

鄭若驊：三地聚智推灣區司法互鑒

讚模擬法庭體現「一國兩制三法域」利建法治化營商環境

首次粵港澳大灣區司法案例研討會昨日在廣州舉行。香港特區政府律政司司長鄭若驊出席並致辭，她表示，以同一案例作為探討基礎，以模擬法庭的方式進行交流和學習，充分體現了「一國兩制三法域」的特點，有利於匯聚三地司法智慧，共同推進大灣區司法交流與互鑒，加快推進粵港澳大灣區法治化營商環境建設。

■ 香港文匯報記者 敖敏輝 廣州報道

受最高人民法院院長周強委託，最高人民法院審判委員會專職委員裴顯鼎出席開幕式。他在致辭中指出，建設粵港澳大灣區，是習近平總書記親自謀劃、親自部署、親自推動的重大國家戰略。充分發揮司法審判職能，服務保障粵港澳大灣區，打造國際化、法治化、便利化營商環境，是新時代人民法院的責任和機遇。粵港澳三地司法法律界人士，共同舉辦司法案例研討會，通過展示庭審的方式，促進司法交流互鑒，對推動大灣區建設，營造良好法治環境具有十分重要的意義。

裴顯鼎：增三地司法案例交流

裴顯鼎強調，要按照「中央要求、灣區所向、三地所長」原則，將中國特色社會主義的制度優勢與港澳市場經濟高度發達、深度對接國際投資貿易規則、現代化管理經驗豐富等特點結合起來，推動制度有效銜接，促進三地人流、物流、資金流、信息流等要素的安全、便捷流通。要注重平等保護，對各類市場主體的訴訟地位、法律適用、權利保

障一視同仁，營造良好法治環境。要拓展深化司法協作交流，持續加強三地司法案例交流和研究。

鄭若驊致辭時表示，以同一案例作為探討基礎，以模擬法庭的方式進行交流和學習，充分體現了「一國兩制三法域」的特點，有利於匯聚三地司法智慧，共同推進大灣區司法交流與互鑒，加快推進粵港澳大灣區法治化營商環境建設。

三地逾120人參加研討會

廣東省高級人民法院院長龔稼立等粵港澳三地逾120人參加研討會。會上，三地法官、律師用模擬法庭的方式，按內地、香港、澳門訴訟程序分別對一起跨境商標權保護案件進行了審理，以此對粵港澳法律制度的差異進行比較性研究。

據了解，去年前11個月，廣東法院共審結大灣區涉港澳民商事一審案件9,091件，案件類型涉及生產經營權、商標權、跨境投資、跨境貿易等領域。

粵港澳三地司法交流日益緊密。去年8



■ 鄭若驊 資料圖片

月，在廣州舉辦了知識產權保護研討會；9月份在湛江舉辦了第五屆海峽兩岸暨香港澳門司法高層論壇；同月廣東高院還與香港特區政府律政司簽署了《粵港澳大灣區法律交流與互鑒框架安排》；12月份廣東高院發佈了

第一批粵港澳大灣區跨境糾紛典型案例。今年元旦伊始，廣東高院與省司法廳聯合出台《廣東自貿區跨境商事糾紛調解規則》，為推動多元化解涉粵港澳三地跨境商事糾紛提供了規範遵循。

紅磡站受力超負荷 若遇撞擊恐倒塌

沙中線聆訊



■ 沙中線次階段聆訊繼續。

資料圖片

「沙中線項目紅磡站擴建部分及其鄰近建造工程調查委員會」昨日恢復聆訊，由政府委

聘的獨立結構工程專家劉志宏繼續作供。他表示，涉事月台東西走廊層板至少有16處未按圖則安裝的剪力桿，南面連接隧道亦有剪力桿缺失，使結構的受力強度最少減少35%，必須重裝剪力桿，否則一旦有列車脫軌等撞擊情況，或有倒塌風險。

劉志宏昨日在庭上作供時指出，擴建月台的東西走廊月台層板及東面連續牆

頂部承受的應力已「超出負荷」，而現時港鐵選擇在該處加厚混凝土，他認為此做法只能減低接駁位應力，仍未能徹底解決問題。他又指出，月台層板是「懸掛式」厚度達3米，更要接駁連續牆，結構上甚為「食力」。

多處無剪力桿須重裝

他上周五作供時曾指出，擴建月台東西走廊層板被揭發至少有16處未按圖則安裝的剪力桿，昨日在庭上再揭露南面連接隧道亦發現剪力桿缺失。

他說，經港鐵翻查圖則後，懷疑南面連接隧道未有安裝剪力桿，而考慮到剪力桿缺失情

況，他認為，結構強度最少要扣減35%，警告如不重裝剪力桿，一旦有列車脫軌等撞擊情況，後果堪虞。「如果月台層板底部無剪力桿就必須加裝，令月台層板受力更均勻，否則日後或出現裂紋，甚至有倒塌風險。」

調查委員會代表資深大律師則指，車站現時未發現裂紋，而劉志宏更未親眼見過車站，質疑其說法是否可信。劉志宏反駁指，評估是經電腦推算，又指「混凝土裂紋一開始藏內部，初時肉眼難測，如裂紋大到肉眼見到，則連補救都救唔返。」聆訊今日繼續。

■ 香港文匯報記者 文森

助膀胱癌患者「延壽」 免疫藥冀納自費冊

香港文匯報訊（記者 文森）香港每年約有400宗膀胱癌新症，雖然發病率不高，死亡率卻高達50%。目前醫學界仍未完全掌握膀胱癌的成因，僅知長期吸煙是主要風險因素之一，煙民罹患比率較一般人高兩三倍。晚期膀胱癌又稱「轉移性膀胱癌」，此時癌細胞已入侵膀胱肌肉及附近的組織和器官，隨著免疫治療日趨成熟，晚期膀胱癌患者存活期中位數提升至10個月，部分人更存活至三年以上。有醫療團體呼籲政府盡快將免疫治療藥物納入「自費項目」名冊，讓病人有更多藥物選擇。

化療是以往治療晚期膀胱癌的主要療法，並輔以放射治療紓緩症狀。多年來化療第一線的標準療法採用藥物「順鉑」，香港泌尿腫瘤科學會副

會長、臨床腫瘤科專科醫生潘明駿指出，順鉑療效較好，但逾半數膀胱癌患者都伴有腎功能不全，無法使用，只能轉用效果稍遜的「卡鉑」。

腎功能不全亦可使用

在免疫療法問世後，不能使用相關化療的患者還可接受「PD-1或PD-L1抑制劑」作為第一線治療。潘明駿表示，對比傳統化療，免疫治療的副作用較少且更輕微，腎功能不全的患者也能使用，因此對「轉移性膀胱癌」格外適用，存活期也比化療提升40%，長達10個月。此外，患者在第三年的平均存活率也較傳統化療高兩倍。他曾有一名68歲患者於2016年患病，經膀胱切除後仍復發，後使用免疫治療，存活至今。



本港於2016年初已引入免疫治療，現有4種此類藥物在衛生署註冊作治療「轉移性膀胱癌」，費用約為每療程5萬元，公立醫院的合資格患者可

免費使用，惟該藥物尚未納入「自費項目」，香港泌尿腫瘤科學會希望醫管局能盡快將該藥列入「自費項目」，讓病人有更多選擇。

■ 醫療團體呼籲將相關藥物納入病人自費項目名冊。左起：鄭維基、潘明駿。香港文匯報記者攝

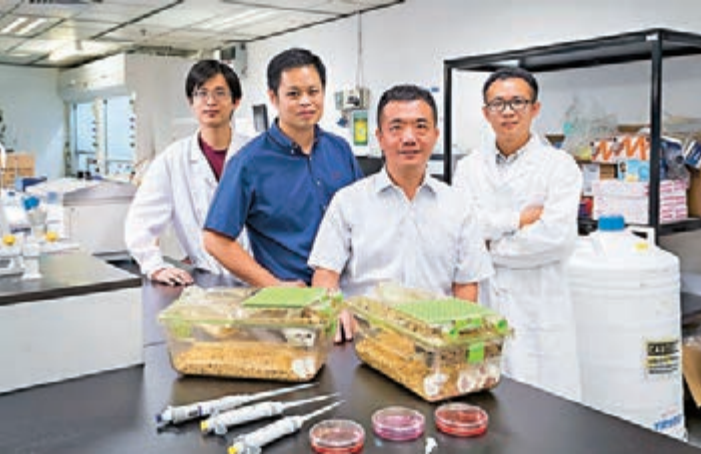
城大抗癌新招 照紅光專殺瘤

香港文匯報訊（記者 高鈺）化療藥物未能精準攻擊癌細胞，是抗癌治療的一個難題。城市大學研究團隊開發創新抗癌化合物Phorbiplatin，能夠以穿透力較強又不傷害非癌細胞的紅光激活，可望減少正常細胞在治癌（尤其乳癌和卵巢癌）期間受到的損害，實驗更顯示phorbiplatin可減少腫瘤體積及重量多達三分之二，甚具藥用價值。

團隊正申美國專利

城大化學系副教授朱光宇及其團隊，歷經約3年時間開發phorbiplatin，屬於第一種可以用紅光激活的小分子四價鉑抗癌前藥，是進入人體代謝後會變為活性的化療藥物，有關成果已在科學期刊《Chem》發表，團隊目前亦正為phorbiplatin申請美國專利。

因應化療藥物如何更準確攻擊癌細胞，團隊在抗癌藥奧沙利鉑中，加入



對紅光高度敏感的光吸收劑，然後注入體內。當光吸收劑被低強度紅光激活，就會釋放抗癌藥物。朱光宇解釋說，因為phorbiplatin在黑暗的地方例如在體內時並不活躍，但如使用具穿透力但強度低的紅光照射，便可在不使用任何外部催化劑的情況下被激

活，這個方法更準確有效，附帶傷害也較少，說明了phorbiplatin的藥用價值。

而在治療小鼠實驗中，團隊發現由紅光激活的phorbiplatin，與臨床化療用藥奧沙利鉑相比，可使腫瘤體積減少67%，重量減少62%，而小鼠主要

器官狀態相對較好，未有出現使用奧沙利鉑時的副作用。

朱光宇指，希望運用這項研究促進光活化抗癌藥的開發，減少傳統化療的毒性，團隊未來會進行臨床前期研究，做更多測試毒性、療效的實驗。



▲ 新型抗癌化合物名為phorbiplatin，可望減少正常細胞在治癌期間受到的損害。城大供圖

▲ 朱光宇（前排）及他的研究團隊。城大供圖

運房局：專營的士非為取代現有的士

香港文匯報訊（記者 文森）政府計劃批出專營權牌照，引入600輛「專營的士」。立法會《專營的士服務條例草案》委員會昨日召開首場公聽會。多個業界團體出席會議，反對當局引入專營的士，認為現時的士司機數量不足，加上近月以來經濟低迷及社會環境動盪，倘堅持推出方案，將進一步打擊業界收入，促請當局先解決人手不足、提升現有的士服務質素及處理白牌車問題。不過，運輸及房屋局副局長蘇偉文強調，引入專營的士並非旨在取代現有的士，重申兩者定位不一，可相輔相成。他又指，方案早於2015年已開始諮詢業界及社會意見，已平衡各方利益。

業界反對引入 批如「趁病攞命」

香港無線電的士聯誼會主席黃羽庭表示，Uber約5年前來港提供服務後，就像「超級病毒」，令業界患重病；而過去半年業界生意受示威影響，已是入行30年低潮，不少司機開工不足，批評政府現時推出專營服務是「趁危（的士業）病，攞佢命」。

任職的士司機10多年的周靖凱亦指，自從近幾年有白牌車、Uber出現，的士司機已經經營困難，他會遇到一小時生意不足40元，支付車租、石油氣支出後，收入低於最低工資。他強調，現階段政府不應引入600輛專營的士，而是要打擊白牌車問題。

順豐車行投資管理有限公司代表葉國華表示，政府早前解釋，修改現有《的士條例》繁複、規管司機質素困難，便決定引入600輛專營的士，認為做法不公。他希望當局能給予業界空間，因業界已陸續推行不同措施改變現有的士司機服務質素。市區的士總會主席陳志楠補充，的士司機現時已人手不足、年齡趨老化，認為專營的士會再搶走人手。

蘇偉文：對人手影響不大

蘇偉文回應表示，政府推出專營的士，並不旨在取代及放棄現有的士，而是希望提升點對點的交通服務質素，透過新規管制度，令專營的士及現有的士兩者服務達至相輔相成。他解釋，兩者定位不一，普通的士仍然是個人化點對點服務，收費較能符合普羅大眾接受程度，而專營的士服務質素較佳，符合網約特色。

他重申，政府於2015年至2017年就方案諮詢業界及公眾，故現時推出的方案已平衡各方意見。

對於會上提出的士司機供應不足、出現老化跡象，蘇偉文指現時全港有21萬人持有的士駕駛執照，當中5.9萬人為現職司機，引入600輛專營的士僅佔全港1.8萬部的士當中的3%，認為對人手不會有太大影響。而吸引新人行入行方面，蘇偉文則表示政府擬修訂門檻，將持有3年駕駛執照，改為1年便符合資格可考取的士駕駛執照，並於下月起優化筆試。

至於白牌車問題，他強調當局重視打擊非法取酬活動、絕不縱容，會嚴厲執法。

環境局：空污新標準更嚴謹

香港文匯報訊（記者 文森）5年一檢的空氣質素指標檢討在去年10月結束公眾諮詢，當中備受爭議是即使收緊二氧化硫和PM2.5的標準，同時容許新標準下PM2.5的24小時平均值超標次數從目前的9次增至35次，被批指標過於寬鬆。環諮會昨討論相關建議，多名委員質疑「唔知究竟係收緊定放寬㗎」。

環境局副局長謝展寰在會上回應表示，目前暫未有國家做到世衛嚴格而前瞻的水平，本港只能逐步收緊，希望最終達到世衛空氣質素指引。他續說，根據環保署數據，2011年至2017年間本港一般空氣質素監測網絡錄得PM2.5的24小時平均濃度超過現時指標17次，但錄得超過建議的新指標則有30次，強調建議收緊的指標確實比現時的指標更為嚴格，亦希望公眾整體上從年均值、日均值及超標次數評估成效，故這是一個改善。

環諮會主席黃遠輝會後亦指出，新標準比舊標準嚴謹，但當局要做好解說，用數據清晰計算香港空氣質素如何改善。他認為，當局可以以此作起步點，循序漸進在數年後決定要否再收緊超標日數上限，以達到世衛最嚴格目標。