

律政司司長於廣深港高速鐵路（香港段）一地兩檢安排記者會的開場發言（只有中文）

\*\*\*\*\*

律政司司長袁國強資深大律師、運輸及房屋局局長陳帆和保安局局長李家超今日（七月二十五日）下午就廣深港高速鐵路（香港段）一地兩檢安排舉行記者會。以下是袁國強的開場發言：

謝謝 Frank（運輸及房屋局局長陳帆），各位傳媒朋友。

建議落實一地兩檢的方案

正如我開始時指出，我們與中央討論一地兩檢時，雙方一直堅持一地兩檢建議，必須符合《基本法》和「一國兩制」。

要在西九龍站落實一地兩檢，內地工作人員須根據內地法律為過境乘客辦理通關手續，這有確切的需要。另一方面，大家都知道，《基本法》就在香港特區所適用的法律有作出規範。當中有關的條文包括第二條、第八條、第十一條、第十八條、

第二十條及第二十二條。

大家可能會特別關心的，可能是第八條和第十八條，簡單說，第八條訂定了香港適用的法律，而第十八條除重申香港適用的法律是第八條所指的法律外，亦指出全國性的法律，除非列入《基本法》附件三之外，是不會在香港實施。在附件三的法例有三類的法例可以納入附件三，就是有關國防、外交以及其他根據《基本法》的規定，是不屬於香港特區自治範圍規定的法律。而第二十二條的規定，是指出中央人民政府所屬的各個部門、各省、各自治區、直轄市均不得干預香港特別行政區根據《基本法》自行管理的事務。他們如需在香港設立機構，除了須經中央人民政府批准外，在香港時亦須遵守香港特區的法律。

在這個法律框架之下，我們參考了不同概念，亦參考了深圳灣口岸模式後建議採用「三步走」方式。

「三步走」的第一步是由內地與香港特區達成一個落實一地兩檢的合作安排（《合作安排》）；第二步是全國人民代表

大會常務委員會（全國人大常委會）通過決定批准及確認《合作安排》；而第三步、最後一步是兩地各自進行相關程序落實一地兩檢；在香港方面將牽涉的工作會是本地立法工作。

## 第一步：《合作安排》

《合作安排》方面的內容包括口岸區的設立、「內地口岸區」的範圍及管轄權事宜、對旅客出入境監管、聯絡協調與應急處理機制、爭議的磋商及解決，以及《合作安排》的修改和生效事宜。

## 口岸區的設立

就口岸區的設立，西九龍站將分別設立「香港口岸區」和「內地口岸區」。「香港口岸區」將由香港特區依照特區法律設立和管轄，而「內地口岸區」將由內地根據《合作安排》和內地法律設立和管轄。日後由雙方分別按照各自法律，對往來內地和香港特區的出入境人員及其隨身物品和隨身行李辦理通關手續。

## 「內地口岸區」範圍

我相信大家都會關心「內地口岸區」範圍。剛才在陳局長的 powerpoint 裏，大家會留意到第七頁有一個示意圖。大家會見到西九站的方面，分為五層，這裏顯示 B1、B2、B3、B4，地面那方面在我們目前的討論裏是沒有關係的。而「內地口岸區」的範圍為西九龍站 B2、B3 層的劃定區域，意思即不是整個 B2，亦不是整個 B3，而是 B2、B3 分別的劃定範圍，以及 B4 層月台區域及有關連接通道，包括內地監管查驗區、內地部門辦公備勤區、離港乘客候車區、車站月台、以及連接通道和電梯，連同月台的部分。

換個角度看，「內地口岸區」的範圍及空間涵蓋的位置可說由離港乘客完成香港出境程序進入辦理內地入境程序起開始經過的地域；以及抵港乘客自南行列車落車踏足西九龍站起，直至完成內地出境程序為止，就會是剛才所指出的「內地口岸區」。

另外，在廣深港高鐵（香港段）上營運中的列車車廂，包括行駛中、停留中和上落乘客期間的車廂，亦視作「內地口岸區」範圍之內。

除剛才所說的部分，西九龍站的其他部分，包括石崗列車停放處、路軌及行車隧道，均不會被納入「內地口岸區」範圍。

「內地口岸區」範圍內的場地和空間由香港特區以租賃形式交予內地根據《合作安排》使用和行使管理權。就該使用權的取得、期限和費用，包括「內地口岸區」內有關建築物及相關設施的維修養護費用等事宜，由雙方簽訂另一個合同作出規定。

往後的《合作安排》亦會強調，「內地口岸區」的設立不影響廣深港高鐵（香港段）的建造、服務經營權及營運和監管，亦不影響其運作相關的資產，這些資產將包括土地及土地上不動產或動產，換言之，即「內地口岸區」的設立不會影響這些資產，無論是動產或不動產，以及設施的權益，而該等事宜仍會根據香港法律處理。

## 法律適用及管轄權事宜

就法律適用問題及管轄權問題，我們留意到在社會上有不同意見。有意見指應仿效深圳灣模式，實施整套內地法律。同時亦有意見認為只應在「內地口岸區」執行通關，即 CIQ 相關的法律。但這建議的最大問題，是在法律上來說又好，在實際上來說又好，不可能清晰界定哪種法例或哪條法例是屬於通關程序的法律，或哪些法律並不屬通關的法律。

另一個同樣重要的考慮是西九龍站並非單純的查驗口岸，而是交由香港鐵路營運商管理的車站。換言之，若完全排除香港特區的法律及司法管轄權，會有可能造成一些民事法律糾紛或商業運作上的困難。例如涉及土地權益、未來的鐵路營運權的事宜是否需要採用內地法律處理，或「內地口岸區」日後作結構改動和維修時是否須根據香港或內地法定標準進行，又或在範圍內工作的工作員工是否需要依循內地勞工法律或香港勞工法。因為以上這些問題，所以我們認為「內地口岸區」不可能完全排除香港有關法律，亦因為鑑於這些考慮，最後我們的

建議的大原則是自西九龍站口岸啟用之日起，除規定事項，即待會我會說的六個事項之外，基本會用內地法律，但會有六個 areas（範圍）會使用香港法律。

（一）有關特定人員，即擁有特區政府或高鐵（香港段）營運商核發的證件進入「內地口岸區」或經過該口岸區進入西九龍站其他地方執行職務的工作人員，履行職務或與履行職務相關的事宜時，而相關事項是根據香港法律管轄的話，就會用香港法律管轄。若不是的話，就要遵守內地法律；

（二）有關建築物及相關設施的建築、保險和設計、維修養護、消防標準和責任的事項，亦是受香港法律所處理，但內地派駐機構所專用的設施是例外；

（三）有關廣深港高鐵（香港段）營運商及服務供應商的設立、經營、保險、稅務及其在香港僱用的香港員工，他們的僱傭權益和保險的事項；

（四）有關規管及監察廣深港高鐵（香港段）鐵路系統安全運

作的事項：

（五）高鐵（香港段）營運商與乘客之間訂立的合約所規管的事宜，以及其他在「內地口岸區」由乘客與高鐵（香港段）營運商或乘客之間的民事法律關係的事項，都會由香港法律處理，除非當事人之間另外有協議，可以另作安排；及

（六）由高鐵（香港段）營運商及內地營運商日後簽訂的《廣深港高鐵運營合作協議》中規定由香港段營運商負責的事項，日後亦會根據香港法律處理。

剛才所說，由內地管轄的事項，適用內地法律；而香港管轄的事項，則適用香港特區法律。簡單而說，用哪個法律規管，哪個地方的法院就會有該司法管轄權。

我亦希望在此強調，內地工作人員只能根據《合作安排》和內地法律在「內地口岸區」履行職責，並須留在「內地口岸區」執行職務，亦必須留在「內地口岸區」的範圍執行職務，不能進入香港特區境內執法，亦不會在香港特區境內其他範圍



有執法權。

就內地法律和香港特區法律的適用及管轄權（包括司法管轄權），兩者之間的劃分，「內地口岸區」將視為香港特區區域範圍之外。因為「內地口岸區」在法律上視為香港特區的區域範圍以外，上述《基本法》的相關條文，包括第八條、第十八條及第二十二條的規範將不適用，因此一地兩檢在這方面的相關安排並不違反《基本法》。

這處理方式與深圳灣口岸「港方口岸區」的模式原則上無異。大家可參看香港法例第 591 章《深圳灣口岸港方口岸區條例》第 5(2)條。裏面清楚規定，雖然深圳灣口岸「港方口岸區」在地理上位處內地範圍之內，但根據剛才所說的條例，它被視為香港以內的地方。此外，大家亦可參考同一條法例，亦剛才所說第 591 章第 6(1)條，亦有相關規定。

對旅客的出入境監管

《合作安排》除了有剛才所說的法律適用和管轄的處理外，

亦對旅客的出入境作出監管。基本上，在進入「內地口岸區」後，或未離開前，均視為處於內地範圍。

## 其他事宜

《合作安排》亦會處理其他事項，包括為了確保西九龍站「內地口岸區」的有效運作，雙方同意將建立聯絡協調與應急處理機制，加強兩地溝通合作事宜，亦會包括磋商及解決爭議的渠道，以及日後《合作安排》之修改和生效的事宜。

這就是剛才所說「三步走」的第一步。

## 第二步：全國人大常委會的決定

第二步涉及全國人大常委會的決定。特區政府將繼續與中央有關部門推進高鐵實施一地兩檢的後續工作，包括在香港社會及立法會進行討論後，共同尋求全國人大常委會作出決定，批准及確認《合作安排》。在作出決定時，除同意《合作安排》的內容，全國人大常委會將分別批准及授權內地和特區依據《合

作安排》實施一地兩檢。在此，我希望向大家澄清，雙方無計劃依據《基本法》第 158 條提請全國人大常委會就一地兩檢進行釋法。

### 第三步：本地立法

最後，第三步本地立法，特區政府會於全國人大常委會作出決定批准《合作安排》後，向立法會提交本地立法建議，希望於 2017-18 年立法年度內完成本地立法工作，為高鐵（香港段）於明年第三季通車的目標提供所需的法律基礎。

特區律政司與中央的相關法律單位就以上所談及的建議進行反覆的商討和研究，我們雙方均認為建議符合「一國兩制」及不違反《基本法》。

現在我將時間交給保安局局長李（家超）局長。

完

2017 年 7 月 25 日（星期二）

