

警拘7船員助查



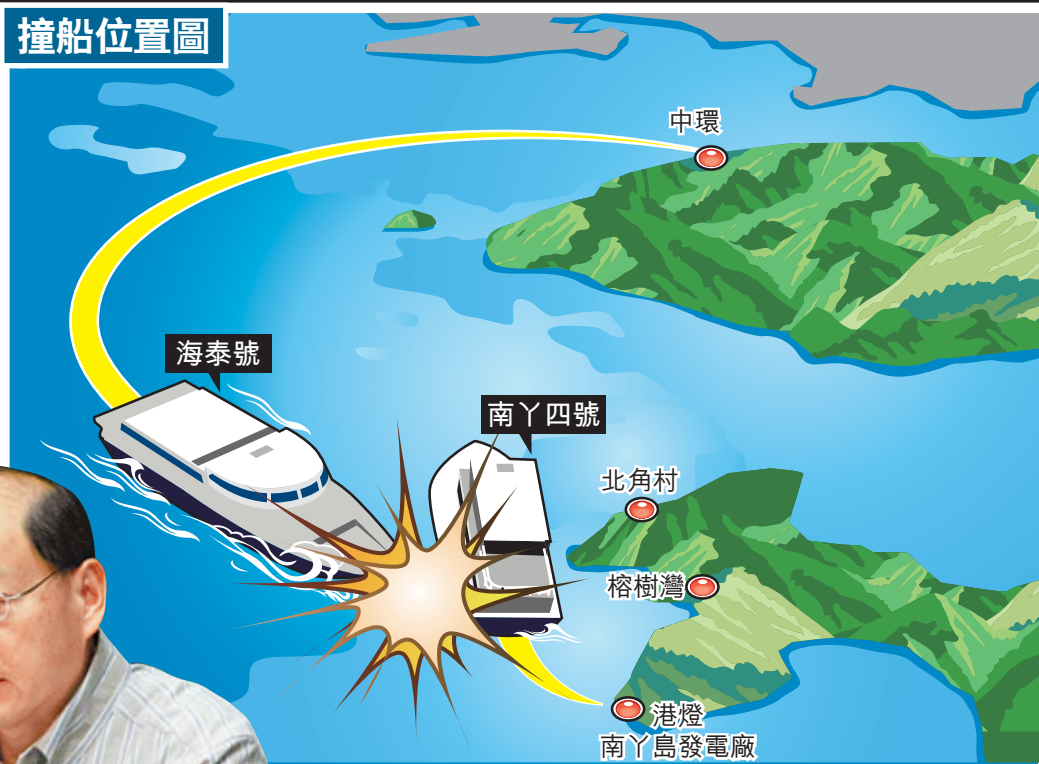
涉危害他人安全 或檢控開死因庭

香港文匯報訊（記者 文森）特區政府於海難善後工作的新階段，是展開刑事調查。截至昨晚8時，警方已拘捕7名與沉船事故相關的男子，包括「南丫4號」及「海泰號」的船長及船員，年齡介乎50歲至63歲。保安局局長黎棟國昨日在政府跨部門聯合記者會上表示，被捕者涉嫌觸犯在水上危害他人安全的罪名。警務處處長曾偉雄指出，涉事船隻未有超載情況，但懷疑負責人未能履行確保乘客安全的責任，當局會透過科學鑑證及查看船隻的雷達紀錄，協助調查。此外，死因研究庭稍後或展開相關的司法程序。

南丫島撞船、導致最少38人死亡的嚴重海難事故，警方截至昨晚8時已拘捕7名男子，年齡介乎50歲至63歲，包括沉沒船隻「南丫4號」的56歲船長和2名船員，以及「海泰號」的54歲船長及3名船員。被捕人士涉嫌海上危害他人安全，7人已獲准保釋候查，但須於本月中向警方報到。水警總區重案組正跟進調查事件。

倘有人違法 會作出檢控

曾偉雄（小圖）昨日在政府跨部門記者會上表示，根據法例，船上操作人員需確保乘客的安全，警方懷疑操作人員並沒有履行相關責任。水警總區高級警司馮偉達則透露，重案組將調查意外是否涉及刑事成分，每一個可能性都會深入調查，希望市民向警方提供資料。



撞船經過

前晚8時許，一艘載有港燈員工往中環觀賞國慶煙花的船隻「南丫4號」，渡輪剛駛離榕樹灣碼頭不遠，於南丫島榕樹灣對開海面，遭一艘由中環前往南丫島的港九小輪「海泰號」攔腰猛撞渡輪船身，以致「南丫4號」急速沉沒，「南丫4號」共載有124人，當中包括121名乘客及3名船員，大部分墮海，而「海泰號」在事發後未有協助救人，反而駛離現場。



港九小輪稱全力配合調查

香港文匯報訊（記者 廖穎琪）港燈「南丫4號」客船被指遭港九小輪「海泰號」撞沉後，港燈高層即晚趕抵事故現場，以及交代事件；相反，港九小輪至昨晚深夜才向個別傳媒發表聲明，指渡輪當時載有95名乘客及4名船員。

港九小輪稱，在意外發生後，船長已透過無線電通知海事處有關部門，並在現場檢查及了解乘客安全。聲明又指，「海泰號」當時出現傾斜及入水的情況，加上數名乘客受傷，相信當時船長是顧及安全及傷者，因此將

船隻駛往榕樹灣碼頭尋求援助，並指「海泰號」曾留在現場，相信事發後應有其他船隻經過現場。港九小輪公司對事故感震驚，並已囑咐員工全力配合政府調查，待找出事故真相後，會給予公眾一個交代，正與保險公司商賠償事，交予保險公司專人處理，他們對事故深表遺憾。

開出，即將到達榕樹灣碼頭時出事，但他未有看到意外經過，只聽到巨響，然後船身傾側，有人失平衡倒地受傷。由於事發後，「海泰號」未有留在現場協助，而駛到榕樹灣碼頭，船長被指不顧而去，但有乘客指由於船身開始進水，故要求船長繼續駛往榕樹灣。

乘客要求船長開船

涉事的港九小輪「海泰號」，為一艘雙體船，往來中環與南丫島。有乘客表示，「海泰號」前晚8時在中環

左邊船頭嚴重損毀

在意外發生後，「海泰號」左邊船頭嚴重損毀，欄桿塌下，船底穿了一個大洞，昨日停泊在榕樹灣碼

海事處處長廖漢波在記者會上補充，根據國際規定，船隻在不同情況下相遇，發生碰撞危險，雙方都需要採取行動避開對方，「不同情況會有不同處理，例如兩艘船對頭出現，雙方均應減速及向右方轉舵，但要視乎實際環境」，強調在調查完成後倘發現有人違法，會對其作出檢控。

2008年，大嶼山赤鱗角機場對開大小磨刀洲海面發生嚴重撞船意外，一艘載有24名烏克蘭船員及1名內地船員的油田補給船「Neftegaz-67」與貨船「耀海號」相撞後翻沉落37米海底。意外後，烏克蘭補給船船長及有關貨船領航員，就被裁定危害他人海上安全罪名成立。其中，「Neftegaz-67」的船長Kulemesin Yuriy、「耀海號」船長劉波、「耀海號」領航員鄧華華及「耀海號」副領航員秦華德在2010年被裁定兩項危害他人海上安全罪成，判囚28個月至38個月，4人不服定罪，向高院上訴庭上訴，上訴庭在2011年最後判劉波和秦華德上訴得直，並當庭釋放，另外兩人則上訴失敗。

事件嚴重被判監機會大

就有關的刑事責任問題，大律師陸偉雄在接受訪問時坦言，因目前兩艘船隻的維修保養、船長的駕駛經驗、過往記錄、是否涉及醉駕及船內救生衣是否足夠等情況均未知，要待重案組的調查有結果後才能作出責任認定，但坦言是次事件特別嚴重，相信被捕人士被判監的機會非常大。

被問及「海泰號」在發生撞船後離開現場，並解釋是因當時船上乘客強烈要求才沒有留在現場，陸偉雄說，因未知事發時「海泰號」是否有乘客受傷急需返航靠岸，或船身受損有沉船可能等情況，現時判斷「海泰號」是否違法為時過早，他表示要待警方調查後才能有定論，目前作出判斷太草率。

釐清責任 追討賠償

香港文匯報訊（記者 郭兆東）海難責任誰屬，將影響保險賠償結果。有保險業人士表示，據知，被撞沉的港燈船上，除了有參與觀賞煙花活動的休班員工及家屬，亦有於活動中擔任義工的港燈員工，故港燈應分別為工作中的義工購買勞工保險，及為休班人員和其家屬購買旅遊保險；然而，最終的賠償金額及追討目標，仍須待撞船責任釐清後，才能下定論。

賞煙花應買旅遊保

南丫島撞船事故造成多名港燈員工及家屬死傷，昨日有工會要求港燈負上全責，認為港燈除了需為參與煙花活動的休班員工及家屬購買旅遊保險，亦應為於活動中擔任義工的港燈員工購買勞工保險。

保險業聯會總幹事譚仲豪昨日在接受訪問時指，即使船上的港燈員工當時只是義務為公司工作，但原則上該批員工仍在「工作」，故需受勞工保險保障。同時，由於船上的休班港燈員工未有進行任何工作性質的活動，只是與家屬參與由公司舉辦的賞煙花活動，故應列入旅遊及消閒活動，理應受旅遊保險保障。

他續說，即使港燈已為所有受災者購買保險，但在現時撞船責任誰屬仍有待當局調查，受災者未能知道應該向誰追討賠償；加上能獲得的賠償金額有多少，亦需視乎港燈為員工購買的保險類型而定。

逾千紀律人員通宵搜救

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）海難慘劇發生後，特區政府已即時啟動緊急應變系統，各部門均全力展開搜救及善後工作。行政長官梁振英指出，消防處在接獲撞船事故後，即時出動多艘消防船展開搜救；警隊、飛行服務隊、聖約翰救傷隊及醫療輔助隊亦全力參與搜救及提供支援。另一方面，醫院管理局亦即時啟動緊急應變機制，並在醫管局總部一個控制室操作，將101名傷者分流至5間醫院搶救；除了急症室的人手外，更調派了逾100名醫護人員協助搶救傷者。

在慘劇發生後，消防處、警方、飛行服務隊、聖約翰救傷隊及醫療輔助隊共派出逾1,000人展開拯救工作；水警及飛行服務隊更於昨日將搜索的範圍進一步擴大到南區的海域；警方的工作亦已由搜救轉為刑事調查。社署、民政事務署及醫院管理局亦為每一個需要幫助的家庭及個人，提供一位專責的「支援聯絡主任」，直接與有關家屬或傷者聯絡，並協調政府各部門為他們提供善後及跟進。

5醫院成立跨部門援助站

民政事務總署署長陳甘美華指出，為了能提供一個主動及一站式的服務給受影響人士，海難事故發生當晚，已即時在5間醫院內成立了一個跨部門的援助站，協調不同部門的支援，目前仍然運作。

另外，警方已設立熱線電話1878 999，供懷疑有家屬於事故失蹤的市民致電查詢。警務處處長曾偉雄指出，昨日凌晨前已接獲逾500個關於遇難人士的查詢。他指出，部分經歷海難的人士由於沒有明顯受傷，到達碼頭時自行離去，希望他們聯絡警方，提供資料，協助警方製作名

單，而警方已另外設立了一個調查熱線：9188 2710，呼籲所以公眾人士如目擊有關事件，盡快聯絡警方提供消息。



多間醫院均設有跨部門援助站，協助死傷者家屬。



救護員正照顧傷者。

專家：撞人船長離場違慣例

香港文匯報訊（記者 陳錦燕 文森）前晚發生的南丫島撞船慘劇導致最少38人死亡，但意外發生的經過以至責任誰屬目前仍難以釐清。有海事專家表示，航海有一套清晰的守則，每艘船都有清晰的燈號，供附近船隻看到誰有使用航道的優先權，沒優先權的船隻應為事件負責，若雙方互不相讓，則兩艘船都有責任。

無航道優先權者應讓路

香港商船高級船員協會秘書長鍾東堂表示，根據海事處工作守則，每艘船都有清晰的燈號，供附近船隻看到誰有使用航道的優先權。每艘船的右邊有綠色燈，左邊是紅色燈。假設1號船與2號船的航行路線交叉重疊，而2號船在右方，它就有優先航行。船長看到紅色燈，必須停下；若是綠色燈，即可前進，因暫時未知哪艘船處於右方，雙方亦可能有責任。

海事專家楊沛強表示，在發生撞船事故後，船長離開現場的做法，不符合國際慣例，更以交戰國為例，指即使在海上發生撞船，若兩艘船中一艘船會下沉，另一艘船或其他船隻，都有責任逗留現場協助。他又認為是次事故船身直插入水，相信撞擊位置應在船尾，並指機艙位置因沒有關門，造成大量入水，只需2分鐘，整艘船就會快速下沉。

海事處在回應問題時表示，目前難以評論意外責任誰屬，稍後會就事件作詳細研究，找出事故起因。