

# 國安法的權威性、凌駕性、特殊性不容質疑

律政司反對黎智英聘請英國御用大律師Tim Owen來港代其辯護，昨日上訴至終審法院。前律政司司長、資深大律師袁國強在法庭的陳詞中指出，政府有責任維護國家安全。由於本案是首宗國安案件聘用海外大律師來港代表被告抗辯，故律政司希望終審法院為未來同類案件作出權威性的指導。袁國強還從國安法的立法目的、國安法維護香港整體利益等角度，詳盡闡述了外國律師代理國安案件的荒謬性。

袁國強的慷慨陳詞，深刻闡明了國安法的深刻內涵，捍衛了香港國安法的權威，維護了香港法律界尊嚴，加深了人們對國安法的認知，有利於澄清謬誤，促使終審法院作出符合國安法立法精神的裁決。

維護國家安全是每個主權國家的核心利益，無論是實行普通法的國家，還是實行大陸法的國家，概莫能外！國安案件不允許外國律師代理早已是國際通則，黎智英涉嫌違反國家安全一案，是香港迄今最重大、最敏感的國安案件，豈能由英國律師代理。

## 維護國家安全體現權威性

如果香港本地司法不能維護國安法尊嚴，勢必觸發中央響應機制，不能容忍不忠實維護國家安全的行為。作出這樣一個明顯有違國安法立法原意的判決，高等法院到底意欲何為？對國安法是何態度？拿普通法思維處理涉國安法的案件，明顯是錯了頻道。是無知還是有為之？國安法的權威性、凌駕性、特殊性不容質疑！

高院原訟庭於上月批准黎智英聘用英國御用大律師Tim Owen來港代表黎智英抗辯，律政司早前就此決定不服上訴，遭上訴庭駁回，律政司一路上新至終審法院。

高等法院上訴庭當初駁回律政司上訴時，提到需「顧及公眾認知」，稱批准英國御用大律師代理此案，是要公眾覺得審訊是公平進行。袁國強反駁指出，法庭要考慮的應是公眾利益而非公眾認知，上訴庭的考慮是本末倒置。

袁國強所言一語中的、直指要害。試問：國安案件審理的出發點是什麼？是為了保護香港的公眾利益，是為了維護國家安全，而不是所謂「顧及公眾認知」。國安法頒布實施僅兩年多，如果公眾對國安法的認知模糊、或有人認知錯誤，難道不顧公眾利益而要遷就這樣的「公眾認知」嗎？

眾所周知，香港國安法實施之前，反中亂港勢力把香港這樣一個美麗的城市搞得烏煙瘴氣、過體鱗傷，蒙面暴徒當街縱火、火燒活人、私刑路人、打砸交通燈和港鐵設施，肆無忌憚地「裝修」商舖，許多議員的辦事處也被破壞到「無可破壞」的程度，學生沒法上學，打工仔無法返工，店主無法開門營業。香港遭受的損失不可估量！反中亂港勢力這樣做，就是挑戰「一中」原則，實施「港獨」。2020年7月1日國安法生效後，香港才恢復了正常秩序，國安法起到了「一法定香江」的作用。因此，維護國家安全，就是維護香港最大的公眾利益。

把「顧及公眾認知」置於「維護公



點擊香江 屠海鳴

眾利益」之上，這說明高等法院上訴庭對國安法的理解不夠精準到位，完全有「補課」的必要！

## 高於本地法律體現凌駕性

香港國安法具有什麼地位？這是判別「黎案」能不能聘用外國律師的關鍵。

迄今為止，涉及香港的法律，僅有兩部法律是由全國人大立法的。一部是香港基本法，另一部是香港國安法。根據憲法規定，全國人大是國家最高權力機關。由此可見，香港國安法的地位僅次於香港基本法，高於香港現行的其他所有法律。

香港基本法允許回歸前的大部分法律保持不變，保留了香港作為普通法管轄區的特色，這體現了「一國兩制」政治制度的巨大包容性。但不能因此而產生錯覺，用普通法的程序和習慣去約束國安法的執行。說得再明白一些，在香港，基本法最大，國安法次之，其他法律都必須遵循這兩部法律規定的原則。

再看看世界各國，維護國家安全的法律都具有凌駕性地位，各國對於負責此類案件的法官、律師有嚴格規定，案件當事人保釋條件也非常嚴格。許多普通法適用地區也都不允許外國大律師插手相關案件。道理很簡單：國家利益是

最高利益，外國律師參與審理，存在巨大風險。

自律政司就「黎案」聘用外國律師之事上訴以來，有外國反華勢力不斷抹黑、攻擊律政司，認為不尊重黎智英選擇律師的權利，是侵犯黎智英的辯護權，云云。然而，他們卻閉口不談自己的國家在涉及國家安全案件時，是否允許外國律師代理？外國反華勢力把「雙標」玩得這樣熟練，是在把世人當傻子一樣欺騙，再次暴露了其邪惡本性！

## 國安案件涉及外部勢力體現特殊性

國安法的立法目的和設計初衷是什麼？這是判別「黎案」能不能聘用外國律師的另一個關鍵因素。

香港國安法的總則闡明瞭立法目的：「為堅定不移並全面準確貫徹『一國兩制』、『港人治港』、高度自治的方针，維護國家安全，防範、制止和懲治與香港特別行政區有關的分裂國家、顛覆國家政權、組織實施恐怖活動和勾結外國或者境外勢力危害國家安全等犯罪，保持香港特別行政區的繁榮和穩定，保障香港特別行政區居民的合法權益……制定本法」。

香港國安法訂明瞭四項危害國家安全罪，「勾結外國或者境外勢力危害國家安全罪」是其中之一。國安法第二十九條訂明：「為外國或者境外機構、組織、人員竊取、刺探、收買、非法提供涉及國家安全的國家秘密或者情報的……均屬犯罪」。

眾所周知，黎智英涉嫌勾結外國或

者境外勢力危害國家安全罪，勾結的主要對象是英國和美國，而黎智英聘請的律師Tim Owen是英國人，顯然存在利益和角色衝突。作為英國公民的Tim Owen必然效忠英國，誰能保證他在代理「黎案」時不把維護英國的國家利益放在首位呢？

香港國安法的立法目的和設計初衷是為了維護中國的國家安全，卻讓一個完全有可能把維護英國利益放在首位的律師參與案件審理，而英國又屬於「勾結外國或者境外勢力」的當事方。這豈不荒唐！

國安法是由全國人大常委會應對國家安全風險、基於香港本地獨特背景制定的，其凌駕性不容置疑；國安法維護國家主權、安全、發展利益，是「一國兩制」方針的最高原則，其權威性不容置疑；國安法涉及「勾結外國或者境外勢力危害國家安全罪」，其特殊性不容置疑！因此，「黎案」能不能聘用外國律師？必須從國安法的角度判別，而不能從普通法的角度判別。如果香港司法機關不能準確理解國安法，中央不會坐視不理，一定會履行國安法賦予的香港維護國家安全的根本責任！

（本文作者為港區全國政協委員，香港新時代發展智庫主席，暨南大學「一國兩制」與基本法研究院副院長、客座教授）  
註：《大公報》獨家發表，如有轉載，請註明出處。

# 港鐵票價調整機制 議員倡與盈利掛鉤

## 倘出現嚴重事故便不能加價

港鐵可加可減票價調整機制正進行五年一次檢討，預料明年首季完成。立法會交通事務委員會昨日討論相關議題，多名議員促請政府把票價調整機制與港鐵盈利掛鉤，並應反映服務表現。運輸及物流局副秘書長黃佩瓊回覆，明白機制需反映港鐵物業利潤是主流意見，今次檢討亦會研究延後加幅及改善提供優惠方式等議題。

大公報記者 吳俊宏



多名立法會議員促請港鐵票價調整機制應與盈利掛鉤，亦要反映服務表現。

## 近七年港鐵票價調整安排

年份	方程式下加價幅度	實際加價幅度
2016	2.65%	2.65%
2017	1.49%	0%*
2018	3.14%	3.14%
2019	3.6%	3.3%**
2020	2.55%	0%***
2021	-1.85%	-1.85%
2022	0.5%	0%***

\*港鐵承諾票價一次性打九折後，得出加價1.49%，因加幅不足1.5%，加幅被推遲至下一年度實施。

\*\*由於2018年第四季家庭每月收入中位數為上升3.3%，低於方程式下可加的3.6%，餘下0.3%幅度，延後至2021/22年實施。

\*\*\*由於該年的家庭每月收入中位數觸及「負擔能力上限」的封頂機制，需要凍價，並把加幅延後分兩年追回。

\*\*\*\*加幅少於1.5%，需要凍價。

運輸及物流局副秘書長黃佩瓊表示，明白機制需反映港鐵物業利潤是主流意見，今次檢討會研究延後加幅及改善提供優惠方式等議題。不過，機制仍需顧及港鐵不斷上升的開支及維持服務的需求。政府目標於明年第一季完成諮詢，在下次票價調整時落實檢討結果。

## 港鐵可加可減機制方程式

去年12月綜合消費物價指數變動 × 0.5

去年12月運輸業名義工資指數變動 × 0.5

生產力因素

額外扣減

票價調整幅度

## 市民有意見 三渠道發聲

【大公報訊】港鐵票價可加可減機制屢被批評只加不減。機制每五年檢討一次，政府於今年9月就機制展開為期三個月公眾諮詢，尋求可行、務實的方案，令機制維持港鐵的財政穩健情況，並配合社會的發展需要，推展鐵路項目；同時回應市民對票價調整的關注。

市民若有意就可加可減機制提出意見，可於12月19日或以前透過郵寄、傳真或電郵向運輸署遞交書面意見。

市民回應諮詢方法：

郵寄：油麻地海庭道11號西九龍政府合署南座16樓運輸署巴士及鐵路科（信封或意見書上註明「檢討港鐵票價調整機制」）

傳真：2802 2679

電郵：fam-review2022@td.gov.hk

# 香港機場第三跑道正式啟用



▲香港國際機場第三跑道正式啟用。政務司司長陳國基、中聯辦副主任尹宗華一眾嘉賓出席典禮儀式。

【大公報訊】香港國際機場第三條跑道昨日正式啟用。

機場管理局副總監姚兆聰表示，新跑道主要用作飛機降落，由7月份運作至今，已有11000班航班升降。

## 試運期間1.1萬航班升降

啟用典禮昨日在新機場中央控制中心舉行。主禮嘉賓包括政務司司長陳國基、中聯辦副主任尹宗華、外交部駐港特派員公署副特派員潘云東、機管局主席蘇澤光、運輸及物流局長林世雄，以及機管局行政總裁林天福。

三跑於7月8日起編排航班熟習運作，姚兆聰表示，至今運作暢順，每日長時間運作達十多小時，11月平均每日140多班機升降。新跑道設有臨時塔台用作交通管制，稍後會設有正式塔台，亦設有天文台及消防局。隨著新跑道啟用，中跑道已關閉以進行改造工程，

其後三條跑道會同時運作。

姚兆聰表示，本港入境檢疫措施改為「0+3」以來，航班已陸續恢復，客流量逐步回升，相信至2024年能達至疫情前水平。

機管局三跑道項目執行總監梁景然表示，三跑為符合國際民航規例的F類跑道，空中巴士A380等大型客機可以降落。運行後證明採用免挖式「深層水泥拌合」的方法填海，適合第三條跑道的特點。

根據機管局資料，新跑道於2016年動工，全長3800米，填海拓地約650公頃。並設有新旅客捷運系統以及行李處理系統，項目造價約1415億元。

第三跑道系統工程的其他項目，包括擴建二號客運大樓、興建T2客運廊等，將會在未來兩年分階段完成，並按機場流量逐步開放。整個系統目標在2024年全面落成。



▲整個三跑工程包括填海拓地約六百五十公頃、建造客運大樓等。擴建現有二號客運大樓等。

## 「港車北上」免擔保政策獲批

【大公報訊】特區政府昨日表示，歡迎國務院批准「港珠澳大橋港車北上不設配額計劃」（「港車北上」計劃）下合資格香港私家車的海關免擔保政策。海關免擔保政策可讓參與「港車北上」計劃的香港私家車，毋須向內地海關申報、繳付關稅或辦理擔保安排，簡化了申請程序，也降低手續費用。

運輸及物流局表示，衷心感謝中央政府大力支持，批准免擔保政策，有關政策對增加港車北上計劃的吸引力至為重要。局方相信，更多香港市民會有興趣參與「港車北上」計劃，有利促進大灣區城市交流並善用港珠澳大橋。「港車北上」計劃允許合資格香

港私家車在毋須取得常規配額下，經港珠澳大橋往來粵港，便利香港居民自駕到廣東省短期幹幹、探親或旅遊。

特區政府正全力推進此計劃，與廣東省政府和內地當局敲定實施細節，以便視乎兩地新冠疫情防疫要求等因素，爭取盡快公布計劃詳情和實施時間。

特區政府早前公布，正全力推進「港車北上」計劃。特區政府已與廣東省政府就「港車北上」信息管理服務系統進行粵港跨境聯調測試，並會繼續配合廣東省相關單位的工作，以期盡早進行有關演練，為計劃實施作好準備。