

海事處佈告 2019 年第 93 號

(航行及航海技能安全守則)

一艘本地持牌機械輔助帆船於南中國海失蹤

事 故

1. 2015年10月1日，一艘香港本地持牌機械輔助帆船從香港清水灣出發，預計10月4日到達菲律賓蘇比克灣。船上有5名船員，包括船長本人。在該艘帆船出發後約8小時，香港天文台發出熱帶氣旋警告，提示一個名為彩虹 (Mujigae) 的熱帶低氣壓已在菲律賓附近形成，並向西北方向移動。該艘帆船在航程的第3天遇到 Mujigae，最終並沒有按計劃抵達菲律賓的蘇比克灣遊艇俱樂部，5名船員亦全部失蹤。
2. 調查發現以下安全問題：
 - (a) 該艘帆船的船員並沒有為既定的公海航行做好充分準備：
 - (i) 沒有為既定航次配備適當的通訊設備，僅以手持式 Isatphone 衛星電話作為唯一的遠程通信設備，而該型號電話亦並非認可的海上通訊設備，因此其性能可能因為惡劣的海洋環境和天氣條件而受到不利影響；
 - (ii) 帆船公司沒有預先與帆船建立起有效的通訊程序，故未能監察帆船的海上動態； 以及
 - (iii) 帆船上沒有配備能接收最新的天氣信息的設備，如中頻無線電、國際海事衛星組織 C 通信系統 (Inmarsat C)、自動航行安全訊息接收儀 (NAVTEX) 和氣象傳真機。
 - (b) 儘管知道航程中會遇到颱風，船員並不知道該艘帆船的可接受操作環境的限制（例如風力等級和浪高）；
 - (c) 就總長度為17.75米的帆船而言，船上必須有一人持有有效的遊樂船隻一級操作人證明書（有關證明書）。然而，該艘帆船的船長並

- 非有關證明書的持有人，故不合資格操控該船； 以及
- (d) 該艘帆船的應急無線電示位標（EPIRB）使用了已過期的海上移動服務標識（MMSI）號碼，而該號碼之前用於一艘已取消注冊的英國船隻。使用過期MMSI號碼的EPIRB導致難以第一時間識別該艘帆船，並對搜救行動造成混亂。

汲取教訓

3. 為避免類似事故再次發生，須注意下列重點：
- (a) 在開往公海前，帆船船員應 -
- (i) 攜帶長途通訊設備，如數字選擇呼叫高頻無線電、Inmarsat C及/或其他已獲批核適用於惡劣天氣條件的衛星電話；
 - (ii) 攜帶能接收最新天氣信息的設備，如國際海事衛星組織 C 通信系統（Inmarsat C）、自動航行安全訊息接收儀（NAVTEX）和氣象傳真機；及
 - (iii) 與岸上建立有效的通訊程序；
- (b) 帆船應根據《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》要求，在航行期間須由合資格船員進行操作；以及
- (c) 船上使用的 EPIRB 應正確設置，並附有正式分配的 MMSI 號碼。過期的 MMSI 號碼永遠不要再使用在其他船隻上。

海事處處長王天予