

海事處佈告 2004 年第 123 號

(航行及航海技能安全守則)

本地領牌船隻的船東、經營人、船長和負責人須知— 機房失火

意外事故

2004 年 4 月 27 日，一艘本地領牌機動小輪的右舷機房，在所有乘客於西貢香港賽馬會溜西洲高爾夫球場西貢碼頭登岸不久之後失火。船員試圖以手提式滅火器滅火不果。火勢瞬即蔓延到主客艙和上甲板，一發不可收拾。三名船員全部棄船。該着火船隻漂移到附近的西貢公眾碼頭，由消防處人員把火撲滅。火警導致右舷機房嚴重損毀，而該船整個上層建築都被燒掉。一名船員在事故中受輕傷。

2. 據調查顯示，意外事故可能是右舷機房主機起動控制板出現電氣故障所致，例如可能是由於短路、線路接駁不緊密而產生電弧所造成。火勢蔓延到該船其他地方的主要肇因，是由於船員發現機房通風孔冒煙時，隨即打開出入艙口試圖救火。其他肇因包括滅火程序欠妥、船上的新船員沒有進行過火警演習，以及機房缺少固定式滅火系統。

汲取教訓

3. 從這宗意外事故汲取的重要教訓為：

- (a) 船隻須有特定的檢查和保養計劃，以防船上低壓電力系統出現電氣故障。所有電線接頭須接駁妥當和穩固，使免受震動、濕氣或熱力損壞。
- (b) 滅火指引須載有適當的程序，載明在懷疑某艙間失火而出入口的門／艙口又被打開時，如何避免火勢蔓延和危及人身安全。

本處使命是促進卓越的海事服務

- (c) 應盡快安排新船員進行火警演習，讓他們對處理火警緊急情況，作好充分準備。
- (d) 控制機房火勢和滅火的最有效和最安全設施是固定式滅火系統，例如二氧化碳系統。這類防火系統可按機艙大小來設計，對通常無人值班和難以進入的機艙，尤為有用。

4. 本地領牌船隻的船東、經營人、船長和負責人須留意上述意外事故，從中汲取教訓。

海事處處長崔崇堯

香港特別行政區政府海事處
2004年8月31日
檔號：MAI/S 902/158-2004