

勿將「一地兩檢」法律安排問題「泛政治化」

行政會議今天上午審議通過高鐵「一地兩檢」安排方案。高鐵是關係到香港未來發展的重大經濟和民生項目，而「一地兩檢」是讓高鐵真正發揮效益的關鍵環節。據悉，政府提出的方案，在遵守「一國兩制」和基本法的基礎上，作出了符合香港法治原則的法律安排。對此，香港社會應該從法律的視角去審視方案，即使有不同意見，也應以法律實務的角度來討論並達成共識。反對派如果不能以法論法，而是基於自己的政治觀點和偏見，以「泛政治化」的思維方式、視角和手法，極力將「一地兩檢」妖魔化，人為製造及擴散恐慌情緒，就是從根本上罔顧法治，破壞香港尊重法治的核心價值。

據了解，政府提出的「一地兩檢」方案，是以基本法的有關條文作為法律依據，參照深圳灣口岸的運作模式，作出相關法律安排。事實上，深圳灣口岸借鑒了外國的類似成功經驗，實施多年，運作順暢，行之有效。儘管具體方案尚待公佈，但相信中央政府和特區政府已經進行了充分的法律層面的研究，令方案完全符合「一國兩制」原則和基本法的相關條文，具備堅實的法律基礎。

但部分反對派人士依然沒有改變「為反而反」的習慣，連日來繼續以「泛政治化」的態度、視角、手法，對這個關係重大經濟民生效益的問題，以自己的政治觀點和偏見為基礎，以捕風捉影、無限引伸的手法，作出嚴重偏離法律本意的妖魔化宣傳，嚴重誤導市民。本來，「一地兩檢」所涉及的只是操作層面的法律安排問題，他們偏要用「政治想像」去對待、發揮，將其演繹到嚴重的「政治災難」：內地人員在高鐵站內地管轄區內執行有關出入境、海關、檢疫等內地法律，只是局限於高鐵站的特定區域，他們卻指責這是在香港司法管轄

區上「打穿一個大洞」，影響香港獨特的法律地位，甚至妄稱將摧毀「一國兩制」；明明是要乘搭高鐵到內地的香港市民，才會自願進入高鐵站的內地管轄區，因而受到內地相關法律的約束，他們卻誇大其詞、聳人聽聞地聲稱內地執法人員來到香港執法，將令港人誤墮法網云云。

反對派的這些論調，實質就是用一大堆政治想像、政治概念，來代替相關方案當中的實際法律問題，只是渲染政治恐慌，而不是討論法律實務，嚴重背離了以法論法、實事求是的解決問題之道。回顧以往，反對派就經常這樣作為，包括反對全國人大常委會釋法、反對23條立法等。眾所周知，人大釋法是行使基本法的權力，是依法所為。23條立法，也是全面貫徹落實基本法的應有之舉，更是落實法治的必行之路。但是，他們把這些本屬於法治範圍內的事情高度政治化，以製造政治恐慌破壞法律的完善、干擾法治的落實，其後果就是嚴重影響了香港這個法治社會的穩定與發展。

香港是一個多元社會，對一些具體問題存在不同意見並不奇怪。但如果陷入「泛政治化」的漩渦，人為製造對抗、恐慌，那就會嚴重阻礙經濟社會發展，影響整體繁榮穩定，更令廣大市民的利益和福祉受到損害。在高鐵站「一地兩檢」問題上，有人存有疑慮或者持不同意見，也屬正常現象。不過，這既然是一項特殊的法律安排，有關的討論就應該在法律範疇內進行，絕不應用政治化的態度和手法來對待。因此，期待政府今天公佈具體方案之後，社會各界能夠排除各種干擾，在法律實務層面上進行理性溝通和討論，盡快就有關方案達成共識並完成法律程序，讓高鐵早日通車並發揮最大效益。

印方幻想不切實際 認錯撤兵方為上策

印度軍隊非法越過中印邊境並滯留在中方領土已超過一個月，這種損人不利己的行為違背追求和平發展的世界潮流，也有違印方利益，是注定失敗的。中方希望維護中印邊境地區的和平穩定，但決不會在領土主權問題上做任何妥協，中國軍方更發出警告：撼山易，撼解放軍難。目前，事態發展對印度一方越來越不利，連印度學者也表示，此次爭議印度理虧，除了撤軍也別無選擇。各方輿論都忠告，印度切勿將中國的克制當作軟弱，更不要再心存僥倖，抱着不切實際的幻想，在錯誤道路上愈走愈遠。印方必須認清形勢，盡快將非法越界的人員撤回，避免事態進一步升級。

6月中旬，中國在己方領土洞朗修築道路時，遭到印軍越境阻攔，嚴重損害中國主權，嚴重違反了國際法基本準則。印度方面聲稱，洞朗屬於不丹領土，中國在此修路侵犯了不丹主權。這套說辭是很荒謬的。且不說洞朗根本不存在領土爭議，就算有也是中國和不丹之間的事務。但印度一向以不丹的「保護國」自居，眼見中國在洞朗這個戰略要地築路，敏感神經被觸動，忍不住要越俎代庖，企圖動用武力來進行干擾破壞。

印度之所以要採取這樣的舉動，其原因是多方面的。據專家分析，近年來印度一

直死守冷戰的過時思維，以零和博弈看待中國的和平崛起，視中國為戰略競爭對手。面對中國倡導的「一帶一路」的成果日漸豐富，尤其是作為「一帶一路」重要一環的中巴經濟走廊落成後，巴基斯坦的國力有望大增，這並非印度所樂見；至於洞朗之重要在於其面向印度本部與東北諸邦的唯一陸上通道——西里古里走廊，是印度國防的咽喉之地，一旦被切斷，印度將失去對東北諸邦的控制。因此，印度對此十分敏感。

明白背景之後，就不難理解印度為什麼會有如此挑釁之舉。但是，中國提出的「一帶一路」建設，是着眼和平發展，符合國際社會的根本利益，彰顯人類社會共同理想和美好追求，將為世界和平發展增添新的動力。因此「一帶一路」自提出以來，在世界上受到廣泛支持、備受好評；而印度的擔憂完全是杞人憂天，其對「一帶一路」的抗拒完全是錯判形勢。世界和平合作發展之大勢浩浩蕩蕩，誰也無法阻擋「一帶一路」建設的步伐。印度理應擺正態度，以正面理性的態度處理對華關係，盡快撤走非法越界的印軍，與中方相向而行，否則不僅將毫無得益，還要付出相應的代價。過去的歷史早已證明，如果與中國發生武力對抗，對於印度來說，將又是一場災難。

「一地兩檢」方案料今午公佈

西九總站擬劃出內地口岸區 供邊防檢疫海關執法

香港文匯報訊（記者 文森）廣深港高鐵香港段「一地兩檢」安排已有定案，行政會議昨日特別召開預備會議，向成員介紹方案內容。據了解，方案將參照深圳灣口岸模式，在西九龍總站劃出內地口岸區，讓內地人員在站內運作及執法。消息指，行會成員在會上提出不同疑問，包括內地人員的執法權限，但認為經過今次討論，行會今日例會將很快通過方案，預計政府下午會公佈詳情。

行政長官林鄭月娥昨晨返回特首辦，律政司司長袁國強與其他行會成員大約9時許陸續到達。據悉，行會召開預備會議，向成員介紹已與內地達成共識的「一地兩檢」方案。會議歷時逾4個小時，直至下午2時許，任志剛、史美倫、廖長江、李國章、湯家驊及葉國謙等多名行會成員陸續離開特首辦。

葉國謙於會後接受傳媒訪問時表示，會上討論了兩個議題，其中就「一地兩檢」方案約討論了兩小時，但他不能透露細節。

內地最多200人進駐 即日往返

據了解，「一地兩檢」方案是西九龍總站將劃出兩層，包括內地出入境大堂、高鐵列車月台層作內地口岸區。總站內路軌及高鐵列車車廂，亦屬口岸區範圍。

以上地方將參照深圳灣口岸模式，以租賃形式批租予內地，實施內地法律，租賃年期由高鐵啟用至2047年，之後按情況續期。內地最多約200名人員會進駐口岸區，分別為出入境邊防、檢疫、海關人員，他們只能留在站內劃予內地的範圍，並需即日往返內地。

有傳媒引述消息表示，會上多名行會成員曾就內地人員執法、通關等提問，政府



■葉國謙



■田北辰



■湯家驊



「一地兩檢」擬採用深圳灣模式節省通關時間。圖為深圳灣口岸港方口岸區。資料圖片

逐一解釋，並指與一般關口的運作雷同，負責出入境通關的內地邊檢人員不會配備槍械，但口岸區內設有派出所，派出所內人員會配槍。有行會成員表示，經過今次討論，相信今日例會將很快通過方案，預計政府下午會公佈方案詳情。

管理權租給內地 非「割地」

另有傳媒引述消息指，政府在會議上交代了「一地兩檢」方案的法律理據，認為根據基本法第七條，香港境內的土地屬國家所有，特區政府是負責管理、使用、開發、出租等，所以將西九龍總站部分地方租予內地，只是將管理權租給內地，不存在所謂「割地」。

消息又指，下月底全國人大常委會議

將審議相關決議，包括授權特區政府將西九站部分地區租賃予內地，並授權內地人員在內地口岸區執法，之後透過本地立法，毋須人大釋法或修改基本法。

至於行會昨日討論的另一個議題，是由政府部門向行會內政策委員會簡介地政規劃政策，會議同樣歷時約兩個小時。

話你知

廣深港
高鐵路「一地
兩檢」方

比照深圳灣模式 省人車通關時間

案，據報將參考2007年通關的深圳灣口岸的「一地兩檢」模式。深圳灣口岸是國家第一個按照「一地兩檢」模式運作的口岸，過境旅客在此接受「一站式」兩地出入境檢查，可以節省旅客和車輛的通關時間，並使用了虛擬隧道的概念，深圳灣大橋橋面劃為香港執法區域，全面實施香港法例；橋下水面、橋面上空則依照內地法律由內地政府管轄。

深圳灣口岸是國家第一個按照「一地兩檢」查驗模式運作的客貨綜合性公路口岸，是國家第十個五年計劃重點建設項目。該口岸位於深圳蛇口東角頭，佔地約117公頃，藉深圳灣公路大橋與香港新界元朗區的鰲崗石連接，港方查驗區總用地面積約41公頃。

「一站式」檢查 10分鐘完成

在「一地兩檢」模式下，出入境旅客在深圳灣口岸由雙方出入境管理人員同時聯合執行「一站式」出入境檢查，以節省旅客和車輛的通關時間，提高通關效率。有報道指只需10分鐘就可完成通關，十分便捷。

執法方面，全國人大常委會於2006年10月31日通過決定，授權香港特別行政區自深圳灣口岸啟用之日起，對該口岸所設港方口岸區依照香港特別行政區法律實施管轄，而香港特區對港方口岸區實施禁區式管理。其後，國務院確定口岸的土地使用權由香港特區政府與深圳市政府簽訂國有土地租賃合同，以租賃的方式取得，土地使用期限自口岸啟用之日起至2047年6月30日止。經雙方協商並按程序報經國務院批准，可提前終止土地使用權或者在租賃期滿後續期。

深圳灣口岸並使用了虛擬隧道的概念，在虛擬隧道範圍內由港方管轄，適用香港法律；虛擬隧道範圍以外的區域，仍按照原深港分界線劃分的範圍，由各自分別管理。因此，深圳灣大橋橋面劃為香港執法區域，全面實施香港法例，香港法院具有司法管轄權和裁定該範圍所產生的任何民事或刑事訟案事宜，車輛亦靠左通行；橋下水面的船隻則按內地的法律管理；橋面上空之空域則依照內地法律，由內地政府管轄。

深圳灣口岸自2007年7月1日起正式通關，運作時間為每日上午6時30分至午夜12時正。根據深圳灣口岸（港方口岸）管制站的設計，口岸最高單日處理車量約78,000架次，最高單日處理客量為137,000人次。在2015年，口岸每日平均過境車輛約有10,140架次，當中貨車佔1,760架次，每日平均客量則為103,233人次，至今一直運作暢順。

■香港文匯報記者 文森

田北辰：底層劃區 湯家驊：不違基本法

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）鐵路事宜小組委員會主席、立法會議員田北辰昨日表示，西九高鐵路實施「一地兩檢」必須要有民意支持，否則無法成事。他又建議，在西九站地底層劃出口岸區予內地人員作所有出入境、檢疫等程序，因位處地底，故香港人如非乘坐高鐵到內地，就「唔會誤闖、唔會有公安出嚟」。身兼行政會議成員的「民主思路」召集人湯家驊昨日則指出，若採用「租賃」形式，有關地段就不屬於香港領域，自然就不存在違反香港基本法的問題。

細節必須要令市民安心

田北辰昨日出席電視節目時指出，現時「一地兩檢」的討論在於內地人員在西九站應「局部執法」還是「全面執法」。他表示，若內地當局人員只能「局部執法」及無拘捕權，易令恐怖分子有機可乘，犯案後利用高鐵進入香港境，避過內地執法人員拘捕，即使被香港警方拘捕，也會因香港沒有與內地移交罪犯的法律，導致罪犯最終只會在香港法庭審訊。至於給予內地人員「全面執法」權，可能會令部分內地人員憂慮內地執法人員在香港執法，違反香

港基本法。田北辰表示，「一地兩檢」的細節必須要令市民安心。

對於有傳或會以「租賃」形式將西九高鐵路部分區域供內地人員執法。湯家驊接受電台訪問時指出，特區政府無權單方面將香港土地租予內地，必須經過全國人大常委會作決定後，才可符合憲制上的要求。他又表示，在「租賃」形式下，令有關地段變成不屬於香港領域時，香港基本法便不適用於該地方，自然就不存在違反香港基本法的問題。

被問及有市民擔心因攜帶違禁品或有政治意識的物品上高鐵而被捕的問題時，湯

家驊表示，有關的情況並非只會在西九站出現，其他出入境口岸亦可面對同樣問題，而大多違規的人士都會被遣返，「如果你驚，你可以唔做呢件事，亦可以選擇唔搭高鐵入境。」

他續稱，在行政會議內會就「一地兩檢」提出法律及憲制上的意見，如果最終政府提出的方案是他不能接受的，他不會幫政府向外界推銷。他強調，「一地兩檢」是基於加強交通設施的目的而設立，並非因為政治理由而設立，「如果係因為政治，中央隨時收返『一國兩制』都得，唔需要用高鐵做借口」，希望市民不要過份恐懼。