

2023 年第 103 號法律公告

《2023 年商船 (安全) (〈國際海運固體散裝貨物規則〉) (修訂) 規例》

(由運輸及物流局局長根據《商船 (安全) 條例》(第 369 章) 第 107 及 112B 條訂立)

1. 生效日期

本規例自 2023 年 12 月 1 日起實施。

2. 修訂《商船 (安全) (〈國際海運固體散裝貨物規則〉) 規例》

《商船 (安全) (〈國際海運固體散裝貨物規則〉) 規例》(第 369 章, 附屬法例 AZ) 現予修訂, 修訂方式列於第 3 及 4 條。

3. 修訂第 2 條 (釋義)

(1) 第 2 條, **含濕量** 的定義——

廢除

所有“精礦或”。

(2) 第 2 條, 英文文本, ***solid bulk cargo*** 的定義——

廢除

“containment;”

代以

“containment.”。

(3) 第 2 條, 中文文本, **貨艙** 的定義——

廢除

“間;”

代以

“間。”。

(4) 第 2 條——

(a) **可液化貨物**的定義；

(b) **精礦**的定義；

(c) **可運輸水分極限**的定義——
廢除該等定義。

4. 修訂第 9 條 (可液化貨物)

(1) 第 9 條，標題——

廢除

“可液化貨物”

代以

“含濕貨物”。

(2) 第 9(1) 條——

廢除 (a) 段

代以

“(a) 不得接受屬含濕貨物的固體散裝貨物裝載上該船舶或由該船舶運載，但如該貨物的含濕量等於或低於其可運輸水分極限，則屬例外；及”。

(3) 第 9(1)(b) 條——

廢除

“等精礦或”。

(4) 第 9(2) 條——

廢除

“特別建造的貨船或有特別配備”

代以

“專門建造或安裝專門設備以限制貨物位移”。

- (5) 第 9(2) 條，中文文本——

廢除

“超出”

代以

“超過”。

- (6) 在第 9(3) 條之後——

加入

“(4) 在本條中——

可運輸水分極限 (transportable moisture limit) 就含濕貨物而言，指符合以下說明的該貨物的最大含濕量——

- (a) 在該貨物由不符合《固體散裝貨規則》第 7.3.2 條就有關貨船指明的規定的船舶運載的情況下，該最大含濕量獲認為屬安全的；上述有關貨船是指專門建造或安裝專門設備以限制貨物位移的貨船；及
- (b) 經裝載該貨物所在的港口的主管當局認可的測試程序而釐定的；

含濕貨物 (moist cargo) 指具有以下危險性的貨物：如付運該貨物時含濕量超過某極限，所含水分可能會導致該貨物液化或動態分離，因而產生的危險性；

動態分離 (dynamic separation) 指在固體物料上形成液漿 (水及微細固體物) 的現象，而該現象會產生自由表面效應，並且如該物料由船舶運載，該自由表面效應可能會顯著影響該船舶的穩定性。”。

運輸及物流局局長
林世雄

2023 年 6 月 21 日

註釋

《商船 (安全) (〈國際海運固體散裝貨物規則〉) 規例》(第 369 章，附屬法例 AZ) (**《主體規例》**) 實施《1974 年國際海上人命安全公約》第 VI 章第 1-2 條。該第 1-2 條規定，運載非穀物的固體散裝貨物須符合《國際海運固體散裝貨物規則》(**《固體散裝貨規則》**) 的有關條文。

2. 國際海事組織海上安全委員會於 2022 年 4 月 28 日通過 MSC.500(105) 號決議。該決議採納對《固體散裝貨規則》作出的修正。本規例修訂《主體規例》，以反映對《固體散裝貨規則》中關乎付運可能會液化或動態分離的貨物的部分的修正。