

2012年10月1日南丫島附近撞船事故(“事故”)

就對海事處人員的檢控決定之理據簡介

事件撮要

1. 於2014年10月，警方向律政司提交修訂報告。該報告就調查「南丫四號」的建造、檢查及檢驗期間，海事處人員涉嫌干犯的缺失，徵詢法律意見。「南丫四號」是事故的其中一艘船隻。律政司對事件作出仔細考慮，並於今年3月針對兩名海事處人員提出刑事法律程序，一人控罪為「藉公職作出不當行為」，另一人控罪為「宣誓下作假證供」。律政司又委託資深大律師布思義先生提供獨立意見和覆核，引用法律及既定的檢控政策考慮證據，查看除對該兩名海事處人員已提出的刑事法律程序外，是否適當和具足夠理據就海事處人員的其他懷疑缺失提出檢控。

2. 2015年9月，布思義先生向律政司提交最終意見。他同意律政司的觀點，並給予意見，認為就其他海事處人員，不論是「藉公職作出不當行為」或任何其他罪行，案件均沒有合理機會達至定罪。

3. 律政司在考慮有關法律、所得證據、資深大律師意見及所有其他相關材料後，鑒於唯一有可能成功檢控的控罪(即「藉公職作出不當行為」)在法律上的嚴格基準，得出結論認為沒有足夠證據支持對任何其他海事處人員作出檢控。

檢控準則

4. 根據《檢控守則》，檢控人員在決定應否提出檢控時須考慮兩個問題：第一，證據是否充分支持提出或繼續進行法律程序？第二，如是，則又是否基於公眾利益必須進行檢控？

5. 除非檢控人員信納控方在法律上有充分證據支持檢控，否則不應提出或繼續進行檢控。這些證據是指相當可能證明控罪的可接納及可靠的證據，連同可從這些證據作出的任何合理推論。驗證標準為：是否有合理機會達致定罪。

6. 在本案中，決定不對其他海事處人員提檢控，是基於上述第一個考慮，即證據不足。律政司認為，假使有充分證據支持檢控，鑑於本案性質，的確有必要基於公眾利益提出檢控。

背景

7. 2012年10月1日晚上，在南丫島的對開水域，Islands Ferry Company Limited(當時名稱)營運的高速雙體船「海泰號」，與香港電燈有限公司擁有和營運的載客小輪「南丫4號」相撞。「南丫4號」因撞船而下沉，船上有39名乘客喪生。

8. 「海泰號」的船長黎細明及「南丫4號」的船長周志偉，各被控以39項「誤殺」罪及兩項相互交替的「危及他人在海上的安全」罪，在高等法院原訟法庭暫委法官祈彥輝及陪審團席前，一同受審。黎細明被裁定39項「誤殺」罪及一項「危

及他人在海上的安全」罪，全部罪名成立，共判監 8 年（現正上訴不服判刑）。周志偉被裁定一項「危及他人在海上的安全」罪罪名成立，判處監禁 9 個月。

9. 撞船事故發生後，行政長官會同行政會議根據香港法例第 86 章《調查委員會條例》，於 2012 年 10 月 22 日委任調查委員會，並由高等法院上訴法庭法官倫明高擔任主席。

10. 在 2013 年 4 月發表的報告中，調查委員會匯報海事處人員在「南丫四號」的建造、檢驗和驗船方面所犯的缺失，尤其是：「半格艙壁」的通道口沒有按規定安裝水密裝置；穩性計算並無把沒有水密裝置這個情況考慮在內；在「南丫四號」的船身以銳角沉沒時，上層甲板座椅的固定裝置證實不足；以及「南丫四號」沒有配備規定數目的兒童救生衣。

11. 警方已對海事處人員的上述錯失進行全面徹底的調查，以確定有沒有任何海事處人員干犯任何刑事罪行。

相關罪行

12. 為了解如何達致本案的決定，有需要先了解「藉公職作出不當行為」這罪行的相關法律。這項罪行的元素如下：

- (1) 公職人員；
- (2) 在執行其公職過程中或在與其公職有關的事上；
- (3) 藉作為或不作為故意作出不當行為（例如故意忽略履

行職責或故意不履行職責)；

- (4) 無合理辯解或理由；以及
- (5) 考慮到有關公職和擔任公職者的責任、他們所促進的公共目標的重要性，以及偏離該些責任的性質和程度，有關的不當行為屬於嚴重而非微不足道。

13. 參閱香港特別行政區訴冼錦華 [2005] 8 HKCFAR 192 - 在該案中，終審法院進一步解釋：「失當行為必須是蓄意作出而非意外地引起，意思是有關人員知悉其行為不合法或故意地無視其行為可能不合法。在缺乏合理辯解或理由下故意作出的失當行為，將構成罪行」。

14. 與基本的刑事法律原則一致，「藉公職作出不當行為」的罪行，刑責的基準是高的。錯誤或疏忽並不足夠，判斷出錯亦同樣不足夠 - 見 *Borron* 1820 3 B & Ald 432；*R v Boulanger* [2006]2 SCR 49 及 *R v Chapman and others* [2015] 2 Cr App R10, *A-G' s Reference (No.3 of 2003)* [2004] EWCA Crim 868。

15. 律政司與資深大律師所考慮的主要範疇臚列如下：

批准圖則

16. 在「南丫 4 號」圖則內所載有關「半格艙壁」通道口的描述即使有所不符，海事處仍批准圖則。調查委員會，甚至資深大律師，兩者均認為圖則在未經要求修訂下理應不獲批准。證據證明批准圖則的人員可能行為疏忽。但就律政司及資深大

律師所見，案中無證據顯示「故意不當行為」(“wilful misconduct”) (如終審庭所解釋)，故沒有足夠證據證明批准圖則人員的行為，其性質可確立「藉公職作出不當行為」的控罪。

「南丫 4 號」的初步檢查

17. 「南丫 4 號」獲發驗船證明書前(船隻規定須領有證明書方可在香港水域航行)，於建造階段較後期時曾在香港進行檢查。在該些檢查中，尤其是 1995 年 11 月 13 日的初步檢查，涉及的海事處人員沒有提及「半格艙壁」設有任何通道口。倘若通道口當時已存在，有關檢查人員應會知悉，而欠缺水密封閉裝置一事亦應獲處理。有關「半格艙壁」的通道口何時建造，目前並無現存同時紀錄可證。案中無可予接納證據證明該通道口在 1995 年 11 月 13 日的初步檢查時便已存在。資深大律師作出結論(律政司亦同意)，由於欠缺直接證據證明何時設有通道口，故此沒有足夠證據確立檢查人員早已知曉其存在，以致有需要處理該通道口欠缺水密封閉裝置的問題；亦沒有足夠證據支持案件有合理的定罪機會，指控該名檢查的人員故意作出不當行為，「藉公職作出不當行為」的控罪亦不能確立。

破艙穩性計算書

18. 分別在 3 次情況下，即(1)1996 年的初次最後認證；(2)1998 年將 8.25 噸鉛壓載物加設船上；及(3)2005 年將壓載物升高約 10 吋，由有關船廠擬備破艙穩性計算書，並送交海事處。在這 3 次情況下，有關數據全是以「半格艙壁」是水密為基礎，

但實際情況並非如此。在進行傾斜測試期間，出席的海事處人員，一如當時一貫做法，無人攜帶船隻圖則，該等海事處人員亦無人察覺計算書中的錯誤。然而，即使有關人員可能行為疏忽，並無證據顯示此等人員是「故意」疏忽。資深大律師認為（律政司亦同意），基於所得證據，以「藉公職作出不當行為」罪檢控此等海事處人員，沒有合理的定罪機會。

19. 督導人員每次都有批註計算書。但資深大律師認為他們處理此事的行為並不屬於「藉公職作出不當行為」罪行所涵蓋的不當行為。

檢查「南丫4號」

20. 過往多年，多名人員多次檢查「南丫4號」。資深大律師認為，雖然證據顯示部分工作草率馬虎，缺乏深思熟慮，但認為他們的行為不具蓄意違反職責或蓄意違反付託誠信的特徵，不致構成「藉公職作出不當行為」。律政司持有同一看法。

「南丫4號」的上甲板層座椅安排

21. 雖然「南丫4號」上甲板層座椅的失誤毫無疑問是導致事故的關鍵促成因素，資深大律師認為，沒有證據顯示任何負責查核座椅的人員在檢查座椅時，無視明顯的問題。事件中沒有證據指出任何此等人員在進行檢驗時，意識到其後獲證明存在的問題當時的確存在。

兒童救生衣

22. 由於有一名海事處人員已因救生衣相關事項而被檢控，律政司不會就此議題加以評論。

結論

23. 這是一項極為艱巨複雜的調查工作。律政司承擔的職責，即對調查結果進行分析及對相關法律原則作出考慮，同為不易。案件主要困難在於最相關的多項事件發生至今已一段時間，而隨之衍生的問題包括缺乏就建造相關通道口的同時文件紀錄，及相關人士的模糊記憶。

24. 律政司只能在有充分證據的基礎下才能提出檢控。除非有可接納及可靠證據，有充分理據令人受審，否則絕不應展開法律程序。基於可證明的案中事實，必須有合理的定罪機會，才可提出檢控。在本案中，除了對兩名人員已展開的法律程序之外，並無此情況。

25. 律政司理解本案引起公眾極大關注，故就本案所作決定作出解釋，以便公眾能較全面及正確地獲知箇中情況。

律政司

2015年9月30日