

### 堵塞車長管理漏洞 防範慘劇重演

大埔公路釀成19人死亡車禍，全城悲劇震驚。慘劇原因固然待深入調查，但肇事司機魯莽的駕駛態度被認為難脫關係。本報深入了解發現，巴士公司管理存在重大漏洞，令完全不懂情緒管理的「花底」司機可以兼職開車，成為令人心驚的安全隱患。人命事故一宗也嫌多，特區政府必須督促所有巴士公司加強車長行車安全監管，將駕駛安全意識培訓、巡查和處理投訴、獎勵等制度化，並且將安全管理細化制度作為巴士公司發牌續牌的必要條件，切實保障乘客安全，防範悲劇重演。

車禍發生後，不少僥倖逃過大難的乘客反映，車長開車前曾遭乘客責難，心存不滿，開快車發洩情緒，結果造成重大事故。本報了解到，巴士公司安全管理存在諸多弊端，包括車長培訓完全欠缺講授駕駛態度、「花底」司機（有不良駕駛紀錄的司機）仍獲聘用，至於巴士公司有否主動巡查監管司機、巴士公司處理嚴重投訴是否嚴謹等問題也待澄清，這些均留下重大安全隱患，應該一定程度上可以解釋到出現此次慘劇並非偶然。

巴士車長身負全車數以十計甚至過百名乘客安全的重任，除了要有高超的駕駛技術外，正確的駕駛態度、良好的情緒管理更不可或缺。但是，目前巴士公司只是重視車長的駕駛技術培訓，車長的駕駛態度、如何管控情緒的培訓卻完全欠奉。遇到乘客不滿或投訴時，車長唯有各自「執生」，有人採取「沉默是金」的態度應付；脾氣不好的，與乘客爭論後，抱着負面情緒開車，罔顧道路安全，成為巴士安全的最大隱患。

此次肇禍司機被揭發有不小駕駛的「前科」，巴士公司為何會聘請「花底」司機做兼職車長，巴士公司有無禁止錄用「花底」司機的規定，公眾很想知道，但政府、巴士公司管理層對此都無明確答覆。航空公司對機師有相當嚴格的要求，機師一次年度考試不合格或操作出現違規，就永不錄用。駕駛巴士雖不能與飛機相提並論，但對乘客安全的重視應該說是一樣的，車長駕駛紀錄良好是乘客安全的重要保障。巴士公司若無禁止錄用「花底」司機的規定，是否違反法律；若有規定，但仍有「花底」司機受聘，是否反映規定形同虛設。這些疑問，政府、巴士公司必須向公眾交代清楚，才能釋除公眾疑慮。

巴士公司對車長的監管是被動應付投訴，還是主動巡查監管，有否對車長駕駛態度定期作暗訪抽查，都是及時發現問題、防範車禍的重要手段。此次重大車禍的發生，顯然說明防患未然的機制未能發揮作用。如果巴士公司坐等投訴才處理問題車長，一切已晚，人命損失無可挽回。

慘劇面前，巴士車長的責任固然要追究，但更需要追究事故背後隱藏的制度問題，亡羊補牢，採取措施堵塞漏洞，19條人命、19個家庭破碎的代價才不會白白付出。如何改善巴士車長及專業客運司機的監管、提升對乘客安全保障，不僅僅是巴士公司、運輸業界的事，政府更加責無旁貸，通過調查此次車禍，找到背後的深層次原因，訂立或者完善相應的法例，並作為巴士公司、專業客運營運的必要條件，才能盡最大可能堵塞導致慘劇重演的漏洞。

### 「割地」謬論扭曲事實危言聳聽

立法會「一地兩檢」條例草案委員會昨日召開首次會議，選出新民黨葉劉淑儀和民建聯張國鈞出任正副主席。高鐵「一地兩檢」已經完成「三步走」的前兩步，尤其是全國人大常委會批准關於「一地兩檢」合作安排的決定，具有一錘定音的作用，為落實「一地兩檢」提供合憲合法的法治依據。但反對派繼續以所謂「割地論」製造爭議，散播恐慌，完全罔顧法治倫理，扭曲事實，危言聳聽。希望議員認清民意，以務實態度審議通過《條例草案》，讓香港進入高鐵新時代。

在昨日的委員會上，多名反對派議員舊調重彈，繼續糾纏於所謂「割地」謬論，質疑「一地兩檢」缺乏法理依據，抹黑有關安排是「大石砸死蟹」，糾纏有沒有「Plan B」等問題。對於「一地兩檢」的法理依據，全國人大常委會去年底作出決定，確認「一地兩檢」符合憲法及基本法。正如全國人大常委會副秘書長李飛所強調的，人大常委會的決定具有最高法律效力，「一言九鼎」，不容質疑。律政司司長鄭若驊昨日再次強調，「內地口岸區」是租用協議下的安排，內地相關人員執法範圍嚴格限制在「內地口岸區」之內，對象只限高鐵乘客，與基本法第18條列明的全香港所有人適用並不相同。

基本法委員會委員饒戈平曾指出，有人提到「一地兩檢」是「割地」，「這個概念本身就是一個很大的問題」，因為割讓只存在於國家

之間，「說出這番話的人是忘記了香港的法律地位，忘記了香港和國家的關係」。更何況「一地兩檢」只是因應特定需要、在特定地方執行特定法律，與將內地法律納入基本法附件三全港實施性質完全不同，亦不可能出現藉機將內地法律全面實施到香港的做法。的確，首先在「一國兩制」下，香港也是中國的一部分，何來「割地」之說？其次，在「一地兩檢」安排下，香港的範圍並無改變，「一地兩檢」要經過「三步走」的法律程序，證明「一地兩檢」不能隨便啟動，而是有嚴格的法律程序約束，香港只是租出特定的地域實施內地出入境管理法律，並不會影響香港高度自治。

反對派所謂「割地」論，妄稱「一地兩檢」的先例一開，將來人大常委會可以隨時下一個決定，把香港任意一個地方劃為內地管轄區，實施內地法例。這完全是偷換概念、製造恐慌。特區政府相關官員不厭其煩地解釋澄清，反對派充耳不聞，是聽不懂，還是「裝糊塗」，把簡單法律技術處理政治化，為阻撓「一地兩檢」製造障礙，公眾心知肚明。

多個民調清晰顯示，香港主流民意支持實施「一地兩檢」，發揮高鐵最大效益。反對派議員應以市民利益為重，以香港社會經濟發展為重，以務實理性態度審議早日通過《條例草案》，令市民享受到高速、便捷、舒適的高鐵服務。

# 朝共品茗晚隔陰陽 回流翁一去不返 親弟難捨手足情 遺屬哀號 訣別至親



奪命九巴

大埔公路釀成19死66傷大車禍慘劇，由於死亡人數眾多，警方連續兩日通宵安

排死者家屬認屍，殮房哀號聲此起彼落，瀰漫一片愁雲慘霧。有家屬傷心過度不支暈倒，需即場接受醫療輔助隊治療，機動部隊警員奉召到場維持秩序。有人則狠批九巴不應聘用有危險駕駛紀錄的司機兼職。另在車禍現場有逾50名死者家屬參與通宵打齋超度法事，場面哀傷。九巴全體領導層及職員昨亦為遇難乘客默哀一分鐘，表達對車禍的悲痛。

■香港文匯報記者 蕭景源

昨晨10時許，其中一名男死者黃伙娣（58歲）的家人到達葵涌公眾殮房認屍後，神情哀傷。黃的兄長表示，胞弟任職地盤工人，與妻育有兩子，均已成人，其中一子在英國公幹，接獲父親噩耗後正趕回港處理後事。

黃兄續稱，由於胞弟居住大埔中心，賭馬是他唯一嗜好，每逢跑馬日都會到沙田馬場觀賽賭馬，散場後定會乘搭該條特別線巴士回家，詎料遭遇橫禍。

他批評今次車禍是九巴安排失當，聘用有危險駕駛罪成紀錄的兼職司機，因為該條特別線巴士通常都會迫爆乘客才開車，一旦發生意外定會造成重大傷亡。

另據黃的親友透露，黃伙娣生前稱「大眼仔」，本是漁民，妻子則是塔門原居民。事發當日「大眼仔」專程到沙田馬場賭馬，詎料回程出事。惟事發後遺孀仍不知情，及至接獲身在外國的親友看到新聞報道通知，才驚悉與丈夫陰陽永隔。

「相處咗70幾年，好唔捨得」

另一名同在車禍中慘死的男乘客李官煌（78歲），是早年移居英國經營餐館的回流華僑，20多年前退休後舉家返港與妻居住大埔區，4女1子現已結婚及育有4個子女，夫婦經常三代同堂享天倫。詎料一場車禍，瞬間拆散美好家庭，李妻痛失丈夫，悲痛不已。胞弟亦無法接受兄長離世，哽咽道：「相處咗70幾年，好唔捨得……」

李的胞弟續稱，兩兄弟同往樓上樓下，相處融洽，經常每朝一起品茗及討論「馬經」，事發當日早上兩人仍有品茗，其後胞兄獨自前往沙田馬場，詎料深夜仍未回家並未去聯絡，其後兄嫂看到新聞驚悉巴士車禍，心感不妙，慌忙通知他及子女致電警方熱線查詢，但當時未有胞兄的姓名紀錄，家人仍抱有一線希望，惜至翌日（11日）早上再到警署及醫院查證，證實不幸。

#### 後腦重創傷者失獲救記憶

此外，車禍時坐在肇事巴士下層的一名男傷者蘇月帶（56歲），因後腦重創，需剃頭取出傷口內的玻璃碎再縫針，現在醫院外科病房留醫，情況穩定。他雖已無生命危險，但對事發後如何被救出車廂，腦海完全一片空白。

據到醫院探望他的兄長轉述，當時胞弟在車廂聽到前方位置有人「好嘈」，其後感覺巴士車速有問題，瞬間即告出事，惟事發後他不知道自己是如何受傷及如何被救出車廂。胞兄解釋，原來胞弟在翻車後撞中後腦即時昏迷，幸得身旁的叔伯兄弟將他拖出車外再拍醒他，送院搶救後，幸保大難不死。他指事後行政長官林鄭月娥亦有到醫院探望胞弟。



九巴高層及車廠內員工為車禍死者默哀。

香港文匯報記者劉國權攝

### 九巴員工齊集車廠 為死者默哀

香港文匯報訊（記者 蕭景源）大埔公路釀成19人死亡車禍，全城悲劇，事隔3天慘劇陰霾仍未消散，車禍現場巴士站經過前日下午及半夜通宵兩場大型拜祭及超度法事後，昨全日仍有不少市民帶同鮮花到場弔唁，當中包括大埔樟樹灘村逾十名居民連同多名尼姑，他們自發到現場拜祭，以超度車禍中死去的19名亡魂。

昨晨11時許，十多名居住車禍現場附近的大埔樟樹灘村村民，約同多名尼姑到場燃燒香燭冥鑼拜祭。村民指，19名乘客慘死陰霾至今仍未消散，內心非常難過，由於該村距離現場不遠，故此專程前來路祭，期望超度車禍



中死去的19名亡魂。

九巴九龍灣車廠。香港文匯報記者劉國權攝

此外，九巴主席梁乃鵬與董事總經理李澤昌、企業策劃及業務發展總經理蘇偉基及總經理彭樹雄，昨

日下午4時許齊集九龍灣車廠與過百名後勤人員、技術人員、站長及車長等，一同默哀一分鐘向死者致哀，以表達對車禍的悲痛。

### 工會嘆事發後有車長變「出氣袋」

香港文匯報訊（記者 文森）大埔公路九巴嚴重車禍造成19人死亡，引起社會對巴士行駛安全的關注。汽車交通運輸業總工會九巴分會副主任黎兆聰昨日在電台節目表示，事發後不少車長承受很大壓力，更有乘客指罵車長，並希望社會體諒。香港汽車工業學會會長李耀培則建議，運輸署能檢視全港路段，並在出事路段設立指示牌，提示不熟悉路段的司機慢駛。

黎兆聰代表工會慰問死傷者，並指意外後不少車長承受很大壓力，有乘客指罵車長，也有網民進行網絡公審，但事件已進入司法程序，希望乘客多加包容。他指出，巴士司機只是執行公司指令，安全接載乘客，因路面交通出現脫控，並非車長能控

制，希望乘客不要因這次意外，以欠佳的態度指罵車長，亦呼籲車長要沉得住氣。

#### 指出事警較急宜減速

黎兆聰表示，巴士滿載的速度會比平時快，煞車要較謹慎，並要預早減速，專業車長應有足夠訓練。他憶述自己在五六年曾曾操練過該路段，覺得彎位較急，即使只載有幾名乘客「都感覺好飄」，不能以時速70公里駕駛，若對面線有重型車輛便要收油避開。他又說，出事路段以往使用的是10米車，而今次出事的巴士車長12米，車長多了2米，轉彎時車尾易擡上路邊，不宜行駛有關路段。李耀培則表示，大埔公路較迂

迴，過往較少車輛行駛，如果司機不熟路或者不集中精神，沒有在落斜時慢車或轉彎時收油，容易發生意外。他指出，車速愈快、重量愈大、重心愈高，車愈容易翻，認為今次是巴士進入手臂彎後右轉，離心力令巴士向左翻側。

李耀培又指出，出事路段車速限制為70公里，但不代表每個位置、每一種車輛均可以此車速行駛，認為出事位置即使是私家車也不可以時速70公里轉彎，而巴士站設在右彎後，是相對危險的位置，如果巴士不會停車落客，車速會更快，有機會發生意外。他指出，時速70公里屬快速公路車速，加上多彎和落斜，應設立指示牌提示不熟悉路段的司機收慢，希望運輸署能檢視全港路段。

## 傷者連日惡夢

香港文匯報訊（記者 蕭景源）「我呢兩日都瞓唔到覺，一瞓埋隻眼就診返起當時嘅情形，形住我隔離有個女人，佢成面壓住我，但我幫佢唔到……」男傷者陳容來（60歲）雖在車禍中撿回一命，但左臉頰由顛骨至耳珠位置，被割開一道長傷口縫了31針，左手肘亦縫了6針，全身多個部位目前仍感到痛楚，他坦言車禍令他留下不可磨滅的創傷陰影。

陳續稱，他與93歲高齡母親及仍在求學的19歲女兒同住大埔區，近日因母親身體抱恙住院，他遂請假照顧母親。事發當日（10日）他探望母親後，因大意坐錯車去了太和邨，更巧遇數名老友受邀一起去馬場，可謂「是神推鬼掌」。

#### 浴血清醒 幫忙救人 女兒嚇哭

及至散場後，他到巴士站擬乘搭九巴872號線，當時已有約20人排隊，有兩輛872號線巴士，但一直無人開車，乘客開始鼓譟，其後人越來越多，始見一名司機施施然現身，當時有乘客大叫「唔使做呀？」但司機無理會亦無即時打開車門，約兩分鐘後才開門，乘客瞬間迫爆車廂，他則坐在下層中間卡位。

陳指開車後，車速一直頗快，行經第一個迴旋處時已感覺到「chok住入彎」，到另一個迴旋處時入彎速度更加快，多名乘客幾乎失平衡跌倒，有人即時質問司機「你點查車嘍？」惟司機未予理會，反而開得更加快，陳透露當時「覺得個司機態度好差」，最終翻車出事。

陳形容翻車後，車廂一片混亂，身邊都是血流披面的傷者，部分更已失去知覺，自己亦被拋到車尾受傷流血，但仍清醒，於是幫手將兩女一男乘客托起，協助他們由太平門爬出車外，其後自己亦被拉出車廂，事後有朋友將事發時的照片傳給女兒，女兒即時被「嚇到喊咗出來……」

#### 鄭先生憶司機撞車前「谷氣」

另一名傷者鄭先生亦表示，在馬場等候872號線巴士時，有鼓譟乘客向趕來的司機大叫「嘩！咁多人等你！」司機雖無反駁，但可見表情甚為「谷氣」，不排除因此有人撞快車發洩出事。

鄭先生指，他因坐在上層右排中間位置，故巴士向左翻側後，他在車廂最頂位置，僅告腳部輕傷。惟其他乘客則出現人疊人慘況，一片混亂，慘叫聲及救命聲不絕。

他立即協助救人，並提醒其他人保持冷靜，其間看見無受傷的車長走到車尾了解情況，但被一名頭破血流的乘客指罵「你點查車嘍！」更拾起石塊怒追車長，他即時勸阻「打佢無用，救人要緊！」