



以法論事

顧敏康

香港的良好法治世界聞名，所以不容有人破壞之；2014年的非法「佔中」也是世人知曉的破壞法治行為，所以，有關發起人也必須負上刑事責任。

就此而言，2019年4月24日這個日子必然要被載入香港法治史冊，而且必須要添上一筆：正義終於實現，九名非法「佔中」發起人也終於實現他們「罪有應得」的結局。法院判決他們的刑期如下：戴耀廷入獄16個月；陳健民入獄16個月；朱耀明入獄16個月，緩刑兩年；陳淑莊押後至6月10日判刑；邵家臻入獄8個月；張秀賢，社會服務令200小時；鍾耀華入獄8個月，緩刑兩年；黃浩銘入獄8個月；李永達入獄8個月，緩刑兩年。

對局勢保持高度警惕

法官考慮朱耀明身體狀況及年齡，准他緩刑；另兩名當時的學生領袖，當時年紀尚輕，故亦准緩刑及判社會服務令；而李永達則服務社會逾30年，法官也給他緩刑。筆者雖然對於法官輕判四個罪犯有不同的看法，

但也同意香港法官在量刑方面有較大的自由裁量權。無論如何，這次判刑的效果是正面的，尤其警告那些被反對派洗腦的人士，行使權利要謹慎，切勿以身試法；否則後果十分嚴重。

非法「佔中」發起人最終罪成被判刑，香港廣大市民拍手叫好是必然的。但是，筆者卻希望市民繼續保持足夠的警覺性，自覺捍衛香港來之不易的法治秩序，積極抵制反對派擾亂香港法治秩序的行為。

首先，香港的形勢依然不容樂觀，廣大市民必須保持充分的警惕。為什麼這麼說呢？因為目前反對派的領導人不是頂着學者的光環、香港「精英」的榮譽，就是頂着議員的帽子，因此，他們的言行可能帶有很大的蠱惑力。更有甚者，這些人至今對他們的罪孽並無悔改之意，即使被判刑，卻還在扮演「英雄」並繼續妖言惑眾。

其中一名被告張秀賢居然大言不慚，將非法「佔中」說成是「為了將香港變成一個更好的地方」。其實，香港沒有他們搞破壞才會更好。他還說：「大家們心自問，誰人真的很願意坐牢？我們9個不會，相信700萬

香港人都不會。」明明非法「佔中」受到廣大市民反對，他們卻以代表700萬港人自居，綁架全港市民，不僅膽大妄為，而且語無倫次。其實，這也暴露出他們真正的想法，就是他們既要用法「佔中」表現自己，博取媒體關注，卻又不想承擔相關法律責任。難怪有人說，他們當時信誓旦旦「願意坐牢」的話，都是假的。

第二，社會上還有一些人在繼續捏造事實，為他們「喊冤叫屈」。法官陳仲衡已經明確指出，「公民抗命」不能逾越法治界線，更不足以構成違法的理由。但是，香港22名反對派立法會議員卻發表所謂的聯署聲明，將這次法院審判污蔑為「政治審判和迫害」，是政府製造「白色恐怖」云云。以關信基等為代表的高教界人士試圖將非法「佔中」美化為「和平理性的『公民抗命』運動」；將反對派阻礙通過普選行政長官改方案的行為說成是中央政府違反承諾；將非法「佔中」發起人打扮成「社會清流」和「大眾的良心」；將法庭審判所依據的法律說成是「過時的法例」。總之，怎麼對他們有利的就怎麼說。

筆者不得不佩服他們顛倒黑白的本領，也領教了反對派為政治什麼都可以做的「本領」。教協也不甘落後，不僅為非法「佔中」者塗脂抹粉，還呼籲他人效仿他們。在筆者看來，這些才是真正令人擔憂的地方，因為他們還躲在背後用冠冕堂皇的言辭發表所謂的觀點；這也意味着要捍衛香港既有的法治秩序不是一件容易的事情，需要不斷揭露他們的真面目，共同努力抵制他們不利香港的言行。

尤其要提醒大家的是，反對派無所不用其極，會在任何場合營造聲勢，為社會添亂。例如，法官就「佔中九人」案判刑後，反對派便利用此機會「呼籲」市民參加反修訂《逃犯條例》遊行，實在是令人憤慨。

反制境外勢力打「香港牌」

第三，國際上一些國家慣於持雙重標準和打「香港牌」，為反對派撐腰，意圖搞亂香港，給中國的進一步發展「添堵」。美國駐港澳總領事館回應「佔中」案判刑時表示，關注香港特區政府作出有關檢控，認為會

壓制基本法保障的基本自由。英國駐港總領事館就指，如果今次判刑阻嚇港人日後參與和平示威，將會令人非常憂慮。這些說法既站不住腳，也不值得一一駁斥，因為事實非常清楚。近日英國倫敦爆發環保人士「佔領行動」，當地政府在一周內拘捕近千名示威者，其中更有40多人被起訴。英國可以這麼做，香港卻不可以做，這就是典型的雙重標準。

第四，非法「佔中」黑手仍然逍遙法外。非法「佔中」持續79天，如果沒有外國勢力或香港黑手的財政支持是很難做到的。現在，非法「佔中」發起人受到懲罰，特區政府也應該積極調查「佔中」黑手，追究他們的刑事責任，給社會一個公道的回應。

總之，筆者希望特區政府應該理直氣壯地處理非法「佔中」分子，尤其是非法「佔中」背後黑手，千萬不要被反對派擾亂了陣腳。只要是對中華民族有益的事情，就要毫不猶豫地去做好。香港廣大市民也應該支持政府執法，堅決捍衛香港來之不易的法治秩序。

全國港澳研究會理事

從「佔中」判決反思香港法治

「佔中九人」案判刑並不是由司法來評價「佔中」，判刑只是依據現行法例來裁判和量刑。法官判決在普通法的體制內，有不少相對主觀的空間，但卻不可能超越控訴的罪名和相關案例的範圍。故此，判刑並不代表肯定或否定「佔中」，更不會從國家安全這樣更關鍵和重要的原則來作考慮。判刑是因為案中各被告觸犯香港現行法例，並不是因為他們發動「佔中」的政治主張，也不是因為他們自稱「公民抗命」而獲得減刑或緩刑。

「佔中」是政治事件，但同時嚴重破壞香港的社會秩序。政治事件應以政治方法解決，但「佔中」特殊性是涉及外國因素，已經不是一般和平示威爭取民主自由人權的性質，因而不可能用一般的政治途徑解決。涉及國家安全（香港是國家不可分割的一部分），在法律應有相關的法律處理。很可惜，香港尚未就《基本法》第23條展開本地立法以保障國家安全，使到欠缺相關法例來處理涉及國家安全的政治事件。

於是，執法部門和法庭只能引用現行法律中，可處理「佔中」違法行為的罪名來起訴、裁決和判刑。在港英時期，英國在香港派駐政治顧問，港英政府設有政治部，有遞解出境不作審判與解釋的權力和習慣。在處理政治事件時，英國一方面在暗中運作，另一方面依據法律，包括公安法等例作控訴、審判。在這樣的制度下，港英政府不需在本地制定保障英國國家安全的法律，卻可有效地保障英國的國家安全。

政治部在香港回歸前解散，回歸



學者論衡

陳文鴻

後香港實行「一國兩制」，中央政府將控制政治事件的權責交與特區政府，但特區政府沒有經驗、能力、機制

、制度以至法律可處理涉及國家安全的問題。

國家安全有特定的範疇，實際表現在眾多的領域裏。理由是涉及國家安全的政治行動與事件都是通過不同領域來進行，並沒有什麼法定的邊界。例如資助政治活動，可以是簡單的出於政治理想，也可以是外國勢力帶着一定的政治企圖和部署來進行。「反共反中」的意識形態在港英時期已出現，因為這不涉及英國的國家安全，故港英政府採取放任和縱容態度。但回歸後，香港是中國不可分割的一部分，香港是中央人民政府根據憲法成立的特別行政區，憲法列明中共的執政地位，「反共反中」便變成顛覆國家政權的言行，特區政府怎能採取放任和縱容的態度呢？

「反共反中」已超越了言論自由、集會自由的範疇。若23條遲遲未立法，全國人大常委會或會透過釋法來保障國家安全，以填補回歸之初制度安排的缺失。

「佔中」判刑的不足之處是把政治事件由司法用非政治性質來處理，也因此凸顯出香港應盡快展開23條本地立法工作，政治事件應依其政治性質來處理。立法要嚴謹，執法時要審慎，判刑時要小心，寬嚴有度。在23條本地立法完成後，香港才真正完成從港英時期過渡到「一國兩制」下中國不可分割的一部分。

香港珠海學院「一帶一路」研究所所長

焦點評論

陳光南

繼朱耀明全力進行辯護為自己開脫之後，戴耀廷上周亦撰文《來自香港監獄的信函》推卸罪責。「佔中九人」案中，四名獲准緩刑、押後判刑的被告，繼續煽動香港市民上街，反對派又號召要佔領立法會，企圖製造更大的暴力事件，效法台灣「太陽花運動」，阻撓和破壞立法會修訂《逃犯條例》，破壞香港的繁榮穩定，這個動向值得廣大市民注意和警惕。

怪罪學生毫無承擔

戴、朱和其他非法「佔中」發起人、組織者曾宣稱要「承擔罪責」，現在卻不斷為自己的罪行辯護，完全是虛偽的兩面三刀手法，其動機值得剖釋。朱耀明連日來藉緩刑得來的「自由之身」，不斷接受傳媒訪問，推卸「佔中」的責任。

他在4月27日接受電台訪問時說：「參加『佔領』嘅學生多次唔聽我哋支笞，最後所有行動都係『學生主導』，令『佔中』組織者『含冤莫白』」。又說主審法官要他們承擔「79日的責任」，是將他們「睇得太重要」云云。

朱耀明企圖將79日非法「佔中」的責任，完全推卸到學生組織的頭上，為自己洗脫罪名。這等於是一群縱火，造成重大傷亡和經濟損失，但他們說根本沒有能力控制火勢，火勢發展也超出他們預期，法官卻要他們承擔所有責任，這是冤案。「含冤莫白」掛在口，「承擔罪責」不再提，這樣只能說明他們的無賴，企圖通過上訴，不用坐監。他們真正的目的是，既要發動非法「佔中」、包圍政府總部，企圖推翻合法的政

權，又可以逍遙法外，不必受到法律的制裁。

朱耀明已表明會提出上訴，又說79日的「佔中」應該由學生組織負責。這種言不由衷、偷天換日的言論，已將其醜態畢露。

彭定康早已為「佔中」發起人和組織者提供「上訴」的法律策略和辯護理據，並將特區政府起訴九人說成是踐踏市民的人權和集會自由，是「報復式檢控」云云。

這種「蠶蟲師爺」的上訴策略一出，陳文敏和戴耀廷立即出來配合演繹有關的法律觀點。陳文敏引用了由終審法院非常任法官賀輔明處理英國一宗油公司職員佔據道路的公眾妨擾案例「R v Jones」，該案原審時被告獲判監16個月，但上訴法院推翻了原審判刑，改判社會服務令。陳說這個案例判刑時已考慮「公民抗命」是否合乎比例。並聲稱，九人發動「佔中」，他們提倡的是「愛與和平」，沒有提出「武力佔中」，該為根據這個案例，九名被告可提出上訴「一定可以甩身」。

戴耀廷的文章，也是循着彭定康思路。他說，香港法院包括西九龍裁判法院陳仲衡法官在「佔中」案中，都引用了賀輔明這關乎合乎比例的要求。他認為合乎比例的觀點，是洗脫罪名的救命符。他說，法官判錯了，「公民抗命」對社會有很大的功勞，「一項公民抗命行動是否合乎比例，不能抽空地只看這行為對社會產生的代價有多大，必定也要看『公民抗命』行動所要達到的目的。目的越重要，能合乎比例地產生的社會代價也可以更大。」

戴耀廷質疑法官沒有考慮他的「功勞」：「法官只是引用了由控方提供的巴士公司的電腦記錄，列出在佔領的79天中，有多少條巴士路線受影響，及估算有多少乘客受影響。但控方卻沒有說

明每名乘客因路線受影響而增加了的交通時間，更不要說把導致持續佔領的其他因素所造成的影響扣除了。在平衡得失時，一方是涉及每一人的基本人權，另一方是有限人數的有限交通時間受影響，輕重是顯而易見。」

將破壞秩序視為「功勞」

他荒謬地說，「佔中」參加者雖然堵塞馬路，但市民可使用其他道路回家，其他人的自由受到損害之說不能成立，就不符合「合乎比例」的觀點。他還說，法官不能只是籠統地說「佔中」造成的代價過大，他認為「佔中」有功勞，維護了香港人權和集會自由，所以對香港的貢獻更加大。

戴耀廷的說法，完全顛倒是非和邏輯、強辭奪理：製造79日破壞社會秩序的亂局也有「功勞」，只要是符合了「佔中」的「違法達義」精神就可以了。

陳文敏和戴耀廷引用「R v Jones」案例，與79日「佔中」的性質、影響、危害性都不一樣，不能相提並論，拿出來作為上訴理據必然失敗。「佔中」一開始的目標就是癱瘓一個重要地區，癱瘓政府運作，而且要造成「核彈爆炸」的結果，危害性極大。現在輕描淡寫，說成他們沒有責任，還有「功勞」，可以說是謬論連篇。

今後的日子，反對派會一邊包圍立法會，製造暴力事件。「佔中」發起人則會大肆宣傳「佔中」根本沒有罪，還有選擇性地引用英國案例為自己辯護，對於英國法院的嚴厲判決案例隻字不提，煽動青年人繼續參加街頭衝擊活動，用心非常惡毒。鬥爭變得越來越嚴峻和複雜，港人不可不防。特區政府必須仔細研究他們的言論，並提出上訴，要求法院提高對九人的刑罰。

資深評論員

加快基礎設施互聯互通 推動大灣區一體化

張光南



中山大學粵港澳發展研究院
Institute of Guangdong, Hong Kong and Macao
Development Studies, Sun Yat-sen University

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確指出，要「加快基礎設施互聯互通」。隨着經濟全球一體化發展和區域協作的深入，加強內地與港澳合作，加快基礎設施互聯互通是重要的一環。為此，要加強大灣區基礎設施合作，建立大灣區一體化設施，切實為港澳融入祖國發展大局、加快粵港澳大灣區建設提供有力的設施支撐。

一、粵港澳大灣區基礎設施合作存在的優勢、困難和問題。

粵港澳大灣區具備區位、產業、交通互聯互通、港澳融資、廣東城市建設等優勢的同時，也面臨區域性交通網建設促進產業加快外溢、區域內部基建互聯互通工程推進亟需加強等新挑戰新問題。

一是跨區域協調問題。推進粵港澳大灣區基礎設施合作，涉及跨境交通（物流）、人流、信息流、資金融通、產業合作、環境保護和跨境公共安全等維度的跨行政區域協調困難，三地物理邊境和通關手續制約了要素流通。

二是區域平衡發展問題。廣東城市基礎設施總量滯後於發展需求，呈現珠江兩岸「東強西弱」布局。珠三角地區大中城市擁塞

現象嚴重等問題。廣東各城市城際基礎設施發展不平衡，總體建設滯後於區域一體化發展需求。

三是投融資問題。國內市政基礎設施融資渠道單一化、體制制約相對嚴重。從廣東全省城市基礎設施建設的資金構成看，政府仍是投資主體，存在政府投資與社會資本結合不緊密、制度性供給保障不足等短板。

四是綜合運輸方式問題。大灣區內部城際聯繫方式單一，主要依靠軌道交通。目前廣東省內交通基礎設施過分倚重廣州、深圳兩大城市為節點，其餘城市通達性不足，一體化運輸體系亟待改進。

五是建設質量與運營問題。廣東運行管理總體粗放，基礎設施質量有待提高，存在顯著的地域差距。經濟落後地區家庭接入網絡率低，公共通信管道共享型差。城市基礎設施信息化發展相對滯後，智慧化運營管理需要加強。

六是標準不一與成本差異問題。大灣區內部的港口費用成本存在差異，如廣州港的港口通關費用高於深圳港、香港港，原因是廣州港作業港區分別由廣州海關、黃埔海關兩個不同海關監管，口岸費用計算標準不一。

七是聯通對接和管理協調問題。大灣區內國際直達通航點數量偏少，全球航空樞紐連接度不足，機場聯通水平和統一管理仍待

提升。交通銜接主要依靠高速公路，機場群聯通水平低，航空樞紐與高鐵及軌道交通網絡缺乏銜接。大灣區內機場缺乏統一的協管機制，機場間協調性差。

八是施工標準與監管體系問題。粵港澳基礎設施建設標準亟待統一對接，如香港重視政府公共工程的監督、規制和管理，在基礎設施方面的標準高於澳門和內地。而內地政府對大型基礎設施工程的管理存在決策層面、實施層面、監督層面等問題。

二、區域基礎設施合作的全球經驗和治理實踐。

一是從投資看，建立多邊開發機構。以世界銀行、亞洲開發銀行為代表的機構通過為大型跨境基礎設施提供資金、設立次區域合作機制框架、設立量化評估框架遴選項目等方面促進區域基建合作。

二是從合作模式看，構建跨境合作機制。歐盟以「政策+基金」模式，推進區域基礎設施一體化網絡發展。亞太經合組織、東盟以「規劃+引導」模式，制定綱領文件引導成員國合作。南美洲以「運作+管理」模式，實施基礎設施一體化倡議。

三是從管理看，形成協同、聯動、分級的綜合施策體系。紐約灣區以委員會管理和地主港經營相結合模式推進港口群區域協同發展。東京灣區以國家主導型港口管理與合

作模式實現跨區域聯動和錯位發展。三藩市灣區以專項委員會協調灣區治理。長三角一體化發展以政府「統分結合、三級運作」模式，堅持軟硬件基礎設施建設並重。京津冀協同發展注重政企協同創新。

四是從運營維護看，根據不同實施主體採取市場化、層級化等舉措。港珠澳大橋採取跨行政區交通基建前期規劃、建設及運營管理新舉措，提升生產要素流動效率。英法海底隧道是英法兩國共建跨國項目實施主體、BOOT模式下市場化運作的佳作。法國巴黎塞爾機場是一國國內建設、多國共管的機場管理體系範例。倫敦灣區保持多樞紐機場系統內的適度競爭、實施統一的空域規劃和飛行程序設計。「渝新歐」國際鐵路採取運輸協調會議、統籌管理制度、「一卡通」制度。歐洲超級電網統一區域內發電系統，形成覆蓋歐洲的電力網絡。

三、粵港澳大灣區基礎設施合作的對策思考。

粵港澳大灣區基礎設施合作可以建立規則相同、標準互認、要素流通的統一市場，加強粵港澳大灣區基礎設施合作，促進區域經濟一體化發展為共同目標，圍繞前述問題提出幾點對策思路。

一是明確大灣區基礎設施的的實踐導向和分工定位。粵港澳大灣區基礎設施合作形

成多層級實踐機制，推動重點領域基礎設施升級。強化城市定位與分工，以珠三角城市群整體作為基礎設施合作的腹地，「9+2」城市根據自身區位、產業優勢，明確各自差異化定位。

二是完善粵港澳大灣區基礎設施合作組織架構與機制設計。粵港澳大灣區設立治理架構，政府間基建合作共同決策機制，明確決策層、協調層、執行層。開拓多元化融資渠道，吸引全球資金和私人資本等共同參與。優先支持重點基建項目，形成優質項目遴選機制。

三是加強交通基礎設施互聯互通規劃。三地政府應加強共同決策機制，就基礎設施合作出台綱領性規劃，明確合作的發展目標、重點領域、風險點、技術發展路徑等。重視協調交通運輸規劃與土地利用規劃。

四是強化粵港澳大灣區基礎設施合作的政策配套。實施以先進技術標準對接、管理人才引進的基礎設施專項政策，實施以共同制定跨地區行業發展規劃、區域通用的市場規則為主的產業發展政策，搭建匯集招投標信息、協助企業管控基建風險的基建合作信息平台，完善应急管理機構及機制，妥善應對基礎設施緊急事件。

中山大學粵港澳發展研究院穗港澳區域發展研究所所長