



香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

安全運載氟石貨物

致：船東、船舶經理人、船舶經營人、船長和高級船員

概要

一艘香港註冊船在斯里蘭卡以東的印度洋航行時，左舷出現了嚴重的傾側。該船傾幅不斷擴大，並在最初傾側的兩日後終於沉沒。船隻沉沒的可能原因相信與貨艙內的氟石貨物液化有關。本文旨在提醒船東、船舶經理人、船舶經營人、船長和高級船員，在裝載氟石或其他可液化的散裝貨物時務須採取安全預防措施。

事 故

1. 2005 年 5 月 18 日，一艘香港註冊船從黃埔駛往印度，途經香港，新加坡和印度尼西亞雙溪帕寧。在斯里蘭卡以東約 173 海里的位置時，左舷突然出現 15 度傾側。其後傾幅不斷擴大，船長在該船傾側 40 度至其左舷露天甲板浸入水中後棄船。船上全部 23 名船員被一艘途經的貨櫃船救起。一艘救助拖船翌日被召來嘗試拯救該船但不果。該船在最初傾側的兩日後，終於在 2005 年 5 月 20 日沉沒。

2. 調查發現，意外肇因可能與一號和三號貨艙內的氟石貨物液化有關。該船在航期間因艙內不穩定兼半液化的氟石貨物的位移而傾側，最終因傾幅逐漸擴大而翻沉。

汲取教訓

3. 該批氟石貨物在香港裝載。付運人沒有按《商船（安全）（運載貨物）規例》和《固體散貨安全操作規則》（BC 規則）的要求，在付運貨物前向船長提交氟石貨物可運輸水分極限（TML）。在是次意外中，付運人在沒有任何實驗室證明的情況下使用了 10% 的散裝氟石 TML，並被船長接受。

4. 《商船（安全）（運載貨物）規例》（第 369 章）第 3 條訂明，船舶的船東或船長不得接受運載任何貨物，除非付運人已經提交該等貨物的 TML 資料和含濕量；船舶的船東或船長也不得接受由船舶運載任何在海上運載時可液化的貨物，除非該等貨物的實際含濕量低於其 TML。

5. 即使付運人已經提交貨物的 TML 和含濕量資料，船長若對有關物質的外形或情況存疑，可採用簡單的實地測試方法，以便粗略估計有關物質會否流動。做法是先把貨物樣本注入約 1 公升容積的圓筒形容器至半滿，然後以該容器敲打堅硬的表面至少 25 次。倘其後樣本的表面出現游離水分，便須進行額外的實驗室測試。

6. 船東、船舶經理人、船舶經營人、船長和高級船員務須留意上述意外，從中汲取教訓。