

1. 我現年■■歲，出生於■■■■。
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. 我初人行時是在碼頭內擔任水手，負責為渡輪綁纜和解纜。1991 年，我晉升為渡輪水手，為本地渡輪提供服務。
4. 1994 年，我花了 5 個月時間學習成為一個機長。
5. 我在 1994 年取得機長牌照，並能主理 150 匹制動馬力以上的船隻。
6. 取得機長牌照後，我曾駕駛漁船進出香港。
7. 2008 年，我受聘於港九小輪有限公司，並開始擔任渡輪機長。
8. 自 2012 年 6 月起我便擔任海泰號的機長。
9. 我在海泰號工作 24 小時後，便會放假在家休息一天。
10. 作為機長，我的職責是管理船上所有的機械和電子儀器，並為船隻加油。我亦會照顧上落渡輪的乘客。
11. 海泰號具備了康明斯的雙柴油發動機，型號為 KTA38M2。每一副發動機在轉速達 1,800RPM 時有將近 969.8kW 的功率輸出。渡輪亦配備了 2 副珀金斯 4TGM/10 輔助發動機，轉速達 1,500RPM 時有將近 56kW 的功率輸出。發電機是由輔助發動機發動，從而為渡輪提供電力。
12. 渡輪上的機械均當處於良好使用狀況，無需每天修理。
13. 10 月 1 日當天，我於早上 7 時 30 分登上已停泊在中環碼頭一夜的海泰號報到。前一天我不用上班，故此已得到充足的休息。
14. 報到過後我在上一更機長手中接過工作。他告訴我渡輪的機械一切運作正常，沒有出現任何損毀。我在他離開前亦有親自檢查 2 組發動機。待船長給予了一些簡單的指導後，我便開始工作。
15. 與其他船員集合後，我們便離開中環碼頭，駛往長沙灣為渡輪加油。當渡輪停泊在加油站後，我便為渡輪加柴油。這是一般的工作程序。
16. 順利地完成加油後，我們便駛回中環碼頭，開始為乘客提供服務。
17. 當天首次離開中環碼頭前往坪洲的時間為上午 8 時 40 分。我有協助乘客登船。
18. 渡輪在 10 月 1 日當天亦一如以往在中環碼頭及南丫島兩地來回行駛。

19. 晚上 8 時許，我們照常離開中環碼頭。離開碼頭後，我確保所有乘客已安全就坐及艙門已被鎖上後，便進入了駕駛室。
20. 進入駕駛室後，我坐在長凳旁邊的椅子上填寫航海日誌。航程中，我有監察發動機上的測量儀器，包括主發動機的速度及油和水的溫度。這是我在中環碼頭與南丫島之間的航程中的一般工作程序。
21. 船長當時坐在船舵前駕駛船隻，他看起來狀態良好，沒有倦意。
22. 我進入了駕駛室後不久，2 名水手亦相繼出現，並坐在左面的長凳上。他們協助船長瞭望。
23. 我察覺到當我們離開維多利亞港時海上有很多小船。除此之外，我沒有特別留意渡輪的航行。我有監察發動機的測量儀器，並留意到船的導航燈已被開啟。
24. 當渡輪經過石角咀對出海面的閃爍燈光，並看見了榕樹灣碼頭的燈光時，我便與 2 名水手離開了駕駛室。我通常都會在此時離開駕駛室為乘客上岸作準備。離開駕駛室時，我並沒有看見有任何船隻或小艇在海泰號的前方航行。我只看到從南丫島岸上發出一貫燈光，以及有一盞特別明亮的燈光從發電廠直接向我們那邊照射。
25. 我離開駕駛室前往主層客艙，並靠近舷門站著。離開駕駛室大約一分鐘後，我感到船隻突然減速，我立刻抓住艙壁以防跌倒。幾秒過後便感到碰撞的衝擊。
26. 碰撞前我沒有聽到船隻鳴響號笛／響號聲或任何不尋常的聲音。
27. 碰撞的衝擊使我和一些乘客跌倒在地上。我留在客艙一段時間以確保沒有嚴重傷亡事故，然後我便回到駕駛室協助及向船長報告客艙裏的情況。
28. 我當時聽到警報響起的聲音。船長立刻命令我檢查渡輪的損毀程度。我於是走回客艙並留意到有 2 名乘客受了輕傷。渡輪開始向左傾，水亦在主艙近船頭位置從爆開了的出入孔蓋湧入客艙。附近的乘客紛紛走到船尾的位置躲避，其他乘客則站在海泰號右邊船尾平衡船隻。當時場面混亂，有些乘客甚至在尖叫。他們都因害怕渡輪沉沒而感到十分焦慮。
29. 我告訴船長左面船殼損毀並開始入水。我們要求和協助乘客穿上救生衣。當大部分乘客都已著上救生衣後我便通知船長。當時機房沒有因碰撞而遭受損毀，而主發動機仍能照常運作。然而，當我留意到附近有礁石時，我便擔心沒有動力的海泰號可能會因隨海水漂流而觸礁，造成進一步損毀。因此，我建議船長駛離那些礁石。
30. 當時有很多乘客要求渡輪立刻繼續前往已在能見範圍內的榕樹灣碼頭。有一名男乘客甚至走到駕駛室親自要求船長盡快駛往碼頭。船長於是決定繼續前往南丫島碼頭。
31. 碰撞過後我沒有看見南丫四號。我留在海泰號裏檢查船隻損毀程度和照顧乘客。

32. 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。