

論壇版是一個公開的評論園地，歡迎社會各界人士與專家學者來稿。本版文章不代表本報立場。為增公信力，文章宜署真實姓名及身份。刊出敬奉薄酬。來稿可用下列方法：郵寄：香港香港仔田灣海旁道7號興偉中心2-4樓《文匯報論壇版》 傳真：28731007 電郵：opinion@wenweipo.com

譴責菲國暴行 兩岸協防護漁

姚志勝 全國僑聯常委 中國和平統一促進會香港總會常務副會長

菲律賓槍擊台灣漁民，兩岸同聲強烈譴責。台灣要求菲律賓在72小時內做出回應，必須道歉、賠償、懲兇，否則將採取制裁措施。台灣方面昨日派出3艘軍艦及3艘護漁艦組成護漁艦隊，常態化赴南方海域護漁。台灣漁民遭槍擊事件，再次凸顯兩岸合作護漁的必要性。據台灣《旺報》報道，台灣島內有近7成的人希望兩岸共同合作對付菲律賓。大陸方面應在表明嚴正立場基礎上，進一步採用經濟手段等對應措施，多管齊下向菲政府施壓。同時，兩岸護漁，必須以武力作為後盾。兩岸應盡快溝通、聯手派海警力量對漁民進行武裝保護。兩岸應合力改變漁船經常在南海遭受菲律賓等周邊國家驅趕抓捕炮擊的不正常局面。

一、兩岸三地同仇敵愾 齊聲譴責菲暴行

台灣漁民被射殺激起兩岸輿論震驚和憤怒，台灣媒體紛紛以頭版頭條大篇幅報道事件。台灣《自立晚報》形容，「朝野激憤，氣氛極為凝重。」《中國時報》發表社論說，「在國際法上，攻擊非武裝漁船是非常嚴重的違法行徑。」國民黨籍「立委」林郁方建議，海巡署及海軍應增加在南海地區的能見度及巡弋強度，並拓寬太平島碼頭，為未來可能發生的衝突做準備。台南民進黨議會黨團召開記者會，副議長郭信良呼籲全台大串聯，要求馬英九硬起來，菲律賓若不公開道歉，就「不惜一戰」。

大陸方面，外交部、國台辦第一時間發聲明強烈譴責菲律賓的野蠻暴行，要求菲方盡快徹查，給出交代。《人民日報》強硬表示，決不允許菲律賓違反國際法在海上撒野，如果菲方繼續非法粗暴對待中國大陸和台灣漁船、漁民，中方海上執法力量將及時、有力地反擊。香港媒體也斥責馬尼拉「目中無人」。兩岸三地同仇敵愾，向菲方展示強大的輿論壓力，不容菲方胡作非為殘害台灣漁民。

力地反擊。香港媒體也斥責馬尼拉「目中無人」。兩岸三地同仇敵愾，向菲方展示強大的輿論壓力，不容菲方胡作非為殘害台灣漁民。

二、台灣必須對菲律賓採取強硬態度

根據《國際法》及聯合國《海洋法公約》，台灣漁民有權在台灣和菲律賓重疊的經濟區捕魚。菲律賓當局肆意射殺台灣漁民，是一種非法暴行，明顯跨越國際社會可以容忍的紅線，必須受到國際社會的譴責。

多年來，菲律賓在南海欺侮台灣漁船的行為有恃無恐、變本加厲。根據台灣海巡統計，13年來菲律賓公務船騷擾台灣漁船事件多達31件，其中9起重大衝突造成2死1重傷，超過30名船員遭羈押2個月至1年半。2006年台東縣一名漁民遭菲水警開槍，事件至今不了了之。台菲經濟海域重疊是多年來的問題，台灣一直希望能與菲談漁業合作協議，但菲一直不肯。台灣的

漁民哀嘆：「往北被日本趕回、往南被菲律賓羈押，台灣漁民真悲哀！」

面對菲律賓的肆意挑釁，台灣當局擺出了強硬姿態，向菲律賓政府提出「4項嚴正要求」，第一是正式道歉，第二為賠償損失，第三是盡速徹查事實嚴懲兇手，第四為盡速啟動台菲漁業協議談判。從5月12日零時起算，72小時內若未獲菲律賓政府正面回應，台方將採取凍結菲勞申請、召回駐菲代表及要求菲駐台代表返回菲國等措施。事實已經表明，在海域主權、捕魚等問題上，台灣如果不對菲律賓採取強硬態度，類似槍擊台灣漁民的事件未來還會發生。

三、兩岸須以武力作後盾合作護漁

菲律賓槍擊台灣漁民事件，再次凸顯兩岸合作護漁的必要性。據台灣《旺報》報道，台灣島內有近7成的人希望兩岸共同合作對付菲律賓。

東海、南海自古以來是中國的領海，是中華民族的寶貴財產。大陸將其視為國家核心利益，維護主權領土的決心堅決，手段果斷，成效顯著。去年4月，菲律賓派海軍最大軍艦到黃岩島海域企圖逮捕大陸漁民，大陸海監船得悉即趕到現場，阻止菲軍方的行動。到今年1月21日菲律賓承認，「中國已經完全控制黃岩島，菲方船艦無法進駐」。此次台灣漁民被殺事件後，除了《人民日報》警告菲律賓勿再撒野外，大陸軍方已於事發當天派遣一艘艦巡邏和兩艘海監船，趕往出事的附近海域，進行維權巡航。大陸在關鍵時候對菲律

賓表現出強硬一面，打擊菲律賓的囂張氣焰。

台灣與菲律賓的漁權衝突屢見不鮮，說明沒有大陸方面的支持，台灣難以改變受欺負的現狀，兩岸合作維權護漁有迫切的現實需要。大陸軍事科學院世界軍事研究部副部長羅援少將指出，「兩岸共同協防南海，協防釣魚島，從事態的發展來看，確確實實提出了現實的要求。兩岸共同維護中華民族、人民生命財產的安全，關乎中華民族的根本利益，台灣當局應引起高度的重視。」台灣之所以能夠與日本簽署17年懸而未決的漁業協議，正是受惠於大陸強硬保釣，兩岸默契互動。

大陸方面應在表明嚴正立場基礎上，進一步採用經濟手段等對應措施，包括對入口大陸的非產品加強檢驗，對赴菲旅遊發出警告等，多管齊下向菲政府施壓。同時，兩岸護漁，必須以武力作為後盾。兩岸應合力改變漁船經常在南海遭受菲律賓等周邊國家驅趕抓捕炮擊的不正常局面。兩岸漁業和海警部門也應盡速溝通協商，盡快在尚缺乏海警力量保護的爭議水域確立存在，對在該水域進行漁業活動的兩岸漁民提供武裝保護。今次事件如果處理得好，很可能成為改變兩岸漁船在南海經常遭受周邊國家襲擾的轉折點。



■姚志勝

巴士空氣質素欠佳應受監管

鄧家彪 工聯會立法會議員

近年，政府高調針對路邊空氣污染問題，推出一籃子措施應對，莫論成效，其志也可嘉。但是，公共交通工具車廂內的空氣質素有指引無監管，漠視巴士司機的職業安全，甚至危害乘客的健康。特別是最近H7N9病毒在內地肆虐，空氣不流通的巴士隨時變成傳染病散佈的溫床和管道。無奈的是，政府只管了無邊界的路邊空氣，卻不管藏於車廂的密室毒氣，政府做法是放生巴士公司，漠視市民健康和車長的職安。

其實在去年12月，立法會交通事務委員會討論社會高度關注的新巴柴灣車禍，已曾就巴士車廂內的空氣質素表達關注。在席的新巴代表回應，公司已採取措施保持車廂內空氣質素良好和流通，而九巴代表則無表態。至今年3月，有傳媒「踢爆」九巴和龍運疑為節省燃料開支減低成本，關閉巴士的抽鮮風功能，導致車廂內空氣渾濁。九巴回應解釋，為了避免車外質素欠佳的空氣不斷流入車廂，遂「暫停」抽風功能。九巴根本百辭莫辯，因其路線多行走新界和長途，反而有更多市區路線的新巴及城巴都沒取消抽風功能。

環保署及運輸署對事件先後回應。環保署指2003年已發出專業守則，訂明運輸設施室內空氣質素的標準，但專業守則並無約束力，環保署只能敦促有關公司遵從專業守則。而運輸署指會定期進行巴士檢查，確保巴士的結構安全，任何改動會影響結構安全，須事先向運輸署提出申請。但取消或改動抽鮮風掣並不影響結構安全，換言之，在定期檢查中運輸署沒有檢查有關裝置，而巴士公司改動有關裝置亦不須事先提出申請。兩署的回覆明顯反映現時政府根本沒有一套有效制度，監管巴士車廂內的空氣質素。

雖然環保署要求巴士公司就巴士行車時車廂內的空氣質素提交報告，並研究公佈巴士公司遵從專業守則的程度，但此舉再次「放生」巴士公司，若環保署只依賴巴士公司自行提交的報告，根本未能反映實際情況，更何況報告的採樣和方法毫無規範和標準，報告的公信力存疑。對於「毒氣」巴士，環保署和運輸署不徹查、不抽查、不懲處。

政府不斷「放生」巴士公司的做法令人疑惑。為改善空氣質素，政府不惜打爛眾多單頭車「飯碗」，強制淘汰柴油車，但同時為巴士公司的舊型號巴士安裝催化器，延長巴士車齡和攤長折舊，同樣以環保之名，卻雙重標準，令人質疑政府是否偏袒巴士公司。究竟環保效益、市民健康、財團利益，在政府眼中哪樣才重要？

特首梁振英在立法會答問會上，批評拉布議員，阻撓批核撥款是耗公帑，擾施政，阻紆困，損港譽，真是義正辭嚴！在提到政府申請撥款1億賑災雅安7級地震時，批評反對派政客玩弄政治，涼薄炒作，有失公允，見死不救，更是義憤填膺，義理在握。拉布四丑梁國雄、陳偉業、黃毓民、陳志全不僅不痛改前非，還大鬧會場，揚言要拉布不停而被逐出會外。四丑的所作所為，使人想起南朝、宋劉義慶的《宣驗記·野雉救火》寓言故事，感嘆四丑禽獸不如。故事曰：

野火焚山。林中有一雉，入水漬羽，飛救滅火，往來疲乏，不以為苦。天神言：「汝勢單力薄，何足用也」？雉曰：「芸芸眾生，正陷火災，禽獸行善，皆為兄弟，何忍不救！」天神嘉應，即為雨滅火。

筆者近日聞一老婦，年逾八旬，仍拖着紙皮、汽水瓶變賣。旁觀者問：能換得幾多錢？老婦說：三五元就可買一個牛角包。又問：綜援唔夠食咩？老婦答：點知拉布幾時停，真陰功！聞者憤慨心酸！

老婦等「N無人土」，還有那老弱病殘，鰥寡孤獨，正處水深火熱，恰如山林遇火，走投無路。但區區一野雉，都義不容辭、奮不顧身入水以羽毛漬水灑救，因為牠知道同處一山，共歇一林，情若兄弟，應該相救。然而，梁國雄、陳偉業、黃毓民、陳志全，明知數以十萬貧苦人士正亟待政府撥款救援，卻故意拉布阻撓之。

眾所周知，四川雅安7級地震，造成家園盡毀，死傷枕藉，災民正亟盼支援。這恰如野火焚山，危在旦夕。港府要求撥款1億元，以濟燃眉之急。但陳偉業卻藉口災區有「豆腐渣」工程，反對撥款；民主黨主席說「一個仙都唔畀」。

梁特首在答問會上指出：熱心捐款助人，是香港人的美德，無論是內地或海外發生天災，是先進或發展中國家，政府都會按受災情況，並基於人道立場，向當地政府捐款。又批評：有人無視內地進步，只因個別官員失職，就作出失責、過火的指控，這對多數數政愛民的官員有失公允，更傷害兩地同胞感情。這是中肯的評論。

香港和內地唇齒相依，長期以來，香港人依靠內地的食水、糧油、肉類、蔬菜供應而活。當然，內地特別是廣東，也曾得到港人的接濟和援助。改革開放後，香港的大中小企業為內地作出功不可沒的貢獻；而在97年亞洲金融風暴和08年席捲世界金融海嘯中，因背靠強大的祖國，香港倖免於難，並很快復甦。說不盡的手足之情，難分開的血濃於水，是任何勢力也挑撥離間不了的。

禽獸都有互相救援的感情和行動，盼拉布四丑速速改弦易轍，回歸人性上來，回到正義道德軌道上來，才免身敗名裂，萬劫不復，勿謂言之不預也。

青鋒



■鄧家彪

王惠貞 九龍社團聯會理事長

惠言貞音

發起拉布戰的立法會議員與財政司司長會面後，因為議員提出的要求得不到滿足，拉布持續，特區政府新年度財政預算案的審議僵持，本港墮入「財政懸崖」的危機越來越大。立法會主席曾鈺成表示將於立法會復會時，交代如何解決拉布問題。拉布除了勞民傷財外，更深層次的影響是令議會運作效率低下，拉布越來越成為要脅政府的工具，對議會文化、政治生態產生不良影響，與議員應盡的責任不相符，拖低議會形象；拉布要多數服從少數，有違民主原則。西方民主國家不會縱容拉布，黨派政爭懂得適可而止，不會犧牲社會整體利益以免引起民意反彈，對於香港議會運作、民主發展極具啟示作用。本港亦應建立理性的議會文化，使本港的民主政制發展更加健康。

拉布衝擊行政立法運作

由於此次拉布針對的是新年度財政預算案，如果到本月15日預算案仍未在立法會獲得通過，政府好多財務上的承擔無法依時實現，政府公共服務、福利開支、多項一次性紓困措施不可避免受到影響。另外，立法會每天開銷500萬，拉布越久，公帑耗費越大。這些因拉布而損失巨大的經濟帳，特區官員、立法會其他議員以及社會輿論也多次提醒，無非是希望有關議員重視拉布的後果，要以大局為重，可惜議員不為所動。

拉布戰令到議會陷入無休止又無意義的討論，如同廢了立法會。因為拉布，不少草案委員會及事務委員會會議均需押後延期，讓路予冗長的草案審議辯論，直接影響其他眾多民生經濟政策的審議表決，議會功能幾乎等同癱瘓。作為立法會議員，審議表決議案責無旁貸，但是拉布戰正正令議案通過遙遙無期，議會運作毫無效率可言，不僅虛耗其他議員的精力，更與立法會議員應盡的職責不相符。市民本來已對立法會政爭不息、拉鋸拖沓越來越反感，拉布的無建設性辯論，更會進一步拖低立法會在市民心目中的形象。

近年，拉布愈來愈多，愈來愈密。由高鐵撥款，遞補方案、政府重組、長者津貼以至今天的預算案，部分議員遇有施政不符合心意，動輒就以拉布作為要

拉布代價沉重 議會文化需改善

變成政黨阻撓法案的通過，從而可令其與其他政黨和政府討價還價的工具，法案是否代表大多數人民的願意最終已不重要。同時法案被阻撓亦令眾多迫切的社會問題無法得以改善，民怨增同時亦令人民對立法機構失望。為了防止有少數人以拉布「騎劫」議會，不少外國議會都有中止拉布的機制，以「剪布」權作制衡，避免少數議員隨時發難，不斷阻礙議會運作。現時本港立法會沒有限制辯論時間的機制，以及防止提出眾多無聊修訂的機制。因此，日後立法會是否應借鏡外國的經驗，在議事規則內加入相關防止拉布的條款，有認真考慮的需要。



■王惠貞

完善議事規則 建構理性議會文化

在成熟的民主社會內，在一些重大議題上，政黨不會亦不敢為了一黨之私而全然不顧主流民意取向，損害社會整體利益。美國國會處理2011年的債務上限危機和今年年初的財政懸崖就是典型例子。在野的共和黨和執政的民主黨一開始都有明顯的差距，各不相讓，政爭激烈，但是到最後關頭都能達成協議，總是有驚無險地渡過難關。這說明共和民主兩黨都明白把國家攪亂了，政府無法運作，普羅大眾利益受損，必然會受到民意的抨擊，最終難逃選民的懲罰。

本港要邁向普選，除了要建立民主的制度外，更要學習尊重民主的文化。本港拉布日益頻密，社會內耗，如今是時候探討完善立法會的議事規則、建構本地的議會文化，使本港的議會發展更加健康，建立理性的議會文化，這樣本港邁向普選的道路也將更順利。

何俊賢 立法會議員

禁止在香港拖網捕魚的措施（下稱：禁拖）已生效兩個多月。受「禁拖」影響人士是否能得到合理賠償當然仍是必須密切關注的事情。可是，受「禁拖」影響人士最需要解決的問題仍然離不開未來生計。而對漁民而言，他們其中一個可行的轉型方向就是海魚養殖業。

政府亦早察覺到海魚養殖是應付「禁拖」轉型的一大方向，所以早在2012年中便提出檢討停發海魚養殖牌照的政策。雖然政府做足功課，以港大的「WATERMAN」系統對現時26個養殖區的可承載力作出評估，以便作為重發海魚養殖牌照的籌碼，但當政府躊躇滿志地以為發牌計劃必定順利，卻遇到養魚業界的重大阻力。

阻力源於憂慮，養魚業界之所以會有反對聲音，主要是認為增發牌照將會導致新競爭者的出現，繼而產生一連串的問題；養魚業界也擔心政府容許新牌照者能從事魚排休閑

垂釣，雖然魚排休閑垂釣是香港漁業的一大發展方向，但由於垂釣者的聲浪、垂釣時所使用的科學魚餌、製造的垃圾也有可能影響到附近魚排的水質和環境。由此可見，反對聲音實在不無道理。

話雖如此，由於適度發展海魚養殖業始終是較能平衡漁業發展和海洋環境的方向，故問題並非在於重發牌照的決定，而是如何釋除養魚業界的疑慮、減少他們的損失之餘，讓養魚業的發展更上一層樓。

因此，政府應該在綜合業界意見之後以合適的先導計劃作為重發牌照的試溫計；並在先導計劃推出後盡快檢討，以決定應在仍有承載力的養魚區發放新牌？另覓新的魚類養殖區？還是取消發牌的打算？另外，還需理順發牌的準則，以平衡受禁拖影響的漁民、現有養魚戶以及有意成為養魚戶的人士。例如：應考慮政策會否有助受禁拖影響漁民重拾生計；或是會否讓在

仍有承載能力的養魚區中已擁有魚排的養魚戶增設牌照，增加養殖空間；或如何輪候牌照，也是應該處理好的問題；最重要是繼續持續優化我們香港養魚業的營環境、技術和開拓更多銷售市場，讓我們的業界能持續發展，亦讓市民能享用到優質的海產，形成各界取得共贏的局面。



■何俊賢