

二零一四年四月二十八日  
討論文件

## **立法會經濟發展事務委員會**

### **運輸及房屋局**

#### **就 2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故 對海事處人員行為的調查**

### **目的**

本文件旨在告知委員，運輸及房屋局(“運房局”)就 2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故(“事故”)對海事處人員行為的調查結果。

### **背景**

2. 2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故調查委員會(“委員會”)及其報告(“委員會報告”)揭露了海事處人員在過往就「南丫四號」執行職務時可能涉及的問題，包括可能有行政失當及失職情況。運房局為此成立內部調查小組(“小組”)，由運房局常任秘書長(運輸)領導，負責找出委員會所揭露海事處人員在過往就「南丫四號」執行職務時的任何缺失或不足之處，並對指稱有不當行為的人員建議應採取的紀律行動。如發現懷疑刑事罪行，小組須向執法機構通報。

3. 小組的職責是調查海事處人員在過往就「南丫四號」執行職務時是否有缺失。其職權範圍並不包括確立人員的行為與「南丫四號」沉沒以致造成傷亡的因果關係，亦沒有權力判定有關海事處人員或海事處整體在事故中的刑事和民事責任；這須由法庭裁決。

## 最新情況

### 調查進度

4. 小組自 2013 年 6 月下旬成立以來，一直全速進行工作，以期能在符合公務員常規和規定的情況下，公平公正地徹底進行調查。

5. 根據《調查委員會條例》(第 86 章)第 7 條，任何人在委員會席前提提供的證據，不得在由該人提出或針對該人提出的任何民事或刑事法律程序中，被接納為針對該人的證據，但如該人被控以《刑事罪行條例》(第 200 章)第 V 部(宣誓下作假證供)所訂的任何罪行，或根據第 8 或 9 條被檢控，則屬例外。因此，小組在調查中不能單靠委員會報告所載的資料和證據，而須重新向海事處人員蒐集資料和證據。鑑於調查涵蓋的年代久遠、涉及的事宜範圍甚廣和海事處人員數目眾多，小組花了相當時間研究大量追溯至一九九零年代初的文件和檔案，同時就每名人員所涉的責任擬備切合個人情況的問卷，與涉事的每名人員逐一會面，分析搜集到的資料和任何經核實的證據，以及就有表面證據證明在執行職務時有行為失當的人員，定出應採取的紀律行動建議。小組在過程中曾徵詢法律意見。

6. 調查現已完成，小組於 2014 年 3 月 31 日向運房局局長提交調查報告。調查報告約有 430 頁，共七章，分別為(1)引言；(2)有關「南丫四號」由 1994 年至 2012 年的資料；(3)對個別海事處人員在處理「南丫四號」時的責任的調查結果和分析；(4)對海事處人員建議採取的紀律行動；(5)調查期間發現的其他事宜；(6)海事處當時制度和做法存在的問題和不足之處及(7)總結。另有一共 399 份附錄。

7. 由於報告建議對部分海事處人員採取紀律行動，調查報告亦於 2014 年 4 月初轉交公務員事務局考慮和採取行動。

## 刑事調查

8. 另一方面，香港警務處(“警方”)亦正就事故進行全面調查，並一直與律政司<sup>1</sup>刑事檢控科保持密切聯絡。

9. 最新進展是警方已要求運房局提供調查報告，以便其作刑事調查。運房局經徵詢律政司的意見後，信納向警方提供調查報告作刑事調查，符合公眾利益，而移交調查報告所載的個人資料，作為防止或偵測罪行，根據《個人資料(私隱)條例》(第 486 章)第 58(2)條，不受有關保障個人資料的使用的原則所管限。調查報告已交予警方。

## 向公眾披露報告內容的考慮因素

10. 公眾十分期望當局公布調查報告。遇難者家屬尤其渴望得知調查的全部結果。他們的期望和心情完全可以理解。

11. 關於向公眾披露調查報告的內容，當局必須考慮以下因素：

- (a) 公眾利益和知情權；
- (b) 根據《個人資料(私隱)條例》(第 486 章)的任何強制性限制；
- (c) 刑事調查及任何可能會進行的刑事程序會受到影響的風險；以及
- (d) 被指稱行為不當和被展開紀律程序的人員獲得公平聆訊的權利。

---

<sup>1</sup> 在律政司內部有一防火牆安排，以防止律政司內不同組別就這事故的不同方面提供意見而出現利益衝突。

簡言之，當局必須小心平衡這些考慮因素。

12. 調查報告包含大量接受調查人員的個人資料，也詳述與處理「南丫四號」有關人員的具體行為和事件，並詳細分析每名涉事人員的責任，以及提出向被指稱有不當行為的人員採取紀律行動的具體建議。此外，報告亦包含懷疑涉及刑事成分的事情。

13. 由於警方現已取得調查報告進行刑事調查，律政司認為，披露整份調查報告會有嚴重影響就這事故進行的刑事調查及可能會進行的任何刑事程序的風險。在這階段的披露，可能會令嫌疑人士預先得到警告關於證人可能會提出哪些對他們不利的陳述，從而給予他們機會相應修改甚或捏造他們其後可能向警方提供的證據。將來有機會成為證人的人士的記憶和證供亦有可能被擾亂——一是他們蓄意地修改證供以切合從報告閱讀得來的資料，或是他們潛意識地（但後果仍然嚴重）把他們憑本身獨立記憶所知的，與他們當時沒有知悉但其後閱讀得知的事宜產生混淆。他們的證供的分量和可靠性，甚至可接納性，會受到不利的影響。在披露小組對個別海事處人員處理「南丫四號」時的責任的調查結果和分析、小組對每位海事處人員應否採取紀律行動和（若應的話）那種紀律行動的建議，以及其他在調查期間所揭示可能涉及違反紀律或觸犯刑事罪行的事宜方面，這些風險尤其嚴重。若公開這些內容，不單如上述會對證據的可接納性和質素有影響，而且將來有機會成為陪審員的人士亦可能受到調查的結果和建議影響，因而引致指控和抨擊，指稱對事故可能會進行的任何刑事程序已變得不公。

14. 另一方面，披露調查報告時把部分資料遮蓋實際上並不可行，因為這樣便要遮蓋調查報告大部分的內容（當中包含可藉以辨認正接受調查人員的個人資料，以及與處理「南丫四號」有關人員的具體行為和事件的詳情），才不致有影響正在進行的刑事調查及任何可能會進行的刑事程序的風險。經遮蓋大部分資料後的調查報告會變得沒有條理及連貫性。

15. 正如披露調查報告對可能會進行的任何刑事程序有影響的風險一樣，假如所披露的任何資料(例如姓名、職級／職系和所涉及的不當行為等)會明示或暗示地讓人認出任何人員，便會變成審訊前的不利報導，可能影響對有關人員公平地進行紀律程序／採取行動。在此情況下，為保持可能會進行的任何紀律程序／行動的公正性，並不適宜將調查報告的詳細內容披露。此外，政府亦受《個人資料(私隱)條例》(第 486 章)中保障個人資料的強制性限制所管限。

16. 鑑於上述因素，我們認為將部分資料遮蓋後向公眾披露，並不可行。因此，現擬備調查報告摘要(見附錄)，述明事實概要，以及小組的整體調查結果和建議的紀律行動。雖然摘要內容較調查報告全文簡短，但已在不妨礙日後就事故採取行動／程序(不論紀律或刑事)的前提下，有條理地闡述小組所完成的工作和得出的整體調查結果。這個做法可保障正在進行的刑事調查和任何日後可能進行的刑事程序和紀律程序／行動不受影響，符合公眾利益。

17. 摘要基本上沒有記載海事處接受調查人員的姓名和職級、小組根據經核實證據對個別人員責任的分析、小組對個別被指稱失職的海事處人員所建議採取的紀律行動，以及認為相關刑事調查的事宜。

#### 調查期間發現的其他事宜

18. 在調查過程中，小組發現其他第 I 及第 II 類別船隻<sup>2</sup>沒有符合要求的情況及懷疑涉及刑事成分的事情。就沒有符合要求的情況，調查發現很多第 I 類別船隻(即與「南丫四號」屬相

---

<sup>2</sup> 根據《工作守則—第I、II及III類別船隻安全標準》(2006年12月版)，第I類別船隻指除第IV類別船隻外，任何准予運載超過12名乘客的船隻；第II類別船隻指除第IV類別船隻外，任何不准運載超過12名乘客的船隻；第III類別船隻指任何用作捕魚及其他有關用途的捕魚船；以及第IV類別船隻指任何純作遊樂用途的船隻，不論准予運載的乘客數目多少。

同類別)的驗船證明書顯示船隻不符救生裝置的要求、有些第 I 類別船隻的驗船證明書的有效期被延長至 15 個月(而不是所容許的 14 個月)、對有些第 II 類別船隻沒有執行上排檢查的規定、香港水域運作的第 II 類別船隻新船未有完全符合兒童救生衣的規定,以及非自航駁船和開底躉船未有完全符合一些救生裝置的要求等。這些問題的處理及現時情況詳列於附錄的第 68-71 段。

### 小組轉介警方處理

19. 至於懷疑涉及刑事成分的問題,小組已根據其職權範圍規定,把有關問題轉介警方處理。

### 刑事調查和紀律行動的跟進工作

20. 當局已將整份調查報告交予警方。

21. 由於警方現正進行刑事調查,公務員事務局亦需確保採取的任何紀律行動,不會影響刑事調查及任何其後的刑事程序。

### **徵詢意見**

22. 請委員備悉本文件的內容及夾附的調查報告摘要。

運輸及房屋局

2014 年 4 月

## 調查報告摘要

運輸及房屋局(“運房局”)就 2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故對海事處人員的行為進行調查。有關的調查報告(“調查報告”)已在 2014 年 3 月 31 日提交運房局局長。

2. 調查報告共七章，分別是(1)引言；(2)有關「南丫四號」由 1994 年至 2012 年的資料；(3)對個別海事處人員在處理「南丫四號」時的責任的調查結果和分析；(4)對海事處人員建議採取的紀律行動；(5)調查期間發現的其他事宜；(6)海事處現有制度和做法存在的問題和不足之處；以及(7)總結，另有 399 份附錄。

3. 在考慮以下因素後，我們擬備了本摘要(連附件 I 的縮寫表及附件 II 的技術用語詞彙)，以敘述調查報告的內容和主要結果：

- (a) 公眾利益和知情權；
- (b) 根據《個人資料(私隱)條例》(第 486 章)的任何強制性限制；
- (c) 刑事調查及任何可能進行的刑事程序受到影響的風險；以及
- (d) 被指稱行為不當和被展開紀律程序的人員獲得公平聆訊的權利。

因此，本摘要只供公眾參考；在公務員紀律和員工管理行動、隨後的任何程序或其他用途方面，均不會取代原有的整份調查報告。

## 背景

### 調查委員會

4. 行政長官會同行政會議根據《調查委員會條例》(第 86 章)(“第 86 章”)第 2 條，在 2012 年 10 月 22 日委任 2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故調查委員會(“委員會”)。委員會的職權範圍是“就導致 2012 年 10 月 1 日兩艘船隻在香港南丫島附近相撞的事實和情況進行調查：

- (a) 確定事故的起因並就此作出適當的裁斷；
- (b) 考慮及評核香港有關載客船隻的一般海事安全情況及現時監管制度是否充足；以及
- (c) 就任何所需措施提出建議以防日後再發生相類事故。”

5. 委員會以公開聆訊的方式進行研訊。在所有向委員會作供的證人中，共有 23 名為海事處在職／退休人員。

6. 第 86 章第 7 條訂明，任何人在委員會席前提供的證據，不得在由該人提出或針對該人提出的任何民事或刑事法律程序中，被接納為針對該人的證據，但如該人被控以《刑事罪行條例》(第 200 章)第 V 部(宣誓下作假證供)所訂的任何罪行，或根據第 8<sup>1</sup> 或 9<sup>2</sup> 條被檢控，則屬例外。

7. 委員會於 2013 年 4 月 19 日向行政長官提交報告。政府則於 2013 年 4 月 30 日公開部分資料被遮蓋的委員會報告<sup>3</sup>。

---

<sup>1</sup> 第 86 章第 8 條：“藐視屬罪行”。

<sup>2</sup> 第 86 章第 9 條：“由委員會處理的藐視罪”。

<sup>3</sup> 兩名涉事的船長已被落案控告誤殺罪名，因此政府決定把報告中關乎兩名船長責任的部分資料遮蓋，以保障兩名船長能得到公平審訊的權利。政府亦表明，待所有相



8. 委員會報告批評海事處以下的工作流程有不足之處：程序和文件記錄；對「南丫四號」的檢查／檢驗和破艙穩性計算；以及 2008 年起生效有關救生衣規定的執行情況。委員會報告更指出海事處以往和現時的監管制度本身一直存在嚴重系統性問題。

9. 行政長官已責成運房局和海事處跟進委員會報告。對於委員會報告揭露的不足之處，如發現當中涉及行政失當和人為失誤，政府會公正嚴明處理，包括採取紀律行動。時任海事處處長廖漢波於 2013 年 5 月 2 日發信給屬下全體人員，表示處方已展開內部調查，以期找出原因，解釋為何「南丫四號」船上的救生衣不符合法定要求，以及為何船隻結構並非按照海事處批准的圖則建造。

## **運房局進行的調查**

10. 2013 年 5 月 27 日，運房局局長宣布，政府決定改由運房局直接負責對海事處進行調查，以確保調查程序客觀公正。運房局常任秘書長(運輸) (“常任秘書長(運輸)”)獲委派進行調查。

### 運房局調查小組的職權範圍

11. 常任秘書長(運輸)的調查工作，由在 2013 年 6 月下旬成立的調查小組 (“小組”)協助。小組的職權範圍如下：

- (a) 根據公務員常規，公平公正地徹底進行調查，以期找出 2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故所揭露海事處人員過往就「南丫 4 號」執行職務時，有何缺失或不足之處；

- (b) 整理有關證據，以確立是否有任何行為失當、疏忽職守和行政失當的情況，以致需要對任何人員採取紀律行動及／或行政措施；
- (c) 就調查期間發現可能涉及刑事罪行的個案，向執法機關報告，以便跟進；以及
- (d) 就應否對任何人員採取紀律行動及／或行政措施，向常任秘書長(運輸)提出建議。

12. 調查委員會的職權之一，是確定撞船事故的起因，並就此作出適當的建議。政府已承諾跟進委員會的建議。調查小組則是按調查委員會調查所揭露的問題，調查海事處人員過去就「南丫四號」執行職務時是否有缺失。小組的職責並非要確立海事處人員的缺失(如有的話)與「南丫四號」撞船、沉沒以致最終導致死亡事故的因果關係。由於是次調查是行政程序，故小組既沒有特別調查權力或特權，亦無權判定涉事人員／各方的刑事或民事責任。

### 調查對象

13. 至於調查對象，則包括由 1994 年 11 月起(即海事處接獲財利船廠有限公司的造船通知)在執行職務期間曾處理「南丫四號」事宜的大部分海事處人員，包括參與審查和批核「南丫四號」新船的圖紙／圖則、初次驗船、新船及加裝碰墊／加裝壓載物和升高壓載物的位置的傾斜測試及審核穩性計算書、發出首張驗船證明書、定期驗船及發出驗船證明書、執行新訂的救生衣規定，以及檢查座位和水密關閉裝置等人員。為查究督導責任，有關人員的直屬督導人員以至最高層管理人員均在調查之列。

14. 按此，我們共找出 55 名海事處人員，其中兩人已去世。在其餘人員中，一人因嚴重健康問題未能協助調查。因此，接受調查的共有 52 名人員，包括 11 名首長級人員和 41 名非

首長級人員；38 名為在職人員<sup>4</sup>，14 名已退休。52 名人員中，現時有 32 名屬驗船督察職系，16 名屬驗船主任職系，2 名屬海事主任職系，以及 2 名屬船舶安全主任職系。

15. 在這 52 名人員中，37 名曾直接參與處理「南丫四號」，而其餘接受調查的人員則是他們在不同管理層的上司，或通常參與本地船隻工作的人員。

16. 這些人員因執行職務須接受調查的關鍵時間，是由 1994 年 11 月至擬備本調查報告的這段時間。

17. 為免生誤會，小組需要強調，正如上文第 13 段所述，如一名在職或已退休的海事處人員，自 1994 年 11 月起在執行職務時曾處理「南丫四號」事宜或是這人員的上司，便會被納入為調查對象。單是一名海事處人員被納入為調查對象本身並不代表小組懷疑他犯有過失。

#### 資料來源和調查方法

18. 小組就「南丫四號」調查海事處人員的責任，並集中於調查委員會揭露的問題。小組參考的資料來源包括委員會報告、委員會研訊記錄謄本、委員會曾考慮的相關文件(即文件檔案和資料)、海事處在職／退休人員在問卷和會面提供的資料，以及海事處管理層應小組查詢而提供的資料(例如與「南丫四號」有關的舊記錄、內部會議和與業界的會議的記錄、政策和運作檔案等)。

19. 關於接受調查的 52 名海事處在職／退休人員，每名人員獲邀以書面回應小組為每人擬備切合個人情況的問卷，然後與小組會面。會面過程已錄音。

---

<sup>4</sup> 在公務員隊伍中，在職人員包括現職人員和放取退休前假期的人員。只要有關人員仍是公務員，當局便可向他採取紀律行動，即當局可向有關人員採取／繼續採取紀律行動，直至該人員退休前假期的最後一天。

20. 在夾附切合個人情況問卷的函件中，以及會面開始之前，有關人員獲告知，藉問卷和會面收集的資料，會供運房局就撞船事故調查海事處人員行為之用，而該等資料日後亦可能用於對相關人士所採取的行動(包括紀律行動)。會面時，正式開始查問之前，有關人員亦獲告知，會面過程會錄音。

21. 為確保調查公平公正，運房局在初期已採取必需的步驟，以免身為高級管理層而同時又是調查對象的人員，出現利益衝突的情況；運房局通知他們不要沾手調查事宜。現任的海事處副處長(特別職務)獲指派擔任部門最高級人員，負責處理一切與調查有關的事宜(例如與小組聯絡通訊)。小組先後八度致函海事處管理層索取資料。

22. 小組按以下原則進行調查：

- (a) 小組得出的結果應基於調查期間及從其他資料來源所揭露的證據。得出結果前所須符合的舉證標準，是相對可能性的衡量；
- (b) 參考香港法例及政府／海事處的相關規例、規則、指令、守則或常規，以衡量某名人員的作為、操守或行為是否恰當。因此，其他海事司法管轄區的法律、常規、標準、規則等準則在這次調查中未必適用；
- (c) 如在某個情況下沒有具體規則或指令適用，則按有關人員的職系、職級和經驗所期望應具有的水平，作為標準；以及
- (d) 對高級人員期望較高，因為他們在執行職務時，不可單靠明文規定，而應運用若干判斷力，並承擔與其職位相稱的責任。

## 有關「南丫四號」由 1994 年至 2012 年的資料

23. 為蒐集關於處理「南丫四號」的資料、找出在整段期間曾參與的個別海事處人員，從而調查該等人員在關鍵時間執行職務的所有資料，小組研究了追溯至一九九零年代初期的大量文件。有關「南丫四號」與海事處的資料詳見下文。

### A. 「南丫四號」建造期間： 海事處批核圖則、進行初次驗船和審核穩性計算

24. 在《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)於 2007 年 1 月 2 日生效之前，規管本地船隻的規定散見於多條法例及附屬法例<sup>5</sup>。為取得牌照運作，本地的載客小輪和渡輪在建造和檢驗方面，均須遵照海事處處長就發出驗船證明書<sup>6</sup>而發布的指令<sup>7</sup>。海事處本地船舶安全組(LVSS)<sup>8</sup>接獲造船廠為本地船隻申領證明書和牌照而提交的驗船申請後，會通知造船廠，在動工建造前須先行提交船隻設計圖紙／圖則，供該組審批／考慮。有關圖紙／圖則，涵蓋船隻的結構、大小和形狀(例如船體和甲板)、各類裝置(例如救生和滅火裝置)和機械／電力裝置的配置／分布安排等。在獲發首張驗船證明書和運作牌照之前，船隻須在不同建造階段通過船級社及／或海事處本地船舶安全組的檢驗(即初次驗船)。

---

<sup>5</sup> 有關本地船隻安全和檢驗事宜的規定，原先載於《船舶及港口管制條例》(第 313 章)、《商船(安全)條例》(第 369 章)及《商船(防止及控制污染)條例》(第 413 章)。其後當局專為本地船隻訂立香港法例第 548 章，將原本散見於不同法例的條文集中在這條法例內。為配合香港法例第 548 章的推行，當局另行制訂 11 條附屬法例。《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》(第 548G 章)是其中之一，旨在規管本地船隻在建造和維修方面的圖則批核和驗船事宜；所配備的救生裝置和滅火器具；以及運載乘客和航區限制事宜。

<sup>6</sup> 在 2007 年 1 月 2 日之前，根據《商船(小輪及渡輪船隻)規例》(第 313E 章)，小輪或渡輪如沒有有效的牌照，基本上不得作商業用途。為取得牌照或續牌，必須先出示由政府驗船師簽發的有效驗船證明書。

<sup>7</sup> 在 2007 年 1 月 2 日之前，主要指令為《小輪及渡輪驗船指示》(“《藍書》”)和《第 I 及 II 類別小輪及渡輪驗船指引》(“《1995 年指引》”)，由海事處處長根據適用於小輪和渡輪檢驗事宜的相關條例和附屬法例制訂。《1995 年指引》通過 1996 年 1 月 19 日發出的海事處佈告 1996 年第 7 號公布並於同日取代《藍書》。

<sup>8</sup> 前稱 Local Craft Safety Section (LCSS)。

## I. 圖則批核

25. 1994 年 11 月 24 日，財利船廠有限公司(“財利船廠”)通知海事處，該公司受香港電燈有限公司(“港燈”)委聘建造一艘長 28 米的載客小輪；該船其後命名為「南丫四號」。1995 年 1 月 3 日，海事處通知財利船廠須提交給該處批核／考慮的一系列設計圖則。

26. 1995 年 5 月至 1996 年 3 月期間，海事處審查／批核的 23 張「南丫四號」圖則見下表：

| 項目   | 「南丫四號」圖則    |
|------|-------------|
| (1)  | 總布置圖        |
| (2)  | 外板展開圖       |
| (3)  | 舢剖面圖        |
| (4)  | 基本結構和甲板圖    |
| (5)  | 剖面和艙壁圖第 1 頁 |
| (6)  | 剖面和艙壁圖第 2 頁 |
| (7)  | 線型圖         |
| (8)  | 網格型值小冊子     |
| (9)  | 穩定翼片結構圖     |
| (10) | 舷牆結構圖       |
| (11) | 燃油艙結構圖      |
| (12) | 層壓板/網格平面圖   |
| (13) | 框架資料(a)圖    |
| (14) | 典型剖面／一般資料詳圖 |
| (15) | 輪機桁材圖       |

| 項目   | 「南丫四號」圖則           |
|------|--------------------|
| (16) | 輪機拆卸艙口詳圖           |
| (17) | 軸架圖                |
| (18) | 船舵及舵桿詳圖            |
| (19) | 舵填料箱資料圖            |
| (20) | 電力設備布置圖            |
| (21) | 220/380 伏特交流電裝置布線圖 |
| (22) | 24 伏特直流電裝置布線圖      |
| (23) | 安全布置圖              |

## II. 「南丫四號」作為新船的初次驗船

27. 1995 年 4 月 4 日，財利船廠通知海事處，「南丫四號」的船體和主甲板層會由內地梧州船廠負責建造，而相關的驗船工作則會交由中國船級社進行。船體在建成後會運到香港，而所有玻璃纖維強化塑料上層建築及外在裝置，則由財利船廠在香港進行。

28. 1995 年 4 月 27 日，海事處向財利船廠發出「南丫四號」的“檢驗項目清單”，列明分別由海事處和中國船級社負責檢驗的項目。

29. 到 1995 年 9 月初，中國船級社已在梧州船廠完成檢驗「南丫四號」的船體及主甲板層建造工程。根據中國船級社的檢驗報告，「南丫四號」在 1995 年 6 月 30 日放置龍骨。

30. 由 1995 年 11 月 13 日至 1996 年 3 月 7 日，合共有 10 名海事處人員對「南丫四號」進行檢查／測試，表列如下：

| 日期               | 檢查／測試                                                |
|------------------|------------------------------------------------------|
| 1995 年 11 月 13 日 | 檢查船體內部結構。                                            |
| 1995 年 12 月 11 日 | 檢查上層建築及閘。                                            |
| 1995 年 12 月 15 日 | 檢查船尾軸管及 1995 年 12 月 11 日驗船時未完成的項目。                   |
| 1996 年 1 月 2 日   | 檢查舵機零件。                                              |
| 1996 年 1 月 4 日   | 檢查污油水貯存艙櫃。                                           |
| 1996 年 1 月 10 日  | 檢查尾軸。                                                |
| 1996 年 1 月 11 日  | 檢查舵板及 1995 年 11 月 13 日驗船時未完成的項目。                     |
| 1996 年 1 月 22 日  | 檢查舵葉／圍罩及機管，量度船隻主要尺度等，以及檢查 1995 年 11 月 13 日驗船時未完成的項目。 |
| 1996 年 1 月 31 日  | 見證傾斜測試 <sup>9</sup> 。                                |
| 1996 年 2 月 1 日   | 檢查二氧化碳喉管、消防管路及艙底水管系統。                                |
| 1996 年 2 月 6 日   | 檢查艙底污水貯存艙櫃、喉管、支柱等，以及檢查 1995 年 12 月 11 日驗船時未完成的項目。    |
| 1996 年 2 月 9 日   | 檢查電力系統。                                              |

---

<sup>9</sup> 《藍書》第 16 段規定，所有船隻均須接受傾斜測試。《1995 年指引》第 II 章第 9.2 及 9.9 段亦規定，新船及進行改裝的現有船隻須接受傾斜測試。傾斜測試用以確定船隻在空載情況下的排水量及重心。通過傾斜測試收集所得的數據，將會用於計算船隻在完整及破艙情況下的穩性。



| 日期              | 檢查／測試                                        |
|-----------------|----------------------------------------------|
| 1996 年 2 月 13 日 | 檢查二氧化碳排放的安排及管道，以及檢查 1996 年 2 月 9 日驗船時未完成的項目。 |
| 1996 年 2 月 15 日 | 最後檢查，發現有 6 個項目不符合要求，須再檢查。                    |
| 1996 年 3 月 7 日  | 檢查在 1996 年 2 月 15 日最後檢查時未完成的項目。              |

31. 1996 年 3 月 15 日，「南丫四 4 號」獲發 3 個月的臨時許可證，有效期由 1996 年 3 月 7 日至 6 月 6 日。待海事處完成審核穩性計算後，將會向「南丫四號」發出正式驗船證明書(有效期通常為 12 個月，由最後檢查當天起計)。

### III. 1996 年審核「南丫四號」作為新船的穩性計算

32. 財利船廠在 1996 年 1 月 31 日為「南丫四號」進行傾斜測試，當時有一名海事處人員在場見證。其後，該船廠在同年 2 月 5 日提交傾斜測試和穩性計算書，再於該月 28 日提交修訂計算書。至於破艙穩性資料計算書，則在同年 3 月 6 日提交。

33. 兩名海事處人員完成審核後，在 1996 年 7 月 26 日把已蓋印簽署的經修訂傾斜測試和穩性計算書與破艙穩性資料計算書各一份交回財利船廠。

### IV. 為「南丫四號」發出第一份驗船證明書

34. 「南丫四號」的第一份驗船證明書在 1996 年 7 月 30 日發出，有效期至 1997 年 2 月 12 日。

**B. 「南丫四號」作為現有船隻：  
海事處進行定期驗船<sup>10</sup>和審核穩性計算**

35. 所有像「南丫四號」<sup>11</sup>的本地載客船隻，均須由海事處定期驗船，以確保船隻適合擬提供的服務，而且狀況良好。定期驗船的項目不盡相同，視乎驗船的類別，即每年、每兩年或每四年一度的驗船<sup>12</sup>。無論屬於何種驗船，每次定期驗船均會包括最少兩次檢查，即一次上排檢查和一次在水上進行的最後檢查。定期驗船所涵蓋的不同檢查，一般會由不同的海事處人員進行<sup>13</sup>。

36. 完成檢查後，驗船人員會填寫相關的檢查記錄(例如 M.O. 540、M.O. 539、檢驗報告／M.O. 242)<sup>14</sup>。每次定期驗船的最後檢查圓滿結束，海事處會向所驗船隻發出驗船證明書；證明書通常有效 12 個月，由最後檢查當天起計<sup>15</sup>。2007 年前，只有驗船主任獲授權發出驗船證明書；證明書通常由進行最後

---

<sup>10</sup> “定期驗船”(Periodical / Periodic Surveys)與“定期檢驗”語意相同，可以互換。

<sup>11</sup> 「南丫四號」可載客 224 人，屬第 I 類別船隻，根據《1995 年指引》(1996 年 1 月 19 日至 2007 年 1 月 1 日生效)准予運載超過 60 名乘客。根據第 548G 章及按第 548 章第 8 條發出的《工作守則 — 第 I、II 及 III 類別船隻安全標準》(2006 年 12 月版)(“《2006 年工作守則》”)(兩者均由 2007 年 1 月 2 日起生效)，「南丫四號」屬第 IA 類別船隻，准予運載超過 12 名乘客。

<sup>12</sup> 根據《1995 年指引》第 IX 章、小輪及渡輪定期驗船程序表(2004 年修訂本)(藉公布海事處佈告 2004 年第 69A 號而由 2004 年 5 月 18 日起生效)，以及《2006 年工作守則》第 II 章第 7 段。

<sup>13</sup> 驗船主任職系和驗船督察職系的人員均負責為本地船隻進行定期驗船。驗船主任職系下有三個分科(即船舶、輪機和船舶、航海(但這分科不適用於本地船舶安全組))，而驗船督察職系之下亦有三個分科(即船體與甲板、電機、機械)。至於定期驗船的例行檢查，屬於驗船主任／驗船督察職系之下任何一個分科的人員，亦須進行原屬其他分科的檢查。

<sup>14</sup> M.O. 540(定期驗船記錄)在定期檢驗現有船隻時使用。此外，驗船人員亦會進行最後檢查，並將檢查項目記錄在 M.O. 539(最後檢查記錄)內。在 2009 年之前，驗船人員只會在最後檢查時發現有未完成項目，才向船東發出 M.O. 539。但由 2009 年起，驗船人員會循例，即不論最後檢查時是否發現有未完成項目，均向船東發出 M.O. 539。此外，由 2009 年某日起，海事處實行新程序，驗船督察／高級驗船督察會將由海事處保存已發出的 M.O. 540 和 M.O. 539 的副本交給指定上司(即高級驗船督察／驗船主任)過目。指定上司會在 M.O. 540 和 M.O. 539 蓋上“察悉”印章。

<sup>15</sup> 有時，由於船隻正停用(原因可能是船隻正進行維修或保養)，船東未必會在現有驗船證明書到期時立刻申請檢驗。因此，驗船證明書所示的有效期或有間斷。

檢查的驗船督察／高級驗船督察擬備，供驗船主任簽署。由 2007 年起，驗船證明書無須經由驗船主任簽署。負責檢查的驗船督察／高級驗船督察會將相關資料輸入本地船舶發牌和檢驗電腦資訊系統(“本地船舶發牌和檢驗系統”)<sup>16</sup>，以便發出驗船證明書。證明書會由牌照及關務組人員印出，以待船東領取。

## I. 1997 年年初定期驗船和發出驗船證明書

37. 「南丫四號」的首次定期驗船是在 1997 年年初，當時進行了 3 次檢查：

| 檢查 | 日期              | 項目                                          |
|----|-----------------|---------------------------------------------|
| 1  | 1997 年 2 月 19 日 | 檢查船體(外部)、船舵等。                               |
| 2  | 1997 年 3 月 5 日  | 檢查 1997 年 2 月 19 日驗船時未完成的項目，即右舷底部外板和進行射水測試。 |
| 3  | 1997 年 3 月 7 日  | 最後檢查及發出驗船證明書，有效期至 1998 年 3 月 6 日。           |

## II. 1997 年審核有關在「南丫四號」安裝碰墊的穩性計算

38. 1997 年 3 月 26 日，財利船廠向海事處提交關於港燈要求在「南丫四號」兩邊船身各安裝 2 行橫向碰墊和 10 條垂直／交叉碰墊的修訂穩性計算書、「南丫四號」的基本結構圖及其他顯示碰墊位置的圖紙。按計算書記錄，加裝的碰墊重量為 1.344 公噸。計算書內的完整穩性計算，是在沒有進行任何傾斜測試的情況下計算出來的。

---

<sup>16</sup> 為配合第 548 章及其附屬法例的實施，海事處由 2007 年 1 月起使用本地船舶發牌和檢驗系統。

39. 修訂穩性計算書和基本結構圖由兩名海事處人員蓋印簽署，副本各一份於 1997 年 4 月 4 日交回財利船廠。沒有記錄顯示當時曾有人指令進行／已進行任何傾斜測試。

III. 1997 年年底<sup>17</sup>定期驗船和發出驗船證明書

40. 這次驗船進行了 4 次檢查：

| 檢查 | 日期               | 項目                                              |
|----|------------------|-------------------------------------------------|
| 1  | 1997 年 11 月 21 日 | 檢查船體(外部和內部)、舵機、船舵等。                             |
| 2  | 1997 年 11 月 25 日 | 檢查 1997 年 11 月 21 日驗船時未完成的項目，即主發電機和就滅火系統進行噴氣測試。 |
| 3  | 1997 年 12 月 1 日  | 檢查主機及前部舷牆的焊縫。                                   |
| 4  | 1997 年 12 月 15 日 | 最後檢查及發出驗船證明書，有效期至 1998 年 12 月 14 日。             |

IV. 1998 至 1999 年間審核有關在「南丫四號」加裝鉛壓載物的穩性計算

41. 1998 年 3 月 10 日，財利船廠代表港燈致函海事處，表示會在「南丫四號」船上加裝 8.25 公噸縱傾鉛壓載物，以提高該船的穩性。該壓載物將放置在船體底部艙板至第 3 格的位置，即在舵機房和油箱房內。該公司隨函夾附一套穩性計算和鉛壓載物布置圖。海事處於 1998 年 3 月 25 日回覆財利船廠，表示須進行傾斜測試，並把已蓋印簽署的穩性計算和鉛壓載物布置圖副本交回船廠。

---

<sup>17</sup> 船東安排把 1998 年的定期驗船提前至 1997 年 12 月進行。

42. 1998 年 4 月 2 日，財利船廠在一名海事處人員在場的情況下進行傾斜測試，其後分別於 1998 年 10 月 20 日和 21 日提交傾斜測試和穩性計算書及破艙穩性資料計算書。此外，財利船廠又於 1998 年 11 月 5 日提交鉛壓載物布置裝配圖。

43. 兩名海事處人員審核傾斜測試和穩性計算書及破艙穩性資料計算書後蓋印簽署；副本各一份於 1999 年 1 月 13 日交回財利船廠。

V. 1998 年定期驗船、發出驗船證明書及延長證明書有效期

44. 這次驗船進行了 2 次檢查：

| 檢查 | 日期               | 項目                                                                       |
|----|------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| 1  | 1998 年 10 月 21 日 | 檢查船體(外部)。                                                                |
| 2  | 1998 年 11 月 5 日  | 最後檢查及發出驗船證明書，有效期至 1999 年 5 月 4 日，另註明有效期可延長至 1999 年 11 月 4 日，但須待取得穩性計算結果。 |
| -  | 1999 年 4 月 28 日  | 延長驗船證明書有效期至 1999 年 11 月 4 日 <sup>18</sup> 。                              |

VI. 1999 年定期驗船和發出驗船證明書

45. 這次驗船進行了 3 次檢查：

---

<sup>18</sup> 關於加裝鉛壓載物的穩性計算書於 1999 年 1 月 13 日獲海事處批署。

| 檢查 | 日期               | 項目                                  |
|----|------------------|-------------------------------------|
| 1  | 1999 年 11 月 8 日  | 檢查船體(外部和內部)、船舵等。                    |
| 2  | 1999 年 11 月 16 日 | 檢查 1999 年 11 月 8 日驗船時未完成的項目。        |
| 3  | 1999 年 11 月 29 日 | 最後檢查及發出驗船證明書，有效期至 2000 年 11 月 28 日。 |

VII. 2000 年定期驗船和發出驗船證明書

46. 這次驗船進行了 3 次檢查：

| 檢查 | 日期               | 項目                                 |
|----|------------------|------------------------------------|
| 1  | 2000 年 8 月 22 日  | 檢查船體(外部)、船舵等。                      |
| 2  | 2000 年 8 月 29 日  | 最後檢查及發出驗船證明書，有效期至 2001 年 8 月 28 日。 |
| 3  | 2000 年 12 月 18 日 | 檢查／測試推進器。                          |

VIII. 2001 年定期驗船和發出驗船證明書

47. 這次驗船進行了 3 次檢查：

| 檢查 | 日期              | 項目                                          |
|----|-----------------|---------------------------------------------|
| 1  | 2001 年 8 月 7 日  | 檢查船體(外部和內部)、舵機、船舵等。                         |
| 2  | 2001 年 8 月 23 日 | 檢查 2001 年 8 月 7 日驗船時未完成的項目，包括為舵機房船底板進行射水測試。 |

| 檢 查 | 日 期            | 項 目                               |
|-----|----------------|-----------------------------------|
| 3   | 2001 年 9 月 5 日 | 最後檢查及發出驗船證明書，有效期至 2002 年 9 月 4 日。 |

IX. 2002 年定期驗船和發出驗船證明書

48. 這次驗船進行了 2 次檢查：

| 檢 查 | 日 期             | 項 目                               |
|-----|-----------------|-----------------------------------|
| 1   | 2002 年 8 月 7 日  | 檢查船體(外部)、船舵等。                     |
| 2   | 2002 年 8 月 21 日 | 最後檢查及發出驗船證明書，有效期至 2003 年 9 月 4 日。 |

X. 2003 年定期驗船和發出驗船證明書

49. 這次驗船進行了 3 次檢查：

| 檢 查 | 日 期             | 項 目                                |
|-----|-----------------|------------------------------------|
| 1   | 2003 年 6 月 6 日  | 檢查船體(外部和內部)、舵機、船舵等。                |
| 2   | 2003 年 6 月 20 日 | 檢查二氧化碳氣瓶。                          |
| 3   | 2003 年 6 月 27 日 | 最後檢查及發出驗船證明書，有效期至 2004 年 6 月 26 日。 |

XI. 2004 年定期驗船和發出驗船證明書

50. 這次驗船進行了 2 次檢查：

| 檢查 | 日期              | 項目                                 |
|----|-----------------|------------------------------------|
| 1  | 2004 年 6 月 2 日  | 檢查船體(外部)、船舵等。                      |
| 2  | 2004 年 6 月 25 日 | 最後檢查及發出驗船證明書，有效期至 2005 年 6 月 23 日。 |

## XII. 2005 年定期驗船和發出驗船證明書

51. 這次驗船進行了 4 次檢查：

| 檢查 | 日期               | 項目                                                                       |
|----|------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| 1  | 2005 年 6 月 16 日  | 檢查船體(外部和內部)、舵機、船舵等，以及見證船板測厚工作。                                           |
| 2  | 2005 年 6 月 29 日  | 檢查未完成項目。                                                                 |
| 3  | 2005 年 7 月 13 日  | 檢查未完成項目，包括船尾壓載物升高後的位置。                                                   |
| 4  | 2005 年 7 月 26 日  | 最後檢查及發出驗船證明書，有效期至 2005 年 10 月 25 日，另註明只要穩性計算書妥當，有效期可延長至 2006 年 7 月 25 日。 |
| -  | 2005 年 10 月 18 日 | 驗船證明書有效期延長至 2006 年 1 月 25 日。                                             |
| -  | 2006 年 1 月 12 日  | 驗船證明書有效期延長至 2006 年 7 月 25 日 <sup>19</sup> 。                              |

---

<sup>19</sup> 關於升高鉛壓載物的穩性計算書於 2006 年 1 月 6 日獲海事處批署。



XIII. 2005 至 2006 年間審核有關把「南丫四號」船上鉛壓載物升高 10 吋的穩性計算

52. 2005 年 6 月 27 日，財利船廠通知海事處，港燈打算把鉛壓載物升高 10 吋，以鋁架支撐，以便清潔和檢查船殼。2005 年 7 月 19 日，「南丫四號」在一名海事處人員在場的情況下進行傾斜測試。財利船廠於 2005 年 9 月 21 日向海事處提交穩性計算書。

53. 經兩名海事處人員審核並已蓋印簽署的一份穩性計算書於 2006 年 1 月 6 日交回財利船廠。

XIV. 2006 年定期驗船和發出驗船證明書<sup>20</sup>

54. 這次驗船進行了 2 次檢查：

| 檢查 | 日期              | 項目                                                                                        |
|----|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | 2006 年 6 月 21 日 | 檢查船體(外部)、船舵等。                                                                             |
| 2  | 2006 年 6 月 29 日 | 最後檢查及發出驗船證明書，有效期至 2007 年 7 月 25 日。<br>驗船證明書上所載救生衣和救生圈的數目分別為“92”和“65”，與往年發出的所有驗船證明書上所載的相同。 |

---

<sup>20</sup> 於 2007 年 1 月 2 日開始實施的第 548G 章附表 8 第 2 條規定，先前根據第 313E 章(已於 2007 年 1 月 2 日廢除)發出的驗船證明書，在其餘下的有效期內，須當作根據第 548G 章發出的驗船證明書。

## XV. 根據第 548G 章實施的救生裝置新規定

55. 由 2007 年 1 月 2 日起，有關本地船隻的安全及檢驗規定，基本上由《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》(“第 548G 章”)及《工作守則—第 I、II 及 III 類別船隻安全標準》(2006 年 12 月版)(“《2006 年工作守則》”)規管。至於在本地船隻上提供的救生裝置，則第 548G 章的第 32(2)條、附表 3 及附表 8 第 9 條適用。第 32(2)條訂明，每艘本地船隻須符合附表 3 所列有關救生裝置(即救生衣、救生圈、漂浮救生索、自亮燈及甚高頻無線電裝設)配備的適用條文。「南丫四號」小輪的註冊長度為 26.15 米，運載乘客人數為 224 人、船員 8 人及在香港水域作業。按照第 548G 章附表 3 的規定，「南丫四號」船上必須配備以下裝置：

- (a) 100%成人救生衣及 5%兒童救生衣<sup>21</sup>；以及
- (b) 12 個救生圈，其中兩個配備漂浮救生索，另外兩個配備自亮燈。

56. 第 548G 章附表 8 第 9(1)條規定，在第 548G 章生效當日(2007 年 1 月 2 日)後的 12 個月內，就在附表 3 第 2 部表 1 適用的本地船隻上須配備救生衣的規定而言，第 32(2)(b)條並不適用。這條文適用於「南丫四號」。

## XVI. 2007 年定期驗船和發出驗船證明書

57. 這次驗船進行了 2 次檢查：

---

<sup>21</sup> 在香港水域內作業的第 I 類別船隻上須配備的成人救生衣和兒童救生衣的規定數量以百分率表達，第 548G 章附表 3 第 2 部表 1 以及該規例的其他部分均沒有訂明百分率的基準。從掌握的資料所見，一般做法是把驗船證明書所指的“允許運載總人數”(即船員加最高可運載乘客人數)定為規定的 100%。

| 檢查 | 日期              | 項目                                                                                                                 |
|----|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | 2007 年 6 月 28 日 | 檢查船體(外部及內部)、舵機、船舵等。                                                                                                |
| 2  | 2007 年 7 月 16 日 | 最後檢查和擬備資料以發出驗船證明書，有效期至 2008 年 7 月 25 日。驗船證明書所記錄的成人救生衣數目為“92”、兒童救生衣數目為“—”、救生圈數目為“65”、救生圈連救生索數目為“—”、裝有自亮燈的救生圈數目為“—”。 |

## XVII. 2008 年定期驗船和發出驗船證明書

58. 這次驗船進行了 3 次檢查：

| 檢查 | 日期                  | 項目                                                                                                                              |
|----|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | 2008 年 5 月 21 日     | 檢查船體(外部)。                                                                                                                       |
| 2  | 2008 年 6 月 2 日和 3 日 | 最後檢查和在本地船舶發牌和檢驗系統輸入驗船證明書所需的資料。驗船證明書的有效期至 2008 年 8 月 1 日。                                                                        |
| 3  | 2008 年 6 月 4 日      | 檢查二氧化碳喉管和進行壓水測試，以及擬備資料以發出驗船證明書，有效期至 2009 年 7 月 25 日。驗船證明書所記錄的成人救生衣數目為“92”、兒童救生衣數目為“—”、救生圈數目為“65”、救生圈連救生索數目為“—”、裝有自亮燈的救生圈數目為“—”。 |

XVIII. 2009 年定期驗船和發出驗船證明書

59. 這次驗船進行了 3 次檢查：

| 檢查 | 日期               | 項目                                                                                                                  |
|----|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | 2009 年 8 月 14 日  | 檢查船體(外部和內部)、舵機、船舵等，以及見證船板測厚工作。                                                                                      |
| 2  | 2009 年 9 月 21 日  | 檢查未完成項目和輪機。                                                                                                         |
| 3  | 2009 年 10 月 27 日 | 最後檢查和擬備資料以發出驗船證明書，有效期至 2010 年 10 月 26 日。驗船證明書所記錄的成人救生衣數目為“92”、兒童救生衣數目為“—”、救生圈數目為“65”、救生圈連救生索數目為“—”、裝有自亮燈的救生圈數目為“—”。 |

XIX. 2010 年進行定期驗船和發出驗船證明書

60. 這次驗船進行了 2 次檢查：

| 檢查 | 日期              | 項目                                                                                                                 |
|----|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | 2010 年 4 月 29 日 | 檢查船體(外部)。                                                                                                          |
| 2  | 2010 年 5 月 13 日 | 最後檢查和準備資料以發出驗船證明書，有效期至 2011 年 5 月 12 日。驗船證明書所記錄的成人救生衣數目為“92”、兒童救生衣數目為“—”、救生圈數目為“65”、救生圈連救生索數目為“—”、裝有自亮燈的救生圈數目為“—”。 |

XX. 2011 年定期驗船和發出驗船證明書

61. 這次驗船進行了 3 次檢查：

| 檢查 | 日期              | 項目                                                                                                                                         |
|----|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | 2011 年 5 月 18 日 | 檢查船體(外部和內部)、舵機、船舵等。                                                                                                                        |
| 2  | 2011 年 6 月 17 日 | 檢查主機。                                                                                                                                      |
| 3  | 2011 年 7 月 8 日  | 最後檢查和準備資料以發出驗船證明書，有效期至 2012 年 7 月 7 日。驗船證明書所記錄的成人救生衣數目為“*”、兒童救生衣數目為“*”、救生圈數目為“65”、救生圈連救生索數目為“2”、裝有自亮燈的救生圈數目為“-”。驗船證明書上顯示，“*”代表“船上每人一件救生衣”。 |

XXI. 2012 年定期驗船和發出驗船證明書

62. 這次驗船進行了 2 次檢查：

| 檢查 | 日期              | 項目                                                                                                                        |
|----|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | 2012 年 4 月 27 日 | 檢查船體(外部)。                                                                                                                 |
| 2  | 2012 年 5 月 8 日  | 最後檢查和準備資料以發出驗船證明書，有效期至 2013 年 7 月 7 日。驗船證明書所記錄的成人救生衣數目為“*”、兒童救生衣數目為“*”、救生圈數目為“65”、救生圈連救生索數目為“2”、裝有自亮燈的救生圈數目為“-”。驗船證明書上顯示， |

| 檢 查 | 日 期 | 項 目               |
|-----|-----|-------------------|
|     |     | “*”代表“船上每人一件救生衣”。 |

## 對個別海事處人員在處理「南丫四號」時的責任的調查結果和建議採取的紀律行動

63. 小組根據掌握到的所有資料，包括調查委員會考慮過的資料、海事處在職／退休人員在問卷和會面時提供的資料，以及海事處管理層在小組查詢時所提供的資料，已詳細分析涉事人員(即前線人員及其上司／各級管理人員)在處理「南丫四號」時分別擔當的角色，並得出上述人員在執行職責時，是否有表面證據證明其行為不當的調查結果。調查小組的分析涵蓋這些在各個階段的處理：(a)審批圖則／圖紙；(b)初次驗船；(c)見證傾斜測試及審批穩性計算書；(d)定期驗船；(e)執行第 548G 章；以及(f)管理責任和督導責任。**事實上，小組的調查結果和提出的建議這兩章是整份調查報告的主要內容，但鑑於律政司的意見指披露這兩章的內容會有妨礙正在進行的刑事調查和任何可能進行的刑事程序及紀律程序／行動的嚴重風險，因此本摘要只載述整體結果。**

64. 根據所得的表面證據，小組的結論是指稱共 17 名人員(即 13 名在職<sup>22</sup>和 4 名退休人員)在過去執行關於「南丫四號」的職責時行為不當。

65. 上述 17 名在職／退休人員包括首長級和非首長級人員。部分人員直接參與處理「南丫四號」事宜，部分則為上司／各級的管理人員。這些人員均被發現失職，時間方面，部分是在「南丫四號」建造期間，部分則在「南丫四號」建成後。

---

<sup>22</sup> 見註腳 4。

66. 小組建議對 13 名在職人員，包括 2 名首長級人員和 11 名非首長級人員，採取紀律行動。小組是根據調查揭露相關人員行為失當的表面證據，失當行為的嚴重程度，政府／海事處當時的規例、規則、指示、守則或常規，有關人員按其職系、職級和經驗所期望應具有的水平，以及所有環境因素而作出這些建議。就這 13 名在職人員，小組建議考慮對其中 7 人展開正式紀律程序，餘下 6 人則以警告方式，對他們採取簡易紀律行動。

67. 至於在發生撞船事故時已退休的 4 名人員，縱使有理由，亦無法對他們採取紀律行動。然而，為求調查完整和對相關人士公平，小組亦說明，倘若該 4 名人員仍然在職，小組會提出什麼建議。4 名已退休人員中，1 名屬首長級人員，3 名屬非首長級人員。小組建議考慮對其中 2 人(倘若他們仍然在職)展開正式紀律程序，對另外 2 人則採取簡易紀律行動。

#### 調查期間發現的其他事宜

68. 在調查過程中，小組發現其他第 I 及第 II 類別船隻<sup>23</sup>沒有符合法例要求的情況。除「南丫四號」外，很多第 I 類別船隻的驗船證明書顯示船隻的救生衣、漂浮救生索及自亮燈配備不符第 548G 章的要求。根據海事處的資料，這些沒有符合要求的事宜已被糾正。儘管這些事宜在小組的原有職權範圍之外，但由於第 I 類別(即與「南丫四號」屬相同類別)船隻沒有依據法例要求配備救生裝置<sup>24</sup>與是次就「南丫四號」進行的調查有關，在取得運房局局長的同意後，小組已就此情況展開另一個調查。小組會在切實可行的情況下盡早向運房局局長提交報告。

---

<sup>23</sup> 根據《2006 年工作守則》，第 I 類別船隻指除第 IV 類別船隻外，任何准予運載超過 12 名乘客的船隻；第 II 類別船隻指除第 IV 類別船隻外，任何不准運載超過 12 名乘客的船隻；第 III 類別船隻指任何用作捕魚及其他有關用途的捕魚船；以及第 IV 類別船隻指任何純作遊樂用途的船隻，不論准予運載的乘客數目多少。

<sup>24</sup> 第 548G 章第 32(2)條規定，每一艘本地船隻須符合載於附表 3 所適用的救生裝置(即是救生衣、救生圈、漂浮救生索、自亮燈及甚高頻無線電裝設)的配備。

69. 在調查過程中，亦揭示了有些第 I 類別船隻的驗船證明書的有效期被延長至 15 個月(但不應出現驗船證明書有效期超過 14 個月的情況)，以及沒有執行有些第 II 類別船隻上排檢查的規定。根據海事處的資料，這兩種情況已被糾正。現任海事處處長已被指示考慮是否有需要調查這些事宜發生的原因。

70. 就第 II 類別船隻而言，調查亦揭示了在香港水域運作的新船未有完全符合兒童救生衣的規定，以及非自航駁船和開底躉船未有完全符合一些救生裝置配備的要求。根據海事處的資料，該處正採取糾正行動，兩件事宜會在 2014 年內達至完全符合法例要求。現任海事處處長已被指派監察有關情況以確保這些事宜能盡早全面符合法例要求，以及考慮是否有需要調查這些事宜發生的原因。

71. 上文提及沒有符合法例要求的詳情，已在調查報告中闡明。不過，為免妨礙香港警務處正在進行的刑事調查(香港警務處已就其刑事調查取得調查報告)和日後可能進行的刑事程序，故本摘要只載述這些情況的概要。

## **小組轉介香港警務處處理**

72. 在調查過程中，小組遇到懷疑涉及刑事罪行的問題。**小組已根據其職權範圍規定，把有關問題轉介香港警務處處理。**這些事宜的詳情已在調查報告中闡明。不過，為免妨礙香港警務處正在進行的刑事調查和日後可能進行的刑事程序，故本摘要不能提述這些事宜的詳情。

## **海事處現有制度和做法存在的問題和不足之處**

73. 在調查過程中，小組觀察到海事處在制度方面的問題和不足之處。雖然嚴格來說不屬小組的職權範圍，但小組闡述了其觀察，希望說明更全面的情況，有助考慮與「南丫四號」有關的各種問題，以及小組進行調查以至作出分析和建議的背



景。小組在調查報告內闡述的所有觀察，均以在調查中揭露的某些海事處人員的具體行為和具體事件為依據。

74. **由於憂慮披露這些有關的具體行為／事件會有影響正在進行的刑事調查和任何可能進行的刑事程序和紀律程序／行動的嚴重風險(即本摘要第 3 段所述的考慮因素)，有關的具體行為／事件不能收納在本摘要內。因此，本摘要內的觀察均以概括方式陳述。必須強調，小組的觀察主要是透過調查本地船舶安全組及負責監督該組的管理人員在處理「南丫四號」事宜所得，而非調查海事處整體工作的結果。**

### 海事處和本地船舶安全組的架構

75. 海事處是由多個專業和督察職系組成的部門。處長、副處長和助理處長級人員通常來自海事主任或驗船主任職系。在同一個職系內，有關人員或來自不同的專業分科。舉例來說，驗船主任職系(分為船舶、輪機與船舶、航海)和驗船督察職系(分為船體與甲板、電機、機械)都分別有三個分科。

76. 本地船舶安全組由一名高級驗船主任掌管，組內有 2 名驗船主任(一名屬輪機與船舶分科，另一名屬船舶分科)、一名總驗船督察，以及一隊高級驗船督察和驗船督察／助理驗船督察。高級驗船主任／本地船舶安全的上司為總經理／本地船舶安全(首長級薪級第 1 點職位)；後者的上司為助理處長／船舶事務、副處長和處長。

### 管理文化、工作文化和內部溝通

#### 管理文化和工作文化

77. 管理文化是，許多人員都留待下屬在問題出現時報告；要是沒有收到報告，便當作沒有問題。在不同職級的主管人員以至最高層人員之間，這種作風頗為普遍。另一方面，員工一般只因循向來或舊有做法。員工之間這種文化難免導致海

事處在執行監管本地船隻的制度方面重重出錯，既有疏忽，亦有不足。

### *內部溝通*

78. 管理層與員工，以及員工之間溝通不足，以致未能發揮本地船舶安全組的效能。

79. 首長級人員通常不會親自參與／獲告知日常運作事宜，這點可以理解。然而，其領導才能、策略性指導和督導對部門的有效管治是重要的。此外，他們的指引和期望，亦應適當地傳達前線人員。

80. 然而，就該組而言，管理層的期望，以及前線人員在執行一些主要事務方面的重要性，管理層未有適當地傳達給前線人員。管理層與前線人員有需要更積極有效地溝通。

### 從屬關係、轉授權力和監察機制

81. 小組認為，本地船舶安全組在關鍵時間的上下級從屬關係混亂，影響工作效能。為改善該組的運作和釐清督導責任，更清晰界定組內不同職系和職級的責任、從屬關係和管理層責任，實屬必要。

82. 在實際運作方面，亦嚴重缺乏足夠的監察機制。缺乏指導和監察機制，是海事處的制度問題之一。

### 員工培訓

83. 多年來，海事處人員，特別是驗船督察，他們的培訓都是在職培訓，由有關組別的資深人員帶領；這樣的安排尤其用於新加入該職系／該組的人員。該組也有與各船級社安排培訓，惟並非經常舉行。在職培訓固然有其優點，但亦須輔以機構培訓，並須有明文訓示和指引。管理層應提供必需的員工培訓和發展機會，使員工更能掌握應付工作所需的知識。

## 備存記錄

84. 海事處在備存運作記錄和行政記錄方面，均有嚴重不足之處。小組在調查期間發現，有些記錄海事處無法找到，即使找到亦非完整。這問題的根源似乎應是海事處人員不願以書面溝通／備存書面記錄，而不單是記錄管理欠佳。給予員工的指示，大都是口耳相傳，因此容易發生誤傳、誤解和誤會。這情況極不理想，因為無法追溯關於某些政策和做法的商議和決定過程，亦無法得知與某些重要事項有關的例外情況和酌情考慮因素。

85. 小組發現很多問題和不足之處都是根深蒂固，由來已久。現在要指出部門內誰要為這些日積月累的制度問題和缺失負責，並不可行。部門需要改革，由運房局局長領導的海事處制度改革督導委員會正進行這方面的工作，集中處理的範圍包括檢討海事處的運作流程、操作程序、人力策略和培訓等。

## **結論**

86. 小組根據其職權範圍，集中調查海事處人員過去就「南丫四號」執行相關職務的情況。這次調查的目的是找出海事處人員就「南丫四號」執行相關職務時，其行為是否有任何缺失或不足之處。小組的職責不在於確立員工的不當行為與「南丫四號」沉沒造成傷亡的因果關係，這並非報告的焦點。小組亦沒有權力判定所調查的在職／退休人員或海事處整體的刑事和民事責任。由於調查屬行政工作，小組無權傳召任何人士和檢取文件。小組執行工作時，須倚賴涉事人員和海事處的配合。

87. 小組留意到所有人員大都能配合調查工作，固然有些人員較為樂意提供資料，而部分人員可能由於事隔多年和受記憶所限，無法提供確切的資料／詳情。

88. 小組進行調查和作出結論時，已全面和充分考慮掌握的所有資料和證據，並在符合公務員常規做法的情況下，公平公正地徹底進行調查。

**List of Abbreviations****縮寫表**

| <b>Abbreviation</b><br><b>縮寫</b> | <b>Original Term</b><br><b>原名</b>                                                                                        |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Blue Book<br>《藍書》                | Instructions for the Survey of Launches and Ferry Vessels<br>《小輪及渡輪驗船指示》                                                 |
| Cap. 86<br>第 86 章                | Commissions of Inquiry Ordinance<br>《調查委員會條例》                                                                            |
| Cap. 313<br>第 313 章              | Shipping and Port Control Ordinance<br>《船舶及港口管制條例》                                                                       |
| Cap. 313E<br>第 313E 章            | Merchant Shipping (Launches and Ferry Vessels) Regulations<br>《商船(小輪及渡輪船隻)規例》                                            |
| Cap. 369<br>第 369 章              | Merchant Shipping (Safety) Ordinance<br>《商船(安全)條例》                                                                       |
| Cap. 413<br>第 413 章              | Merchant Shipping (Prevention and Control of Pollution) Ordinance<br>《商船(防止及控制污染)條例》                                     |
| Cap. 548<br>第 548 章              | Merchant Shipping (Local Vessels) Ordinance<br>《商船(本地船隻)條例》                                                              |
| Cap. 548G<br>第 548G 章            | Merchant Shipping (Local Vessels) (Safety and Survey) Regulation<br>《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》                                  |
| CE                               | Chief Executive<br>行政長官                                                                                                  |
| Cheoy Lee Shipyards<br>財利船廠      | Cheoy Lee Shipyards Limited<br>財利船廠有限公司                                                                                  |
| CoI<br>委員會                       | Commission of Inquiry into the Collision of Vessels near Lamma Island on 1 October 2012<br>2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故調查委員會 |

| <b>Abbreviation<br/>縮寫</b>      | <b>Original Term<br/>原名</b>                                                                                                                     |
|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2006 CoP<br>《2006 年工作守則》        | Code of Practice – Safety Standards for Classes I, II and III Vessels (December 2006 edition)<br>《工作守則—第 I、II 及 III 類別船隻安全標準》<br>(2006 年 12 月版) |
| CoS                             | Certificate of Survey<br>驗船證明書                                                                                                                  |
| DoJ                             | Department of Justice<br>律政司                                                                                                                    |
| DM                              | Director of Marine<br>海事處處長                                                                                                                     |
| HKE<br>港燈                       | Hongkong Electric Co., Ltd.<br>香港電燈有限公司                                                                                                         |
| 1995 Instructions<br>《1995 年指引》 | Instructions for the Survey of Class I and Class II Launches and Ferry Vessels<br>《第 I 及 II 類別小輪及渡輪驗船指引》                                        |
| MD                              | Marine Department<br>海事處                                                                                                                        |
| LCSS                            | Local Craft Safety Section<br>本地船舶安全組                                                                                                           |
| LSLV System<br>本地船舶發牌和檢驗系統      | Licensing & Survey of Local Vessels Computer Information System<br>本地船舶發牌和檢驗電腦資訊系統                                                              |
| LVSS                            | Local Vessels Safety Section<br>本地船舶安全組                                                                                                         |
| Police                          | Hong Kong Police Force<br>香港警務處                                                                                                                 |
| PS(T)<br>常任秘書長(運輸)              | Permanent Secretary for Transport and Housing (Transport)<br>運輸及房屋局常任秘書長(運輸)                                                                    |
| STH<br>運房局局長                    | Secretary for Transport and Housing<br>運輸及房屋局局長                                                                                                 |

| Abbreviation<br>縮寫 | Original Term<br>原名                    |
|--------------------|----------------------------------------|
| THB<br>運房局         | Transport and Housing Bureau<br>運輸及房屋局 |
| The Team<br>小組     | Investigation Team<br>調查小組             |
| VHF                | Very high frequency<br>甚高頻             |

**Glossary of Technical Terms**  
**技術用語辭彙**

| Technical Term                      | 技術用語    |
|-------------------------------------|---------|
| Aft                                 | 艉       |
| Arrangement of Lead Ballast Drawing | 鉛壓載物布置圖 |
| Ballast                             | 壓載物     |
| Buoyant lifeline                    | 漂浮救生索   |
| Centre of gravity                   | 重心      |
| Classification societies            | 船級社     |
| Damage stability calculations       | 破艙穩性計算  |
| Displacement                        | 排水量     |
| Dumb lighter                        | 非自航駁船   |
| Fender                              | 碰墊      |
| Gauging of plate thickness          | 船板測厚    |
| General Arrangement Plan            | 總布置圖    |
| Hopper barge                        | 開底躉船    |
| Hose test                           | 射水測試    |
| Hull and deck                       | 船體和甲板   |
| Hydraulic test                      | 壓水測試    |
| Inclining experiment                | 傾斜測試    |
| Initial survey                      | 初次驗船    |
| Intact stability calculations       | 完整穩性計算  |
| Keel                                | 龍骨      |
| Lifebuoy                            | 救生圈     |



| Technical Term                         | 技術用語     |
|----------------------------------------|----------|
| Lifeline                               | 救生索      |
| Lightship condition                    | 空載情況     |
| Midship Section Plan                   | 舢剖面圖     |
| On-slip                                | 上排       |
| Periodical / Periodic survey           | 定期驗船     |
| Principal dimensions                   | 主要尺度     |
| Profile and Deck Plan                  | 基本結構和甲板圖 |
| Propeller                              | 推進器      |
| Rudder blades                          | 舵葉       |
| Rudder plate                           | 舵板       |
| Rudder                                 | 船舵       |
| Safety Plan                            | 安全布置圖    |
| Sections and Bulkheads Plan            | 剖面和艙壁圖   |
| Self-igniting light                    | 自亮燈      |
| Stability calculations                 | 穩性計算書    |
| Starboard side                         | 右舷       |
| Steering gears                         | 舵機       |
| Steering Gear Compartment              | 舵機房      |
| Survey Items List                      | 檢驗項目清單   |
| Tank Room                              | 油箱房      |
| Transom                                | 艉板       |
| Very high frequency radio installation | 甚高頻無線電裝設 |
| Watertight closing appliances          | 水密關閉裝置   |