

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)72/06-07號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/1/04/1

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會特別會議紀要

日 期：2006年8月1日(星期二)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, GBS, JP (主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP

缺席委員：周梁淑怡議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
張宇人議員, JP

出席公職人員：參與議程第III及IV項的討論

環境運輸及工務局
副秘書長
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
朱潘潔雯女士

環境運輸及工務局
總鐵路視察主任
魯建洪先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

應邀出席人士：參與議程第III項的討論

勞氏鐵路

總裁
康米高先生

高級顧問
李加恩女士

九廣鐵路公司

行政總裁
詹伯樂先生

新鐵路工程高級總監
李鏡權先生

運輸高級總監
李殷泰先生

公司秘書兼首席法律顧問
范義明先生

高級公司事務經理
黃景雄先生

參與議程第IV項的討論

九廣鐵路公司

行政總裁
詹伯樂先生

新鐵路工程高級總監
李鏡權先生

運輸高級總監
李殷泰先生

公司秘書兼首席法律顧問
范義明先生

高級公司事務經理
黃景雄先生

地鐵有限公司

署理車務總監
劉焯民先生

對外及議會事務經理
蘇雯潔女士

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)2
鄧曾靄琪女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1997/05-06 —— 2006年5月6日特別
號文件 會議的紀要)

2006年5月6日特別會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

2. 委員察悉自上次會議後發出的以下資料文件 ——

(立法會CB(1)1852/05- —— 就上水至落馬洲支
06(01)號文件 線的落馬洲公共交
通轉車站提交的意
見書)

由於有關意見書與落馬洲公共交通轉車站一事有關，故委員同意當交通事務委員會在深港西部通道及上水至落馬洲支線通車前討論相關的運輸安排時處理此事，應較為恰當。

III 東鐵列車底盤組件支架裂紋

- (立法會 CB(1)1979/05-06(01)號文件 —— 政府當局提供題為“九鐵公司就東鐵列車底盤組件支架裂紋的調查報告——政府的評估”的資料文件
- 立法會 CB(1)1981/05-06(01)號文件 —— 東鐵事故通報事宜專責小組報告
- 立法會 CB(1)2069/05-06(01)號文件 —— 政府當局提供題為“九廣鐵路公司和地鐵有限公司驗收路軌的程序”的補充資料
- 立法會 CB(1)2069/05-06(02)號文件 —— 政府當局提供題為“東鐵中期翻新列車車底組件提升工程”的補充資料
- 立法會 CB(1)1420/05-06(01)號文件 —— 九鐵提供主席發表的聲明
- 立法會 CB(1)1420/05-06(02)號文件 —— 九鐵提供的東鐵中期翻新列車底盤組件支架出現問題及裂紋的成因調查總覽
- 立法會 CB(1)1420/05-06(03)號文件 —— 九鐵提供的東鐵底盤組件支架裂紋成因調查最後報告撮要)

3. 主席表示，是次會議的目的是對九鐵就東鐵列車底盤組件支架裂紋的調查報告 —— 政府的評估(立法會CB(1)1979/05-06(01)號文件)及東鐵事故通報事宜專責小組報告(立法會1981/05-06(01)號文件)交換意見。

4. 環境運輸及工務局副秘書長表示，根據政府的評估及勞氏鐵路的意見，政府當局接受九鐵的解釋，即東鐵列車底盤組件支架問題的根本成因是共振造成垂直震盪力超標及焊接不完善所致。政府當局認為，雖然裂紋並非由環境及操作因素造成，但九鐵的維修保養制度仍有改善的空間，若早作改善或許可防止波及全車隊的裂紋問題。倘若九鐵的維修保養檢查做得更徹底的話，在進行大修期間清潔及目視檢查底盤時，預期應可察覺

已鬆脫底盤壓縮器支架焊接位出現的裂紋。希望九鐵會為員工提供訓練，使他們在偵測焊接不完善及裂紋時提高警覺。九鐵亦應參照新湧現的最佳作業模式，加速制訂正式及綜合的資產管理制度。此舉不但有助確保資產能在使用周期內持續表現良好，亦可讓九鐵更有效地偵測及預防波及整支車隊的重大事故重演。政府向九鐵提出改善建議的一覽表載於政府的評估(立法會CB(1)1979/05-06(01)號文件)的附件，而九鐵已承諾落實此等建議。

政府向九鐵提出18項改善建議的一覽表

5. 王國興議員詢問九鐵落實政府提出的18項改善建議的時限。九鐵新鐵路工程高級總監李鏡權先生表示，九鐵已承諾採用政府提出的18項改善建議，並已將實施時限告知政府當局。這些改善措施可望於2007年年中完成。應王國興議員的要求，九鐵將會提供實施改善措施的時間表，供委員參考。

(會後補註:九鐵已就實施政府的改善建議提供行動計劃，該計劃已隨立法會CB(1)2262/05-06(02)號文件送交委員。)

6. 林健鋒議員詢問九鐵可否加快實施估計將於2007年前完成的改善措施。他亦詢問九鐵有否信心，經推行有關改善措施後，不會再發生此類波及整支車隊的裂紋問題。九鐵行政總裁詹伯樂先生表示，雖然已完成短期的改善措施，但確保列車在整個使用周期內持續表現良好的較長遠改善措施，則會到2007年才完成。九鐵會嘗試盡量加快有關工作。九鐵運輸高級總監李殷泰先生解釋，改善措施是分階段實施，並預期部分工作(包括安裝震動監察設備的工程)會在2006年年底完成。同時，部分焊接及底盤改善工作預期會在2007年年中完成，而更換路軌的工程將會在2007年9月左右完成。九鐵會盡力早日完成改善工程。

7. 王國興議員要求九鐵詳述如何落實政府就日後採購新路軌時的驗收程序施加更嚴格規定的建議。九鐵運輸高級總監表示會盡力確保，在可能範圍內，供應商在製造路軌時有檢驗路軌平滑程度的自動系統。

8. 王國興議員要求九鐵詳述政府就優先更換波紋情況最嚴重的路軌提出的建議。九鐵新鐵路工程高級總監解釋，波紋情況最嚴重是太和站至粉嶺站之間的路軌。九鐵已安排在未來3個月更換這些路段的路軌。應王國興議員要求，九鐵將會提供有關更換路軌進展情況的資料。

監察鐵路表現

9. 鄭家富議員表示，鐵路事故頻生已反映政府在監察鐵路表現方面有缺失。雖然東鐵事故通報事宜專責小組報告已指出九鐵在處理鐵路事故方面犯錯，並在通報時出現延誤，但政府沒有針對九鐵管理不善而採取行動。結果導致鐵路事故頻生。因此，他詢問應否引入更客觀的監察及評估鐵路表現的機制(該機制可包括懲處而非只發出警告)，以期在發生多次鐵路事故後，挽回公眾的信心。他表示，民主黨的委員支持首先將香港鐵路視察組(下稱“鐵路視察組”)升格為一個鐵路安全常設委員會，在監察老化路軌的表現方面擔當更積極的角色，而非以專責的形式委任小組檢討鐵路事故。

10. 環境運輸及工務局副秘書長表示，鐵路視察組由鐵路安全業內的專業人士組成，其成員包括在鐵路運作方面有豐富經驗的機械、電機及土木工程師。政府當局順應變化，一直透過調配內部資源，研究改善鐵路視察組的表現的方法。儘管近期發生多宗鐵路事故，但這些事故並未嚴重危及鐵路安全。在鐵路安全方面，香港的鐵路系統位於前列位置，而其監察機制更可媲美賦予鐵路運輸督察組專業及獨立角色的其他國家。遇到須進一步調查的鐵路事故，當局便可為此委任由獨立專家組成的特別專責小組。現行安排被認為較設立鐵路安全常設委員會更為可取，因為這樣做可以因應有關特殊的特殊情況，在委任本地及海外專家時更具靈活性。

11. 鄭家富議員表示，政府當局不應對鐵路表現過份自滿。應採取適當的預防措施，因為在鐵路安全方面應是零度容忍的。裂紋事故沒有造成嚴重後果實屬幸運。他重申支持向鐵路視察組增撥資源，使其可以更積極地監察鐵路的表現。他認為，除了在監管及自主權之間求取適當平衡之外，鐵路視察組亦應在監察鐵路表現方面致力扮演更為積極的角色，以挽回公眾對鐵路安全的信心。環境運輸及工務局副秘書長表示，九廣鐵路公司必須遵守《九廣鐵路公司規例》(第372A章)訂明的通報規定。根據現行法例，鐵路公司若不遵從政府指示，進行工作以確保鐵路安全，可被處罰款10萬元，另加每天罰款1萬元。她解釋，當局沒有因為東鐵列車底盤支架事故(下稱“東鐵事故”)而懲處九鐵，因為該公司已採取即時補救措施，以確保鐵路安全。同時，當局會進行一項涉及包括機電工程署在內的相關部門的研究，在職能及資源方面可對鐵路視察組作出的改善。

12. 陳偉業議員表示，東鐵事故通報事宜專責小組報告只確定問題所在，但沒有指出責任誰屬。他提述有關報告附件6所載列的香港鐵路視察組組織圖，認為鐵路視察組未能有效及積極監察鐵路的表現，因為它本身不能進行獨立調查，而須依賴兩間鐵路公司所提供的資料。結果導致對鐵路表現的監察不足，發生事故時亦沒有人被問責。鑒於兩間鐵路公司的文化，有關問題極有可能會隨着兩鐵合併而惡化，以致鐵路視察組無法有效監察它們的表現。因此，他詢問政府當局會否考慮重組鐵路視察組，以便它可以獨立地進行調查。環境運輸及工務局副秘書長澄清，鐵路視察組一直就鐵路事故進行獨立調查。鐵路視察組一發現裂紋問題波及整支車隊後，便盡快委任專家小組展開調查。專家小組進行詳細的調查，以確定裂紋問題的根本成因，而初步分析顯示，部分支架的硬度未能符合標準。九鐵因而被要求與其列車製造商作出跟進。環境運輸及工務局副秘書長進一步表示 政府當局將會檢討鐵路視察組的編制，看看可否增設職位，以應付科技的發展及因新鐵路線啟用而有所增加的職責。當局亦會研究加強由例如機電工程署等專業部門提供意見的方法。

列車自動操作系統模式

13. 王國興議員察悉九鐵打算恢復使用引入列車自動操作系統模式，他關注到該模式對列車入站時的車速影響。他詢問恢復使用自動列車保障系統模式的進展及此舉會否產生應力及更多裂紋。環境運輸及工務局總鐵路視察主任表示，鐵路視察組及九鐵一直在研究恢復使用列車自動操作系統一事。九鐵已設法把列車的時速由120公里減至110公里，並將列車駛進車站時的時速減至70公里。列車自動操作系統並非導致出現裂紋的直接因素的推斷已獲得接納，因為相關的加速及剎車速度均在原訂的車廂規格範圍內，並無對底盤組件支架造成過大應力。由於鐵路視察組滿意經改良的列車自動操作系統穩定性的測試結果，故已在2006年7月24日批准九鐵就恢復使用列車自動操作系統提出的申請，而九鐵將會在2006年8月在東鐵恢復使用列車自動操作系統。

14. 何鍾泰議員表示，由於列車自動操作系統的速度模式並非造成裂紋的直接因素的推斷已獲得接納，他看不到九鐵過去數月在發生裂紋事故後有需要暫停採用列車自動操作系統模式，並轉回使用人手駕駛。九鐵行政總裁表示，初期已知悉列車自動操作系統模式並非造成裂紋問題的成因。然而，這一點需要長時間及進行大量測試才能確定，然後才可作出恢復使用列車自動操作系統的決定。

偵測不完善的焊接及路軌的波紋

15. 何鍾泰議員表示，他接受有需要實施政府的18項建議，尤其歡迎為工場所有人員提供培訓，教導他們如何辨別質素欠佳的焊接。提及裂紋事故的成因時，他表示在東鐵事故後前往車廠實地視察期間，當他檢查底盤組件時，壓縮器及發電機支架的裂紋清晰可見。他亦指出，檢驗代理人理應在驗收的過程中，在製造地點便可發現焊接不完善及路軌出現波紋的情況。這似乎是製造及驗收程序的品質控制出現問題，因此有需要就此等程序訂定更嚴格的規定。

16. 關於列車底盤組件的問題，總鐵路視察主任表示，九鐵正重新設計列車底盤組件及改善焊接位。鐵路視察組曾向九鐵查詢有關的驗收程序，據瞭解，九鐵是按照所訂定的規格驗收列車，並符合一貫做法。列車經檢驗代理人進行多次測試後才運往香港。九鐵新鐵路工程高級總監補充，九鐵向來都有派遣員工前往製造地點檢驗列車組件，而過往較為注重列車的主要組件而不是列車底盤組件。日後會致力對新列車的品質控制訂定更嚴格的規定，而此等規定將會在與製造商簽訂的合約協議中列明。如有疑問，可在適當時候實地檢查列車組件。至於驗收路軌方面，九鐵新鐵路工程高級總監表示，在生產過程中，生產線所安裝的設備會有效偵測出超出限度的路軌波紋。

17. 何鍾泰議員表示，由於支架的不完善焊接可能是先天性缺陷，他詢問有否針對列車製造商採取行動。他亦詢問作為檢驗代理人的勞氏鐵路，應否就未能在驗收過程中發現路軌的瑕疵而負上責任。九鐵新鐵路工程高級總監解釋，由於對列車的檢驗只集中在製造商供應的主要組件，但不會同樣注意由第二層合約供應商供應的支架及其他配件。他澄清獲委任為驗收鐵路檢代理人的是英國官方專用機構而非勞氏鐵路，但在驗收鐵路之時仍未引入規管路軌波紋的國際標準。

18. 王國興議員從政府評估的第10段察悉，九鐵就事故成因所提供的證據並非鉅細無遺，他詢問九鐵的調查遺漏了甚麼。環境運輸及工務局副秘書長表示，路軌波紋可能是由於製造過程中有缺陷或由於磨損所致，成因尚待確定。雖然九鐵已委任檢驗代理人在製造地點檢驗路軌，但當時是以國際鐵路聯盟860的標準及九鐵就路軌面平滑程度額外訂立的規定作為驗收基礎，而該標準並不包括路軌波紋的規格。直至2004年後才引入新訂的路軌波紋規格。現時是使用鐳射檢測來檢視路軌波紋，

並會由九鐵作進一步測試。在更換路軌後若再出現路軌波紋的問題，便可得出結論，即有關問題是由操作使用所致，與內在因素無關。

東鐵事故通報事宜專責小組報告

19. 林健鋒議員參閱東鐵事故通報事宜專責小組報告(下稱“該報告”)時察悉，該報告已認定在所檢討的時間身居要職並且有機會與政府溝通的4名九鐵管理層人員。該報告的結論是可從事故中汲取教訓，並將進行改革，以便九鐵與政府之間加強及改善溝通。就此，他詢問會進行何種改革，以改善有關情況。

20. 九鐵行政總裁表示，專責小組沒有指出任何人要就所檢討的時間與政府溝通不足承擔責任。至於九鐵與政府之間的資訊流通，專責小組要求在所檢討的時間身居要職的人員，包括署理行政總裁、運輸高級總監、安全及品管經理、署理安全及品管經理，汲取教訓及進行所需的改革，改善九鐵與政府之間的溝通。他表示，九鐵同意有需要改善與政府之間的溝通，並會採取適當行動，以改善有關情況。

21. 李永達議員關注到九鐵的分級通報系統可能導致向政府通報的延遲。雖然他同意該報告的大部分結果及建議，但他指出專責小組沒有解決九鐵管理層應於何時就發生鐵路事故向政府當局作出通報的問題。九鐵的文化一向是由公司內部處理鐵路事故，完成初步調查後才通知鐵路視察組。鐵路視察組確曾發出書面警告，譴責九鐵管理層違反有關通報的既定做法。然而，政府在其評估中只列出18項改善建議，而沒有針對九鐵採取進一步行動。

22. 環境運輸及工務局副秘書長表示，專責小組表示有需要加強九鐵與政府之間的溝通。它同時亦指出鐵路視察組與九鐵的關係應更為主動，並應對已發生的鐵路事故進行更多的跟進檢查。該報告的結果及建議已獲政府當局接納。日後，鐵路視察組將會要求九鐵就鐵路事故定期提交報告，而此舉有助政府當局監察鐵路表現。與此同時，隨着新鐵路線的啟用，九鐵與政府當局舉行會議的次數將會更加頻密。九鐵亦有責任向鐵路視察組通報所有須予通報的事故，並應就應予通報的事故向員工發出明確指示。

23. 環境運輸及工務局副秘書長在回應主席問及為改善九鐵與政府的溝通而採取的措施及時間時表示，政府當局已採取改善溝通的措施，而這些措施將在2006年

8月實施。九鐵行政總裁表示，九鐵主席及行政總裁均決心透過增加其管理的透明度，改革九鐵的文化。儘管九鐵已向鐵路視察組通報東鐵事故，但其後發現的裂紋事故雖然以九鐵相信當時屬恰當的方式作出通報，但沒有清楚作出交待。九鐵正與政府緊密合作，確保通報須予通報的事故，並盡速向鐵路視察組提供有關事故的詳盡材料，以便日後不會產生誤會。對通報程序作出的改善大多會在2006年8月完成。

24. 林健鋒議員表示，在發生裂紋事故後，有意見要求加強檢驗程序及改善鐵路管理的透明度。他關注到此舉反而會對員工造成負面影響，以致他們可能作出過多通報，從而阻礙正常的鐵路運作。他詢問九鐵管理層會否採取行動，處理有關情形，以提高員工士氣。九鐵行政總裁表示，九鐵管理層曾與鐵路視察組討論有關問題，因為過多通報與通報不足同樣糟糕。九鐵將會就何種情況應予通報向員工發出明確指示。

IV 檢討處理鐵路事故的通報制度

(立法會 CB(1)2069/05- —— 政府當局提供的資料文件
06(03)號文件
立法會 CB(1)1981/05- —— 東鐵事故通報事宜
06(01)號文件 專責小組報告)

25. 主席表示，東鐵事故專責小組主席由於不在香港，故未能出席是次會議。

26. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局已接受東鐵事故通報事宜專責小組報告的結果及建議，而大部分建議的措施將會在2006年8月中實施。因應專責小組就“引起公眾及傳媒關注”的事故開列具體事例清單的建議，政府當局曾與兩間鐵路公司舉行會議，擬訂一份協定的清單，該份清單載於政府當局提供的文件(立法會 CB(1)2069/05-06號文件)附件A及B。鑒於發生鐵路事故的情況不同，性質廣泛而多變，故雙方均接納有關清單只作參考用途。如有疑問，基於公眾利益著想，鐵路公司亦應向鐵路視察組通報。至於鐵路視察組與鐵路公司之間的聯繫，雙方已商定，日後在鐵路視察組發出口頭指示後，便盡速就所給予的指示作書面記錄，以免產生任何電話討論的誤會。一旦發生鐵路事故，便要定期向鐵路視察組提交報告。同時，兩間鐵路公司亦同意鐵路視察組的建議，將現時每季舉行一次例會的次數增加。

27. 鄭家富議員表示，由於九鐵沒有因不遵守法定的通報規定而被懲處，他質疑懲處的準則。他關注到九

鐵與地鐵有限公司(下稱“地鐵”)合併後，可能更難以實施法定管制。因此，除了加強雙向溝通外，他強調鐵路視察組有需要擔當監察鐵路公司的明確角色，以免在香港人煙稠密的地區發生可能導致嚴重後果的鐵路事故。環境運輸及工務局副秘書長表示，鐵路視察組在監察鐵路表現方面向來認真嚴謹。鐵路公司必須遵守法定的通報規定和實施確保鐵路安全的措施。在東鐵列車底盤組件的事務中，雖然東鐵列車底盤組件出現裂紋，但九鐵確有即時採取經政府評估為安全的補救措施。因此，當局決定不會就此次事故作出懲處。當局曾向九鐵發出警告信，譴責該公司違反有關通報的法例及既定做法。

28. 王國興議員詢問在發生事故與實際向鐵路視察組通報之間有否設定時限，以及有否就有關通報備存任何書面記錄。他亦詢問有否指明負責通報的職位，以及若發生政府與鐵路公司協定的鐵路事故事例清單內沒有涵蓋的情況，將會如何處理。他參閱該報告第2.17及2.18段後察悉，對通報規定存在不同的理解，亦沒有備存有關通報的書面記錄。

29. 環境運輸及工務局副秘書長解釋，鐵路公司須就鐵路事故作出通報的規定，已於規管兩間鐵路公司的規例中訂明，並由兩間鐵路公司與政府協定的程序和安排予以補充。簡而言之，根據規管兩間鐵路公司的規例，鐵路事故分為“意外”和“事故”。對於在鐵路上發生的意外，鐵路公司須在意外“發生後立即”向政府作出口頭報告。鐵路公司與當局已協定，它們須在意外發生後立即以電話或傳呼機向鐵路視察組通報，而在事故發生後約20分鐘內，須向視察組通報。除了意外，有關規例的附表亦臚列了須予通報的事故，當中規定鐵路公司須“在事故發生後，在切實可行範圍內盡快”完成有關事故的書面報告並向鐵路視察組提交。儘管這些事故亦屬嚴重事宜，並可能涉及安全問題，但由於它們構成即時危險的程度較低，因此無需立即作出通報。目前，兩間鐵路公司可於發生事故後翌日提交有關此等事故的書面報告。

30. 關於專責小組建議，鐵路視察組發出口頭指示後，應立即作書面記錄，環境運輸及工務局副秘書長表示，已於2006年2月把此項安排規範化。兩間鐵路公司須就所有意外及事故提交書面報告。為方便溝通，兩間鐵路公司已各自委派指定職位，負責向鐵路視察組通報所有意外及須予通報的事故。至於如何處理鐵路事故事例清單沒有涵蓋的情況，此方面有賴鐵路公司根據有關事故對安全構成的影響的評估而作出的判斷。鐵路公司如對某一事件應否通報有疑問，則亦應作出通報。如有需要，鐵路視察組樂意隨時提供意見及回答查詢。

31. 王國興議員認為容許在約20分鐘內通報有關意外的做法不夠嚴謹，因為鐵路意外可導致非常嚴重的後果。他認為應立即作出通報，容許在約20分鐘內通報是不可以接受的。環境運輸及工務局副秘書長表示，雖然最好是立即作出通報，但亦有需要在向鐵路視察組作出口頭報告之前，先通知鐵路運作控制中心。

32. 譚耀宗議員表示，向控制中心通報有關事故及其後通知鐵路視察組兩者不應有太大的時間差距。總鐵路視察主任解釋，由於在所有鐵路事故中，鐵路公司需先行確定發生甚麼事，然後才通知鐵路視察組，而這樣做通常需要一定時間。如有關事故可能會令服務受阻8分鐘或以上，它們亦須向政府通報。

33. 至於譚耀宗議員進一步詢問鐵路視察組在接獲通報某宗事故後所採取的行動，總鐵路視察主任表示，鐵路視察組會評估有關事故的影響，以及該事故會否即時危及乘客的安全。遇到性質較嚴重的事故，例如涉及嚴重傷亡及火警，鐵路視察組將會安排實地視察及發出緊急指示。至於不會即時對安全構成影響的事故，鐵路視察組會要求鐵路公司在事故後提交書面報告，以協助日後監察所採取的補救措施。鐵路視察組接獲通報的鐵路事故每年約有1 100宗。當中約有50%屬與扶手電梯有關的事故，約30%涉及車門與月台之間空隙相關的意外，而約有10%需作進一步調查及實地視察。

34. 王國興議員表示，容許在約20分鐘後通報涉及嚴重傷亡及列車碰撞的事故做法完全不可以接受。他詢問，若發生此類意外，兩間鐵路公司是否需要如此長時間才能通知鐵路視察組。環境運輸及工務局副秘書長澄清，雖然應在切實可行範圍內立即作出通報，但與意外相關的資料通常會在20分鐘內向鐵路視察組提供。九鐵運輸高級總監表示，根據現行做法，倘若發生涉及受傷的意外，優先處理的事情是通知包括警方及消防處在內的緊急服務部門，進行救人及照顧傷者的工作。倘若有關意外會導致服務受阻超過8分鐘或以上，便會通知運輸署，以便安排適當的交通措施。亦會安排同時通知鐵路視察組及其他政府部門。地鐵署理車務總監表示，地鐵認同通報質素和即時向鐵路視察組通報發生鐵路意外的重要性。一旦發生意外，首先要確保乘客安全，然後便作出安排，向鐵路視察組通報，並在可行情況下，繼續提供安全及可靠的服務。

35. 王國興議員詢問九鐵需要多長時間才可向鐵路視察組通報發生意外。九鐵運輸高級總監表示，鑒於需給予九鐵一些時間通知救援部門及恢復服務，故員工約

需20分鐘才可向鐵路視察組通報發生意外。王議員進一步詢問可否將向鐵路視察組通報所需的20分鐘再縮短。環境運輸及工務局副秘書長重申，優先處理的工作應是確保乘客安全及恢復服務，因此需要一定時間才可通知鐵路視察組。王議員表示，雖然他明白乘客安全是優先處理的事，但他仍然認為需要20分鐘才通知鐵路視察組實屬太長。依他之見，鐵路公司員工可安排同時通知所有救援部門及鐵路視察組。環境運輸及工務局副秘書長表示，鐵路公司員工已獲告知要盡快通知鐵路視察組。主席亦指出，規管鐵路公司的規例已述明，鐵路公司應在意外發生後立即向政府作出口頭報告。

36. 陳偉業議員表示，由於鐵路科技不斷進步，故有需要檢討通報機制及釐定須予通報事故的準則。由於鐵路事故可能會造成嚴重後果，故他認為在切實可行的情況下應盡快通報有關鐵路事故。與其給予鐵路公司酌情決定應否通報某宗事故，他支持涉及電機或電子故障而可能不涉及任何受傷的事故，亦應向鐵路視察組通報，以便視察組具備處理不同程度事故的專業知識。他詢問九鐵和地鐵會否反對他建議的安排。環境運輸及工務局副秘書長表示，如有疑問，鐵路公司亦應向鐵路視察組通報有關事故。為了就須予通報的事故提供指引，政府當局已提供兩份事例清單，一份是根據鐵路公司規例須予通報的事故的事例清單，而另一份則是引起公眾及傳媒關注的事故的事例清單。這些清單並非鉅細無遺，而鐵路公司須根據事故的性質，自行作出判斷。總鐵路視察主任解釋，會要求鐵路公司就可能危及安全的事故作出通報，即該等涉及電力故障及排出煙霧等。碰到可能會令服務受阻超過8分鐘或以上的電力故障情況，便須向運輸署通報。

37. 九鐵行政總裁表示，九鐵會通報影響鐵路安全及運作的任何事故。倘若某宗事故可以由運作控制中心圓滿解決，便不會作出通報。通報有關事故與否的決定將會由運輸高級總監及／或現場的技術人員作出。倘若向政府通報過多輕微的事故，便會降低通報的質素。

38. 陳偉業議員認為，在通報事故方面不應有任何延誤。他表示，鐵路公司應先向鐵路視察組口頭報告有關事故，而就有關事故所蒐集的資料應載述於其後提交的書面報告內。他參閱根據鐵路公司規例須予通報的事故的事例清單附件A後認為，難以接受規定作出通報的準則。為方便陳述，根據附件A的清單，須予通報的事故將會是“列車車輪或輪胎破損或破裂，令車輪或輪胎不能再供使用”。他認為“列車車輪或輪胎破損或破裂”已屬須予通報的事故，無須以“令車輪或輪胎不能再供使用”此段

加以修飾。他表示應檢討甚麼會構成須予通報的事故和在適當時候立即作出通報。

39. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時解釋，當車廠發現列車車輪破裂或出現裂紋而其後已修理妥當，便無須向鐵路視察組通報。然而，倘若車輪或車軌破裂或出現裂紋以致車輪或車軌不能再供使用和令鐵路服務受阻，這當然須向鐵路視察組通報。她認同陳偉業議員的意見，即需要即時通報嚴重意外和不應有任何延誤的意見。鐵路公司已獲告知須盡快向鐵路視察組通報已發生的意外，無須等待進一步的資料，因為有關資料應在較後階段提供。然而，重要的是應優先處理救人及繼續提供服務的事宜。至於危及安全的事故，便有需要確保乘客的安全。

40. 鄭家富議員表示，有關報告清楚顯示九鐵犯錯，違反了有關通報規定的現行法例及既定做法。雖然當局已設法界定須予通報的事故，但沒有解釋除了向九鐵發出書面警告外，為何沒有對其作出懲處。鑒於近期發出多宗鐵路事故，他質疑為何沒有作出懲處，以發揮阻嚇作用，以及是否有關事故導致人命傷亡，當局才會作出懲處。他要求政府當局就施加罰則的準則提供書面解釋。環境運輸及工務局副秘書長解釋，根據現行法例，兩間鐵路公司若不遵守政府的指令，進行確保鐵路安全的工作，可被懲處。

(會後補註:政府當局已提供書面回應，解釋其沒有就東鐵事故懲處九鐵的原因，有關回應已隨立法會CB(1)2262/05-06(01)號文件送交委員。)

V 其他事項

41. 議事完畢，會議於下午4時25分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年10月17日