

南丫四號

輪機員的證人陳述書

本人梁沛生，香港身份證號碼 [REDACTED]，地址為 [REDACTED]

[REDACTED]，現陳述如下：-

1. 我是南丫四號輪機員，於2012年10月1日該船與海泰號碰撞當晚值班。我是香港香港公民，出生日期為 [REDACTED]。

個人資料

2. 我於1982年9月7日起受僱於香港電燈有限公司（「港燈」），當時任職技工。大約10年後，我被調往該公司的海事部門為水手。我在2005年1月1日獲晉升為輪機員，入職超過三十年。
3. 我的輪機員合格證書號碼為N25917，於1994年6月10日由香港海事處發出，有效期至2018年，因此我可操作備有馬力超過150的引擎的機動船。我現在無法出示我的證書，因為已在該次意外中遺失，但我最近補領了新的合格證書，號碼為E003904。我持有香港海事處頒發的重達60噸的機動船船長合格證書，但也在船上遺失了。我亦持有港燈安排我約於15年前的訓練課程頒發的消防技能及海上求生課程的證書。我的僱主港燈亦曾向我展示我參加過的內部培訓課程出席紀錄，包括分別於1997年及2000年參加的「海員雷達操作員課程」及「例行海事維修及登船安全」，但我對於參加過那些課程沒有深刻印象。
4. 我的身體良好，並已於去年4月2日完成公司的身體檢查。公司的身體檢查每兩年進行一次。

5. 我曾經工作的船隻從未涉及嚴重的海上事故，例如碰撞或擱淺。我之前從未因違反任何條例或規例被海事處或任何其他法定機構警告、警誡或檢控。我也從未受過我僱主的紀律調查。我沒有刑事紀錄。

職責

6. 我的工作時間根據每月編製的更表決定。這是按照每4星期工作168小時或平均每星期工作42小時決定，但我間中的工作時數亦會較多或較少。
7. 作為輪機員我每日在港燈的三艘船隻，即南丫二號、南丫四號及南丫五號中的其中一隻上工作。我的職責包括檢查及操作船上的主要及輔助機器，有需要時進行輕便維修（例如固定門柄，維修廁所泵及上緊發現鬆脫了的座椅螺絲）。關於座椅，我們每次開航前都會留意或檢查它們是否有鬆脫現象。有時乘客亦會告訴我們座椅有鬆，我通常都會用螺絲批把螺絲上緊。另外我亦會協助船長執行一般職務，例如在進港及離港時繫纜及解纜。我會在發現船上設備或機器損壞或有毛病時（例如喉管滲漏或座椅螺絲不能被上緊或座椅仍然鬆脫）提出維修咭，交海事主管處理。小型的維修一般由物料管控部的同事處理。船舶的大型維修或年檢則會在船廠進行。各機器每個月都會根據清單檢查，如果在編定檢查時我當值，由我進行檢查。

南丫四號

8. 南丫四號裝配了兩部Caterpillar 3412型船用柴油引擎，設計馬力為746千瓦，每分鐘2,100轉。在實際工作時引擎不會超過每分鐘1,200轉。船隻由兩部外旋固定螺距螺旋槳推進。主引擎電池開關掣開啓後，即可在艙房啓動及遙距控制主引擎。
9. 輔助動力由一部Onan型35MCGCA發動機推動，設計馬力為34千瓦，輸出功率為380伏特。輔助動力為船上的空氣調節及所有電力設備供應電力，包括照明設施。

10. 四組24伏特電池安裝在機房的船底板上的玻璃纖維強化塑料箱內，並設有玻璃纖維強化塑料蓋。其中一組在機房左邊的電池接駁至左引擎。另一組在機房近船尾位置，接駁至輔機的發動機。另外兩組在機房右邊，一組供電給右引擎，另一組供電給緊急照明，並為航行燈、雷達及廣播系統提供電力。此組電池由兩部主引擎及輔機的發動機充電。燈車(輔機的發電機)開著時就會直接或經由充電機為四組電池充電。據我所知，南丫四號從船廠運過來時電池裝置已是這樣安裝的。

2012年10月1日

11. 我當日須在南丫四號當值，當日為僱員及其親友安排了一次暢遊，參觀南丫發電廠，然後在維多利亞港觀賞煙花匯演。根據更表，9月29及30日我由上午8時工作至晚上8時。
12. 我大約在上午11時30分在鴨脷洲登上港燈船南丫二號，再轉至南丫發電廠登上南丫四號。南丫四號的船長周志偉及水手梁帶猷與我一同登上南丫二號。我們大約在上午11時50分抵達發電廠，然後轉乘南丫四號。
13. 在南丫四號上我們討論當日行程，首先到尖沙咀，然後到中環，最後到鴨脷洲接載乘客到南丫發電廠。
14. 我進入機房預備引擎準備出發。這包括總體檢查有否滲漏等故障及檢查艙底。我檢查過機油，並且開啓了主引擎的冷卻水閥。我向船長報告前已啓動燈車（即輔機的發動機）並且檢查主引擎正常，船長然後開啓兩部主引擎。在我們出發前，我聽到響號聲，應該是船長測試響號的聲音。
15. 我們大約在下午12時40分於南丫島啓航，約下午1時25分抵達尖沙咀。公司的康樂組組員工黎浩然在那裡上船。我記得我們接載了約80名乘客，然後到中環公眾碼頭，約有40多名乘客上船。我們然後航行至鴨脷洲海怡半島碼頭，接載約60名乘客，約於下午2時30分出發往南丫島。以上並非確實數字，因為我自己沒有點算人數。

16. 大約在下午2時50分，我們抵達南丫發電廠的港燈私人碼頭，所有乘客在該處下船。我知道他們會到發電廠遊覽，並於該處吃晚飯，約晚上8時再上船。乘客上岸後，我們三人留在船上或碼頭附近休息。燈車仍在運作。大約下午6時後，我在碼頭的船員室附近，看見船長登船開啓南丫四號的航行燈及船艙燈。我在那裡看見綠色的航行燈亮著。
17. 所有乘客約於晚上8時返回船上。水手梁帶猷及黎浩然負責數點船上乘客人數，但我知道我們準備出發時約有120人。
18. 我協助乘客上船後返回船尾甲板，解開繫船纜。當時天色已黑但主甲板上層甲板燈已亮起。
19. 船長將南丫四號駛離碼頭時，我站在露天甲板的尾部檢查過海裡沒有東西可纏住螺旋槳。露天甲板約有20人，全部都坐著。我在那裡逗留了1至2分鐘。我們離開及開始走向避風塘口時，我返回機房檢查一切正常。兩扇主甲板機房門都關上。我從右門進入，在機房走了一趟，發現引擎為每分鐘1,200轉，然後從右門返回主甲板及關上右門。
20. 我經過主甲板、主客艙及主樓梯到舢房。我走過黎浩然身邊。他從舢房內走出來。我們互相打了招呼。舢房的門是開著的，我進內檢查船長前的引擎面板，那時船長正坐在椅上。我當時站在舢房左邊協助觀察四周環境。我在航行燈控制板隔鄰，那時燈是亮著的；我還看見舢房的另一邊雷達是開著的。
21. 我剛站在那裡便從左邊窗看見一艘船隻高速地向我們駛過來，速度最低為20節以上。我高聲對船長叫喊：「有隻船撞緊埋黎！」我沒有特別留意該船的航行燈，也沒有留意兩艘船有沒有轉向。我只記得不出數秒我們的左邊船近船尾便被另一艘船撞著了。我被撞倒在甲板上，右手受傷，但我沒有理會。

22. 我立即站起來，告訴船長我要到機房查看。他叫我不要去，因可能危險。但我說我要看一看，所以我經上層客艙跑往主甲板，經右邊門及主甲板進入機房。我即發現機房水浸，水深至腳踝。水洶湧而至。
23. 我從原路跑回去，向外望時發現一艘港九小輪靠近我們右邊，但不確定這是否與我們碰撞的船隻。該船在離我們兩至三個船位處停下來。我揮動雙手，高聲叫喊求援，因我知道南丫四號正在下沉，但沒有得到任何回應。
24. 然後我返回主客艙。客艙燈仍然亮著。我踏上幾級往上層的樓梯，對船長高聲說我們的船正在下沉，叫他告訴各人穿上救生衣，並且打電話求救。然後我返回主甲板，叫乘客在座椅下取出救生衣穿上。
25. 前艙內的乘客立即開始取出救生衣。我也協助取出放在後艙首數排座椅下的救生衣。我記得我取出了約7至8件救生衣。
26. 我見後艙左後方近空調機組那邊仍有大約3人坐在座椅上，我向他們大聲叫喊，「船快下沉，快些走！」但他們沒有反應。我嘗試穿過中間走廊，但被跌下來的物件擋住了。我嘗試移開物件但不成功，這時燈車停了，燈轉為後備燈。
27. 船繼續下沉。我向船首的人呼喊船正在下沉，叫他們拿著救生衣然後跳落海。有很多人紛紛從客艙兩邊門跑出去。在後艙右面有一對母女(小女孩)坐著，互相捉緊對方。我向她們叫喊：「船沉緊呀！走呀！」但她們沒有反應。因為船右邊的雜物較少，我到那邊把那女孩抱過來。我大聲叫那女人逃走。她不知道怎樣做，仍坐在那裡。我然後轉身，開始跨過座椅逃走。那女人跟著我。我們到了船中間時，水位在我們後面上升，當時船向上傾斜超過45度。幾秒後，南丫四號便開始向船尾傾斜。因為主甲板的滑門是由後至前開啓的，我們無法打開，且被困在主客艙內。我已抓不住那女孩。我站不穩，落入水中，抓住在我附近浮著的一件救生衣。很多人在客艙浮著。我不知道那女孩和那女人在哪裡。當時艙內仍有少許燈光。有人在我附近浮著，受了傷。我扶著那個人，讓他浮在水上。

28. 那裡沒有槌子以打破玻璃窗，但之後有人從外面打破其中一扇窗，我們便獲救了，我是最後離開船艙的一個。我爬出破窗，遺失了拿著的救生衣。
29. 我從船中出來時看見一個男人在照顧一個沒有救生衣的男孩。有一個手裡拿著救生衣的女孩，還有一個年輕男子抓住船的欄杆。我看見約100呎外有數艘救生艇，我於是抱著那女孩，游到其中一艘救生艇去。我們到了那裡時，有兩個沒有救生衣的年輕男人在一艘救生艇上。他們說他們受了傷，但他們仍然幫我拉那個女孩上救生艇。我嘗試自己爬上去，但不成功。很多人在那幾艘救生艇四周，但只是抓著邊沿。我也幫部分人登上救生艇。最後，本人獲救後被送往岸上。

屬實申述

我確認，盡我所知及所信，本陳述書的內容屬實。

梁沛生

梁沛生

6-2-2013

日期