

海

2014 年 11 月 3 日香港領
牌漁船 “CM65406A” 於
海南島清瀾港對開海域起
火沉沒的調查報告



香港特別行政區政府
海事處海事意外調查組

2016 年 2 月 16 日

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》）調查和公布。

海事處海事意外調查及船舶保安政策部依據《商船條例》（第281章）、《商船（安全）條例》（第369章）、《船舶及港口管制條例》（第313章）或《商船（本地船隻）條例》（第548章）（視何者適用而定）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。

1. 概要	1
2. 船隻資料	3
3. 證據來源	4
4. 肇事始末	5
5. 證據分析	8
6. 結論	12
7. 建議	14
8. 送交文件	15

1. 概 要

1. 1 於 2014 年 10 月 31 日約 0800 時，11 名中國內地人士在海南島清瀾港登上一艘於香港登記的漁船，其擁有權證明書號碼為“CM65406A”（下稱“漁船”），參與海上釣魚活動。約 0900 時，“漁船”開航，船上共有 16 人包括 1 名中國籍船長及 4 名中國籍船員，於 10 月 31 日約 2000 時抵達文昌石油平台水域進行釣魚活動。
1. 2 於 11 月 2 日約 2200 時，因天氣轉差，“漁船”開始回航，由船長負責駕駛，其餘人員在房間休息。
1. 3 於 11 月 3 日約 0130 時，在距離清瀾港以東約 55 海浬處，大概位置約 $19^{\circ} 30' N, 111^{\circ} 49' E$ ，船長發現機艙通氣管冒出白煙，於是通知輪機操作員到機艙檢查。輪機操作員到場發現機艙起火，因火勢及煙霧彌漫，無法進入機艙。船員嘗試撲救，但因全船的手提滅火器都被置放在機艙內而未能使用；火勢隨即蔓延至無法控制。
1. 4 船長決定棄船，船員嘗試釋放救生筏但失敗。縱使所有人員獲發救生衣，但由於事發突然和火勢蔓延迅速，導致部份人員來不及穿著救生衣，船上 16 名人員被迫在未能全部佩帶好救生衣的情況下匆忙跳海逃生。
1. 5 於 11 月 3 日 0805 時，一艘駛經附近水域的郵輪成功救起 12 人，唯當中一人獲救後不治死亡。另外 4 名失蹤人員的屍體相繼於 11 月 3 日和 11 月 5 日被尋獲。事故做成 5 人死亡，2 人受傷。“漁船”最終燒毀並沉沒。
1. 6 事發時當時天氣惡劣，吹東至東北風 6-7 級，陣風達 8 級，浪高最高時達 5 米。
1. 7 調查雖未能找出“漁船”的意外起火原因，但釀成嚴重傷亡的主因為：

- i) 機艙火災迅速蔓延，導致停電和濃煙影響，船員無法進入機艙滅火，另外滅火器全部存放在機艙內，船員無法進入提取滅火器並進行撲救；及
- ii) 船員棄船時未能成功釋放救生筏，在危急情況下，部份人員未能成功穿著救生衣便下水，導致人員在水中漂浮時生存機會下降。

1.8 調查發現以下因素，反映“漁船”有管理不足的問題：

- i) 沒有根據中國農業部發佈的《港澳流動漁船管理辦法》的要求，進行流動漁船入會登記和取得漁業作業許可證；
- ii) 沒有按中國及香港兩地法例的規定，在船隻航行時由持有合資格證書的船長和輪機操作員操作；
- iii) 在違反香港的法例規定的情況下運載乘客；
- iv) 運載總人數超過了香港發出的漁船牌照所允許的最高運載總人數；及
- v) 不符合香港有關手提滅火器在船艙分佈的規定。

2. 船隻資料

船隻名稱	:	China Sea Fishing Club Co.Ltd
擁有權證明書號碼	:	CM65406A
作業性質	:	香港水域內
船隻類型	:	第 III 類別，分類為 B 的漁船
最少船員人數	:	2 人
允許運載人數	:	15 人
長度 (總)	:	25.00 米
寬度	:	6.10 米
總噸位	:	132.00
淨噸位	:	92.00
首次發牌	:	2003 年 5 月 7 日
船體建造物料	:	木
建造年份	:	不詳
主機及功率	:	柴油內燃機兩台 (總功率 304.37kW) (Gardner 80.57kW and Cummins 223.80kW)
推進方式	:	螺旋槳 x 2
船東	:	China Sea Fishing Club Co.Ltd
經營者	:	深圳南油海釣諮詢服務有限公司



圖 1. 類似漁船 (CM65406A) (來源: 互聯網)

3. 證據來源

3.1 中國海南省海事局提供的《“11.03”“海豹3”漁船火災事故調查情況》

4. 肇事始末

4.1 於2014年10月31日約0800時，11名參加釣魚活動的中國內地人士在海南島清瀾港登上一艘於香港登記的漁船，擁有權證明書號碼為“CM65406A”（下稱“漁船”）。約於0900時，“漁船”開航，船上共有16人包括中國籍船長及四名中國籍船員。船上有柴油約1.5噸和機油約50升。“漁船”於10月31日約2000時抵達文昌石油平台水域進行釣魚活動。

4.2 直至11月2日約2200時，由於天氣發生變化，風浪較大，“漁船”返航。船長負責駕駛，其餘人員在房間休息。約於2300時，輪機操作員進機艙作例行巡查，未發現異常，後返回房間休息。

火災及棄船待援

4.3 11月3日約0130時，“漁船”距離清瀾港以東約55海浬處，大概位置約為 $19^{\circ} 30' N$, $111^{\circ} 49' E$ ，船長發現機艙通氣管冒出白煙，隨即要求輪機操作員到機艙檢查。輪機操作員發現機艙起火，但火勢及煙霧彌漫，無法進入機艙，故未能探明起火位置和原因。隨即有2名船員利用消防水桶，從位於機艙外存放魚餌的水櫃裡取水滅火，另一名船員則嘗試尋找手提滅火器，可是，由於所有手提滅火器均存放於機艙內，無法取用。火勢迅速蔓延至無法控制的地步。

4.4 在船長決定棄船後，一名船員嘗試釋放位於二層甲板的救生筏，但由於受欄杆的阻礙，無法釋放，該船員又嘗試將救生筏推至主甲板，但因火勢太大導致周圍高溫而無法完成，最後救生筏受高溫影響自動爆開繼而猛烈燃燒。同時，其他船員取出救生衣分發給船上人員並叫他們穿上。由於事發突然和火勢蔓延迅速，部份人員來不及穿著救生衣，船上16人便被迫在未能全部人穿上救生衣的情況下，匆忙跳海逃生。

4.5 約於0200時，釣魚活動人士的領隊使用自備的衛星電話通知其公司的負責人，要求協助報警。清點人數後，共15人一同抓

住一條纜繩在海中聚攏在一起，另1人未能與其它人聚在一起，及後失去他的蹤影。該15人在海上漂浮了大約2小時後，其中1人在救援人員未到達前死亡。

海上救援

4.6 深圳南油海釣諮詢服務有限公司(即“漁船”的經營者)收到“漁船”的報告後，即於同一天約0230時派員親身到當地海事局報警，請求救援。

4.7 約0500時，一艘從香港前往海南三亞的義大利籍郵輪“COSTA VICTORIA(哥詩達維多利亞)”號(下稱“郵輪”)在距清瀾港東約40海浬的水域經過，“郵輪”到達位置約北緯 $19^{\circ} 27.9'$ ，東經 $111^{\circ} 32.5'$ 時，在駕駛台瞭望的大副發現了正在海面燃燒及下沉的“漁船”。其時“漁船”著火後向西漂移並距離郵輪約1.7海浬。“郵輪”的船長考慮到可能有人員在水中急需救援，隨即在該燃燒的漁船上風水域搜索，並在0545時通知香港海上救援協調中心。

4.8 香港海上救援協調中心隨即通知北京和海南救援中心。於0633時，海南救援中心確認將派出飛機前往該水域搜索救援，並於0746時要求香港海上救援協調中心轉發其指示給“郵輪”，要求“郵輪”協助在現場搜救。

4.9 在海上一起漂浮時15名人員中有1名不幸死亡。及後當發現一艘“郵輪”正在靠近時，他們立即大聲呼救，“郵輪”即用汽笛回應他們。“郵輪”靠近後停船，在多名水手和醫生協助下，放下繩梯和帶繩的救生圈予海中待救人員。在過程中，因風浪太大，浪高達5米，施救困難。14名待救人員中的其中2名因體力不支，終未能在協助下登上“郵輪”而沉沒水下失蹤。早前在漂浮時已經死亡的人員，其遺體也未能運上“郵輪”，並被大浪捲走失去蹤影。

4.10 於 0805 時，“郵輪”成功救起餘下的 12 名人員，當中一人當場因心力衰竭死亡。於 0910 時，剩下 11 名獲救人員中的 2 人情況危殆，由直升機送往海口醫院救治。其餘 9 人隨“郵輪”於當晚到達海南三亞港。4 名失蹤者的屍體相繼於 11 月 3 日和 11 月 5 日被尋獲。事故造成 5 人死亡，2 人受傷。

4.11 “漁船”最終燒毀並沉沒。沒有造成油污的報告。

4.12 “漁船”起火時，天氣為陰天。在 11 月 3 日約 0500 時，吹東北偏北風 7 級，海浪為東北方向，浪高達 5 米。



圖 2. 漁船著火棄船位置，郵船發現時的位置

5. 證據分析

船舶

5. 1 “漁船”於2003年5月7日第一次在香港領牌。於2014年7月30日漁船船東的名稱更改為香港註冊的中國海釣俱樂部有限公司(CHINA SEA FISHING CLUB CO., LTD)。“漁船”亦更改船名為“CHINA SEA FISHING CLUB CO., LTD”。“漁船”由中國內地“深圳南油海釣諮詢服務有限公司”在內地經營海上釣魚活動，並自取船名為“海豹3”號。

5. 2 “漁船”於2013年5月15日通過由中國珠海漁業船舶檢驗局根據香港本地船隻安全標準進行的每兩年一度的水上檢驗。於2013年5月28日獲簽發有效期至2015年5月22日的驗船證明書。該證明書註明該船的安全航限為香港水域。

5. 3 “漁船”的運作牌照於2014年7月30獲得續牌，有效期至2015年5月29日。根據其運作牌照上註明的條件，該船獲豁免向海事處申報抵港及離港手續。所以沒有記錄顯示該船何時離開香港至內地水域作業。

5. 4 根據中國農業部發佈的《港澳流動漁船管理辦法》的要求。香港本地漁船進入香港以外的中國水域從事漁業作業，須進行流動漁船入會登記和取得漁業作業許可證方可在除北部灣以外的南海水域作業。但是沒有記錄顯示“漁船”曾經取得了以上所說的流動漁船入會登記和漁業作業許可證。而據該船的運營公司所述，該船於2014年3月開始即在海南島清瀾港附近的南海水域操作，顯然“漁船”沒有遵守當地對於香港漁船的規定進行流動漁船登記和取得作業許可。

船員及其操作資格

5. 5 根據香港本地船隻驗船證明書和運作牌照的註明，“漁船”須至少配備兩名船員，同時不准由一位兼任船長與輪機操作

員的人主航。該漁船登記長度 25 米，總推進功率 304.37KW。此外根據香港《商船（本地船隻）條例》， “漁船”須配備至少 1 名持有二級本地船長合格證明書的船長，和至少 1 名持有三級輪機操作員證明書的輪機操作員。

5.6 當時 “漁船” 配備了 5 名船員，其中 2 人只持有當地漁業部門簽發的四等輪機長證書，適用於少於 250KW 推進總功率的漁船。他們分別擔任船長及輪機操作員。而另外 3 名船員只持有漁民證。

5.7 因此當按香港本地條例時，他們 2 人所持證書並不符合擔任 “漁船” 的船長和輪機操作員。“漁船” 沒有根據《商船（本地船隻）（證明書及牌照事宜）規例》第 548D 章第 47 條 “船隻須載有持有本地船隻操作證明書的操作人員”的規定，由持有適用於該船隻的本地合格證明書的船長掌管船隻，和持有按該船隻的總推進功率相適當的本地合格證明書的輪機操作員掌管輪機。

5.8 但假若 “漁船” 在中國內地註冊，按國內和當地的漁業船舶船員規則經營的話，據它的總噸和總推進功率 “漁船” 需配 1 名持內地乙類四等駕駛證的駕駛員和 3 名持乙類三等證書的輪機員。

5.9 因此肇事時 “漁船” 上的船員配置均未能滿足香港或中國內地的法例要求。

運載人數

5.10 根據《商船（本地船隻）條例》第 548 章第 14 條規定 “除非已領牌的船隻的運作牌照的條件允許其運載乘客，否則該船隻不得運載乘客”。同時亦規定 “任何已領牌的船隻所運載的乘客和船員數目，不得多於其運作牌照的條件所訂可合法運載者”。同時根據《商船（本地船隻）（證明書及牌照事宜）規例》第 548D 章第 5 條規定 “第 III 類船隻的正式

牌照或臨時牌照不得允許該船隻載客，和第 III 類船隻須純粹用作捕魚及有關用途”。

5.11 但假若“漁船”在中國內地註冊，按當地漁業船舶管理條例辦理經營休閑漁業，漁船便可在當地載客捕魚。

5.12 事故發生時，“漁船”載有 16 人，根據當地主管機關提供的資料顯示，其中 11 名為付費乘客，租用“漁船”出海進行兩天三夜的釣魚活動。雙方沒有簽訂任何關於該次活動的租賃或旅遊合同。“漁船”的運作牌照規定了允許運載總人數為 15 人。當時“漁船”的運載總人數超過了允許的最高運載總人數。

“漁船”的消防和救生設備的配備和利用。

5.13 根據“漁船”的驗船證明書記錄。“漁船”配備了 4 只手提泡沫式滅火筒，1 只乾粉滅火筒和兩只帶繩消防桶。同時配備了 15 件成人救生衣和兩個救生圈。

5.14 據船員所述，在他們準備使用手提滅火器進行滅火時，卻發現所有手提滅火器均存放在機艙內。

5.15 按《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》附表四(防火措施及滅火器具的配備)中的表七(第 III 類別船隻) 規定(見下圖)，就手提滅火器而言，“漁船”須每不超過 10 米的步行距離裝設 1 個，但每個艙間最少 2 個而不多於 4 個。故此，把所有手提滅火器存放在機艙內並不附合有關的規定。

附表：	4	防火措施及滅火器具的配備	L.N. 284 of 2006	02/01/2007
-----	---	--------------	------------------	------------

表7

第III類別船隻

滅火器具	船隻分類	A		B ⁽¹⁾	
		船隻長度 (L)(米)	(L)<30	30≤(L)<45 ⁽²⁾	(L)<10
⁽³⁾ 手提式滅火器	起居艙	1個	2個	1個	每不超過10米的步行距離裝設1個，但每個艙間最少2個而不多於4個
	操舵室	1個	1個		
	輪機室	2個	4個		
	機艙	2個	4個		

5.16 “漁船”配備一具救生筏。按本地規例“漁船”不須配備救生筏，所以沒有記錄顯示該救生筏的型號和載人數量，其可使用狀況亦不得而知。救生筏存放在二層甲板不能隨時釋放，在事故中，船員需費力把它搬到主甲板才可釋放出舷外。唯搬運期間，救生筏被火燒毀，未能供逃生時使用。

5.17 據船員所述，“漁船”上實際配備了約 20 件救生衣。在棄船前，船員分發救生衣給所有人員，但是因火勢蔓延迅速，有人員未能及時穿著救生衣便要跳入海中。

棄船後的搜救行動

5.18 “漁船”上的人員棄船後，釣魚活動人士的領隊使用自備的衛星電話通知他公司的負責人。約於 0200 時，公司接報後即時通知當地海事部門。當地海上搜救中心於 0247 時收到報警求助。由於風浪太大，派出的救助船隻和飛機在數小時後才到達現場參加搜救。

5.19 約於 0500 時一艘義大利郵輪首先發現正著火的“漁船”，並於 0545 時報告通知香港海上救援協調中心。因風浪太大，郵輪在現場守望和伺機救助。終於在天亮後約 0805 時從海上救起 12 名人員。

機艙起火原因

5.20 “漁船”約於 11 月 2 日 2200 時返航，約 2300 時，輪機操作員檢查了機艙，沒有發現不正常的情況。於 11 月 3 日約 0130 時船長發現機艙通風筒冒出白煙，並即時通知輪機操作員檢查原因，但因火勢及煙霧彌漫整個機艙令他不能進入機艙。

5.21 機艙內有一台柴油內燃推進機和一台柴油發電機，此外並裝設有一些電池及照明系統。因此能引致火警的原因頗多，如電源短路和燃油洩漏等，唯“漁船”最終燒毀並沉沒，故無法查明機艙起火原因。

6. 結論

6.1 於2014年10月31日約0800時，11名中國內地人士在海南島清瀾港登上“漁船”，參與海上釣魚活動。約0900時，“漁船”開航，船上共有16人包括1名中國籍船長及4名中國籍船員。於10月31日約2000時抵達文昌石油平台水域進行釣魚活動。

6.2 於11月2日約2200時，因天氣轉差，“漁船”開始回航，由船長負責駕駛，其餘人員在房間休息。

6.3 於11月3日約0130時，在距離清瀾港以東約55海浬處，大概位置約 $19^{\circ} 30' N, 111^{\circ} 49' E$ ，船長發現機艙通氣管冒出白煙，於是通知輪機操作員到機艙檢查。輪機操作員到場發現機艙起火，因火勢及煙霧彌漫，無法進入機艙。船員嘗試撲救，但因全船的手提滅火器都被置放在機艙內而未能使用；火勢隨即蔓延至無法控制。

6.4 船長決定棄船，船員嘗試釋放救生筏但失敗。縱使所有人員獲發救生衣，但由於事發突然和火勢蔓延迅速，導致部份人員來不及穿著救生衣，船上16名人員被迫在未能全部佩帶好救生衣的情況下匆忙跳海逃生。

6.5 於11月3日0805時，一艘駛經附近水域的郵輪成功救起12人，唯當中一人獲救後不治死亡。另外4名失蹤人員的屍體相繼於11月3日和11月5日被尋獲。事故造成5人死亡，2人受傷。“漁船”最終燒毀並沉沒。

6.6 事發時當時天氣惡劣，吹東至東北風6-7級，陣風達8級，浪高最高時達5米。

6.7 調查雖未能找出“漁船”的意外起火原因，但釀成嚴重傷亡的主因為：

- i) 機艙火災迅速蔓延，導致停電和濃煙影響，船員無法進入機艙滅火，另外滅火器全部存放在機艙內，船員無法進入提取滅火器並進行撲救；及

ii) 船員棄船時未能成功釋放救生筏，在危急情況下，部份人員未能成功穿著救生衣便下水，導致人員在水中漂浮時生存機會下降。

6.8 調查發現以下因素，反映“漁船”有管理不足的問題：

- i) 沒有根據中國農業部發佈的《港澳流動漁船管理辦法》的要求，進行流動漁船入會登記和取得漁業作業許可證。
- ii) 沒有按中國及香港兩地法例的規定，在船隻航行時由持有合資格的船長和輪機操作員操作；
- iii) 在違反香港的法例規定的情況下運載乘客；
- iv) 運載總人數超過了香港發出的漁船牌照所允許的最高運載總人數；及
- v) 不符合香港有關手提滅火器在船艙分佈置的規定。

7. 建 議

7.1 報告副本送本地登記漁船，擁有權證明書號碼為“CM65406A”的船東及船長，讓他們知悉這宗意外的調查結果。“漁船”的船東及船長須確保：

甲) 如在中國水域作業，“漁船”須確保：

i) 在中國內地註冊，按國內和當地的漁業法規經營；或

ii) 繼續保留香港註冊的身份在中國水域作業，並依照中國農業部發佈的《港澳流動漁船管理辦法》的要求，進行流動漁船入會登記和取得漁業作業許可證；

乙) 若“漁船”仍想保留香港註冊，便須確保：

iii) “漁船”在航行時，遵守《商船（本地船隻）條例》第548章的規定，配備適合的船長和輪機操作員；

iv) 遵守根據《商船（本地船隻）（證明書及牌照事宜）規例》第548D章第5條，除獲豁免外，不得載運乘客；

v) 遵守根據《商船（本地船隻）（證明書及牌照事宜）規例》發出的運作牌照內所規定的允許運載總人數的要求，不得超載；及

vi) 遵守《商船（本地船隻）（安全及檢驗）規例》附表四（防火措施及滅火器具的配備）中的表七（第III類別船隻）規定，合適地在船艙內佈置手提滅火器。

7.2 本地船舶安全組把報告傳給有關的漁業組織及漁民團體，讓漁業界汲取教訓。

7.3 海事處須發出海事處佈告，載述這宗意外，讓業界汲取教訓。

8. 送交文件

8. 1 海事處的政策是把報告擬稿的部份或全部送交有關人士和組織，讓其提出意見。報告的擬稿已送給以下人士和組織，讓他們提出意見：

- 漁船“CM65406A”的船東，船長和水手；
- 深圳南油海釣諮詢服務有限公司及其海南分公司；
- 海南省海事局及深圳海事局和當地漁政部門；及
- 香港海事處本地船舶安全組及海港巡邏組。

8. 2 到諮詢期屆滿，收到海事處海港巡邏組的意見，並已適當地採納在報告內。其餘有關人士或機構均沒作出回覆。