

**地下鐵路條例草案
政府就草案委員會的提問作出的回應**

(as at 19.1.2000)

條文	議員提問及回應	政府將會提出委員會審議階段條訂
第 4 條	<p>(a) 為確保只有政府內獲授權的人士方可與地鐵有限公司訂立專營權條款，以便納入第 4(2)條所述的營運協議，政府應考慮在本條清楚訂明獲授權人士的身分。</p> <p>回應：</p> <p>我們明白議員的顧慮。政府會動議一項委員會審議階段修訂，建議刪除條例草案英文本第 4(2)條第四行中 “Government(政府)”一詞，以“Secretary on behalf of the Government(局長代表政府)”代之，“局長”一詞則在條例草案第 2 條中解釋作運輸局局長。這樣便可明確地說明，只有運輸局局長方可與地鐵有限公司訂立該條文所指的營運協議。</p> <p>(b) 政府在考慮(a)項後，應研究中文本第 4(2)條是否需要修改。</p> <p>回應：</p> <p>政府會提出委員會審議階段修訂，因應英文本的改動對中文本作出適當修訂。</p>	是
第 7 條	<p>有關第 7 條內 “通常居於”一詞在法律上的定義如何，請律政司就此提供意見。</p> <p>回應：</p> <p>“通常居於”是一廣為人知的法律名詞。一般人必須居住在一個地方，並且他有長居於該地的意向，才可被視作“通常居於”該地。基本的解釋是他在該地有他的居所。但是，並沒有一確定不移的方程式，來判定有關人士是否“通常居於”該地。</p>	

條文	議員提問及回應	政府將會提出委員會審議階段條訂
第 8 條	<p>(a) 當局應再考慮“增補董事”（additional directors）的中文翻譯是否合適。</p> <p>回應：</p> <p>“Additional directors”在公共巴士服務條例（第 230 章）及渡輪服務條例（第 104 章）內被翻譯為“額外董事”。律政司認為“額外”這一詞有比所需要為多的含意，而“增補”則能更合適地形容那些根據條例草案第 8 條，由行政長官委任的董事。律政司已表示，在將來草擬其他新法例時，會採用“增補董事”這一詞。</p> <p>(b) 因第 8(3)條屬一般性的條文，當局應考慮是否不需要保留第 8(4)條。</p> <p>回應：</p> <p>第 8(3)條指明一個整體的原則，即所有增補董事在各方面都須被視為如在地鐵公司的全體大會上獲委任一樣。而第 8(4)條則進一步訂明某些增補董事的權利，這些權利是政府認為作為增補董事必須擁有的最重要權利，它可令被委任的人士能履行他們的職責及功能。如刪除了第 8(4)條，則這些增補董事只能依賴普通法及在公司條例（第 32 章）內其他一般性條文中付予董事的權利。但如在第 8(4)條中列明這些特定的權利，則地鐵公司除須要履行普通法及公司條例中有關的責任外，還須履行本條例草案中的法定責任。而如地鐵公司違反了第 8(4)條的規定，政府亦可根據本條例草案施加罰則。</p>	
第 9 條	<p>(a) 有議員建議營運協議附表 III 的服務表現基準應包括在條例草案的附表中。</p> <p>回應：</p> <p>我們應為這建議會導致嚴重的後果，並削弱運輸署署長的監管功能。為確保地鐵有限公司會提供妥善而有效率的服務，作為監管者的運輸署署長必須不時檢討附表 III 中的表現基準，以及在有需要時根據乘客要求的改變，或當地鐵有限公司在管理及營運鐵路方面引進更先進的科技</p>	

條文	議員提問及回應	政府將會提出委員會審議階段條訂
	<p>及技術後，更改有關的基準。運輸署署長能就有關的基準作出快捷及有效的更改或調整，是對地鐵乘客十分有利的。如這些表現基準是在法例的附表中訂明，則任何修改均需以附屬法例的形式進行，有關的立法程序需要一定的時間。除此之外，其他公共交通工具的服務表現均由運輸署署長根據有關的專營權協議或牌照條款監管，並無把有關基準納入法例的處理方式。這監管機制一向運作良好，我們看不到有任何理由須要將其改變，或只針對地鐵有限公司而制訂特別的機制。我們因此建議，地鐵有限公司的服務表現基準應定訂於營運協議內，而非納入有關法例中。</p> <p>(b) 有議員建議服務表現基準應根據地鐵有限公司過往的服務水平而設定，不應容許有任何的下調。</p> <p>回應：</p> <p>我們不支持有關的建議，而其原因我們亦已向草案委員會詳細解釋，現載列如下：</p> <p>(i) 我們是須要給地鐵有限公司一波幅限度，以容許服務水平在非地鐵有限公司能夠控制的情況下，發生輕微波動。例如，地鐵系統內的乘客突然增加，並遠遠超出它的平均載客量，地鐵有限公司因乘客安全理由而容許乘客有較多的上落車時間，而導致列車班次延遲。在此情況下，我們認為監管者應容許有關乘客行程準時性的基準可輕微的下調，因有關的延誤並非因地鐵有限公司失責而導致。如沒有任何下調的空間，地鐵有限公司便會違反服務表現的要求。如使用 99.5%為基準（而非我們建議的 98.5%），地鐵有限公司的服務表現在因上述情況而降低後，將會不能達到這項基準，特別是如果有關的事故是在營運期的末段才發生。</p> <p>(ii) 有外國專家（英國倫敦大學帝國學院的利禮賢教授）已向草案委員會作証，地鐵有限公司需要達到於營運協議附表 III 的服務表現基準，是較國際水平高出很多的；及</p>	

條文	議員提問及回應	政府將會提出委員會審議階段條訂
	<p>(iii) 表現基準是地鐵有限公司必須達到的最低要求，這並不是地鐵有限公司的目標。它的目標將會是乘客服務承諾。地鐵公司的代表在二零零零年一月六日的草案委員會上，告知委員有關的服務承諾將訂於比附表 III 的表現基準高出 0.5%。在考慮到草案委員會議員所提出的意見後，地鐵有限公司現已同意把乘客服務承諾訂於比營運協議附表 III 的表現基準高 1%，即地鐵公司承諾在私有化後維持與過往一樣的服務水平。</p>	
第 11 條	<p>(a) 當局須考慮是否需要在第 11 條中加入條文，要求地鐵有限公司在列車發生意外後作出調查，並將有關的調查結果提交政府。</p> <p>回應：</p> <p>第 11 條授權運輸局局長可要求地鐵有限公司備存有關鐵路運作及維修的紀錄。而鐵路安全及意外調查則是訂明在條例草案第 VI 部（鐵路安全）中。第 VI 部第 27 條是根據現時地下鐵路公司條例（第 270 章）第 23B 條訂立，這條文授權鐵路視察主任可要求地鐵有限公司提交任何他所需的文件的副本。而現時地下鐵路規例第 4(3)(b) 條亦要求地鐵公司在發生任何意外後，向政府提交報告。由於這規例（除將“地鐵公司”一詞改為“地鐵有限公司”外）將會完整地採納成為條例草案的附屬法例。我們認為是無須在第 11 條中加入地鐵有限公司需要進行調查的條文。</p> <p>(b) 地鐵公司應提供在過去兩年內，有多少次二十分鐘或以上的延誤事故。</p> <p>回應：</p> <p>地鐵公司在一九九八及一九九九年，分別有 118 宗和 56 宗導至延誤二十分鐘或以上的事故。</p>	

條文	議員提問及回應	政府將會提出委員會審議階段條訂
	<p>(c) 政府應翻查有關英國法例，是否有要求私有化後的鐵路營運者備存與第 11(1) 條中所列出的相類似紀錄。</p> <p>回應：</p> <p>我們已翻查了英國鐵路法例，內裏並沒有包含與地鐵條例草案第 11(1) 條相類似的條文。地鐵有限公司所需要備存的紀錄，與現時本地專利巴士經營者所需備存的相類似。</p>	
第 13 條	<p>(a) 政府應考慮在第 13(2) 條中，訂明“關乎地鐵公司在專營權下的某項特定義務”是否合適。有議員質疑地鐵有限公司在營運協議下的責任，是否有須要在第 13 條內列明。</p> <p>回應：</p> <p>行政長官會同行政會議將不會使用第 13 條，指示地鐵有限公司履行條例或營運協議下該公司必須履行的責任。政府已有特定的處理方法，針對地鐵有限公司違反在條例和營運協議中的所需要履行的責任。有關的方法已在審議條例草案時向草案委員會詳細解釋。</p> <p>第 13(2) 條的條文中“關乎地鐵公司在專營權下的某項特定義務”，是指當行政長官會同行政會議要求地鐵有限公司去履行一些已超越條例草案或營運協議所要求程度的責任的情況。這可用一個鐵路延綫工程的例子說明。如政府因公眾利益而要求地鐵有限公司建造及營運一項該公司認為在商業上不可行而公司又拒絕接受的延綫工程。在這情況下，除了地鐵有限公司必須履行其專營權下責任，營運現有的地鐵系統外，行政長官會同行政會議可根據第 13 條指示地鐵有限公司建造及營運該鐵路延綫。由於地鐵有限公司是被要求履行一些超越其專營權所要求程度的責任，如該公司可証實因須履行該指示而導致公司受到損失，它可向政府索取補償。</p>	

條文	議員提問及回應	政府將會提出委員會審議階段條訂
	<p>但如議員仍然對第 13(2)條的條文有憂慮，我們可修改該條文，有關的修改大致如下：</p> <p>“(2) 任何關乎地鐵公司專營權的指示可屬一般性質或特定性質。”</p> <p>(b) 法律草擬專員應考慮是否需要改善第 13(5)條的中文條文。</p> <p>回應：</p> <p>律政司已建議修改第 13(5)條的中文條文，有關的修改大致如下：</p> <p>“第(4)款所描述的損失或損害，包括因地鐵公司遵從根據本條作出違反審慎商業原則的指示而引致的損失或損害，以及可歸因於地鐵公司遵從該等指示的損失或損害。”</p>	是
第 15 條	<p>(a) 政府應考慮是否給予地鐵有限公司機會，在行政長官會同行政會議根據第 15(1)條決定暫時中止其專營權前，可向行政長官會同行政會議提出申訴。</p> <p>回應：</p> <p>第 15 條的條文是訂明在緊急情況下，或當鐵路運作出現嚴重時停頓時，可暫時中止地鐵公司的專營權。在這兩種情況下，政府都必須作出迅速的行動，令地鐵服務不會受到嚴重的影響。地鐵公司已向草案委員會表示，該公司明白第 15 條的必要性，亦滿意第 15(2)條中所規定政府必須在可能情況下，盡量諮詢地鐵有限公司的保障。為紓解議員的憂慮，但同時又需避免阻延政府在緊急時盡快向行政長官會同行政會議提交報告，我們將會在現有第 15(2)條的末段加入以下條文：</p> <p>“，和就地鐵公司在其諮詢過程中所作出的任何申訴，向行政長官會同行政會議說明。”</p>	是

條文	議員提問及回應	政府將會提出委員會審議階段條訂
	<p>(b) 政府應考慮是否需要收緊第 15(6)(b) 條的條文，以確保因地鐵有限公司的某些行為或疏忽，而導致其專營權被暫時中止，政府是不需要補償地鐵有限公司的。</p> <p>回應：</p> <p>第 15 條是訂明地鐵有限公司的專營權，可在緊急情況下，或鐵路服務嚴重停頓而又不能補救時，可被暫時中止。第 15(6)(b) 條的條文清楚訂明，有關的損失或損害必須“歸因於該項暫時中止而有的上述損失或損害”。如有關的損失是單由，或全歸因於，地鐵有限公司的行為或疏忽，則地鐵有限公司不得根據本條文就其損失提出補償的要求。</p> <p>(c) 法律草擬專員應考慮第 15(7) 條的中文條文是否可以改善。</p> <p>回應：</p> <p>律政司建議就第 15(7) 條的中文條文作出修改，有關的修改大致如下：</p> <p>“....而在不影響任何根據第(6)款享有補償的權利的原則下，就根據第(5)款接管的財產在保存時所處的狀況或該財產在歸還時所處的狀況方面而言，本條例或任何其他法律並無對政府施加任何義務。”</p>	是
第 18 條	<p>當局應考慮是否需要在第 18(5)(b) 條中，“在其他”之後及“情況下”之前加入“失責”一詞，令條文更加清晰。</p> <p>回應：</p> <p>我們同意議員的建議，當局將會在委員會審議階段提出有關的修訂。</p>	是

條文	議員提問及回應	政府將會提出委員會審議階段條訂
第 19 條	<p>當局應考慮在第 19(6)條中，有關“財產的所有權須當作轉歸予政府”的條文，是否足夠實施第 19 條所指定的轉歸安排。</p> <p>回應：</p> <p>第 19(6)條須與第 19(3)條一起理解。第 19(3)條授予政府權力處置根據該條文所接管的財產。第 19(6)條的目的是要確保在政府處置有關的財產時，如有需要將其轉賣給其他人士，政府是可把產權有效地交予買方。我們認為第 19(6)條的內容足夠實施上述的安排。</p>	
第 27 條	<p>(a) 當局應考慮第 27(5)條是否需要修改，令條文更明確地指明鐵路視察主任將其根據本條文所得的資料轉交與運輸局局長時，不需要預先通知地鐵有限公司的。</p> <p>回應：</p> <p>我們同意議員的建議，當局會在委員會審議階段指出修訂，在第 27(5)條的末段加入“但如將有關資料向局長披露則除外。”</p> <p>(b) 在參考警隊條例中有關的條文後，當局應考慮是否需要在第 27(6) (c) 條條文的前面加入“無合理解釋”一詞。</p> <p>回應：</p> <p>第 27(6)條與現時地下鐵路公司條例（第 270 章）第 23B(3)(c)條的條文完全一致的。這條文的目的是令鐵路視察主任能履行他在第 27(1)條中有關鐵路的安全的職責。第 27(6)(c)條旨在確保視察主任在收集証據或調查意外時不會受到妨礙。法律意見指出在本條文中“妨礙”一詞必</p>	是

條文	議員提問及回應	政府將會提出委員會審議階段條訂
	<p>須是故意的，與及有關行為是有清晰的意向去阻礙視察主任。</p> <p>警隊條例（第 232 章）本身沒有妨礙警員執行公務的條文，但簡單程序治罪條例（第 228 章）第 23 條中訂明任何人阻礙任何公職人員執行公務是刑事罪行，而該文亦沒有加入“合理解釋”的字句。</p>	
第 41 條	<p>當局應說明為何不需要將現時地下鐵路公司條例（第 270 章）第 8 條的有關條文，加進條例草案的第 41 條，或第 IX 部的其他條文中？</p> <p>回應：</p> <p>現時地下鐵路公司條例第 8 條的條文的目的並非批准或賦予地鐵員工享有有關的福利，而是授權地鐵公司發放某些福利予員工。由於現時的地鐵公司是一間法定的公司，它只有權進行有關法例中特別授權的活動，因此第 8 條在現行法例上有存在的必要。</p> <p>但私有化後的地鐵有限公司則剛剛相反。作為一間根據公司條例（第 32 章）成立的公司，它有權進行任何沒有法律限制的活動。公司亦因此有權向員工提供及發放福利及酬金，而無須經過法例賦權。故此，在新的地下鐵路條例中加入與現時地下鐵路公司條例第 8 條相類似的條文是不恰當的。</p> <p>正如我們先前指出，地鐵員工現時的福利是受條例草案第 41 條的保障。有關的條文包括：</p> <p>(i) 首先，第(1)款中訂明所有現時的僱員合約將轉歸地鐵有限公司（在地鐵公司和地鐵有限公司受僱將會被視為一個連續不斷的僱用合約）；及</p> <p>(ii) 其次，第(2)款中訂明所有僱員的福利將由地鐵公司轉歸地鐵有限公司。此外，條例草案第 37 及 38 條的一般性轉歸條文，亦確保所有僱員福利將轉歸到地鐵有限公司。</p>	

條文	議員提問及回應	政府將會提出委員會審議階段條訂
第 57 條	<p>律政司需提供審判的案例，或有關法律的理據，以引証違反條例中法定責任本身並不會產生民事法律責任。</p> <p>回應：</p> <p>有關的問題已在英國終審法院的一宗案例中已被考慮（X (Minors) v. Bedfordshire Country Council [1995]2 A.C. 633）。在 Lord Browne-Wilkinson 的演詞中（第 714 頁）已說明：</p> <p>“基本上，在一般的案件中，單違反了法定責任並不會產生民事法律的責任。但如能證明有關的法定責任的立法目的是為了保障一群特定人士，而國會（立法機構）的立法目的是授權有關特定人士就這些法定責任有起訴的權利，則有關的法定責任方可構成民事法律責任。”（中文譯本，原文載於英文本文件中）</p> <p>Lord Browne-Wilkinson 在他的演詞中亦詳細討論了在那些特定情況下會因違反法定責任而構成民事法律責任。</p>	