

車輛載貨守則



運輸署

Transport Department

2019年2月

車輛載貨守則

運輸署

2019 年 2 月

內容

1. 引言

- 1.1 概要
- 1.2 法例
- 1.3 超載
- 1.4 定義
- 1.5 載貨安全原則
- 1.6 高身的貨物

2. 車輛類型及貨物放置方法

- 2.1 概要
- 2.2 選擇車輛
- 2.3 貨物放置方法

3. 固定點及前欄板

- 3.1 固定點
- 3.2 前欄板

4. 繫緊貨物工具及繫緊貨物的規定

- 4.1 概要
- 4.2 繫緊貨物工具的種類
- 4.3 繫緊貨物的要求

5. 載貨建議

- 5.1 概要
- 5.2 一般貨物
- 5.3 金屬貨物
- 5.4 竹竿和木材
- 5.5 大量鬆散貨物
- 5.6 托板
- 5.7 貨櫃
- 5.8 工程機器
- 5.9 特長及特闊貨物
- 5.10 液體貨物

- 5.11 拖車
- 5.12 乘客安全
- 5.13 維修保養
- 5.14 起卸貨物的地點

進一步參考資料

附圖

- 1.3.1 掛接式車輛的最高組合式車輛總重
- 1.5.1 貨物束縛裝置的最低要求

- 2.1.1 貨物分布不平均
- 2.1.2 貨物分布平均
- 2.2.1 運載大量鬆散貨物
- 2.2.2 運載長型貨物
- 2.3.1 保持車輛穩定的擺放方法
- 2.3.2 在沒有連接拖頭的半拖架上貨的方法
- 2.3.3 貨物的高度限制
- 2.3.4 使用吊臂作額外裝置以防貨物外跌

- 4.3.1 擺放貨物位置對繫緊工具長度的影響

- 5.2.1 運載一般貨物
- 5.2.2 運載雜類貨物(擺放貨物的方法)
- 5.2.3 運載雜類貨物(提供足夠束縛貨物裝置)
- 5.2.4 運載貨盤(提供足夠束縛貨物裝置)
- 5.2.5 運載卷筒形貨物及圓桶貨物
- 5.2.6 運載盒裝貨物及貨盤
- 5.2.7 運載袋裝貨物及沒有繫緊的磚塊
- 5.3.1 運載金屬貨物
- 5.3.2 在容易滑動或滑出的貨物末端加上包裝物
- 5.3.3 貨物須繫在托板上
- 5.3.4 托板和貨物須繫緊在貨台上
- 5.4.1 運載竹竿
- 5.4.2 運載木材
- 5.4.3 運載圓形木材
- 5.5.1 運載大量鬆散貨物
- 5.5.2 在斜路運載大量鬆散貨物

附圖

- 5.7.1 固定貨櫃位置的扭鎖系統
- 5.7.2 貨櫃不應伸出拖架
- 5.7.3 貨櫃與拖架尺寸要配合
- 5.7.4 將 20 呎貨櫃放置在 40 呎拖架的中間位置
- 5.7.5 貨櫃不可有損壞
- 5.7.6 貨櫃內放置貨物的方法
- 5.7.7 在貨櫃內分散貨物重量的方法
- 5.8.1 運載工程機器（貨物的高度限制）
- 5.8.2 運載拖頭
- 5.8.3 運載鏟車
- 5.8.4 運載壓路機
- 5.8.5 運載徒步控制壓路機
- 5.8.6 運載輪式拖頭挖土機
- 5.8.7 運載液壓式挖土機
- 5.8.8 運載平路機
- 5.8.9 運載履帶式纜索挖土機
- 5.8.10 運載履帶式推土機
- 5.9.1 許可的特闊及特長貨物
- 5.9.2 運載特長貨物
- 5.9.3 運載特闊貨物
- 5.10.1 設置分隔擋板或分隔倉的運載液體車輛
- 5.11.1 拖車須知
- 5.12.1 乘客安全
- 5.12.2 乘客安全
- 5.12.3 乘客安全
- 5.12.4 乘客安全
- 5.13.1 有關保養維修的建議
- 5.14.1 在斜路起卸貨物
- 5.14.2 在斜路上起卸工程機器
- 5.14.3 在行人路上非法停放車輛
- 5.14.4 在路旁上落貨物

1. 引言

1.1 概要

1.1.1 這份安全守則旨在確保貨車車主/貨運業從業員/貨車司機認識自己的責任，根據法例安全地運載貨物。本守則又提供指引，指示最適當的安全運貨方法。

1.1.2 這份守則不可以盡列所有可能發生的事情、貨物類型或防止貨物掉出車外的辦法。但守則裏概述的一般原則，對運載各種貨物或各種防止貨物掉出車外的設備於一般情況已有足夠指示，應予遵從。

1.1.3 法律上固然規定運貨方法必須安全，其實不安全的運貨方法，無論是由於貨物沒有適當繫緊，或以不合適的車輛載貨，又或貨物堆放不當，都會對所有道路使用者造成潛在危險。由車上跌下來的鬆脫物件，會對行人或其他車輛上的人士造成嚴重或致命的傷害。貨物過高會撞到架空構築物，對構築物的結構造成損害，並導致貨車司機及在架空構築物上面或附近的人受傷。貨物如果沒有適當堆疊，或者放置不當，都會影響車輛的穩定性，使車輛失控或翻側，顯然會對司機、乘客及其他道路使用者造成危險。此外，車輛超載會令車輛不穩定，產生潛在危險。過重的貨物亦會對道路造成相當大的損害，以致需要進行頻密的維修工程。

1.1.4 一般來說，不安全的運貨方法會對道路使用者構成嚴重威脅。貨車車主、貨運業從業員及貨車司機均有責任確保車輛運載貨物的安全。

1.1.5 運載危險品或者廢料，例如有毒及腐蝕性的化學品和易燃物品等，須要額外採取守則沒有提及的特別預防措施。運載上述某些物品時，車輛更須領有載運危險品車輛牌照。如對要採取的預防措施或應領取牌照有任何疑問，可向物品製造商及有關當局(如消防處處長或環境保護署署長)查詢。此外，應留意同一輛車不可同時運載兩種化學性質不相容的貨物，例如氧化廢料及易燃物品(包括家居廢物)。如有需要，可向有關當局查詢。

1.2 法例

1.2.1 有關規管車輛載貨的現行法例及附屬法例如下：

- (i) 《道路交通條例》(第 374 章)
- (ii) 《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374A 章)(下稱「車輛構造及保養規例」)
- (iii) 《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)(下稱「車輛登記及領牌規例」)
- (iv) 《道路交通(交通管制)規例》(第 374G 章)(下稱「交通管制規例」)
- (v) 《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)
- (vi) 《定額罰款(刑事訴訟)規例》(第 240A 章)

其他條例及規例也可能載有適用於車輛載貨事宜的條文。

1.2.2 本守則由運輸署署長(下稱「署長」)根據香港法例第 374 章第 109 條有關車輛負載的條文發出。根據香港法例第 374 章第 109(4)條，署長可藉憲報公告制訂及不時修訂本守則。任何人士如沒有遵從本守則的條文，雖然本身不算違法，但在處理任何法律程序時（不論屬民事或刑事，包括觸犯香港法例第 374 章的法律程序），不遵從條文一事，可被法律程序的任何一方賴以確立或否定該等法律程序中所爭議的法律責任問題（參閱香港法例第 374 章第 109(5)條）。

1.2.3 貨車司機／貨運業從業員在操作車輛或載貨時，須遵守所有道路交通法例及其他有關車輛載貨的法例(包括附屬法例)，以確保在道路上安全運載貨物。

1.2.4 有關車輛載貨的法例規定簡要載列如下，及僅供參考之用。若簡要內容與法例條文有差異，概以法例條文為準。有關法例的詳細及明確內容，請直接參閱相關條例及規例的條文。

(i) 貨車：－

<u>規定</u>	<u>相關條文</u>
<p>(a) 必須設有調節安排，以確保所有車輪都會與路面保持接觸，而在最惡劣的情況下負荷也不會有不正常的變化。(如汽車的任何轉向輪的負荷不超過 3.5 公噸，或任何經適當構造的伸縮軸在該伸縮軸於收縮位置時，則上述規定並不適用)；</p> <p><u>備註</u> 以上規定也適用於有超過 4 個車輪的拖車，以及有超過 2 個車輪並組成掛接車輛一部分的拖車。</p>	車輛構造及保養規例第 13 條
<p>(b) 必須在車身兩旁的顯眼地方標明最高許可車輛總重量及最高許可車軸重量，除非載有上述資料的有效車輛牌照展示於有關車輛上；</p>	車輛構造及保養規例第 79 及第 82 條
<p>(c) 如其許可車輛總重量超過 5.5 公噸，必須按照規例要求裝配一個車尾標記；</p> <p><u>備註</u> 以上規定也適用於淨重量超過 1 公噸的拖車。</p>	車輛構造及保養規例第 118、119 及 120 條
<p>(d) 不得安裝任何琥珀色燈，除非供其特別容許的目的之用並獲署長批准；</p>	車輛構造及保養規例第 111 條

- | | |
|--|---|
| (e) 不得運載超過該車輛的登記文件所指明或根據車輛登記及領牌規例發出的超額載客許可證所容許的乘客人數，而每位乘客必須坐在一個構造適當並固定於該車輛車身的座位上(除非該車輛是用作巡遊的花車及根據交通管制規例第 53A 條獲得豁免)；以及 | 交通管制規例
第 53 條
車輛登記及領
牌規例第 7 條
及附表 3 |
| (f) 不得供作任何不適合的用途，以致會或相當可能會對任何人造成危險，或對道路或任何財產造成損害。 | 交通管制規例
第 58 條 |

(ii)貨車載貨時：－

規定

相關條文

- (a) 車輛傳送至路面的重量不可超過：
- － 4.5 公噸(凡並無其他車輪橫向地在同一條線上，由任何一個車輪傳送的重量)，
 - － 9 公噸(由任何兩個橫向地在同一條線上的車輪傳送的總重量)，
 - － 10 公噸(由任何兩個橫向地在同一條線上的雙胎車輪傳送的總重量)，或
 - － 11 公噸(由超過兩個橫向地在同一條線上的車輪傳送的總重量)；
- (b) 不可超過：
- 其最高車輛總重，
 - 其最高車軸重量，或
 - 如屬掛接車輛，就其內軸距所指明的最高組合式車輛總重；
- (c) 除非持有適當的許可證，否則負載物：
- － 不得從該車輛的最前部分向前伸出 1.5 米以上(如屬非拖車的車輛)，
 - － 不得從該車輛的最後部分向後伸出 1.4 米以上，
 - － 不得從兩側伸出，以致其總寬度超過 2.5 米，或
 - － 高度不得超過 4.6 米，或雖低於該高度，但卻可能導致在該道路上空合法架設的任何物體或電線損壞；

車輛構造及保養規例第 14 條

交通管制規例第 54 條
車輛構造及保養規例第 7 條及附表二

交通管制規例第 55 條

(d) 車輛尺寸不得超過規例就該車輛指明的總尺寸，尤其是車輛載同負載物不得超過其指定全高度(例如輕型貨車：3.5 米，中型／重型貨車：4.6 米)；及

車輛構造及保養規例第 6 條及附表一

(e) 車輛及拖車的負載物重量、分類包裝及調整，以及所運載的乘客人數，不可會或相當可能會對任何人造成危險，或對道路或任何財產造成損害。

交通管制規例第 58 條

(iii) 負載物：—

規定

相關條文

(a) 如車輛載有懸出的負載物，在日間的情況下，該車輛的負載物的後端須附有一塊不小於 1 平方米的紅旗；在黑夜時間或能見度低的情況下，該車輛的負載物的前端每一邊均須展示有一盞朝前方照射的白燈；及負載物的後端須展示一盞朝後方照射的紅燈；

交通管制規例第 56 條

備註

如車輛載有懸出並向後伸出車輛最後部分的負載物，則須將該車輛的後擋板完全放下或敞開，並須將後擋板適當地固定或繫緊在其所在的位置。此外，凡後擋板在其已被完全放下或敞開後所在的位置時，會遮擋任何停車燈、轉向指示器、強制性後燈、強制性反光體、倒車燈或該車輛的登記號碼或字牌，則須將該後擋板移去。

(b) 必須固定在該車輛上，及在交通管制規例第 55 及 56 條的規限下，已適當地盛載在該車輛上或該車輛內；

交通管制規例
第 57 條

(c) 不可全部或部分由該車輛的後擋板承托或支撐的；及

交通管制規例
第 57 條

(d) 不可接觸道路。

交通管制規例
第 57 條

(iv) 於 2014 年 10 月 1 日或之後首次登記的貨車必須：—

規定

相關條文

(a) 裝設保持於良好運作狀態的倒車視像裝置，該裝置在該貨車正在或即將倒車時，自動及清楚地給坐在駕駛席的司機顯示從該貨車的(i)尾端延伸最少 3200 毫米，及(ii)從該貨車每一側的最外部分延伸最少 500 毫米的實時閉路式視景。

車輛構造及保養規例第 39A
條

1.3 超載

1.3.1 有關超載的法例規定概述於第 1.2.4(ii)分段。以下各段會詳細解釋該等規定，並會講述超載的後果。

1.3.2 車輛超載會對車上的人士及其他道路使用者構成危險。超載亦會對車輛的制動、懸掛及轉向系統造成損害，使車輛難於操縱。在緊急情況下，車輛的表現尤其受到影響，由於車輛對司機的操縱反應緩慢而且不規則，很可能導致交通意外。

1.3.3 根據香港法例第 374 章第 37 條，如對一個合格而謹慎的駕駛人而言，駕駛處於當時狀況(包括附着於該汽車的任何東西或該汽車上或該汽車內所裝載的任何東西，以及該等東西的附着方式或裝載方式)的有關汽車會屬危險，會是顯然易見的，則該人須視為危險駕駛。

1.3.4 超載的車輛除了如上所述，會對道路使用者直接構成威脅之外，亦可能損壞道路。這些損壞會破壞路面的特性，引致意外。道路結構亦可能會受損，因而需要重新建造。這些重建道路工程會令社會大眾付出不必要的代價，其中包括工程費用及施工時引起交通受阻。

1.3.5 為避免上述問題出現，貨車車主／貨運業從業員／貨車司機有法定責任，確保車輛裝上貨物後不會超逾最高車輛總重、最高車軸重量和最高組合式車輛總重。

1.3.6 最高車輛總重，顧名思義，是指車輛裝上貨物後，整輛車的最高重量。同樣，最高車軸重量，是指車輛裝上貨物後，任何一條車軸的最高車軸重量。

1.3.7 由於一輛車的最高組合式車輛總重有時被人誤解，因此有必要在此詳加解釋。最高組合式車輛總重指拖頭及拖架的合併重量。在分開量度時，拖頭及拖架各自都不得超逾最高車輛總重及最高車軸重量，而拖頭和拖架的合併重量亦不得超逾最高組合式車輛總重。

1.3.8 最高組合式車輛總重因個別車輛而異，視乎拖頭與拖架的類型和軸距而定。雙軸拖頭加上單軸拖架的最高組合式車輛總重，與同一款雙軸拖頭加上雙軸拖架的最高組合式車輛總重並不相同。圖 1.3.1 顯示各類拖頭及拖架組合與不同軸距的最高組合式車輛總重。

1.3.9 欲知如何計算某一特定組合的最高組合式車輛總重，請參閱圖 1.3.1。根據圖示，如採用雙軸拖頭加上 3 軸拖架，而內軸距為 4.2 米，最高組合式車輛總重將等於 38 公噸。這部雙軸拖頭的牌照及登記文件上所指定的最高組合式車輛總重可能是 38 公噸，因為這是可以容許的最高重量。然而，雖然牌照及登記文件上所載的最高組合式車輛總重為 38 公噸，假如同一部拖頭配上一部單軸拖架，而內軸距少於 2.1 米，則最高組合式車輛總重將只有 20 公噸。車主和司機顯然必須明白這個概念，才能確保其車輛在裝上貨物後符合法例規定。





1.3.10 香港法例第 374A 章規管車輛的構造及保養以及其裝備。該規例第 7 條訂明車輛的最高重量，以及就該規例附表 2 所指明的不同種類及類型車輛的最高重量及最高組合式車輛總重。

1.3.11 香港法例第 374G 章第 54 條具體規管車輛超過許可車輛總重，並訂明任何人不得在道路上駕駛或使用，或致使或允許駕駛或使用貨車或特別用途車輛，而該貨車或特別用途車輛的負載，已使其車輛總重超過根據香港法例第 374E 章指定的許可車輛總重。

1.3.12 除上述規定外，車輛司機亦須遵守香港法例第 374G 章附表 1 第 134 號圖形中的交通標誌所顯示的規定(見香港法例第 374G 章第 59 條)。第 134 號圖形中的標誌是「重量限制」標誌，顯示禁止總重超過所示重量的車輛越過該標誌，而標誌上的數字可予更改，以適合不同的重量限制。



“重量限制” 限制標誌 -
禁止超過所示總重量(包括貨物)的車輛駛入

		最高組合式車 輛總重 (以公噸計)
掛接式車輛 組合形式	* 內軸距離 (以米計)	
	兩軸拖頭配 單軸拖架	不足2.1 20 最少2.1 22 最少3.1 24
	兩軸拖頭配 兩軸拖架	不足2.9 24 最少2.9 26 最少3.1 29 最少3.6 32 最少4.0 34
	兩軸拖頭配 3 軸或 更多車軸的拖架	最少4.2 38
	3 軸或更多車軸的 拖頭配單軸拖架	不足2.0 22 最少2.0 24 最少2.7 26 最少3.0 28 最少4.0 30 最少4.4 32
	3 軸或更多車軸的 拖頭配兩軸或更多 車軸的拖架	不足2.0 24 最少2.0 26 最少2.3 30 最少3.2 34 最少4.0 38
	3 軸或更多車軸的 拖頭配 3 軸或更多 車軸的拖架	最少4.7 40 最少5.2 42 最少5.7 44

* 內軸距離指拖頭的最後車軸與拖架最前車軸之間的距離

掛接式車輛的最高組合式車輛總重

圖 1.3.1

1.4 定義

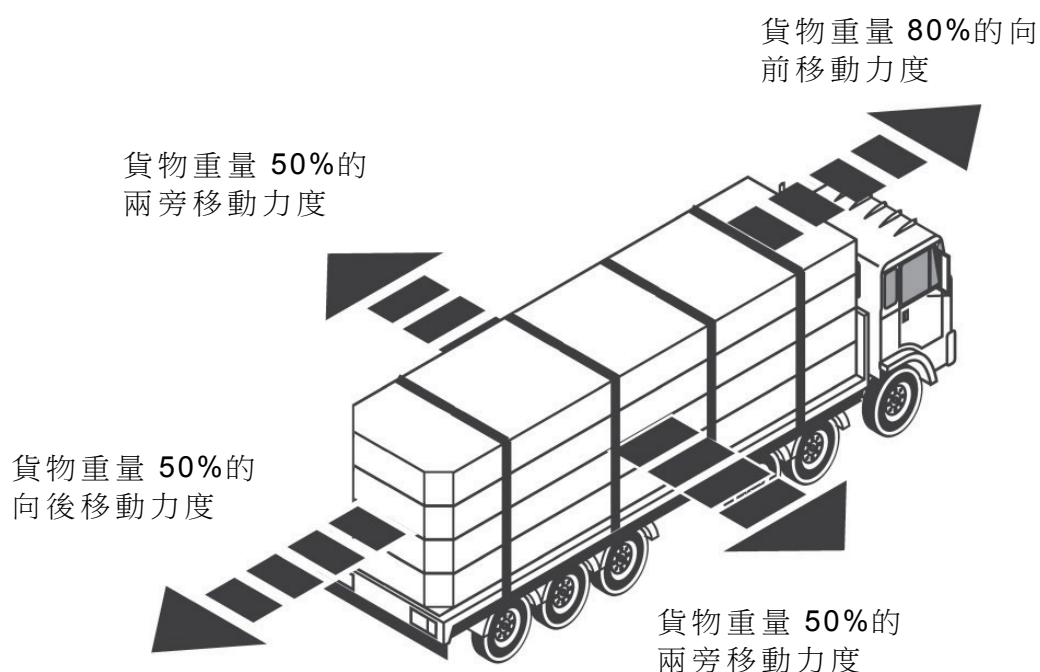
1.4.1 這份守則用了許多不同術語，大部分都是不解自明，但為清楚起見，現把一些較少用的詞語定義臚列如下：－

- (i) 箍帶－ 指金屬帶或類似的東西，用來把通常同類的物品束在一起，使貨物更便於處理，例如在運載磚塊的時候。
- (ii) 墊木－ 指結實的木條或類似東西，墊阻車輛的輪子或貨台上運載的貨物，以免其前後左右移動。
- (iii) 拉緊裝置－ 指捆繩的其中一部分裝置，使捆繩收緊，保持不鬆脫。
- (iv) 全高度－ 指車輛停放在水平面而所有輪胎均充氣至正常壓力時，從該平面垂直量度至該車輛或其負載物的最高點(兩者以較高者為準)的車輛高度(香港法例第 374A 章第 2 條)。

1.5 載貨安全原則

1.5.1 當車輛加速、剎車或轉向時，貨物與貨台之間的摩擦力通常不足以使沒有繫緊的貨物保持不動(滑動或傾倒)。貨物愈重或車輛移動愈急促(例如加速、剎車及轉彎等)，貨物便愈容易移動。為確保載貨安全，必須使用欄柵、鎖、墊木、捆繩，或一併使用這些方法，穩妥地固定貨物，防止貨物在運送途中移動。

1.5.2 貨物束縛裝置的最低要求，是其總強度必須足以抵受不少於貨物總重量 80%的向前移動力度，以及貨物總重量 50%的向後和兩旁移動力度(見圖 1.5.1)。這個基本原則適用於所有車輛，不論車輛大小如何。



貨物束縛裝置的最低要求

圖 1.5.1

1.6 高身的貨物

1.6.1 如車輛載有高身的貨物，在橋樑或橫跨道路的架空構築物下面通過時，尤其要避免產生危險。有關進一步資料，請參閱第 2.3.11 段。

1.6.2 如車輛載有高身的貨物，或車輛上的重型貨物放置在較高位置，由於高身的貨物會影響車輛的穩定性，有可能在轉彎時使車輛翻側，司機此時應格外留神。有關進一步資料，請參閱第 5.8.3 及第 5.8.4 段。

2. 車輛類型及貨物放置方法

2.1 概要

2.1.1 如果車輛載貨重量超過其最高車輛總重、最高車軸重量或最高組合式車輛總重，或者貨物伸出車外，超過許可限制，依照第 1.2.4 (ii)分段及第 1.3 節所載，即屬違法。

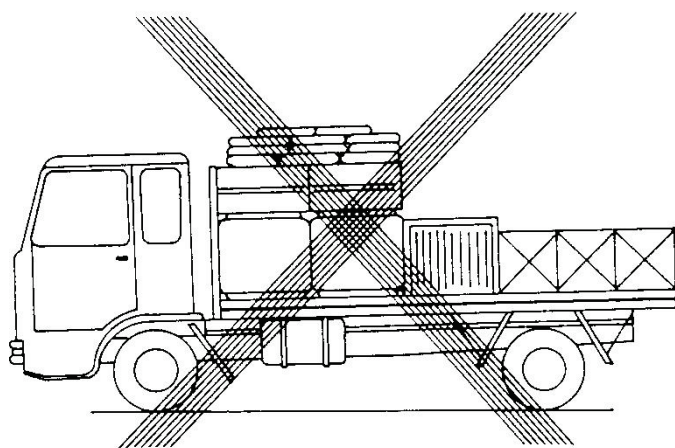
2.1.2 使用適當類型的車輛運載貨物，可以避免觸犯規例。不論是貨物擁有人或車輛供應商／營辦商，都有責任確保使用適當類型車輛。司機亦須進行檢查，確保貨物任何時候均穩妥地繫緊。

2.1.3 貨車車主／貨車營辦商／貨車司機不可以聲稱不知道貨物重量，因為他們有責任確定這點，並確保貨物沒有超過許可重量限制。車輛超載，或者貨物堆放不適當，除了會違反規例外，更可能引起交通意外，而車上各人或其他道路使用者受傷的機會，也會大大增加。

2.1.4 貨物分布不平均，例如把重型貨物放在車輛貨台後面、一邊或前面(見圖 2.1.1)，很容易會超過鬆在車身兩邊或載於車輛牌照的最高車軸重量。如果車軸在車輛行駛時折斷，對車上各人和其他道路使用者都極為危險。圖 2.1.2 為貨物分布平均的一些例子。

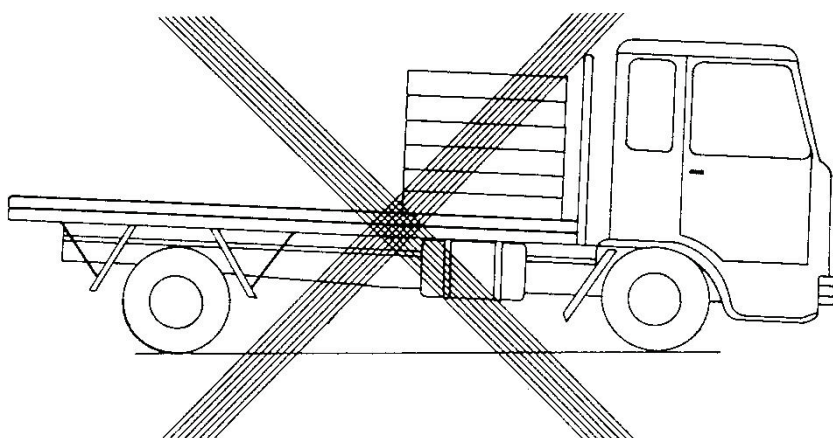
2.1.5 如果車輛的貨台設有滾軸搬運裝置，就必須確保車輛載貨時，該裝置的佈置不會使車軸的重量超過最高限制。

2.1.6 車輛頂架或其他類似裝置必須牢固裝在車身上，以免在車輛行駛時鬆脫或被吹走，並應定期予以檢查，尤其要留意那些在有需要時可以拆除的頂架或類似裝置。由於香港貨車使用的頂架或類似裝置大部分只適用於運載較輕的物件，例如帆布或後備捆繩，故須確保頂架或類似裝置足以承擔貨物的重量，才可以使用。

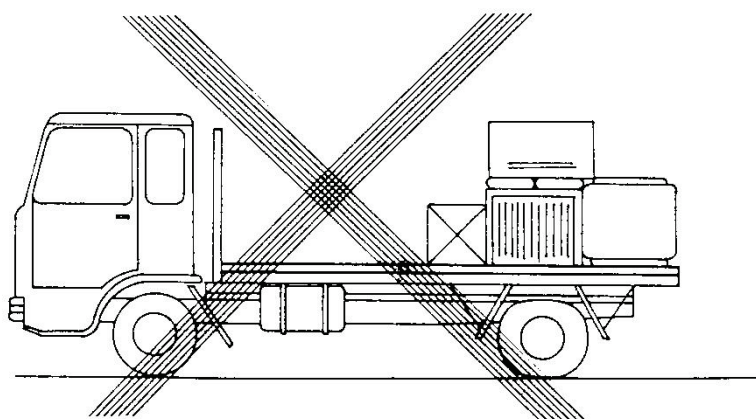


不正確

貨物分布不平均，使前軸負荷過量



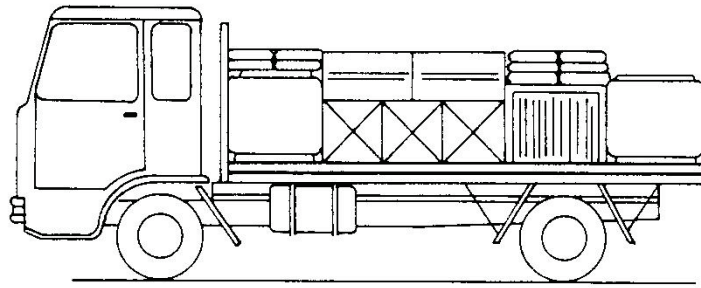
不正確



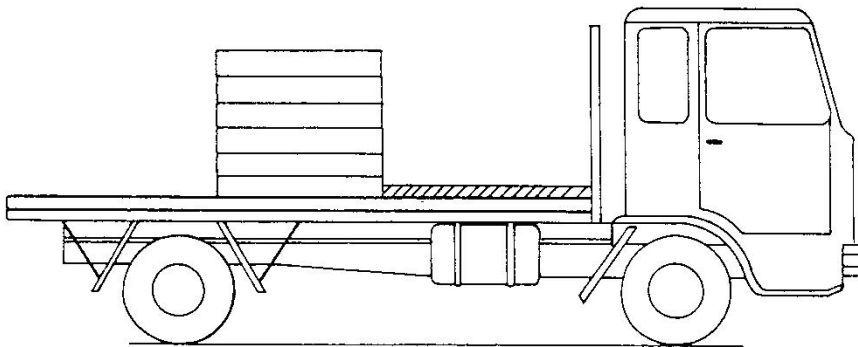
不正確

貨物分布不平均

圖 2.1.1



正確



正確

本頁圖片只顯示貨物的分布情況。
貨車亦需有足夠的貨物束縛裝置，詳情載於 5.2 節。

貨物分布平均

圖 2.1.2

2.2 選擇車輛

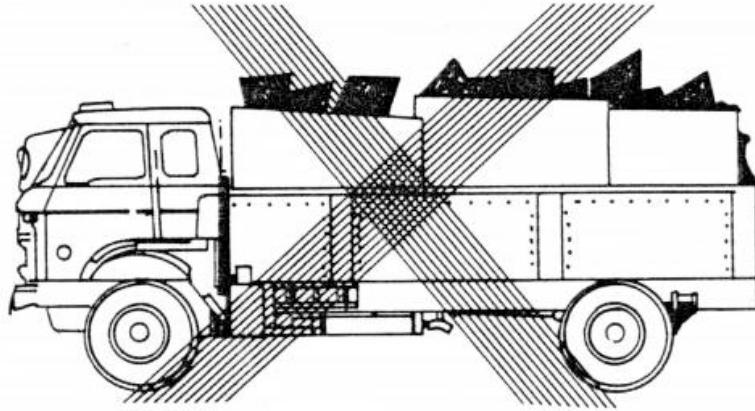
2.2.1 某些車輛，例如運油車、垃圾收集車或者預拌混凝土車，是特別為運載這些貨物而設。不過，在香港大部分貨物通常都是使用一般用途貨車運載。

2.2.2 使用一般用途貨車或經過改裝的一般用途貨車，最重要是：

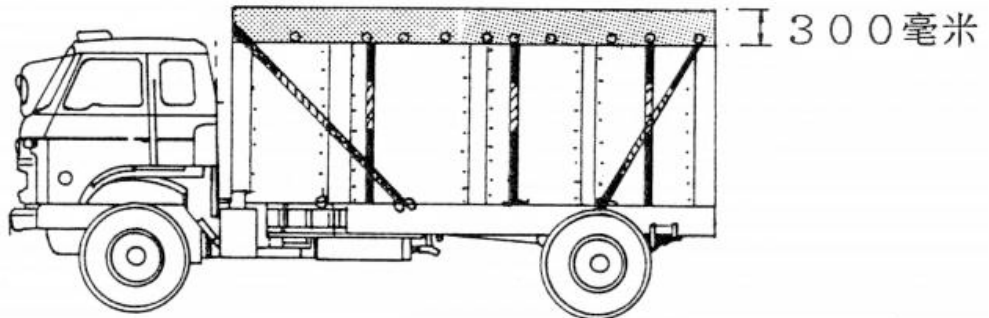
- (i) 車輛的設計、構造及車身結構，要適合用以運載付運貨物；車身材料的韌度和性能要適當，負重的組件也應經過防腐和防蝕處理；
- (ii) 應確定車身台板的最高承重量，以保證台板本身，以及支承橫陣的強度和重量分布，足夠應付貨重。計算強度的時候，除了考慮貨物本身重量，也應該考慮裝貨時的額外重力，例如在車輛貨台的台板上使用鏟車，即會加重負荷；以及
- (iii) 需小心考慮車輛軸距、車身長度和車身伸出量與所載貨物類型的關係，特別是車軸重量已接近最高限制時，更要小心。

2.2.3 對某類貨物來說，一般用途貨車並不適合，或不合乎經濟原則。運載大量鬆散貨物，就需要使用車斗較高的車輛。雖然車斗高度准許加高，但加高的部分必須特別設計和建造，而且要有適當固定裝置，能與現有車斗緊連，而無需依賴貨物支撐。因此，靠貨物支撐的夾板或類似的物件(見圖 2.2.1)，都不得用以加高車斗。此外，貨物也應蓋好，以防止在運送途中被吹走或跌出車外。

不正確



不但貨物高出車斗兩旁，而且用夾板加高車斗，這並非正確的做法。



正確方法是用特別設計的车辆來運載大量鬆散貨物，車輛外面須用適當布篷密封，防止貨物散落車外。

運載大量鬆散貨物

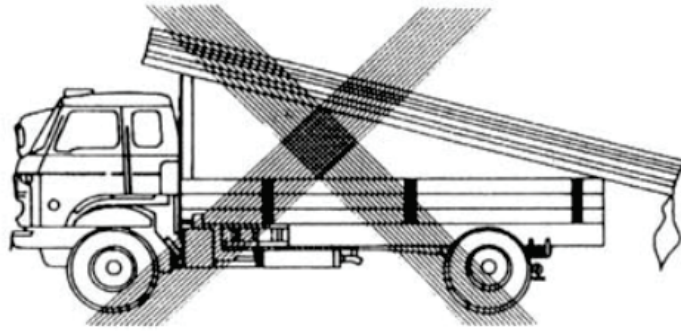
圖 2.2.1

2.2.4 只有車身長過 9.1 米的車輛，才會獲簽發特長貨物許可證。長度少於 9.1 米的車輛，所載貨物不得伸出車外許可的長度。如果車輛運載的貨物會伸出車尾以外，貨物於正常情況下應該平放(見圖 2.2.2)，而不應從車尾向車頭傾斜擺放，與車身台板成一角度，因為這方法一般都不能有足夠阻力，防止貨物向後滑落路面。

2.2.5 如果車輛貨台設有滾軸搬運裝置，必須確保該裝置安全固定在貨台上；及當裝卸貨物或行車時，該裝置或其任何部分都不會在貨台上向兩旁或前後移動。

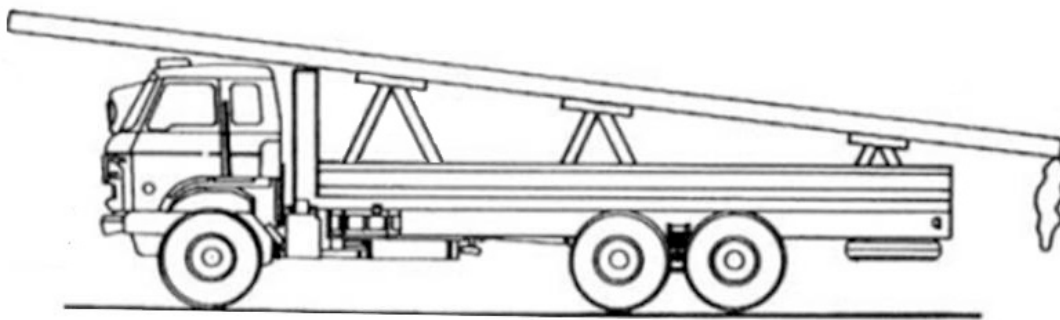
2.2.6 當使用配備車尾升降台的車輛時，應留意停在路旁的車輛上敞開着以裝卸貨物的車尾升降台，可能會對操作人員或其他道路使用者構成嚴重危險，尤其在晚上或能見度低的環境，車尾升降台可能因厚度太薄而不容易讓人看見。為使在裝卸貨物時敞開的車尾升降台更顯而易見，車主應為其車輛的車尾升降台增設一些照明設備和逆向反光輔助裝置。司機及車輛工作人員亦應採取必要的安全預防措施，以免道路使用者撞到敞開的車尾升降台，例如把一對反光交通圓筒放置在車尾升降台後方約 5 米的位置，警惕其他道路使用者，並且不要在街頭轉角附近裝卸貨物。

2.2.7 倒車視像裝置是在車尾裝設攝影機以拍攝車後情況的閉路電視系統。當車輛倒車或準備倒車時而用以自動顯示有關車後影像的顯示屏，一般安裝於司機前面。所有貨車均應安裝倒車視像裝置。



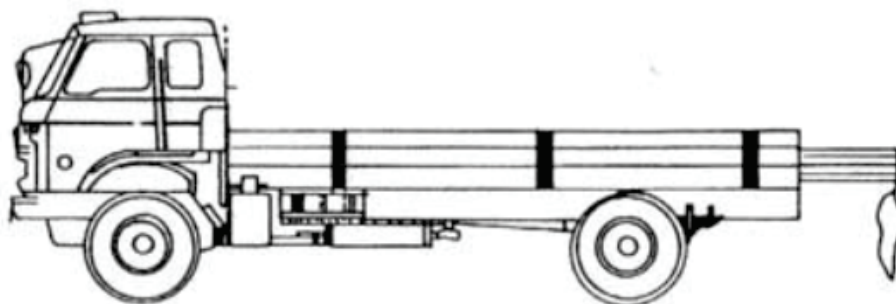
不正確的做法

貨物太長，而且尾部斜出車外，未能充分防止貨物外跌，貨物重量分布亦不平均。



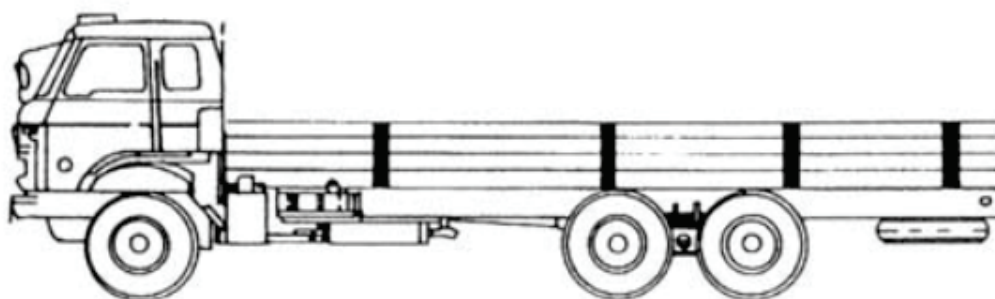
可接受做法

貨物伸出前欄板，並用牢固裝在車輛上的合適桁架支撐。貨物亦應用捆繩牢固繫於前欄板和桁架上，而不可繫在後欄板。



較可取的做法

貨物平放，但仍有缺點，貨物太長而須伸出車外。



最佳做法

貨物完全平放在車輛內。

運載長型貨物

圖 2.2.2

2.3 貨物放置方法

2.3.1 貨物放上車輛之前，司機應該檢查載貨的貨台、車身結構、車身與支架的固定點、扭鎖及其他有關部分，確保一切妥當，並符合所有法例規定。

2.3.2 把貨物搬上貨車時，須考慮貨物的擺放安排，務求不會因為在行程中把其中一部分貨物移去或載上，而令車軸重量和車輛的穩定性受嚴重影響。例如，從車輛或拖架的後車軸後方移去部分貨物，雖然會減低車輛總重，但這會增加前車軸重量，可能導致個別車軸超過其重量限制。因此，必須知道貨物總重量和每件物品的重量，才可核實是否會有可能出現這問題。如沿途中需要多次載上或多次卸下貨物，應預先妥為計劃有關安排，以確保在運載貨物的每個階段，貨物都能易於起卸、設有足夠貨物束縛裝置、貨台上重量平均分布、不超過許可重量限制，以及車輛均保持穩定。如有需要，可在每次卸下或載上貨物後適當地重整及／或繫緊貨物。

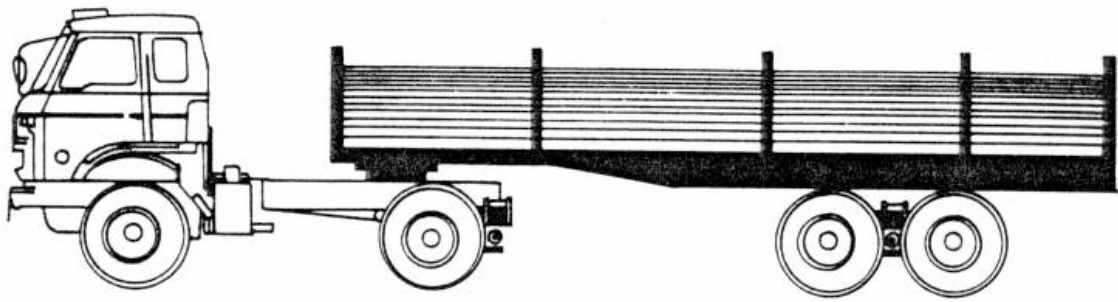
2.3.3 放置貨物時，要避免阻礙司機視線，包括後方視線。安裝後視攝影機系統有助改善司機的後方視線。如貨物伸出車尾，必須確保車輛的任何停車燈、轉向指示器、強制性後燈、強制性反光體、倒車燈或車輛登記號碼及車牌不受遮蔽。

2.3.4 可能的話，貨物應該緊貼前欄板，否則必須用其他額外方法穩固安放貨物，例如：

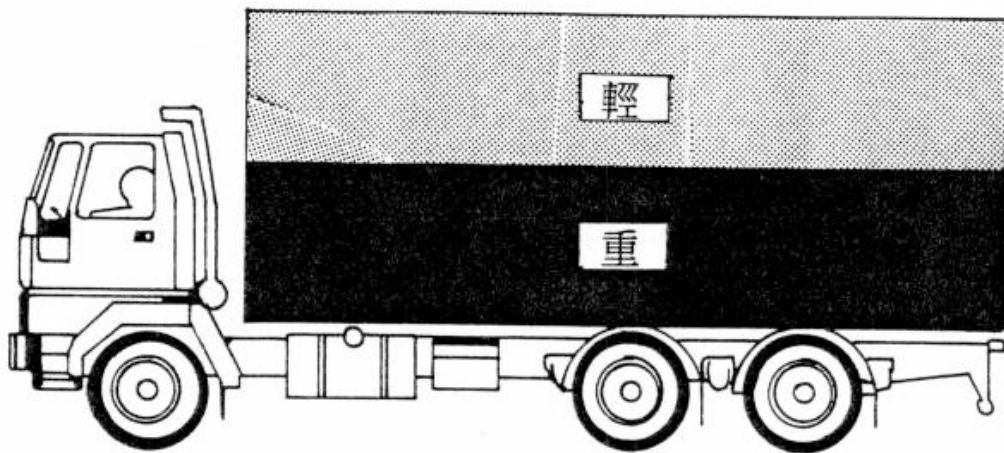
- (i) 在車輛貨台上安裝穩固的橫放隔板或墊木裝置，使載荷可以傳送到底盤支架；
- (ii) 加上額外捆繩；以及
- (iii) 使用木塊、長墊枕或楔子，防止貨物個別物件向任何方向移動。

2.3.5 如圖 2.3.1 所示，車輛應盡量保持穩定，為達到這個目的，放置貨物時，應該使其重心盡可能低，並且接近車輛的縱向中線。方法是：

- (i) 將貨物散佈，使其重量可以平均分布整個車身台板；
- (ii) 避免把貨物斜放及只由貨台前端和後端承受重力；
- (iii) 堆放貨物的時候，應該把較大及較重的貨物放在下面，而較低的貨物包裝應較結實，足以在車輛剎車、轉向或加速時支撐上面的貨物；以及
- (iv) 將較重的貨物放近車輛縱向中線，較輕的放在兩旁。

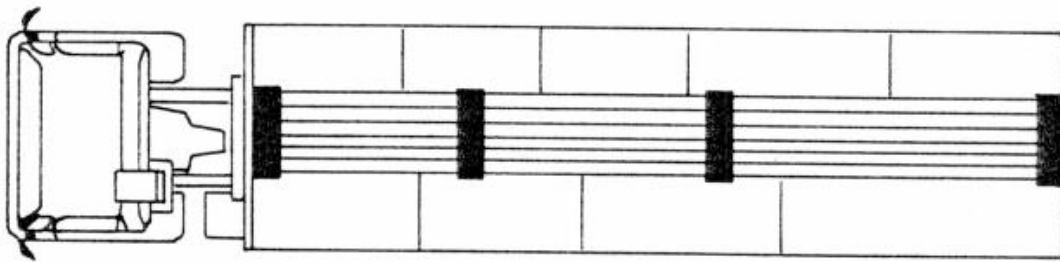


貨物平放在特別設計的車輛內



側面圖

貨物適當分布，較重的放在下面



平面圖

較重的貨物應該放近縱向中線

保持車輛穩定的擺放方法

圖 2.3.1

2.3.6 體積細小的重貨，應該用載荷分布裝置，例如托板，把重量分布到車輛貨台上。

2.3.7 把貨物搬上一部沒有連接拖頭的半拖架時，如果只有可收縮的腳架支撐，就應在半拖架與拖頭的接合點位置下，使用桁架或類似支架作支撐，以避免拖架傾塌(見圖 2.3.2)。

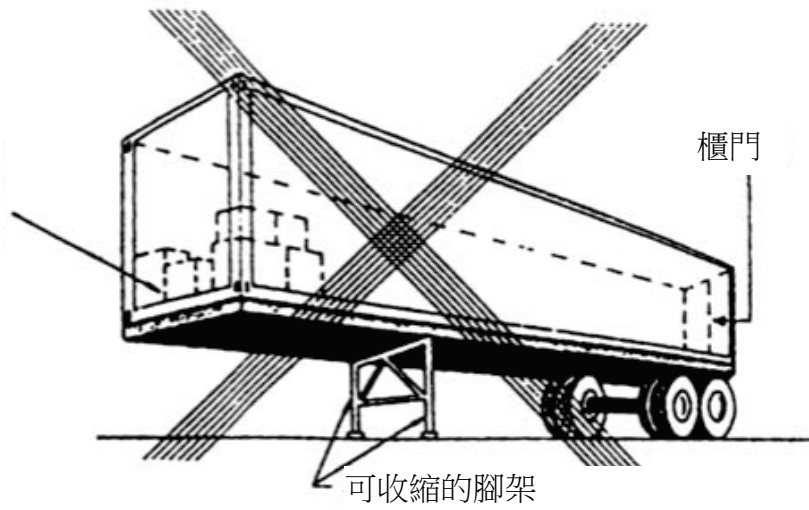
2.3.8 開車之前，司機應該檢查車輛載貨是否妥當，拉緊用的裝置是否已根據製造商的指示收緊。在途中也應該適時再檢查貨物，確保放置穩固，捆繩拉緊。所有待用的鏈條、軟管或捆繩，都應該存放妥當。

2.3.9 如使用篷蓋，就必須繫緊，以免車輛行駛時，篷蓋隨風飄揚。同樣地，繩索或其他各類捆繩鬆着的一端亦須固定。

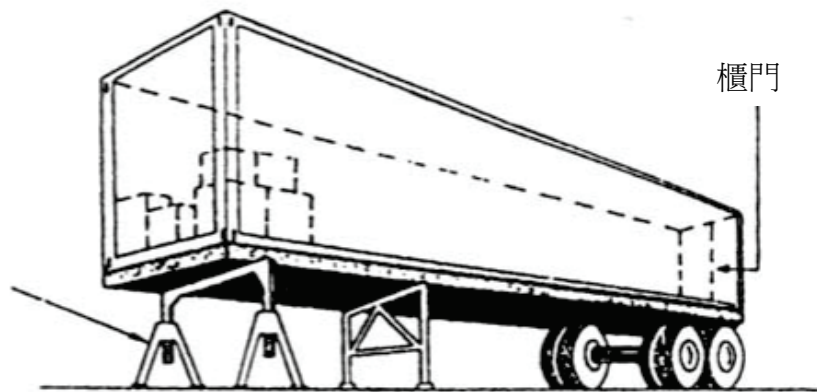
2.3.10 大量鬆散貨物必須遮蓋好，不只可以防塵或避免部分貨物外跌，也可避免貨物在下雨天積存水份，因為有些鬆散貨物會吸收雨水，令車輛總重或車軸重量超過最高限制。

不正確

在此處上貨，或會引起傾塌，因為可收縮的腳架未必有足夠的支撐力量



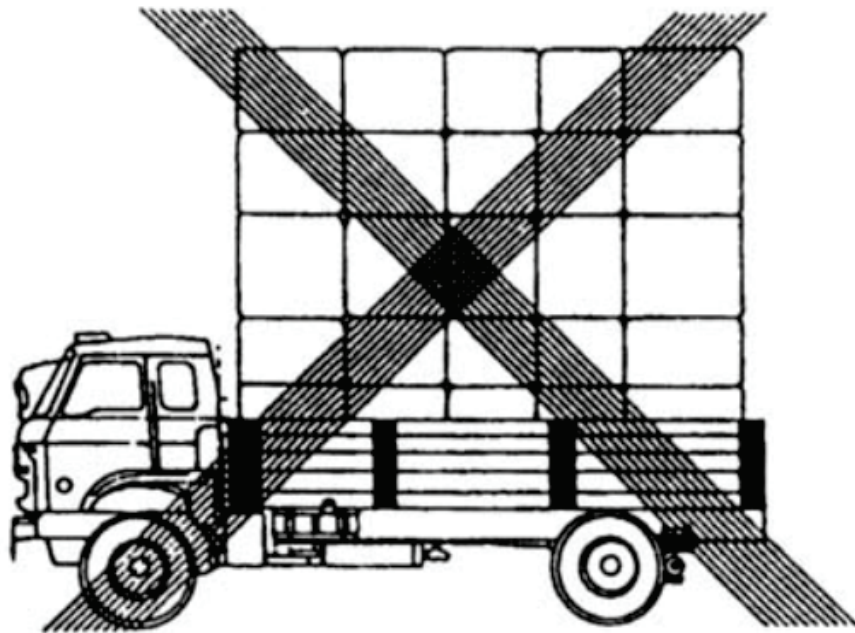
把適當的桁架放在半拖架與拖頭的接合點位置下，以增加支撐力避免引起傾塌



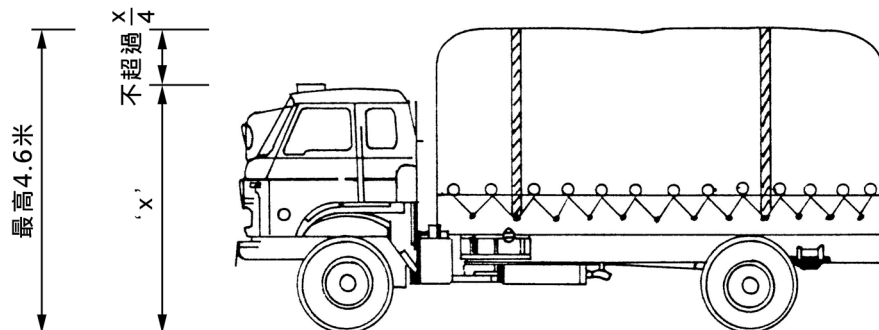
在沒有連接拖頭的半拖架上貨的方法

圖 2.3.2

不正確



紙箱堆疊太高會影響車輛的穩定性，盒裝貨物整齊排列也會造成貨物不穩。



正常來說，貨物超過駕駛室車頂的高度，不應多過地面至駕駛室頂的高度的 $\frac{1}{4}$ ，經特別設計的密封車輛除外。此外，貨物的高度不得高出車輛指定的全高度(就中型／重型貨車，是 4.6 米；就輕型貨車，是 3.5 米)。

貨物的高度限制

圖 2.3.3

2.3.11 如圖 2.3.3 所示，車輛載貨一定不可以超過車輛指定的全高度(請參閱第 1.2.4(ii)(d)分段)。即使未超過這個高度，貨物的高度也不可與車輛不相稱，使車輛的穩定性受影響。在風力強勁的時候(如颱風期間)，或在空曠地方(如青馬大橋)，即使在天氣比較正常的情況下，也會吹強勁側風，堆貨過高的車輛就會特別容易在轉彎時翻側。一些橋樑、架空支架及其他構築物下的通行高度可能不足最低標準規定的 5 米，或甚至低於最高車輛許可高度的 4.6 米。在這些情況下，當局會豎立限制及／或警告交通標誌告知司機有關限制／禁制。在運載高身的貨物時，司機應特別留意這些標誌，以下是一些例子：



「高度限制」
限制標誌－禁止
超過所示高度的
車輛駛入



「前面高度限制」
警告標誌－前面
道路有通行高度
限制

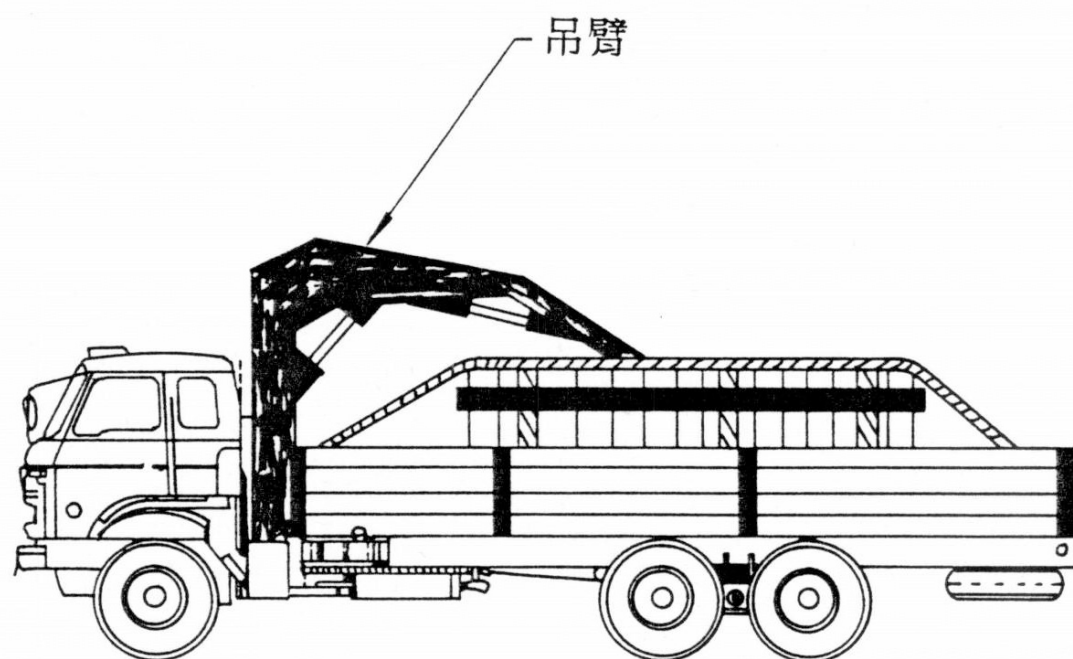


「高度限制」
警告標誌－放置在道
路上設有通行高度限
制的構築物

2.3.12 附有吊臂、起重機、抓鉤或類似裝置的車輛，載貨方法應該與其他車輛一樣。使用吊臂、起重機或抓鉤後，應如製造商建議般，把吊臂、起重機或抓鉤放下及放回原來靜止的位置。車輛應裝設警示系統，一旦上述裝置在車輛行駛途中偏離其靜止位置，便可提示司機。如果用吊臂或類似裝置支撐貨物(見圖 2.3.4)，該吊臂或類似裝置亦只可視作額外支撐，而不可代替正常所需的固定裝置。運載貨物如油桶或其他載有類似易燃物體的圓桶時，吊臂必須移開放好，不可用作阻止貨物外跌的工具，以免車輛擺動時，吊臂會把圓桶刺穿。

2.3.13 本守則的原意，是提出適合任何運貨路程的載貨建議，但對較長的路程，特別是可能包括一些車速較高的幹路，本守則更為重要，因為在這情況下，貨物如果放置不妥善或位置不固定，便會因為路程長而令貨物容易鬆脫，同時亦因為車輛在途中加速減速，令貨物受到較大影響，因而容易鬆脫。

2.3.14 如果車輛貨台裝有滾軸搬運裝置，就必須確保使用這種裝置不會影響車輛的穩定性，以及不會因為使用這種裝置，而令到貨物不能妥為放置，使載荷不能在台板上平均分布，又或者令到較重的物件不能放近車輛的縱向中線。



吊臂只可視作防止貨物外跌的額外裝置，不能代替正常用以固定貨物位置的裝置。至於油桶一類的貨物，更不應倚靠吊臂以防貨物外跌。吊臂應放回原來靜止的位置，避免車輛高出指定全高度(參閱圖 2.3.3)。

使用吊臂作額外裝置以防貨物外跌

圖 2.3.4

3 固定點及前欄板

3.1 固定點

3.1.1 除非是輕型貨物，否則不可使用繩索鉤固定貨物。

3.1.2 貨物應固定在連結車身結構的專用固定點，使力度可傳送到車輛的主要底盤支架。

3.1.3 必須確保所需的貨物制阻力不超過車輛所示每個固定點的承重能力。固定點應該妥善安裝，負責安裝固定點的一方(如車輛製造商或車身建造商)應提供每個固定點承重能力的資料，及相應地於車輛上標明有關承重能力。

3.1.4 固定點必須與可能用以繫緊貨物的工具種類相配。

3.1.5 車輛應設有足夠的固定點。在某一車程實際使用的固定點數目，則視乎所運送貨物的種類、重量及尺寸，以及其在貨台上與前欄板或其他附設固定位置工具相對的位置而定。

3.2 前欄板

3.2.1 當前欄板用作貨物束縛裝置時，應遵守以下各點：

- (i) 應知悉前欄板的可受力強度，以評估所需的額外束縛裝置。需使用額外捆繩或其他束縛裝置，使其與前欄板的合併強度形成的阻力，可抵禦不少於貨物總重量 80%的向前移動力度。
- (ii) 前欄板孔口的大小不應讓貨物任何部分可以穿過。
- (iii) 對於鐵柵、橫樑、主樑、金屬板等在猛烈剎車或固定裝置失靈時能插穿駕駛室的貨物，前欄板須要加固，使足以抵禦貨物個別部分可造成的破壞。
- (iv) 如貨物沒有直接緊貼前欄板，前欄板所能提供的貨物束縛能力便會大大削弱，因此應讓貨物直接緊貼前欄板，使貨物束縛效能發揮盡致。有需要時，可使用墊塊填滿空隙，但這些墊塊要適當繫緊。

3.2.2 應定期檢查前欄板，已損壞的前欄板不可作貨物束縛用途，及應盡快更換。

4. 繫緊貨物工具及繫緊貨物的規定

4.1 概要

4.1.1 將貨物繫緊在車輛上的最佳方法，會視乎所運送貨物的種類和組合而定。貨運業從業員應為所運送的貨物種類配備正確的繫緊貨物工具，而運送一般貨物時，則應配備各種繫緊貨物工具。夾鉗、特製螺栓、鋼絲纜、鎖鏈、織帶吊索、布篷、織網、繩索及撐杆，都是適用於束縛貨物的工具，唯必須確保其堅固程度足以承受所運送貨物的重量。使用的其他聯接裝置，亦必須具有相應的品質及堅固程度。

4.1.2 應按照製造商指示，安排定期檢查所有用以繫緊貨物的工具，查看有否磨損或損壞。

4.1.3 一般而言，貨物的尖角會減低繫緊貨物工具的有效能力。須使用合適的套管及／或護角，以避免貨物及繫緊貨物的工具被尖角損壞。

4.2 繫緊貨物工具的種類

4.2.1 所有繫緊貨物工具應經常進行檢查，以查看有否磨損或損壞，並每半年由專業工程師(香港工程師學會機械工程界別的企業會員或持有同等資格人士)檢查一次，確保適合使用。

4.2.2 以鋼絲纜製成的特別鐵索或吊索，如與卸扣及索眼心環等其他裝置同時使用，適合用作繫緊貨物用途。直徑少於 8 毫米的鋼絲繩，不適合用作束縛貨物用途。貨物的尖角亦會令鋼絲纜的有效強度降低。

4.2.3 當鎖鏈用作類似鋼絲纜的用途時，適合用作貨物的直接捆繩，尤其適合用在堅固剛硬貨物，例如設有與捆繩強度相若的捆繩索眼的重型機械。鎖鏈的強度主要取決於其鏈環的粗幼及所用金屬的品質。鎖鏈應把貨物的捆繩索眼直接連接至車輛固定點。在尖角或銳邊處，應使用保護套或斜角面。絕不可使用打結或與連着鋼釘或螺絲的捆繩鎖鏈。

4.2.4 織帶組合適合用作固定多類貨物。這些組合通常包括一條裝配有某種形狀的末端配件及索拉裝置的織帶。使用前應檢查織帶所附標籤上顯示的資料，尤其是不可超逾的設計強度／承重能力、抵抗酸／鹼化學作用的能力及受潮濕時的影響等。

4.2.5 用作固定或繫穩某類貨物的織網可以由織帶或繩索(不論以天然或人造纖維)、或鋼絲纜製造。織帶網一般用作把載貨空間分成間隔的分隔物。繩網或線網可把貨物連至托板或直接連至車輛本身，以固定貨物，成為主要貨物束縛設備。如基於貨物類別而無需用布篷覆蓋貨物，便可用較輕的織網覆蓋開蓬車斗或環保斗，但網格尺寸須較貨物最小部分細小。

4.2.6 用以繫緊貨物的繩索，宜以用聚丙烯和聚酯製造。聚酰胺(尼龍)繩索並不適用，因為這類繩索在負載下會拉長。西沙爾麻或呂宋麻製成的繩索也不適用，因為這類繩索的強度會在潮濕時下降。繩索應由 3 股線組成，並須有至少 10 毫米的標稱直徑。

4.2.7 特製的夾鉗適合用來繫緊設有叉槽、托架或其他特別設計附件裝置的貨物。在大多數情況下，有需要加固夾鉗附近的車輛台板。夾鉗設計及加固工作應按照車輛製造商或車身建造商的建議進行。使用至少 4 個夾鉗，以及如其中一個夾鉗失靈，另外 3 個必須有足夠強度固定貨物。

4.2.8 要將標準運貨貨櫃繫緊在車輛上，通常使用特別的貨櫃鎖，俗稱「扭鎖」。應定期檢查扭鎖有否磨損或損壞以及是否操作正常，也應特別留意用以防止操縱杆在行車途中移動的鎖類裝置。每個付運貨櫃應至少使用 4 個扭鎖。

4.2.9 布篷分為以下兩種：

- (i) 防水布，只用來保護貨物免受天氣影響，不可用作固定貨物位置設備的一部分。
- (ii) 結合織帶使用的特製貨物布篷，在其額定載重量範圍內效能理想，但織帶應繫緊在足以承受同等力度的車身附設裝置。

4.2.10 箍帶(以鋼或塑膠製造)通常用來把貨物繫在一起，但不足以把貨物繫緊在車輛上。箍帶種類甚多，很難確保所用類型有足夠力度應付所需，而箍帶在行車途中確有機會鬆脫。這情況一旦發生，司機便無法再次把箍帶收緊。

4.3 繫緊貨物的要求

4.3.1 一般來說，適當做法是從繫穩在車身的固定點(包括橫托樑、支架等)的捆繩取得大部分的總貨物制阻力，並從穩妥附在車輛上的墊阻安排(包括前欄板、橫杆、龍頭、支撐鐵枝等)取得其餘的制阻力。

4.3.2 在可行情況下，除了使用捆繩外，所有貨物均應加以阻擋或墊阻。阻擋是直接把貨物或部分貨物放置緊靠着妥善製造的前欄板、側欄板、支柱、支座、牆板或部分貨物，以防止貨物移動。然而，在計算繫緊貨物所需的額外捆繩數量時，只可計算那些有清楚註明淨載重強度的前欄板、側欄板及後欄板。

4.3.3 輕型的貨物只要高度少於車輛上所裝置的前欄板、側欄板及後欄板的高度，以及沒有會移動及撞穿任何欄板或彈出車外的風險，則可能無需使用額外束縛便可運送。如貨物高於任何欄板，則必須使用某種形式的捆綁，以免貨物傾倒。

4.3.4 沒有欄板的貨車，即其貨台不設後欄板或側欄板，必須設有一些束縛貨物的裝置。

4.3.5 在繫緊貨物之前，貨物必須緊密包裝，而且應妥善安排束縛裝置，以免這些裝置在車輛移動時因震動或道路不平意外地鬆開。

4.3.6 束縛裝置應妥善安排，以免因一個組件失靈或鬆開而令系統其餘部分失效。

4.3.7 所有閒置而沒有繫緊的設備(布篷、繩索、軟管、貨墊、繩頭等)，在任何時間均須穩妥地固定，以免外跌。

4.3.8 開車前，須檢查貨櫃門是否鎖好，以及上鎖裝置是否運作良好。更好的做法，是在車程途中定時再次檢查貨物是否穩妥擺放，並測試捆繩是否已拉緊。下雨等天氣情況會影響捆繩張力，如不重新拉緊捆繩，可使貨物放置得不穩妥及遭受損壞。

4.3.9 為免貨物移動，任何時候均須以適當的拉緊裝置妥當地拉緊捆繩，絕不可以杆過度拉緊捆繩。最重要的是，如使用直接捆繩提供前向或後向約束，捆繩應盡量靠近水平面及約束的方向，所呈與貨台的角度絕不可超過 60° （見圖 5.2.1）；至於在貨物頂部使用捆繩以防止貨物滑動的情況，所拉緊的貨物不應固定在偏離中心的位置，以免這些貨物有任何朝車身貨台縱向中線方向移動時可能引致捆繩鬆弛，以及捆繩與裝卸平台之間的角度應介乎 75° 至 90° 之間，以發揮最大功效。貨物位置偏向一側時，繫緊工具長度會比貨物置於中間時較長。換言之，即使偏離中間位置的貨物最初已用工具繫緊，但當貨物有任何朝中間方向移動時，便會因張力減少而變得不穩（見圖 4.3.1）。

4.3.10 應以護角或保護套管保護捆繩，防止捆繩被磨蝕及／或切斷，以及每 1.5 米的貨物長度便應使用最少一條捆繩。如貨物不是緊靠着前欄板或以墊木墊阻，便應最少使用兩條捆繩。

4.3.11 蓋好布篷或繫好繩索後，所有鬆開的繩頭應束起。燈、反光體、車牌及車尾標記不應被布篷任何部分遮蔽。布篷交疊的部分不應向前，以免雨水及風滲入或吹入布篷之間，即應最先放置最尾的布篷。

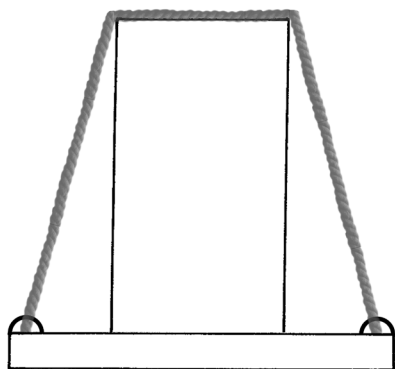
4.3.12 織網及其附連物應處於良好狀態。應使用適當工具增加織網拉力，但絕不可超逾最高額定負荷。應在鋒利邊緣以護角或套管保護織網，防止織網被磨蝕及／或割破。織網的網格尺寸應小於其預定承載貨物的最細小物件。

4.3.13 用來防止貨物中個別物件前後左右移動的墊木和楔子，必須堅固，及妥為固定在車輛的貨台上。

4.3.14 如實際上不能將貨物的個別部分或組合緊貼在一起，便應使用貨墊填塞貨物各部分之間或貨物與車輛之間的空隙。貨墊本身應穩固放置，以免在行車途中移動。除非貨墊是有必要用來支撐形狀不規則的貨物，否則應避免在貨物與貨台之間使用不穩固的貨墊。不少物料均適合用作貨墊，最常用的是木料、摺疊紙皮、硬質纖維板、高密度發泡膠和氣袋。為免損壞貨物，必須小心選擇合適的物料。木料貨墊的厚度應劃一，並盡可能採用最大

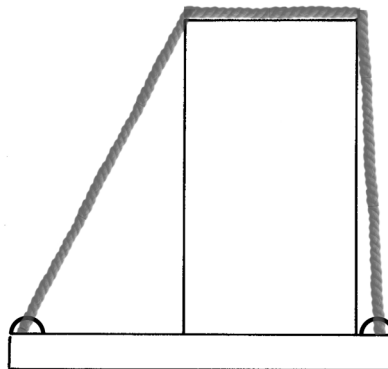
闊度，如果可行，其最少闊度應是厚度的雙倍，而採用單層貨墊必定是較佳做法。

正確



貨物置於中間
(最短捆繩長度)

不正確



貨物位置偏向一側
(較長捆繩長度)

擺放貨物位置對繫緊工具長度的影響

圖 4.3.1

5 載貨建議

5.1 概要

5.1.1 這章的建議只就不同類型車輛的載貨方法提供一般準則，顯然未能包括所有會發生的事情，所以貨運業從業員及司機必須確保貨物已妥當繫緊，而載貨方法又符合有關規例。

5.1.2 運載須遵守香港法例第 295 章《危險品條例》或受該條例管制的危險品，屬專門課題，不在本守則的範圍之內。因此，本守則只概略提及，不會闡述運載危險品的建議。

5.1.3 貨物必須妥當繫緊，而繫緊貨物的工具、固定裝置和捆繩的使用方法，要配合不同貨物的需要，以上各點都極為重要。用捆繩把貨物圍拴，經過車身底部，然後再繞過貨物上面，並非完全妥當的做法，因為捆繩並沒有真正繫在車輛上，而且這做法還可能會損壞底盤支架或車輛其他部分。此外，單靠摩擦力阻止貨物向前移動，在猛力剎車的時候，也可能不足以阻擋貨物的前衝力。如採用上述辦法，只用一條捆繩肯定不足夠，至於一些長形的貨物，起碼要用 4 條捆繩，但最好還是把捆繩繫在固定點上，以阻止貨物移動。可能的話，所有拉緊裝置應裝在車輛左側，這樣便無須在路中心向外的位置調校捆繩拉力。在不使用時，所有捆繩須存放妥當，以免對其他道路使用者(包括行人)構成危險。

5.1.4 如果車輛貨台設有滾軸搬運裝置，貨物是否適當繫緊就更重要。這種裝置必須牢固裝在貨台上；此外，也要確保在送貨途中，貨物不會在滾軸上移動。單靠前欄板、側欄板或後欄板，是不足夠阻止貨物移動的。最理想的情況當然是滾軸可以鎖上，使滾軸不會在行車時轉動。不過，單把滾軸鎖上也不足夠，因為滾軸的平滑表面會大大減低貨物與貨台之間的摩擦力，因此要用另一些方法(通常用捆繩)，以避免全部或任何一件貨物在上了鎖的滾軸上移動。如果滾軸不可以鎖上，除了使用上述固定貨物位置的方法外，還要使用墊木，使貨物或其任何部分不會移動。卸貨的時候，也必須小心，確保當束縛貨物解開，而滾軸的鎖又開啟時，貨物或其任何部分不會因一時不察而突然移動位置。因此，如果車輛停放在斜坡上，應該盡量避免在該處卸貨。

5.1.5 如果用頂架貯放用具，用具必須妥當繫緊，以免掉下或被風吹走。

5.1.6 車輛如果設有吊臂、起重機、貨夾或類似裝置以供裝卸貨物，在裝卸貨物之前，應確保有關設備妥為保養及操作正常，尤其是起重機曾經更換或加上抓鉤或類似設備時，更須在使用前測試，以確保新抓鉤的油壓調校恰當。

5.1.7 使用車輛附設的吊臂、起重機或貨夾裝卸貨物時，這些貨物不應長時間以起重機或貨夾吊起。此外，貨物在吊起時，切不可無人看管。

5.1.8 各類被載運機械或車輛，包括電單車(不論新舊，整部或其部分)，如其油缸、車身或零件載有燃油，則所有燃油及易燃氣體均須在運送前盡量徹底清除。同時，裝載燃油的部分亦應穩妥地密封，防止任何殘餘燃油或易燃氣體漏出。被載運的機械或車輛應在上貨前移除電池或拔掉電池接頭，並以非導電物料妥善覆蓋電池接頭。此等貨物應妥為繫緊，固定在直立位置，以免漏出腐蝕性危險物料及貨物之間因發生碰撞而可能引起火花及甚至爆炸。請注意，此等貨物依然有發生爆炸的危險，因此不應以密封的貨櫃或貨車車斗裝載，而應用車斗為「開放式」及備有足夠通風設備的運輸工具運送。

5.2 一般貨物

5.2.1 要適當繫緊和運載一般貨物可能較困難，因為這些貨物的大小、形狀和性質都不同。

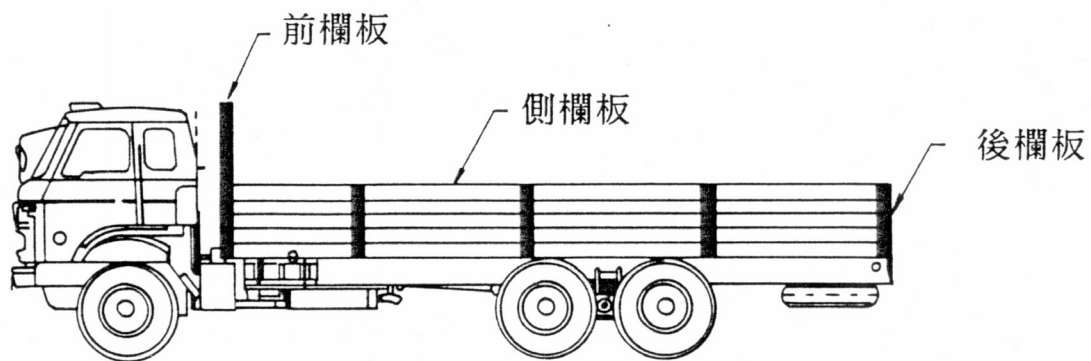
5.2.2 車輛的前欄板、後欄板、側欄板或密封車身雖然可以限制貨物移動，但在下列情況，仍有需要加設額外束縛裝置，以防貨物移動：

- (i) 貨物有可能穿破車輛的前欄板、側欄板或後欄板；
- (ii) 貨物高於車輛的前欄板、側欄板或後欄板；
- (iii) 貨物在運送途中有移動時容易被損壞；或
- (iv) 如果貨物有可能被吹走或彈出車外。

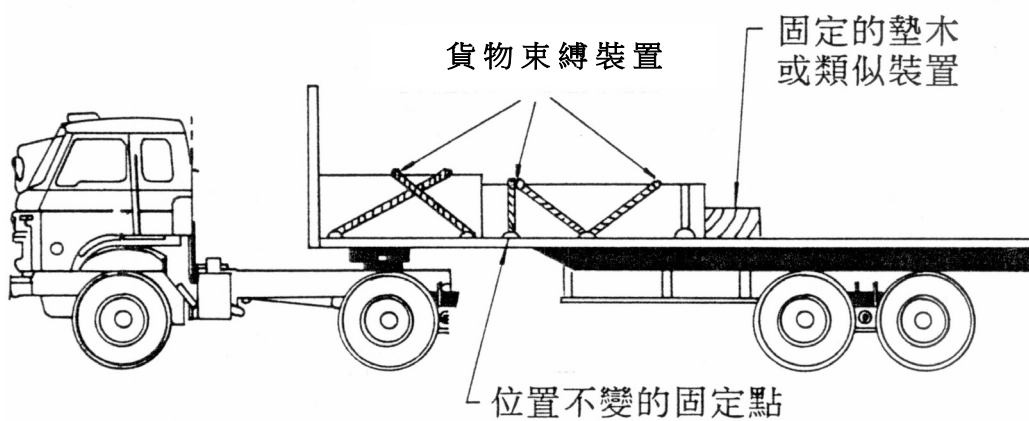
5.2.3 在沒有欄板的貨車，即其貨台不設後欄板或側欄板，必須設有一些束縛貨物裝置(見圖 5.2.1)。

5.2.4 運載一般貨物，與運載所有類型的貨物一樣，貨台上的貨物分布必須使：－

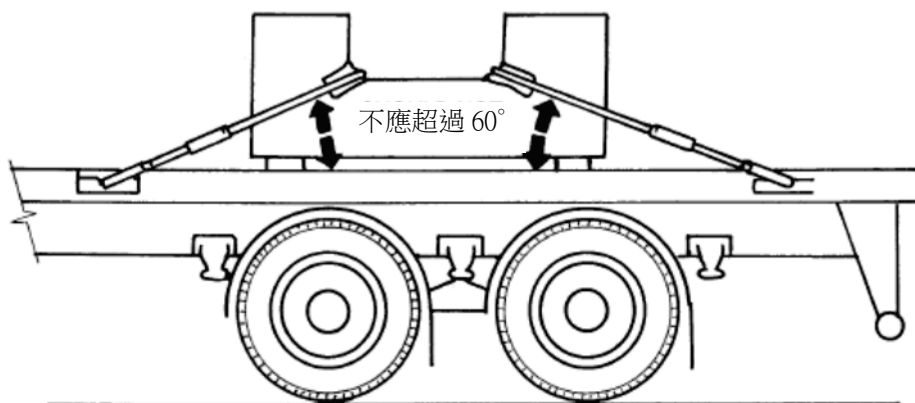
- (i) 車輛不會超過許可車輛總重和車軸重量；以及
- (ii) 貨物重心越低越好，能使貨物在任何情況下(例如車輛剎車、加速或轉彎)都在最穩定狀態。



如果一般貨物高過前欄板、側欄板或後欄板，必須設有貨物束縛裝置。



以貨台類型的掛接式車輛運載一般貨物時，必須設有貨物束縛裝置。



防止貨物向前/向後移動的捆繩與貨台之間的角度不應超過 60°。

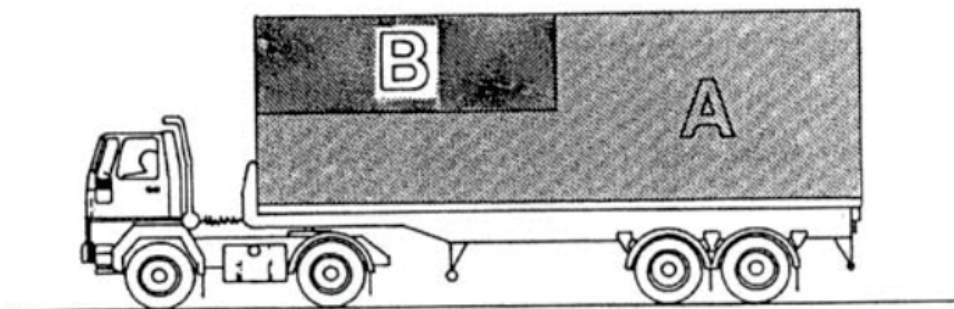
運載一般貨物

圖 5.2.1

5.2.5 運載雜類貨物時，須注意以下各點：

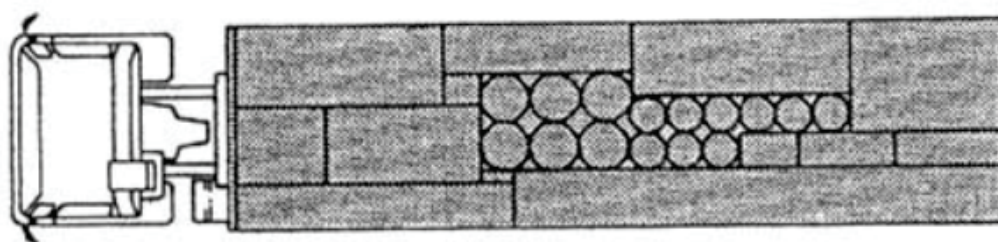
- (i) 如圖 5.2.2 所示，較重的物件應放在後部底層，較輕又易碎的盒子或類似貨物，應放在前部頂層；
- (ii) 如果同一輛車內載有大小不同的裝貨容器、較小的應放在中間，較大的放在四周，造成一堵外牆，如圖 5.2.2 所示；
- (iii) 形狀不規則的物件如果不能放在中間，應該放在較上面的位置，並以適當的束縛裝置將之固定；
- (iv) 在繫緊之前，貨物必須緊密包裝，而且用來繫緊貨物的工具，必須配合所運載的雜類貨物。縱向捆繩必須至少足以承受貨物總重量的 80%，並且應確保貨物任何部分不會各自向前移動；
- (v) 任何籃子或類似的運載工具或後備蓋篷，應該妥當繫緊在車上，最好是放在密封的貯物隔內。沒有繫緊的籃子或類似的物件，不應放在駕駛室頂(見圖 5.2.2)，因為有被吹走的危險；
- (vi) 即使貨物並不高過後欄板或側欄板，也必須用布篷覆蓋(見圖 5.2.3)，以避免貨物散落車外，而且布篷也可以保護貨物；
- (vii) 如圖 5.2.4 所示，以貨盤運載飲品的車輛，最好裝有滑動的隔板，或至少要有足夠的布篷覆蓋及束縛裝置；
- (viii) 後欄板豎放的時候，不可用來支撐任何貨物或貨物的任何部分；平放的時候，也不應該用來承托任何個別貨物。如果貨物伸出車後，後欄板必須放低繫好，使貨物只是平擱在貨台後部。不過，後欄板放低後，不應遮擋剎車燈、後燈、轉向指示器或反光體等，否則就須要把後欄板拆去；以及

- (ix) 如果要用幾塊布篷把貨物覆蓋，布篷必須由後面鋪上前面，使交疊的部分向後，可以避免前面吹來的風或者飄來的雨吹進或滲進貨物裏。此外，不應把布篷拉得太緊，否則布篷會縮起，露出貨物的後面或前面部分。



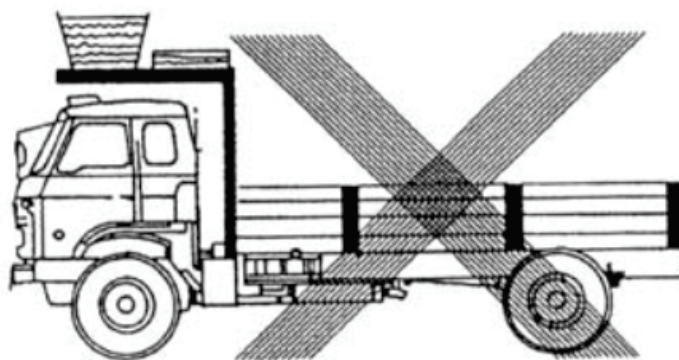
側面圖

雜類貨物－較輕又易碎的放在前面頂部(即「B」部分)；
較重的物件放在後面底部(即「A」部分)。



平面圖

雜類貨物－小型的裝貨容器放在中間，較大的放在四周。



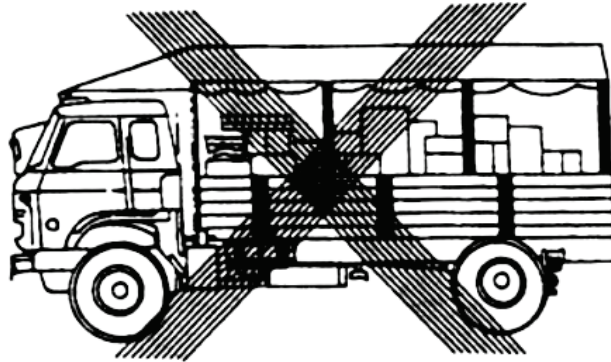
不正確

沒有繫緊的籃子不應放在駕駛室頂。

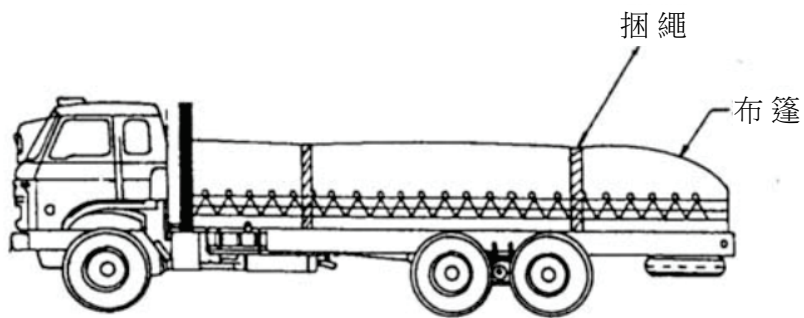
運載雜類貨物
(擺放貨物的方法)

圖 5.2.2

不正確



雜類貨物－ 圖示的載貨方法並不正確，因為承托車頂的支柱不足以阻止貨物外跌，必須使用捆繩或類似東西，阻止貨物外跌。

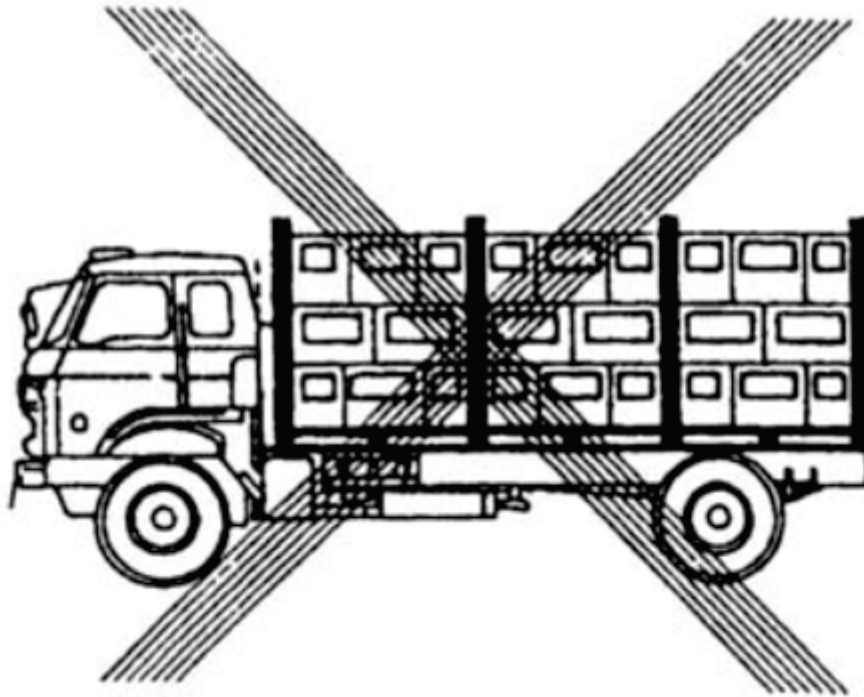


雜類貨物－ 應該經常用適當方法密封付運的雜類貨物，以免貨物散落車外，而且也可保護貨物。

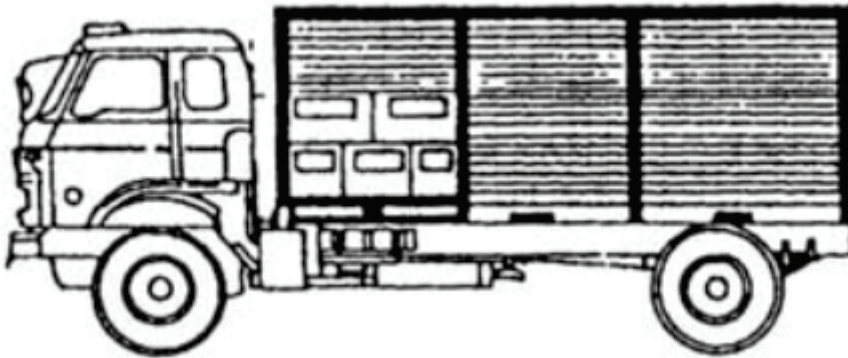
運載雜類貨物
(提供足夠束縛貨物裝置)

圖 5.2.3

不正確



雖然飲品用貨盤盛載，但兩旁並無足夠束縛裝置阻止鬆脫的貨盤外跌。



使用捆繩或可活動的隔板，可確保行車時，鬆脫的貨盤仍然穩當地固定在車內。

運載貨盤
(提供足夠束縛貨物裝置)

圖 5.2.4

5.2.6 卷筒形、圓桶形或圓柱形貨物一般應該橫放在車上，使貨物只可向前後滾動；同時應該用楔子和捆繩來保持個別物件穩定。運載這類貨物也要注意下列各小段的建議：

(i) 如圖 5.2.5 所示，在車上橫放卷筒形貨物的方法應該如下：

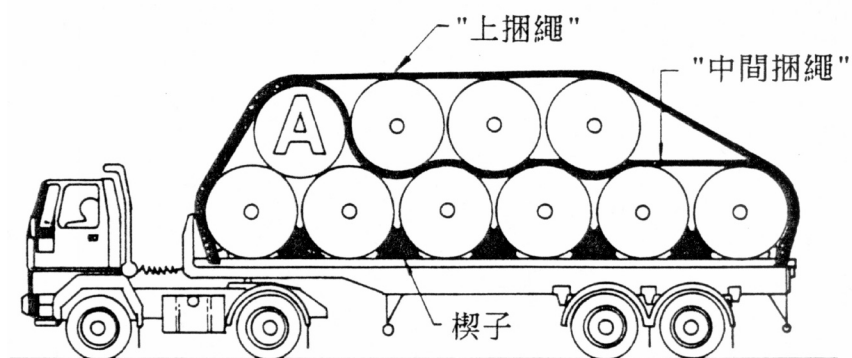
- (a) 先載滿底層，並且用楔子固定貨物位置；
- (b) 放置第二層貨物時，首先把貨物放在最近駕駛室處，然後用「中間捆繩」繞過這卷貨物和其餘底層的貨物，但此階段不應拉緊捆繩；
- (c) 跟着把貨物放在第二層的其餘位置，用「上捆繩」繞過全部貨物。「上捆繩」和「中間捆繩」一起拉緊，繫緊在車輛後部；以及
- (d) 最後用布篷覆蓋全部貨物，防止貨物兩邊移動，及避免貨物受天氣影響。

但遇有下列情況，也可以不用「中間捆繩」：

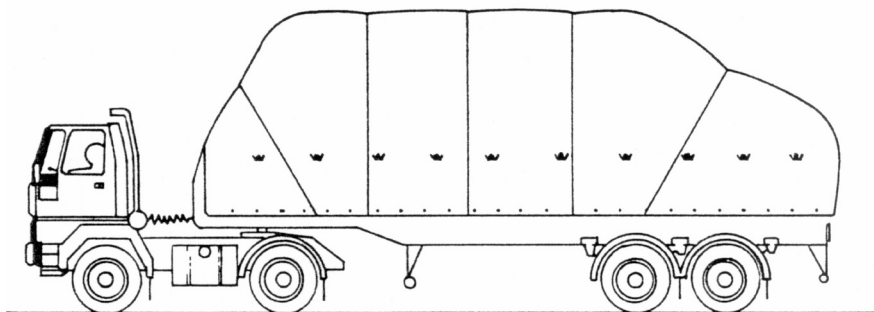
- (a) 貨物是金屬管或混凝土管，因為貨物的重量和研磨性能，可能會損壞捆繩；或
- (b) 上層貨物的重量會把捆繩壓向下層而令貨物受損。

在上述兩種情況下，應該使用額外的楔子和「上捆繩」，來彌補不能使用「中間捆繩」的缺點。

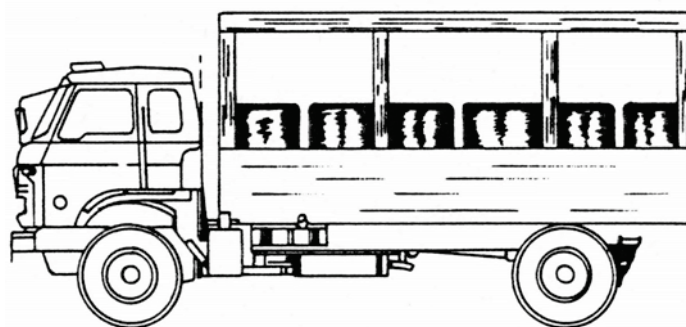
- (ii) 如果圓柱形貨物的長度少於直徑兩倍，最好的運載方法是把圓柱形貨物豎放，但必須不違反製造商對有關運載這些貨物的建議，以及不會嚴重影響運載這些貨物的安全。關於後者，舉例說，如果把大卷纜索豎放會伸出車身兩旁，則適宜把纜索橫放，但須注意纜索要能用捆繩繫緊和用楔子固定位置以防止移動，而且又沒有超過 4.6 米的高度限制。



卷筒形貨物－底層用楔子固定位置，然後裝上卷筒形貨物「A」，再如圖示，把「中間捆繩」放在「A」上，跟著放置第二層貨物。「上捆繩」和「中間捆繩」都要拉緊和固定位置。



然後用布篷覆蓋全部貨物，防止貨物兩邊移動，以及避免貨物受天氣影響。



盛載液體或液化物體的圓桶應該豎立，如有需要，應加適當包墊，以免圓桶在車上移動。

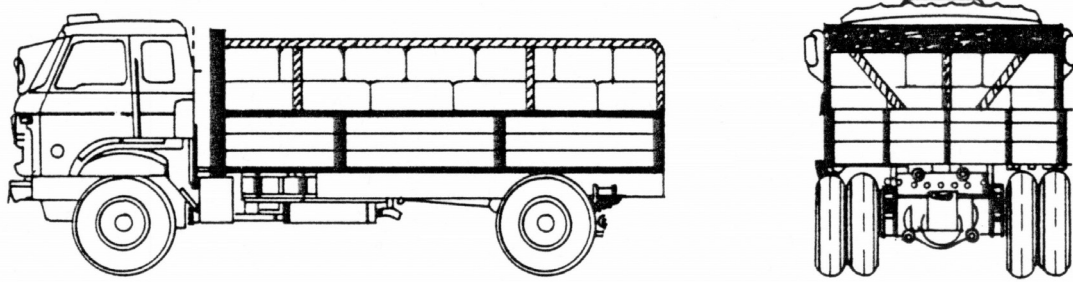
運載卷筒形及圓桶貨物

圖 5.2.5

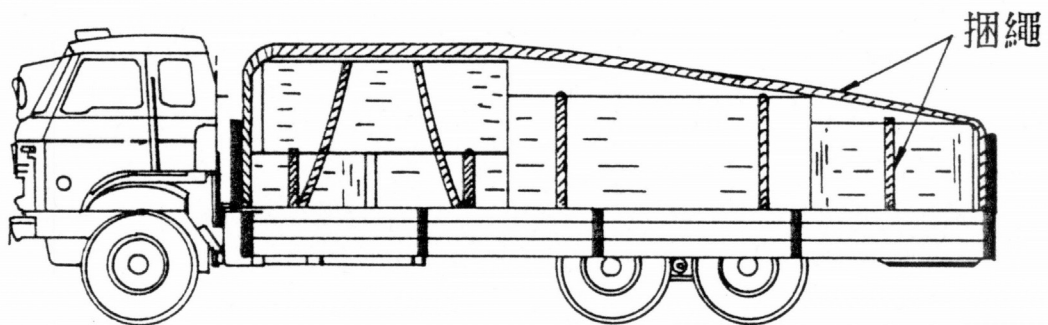
- (iii) 如果圓柱形貨物的長度超過直徑兩倍，但又少於車輛闊度，那麼除非它們的設計是指明要垂直擺放，或者是屬於圓桶形容器或第(iv)項裏提到的類似物件，否則這些貨物應該橫放，使其可以向前滾動。每一排貨物應該緊接前排，而最後排貨物就要用楔子固定位置，以免貨物前後移動。
- (iv) 載有液體或液化物體的圓桶應該豎放(見圖 5.2.5)，以減少液體濺出的機會。如果用沒有欄板的貨車，圓桶必須縛在一起，避免左右移動，同時也應使用橫捆繩圍栓，把圓桶固定在貨台台板上。如果車輛兩旁設有欄板，圓桶應該並排豎放，如有需要，並應該妥當包墊，以免貨物移動。除非有捆繩或類似工具能牢固上層貨物在其位置，否則應避免把圓桶疊成兩層或多層。

5.2.7 如圖 5.2.6 所示，擺放盒裝貨物時，必須防止盒子向任何方向移動，因此：

- (i) 可能的話，盒子應該交錯疊放；
- (ii) 盒子應該擺放至劃一高度；
- (iii) 較重的盒子應該放在底部；
- (iv) 每一橫排盒子都須起碼有一條捆繩圍栓；
- (v) 如果個別盒子堆得高過其他貨物的高度，就必須至少用一條捆繩交叉束緊；以及
- (vi) 貨物應該用布篷覆蓋，以進一步阻止貨物外跌，並且保護貨物。



盒裝貨物應該交錯疊放，並且應覆蓋妥當。



盒裝貨物及貨盤(板條箱)必須緊緊在貨台上。每排貨物須起碼用一條捆繩圍栓，全部貨物並且應覆蓋妥當。

運載盒裝貨物及貨盤

圖 5.2.6

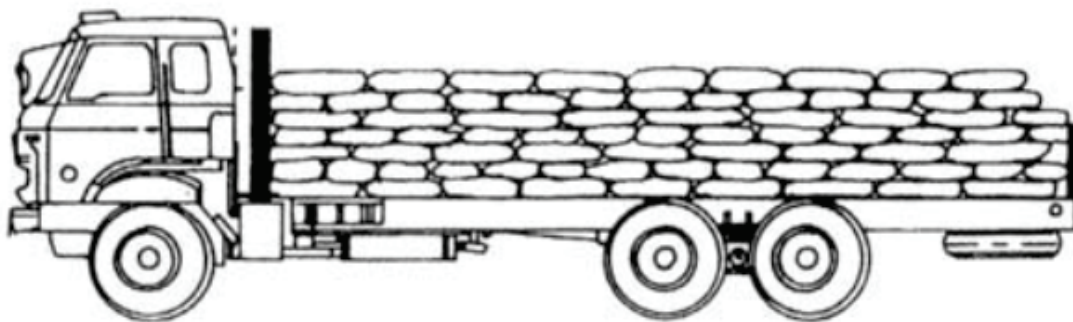
5.2.8 如圖 5.2.7 所示，密封的袋裝貨物應該用以下方法運載：

- (i) 可能的話，袋裝貨物應該分層交疊平放，及不應有連續兩層以上的袋裝貨物以同一方向放置；
- (ii) 可能的話，貨物應該高度劃一；以及
- (iii) 貨物應該用布篷覆蓋，並用捆繩交叉捆縛。

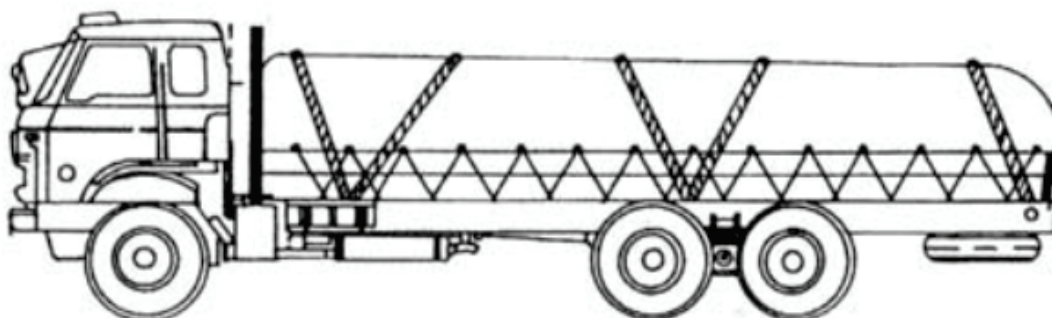
5.2.9 應盡量避免使用開口袋，如有需要使用，貨物應該同樣地每層用捆繩交叉捆縛，並用布篷覆蓋，以防止鬆散的物料跌出車外。至於空袋，必須妥當貯放在穩妥固定在貨台上的貯物隔內，以防跌出車外。

5.2.10 運載沒有繫緊的磚塊或類似物件(無論是個別磚塊或整堆貨物)，必須有裝置束縛貨物。可使用特製的束縛貨物裝置，但要其強度足以固定有關貨物。如果車輛有負載約束的側欄板、前欄板和後欄板，而貨物高度又不超過車身欄板高度，就可以不加設束縛裝置和布篷覆蓋(見圖 5.2.7)。

5.2.11 玻璃片或厚玻璃板通常應該用設有特製玻璃夾和支架的特別用途車輛運載。如果用貨盤運載玻璃片或厚玻璃板，就應該採用與運載一般貨物類似的束縛預防措施。

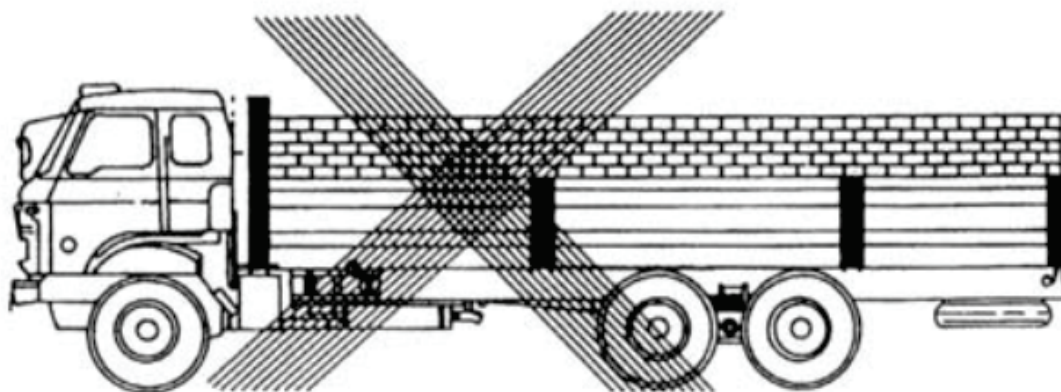


袋裝貨物應該分層交疊平放。



可行的話，裝放好的袋裝貨物應該用適當的布篷覆蓋，並以捆繩交叉繫緊。

不正確



沒有繫緊的磚塊不可堆高超過側欄板或後欄板的高度。

運載袋裝貨物及沒有繫緊的磚塊

圖 5.2.7

5.3 金屬貨物

5.3.1 個別金屬貨物(尤其是塗了潤滑油的金屬)之間的摩擦力一般都很低，因此，在考慮需要多少制阻力以防止貨物移動時，不應考慮個別貨物之間的摩擦力。同樣地，如果貨台濕滑或者帶有油漬，貨物與貨台之間的摩擦力就會大為減少，因此，也不應把這摩擦力視作一種制阻力。事實上，如果貨台或貨物或兩者都已濕滑或塗上潤滑油，就必須加倍小心，以確保有足夠制阻力，防止貨物移動。

5.3.2 在捆繩繞過貨物的角位部分，要確保捆繩不會被銳邊磨損。必要時應使用適當的護角及套管。

5.3.3 通常用來把其他類型貨物繫在一起的箍帶，並不適用於金屬貨物，因為很難確保所用類型是否適合，而且箍帶一旦在車程中鬆脫，司機便無法再次把箍帶收緊。

5.3.4 細小而又比較重的鑄件或類似物件，除非用托板或籠子盛載，否則應該穩妥地固定，並用設有欄板的車輛運載，而且前欄板、側欄板和後欄板必須高過貨物，及足以抵擋貨物在車輛開行時產生的衝力。一整件大型貨物會較多件細小物件容易繫穩，因此應盡可能把貨物整合成最大或最重的組件。

5.3.5 金屬片應該平放在車輛的貨台上，及注意以下各點：

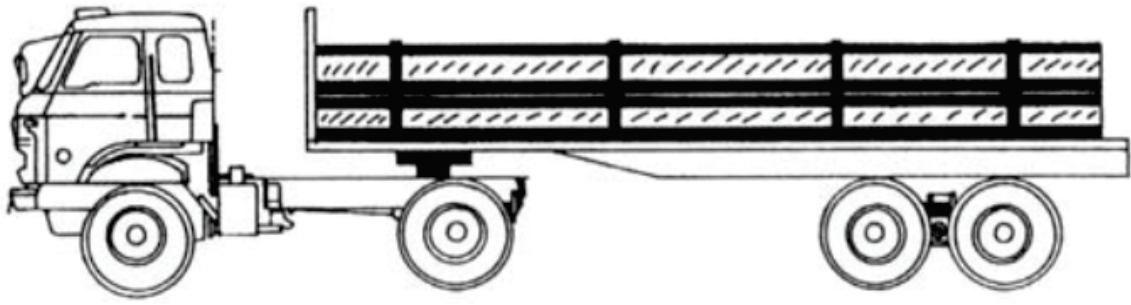
- (i) 運載面積大小不同的金屬片或金屬板時，面積最小的通常應該放在上面和車輛前部，以防它們向前滑動；
- (ii) 塗了油的金屬片應捆在一起，並安放在托板上或用鋼片包裹成盒狀物；以及
- (iii) 捆繩應經常緊貼貨物頂部，如貨物太矮令捆繩無法發揮作用，便應使用適當的木料包墊。

5.3.6 長形金屬貨物應該沿車身平放，並以合適方法繫緊防止移動，並且緊靠在一起，成為一個整體，使沒有一件貨物可以單獨移動。在運送這些貨物時，應留意以下各點：

- (i) 如圖 5.3.1 所示，所用的車輛應要夠長，以便運載時貨物可以平放，並在可能情況下不會伸出車頭或車尾。
- (ii) 如果貨物伸出車頭或車尾(伸出車尾超過 1.4 米或伸出車頭超過 1.5 米)，就需要特長貨物許可證(另見第 1.2.4 (iii)(a) 分段)。除有其他考慮外，特長貨物許可證只簽發給長度超過 9.1 米的車輛。
- (iii) 若需要前欄板支撐長形金屬貨物，應確保這些貨物不會超過前欄板的垂直或水平承重能力。這些貨物除借助前欄板作支撐外，亦需用牢固附在及裝在車輛貨台的適當桁架支撐，從而妥善固定貨物，讓重量適當分布。如圖 5.3.1 所示，單靠前欄板或延長的後欄板支撐貨物並非正確做法。事實上，以後欄板支撐貨物任何部分抑或用作捆繩的固定點，都不是正確做法。貨物須用捆繩牢固繫於前欄板和桁架上，使其無法向前、向後或兩側移動(見圖 2.2.2)。至於摩擦力較低的貨物(如鋼筋條或膠管)，應在貨物末端加上包裝物或阻擋物，防止個別貨物滑動或滑出，特別是在車輛急速剎掣時尤其重要(見圖 5.3.2)。
- (iv) 貨台上運載的長形金屬貨物應該用捆繩繫緊(最好用鏈條或適當的織帶)固定位置，並連接至車上特設的負載固定點。為了使捆繩有更大拉力，最好在捆繩和貨物之間找出一個適當位置，插放一條木條。
- (v) 如果要堆疊貨物，高度應盡可能保持低，而且將較重的放在下層，較輕的放在上層。上面一層貨物不可大過下一層。
- (vi) 為了避免貨物向前移動，應把貨物緊貼前欄板放置，而且必須穩妥地固定。後方及兩側亦需加設額外的束縛裝置。

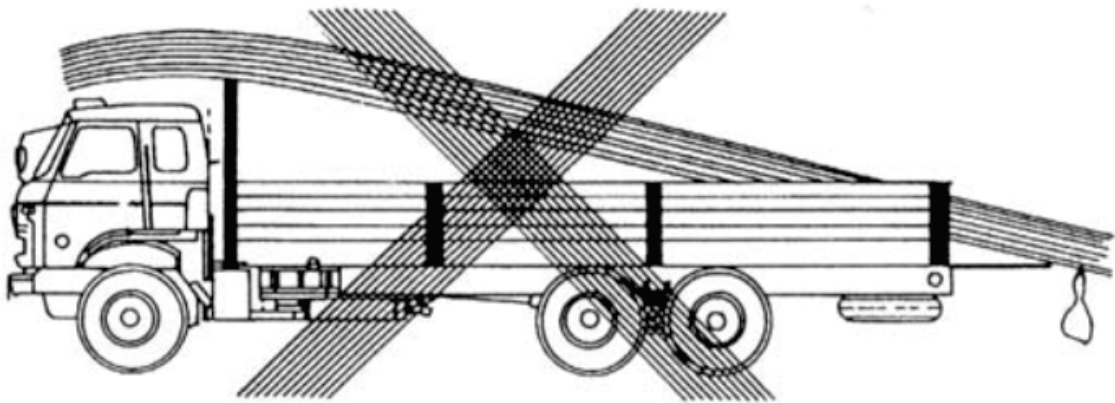
- (vii) 如使用支柱(附連在車輛或特製的承枕上)以防止貨物左右移動，則其高度應與貨物看齊。側欄板只能提供很少的側向約束，在兩側使用高度與貨物看齊的支柱，可提供必要的額外側向約束，亦可方便安全卸貨。支柱及其固定裝置應具有足夠的強度或安全負載，以確保一旦捆繩失效，亦能提供足夠的側向約束。

5.3.7 超過 12 米長的鋼筋條或鋼製貨物需要特別小心處理。由於鋼筋條會伸出車頭和車尾，大部分整體式車輛都不宜運載這類貨物。這些特長貨物應該用掛接式車輛運載，沿着縱線平放在拖架上。此外，如果貨物會超過車輛許可長度，就需要取得特長貨物許可證。應避免用長車運載長鋼筋條到出入不便的建築地盤，可考慮先在廠房將鋼筋條切斷及屈曲，然後才運送。



長形金屬貨物應用適當車輛運載，使金屬貨物可以平放，盡可能不要伸出車輛後面。

不正確

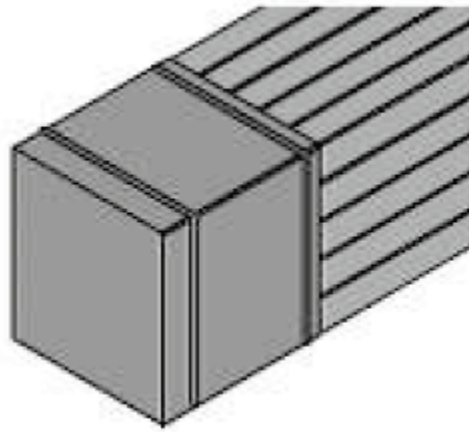


單靠前欄板及後欄板支撐長形金屬貨物，是不正確的做法。把貨物繫緊在後欄板任何部分，也是不正確的做法。

圖 5.9.1 顯示正確做法之一。

運載金屬貨物

圖 5.3.1



在容易滑動或滑出的貨物末端加上包裝物

圖 5.3.2

5.3.8 大件的貨物和鑄件通常應該用特別建造的貨架運載，這些貨架必須堅固，能足以抵擋車輛開動時對其可能施加的力度。此外，也應考慮以下因素：

- (i) 為了使載荷平均分布，很多時候不可能把貨物緊貼前欄板位置，因此，除了捆繩外，也須要使用位置固定的墊木，避免貨物移動。
- (ii) 由於這些貨物一般較高，所以除了在較低層使用墊木和捆繩以提供主要制阻力外，還要利用捆繩拉繞過貨物頂部，或者連接到貨物上的高點，以免貨物翻倒。

5.3.9 金屬廢料應該用有欄板的車輛運載，例如運載環保斗的車輛，而後欄板、側欄板和前欄板都要高過貨物。此外，貨物也應該用有足夠強度的布篷或織網妥當地覆蓋，以避免任何鬆散的金屬物件跌出車外。

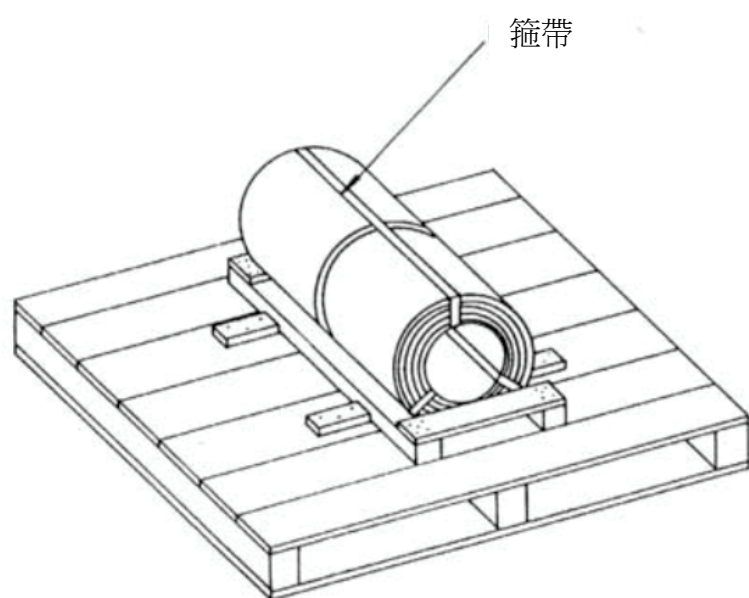
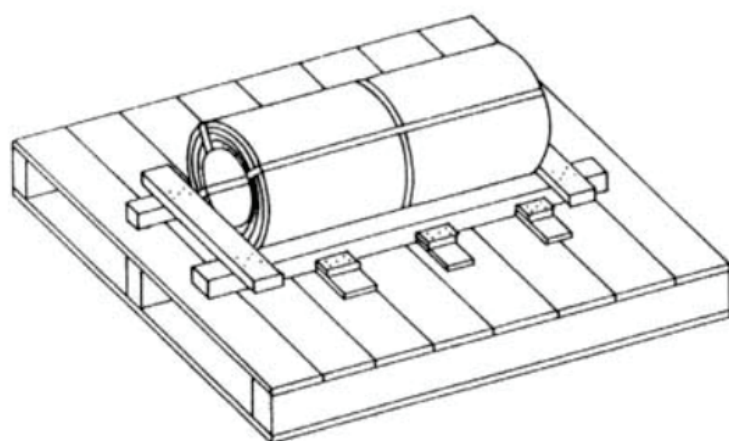
5.3.10 廢棄車輛通常難以用平板貨車安全地運載，因為廢棄車輛的車輪及懸掛系統會讓廢棄車輛移動，使其不穩定。廢棄車輛不應疊放，除非運載車輛四周有高過貨物的大型欄板。廢棄車輛應使用有適當拉緊裝置的鏈條或結實捆繩繫穩。

5.3.11 較大的機器及設備應放置在緊貼前欄板的位置，較小的物品(例如工具)則應放進盒子內，並把盒子固定在車身上。

5.3.12 要運載卷軸水平向(口徑水平向)的卷裝闊金屬片，最好使用貨台設有卷井的特別用途車輛，或如圖 5.3.3 所示般放在貨架或托架上運載。卷裝闊金屬片須以最少兩條結實捆繩或一條鋼扣帶穩妥地繫在托架上。捆繩須接觸卷裝闊金屬片的表面及軟木楔子。需要使用額外捆繩或其他裝置，以確保托架及貨物均穩妥地固定在車輛貨台上。就大型纜索圓桶，不應只依賴前欄板防止貨物向前移動，須使用楔子輔助捆繩，以束縛貨物。

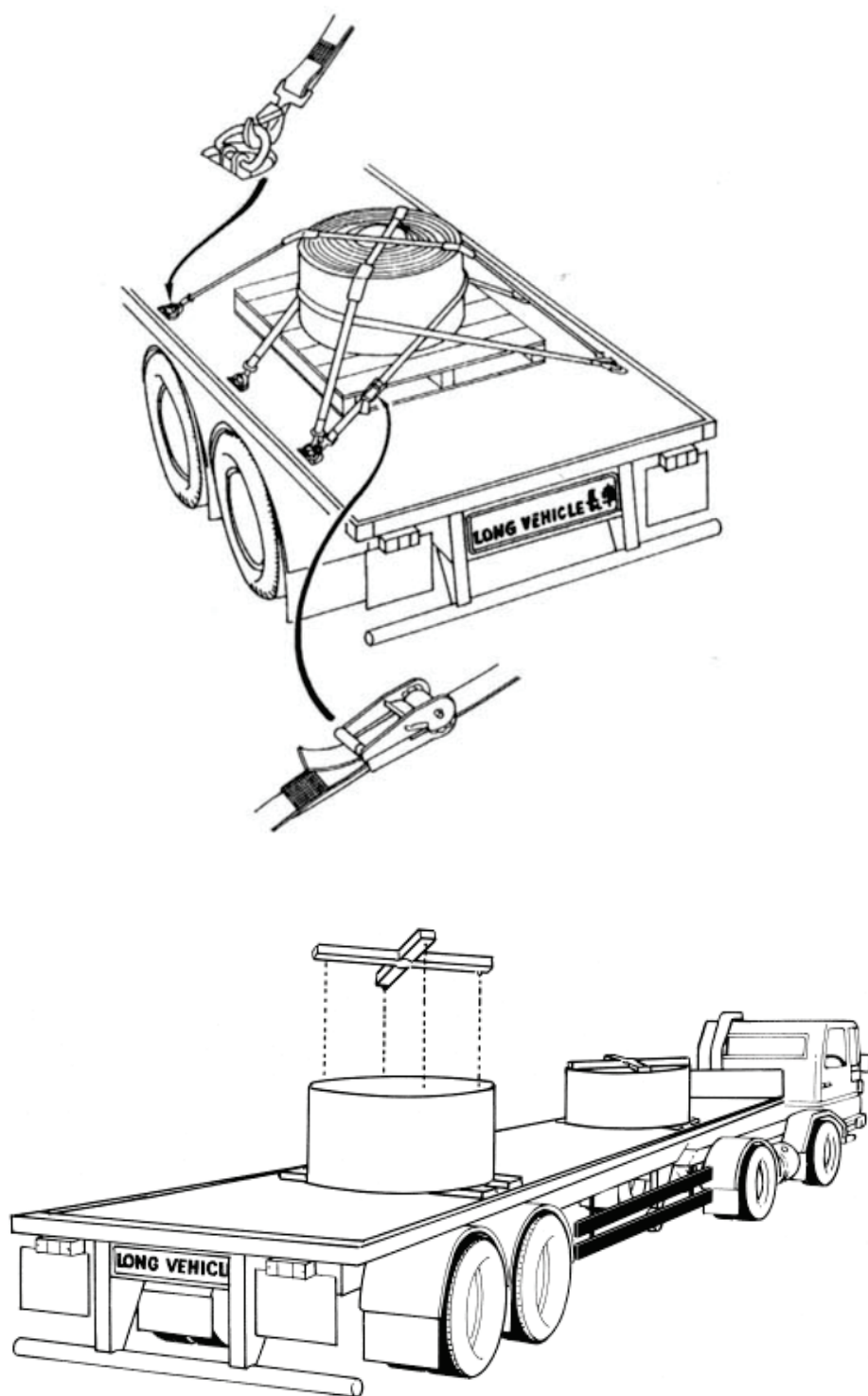
5.3.13 要運載豎起放置(口徑直立)的卷裝闊金屬片，通常使用平板貨車。圖 5.3.4 顯示使用鏈條或織帶十字交叉繫縛的適當束縛系統，以固定大口徑卷裝闊金屬片。卷裝闊金屬片放置在車身縱向中線上，十字形鏈條或織帶則繫在卷裝闊金屬片上面，接頭在口徑內。十字形鏈條或織帶連同卷內中空管道，都應放置在車身縱向中線上，以便使用一般的固定鏈條捆繩。捆繩應連接車輛的固定點，並以通常的方法拉緊。另外，在放置織帶或鏈條時也須非常小心，確保它們完全能夠阻止貨物移動(見圖 5.3.4)。

5.3.14 卷裝鋼筋及鐵枝應以單層口徑水平向的方式運載，可縱向或橫向。運載這些貨物的車輛，應設有為裝載卷裝貨物特別設計的荷載支架或貨架。如不可行，則所有制阻力便要由捆繩提供，最好是使用鏈條或配有拉緊裝置的織帶。



貨物須繫在托板上

圖 5.3.3



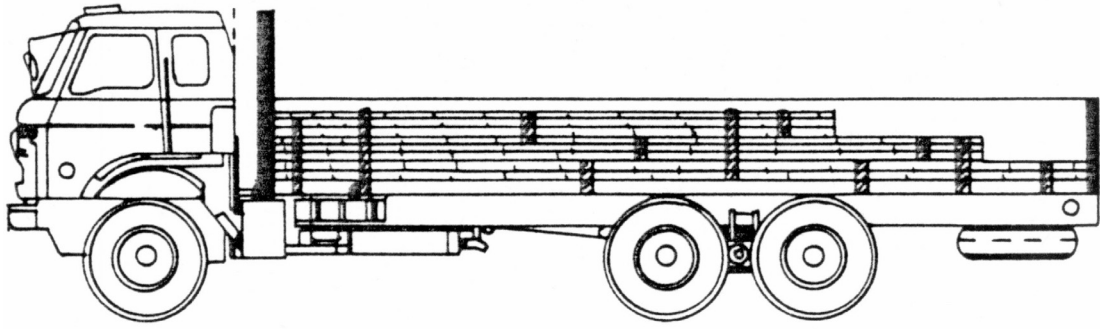
托板和貨物須繫緊在貨台上

圖 5.3.4

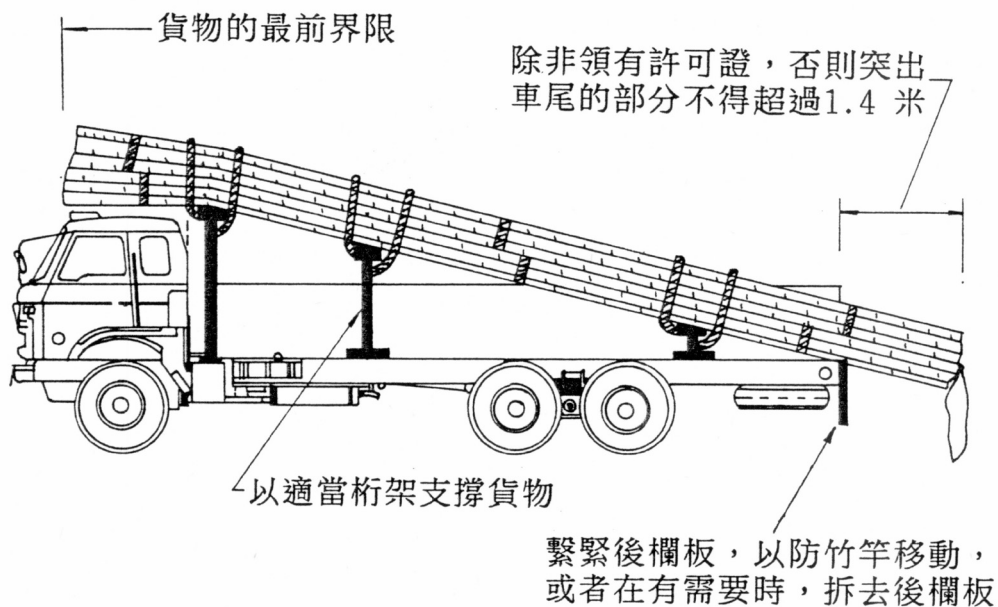
5.4 竹竿和木材

5.4.1 如圖 5.4.1 所示，用作搭棚或其他用途的竹竿約 6 米長，其運載方法應與其他長形貨物的運載方法類似，即利用長度足夠的車輛，把竹竿平放在貨台上，而沒有任何部分突出車身。以下是適當方法：

- (i) 竹竿應繫紮成若干束，每束的大小和直徑相若，在每束的首尾處及中間至少一處繫緊。如果竹竿的直徑大小有差異，最好把竹竿交迭排放，使整束竹竿兩端的直徑大致相同。
- (ii) 繫好的竹竿要緊貼前欄板放置，最粗和最長的竹竿放在最下面。如果貨物不高過前欄板、後欄板和側欄板，把一束束的竹竿再捆在一起，就足以將整批貨物固定在車上。不過，如有需要放下後欄板，讓貨物伸出車身之外，就必須把束好的竹竿與車身繫緊，以防止貨物向後滑落。後欄板的任何部分或鉸鏈不可用作固定點。
- (iii) 運載竹竿時，最好不要以前欄板作支撐物，如果無可避免，應注意以下各點：
 - (a) 應確保前欄板有足夠支撐貨物的承重能力；
 - (b) 雖然規例可容許貨物伸出車頭不超過 1.5 米，但竹竿可能下垂，因此，貨物伸出車頭的部分不應超逾駕駛室最前端，以確保司機視線不會受阻；以及



應把大小相若的竹竿放在一起，平放在貨台上，最長和最重的放在最下面。如果貨物不高於前欄板、後欄板或側欄板，把一束束竹竿捆在一起已很穩固。



如果竹竿長逾前欄板，竹竿的最前部分應不可超逾駕駛室最前端，並要用牢固裝在車身的適當桁架支撐貨物重量。貨物應用捆繩牢固繫於前欄板和桁架上，而不可繫在後欄板的任何部分或其鉸鏈上。

運載竹竿

圖 5.4.1

- (c) 貨物必須繫緊在前欄板，以防貨物前移，同時，亦必須繫緊在中間牢固連接車身的桁架上，以便支撐和平均分布貨物的重量。在設有欄板的車輛上，如果貨物不高過豎放的後欄板，後欄板只能作為輔助防欄，另需要有其他固定貨物的方法。如果貨物長度超逾放下了的後欄板，後欄板的任何部分或其鉸鏈均不得用作固定點。

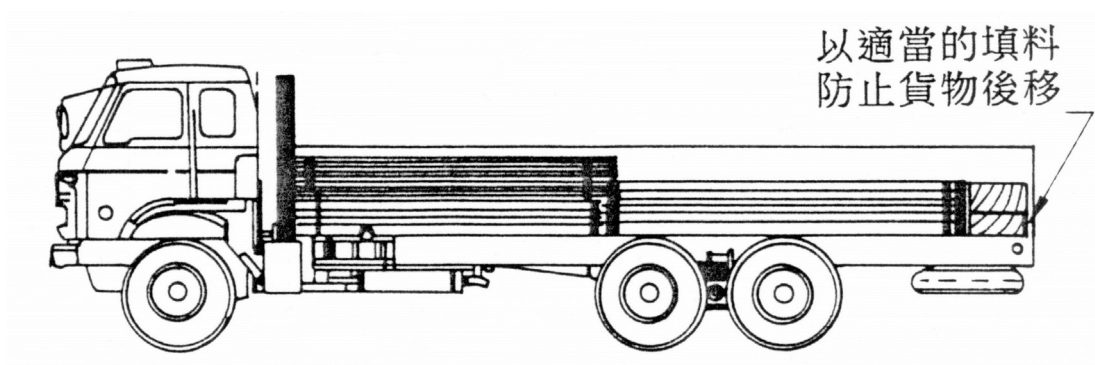
5.4.2 如圖 5.4.2 所示，放置木板時，應盡量貼緊前欄板或類似的固定貨物裝置，但如果不可能，則需要以捆繩提供所需約束。對於不同類型的木材，要留意以下各點：

- (i) 包裝好的散裝板塊(如夾板或紙板)兩端通常應以帶條縛紮、束牢，或用鐵線捆起。上貨前，必須檢查是否捆紮牢固，如發現鐵線或帶條損壞或鬆脫，則需要採用其他固定貨物的方法。捆紮好的板塊應該平放在車輛貨台上。如輕身木材有適當的織網覆蓋，而且貨物不高過前欄板、後欄板或側欄板，車身周邊已有足夠的固定作用，通常無需以捆繩繫緊貨物，否則就需要利用額外捆繩，把貨物與車身繫緊。此外，可能亦要需使用適當的填料或墊木，防止貨物滑動；以及
- (ii) 長型木材和某些類型木材貨物的外層容易隆起，伸延至兩側，令貨物向外突出。為避免出現這問題，應在車身兩側裝設與貨物高度相若並能夠阻止貨物向外移動的直立支柱。

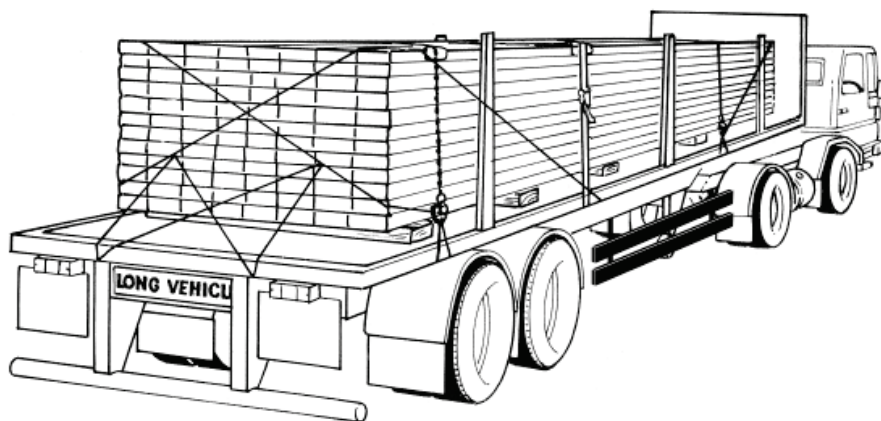
5.4.3 整棵大樹(無論是活樹或未經鋸斷的樹幹)通常以專門運載柱杆的車輛運送。有關車輛應裝設具足夠強度的長枕和支柱以固定大樹，並需以鍊條或結實捆繩繫緊。不過，本港大多數樹木的體積較小，因此這些貨物可以採用普通貨車運載，只要採用上述各段所述的固定貨物措施便已足夠。

5.4.4 圓形木材或圓木的運載方法與圓筒形貨物的運載方法類似；即貨物沿縱線平均地放置，及以捆繩逐一繫緊或分束繫緊。如貨物高過車輛的任何欄板，應在車身兩側裝設與貨物高度相若並能夠阻止貨物向外移動的直立支柱，同時應注意以下事項：

- (i) 每條放在外邊的圓木，應以至少兩支直立支撐物固定，而外邊圓木的兩端，應伸出直立支撐物以外至少 300 毫米。
- (ii) 圓木的長度如少於兩支直立支撐物之間的距離，便應放在貨物內層。直立支撐物應具足夠強度或以鍊條(至少兩條) 連接頂部，防止被貨物拉開。
- (iii) 每疊貨物應以合適裝置牢固地捆在一起。
- (iv) 在頂部兩側外邊的圓木，其中央部分不可高於直立支柱。中間頂部的圓木必須高於側邊的圓木，形成最高點，方便用捆繩妥為拉緊(見圖 5.4.3)。



捆紮好的夾板或類似的貨物應該平放，最好不要疊高超過前欄板、後欄板或側欄板的高度。如果貨物高過上述任何欄板，需用額外的捆繩紮緊貨物。

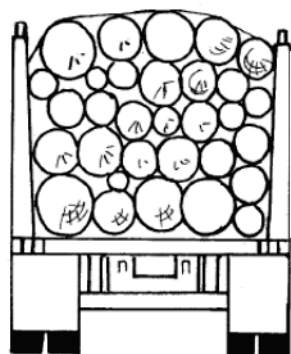


車身兩側裝設直立支柱，防止長型木材左右移動。

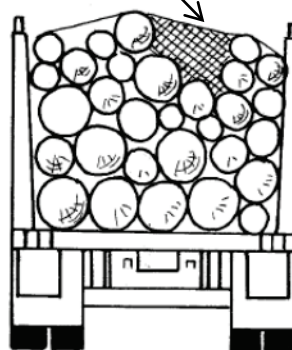
運載木材

圖 5.4.2

木材高度不平均會使木材移位，
導致捆繩不能拉緊。



正確



不正確

適當放置圓形木材，以便使用捆繩妥為拉緊。

運載圓形木材

圖 5.4.3

5.5 大量鬆散貨物

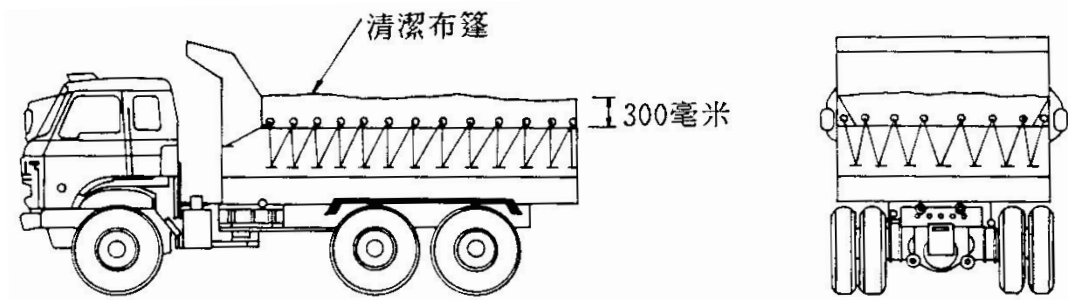
5.5.1 大量鬆散貨物(例如沙、碎石、雜料、廢料等)通常難以用任何方式包裝，因此，一般都會用裝有環保斗或開篷載貨間的貨車運載。

5.5.2 大量鬆散貨物通常容易散落車外，因為貨物可能從貨台本身的罅隙漏出，又或從頂部被風吹走。要避免這些問題，可考慮以下辦法：

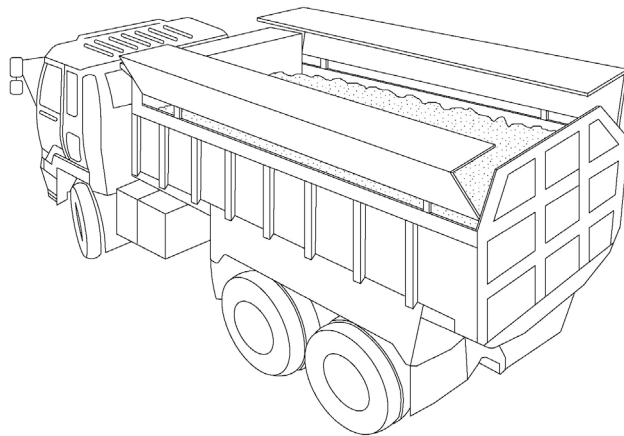
- (i) 載貨間應保持良好狀況，至於可放下的側欄板和後欄板這類容易損壞或變形的設備，要定期檢查及維修，以確保能緊密關上及防止貨物漏出。
- (ii) 車身底盤的接合點、鉸鏈、釘、支架、後欄板鎖位及可放下的側欄板鉤扣，應該保持穩固及狀況良好。
- (iii) 車身欄板應有足夠高度以完全容納物料，以便減低貨物在途中外跌或被吹走的可能性。
- (iv) 如要增加車身欄板高度，只可在貨物的狀況和類型許可下才可這樣做，並應使用那些專為此用途而設計，並附有特別連接裝置以接合現有車身的專用器材。單靠貨物本身來支撐加高部分，絕不適宜。有時車身加高後，須用鎖鏈橫向束緊加高部分的頂部，防止加高部分向兩側散開。
- (v) 在開篷載貨間的貨車上，所有貨物必須妥為蓋好，以防止頂部貨物外跌或被吹走。圖 5.5.1 顯示貨車在運載沙、礫石、碎片、灰、金屬屑和建築廢物等大量鬆散物料時可使用的部分篷蓋種類。政府由 2007 年起，逐步規定政府工務工程的運泥車要在貨斗上安裝機動蓋掩，此為較理想用於遮蓋大量鬆散貨物的篷蓋種類。對於體積較大的貨物(如金屬和其他廢料等)，可用強度足以包緊這些物料而網格尺寸少於物料的網蓋好。至於淤泥或類似液體貨物，必須以特別設計的水缸或容器盛載，防止溢濺。水缸大小應足以讓該液體貨物在缸內接近滿載，以免因水缸不滿載而使液體貨物晃動，影響

車輛的穩定性及受控程度。有關運載液體貨物的其他建議，載於第 5.10 節。

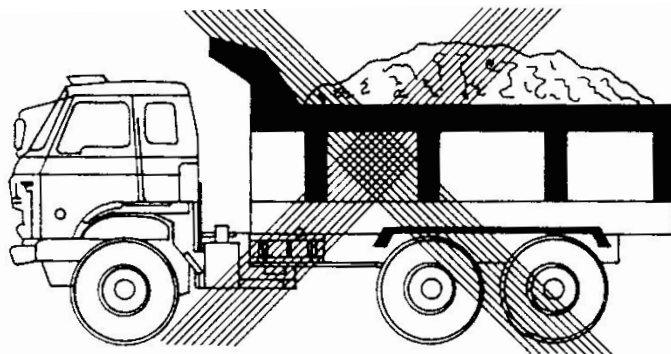
- (vi) 裝載任何大量鬆散貨物時，貨物必須鋪平及不得高過前欄板、側欄板和後欄板。



大量鬆散貨物必須經常蓋好，篷蓋必須蓋過側欄板和後欄板，並須繫緊。



運泥車的機動蓋掩較布篷更適宜遮蓋大量鬆散貨物。



大量鬆散貨物即使蓋好，也不可高過側欄板或後欄板。鬆散的物料必須鋪平。

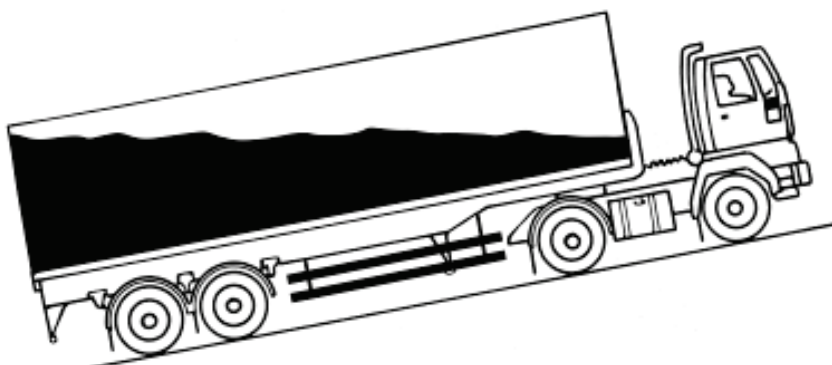
運載大量鬆散貨物

圖 5.5.1

5.5.3 收集建築廢物或類似物料，很多時使用環保斗，而這些環保斗必須用特設專用車輛運送，以防止環保斗在其載運的車上移動。車輛開動前，吊臂應正確地放在指定位置，而裝卸用的鍊條亦必須妥為收回。環保斗也須依照上述第 5.5.2 (v)段的方法，適當地蓋好／以布篷覆蓋，然後才放上車輛的貨台。

5.5.4. 載有貨物的車輛在離開工地前需要遮蓋／覆蓋，或在車程完結後打開篷蓋，便應採取適當的預防措施，例如使用自動化、機動或無須司機或任何工人登車的手動篷蓋系統，以防工人從車上墮下。

5.5.5 有一點應注意，車輛上落斜路或猛力剎車時，或會因鬆散貨物移位而令車軸負荷過重，尤其是大量貨物容易由貨櫃一端移到另一端，因此，鬆散貨物應被充分遮蓋或以織網覆蓋，或裝設特製分隔擋板，以減少貨物在貨櫃內移位的情況(見圖 5.5.2)。



車輛上落斜路導致貨物移位。

在斜路運載大量鬆散貨物

圖 5.5.2

5.6 托板

5.6.1 托板有兩個功用，既可使性質及尺寸相若的貨物合成單件貨物，亦可方便以機械處理貨物，使運載貨物工作更輕鬆。

5.6.2 由於托板及在其上的貨物的重量和大小變化很大，因此，貨台空間經常不能充分利用，以免超過許可車輛總重或車軸重量。在這情形下，貨物既然不能緊貼放置，托板及其貨物就必須充分固定，以免在車輛剎車或轉彎時移動。

5.6.3 運送安放在托板上的貨物時，首先要考慮所安放的物件是否穩固，然後才考慮將托板及貨物繫緊在貨台的方法。

5.6.4 箍帶通常用作把貨物及托板繫在一起，但應留意箍帶拉力有限，只可把貨物和托板繫在一起。應另加捆繩或以其他固定貨物方法，把托板和貨物繫緊在貨台上。

5.6.5 上貨前，應檢查托板，以確定並無不妥或損壞，並有足夠強度承受所承托貨物的重量。即使托板本身可承受貨物的重量，但若貨物帶有尖角，可能形成集中荷載，令托板破裂。擺放這類貨物時，應避免將貨物的主要重量集中在緊貼托板的尖角上。

5.6.6 如果採用設有欄板的車輛或密斗車輛來運載安放在托板上的貨物，不能只靠車身或欄板來阻止貨物移動，必須繫緊或楔緊貨物，以防移動。如果貨物與側欄板或前欄板之間有空間，且托板又沒有繫緊，在車輛剎掣或轉彎時，貨物可能有足夠衝力撞穿側欄板或前欄板。如有實際理由不能使用捆繩，上述空間必須以適當墊貨板填滿，防止托板移動，但條件是前欄板、後欄板或側欄板必須有足夠強度阻止貨物在水平方向移動。

5.6.7 為了盡量利用車輛的載貨空間，安放在托板上的貨物可以疊起。不過，上層托板必須安放穩妥和繫緊，以免跌出車外。每層之間的互鎖，都能令貨物更為穩固。此外，除非上層托板直接由下層托板支撐，否則下層托板的貨物須有足夠的結構強度，或已把如夾板的板塊物料縛紮在貨物上，使貨物能承受上層托板的重量，而且不致令貨物變形。

5.6.8 貨物必須個別繫緊在托板上，確保不會在行車時移位。貨物在托板上移動，可導致附設在托板上及附近的約束貨物裝置失靈。例如袋裝貨物受震動時，可能會導致沉降以填塞袋與袋之間的空間，如果扣帶沒有適當繫緊，便可能會鬆脫。

5.6.9 盤裝飲品或類似貨物通常都以特別設計的车輛運載，此類車輛的貨台向內傾斜約 9 度，雖然這樣可以防止貨物向兩邊擺動，但仍須另加諸如捆繩或類似的設備，以防貨物在運送途中被拋起或外跌。

5.6.10 運送任何安放在托板上的貨物之前，應作檢查，確保符合以下情況：

- (i) 托板在車輛上的放置方式，不會令許可車輛總重或車軸重量超出限制；
- (ii) 不單憑車身欄板來欄阻托板移動，已另有措施防止托板左右及前後移動；
- (iii) 放置托板時，已確保車身左右載荷平均；
- (iv) 如果貨台空間還未完全利用及貨物重量分布存有問題，托板已沿車身縱向中線(由前到後)一塊接一塊地放置；
- (v) 如果在不設欄板的貨台上堆疊托板，已加設有足夠適合的捆繩或織帶網，以防止每層托板在運送時移動。一般而言，單靠繩網、防水布篷或篷蓋，不足以防止托板移動；
- (vi) 如果車輛設有滾軸搬運裝置，已採取預防措施，確保托板繫縛牢固，不會在車上向任何方向移動；以及
- (vii) 如果運送途中需要卸下部分貨物，已確保餘下的貨物不會令車軸超逾其最高載重量或車輛側向穩定性受損(有關進一步指示，參閱上文第 2.3.2 段)。

5.6.11 各種適用於繫緊托板貨物的工具：

- (i) 鏈條
- (ii) 鋼線
- (iii) 纖維繩索
- (iv) 結實捆繩
- (v) 織帶或繩網

5.6.12 如果採用力度較強，而且末端裝有卸扣和索眼心環等附設物的金屬繫縛裝置，必須小心確保貨物不會受損或變形，引致繫縛系統鬆脫。

5.6.13 織帶或繩網均適合用於將貨物繫緊到托板上，以及將繫縛托板貨物繫緊到車輛上。

5.6.14 繫縛托板貨物的最佳方法，要視乎車輛類型和大小、固定點的位置和數目，以及貨物托板的大小、重量和數量而定。無論採用哪種方法，都應遵守下列原則：

- (i) 應用一條捆繩跨過繫縛托板貨物頂部橫向束繫，以防貨物上下搖動或傾倒；
- (ii) 捆繩的繫縛位置應可防止托板向任何方向移動；
- (iii) 托板的捆繩不應與繫緊貨物和托板的扣帶或繫繩相連，或在其底部穿過；以及
- (iv) 假如托板疊起，須確保頂層每塊托板應至少有一條捆繩跨過頂部交叉束繫。高於貨物一般高度的托板，應至少有兩條捆繩交叉束繫。

5.6.15 空的托板容易被吹到車外，應時刻固定及繫緊在車上。

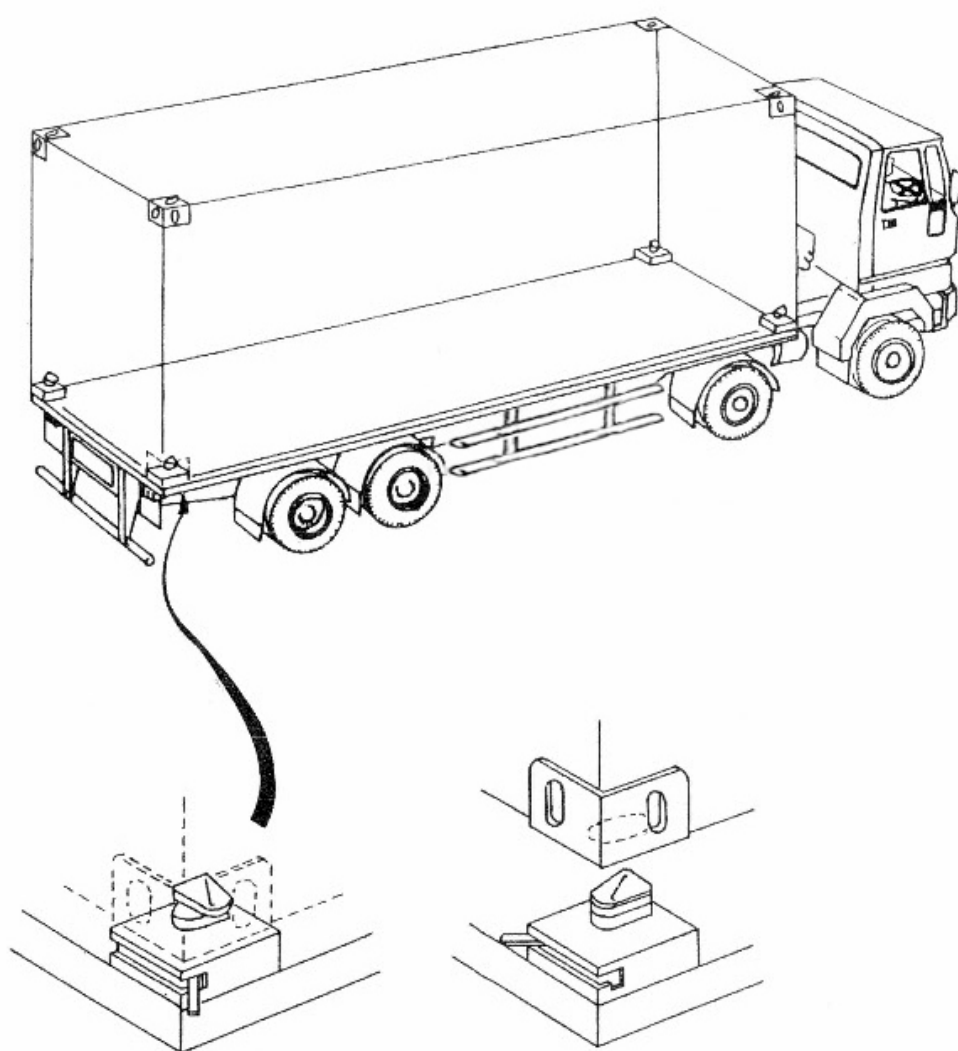
5.7 貨櫃

5.7.1 貨櫃的角位部分一般都備有特別設計的鑄件，配合安裝在貨櫃車上的扭鎖(見圖 5.7.1)，可以非常簡單及有效地固定貨櫃的位置。

5.7.2 應定期檢查扭鎖是否磨損、損壞和操作正常，如有需要，應該修理所有損壞部分。運載的每個貨櫃起碼要設有 4 個扭鎖。如果 4 個扭鎖都可妥當扣上和鎖上，就不需使用其他防止貨櫃移動的裝置。

5.7.3 貨櫃應只用設有扭鎖或類似裝置的車輛運載。如果要用另一類車輛運載貨櫃，或有任何扭鎖不能正常運作，就須要使用固定貨櫃位置的設備，以適當地把貨櫃固定在車輛上。該固定設備需符合這節其他段落所載有關其他貨物種類的規定，下列各點尤其重要：

- (i) 貨櫃的設計是可放置在每個角位突出的扭鎖插座或底座上。當運載重型貨櫃時，這會造成高度集中荷載，使普通貨台板承受過多壓力。須確保貨台在結構上足以承受該荷載。
- (ii) 用捆繩繞過車身底部，捆繩無論是扣在貨櫃的特設圓環上，或者繞過貨櫃頂部，都不是扣緊貨櫃的可接受做法。
- (iii) 捆繩只可扣接在特別為固定貨櫃而設，或用作吊起貨櫃或機械裝卸貨物的固定點上，但在貨櫃底部配合鏟車的設備，則不適合扣緊貨櫃之用。
- (iv) 應需檢查貨櫃上的所有扣接點，以確保穩固妥當。



固定貨櫃位置的扭鎖系統

圖 5.7.1

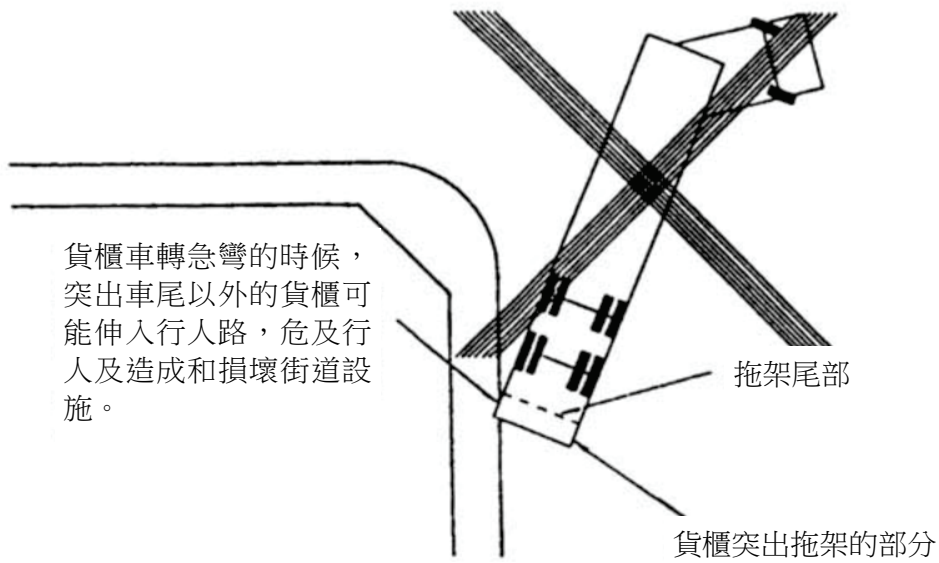
- (v) 應該使用貨櫃上所有適合的扣接點以把貨櫃固定在車輛貨台上。
- (vi) 車輛兩旁的欄板不足以阻止貨櫃移動，所以不得倚賴側欄板作此用途。
- (vii) 所有捆繩都應該要扣緊在特定為繫緊貨物而設的固定點上。

5.7.4 雖然有關法例沒有特定條文禁止貨櫃伸出車尾以外，但貨櫃最好不要伸出車輛貨台兩旁或車尾以外(見圖 5.7.2)，因為：

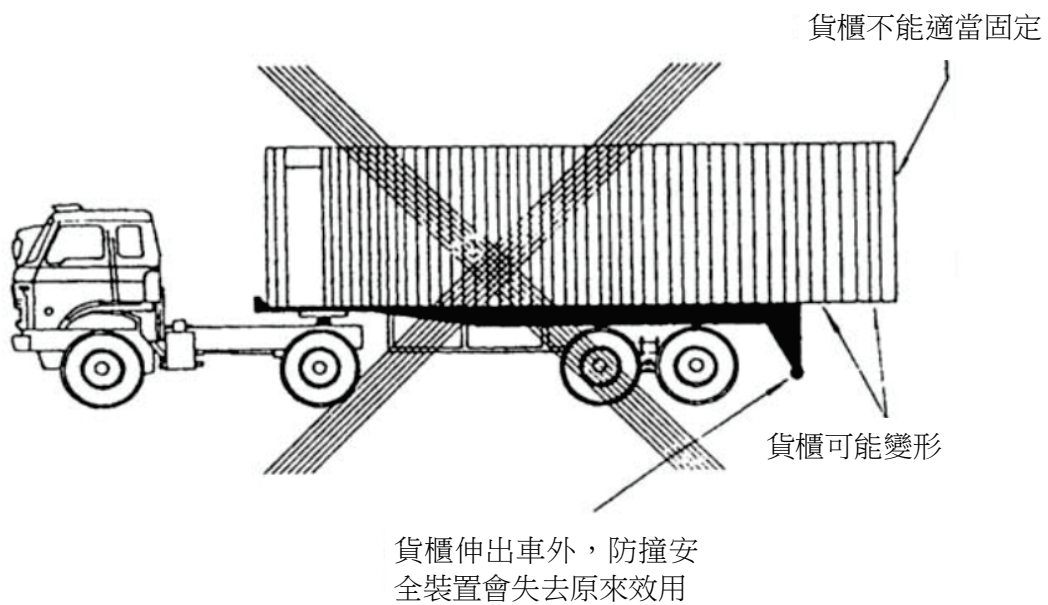
- (i) 貨櫃可能會永久變形；
- (ii) 扭鎖或類似裝置的操作會出現問題，而且即使使用額外捆繩，貨櫃的穩定性也會受影響；
- (iii) 遇有另一輛車失控衝入貨櫃底時，車尾或車身兩旁的防撞安全裝置並不能有效運作，以致貨櫃突出的部分會使該車車上的人嚴重受傷；以及
- (iv) 在掛接式車輛上，貨櫃伸出車尾以外，對車輛操縱會造成影響，特別是在轉急彎的時候，貨櫃尾部會「擺」上附近的行人路，對行人造成危險，或者「擺」過鄰近的行車線，危及在該線行駛的車輛。

5.7.5 如以一輛 40 呎拖架運載一個 45 呎貨櫃，並讓貨櫃對稱地伸出拖架兩端，裝置額外的扭鎖可解決上述第(i)及第(ii)點問題，但第(iii)及第(iv)點問題則仍然存在。此外，應緊記根據《道路交通(交通管制)規例》，伸出車外的貨物不得超越指明限制，在日間要掛上紅旗，在黑夜時間或能見度低的情況下則須亮燈(見第 1.2.4(ii)(c)分段及第 1.2.4(iii)(a)分段)。

不正確



不正確



貨櫃不應伸出拖架

圖 5.7.2

5.7.6 如以一輛 40 呎拖架運載一個 20 呎貨櫃(見圖 5.7.3)，會令貨物重量分布不平均，此舉極為危險，絕不可取。拖架長度應配合貨櫃長度，令貨物重量平均分布。然而，如以一輛 40 呎拖架運載兩個 20 呎貨櫃，而其中一個已在途中的落貨點卸下，則應將餘下貨櫃重新安放在拖架的中間位置(見圖 5.7.4)，才可繼續行程。

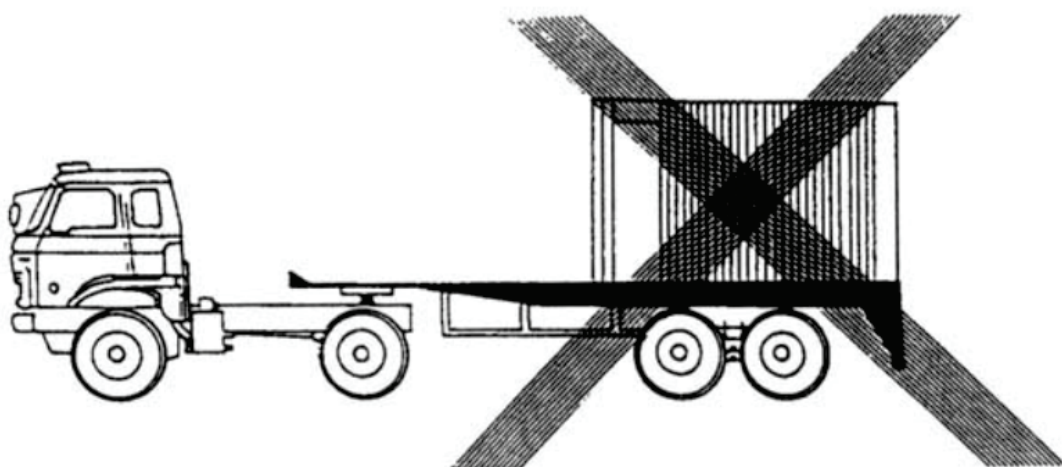
5.7.7 雖然貨櫃車司機很難干預貨物的裝箱方法，尤其是海外進口的貨物，但如果很明顯有不安全情形，便不應接受。貨櫃沒有適當裝箱，會影響車輛的穩定性，導致車輛失控或翻側，產生嚴重後果。因此，相關各方都應謹慎從事，確保貨櫃裝箱達到最高安全標準。

5.7.8 對每一種情況都給予指引是不可能的，而且在若干情況下，更需要徵詢貨物製造商的專家意見，但如果依照以下各段提供的一般資料去做，則大多數貨物的裝箱情況都可以達到足夠的安全標準。不過，有一點應要強調，這一節所提供的意見，主要關於如何將貨物裝箱，使貨櫃在運送途中保持穩定。其他應注意的情況，例如貨櫃內外層溫度差別的控制、貨櫃先前所運載貨物的殘餘物可能造成的污染、不能同時載運的物料及蟲害等，由於不在本守則範圍內，所以不在此闡述。

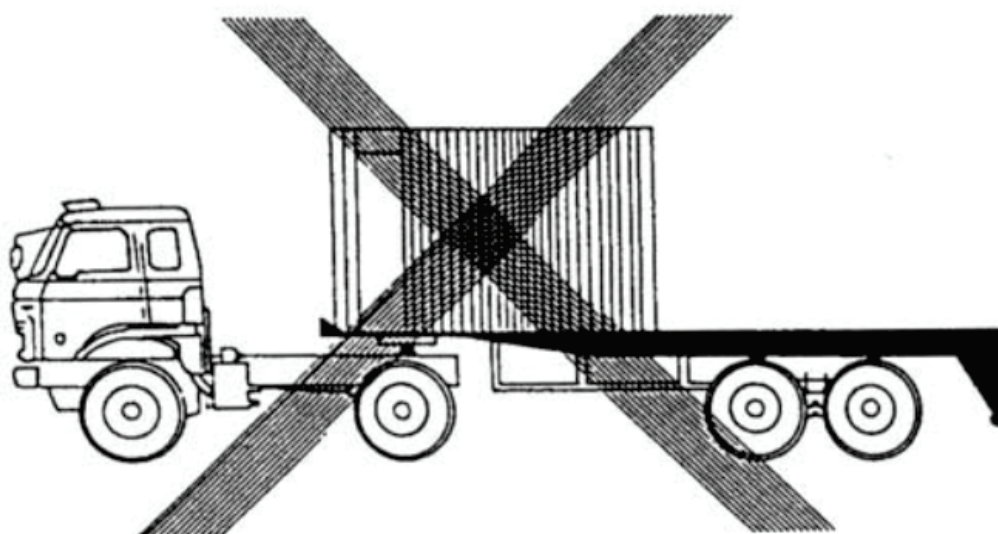
5.7.9 裝載貨櫃時，貨物要盡量堆放緊密或穩固。貨物堆放緊密，是指每件貨物緊貼放置，以防止移動；貨物堆放穩固，是指貨物或貨物各部分用適當的捆繩繫緊在貨櫃內的固定點。

5.7.10 貨物如要堆放緊密或穩固，應先制訂一份貨物裝箱計劃，顧及將要裝入貨櫃的貨物，特別是各件貨物是否可以互相配合，以及貨物包裝的類型和堅固程度或包裝方法。

不正確



不正確

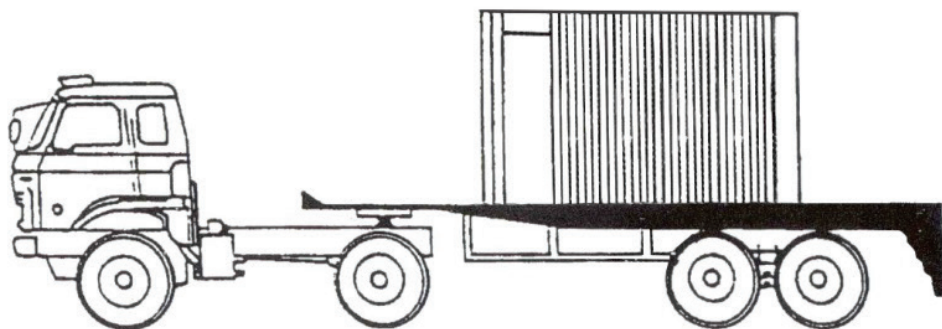


用 40 呎的拖架載運 20 呎長的貨櫃，會導致貨物分布不平均，非常危險。

貨櫃與拖架尺寸要配合

圖 5.7.3

正確



將 20 呎貨櫃放置在 40 呎拖架的中間位置

圖 5.7.4

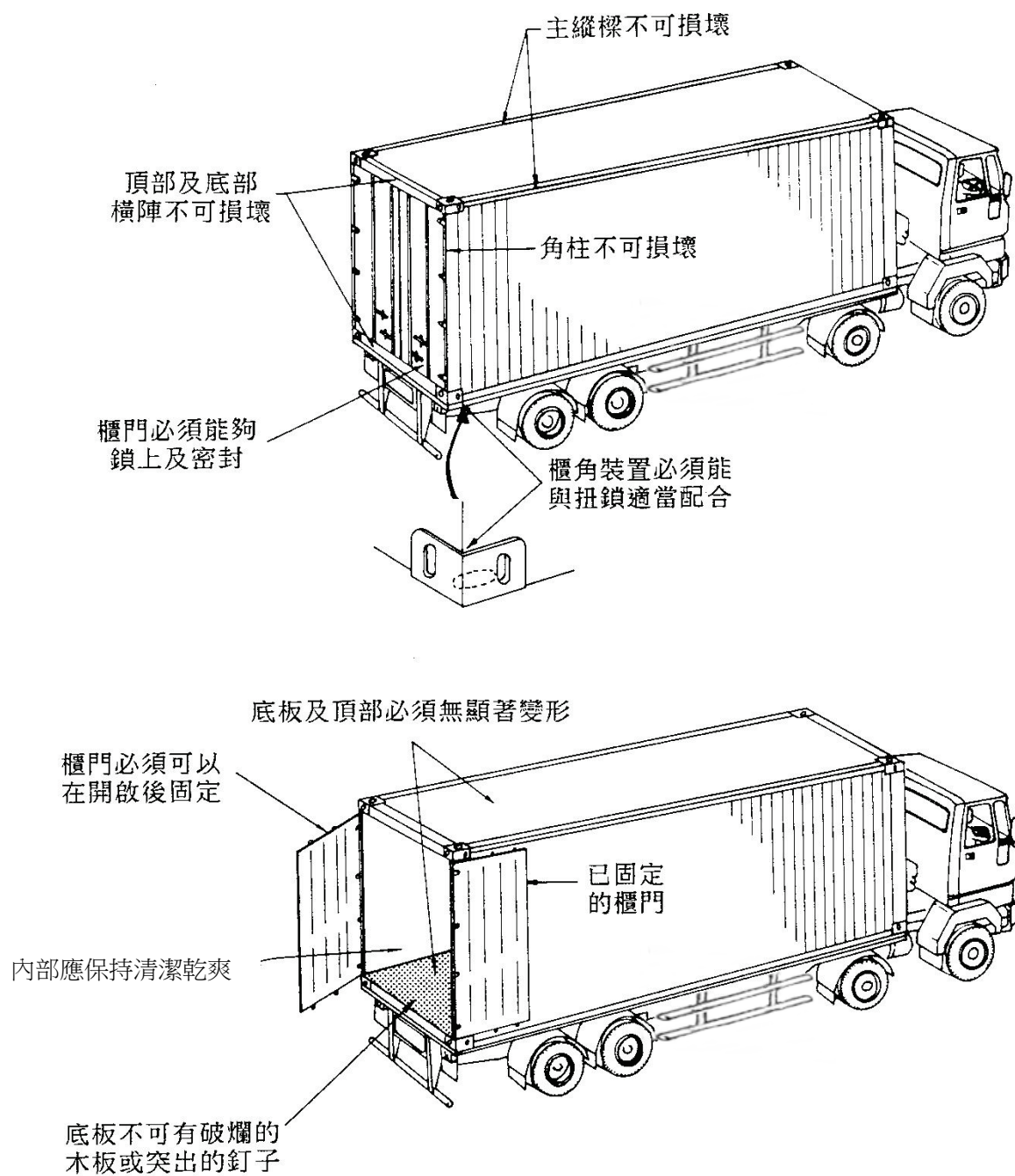
5.7.11 制訂貨物裝箱計劃時，需顧及貨櫃的設計是假設貨物重量會平均分布在整個貨櫃底板上，如果不能將貨物重量平均分布，則須徵詢專家意見。

5.7.12 另一項重點是，制訂貨物裝箱計劃時，也要考慮卸貨時的影響，務求避免在這方面出現問題。

5.7.13 裝箱前要檢查貨櫃是否安全可用(見圖 5.7.5)，特別要注意下列各點：－

- (i) 貨櫃四角的支柱、四角的裝置、主縱樑、或組成端架的頂部及底部橫陣，是貨櫃的主要結構，如果受損，以致貨櫃顯然極不堅固，便不可使用這個貨櫃。
- (ii) 貨櫃的箱壁、底板及頂部情況應要良好，沒有明顯變形。
- (iii) 應檢查貨櫃門操作是否正常，關閉時是否可以鎖上及密封，開啟後是否可以適當固定。
- (iv) 貨櫃內部不應有嚴重損毀的地方，亦不應有破爛的木板或突出的釘子。此外，貨櫃內部亦要清潔乾爽。
- (v) 貨物捆繩的栓墩或栓環應完好無缺及適當固定。如果繫固點不夠應用，應與貨櫃供應商商討，以便另作安排。除非供應商同意，否則不應加設有關的裝置。

5.7.14 貨櫃在裝貨時，穩定性十分重要，這一點已在上文第 2.3.7 段提及。第 5.14 節有關起卸貨物點的一般建議，對貨櫃尤其適用，因此應該嚴格遵從。

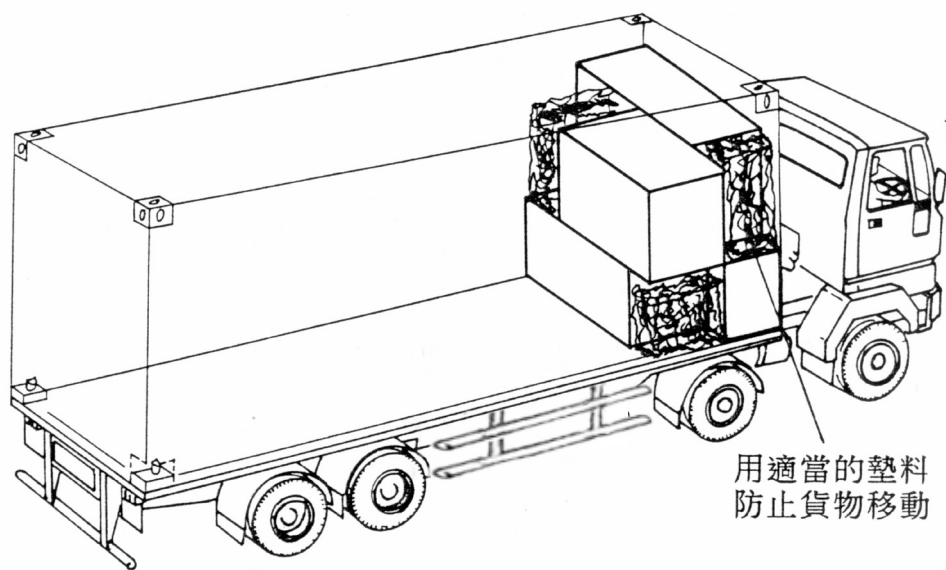


貨櫃不可有損壞

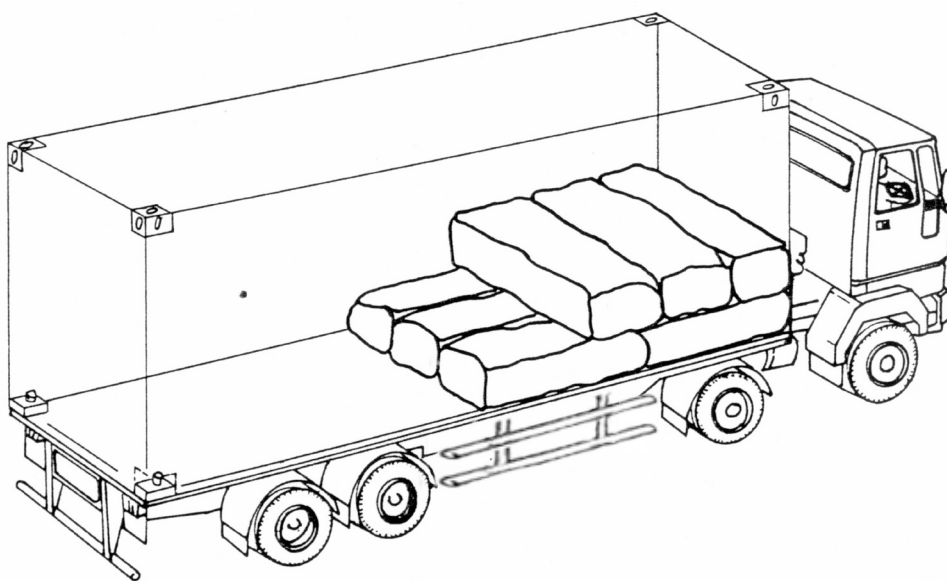
圖 5.7.5

5.7.15 裝載貨櫃時，應注意下列各點：－

- (i) 貨櫃內部應光線充足，使貨物裝箱工作能夠安全及有效進行。
- (ii) 貨櫃載貨總重量不可超過貨櫃的許可載重量，當然亦不可令到運載該貨櫃的車輛超過其許可車輛總重。
- (iii) 貨物必須平均分布在貨櫃的底板上，無論如何，不應有多過 60%的貨物放在少於貨櫃長度一半的地方。
- (iv) 重型貨物不應放在較輕的貨物上面，而載有貨物的貨櫃，重心應該在貨櫃高度一半之下，以及接近貨櫃長度及闊度的中心點。
- (v) 貨物在貨櫃內應繫穩及緊貼一起，以抵受在運送途中合理地預計可能出現的衝力。如圖 5.7.6 所示，如果貨物及包裝物的形狀及大小相同，貨物可緊貼一起，由櫃壁的一邊到另一邊放置，這樣便可以將貨物緊密安放。貨物裝放後出現小空隙，通常可以接受，但如果有懷疑，可用適當的物料填塞，例如木料、摺疊瓦坑紙皮、硬質纖維板或高密度發泡膠。如果紙箱的形狀及大小相同，但不容易在貨櫃內組合裝放，則應由貨櫃內的一邊開始放置一橫行，然後改由另一邊開始放置第二橫行，每一層以同樣方式交錯安放，使貨物可以緊密放置。至於袋裝貨物，則可將貨物以一層縱放一層橫放的方式緊密放置。
- (vi) 貨物如果是以捆繩或繩網繫緊，這些捆繩或繩網必須連接在特設的拴繫點，並確保這些拴繫點不會負荷過度。
- (vii) 重型不可分開的貨物，可用木條或類似物料將重量分布在貨櫃底板(見圖 5.7.7)。不過，重量分散裝置的局部壓力，必須在貨櫃的設計強度範圍內，如有懷疑，應徵詢專家意見。



貨物分層交錯放置，令貨物堆放緊密。



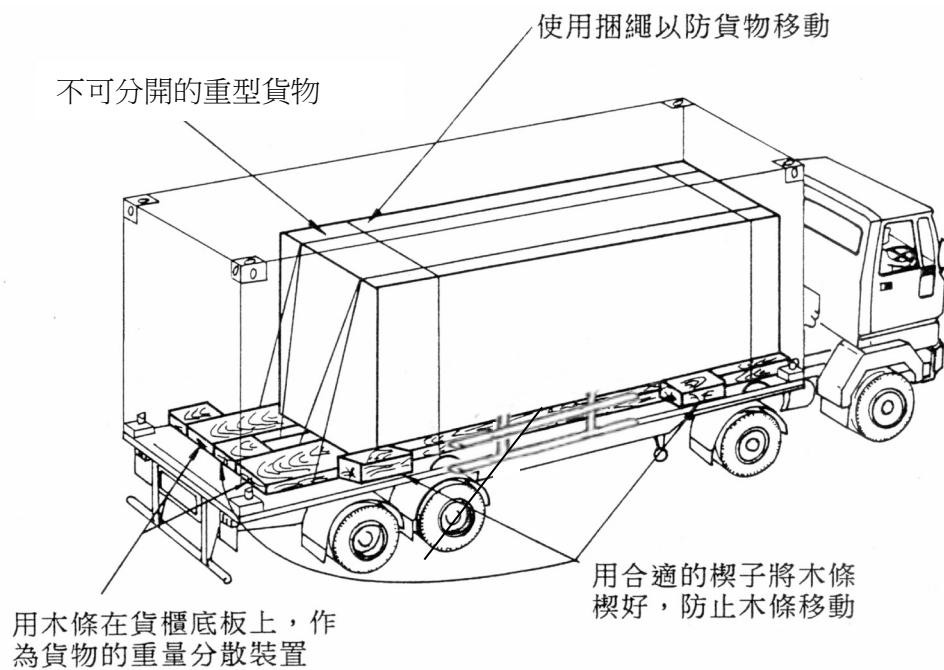
貨櫃內放置貨物的方法

圖 5.7.6

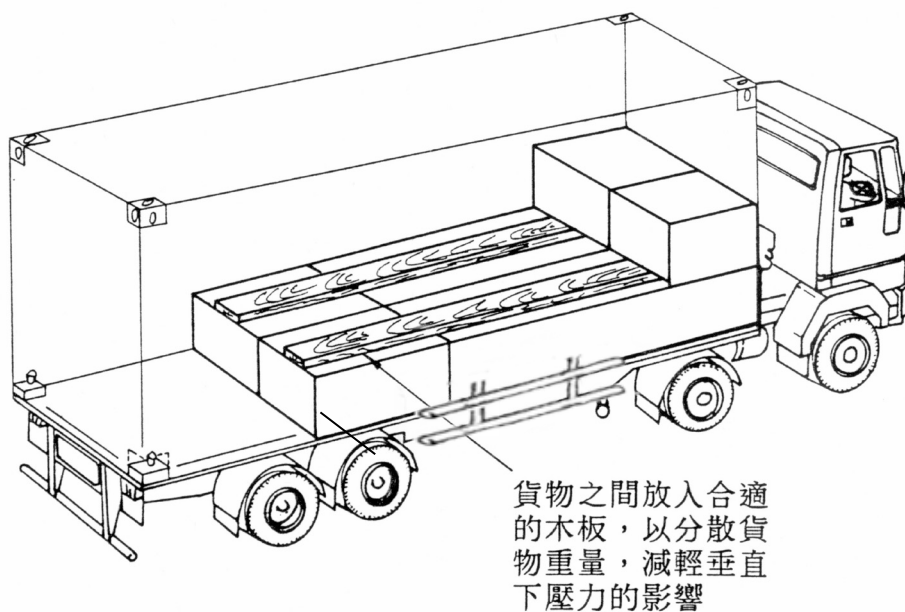
- (viii) 如果曾在貨櫃底板上推動重型物件，並曾使用蠟或類似物料幫助滑動，則需要採取措施，抵銷因使用這些物料而引致摩擦力減低的影響，一般而言，可用楔子或捆繩防止貨物滑動。
- (ix) 垂直下壓力可能引致貨物移動，遇上某類貨物，例如使用纖維板包裝，影響可能很大。在兩層貨物中間放上木板或厚板，將重量分散，便可減輕下壓力的影響。
- (x) 貨物裝箱後，應檢查情況，確保無論在何時再次開啟貨櫃門，貨物及墊貨板都不會掉出來。如果貨物會移動，在貨櫃後部及接近貨櫃門的位置使用捆繩、繩網、木閘或金屬閘，都是正確的安全防護措施，並可防止貨櫃門在開啟時，有貨物跌向工作人員。不過，最好不要完全倚賴這些措施，而應確保貨物已適當堆放，而且不能移動。
- (xi) 出發前，時刻確保貨櫃門已妥為鎖好，以及上鎖機械裝置是有效並運作良好。

5.7.16 雖然在普通情況下上文第 5.7.15 段所述的建議對大多數的貨物都適用，但當然亦有若干情況，這些建議並不足夠，而要採取進一步防護措施，例如：如果貨櫃由飛機運載，便需額外的防護措施，在這種情況下，應徵詢空運專業人士的意見。此外，如果貨物需要溫度或濕度控制，或需要恰當的空氣流通，亦需有特別措施，遇到這些情況，應就貨物裝箱安排向貨物製造商徵詢專家意見。

5.7.17 貨櫃運送方面，特別是不設頂蓋的貨櫃，或使用非專門為貨櫃而設計的车辆來運送的貨櫃，必須留意貨櫃的頂部，或任何突出貨櫃頂部的物件，均不得高出地面 4.6 米。假如未能符合上述規定，除了會觸犯法例外，貨櫃在通過橋樑或路標搭架時，也會嚴重損壞這些設施。



運載不可分開的重型貨物



運載可以壓碎的貨物

在貨櫃內分散貨物重量的方法

圖 5.7.7

5.8 工程機器

5.8.1 重型工程機器應該用特別設計的车辆運載，這種車輛可以使起卸工作更為容易，而且又有足夠的固定點，可以緊緊捆繩。

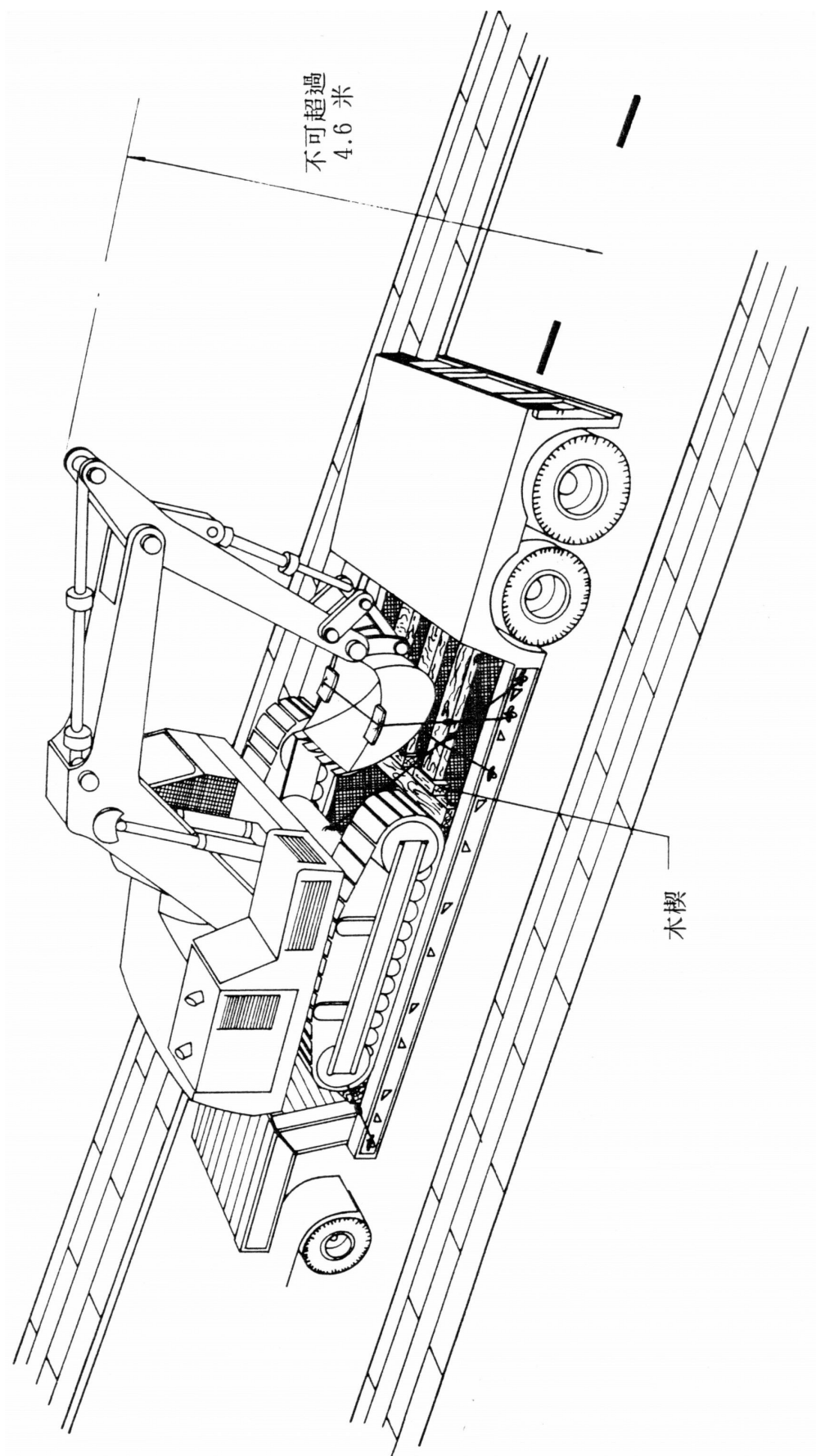
5.8.2 輕型工程機器可以用一般用途貨車運載，只要能夠適當地穩固繫緊。

5.8.3 《道路交通(交通管制)規例》禁止車輛所載貨物高出行車道路面的 4.6 米(見圖 5.8.1)，因此，司機必須檢查車輛運載的工程機器的確實高度，以確保沒有超過高度限制（另見第 1.2.4(ii)(c)及(d)分段）。車輛超過高度限制，不只違反規例，而且途中或會無法在橋樑或架空支架下通過，如勉強嘗試，更會嚴重損壞這些構築物，令途人受傷。有一些橋樑、架空支架及其他構築物下面的高度可能不足 4.6 米，在這情況下，當局會豎設交通標誌提醒司機。在運載高身的貨物時，司機應特別留意這些標誌。運送貨物前，應先視察所選路線（另見第 2.3.11 及 2.3.12 段）。

5.8.4 貨物的重心太高，會嚴重影響車輛的穩定性，因此，這些工程機器只應用一些貨台較低的車輛運載，見圖 5.8.1。然而，也需確保車輛底部與路面之間有足夠空隙，讓車輛在道路上駛過。如果路面凹凸不平，例如是地盤內的道路，又或者道路有陡峭的路拱，就需要留有較大的空隙，以免車輛底部觸及路面。

5.8.5 除非持有特闊貨物許可證，否則工程機器不得突出車身兩旁，使貨物和車輛的總闊度超過 2.5 米。

5.8.6 有關工程機器伸出車頭或車尾問題，雖然根據《道路交通(交通管制)規例》，伸出車頭不超過 1.5 米和伸出車尾不超過 1.4 米的貨物無須申領特長貨物許可證，但仍需注意車輛的穩定性、以及司機的視線不可受伸出的貨物影響。工程機器應只由一些長度合適的車輛運載，使工程機器無需伸出車頭、車尾或兩側。如果有需要，應該把工程機器拆開並繫緊在車身上，使體積大小不會超越運載車輛的長度或闊度限制。



運載工程機器 (貨物的高度限制)

圖 5.8.1

5.8.7 所有可以移動的組件(如吊臂、懸臂托架、吊杆和駕駛室)都必須固定在機器製造商建議的位置上，使組件在運載途中不會移動。當運送由樞軸控制轉向的機器時，樞軸的鎖杆應經常用螺栓固定，以免樞軸移動。

5.8.8 液壓吊杆、懸臂或類似組件必須繫緊在貨台上，以免在運載途中移動。當機器已經放在車輛上，而機器引擎又已關掉，就應該把全部操縱杆沿所有位置移動起碼兩次，以減去液壓系統的壓力。然後把操縱杆鎖上，以免在行車途中移動。

5.8.9 袋子、工具箱或其他重型物件不應散放在工程機器的駕駛室內，所有由工程機器拆出來的組件(如鏟斗、抓鉤、推土鏟、挖斗或起重裝置)都應該繫緊在運載車輛台板上。

5.8.10 工程機器及其獨立配件必須妥當地放置在運載車輛的適當位置上，以免超過最高車軸重量。

5.8.11 有輪子或履帶的工程機器放上運載車輛的台板後，必須使用停泊制動器。但單是這樣也不足夠，還要使用捆繩或以其他方法使該機器繫緊在運載車輛上。此外，也需使用墊木墊阻前後輪或履帶，以防機器前後移動。

5.8.12 運送有輪子或輕型履帶的機器時，沿途道路不平所造成的顛簸效果，會由運載車輛傳送到機器，並經由機器輪胎或懸架裝置而增強，故應繫緊這些機器，以減少這種顛簸效果。可能的話，機器的懸架裝置應該鎖好，並且用捆繩或其他固定位置的工具，阻止機器上下移動。另一個方法，是用木塊承托機器的支架或底盤。

5.8.13 任何機器的輪胎，履帶或滾輪的所有接觸面，除非有物件承托，否則應該擱在運載車輛的台板上。如果機器的履帶伸出運載車輛的支架外，機器的支架或底盤應該用物件承托。

5.8.14 除了特別的固定裝置外，用來繫緊工程機器以免機器移動的捆繩必須是以下幾種：－

- (i) 鏈條、
- (ii) 直徑不少於 8 毫米的鋼纜、或
- (iii) 織帶，

而且必須有合適的拉緊裝置，以確保捆繩能適當收緊。

5.8.15 捆繩及其他固定工程機器的繫緊裝置，只可以繫在工程裝置上足以承受捆繩壓力的地方，以及運載車輛的固定點上。

5.8.16 用橫杆作墊木時，橫杆必須穩妥地裝在貨台上，使承受的重力可以傳送到車輛的底盤支架。

5.8.17 用木塊或楔子墊阻工程機器的個別輪子或滾輪時，墊木除了須要堅固及不易壓碎，還須穩妥地固定在運載車輛的貨台上。

5.8.18 要把工程機器繫緊在運載車輛的貨台上，至少應該使用 4 個固定點。至於是否需要更多固定點，要視乎以下情況而定：－

- (i) 是否有需要把機器固定在適當位置，使載荷分布正確，以符合法定車軸重量要求，及確保運載車輛駕駛時的安全不受影響；
- (ii) 車輛的設計；
- (iii) 機器是否有輪子、履帶或滾輪；及
- (iv) 所運載機器的重量。

5.8.19 雖然圖 5.8.2 至圖 5.8.10 並不包括每種情況，但已詳細展示運載一些常見工程機器所需的固定裝置。圖中展示的低架載重車不一定是必要使用的車輛類型，如果使用另外一類車輛，圖示的固定點位置就可能要調校，以適合該車輛使用。同樣，圖中一般見到的捆繩是鏈條，但也可以使用在第 5.8.14 段中提到的其他合適捆縛工具。

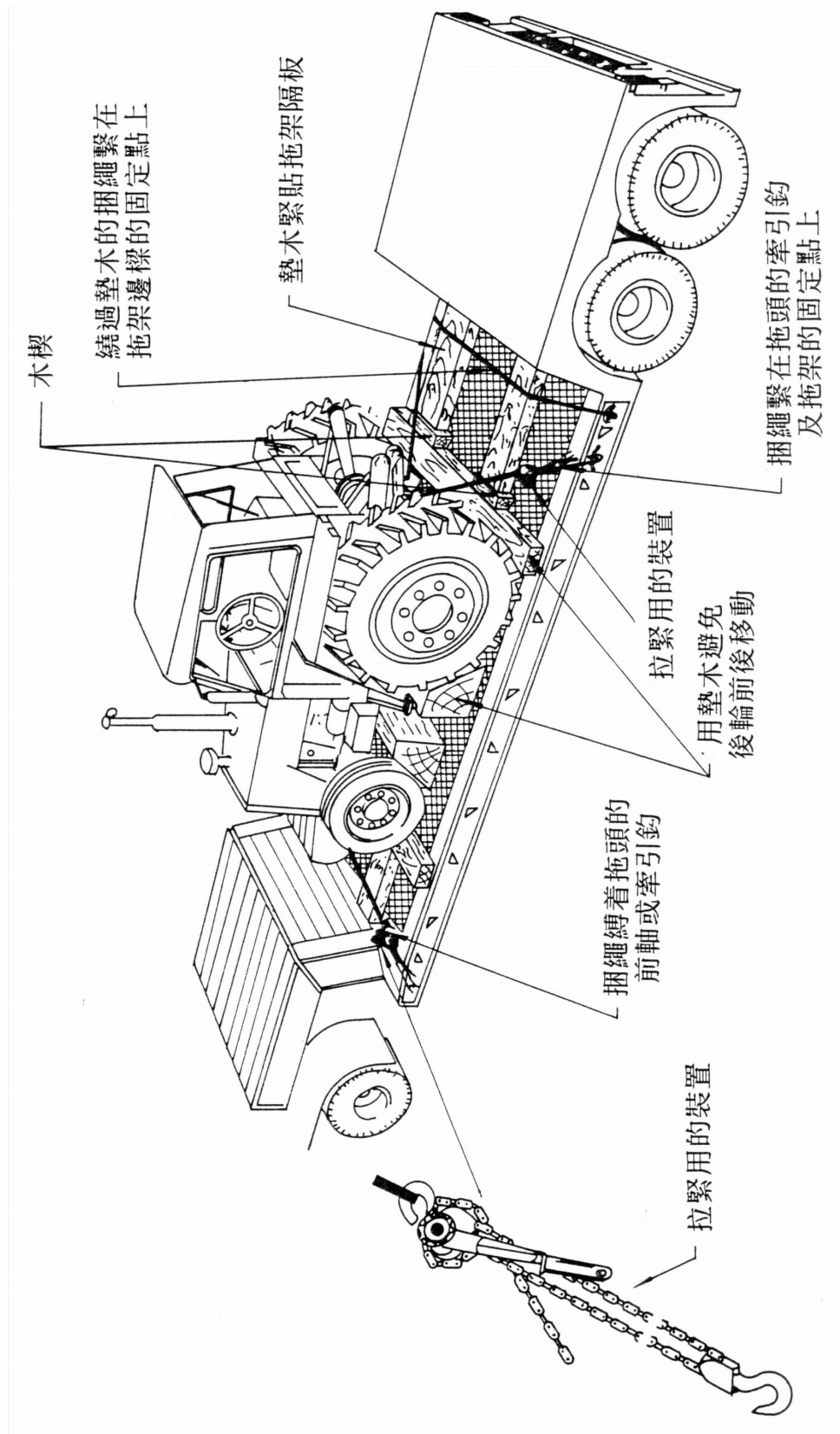
5.8.20 圖 5.8.2 展示運載拖頭或類似機器所需的固定裝置。墊木用來防止這些機器前後移動，捆繩則可避免機器左右移動。

5.8.21 圖 5.8.3 展示運載鏟車所需的固定裝置。墊木用來防止鏟車前後移動，墊阻後輪的墊木則緊貼拖架橫隔板；至於捆繩，則可避免鏟車左右移動。

5.8.22 圖 5.8.4 展示運載壓路機所需的固定裝置。墊木要緊貼車輪和拖架橫隔板，以防壓路機前後移動，捆繩則可避免壓路機左右移動。

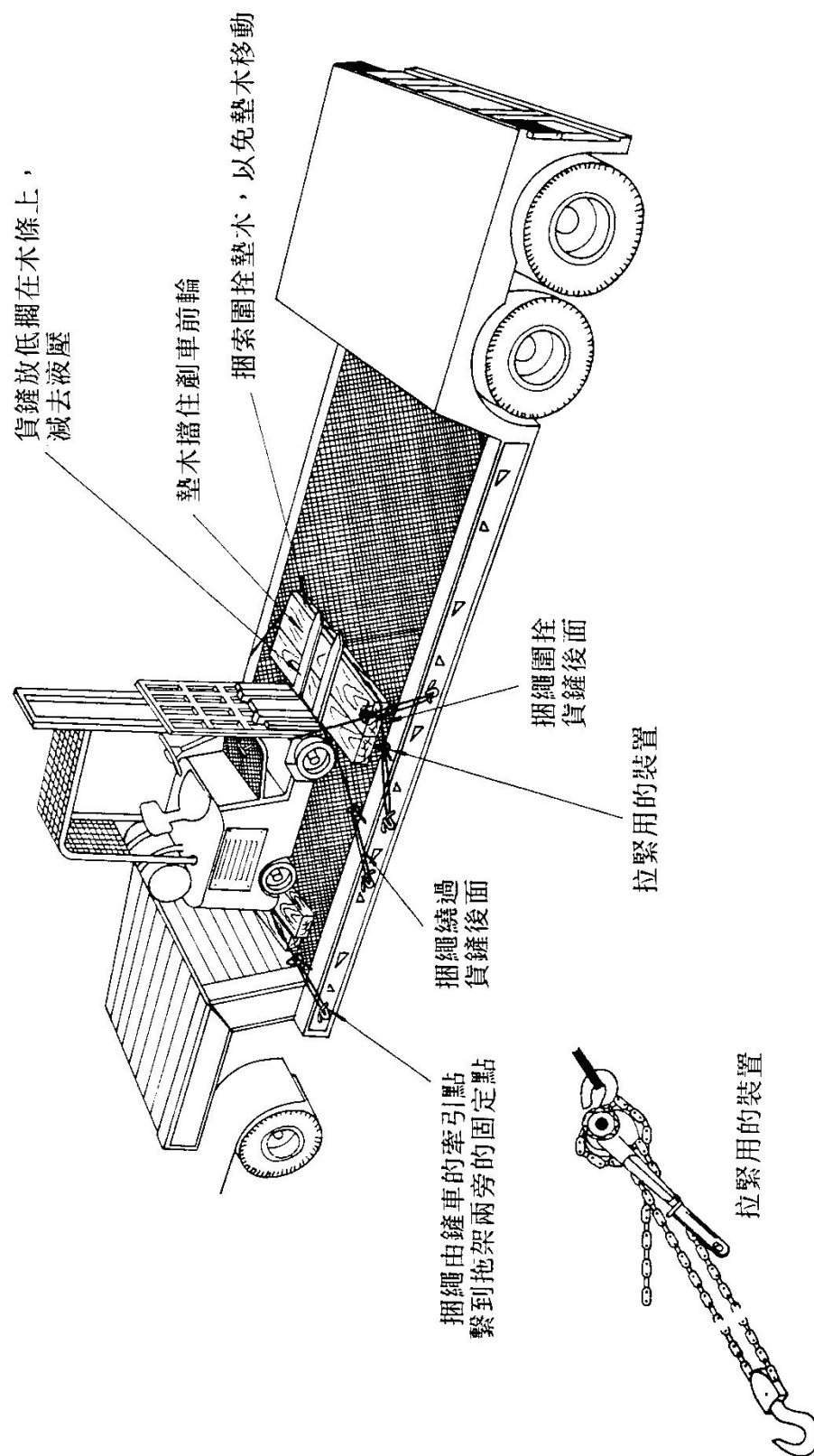
5.8.23 雖然「徒步控制壓路機」一般不用低架載重車運載，但圖 5.8.5 展示用低架載重車運載該機器所需的固定裝置。如果「徒步控制壓路機」用其他車輛運載，也要使用同樣的固定裝置。

5.8.24 圖 5.8.6 展示運載輪式拖頭挖土機所需的固定裝置。如果機器的前部相對於後部可以移動，則樞軸鎖杆就應該用螺栓固定。至於鏟斗組件，應該在引擎關閉後，把全部操縱杆沿所有位置移動起碼兩次，以減去液壓。此外，還要用墊木墊阻車輪，以防挖土機前後移動，並用捆繩避免挖土機左右移動。



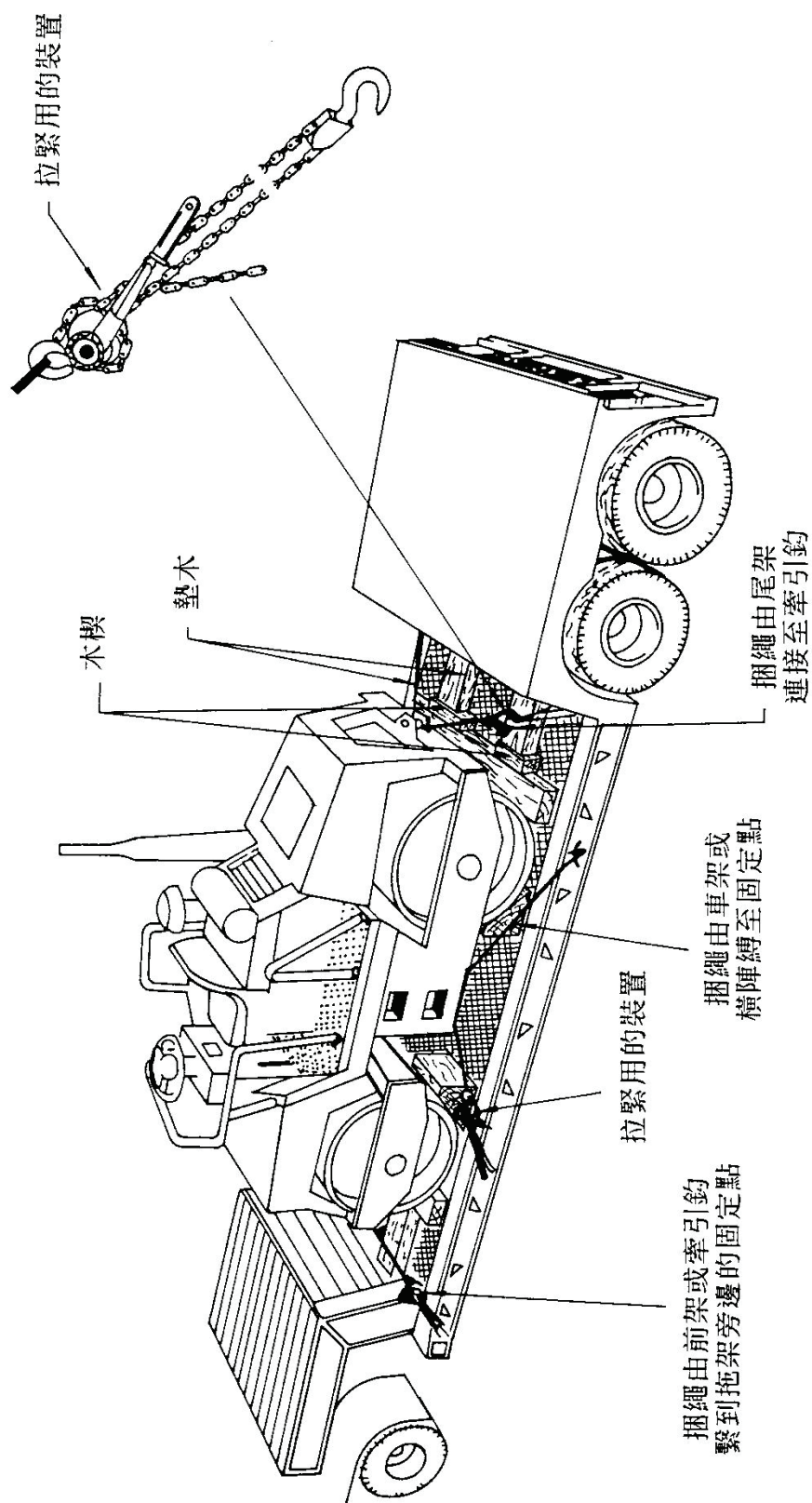
運載拖頭

圖 5.8.2

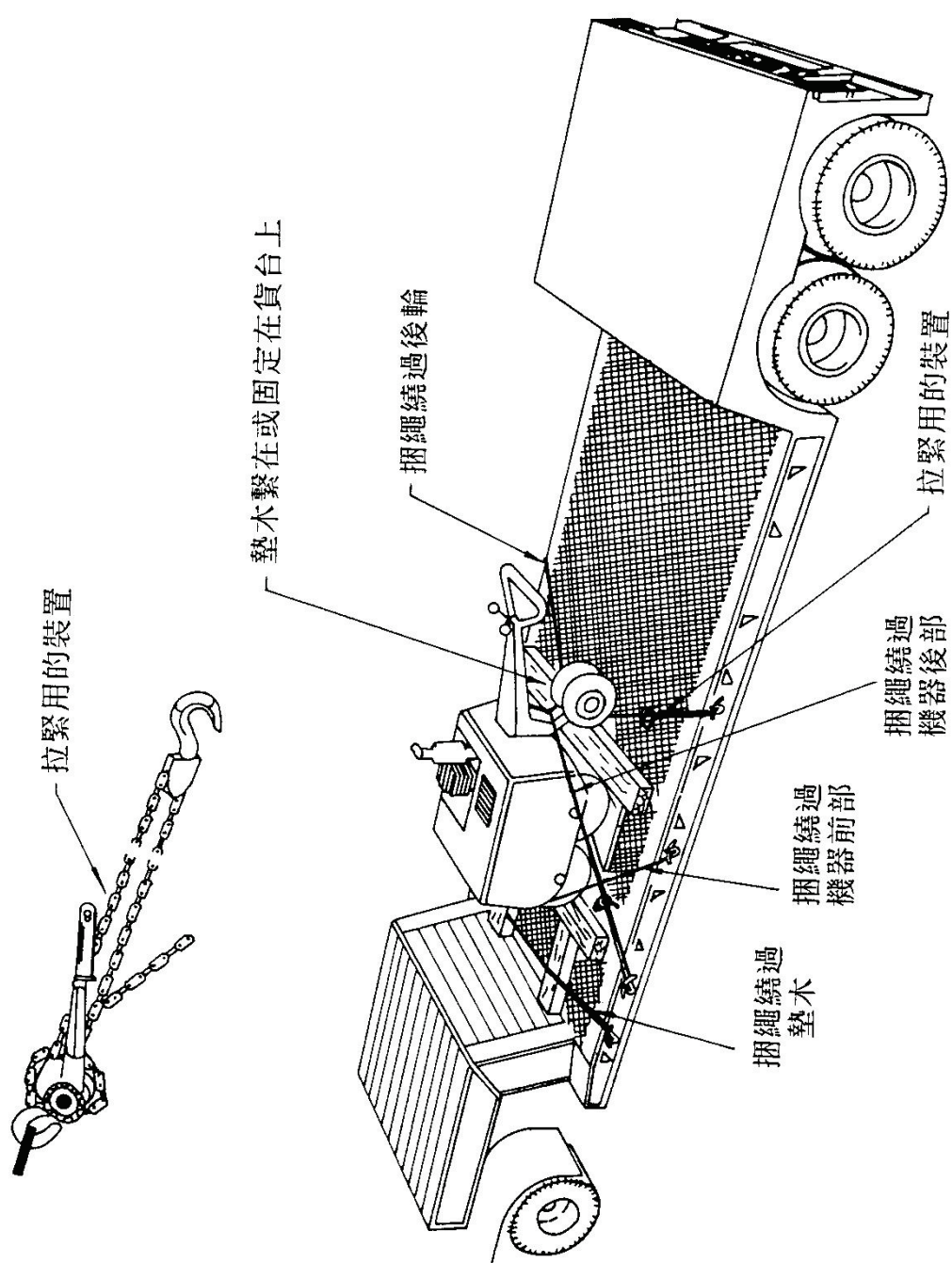


運載鏟車

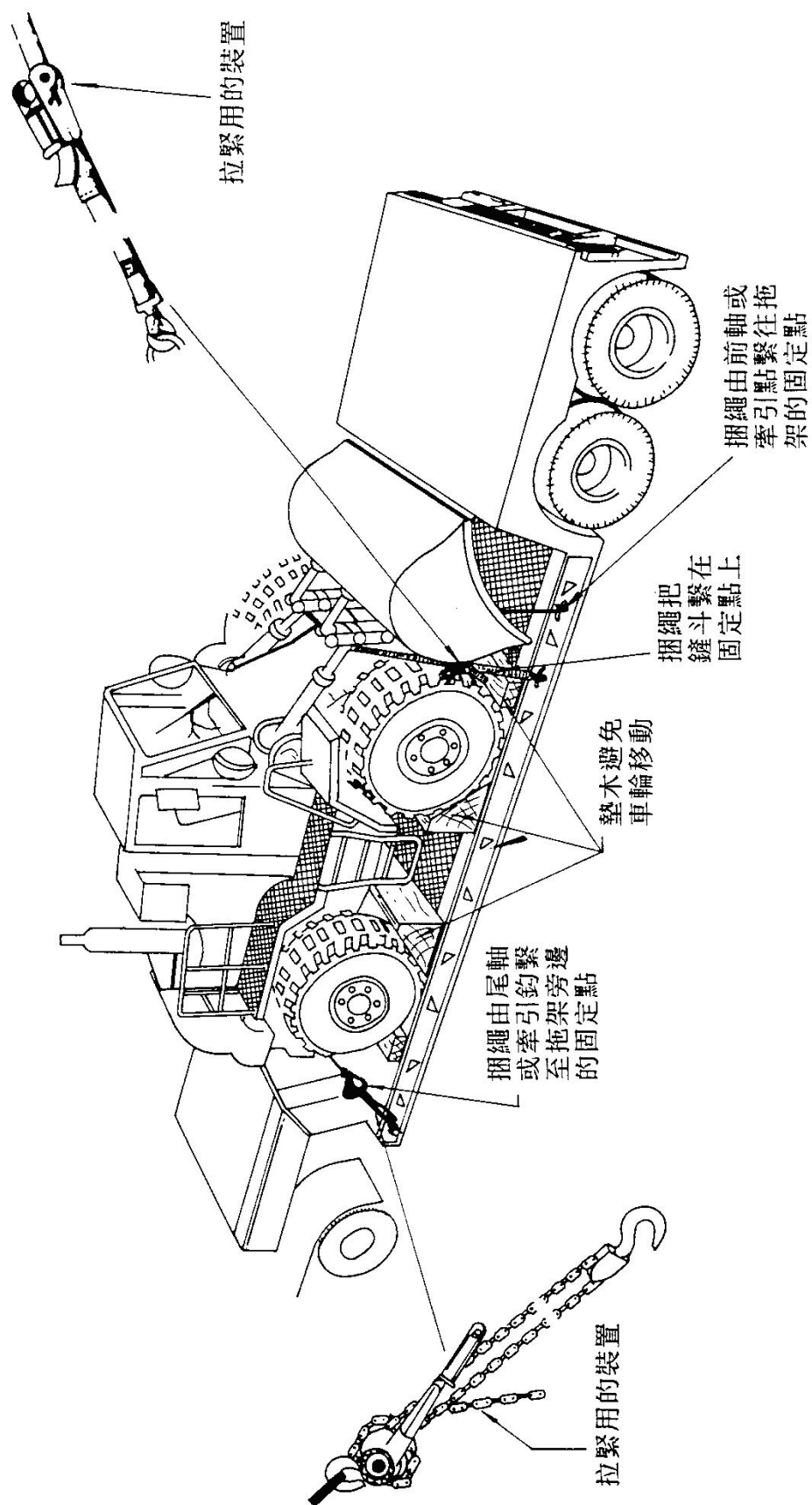
圖 5.8.3



運載壓路機



運載徒步控制壓路機



運載輪式拖頭挖土機

圖 5.8.6

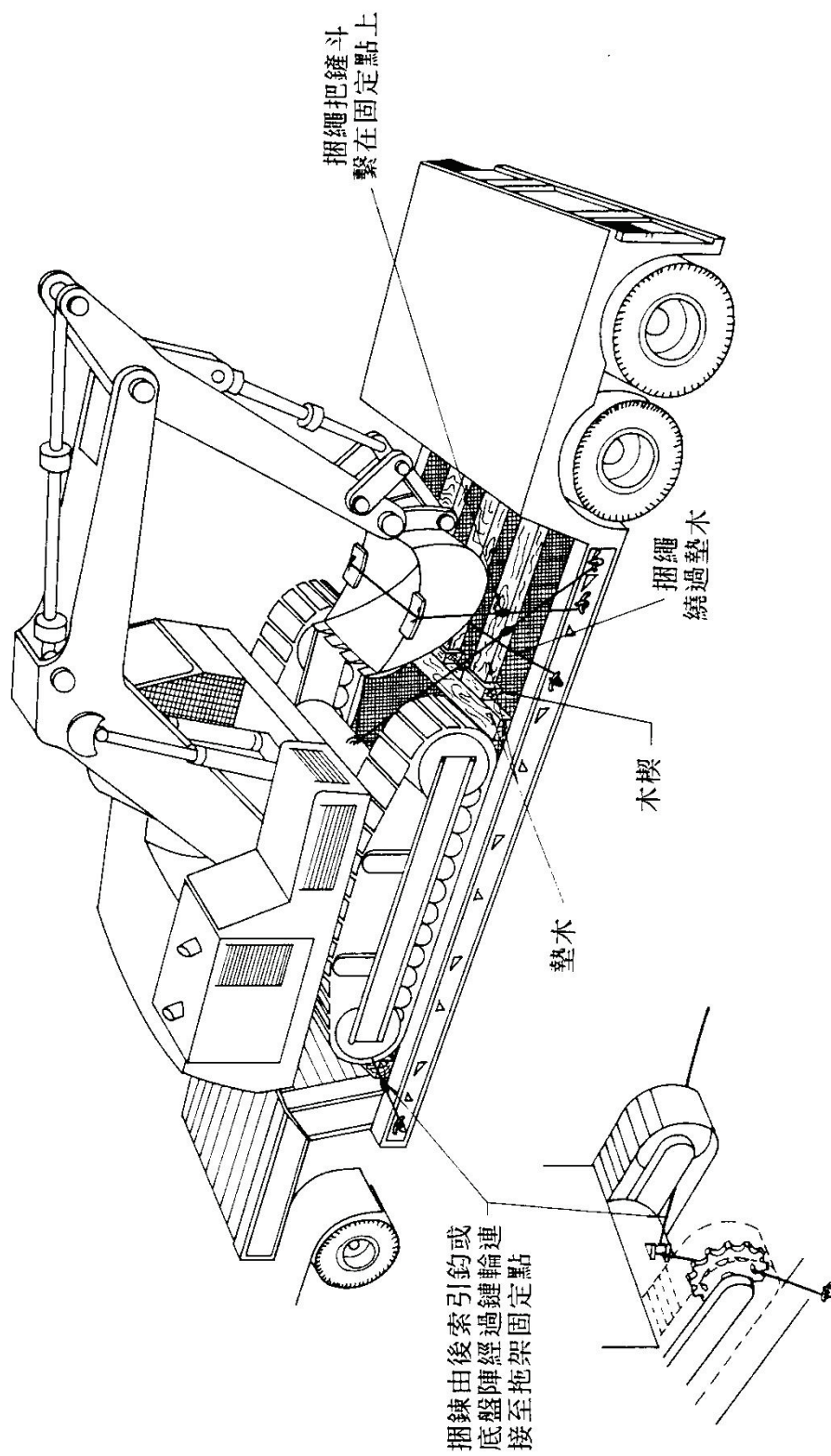
5.8.25 圖 5.8.7 展示運載大型機器(如挖土機)所需的特有固定裝置。為了避免駕駛室和上層結構在運載途中轉動，必須關閉引擎，把全部操縱杆沿所有位置移動起碼兩次，減去液壓，以及鎖上回轉環的回轉鎖。鏟斗也要繫緊在固定點上，把懸臂盡量放下，以免懸臂移動。此外，履帶必須用墊木墊阻，以防機器前後移動，而捆繩就用來防止機器前後左右移動。

5.8.26 至於一些機器，例如圖 5.8.8 所示的機動平路機，附在機器上的堆土鏟和鬆土器應該放在拖架台板上，前輪緊貼拖架橫隔板，前輪後部用墊木墊阻，避免機器向後移動。此外，還要用個別捆繩繫緊主要支架，再用墊木墊阻後輪，以充分避免機器前後左右移動。

5.8.27 至於運載其他大型機器，例如圖 5.8.9 所示的履帶式纜索挖土機，必須檢查清楚機器的最高點距離路面不超過 4.6 米。這些機器長度最好不會伸出拖架尾部，但如果無法避免，也不可超過 1.4 米，而且必須在伸出的部分最末端掛上紅旗，或者在其前後端亮燈(參閱第 5.9.2 段)。挖土機的吊杆應該拆開，如果吊杆不可以連同機器的其餘部分一起用同一部拖架適當運載，就應把吊杆拆開，用另一輛車運載。此外，還應該使用圖 5.8.9 所示的捆繩或類似裝置，以免機器前後左右移動。為了進一步防止機器前後移動，也應該用墊木墊阻履帶和拖架的橫隔板。回轉環也必須用回轉鎖鎖上，以免吊杆移動，而且還應用適當捆繩，繞過吊臂，以更加固定機器的位置。平衡法碼下面也應該有承托物。

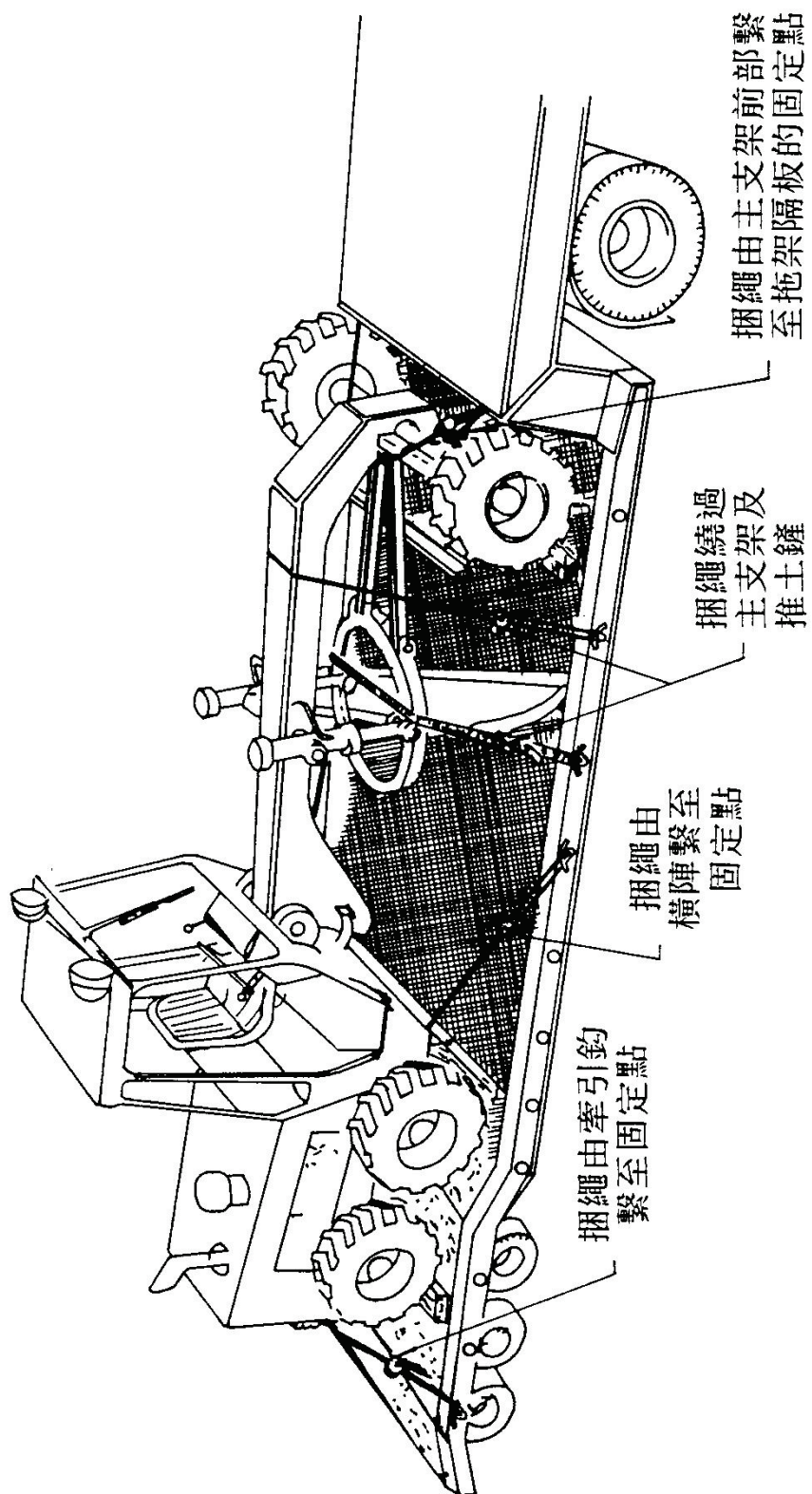
5.8.28 圖 5.8.10 展示運載履帶式推土機所需的固定裝置。推土鏟應該拆開，並且牢固地繫在拖架上。此外，還應該如圖示，使用適當捆繩繫緊推土機，以免推土機前後左右移動，墊木也可用來進一步防止機器移動。

5.8.29 要運送的機器裝好及妥當繫緊後，運載的車輛應該先行駛一小段路程，然後停下來，以便檢查貨物，確保機器沒有移動，而固定裝置也非常穩固。如果路途較長，途中也應該定時在適當地點進行檢查。



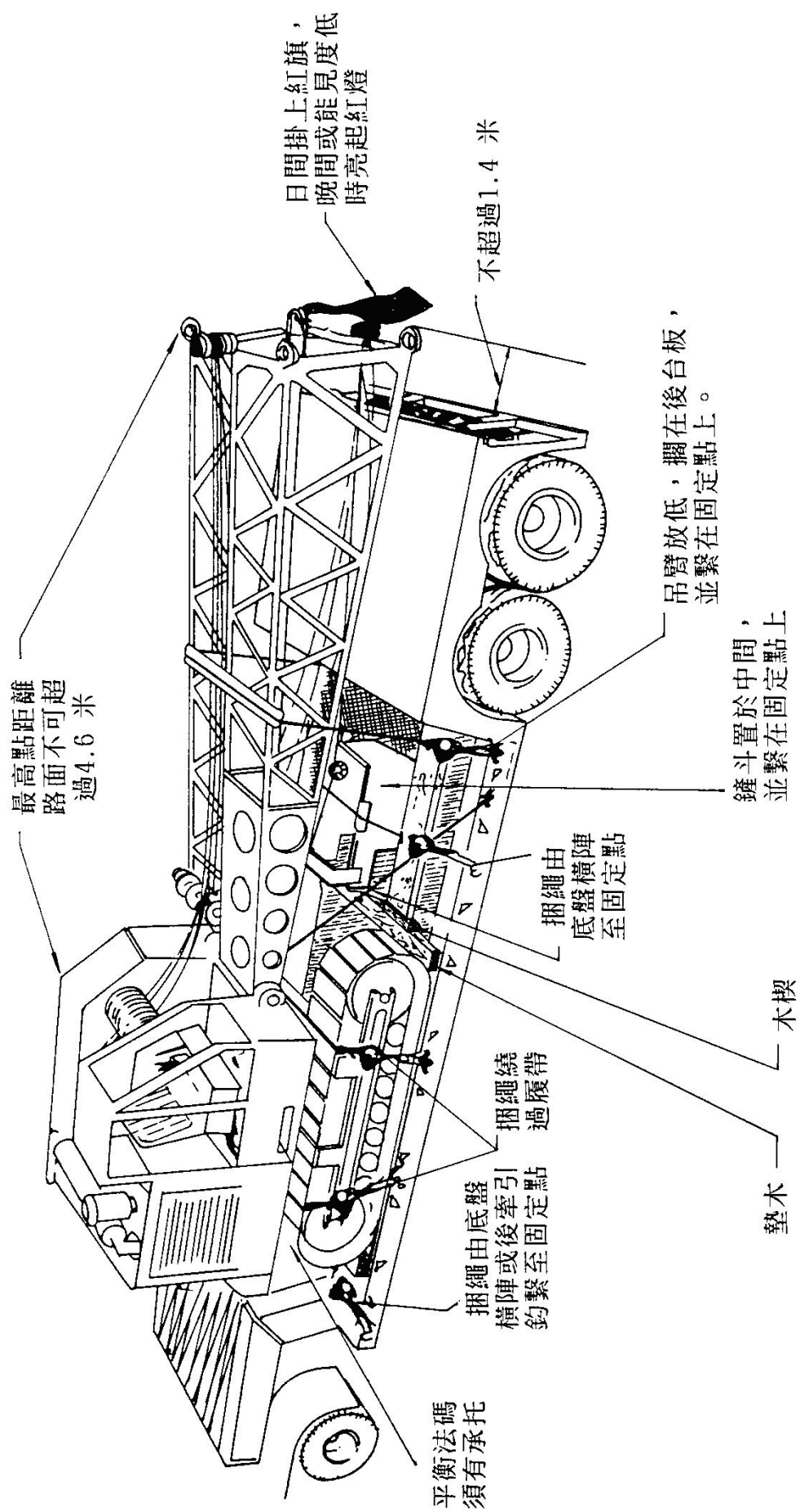
運載液壓式挖土機

圖 5.8.7



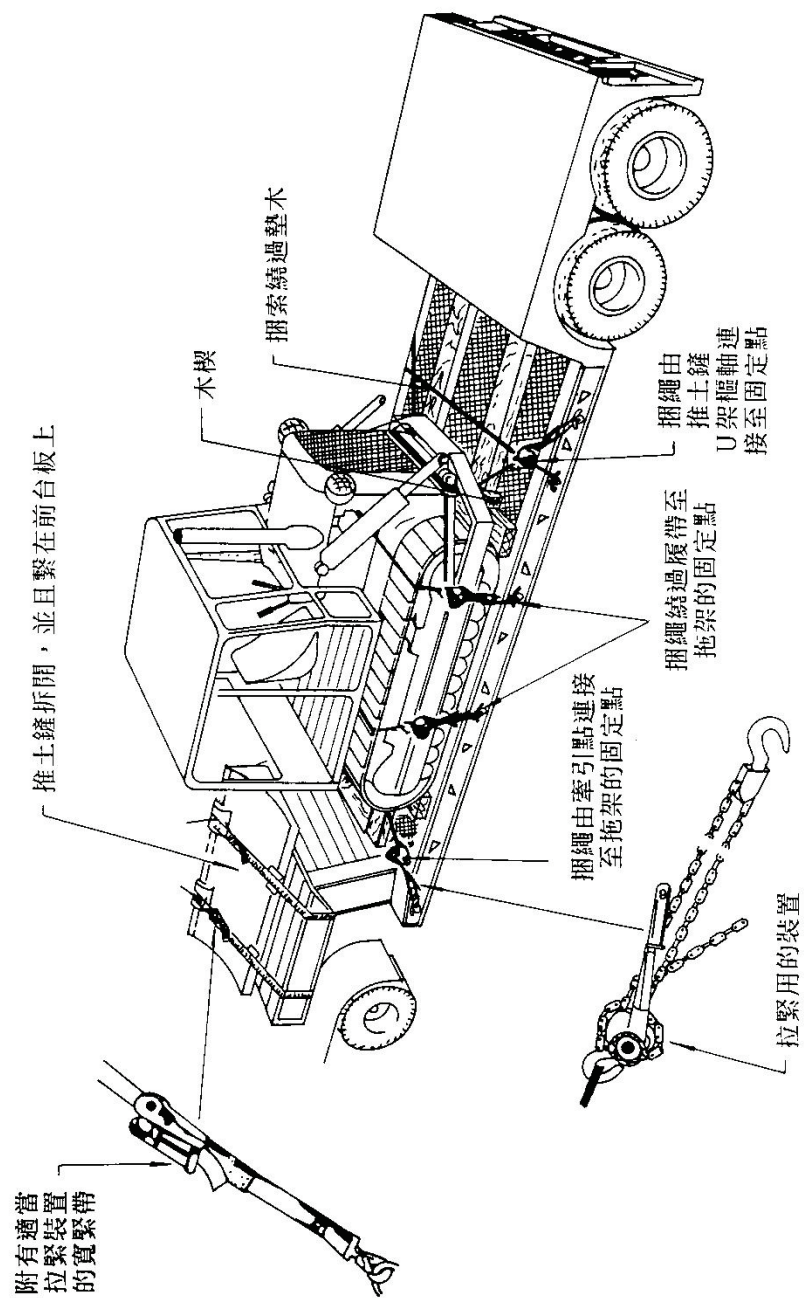
運載平路機

圖 5.8.8



運載履帶式纜索挖土機

圖 5.8.9



運載履帶式推土機

圖 5.8.10

5.9 特長及特闊貨物

5.9.1 《道路交通(交通管制)規例》第 55 條一般規定如下：－

- (i) 貨物可伸出車頭至 1.5 米。
- (ii) 貨物可伸出車尾至 1.4 米。
- (iii) 貨物可從車輛兩側伸出，但貨物及車輛任何部分的總闊度不可超過 2.5 米。

5.9.2 如果貨物伸出車外，但不超過第 5.9.1 段所述的許可程度，則根據《道路交通(交通管制)規例》第 56 條，在日間，貨物的後端必須掛有一塊面積不少於 1 平方米的紅旗；在黑夜時間或能見度低的情況下，貨物的前端每一邊均須展示有一盞朝前方照射的白燈，貨物的後端展示一盞朝後方照射的紅燈(見圖 5.9.1)。

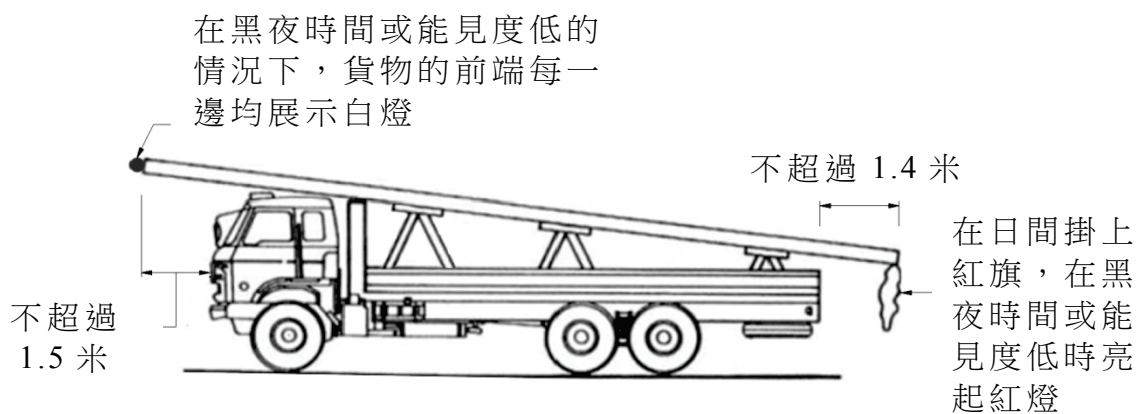
5.9.3 如果需要運載的貨物可能要伸出車外，而且或會超過第 5.9.1 段所述的長闊規定，首先要確定用較大車輛運載會否更方便。

5.9.4 如果不能使用較大的車輛，就要根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》第 54 條領取運載特闊或特長貨物許可證，然後才可以在道路上運載這些貨物。提出申請時，申請人要就有關建議提供足夠資料(包括擬採用的車輛、路線、時間、護送安排及所需警方協助等)以說明申請理由，包括但不限於以下事項：

- (i) 貨物的詳情；
- (ii) 提出有關建議的理據及詳情；
- (iii) 証明有關建議切實可行，而且不會對交通造成負面影響或對其他道路使用者造成危險的資料；以及
- (iv) 應變計劃(如有需要)。

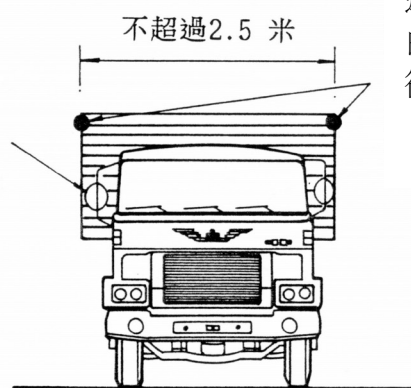
5.9.5 有關簽發運載特闊或特長貨物許可證的問題，應注意長度在 9.1 米以下的車輛不會獲發許可證。即使獲發運載特闊或特長貨物許可證，貨物連同中型／重型貨車離路面的總高度仍不得超過 4.6 米。

5.9.6 簽發運載特闊或特長貨物許可證的其中一個條件，是運載的車輛必須前後各有一輛車護送，而這兩輛車都必須按其情況展示「特長貨物」或「特闊貨物」標誌牌。如圖 5.9.2 和 5.9.3 所示，護送車輛也必須裝有及亮着琥珀色閃燈。不過，於車輛安裝琥珀色閃燈須獲運輸署批准。



許可伸出長度

後視鏡應該伸出，使司機可以看到後面的交通情況，但伸出的程度必須符合有關規例。

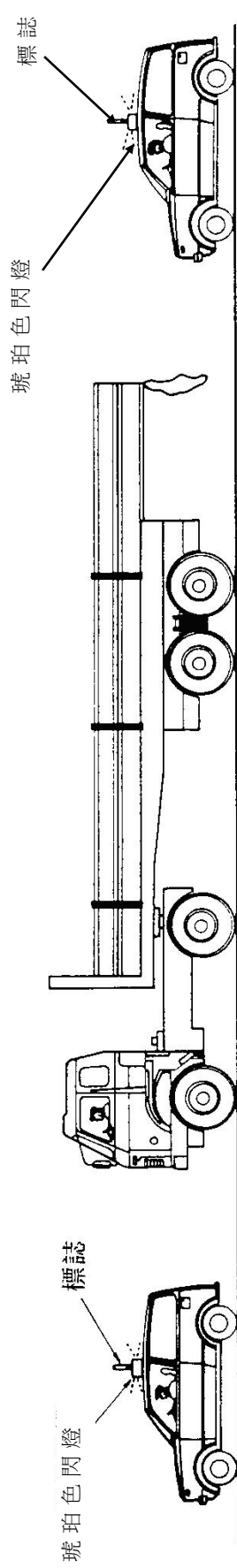


在日間，末端掛上紅旗；在黑夜時間或能見度低時，前端每一邊均展示朝前方的白燈，及末端亮起朝後方的紅燈

許可闊度

許可的特闊及特長貨物

圖 5.9.1

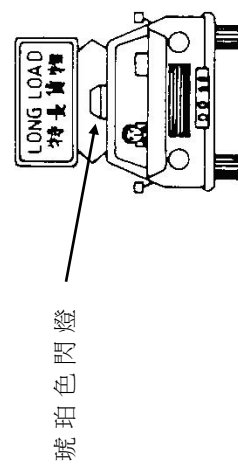


前面護送的車輛

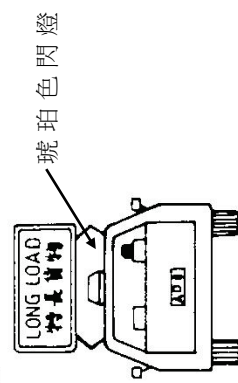
後面護送的車輛



"特長貨物"標誌



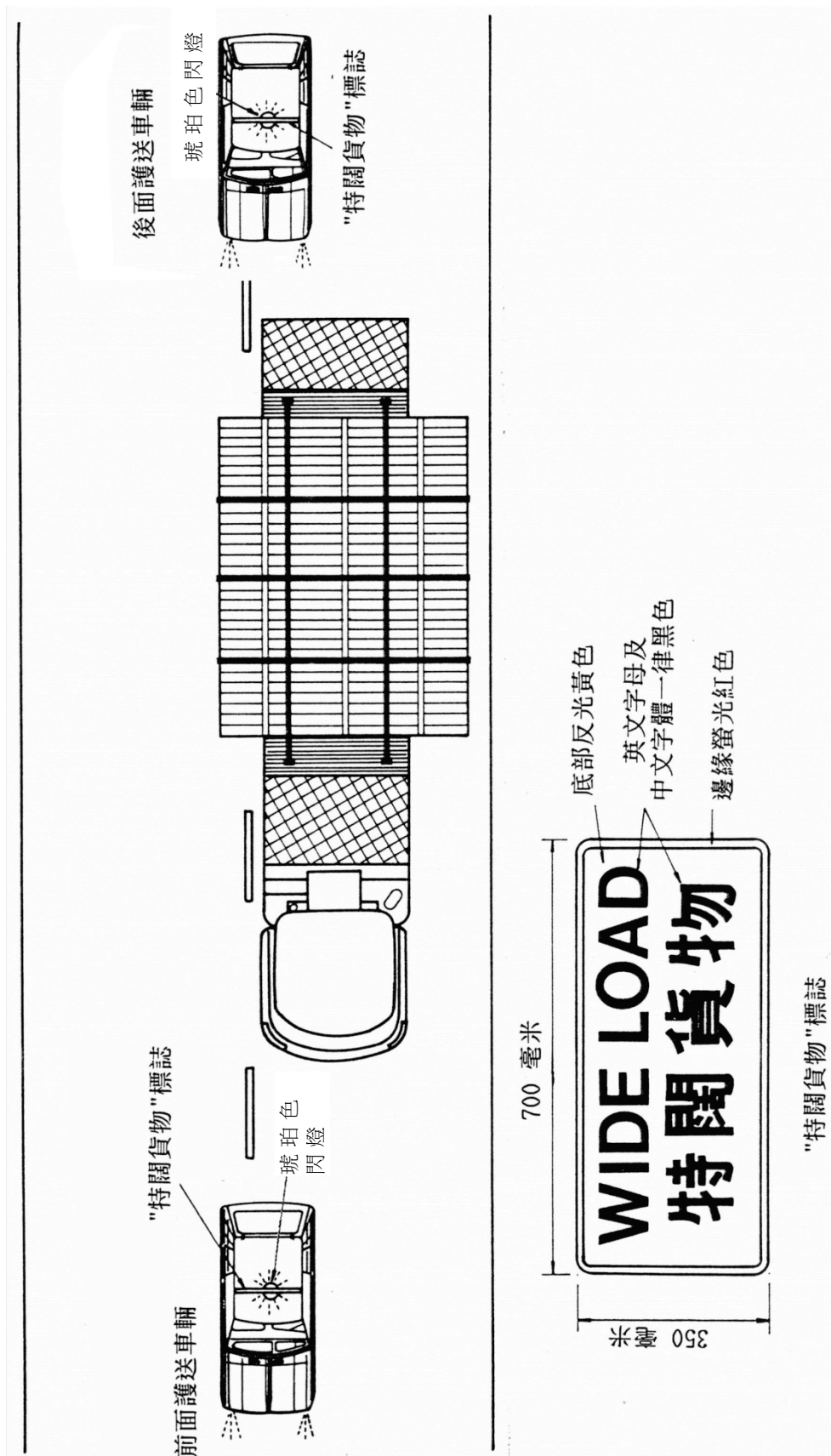
前面護送車輛前視圖



後面護送車輛後視圖

運載特長貨物

圖 5.9.2



運載特闊貨物

圖 5.9.3

5.9.7 至於護送車輛的實際運作，必須諮詢警方的意見，警方有時也會規定由他們護送或協助護送特闊或特長貨物。這點在運載非常闊的貨物時尤其重要，因為只有警方才有權在有需要時指揮其他車輛。

5.9.8 雖然如第 5.9.7 段所述，護送車輛的實際運作，每次都必須諮詢警方的意見，但也有一些一般準則，詳列如下：—

(i) 特長貨物

(a) 前面護送的車輛

前面護送的車輛應駛在被護送車輛前面。護送車輛和運載特長貨物的貨車之間應有足夠空位，使另一輛車超越該載貨貨車後，可以駛入載貨貨車與護送車輛之間的空位。護送車輛的司機應讓其他車輛有機會超車，但無論在任何時候，也應該避免讓超過一輛車在護送車輛與載貨貨車之間行駛。轉彎時，護送車輛應該沿着載貨貨車將會使用的行車路線的外彎行駛，以警告其他道路使用者會有運載特長貨物的貨車經過。

(b) 後面護送的車輛

後面護送的車輛應駛在運貨貨車後面，中間應留有空位，可以讓另一輛車超車，在護送車輛與載貨貨車之間駛入。護送車輛的司機應讓其他車輛有機會超車，但跟前面護送的車輛一樣，司機應盡量避免讓超過一輛車在護送車輛與載貨貨車之間行駛。在彎角處或轉彎時，後面護送的車輛應該沿着載貨貨車將會使用的行車路線的內彎行駛，這樣其他車輛或道路使用者就可避免駛進運載特長貨物的貨車在拐彎時所需的空間。

(ii) 特闊貨物

(a) 前面護送的車輛

在雙線雙程行車道上，特闊貨物一般會佔了全條行車線的闊度，有時甚至可能會伸展到毗連的行車線。因此，前面護送的車輛需要清楚向迎面而來的車輛指示貨物的闊度。前面護送車輛的右邊應與特闊貨物的最右邊成一直線。如果這樣會使車輛部分駛在對面的行車線上，在日間車輛應亮着車頭低燈和琥珀色閃燈。最理想的做法是主要車隊前面有警方的電單車護送，指揮迎面駛來的車輛靠左邊行駛。除非有警方監察，否則不要在晚上運載可能會伸展到對面行車線的特闊貨物。

在雙程分隔車道上，前面護送的車輛並不重要，只要在運載特闊貨物的貨車前面照正常位置行駛便可。

(b) 後面護送的車輛

在雙線雙程行車道上，後面護送車輛的作用是避免其他車輛超車，以及進一步提醒後面的司機貨物的闊度。後面護送車輛的右邊應與特闊貨物的最右邊成一直線，使從後駛近的車輛司機可以清楚看見該護送車輛，也可避免他們超車。

後面護送車輛的司機(或最好是乘客)應該時刻留意後面受阻的車輛數目。如果受阻的車輛太多，乘客或司機就要(用免提通訊設備或預先安排好的信號)通知運載特闊貨物和前面護送車輛的司機，找一個方便的避車處或其他適當地地方停車，讓尾隨車輛先行駛過。

在雙程分隔車道上，載有特闊貨物的貨車應靠左線行駛，除需要使用右邊出口則當然例外。後面護送的車輛應該用以指出貨物的闊度，而且其右邊應該與特闊貨物的最右邊成一直線。如果要右轉，需要非常小心，應該先以信號示意準備右轉。當車隊以信號示意右轉後，後面護送的車輛就要首先駛過右線，以保護特闊貨物。如果車隊轉線後沿外線行駛，後面護送車輛的左邊就應與貨物左邊成一直線；如果駛進中線，後面護送的車輛的右邊應該與特闊貨物的最右邊成一直線。

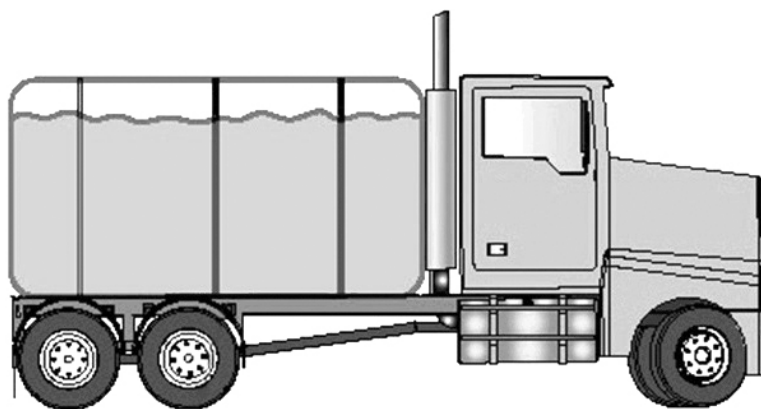
5.10 液體貨物

5.10.1 在運載以水缸或其他同類容器盛載的液體貨物時，必須加倍留神。運送鮮魚的貨車，便是其一個顯著例子。

5.10.2 如途中液體溢出路面，會使路面濕滑，對其他車輛及行人構成危險。大多數液體會導致車身損壞，並會使道路加速變壞。為防液體溢出，水缸應完全密封。如需要將氧氣輸進水中，應用合適的喉管，經水缸頂部把氧氣輸進缸內，而喉管與水缸之間應予以密封。

5.10.3 如水缸不滿載，途中液體晃動會嚴重影響車輛的穩定性。為避免這問題，水缸的容量和液體體積應緊密配合，使水缸可以盡量盛滿液體，剩餘空間越少越好，並如前所述，予以密封。運載液體的車輛應設置分隔擋板或分隔倉以減少液體晃動，否則會影響車輛的穩定性，見圖 5.10.1。

5.10.4 液體貨物(例如污泥和淤泥等)不得使用裝有開篷載貨間或環保斗的車輛運載，因為在車輛剎車或突然移動時會使液體貨物溢出，對其他道路使用者構成危險。這些液體貨物於運載前，必須存放在大小適中的密封容器內，或適當地凝固(例如加入水泥)，以減低其流動性。



設置分隔擋板或分隔倉的運載液體車輛

5.11 拖車

5.11.1 拖車是一種專門學問，不同類型的車輛要用不同的拖車方法，才能達致最佳效果。因此，任何人如無足夠拖車經驗，應在拖車之前，徵求專家意見。以下各段及圖 5.11.1 載有一些一般指示。

5.11.2 拖車前操作員應確保有足夠的安全預防措施，包括危險警告燈，閃爍的琥珀色燈，交通圓筒等，以警告其他司機，尤其是在車速較高的道路。如有需要或疑問，應尋求警方協助指揮交通。

5.11.3 在被拖的車輛後面，必須展示正式的「拖車」標誌(拖車標誌必須用深色底白色字，標誌上的英文字母及中文字體，必須至少高達 150 毫米)。如用拖車繩或拖車鍊拖車，有關的拖車繩或拖車鍊必須能讓其他道路使用者清晰可見，其長度也要調節至使兩輛車的距離不可超過 4.5 米。如使用拖車桿或可以吊起另一輛車的拖車，還須遵守其他規則。請參閱《道路交通(交通管制)規例》第 48 及 49 條相關的法例的要求。

5.11.4 建議的拖車方法是採用一輛平台式貨車，貨車的大小及重量應配合被拖車輛的大小及重量。被拖車輛的停泊制動器應拉緊，並將車輛固定在拖車上，以防前者左右或前後移動。

5.11.5 雖然吊臂型貨車稍遜於平台式貨車，但只要採取正確的措施，亦可用來拖車。在任何情況下，被拖車輛必須用特別設計的捆繩裝置固定在吊臂上，以確保在任何情況下，被拖車輛均不能脫離拖車。被拖車輛的所有觸地車輪必須狀態良好。此外，應留意吊臂型貨車的大小和重量，以確保在拖動車輛時，拖車後軸不會超重。

5.11.6 採用吊臂型貨車時，最好遵守以下規則，以防損壞被拖車輛：

(i) 前輪推動的車輛

- (a) 手動排檔－如從車頭拖動，停泊制動器應鬆開，讓後輪轉動。如從車尾拖動，最好在前輪下面放置支撐用的小車，否則應將車匙扭至鬆開轉向系統的位置，並且入「空波」，以免損壞轉向鎖。
- (b) 自動排檔－如從車頭拖動，程序一如手動排檔車輛。如從車尾拖動，則必須在前輪底下放置支撐用的小車，否則自動排檔系統會受損。

(ii) 後輪推動的車輛

- (a) 手動排檔－如從車頭拖動，最好在後輪底下放置支撐用的小車。如沒有支撐用的小車，應鬆開停泊制動器，並且入空波。如從車尾拖動，應將車匙扭至鬆開轉向鎖的位置。
- (b) 自動排檔－如從車頭拖動，必須在後輪底下放置支撐用的小車。如從車尾拖動，應將車匙扭至鬆開轉向鎖的位置。

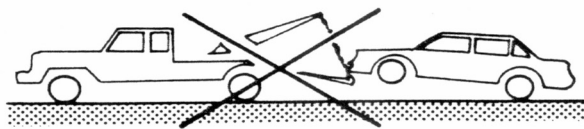
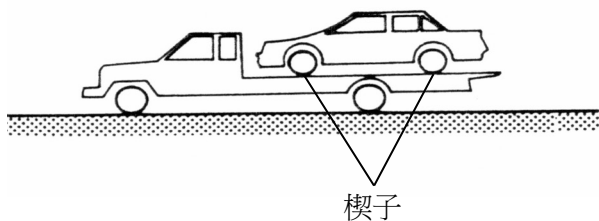
5.11.7 使用吊鏈型貨車，無論從車頭或車尾拖動，都可能損壞被拖車輛。

5.11.8 司機須留意拖車及被拖車輛的整體長度，並遵守拖車路線實施的所有長度限制。

5.11.9 拖車操作應盡可能於不會阻礙交通的位置進行。如有路肩，則應在路肩內進行拖車操作。

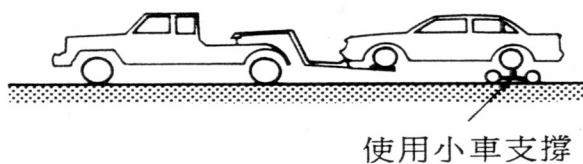
使用平台式貨車是最好的做法。

使用吊鏈型貨車拖車時，可能損壞被拖車輛的車身。



所有車輛

使用吊臂型貨車
(升起前輪)



使用吊臂型貨車
(升起後輪)



後輪推動車輛

使用吊臂型貨車
(升起前輪)



使用吊臂型貨車
(升起後輪)



前輪推動車輛

拖車須知

圖 5.11.1

5.12 乘客安全

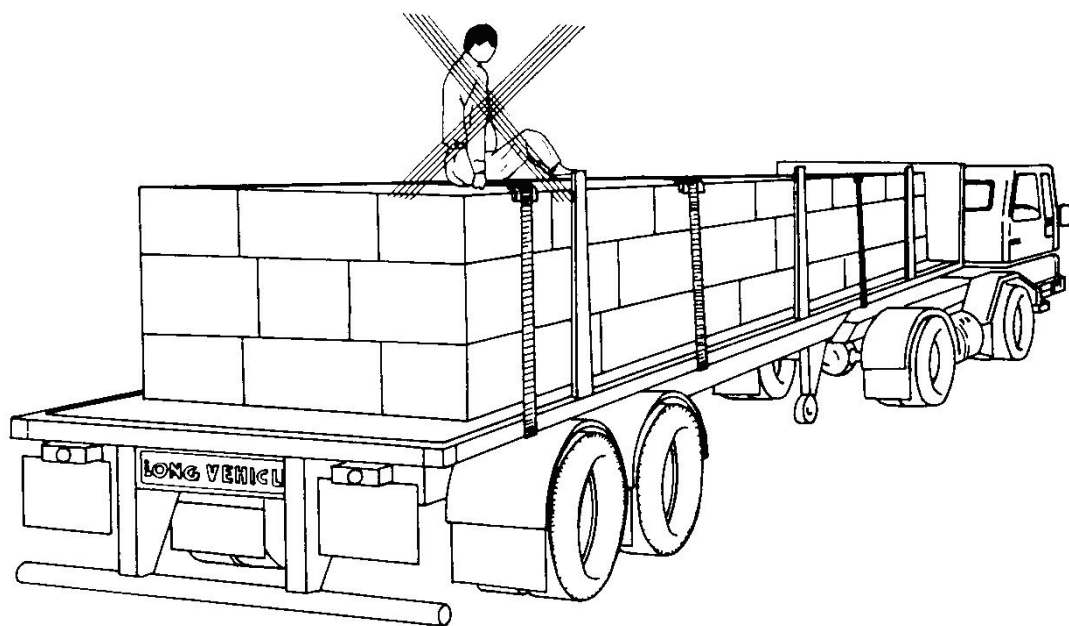
5.12.1 《道路交通(交通管制)規例》第 53(2)條規定，除非司機確保乘客坐在構造適當並固定在車身的座椅上，否則司機不得容許任何乘客乘坐其汽車輛，除非該車輛是用作巡遊的花車及根據該規例第 53A 條獲得豁免。

5.12.2 如果乘客的安全受到威脅，警方有權起訴車輛司機。因此，貨車車主和貨車營辦商應積極勸阻其僱員避免作出危害乘客的行為，並指示乘客坐在構造適當的座椅上(並且佩戴如已裝上的安全帶)。乘客不可：

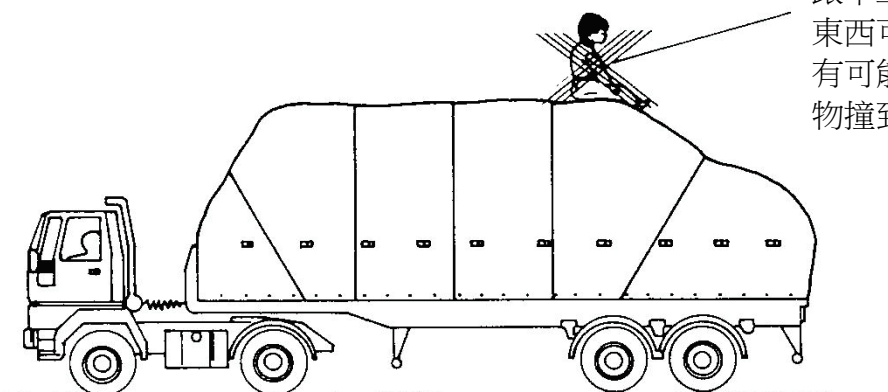
- (i) 坐在密封貨間後面，因為貨物有任何移動，乘客都可能會被壓傷；
- (ii) 坐在沒有欄板或只有部分欄板的車輛貨台上，因為車輛突然移動時，可能會將乘客拋出車外；
- (iii) 坐在車輛的駕駛室頂，因為沒有可以依扶的東西，而且也容易被架空的構築物撞傷；
- (iv) 坐在運載的貨物上面，因為這樣便沒有或只有很少東西可以攙扶，如果貨物移動，乘客就可能會被壓傷；此外，假如貨物很高，乘客就更加容易被路上的構築物撞傷；
- (v) 坐在被運載的工程裝置或機器控制間內，因為如果機器裝置鬆脫，乘客很難逃走，可能會因此受重傷，甚至死亡；以及
- (vi) 坐在後欄板或側欄板上，因為這些欄板都不是為載重而設，乘客坐在上面時，如果車輛突然移動，便很容易被拋出車外。

上述的危險及違例行為，見圖 5.12.1 至 5.12.3。

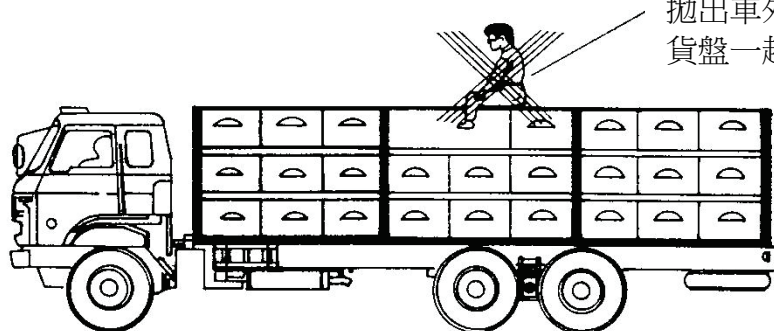
沒有東西可供穩當攙扶，乘客還可能會被架空構築物撞死。



跟車工人除了沒有東西可攙扶外，還極有可能被架空構築物撞到。

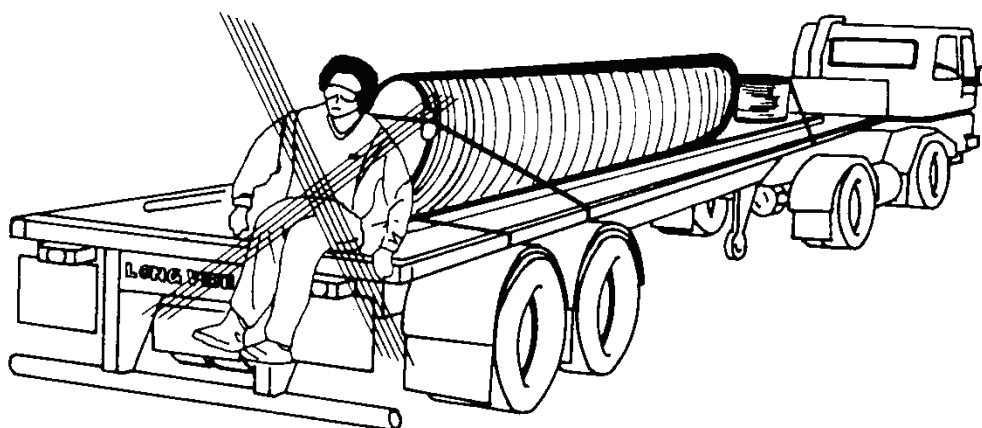
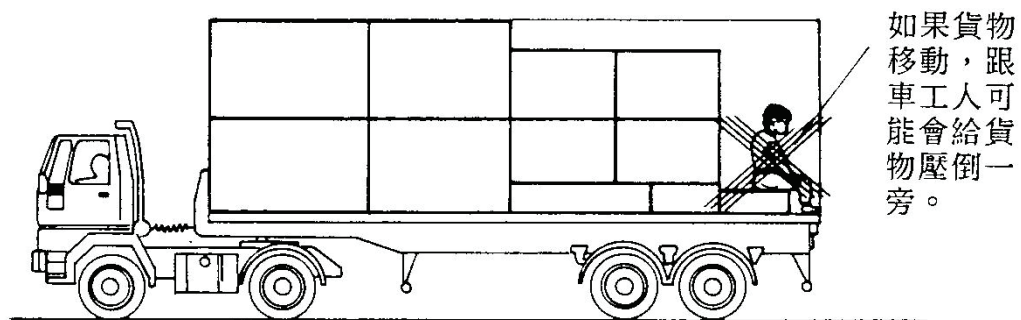


如果貨車突然剎停，跟車工人可能會拋出車外，甚至連同貨盤一起拋離。



乘客安全

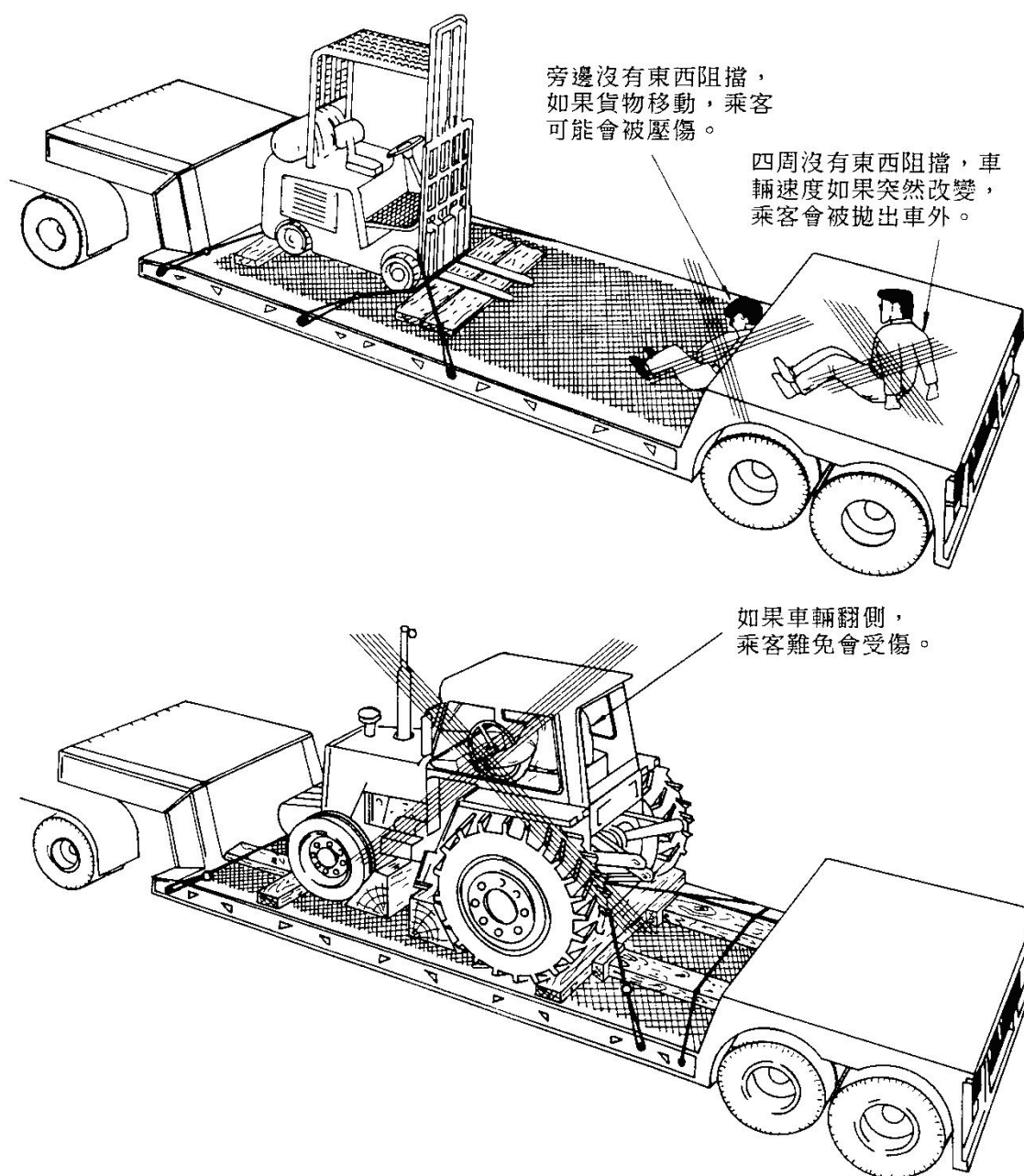
圖 5.12.1



如果車輛突然移動，乘客會被拋出車外。貨物移動，也會弄傷乘客。

乘客安全

圖 5.12.2



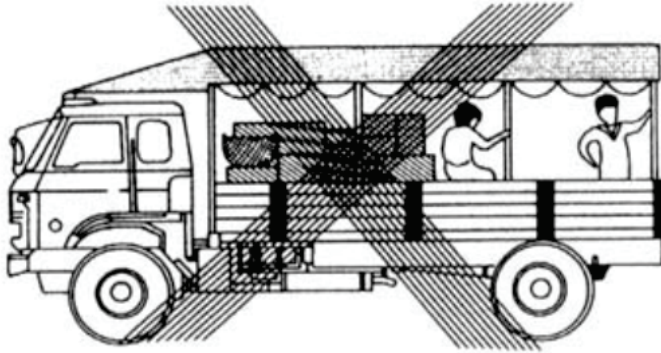
乘客安全

圖 5.12.3

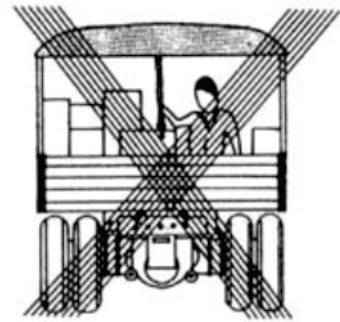
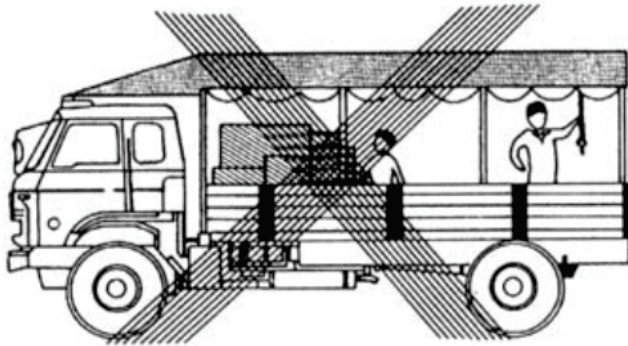
5.12.3 有人以為在部分密封的貨車上，車頂的側支柱可以防止乘客被拋出車外，又或者以為站立的乘客(特別是站在後欄板上的乘客)只要抓着由車頂垂下的繩索，便不會被拋出車外，這都是錯誤的想法。坐在部分密封的貨車尾部，與坐在其他類型貨車尾部一樣，都不安全。即使抓着繩索，乘客仍會相當危險，因為車輛如果突然移動，乘客便會失去平衡，很容易被拋出車外(見圖 5.12.4)。

5.12.4 除了確保所有乘客均坐在適當的座位上，司機亦須確保所運載乘客的數目不超過車輛登記文件所限定的人數，或運輸署發出的超額載客許可證所許可的人數。

5.12.5 在顧及乘客安全方面，必須緊記，乘客如被拋出車外受傷，當局除了會就此事提出檢控外，車輛的司機、車主和營辦商亦可能要承擔受傷乘客的龐大賠償金額。



單憑側面開敞車輛的車頂支柱，不能防止乘客被拋出車外。正如其他貨車一樣，在這種車輛後部乘坐並不安全。



有些貨車營辦商將繩索繫於車頂，給乘客抓扶，但無論如何，這種做法不會減輕乘客在車輛後部乘坐的危險，因車輛突然加速或減速，均有可能把乘客拋出車外。

乘客安全

圖 5.12.4

5.13 維修保養

5.13.1 為確保車輛行駛安全和有效操作，所有貨車必須定期妥善維修。

5.13.2 車輛任何部分，包括引擎、制動器、輪胎、固定點和鎖類裝置，如果有損壞，都應立即修理妥當。此外，如圖 5.13.1 所示，安裝在車輛上的任何輔助設備，應定期檢查和測試。特別要注意的，是常見裝在貨車上用來起卸貨物的起重機，這種設備如果損壞，會對操作人員及途人造成嚴重傷害。因此，這種設備應作定期檢查，察看是否有損耗或損壞跡象，及按照有關製造商的建議，徹底測試上述設備。

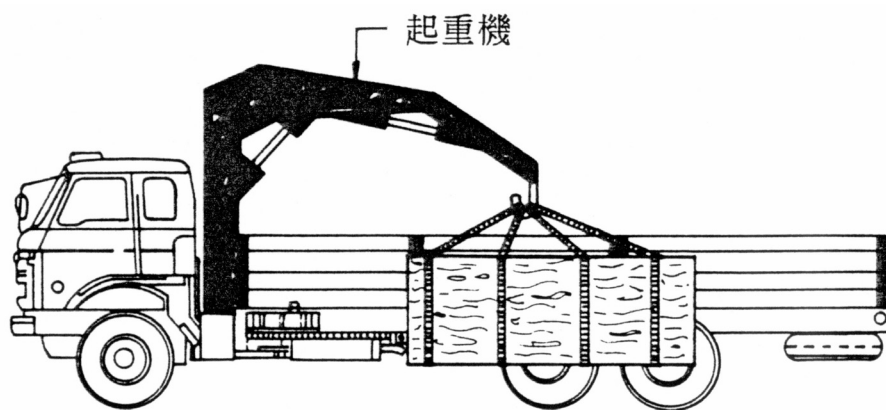
5.13.3 所有用來固定貨物的設備，都要定期檢查，若發現有損耗或損壞，設備就要馬上更換。此外，也要特別留意織帶和繩子，是否經常使用而出現肉眼可見的損壞，例如織物磨損，出現切口或失去彈性。金屬纜索必須沒有生口，而且不應有折斷的金屬線或金屬絲。

5.13.4 由於其他車輛司機的視線可能會被運載的貨物阻擋，以致看不清楚貨車司機的手號，因此，貨車司機應該經常檢查車輛的轉向指示器，確保操作正常。

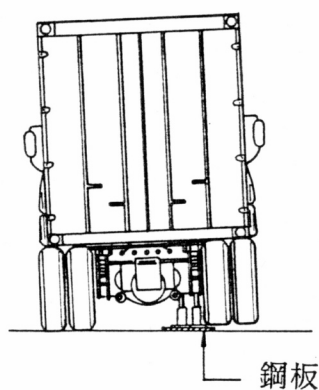
5.13.5 為確保車輛保養維修妥善及操作正常，《道路交通(車輛構造及保養)規例》第 5 條規定，如果車輛沒有妥善保養維修，或操作出現問題，均屬違法。

5.13.6 有兩點關乎車輛維修保養的問題，雖然不是完全與載貨有關，卻影響到貨物運載的效率(見圖 5.13.1)。首先，油濺在馬路上，會損壞瀝青路面。這個問題大部分由機油漏出引起，車輛如果有較妥善的維修保養，便可避免。不過，亦有部分問題由燃油濺出引起，原因是油箱蓋未適當扭緊，或是沒有使用適合的油箱蓋。如果多加留意，確保油箱蓋已蓋好及扭緊，不單可以減少道路維修的次數，亦可減低車輛的經營成本。第二，在更換輪胎時會使用千斤頂將車升起，如果直接在路面上使用千斤頂，會對路面造成損害，在若干情況下，千斤頂亦可能突然陷入路面，尤其

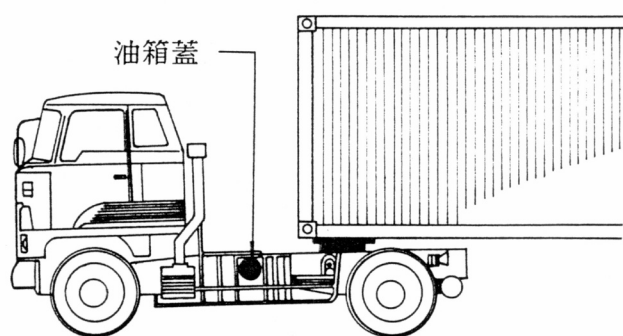
在瀝青路面上，車輛上的貨物便會因而移動，導致車輛翻側。要避免上述問題，可將一塊適合的金屬板放在千斤頂與路面之間分散重量，然後才將車輛升起。



所有起重機設備必須定期檢查和測試，否則在使用時會傷及使用者和附近人士。



使用千斤頂升起車輛時，
將千斤頂放在鋼板上，
以免損壞路面。



確保油箱蓋常蓋好和扭緊，以免燃油濺出。

有關保養維修的建議

圖 5.13.1

5.14 起卸貨物的地點

5.14.1 在合理的情況下，應該盡可能在街道以外的地方起卸貨物，最好在專為起卸貨物而設的起卸區上落貨，否則可能會對其他道路使用者造成阻滯和危險。

5.14.2 不過，很多建築物都沒有起卸貨物設施，又或者設施不足，在這些情況下便要在路旁起卸貨物。

5.14.3 盡可能避免在斜坡上停泊起卸貨物。車輛應該停泊在附近坡度較平的道路，關掉引擎，把停泊制動器拉盡，然後才用手推車或者以人力來往運送貨物。如車輛配備可吊起重型貨物的設備，必須確保在吊起貨物前，有關車輛是停在堅實平坦的道路上，所有支架或穩定器均完全伸展及鎖緊，並緊貼地面。在有需要時，應使用有足夠強度的支架墊或鋼板將重量分散在地面上。

5.14.4 如果無法避免在斜坡上停泊起卸貨物，司機、車輛從業員及負責起卸貨物的人員則應評估每一項起卸工作所涉及的風險，並考慮在斜坡上貨物的穩妥情況及操作人員是否可以安全工作，以確保實際上可安全地起卸貨物。此外，應採取以下各項預防措施(見圖 5.14.1)：

- (i) 司機應確保停車時關掉引擎，把停泊制動器拉盡，同時入一波(上斜)或後波(落斜)；
- (ii) 車輛前輪應扭向路邊(落斜)或扭向路中(上斜)；
- (iii) 在起卸貨物之前，應該把適合的木製或鋼製的車輪楔子放在後輪下，以進一步確保車輛不會移動。在開車之前，司機要記得把楔子拿走。磚塊、混凝土或其他碎片都不能作楔子用；
- (iv) 司機應該留在駕駛室的司機座位。如果需要離開，也必須確保已完成上文第(i)及(ii)項，並盡量接近車輛，時刻緊密留意車輛的情況；

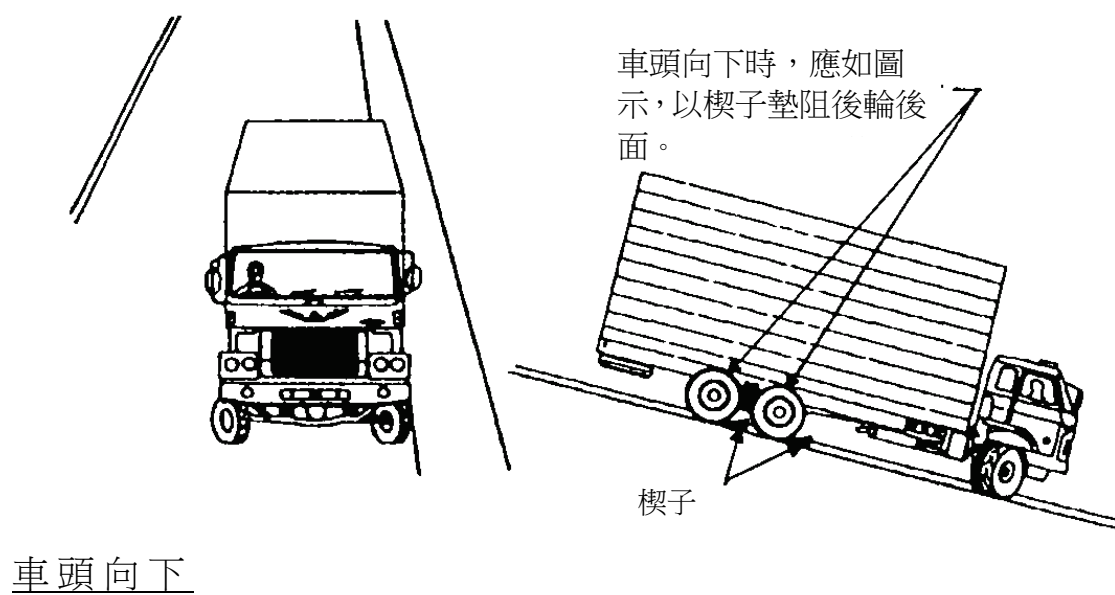
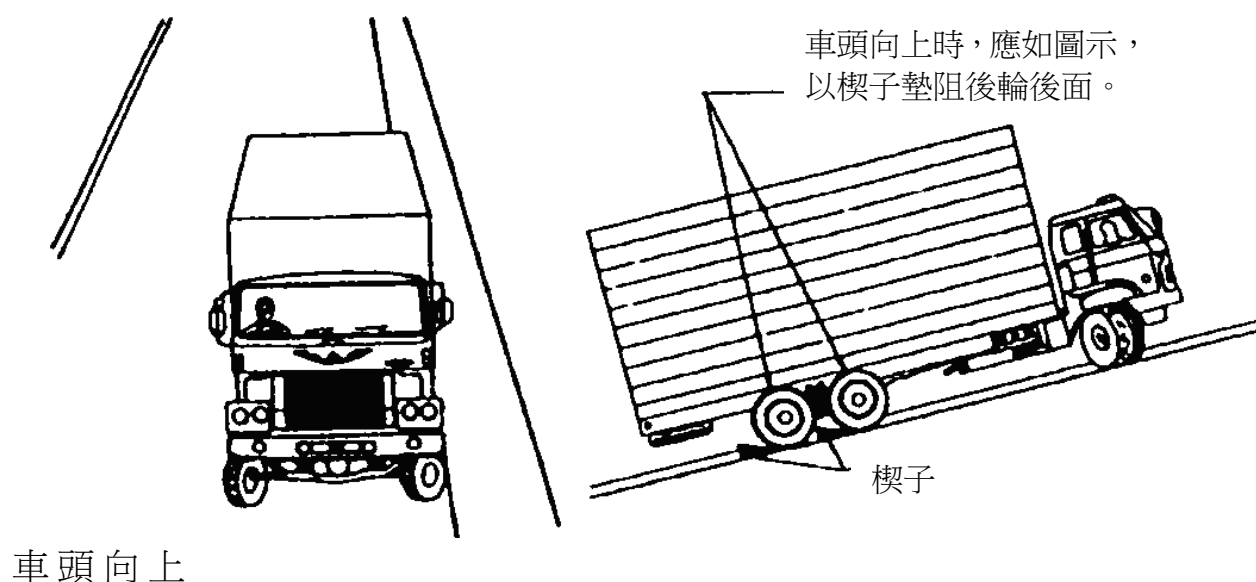
- (v) 在上行斜路上開啟任何車尾門之前，負責起卸貨物的人員應提防有貨物或物件尚未繫緊，可能因斜路關係向下滑行，跌向他們；
- (vi) 車輛停在斜坡上的時候，應避免用裝在車輛上的吊臂或起重機起卸貨物，因為這樣可能會嚴重影響車輛的穩定性；以及
- (vii) 車輛如設有滾軸搬運裝置或車尾升降台，不要在斜坡上起卸貨物。

5.14.5 如圖 5.14.2 所示，由拖頭及拖架組成的掛接車停在斜路上起卸工程機器時，會出現特別的問題。在這情況下，如果只使用拖頭的停泊制動器，則在機器移過拖架後輪時，最尾的車軸便成為樞軸，令拖架前部及拖頭後部升起，結果是車輛的制動力完全倚賴前輪，在很多情況下，等於沒有制動力，車輛因此會溜動。即使當時前輪有制動力，通常亦不足以防止車輛溜下斜路。要避免上述情況，應盡可能避免在斜路上起卸工程機器。不過，如果有需要在斜路上起卸工程機器，則應採取下列預防措施：

- (i) 司機應確保停車時關掉引擎，把拖頭的停泊制動器拉盡，同時入一波(上斜)或後波(落斜)。
- (ii) 拖頭前輪應扭向路邊(落斜)或扭向路中(上斜)。
- (iii) 啟動拖架的停泊制動器。
- (iv) 暫時切斷拖頭與拖架的氣喉聯繫。
- (v) 用楔子將拖架最前車軸和最後車軸的車輪楔住。
- (vi) 用木塊或千斤頂等穩定裝置支承拖架的最尾端，或用木塊支承斜板的最前端。

注意：避免在斜路上起卸貨物。

如不能避免：司機把車停定時，應把停車制動器拉盡，及入一波(上斜)/後波(落斜)/泊車波(自動波)，然後把前輪扭向路邊(落斜)或扭向路中(上斜)。

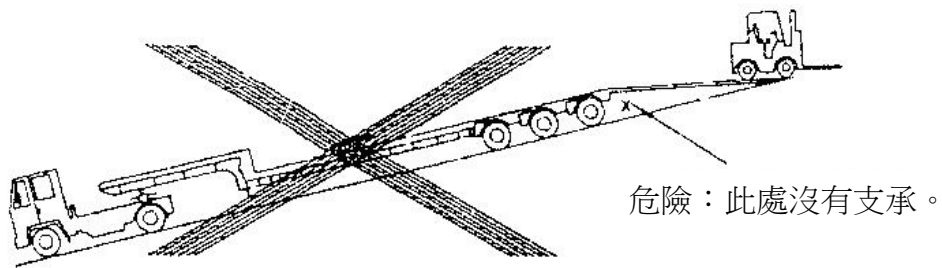


司機應盡可能留在駕駛室內

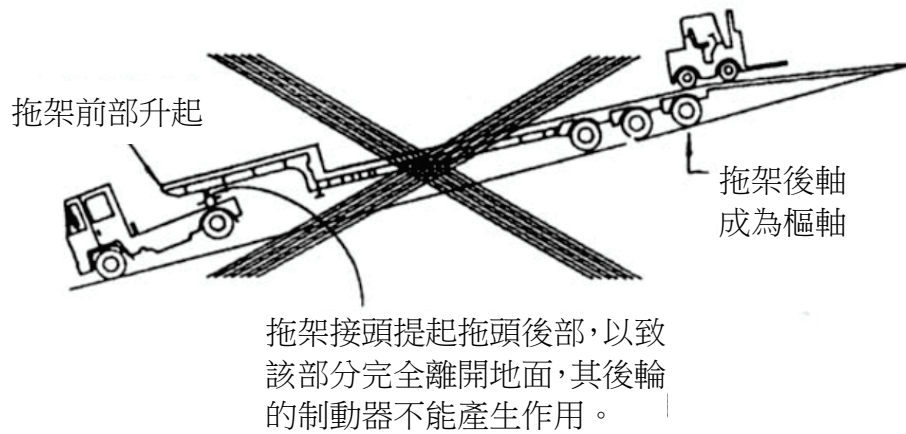
在斜路起卸貨物

圖 5.14.1

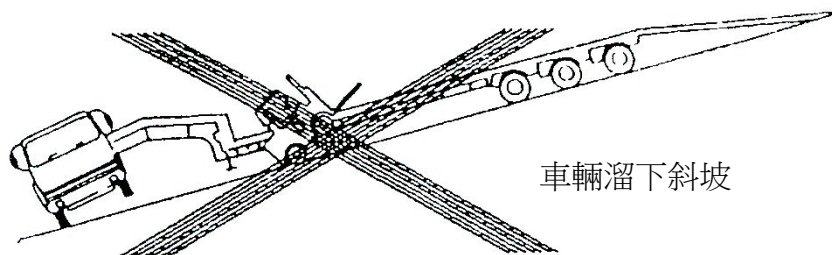
不正確



不正確



不正確

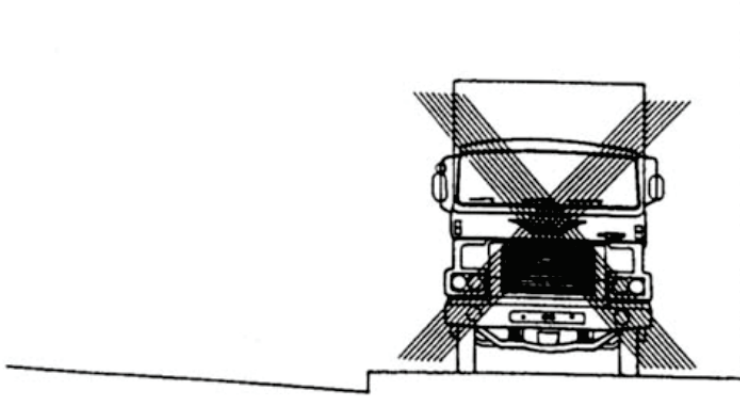


避免出現上述情況，請參考第 5.14.5 段的建議。

在斜路上起卸工程機器

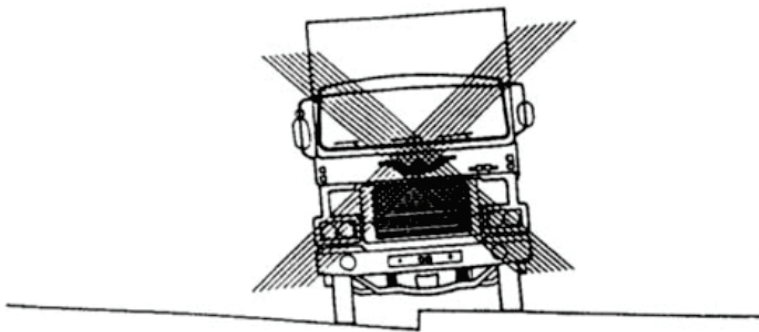
圖 5.14.2

不正確



貨車不可停放在行人路上，因為這樣既會阻礙行人往來，也會損壞行人路及其下面的公用設施管道。

不正確



貨車一邊停放在行人路上，另一邊停放在行車道上，也不是妥善的做法，因為一樣會損壞行人路，以及阻礙行人往來。

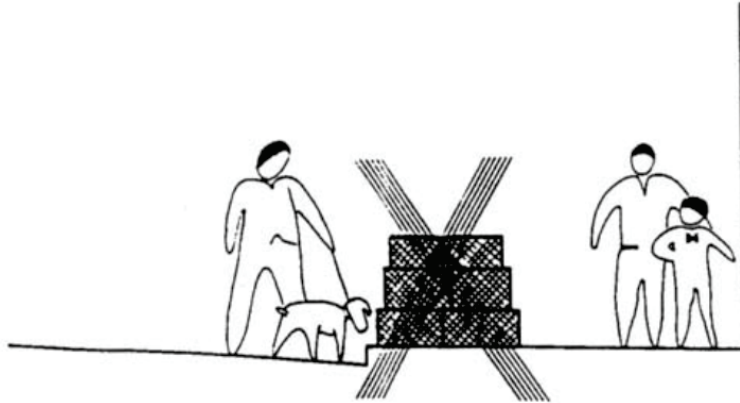
在行人路上非法停放車輛

圖 5.14.3

5.14.6 如圖 5.14.3 所示，即使有需要在街道上起卸貨物，亦不可將車輛駛上行人路，因為這樣不單只阻礙行人往來，迫使行人走出行車道，造成危險，還會損壞行人路及其下面的地底設施。此外，車輛遺下的油污和碎屑，也可能嚴重妨礙行人使用路面。

5.14.7 如圖 5.14.4 所示，即使街道以外沒有適當地方，而要在行人路附近起卸貨物，也不可以把行人路視作放置貨物的地方，隨便把準備搬上車或送到鄰近樓宇的貨物放在行人路上。把貨物放在行人路上，不但阻礙行人往來，如果貨物沒有堆放妥當，還會對行人造成危險。因此，貨物應該直接搬運上車，或者直接從貨車上搬運下來，然後立刻送往目的地。

不正確



貨物不應放置在行人路上，因為這樣會阻礙行人往來，迫使他們走出行車道，造成危險。

在路旁上落貨物

圖 5.14.4


進一步參考資料

本節提供的資料，僅供參考之用，並非《車輛載貨守則》的一部分。

運輸署

編號	主題	網頁	二維碼
1	《車輛載貨守則》	運輸署網頁 -> 刊物及新聞公報 -> 刊物 -> 免費刊物 -> 守則	
2	《改善使用車尾升降台的建議》	運輸署網頁 -> 公共服務 -> 車輛類型評定及檢驗 -> 指引和有用資料(4.11 & 4.12)	
3	《配合車尾升降台的車輛增設照明設備和逆向反光輔助裝置的指引》		
4	《有關在貨車上安裝倒車裝置的指引》	運輸署網頁 -> 刊物及新聞公報 -> 刊物 -> 傳單／小冊子	
5	《「環保斗」外觀及放置指引》	運輸署網頁 -> 刊物及新聞公報 -> 刊物 -> 傳單／小冊子	
6	《汽車保養小貼士》	運輸署網頁 -> 公共服務 -> 車輛類型評定及檢驗 -> 指引和有用資料(4.10)	
7	《道路使用者守則》	運輸署網頁 -> 香港運輸 -> 道路安全	

勞工處

編號	主題	網頁	二維碼
1	《安全指引－預防被貨車尾板夾傷的危害》	勞工處網頁 -> 刊物 -> 職業安全 -> 丙部：安全指引	
2	《安全使用流動式起重機工作守則》	勞工處網頁 -> 刊物 -> 職業安全 -> 乙部：工作守則	