人大決定不可撼動 「一地兩檢」不容覆核

立法會通過「一地兩檢」條例草案，昨日政府已正式刊憲。梁頌恆、梁國雄、郭卓堅、古俊軒等人相繼提出司法覆核申請，指「一地兩檢」「違憲」云云。全國人大常委會批准「一地兩檢」的決定，屬於「憲制性法律效力的確認」，不容質疑。以人大決定作為憲制性法律基礎，「一地兩檢」安排經立法會通過，合憲合法，而且本港法院沒有權力審查人大決定。反對派政客企圖通過司法覆核，撼動人大權威，推翻「一地兩檢」，不僅行不通，而且荒謬透頂。

全國人大是國家最高權力機關，它的常設機關是全國人大常委會，根據基本法第80條，香港特區各級法院是香港特區的司法機關，行使香港特區的審判權。從本質上而言，香港各級法院只是中國的地方法院，全國人大常委會則是國家最高權力機關的常設委員會，哪有一個地方法院有權審查國家最高權力機關之理？全國人大常委會作出的決定，為「一地兩檢」提供了具有憲制性地位、具有最高法律效力、不可挑戰的法律依據，香港法院根本無權審理全國人大常委會的決定。因此，本港法院不應該受理反對派政客挑戰人大決定的司法覆核。

基本法委員會副主任梁愛詩表示，本港法院沒有權力就全國人大常委會的決定行使「違憲審查權」，即使在回歸前，香港法院亦沒有權力審查英國國會的決定是否違憲。1999年12月3日，終審法院前首席法官李國能通過「劉港榕案」的判詞，對6月26日全國人大常委會釋法正式表態，確認基本法第158條第一款的規定，是賦予全國人大常委會「全面而不受限制」的解釋權，不受香港終審法院是否提請釋法的限制，香港特區法院必須以其為準。

全國人大常委會除了基本法第158條提及的釋法權外，亦有頒佈決定適用於香港的權力。此等權力，於1990年4月4日基本法頒佈之後在不同時期都曾行使。全國人大常委會行使釋法與決定這兩項權力，均享有同等的憲制地位。早於1999年吳嘉玲案的判辭中，終審法院在處理臨時立法會的合憲性時，對全國人大常委會在1997年3月14日的決定的憲制地位予以清晰認同和肯定。

近年本港司法覆核案件不絕如縷，提出者來來去去都是那幾個常客。終審法院前常任法官列顯倫曾以郭卓堅及前學聯常委梁麗幗提出的司法覆核案件為例，批評有人「譁眾取寵」地濫用司法覆核程序，試圖癱瘓特區政府運作，譴責這種行為令全社會付出沉重代價。

反對派明知勝算不大，仍濫用司法程序和法援，浪費公帑，以圖撼動人大權威，拖延「一地兩檢」實施，將法庭推上政治角力場，扭曲了司法覆核的原意，這不但不符合香港整體利益，更是對法治的損害。法援署若讓缺乏充分理據提出法律訴訟的人士得到法律援助，不僅對納稅人不負責任，而且是對公義的顛覆。

香港的司法覆核不可被濫用，用納稅人金錢打反中亂港官司更為憲制所不容。因此，特區法院和法援署要把好關，不能讓反對派政客重施故伎，濫用法援和司法覆核挑戰人大權威，狙擊「一地兩檢」。

藥物安全關乎人命 規管不可有漏洞

消化藥物「易消達」懷疑受霉菌污染，供應商要求所有客戶暫停供應產品予病人或顧客，醫管局亦即時停止配發「易消達」。本港曾經發生過病人服用受污染藥物而死亡的不幸事件，如果疑似事件重演，難免引起公眾恐慌和不滿。藥物安全，關乎人命，品質監管不可有任何疏忽漏洞。衛生部門必須檢討藥物監管機制，查找是否仍有不足之處，及時加以改善，包括加強對進口藥物的檢驗，採取寧緊勿鬆的措施，切實保障市民的安全健康。

本港並非第一次發現藥物受霉菌污染。2009年，瑪麗醫院陸續發現有病人感染霉菌，調查後證實一款痛風藥物被霉菌污染，導致8名癌症病人身亡。此次又是瑪麗醫院一名病人身亡後，體內被發現感染毛霉菌，而病人生前服用的「易消達」亦受到毛黴菌「紅麴霉菌」污染。雖然，院方證實病人感染的並非「紅麴霉菌」，而是其他毛黴菌，但亦令人擔憂是2009年藥物受污染事件的翻版。

2009年本港發生多宗有關藥物質量事故，引起公眾高度關注。為堵塞藥業監管的漏洞，政府於當年設立藥物監管制度檢討委員會，並提出75項建議，包括衛生署自2015年起，要求本港藥廠把製藥標準由寬鬆的世衛（WHO）標準提升至更嚴格的PIC/S標準，並作為發牌條件。當年的規管措施，主要針對本港生產商。經此一役，有業內人士反映，藥物事故令本地藥業聲譽受損，以往公立醫院的撲熱息痛、降血壓藥等非原廠藥，原本8成靠本地藥廠供應，變成6成靠已獲PIC/S認證的海外藥廠供應。

此次發現有問題的「易消達」是由印尼製造，目前衛生署正在對該藥物進行檢驗。同時，衛生署發言人表示，根據印尼製造商初步調查，產品的原材料及生產設施均符合其自定標準，製造商會繼續深入調查並盡快提交調查報告。外地生產的藥物進口本港，由於有藥廠證明，如果負責監管藥物註冊的衛生署只依賴藥廠文件，不仔細檢查，很可能令到有問題的藥物輕易流入，給病人和市民帶來重大安全隱患。

2009年本港生產受污染藥物的藥廠，被法庭判處重罰20萬元，但法官明言，案件涉及公眾利益，即使最高刑罰也不足以反映嚴重性。可見，藥物安全茲事體大，稍有疏漏，後果嚴重。加強藥物規管，不能頭痛醫頭，腳痛醫腳。2009年，審計署發表報告揭發衛生署規管西藥乏力，令未註冊藥物流入市面；2010年，立法會政府帳目委員會譴責衛生署對藥物監管出現的弊端坐視不理，要求署方盡快檢討。如今又發生懷疑藥物受污染事件，衛生署必須全面查找不足，堵塞規管漏洞，特別是做好進口藥物檢驗，做到萬無一失。

元朗站「沉橋」事隔5年「穿煲」

去年始補鑊加固 港鐵：無礙正常營運

香港鐵路問題近日浪接浪。除興建中的沙中線及廣深港高鐵外，已營運多年的西鐵線同樣出現問題：元朗站架空路段有兩座橋躉原來早於2013年已出現多達20毫米的沉降情況，令人擔心西鐵的安全問題，惟港鐵一直未有披露事件。立法會議員對此感到震驚，要求港鐵交代。港鐵發言人昨日在傳媒揭發事件後指， 公司正為高架橋躉進行預防性加固工程，工程預計可於今年內完成，又強調沉降問題不會影響鐵路安全運作。

■香港文匯報記者 文森

由九廣鐵路興建的西鐵線於2003年通車，兩鐵合併後由港鐵接手營運。九廣鐵路在興建西鐵時已發現元朗站地下有溶洞，九鐵顧問奧雅納當年已被揭發低估元朗站地下溶洞數量，須進行額外工程補救。

有傳媒昨日揭露，早於2013年元朗站架空路段有兩座橋躉出現多達20毫米的沉降情況。

據了解，2010年，港鐵接獲屋宇署通知，元朗站附近的Grand YOHO第三期地盤將會打樁。在工程開始前，港鐵鐵路保護組已要求發展商新鴻基地產在高架橋不同位置設置監測點，監察沉降和傾斜度等。

沉降幅度達20毫米

2012年，港鐵發現個別橋躉出現沉降，至2013年下半年更發現其中兩座橋躉的沉降幅度達20毫米，Grand YOHO的工程需要停工。

當時，港鐵開始與新鴻基地產商討處理方法，確保地盤日後的工程不會對有關鐵路設施構成影響。其間，港鐵人員一直監察有關橋躉的情況，確定西鐵營運仍然安全 。

料年底完成工程

屋宇署及港鐵審核過新鴻基地產的建議和資料後，於去年10月同意由港鐵為橋躉進行預防性加固工程，出現沉降的橋躉現時有鐵板圍封，相關工程預計於今年年底完成。

港鐵被批評在發現問題至今約6年間從未向外公佈事件。港鐵發言人昨日在證實事件時強調，港鐵一直與相關部門緊密聯繫，監察數據，確保鐵路安全運作，並指事件不會影響西鐵正常營運。

新鴻基地產發言人表示，集團旗下的Grand YOHO第三期工程已因為沉降事件而暫停，項目會待港鐵完成橋躉加固工程後才恢復施工，新地為了能盡快恢復項目工程，會盡力作出配合，並願意支付相關橋躉加固工程費用。

Grand YOHO項目分3期發展，新鴻基地產於2010年以71億元完成補地價，但批地條款列明，Grand YOHO所在地段的地底可能為含溶洞的大理石，該地段進行任何發展或重建工程時必須進行大規模岩土工程勘察，所產生的成本全部由發展商承擔，政府不會負責。

■西鐵元朗站架空路段其中兩座橋躉發生沉降。

◀港鐵正為出現沉降的橋躉進行加固。

架空橋沉降事件簿

2010年2月	港鐵公司接獲屋宇署通知，元朗站附近新工程開展，要在高架橋設置不同監測點
2012年至2013年	港鐵發現個別橋躉有沉降現象
2013年下半年	港鐵發現其中兩個橋躉的沉降幅度達20毫米，工程需要停工
2013年底	港鐵與新鴻基地產商討處理方法
2017年10月	港鐵開始為高架橋躉進行預防性加固工程

資料來源：港鐵公司

整理：香港文匯報記者 文森

議員擬提緊急質詢

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵發現西鐵元朗站架空路段兩座橋躉沉降達20毫米已經5年，但一直未有對外公佈，曾任九鐵主席並處理西鐵問題的立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰指出，港鐵有就今次事件通知政府，認為港鐵處理手法並無違反守則，但有議員表示計劃就事件提出緊急質詢。

有立法會議員計劃就元朗站沉降問題提出緊急質詢，本身是元朗區議員的民建聯立法會議員梁志祥不滿港鐵多年來一直未有公開事件，「非常震驚，因為沉降這麼嚴重，我們包括元朗區議會沒有收到任何通報，亦都沒有收到他們報告，這麼嚴重的事件，特別是有關乘客安危的事件，竟然沒有任何解釋或通知！」

同樣是元朗區議員的工聯會立法會議員陸頌雄亦批評港鐵處理手法欠佳，除沒有向外通報事件外，補救工程亦拖延數年才能展開，質疑港鐵管理層處理事件時有耽誤和失職。

他認為港鐵應在事發後第一時間進行補救工程，再處理追討事宜，而非讓沉降情況一直維持。他要求港鐵披露元朗站出現沉降的原因。

田北辰指港鐵無違守則

不過，田北辰指屋宇署與港鐵的協議只是規定一旦沉降幅度達20毫米才需要求附近地盤停工。據他了解，只有沉降達45毫米的情況下，鐵路才需要停止列車運作。

他並指，港鐵有就今次事件通知政府，屋宇署知悉沉降情況，估計事件一直未有公佈是經政府評估後認為沒有需要公開，相信沒有人於處理事件時有任何違反守則。

屬警戒水平 加固可解決

專家分析

港鐵西鐵線元朗站附近橋躉出現達20毫米的沉降，但有工程師指構築物出現沉降是正常現象，相信港鐵的加固工程可以解決有關問題，認為今次事件不會對鐵路行車安全構成影響，市民不用過分擔心。

鐵路保護的作業備考列明，鄰近地盤地基工程對鐵路構築物或裝置所造成的整體移動不得超過20毫米。

有工程師接受香港文匯報訪問時表示，所有有樁柱的建構物都有機會移動，出現沉降是正常現象。

該名工程師表示，如沉降少於20毫米，建構物的結構在沒有任何補救措施下仍然安全，即使發現沉降亦不用進行任何結構分析，「20毫米的限制適用於所有地鐵相關物業，不理會沉降問題也不會對安全構成隱憂，如果有這個幅度問題，限制便應該訂於10毫米，甚至5毫米。」

他續說，不同鐵路可承受的沉降幅度各有不同，部分即使出現多達100毫米的沉降亦不會出問題，但亦有鐵路面對30毫米沉降時有機會影響營運安全。他表示，如果沉降幅度超過20毫米，或有持續惡化趨勢便應及時處理，相信港鐵現時的加固工程可防止情況惡化，再出現沉降的機會不高，認為市民不必過分憂慮沉降會對乘客安全構成影響。

倡減慢路段行車車速

不過，土木及結構工程師劉志成認為，沉降20毫米已經屬警戒水平，有機會引致車速不穩定及行車飄忽等問題，影響行車安全，建議港鐵減慢有關路段的行車車速，以免令沉降問題進一步惡化。

■香港文匯報記者 文森