

News Buddy

Tesla condemned of death of driver who put hands off auto-steering wheel

佛州電動車主意外亡 Tesla被判有責

原文

下文摘錄自香港《文匯報》2017年9月14日報道：

美國國家運輸安全委員會（NTSB）（National Transportation Safety Board）9月12日指出，去年Tesla電動車（electric car）發生的一宗致命車禍，汽車自動輔助駕駛（Autopilot）功能造成車禍的原因之一，稱Tesla的半自動（semi-automatic）技術，讓司機可長時間不把雙手放在軚盤（steering wheel）上，並忽略自駕（self-driving）系統的警告。今次是美國官方首次判定Tesla需為該宗事故承擔部分責任。

手離軚盤 屢無視警告出事

事件於去年5月在佛羅里達州（Florida）發生，40歲司機布朗的電動車與貨車相撞，布朗重傷身亡。NTSB官員認為，自駕功能可能會被用於不是為其設計的路段（roadway），而且判斷司機是否將雙手放軚盤上的偵測系統（detection system），也難以衡量司機清醒程度（mental status）。當時布朗過於依賴（dependent）上述技術，而沒了解技術局限性（constraint），Tesla也應採取更多舉措，預防自駕功能被誤用。

布朗出事時，自駕系統曾7次發出警告（warning），但布朗均未有回應及改回人手操作。事發後Tesla提升系統，若司機漠視（ignore）3次警告，便會自動關

掉汽車。Tesla發言人（spokesperson）未就NTSB的判斷置評。

整體從輕監管免礙發展

儘管政府調查人員（investigator）指出，Tesla的自駕技術要為去年佛州一宗致命交通事故負責，但特朗普政府（Trump administration）9月12日稱，針對自動駕駛汽車，聯邦政府（U.S. Federal Government）將保持監管（regulation）從輕的政策取向。

美國運輸部（U. S. Transportation Department）部長趙小蘭（Elaine L. Chao）公佈為自動駕駛汽車公司制訂的修訂版指引（guideline），將前總統奧巴馬年代要求自駕車作路面測試前，需跟隨15項安全評估，減至12項，由聯邦政府而非州政府決定自駕車是否安全的條款則保留。

趙小蘭稱，修訂版指引目標是為研發公司的道路測試提供指導（guidance）意見，但她稱政府不應為技術創新（innovation）進程，製造無必要（unnecessary）或意料之外（unexpected）的障礙（obstacle）。

美國多個州（state）正制訂規管（monitor）自駕車公司公路測試的法例，但國家公路交通安全管理局（National Highway Traffic Safety Administration）表示，不希望科技發展因各州紛紛出台法例而遭阻礙。



■事故中被撞至面目全非的Tesla電動車。 網上圖片

Q&A

1. 第一輛無人駕駛汽車產生於什麼年代？
2. 無人駕駛汽車以什麼技術來感測四周環境？
3. 美國哪個部門曾就自動駕駛制定了0至5等級的分類？
4. 在歐洲，哪些國家計劃在交通運輸系統採用無人駕駛汽車？
5. 目前哪個國家允許無人駕駛汽車在一般道路上進行測試？

1. 1980年代
2. 雷達（Radar）、光學雷達（Lidar）、全球定位系統（GPS）等
3. 美國國家公路交通安全管理局（National Highway Traffic Safety Administration）
4. 比利時、法國、意大利、英國等
5. 美國

譯文

The U.S. National Transportation Safety Board said on September 12 that the Autopilot function innovated by the electric car manufacturer

Tesla was one of the factors contributing to a fatal crash back in 2016. They said the semi-automatic technology allowed drivers to keep their hands off the steering wheel for a considerable time and to neglect the warnings of the self-driving system.

This is the first time the U.S. government deemed the company partially responsible for the accident.

Seven warnings did not work out

The car accident happened in Florida in May last year, in which an electric vehicle plowed into

a truck and Brown, the driver, was killed. The NTSB officials believe that the self-driving mechanism could be used outside of the roadways for which it is designed, and it can be difficult for the detection system to assess one's mental status by simply detecting whether the driver is holding the steering wheel.

The board faulted Brown for being too dependent on the self-driving system to realize its constraints, but pressed Tesla to improve the technology to prevent misuse.

It is found that the Autopilot system had issued seven warnings before the crash, during which Brown did not respond and kept his hands clear of the wheel. Tesla has upgraded the system after the accident, including the measure to stop the car

if the driver ignores three warnings. Tesla spokesperson refused to comment on the NTSB report.

No severe regulations ahead

Although the government investigators pointed out that Tesla's Autopilot should be responsible for the fatal accident, the Trump administration said on the same day that the U.S. Federal Government would not impose severe regulations on the development of self-driving cars.

The Secretary of the U.S. Transportation Department Elaine L. Chao have unveiled revised guidelines for testing autonomous vehicles. The guidelines have reduced the assessment items on the on-road safety checklist-developed by the

former Obama administration-from 15 to 12, but it remains unchanged that whether self-driving vehicles are up to standard is subject to the deliberation of the Federal Government instead of the state governments. She said that the new version would serve as a guidance document only, and the government should not create unnecessary or unexpected obstacles amidst technological progress.

Many states of the U.S. are drafting policies to monitor the on-road safety tests led by various autonomous vehicle companies, but the National Highway Traffic Safety Administration has expressed concern that technological advancement may be hindered by the related measures.

行多一點「綠」 消脂不燒油

如果家住5樓，你會選擇乘搭電梯還是行樓梯回家？如果要由銅鑼灣的學校回炮台山的家，你會選擇步行還是乘搭港鐵？原來，如果每天由銅鑼灣步行到炮台山，再行樓梯上5樓，比乘搭港鐵及電梯，一年共可減少約1,600多公斤碳排放，既可「行」多一點綠，同時亦走出多一份健康。大家要展開綠色里程，其實全在於日常生活中的每一個選擇。

步行騎車省燃料

眾所周知，步行及騎單車是最環保的，因此如距離目的地不遠，不妨以此代替乘車。以騎單車為例，每20分鐘可消耗200多卡路里，要是駕駛汽車則消耗達一公升汽油。騎單車不但免卻汽車附帶的污染，更讓我們有更多運動量、更健康。

當然，使用交通工具是日常生活中無可避免的，但如有需要，大家可以盡量使用公共交通工具，減少駕駛私家車。

以每輛私家車接載兩人計算，每位乘客每公里便會排放120克二氧化碳；若選乘巴士，每位乘客每公里會排放38克二氧化碳；如選擇鐵路，則每位乘客每公里只會排放9克二氧化碳。

若真的要駕駛私家車，大家也要緊記停車熄匙，否則不單浪費燃料，所排放的廢氣亦會影響途人健康和路邊空氣質素。

電動車效益更高平

事實上，香港人多車多，



■「綠得開心推廣大使」在訓練日試坐港燈於南丫發電廠內行走的電動巴士。

路邊空氣質素令人關注。

因此，近年電動車亦成為最新的環保選擇。電動車是使用電池驅動而不涉及汽油燃燒過程，因此不會排放任何廢氣，可達至路邊廢氣零排放，令路邊空氣質素也得以改善。

電動車亦擁有較高的能源效益。一般而言，超過70%的電池能量可傳送至電動車的車輪上，內燃引擎車輛則只有約20%的能量能轉化為有用的動力。由於電動車比汽油車輛更具能源效益，電動車可比汽油車節省高達80%的燃料費用。

對駕駛者而言，由於不涉及汽油燃燒過程，電動車在操作上會比汽油車輛牽涉較少機件，因此大大減少了行駛過程中產生的噪音及震盪。

其實，能否「行」出一點綠，很多時都是一個選擇，走路還是乘車？公共交

通工具還是的士？汽油車還是電動車？只要細思哪一個選擇對環境有好處，甚至有助大家更健康，相信大家也懂得選。

大使認識港燈電動車隊

港燈早前為今年招募的「綠得開心推廣大使」舉辦訓練日，介紹「衣、食、住、行」的環保小貼士。其中在「行」方面，港燈工程師向大使介紹其電動車隊及電動車環保優點。目前，港燈的營運車隊有超過100輛電動車；如現正使用的電動車將退役，亦會以更換電動車為首選。

現時，港燈在港島各區共有13個充電站，駕駛者可免費使用充電服務至今年年底。

日劇談家教：為子女撐一把適中的傘

心理得

現代父母不易為，但與以往相比，現代父母其實多了不少途徑可以汲取教育之道，甚至

在日常娛樂中也有不少親子教育的題材，能夠寓娛樂於提升親子知識。

近期日本一套劇集《過度保護的加穗子》，主題是探討父母過於保護子女的問題，就帶出深遠的教育意義，值得在此和大家分享。

父母過度保護 主角似小學生

在這套日劇中，主角加穗子是一位就快大學畢業的女孩，卻因為受父母過分保護，日常小事如選衣物、接送上學、帶回校的午餐、工作方向等，都由父母決定，生活無憂，身邊更圍繞了一大群愛護她的親戚，令她失去自理及獨立能力，言行舉止就與小學生無異，鬧出不少笑話。

劇集當然是誇張地描述主角的延遲發展，增加喜劇感，但也令人深思，在父母過度保護下，孩子看似是幸福可愛，卻往往因而失去個人承擔、獨立面對及解決困難的能力，成為他們成長的障礙。

不但如此，英國華威大學（University of Warwick）在2013年公佈過一項關於孩童欺凌問題的調查研究。研究意外地發現，被父

母過度保護的小朋友，會比其他小孩更容易遭受同輩欺負。

負責研究的心理學教授 Dieter Wolke 最初估計，照理是父母越嚴厲，子女在外才會越易受欺凌，結果卻發現，受過度保護的子女被欺凌的危機相當高。

外國調查：脆弱無力易遭欺凌

Dieter Wolke 認為，子女需要家人的支持，但部分父母過猶不及，期望為子女遮風擋雨，攔去生活裡所有負面經驗，導致子女無法從挫折中學習，缺乏隨機應對的能力，面對欺凌時會脆弱無力，變相更易成為欺凌者的目標。相反，子女如果在成長過程接受過一定程度的磨練，就會知道怎樣處理衝突、嘗試自行解決問題。

香港近年流行形容過度保護子女及自我中心的家長為「直升機家長」或「怪獸家長」，但我相信這些家長的出發點都是愛兒心切、望子成龍，恨不得子女一生一世獲得最好的照顧，人生能完美無憾。

只是，父母不能一生操控子女的思想、行為及命運，每個人都有其獨立的生命發展，需要按着孩子成長階段、慢慢地放手。

上述日劇中主角的婆婆曾經對主角媽媽說：「信任孩子，比愛孩子，更難。」信任孩子，給予孩子空間發展，原來是比愛他們更難的事，但願各位父母能夠「成功」信任你的孩子。

■香港心理衛生會教育主任 曾媚

香港心理衛生會

輔導服務：3583 1196

星期一

• 通識博客（一周時事聚焦、通識把握）
• 通識博客/通識中國
• 百搭通識

星期二

• 通識博客/通識中國

星期三

• 中文星級學堂
• 文江學海
• STEM百科啟智

星期四

• 通識文憑試摘星攻略

星期五

• 通識博客/通識中國
• 文江學海