



香港商船資訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

安全裝載鐵礦粉散貨

致：船東、船舶經理人、船舶經營人、船長和高級船員

概要

一艘滿載鐵礦粉散貨的香港註冊船舶在起航後因貨物移動而大幅傾側，以致最終翻沉。本文旨在請船東、船舶經理人、船舶經營人、船長和高級船員留意，務須遵行《BC 規則》／《IMSBC 規則》¹的規定，在裝載該類貨物或其他可能液化的散貨時，採取安全預防措施。

事 故

1. 印度在進入西南季候風季節後持續多雨。一艘裝載鐵礦粉散貨的香港註冊普通貨船在起航後不久，便在惡劣的天氣下大幅右傾至產生負穩性橫傾角。船長沒有對液艙進行測深和檢查貨船的穩性，便為左舷所有雙層底壓載艙同時加壓載，意圖修正船身傾側的情況。當船身差不多恢復平正時，船長下令停止壓載工作，然後回航並把貨船錨泊在裝載港外。
2. 未幾，貨船開始在錨泊之處向左傾。船長立即安排船員為左舷所有壓載艙同時減壓載，但貨船仍然繼續向左傾。船長見狀，下令棄船，最終全體船員獲救，貨船則於翌日在錨泊之處翻沉。
3. 最可能導致該貨船大幅傾側至產生負穩性橫傾角的原因，是含水量過高的貨物液化後在貨艙內移動。事故的主因如下：
 - 船長和大副沒有遵行《BC 規則》／《IMSBC 規則》中有關裝載該等貨物的規定；

¹ 《BC規則》即《2004年固體散貨安全實用規則》，將於2011年1月1日由《IMSBC規則》（即《國際海運固體散貨規則》）取代。

- 在裝載貨物和貨船大幅傾側時，船長和大副沒有有效地互通信息，安全管理系統亦未能於船上有效實施；以及
- 啟航前，船長和大副沒有確保船舶具備足夠穩性和艙蓋已全數緊閉。

汲取教訓

4. 大家應從事故中汲取以下教訓：

- 船長和大副誤以為船上所載貨物“鐵礦粉”屬於《BC 規則》／《IMSBC 規則》C 組中既不易液化也不具化學危險的鐵礦，因此只採取裝載 C 組貨物的安全預防措施；
- “鐵礦粉”是普通商品名，並非《BC 規則》／《IMSBC 規則》列明的散貨船運名。不過，基於其貨物特性，任何產地的鐵礦粉均應被視為容易液化的貨物。裝載該等貨物時，務須嚴格遵行《BC 規則》／《IMSBC 規則》中的相關規定；
- 該等貨物的實際含水量必須低於適運水分極限，方可獲接納裝載於船上；
- 啟航前或採取適當壓載措施以修正船身大幅傾側的情況前，船長和大副應確保船舶具備足夠穩性；
- 啟航前務須確保所有艙蓋已經緊閉；以及
- 棄船前，船長應快速評估船舶的穩性，以考慮能否先安排船舶搶灘。

5. 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情況，從中汲取教訓。