



2022 年 1 月 8 日

本地領牌非自航駁船 “YAU WO
6” 於新油麻地公眾貨物裝卸區內
發生人員墮海事故調查報告



香港特別行政區
海事處
海事意外調查組

2022 年 12 月 12 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 碼
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

2022年1月8日約深夜時份，一艘本地領牌非自航駁船“YAU WO 6”（該船）於新油麻地公眾貨物裝卸區內發生一宗致命的人員墮海事故。

事發當晚，該船船東（船東）邀約朋友在船上晚餐。2022年1月9日0130時，其中一位朋友（朋友甲）晚餐回家後一直未能聯絡上船東，於是聯絡早前已從該船下班回家的一名掛鈎員¹（掛鈎員）一同返回船上尋找船東。當掛鈎員於該船上未能發現船東縱影時，便聯絡船東家人，並由其家人報警求助。其後，消防人員到達現場進行搜救。約0450時，消防人員在該船水底附近發現船東。隨後船東被救起並送往醫院進行救治，他最終被證實死亡。

調查發現事故肇因可能是該船船東飲酒後在甲板通道²上行走或站立時，受酒精兼有可能被甲板雜物影響而導致失去平衡墮海。而船東在水中的求生能力，亦受酒精影響而大幅下降，最終溺斃。

調查亦發現該船船東個人安全意識不足，未有意識到飲酒對其身體平衡力及判斷力的影響。特別是，飲酒後在船上甲板通道行走或站立時，會增加墮海遇溺的危險。

¹ 該船在公眾貨物裝卸區進行集裝箱裝卸作業時，掛鈎員的工作是為集裝箱掛鈎及脫鈎。

² 該船左右兩舷各提供一條往來船艙及船艙的通道（甲板通道）。

1. 船隻資料

船名 : YAU WO 6 (圖1)

擁有權證明書號碼 : B21566V

類別 : II

類型 : 非自航駁船

建造年期 : 1993年

總噸位 : 1,879.3

淨噸位 : 1,315.51

總長度 : 46.36米

最大寬度 : 19.55米

船東名稱 : 有和吊運有限公司

允許運載總人數 : 6人



圖1：YAU WO 6

2. 證據來源

- 2.1 該船掛鈎員的會面記錄。
- 2.2 該船的船舶管理公司（公司）
- 2.3 香港天文台提供的天氣報告。
- 2.4 衛生署提供的驗屍報告。
- 2.5 政府化驗所提供的毒理分析報告。

3. 肇事始末

本文時間為本地時間（協調世界時+0800）

- 3.1 2022年1月8日，該船靠泊在新油麻地公眾貨物裝卸區28號停泊位（圖2）進行集裝箱裝卸作業（裝卸作業）。約1700時，裝卸作業完成後，掛鈎員下班回家。

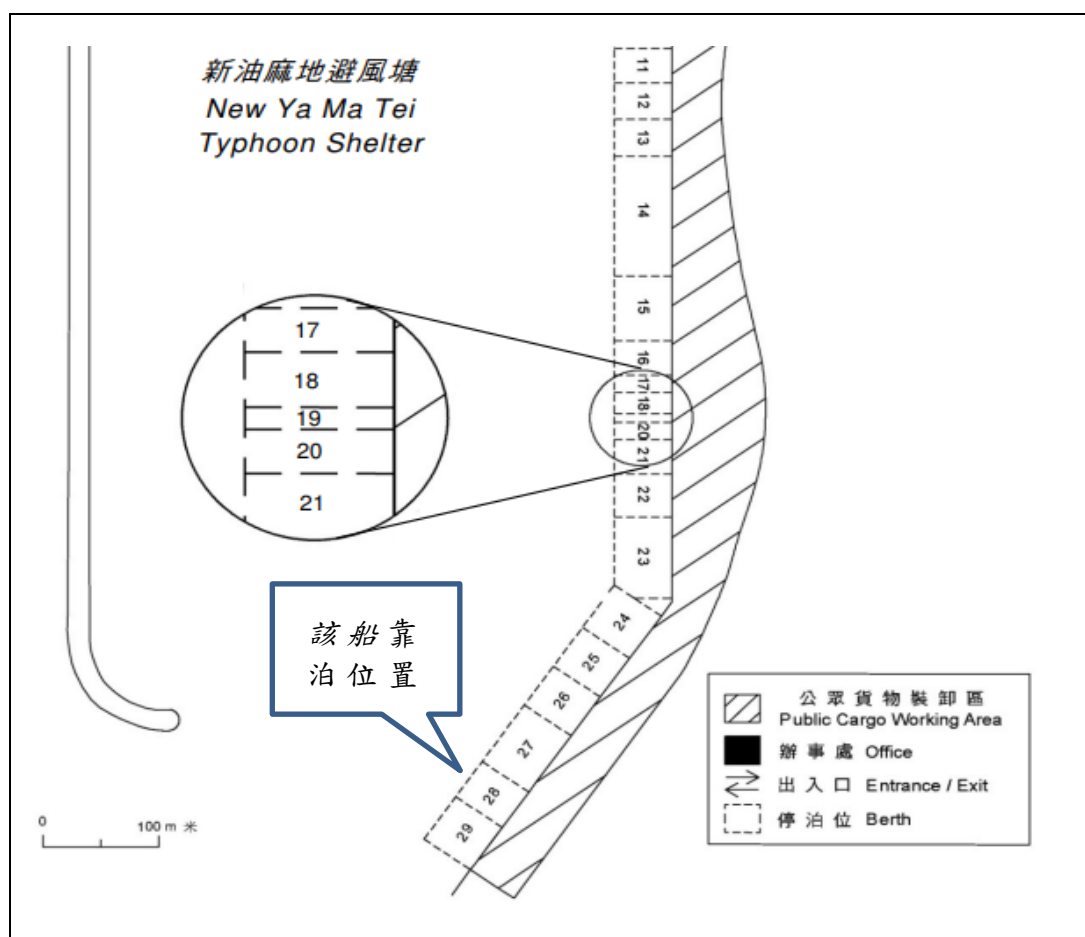


圖2：該船靠泊位置

- 3.2 掛鈎員離開該船前，得知船東邀約了朋友在船上晚餐。當時船東亦邀請掛鈎員一同聚餐，但掛鈎員未有參與。
- 3.3 2022年1月9日約0130時，朋友甲在該船晚餐後回到家中，嘗試利用電話聯絡船東報平安，但未有成功。因擔心船東在該船上可能發生意外，朋友甲遂致電掛鈎員求助一同返回該船尋找船東。
- 3.4 約0200時，掛鈎員到達該船上，發現安裝在船艙人字吊臂上的6盞射燈仍亮著及位於船艙的發電機仍處於運轉狀

態³(圖3)，同時亦發現船東的房門沒有關閉。隨後朋友甲亦返回該船，與掛鈎員一同尋找船東。

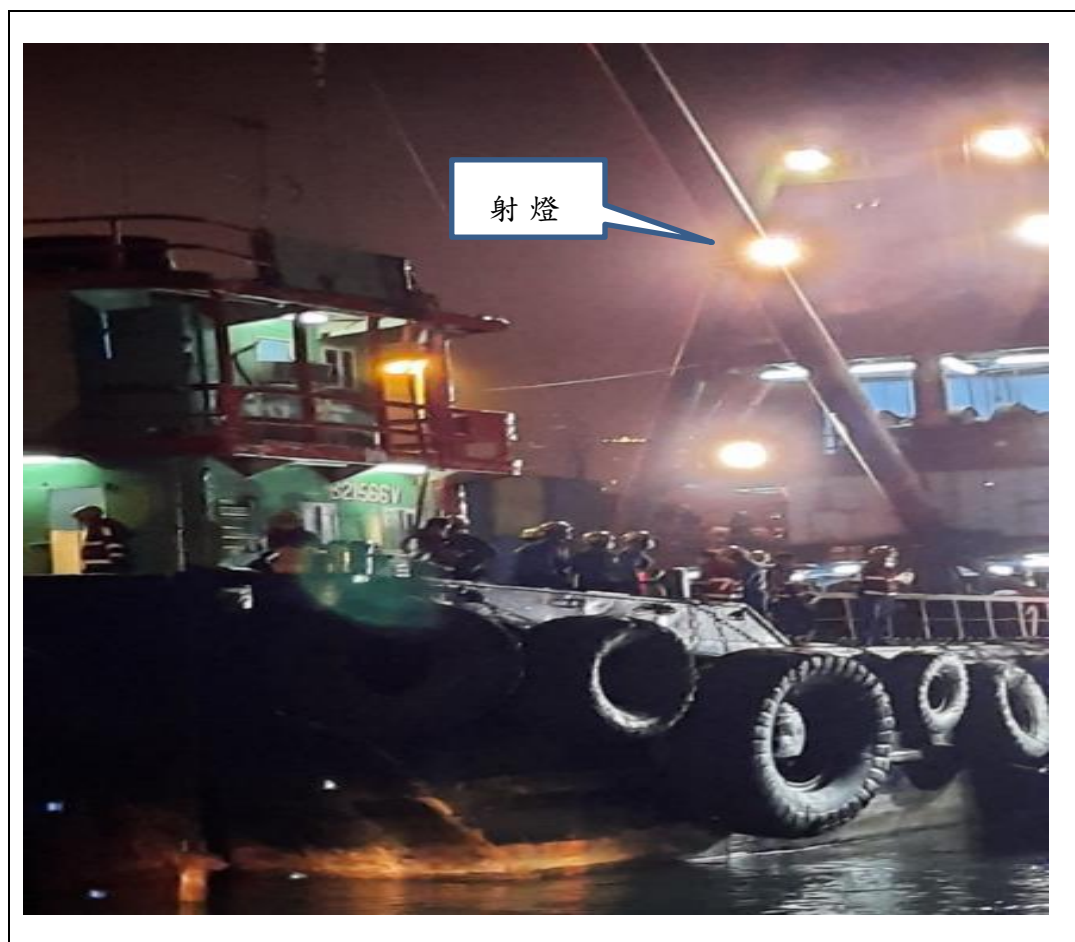


圖3：該船的射燈（事發後現場拍攝照片）

- 3.5 朋友甲與掛鈎員持續搜尋船東約至0213時，亦未能尋獲，便聯絡他的家人，並由其家人報警求助。
- 3.6 約0307時，消防人員及警察到達事故現場進行搜救。約0450時，消防人員在該船水底附近發現船東。隨後船東被救起並由救護車送往醫院進行救治，最終被證實死亡。

³ 該船在非裝卸作業時，一般是使用岸電提供生活區照明。

4. 證據分析

證書

- 4.1 該船持有海事處簽發的運作牌照及驗船證明書，有效期分別為2022年7月15日及2022年7月7日。該船的運作及檢驗符合法定要求。
- 4.2 該船為非自行駁船，只可在香港水域運作，沒有最低安全配員的要求。另外，該船最多可運載6人。事發時，該船靠泊公眾貨物裝卸區，沒有進行裝卸作業，因此裝卸人員的證書及資歷與意外無關。

天氣情況

- 4.3 據香港天文台提供的天氣報告，事發時段2022年1月8日1700時至2022年1月9日0200時，天氣良好，主吹東風達蒲福氏2至3級（即輕微至和緩風），海有小浪，能見度達15公里。事發時，該船一直靠泊在油麻地避風塘內，所以風浪比較平靜。因此，天氣狀況並非這事故的肇因。

健康狀況及疲勞因素

- 4.4 根據掛鈎員提供的資料，他認識船東約9年。船東通常在位於距離該船船旁約一百米附近的岸上辦公室內工作（圖4），並不需要在船上工作。沒有證據顯示船東受疲勞影響而導致事故的發生。
- 4.5 掛鈎員描述船東有吸煙習慣，間中飲酒，身體健康正常，沒有長期病患。沒有證據顯示船東受健康因素等影響而導致這事故的發生。

燈光照明

- 4.6 肇事時沒有人目睹事故發生的經過，推斷事故於2022年1月8日晚上用餐後至翌日凌晨時份之間發生。事發前，船東在該船船艙的主甲板層生活區內（圖5）與朋友晚餐。當時位於船艙的發電機處於運作狀態，以提供電力給主甲板及貨艙的照明。雖然當時天色昏暗，但該船上燈光包括位於船艙人字吊臂上的射燈處於開啟狀態，全船燈光充足，故推斷現場甲板照明並非是這事故的肇因。



圖4：船東辦公室位置



圖5：該船生活區及發電機位置

驗屍報告

- 4.7 驗屍報告指出船東死亡的主因是遇溺。他肺部過度充氣、充血和水腫，這些都符合溺水的特徵。

- 4.8 政府化驗所的毒理學分析顯示船東的血液、尿液和玻璃體液中的酒精含量分別為250mg/100mL、330mg/100mL和270mg/100mL，表明船東死亡前曾飲酒。這樣的血液酒精濃度不太可能直接導致死亡，但可能導致船東在死亡前神志不清、肌肉不協調、步態不穩、平衡力受損以及對距離和運動的感知障礙。
- 4.9 調查發現該船生活區內存有大量啤酒，故推斷船東與朋友在該船上晚飯期間曾飲用了啤酒，船東身體活動能力及判斷力會受到酒精影響，使其更容易跌倒及溺水時在水中自救能力受到影響。

意外的可能肇因

- 4.10 該船左右兩舷各提供一條甲板通道往來船艙及船艙（圖6及圖7），並沒有裝設舷牆或護欄。事發時，甲板通道上存放雜物，包括鋼纜和吊帶等。



圖6：該船右舷甲板通道情況



圖 7：該船左舷甲板通道情況

- 4.11 事發時，該船左舷靠泊在公眾貨物裝卸區。該船船旁及停泊位之間存有容許人體墮水的間隙，及其右舷亦沒有其他船隻繫泊。若人員靠近船旁或於甲板通道行走被雜物等其他因素影響時，可能導致身體失去平衡而墮海。
- 4.12 事發時沒有人目睹事故發生經過。依據收集的資料推斷，船東朋友於事發當日離開該船後，船東有可能為了關閉射燈或發電機而前往該船船艙，在甲板通道上行走或站立時，受到酒精的影響，導致他失去平衡墮入海中。此外，在甲板通道上的雜物及繫泊鋼纜（圖7）亦會增加對絆倒船東引致失去平衡而墮海的可能性。因受酒精影響，估計船東墮海後在水中的求生能力亦會大幅下降，加增遇溺的機會。

安全意識

- 4.13 船東個人安全意識不足，未有意識到飲酒對其身體平衡力及判斷力的影響。特別是，飲酒後在船上甲板通道行走

或站立時，由於步履不穩，加上通道沒有圍欄裝置，會增加墮海遇溺的危險。

5. 結論

- 5.1 2022年1月8日約深夜時份，該船於新油麻地公眾貨物裝卸區內發生一宗致命的人員墮海事故。
- 5.2 事發當晚，該船船東邀約朋友在船上晚餐。2022年1月9日0130時，朋友甲晚餐回家後一直未能聯絡上船東，於是聯絡已下班回家的掛鈎員一同返回船上尋找船東。當掛鈎員於該船上未能發現船東縱影時，便聯絡船東家人，並由其家人報警求助。其後，消防人員到達現場進行搜救。約0450時，消防人員在該船水底附近發現船東。船東隨後被救起並送往醫院進行救治，最終被證實死亡。
- 5.3 調查發現事故肇因可能是該船船東飲酒後在甲板通道上行走或站立休息時，受酒精兼有可能被甲板雜物影響而導致失去平衡墮海。而船東在水中的求生能力，亦受酒精影響而大幅下降，最終溺斃。
- 5.4 調查亦發現該船船東個人安全意識不足，未有意識到飲酒對其身體平衡力及其判斷力的影響。特別是，飲酒後在船上甲板通道行走或站立，會增加墮海遇溺的危險。

6. 建議

- 6.1 報告副本送交公司，讓公司知悉這宗意外的調查結果，提升船上人員的安全意識，包括在船上避免飲用酒精飲品、及保持甲板通道清潔暢通。
- 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。

7. 送交文件

7.1 調查報告擬稿已送交掛鈎員及公司，讓他們提出意見。

7.2 截至諮詢期屆滿，上述人士和組織並沒有提出任何意見。