



## 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嚴重左傾，傾幅不斷擴大，該船最終於兩日後沉沒，這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，在裝載可液化的氟石或其他散裝貨物時務須採取預防措施，以策安全。

**事 故**

1. 2005年5月18日，一艘香港註冊船從印度尼西亞雙溪帕寧開往印度途中，在斯里蘭卡以東約173海里的位置突然左傾15度。其後傾幅不斷擴大，船長在船身傾側40度至左舷露天甲板浸入水中後棄船，船上23名船員全部由一艘駛經的貨櫃船救起。有關方面翌日召來一艘救助拖船，嘗試扶正該艘香港註冊船但不果，該船最終於兩日後，即2005年5月20日沉沒。
2. 調查結果顯示，意外肇因可能與一號貨艙和三號貨艙內的氟石貨物液化有關。該船在航期間大抵因艙內不穩定兼半液化的貨物顛簸而傾側，最終因傾幅不斷擴大而翻沉。

## 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》的規定，在付運貨物前向船長提交氟石貨物可運輸水分限量資料。在是次意外中，付運人在沒有任何化驗所文件可供證明下，報稱該批散裝氟石的可運輸水分限量為 10%，卻又為船長所接受。

4. 《商船（安全）（運載貨物）規例》（第 369 章）第 3 條訂明，船舶的船長或船東不得接受運載任何貨物，除非付運人已經提交該等貨物的可運輸水分限量和含濕量資料；他們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可運輸水分限量。

5. 即使付運人已經提交貨物的可運輸水分限量和含濕量資料，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自由濕氣，便須進行額外的化驗測試。

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情況，從中汲取教訓。

海事處航運政策科

2006 年 5 月 30 日