



Government Flying Service Aircraft Engineers Association
政府飛行服務隊飛機工程師會

2015 年 5 月 6 日

香港特別行政區立法會
政府帳目委員會主席
石禮謙 GBS, JP

五主席：

審計署署長第六十四號報告書有關政府飛行服務隊的運作

對於審計署第六十四號報告書第二章第四部份，本會曾經進行詳細討論。該報告對政府飛行服務隊飛機維修部份的論述，以及相關的建議，本會基本上是同意的。

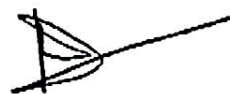
飛行服務隊工程部在職能上與其它大型飛機維修機構大致相同，主要執行飛機檢查、維修及改裝等工作，也同樣受香港民航處《香港適航要求-145》部監管。民航業發展一日千里，尤其是過去十年間，適航要求、運作標準和規格都有大幅提升。工程部一直努力配合全球和本地飛機維修行業的發展，在專業上回應民航處的要求尋求更多的維修許可或認證。二零一一年七月，工程部得到部門支持，在不影響正常運作的前提下，取得香港民航處《香港適航要求-21》（簡稱《21 部》）認證，將飛機及零部件設計分部正式納入工程部架構內。

設計分部利用現有的有限資源建立，當中所有設計工程師及批核人員均由飛機維修工程師兼任。為了政府飛行服務隊工程部長遠利益及發展，部門及工程部管理層都堅持工程部必須擁有自己的設計部，目的在增強政府飛行服務隊工程部對機隊的自主能力，減低維修開支及提升人員的專業能力。過去五年，設計分部為政府飛行服務隊提供了涵蓋所有機隊、範圍廣泛的設計及改裝服務。以更換「超級美洲豹」直升機機身的鏽蝕支架為例，設計分部事前須向飛機製造商提供大量數據以取得對方的同意，再向民航處提交更換支架的計劃書，獲批核後方可自行進行該項維修。以往此類工作必須由飛機製造商派專家來港處理，部門需付出昂貴的費用，但通過自行成立設計分部，節省的維修時間及開支非常可觀。

關於署方建議透過檢討維修計劃及機件故障的原因，以期減少飛機停飛時間，也建議盡量把大型維修及檢驗工作安排同步進行，從而增加可供運作的飛機數量。工程部管理層一直以改善上述情況作為目標，盡量調動資源配合，提供安全及優質的維修支援服務。本會作為由服務於政府飛行服務隊的專業飛機維修人員組成的團體，深明安全和效率的重要性，對管理層改善故障率和效率的目標一直給予最大的支持。

現時，政府飛行服務隊工程部正面對資源不足及發展不協調的困擾，飛機停飛時間備受署方關注。以往工程部管理層曾經嘗試將大部份人員分為早班和中班，期望通過增加員工的每日出勤時數，盡量完成繁重的維修工作，減少飛機停飛時間，但由於長期面對工程師及技術員人手不足，效果不甚明顯，惟有把飛機大修及其它主要工程集中由日班執行，亦因而引致署方所關注的不理想飛機停機時間。此外，工程部為增強機隊自主維修能力，一直期望提升設計及改裝方面的水平。遺憾地，受到二零一四年政府資源緊縮政策的影響，這方面的水平，只能繼續非常局限地沿著由維修工程師兼任設計工程師這種不正常模式發展。

本會對今次審計署的建議甚表贊同，期望當局慎重其事，認真考慮及跟進本會之關注及意見，從而對日後停機時間及服務承諾有積極改善及影響。最後，一如既往，我們定必繼續竭盡所能，提供安全及穩妥之飛機維修服務，以安全為大前提，向政府及全港市民負責。



政府飛行服務隊飛機工程師會主席
麥盛開上

副本送： 政府飛行服務隊總監
政府飛行服務隊總工程師