

**立法會主席就  
13位議員擬對《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》  
提出的修正案所作的裁決**

13 位議員已作出預告，倘二讀《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》(“條例草案”)的議案獲得通過，他們擬就條例草案動議共 75 項修正案。

<u>議員</u>	<u>擬議修正案 數目</u>
張超雄議員	12
區諾軒議員	1
朱凱迪議員	13
陳志全議員	5
毛孟靜議員	3
范國威議員	9
尹兆堅議員	4
胡志偉議員	4
陳淑莊議員	15
郭榮鏗議員	5
楊岳橋議員	2
譚文豪議員	1
郭家麒議員	1
<b>總數：</b>	<b>75</b>

2. 為根據《議事規則》考慮該等擬議修正案是否可以提出，我邀請了政府當局就該等修正案給予意見，並請該13位議員回應政府當局的意見。

## 背景

3. 香港特別行政區(“香港特區”)政府與內地相關部門於2017年7月就廣深港高速鐵路(“廣深港高鐵”)香港段西九龍站實施“一地兩檢”安排的框架內容取得共識。2017年7月25日，香港特區政府公布採用“三步走”程序，以推展“一地兩檢”安排。

4. 在2017年11月15日的立法會會議上，香港特區政府就根據“三步走”程序推展“一地兩檢”安排的後續工作提出的一項議案獲得通過。隨後，香港特區政府啟動“三步走”程序，於2017年11月18日與內地簽署《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》（“《合作安排》”）。

5. 全國人民代表大會常務委員會（“全國人大常委會”）於2017年12月27日作出決定，批准及確認《合作安排》（“《決定》”），完成“三步走”程序的第二步。《決定》的內容包括：(a)香港特別行政區應當立法保障《合作安排》得以落實；及(b)西九龍站內地口岸區（“內地口岸區”）的設立及具體範圍，由國務院批准。內地口岸區的擬議範圍其後獲國務院批准。

## 條例草案

6. 香港特區政府於2018年1月向立法會提交條例草案，進行“三步走”程序的最後一步。一如條例草案的摘要說明解釋，條例草案旨在落實《合作安排》。《合作安排》一詞在條例草案第2條中界定，指於2017年11月18日簽署並經全國人大常委會於2017年12月27日批准的《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》。根據條例草案的詳題，條例草案旨在：

- (a) 宣布某範圍為西九龍站內地口岸區；
- (b) 訂定廣深港高鐵香港段上營運中的客運列車的車廂，視為在內地口岸區範圍之內；
- (c) 訂定就某些目的而言，內地口岸區的範圍，視為處於香港以外並處於內地以內；及
- (d) 就若干權利及義務及相關事宜，以及就解釋關乎權利及義務的若干文件，訂定補充條文。

7. 條例草案載有弁言，敘述條例草案的背景，包括《合作安排》及全國人大常委會的《決定》。

## 政府當局的意見

8. 政府當局認為，該75項擬議修正案違反《議事規則》第57(4)(a)條<sup>1</sup>、第57(4)(c)條<sup>2</sup>、第57(4)(d)條<sup>3</sup>或第57(4)(e)條<sup>4</sup>，因此全都不應獲准提出。政府當局的意見載於**附錄1**。

## 議員的回應

9. 10位議員不同意政府當局的意見，一位議員則沒有意見(**附錄2A至2G**)。兩位議員未有就政府當局的意見提供書面回應。

## 我的意見

### 指導原則

10. 第57(4)(a)條規定，修正案必須與法案的主題及有關條文的主題有關。按照行之已久的慣例，在確定法案或條文的主題時，立法會主席會考慮法案的詳題、摘要說明及條文、有關的立法會參考資料摘要，以及所有其他相關因素。在決定修正案是否與法案的主題有關時，立法會主席會考慮該修正案會否具有改變法案主題的效力，或只會修訂其細節。此外，凡修正案擬在法案中加入新訂條文，如修正案擬作出的修訂是實質的，並且與法案的主題有關，可屬法案的涵蓋範圍。<sup>5</sup>

### 條例草案的主題

11. 一如條例草案的詳題、摘要說明及條文，以及有關的立法會參考資料摘要顯示，條例草案旨在落實“三步走”程序的最後一步，其主題顯然是依據全國人大常委會的《決定》，落實《合作安排》。在這最後一步，香港特區政府須依據全國人大常委會的《決定》和經批准的《合作安排》，展開本地立法程序，以在香港特區落實“一地兩檢”安排。觀乎條例草案的弁言亦提及《合作安排》和全國人大常委會的《決定》，足以印證此目的。

---

<sup>1</sup> 第57(4)(a)條規定，修正案必須與法案的主題及有關條文的主題有關。

<sup>2</sup> 第57(4)(c)條規定，修正案不得令建議修正的條文變得不能理解或不合語法。

<sup>3</sup> 第57(4)(d)條規定，不可動議全體委員會主席認為瑣屑無聊或無意義的修正案或由兩項或以上修正案組成的系列修正案。

<sup>4</sup> 第57(4)(e)條規定，凡動議對具備兩個法定語文文本的法案作出修正，除非該修正案明顯地只影響其中一個文本，否則每一個文本均須作出修正；但不可動議令兩個文本相互抵觸或意義差歧的修正案。

<sup>5</sup> 立法會主席就陳鑑林議員及黃毓民議員擬對《2014年版權(修訂)條例草案》提出的全體委員會審議階段修正案所作的裁決第21段，該裁決於2015年12月7日發出。

12. 我注意到，內地口岸區的法律適用和內地口岸區管轄權(包括司法管轄權)的劃分事宜，是落實經全國人大常委會批准的《合作安排》下“一地兩檢”安排的關鍵元素。《合作安排》訂明由香港特區管轄的事項(即條例草案所指的“保留事項”)和內地管轄的事項(即條例草案所指的“非保留事項”)的劃分。此外，條例草案附表1載列《合作安排》的相關條文，即第三、四及七條，以助理解“保留事項”和“非保留事項”。

13. 一如詳題所述，條例草案其中一項主要目的，正是除就“保留事項”外，就內地法律及香港法律於內地口岸區的適用而言，並就內地口岸區的管轄權(包括司法管轄權)的劃分而言，內地口岸區的範圍視為處於香港以外並處於內地以內。“非保留事項”涵蓋“保留事項”以外的事項，包括但不限於關乎海關清關、入境管制及檢疫程序的事項。

#### 批准提出修正案的準則

14. 鑒於上述背景，我認為條例草案制定成為條例後，必須符合《合作安排》。因此，任何擬議修正案若基本上不符合或偏離《合作安排》所訂明的安排，便屬超出條例草案的涵蓋範圍，因為有關修正案的效果會改變條例草案的基本原則及主題(即落實經全國人大常委會批准的**該**《合作安排》，而非**任何**安排)。因此，就這項條例草案而言，任何擬提出與《合作安排》不符的安排的修正案均不合乎規程。例如，某項擬議修正案的內容若不符合國務院根據全國人大常委會的《決定》所批准的內地口岸區具體範圍，便屬超出條例草案的涵蓋範圍。同樣，任何修正案若就香港法律及內地法律於內地口岸區的適用性，或香港特區及內地對內地口岸區行使管轄權的事宜提出建議，屬偏離《合作安排》所訂的安排，則該修正案亦會超出條例草案的涵蓋範圍。

15. 在決定某項擬議修正案可否提出時，除考慮上文闡述關於條例草案涵蓋範圍的問題外，亦須考慮其他相關因素，包括該修正案是否符合《議事規則》的條文，例如修正案是否不能理解或在其他方面不合乎規程。

#### 獲准提出的修正案

16. 在75項擬議修正案中，有24項(由9名議員提出)提出涵蓋下列事宜的建議：

- (a) 經制定的條例的生效日期；
- (b) 經制定的條例的失效日期；
- (c) 引入罪行條文；
- (d) 《香港人權法案條例》(第383章)對內地口岸區的適用；
- (e) 指明全國人大常委會的《決定》及《合作安排》不屬《基本法》或任何香港法律的一部分；
- (f) 指明經制定的條例是只適用於廣深港高鐵香港段及西九龍站的一次性安排；
- (g) 修訂或刪除第7條(及相關的附表4和5)的保留條文，以及第8條中有關“解釋關乎權利及義務的日後的文件”的條文；及
- (h) 其他事宜，包括更改用作標示石崗列車停放處的顏色，以及就條例草案增訂一項定義。

17. 由於該24項擬議修正案(主要旨在修訂或增訂條例草案的細節)屬條例草案的涵蓋範圍，並符合《議事規則》的條文，我准許動議該等修正案。我知悉部分該等修正案如獲通過，對西九龍站及廣深港高鐵香港段的運作可能造成影響。然而，這關乎該等修正案的優劣，與我考慮修正案可否提出並不相關。該24項獲准提出的修正案的詳情載於**附錄3**。

#### 不獲准提出的修正案

18. 考慮到所有相關因素，我認為餘下51項(由11位議員提出)修正案不可提出，原因詳列於**附錄4**：

#### 超出條例草案的涵蓋範圍

- (a) 39項修正案基本上不符合或偏離條例草案旨在落實的《合作安排》所訂明的安排；及

不符合《議事規則》

(b) 12項修正案不符合《議事規則》的條文，詳情如下：

- (i) 4項修訂條例草案詳題的修正案不符合《議事規則》第58(9)條；
- (ii) 4項修訂條例草案弁言的修正案不符合《議事規則》第58(8)條；
- (iii) 3項修正案屬不能理解，因而違反《議事規則》第57(4)(c)條；及
- (iv) 1項修正案的中、英文文本存在意義差歧，因而違反《議事規則》第57(4)(e)條。

19. 一如上文所載，在51項不獲准提出的修正案中，39項基本上不符合或偏離條例草案旨在落實的《合作安排》所訂明的安排。當中大部分修正案旨在：

- (a) 更改內地口岸區的法律適用和內地與香港特區對內地口岸區管轄權的劃分，包括修改或刪除“保留事項”與“非保留事項”的定義；
- (b) 限制內地派駐機構人員在內地口岸區的權力；
- (c) 更改內地口岸區的界線；或
- (d) 刪除《合作安排》的定義或更改《合作安排》的修改機制。

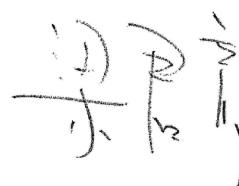
20. 正如上文第11至14段解釋，內地口岸區的法律適用及管轄權的劃分，是落實經全國人大常委會批准的《合作安排》下的“一地兩檢”安排的關鍵。《合作安排》已明文劃分香港特區管轄事項(即保留事項)與內地管轄事項(即非保留事項)。此外，從全國人大常委會的《決定》可見，全國人大常委會批准《合作安排》所依據的基礎，包括“一地兩檢”安排符合“一國兩制”的原則，且不會改變香港特區的行政區域界線。這些全是條例草案涵蓋的重要元素，而條例草案的目的是落實《合作安排》。我認為，上文第19段提述的39項修正案，並非僅旨在修訂條例草案的細節，而是會產生損害落實《合作安排》的基礎的效果，因而會改變條例草案的主題，違反《議事規則》第57(4)(a)條的規定。因此，該等修正案不獲准提出。

## 我的裁決

21. 我裁定在75項擬議修正案中，24項(由9位議員提出)修正案可以提出，51項(由11位議員提出)修正案不可提出：

<u>議員</u>	<u>可以提出的 修正案數目</u>	<u>不可提出的 修正案數目</u>
張超雄議員	3	9
區諾軒議員	0	1
朱凱廸議員	6	7
陳志全議員	3	2
毛孟靜議員	1	2
范國威議員	2	7
尹兆堅議員	0	4
胡志偉議員	0	4
陳淑莊議員	5	10
郭榮鏗議員	2	3
楊岳橋議員	0	2
譚文豪議員	1	0
郭家麒議員	1	0
<b>總數：</b>	<b>24</b>	<b>51</b>

立法會主席



(梁君彥)

2018年6月4日

政府總部  
運輸及房屋局

運輸科

香港添馬添美道 2 號  
政府總部東翼



Transport and  
Housing Bureau  
Government Secretariat  
Transport Branch

East Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue,  
Tamar, Hong Kong

電話 Tel: 3509 8177

傳真 Fax: 2136 8016

香港中區  
立法會道 1 號  
立法會綜合大樓  
立法會秘書處秘書長  
(經辦人：丁慧娟女士)

丁女士：

**《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》**

謝謝閣下於 2018 年 5 月 25、28 及 29 日來函，邀請政府就議員對《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》（以下簡稱「《條例草案》」）提出的委員會審議階段修正案（以下簡稱「修正案」）有否違反立法會《議事規則》相關條文提供意見。

**《條例草案》的主題**

2. 《條例草案》旨在完成「三步走」程序的最後一步，即本法立法工作，以期於廣深港高速鐵路（以下簡稱「廣深港高鐵」）西九龍站實施「一地兩檢」安排，讓乘客便捷往來香港與全國各地。



3. 正如 2018 年 1 月 26 日就《條例草案》發出的立法會參考資料摘要（檔案編號：THB(T)CR 9/1/16/581/99）中明確指出，經詳細研究和深入討論各個通關程序方案後，香港特別行政區政府與內地相關部門於 2017 年 7 月就實施「一地兩檢」安排的框架內容取得共識。2017 年 7 月 25 日，行政會議建議，行政長官指令通過擬議於廣深港高鐵西九龍站實施「一地兩檢」安排，讓香港特區政府推展相關後續工作，當中落實「一地兩檢」安排的「三步走」程序，撮述如下—

- (a) **第一步**：內地與香港特區達成合作安排；
- (b) **第二步**：全國人民代表大會常務委員會（以下簡稱「全國人大常委會」）作出決定，批准及確認合作安排；及
- (c) **第三步**：兩地按照各自法律實施安排。就香港特區而言，需要透過本地立法實施「一地兩檢」。

4. 經過社會的廣泛討論，以及立法會在 2017 年 11 月 15 日通過香港特區政府提出的無約束力議案，支持「一地兩檢」安排，香港特區政府正式啟動「三步走」程序。2017 年 11 月 18 日，特區政府與廣東省人民政府簽署《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》」），為「三步走」踏出第一步。隨後於 2017 年 12 月 27 日，全國人大常委會作出《全國人民代表大會常務委員會關於批准〈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〉的決定》（以下簡稱「《決定》」），批准《合作安排》，並確認《合作安排》符合《憲法》和《香港特別行政區基本法》（以下簡稱「《基本法》」），同時清楚表明香港特別行政區應當立法保障《合作安排》得以落實。全國人大常委會的《決定》標誌着「三步走」程

序已經完成第二步，亦為在西九龍站落實「一地兩檢」安排提供堅實的法律基礎。

5. 按照「三步走」程序的第三步，香港特區政府需依據全國人大常委會的《決定》和經批准的《合作安排》，展開本地立法程序，藉以在香港特區實施「一地兩檢」安排。觀乎現時《條例草案》弁言的內容，其第(1)及(2)段分別提及《合作安排》和全國人大常委會的《決定》，足以印證此目的。與《條例草案》弁言相關之摘要說明第2段，亦述明《條例草案》旨在落實《合作安排》。基於上述背景，將會在立法會通過後成為《廣深港高鐵（一地兩檢）條例》（以下簡稱「《條例》」）的《條例草案》，應與《合作安排》、全國人大常委會的《決定》和「三步走」程序一致。此外，《條例草案》的宗旨已於詳題及摘要說明第1段清晰述明，並載錄如下—

- (a) 宣布某範圍為西九龍站內地口岸區；
- (b) 訂定廣深港高速鐵路香港段上營運中的客運列車的車廂，視為在西九龍站內地口岸區範圍之內；
- (c) 訂定就某些目的而言，西九龍站內地口岸區的範圍，視為處於香港以外並處於內地以內；及
- (d) 就若干權利及義務及相關事宜，以及就解釋關乎權利及義務的若干文件，訂定補充條文。

任何對《條例草案》的修訂建議超逾上述宗旨，將改變其主題，故根據《議事規則》第57(4)(a)條不應獲得接納。

## 對《條例草案》提出的修正案

6. 經仔細研究對《條例草案》提出的全部 75 項修正案，我們認為該等修正案不應獲得接納，理由如下—

### (A) 涉及刪除有關「三步走」程序提述而抽離《條例草案》宗旨的修正案

7. 6 項對《條例草案》提出的修正案（見附件 A）旨在刪除《條例草案》中就《合作安排》、全國人大常委會的《決定》和「三步走」程序的提述。

8. 正如上文第 2 至 5 段所述，《條例草案》的主題為在「三步走」程序下依據全國人大常委會的《決定》落實《合作安排》。此原意已於《條例草案》弁言及 2018 年 1 月 26 日發出的立法會參考資料摘要（檔案編號：THB(T)CR 9/1/16/581/99）中清楚顯示。鑑於現時的本地立法工作建基於《合作安排》、全國人大常委會的《決定》和「三步走」程序，修正案建議刪除《條例草案》中的相關提述，等同抽離《條例草案》的宗旨和背景。如獲通過，修正案會損害於西九龍站依法實施「一地兩檢」的基礎。故此，我們認為這些修正案如獲通過，會改變《條例草案》的主題，根據《議事規則》第 57(4)(a)條不應獲得接納。

### (B) 涉及更改「內地口岸區」法律適用和管轄權（包括司法管轄權）的劃分的修正案

9. 37 項對《條例草案》提出的修正案（見附件 B）歸入此類，將影響「內地口岸區」以內適用的香港法律和內地法律，以及香港特區與內地對「內地口岸區」實施管轄的情況，例如「內地口岸區」只實施與內地通關程序相關的內地法律；限制內地派駐機構人員的權力；刪除就已有的命令／法庭命令和日後的文件

適用香港法律的補充條文；規定兩地如就「內地口岸區」某事項實施管轄權存在爭議，由香港法院作最終決定；指稱某項香港法例應於「內地口岸區」實施（即《香港人權法案條例》（香港法例第 383 條））；以及影響國際條約於「內地口岸區」的適用性。

10. 「內地口岸區」法律適用和管轄權（包括司法管轄權）的劃分事宜為實施《合作安排》下「一地兩檢」安排的關鍵元素。《合作安排》已清晰劃分「內地口岸區」由香港特區管轄的事項（即《條例草案》所指的“保留事項”）和內地管轄的事項（即《條例草案》所指的“非保留事項”）。再者，《條例草案》附表 1 載列《合作安排》的相關條文，即第三、四及七條，以助理解《條例草案》中界定的“保留事項”和“非保留事項”。《條例草案》其中一項主要目的，正是除就“保留事項”外，就內地法律及香港法律於「內地口岸區」的適用而言，並就「內地口岸區」的管轄權（包括司法管轄權）的劃分而言，「內地口岸區」的範圍視為處於香港以外並處於內地以內。“非保留事項”涵蓋“保留事項”以外的事項，包括但不限於通關程序。

11. 該等修正案除了會導致香港特區政府書面回應議員於法案委員會階段提出的修正案之覆函（立法會 CB(4)1038/17-18(03) 號文件）中所解釋的法律和保安問題外，更是根本地違背《條例草案》旨在落實的《合作安排》，偏離香港特區政府與內地部門就「一地兩檢」的共識，並改變有關安排的涵蓋範圍。如獲通過，《合作安排》將無從在香港特區依法實施。這將完全違反本地立法作為「三步走」程序中落實廣深港高鐵西九龍站「一地兩檢」安排的目的，並根本地改變《條例草案》的宗旨。該等修正案與《條例草案》主題無關，根據《議事規則》第 57(4)(a) 條不應獲得接納。

(C) 涉及《條例》生效日期的修正案

12. 2 項對《條例草案》提出的修正案（見附件 C）為《條例》指明不同的生效日期。正如香港特區政府於 2018 年 4 月 30 日回應一位法案委員會委員之覆函（立法會 CB(4)1007/17-18(01) 號文件）中指出，根據《條例草案》第 1(2)條，《條例草案》日後通過成為《條例》後，自運輸及房屋局局長以憲報公告指定的日期起實施。「內地口岸區」會隨着《條例》生效而成立及啟用，該生效日期即是《合作安排》第四條及全國人大常委會的《決定》中所指的西九龍站「內地口岸區」「啟用之日」。現有修正案試圖修改《條例》的生效日期，如獲通過將改變《合作安排》和全國人大常委會的《決定》原先構想的安排。該等修正案與《條例草案》主題無關，根據《議事規則》第 57(4)(a)條不應獲得接納。

13. 此外，我們觀察到不同議員提出相似的修正案，僅隨機訂定不同的《條例》生效日期。主席或希望考慮有關修正案會否屬於《議事規則》第 57(4)(d)條下他認為瑣屑無聊或無意義的由兩項或以上修正案組成的系列修正案，因而不應獲准動議。

(D) 訂定《條例》失效日期及／或涉及「內地口岸區」使用權的修正案

14. 7 項對《條例草案》提出的修正案（見附件 D）旨在為《條例》訂定失效日期。

15. 《條例草案》的主題是依據全國人大常委會的《決定》以落實《合作安排》。正如香港特區政府於 2018 年 5 月 6 日回應議員於法案委員會提出的修正案之覆函（立法會 CB(4)1038/17-18(03)號文件）中指出，全國人大常委會於 2017 年 12 月 27 日通過的《決定》，並沒有就實施「一地兩檢」安排訂下任何完結的日期。《合作安排》同樣不存在失效日期。有見

及此，為《條例》訂定失效日期，其效果是透過本地立法的方式更改了《條例草案》原意落實《合作安排》的要素，與依據「三步走」程序實施「一地兩檢」的《條例草案》主題無關。這些擬議修正案根據《議事規則》第 57(4)(a)條不應獲得接納。

16. 除了指明某個特定時間作為失效日期外，有修正案將《條例》生效期限與「內地口岸區」使用權掛鉤，或試圖管轄香港特區政府應如何就「內地口岸區」使用權向內地批給／取消特許。香港特區政府在法案委員會會議已多次解釋《條例草案》需要處理的「內地口岸區」法律適用和管轄權（包括司法管轄權）的劃分事宜，源於全國人大常委會的《決定》和經批准的《合作安排》，與「內地口岸區」場地使用權的取得、期限和費用並無直接關係，後者會由香港特區政府與內地部門另行簽訂合同作出規定。故此，這些修正案超逾《條例草案》的範圍，根據《議事規則》第 57(4)(a)條不應獲得接納。

#### (E) 涉及改變車廂地位的修正案

17. 2 項對《條例草案》提出的修正案（見附件 E）意圖修改與車廂相關的《條例草案》第 5 條。這些修正案的實際效果是使廣深港高鐵香港段上客運列車的車廂在任何情況下均為香港司法管轄區。

18. 在香港特區政府於 2018 年 5 月 6 日回應議員於法案委員會提出的修正案之覆函（立法會 CB(4)1038/17-18(03)號文件），我們已闡釋訂定「內地口岸區」的政策考慮（即採用「必不可少」的原則，因應高鐵乘客的路線，只納入為執行「一地兩檢」而必須的區域為「內地口岸區」）。詳題述明《條例草案》「訂定廣深港高速鐵路香港段上營運中的客運列車的車廂，視為在西九龍站內地口岸區範圍之內」。現有修正案為有關車廂加插新安排，顯然與詳題所述的《條例草案》目的不一致。它們會改變《條例草

案》宗旨，從而改變《條例草案》主題，根據《議事規則》第 57(4)(a)條不應獲得接納。

(F) 涉及改變西九龍站「內地口岸區」界線的修正案

19. 2 項對《條例草案》提出的修正案（見附件 F）意圖改變西九龍站「內地口岸區」界線。全國人大常委會於 2017 年 12 月 27 日的《決定》已明確指出，西九龍站「內地口岸區」的設立及具體範圍，由國務院批准。正如香港特區政府於 2018 年 4 月 20 日回應立法會秘書處的覆函（立法會 CB(4)947/17-18(02)號文件）中指出，香港特區政府於全國人大常委會作出《決定》後已透過國務院港澳事務辦公室（以下簡稱「國務院港澳辦」），向國務院呈交西九龍站「內地口岸區」的擬議範圍（包括其坐標），請國務院作出批覆，所呈交的範圍與《條例草案》附表 2 無異。國務院港澳辦其後亦已知會香港特區政府西九龍站「內地口岸區」的設立及具體範圍已獲國務院批准。

20. 若擬議修正案獲得通過，西九龍站「內地口岸區」的具體範圍將會遭單方面改變。這將無可避免地改變了《條例草案》旨在落實《合作安排》的要素，因而改變《條例草案》主題，亦違反已說明「內地口岸區」涵蓋範圍的《合作安排》和全國人大常委會的《決定》。故此，根據《議事規則》第 57(4)(a)條，這些修正案不應獲得接納。

(G) 涉及刪除不影響特區界線的描述的修正案

21. 2 項對《條例草案》提出的修正案（見附件 G）意圖刪除《條例草案》第 6(2)條。正如香港特區政府於 2018 年 5 月 6 日回應議員於法案委員會提出的修正案之覆函（立法會 CB(4)1038/17-18(03)號文件）中指出，第 6(2)條旨在清晰說明廣深港高鐵西九龍站實施「一地兩檢」安排不存在香港特區重新劃

界的情況。這與全國人大常委會的《決定》序言中指出「在西九龍站設立內地口岸區，不改變香港特別行政區行政區域範圍」的意見一致。第 6(2)條的作用在於表明「一地兩檢」安排不影響特區界線此重要法律觀點。

22. 詳題述明《條例草案》「就某些目的而言，西九龍站內地口岸區的範圍，視為處於香港以外並處於內地以內」。刪除第 6(2)條或會造成混亂，即香港特區是否重新劃界，因而就所有目的均不再對「內地口岸區」實施管轄。從詳題的描述可見，這顯然並非《條例草案》原意。我們認為這些修正案與《條例草案》主題無關，根據《議事規則》第 57(4)(a)條不應獲得接納。

#### (H) 涉及修改詳題的修正案

23. 4 項對《條例草案》提出的修正案（見附件 H）主要就《條例草案》詳題建議行文修訂，未有輔以運作條文的修正案。

24. 這些修正案不符合《議事規則》第 58(9)條及立法會主席過去裁決所訂定的原則。《議事規則》第 58(9)條訂明「如因對法案作出修正而須將法案的名稱加以修正，則須在完成上述程序時作出……」。立法會主席過去裁決<sup>1</sup>已清楚表明(1)詳題不可在法案的全體委員會審議階段予以修正，除非由於法案有條文已作修訂，以致詳題需作修訂，及(2)就詳題提出的修正案與就法案的實效條文提出的一項或多項修正案之間，必須有聯繫或關連，供立法會主席以此為基礎決定就詳題提出的修正案是否必須提出。基於上述原因，我們認為現時意圖僅修改《條例草案》詳題的修正案不應獲得接納。

---

<sup>1</sup> 有關先例包括立法會主席於 2011 年 6 月 27 日就吳靄儀議員擬對《通訊事務管理局條例草案》提出修正案所作的裁決，以及於 2015 年 7 月 6 日就黃毓民議員擬對《特別假期（2015 年 9 月 3 日）條例草案》提出修正案所作的裁決。



(I) 涉及如《條例》任何部分被法院裁定或認為違反《基本法》以致《條例》停止生效的修正案

25. 4 項對《條例草案》提出的修正案（見附件 I）建議新增條文，涉及《條例》任何部分被裁定違反《基本法》的假想情境。

26. 正如全國人大常委會的《決定》指出，全國人大常委會確認《合作安排》符合憲法和香港特區《基本法》。《條例草案》旨在實施經全國人大常委會批准的《合作安排》，不預計會違反《基本法》。有關條文亦不落入詳題所述的《條例草案》宗旨。我們認為這些修正案**超逾《條例草案》的範圍**，根據《議事規則》第 57(4)(a)條不應獲得接納。

(J) 涉及《合作安排》作出修改及補充協議的修正案

27. 2 項對《條例草案》提出的修正案（見附件 J）建議新增條文，涉及《合作安排》作出修改及補充協議的事宜，包括規定該等修改及補充協議必須經立法會批准。

28. 《合作安排》已述明就修改《合作安排》和簽署補充協議的處理機制。這涉及香港特區政府與內地部門的溝通、談判和協商，不應由香港特區制定的本地法例作出單方面的規管。這些新增條文顯示超逾了詳題。正如香港特區政府於法案委員會解釋，如《合作安排》作出修改或有補充協議，香港特區會按實際需要於立法會提交修訂法案，以確保它可於香港特區依法實施。此外，該等條文不落入詳題所述的《條例草案》宗旨。這些修正案因此**超逾《條例草案》的範圍**，根據《議事規則》第 57(4)(a)條不應獲得接納。

(K) 陳志全議員就第 2 條的修正案（內地派駐機構的定義）

29. 陳志全議員提出修正案，建議在第 2 條新增條文，就“內地派駐機構”(“Mainland Authorities Stationed at the Mainland Port Area”)述明另一定義。

30. 正如香港特區政府於 2018 年 4 月 26 日回應立法會秘書處的覆函（立法會 CB(4)991/17-18(01)號文件）中指出，“內地派駐機構”一詞在《合作安排》第七條中使用，並在《合作安排》第六條中界定。為方便讀者理解附表 1 所載錄的《合作安排》第七條（以及其英文譯本），加入附註是為提供事實資料，說明該詞如何在《合作安排》中界定。因此，該項附註是用作輔助讀者在理解《合作安排》第七條時，可知悉有關定義已在《合作安排》中訂明。

31. 陳志全議員現有修正案如獲通過，將導致《條例草案》就“內地派駐機構”一詞同時出現兩個定義的異常情況，即(1)第 2 條新增條文的定義；及(2)已於現時附表 1 載錄的定義。這將為詮釋有關字眼造成混亂，尤其是該字眼已由《合作安排》所定義。有見及此，此修正案將令建議修正的條文變得不能理解，根據《議事規則》第 57(4)(c)條不應獲得接納。

(L) 區諾軒議員就第 3 條的修正案（新增與《合作安排》條文大致相似的條文）

32. 就區諾軒議員提出之修正案，其實際效果為在第 3 條下新增條文，其內容與已於原有《條例草案》附表 1 載錄之《合作安排》第三、四及七條文字大致相似，但不完全一致。

33. 正如香港特區政府於 2018 年 5 月 6 日回應議員於法案委員會提出的修正案之覆函（立法會 CB(4)1038/17-18(03)號文件）

中指出，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。我們認為《條例草案》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”，是落實《合作安排》最適切的做法，並可準確反映香港和內地雙方就「內地口岸區」適用法律及管轄權如何劃分已經同意的安排。

34. 若區諾軒議員的修正案獲通過，因應《條例草案》旨在落實《合作安排》，讀者需同時參照第 3 條新增的重寫條文，以及《條例草案》附表 1 載錄的《合作安排》原有條文，以理解“保留事項”及“非保留事項”的定義。由於上述兩種文字並不一致（如《條例草案》附表 1 載錄的《合作安排》第七(1)條中「除以上情況外，該等人員在內地口岸區應遵守內地法律並接受內地派駐機構的監管」的元素，並不出現於修正案下第 3 條新增的重寫條文等），屆時應以哪一個定義為準，以至為何部分元素不獲納入新增的重寫條文，將為詮釋第 3 條中“保留事項”及“非保留事項”的定義引起混亂。故此，此修正案將令建議修正的條文變得不能理解，根據《議事規則》第 57(4)(c)條不應獲得接納。

35. 再者如前所述，由於藉提述《合作安排》第三、四及七條而界定“保留事項”及“非保留事項”可準確反映香港和內地雙方已經同意的安排，任何偏離這些條文的做法，亦將會引起“保留事項”及“非保留事項”的意義是否確切反映《合作安排》內容的疑慮。這些擬議修正案將超逾《條例草案》的範圍，根據《議事規則》第 57(4)(a)條不應獲得接納。

36. 無論如何，此修正案之英文和中文文本並不互相吻合（如建議新增的第 3(1)(a)(iii)條的英文用字中包含“the performance of duties and functions or matters related to the performance of duties and functions by *designated personnel*”，但建議中文用字中並無為

該字眼提供相應文字（即“特定人員”）。修正案將令兩個語文文本相互抵觸或意義差歧，根據《議事規則》第 57(4)(e)條不應獲得接納。

(M) 楊岳橋議員就新增第 5A 條的修正案(《條例》的適用範圍)

37. 楊岳橋議員的修正案建議新增一條第 5A 條的條文，其效果為除「內地口岸區」，《條例》並不適用於香港內任何其他地方。

38. 「除『內地口岸區』，《條例》並不適用於香港內任何其他地方」的說法並不正確。縱使內地法律不會在「內地口岸區」以外地方實施，《條例》本身會在整個香港適用。舉例而言，第 7(1)(b)條提及「調查、法律程序或補救」，均可能在「內地口岸區」以外地方發生。故此，修正案超逾《條例草案》的範圍，根據《議事規則》第 57(4)(a)條不應獲得接納。

(N) 譚文豪議員就新增第 9 條的修正案（「一地兩檢」屬一次性安排）

39. 譚文豪議員的修正案如獲通過，將新增一條第 9 條訂明《條例》為有關廣深港高鐵香港段的一次性安排，並不適用於任何其他鐵路或未來任何鐵路的海關清關、入境管制及檢疫。

40. 整個「三步走」程序，包括《合作安排》、全國人大常委會的《決定》和《條例草案》，均僅在處理廣深港高鐵香港段「一地兩檢」事宜（即一個特定個案）。這不會管轄其他跨境運輸基建的通關程序。修正案將《條例草案》的範圍無限延伸，以限制任何其他鐵路或未來任何鐵路的安排，與《條例草案》主題沒有關係。這顯然擴大了《條例草案》的範圍，並與其主題無關（即

涉及的特定個案)。因此，此修正案根據《議事規則》第 57(4)(a) 條不應獲得接納。

(O) 郭榮鏗議員就新增第 9 條的修正案（說明弁言內提述的文件不屬香港法律的一部分）

41. 郭榮鏗議員建議新增一條第 9 條，其效果是訂明《合作安排》及全國人大常委會的《決定》不屬香港法律的一部分。

42. 《條例》旨在依據全國人大常委會的《決定》於香港落實《合作安排》，有關擬議修正案對《條例》的實施不產生任何效果。新增此文句反而會為上述文件在香港的適用性造成混淆。主席或希望考慮此修正案是否屬**無意義的修正案**，因而根據《議事規則》第 57(4)(d)條不得作出動議。

(P) 陳志全議員就引入罰則條文的修正案

43. 陳志全議員對《條例草案》的修正案旨在引入三條針對內地派駐機構人員的罰則條文（第 9 至 11 條）。至於同一修正案擬議新增的第 12 條，它旨在為《條例》訂定失效日期，參照上述(D)部分的理據，會**超逾《條例草案》的範圍**。

44. 《條例草案》的目的已於詳題清楚闡述，除了其他目的外，亦包括就若干權利及義務及相關事宜，以及就解釋關乎權利及義務的若干文件，訂定補充條文。此應與運作條文，即第 7 及 8 條一併理解。「相關事宜」在此應與第 7 及 8 條中所述就「內地口岸區」處理已有及日後的權利及義務有所關連。《條例草案》並非旨在訂立新的刑事罪行，不論是針對乘客、香港特區特定人員、內地派駐機構人員或其他可能使用西九龍站「內地口岸區」的人士，均應根據《合作安排》和《條例草案》所反映的管轄權劃分，受相應的法律規管。故此，修正案建議新增第 9 至 11 條

超逾《條例草案》的範圍，根據《議事規則》第 57(4)(a)條不應獲得接納。

(Q) 陳淑莊議員就修改附表 3 的修正案（更改用作標示石崗列車停放處的顏色）

45. 陳淑莊議員的修正案只為更改《條例草案》附件 3 平面圖用作標示石崗列車停放處的顏色（僅作標示性質，為展示作用）。此修正案並用任何實質效力，包括對《條例草案》的實際內容。主席或希望考慮此修正案是否屬瑣屑無聊或無意義的修正案，因而根據《議事規則》第 57(4)(d)條不得作出動議。

## 結論

46. 基於上述考慮因素，我們認為根據相關《議事規則》及立法會主席過去裁決所訂定的原則，現有修正案不應獲得接納。

運輸及房屋局局長

（鄭朗峰



代行）

二零一八年五月二十九日

副本送：

律政司司長

保安局局長

行政署長

涉及刪除有關「三步走」程序提述  
而抽離《條例草案》宗旨的修正案

	議員	詳情
1.	張超雄議員	刪去弁言
2.	張超雄議員	刪去第 2 條 就“《合作安排》”的定義
3.	尹兆堅議員	刪去弁言
4.	尹兆堅議員	刪去弁言 <sup>2</sup>
5.	胡志偉議員	刪去弁言
6.	胡志偉議員	刪去第 2 條 就“《合作安排》”的定義

---

<sup>2</sup> 同一議員提出兩項內容相同的修正案。

**涉及更改「內地口岸區」法律適用和  
管轄權（包括司法管轄權）的劃分的修正案**

	<b>議員</b>	<b>詳情</b>
1.	陳淑莊議員	修改第 2 條
2.	陳淑莊議員	修改第 3(1)(a)條
3.	陳淑莊議員	修改第 3(1)(b)條
4.	陳淑莊議員	加入第 3 部 “關於內地人員在內地口岸區行使權力的條文”
5.	陳淑莊議員	修改第 6(1)條
6.	陳淑莊議員	加入第 6A、6B、6C、6D、6E 及 6F 條
7.	陳淑莊議員	刪去“第 3 部”，代以“第 4 部”
8.	陳淑莊議員	刪去第 7(3)條
9.	陳淑莊議員	修改第 8(1)條
10.	陳淑莊議員	刪去附表 4
11.	陳淑莊議員	刪去附表 5
12.	張超雄議員	刪去第 3 條
13.	張超雄議員	修改第 3(1)條
14.	張超雄議員	修改第 6(1)條
15.	張超雄議員	刪去第 7(3)條
16.	張超雄議員	刪去第 8 條
17.	張超雄議員	刪去附表 1
18.	張超雄議員	刪去附表 4
19.	張超雄議員	刪去附表 5
20.	朱凱迪議員	修改第 3(1)(a)條
21.	朱凱迪議員	修改第 3(1)(b)條
22.	朱凱迪議員	加入第 3(1)(c)條
23.	朱凱迪議員	加入第 3(3)條



24.	朱凱迪議員	加入第 6(3)條 “就本條例而言，在內地口岸區的範圍內，香港所簽訂的國際公約及雙邊協定不受影響。”
25.	范國威議員	修改第 3(1)(a)條
26.	范國威議員	修改第 3(1)(b)條
27.	范國威議員	刪去第 3(2)條
28.	范國威議員	修改第 6(1)條
29.	范國威議員	刪去附表 1
30.	郭榮鏗議員	刪去第 6(1)(b)條
31.	郭榮鏗議員	刪去第 8(1)(b)(ii)條
32.	郭家麒議員	加入第 6(3)條
33.	尹兆堅議員	修改第 3(1)(a)條 “根據《合作安排》第三或七條，香港法律適用並由香港實施管轄的事項（不包括處理廢物的事項）……”
34.	尹兆堅議員	修改第 3(1)(a)條 “根據《合作安排》第三或七條，香港法律適用並由香港實施管轄的事項，並包括適用於香港的國際公約及雙邊協定所定的義務和權利，即屬保留事項；及”
35.	胡志偉議員	修改第 3 條
36.	胡志偉議員	刪去附表 1
37.	楊岳橋議員	加入第 6(3)條

涉及《條例》生效日期的修正案

	議員	詳情
1.	陳志全議員	修改第 1(2)條 “本條例自其於憲報刊登當日後的第 300 日起實施。”
2.	毛孟靜議員	修改第 1(2)條 “本條例自立法會通過此條例草案當日後的第 365 日起實施。”

**訂定《條例》失效日期及／或  
涉及「內地口岸區」使用權的修正案**

	<b>議員</b>	<b>詳情</b>
1.	陳淑莊議員	加入第 9 及 10 條
2.	張超雄議員	加入第 9 條
3.	朱凱迪議員	修改第 1(2)條 “本條例……於 2021 年 12 月 31 日 午夜 12 時失效。”
4.	朱凱迪議員	修改第 1(2)條 “本條例……自生效日期起五年後 失效。”
5.	朱凱迪議員	修改第 1(2)條 “本條例自西九龍站內地口岸區租 貸合同的生效日期起實施，於租賃 合同的生效日期起十年後失效。”
6.	范國威議員	修改第 1 條題目
7.	范國威議員	修改第 1(2)條

涉及改變車廂地位的修正案

	議員	詳情
1.	范國威議員	修改第 5(1)條
2.	范國威議員	刪去第 5(2)條

涉及改變西九龍站「內地口岸區」界線的修正案

	議員	詳情
1.	陳志全議員	修改附表 2 平面圖編號 1 附件 1
2.	朱凱迪議員	修改附表 2 平面圖編號 1

涉及刪除不影響特區界線的描述的修正案

	議員	詳情
1.	陳志全議員	刪去第 6(2)條
2.	張超雄議員	刪去第 6(2)條

**涉及修改詳題的修正案**

	<b>議員</b>	<b>詳情</b>
1.	郭榮鏗議員	刪去“宣布”，代以“指定”
2.	郭榮鏗議員	刪去“西九龍站內地口岸區的範圍，視為處於香港以外並處於內地以內”，代以“西九龍站內地口岸區的人士受制於內地法律”
3.	毛孟靜議員	在中文文本中，刪去“若干權利”，代以“某些權利”
4.	毛孟靜議員	在中文文本中，刪去“若干文件”，代以“某些文件”

涉及如《條例》任何部分被法院裁定或認為  
違反《基本法》以致《條例》停止生效的修正案

	議員	詳情
1.	朱凱迪議員	加入第 1(3)條
2.	朱凱迪議員	加入第 6(3)條 “當本條例的任何部份被法院裁定為與《基本法》有所抵觸時……”
3.	朱凱迪議員	加入第 9 條 “當本條例的任何部份被法院裁定與《基本法》抵觸時……香港法律在所有事項上適用於指定範圍，而任何法院、審裁處或裁判官具有司法管轄權聆訊和裁定任何與該等事項相關的民事或刑事訟案或事宜，一如本條例並未曾通過。”
4.	朱凱迪議員	加入第 9 條 “若本條例的任何部份被法院裁定為與《基本法》有所抵觸……根據本條例宣布的內地口岸區即視為處於香港以內並處於內地以外，由香港特區依據特區法律實施管轄（包括司法管轄）。”



涉及《合作安排》作出修改及補充協議的修正案

	議員	詳情
1.	陳淑莊議員	加入第 9 條 “落實本條例的安排”
2.	陳淑莊議員	加入第 9 條 “《合作安排》的修改或補充協議”



# 立法會陳志全議員辦事處

## Office Of Chan Chi Chuen, Legislative Councillor

附錄 2A  
Appendix 2A  
(只備中文本  
Chinese version only)

香港中區立法會道1號

立法會

立法會主席

梁君彥議員

梁主席：

有關政府就《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》修訂案的回覆及撤回部份修訂案事宜。

本人對5月29日政府就本人對《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》作出的修正案的回覆不表認同，盼閣下能尊重議員修正條例草案的權利，批准本人在立法會全體委員會階段動議全部本人提交的修訂案。

在政府的回覆中，政府表示修訂生效日期的條文與主題不相關，有關失效日期的修正案超出條例草案範圍及與主題不相關及超出條例草案範圍，刪除第6(2)條的修正案與主題不相關，在釋義中加入內地派駐機構的釋義的修正案是難以理解，修改中庭高度限制的修正案是改變條例草案主題，有關罰則的修訂是超出條例草案範圍，因而要求主席不批准本人所有的修正案。

首先，就生效日期、失效日期、刪除第6(2)條、修改高度限制的修正案，本人曾於5月3日向法案委員會提出上述的修正案，當時政府也曾於5月7日發出回覆(文件編號：CB(4)1038/17-18(03))，當時政府雖然反對該等修正案，但卻沒有指出上述修正案與主題不相關或改變條例草案主題。然而，在本人於5月28日提交條例草案的不足24小時後，政府的回覆中卻指本人上述四條條例草案與主題不相關或改變條例草案主題。本人對此深表驚訝，並對於閣下要求本人於接獲政府回覆後的不足24小時內作出回覆深表遺憾。此外，政府只提供英文回覆，至今也沒有提供中文回覆，此現象顯示政府是在十分倉促的情況下回覆，而閣下在政府只提供英文回覆的情況下規定本人須在不足24小時內回覆，亦對本人不公平及不合理。

就修改生效日期的修正案，本人認為沒有違反合作安排，因合作安排並沒有寫明生效日期為何時，條例草案也沒有清楚寫明此條例草案何時生效。既然合作安排沒有清楚列明生效日期，本人認為議員是有權修改生效日期的條文。

就失效日期的修正案，政府當局表示合作安排沒有列明失效日期，因此本人的修正案與合作安排不一致，因此與主題不相關。然而，在合作安排第十七條中也有提到，合作安排是由本地立法加以落實，合作安排也沒有禁止立法會訂定失效日期，合作安排更沒有說明一地兩檢安排是永遠執行，故本人認為並沒有違反合作安排。

就當局指刪除條例草案第6(2)條的修正案與主題不相關，本人不表認同。事實上，詳題並沒有說明會在條例草案內列明特區範圍不變。基於上述原因，本人認為刪除條例草案第6(2)條並沒有與主題不相關。

就改變中庭高度限制的修正案，本人希望 閣下留意，合作安排的平面圖中，只粗略列出中庭下候車區的水平範圍，整個合作安排也沒有列出內地口岸區的高度限制。政府當局也曾表示，在簽署合作安排及人大批准合作安排後，當局才草擬附表2至3的圖給國務院審批。由此可見，附表二至三的圖不是由國務院制訂而是由香港政府制訂的。我們不能排除立法會通過本人的修訂後，政府可以修訂這個圖則，再交由國務院審批， 閣下也不能完全排除國務院批准經立法會及政府修訂的圖則的可行性。因此本人認為修改中庭高度限制並沒有違反合作安排，亦沒有改變條例草案主題。

就在釋義中加入內地派駐機構的釋義的修正案，本人認為並非難以理解。根據過往經驗，只有條文用字不準確或有文法錯誤，才會屬於令人難以理解的條文。然而，政府沒有指本人此釋義有文法錯誤或用字不準確，故不應視為難以理解的條文。當局指有關內地派駐機構的解釋在附表一及釋義重覆出現，會令人難以理解條文，然而，本人認為只有在釋義及附表一對內地派駐機構作出不同解釋，才會令讀者困惑，但若果釋義及附表一對內地派駐機構的解釋是完全相同，是完全不會對閱讀條文的人士構成困惑。事實上，本人在釋義中對內地派駐機構的解釋與附表一的解釋是完全一樣，故不會令條文變得難以理解。

就罰則的修訂超出條例草案範圍事宜，當局指由於條例草案的詳題沒有說明會加入刑責，便指本人的修訂超出條例草案範圍。然而，現時不少涉及新政策的條例草案，例如私營醫療機構條例草案中，也沒在詳題列明會訂定罰則，但卻在條例草案中新增多個罰則，因此本人認為詳題沒有列明會訂定罰則，不代表條例草案中不能有罰則。此外，本人的修訂案也和條例草案有關，條例草案訂定了內地口岸範圍，但本人認為現時的法例及條例草案並沒有有效防止內地人員進入非內地口岸範圍的條文，而若果內地人員進入非內地口岸範圍又沒有具阻嚇力的刑罰，內地人員便會隨意進入非內地口岸範圍，此條例草案所訂定的內地口岸範圍便形同虛設，故本人就內地人員進入非內地口岸範圍訂定刑罰，是與條例草案的目的，即制訂清晰的內地口岸範圍有關。就妨礙位於內地口岸執行職務的港方人員執行職務的修正，現時只在保留事項列明港方人員在內地口岸執行職務屬於香港法律管轄範圍，但沒有任何一條香港法例可以制裁妨礙此等在內地口岸執行職務的港方人員的人士，而若果沒有相關制裁的條文，合作安排第七條(1)便是一紙空文，故本人就妨礙內地口岸執行職務的港方人員的行為增加刑事責任，是要確保附表一的合作安排第七條(1)獲得充份執行。

基於上述原因，本人認為政府的回覆是沒有理據，更是濫用“超出條例草案範圍”及“與主題不相關”等理由。本人盼 閣下能讓本人在立法會全體委員會階段動議討論全部本人提交的修訂案，讓立法會可發揮認真審議條例草案的職能。



立法會議員陳志全

謹啟

二零一八年五月三十日

立法會秘書處：

**《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》**

就有關運輸及房屋局 5 月 29 日致函立法會，就議員的修正案，包括本人的修正案表達意見，本人回應如下：

有關法案委員會在審議是項條例草案時，確實有不同意見，而本人的修正案一定程度上反映了本人及部分議員認為原草案有其不足之處。有關本人提出的有關內地管轄區只實施「出入境、海關、檢疫」相關內地法例的修正案，旨在減低草案對基本法及一國兩制的衝擊。

立法會主席需明白在香港實施內地法律過往從未出現，而本人的修正案有助減低《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》實施後的法律爭議風險。現在政府既然認為本人的修正案超出了條例草案的範圍，政府可以就本人的憂慮主動提出修改草案條文，否則立法會應該有足夠的討論空間，讓議員辯論是否支持本人的修正案。

立法會議員

**胡志偉**

2018 年 5 月 30 日

立法會秘書處：

《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》

就有關運輸及房屋局 5 月 29 日致函立法會，就議員的修正案，包括本人的修正案表達意見，本人回應如下：

有關法案委員會在審議是項條例草案時，確實有不同意見，而本人的修正案一定程度上反映了本人及部分議員認為原草案有其不足之處。有關本人提出的兩項有關「國際公約及雙邊協訂」以及「廢物處理」的修正案，旨在修補條例草案的漏洞，完善有關法例。

立法會主席需明白在香港實施內地法律過往從未出現，而本人的修正案有助減低《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》的法律爭議風險。現在政府既然認為本人的修正案超出了條例草案的範圍，政府可以就本人的憂慮主動提出修改草案條文，否則立法會應該有足夠的討論空間，讓議員辯論是否支持本人的修正案。

立法會議員



尹兆堅

2018 年 5 月 30 日

敬啟者：

**回應政府就《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》修正案的意見**

本人於五月二十九日得悉運輸及房屋局長的來函。運房局於來函中就議員擬就《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》提出的修正案提出意見。就局方提出的理據，現回覆如下：

**處理法案全體委員會修正案屬立法會內務事務**

1. 根據《基本法》第73(1)條，議員有權依照法定程序制定、修改和廢除法律。《議事規則》第57條則規定議員就法案提出修正案的規定。本人認為，只要提出修正案合乎《基本法》和《議事規則》，主席應當接納修正案並予以討論。前任主席亦於2014年有關裁決中指出，「議員提出修正案的動機和修正案的優劣，並非修正案可否提出的相關因素」。
2. 事實上，立法會議員就有關公共利益事宜監察政府，乃其憲制責任。局方致函本會，就本會處理《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》修正案不恰當地提述意見，毫不尊重立法行政關係，甚至違反三權分立的原則。本人敦請主席維持立法機關的中立性，按照《議事規則》第57(4)條處理議員提出的修正案。

**本人提出之修正案**

3. 本人就《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》提出3項修正案，旨在本地法例一貫用語及通用字眼的一般草擬方式將《合作安排》文本有關「保留事項」及「非保留事項」的釋義寫成《條例草案》的具體條文（藉重寫立法而轉化協定文本），以便公眾清晰理解西九龍站內地口岸區由內地管轄的範疇(包括法律管轄)。
4. 該修訂的背景及相關討論可參見4月10日的會議上法律顧問的評論，及4月23日法案委員會會議席上所作的討論，足證該等修正案絕對屬於《條例草案》的範圍。

**政府就本人之擬議修正案的意見**

5. 本人察悉局方文件中第32-36段提述政府反對本人之擬議修正案的原因，概括為：
  - 一、本人之擬議修正案將令條文無法理解(untelligible) (第34段)
  - 二、本人之擬議修正案內容與《合作安排》第三、四、七條有所偏離(deviation)，將令人質疑「保留事項」與「非保留事項」的意思未能準確反映《合作安排》涵蓋的內容 (fails to accurately reflect what is contained in the Co-operation Arrangement) (第35段)

6. 本人認為局方文件屬選擇性提述意見，並未如實反映《條例草案》於法案委員會階段及本條例草案之任何階段的討論。
7. 現時《條例草案》就「保留事項 / 非保留事項」的草擬方式，是將《合作安排》相關條文列載於《條例草案》的附表中。正如謝偉俊議員及本人於法案委員會於4月10日及4月23日提出的意見，本人認為該草擬方式相當複雜，令公眾難以掌握「保留事項 / 非保留事項」的涵義。翻閱《條例草案》第3條，亦無法直接從該實質條文中理解條文意義，而需同時參照《條例草案》第6條及對照《合作安排》相關條文，方能理解內地口岸區中「保留事項 / 非保留事項」的涵義及法律管轄權。正是由於該草擬方式令條文無法理解(unintelligible)，本人才提出有關修訂，以釋除公眾疑問。
8. 事實上，本人在法案委員會階段中曾多次就建議的草擬方式查詢政府意見，並考慮作出修訂，以適應本地化語境。然而，政府不論在席上回應或早前的書面回應<sup>1</sup>均沒有就法律本地化的論據作出正面回應，殊為可惜。
9. 另一方面，政府在文件第33段及第34僅重申現時草擬方式的立場，當中指出：

「33. ....我們認為藉提述(《合作安排》)第三、四及七條而界定“保留事項”及“非保留事項”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就內地口岸區適用法律及管轄權如何劃分已經同意的安排。

34. 若區諾軒議員的修正案獲通過，因應《條例草案》旨在**落實《合作安排》**，讀者需同時參照第3條新增的重寫條文，以及《條例草案》附表1載錄的《合作安排》原有條文，以理解“保留事項”及“非保留事項”的定義.....」

10. 本人認為，儘管政府當局多次強調要「落實《合作安排》」，但此並非與《條例草案》及每條條文的主題相關。《條例草案》的目的並非落實《合作安排》的內容，而《條例草案》的詳題亦未有提述落實《合作安排》為《條例草案》的目的。故此，「落實《合作安排》」並不構成現時草擬方式的正當理據。
11. 政府於文件第35段認為，本人擬議之修正案用字與《合作安排》第七條條文有所偏離，又在第36段指涉有關修正案之語文歧義，本人認為有關論據相當薄弱，同時亦反證本人擬議之修正案關於本地法例一貫用語及通用字眼的必要性。

<sup>1</sup>《因應2018年4月23日會議席上所討論而須採取的跟進行動一覽表》，見  
<https://www.legco.gov.hk/yr17-18/chinese/bc/bc102/papers/bc10220180505cb4-1046-1-c.pdf>



12. 事實上，《合作安排》第七條提述的「維修養護」及「環境管制」並非本地一般用語。若循此論據，本人擬議之修正案第3(1)(a)(iv)條(即「維修保養 (repair and maintenance)」)及第3(1)(a)(vi)條(即「環境管制的規管及監察 (environmental regulation and control)」)，正以符合在本地法例通用的字眼及術語的慣常用法，以澄清《合作安排》第七條就「維修養護」及「環境管制」意思及避免誤解歧義。
13. 本人亦曾在法案委員會階段會議席上質疑，現時的草擬方式只透過提述《合作安排》第三、四及七條界定「保留事項 / 非保留事項」，而當中部分字眼並非本地慣常用語。此舉即將有可能因兩地用語不同而造成歧義或誤解，引起法律爭議，惟政府當局一直未有正面回應上述意見。如今政府卻憂慮相關修訂會引起歧義，實在並非負責任的做法。本人認為，主席不應接納有關意見。

### 修正案與法案主題及有關條文的主題有關

14. 根據前任主席就《2013年香港藝術發展局(修訂)條例草案》修正案的裁決<sup>2</sup>：

「13. 在考慮某項修正案是否與條例草案的主題有關時，我可考慮修正案的效力會否改變條例草案的主題(或基本原則)，或只是修訂條例草案的細節。就此方面，法律顧問亦請我參考《議事規則》第56(1)條，該條訂明獲付委某法案的任何全體委員會或專責委員會，只可討論該法案的細節，不得討論其原則。因此，倘若修正案是與條例草案的細節有關，該等修正案應可提出，在條例草案的委員會審議階段討論……」

15. 本人就《條例草案》第3條的擬議修正案，並非修訂條例草案的主題(或基本原則)。與政府立場相反，本人認為，有關修訂旨在完善《條例草案》條文細節，使「保留事項 / 非保留事項」的定義更為清晰，絕非瑣碎無聊。相反，政府一方屢次強調需要「落實《合作安排》」，此並非與法案主題相關。故此，主席應接納於本人擬議之3項修正案。

### 就全體委員會審議階段辯論時間安排的意見

16. 本人注意到，主席近年多次大幅縮減政府法案的全體委員會審議階段辯論時間。惟觀乎《2017年撥款條例草案》及《2018年撥款條例草案》的辯論，有不少議員均沒有足夠時間就提出的修正案作解釋和辯論。本人認為，主席就全體委員會審議階段的辯論時間安排，亦是草案審議能否進行有意義辯論的重要因素。誠如

<sup>2</sup> 《立法會主席就何秀蘭議員擬對《2013年香港藝術發展局(修訂)條例草案》提出的全體委員會審議階段修正案的裁決》第13段，[https://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/pre\\_rul/pre0708-ref-c.pdf](https://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/pre_rul/pre0708-ref-c.pdf)




主席多次在公開場合指出，本《條例草案》極具爭議性，議員意見分歧，因此主席更應接納議員提出的修正案，以期全體委員會審議階段中能認真審議，使議員妥善行使及履行《基本法》所訂的職權。

17. 更重要的是，在法案委員會階段，儘管多位議員甚至本會法律顧問曾多次要求政府回應，亦不得要領。本人原先提出的修正案，於法案委員會只有五分鐘時間討論，期間政府一方只重複讀出書面回應的立法，說明《條例草案》根本未有依據《內務守則》第21(i)(iii)條規定，得到充分商議。因此，立法會議員提出有關之75項修正案可讓議員進行有意義的辯論，並非瑣屑無聊。主席應接納本人擬議之3項修正案，並應按《條例草案》的三部分編排三節足夠而合理的辯論時間。

## 結論

18. 謹請主席考慮上述意見，批准本人提出的3項修正案。

此致  
立法會秘書 暨 立法會秘書處秘書長  
陳維安先生



立法會議員  
區諾軒 謹啟

二零一八年五月三十日



公道自在民心 *The Civic Way, the Fairer Way*

31 May 2018

Secretary General  
Legislative Council Secretariat  
Legislative Council Complex  
1 Legislative Council Road  
Central, Hong Kong  
(Attn: Ms Judy TING)

Dear Ms. Ting,

**Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link (Co-location) Bill**

**Reply to Administration's view on the amendments by  
Hon. Tanya Chan, Hon. Dennis Kwok Wing-hang, Hon. Alvin Yeung,  
Hon. Jeremy Tam Man-ho, Hon. Kwok Ka-ki**

This letter sets out the response of Hon. Tanya Chan, Hon. Dennis Kwok Wing-hang, Hon. Alvin Yeung, Hon. Jeremy Tam Man-ho, and Hon. Kwok Ka-ki to the Administration's views on the proposed Committee State amendments ("CSA") to the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link ("Co-location") Bill ("Bill") in the letter from the Secretary for Transport and Housing to you dated 29 May 2018.

**Subject matter of the Bill**

2. The Administration's main argument regarding the admissibility of all 75 CSAs proposed by Members of the Legislative Council ("LegCo"), including 24 of those proposed by us, the five Members of Civic Party, lies in para. 5. The Administration attempts to argue that any proposed amendment to the Bill must be according to and consistent with the Co-operation Arrangement, and the NPCSC's Decision cited in the Preamble of the Bill, and the "Three-step Process". Particularly, the Administration attempts to argue that any proposed amendment must

**[www.civicparty.hk](http://www.civicparty.hk)**

地址：香港北角屈臣道4-6號海景大廈B座2樓202室

Address: Unit 202, 2/F, Block B, Sea View Estate, 4-6 Watson Road, North Point, Hong Kong

電話 Tel: 2865 7111

傳真 Fax: 2865 2771

電郵 E-mail: [contact@civicparty.hk](mailto:contact@civicparty.hk)

The Civic Party Limited (company number: 0540222) is a company limited by guarantee incorporated under the laws of Hong Kong.  
The address of the Registered Office is Unit 202, 2/F, Block B, Sea View Estate, 4-6 Watson Road, North Point, Hong Kong.

adhere to the Co-operation Arrangement as it is referred to in the Explanatory Memorandum.

3. The question, then, is whether the subject matter of the bill to implement *the* co-location arrangement set out in the Co-operation Arrangement, the NPCSC's Decision and the "Three-step Process" or *a* co-location arrangement with reference to the Co-operation Arrangement. It is in our firm view that the latter is the proper subject matter of the bill.
4. In substance, the Administration's argument is that it has dictated the terms of the Co-operation Arrangement by signing it with the Mainland in November 2017 without LegCo's prior approval, there will be no room for any meaningful amendment to be raised by LegCo members on the substance of the Bill at all. If the Administration's view on the subject matter of the bill – strictly implementing the Co-operation Arrangement – were to hold, this would impose undue restriction on the LegCo's powers and functions to amend laws under Article 73(1) of the Basic Law.
5. First and foremost, the Administration cannot restrict the constitutional powers and functions of LegCo to raise committee stage amendments or bind LegCo by unilaterally signing an agreement with any party, including the Mainland authorities. Simply puts it, a mere private contract, even though made by a government body, cannot bind statutory law-making power. This "take it or leave it" argument is a misunderstanding of the constitutional powers and functions of the Administration and LegCo under the Basic Law. It also unconstitutionally depletes the autonomy of the legislature to make and amend laws.
6. The NPCSC's Decision does not constitute binding authority on LegCo's powers to make or amend laws either, as it does not form part of the law, in particular, the Basic Law or any Hong Kong law, and is contrary to provisions of the Basic Law (Statement of the Hong Kong Bar Association dated 28 December 2017 on the Decision of the NPCSC of 27 December 2017). LegCo members' powers to raise CSAs are not bound and thus cannot be limited by the "Three-step Process", essentially the implementation of the Co-operation Arrangement.

7. Further, it is trite law and established principle that the Preamble and Explanatory Memorandum of a bill / an ordinance do not form part of the law and are only extrinsic materials which can be referred when provisions are being interpreted. This contrasts the long title of the bill, which is unequivocally part of the law after enactment. Although it is past practice by the LegCo President to take into account the long title, Explanatory Memorandum and provisions of the Bill, the relevant LegCo Brief and other relevant factors in determining whether an amendment is relevant to the subject matter of a bill, the long title must be given the most weight as it forms part of the law whereas the Preamble and Explanatory Memorandum are to be used as non-binding references only. This is also demonstrated by the Administration's deliberate choice to include certain contents in these sections during the bill drafting process knowing that such sections do not have binding effect, as confirmed by the Department of Justice's "Drafting Legislation in Hong Kong: A Guide to styles & practices" ("drafting guide").
8. As noted in drafting guide, "(a) preamble is appropriate if an explanation of certain facts is necessary to provide a context in which to understand the legislation."<sup>1</sup> As such, there is no reason to believe that the Preamble of the Bill binds the subject matter of the bill in any way. Rather, the Preamble simply provides the factual background of the bill, which once again supports our view that the proper subject matter of the bill is to establish *a* co-location arrangement with reference to the Co-operation Arrangement, rather than *the* co-location arrangement set out in the Co-operation Arrangement.
9. The Administration's contention that para. 2 of the Explanatory Memorandum supports its position does not hold either. As noted in the drafting guide, "[t]he Explanatory Memorandum is not part of the proposed legislative text and will not be published with the Ordinance after it is enacted."<sup>2</sup> The Administration's point has no standing in the argument on the subject matter of the Bill, since once the Bill is passed, the Explanatory Memorandum will not be part of the Ordinance, thus any notion of intent stated in the Memorandum will

---

<sup>1</sup> Hong Kong, Department of Justice, Law Drafting Division. (2012). *Drafting legislation in Hong Kong: A guide to styles and practices* (pp. 9). Hong Kong: Law Drafting Division. Dept. of Justice.

<sup>2</sup> *Drafting legislation in Hong Kong: A guide to styles and practices* (pp. 10).

not apply and can not be referenced in understanding the Ordinance. Only the Bill itself should be relevant in the current discussion.

10. In contrast, the Long Title of the Bill sets out the purposes of the Bill in general terms. Within the Long Title of the Bill, there is no mention of the Co-operation Arrangement. Instead, from reading the Long Title alone, the purpose of the Bill must be understood as implementing *a* co-location arrangement, as the entirety of the Long Title concerns the establishment of a Mainland Port Area (“MPA”), and there is no reason to believe that the concept of a MPA must be tied with the Co-operation Arrangement. Indeed, it is possible to conceive of a MPA without reference to the entire Co-operation Arrangement. The concept of the MPA is self-explanatory, and can be entail a variety of scenarios not limited to the case set out in the Co-operation Arrangement. A MPA can be so named even if within the area, Mainland officials could only exercise powers related to customs, immigration control and quarantine. Thus, in the Long Title, there is no evidence to support the Administration’s view.
11. It is also worthy to note that Article 16 of the Co-operation Arrangement provides that the Co-operation Arrangement could be amended for any other reason, and matters that are not fully addressed in the Co-operation Arrangement may be provided by means of supplementary agreement(s). The Co-operation Arrangement itself allows flexibility and amendments in implementing the co-location arrangement at West Kowloon Station.
12. Therefore, it is sufficiently clear from the above that the Administration misconstrues the constitutional powers of LegCo to raise amendments and the subject matter of the bill as, to implement *the* co-location arrangement set out in the Co-operation Arrangement, rather than *a* co-location arrangement with reference to the Co-operation Arrangement, which is the proper subject matter of the Bill. The correct approach for the President is therefore to permit CSAs as long as they are relevant to the subject matter of the bill of implementing *a* co-location arrangement.
13. We further set out our responses to the Administration’s arguments to individual CSAs below. All of them comply to Rule 57(4) of LegCo Rules of Procedures - are relevant to the subject matter of the bill, do

not have the effect of altering the subject matter of the bill, and are neither frivolous nor meaningless.

**Set of CSAs to the Bill by Hon. Tanya CHAN**

14. The set of CSAs, which includes no.1-11 in Annex B, and no.1 in Annex J, will be addressed together. No.1 in Annex J will also be addressed separately later.
15. The CSAs seek to augment the delineation of jurisdiction and the applicable laws within the MPA only to the necessary customs, immigration and quarantine (“CIQ”) laws by introducing the definition for immigration control in clause 2, amending clause 3 on the definition of reserved and non-reserved matters, amending clause 6 to remove the deeming provision and adding additional clauses to detail the situations for dealing with arrests and limitations on the powers of mainland officials in the MPA, and removing irrelevant clauses and schedules in Part 3 of the Bill. With reference to the subject matter of implementing *a* co-location arrangement, these CSAs are clearly relevant and should be admitted.
16. Arguments in paras 2-13 restated. This set of CSAs is relevant to the subject matter of the bill if it is agreed that the purpose of the Bill is to implement *a* co-location arrangement with reference to the Co-operation Arrangement.
17. This set of CSA still falls within the subject matter of the Bill, even if the Administration’s argument on Co-operation Arrangement prevails, when the CSAs are viewed together with adding Clause 9, “Implementing arrangements made under this Ordinance”. The entire set of CSAs, including the changes to the delineation of jurisdiction and applicable laws could be implemented through changing the definition of reserved and non-reserved matters in the CSA on clause 3. Again, Article 16 of the Co-operation Arrangement provides that the Co-operation Arrangement could be amended for any other reason, and matters that are not fully addressed in the Co-operation Arrangement may be provided by means of supplementary agreement(s). Article 16 of the Co-operation Arrangement does not expressly prohibit the cause of an amendment to the Co-operation Arrangement being an amendment passed to the current Bill. Likewise,

within the NPCSC's Decision, the only relevant reference is that the HKSAR should enact legislation to ensure the implementation of the Co-operation Arrangement. As mentioned above, the proposed CSAs are in line with the Co-operation Arrangement, and neither does the NPCSC's Decision expressly prohibit amendments to the current Bill.

18. Regarding the legal concerns mentioned by the Administration (LC Paper No. CB(4)1038/17-18(03)), it is not up to LegCo or the HKSAR to decide for the Mainland which laws are essential for enforcing the Mainland clearance procedures. If this set of amendment is passed, the NPCSC would have to determine the laws for the sole purpose of CIQ in accordance with this Ordinance (e.g. Exit and Entry Administration Law of the People's Republic of China). For issues not primarily governed by Mainland CIQ laws, then Hong Kong law and jurisdiction should apply. The issue of overlapping jurisdiction can simply be resolved by Hong Kong Courts having the power of final adjudication, as is the case under the Basic Law. In fact, one may even argue that the establishment of the HKSAR itself causes an issue of overlapping jurisdiction, which is remedied by legislation within the Mainland under the Chinese constitution and the promulgation of the Basic Law itself. There is no reason that the issue of overlapping jurisdiction within the MPA cannot be resolved through sufficient and coherent legislation in both Hong Kong and the Mainland legal systems. Similar arrangements are seen overseas, such as the juxtaposed controls in the United Kingdom, France and Belgium.
19. As for the security concerns mentioned in the same paper, the Express Rail Link ("XRL"), once in operation, is merely one of the many ways in which mainlanders, including offenders of serious offences or terrorists from the Mainland, could enter into Hong Kong. Should these criminals intend to enter Hong Kong, there are other existing land, sea and air routes which they could attempt to cross the boundary. While it is possible to argue that the co-location arrangement is different from other routes since once the individual is able to get on the train into the MPA, they would have essentially entered Hong Kong, it is important to note that given the robust security regime for Mainland high-speed railways, including the fact that passengers must purchase tickets with their actual identity, it is doubtful whether in reality the XRL would become a major security concern for Hong Kong even if Hong Kong laws apply in the MPA.

Moreover, the Administration has yet to provide any analysis on the security risk that the XRL poses should Hong Kong laws apply in the MPA, including for example, estimates on offenders of serious crime attempting to enter Hong Kong through the XRL. As long as the Administration has yet to convince that the XRL is a security risk should Hong Kong laws apply in the MPA, then there is no sufficient justification that Mainland laws have to apply in the MPA for a co-location arrangement to function.

20. In addition, the amendments set out a reasonably sufficient method of allowing or the Mainland to exercise their powers on by differentiating between XRL passengers bound for the Mainland and XRL passengers bound for Hong Kong. Passengers bound for the Mainland, meaning they have already legally entered into Hong Kong, as well as passengers who are permanent residents, will be processed under Hong Kong law if they are detained in the MPA under the proposed clauses 6B and 6C. On the contrary, under the proposed clause 6D, passengers bound for Hong Kong, if detained in the MPA for CIQ reasons, could be transported back into the Mainland with the approval of the Security of Security. Of course, this does not preclude the possibility of detained individuals applying for habeas corpus or other judicial challenges, but those are core principles under common law, and should not be sacrificed for mere expediency or marginal security benefits.

#### **Hon. Tanya Chan's CSA adding Clauses 9 and 10**

21. Arguments in paras 2-11 restated. This CSA is relevant to the subject matter of the bill if it is agreed that the purpose of the Bill is to implement *a* co-location arrangement with reference to the Co-operation Arrangement.
22. The Administration has mentioned at the Bills Committee meeting, Section 14 of Cap. 591 which contains the provision for the expiry of the Shenzhen Bay Port Hong Kong Area ("SBPHKA") Bill is not a "sunset clause" that strictly limits the duration of Cap. 591. Therefore, the proposed clause 10, which is modeled after the aforementioned section, is not a sunset clause either and thus would have minimal impact on the operation of the bill itself.



23. As to the proposed clause 9 which seeks to determine the use of the MPA by the Mainland in the form of a licence, Article 2 of the Co-operation Arrangement merely states that, acquisition of the right to use the areas of the Mainland Port Area will be provided for in a contract to be entered into by the two sides. There is no prescribed form of the contract, e.g. by lease or licence, where the Administration also confirmed at bills committee meetings that they have yet determined the details of the arrangement. LegCo members are free to prescribe the form of letting / use by passing a CSA to the Bill.

**Hon. Dennis Kwok's CSA to delete Clause 6(1)(b)**

24. Arguments in paras 2-12 restated. This CSA is relevant to the subject matter of the bill.
25. Further, the proposed amendment does not have a bearing on the applicability of Hong Kong laws and Mainland laws in the MPA per se as non-reserved matters of which Mainland laws are applicable continue to apply.
26. It is not appropriate for the Mainland courts to determine legal proceedings or issues arisen in the MPA, which still lies in the region of Hong Kong SAR and thus should still be adjudicated by Hong Kong courts (Article 80 of the Basic Law), notwithstanding the enactment of the bill.
27. It is established that Hong Kong courts can apply foreign laws, including Mainland laws, in appropriate cases, such as legal questions related to private international law / conflicts of law commonly appeared in court. It is only reasonable that LegCo can consider a co-location arrangement proposal which does not delineate jurisdictions of Hong Kong courts even though Mainland laws are applied in the MPA.

**Hon. Dennis Kwok's CSA to delete Clause 8(1)(b)(ii)**

28. This clause is unrelated to the Co-operation Arrangement and so as the CSA.

29. This CSA has no bearing on the applicability of Hong Kong laws and Mainland laws in the MPA as it does not change the applicability of laws and jurisdictions under the bill. The proposed clause 8(1)(b)(ii) seems to restrict the LegCo's power to enact a statutory authority with features prescribed by the proposed Clause 8(1)(a) on its face. Yet, the Administration has confirmed that the proposed clause 8(1)(b)(ii) is redundant and meaningless as LegCo always reserves the autonomy to amend the laws once enacted. The CSA merely serves to remedy this ambiguity.

**Hon. KWOK Ka-ki's CSA to add Clause 6(3)**

30. Arguments in paras 2-12 restated. This CSA is relevant to the subject matter of the bill.
31. Further, this CSA is necessary to clarify the applicability of Hong Kong law in the MPA instead of changing or altering the scope and nature of such. It does not affect the applicability of Hong Kong laws and Mainland laws in the MPA. The Hong Kong Bill of Rights Ordinance (Cap. 383) is an entrenchment of provisions in the International Covenant on Civil and Public Rights (ICCPR), which is recognized by the Central People's Government that provisions of the ICCPR as applied to Hong Kong, should remain in force in the territory after 1997.
32. It is widely recognized international law principles that provisions of the ICCPR continue to apply to the land / territory and persons of that particular piece of land / territory once ratified. There is no denunciation mechanism for ICCPR and therefore provisions of ICCPR *must* continue to apply to the MPA (which still lies in the Hong Kong territory despite not being treated as a Hong Kong jurisdiction) notwithstanding the enactment of the bill. Therefore, this CSA does not alter any substance of the bill at all but serves the purpose of clarification instead.

**Hon. Alvin YEUNG's CSA to add Clause 6(3)**

33. The blue bill has not dealt with the possible scenario of a dispute or question arisen on the governing jurisdiction of a certain matter, such as whether legal questions related to labour strikes by designated

personnel (e.g. MTR staff members) under Article 7(1) of Co-operation Arrangement are to be determined by Hong Kong or Mainland jurisdiction.

34. The proposed CSA plugs the loophole of jurisdictional dispute by clearly giving Hong Kong courts the powers of final determination.

**Hon. Dennis Kwok's CSA to delete "Declare" and substitute "Designate"**

35. The proposed CSA is necessary as the bill essentially indicates and marks a certain area in the West Kowloon of Hong Kong – the MPA - as an area lying outside Hong Kong with concrete boundaries. According to Merriam-Webster Dictionary, "designate" means "to indicate and set apart for a specific purpose... / to point out the location of" while "declare" merely means "to make known formally..." It is only accurate to use the word "designate" instead of "declare" to describe the purpose of the bill.

**Hon. Dennis Kwok's CSA to delete "the West Kowloon Station Mainland Port Area is to be regarded as an area lying outside Hong Kong but lying within the Mainland", and substitute "persons in the West Kowloon Station Mainland Port Area are subject to Mainland law"**

36. The proposed CSA is necessary as it is clearly unconstitutional to cede part of Hong Kong territory or treat it as an area outside Hong Kong under the Basic Law and Order of the State Council of the People's Republic of China No. 221. There is also no available mechanism to amend any law or legal instrument, including the Basic Law, to facilitate this.
37. Although this proposed CSA may not sit well with Article 18 of the Basic Law and risks being unconstitutional, it is necessary to remedy the dire consequence of the current drafting of the bill, which naturally means ceding part of Hong Kong indefinitely.

**Hon. Dennis Kwok's CSA to add Clause 9 (providing that the instruments in the Preamble not part of Hong Kong law)**

38. This CSA effectively clarifies the legal status of the Co-operation Arrangement and the NPCSC's Decision, especially when relevant

constitutional and legal questions are to be determined by the court, such as determining the empowering legal instruments of the bill. The CSA absolutely cannot fall within the scope of “amendment which is meaningless”.

39. Further, the Administration faced difficulty in illustrating the legal status of the Co-operation Arrangement and the NPCSC’s Decision under Hong Kong laws or their applicability to Hong Kong laws in the bills committee meetings. It is clear that the NPCSC’s Decision is not law (para 6 restated) and is wholly different from a legislative interpretation made by the NPCSC (which may form part of the Basic Law). The Co-operation Arrangement is also merely an agreement signed by the Hong Kong Administration and the Mainland Government. This CSA serves the necessary purpose of clarifying their legal statuses to the courts and the public.

**Hon. Tanya Chan’s CSA on adding Clause 9 “Amendments or supplementary agreements to the Co-operation Arrangement”**

40. As the Administration has noted in its reply para.28, “HKSAR will introduce amendment bill to the LegCo in the light of actual circumstances should there be any amendment to or supplementary agreement of the Co-operation Arrangement such that it may be implemented in accordance with laws in the HKSAR.” The proposed amendment seeks to make this an obligation for the HKSAR regardless of the scope of the amendment or supplementary agreement. This proposed CSA allows LegCo to retain its role in overseeing the implementation of the Co-operation Agreement and the co-location arrangement, and should be ruled as within the scope of the Bill.
41. More importantly, the argument that the process of amending the Co-operation Arrangement and the signing of supplementary agreements would be “unilaterally governed by a piece of local legislation” is also a flawed understanding of this proposed CSA. Essentially, the proposed CSA would require the HKSAR and Mainland to go through the “Three-step Process” each time an amendment or a supplementary agreement on the Co-operation Arrangement is made. This closely mirrors the intent and procedure of the Bill itself, and it would be unreasonable to consider this CSA inadmissible.

**Hon. Alvin Yeung's CSA on adding Clause 5A (application of the Ordinance)**

42. The Administration confirmed in the Bills Committee meeting that the blue bill only applies to the MPA. It should be up to LegCo to determine to scope of application of the Bill.

**Hon. Jeremy Tam's CSA on adding Clause 9 (one-off arrangement for co-location arrangement)**

43. The argument that the CSA expands indefinitely the scope of the Bill is the opposite of the intention of this CSA, which is to limit the scope of this Bill by limiting its use as context or as a reference material for establishing co-location arrangements for other railway or any railway in the in the future. This CSA clarifies the Bill's intent in a form consistent with the intent of the Bill, which is to establish a MPA in West Kowloon Station.

**Hon. Tanya Chan's CSA on amending Schedule 3 (changing the colour used to signify Shek Kong Stabling Sidings)**

44. This is not a frivolous or meaningless amendment to the Bill. As mentioned in the discussion in the Bills Committee, Hon. Tanya Chan has raised the question on why the same colour is used to denote the MPA in Schedule 2 and Shek Kong Stabling Sidings, which is not part of the MPA, in Schedule 3. To avoid confusion, the colour of the plan in Schedule 3 should be different from the colour used in Schedule 2 for the MPA.

**Hon. Tanya Chan's CSA on adding Clause 9 "Implementing arrangements made under this Ordinance"**


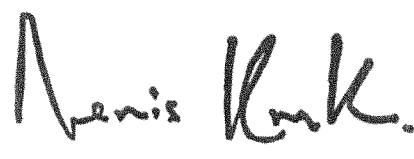
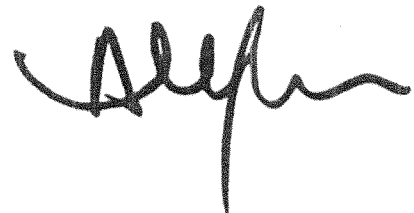
45. As mentioned in the comments made in para.14, this proposed CSA is not only in accordance with the Co-operation Arrangement, but also provides a mechanism to implement the majority of the 75 CSAs once being passed. When the other proposed CSAs are paired with this CSA, it will be clear that the CSAs are in accordance with the Co-operation Arrangement, particularly Article 16. Relevance to the subject matter of the Bill can also be appropriately construed regardless of whether the subject matter of the Bill is interpreted as to

implement *the* co-location arrangement set out in the Co-operation Arrangement, or *a* co-location arrangement with reference to the Co-operation Arrangement. This fact should be considered in the President's decision on whether to admit various CSAs.

#### **CSAs raised by LegCo Members of Civic Party**

46. As illustrated above, all of our proposed CSAs have been carefully considered and drafted. They are relevant to the subject matter of the Bill – with an attempt to remedy the glaring unconstitutionality posed by the Administration's proposed bill, plug loopholes in the Bill, clarify certain areas and provide protection to Hong Kong people. The CSAs are in compliance with the Basic Law and Rule 57(4) of LegCo Rules of Procedure. There is no reason for the President to rule out any of the CSAs.

Yours Sincerely,

Hon. Tanya Chan      Hon. Dennis Kwok      Hon. Alvin Yeung



Hon. Jeremy Tam



Hon. Kwok Ka-ki



敬啟者

關於：回應運房局助理秘書長鄭朗峰 5 月 29 日一地兩檢條例草案修正案信件

謹回覆如下

(一) 有關立法會以及立法會主席的權力基礎

(1) 立法會議員提出修正案的權力基礎

立法會議員提出修正案的權力基礎主要源自《基本法》以及《議事規則》。

一如政府當局於立法會 CB(4)865/17-18(01)號文件正確指出：

「按照《基本法》第 73(1)條，香港特區立法會可根據《基本法》規定並依照法定程序，對《條例草案》的條文提出修正案。」

立法會議員根據《基本法》第 73(1)條賦予立法機關的權力，可以自由提出符合《議事規則》的修正案，不但行政機關無權干涉，立法會主席亦無權不批准議員就《條例草案》提出符合《基本法》及《議事規則》的修正案。

(2) 立法會主席就議員提出條例草案修正案作出裁決的權力和空間

立法會主席行使權力的部份來源無疑來自《基本法》、《議事規則》以及法庭於有關案例中作出的裁決和詮釋。然而，本人必須指出，立法會主席作出裁決的權力和空間亦受立法機關的行事方式所限制。

《香港特別行政區立法會歷史、規則及行事方式參考手冊》中第 1.34 段所指出：

「一如其他普通法司法管轄區（如英國、加拿大、澳洲及紐西蘭）的行事方式，香港立法機關亦有一套由多年以來立法會主席所作出的裁決。這些裁決是關於議員就規程問題而提出的問題，或提出議案或法案的要求，或對擬動議的議案及法案提出修正案的要求，或請政府答覆的問題。這些裁決成為一套先例，是立法會主席據以作為指引，就《議事規則》規則的應用及先前慣例作出決定和詮釋。」

立法會主席就一事項作出裁決並成為一套先例時，往往應用一系列原則和對《議事規則》的詮釋，該一系列原則及詮釋的應用對往後立法會主席具有約束力。本人認為，就歷屆立法會主席已作出裁決且成為先例的事宜，立法會主席在沒有重



大且特殊的理由下，不得作出違背該等先例所應用的原則和詮釋的裁決，以確保立法機關行事的一致性。

立法會主席於履行主席職責時，只能依據《基本法》、《議事規則》作出裁決，有關裁決亦必須符合有關先例所應用的原則和標準。立法會主席在決定是否越權否決議員提出的合法修正案時，應謹記以上要點，以維持立法機關的尊嚴。

## (二) 有關條例草案

### (3) 條例草案並不符合基本法，立法會無權審議或通過

《基本法》第十一條清楚訂明：

「香港特別行政區立法機關制定的任何法律，均不得同《基本法》相抵觸。」

本《條例草案》經多月審議及討論，政府有關當局均未能就本《條例草案》的憲制基礎提供有力說明。因此，本人確信本《條例草案》至少違反《基本法》第 18 條、第 19 條以及第 22 條，立法會主席無權批准政府把《條例草案》提交至本會進行二讀、三讀及所有有關程序。

為履行立法會主席的憲制職責、捍衛立法機關的尊嚴及合法性，本人認為立法會主席從政府當局向本會提交《條例草案》進行首讀時已經應該把《條例草案》根據基本法第 11 條退回予政府當局。

為免立法機關違憲審議甚至通過不符合《基本法》的《條例草案》，本人認為立法會主席應立即把《條例草案》退回予政府當局。

退一步言，即使立法會主席及有關法律顧問並不能完全確定本《條例草案》違憲，亦應至少向外至少尋求兩組法律意見以供本會參考，以確保本會不會違反《基本法》第 11 條，通過違憲的《條例草案》。此舉動並非罕有，過往本會亦多番就有爭議性的議案或法案外尋求法律意見，包括去年由建制派議員提出的《修改議事規則》議案。

如立法會主席及本會法律事務部一意孤行，拒絕尋求獨立法律意見，請以書面正式向本會議員詳細解釋。

### (4) 條例草案修正案整體出發點





如上，本人、多名議員及社會公眾，一直已多次指出，整份《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》（下稱「條例草案」），乃違反《基本法》、違反多項條例、傷害一國兩制下的基本法治。

本人提出的修正案，及下面的回應亦立足於此；即，所有修正案皆是以盡量減少對法治的傷害為出發點，而非以最貼近政府一地兩檢的安排的政策原意為出發點。

本人認為本人透過修正案表達此一立場，乃《基本法》賦予立法會議員的權責之內，且並無違反任何《議事規則》。

### （三）有關運房局鄭朗峰先生信件的附件 B 的第 20 至第 24 項修正案

（5）就此 5 項修正案，及其他議員提出的相類的修正案，立法會主席須判斷的問題為：

· 問題（a）該等修正案，是否與主題（subject matter）相關，及，主題的定義為何，例如是否只包括短題及詳題的具體條文；

· 問題（b）該等修正案，是否與本條例草案的相關文件《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》（下稱《合作安排》）有所衝突；

· 問題（c）即使該等修正案被理解為與《合作安排》有所衝突，本會議員是否有權提出該等修正案。

#### 有關問題（a）

##### （6）《條例草案》的主題

條例草案的主題由條例的短題及詳題所界定，其他有關說明，包括政府當局所引述的《條例草案》「摘要說明」，性質上只是旨在說明《條例草案》的背景及內容，以供本會議員在審議《條例草案》時作參考之用，並不界定條例草案的主題。

根據《條例草案》文本，短題及詳題分別為：

「《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》」



以及

「本條例草案旨在宣布某範圍為西九龍站內地口岸區；訂定廣深港高速鐵路香港段上營運中的客運列車的車廂，視為在西九龍站內地口岸區範圍之內；訂定就某些目的而言，西九龍站內地口岸區的範圍，視為處於香港以外並處於內地以內；並就若干權利及義務及相關事宜，以及就解釋關乎權利及義務的若干文件，訂定補充條文。」

因此，由運房局助理秘書長鄭朗峰先生署名的，政府當局在 5 月 29 日就一地兩檢條例草案修正案之信件中，第 2 至第 4 段的內容，跟《議事規則》中所指的「條例草案的主題」，並沒有任何關係。

換言之，任何有關此《條例草案》的修正案，只要是跟上述的短題及詳題有關，當即符合《議事規則》第 57 條對修正案所作出的規定。

(7) 條例草案的所有部分，特別是述明條例草案主題的文字，即短題及詳題，皆無述明或指出或暗示，此條例之擬定的目的，為實施《合作安排》。

因此，條例草案的任何部分，只要與主題及詳題有關，絕對可包括《合作安排》沒有指明的內容。

(8) 夾附於條例草案正文後的《摘要說明》，其第 2 段的確有如此描述：「本條例草案旨在落實《合作安排》。」，作為「弁言」的解釋。然而，《摘要說明》乃政府擬定的補充說明，對條例草案並無實質約束力。

條例草案的主題，只應包括就條例草案的短題及詳題的正文，作直接解讀。

(9) 事實上，我們必須注意到，「弁言」的正文中，並無述明或指出或暗示，條例草案旨在落實《合作安排》。

政府的《摘要說明》純粹屬於其中一種對「弁言」的詮釋。

(10) 即便政府認為「弁言」帶有「條例草案旨在落實《合作安排》」的含意，然而，「弁言」的性質及功能，旨在說明條例草案的背景，而絕非約束「詳題」之範圍。

同上，條例草案的主題，只應包括就條例草案的短題及詳題的正文，作直接解讀。



(11)《議事規則》第 57(4)(a) 條說明，「修正案必須與法案的主題及有關條文的主題有關」，而絕非可直接引申為「修正案必須與《合作安排》有關」。

(12) 運房局助理秘書長鄭朗峰先生的來函中，第 8 段提到：

「正如上文第2至5段所述，《條例草案》的主題為在「三步走」程序下依據全國人大常委會的《決定》落實《合作安排》。」

此一立論是完全錯誤的，是經過詮釋的僭建，背離短題及詳題的具體正文。短題及詳題並無隻字述明或指出或暗示，條例草案的主題為實施《合作安排》。

而弁言及其詮釋（即《摘要說明》），或一份立法會文件，只能反映政府對條例草案的主旨的理解，但卻不能等同約束修正案的規範依據。

把「弁言」、《摘要說明》或立法會文件，用來直接等同短題及詳題正文，是毫無法理及邏輯基礎的。

(13) 因此，立法會主席考慮修正案是否合乎《議事規則》第 57(4)(a) 條時，須考慮的，並不是修正案有否超出《合作安排》的範圍，或《合作安排》對條例草案的約束，而是條例草案的短題及詳題正文中，對條文及相關的修正案的原則性約束。

如上，條例草案的短題為：

「廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案」

條例草案的詳題為：

「本條例草案旨在宣布某範圍為西九龍站內地口岸區；訂定廣深港高速鐵路香港段上營運中的客運列車的車廂，視為在西九龍站內地口岸區範圍之內；訂定就某些目的而言，西九龍站內地口岸區的範圍，視為處於香港以外並處於內地以內；並就若干權利及義務及相關事宜，以及就解釋關乎權利及義務的若干文件，訂定補充條文。」

本人上述提出的 5 項修正案（即運房局鄭朗峰先生信件的附件 B 的第 20 至第 24 項修正案），正是辯論詳題中「某些目的」的定義，與詳題正文明顯相關。



因此，該等修正案合乎《議事規則》第 57(4)(a)的規定。

#### 有關問題 (b)

(14) 同時，《合作安排》沒有述明任何有關國際公約及雙邊協定效力的說明，即沒有說明其是否屬於或不屬於保留事項，或是否受條例影響，或如何受條例影響 (silent on the matter)。

故此，本人上述提出的 5 項修正案（即運房局鄭朗峰先生信件的附件 B 的第 20 至第 24 項修正案），指定國際公約及雙邊協定為保留事項，或指定其於內地口岸區有效，或指定其於內地口岸區不受本條例影響，與《合作安排》並無任何衝突。

立法會主席理應接納及准許提交立法會。

#### 有關問題 (c)

(15) 基本法第 73(1)條述明：

「香港特別行政區立法會行使下列職權：

(一) 根據本法規定並依照法定程序制定、修改和廢除法律；」

即便政府認為本人之修正案，與《合作安排》有潛在衝突，這種判斷也完全無損《基本法》第 73(1)條賦予立法會的權責。

事實上，《基本法》第三節（第 66 條第 79 條）並無述及對立法會就政府法案而提出的修正案的規範。即，唯一對修正案的規範，只來自從《基本法》第 75 條得到權力的立法會《議事規則》。

即，唯一可能凌駕本會議員按《基本法》第73(1)條提出修正案的情況，就是該等修正案違反了上述《議事規則》第57(4)(a) 或其他《議事規則》的規定。

上文已充分說明了，為何本人之修正案，並沒有違反《議事規則》第57(4)(a)。

簡言之，《基本法》及目前所有法例，均絕對沒有賦予政府權力，以《合作安排》框限及凌駕本會立法權。

本會議員提出修正案權利，純粹限於該等修正案須符合《議事規則》。



一旦任何符合《議事規則》，但與《合作安排》有任何衝突或潛在衝突的修正案在本會通過，政府須重議、修訂或補充《合作安排》。

#### (四) 有關運房局鄭朗峰先生信件的附件D的第3至第5項修正案

(16) 若生效日期及／或失效日期與本條例草案視為「無關」(irrelevant)，並屬於立法審議的範圍以外(out of scope)，則條例草案第1(2)條亦應刪去。因條例草案第1(2)條正是限制生效日期及／或失效日期。

事實上，香港每項法例都必然需要述明或暗示條例之生效日期及／或失效日期；因此該等事宜絕對屬於本條例草案審議範圍及立法會權力範圍以內。

一直以來，多項法例都有辯論生效日期與日落條款。

可參考的裁決例子為2014年7月8日曾鈺成主席的信件〈立法會主席就張宇人議員、郭榮鏗議員、梁美芬議員、陳志全議員及何秀蘭議員 擬對《2014年婚姻(修訂)條例草案》提出的全體委員會審議階段修正案所作的裁決〉。

當中第49段提述到以「就一項條例草案加入日落條款」作為修正案內容的正當性：

「49. 我同意法律顧問的意見，並無一項推定假設任何條例的條文必須無限期維持有效，及條文施行在時間上不能受到限制。我認為擬議的日落條款在條例草案的範圍之內，可以動議。」

本人必須強調，若生效日期與失效日期的修正案不被准許提交立法會大會，將形成與過去多項法案審議衝突的裁決先例，議會權力受到不必要的削減，遺害甚深。立法會主席不應作出如此冒險及激進的決定。

#### (五) 有關運房局鄭朗峰先生信件的附件F的第2項修正案

(17) 本人就修正附表2平面圖編號1的修正案的內容為，把B2層及B3層的「內地辦公備勤區」的部分，由內地口岸區，修訂為非內地口岸區。

立法會主席應否接納此修正案，可沿兩個方向考慮：





· 方向 (a)

——內地口岸區範圍修訂，是否與《合作安排》有所牴觸？

——即便被政府視為有所牴觸，此一牴觸會否影響到立法會議員提出修正案的權利？

· 方向 (b)

——內地口岸區範圍修訂，是辯論條例草案的細節，抑或條例草案的原則？

——若為條例草案細節，是否可以提出修正案？

——若政府無足夠資料證明或推論，內地口岸區範圍修訂屬於條例草案的原則部分，是否可成為不接納修正案的足夠理由？

有關方向 (a)

(18) 在《合作安排》的附件中，即第10頁的圖則中，有此一說明：

「本附件所顯示的內地口岸區範圍及其他資料只供說明之用，相關具體情況最終根據全國人大常務委員會的有關決定確定」。

根據此句，《合作安排》附件的圖則只有參考性質，對簽訂合作安排的雙方，沒有約束性質。

即，本人提出的修正案，沒有牴觸《合作安排》的內容；因《合作安排》附件的圖則，不屬《合作安排》具約束性的正式內容。

(19) 運房局鄭朗峰先生信件第19段的鋪陳及分析，與《合作安排》附件對簽訂合作安排的雙方，有否約束性質一事，完全不相關。

(20) 進而論之：即使本人的修正案被理解為與《合作安排》有所衝突，本人是否有權提出該項修正案？上文已仔細推論。承上文，《合作安排》不屬於條例草案主題，及，《基本法》及目前所有法例，均絕對沒有賦予政府權力，以《合作安排》框限及凌駕本會立法權。



本會議員提出修正案權利，純粹限於該等修正案須符合《議事規則》。

即使修正案與《合作安排》有任何衝突或潛在衝突，只要符合《議事規則》，立法會主席便應接納。

何況，本人之修正案，與《合作安排》並無任何衝突，因《合作安排》附件圖則，只屬參考性質。

### 有關方向 (b)

(21) 本人認為，本人修正案對內地口岸區範圍之修訂，完全不會改變條題草案中的主題，只屬條例草案的細節，不論通過與否，對一地兩檢安排影響不大。

假若把「內地辦公備勤區」的部分，由內地口岸區，修訂為非內地口岸區，目前沒有任何證據顯示，會實質影響《合作安排》的執行。

《合作安排》亦完全沒有說明，為何中國政府需要設置內地辦公備勤區，及，為何中國政府設置的內地辦公備勤區，須在法律上為內地口岸區。

(22) 即，不設置「內地辦公備勤區」，亦可能完全不影響一地兩檢安排（本會完全沒有資料判斷）。

(23) 及，即使設置「內地辦公備勤區」，而該等區域設定為非內地口岸區，亦可能完全不影響一地兩檢安排（本會完全沒有資料判斷）。

(24) 因此，運房局鄭朗峰先生信件第20段提到：

『若擬議修正案獲得通過，西九龍站「內地口岸區」的具體範圍將會遭單方面改變。這將無可避免地改變了《條例草案》旨在落實《合作安排》的要素，因而改變《條例草案》主題，亦違反已說明「內地口岸區」涵蓋範圍的《合作安排》和全國人大常委會的《決定》。』

此一分析毫無事實基礎。本會根本沒有資料判斷，內地口岸區的範圍改變，有否改變落實《合作安排》的要素，或有否改變《條例草案》主題。

立法會主席亦無此資料，因此亦沒有理據，褫奪本人就此提出修正案的權利。

(25) 議員提出的修正案，有權討論條例草案的細節，而不可討論條例草案的原



則。過去立法會主席裁決，亦曾就此介定準則。

先例可參見，2013年7月8日曾鈺成主席發表的〈立法會主席就何秀蘭議員擬對《2013年香港藝術發展局(修訂)條例草案》提出的全體委員會審議階段修正案的裁決〉。

當中第13段說明：

立法機關法律顧問給我的意見是，在考慮某項修正案是否與條例草案的主題有關時，我可考慮修正案的效力會否改變條例草案的主題(或基本原則)，或只是修訂條例草案的細節。就此方面，法律顧問亦請我參考《議事規則》第56(1)條，該條訂明獲付委某法案的任何全體委員會或專責委員會，只可討論該法案的細節，不得討論其原則。因此，倘若修正案是與條例草案的細節有關，該等修正案應可提出，在條例草案的委員會審議階段討論。

當中第15段說明：

根據《議事規則》的規定，並經考慮各項相關事宜，包括條例草案的詳題、摘要說明及條文、立法會參考資料摘要和以往的裁決，我認為何秀蘭議員的擬議修正案與條例草案就該條例第3(5)條提出的修訂有關。透過賦予“個人”一詞的涵義，並使有關“個人”的資格準則成為法定準則，該等修正案旨在就條例草案所載的建議提供實施細節。該等修正案不會剝奪或根本地改變行政長官根據該條例新訂第3(5)條指明個人或團體(或指明兩者)的權力。因此，何秀蘭議員的修正案應與條例草案的主題有關。我注意到該等修正案如獲通過，或會有限制或縮窄行政長官在指明個人方面的酌情決定權的效力。依我之見，這是關乎修正案的優劣，我在決定該等修正案可否提出時，不應予以考慮。

按此裁決，關注於條例草案細節修訂的修正案，應可提出。

(26)綜合上述，若按本人理解，此一內地口岸區的範圍，屬於條例草案的細節，與條例草案的原則無關。立法會主席應予接納。

即使按照政府理解，內地口岸區的範圍，可能與條例草案的原則有關——他們亦無相關資料，足以說明修訂該等範圍，足以影響內地口岸區運作。

證明本人修正案內容屬於討論條例草案原則或主題的舉證責任，完全在於政府，而他們自始至終沒有提供相關資料。立法會主席並無理據拒絕本人提出此一修正案。





## 其他方向

(27) 有關此一修正案，本人必須慎重說明，在法案委員會階段及本條例草案之任何階段，即使議員多次要求參觀相關區域，亦不得要領。

即，立法會根本沒有開始及完成就該等區域應否作為內地口岸區之審議工作，本會是否有權力，通過未經審議的法例，實屬極大疑問。若貿然通過把該等區域設為內地口岸區的平面圖編號1，必將帶來法律風險。

本人就此提出修正案，實屬合理之至。

## (六) 有關運房局鄭朗峰先生信件的附件I的第1至第4項修正案 (即《條例》任何部分被法院裁定或認為違反《基本法》以致《條例》停止生效 的修正案)

(28) 根據基本法第19條，香港特別行政區享有獨立的司法權和終審權。

《條例草案》是否違反《基本法》，最終決定權在香港特區終審法院。根據中國憲法及內地法制，全國人大常委會固然有權就不同問題作出決定，包括作出《決定》。

然而，在沒有根據基本法第158條就《基本法》第18條、第19條及第22條作出解釋的情況下，全國人大常委會就此《條例草案》是否合乎《基本法》，並沒有憲制上的角色，因此《決定》對本地法院及本會均沒有約束力。

《決定》認為《條例草案》及《合作安排》沒有違反《基本法》，僅屬全國人大常委會的「意見」，並不影響此《條例草案》有可能違憲的可能。

一如上文所言，本人提出修正案的最大目的是為了減少本會通過一條違憲草案對《基本法》、法治及一國兩制的傷害，政府認為《條例草案》並不可能會違憲，政府當局當然有權提出此「意見」，跟全國人大常委會有權提出相關「意見」一樣，並不代表可以以此為理據，限制本人有符合《基本法》及《議事規則》的情況下提出有關修正案，以確保法院一旦裁定本《條例草案》違憲後，本《條例草案》不會繼續生效。



此外，此修正案旨在訂明「內地口岸區」在本條例草案的任何一部份被法院裁定為違憲後的情況，跟詳題的第一部份（宣布某範圍為西九龍站內地口岸區）、第二部份（訂定廣深港高速鐵路香港段上營運中的客運列車的車廂，視為在西九龍站內地口岸區範圍之內）跟第三部份（訂定就某些目的而言，西九龍站內地口岸區的範圍，視為處於香港以外並處於內地以內）均有直接關係，絕對符合《議事規則》第57(4)(a)條及《基本法》第73(1)條。

### （七）結論

（29）立法會主席應以維護一國兩制，保障《基本法》賦予議會之權力及責任，為最大原則，去考慮所有修正案。本人認為，本人所有修正案，皆應予以准許，提交立法會。

本人再三及必須指出的是：立法會有無可爭議的法定權力，否決本條例草案，即，立法會有權單方面否決《合作安排》的實施，單方面否決《決定》。

《合作安排》的實施並非必然，立法會更絕無責任落實《合作安排》的實施。《合作安排》實施與否，或如何實施，絕對不應是考慮本條例草案審議程序的前提。

感謝。

此致  
梁君彥議員  
運房局助理秘書長鄭朗峰先生

立法會議員朱凱迪謹啟

2018年5月31日



Re: Administration's views on Members' amendments to the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link (Co-location) Bill (Chinese version)

Leung, Christine

to:

Sharon WS LAM

01/06/2018 11:42

附錄 2G

Appendix 2G

(只備英文本

English version only)

Dear Sharon,

Thank you for your email. Our office has no comment regards the administration's views on the Members' amendment(s) to the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link (Co-location) Bill.

If you have any enquiries, please contact Mr Kwok Wing-Kin directly through [REDACTED]. Thank you.

Best regards,

Christine

Christine LEUNG

Assistant

Dr Fernando Cheung Chiu-hung LegCo Member's Office

Tel: 2613 9200

Fax: 2799 7290

## 24 項獲准就《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》提出的修正案

## (A) 有關經制定的條例(即制定為條例的條例草案)生效日期的 2 項修正案

議員	修正案要點	獲准提出原因
陳志全議員 (1 項修正案)	修訂第 1(2)條，將生效日期改為經制定的條例於憲報刊登當日後的第 300 日。	該等修正案僅旨在修訂條例草案的細節，因而屬條例草案的涵蓋範圍。
毛孟靜議員 (1 項修正案)	修訂第 1(2)條，將生效日期改為立法會通過條例草案當日後的第 365 日。	

## (B) 有關經制定的條例失效日期的 9 項修正案

議員	修正案要點	獲准提出原因
朱凱迪議員 (6 項修正案)	修訂第 1(2)條，以規定經制定的條例於 2021 年 12 月 31 日午夜 12 時失效。	法律上並無推定某條例的條文必須無限期有效，而其條文的適用不可受時間限制。朱議員的擬議條文與條例草案的細節有關，並不會改變條例草案的主題。
	修訂第 1(2)條，以規定經制定的條例自生效日期起 5 年後失效。	
	在第 1 條加入第(3)款，以訂明若經制定的條例的任何部分被法院裁定為與《基本法》有所抵觸，經制定的條例即停止生效；而內地口岸區即視為處於香港以內並處於內地以外，由香港特別行政區(“香港特區”)依據特區法律實施管轄(包括司法管轄)。	
	在第 6 條加入第(3)款，以訂明當經制定的條例的任何部分被法院裁定為與《基本法》有所抵觸時，內地口岸區的範圍視為處於香港以內並處於內地以外，經制定的條例即停止生效。	原因同上。

議員	修正案要點	獲准提出原因
	加入新訂第 9 條，以訂明若經制定的條例的任何部分被法院裁定為與《基本法》有所抵觸，經制定的條例即停止生效；而內地口岸區即視為處於香港以內並處於內地以外，由香港特區依據特區法律實施管轄(包括司法管轄)。	
	加入新訂第 9 條，以訂明當經制定的條例的任何部分被法院裁定與《基本法》抵觸時，經制定的條例即停止生效；而內地口岸區的範圍不再被視為處於香港以外並處於內地以內，但須被視為位於香港以內。	
范國威議員 (2 項修正案)	修訂第 1(2)條，以訂明經制定的條例於廣深港高速鐵路(“高鐵”)香港段終止運作的日期起期滿失效；並就第 1 條的標題作相應修改。	
張超雄議員 (1 項修正案)	加入新訂第 9 條，以訂明經制定的條例於 2023 年 6 月 30 日午夜 12 時期滿失效。	

**(C) 就經制定的條例引入罪行條文及失效日期的 1 項修正案**

議員	修正案要點	獲准提出原因
陳志全議員 (1 項修正案)	加入新訂第 4 部(新訂第 9 至 12 條)，以： (a) 引入有關內地派駐內地口岸區機構人員的罪行條文；及 (b) 訂明(i)經制定的條例於 2047 年 6 月 30 日午夜 12 時期滿失效；及(ii)如 2047 年 6 月 30 日午夜 12 時前的任何時間，內地口岸區及高鐵香港段已連續沒有運作 365 日，經制定的條例於內地口岸區及高鐵香港段已連續沒有運作的第 365 日午夜 12 時期滿失效。	根據《合作安排》第六條，內地派駐機構根據內地法律在內地口岸區履行職責，不得進入內地口岸區以外的區域執法。根據《合作安排》第七條，香港特定人員持有效證件進入內地口岸區履行職務，屬香港法律適用的保留事項。陳議員建議的刑事罪行及罰則，與執行上述《合作安排》的條文有關，而條例草案的目的是落實《合作安排》。修正案旨在增訂條例草案的細節，因而屬條例草案的涵蓋範圍。

議員	修正案要點	獲准提出原因
		擬議的失效條文獲准提出，原因與上述(B)所述的理由相同。

**(D) 有關《香港人權法案條例》(第383章)對內地口岸區的適用的1項修正案**

議員	修正案要點	獲准提出原因
<b>郭家麒議員</b> (1 項修正案)	在第 6 條加入新訂第(3)款，以訂明《香港人權法案條例》(第 383 章)在內地口岸區維持有效。	全國人大常委會有關批准及確認《合作安排》的決定(“《決定》”)清楚訂明在西九龍站設立內地口岸區，不會損害香港特區居民在法律下所享有的權利與自由。郭議員的修正案旨在反映《決定》所訂明的上述原則，因此符合《合作安排》，並與條例草案的主題有關。

**(E) 指明《決定》及《合作安排》不屬《基本法》或任何香港法律一部分的 1 項修正案**

議員	修正案要點	獲准提出原因
<b>郭榮鏗議員</b> (1 項修正案)	加入新訂第 4 部(新訂第 9 條)，以達致以下效果：經制定的條例弁言中所提述的《合作安排》及全國人大常委會的《決定》不屬《基本法》或任何香港法律的一部分。	郭議員修正案的性質與“為免生疑問”的條文相似。

**(F) 指明經制定的《條例》為一次性安排的 1 項修正案**

議員	修正案要點	獲准提出原因
<b>譚文豪議員</b> (1 項修正案)	加入新訂第 4 部(新訂第 9 條)，以規定經制定的條例為有關高鐵香港段及西九龍站的一次性安排，並不適用於任何其他鐵路或未來任何鐵路的海關清關、入境管制及檢疫。	譚議員修正案的性質與“為免生疑問”的條文相似。

**(G) 修訂或刪除《條例草案》第 7 條的保留條文(及相關的附表 4 及 5)及第 8 條中有關解釋關乎權利及義務的日後文件的條文的 7 項修正案**

議員	修正案要點	獲准提出原因
<b>張超雄議員</b> (2 項修正案)	刪去第 7(3)條，該條就在內地口岸區視為處於香港以外並處於內地以內的情況下，斷定指明權利或義務的地理涵蓋範圍，訂定條文。	張議員的修正案僅旨在修訂條例草案的細節，因而屬條例草案的涵蓋範圍。
	刪去第 8 條，該條就若干日後的文件如載有對香港或香港某部分的提述，以描述某權利或義務的地理涵蓋範圍時，訂明該等文件關乎權利及義務(在生效日期前獲取或產生的權利或招致的義務除外)的解釋。	
<b>陳淑莊議員</b> (4 項修正案)	刪去第 7(3)條，該條就在內地口岸區視為處於香港以外並處於內地以內的情況下，斷定指明權利或義務的地理涵蓋範圍，訂定條文。	陳議員的修正案僅旨在修訂條例草案的細節，因而屬條例草案的涵蓋範圍。
	刪去第 8(1)(b)條，該條關乎如何解釋若干日後的文件，該等文件關乎某些權利及義務。	
	相應刪去附表 4，該附表為第 7(3)(a)條指明命令。	
	相應刪去附表 5，該附表為第 7(3)(c)條指明已有的法院命令。	
<b>郭榮鏗議員</b> (1 項修正案)	刪去第 8(1)(b)(ii)條，該條關乎如何解釋若干日後的文件，該等文件關乎某些權利及義務。	郭議員的修正案僅旨在修訂條例草案的細節，因而屬條例草案的涵蓋範圍。

**(H) 有關其他事宜(包括更改用作標示石崗列車停放處的顏色及增訂一項定義)的 2 項修正案**

<b>議員</b>	<b>修正案要點</b>	<b>獲准提出原因</b>
<b>陳淑莊議員</b> (1 項修正案)	修訂附表 3，以更改用作標示石崗列車停放處的顏色。	根據陳議員的解釋，其修正案旨在清楚區分劃定為內地口岸區的範圍(內地法律適用於該範圍的非保留事項)與劃定為石崗列車停放處的範圍。
<b>陳志全議員</b> (1 項修正案)	在第 2 條增訂“內地派駐機構”的定義。	陳議員的修正案僅旨在修訂條例草案的細節，因為建議增訂的定義源自《合作安排》第六條，並且反映條例草案附表 1 中附註的條文。



51 項不獲准就《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》提出的修正案

(A) 39 項修正案超出條例草案的涵蓋範圍(包括基本上不符合或偏離《合作安排》)，不獲准提出

議員	修正案要點	立法會主席裁決
陳淑莊議員 (10 項修正案)	修訂第 2 條，以增訂“出入境管制”、“入境事務主任”、“內地機構”及“內地人員”的定義。	內地口岸區的法律適用及適用法律與管轄權(包括司法管轄權)的劃分，是落實經全國人民代表大會常務委員會(“全國人大常委會”)批准的《合作安排》下“一地兩檢”安排的關鍵。《合作安排》訂明香港特區管轄事項(即條例草案所指的“保留事項”)與內地管轄事項(即條例草案所指的“非保留事項”)。陳議員對第 2、3 及 6 條的修正案不符合《合作安排》，因為該等修正案的效果將會縮窄內地法律於內地口岸區就“非保留事項”的適用範圍，以及內地在內地口岸區就“非保留事項”的管轄權。
	修訂第 3(1)條，以修改“保留事項”及“非保留事項”的定義，以達致以下效果：只有與內地出入境管制相關的事項，才屬於“非保留事項”。	
	修訂第 6(1)條及加入新訂第 6A 至 6F 條，以訂明內地人員在內地口岸區可行使的若干權力；並作出相應的技術修訂。	
	加入新訂第 5 部(新訂第 9 條)，以規定香港特區政府必須藉修改《合作安排》，或與內地簽訂補充協議，落實任何根據經制定的條例作出的安排。	
	加入新訂第 4 部(新訂第 9 及 10 條)，以規定： (a) 香港特區政府須向內地批給特許，指明內地使用內地口岸區的使用條件，並保留權利取消該特許； (b) 該特許於 2047 年 6 月 30 日或之前失效，而經制定的條例亦於該特許失效同日期滿失效；及 (c) 如該特許提前終止或續期，運輸及房屋局局長須藉憲報公告公布該特許期滿的日期；而經制定的條例於經公布日期午夜 12 時期滿失效。	
		陳議員加入新訂第 5 部(新訂第 9 條)的修正案不符合條例草案落實《合作安排》的目的。條例草案訂明的“一地兩檢”安排，必須藉本地立法而非修改《合作安排》落實。陳議員的修正案亦不符合《合作安排》第十六條。該條訂明，如需對《合作安排》進行修改，須經內地與香港特區政府雙方協商達成一致後簽署書面文件，並報中央人民政府批准。

議員	修正案要點	立法會主席裁決
	<p>加入新訂第 4 部(新訂第 9 條)，規定任何對《合作安排》的變更，包括修改及補充協議，必須由立法會通過修改經制定的條例批准才可生效。</p>	<p>陳議員加入新訂第 4 部(新訂第 9 及 10 條)的修正案與條例草案落實《合作安排》的主題並不相關。《合作安排》第二條當中訂明，內地口岸區場地使用權的取得、期限及費用等事宜，由香港特區與內地簽訂合同作出規定。有鑒於此，該項修正案擬引入的內地口岸區土地使用安排，並非條例草案擬涵蓋的事宜，因而超出條例草案的涵蓋範圍。期滿失效的擬議條文繫於關乎內地口岸區土地使用安排的擬議條文，因此亦不可提出。</p> <p>陳議員加入新訂第 4 部(新訂第 9 條)的修正案超出條例草案的涵蓋範圍，因為該項修正案旨在制訂修改《合作安排》的機制，並不符合《合作安排》第十六條(該條訂明如需對《合作安排》進行修改，須經內地與香港特區政府雙方協商達成一致後簽署書面文件，並報中央人民政府批准)。</p>
張超雄議員 (5 項修正案)	刪去關於“保留事項”及“非保留事項”的第 3 條。	<p>張議員對第 3 及 (6)(1) 條的修正案不獲准提出，理由一如上文我就陳淑莊議員對第 3 及 6 條的修正案所作的裁決。</p> <p>應注意的是，第 (6)(2) 條旨在清楚表明香港特區的行政區域界線不會受內地口岸區的設立影響，而依據《合作安排》和全國人大常委會的《決定》訂定的“一地兩檢”安排，亦建基於此重要一環。從全國人大常委會的《決定》</p>
	修訂第 3(1)(a) 條中“保留事項”的定義，以達致以下效果：全部香港法律，除與海關清關、入境管制及檢疫有關外，納入為“保留事項”。	
	修訂第 6(1) 條，以達致以下效果：內地只會就內地口岸區內與海關清關、入境管制及檢疫相關的事項，依據內地法律實施管轄(包括司法管轄)。	

議員	修正案要點	立法會主席裁決
	<p>刪去第 6(2)條，該條訂明 1997 年 7 月 1 日《中華人民共和國國務院令》第 221 號所公布的香港特區行政區域界線，不受第(6)(1)條影響。</p> <p>從第 2 條中刪去“《合作安排》”的定義。</p>	<p>可見，全國人大常委會決定批准《合作安排》所依據的基礎，包括“一地兩檢”安排符合“一國兩制”的原則，且不會改變香港特區的行政區域界線。</p> <p>張議員建議刪去第 6(2)條，其效果是刪除全國人大常委會決定批准“一地兩檢”安排的依據。這顯然不是條例草案的目的，其詳題足以印證這點。因此，張議員的修正案不符合條例草案的目的，即依據《合作安排》和全國人大常委會的《決定》落實“一地兩檢”安排。</p> <p>張議員建議刪去“《合作安排》”的定義，不符合條例草案的目的，即按照“三步走”程序，落實全國人大常委會批准的《合作安排》。刪除“《合作安排》”的定義，等同刪除條例草案的目的和相關背景，以及損害在西九龍站實施“一地兩檢”安排的基礎。修正案顯然具有改變條例草案主題的效力，因此不可提出。</p>
區諾軒議員 (1 項修正案)	修訂第 3 條，以達致以下效果：《合作安排》第三及七條的文本納入第 3 條內，以訂明“保留事項”及“非保留事項”的涵義。	區議員的修正案旨在透過複製條例草案附表 1 所載《合作安排》第三及七條的內容，在第 3 條訂明“保留事項”及“非保留事項”的定義。然而，他的擬議定義內容只是大致近似《合作安排》的第三及七條，而非完全相同。例如，“除以上情況外，該等人員在內地口岸區應遵守內地法律並接受內地派駐機構的監管”的字眼，並沒有在其擬議定義中出現。

議員	修正案要點	立法會主席裁決
		<p>若區議員的修正案獲得通過，其修正案中的擬議定義與《合作安排》第三及七條的相關文本之間的差歧，會令人產生混淆，不知應以哪個版本為準。由於他的修正案會引入不符合《合作安排》的事項，因此超出條例草案的涵蓋範圍。</p>
<b>范國威議員</b> (7 項修正案)	修訂第 3(1)(a)條中“保留事項”的定義，從當中刪去“根據《合作安排》第三或七條”。	<p>范議員的修正案與《合作安排》不符，因此超出條例草案的涵蓋範圍。部分修正案的効果是，將會根本地改變該等旨在落實《合作安排》的條文原擬達致的效果。例如，他對第 5 條的修正案會令高鐵香港段上的客運列車的車廂在所有情況下，均受香港特區管轄。這顯然與條例草案的詳題不符。條例草案的詳題當中訂明，高鐵香港段上營運中的客運列車的車廂，視為在內地口岸區範圍之內。</p>
	修訂第 3(1)(b)條中“非保留事項”的定義，以達致以下效果：只有與入境管制相關的內地法律，方可在內地口岸區實施。	
	刪去第 3(2)條，該條載有對《合作安排》第三、四及七條的提述。	
	修訂第 5(1)條，以達致以下效果：廣深港高速鐵路（“高鐵”）香港段上營運中的客運列車的車廂，視為“在香港範圍之內”，而非“在西九龍站內地口岸區範圍之內”。	
	刪去第 5(2)條，該條載列客運列車並非營運中的情況。	
	修訂第 6(1)條，以達致以下效果：除就保留事項外，內地口岸區的範圍，視為“處於香港以內”，而非“處於香港以外並處於內地以內”。	
	相應刪去附表 1，該附表載列《合作安排》第三、四及七條。	

議員	修正案要點	立法會主席裁決
尹兆堅議員 (2 項修正案)	修訂第 3(1)(a)條，以達致以下效果：處理廢物的事項不會包括在“保留事項”的定義內。	尹議員的修正案不獲准提出，理由一如上文我就陳淑莊議員對第 3 條的修正案所作的裁決。
	修訂第 3(1)(a)條中“保留事項”的定義，以包括適用於香港的國際公約及雙邊協定所定的義務和權利。	
胡志偉議員 (3 項修正案)	修訂第 3(1)(a)條中“保留事項”的定義，以達致以下效果：只有與海關清關、入境管制及檢疫相關的內地法律，方可在內地口岸區實施。	胡議員的修正案不獲准提出，理由一如上文我就陳淑莊議員對第 3 條的修正案所作的裁決。  胡議員建議刪去“《合作安排》”的定義的修正案不獲准提出，理由一如上文我就張超雄議員對第 2 條的修正案所作的裁決。
	修訂第 3(1)(b)條中“非保留事項”的定義，以致只有與海關清關、入境管制及檢疫相關的內地法律適用，並由內地實施管轄的事項，方屬非保留事項。	
	相應刪去附表 1，該附表載列《合作安排》第三、四及七條。	
	從第 2 條中刪去“《合作安排》”的定義。	
朱凱迪議員 (6 項修正案)	修訂第 3(1)條，或在第 3 條加入新訂第(3)款，以訂明香港所簽訂的國際公約及雙邊協定亦屬保留事項。	朱議員對第 3 及 6 條的修正案不獲准提出，理由一如上文我就陳淑莊議員對第 3 及 6 條的修正案所作的裁決。  根據全國人大常委會批准《合作安排》的《決定》，內地口岸區的具體範圍由國務院批准。據政府當局所述，內地口岸區的擬議範圍(與詳載於條例草案附表 2 的相同)已由香港特區政府呈交國務院，其後已獲批准。朱議員對附表 2 的修正案不符合國務院根據全國人大常委會的《決定》所批准的內地口岸區具體範圍，因而超出條例草案的涵蓋範圍。
	在第 6 條加入新訂第(3)款，以訂明在內地口岸區的範圍內，香港所簽訂的國際公約及雙邊協定不受影響。	
	修訂附表 2 中的平面圖編號 1，以改變內地口岸區的界線。	

議員	修正案要點	立法會主席裁決
<b>郭榮鏗議員</b> (1 項修正案)	修訂第 6(1)(b)條，從內地口岸區的管轄權劃分中，刪去“包括司法管轄權”。	郭議員的修正案與《合作安排》第四條不符，因而超出條例草案的涵蓋範圍。《合作安排》第四條訂明，內地口岸區除保留事項外，由內地實施管轄(包括司法管轄)。
<b>陳志全議員</b> (2 項修正案)	刪去第 6(2)條，該條訂明 1997 年 7 月 1 日《中華人民共和國國務院令》第 221 號所公布的香港特區行政區域界線，不受有關內地口岸區法律及管轄權的第 6(1)條影響。	陳議員對第 6(2)條的修正案不獲准提出，理由一如上文我就張超雄議員對第 6(2)條的修正案所作的裁決。
	修訂附表 2 平面圖編號 1 附件 1 切面 A-A，以達致以下效果：B3 層的內地口岸區有關的垂直界線將會拉低。	陳議員對附表 2 的修正案不獲准提出，理由一如上文我就朱凱迪議員對附表 2 的修正案所作的裁決。
<b>楊岳橋議員</b> (2 項修正案)	在第 6 條加入新訂第(3)款，以訂明若就內地口岸區內的某事項的管轄權的執行上存在爭議，法院的決定是最終決定。	<p>楊議員對第 6 條的修正案不符合《合作安排》第十五條，該條訂明一項解決爭議的機制，即內地與香港特區同意本着互相合作、互相支持、互諒互讓的精神，協商解決《合作安排》實施中產生的爭議。</p> <p>如詳題所載，條例草案旨在訂明多項事宜，包括訂定高鐵香港段上營運中的客運列車的車廂，視為在內地口岸區範圍之內(第 5 條)。條例草案亦訂定在並非營運中的情況下，客運列車的車廂視為位於香港以內。條例草案不僅必然要適用於內地口岸區，亦必然要適用於香港以內的其餘地方。楊議員的修正案(新訂第 5A 條)旨在令經制定的條例不適用於除內地口岸區外的香港以內所有地方，因而不符合條例草案的目的。因此，修正案超出條例草案的涵蓋範圍，不可提出。</p>
	加入新訂第 5A 條，規定除內地口岸區，經制定的條例並不適用於香港內任何其他地方。	

**(B) 12 項修正案不符合《議事規則》**

<b>4 項修正案不符合《議事規則》第 58(9)條</b>		
<b>議員</b>	<b>修正案要點</b>	<b>立法會主席裁決</b>
<b>郭榮鏗議員</b> (2 項修正案)	在詳題中，以“指定”取代“宣布”。	郭議員的修正案不符合《議事規則》第 58(9)條。該條規管對法案詳題的修訂。過去的裁決已確立一項清晰原則：詳題不可在法案的全體委員會審議階段予以修正，除非由於對法案的條文已作修訂，或基於其他某些技術原因，例如改善行文用語，或闡明某點屬法案涵蓋範圍的事項，以致詳題須作修訂。 <sup>1</sup> 對法案詳題作出的修訂，實質上是一項相應修訂。藉修改詳題以擴大法案涵蓋範圍的修訂，不應獲准提出，除非有關修正案是因法案已作其他修訂，以致有必要提出。郭議員的修正案不獲准提出，因為該等修正案並非由於其他修訂而有必要提出，亦非基於上述過往裁決所述的技術原因而提出。
	在詳題中，以“西九龍站內地口岸區的人士受制於內地法律”取代“西九龍站內地口岸區的範圍，視為處於香港以外並處於內地以內”。	
<b>毛孟靜議員</b> (2 項修正案)	在詳題的中文文本中，以“某些權利”取代“若干權利”。	鑒於上述對法案詳題的修正案適用的原則，我看不到有任何理據准許毛議員提出其修正案。
	在詳題的中文文本中，以“某些文件”取代“若干文件”。	

<sup>1</sup> 例如，請參閱立法會主席就陳鑑林議員及黃毓民議員擬對《2014 年版權(修訂)條例草案》提出的全體委員會審議階段修正案所作的裁決第 39 段，該裁決於 2015 年 12 月 7 日發出。

4 項修正案不符合《議事規則》第 58(8)條		
議員	修正案要點	立法會主席裁決
張超雄議員 (1 項修正案)	刪去弁言，該弁言敘述條例草案的背景，包括《合作安排》及全國人大常委會的《決定》。	該等修正案並非因對法案作出其他修正而必須提出，因此不符合《議事規則》第 58(8)條。該條訂明，除因先前對法案作出修正以致必須修正弁言外，不得審議弁言的修正案。
尹兆堅議員 (2 項修正案)		
胡志偉議員 (1 項修正案)		
4 項修正案違反《議事規則》第 57(4)(c)條或第 57(4)(e)條		
議員	修正案要點	立法會主席裁決
朱凱迪議員 (1 項修正案)	廢除第 1(2)條，代之以“本條例自西九龍站內地口岸區 <b>租賃</b> 合同的生效日期起實施，於 <b>租賃</b> 合同的生效日期起十年後失效。”（粗體為本文所加，以示強調）	根據《議事規則》第 57(4)(e)條，朱議員的修正案不獲准提出，因為英文文本中“lease”一詞與中文文本的“租賃”存在意義差歧，中文文本轉錄如下： “本條例自西九龍站內地口岸區 <b>租賃</b> 合同的生效日期起實施，於 <b>租賃</b> 合同的生效日期起十年後失效。”（粗體為本文所加，以示強調）
張超雄議員 (3 項修正案)	刪去“Shedule 1”	根據《議事規則》第 57(4)(c)條，張議員的修正案不獲准提出，因為修正案英文文本中“Shedule”這用詞無法理解，令修正案不能理解。
	刪去“Shedule 4”	
	刪去“Shedule 5”	