

從前線督察到遠洋船員再成為海事主任 親身漂泊更懂條文背後現實邏輯

「替船謀劃」護港海 幕後守好海上門戶

● 電子海圖手機應用程式相當普及，打開手機就能實時定位、查詢附近航海風險。香港文匯報記者黃艾力 攝



海事工作涉獵甚廣，有人岸上指航，有人浪裏漂泊。海事主任梁君臨走過的是一條「先執法、後出海、再歸港」的迴旋曲線。他在金融海嘯過後，成功覓得海事處二級海事督察這份一般人眼中的鐵飯碗；4年後，為求突破他毅然辭職投身遠洋航海工作，9年間從實習船員一步步到獲得一級（甲級高級船員）（商船船長）資歷；之後，他重返海事處，變成「替船謀劃」的幕後守門者。當親身熬過烈日、萬里漂泊，才懂得每一紙條文背後的現實邏輯。如今雖然新技術翻湧，梁君臨堅信的是：「守好香港的海，就是守好這座城市的海上門戶。」

● 香港文匯報記者 黃子龍



● 梁君臨（右）指，無人機等科技延伸了海事監管邊界。圖為梁君臨指導同僚操作無人機。香港文匯報記者黃艾力 攝

現場背後涉人命安危社區安穩

在普羅市民眼中，海事工作或許只停留在查船、執法、管理港口，充滿技術條文與規則，但對海事人員來說，這份工作的重量，還藏在一個個真實的現場裏：一次救援、一場颱風、一宗事故，背後都涉及人的安危與社區的安穩。

忘不了「幫到人」的重量

海事主任梁君臨憶述當他還是海事督察派駐巡邏組時的一次經歷：當日，在舊啟德機場附近水域巡邏，遠遠望到水面有物體載浮載沉，看似人形又難以確認。「當時指揮中心問我，你真的確認是人？」當時距離遠，海面視野受限制，很容易看錯，若認錯可能會耗費大量參與救援的人力物力。直到他仔細辨認，見到物體穿着一對白色的鞋，鞋底帶着灰塵痕跡，他斷定：「這是人穿的鞋，不會有錯。」

他隨即聯動救援力量，最終成功撈起當事人。事後他從前輩口中得知，雖然當事人已去世，但家屬仍十分感激，說如果當日沒被發現，人可能就漂出太平洋了。「工作的時候不覺得有何特別，只是盡了自己本分。」梁君臨說，直到聽到家屬的話，才驚覺一件看似微小的現場處置，背後牽繫着一個家庭的親情。那種「幫到人」的重量，至今仍忘不了。

颱風天調度讓海上人安心

近年極端天氣頻繁，颱風來襲，正是海事人員最忙碌之時。由一號風球開始，前線海事督察就會進駐避風塘，協調船隻停泊，確保通航區暢通，預留足夠空間給消防、水警等政府船隻執行任務。梁君臨憶起去年「樺加沙」襲港當日，預計午後天氣開始轉壞，風勢將顯著增強，在中午時分欣澳附近已經停泊了大批船隻。他和同事研判風向可能轉壞，該位置未必安全，立即在短時間內協調六七艘船轉移到安

全區域。

「有時避風塘使用率已達100%，我們還要想辦法騰出更多泊位，接收更多船。」梁君臨說，由於他負責大嶼山北一帶水域，所以颱風期間除了避風塘，他和隊員還會巡視大澳、東涌、沙螺灣、屯門等不同區域，檢查船隻停泊安全，呼籲船員盡早撤離。在他看來，避風塘不只是一個停泊設施，更是全港船隻與船員的安全屏障。颱風天的每一次調度、每一次巡查，都是為了讓海上的人平安，讓岸邊的社區安心。

跨領域協作救援貨機墜海

去年10月，一架阿聯酋航空的波音747貨機飛抵香港國際機場在北跑道降落時，突然急速轉向偏離跑道衝破圍網墜海，連帶停在跑道外圍候命的機場保安公司巡邏車也一併墜海。梁君臨說，當時事態備受全球關注，要在一星期內完成處置機體和打撈工作，壓力之大，至今仍記憶猶新。



● 梁君臨說，颱風期間除了避風塘，海事人員還會巡視不同區域，檢查船隻停泊安全。香港文匯報記者黃艾力 攝

事件中，梁君臨扮演的是跨部門的溝通橋樑：一邊連接航空部門、飛機製造商及海外航空專家，一邊協調海上打撈、回收飛機黑盒等工作，整合各方意見，推動事件有序處理。「整件事不單是海事範疇，還涉及航空領域，打撈與水下工程等專業知識。」他說，過程中見識了航空業界的處事方式、風險考量，也學到很多跨領域協作經驗。每一次應對突發事件，都在為優化應急機制、提升處置效率累積養分。海事工作的意義，也正是一次次從經驗中進步，為香港的海上安全築起更穩固的防線。

從救人於危難，到風雨中值守，再到事故後反思，海事工作從來不只是冰冷的技術與條例。每一個現場的背後，都是對生命的尊重，對這座城市的守護。這份溫度，藏在每一位海事人的日常裏。

母反對冒險 父挺去見識

2008年全球金融海嘯爆發，「找份長遠穩定的工作」成為多數人的共識。在這股風潮下，梁君臨於2010年成功投考海事處二級海事督察一職。他憶述，入行前只做過文職，對海事工作幾乎一無所知，入職後才發現海事工作的層面遠比想像中廣闊，當中不乏高度專業的範疇。「海事處內部有股鮮明的風氣，就是鼓勵員工到遠洋船累積實戰經驗，因為許多海上的實務知識，唯有真正上船經歷過、親身做過，才能看得透、學得深。」

在部門氛圍的感染下，也出於對工作突破的渴望，梁君臨心底埋下了出海種子。

2014年，他正式離開公務員隊伍，踏上遠洋行船生涯。這個決定當時家人並不全認同，「母親覺得政府工穩定，反對他冒險；父親則認為年輕人該出去見識，給予支持。」然而遠洋之路遠比想像中漫長，從實習船員到考取遠洋船長資格，梁君臨用了接近9個年頭。「這個行業沒有捷徑，要麼不做，要做就做到底，半途而廢等於浪費時間。」

他說，當中要經歷3年出海前的基本訓練、18個月以上的船上實習、逐級考牌、累積航海資歷，每一步都急不來。

行船9年間，梁君臨長時間在船上從事高強度工作：清晨4點起床到駕駛台學習操作船隻，累積航海經驗；隨後到甲板作業，從事維修及保養工作，日曬雨淋；晚間還要應付船上的行政工作，溫習考試內容。他當時身處酷熱的中東地區，長達數月的海上漂泊、不間斷的考試壓力，最終都靠一股對海事的興趣撐了過來。

在梁君臨看來，海事督察是部門的「前線代表」：身穿白色制服或橙色工作服，直接面對船隻、市民，負責海上巡邏、交通管制、投訴處理、碼頭管理、牌照申請等事務，工作範疇廣泛，是市民對海事處最直觀的印象。

海事主任的角色，則偏向策劃、管理與督導：前線人員遇到技術難題會請示上級意見，透過運用航海知識和昔日海上工作的經驗，按照本地或國際海事條例處理複雜個案，也要負責不同範疇的業務規劃，從海港巡邏、海上救援到港口管理，涵蓋層面同樣廣泛。

出海實戰培養風險判斷力

豐富的出海實戰經驗，為梁君臨日後的工作提供了扎實的實務根基與敏銳的風險判斷力。他舉例說，審批海上工程的申請，有過遠洋船工作經驗，就能從船隻實際營運的角度判斷申請是否合理，而不是只從條文出發。

在海事行業多年，梁君臨眼中的工作，早已不只是「查船、執法」這麼簡單。他認為，小至一次海上巡邏、一宗牌照申請，大至颱風期間的全港船隻調度、突發事故的應急處置，每一件海事工作，最終都連結着香港水域的安全、港口的順暢運作，以及沿岸社區的安寧。「有些事情身處其中時以為很平常，事後才知原來幫了許多人。」

他說，海事工作看似偏向技術，但其實每一次現場處置，背後都可能牽繫一個家庭、一群人的安危。「守好香港的海，就是守好這座城市的海上門戶。」



● 梁君臨堅信守好香港的海，就是守好這座城市的海上門戶。香港文匯報記者黃艾力 攝

有志投身者需與時並進

香港作為國際航運中心，正全速邁向智慧港口時代，海事執法不再只靠乘船瞭望，無人機、無人潛艇、AI與大數據延伸了監管邊界，新能源船舶更催生了新安全標準。海事主任梁君臨以過來人身份提醒有志投身海事行業的青年：入行前要有長期奮戰的準備，興趣能點燃熱情，堅持才能抵達彼岸。持續學習、親身實戰，是面對變革的唯一捷徑。

科技變革延伸海事工作邊界

在梁君臨任職海事督察的年代，海事執法和管理，很大程度依賴人員親力親為，然而隨着科技的進步，這一切正在改變中。他說，無人機的廣

泛應用便是其中一例：深圳灣公路大橋以北水域較淺，傳統船隻難以抵達，現在靠無人機飛航巡查，就能有效覆蓋；避風塘的管理，過去要靠人員站在天台或高樓拍攝，才能大概掌握船隻停泊情況，角度有限且費時費力，現在定期用無人機航拍，再透過AI技術合成全景圖，船隻數量和停泊狀況便一目了然。

梁君臨又指，過去船隻沉沒要確認位置，可能需要聘請潛水員下水，風險高又耗時，現在派無人潛艇入水探查，就能快速獲得所需資訊；電子海圖手機應用程式更是普及，船員打開手機就能實時定位、查詢附近航海風險，取代了過去厚重的紙本海圖。「以前我們執法只限於海面，現在

連空中、水下都覆蓋到。」他說，科技大大延伸了海事工作的邊界，許多從前做不到的事，現在變得簡單高效。他透露，目前部門也在探索大數據、AI在日常執法和港口管理的應用，雖然仍處於初步階段，但已是未來發展的方向。

綠色轉型為工作帶來新課題

除了科技變革，綠色轉型也給海事工作帶來新課題。以液化天然氣（LNG）、甲醇等作燃料的新能源船舶逐步興起，相關的操作規範、安全標準都和傳統燃油船不同，需要從業者重新學習。在梁君臨看來，現在的海事人員，早已不是大眾印象中「坐定定、鐵飯碗」的狀態。「行業發展得太快，你自己不持續學習，根本無法跟上時代的步伐。」他說，部門會針對不同崗位提供專業培訓，比如負責港口污染控制事務的人員會獲安

排學習最新油污控制和處理技術；負責領港事務的人員則會獲安排到海外參加領港專業課程；部門也會定期舉辦不同類型的研討會及工作坊，邀請業界專家分享行業內的最新發展和趨勢。

「不單為了工作，我本身對這個行業有興趣，就自然想去看、想去學。」梁君臨說，自己平時也會主動關注新船設計、新能源技術等行業動態，把學習變成興趣的一部分，就不覺得辛苦。

作為從基層做起、走過完整職業路的前輩，梁君臨對想入行的年輕人有以下建議：「有興趣，就贏了一大半。」興趣是支撐長期發展的核心動力，海事行業尤其如此；但比興趣更重要的，是堅持。「這行沒有捷徑，不是讀書考高分就可以。」梁君臨提醒，入行前要做好心理準備，不要抱着「試下先」的心態，但只要肯堅持、肯實幹，這片海，終會給予回報。