

本地船隻諮詢委員會轄下
船上工程安全小組委員會
第十五次會議紀錄

日期：2015 年 5 月 26 日（星期二）
時間：上午 10 時正 至 中午 12 時正
地點：海港政府大樓 24 樓 會議室 A

出席者

主席：鄧光輝先生 海事處署理本地船舶安全全部總經理
委員：嚴興業先生 貨物裝卸業代表
王妙生先生 貨物裝卸業代表
何錦棠先生 貨物裝卸業代表
張子英先生 貨物裝卸業代表
關衛山先生 貨物裝卸業代表
姚廣明先生 造船及修船業代表
陳基先生 造船及修船業代表
陸志豪先生 造船及修船業代表
馮家均先生 海運及物流業代表
吳矢勤先生 海運及物流業代表
黃立華先生 香港海事訓練代表 （代表麥昭基先生）
徐健威先生 職業安全健康局代表 （代表楊冠全博士）
嚴仲傑先生 土木工程拓展署(海港工程部)代表
朱永權先生 路政署代表
胡子均先生 勞工處代表
麥發安先生 海事處高級船舶安全主任

列席者 王兆佳先生 香港聯合船塢代表
周恆翔先生 海事處代表
陳錦源先生 海事處代表
吳兆堃先生 海事處代表

缺席者 楊冠全博士 職業安全健康局代表
麥昭基先生 香港海事訓練代表
馬國豪先生 貨物裝卸業代表

秘書 梁詩敏小姐 海事處

I. 開會詞

主席歡迎各委員出席第十五次會議。

II. 通過上次會議紀錄

2. 委員確認 2014 年 10 月 14 日的第十四次會議紀錄無須修改，並通過會議紀錄。

III. 續議事項

i) 新安全訓練中心的認可申請

3. 麥發安先生表示處方共接獲兩宗新安全訓練中心的認可申請，以開辦「船上貨物處理基礎安全訓練課程」。其中香港裝卸區同業總會有限公司已向處方提供書面教材，經處方審閱教材及觀察模擬教學後，有關申請將於短期內審批。麥先生補充另一安全訓練中心的認可申請仍在處理中，申請結果將於下次會議匯報。

ii) 《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

4. 麥發安先生表示曾有兩間公司分別向處方講解其「事故自動剎車」裝置（下稱「裝置」）的設計及操作原理。嚴興業先生補充，動力技術（中國）有限公司曾於 2014 年 12 月 18 日向海事處及貨船商會講解裝置的設計，然而由於油壓系統反應較慢，安裝費用亦達 80 萬，中小企業難以負擔，故認為裝置未必適用於中流作業。
5. 吳兆堃先生補充，貨船商會曾於 2015 年 3 月向處方提及一艘工程躉船的有關裝置可作參考，海事工業安全組亦於同月登船視察有關操作。該躉船為傳統躉船，安裝有關裝置未有進行大型改裝。該裝置利用躉船上現有的氣動系統，裝配於動力裝置上，如遇事故可發揮自動剎車功能，唯仍有改善空間，需進一步研究是

否適合業界使用。麥發安先生補充，該裝置於吊機手的座位上設有安全掣，吊機手在座時該裝置便無法生效，然而當吊機手離開座位時，該系統便藉由氣動系統停止吊機運作。他表示該系統未必適用於所有躉船，但處方目前並不反對業界使用類似裝置，並強調裝置在安全掣位置等問題上仍需改進。嚴興業先生亦表示該躉船曾在外地工作再返港，並已由註冊工程師簽批進行海上工程。他指出該躉船目前主要用於夾泥，承重量約十噸，而中流作業所處理的貨櫃約重二十噸，故未知相應的效果，但該裝置應可用於海上工程。

6. 王妙生先生希望處方能提供前述裝置的相關數據供業界研究及考慮。馮家均先生同意王先生的意見，並查詢該裝置完成自動剎車功能所需時間。吳兆堃先生回應時表示，由於處方目前尚未取得躉船的圖則，故未能提供相關數據，需另行聯絡設計者提供。
7. 張子英先生認為裝置可應用於海上工程，但在貨櫃處理上可能反應較慢。他亦反映很多吊機手均會站立操作，需再考慮安全掣的位置。馮家均先生同意張先生的意見，認為裝置需在不同情況下亦能發揮功效。
8. 主席解釋該裝置的要求只適用於 2007 年的新船。他了解前述設有該裝置的躉船是工程用船，或與業界日常操作不同，處方將繼續研究處理貨櫃的承重量、感應器的位置，盡快解決有關問題。

iii) 意外總結及摘要

9. 麥發安先生報告及簡介在第十四次會議後發生在港珠澳大橋工程地盤內，一名港人挖泥機操作機手連人帶機墮海的死亡意外，並表示該意外的檢控工作正在進行中。
10. 麥發安先生亦報告於 2014 年發生的 9 宗死亡意外，當中 5 宗涉及貨櫃處理，2 宗為其他貨物處理，餘下 2 宗則屬海上工程。他表示處方十分關注近期海上意外增加的情況，故將與勞工處進行每月聯合行動，突擊巡查港珠澳大橋地盤，如發現違例行為將發出書面警告或作出檢控。此外，處方亦會加強宣傳，為港珠澳大橋及海上工程建造業界人士舉辦研討會及講座。

11. 關衛山先生建議處方製作宣傳短片，示範實際操作。麥發安先生表示處方會考慮有關意見。

IV. 其他事項

i) 修訂《本地船隻上工程使用的防護衣物及裝備》工作守則

12. 主席表示修訂《本地船隻上工程使用的防護衣物及裝備》工作守則的擬稿（下稱「工作守則」）已於會前分發給各委員，並請委員發表意見。
13. 胡子均先生建議把工作守則內的「頭盔」統一修訂為「安全頭盔」。委員同意有關修訂。
14. 麥發安先生表示處方建議新增第 9.2.9 段，說明工作守則內的救生衣為船上工程使用的防護衣物（下稱「工程救生衣」），有別於及不可代替船上救生裝置的救生衣（下稱「救生救生衣」），該修訂內容已列載於呈檔文件。
15. 王妙生先生查詢工程救生衣與救生救生衣的分別、兩款救生衣是否均需符合國際海事組織（IMO）和國際海上人命安全公約（下稱「SOLAS」）內的標準，以及現時於躉船上使用的救生救生衣是否符合工作守則的要求。
16. 主席表示由於救生救生衣不便工作，故建議工作時穿著另一款工程救生衣，兩者並不相同。根據香港法例第 548G 章《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》（下稱「第 548G 章」），本地船隻上應配備符合法例的救生裝置，該救生救生衣須符合 SOLAS 或於 2015 年 5 月 29 日刊憲的標準。而工程救生衣的標準則列於工作守則附錄 2:A2.4，業界亦可於工作時使用救生救生衣。
17. 嚴興業先生詢問如躉船工人只是從船頭走至船尾，途經船旁，是否亦需穿著工程救生衣。麥發生先生表示由於工人有墮海風險，故亦應穿著。
18. 馮家均先生表示在貨櫃上工作的掛鈎員（俗稱鈎仔）於登上貨櫃前會經過船邊，詢問他們於貨櫃頂工作時是否需要穿著工程救生

衣。王妙生先生表示業界過去曾因船體傾側而發生兩宗墮海意外。主席表示由於貨櫃頂並非船邊，故未有穿著工程救生衣在貨櫃頂工作並未違反工作守則，但歡迎業界於貨櫃頂工作時繼續穿著工程救生衣。

19. 陳基先生詢問工程救生衣是否計算入法定救生衣數量內。主席表示，救生衣數量乃由第 548G 章規定，而工程救生衣則是按照工作守則釐定，兩者並不相同。
20. 陳基先生建議處方規定所有有墮海風險的工人亦需穿著工程救生衣。嚴興業先生表示，工程救生衣成本昂貴，長期穿著容易耗損，同時亦會影響工作。主席表示處方並不反對公司要求任何時候皆穿著工程救生衣，而穿著工程救生衣的要求是按墮海風險而釐定，處方日後會根據意外統計數字再檢視該要求。
21. 嚴興業先生認為高能見度衣服的定義複雜，希望修定第 12.2.3 段的高能見度衣服為反光衣。他亦指出所有工人於工作時均應穿著反光衣，而信號員的反光衣顏色應與他人不同。委員同意有關修訂。
22. 主席表示處方對附錄 2 內未有提及的其他等同標準亦予接受。業界如有疑問，可向海事工業安全組查詢相關標準是否接受。
23. 經討論後，主席總結時表示將再修改工作守則內容，並於會後以文件傳閱方式提交給各委員發表意見。如委員對工作守則再無意見後，工作守則便會提交本地船隻諮詢委員會通過，並於通過後於憲報刊登及推行。

（會後備註：修訂的工作守則已於 2015 年 6 月 8 日及 18 日以電郵分發給各委員，截至 2015 年 7 月 8 日未有任何委員提出意見，並已提交本地船隻諮詢委員會通過。）

ii) 船上貨物處理安全套件

24. 麥發安先生向委員簡介呈檯的船上貨物處理安全套件（下稱「安全套件」），並感謝職業安全健康局參與安全套件的製作。他表示助理驗船督察會於登船巡查時向業界派發安全套件。

25. 王妙生先生詢問查取得安全套件的途徑，以便派發給會員。麥發安先生表示如需索取安全套件，可向他提供所需數量，再作跟進。

iii) 船上起重機操作員（機手）理論訓練課程

26. 嚴興業先生表示很多起重機操作員（俗稱機手）反映訓練課程不足，希望海事訓練學院能提供更多課程。

27. 黃立華先生表示海事訓練學院於 2014 年 5 月至 2015 年 5 月期間共舉辦了 5 班機手課程，共有 73 人報讀，及 1 班複修課程。學院亦於會議當日安排了 1 堂複修課程，以及於 6 月安排 1 班機手課程，課程資料可於學院網站查閱。

V. 下次開會日期

28. 會議於中午 12 時正結束。下次會議日期將另行通告。

海事處

2015 年 7 月