

**《工廠及工業經營(負荷物移動機械)規例》
小組委員會**

**1999年9月13日會議前所接獲意見書的摘要
(截至1999年9月9日)**

<u>組織名稱／ 文件號碼</u>	<u>主要意見</u>
<p>香港散貨集裝箱貨倉聯會 (下稱“散貨集裝箱貨倉聯會”)</p> <p>CB(2)2716/98-99(01)及 CB(2)2756/98-99(05)</p>	<ul style="list-style-type: none"> — 支持改善職業安全，並贊成由職業訓練局(下稱“職訓局”)及職業安全健康局(下稱“職安局”)為叉式起重車司機開辦負荷物移動機械的訓練課程； — 當局低估了叉式起重車操作員的實際人數——由於業內實施一天兩班的輪班制，因此最少有4 500人需要接受訓練； — 對極需依賴叉式起重車應付日常運作的公司來說，職訓局及職安局就訓練課程收取的學費過於高昂； — 根據政府的培訓建議，最少需要3.5至4年時間，才能完成對大部分叉式起重車操作員的訓練； — 政府應為職訓局及職安局提供額外資源，並為擔任叉式起重車操作員的散貨集裝箱貨倉聯會會員，提供免費訓練(該聯會可提供訓練所需的場地及叉式起重車)； — 散貨集裝箱貨倉聯會在完成對其擔任叉式起重車操作員會員的訓練後，其他業內人士及外界人士亦可參與此項訓練，以增加起重車操作員的人手；及 — 擴大平安咭的適用範圍，使散貨集裝箱貨倉業亦受規管，從而提高叉式起重車操作員的安全知識及水平。

<p>建造業訓練局(下稱“建訓局”)</p> <p>CB(2)2716/98-99(02)</p>	<ul style="list-style-type: none"> — 支持立例，強制規定在建築地盤操作指定負荷物移動機的人員，必須接受訓練及取得有關證書； — 支持在擬議規例獲通過成為法例的18個月後，有關強制性訓練的規定才開始生效，並支持分兩個階段實施該項規定； — 建訓局計劃為推土機操作員提供資歷證明測試，包括開辦為期兩天的重溫課程(400元)、筆試(100元)及操作測試(700元)，三部分的收費合共1,200元；及 — 建議向先前修讀建訓局推土機操作訓練課程的畢業學員簽發證書，但他們必須出示有關證明文件，並通過操作測試。
<p>海港運輸業總工會</p> <p>CB(2)2756/98-99(02)</p>	<ul style="list-style-type: none"> — 新入職的叉式起重車操作員應修讀為期5天的全日制訓練課程，並通過筆試及操作測試，即參加一天的理論課程、3天的實務訓練及一天的操作測試； — 在職的叉式起重車操作員倘若具備最少一年的經驗，應修讀為期兩天的課程，並通過筆試及操作測試； — 叉式起重車操作員的證書，有效期應達5年； — 操作員如擬申請重新簽發證書，須出示證明文件，證實在先前5年期間，最少有兩年時間從事該行業；及 — 操作員必須完成為期一天的重溫課程，並通過筆試，才能為證書續期。

<p>職訓局</p> <p>CB(2)2756/98-99(03)</p>	<ul style="list-style-type: none"> — 支持實施擬議規例。職訓局樂意及有能力為受僱於所有工業經營操作叉式起重車的工人提供訓練； — 職訓局屬下的海員訓練中心，每年可分別為在職操作員及擬入行的人士提供204及96個訓練名額；及 — 據職訓局屬下的貨運業訓練委員會估計，以每部叉式起重車平均需1.5人輪流操作計算，業內最少需要3 000名操作員。在1994至1998年期間，貨運業訓練委員會已為450人提供訓練。
<p>職安局</p> <p>CB(2)2756/98-99(04)</p>	<ul style="list-style-type: none"> — 支持擬議規例； — 自1997年，職安局已為300名叉式起重車操作員及36名導師提供訓練。如有需要，該局會增加訓練名額； — 建議在擬議規例下訂定工作守則或指引，訂明操作員必須修讀重溫課程，才能為證書續期； — 鑑於在擬議規例實施的最初階段，業內對訓練的需求殷切，職安局建議政府當局檢討該行業對訓練的需求，並設立較長的寬限期，以便該行業有足夠時間訓練所有負荷物移動機械操作員；及 — 職安局提供高質素的訓練，並透過收取學費，收回訓練所需的成本。

<p>香港城市大學專業進修學院職安健舊生會</p> <p>CB(2)2779/98-99(02)</p>	<p>— 基於以下原因，<u>支持</u>擬議規例：</p> <p>— 在1994至1998年期間，涉及負荷物移動機的致命意外共有22宗，該等意外導致生產力下降、花費在補償及法律訴訟的資源增加，以及使受害人身心受創；</p> <p>— 大量基建工程將會在未來數年展開，屆時除需使用更精密及更強力的負荷物移動機外，亦需更多人手。投身建造業工作的人會越來越多，他們將需接受訓練；</p> <p>— 由認可院校提供正規訓練，會提高工人的資格及生產力；及</p> <p>— 就操作員的訓練及能力而言，《建築地盤(安全)規例》並無清楚界定操作員、僱主及承建商的法律責任，以致勞工處難以糾正現有的不當做法。</p> <p><u>改善建議</u>：</p> <p>— 就擬議規例第4條所指的訓練而言，規例應界定負責人(例如總承建商、次承建商及出租機器的東主)的職責及責任；</p> <p>— 擬議規例第8(1)條對負責人施加絕對法律責任，實在過於嚴苛。規例應另訂條文，使負責人可就第8(1)條所訂的罪行及罰則作出抗辯。</p>
--	--

<p>中央貨箱搬運安全委員會</p> <p>CB(2)2779/98-99(03)</p>	<ul style="list-style-type: none"> — <u>支持擬議規例</u>； — 全港有3 500部叉式起重車，以兩倍或兩倍半的人手比例計算，將約有7 000至8 000名叉式起重車操作員需接受訓練； — <u>關注有關過渡安排</u>，並大力建議，操作員如能出示證明，顯示入職超過兩年，並曾接受訓練，則可自動獲發證書； — 請政府澄清／處理以下問題／情況： <ul style="list-style-type: none"> a. 叉式起重車操作員與前置式起重車操作員的證書是否互通； b. 是否有需要區分負重3噸及負重30噸的叉式起重車； c. 如何監管屬貨輪擁有的叉式起重車由船員在岸邊駕駛及搬運貨物； d. 認可訓練計劃營辦人應具備甚麼資格；及 — 政府當局應盡快全面諮詢有關行業。
---	---

立法會秘書處
1999年9月9日

M1147