

# 《地下鐵路條例草案》委員會 政府就委員提問的回應

## 目的

本文件就委員在 2000 年 1 月 4 日及 1 月 6 日的草案委員會會議上所提出的問題，作出回應。

## 條例草案

### 營運協議

#### 第 29 條 - 僱員疏忽而影響鐵路安全

2. 有委員建議取消《地下鐵路條例草案》（條例草案）第 29 條中的監禁刑罰。該條文規定，地鐵有限公司的僱員如在其與鐵路運作有關的職責上，因為疏忽作為或不作為而危害或相當可能危害在鐵路系統內的人的安全，便屬違法，可被處第 2 級罰款和監禁六個月。

3. 條例草案第 29 條其實只是重複現行《地下鐵路公司條例》(第 270 章)第 23D 條的條文。該項條文自一九七九年沿用至今，是確保鐵路安全的法例架構中不可或缺的部分。自有關條文制定以來，從未有地鐵僱員因該條文被提出檢控。根據營運協議的規定，地鐵有限公司須繼續設置安全管理系統，並提供在鐵路運作和保養方面曾受適當訓練的員工。我們因此相信，將來需要援引第 29 條的機會極低。

4. 條例草案第 29 條旨在確保鐵路的安全在私有化後得以延續，以保障乘客和地鐵公司的僱員。對有關的罰則作出任何的寬減，都會使公眾以為地鐵公司在私有化後，無須再依循現行的嚴格安全標準運作。第 270 章第 23D 條的法律條文是應該繼續保留的。

5. 有委員在草案委員會會議中建議，有關因疏忽作為或不作為的監禁罰則，會妨礙員工在處理鐵路或鐵路處所內發生事故時所需作出的迅速應變。但須注意的是，第 29 條第 2 款中已訂明，在判斷員工的作為或不作為是否“疏忽”時，我們必須斷定有關員工是沒有採取一名**合理的**僱員在該情況下，會採取的謹慎態度，或會運用的有關技巧。此外，我們必須注意並非所有的疏忽作為或不作為都會構成罪行

的；有關的刑責只適用於那些會危害或相當可能危害在鐵路上或在鐵路處所內的人的安全的疏忽作為或不作為。

6. 我們已因應委員的建議，參考《工廠及工業經營條例》(第 59 章)第 6B 條的規定。第 59 章第 6B 條訂明，任何人士在工廠工作或從事工業經營時，如未能為他本人的健康，或未能為會因他工作時的作為或不作為而受影響的其他人的健康，採取合理的謹慎措施，即屬犯罪(可判處罰款 20,000 元，但不會被判監禁)。該項條文的精神，是為工人、他的工友和處身工作場所的其他人提供保障。

7. 另一方面，條例草案第 29 條旨在保障每日 230 萬使用地鐵系統的乘客，以及地鐵公司的職員。在一般情況下，地鐵公司僱員的疏忽作為或不作為，與第 59 章所述人士的作為或不作為比較，前者對公眾造成的影響顯然會大於後者。

## **第 41 條 - 僱員合約和員工福利的轉歸**

8. 地鐵公司清楚表明，在私有化後會把有關僱傭合約及員工其他福利，以及現時地鐵公司的義務和責任，全部轉歸往新公司，並不會作出任何的修改。有關的轉歸程序可從以下三方面完成：

### **(a) 僱傭合約**

地鐵條例草案第 41(1)條規定僱傭合約由現時的地鐵公司轉歸至地鐵有限公司，並予以延續，致使每一份合約均視為一份單一、延續的而非斷續的僱傭合約。本條文所指的「僱傭合約」不單涵蓋僱員在受僱日起所簽署的一般基本僱傭合約，還涵蓋其他由公司在僱員受僱期間賦予的僱員福利等合約安排。換言之，員工的**整個僱傭條件**並不會因轉移至新公司而有所影響。

### **(b) 僱傭福利 - 第 41(2)條**

本條文特別規定全體員工的福利將由地鐵公司轉歸至地鐵有限公司。本條文旨在涵蓋既有的退休及期滿酬金計劃，以及**所有其他的員工福利**。第 41(2) - 特指「**每類別**的長俸、津貼或酬金...」。

### (c) 一般轉歸條文

除第 41(1)及 41(2)條所規定外，條例草案還有一些適用於僱傭合約及員工福利的一般性轉歸條文（詳見第 37 及 38 條）。第 37(1)條訂明，有關轉歸適用於所有地鐵公司的「財產、權利及法律責任」，而這些權利及責任在條例草案中是有非常廣闊的定義。而另一條一般性轉歸條文(第 38 條)，**指明「任何由地下鐵路公司訂立，或任何對該公司或關乎該公司而訂立，的協議、完成的交易或作出的其他事項」，將猶如地下鐵路有限公司所訂立的一樣，據有同等的效力**。條例草案內的這些條文最終是要順利地把現有僱員的合約與福利由地鐵公司轉移至地鐵有限公司。

#### 第 4.9.1 條 - 月台幕門的服務表現基準

9. 有委員曾建議訂立一個獨立的表現基準，以確保在東涌線及機場快線的月台幕門的機械可靠性，而這表現基準應與乘客升降機，扶手電梯、出/入閘機及增值機的表現基準相類似。月台幕門是列車及信號控制系統的其中一個不可或缺的部份。當這些幕門在運作上及其可靠性有任何的不足之處，都會直接影響列車的服務。這些影響將會在有關於乘客延誤及列車服務準時性的表現基準中顯示出來。因此，為月台幕門的可靠性設訂一個獨立的表現基準或乘客服務承諾是不適當和沒有需要的。

10. 有委員指出營運協議中第 4.9.1(i)條和 4.9.1(iv)條應是獨立及沒有聯系的，這樣地鐵公司將不能單向運輸署署長提供達不到表現基準的解釋，而令它豁免於必須達到有關表現基準的法律責任。我們必須指出，根據政府與地鐵公司的原意，這兩條條文是完全獨立及沒有聯系。為免疑慮，我們將會修訂營運協議的有關條文，以確保有關的意向能充分地反映出來。

### **競爭條款**

#### **消費者委員會的建議**

11. 消費者委員會(消委會)向草案委員會提交的意見書明確指出：

- (a) 消委會歡迎政府鼓勵競爭，使消費者的權益受到保障；

- (b) 在公共交通服務方面，目前本港各有關機構之間有充份的市場競爭；以及
- (c) 消委會支持通過市場競爭機制，使消費者獲得優質的服務，並贊成由交通諮詢委員會和立法會交通事務委員會審議車費增幅。

12. 在 2000 年 1 月 4 日的草案委員會會議中，消委會的代表表示，有關地下鐵路條例草案及營運協議中所提議的監管架構是可以接受的，但須達到以下兩項條件：

- (a) 政府確認其促進公共交通工具之間的競爭的政策；
- (b) 地鐵有限公司作出承諾，它不會聯同其他公共交通工具的營運者，共同訂定車費。

13. 正如消委會指出，在公共交通服務方面，本港各有關機構之間競爭激烈，鐵路免不了也須與其他交通工具競爭。地鐵公司私有化後，會繼續在一些有其他公共交通工具(特別是專利巴士)行走的地區營運。政府會維持現時的政策，促進不同公共交通工具之間的競爭。在落實我們的運輸政策時，我們會繼續按著政府競爭政策綱領進行，並會同時顧及香港整體的利益。而作為地鐵有限公司在私有化後的最大股東，我們會確保所有地鐵有限公司的活動，都會附合有關的政策綱領。

## **公司管理**

14. 委員要求政府提供更多有關董事局成員的委任和組成的資料。

### **委任首屆董事局成員**

15. 政府作為地鐵有限公司的唯一股東，將委任首屆董事局。政府已明確表示將邀請地鐵公司現任的董事繼續擔任地鐵有限公司的首屆董事局成員(地鐵公司現任董事名單見附件)。除了兩位現任政府官員及現任主席外，政府視這些董事為獨立非執行董事。

16. 此外，鑒於鐵路系統對香港運輸的重要性，依據《地下鐵路條例草案》規定，行政長官將有權增補委任多至三名董事。若然增補委任的董事，可以包括一名或多名現任地鐵公司董事的政府官員。

17. 作為地鐵有限公司的唯一創辦股東，政府將同時考慮是否應自開始或在首次公開招股前委任其他董事。這些委任的目的是確保董事局擁有適當的資源和經驗，以承擔管理這家香港一家大型上市公司的責任並達到投資者在這方面有關的期望。在這方面，政府將參考業務規模及複雜性均類似地鐵公司的香港上市公司的董事局的成員組合。

### **委任未來董事**

18. 與大部份主要上市公司一樣，經正式程序組成的董事局將會在適當和有需要的情況下提出更換現董事局成員的建議。在這種情況下，董事局通常會就提名委任新董事的建議諮詢包括政府在內的主要大股東。委任新董事將於股東大會中通過和確認，屆時所有股東均有權投票支持或反對。此外，只要政府仍為大股東，即有權決定是否批准委任任何董事。

### **未來董事局的成員組合**

19. 按照上市公司最佳守則，每年董事局的三分之一成員必須退任，但可經重選再進入董事局。如此，三年後，所有董事(根據《條例草案》直接由行政長官委任的董事除外)均將會經過重選。地鐵有限公司本身將通過其董事局負責未來董事局的組成，維持一個具備適當商業技能和經驗的董事組合。

### **員工代表進入董事局**

20. 政府已再詳細考慮過由議員提出委任一名員工代表進入地鐵有限公司董事局的建議，並維持其認為此舉不必要及不合適的看法。一直以來，地鐵公司與員工關係良好，並通過現有促進員工與管理層作定期和坦誠對話的諮詢渠道，有效地與員工溝通。關於這一點，地鐵公司三個員工組織的各個代表，均已在2000年1月4日召開的草案委員會會議上明確地表示認同。此外，香港法律和監管條例沒有明文規定必須有員工代表進入董事局，而且據我們所知，在香港的上市公司並沒有僱員代表進入董事局。

21. 政府和地鐵公司認為，僱員代表進入董事局將不利於現有公開和有效的與員工溝通渠道。一般來說，任何僱員/董事局代表在討論僱員最關注的利益的問題時都會受到限制。即是在員工安排和條件問題上，員工/董事代表會由於他們對工會或員工利益方面的責任，致使在本應最能作出貢獻的地方未能有所作為。在這方面，工會之間往往持有不同的看法。相反，通過現有的溝通渠道，同一人士卻可以在高透明度和坦誠的氣氛下，全面參與有關員工工作安排和條件的討論。

22. 在國際上而言，英、美兩地均沒有在法律上要求公司要讓僱員代表進入董事局。我們也沒有搜集到在英國有哪一間私營化公司有僱員代表進入董事局的例子。在美國，則有若干公司有僱員在董事局層面參與的實例，然而，此等安排往往為董事會議帶來影響成效和猶疑不決所導致的衝突。

23. 地鐵公司已強調員工是其最重要的資產，並一直以來都能十分有效地處理員工的顧慮。政府有信心在未來能正如目前一樣，通過現有的溝通渠道有效地處理及解決員工的顧慮和議題。

**運輸局**  
**庫務局**  
**二零零零年一月**

**地鐵公司現任董事名單**

蘇澤光	地鐵公司主席兼行政總裁
張佑啟教授	香港大學副校長
錢果豐博士	英之傑太平洋集團主席 香港特別行政區行政會議成員
艾爾敦	恆生銀行非執行董事長 匯豐控股有限公司董事
簡大偉	香港上海匯豐銀行有限公司非執行董事
盧重興	中國銀行香港分行副總經理
何承天議員	王董建築師事務有限公司執行董事 香港特別行政區立法會議員
吳榮奎	香港特別行政區政府運輸局局長
俞宗怡	香港特別行政區政府庫務局局長