

萬豐遊艇廠有限公司

Harvest Marine Services Co., Ltd.

香港仔鴨 洲東岸鴨 洲海傍道 41 號
No. 41 Apleichau Praya Road, Apleichau East Reclamation, Apleichau,
Aberdeen, Hong Kong.
Tel : (852) 2552 9231 Fax : (852) 2552 9360

致：立法會經濟發展事務委員會

林健鋒主席及各委員

敬啓者：

本人，李志昌，代表『萬豐遊艇廠』亦是營業船的船東，希望表達對當局的海員培訓政策的一些意見。

目前，願意投入海上業界的整體人力資源已經嚴重短缺，而船員及從業員年紀老化，船員平均年齡已達 55 歲。然而，政府一直忽視本地海事人才的需求，導致出現青黃不接現象。過去，政府投入社會資源培育本地船員欠奉。即使，海事處現要求載客船須安裝的雷達及 AIS 設備，在過去五年所開辦的相關訓練課程亦寥寥無幾。至於，本地船舶船長及大偈的培訓課程，自 2007 年新例實施後，一直未有開辦。在業界多次督促後，本月中擬開設第一期三級船長課程，但學費高達一萬五千多，上堂三十個晚上，九十小時。無奈地，現因未能達到最少開班人數，需要延期開辦，而情況也不樂觀，有可能會胎死腹中。雖然持有營業船大偈執照或已報名海事處三級船主考試人士，報讀該課程可獲津貼七成學費，但對於一個全新有意投入本行業人士來說，實在望之卻步。因此，我們建議政府放寬津貼標準，全面擴大資助範圍，以吸引新血入行。

而海事處為滿足所謂海事專家意見未有考慮香港水域的實際情況，盲目推出一藍子所謂“改善”措施；如加裝雷達、AIS 及 VHF 等，以求將責任推到業界及從業員身上，但完全忽視現有從業員所承受的壓力。這不但無助改善海上安全更令一些從業員因恐怕未能適應所謂“改善”措施，造成壓力從而選擇其他工作，導致人手缺乏情況更加嚴重。

近年，政府及相關機構分配大量資源去提昇學術性課程，但一向忽略社會上對基層勞工及藍領的實際需要。因此，我們希望政府能修訂現行教育政策，履行責任，致力促進本地航運業的持續發展及進步，藉以提升本地航運業的質素及競爭力。

至於，現時的海員考試模式，既僵化，又不合時宜，又欠完備。正如海事處現要求載客船船長應具有海面的無線電操作牌照，其牌照之考試模式均以上世紀 70 及 80 年代遠洋船的無線電操作標準而制定，既不合時宜，更不適合於港內繁忙的水域之用。又例如現行考試制度，不設複核試卷制度，也沒有把考試分為多個部份，讓考生知道哪一方面表現仍需改善。因此，當局理應重新檢討現行的考試綱要、證書及考試制度，制訂一套與時並進，合適及完備的考試制度。

業界完全認同改善海上安全是無可爭議的。然而，倘若當局只著眼於一些表面上的設備添加，而不確立致力培育海上從業員的決心，不制訂一套長遠的人力資源推廣及培訓機制，不透過投放培訓資源以加強海上從業者的入行意欲及技術，不徹底重新檢視現行的考試制度，結果只是無濟於事，而香港再也難以延續航運港的傳奇。

李志昌

2013 年 9 月 17 日