

海難災害



海難災害



根據交通部與農委會之相關統計數據資料發現，近年臺灣海域商船及漁船在海上發生海難事故每年約有八百件之多，人命的損失平均每年有一百人左右；換言之，平均每天有二起海事案件、平均三天在海上就損失一條人命。

操船者、船及海象環境是影響船舶安全的三大變數，故海難災害之肇成可歸因為：操船者之錯誤，包括本職學能不足、判斷錯誤、溝通不良及當值疏失等；船舶未具海值，包括船體結構不良、機械故障及保養不善等；環境因素，包括氣象、潮流、海嘯等海象因素等。而上述各種因素對船舶所產生的影響，即表徵於船體穩度及結構強度的破壞。其中氣象因素往往扮演船舶海難的關鍵因素，換言之，由於船舶內部的瑕疵遇上氣象因素的催化，往往造成海難釀成巨災。

壹、 災害名詞定義

依據災害防救法施行細則第二條第六款所列海難災害，係指船舶發生故障、沉沒、擱淺、碰撞、失火、爆炸或其他有關船舶、貨載、船員或旅客之非常事故



歷史災害



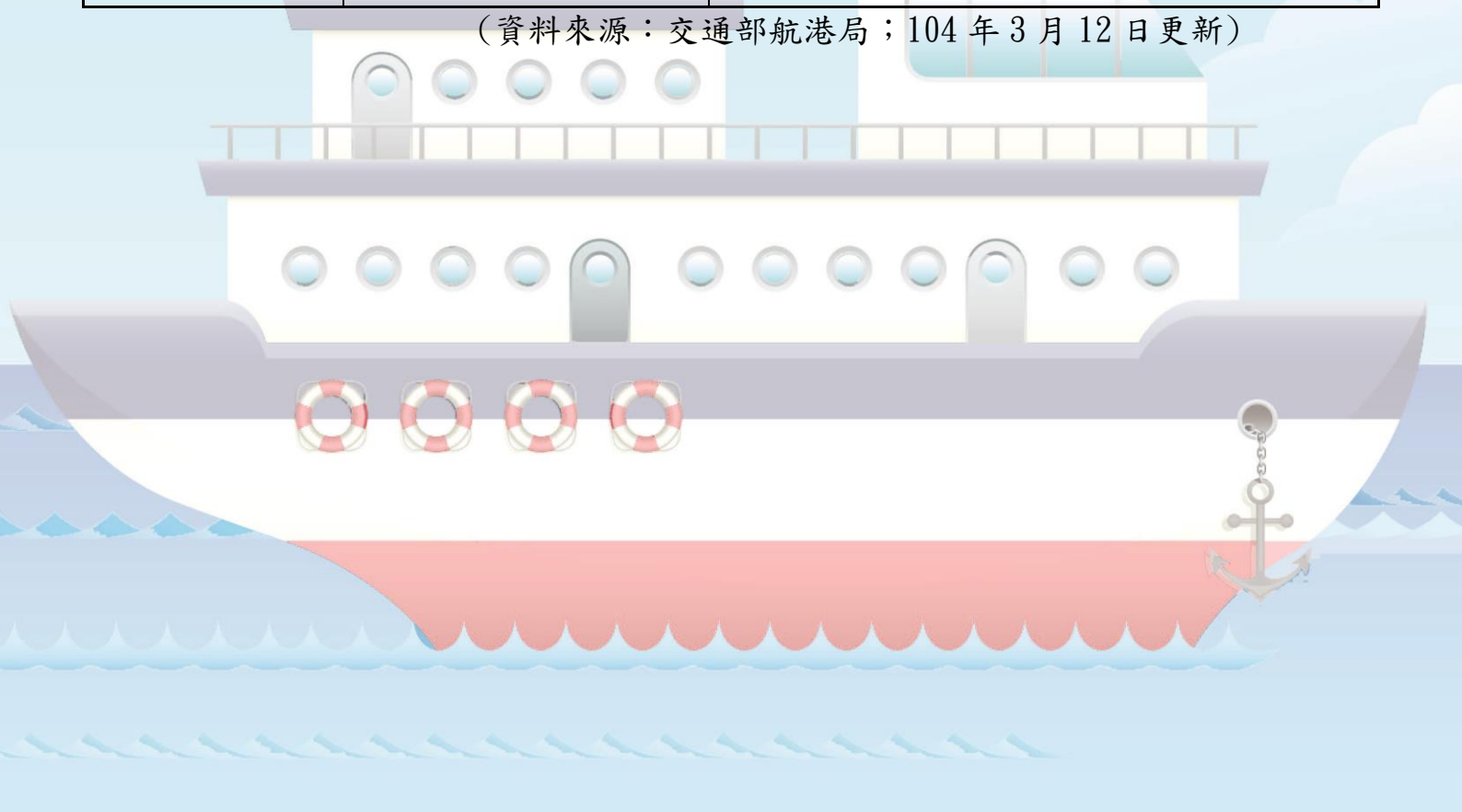
臺灣海域各類船舶(含客船)海事案件，以機械故障(31.3%)、碰撞(24.2%)與其他事故(19.1%)為主要因素。就海事型態的分類及損傷情形分析，船舶如發生火災，隨後約有 56%的案件會造成後續的船舶沉沒或翻覆。

表 1 高雄海域近年發生海難事件整理表

發生日期	海難事件名稱	海難災害內容
99 年 9 月 8 日	蚵仔寮籍「信吉成號」漁船失火案	9 月 8 日 12 時 11 分接獲報案：蚵仔寮籍「信吉成號」(CT3-4386、船員 2 人)漁船於高雄蚵仔寮外海約 7 哩處失火。12 時 18 分，「信」船上 2 名船員由「鯤聯富號」漁船安全救起。12 時 30 分起，本署巡艇陸續抵達現場滅火。21 時 55 分，「信」船於高雄永安外 5 哩沉沒，現場未發現油污。
99 年 9 月 25 日	蚵仔寮籍「鱻滿漁 113 號」漁船失火案	9 月 25 日 0 時 52 分接獲通報，蚵仔寮籍「鱻滿漁 113 號」(CT3-4310、船員 7 人)漁船疑因電線走火，造成漁船失火。1 時 30 分，本署臺南海巡隊 10009 艇將火勢撲滅後，由「協和發 126 號」漁船拖帶「鱻」船平安進入蚵仔寮漁港。

發生日期	海難事件名稱	海難災害內容
100 年 4 月 19 日	高雄籍「發寶財號」漁船失火救援案	4 月 19 日 18 時 48 分，本署後灣安檢所守望發現，後灣西方約 4 哩處疑似有乙艘漁船失火。經本署恆春海巡隊派遣 3567 艇確認為「發寶財號(CT3-5248)」漁船失火，即通報相關單位協處，22 時 55 分，本署將「發」船火勢撲滅，並於 20 日 9 時 58 分，由本署「巡護 1 號」於後灣西南方約 13 哩處救起 1 名印尼籍船員，隨後再於 10 時 50 分，救起另 5 名失蹤船員。
100 年 8 月 29 日	「奮進 3 號」油船斷錨擱淺案	該船斷錨並失去動力，於臺南七股外 0.8 哩處擱淺，與代理行聯繫該船狀況，表示無油污外洩及進水情形；本海巡署派遣「偉星艦」至現場戒護，9 月 4 日「奮」船由 2 艘拖船拖帶至高雄港造船廠維修。

(資料來源：交通部航港局；104 年 3 月 12 日更新)



近年發生的海難事件，為海軍金江艦 105 年 7 月 1 日早上 8 時 15 分於高雄左營碼頭，誤擊一發「雄三飛彈」至澎湖海域，擊中在附近海域作業的高雄籍翔利昇漁船，釀 1 死 3 傷意外。



海軍金江艦 1 日操演時誤射雄三飛彈，貫穿高雄籍翔利昇漁船，船長不幸身亡。
(中科院提供)



參考文獻



[1] 大紀元(民105年7月1日)◦台海軍誤射飛彈 漁
船1死3傷◦取自

<http://www.epochtimes.com/b5/16/7/1/n8056356.htm>

