

消防處及勞工處制訂及公布有關危險品車輛的指引 調查報告

2020年4月20日，投訴人向本署投訴消防處及勞工處。5月5日及8月20日，投訴人向本署提供補充資料。

投訴內容

2. 投訴人稱，他是某公司的東主。他於2019年為他的公司購買了一輛有尾板的貨車，並向消防處申請運送第2類危險品（即潛水氧氣瓶）車輛牌照。其後，他按勞工處的職業安全規定在貨車安裝了尾板警示燈，並為貨車向消防處申請續牌。消防處於2020年4月8日為該貨車進行驗車時，向投訴人表示該處經最近半年與勞工處商討後，增加了一項規定，即運送第2類危險品車輛的尾板警示燈不可安裝在危險品的附近，以避免危險品發生氣體洩漏引起爆炸。由於投訴人公司的貨車的警示燈安裝在危險品附近，有引起爆炸的危險，故此消防處拒絕為貨車續牌，並建議他向勞工處查詢新規定的詳情。投訴人認為，警示燈於停車操作尾板時才會開啟，行車期間不會啟動，故無可能會引起爆炸。另外，投訴人於4月底向勞工處查詢，以確定上述有關警示燈安裝位置的新規定，惟該處表示並無相關指引。

3. 就上述事宜，投訴人投訴：

- (1) **消防處及勞工處**在新增規定（即運送第2類危險品車輛的尾板警示燈不可安裝在危險品的附近）後，沒有通知市民有關規定，亦沒有訂定指引，以讓市民知悉安裝警示燈的正確位置，令他「無所適從」。兩處亦沒有給予相關車主寬限期，重新安裝警示燈，以符合新規定（**投訴點（一）**）；以及
- (2) **消防處**以他公司的貨車的警示燈安裝在相關危險品的附近，影響「安全」為由，拒絕為貨車續牌，並不合理（**投訴點（二）**）。

本署的跟進調查

4. 2020年6月4日及29日，消防處及勞工處分別應本署的要求，同步回覆本署及投訴人。其後，本署向兩處進一步查訊，並要求兩處提供補充資料。經審研兩處的回覆及其提供的補充資料後，本署決定就投訴個案展開全面調查，並於8月20日發信通知兩處及投訴人。

5. 及後，投訴人於2020年8月20日電郵本署，指勞工處於2020年8月3日致函給他，表示運送第2及第5類危險品車輛的車主，必須遵守消防處於2020年4月29日發出的「有關運送第2或5類危險品之消防安全指引」（「尾板警示燈消防安全指引」），將警示燈安裝在車輛尾板的背面（即背對車廂的一面）。投訴人認為，如將警示燈安裝在車輛尾板的背面，當尾板下降時，警示燈被遮蓋，根本不能發揮提醒其他人不要走近車尾以避免被尾板夾傷的作用；當尾板下降地面後，警示燈亦可能會被尾板壓毀。就此，投訴人再向本署投訴，勞工處要求車主按「尾板警示燈消防安全指引」的規定，將警示燈安裝在車輛尾板的背面，並不合理（**投訴點（三）**）。

6. 經詳細審研消防處及勞工處於9月17日至10月9日所提供的資料及解釋後，本署於11月27日要求兩處就本署的調查報告草擬本作出回應。消防處及勞工處分別於12月17及29日作覆。本署現已完成調查，結果如下。

本署調查所得

消防處的規定

7. 《危險品條例》訂明，消防處負責發出運送第2及第5類危險品車輛牌照。另外，由消防處發出的《運送氣瓶裝的第2類危險品（石油氣，氯氣及電子氣除外）的車輛的標準消防安全規定》（「消防安全規定」）第14項訂明「車輛內只可使用電燈。可引致火警或爆炸的火焰、人造燈光或物件則不得裝載在車輛」。

8. 消防處收到運送第2類危險品車輛的牌照／續牌申請後，會向申請人發出「消防安全規定」，以供遵辦。其後，消防處會

為申請人的車輛驗車，在確定「消防安全規定」獲遵辦及收到申請人繳交牌照申請費用後，會向申請人發出牌照（有效期一般為一年）。消防處會於牌照有效期屆滿前三個月通知持牌人，提醒其向該處申請續牌，並為車輛驗車，以確保獲續牌前該危險品車輛仍符合該處的規定（包括「消防安全規定」）。

勞工處的規定

9. 勞工處於 2013 年 7 月發出了《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》，及後於 2015 年 10 月修訂該指引，訂明一般貨車尾板的安全操作措施，協助持責者遵守職安健法例的規定，以保障操作尾板及在尾板附近工作的工人的安全，避免意外發生。該指引規定，車主必須在貨車安裝六項安全裝置，包括視聽信號裝置（如警示燈），以提醒工人於操作貨車尾板時避免被夾傷。

事件經過

10. 在 2019 年第 4 季期間，消防處為個別危險品車輛驗車時，發現在該等車輛尾板的正面（即面向車廂的一面）安裝了警示燈，相關牌照申請人／持有人表示是按勞工處的職業安全規定安裝的。惟消防處發現加裝的警示燈不符合該處相關的防爆標準，且安裝的位置面向車廂，會構成火警或爆炸的風險，違反了「消防安全規定」，故此相關車輛未能通過該處的車輛檢驗，並需要更正及安排覆檢才能獲得發牌／續牌。

11. 就上述情況，消防處於 2019 年 11 月主動聯絡勞工處，並於 11 月 26 日與勞工處及機電工程署（「機電署」）舉行會議，以了解勞工處《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》下要求在貨車尾板加裝警示燈的規定，以及商討如何協助危險品車輛的車主符合勞工處及消防處的要求。消防處在會上表示，如在危險品車輛尾板的正面安裝警示燈，會對該車輛構成火警或爆炸的風險；除非警示燈符合消防處相關消防安全規定的防爆標準，否則警示燈應安裝於非潛在爆炸性環境以外，如改為安裝於尾板的背面。勞工處在會上表示會考慮修訂《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》，以及通知提供安裝貨車尾板安全裝置服務的車房／服務供應商（「車房／服務供應商」）警示燈的安裝位置。

12. 2020 年 1 月，勞工處到訪／聯絡全數 22 間車房／服務供應商，向他們解釋為危險品車輛安裝警示燈的要求，以確保他們

在進行安裝工程時能配合消防處的要求。惟勞工處當時並無通知受影響的車主。

13. 勞工處分別於 2020 年 4 月 15 日及 20 日收到投訴人的投訴。投訴人指他按勞工處的規定在貨車尾板安裝警示燈，但消防處於 2020 年 4 月 8 日驗車時，以警示燈會構成火警或爆炸風險為由，拒絕他的危險品車輛續牌申請。消防處亦於同月 20 日收到投訴人的上述投訴。其後，消防處於 4 月 29 日發出「尾板警示燈消防安全指引」，並主動向相關危險品車輛的牌照持有人／申請人派發。消防處並於 5 月 6 日向勞工處提供該指引供參考。

14. 勞工處得悉投訴人的個案後，加快修訂《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》，並於 2020 年 7 月 8 日發信予合共 35 個政府部門／公營機構，諮詢他們對上述指引內安全裝置（包括警示燈）的意見。勞工處已於 8 月完成修訂初稿，並會進一步諮詢業界的意見，務求盡快推出修訂指引。

15. 勞工處收到投訴人的投訴後，亦於 2020 年 6 月開始籌備直接發信通知受影響的車主，並按消防處提供的受影響車主的資料，於 2020 年 8 月 3 日向合共 199 名車主發出附上消防處「尾板警示燈消防安全指引」的信件。

消防處及勞工處的回應

消防處的回應

投訴點（一）

16. 消防處表示，現行「消防安全規定」第 14 項已清晰列明「車輛內只可使用電燈。可引致火警或爆炸的火焰、人造燈光或物件則不能裝載在車輛」。「消防安全規定」已上載至消防處網頁。上述第 14 項規定對於規管全港第 2 類及第 5 類危險品車輛的牌照審批，一直行之有效。

17. 在車輛尾板安裝警示燈是勞工處《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》的規定，消防處並無相關要求。一直以來，即使危險品車輛沒有安裝警示燈，如車輛符合消防處的「消防安全規定」並通過車輛檢驗，該處便會批准牌照／續牌申請。消防處如發現警示燈安裝在會構成消防安全危險的位置，違反「消防安全

規定」，便會要求車主糾正，以及為車輛進行覆驗。消防處確定車輛符合該處的規定（包括「消防安全規定」）後，會批准牌照／續牌申請。

18. 鑑於上文**第 10 段**所述的情況，為免危險品車輛牌照申請人／持有人需要進行覆檢而造成不便及引起誤會，消防處於 2019 年 11 月主動聯絡勞工處，並於 11 月 26 日與勞工處及機電署舉行會議。由於勞工處在會上表示會考慮修訂《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》及通知車房／服務供應商警示燈的安裝位置，故此消防處沒有隨即在會議後主動通知受影響的車主或另行訂定指引。

19. 在上述會議後，消防處陸續發現裝有警示燈的危險品車輛在驗車時已正確地將警示燈安裝在尾板的背面，符合該處「消防安全規定」，而將警示燈安裝在尾板面向車廂位置的個案則大幅減少。消防處認為，情況得到明顯改善，反映勞工處通知車房／服務供應商警示燈安裝位置的跟進工作已取得成效。當偶然發現個別不符合規定的情況時，消防處會即時向申請人詳細解釋安裝警示燈的合適位置（即尾板的背面），並盡量為其車輛安排在一星期後進行覆驗。最終所有相關申請人均能成功通過消防處的車輛檢驗及獲發牌照／續牌。

20. 在會議後的數個月，消防處一直就危險品車輛加裝尾板警示燈事宜作出跟進，並與勞工處保持密切聯絡。在得悉投訴人的個案後，為避免有危險品車輛因尾板警示燈安裝位置不正確而未能通過車輛檢驗的情況再次出現及引起誤會，消防處再於 2020 年 4 月聯絡勞工處跟進，並於 4 月 29 日主動發出雙方皆接受的「尾板警示燈消防安全指引」給每一位提出牌照申請／續牌的負責人，清晰列明危險品車輛如需安裝尾板警示燈裝置的正確位置。自此以後，消防處再無發現有危險品車輛在申請牌照／續牌的驗車過程中，尾板警示燈安裝位置不正確的情況。於 2020 年 6 月，消防處再與勞工處舉行會議，商討有關《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》上的其他電子裝置。

21. 至於投訴人要求消防處就有關規定給予車主寬限期以重新安裝警示燈，消防處表示，如在危險品車輛尾板上安裝警示燈的位置不正確而引致消防安全風險，便違反「消防安全規定」第 14 項，基於安全考慮，不宜就有關規定給予寬限期。事實上，如牌照／續牌申請人在驗車時被發現不符合有關規定，消防處會要求

申請人作出糾正及覆驗車輛。車輛通過覆驗後，該處便會批准牌照／續牌申請。

投訴點（二）

22. 消防處於 2020 年 4 月 8 日就投訴人公司的危險品貨車進行續牌驗車。該處發現貨車的尾板正面安裝了一對不符合相關防爆標準的閃燈，即未能符合「消防安全規定」第 14 項，故未能通過車輛檢驗。消防處已即場向投訴人解釋上述原因，並清楚向他指出，如果需要在危險品車尾板安裝警示燈，他可選擇將警示燈改裝在尾板的背面位置，避免對車輛構成火警或爆炸的風險，以符合有關消防規定。消防處亦應投訴人的要求，向他提供勞工處相關職員的聯絡電話，以讓他向該處了解有關安裝貨車尾板警示燈的職業安全規定詳情。

23. 消防處於 2020 年 4 月 22 日覆驗投訴人公司的貨車，發現相關閃燈已被拆除，貨車符合「消防安全規定」，遂於同月 24 日批准投訴人的續牌申請。

24. 就投訴人質疑警示燈於停車操作尾板時才會開啟，行車期間不會啟動，故無可能會引起爆炸，消防處表示相關警示燈已接駁電源，如車廂內的危險品洩漏氣體，即使尾板未有啟動，亦會構成消防安全風險。

25. 另外，消防處於 2020 年 4 月 20 日收到投訴人的投訴後（上文第 13 段），已於同月 28 日致電回覆他，再次向他解釋危險品車輛牌照的消防安全規定、其公司貨車未能在 2020 年 4 月 8 日通過該處車輛檢驗的原因及可行的解決方法，包括將警示燈安裝在貨車尾板的背面。

勞工處的回應

投訴點（一）

26. 勞工處表示，貨車尾板的設計及用途多樣，故該處只要求持責者於尾板適當位置安裝如警示燈的視聽信號裝置，以提醒工人操作貨車尾板時避免被夾傷，便能符合《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》的要求。勞工處並無硬性規定警示燈須安裝在尾板哪個位置，持責者可按需要，將警示燈安裝在尾板合適位

置。

27. 勞工處亦表示，《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》中一幅顯示貨車尾板正面上角安裝警示燈的相片（「示範相片」）只是一幅示意圖。勞工處已在該指引指出，持責者除須符合該指引的規定外，亦須遵守其他政府部門相關要求。在發出《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》後，勞工處曾多次就該指引的執行與業界會面，期間亦有解釋「示範相片」只是作為參考用途。

28. 勞工處解釋，警示燈安裝工程一般在車房／服務供應商的工場進行，故此該處在 2019 年 11 月與消防處等部門會面時認為透過通知他們警示燈位置的要求能有效避免危險品車輛錯誤安裝警示燈。會議後，勞工處與車房／服務供應商緊密聯絡，以跟進業界安裝警示燈的情況（上文**第 12 段**）。

29. 勞工處於 2020 年 4 月 15 日首次收到投訴人的投訴時（上文**第 13 段**），已即時透過電話向他解釋，《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》並無規定安裝警示燈的位置，並建議他將警示燈安裝在尾板的背面，或採用符合例如歐盟標準的防爆警示燈。勞工處於同月 20 日再收到投訴人內容相同的投訴，當時得悉消防處已訂定「尾板警示燈消防安全指引」，遂於 5 月 14 日透過電郵回覆投訴人，告知配備尾板的危險品車輛若按「尾板警示燈消防安全指引」安裝尾板警示燈，勞工處會視為已符合《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》下安裝視覺信號裝置的要求，並附上「尾板警示燈消防安全指引」供參考。

30. 在得悉投訴人的個案前，勞工處並無收到任何有關危險品車輛安裝警示燈的查詢。勞工處於 2020 年 4 月收到投訴人的投訴後，發現只通知車房／服務供應商的作法未必能完全解決問題，故此於 6 月開始籌備直接發信通知受影響的車主，並於 8 月 3 日向合共 199 位車主發出附上「尾板警示燈消防安全指引」的信件（上文**第 15 段**）。

31. 此外，在得悉投訴人的個案後，勞工處已加快修訂《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》，務求盡快完成諮詢工作並推出修訂指引（上文**第 14 段**）。勞工處亦會與消防處及其他相關政

府部門加強溝通，確保市民盡早知悉相關指引的最新規定，以避免同類事件再次發生。

投訴點（三）

32. 勞工處表示，投訴人於 2020 年 4 月 15 日致電該處（上文第 13 段），指如將警示燈安裝在車輛尾板的背面，當尾板下降地面時，警示燈可能會被尾板壓毀。勞工處當時向投訴人解釋，根據該處的經驗，警示燈被貨車尾板壓毀的情況並不常見。勞工處並建議投訴人採用符合防爆標準的警示燈，以將警示燈安裝在尾板的正面。因應本署的調查，勞工處補充，貨車尾板背面一般裝有一對凸起的支撐架，當尾板下降地面後，只有支撐架會接觸到地面。如車主將警示燈安裝在尾板背面上支撐架以外的位置，便可避免尾板下降地面後警示燈被尾板壓毀的情況。勞工處亦已向部分車房／服務供應商了解，他們均表示警示燈被貨車尾板壓毀的情況並不常見。

33. 至於投訴人指如將警示燈安裝在車輛尾板的背面，當尾板正在下降時，警示燈因不能被看見而發揮不了提醒其他人不要走近車尾，以避免被尾板夾傷的作用。勞工處向本署表示，被尾板夾傷的危險只會尾板正在向上關閉時出現，警示燈的作用是提醒其他人於尾板正在關閉時不要走近車尾。因此，勞工處認為，即使當尾板正在下降時警示燈不能被看見，亦不會對其他人構成被尾板夾傷的危險。

本署的觀察所得及評論

投訴點（一）

34. 經審閱勞工處的《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》後，本署認為，雖然指引並無指明車主須在尾板哪個位置安裝警示燈，惟該指引的「示範相片」可能會令車主誤以為必須將警示燈安裝在尾板的正面；如車輛屬危險品車輛而車主按照「示範相片」安裝警示燈，便會違反消防處的「消防安全規定」，影響其危險品車輛牌照／續牌申請。

35. 消防處發現有危險品車輛因警示燈安裝位置不正確而引致消防安全風險後，主動聯絡勞工處，商討如何協助車主同時符合

消防處及勞工處就消防安全及職業安全的要求，本署認為，做法可取。兩處在 2019 年 11 月 26 日的會議上釐清警示燈的正確安裝位置，有助職員在處理牌照申請或查詢時清楚向車主解釋有關規定。

36. 就投訴人的個案，本署在審研消防處及勞工處的回應後，認為兩處已於驗車或處理其後的查詢時，清楚向他解釋可行的解決方法，包括將警示燈改裝在尾板的背面位置，或採用符合規例，如歐盟標準的防爆警示燈，避免對車輛構成火警或爆炸的風險，以符合有關消防規定。

37. 然而，投訴人關注到既然消防處及勞工處已於 2019 年 11 月釐清警示燈的正確安裝位置，兩處卻沒有及時制定指引或通知市民，以便車主進行消防處的驗車程序前做好準備，免卻其後需要更正及覆驗帶來的不便。本署認為，投訴人的關注不無道理。本署欣悉，消防處及勞工處在得悉投訴人的個案後立刻加快制定指引及通知受影響的車主，以免再有類似情況發生，但事後看來，本署認為兩處有以下不足之處。

38. 首先，勞工處既然在 2019 年 11 月 26 日的會議上表示會考慮修訂《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》，理應盡快作出跟進，但遲遲未有採取實際行動。本署明白《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》涉及不同範疇，整個諮詢及修訂過程或需時進行。然而，勞工處實可先就尾板安裝警示燈的要求發信通知車主或於其網頁公布修訂內容，讓車主清楚知悉有關規定並為其危險品車輛牌照／續牌申請做準備。事實上，在發生投訴人的個案後，勞工處在仍未完成修訂整份《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》前，已先於 2020 年 8 月 3 日就尾板安裝警示燈事宜向 199 位受影響的車主發信，反映這兩方面的工作實可分開進行。

39. 其次，經與消防處商討後，勞工處初時的判斷是只須通知車房／服務供應商危險品車輛安裝警示燈的規定，以確保他們在進行安裝工作時能配合消防處的要求，無須另行通知受影響的車主。然而，投訴人的個案顯示只通知車房／服務供應商的做法不足以解決問題，反映勞工處當初不掌握車主的需要和情況，考慮欠缺周全。

40. 此外，消防處解釋，在 2019 年 11 月 26 日的會議後，該處陸續發現將警示燈安裝在尾板面向車廂位置的個案大幅減少，顯

示勞工處通知車房／服務供應商警示燈安裝位置的跟進工作已取得成效；而當偶然發現個別不符合規定的情況時，消防處會即時向申請人解釋。本署認同勞工處在會議後的跟進工作的確有助減少違規個案，但在兩處舉行會議至發生投訴人的個案這數個月期間，消防處在驗車時仍發現有警示燈錯誤安裝的情況（儘管只是少數）。本署認為，如消防處能及早將其觀察告知勞工處，並一同檢視是否有需要加強對外的資訊發放，相信投訴人遇到的不便情況可以避免。

41. 最後，本署認為，消防處及勞工處在處理整件事件上協調不足、分工欠清晰。兩處在 2019 年 11 月 26 日的會議協商後，勞工處表示會考慮修改指引和通知車房／服務供應商有關規定；然而，當發生投訴人的個案後，卻立刻改由消防處主動向每一位提出牌照申請／續牌的負責人發出兩處皆接受的「尾板警示燈消防安全指引」，予人執行混亂之感。本署期望，消防處及勞工處在本案中汲取經驗，在往後加強協作，理順對外發放的訊息。

42. 綜合上文的分析，申訴專員認為，投訴人對**消防處的投訴部分成立，以及對勞工處的投訴成立**。

投訴點（二）

43. 根據投訴人向本署提供的資料（包括其公司貨車的相片及錄像記錄），本署發現警示燈的確安裝在尾板的正面（即面向車廂的一面）。當尾板關閉時，警示燈位處危險品附近。就投訴人指警示燈於停車操作尾板時才會開啟，行車期間不會啟動，故無可能會引起爆炸，消防處已解釋，相關警示燈已接駁電源，如附近的危險品洩漏氣體，即使尾板未有啟動，亦會構成消防安全風險（上文**第 24 段**）。

44. 本署認為，警示燈的安裝位置會否引起火警或爆炸的危險，屬消防處的專業判斷，並非本署可處理的行政事宜，本署不擬置評。惟本署認為，消防處因警示燈的安裝位置不符合「消防安全規定」而要求糾正及進行覆驗，符合其審批程序。

45. 鑑此，申訴專員認為，投訴人對**消防處的投訴不成立**。

投訴點（三）

46. 勞工處已於上文**第 32 及 33 段**回應投訴人對尾板警示燈安裝位置的質疑。本署認為，警示燈的安裝位置是否合適（包括安裝位置能否有效提醒操作尾板的工人／其他人避免被尾板夾傷，以及會否可能導致警示燈被尾板壓毀）屬勞工處的專業判斷，並非本署可處理的行政事宜，本署不擬置評。如投訴人對警示燈的安裝位置仍有疑問，可直接向勞工處提出，以便該處跟進。

47. 因此，申訴專員認為，投訴人對**勞工處的投訴不成立**。

結論

48. 綜合上文**第 34 至 47 段**的分析，申訴專員認為，總括而言，投訴人對**消防處及勞工處的投訴部分成立**。

建議

49. 本署建議勞工處：

- (1) 盡快完成修訂《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》，並確保受影響的車主知悉修訂指引的規定；以及
- (2) 安排在預設時間內，審視現行有關職業安全的其他指引，如發現該處的規定與其他政府部門的發牌條件或要求不一致甚至有矛盾，務必盡快與相關部門溝通，作出修訂及通知受影響的市民；如有需要，在完成整個修訂程序前採取臨時措施，以確保市民能盡快得悉有關規定。

消防處對調查報告草擬本的回應

50. 消防處表示不同意本署上文**第 37、40 及 41 段**的評論，並

有以下回應：

- (1) 在投訴人的個案發生前，消防處早已為審批危險品車輛的牌照制定了一套嚴謹及行之有效的「消防安全規定」，並將規定上載到其網頁供市民參考。在貨車尾板安裝警示燈，並非消防處對危險品車輛牌照審批的特定要求，惟如申請人根據勞工處《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》的規定在尾板安裝警示燈，亦須符合「消防安全規定」（包括防爆標準），避免對車輛構成火警或爆炸風險。消防處並沒有就此項規定作出任何修改。消防處在有需要時樂意配合相關部門的要求或牌照申請人就消防安全範疇提出的可行建議。
- (2) 消防處在為危險品車輛驗車時發現安裝尾板警示燈會影響消防安全後，已立即主動向勞工處提出於 2019 年 11 月 26 日進行會議商討，並在會上就危險品車輛安裝尾板警示燈的防爆標準及位置，明確地向勞工處提出可行建議。由於安裝尾板警示燈完全是勞工處的要求及專業範疇，故此勞工處在會上同意負責檢視及修訂相關指引，以及通知持份者相關標準及要求，消防處在會後亦一直有與勞工處保持聯繫及溝通。消防處其後為危險品車輛驗車時，發現警示燈違反「消防安全規定」的情況有明顯改善，反映兩處的溝通及跟進工作已產生協同效應，證明兩處確有保持緊密溝通、協調奏效、分工清晰。消防處會繼續與勞工處商討及跟進《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》下的其他尾板裝置。
- (3) 沒有任何危險品車輛牌照持牌人曾因尾板警示燈安裝位置出現問題而不獲續牌。投訴人的個案只屬單一事件。消防處於 2020 年 4 月 8 日首次為他的貨車驗車時，已即場向他詳述該處相關消防安全標準及可行方案，以及為他安排於一星期後再進行驗車，最終成功獲得續牌。因此，消防處並無拒絕投訴人的續牌申請。
- (4) 消防處其後向危險品車輛的持牌人主動發出「尾板警示燈消防安全指引」，以進一步加強他們對有關要求的了解，而該指引與勞工處提供予車房／服務供應商

等持份者的指引並無重覆。此外，消防處並無收到業界或危險品車輛持牌人表示，對警示燈安裝位置的消防安全規定感到訊息不清或混亂。因此，消防處並不同意本署所指「部門間協調不足、分工欠清晰、予人執行混亂之感」。

勞工處對調查報告草擬本的回應

51. 勞工處表示，該處於 2019 年 11 月 26 日的會議後，已開始聯絡車房／服務供應商，向他們解釋為危險品車輛安裝警示燈的要求。由於其後沒有收到消防處或其他部門相關查詢，故此勞工處當時認為透過通知車房／服務供應商已有效避免危險品車輛錯誤安裝警示燈。在得悉投訴人的個案後，勞工處明白有進一步的改善空間，因此已將消防處的「尾板警示燈消防安全指引」上載到勞工處的網頁^{註 1}供市民參考。勞工處已於 2021 年 1 月初完成諮詢業界及相關政府部門對《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》修訂初稿的意見，並會盡快完成相關修訂。勞工處接納本署的評論，並會落實本署的建議。

本署的總結評論

52. 就消防處的回應，本署須澄清，本署並無全盤否定消防處及勞工處在投訴人的個案發生前及後的跟進工作。本署已於上文第 35 至 37 段對兩處的部分工作表示肯定，在此不贅。

53. 本署亦認同消防處所言，安裝尾板警示燈屬勞工處在保障職業安全方面的要求及專業範疇。然而，正如消防處所述，危險品車輛牌照申請人如根據勞工處的規定安裝尾板警示燈，便須符合消防處就危險品車輛的「消防安全規定」，以保障消防安全。由此可見，兩處在確保危險品車輛正確安裝尾板警示燈，以及協助車主準確理解有關規定，皆有角色和責任。

54. 本署在本案的調查重點，是就危險品車輛安裝尾板警示燈的規定，消防處及勞工處對外的資訊發放是否適時及協調，使車

^{註 1} http://www.labour.gov.hk/tc/faq/oshq11_whole.html

主能夠清楚知悉有關規定，並在進行消防處的驗車程序前做好準備。消防處指投訴人在進行車輛覆驗後最終成功獲得續牌，本署認為實非本案的關鍵。

55. 本署的關注是，在消防處與勞工處於 2019 年 11 月 26 日舉行會議至發生投訴人的個案這數個月期間，消防處在驗車時雖仍發現有警示燈錯誤安裝的情況，卻沒有及早將其觀察告知勞工處，以一同檢視會後的跟進工作是否足以解決問題。本署相信，如兩處當時能及早商討問題並加強對外的資訊發放，投訴人遇到的不便情況應該可以避免。就消防處指投訴人的個案只屬單一事件，或許除了投訴人外，消防處及勞工處並無收到其他投訴個案，但本署認為，沒有其他人投訴不代表當時沒有其他車主同樣面對投訴人遇到的不便情況，何況該些不便其實是可以透過部門間的適時協商、跟進和理順而避免的。

56. 至於消防處指該處向危險品車輛持牌人發出的「尾板警示燈消防安全指引」，與勞工處提供予車房／服務供應商等持分者的指引並無重覆，本署的關注並非兩處發出的指引的內容及對象有否重覆。事實上，綜觀整件事件，在發生投訴人的個案前，消防處一直認為勞工處已同意檢視及修訂相關指引，故此消防處就此並無角色。當發生投訴人的個案後，消防處卻立刻於 2020 年 4 月 29 日主動向危險品車輛的持牌人發出「尾板警示燈消防安全指引」，當時勞工處正修訂《預防被貨車尾板夾傷的危害安全指引》。及至 2020 年 8 月 3 日（即三個多月後），勞工處又向受影響的車主發信，告知他們應遵守消防處的「尾板警示燈消防安全指引」。

57. 從前段可見，消防處及勞工處在制訂及公布指引上協調不足，容易造成訊息混淆。儘管消防處指並無收到業界或危險品車輛持牌人反映負面意見，本署仍然認為本案顯示兩處的協作未如理想，因此有必要作出上文**第 41 段**的評論。本署期望兩處在本案汲取經驗，避免類似情況再次出現。

58. 至於勞工處，本署欣悉該處接納本署的評論，並會落實本署的建議。

結語

59. 經考慮消防處及勞工處的回應後，申訴專員維持上文**第 34 至 48 段**的結論，並會繼續與勞工處跟進直至建議得以落實為止。

申訴專員公署

2021 年 1 月

公署會不時在面書上載個別投訴個案的調查報告，歡迎讚好或追蹤本署面書粉絲專頁，以獲取最新資訊：
<https://www.facebook.com/Ombudsman.HK>

