



2013 年 9 月 14 日

本地登記漁船“張亞均”

擁有權證明書號碼 CM68431Y

的船主妻子於外伶仃島至長
洲之間海面墮海遇溺的意外

調查報告



調查目的

此事故乃按照 2008 年 5 月 16 日通過的國際海事組織海上安全委員會決議 MSC. 255(84)所載的《海上事故或海上事件安全調查國際標準和建議做法規則》（《事故調查規則》）調查和公佈。

根據《商船條例》281 章、《船舶及港口管制條例》313 章或《商船（本地船隻）條例》548 章相關規定，海事處海事意外調查及船舶保安政策部調查這宗意外事故，旨在確定事發經過和肇事原因，以期改善海上人命安全，避免日後再次發生同類事故。

本報告所作的結論，旨在認定導致事故的不同因素。我們無意將過失或責任歸咎於任何組織或人士，除非為達到上述目的而有需要這樣做。

海事意外調查及船舶保安政策部不會牽涉於海事處可能對這宗意外事故所採取的任何檢控行動或紀律處分。

目 錄

頁數

1.	概括.....	1
2.	船隻資料.....	2
3.	資料來源.....	3
4	肇事始末.....	4
5.	分析.....	6
6.	結論.....	9
7.	建議.....	10
8.	送交文件.....	10

1. 概括

- 1.1 2013 年 9 月 14 日 0830 時，本地登記漁船，名稱為“張亞均”，擁有權證明書號碼“CM68431Y”，船上有船主、他的妻子和四名大陸漁工。捕魚後從外伶仃島回航長洲期間。船主妻子離開駕駛室往船艙浴室準備洗澡。
- 1.2 9 月 14 日約 1000 時，漁船到達長洲避風塘後，船主準備繫泊漁船時，發覺妻子不在船上，才知她在航行途中墮海。船主立刻駕駛漁船沿原來航線尋找妻子，另方面使用甚高頻無線電台，請求其他漁船協助搜救失蹤者，他也用手提電話報警求助。
- 1.3 水警及其他漁船接報後到達肇事水域進行搜救，其中一艘漁船在(北緯 22°08' 東經 114°01')找到失蹤者，並通知漁船船主。船主立刻駕駛漁船前往找到失蹤者的水域，證實是其妻子。期後水警輪把船主妻子送往長洲診所接受治療。及後死亡。
- 1.4 調查發現，意外肇事原因可能是船主妻子準備洗澡時，行經右舷木板路，一時踏空失去平衡，從欄杆空隙墮進海裡。船主妻子不諳水性，墮海後遇溺死亡。

2. 船隻資料

船隻名稱-----張亞均

擁有權證明書號碼-----CM68431Y

船隻類型-----漁船

船總長度-----17.00 米

最大寬度-----5.90 米

總噸位-----56.86 噸

淨噸位-----39.80 噸

推進引擎總功率-----80.57 千瓦

允許運載總人數-----8 人



漁船“張亞均”

3. 資料來源

- 3.1 船主提供的資料；及
- 3.2 香港天文台的天氣報告。

4 肇事始末

- 4.1 2013 年 9 月 13 日，本地登記漁船，名稱為“張亞均”，擁有權證明書號碼“CM68431Y”，錨泊在外伶仃島避風塘內，船主，船主妻子和大陸漁工約 1700 時吃完晚餐後，便在船上睡覺休息。
- 4.2 9 月 14 日零晨約 0200 時睡醒，船主、船主妻子及漁工在船艙內整理船艙及捕漁工具。
- 4.3 9 月 14 日零晨約 0400 時，漁船離開外伶仃島避風塘往附近對開海面一帶捕魚。至早上約 0700 時返回外伶仃島避風塘，出售漁獲。
- 4.4 同日早上 0800 時左右，漁船離開外伶仃島前往長洲避風塘。船上有船主、船主妻子和四名大陸漁工。在航程初時四名漁工在船艙甲板面整理漁網，船主和妻子在駕駛室閒談和駕駛(圖 2)。

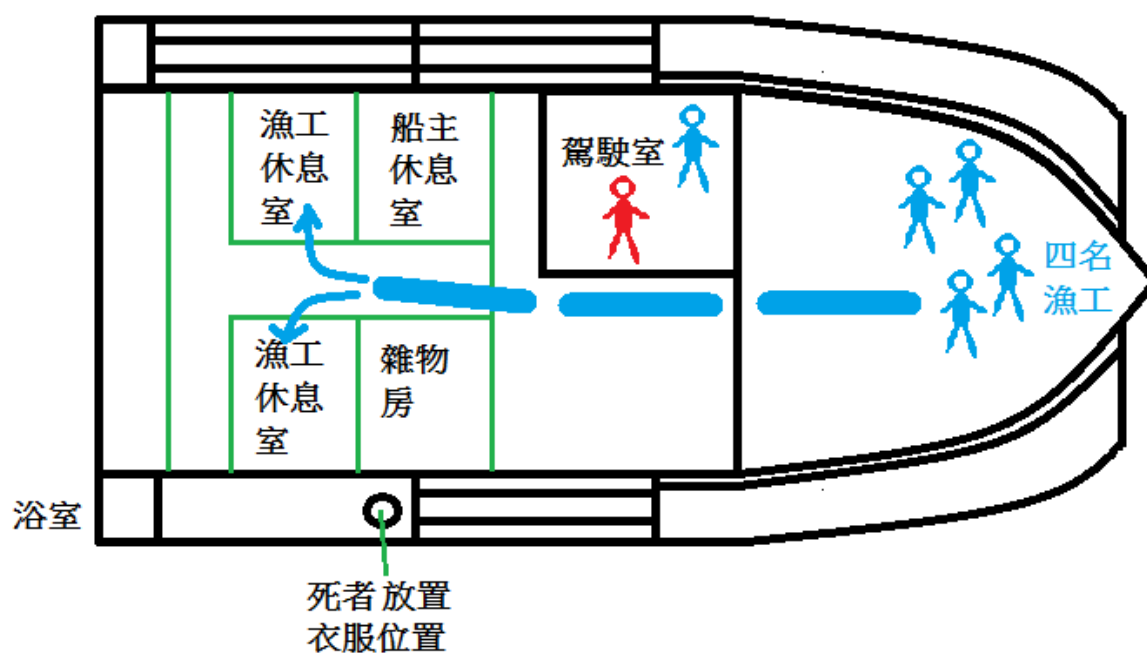


圖 2 事故發生前的情況

- 4.5 漁船航行至途中時，四名漁工整理完漁網後，便返回船艙房間休息。船主妻子也離開駕駛室。但沒有告知船主往那裡去。
- 4.6 當漁船到達長洲避風塘內時，準備繫泊其他漁船時，船主未見妻子行出船艙協助繫纜，船主便落船艙內搜尋妻子，但未有發現，只找到妻子的衣服放在漁船右舷近船艙浴室門旁的通道。懷疑妻子在航程途中墮海失蹤(圖 2)。
- 4.7 船主便駕駛漁船沿著原來行經航線回航搜尋妻子，也用甚高頻無線電台通知附近其他漁船協助找尋失蹤者。船主也用手提電話報警求助。
- 4.8 水警及消防船隻接報到達肇事水域進行搜救，當漁船航行至一半行程時，船主接報另一艘漁船通知已找到他的妻子，位置在(北緯 22°08' 及東經 114°01')(圖 3)。船主便駕駛漁船前往。而在肇事現場附近水警輪也抵達並靠泊尋獲失蹤者的漁船旁邊。
- 4.9 水警輪把船主妻子送往長洲診所接受治療。船主妻子及後證實遇溺死亡。

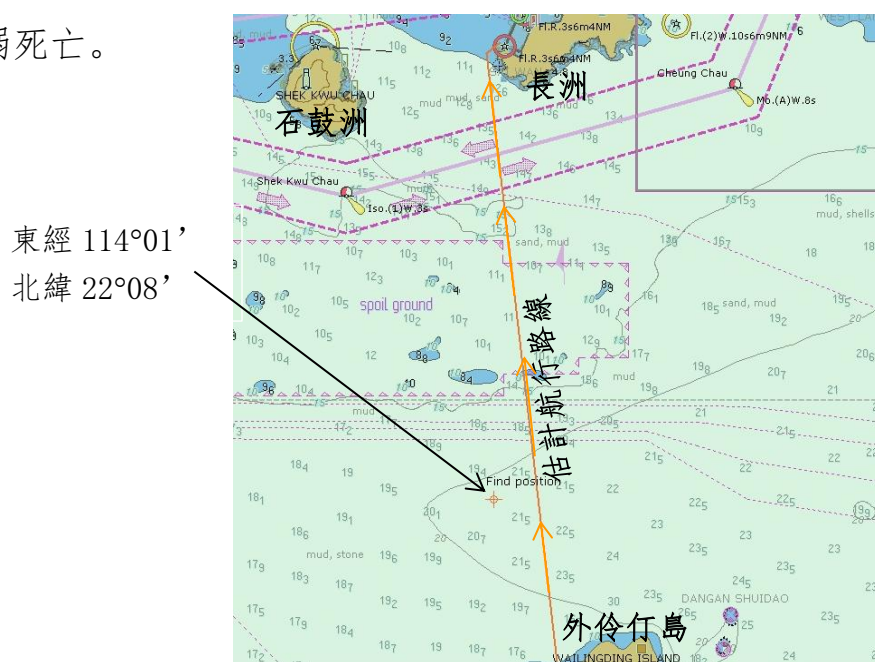


圖 3 尋獲船主妻子位置

5. 分析

漁船及船主

- 5.1 肇事漁船 CM68431Y 的類別為第 III 類船隻，總長度 17.00 米，最大寬度 5.9 米，裝有一台功率為 80.57 千瓦的推進機。運作牌照有效期至 2014 年 7 月 22 日。
- 5.2 根據《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》第 548D 章第 47 條第 2 款及參照附表 3 第 3 款：“任何不屬舷外機開敞式舢舨的第 III 類別船隻，而它裝有一台推進功率不大於 83 千瓦的引擎”，船上不需具備合格的輪機操作員。
- 5.3 漁船船主持有由香港海事處簽發的船長等級為第三級的本地合格證明書。簽發日期為 2004 年 2 月 27 日，有效期至 2018 年 12 月 25 日。該合格證明書批註了證明書持有人只限擔任屬第 III 類別船隻且為行走粵港流動的漁船、運魚船或漁船舢舨的船長。
- 5.4 肇事漁船 CM68431Y 的船舶證書及操作執照均滿足有關本地規例。
- 5.5 船主妻子自從與船主結婚後便在漁船生活，有 30 年的捕魚經驗。

天氣及海面情況

- 5.7 綜合船主的供詞、船主事故報告以及香港天文台提供事故發生前的香港天氣記錄，事故發生時的天氣情況大致為天晴、東風二級、海有小浪能見度 8-9 海浬(約 15 公里)。

船主妻子健康狀況

- 5.8 據船主提供，妻子的健康狀況良好，沒有長期病患，只有高膽固醇隱患，需服食藥物。她不諳水性，也沒有吸煙及喝酒類飲品習慣。事發當天，船主妻子跟平時一樣，精神狀況良好，沒有疲倦，或身體不適的樣子。也沒有服食任何藥物如感冒藥。她沒有家庭或經濟問題的困擾，也沒有情緒問題，因此她不應該是自殺。由此推斷，肇事因素不涉及事主的健康及精神狀況。
- 5.9 雖然船主口供描述，事發前他和妻子都有充足睡眠休息。但他們作業是根據水流、潮汐漲退而定出海捕漁時間，因此他們是睡無定時，推斷他們不能熟睡休息。因此船主妻子的精神及疲倦狀況成疑。

肇事時船上情況

- 5.10 船艏甲板面 4 名漁工整理完漁網後，便返回船艙內房間休息。船主在駕駛室駕駛，而駕駛室在船中較高位置，所以船中至船艏都是船主視線範圍之內，如果船主妻子從這裡墮海，他應能看到。而船艙疊放了發泡膠箱，船主妻子不應爬過發泡膠箱再墮海。由此推斷船主妻子在船旁位置墮海(圖 2)。
- 5.11 4 名漁工在房間內休息，所以他們不察覺船主妻子墮海經過。

船主妻子墮海遇溺

- 5.12 據船主提供，當航行至中途，妻子才離開駕駛室。而死者被尋獲位置是在中途海面被發現。由此推斷船主妻子離開駕駛室後不久便發生墮海事故。



圖 4 船旁的行人路

- 5.13 漁船兩舷有木條搭建造的行人通道約 300 毫米闊，方便工作時走動。行人路雖有欄杆，但最高護欄杆的高度為 1245 毫米，而中間一條護欄至路面為 700 毫米也沒有底護板。而行人路有約 100 毫米闊空漏缺口（圖 4）。推斷肇事原因可能是船主妻子從船艙行經有空漏缺口的行人路時，失足踏空而絆倒，並失了平衡從中間護欄下之空隙墮進海裡。
- 5.14 從船主口供描述其妻子不諳水性。由於死者家人拒絕進行驗屍解剖，所以沒有驗屍報告。相信溺斃是導致死亡的直接主因。

6. 結論

- 6.1 2013年9月14日0830時，本地登記漁船，名稱為“張亞均”，擁有權證明書號碼“CM68431Y”，船上有船主、他的妻子和四名大陸漁工。捕魚後從外伶仃島回航長洲期間。船主妻子離開駕駛室往船艙浴室準備洗澡。
- 6.2 9月14日約1000時，漁船到達長洲避風塘後，船主準備繫泊漁船時，發覺妻子不在船上，才知她在航行途中墮海。船主立刻駕駛漁船沿原來航線尋找妻子，另方面使用甚高頻無線電台，請求其他漁船協助搜救失蹤者，他也用手提電話報警求助。
- 6.3 水警及其他漁船接報後到達肇事水域進行搜救，其中一艘漁船在(北緯22°08' 東經114°01')找到失蹤者，並通知漁船船主。船主立刻駕駛漁船前往找到失蹤者的水域，證實是其妻子。期後水警輪把船主妻子送往長洲診所接受治療。及後死亡。
- 6.4 意外肇事原因可能是船主妻子準備洗澡時，行經右舷木板路，一時踏空失去平衡，從欄杆空隙墮進海裡。船主妻子不諳水性，墮海後遇溺死亡。
- 6.5 調查發現，船旁通道的地板缺口及欄杆存在過大的空隙，未能有效防止墮海的風險，現場亦沒有架設繩網避免跌入水中。

7. 建議

7.1 海事處須發出海事處佈告，載述從這宗意外汲取的教訓。

7.2 本報告須送交肇事船主。讓他知悉這宗意外的調查結果。

7.3 漁船船主/負責人必須實施有效的預防措施，

- 確保船旁欄杆空隙收窄，達到護欄之最低一列距離甲板不得超過 230 毫米，其他列的間距不得超過 380 毫米，或加設繩網防止有人墮海；及
- 船旁通道的地板缺口應以修補避免踏空而失去平行；及
- 船員單獨行經船旁時，應加倍小心，並預先通知他人，互相照應。

8. 送交文件

8.1 凡意外調查報告中論及任何人士或組織的行為操守，海事處的政策是把報告擬稿全部或部份送交有關人或組織，讓其提出意見。

8.2 報告的擬稿已送交；

- 肇事漁船船主讓他提出意見；及
- 香港海事處船舶事務科本地船舶安全部本地船舶安全組。

8.3 截至諮詢期屆滿，沒有意見由他們提出。

