

「一地兩檢」符合基本法

梁美芬 香港基本法教育協會會長 香港城市大學法律學院副教授



保留範圍是經特區政府與內地磋商的成功。

筆者一直相信「一地兩檢」是能讓高鐵香港段發揮其最大效益的最佳方案，社會上大部分人都對「一地兩檢」抱有很高的期望，但亦有小部分人故意糾纏於一些流於表面的法律問題，怎樣也不接受「一地兩檢」是符合「一國兩制」最大利益，符合《基本法》，硬撐以政治口號製造公眾恐慌，或發表像「割地論」、「地域23條」等譁眾取寵的言論。筆者想指出，「一地兩檢」配合高鐵通車是民生重大事項，有利兩地人民以及外國來港的旅客，反對派若硬將受歡迎的民生問題政治化，硬要喊政治口號而拒絕理性溝通，恐怕這次他們將站在絕大部分市民的對立面。希望反對派能放下政治偏見，一起努力提出富建設性的建議，更好地落實高鐵「一地兩檢」。

政府昨日公佈「一地兩檢」方案，將以深圳灣模式為基礎，在西九龍總站設立內地口岸區。但在內地口岸區內，仍有六個範疇隸屬香港民事法律管轄，包括車站、隧道等設施的施工建設、保險、維修保養、消防標準等。從這些例外的範圍中可以看到，政府公佈的方案是將「一地兩檢」中個別最有機會牽涉爭議的人員和事務的民事紛爭保留在香港的管轄範圍。筆者認為袁國強司長就今次方案涉及的《基本法》問題解釋得十分清晰、得體。

早在方案醞釀時期，坊間便有不少聲音質疑「一地兩檢」違反《基本法》，袁國強司長則將方案與《基本法》之間的關係解釋得恰如其分，因為根據「一地兩檢」安排，內地人員不能進入香港管轄區執法，他們只會處理內地自己的邊檢、海關、檢疫等工作，所以，《基本法》第二十二條並不適用。而這個方案亦不需要增加任何一條中國全國性法律透過附件三在香港實施，因為內地人員只在內地專區工作，內地邊檢法律只適用內地口岸區，不會在香港管轄區實施。因此，方案不需要啟動附件三。此外，《基本法》第二十條亦清楚訂明「香港特別行政區享有全國人民代表大會和全國人民代表大會常務委員會及中央人民政府授予的其他權力。」容許全國人大常委會授權香港特別行政區可享有其他權力，當中可以包括與內地政府簽訂「一地兩檢」的合作安排。

「一地兩檢」屬於兩地政府在經濟、民生、交通、邊檢工作合作上的安排，涉及中央對香港事務的政策安排，需要全國人大常委會的授權和批准。所以就高鐵問題，我們不能只從香港單方面考慮。「一地兩檢」方案及中央與地方之間的關係，當年深圳灣口岸由內地租賃地方給香港政府進行邊檢工作，同樣亦要得到全國人大的確認與批准。因此，從法律依據來說，高鐵站「一地兩檢」兩地政府的安排經全國人大常委會（即中央）批准後，絕對符合「一國兩制」與《基本法》，將來若有人想入稟特區法院進行司法覆核，推翻全國人大常委會的決議，成功機會將微乎其微。

現方案是兩地合作磋商的成果

這次政府保留在內地口岸區中的六個事項由香港特區依據特區民事法律實施管轄。其中譬如一些獲得特區政府或營運商核准進入西九總站內的內地口岸區，但僱傭合同隸屬香港範圍的工作人員，假若發生了一些民事糾紛，則需遵

循香港法律的監管或保護；除此之外，當乘客在香港購票，則屬營運商與乘客之間訂立的合約所規管的事宜，及乘客與高鐵營運商、或乘客之間的民事法律事項，也會根據香港法律受到保護及監管；在涉及內地口岸區有關建築物及相關設施，或者有關樓宇安全結構、工程要求等問題，亦將由香港的相關法律進行管理。

由於大樓坐落於香港，要與香港其他樓宇的安全標準保持一致性，是理所當然的，亦是大家在高鐵運作方面的一個良好意願。而高鐵營運商通常負責規管及監察高鐵香港段鐵路系統安全運作，指明要受到香港民事法律的規管，高鐵香港段列車是為配合香港段的營運而設計，屬於香港法律的規管範圍，亦是相當合理的；最後，若牽涉到香港營運商及服務提供者的員工僱傭、福利、權益、保險等範疇的民事訴訟，亦屬香港法律管轄範圍之一。從上述的幾個例子可以看到，政府方案中的六個例外範疇的目的主要是為了涵蓋需要頻繁來往於高鐵總站的人與事，筆者相信，這六個

「一地兩檢」突顯「一國兩制」優勢

柯創盛 香港群策匯區主席、立法會議員



依照原定的工程進度，期盼已久的香港高鐵段將於明年下半年通車，特區政府亦已公佈高鐵站內「一地兩檢」的安排，筆者在地區已聽到不少街坊表示歡迎。事實上，港人對「一地兩檢」絕不陌生，深圳灣口岸便一直實施「一地兩檢」，相信不少港人也體會過「一地兩檢」的方便，與其他沒有「一地兩檢」的陸路跨境口岸比較起來，「一地兩檢」確實大大縮短了通關的時間，難怪會獲得社會支持。從乘客的便利性和高鐵的效率出發，香港高鐵通關採取「一地兩檢」模式，無疑是一個理性務實的選擇。

想一下，誰願意在九龍站上車後，高鐵一直保持低速，然後所有乘客再次在內地口岸下車，再經過一次通關程序，之後再重新驗票上車呢？太折騰了！可見，倘若放棄「一地兩檢」安排，香港高鐵就不能發揮應有的作用，逾800億元的高鐵建設費無異於「倒落鹹水海」。巨額公帑浪費了，市民又未能獲益，這難道是反對派想要的結果嗎？

更何況，平心而論，「一地兩檢」安排，完全是從香港的利益角度出發！對國家來說，香港採用不採用「一地兩檢」，沒有什麼損失。所以，特區政府一直強調，「一地兩檢」並非中央的要求，是香港自己爭取來的。有反對派骨幹說，「一地兩檢」是「惡法」，鼓吹反對派以反對「23條」的力度來反對「一地兩檢」，是沒有道理的。「一地兩檢」帶給香港人的是巨大的利益與便利，卻不會帶來一絲一毫的損失與影響，反對派何必

總把中央和特區政府的善意扭曲成惡意，以小人之心度君子之腹！近日，有不少商界和旅遊業人士表明支持「一地兩檢」，指出多個行業將可受惠於「一地兩檢」，相反，「一地兩檢」又會為哪個行業帶來實質性的負面影響呢？反對派不斷抹黑「一地兩檢」，是否要再次站在本港經濟與發展利益的對立面？

香港是國家的特別行政區，香港與國家是一體的，「一地兩檢」安排正正反映了「一國兩制」的優勢，如香港非國家的一部分，又怎會有「一地兩檢」的安排呢？習近平主席說：「國家好，香港更好！」香港應當充分把握「一國兩制」之利與「兩制」之便，搭上國家高速發展的列車，為港人爭取更大的發展空間，增強港人的競爭力，為港人爭取實在的福祉，而非以意識形態掛帥，無限上綱上線，在社會散播不必要的恐慌，自我自限，自我邊緣化，犧牲港人利益！

「一地兩檢」助港搭上國家發展快車

李志峰 九龍東區各界聯會會長



香港作為法治社會，任何挑戰中央權力和香港基本法權威底線的違法違規行為，都應受到法律的制裁。日前，法官根據法例、案例和人大釋法DQ潰誓四人，為日後公職人員的宣誓行為立規矩，建立法律示範作用。

立法會議員不論任何政治立場，其最重要職責都是服務市民，為市民爭取最大利益。但是，近年反對派事事政治化，將政治凌駕於法治、民生，對香港造成嚴重傷害。立法會休會前最後一次財委會會議，反對派為宣洩對宣誓案判決的不滿，大打拉布戰，結果會議在一片混亂中結束，多項民生撥款被「拉死」。反對派更威脅，若首任林鄭月娥若不在DQ案作出讓步，從寬處理潰誓四人，免追討被DQ者的政府訟費、已領取的議員薪酬及津貼，及不要再DQ其他潰誓者，否則反對派將不會讓議會正常運作。

化，反對派以「一地兩檢」破壞基本法為由，大肆阻攔。反對派更將DQ潰誓四人案與「一地兩檢」掛鉤，公然威脅將竭力抵制「一地兩檢」。政府已公佈高鐵「一地兩檢」的方案，方案能否在本港立法會順利通過，是對反對派是否「泛政治化」、是否向政府「開戰」的考驗。

政務司司長張建宗強調，方案一定符合基本法，能回應大眾憂慮，希望不要將「一地兩檢」議題政治化。運輸及房屋局前局長張炳良亦表示，若能落實「一地兩檢」的安排，可以令高鐵發揮最大效益，否則將變成城際直通車，對乘客的方便會大打折扣。特首林鄭月娥上任後，不斷釋出誠意和善意，推動社會和解，努力改善與反對派的關係，反對派若不作出積極回應和配合，繼續為一黨一己的政治立場和利益，盲目拉布，賠上的是香港的整體利益，辜負了市民的信任和付託。

高鐵香港段開通，標誌著香港銜接上國家的高速鐵路網絡，是香港進一步融入國家發展的重要標誌，而「一地兩檢」則是高鐵香港段能否發揮最大效益的關鍵。但是，「一地兩檢」的討論被政治

國家正在高速發展，香港必須把握機遇，盡快搭上國家發展的快車。早前，國家主席習近平視察香港時強調，香港應堅守「一國」之本，善用「兩制」之利，再次表達中央對香港的高度重視與支持。香港各界應該凝聚共識，同心創前路，掌握新機遇，務求開創新局面。

中美經濟對話機制是「大成果」

黃海振 資深評論員

剛剛結束的首輪中美全面經濟對話雖然存在諸多分歧，也沒有舉行萬眾期待的高層記者招待會和聯合聲明，立即被西方、特別是日本媒體解讀為「談砸了」、「不歡而散」。中美是世界上最大的兩個經濟體，年貿易額近6,000億美元。中美龐大貿易既是拉動中美兩國經濟增長的主要引擎，也是世界經濟增長巨輪的「壓艙石」。中美間如果出現貿易戰，將對世界貿易和經濟增長產生難以想像的「衝擊波」。中美貿易不僅量大、涉及面廣，且牽涉到方方面面，是極為複雜、並受到世界媒體高度關注的國際課題。

正因為中美經濟關係對世界經濟有特別影響力，今年4月中，中美元首在美國海湖莊園達成包括經濟、外交、執法和社會人文等四大對話機制，是高瞻遠矚、惠及世界的舉措。有了良性對話機制，兩國就可以化解貿易過程中的摩擦和避免戰略誤判。從這個角度來講，對話機制的達成和有效運作本身就是「大成果」。雙方存在分歧不要緊，可以通過對話和談判加以解決，所以說對話機制才是「最主要、最值錢」的東西。因為沒有記者招待會、聯合聲明就解讀為「談砸了」、「不歡而散」顯然是「近視眼」。

方舉行的小範圍吹風會可以清楚看到，「對話機制是有效運作、暢通無阻」。在會談過程中，雙方可謂做到盡情發言，將自己心底想的、對對方不滿的、要求對方做到的、希望對方體諒的，全部通過正常渠道傾洩出來。

美方指責「中國鋼鐵產能嚴重過剩，擾亂了全球鋼鐵市場，對美國鋼鐵行業造成了衝擊」；認為「中國市場開放程度不夠，影響了美國貨品進入中國，於是出現貿易逆差」。中國則認為，是因為美國對高科技商品進入中國有太多且不合理的限制，才造成逆差，只要美國開放高科技產品進入中國，貿易逆差問題立馬可以解決，甚至使逆差倒向另外一方。事實上，降低鋼鐵行業的過剩產能符合中國利益，但「去產能」需要一個過程，因為大量關閉鋼鐵企業，導致大規模失業，並不符合雙方目標和初衷。

對話已成「洩壓安全閥」

汪洋副總理說「對話不僅探討事關兩國經濟合作全局性、長遠性、戰略性問題，也圍繞業界關注的具

體問題」。美國希望「中美再平衡雙方的貿易與投資」；北京則強調「不是為了對方的利益選擇合作，而是為了自己的利益選擇合作」，大家需要像贏家一樣換位思考，從合作中盈利並得到共贏。美國財政部發聲明稱「中國認識到削減貿易赤字是雙方共同的目標，雙方將共同努力實現這一目標」，顯示中美經濟會談已經成為一個可以長期對話的平台，為中美設置了一道「洩壓安全閥」。

在此輪對話中，雙方充分展現了誠意、釋出了善意。中國決定恢復進口美國大米和牛肉、向美方開放信用卡業務和信用評級業務；也將探討從美國進口天然氣等項目。美國商務部長羅斯在會談結束發言時強調，「雙方通過建設性對話，增進了相互尊重，促進了相互理解，為雙方未來合作奠定了堅實基礎」。中美經濟全面對話機制相當於有了治療疑難雜症的妙藥，無論雙方有多大的分歧和不滿，都可以藉此獲得化解。對話機制本身就是實實在在的「大成果」。



首輪中美全面經濟對話早前在美國華盛頓舉行。中國國務院副總理汪洋與美國財政部長姆努欽、商務部長羅斯共同主持。



高鐵「一地兩檢」切實可行

李世榮 民建聯中委 新社聯副理事長 沙田區議員

港鐵日前表示，高鐵香港段整體工程至今已完成超過9成，意味着若「一地兩檢」等法律問題得以順利解決，高鐵香港段應該可以順利在明年第三季開通。事實上，不時往返內地及香港的市民想必都知道高鐵的重要性，除了現時坊間強調的48分鐘車程直達廣州之外，現時大多內地城市也因為高鐵的出現而變得更加繁華。對普羅市民而言，除了可以方便去旅行，甚至是多了不少北上就業的機會；對商家而言，更是多了無數營商的機遇。高鐵的出現，有如打通了香港的任督二脈。

免杞人憂天。例如，部分意見認為假定劃設專區讓內地人員辦理出入境手續及執法一事便是衝擊「一國兩制」，這絕對是一個偽命題。官員已明言看不到「一地兩檢」有違基本法的情況，可見在法律上的問題雖然複雜，但並非不能解決。

而且，以深圳灣口岸為例，該口岸其實正正與現時高鐵「一地兩檢」的例子相若，但卻是授權由港方人員前往內地深圳灣執法。實際的例子充分證明「一地兩檢」的落實並無對香港及內地造成任何負面衝擊，更便利兩地民輕鬆通關。而且，「一地兩檢」的例子，即使是用於兩個主權國家上也有不少先例可循。

平心而論，有人對在高鐵香港段中運用「一地兩檢」方式或其他事宜提出法律方面的疑問，實屬正常。不過，部分社會人士及反對派提出的意見，則未

逆水行舟，不進則退。香港現時已屬少數沒有高鐵系統的中國大城市。相信大家都不希望看到香港長此下去被邊緣化，我們更應該盡快促成高鐵落實，讓香港於國家甚至國際也繼續保持旺盛的競爭力。

議逾30年 搬郵局還要拖？

陳建強 香港專業人士協會會長



在泛保育化的今天，任何遷拆重建項目，必然遭受保育的阻撓，連僅有40年歷史、毫無建築特色，並且經歷超過30年的研究和諮詢的郵政總局遷移方案，亦以「具人文歷史價值」而被反對。然而，一事一物都有其「人文歷史價值」，是否要全數保留？不與時俱進、不去蕪存菁，香港還怎能前進呢？

政府計劃於今年第四季向立法會申請撥款，以便將郵政總局由中環遷往九龍灣，並與九龍灣郵政局、位於荃灣的大量投寄空郵中心和位於長沙灣的郵政職員訓練中心等設施，先後遷入新郵政總局大樓，再與由紅磡移師至九龍灣國際郵件中心合成超級郵件中心。對於遷拆郵政總局的原因，政府指出有兩個：第一是整合不同郵政部門的工作，發揮總局效能，提升郵政服務；第二是騰空用地配合中環海濱重建，增加區內供不應求的甲級寫字樓用地。兩項理由，合情合理，鏗鏘有力。

保育者則認為，郵政服務可以搬，但現有郵政總局大樓則要保留，說法有三，第一是雖然並非古蹟，但建築物有人文歷史價值；第二是大樓的建築風格具現代主義特色，連同附近大會堂等建築可反

映本地歷史，標誌着一代人的故事；第三是大樓保養良好，還可繼續使用多年，「勉強拆卸」，將會造成資源浪費。

只有五層高的郵政總局大樓要不要拆？本人認為：第一，現有郵政總局是香港的第四任總局，前三任總局分處中環的不同角落，亦都在搬遷後被拆卸重建，因而在歷史傳承方面相當單薄；第二，原建築物採取形式追隨功能（Form Follows Function）的設計，例如樓底的高度或窗子的大小皆能有其指定用途，但搬走了郵政總局，保留下來的「針對性」設計有意義嗎？只有外殼無內涵的空洞建築有意義嗎？第三，只有40年歷史，只是忠實地反映室內佈局和功能、外牆雖多餘裝飾也沒有的半新不舊建築，只是大城市中平凡的一隅，不能為盲求保育而強行將其神化。

事實上，作為功能性建築物，在完成其歷史使命後，自當重新發展，改建為適應新時代要求的新建築物，從而善用珍貴的土地資源，助推城市建設的健康發展。必須指出，有關遷拆郵政總局的建議，政府早於1985年時已經提出，其後亦曾進行公開諮詢，時間已過了30多年，還要繼續拖延下去？若是「保育上癮」，什麼都要保育，什麼都不遷不拆，香港如何往前走？