

本地船只咨询委员会船上工程安全小组委员会

第十四次会议纪录

日期: 2014 年 10 月 14 日 (星期二)
时间: 上午 10 时 至 下午 12 时 15 分
地点: 海港政府大楼 24 楼 会议室 A

出席者

主席:	梁荣康先生	海事处本地船舶安全部总经理
委员:	王妙生先生	货物装卸业代表
	马国豪先生	货物装卸业代表
	张子英先生	货物装卸业代表
	严兴业先生	货物装卸业代表
	何锦棠先生	货物装卸业代表
	关卫山先生	货物装卸业代表 (由梁国泰先生代表)
	陈 基先生	造船和修船业代表
	冯家均先生	海运和物流业代表
	麦昭基先生	海事训练学院代表
	黄铭喜先生	职业安全健康局代表
	胡子均先生	劳工处代表
	陆志豪先生	造船及修船业代表
	严仲杰先生	土木工程拓展署(海港工程部)代表
	陆荣辉先生	路政署
	毕少伟先生	海事处海事工业安全组高级船舶安全主任
秘书:	麦发安先生	海事处海事工业安全组船舶安全主任
列席者	王兆佳先生	香港联合船坞代表
	张植初先生	货物装卸业代表
	梁硕仁先生	货物装卸业代表
	周图锐先生	海事处代表
缺席者	姚广明先生	造船和修船业代表
	吴矢勤先生	海运和物流业代表

I. 开会词

1. 主席欢迎麦昭基先生代替杨沛强先生代表海事训练学院、陆荣辉先生代替洪永淇先生代表路政署及梁国泰先生代替关卫山先生代表粤港船运商会参与本小组委员会；并欢迎香港联合船坞王兆佳先生、装卸区同业张植初先生及梁硕仁先生，及海事处周图锐先生列席本小组委员会第十四次会议。
2. 主席报告，姚广明先生及吴矢勤先生缺席致歉。

II. 通过上次会议记录

3. 秘书报告，收到王兆佳先生和谭润盛先生对上次会议拟稿的意见外，再无委员提出修改建议。
4. 委员再无修改，并同意通过经修订后的 2014 年 3 月 25 日第十三次会议纪录。

III 前议事项

船上货柜工作使用的防护鞋的防滑标准

5. 毕少伟先生表示业界已有共识选择安全鞋履会因应不同的工作而选用不同的安全鞋履，而船上货柜装卸业使用的防护鞋未必能完全符合国际工业使用的安全鞋的标准，因此海事处在去年修订的货柜工作守则内已加入了相应的指引，即工程负责人应根据工程的种类及风险评估来为工人提供适当的安全鞋履，船上挂钩员的工种需求有别于一般对脚部受冲击有要求的安全鞋，所以不能把安全鞋的标准套用于防护鞋。因此，货柜装卸业特别设计一种防护鞋，此防护鞋的防滑性都符合标准及适合业界使用。海事处也修订《船上保护衣物工作守则》，把安全鞋和防护鞋的选用条件分开，以供参考。船上货柜装卸业选用防护鞋时应选用防滑系数在 0.2 以上方为合格。毕少伟先生更表示在修订工作守则时，守则内的其他部份如救生衣和浮具等也会一并修订，希望委员提供意见。
6. 王妙生先生表示在草拟的守则第 6.4 段内提及「由于暂时还未有一种国际标准的防护鞋...」这句的意思会给读者误解防护鞋为不达国际标准的防滑系数，提意删掉。主席表示同意。

7. 主席征求各委员对防护鞋要求的防滑系数在 0.2 以上的意见，各委员均没有异议，主席表示议题获得通过。

新安全训练中心的认可申请

8. 毕少伟先生表示对上一次讨论这事项已是在 2008 年中，当时委员认为训练中心的数目已经足够，为免引起恶性竞争，所以停止认可新的安全训练中心的申请，近年来，由于新增了起重机操作员的复修课程，因此增加了需求，而海事处也收到一些意见指某些课程有报读困难的现状，特别是一些督导员课程，因为这类课程的证书是永久有效，所以没有复修课，而市场对这课程的需求少，形成有开班困难的现象。最近海事处收到一些人士在报读起重机操作员的复修课时有困难，现装卸区同业总会向海事处申请开办《船上货物处理基础安全训练课程》及《船上起重机操作员安全训练课程》，由于在 2008 年委员在会上决定停止接受新申请，所以现在希望委员对新申请提供意见。
9. 张植初先生及梁硕仁先生均表示装卸业工会有很多员工，其中包括新加入的和证书快到期的，但他们在报读课程时遇到很大困难，经常遇到人数不足而开不成班，结果原来只须报读复修课的也因为过期而要报读新班。冯家均先生表示现时业界对起重机操作员的需求量很大，很多趸船也欠缺起重机操作员，但报读课程时却因人数不足而开不成班。
10. 麦昭基先生在会上向委员报告去年海员训练学校报读相关安全训练课程的人数，并表示如有足够人数报读课程便可开班，海员训练学校已将未来的课程上网，供有兴趣人士参考及报读。王妙生先生表示业界在报读课程时会因人数不足而开班困难，多一开认可机构便可给业界多一个选择，所以表示赞成。麦昭基先生表示海员训练学校是服务业界的机构，他并不反对其他机构开办认可课程。
11. 主席多谢业界的意见，并表示海事处会作出适当的安排。

（会后备注：申办安全训练中心的手续在进行中，海事处已收到中心的教材，现正审核中。）

重申《本地船上人字吊臂起重机强度计算、测试和检验工作守则》对非自航趸船人字吊臂起重机的「事故自动刹车」装置的要求

12. 毕少伟先生表示「事故自动刹车」装置的要求是当年经委员同意才在 2007 年的工作守则内刊宪，由于近期的海事工程比较多，建造新趸船的机会也比较大，所以重申守则内的 4.2.6 节，说明新建造趸船在机械方面的要求，而业界对要求的可行性有些意见，所以海事处最近也联络一些机械工程的讲师对此装置要求进行研究，希望能解决问题。
13. 王妙生先生表示商会也曾邀请院校的学者作深入的探讨，结论是如要把现有的趸船改装成自动刹车是不可行的。主席希望王先生能把研究报告借给小组参考。严兴业先生表示小组可考虑其他安全装置如「紧急停止」掣等，因为这些装置可把危害减至最低。

（会后备注：王妙生先生表示探讨祇是交谈形式，所以没有报告可提供。）

14. 主席总结议题首要是考虑「事故自动刹车」装置的可行性，次一步才考虑其他安全装置如「紧急停止」掣等，最后才考虑改写工作守则。

意外总结及摘要

15. 秘书报告自上次开会后至今共发生 7 宗海上工业死亡意外，即今年至今共发生 8 宗海上工业死亡意外，其中 5 宗属货柜处理，2 宗属其他货物处理，1 宗属海事工程。
16. 梁硕仁先生表示这几宗意外的死者大多是内地人，显示内地人的训练不足。毕少伟先生表示内地人与香港人都须要经过《船上货物处理基础安全训练》和考试及格才可以在船上做货物处理的工作，如有违法，都可能被检控。毕少伟先生并表示海事处最近与职安局共同制作了一套训练套件，内容包括有海报及训练小册子，将会派发给船员，用以提高船员的安全意识。

（会后备注：职安局黄铭喜先生通知秘书初步会印制 1,000 套套件，正在赶制中。）

17. 冯家均先生表示在 3 月 23 日的塌柜意外是非常罕见，他表示关注起因及调查结果。毕少伟先生表示事件还在调查中，其中趸船的船东已被检控，原因是没有系固货物。严兴业先生表示其中有些个案可能有人为因素，希望训练

机构能将个案制成教材，在课堂上讲解。麦昭基先生表示在个案详述方面如能描述比较详细会令讨论更有建设性和有效果。马国豪先生表示海事处可效法劳工处在短期内先出版初步建意，令业界有认识。毕少伟先生表示海事处已有快速的通告如海事通告(MDN)等，详细的描述会在职安局出版的《绿十字》刊登。马国豪先生表示海事处可出一些指引指示船员如何安全摆放货柜。主席及秘书谢谢各委员意见，并表示日后会尽量改善。

(会后备注：有关如何在趸船上安全装载货柜已刊登在《本地船只船上货柜处理》工作守则第 5.3 段内。)

船上密闭空间工作的「合格人士」名单

18. 毕少伟先生表示海事处今年已制定《船上密闭空间工作》的工作守则，并在网页上刊登合格人士名单，网址会在会后报告刊登，委员可选择合适的人士，名单的功用是表示名单上的人士自愿刊登其个人资料在网页上，并不代表海事处批核其资格，因为没有此项法律依据，刊登在网页上是使业界方便找寻合适人士。毕少伟先生并在会上介绍五类合格人士的资格，包括有 1. 认可人士，2. 获消防处处长根据香港法例第 295B 章批准的人士，3. 获处长发出或认可的二级甲板高级船员（远洋轮）或以上的适任证的持有人，4. 获处长发出或认可的二级轮机师（远洋轮）或以上的适任证的持有人，及 5. 获劳工处处长认可可执行香港法例第 59AE 章中合格人士职务的人。马国豪先生发问注册安全主任是否符合刊登资格。毕少伟先生表示注册安全主任不在五类合格人士之内。马先生续问如发生意外，何人应负上责任。毕少伟先生表示验气是风险评估的一部份，最终考虑是由工程负责人做决定，而谁负责任是要视乎个别个案而定，不能一概而论。

(会后备注：劳工处胡子均先生于会后说明注册安全主任需要至少一年相关工作经验才可成为劳工处的合格人士。合格人士名单已刊登于下列网址：

http://www.mardep.gov.hk/en/pub_services/ocean/pdf/miss_list_airtest.pdf)

修订《为本地船只上的工程指定合格的人》工作守则

19. 毕少伟先生表示在修订《为本地船只上的工程指定合格的人》工作守则时，发现多处问题，如在 4.4.1.4 节内「他须持有修毕认可船上起重机的操作员...」内的「他」容易使人误解为起重装置的合格人士，建意将「他」改为「起重机操作员」，各委员同意。委员在会上并指出其他应该更正的地方，毕先

生欢迎各委员的意见。

20. 主席多谢各委员宝贵的意见。

IV. 其他事项

21. 没有委员提出其他商议事项。

V. 下次开会日期

22. 会议于中午 12 时 15 分结束。下次会议日期将另行通告。