

本地船隻諮詢委員會船上工程安全小組委員會

第十次會議記錄

(定稿)

日期： 2012 年 2 月 21 日 (星期二)

時間： 上午 10 時

地點： 海港政府大樓 24/F 會議室 A

出席者

- 主席： 梁榮輝先生 海事處本地船舶安全部總經理
- 委員： 王妙生先生 貨物裝卸業代表
陳明亮先生 貨物裝卸業代表
謝國平先生 貨物裝卸業代表
張子英先生 貨物裝卸業代表
賴永明先生 造船和修船業代表
曾超銘先生 海運和物流業代表
馮家均先生 海運和物流業代表
張名銑先生 職業安全健康局代表
楊沛強先生 海事訓練學院代表
胡子均先生 勞工處代表
曾就光先生 土木工程拓展署(海港工程部)代表
畢少偉先生 海事處海事工業安全組高級船舶安全主任
- 秘書： 麥發安先生 海事處海事工業安全組船舶安全主任
- 列席者 王兆佳先生 香港聯合船塢代表
李耀傑先生 香港聯合船塢代表
張大基先生 氣體清除認可人士
葉冠濤先生 香港友聯船廠代表
黃國良先生 香港貨船業總商會代表
王雄偉先生 海事處海事工業安全組船舶安全主任
- 缺席者 陳 基先生 造船和修船業代表
黃耀勤先生 貨物裝卸業代表

I. 開會詞

1. 主席歡迎勞工處胡子均先生替代袁子諾先生參與本小組委員會；並歡迎香港貨船業總商會黃國良先生，香港聯合船塢王兆佳先生，李耀傑先生，香港友聯船廠葉冠濤先生，認可人士張大基先生和海事處王雄偉先生列席本小組委員會第十次會議。
2. 主席報告，黃耀勤先生和陳基先生缺席致歉。

II. 通過上次會議記錄

3. 秘書報告，除了收到王兆佳先生及張大基先生對《密閉空間工作守則》的意見外，再無委員提出修改建議。委員一致同意通過 2011 年 7 月 19 日第九次會議記錄。

III. 前議事項

船上貨櫃裝卸防護鞋

4. 黃國良先生表示貨船業總商會前後共訂了兩批共 400 對防護鞋。根據業界問卷的回覆，使用防護鞋的效果全部都是正面的，但有關沖擊測試的標準，第一批的防護鞋是不達標，而第二批鞋比第一批的是有改進，總商會短期內會再做測試，如果防護鞋還未能達標，總商會會再同廠家商量如何令防護鞋達標。
〔會後記錄：3 月 14 日收到黃國良先生電郵給秘書一份 2010 年 3 月的《船上貨櫃裝卸防護鞋的問卷調查結果報告》〕。
5. 王妙生先生表示上一批鞋(即第二批)是根據防護鞋的標準做測試，有 55%是達標的，但有 45%是未能達標。
6. 謝國平先生希望廠家能提供一些達標的防護鞋以供測試，合標準後才大量生產。
7. 畢少偉先生表示現在用於測試防護鞋沖擊的標準並不是安全鞋的標準，而是一個經調整的規格，這個規格是適合業界使用的，已是最低要求，能跟安全鞋的國際標準比較。
8. 主席表示由於防護鞋未能達到國際認可的標準，如果在使用時有意外發生，防護鞋的差異標準便可能受到質疑，商會在測試時也應一併考慮相關的問題。

制訂《密閉空間工作守則》

9. 王雄偉先生表示新草擬修訂的《密閉空間工作守則》早幾天才經秘書電郵給各委員，希望各委員能在兩個月內發表意見，他在會內並派發一份修訂摘要給各委員，以方便各委員查閱。
10. 李耀傑先生表示，在上一次會議中持有藍咭是被視為已接受認可的密閉空間訓練，但在新一份修訂中看不見這方面的資料。王雄偉先生表示由於貨物處理的藍咭課程主要包含貨物處理，而關於密閉空間的內容則不多，鑑於密閉空間是一個非常重要的議題，因此有需要把兩者分開處理。
11. 王妙生先生，王兆佳先生及多位委員均表示十分關注守則對業界的影響，王妙生先生表示在躉船上有很多密閉空間，但進入密閉空間並非工人的主要工作，他需要諮詢工人的意見。王兆佳表示由於守則聲明任何本地或海外法定安全訓練證明內容不少於守則所述的原則和範圍整體的 70%，業界若要利用藍咭課程加入有關 70%內容作融合課程則難以兼顧藍咭的要求，故希望作一平衡，以求達致藍咭及密閉訓練的共同需要。畢少偉先生表示目前法例並沒有監管海上的密閉空間，所以訓練可考慮在貨物處理的訓練內加入符合守則有關密閉空間的原素，以期達到訓練的目的，海事處會考慮業界的意見，作出恰當的調整。
12. 謝國平先生表示對那些密閉空間才需要認可人士進行測試有些不清楚，畢少偉先生解釋守則內已就有關情況詳細列明。多位委員要求海事處考慮：
 - i) 把合資格人士和認可人士簽發的氣體清除證明書(Gas Free Certificate)名稱分開；
 - ii) 提供氣體清除證明書的標準格式以供業界參考及使用。
13. 李耀傑先生指出在中文版的 6.4 及 6.5 上都是「恰當地訓練」，但在英文版上的字句有所不同，海事處表示會改正。李先生又表示在市面上很難找到一種器具能檢測所有氣體包括苯及粉塵等。畢少偉先生表示一般情況並不需要檢測全部氣體，合資格人士可以因應存在的風險決定需要測試的氣體。
14. 張大基先生表示相信目前有足夠認可人士以應市場需求。張先生查詢工作守則是否適用於船隻在旱塢或船排上的密閉空間，主席表示在工作守則中已清楚寫明旱塢或船排維修中的船隻都不適用此工作守則。張先生重申上次會議時對氣體清除證明書的內容有意見，他認為證書內的某些內容是不必要的，譬如檢驗器具的牌子和檢驗日期等。畢少偉先生表示會在制訂標準證明書時一併考慮。
15. 馮家均先生表示在守則中多次提及碳氫化合物的氣體“可燃範圍”，但可燃氣體並不限於碳氫化合物，畢少偉先生表示會更改守則以期表達更清楚。

16. 葉冠濤先生表示海事處能否清楚界定那些密閉空間應找認可人士檢驗。畢少偉先生表示船上的負責人應進行一項風險評估，有需要時便應找合資格人士檢驗。主席表示所有水上船隻船上的密閉空間都應跟守則上的指引去做。
17. 主席希望委員在兩個月內就工作守則表達意見，並能在下次開會時達到最後決定。工作守則將會提交本地船隻諮詢委員會(LVAC 大會)及處長贊同及批核，然後刊憲實行。

修訂《船上貨櫃處理工作守則》

18. 王雄偉先生表示新草擬修訂的《船上貨櫃處理工作守則》早幾天經秘書電郵給各委員，並在會上派發修訂提議摘要給各委員參考，希望各委員於兩個月內發表意見。
19. 王妙生先生表示大部份的工業意外都是和中流作業有關的，特別是內河船，其中主要原因是內河船上的信號員與本地躉船起重機操作員溝通不好。畢少偉先生表示在新修訂的守則內有正視這問題，並建議採取有效措施包括在做貨前工程負責人應與起重機操作員溝通，認定信號員的身份和樣貌，同時信號員應戴上顏色搶眼的標誌物，以便識別。
20. 陳明亮先生表示近期多宗意外都涉及內河船的高級船員，他提意內地應加強對高級船員擔任信號員工作的訓練，以方便溝通，他也認為由於香港人跟內地人溝通有困難，加上保險問題，他相信由香港人上內河船做信號員是不大可行。
21. 張子英先生，楊沛強先生及多位委員均提議信號員應戴上顏色搶眼的標誌物，如臂章等，以便識別。
22. 主席希望委員於兩個月內提供意見，以便綜合結果，修訂成爲最後版本。

IV. 其他事項

內地研討會

23. 主席表示最近海事處聯同部份委員在廣州參與貨物裝卸安全研討會，內容包括香港船員與內地船員的溝通，信號員的識別等，當中談及由內地引進專業裝卸隊伍取代

船員進行裝卸作業的可行性，希望各委員發表意見。

24. 馮家均先生表示由內地派出的專業裝卸工在本港工作並不可行，主要原因是中流的裝卸區分佈多地，分工並不容易，加上此舉會增加成本，減少競爭力。
25. 主席表示由專業隊伍裝卸對業界的影響需要多些時間探討，希望業界能多作研究。

意外總結及摘要

26. 會上海事處派發一份過去兩年的意外總結及去年的死亡意外摘要給委員參考。主席表示委員可參考其中個案，吸取教訓。
27. 王兆佳先生表示死亡個案摘要提及一宗發生在聯合船塢內的致命意外，內容提及原因估計是死者帶同一部吹風機爬直梯時跌落倉而死亡，但聯合船塢表示無證據顯示死者是帶同吹風機爬梯跌下，原因是現場所見有關風機已整齊地放於直梯的左方。而聯合船塢亦會就有關意見回覆海事意外調查組。
28. 黃國良先生提問海上建造是否等於海上工程，畢少偉先生表示法例上兩者是被納入為統一的名詞“海上建造工程”。

V. 下次開會日期

29. 會議於中午 12 時 20 分結束。下次會議日期將另行通告。