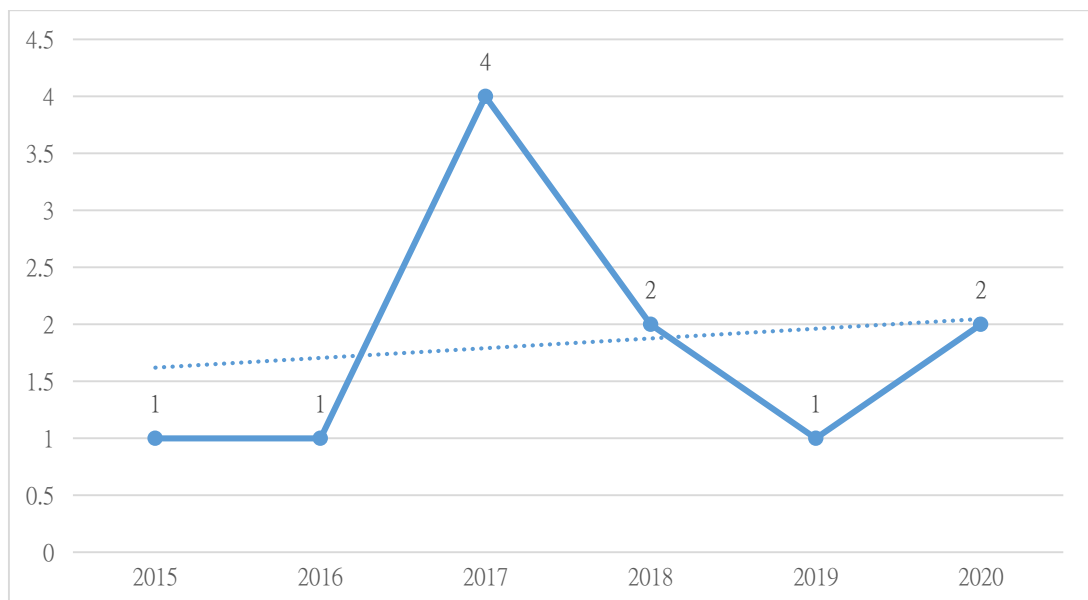
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 24. 2015-2020 年商船船舶/設備損壞歷年趨勢圖



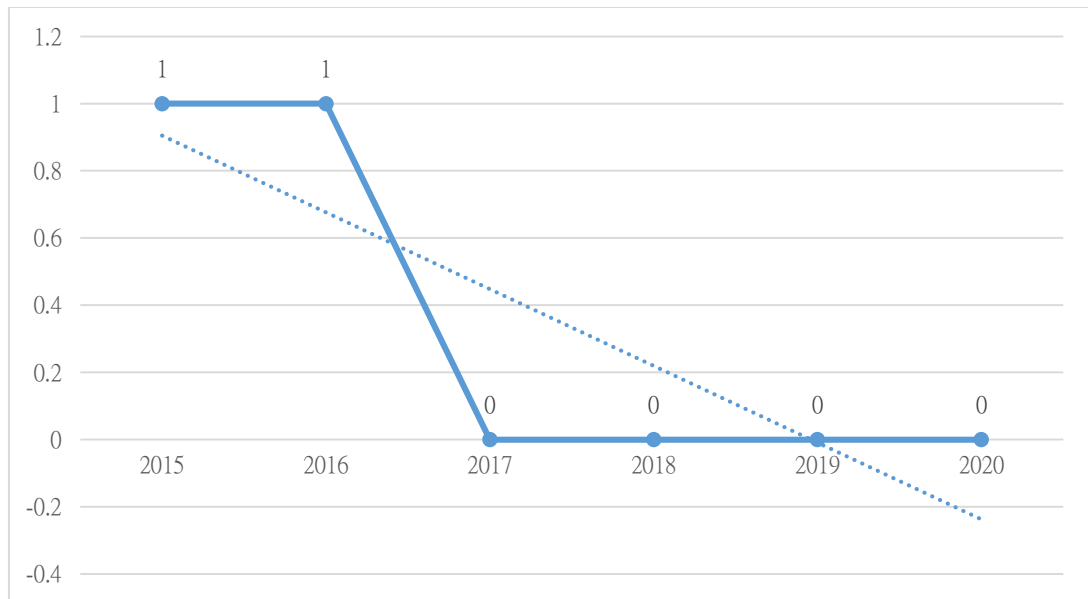
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 25. 2015-2020 年商船淹沒/沉沒歷年趨勢圖



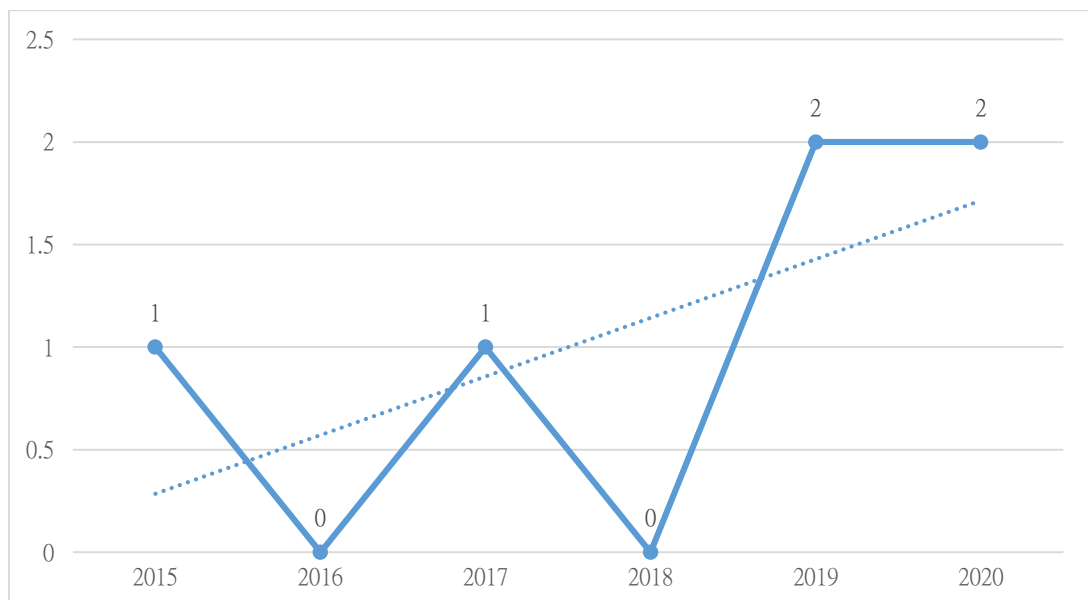
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 26. 2015-2020 年商船火災/爆炸歷年趨勢圖



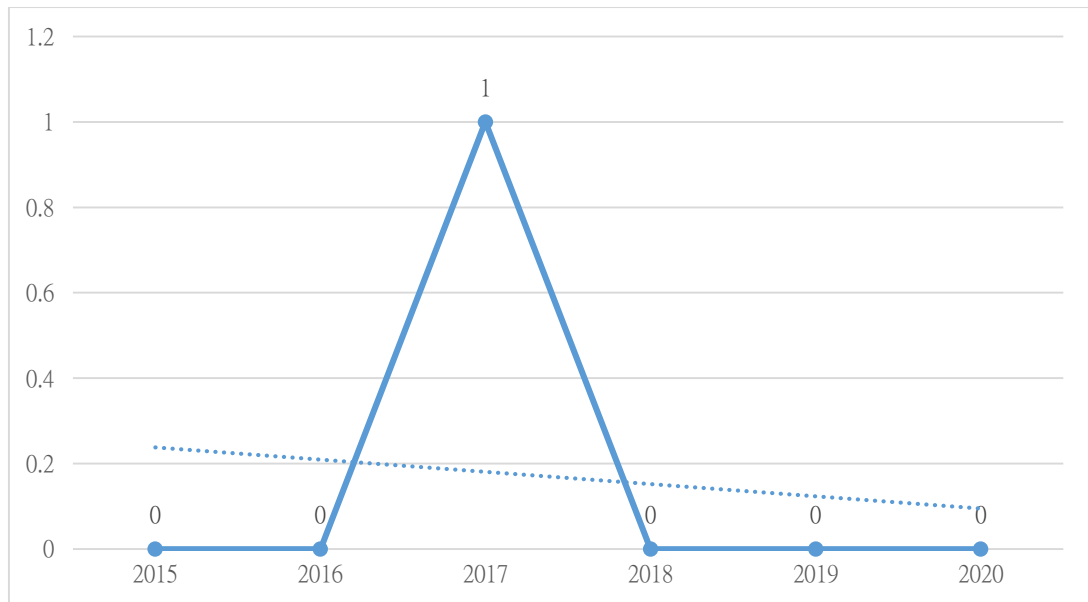
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 27. 2015-2020 年商船船體破損歷年趨勢圖



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

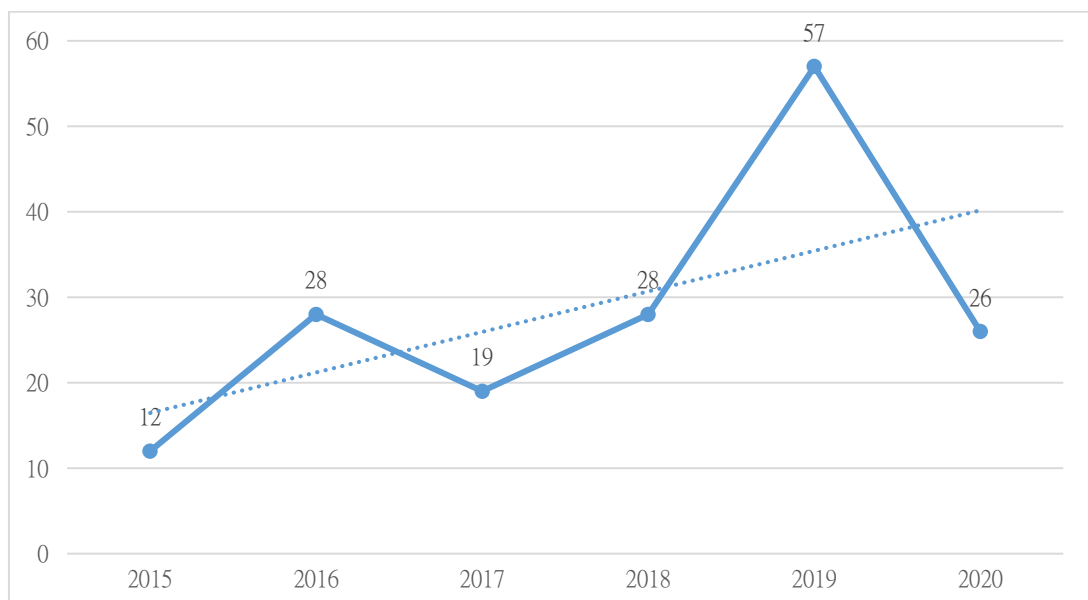
圖 28. 2015-2020 年商船翻覆/傾側歷年趨勢圖



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

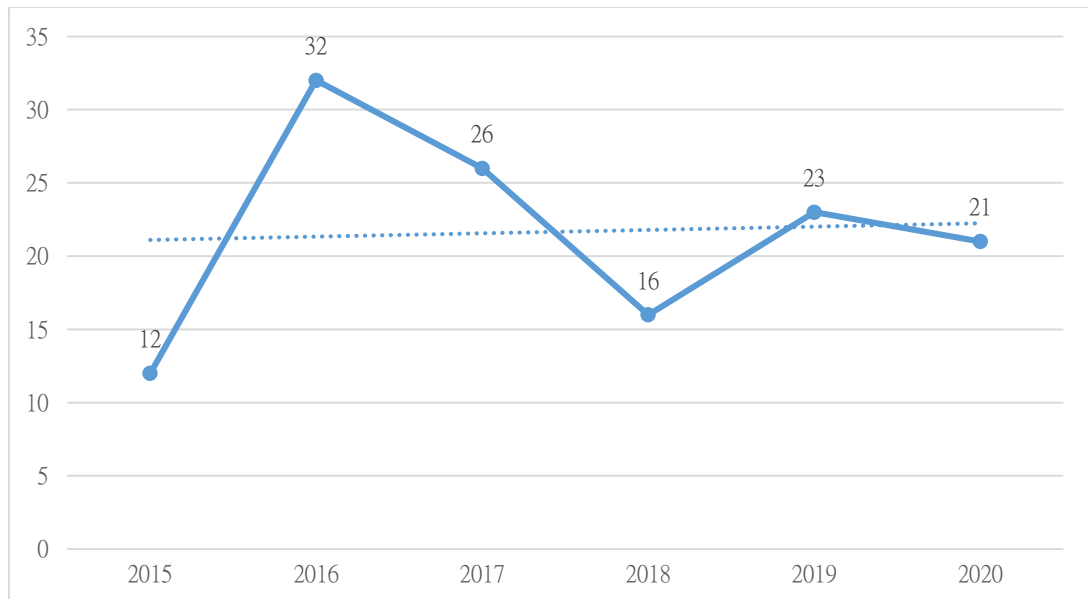
圖 29. 2015-2020 年商船船舶失蹤歷年趨勢圖

圖 30 至圖 36 為 2015-2020 年雜貨船、貨櫃船、散裝船、油/化船、客船、拖船及水泥船歷年遭難趨勢圖。由圖 30、圖 31、圖 34、圖 36 可知，雜貨船、貨櫃船、客船、水泥船遭難件數整體呈現增加走向，發生的風險有升高趨勢，詳如趨勢線所呈現。此外，如圖 32、圖 33 及圖 35 所示，散裝船、油/化船及拖船遭難件數整體呈現微幅或大幅減少走向，發生的風險有降低趨勢。



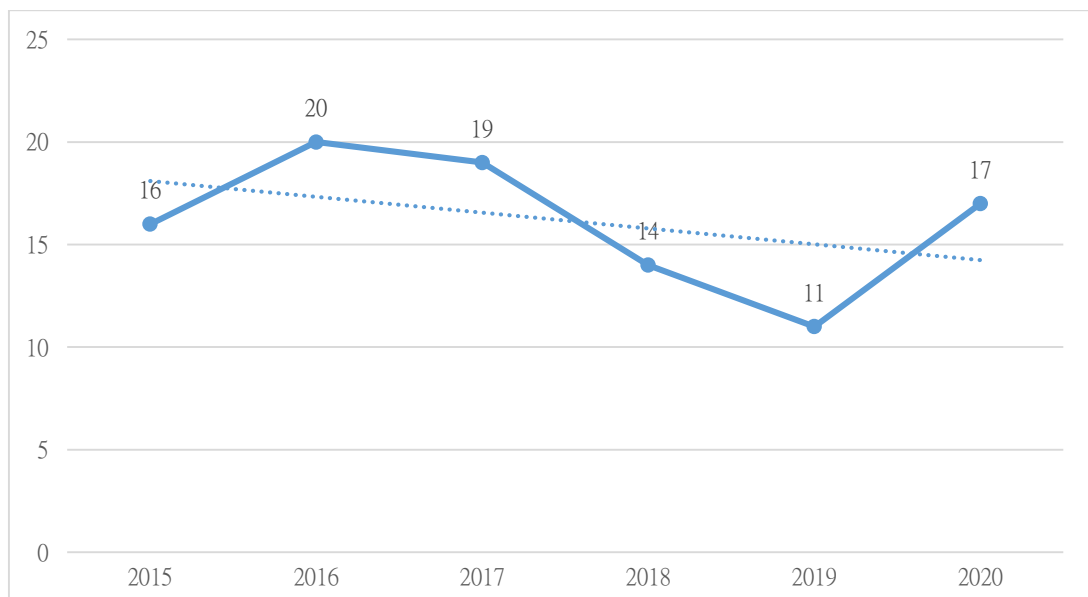
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 30. 2015-2020 年雜貨船歷年遭難趨勢圖



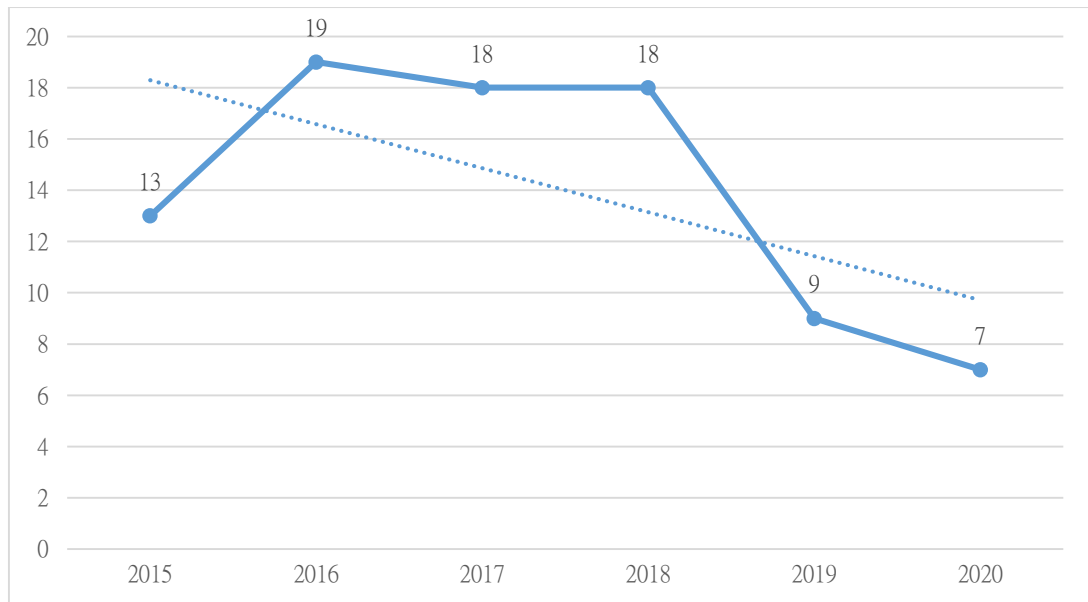
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 31. 2015-2020 年貨櫃船歷年遭難趨勢圖



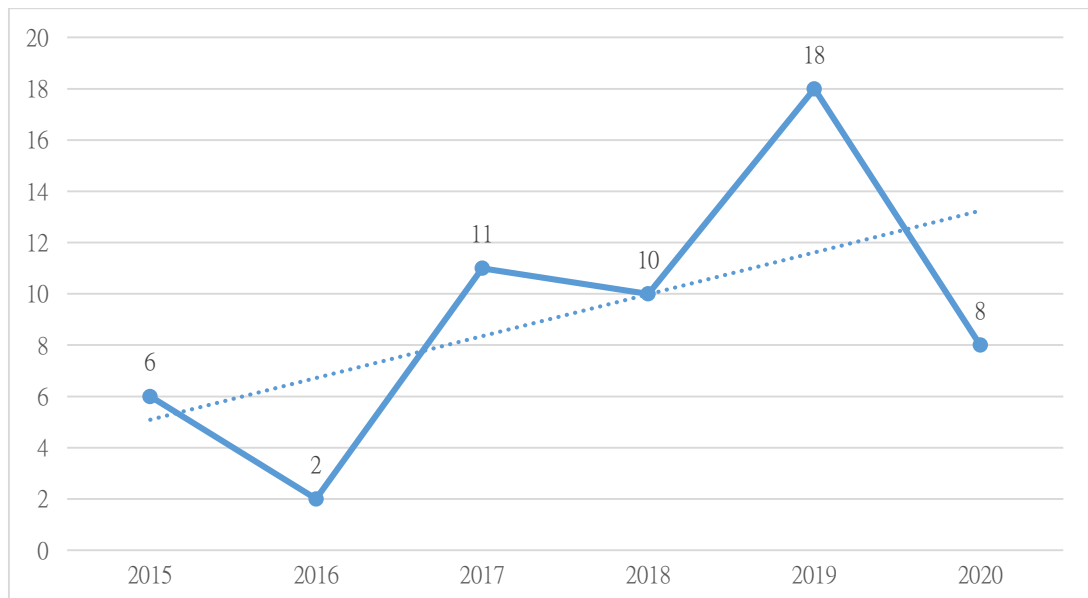
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 32. 2015-2020 年散裝船歷年遭難趨勢圖



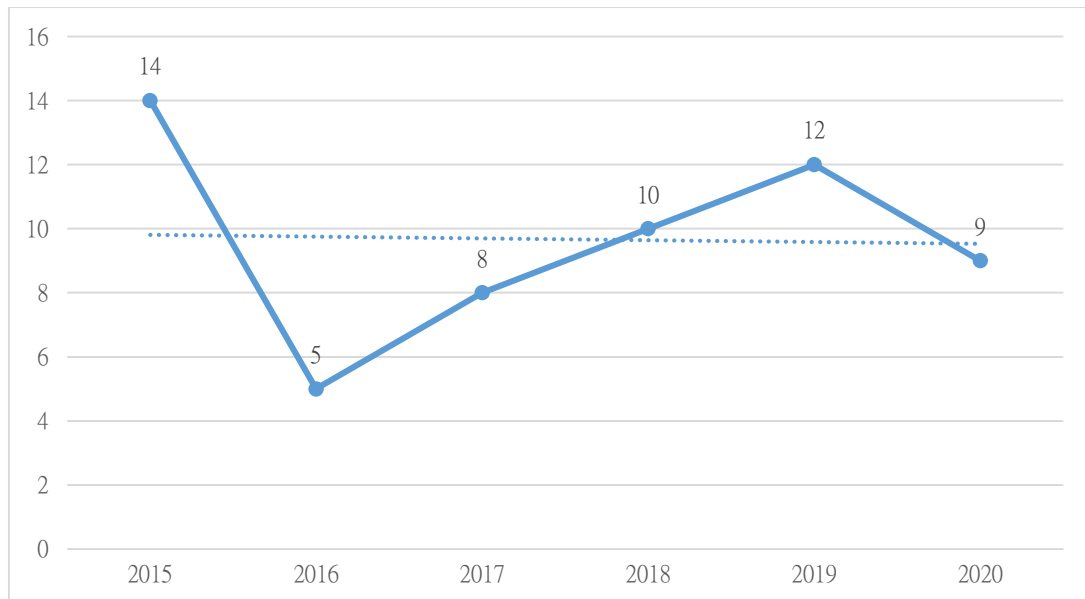
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 33. 2015-2020 年油/化船歷年遭難趨勢圖



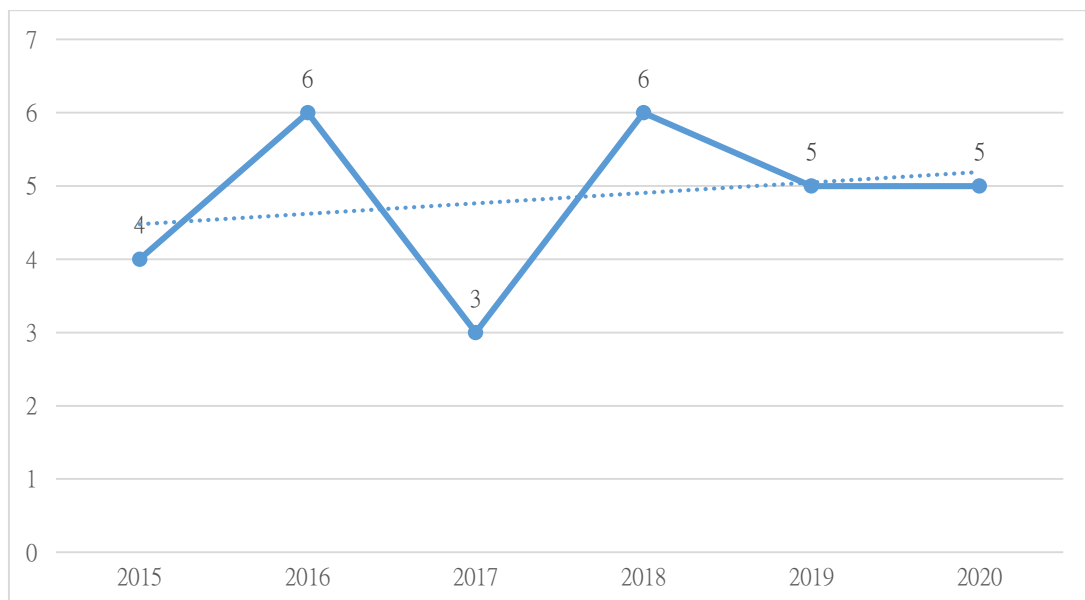
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 34. 2015-2020 年客船歷年遭難趨勢圖



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 35. 2015-2020 年拖船歷年遭難趨勢圖



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

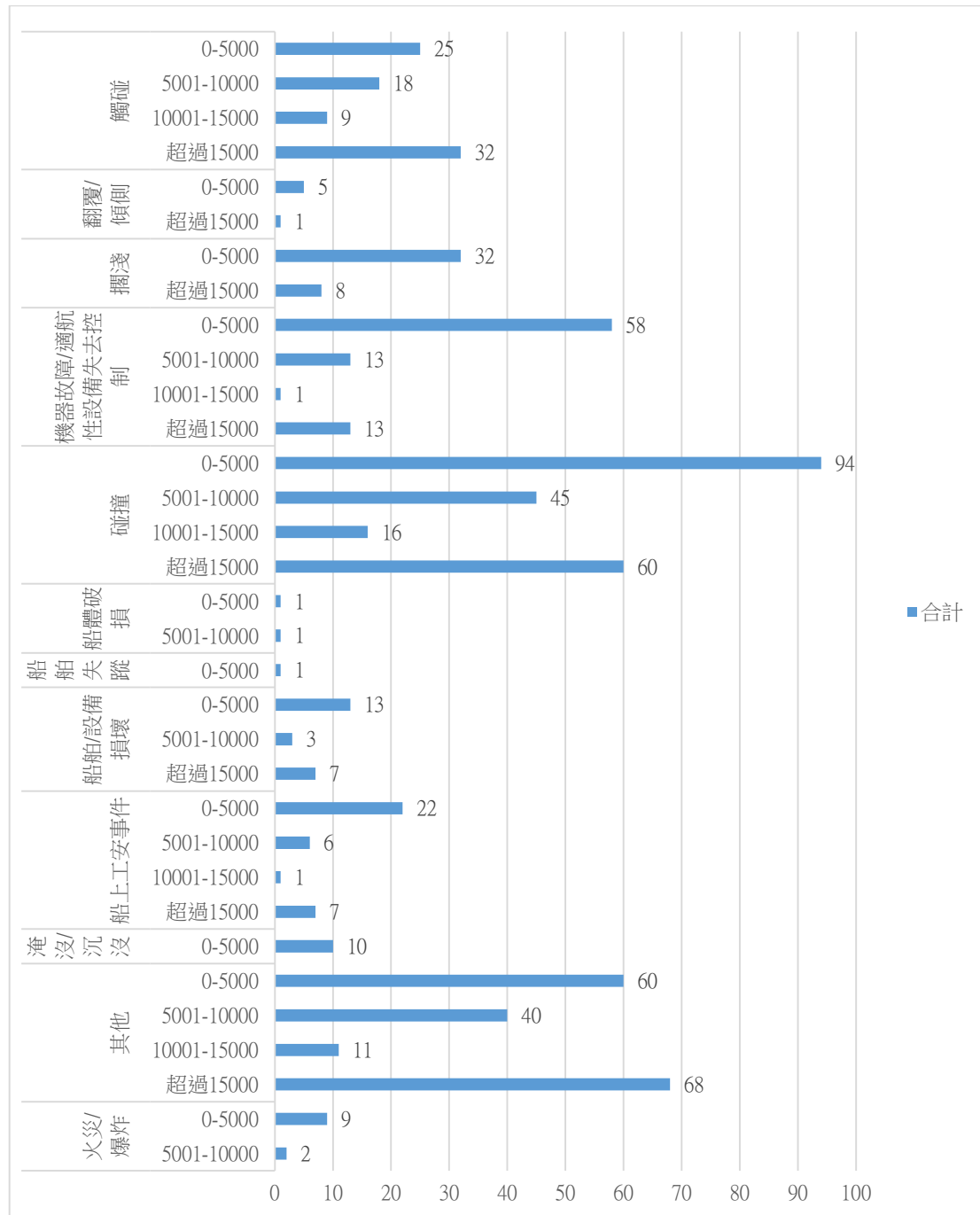
圖 36. 2015-2020 年水泥船歷年遭難趨勢圖

### 3.1.2 商船海難個別因素比較分析

圖 37 為海難成因及總噸位之分析，可知發生碰撞、其他海難或觸碰的事故中大多為總噸位 0-5000 或 15000 以上之船舶，發生機器故障/適航性設備失去控制之船舶大多為總噸位 0-5000；在各種海難成因中，總噸位 0-5000 的船舶都佔有一定百分比，超過總噸位 15000 的船舶發生碰撞、其他海難、觸碰的件數最多，均超過 30 件；總噸位 5001-10000 的船舶發生其他海難及碰撞的件數最多，均超過 30 件；總噸位 0-5000 的船舶發生碰撞、其他海難、機器故障/適航性設備失去



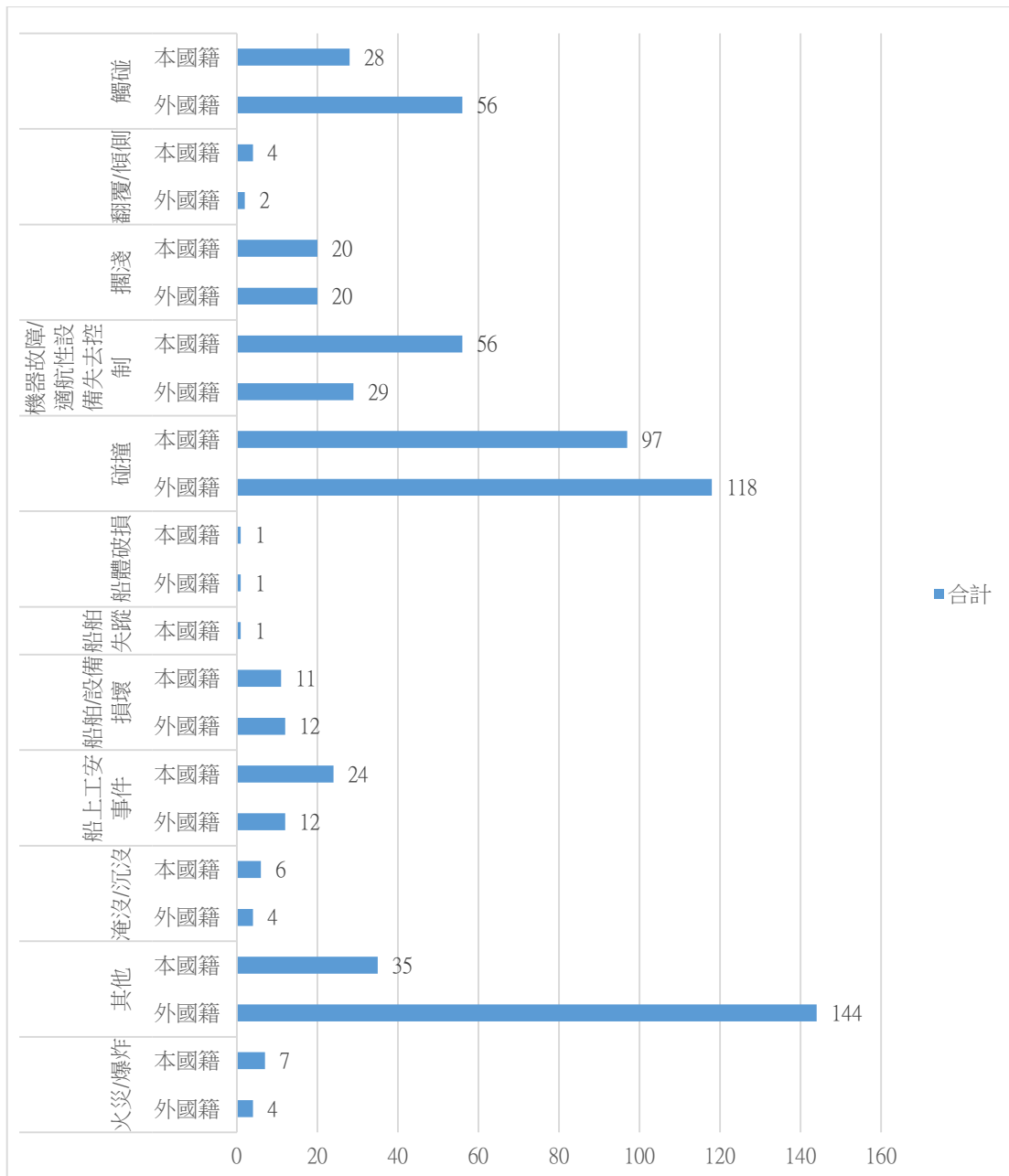
控制、擱淺的件數最多，均超過 30 件。



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 37. 2015-2020 年商船海難成因及總噸位統計圖

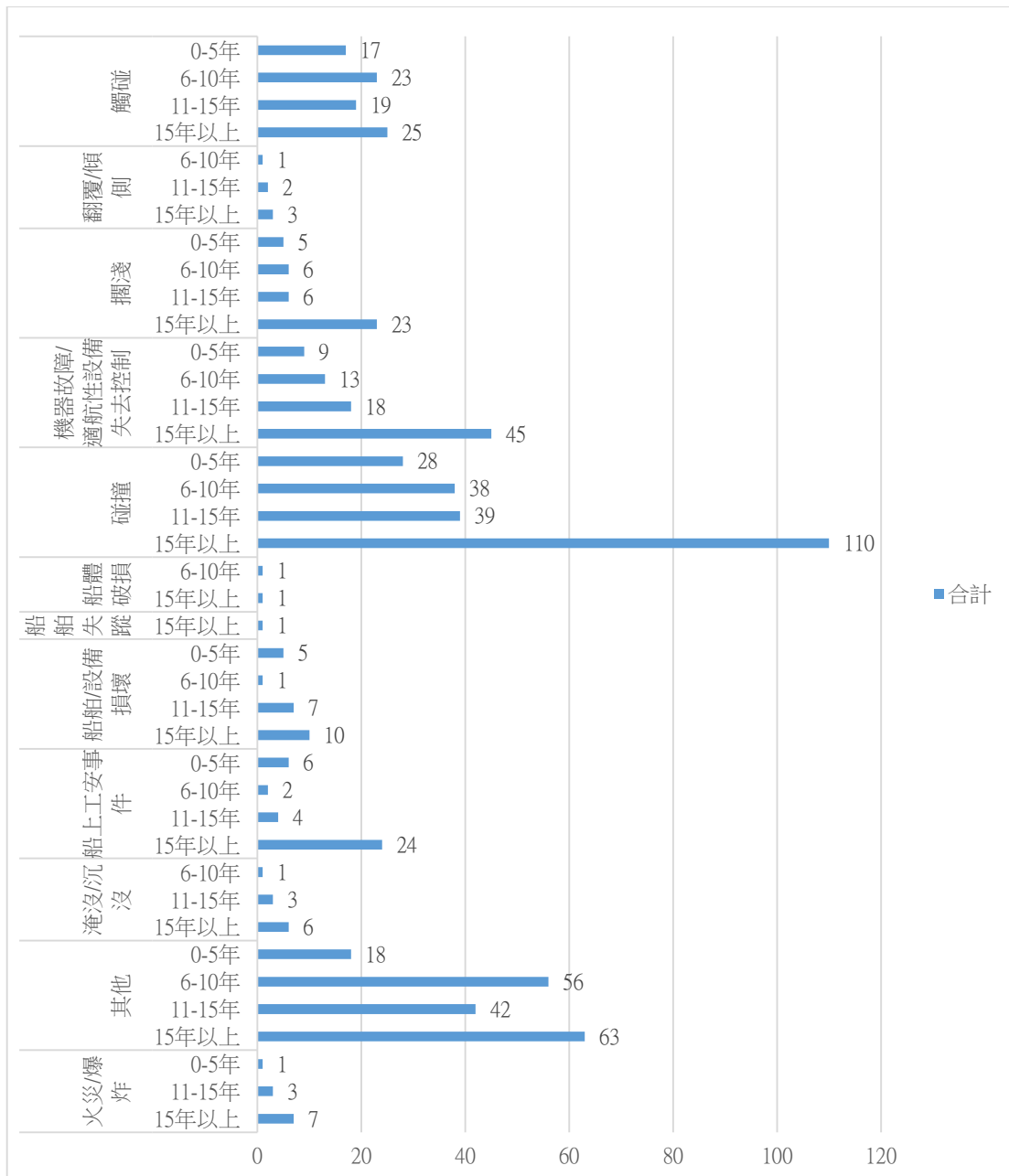
圖 38 為海難成因及船籍之分析，可知發生其他海難事故、碰撞及觸碰的船舶大多為外國籍，發生機器故障/適航性設備失去控制、船上工安事件之船舶以本國籍居多。



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 38. 2015-2020 年商船海難成因及船籍統計圖

圖 39 為海難成因及船齡之分析，可知發生碰撞、其他海難、機器故障/適航性設備失去控制、船舶/設備損壞、火災/爆炸、擱淺、船上工安事件的船舶大多為超過 15 年的船舶，發生觸碰、翻覆/傾側、船體破損的船舶船齡分佈不顯著。船齡大於 15 年者最常發生碰撞、其他海難、機器故障/適航性設備失去控制，均超過 30 件；6-15 年的船舶最常發生其他海難、碰撞，均超過 30 件。



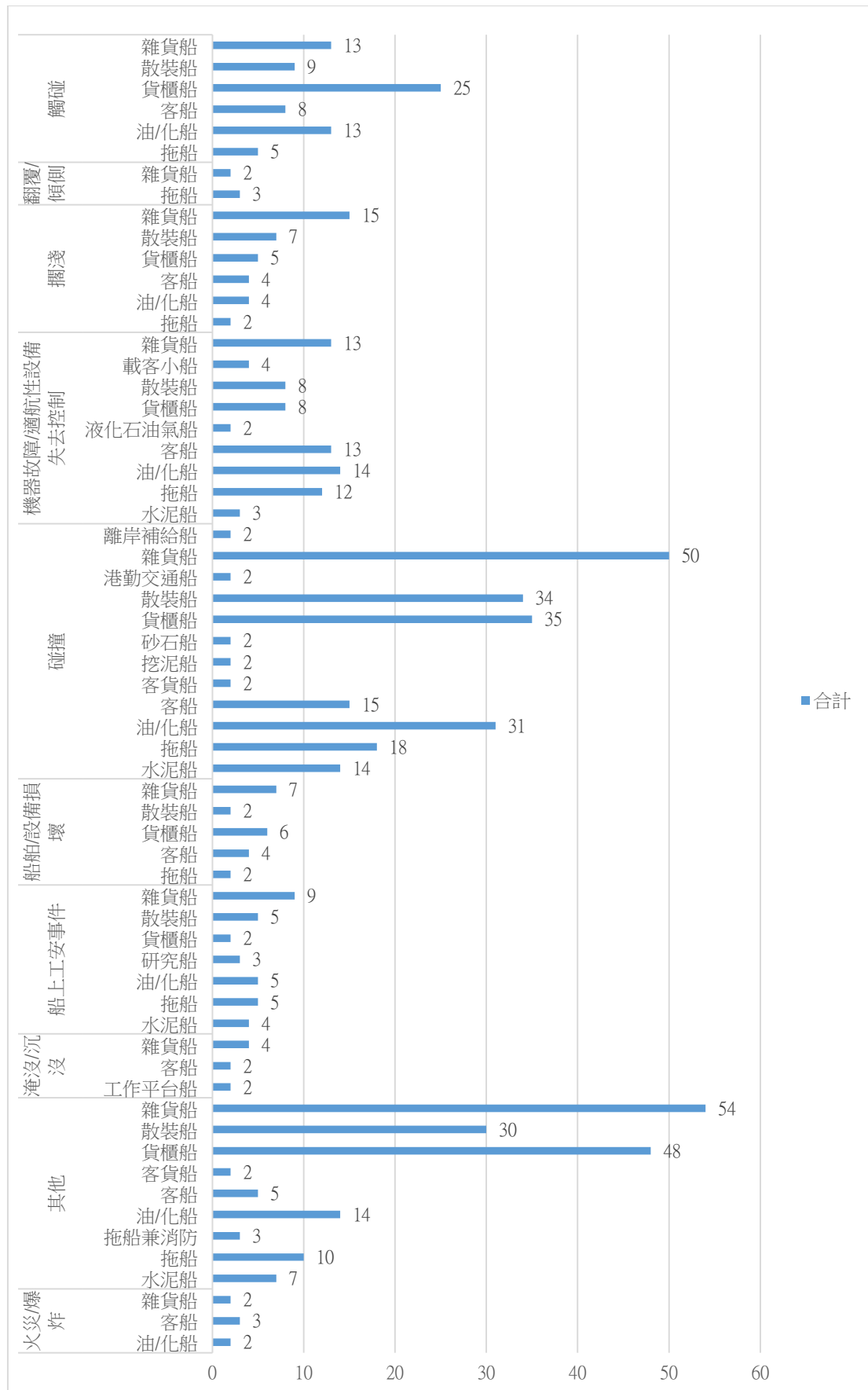
資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 39. 2015-2020 年商船海難成因及船齡統計圖

圖 40 為海難成因及船種之分析<sup>3</sup>，可知發生觸碰的船舶大多為貨櫃船(21 件)

<sup>3</sup> 因電纜修理船、港勤交通船、重載船、研究船、拖船兼消防船、汽車船、冷藏船、平台船、水泥船、木片船及工作船在 2015-2020 年間發生觸碰的事故僅各一件，故不在圖中顯示；發生擱淺的載客小船、研究船及工作平台船僅各一艘，故不在圖中顯示；艦艇、離岸補給船、研究船、砂石船、拖船兼消防船、冷藏船、工作船及工作巡邏船發生機器故障/適航性設備失去控制的事故僅各一件，故不在圖中顯示；發生碰撞的艦艇、賽鴿船、煤炭船、液化石油氣船、研究船、拖船兼消防船、巡防艇及冷藏船僅各一艘，故不在圖中顯示；貨櫃船及研究船發生船體破損的事故僅各一艘，故不在圖中顯示；發生船上工安事件的砂石船、挖泥船及客船僅各一件，故不在圖中顯示；淹沒/沉沒的客貨船及受泥船僅各一艘，故不在圖中顯示；發生其他海難的港勤交通船、研究船、砂石船、冷藏船、木片船、工作船僅各一艘，故不在圖中顯示；發生火災/爆炸之散裝船、客貨船、拖船、巡防艇僅各一艘，故不在圖中顯示。

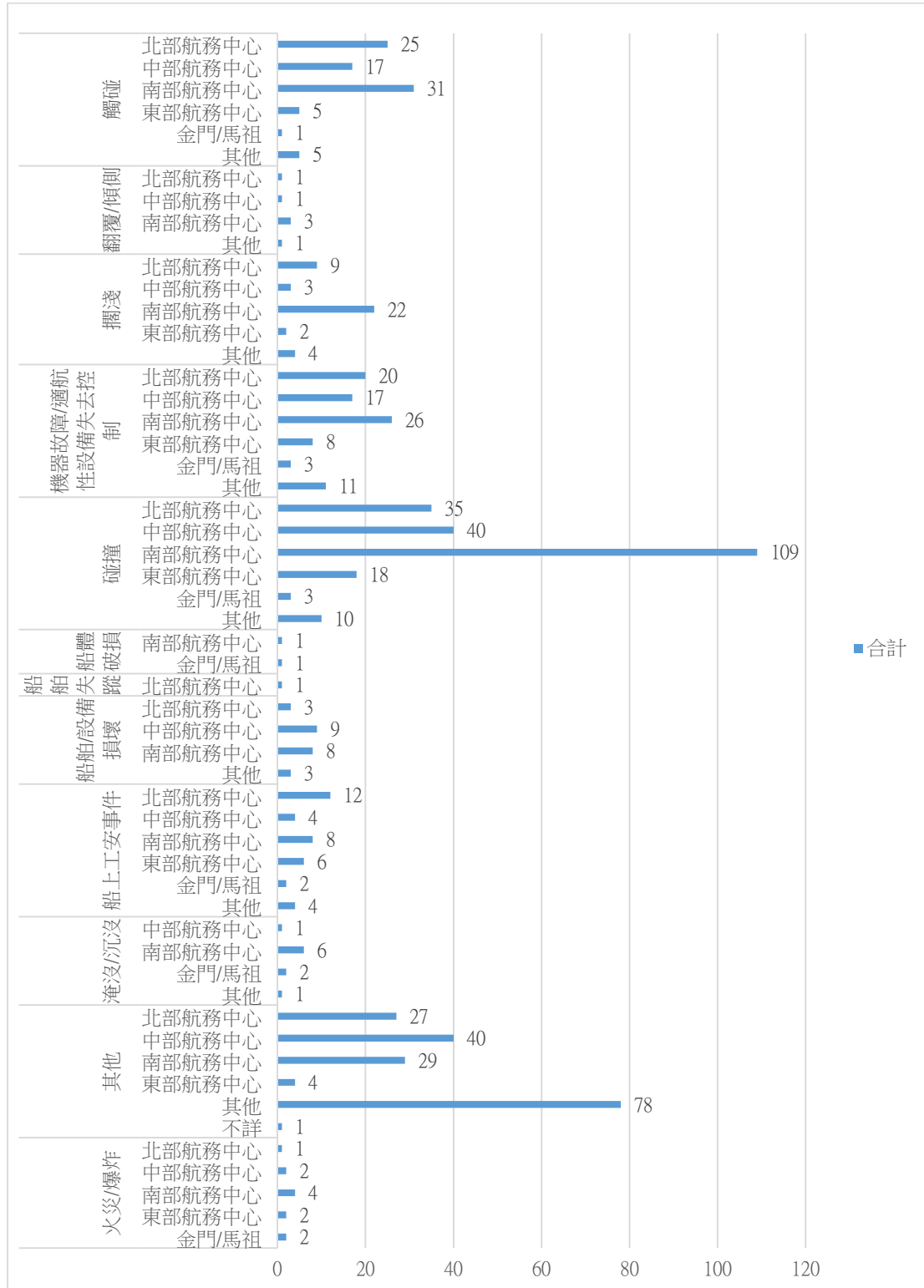
顯著多於其他船種，次之為雜貨船（13 件）、油/化船（13 件）；發生擱淺的大多為雜貨船（15 件）及散裝船（7 件）；發生機器故障/適航性設備失去控制的船種分佈多為油/化船（14 件）、客船（13 件）、雜貨船（13 件）拖船（12 件）、；發生碰撞的船舶大多為雜貨船（50 件）、貨櫃船（35 件）、散裝船（34 件）、油/化船（31 件）均超過 30 件，顯著多於其他船種；發生船舶/設備損壞的船種分佈不顯著，大多為雜貨船（7 件）、貨櫃船（6 件）；發生船上工安事件、淹沒/沉沒的船種分佈不顯著，大多為雜貨船（9 件）；發生其他海難的大多為雜貨船（54 件）、貨櫃船（48 件）、散裝船（30 件），顯著多於其他船種。



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 40. 2015-2020 年商船海難成因及船種統計圖

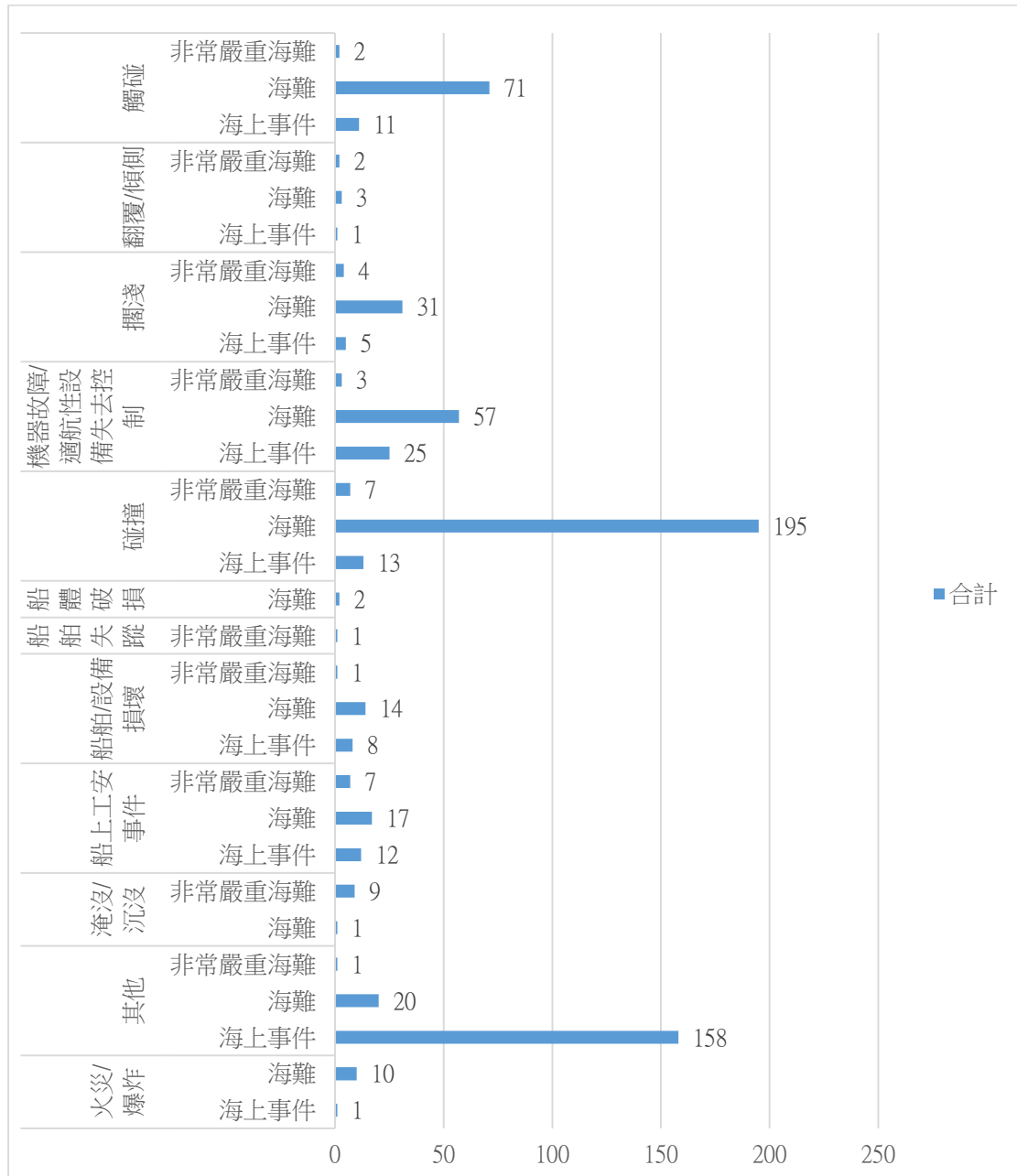
圖 41 海難成因及事故地點之分析，可知發生觸碰、翻覆/傾側、擱淺、碰撞、機器故障/適航性設備失去控制淹沒/沉沒、火災/爆炸大多發生於南部航務中心附近海域；船舶/設備損壞多發生於中部航務中心附近海域；船上工安事件則多發生於北部航務中心附近海域；其他海難事故則多發生於其他區域。



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 41. 2015-2020 年商船海難成因及事故地點統計圖

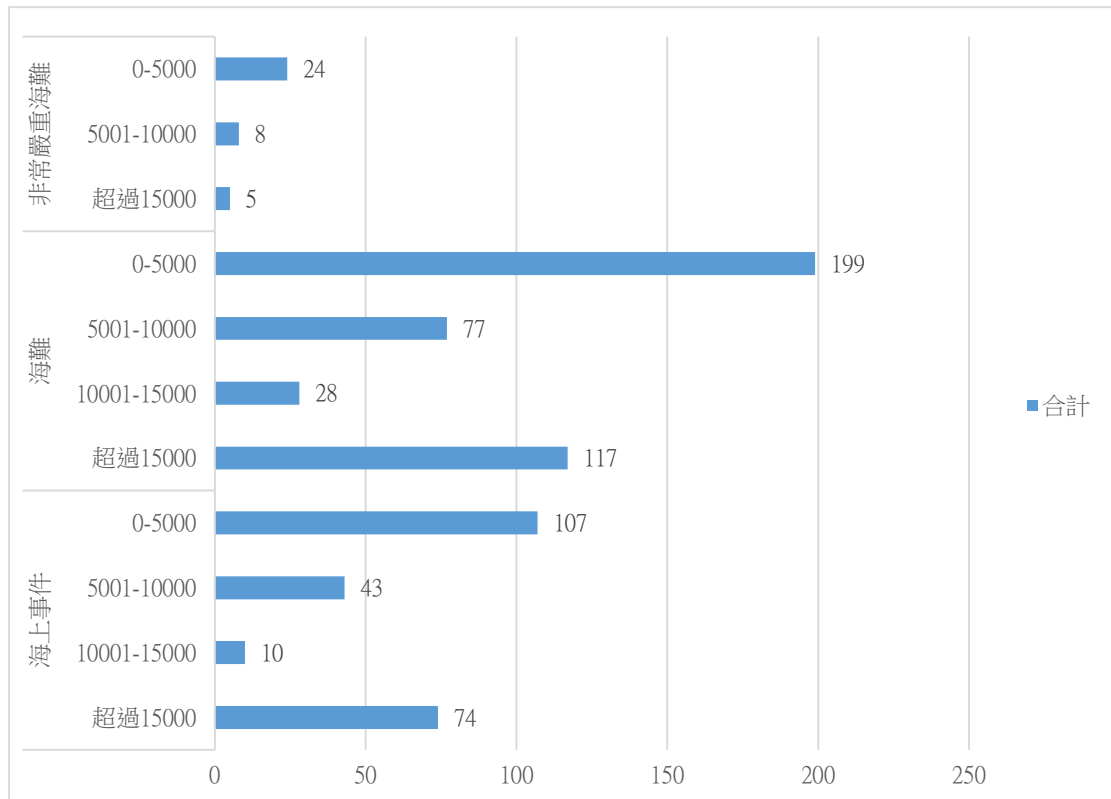
圖 42 為海難成因及海難嚴重性之分析，可知發生觸碰、碰撞、擱淺、機器故障/適航性設備失去控制之嚴重性大多為海難；海難成因為其他者，其嚴重性幾乎多為海上事件(158 件)，而火災/爆炸雖無造成非常嚴重海難，但其嚴重性分級幾乎皆為海難。



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 42. 2015-2020 年商船海難成因及海難嚴重性統計圖

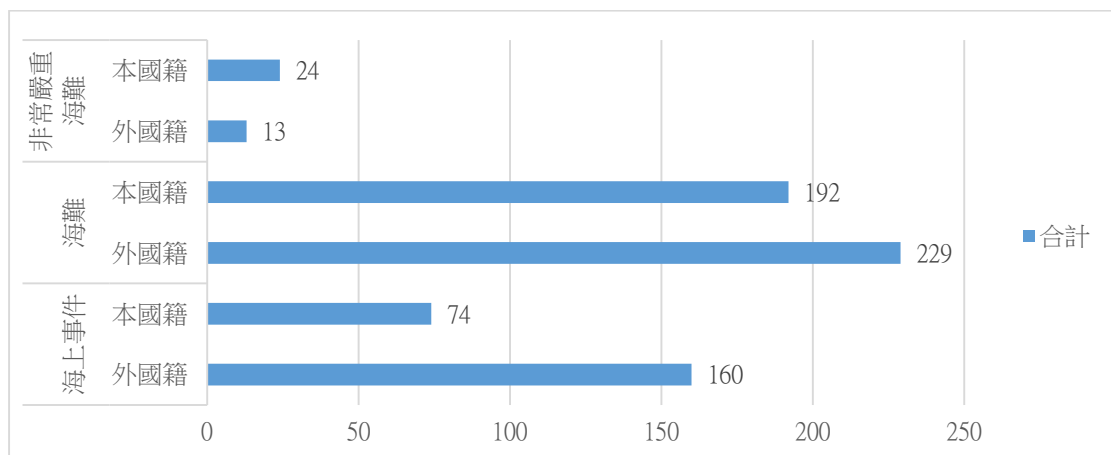
圖 43 為海難嚴重性及總噸位之分析，可知發生非常嚴重海難的件數隨總噸位之遞減而增加；發生海難的船舶以總噸位 0-5000 居多；發生海上事件的船舶以總噸位 0-5000 及超過 15000 居多。



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 43. 2015-2020 年商船海難嚴重性及總噸位統計圖

圖 44 為海難嚴重性及船籍之分析，可知本國籍船舶發生非常嚴重海難的件數略多於外國籍船舶；發生海難的船舶國籍稍有差異但不顯著；發生海上事件的船舶以外國籍居多。

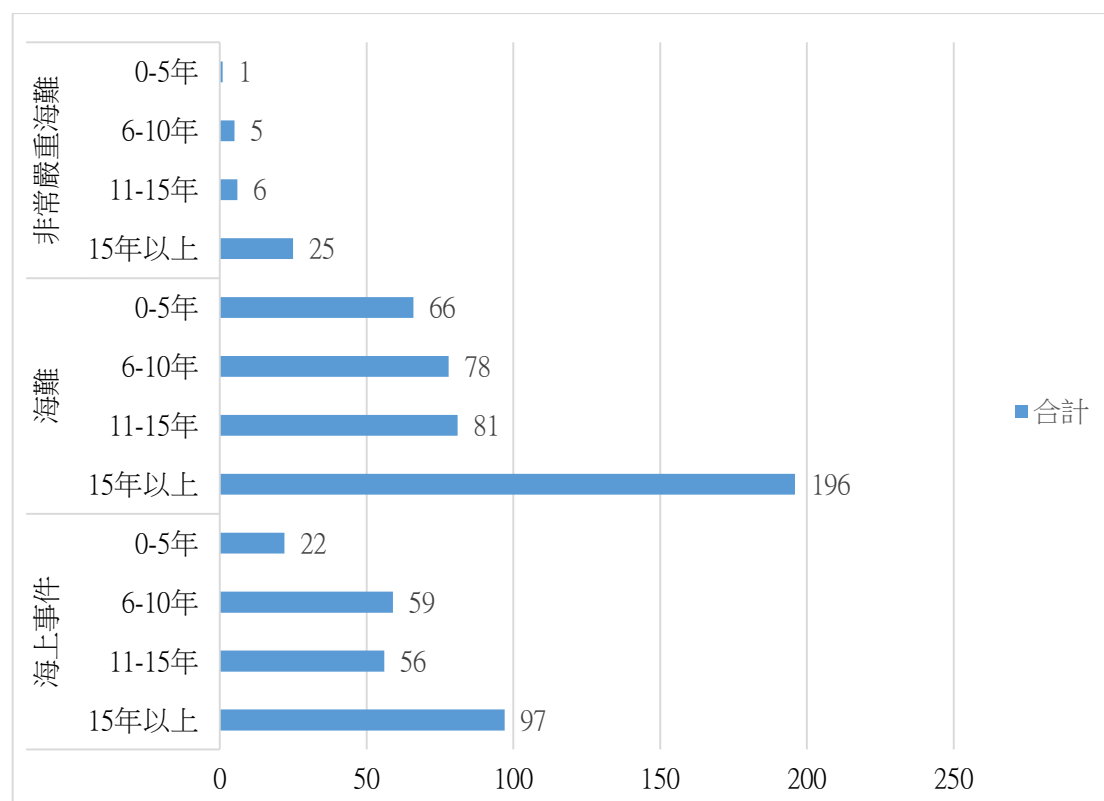


資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 44. 2015-2020 年商船海難嚴重性及船籍統計圖



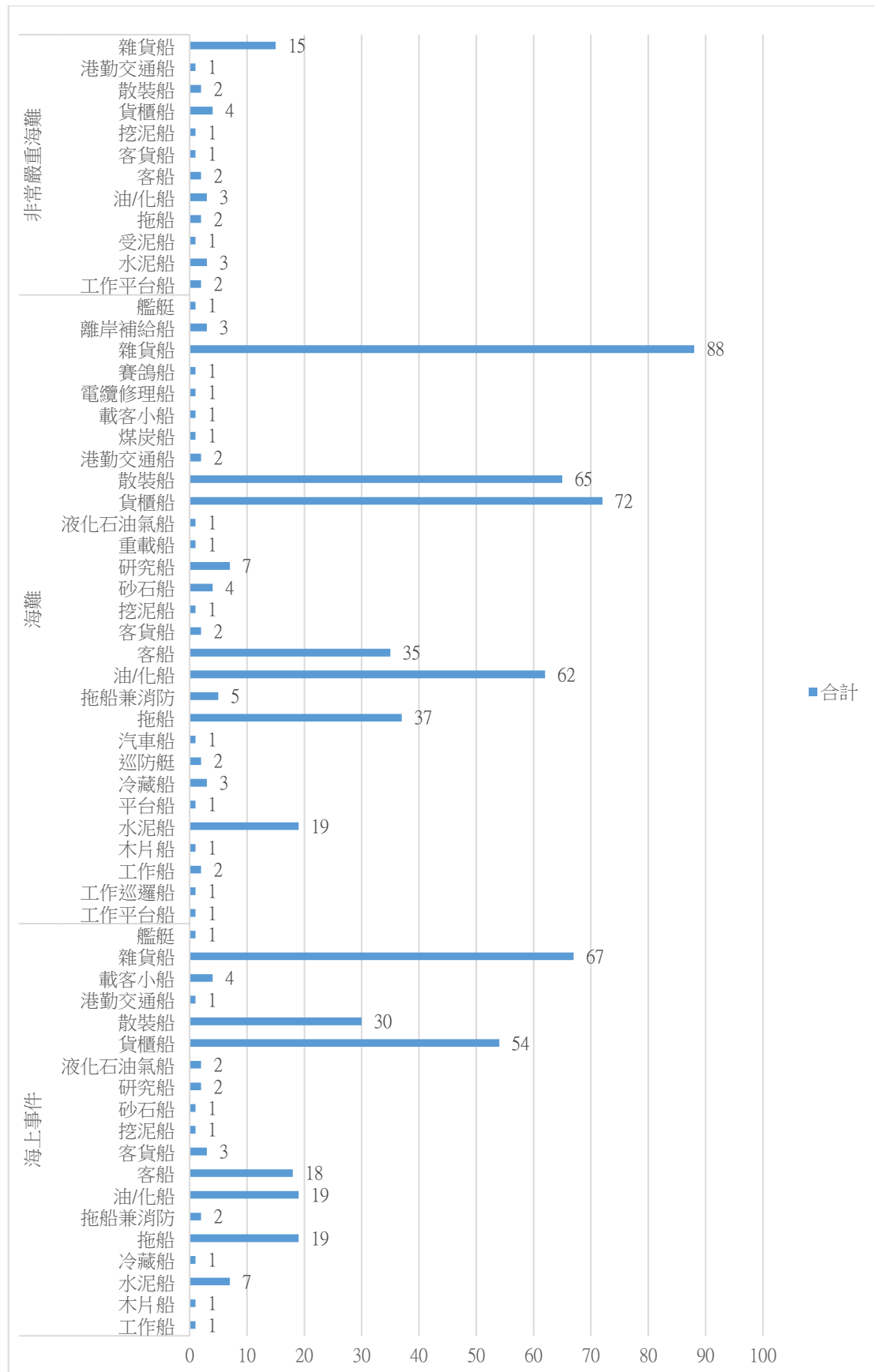
圖 45 為海難嚴重性及船齡之分析，可知發生非常嚴重海難、海難及海上事件的船舶大多為船齡超過 15 年，船齡為 0-5 年的船舶數量相對少。



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 45. 2015-2020 年商船海難嚴重性及船齡統計圖

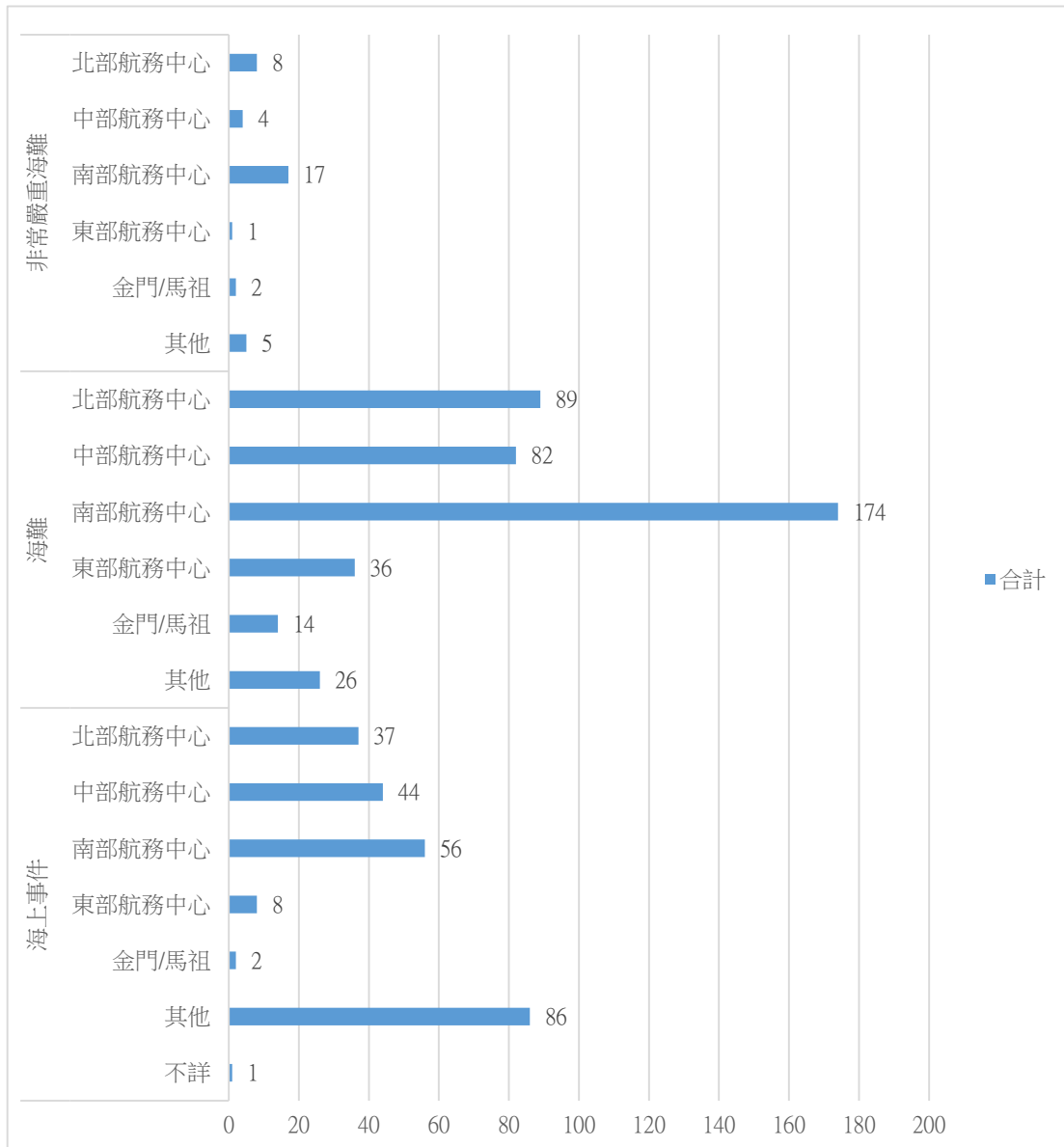
圖 46 為海難嚴重性及船種之分析，可知發生非常嚴重海難件數最多的為雜貨船（15 件），顯著多於其他船種；發生海難件數最多的為雜貨船（88 件），其次依序為貨櫃船(72 件)、散貨船(65 件)、油/化船（62 件），顯著多於其他船種，其中以拖船(37 件)及客船(35 件)亦超過 35 件；發生海上事件件數最多的為雜貨船（67 件）、貨櫃船（54 件），均超達 50 件，散裝船亦有 30 件，相比其他船種發生海難件數明顯較多。



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 46. 2015-2020 年商船海難嚴重性及船種統計圖

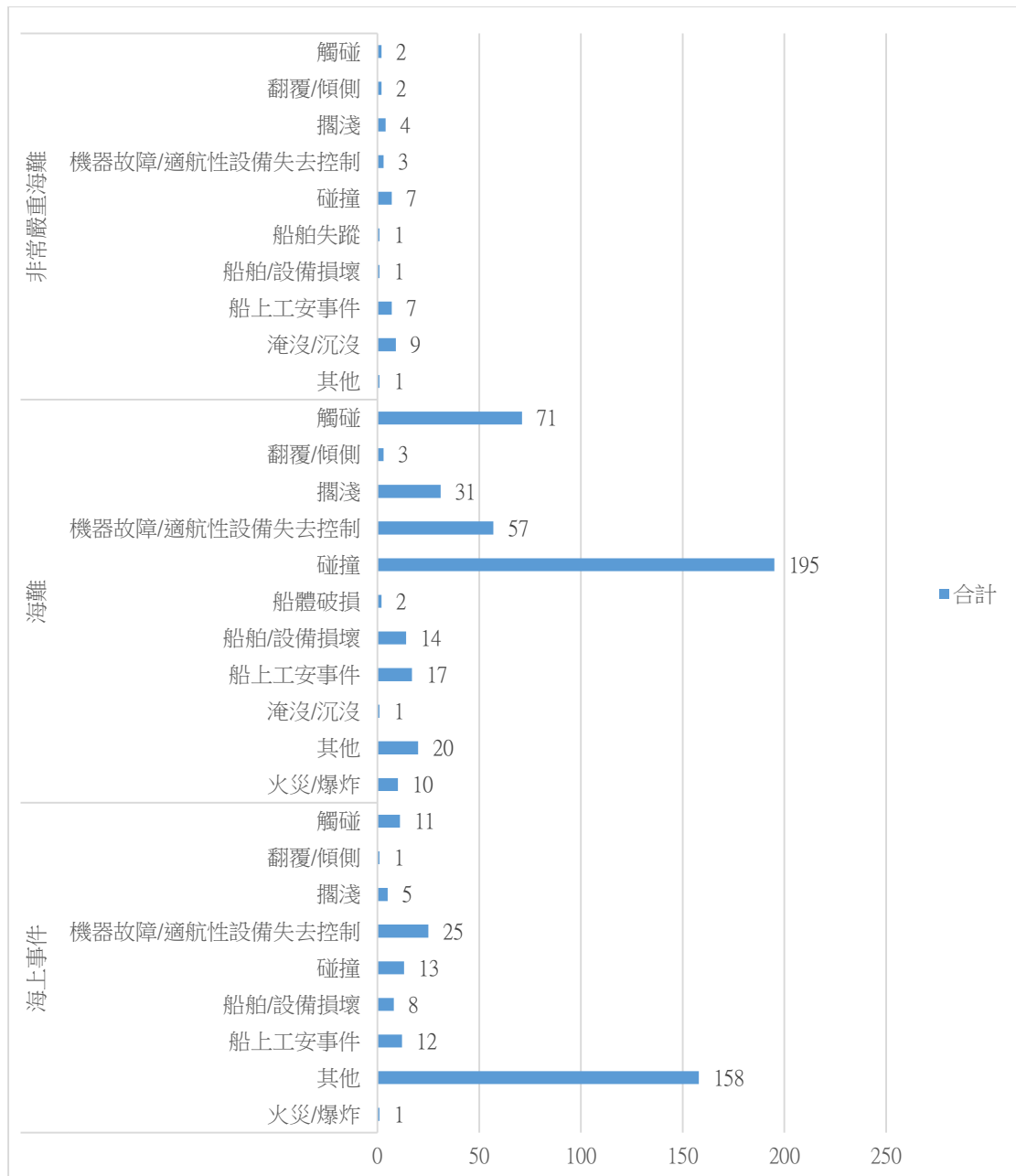
圖 47 為海難嚴重性及事故地點之分析，可知發生非常嚴重海難及海難件數最多的為南部航務中心，且顯著較其他事故地點發生件數多，而海上事件則是於其他地點發生海難件數明顯最多。



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 47. 2015-2020 年商船海難嚴重性及事故地點統計圖

圖 48 為海難嚴重性及海難成因之分析，可知非常嚴重海難大多由淹沒/沉沒（9 件）、船上工安（7 件）及碰撞（7 件）造成，略高於其他海難成因；海難大多由碰撞(195 件)造成，並且明顯較其他海難成因發生件數多，次之為觸碰（71 件）及機器故障/適航性設備失去控制(57 件)造成；造成海上事件的成因大多為其他（158 件），並且明顯較其他海難成因發生件數多。



資料來源：交通部航港局(2021)，本報告整理

圖 48. 2015-2020 年商船海難嚴重性及海難成因統計圖

### 3.2 漁船海難分析

漁船海難分析首先依據蒐集之海難資料按照發生事故之成因、漁船種類、事故地點、漁船總噸位、歷年事故發生件數及歷年同月份事故發生件數進行分析，其次，將海難成因與漁船總噸位、漁船種類、事故地點及海難嚴重性進行比較分析；最後將海難嚴重性與漁船總噸位、漁船種類、事故地點及海難成因逐一進行比較分析。

### 3.2.1 漁船海難整體分析

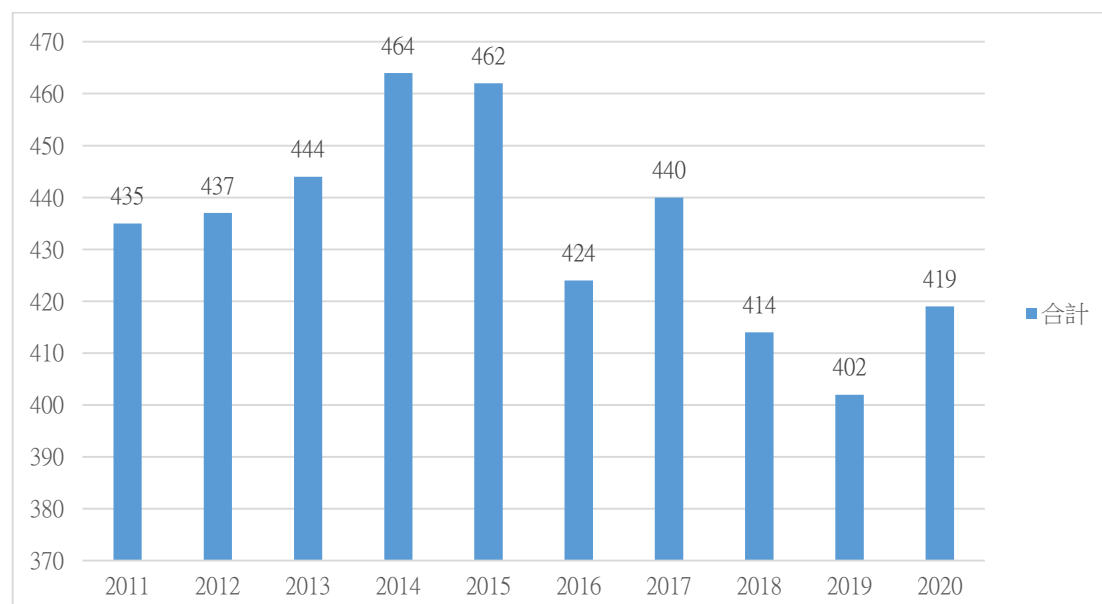
表 18 至表 23 為行政院農業委員會漁業署 2011-2020 年遭難漁船之相關統計，分別依照發生海難成因、漁船種類、事故地點、漁船總噸位、歷年事故發生件數及歷年同月份事故發生件數進行統計分析。

表 18 及圖 49 為 2011-2020 年漁船海難事故發生件數統計，整體而言 2016-2020 年海難事故發生件數較 2011-2015 年降低，整體呈現逐漸降低趨勢。

表 18. 2011-2020 年漁船海難事故發生件數統計

年份	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
總計	435	437	444	464	462	424	440	414	402	419
百分比	10.02	10.07	10.23	10.69	10.64	9.77	10.14	9.54	9.26	9.65

資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

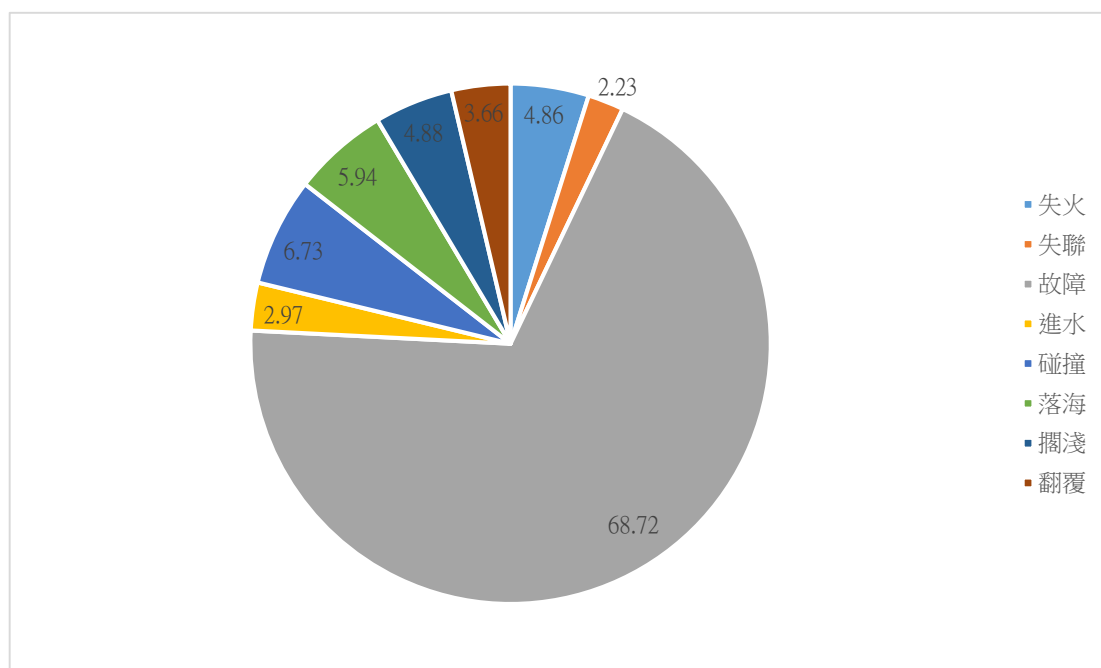
圖 49. 2011-2020 年漁船海難事故發生件數統計圖

表 19 為行政院農業委員會漁業署 2011-2020 年遭難漁船之海難成因統計，海難成因分為失火、失聯、故障、進水、碰撞、落海、擱淺、翻覆，從該表以及圖 50 可得知因故障而遭難的件數最高，比例高達 68.72%。

表 19. 2011-2020 年漁船海難成因統計

海難成因	總計	百分比
失火	211	4.86
失聯	97	2.23
故障	2983	68.72
進水	129	2.97
碰撞	292	6.73
落海	258	5.94
擱淺	212	4.88
翻覆	159	3.66
總計	4341	100

資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

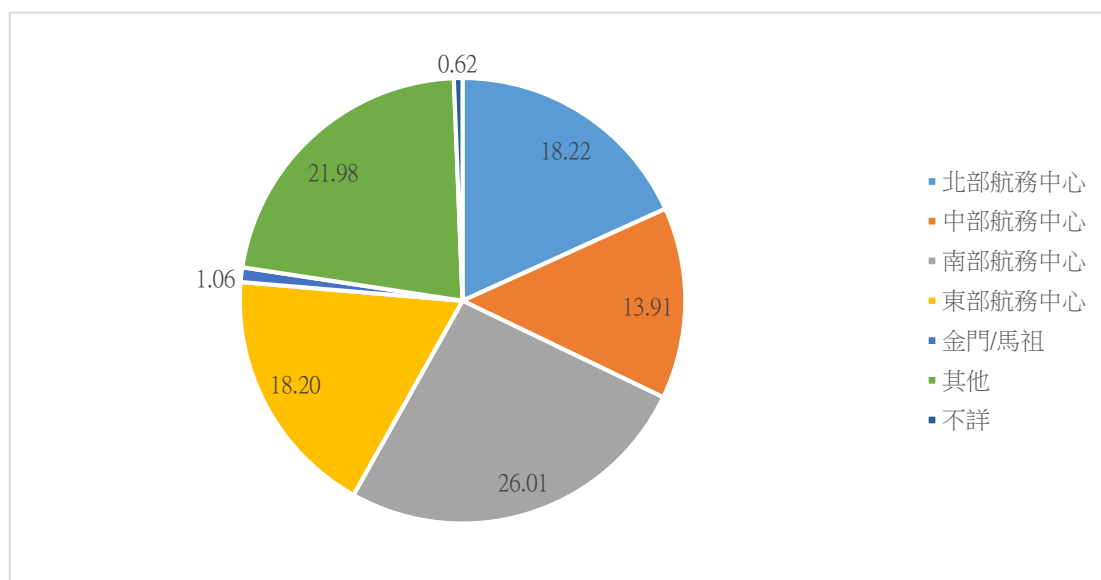
圖 50. 2011-2020 年漁船海難成因百分比圖

表 20 及圖 51 為行政院農業委員會漁業署依發生事故地點區分之遭難漁船 2011 年至 2020 年海難事故統計，可得知南部航務中心較其他發生地點海難事故件數高，而後依序為其他、北部航務中心、東部航務中心及中部航務中心。

表 20. 2011-2020 年遭難漁船事故地點統計

事故地點	總計	百分比
北部航務中心	791	18.22
中部航務中心	604	13.91
南部航務中心	1129	26.01
東部航務中心	790	18.20
金門/馬祖	46	1.06
其他	954	21.98
不詳	27	0.62
總計	4341	100

資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

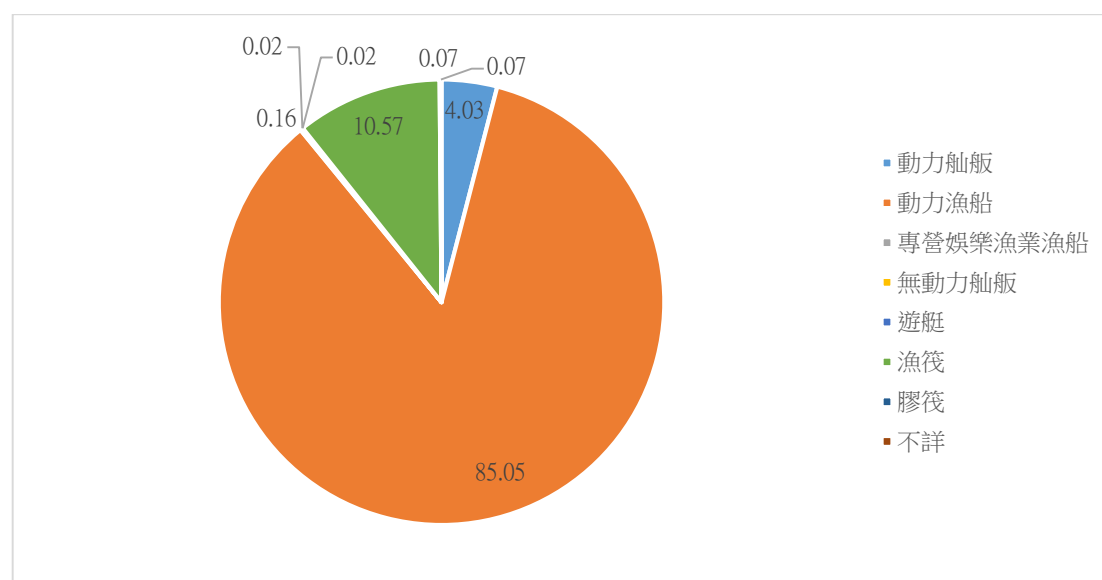
圖 51. 2011-2020 年遭難漁船事故地點百分比圖

表 21 及圖 52 為遭難漁船種類統計，動力漁船為發生海難件數最多之船舶類型，其後依序為漁筏、動力舢舨。

表 21. 2011-2020 年遭難漁船船種統計

船種	總計	百分比
動力舢舨	175	4.03
動力漁船	3692	85.05
專營娛樂漁業漁船	7	0.16
無動力舢舨	1	0.02
遊艇	1	0.02
漁筏	459	10.57
膠筏	3	0.07
不詳	3	0.07
總計	4341	100

資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 52. 2011-2020 年遭難漁船船種百分比圖

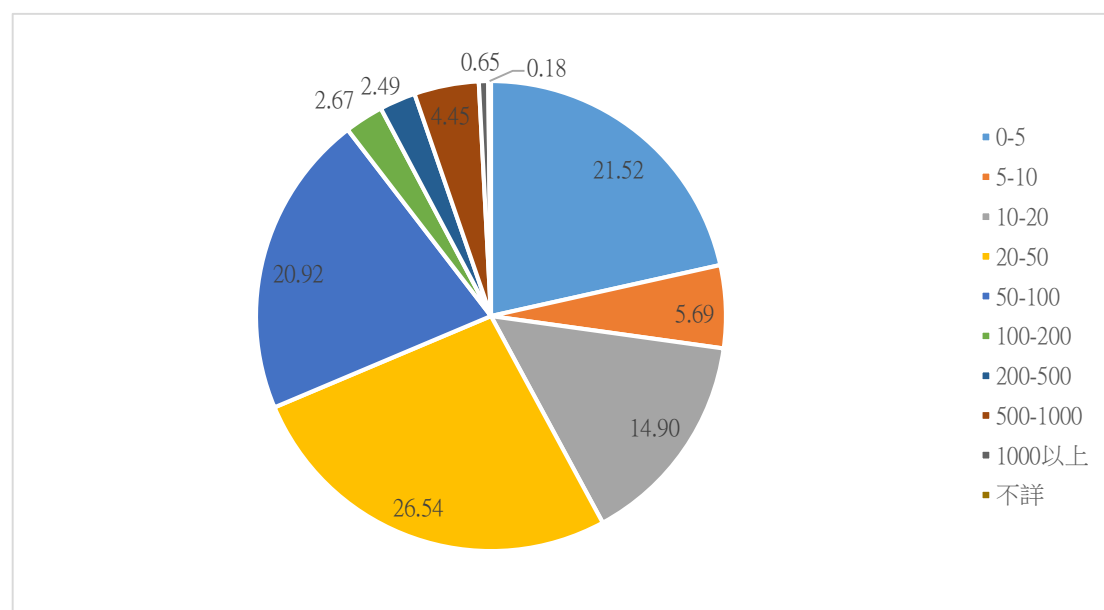
表 22 及圖 53 為 2011-2020 年遭難漁船總噸位統計，大多遭難漁船總噸位集中在 100 以下，其中尤以總噸位 20-100 及未滿 5 最多，整體遭難漁船艘數有減少趨勢。



表 22. 2011-2020 年遭難漁船總噸位統計

船舶總噸位	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	總計	百分比
0-5	86	119	115	100	107	103	73	74	77	80	934	21.52
5-10	35	23	36	28	34	19	22	18	14	18	247	5.69
10-20	52	77	55	79	56	69	68	58	66	90	670	15.43
20-50	116	102	106	114	126	111	128	117	117	23	1060	24.42
50-100	110	80	77	101	92	73	98	96	91	115	933	21.49
100-200	10	9	6	13	12	16	19	16	4	10	115	2.65
200-500	7	7	12	6	8	8	17	14	19	67	165	3.80
500-1000	17	17	30	19	22	19	12	20	14	11	181	4.17
1000 以上	2	1	7	3	5	2	2	1	0	5	28	0.65
不詳	0	2	0	1	0	4	1	0	0	0	8	0.18
<b>總計</b>	<b>399</b>	<b>435</b>	<b>437</b>	<b>444</b>	<b>464</b>	<b>462</b>	<b>424</b>	<b>440</b>	<b>414</b>	<b>402</b>	<b>4341</b>	<b>100</b>

資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

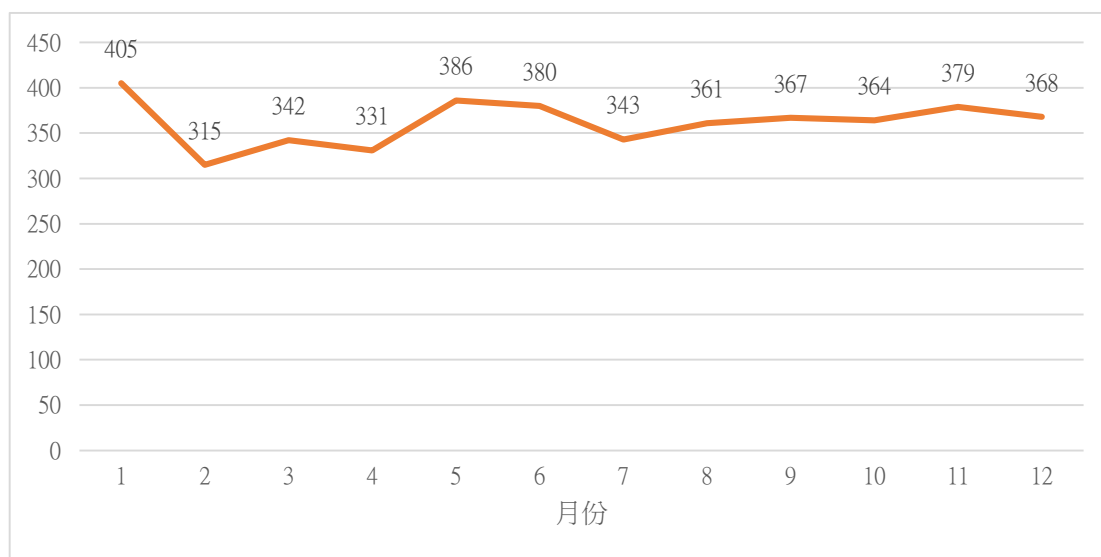
圖 53. 2011-2020 年遭難漁船總噸位百分比圖

表 23 及 圖 54 為 2011-2020 年漁船海難事故發生件數歷月統計，由圖 54 可得知海難事故在 2 月及 4 月發生件數最低，在 1 月、5 月、6 月及 11 月發生件數最高。

表 23. 2011-2020 年漁船海難事故發生件數歷月統計

月份	2010-2019 年遭難漁船數	百分比
1	405	9.33
2	315	7.26
3	342	7.88
4	331	7.62
5	386	8.89
6	380	8.75
7	343	7.90
8	361	8.32
9	367	8.45
10	364	8.39
11	379	8.73
12	368	8.48
總計	4341	100

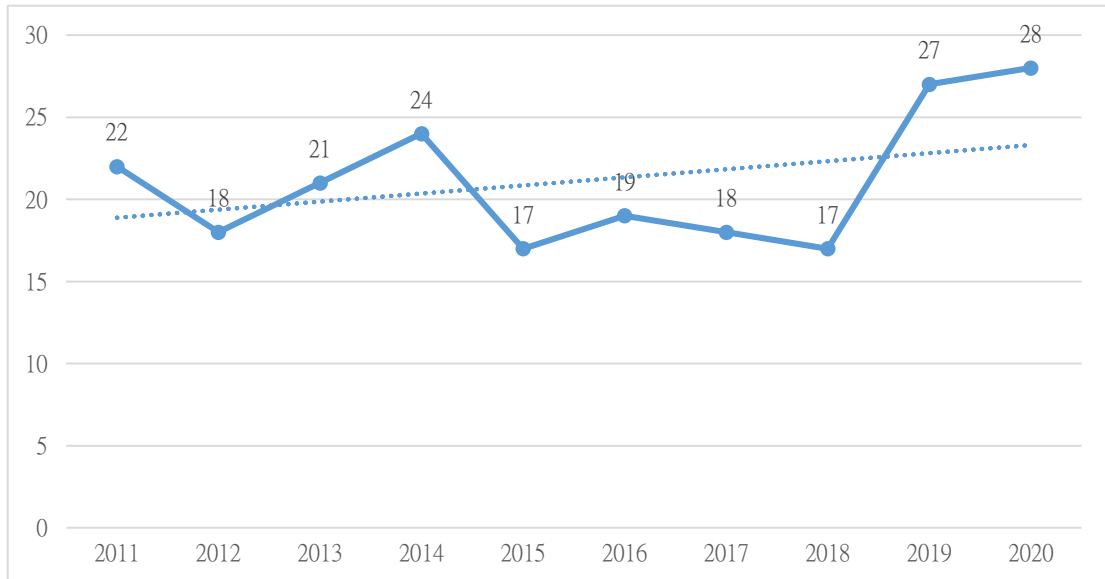
資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

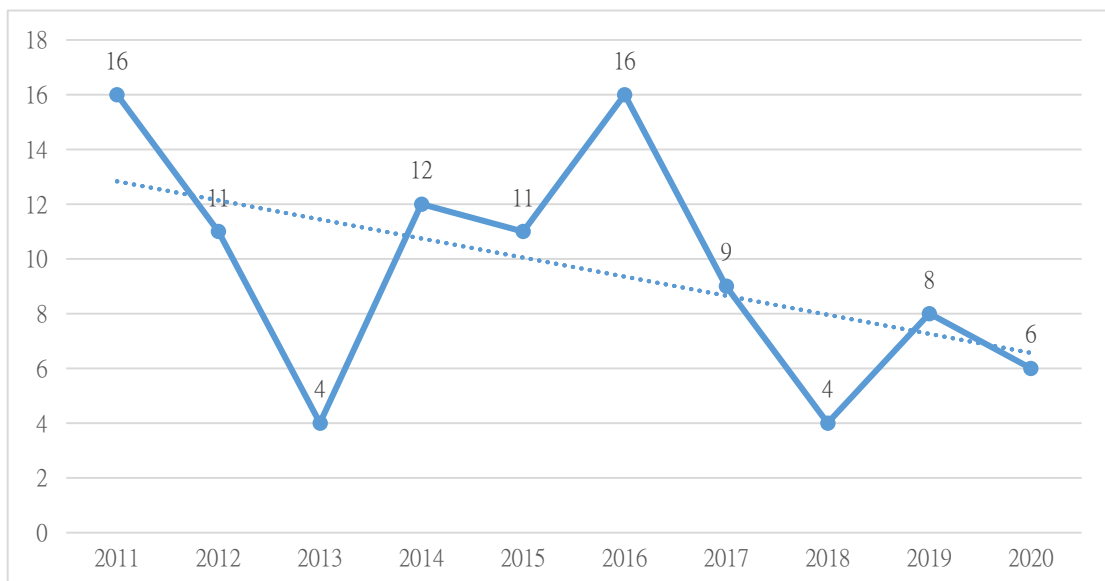
圖 54. 2011-2020 年漁船海難事故發生件數歷月統計圖

圖 55 至圖 62 為 2011-2020 年漁船失火、失聯、故障、進水、碰撞、落海、擱淺及翻覆歷年趨勢圖。由圖 55、圖 56、圖 58、圖 60、圖 61、圖 62 可知，漁船發生失聯、進水、落海、翻覆件數整體呈現減少走向，發生的風險有降低趨勢，如趨勢線所呈現，而漁船故障呈現緩慢下降趨勢。此外，失火、碰撞及擱淺呈現上升趨勢。



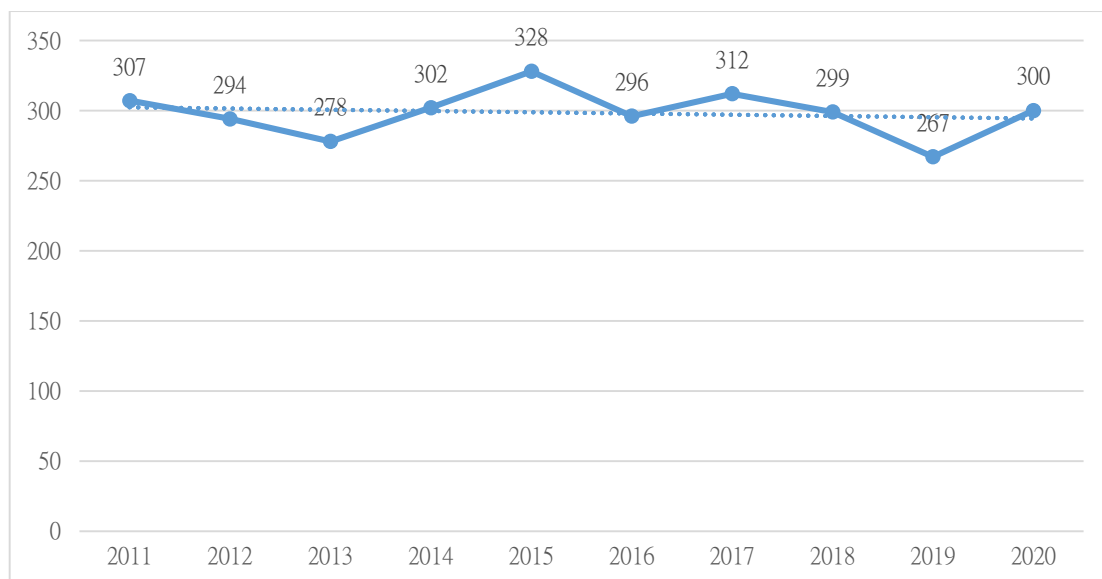
資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 55. 2011-2020 年漁船失火歷年趨勢圖



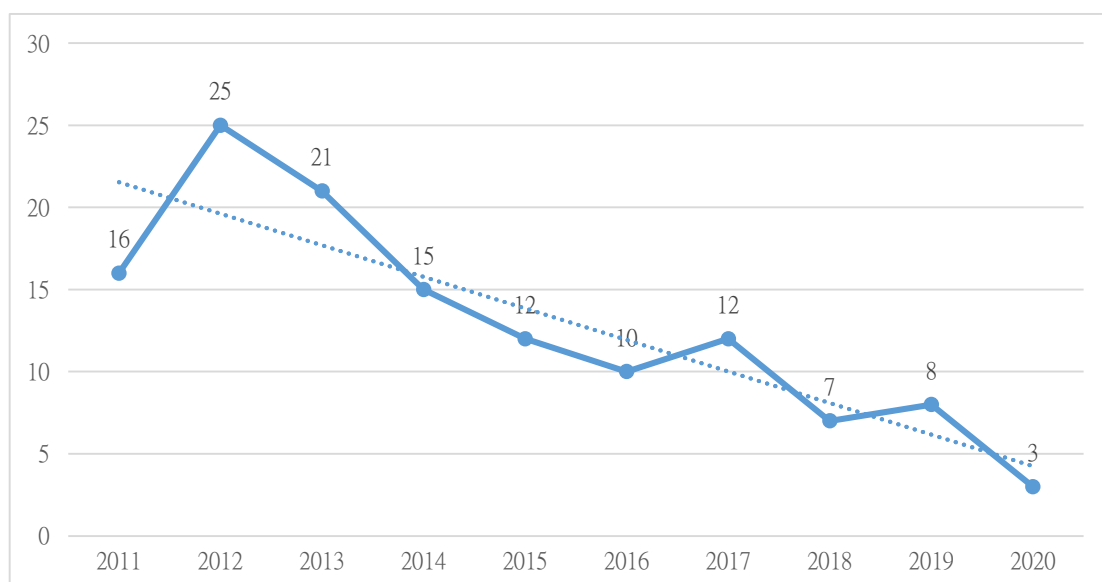
資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 56. 2011-2020 年漁船失聯歷年趨勢圖



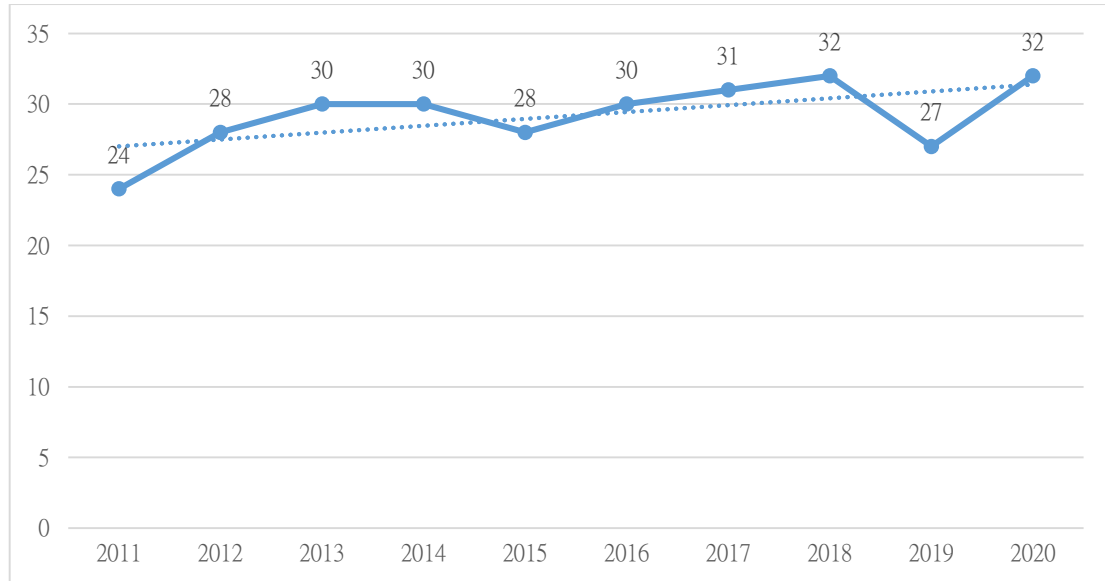
資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 57. 2011-2020 年漁船故障歷年趨勢圖



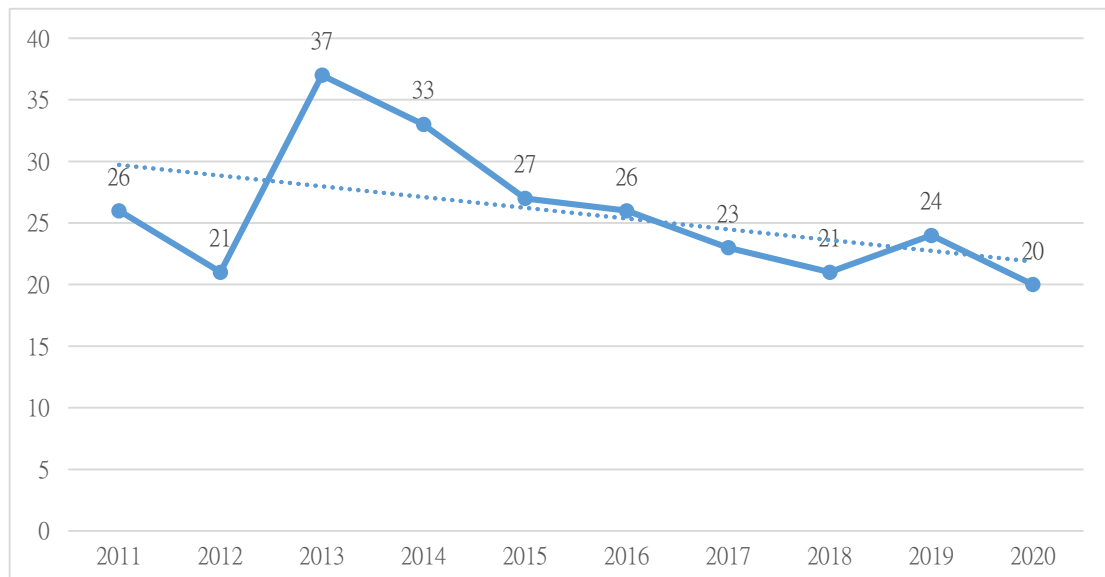
資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 58. 2011-2020 年漁船進水歷年趨勢圖



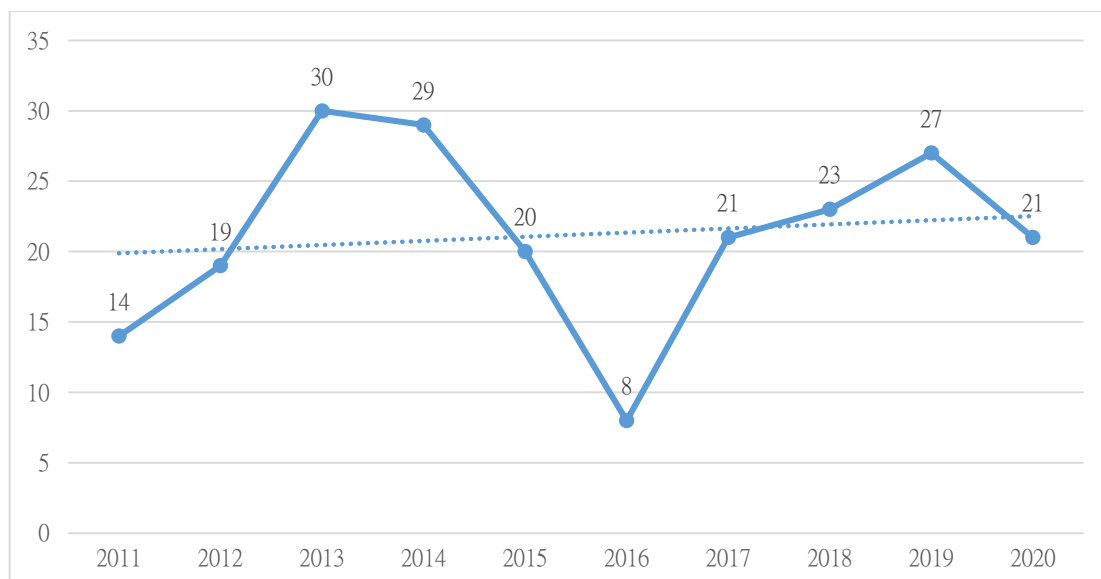
資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 59. 2011-2020 年漁船碰撞歷年趨勢圖



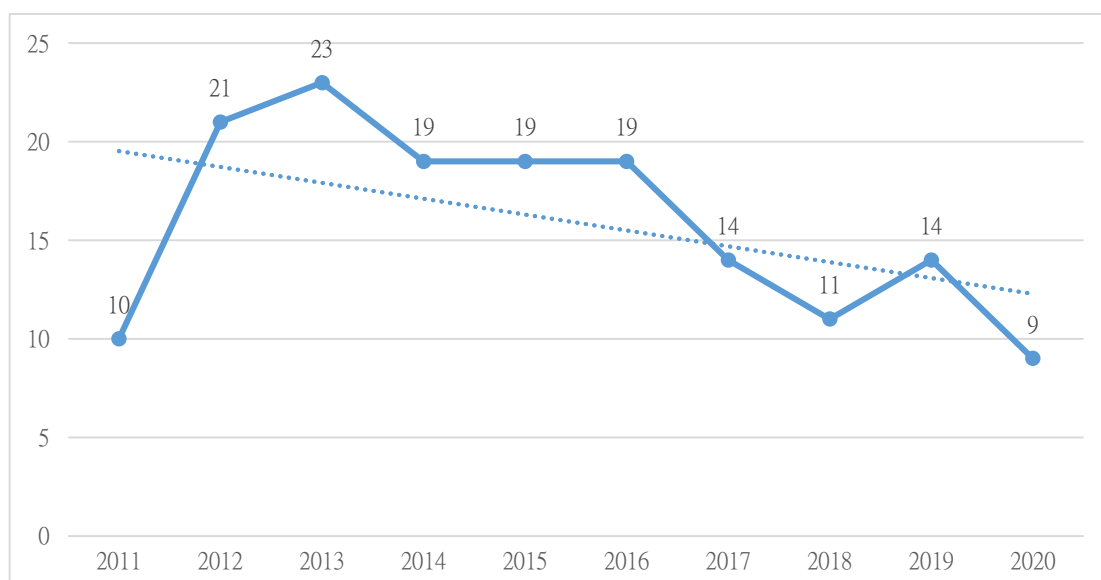
資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 60. 2011-2020 年漁船落海歷年趨勢圖



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

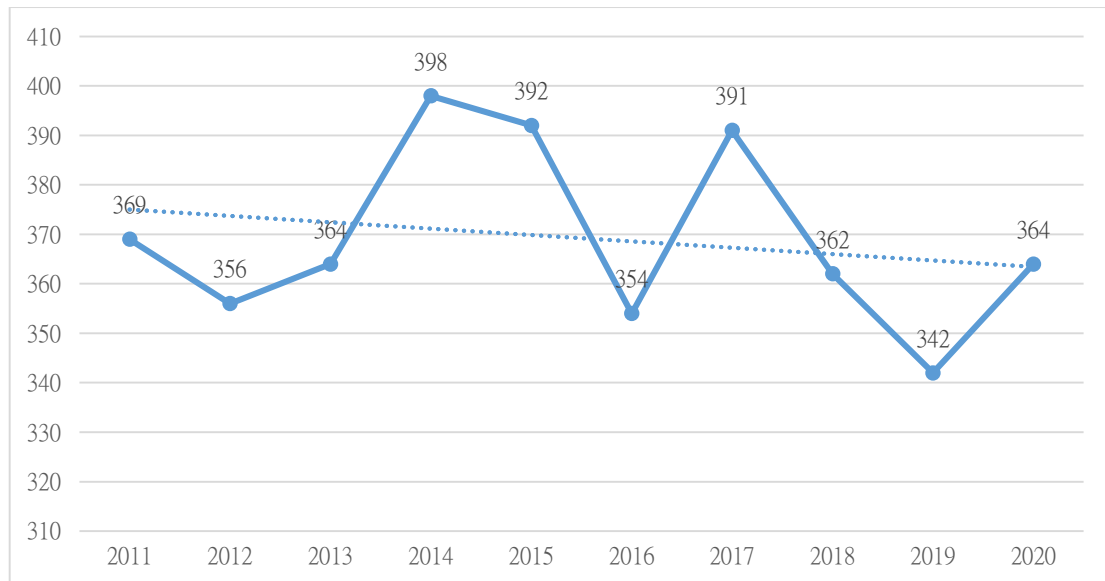
圖 61. 2011-2020 年漁船擱淺歷年趨勢圖



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

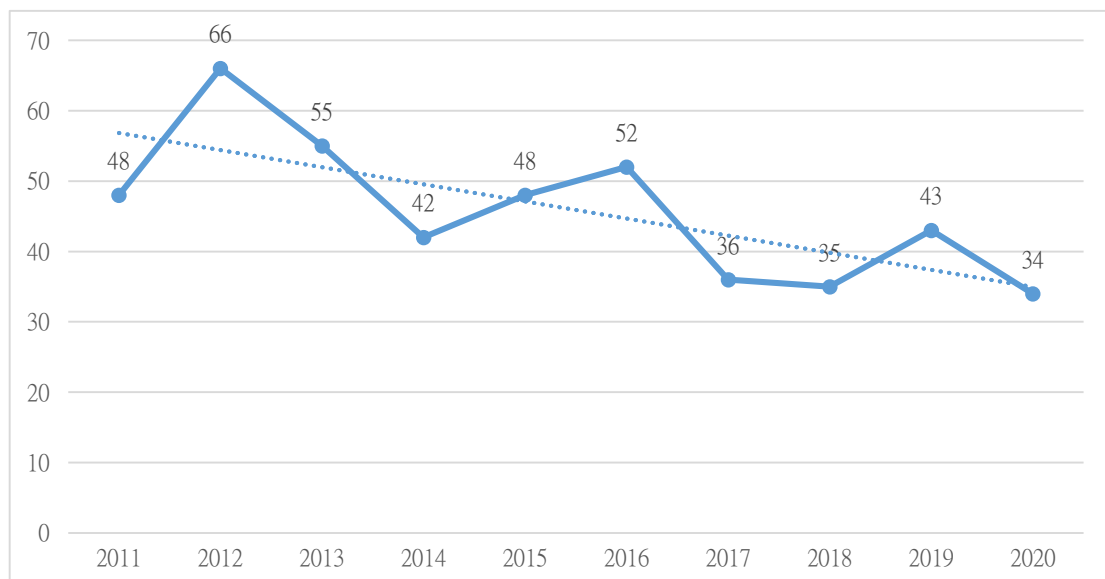
圖 62. 2011-2020 年漁船翻覆歷年趨勢圖

圖 63 至圖 65 為 2011-2020 年動力漁船、漁筏及動力舢板歷年遭難趨勢圖。由圖 63 可知，動力漁船遭難件數整體呈現下降走向，如趨勢線所呈現。由圖 64 可知，漁筏遭難件數整體呈現減少走向，發生的風險有降低趨勢，如趨勢線所呈現。由圖 65 可知動力舢板遭難件數呈現持平。



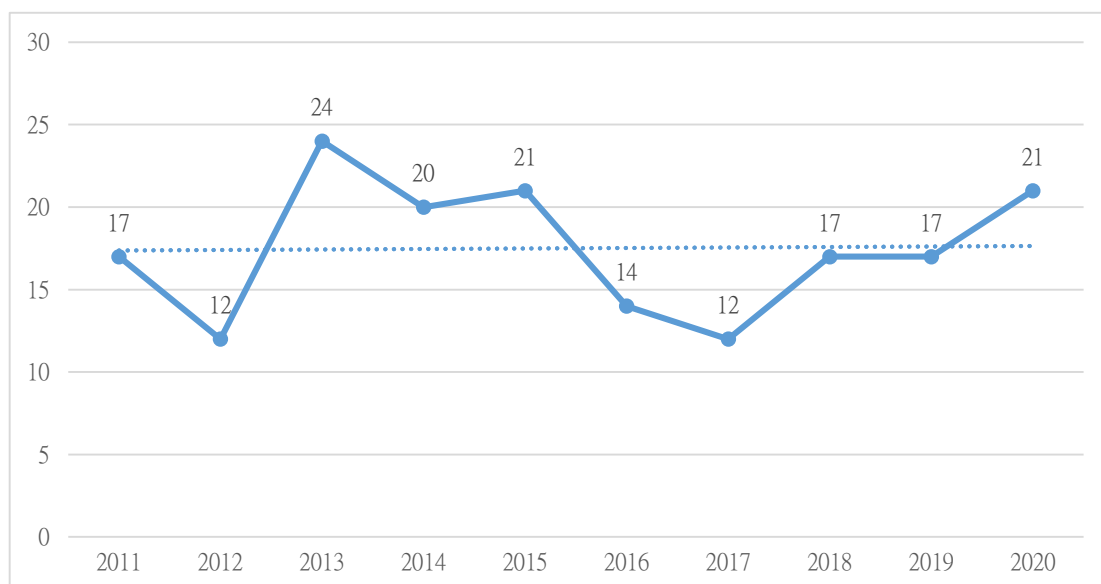
資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 63. 2011-2020 年動力漁船歷年遭難趨勢圖



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 64. 2011-2020 年漁筏歷年遭難趨勢圖



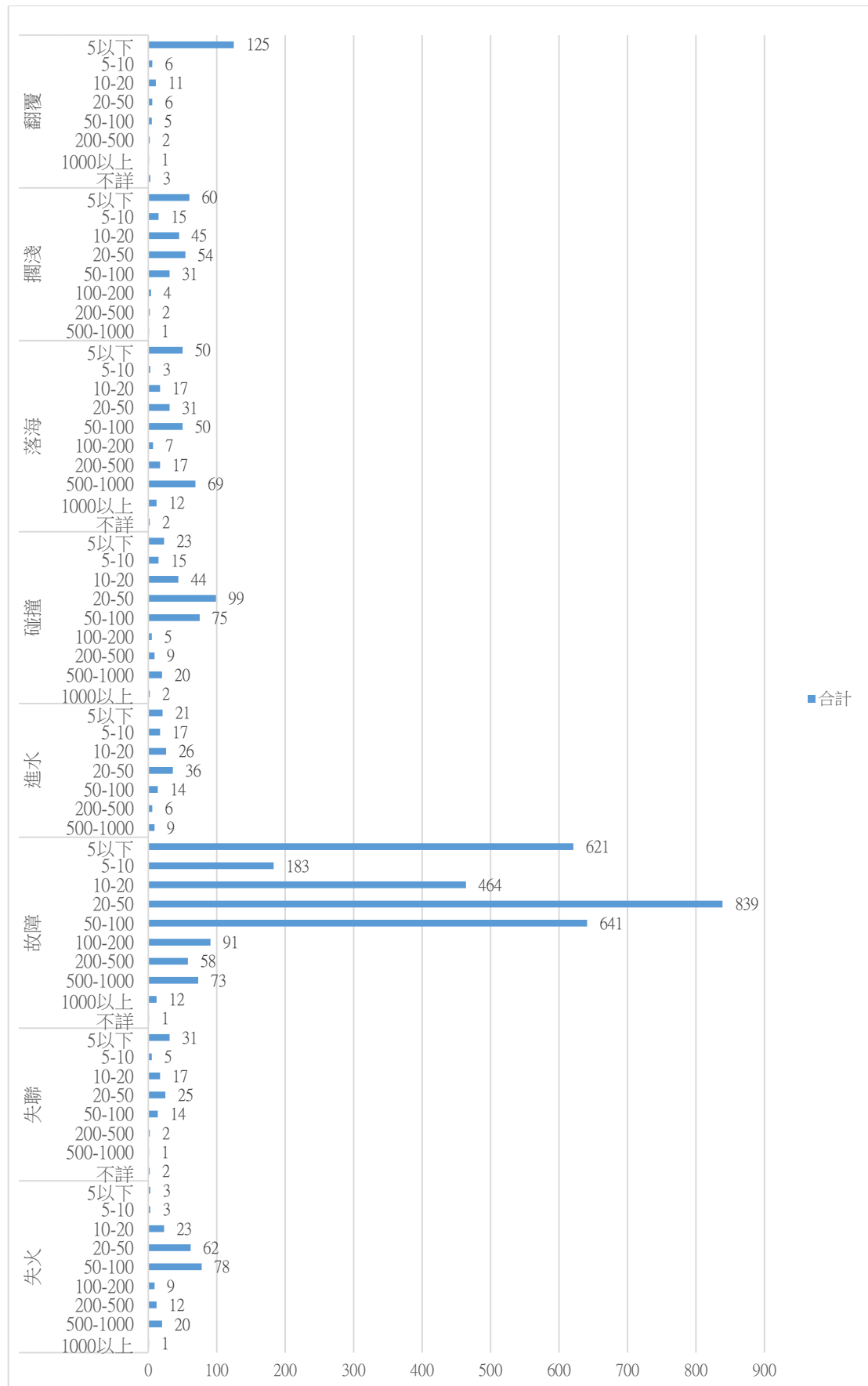
資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 65. 2011-2020 年動力舢板歷年遭難趨勢圖

### 3.2.2 漁船海難個別因素比較分析

圖 66 為漁船海難成因及總噸位之分析，可知發生故障之船舶噸位主要集中在總噸位 100 以下；總噸位 10-100 的船舶在大部分海難成因中均佔有一定比例。由圖可知發生翻覆、擱淺之船舶大多為總噸位 5 以下；發生落海事故中大多為總噸位 500-1000，其次為總噸位 50-100、5 以下及 20-50，發生的件數均超過 30 件；發生碰撞、進水事故中大多為總噸位 20-50；發生失聯事故中大多為總噸位 5 以下、10-100 之船舶；發生失火件數最多為總噸位 20-100 之船舶。





資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 67. 2011-2020 年漁船海難成因及總噸位統計圖

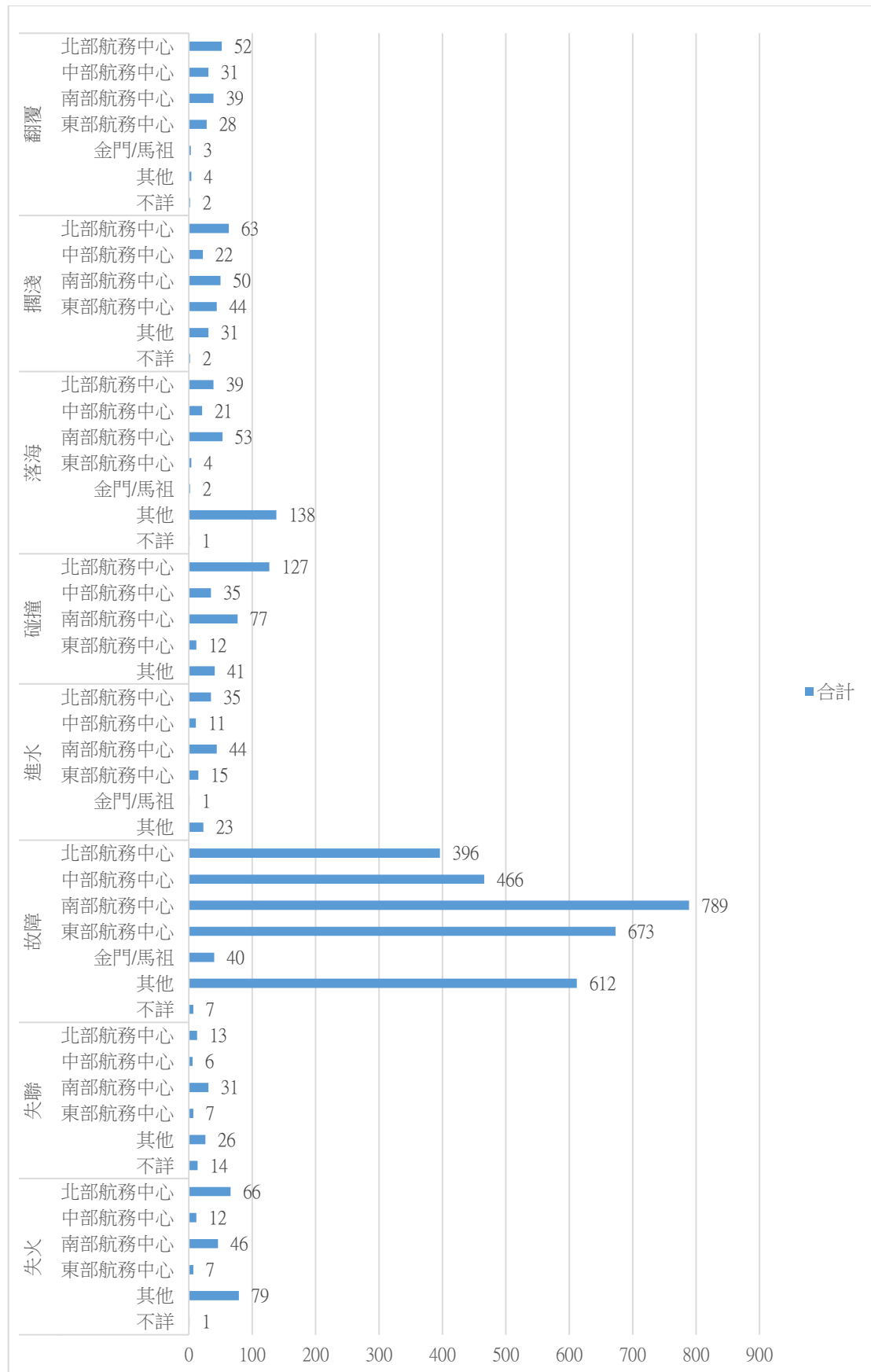
圖 68 為海難成因及船種之分析，可知發生故障的船種大多為動力漁船（2,593 件）顯著多於其他船種；此外，動力漁船在各海難成因中，除翻覆外，皆為各海難成因發生件數最多之漁船船種。



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 68. 2011-2020 年漁船海難成因及船種統計圖

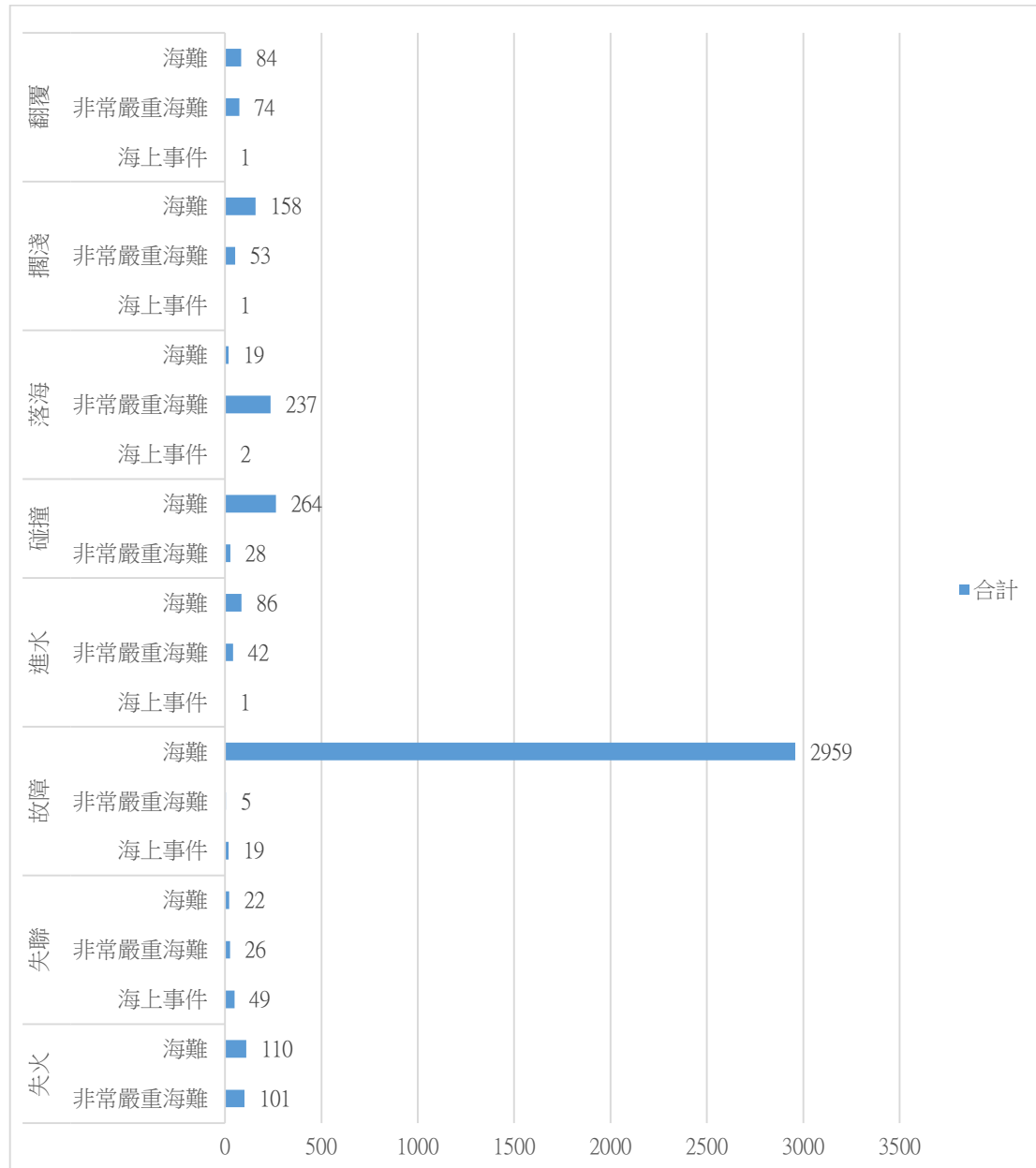
圖 69 為海難成因及事故地點之分析，可知發生故障大多發生於南部航務中心及東部航務中心附近海域；發生失聯則多發生於南部航務中心、其他海域；發生進水、失火、碰撞及翻覆最常發生在南部航務中心及北部航務中心附近海域；發生擱淺大多發生於北部航務中心、南部航務中心、東部航務中心附近海域。



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 69. 2011-2020 年漁船海難成因及地點統計圖

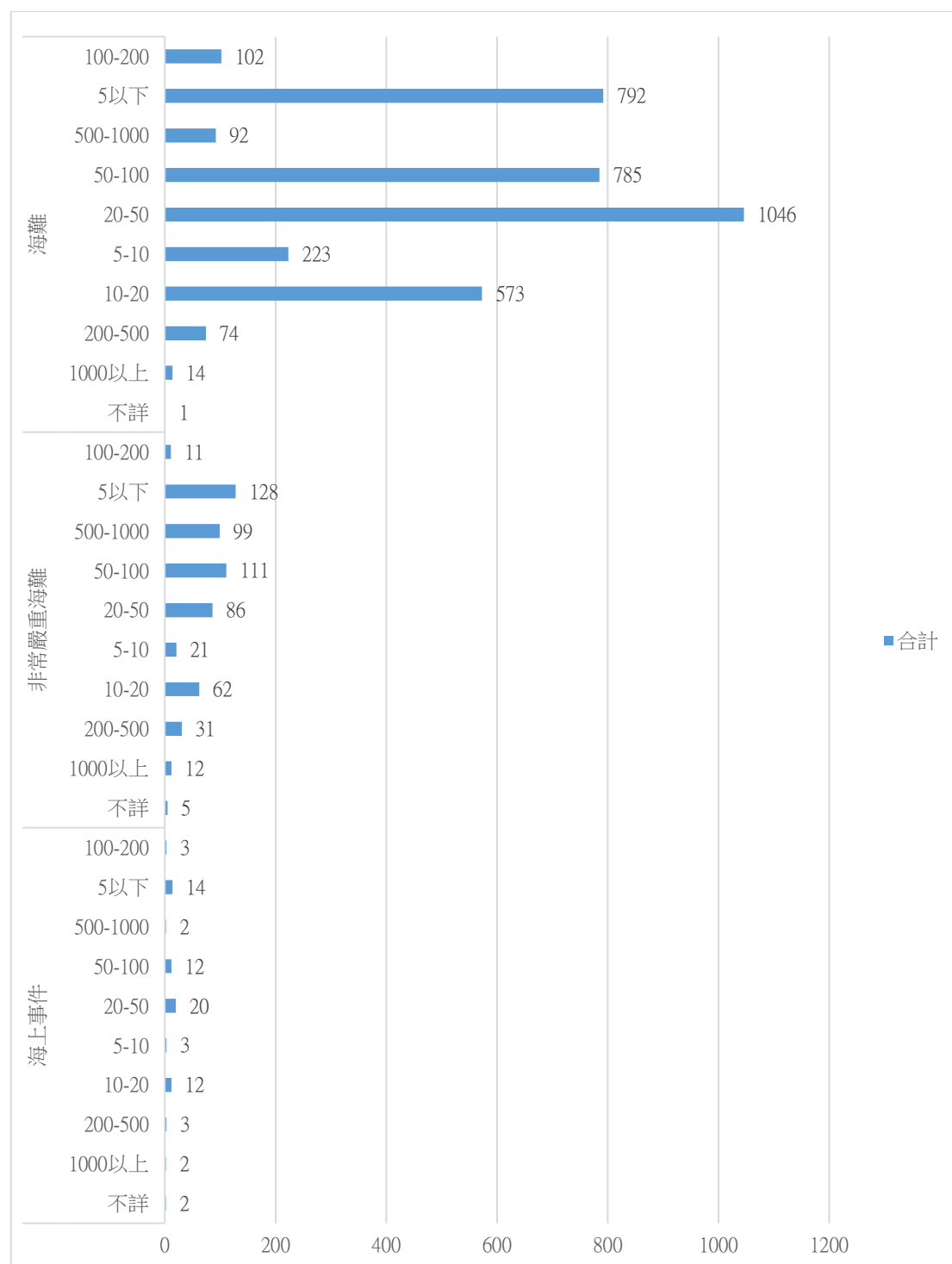
圖 70 為海難成因及海難嚴重性之分析，可知發生落海大多為非常嚴重海難（237 件），顯著多於其他嚴重性；發生翻覆以非常嚴重海難（74 件）及海難（84 件）居多；發生擱淺以海難（158 件）居多；發生碰撞以海難（264 件）居多；發生故障以海難（2,959 件）居多；其餘海難成因之海難嚴重性分佈差異不顯著。



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 70. 2011-2020 年漁船海難成因及海難嚴重性統計圖

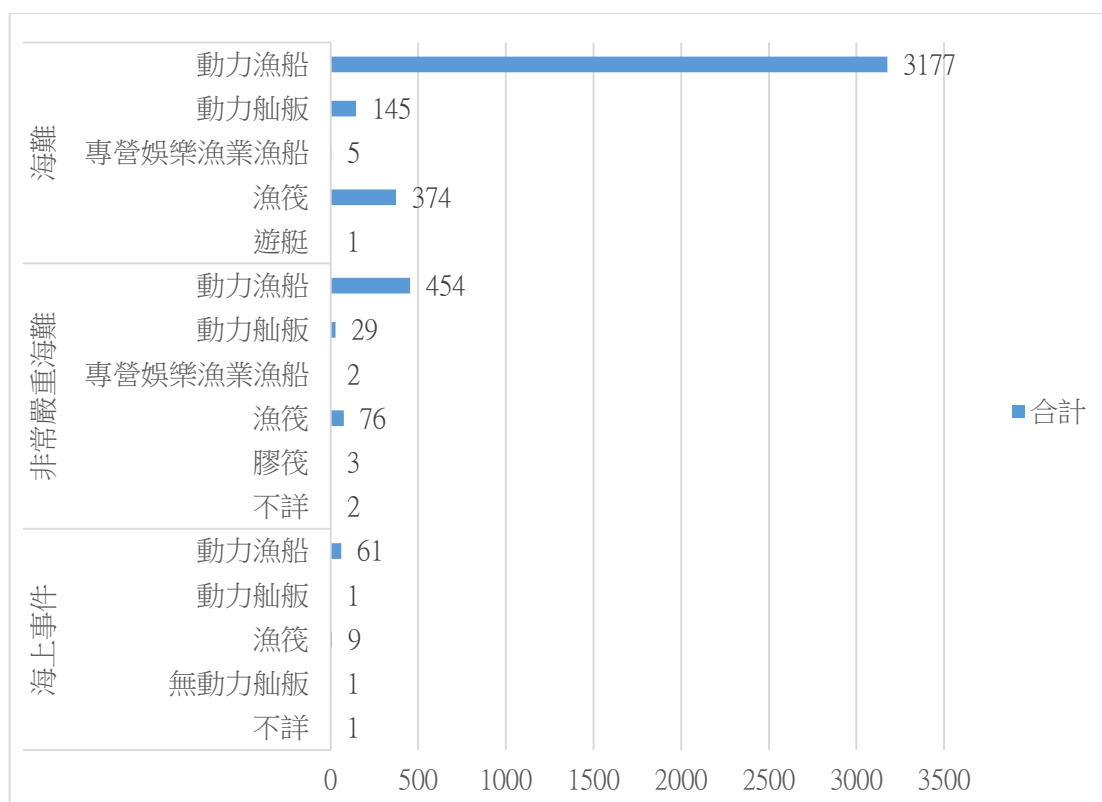
圖 71 為海難嚴重性及總噸位之分析，可知非常嚴重海難發生件數最多的為總噸位 5 以下及 50-100 均超過 100 件，其次為 500-1000、20-50、10-20；嚴重性為海難之事故發生件數最多的為總噸位 20-50、5 以下、50-100、10-20，均超過 500 件，其次為 5-10；海上事件發生件數分佈較不顯著，然以總噸位 20-50 者為最多。



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 71. 2011-2020 年漁船海難嚴重性及總噸位統計圖

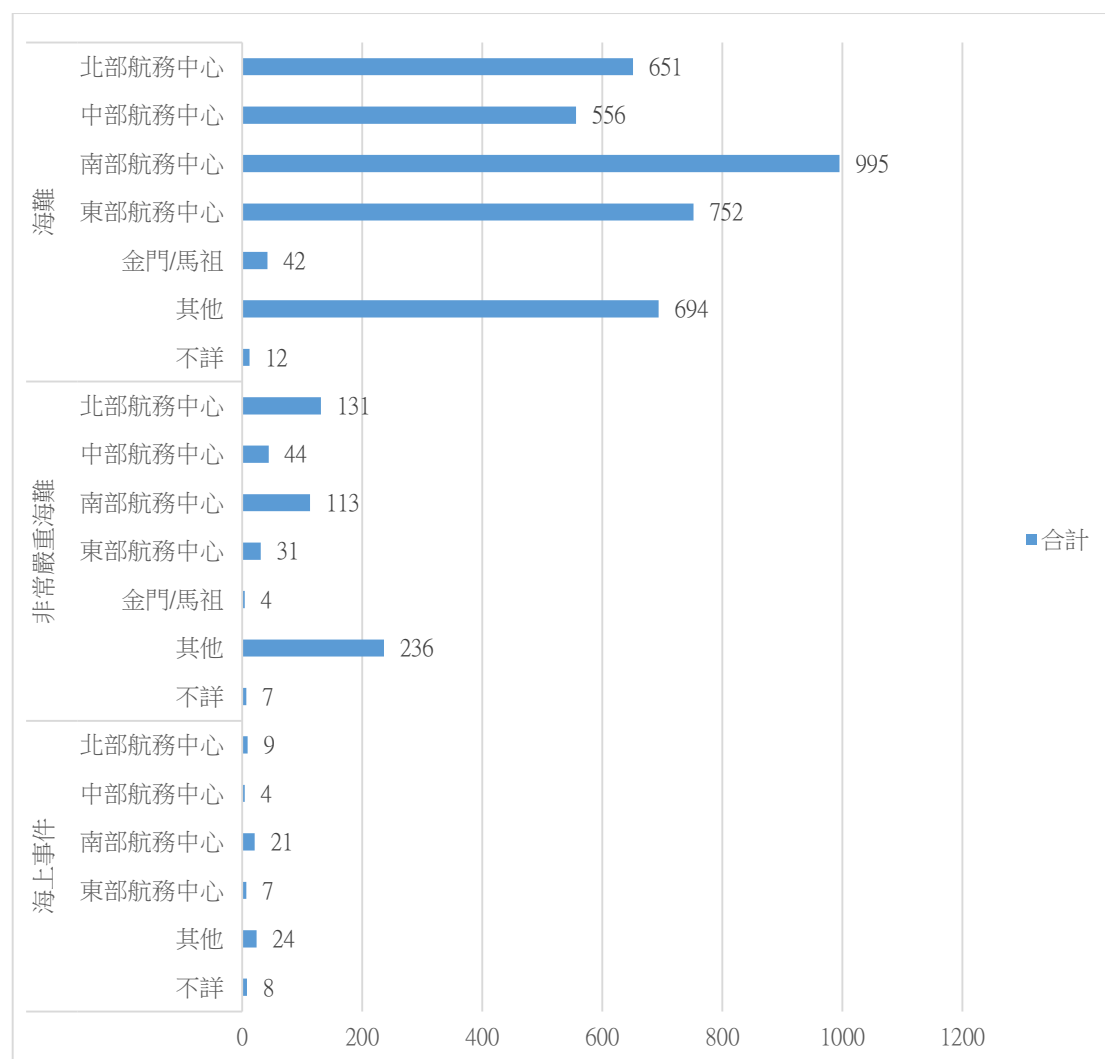
圖 72 為海難嚴重性及船種之分析，可知動力漁船在各嚴重性中皆為發生件數最多者，發生非常嚴重海難次多的為漁筏，發生海難次多的為漁筏及動力舢板。



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 72. 2011-2020 年漁船海難嚴重性及船種統計圖

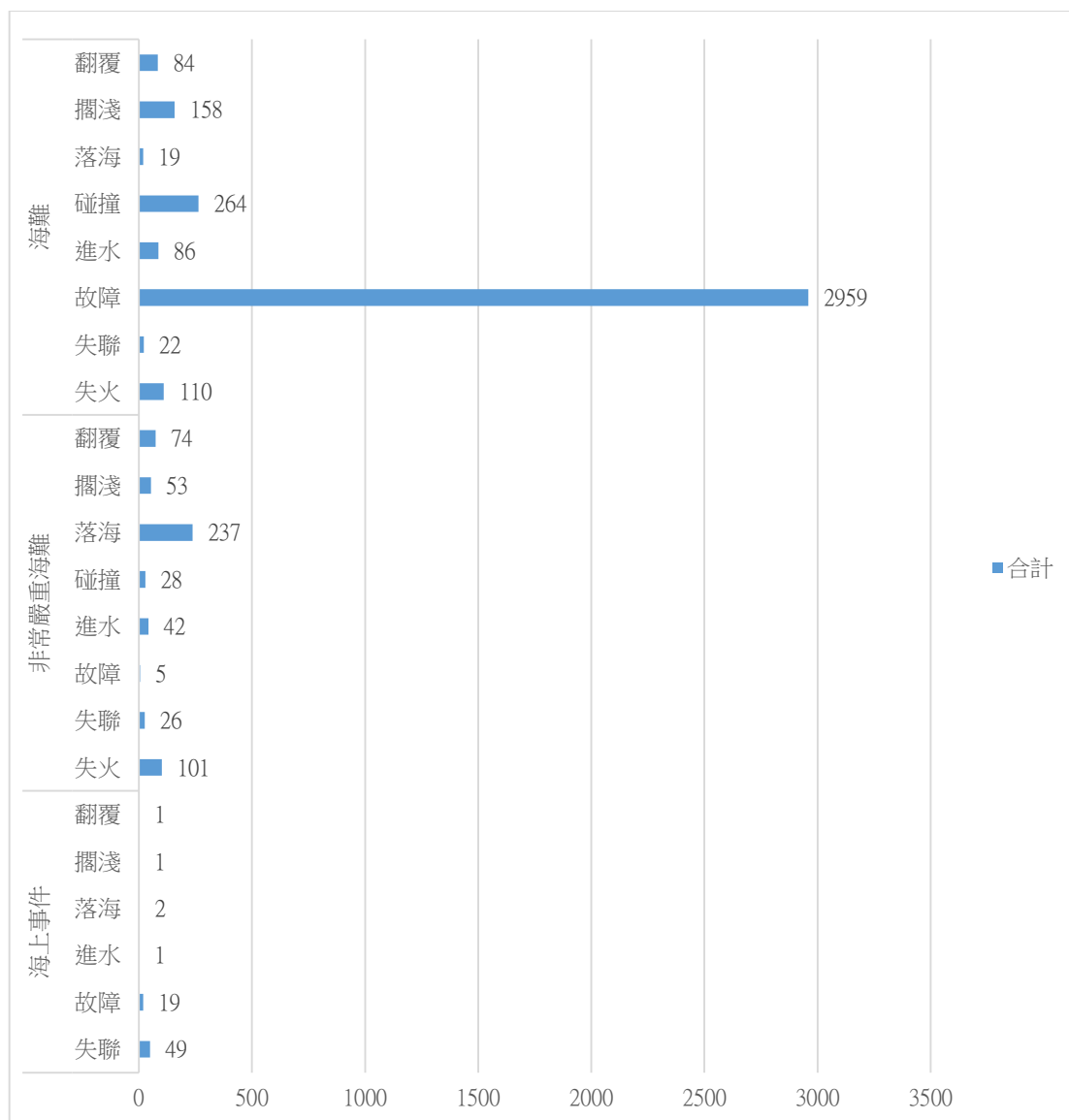
圖 73 為海難嚴重性及事故地點之分析，可知發生非常嚴重海難件數最多的為其他海域，其次為北部航務中心、南部航務中心；發生海難件數依序為南部航務中心、東部航務中心、其他海域、北部航務中心及中部航務中心，均超過 500 件；發生海上事件件數分佈不顯著。



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 73. 2011-2020 年漁船海難嚴重性及事故地點統計圖

圖 74 為海難嚴重性及海難成因之統計分析圖，可知落海、失火為發生非常嚴重海難件數最多之海難成因；故障為發生海難件數最多之海難成因，高達 2959 件，遠遠高於其他成因，嚴重性為海難之成因其次為碰撞、擱淺、進水及翻覆；失聯為發生海上事件件數最多之海難成因。



資料來源：行政院農業委員會漁業署(2021)，本報告整理

圖 74. 2011-2020 年漁船海難嚴重性及海難成因統計圖



## 4. 國家運輸安全調查委員會重大水路事故調查統計

依據運輸事故調查法第六條，發生於境內之重大運輸事故；發生於公海、不屬於任一國家之領域或發生地不確定之本國籍或由本國人使用之船舶之重大運輸事故；發生於境外之本國籍船舶、由本國人使用、本國設計或製造之航空器及船舶所造成之重大運輸事故，而事故發生地之調查機關不調查或委託運安會調查，應由運安會進行事故調查，若確屬重大水路事故，則應立案進行調查並得提出改善建議。以下就重大水路事故範圍、重大水路事故分級、調查案件統計，以及安全改善建議執行情況予以詳述。

### 4.1 重大水路事故範圍

重大水路事故：指水路失事及水路重大意外事件。

(一) 水路失事：指民用船舶或公務船舶於運作中發生非故意行為之事故，且有下列情形之一者：

1. 人員死亡。
2. 船舶全損。
3. 對環境有重大影響，且經運安會認定有調查之必要者。

(二) 水路重大意外事件：指民用船舶或公務船舶於運作中發生下列情形，有造成水路失事之虞，且經運安會認定有調查之必要者：

1. 十人以上之人員傷害。
2. 人員失蹤。
3. 船舶棄船或失蹤。
4. 與船舶安全操作直接相關之船員，無法履行其職責而對人員、財產或環境安全構成威脅。
5. 船舶裝備故障，對人員、財產或環境安全構成威脅。
6. 須採取緊急措施，以避免重大水路事故。
7. 船舶發生沉沒、傾覆、浸水、擱淺、碰撞、失火、爆炸。
8. 船舶之貨物落海、移動或液化影響適航性。

9. 船上意外釋放危險或輻射物質達國際海運危險品章程之通報標準。
10. 水路事故致船上殘油外洩達一百公噸以上七百公噸以下。
11. 船舶或水路基礎設施實質損害，或有充分理由認為該船舶或水路基礎設施遭受實質損害。

## 4.2 重大水路事故分級

運安會為有效運用人力及設備資源，將調查作業分為三級，各級水路事故說明如下：

### 第一級

指漁船除外之船舶於運作中之事故，造成人員死亡、船舶全損或對環境有重大影響且經運安會認定有調查之必要，或運安會認定有重大影響水路安全之事故者，調查報告採用完整報告格式，完成調查報告草案參考時程為 14 個月以內，發布正式調查報告參考時程為 18 個月以內。

### 第二級

指漁船於運作中發生之事故，符合「重大水路事故範圍之水路失事」；或船舶於運作中發生之事故，符合「重大水路事故範圍之水路重大意外事件」，且經運安會認定有調查之必要者，調查報告採用簡式報告格式，完成調查報告草案參考時程為 8 個月以內，發布正式調查報告參考時程為 12 個月以內。

### 第三級

指船舶於運作中發生之事故，符合「重大水路事故範圍」，但因物證、人證等事實資料不足、滅失、無資料或無法取得，無法進行蒐證、分析及調查者，調查採用委員會議初報併同調查報告存檔方式結案，並於次月初以新聞稿方式發布結果訊息，完成調查報告參考時程為 6 個月以內。結案調查報告併同調查期間蒐證資料，以檔案夾方式儲存於本會入口網，可供民眾申請查閱。

## 4.3 重大水路事故調查案件統計

運安會自 2019 年 8 月 1 日成立至 2020 年 12 月 31 日止，共收到 284 起海事事故通報，其中經認定重大水路事故並立案調查者共有 89 起，立案比率為 31.34%，圖 74 為 2019 及 2020 年立案調查案件數。附錄二為 2020 年重大水路調查案件進度。

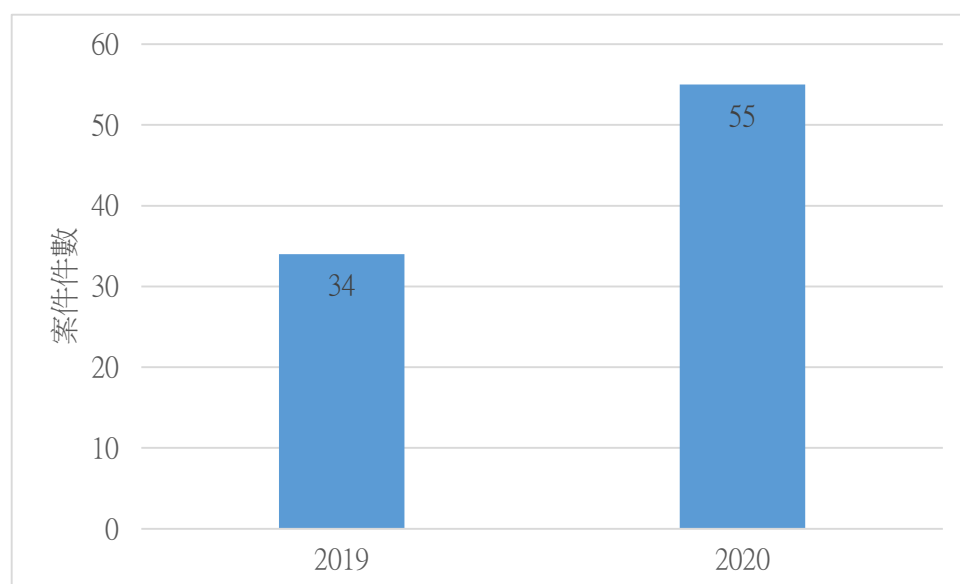


圖 75. 2019-2020 年重大水路事故立案調查案件數<sup>4</sup>

表 24 為 2019-2020 年立案調查案件分級，其中第三級案件占比最多，於 2019 年有 21 件，2020 年有 39 件；第一級案件數於 2019 年共有 3 件；2020 年則有 1 件。

表 24. 2019-2020 年立案調查案件分級

分級 \ 件數	2019 年 立案件數	2020 年 立案件數
第一級	3	1
第二級	10	15
第三級	21	39
合計	34	55

表 25 為 2020 年調查中案件數，其中 2019 年調查中案件數為 5 件，2020 年為 15 件，2021 年接續調查案件數為 20 件，調查中案件發布之期中調查報告為 0 件。

表 25. 2020 年重大水路事故調查中案件數

2019 年 調查中案件數	2020 年 調查中案件數	2021 年 接續調查案件數 <sup>5</sup>	期中調查報告
5	15	20	0

表 26 為自 2019 年 8 月至 2020 年 12 月止，運安會重大水路事故成案調查案

<sup>4</sup> 2019 年重大水路事故調查案件數之統計區間為 2019 年 8 月 1 日至 2019 年 12 月 31 日止。

<sup>5</sup> 2021 年接續調查案件數為 2019 年及 2020 年調查中案件數之加總。

件之成因，於 89 件成案之調查案中，其調查案中之事故成因以失火/爆炸最多，2019 年失火/爆炸案為 10 件；2020 年失火/爆炸案為 13 件。

表 26. 2019-2020 年成案調查案件成因<sup>6</sup>

成因 年度	擱淺	失蹤	失火/ 爆炸	碰撞	工安	機械 故障	進水 沉沒	翻覆	其他
2019	3	3	10	7	2	1	6	1	1
2020	4	11	13	13	2	0	0	8	4
總計	7	14	23	20	4	1	6	9	5

圖 75 為 2020 年運安會調查之重大水路事故發生地點圖，如圖所示，事故發生地多在臺灣沿海，少數分布印度洋及太平洋。



圖 76. 2020 年運安會調查之重大水路事故發生地點圖

#### 4.4 安全改善建議執行情形

運輸事故調查法第 27 條規定：「政府有關機關（構）於收到運輸事故調查報告後九十日內應向行政院提出處理報告，並副知運安會。處理報告中就運輸事故調查報告之運輸安全改善建議事項，認為可行者，應詳提具體之分項執行計畫；

<sup>6</sup> 2019 年案件成因之統計區間為 2019 年 8 月 1 日至 2019 年 12 月 31 日止。

認有窒礙難行者，亦應敘明理由。前項之分項執行計畫，行政院應列管之，並由運安會追蹤。」

運安會於接獲政府有關機關副知各分項執行計畫時，將視辦理情形予以分類。對於執行計畫內容具體可行並已辦理完成者，則建議行政院接受並予以結案；對於執行計畫內容未達改善目標者，則建議行政院不予接受，並請有關機關重提計畫或補充資料；對於執行計畫之時程較長或須分階段完成者，則建議行政院列管之，並每半年追蹤其辦理情形，直至改善完成結案為止。

2019年8月1日至2020年12月31日止，運安會對政府有關機關提出之26項運輸安全改善建議（水路部分），其中計有18項尚待有關機關回覆，5項列管中，3項已結案，如圖76所示。

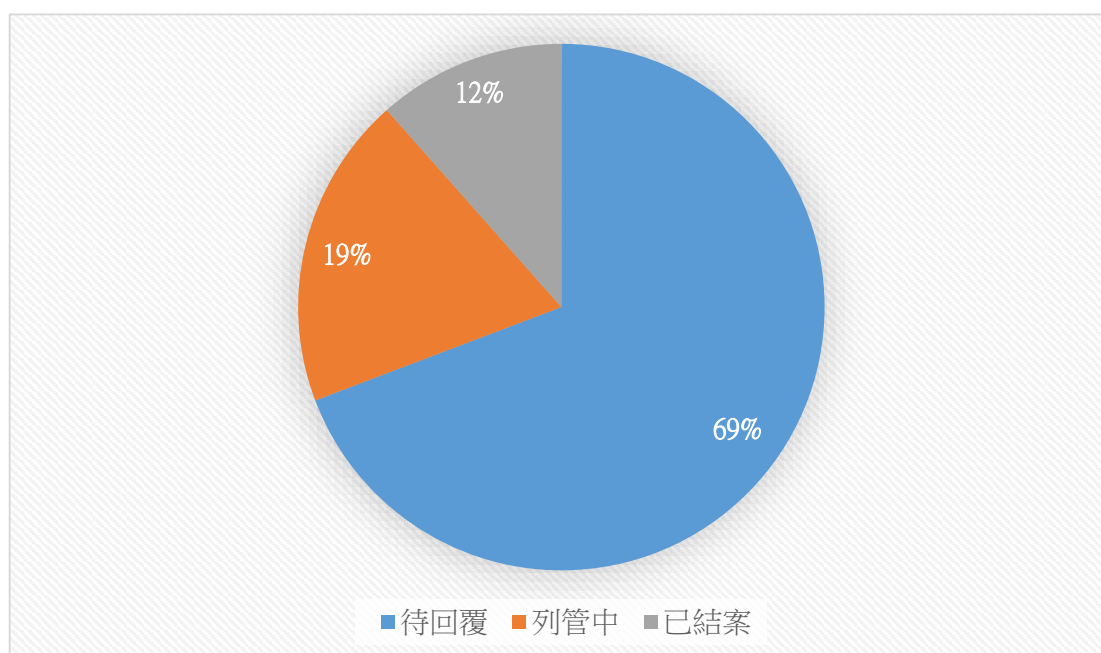


圖 77. 運輸安全改善建議統計圖

## 附錄一 名詞定義

國際海事組織(IMO)在其國際公約、大會決議、規則和指南中，主要採用 Marine Casualty, Marine Incident 或 Marine Casualty 等詞。例如，2008 年通過的「海上事故或海上事件安全調查國際標準及建議做法章程」(Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident) (MSC.255(84))中，第 2 章第 2.9 項對於海事意外事故(Maritime Casualty)是指一個事件導致以下任何一種情況(IMO, 2008)：

1. 由船舶操作引起的或與船舶操作有關致使人員死亡或嚴重受傷；
2. 由船舶操作引起的或與船舶操作有關致使船上人員失蹤；
3. 船舶全損、推定全損或棄船；
4. 船舶的實質損壞；
5. 船舶擱淺、喪失航行能力或涉及碰撞事故；
6. 由船舶操作引起的或與船舶操作有關致使船舶遭受實質損失；
7. 由船舶操作引起的或與船舶操作有關而造成船舶對環境的實質損害。

依據國際海事組織 2014 年 MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1 附錄 5，將海上事故以初始事件(Initial event)原則區分為碰撞(Collision)、擱淺(Grounding)、觸碰(Contact)、火災/爆炸(Fire/explosion)、船體破損(Hull failure)、機器故障/適航性設備失去控制(Loss of control)、船舶/機械損害(Ship/equipment damage)、翻覆/傾側(Capsize/listing)、泛水/沉沒(Flooding/foundering)、船舶失蹤(Ship missing)以及工安意外(Occupational accident)等，詳細說明如下(IMO, 2014)：

1. 碰撞：指本船在航行中與他船或多船發生碰撞，或本船未在航行中與他船或多船發生碰撞；
2. 擱淺：指在有動力或無動力情形下發生擱淺；
3. 觸碰：指與固定物體、浮動物體以及飛行物體發生碰撞者；
4. 火災/爆炸：船舶因火災或爆炸為初始發生事件者；
5. 船體破損：船舶非因 1 至 4 項成因而導致船體損壞者；
6. 機器故障/適航性設備失去控制：指非因 1 至 5 項成因而導致重要機器

設備發生故障造成船舶失去控制者；

7. 船舶/設備損害：指非因 1 至 6 項成因而導致船舶或設備發生損害者；
8. 翻覆/傾側：指非因 1 至 7 項成因而導致船舶發生翻覆或傾側者；
9. 泛水/沉沒：指非因 1 至 7 項成因而導致船舶發生泛水或沉沒者；
10. 船舶失蹤：船舶失聯且持續無法確認船位者；
11. 工安意外：指船上物體移動、爆裂、損毀、裂開、掉落、倒塌；或船上物質溢出、傾覆、洩漏、流動、蒸發、散發；或船上電力相關問題、；或船上機械、運送/裝卸設備、手動操作機具、動物失控；或船上人員休克、驚嚇、暴力、侵犯、威脅、滑跤、絆倒、墜落而導致落海、落至船上低處或原處等。
12. 其他：如人員自殺、船員無故未歸船等。
13. 未知：不明海難原因。

「海上事故或海上事件安全調查國際標準及建議做法章程」第 2 章，以及國際海事組織 2014 年 MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1 亦針對海上事故的嚴重程度區分為非常嚴重海難(Very serious marine casualty)、海難(Marine casualty)以及海上事件(Marine incident)。詳細說明如下：

1. 非常嚴重海難：指船舶發生事故導致人員死亡、船舶全損或造成環境嚴重損害；
2. 海難：與船舶操作直接相關而發生的，導致下列情況的事件，或事件後果：
  - (1) 嚴重受傷；
  - (2) 船上人員失蹤；
  - (3) 船舶實質損壞；
  - (4) 船舶擱淺、不能使用或船舶牽涉到碰撞；
  - (5) 損壞海運基礎設施，並且造成船舶結構的實質損壞，危及船舶本身、其他船舶或個人；
  - (6) 對環境潛在的嚴重損害。

3. 海上事件：指除海上事故外，由船舶操作引起的或與船舶操作相關的事件，且這類事件已使船舶或任何人員受到威脅，或可能對船舶構造或環境造成實質損害。



附錄二 2020 年運安會立案調查之案件

編號	日期	船舶種類/ 船名/登記號 碼或編號	事故簡述	傷亡	事故 分級	調查 進度
1	01.03	漁船/源昌發 2 號/CT2-2587	於安平港西北方 4 哩處失火，船 上 2 員已獲救均安，船沉沒。	無	3	結案
2	01.06	貨輪/泰港/TAI GANG	於高雄港進港時碰撞「順榮」船 塢	無	2	調查中
3	01.16	漁船/漁慶 16 號/CT4-1928	於鼻頭角北方 31 哩處 1 名船員 落海失蹤。	1 人 失蹤	3	結案
4	01.20	漁船/永泉 3 號/CT3-4988	於新港東南 2.5 哩處失火，2 名 船員獲救均安。	無	3	結案
5	01.27	漁筏/寶蓮 2 號/CTR- PT3829	於小琉球海域作業時船長失蹤 未尋獲。	1 人 失蹤	3	結案
6	01.30	和港 2 號拖船 (引水船)	領港於和平港登船領航時遭延 伸踏板夾傷，小腿開放性骨折。	1 人 受傷	2	調查中
7	02.04	客船/世界夢/ IMO - 9733117	於高雄港進港時船速過快，致停 泊 49 號碼頭天波輪纜繩斷裂舷 梯損壞。	無	2	調查中
8	02.10	漁筏/溫明祥 /CTS -5081	於蚵子寮漁港出港，船長失蹤後 死亡。	1 人 死亡	3	結案
9	02.24	水泥船/達和 輪/ IMO - 9279824	於桃園外海因機艙失火主機故 障漂流，27 日由拖船拖至台中 港。	無	2	調查中
10	03.05	貨船/大新 015470/ 貨船/大華 015400	於料羅港區 2 號碼頭大新及大華 發生碰撞，大新左舷有破洞，無 人員受傷及油污。	無	2	調查中
11	03.07	貨船/AMIS NATURE/ IMO -9787974	賴比瑞亞籍貨船「艾密絲」輪， 進入高雄港靠泊 71 號碼頭時， 擦撞碰墊，船身有擦痕。	無	2	調查中
12	03.09	雜貨船/騏龍/ IMO -9426738 引水船/永華 6 號	騏龍輪於台北港內與引水船永 華 6 號發生碰撞，引水船翻覆、 2 船員落水死亡。	2 人 死亡	1	結案
13	03.10	漁船/文正財 3 號/CT2-4815	於安平港西南 8 哩處 1 名船員落 海死亡。	1 人 死亡	3	結案
14	03.12	漁筏/啟明 /CTR - CI1094	於梧棲漁港外海失蹤後發現死 亡。	1 人 死亡	3	結案
15	04.07	漁筏/建發 /CTR - CW0583	於彰化芳苑漁港西 1 哩處 1 人落 海死亡。	1 人 死亡	3	結案
16	05.03	漁船/金發漁 1 號/CT2-3327	於花蓮鹽寮距岸 0.3 哩處與順榮 號漁船碰撞後進水全損。	無	3	結案

編號	日期	船舶種類/船名/登記號碼或編號	事故簡述	傷亡	事故分級	調查進度
17	05.04	漁船/新吉發 168 號/CT3-3749	於距屏東後灣 8 哩處與金明財漁船擦撞後沉沒，8 船員均安。	無	3	結案
18	05.05	貨船/正明輪/IMO -9287780	於進和平港時偏離航道，船艙因擱淺撞損，下錨後錨機無法回收。	無	2	調查中
19	05.25	漁船/新得發 16 號/CT2-5734	於澎湖海域作業時失火，船沉沒，船上 2 人獲救。	無	3	結案
20	05.26	漁船/興滿鎰 號/CT4-2733	於距紐西蘭 Napier 東北東 450 哩海上作業時，船長落海失蹤。	1 人失蹤	3	結案
21	06.01	漁船/新裕發 1 號/CT0-8282	於新竹漁港外海 0.5 哩處翻覆，1 名船員獲救。	無	3	結案
22	06.05	漁船/元泰 216 號/CT7-0267	於馬爾地夫西方 470 哩處海域失火，船上 1 船員失蹤，其餘船上 29 人由友船救起。	1 人失蹤	3	結案
23	06.20	漁船/金進益 26 號/CT4-2917	於東加 Nukuolofa 港東南方約 347 哩處海域作業時，1 名船員落海，未尋獲。	1 人失蹤	3	結案
24	06.22	漁船/盛隆旺 號/CT4-1963	於基隆港東北方約 248 哩處海域作業時失火，船上 6 人由友船救起，均安。	無	3	結案
25	06.23	漁船/生漁 38 號/CT4-2589	於南方澳東南方約 563 哩處海域洗船作業時 1 船員失蹤。	1 人失蹤	3	結案
26	06.23	漁船/讚玄 202 號/CT7-0507	於距南非 Elizabeith 東南方約 254 哩處海域船上 1 船員失蹤。	1 人失蹤	3	結案
27	06.25	漁船/益大 606 號/CT3-5652	於石門北方約 20 哩處海域失火，船上 8 人由友船救起，均安。	無	3	結案
28	07.13	漁船/得億 6 號/CT4-3096	於距莫三比克馬不多港東南 473 哩處 1 船員下海處理絞網時溺斃死亡。	1 人死亡	3	結案
29	07.13	漁船/金海 16 號/CT2-5895	於彰化塹仔港西方約 1.2 哩處海域失火，船上 3 人獲救。	無	3	結案
30	07.14	漁船/明鴻滿 號/CT3 -3695 商船/YUSHO LILY/IMO-9350108	於台中港南外堤處碰撞，漁船 3 人均安，駛返梧棲港。	無	2	調查中
31	07.24	高昇輪	於高雄港靠泊 48 號碼頭時，船艙碰撞碼頭，致水路設施嚴重損壞。	無	2	調查中
32	08.01	漁船/宥盛 68 號/CT4-2586	於距巴布亞紐幾內亞拉包爾港西北方 520 哩處海域失火棄船，船上 15 人獲救均安。	無	3	結案

編號	日期	船舶種類/船名/登記號碼或編號	事故簡述	傷亡	事故分級	調查進度
33	08.03	漁船/振銘洋 20 號/CT3-5382	於距距模里西斯路易士港 654 哩處海域作業時船上 1 船員落海失蹤，未尋獲。	1 人失蹤	3	結案
34	08.06	漁船/承慶豐 /CT4-2783	於距莫三比克馬步多東方 447 哩處海域失火棄船，船上 16 人獲救，均安。	無	3	結案
35	08.07	漁船/福明勝 3 號/CT4-2463	於距馬達加斯加圖利亞拉港東南 505 哩處與國籍漁船碰撞後沉沒，13 船員均安。	無	3	結案
36	09.01	漁筏/關發 1 號/CTHRL-0249	於花蓮市自由街大排出海口外 20 公尺處翻覆，3 人落水後獲救，船筏斷裂。	無	3	結案
37	09.05	漁筏/祥順發 36 號/CTHRL-0780	於南方澳漁港外海內埤海域翻覆，3 船員 2 人獲救，1 人死亡。	1 人死亡	3	結案
38	09.15	工作船/昭伸 2 號/	於台北港北堤 1.5 哩處海域失火，船上 3 人獲救均安。	無	2	調查中
39	09.19	漁船/同初 /CT0-8169	於二仁溪口附近翻覆 三人落海獲救後 1 人死亡。	1 人死亡	3	結案
40	09.23	漁船/佑承 3 號/CT4-1381	於王功漁港外海西北 12 哩處海域失火，船上 3 後沉沒，船上 2 人獲救，1 人死亡。	1 人死亡	3	結案
41	09.24	漁筏/金榮號/CTHRL-0352	於花蓮芭崎海域作業時翻覆，2 人落水後獲救。	無	3	結案
42	10.02	漁筏/秀娟 /CTR-CI1299	於外傘頂洲翻覆，6 人落海，4 人自行脫困，1 人已被救起，另 1 人死亡。	1 人死亡	3	結案
43	10.12	貨船/志海 8 號/IMO-8549430	於高雄港一錨區北側約 4 海哩處船身傾斜 26 度，棄船擱淺旗津沙洲後船身斷開。	無	2	調查中
44	10.17	漁筏/南市筏 1684/CTRNH-3021	於台南蘆竹溝外海翻覆，船上 1 人直升機吊掛獲救。	無	3	結案
45	10.26	漁船/金銓益 /CT4-2630	作業後 1 名船員落海失蹤。	1 人失蹤	3	結案
46	10.27	漁筏/創竣 1 號/CTR-PT4154	於臺東大武公園擱淺，1 名船員失蹤後尋獲死亡。	1 人死亡	3	結案
47	11.10	漁船/順達漁 6 號/CT3-4899	於林口卸煤碼頭外碰觸消波塊，船全損，船上 6 人均安。	無	3	結案
48	11.10	貨船/榮茂輪/IMO-9377729	於臺中港出港時觸碰南外堤，船艙受損，無污染。	無	2	調查中

編號	日期	船舶種類/船名/登記號碼或編號	事故簡述	傷亡	事故分級	調查進度
49	11.12	漁船/全鎰發 28 號/CT4-2412	於苗栗外海 6 哩處船體破損棄船後起火燃燒，船上 5 人獲救。	無	3	結案
50	11.14	漁船/財東慶 1 號/CT3-5654	於花蓮南濱化仁海堤旁翻覆，船上共 4 名船員自行游上岸。	無	3	結案
51	11.14	漁船/新凌波 166 號/CT4-2217	於宜蘭外海與新海麗 66 號碰撞後傾覆，船上 8 人獲救均安。	無	3	結案
52	11.27	漁船/源勝 88 號/CT3-6156	於蘇澳燈塔東北方 0.68 海哩處撞礁石後解體，船上 4 人均安。	無	3	結案
53	12.09	散裝船/幸運先鋒/IMO-9085065 雜貨船/新絲路 1 號/IMO-8651855	於高雄港航道進出港時擦撞，兩船輕損，人均安。	無	2	調查中
54	12.10	貨船/金輝 /IMO-9124160	於南竿海域擱淺，船員船員均安；拖至南竿福澳港後沉沒。	無	2	調查中
55	12.30	漁船/永裕興 18 號/CT4-2678	於距夏威夷中途島東北 527 哩海域失聯後尋獲，10 船員失蹤，友船 0308 日拖返蘇澳。	10 人失蹤	2	調查中