

**本地船隻諮詢委員會轄下  
船上工程安全小組委員會  
第二十次會議記錄**

日期：2019年2月20日（星期三）

時間：上午10時正至10時35分

地點：海港政府大樓24樓會議室A

**出席者**

主席：	鄧慶江先生	海事處 總經理/本地船舶安全部
委員：	嚴興業先生	貨物裝卸業代表
	廖卓賢先生	貨物裝卸業代表
	李劍峰先生	貨物裝卸業代表
	曾憲杰先生	貨物裝卸業代表
	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
	溫子傑先生	本地船隻諮詢委員會代表
	徐健威先生	職業安全健康局代表
	嚴仲傑先生	土木工程拓展署(海港工程部)代表
	王雄偉先生	海事處 船舶安全主任
	李震江先生	海事處 高級船舶安全主任

**列席者**      林嘉芙女士      海事處 行政主任(候任秘書)

**缺席者**

區發全先生	造船及修船業代表
嚴鋼盛先生	海上建造業代表
朱銳強先生	勞工處代表
黃立華先生	香港海事訓練代表

**秘書**      龔啟宏先生      海事處 行政主任

## I. 開會辭

1. 主席歡迎所有與會者及列席人士出席船上工程安全小組委員會第二十次會議。
2. 主席表示，本小組委員會委員何錦棠先生於去年不幸離世，對此深感惋惜。根據會議守則，其委員席位應由其他人選作替補，但考慮到委任程序需時和本屆委員任期將於 2019 年 10 月底屆滿，建議於委任新一屆委員時一併填補。

## II. 通過上次會議記錄

2. 各委員確認 2017 年 12 月 19 日的第十九次會議記錄毋須修改，並通過會議記錄。

## III. 續議事項

### i) 意外總結及摘要

3. 李震江先生就於本小組委員會第十九次會議提及的四宗致命工業意外作出跟進報告。關於第一宗意外(細節詳列於上次會議記錄第 25 段)，處方成功檢控有關工程負責人後發佈了海事處佈告 2018 年第 42 號，並上載至海事處網站，冀業界能有所警惕。
4. 李震江先生續說，處方亦已向其餘三宗意外(細節詳列於上次會議記錄第 26、27、28 段)的相關人士成功作出檢控。其中，處方亦將就上次會議記錄第 26 段所提及的意外發佈海事處佈告，提醒各委員可留意海事處網站的相關更新。
5. 李震江先生報告，在上次會議至本次會議期間發生了一宗致命工業意外。該宗意外發生於 2018 年 10 月，一名潛水員於進行石鼓洲某海上建築地盤之海事工程期間失蹤，兩天後其遺體始被尋回。處方準備就案件向有關工程負責人作出檢控，亦希望業界在涉及工業潛水的海事工程上多加注意安全。
6. 廖卓賢先生詢問上述數宗意外中被檢控的工程負責人是否指相關僱主或個別僱員。李震江先生回應指將視乎個別個案，不能一概而論。當中要參考法例上對「工程負責人」的定義及合約中的要求等。

#### IV. 討論事項

##### i) 內地船員的船上貨物處理安全訓練課程最新安排

7. 王雄偉先生向各委員簡介內地船員的船上貨物處理安全訓練課程最新安排。根據《商船(本地船隻)(工程)規例》，「工程」一詞涵蓋船隻維修、船隻拆卸、海事工程及貨物處理等四大類別。由於內地的內河船隻進入香港水域範圍後亦被歸類為本地船隻，其船員亦有機會參與貨物處理等工作，因此有需要進行相關安全訓練課程，當中共包括三個訓練課程—船上貨物處理基礎安全訓練(香港及內地分別俗稱為「藍卡」和「平安卡」)、船上起重機操作員安全訓練(俗稱「機手證」)及工程督導員安全訓練。
8. 根據舊有安排，由直屬中國海事局的廣東海事局及廣西海事局負責審批安全培訓機構、考核學員(船員)、提供簽注證明及進行有關監管工作。過往共有九間位處廣州、珠海、深圳及廣西等地的安全培訓機構獲批成為認可的安全培訓機構。2018年2月，中國交通運輸部發出指令文件，要求中國海事局停止就香港法例要求的船上貨物處理安全訓練工作作出監管。其後在2018年2月至3月間，廣東海事局及廣西海事局亦分別向外公佈此政策變更的消息。
9. 王雄偉先生續說，處方於2018年4月得悉及確認交通運輸部對上述政策變動，並於2018年5月至8月期間從上述九間曾獲內地當局認可的內地培訓機構中甄選出三間以配合相關政策變動。甄選程序包括審查該機構的導師的專業資格和履歷、組織架構、場地設施及培訓教材等。處方隨後於8月至10月期間派員到內地作實地審查，並觀察試辦班的舉行。2018年9月至11月，香港海事處逐步接納三間培訓機構開辦船上貨物處理安全訓練課程並授權予其發出證明書，初次批核期及此後的延續期分別為三年及五年。
10. 王雄偉先生補充，為了更方便保存及確保其真確性，證明書亦將由紙張改為以膠製咭片形式作記錄。其後於2018年11月，處方首次收到報告指發現有不法人士假冒其中一間已獲授權的內地培訓機構發出偽造的證明書。處方隨即作出調查及通知已獲授權的三間內地培訓機構，同時要求該被假冒的培訓機構向當地公安

報案。處方亦針對偽造證明書加強海上巡查，並在 2018 年 12 月發佈安全單張第 34 號，提醒船長及船員有關船上貨物處理安全訓練課程的最新安排及獲處方認可的培訓機構名單，及警告使用虛假的證明書可能已觸犯相關香港法例。安全單張亦已經 88 間香港代理向相關內地船隻的船東派發。

11. 處方加緊海上巡查時亦發現在船員服務簿上有可疑的相關安全培訓簽注證明，例如不合理的簽發日期(該日期介乎內地當局停止監管及香港再次授權內地培訓機構的「空窗期」之間)以及與廣州海事局的簽發記錄不一致。但由於服務簿上的簽注證明屬於由內地監管的文件，處方僅可不承認文件的有效性，並不能作出任何檢控。因此，截止 2019 年 1 月，處方向涉及 43 艘船隻、共 86 名持可疑證明文件的船員發出通知書，說明其服務簿上的訓練記錄將不被香港海事處認可。處方亦會繼續緊密監察證明書的簽發情況，包括不定期巡查各認可培訓機構、檢查培訓錄影及學生簽到記錄、試卷等。
12. 楊連碧先生作出提問，指早前出席內地及香港海事處合辦的兩地研討會時，內地當局提及有不少涉及中港兩地船員的海上意外是由溝通障礙而導致，例如內地船員不諳廣東話而錯誤傳達或接受訊息，詢問處方現時有何措施能協助緩解上述情況。
13. 王雄偉先生回應指機手在進行吊運工作時只要對吊運之物件有清晰的視野，便無需安排信號員，現行法例並沒有規定必須安排信號員在場協助。但一般操作上，內地船隻都會安排船員擔當信號員，指示機手的操作。為了易於分辨信號員，處方已於《工作守則-船上貨櫃處理》(下稱《工作守則》)內建議信號員穿戴上顏色鮮明的標誌物(如臂章、鮮色手套等)。
14. 針對船員使用虛假安全訓練證明書，楊連碧先生向處方查詢現時是否有相關措施令船公司能提高警惕及加強對有關證明書的檢查，例如向船公司提供曾使用虛假安全訓練證明文件的船員名單。
15. 王雄偉先生解釋除了經 88 間的香港代理向相關內地船隻和船東派發安全單張及此前提及過的通知書外，假若在日常巡查期間發現有船員持有虛假安全訓練證明文件(但不在工程進行期間)，處方亦會向有關船東發出警告信或指示書。在發出警告信或指示書

後，處方會定期作出跟進，包括檢查有關船員是否已補領真確及接受認可的安全訓練證明書。

16. 曾憲杰先生詢問，假如處方發現並成功向持有虛假安全訓練證明文件的船員作出檢控，是否會要求該船員即時停工。王雄偉先生回應指發出指示書即代表該名並沒持有相關安全訓練證明書的船員須立刻停止工作直至該船員能出示有效的相關證明文件。
17. 曾憲杰先生提及由於上述安排將直接影響到船隻的運作，甚至令船期受到一日至數日的延遲，詢問是否有措施能將影響減低，例如容許該船員在一定限期內補交有效證明文件，期間仍可繼續工作。
18. 王雄偉先生表示，法例規定進行任何工程，包括貨物處理工作，均必須有合資格的工程督導員在場。船東可考慮另行聘用香港本地船員作臨時替代。
19. 曾憲杰先生續問，假設有正在船上進行工作的船員被處方發現持有虛假安全訓練證明文件，船東在不知情的情況下會否仍需承擔部分責任。王雄偉先生表示一般情況下處方會向現場的工程負責人(船長)作出檢控。
20. 廖卓賢先生詢問是否有途徑可向工程負責人(內地船東)作出檢控，控告其委任沒有有效安全訓練證明文件的工程督導員。王雄偉先生回應，檢控程序會遇到一定困難，尤其在傳遞法庭傳票等方面。過往處方只曾就一宗海事意外成功在這方面作出檢控。
21. 廖卓賢先生希望處方可更嚴厲執法以打擊有關不法行為，有更多成功檢控的案例才能起阻嚇作用。
22. 主席補充處方一直有向內地相關安全培訓機構通知使用虛假安全訓練證明文件的情況，而相關安全培訓機構亦已向當地公安報案，案件亦在調查中。處方期望能透過雙方的溝通和合作來改善情況。
23. 王雄偉先生表示，鑑於現時由處方直接參與相關安全培訓機構的監管工作，處方期望可在虛假安全訓練證明文件進一步廣泛流傳前遏止。

## V. 下次開會日期

24. 會議於上午 10 時 35 分結束。下次會議日期將另行通告。

本會議記錄於 2021 年 9 月 16 日正式通過。

海事處