

**本地船隻諮詢委員會轄下
船上工程安全小組委員會
第十九次會議記錄**

日期： 2017 年 12 月 19 日（星期二）

時間： 下午 2 時 30 分 至 4 時

地點： 海港政府大樓 24 樓 會議室 A

出席者

主席：	楊布光先生	海事處 本地船舶安全部總經理
委員：	嚴興業先生	貨物裝卸業代表
	李劍峰先生	貨物裝卸業代表
	廖卓賢先生	貨物裝卸業代表
	何錦棠先生	貨物裝卸業代表
	曾憲杰先生	貨物裝卸業代表
	區發全先生	造船及修船業代表
	陸志豪先生	造船及修船業代表
	楊連碧先生	海運及物流業代表
	嚴鋼盛先生	海上建造業代表
	溫子傑先生	本地船隻諮詢委員會代表
	黃立華先生	香港海事訓練代表
	周進升先生	職業安全健康局代表（代表徐健威先生）
	嚴仲傑先生	土木工程拓展署(海港工程部)代表
	朱銳強先生	勞工處代表
	朱永權先生	路政署代表
	李震江先生	海事處 署理高級船舶安全主任

<u>列席者</u>	裴志強先生	港九電船拖輪商會秘書
	王雄偉先生	海事處 船舶安全主任

<u>缺席者</u>	徐健威先生	職業安全健康局代表
-------------------	-------	-----------

<u>秘書</u>	龔啟宏先生	海事處
------------------	-------	-----

I. 開會辭

1. **主席**表示，上屆船上工程安全小組委員會委員任期已於今年 7 月屆滿，本屆委員任期於今年 11 月 1 日開始，他歡迎各續任委員、新任委員及其他與會人士出席船上工程安全小組委員會的第十九次會議。
2. **主席**又向各委員宣讀船上工程安全小組委員會的職權範圍，以及委員會的架構和組成。他邀請各委員自我介紹，並請各委員繼續就本小組委員會的職權範圍提供寶貴意見。

(備註：會議前秘書處已獲得主席的批准業界人士列席會議。)

II. 利益申報及會議程序簡介

i) 委員利益申報 (會議文件第 1/2017 號)

3. **主席**簡介會議文件第 1/2017 號。他表示，與本地船舶諮詢委員會一樣，船上工程安全小組委員會將會採用「兩層申報利益制度」，成員不但須要在會議上申報利益，同時須在獲委任時在登記冊上披露其利益。利益登記冊已列載於該會議文件附件 1 之中，他提醒各委員在填妥後須交回秘書處。
4. **主席**特別提到會議文件的第 6 段就有關「合約」的申報指引，該段指「委員原則上應避免與各小組委員會訂立任何合約」。
5. 鑑於未有其他提問和意見，小組委員會一致通過會議文件第 1/2017 號。

ii) 會議程序 (會議文件第 2/2017 號)

6. **主席**簡介會議文件第 2/2017 號。他特別提到會議文件的第 3 段指會議場地如尚有座位，可容納有興趣的業界人士為旁聽者列席會議，惟業界人士須預先聯絡本會的秘書處，秘書將另行諮詢主席。經適切考慮，本會主席有權不同意有關公眾人士為旁聽者。旁聽者無權表決在委員會會議席前待決或產生的問題。旁聽者在會議上發言前，須先得到主席示意允許。秘書亦不會把旁聽者在會議上的口述意見作書面記錄。
7. 鑑於未有其他提問和意見，小組委員會一致通過會議文件第

2/2017 號。

III. 通過上次會議記錄

8. 委員確認 2017 年 3 月 28 日的第十八次會議記錄毋須修改，並通過會議記錄。

IV. 續議事項

- i) 貨櫃碼頭業界對《本地船隻上工程使用的防護衣物及裝備》工作守則內，第 12.2 段有關反光背心的理解及演繹
9. 主席因應有新委員加入本小組委員會，邀請王雄偉先生簡單介紹《工作守則 - 船上工程使用的防護衣物及裝備》(下稱《工作守則》)第 12.2 段有關反光背心的內容。王雄偉先生提及處方於本小組委員會上次會議中展示了符合《工作守則》附錄 A2.7「英國、歐盟及國際標準 (BS EN ISO 20471:2013) - 高可見度服裝」要求的背心，並感謝貨櫃碼頭業界配合要求更換背心。
10. 王雄偉先生表示，處方收到業界反映新標準 (BS EN ISO 20471:2013)背心表現未如理想。業界認為新物料透氣和強度不足，設計亦未能符合所需。中央貨箱搬運安全委員會各委員亦在會議中反映了上述意見，並作出了詳細討論。
11. 王雄偉先生表示，處方的《工作守則》的前言第三段列明「該規例規定使用的防護衣物及裝備須符合附錄所載的有關標準，而符合其他國家或國際標準的防護衣物及裝備亦可予接受」。因此，除了《工作守則》附錄 2 列明的 BS EN ISO 20471:2013 外，處方亦接受如符合 JIS T 8127:2015、GB20653:2006 和 ANSI107 標準的反光衣。這部份的《工作守則》內容已在中央貨箱搬運安全委員會中作出了解釋及澄清。
12. 王雄偉先生總結表示，反光衣的反光功能不足可引致工業意外。他續指，將來處方在其他議題上會與業界更緊密聯繫，務求相關措施可以更順暢地推行。
13. 嚴鋼盛先生查詢處方會否接受網紋通風背心加反光帶，減低工人在夏天工作時中暑風險。

14. 委員查詢路政署的反光衣標準。朱永權先生表示一般修路工人會使用反光網紋通風背心，背心依照標準草圖製成，反光標準和王雄偉先生所提及的類近。
15. 李震江先生回應表示，《工作守則》要求的是反光背心標準，而不是反光帶。他指若反光背心有太多洞會增加工人有被勾到的風險，尤其在船上貨櫃處理工作時，希望業界留意。
16. 廖卓賢先生感謝處方聆聽業界意見後從善如流，提供更多標準選擇。
17. 溫子傑先生查詢《工作守則》是否適用於所有船上的船員，例如機場三跑工程等海上建設使用的機動船，是否當一進入海上工程範圍就受規管。
18. 主席回應表示，《工作守則》就進行工程或相關事宜時(例如維修、貨物處理和海事工程等)使用防護衣物及裝備向海事行業提供實務指引，他建議溫子傑先生舉出實例，處方會再作回應。
19. 溫子傑先生表示有個別地盤安全主任要求船隻一進入工程範圍，工人就算不是進行工程或貨物處理都需穿反光衣，他希望處方釐清規管範圍。
20. 李震江先生回應表示，在船隻上進行船隻維修、貨物處理和海事建造工程的工人基於安全理由是須要穿上反光衣。但亦要考慮實際情況及每個案例，而個別地盤在執行安全措施時，亦可能有分別，業界須與相關地盤承建商加強溝通。
21. 溫子傑先生感謝主席回覆，會將處方意見轉達業界。
22. 嚴興業先生查詢若自己的公司要為反光衣進行標準認證，有那些化驗所可提供認證服務。主席回應表示，處方可於會後提供參考資料。
[會後備註：王雄偉先生於 2017 年 12 月 19 日將香港認可處的香港實驗所認可計劃下的紡織品及成衣實驗所的網頁資料電郵予嚴興業先生。]

23. 楊連碧先生查詢反光衣損壞到那個程度需要更換。王雄偉先生回應表示若反光衣破損或太多污跡就未必可以符合《工作守則》的標準，工程負責人需要確保反光衣符合要求，適時更換。

ii) 意外總結及摘要

24. 李震江先生報告，在第十八次會議至本次會議期間發生了 4 宗致命工業意外，他簡述有關意外資料，希望業界能有所警惕。
25. 第一宗意外發生於 2017 年 6 月，地點為青衣西某碼頭。有關意外與貨物處理(貨櫃)有關。事發時，一名內河船船員站在貨櫃頂，用雙手握住下降中的吊鉤。此刻，船隻懷疑因風浪關係突然搖晃，吊索連吊鉤瞬間上升及搖動，導致該緊握吊索的船員被扯起及在空中擺動，最後墮進艙底。送院後證實死亡。處方成功檢控有關負責人。
26. 第二宗意外發生於 2017 年 7 月，地點為青衣某船廠內。有關意外與船隻維修有關，意外發生時有一條橫截面 T 字型鋼材被吊起及安放於船上舵機房的天花上，以便進行焊接工作。但該鋼材瞬間突然墜下，擊中一名本地起重工人的頭部，導致該名工人嚴重受傷，及後證實不治，案件正進入司法程序。
27. 第三宗意外發生於 2017 年 9 月，地點為昂船州對出海面。有關意外與貨物處理(貨櫃)有關。一艘躉船上的人字吊臂起重機正把岸上的貨櫃運往乾貨船上，而乾貨船上則有兩名掛鉤員在貨櫃頂負責除鉤工作。正當一個貨櫃運往乾貨船的尾艙時，起重機操作員發現其中一名南亞籍掛鉤員躺在船艙底，傷者隨即被送往醫院搶救，其後證實不治。
28. 第四宗意外發生於 2017 年 11 月，地點為屯門內河碼頭附近水域。有關意外與貨物處理(貨櫃)有關。事發時，一名內地內河船船員站在貨櫃頂，等待躉船上的人字吊臂起重機的鋼索轉動過來，準備掛鉤卸櫃，該船員不幸被搖擺中的鋼索及吊鉤擊中，導致其失去平衡，從一層高的櫃面跌落艙底受傷，隨即被送往醫院搶救，其後證實不治。
29. 主席表示由上述 4 宗致命意外，其中 3 宗與貨物處理(貨櫃)業有關，數字比往年多。他希望各委員和業界多加留意，避免意外發

生。

V. 其他事項

i) 香港碼頭業職工會的意見

30. 王雄偉先生表示於 2017 年 9 月份收到勞工處轉介自香港碼頭業職工會的意見，並已於早前知會中央貨箱搬運安全委員會。王雄偉先生亦希望和本小組委員會分享相關意見。
31. 王雄偉先生提及第一項意見為僱主提供符合新標準的反光衣不甚理想，缺點包括透氣不足和物料強度不夠。王雄偉先生表示處方已完成跟進，並於是次會議交代。
32. 第二項意見與貨櫃碼頭工業安全有關，在貨櫃頂利用工具俯身打開位於高層貨櫃的扭鎖時，需面對墮下的風險。各碼頭已利用吊人籠執行作業以減低相關風險。
33. 第三項意見為休息時間不足，王雄偉先生表示此為僱傭合約問題，但亦同時引述處方佈告 2003 年第 151 號提及死因庭在多次中流作業意外後作出建議，包括 i) 每一工作班次不得超過 12 小時；及 ii) 每工作 6 小時之後，須編排至少半小時的休息時間。
34. 主席請各委員備悉業界有以上意見及王雄偉先生的分享。

ii) 貨櫃總重量驗證

35. 朱銳強先生留意到有部份貨運公司的貨櫃吊運操作員指引中沒有列明若發現貨櫃超重的處理程序。他關注貨櫃總重量驗證 (VGM) 在 2016 年實施後，若有超重或破爛貨櫃的情況，操作員會如何處理。
36. 李劍峰先生表示中流作業會有相關儀器量度超重，VGM 會用作參考。李震江先生亦表示若 VGM 超重，未到躉船已被拒收，但內河船交接並無相關規定。
37. 嚴興業先生表示內河船不需量度 VGM，操作員會運用經驗留意超重情況，但可能要超重較多才知道。

38. 主席請各委員備悉以上意見。

VI. 下次開會日期

39. 會議於下午 4 時結束。下次會議日期將另行通告。

本會議記錄於 2019 年 2 月 20 日正式通過。

海事處