

海

2015 年 9 月 14 日

本地領牌舷外機開敞式舢舨

P41390K 於清水灣翻覆導致

一人溺亡的調查報告



香港特別行政區政府
海事處
海事意外調查組

2016 年 12 月 28 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. 船隻資料	2
3. 證據來源	3
4. 肇事始末	4
5. 證據分析	6
6. 結論	8
7. 建議	9
8. 送交文件	10

1. 概要

- 1.1 2015年9月14日約1430時，三人乘坐一艘在本地領牌屬第III類別舷外機開啟式舢舨，從布袋澳出發前往青洲與清水灣鄉村俱樂部之間的水域釣魚。舢舨駛到清水灣鄉村俱樂部對開水面時被大浪推翻，三人墮海。他們抓緊船舷隨水漂浮，在高聲呼救沒有回應下，自行游往岸邊。
- 1.2 在游向清水灣鄉村俱樂部自救時，他們其中有兩人各抓一個發泡膠箱當作助浮用具，另一人則沒有使用任何助浮用具。使用發泡膠箱作助浮用具的其中一人首先登岸，另一人則因意識到岸邊浪太大而中途放棄並折返舢舨等待救援。而沒有使用助浮用具的游者，則在到達岸邊後陷入昏迷在水面漂浮。
- 1.3 最後三人被岸上人員發現後獲得救助，由消防救援快艇送往將軍澳醫院救治。救起時已經陷入昏迷的一人在到達醫院後證實經已死亡。
- 1.4 調查發現意外主要肇因如下：
- i) 艄舨由不合資格的船長駕駛；
 - ii) 海面不良情況導致船隻翻覆；
 - iii) 開啟式舢舨較易受風浪影響，船上人員駕駛開啟式舢舨在大風浪的海面航行而有墮海或翻覆的危險時，沒穿上救生衣。

2.

船隻資料

船隻名稱	:	KWOK CHOR KAU(“郭初九”)
擁有權證明書號碼	:	P41390K
航行區域	:	香港水域內
船隻類型	:	第 III 類別 舷外機開啟式舢舨
允許運載總人數	:	4 人
長度 (總)	:	5.79 米
寬度	:	1.98 米
總噸位	:	2.8
淨噸位	:	1.96
建造年期	:	1995 年
船體物料	:	玻璃纖維 (GRP)
推進方式及功率	:	11.19 千瓦舷外機一台



圖 1：類同的舷外機開啟式舢舨

3. 證據來源

- 3. 1 船員提供的海上事故報告。
- 3. 2 驗屍報告及政府化驗所提供的毒理分析報告。
- 3. 3 香港天文台提供的天氣報告。

4. 肇事始末

4. 1 2015年9月14日約1430時，三人乘坐一艘在本地領牌、擁有權證明書號碼P41390K、船名為“郭初九”屬第III類別舷外機開啟式舢舨，從布袋澳出發前往青洲與清水灣鄉村俱樂部之間的水域釣魚。
4. 2 “郭初九”駛經清水灣鄉村俱樂部對開約50米處時，因大浪導致舢舨入水。在清理積水時，舢舨再被另一大浪推翻，三人墮海。
4. 3 三人在墮海後抓著船舷隨水漂浮並高聲呼救。經過約10分鐘的呼救而沒有回應後，三人遂決定自行游往岸邊。其中最前的一人(A)在沒有助浮用具下游向清水灣鄉村俱樂部。另外二人(B和C)抱著發泡膠箱助浮，在A後面游向岸邊。
4. 4 B最先成功登岸。他看見A還在岸邊的水裡，便把發泡膠箱拋向他。而C在離岸約20米處見岸邊的波浪大，恐怕體力不足以支持自己返回岸上，便決定折返，游回翻覆的“郭初九”，並扶著船邊用作碰墊的膠輪胎隨水漂浮，等待救援。
4. 5 此時，岸上有人看見三人的情況，立刻趕到提供協助。當時，A還在水中隨波浪移動，面部朝天，似乎已經失去了知覺。
4. 6 約15分鐘後，一艘從清水灣鄉村俱樂部開出的快艇到達現場海面，把A救到艇上進行急救。
4. 7 不久一艘消防救援快艇也接報抵達現場海面，先將C救上快艇，然後在接載其餘兩人後一同送往將軍澳醫院救治。A在到達醫院後證實經已死亡。



圖 2：事故發生的位置示意圖

5. 證據分析

船隻證書和船員證書

- 5.1 “郭初九”屬於第III類別舷外機開啟式舢舨，配備舷外推進引擎。事故發生時，其運作牌照有效期至2016年7月1日。
- 5.2 根據第548D章《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》(《規例》)第47條第(1)(a)款規定，肇事舢舨在航行時，船上必須由合資格的船長掌管。根據《工作守則--第I、II及III類別船隻安全標準》第XII章--船隻安全操控和操作人員規定，肇事舢舨須由一名持有有效的三級本地船長合格證書或漁船船長本地合格證書的人士掌管。
- 5.3 另外，根據以上(《規例》)的附表3，由於肇事舢舨的總長度小於10米，配備的汽油舷外推進引擎，其推進功率不大於12千瓦，該船並不需要有合資格的輪機操作員。
- 5.4 事故發生時，肇事舢舨的三人中，有二人持有遊樂船隻操作人二級證明書，只可操作總長度不超過15米的本地遊樂船隻。故此，肇事舢舨並沒有由合資格的船長掌管，違反(《規例》)第47條第(1)(a)款的規定。

天氣和海面情況

- 5.5 天文台曾於當天早上約0145時至0845時發出強烈季候風訊號。事發時吹東至東北風5級，海面大浪，顯然當時並不適合肇事舢舨出海。肇事舢舨的三人在出發時也曾因考慮到天氣情況而決定前往較為遮蔽的水域進行活動。

救生設備

- 5.6 根據第548G章《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》

的附表2，“郭初九”須配備最少船上每人一件救生衣或每兩人一個救生圈，或首兩名人士一個救生圈，而額外的每名人士則一件救生衣。事故後舢舨翻覆，配備遺失，無法證實船上的救生設備是否齊備。但從事故的經過推見，船上三人在舢舨航行期間並沒有穿著救生衣，而在事故發生後，也沒有使用救生衣或救生圈。

驗屍報告

5.7 驗屍報告顯示死者的死因為溺亡。毒理分析結果沒有顯示死者體內含任何酒精或成癮藥物。身體表面的多處割劃傷痕，可能是身體多次觸碰岸邊礁石所致。

開啟式船艇

5.8 開啟式船艇較為容易受風浪影響而導致船隻入水及翻覆，嚴重的更會造成人員傷亡。

5.9 因應近年屢次發生涉及開啟式船艇人員墮海身亡事故，海事處已發佈海事處佈告¹，提醒業界及使用開啟式船艇（包括漁船舢舨、開啟式遊樂船或同類船隻）的人士，在船隻航行時應時刻穿著救生衣。

¹ 海事處佈告 2013 年第 77 號 - 在開啟式船艇上務須穿着救生衣

6. 結論

- 6.1 2015年9月14日約1430時，三人乘坐一艘本地領牌屬第III類別、擁有權證明書號碼為P41390K的舷外機開啟式舢舨，從布袋澳出發前往青洲與清水灣鄉村俱樂部之間的水域釣魚。當舢舨駛至清水灣鄉村俱樂部對開水面時被大浪推翻，三人墮海在呼救無效後，游向清水灣鄉村俱樂部。
- 6.2 三人最終由一艘抵達現場海面的消防救援快艇救起，並送往醫院救治。到達醫院後，其中一人證實已經死亡。
- 6.3 調查發現意外主要肇因如下：
- i) 艦舨由不合資格的船長駕駛；
 - ii) 海面不良情況導致船隻翻覆；
 - iii) 開啟式舢舨較易受風浪影響，船上人員駕駛開啟式舢舨在大風浪的海面航行而有墮海或翻覆的危險時，沒穿上救生衣。

7. 建議

- 7.1 海事處須發出海事處佈告，載述這宗意外，讓公眾及業界汲取教訓。
- 7.2 海事處應加強教育，讓操作及使用開啟式船艇的人士注意個人的海上安全，應時刻緊記穿著救生衣。

8. 送交文件

- 8.1 凡意外調查報告中論及任何人士或機構的行為操守，海事處的政策是把報告擬稿(整部或有關部分)送交有關人士或機構，讓其提供意見，或就調查人員先前未有掌握到的證據資料作補充。
- 8.2 報告的擬稿已送給以下人士和組織，讓他們提出意見。
- i) P41390K的船東
 - ii) 海事處海港巡邏組；及
 - iii) 海事處本地船舶安全組。
- 8.3 截至諮詢期屆滿，收到海事處海港巡邏組的意見，報告作了適當修改。