

本地船隻諮詢委員會船上工程安全小組委員會

第十三次會議記錄

日期： 2014 年 3 月 25 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： 梁榮康先生 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
馬國豪先生 貨物裝卸業代表
張子英先生 貨物裝卸業代表
嚴興業先生 貨物裝卸業代表
何錦棠先生 貨物裝卸業代表
關衛山先生 貨物裝卸業代表
姚廣明先生 造船和修船業代表 (賴永明先生代表)
陳 基先生 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
楊沛強先生 海事訓練學院代表
黃銘喜先生 職業安全健康局代表
胡子均先生 勞工處代表
嚴仲傑先生 土木工程拓展署(海港工程部)代表
洪永淇先生 路政署
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
黃耀勤先生 貨物裝卸業代表
黃國良先生 貨物裝卸業代表
譚潤盛先生 海事處海事工業安全組船舶安全主任
- 缺席者 陸志豪先生 造船及修船業代表

I. 開會詞

1. 主席表示這次會議是本屆的第一次會議，由於也是本小組成立以來第六年的關係，因此小組的委員很多都是新的委員，歡迎各新委員包括有香港貨船業總商會嚴興業先生，中央貨箱搬運安全委員會馬國豪先生，貨物裝卸運輸業職工會何錦棠先生，香港造船機電鋼鐵總工會姚廣明先生，粵港船運商會關衛山先生，職業安全健康局黃銘喜先生，土木工程拓展署嚴仲傑先生和路政署洪永淇先生，另外歡迎香港貨船業總商會黃耀勤先生黃國良先生，海事處譚潤盛先生和香港聯合船塢王兆佳先生列席本小組委員會第十三次會議。本屆會期將會由 2013 年 7 月 20 日開始，為期兩年。
2. 主席報告，由於姚廣明先生因事未能出席今次會議，由賴永明先生代表出席。陸志豪先生缺席致歉。

II. 通過上次會議記錄

2. 秘書報告，收到黃耀勤先生和楊沛強先生對上次會議擬稿的意見外，再無委員提出修改建議。
3. 委員再無修改，並同意通過經修訂後的 2013 年 3 月 26 日第 12 次會議記錄。

III 前議事項

船上貨櫃裝卸防護鞋

4. 黃耀勤先生表示過去業界曾兩次訂購防護鞋，每次 200 對，現時還餘下 100 對，由於處方現時還未認可此種防護鞋，因此沒有甚麼進展，他並表示這款防護鞋已適合業界使用。畢少偉先生表示防護鞋的測試標準已比一般的安全鞋標準為低，在測試中尚差少許才達標，希望業界改良防護鞋生產標準，以解決問題。王妙生先生表示廠家指出如要更改生產線，最低的產量為 8000 對，業界沒有可能做到。畢少偉先生表示因應業界的的要求，海事處在最近出版的船上貨櫃處理工作守則 6.12 節內已說明中流作業的掛鈎員由於需在櫃頂工作，因此防護鞋的防滑性及靈活性比防沖擊性重要，這些都是加入了業界的意見。黃國良先生表示雖然現有的防護鞋在沖擊性方面未能達標，但有部份使用者已覺得十分硬，不合使用，所以小組應針對防滑方面下功夫。
5. 楊沛強先生表示如防護鞋加上合標準的防沖擊保護便可能因太硬而使在櫃頂工作不安全，他贊成先改守則而注重防滑方面標準，日後如防沖擊方面有

所改善可再更改守則的標準。

6. 畢少偉先生表示提供安全保護衣物是工程負責人的責任，工程負責人應根據對工程的風險評估和實際需要指定工人需要穿戴的防護鞋履。如業界同意，海事處會在《防護衣物的守則》寫入防護鞋的防滑標準，主席表示同意。

制訂《密閉空間工作守則》

7. 畢少偉先生報告《密閉空間工作守則》已在去年 8 月 16 日刊憲並在 10 月 1 日生效，而《船上貨櫃處理工作守則》的修訂也是在去年 8 月 16 日刊憲並在 9 月 1 日生效。

非自航躉船上加裝用以監察工程的閉路電視及錄像設備

8. 王妙生先生，馮家均先生和楊沛強先生均表示閉路電視監察系統不能監察全船所有區域，特別是裝滿貨櫃後，很多區域都被貨櫃遮蔽而減低監察效果，而機械所產生的震動及海水的腐蝕對監察系統的壽命也有一定的影響。
9. 陳基先生表示他在維修方面也有使用閉路電視監察系統的經驗，他認為即使有部份區域被貨櫃遮蔽，但能拍到一部份也是好的。
10. 嚴興業先生表示如要拍得清楚，鏡頭非裝在桅頂不可，而很多意外是發生在靠泊躉船旁的船隻，如要將它們也拍入鏡，則要增加大量鏡頭及費用，也增加了上桅頂維修的工作及危險，所以嚴先生表示反對加裝 CCTV。
11. 黃耀勤表示躉船上的工作環境並不同岸上的工作環境，躉船在海上會遇到大風浪和經常搖擺不定，加上經常背光，並不是岸上可比，所以他也認為 CCTV 不適合在躉船上使用。
12. 主席表示會向意外調查組反影各委員的意見並結束這項目的討論。

新安全訓練中心的認可申請

13. 畢少偉先生表示對上一次討論這事項已是在 2008 年中，在這些年來，海事處收到一些報讀課程困難的意見，也知道有些導師退休而令到一些機構減少開班，所以現在提出供委員商討會否增加認可訓練機構。
14. 楊沛強先生表示由於業界工人不多，而認可訓練機構也不少，很多時工人會

分散多處報名，形成收生不足的現象。如處方繼續增加認可機構，加上 MSTI 的導師退休潮，MSTI 會考慮停止開班。他並表示 MSTI 已將未來三個月的課程時間表在網上公佈，希望各委員把這訊息通知業界。

15. 洪永淇先生表示很多海事工程顧問公司都反映報讀督導員課程時有困難，建議增加認可機構以方便報讀。王兆佳先生表示在私人認可機構報讀課程會比報讀 MSTI 的彈性大，也比較容易報讀。
16. 主席建意委員徵詢業界的意見，以便下次開會討論。

重申《本地船隻上人字吊臂起重機強度計算、測試和檢驗工作守則》對非自航躉船人字吊臂起重機的“事故自動剎車”裝置的要求

17. 畢少偉先生表示由於近期的海事工程比較多，加上守則在 2007 年刊出至今已有一有相當時日，所以重申守則內的 4.2.6 節，說明新建造躉船在機械方面的要求
18. 黃耀勤先生表示過往多年商會也曾邀請多位學者作深入的探討，也沒有結論。王妙生先生表示現在祇有某公司有此裝置的躉船，是油壓系統，而價錢也十分高，非一般躉船的價錢可比，吊櫃的速度也特別慢。黃國良先生也表示同意。
19. 主席總結由於事故自動剎車裝置已寫在工作守則內，因此新造的躉船必需要裝有此裝置，委員如有任何意見可儘快提出，如需更改工作守則，則必須提出一些更安全的方案才會被接納。

在本地船隻上安裝起重機的法定要求

20. 譚潤盛先生表示法例要求安裝在本地船隻上的起重機須備存關於該起重機的 a) 強度計算文件、 b) 索具布置圖及 c) 裝配圖，這些文件需要由合資格檢驗員核實無誤及簽署證明，並須存放在船上以備檢查。如起重機是人字吊機，上述文件亦需備存海事處工業安全組。任何起重機如在新例生效前已裝置在本地船隻上，並於新例生效後沒有進行重大改裝，這項條例則不適用於該起重機。一些已經《工廠及工業經營條例》發証的岸上起重機，如需在船上使用，須向海事處本地船舶安全組申請加裝起重機，也須跟新例要求進行檢驗。另外，起重裝置及起重工具的登記冊亦須連同相關證書存放在船上。

21. 畢少偉先生及譚潤盛先生表示在本地船舶安全組的《工作守則--第 I、II、III 類別船隻安全標準》第 II 章註 11 項雖列明認可製造商的負荷圖表可以替代強度計算書。但該替代只適用於油壓起重機，但不適用於人字吊機。
22. 胡子均先生表示一般岸上使用的吊機會因機械的折舊而減少負荷，如裝在船上時使用負荷圖表計算負荷便可能出現誤差。譚潤盛先生補充說，安裝在船上的油壓起重機在計算負荷時，合資格檢驗員亦須考慮及計算折舊，在船上使用時，並需扣減可負載重量，重訂扣減後的負荷表。譚先生再次重申，若需在本地球隻中加裝起重裝置，船東需要先向本地船舶安全組申請。起重機的安裝必須根據核准圖則，固定在船上，不可隨意移動。

意外總結及摘要

23. 秘書報告去年 8 月 3 日在青衣聯合船廠發生一宗貨物處理的海上工業意外，引致一艘漁船沉沒，三名香港人死亡，總結去年共有兩宗海上工業死亡意外，共四人死亡。另一宗發生在今年 3 月 23 日，一名外籍船員在南丫北的遠洋船上被躉船上塌下的貨櫃壓死。
24. 秘書再報告在 2012 年的死亡意外是 6 宗，去年的死亡意外率比前年的輕微下降。
25. 黃耀勤先生表示去年的兩宗意外均不屬貨櫃處理，在貨櫃業業界的意外率是理想的。畢少偉表示去年兩宗意外中的相關人仕均會被檢控，其中遠洋船的一宗已完成並已罰款，另一宗在檢控中。

IV. 其他事項

26. 沒有委員提出其他商議事項。

V. 下次開會日期

27. 會議於中午 12 時 15 分結束。下次會議日期將另行通告。