

# 港政界批美西方藉黎智英案干預港事

## 指美控制委國總統 圖吞格陵蘭 威嚇伊朗 虛偽雙標令人不齒

近期美國瘋狂對全球採取霸凌行動，因覬覦委內瑞拉的石油資源，早前強行控制委內瑞拉總統馬杜羅夫婦並將他們帶到美國；其後，美國總統特朗普更揚言「無論以何種方式，都要得到格陵蘭島」，並連日揚言軍事打擊伊朗等，其野蠻行徑與虛偽嘴臉暴露無遺。多位香港政界人士昨日接受香港文匯報訪問時表示，黎智英案是美西方干預香港事務、中國內政的幌子，黎智英作為美國等外部勢力的「馬前卒」，黎曾宣稱自己「為美國而戰」、請求美國「制裁」香港，其串謀勾結外國勢力的罪行確鑿，相信更多香港市民、全球民眾必定會看清楚美國聲稱捍衛「民主」，實則四處製造動盪的真面目。

●香港文匯報記者 鏡棠

立法會議員李鎮強表示，自特朗普再度上任美國總統，美國侵佔他國領土和資源等意圖、居心昭然若揭，全世界有目共睹。俄烏衝突方面，美國如何勒索烏克蘭政府將近一半自然資源的紅利。最近針對格陵蘭島、加拿大，美方為了資源，不惜一切想要侵佔，這種有恃無恐的行徑、歪理，估計北約以及聯合國，都應該予以譴責。同時，大家見到美國各方面已不得其本國民心，亦得罪了其他國家和地區的民眾，特別是侵犯主權方面，秉持公義的國家和地區必定要與美國劃清界線。

他提到，香港高等法院原訟法庭對黎智英及其公司所涉的刑事案件的審理，讓大家清楚看到黎智英是哪國爪牙、傀儡，香港法治公正嚴明，不容外部勢力挑釁、抹黑。

### 黎智英曾揚言「為美國而戰」

立法會議員姚銘表示，從突襲委內瑞拉、欲強佔格陵蘭島，再到有意軍事打擊伊朗，都可以看到現在的美國正瘋狂擴張，不顧盟友，不顧國際法，盡露其霸凌本色。而黎智英作為與美國政界勾連極深的「代理人」，除了公然支持黑暴，亦曾表示自己「為美國而戰」、請求美國「制裁」香港等，其串謀勾結外國勢力的罪行確鑿，法庭經過公平、公正的審訊將他定罪，合法合理合情。



●格陵蘭人上週六示威遊行，抗議美國企圖吞併。資料圖片

他強調，美西方國家對黎智英案指手畫腳，既是对香港法庭案件的赤裸裸干預，亦反映直到現在，美西方國家仍然想藉香港特區來打擊中國，社會各界必須警惕，嚴防外國勢力再度破壞香港，大家亦要堅定立場，不容許外國勢力干預黎智英案的判刑。

### 美頻繁對他國內政指手畫腳

全國政協委員余德聰表示，國際社會應以尊重、平等為基礎，推動和平共處與合作共贏。遺憾的是，近年看到某些大國頻繁以「民主」與「人權」為名，對他國內政指手畫腳，甚至採取單邊制裁與非法干預。這樣的行為不但無助於地區穩定，反而加劇對立與衝突，對全球和平發展毫無裨益。



●美軍租界地進入委內瑞拉控制該國總統馬杜羅夫婦，並將他們帶到美國。資料圖片

「以黎智英案為例，他長期勾結外部勢力，其行為早已超出言論自由範疇，觸犯法律。」余德聰強調，黎智英所代表的不是「新聞自由」，而是外部勢力干預的工具。香港是中國不可分割的一部分，維護國家安全與社會穩定，是每一位市民的責任。事實上，美國國內也正面臨嚴重的社會撕裂與民意反彈。日前全美多個城市出現反戰示威，反映民眾對其對外政策的不滿。這些聲音值得美方深思：真正的國際領導力，應建立在尊重與合作之上，而非霸權與干涉。

### 美聲稱捍衛「民主」實製造動盪

全國政協委員蘇清棟表示，對美國近年肆意干涉他國內政、踐踏國際法治的霸權行徑深感憤慨。無

論是無視主權原則地非法制裁、逮捕他國領袖，還是長期操控代理人破壞地區穩定，這些行為無疑暴露了其虛偽民主、人權幌子背後的霸道與野蠻。

「黎智英案正是明證——作為外部勢力的代理人，他煽動暴亂、肆意抹黑香港、破壞『一國兩制』，最終難逃法律制裁，正義得以伸張。」蘇清棟說，美國聲稱捍衛「民主」，實則四處製造動盪，甚至連本國民眾都看不下去。1月3日，全美逾百城市爆發示威，反對其對委內瑞拉的侵略，足見其國內民心已失。美方種種行徑終將自食其果，失道寡助，難逃歷史審判。香港作為中國一部分，必須堅定維護國家主權與安全，堅決反對任何外部勢力干預，共同維護繁榮穩定的社會秩序。

# 議員認同海事處多年變革有成果



●海事處人員檢查機房。資料圖片



●海事處人員檢查逃生設備。資料圖片

香港文匯報訊（記者 蕭景源）2012年發生的南丫海難造成39人罹難、近百人受傷，死因研訊將於明日（21日）裁決。事故之後，香港建立更全面的航行安全制度，海事處多年來針對內部革新、推動業界增強人文要素，以及提高海上安全文化方面，推出了一系列措施，致力以「S.A.F.E.」（Safety安全為上、Accountability責任承擔、Fostering培育人才及Efficiency效率提升）為策略方針，包括推動多項電子化服務與工作模式革新，持續為香港水域注入「安全新動力」。多位立法會議員對海事處作出的努力，均給予正面評價。

航運交通界立法會議員林銘鋒昨日接受香港文匯報訪問時表示，自南丫海難發生後，海事處多年來一直不斷進行修例及改革措施，其中包括加設「特別職務」副處長一職，由最初暫時性質變為常設，專責改革海事安全的漏洞及積弊。

他同意海事處處長王世發所言，很多海上意外涉及人為因素，對海事處近年致力推行的「S.A.F.E.」策略深表認同。他指出，南丫海難事故主要原因涉及驗船程序出現漏洞，策略對症下藥作出補救，包括推行優化驗船制度，如水密門條例及電子化，「電子化是全球大趨勢，可以更有效找出疏忽及錯漏。」

### 冀廣泛參與遠洋船安管系統

林銘鋒續說，海事處引入國際海事組織對遠洋船所要求的安管系統，作為本地船舶安管系統，以加強及提高從業員的安全意識，雖然有關安管系統屬自願性質，但已有七成運營公司參與，期望繼續推展至100%。



●海事處認為，即使在本港繁忙水域，航行安全仍明顯處於高水平。資料圖片

他表示，總結過往10年所見，海事處多項修例及改革措施富有成效，從業員質素及安全意識相對提高。但認同制度永遠沒有最完善的，唯有不斷改善制度及從教訓中學習達至完美。

立法會議員陳恒鑌昨日接受香港文匯報訪問時指，南丫海難令人痛心，亦為香港船隻安全敲響警鐘。回顧這些年間，他在議會中看到無論是商船安全及驗船等都有加強規管及修例，政府部門也作出不少改革及修例，以提高海上安全，認為海事處致力推行「S.A.F.E.」的主張相當合適，特別是驗船程序方面，相關修例及新措施有明確規管，可以有效改善過往制度漏洞及不足之處。

### 渡輪小輪碰撞意外大幅下降

陳恒鑌續說，這幾年通過有關海上安全的法例中，包括港口船舶安全與燃料安全，制定了嚴格的《工作守則》及《安全標準指引》。而電子化亦進一步優化驗船制度，減少人為錯誤風險，有效加強安全度及速度；海事處又吊銷不合資格的特許驗船師牌照，「無論是在議會及政府層面，也可以看到大家齊心協力改善海上安全，防止再發生悲劇。」

海事處處長王世發日前接受香港文匯報訪問時提到：「一項國際公認的事實是，有近九成的海事意外涉及人為因素。」香港水域交通繁忙，主要水域每日有2,700個船隻往來，每年約100萬船次。但事故個案多年來呈下降趨勢，過去4年涉及渡輪和小輪的碰撞意外平均僅約六七宗，反映在本港繁忙的水上交通下，航行安全仍明顯處於高水平。

紀錄顯示，2025年渡輪與小輪碰撞事故意外僅6宗，且無死亡個案，僅1人受傷。2020年共有12宗、2021年共有9宗、2022與2023年各7宗、2024與2025年各6宗。但王世發強調，「即使香港水域非常安全，不過導致有人傷亡的意外實在是1宗也嫌多！」海事處會持續檢視現行機制以維持海上安全。

# 三階段推改革 港海上安全邁新階

香港文匯報訊（記者 蕭景源）南丫海難引發社會各界高度關注海上安全，海事處在海難發生後接獲逾百項專家建議，已分三階段推動改革，包括快速落實措施、修訂法例及提升船公司管理文化，所有可行建議自去年已全部落實。正如去年9月履新的海事處處長王世發早前接受香港文匯報等傳媒訪問時所言，全面推進及落實的一系列改革措施，「標誌香港海上安全進入新階段。」香港文匯記者翻查資料顯示，海事處推動的主要改革新措施如下：

2014至2015年	透過《工作手冊》迅速實施多項安全指引，包括要求載客100人以上的船隻在夜間或惡劣天氣航行時須配備瞭望員，並制定應變部署表，明確船員職責。
2015年	規定申請營業船牌者須完成海員培訓課程及船上實習，以取代傳統師徒制非系統化訓練。
2016至2020年	強制要求載客100人以上船隻安裝自動識別系統、雷達及甚高頻無線電設備； 立法要求所有客船為乘客配備合規救生衣，同時規範大型海上活動（如煙花匯演）中船隻須備乘客名單； 進一步加強出租遊艇監管，要求穩性達標且經批准方可載客等。
2023年	要求航速超20節的快速船船長與輪機長須持專屬批註； 啟用電子驗船平台，徹底改寫過往紙本圖紙與筆記的傳統模式，驗船員登船前，可透過平板電腦查看數碼化圖則、船舶紀錄、驗船表格或清單等，並可直接拍照上傳至雲端，確保不同驗船員標準一致，減少人為錯誤風險。
2024年	推行「本地安全管理體系」，強制船公司建立開船前檢查、船員匯報機制及高風險作業流程； 推行「本地船隻電子證書」計劃，由以往發出紙本驗船證書普遍需要3個工作日，在電子方式下可大幅縮短至即日完成，並且證書是以電郵發送給船東及船員，節省物流成本。電子證書設有二維碼及獨有的追蹤編號，並設電子簽署認證，均能確保證書真實性，減少偽造情況。執法人員或港口單位一經掃描即可核實，讓查核變得便捷。
2025年	實施《海上安全（酒精及藥物）條例》； 引入健康證明書，要求申請或續領本地合格證明書須符合健康證明書的新要求，以確保船隻操作人員的體格適合操作船隻，包括駕駛高風險船隻的船員需每5年進行體檢； 推出「船隻驗船計劃」，由船東、船廠與海事處三方於造船前確認驗船項目，減少爭議等； 為進一步加強責任承擔機制，推出《建造高風險船隻質保計劃》，對高風險船隻由起始建造至其首次檢驗的三方責任共守機制，明確釐訂船東、船廠和海事處在不同造船階段的職責和負責項目； 推出本地船舶安全管理系統（LSM），船東需制定安全政策、船員培訓、船舶操作程序、緊急應變程序，以及自我評估機制。
培育人才方面	先後推出「本地船舶檢驗技能」、「造船工程培訓計劃」、「船舶基本知識培訓」等多重驗船人員培訓機制，持續加強內部培訓，提升驗船人員的整體驗船能力。