

香港特別行政區政府

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

政府總部  
環境運輸及工務局  
香港花園道美利大廈



Environment, Transport  
and Works Bureau  
Government Secretariat  
Murray Building, Garden Road,  
Hong Kong

本局檔號 Our Ref. ETWB(T) CR 18/986/00

來函檔號 Your Ref. LS/B/17/05-06

電話號碼：2189 7348  
傳真號碼：2537 5246

傳真文件：2877 5029

香港中環  
太子大廈4樓  
立法會秘書處  
法律事務部  
助理法律顧問  
馮秀娟小姐。

馮小姐：

兩鐵合併條例草案

多謝你於八月十日來信。現夾附所需資料，以供參考。

環境運輸及工務局局長

(李碧茜  代行)

二零零六年九月十九日

## 兩鐵合併條例草案的解釋

### 條例草案的詳題

本部察悉，與票價有關的事宜不會受條例草案規管，但會在綜合營運協議中訂明。在此情況下，請澄清建議的減價及票價調整機制將如何執行。香港鐵路有限公司(下稱“港鐵公司”)會否因不實施減價或不遵守票價調整機制而受到制裁？若然，這些制裁是甚麼及在何處訂明？

1. 綜合營運協議會訂明票價調整機制(機制)。根據建議的方案，調整鐵路票價必須按照機制進行，合併後的公司得向政府提交兩名獨立第三者所作的核證，證明票價調整符合機制的規定。合併後的公司履行這些規定後，票價調整才會生效。合併後的公司若不遵行機制的規定，會視作違反綜合營運協議訂明的責任。

2. 地鐵有限公司(地鐵公司)會與政府簽訂一份協議，訂明在兩鐵合併實行後生效的減價安排。合併後的公司若不遵行協議所載減價安排的條文，會視作違反協議訂明的責任。

擬議對《地下鐵路條例》(第 556 章)(下稱“《地鐵條例》”)作出的修訂

### 條例草案第 5 條 — 擬議第 2(1)條

在“經營權財產”擬議定義的(a)、(b)及(c)段中，雖然有提述屬服務經營權協議中“Concession Property”的定義所指的財產，但條例草案並沒有顯示有關財產的範圍。為清晰起見，政府當局會否考慮將服務經營權協議所載列的“Concession Property”的定義納入條例草案之中？

3. 根據草案第 5 條有關“經營權財產”的建議定義，經營權財產的範圍包括：

- (a) 合併後的公司根據服務經營權協議有權接觸、使用或管有的財產；以及
- (b) 合併後的公司獲取、購買、租用、生產、創造、建造、發展、加工處理或改裝的財產，以用於維修、保養、更

換或改善(a)段提述的財產。

九廣鐵路公司(九鐵公司)的有關財產將根據上文歸類為經營權財產，並會於經營權協議中訂明。九鐵公司的財產中，將會有一長列的財產會歸類為經營權財產。草案中“經營權財產”建議定義的(c)段屬一般條文，以便可彈性處理不屬上文(a)、(b)兩段的範圍但又應屬於經營權財產的九鐵公司的個別財產。

#### **條例草案第 16 條 — 擬議第 33 條**

- (a) 擬議第 33(1B)條訂明，如專營權中關乎九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)鐵路的部分被撤銷，第(1A)款即告失效。既然環境運輸及工務局局長會因為第 33(1A)條失效而不再有權根據該條訂立規例，已訂立的規例將會如何？該等規例是否亦會失效？若然，是否有必要明確作出這樣的規定？
- (b) 在擬議第 33(1C)條中，有何理由規定運輸署署長須諮詢港鐵公司後才可披露有關資料？獲得港鐵公司同意是否作出披露的先決條件？一如閣下知悉，《地鐵條例》第 61 條訂明，該條例中規定或訂定環境運輸及工務局局長須就任何事項諮詢地鐵公司的條文，並不規定局長必須就有關事項取得地鐵公司的同意。是否應加入類似條文，以涵蓋運輸署署長在第 33(1C)條下所作的諮詢？

4. 《地鐵條例》(第 556 章)擬議的第 33(1A)條失效後，根據該條訂立的規例不會自動失去效力。當局會在適當情況下，在根據擬議的第 33(1A)條訂立的規例中另訂條文，訂明這些規例相關條文失效的安排。相應地，擬議的第 33(4)條已載有條文，供訂立任何因規例失效而需要或適宜訂立的相應、過渡性或保留條文。必須注意的是，只要專營權中關乎九鐵公司鐵路的部分仍然生效，擬議的第 33(1A)條賦予的權力繼續有效。至於日後，根據這項條文訂立的規例當中，部分有可能須隨制訂規例的權力失效而失去效力，另有部分則須在關乎九鐵公司鐵路的部分專營權被撤銷後一段時間內仍然保持有效。我們認為，在有關規例中訂立其失效的規定更為恰當。必要時該些規例也可訂明個別條文在哪些特定情況下失效。對需要運用這些規例的人士來說，如能在同一規例內找到當中條文會在何時及甚麼情況下失效，更為方便。

5. 合併後的公司將會是上市公司，必須遵守披露股價敏感資料的一般責任。《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(《上市規

則》)第 13.09 條規定，合併後的公司有責任在合理而切實可行的情況下盡快公布以下資料：

- (a) 合併後的公司及公眾人士評估公司狀況所必需的資料；或
- (b) 避免其證券的買賣出現虛假市場所必需的資料；或
- (c) 可合理預期會重大影響其證券買賣及價格的資料。

合併後的公司就西北鐵路服務範圍內輕便鐵路及西北鐵路巴士服務的未來運作或計劃擬定的計劃書，或會載述該公司在這方面的投資計劃，這些計劃或會構成股價敏感資料。因此，根據擬議的第 33(1C)條，由運輸署署長(署長)事先諮詢合併後的公司，然後才披露有關資料，是恰當的做法。預先諮詢可讓合併後的公司及早考慮採取步驟，確保符合《上市規則》的規定，例如考慮應否在署長擬披露資料的時間，同步發布相同的資料。擬議的第 33(1C)條並無規定署長在披露資料前須獲合併後的公司同意。我們會考慮是否需要為署長根據這條擬議條文進行的諮詢，加入類似《地鐵條例》第 61 條的條文。

#### **條例草案第 17 條 — 擬議第 34 條**

- (a) 在擬議第 34(1A)(a)條中，是否應以“it”取代“them”作為“港鐵公司”的代名詞？
- (b) 因應“鐵路處所”的擬議定義，擬議第 34(1A)(b)條的草擬方式賦權港鐵公司可訂立附例，藉以控制前往九鐵公司及港鐵公司的鐵路處所內的若干地方。這是否反映政府當局的意向？若其意向是擬議第 34(1A)條應只適用於九鐵公司的鐵路處所，是否應在有關條文內將此意向更為清晰地反映出來？
- (c) 在擬議第 34(1B)條中，其意向是否根據擬議第 34(1A)條所訂立的附例亦會失效？若然，請更清晰地反映此意向。

6. 在《地鐵條例》的英文文本中，“the Corporation”的代名詞是“it”(而非“them”)(例如第 45(1)條“as if it were the continuation of and the same person in law as MTRC”及第 63(3)條“be delivered to the Corporation or sent to it by post”)。因此，我們對擬議的第 34(1A)(a)條英文文本的“them”改為“it”並無異議。

7. 加入擬議的第 34(1A)(b)條的作用，是讓合併後的公司日後可視乎需要，保留或修改與前往九鐵公司鐵路處所內若干地方的控

制措施有關的現行附例；這些現行附例是九鐵公司根據《九廣鐵路公司條例》（《九鐵條例》）一條類似擬議的第 34(1A)(b)條的條文所訂立的。上述擬議條文的適用範圍原擬限於九鐵公司鐵路處所。我們會考慮在草案中更清晰反映這個原意。

8. 至於根據擬議的第 34(1A)條訂立的附例是否在專營權中與九鐵公司鐵路有關的部分被撤銷時同時失效的問題，我們的考慮因素與上文第 4 段所載的相同。

#### **條例草案第 19 條 — 擬議第 52B 及 52C 條**

- (a) 在轉歸或再轉歸公告中指明的合約或某類別合約的性質為何？有何理由不使有關公告成為附屬法例？
- (b) 因應《地鐵條例》第 62 條，是否有必要在擬議第 52B(3)及 52C(3)條中訂明轉歸公告及再轉歸公告須以一般公告形式在憲報刊登？請考慮從有關條文中刪除“以一般公告形式”的提述，使此等條文的草擬方式與現行條文（例如《地鐵條例》第 18(7)(b)及 19(2)條）一致。

9. 轉歸公告會包括供應合約、維修合約、服務合約、市場推廣及相關協議等類別的合約，目的是為便利兩鐵合併的實施。基於保持運作的原因，這些合約／協議等相關的權利及責任須轉歸予合併後的公司。從地鐵公司及九鐵公司提交的初步資料看來，轉歸公告會牽涉數以千計的合約，而這些合約都很可能屬於技術性質。待未來數月兩家鐵路公司與政府進一步磋商後，會確定需予轉歸的合約清單。轉歸公告只會載述足以識別各份合約的資料。因此，轉歸公告不視作需提交立法會審核的附屬法例。

10. 《地鐵條例》第 62 條已有規定，除根據第 1(2)條訂立的生效日期公告、根據第 33 條訂立的規例，以及根據第 34 條訂立的附例外，其他根據《地鐵條例》發出的文書均非附屬法例。因此，我們會考慮來信提出的建議，刪去擬議的第 52B(3)及 52C(3)條中“以一般公告形式”的字句。

#### **條例草案第 19 條 — 擬議第 52G 條**

本部察悉，兩鐵合併諒解備忘錄的其中一項條件是地鐵公司及九鐵公司所有前線員工的職業保障將不會因與兩鐵合併有關的原因而受到影響。然而，擬議第 52G(3)條的草擬方式卻顯示，九鐵公司藉擬議第 52D 條將其根據僱傭合約所享有的權利及承擔的法律責任

轉歸予港鐵公司，該等權利及法律責任只會在有關合約所提述的僱員在合併當日或之後獲港鐵公司任命後才會對港鐵公司有效。就此，請解釋諒解備忘錄的上述條件如何在條例草案中反映出來。亦請解釋作出任命的準則及應否將此等準則載列在條例草案內。如九鐵公司現有僱員在兩鐵合併當日或之後不獲港鐵公司任命，將會向該等僱員提供甚麼保障(如有的話)？

11. 擬議的第52G條關乎第52B、52D、52E及52F條適用的合約及其他文件。擬議的第52G條只處理轉歸條文之解說，但並非用以實行合約之轉歸。擬訂的第52G(3)條的原意，純粹是用以解釋九鐵公司所簽訂的合約中對某些人的提述，而並非要訂明任何任命條件。舉例而言，假設九鐵公司與供應商簽訂的供應合約提述“Purchasing Manager”，而在合併後的公司，同等職位是用不同的職銜“Procurement Manager”，在兩鐵合併後，而該合約轉歸合併後的公司，合約內凡提述“Purchasing Manager”，須被視為對合併後的公司“任命”的“Procurement Manager”所提述。假如合併後的公司不作出“Purchasing Manager”之“任命”，而在合併後的公司“Procurement Manager”與九鐵公司“Purchasing Manager”的職位最為相近，則根據擬議的第52G(3)條，在兩鐵合併後，合約內凡提述“Purchasing Manager”，將均詮釋為提述“Procurement Manager”。因此，地鐵公司根據擬議的第52G(3)條作出的“任命”，純粹針對解釋對某些人的提述，而並非針對將會由擬議的第52D條處理將九鐵公司員工轉至合併後的公司的事宜。另一點要留意的是，這項擬議條文以《地鐵條例》現行第38(3)條為藍本，當第38(3)條在地下鐵路公司私有化時生效，當時地下鐵路公司無需私有化後作出任命安排，以使旗下員工轉為地鐵公司員工。

12. 地鐵公司已同意，在合併日期當日，合併後的公司會向所有前線員工承諾，不會因與合併整合過程有關的理由而裁減前線員工(有解僱因由的情況除外)，而這將會成為合併後的公司與每名前線員工間具法律約束力以及可執行的承諾。地鐵公司這項承諾，會在上文第2段提及的政府與該公司另行簽訂的協議內訂明。此外，該公司已同意，在合併日期當日，地鐵公司與九鐵公司的在職員工均會按屆時之聘任條款獲合併後的公司聘用。根據擬議的第52(D)條，九鐵公司在兩鐵合併時在職的員工，自合併當日起會全數自動地受僱於合併後的公司。

### 條例草案第 19 條 — 擬議第 52L 條

- (a) 為何有必要向港鐵公司及九鐵公司施加責任，規定兩者在解決關乎轉歸公告或再轉歸公告所指明合約的爭議時必須互相合作？對不遵守擬議第 52L(1)條的情況有否任何制裁？
- (b) 鑒於第 52L(2)條所建議的豁免，擬議第 52L(1)條將涵蓋何種爭議？可否給予若干例子？

13. 根據擬議的第 52B 條，轉歸公告所列合約的權利及法律責任，會分別歸屬九鐵公司及合併後的公司。擬議的第 52B(1)(a)及(b)條指明的若干權利及法律責任會轉歸合併後的公司，有關合約訂明的其他權利及法律責任則繼續歸屬九鐵公司。在此情況下，同一份合約規限的權利或法律責任若引起爭議，九鐵公司與合併後的公司可能會一同牽涉在內。

14. 現舉一例以解釋擬議安排。假設九鐵公司與其供應商因貨物品質引起爭議，九鐵公司認為供應商的貨品不合規格因而拒絕付款，供應商則停止供貨直至收到貨款為止，而這情況一直延續至完成兩鐵合併之後。在此情況下，九鐵公司與合併後的公司宜互相合作，設法解決爭議。在某些情況下，兩間公司合作可能只會對其中一方有利，另一方可能全無得益或得益較少。遇上這類情況，上述條文可以發揮效用，規定雙方合作。《地鐵條例》現行第 14 條已有就不遵從該條例的情況訂有條文。

### 條例草案第 19 條 — 擬議第 54B 條

- (a) 本部察悉，《九廣鐵路公司條例》(第 372 章)的相應條文並不包括規定運輸署署長須就其擬披露依據《公共巴士服務條例》第 18 條而取得關乎西北鐵路巴士服務的資料的意向諮詢九鐵公司。為何有必要訂明在作出有關披露前須根據第 54B(3)條諮詢港鐵公司的規定？
- (b) 在擬議第 54B(3)條中，運輸署署長是否必須取得港鐵公司同意才可披露有關資料？是否應加入類似《地鐵條例》第 61 條的條文，以適用於擬議條文所規定的諮詢。

15. 至於以上有關披露資料的問題，我們的考慮因素與上文第 5 段相同。

擬議對《九廣鐵路公司條例》(第 372 章)(下稱“《九鐵條例》”)作出的修訂

#### 條例草案第 22 條 — 詳題

使九鐵公司能夠擁有其他鐵路或獲取其他鐵路的租契的目的為何？此目的是否在任何方面與兩鐵合併有關？何為此等其他鐵路？

16. 將來兩鐵合併後，政府會為不屬於地鐵自然延伸的個別新鐵路項目，決定採用“擁有權模式”(由合併後的公司出資、建造及營運新鐵路)抑或“服務經營權模式”(由政府撥款建造新鐵路，而合併後的公司可能會獲批服務經營權，以營運新鐵路)。如日後發展的新鐵路是採用“服務經營權模式”，政府的意向是將該鐵路轉歸或租予九鐵公司，然後由九鐵公司以批出服務經營權的方式，把經營權授予合併後的公司。九鐵公司須“擁有”該鐵路或獲取其租契，才可向合併後的公司批出該條新鐵路的服務經營權。因此，草案的條文訂明，可讓九鐵公司擁有新鐵路或獲取新鐵路的租契。

#### 條例草案第 25 條 — 擬議第 4 條

在擬議第 4(db)條中，有關財產的提述是否包括九鐵公司與物業相關的利益、若干九鐵公司物業地盤的發展權及九鐵公司的其他商業利益？若然，請解釋如何及為何處置此等權利及利益是根據服務經營權的授予或與服務經營權的授予有關連的情況下而作出？服務經營權協議內是否有條文涵蓋將被九鐵公司處置的此等權利及利益的詳情？

17. 擬議的第 4(db)條所指的“財產”並不包括物業方案。我們在二零零六年六月就兩鐵合併條例草案發出的立法會參考資料摘要第 4(b)段解釋，地鐵公司與九鐵公司會就收購物業方案在服務經營權協議以外簽訂一份買賣協議。

#### 條例草案第 28 條 — 擬議第 40 條

本部察悉，《九鐵條例》第 IV 部、第 23、25、34B 及 35A 條在經營權有效期期間將暫時中止實施。有否任何理由不將其他條文(包括第 26 條(進入土地的權力)、第 27 條(樹木的移走)、第 29 條(補償的申索)、第 34A 條(公司有權管制在土地通行權區域敷設線纜、喉管等)、第 37 條(公司可以其名義提出檢控等)及第 38 條(犯罪者的逮捕))暫時中止實施？是否有意讓九鐵公司在經營權有效期期間繼



**續根據該等條文行使有關權力或履行有關職能？若然，原因為何？**

18. 兩鐵合併後，《九鐵條例》第 29 條的規定理應仍適用於合併日期前三年內因九鐵公司鐵路工程引致損失而提出的補償申索，因此我們並無建議在合併後暫時中止實施這項條文。

19. 《九鐵條例》第 26 及 27 條訂明，九鐵公司在某些特定情況下可進入土地及移走樹木。《九鐵條例》第 38 條則關乎無須手令而逮捕被合理地懷疑犯有該條例所訂罪行的任何人的權力。兩鐵合併後，九鐵公司再無任何建造或營運鐵路的法定權力或職能，因此不會出現引發這些條文生效的特定情況。在盡量減少修訂《九鐵條例》的考慮下，我們沒有建議在經營權有效期間暫時中止實施這些條文。

20. 《九鐵條例》第 34A 條禁止任何人未經批准在歸屬九鐵公司的土地通行權區域內敷設線纜、喉管等，並訂明政府使用這些區域的權力。兩鐵合併後不應暫時中止實施這項條文。

21. 我們不建議暫時中止實施《九鐵條例》第 37 條；假如該項條文暫時中止實施，則兩鐵合併後，九鐵公司無法檢控在合併日期前觸犯的罪行。

## **相應及相關修訂**

### **條例草案第 30 條**

根據條例草案第 30(2)條，《地鐵條例》若干條文的中文本中有關“地鐵公司”的提述建議由“港鐵公司”取代。此等條文當中有部分(即第 37 至 52 條及第 59 條)關乎在指定日期地下鐵路公司的財產轉歸予地鐵公司及相關事宜，當時的運輸局局長藉在憲報刊登的 2000 年第 3903 號公告，指定 2000 年 6 月 30 日為指定日期。鑒於此等條文處理已發生的作為，而直至 2000 年 6 月 30 日，香港並沒有一間中文名稱為“港鐵公司”的公司是一個事實，請考慮是否適宜簡單地以“港鐵公司”取代“地鐵公司”。請考慮是否有必要在條例草案中加入實質性條文，以明確反映地鐵公司中文名稱的更改是在合併當日而非由該指定日期起生效。

22. 《地鐵條例》第 37 至 52 條關乎在指定日期當日若干地下鐵路公司的財產等轉歸地鐵公司。雖然有關轉歸財產等的事宜已成過

去，但不少以上的條文仍繼續生效。例如第 38(2)(a)條訂明，根據該條例轉歸地鐵公司的協議內，凡提述地下鐵路公司，須自指定日期起視為提述地鐵公司。兩鐵合併如獲通過，地鐵公司的中文名稱會在合併當日更改，因此，一併修訂第 38(2)(a)條的中文文本是恰當的做法。這樣，相關合約內凡提述地下鐵路公司的中文名稱，會自合併當日起即詮釋為提述地鐵公司的新中文名稱。

23. 修訂香港法例的條文時，條文旁邊會附加編註，說明憑藉哪一條修訂條文加以修訂。查閱《地鐵條例》時，可由此得知地鐵公司中文名稱在何時及甚麼情況下作出了更改。

### **條例草案附表 2 — 擬議對《東區海底隧道條例》(第 215 章)第 2(5)條所作的修訂**

請考慮是否需要加入一項條文，以反映在合併當日由“地鐵有限公司”過渡到“香港鐵路有限公司”的情況，而非只以“《香港鐵路條例》”及“香港鐵路有限公司”分別取代“《地下鐵路條例》”及“地鐵有限公司”。

24. 這項條文不單適用於第 556 章所指的指定日期當日，也適用於合併日期之後的時間。因此，修訂第 215 章第 2(5)條的中文文本是必需的。這樣，第 215 章的條文內凡提述“《地下鐵路條例》”及“地下鐵路公司”的中文名稱，應分別詮釋為對第 556 章及地鐵公司的新中文名稱的提述。

### **收購九鐵公司物業及有關商業利益**

本部從諒解備忘錄中察悉，地鐵公司收購九鐵公司的財產及相關利益是整個合併交易一個不可分割的部分。然而，條例草案似乎並無處理此事。在此情況下，請解釋如何令上述收購及當中的條款具法律效力。

25. 正如上文第 17 段所述，地鐵公司與九鐵公司會就收購物業方案簽訂買賣協議。

### **合併後地鐵公司董事局的組合**

(a) 鑒於九鐵公司接觸、使用或管有若干財產的權利將透過服務經營權的方式授予港鐵公司，政府當局是否認為有需要委任九鐵

公司一名成員加入港鐵公司董事局，以保障九鐵公司的利益？若然，是否應在條例草案內列明此項規定？

- (b) 在 2006 年 5 月 26 日舉行的交通事務委員會會議上，部分委員曾就如何確保在港鐵公司董事局內的政府官員會保障公眾利益一事提出關注，並建議條例草案應明確訂明該等政府官員的權力／職能，以便適當地監察港鐵公司，從而保障公眾利益。有否任何理由不將此項建議加入條例草案內？
- (c) 本部察悉，在《機場管理局條例》(第 483 章)及《市區重建局條例》(第 563 章)中均有條文向身為公職人員的董事局成員施加責任，規定他若認為有關董事局將會或正在考慮、決定或訂定的任何事宜是違反或可能違反他所理解的公眾利益，他須在有關董事局的會議上說明與該事宜相關的公眾利益。請參閱香港法例第 483 章第 14 條及第 563 章第 8 條。政府當局會否考慮在本條例草案加入類似的條文？

26. 合併後九鐵公司的利益，是透過執行有關的服務經營權協議及買賣協議獲得保障。兩鐵合併後，合併後的公司會全權負責營運九鐵公司鐵路，因此我們認為，無需亦不宜以保障九鐵公司的利益為原因委任九鐵公司一名成員加入合併後的公司董事局。

27. 合併後的公司董事局的職能由其全體成員履行。董事須忠實及真誠地為公司的利益行事，並運用合理水平的技能及謹慎地行使董事的權力。董事局內政府官員的角色，與其他董事局成員並無分別。正如其他成員可能會把從本身行業獲得的經驗和專業知識應用於董事局的商議上，政府官員亦會善用他們對公眾利益和期望的了解，以及就有關規管事宜所獨有的洞察力，向董事局提供意見。這樣有助確保董事局商議事項時可在審慎商業原則與公眾利益之間取得平衡。政府主要是透過既有的渠道以有關的法例及營運協議規管鐵路運作。這個安排行之有效。兩鐵合併後，我們會以同一方式規管合併後的公司。

## 中文文本

28. 我們對來信中對條例草案中文文本的意見的回應，載列於附件。

## 《兩鐵合併條例草案》

### 對中文本的意見

擬議對《地下鐵路條例》(下稱“《地鐵條例》”)作出的修訂

#### 條例草案第 5 條 – 擬議第 2(1)條

- (a) 在“經營權財產”擬議定義的(b)段中，英文本“used only for the purpose”中的“only”的意思並沒有在中文本中反映出來。是否應以“而只用於”取代“以用於”？
- (b) 在“服務經營權協議”的擬議定義中，是否應以“whether with or without any other party”取代“and with or without any other party”，以反映相應中文本的意思？
- (c) 在“服務經營權”的擬議定義中，“operation”的中文譯作“經營”，而在“西北鐵路巴士服務”的擬議定義中，同一詞的中文則譯作“營運”。為達到一致性，是否應為“operation”一詞採用相同的中文譯法？

- (a) 我們同意需要修訂，稍後會提出適當形式的修訂。
- (b) 我們認為中英文文本的效力相同，無須按建議修訂。
- (c) 我們會考慮是否需要修訂，意見如下：
  - (i) 根據詞典的解釋，“經營”與“營運”兩詞意思相近(分別見於《現代漢語詞典》(修訂本)(中國社會科學院語言研究所詞典編輯室編，北京，一九九九年)第 665 及 1511 頁)。兩詞均可用於管理或營辦業務，不過“營運”亦可用於管理或營辦車船或車船等的日常運作。
  - (ii) 因此，在某些情況下(例如現行《地鐵條例》中“營運協議”的定義以及第 16(a)(ii)條的提述)，使用“營運”更切合立法的原意。
  - (iii) 我們認為，就“西北鐵路巴士服務”的定義而言，選用“營運”一詞在文法上更為合適，因為在該處中“operation of bus service”指提供巴士作交通工具，並

非以巴士營辦某種形式的業務。請一併參閱草案第 8(b)條，該條文選用“營運”這個動詞，以顧及英文文本的被動式句構，較為恰當。

- (iv) 不過，由於以上兩詞涵義相近，加上《地鐵條例》及條例草案中大多使用“經營”一詞，我們會進一步考慮建議的修訂。
- (v) 我們也會考慮是否需要在條例草案的其他地方及《地鐵條例》現行條文中所用的“營運”改為“經營”。不過，“營運協議”一詞已有定義，因此不受影響。

#### **條例草案第 9 條 – 擬議第 12A 條**

**請參考《九廣鐵路公司條例》第 23(ii)條中一項類似條文的中文本，以改善擬議第 12A(2)(b)條的中文本。**

我們會考慮是否需要修訂中英文文本，以便更清晰傳達立法的原意。

#### **條例草案第 11 條 – 擬議第 15A 條**

- (a) 在擬議第 15A(2)條中，“經營”的意思似乎沒有在英文本出現。為使中英文一致，請在擬議條文中刪除“經營”一詞。
- (b) 在擬議第 15A(3)(b)及 15A(4)(b)條中，請將“consequential loss”的中文本前後一致。
- (c) 在擬議第 15A(5)條中，英文本“for which”的意思並沒有在相應的中文本中反映出來。是否應以“而就該損失、損壞或損害須根據第 15(6)條支付補償，則第(3)及(4)款不適用於該損失、損壞或損害”取代“而補償須根據第 15(6)條支付，則第(3)及(4)款不適用於首述的損失、損壞或損害”？

- (a) 我們同意建議的修訂。
- (b) 我們同意需要修訂擬議的第 15A(4)(b)條。“consequential loss”的中文同義詞該為“相應而生的損失”。
- (c) 我們同意需要修訂，稍後會提出適當形式的修訂。

**條例草案第 11 條 – 擬議第 15B 條**

- (a) 在擬議第 15B(1)及(2)條中，是否應在“用於”之後加上“經營”，以反映相應英文本的意思，並達致與一項類似條文(即《地鐵條例》擬議第 19A(2)條)的中文本一致。
- (b) 在擬議第 15B(1)及(2)條中，鑒於中文本在“該等使用”之前並沒有“使用”的提述，“該等使用”所指的是甚麼？請改善有關的中文本。
- (c) 在擬議第 15B(1)及(2)條中，是否有必要在“服務”之前使用“有關”一詞？在一項類似條文(即擬議第 19C(1)條)中，“service”一詞的中文本是“服務”。

我們同意需要修訂。稍後會因應(a)至(c)段的意見，就擬議的第 15B(1)及 15B(2)條提出適當形式的修訂。

**條例草案第 12 條 – 擬議第 16 條**

在擬議第 16(1)(c)及(2)條中，“there has been a major breach of the Service Concession Agreement”的中文本是否應為“港鐵公司嚴重違反服務經營權協議”，以令該條的草擬方式與現有第 16(a)(i)條及擬議第 16(1)(a)(iii)條的類似條文一致？

我們認為，目前的文本與擬議的第 16(1)(a)(iii)條一致，而且能有效傳達立法的原意。

**條例草案第 15 條 – 擬議第 19A 條**

- (a) 在擬議第 19A(2)條中，由於英文本“that part of it relating to KCRC Railways”當中並沒有“operation”的提述，是否應將“經營”一詞從相應的中文本中刪除？
- (b) 在擬議第 19A(2)條中，請以“服務”取代“有關服務”，令其與擬議第 19C(1)條一致。

我們同意需要修訂。稍後會因應(a)、(b)兩段的意見，就擬議的第 19A(2)條提出適當形式的修訂。

**條例草案第 15 條 – 擬議第 19C 條**

在擬議第 19C(1)及(2)條中，鑒於中文本在“該等使用”之前並沒有“使用”的提述，“該等使用”所指的是甚麼？請改善有關的中文本。

我們同意需要修訂。稍後會就擬議的第 19C(1)及 19C(2)條提出適當形式的修訂，並與擬議的第 15B(1)及 15B(2)條的修訂保持一致。

**條例草案第 16 條 – 擬議第 33 條**

在擬議第 33(1A)(b)條中，為何使用“運作”作為“operation”一詞的中文本？是否應以“經營”取而代之？請參考擬議第 34(1D)條一項類似條文的中文本。

我們認為“運作”一詞較佳，意見如下：

- (a) 《地鐵條例》第 33(1)(a)(i)條及《九廣鐵路公司條例》(第 372 章) (“《九鐵條例》”)第 30(1)(a)條的文意與擬議的條文文意相若，該兩項條文均載有“運作”一詞。
- (b) “運作”一詞指“進行工作”(見《現代漢語詞典》(修訂本)(中國社會科學院語言研究所詞典編輯室，北京，一九九九年)第 1562 頁)。擬議的第 33(1A)(b)條旨在授權局長管制和規管西北鐵路巴士服務在公共交通服務的日常運作，而非管制和規管西北鐵路巴士服務的生意業務上的管理。這一點從同一段載有“維修”一詞便可得知。因此，“運作”一詞更能切合立法的原意。

**條例草案第 19 條 – 擬議第 52A 條**

- (a) 在“合約”一詞的擬議定義中，是否應在“訂立”之後加上“或作出”，以反映相應的英文本中“made or given”的意思？
- (b) 在“有關日期”擬議定義的第(d)段中，請將“該權利”之前的“與”字刪除。

- (a) 我們同意需要修訂。
- (b) 我們同意建議的修訂。

**條例草案第 19 條 – 擬議第 52B 及 52C 條**

- (a) 請改善擬議第 52B(1)(a)及 52C(1)(a)條的中文本，令其更準確地反映相應的英文本的意思。
- (b) 在擬議第 52C 條的標題中，是否應將“法律責任”之前的“合約”一詞刪除，令其與擬議第 52B 條的標題一致？

- (a) 我們同意需要修訂，稍後會提出適當形式的修訂。
- (b) 我們同意建議的修訂。

**條例草案第 19 條 – 擬議第 52D 條**

在擬議第 52D(1)條中，鑒於英文本的提述為“any contract of employment entered into with KCRC”，相應的中文本是否應更改為“與九鐵公司訂立的任何僱傭合約”？

我們同意建議的修訂。

**條例草案第 19 條 – 擬議第 52E 條**

- (a) 在擬議第 52E(1)條中，是否應在“退休金計劃”及“酬金利益”之前加上“任何”一詞，以反映相應的英文本中“any”的意思？
- (b) 在擬議第 52E(2)條中，請以“提述九鐵公司之處均被對港鐵公司的提述取代”取代“提述九鐵之處均以對港鐵的提述取代”。請參閱擬議第 52G(3)條中一項類似條文的中文本。

- (a) 我們同意建議的修訂。
- (b) 我們同意建議的修訂。

**條例草案第 19 條 – 擬議第 52G 條**

- (a) 在擬議第 52G(3)條中，鑒於“and in relation to anything falling to be done on or after the relevant date”是緊接“to the extent of the relevant rights and liabilities”之後，是否應將中文本修改，以便更準確地反映英文本的意思？



(b) 在擬議第 52G(5)條中，英文本“as they would have had if that right or liability had at all times been a right or liability of the Corporation”的意思未有在中文本中反映出來。擬議第 52G(6)條有同樣情況。請令有關的中英文本一致。

(a) 我們同意需要修訂，稍後會提出適當形式的修訂。

(b) 我們同意需要修訂，稍後會提出適當形式的修訂。

#### **條例草案第 19 條 – 擬議第 52H 條**

在擬議第 52H(1)及(2)條中，請在“under”之前加入“effected”，令其與相應的中文本一致。一如閣下所知悉，擬議第 52H(1)條亦有使用“effected”一詞。

我們同意建議的修訂。

#### **條例草案第 19 條 – 擬議第 52J 條**

在擬議第 52J(1)及(2)條中，請以“權利或法律責任”取代“權利及法律責任”，以反映英文本“right or liability”的意思。

我們同意建議的修訂。

#### **條例草案第 21 條 – 擬議第 54B 條**

(a) 在擬議第 54B(3)條中，請刪除“的資料”，代之以“的資料的意向”，以反映英文本“intention”的意思。這將令中文本與一項類似條文(即擬議第 33(1C)條)一致。

(b) 在擬議第 54B(4)(b)條中，是否應將“operation”一詞的中文本更改為“經營”？

(a) 我們同意建議的修訂。

(b) 我們會考慮接納建議的修訂(請參閱上文我們在草案第 5 條 – 擬議的第 2(1)條項下(c)段所述的意見)。

擬議對《九廣鐵路公司條例》作出的修訂

**條例草案第 25 條 – 擬議第 4(9)條**

- (a) “construction”一詞的中文本是否適宜用“建造工程”。若當局認為擬議中文本是適宜的，請考慮在“construction”之後加上“works”或“operations”。
- (b) 在擬議第 4(9)(b)條中，鑒於英文本提述“access to, use or possess”，請修改中文本，以反映該等字詞的正確次序。

- (a) 我們認為，加入“工程”一詞是恰當的做法，意見如下：
- (i) “construction”屬於名詞，而“建造”一詞獨立使用時屬動詞。
- (ii) 表達方式如“建造在合併日期前未完成”或“在合併日期前未完成建造”均不合中文的語法邏輯，因為“建造”不包含達成工作的意思。我們需要在此處用一名詞與“建造”搭配，表達“construction is not completed”的意思。
- (iii) “Construction”指“the action of framing, devising or forming, by putting together of parts; erection, building”(見“The Oxford English Dictionary” (2nd edition) (Clarendon Press, Oxford, 1989) 第 794 頁)，“工程”泛指“與營造有關的一切事宜”(見《現代漢語大詞典》(王同憶主編，海南出版社，一九九二年)第 443 頁)。加入“工程”一詞，並無擴闊“建造”的涵義。
- (b) 我們同意需要修訂。

**條例草案第 28 條 – 第 VIII 部及擬議第 40 條的標題**

鑒於中文本是“若干條文在經營權有效期期間暫時中止實施”，請將英文本修改為“suspension of the operation of certain provisions during Concession Period”，令中英文本一致。

英文文本中“suspension of certain provisions”與“suspension of the operation of

certain provisions” 看來同樣可以接受，但以中文寫出“若干條文暫時中止”或會令人覺得文意不完整。正因如此，中英文文本看來似有差異，但實際上傳達的信息並無分別。標題素以簡練為佳，因此我們認為目前的英文標題用字恰當，未必需要按建議修訂。

## 條例草案附表 1

### **第 2 條 – 擬議對《應課稅品(碳氫油的標記及染色)規例》(第 109 章, 附屬法例 C)作出的修訂**

在類似擬議規例第 5B(2)(d)條的現行條文(即規例第 5B(2)(c)條)中，“operated”一詞的中文本是“經營”而非建議的“運作”。在《應課稅品條例》(第 109 章)附表 1 擬議第 3A 段的類似條文中，“operated”一詞的中文本為“經營”。故此，請在擬議規例第 5B(2)(d)條中以“經營”取代“運作”，以達致一致性。

我們同意需要修訂。不過，鑑於上文對“營運”、“經營”、“運作”的詮釋，我們認為適宜使用“營運”這個動詞與“汽車”搭配(請參閱上文我們在草案第 5 條—擬議的第 2(1)條項下(c)段，以及草案第 16 條—擬議的第 33 條項下所述的意見)。