

黎細明

1. 我現年 [REDACTED] 歲，出生於 [REDACTED]。
2. 本人現就海泰號與南丫四號在 2012 年 10 月 1 日發生的碰撞作出此陳述書。
3. 我於 1981 年初入行時在香港油麻地小輪擔任渡輪水手。在 1994 年成為副船長，更在 1997 年晉升成為船長。自此我便一直在本地渡輪擔任船長。
4. 1985 年 1 月，我取得香港船長資格證書，證書編號為 47022，證明我能擔任 60 噸以下機動船船長。1997 年 10 月 28 日，海事處批註了我的證書，准許我擔任 300 噸以下機動船船長。此證書的有效期至 2023 年 3 月 9 日。此外，我亦持有雷達、救生設備、消防設備、急救和無線電的操作證書。
5. 自 2012 年 6 月起，我是駕駛海泰號的其中一名船長。在這之前，我在港九小輪有限公司旗下的渡輪擔任船長，在香港水域內行駛各條航線。
6. 我通常工作一天後便會放假一天。在值班的 24 小時內我亦會趁空檔休息。
7. 我在船上的職責是確保渡輪安全航行及監察船員和乘客。我負責整艘船的運作及總指揮。
8. 海泰號是在 2002 年在香港建成。它由玻璃強化塑膠製成，總噸位為 274，淨噸位為 120。牌照許可上下兩層合載 381 人。
9. 它是一艘總長 28 米，闊 8 米，深 3.1 米的雙體船，具備了 2 個康明斯發動機。每一個發動機負責推動一個固定的推進器，並能輸出 969 功率。它配備了雙舵，每小時能航行大約 27 海哩。它是一艘容易操縱的渡輪。
10. 海泰號有上下 2 層客艙。駕駛室位於上層客艙前端略高於甲板的位置上。乘客不能隨便進入駕駛室。
11. 我通常會坐在置於駕駛室中央的控制椅上駕駛渡輪。船舵、指南針和控制雙發動機的手掣都在控制椅的前方。所有駕駛室內的儀器及控制裝置都設於控制椅前方的操作臺上。操作臺上有雷達、主及副發動機的測量儀器，船舶自動識別系統，號笛控制和閉路電視螢幕。所有導航工具都能從控制椅上看到及控制得到。導航燈開關亦在控制椅的 2 至 3 步範圍之內。
12. 在船舶的舷梯，船尾和機房內均設有閉路電視鏡頭。
13. 在控制椅可觸及的範圍內亦設有甚高頻無線電和單邊調制無線電，船員可用此與公司聯絡。

14. 控制椅的左面有另外一把椅子。機長在航行期間有時候會使用。機長可以在椅子上看到主及副發動機的測量儀器，監察著發動機的溫度和氣壓。
15. 駕駛室左面後端靠近艙壁的位置有一張長凳。水手通常都會在航行期間坐在此長凳上。此長凳與控制椅有相同高度，能為水手們提供一個良好的視野。機長則通常坐在長凳旁的椅子上。
16. 駕駛室的窗戶是按照駕駛室的形狀而傾斜的。根據我的經驗，從控制椅上望出窗外能得到一個良好的視野。雖然我需要稍微向前傾來瞭望船頭的位置，但整體的前方視野亦算良好。
17. 駕駛室的左右兩側各裝有一扇門通往小型駕駛台翼舷。每邊的駕駛台翼舷亦設有一個裝有所有船舵和發動機控制裝置的操作站。
18. 9月30日，事發前的一晚，我不用值班。9月29日，我值班過後，在9月30日早上移交工作給下一更到達海泰號工作的船員。移交工作後，我便回家休息。雖然我在晚上已曾休息，但我回到家後仍然在早上8時睡覺，中午12時30時起床。我渡過了輕鬆的一天後便在晚上11時睡覺。
19. 10月1日當天，我早上6時20分起床，然後到中環碼頭與其他船員在海泰號上集合。海泰號如常地在碼頭停泊了一夜。我在早上7時30分登上海泰號，並從上一更船長接管渡輪。其後，機長和2名水手亦在大約7時30分登上海泰號。
20. 上一更的船長告訴我渡輪一切正常，運作良好。渡輪沒有任何損毀。與上一更船長談論過渡輪的情況後我便為它進行檢查。我檢查了船上的安全設備和救生設備。我亦檢查了客艙及其清潔程度，確保船隻可載客。我每次登船後亦會為船隻進行此類檢查。
21. 我吩咐機長檢查所有機器後便向我匯報。他告訴我所有機器運作正常。我向所有船員進行了簡介後便進入了駕駛室。
22. 在駕駛室內我檢查了所有導航儀器，包括雷達、船舵控制及船舶自動識別系統。一切亦運作正常。
23. 當天第一班船的啟航時間為上午8時40分。
24. 完成所有檢查後，我們便離開中環碼頭，並前往長沙灣加油。此加油程序由機長負責。加油過後我們便回到中環碼頭準備接載首批往坪洲的乘客。
25. 我們大約在早上8時40分離開中環碼頭並開始該日的工作。往坪洲的航程需約25分鐘。我們之後回航至中環碼頭，然後根據時間表接載乘客往來南丫島。以航速每小時約20至22海哩計算，每段由中環碼頭至南丫島的航程需時約20至25分鐘。若我們逆水流航行，我們有時便需要以約每小時23海哩的速度航行。根據時間表，我們每程獲分配三十分鐘。

26. 當天我們依照時間表接載乘客。我們一直都以單邊調制無線電與公司聯絡。10月1日當天，我們如上文所述駛至坪洲後，便從南丫島與中環碼頭之間來回6次。
27. 當日天氣大致良好，有微風，能見度高。
28. 整天雷達也在運行。我通常會把雷達距離尺標設為0.75哩。渡輪上的雷達運作正常，亦能清晰地標示出目標的位置。當時船上的甚高頻無線電被調較到14號的頻道上。
29. 下午5時許，因開始入黑的關係，我開啟了渡輪的導航燈及那閃爍的黃燈，整夜也沒有關上它們。
30. 我駕駛海泰號來回中環碼頭及南丫島已有數百遍。我靠肉眼駕駛渡輪，沿途亦會靠地界標誌及導航標誌幫助航行。我會坐在控制椅上駕駛及在必要時調較發動機手掣。我主要靠肉眼駕駛，偶然會瞥一眼雷達。
31. 事發航程由我們在大約晚上8時離開中環四號碼頭開始。離開時，所有導航儀器也在正常運作。雷達的距離標尺已被設為0.75哩，導航燈亦已被開啟。當時天氣良好，能見度高，能看見6英里或以外的東西。
32. 離開碼頭約3至4分鐘後，機長和2名水手進入了駕駛室。水手坐在駕駛室後端左邊的長凳上協助瞭望。機長則坐在長凳旁的椅子上填寫航海日誌，填寫資料包括啟程時間、登船人數、天氣狀況及能見度。
33. 入黑過後，駕駛室漆黑一片。離開中環碼頭後我關上了閉路電視螢幕。駕駛室內僅餘的光線是由雷達，指南針及發動機的測量儀器發出。這些裝置都設有調光器，而我為了保持駕駛室漆黑一片亦盡量調低了光線。
34. 駛出中環碼頭後便進入了維多利亞港的速度限制區。我把渡輪的速度維持在每小時15海哩以下。此15海哩速度限制區終止於東基點浮標處。東基點浮標處標示著南航道的開端。駛經浮標後我便把渡輪的速度增至每小時21至23海哩。海泰號在此海域的最高航速限制為每小時35海哩。
35. 渡輪通過硫磺海峽及青洲以南的海域前往南丫島。這是我一貫駛往南丫島的航線。
36. 當時有很多小船和遊艇正向維多利亞港方向駛去。它們都是接載乘客前往觀賞煙花。大部份小船都從硫磺海峽駛往維多利亞港。
37. 我需要改變航向和減速來避免與小船發生碰撞，改航及減速次數為2至3次。我未能憶述當時航行的具體細節。
38. 當我正沿著硫磺海峽航行時，我看見南丫島在我的前方。故此我知道當時能見度高。

39. 渡輪在航線以 90 度航向通過西航道，駛至南丫島碇泊處以北的位置。然後我便改變航向，駕駛渡輪通過碇泊處。
40. 那時候，我們已駛離正在前往維多利亞港的遊艇。
41. 當時已有 4 至 5 艘船碇泊在南丫島碇泊處。我為了避免與它們碰撞而調較了航向，但仍保持約 180 度的航向行駛。當時天氣良好，能見度高，故此我沒有經常留意指南針和雷達。
42. 我看見了石角咀對開海面的燈塔。我通常會以 10 個船身位，即大約 300 米的距離駛過那閃爍著白光的燈塔。然後便會慢慢改變航向向左繼續前往榕樹灣。這是我一貫使用的航道，亦是所有渡輪行駛中環至南丫島榕樹灣慣用的航道。
43. 當我駛過碇泊處時，我留意到水往東流，水流頗為急速，速度為約每小時 1 海哩。
44. 當我們駛離碇泊處後便再沒有其他船或小船在海泰號的前方航行。除了南丫島避風塘入口有一盞很強的燈光，岸上的普通燈光及發電廠的燈光外，我看不見其他燈或船。
45. 當渡輪大約在石角咀對開海面的燈塔的正橫方向時，機長及 2 名水手便離開了駕駛室，為即將抵達榕樹灣作準備。這是他們一貫的工作程序。
46. 當渡輪在燈塔的正橫方向時，我便慢慢地向左改變航向，駛離澳仔排的燈塔。
47. 我通常會以 400 至 500 米距離駛過澳仔排以西的位置，而且當我經過石角咀燈塔時便會在必要時改變航向。我通常會在船駛到澳仔排的正橫方向時減慢發動機。
48. 當我把船向左往澳仔排的方向行駛時，我突然看見一個黑影在前方相當近的位置，約 2 至 3 個船身位的距離出現。該黑影從南丫島發電廠避風塘的強光中冒出。我立刻知道該黑影是一艘小船，我印象中沒看見另一艘船上開啟了任何導航燈。
49. 我立刻全速向後，並扭盡右軚。船的速度因此突然迅速減慢，而且船的航向開始轉右。幾秒後，我們渡輪的左面船頭與另一艘船的左面近船尾位置發生了碰撞。
50. 碰撞角度為 45 度，碰撞船為海泰號左面船頭和另一艘船的船尾。
51. 兩道通往駕駛台翼舷的門均閉緊。我在撞船前沒有聽見任何號笛或從甚高頻無線發出的警告聲。在看見另一艘船後我亦沒有時間響起任何號笛訊號。我沒有留意到另一艘船有沒有在撞船時改變航速或航向。
52. 撞船時撞擊力強大，雖然我仍坐在控制椅上，沒有撞向船舵或操作臺，但那股強大的撞擊力使我整個人不由自主的向前傾。
53. 我對所發生的事感到十分震驚。另一艘船在我們渡輪的左面擦過。我打開左面駕駛台翼舷的門，看到它距離我們渡輪左舷船尾的位置若 2 個船身位，並逐漸隨海水漂走。我大聲詢問他們是否一切安好，但他們沒有給予回覆。

54. 渡輪前方沒有燈光，另一艘船看起來頗黑，我能看到它是一艘渡輪，船的長度與海泰號相若。它有 2 層客艙，上層漆黑一片，但下層的艙燈開啟著。
55. 我走到上層客艙，詢問乘客有否受傷。上層有些乘客告訴我他們受傷了。我命令機長與 2 名水手檢查其他乘客有否受傷及海泰號有否遭受損毀。
56. 機長告訴我船頭的左面位置遭受損毀，而且左面船殼開始入水並向左傾，我吩咐乘客穿上救生衣。
57. 當時船艙一片混亂，乘客們都表現得十分害怕和驚慌。他們嚷著說渡輪可能會下沉並要求我們立刻駛往已在能見範圍內的榕樹灣碼頭。我雖然關心另一艘船上乘客的安全，但我亦要照顧海泰號上的乘客，所以為了確保我的乘客安全，我決定慢慢駛往榕樹灣碼頭。
58. 當我回到駕駛室後，我使用甚高頻無線電和我的手提電話與海事處聯絡。我告訴他們近南丫島海域發生了撞船事故，而我的船隻亦有損毀。我也告訴他們海泰號開始入水，情況非常危急，故此我只好先載乘客到榕樹灣碼頭。
59. 我也用了單邊調制無線電向公司報告是次撞船意外。我與公司的談話內容與海事處的談話內容相若。
60. 我不記得到達榕樹灣碼頭的時間。當我抵達榕樹灣後便再也沒有看見南丫四號。
61. 此陳述書由廣東話錄取，並由陳進琦向我翻譯。我確認以上所有的陳述均屬事實。