

# 國家運輸安全調查委員會

## 重大運輸事故調查報告（修正版）

興旺發 707 號漁船與 MOAMAEU 漁船  
於距巴布亞紐幾內亞拉包爾港東方約 310 路處碰撞事故

調查報告編號：

TTSB-MOR-26-01-002

發布日期：

民國 115 年 1 月 29 日

本案於民國 112 年 7 月完成調查並發布調查報告，惟興旺發公司（船東）於民國 114 年 7 月提供新證據資料（船員幹部執業證書及農業部漁業署相關函釋）並函請本會修正調查報告，經本會於 114 年 9 月 23 日第 78 次委員會審議決議重新調查，並於 115 年 1 月 9 日經本會第 82 次委員會審議通過調查報告修正案後發布。

### 事故簡述

民國 111 年 6 月 8 日 2049:06 時<sup>1</sup>，一艘本國籍興旺發 707 號（以下簡稱興旺發）鰹鮪圍網漁船（詳圖 1 左），船籍港為高雄港，總噸位<sup>2</sup>1735，IMO<sup>3</sup>編號 9035254，漁船統一編號 CT8-0065，於距巴布亞紐幾內亞拉包爾港東方約 310 路處，與一艘吉里巴斯籍鰹鮪圍網漁船，船名 MOAMAEU（詳圖 1 右），IMO 編號 7915929，總噸位 1803，發生碰撞，造成興旺發船尖艙破損進水及 MOAMAEU 沉沒，MOAMAEU 船上 31 名船員由興旺發救援接駁，兩船船員均安，本事故未造成人員傷亡及環境污染情況。

<sup>1</sup> 本報告所列時間均為臺北時間 (UTC+8 小時)，參考時間係為興旺發閉路電視紀錄時間。

<sup>2</sup> 船舶總噸位是指船舶所有圍蔽艙間之總體積，無單位表示。

<sup>3</sup> 國際海事組織 (International Maritime Organization, IMO)。

依據中華民國運輸事故調查法及國際海事組織海難事故調查章程，本調查報告僅用於改善運輸安全之用。中華民國運輸事故調查法第 5 條：運安會對於重大運輸事故之調查，旨在避免運輸事故之再發生，不以處分或追究責任為目的。

國際海事組織海難事故調查章程第 1 章第 1.1 節：*Marine safety investigations do not seek to apportion blame or determine liability. Instead a marine safety investigation, as defined in this Code, is an investigation conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future.*



圖 1 興旺發漁船（左）及 MOAMAEU 漁船（右）資料照片

民國 111 年 5 月 18 日約 0954 時，興旺發自巴布亞紐幾內亞拉包爾港出港，船上載有船長及船員共計 34 人，於巴布亞紐幾內亞專屬經濟水域進行圍網作業。民國 111 年 5 月 21 日約 1100 時，MOAMAEU 自巴布亞紐幾內亞拉包爾港出港，船上載有船長及船員共計 31 人，至周圍海域進行圍網作業。

據興旺發 CCTV<sup>4</sup>影像紀錄，6 月 8 日 2047:58 時，MOAMAEU 船桅燈及其他燈光位於興旺發左舷前方上已可目視，並持續前進，兩船距離逐漸縮短。2048:48 時 MOAMAEU 往左轉向，2049:06 時，興旺發船艏與 MOAMAEU 右船舯發生碰撞，碰撞航跡示意圖詳圖 2。2057:36 時，MOAMAEU 船長及所有船員撤離至興旺發船艏甲板。2058:18 時，MOAMAEU 沉沒。興旺發因船艏破損輕微進水，以慢速航行方式返回高雄港，於 6 月 19 日 0930 時，興旺發返抵高雄港。

<sup>4</sup> 閉路電視（Closed-Circuit Television, CCTV）是指在特定的區域進行視訊傳輸並只在固定迴路裝置裡播放的電視系統。例如錄影機、大樓內的監視器等，本案興旺發裝置 CCTV 攝影及記錄事故發生過程。

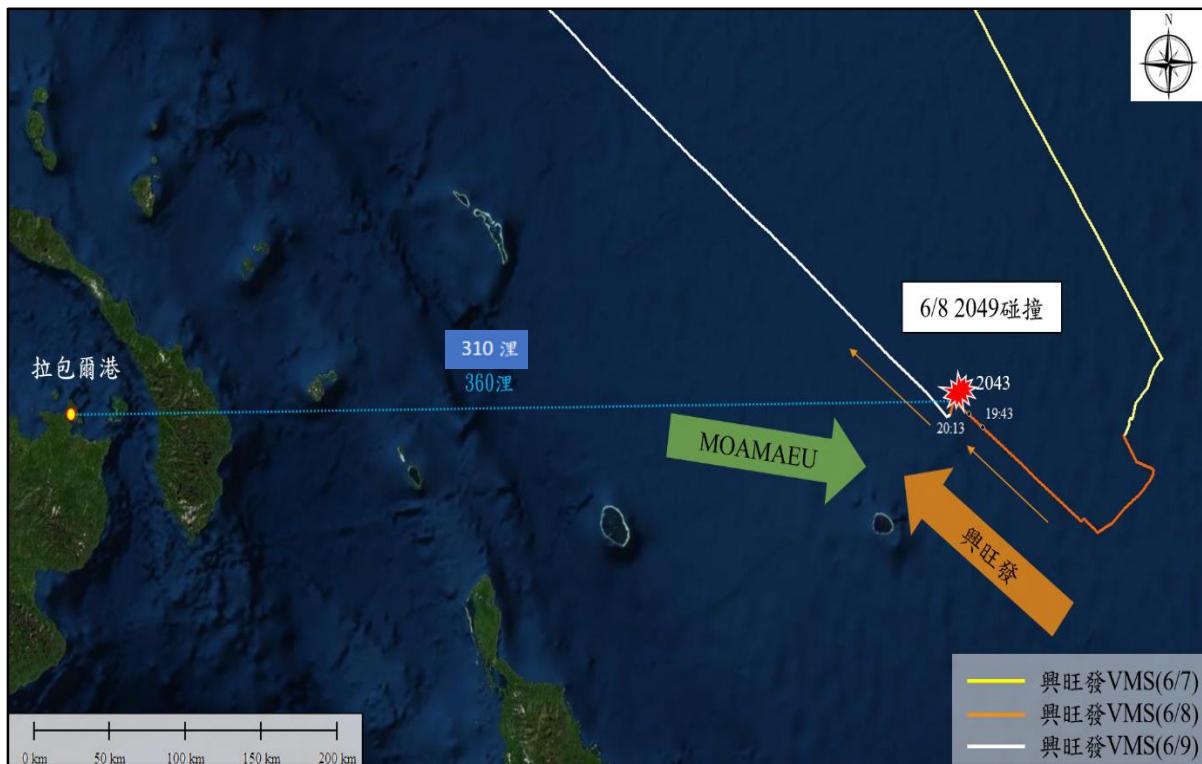


圖 2 兩船碰撞地點示意圖

## 船舶損害情形

### 興旺發

民國 111 年 6 月 23 日，本會調查小組至高雄市前鎮漁港現場勘查興旺發受損狀況（詳如圖 3），相關興旺發結構損害說明如下：興旺發船艦與 MOAMAEU 碰撞後，造成船艦甲板欄杆彎曲、船體破損，水手長儲藏室鋼板凹陷，船尖艙破損進水（詳圖 4 及圖 5）。



圖 3 船舶受損情形（調查小組現場勘查）

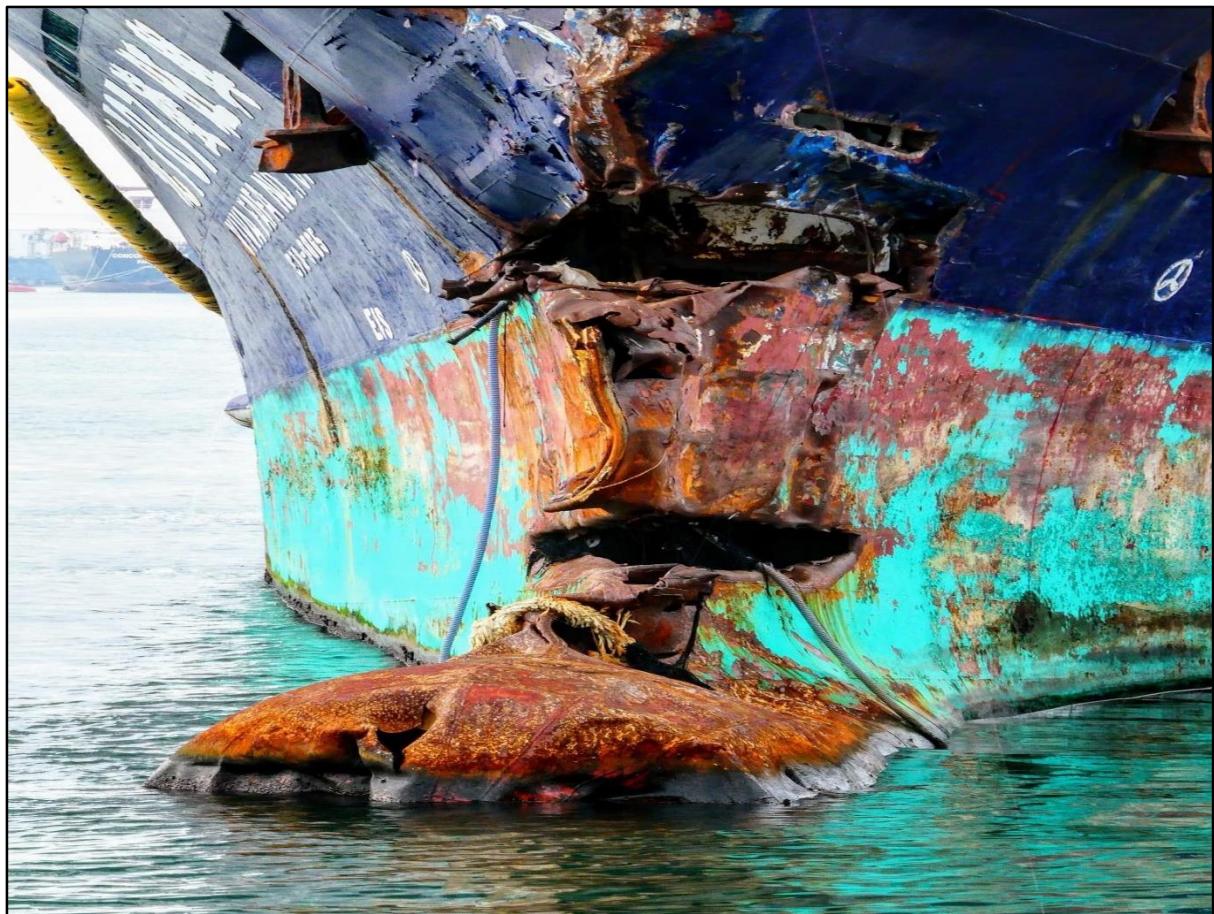


圖 4 船舶受損正面圖



圖 5 艦尖艙 CCTV 影像紀錄 (2049:09 時, 碰撞後 3 秒)

## MOAMAEU

依據興旺發 CCTV 影像紀錄，興旺發船艦與 MOAMAEU 右舷船艙發生碰撞（詳圖 6）。碰撞後，MOAMAEU 全船停電，傾側後約 10 分鐘完全沉沒。

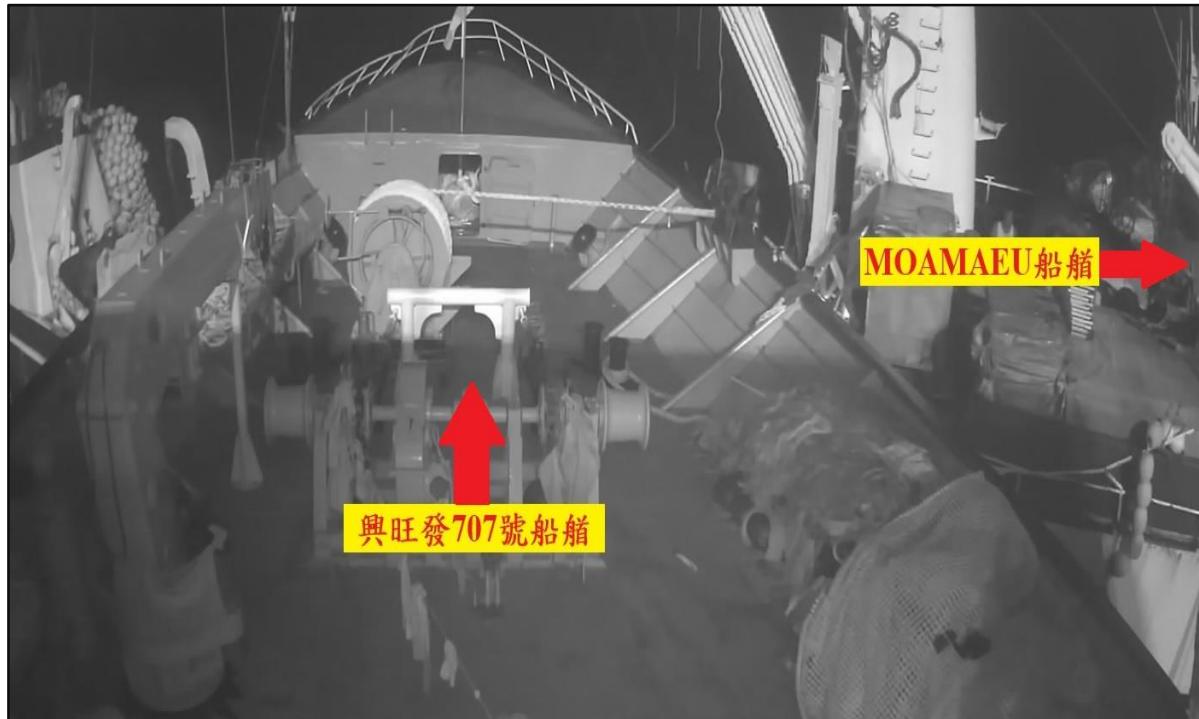


圖 6 興旺發船艦與 MOAMAEU 右舷船艙碰撞

## 人員配置與資料

### 興旺發

依據興旺發高雄港抵港船員名單，船上載有 34 人，包括：本國籍船長 1 人、本國籍船員 5 人、菲律賓籍船員 14 人、越南籍船員 9 人、巴布亞紐幾內亞籍 1 人、索羅門籍 1 人及吉里巴斯籍 3 人。

事故當時駕駛臺佈署人員為普通船員 2 人，自述事故前 7 日休息時數正常，值勤前休息時數正常，無正式休息時數紀錄。

## **MOAMAEU**

依據船務代理提供 MOAMAEU 高雄港抵港船員名單，船上載有 31 人，包括：韓國籍船長 1 人、韓國籍船員 6 人、菲律賓籍船員 4 人、印尼籍船員 12 人、迦納籍 2 人、越南籍 1 人及吉里巴斯籍 5 人。其中，5 人註記為乘客。

事故當時駕駛臺佈署人員 2 人，分別為三副及普通船員各 1 人，此外另有 1 名乘客見習，自述事故前 7 日休息時數正常，值勤前休息時數正常，無正式休息時數紀錄。

### **天氣及海象**

依據興旺發船舶海事報告書<sup>5</sup>，事故當時天氣晴、東風、風力 1 級、浪平、能見度良好。

### **航跡紀錄**

興旺發及 MOAMAEU 為漁船，駕駛臺無需裝設 VDR 或 S-VDR<sup>6</sup>。

興旺發駕駛臺裝設一套漁船監控系統 (vessel monitoring system, VMS<sup>7</sup>) 及自動識別系統 (automatic identification system, AIS) 及 CCTV；MOAMAEU 裝設 AIS。

調查小組蒐集兩船航跡紀錄如下：

### **興旺發 AIS 航跡紀錄**

興旺發於 111 年 5 月 29 日至 6 月 8 日發生碰撞前，調查小組查無該船

<sup>5</sup> 於民國 111 年 7 月 6 日航港局南部航務中心簽證。

<sup>6</sup> 航行資料紀錄器 (voyage data recorder, VDR) 及簡式航行資料紀錄器 (simplified voyage data recorder, S-VDR)。

<sup>7</sup> 漁船監控系統，透過通訊設備將漁船全球定位系統船位資料傳送岸上至監控中心，俾隨時掌握漁船作業動態。

AIS 航跡資料。事故後，興旺發於 111 年 6 月 8 日 2124 時（約碰撞後 35 分鐘）其 AIS 航跡持續紀錄至 6 月 19 日返回高雄港。

### 興旺發 VMS 航跡紀錄

依據鮪延繩釣或鰹鮪圍網漁船赴太平洋作業管理辦法，漁船船位回報器應至少每小時<sup>8</sup>自動回報一次船位。事故發生後，漁業署提供興旺發於 5 月 18 日至 6 月 19 日之 VMS 資料，包含每 30 分鐘之船位經緯度、航向、航速等航行資料（詳表 1 及圖 7）：

表 1 事故期間 VMS 航跡紀錄

UTC+8 小時	緯度（度）	經度（度）	航向（度）	航速（節）
16:43	4°41.49S	158°06.07E	306	13.7
17:13	4°37.27S	158°00.57E	307	13.6
17:43	4°33.08S	157°55.26E	308	13.7
18:13	4°28.82S	157°50.06E	309	13.8
18:43	4°24.54S	157°44.79E	308	13.6
19:13	4°20.32S	157°39.45E	308	13.4
19:43	4°16.24S	157°34.21E	308	12.9
20:13	4°12.26S	157°29.08E	308	12.7
20:43	4°08.12S	157°24.10E	310	13.1
21:13	4°07.51S	157°23.18E	140	0.8
21:43	4°07.90S	157°23.32E	178	0.9
22:13	4°08.26S	157°23.45E	167	0.8

<sup>8</sup> 依農業部漁業署之意見修正，事故當時非屬禁用集魚器期間，漁船船位回報器應至少每小時回報 1 次。

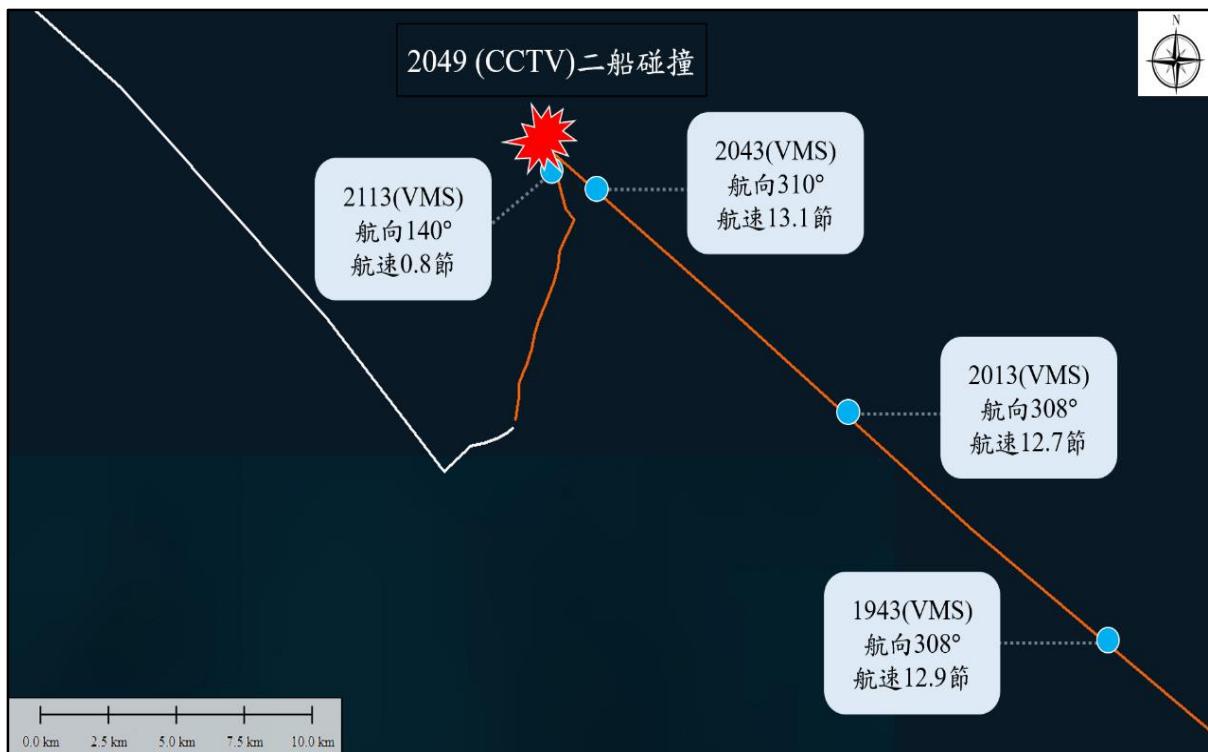


圖 7 碰撞前後興旺發 VMS 航跡圖

### 興旺發 CCTV 影像紀錄

事故當時興旺發及 MOAMAEU 航行於巴布亞紐幾內亞經濟海域，興旺發 CCTV 影像紀錄抄件（詳附錄 1）摘錄如下：

- 2047:58 時，MOAMAEU 主桅燈於監視畫面上（調查小組以黃色虛線作為該船起始位置基準），位於興旺發左舷前方約 15 至 20 度。
- 2047:58 至 2048:47 時，MOAMAEU 小幅度徘徊於黃色基準線兩側，方位不變，二船持續接近。
- 2048:48 時至 2049:02 時，MOAMAEU 往左轉向，持續朝興旺發船艏中心線移動，二船持續接近。
- 2049:01 時，MOAMAEU 船艏越過興旺發船艏中心線，二船逼近。
- 2049:06 時，MOAMAEU 右舷船舯與興旺發船艏發生碰撞。

- 2049:09 時，興旺發船尖艙破損進水。
- 2057:36 時，MOAMAEU 所有船員撤離至興旺發船艙甲板。
- 2058:18 時，MOAMAEU 完全沉沒入海。

## **MOAMAEU**

調查小組經查 Marine Traffic<sup>9</sup>網站，MOAMAEU 於民國 111 年 5 月 18 日至 6 月 8 日發生碰撞，期間查無 AIS 航跡資料。

### **組織與管理**

## **興旺發**

興旺發持有交通部航港局核發有效期限內之中華民國船舶檢查證書，依據交通部航港局檢查紀錄，前次特別檢查日期為民國 109 年 2 月 26 日；持有漁業署核發有效期限內之漁業執照，漁場位置及區域為「公海及經核准之外國海域」。

依據興旺發高雄港抵港船員名單，共計 34 人，船上救生設備安全配額人數為 42 人。根據海洋委員會海巡署出港紀錄，民國 110 年 7 月 8 日約 1015 時，興旺發由高雄港中和安檢所檢查，核對所有證件無誤後出港。民國 111 年 6 月 19 日約 1100 時進港接受海巡署安檢，該安檢紀錄登載：「該船依規定須具備一等船長 1 員、一等輪機長 1 員、一等船副 2 員及一等大管輪 1 員，尚缺一等船副 2 員及一等大管輪 1 員。」（經調查小組查證，大管輪持有該執照）

惟於本事故調查報告發布後，興旺發漁業股份有限公司於民國 114 年 7 月提供興旺發 2 名國籍船員所持有之萬那杜共和國（Republic of Vanuatu）船長證書，以及漁業署相關函文<sup>10</sup>（詳附錄 5 之農業部漁業署回函附件，該

<sup>9</sup> <https://www.marinetraffic.com/>

<sup>10</sup> 漁業署函民國 114 年 7 月 3 日漁五字第 1141458061 號函。

附件先由興旺發公司提供本會，為確認文件之正確性，本會再發函<sup>11</sup>請農業部漁業署提供該函文之抄本)。該 2 名國籍船員於事故時雖未持有我國一等船副證書，惟經漁業署函釋，略以：有關「興旺發 707」漁船 (CT8-0065) 所雇本國籍船員所持萬那杜共和國核發之漁船幹部船員執業證書效力，得比照境外僱用非我國籍船員領有國籍國核發之合格適任幹部船員執業證書之資格，擔任該船除船長外之幹部船員<sup>12</sup>。

### **MOAMAEU**

MOAMAEU 持有主管機關核發有效期限內之證書；持有由船籍協會核發有效期限內之國際漁船安全證書，前次檢查完成日期為 2020 年 11 月 24 日。

依據船籍國吉里巴斯 Marine Circular No.21/2012 (詳附錄 3) 及船級協會核發之漁船安全設備證書，船員最低員額為一等船長 1 人、船副 1 人、瞭望當值人員 2 人、輪機長 1 人、大管輪 1 人、機艙當值人員 2 人及無線電臺值班人員 2 人。

依據 MOAMAEU 船員訪談摘要，船上載有同公司欲接駁至友船之船員 5 人，共計 31 人。

### **相關法規及文件**

與本案相關法規計有：漁船船員管理規則、境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法及 1972 年國際海上避碰規則 (COLREGs<sup>13</sup>) 分別摘錄如下：

<sup>11</sup> 本會於民國 114 年 10 月 7 日以運水字第 1140004215 號去函，漁業署於民國 114 年 10 月 9 日以漁五字第 1141468073 號回函。

<sup>12</sup> 依民國 114 年 7 月船東提新證據資料修正，以反映報告發布（於 112 年 7 月 31 日）後興旺發漁業股份有限公司提出之證書資料。

<sup>13</sup> 國際海上避碰規則 Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea

## 漁船船員管理規則

第 22 條 總噸位二十以上漁船出海船員及幹部船員最低員額，規定如附表五。

## 境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法

民國 106 年 01 月 20 日（以下簡稱舊版）

第 3 條 經營者僱用之非我國籍船員，應符合下列資格：

- 一、年滿十八歲。
- 二、所屬國家未列於禁止僱用非我國籍船員來源國名單。
- 三、於受僱我國經營者之期間，未有不法情事經刑事判決有罪確定等。

民國 111 年 05 月 20 日（以下簡稱新版）

第 3 條 經營者僱用之非我國籍船員，應符合下列資格：

- 一、年滿十八歲。
- 二、普通船員應領有所屬國家核發之船員證、幹部船員應領有所屬國家核發之幹部船員證。
- 三、所屬國家未列於禁止僱用非我國籍船員來源國名單。
- 四、於受僱我國經營者之期間，未有不法情事經刑事判決有罪確定。

前項第三款禁止僱用非我國籍船員來源國名單，由主管機關公告之。

依據民國 111 年 5 月 20 日行政院農業委員會令農漁字第 111333708 號之境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法部分條文修正總說明，第 3 條第 1 項第 2 款為本次修法新增規定，係為確保漁船船員執行職務時之適任能力。

## 1972 年國際海上避碰規則 (COLREGs)

### 第二條 責任

- 一、本規則之任何規定，不得免除任何船舶，或其所有人、船長或船員，因疏於遵守本規則，或疏於為船員常規上或為特殊環境所需之任何戒備而引起後果之責任。
- 二、在解釋及遵行本規則時，必須顧及航行及碰撞之各種危機，及在任何特殊情況下，包括船舶因受限制，為避免急迫之危險，必要時得背離本規則之規定。

### 第五條 瞭望

各船應經常運用視覺、聽覺及各種適合當前環境所有可使用之方法，保持正確瞭望，以期完全瞭解其處境及碰撞危機。

### 第七條 碰撞危機

- 一、各船舶應利用各種可能適當方法，在當前環境與情況下，研判是否有碰撞危機存在，如有任何可疑之處，此項危機應視為存在。
- 二、若裝有雷達並能作業時，應予適當使用，包括長距離掃描，俾能及早獲得碰撞危機之警告，並用雷達測繪或類似之系統設備，觀測已測出之目標。
- 三、切勿依據不充分之資料，尤其不充分之雷達資料，擅作假設。
- 四、在研判是否有碰撞危機存在時，應考慮下列各項：
  - (1)如駛近船舶之羅經方位無顯著改變時，碰撞危機應視為存在。
  - (2)雖駛近船舶之方位明顯改變，碰撞危機有時仍可能存在，尤其當接近一巨型船舶或一組拖曳船，或接近另一船舶時。

### 第八條 避碰措施

- 一、為避免碰撞所採取的任何行動必須遵循本章各條規定，如當時環境許可，應是積極並及早地進行和充分注意運用優良船藝。
- 二、為避免碰撞而作的航向和（或）航速的任何改變，如當時環境許可，應大得足以使她船用視覺或雷達觀測時容易察覺到；應避免對航向和（或）航速作一連串的小改變。
- 三、如有足夠的水域，僅藉改變航向，可能即為避免逼近情勢之最有效措施，但必須及早堅定行之，方可不致發生另一逼近情勢。
- 四、為避免與她船碰撞而採取的措施，應能以安全的距離通過。應審慎校測此避讓措施之有效性，直到最後駛離她船至完全通過。
- 五、如需為避免碰撞，或須留有更多時間來研判當前情勢，船舶應當減速或用停停或倒停，以制止船舶前進。
- 六、(1) 依規則規定不得妨礙她船通過或安全通過之船舶，在情況需要時，應及早採取措施，確保有足夠之水域以供她船通過。  
(2) 依規定不得妨礙她船通過或安全通過之船舶，當駛近她船而有碰撞危機時，仍不得免除此項責任並應於取措施時，充分考慮本章各條可能要求採取之措施。  
(3) 當兩船相互接近導致碰撞危機時，非讓路船仍應完全遵守本章各條之規定。

#### 第十四條 迎船正遇情況

- 一、當兩艘動力船舶彼此以相反航向或幾乎相反航向對遇，而含有構成碰撞危機時，應各朝右轉向，各從她船的左舷通過。
- 二、船舶見他船在正前方或幾乎正前方，當夜間可見他船之前後桅燈成一直線或幾乎一直線，及（或）時見其兩邊舷燈，當晝間可見他船同樣部位時，均應視為迎船正遇情況。

三、船舶對其是否處於迎船正遇情況有任何懷疑時，應假定為處於迎船正遇情況，並依規定採取適當施。

#### 第十五條 交叉相遇情況

兩艘動力船舶交叉相遇含有碰撞危機時，見她船在其右舷者，應避讓她船。如環境許可，應避免橫越她船船艏。

#### 第十六條 讓路船的行動

須給他船讓路的船舶，應盡可能及早地採取大幅度的行動，保持兩船較遠距離通過。

### 船員訪談

兩船受訪者訪談內容之時間點，皆為事故當地時間，與臺北時間晚 2 小時，調查小組將訪談摘要內時間點換算為臺北時間。

#### 興旺發船長訪談摘要

受訪者航海經驗約 40 年，受訪者說明圍網漁船船長通常分為漁撈長及航行船長。除了漁撈長及航行船長外，幹部船員尚有大副、甲板長、二副、三副、3 艘小艇艇長（經查證，非指持有幹部證書之船員，該為船上內部職務分配。），幹部船員主要負責甲板上漁撈作業及漁具保養。興旺發為巴布亞紐幾內亞漁業合作漁船，通常每 15 個月回臺灣保養。

圍網作業時駕駛臺當值由受訪者負責；航行時，則由其他船員負責瞭望當值，每 2 小時一班，每班安排 3 人於駕駛臺上負責瞭望，平常教育駕駛臺值班船員若遇到突發狀況，應立即鳴汽笛、倒倬並通知船長，船長房間位於駕駛臺旁。

受訪者表示事故前，興旺發計畫航行前往西北其他漁區作業，當時天氣很好、無風無浪。受訪者在離開駕駛臺前在雷達屏幕上觀測到距離 12 浬

處之 MOAMAEU，經判斷無妨礙航行之虞，故在調整完航儀設定後，便交由普通船員執行航行瞭望任務，約於 2000 時，離開駕駛臺回船長房間休息。

普通船員告知受訪者曾鳴汽笛、並將引擎拉到倒倅並通知受訪者，隨後受訪者便立即離開船長房間前往駕駛臺。抵達駕駛臺時，目視本船距離 MOAMAEU 非常接近，突然 MOAMAEU 左滿舵轉向，接著發生碰撞，故當下興旺發已暫時無動力。碰撞後 MOAMAEU 船員告知受訪者船體進水速度很快，便請 MOAMAEU 所有船員由興旺發船艏登輪，當時有聞到 MOAMAEU 船員身上有酒味，待所有船員平安接駁後，返航高雄港。

受訪者認為 MOAMAEU 如果是小角度轉向可能尚有辦法避免碰撞，但 MOAMAEU 是在很接近時突然左滿舵，因此根本無法避免碰撞，而且事故時若興旺發船速沒有降下來，或以轉向方式避讓，恐怕後果會更嚴重，甚至造成興旺發沉沒。

### 興旺發外籍普通船員訪談摘要

受訪者於事故前於駕駛臺瞭望，船長安排航行瞭望時間為 2000 時至 2200 時。接班時就目視到前方海面上的 MOAMAEU，距離很遠僅目視到微弱燈光。與 MOAMAEU 碰撞前，有鳴汽笛並將引擎拉到倒倅，但無聽到 MOAMAEU 鳴汽笛，約 2030 時發生碰撞（經查，依據興旺發 CCTV 畫面，實際時間為 2049 時），受訪者認為若對方維持原航線應不會發生碰撞。

### MOAMAEU 船長訪談摘要

受訪者航海經驗約 30 年，圍網漁船工作經驗相當多。本次航行目的是前往其他漁區作業。船上航儀皆運作正常，包含 AIS 及雷達，且當值船員皆了解如何操作雷達，船長房間內有雷達監視顯示螢幕。

受訪者表示，事故當天約 1900 時，回到船長房間睡覺，所有韓籍船員都在休息，當時當值船員為印尼船員。受訪者不知道事故如何發生，兩船

碰撞後才醒來。碰撞後 MOAMAEU 船體破損進水且全船斷電，再加上興旺發倒倅，因此進水量相當大，受訪者立即叫醒所有船員、宣布棄船，並命令所有船員登上興旺發甲板避難。

受訪者表示，本航次船員名單中申報的乘客，為同公司計畫接駁至友船工作之船員共計 5 人，先在 MOAMAEU 上實習熟悉工作內容。

### **MOAMAEU 當值三副訪談摘要**

受訪者在 MOAMAEU 擔任三副至今 19 個月，航行時負責 1900 時至 2200 時駕駛臺值班瞭望。受訪者表示，事故當天當值前於房間休息，於 1855 時至駕駛臺交接，船長安排受訪者與另 2 名船員於駕駛臺當值瞭望。抵達駕駛臺後，先確認 MOAMAEU 航向及雷達屏幕後，發現無任何目標船、AIS 工作正常。約 2010 時，受訪者告知 1 名瞭望船員將至駕駛臺後方海圖室檢查航海日誌及漁獲日誌等文件，若有突發狀況須立即通知。約 20 分鐘後，受訪者被瞭望船員通知有船接近，便立即返回駕駛臺瞭望位置，目視發現船艏右舷 300 公尺約 5 到 20 度處有船舶甲板白色燈光，當下立即切換至手操舵「HARD PORT」往左轉向（經查，依據興旺發 CCTV 畫面，往左轉向時間約 2048 時），但已來不及並與興旺發碰撞。碰撞後，叫醒船長及所有休息中的船員，將主機停倅並穿著救生衣，由於船艙進水，船長宣佈棄船並要求所有船員登上興旺發甲板避難。

### **其他資料**

#### **興旺發航海日誌摘要**

依據興旺發航海日誌，調查小組摘要 6 月 8 日（事故當日）記事欄內容如下：

6 / 8 LT 2245, S04-07.362 S, E157-23.467, COG 310°. Kiribati flag purse seine F/V MOAMAEU collided with our vessel (註臺北時間 6 月 9 日為 2045

時)，航海日誌原文如圖 8。

記 事 Remarks	COG = 310°
2245 LT S 04-07.362	Sailing → Drifting
1245 GMT E 157-23.467	Kiribati flag purse seiner
	F/V MOAMAEU collided
0600 LT S 04-11.925	with our vessel

圖 8 興旺發 6 月 8 日航海日誌掃描截圖

### 興旺發船舶海事報告書摘要

興旺發於 2022 年 6 月 8 日，當地時間 2245 時（註：臺北時間為 2045 時，於南緯 4 度 7 分、東經 157 度 23 分，航向 310 度，因 MOAMAEU 突然轉向導致本船閃避不及撞擊該船下甲板右側，興旺發船頭受損，MOAMAEU 於數分鐘內沉船，沉船前興旺發將 MOAMAEU 船上 31 名船員全數救起。

### MOAMAEU Accident Report(原文引述如下)

1. *Accident date and time: 12:30 (GMT), 8<sup>th</sup> June, 2022<sup>14</sup>*
2. *Accident Position: 4°7'23.16"S, 157°27'7.79" E (PNG EEZ)*
3. *Detail of the Accident*
  - (1) *During sailing at PNG water, F/V VIVA FAFA 707 collided F/V MOAMAEU's starboard stern side.*
  - (2) *Before collision, Captain of F/V MOAMAEU contacted evasive maneuver by hard port, but F/V VIVA FAFA 707 strongly collided near hatch no.9 (starboard side) and pushed by forward coasting,*

<sup>14</sup> 臺北時間為 111 年 6 月 8 日 20:30 時

*the engine room was flooded by sea water. Eventually, F/V MOAMAEU completely sunk 10 to 15 minutes after collision.*

*(3) All crew (total 31) were safely move to F/V VIVA FAFA 707 and there is no crew was seriously injured.*

## 事件序

日期／時間	事 件	序	資 料 來 源
05/18 0954	興旺發離開巴布亞紐幾內亞拉包爾港		興旺發 VMS
05/21 1100	MOAMAEU 離開巴布亞紐幾內亞拉包爾港		Marine Traffic
<b>兩船碰撞前</b>			
06/08 1855	MOAMAEU 駕駛臺由三副、普通船員及見習乘客各 1 名執行航行瞭望當值，當時三副未於雷達上發現任何目標船。		船員訪談
06/08 2000	興旺發船長以雷達確認與 MOAMAEU 無碰撞危機後返回房間休息，駕駛臺由 2 名普通船員瞭望，其中 1 名船員稱當時已可目視到 MOAMAEU 船上燈光。		船員訪談
06/08 2010 至 2020	MOAMAEU 三副至海圖室檢查文件。		船員訪談
06/08 2043	興旺發航向 310 度，船速 13.1 節。		興旺發 VMS
06/08 2047:58	MOAMAEU 燈光於監視畫面上已可目視，位於興旺發左舷前方。		興旺發 CCTV
06/08 2048:48 至 2049:02	MOAMAEU 持續朝興旺發船艦中心線移動，並持續前進。		興旺發 CCTV
06/08 2048	興旺發發現 MOAMAEU 接近後，鳴汽笛並倒車減速。		船員訪談
06/08 2048 至 2049	MOAMAEU 駕駛臺瞭望船員至海圖室通知三副船艦有船舶接近。三副立刻返回駕駛臺，發現與興旺發相距僅約 300 公尺，位於船艦右舷約 5 到 20 度。三副立刻切換至手操舵，以左滿舵轉向。		船員訪談
06/08 2049:06	MOAMAEU 右舷船艙與興旺發船艙發生碰撞。		興旺發 CCTV
06/08 2049:09	興旺發船尖艙破損進水。		興旺發 CCTV
06/08 2057:36	MOAMAEU 所有船員撤離至興旺發船艙甲板。		興旺發 CCTV
06/08 2058:18	MOAMAEU 完全沉沒。		興旺發 CCTV

## 分析

本事故興旺發與 MOAMAEU 兩艘漁船主機及導航儀設備正常；事故當時天氣為晴、東風、風力 1 級、浪平、能見度良好。兩艘漁船所有船員均持有該國主管機關核發之有效適任證書；兩艘漁船相關船舶證書紀錄無異常發現。雖興旺發船長於訪談紀錄提到對方船員有酒味，但無法取得 MOAMAEU 船員酒駕相關事證。於本事故中，無證據顯示有足以影響兩船船員操作表現之疲勞因素。

興旺發於事故當時配置有 5 名幹部，分別為 1 名一等船長、1 名一等輪機長、1 名一等大管輪及 2 名船副。然該 2 名船副（我國籍）所持之執業證書為萬那杜共和國簽發之船長證書，經查農業部漁業署有關該 2 名船副所持證書之函釋，略以：有關「興旺發 707」漁船 (CT8-0065) 所雇本國籍船員所持萬那杜共和國核發之漁船幹部船員執業證書效力，得比照境外僱用非我國籍船員領有國籍國核發之合格適任幹部船員執業證書之資格，擔任該船除船長外之幹部船員。爰此，該船符合漁船船員管理規則第 22 條對該類漁船幹部船員最低員額之要求<sup>15</sup>。

本案兩船於碰撞期間均無 VDR 及 AIS 航跡紀錄，兩船皆為航行中船舶未進行漁撈作業。因 MOAMAEU 船已沉沒，本會調查小組於蒐證過程中資料取得不易，訪談過程中無法獲得更多事證以分析該船安全議題。

本會調查小組依據人員訪談紀錄及興旺發 CCTV 影像紀錄進行分析，分析議題包含：兩船碰撞原因及外籍普通船員駕駛臺瞭望。

## 兩船碰撞原因

依據興旺發駕駛臺上方 CCTV 影像紀錄，事發前能見度良好，MOAMAEU 於興旺發左舷約 15 至 20 度，兩船屬交叉相遇之情況，依據

---

<sup>15</sup> 長度 60 公尺以上之漁船，幹部最低員額為一等船長 1 人、一等船副 2 人、一等輪機長 1 人、一等大管輪 1 人（共應配置 5 人），原文詳附錄 4。

1972 年國際海上避碰規則，直行船為興旺發，讓路船為 MOAMAEU，讓路船應盡可能及早地採取大幅度的行動，保持兩船遠距離通過，如當時環境許可，讓路船應避免通過他船前方；若單靠義務船無法避免碰撞時，權利船亦應採取避碰措施。另，船舶處於航行中應經常運用視覺、聽覺及各種適合當前環境所有可使用之方法，保持正確瞭望，以期完全瞭解其處境及碰撞危機，且應使用各種有效之方式，判斷是否有碰撞危機，如環境許可應盡早採取避碰措施，發揮優良船藝降低船舶碰撞危機。

依據興旺發 CCTV 影像紀錄顯示，碰撞前約 30 分鐘，MOAMAEU 位於興旺發左舷約 15 至 20 度，兩船均可互見，依據 1972 年國際海上避碰規則，MOAMAEU 為讓路船，若環境許可，應避免往左轉向通過興旺發前方。碰撞前 1 至 2 分鐘，興旺發駕駛臺瞭望人員發現 MOAMAEU，鳴汽笛示警並將引擎拉倒倅，碰撞前約 18 秒，MOAMAEU 開始往左轉向，調查小組研判 MOAMAEU 當值駕駛員此時透過興旺發聲響信號後才發現該船，MOAMAEU 當值駕駛員未充分評估興旺發與自身兩船船舶動態，突採往左轉向意圖通過興旺發船艏，不符 1972 年國際海上避碰規則之規定，讓路船應避免往左轉向通過興旺發前方，MOAMAEU 當值駕駛員未隨時保持瞭望，以其了解其處境及碰撞危機，導致碰撞事故之發生。

依據訪談紀錄，興旺發船長離開駕駛臺前交代瞭望人員於駕駛臺瞭望注意周遭環境動態，若遇到突發狀況，應立即鳴汽笛、倒倅並通知船長，惟駕駛臺普通船員雖有發現兩船碰撞危機，卻未盡早通知船長。

綜上，興旺發駕駛臺瞭望人員發現 MOAMAEU 後已採取鳴笛示警及倒倅方式減速，但 MOAMAEU 於快接近興旺發時突往左轉向，穿越興旺發船艏，致碰撞事故發生，不符 1972 年國際海上避碰規則之規定；MOAMAEU 當值駕駛員未及時發現對方來船，未確實瞭望，興旺發駕駛臺瞭望人員無法儘早通知船長上駕駛臺應處，無及早採取避讓措施，兩船皆不符 1972 年國際海上避碰規則之規定。

## 外籍普通船員駕駛臺瞭望

漁撈作業具有辛苦、離家遠、危險性高及環境不佳等特性，再加上國內工、商及電子產業發達，國民所得逐年提高，人力素質持續提升，致使國人擔任漁船船員意願低迷。為因應漁撈作業所短缺之人力，我國政府開放聘僱外籍漁工擔任普通船員，其相關規定詳列於舊版境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法。

為預防船舶航行及船舶機械事故發生，我國於民國 111 年 5 月 20 日修訂我國境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法，普通船員應領有所屬國家核發之船員證、幹部船員應領有所屬國家核發之幹部船員證。此規定確保我國漁船於海上航行時，當值船員能具備熟知海上交通規則及船舶設備簡易故障排除等職能，確保漁船船員執行職務適任能力，提升我國漁船海上作業及航行之安全性。

綜上，於興旺發駕駛臺瞭望之 2 名外籍普通船員未持有該國核發的船員證，瞭望知識不足且缺乏操船技能，增加船舶航行風險；興旺發於民國 110 年 7 月出港時，適用舊版的境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法，當時所聘僱之外籍普通船員符合我國法規，無須持有該國核發的船員證。

## 結論

依據調查期間所蒐集之事實資料以及綜合分析，總結以下三類之調查發現：「與可能肇因有關之調查發現」、「與風險有關之調查發現」及「其他調查發現」。

### 與可能肇因有關之調查發現

此類調查發現係屬已經顯示或幾乎可以確定為與本次事故發生有關之重要因素，包括不安全作為、不安全狀況，或與造成本次事故發生息息相關之安全缺失等。

### 與風險有關之調查發現

此類調查發現係涉及影響運輸安全之潛在風險因素，包括可能間接導致本次事故發生之不安全作為、不安全條件，以及關乎組織與系統性風險之安全缺失，該等因素本身非事故之可能肇因，但增加事故發生機率。此外，此類調查發現亦包括與本次事故發生雖無直接關聯，但基於確保未來運輸安全之故，所應指出之安全缺失。

### 其他調查發現

此類調查發現係屬具有促進運輸安全、解決爭議或澄清待決疑慮之作用者。其中部分調查發現係屬大眾所關切，以作為資料分享、安全警示、教育及改善運輸安全目的之用。

## 與可能肇因有關之調查發現

1. 兩船碰撞前約 30 分鐘應可互見，監視錄影顯示 MOAMAEU 位於興旺發左船艏方向約 15 至 20 度，兩船逐漸接近時，MOAMAEU 當值駕駛員未依 1972 年國際海事避碰規則，應避免通過權利船前方，反而突採往左轉向，意圖通過興旺發船艏，雖興旺發採取鳴笛示警，並以倒傴方式減速，仍無法避免兩船碰撞。
2. 興旺發駕駛臺 2 名普通船員未持有該國核發的船員證，事故發生時駕駛臺當值普通船員瞭望知識不足及缺乏操船技能，未能適當應處緊急狀況，以避免事故發生。

## 與風險有關之調查發現

1. 兩船皆未依照 1972 年國際海上避碰規則之規定，未及早採取避讓措施。

## 其他調查發現

1. 事故當時天氣良好，能見度佳。
2. MOAMAEU 船已沉沒，本會調查小組於蒐證過程中資料取得不易，訪談過程中無法獲得更多事證以分析該船安全議題。
3. 興旺發於民國 110 年 7 月出港時所聘僱之外籍普通船員符合我國當時法規，無須持有該國核發的船員證。
4. 興旺發於民國 111 年 6 月 19 日進港安檢紀錄，雖曾登載興旺發缺少 2 名一等船副，惟依據興旺發漁業股份有限公司於民國 114 年 7 月所提文件資料，該船 2 名國籍船員持有之萬那杜共和國船長證書，經漁業署函釋，得比照境外僱用非我國籍船員領有國籍國核發之合格適任幹部船員執業證書之資格，擔任該船除船長外之幹部船員。

## 運輸安全改善建議

有關「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-21-09-007)」之安全改善建議，本會已有前案「新凌波 166 號漁 (TTSB-MOR21-09-002)」致漁業署，前揭改善建議尚未解除列管，調查小組於本案不再建議。

### 致興旺發漁業股份有限公司

1. 落實所屬船隊於船舶航行時，需安排適任船員於駕駛臺航行當值，確保船舶航行安全。( TTSB-MSR-23-07-003 )

### 致 Kirikore Fisheries Co Ltd

1. 加強船隊教育訓練，當值駕駛員需完全了解 1972 年國際海上避碰規則相關規定，以避免船舶碰撞。( TTSB-MSR-23-07-004 )
2. 宣導船隊於海上航行時，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-23-07-005 )

## 船舶資料

船名：	VIVA FAFA No.707 興旺發 707 號
IMO 編號：	9035254
電臺呼號：	BEBT
船舶管理公司：	興旺發漁業股份有限公司
船舶所有人：	興旺發漁業股份有限公司
船旗國：	中華民國
船籍港：	高雄港
船舶用途：	鰹鮪圍網漁船
船體質料：	鋼
船長：	78.25 公尺
船寬：	13.55 公尺
艙部模深：	8.13 公尺
總噸位：	1735
船舶建造完成日：	民國 81 年 2 月
檢查機構：	交通部航港局
主機種類／馬力：	6 缸柴油機 x 1 部／4,000PS
船員最低安全配額：	10
安全設備人員配置：	42

船名：	MOAMAEU
IMO 編號：	7915929
電臺呼號：	T3BL2
船舶管理公司：	Kirikore Fisheries Co Ltd
船舶所有人：	Kirikore Fisheries Co Ltd
船旗國：	Kiribati 吉里巴斯
船籍港：	Tarawa 塔拉瓦
船舶用途：	鰹鮪圍網漁船
船體質料：	鋼
船長：	72.64 公尺
船寬：	12.50 公尺
艙部模深：	5.79 公尺
總噸位：	1803
船舶建造完成日：	1980 年 12 月 30 日
檢查機構：	Korean Register, KR
主機種類／馬力：	柴油機 x 1 部／2,682KW
船員最低安全配額：	8
安全設備人員配置：	24

## 報告修正說明

本調查案於民國 112 年發布之報告，原載明興旺發 707 號漁船於事故時未符合漁船船員管理規則第 22 條所訂幹部船員最低員額，並據此進行分析，提出結論及安全改善建議。

惟本事故調查報告發布後，興旺發公司（船東）於民國 114 年 7 月請本會修正調查報告，並提供幹部船員證書資料及漁業署相關之函文（農業部漁業署之 114.7.3 漁五字第 1141458061 號函，略以：有關「興旺發 707」漁船「CT8-0065」所雇本國籍船員所持萬那杜共和國核發之漁船幹部船員執業證書效力，得比照境外僱用非我國籍船員領有國籍國核發之合格適任幹部船員執業證書之資格，擔任該船除船長外之幹部船員。）

本會依據前述相關新證據資料，修正有關事實資料、分析內容、結論及安全改善建議，並於 115 年 1 月 9 日，經本會第 82 次委員會審議通過後發布。

## 附錄 1 興旺發 CCTV 監視系統影像抄件

說明：

1. 黃色基準線係以 MOAMAEU 畫面出現之燈光（包含桅杆瞭望臺燈光及右側航行燈）為基準，其位置固定以比對 MOAMAEU 移動方向。
2. 2047:58 至 2049:02 圖片裁切位置及大小皆相同，黃色基準線位置不變。

CCTV 時 間	敘 述	畫 面
2047:58 ~ 2048:00	MOAMAEU 在黃色基準線上附近，兩船相對方位不變。	 

2048:00 ~ 2048:03	MOAMAEU 在黃色基 準線上附近，兩船相對 方位不變。	 <div data-bbox="720 220 859 309" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">頻道 1 2048:03</div>
2048:03 ~ 2048:13	MOAMAEU 在黃色基 準線上附近，兩船相對 方位不變。	 <div data-bbox="720 635 859 725" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">頻道 1 2048:13</div>
2048:13 ~ 2048:19	MOAMAEU 在黃色基 準線上附近，兩船相對 方位不變。	 <div data-bbox="720 1062 859 1152" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">頻道 1 2048:19</div>
2048:19 ~ 2048:24	MOAMAEU，兩船相對 方位不變。	 <div data-bbox="720 1500 859 1590" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">頻道 1 2048:24</div>

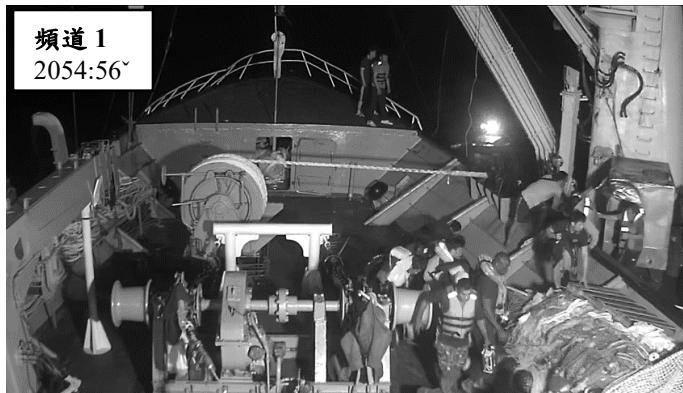
2048:24 ~ 2048:43	MOAMAEU，兩船相對 方位不變。	
2048:43 ~ 2048:47	MOAMAEU，兩船相對 方位不變，兩船逐漸逼 近。	
2048:48	MOAMAEU 往左轉向， 朝畫面右方移動。	
2048:49	MOAMAEU 持續往左 轉向，朝畫面右方移動。	

2048:50	MOAMAEU 持續往左轉向，朝畫面右方移動。	
2048:51	MOAMAEU 持續往左轉向，朝畫面右方移動。	
2048:52	MOAMAEU 持續往左轉向，朝畫面右方移動。	
2048:53	MOAMAEU 持續往左轉向，朝畫面右方移動。	

2048:54	MOAMAEU 持續往左轉向，朝畫面右方移動。	
2048:55	MOAMAEU 持續往左轉向，朝畫面右方移動。	
2048:56	MOAMAEU 持續往左轉向，朝畫面右方移動。	
2048:57	MOAMAEU 持續往左轉向，朝畫面右方移動。	

2048:58	MOAMAEU 持續往左轉向，朝畫面右方移動。	 <p>頻道 1 2048:58</p>
2048:59	MOAMAEU 持續往左轉向，朝畫面右方移動。	 <p>頻道 1 2048:59</p>
2049:00	MOAMAEU 持續往左轉向，朝畫面右方移動。	 <p>頻道 1 2049:00</p>
2049:01	MOAMAEU 持續往左轉向，朝畫面右方移動。	 <p>頻道 1 2049:01</p>

2049:02	MOAMAEU 持續往左轉向，朝畫面右方移動。	 <p>頻道 1 2049:02</p>
2049:03	MOAMAEU 持續往左轉向，朝畫面右方移動。	 <p>頻道 1 2049:03~</p>
2049:06	MOAMAEU 與興旺發碰撞，興旺發船艏欄杆擦撞產生火花。	 <p>頻道 1 2049:06~</p>
2053:12	MOAMAEU 船員逃向興旺發船艏甲板	 <p>頻道 1 2053:12~</p>

2054:56	興旺發第一艘小艇協助 搜救	<p>頻道 1 2054:56~</p> 
2055:16	興旺發第二艘小艇協助 搜救	<p>頻道 1 2055:16~</p> 
2057:42	MOAMAEU 傾側加劇	<p>頻道 1 2057:42~</p> 
2058:18	MOAMAEU 沉沒	<p>頻道 1 2058:18~</p> 

## 附錄 2 國際海上避碰規則

### **Rule 2 Responsibility**

- (a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.
- (b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

### **Rule 5 Look-out**

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

### **Rule 7 Risk of Collision**

- (a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.
- (b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.
- (c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.

(d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:

(i) Such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;

(ii) Such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

### **Rule 8 Action to avoid Collision**

(a) Any action to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this Part and shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

(b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision, shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.

(c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.

(d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance.

The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

(e) If necessary to avoid collision or allow more to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

(f)(i) A vessel which, by any of these Rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea room for the safe passage of the other vessel.

(ii) A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the Rules of this part.

(iii) A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the rules of this part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision.

### **Rule 14 Head-on Situation**

(a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.

(b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.

(c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

### **Rule 15 Crossing Situation**

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.

### **Rule 16 Action by Give-way Vessel**

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

## 附錄3 吉里巴斯Marine Circular No.21/2012



# Kiribati Ship Registry

Singapore Operations Office:

10 Anson Road #25-02, International Plaza, Singapore 079903  
Tel: +65 6225 0555 Fax: +65 6225 0550 Email: info@kiribaship.com Website: www.kiribaship.com

## MARINE CIRCULAR No. 21/2012

18 October 2012

**TO : Ship Owners, Managers, Charterers, Ship Master and the Shipping Community**

**SUBJECT : Minimum Safe Manning Scale for Fishing Vessel**

This Circular is to notify the shipping community that Kiribati is a Party to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995 (STCW-F 1995), which entered into force on 29 September 2012, and hence is required to comply with the provisions of the STCW-F 1995 Convention.

Please assist to ensure that the fishing vessels under Kiribati Flag are duly manned with Fishing Vessel Personnel certificated in accordance with the STCW-F 1995 Convention and according to our minimum safe Manning requirements.

Please refer to the attached Appendix on the minimum safe Manning requirements for fishing vessel under Kiribati Flag.

Yours sincerely,

Deputy Registrar  
Kiribati Ship Registry

## APPENDIX

### MINIMUM SAFE MANNING SCALE FOR FISHING VESSEL (STCW-F 1995)

#### 1) NAVIGATIONAL WATCHKEEPING OFFICERS AND RATINGS

Length		Minimum qualified Navigational Watchkeeping Officers & Ratings		
		Skipper	Officer in charge	Ratings
24 metres & over	Unlimited	1(a)	1(b)	2(e)
	Limited	1(c)	1(d)	2(e)
Less than 24 metres	Unlimited	1(a)	1(b)	1(e)
	Limited	1(c)	1(d)	1(e)

#### Type of Certificate

- (a) COC under STCW-F Chapter II Regulation 1 (Skipper on fishing vessels over 24 metres for unlimited voyages)
- (b) COC under STCW-F Chapter II Regulation 2 (Officer in charge on fishing vessels over 24 metres for unlimited voyages)
- (c) COC under STCW-F Chapter II Regulation 3 (Skipper on fishing vessels over 24 metres for limited voyages)
- (d) COC under STCW-F Chapter II Regulation 4 (Officer in charge on fishing vessels over 24 metres for limited voyages)
- (e) Certification of Ratings forming part of a navigational watch under STCW-F Chapter IV Regulation 1

#### 2) ENGINEERING WATCHKEEPING OFFICERS AND RATINGS

Propulsion Power	Minimum qualified Engineering Watchkeeping Officers & Ratings		
	Chief Engineer Officer	Second Engineer Officer	Ratings
750 KW or more	1(a)	1(b)	2(c)
Less than 750 KW	1(a)	1(b)	1(c)

#### Type of Certificate

- (a) COC under STCW-F Chapter II Regulation 5 (Chief Engineer Officer on fishing vessels of 750 KW or more)
- (b) COC under STCW-F Chapter II Regulation 5 (Second Engineer Officer on fishing vessels of 750 KW or more)
- (c) Ratings forming part of an engineering watch

#### 3) GMDSS RADIO PERSONNEL

##### Minimum requirements for certification of GMDSS radio personnel

Sea Areas A1 & A2	At least 1 officer with GMDSS COC under STCW-F Chapter II Regulation 6
Sea Areas A3 & A4	At least 2 officers with GMDSS COC under STCW-F Chapter II Regulation 6

#### NOTE:

Only officers are required to hold Certificates of Endorsement (COE) and Ratings are not required.

## 附錄4 國籍總噸位二十以上漁船出海船員及幹部船員最低員額配置對照表

### 漁船船員管理規則第二十二條附表五總噸位二十以上漁船出海船員及幹部船員最低員額配置對照表修正規定

#### 第二十二條附表五

##### 一、漁航及輪機人員

漁船種類	船員最低員額 (含幹部船員)	幹部最低員額	
長度六十公尺以上 之漁船	主機推進動力七 五〇瓩以上漁船	十人	一等船長一人、一等船副二人、一 等輪機長一人、一等大管輪一人(共 應配置五人)
長度四十五公尺以 上未滿六十公尺航 行無限水域之漁船	主機推進動力七 五〇瓩以上漁船	六人	一等船長一人、一等船副一人、一 等輪機長一人(共應配置三人)
長度四十五公尺以 上未滿六十公尺航 行有限水域之漁船	主機推進動力七 五〇瓩以上漁船	六人	二等船長一人、二等船副一人、一 等輪機長一人(共應配置三人)
長度二十四公尺以 上未滿四十五公尺 航行無限水域之漁 船	主機推進動力七 五〇瓩以上漁船	四人	一等船長一人、一等輪機長一人(共 應配置二人)
長度二十四公尺以 上未滿四十五公尺 航行有限水域之漁 船	主機推進動力未 滿七五〇瓩漁船	四人	一等船長一人、二等輪機長一人(共 應配置二人)
	主機推進動力七 五〇瓩以上漁船	四人	二等船長一人、一等大管輪一人(共 應配置二人)
長度十二公尺以上 未滿二十四公尺航 行無限水域之漁船	主機推進動力未 滿七五〇瓩漁船	四人	二等船長一人、二等輪機長一人(共 應配置二人)
	主機推進動力七 五〇瓩以上漁船	二人	符合第十二條規定之船長一人、一 等大管輪一人(共應配置二人)
長度十二公尺以上 未滿二十四公尺航 行有限水域之漁船	主機推進動力未 滿七五〇瓩漁船	二人	符合第十二條規定之船長一人、二 等輪機長一人(共應配置二人)
	主機推進動力七 五〇瓩以上漁船	二人	三等船長一人、一等大管輪一人(共 應配置二人)
長度十二公尺以上 未滿二十四公尺航 行有限水域之漁船	主機推進動力未 滿七五〇瓩漁船	二人	三等船長一人、二等輪機長一人(共 應配置二人)

備註：

一、直轄市政府得依主管權責訂定所轄總噸位二十以上未滿一百漁船出海船員最低員額標準，未訂定者，依本附表規定。另總噸位未滿二十漁船由直轄市、縣（市）政府依主管權責逕行訂定。

二、長度十二公尺以上未滿二十四公尺航行有限水域之漁船，符合下列各款之一者，得以一名船長搭配一名我國籍船員，或依就業服務法僱用之外國籍船員擔任輪機助手，不適用本附表之規定：

- (一) 船長同時持有得擔任應編配之漁航及輪機幹部船員執業證書。
- (二) 船長持有漁航幹部船員執業證書，並具備應編配之輪機幹部資格之輪機專業訓練結業證書。
- (三) 輪機長(大管輪)持有輪機幹部船員執業證書，並具備應編配之漁航幹部資格之漁航專業訓練結業證書。

## 附錄 5 本會去函與漁業署回函（併附興旺發公司函）

正本

檔 號：

保存年限：

### 國家運輸安全調查委員會 函

地址：

聯絡人

電話：

電子信箱：

受文者：如行文單位

發文日期：中華民國114年10月7日

發文字號：運水字第1140004215號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：本會重新調查「興旺發707號漁船與MOAMAEU漁船於距巴布亞紐幾內亞拉包爾港東方約310浬處碰撞事故」案，惠請貴署提供相關資料，請查照。

說明：

- 一、查興旺發漁業股份有限公司114年7月4日興字第20250704-1號函送本會旨案相關新事證資料，經本會審酌後依運輸事故調查法第26條規定，提報114年9月23日第78次委員會議決議重新調查。
- 二、前揭興旺發漁業股份有限公司所提事證資料因涉及貴署114年7月3日漁五字第1141458061號函，為求審慎，惠請提供該函影本供本會專案調查小組確認正確性，若有其他補充資料亦請提供。

正本：農業部漁業署

副本：興旺發漁業股份有限公司

檔 號：  
保存年限：

## 農業部漁業署 函

地址：  
號  
承辦人  
電話：  
傳真：  
電子信箱：

受文者：國家運輸安全調查委員會

發文日期：中華民國114年10月9日

發文字號：漁五字第1141468073號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨（漁業署114年7月3日漁五字第1141458061號函抄件.pdf）

主旨：檢送本署114年7月3日漁五字第1141458061號函（抄件）1  
份，請查照。

說明：復貴會114年10月7日運水字第1140004215號函。

正本：國家運輸安全調查委員會

副本：興旺發漁業股份有限公司

電 2025/10/09  
文 11:18:19  
交 指 章

抄 本

檔 號：  
保存年限：

## 農業部漁業署 函

地址：  
承辦人：  
電話：  
傳真：  
電子信箱：

受文者：如正副本行文單位

發文日期：中華民國114年7月3日  
發文字號：漁五字第1141458061號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：



主旨：有關「興旺發707號」漁船(CT8-0065)所僱本國籍船員所持  
萬那杜共和國核發之漁船幹部船員執業證書效力一案，復如  
說明，請查照。

說明：

- 一、依據貴公司114年5月9日申字第20250509-1號函、駐斐濟代表處114年6月24日斐濟字第1141100154號函辦理。
- 二、旨案前經外交部函請駐斐濟代表處洽萬那杜共和國政府授權執掌船員證書核發業務之萬那杜國際航運登記處(Vanuatu International Shipping Registry, VISR)獲復，林員及蘇員所持萬國漁船船員證書屬正版證書，該等證書係核發予工作於懸掛萬國旗幟船舶之船員，持有該等證書之船員可於萬國所屬水域以外之國際水域執業，不因證書持有者之國籍有異。
- 三、依漁船船員管理規則第22條附表五備註四規定，經核准且赴無限水域作業之漁船，除船長外，其餘幹部配置員額，得以領有國籍國核發之合格適任幹部船員執業證書之境內僱用外國籍船員、境外僱用非我國籍船員或大陸地區漁船船員擔任。鑑於渠等船員所持萬那杜共和國核發之漁船幹部船員執業證書，與該國政府核發其國人之是類證書同等效力，爰視同其得比照前揭境外僱用非我國籍船員領有國籍國核發之合格適任幹部船員執業證書之資格，擔任該船除船長外之幹部船員。

正本：興旺發漁業股份有限公司  
副本：



正本

檔 號：  
保存年限：

## 興旺發漁業股份有限公司

地址：  
承辦人：  
電子郵件：  
電話：

受文者：農業部漁業署

發文日期：中華民國114年5月9日

發文字號：申字第20250509-1號

速別：急件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明七

主旨：檢陳「興旺發707號漁船與MOAMAEU漁船碰撞事故調查報告」乙案，詳如說明，請 察照。

說明：

- 一、依據112年7月31日國家運輸安全調查委員會發布旨揭事故調查報告（案號TTSB-MOR-23-07-002）辦理。
- 二、旨揭調查報告指出有關本公司所屬「興旺發707號」漁船之幹部人力配置情形應符合《漁船船員管理規則》第22條相關規定，為釐清主管機關對於本公司幹部所持萬那杜證照之認定，爰檢具相關資料，尚祈鈞署惠予釋示。
- 三、依據98年5月22日修正之《漁船船員管理規則》第22條附表五備註第四點規定：「經核准且赴無限水域作業之漁船，除船長外，其餘幹部配置員額，得以領有國籍國核發之合格適任幹部船員執業證書之境外僱用非我國籍船員或大陸地區漁船船員擔任」，惟是項規定是否涵蓋「我國籍人員持有外國核發合格適任證書」之情形，尚有疑義，為求後續作業遵循，祈請鈞署惠釋。
- 四、鑑於國外相關保險單位擬援引調查報告中關於本船幹部配員之敘述，作為辦理理賠及訴訟處理之參據，爰本公司就幹部證照效力進一步說明如下。本公司「興旺發707號」經主管機關核准赴巴布亞紐幾內亞水域作業，事故期間適逢Covid-19疫情，遠洋漁船人員調度受限，為維持船舶正常運轉及遵循航行相關

規範，我司不得已安排同隸屬船隊持有國際海事組織(IMO)核定之正式執照幹部船員前來協助船舶運行。事故發生時共配置五名我國籍幹部（詳附件一），其中二人持有萬那杜共和國核發之船長與大副適任證書（詳附件二），屬具國際效力之合格適任幹部船員執業證書，並無牴觸前皆規定。

五、另參公證人意見（詳附件三），除肯認本公司當時配員符合相關法規外，並指出：我國法規並未禁止國人持外國核發之合格適任證書擔任漁船幹部，國籍並非必要條件；萬那杜為國際海事組織（IMO）及航海人員訓練、發證及當值標準國際公約（STCW）締約國，其證書具國際效力，足資採信；且事故當時「興旺發707號」實有兩位具備有效萬那杜適任證書之幹部擔任操作員與水手長職務，並曾採取鳴笛、倒車及減速等避碰措施，已依規定履行航行職責。

六、前揭調查報告所涉人力配置議題，涉及我方兩名船員所持萬那杜核發適任證書之效力，為釐清該證書是否符合前開《漁船船員管理規則》第22條附表五備註四規定之「合格適任幹部船員執業證書」要件，爰檢附證書影本，尚祈鈞署惠予協助釐清，俾資後續作業參據。

七、隨函檢附船員名單(附件一)、萬那杜共和國核發之船長與大副適任證書(附件二)、公證人意見(附件三)、國家運輸安全調查委員會事故調查報告編號TTSB-MOR-23-07-002(附件四)，各1式1份。

申請人：

公司地址：高雄市前鎮區漁港東二路3號2樓  
電話：(07)815-1585



正本：農業部漁業署

副本：國家運輸安全委員會、立法委員許智傑國會辦公室、交通部航港局、興旺發漁業股份有限公司