



2021 年 12 月 26 日

本地登記第 III 類漁船

“CHOW SHU FAN” 於香港
西貢以東水域發生致命火警
事故調查報告



香港特別行政區
海事處
海事意外調查組

2022 年 8 月 27 日

調查目的

海事處海事意外調查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
總 結	1
1. 船 隻 資 料	2
2. 證 據 來 源	3
3. 肇 事 始 末	4
4. 證 據 分 析	6
5. 結 論	11
6. 建 議	12
7. 送 交 文 件	13

總 結

2021年12月26日，一艘本地領牌木質漁船“CHOW SHU FAN”（該船）於惠州三門島與深圳大鵬灣附近一帶海域進行捕漁作業時發生致命火警事故。

事發當日，該船船員（除廚工外）正在船艙下網作業。約0800時，廚工突然在住艙內大叫失火。於船艙下網作業的船員聽到後便前往查看，發現漁船住艙已經起火，船員遂嘗試用船上的滅火器救火，但未能成功。隨後火勢繼續擴散並逐漸增大，導致火勢失去控制，船員便紛紛跳海逃生。最終1名船員死亡，另外2名船員失蹤。該船亦於同日沉沒。

調查發現致命事故的肇因可能是該船船員住艙內的電器設備過載、電線短路或未熄滅的煙蒂，導致火警發生；船員沒有安全救火意識，如最早發現火警的廚工可能未有即時使用手提滅火器進行救火，船員亦未有利用應急消防泵進行救火；棄船時部分船員未有穿著救生衣及釋放救生筏，安全求生意識缺乏，減低了在海上獲救的機會。

調查亦發現該船未有配備合資格的船長和輪機操作員，其配員未能滿足《商船（本地船隻）（證明書及牌照事宜）規例》¹的最低配員要求；該漁船於內地水域從事捕漁作業時，未持有效的粵港澳流動漁船牌照，其配員亦未能滿足中國內地的《漁業船員管理法》的最低配員要求，以及該船可能未有按照驗船證明書的要求在中國內地水域操作須配備額外的救生裝置。

¹ <https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap548D> 《商船（本地船隻）（證明書及牌照事宜）規例》第 548D 章。

1. 船隻資料

船名	: CHOW SHU FAN (圖 1)
擁有權證明書號碼	: C138658
類型	: 漁船
船隻類別	: III
船體物料	: 木質
首次領牌日期	: 2008 年 2 月 29 日
總噸位	: 209
淨噸位	: 63
總長度	: 29.23 米
最大寬度	: 6.79 米
允許運載總人數	: 15 人
最少船員人數	: 1 名船長和 1 名輪機員
推進引擎及總功率	: 3 台柴油機，共 367.5 千瓦



圖 1：漁船“CHOW SHU FAN”

2. 證據來源

2.1 船東的通話紀錄

2.2 廣東省海洋綜合執法總隊，深圳海事局安全管理處及深圳海上搜救中心提供的筆錄及報告

2.3 天文台提供的天氣報告

2.4 香港海事處牌照及關務組、本地船舶安全組及海港巡邏組

3. 肇事始末

本文時間為本地時間（協調世界時+0800）

- 3.1 2021年12月26日早上，一艘本地領牌木質漁船“CHOW SHU FAN”於惠州三門島與深圳大鵬灣附近一帶海域進行捕漁作業。其時，船上共有10人，包括船長、廚工等內地船員。
- 3.2 事發當日，該船船員（除廚工外）正在船艉下網作業。約0800時，該船的廚工在住艙內突然大叫失火。在船艉下網作業的船員聽到後便前往查看，發現住艙已經起火。船員隨即使用船上的滅火器嘗試救火，但未能成功。因火勢繼續擴散並逐漸增大後，船員便紛紛跳海逃生。
- 3.3 約0948時，深圳海上搜救中心接獲通報後，立刻展開救援工作，協調深圳海事局、深圳市海洋綜合執法支隊，以及事發水域附近的船隻進行救援。
- 3.4 現場附近的“深鹽1402”漁船（深鹽漁船）收到搜救信息後，馬上停止捕漁作業，前往事發海域救援（圖2）。抵達事發海域的深鹽漁船發現了3名落海的船員並成功救起其中的1名船員，而另外2名船員由附近的兩艘貨船救起。
- 3.5 約1043時，深圳海上搜救中心通報香港海上救援協調中心。協調中心接報後立即協調香港水警、消防及政府飛行服務隊前往事發水域作海空搜救。



圖2：漁船“CHOW SHU FAN”起火

- 3.6 截至事發當日1200時，該船的8名船員成功獲救，並分別被送往深圳、江門港以及香港當地醫院救治。不幸的是其中1名獲救被送往香港醫院救治的船員其後證實不治。
- 3.7 該船於事發當日在香港西貢以東水域 $22^{\circ} 22.56\text{N}$, $114^{\circ} 29.41\text{E}$ 位置沉沒。
- 3.8 深圳海上搜救中心聯同香港海上救援協調中心在事發海域繼續搜尋失蹤的2名船員。惟經過四天海空搜索，仍未能尋獲失蹤的船員，包括該船的船長。

4. 證據分析

證書與配員

- 4.1 該船持有香港海事處簽發的有效至2022年11月4日的運作牌照。根據《商船（本地船隻）（證明書及牌照事宜）規例》第548D章第47條，已裝設推進引擎的第III類別船隻，應由分別持有適用於該船隻的“船長本地合格證明書”和“輪機操作員本地合格證明書”的兩名船員操作。
- 4.2 調查發現，該船配備10名內地船員，其中5名持有內地海洋漁業普通船員證書，餘下5名未有持證記錄。該船船長未持有適用於該船的“船長本地合格證明書”，船上亦未有配備適用於該船的輪機操作員。因此，該船的船員配備和資歷均未能滿足第548D章的最低配員要求。
- 4.3 香港本地登記漁船欲於中國內地水域從事捕魚作業時，須據廣東省人民政府制定的[2004]第19號《港澳流動漁船管理規定》²的規定，向廣東省港澳流動漁民協會登記，申請粵港澳流動漁船牌照。調查發現該漁船並沒有有效的粵港澳流動漁船牌照。
- 4.4 由於事發地點為內地水域，船上配員須滿足中華人民共和國漁業船員管理辦法³（《漁業船員管理法》）附件4（海洋漁業船舶職務船員最低配員）的要求。根據該船的船隻資料，船上須配備持有中華人民共和國海洋漁業職務船員證書二級船長1名、二級船副1名、二級輪機長1名及二級管輪1名，而其他船上人員須持有海洋普通船員證書。調查發現該船沒有配備《漁業船員管理法》規定的職

² 廣東省人民政府制定的[2004]第19號《港澳流動漁船管理規定》於2022年1月1日廢止，其新版的《港澳流動漁船漁民管理規定》同時生效。

³ 《中華人民共和國漁業船員管理辦法》於2014年5月4日農業部第4次常務會議審議通過，自2015年1月1日起實施。

務船員，不符合海洋漁業船舶職務船員最低配員的要求。

- 4.5 根據《漁業船員管理法》第6及第7條規定，漁船普通船員必須經過基本安全培訓，持有漁業普通船員證書。事發時該船上其中5名船員未持有效的海洋普通船員證書，不符合《漁業船員管理法》關於漁業船員培訓及其資格審核的要求。

天氣狀況

- 4.6 事發前一日下午，深圳市發布寒冷黃色預警⁴及強季風藍色預警⁵，事發當日升級為寒冷橙色預警⁶。火警的發生有可能與漁船在大風浪中顛簸有關，且天氣寒冷及風浪的影響會減少船員海上求生的機會。

起火及沉沒原因

- 4.7 由於該船已在事發水域沉沒，亦無法聯繫到生還的廚工了解起火經過，故無法確定起火原因。根據獲救船員提供的資料指起火位置於船員住艙（圖3），故推斷起火原因可能是住艙內的電器設備過載、電線短路或未熄滅的煙蒂，導致產生熱源點燃住艙內的易燃物品。
- 4.8 該船船體物料為木材，在未能有效控制火勢的情況下，船體物料變成燃料以及天氣的影響，使火勢加劇。當主甲板下的船體材料被燃燒破損後，海水便進入船艙，船體的強度減弱，最終導致該船沉沒。

⁴ 預計因冷空氣侵襲，當地氣溫在24小時內急劇下降，降溫幅度在10°C以上，或者日平均氣溫維持在12°C以下。

⁵ 未來6小時內可能或者已經受強季風影響，平均風力6級（風速每小時為41至51公里），或者陣風8級（風速每小時為每小時63至75公里）。

⁶ 預計因冷空氣侵襲，當地最低氣溫將降到5°C以下，或者日平均氣溫維持在10°C以下。

參考深圳市氣象災害預警信號。

<http://weather.sz.gov.cn/qixiangfuwu/yujingfuwu/fangyuzhiyin/index.html>

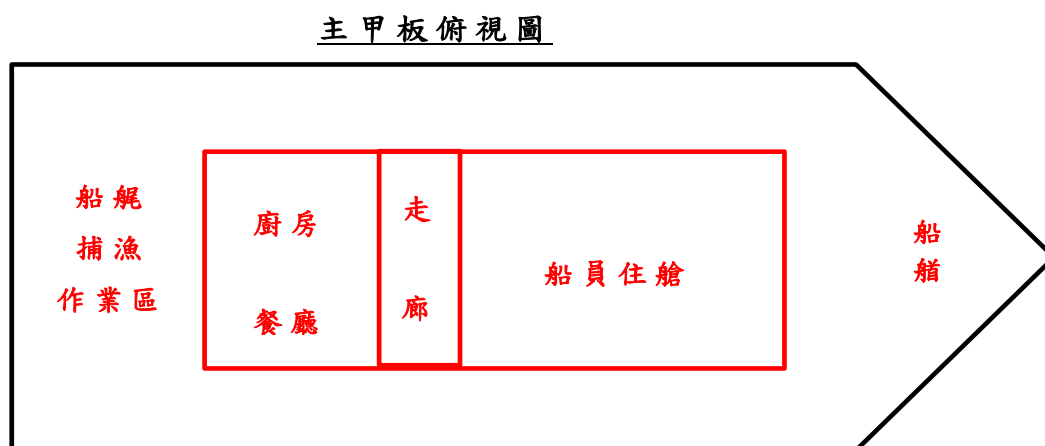
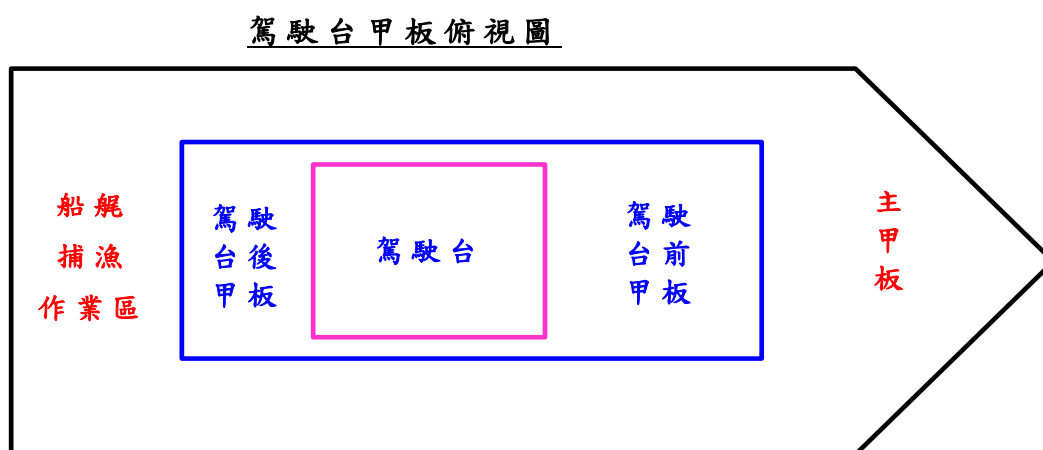
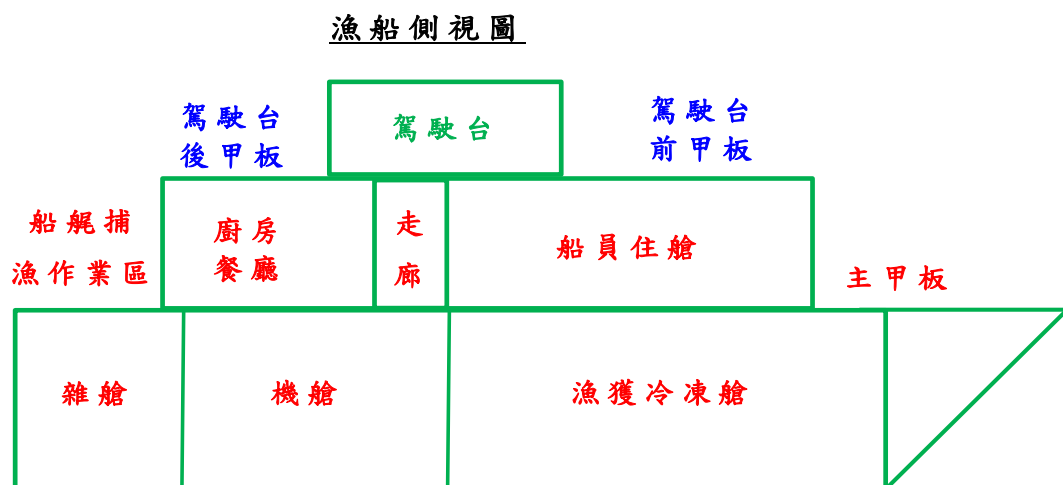


圖3：該漁船的船艙分佈圖

消防設備及救生設備

- 4.9 按照《商船（本地船隻）（安全及檢驗）規例》第548G章（《規例》）附表4的要求⁷，須在適當位置配備足夠的滅火設備。根據該船“安全設備及主要裝置記錄”，顯示其配備符合《規例》的要求。
- 4.10 該船持有海事處簽發的有效至2022年10月25日的驗船證明書，亦已獲海事處豁免申報船隻抵港和離港手續，有效期至2022年11月4日。按照該船的驗船證明書的要求，如船隻持有有效的出港證或獲豁免向海事處申報船隻離港手續，除了按照《規例》附表3的要求⁸配備救生裝置外，還應配備驗船證明書列明的額外救生裝置⁹。
- 4.11 調查發現事發時，該船額外配備有1艘救生筏，但可能未有按照驗船證明書要求在中國內地水域操作須配置額外的救生裝置。

船員救火和求生

- 4.12 火警初期，最早發現火警的廚工當時只是大叫失火，可能未有即時使用住艙內的手提滅火器進行救火，錯失救火機會。該船其他船員亦沒有嘗試利用船上的應急消防泵進行救火，最終導致火勢繼續擴散，失去控制。

⁷ 香港法例《商船（本地船隻）（安全及檢驗）規例》（第548G章）附表4“防火措施及滅火器具的配備”第2部“特定規定”中的表7“第III類別船隻”。

⁸ 香港法例《商船（本地船隻）（安全及檢驗）規例》（第548G章）附表3“救生裝置的配備”第2部“特定規定”中的表6“第III類別船隻”。

⁹ 該漁船驗船證明書要求的額外救生裝置：4個火箭降落傘火焰信號、2個自亮燈、1個雷達應答器和1個自發煙霧的救生裝置，以及其救生衣須裝有救生衣燈、哨子及逆向反光帶和救生圈須裝有逆向反光帶。

4.13 火警失控後，該船船員未有釋放船上配備的救生筏，部分船員亦未有穿著救生衣跳海逃生。由此可見，該船船員沒有安全救火和求生的意識。

5. 結 論

- 5.1 2021年12月26日，一艘本地領牌木質漁船“CHOW SHU FAN”（該漁船），於惠州三門島與深圳大鵬灣附近一帶海域進行捕漁作業時發生火警事故。
- 5.2 事發當日，該船船員（除廚工外）正在船艙下網作業。約0800時，廚工在住艙內突然大叫失火。於船艙下網作業的船員聽到後便前往查看，發現漁船住艙已經起火，船員遂嘗試用船上的滅火器救火，但未能成功。隨後火勢繼續擴散並逐漸增大，導致火勢失去控制，船員便紛紛跳海逃生。最終導致1名船員死亡，另外2名船員失蹤。該船亦於同日沉沒。
- 5.3 調查發現致命事故的肇因可能是該船住艙內的電器設備過載、電線短路或未熄滅的煙蒂，導致火警發生；船員沒有安全救火意識，如最早發現火警的廚工可能未有即時使用手提滅火器進行救火，船員亦未有利用應急消防泵進行救火；棄船時部分船員未有穿著救生衣及釋放救生筏，缺乏安全求生意識，減低了在海上獲救的機會。
- 5.4 調查亦發現該船未有配備合資格的船長和輪機操作員，其配員未能滿足《商船（本地船隻）（證明書及牌照事宜）規例》的最低配員要求；該船於內地水域從事捕漁作業時，未持有效的粵港澳流動漁船牌照，其配員亦未能滿足中國內地的《漁業船員管理法》的最低配員要求，以及該船可能未有按照驗船證明書的要求在該水域操作須配備額外的救生裝置。

6. 建議

6.1 漁業組織及漁民團體應從報告中瞭解事故原因及安全因素，並汲取本次事故的教訓，漁船船東／船長須：

- (i) 加強船員對船上防火知識、火警緊急應對及安全求生的訓練；
- (ii) 按本地漁船電力安全¹⁰妥為保養船上電路及電器設備；
- (iii) 確保漁船於內地水域作業時，須持有粵港澳流動漁船牌照，以及滿足香港及內地相關最低船員配員的要求；和
- (iv) 確保漁船按照海事處簽發的驗船證明書的要求配備足夠的救生裝置。

6.2 海事處會發出海事處佈告，載述這宗意外，讓業界汲取教訓。

¹⁰ 海事處出版的《本地漁船電力安全》，可於以下網址下載：
https://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/pdf/lvs_handbook2.pdf

7. 送交文件

7.1 調查報告擬稿已送給以下人士和組織，讓他們提出意見：

- (i) 漁船船東；
- (ii) 廣東省海洋綜合執法總隊，深圳市海洋綜合執法支隊，深圳海事局安全管理處和深圳海上搜救中心；及
- (iii) 香港海事處牌照及關務組、海港巡邏組及本地船舶安全組。

7.2 截至諮詢期屆滿，收到香港海事處牌照及關務組和本地船舶安全組的意見，報告作出了適當修改。