

南丫四號

水手的證人陳述書

本人梁帶猷，香港身份證號碼 [REDACTED]，地址為 [REDACTED]，現陳述如下：-

1. 我是南丫四號的水手，我於該船隻於 2012 年 10 月 1 日跟海泰號碰撞當晚當值。我是香港居民，我的出生日期是 [REDACTED]。

個人資料

2. 我於 1982 年 3 月 23 日開始於香港電燈有限公司（「港燈」）任職水手，我自那時起一直航海，於港燈任職水手。在此之前，我是一位漁民。
3. 我持有由香港海事處於 1986 年 5 月 22 日發出的 60 噸及 60 噸以下的船隻的船長本地合格證書號碼 49591，有效期至 2018 年止。我亦持有由香港海事處於 1992 年 8 月 21 日發出的裝有馬力不超過 150 匹的引擎的船隻的輪機員本地合格證書編號 N24513/92，有效期至 2018 年 8 月 5 日止。此外，我持有由香港海事處於 2012 年 10 月 15 日重新發出的遊樂船隻操作人合格證明書（我的原有牌照於 2012 年 10 月 1 日墮海失去），有效期至 2018 年 8 月 5 日止。我亦曾被港燈派去海員訓練中心上課，我於 1988 年參加海上求生訓練並於 1991 年參加防火訓練。我獲展示由我的僱主港燈對我出席各項內部訓練課程所備存的記錄，包括分別於 1998 年及 2000 年的「海員雷達觀察員課程」及「例行海事維修及登船安全」，但是我對出席過這些課程不太有深刻記憶。
4. 我身體良好，並於去年 8 月 9 日完成上一次的公司體格檢驗。公司體格檢驗每兩年進行一次。由今年 2013 年開始，所有船員都會有年度體格檢驗，而我的體格檢驗於 2013 年 1 月 10 日進行，結果正常。

5. 我以往曾經任職的船隻均沒有涉及嚴重海事意外，如：碰撞或擱淺。我之前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任何紀律調查。我沒有刑事記錄。

職責

6. 我的正常工作時間是依照當值表的，但是一般由上午 8 時工作至下午 6 時或晚上 8 時。我通常每週工作 42 至 50 小時。當我們當值期間不用出海時，我們通常於碼頭的船員室休息。
7. 我會被要求於港燈所擁有的三艘船隻（南丫二號、南丫四號及南丫五號）之中任何一艘船隻的船上工作。南丫五號只用作遊樂行程之用，但是其他兩艘船隻則作為渡輪運作，接載公司僱員及承辦商往返南丫發電廠。我或許於南丫二號上工作較於南丫四號上工作更為頻密，因為南丫二號較南丫四號更為常用。
8. 我於船上的職責涉及於進出港口時收搭纜纜及解纜、於任何航程之前點算船上乘客數目並將人數記入航海日誌之中、在船上時照顧乘客、瞭望海面，以及一般地協助船長及輪機員。
9. 我們例行地每週（逢星期六）有一次應急訓練，期間我們會開啓消防泵及測試所有消防喉。這通常大約於上午 10 時進行，需時大約 30 分鐘至 1 小時。此外，每月最後一個星期五，（如果我當值）我就會負責就如何正確地穿上救生衣向乘客進行示範。我於兩次早上航程上進行此項示範，而且同時於主甲板（前艙及後艙）及內客艙進行示範。我通常用大約 3 分鐘完成每個示範，解釋如何正確地穿上救生衣並繫上繩。一般而言，我自己用少於 1 分鐘就可正確地穿上救生衣，但是乘客可能需要較長時間。在南丫四號及南丫二號上，各客艙中每個座位都有救生衣。南丫四號船員艙存放了約 33 至 35 件救生衣，而另外有一件救生衣放在南丫四號的舵房。救生衣總數超過允許運載總人數 232 人。每件救生衣都裝在以魔术貼及尼龍布做成的開口袋內及以薄膠袋包裹。這些膠袋很薄，容易撕開。我認為救生衣容易取出。當我們每次上船時都會做目視檢查，以確保救生設備（包括露天甲板上的充氣式救生筏及救生圈）存在及妥當地存放。

2012年10月1日

10. 公司舉辦了一項特別活動慶祝國慶日。這活動涉及讓僱員及他們的親友登上南丫二號及南丫四號暢遊，去參觀南丫發電廠、於該處吃晚飯，然後前往維多利亞港觀賞國慶煙花匯演。因此，我當天的工作時間有所更改，我於中午 12 時上班，而不是上午 8 時。我上一次當值是於 9 月 29 日，9 月 30 日是休息日。這一天，我被委派到南丫四號。
11. 我大約於上午 11 時 30 分於鴨脷洲登上南丫二號，並且準時抵達南丫發電廠準備工作。報到之後，我開始跟南丫四號的船長周志偉及輪機員梁沛生一起工作。我們討論了當天的活動，然後我跟船長一起對船上的安全設備進行檢查，以查看所有座位有否配備救生衣及船上的浮水裝備是否全部點算及放好。露天甲板有一艘充氣式救生筏及約 63 個救生圈。此外，前甲板上有 2 個救生圈。所有東西均屬妥當。
12. 然後，我們駛往尖沙咀鐘樓附近的公眾碼頭，大約於下午 1 時 30 分接載了大約 40 至 50 名乘客上船。乘客之中有一家公司職員名叫黎浩然。他向我們介紹他自己是籌備者之一。我忘記了他有否穿上印有公司標誌的 T 恤。他手中持有一張紙，而且他在船上點算人數。我亦有點算人數，並將人數寫上航海日誌上，而我相信航海日誌因碰撞而墮海失去。黎是於尖沙咀上船的最後一人，是他叫我們出發的。我們就再前往中環 9 號碼頭，再有 60 至 70 名乘客上船。我們就再駛往鴨脷洲海怡半島碼頭，我們在該處再接載了 71 名乘客。我以前曾經在公司安排的其他船活動當值，但不是去看煙花匯演。我知道會有相當多參加者，包括一些小童及長者，但是我於他們上船之前並不知道確切人數或者會有多少名小童／長者。這些乘客由港燈康樂組組員及其他工作人員帶領前往暢遊。我們大約於下午 2 時 35 分啓航離開鴨脷洲，並且大約於下午 2 時 55 分抵達位於南丫發電廠的港燈私人碼頭。全部乘客下船，原訂於大約晚上 8 時回來上船。我們三名船員留在船上或碼頭附近休息。我們在船員房吃晚飯。我們沒有飲用過任何酒。晚飯後，我在碼頭附近步行至第 1 號泊位，我記得我曾經看過南丫四號一下，我見到她的航行燈亮著（紅燈及綠燈及白色桅燈）。

13. 大約於晚上 7 時 30 分，乘客開始再次上船。至大約於晚上 8 時，我點算到船上有 124 人。點算以人手進行，沒有使用計算器或點擊器。煙花匯演原訂於晚上 9 時才開始，所以我們跟康樂組（其中一人是在南丫二號上的梁國偉，我認識他）商量延遲出發，因為我們認為維多利亞港的煙花匯演區水域的波浪對一些乘客而言可能會太大。我們因而延遲至晚上 8 時 15 分啓航。有些乘客返回碼頭上，這表示他們再次上船時我要把他們點算回人數之中。當所有人返回船上後，我就按照船長的指示走上前去解開頭纜。當我們啓航時，舵房及內客艙的燈是關著的。主客艙的燈仍然亮著。
14. 解纜後，我一如一般做法前往舵房在航海日誌之中記錄船上乘客數目及天氣情況。我經由右舷門以進入主客艙，然後關上我身後的右舷門。我檢查了左舷門是閉上的，然後上樓梯。當船隻啓航後，乘客走來走去。我估計主客艙的前端大約有 20 多名乘客，而後端大約有 20 多名乘客。其餘乘客均在上層甲板上，客艙中大約有 50 多名乘客，但是絕對不超過 60 名（因為我記得有 63 個座位，但不是全部坐滿，有一些空座位），而露天甲板上大約有 20 多名乘客。一般來說，在正常航行期間，只有少數人會坐在露天甲板上。露天甲板上全部座位滿座是非常罕見的。一般來說，我不預期會有很多人坐在或站在露天甲板上，如果有，我會叫他們返回客艙坐下，但是由於這次是煙花匯演暢遊，人們自然會希望坐在露天甲板上觀賞煙花。在航海日誌中作出記項後，我就返回內客艙查看乘客，而空調運作良好。
15. 在大約用了兩至三分鐘在上層及主客艙巡視數次後，我返回舵房協助做瞭望。當時內客艙昏暗，我留意到很多之前身在該處的乘客已經走到下層（我記得有些乘客／小童說冇燈，當冇燈亮著時，他們感到不適應）或走出露天甲板，但亦有人從露天甲板走進來。
16. 當我完成巡視之時，我們已經通過避風塘，而我留意到我們身處榕樹灣以西。舵房的門是打開的。當我走向舵房時，我見到黎浩然站在舵房外面。當我進入舵房時，我跟船長說了幾句話，指各個艙一切正常。然後，我站在舵房船長身後，船長對我說有隻船在前面迎面而來，而我立即透過中間窗左邊起計的第一隻窗留意到有一艘雙體船正以高速向我們駛過來。我可以見到它的黃色閃光

燈、紅色舷燈及綠色舷燈及白色桅燈。我估計它相距大約 300 米，並向我們迎面駛來。我向船長說，有一艘船以高速從左邊駛向我們。我留意到船長立即將南丫四號轉向右邊(我看不到他是扭舵還是用電軚轉向)，試圖避開這艘船，但是我不知道他是否已經正在轉向還是因應我的警告而轉向。這個轉向很大且明顯，因為我可以見到我們轉右向石角咀燈塔方向。不過，另一艘船隻撞向我們船隻的左邊尾部，整艘船搖動。舵房內一片昏暗，所以我見不到船長有否拉他右邊的控制桿減速或按響號鈕。

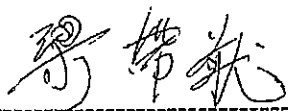
17. 我立即經由內客艙跑到露天甲板上，並見到很多乘客跌倒受傷。我亦見到撞向我們的那隻船。她離我們不遠而且不動。我叫其他乘客照顧傷者，然後跑下去到主客艙查看該處的乘客。左舷假天花已經塌下來，該處都有乘客受傷，所以我再叫其他乘客照顧他們。然後，我再跑回去走上主樓梯到內客艙。
18. 當我跑上樓梯時，南丫四號已經開始向尾部傾斜，全部的燈已經熄滅。船長站在內客艙舵房外，他大叫乘客穿上救生衣。當我回望向船尾時，該艘船距離我們大約 100 尺。我走至內客艙，並見到水位正在迅速升至客艙，將乘客困在其中。
19. 我見到有小童在左舷最後一排。我直覺地立即走到那裏幫他們穿救生衣。有一名女孩和一名男孩，分別年約 7、8 歲及 5 歲，他們由一名男子陪同，我相信這人是他們的父親。我拿出兩件座位下的救生衣，我幫助該名女孩站在座位上，以便我可以幫她穿上救生衣。我叫該名男子替該名男孩同樣做。這名男子自己沒有拿救生衣。於這時，有些人從露天甲板走進艙室內。我於少於一分鐘內幫助該名女孩完整地穿好及繫好救生衣。船隻當時正不斷傾斜，而水開始不斷從露天甲板湧入並且從主甲板經由樓梯湧上，因為船隻正在不斷下沉。該名男子替男孩穿上了救生衣，但是尚未繫好繩，所以我接手並於大約半分鐘內完成繫上他的救生衣。救生衣對兩名小童算合身。我面向船隻後端，於此時，我開始聽到我身後有座椅逐行掉下來。有大約 3 人仍然坐在我身後的座位之上，而這些座位也掉了下來，塌下在我的右腿上。水位急速上升，並且不久已過了我的心口。被我幫助穿上救生衣的小童正在水上漂浮。上層甲板通往露天甲板的門初時是打開的，現已關上了，因為水正在湧入。由於我的腿被夾住，所以我叫

該名男子為我拉開椅子。我打開了從左舷後端窗口起計的第二扇窗以幫助該兩名小童出去，然後是該名男子。我當時需要站在已經塌下來的座椅之上。

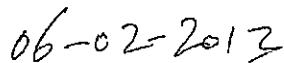
20. 當我幫助該兩名小童及男子出去之後，我見到另一名年約 4、5 歲沒有穿救生衣的女孩在我附近嘗試逃生，而她正在溺水並大叫救命。我立即抓住她，而我想了一秒我是否應該跟她留在裡面還是游出去。然後，我決定出去，否則我們將全部溺斃。我懂得游泳。我沒有穿救生衣。如果我穿了救生衣，我就會無法經窗爬出去。我首先將該名女孩推出去，然後我出去幫助她。我以右臂帶著她，而我以左臂帶著那名我先前幫她穿救生衣的女孩。該名男子抓住該名男孩。然後，我見到一艘救生筏，救生筏打開了，距離我們前方大約 100 尺。我相信這是南丫四號上的救生筏。當時救生筏之上沒有人，而我們游到該處。水流相當快，而我們需要游相當長的一段路程，因為該救生筏亦正在漂流。然後，該名男子和我幫助小童登上救生筏。然後，我單單在水中抓住救生筏的邊緣。最終，總共大約有 5 至 10 人登上了救生筏之上，有些拿著救生圈，有些穿上救生衣，有些沒有任何東西。我們最終被水警或消防員救起。

屬實申述

本人確認，盡本人所知及所信，本陳述書的內容屬實。



梁帶猷



日期