

東鐵事故通報事宜專責小組
報 告

二零零六年七月

前 言

九廣鐵路公司營運本港多條鐵路線，在香港交通服務方面擔當重要的角色。政府與九鐵公司通力合作，確保乘客能享用優質的鐵路服務。

提供鐵路服務，最重要的是確保鐵路安全。根據《九廣鐵路公司條例》以及政府訂定的規管制度，九鐵公司有責任確保鐵路時刻運作安全。如在鐵路上發生涉及安全的事故等，九鐵公司必須按照法例規定通知政府；其他一般事宜，亦須按照雙方的協定，向政府通報。香港鐵路視察組是政府的鐵路規管當局，負責在接到有關通知通報後，獨立研究九鐵公司是否已針對事故採取適當行動，並按規定實行有效的糾正措施。

通知通報制度雖已確立多時，是次東鐵事故反映出九鐵公司與政府之間溝通仍然不足。實有需要改善通知通報制度，加強九鐵公司與政府的聯絡接觸，盡力改善調查事故的工作、九鐵公司內部的溝通以及九鐵公司的文化。

檢討期間，有關各方向專責小組提出寶貴的意見。小組已深入研究，制定各項建議時已詳加考慮。專責小組希望提出的建議，有助改善九鐵公司與政府日後處理鐵路事故時的溝通。

許浩明

許浩明先生, JP

主席



許漢忠先生, JP

成員



羅榮生先生,

BBS, JP

成員



潘樂陶先生, BBS

成員

目 錄

	頁數
引言	1
報告摘要	7
第一章 背景	21
第二章 事故檢討	31
第三章 有否延誤通知／通報？	45
第四章 溝通是否足夠？	69
第五章 建議摘要	83
鳴謝	(1)
附件	
附件一 — 成員簡歷	(2)
附件二 — 會議與會者名單	(4)
附件三 — 《九廣鐵路公司規例》摘錄	(6)

- 附件四 一 二零零五年八月十五日 (11)
環境運輸及工務局致
九廣鐵路公司的函件摘錄
- 附件五 一 九廣鐵路公司組織圖 (13)
- 附件六 一 香港鐵路視察組組織圖 (14)

引言

1. 二零零五年十二月二十一日，九廣鐵路公司(九鐵公司)一列南行東鐵列車駛離大學站時發出異響，駕駛室內的輔助系統故障警告燈亦同時閃亮，於是列車車長安排乘客在下站中途站火炭下車。九鐵公司初步檢查後，發現一個車底底盤壓縮器支架的焊接位出現裂紋，令壓縮器部分鬆脫，導致今次事故。翌日，九鐵公司通知政府的鐵路規管當局—香港鐵路視察組(鐵路視察組)，並從整體的情況一同討論擬進行的調查工作。按照既定溝通做法，提交調查結果書面跟進報告的限期為二零零六年一月十八日¹。
2. 二零零六年一月十日，九鐵公司向鐵路視察組提交事故調查報告。報告指出，該公司在調查二零零五年十二月二十一日壓縮器事故的成因期間，除當日壓縮器事故涉及的列車發現若干裂紋外，東鐵其他列車同樣發現裂紋。這些裂紋大部分像毛髮般微細，大多出現在車底底盤組件支架的焊接位。九鐵公司亦講述初步調查結果、至今完成的工作，以及為確保在裂紋成因調查進行期間能維持列車安全運作而施行的各項預防措施。
3. 對於九鐵公司未有更早向政府通報發現更多裂紋一事，

¹ 在下一個月第 14 個工作日或之前提交。

政府深表關注，並且認為九鐵公司違反《九廣鐵路公司規例》(九鐵規例)和既定溝通做法中有關通知／通報²的規定。鐵路視察組也因此無法及早執行職務，獨立評估和監察有關鐵路設施和系統的安全表現。

委任專責小組

4. 為此，環境運輸及工務局局長在二零零六年五月三日委任東鐵事故通報事宜專責小組研究東鐵事故，集中探討涉及溝通的問題，特別針對法例規定九鐵公司向政府發出通知的事宜，以及九鐵公司向政府通報鐵路事故事宜的整體情況。

成員名單

5. 專責小組由以下人士組成：

主席	許浩明先生, JP
成員	許漢忠先生, JP
成員	羅榮生先生, BBS, JP
成員	潘樂陶先生, BBS

² “通知”指法例界定的規定。向政府披露資料並非法例所訂明的規定而內容較為廣泛者，則稱為“通報”。

6. 專責小組成員的簡歷見附件一。

職權範圍

7. 專責小組的職責如下：

- (a) 審研九鐵公司在二零零六年一月十日向政府通報東鐵全部列車車底底盤組件出現承托問題之前，所採取的程序和有關過程，包括其內部溝通是否足夠，以及與香港鐵路視察組的聯絡接觸；
- (b) 找出上述程序和過程不足之處(如有的話)，並確定其成因，以及每一項不足之處的責任誰屬；
- (c) 因應(b)項的調查結果，提出相關的改善措施；以及
- (d) 向環境運輸及工務局局長提交報告書，就東鐵事故的通報事宜作出結論和建議。

工作計劃

8. 專責小組檢討東鐵事故的工作重點是研究與溝通有

關的課題，特別是法例規定九鐵公司通知政府的機制，以及九鐵公司向政府通報鐵路事故及相關事宜的一般做法。本報告並非以探討技術問題為重點。因此，除非技術問題影響雙方溝通，否則專責小組不會加以研究。

9. 除內部討論外，專責小組亦在二零零六年五月十一日到訪九鐵公司何東樓維修中心及香港鐵路視察組辦事處，了解事故背景。專責小組邀請是次事故中的關鍵雙方，九鐵公司及鐵路視察組，提交陳述書。專責小組與雙方代表會面(二零零六年五月十八日、十九日、二十日、二十三日及六月二十八日)，討論事故發生期間雙方處理事故的手法以及對通知及通報規定的詮釋。專責小組亦與環境運輸及工務局的代表會面(二零零六年六月一日及八日)；該政府政策局負責運輸事宜，兼且負責鐵路視察組內務管理的工作。為使討論內容更為全面，專責小組並與九鐵公司成立的獨立專家小組會面(二零零六年五月十八日)。該獨立專家小組由本地的專家組成，負責檢討九鐵公司調查裂紋工作的技術問題。上述會議的與會者名單見附件二。

10. 專責小組研究政府訂定九鐵公司通知及通報的責任，並詳細討論這宗前所未有的裂紋事故的詮釋。研究有關通知和通報的責任後，專責小組探討九鐵公司與政府的溝通如何受到規範化的具體安排制肘，再綜合小組對事故發生期間雙方溝通不足的問題的意見。

11. 本報告撮述專責小組的考慮事項、結論及建議。

報告概覽

12. 第一章撮述《九鐵規例》所載的通知規定以及政府與九鐵公司藉行政安排協定的通報規定的背景資料。第二章敘述事故發生期間的重要事件。第三章載述專責小組探討政府對九鐵公司延誤通知／通報發現更多裂紋一事的各項考慮因素。第四章探討上述通知／通報責任以外的問題，研究九鐵公司與政府的溝通如何受到規範化的具體安排制肘，並提出專責小組對事故檢討期間雙方溝通不足的問題的意見。最後，第五章撮述專責小組的建議。

報告摘要

通知通報的規定範圍廣闊

1. 鐵路上發生的事故或事件類別甚多，九鐵公司有責任向政府通知／通報有關事故的重要資料，須請政府留意的資料所涉及的範圍亦見日廣。現時該公司須通知／通報當局的重要資料，除涉及影響公眾安全的事項外，還包括不涉及安全問題但會引起公眾及傳媒關注的事宜。

2. 《九廣鐵路公司規例》(九鐵規例)訂明有關通知的法例規定，當中的第 2、第 3 及第 4 條³與本檢討個案有關。通報的規定則見於九鐵公司與政府協定的各項行政安排。

3. 最近一次全面修訂最新的通知及通報規定的工作，在去年八月進行，由環境運輸及工務局主動提出。局方主要提出以下建議，鼓勵九鐵公司更主動共享資訊：

- (a) 寬式詮釋《九鐵規例》中有關通知的條文，因為該規例無法涵蓋影響安全的各種事故(見二零零五年八月十五日環境運輸及工務局信件第 4 段⁴)；以及

³ 條文摘錄見附件三。

⁴ 條文摘錄見附件四。

- (b) 通報更多引起公眾及傳媒關注的事故，有關的通報安排應規範化，雙方應協定須予通報的具體事例(見二零零五年八月十五日環境運輸及工務局信件第 6 段⁵)。

4. 專責小組認為是次局方提出的修訂工作尚未完成。九鐵公司與鐵路視察組對寬式詮釋有關通知規定尚未有共識，引起公眾及傳媒關注的事故的通報安排亦未有規範化。

5. 東鐵事故發生於政府與九鐵公司商討通知及通報規定之際。二零零五年十二月二十一日壓縮器發生事故後，九鐵公司已經通知政府。九鐵公司在二零零六年一月十日通報政府，該公司在調查壓縮器事故成因期間發現更多裂紋。問題是九鐵公司是否有責任在二零零六年一月十日前通報政府。

檢討的事故

6. 二零零五年十二月二十一日，九鐵公司一列南行東鐵列車駛離大學站時發出異響，駕駛室內的輔助系統故障警告燈亦同時閃亮，於是列車車長安排乘客在下站中途站火炭下車。九鐵公司初步檢查後，發現一個車底底盤壓縮器支架的焊接位出現裂紋，令壓縮器部分鬆脫，導致是次事故。十二月二十二日，九鐵公司按照《九鐵規例》的規定，適當地以書面通知政

⁵ 條文摘錄見附件四。

府的鐵路規管當局—鐵路視察組並從整體的情況一同討論擬進行的調查工作。

7. 當時九鐵公司的署理行政總裁⁶正值休假，由運輸高級總監⁷擔任統籌總監。運輸高級總監指示署理安全及品管經理⁸和鐵路車輛設計及系統工程經理這兩名九鐵公司員工在二零零五年十二月二十二日跟進事件，與鐵路視察組高級鐵路視察主任(3)舉行電話會議，講述壓縮器事故。

8. 雙方均沒有電話會議的記錄。署理安全及品管經理和鐵路車輛設計及系統工程經理憶述，雙方同意九鐵公司在收到壓縮器支架的實驗室測試結果，以及對事故完成更詳細的調查後，才向鐵路視察組提交書面報告。因此，九鐵公司隨即調查問題的成因。按照既定溝通做法，提交調查結果書面跟進報告的限期為二零零六年一月十八日。高級鐵路視察主任(3)憶述時卻指出，他曾額外要求九鐵公司在調查過程中一旦“發現不正常的情況”，即須向鐵路視察組報告最新資料。

⁶ 署理行政總裁於二零零五年十二月二十日至三十日休假。期間運輸高級總監除本身職務外，兼任統籌總監。

⁷ 運輸高級總監是九鐵公司整個運輸部的主管，負責東鐵及其延線、西鐵、輕鐵、九鐵巴士及城際客貨運服務的運輸操作。

⁸ 安全及品管經理是鐵路視察組有關鐵路運作安全平日的聯絡人，二零零五年十二月十九日至二十八日休假。期間，鐵路規章及調查經理獲指派出任署理安全及品管經理。鐵路規章及調查經理的日常職務包括進行獨立事故調查，以及編制鐵路運作規則及程序。九鐵公司的組織圖見附件五。

9. 隨後九鐵公司日以繼夜搜尋裂紋；至二零零五年十二月二十四日為止，一共檢查了 119 個壓縮器，在其中有 9 個壓縮器的支架發現微細裂紋，但支架全都承托穩固。十二月二十八日，在主設備箱發現裂紋；十二月三十日，又在發電機及壓縮器電感器箱的支架上發現裂紋。二零零六年一月三日，九鐵公司在更多列車車底底盤組件的支架發現裂紋。這些裂紋大多屬於較短的微細裂紋。按照既定的裂紋管理系統，裂紋長度超過 68 毫米的組件需要拆除，較短的裂紋以焊接方式修補，所有裂紋的擴展速度則須逐一監察。

10. 整個過程中，九鐵公司認為二零零五年十二月二十一日發生壓縮器事故後，問題成因雖然尚未確定，鑑於發現的裂紋多屬微細裂紋，另外亦有進行其他安全檢測，不斷密切監察裂紋擴展的速度，因此列車仍能安全行駛。雖然如此，該公司認為安全程度仍可再進一步提高，故採取預防措施，在二零零五年十二月二十二日決定為所有壓縮器縛上工業用尼龍索帶，後來再為其他車底底盤組件加上金屬支架以策萬全，確保即使列車的支架鬆脫，組件也不致從列車脫落。

11. 二零零六年一月七日，九鐵公司分析列車互動測試所得的結果後，發現組件支架出現不正常的周期應力，並開始懷疑各車底底盤組件的支架出現裂紋，可能有共通的原因。當時該公司決定在周末編寫詳細報告，在二零零六年一月九日提交署理行政總裁審閱。

12. 二零零六年一月十日，九鐵公司向鐵路視察組報告調查結果。一月十一日，鐵路視察組發信警告九鐵公司。這是鐵路視察組自成立以來，首次發出警告信。信中總結說：“……此事一直處理失當，很明顯違反法例，並有違既定溝通做法……”。

有否延誤通知／通報？

13. 專責小組檢討後總結出政府的意見。政府認為九鐵公司在二零零六年一月十日通報發現裂紋一事有延誤，理由如下：

- (a) 九鐵公司發現越來越多車底底盤組件有裂紋時，應按照《九鐵規例》第 3 及第 4(3)(b)條的規定再通知政府，最早可於二零零五年十二月二十九日發出通知，最遲亦不應遲於二零零六年一月六日；
- (b) 發現更多裂紋時(可能早至二零零五年十二月二十四日)，九鐵公司應按照二零零五年十二月二十二日與鐵路視察組電話會議結束時高級鐵路視察主任(3)發出的指示，向政府通報“發現不正常的情況”。如證實九鐵公司並未遵行有關指示，則按《九鐵規例》第 4(2)條，九鐵公司須負上責任；以及／或

- (c) 發現更多裂紋時九鐵公司應通報政府，把此事視作環境運輸及工務局二零零五年八月十五日信件第 6 段所指“引起公眾及傳媒關注”的事故。

14. 九鐵公司回應時指出：

- (a) 該公司已按照《九鐵規例》第 3 及第 4(3)(b)條的規定，在二零零五年十二月二十二日適當而詳盡地把壓縮器事故通知政府，並在二零零六年一月十日提交跟進報告，早於既定溝通做法規定的限期，即二零零六年一月十八日；
- (b) 根據《九鐵規例》第 3 及第 4(3)(b)條，發現更多裂紋並非須予通知的事故；
- (c) 該公司對高級鐵路視察主任(3)在二零零五年十二月二十二日曾指示通報有關“發現不正常的情況”沒有印象；以及
- (d) 發現更多裂紋後若處理不當，未能迅速斷定成因並解決問題，可能引起市民關注及傳媒報道。為此，九鐵公司視裂紋事故為首要事項，並投入大量資源全面調查，首要工作是要找出成因。

15. 專責小組認為，意見分歧主要是由下列三個原因造成：

- (a) 雙方對《九鐵規例》第 3 及第 4(3)(b)條所載的通知規定的詮釋不同；
- (b) 對於二零零五年十二月二十二日九鐵公司與鐵路視察組代表電話討論結束時所作結論，雙方憶述的內容有出入；以及
- (c) 對於環境運輸及工務局信件第 6 段所載須予通報“引起公眾及傳媒關注”的事宜，雙方的詮釋不同。

16. 專責小組就上文第 15(a)至(c)段提出的觀點和建議，現臚列如下：

- (a) 雖然適當詮釋法例份屬司法機構的工作，專責小組建議與其按環境運輸及工務局信中提出的方法，寬式詮釋《九鐵規例》有關通知的規定，政府不如採用另一個方式，無需修訂《九鐵規例》涉及通知的條文，另行與九鐵公司協定一份清單，盡量詳細臚列須予通報的事故。這樣就無需訴之於大量的法律詮釋，通過司法機構裁決來解決爭議；

- (b)(i) 鐵路視察組及九鐵公司均沒有二零零五年十二月二十二日電話會議的書面記錄，換而言之，高級鐵路視察主任(3)是否有指示九鐵公司一旦“發現不正常的情況”即須向鐵路視察組通報最新資料一事，雙方各自表述，未有定論；
- (b)(ii) 日後鐵路視察組發出口頭指示後，應立即作書面記錄，以免雙方對電話會議的討論內容有任何誤解；
- (b)(iii) 九鐵公司雖有責任詳盡而清晰地向政府通報，鐵路視察組亦應該更加主動詢問事故的詳情，並應跟進檢查、實地視察，了解九鐵公司擬進行的調查行動，尤其是二零零五年十二月二十二日的電話討論是因一宗罕見的事故而起。此舉可令九鐵公司提高警覺，促進雙向溝通；
- (c)(i) 九鐵公司與政府應跟進並繼續協商，就環境運輸及工務局信中第 6 段所指“引起公眾及傳媒關注”的事故，開列具體事例的清單。這項工作意義重大，因為鐵路事故及事件通常由鐵路前線員工發現，員工必須獲得明確指示，知道哪些事故及事件需要通報。假如是否需要通報是由個別員工決定和詮釋，每次通報都要經過管理階層商討，相信定會造成延誤；

- (c)(ii) 九鐵公司與政府應檢討各項有關通報、通知的規定，以及查核和監察有否遵辦規定的各項事宜，一次過澄清，更新內容，然後加以整合簡化；以及
- (c)(iii) 九鐵公司與政府應檢討各類通知／通報事故標準表格，研究表格是否能向政府扼要指出問題所在。檢討表格的目的，是把例行通知／通報，提升為高質素的通知／通報，讓政府能即時使用通報所得的資料。

溝通是否足夠？

17. 專責小組研究通知／通報的責任後，隨之探討九鐵公司與政府的溝通如何受到規範化的具體安排制肘，並指出以下四個制肘雙方溝通的元素：

- (a) 政府與九鐵公司為進行事故調查而協定的現行守則；
- (b) 安全及品管經理上報的制度；
- (c) 與鐵路視察組的聯絡接觸；以及
- (d) 九鐵公司的文化。

18. 專責小組建議：

- (a)(i) 日後若發生更為複雜或嚴重的事故時，有關方面應提高意識及靈活性，委聘獨立人士與九鐵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。這樣，一方面可改善目前先由九鐵公司調查事故，然後由政府審核調查結果的做法，另一方面亦可節省時間，並以具透明度的方式保障公眾安全；
- (a)(ii) 相對輕微的事故則應繼續由九鐵公司調查處理，然後由鐵路視察組獨立評估。不過，搜集數據及證據期間，輕微事故的調查工作亦有可能發展成嚴重事故的調查工作。此外，輕微事故的調查工作亦有可能已進行相當時日而政府仍不清楚有關進展。因此，調查程序應建立完善的制度。例如，在整個調查過程中，九鐵公司應定期向鐵路視察組提交工作進度表，直至最終報告完成為止。這樣，鐵路視察組亦可定期查核進展，若有不當之處亦可及早發現；
- (b) 九鐵公司可加強安全及品管部的角色及職能，特別是賦予該部較大自主權，獨立於運作部門；要就安全及品管的事務作出判斷時，安全及品管經理可以向行政總裁提出本身的見解。例如，安全及品管經理可以直接上報行

政總裁。這樣的安排勝過目前安全及品管經理上報運輸高級總監，再由運輸高級總監上報行政總裁的做法。這樣，運輸部就不會被視為自我調查，調查亦可更為客觀；

- (c)(i) 雙方除應增加開會次數外，更需加強雙向溝通；
- (c)(ii) 鐵路視察組代政府規管九鐵公司，需在控制與自主之間不斷求取平衡。政府應不時審視鐵路視察組與鐵路公司整體的工作安排，以取得適當的平衡；
- (d)(i) 九鐵公司回應不斷轉變的需求、不斷變化的情況，應更加敏銳。九鐵公司應從這次檢討中汲取教訓，更積極主動及更迅速地提高透明度，以回應鐵路視察組及公眾的要求。九鐵公司上下員工都應詳細研究如何管理改革，並為此建立鞏固的基礎；
- (d)(ii) 九鐵公司管理局主席及行政總裁這兩名領導者是推動改革的關鍵所在；
- (d)(iii) 九鐵公司管理局高層應聯手合作，研究公眾安全與溝通這兩個相關的課題，努力提高市民對九鐵公司的信心，並制訂更完善的溝通策略；

- (d)(iv) 九鐵公司應為員工訂定並說明改革的願景，清楚指出在積極主動提高透明度的過程中所涉及的改革；
- (d)(v) 九鐵公司應研究如何在第二層高級總監的支持下推動上述的改革。高層人員應通力合作，發揮導引團隊的作用，持續推動改革；
- (d)(vi) 九鐵公司應為員工提供訓練發展，協助員工迎向改革；
- (d)(vii) 九鐵公司應創造並培訓改革推動者，為落實改革作出貢獻；以及
- (d)(viii) 九鐵公司與外間溝通時，不應只發放鐵路意外、服務延誤或鐵路事故的消息，正面的訊息亦必須有效地定期發放。九鐵列車服務對不少香港市民及海外旅客均非常重要。不時讓乘客加深理解列車運作、列車安全裝置及風險管理的細節，加強溝通，絕非壞事。

觀點問題

19. 專責小組檢討各事件及問題後認為，周邊存在相當特殊的情況，中間出現一連串相互關連影響的因素，導致二零零六年一月十日前九鐵公司與政府溝通不足。

20. 專責小組對身為公營機構的九鐵公司寄望甚殷。九鐵公司要調查的是相當罕見的事故，其間該公司亦已主動進行多項檢查，並且實行預防措施。自二零零五年八月以來，環境運輸及工務局一直鼓勵九鐵公司主動共享資訊，該公司既已同意盡力而為，就應更加敏銳、更加警覺整個過程中，需要有更多溝通。即使九鐵公司認為問題只是看似關乎公眾安全而不屬於實際的公眾安全問題，亦應傳達有關資料。這是專責小組對負責任、有承擔的公營機構的期望。

21. 若九鐵公司有迅速知會鐵路視察組，該組便可盡早執行職務，迅速評估受影響的列車繼續行走會否影響公眾安全，不論問題是看來關乎公眾安全，抑或是實際關乎公眾安全。再者，鐵路視察組人數雖少，但如果政府能及早獲得知會，環境運輸及工務局局長便可因應需要動員政府相當人手協助，集思廣益，問題或可能得以更快解決。

22. 即使九鐵公司就鐵路運作作出最高安全保證，除非經獨立的監察機關(即鐵路視察組)另行評估，否則市民亦不會接受。若九鐵公司不與政府共享有關資訊，政府便無從發揮其角色。

23. 鐵路視察組身為鐵路的規管當局，負責確保鐵路運作安全；專責小組對鐵路視察組同樣寄以厚望。若鐵路視察組能表現得更積極主動，雙方之間雙向溝通的結果定會截然不同。

24. 九鐵公司方面，專責小組促請管理局主席繼續在公司內建立團隊精神，推動改革，更積極主動提高九鐵公司的透明度，更迅速及更適時向外間公開資訊。至於事故檢討期間九鐵公司與政府溝通不足的問題，專責小組認為如果要九鐵公司任何一名員工獨力承擔此責任，實是有欠公平。不過，專責小組鼓勵事故檢討期間身在其位而有責任和有機會與政府溝通的人員，又或通過下屬人員能夠取得資訊可告知政府事態發展的人員(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)能汲取教訓，在公司內進行所需改革，改善日後九鐵公司與政府及公眾之間的溝通。觀點問題所在，不容低估，更不可掉以輕心。

第一章

背景

關鍵各方的角色

1.1 九廣鐵路於一九二零年通車，七十多年來由政府部門負責管理。九廣鐵路現代化後，當局於一九八二年根據《九廣鐵路公司條例》(《九鐵條例》)(第372章)，把鐵路部門重組成爲公營機構—九廣鐵路公司(九鐵公司)。

1.2 九鐵公司屬政府所有，政府制訂《九鐵條例》及《九廣鐵路公司規例》(《九鐵規例》)，界定該公司的角色及責任。法例特別訂明，九鐵公司作爲本港鐵路的營運者，首要責任是確保鐵路運作安全；政府的鐵路規管當局—香港鐵路視察組(“鐵路視察組”)則擔任獨立監察者的角色，監督九鐵公司爲確保鐵路安全而落實的安排。監察服務水平及可靠程度的工作，則由運輸署負責。

1.3 如在鐵路上發生事故或事件，有關資料必須由鐵路營運者提供。因此，九鐵公司不但有責任與有關方面共享這些資料，還須履行《九鐵規例》中有關通知的責任以及政府藉行政安排要求的通報責任。這些資料非常重要，政府賴以監察鐵路服務的質素、調查鐵路事故，以及因應情況調配緊急公共交通

服務。

1.4 環境運輸及工務局為相關政策局，負責的政策事宜包括發展運輸基礎設施、提供運輸服務及交通管理事宜。該局同時負責監督屬下機電工程署、路政署、運輸署等多個部門的運作，並負責鐵路視察組內務管理的工作。

通知與通報的規定範圍廣闊

1.5 鐵路上發生的事故或事件類別甚多，九鐵公司須請政府留意的資料所涉及的範圍亦見日廣。現時該公司須通知／通報當局的重要資料，除涉及影響公眾安全的事項外，還包括不涉及安全問題但會引起公眾及傳媒關注的事宜。

1.6 發生的問題有輕有重。法例早已訂明，若發生嚴重事故，例如導致任何人死亡或重傷的“意外”、列車碰撞或出軌，必須立即發出通知。相對較輕微的“非意外”事件，法例列為“事故”的一類，則與《九鐵規例》第2、第3及第4條有關。附件三載有這些條文的摘錄。

1.7 確保鐵路運作安全方面，九鐵公司的記錄向來極佳，該公司通知當局發生較輕微“事故”的次數，一直遠高於通知發生“意外”的次數。此外，是公眾關注的事項與時日不斷改

變，以令法例未能盡列所訂“事故”的類別，以致有關披露資料的規定亦不斷增加。以一近期事故為例，九鐵公司一班列車因訊號問題或機件輕微故障而沒有在原定車站停車，乘客雖感不便，但沒有引來對列車安全的關注。傳媒報道乘客的投訴後，九鐵公司與政府協議日後若發生同類事故，該公司亦會向政府通報。有關資料除可供參考外，還可提醒政府及早準備，回應傳媒或公眾的查詢。

1.8 政府沒有修訂法例中有關事故通知的規定，以實行上述規定以及／或雙方協定的其他新增事故，而是藉行政安排，靈活而迅速地變改九鐵公司就較輕微問題作出通報的規定。因此，按一般規定而非法例訂明的規定向政府披露資料，稱為“通報”，而非有關法例界定的“通知”。

1.9 當局去年全面修訂最新的通知及通報的規定，由環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)⁴向九鐵公司提出，九鐵公司方面由運輸高級總監領導這項工作。這次修訂工作亦涉及另一鐵路營運者—地鐵有限公司(地鐵公司)，運輸署及鐵路視察組亦有參與。環境運輸及工務局在二零零五年八月十五日致函九鐵公司提出：

“2. 令鐵路服務盡快回復正常是處理事故時的一項重要工作。然而，與政府、乘客及公眾有效溝通亦同樣重要。本局負責規管鐵路服務，一旦發生或

會影響鐵路安全及服務的事故以及可能引來公眾關注的其他事故，實有賴鐵路公司通知本局。這些資料極為重要，政府賴以監察鐵路服務的質素、調查鐵路事故，以及因應情況調配緊急公共交通服務。

3. 目前，若發生的事故影響安全，九鐵公司須通知政府。具體而言，如發生《九鐵規例》第 2 條所列意外，九鐵公司須立即通知政府，並在切實可行範圍內盡快向政府提交該等事故以及第 3 條所指其他事故的書面報告。
4. 科技日新月異，鐵路系統亦越趨複雜。若以狹義詮釋上述規例有關‘須予通知的事故’的條文，即無法涵蓋涉及安全的各種事故。為此，有關規管條文雖仍是處理‘須予通知的事故’的有效依據，但本局希望九鐵公司能寬式詮釋有關‘須予通知的事故’的條文。為免產生疑問，假如發生或會涉及安全的事故，即使貴公司認為有關事故未必為上述條文涵蓋，仍須通知政府。
5. 至於可能影響服務水平(包括但不限於列車班次、行車時間、運作時間及載客量)的事故，如導致列車服務中斷八分鐘或以上，九鐵公司須按照

協議通報機制通知運輸署。運輸署年初曾與貴公司商討改進通報機制。現隨函附上雙方協訂的新機制以供遵行。

6. 然而，不屬‘八分鐘通報機制’涵蓋範圍但仍會引起公眾及傳媒關注的事故時有發生，九鐵公司仍須視乎情況通知鐵路視察組或運輸署。如涉及敏感課題，貴公司亦可直接聯絡本局。懇請貴公司將通報安排規範化，並向本局提交建議，臚列貴公司認為須予通報的具體事例。本局明白所列舉者未必巨細無遺，但亦可視作雙方共識的基礎，藉此訂明須通報的事故的性質。”

1.10 值得一提的是，信中第4段提出要求九鐵公司“寬式”詮釋通知規定。第6段則促請九鐵公司通報引起公眾及傳媒關注的事故，並要求九鐵公司將通報安排規範化。

1.11 九鐵公司同月回覆環境運輸及工務局，承諾會按現行規定作出通知／通報，但並無提及“寬式詮釋有關‘須予通知的事故’的條文”造成的灰色地帶。

1.12 九鐵公司又表示：

“(3.) 儘管須予通報的事例清單已頗為詳盡，但九鐵公司仍會盡力而為，向有關政府部門通報有可能引起公眾關注的事故。”

(原文段落無編號)

上述回覆未能針對要點，臚列具體事例清單，原因是有關清單實在難以編訂，而通報安排規範化的工作亦未有跟進。至於九鐵公司承諾“盡力而為”作出通報的時限，雙方並未議定。

1.13 上述往來函件正好說明，要確立最新而全面的通知及通報機制，保證所選取通知通報政府的資料確實重要而相關，避免政府因接報無關重要的事故而增加負擔，當中涉及工作是何等複雜。

1.14 專責小組認為是次局方提出的修訂工作尚未完成。九鐵公司與鐵路視察組對寬式詮釋有關通知的規定尚未有共識，引起公眾及傳媒關注的事實的通報安排亦未有規範化。

1.15 東鐵事故發生於政府與九鐵公司商討通知及通報規定之際。二零零五年十二月二十一日壓縮器發生事故後，九鐵公司已經通知政府。九鐵公司在二零零六年一月十日通報政府，該公司在調查壓縮器事故成因期間發現更多裂紋。問題是九鐵公司是否有責任在二零零六年一月十日前通報政府。

1.16 下文各段撮述關於作出通知的法定要求，以及有關通報的各項行政安排，以供參閱。

作出通知的法定要求

1.17 《九鐵規例》第2、第3及第4條訂明相關規定。就作出通知而言，鐵路事故分爲“意外”及“其他事故”兩類。重點如下：

- (a) “意外” “如在鐵路上發生” 及 “任何人因而死亡或嚴重受傷”，即爲須予通知的意外。此外，須予通知的意外亦可指“在鐵路上發生” 並 “涉及一列列車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，或出軌” 而最終影響客運或貨運鐵路線正常運作；
- (b) 就上文(a)段所述的“意外”而言，九鐵公司須在“事故發生後立即”向政務司司長或其委任的任何其他公職人員作出“口頭”通知(包括以電話報告);以及在意外發生後，“在切實可行範圍內盡快”完成“書面報告”，送遞至政務司司長辦公室；

- (c) 《九鐵規例》的附表臚列須予通知的“其他事故”，其中包括七類“直接影響及人”的事故(附表第I部第1段及第2(a)至2(f)段)，以及12類“影響鐵路處所、機械裝置及裝備”的事故(附表第II部第1至第12段)。附表所述的每宗事故“如在鐵路上發生”，即為須予通知的事故；以及
- (d) 就上文(c)所述的“其他事故”而言，九鐵公司須在事故發生後，“在切實可行範圍內盡快”完成“書面報告”，送遞至政務司司長辦公室。

1.18 九鐵公司安全及品管處由安全及品管經理主管，負責擬備須予通知的事實的資料及其他資料提交政府。政府方面由鐵路視察組負責聯絡，該組主管為總鐵路視察主任⁹。

闡明向鐵路視察組作出通知的模式及時間

1.19 二零零三年二月，鐵路視察組與九鐵公司在書信往來中同意訂定一套程序，以補充法例條文。有關程序如下：

⁹ 總鐵路視察主任的主要職責包括審視及議定新鐵路工程、監察鐵路的運作安全，以及調查鐵路事故。鐵路視察組的組織圖見附件六。

- (a) 就《九鐵規例》規定“在事故發生後立即作出口頭報告”的“意外”而言，鐵路視察組與九鐵公司協議該公司須採取下列行動：
- (i) 在意外發生後20分鐘內以電話或傳呼機通知鐵路視察組；
 - (ii) 處理事故後以傳真(或電郵)方式通知鐵路視察組有關詳情；以及
 - (iii) 在意外發生後下一個月的第14個工作天或之前提交表格A及表格B(這些是政府與九鐵公司協議採用的標準表格，用以通知有關事故發生的日期、時間和地點，以及事故的性質及情況等資料)；
- (b) 至於《九鐵規例》規定須“在事故發生後在切實可行範圍內盡快”以書面作出通知的“其他事故”，鐵路視察組與九鐵公司協議該公司須採取下列行動：
- (i) 在事故發生後翌日上午九時前以電郵分批把有關資料通知鐵路視察組；以及

- (ii) 在事故發生後下一個月的第14個工作天或之前提交表格A及表格B。

通報列車服務中斷的規定

1.20 二零零四至零五年期間，運輸署與九鐵公司協議實施通報機制。協議的重點是規定九鐵公司通報服務中斷達八分鐘或以上的事務。

會議席上九鐵公司向鐵路視察組作出通報

1.21 會議面談與通知及通報機制相輔相成。九鐵公司與鐵路視察組的代表定期舉行會議，九鐵公司的運輸高級總監與鐵路視察組的總鐵路視察主任每半年開會一次，安全及品管經理與總鐵路視察主任則每三個月開會一次。雙方的代表(即鐵路視察組的總鐵路視察主任、九鐵公司的運輸高級總監／安全及品管經理)輪流擔任主席。其間如有需要，亦會召開專題會議。

第二章

事故檢討

2.1 專責小組審閱九鐵公司及鐵路視察組提交的陳述書後，歸納出事故涉及的重要事件。專責小組根據下文所述的重要事件，探討二零零五年十二月二十一日壓縮器發生事故當日至二零零六年一月十日，九鐵公司向鐵路視察組通報壓縮器事故的懷疑成因期間的溝通問題，以及九鐵公司至今採取的行動。由於鐵路視察組對這段期間發生的事情並無第一手資料，下列資料大多來自九鐵公司的陳述書。下文重要事件的取捨，亦反映專責小組對事件的詮釋。

2.2 鐵路視察組的陳述書以及與各有關人士的會晤中均提及二零零六年一月十日之後兩天內發生的事情，故專責小組亦一併加以研究。

二零零五年十二月二十一日的壓縮器事故

2.3 二零零五年十二月二十一日下午四時四十五分，九鐵公司一列南行東鐵列車從大學站開往火炭站，離站時車站月台督導聽見第三卡列車車底發出異響。與此同時，列車車長亦發現輔助系統的故障警告燈正在閃亮。兩人即時向火炭站的東鐵

列車控制中心報告。由於事故未明，車長遵照乘客安全至上的指示，小心地將列車駛往火炭站，並安排乘客下車轉乘下一班列車繼續行程。全部乘客在數分鐘內離開車廂，秩序良好。

2.4 有問題的列車先後在火炭現場和車廠接受檢查，發現其中一個壓縮器有從支架鬆脫的現象。該壓縮器支架的三個焊接位，有兩個已經裂開脫落，僅靠第三個支撐壓縮器支架，列車的故障保險裝置因而啓動，車長駕駛室內的故障警告燈亦隨即閃動。

2.5 爲確保路軌及訊號組件沒有損毀，九鐵公司亦已檢查路軌，當日餘下時間的列車服務沒有因而中斷。公眾沒有投訴，傳媒亦沒有報道。

2.6 事故發生後，九鐵公司已立即透過九鐵公司運作事故管理系統以傳呼機、手機短訊、內聯網及電話作出匯報，並上達九鐵公司管理層中的運輸高級總監。運輸高級總監統領運輸部，該部門負責九鐵公司的鐵路運作(包括東鐵在內)。當日，運輸高級總監正兼任統籌總監，兼任期至二零零五年十二月三十日止。除管理局主席外，運輸高級總監爲當時九鐵公司最高級的人員。

2.7 運輸高級總監及其他九鐵公司人員當晚視察列車

後，同意以目視及錘擊¹⁰的方式檢查所有壓縮器，確保所有壓縮器支撐牢固。為確保列車操作安全，檢查工作於翌日早上出車前完成。此外，脫落的支架亦送到實驗室進行金屬檢查。

2.8 這宗個別事故雖屬罕見，但當時並未認為屬嚴重事件。因此，根據《九鐵規例》第3及第4(3)(b)條，以及二零零三年二月九鐵公司與鐵路視察組協定以作補充的安排，九鐵公司須遵照下列規定通知鐵路視察組這宗“事故”¹¹：

- (a) 翌日早上九時前以電郵分批把有關資料通知鐵路視察組；以及
- (b) 在下一個月的第14個工作天或之前提交表格A及表格B。(就上述事故而言，限期應為二零零六年一月十八日。)

二零零五年十二月二十二日通知及通報情況

2.9 當日早上九時左右，九鐵公司的前線工作人員向鐵路視察組發出“須予通知事故每日報表”。報表載述壓縮器事

¹⁰ 這種檢查方法可迅速找出較大裂紋，但未必能偵測到較小裂紋。

¹¹ 《九鐵規例》附表載述規例第4(3)(b)條提及須予通知的“事故”。附表第II部第12段所指事故，是軌道或任何機械、機械裝置或裝備發生任何其他故障而有可能危及或可能危及鐵路安全運作的事務。

故，並簡略交代九鐵公司的跟進行動。鐵路視察組確認收到這項通知，雙方對此並無爭議。

2.10 雖然法例並未有規定需要以電話通知鐵路視察組，但署理安全及品管經理仍按照運輸高級總監的指示，致電鐵路視察組的高級鐵路視察主任(3)講述壓縮器事故。運輸高級總監更指示鐵路車輛設計及系統工程經理參與電話會議，補充有關技術方面的討論。這次電話會議為時約15分鐘。

2.11 雙方均沒有電話會議的記錄。專責小組察覺，雙方口述電話會議結束時協議的下一步行動時，內容卻有出入。

2.12 署理安全及品管經理及鐵路車輛設計及系統工程經理憶述，雙方同意九鐵公司在收到壓縮器支架的實驗室測試結果，以及對事故完成更詳細的調查後，才向鐵路視察組提交書面報告。九鐵公司在陳述書中表示，該公司(特別是運輸高級總監及其下屬)在判斷何時再向鐵路視察組匯報時，很大程度上以該次電話會議的討論結果為依據。

2.13 高級鐵路視察主任(3)憶述時卻指出，他曾額外要求九鐵公司盡快以無損探傷方式檢查整個車隊，一旦“發現不正常的情況”，即須向鐵路視察組報告最新資料。鐵路視察組就是基於這點，後來認為九鐵公司只通報二零零五年十二月二十一日鬆脫的壓縮器上發現裂紋，而未有盡快通報在其他壓縮器以

及其他車底底盤組件發現裂紋。

系統問題

2.14 隨後九鐵公司日以繼夜搜尋裂紋；至二零零五年十二月二十四日為止，一共檢查了119個壓縮器，在其中有9個壓縮器的支架發現微細裂紋，但支架全都承托穩固。十二月二十八日，在主設備箱發現裂紋；十二月三十日，又在發電機及壓縮器電感器箱的支架上發現裂紋。二零零六年一月三日，九鐵公司在更多類型列車車底底盤組件的支架發現裂紋。這些裂紋大多屬於較短的微細裂紋。

2.15 按照既定的裂紋管理系統，裂紋長度超過68毫米的組件需要拆除，較短的裂紋以焊接方式修補，所有裂紋的擴展速度則須逐一監察。

2.16 自二零零五年十二月二十一日首次發現壓縮器支架的焊接位出現裂紋以來，整個車隊的車底底盤組件陸續發現裂紋。本來個別的事故或可以說已演變成遍及整個系統的問題。

2.17 系統問題所引致的後果往往較個別事故嚴重得多。鐵路視察組認為，二零零五年十二月二十一日首次發現壓縮器鬆脫後，九鐵公司再發現其他壓縮器的支架出現裂紋，理應至少

按照署理安全及品管經理、鐵路車輛設計及系統工程經理和高級鐵路視察主任(3)於十二月二十二日在電話對話中達成的共識，向鐵路視察組報告“發現不正常的情況”。其後在其他組件及其他壓縮器上再發現裂紋，實屬同一次電話對話中所指“發現不正常的情況”，九鐵公司應再向鐵路視察組報告。

2.18 九鐵公司表示，對於二零零五年十二月二十二日鐵路視察組在電話中指示該公司須報告“發現不正常的情況”沒有印象。九鐵公司解釋，發現裂紋是因為他們傾盡全力檢查整個車隊。出現裂紋，並非“事故”或事件。但九鐵公司未有掉以輕心，從最初只進行目視及錘擊測試，到後來選擇採用更精確的磁粉探傷檢查技術進行測試。測試前先要費勁清除表面油漆，確保再小再短的裂紋都不會遺漏。十二月二十一日發生壓縮器事故後，九鐵公司檢查是否還有其他裂紋存在，因此該公司認為，其後進行檢查、發現更多裂紋，其實是十二月二十一日該宗單一事故的調查工作的跟進行動，亦屬調查過程的一部分。至於該宗事故，九鐵公司已在十二月二十二日通知鐵路視察組。

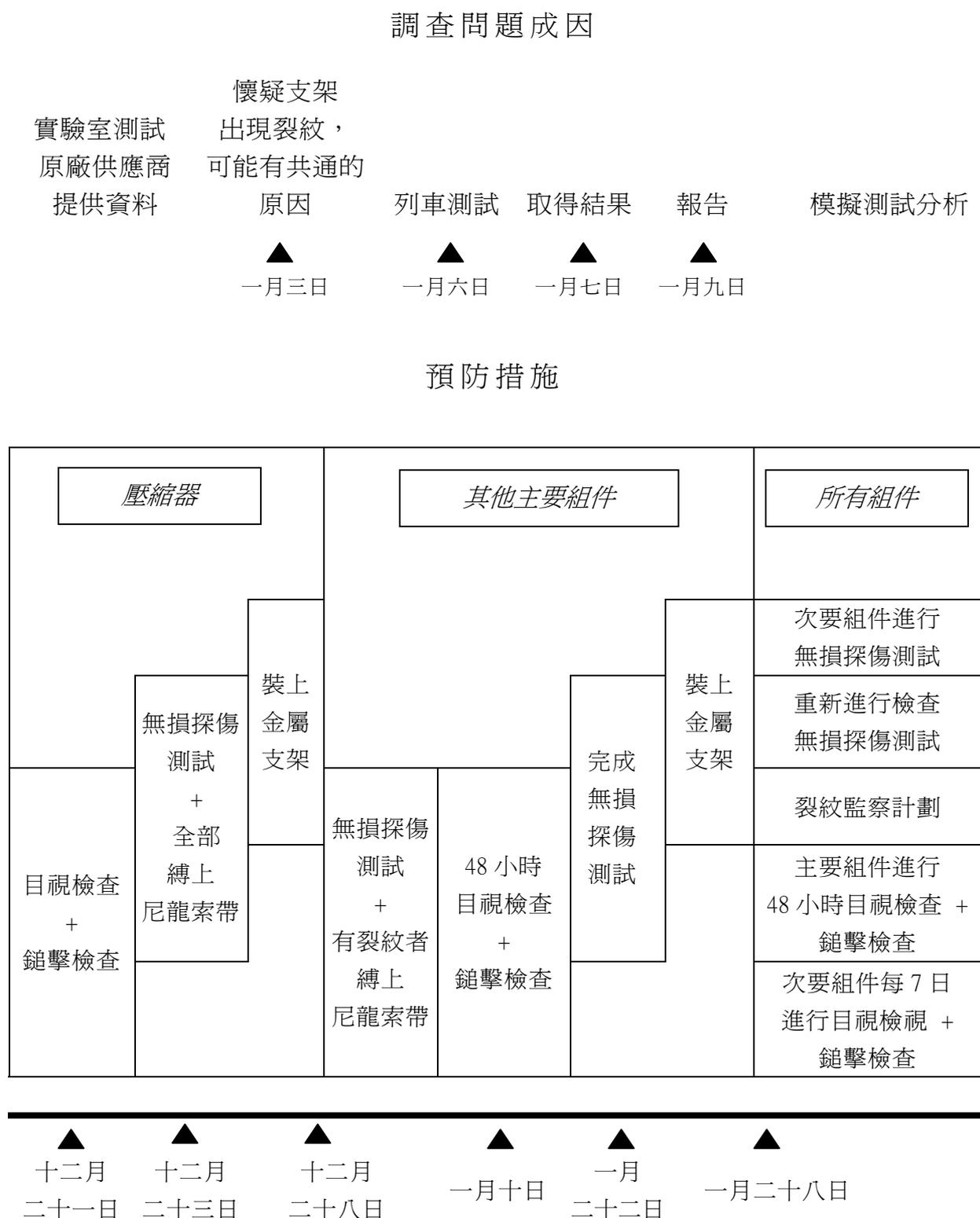
2.19 提交跟進書面報告的最後限期為二零零六年一月十八日，但鐵路視察組／九鐵公司早已安排在二零零六年一月十日舉行定期會議。當收集到初步發現後，九鐵公司內部在一月四日決定整理有關資料，然後在上述會議上（一月十日）向鐵路視察組報告。

擴大調查範圍尋找壓縮器事故成因

2.20 鐵路和列車出現裂紋雖是間有所聞，但在壓縮器支架的焊接位出現裂紋而引致壓縮器鬆脫卻屬罕見，在香港更是未有所聞。

2.21 九鐵公司於二零零五年十二月二十二日展開調查，以期找出問題的成因。第一步工作是調查是否還有其他地方出現裂紋；若確定還有其他裂紋，便要找出裂紋所在。與此同時，承辦商ETS-TestConsult Ltd展開多項實驗室測試及檢查。九鐵公司採納列車製造商Alstom的意見，進行列車測試。圖1概述九鐵公司採取的行動。九鐵公司為此調動大量人手應付由此而生的工作量。

圖 1 — 為追查問題成因進行的工作



確保鐵路安全

2.22 九鐵公司一向非常重視鐵路安全，素以安全至上。該公司無時無刻都在執行危機管理，確定列車安全，方准行駛。二零零五年十二月二十一日發生壓縮器事故後，問題成因雖然尚未確定，鑑於發現的裂紋多屬微細裂紋，另外亦有進行其他安全檢測，不斷緊密監察裂紋擴展的速度，因此該公司認為列車仍能安全行駛。

2.23 該公司證實，裂紋長度不超過68毫米的焊接支架，其承托組件的能力可保持在96%或以上，至於裂紋最長的焊接支架，裂紋長達160毫米，承托能力仍能保持在90%。雖然如此，該公司認為安全程度仍可再進一步提高，故採取預防措施，鐵路車輛設計及系統工程經理在二零零五年十二月二十二日徵詢署理鐵路車輛總經理¹²後，在同日決定為所有壓縮器縛上尼龍索帶，後來再為其他車底底盤組件加上金屬支架以策萬全，確保即使列車的支架鬆脫，組件也不致從列車脫落。這些工業用尼龍索帶能承受壓縮器三倍的重量，即大約0.5噸。隨後發現裂紋越來越多，並實行更多預防措施，工作的規模變大。

¹² 鐵路車輛總經理負責九鐵所有列車的維修及項目工程。二零零五年十二月十九日至二零零六年一月三日期間，該名總經理正值休假。電動列車車廠經理獲派署理鐵路車輛總經理的工作。其日常工作包括第一線維修所有電動列車，並須確保調配行駛主要路線的客運列車均操作正常。

九鐵公司處理事故的轉捩點

2.24 九鐵公司表示，該公司在二零零六年一月七日分析列車互動測試所得的結果後，發現組件支架出現不正常的周期應力，並開始懷疑各車底底盤組件的支架出現裂紋，可能有共通的原因。當時該公司決定請有關人員在周末編寫詳細報告，在二零零六年一月九日提交署理行政總裁審閱，然後再提交鐵路視察組。

2.25 鐵路視察組認為，處理事故的轉捩點應該更早，大概應早至二零零五年十二月二十四日，當時另有9個壓縮器出現裂紋。無論如何，也不應遲於十二月二十八日或二十九日，當時除壓縮器外，還有其他組件出現裂紋。當時該公司應已警覺這些問題屬於“發現不正常的情況”，應該向政府通報。

審定全面調查報告

2.26 二零零六年一月九日，署理行政總裁收到全面調查報告，當中撮述所有調查結果以及為解決有關問題而採取的行動。報告並為進一步調查事故成因以及制定常設糾正措施的方法提出建議。署理行政總裁決定向管理局主席報告，主席獲悉後決定在一月十一日召開管理局緊急特別會議討論報告內容。

2.27 署理行政總裁告知專責小組，當時他沒有把知會鐵路視察組一事視作需要留意的事項。該公司前線工作人員向來都有通知及通報當局。下屬曾向他保證，二零零五年十二月二十一日發生的壓縮器事故，已在十二月二十二日通知鐵路視察組，按照既定溝通做法，需在二零零六年一月十八日提交詳細的書面報告。

2.28 管理局主席告知專責小組，他與署理行政總裁的看法相同。由前線工作人員負責通知及通報，理所當然。他不會介入，而此事亦並非他需要注意的事項。

2.29 安全及品管經理聯絡總鐵路視察主任，提議鐵路視察組與九鐵公司在十一月十一日舉行特別會議詳細討論調查報告的內容，但卻未有向鐵路視察組講述詳情；與鐵路視察組的定期會議則如期在十一月十日舉行。

二零零六年一月十日的通報情況

2.30 二零零六年一月十日，九鐵公司委任獨立專家小組。獨立專家小組由本地的專家組成，負責檢討九鐵公司至今採取的行動。

2.31 環境運輸及工務局同日接到在二零零六年一月十一日召開管理局特別會議的通知，管理局主席亦致電環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)(常任秘書長)扼要解釋問題所在。

2.32 安全及品管經理與總鐵路視察主任的鐵路視察組／九鐵公司定期會議如期在下午舉行。常任秘書長指示總鐵路視察主任進一步了解全線列車車底底盤組件出現的問題。九鐵公司應總鐵路視察主任要求，提交載述事故始末的調查報告。安全及品管經理、鐵路車輛設計及系統工程經理以及獨立專家小組成員向總鐵路視察主任解釋事故始末。

警告信

2.33 二零零六年一月十一日上午九鐵公司管理局開會前，總鐵路視察主任發信警告九鐵公司。這是鐵路視察組自成立以來，首次發出警告信。信中總結說：“……此事一直處理失當，很明顯違反法例，並有違既定溝通做法……”。

2.34 環境運輸及工務局局長是管理局成員，但因當日下午立法會另有會議，無法出席管理局會議，故由常任秘書長代表出席。

2.35 管理局會議在中午舉行。公司管理層向管理局提交二零零五年十二月二十一日壓縮器事故的初步調查報告。管理局接納獨立專家小組及列車製造商提交的評估結果。管理局總結認為，東鐵車隊安全不成問題，可以繼續運作。

2.36 會議談及鐵路視察組認同九鐵公司至今採取的行動的課題時，常任秘書長讀出鐵路視察組所發的警告信。

2.37 當日傍晚，九鐵公司接到一宗傳媒查詢，詢問二零零五年十二月二十一日有關壓縮器的事故。九鐵公司當晚發出新聞稿解釋情況。

責任

2.38 二零零六年一月十二日早上，政府發出新聞稿，標題為“政府敦促九鐵公司加強維修”。文中政府清楚說明前一天已向九鐵公司發出書面警告，“強烈譴責該公司處理不當”。政府並已成立“一隊由鐵路視察組及有關政府部門組成的特別專家小組”，檢查有關列車。政府初步根據九鐵公司委任的獨立專家小組所作報告，“認同列車經落實加強列車底部組件的承托後，列車服務沒有對乘客造成即時危險。”

2.39 九鐵公司隨後舉行記者會，回答傳媒的查詢。主要主持人為管理局主席、署理行政總裁、運輸高級總監及鐵路車輛總經理。主席表示，未能為九鐵公司引入透明度及迅速共享資訊制度，願意負上全責。署理行政總裁表示，接獲事故的初步報告時並未察覺裂紋問題有可能擴大，需要即時向管理局報告，因此亦要承擔責任。運輸高級總監表示，假如掌握初步調查結果後九鐵公司能即時知會政府，則可以表現得更為積極主動，令公司顯得更具透明度。現在政府認為公司表現欠佳，他願意為此承擔責任。鐵路車輛總經理表示，他原本希望透過整理所搜集到的資料和數據，讓管理層可以清晰而全面地掌握問題。對於無法使運輸高級總監及署理行政總裁迅速洞悉整個問題的核心所在，他願意為此承擔責任。此事一連數天成為報章的頭條新聞。

第三章

有否延誤通知／通報？

3.1 九鐵公司與政府之間向來定有通知通報的規定。二零零五年十二月二十一日至二零零六年一月十日發生的重要事件，需要放到該通報規定之下考慮。九鐵公司按照《九鐵規例》第3及第4(3)(b)條的規定，在二零零五年十二月二十二日通知鐵路視察組某一壓縮器發生個別事故，政府接獲通知並認為九鐵公司適當地通知鐵路視察組。可是，其後事態發展，發現更多裂紋是否必須通知／通報，卻引起雙方爭議，致令雙方對其後通知／通報是否有延誤的問題產生歧見。政府與九鐵公司之間爭論的概要如後。

3.2 政府認為在二零零六年一月十日通報發現裂紋一事已經太遲，理由如下：

- (a) 九鐵公司發現越來越多車底底盤組件有裂紋時，應按照《九鐵規例》第3及第4(3)(b)條的規定再通知政府，最早可於二零零五年十二月二十九日發出通知，最遲亦不應遲於二零零六年一月六日；
- (b) 發現更多裂紋時(可能早至二零零五年十二月二十四日)，九鐵公司應按照二零零五年十二月二十二日高級

鐵路視察主任(3)在電話會議結束時發出的指示，向政府通報“發現不正常的情況”。如證實九鐵公司並未遵行有關指示，則根據規例第 4(2)條，九鐵公司須負上責任；以及／或

- (c) 發現更多裂紋時九鐵公司應通報政府，把此事視作環境運輸及工務局二零零五年八月十五日信件第 6 段所指“引起公眾及傳媒關注”的事故。

3.3 九鐵公司回應時指出：

- (a) 該公司已按照《九鐵規例》第 3 及第 4(3)(b)條的規定，在二零零五年十二月二十二日適當而詳盡地把壓縮器事故通知政府，並在二零零六年一月十日提交跟進報告，早於根據鐵路視察組的既定溝通做法而計算的限期，即二零零六年一月十八日；
- (b) 根據《九鐵規例》第 3 及第 4(3)(b)條，發現更多裂紋並非須予通知的事故；
- (c) 該公司對於高級鐵路視察主任(3)在二零零五年十二月二十二日指示通報有關“發現不正常的情況”沒有印象；以及

- (d) 發現更多裂紋後若處理不當，未能迅速斷定成因並解決問題，可能引起市民關注及傳媒報道。為此，九鐵公司視裂紋事故為首要事項，並投入大量資源全面調查，首要工作是要找出成因。

3.4 專責小組認為，意見分歧主要是由下列三個原因造成：

- (a) 雙方對《九鐵規例》第 3 及第 4(3)(b)條所載的通知規定的詮釋不同；
- (b) 對於二零零五年十二月二十二日署理安全及品管經理、鐵路車輛設計及系統工程經理與高級鐵路視察主任(3)電話討論結束時所作結論，雙方憶述的內容有出入；以及
- (c) 對於環境運輸及工務局信件第 6 段所載須予通報“引起公眾及傳媒關注”事宜，雙方的詮釋不同。

3.5 其中兩個原因關乎對詮釋的爭議；另一個原因則關乎對事實的爭議。詳細分析爭議的論點前，專責小組需清楚了解政府的關注為何。

政府的關注

3.6 下列人士所提出的意見概括政府的關注：

- (a) 二零零六年一月十一日鐵路視察組向九鐵公司發出首封警告信；
- (b) 二零零六年一月十八日立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會會議上統領運輸事務的政府官員環境運輸及工務局局長提出的意見；
- (c) 二零零六年五月八日鐵路視察組向專責小組提交的陳述書；
- (d) 二零零六年五月十八日鐵路視察組與專責小組舉行的會議；
- (e) 政府聘請的大律師檢討二零零六年六月前發生的事件後在六月二日告知政府可指控九鐵公司；以及
- (f) 二零零六年六月一日及八日環境運輸及工務局與專責小組舉行的會議。

3.7 雖然以上各方均認為九鐵公司未有在二零零六年一月十日前通知／通報發現裂紋，專責小組卻注意到各方並沒有指定日期，指明政府認為九鐵公司應在該日前知會鐵路視察組。

3.8 鐵路視察組在二零零六年一月十一日向九鐵公司發出的警告信的最後兩段如下：

“現特藉此機會警告貴公司，根據《九鐵規例》第 4(3)(b) 條及附表 II 第 12 條，貴公司有責任向鐵路視察組通報任何影響安全的事故。直到目前，本人認為此事一直處理失當，很明顯違反法例，並有違既定溝通做法。

本組會考慮為此採取適當行動跟進。”

3.9 環境運輸及工務局局長在二零零六年一月十八日立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會會議上概述政府的立場如下：

“環境運輸及工務局局長表示，鐵路視察組在二零零五年十二月二十一日獲通知壓縮器鬆脫的事故……政府當局在隨後數天並未接獲此次事故的進一步報告。然而，鑑於在二零零五年十二月二十二日及二十三日發現很多車底[底盤]組件均有裂紋，以及其後顯示這是涉及整個車隊的問題，九鐵[公司]理應作出安排，將情況的

嚴重性再次向政府當局通報。她指出，根據《九鐵規例》第 2 條，如在鐵路上發生意外，而因該意外而導致任何人死亡或嚴重受傷，或該意外涉及影響鐵路線正常運作的碰撞，即為須予通知的意外。在有關規例的附表中亦載述，須予通知的事故包括危及或可能危及鐵路的安全運作，並影響鐵路處所、機械裝置及裝備的事故。

環境運輸及工務局局長進一步表示，政府當局應盡早接獲通知，因為當局需要時間評估鐵路運作的安全。然而，當局在九鐵[公司]二零零六年一月十一日的管理局會議上才獲得有關事故的進一步詳情……政府當局是根據《九鐵規例》的條文向九鐵[公司]發出警告信，提醒該公司應通報該宗屬於須予通知的事故。”

（摘錄自立法會秘書處所撰寫的會議紀要。）

3.10 鐵路視察組在二零零六年五月八日提交的首份陳述書中回應專責小組的提問，說明該組判斷九鐵公司是否適時通報發現裂紋時的考慮因素。鐵路視察組強調九鐵公司未有按照《九鐵規例》適時通告，另外又指出九鐵公司違反既定行政安排，即環境運輸及工務局在二零零五年八月十五日致函九鐵公司，信中第6段請該公司向政府通報“引起公眾及傳媒關注”的事宜。

3.11 二零零六年五月十八日，總鐵路視察主任與專責小組會面時指鐵路視察組與九鐵公司早有共識，二零零五年十二月二十一日單一的壓縮器事故一旦演變成系統問題，九鐵公司須即時向鐵路視察組通報最新情況。專責小組請他說明這項申述的依據，他答稱權力源自“法例的精神”。其後總鐵路視察主任應專責小組要求提交陳述書解釋何謂“法例的精神”時，指出高級鐵路視察主任(3)在二零零五年十二月二十二日的電話對話結束時向九鐵公司發出的指示，是鐵路視察組請九鐵公司通報“發現不正常的情況”的“明確要求”。

3.12 九鐵公司否認違反《九鐵規例》訂明的通知規定，並於二零零六年一月向兩名大律師徵詢法律意見。二零零六年一月十八日立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會同一會議上，九鐵公司管理局主席亦表明這一點。九鐵公司在二零零六年五月十日向專責小組提交陳述書時，亦一併提交這兩名大律師的意見。

3.13 專責小組詢問鐵路視察組發信警告九鐵公司前曾否徵詢法律意見。二零零六年五月十五日鐵路視察組回信解釋為何政府未有在發出警告信前而是在發信後才徵詢法律意見：

“……直至二零零六年一月十日傍晚，鐵路視察組才獲通知東鐵全線列車車底底盤組件支架出現問題。鐵路視察組當時所得的資料顯示，問題牽涉整個車隊的系統，

會影響安全。鑑於此事關乎安全問題，事態緊急，公眾安全至上的原則必須恪守，鐵路視察組在作出專業判斷後認為，事態緊急以致無法事前徵詢法律意見，但有必要即時提醒九鐵公司須履行通知的責任，並須即時採取一系列的措施確保鐵路安全。

基於以上考慮，鐵路視察組於二零零六年一月十一日發出警告信，提醒九鐵公司須遵照《九鐵規例》的精神和條文以及既定溝通做法，發生任何會影響安全的鐵路事故，均須迅速通知政府。

鐵路視察組其後徵詢法律意見，以確定東鐵列車車底底盤支架問題上九鐵公司的法定通知責任。律政司現正就其法律意見作最後定稿。”

3.14 鐵路視察組應專責小組的要求，提交經律政司協助從大律師取得的法律意見。律政司亦認同這份法律意見。

3.15 專責小組要到二零零六年六月三日檢討工作後期才收到這份法律意見書。該名大律師表示，由於環境運輸及工務局曾在二零零五年八月十五日發信要求九鐵公司以“寬式”詮釋作出通知的責任，所以鐵路視察組有極強的依據指責九鐵公司違反《九鐵規例》的通知規定。不過，由於司法機構從未有就法定字眼的詮釋作出決定，該名大律師認為在此情況下“事

故”和“故障”這兩個關鍵字眼勢必惹起爭論，他亦理解到九鐵公司委聘的大律師提出的部分論據。該名大律師謂九鐵公司是否有責任履行法例規定通知政府發現裂紋，姑且不論，假設高級鐵路視察主任(3)表示二零零五年十二月二十二日電話討論結束時曾發出指示一事屬實，無人爭議，則可以得出九鐵公司違反規例第4(2)條的結論。

3.16 下文針對以下幾點，載述觀察所得的意見：

- (a) 雙方對《九鐵規例》第3及第4(3)(b)條所載的通知規定的詮釋不同；
- (b) 對於二零零五年十二月二十二日署理安全及品管經理、鐵路車輛設計及系統工程經理與高級鐵路視察主任(3)電話討論結束時所作結論，雙方憶述的內容有出入；以及
- (c) 對於環境運輸及工務局信件第6段所載須予通報“引起公眾及傳媒關注”事宜，雙方的詮釋不同。

(a) 對《九鐵規例》第3及第4(3)(b)條的詮釋

3.17 二零零五年十二月二十二日，九鐵公司按照《九鐵規

例》第3及第4(3)(b)條和附表第II部第12段所列“事故”類別的相關規定，通知鐵路視察組十二月二十一日發生壓縮器事故。然而，二零零五年十二月二十一日以後發生的事情，引用同一的《九鐵規例》第4(3)(b)條和附表第II部第12段詮釋的工作，從未發生。這個課題不但複雜，且會引起爭議。爭議主要圍繞對“事故”和“故障”這兩個關鍵字眼的詮釋。

3.18 附表第II部第12段摘錄如下：

“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。”

3.19 九鐵公司認為二零零五年十二月二十一日以後發現裂紋，並非須予通知的事故。九鐵公司考慮的重點，是發現的裂紋可能屬早已存在的缺損或毛病，就算發現同一缺損重複出現，亦並非法例所界定的“事故”。九鐵公司認為，有關規例旨在涵蓋實際發生的意外或鐵路運作時組件出現的故障，而非潛在的故障(所發現的缺損)。因此，法例並未要求到在發現組件有缺損或毛病時，亦要作出通報，即使有關缺損或毛病（如不加理會）日後或會危及鐵路的安全運作。即使把發現嚴重缺損當作“事故”，其後為消除或修補缺損而採取的補救措施，也不能當作另一宗“事故”。

3.20 再者，九鐵公司認為承托穩固金屬上發現有裂紋擴展，絕不等同該組件“故障”。該組件依然可承托重量，雖則為審慎起見，該組件要加以監察或稍後進行維修。除非裂紋擴展導致支架金屬裂開，否則該組件並無發生“故障”。只有支架金屬裂開的情況下，該組件方“故障”至不能承托重量。

3.21 環境運輸及工務局在二零零五年八月的函件中提出“寬式”詮釋有關作出通知的規定。九鐵公司認為，即使顧及該局的建議，通知的規定應以發生事故為依據，發現缺損並不能列為“事故”一類。

3.22 另一方面，政府卻根據上述函件提出“寬式”詮釋有關作出通知的規定，對通知的責任作廣義詮釋，“事故”與“故障”兩詞亦相應作廣義的詮釋。發現的裂紋長度若超過九鐵公司裂紋管理系統指定標準以致需要更換壓縮器或組件，以及曾經修補的裂紋，詮釋為“故障”。政府認為，循環荷載會令裂紋進一步擴展，可能導致支架出現裂痕，列車行走時動力的拖拽，或會令壓縮器突然鬆脫；因此，支架出現裂紋，以及整個車隊發現若干裂紋，“可能危及鐵路的安全運作”。

3.23 政府委聘的大律師又提出，“故障”不應限於已發生的故障，亦應包括在任何機械裝置或裝備上發現危及或可能危及鐵路安全運作的“缺損”。

3.24 這個論點亦符合法律的精神，因為通知責任的條文，是按照能避免危及公眾安全，並且讓維護公眾利益的獨立專家鐵路視察組能監督九鐵公司確保鐵路安全運作的目的而擬定的。

3.25 還有其他細微的法律論點。政府特別指出，二零零五年十二月二十二日以後因測試而在幾個壓縮器承托支架的焊接位發現裂紋，有別於二零零五年十二月二十一日發生的個別事故。裂紋是在九鐵公司投放“在鐵路上”的列車車底壓縮器支架上發現的。無論列車當時身在何處，是在測試期間抑或是向九鐵公司報告在其他支架發現裂紋時一定都是這樣看待的。支架也詮釋為“機械裝置或裝備”或“機械裝置或裝備”(即壓縮器)的主要組件。

3.26 雙方提出的法律意見撮要見下圖2。

圖 2— 法律意見撮要

	九鐵公司委聘的大律師的法律意見	政府委聘的大律師的法律意見
<p>《九鐵規例》所指須予通知的“事故”的定義</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 《九鐵規例》旨在涵蓋意外或機械或路軌實際發生的故障。 ● 九鐵公司在二零零五年十二月二十一日的事務發生後就車隊其他列車進行的審慎防範性維修結果(按九鐵公司的陳述)，不屬須予通知的事故。 	<ul style="list-style-type: none"> ● “事故”一詞應作廣義詮釋，不應作不合理的狹義解釋。 ● 毫無疑問，“事故”一詞的一般涵義較廣，從附表所列類別範圍廣闊，可見一斑。至於對“故障”(作為事故)的提述，雖然附表有時界定為特定類別意外或個別突發事件，但可涵蓋發現某些情況而令組件不適宜作原來用途的情況。附表第 II 部列舉的其中一例，是“輪胎發生故障……不適宜行駛”。 ● 檢驗車隊若干同類列車壓縮器支架的焊接位並非“例行防範性維修”，而是因發生二零零五年十二月二十一日事故而特別展開的調查工作。
<p>《九鐵規例》附表第 II 部第 12 段所指“故障”一詞的定義</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● “故障”一詞指有關機械裝置或裝備的實際故障，而非潛在故障。 	<ul style="list-style-type: none"> ● “故障”一詞應作廣義詮釋，不應作不合理的狹義解釋。 ● “裂痕”一詞與附表第 II

	九鐵公司委聘的大律師的法律意見	政府委聘的大律師的法律意見
	<ul style="list-style-type: none"> ● “故障”一詞與“缺損”一詞應有區別。 ● 機械、機械裝置或裝備發生“故障”指設備停止運作，而非有缺損，令設備功能減弱或需要提早維修或更換。 ● 如“故障”的詞義與“缺損”相同，則九鐵公司方需按照規定，通告調查和防範性維修的結果。 	<p>部對“故障”一詞的提述相比，“故障”看來定義較廣，足以涵蓋發現可隨時導致裂痕出現的嚴重缺損。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 要求就危及公眾安全的任何種類“故障”作出通知的規定，是為符合公眾利益的目的，該目的凌駕對“故障”一詞字面涵義所作的語義分析。 ● 附於壓縮器上的支架視為“機械裝置或裝備”。這些支架曾數度發生“故障”。九鐵公司按裂紋長短判斷組件是否可繼續使用，而這些支架均“未能符合”有關標準。
對“危及或可能危及鐵路的安全運作”的詮釋	<ul style="list-style-type: none"> ● 假若進行防範性維修期間發現毛病，隨即已實行適當的補救措施避免危及鐵路的安全運作，則不能說成“發生故障……可能危及鐵路的安全運作”。 ● 如發現裝備有缺損並已更換，由於裝 	<ul style="list-style-type: none"> ● 出現裂紋的支架因裂紋太長而不適宜使用，表示“可能危及鐵路的安全運作”。 ● 車隊支架樣本中發現大量裂紋，當中部分裂紋太長，進一步顯示整個車隊均存在“危及鐵路的安全運作”的問題。

	九鐵公司委聘的大律師的法律意見	政府委聘的大律師的法律意見
	備已不再存在危及鐵路安全運作的問題，故無需就此事出通報。	
《九鐵規例》第 3 條所指“如在鐵路上發生”一句的涵義	<ul style="list-style-type: none"> 進行防範性維修期間發現缺損，難以確定是“在鐵路上發生”的事故。 	<ul style="list-style-type: none"> 裂紋是在九鐵公司投放“在鐵路上”的列車車底壓縮器支架上發現的。無論列車當時身在何處，在測試期間抑或是向九鐵公司報告在其他支架發現裂紋時，一定都是這樣看待的。
二零零五年十二月二十一日後在其他裝備上發現微細裂紋，是否屬於另一須予通知的事故？	<ul style="list-style-type: none"> 二零零五年十二月二十一日事故之後發現的裂紋，不可能構成《九鐵規例》所指的“故障”。 	<ul style="list-style-type: none"> 二零零五年十二月二十三日至二十九日期間若干壓縮器支架的焊接位發現裂紋屬嚴重事件，會對公眾安全構成另一威脅。此事有別於二零零五年十二月二十一日之個別事故。

對不同詮釋的意見

3.27 專責小組收到雙方委聘的大律師各自提出對詮釋截然不同的意見。專責小組注意到，雖然環境運輸及工務局在二

零零五年八月十五日發給九鐵公司的函件可能令鐵路視察組覺得，凡涉及安全的事件均屬須予通知，但寬式詮釋《九鐵規例》仍存在限制。九鐵公司委聘的大律師認為，須予通知的“故障”應限於已發生的故障。然而，政府委聘的大律師則指出“故障”應包括發現缺損。專責小組認為即使作最寬的詮釋，也不能無所不包，始終需要新訂若干範圍。

3.28 雖然適當詮釋法例份屬司法機構的工作，但專責小組建議政府可採用另一做法，無需修訂有關通知的法例規定，而是另行與九鐵公司協定一份清單，盡量詳細臚列須予通報的事故，要求該公司根據清單盡量作出通報。這樣就無需訴之於大量的法律詮釋，通過司法機構裁決來解決爭議。

(b) 鐵路視察組惹起爭議的指示

3.29 此外，二零零五年十二月二十一日的壓縮器事故發生後，九鐵公司按照協定做法在翌日通知鐵路視察組。壓縮器事故為《九鐵規例》第3及第4(3)(b)條所指的須予通知的“事故”，屬該規例附表第II部第12段所述的“事故”類別。翌日早上，九鐵公司按規定發出“須予通知事故每日報表”通知鐵路視察組，最遲須在下一個月第14個工作天以表格A及表格B形式呈交書面報告。以上述事故而言，限期應為二零零六年一月十八日。

3.30 二零零五年十二月二十一日，九鐵公司當時最高級的管理人員運輸高級總監決定指示平日負責聯絡的署理安全及品管經理翌日致電鐵路視察組的高級鐵路視察主任(3)，進一步口頭討論這宗事故。運輸高級總監決定，除署理安全及品管經理外，鐵路車輛設計及系統工程經理亦應參與電話會議，補充有關技術方面的討論。

3.31 當時運輸高級總監的意見是，壓縮器事故實屬罕見，從未曾在香港發生，加上成因不明，必須調查成因。他指示下屬與鐵路視察組舉行電話會議，請鐵路視察組留意此事，若“每日報表”內容不夠清晰可加以補充。

3.32 可是雙方這次電話會議，竟然成為判斷九鐵公司應何時向鐵路視察組報告其後跟進情況的關鍵。事情發展本不應如此。

3.33 現時沒有任何程序規定這類電話會議的討論須作記錄。九鐵公司在電話會議結束後所得印象是，雖已提出討論壓縮器事故，但鐵路視察組沒有具體指示下一步工作。該公司會按照自行提出的建議，對事故進行更詳細的調查，稍後再向鐵路視察組報告。鐵路視察組高級鐵路視察主任(3)表示曾特別要求九鐵公司，一旦“發現不正常的情況”，即須向鐵路視察組報告最新資料；所指的情況，包括在其他壓縮器以及其他組件發現裂紋。

對於惹起爭議的指示的意見

3.34 專責小組注意到，通知程序的第一部分“每日報表”，是由九鐵公司前線工作人員自動發出的，不涉及高級管理人員。提交“每日報表”後，即須在指定時限內呈交書面報告，因此不可能不作通知，令事故不為人知。假若有任何隱瞞的意圖，則九鐵公司定有員工介入，阻止九鐵公司在二零零五年十二月二十二日通知鐵路視察組。顯然，這個情況沒有發生。

3.35 相反，該公司不但按法定要求作出通知，更在二零零五年十二月二十二日致電鐵路視察組。專責小組並無發現任何證據證明九鐵公司蓄意“忘記”或“不理會”鐵路視察組有關通報“發現不正常的情況”的指示；若九鐵公司確實如此，就能充分解釋為何調查期間與鐵路視察組缺乏溝通。專責小組認為，運輸高級總監採取的行動，顯示九鐵公司對鐵路視察組採取開放的態度。該公司並非首次積極主動聯絡鐵路視察組，由此可見該公司反應迅速，不但能即時提供事故資料，還安排鐵路車輛設計及系統工程經理參與電話會議，提供技術方面的資料。

3.36 另一方面，如高級鐵路視察主任(3)的指示屬實，也是合情合理。鐵路視察組要求九鐵公司跟進，是職責所在。鐵路視察組確有可能已發出指示，不過或許力度不夠或有欠清晰，未有令署理安全及品管經理和鐵路車輛設計及系統工程經理會

意。

3.37 專責小組認為，雙方均沒有電話會議的書面記錄，因此，對於高級鐵路視察主任(3)是否有指示九鐵公司一旦“發現不正常的情況”即須向鐵路視察組報告最新資料一事，雙方各自表述，未有定論。專責小組認為，日後規管當局發出口頭指示後，應立即作書面記錄，以免對電話會議的討論內容有任何誤解。

3.38 專責小組建議，鑑於此事由一宗罕見事故所引起，尤其因為這樣，假如舉行電話會議時高級鐵路視察主任(3)警覺到問題可能牽涉整隊列車，就應該更加主動詢問有關詳情。鐵路視察組應跟進檢查、實地視察，了解九鐵公司擬進行的調查行動。此舉可提高九鐵公司的警覺性，促進雙向溝通。

(c) 對環境運輸及工務局信件第 6 段的詮釋

3.39 環境運輸及工務局信件第6段就九鐵公司須發出通報的規定，提出非常概括的要求。信件第5及第6段原文如下：

“5. 至於可能影響服務水平(包括但不限於列車班次、行車時間、運作時間及載客量)的事故，如導致列車服務中斷八分鐘或以上，九鐵公司須按照協議

通報機制通知運輸署。運輸署年初曾與貴公司商討改進通報機制。現隨函附上雙方協訂的新機制以供遵行。

6. 然而，不屬‘八分鐘通報機制’涵蓋範圍但仍又引起公眾及傳媒關注的事故時有發生，九鐵公司仍須視乎情況通知鐵路視察組或運輸署。如涉及敏感問題，貴公司亦可直接聯絡本局。懇請貴公司將通報安排規範化，並向本局提交建議，臚列貴公司認為須予通報的具體事例。本局明白所列舉者未必巨細無遺，但亦可視作雙方共識的基礎，藉此訂明須通報的事故的性質。”

3.40 信件第6段承接上文各段，提及通報不影響安全但可能影響服務水平或引起公眾及傳媒關注的事故。涵蓋的範圍實在太廣，環境運輸及工務局亦明白此點，因此請九鐵公司提交建議，臚列該公司認為須予通報的具體事例。九鐵公司始終未能提交清單，雙方也沒有進一步跟進。

3.41 專責小組與九鐵公司會面時，曾詢問為何該公司沒有按照環境運輸及工務局信中第6段所述的規定發出通報。九鐵公司答稱發現裂紋一事並無引起公眾或傳媒關注，而且第6段所述的事例清單未有協定，發生事故時應否按此段所述規定發出通報，實難決定。

3.42 鐵路運作常有事件發生。九鐵公司在是次會晤中提到在決定哪些情況須向鐵路視察組通報時所遇到的困難。九鐵公司表示，以往通報時“偏向寬鬆”，鐵路視察組頗有微言，九鐵公司惟有收緊通報的幅度。這次通報裂紋事故，九鐵公司“略作收緊”，幅度超出鐵路視察組所預期，結果被視為沒有發出通報。

3.43 九鐵公司解釋說，該公司曾考慮，發現裂紋後若處理失當，未能迅速斷定成因並解決問題，可能引來市民關注及傳媒報道。為此，九鐵公司把此事視為首要事項，並投入大量資源全面調查，首要工作是要找出成因。

3.44 二零零五年十二月二十一日壓縮器事故發生後，九鐵公司花上兩個多星期進行全面調查方能得出初步結論，懷疑車底底盤組件的支架出現裂紋，可能有共通的原因。以九鐵公司提交小組的資料來看，該公司強調已竭盡所能；無論如何，初步結論亦早於二零零六年一月十八日限期前完成。九鐵公司指出，調查初期發現的裂紋並無引起特別關注，因為列車及鐵路出現這類缺損並非不尋常。該公司需要時間找出線索、與專家商討、分析數據、全面評估和了解問題所在，才能研究所掌握的證據得出初步結論，然後在二零零六年一月十日向政府報告。

對不同詮釋的意見

3.45 專責小組認為二零零五年八月環境運輸及工務局與九鐵公司的書信往來只是第一步工作，隨後雙方應有進一步的溝通。東鐵事故結果演變成考驗雙方溝通的絕佳案例。環境運輸及工務局與九鐵公司應繼續合力協定一份清單，臚列按照該局信中第6段規定須發出通報的具體事例。

3.46 專責小組認為臚列具體事例這項工作雖然富挑戰性，但意義重大，應盡快完成，以免日後雙方再有誤會。列舉具體事例十分重要，鐵路事故及事件的第一手資料通常由鐵路前線員工掌握，員工必須獲得明確指示，知道哪些事故及事件需要通報。此舉一方面符合向來的做法，另一方面，通報制度規範化後，九鐵公司前線工作人員亦會自然向政府通報事故。假如是否需要通報是由個別員工決定和詮釋，每次通報都要經過管理階層商討，相信定會造成延誤。不過，列舉具體事例絕不容易。從這項工作涉及的範圍來看，要一一涵蓋公眾及傳媒關注的角度及問題，訂出全面而實際可行的清單，誠非易事。

3.47 專責小組認為九鐵公司和政府應進行檢討，一併研究各項通報、通知規定，以及查核和監察有否遵辦規定的各項事宜。現有各類行政安排及書信往來既逐步建立九鐵公司就鐵路各類事宜與政府溝通的規定，亦可規定除法例訂明的鐵路視察組外九鐵公司也須與政府其他部門聯絡。這些規定應一次過進

行檢討澄清，更新內容，然後加以整合簡化。

3.48 再進一步而言，溝通的內容須充分反映政府訂明的規定。多年來雙方對九鐵公司向政府提交報告的格式已有共識，並且編製成標準表格。專責小組發現表格種類繁多，日期、時間、地點及重點(例如是否造成傷亡或導致服務延誤)等標準資料項目開列清晰，但事故的詳情則主要靠填寫報告的人員交代。因此，九鐵公司隨後有較長時間擬備的書面報告便相當重要。

3.49 專責小組認為各類標準表格應加以檢討，研究表格是否能向政府扼要指出問題所在。檢討表格的目的，是把例行通知／通報，提升為高質素的通知／通報，讓政府能即時使用通知／通報所得的資料。

第四章

溝通是否足夠？

4.1 專責小組研究通知／通報的責任後，現探討九鐵公司與政府的溝通如何受到規範化的具體安排制肘。

4.2 九鐵公司以確保列車運作安全為首要任務。該公司的立場是：即使鐵路視察組的任務是規管列車運作，鐵路運作安全的責任應由九鐵公司一力承擔。二零零五年十二月二十一日壓縮器事故中，整個處理過程以至其後為找出成因而進行的調查程序當中，九鐵公司向專責小組清楚表明，已經明智而審慎地評估會否存在風險，影響鐵路每一天、每分鐘的運作安全。九鐵公司的結論是裂紋問題經小心處理後已受控制，九鐵公司並已實行預防措施，因此安全不成問題。九鐵公司若對此存疑，定必已按照以往做法，即時提醒鐵路視察組。

4.3 不過，九鐵公司亦明白，發現裂紋後若處理不當，未能迅速斷定成因並解決問題，可能會引來市民關注及傳媒報道。為此，九鐵公司視裂紋事故為首要事項，投入大量資源全面調查，首要工作要找出成因。

4.4 專責小組的責任並非為安全方面的考慮進行獨立的風險評估。不過，專責小組認為，九鐵公司評定問題，轉向集

中調查成因之後，過程之中與鐵路視察組的溝通並不足夠。以下四個與規範化安排有關的元素制肘雙方的溝通：

- (a) 政府與九鐵公司為進行事故調查而協定的現行守則；
- (b) 安全及品管經理上報的制度；
- (c) 與鐵路視察組的聯絡接觸；以及
- (d) 九鐵公司的文化。

(a) 進行調查

4.5 專責小組發現，九鐵公司投入大量人手進行調查。進行的測試包括目視及鎚擊測試以及磁粉探傷檢查測試。承辦商 ETS-TestConsult Ltd、列車製造商 Alstrom 及獨立專家小組等第三者亦有加入調查，尋找問題的成因。九鐵公司絕無秘而不宣的意圖。

4.6 專責小組曾向九鐵公司查詢為何進行全面調查的過程中獨欠鐵路視察組。九鐵公司解釋，該公司已承擔全面調查，並承諾全力調查問題的原因。九鐵公司認為此屬其份內工作，二零零五年十二月二十二日致電向鐵路視察組通報時，雙方已

確認這個方向，故隨之動員鐵路專家及員工協助調查。九鐵公司認為鐵路視察組的角色並非協助調查或參與調查工作，而是獨立評估調查結果。調查工作仍在進行，九鐵公司尚在搜集證據，該公司向來的做法是不會凡事都通知鐵路視察組。九鐵公司的責任，是盡快完成調查，然後提交詳細的書面報告供鐵路視察組審閱。

4.7 鐵路視察組在陳述書中向專責小組講解該組在鐵路事故調查中擔當的角色：

“鐵路視察組向鐵路公司索取事故報告。報告須列述事件發展及擬實行的糾正措施等細節。鐵路視察組會視乎事故的性質及嚴重程度，決定實地視察以收集更多資料，抑或進行調查，研究鐵路公司舉出的原因及擬實行的補救措施。至於對安全的即時影響較為輕微的事故(例如有人乘搭扶手電梯時受傷)，鐵路視察組會留意事故趨勢，監察鐵路公司跟進行動的成效。”

觀察所得

4.8 政府與九鐵公司協定的調查事故現行守則有待改善。九鐵公司全面調查一宗罕見的事故，調查可能需時甚久方能完成，但政府卻沒有參與其中；這一點令人關注。

4.9 今次檢討的事故十分罕見，成因不明。再者，本港從未有處理這類事故的經驗。儘管發現的裂紋大多非常微細，若公眾因得悉若干列車的車底底盤組件出現裂紋，及須採取預防措施支撐底盤組件，以免組件脫落令列車出軌及造成傷亡，而公眾因而關注自身安全問題，是可以理解的。九鐵公司內部的鐵路專家以及外間的專家，從技術及風險管理的角度，應可評估發生災難事故的可能性極低。然而，除非成因已經斷定，問題徹底解決，否則公眾對此可能另有看法。

4.10 專責小組建議，政府可考慮日後若發生更為複雜或嚴重的事故時，政府應提高意識及靈活性，委聘獨立人士與九鐵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。調查小組亦可就每一宗事故涉及的風險進行獨立評估。這樣，一方面可改善目前先由九鐵公司調查事故，然後由政府審核調查結果的做法，另一方面亦可節省時間，並以具透明度的方式保障公眾安全。

4.11 相對輕微的事故則應繼續由九鐵公司調查處理，然後由鐵路視察組獨立評估。搜集數據及證據期間，輕微事故的調查工作亦有可能發展成嚴重事故的調查工作。此外，輕微事故的調查工作亦有可能已進行相當時日而政府仍不清楚有關進展。因此，調查程序應建立完善的制度。例如，在整個調查過程中，九鐵公司應定期向鐵路視察組提交工作進度表，直至最終報告完成為止。這樣，鐵路視察組亦可定期查核進展，若有

不當之處亦可及早發現。

(b) 安全及品管經理上報的制度

4.12 九鐵公司針對東鐵事故內部進行的溝通大體足夠。不過，專責小組留意到，負責調查事故和擬備資料提交鐵路視察組的安全及品管經理，現由運輸高級總監督導。這個安排的好處是，安全及品管經理由統領運作事務的總監督導，該名經理要匯編精確的技術報告時，總監可以指揮屬下其他技術人員協助。不過，這個安排亦有弊端，就是九鐵公司無法內部制衡其運作部門所作的調查。

觀察所得

4.13 隨着鐵路運作系統日益複雜，預計交通量上升，加上一旦發生事故，市民要求迅速公開資料，九鐵公司在安全管理和通知／通報政府這兩方面的現有安排，日後承受的壓力會越來越大。專責小組建議九鐵公司考慮加強安全及品管部的角色及職能，特別是賦予該部較大自主權，獨立於運作部門；要就安全及品管的事務作出判斷時，安全及品管經理可以向行政總裁提出本身的見解。例如安全及品管經理可以直接上報行政總裁。這樣，運輸部就不會被視為自我調查，調查亦可更為客觀。

(c) 與鐵路視察組的聯絡接觸

4.14 九鐵公司與鐵路視察組總鐵路視察主任每三個月至半年舉行定期會議一次，其間亦會視乎需要舉行專題會議。假如運輸高級總監／安全及品管經理與鐵路視察組舉行的會議較為頻密，雙方能有更多雙向溝通，互相聯絡，壓縮器發生事故後九鐵公司調查工作的進度的有關資料應能更恰當地傳遞。

4.15 鐵路視察組的高級鐵路視察主任(3)及鐵路視察主任(3)由總鐵路視察主任督導，負責九廣東鐵、馬鞍山鐵路、規劃中的落馬洲支線及沙田至中環線。鐵路視察組一旦要着手調查鐵路事故，政府能迅速而靈活從機電工程署及路政署等部門調撥資源協助，可是鐵路視察組與九鐵公司之間的溝通聯絡，專責小組認為力量仍是薄弱。

觀察所得

4.16 專責小組建議採用更新更妥當的方法，取代或鞏固某些舊有的做法，藉此改變雙方在溝通方面的思維想法。雙方除應增加開會次數外，更需加強雙向溝通。

4.17 專責小組並認為，政府負責規管九鐵公司，需在控制與自主之間不斷求取平衡。政府應不時審視鐵路視察組的角色

以及鐵路視察組與鐵路公司整體的工作安排，以取得適當的平衡。

(d) 九鐵公司的文化

4.18 公司的文化往往源自其背景、沿襲的傳統以及其行業的特點，各不相同。整個鐵路行業作風傳統保守，但時代不斷轉變，九鐵公司和其他鐵路機構都要面對相同的挑戰。

4.19 九鐵公司員工在鐵路運作上盡心盡力，秉承優良傳統，在工作崗位上竭盡所能，奉行“安全至上”的原則，實在值得讚賞。公司員工能合作無間，與管方訓練有素、紀律嚴明肯定大有關係。九鐵公司並表示，進行成因調查工作，員工同樣全力以赴。九鐵公司認為“為使鐵路視察組能掌握全面情況，宜於提交書面報告前完成所需測試，斷定事故初步起因，再向鐵路視察組保證問題已一一受控。”

4.20 不過，對於不斷轉變的需求及情況，九鐵公司只適應制度的變化，反應未見敏銳。就今次事件，管理局主席向專責小組表示，自上任以來一直致力提高公司的透明度，希望以更積極主動的態度迅速且適時地向外間公開資料，不過看來進展緩慢，公司這方面的文化始終尚未追上。

觀察所得

4.21 調查期間正值節日，九鐵公司仍能迅速找出問題的原因（雖是初步原因），正是因為公司奉行臻於至善的文化，這一點應予嘉許。專責小組看到九鐵公司文化不斷演進。不過，九鐵公司必須加快改革的步伐，以回應關於更良好溝通方面不斷轉變的要求。專責小組建議九鐵公司上下員工都應詳細研究如何管理改革，並為此建立鞏固的基礎。

4.22 溝通需要時間和付出努力。九鐵公司必須明白，投資在溝通上是值得的。與政府及公眾的溝通非常重要，從今次東鐵事故足見，一旦欠缺溝通，多大的成果亦會勞而無功。

4.23 第一，領導者的角色至為關鍵。九鐵公司管理局主席及行政總裁這兩名領導者是推動改革的關鍵所在。

4.24 這兩個職位的角色應清楚界定。主席有抱負和決心領導改革公司的管理。在處理未明朗的情況時，主席亦願意承擔風險。行政總裁應帶領管理層支持改革。

4.25 目前，管理局下設審計委員會、人力資源策略委員會、財務委員會、基建工程委員會及物業委員會，由這五個委員會協助執行管理局的工作。管理局顯然欠缺監督公眾安全及溝通事務的高層組織。專責小組認為安全與溝通互相緊連，應

有高層組織負責處理。九鐵公司須就涉及公眾安全的事宜，與政府、公眾及傳媒溝通。與外間聯絡溝通，有關公眾安全的事宜亦應屬核心事項。專責小組建議九鐵公司考慮高層攜手合作，努力重建市民對九鐵公司的信心。九鐵公司亦應制訂更完善的溝通策略，並重新審視公司事務處的工作。

4.26 第二，訂定清晰的願景極為重要。領導者有責任向員工清楚說明進行改革期間和其後公司的情況。為何要牽涉員工？員工有何得益？會出現哪些問題，如何解決？訂定清晰的願景，這些重大問題就能一一應付。

4.27 第三，最高層人員的承擔是成功的先決條件。首先必須建立一個支持改革的團隊。專責小組建議九鐵公司研究如何以最佳的方法在第二層高級總監的支持下推動上述的改革。高層人員應通力合作，發揮導引團隊的作用，透過消除各項障礙，在公司內營造一個共同承擔責任的環境，落實改革。

4.28 改革的措施要能持續，最終也需要九鐵公司全體員工的參與。對九鐵公司來說，更迅速提高透明度是不折不扣的改革，或會有人感到不安。員工再不能安心地待完成所有研究及調查，找出所有可能的答案，然後才開始面對管理局、鐵路視察組、公眾或傳媒的查詢。導引團隊可透過訓練發展，使員工對公司未來發展的最佳路向達致共識。中層管理人員亦須參與

其事，盡早掌握各步工作的發展。

4.29 第四，創造並培訓改革推動者。管理局可招集有志擔任推動者的員工加以培訓。這些員工既有活力又有熱誠，對落實改革可作出重大貢獻。

4.30 專責小組促請九鐵公司與外間溝通時，不應只限於鐵路意外、服務延誤或鐵路事故的消息，正面的訊息亦必須有效地定期發放。九鐵公司列車服務對不少香港市民及海外旅客均非常重要。不時讓乘客加深理解列車運作、列車安全裝置及風險管理的細節，加強溝通，絕非壞事。不論是學童還是長者，列車常客還是到港的訪客，每一位乘客都應可從九鐵公司獲得資訊。九鐵公司可接觸公眾的方法很多，例如安排學童參觀車廠、善用九鐵公司網頁(如加入更多短片以供播放)、定期舉行記者會等。專責小組認為，投入資源加強溝通，成效可觀，不容低估。

觀點問題

4.31 專責小組檢討各事件及問題後認為，周邊存在相當特殊的情況，中間出現一連串相互關連影響的因素，導致二零零六年一月十日前九鐵公司與政府溝通不足。

4.32 專責小組對身為公營機構的九鐵公司寄望甚殷。二零零五年十二月二十一日壓縮器事故發生後，九鐵公司花上兩個多星期進行全面調查方能得出初步結論，懷疑車底底盤各組件支架出現裂紋原因有共通之處。以九鐵公司提交小組的資料來看，該公司已竭盡所能。要調查如此罕見的技術問題的成因，調查過程絕不簡單直接，要得出實在的結論，亦不能一蹴而就，這一點可以理解。事後來看，要責難九鐵公司為何未有更早得出結論固然容易，但小組不擬評論該公司應何時作出專業判斷，就問題成因得出結論(即使只屬初步)。

4.33 但專責小組認為，自二零零五年八月以來，環境運輸及工務局一直鼓勵九鐵公司主動共享資訊，該公司既已同意盡力而為，就應更加敏銳、更加警覺整個過程中，需要有更多溝通。即使九鐵公司認為問題只是看似關乎公眾安全而不屬於實際的公眾安全問題，亦應傳達有關資料。這是專責小組對負責任、有承擔的公營機構的期望。

4.34 據專責小組所知，九鐵公司過往曾數度知會鐵路視察組該公司擬進行的工作。例如二零零五年九鐵公司告知鐵路視察組打算新增使用六類貨運車，並通報擬為使用輪椅的乘客提供輕便式月台板。這些通報全由九鐵公司主動作出。若今次檢討的事故，九鐵公司告知鐵路視察組打算為壓縮器縛上尼龍索帶並為其他底盤組件加上金屬支架，事件的結果定會截然不同。

4.35 九鐵公司雖已致力找出問題的成因，並且投入大量資源進行這項工作，務求能在最短時間得出調查結果，專責小組認為九鐵公司主動與鐵路視察組共享資訊的安排，不應中斷。九鐵公司縱然在二零零五年十二月二十二日與鐵路視察組通話後得到某些印象，認為應向政府提交報告的限期為二零零六年一月十八日，即是說有更長時間作更詳細的報告，共享資訊的安排亦應繼續實行，無需待完成詳盡的書面報告才繼續這項安排。這項決定可獨立進行，無需與知會上報管理局主席以至管理局一併考慮。兩者並無關連，不應互相影響。

4.36 若九鐵公司有迅速知會鐵路視察組，鐵路視察組便可以盡早執行職務，迅速評估受影響的列車繼續行走會否影響公眾安全，不論問題是看來關乎公眾安全，抑或是實際關乎公眾安全。再者，鐵路視察組人數雖少，但如果政府能及早獲得知會，環境運輸及工務局局長便可因應需要動員政府相當人手協助，集思廣益，問題或可能得以更快解決。

4.37 即使九鐵公司就鐵路運作作出最高安全保證，除非經獨立的監察機關(即鐵路視察組)另行評估，否則市民亦不會接受。若九鐵公司不與政府共享有關資訊，政府便無從發揮其角色。

4.38 鐵路視察組身為鐵路的規管當局，負責確保鐵路運作安全；專責小組對鐵路視察組同樣寄以厚望。若鐵路視察組能表現得更積極主動，雙方之間的雙向溝通情況定會截然不同。

4.39 九鐵公司方面，專責小組促請管理局主席繼續在公司內建立團隊精神，推動改革，更積極主動提高九鐵公司的透明度，更迅速及更適時向外間公開資訊。至於檢討期間九鐵公司與政府溝通不足的問題，專責小組認為如果要九鐵公司任何一名員工獨力承擔此責任，實是有欠公平。不過，專責小組鼓勵事故發生期間身在其位而有責任和有機會與政府溝通的人員，又或通過下屬人員能夠取得資訊可告知政府事態發展的人員(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)能汲取教訓，在公司內進行所需改革，改善日後九鐵公司與政府及公眾之間的溝通。觀點問題所在，不容低估，更不可掉以輕心。

第五章

建議摘要

5.1 專責小組認為九鐵與政府應加強溝通，建議如下：

通知

5.2 委聘的大律師對於詮釋《九鐵規例》有關通知的規定，意見分歧。現建議政府考慮採用另一個方式，無需修訂《九鐵規例》涉及通知的條文，另行與九鐵公司協定一份清單，盡量詳細臚列須予通知的事故，要求該公司根據清單盡量作出通報，這樣就無需訴之於大量的法律詮釋，通過司法機構來解決爭議。

通報

5.3 九鐵公司與政府應跟進並繼續協商，就環境運輸及工務局局長信中第6段所指“引起公眾及傳媒關注”的事件，開列具體事例的清單。這項工作意義重大，因為鐵路事故及事件的第一手資料通常由鐵路前線員工掌握，員工必須獲得明確指示，知道哪些事故及事件需要通報。假如是否需要通報是由個

別員工決定和詮釋，每次通報都要經過管理階層商討，相信定會造成延誤。

5.4 九鐵公司與政府應檢討各項有關通報、通知的規定，以及查核和監察有否遵辦規定的各項事宜，一次過澄清，更新內容，然後加以整合簡化。

5.5 九鐵公司與政府應檢討各類通知／通報事故標準表格，研究表格是否能向政府扼要指出問題所在。檢檢討表格的目的，是把例行通知／通報，提升為高質素的通知／通報，讓政府能即時使用通知／通報所得的資料。

鐵路視察組與九鐵公司之間的聯絡接觸

5.6 日後鐵路視察組發出口頭指示後，應立即作書面記錄，以免雙方對電話會議的討論內容有任何誤解。

5.7 鐵路視察組與九鐵公司之間的聯絡接觸。應該更加主動。今次檢討事故中，鐵路視察組應詢問事故的詳情，並應跟進檢查、實地視察，了解九鐵公司擬進行的調查行動。此舉可令九鐵公司提高警覺，促進雙向溝通。

5.8 雙方除應增加開會次數外，更需加強雙向溝通。

5.9 鐵路視察組代政府規管九鐵公司，需在控制與自主之間不斷求取平衡。政府應不時審視鐵路視察組的角色以及鐵路視察組與鐵路公司整體的工作安排，以取得適當的平衡。

進行調查

5.10 日後若發生更為複雜或嚴重的事故時，有關方面應提高意識及靈活性，委聘獨立人士與九鐵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。這樣，一方面可改善目前先由九鐵公司調查事故，然後由政府審核調查結果的做法，另一方面亦可節省時間，並以具透明度的方式保障公眾安全。

5.11 相對輕微的事故則應繼續由九鐵公司調查處理，然後由鐵路視察組獨立評估。不過，搜集數據及證據期間，輕微事故的調查工作亦有可能發展成嚴重事故的調查工作。此外，輕微事故的調查工作亦有可能已進行相當時日而政府仍不清楚有關進展。因此，調查程序應建立完善的制度。例如，在整個調查過程中，九鐵公司應定期向鐵路視察組提交工作進度表，直至最終報告完成為止。這樣，鐵路視察組亦可定期查核進展，若有不當之處亦可及早發現。

九鐵公司的內部溝通

5.12 九鐵公司可加強安全及品管部的角色及職能，特別是賦予該部較大自主權，獨立於運作部門；要就安全及品管的事務作出判斷時，安全及品管經理可以向行政總裁提出本身的見解。例如安全及品管經理可以直接上報行政總裁。這樣的安排勝過目前安全及品管經理上報運輸高級總監，再由運輸高級總監上報行政總裁的做法。這樣，運輸部就不會被視為自我調查，調查亦可更為客觀。

九鐵公司的文化

5.13 九鐵公司回應不斷轉變的需求和情況時，應更加敏銳。九鐵公司應從這次檢討中汲取教訓，更積極主動及更迅速地提高透明度，以回應鐵路視察組及公眾的要求。九鐵公司上下員工都應詳細研究如何管理改革，並為此建立鞏固的基礎。

5.14 九鐵公司管理局主席及行政總裁這兩名領導者是推動改革的關鍵所在。

5.15 九鐵公司管理局高層應聯手研究公眾安全溝通這兩個相關的課題，努力提高市民對九鐵公司的信心，並制訂更完善的溝通策略。

5.16 九鐵公司應為員工訂定並說明改革的願景，清楚指出在積極主動提高透明度的過程中所涉及的改革。

5.17 九鐵公司應研究如何以最佳的方法在第二層高級總監的支持下推動上述的改革。高層人員應通力合作，發揮導引團隊的作用，持續推動改革。

5.18 九鐵公司應為員工提供訓練發展，協助員工迎向改革。

5.19 九鐵公司應創造並培養改革推動者，為落實改革作出貢獻。

5.20 九鐵公司與外間溝通時，不應只限於鐵路意外、服務延誤或鐵路事故的消息，正面的訊息亦必須有效地定期發放。九鐵列車服務對不少香港市民及海外旅客均非常重要。不時讓乘客加深理解列車運作、列車安全裝置及風險管理的細節，加強溝通，絕非壞事。

鳴謝

專責小組的工作得以順利進行，承蒙各方面人士協助。我們感謝環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)羅智光先生及其下屬、香港鐵路視察組總鐵路視察主任魯建洪先生及其下屬、九廣鐵路公司管理局主席田北辰先生、九廣鐵路公司前署理行政總裁黎文熹先生以及該公司的職員、獨立專家小組主席梁廣灝先生及全體成員，以書面向我們提出意見，並出席有關的會議。

我們亦對公務員事務局法定語文事務部提供翻譯服務表示謝意，並衷心感謝秘書處在工作期間所提供的協助。

成員簡歷

主席

許浩明先生,JP

許浩明先生為香港董事學會主席，商界聞名，管理經驗豐富。許先生歷任多項公職，現為香港學術評審局副主席，兼任香港科技園公司董事局、廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會、中小型企業委員會等政府委員會的成員。

成員

許漢忠先生,JP

許漢忠先生現任港龍航空有限公司行政總裁，管理界中備受尊崇。許先生現為專業服務發展資助計劃審核委員會主席，兼任職業訓練局、航空發展諮詢委員會及入境事務處使用服務人士委員會的成員。

羅榮生先生,BBS,JP

羅榮生先生是何耀棣律師事務所的律師，現為九廣鐵路公司管理局的成員，並兼任博物館委員會及社會福利諮詢委員會等多個政府委員會的成員。

潘樂陶先生,BBS

潘樂陶先生為安樂工程集團董事總經理，歷任多個政府委員會的成員。潘先生現任能源諮詢委員會主席，兼任可持續發展委員會的成員。

會議與會者名單

環境運輸及工務局

- 羅智光先生 環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)
- 朱曼鈴女士 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2
- 蕭偉全先生 環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)4

香港鐵路視察組

- 魯建洪先生 總鐵路視察主任
- 何偉光先生 高級鐵路視察主任(1)
- 方力鳴先生 高級鐵路視察主任(3)

獨立專家小組

- 梁廣灝先生 主席 - 香港工程師學會前主席
- 何兆鑊教授 成員 - 香港理工大學電機工程學系
電力應用講座教授及副系主任
- 佘錦炎博士 成員 - 香港大學機械工程系副教授
- 胡志文博士 成員 - 香港城市大學物理及材料科學系
副教授
- 余大民教授 成員 - 香港理工大學工業及系統工程學系
副教授
- 譚瑞華先生 成員 - 東業德勤測試顧問有限公司技術經理

九廣鐵路公司

田北辰先生	管理局主席
黎文熹先生	前署理行政總裁
李鏡權先生	新鐵路工程高級總監
李殷泰先生	運輸高級總監
梁漢威先生	鐵路車輛總經理
劉興漢先生	安全及品管經理
李家潤先生	鐵路車輛設計及系統工程經理
周子勳先生	鐵路規章及調查經理

香港法例第 372A 章《九廣鐵路公司規例》摘錄

2. 須予通知的意外

(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綫上發生，或在該段鐵路綫的正常運作受影響的情況下發生。

(2) 就第(1)款而言，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。

3. 須予通知的其他事故

附表所述的每宗事故，如在鐵路上發生，則根據第4條即為須予通知的事故。

4. 意外及其他事故的通知

(1) 公司須將根據第2條須予通知的每宗意外及根據第3條須予通知的每宗事故，通知政務司司長。

(2) 如政務司司長提出要求，公司亦須向政務司司長提供有關該宗意外或事故的進一步資料。

(3) 根據第(1)款給予的通知，須以下列方式發出一

- (a) 如屬根據第2條須予通知的意外，須在事故發生後立即向政務司司長或其為施行本段而委任的任何其他公職人員作出口頭報告(包括以電話報告)；
- (b) 在意外或事故發生後，在切實可行範圍內須盡快以政務司司長不時決定的格式，完成書面報告，並送遞至政務司司長辦公室。

附表
須予通知的事故

第 I 部
直接影響及人的事故

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。

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。

第 II 部

影響鐵路處所、機械裝置及裝備的事故

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。

二零零五年八月十五日

環境運輸及工務局致九鐵公司的函件摘錄

2. 令鐵路服務盡快回復正常是處理事故時的一項重要工作。然而，與政府、乘客及公眾有效溝通亦同樣重要。本局負責規管鐵路服務，一旦發生或會影響鐵路安全及服務的事故以及可能引來公眾關注的其他事故，實有賴鐵路公司通知本局。這些資料極為重要，政府賴以監察鐵路服務的質素、調查鐵路事故，以及因應情況調配緊急公共交通服務。

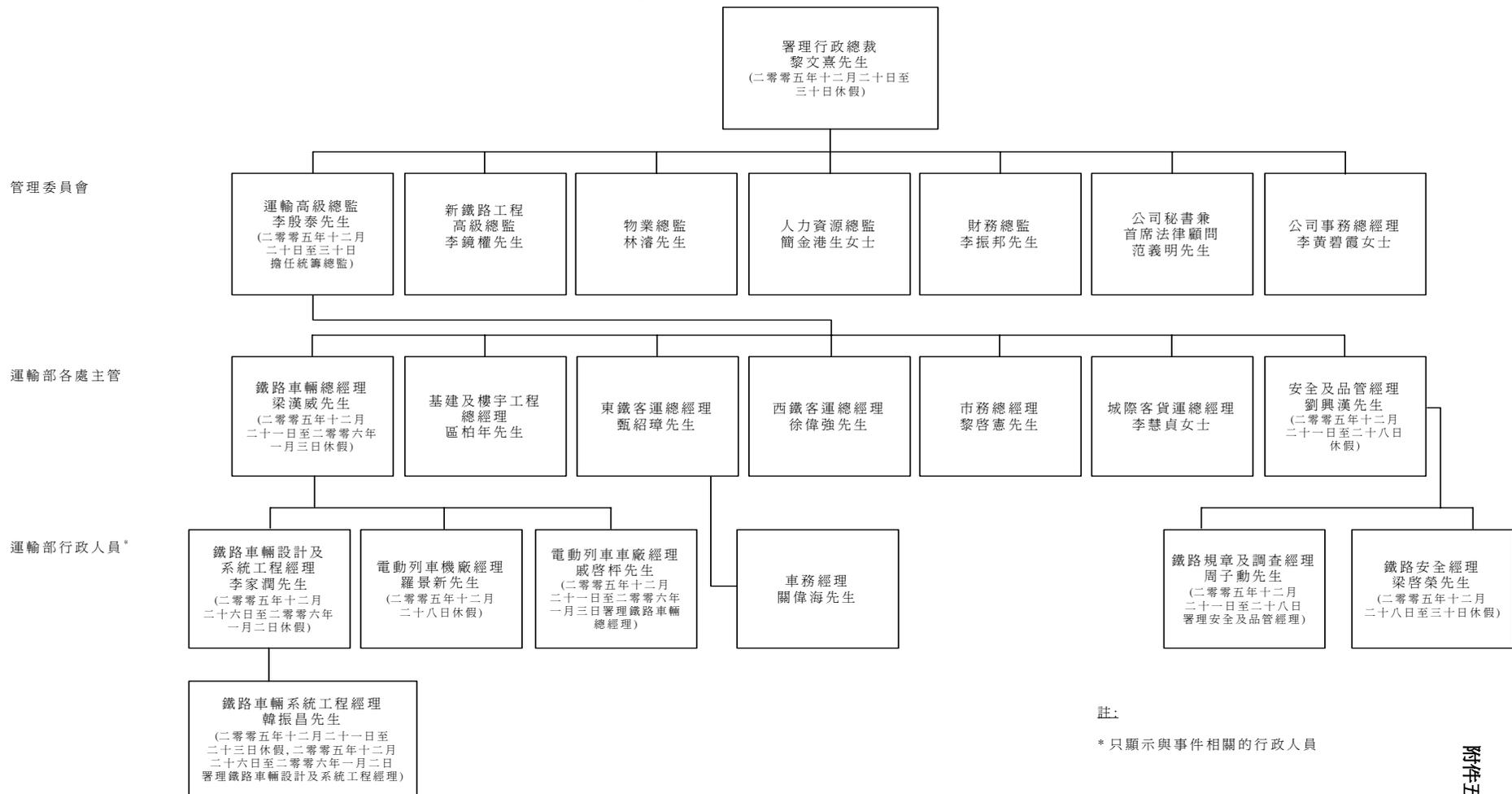
3. 目前，若發生的事故影響安全，九鐵公司須通知政府。具體而言，如發生《九鐵規例》第 2 條所列意外，九鐵公司須立即通知政府，並在切實可行範圍內盡快向政府提交該等事故以及第 3 條所指其他事故的書面報告。

4. 科技日新月異，鐵路系統亦越趨複雜。若以狹義詮釋上述規例有關‘須予通知的事故’的條文，即無法涵蓋涉及安全的各種事故。為此，有關規管條文雖仍是處理‘須予通知的事故’的有效依據，但本局希望九鐵公司能寬式詮釋有關‘須予通知的事故’的條文。為免產生疑問，假如發生或會涉及安全的事故，即使貴公司認為有關事故未必為上述條文涵蓋，仍須通知政府。

5. 至於可能影響服務水平(包括但不限於列車班次、行車時間、運作時間及載客量)的事故，如導致列車服務中斷八分鐘或以上，九鐵公司須按照協議通報機制通知運輸署。運輸署年初曾與貴公司商討改進通報機制。現隨函附上雙方協訂的新機制以供遵行。

6. 然而，不屬‘八分鐘通報機制’涵蓋範圍但仍會引起公眾及傳媒關注的事故時有發生，九鐵公司仍須視乎情況通知鐵路視察組或運輸署。如涉及敏感課題，貴公司亦可直接聯絡本局。懇請貴公司將通報安排規範化，並向本局提交建議，臚列貴公司認為須予通報的具體事例。本局明白所列舉者未必巨細無遺，但亦可視作雙方共識的基礎，藉此訂明須通報的事故的性質。”

九廣鐵路公司組織圖
(二零零五年十二月二十日至二零零六年一月十日)



註:

* 只顯示與事件相關的行政人員

附件五

香港鐵路視察組組織圖

