



德翔臺北輪處理案例分享



航港局北部航務中心主任 劉志鴻

105年10月26日

報告大綱

壹、船舶擱淺原因分析及海難應變

貳、殘油移除處置情形

參、貨櫃移除處置情形

肆、船體移除處置情形

伍、結論

壹、船舶擱淺原因分析及海難應變

一、德翔臺北輪擱淺事件案情分析(1/3)

(一)基本資料：95年10月建造、適航證書至106年10月止。

德祥臺北輪 TS TAIPEI

國籍	中華民國籍
船種	全貨櫃船
船長	158公尺
船寬	25公尺
吃水	8公尺
總噸位/載櫃量	15,487/1,578 Teus

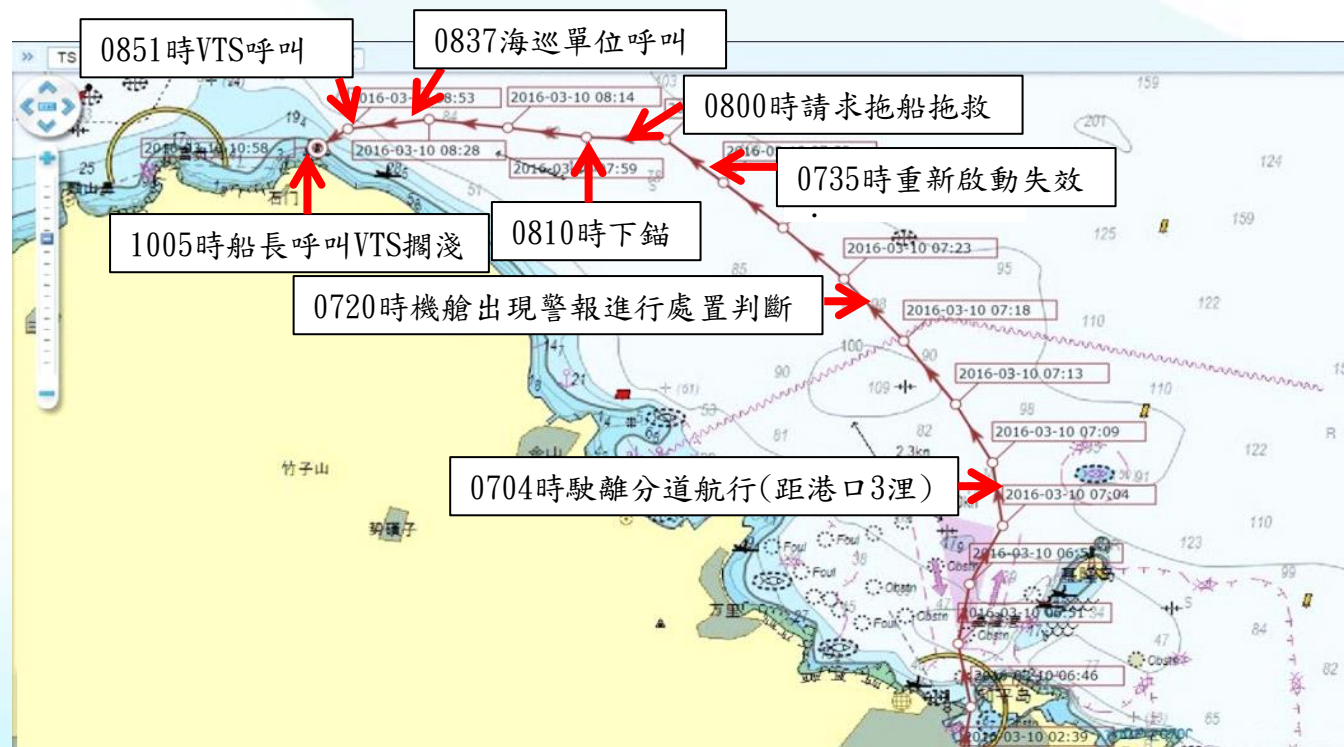


壹、船舶擱淺原因分析及海難應變

一、德翔臺北輪擱淺事件案情分析(2/3)

(二)出港至擱淺AIS航跡圖

據航跡圖顯示，該輪3月10日出港後即遵循基隆港分道航行規定行駛，於0704時駛離分道航行區域後，始轉向駛往臺中港。



壹、船舶擱淺原因分析及海難應變

一、德翔臺北輪擱淺事件案情分析(3/3)

(三)依船長提送海事報告研判擱淺分析

- 1.船舶因素：主機故障失去動力
- 2.天候與海象因素：強烈東北季風(浪高4.1公尺)
事發時基隆港及臺北港救援拖船無法前往拖救
- 3.人員因素：機械設備保養維護與檢查



壹、船舶擱淺原因分析及海難應變

二、本案船舶擱淺應變作為與處理程序(1/2)

(一)船舶擱淺應變作為

1. 通報相關機關。
2. 擱淺後依「災害防救法」及「海難災害防救業務計畫」成立應變小組。
3. 發布航船布告，提醒周邊船舶注意事故船舶對航安可能造成之影響同時透過海岸及漁業電臺持續廣播。
4. 召開應變會議，協調相關單位執行應變。



壹、船舶擱淺原因分析及海難應變

二、本案船舶擱淺應變執行與處理程序(2/2)

(二)處理程序

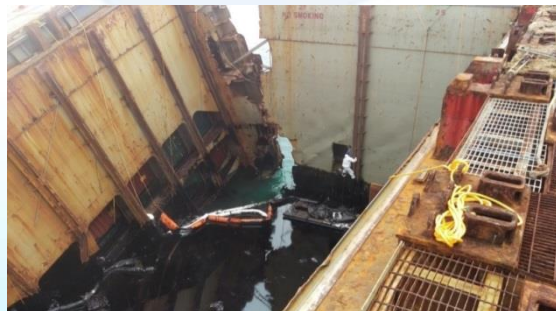
1. 德翔臺北輪因失去動力及海象不佳於3/10石門外海發生擱淺事件，航港局獲報後即成立海難災害應變小組，並配合環保署每日召開現場應變中心協調會議。
2. 依人命救助優先，後續為避免災害擴大，依序辦理殘油、殘貨及船體移除。
3. 環保署於5/11宣布結束應變任務，本局當日同時宣布接續船體移除作業，並於現場成立「德翔臺北輪擱淺事件船體移除現場應變中心」。



貳、殘油移除處置情形

➤ 殘油移除

1. 3/12初審通過，核予海象許可條件下，12個工作天完成。船東公司即刻進行作業整備。
2. 3/17海氣象轉好啟動抽油作業，惟3/24因風浪惡劣、船體斷裂，增加抽油困難度，抽油作業於4/1完成。累計抽除抽除柴油41.9m³、燃油295.1m³、滑油1m³。
3. 4/1~5/5 完成第3貨艙殘油移除作業，累計移除殘油約28立方公尺。5/6至5/8進行3天現場觀察監測，5/13經第3公證單位認證。
4. 7/27 完成機艙內36.3立方公尺滑油清除作業。



參、貨櫃移除處置情形

➤ 貨櫃移除

➤ 船上392只貨櫃

擱淺初期有7只落海貨櫃，5只於3/28移除，
2只沉於海底核定與船體一併移除。

4/1 優先移除前段甲板上8只危險品櫃

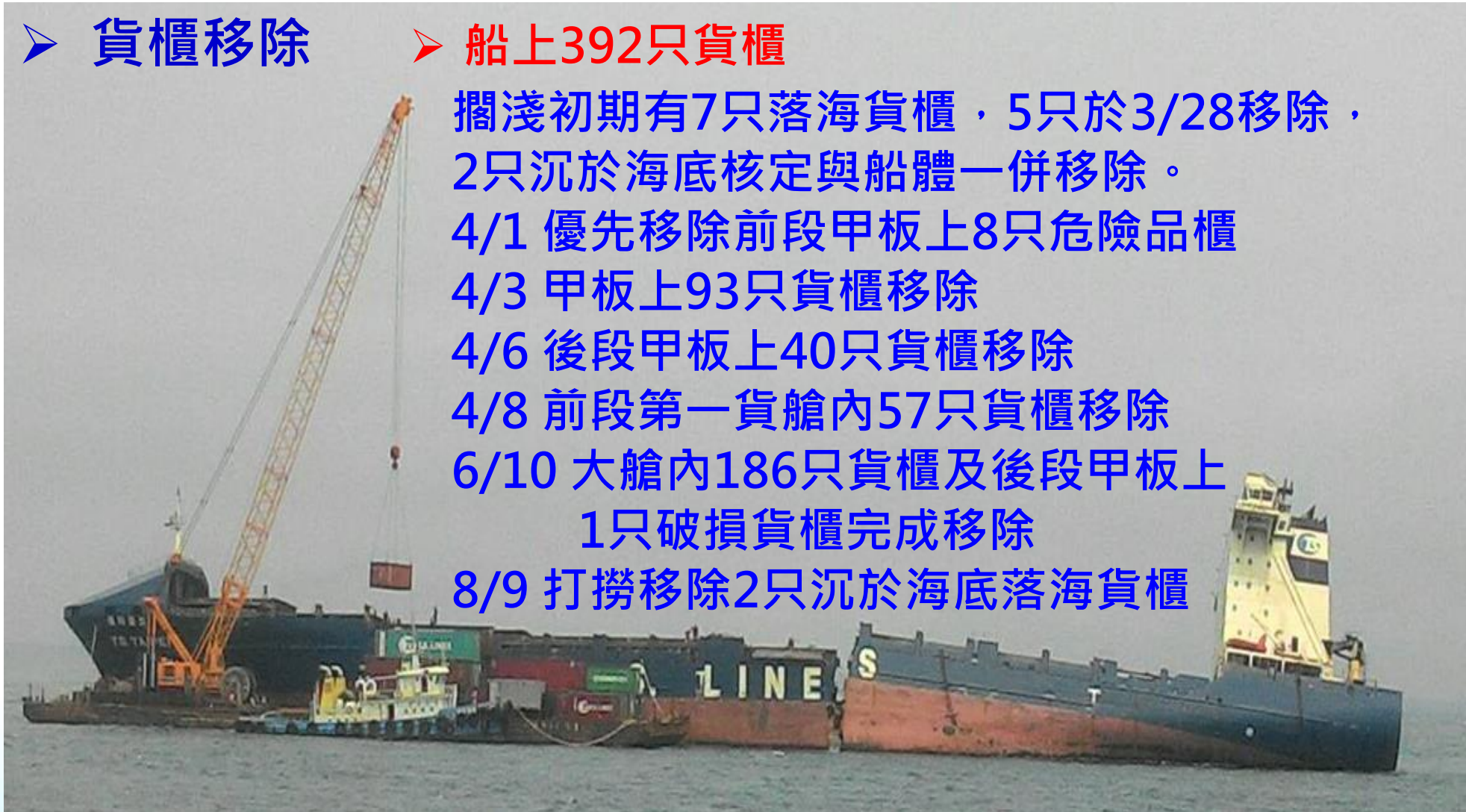
4/3 甲板上93只貨櫃移除

4/6 後段甲板上40只貨櫃移除

4/8 前段第一貨艙內57只貨櫃移除

6/10 大艙內186只貨櫃及後段甲板上
1只破損貨櫃完成移除

8/9 打撈移除2只沉於海底落海貨櫃



肆、船體移除處置情形 1/2

➤ 船體移除：

1. 後段船體移除(核予47個工作天，原核定5/27~7/25完成)

7/25 浮揚移離現場。

7/31 由 GIANT 6 半潛駁船運至基隆港台船碼頭。



肆、船體移除處置情形 2/2

➤ 船體移除：

2. 前段船體移除(核予60個工作天，原核定5/27~8/9完成)

8/5 浮揚移離現場。

8/8 浮揚拖帶至基隆港台船1號船塢。

8/19 解除專案小組。



伍、結論

- 未來交通部航港局依海上交通密度針對劃設航道、分道航行、航行離岸距離、劃設海域安全警戒範圍等課題儘速研議，通盤檢討，並配合船舶自動識別(AIS)系統之運用，以進行船舶動態管理，適時啟動海難救護機制，進而維護船舶航行安全與保護我國海域環境。
- 並將賡續實施船舶檢查，期使船公司主動提升船舶妥善率，共創航行安全，進而保護我國海域環境。

簡報完畢 敬請指教

