

# 國家運輸安全調查委員會

## 重大運輸事故調查報告

青春發 2 號漁船與滿盈翔漁船於屏東海口漁港西方約 6 浬處  
碰撞致船體損壞

調查報告編號：

TTSB-MOR-22-03-004

發布日期：

民國 111 年 03 月 04 日

### 事故簡述

民國 110 年 5 月 9 日約 1040<sup>1</sup>時，國籍漁船青春發 2 號，總噸位 48.86<sup>2</sup>，漁船編號 CT3-4947（詳圖 1、2），船長 1 人、船員 5 人，共計 6 人；國籍漁船滿盈翔，總噸位 42.1，漁船編號 CT3-5501（詳圖 3、4），船長 1 人、船員 4 人，共計 5 人；兩漁船於屏東海口漁港西方約 6 浬海域發生碰撞，依據航港局船舶自動識別系統（AIS）資訊，事故時青春發 2 號漁船航向 158.7 度、航速 9.1 節，滿盈翔航向 338.1 度、航速 7.2 節，如圖 5 所示，兩船迎艏碰撞。此事故造成青春發 2 號漁船及滿盈翔漁船船體實質損壞，兩漁船船員均安。



圖 1 青春發 2 號漁船

<sup>1</sup> 本報告所列時間均為臺北時間(UTC+8 小時)。

<sup>2</sup> 船舶總噸位係指容積噸。即船舶所有遮蔽艙室內的體積總和，容積噸沒有單位。



圖 2 青春發 2 號漁船損害情形



圖 3 滿盈翔漁船



圖 4 滿盈翔漁船損害情形

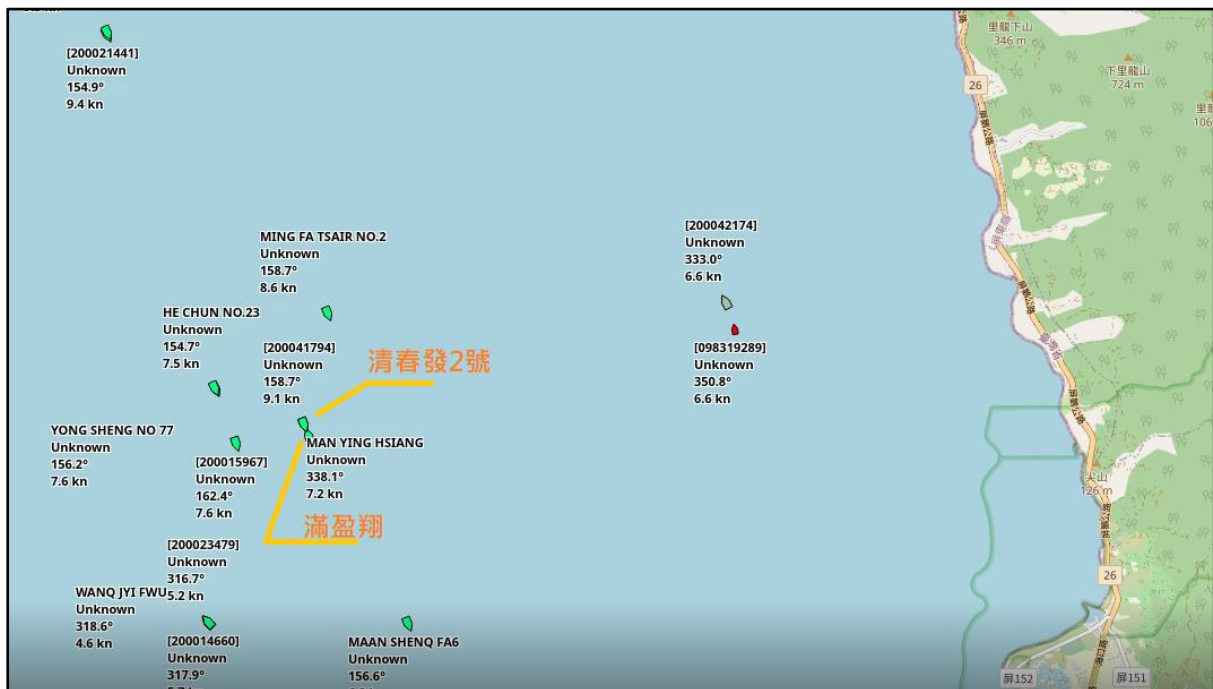


圖 5 清春發 2 號與滿盈翔漁船事故前航行資訊

## 天氣海象資料

依據中央氣象局預報資料，事故當時風向南轉偏北風，風力 4 級，陣風 6 級，浪高約 1 公尺。

## 訪談紀錄

### 清春發 2 號船長訪談摘要

依據海巡署訪談清春發 2 號船長紀錄，民國 110 年 5 月 9 日上午約 1030 時，清春發 2 號漁船由北往南航行，受訪者表示已注意滿盈翔漁船，但滿盈翔漁船突然迴轉致本船來不及反應，導致船艙碰撞滿盈翔漁船。

受訪者表示碰撞後以無線電詢問對方是否發現本船，對方表示他有看到本船，但正與老闆剛講完電話，所以看到本船時要退俾已經來不及了。

### 滿盈翔船長訪談摘要

依據海巡署訪談滿盈翔船長紀錄，民國 110 年 5 月 9 日約 1030 時，滿盈翔漁船正由南往北航行，受訪者表示當時正在吃飯，老闆打電話來，當下已停俾同時也採退俾，但對方船舶正在前進中，已經來不及所以發生碰撞。

## 結論

事故前滿盈翔漁船船長正與船主進行電話通聯，未發現清春發 2 號迎艙而來，當滿盈翔船長發現清春發 2 號時，雖停俾並採取退俾等作為，但已無法避免碰撞；另清春發 2 號漁船雖發現滿盈翔漁船，但並未依國際避碰章程的建議，避碰應及早明確動作且保持安全距離相互通過。綜上，兩船於航行時並未全程保持正確瞭望並了解可能碰撞之潛存危險因素，故未



採適當的避碰措施致碰撞事故發生，最後造成兩船船體實質損害。

有關漁船海上航行時未保持正確瞭望導致碰撞事故，本會已有調查前案「新凌波 166 號 (TTSB-MSR-21-09-007)」及致農業委員會漁業署安全改善建議：「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。」前揭改善建議尚未解除列管，調查小組不再提出改善建議。

本案無改善建議，歸類為第 3 級水路事故。

### 船舶資料

船名：	清春發 2 號
船舶號數：	010824
電臺呼號：	BK6947
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：	15.95 公尺
船寬：	3.9 公尺
艙部模深：	1.68 公尺
總噸位：	48.86
檢查機構：	交通部航港局
主機種類/馬力：	柴油機 1 部/ 401 瓩
船員最低安全配額：	2 人
安全設備人員配置：	10 人

船名：	滿盈翔
船舶號數：	013076
電臺呼號：	BK7501
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：	16.70 公尺
船寬：	3.8 公尺
舳部模深：	1.68 公尺
總噸位：	42.1
檢查機構：	交通部航港局
主機種類/馬力：	柴油機 1 部/ 445 瓩
船員最低安全配額：	2 人
安全設備人員配置：	10 人