

現在放映的是 2015 年 10 月 28 日
房屋署「新工程合約工地安全講座」的片段
台上講者是
職業安全健康局高級顧問徐健威先生
他現在講題是「推出指差呼稱之海報，減少高風險工序的人為失誤」

大家好
很榮幸有機會在這裡跟大家分享有關人為失誤
「指差呼稱」的資訊
時間關係，我會抓緊點
人為失誤，日前看報得知這個案
大家覺得這是否人為失誤？
有一名交易員按錯掣
送了幾百億給別人
按錯掣不是因為他不懂什麼是「淨值」或「總額」
只因忘了作檢查及確認
每天交易量大
按錯了掣
安全方面來說
如果檢查疏漏
後果就很嚴重
有沒有方法在我們做決定之前
做足檢查，確保安全前
可以很快地確保我們不會檢查疏漏？
安全方面有很多類似的情況發生
例如這個個案
一名訊號員進行吊運前
未有確認其吊運路線
有否其他工友在場
發錯了訊號
當機手移動機器時就擊中工友
導致一宗死亡意外
大家看看圖中的埋碼的方法都不算正確

經勞工處調查得出最主要原因是
用了這種機械式的、需用人手鎖緊的吊鉤
工人不是不知道，只是在埋碼後，工人忘了檢查吊鉤是否鎖緊
所以在半空時，原來沒有扣實而鬆脫
一些木板從高空墮下
導致一宗死亡意外
從剛才的個案可見
我們在工地付出很多努力
例如工友的訓練
所有安全機械的設備檢查、維修、風險評估
大家都做了很多安全措施
最後意外是如何發生及處理呢？
有一部份就是人為失誤
現在介紹一下「指差呼稱」的部份
不是所有人為失誤都可以解決的
工作前沒有檢查清楚安全部分
就開始工作
導致意外發生
還有一些人為失誤就是故意違規
明知不對
但工程時間緊迫
故意進行的
這些問題，「指差呼稱」不能解決
要靠其他方法
譬如工作安全行為
要透過觀察
看看地盤有沒有危險行為
成因為何，有沒有一些介入行動可以改善
不是單靠「指差呼稱」就可以解決所有問題
譬如一些犯錯行為
根本連知識上都分不清對錯
以為自己做對
這些都不是「指差呼稱」可以處理到
可能要接受再培訓
「指差呼稱」是協助提高工友的警覺性
做好檢查才開始工作
提高安全行動的準確性

「指差呼稱」可能在座很多位都認識
這是由日本引入的一個方法
用以確認安全狀況
當中所謂「指差」就是用手指去確認物件
最主要是「呼稱」
即講出我們要確認的安全狀況
確保加強安全確認才開始工作
在日本大家會見到 JR 鐵路運用得很好
在香港港鐵亦有參考他們的做法
先前我們訪問過港鐵
在控制中心做指示前
會用「指差呼稱」去確認
不單止前線員工去確認
一些重要的指示
還要主管一齊去確認後才開始動作
中間的圖像是路軌做了分叉口
有時需要人手操作
確定方向正確後
就會做「指差呼稱」
才讓列車通過
這是在列車上的情況
他們亦分享推行成功的「指差呼稱」有甚麼心得
還提供了一些參考資料
第一，不是任何東西都需要指認
是要找一些關鍵的、重要的程序，必須檢查的
去做一個確認
不是每樣都指
最後變成不指
或者忘記了需要指什麼
港鐵方面亦是選重要的，才去確認
譬如不確認，就有可能撞車或引起混亂的
那麼就一定要先做確認
確認的內容是要給工友的
用什麼的方法及口號

加強員工的參予及提供意見
例如應用在工地內，吊重的高危工作
一定有些可以應用到

建議大家可以參考
我們設計了一些海報
裡面參考了一些業界提出的建議
開始時的口號比較長
後來經過簡化
現在口號盡量只用四字
盡量選用業界的術語
譬如「座機穩陣」？
「路線無阻」！ OK
「埋碼正確」！

除了狀況外
例如正在做埋碼的工作，不是只檢查埋碼 ok
還要檢查座機是否穩妥
包括腳撐以及工作半徑的檢查
圍封是否妥當
到最後才做吊運
吊運完後貨物放得穩妥嗎？
大家都知道先前發生的很多嚴重意外是
貨物未放穩就去解鎖
導致貨物倒塌下來
我們希望提醒各位工友確認這些安全狀況
解鎖後 OK
吊纜就可以離開了
路線無阻 OK
各位可能會問
剛才的指指說說真的有用？
日本已經做了很多研究
成效如何？
當然沒有應用「指差呼稱」的
失誤率會高一些
按 100%比例來說
做了「指差呼稱」後，跌到 16%
大幅度下降了八成多
給大家看看比較有趣的是

做少一些又如何？
只講，例如圍封 OK
坐機穩妥 OK

或者不出聲，只用手「指」
哪一樣比較好呢？
根據日本的研究
用手指效果比只用口講優勝
這個可作參考
除此之外，我們職安局有很多相關的資訊
有一個影碟，介紹如何執行
詳細去做的指引
亦有相關的訓練課程
「指差呼稱」的訓練有半日課程
人為失誤的管理課程有兩日課程
有興趣的話，歡迎大家報讀這些課程
多謝各位