

消防处及劳工处制订及公布有关危险品车辆的指引 调查报告

2020年4月20日，投诉人向本署投诉消防处及劳工处。5月5日及8月20日，投诉人向本署提供补充资料。

投诉内容

2. 投诉人称，他是某公司的东主。他于2019年为他的公司购买了一辆有尾板的货车，并向消防处申请运送第2类危险品（即潜水氧气瓶）车辆牌照。其后，他按劳工处的职业安全规定在货车安装了尾板警示灯，并为货车向消防处申请续牌。消防处于2020年4月8日为该货车进行验车时，向投诉人表示该处经最近半年与劳工处商讨后，增加了一项规定，即运送第2类危险品车辆的尾板警示灯不可安装在危险品的附近，以避免危险品发生气体泄漏引起爆炸。由于投诉人公司的货车的警示灯安装在危险品附近，有引起爆炸的危险，故此消防处拒绝为货车续牌，并建议他向劳工处查询新规定的详情。投诉人认为，警示灯于停车操作尾板时才会开启，行车期间不会启动，故无可能会引起爆炸。另外，投诉人于4月底向劳工处查询，以确定上述有关警示灯安装位置的新规定，惟该处表示并无相关指引。

3. 就上述事宜，投诉人投诉：

- (1) 消防处及劳工处在新增规定（即运送第2类危险品车辆的尾板警示灯不可安装在危险品的附近）后，没有通知市民有关规定，亦没有订定指引，以让市民知悉安装警示灯的正确位置，令他「无所适从」。两处亦没有给予相关车主宽限期，重新安装警示灯，以符合新规定（**投诉点（一）**）；以及
- (2) 消防处以他公司的货车的警示灯安装在相关危险品的附近，影响「安全」为由，拒绝为货车续牌，并不合理（**投诉点（二）**）。

本署的跟进调查

4. 2020年6月4日及29日，消防处及劳工处分别应本署的要求，同步回复本署及投诉人。其后，本署向两处进一步查讯，

并要求两处提供补充资料。经审研两处的回复及其提供的补充资料后，本署决定就投诉个案展开全面调查，并于 8 月 20 日发信通知两处及投诉人。

5. 及后，投诉人于 2020 年 8 月 20 日电邮本署，指劳工处于 2020 年 8 月 3 日致函给他，表示运送第 2 及第 5 类危险品车辆的车主，必须遵守消防处于 2020 年 4 月 29 日发出的「有关运送第 2 或 5 类危险品之消防安全指引」（「尾板警示灯消防安全指引」），将警示灯安装在车辆尾板的背面（即背对车厢的一面）。投诉人认为，如将警示灯安装在车辆尾板的背面，当尾板下降时，警示灯被遮盖，根本不能发挥提醒其他人不要走近车尾以避免被尾板夹伤的作用；当尾板下降地面后，警示灯亦可能会被尾板压毁。就此，投诉人再向本署投诉，劳工处要求车主按「尾板警示灯消防安全指引」的规定，将警示灯安装在车辆尾板的背面，并不合理（**投诉点（三）**）。

6. 经详细审研消防处及劳工处于 9 月 17 日至 10 月 9 日所提供的资料及解释后，本署于 11 月 27 日要求两处就本署的调查报告草拟本作出回应。消防处及劳工处分别于 12 月 17 及 29 日作复。本署现已完成调查，结果如下。

本署调查所得

消防处的规定

7. 《危险品条例》订明，消防处负责发出运送第 2 及第 5 类危险品车辆牌照。另外，由消防处发出的《运送气瓶装的第 2 类危险品（石油气，氯气及电子气除外）的车辆的标准消防安全规定》（「消防安全规定」）第 14 项订明「车辆内只可使用电灯。可引致火警或爆炸的火焰、人造灯光或物件则不得装载在车辆」。

8. 消防处收到运送第 2 类危险品车辆的牌照 / 续牌申请后，会向申请人发出「消防安全规定」，以供遵办。其后，消防处会为申请人的车辆验车，在确定「消防安全规定」获遵办及收到申请人缴交牌照申请费用后，会向申请人发出牌照（有效期一般为一年）。消防处会于牌照有效期届满前三个月通知持牌人，提醒其向该处申请续牌，并为车辆验车，以确保获续牌前该危险品车辆仍符合该处的规定（包括「消防安全规定」）。

劳工处的规定

9. 劳工处于 2013 年 7 月发出了《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》，及后于 2015 年 10 月修订该指引，订明一般货车尾板的安全操作措施，协助持责者遵守职安健法例的规定，以保障操作尾板及在尾板附近工作的工人的安全，避免意外发生。该指引规定，车主必须在货车安装六项安全装置，包括视听信号装置（如警示灯），以提醒工人于操作货车尾板时避免被夹伤。

事件经过

10. 在 2019 年第 4 季期间，消防处为个别危险品车辆验车时，发现在该等车辆尾板的正面（即面向车厢的一面）安装了警示灯，相关牌照申请人 / 持有人表示是按劳工处的职业安全规定安装的。惟消防处发现加装的警示灯不符合该处相关的防爆标准，且安装的位置面向车厢，会构成火警或爆炸的风险，违反了「消防安全规定」，故此相关车辆未能通过该处的车辆检验，并需要更正及安排覆检才能获得发牌 / 续牌。

11. 就上述情况，消防处于 2019 年 11 月主动联络劳工处，并于 11 月 26 日与劳工处及机电工程署（「机电署」）举行会议，以了解劳工处《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》下要求在货车尾板加装警示灯的规定，以及商讨如何协助危险品车辆的车主符合劳工处及消防处的要求。消防处在会上表示，如在危险品车辆尾板的正面安装警示灯，会对该车辆构成火警或爆炸的风险；除非警示灯符合消防处相关消防安全规定的防爆标准，否则警示灯应安装于非潜在爆炸性环境以外，如改为安装于尾板的背面。劳工处在会上表示会考虑修订《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》，以及通知提供安装货车尾板安全装置服务的车房 / 服务供应商（「车房 / 服务供应商」）警示灯的安装位置。

12. 2020 年 1 月，劳工处到访 / 联络全数 22 间车房 / 服务供应商，向他们解释为危险品车辆安装警示灯的要求，以确保他们在进行安装工程时能配合消防处的要求。惟劳工处当时并无通知受影响的车主。

13. 劳工处分别于 2020 年 4 月 15 日及 20 日收到投诉人的投诉。投诉人指他按劳工处的规定在货车尾板安装警示灯，但消防处于 2020 年 4 月 8 日验车时，以警示灯会构成火警或爆炸风险为由，拒绝他的危险品车辆续牌申请。消防处亦于同月 20 日收到投诉人的上述投诉。其后，消防处于 4 月 29 日发出「尾板警示灯消

防安全指引」，并主动向相关危险品车辆的牌照持有人 / 申请人派发。消防处并于 5 月 6 日向劳工处提供该指引供参考。

14. 劳工处得悉投诉人的个案后，加快修订《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》，并于 2020 年 7 月 8 日发信予合共 35 个政府部门 / 公营机构，咨询他们对上述指引内安全装置（包括警示灯）的意见。劳工处已于 8 月完成修订初稿，并会进一步咨询业界的意见，务求尽快推出修订指引。

15. 劳工处收到投诉人的投诉后，亦于 2020 年 6 月开始筹备直接发信通知受影响的车主，并按消防处提供的受影响车主的资料，于 2020 年 8 月 3 日向合共 199 名车主发出附上消防处「尾板警示灯消防安全指引」的信件。

消防处及劳工处的回应

消防处的回应

投诉点（一）

16. 消防处表示，现行「消防安全规定」第 14 项已清晰列明「车辆内只可使用电灯。可引致火警或爆炸的火焰、人造灯光或物件则不能装载在车辆」。「消防安全规定」已上载至消防处网页。上述第 14 项规定对于规管全港第 2 类及第 5 类危险品车辆的牌照审批，一直行之有效。

17. 在车辆尾板安装警示灯是劳工处《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》的规定，消防处并无相关要求。一直以来，即使危险品车辆没有安装警示灯，如车辆符合消防处的「消防安全规定」并通过车辆检验，该处便会批准牌照 / 续牌申请。消防处如发现警示灯安装在会构成消防安全危险的位置，违反「消防安全规定」，便会要求车主纠正，以及为车辆进行覆验。消防处确定车辆符合该处的规定（包括「消防安全规定」）后，会批准牌照 / 续牌申请。

18. 鉴于上文第 10 段所述的情况，为免危险品车辆牌照申请人 / 持有人需要进行覆检而造成不便及引起误会，消防处于 2019 年 11 月主动联络劳工处，并于 11 月 26 日与劳工处及机电署举行会议。由于劳工处在会上表示会考虑修订《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》及通知车房 / 服务供应商警示灯的安装位置，故

此消防处没有随即在会议后主动通知受影响的车主或另行订定指引。

19. 在上述会议后，消防处陆续发现装有警示灯的危险品车辆在验车时已正确地将警示灯安装在尾板的背面，符合该处「消防安全规定」，而将警示灯安装在尾板面向车厢位置的个案则大幅减少。消防处认为，情况得到明显改善，反映劳工处通知车房／服务供应商警示灯安装位置的跟进工作已取得成效。当偶然发现个别不符合规定的情况时，消防处会即时向申请人详细解释安装警示灯的合适位置（即尾板的背面），并尽量为其车辆安排在一星期后进行覆验。最终所有相关申请人均能成功通过消防处的车辆检验及获发牌照／续牌。

20. 在会议后的数个月，消防处一直就危险品车辆加装尾板警示灯事宜作出跟进，并与劳工处保持密切联络。在得悉投诉人的个案后，为避免有危险品车辆因尾板警示灯安装位置不正确而未能通过车辆检验的情况再次出现及引起误会，消防处再于2020年4月联络劳工处跟进，并于4月29日主动发出双方皆接受的「尾板警示灯消防安全指引」给每一位提出牌照申请／续牌的负责人，清晰列明危险品车辆如需安装尾板警示灯装置的正确位置。自此以后，消防处再无发现有危险品车辆在申请牌照／续牌的验车过程中，尾板警示灯安装位置不正确的情况。于2020年6月，消防处再与劳工处举行会议，商讨有关《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》上的其他电子装置。

21. 至于投诉人要求消防处就有关规定给予车主宽限期以重新安装警示灯，消防处表示，如在危险品车辆尾板上安装警示灯的位置不正确而引致消防安全风险，便违反「消防安全规定」第14项，基于安全考虑，不宜就有关规定给予宽限期。事实上，如牌照／续牌申请人在验车时被发现不符合有关规定，消防处会要求申请人作出纠正及覆验车辆。车辆通过覆验后，该处便会批准牌照／续牌申请。

投诉点（二）

22. 消防处于2020年4月8日就投诉人公司的危险品货车进行续牌验车。该处发现货车的尾板正面安装了一对不符合相关防爆标准的闪灯，即未能符合「消防安全规定」第14项，故未能通过车辆检验。消防处已即场向投诉人解释上述原因，并清楚向他指出，如果需要在危险品车尾板安装警示灯，他可选择将警示灯改

装在尾板的背面位置，避免对车辆构成火警或爆炸的风险，以符合有关消防规定。消防处亦应投诉人的要求，向他提供劳工处相关职员的联络电话，以让他向该处了解有关安装货车尾板警示灯的职业安全规定详情。

23. 消防处于 2020 年 4 月 22 日覆验投诉人公司的货车，发现相关闪灯已被拆除，货车符合「消防安全规定」，遂于同月 24 日批准投诉人的续牌申请。

24. 就投诉人质疑警示灯于停车操作尾板时才会开启，行车期间不会启动，故无可能会引起爆炸，消防处表示相关警示灯已接驳电源，如车厢内的危险品泄漏气体，即使尾板未有启动，亦会构成消防安全风险。

25. 另外，消防处于 2020 年 4 月 20 日收到投诉人的投诉后（上文第 13 段），已于同月 28 日致电回复他，再次向他解释危险品车辆牌照的消防安全规定、其公司货车未能在 2020 年 4 月 8 日通过该处车辆检验的原因及可行的解决方法，包括将警示灯安装在货车尾板的背面。

劳工处的回应

投诉点（一）

26. 劳工处表示，货车尾板的设计及用途多样，故该处只要求持责者于尾板适当位置安装如警示灯的视听信号装置，以提醒工人操作货车尾板时避免被夹伤，便能符合《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》的要求。劳工处并无硬性规定警示灯须安装在尾板哪个位置，持责者可按需要，将警示灯安装在尾板合适位置。

27. 劳工处亦表示，《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》中一幅显示货车尾板正面上角安装警示灯的相片（「示范相片」）只是一幅示意图。劳工处已在该指引指出，持责者除须符合该指引的规定外，亦须遵守其他政府部门相关要求。在发出《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》后，劳工处曾多次就该指引的执行与业界会面，期间亦有解释「示范相片」只是作为参考用途。

28. 劳工处解释，警示灯安装工程一般在车房 / 服务供应商的工场进行，故此该处在 2019 年 11 月与消防处等部门会面时认为透过通知他们警示灯位置的要求能有效避免危险品车辆错误安装警示灯。会议后，劳工处与车房 / 服务供应商紧密联络，以跟进业界安装警示灯的情况（上文第 12 段）。

29. 劳工处于 2020 年 4 月 15 日首次收到投诉人的投诉时（上文第 13 段），已即时透过电话向他解释，《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》并无规定安装警示灯的位置，并建议他将警示灯安装在尾板的背面，或采用符合例如欧盟标准的防爆警示灯。劳工处于同月 20 日再收到投诉人内容相同的投诉，当时得悉消防处已订定「尾板警示灯消防安全指引」，遂于 5 月 14 日透过电邮回复投诉人，告知配备尾板的危险品车辆若按「尾板警示灯消防安全指引」安装尾板警示灯，劳工处会视为已符合《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》下安装视觉信号装置的要求，并附上「尾板警示灯消防安全指引」供参考。

30. 在得悉投诉人的个案前，劳工处并无收到任何有关危险品车辆安装警示灯的查询。劳工处于 2020 年 4 月收到投诉人的投诉后，发现只通知车房 / 服务供应商的做法未必能完全解决问题，故此于 6 月开始筹备直接发信通知受影响的车主，并于 8 月 3 日向合共 199 位车主发出附上「尾板警示灯消防安全指引」的信件（上文第 15 段）。

31. 此外，在得悉投诉人的个案后，劳工处已加快修订《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》，务求尽快完成咨询工作并推出修订指引（上文第 14 段）。劳工处亦会与消防处及其他相关政府部门加强沟通，确保市民尽早知悉相关指引的最新规定，以避免同类事件再次发生。

投诉点（三）

32. 劳工处表示，投诉人于 2020 年 4 月 15 日致电该处（上文第 13 段），指如将警示灯安装在车辆尾板的背面，当尾板下降地面时，警示灯可能会被尾板压毁。劳工处当时向投诉人解释，根据该处的经验，警示灯被货车尾板压毁的情况并不常见。劳工处并建议投诉人采用符合防爆标准的警示灯，以将警示灯安装在尾板的正面。因应本署的调查，劳工处补充，货车尾板背面一般装有一对凸起的支撑架，当尾板下降地面后，只有支撑架会接触到地面。如车主将警示灯安装在尾板背面上支撑架以外的位置，便

可避免尾板下降地面后警示灯被尾板压毁的情况。劳工处亦已向部分车房 / 服务供应商了解，他们均表示警示灯被货车尾板压毁的情况并不常见。

33. 至于投诉人指如将警示灯安装在车辆尾板的背面，当尾板正在下降时，警示灯因不能被看见而发挥不了提醒其他人不要走近车尾，以避免被尾板夹伤的作用。劳工处向本署表示，被尾板夹伤的危险只会在尾板正在向上关闭时出现，警示灯的作用是提醒其他人于尾板正在关闭时不要走近车尾。因此，劳工处认为，即使当尾板正在下降时警示灯不能被看见，亦不会对其他人构成被尾板夹伤的危险。

本署的观察所得及评论

投诉点（一）

34. 经审阅劳工处的《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》后，本署认为，虽然指引并无指明车主须在尾板哪个位置安装警示灯，惟该指引的「示范相片」可能会令车主误以为必须将警示灯安装在尾板的正面；如车辆属危险品车辆而车主按照「示范相片」安装警示灯，便会违反消防处的「消防安全规定」，影响其危险品车辆牌照 / 续牌申请。

35. 消防处发现有危险品车辆因警示灯安装位置不正确而引致消防安全风险后，主动联络劳工处，商讨如何协助车主同时符合消防处及劳工处就消防安全及职业安全的要求，本署认为，做法可取。两处在 2019 年 11 月 26 日的会议上厘清警示灯的正确安装位置，有助职员在处理牌照申请或查询时清楚向车主解释有关规定。

36. 就投诉人的个案，本署在审研消防处及劳工处的回应后，认为两处已于验车或处理其后的查询时，清楚向他解释可行的解决方法，包括将警示灯改装在尾板的背面位置，或采用符合规例，如欧盟标准的防爆警示灯，避免对车辆构成火警或爆炸的风险，以符合有关消防规定。

37. 然而，投诉人关注到既然消防处及劳工处已于 2019 年 11 月厘清警示灯的正确安装位置，两处却没有及时制定指引或通知市民，以便车主进行消防处的验车程序前做好准备，免却其后需要更正及覆验带来的不便。本署认为，投诉人的关注不无道理。

本署欣悉，消防处及劳工处在得悉投诉人的个案后立刻加快制定指引及通知受影响的车主，以免再有类似情况发生，但事后看来，本署认为两处有以下不足之处。

38. 首先，劳工处既然在 2019 年 11 月 26 日的会议上表示会考虑修订《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》，理应尽快作出跟进，但迟迟未有采取实际行动。本署明白《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》涉及不同范畴，整个咨询及修订过程或需时进行。然而，劳工处实可先就尾板安装警示灯的要求发信通知车主或于其网页公布修订内容，让车主清楚知悉有关规定并为其危险品车辆牌照 / 续牌申请做准备。事实上，在发生投诉人的个案后，劳工处在仍未完成修订整份《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》前，已先于 2020 年 8 月 3 日就尾板安装警示灯事宜向 199 位受影响的车主发信，反映这两方面的工作实可分开进行。

39. 其次，经与消防处商讨后，劳工处初时的判断是只须通知车房 / 服务供应商危险品车辆安装警示灯的规定，以确保他们在进行安装工作时能配合消防处的要求，无须另行通知受影响的车主。然而，投诉人的个案显示只通知车房 / 服务供应商的做法不足以解决问题，反映劳工处当初不掌握车主的需要和情况，考虑欠缺周全。

40. 此外，消防处解释，在 2019 年 11 月 26 日的会议后，该处陆续发现将警示灯安装在尾板面向车厢位置的个案大幅减少，显示劳工处通知车房 / 服务供应商警示灯安装位置的跟进工作已取得成效；而当偶然发现个别不符合规定的情况时，消防处会即时向申请人解释。本署认同劳工处在会议后的跟进工作的确有助减少违规个案，但在两处举行会议至发生投诉人的个案这数月期间，消防处在验车时仍发现有警示灯错误安装的情况（尽管只是少数）。本署认为，如消防处能及早将其观察告知劳工处，并一同检视是否需要加强对外的资讯发放，相信投诉人遇到的不便情况可以避免。

41. 最后，本署认为，消防处及劳工处在处理整件事件上协调不足、分工欠清晰。两处在 2019 年 11 月 26 日的会议协商后，劳工处表示会考虑修改指引和通知车房 / 服务供应商有关规定；然而，当发生投诉人的个案后，却立刻改由消防处主动向每一位提出牌照申请 / 续牌的负责人发出两处皆接受的「尾板警示灯消防安全指引」，予人执行混乱之感。本署期望，消防处及劳工处在本案中汲取经验，在往后加强协作，理顺对外发放的讯息。

42. 综合上文的分析，申诉专员认为，投诉人对消防处的投诉部分成立，以及对劳工处的投诉成立。

投诉点（二）

43. 根据投诉人向本署提供的资料（包括其公司货车的相片及录像记录），本署发现警示灯的确安装在尾板的正面（即面向车厢的一面）。当尾板关闭时，警示灯位处危险品附近。就投诉人指警示灯于停车操作尾板时才会开启，行车期间不会启动，故无可能会引起爆炸，消防处已解释，相关警示灯已接驳电源，如附近的危险品泄漏气体，即使尾板未有启动，亦会构成消防安全风险（上文第 24 段）。

44. 本署认为，警示灯的安装位置会否引起火警或爆炸的危险，属消防处的专业判断，并非本署可处理的行政事宜，本署不拟置评。惟本署认为，消防处因警示灯的安装位置不符合「消防安全规定」而要求纠正及进行覆验，符合其审批程序。

45. 鉴此，申诉专员认为，投诉人对消防处的投诉不成立。

投诉点（三）

46. 劳工处已于上文第 32 及 33 段回应投诉人对尾板警示灯安装位置的质疑。本署认为，警示灯的安装位置是否合适（包括安装位置能否有效提醒操作尾板的工人 / 其他人避免被尾板夹伤，以及会否可能导致警示灯被尾板压毁）属劳工处的专业判断，并非本署可处理的行政事宜，本署不拟置评。如投诉人对警示灯的安装位置仍有疑问，可直接向劳工处提出，以便该处跟进。

47. 因此，申诉专员认为，投诉人对劳工处的投诉不成立。

结论

48. 综合上文第 34 至 47 段的分析，申诉专员认为，总括而言，投诉人对消防处及劳工处的投诉部分成立。

建议

49. 本署建议劳工处：

- (1) 尽快完成修订《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》，并确保受影响的车主知悉修订指引的规定；以及
- (2) 安排在预设时间内，审视现行有关职业安全的其他指引，如发现该处的规定与其他政府部门的发牌条件或要求不一致甚至有矛盾，务必尽快与相关部门沟通，作出修订及通知受影响的市民；如有需要，在完成整个修订程序前采取临时措施，以确保市民能尽快得悉有关规定。

消防处对调查报告草拟本的回应

50. 消防处表示不同意本署上文第 37、40 及 41 段的评论，并有以下回应：

- (1) 在投诉人的个案发生前，消防处早已为审批危险品车辆的牌照制定了一套严谨及行之有效的「消防安全规定」，并将规定上载到其网页供市民参考。在货车尾板安装警示灯，并非消防处对危险品车辆牌照审批的特定要求，惟如申请人根据劳工处《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》的规定在尾板安装警示灯，亦须符合「消防安全规定」（包括防爆标准），避免对车辆构成火警或爆炸风险。消防处并没有就此项规定作出任何修改。消防处在有需要时乐意配合相关部门的要求或牌照申请人就消防安全范畴提出的可行建议。
- (2) 消防处在为危险品车辆验车时发现安装尾板警示灯会影响消防安全后，已立即主动向劳工处提出于 2019 年 11 月 26 日进行会议商讨，并在会上就危险品车辆安装尾板警示灯的防爆标准及位置，明确地向劳工处提出可行建议。由于安装尾板警示灯完全是劳工处的要求及专业范畴，故此劳工处在会上同意负责检视及修订相关指引，以及通知持份者相关标准及要求，消防处在会后亦一直有与劳工处保持联系及沟通。消防处其后为危险品车辆验车时，发现警示灯违反「消防安全规定」的情况有明显改善，反映两处的沟通及跟

进工作已产生协同效应，证明两处确有保持紧密沟通、协调奏效、分工清晰。消防处会继续与劳工处商讨及跟进《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》下的其他尾板装置。

- (3) 没有任何危险品车辆牌照持牌人曾因尾板警示灯安装位置出现问题而不获续牌。投诉人的个案只属单一事件。消防处于 2020 年 4 月 8 日首次为他的货车验车时，已即场向他详述该处相关消防安全标准及可行方案，以及为他安排于一星期后再进行验车，最终成功获得续牌。因此，消防处并无拒绝投诉人的续牌申请。
- (4) 消防处其后向危险品车辆的持牌人主动发出「尾板警示灯消防安全指引」，以进一步加强他们对有关要求的了解，而该指引与劳工处提供予车房 / 服务供应商等持份者的指引并无重复。此外，消防处并无收到业界或危险品车辆持牌人表示，对警示灯安装位置的消防安全规定感到讯息不清或混乱。因此，消防处并不同意本署所指「部门间协调不足、分工欠清晰、予人执行混乱之感」。

劳工处对调查报告草拟本的回应

51. 劳工处表示，该处于 2019 年 11 月 26 日的会议后，已开始联络车房 / 服务供应商，向他们解释为危险品车辆安装警示灯的要求。由于其后没有收到消防处或其他部门相关查询，故此劳工处当时认为透过通知车房 / 服务供应商已有效避免危险品车辆错误安装警示灯。在得悉投诉人的个案后，劳工处明白有进一步的改善空间，因此已将消防处的「尾板警示灯消防安全指引」上载到劳工处的网页^{注 1}供市民参考。劳工处已于 2021 年 1 月初完成咨询业界及相关政府部门对《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》修订初稿的意见，并会尽快完成相关修订。劳工处接纳本署的评论，并会落实本署的建议。

本署的总结评论

注 1 http://www.labour.gov.hk/chs/faq/oshq11_whole.html

52. 就消防处的回应，本署须澄清，本署并无全盘否定消防处及劳工处在投诉人的个案发生前及后的跟进工作。本署已于上文第 35 至 37 段对两处的部分工作表示肯定，在此不赘。

53. 本署亦认同消防处所言，安装尾板警示灯属劳工处在保障职业安全方面的要求及专业范畴。然而，正如消防处所述，危险品车辆牌照申请人如根据劳工处的规定安装尾板警示灯，便须符合消防处就危险品车辆的「消防安全规定」，以保障消防安全。由此可见，两处在确保危险品车辆正确安装尾板警示灯，以及协助车主准确理解有关规定，皆有角色和责任。

54. 本署在本案的调查重点，是就危险品车辆安装尾板警示灯的规定，消防处及劳工处对外的资讯发放是否适时及协调，使车主能够清楚知悉有关规定，并在进行消防处的验车程序前做好准备。消防处指投诉人在进行车辆覆验后最终成功获得续牌，本署认为实非本案的关键。

55. 本署的关注是，在消防处与劳工处于 2019 年 11 月 26 日举行会议至发生投诉人的个案这数月期间，消防处在验车时虽仍发现有警示灯错误安装的情况，却没有及早将其观察告知劳工处，以一同检视会后的跟进工作是否足以解决问题。本署相信，如两处当时能及早商讨问题并加强对外的资讯发放，投诉人遇到的不便情况应该可以避免。就消防处指投诉人的个案只属单一事件，或许除了投诉人外，消防处及劳工处并无收到其他投诉个案，但本署认为，没有其他人投诉不代表当时没有其他车主同样面对投诉人遇到的不便情况，何况该些不便其实是可以透过部门间的适时协商、跟进和理顺而避免的。

56. 至于消防处指该处向危险品车辆持牌人发出的「尾板警示灯消防安全指引」，与劳工处提供予车房 / 服务供应商等持分者的指引并无重复，本署的关注并非两处发出的指引的内容及对象有否重复。事实上，综观整件事件，在发生投诉人的个案前，消防处一直认为劳工处已同意检视及修订相关指引，故此消防处就此并无角色。当发生投诉人的个案后，消防处却立刻于 2020 年 4 月 29 日主动向危险品车辆的持牌人发出「尾板警示灯消防安全指引」，当时劳工处正修订《预防被货车尾板夹伤的危害安全指引》。及至 2020 年 8 月 3 日（即三个多月后），劳工处又向受影响的车主发信，告知他们应遵守消防处的「尾板警示灯消防安全指引」。

57. 从前段可见，消防处及劳工处在制订及公布指引上协调不

足，容易造成讯息混淆。尽管消防处指并无收到业界或危险品车辆持牌人反映负面意见，本署仍然认为本案显示两处的协作未如理想，因此有必要作出上文**第 41 段**的评论。本署期望两处在本案汲取经验，避免类似情况再次出现。

58. 至于劳工处，本署欣悉该处接纳本署的评论，并会落实本署的建议。

结语

59. 经考虑消防处及劳工处的回应后，申诉专员维持上文**第 34 至 48 段**的结论，并会继续与劳工处跟进直至建议得以落实为止。

申诉专员公署
2021 年 1 月

公署会不时在面书上载个别投诉个案的调查报告，欢迎赞好或追踪本署面书粉丝专页，以获取最新资讯：
<https://www.facebook.com/Ombudsman.HK>

