

國家運輸安全調查委員會

1141105 詠勝 2 號漁船於香港外海船員傷亡事故調查報告

調查報告編號：TTSB-MOR-26-05-001

發布日期：中華民國 115 年 5 月 5 日

一、事實資料

1.1 事故簡述

民國 114 年 11 月 3 日約 1000 時¹，一艘國籍漁船詠勝 2 號（以下簡稱「詠」船，詳圖 1）自高雄前鎮漁港出港，船上載有 16 人，該船計畫前往香港錨地辦理外籍船員接駁作業，並安排本國籍輪機長離船後，前往西北太平洋海域作業。11 月 4 日約 1800 時，該船於香港錨地東南方約 34 浬處漂航（詳圖 2）。11 月 5 日約 0010 時至 0020 時，輪機長與 A 船員於機艙樓梯間維修配電盤（詳圖 3）；約 0020 時至 0030 時，輪機長墜落受傷昏迷，經通報及船上救援後，約 0430 時由直升機後送至香港東區尤德夫人那打素醫院，0516 時經醫院急救後宣告不治。

根據船舶證書資料及現場勘查紀錄，「詠」船漁船統一編號 CT7-0348，IMO²編號 8985359，總噸位 732。開航前該船之主機、舵機及航行設備正常。

事故發生後續如下：輪機長墜落後，A 船員立即對其進行初步處置並呼援。約 0030 時，B 船員前往船長室通知船長，船長隨後通報船東請求援

¹ 本報告所列時間均為臺北時間，即世界協調時（Coordinated Universal Time, UTC）+8 小時。

² 國際海事組織 International Maritime Organization。

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.

助。另，「詠」船甲板及機艙未安裝攝影機，無影像紀錄可供調查。



圖 1 「詠」船檔案照片

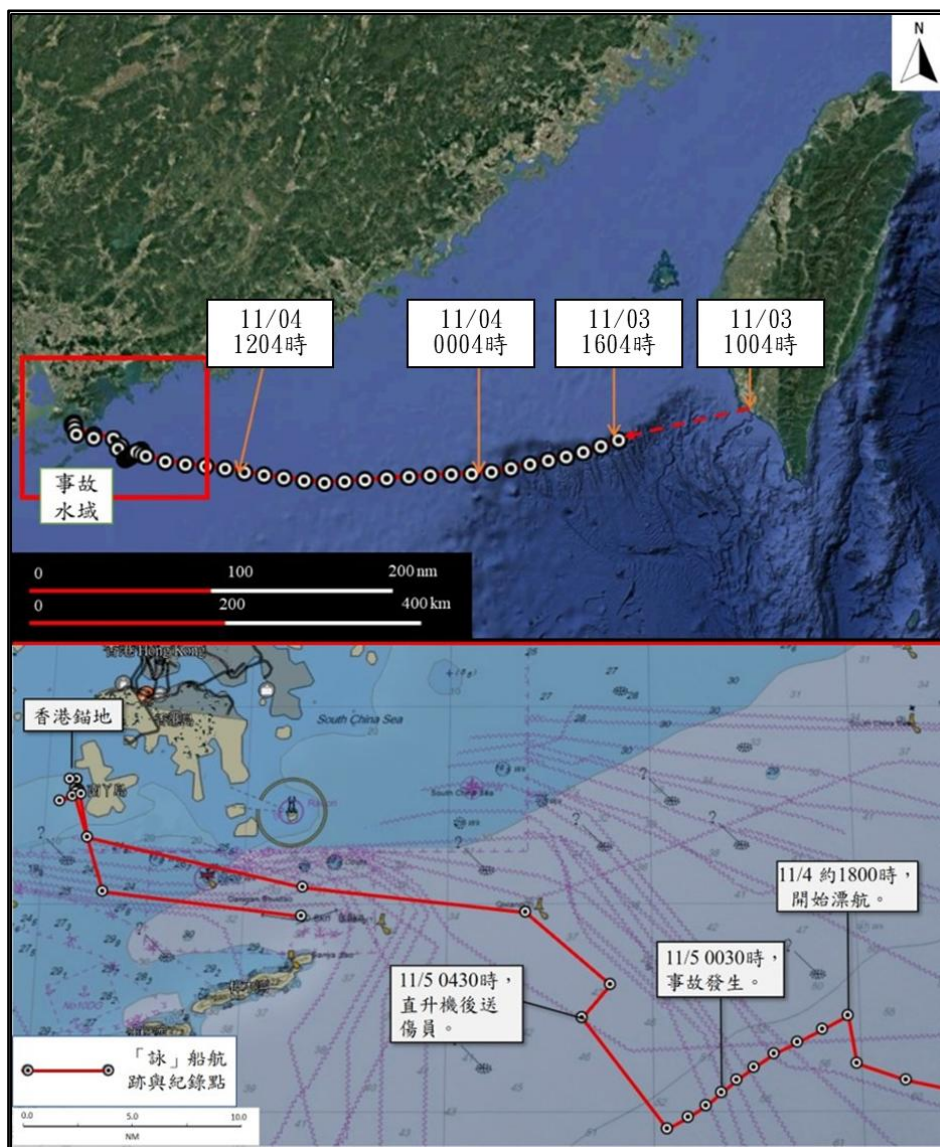


圖 2 「詠」船航跡 (資料來源：漁業署 VMS)

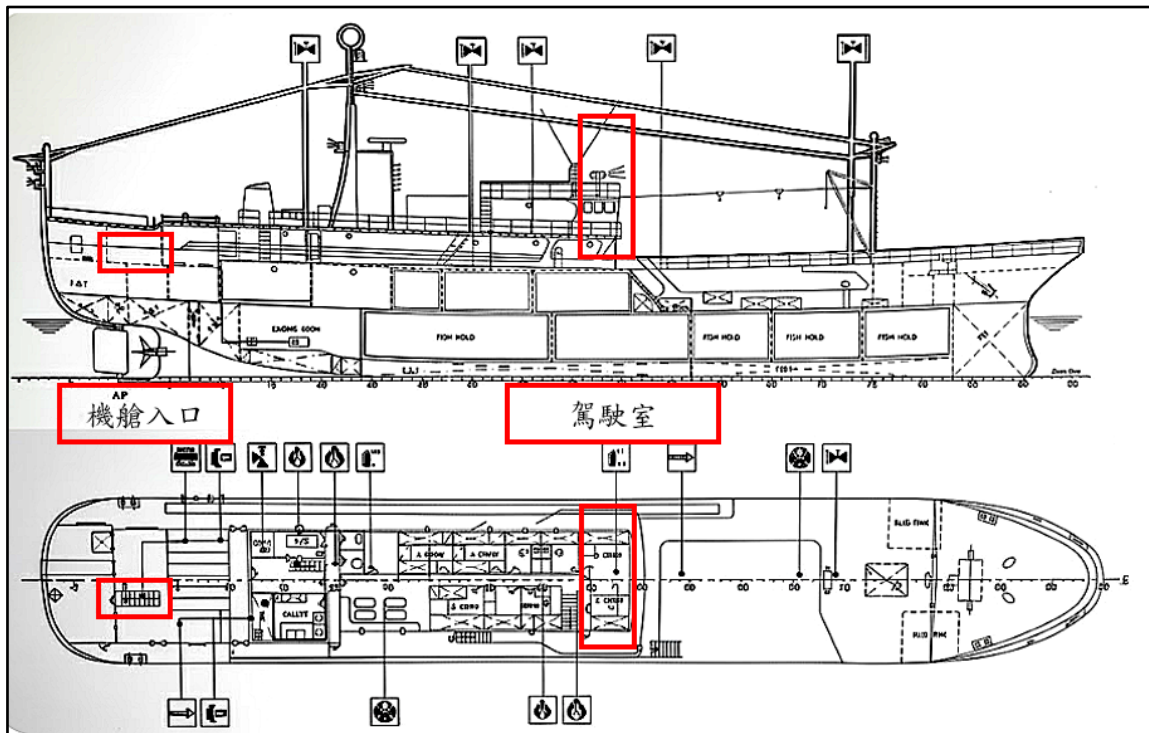


圖 3 「詠」船之駕駛室與機艙入口位置圖

1.2 船舶資料

船	船	基	本	資	料	表		
船			名			詠勝 2 號		
船	旗		國			中華民國		
船	籍		港			高雄港		
國際海事組織		I M O	編號			8985359		
漁船	統	一	編號			CT7-0348		
船	船	呼	號			BI2348		
船	船	用	途			漁船		
船	身	材	質			鋼		
總		噸	位			732		
船	(全)	長		56.50 公尺		
船			寬			8.90 公尺		
船	船	管	理	公	司	和玖漁業有限公司		
船	船	所	有	人		和玖漁業有限公司		
船	船	建	造	日	期	民國 78 年 8 月		
船	船	建	造	地	點	台灣機械公司		
主	機	型	式			6 缸柴油機 / 1400 匹馬力		
主	機	製	造	廠	商	新瀉牌		
檢	查	機	構			交通部航港局		
船	員	最	低	安	全	配	額	6
安	全	設	備	人	數	配	置	30

1.3 人員、船舶及其固定物損害情形

「詠」船漂航期間，「詠」船輪機長係執行右舷走道照明設備維修作業，與船舶運作直接相關。本事故致輪機長墜落受傷昏迷，送醫後急救後不治。爰認定本案屬第 3 級重大水路事故。

1.4 人員資料及配置

「詠」船事故當時船上載有 16 人，分別為國籍船長、國籍輪機長、2 名印尼籍船員、12 名菲律賓籍船員，所有人皆持有我國主管機關核發之適任證書，船員人數及資格均符合最低安全配額證書之規定。重要幹部船員資料，如表 1.4-1。

表 1.4-1 「詠」船重要幹部船員基本資料

項 目	船 長	輪 機 長
國籍/性別	中華民國／男	中華民國／男
年齡(歲)	64	72
證書種類	漁船一等船長 船寬 24 公尺以上 無限制海域	漁船一等輪機長 漁船船舶主機 750kw 以上

1.5 天氣及海象資料

依據「詠」船船長訪談紀錄，事故當時天氣為晴，風向東北風、蒲氏風力級數 2 級，浪高 0.3 公尺，海象良好。

1.6 航行資料紀錄器及相關資料

依據海上人命安全國際公約，「詠」船船舶總噸位未達 3000，無須安裝船舶航程資料紀錄器 (Voyage Data Recorder, VDR)。另，依據農業部漁業署遠洋漁業條例及漁業法相關規定，我國遠洋漁船及沿近海漁船依規定應裝設漁船船位監控系統 (Vessel Monitoring System, VMS) 或船舶自動識別系統 (Automatic Identification System, AIS) 進行動態管理。

本會依據漁業署提供之「詠」船 VMS 資料，繪製成「詠」船航跡（詳圖 1.1-2）。該圖顯示 11 月 4 日約 1804 時至 11 月 5 日 0304 時期間，「詠」船呈現漂航狀態，船位位於香港錨地東南方約 34 浬。

1.7 組織與管理

1.7.1 「詠」船漁業執照

「詠」船持有農業部核發於有效期內之漁業執照³。

1.7.2 「詠」船船舶檢查證書及船舶檢查紀錄

「詠」船持有交通部航港局核發於有效期內之中華民國船舶檢查證書。另，民國 114 年 5 月 27 日，交通部航港局南部航務中心於高雄前鎮漁港完成船舶特別檢查⁴，檢查結果為合格，無異常註記。

1.7.3 「詠」船輪機長體格檢查紀錄

「詠」船輪機長持有民國 113 年 7 月 2 日高雄市立民生醫院開立之體格檢查證明書，檢查結果為合格，無異常註記。該紀錄登載輪機長身高 163 公分，體重 54 公斤。

1.8 配電盤與機艙樓梯間

依據本會調查小組現場勘查及「詠」船船長解說，機艙入口處甲板與下層甲板設有一具樓梯共 9 個階梯垂直落差約 2 公尺，階梯寬度約 0.7 公尺。配電盤位於第 8 個階梯上方約 1.8 公尺處。

輪機長作業時左腳踩於第 8 個階梯，右腳踩於牆面之條型金屬凹槽處（第 5 個階梯上方約 0.8 公尺，該凹槽寬度約 10 至 12 公分，深度約 2 公分），「詠」船船長模擬事故時輪機長作業時之姿勢，詳圖 4。

³ 漁業執照號碼：遠延（113）農字第 0000001456 號。

⁴ 檢查證書：南航船字第 011028 號。



圖 4 「詠」船船長模擬事故發生經過之示意圖

1.9 訪談紀錄

1.9.1 「詠」船船長

受訪者今年 64 歲，海勤資歷逾 40 年，於民國 85 年開始擔任漁船船長，持有我國漁政主管機關核發之漁船船員手冊及幹部船員執業證書。民國 113 年 10 月開始在「詠」船擔任船長。輪機長是第 1 次擔任和玖公司漁船的替代輪機長職務，本航次是第 1 次與其同船工作，「詠」船船員與輪機長相處和睦，日常工作與休息都正常。輪機長身體沒有什麼大毛病，與船員間沒有爭執與糾紛。

民國 114 年 11 月 3 日約 1000 時，「詠」船自前鎮漁港出港，計畫前往香港接載船員後，前往北太平洋海域附近捕魚。當時船上載有 16 名船員(含受訪者，1 名本國籍輪機長、2 名印尼籍船員及 12 名菲律賓船員)。依航行計畫，「詠」船先前往香港錨地搭載另外 14 名船員上船後，本國籍輪機長

(俗稱大俾)即上岸搭飛機返回臺灣。該輪機長持有我國航政主管機關核發之一等輪機長兼話務員證書。

11月4日約1800時,「詠」船抵達香港水域外並漂航(台語稱放流)。受訪者稱,11月5日約0030時,當時在住艙內休息,突然接獲1名印尼籍船員(以下簡稱B船員)通知:「輪機長在船尾通往機艙的樓梯,墜落到下層船艙」。受訪者隨即前往查看,發現地面有一點血跡,當時1名菲律賓船員(以下簡稱A船員)坐在地板用雙手扶著倒臥的輪機長,受訪者呼喊輪機長無回應,經初步檢查,輪機長頭部後有傷口並流血、心跳微弱、無呼吸。受訪者隨後指示在旁船員拿水來擦拭清洗,並塗止血膏,再與船員抬運輸機長回到房間進一步急救,由2名船員輪流實施心肺復甦術(Cardiopulmonary Resuscitation, CPR),約5分鐘後再呼叫輪機長仍無反應。受訪者立即使用手機以LINE通報公司老闆。老闆回復:「先觀察及急救」,在場的A船員及B船員多次呼叫輪機長,並輪流施做CPR,直到約0430時直升機前來將輪機長送到岸上的醫院救治。

受訪者表示,事後詢問與A船員有關事故經過,A船員回答:「與輪機長一起工作,大俾當時在樓梯上維修配電盤,右腳踏著牆壁凹槽,左腳站在第8個階梯(詳圖4),突然跌下樓梯撞到頭,並且昏迷。」於是A船員就近找B船員去通知受訪者,A船員即坐在地上抱著輪機長並呼叫他。

受訪者另稱,開航時「詠」船的主機、航儀與通信設備都正常;事發當時天氣狀況良好2級風力(受訪者使用氣導公司提供的海氣象系統說明)。

1.9.2 「詠」船A船員

受訪者為民國113年12月8日由香港錨地登上「詠」船擔任船員,主要工作為協助輪機長進行保養及維修相關工作。

受訪者稱,「詠」船臺灣籍輪機長114年10月上旬登船,船員稱呼他為Taishi。11月4日受訪者用完晚餐後去睡覺。11月5日約0000時,輪機長到受訪者的房間敲門,當時輪機長穿著一雙工作膠鞋。輪機長表示右舷走道

有一盞電燈故障，需要受訪者協助維修。隨後（經推斷約 0010 時至 0020 時期間），受訪者便跟隨輪機長前往船尾通往機艙樓梯口附近的配電盤處進行維修作業。

兩人到達機艙樓梯入口後，因為該配電盤位於樓梯的牆上。因為配電盤的門軸損壞，維修結束後，輪機長要求受訪者協助扶著配電盤門板，輪機長則舉起雙手以尼龍繩固定。當時輪機長左腳踩在第 8 階樓梯，右腳踏在艙壁垂直凹槽以固定身體，舉高雙手維修配電盤。此期間，受訪者站立在輪機長左側約一個身體寬度的第 9 階樓梯。作業時未目視輪機長具體的維修過程，輪機長突然失去平衡並向右側下方墜落至樓梯最下方。

受訪者見狀立即下樓查看，呼喚輪機長但無回應，隨即將其上半身扶起靠在艙壁，並呼叫另一名船員協助去通知船長。船長到場後，因輪機長的呼吸及脈搏微弱，船長便指示受訪者與其他船員共 4 人輪流對輪機長施做 CPR。

其後，船長對外求援，多名船員將輪機長移到房間繼續急救及觀察。約 0415 時，救援直升機抵達本船，救援人員攜帶救援工具並至輪機長的房間將他固定並運送至甲板，約 0430 時由直升機送到岸上醫院急救。

輪機長送醫後，受訪者與其他船員則留在本船等待香港警方登船進行調查。受訪者稱，事發時本船是停在海面漂航並未航行，但可感覺船舶有輕微搖晃。

1.9.3 「詠」船船東

受訪者表示，公司現有之船長不論本國籍或外籍都有長期雇用之人選。輪機長（亦稱大俾）這次是第 1 次上「詠」船服務，10 月中下旬於高雄前鎮漁港整補期間，大俾有預先上船了解船上狀況。大俾不是公司長期雇用之員工，其船員手冊相關資料申請都是自己負責處理，其影印本資料再交由公司進行進出港申請，為符合我國進出港法規的要求，聘請他上船協助輪機長的工作。

受訪者表示，11 月 3 日約 1000 時「詠」船由高雄前鎮漁港出港，預計

前往香港水域附近的錨地進行 14 名船員接駁作業，再前往北太平洋漁場進行捕撈作業。11 月 5 日約 0030 時左右，接到船長電話通知大俾在機艙樓梯跌倒當下昏迷無意識。受訪者隨後告知船長盡可能先對大俾進行傷勢檢查及急救。0118 時，受訪者以電話通報高雄港塔臺、漁業廣播電臺及漁業署窗口尋求援助（詳附錄 1）。約 0430 時，受訪者與船長聯繫後得知，大俾已由香港安排接駁至岸上急救。

1.10 相關法規及文件

1.10.1 漁船船員管理規則

依據我國漁船船員管理規則，船員、觀察員及檢查員應領有漁船船員手冊，幹部船員並應領有幹部船員執業證書，依就業服務法僱用之外國籍船員應領有外國籍船員證。船員申請船員手冊（或幹部船員執業證書）時，必須檢附由合格醫療機構出具的「漁船船員體格檢查證明書」；服務於漁船長度 24 公尺以上或經許可從事遠洋漁業之漁船船員，必須定期接受體格檢查，每兩年一次。體格檢查項目包含：視力、辨色力、聽力、語言障礙、頭頸部／脊柱／四肢關節功能等。

1.10.2 漁船職業安全衛生工作守則

以下摘錄漁船職業安全衛生工作守則⁵：

一、為維護本船工作環境之安全衛生，及本船工作人員之生命安全及身體健康，依職業安全衛生法第三十四條第一項規定訂本守則，全體人員應切實遵行。

十一、為防止高處墜落及落海災害，作業勞工應遵守下列事項：
(略)...(五) 於高度 2 公尺以上區域作業，應確實配戴安全帽、安全帶。

⁵ 該工作守則由農業部漁業署、勞動部職業安全衛生署與相關單位共同編撰的專屬安全指南。

1.10.3 重大水路事故通報

依據運輸事故調查法第 6 條及重大水路事故調查作業處理規則第 4 條規定：「本法第六條之重大水路事故或疑似重大水路事故發生後，船舶所有人或其代理人、營運人、船長或小船駕駛、事故地區之地方政府、事故現場管理機關、港口經營管理機關（構）、航港局、海洋委員會海巡署（以下簡稱海巡署）、國家科學及技術委員會、教育部及農業部，應於本法第九條規定期限內，儘速以電話將下列重大水路事故或疑似重大水路事故之情況，通報運安會值日官，另填具重大水路事故通報表，以電傳方式傳至運安會。」

上述規定中，如屬確定為重大水路事故，相關機關（構）應於 2 小時內通報運安會；如屬疑似重大水路事故，相關機關（構）應於 24 小時內通報運安會。另，漁業署訂有漁業監控中心作業要點，24 小時派員執行漁船遭遇急難事件之通報及應處業務。

11 月 5 日 0118 時，「詠」船船東通報漁業署：「今日(05 日)凌晨 01 時 18 分，高雄漁業電台通報「詠勝 2 號」漁船(編號 CT7-0348)在特定海域發生事故：有人在船上跌倒，撞到左耳導致昏迷，傷者仍有心跳，通報表詳附錄 1」

經查證，「詠」船輪機長於 11 月 5 日 0506 時香港的醫院宣布罹難。經查證，「詠」船船東並未向我國相關單位通報「詠」船輪機長罹難資訊。直到 11 月 13 日 1530 時，運安會人員詢問漁業署窗口本案是否有「續報」或「結報」資訊，漁業署承辦人員才連繫船東，並獲知「詠」船輪機長已罹難資訊，並轉告本會。11 月 14 日，運安會派遣 3 名調查人員到高雄港執行現場蒐證工作。

1.11 事件序

日期 (時間)	事件內容及重要記事	資料來源
114/11/03 約 1000 時	「詠」船從高雄前鎮漁港出港。	人員訪談
114/11/04 約 1800 時	「詠」船於香港錨地東南方 34 浬漂航等待。	人員訪談 VMS
114/11/05 約 0010- 0020 時	「詠」船輪機長與 A 船員至船尾維修配電盤。A 船員協助扶著配電盤門板。	人員訪談
114/11/05 約 0020- 0030 時	「詠」船輪機長維修配電盤時，自機艙入口樓梯上方墜落至該樓梯底部後昏迷，A 船員找 B 船員通報船長。	人員訪談
114/11/05 約 0030 時	「詠」船船長接獲 B 船員通報，「輪機長在機艙樓梯墜落受傷」。	人員訪談
114/11/05 約 0030- 0100 時	「詠」船船長確認輪機長傷勢，當時輪機長心跳微弱、無呼吸，A 船員與 B 船員輪流對輪機長實施 CPR。	人員訪談
114/11/05 0118 時	「詠」船船長向船東通報本事故，由船東後續通報相關單位。	人員訪談
114/11/05 0211 時	漁業署向運安會通報「詠」船 1 名船員跌倒並昏迷	漁業署紀錄
114/11/05 0415 時	香港政府救援相關單位派遣一架直升機抵達「詠」船，後送輪機長至香港岸上醫院急救。	人員訪談
114/11/05 0430 時	「詠」船輪機長抵達香港岸上醫院急救。	人員訪談
114/11/05 0506 時	醫院宣告「詠」船輪機長罹難。	人員訪談
114/11/05 114/11/13	「詠」船船東並未向我國相關單位通報「詠」船輪機長罹難資訊	漁業署紀錄
114/11/08 1143 時	「詠」船駛抵高雄前鎮漁港。	VMS 紀錄
114/11/13 約 1530 時	經本會人員詢問後漁業署告知本會，「詠」船輪機長已罹難。	人員訪談

二、分析

2.1 概述

依據事實資料、現場勘查結果及人員訪談紀錄，分析過程中，本會未發現天氣、海象、船舶航行狀態或船員證照資格等因素，對本事故具有直接影響；惟臨時維修作業之安排及作業場所安全條件與本事故發生具高度關聯性。

「詠」船船長及船員皆持有我國主管機關核發效期內之適任證書，無不符合資格情形，船員人數及資格均符合船員最低安全配額證書之規定，人員工作及休息時數正常，無證據顯示疲勞因素與本次事故有關。

事故海域當時天氣晴，風向東北風、蒲氏風力級數 2 級，浪高 0.3 公尺，排除天氣及海象因素對本事故發生之實質影響。

依據相關事實資料，分析議題共 3 項，包含：作業空間、輪機長墜落可能原因，及重大水路事故通報。

2.2 作業空間

114 年 11 月 5 日約 0010 至 0020 期間，「詠」船輪機長於船尾機艙入口樓梯間進行配電盤維修作業發生墜落事故，經檢視配電盤與該樓梯間（如 1.8 節）之空間配置，不易架設梯架或工作平台。該配電盤設置於船尾機艙入口樓梯上方牆面，距離第 8 階樓梯踏面垂直高度約 1.8 公尺。以輪機長之身高（163 公分）不易進行配電盤之維修作業，且站立處樓梯踏面至樓梯底部高度差約 1.8 公尺，存在墜落風險。

依訪談資料，當時輪機長於維修配電盤時未架設梯架或工作平台。配電盤門軸已損壞，需要另一名船員雙手扶持配電盤門板協助進行維修作業。

2.3 輪機長墜落可能原因

依訪談資料，輪機長 114 年 10 月中下旬已預先了解「詠」船船況，出港前對該船及其裝備具有一定的熟悉程度。本航次執行配電盤維修係因船艙走道照明設備故障，該項維修工作屬於船舶日常性維修作業，未有跡象

顯示該故障於當下對船舶航行安全或人命安全構成立即性危害。然而，本次維修作業係於夜間、船舶處於漂航狀態下進行。作業前應可評估延後至日間、待船舶靠泊或錨泊後再行處理之可行性。此外，現場勘查與人員訪談紀錄顯示，「詠」船輪機長維修未配戴安全帽，未架設梯架或工作平台。

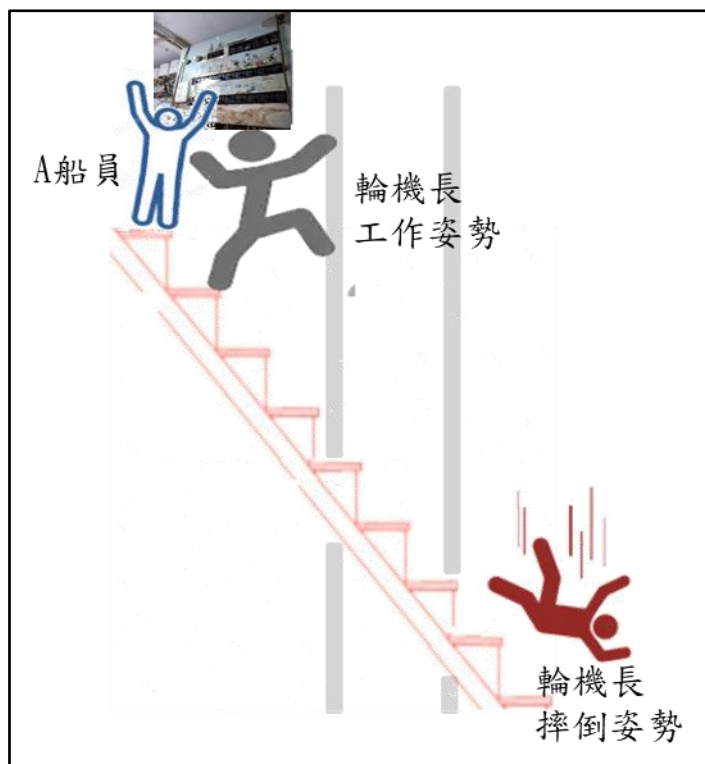


圖 5 輪機長工作姿勢與樓梯踏面示意圖

「詠」船輪機長身高 163 公分，配電盤離第 8 階樓梯踏面高度約 1.8 公尺，輪機長維修配電盤時需抬高手臂，為保持身體平衡，且侷限於階梯踏面，其左腳站於第 8 階踏面，右腳則踩於牆面條型金屬凹槽（踩踏處離第 5 階踏面上方約 0.8 公尺）。依與其一起作業之 A 船員訪談紀錄，輪機長在作業時，突然失去平衡，向右墜落至樓梯下方（詳圖 5）。經檢視輪機長右腳所踩踏之條型金屬凹槽處，其表面係圓弧狀，腳踩於其表面滑動可能性高，因此輪機長在作業期間，其右腳與牆面凹槽間之支撐可能先失效，單（左）腳無法維持平衡，便向右側墜落至梯間底部平台，過程中其頭部碰撞樓梯，並有少量出血。事故發生後，經現場急救並後送到醫院搶救，仍宣告死亡。

本會認為，在未充分評估作業風險之情況下，選擇於夜間執行例常性維修作業，且現場無梯架或工作平台，增加人員墜落風險。

綜上，「詠」船輪機長未進行維修作業風險評估，即於具墜落風險之樓梯間執行配電盤維修，且未設置防墜落防護設施，作業時以一腳踩踏樓梯踏面、另一腳踩於牆面凹槽之不穩定姿勢施工，過程中右腳於牆面凹槽滑動失去支撐，致墜落至樓梯底部。墜落過程中疑似頭部碰撞樓梯，造成頭部出血並陷入昏迷，經現場急救後送醫院搶救，仍因傷重不治。

2.4 重大水路事故通報

根據事實資料，11月5日0118時，「詠」船船東向漁業署通報「詠」船有一名船員（即「詠」船輪機長）跌倒及昏迷資訊⁶。其後，船東於同日獲知輪機長罹難後，船東未向漁業署進行後續通報。前述情形使漁業署與運安會難以掌握本事故之進展，並增加事故現場之變異、相關紀錄不易保全，或船員記憶淡化⁷致證據流失之可能性。

⁶ 該通報規定係依海難災害防救業務計畫，漁船海難災害緊急通報及應變作業程序。

⁷ 記憶淡化（Memory Fading）是指隨著時間推移，大腦對過去事件的細節記憶變得模糊、情感強度減弱的自然現象。

三、 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肇因，但提升了事故發生機率。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，且常見於國際運輸事故調查組織調查報告之標準格式中，以作為資料分享、安全警示、教育及改善運輸安全目的之用。

3.1 與可能肇因有關之調查發現

1. 「詠」船輪機長未進行維修作業風險評估，即於具墜落風險之樓梯間執行配電盤維修，且未設置防墜落防護設施，作業時以一腳踩踏樓梯踏面、另一腳踩於牆面凹槽之不穩定姿勢施工，過程中右腳於牆面凹槽滑動失去支撐，致墜落至樓梯底部。墜落過程中疑似頭部碰撞樓梯，造成頭部出血並陷入昏迷，經現場急救後送醫院搶救，仍因傷重不治。(1.8、1.9、2.2、2.3)

3.2 其他調查發現

1. 「詠」船船東獲知輪機長跌倒後昏迷後，隨即向漁業署通報；惟當日上午獲知輪機長罹難結果後，未更新通報資訊給漁業署，致未能完整履行漁船事故之通報義務。(1.9.1、1.9.3、1.10.3、2.4)

四、運輸安全改善建議

致和致漁業有限公司

1. 強化船隊人員維修作業程序並加強安全宣導，確保船員於進行設備維修時能提供必要之防墜落防護設施，以確保船員人身安全⁸。(TTSB-MSR-26-05-001)

致農業部漁業署

1. 強化國籍漁船發生海難事故之通報機制，如制訂事故初報、續報及作業流程，並加強向漁船所有人宣導一般事件、急難事件及緊急事件之應通報事項⁹。(TTSB-MSR-26-05-002)
2. 強化漁船船員在職專業訓練，如增加船員高空作業之安全課程，以提升作業安全¹⁰。(TTSB-MSR-26-05-003)

⁸ 本項改善建議，係因應 3.1 與可能肇因有關之調查發現第 1 項所提出。

⁹ 本項改善建議，係因應 3.2 章其他調查發現第 1 項所提出。

¹⁰ 本項改善建議，係因應 3.1 與可能肇因有關之調查發現第 1 項所提出。


附錄 1 漁業署通報單

2025年11月 5日 2時14分

編號2457 P. 1/3

農業部漁業署漁船災害通報單

第1報，通報時間：114年11月05日02時11分

收受單位人員 (請於□內填勾選)	
<input type="checkbox"/> 國家搜救指揮中心 <input type="checkbox"/> 海巡署勤指中心 <input type="checkbox"/> 交通部航港局 <input type="checkbox"/> 航港局南部航務中心 <input type="checkbox"/> 運安會	<input type="checkbox"/> 部長、3位次長、主任秘書、部長秘書、秘書室主任、協調服務科(科長、承辦同仁) <input type="checkbox"/> 署長 <input type="checkbox"/> 林副署長、本署主任秘書 <input type="checkbox"/> 本署沿近海漁業組 <input type="checkbox"/> 高雄市政府 <input type="checkbox"/> 高雄區漁會 <input type="checkbox"/> 高雄漁業通訊電臺
案由：	高雄籍「詠勝2號」漁船(CT7-0348)船員傷病案。
接獲通報時間：	114年11月05日01時18分。
通報單位：	沿近海漁業組 漁業監控中心 傳真：02-23012801
通報人：	電話：02-23835939
案發時間：	114年11月05日。
案發海域：	北緯21度56.95分、東經114度39.16分(約高雄西南方314浬處)。
案情摘要：	一、今(05)日01時18分，接獲高雄漁業電台通報，告知「詠勝2號」(CT7-0348)該船大俾於上述海域跌倒，撞到左邊耳朵導致昏迷，有心跳；船上共17員(3台14外)。 「詠勝2號」漁船資料 <div style="border: 1px solid red; width: 200px; height: 100px; margin: 10px auto;"></div> <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">  </div>
應變措施	請高雄漁業廣播電台與「詠」船保持聯繫且關注傷員情況。
請求支援事項：	1. 請求海巡提供必要之協助。 2. 請求國搜中心提供必要之協助。
備註	

共2頁

本報告結束