

國家運輸安全調查委員會

1130329 勝帆 188 號漁船於西印度洋失火後沉沒事故調查報告

調查報告編號：TTSB-MOR-24-09-001

發布日期：中華民國 113 年 09 月 26 日

一、事實資料

1.1 事故簡述

民國 113 年 3 月 29 日，一艘我國籍漁船勝帆 188 號（以下簡稱「勝」船，如圖 1），IMO¹編號 9952919，漁船統一編號 CT7-0678，總噸位²548，船上載有 25 名船員，包括：1 名國籍船長、1 名國籍輪機長、18 名菲律賓籍船員及 5 名印尼籍船員，當日於塞席爾維多利亞港東北方約 605 浬海域（西印度洋）進行捕撈作業。約 0700³時，「勝」船位於北緯 04 度 29.27 分，東經 60 度 12.56 分，船速約 5 節、航向向西，船長發現機艙失火冒出濃煙，隨後聯絡鄰近友船⁴請求救援；約 0917 時，友船抵事故海域，將 25 名船員救至船上。「勝」船人員接駁至友船後仍持續燃燒（如圖 2），直至次日約 0810 時「勝」船位於北緯 04 度 23 分，東經 059 度 52 分進水沉沒（如圖 3），本事故無人員傷亡。

1 國際海事組織（International Maritime Organization, IMO）。

2 船舶總噸位是指船舶所有圍蔽艙間之總體積，無單位表示。

3 本報告所列時間均為臺北時間（UTC+8 小時）。

4 勝帆 699 號漁船。



圖 1 「勝」船照片（事故前）



圖 2 「勝」船失火照片⁵

5 「勝」船船員從勝帆 699 號漁船拍攝。



圖 3 「勝」船沉沒照片⁶

1.2 船舶資料

船	船	基	本	資	料	表
船		名		勝帆 188 號		
船	旗	國		中華民國		
船	籍	港		高雄港		
漁	船	統	一	編	號	CT7-0678
船	船	號	數			016298
船	船	呼	號			BI2678
船	船	用	途			漁船
船	身	材	質			鋼材
總		噸	位			548
船	(	全	)	長		50.50 公尺
船			寬			7.50 公尺
船	船	管	理	公	司	勝帆漁業股份有限公司
船	船	所	有	人		勝帆漁業股份有限公司
船	船	建	造	日	期	民國 110 年 7 月 8 號
船	船	建	造	地	點	三陽造船廠股份有限公司
主		機	型	式		柴油機 / 800.00 HP

⁶ 「勝」船船員從勝帆 699 號漁船拍攝。

船	船	基	本	資	料	表
主	機	製	造	廠	商	松井
檢	查	機	構			交通部航港局
船	員	最	低	安	全	配
安	全	設	備	人	員	配
						置
						6 人
						30 人

1.3 天氣及海象

依據船舶海事報告書⁷，事故海域當時天氣為晴天，風向東風、蒲氏風力級數 2 級，浪高 0.5 公尺，能見度良好。

1.4 航行資料紀錄器及相關資料

1.4.1 「勝」船及友船航跡

依據農業部漁業署提供之漁船監控系統（Vessel Monitoring System, VMS）資料⁸，本會繪製成「勝」船及友船船位軌跡如圖 4。圖 4 中紅色航跡為「勝」船，白色為友船。3 月 29 日 0400 時至 0600 時期間，「勝」船正在轉移漁場，航速 5 節。3 月 29 日約 0700 時，「勝」船船長發現濃煙從機艙天窗口冒出；0717 時，「勝」船航速 1 節。0917 時，「勝」船與友船會合並開始撤離所有船員至友船船上。自「勝」船船長發現濃煙後起，持續燃燒至 3 月 30 日 0810 時沉沒為止。

⁷ 航(南)海事簽字第 113K013 號，民國 113 年 4 月 30 日。

⁸ VMS 資料為 1 小時紀錄 1 次，資料包含回傳時間、船位之經緯度、當時航向及航速。

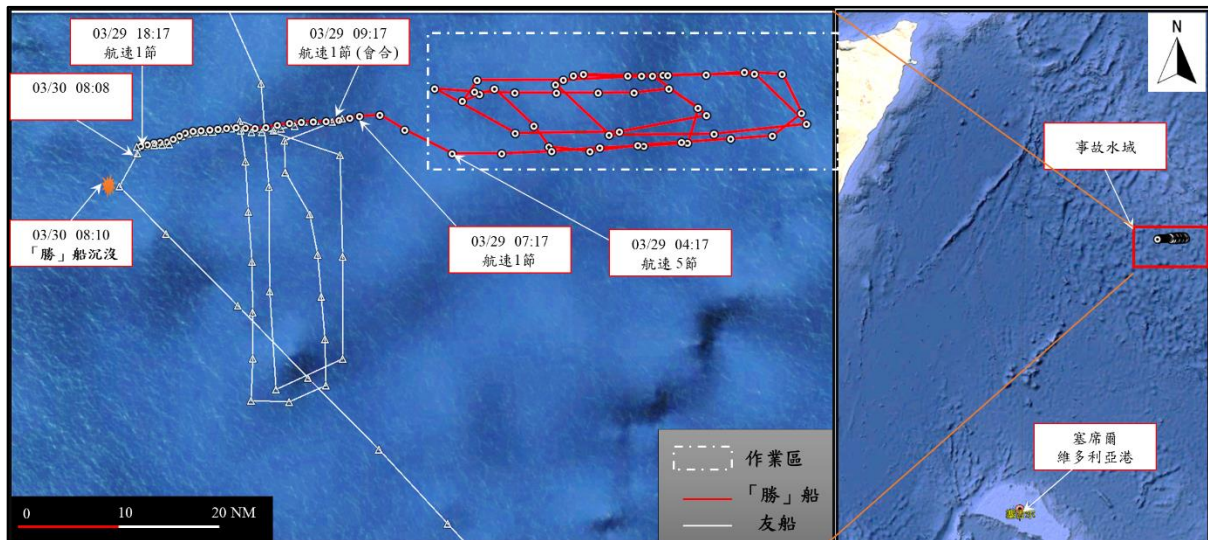


圖 4 「勝」船之船位軌跡圖

1.4.2 「勝」船船舶檢查紀錄簿

「勝」船持有中華民國船舶檢查證書與行政院農業委員會核發的漁業執照，均於有效期內。

民國 113 年 1 月 17 日，「勝」船完成船舶定期檢查，檢查結果為合格，無異常註記⁹。

1.4.3 「勝」船應急指位無線電示標

依據民國 113 年 5 月 7 日電郵紀錄，自「勝」船發生火災之日起，臺北任務管制中心(TAIPEI Mission Control Center, TAMCC)並未接收到「勝」船「水上行動業務識別號碼(Maritime Mobile Service Identity, MMSI) 416006618」之應急指位無線電示標(Emergency Position Indicating Radio Beacon, EPIRB)遇險信號。

依據國家通訊傳播委員會函¹⁰，民國112年10月31日，「勝」船申請船舶無線電臺執照審驗¹¹，該次審驗係由耿發企業有限公司代辦。EPIRB審驗項

9 檢查地點為高雄三陽造船公司，檢查結果為合格；電台執照有效日期至 115 年 11 月 15 日止。

10 發文日期：113 年 5 月 22 日，發文字號：通傳南決字第 11300177010 號。

11 船舶無線電臺管理辦法第 19 條第 1 項：船舶無線電臺依前條規定設置完成後，應向主管機關、受託機關或審驗機構申請審驗，經審驗合格由主管機關發給電臺執照，始得使用。第 20 條第 1 項：電臺執照有效期間為五年。

目，包括：確認EPIRB固定安置於駕駛艙外兩側明顯可及處並不影響自動浮離功能、EPIRB之MMSI號碼正確，且EPIRB可正常操作等（詳附錄1）。本事故後，經查國家通訊傳播委員會及耿發企業有限公司均無該次EPIRB審驗之相關查驗照片，例如：EPIRB安裝的位置、電池及浮離裝置的有效期限等。

1.5 訪談紀錄

1.5.1 「勝」船船長海事報告詢問筆錄摘要

依據南部航務中心之海事詢問筆錄¹²，受訪者海上總年資約 48 年，於民國 113 年 1 月 24 日擔任「勝」船船長。

受訪者表示，民國 113 年 3 月 29 日上午七點多（臺灣時間以下同），船位為北緯 04 度 29.27 分，東經 60 度 12.56 分。於航行中發現有濃煙從機艙天窗口冒出，隨即呼叫船員一同滅火，因火勢燃燒迅速，黑煙過大，視線被阻擋及呼吸困難，導致無法救火，又擔心冷凍系統使用的氨氣¹³冷媒外洩後遇火會有爆炸的危險，威脅人員生命安全。受訪者隨即聯絡友船勝帆 699 號前來協助，並通報公司。

當日約 0940 時，勝帆 699 號抵達「勝」船船邊，協助將全船 25 名船員平安轉移至勝帆 699 號。當日約十二點多，「勝」船持續燃燒，因公司指示要救火，但火勢持續且猛烈，氨氣可能外洩後爆炸的威脅增加，所有船員在勝帆 699 號待命。當日晚上九點多，「勝」船先後發生 3 次爆炸，火焰從後艙門口竄出。

次日 0810 時（當地時間約 0410 時）「勝」船沉沒，船位為北緯 04 度 23 分，東經 059 度 52 分。

12 民國 113 年 4 月 30 日，航(南)海事簽字第 113K013 號。

13 氨氣(Ammonia)：具腐蝕性及易燃性氣體，吸入會引起肺部妨害可能致命，液化氣體會引起凍傷和腐蝕眼睛和皮膚；高溫下會分解形成可燃性氫氣和毒性氣體。火場中的壓力容器可能會破裂、爆炸。

1.5.2 「勝」船船長訪談紀錄摘要

受訪者漁船船員資歷約 48 年，民國 113 年 1 月 24 日至「勝」船擔任船長。受訪者於 3 月 29 日轉移漁場過程中，於駕駛室聞到從中央空調傳來的煙味，隨即出駕駛室查看，發現機艙天窗有濃煙冒出（位置詳圖 5），立即叫醒休息中的船員並通知輪機長準備救火，但受訪者表示當時火場火勢與濃煙過大無法進入火場救火，同時擔心氨氣外洩恐引發爆炸，威脅船員生命安全。

經聯繫公司後，聯絡附近友船勝帆 699 號前來協助轉移船員。「勝」船持續燃燒至 3 月 30 日上午沉沒，期間曾發生 3 次較為猛烈的爆炸。

受訪者表示，「勝」船 1 具船舶應急指位無線電示標（Emergency Position Indicating Radio Beacon, EPIRB）安裝在駕駛室後方餐廳的牆上。

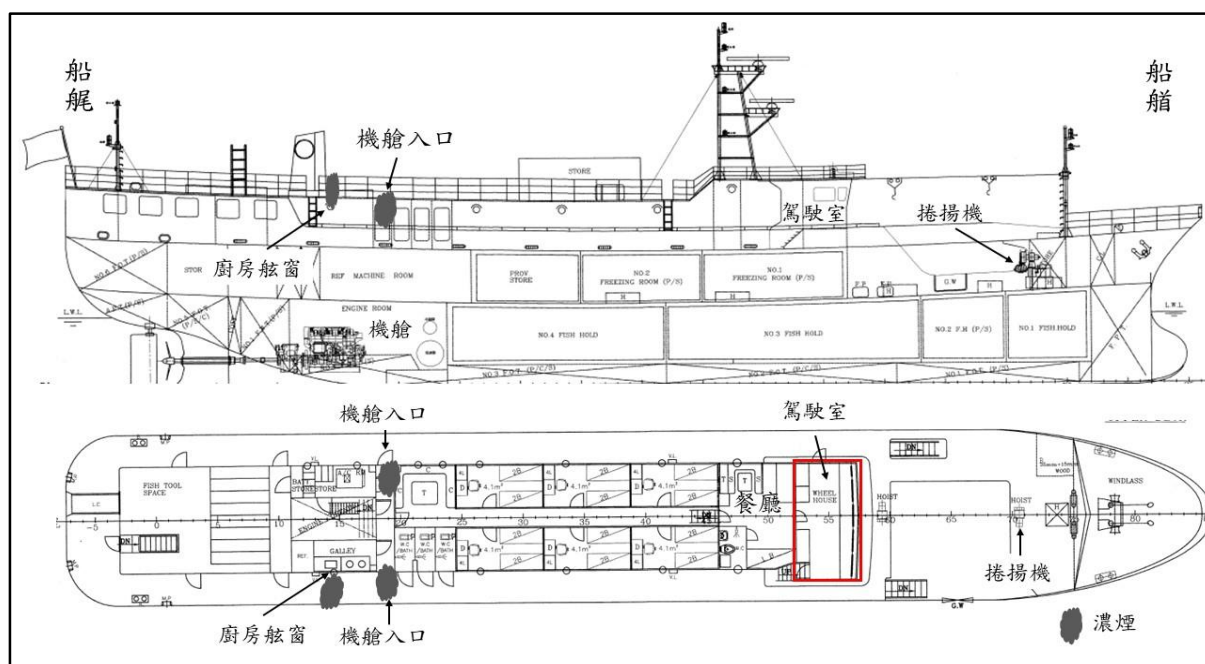


圖 5 「勝」船船艙布置圖

1.5.3 「勝」船輪機長訪談紀錄

受訪者漁船船員資料約 40 餘年，至「勝」船擔任輪機長約 3 個月。事故發生時受訪者正在船艙甲板維修捲揚機。船長發現機艙失火時，隨即告知受訪者，受訪者立即組織船員進行救火，但因火勢與濃煙過大，無法進

入火場救火，故關閉機艙艙門、機艙通風及燃油快關閥(Fuel Oil Quick Closing Valve)，避免火勢進一步擴大。受訪者表示，因無法進入火場，無法得知起火點，直至「勝」船沉沒後未發現油汙染之情況。

1.5.4 「勝」船船主訪談紀錄

受訪者表示，「勝」船於民國 110 年 7 月建造，是公司船隊 5 條船中最新的船。雖然我國相關法規未要求安裝火警偵測系統，但「勝」船裝有火警偵測系統，仍發生此憾事，所幸無人員傷亡。另外，該船的船舶應急指位無線電示標（EPIRB）就安裝在駕駛室後方餐廳的牆上沒有移動位置。

二、 分析

2.1 火災可能原因

「勝」船船長及輪機長持有農業部漁業署核發一等船長與一等輪機長證書，另 23 名外籍船員持有該國航政主管機關核發之有效證書。另外，「勝」船船舶檢查紀錄簿無異常登錄。

常見的漁船火災事故之可能原因，至少包含：裝備故障、燃料洩漏、船員疏忽、船上物品自燃，與外部因素等。根據有限事實資料，事故當時無人在機艙，無人看見起火點，亦無法派人進入火場救火。此期間，「勝」船船長擔心氨氣外洩恐引發爆炸，威脅船員生命安全，所有船員只能在友船戒護。「勝」船持續燃燒約 25 小時後完全沉沒。

綜上，「勝」船船長於航行中發現機艙火災，因火勢與濃煙過大，無法進入火場救火。約經歷 25 小時焚燒後「勝」船完全沉沒，無相關證據足以研判機艙火災原因。

本會歷次調查之重大漁船事故共計 41 件涉及漁船火災(詳附錄 2)。經統計已結案 40 件，可研判起火位置者佔 65.9%（共 27 件），其中屬於機艙火災者佔 59%（共 24 件）。其他囿於證據滅失無法研判起火位置者佔 34.1%（共 14 件），此類漁船火災事故多數無法研判火災原因。

2.2 應急指位無線電示標（EPIRB）安裝與審驗

依據我國船舶設備規則第 286 條規定，總噸位 20 以上漁船都要裝設 EPIRB。迄今，漁業署多次宣導國籍漁船使用人，正確安裝及使用漁船所配置之 EPIRB 裝置宣導活動¹⁴。國際海事組織 MSC.471(101)號決議對 EPIRB 之性能標準堪為明確，尤其是安裝與遇險功能。

依據國家通訊傳播委員會委託民間業者辦理「勝」船的無線電臺審驗紀錄，EPIRB 係安裝於船艙外之開放空間，該審驗紀錄未檢附實際安裝位置照片。依據船長訪談紀錄，「勝」船的 EPIRB 安裝位置在駕駛室後方餐廳之牆上，EPIRB 無法啟動遇險功能。

綜上，「勝」船之應急指位無線電示標（EPIRB）未正確安裝於船艙外之開放空間，「勝」船至該船沉沒後，臺北任務管制中心均未收到該船 EPIRB 發出之遇險訊號。本會認為，一旦發生失蹤事故，可能 EPIRB 無法啟動遇險功能，導致救援困難與船員生命損失之風險。

三、 結論

「勝」船船長於航行中發現機艙火災，因火勢與濃煙過大，無法進入火場救火。「勝」船約經歷 25 小時焚燒後完全沉沒，無相關證據足以研判機艙火災原因，本案歸類為第 3 級水路事故。

另，「勝」船之應急指位無線電示標（EPIRB）未正確安裝於船艙外之開放空間，直至該船沉沒，臺北任務管制中心均未收到該船 EPIRB 發出之遇險訊號。

14 漁業署 110/10/4 農授漁字第 1101267041 號；農授漁字第 1121261923 號。

四、運輸安全改善建議

致勝帆漁業股份有限公司

1. 向所屬船員宣導，應急指位無線電示標（EPIRB）的自我檢查程序。船長如發現 EPIRB 未安裝於船艙外之開放空間，應立即改正。（TTSB-MSR-24-09-001）

附錄 1 EPIRB 審驗報告

3. 應急指位無線電示標 (EPIRB)

	廠 牌	型、序號	操作頻率	電池有效日期 (月/日/年)
P-side	SAMYUNG	SEP-500	406~406.1MHz+121.5MHz	8/2025
S-side		SN-21D0871	406~406.1MHz+121.5MHz	

是 否

- 3.1 是否固定安置於駕駛艙外兩側明顯可及處並不影響自動浮離功能 (衛星應急指位無線電示標應配合裝置於自動浮離裝置上) ☒ ☐
- 3.2 衛星應急指位無線電示標燒錄 MMSI 號碼是否正確..... ☒ ☐
- 3.3 應急指位無線電示標是否能正常操作, 並有定期試驗及更換電池紀錄..... ☒ ☐
- 自動浮離裝置有效日期: 2025 年 10 月 日

4. 航行警告電傳接收機 (NAVTEX; 若有裝設)

是 否

- 4.1 航行警告電傳接收機自動測試功能是否正常..... ☒ ☐
- 4.2 檢視最近所接收之列印資訊是否正常..... ☒ ☐

廠 牌	型、序號	樣式
JRC	NCR-700A	☒ 國際頻率 518kHz ☐ 國內區域性頻率

5. 搜救定位裝置【雷達詢答機(SART)或 AIS 搜救發送器(AIS-SART); 若有裝設】

是 否

- 5.1 配合船上 9 稀赫 (GHz) 雷達或 AIS, 產生定位信號是否正常 (若有裝置)..... ☒ ☐
- 5.2 安裝位置及固定方式是否適當..... ☒ ☐

廠 牌	型、序號	電池有效日期
SAMYUNG	SAR-9	2025 年 8 月 日
		年 月 日

6. 手持式雙向特高頻無線電話

是 否

- 6.1 與其他電臺或特高頻手持式雙向無線電話測試是否能正常通話..... ☒ ☐
- 6.2 若採用充電電池, 船上應有充電設施; 若採用原電池 (一次使用) 應於電池有效日期期限內..... ☒ ☐

7. 其他設備:

1. T/W 1COM 1C-M75 x 1

附表二

附錄 2 我國漁船近年發生失火案件彙整表

編號	發生日期	事故名稱與地點	資料來源
1	113-03-29	勝帆 188 號漁船於西印度洋失火後沉沒事故	本案。
2	112-05-11	順福漁 83 號漁船於新北市鼻頭角東北方約 89 哩處...	順福漁 83 號因電線走火造成機艙失火，最終因火勢過大搶救不及致船舶沉沒，本案歸類為第 3 級水路事故。
3	112-04-27	順穎拖網漁船溫寮漁港外海失火事故	順穎漁船機艙增壓機及電線起火，最終因火勢過大無法撲滅致船舶沉沒。
4	112-01-29	金勝發 13 號漁船蘇澳港外海失火事故	根據事實資料，金勝發 13 號漁船機艙副機起火，該船殘骸已沉沒，無相關事證分析起火原因。
5	111-11-06	祥慶漁船日本釧路港外海失火事故	根據事實資料，祥慶漁船於非作業時間時餐廳不明原因失火，罹難者因不及離開而死於寢室內，該船殘骸已沉沒。
6	111-08-30	順源 2 號漁船高雄港外海失火事故	順源 2 號漁船於高雄港二港口外海偕同友船從事雙拖作業期間，機艙失火，火勢撲滅後翻覆，於友船拖帶回港途中沉沒全損。
7	111-01-17	銘財發 6 號漁船密克羅尼西亞外海失火事故	銘財發 6 號漁船因機艙失火，船舶燒毀後全損，無人員傷亡。
8	110-12-11	鑫富發號漁船石門外海失火事故	鑫富發漁船因航行中機艙起火，因火勢過大無法撲滅致棄船，該船無動力漂流後擱淺致船舶全損。
9	110-10-13	泓興漁船坦桑尼亞三蘭港外海失火事故	泓興漁船因船員休息室起火，導致船舶最後沉沒。
10	110-10-06	登添財漁船草里漁港外海失火事故	登添財漁船因機艙失火，船舶燒毀後擱淺全損，無人員傷亡。
11	110-08-23	瑞德 16 號漁船南非德班港外海失火事故	瑞德 16 號漁船因機艙失火，船舶燒毀後沉沒，無人員傷亡。
12	110-08-14	滿福春 2 號漁船高雄永新	滿福春 2 號漁船因機艙失火導致船

編號	發生日期	事故名稱與地點	資料來源
		漁港外海失火事故	船全損。
13	110-06-29	金佶利 158 號漁船左營港外海失火事故	金佶利 158 號航行時，因空壓機電線起火而引發火災，火勢蔓延迅速致無法撲滅。本事故造成金佶利 158 號船舶全損，船上 3 名船員獲救。
14	110-06-24	得億 6 號漁船南非德爾班港外海失火事故	得億 6 號漁船因機艙起火，火勢及濃煙蔓延迅速致船員無充足時間採取應急措施，船員跳海逃生後，15 名船員由附近作業之友船救起，船舶燒毀後沉沒。
15	110-06-07	聖滿興 16 號漁船茄萣漁港外海失火事故	聖滿興 16 號漁船因引擎室起火燃燒，船舶燒毀後沉沒，無人員傷亡。
16	110-05-24	金瑞益 21 號漁船七美外海失火事故	金瑞益 21 號漁船於下錨時因不明原因起火，火勢蔓延迅速致無法撲滅，船舶燒毀後沉沒，船員跳海逃生，10 名船員均由附近友船救起，人員均安。
17	110-05-06	漁富 888 號漁船基隆外海失火事故	漁富 888 號漁船因機艙失火，火勢過大無法撲滅，船舶燒毀後沉沒，船長及 1 名船員失蹤未尋獲。
18	110-04-12	富益 68 號漁船龜山島外海失火事故	富益 68 號漁船航行時，因機艙配電盤不明原因起火，船舶燒毀後沉沒，船上 2 名船員經附近友船救起，人員均安。
19	110-03-09	連吉勝 62 號漁船模里西斯路易士港外海失火事故	連吉勝 62 號漁船因引擎室電盤電線起火，火勢蔓延迅速致滅火無效，船舶燒毀後沉沒。
20	110-02-02	1100202 吉利興號漁船鹽埔漁港外海失火事故	吉利興漁船作業時因機艙不明原因起火，船舶火損後沉沒，人員均安。
21	109-11-12	全鎰發 28 號漁船苗栗外海失火事故	依據海、氣象資料，事故海域當時浪高 3 至 4 公尺，屬大浪至非常大浪；船舶遭浪襲進水，研判機艙設備可能因浸水致冒煙起火，船舶於

編號	發生日期	事故名稱與地點	資料來源
			燒毀後沉沒。
22	109-09-23	佑承 3 號漁船王功漁港外海失火事故	佑承 3 號漁船疑似因機艙電線失火，導致船舶最終沉沒，1 名船員死亡。根據有限資料有限無法研判火災原因。
23	109-08-06	承慶豐漁船莫三比克馬步多失火事故	承慶豐漁船因引擎室失火，導致船舶最終沉沒燒毀。根據有限資料有限無法研判火災原因。
24	109-08-01	宥盛 68 號漁船巴布亞紐幾內亞拉包爾港外海失火事...	宥盛 68 號漁船因機艙失火，導致船舶最後沉沒，根據有限資料有限無法研判火災原因。
25	109-07-13	金海 16 漁船彰化外海失火事故	金海 16 號漁船火災原因可能為船舶航行中引擎異常狀況，導致排氣管溫度升高，引燃排氣管周圍易燃物後造成船舶失火，失去動力後漂流至塭仔漁港防波堤旁，造成船舶擱淺。
26	109-06-25	益大 606 號漁船新北市西門外海失火事故	益大 606 號漁船因船艙內失火，導致船舶最終沉沒。根據有限資料有限無法研判火災原因。
27	109-06-22	盛隆旺漁船基隆港外海失火事故	盛隆旺漁船因船舶機艙火災，導致船舶最終沉沒，受限於無火災。根據有限資料有限無法研判火災原因。
28	109-06-06	元泰 216 號漁船馬爾地夫經濟海域失火事故	受限於無船舶火災現場照片與資料，雖可知係駕駛臺下方空間失火導致船舶最終沉沒。根據有限資料有限無法研判火災原因。
29	109-05-25	新得發 16 號漁船澎湖外海失火事故	得發 16 號殘骸已沉沒，根據有限資料有限無法研判火災原因。
30	109-01-20	永泉 3 號漁船新港漁港外海失火事故	火場鑑定起火原因為電氣失火，囿於船舶殘骸及事證資料有限，無法進一步分析電氣起火成因。
31	109-01-03	源昌發 2 號漁船安平漁港外海失火事故	根據有限資料有限無法研判火災原因。

編號	發生日期	事故名稱與地點	資料來源
32	108-12-31	豐國 368 號漁船模里西斯路易士港外海失火事故	豐國 368 號漁船殘骸沉沒，根據有限資料有限無法研判火災原因。
33	108-11-05	豐國 668 號漁船馬達加斯加外海失火事故	根據有限資料有限無法研判火災原因。
34	108-10-31	興華昇 606 號漁船俄羅斯外海失火事故	根據有限資料有限無法研判火災原因。
35	108-10-16	順福漁 168 號漁船日本橫濱港外海失火事故	根據有限資料有限無法研判火災原因。
36	108-09-24	勝長榮 12 號漁船淡水外海失火事故	根據有限資料有限無法研判火災原因。
37	108-09-12	天豐 1 號漁船野柳漁港失火事故	豐船因燃油管路洩漏，揮發油氣遇高溫引燃導致火災。
38	108-09-11	金沅漁船模里西斯路易士港失火事故	根據有限資料有限無法研判火災原因。
39	108-08-31	漁吉福號漁船八斗子漁港失火事故	起火原因可能係用電超過負載及電線絕緣不佳導致短路起火。
40	108-08-17	順裕壹號漁船南寮漁港外海失火事故	船上設備失火以致船隻沉沒且失火原因不明。
41	108-08-04	華昇 668 號漁船俄羅斯北方四島外海失火事故	根據有限資料有限無法研判火災原因。