

1999 年電訊(修訂)條例草案委員會

流動網絡營辦商運用 1999 年電訊(修訂)條例草案擬議 第 14(1A)條下進入地下鐵路公司(地鐵公司)及 九廣鐵路公司的物業的法定權利

地下鐵路公司(下文簡稱「地鐵公司」)和九廣鐵路公司(下文簡稱「九鐵公司」)曾表示關注流動網絡營辦商行使其法定權利，進入地鐵和九鐵的物業，可能可影響鐵路運作的安全。

建議

2. 為回應地鐵公司及九鐵公司的關注，確保鐵路運作安全—
 - (a) 電訊管理局局長(下文簡稱「電訊局長」)將發出運作指引，以便流動網絡營辦商運用擬議第 14(1A)條下進入地鐵公司及九鐵公司的物業的權利；及
 - (b) 當局將考慮引入委員會審議階段修訂建議，訂明除非電訊局長已給予權益上受影響的有關業主有合理機會作出申述，否則電訊局長不應根據 1999 年電訊(修訂)條例草案(下文簡稱「條例草案」)第 14(1A)條作出授權。

以上改善措施可進一步加強第 14(1B)條的規定，即當局只會在符合公眾利益的情況下授權流動網絡營辦商進入有關地方，而並不存在罔顧鐵路安全的問題。

背景

3. 當局在一九九九年十月六日舉行的法案委員會會議上，同意就其對流動網絡營辦商運用擬議第 14(1A)條下進入地鐵公司及九鐵公司物業的法定權利擬發出的運作指引，諮詢地鐵公司及九鐵公司的意見。其後電訊局長將草擬的指引

送交兩家鐵路公司，並於一九九九年十一月十六日與該兩家公司開會討論有關的草擬指引。現隨文件夾附該份草擬指引。

草擬的指引

4. 草擬指引第 2.4 段清楚列明，兩家鐵路公司是唯一的主管當局，有權就無線電通訊裝置對鐵路的運作安全決定技術規格或標準。草擬指引第 2.3 段訂明，在流動網絡營辦商展開裝置工程前，應按兩家鐵路公司的要求呈交有關圖則及其他資料。對可能會在正常使用有關物業的情況下影響鐵路安全、保安、效率和構成不便並可能影響物業外觀的裝置，其設計及其他細節應先取得兩家鐵路公司的批准。

5. 兩家鐵路公司關注到如流動網絡營辦商根據擬議第 14(1A)條獲電訊局長授權進入兩家鐵路公司的物業，其在進入有關樓宇時未必能夠互相協調。為解決這問題，指引第 2.6 及 2.7 段訂明，流動網絡營辦商應先與兩家鐵路公司的場地管理人聯絡，方可在合理的時間進入有關物業，而且每次進入有關物業時應先徵求場地管理人同意。草擬指引第 2.8 段進一步訂明持牌機構應遵守場地管理人就鐵路運作安全、保安和效率所發出的一切指示。

6. 我們相信有關指引會為流動網絡營辦商安裝無線電通訊裝置提供實際的架構，而且已全面顧及確保鐵路安全的重要性。我們將繼續與地鐵公司及九鐵公司進行磋商，以便進一步改善有關擬稿的內容。

7. 兩家鐵路公司曾要求當局考慮將有關指引定為法定指引。我們認為由於這些指引關乎實際運作，並須因應兩家鐵路公司及流動網絡營辦商的實際經驗定期作出修訂，因此不宜將其定為法定指引。根據兩家鐵路公司的條例，電訊局長和兩家鐵路公司在它們的個別條例下是負責確保通訊和鐵路安全的主管當局。若將有關的指引納入《電訊條例》內，則在某法定團體是否須受限於另一法定團體的問題上，可能會引起混淆。再者，在擬議第 14 條所涵蓋的多種情況之中，

擬發出的運作指引只適用於其中一種規管情況(即進入鐵路的物業)，因此，考慮到擬議第 14 條的適用範圍，實在不宜把有關運作指引列為法定指引。

兩家鐵路公司所關注的其他事項

8. 我們明白兩家鐵路公司對無線電通訊裝置可能影響鐵路安全的問題感到關注，因此我們將會考慮引入委員會審議階段修訂建議，訂明除非電訊局長已給予因其擬發出的授權而在權益上受影響的業主有合理機會作出申述，否則電訊局長不應根據條例草案第 14(1A)條作出授權。這是經考慮地鐵公司於一九九九年十一月六日與我們開會後提出的建議修訂而作出的。我們的修訂會確保所有有關業主在電訊局長作出授權前獲邀作出申述，而非獨讓兩家鐵路公司有機會作出申述。立法會秘書處助理法律顧問亦要求當局考慮有關修訂。

9. 兩家鐵路公司亦提出管理頻譜與負責鐵路安全的權力之間會否存在衝突，例如對兩家鐵路公司可能認為危害鐵路安全的干擾，電訊局長作為負責管理頻譜的法定主管當局在有關干擾的事宜上可否推翻兩家鐵路公司的決定。

10. 在這問題上，我們須申明電訊局長作為本港管制無線電干擾問題的主管當局，在行使其權力時必會考慮兩家鐵路公司就影響鐵路安全的干擾水平所提出的規格。如對可接受的干擾水平有所懷疑，往往可以參考同類的國際或區內標準，亦可參考其他先進國家鐵路安全當局普遍接納的標準。根據以往的做法，電訊局長對其採用何種標準來斷定什麼足以構成令人不可接受或有害的干擾，均會提供合理的理由。

11. 《電訊規例》及《電訊(管制干擾)規例》授權電訊局長管制干擾問題，因此電訊局長在所有關乎干擾的問題上均向公眾負責。現時電訊局長負責本港管理頻率的工作。實際上，對兩家鐵路公司、民航處處長/機場管理局總監或海事處處長在鐵路、航空或海上安全各方面的法定職務，電訊局長

從未有侵擾它們這幾方面的法定責任。電訊局長的行為必須符合公眾利益，就上述情況而言則是指其行為不得罔顧鐵路、海上或航空的安全。實際上從來沒有兩家鐵路公司所提及的該類事件發生，我們亦不曾發現任何灰色地帶，而同樣獲有關條例授權並須在有關範疇向公眾負責的當局亦從未提出互相衝突的意見，因此我們並不相信會出現兩家鐵路公司所提出的情況。

未來路向

12. 我們將繼續與兩家鐵路公司就草擬的指引進行磋商。此外，我們將着手制訂擬議的委員會審議階段修訂建議，歡迎議員提供意見。

資訊科技及廣播局
二零零零年一月十八日

擬稿

流動網絡營辦商根據《電訊條例》第 14(1A) 條 行使進入香港地下鐵路公司（地鐵）和 九廣鐵路公司（九鐵）物業的法定權的指引

1. 引言

1.1 本指引是電訊管理局局長（下文簡稱「電訊局長」）根據《電訊條例》第 14(6)(C)條向獲第 14(1A)條授權進入地鐵/九鐵物業的公共無線電通訊服務牌照的持牌人發出。根據該條例第 14(1A)條，該等持牌人可獲授權入地鐵/九鐵物業裝設及操作無線電通訊系統，以便向有關物業提供公共無線電通訊服務。

1.2 本指引旨在闡明擁有法定進入權的持牌人根據《電訊條例》第 14(1A)條例使此權力的方式。

1.3 持牌人必須確保其僱員、承建商和代理人在進入地鐵/九鐵的有關物業時遵從本指引。

2. 指引

2.1 在本指引內，除非文意另有所指外，

「持牌人」指根據該條例第 14(1A)條獲電訊局長授權進入有關物業的公共無線電通訊服務牌照持有人；

「物業」指持牌人根據該條例第 14(1A)條獲授權進入以裝設和操作無線電通訊系統的土地，以提供公共無線電通訊服務，這包括鐵路、車站和地鐵/九鐵用以經營鐵路的任何範圍；

「場地管理人」指負責有關物業的日常管理和控制的地鐵/九鐵僱員、代理人 and 承辦商。

2.2 在有關物業開展任何裝設工程之前，持牌人必須呈交地鐵/九鐵要求的圖則和其他資料，並就有關裝置的設計和其他細節，包括設備的位置、裝置方法的詳細說明、電纜路徑、電力供應需求、技術規格、其他在有關物業的正常使用的情况下可能會影響該物業的安全、保安、效率和方便程度的事宜，以及其他有關物業的觀瞻的事宜，取得地鐵/九鐵的批准。

2.3 持牌人至少須在擬安裝有關通訊系統的兩星期前，或在其與地鐵/九鐵協議的更短期限前呈交第 2.2 段所述的資料。

2.4 為免生疑問，地鐵/九鐵是唯一的主管當局，有權就在有關物業安裝無線電通訊系統對鐵路運作的安全制定技術規格或標準。

2.5 如有需要，持牌人須與有關的鐵路公司在展開工程的物業開會，討論和協議第 2.2 段所述事宜。

2.6 持牌人須與場地管理人聯絡後，方可在合理時間進入有關物業。

2.7 持牌人每次進入有關物業檢查、安裝、操作及維修物業內的無線電通訊系統前，均須事先聯絡場地管理人及徵得其同意。

2.8 在有關物業內，持牌人須遵從場地管理人就物業內鐵路運作安全、保安和效率，以及為避免對其他物業使用人造成不便而發出的任何指示。

2.9 所有在有關物業內的工程均須以專業及熟練的方式進行。持牌人須按照《電訊條例》第 14(2)(b)條盡量減少對物業造成損害。如因行使該條例第 14(1A)條下的權利而造成任何損害，持牌人須對有關的鐵路公司作出十足的補償。

2.10 持牌人須確保其僱員、承辦商和代理人在進入有關物業時，攜備適當的身分證明文件。獲授權進入物業的人士須應要求向地鐵/九鐵或場地管理人出示電訊局長根據該條例

第 14(1A)條發出的中英文授權書副本。

3. 修訂

3.1 電訊局長在徵詢有關人士的意見後，可不時修訂這些指引。

電訊管理局