



香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

安全装载铁矿粉散货

致：船东、船舶经理人、船舶经营人、船长和高级船员

概要

一艘满载铁矿粉散货的香港注册船舶在起航后因货物移动而大幅倾侧，以致最终翻沉。本文旨在请船东、船舶经理人、船舶经营人、船长和高级船员留意，务须遵行《BC 规则》 / 《IMSBC 规则》¹的规定，在装载该类货物或其它可能液化的散货时，采取安全预防措施。

事 故

1. 印度在进入西南季候风季节后持续多雨。一艘装载铁矿粉散货的香港注册普通货船在起航后不久，便在恶劣的天气下大幅右倾至产生负稳性横倾角。船长没有对液舱进行测深和检查货船的稳性，便为左舷所有双层底压载舱同时加压载，意图修正船身倾侧的情况。当船身差不多恢复平正时，船长下令停止压载工作，然后回航并把货船锚泊在装载港外。

2. 未几，货船开始在锚泊之处向左倾。船长立即安排船员为左舷所有压载舱同时减压载，但货船仍然继续向左倾。船长见状，下令弃船，最终全体船员获救，货船则于翌日在锚泊之处翻沉。

3. 最可能导致该货船大幅倾侧至产生负稳性横倾角的原因，是含水量过高的货物液化后在货舱内移动。事故的主因如下：

- 船长和大副没有遵行《BC 规则》 / 《IMSBC 规则》中有关装载该等货物的规定；

¹ 《BC 规则》即《2004年固体散货安全实用规则》，将于2011年1月1日由《IMSBC 规则》（即《国际海运固体散货规则》）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