香港大海難

海難八大疑團待解

香港文匯報訊（記者 文森）南丫島海上事故發生多日，但事發當日的情況，外間仍未能完全掌握，目前仍有八大疑團懸而未決。「南丫4號」被撞後為何會造成如此的重大傷亡？為何極速沉沒？兩船是否超速、超載，救生設備是否足夠？兩船長是否超時工作或疲勞駕駛，有否喝酒、吃藥？「海泰號」是否違反慣例不顧而去？哪艘船偏離航線而導致相撞？諸多疑團，須留待特區政府查個水落石出。

疑問一：為何造成重大傷亡？

「南丫4號」被撞擊後，船艙立即大量入水，並迅速下沉。當局打撈後發現，「南丫4號」船尾部分已嚴重損毀，欄杆及座位飛脫，撞擊程度非常猛烈。商船高級船員協會秘書長鍾東堂分析表示，事發時「南丫4號」駛離碼頭約有5分鐘，已達到每小時15海里的正常航速；而另一艘肇船「海泰號」雖已接近南丫島碼頭，但估計仍以每小時20海里的速度行駛，因此撞擊的力度非常之大。

香港理工大學機械工程學系工程師盧覺強認為，沉沒的港燈「南丫4號」渡輪重約120噸，事發時航速約10海里；

■「南丫4號」船尾嚴重毀爛。 梁祖彝 攝

而「海泰號」雙體船重約200噸，時速可能超過20海里，估計相撞時的撞擊力達500噸至600噸，相當於10輛時速80公里雙層巴士衝擊力。他續稱，「南丫4號」玻璃纖維船身脆弱，遭「海泰號」金屬船殼撞擊船尾，因衝力非常巨大，即使只是船尾爆裂入水，裂縫可延伸至船底，在短時間內沉沒，想逃生也困難。

疑問二：為何極速下沉？

「南丫4號」被撞擊後，在1分鐘內直插入海。有死裡逃生的乘客質疑，船艙均配有隔水艙，即使發生相撞事故導致1個隔水艙進水，船隻也可以倚靠另1個隔水艙的浮力保持上浮，不應該迅速沉沒。職業訓練局訓練學院經理楊沛強（上圖）表示，「南丫4號」船艙的構造可分為2個隔水艙和1個機房三部分，由於機房所佔船艙一半面積又位於船身後側，在船尾被撞時，機房大量入水，加上發動機本身重量，令船體可短時間內迅速失去平衡，形成「前輕後重」現象，因此下沉速度極快。楊沛強續稱，正常情況下，機房的艙門應經常保持關閉，但現時許多船員出入時，因貪圖方便而懶得關門，這樣如果機房進水，會加速船隻下沉。

疑點三：兩船安全設備是否足夠？

據悉，港燈員工及其家屬於海難當日乘搭的「南丫4號」，有關救生圈和救生衣等放置的要求，不及載客渡輪般嚴格，載客渡輪規定船上的救生衣和救生圈，需分放在各固定位置上以方便乘客取用，顯然「南丫4號」並未有符合相同的規定。

雖然港燈和港九小輪均表示，船上已設有足夠的救生設備，然而職訓局海事訓練學院經理楊沛強指出，「南丫4號」錯誤地將救生圈集中放置船尾位置，並未有平均地分散在船艙內，一旦發生如今次的海難事故，在船尾已下沉到水底之下，船員及乘客均無法有效地獲取救生圈，則船上放置救生圈的意義何在？

疑點四：兩船是否超載？

港燈事發當天稱，當時船上有124人，但昨日已更新成船上有127人。警務處處長曾偉雄（右圖）表示，根據初步的調查結果顯示，意外相撞的兩艘船均無超載。港九小輪控股總經理伍兆緣亦同樣在記者會上表示，出事船隻沒有超載。然而，警方不但沒有乘客名單在手，連「南丫4號」上的乘客總數也沒有。根據海事處規定，船長須備存載有船上乘客和船員姓名的名單，以作應急用途，故即使「南丫4號」沒有超載，但在乘客名單不齊全之下，仍有可能影響救人搶險。

疑點五：海泰號是否不顧而去？

按照國際慣例，如果發生兩船相撞意外而有船隻沉沒時，仍能航行的船隻應留在原處協助救人，因此「海泰號」（見圖）有責任留在撞船現場。「海泰號」離開現場被指不顧而去，有熟悉該類雙體高速船的人士表示，因「海泰號」屬於鋁殼密封式設計，又屬於材質較輕的玻璃纖維船，相撞後船頭受損嚴重，故不排除船長擔心己船下沉而離去。

工聯會香港海員工會表示，遵循國際慣例的前提也應在保證己船安全的條件下，如果「海泰號」也沉沒，近百乘客下海的後果更加不堪設想，因此在調查結果完成前，不能草率認定「海泰號」做錯。

根據《商船（安全）條例》，如兩船碰撞，其中一艘是香港註冊船舶，船長有責任在可能範圍和不危及本身船舶、船員及乘客之下，向另一船的船員及乘客「給予切實可行和所需的協助，拯救他們脫離任何因碰撞而造成的危險，並留在該船旁邊，直至該船無需進一步協助為止」。法例列明，若沒有合理原因而沒有遵從有關規定，即屬犯罪，最高可被處罰款5萬元。

疑點六：兩船有否超速？

事發當晚，不少被救起的受災者表示，當時被高速的船隻撞擊，導致船身被撞穿一個洞，引致大量入水，造成船隻下沉。在事件中，「海泰號」是否超速，結果造成極大的衝力撞擊「南丫4號」？而「南丫4號」又有否超速，致使「海泰號」收掣不及，引致兩船相撞？相信要留待警方翻查當時的雷達紀錄，才可知曉。

不過，港九小輪控股總經理伍兆緣表示，事發時「海泰號」航速21海里至22海里，屬正常速度，沒有超速；港燈亦指事發時「南丫4號」並無超速。雙方都撇清超速問題。

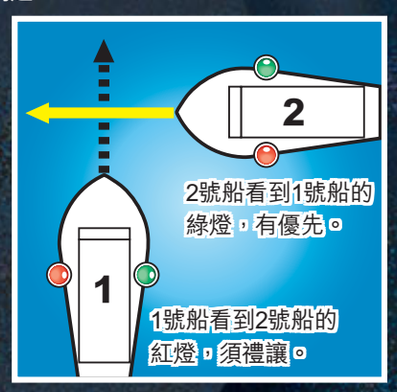
疑點七：船長是否疲勞駕駛？

小輪業職工會理事長程岸麗引述「南丫4號」船長表示，當天遭「海泰號」撞擊致沉，曾抱怨為何「海泰號」船長會如此疏忽，未有留意海面情況？有港九電船拖輪商會委員透露，港九小輪長期經營不善，管理存在問題，近年更為了緊縮開支，資深船長退休後的空缺，以較低薪金聘請年資淺的船長入行，船長航海經驗不足，良莠不齊，操守成疑。

有報道指港九小輪的年資較淺的船長月薪只有1.2萬元，經驗較豐富的船長約為1.6萬元，薪酬低於行內大規模的客船公司約5%。該委員表示，年資淺的船長駕船「心浮氣躁」，亦不禮讓。有南丫島及坪洲居民亦質疑過去的長假期，港九小輪的南丫島及坪洲線大量加班疏導遊人，小輪公司有否相應增聘人手，甚至有質疑船長會否因過勞而出現身體問題，導致事故發生。

港九小輪總經理伍兆緣承認「海泰號」出事當晚，有因應需要而加開航班，而該名船長當時已工作10小時，是當晚駕駛的最後一班船，在出事前船隻已走了6趟至7趟，但船長和船員當晚屬於正常當值，沒有加班，與平時工時一樣。

疑點八：兩船航線是否有問題？



根據連日來的消息，兩艘船的航行的路線都沒有問題，但香港海域的船隻活動頻繁，航行時難免會有交匯點，究竟是如何避免船隻碰撞？原來海事處規定每艘船設有燈號，讓船長分辨優先的行駛權，船隻右邊有綠燈，左邊是紅燈。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，它就有權優先航行。船長看到紅燈，必須停下；若是綠燈，即可前進。不少海事專家估計，「海泰號」可能看錯燈號，以致直接撞向「南丫4號」，引發這次嚴重事故。

即使看錯燈號，當兩船在海中相遇駛近，並有可能發生危險時，船長需要鳴響汽笛1聲，若對方無反應，則要連續拉響汽笛5聲示警。如果船長在相遇很近距離時才發現對方船隻，而且情況極度危險，便需要連拉2下短促汽笛聲提示，鳴笛後，兩船應該向左轉規避，以避免轉船意外。至於兩艘船是否在發現對方時鳴汽笛示警，工聯會香港海員工會表示，難以猜測船長是否鳴笛，要等待當事人的作供，提供現場情況才能知悉。

版面導讀

要聞 琉球屬於中國 條約史料證實
國際條約與史料均證實：琉球早在明清時期已是中國藩屬國，二戰後日本劃定的主權領土並不包括琉球。琉球與中國早就血脈相連，有着難以分割的同宗之緣。 詳刊A8

要聞 再拿中國說事 美大選首辯論
奧巴馬與羅姆尼的辯論香港時間今晨舉行，羅營在辯論前夕再打中國牌，利用廣告攻擊奧巴馬「容許中國偷走美國創意」，批對方「令美國損失200萬個職位」。 詳刊A9

熱點 市面變得淡靜 深半數人外遊
今年中秋、國慶長假，深圳大批市民回鄉探親或外遊。當局估計，今年雙節期間約有600萬人離開深圳，這一數字相當於全市總人口的一半，市面馬上變得淡靜。 詳刊A10

港聞 上班族大受影響 港鐵停駛2小時
港鐵港島線上環站隧道內的牆壁，昨晨上班繁忙時間有緊急通風裝置金屬蓋鬆脫，導致來往金鐘與上環的列車服務暫停2小時，交通大亂，上班族大受影響。 詳刊A21

娛樂 黎明基兒分手 生活理念分歧
屢傳婚變的黎明、樂基兒，昨日正式宣告4年婚姻關係終結！黎明的百仕活公司發出聲明，指雙方在生活理念上產生了嚴重分歧，經過慎重考慮，決定正式分手。 詳刊A26

財經 上升阻力巨大 股市第四季度
今年第四季正式展開，港股首個交易日表現牛皮，恒指高位阻力巨大，收市只升47.9點，報20,888點，但成交額只有479億元。 詳刊B2