

敬啓者：

2013年5月17日發生的輕鐵事故

關於 2013 年 5 月 17 日發生的輕鐵事故，本人曾於 5 月 27 日去信運輸及房屋局局長 (見附件一)，表達對當局及港鐵公司處理事故的方式有不足之處，尤其在事故調查過程和結果的詳細披露上、及在鐵路事故調查和整體鐵路監管的獨立性上、及在某些其他細節上，有可完善的地方。

運輸及房屋局局長代行人於 6 月 6 日回覆本人 (見附件二)，基本上主要只是重覆已公開的資料，尤其很多是來自已呈交 貴委員會的文件。

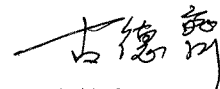
本人對此回覆不甚滿意，現把本人及運輸及房屋局局長的信件內容向 貴委員會呈上，希望 貴委員會察悉有關事宜及作出跟進。

謝謝閣下的關注。

此致

立法會鐵路事宜小組委員會全體委員

市民



古德齊

2013 年 6 月 6 日

附件一：本人去信運輸及房屋局局長的信件

附件二：運輸及房屋局局長的回信

敬啟者：

2013年5月17日發生的輕鐵事故

關於 2013 年 5 月 17 日發生的輕鐵事故，就事故的後續跟進工作，本人有一些疑問及意見如下。

1. 港鐵公司的初步調查

- 1.1 根據立法會鐵路事宜小組委員會 CB(1)1072/12-13(07) 號文件（「文件」），本人得悉港鐵公司已於 5 月 22 日向運輸署及機電工程署提交初步調查報告。本人欲得知港鐵公司初步調查的調查範圍是什麼，報告全文會否公開，如不公開，原因為何。

2. 警方調查

- 2.1 根據文件，本人得悉港鐵公司初步調查報告所得結果已交予警方。本人欲得知警方的調查範圍是什麼，除了找出證據確定超速是否由肇事車長引起從而作出是否對他提出檢控的決定相信是調查的重點外，調查會否包括和該輕鐵車輛和輕鐵系統有關的鐵路技術事宜（如覆檢該輕鐵車輛事發時是否如港鐵公司所說並無故障等），如包括此等範疇，警方是否有足夠鐵路知識進行相關調查；如不包括，原因為何，會否有其他調查涵蓋此等範疇。
- 2.2 肇事車長因超速而引致如此多人受傷的事故，但並不像一般路面交通意外般，司機會二話不說會先被警方即時拘捕，但肇事車長卻只是暫停駕駛工作，直至警方調查完畢。既然輕鐵車輛一如其他車輛在路面行駛，受路面交通規例約束，本人亦希望得知為何警方處理手法會如此不同。

3. 比較其他事故的調查及跟進工作

- 3.1 本人將是次事故跟去年 10 月 1 日發生的南丫島附近撞船事故作比較。本人明白將一宗多人死亡的事事故跟另一宗無人死亡但多人受傷的事事故作比較未必適當，但事故的嚴重性並不應單純取決傷亡數字，我們還應該從相對輕微的事事故中汲取教訓，感恩今次嚴重超速事故沒做成死亡只是僥倖而非必然，以及避免將來發生更嚴重的災難。
- 3.2 今次事故給大家的印象，港鐵找出輕鐵車輛超速為肇因之後，就功德圓滿，其他事情都不關心了。
- 3.3 舉例說，南丫島事故直接成因是船長駕駛不當而撞船，但撞船並不一定會引致嚴重死傷，引致多人死亡的其中一個原因包括船隻設計有缺陷及座椅不穩固等。那麼今次事故的直接成因是超速，但引致如此多人受傷的原因又是什麼？會否同樣有座椅不穩固的情況？會否准許站立人數太多？車廂扶手是否不足？這些都是值得研究的。

3.4 輕鐵車輛超速乃一事實問題，但究竟是車長控制它超速？還是車輛不受控無法減速？還是車輛無故自己加速？還是駕駛操控設計缺陷令車長難於操控車輛？另外，輕鐵拖卡中第一輛的尾輪轉向架脫落了，這是設計上可預見和接受嗎？當時的撞擊力有多大？轉向架是否穩固呢，會否平時也會無故脫落呢？很多林林總總的問題都應受關注，而不是兩個字「超速」就可畫上句號。

4. 獨立調查和獨立監管

4.1 本人亦留意到香港的鐵路交通像是港鐵公司「隻手遮天」似的。例如民航方面有民航處監管、海事方面有海事處監管 (雖然南丫島事故揭示監管就有點不力了)，這些監管責任都是由獨立的機構履行，它們亦負責制定相關規範。但監管港鐵公司的機構是哪一個？有沒有像民航處和海事處相稱的職權和效能？當有航空事故，即使事故輕微無人受傷，民航處亦可根據國際民航組織規定作出調查和發表具權威的報告，報告動輒數百頁並向公眾公開，但港鐵的事故我們公眾又能看到什麼報告呢？

4.2 爲此，本人建議除了前述的港鐵公司和警方的調查外，如沒有安排其他獨立於港鐵公司的機構進行獨立調查，應安排委任獨立機構調查。調查範圍應涵蓋廣範層面，例如：

- 了解事故的直接成因，如覆檢確認輕鐵車輛超速，是否車長控制還是其他機件原因引起，有否改善方法防止日後超速；
- 引致如此多人受傷的其他原因，例如座椅是否安裝穩妥、扶手是否足夠、載客人數是否過多、乘客在車廂內的站立空間是否安全、受傷乘客在車廂內的分佈、會否車廂有某些特定位置特別多人受傷而原因爲何等等；
- 乘客逃生和救援過程是否順利、輕鐵車輛的緊急出口是否容易打開，緊急出口是否足夠、位置是否適當讓乘客迅速逃離及讓救援人員迅速內進車廂等等；
- 輕鐵服務中斷時的應變措施和服務恢復的過程是否適當和有效率等；及
- 各方面有否其他改善的地方。

4.3 另外長遠來說，本人亦建議當局考慮是否有需要參考民航和海事的標準，就鐵路事宜設立跟民航處及海事處職能和職權相稱的獨立專責機構，負責制定鐵路事宜的規範和監管港鐵公司。

就上述各點疑問和建議，敬請撥冗回覆爲荷。謝謝。

此致
運輸及房屋局局長

市民

古德齊

2013年5月27日

From: enquiry@thb.gov.hk
Sent: Thursday, June 06, 2013 9:42 AM
To:
Subject: Re: 關於 2013 年 5 月 17 日發生的輕鐵事故的意見

古先生：

謝謝你於 2013 年 5 月 27 日致運輸及房屋局局長的電郵，表達對 5 月 17 日發生的輕鐵事故的意見。

香港鐵路有限公司 (港鐵公司) 已完成檢查事故中涉及的輕鐵車輛包括其制動系統，確定操作正常，而港鐵公司亦檢查了其他同期生產的輕鐵車廂，確定運作良好。在受影響路段的詳細檢查，亦確定該處的訊號系統和基建設施，包括路軌及架空電纜處於正常操作狀況，而現場亦沒有發現任何外來物件影響輕鐵的安全運作。

根據該輛輕鐵附設俗稱「黑盒」的數據紀錄儀顯示，事發時輕鐵左轉入交匯處的時速為 40.9 公里，而輕鐵交匯處道岔的時速限制為 15 公里。輕鐵四組車輪中的三組車輪偏離路軌，相信是與當時車速有關。肇事車長暫時不會負責駕駛工作，直至警方調查完畢。

負責監督鐵路安全的機電工程署轄下鐵路科亦已初步視察及測試輕鐵各個系統，確認輕鐵系統運作安全、操作正常。另外，所有新列車投入服務前，港鐵公司會為新列車進行檢查及測試，以確保列車在各方面均符合相關安全標準；機電工程署亦會為列車進行安全審核，確保符合安全標準及驗證。

警方調查範圍包括肇事的列車、在肇事車上的乘客、目擊者、涉案車長及相關的系統。有關技術上的事宜，警方會徵詢並參考機電工程署的意見。警方在作出任何拘捕行動前，必須搜集足夠的證據。警方調查仍在進行中，以確定事故成因及查明是否有人觸犯法例。警方完成調查後，會按法律意見決定是否須向任何人士提出檢控。

港鐵公司已落實多項加強安全的措施，包括加密提醒輕鐵車長安全駕駛的重要性，加強在輕鐵網絡的實地輕鐵車速抽查，以及會在合適的地點試行設置固定的車速攝影機。

政府一向要求及期望港鐵公司必須時刻提供安全可靠的鐵路服務。在現時的機制下，運輸及房屋局負責監督鐵路安全及規管鐵路服務的整體政策。運輸署及機電工程署分別負責監察港鐵系統的服務及安全表現。而政府亦於 5 月 24 日向立法會鐵路事宜小組委員會匯報這次事故詳情、港鐵公司的調查結果，以及為加強安全施行的新措施。

謝謝你對有關事宜的關注。

運輸及房屋局局長
(代行)