

## 《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》委員會

### 因應 2018 年 4 月 23 日會議席上所作討論 而須採取的跟進行動一覽表

#### 政府回應

- (a) 就在《條例草案》訂定“保留事項”及“非保留事項”的涵義而言，解釋基於甚麼理據，採用的草擬方式是藉擬議附表 1 將《合作安排》第三、四及七條的文本納入《條例草案》，而不是將《合作安排》第三、四及七條的文本重寫為《條例草案》的實質條文，以符合在本地法例通用的字眼及術語的慣常用法，以澄清意思及避免誤解

一般而言，草擬落實國際協定的本地法例，可採用不同的模式。一種模式是透過在法例中列載國際協定的文本（通常列載於附表中），以將其納入法例。另一種模式是藉重寫立法而轉化國際協定的文本。

在擬備《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》（以下簡稱「《條例草案》」）時，我們已考慮上述不同的模式，並顧及《內地與香港特別行政區關於在廣深港高鐵西九龍站設立口岸實施“一地兩檢”的合作安排》（以下簡稱「《合作安排》」）是由香港和內地雙方簽訂。

《條例草案》第 3 條藉提述《合作安排》第三、四及七條而界定“保留事項”及“非保留事項”，該等條文列於附表 1。我們認為這是恰當的做法。

在《條例草案》中，“保留事項”及“非保留事項”的區分，主要影響《條例草案》第 6(1)條中的視為條文的施行，而該條涉及

香港與內地就「內地口岸區」的適用法律和管轄權的劃分。有關的劃分方式已訂明於《合作安排》第三、四及七條。當中第三及七條清楚列出香港法律適用、並由香港實施管轄的具體事項。

因此，藉提述第三、四及七條而界定“保留事項”及“非保留事項”是落實《合作安排》最適切的做法。這樣可準確反映香港和內地雙方已經同意的安排，而《條例草案》第 6 條中的視為條文則會以此為基礎而規定適用法律及管轄權如何劃分。

**(b) 考慮提供列表，概述並比較不同管制站（包括香港國際機場、啟德郵輪碼頭、紅磡城際直通車車站及其他陸路邊境管制站，如適合）的安排，例如相關法例對觸犯者施加的刑罰及賦予執法人員的權力等**

在各口岸劃定禁區／限制區，目的是禁止非旅客或未獲授權的人士進入指定的範圍，從而令有關口岸的日常營運更為有效。因應各口岸的個別情況，各口岸劃定禁區／限制區的安排（包括劃定禁區／限制區及簽發進入許可證的方法）以及所依據的法例均有所不同。目前各口岸劃定禁區／限制區的安排包括—

(a) 由行政長官會同行政會議根據《公安條例》（香港法例第 245 章）設立禁區。現時的邊境禁區，行車陸路口岸以及位於邊境禁區的鐵路口岸，均以此安排被劃定為禁區。任何人如非按照根據第 37 條所發的許可證進入或離開禁區，即屬犯罪，一經循簡易程序定罪，可罰款\$5,000 及監禁 2 年。

(b) 由民航處處長根據《航空保安條例》（香港法例第 494 章）設立機場禁區。任何人無合理辯解而在違反根據航空保安監督命令下進入或逗留於禁區或毗鄰禁區的任何土地或海域，即屬犯罪，可罰款\$5,000 及監禁

1 年。

- (c) 由港鐵公司根據《香港鐵路附例》(香港法例第 556B 章) 設立過境限制區。現時紅磡鐵路站城際直通車的過境限制區就是根據此安排劃定。除該附例第 8A 部條文另有規定外，任何人不得進入或留在該過境限制區。違者可罰款\$5,000 及監禁 6 個月。
- (d) 由行政長官會同行政會議根據《船舶及港口管制條例》(香港法例第 313 章) 訂立規例，設立香港跨境渡輪碼頭禁區。現時位於尖沙咀的中國客運碼頭、位於上環的港澳碼頭和位於屯門的屯門客運碼頭之限制區域就是根據此安排劃定。除規例另有規定外，任何人不得進入或留在該限制區域，違者可處罰款\$20,000 及監禁 6 個月。
- (e) 由旅遊事務專員根據《啟德郵輪碼頭條例》(香港法例第 627 章)，設立郵輪碼頭限制區。除該條例另有規定外，任何人不得進入或停留限制區，違者可罰款\$25,000 及監禁 6 個月。

雖然各口岸被劃定為禁區／限制區的方法有所不同，但均能有效達致禁止非旅客或未獲授權的人士進入指定範圍的目的。

須注意的是，劃定禁區／限制區絕非亦絕不會把執法人員（包括警察、海關和入境事務處人員等）執行出入境管制、打擊非法入境和走私、以及治安管理等各方面的執法責任和權力轉移至相關口岸的營運者。具體而言—

- (a) 相關香港法例並無限制警察、海關和入境事務處人員只能在邊境或口岸才能執行打擊非法入境和走私以

及治安管理等職務。因此，無論口岸是根據哪一種安排劃定為禁區／限制區(甚至不劃作禁區／限制區)，警察、海關和入境事務處人員都有責任和權力根據相關香港法例執行出入境管制、打擊非法入境和走私、治安管理等職務。

- (b) 進入禁區／限制區，如未獲得特別授權或法律豁免，均屬違法，例如進入禁區，法例下要求須事先獲警務處處長發出禁區紙；進入紅磡鐵路站城際直通車的過境限制區，必須事先獲得在《香港鐵路附例》下港鐵公司的授權。這些人士在獲准進入陸路邊境禁區或羅湖鐵路站禁區，都受香港的出入境及海關檢查手續的規管。將來西九龍站「香港口岸區」作為過境限制區的情況亦會一樣。

就西九龍站「香港口岸區」而言，在具體執行方面，若港鐵公司在執行過境限制區管制時需要協助，警方會予以提供，並可以行使警務人員的其他法定權力。

因此，客觀而言，現行因應口岸特定情況而根據相應法例劃定禁區／限制區的做法，既能有效回應各口岸的營運需要，亦能有效達致禁止非旅客或未獲授權的人士進入指定範圍的目的。執法人員的執法權力及能力，並不會因該地區是以禁區、過境限制區或限制區方式規管而有所影響。

- (c) 參照《香港鐵路條例》(第 556 章)第 34 及 62 條，詳細解釋政府當局下述立場的法律依據：香港鐵路有限公司根據《香港鐵路附例》(第 556B 章)第 41B 條在憲報刊登宣布某範圍為過境限制區（由第 556B 章第 41A 條界定）的公告並非附屬法例，無須經立法會審議

《香港鐵路條例》(香港法例第 556 章)第 62 條規定，根據條例第 1(2)條所訂立的生效日期公告、根據條例第 33 條訂立的規例及根據條例第 34 條訂立的附例均為附屬法例，但根據條例發出的其他文書均非附屬法例。港鐵公司乃根據《香港鐵路附例》(香港法例第 556B 章)第 41B 條作出過境限制區的憲報公告，有關公告並不是《香港鐵路條例》第 62 條所指的生效日期公告、規例或附例，因此並非附屬法例，立法會審議附屬法例的程序並不適用。

律政司  
保安局  
運輸及房屋局  
2018 年 5 月 4 日