



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它可能液化的散貨時，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定性橫傾角。船長沒有對液艙進行測深和檢查貨船的穩定性，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定性橫傾角的原因，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年固体散貨安全適用規則》，將於2011年1月1日由《IMSBC 規則》（即《國際海运固体散貨規則》）取代。

- 在装载货物和货船大幅倾侧时，船长和大副没有有效地互通信息，安全管理系统亦未能于船上有效实施；以及
- 启航前，船长和大副没有确保船舶具备足够稳性和舱盖已全数紧闭。

汲取教训

4. 大家应从事故中汲取以下教训：

- 船长和大副误以为船上所载货物“铁矿粉”属于《BC 规则》 / 《IMSBC 规则》 C 组中既不易液化也不具化学危险的铁矿，因此只采取装载 C 组货物的安全预防措施；
- “铁矿粉”是普通商品名，并非《BC 规则》 / 《IMSBC 规则》列明的散货船运名。不过，基于其货物特性，任何产地的铁矿粉均应被视为容易液化的货物。装载该等货物时，务须严格遵行《BC 规则》 / 《IMSBC 规则》中的相关规定；
- 该等货物的实际含水量必须低于适运水分极限，方可获接纳装载于船上；
- 启航前或采取适当压载措施以修正船身大幅倾侧的情况前，船长和大副应确保船舶具备足够稳性；
- 启航前务须确保所有舱盖已经紧闭；以及
- 弃船前，船长应快速评估船舶的稳性，以考虑能否先安排船舶抢滩。

5. 船东、船舶经理人、船舶经营人、船长和高级船员务须留意上述情况，从中汲取教训。

海事处航运政策科
2010 年 11 月 12 日