

國家運輸安全調查委員會

1130604 吉穩 1688 號漁船於南太平洋公海失火後沉沒事故

調查報告編號：TTSB-MOR-24-12-002

發 布 日 期：中華民國 113 年 12 月 26 日

一、事實資料

1.1 事故簡述

民國 113 年 6 月 4 日，一艘我國籍漁船吉穩 1688 號（以下簡稱「吉」船，如圖 1），漁船統一編號 CT6-1471，總噸位¹327，船上載有 4 名船員，包括：1 名國籍船長、1 名中國籍輪機長、1 名國籍船員及 1 名中國籍船員。當日約 1100²時，「吉」船於南太平洋公海、距吉里巴斯貝蒂奧島西南方約 448 浬³停船維修主機時，船長發現機艙失火冒出濃煙。「吉」船船長先與船員進行滅火，之後宣布棄船並聯絡一艘友船（連吉發 98 號漁船，以下簡稱「連」船）請求救援。約 1130 時，4 位船員離開「吉」船，跳到預先拋入海上之碰墊上求生。當日約 1330 時，友船抵達事故海域並將 4 名船員救起。「吉」船持續燃燒（如圖 2），並於 1800 時完全沉沒。本事故無人員傷亡，無污染報告。

經查，113 年 6 月 4 日 1209 時，臺北任務管制中心收到「吉」船 2 筆應急指位無線電示標（Emergency Position Indicating Radio Beacon, EPRIB）訊號。

1 船舶總噸位是指船舶所有圍蔽艙間之總體積，無單位表示。

2 本報告所列時間均為臺北時間（UTC+8 小時），當地時區為臺北時間加 4 小時（UTC+12 小時）。

3 南緯 05 度 19 分，東經 170 度 01 分。



圖 1 「吉」船照片（事故前）



圖 2 「吉」船失火照片⁴

⁴ 「吉」船船員在「連」船上拍攝。

1.2 船舶資料

船舶基本資料表				
船名	吉穩 1688 號			
船旗國	中華民國			
船籍港	高雄港			
漁船統一編號	CT6-1471			
船舶號數	015732			
船舶呼號	BH3471			
船舶用途	延繩釣漁船			
船身材質	玻璃纖維強化塑膠			
總噸位	327			
船(全)長	40.2 公尺			
船寬	7.45 公尺			
船舶管理公司	吉鴻漁業有限公司			
船舶所有人	吉鴻漁業有限公司			
船舶建造日期	民國 105 年 4 月 12 日			
船舶建造地點	高雄			
主機型式	柴油機 / 836 KW			
主機製造廠商	日本 / YANMAR 公司			
檢查機構	交通部航港局			
船員最低安全配額	4 人			
安全設備人員配置	30 人			

1.3 航次資料

民國 112 年 12 月 5 日，「吉」船於斐濟由財團法人驗船中心（CR Classification Society）完成船舶定期檢查及特別檢查後，駛往南太平洋公海進行漁撈作業。

1.4 人員及船舶損害情形

依據船舶海事報告書及航港局船舶海事報告書，「吉」船人員及船舶損害情形如下：

1.4.1 人員傷亡

「吉」船 4 名船員由友船救起，所有船員平安。

1.4.2 船舶損害

「吉」船發生火災致船體沉沒，船舶全損。

1.5 人員資料及配置

項 目	船 長	輪 機 長
國 籍 / 性 別	中 華 民 國 / 男	中 國 / 男
年 齡	58	43
證 書 種 類	一 等 船 長	一 等 輪 機 長

1.6 天氣及海象

依據船舶海事報告書⁵，事故海域當時天氣為陰天，風向東南風、蒲氏風力級數 3 至 4 級，浪高約 1.0 公尺，能見度良好。

1.7 航行資料紀錄器及相關資料

依據農業部漁業署提供之漁船監控系統（Vessel Monitoring System, VMS）資料⁶，本會繪製成「吉」船航跡（詳圖 3），圖中灰色航跡為 5 月 29 日至 6 月 3 日期間之航跡；紅色航跡為 6 月 3 日至 6 月 4 日期間之航跡。

5 航(南)海事簽字第 113K028 號，民國 113 年 07 月 23 日。

6 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。

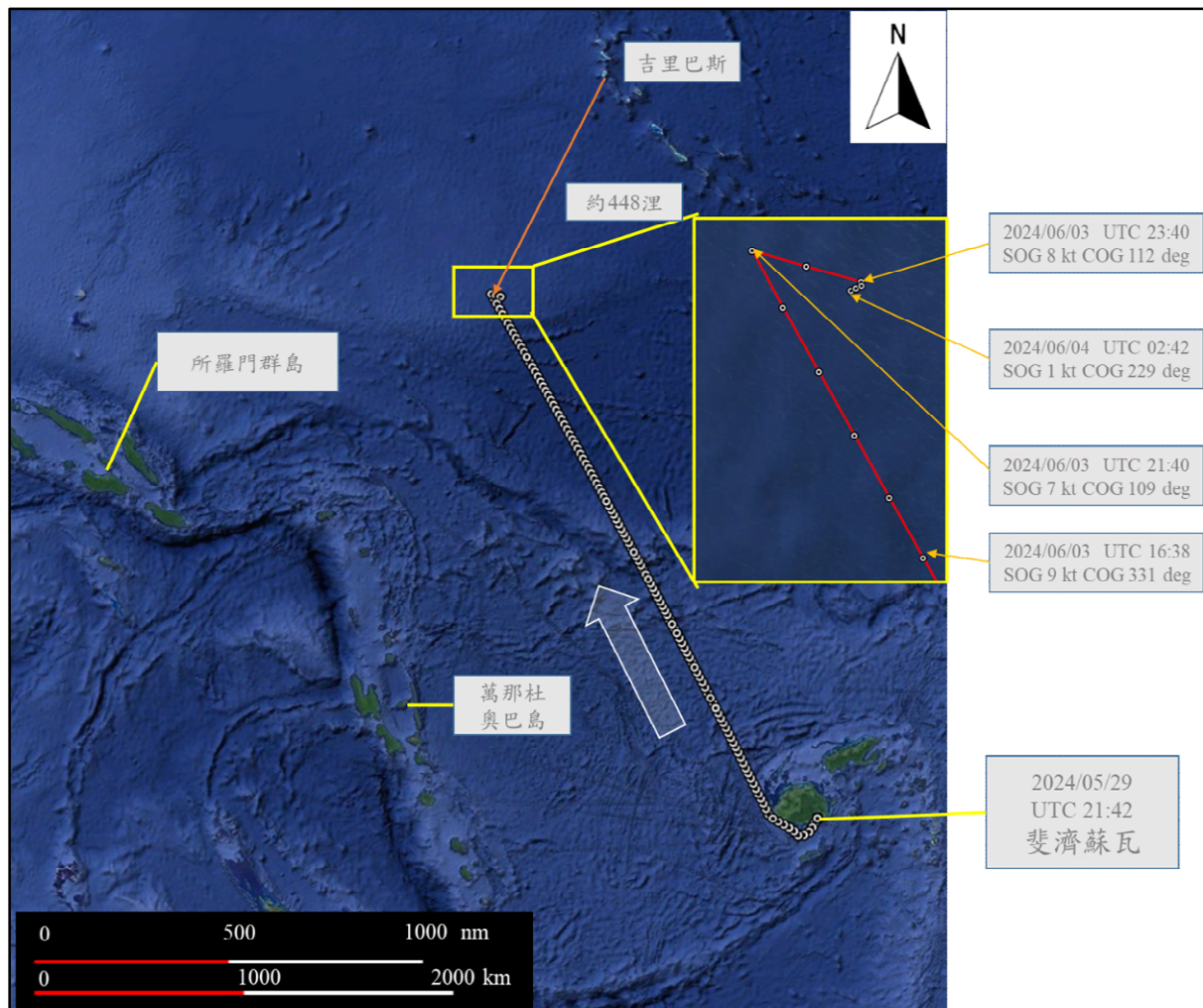


圖 3 「吉」船之航行軌跡圖

1.8 相關法規與文件

1.8.1 「吉」船漁業執照

「吉」船持有農業部核發於有效期內的漁業執照。

1.8.2 「吉」船舶檢查證書及船舶檢查紀錄

「吉」船持有交通部航港局核發於有效期內的中華民國船舶檢查證書。

民國 112 年 12 月 5 日，財團法人驗船中心（CR Classification Society）於斐濟完成「吉」船的船舶定期檢查及特別檢查。該次定期檢查結果為不合格，檢查紀錄註記：「該船申請檢查已逾三個月未完成，依船舶法第 28 條第 1 項判定不合格」；特別檢查結果則為合格，無特別註記。

1.9 訪談紀錄

依據航港局南部航務中心之海事詢問筆錄⁷，受訪者海上年資約 32 年，擔任漁船船長年資約 22 年。

受訪者表示，因正值颱風季節，且「吉」船主機第五缸引擎的噴油嘴漏油，受訪者擔心海上航行時，若主機發生故障會有危險，所以於民國 113 年 6 月 3 日約 0400 時，聯絡「連」船幫忙拿一些零件來協助維修。

次日約 0800 時，「吉」船與「連」船會合及取得零件後，「連」船離開該水域，「吉」船隨即停船及維修主機，並安排駁油作業，將燃油從甲板油艙抽到機艙內的油櫃。當日維修作業持續至 1100 時，一名船員回報油艙的抽油作業已完成，受訪者與輪機長就到駕駛室啟動主機測試，發覺主機運轉不太順暢，在加俾測試後，就聽到機艙的警報響起。

受訪者與輪機長到機艙入口確認狀況時，看到機艙內已經起火燃燒，受訪者與輪機長嘗試使用 2 具滅火器來滅火，但是發現火勢蔓延太快，火勢無法控制。隨後，受訪者向船員們宣布棄船，並請船員們先將船上工作用的碰墊丟到海上準備逃生，然後回到駕駛室使用無線電聯絡「連」船趕來救援，當日約 1130 時，「吉」船 4 位船員就離開「吉」船及跳到碰墊上求生，在海上漂流約 1 個多小時，才被趕來的「連」船救起，「吉」船隨後於當日約 1800 時沉沒⁸。

受訪者稱，因駁油馬達跟駁油管都是放在二層煙囪的旁邊，推測是駁油作業結束，船員將駁油管收至機艙時，管內殘油滴漏至輔機上起火燃燒，才造成這次火災。另，因「連」船的生活空間不足，之後「吉」船 4 位船員轉搭另一艘友船「吉祥 889 號」，於 7 月 16 日平安抵達臺灣東港漁港。

受訪者訪談時表示⁹，「吉」船事故前多名外籍船員已於斐濟下船。事故航次是返回臺灣東港整補，沒有進行捕撈作業，船上只有 4 人（船長、輪

7 詢問筆錄製作時間為民國 113 年 7 月 18 日。

8 船長於公證公司報告上載明的沉沒時間。

9 訪談時間為民國 113 年 9 月 27 日。

機長及 2 名船員)。另外,「吉」船配置 2 組充氣式救生筏,放在駕駛臺上方的左舷及右舷,火災當時的風是從船艏將煙及熱氣吹往駕駛臺方向,受訪者無法爬到駕駛臺上方釋放充氣式救生筏。

此外,當日緊急情況下,船員使用船上的碰墊逃生。「吉」船發生火災後持續燃燒,最終船體從船艏部位斷裂成兩段後沉沒。EPIRB 安裝於駕駛臺內,受訪者沒有攜帶 EPIRB 棄船及釋放。

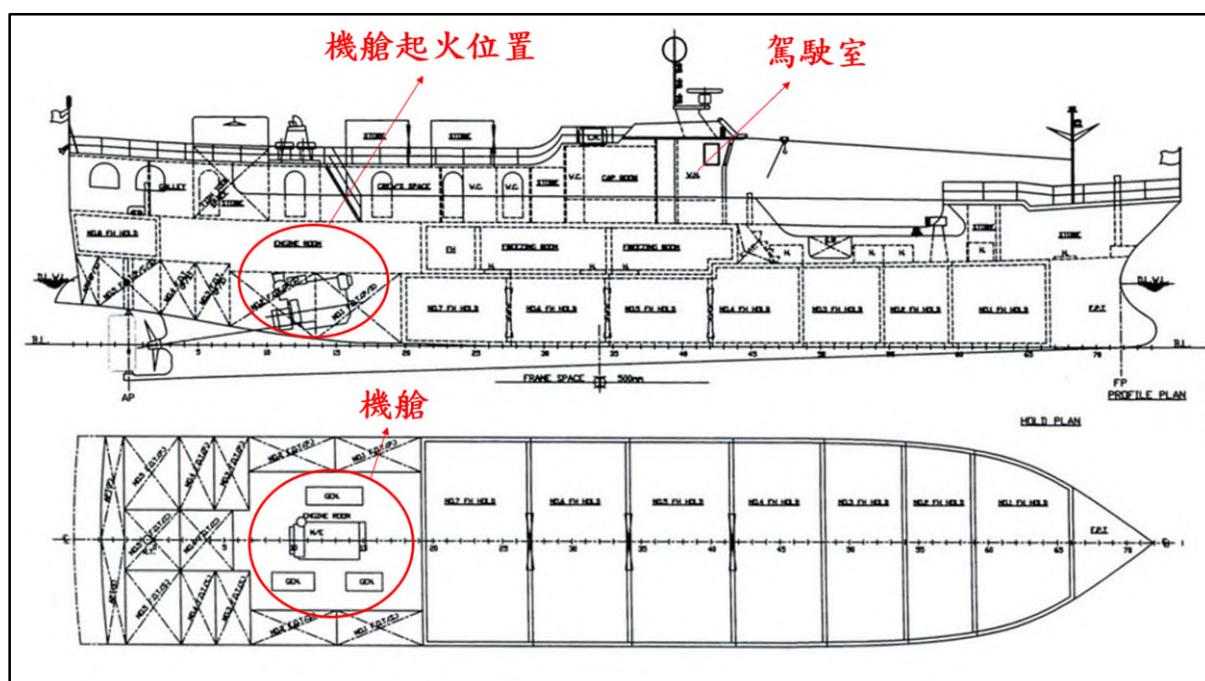


圖 5 「吉」船船艙布置圖

二、 分析

「吉」船船長持有農業部漁業署核發一等船長證書,輪機長則持有中國航政主管機關核發之有效證書。

「吉」船事故航次是返回臺灣東港整補,沒有進行捕撈作業,船上只有 4 人(船長、輪機長及 2 名船員)符合漁船船員管理規則第 22 條漁船出海船員及幹部船員最低員額之規定。

另外,「吉」船船舶檢查紀錄簿無異常登錄。根據相關事實資料,分析「吉」船火災可能原因及火災後的處置如下:

2.1 「吉」船火災可能原因

漁船常見的火災事故可能涉及裝備故障、燃料洩漏、船員疏忽、船上物品自燃，與外部因素等。

根據海事詢問筆錄紀錄，「吉」船於航行中發現主機第五缸引擎的噴油嘴漏油，船長決定停船及維修主機，並安排駁油作業，將燃油從甲板油艙抽到機艙內的油櫃。「吉」船船長稱，事故當時無人在機艙，無人看見起火點，因為駁油馬達跟駁油管都是放在二層煙囪的旁邊，推測火災可能為駁油作業結束後，船員將駁油管收至機艙時，駁油管內殘油滴漏至輔機上起火燃燒。

綜上，「吉」船於海上停船及維修主機期間發生機艙火災，無人看見起火點，可能原因為船員將駁油管收至機艙時，駁油管內殘油滴漏至輔機高溫段引起火災。

2.2 火災後的處置

依據「吉」船船長海事詢問筆錄及其船艙布置圖，因其船身質料為玻璃纖維強化塑膠，火勢蔓延快速，且船員無法進入火場救火，船長因擔心船員生命安全，先向船員們宣布棄船，並請他們先將船上工作用的碰墊¹⁰丟到海上準備逃生，然後回到駕駛室使用無線電聯絡「連」船趕來救援後，「吉」船 4 位船員才離開「吉」船並跳到碰墊上求生，在海上漂流約 1 個多小時，被一艘友船救起。事故當日約 1800 時，「吉」船完全沉沒。

綜上，「吉」船船身質料為玻璃纖維強化塑膠，火勢蔓延快速，經歷約 7 小時持續燃燒後完全沉沒，相關證據滅失。

三、 結論

「吉」船經歷約 7 小時持續燃燒後完全沉沒，相關證據滅失，本案歸類為第 3 級水路事故。

¹⁰ 船員使用 7 至 8 個碰墊綁在一起作成臨時性小艇。

「吉」船於海上停船及維修主機期間發生機艙火災，無人看見起火點，可能原因為船員將駁油管收至機艙時，駁油管內殘油滴漏至輔機高溫段引起火災。

四、運輸安全改善建議

無。