

## 《地下鐵路條例草案》

回應立法會秘書處助理法律顧問

在一九九九年十月十二日的提問

問 1 假如建造地下鐵路支線須收回土地，《鐵路條例》（第 519 章）的有關條文，包括補償條文，是否適用於這類收地事宜？如果適用，請解釋為何在地下鐵路公司私有化後，政府須承擔從一般收入中支付補償金額的責任？

答 1 假如建造地下鐵路（地鐵）支線須收回土地，《鐵路條例》（第 519 章）的有關條文，包括補償條文，將會適用。不過，政府毋須從一般收入中撥款支付補償金額。

根據政府現行適用於地下鐵路公司和九廣鐵路公司的政策，鐵路公司須承擔徵用土地來進行鐵路工程的開支，包括向業主和受清拆影響的人士作出補償。此外，獲批新鐵路工程的鐵路公司須與政府簽訂工程項目協議。雙方亦會在協議內訂明機制，讓政府收回所有土地成本，包括所支付的補償金額。有關機制如下：

(a) 鐵路公司須承擔徵用土地來進行鐵路工程的全部開支；

(b) 如有人聲稱根據第 519 章第 III 部有權獲得補償，地政總署署長在接獲其書面申索後，政府便須以書面通知鐵路公司；

(c) 審批申索屬政府的權責，其中包括釐定申索人應獲得的金額和特惠津貼；以及

(d) 若政府曾向申索人支付金額，不論是為了和解或是遵照土地審裁處的裁決，鐵路公司均須向政府付還該筆款項。

現行政策會繼續適用於私有化後的地下鐵路公司。

問 2 如當局打算使地鐵有限公司成為股份有限公司，是否應在“地鐵有限公司”的定義中訂明這一點？相信貴局也知道，根據《公司條例》（第 32 章）成立的公司，可以是股份有限公司、擔保有限公司或無限責任公司。

答 2 事實上，地鐵有限公司會是根據《公司條例》（第 32 章）成立的股份有限公司，其股份會在香港聯合交易所上市和進行交易，但並不一定有需要在《地下鐵路條例草案》（條例草案）中訂明該公司必須是股份有限公司。

問 3 在擬議的第 9 條中，維持“妥善而有效率的服務”是什麼意思？政府會否考慮制定與《渡輪服務條例》（第 104 章）第 2 條相若的指引？

答 3 條例草案規定，地鐵有限公司須按照《地下鐵路條例》（條例）和營運協議，提供妥善而有效率的服務。這兩份文件為妥善而有效率的服務釐定基準。除了條例所訂的規定（例如條例草案擬議的第 11 和第 28 條）之外，該公司亦須符合營運協議就各項鐵路營運事宜所訂的要求（有關規定的詳情，可按括號內的條次，參閱營運協議的主要條文摘要。該份摘要已夾附於一九九九年九月二十四日發出的立法會參考資料摘要）：

- (a) 監察環境狀況（第 3.6 條）；
- (b) 照明和通風（第 3.7 條）；
- (c) 鐵路整潔情況（第 4.3 條）；
- (d) 為乘客提供舒適的環境（第 4.4 條）；
- (e) 車票和現金的處理（第 4.8 條）；
- (f) 乘客的服務（第 4.9 條）；

- (g) 服務承諾（第 4.11 條）；
- (h) 處理乘客的投訴（第 4.13 條）；
- (i) 檢討鐵路的安全管理（第 5.3 條）；以及
- (j) 維修保養程序（第 5.5 條）。

政府會以監管機關的身份，採用這個專為監管地鐵系統而設的制度，以查知地鐵有限公司所提供的服務是否妥善而有效率。

**問 4 假如有人違反擬議的第 12(2)和第 27(5)條的規定披露資料，“受害人”根據條例草案或其他法例可獲得什麼法律補償？違反有關條文的人會否根據條例草案或其他法例遭受制裁？**

**答 4 假如有人違反第 12(2)和第 27(5)條所載的法定責任，地鐵有限公司可得到的法律補償包括循公法程序，請求法院頒法禁制令，或循民事申索程序，要求有關人士作出賠償。**

問 5 目前，關於存放運輸交匯處圖則的公告會在憲報刊登，列為附屬法例。現建議把有關公告，即《地下鐵路（運輸交匯處）（圖則的存放）公告》（第 270 章，附屬法例）列為根據條例草案刊登的公告。不過，擬議的第 62 條規定，根據擬議的第 31(6)條發出的公告，都不是附屬法例。請解釋為何條例草案建議更改這類公告的性質。假如現有公告的任何更改項目不會列為附屬法例刊登，公告所載的資料日後可能會變得過時。那麼，把公告列為條例草案的附屬法例，目的何在？

答 5 對於存放運輸交匯處圖則的公告，條例草案並沒有更改其性質。根據條例草案第 31(6)條發出的公告，並不符合釋義及通則條例（第 1 章）第 3 條“附屬法例”定義中所界定的“立法效力”準則，因此，不應視為附屬法例。根據現行《地下鐵路公司條例》（第 270 章）第 24A(6)條已發的公告，也是如此。事實上，該等公告一直刊登在香港法例的活頁版上，是由於以往的做法，對於正式應視為附屬法例的文書和不應被視為附屬法例的文書，並沒有清楚的區分。現行的做法則是，在適當的情況下，須在法例訂明一份文書應否被視為附屬法例。第 62 條正反映這個新的做法。

問 6 為求與英國方面的《1988 年英國鋼鐵法》相應條文一致，應否在這條之下加入一項條文，使第(1)和第(2)款不會被視為妨礙地下鐵路公司根據香港法律，憑藉條例草案擬議的第 37 或第 48 條，把任何外地財產、權利或法律責任轉歸予地鐵有限公司？

答 6 我們同意貴處的建議，在第 48 條之下加入一項類似《1998 英國鋼鐵法》附表 3 第 2(3)條的條文。政府會就此在委員會審議階段提出修訂動議。

問 7

- (a) 請解釋為何根據《公司條例》（第 32 章）成立的地鐵有限公司獲授權以其名義，對犯了條例草案所訂罪行的人士提出檢控？相信貴局也知道，獲批其他公共交通服務（如渡輪、巴士等）專營權的公司並無這項權力。
- (b) 在地下鐵路公司實行私有化後，這個新成立的法人團體的授權人員所獲授的執法權力，是否應與其他公共交通服務專營公司的授權人員所獲授的執法權力相若，才較為恰當？
- (c) 如按現有草擬條文所載，第 56 條可解釋為適用於擬議的第 10(3)、第 11(4)和第 28(3)條所訂的罪行，

因而地鐵有限公司可自我檢控。政府的原意是否這樣？

答 7

(a) 地鐵有限公司根據第 56 條提出檢控的權力必須符合一項首要原則，就是在行使該項權力時，不得影響任何與刑事罪行檢控有關的條例或律政司司長檢控刑事罪行的權力。

事實上，獲批公共交通服務專營權的公司有權以其名義，對觸犯了規管法例和附例所訂罪行的人士提出檢控，這類例子並不罕見。現把有關條文列舉如下，以供參考：

(i) 《山頂纜車條例》（第 265 章）第 15A(2)(b)條；

(ii) 《西區海底隧道條例》（第 436 章）第 32(7)條；

(iii) 《大欖隧道及元朗引道條例》（第 474 章）第 26(7)條；以及

(iv) 《愉景灣隧道及連接道路條例》（第 520 章）第 30(5)條。

(b) 《地下鐵路附例》在一九八六年制定。以往，根據附例而執行的檢控工作，均由政府負責。直至一九九五年四月，政府因警方的資源不足以應付這項工作，才要求地下鐵路公司接手處理。自此，地下鐵路公司一直與律政司（前律政署）維持緊密聯繫，以確保他們的檢控工作嚴格遵照律政司（前律政署）的公眾檢控政策進行。為了確保審訊公正，檢控員會由外間的獨立人士擔任。這種做法一向行之有效，我們不認為有需要改變。

(c) 第 56 條只訂明，地鐵有限公司可對犯了條例草案所訂罪行的人士提出檢控。條例草案並無任何取代或免除律政司一般檢控權力的條文。事實上，根據條例草案對地鐵有限公司的任何檢控，一概會由律政司提出。因此，該公司自我檢控的情況並不會出現。

**問 8 請解釋為何建議根據擬議的第 57(1)條，豁免地鐵有限公司，使該公司無須為違反法定責任而負上民事法律責任，而獲批其他公共交通服務專營權的公司，並沒有獲得這項豁免？**

答 8 強制地鐵有限公司履行法定責任的權力，應屬政府而非乘客所有。擬議的第 57 條對地鐵公司因違反與乘客的服務合約而引致的法律責任，並無提供任何豁免。

制定第 57 條旨在消除有關法律責任的疑問。如果沒有第 57 條，地鐵有限公司一旦違反法定責任，除了面對乘客可能根據合約法對同一過失提出的申索外，還可能要負上侵權民事訴訟的法律責任。舉例說，任何人因列車服務延誤而錯過飛機航班或工作面試，他可向地鐵有限公司提出侵權民事訴訟。就政策而言，新條例須清楚訂明地鐵有限公司在沒有履行職責的情況下，須負上多少法律責任。因此，法例訂立的執法機制只可由政府援用，不可由乘客提出民事訴訟，控告該公司違反條例所訂的法定責任。

運輸局

一九九九年十一月五日