

法律餘波：楚格案

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

計劃的縮減給那些曾為特定線路承諾補貼的州帶來了後果。楚格州曾於 1870 年承諾出資 25 萬瑞士法郎，條件是確保修建從楚格經瓦爾希維爾（Walchwil）至戈爾道（Goldau）的線路。1878 年的補充條約推遲了該線路的修建，楚格州於是試圖將其出資與線路建設掛鉤。1879 年達成的一項妥協規定：如果楚格州足額繳付補貼，公司將在 25 年內每年向楚格州支付 5,000 瑞士法郎，作為延誤的補償。1889 年，楚格州起訴該公司。聯邦法院於 1889 年 11 月 1 日駁回了起訴，理由是該州與公司之間不存在直接的修建線路的合同義務。¹從盧塞恩至伊門塞（Immensee）以及從楚格至阿爾特-戈爾道（Arth-Goldau）的連接線直到 1897 年才建成。²

該判決揭示了基礎設施法的一個普遍原理。為公共目的而承諾的補貼，只有在其被表述為可識別當事方之間可強制執行的義務時，才產生相應的權利。如果義務是通過國際條約或公共機關授予的特許權來確立的，提供補貼的一方可能會發現，自己付了錢，卻沒有取得要求履行的請求權。

1 作為項目治理教訓的這場危機

1876 年至 1878 年的危機，對於今天任何構建大型基礎設施項目或為其融資的人都頗具啟發意義，因為其原因既有技術層面的，也

有制度層面的。1869 年的成本估算是為了爭取補貼和投資者而編制的，彼時隧道的地質情況和坡道的走向都只知道個大概。同一個人——阿爾弗雷德·埃舍爾——同時主持著發起項目的鐵路公司、協助配售證券的銀行以及項目公司本身，因此，在資本募集之前，沒有任何獨立機構有動機去質疑這些數字。技術總監是向各國承諾了固定計劃的董事會的僱員，而其繼任者的修訂直到資金已經承諾、且部分已經花掉之後才出現。

法律結構使糾正過程十分緩慢。由於計劃是以條約形式確定的，每一項節約措施都需要召開國際會議，每一筆新的公共資金都需要三國議會的批准，在瑞士還需要人民的批准。施工風險已轉移給了法夫爾（Favre），但這只是形式上的，因為他的破產並不能免除公司完成隧道的義務。現代實踐以如下方式應對這些問題：獨立技術顧問、明確列出不可預見費用的成本估算、發起人、貸款人與項目公司之間的分離，以及針對範圍變更的合同機制。瑞士聯邦在新阿爾卑斯鐵路幹線（NRLA）項目中吸取了其中部分教訓，議會將其置於一個專門的監督代表團之下，但基線隧道的成本仍大幅超出了最初的估算（見最後一節）。³

數字一覽。1869 年的財務計劃估計戈特哈德鐵路的成本為 1.87 億瑞士法郎。⁴1876 年，黑爾瓦格查明瞭 1.02 億瑞士法郎的缺口，經 1877 年盧塞恩會議的節約措施後減至 4000 萬瑞士法郎。⁵1878 年的追加補貼總額為 2800 萬瑞士法郎：德國和意大利各 1000 萬瑞士法郎，瑞士 800 萬瑞士法郎。⁶1878 年 8 月 22 日的聯邦法為戈特哈德鐵路提供 450 萬瑞士法郎，為蒙特切內里線提供 200 萬瑞士法郎，併為將來的東部和西部阿爾卑斯山鐵路各提供 450 萬瑞士法郎。⁷該法於 1879 年 1 月 19 日以 70.7% 的贊成票獲人民通過。

2 註釋

1. 聯邦法院，1889 年 11 月 1 日判決（同上）。

2. HLS，詞條“Gottardo, Ferrovia del”（同上），關於暫停期結束後連接線於1897年建成。
3. 此分析為作者本人觀點。關於聯邦議會新阿爾卑斯鐵路幹線監督代表團：Neat-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte, Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2016，2017年4月26日報告，<https://www.parlament.ch/centers/documents/de/bericht-nad-2017-04-26-d.pdf>，依據1991年10月4日《關於修建瑞士穿越阿爾卑斯山鐵路線的聯邦法》第20條第5款提交。
4. Swissvotes，第20號表決（同上），關於1869年的估算及1879年的表決結果。
5. H. Etter（同上）；Swissvotes，第20號表決（同上）。
6. H. Etter（同上）；Die Grenzboten（同上）。
7. 1878年8月22日聯邦法（同上），第1、4和5條。

僅供一般參考。本文不構成法律或稅務意見，不能取代針對個別情況的專業意見，亦不建立律師與客戶關係。本文反映截至2026年9月的法律狀況。

網上版本：hk.helveticaregister.com/lugano-the-legal-aftermath-the-zug-case