



2016 年 3 月 18 日開啟式遊樂  
船 “122318” 與中國籍漁船  
“閩福安漁運 03166”在香港  
東果洲以東水域發生碰撞事故  
的調查報告



## 調查目的

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。

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 碼

1. 概 要 .....	1
2. 船隻資料 .....	2
3. 證據來源 .....	4
4. 肇事始末 .....	5
5. 證據分析 .....	13
6. 結 論 .....	22
7. 建 議 .....	23
8. 送交文件 .....	24

## 1. 概 要

1. 1. 2016 年 3 月 18 日，香港本地開啟式遊樂船 “122318”（簡稱遊樂船）載有船長及五名客人約在 0830 時離開西貢早禾坑碼頭出海釣魚。遊樂船大約於 0915 時到達西貢七星排附近水域，隨即關停主機漂航。乘客開始釣魚，直到中午約 1240 時更換釣魚地點。
1. 2. 約於 1300 時，遊樂船到達東果洲以東約 1.5 海浬處，船長隨即關停主機讓船再次漂航，以便乘客繼續釣魚。由於船長本身亦釣魚，故此未能保持瞭望和注意周邊海面的情況。當時天陰，有大霧，吹輕微南風，現場能見度約 100 米。
1. 3. 與此同時，一艘完成收集漁獲任務的中國籍漁船 “閩福安漁運 03166”（簡稱漁船）亦在返航深圳南澳的途中，約於 1300 時由南向北從蒲台島東邊進入香港水域。漁船由船長獨自在駕駛台操縱，以大約 9 節的速度航行，其它 7 名船員全部在主甲板處理收集的漁獲。
1. 4. 約於 1409 時，遊樂船位於東果洲以東約 1.1 海浬處，遊樂船上的六人均聽到漁船的引擎聲音並看見在右舷約 100 米處正駛向遊樂船的漁船影子。漁船沒有發現遊樂船的存在並於 1409<sub>30</sub><sup>1</sup>時將遊樂船撞翻。遊樂船上所有人員墮海，隨即被漁船全部救起，其中一人已昏迷，另外一人受傷。水警接報後趕到現場，昏迷者被水警送到醫院後證實死亡。事故沒有造成污染。
1. 5. 調查發現，意外的主要肇因如下：
  - 漁船和遊樂船的駕駛人員沒有使用一切可用方法隨時保持瞭望；
  - 漁船和遊樂船在能見度不良時，沒有遵守《1972 年國際海上避碰規則公約》（《避碰規則》）的要求，按第 20 條顯示號燈，按第 35 條施放聲號；及
  - 遊樂船在能見度不良時，沒有遵守《避碰規則》第 19(b) 條的要求備好主機，使其船隻處於隨時可操縱的狀態。

---

<sup>1</sup> 14 時 09 分 30 秒

## 2. 船隻資料

### 2.1 香港本地遊樂船“122318”詳情（圖1）

牌照號碼(C. O. O. No.)	: 122318
船隻類別(Class)	: 第四類別
船隻類型(Type)	: 開敞式遊樂船
航行區域	: 香港水域
船體材料	: 玻璃鋼 (GRP)
總噸位	: 3.0
淨噸位	: 2.0
長度(總)	: 6.30 米
寬(總)	: 1.90 米
允許運載總人數	: 10 人 (船員 1 人，乘客 9 人)
推進引擎及功率(總)	: 軸外汽油機，59.68 千瓦 (Yamaha, Serial No. 1013839, 1 台)，額外配置小型軸外機 2.94 千瓦
建造年份	: 2004 年



圖 1. 香港本地遊樂船“122318”（攝於事故後）

## 2.2 中國籍漁船“閩福安漁運 03166”詳情（圖 2）

船舶名稱	： 閩福安漁運 03166（本報告中簡稱“漁船”）
漁業船舶國籍證書號碼	： 0000679742
航行區域	： 近海
船舶類型	： 新鮮漁獲收集船
船體材料	： 鋼質
總噸位	： 248
淨噸位	： 74
長度（總）	： 37.50 米
型寬	： 6.60 米
型深	： 3.50 米
額定乘員人數	： 8 人
推進引擎及功率（總）	： 柴油機，630.0 千瓦(YC6CL855C，1 台)
輔機及其功率	： 柴油發電機(STC2-30-4-H)，3 台，30.0 千瓦
建造年份	： 2015 年
所有權登記證書號碼	： 0000680876



圖 2. 中國籍漁船“閩福安漁運 03166”（事發後當日傍晚攝於西貢對面海水警基地）

### 3. 證據來源

3. 1 遊樂船船長的會面記錄及他提供的證書；
3. 2 香港警務處提供的資料；
3. 3 福建海事局協助搜集的資料；
3. 4 海事處船隻航行監察中心提供的船舶航行信息及相關資料；
3. 5 海事處海港巡邏組提供的有關資料。

#### 4. 肇事始末

本報告中的時間為本地時間（協調世界時+0800）

##### 遊樂船的遇事經過

- 4.1 2016年3月18日約0830時，遊樂船船長接載五名客人（分別是客人C，Y，W1，W2和N），離開西貢早禾坑碼頭，經火石洲北面，前往船長建議的釣魚地點西貢七星排附近水域。遊樂船大約於0915時到達上述水域，隨即關停主機漂航。乘客們開始釣魚。至中午約1240時，遊樂船更換釣魚地點，離開七星排前往果洲群島以東泥石傾倒區附近水域（圖3）。

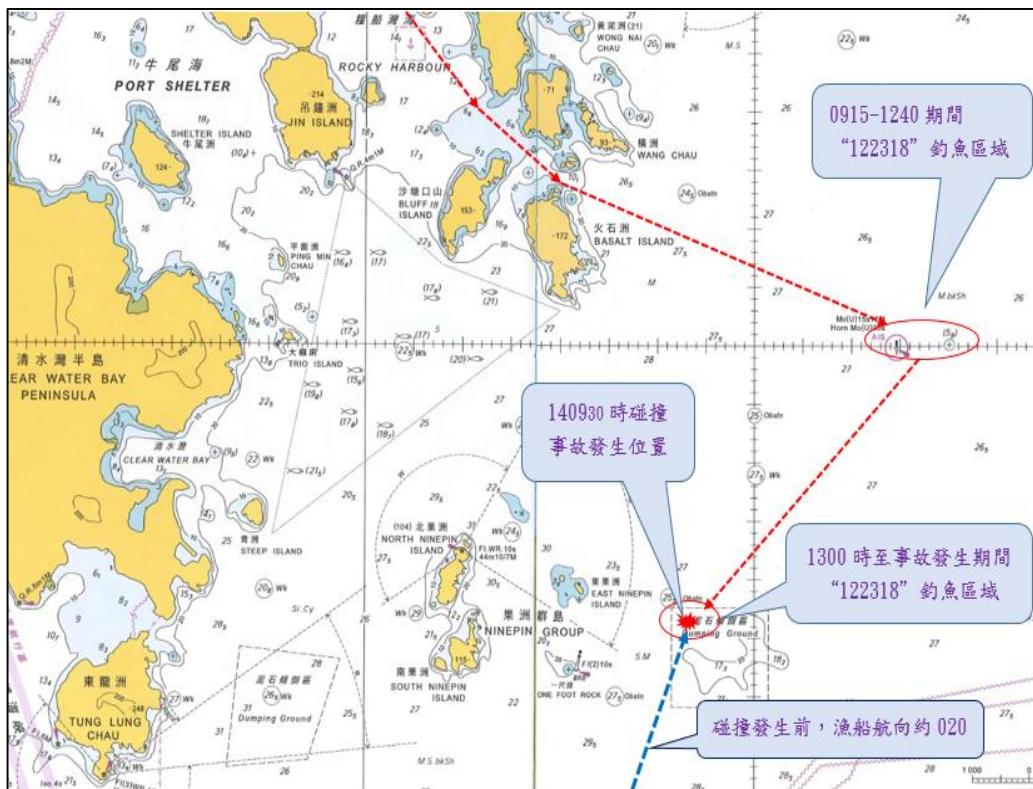


圖3. 遊樂船在碰撞事故發生前的航行軌跡及發生事故位置示意圖

- 4.2 遊樂船約在1300時到達東果洲以東約1.5海浬處（泥石傾倒區北邊），船長隨即關停主機讓遊樂船漂航及讓乘客繼續釣魚。除偶爾會啟動額外配置的小型舷外機抵抗水流以控制船位外，船長亦參與釣魚活動，因此沒有

保持瞭望和注意周邊海面的情況。即使當時因濃霧影響能見度不足 100 米，遊樂船並沒有開啟航行燈，更沒有按避碰規則定時鳴放聲號。

4.3 在 1409 時，遊樂船的位置在距離東果洲以東約 1.1 海浬處。此時，遊樂船船首向東略偏南，遊樂船上的六個人皆聽到有大船（事後推斷是漁船）的引擎聲音從遊樂船的右舷傳來，同時，他們都看見在右舷約 100 米處有一艘大船（漁船）的影子出現，該大船未發出任何燈光或者聲音信號，向遊樂船方向駛來。



圖 4. 遊樂船在碰撞事故發生後的破損情況

4.4 遊樂船上人員大聲呼叫並揮手示意，但漁船並沒有減速或者採取其他任何避碰行動，約 30 秒後漁船球鼻艏直接從遊樂船右舷中部船殼下面將遊樂船抬起，進而將其撞翻。在遊樂船由右向左翻轉過程中，漁船球鼻艏將其左舷中部舷側和底部船殼撞破，形成約 1.2 米 X 1.5 米的 “T” 形破洞（圖 4）。遊樂船隨即跌回海中並被漁船球鼻艏壓過，然後從漁船艏部右舷側沿著船殼冒出水面。漁船右舷船殼擦著傾覆的遊樂船繼續向前而去。

- 4.5 遊樂船上坐在左前位置的客人 C 和客人 W1 在遊樂船被漁船球鼻艏鏟起時跌入水中。C 落水後奮力潛泳，隨後在漁船船尾左舷十多米處冒出水面，抓住從遊樂船跌落水中的冰筒以維持浮力。C 看到一艘正在離去的大船（漁船）的船尾，而他自己正好被漁船主甲板上工作的船員發現，他們因為聽到大聲的“救命”呼叫而正在用肉眼搜索四周海面的情況。遊樂船上坐在其它位置的三名客人和遊樂船船長則聚集在已傾覆但並未下沉的遊樂船周圍，抓緊遊樂船維持浮力，等待救援。
- 4.6 漁船主甲板上的船員發現海面有人後，立即通知了漁船船長。漁船船長立即向左轉向，此時大約是 1410 時，也就是碰撞發生後約 30 秒。約 5 分鐘後，漁船很快完成“U”形回轉，慢慢駛向落水的 C 先將他救起。在準備救漂浮在水面的 W1 時，發現他已經沒有反應，漁船船員張某立即跳入海中，用救生圈套住 W1 的身體再將他救上漁船甲板。C 當即發現 W1 已經失去知覺，處於昏迷狀態，但沒有發現外傷和流血，他立即在漁船船員的協助下對 W1 採取人工呼吸和胸外按壓等心肺復蘇急救措施，但 W1 一直沒有反應。
- 4.7 約於 1425 時，漁船慢慢靠近傾覆的遊樂船，將餘下四個人救上漁船。遊樂船周圍的四個人被救上漁船後，立即協助 C 對 W1 繼續進行急救。當中的 Y 則在被救上漁船後不久感到頭痛，周身有痛楚，開始嘔吐，但仍然清醒。其後 W2 上駕駛台設法報警，因漁船船長不知道如何報警，而 W2 又對船上的通信設備不熟悉，直到約於 1450 時，最後才用漁船船員的手提電話報警成功。

4.8 約於 1500 時，香港水警輪到達現場，將仍然不省人事的 W1 和受傷的 Y 接到水警輪送往醫院。W1 隨後在醫院被證實死亡，Y 則需留院治療，其它人並無明顯不適，無需送院。漁船在水警輪的監督下駛往西貢對面海水警基地，除球鼻艏和右側前部船殼有少許擦痕外，沒有其他損壞（圖 5）。



圖 5. 漁船的球鼻艏和右側前部船殼有少許簇新擦痕

4.9 2016 年 3 月 20 日，傾覆的遊樂船被水警發現於火石洲南面水域，並在 3 月 23 日被打撈上岸。

#### 漁船的遇事經過

4.10 2016 年 3 月 11 日，漁船像往常一樣離開深圳南澳前往珠江口一帶及外面的公海水域收集捕魚船的新鮮漁獲，船上有船長及船員共 8 名。

4.11 在 2016 年 3 月 18 日約 1300 時，漁船完成收集漁獲任務返航，由南向北經過香港東部邊界水域前往深圳南澳，但漁船進入香港水域前沒有向香港海事處申報，進入香港水域後也沒有向香港海事處船隻航行監察中心（航監中心）報告。根據航監中心雷達錄像記錄，漁船約於 1350 時位處藍塘海峽藍塘 1 號 (TCS 1) 安全水域浮標東面約 2.3 海浬處，距離遊樂船約

2.9 海浬，航向大約  $011^\circ$ ，速度 8.8 節。當時，漁船船長獨自在駕駛台負責操縱船舶航行，開啟了雷達協助航行，其它 7 名船員全部在主甲板處理收集來的新鮮漁獲（圖 6）。



圖 6. 遊樂船和漁船在 2016 年 3 月 18 日約 1350 時的相對位置示意圖  
(截自雷達錄像記錄)

4.12 當時海面有大霧，能見度只有約 100 米，但漁船駕駛台只有船長一人值班，也沒有安排人員在船頭瞭望。漁船船長後來聲稱沒有開啟航行燈，但有開啟“頂燈”和每 15 到 20 分鐘施放聲號一次，持續約 10 到 20 秒。可是事後漁船船員和遊樂船上的人員卻全部都否認聽到漁船發出過任何聲號。

4.13 約於 1400 時，漁船位於藍塘海峽藍塘 1 號（TCS 1）安全水域浮標東北面約 2.9 海浬處，距離遊樂船約 1.5 海浬，航向大約  $009^\circ$ ，速度 8.6 節。獨自在駕駛台負責操縱船舶航行的漁船船長仍然沒有發現遊樂船的存在，也沒意識到有碰撞危險，更沒有採取任何措施應對能見度不良的天氣（圖 7）。



圖 7. 遊樂船和漁船在 2016 年 3 月 18 日約 1400 時的相對位置示意圖（截自雷達錄像記錄）

4.14 約於 1407 時，漁船位於一尺排孤立危險物浮標東面約 1.1 海浬處，距離遊樂船約 0.36 海浬，不知何故航向轉至大約  $020^\circ$ ，速度 8.6 節。仍然由漁船船長獨自在駕駛台負責操縱船舶，沒有採取任何措施應對能見度不良的天氣（圖 8）。

4.15 此後，漁船未再改變航向和航速，直到約於 1409<sub>30</sub> 時，漁船和遊樂船的雷達回波重疊於東果洲以東約 1.1 海浬，即漁船在該位置以航向約 020°，速度 8.6 節撞到遊樂船。漁船船長和在主甲板上工作的船員都沒有感覺到碰撞已發生，漁船繼續保持原來航向和航速離去（圖 9）。約十幾秒後，漁船主甲板上的船員因聽到遊樂船落水人員大聲呼救而發現海面有人，立即通知了漁船船長。漁船船長立即向左轉向，約 5 分鐘後，漁船很快完成“U”形回轉，慢慢駛向落水人員處將他們全部 6 人先後救上漁船。其後的情況，與遊樂船的遇事經過陳述相同。



圖 8. 遊樂船和漁船在 2016 年 3 月 18 日約 1407 時的相對位置示意圖（截自雷達錄像記錄）

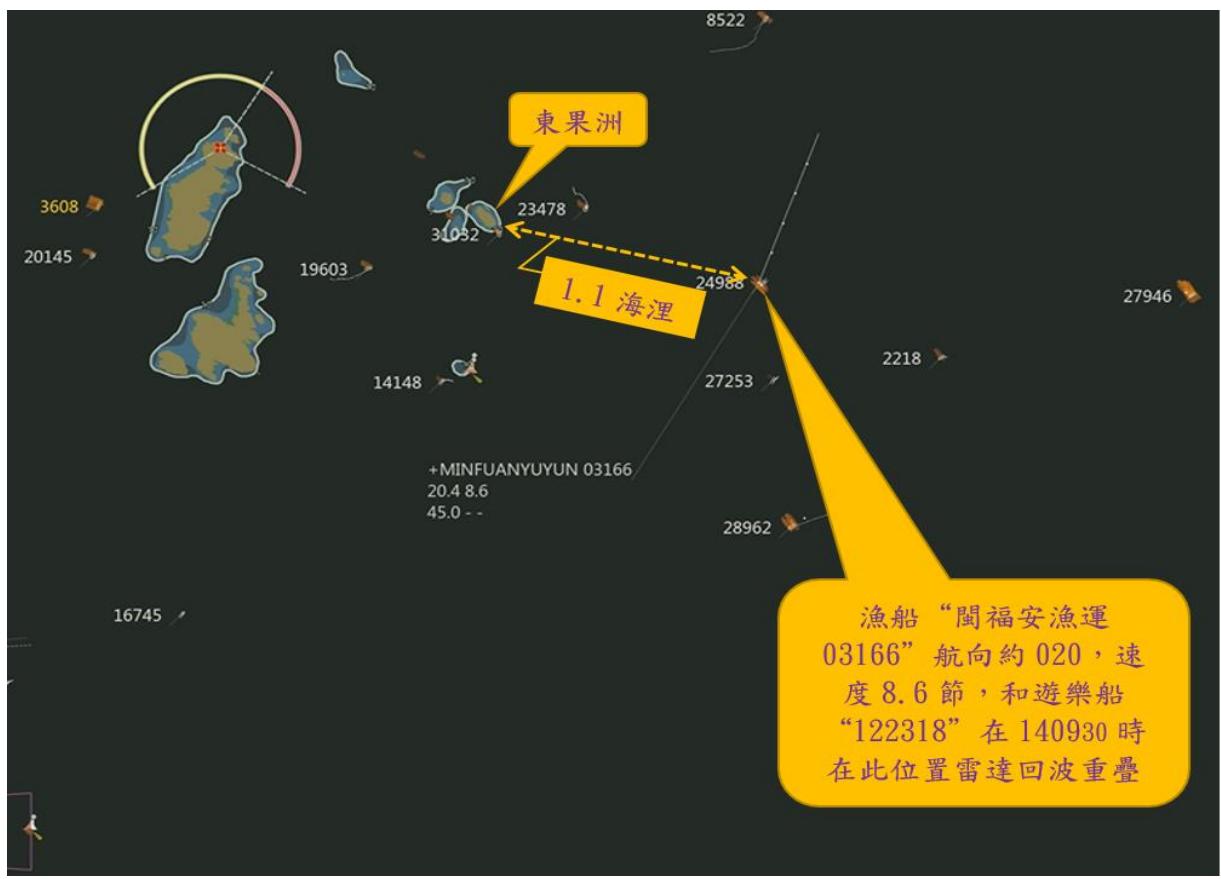


圖 9. 遊樂船和漁船的雷達回波在 2016 年 3 月 18 日約 1409<sub>30</sub> 時重疊（截自雷達錄像記錄）

## 5. 證據分析

### 碰撞主體的確認

- 5.1 遊樂船本身遭受撞擊後嚴重受損（圖 1）。
- 5.2 雖然漁船船長事後否認碰撞過遊樂船，但遊樂船上至少有兩人事後回憶，看到撞向遊樂船的大船船首艏上部船身為淺色或灰色，下部為圓形或橢圓形橙紅色破浪鉛（即球鼻艏），這一船艏特徵與該漁船很吻合（圖 2 和圖 5）。
- 5.3 根據航監中心的雷達監控錄影記錄顯示，漁船和遊樂船的雷達回波在當日 1409<sub>30</sub> 時重疊於事發位置，表示當時兩船非常接近。隨後遊樂船的雷達回波消失，即雷達已不能探測到發生碰撞後傾覆的遊樂船。同時，雷達監控錄影記錄還顯示事發時沒有其他船隻航經事發位置（圖 9 和圖 10）。



圖 10. 漁船和遊樂船在 1409<sub>30</sub> 時在此位置雷達回波重疊，隨後遊樂船雷達回波消失

5.4 根據遊樂船大部分人員的口供，均聲稱在落水後約五分鐘見到來救人的漁船，約十分鐘他們被漁船救起。這些時間點與漁船在其船員聽到呼救聲後大約五分鐘完成“U”型回轉到達救人地點（也即事發地點），大約十多分鐘後就救起落水人員的時間點基本吻合。再者，航監中心亦確認事發是沒有其他船隻航經事發位置，再加上漁船的擦痕（圖5），均進一步確定遊樂船是遭受該漁船的撞擊。

## 船舶及船員

### 遊樂船

5.5 根據遊樂船的運作牌照和檢查證明書標示的船員要求，最低安全船員人數為1人，允許運載乘客人數為9人。當時遊樂船配有一名船長和載有5名乘客，符合配員和載客人數要求。

5.6 遊樂船的船長，持有香港海事處於1990年簽發，有效期直到2020年的一級船主和二級輪機師的香港遊艇執照，可以操作任何長度的本地遊樂船隻，滿足駕駛該遊樂船的要求。該船長具有30多年的駕駛遊樂船隻的經驗，經常行駛於事發水域，是一位有經驗的遊樂船隻船長。

5.7 遊樂船無需配備雷達等助航設備，但根據法例要求配備了組合式航行燈一套及環照白燈一盞，還額外配備了全球衛星定位系統(GPS)協助航行和定位。據遊樂船船長和所載乘客所述，航行中遊樂船的組合式航行燈及環照白燈是開啟並亮著的，但在停掉主機漂航釣魚時，上述燈號都被關掉。遊樂船上還要求配備能提供有效聲號的方法，如哨子，以便在能見度不良時向其它船隻發出警示，可是遊樂船在當時極為不良的能見度下，在航行和漂航釣魚時，都沒有按照《1972年國際海上避碰規則公約》第35條的規定，在能見度不良的水域中或其附近時，不論白天還是夜間，機動船在水面移動時，應以每次不超過兩分鐘的時間鳴放一長聲霧號；機動船在航但已停車，並且不在水面移動時，應以每次不超過兩分鐘的時間連續鳴放兩長聲，兩長聲相隔的時間約兩秒鐘。

## 漁船

- 5.8 漁船是一艘中國福建福安籍鋼質漁業船舶，主要從事在中國沿海近海海域收集其他捕魚船的新鮮漁獲並運回碼頭的業務。該漁船是新建造，在2016年1月11日取得中華人民共和國漁業船舶檢驗局簽發的《漁業船舶檢驗證書》，有效期到2019年12月30日。漁船的國籍證書和所有權證書均有效。
- 5.9 漁船的檢驗證書顯示，該漁船按要求配備了一台雷達，事發當時雷達處於開啟狀態並在正常使用中，但在駕駛台值班的漁船船長始終沒有發現遊樂船的雷達回波。
- 5.10 根據自2015年1月1日起施行的《中華人民共和國漁業船員管理辦法》的附件4 -《海洋漁業船舶職務船員最低配員標準》的要求，漁船需要配備最少6名職務船員，其中涉及航行值班的為二級船長，和二級船副及助理船副各一人，須持有相應的資格證明書。而其檢驗證書列明額定乘員為8人。證據顯示當地主管機關在2016年2月3日曾經查驗過船上配員及證書情況，所有職務船員都持有有效的資格證明書，滿足最低配員標準。但是調查發現，事發當時漁船船員為8人，只有船長和二級船副持有經查驗過的資格證明書，沒有證據顯示其他人員持有有效資格證明書，因此漁船的配員不符合前述的《海洋漁業船舶職務船員最低配員標準》的要求。
- 5.11 漁船的船長，有十多年駕駛漁船經驗，持有當地主管機關在2016年2月3日曾經查驗過的船長證明書，可以操作未滿500總噸漁業船舶，符合該漁船的船長資格要求。

## 碰撞事故發生之水域

5.12 碰撞事故發生水域在香港水域的東部（圖 11），其西面約 1.1 海浬是東果洲，東面距離香港東部邊界不到 5 海浬，向北通往大鵬灣和惠州等地，向南可出香港南部邊界去南中國海。雖然甚少有大型遠洋船隻經過，但也有不少漁船和中國籍內河船航經該水域。由於該水域距離香港西貢的各個碼頭都比較近，是香港人比較喜歡的出海釣魚場所，經常有人會租用類似本意外事件中的遊樂船前往該水域釣魚或玩樂。如果所有航經的船隻能保持瞭望，嚴格遵守《避碰規則》，碰撞事故是可以避免的。所以，航行水域條件適航，不是構成碰撞發生的因素。



圖 11. 碰撞事故發生時位置

## 天氣條件之能見度不良及應對措施

5.13 事發當日微風微浪，對航行安全有顯著影響的是當日有大霧籠罩整個香港水域，尤其是事故發生的水域。根據香港天文台提供的天氣報告，當日距離事發水域西邊最近的南堂尾觀測點從 0800 時開始到事發後的兩個小時

多處於大霧之中，能見度最好時也在 1800 米以下，最差時甚至在 180 米以下，而距事發水域南邊最近的橫欄島觀測點從 0800 時到 1600 時能見度都維持在 100 米。這也跟事後調查涉事人員得到的事發水域能見度資料基本吻合，可見當時能見度不良的天氣條件對碰撞事故的發生有直接的影響。

#### 5.14 香港天文台提供的事發海域附近的氣象資料摘錄如下：

日期	香港 時間	西貢		南堂尾	橫欄島
		風向	風速 (公里每小時)	能見度* (米)	能見度** (米)
2016年3月18日	08:00	南	2	370	100
	09:00	南	4	1800	100
	10:00	南	2	無數據	100
	11:00	多變	2	180	100
	12:00	多變	2	1800	100
	13:00	南	2	1800	100
	14:00	南	4	無數據	100
	15:00	南	4	180	100
	16:00	南	7	無數據	100

備註：\*此觀測點數據來自船舶自願報告，沒有連續觀測設施。

\*\*此觀測點數據來自香港天文台能見度觀測設施的自動連續報告。

5.15 從 5.15 摘錄的氣象資料中可見，事發當日在事發水域的大部分時間能見度極其不良，已構成天氣不佳的條件。該遊樂船的運作牌照第二部的牌照條件第三條要求：“在天氣或海面情況不佳時，此船必須停止出租以收取租金或報酬的服務”。顯然遊樂船已經注意到當時不佳的天氣條件，但是卻沒有遵從這一要求停止出租服務，是造成碰撞事故發生的安全因素之一。

5.16 同時，漁船在當日大約 1300 時從南向北，在蒲台島東南邊約 4.5 海浬處進入香港水域時，也完全清楚能見度不良的航行條件。

5.17 因此，根據《避碰規則》的要求，兩船都應按第 20 條顯示號燈，按第 35 條施放聲號，按第 19(b)條以安全航速航行，並備好主機，使其船隻處於隨時可操縱的狀態。

5.18 按照《中華人民共和國漁業船員管理辦法》第二十二條的規定，漁船還應該立即採取措施滿足能見度不良條件下的航行環境要求，比如增加駕駛台瞭望人員，甚至必要時在船頭增加人員協助瞭望，以避免碰撞的發生。但漁船上一直維持船長獨自一人在駕駛台負責操縱船舶航行，直到碰撞發生時都沒有發現遊樂船的存在。

## 兩船航行值班和避免碰撞的行動

### 瞭望

5.19 如前所述，遊樂船約於 1300 時到達東果洲以東約 1.5 海浬處（泥石傾倒區北邊），船長隨即關停主機讓遊樂船漂航，偶爾會啟動額外配置的小型舷外機以抵抗水流影響，控制船位。遊樂船當時既沒有拋錨，也沒有系泊，更沒有擋淺，屬處於在航狀態，但遊樂船船長卻沒有保持瞭望和注意周邊海面的情況，而是參與乘客的釣魚活動。即使當時能見度只有 100 米，船長沒有開啟航行燈，更沒有按避碰規則鳴放聲號，直到聽到漁船的機器聲才發現有碰撞危險，試圖啟動主機避讓，但為時已晚。

5.20 雖然漁船在進入香港水域時就注意到能見度不良的航行環境，但漁船船長卻沒按照《避碰規則》的要求開啟航行燈，每隔兩分鐘鳴放一長聲霧號，也沒有證據顯示他以安全航速航行，而是以全速約 8.6 節航行直到碰撞發生。漁船船長雖然有開啟雷達協助瞭望，但可能遊樂船目標太小，雷達顯示其回波並不明顯。再加漁船船長沒有增加瞭望人員，未能發現遊樂船的存在，也沒意識到有碰撞危險，直到撞上遊樂船。

5.21 根據《避碰規則》第 5 條（瞭望）規定，“每艘船隻均須使用視覺、聽覺以及適合當時環境和情況的一切可用方法，隨時保持適當瞭望，以便對局面和碰撞危險作出全面評估”。顯然遊樂船和漁船都未能做到隨時使用視覺和聽覺及其他所有有效的手段保持全方位的瞭望，錯失及早發現碰撞危險的機會，導致碰撞的發生，違反了《避碰規則》第 5 條關於瞭望的規定。

同時，遊樂船和漁船都沒有遵從《避碰規則》第 19 條的要求，採取相應的措施應對能見度不良的航行環境，這也是導致碰撞事故發生的原因。

### 安全航速

- 5.22 由於遊樂船已經停車漂航，不涉及安全航速的因素。而漁船也因為沒有發現遊樂船的存在，所以未曾採取任何避免碰撞的行動，也沒有證據顯示其考慮到當時的能見度狀況以安全航速航行，而是以全速約 8.6 節航行直到碰撞發生。
- 5.23 不過，考慮到《避碰規則》第 19 條（船隻在有限能見度下的行動）第(b)款“每艘船隻均須以適應當時有限能見度的環境和情況的安全速度行駛”。同時規則第 6 條（安全航速）規定“在決定安全航速時，需考慮的因素包括能見度狀況”。在明知航行環境能見度只有約 100 米時，漁船船長作為航行值班人員，應該因應當時的不良能見度而適當降低航速，以便當與它船相遇時有更多的時間對當時的環境和局面作出全面的評估和判斷，同時能夠給對方船留出更多的時間採取行動，避免碰撞的發生。

### 避免碰撞的行動

- 5.24 因為遊樂船和漁船都沒有保持全方位的瞭望，在碰撞前遊樂船雖然發現有大船向其撞來，但為時太晚，已經沒有時間啟動主機，完成避碰行動。而漁船則根本沒有發現遊樂船，更未能判斷是否存在碰撞危險，所以未採取任何避碰行動。

### 漁船的應急反應和對遊樂船人員的救助

- 5.25 漁船船長由其船員得知有人在海裡，立即將漁船掉頭，在大約五分鐘完成“U”型回轉，回到現場救人。十多分鐘就將六名落水人員全部救起，漁船的救助行動是成功的。

- 5.26 昏迷的落水人員 W1 被救上漁船後，其同伴立即對他實施了心肺復蘇急救處理，並得到了漁船船員的必要協助。但漁船船長卻沒有即時向香港海事處報告，而是意欲繼續航程駛回目的港深圳南澳，並聲稱不知道如何報警，

在遊樂船人員的強烈反對下，漁船不得不停留在事發水域附近。惟遊樂船人員又對船上的通信設備不熟悉，直到大約 30 分鐘後才用漁船船員的手提電話報警成功，延誤了對受傷和昏迷的落水人員上岸治療的時間。漁船船長對突發事件的處理，特別是應急通信方面欠缺準備和經驗，不熟悉香港海事處或者其他應急單位的聯絡方式。

### 漁船進入香港水域

5.27 根據香港法例《船舶及港口管制規例》(第 313A 章) 第 II 部第 6A 條，漁船進入香港水域前，要為獲允許進入香港水域而須向香港海事處發出到達前的知會或報告。香港海事處船隻航行監察中心(呼叫號為“海事”或“香港海事”)會 24 小時監察香港水域內船隻的航行情況，向 300 總噸以上船隻提供船隻航行安全監察服務。第 313A 章第 II 部第 11 條還規定，在香港水域內的 300 總噸以上船隻，須持續監聽其所在區段適用的甚高頻頻道，包括第 12、14 或 67 頻道<sup>2</sup>，維持連續的守聽值班。

5.28 漁船配備有甚高頻無線電設備和中/高頻無線電設備各一台，但漁船當日從蒲台島東面水域從南向北進入香港水域前沒有證據顯示其有按香港法例要求向香港海事處報告。雖然該漁船為 300 總噸以下船隻，可以不參與香港海事處船隻航行監察中心提供的船隻航行安全監察服務，不用持續監聽其航經水域適用的甚高頻無線電 12 頻道。但是，因應當時能見度不良的航行環境，如果漁船能持續監聽甚高頻無線電 12 頻道，及時獲得香港海事處船隻航行監察中心的航行環境、通航密度、船隻航行態勢等安全資訊，必將有利於航行安全。

### 有關遊樂船和漁船船員的疲勞值班、濫藥、醉酒等人為因素

5.29 沒有證據顯示兩船的駕駛人員有疲勞值班、濫藥、醉酒等人為因素。

---

<sup>2</sup> 2018 年 3 月 1 日起，香港水域實施新的 VHF 區段劃分。

## 遊樂船乘客 W1 死因

- 5.30 遊樂船乘客 W1 在被救起時已經昏迷，不省人事，雖然其同伴立即為他實施心肺復蘇急救，但沒有效果，送到醫院後證實死亡。
- 5.31 遊樂船乘客 W1 的死因報告顯示，他沒有外部傷害或受藥物酒精影響，主要是因溺水而亡。

## 6. 結論

6.1 2016年3月18日，約於1409<sub>30</sub>時，一艘本地遊樂船和一艘內地漁船在東果洲以東約1.1海浬處發生碰撞。遊樂船隨即傾覆，船上六人全跌落水中，隨即被漁船救起。水警接報後趕到現場施救。事故造成一名客人受傷，另一名客人在送到醫院後證實因溺水死亡。遊樂船嚴重破損，漁船沒有損壞，也沒有造成污染。

6.2 當時陰天，有大霧，吹輕微南風，現場能見度約100米。

6.3 調查發現，意外的主要肇因如下：

- (1) 漁船和遊樂船的駕駛人員沒有使用一切可用方法隨時保持瞭望；
- (2) 漁船和遊樂船在能見度不良時，沒有遵守《避碰規則》的要求，按第20條顯示號燈，按第35條施放聲號；及
- (3) 遊樂船在能見度不良時，沒有遵守《避碰規則》第19(b)條的要求備好主機，使其船隻處於隨時可操縱的狀態。

6.4 調查還發現影響安全的因素如下：

- (1) 遊樂船在能見度不良的天氣條件下，沒有遵從其運作牌照第二部分第三條運作條件的要求，應停止出租服務；
- (2) 漁船沒有按照《中華人民共和國漁業船員管理辦法》第二十二條的規定，立即採取措施滿足能見度不良條件下的航行環境要求，比如增加瞭望人員，降低船速，以避免碰撞的發生；
- (3) 事發當時，漁船的配員不符合2015年1月1日起施行的《中華人民共和國漁業船員管理辦法》的附件4 - 《海洋漁業船舶職務船員最低配員標準》的要求；
- (4) 漁船進入香港水域沒有遵從香港法例《船舶及港口管制規例》（第313A章）第II部第6A條的要求，向香港海事處申報。及
- (5) 漁船船長的應變能力不足，不知香港水域的無線電值守和應急報告頻道。

## 7. 建 議

- 7.1 漁船的船東應嚴格執行漁業船舶配員要求，並提供適當培訓，以確保其船長和駕駛員汲取本次事故的教訓，讓他們注意：
- (1) 嚴格遵守《避碰規則》的要求，保持瞭望，謹慎駕駛，在能見度不良時，及時採取應對措施，特別是按規定顯示燈號和施放聲號。
  - (2) 船隻抵達香港或過境香港水域前，嚴格按照香港法例進行申報。必要時，在香港水域內持續監聽其所在區段適用的甚高頻無線電頻道，接受香港海事處船隻航行監察中心的監察服務。
  - (3) 增強對漁船船長應變能力包括無線電值守和不同水域應急報告頻道認識的培訓。
- 7.2 遊樂船的船長及船東，應從本次事故汲取教訓，在天氣不佳條件下停止出租服務。船隻在海上航行時，嚴格遵守《避碰規則》的要求，保持瞭望，謹慎駕駛。特別在能見度不良時，採取應對措施，如施放聲號，開啟航行燈，備好主機，使其處於隨時可操縱的狀態。
- 7.3 發送本調查報告副本給漁船的行政主管機關-中華人民共和國農業部漁業漁政管理局，提請注意本調查報告發現的事故原因和安全因素。
- 7.4 海事處應發佈海事處佈告，提請香港水域內船隻的船東、經營人、船長和負責駕駛的船員留意從本次事故汲取的教訓。

## 8. 送交文件

8.1 調查擬稿應送交下列人士和組織，讓其提出意見：

- 漁船的船長及船東；
- 遊樂船的船長及船東；
- 漁船的行政主管機關-中華人民共和國農業部漁業漁政管理局；及
- 香港海事處船隻航行監察中心及港口巡邏組。

8.2 截至諮詢期屆滿，僅收到船隻航行監察中心的意見，報告作了適當修改。