

## 南丫四號

### 船長的證人陳述書

本人周志偉，香港身份證號碼 [REDACTED]，地址為 [REDACTED]

[REDACTED]，現陳述如下：-

1. 我是南丫四號的船長，於 2012 年 10 月 1 日，即南丫四號跟海泰號碰撞當晚，負責指揮該船。我是香港公民，出生日期是 [REDACTED]。

#### 個人資料

2. 我從 1974 年開始遠洋海員工作，為環球船務有限公司的〔Worldwide Shipping Company〕貨船上擔任海員。1979 年，我加入聯合船塢公司〔Hong Kong United Shipyard〕任職桁索工人，兩年後即 1981 年，返回環球船務有限公司任職助理水手長。1982 年 6 月，我加入香港電燈有限公司（「港燈」）任職水手並於 1992 年晉升至船長，我自那時起一直任職客船船長。初時，我負責操作載客量約為 100 人的客船，自 1996 年起，我一直擔任港燈船隊船長包括南丫四號〔載客量為 224 人〕等。
3. 我持有由香港海事處於 1988 年 7 月 8 日發出的船長本地合格證書號碼 45662，這證書容許我操作 300 噸以下的船隻，有效期至 2021 年 4 月 25 日止。另外，我亦曾於小西灣海員訓練中心接受海上救生及防火技能的額外訓練。
4. 我身體良好，並於 2012 年 6 月 14 日完成公司每兩年一次的體格檢查。我有老花並在所有時間均佩帶眼鏡以矯正視力。
5. 我以往曾經服務的船隻從沒有涉及嚴重海事意外，如碰撞或擱淺等。我之前亦從來沒有因違反任何條例或規例而受到海事處或任何其他法定當局警告、警誡或檢控。我也從未受過我僱主的任何紀律調查。我沒有刑事紀錄。

## 南丫四號

6. 南丫四號是於 1995 年建造的客船，船體以鋁製造，而主甲板及上層甲板結構則用玻璃纖維強化塑料（「GRP」）製造。該船隻被香港海事處檢定為可於香港水域內運作的第 I 類別小輪。
7. 船體分為 6 個艙室。船首的 4 個艙室位於主甲板以下，以水密艙壁分隔。船尾的兩個艙室以非水密艙壁分隔。船艙首尖是以配置平板的出入孔蓋作水密關閉的一個空艙，以錨固螺栓固定，位於主客艙正前端的主甲板層。緊接首尖後端的艙室亦是以配置平板的出入孔蓋作水密關閉的一個空艙，以槓桿式鎖定機制固定，位於主客艙的前端中的主甲板層。下一艙室是船員艙，可經由主客艙的門從左舷的樓梯井通往船員艙。下一端是輪機室，可經由位於主甲板左舷及右舷上的門通往輪機室。輪機室的後端是存放燃油艙及淡水艙的艙室，該艙室以配置平板的出入孔蓋作水密關閉，以槓桿式鎖定機制固定，位於客艙後端中的主甲板層。舵機艙與艙室共用，並可經由艙室的一道開放式門道及經由以配置平板的出入孔蓋通往舵機艙，以槓桿式鎖定機制固定，位於露天後甲板處的主甲板層。
8. 大約 10 年前，船後端的兩個艙室配置了大約 8 噸的固定壓載物（由內含鉛墜的 GRP 小箱組成）以改善縱傾及穩定性。原有設計的另一項修改是在船體附近配置額外碰墊系統，用於停泊時增加保護。我聽同事說固定壓載物的配置是根據專家意見提出並經海事處批准才落實，在修改後進行了傾斜試驗並取得更新的穩定性數據。我不能完全肯定配置額外碰墊系統也是根據專家意見提出並經海事處批准，不過我相信造船廠應已按照標準的所需批准程序進行。
9. 主甲板設有一個設有大約 135 個固定座位的有蓋客艙，以一條連接上下層客艙的主樓梯和在左舷一條通往船員艙的封閉樓梯分為前區和後區。主客艙左右舷旁均有一個狹長的露天甲板通道，而其前後也設有露天甲板空間。進出主客艙的通路靠位於樓梯井兩邊的兩道滑動門，及後甲板的一道鉸鏈門。主客艙配置固定式及滑動式的對窗，但當空調啟動時均會保持關閉。

10. 在上層前端是艙房、中部是內客艙及船尾是露天甲板。艙房靠一道滑動門通往設有 63 個固定座位的內客艙。同樣地內客艙配置固定式及滑動式的對窗。內客艙的一道鉸鏈門通往一個設有 14 個乘客座位大面積的露天甲板。露天甲板右舷後端的樓梯井通往主客艙後端的露天區域。上層甲板的允許載客量為 77 人。
11. 南丫四號的總噸位為 184.07 噸，淨噸位為 119.92 噸。其主要尺寸及詳情如下：
- |      |         |
|------|---------|
| 總長度  | 27.21 米 |
| 垂線間長 | 26.15 米 |
| 最大寬度 | 6.81 米  |
| 最深吃水 | 2.20 米  |
12. 南丫四號配置兩台船用柴油輪機，每台每分鐘 2,100 轉，靠兩個外旋的固定螺距螺旋槳推動。主機速度由艙房遙控桿控制。啓動時大約每分鐘 680 轉的慢流怠速運行，當控制器推至向前或向後方向時，軸就會自動將離合器接上螺旋槳。
13. 操舵靠安裝於該等螺旋槳軸後端的懸掛式雙舵，並由艙房以電動液壓操舵所控制。現有選項為由舵手的舵輪操舵，或者由電子操舵桿或「操縱桿」操舵。分別在於舵直接跟隨該舵輪，而操縱桿則屬於非隨動式系統。如果舵輪轉向順時針方向，或者轉右，雙舵就會跟隨該方向直至舵輪停止轉向為止。舵輪需要以逆時針方向轉回去，或者轉左，才可將雙舵帶回該方向。用操縱桿的話，凡將操縱桿保持向右或者直到滿舵為止，雙舵就會轉右。當放開操縱桿，它就會返回中間位置，但是雙舵就會停留於同一角度直到將操縱桿轉左為止。然後，雙舵就會繼續處於該方向直到再次放開操縱桿以返回中間位置為止。舵角指示器顯示船體中部各舷的限額為 40°，但是雙舵轉向上限是 35°。據我的經驗，這是正常的，不會在任何方面影響我駕駛船隻。
14. 輔助電力由發電機及後備電池提供。
15. 該船的設計航速原為大約 25 節，但是早年當輪機以全速啓動時容易出現廢氣溫度較高的情況，因此該船從來沒有真正以這個航速運作。其後這問題以微調螺旋槳槳葉處理，我記得時間是差不多對船體進行固定壓載及碰墊修改的時候。

這跟以較慢航速配合起來，就消除了廢氣溫度方面的問題。但是近期螺旋槳遭損壞，於 2012 年 7 月上一次上乾塢時，用原有規格的螺旋槳替換。同時，輪機速度上限進一步降低至每分鐘 1,700 轉，船隻的航速降致大約為 15 節。然而，新的螺旋槳在 2012 年 9 月左右又再次出現高廢氣溫度的情況，所以港燈海事主任鄧雲安先生發出指示，指南丫四號的主機速度不應該超過每分鐘 1,200 轉，即航速大約為 12 節。由於航速並非由機械設置或調速器強行限制，所以輪機速度事實上是增加至每分鐘 1,200 轉以上的，但我們在一般的航行中都不會超出該速度。

16. 由於航速已經減半，加上配置固定壓載，該船在滿舵和以正常全速轉向時都不會有顯著傾側。

#### 艙房的導航設備

17. 南丫四號配置下列駕駛室設備及助航設備：

Furuno Navnet VX2 航海雷達，型號 1934-C-BB，設有全球衛星定位系統天線及測深儀

Danforth Express 磁羅經，設有 5 吋直徑的羅經卡及照明燈

Motorola Maxtrax 800 T3 無線電對講機

Standard Horizon VLH-3000 揚聲器

18. 正如港燈其他所有船長一樣，我慣常使用雷達航行。我已記不起有沒有接受過內部的雷達訓練，但我有足夠的工作經驗操作雷達，並且在日常航海中使用雷達信息。即使能見度清晰，所有港燈船長仍須操作雷達以輔助目視航行，俾能熟習雷達屏幕的顯影及附近山勢，以祈在能見度低時（例如濃霧）輔助航行。上文第 17 段提及的雷達不是原有南丫四號的雷達，而是於 2009 年左右更換的。與舊型號比較，新型號設有全球定位系統及電子地圖等新增功能，不過我沒有使用這些新功能，而且不熟悉其操作，但整體而言我對使用雷達應付自如。

19. 一如所述，舢房位於上層甲板的前端。舢房橫跨船闊，中點長度大約為 2 米，然後向兩舷稍微收窄。設置 5 個面向前方的窗確保前方視野無阻，左右舷各有一道滑動窗。兩個面向前方的舷外窗於頂部鉸接和可以打開，但是中間窗及兩舷的窗則是滑動的。另外，舢房兩翼配置一對倒後鏡，協助停泊時增加能見度。
20. 船長座椅固定在舢房主操縱台的中央和舵輪後端。電舢操縱桿安裝於操縱台前面，在船長的左方，主機控制器安裝於操縱台的頂部，在船長的右方，號笛按鈕旁。輪機轉速指示器及座艙及洗手間的照明開關均安裝於船長前方的操縱台之上。另外還有舢房頂部探照燈的開關，以及舵角指示器及羅經。操縱台的右邊就是雷達，左邊是廣播揚聲器系統，再向左方則是放置航海日誌的空間。無線電對講機的受話器位於操縱台的右邊，即揚聲器系統對面。
21. 無線電通話器用於跟煤場控制室、南丫發電廠海事主任辦公室及其他港燈船隻通訊。這系統亦可用於作外線電話。這系統備蓄電池作為補給電源。
22. 揚聲器可用作客艙及主甲板或向各前後繫泊點作出廣播，亦具警報器功能，和發出不同聲音，例如霧及錨泊信號等。不過，操縱信號則只能使用主號笛。揚聲器系統亦以蓄電池作為後備供電。
23. 在舢房左舷的後端艙壁之上安裝有包括航行燈及警報器控制盤的電路板。在右舷的艙壁後端設有長椅，旁邊有一張小桌子。
24. 按照香港海事處規定，南丫四號進行年度檢驗用於重新發出運作牌照。上一次換證檢驗於 2012 年 5 月 8 日進行，而運作牌照有效期至 2013 年 7 月 7 日止。

#### 救生設備及訓練

25. 露天甲板上放有一艘可載 10 人的充氣式救生筏，可以人手啓動或者在浸沒至若干深度時由流體靜力釋放裝置自動釋放。這救生筏於該船上乾塢期間由岸上承辦商拿走並且每年進行檢修。此外，露天甲板上還有 8 組救生圈。每組約有 8 個救生圈疊起。這些救生圈可以人手放下水，或者按需要自由漂浮。另有兩個救生圈位於前甲板之上，並配有救生索。

26. 全部客艙乘客座位下均放有救生衣，救生衣裝在以魔术貼及膠布做成的開口袋內及以薄膠袋包裹。薄膠袋能保持救生衣清潔及防止蟲蛀，而且可以輕易撕開取出救生衣。船員艙的儲物櫃也有 33 至 35 件救生衣，另有一件救生衣則放在艙房雷達下的抽屜中。船上救生衣總數為 232 件，多於總載客(224)及總運載(232)人數。
27. 該船水手要於每月最後一個星期五向乘客例行示範，講解正確穿著救生衣。他於早上由鴨脷洲開出，上班時間乘客較多的兩個航次上作示範，其中會先後於內客艙及主客艙前後區域進行示範。此外，穿著救生衣的指示均張貼於上下層各客艙之中。
28. 我們亦會每週舉行緊急演習，期間會啟動消防泵及測試消防喉。全部安全設備會根據小輪安全檢查清單作出檢查，該清單由我、輪機員及海事監督簽署。如有任何物件需要維修，我們會向海事監督或海事主任提交書面要求。

#### 港燈及海事運作

29. 港燈擁有並運作三艘船隻（南丫二號、南丫四號及南丫五號）。南丫二號及南丫四號均為客輪，用於接載港燈的僱員及承辦商往返鴨脷洲、中環、尖沙咀及港燈於南丫島的發電廠。南丫五號是一艘遊樂船隻。
30. 按工作要求，我在有需要時須操作港燈任何一艘船隻，但是就當值表而言我大部分時間都在南丫二號或南丫四號的船上當值。跟其他船員一樣，我當值時穿白色襯衣及深沉的墨藍色褲，而清潔和保養工作期間穿白色蛤衣工作服。
31. 身為船長，我於港燈的直屬部門上司是海事監督陳俊成先生，他協助海事主任鄧雲安並向他匯報。我自十月一日事件後一直休假中，但是知道陳俊成先生已請辭和離開公司。
32. 港燈船隻當值船員通常分為 3 人一組，以輪班形式工作。船隻按已刊出的時間表提供日夜服務，但是我的正常工作時間一般由大約 08 時 00 分至 18 時 00 分或 20 時 00 分，每四週合共工作 168 小時，即平均每週約 42 小時。有時我會因要頂替生病或休假而缺席的同事需要加班，因而每週工作約 50 小時，但公司也

會調整我的工作時間以保持每四週 168 小時。無論如何，我認為我在每更報到前均有足夠的休息。我們不是值班航行時，通常會在碼頭的船員室休息。

33. 南丫四號大部分是用於來往鴨脷洲／南丫島的服務。一般而言，由鴨脷洲開往南丫島（反之亦然）的航程需時大約 20 分鐘。在正常上班日的繁忙時段期間，我們接載大約 150 至 170 名乘客。在我當值時的航程與航程之間我的全體船員，尤其是水手，負責船隻的日常保養和清潔。在清潔船隻時，我們會留意座椅的繃絲是否有鬆脫的跡象，這是間中會發生的。如果可以輕易將螺絲繫緊，令座椅牢牢地貼在甲板上，我們會自行處理。如果此項工作或任何其他維修我們無法處理，我們會向海事監督或海事主任提交書面要求，然後轉介維修組跟進。
34. 南丫發電廠內有一個私人碼頭，設有兩個停泊位，供港燈船隻及其授權的分判商使用。南丫島與中環與鴨脷洲之間的建議航線於操作手冊中訂明。前往鴨脷洲的慣常路線以設於大約 353°的航向開始，經過防波堤後，輪機速度就會增加至每分鐘 1,200 轉。需時約 4 至 5 分鐘抵達石角咀對開第 98 號航標，而當時我們應已經達到大約 12 節的最高速度。這區域並無航速限制，但第 98 號航標以北的區域則有限制，但限制不影響南丫四號。通過第 98 號航標時，我會將航向改為大約 060°，這使南丫排西南的浮泡在正前。當抵達北角咀以北的位置時，我會將航向改為大約 090°，駛至香港仔避風塘的入口以泊於海怡半島的小輪碼頭。所有航向及航速均需因應交通、潮汐及天氣情況作出修訂。

#### 2012 年 10 月 1 日

35. 我大約於中午 12 時開始當值。這天是國慶日公眾假期，我的職責是在港燈為僱員及其親友舉辦的暢遊中負責指揮南丫四號。暢遊包括參觀南丫發電廠，乘客會在該處上岸、參觀發電廠，然後吃晚飯。隨後，他們會登上南丫四號或南丫二號（視乎他們的終點而定—南丫四號會於中環讓乘客上岸，而南丫二號則會於鴨脷洲讓乘客上岸），而我會接載他們到維多利亞港觀賞國慶煙花匯演。根據當值表編更，我於 9 月 29 日及 9 月 30 日均休班，所以我於當值之前有 2 天休息。

36. 我大約於 11 時 30 分於鴨脷洲登上南丫二號前往公司於發電廠的私人碼頭，及後大約於中午 12 時於該處登上南丫四號。其他船員有輪機員梁沛生及水手梁帶猷，他們跟我同時由鴨脷洲登上南丫二號前往該處。我定期跟梁帶猷一起工作，雖然我通常跟另一名輪機員工作，但是我和梁沛生也相當熟悉。
37. 登上南丫四號後，我和其他船員討論當日的行程。我們計劃在返回南丫島發電廠前，先到尖沙咀公眾碼頭，然後到中環公眾碼頭和鴨脷洲海怡半島碼頭。我們會接載參加公司活動的僱員及其親友。
38. 我在離開發電廠前先檢查舵房設備，有測試及按響號掣，有聽到響號正常，然後與梁帶猷一同巡視船舶，檢查是否已掛上運作牌照，救生衣是否已放好在每張客艙座椅下，以及所有救生器具（包括救生筏）是否放置妥當。這是正常交接程序的一部分。然後我沿著碼頭走檢查吃水量，這可顯示船舶有否損壞。之後我返回舵房向梁沛生查詢引擎能否啟動後，測試前後操作並檢查駕駛室設備和開啓雷達。
39. 我們大約在 12 時 45 分離開發電廠，在尖沙咀及中環停站，及後我們離開鴨脷洲，當時船上約有 180 名乘客。其中有兩名指定的康樂組員工黎浩然（在尖沙咀上船）及梁國偉（在鴨脷洲上船），他們穿上印有港燈標誌的 T 恤，職責為協助乘客的組織、控制及處理事宜。我先前不知道這些指定的康樂組員工的身份，但我知道最少一人會在首站尖沙咀跟我聯絡，黎浩然當日有這樣做，並介紹自己是其中一名活動負責人。我先前不認識黎浩然，但在梁國偉擔任港燈康樂船（已經售出）船長開始已認識他多年。黎浩然及梁國偉負責就有關南丫四號的所有事項或乘客事宜聯絡梁帶猷。我當時不知道南丫四號船上其他工作人員的身份，不過我後來知道其中一人是陳永亨（我認識他，並知道他加入港燈前任職海員）。不過無論如何，我們在南丫四號都是跟黎浩然聯絡，他是聯絡人。
40. 約下午 3 時，我將南丫四號停泊在發電廠的 2 號泊位。待所有乘客上岸後我和其他船員在船上休息和等候。乘客當時到發電廠遊覽和吃晚飯，我們預計他們約晚上 8 時回來，期間我們也吃晚飯，但我們沒有飲酒。公司政策嚴禁所有員工當值時飲酒。



41. 乘客大約在晚上 7 時 30 分陸續返回南丫四號。差不多到晚上 8 時，我在開船前檢查吃水量。當梁沛生檢查機房及梁帶猷數點乘客人數時，我檢查駕駛室的設備並開啓雷達。我將舵盤由中部扭至最左和最右，確認船舵操作完全正常。梁沛生向我報告引擎正常，我測試了引擎前波及後波正常。
42. 本身是指定工作人員的港燈僱員分布在南丫二號及南丫四號。南丫二號的組長是梁國偉，他與黎浩然討論我們離開的時間。到晚上 8 時，有數名女乘客已有暈船浪的跡象。梁國偉及黎浩然考慮到如果我們在晚上 8 時離開，那麼我們會太早在煙花匯演開始前已到達維多利亞港的煙花匯演場地。雖然天氣良好，海港能見度亦高，但海面通常顛簸，乘客等候時或會感到不適。因此，他們決定再等 15 分鐘才離開，該決定由梁帶猷通知我。由於航程約需 40 分鐘，我們仍有充裕時間在煙花匯演前抵達匯演地點。乘客得知該決定後，部分在我們等候時下了船。
43. 晚上 8 時至晚上 8 時 15 分，我留在舢房等候開船指示。所有人返回船上後，梁帶猷計算出乘客人數為 124 人。南丫四號的乘客較南丫二號多，因為想在中環上岸的人比鴨脷洲上岸為多。
44. 於晚上 8 時 15 分，我透過梁帶猷接獲黎浩然指示開航，因此我指示船員解去船隻前後的繫纜，然後檢查航行燈是否仍然開著和操作正常。航行燈的各個開關慣常在開啓或向上的位置，用總掣將其一併開著或關上。每一盞航行燈開啓時，儀表板的白光會亮著。如果有任何燈不能亮著，會有警告聲音發出和相關的指示光則熄滅。然後我關上內客艙的燈和主甲板外面的燈，以免干擾我前面的視線。舢房所有窗都關上。主客艙燈仍然開著，但因為對外窗是有茶色的遮光紙，光線沒有影響我前面的視線。舢房至上層甲板客艙的滑門是開著的，我注意到我關燈後有很多乘客走到露天甲板或者到樓下，但我也看見黎浩然留下站在舢房門邊。以此類康樂船而言，要求所有乘客一直坐在座椅上不太可行，有些乘客會站著或者在船的不同地方行走。我需要專注於駕船，並倚賴梁帶猷及黎浩然（及工作人員）照顧乘客事宜。如果乘客集中在任何一處，超過牌照許可的上層 77 人及主客艙 147 人，相信梁帶猷會通知我。

45. 雷達調校至一海裡範圍內以船首向上相對運動顯示。我檢查過其功能，速度、位置及水深都在屏幕左下角顯示。
46. 梁帶猷解開前纜後走上舢房，在航海日誌寫上乘客人數和天氣狀況，然後離開舢房察看乘客區。梁沛生解開後纜後仍在船尾確定海裡沒有東西纏住螺旋槳，我則將南丫四號駛離碼頭。
47. 我們一直向南，右邊與 2 號碼頭並排，這表示我須將南丫四號轉為向北，面向避風塘的出口。我以電子舢及兩部引擎將船隻轉右，並注意到在 1 號碼頭（在 2 號碼頭南面）的南丫二號也正在解纜。我們向避風塘入口駛去時我將引擎調校至大約每分鐘 1,000 轉，並且檢查雷達。我可看見碼頭上南丫二號及石角咀上第 98 號航標的回波，在一海里範圍內沒有任何移動目標。我認為一海里範圍以航速 12 節航行而言是足夠的。如果範圍調到較大，圖像則會凌亂及畫面縮細，在錨地及附近和博寮海峽會出現太多目標。
48. 我們駛過防波堤時航速為數節，至該處我將引擎調校至每分鐘 1,200 轉。我在看速度顯示器時可看見船舶正在加速。我以人手操控電舢，我喜歡使用電舢多於舵盤，因為舵盤太大而且笨重，並須轉多圈，而電舢縱桿的移動範圍沒有那麼大，移動後很快便能達致舵效。
49. 我將航向調校至 350°至 353°，這會令我們的位置較第 98 號航標超出 1 至 1½ 個錨鏈位。漲潮時石角咀及第 98 號航標附近的海角及礁石有時會出現旋渦，航行可能會受到影響。當時離水漲有 2 小時，而我們離發電廠時只會有微弱的北潮汐流，因此我認為此航向是安全的。前面或附近也沒有其他船舶，我也看見前面南丫島西北碇泊處已下錨船舶正常的亮光。
50. 起航後約 3 分鐘，梁沛生檢查完引擎後走進舢房，站在右邊。我留意到雷達的速度顯示器顯示我們選擇的航速為 12 節或以下。這表示我們距離避風塘後面約有 6 個錨鏈位（雖然我沒有在雷達確切量度距離）。當時能見度良好，而我憑視線航行。
51. 我清楚記得當時我第一次看見我們正前方一艘高速船的黃色閃光。我現在知道那艘船是海泰號。該船似乎靠近第 98 號航標，所以我估計在大約 3 個錨鏈位的

範圍內。我可看見海泰號白色的桅燈和兩旁紅色和綠色的舷燈，因此我知道該船正面駛向我們。兩船靠近時，我依循避碰規則，發出一聲短笛和右轉。我頗為肯定我曾鳴笛，因為我自己聽到。我注意到石角咀附近有礁石，但仍看見海泰號高速駛過來（估計速度大約為 20 至 25 節）。所以，我將電舫盡量轉向右。舵角顯示器顯示操舵有一秒的延遲，第二秒後南丫四號才開始轉向。這是頗為正常的，沒有在任何方面影響我駕船。大約在當時我聽見梁帶猷高聲說有一艘船在我們左邊高速駛過來。我知道他剛剛到達舫房。水手在乘客區檢查後到舫房瞭望，這也是慣常做法。

52. 南丫四號當時迅速向右轉，幾秒後我透過舫房前面的左邊舷外窗看到第 98 號航標，但也看見海泰號的綠色側燈。這顯示該船正在向左轉。我很快地輕按探照燈掣，但沒有時間檢查其照明方向。這很快的一按是為顯示我們正在向右轉。海泰號當時的距離約為 200 米。我當時非常緊張，現在已記不清跟著怎樣做，但相信我先將引擎控制向前撥，將引擎速度增加至大約每分鐘 1,300 至 1,400 轉，從而增加向右轉的速率。稍後，當撞船似乎已不可避免，我停止了南丫四號的引擎以減低撞擊力。
53. 海泰號的左船首撞著了南丫四號的左後方。轟然一聲巨響，船舶身劇烈晃動。我已記不清楚，但估計由我看見海泰號的黃色閃燈至撞船，時間大約為一分鐘。兩船相撞後靜止在海裡時我的航向大約為 050°至 060°。我可看見第 98 號航標在我們左邊船頭。我最後記得的是舵盤已扭向右邊盡頭，而引擎控制已減速為停船。
54. 我記得那時我看錶，時間接近晚上 8 時 20 分。顯然這次碰撞非常嚴重，我立即吩咐梁沛生和梁帶猷檢查損毀程度，我則以自己的手提電話打 999 報警。警方應答時我告訴他們，我們在近榕樹灣處被另一艘船撞著了，要求救援服務。事實上我知道撞船在牙較灣附近發生，但我認為警方未必知道牙較灣所在位置，所以我告訴他們，我們在榕樹灣附近，因為該處為渡輪港，警方應該十分清楚。因為那位人員在電話中問我有沒有人受傷，我便衝出上層甲板艙到露天甲板查看。我看見傷者躺在甲板上，便告訴警方。我望向船的左方，但已看不見對方的船。我繼而趕回舫房，以無線電對講機呼叫南丫二號，要求前來協助。

當時我聽到梁沛生在主甲板客艙大喊海水正湧入機房，於是我回喊需要快速分發救生衣給乘客。我沒有時間在航海日誌記錄發生了甚麼事和撞船的確切位置。那時我只關心乘客的安全，於是大聲叫他們穿上救生衣。

55. 南丫四號非常迅速地向船尾傾斜，我估計碰撞後少於 30 秒發電機便停了。其後電池電力瞬間停頓，所有燈熄滅。乘客在尖叫，我嘗試以比他們更大的聲音叫喊，叫他們穿上救生衣。約 30 秒後，甲板的角度為 45°至 50°。從我在舢房門的位置，我看見前面的座椅開始向後倒塌，乘客隨之跌入海中；海水當時已經開始湧入上層的乘客甲板。南丫四號迅速向船尾方面下沉，沒有偏左或偏右。
56. 南丫四號幾秒後便形成一個垂直的角度，船頭指向天空。我再也無法在舢房門邊站穩，並跌入內客艙，然後跌入水中〔水位當時達到通往主客艙的樓梯的位置〕。我嘗試抓著樓梯扶手時，右手臂感到劇痛，原來我的手肘脫了臼。我覺得我的一些肋骨也弄斷了。我發現我跌下時遺失了手提電話，因此詢問有沒有人可借手提電話一用。一名女乘客將她的電話交給我，我再次打 999。我當時痛得記不起對警方說了甚麼，但我想我是查問他們是否已派人救援。
57. 船隻垂直後我用左手手臂扶著至主客艙的樓梯扶手走，嘗試安撫乘客。他們著我報警，我說我已報了警，救援人員正在前來。在黑暗中我不清楚有多少名乘客在我四周，但我大聲叫近窗口的乘客看看有沒有救生筏，並且叫他們在救生筏到達時猛力敲窗引起救生筏的注意。
58. 水位看似停在內客艙前面起計第四道窗。消防處的第一艘橡皮艇抵達時約為晚上 8 時 40 分，不久後我聽到主甲板的窗被敲碎。水位又再升高，我叫乘客移動至窗邊和向外望，因為那時救援人員正在破窗拉人出來。
59. 一名消防員當時打破近水線處左面的內客艙窗戶，海水又再浸入，使內部的水位上升。我叫乘客等候水位回復穩定，然後游出客艙。右面的窗被消防員打破，乘客開始從那邊游出來。每次破窗後水位便再次上升，直至浸至舢房。內客艙的最後生還者是我、三名女乘客及一名男乘客。其中兩名女乘客穿上救生衣，其他人沒有穿。我們進入舢房，主控制台左面左邊的一扇窗被一名消防員

打破。我等候至四名乘客被消防員救出後始呼叫，確保裡面沒有其他乘客，然後我也從窗口被救出。

60. 我站在南丫四號的上層建築前部，消防員希望我登上他們的船，但我仍看見船舶四周仍有人在水中，因此拒絕離開，直至獲告知所有乘客已獲救。
61. 我看見梁沛生協助乘客登上救生筏，我相信該救生筏是南丫四號的，在船隻尾部沉沒時自動放出和充氣。其他乘客被拉進消防處和警方的汽艇，直至晚上 9 時 10 分至 9 時 15 分左右，當時我看見已再沒有人在水中。我當時接受消防員協助，將我轉至一艘警方的汽艇，被送到榕樹灣。我當時仍然不知道甚麼船與我們相撞。我被送到榕樹灣渡輪碼頭後，看見損毀了的海泰號，便假定是那艘船與南丫四號相撞。
62. 我被送往瑪麗醫院，入院治理手臂和斷裂的肋骨。我於 2012 年 10 月 6 日出院。

#### 避碰規則

63. 我曾被問及我是否應該知道正在靠近的高速船開往榕樹灣，因此應可預計該船會向左轉入兩船相遇的位置。我的回應是香港水域有許多高速船隻行駛，所以作此假設是危險的。事實上，避碰規則特別指出在釐定碰撞風險是否存在時不應作出假設。我的首要責任是遵循避碰規則，該規則規定在指定情況下應採取的避免碰撞行動。在這此事件中，我清楚看見海泰號的紅色和綠色側燈亮著，顯示該船正迎面或差不多迎面而來。在此情況下，兩艘船必須向右轉，我無法解釋為何海泰號不遵守這條簡單的規則。

#### 海事處佈告 2012 第 131 號

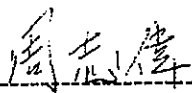
64. 我在 2012 年 10 月 1 日前最後當值的一日為 9 月 28 日，那天我與陳俊成及鄧雲安見面，討論當日的活動。儘管我知悉海事處佈告 2012 年第 131 號已經發出，但開會時沒有特別討論。一如以往，大約在活動舉行前一星期，陳俊成將一份佈告的中文版放在發電廠碼頭船員室的「船員須知」文件夾內，另外在南丫二號及南丫四號船上艙房的檔案內各放一份。公司已指示當值船員閱讀，替班船

員亦須注意。載有任何新發出的海事處佈告的船上檔案亦已在換班時交給替班船員。

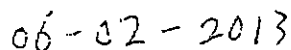
65. 我注意到有關維多利亞港煙花匯演特別區域及岸上設施開放時間的強制性條文。我在 2012 年 7 月 1 日是一項類似活動的當值船長，因此熟知有關詳情。佈告的其他部分為忠告性質。其實，根據經驗（例如 2012 年 7 月 1 日的類似活動），我也知道大部分觀賞煙花的船隻均沒有嚴格遵行這些忠告性質的措施。
66. 關於乘客名單，公司沒有這方面的特別指示，我相信康樂組組長梁國偉和黎浩然會有乘客名單。同樣，公司也沒有發出有關救生衣穿著示範的特別指引，正如第 27 段提及，這是我們慣常做法的一部分。船上也有熟悉南丫四號的乘客，因為他們每日都乘搭該船，當日較早前我亦曾看見梁帶猷在乘客詢問時指出救生衣的位置。客艙及逃生路線也張貼了容易察覺的穿著指示照片及簡圖。
67. 關於兒童救生衣，乘客當日上船前，我不確實知道有兒童參加當日活動（雖然憑我的經驗應該會有）。無論如何，南丫四號並非一艘開放式船隻，我也不會預期兒童須一直穿上救生衣。兒童可取用我們一般尺碼的救生衣（雖不會太合身但仍可穿上）、救生圈及坐上救生筏，這符合海事處的發牌規定。其實，我們的救生衣數目多於「每名乘客一件」的規定。

#### 屬實申述

我確認，盡我所知及所信，本陳述書的內容屬實。



周志偉



日期