

國家運輸安全調查委員會

重大運輸事故調查報告

建福發 3 號漁船及天賀漁筏於屏東縣東港漁港外約 7.7 哩處

碰撞致天賀漁筏船長罹難

調查報告編號：

TTSB-MOR-22-11-003

發布日期：

民國 111 年 11 月 1 日

事故簡述

民國 111 年 3 月 2 日約 0955¹時，一艘國籍漁船建福發 3 號，總噸位 42.28²，漁船統一編號 CT3-4284，船上載有 4 名人員，包括 1 名本國籍船長、1 名本國籍船員及 2 名印尼籍船員。一艘國籍漁筏天賀，漁筏統一編號 CTR-PT3821，船上載有 1 名本國籍船長，兩船於距離屏東縣東港漁港外約 7.7 哩處碰撞³，碰撞後建福發 3 號無損傷，天賀船艙受損（詳圖 1），天賀船長落水後罹難，本案無油汙染情事。



圖 1 天賀號漁筏筏體毀損照片

¹ 本報告所列時間均為臺北時間(UTC+8 小時)。

² 船舶總噸位是指船舶所有圍蔽艙間之總體積，容積噸無單位表示。

³ 北緯 22 度 23 分，東經 120 度 19 分。

天氣海象資料

依據交通部航港局（以下簡稱航港局）船舶海事報告書，事故海域風向為北風、風力 5 至 6 級、浪高 1 至 1.5 公尺。

訪談紀錄及其他資訊

建福發 3 號船長之偵訊筆錄摘要

依據海巡署艦隊分署高雄海巡隊偵訊筆錄（詢問日期 111 年 3 月 2 日 1506 時至 1537 時），受訪者主要負責建福發 3 號船上的輪機工作，自去（110）年 11 月 18 日改掛船主及船長，由受訪者之父親掛輪機長（負責操船）。

受訪者表示，事故當日約 0900 時至 1000 時，於小琉球附近作業，正與 2 位外勞於船尾起魚貨，當時船為靜止狀態。起完魚貨後，受訪者與外勞至前艙右前甲板倒完魚貨後，受訪者父親開船前進不到 1 分鐘，受訪者看到右前方海面有破碎物，立即叫輪機長停船，聲稱可能撞到膠筏。受訪者查看情況後發現，有一落海者人頭露出海面，並且落海者之膠筏破損。附近另一艘膠筏開過去拉落海者，但拉不起來，故建福發 3 號開過去將落海者拉到船上，受訪者立即對落海者實施 CPR 急救，當時受訪者有看到落海者身上的錶，時間為 1015 時。

經建福發 3 號輪機長與海巡署及漁業電台聯繫，決定由建福發 3 號直接返回東港，返港期間受訪者仍持續對落海者施行急救，直到救護人員接手。於施行 CPR 前 5 分鐘感覺落海者有反應，但 5 分鐘後已感覺不到生命跡象。

建福發 3 號船長之海事詢問筆錄及船舶海事報告書

依據航港局南部航務中心之海事詢問筆錄（詢問日期 110 年 3 月 3 日）及船舶海事報告書（110 年 3 月 4 日航(南)海事字第 111KO11 號），建福發 3 號之船長為實際從事駕駛之輪機長，而非建福發 3 號之掛名船長，與

海巡署艦隊分署高雄海巡隊偵訊筆錄之船長不同，故海事詢問筆錄及船舶海事報告書所稱之船長為建福發 3 號之輪機長。

受訪者表示事故當日約 0950 時完成起網，欲迴轉前往放網處前，再三確認建福發 3 號前進路線無膠筏，才動俾前進，於掉頭過程中，看見一艘膠筏通過建福發 3 號船艙，當直線前進不到 1 分鐘，受訪者聽到其兒子（建福發 3 號掛名船長，實際擔任輪機長）於右前方船艙呼叫有漂流物自船艙右前方流出，受訪者立即將船掉頭，看見海面上有一落海者，同時有一膠筏前往救助，但因落海者不易拉起，故受訪者用繩子將落海者套起，並且拉至船上。約 0959 時，受訪者立即通報漁業電台，當時落海者似無脈搏，受訪者請其兒子立即實施 CPR，直到返回東港漁港由救護人員接手。

建福發 3 號輪機長之偵訊筆錄摘要

依據海巡署艦隊分署高雄海巡隊第 1 次偵訊筆錄（詢問日期 111 年 3 月 2 日 1410 時至 1525 時），以及第 2 次偵訊筆錄（詢問日期 111 年 3 月 4 日 1345 時至 1420 時），受訪者駕駛建福發 3 號（筆錄簡稱建船），於船上擔任輪機長，船主及船長為受訪者兒子，建船於 111 年 3 月 2 日約 0330 時自東港安檢所報關出港作業。

受訪者稱於 111 年 3 月 2 日約 9 時多於東經 120 度 19 分 42 秒、北緯 22 度 23 分 42 秒處與膠筏（指天賀漁筏）發生擦撞，當時建船由受訪者駕駛。受訪者表示，當建船起網後原地掉頭時，有看見膠筏自建船船頭左前方開往右前方，當時約有 70 至 80 艘漁船在該海域作業，受訪者在注意其他作業漁船，不知為何會撞到膠筏，亦未感覺撞到膠筏。擦撞發生時，受訪者兒子跟受訪者說感覺有膠筏被撞，受訪者隨即將船掉頭救人。

受訪者兒子於 111 年 9 月 11 日以書面表示，前段稱感覺有膠筏被撞非指碰撞當時有感覺撞到膠筏，而是指肉眼看到漂流物自建船船艙流出後，當下反應可能是撞到膠筏。

受訪者表示，當時膠筏之兄弟船救落海者救不起來，受訪者有先丟救生圈給落海者，但落海者已無力氣抱住救生圈，故受訪者用繩子綁住落海者，將其拉至建船，並且立即通報東港漁業電台，亦有叫海巡船艇過來接送傷患，但漁業電台跟受訪者說你送回來比較快，海巡艇到現場還要 1 個小時，後來建船將船開回東港，並且將落海者交由救護車送往醫院。

受訪者表示，事故當時能見度約 100 公尺，海浪 2 至 3 級，船速約 9 節，並且聲稱膠筏是被船艙屋（船艙擋浪棚）擋住視線，才未看到建船前面有膠筏。

鎔全船長訪談摘要

依據海巡署艦隊分署高雄海巡隊第 1 次偵訊筆錄（詢問日期 111 年 3 月 2 日 1419 時至 1505 時），以及第 2 次偵訊筆錄（詢問日期 111 年 3 月 4 日 1345 時至 1410 時）筆錄，受訪者為鎔全膠筏船長，與天賀漁筏船長為兄弟關係，事故當時距離天賀漁筏約 30 公尺，但未目擊碰撞過程。事故發生後，受訪者看到天賀漁筏上沒人，發現天賀船長在海面上載浮載沉，天賀漁筏遭撞壞，鎔全船長趕緊開船過去，並且叫天賀船長抓住船舷，嘗試將天賀船長拉上漁筏，但發現天賀船長已昏迷，無法將落海者拉上漁筏，受訪者請建福發 3 號協助將落海者拉上建福發 3 號，並且載至東港漁港急救，天賀漁筏則由鎔全船長胞弟駕駛和平 2 號漁筏拖回琉球白沙港。

結論

依據海巡署提供之資料及訪談紀錄，兩船約於 0955 時發生碰撞，事故海域風向為北風、風力 5 至 6 級、浪高 1 至 1.5 公尺，能見度約 100 公尺。建福發 3 號漁船因船艙擋浪棚造成視線受阻，於航行至放網處時，與天賀漁筏發生碰撞，導致天賀船長落海罹難。經研判兩船未保持持續性正確瞭望，考量情境意識及環境因素等影響下，採取持續性、有效性之避碰措施，致兩船發生碰撞事故。

運輸安全改善建議

致農業委員會漁業署

1. 加強宣導國籍漁船於海上航行時，駕駛臺當值船員需保持正確瞭望，以及了解可能碰撞之潛存危險因素，以避免事故發生。（TTSB-MSR-22-11-007）

船舶資料

船名：	建福發 3 號
漁船統一編號：	CT3-4282
電臺呼號：	BK6284
船舶公司：	私人
船舶所有人：	私人
船旗國：	中華民國
船籍港：	高雄港
船舶用途：	漁船
船體質料：	玻璃纖維強化塑膠
船長：	23.24 公尺
船寬：	4.22 公尺
艙部模深：	1.96 公尺
總噸位：	42.28
檢查機構：	交通部航港局
主機種類/馬力：	柴油機 1 部/ 707 匹馬力
船員最低安全配額：	4 人
安全設備人員配置：	8 人

船名：	天賀
漁筏統一編號：	CTR-PT3821
電臺呼號：	不適用
船舶公司：	私人
船舶所有人：	私人
船旗國：	中華民國
船籍港：	不適用
船舶用途：	漁船
船體質料：	塑膠
船長：	7.80 公尺
船寬：	1.28 公尺
舳部模深：	不適用
總噸位：	不適用
檢查機構：	屏東縣政府
主機種類/馬力：	汽油機 1 部/ 30 匹馬力
船員最低安全配額：	1 人
安全設備人員配置：	2 人