

海

2015 年 2 月 16 日

本地登記第三類漁船
擁有權證明書號碼為

CM71877A

於南丫島北角村公眾碼頭
發生的致命意外
調查報告

香港特別行政區政府海
事處海事意外調查組

2015 年 8 月 21 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》) 調查和公佈。

根據《商船條例》281 章、《商船(安全)條例》(第 369 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.	概要	1
2.	肇事船隻資料	2
3.	資料來源	3
4.	肇事始末	4
5.	分析	7
6.	結論	10
7.	建議	11
8.	送交文件	12

1 概要

1.1 2015 年 2 月 16 日約 1200 時，一名女士和她的傭工於香港仔海濱公園附近的海旁登上一艘本地登記漁船（擁有權證明書號碼為 CM71877A）返回位於南丫島北角村的家。漁船上有船主和船員各一名。

1.2 約 1230 時，漁船抵達北角村公眾碼頭，船主利用漁船的引擎推進力將漁船的船艏靠在碼頭石級旁邊，讓女士和傭工從漁船的船艏登上碼頭。因湧浪使漁船搖晃和顛簸，傭工上碼頭時失平衡跌倒在甲板上。傭工爬起身後，由在石級上的船員協助下登上了碼頭的石級上。女士隨後拾起傭工沒拿上岸的物品準備登岸，當她一隻腳踏上碼頭石級時，便失去重心，墮進海裡去。傭工致電報警，並致電鄰家的傭工，代為告知女士的兒子有關的事故。

1.3 女士墮海初期，右手仍能抓住船艏的一個車胎。約 7 至 8 分鐘後，女士鬆手之際，她的兒子和數名村民趕到現場，合力把女士從海裡救起並放在碼頭石級上。拯救期間女士的兒子也遇溺，最後也由村民救起並協助他登上漁船。

1.4 在女士被救起後約 5 分鐘，水警輪及消防輪到達現場。救援人員把女士和她的兒子一同送到醫院接受治療，女士到達醫院證實死亡，她的兒子則留院接受治療。

1.5 調查發現意外主要肇事因素如下：

- i) 在沒有考慮當時現場海面的情況下，漁船船主靠碼頭時採用引擎推進力將船艏靠壓在碼頭石級旁邊的方法未能穩住船身，讓乘客安全登上碼頭；
- ii) 當漁船搖晃時，漁船船主沒及時制止乘客登岸，尤其是手持物品的乘客；及
- iii) 當天海水溫度約 16°C，加上海面的湧浪使漁船搖晃和顛簸，令墮海的女士短時間內體力不支而遇溺。

2 肇事船隻資料

擁有權證明書號碼-----CM71877A

船隻類型-----第三類漁船

首次領牌日期-----1999

船主名稱-----Kwok Mook Kiu

船總長度-----6.55米

最大寬度-----3.12米

總噸位-----6.29噸

淨噸位-----4.40噸

允許運載總人數-----4人



圖 1 - 漁船 - CM71877A

3 資料來源

- 3.1 CM71877A 漁船船主和船員的供詞
- 3.2 女士的家庭傭工的供詞
- 3.3 香港天文台的天氣報告
- 3.4 驗屍報告

4 肇事始末

4.1 2015 年 2 月 16 日早上，一名年屆八旬的女士（下稱“女士”）由家庭傭工（下稱“傭工”）陪同到香港仔購物，完成後返回香港仔海濱公園附近的專營渡輪碼頭乘船返回南丫島北角村的家（見圖 2）。可惜趕不及渡輪航班，便選擇乘搭一艘本地登記漁船（擁有權證明書號碼為 CM71877A）返家。漁船約 1200 時離開，船上有船主和船員各一名，二人分別為夫妻關係。船主負責操作漁船，船員的職責則為協助該船主。

4.2 約 1230 時，漁船抵達北角村公眾碼頭，船主利用漁船的引擎推進力將漁船的船艙靠在碼頭石級旁邊，讓女士和傭工於船艙登上碼頭。

4.3 漁船船員先登上碼頭石級以便協助乘客登上碼頭。傭工雙手提著物品走到船艙準備登岸，由於湧浪使漁船搖晃和顛簸，傭工失平衡跌倒在甲板上。傭工爬起身後，由在石級上的船員協助下登上了碼頭的石級上。

4.4 女士隨後拾起傭工沒拿上岸的物品準備登岸，船員和傭工則在碼頭上協助。當女士一隻腳踏上碼頭石級，她便失去重心，墮進海裡去（見圖 3）。

4.5 船主及船員見狀，立刻大叫告知其他人有人墮海，並叫傭工致電報警。及後，傭工致電報警，並致電鄰家的傭工，代為告知女士的兒子有關的事故。

4.6 女士墮海的位置離開船艙 1 至 2 呎，墮海後她從船艙右邊浮起。船主便從船艙操舵位置跑到船艙，嘗試拯救，當時女士的右手仍能抓住船艙的一個車胎。由於較低的石級較為濕滑，在碼頭石級上的船員未能協助拯救女士。

4.7 女士墮海後約 7 至 8 分鐘，漁船正迫近碼頭，船主為了避免女士被撞到，所以回到船艙操控漁船，把漁船和碼頭保持安全距離。同時，女士鬆手之際，他的兒子從村裡到達碼頭，並跳進海裡拯救女士。



圖 2 – 香港仔和南丫島北角村地理位置

(來源地政總處測繪處香港街 2015)



圖 3 – 女士登岸時從船艦墮海（合成照片）

4.8 女士的兒子向船主要求一條繩索，船主便從漁船取出一條繩索給他，他用繩索的一端捆綁女士上身，然後把繩索的另一端交給碼頭石級上的船員和從村裡來到協助的人，衆人一起把女士拉上岸放在石級上。當時她已失去知覺和口吐白沫。

4.9 船主看見女士的兒子還在水中，便從漁船上拋救生圈給他，村民從碼頭登上漁船，把女士的兒子從水中拉上漁船。女士的兒子在拯救期間也遇溺。

4.10 在女士被救起約 5 至 6 分鐘後，水警輪和消防輪到達現場，替女士和她的兒子進行急救，並把他們一同送往醫院接受治療，女士到達醫院後證實死亡，女士的兒子則留院接受治療。

5 分析

5.1 漁船 CM71877A 及船東

5.1.1 CM71877A 為本地登記漁船，屬第 III 類別，總長度 6.55 米，裝有一台柴油推進引擎，總功率 17.90 千瓦。事故發生時，船隻的運作牌照有效期至 2015 年 3 月 23 日。

5.1.2 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：“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”，船上並不要求一名持有合格證明書的輪機操作員。漁船 CM71877A 的推進引擎總功率少於 83 千瓦，故此，該船不需要有船員持有合格證明書的輪機操作員。

5.1.3 漁船船主持有的由香港海事處簽發的船長本地合格證明書已於 2011 年 12 月 31 日失效。該本地合格證明書的簽發，是根據船主持有的由中華人民共和國廣東漁港監督局簽發的證明書，而此證書也於 2012 年 8 月 2 日失效。故此，漁船船主已違反了《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》第 548D 章第 47 條的規定。

5.1.4 漁船的船主和船員從事捕魚行業已有三十多年。於事故發生前的 7 至 8 年，漁船船主以接載乘客為生。按《商船(本地船隻)條例》第 548 章第 14 條關於運載乘客規定，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。漁船 CM71877A 在沒有獲允許運載乘客的情況下，是不許運載乘客的。

5.1.5 此外，按《商船(本地船隻)證明書及牌照事宜》條例》第 548D 章第 5 條關於第 II 及 III 類別船隻所受的限制規定，第 III 類別船隻的正式牌照或臨時牌照不得允許該船隻載客。

5.1.6 《商船(本地船隻)條例》第 548 章第 57 條指出，當船隻發生人員墮海的事故後，船主必須立即向海事處報告事故。而船主未有即時向

海事處報告有人墮海事故。



圖 4 - 南丫島北角村碼頭的湧浪

5.2 女士墮海遇溺的可能原因

5.2.1 事故發生時，船主利用引擎推進力將漁船的船艏靠壓在碼頭石級旁邊，讓乘客從船艏登上碼頭，是一般小型船隻慣常採用的，可以在短時間內完成人員上落的靠泊碼頭方法，免卻繫繩纜的工序。北角村碼頭對出是一般航道供大小船隻使用，且沒設防海浪設施如海堤等。小型船隻，例如肇事的漁船，因船身較小和推進引擎的功率較低，採用以上方法靠碼頭時較容易受風浪影響而搖晃（圖 4）。傭工在船上失平衡跌倒在甲板上，繼而是女士掉進海裡，證明事故發生時，漁船船主在未能穩著船身情況下，不應讓乘客登岸。

5.2.2 漁船的船艏沒有如一般船隻通常設有讓人員登離船時用以扶手的柱子。而女士在登上碼頭時，沒有先把物品傳上岸，卻手持有物品一起登岸，是較為危險的選擇。漁船船上人員如能及時制止，或可避

免事故的發生。

5.2.3 事故發生時，天氣情況為有薄霧、吹輕微西南風、氣溫約 20°C 及海水溫度約 16°C。女士墮海初期能夠抓住漁船船旁的車胎，但較低的海水溫度和海上的湧浪使漁船搖晃和顛簸，可能導致她於短時間內體力不支而遇溺。

5.3 驗屍報告

5.3.1 驗屍報告指出，女士死亡的直接原因是溺斃，跟墮海遇溺導致死亡符合。驗屍報告亦指出，血液裏含有治療高血壓藥物的成份，但濃度沒超出治療的水平。

6 結論

6.1 2015 年 2 月 16 日約 1230 時，一艘本地登記漁船（擁有權證明書號碼為 CM71877A）靠泊於南丫島北角村公眾碼頭讓乘客登上碼頭期間，發生一宗乘客墮海的致命海上意外。

6.2 正當一名女士一隻腳踏上碼頭石級時，漁船因湧浪搖晃和顛簸，女士便失去重心，墮進海裡去。女士墮海初期，右手仍能抓住船艙的一個車胎。約 7 至 8 分鐘後，女士鬆手之際，她的兒子和數名村民趕到現場，合力把女士從海裡救起並放在碼頭石級上。及後，女士被送往醫院，到達醫院後證實死亡。

6.3 調查發現意外主要肇事因素如下：

- i) 在沒有考慮當時現場海面的情況下，漁船船主靠碼頭時採用引擎推進力將船艙靠壓在碼頭石級旁邊的方法未能穩住船身，讓乘客安全登上碼頭；
- ii) 當漁船搖晃時，漁船上人員沒及時制止乘客登岸，尤其是手持物品的乘客；及
- iii) 當天海水溫度約 16°C，加上海面的湧浪使漁船搖晃和顛簸，令墮海的女士短時間內體力不支而遇溺。

6.4 調查發現肇事漁船有以下違規：

- i) 船主操作漁船時沒持有有效的船長本地合格證明書；
- ii) 漁船沒有獲允許運載乘客；及
- iii) 漁船船主於事故發生後沒有按要求向海事處報告。

7 建議

7.1 漁船 CM71877A 的船東/船主必須確保其船隻：

- 甲) 遵從《商船(本地船隻)條例》第 548 章及有關條例和規例的要求；及
 - i) 須由持有有效合格證明書的操作員操作；及
 - ii) 第 III 類別船隻未經許可不得運載乘客。
- 乙) 穩定地靠泊好碼頭後才讓人員登離船隻。

7.2 發出海事處佈告，載述這宗事故，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：

- i) 漁船船主；
- ii) 女士的親屬；及
- iii) 港口管理科（海港巡邏組）。

8.2 收到港口管理科（海港巡邏組）的意見，報告作了適當修改。