

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
檢討鐵路事故事宜的通報機制

目的

本文件載列政府就檢討東鐵事故通報事宜專責小組（“專責小組”）報告中的建議而採取的跟進行動。

現行的通報機制

法定規定

2. 鐵路公司須就鐵路事件作出通報的規定，已於規管兩家公司的規例中訂明，並由政府與兩家公司協定的程序和安排予以補充。簡單來說，根據規管兩家鐵路公司的規例，鐵路事件分爲“意外”和“事故”，詳情如下：

- (a) 對於在鐵路上發生的意外¹，鐵路公司須在意外“發生後立即”向政府作出口頭報告。就此而言，我們已跟鐵路公司協定，它們須在意外發生後立即以電話或傳呼機通報香港鐵路視察組（“鐵路視察組”）；及

¹ 根據《九廣鐵路公司規例》(第 372A 章)第 2 條，如在鐵路上發生意外並有以下情況，則該意外即爲須予通知的意外：

- (a) 任何人因而死亡或嚴重受傷；或
- (b) 意外涉及一列列車(i)與另一列列車或任何其他物體碰撞或撞擊另一列列車或任何其他物體；(ii)或出軌，且該事故在用以運載乘客或貨物的鐵路線上發生，或在該段鐵路線的正常運作受影響的情況下發生。

該規例亦訂明，任何人受到截肢、骨折或脫臼、內傷、任何眼睛失明、燒傷或任何其他引致該人在意外發生後須立即送入醫院接受觀察或治療的損傷，即屬嚴重受傷。

- (b) 除了意外，有關規例的附表還臚列了須予通報的事故，其中包括 7 種“直接影響及人”的事故和 12 種“影響鐵路處所、機械裝置及裝備”的事故。鐵路公司須“在事故發生後，在切實可行範圍內盡快”完成並向政府提交有關事故的書面報告。儘管這些事故亦屬嚴重事宜，並對安全構成影響，但由於對造成即時安全問題較少，因此無需立即作出通報。

行政安排的規定

3. 鑑於二零零五年年中發生了連串鐵路事故，對於那些對鐵路安全或服務構成影響，但不一定是法例所訂明的鐵路事故，公眾對這些事故的透明度有更高的要求。有見及此，政府在二零零五年八月要求鐵路公司，作為公司的公共責任，須向政府通報會“引起公眾及傳媒關注”的事故。此舉有助向公眾作出解釋有關涉及鐵路安全的事故，以回應公眾的關注，並有助部署可能所需要的跟進措施。就服務受阻的事故而言，由二零零四年年初開始，政府已要求鐵路公司通報可能令列車服務受阻 8 分鐘或以上的事件。

專責小組的建議

4. 專責小組在二零零六年七月十二日發表報告。專責小組認為，九廣鐵路公司(“九鐵公司”)應更加敏銳、更加警覺在整個通報過程中，需要有更多溝通。此外，小組認為即使九鐵公司認為事故只是看似關乎公眾安全而並非實際的公眾安全問題，亦應傳達有關資料。在報告中，專責小組重新肯定鐵路公司需向政府通報鐵路事故的重要性。

5. 專責小組除了提出多項建議，以便九鐵公司引入改善措施外，亦建議政府考慮進一步完善現時的鐵路事件通報安排。簡單來說，有關建議包括開列一份新的清單，臚列須予通報的事件，而無需修訂有關規例；以及就須向政府通報的“引起公眾及傳媒關注”事宜，開列具體事例的清單。專責

小組亦建議政府和九鐵公司檢討通報事故的標準表格，研究表格是否能向政府扼要指出問題所在。

6. 在鐵路視察組與九鐵公司之間的聯絡接觸方面，專責小組建議日後鐵路視察組發出口頭指示後，應立即以書面指示作跟進，以免雙方對電話會議的討論內容有任何誤解。此外，亦建議鐵路視察組與九鐵公司之間的聯絡接觸，應該更加主動，雙方除應增加開會次數外，亦需加強雙向溝通。

政府採取的跟進行動

7. 為跟進專責小組作出的建議，我們已跟兩家鐵路公司舉行會議，藉以重新肯定通報機制的重要性，並概述我們打算就現行安排所作出的改善。下文所述的改善措施，已適當地納入了鐵路公司的意見。

設立通報機制的目的

8. 我們已向鐵路公司重申設立通報機制的目的。此外，重要的是，鐵路公司須充分向員工作出指示，讓它們了解通報機制並非僅為例行程序，而是讓規管當局從而能夠評估鐵路公司處理鐵路事故時採取的補救措施是否恰當，並就如何改善鐵路的安全水平提供意見。現扼要重述設立通報機制的目的如下：

- (a) 確保政府（尤其作為安全規管當局的鐵路視察組）可知悉危及或可能危及鐵路的安全運作的事件；
- (b) 使鐵路視察組能夠評估每宗事件本身和相對先前同類事件，對安全的影響，以查核鐵路公司是否已就通報的事件採取一切必需的補救及預防措施；以及

- (c) 使鐵路視察組能夠評估是否需要展開調查，以便就改善鐵路的安全水平及預防日後再發生事件，向鐵路公司作出建議。

鐵路公司的職責

9. 通報的責任在於鐵路公司。為達到上文所述的目的，我們已向鐵路公司指出，而它們亦已同意，有關鐵路事件的通報，應緊記下列各點：

- (a) 通報應涵蓋在整個鐵路處所任何部分發生，對鐵路安全運作有直接影響的事件；
- (b) 無須等待取得所有資料才作出通報。如有進一步資料，亦須提供；
- (c) 鐵路公司應根據當時所得資料，運用最佳判斷，就其合理所信，決定哪些事件須予通報。最重要的是，鐵路公司須衡量事件對安全的影響。如對某事件應否通報有疑問，則亦應作出通報；以及
- (d) 有些事件可能在某一類別下無須通報，但在另一類別下則須予通報。在這情況下，鐵路公司仍須向鐵路視察組作出通報。

10. 鐵路公司不但須嚴格遵守法例所訂的通報規定，有鑑於公眾對鐵路服務的期望日益提高，鐵路公司亦須把“公眾及傳媒關注”並涉及安全的事件通報鐵路視察組。儘管就這類事件的性質難以作出詳盡無遺的界定，但有見及專責小組提出的建議，以及為方便鐵路公司遵從所需的通報，我們已跟鐵路公司進行討論，並提出它們可把“公眾及傳媒關注”的事件，視作包括有潛在安全問題的事件及看似有安全問題的事件。就前者而言，是指如情況稍有差別，可能會導致有人死亡、嚴重受傷或演變為重大危險或意外的事件。至於後

者，則指會引起乘客對鐵路安全產生關注的事件。

須予通報事故的事例

11. 為跟進專責小組作出的建議，我們已制訂根據法例須予通報的事件的事例清單，以及會引起“公眾及傳媒關注”事件的事例清單。清單主要是參考香港以往發生的個案制訂。根據法例須予通報的事件，以及會引起“公眾及傳媒關注”事件的部分事例，分別載於*附件 A* 及*附件 B*。

12. 上述清單對鐵路公司提供參考作用，以協助它們判斷哪些事件須通報鐵路視察組。不過，上述清單並不能無所不包。鐵路公司如對某一事件應否通報有疑問，則亦應作出通報。鐵路視察組是樂意隨時提供意見及回答查詢。鐵路公司亦認同我們的看法，贊成應定期檢討上述事例清單及如有需要，便作出更新。

通報的時間和表格

13. 我們已向鐵路公司重申，它們須繼續遵循上文第 2 段所述的通報安排，而涉及安全並會“引起公眾及傳媒關注”的事件，亦應盡快通報鐵路視察組。

14. 至於通報表格，則會予以改善，令表格更能向鐵路視察組扼要指出問題所在。經修訂的表格將收集所有重要資料，包括事故的詳盡說明，例如事件發生經過、鐵路公司的初步評估、即時採取的跟進行動，以及有關事故任何特別需要留意的地方。

事故調查

15. 專責小組建議，日後若發生更為複雜或嚴重的事件時，有關方面應提高意識及靈活性，委聘獨立人士與鐵路公司合作或領導獨立的事務調查小組工作，獨立人士可包括鐵

路視察組及其他專家和專業人士。就此而言，儘管鐵路視察組樂意與鐵路公司交換意見，但鐵路視察組不會與鐵路公司聯合進行調查，以確保其獨立角色不會受到影響。最重要的是，鐵路規管當局不可讓其他外來者決定其調查範圍或方法，或者不恰當地左右其就任何調查得出的結論或建議。

加強雙向溝通

16. 由二零零六年二月起，鐵路視察組已作出安排，訂明向鐵路公司作出口頭指示後，須再發出書面指示。爲了與鐵路公司更密切跟進鐵路事故，鐵路視察組將正式落實安排，要求鐵路公司就所通報事件提交進度報告，直至該組認爲事件的調查已經完成。

17. 關於雙向溝通，兩家鐵路公司亦贊同鐵路視察組的建議，增加現時每季舉行定期會議的次數。雙方現正議定細節。事實上，定期會議只是該組與鐵路公司日常聯絡的其中一環。除此之外，該組會就例行監察和視察事宜，以及事件的跟進行動，經常與鐵路公司聯絡和會面。

未來路向

18. 我們現正與鐵路公司議定實施細節，目標是在二零零六年八月中，全面實施上述所有措施。

環境運輸及工務局

二零零六年七月

根據鐵路公司規例須予通報的事故的事例清單

A.《九廣鐵路公司規例》第 2 條（與《地下鐵路規例》的條文相若）

“ (1) 如在鐵路上發生意外並有以下情況，則根據第 4 條該意外即為須予通知的意外—

(a) 任何人因而死亡或嚴重受傷；或

(b) 意外涉及一列列車—

(i) 與另一列列車或任何其他物體碰撞或撞擊另一列列車或任何其他物體；或

(ii) 出軌，

且該意外在用以運載乘客或貨物的鐵路線上發生，或在該段鐵路線的正常運作受影響的情況下發生。”

事例

規例第(2)(1)(a)條

- 列車撞倒沿路軌行走的人
- 在平交道口及行人過路處發生而涉及列車，並導致有人死亡或嚴重受傷的意外
- 任何人在鐵路上死亡（包括因自殺、擅自進入、遇襲及自然死亡）

- 任何人在鐵路上嚴重受傷（包括因企圖自殺、擅自進入或遇襲）

規例第(2)(1)(b)條

- 在提供客運服務的鐵路線上發生而涉及列車（載客列車、機車等）的碰撞，例如輕鐵車輛與其他路面車輛碰撞
- 在車廠出口附近的路軌發生的出軌，阻礙列車駛進客運鐵路線，以致該段鐵路線的正常運作受阻

B. 《九廣鐵路公司規例》附表第 I 部（與《地下鐵路規例》的條文相若）

“1. 與鐵路運作或維修有關但不屬第 2 條所指須予通知的意外的任何意外，而意外引致公司的僱員或公司承辦商的僱員，在緊接意外發生後的一段超過 3 天的期間內，不能全面執行其正常職責。”

事例

- 員工在車廠由列車車頂跌下
- 員工在工程佔用的行車路段範圍內被跌下的物品擊中

“2. 任何不屬第 1 段所述但有以下情況的事故—

- (a) 有人從月台上跌下或橫過路軌，不論他有否被列車撞倒；
- (b) 有人從行駛中的列車車廂跌出；
- (c) 有人跌在列車與月台之間；
- (d) 有人觸及帶電的架空牽引電力導線或其他帶電的電力裝備；
- (e) 有人因在車站的列車的車門的打開或關上而受傷，或有人因屬於鐵路一部分的供公眾使用的自動梯、升降機或行人輸送帶的操作而受傷，而公司接獲此事的報告；
- (f) 有人因公司的僱員或公司承辦商的僱員的行動而受傷，而公司接獲此事的報告。”

事例

第 2(a)項

- 乘客由月台跌下
- 有人擅自沿路軌行走

第 2(b)項

- 列車行駛時車門開啓，引致乘客從列車跌出

第 2(c)項

- 乘客跌進列車與月台間的空隙

- 乘客在車卡連接位，或於兩個相連接的輕鐵列車車卡間的位置，從月台跌下

第 2(d)項

- 工人在維修期間觸及帶電的架空電纜
- 工人在維修列車期間觸電

第 2(e)項

- 有人被列車車門(包括月台幕門或自動月台閘門)撞傷
- 有人從自動梯跌下受傷
- 有人在自動行人道絆倒受傷

第 2(f)項

- 有人因員工的行動而被工具或物料撞傷

C. 《九廣鐵路公司規例》附表第 II 部（與《地下鐵路規例》的條文相若）

- “ 1. 列車車軸、車輪或輪胎發生故障，包括輪胎不適宜行駛。
2. 列車動力裝置的任何部分發生故障，危及或可能危及鐵路的安全運作。
3. 列車、鐵路任何部分、鐵路處所任何部分或公司為鐵路的營運而佔用或使用的處所失火，或發生嚴重

的電弧或電熔化。

4. 列車意外分離。
5. 軌道的軌條出現裂痕。
6. 行車車線出現翹曲。
7. 隧道、橋梁或高架路段或其任何部分發生故障，危及或可能危及鐵路的安全運作。
8. 軌道的任何部分水浸，危及或可能危及鐵路的安全運作。
9. 乘客自動梯、升降機或行人輸送帶失控。
10. 訊號結構發生故障，或固定電力裝備的任何部分發生故障，危及或可能危及鐵路的安全運作。
11. 道路上的車輛意外地進入軌道。
12. 軌道或任何機械、機械裝置或裝備發生任何其他故障，危及或可能危及鐵路的安全運作。”

事例

第 1 項

- 列車車輪或輪胎破損或破裂，令車輪或輪胎不能再供使用

第 2 項

- 柴油機車的驅動功能失常，導致機車超速

第 3 項

- 列車、車站或隧道失火
- 由於電力短路、嚴重的電弧或電熔化，引致濃煙或煙氣

第 4 項

- 連接的列車或車廂在非有意的情況下分離(進行拉離測試除外)

第 5 項

- 一段路軌於整個橫切面發生斷裂
- 路軌出現裂紋，令列車需即時停駛以進行搶修，或實施速度限制

第 6 項

- 路軌翹曲或歪位，令列車需即時停駛以進行搶修，或實施速度限制

第 7 項

- 隧道有嚴重裂縫，以致水、土壤或泥進入隧道，妨礙列車安全行駛，或導致需實施速度限制
- 構築物或物料跌下路軌，危及鐵路的安全運作

第 8 項

- 水浸妨礙列車安全行駛，令列車需即時停駛，或導致需實施速度限制

第 9 項

- 不能使自動梯、升降機或自動行人道停頓

第 10 項

- 架空電纜跌下或歪位，以致需實施速度限制，或令列車服務暫停或延遲，以便即時進行搶修
- 訊號杆跌下，阻礙行駛中的列車

第 11 項

- 道路上未經授權的車輛駛入輕鐵路軌

第 12 項

- 定期維修期間，在軌道或任何機械、機械裝置或裝備多處發現裂紋
- 載客列車的車門在列車行駛時開啓
- 載客列車行駛時，月台幕門或自動月台閘門不適當地開啓
- 車站或鐵路處所的建築物料、固定裝置、設備或其他物件塌下或墮下，危及列車運作或乘客流動
- 訊號系統出現安全保障失效的故障
- 制動器失效，令客運或貨運列車無法在指定停車位置停下
- 潤滑器發生故障，令車輪失去與路軌的附着力，引致客運或貨運列車無法在指定停車位置停下

-完-

引起公眾及傳媒關注的事故的事例清單

- A. 有潛在安全問題（即如情況稍有差別，可能會導致有人死亡、嚴重受傷或演變為重大危險或意外的事故）
- 未經批准的列車由車廠駛進提供客運服務的鐵路線或越過提供客運服務的鐵路線，或駛過危險訊號
 - 列車在車廠內發生碰撞，令列車車身受損，以致不能投入服務
 - 公司或承辦商的僱員不恰當地走進提供客運服務的鐵路線，引致被列車撞倒的潛在危險
 - 公司或承辦商的僱員並無與帶電的架空電纜保持安全距離
 - 一頭相當大和重的動物闖入路軌，只要情況稍有差別，該頭動物便會與列車碰撞
- B. 看來有安全問題（即會令乘客關注鐵路安全的事故）
- 非故意安排的列車不停站（“飛站”）（包括列車全部車門在車站沒有開啓）
 - 乘客需步下路軌離開列車
 - 在非逆線行駛的情況下，列車駛進錯誤的月台，或錯誤的鐵路線

- 載有乘客的列車駛進車廠或其他禁區，或駛出終點站範圍以外
- 外來物件纏繞架空電纜
- 系統出現不正常的情況，以致發出巨大而異常的聲響，或排出煙霧

-完-