GOVERNMENT FLYING SERVICE

Captain Michael CP Chan
MBS MBB GMSM AE
FRAeS

齊為飛援、赴嶺重洋
We Serve Over and Above

18 South Perimeter Road, Hong Kong International Airport, Lantau, Hong Kong

電話 Tel.: +852 2305 8202
傳真 Fax: +852 2215 0230
網站 Web Site: http://www.gfs.gov.hk/
電郵 E-mail: michaelchan@gfs.gov.hk

本處檔號 Our Ref.: GFS ADM/4-35/3
來函檔號 Your Ref.: CB4/PAC/R64-064
日期 Date:

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
(經辦人：朱漢儒先生)

朱先生：

政府帳目委員會
研究審計署署長第六十四號報告書第 2 章
政府飛行服務隊(飛行服務隊)的運作

謝謝你在二零一五年五月十五日的來函，就飛行服務隊部門職系的職級結構及非公務員合約計劃事宜要求提供額外資料，本人現將飛行服務隊的回覆夾於附件，以供參閱。

政府飛行服務隊總監 陳志培

副本送： 保安局局長
財經事務及庫務局局長
審計署署長

二零一五年六月一日

(a) 有關機師、空勤主任、飛機技術員和飛機工程師的公務員職系：

(i) 各職系的職級架構和薪級表及／或其他薪酬福利；

政府飛行服務隊(飛行服務隊)總監屬一般紀律人員(指揮官級)薪級第 3 點職級。其轄下的首長級人員包括職級同屬一般紀律人員(指揮官級)薪級第 1 點的兩名總機師和一名總飛機工程師。飛行服務隊所有部門職系(即機師、空勤主任、飛機工程師及飛機技術員職系)現時的編制和實際人手數目載於**附錄 A**。

根據相關的規則及規例，飛行服務隊部門職系人員所享有的其他薪酬福利，等同於適用於其他公務員的薪酬福利。舉例來說：

- 根據退休金法例(具體而言，指《退休金條例》(第 89 章)或《退休金利益條例》(第 99 章))，於二零零零年六月一日前入職的人員，如在核准的情況下離職，可獲發退休金。
- 於二零零零年六月一日或之後入職的人員，可享有根據公務員公積金計劃的條款及條件所訂明的退休福利。
- 除了各類房屋及／或與房屋有關的津貼外，已婚的紀律部隊職系人員，如其薪點低於一般紀律人員(主任級)薪級表第 20 點，可視乎供應情況獲編配部門宿舍。

(ii) 各職級的薪酬福利條件(即薪金加上其他福利)是否低於、等同或高於市場水平；

紀律人員薪俸及服務條件常務委員會(紀常會)在二零零八年進行了紀律部隊職系架構檢討。關於飛行服務隊屬下四個紀律部隊職系(即機師、空勤主任、飛機工程師及飛機技術員職系)，紀常會在顧及多項因素，包括該等職系的獨特性質及工作需求後，建議就其薪級表作出若干改善，而改善建議於二零零九年十月得到行政長官會同行政會議接納(檢討報告的摘要見**附錄 B**)。該項檢討沒有將四個部門職系的薪酬福利條件與市場水平作直接比較。飛行服務隊亦沒有該等數據。

(iii) 面對人手短缺問題的職級，以及各職級的現有空缺數目。導致人手短缺問題的起因，是薪酬福利條件不及私營機構吸引，抑或是市場整體上缺乏相關專業人才？

部門職系各職級的空缺數目載於**附錄 A**。

飛行服務隊四個部門職系所面對的人手問題，已在我們回覆政府帳目委員會二零一五年五月十三日致保安局局長和飛行服務隊總監函件的第(h)、(j)、(i)和(n)項中，有所闡釋。

為解決人手問題，飛行服務隊會慎重檢討部門的編制和實際人手數目，並會根據現行的機制爭取合理的資源。保安局亦已在二零一五至一六年度為飛行服務隊預留撥款，藉以就飛行服務隊的人力及管理事宜進行顧問研究，務求確保部門長遠而言可持續發展。

(iv) 面對有人手短缺問題的職級，提供較上文(a)項所載的薪級表為高的薪金，是否可行？當局可進一步採取什麼措施，以增加薪酬和服務條件的吸引力，從而吸引人才？

飛行服務隊所有部門職系人員的薪酬福利條件，均受當前適用於紀律部隊的薪酬政策所規限。任何更改均受職系架構檢討所限。

一如上文(ii)項的答覆，紀常會在二零零八年進行紀律部隊職系架構檢討，並建議就飛行服務隊屬下四個紀律部隊職系(即機師、空勤主任、飛機工程師及飛機技術員職系)的薪級表作出若干改善。將來在適當時候，保安局與飛行服務隊會徵詢相關持份者(例如公務員事務局、財經事務及庫務局、紀常會、公務員敍用委員會等)的意見，作進一步檢討。

(b) 當局在公開聆訊上表示，為紓緩機師職系的人手短缺／流失問題，曾按非公務員聘用條款聘請海外機師。鑑於非公務員合約僱員計劃的指導原則訂明，非公務員合約僱員的服務條款和條件整體上不得較適用於職級或職責相若的公務員的服務條款和條件為佳，請解釋上述措施如何有效解決人手短缺／流失問題；當局可採取什麼措施，進一步改善按非公務員聘用條款受聘的機師的薪酬福利條件，從而吸引海外人才？

為提升飛行服務隊的行動及訓練能力，飛行服務隊現時聘用了三名非公務員合約機師(即一名飛行教官及兩名高級行動機師)，以及一名薪酬福利條件與高級機師職級相若的飛行行動經理。兩名非

公務員合約空勤員教官，亦分別按相當於高級空勤主任及一級空勤主任職級的薪酬福利條件聘用。就個人職責、搜索及拯救及／或策略行動經驗、教學及／或培訓經驗而言，該等薪酬福利條件是恰當的。根據非公務員合約僱員計劃的指導原則，現時提供予飛行服務隊內非公務員合約機組人員的薪酬福利條件，未必可再作提升。

(c) 當局有否計劃將非公務員合約僱員計劃，擴至飛行服務隊其他出現人手短缺問題的職級？若否，原因為何？

截至二零一五年五月一日，飛行服務隊聘用了下列非公務員合約僱員：

等同於以下公務員職系	人數	非公務員合約僱員的職銜
機師	1	飛行教官
	2	高級行動機師
	1	飛行行動經理
空勤主任	1	經理(空勤員教官)
	1	副經理(空勤員教官)
	1	行動支援主任
飛機工程師	2	*兼職*飛機工程師
	2	助理飛機工程師
飛機技術員	0	(一名*兼職*高級飛機技術員會於二零一五年六月一日到任)
行政主任	1	行政助理
汽車司機	1	*兼職*運油車司機

飛行服務隊會繼續注意及檢討部門不同職系的人手情況，並在有需要時會考慮適當的措施，包括聘任非公務員合約僱員是否可取和可行。

完

Rank Structure and Vacancies of Departmental Grades in the GFS (as at 1.5.2015)

政府飛行服務隊部門職系職級結構及其空缺(截至 2015 年 5 月 1 日)

Grade 職系	Rank 職級	Pay & Salary Scale 薪級及薪酬	Establishment 職位編制	Strength 實際員額	Vacancy 空缺
Controller, GFS 政府飛行服務隊總監	Controller, GFS 政府飛行服務隊總監	GDS(C)3 一般紀律人員(指揮官級)薪級 3 $168,300 - $183,700	1	1	0
Pilot 機師	Chief Pilot 總機師	GDS(C)1 一般紀律人員(指揮官級)薪級 1 $125,450 - $137,400	2	2	0
	Senior Pilot 高級機師	GDS(O)37 -39 一般紀律人員(主任級)薪級 37-39 $110,570 -$118,840	11	9	2
	Pilot I 一級機師	GDS(O)27 - 36 一般紀律人員(主任級)薪級 27-36 $76,165 -$106,120	16	12	4
	Pilot II 二級機師	GDS(O)14 - 26 一般紀律人員(主任級)薪級 14-26 $47,805 -$73,370	13	11	2
	Cadet Pilot 見習機師	GDS(O)1b - 2 一般紀律人員(主任級)薪級 1b-2 $22,130 -$25,240	2	3	-1
Air Crewman Officer 空勤主任	Senior Air Crewman Officer 高級空勤主任	GDS(O)37 -39 一般紀律人員(主任級)薪級 37-39 $110,570 -$118,840	1	1	0
	Air Crewman Officer I 一級空勤主任	GDS(O)27 - 36 一般紀律人員(主任級)薪級 27-36 $76,165 -$106,120	4	4	0
	Air Crewman Officer II 二級空勤主任	GDS(O)18 - 26 一般紀律人員(主任級)薪級 18-26 $57,255 -$73,370	6	6	0
	Air Crewman Officer III 三級空勤主任	GDS(R)7, 9 一般紀律人員(員佐級)薪級 7,9 $19,970 & $21,410 GDS(O)1b - 17 一般紀律人員(主任級)薪級 1b-17 $22,130 -$54,890	22	20	2
Aircraft Engineer 飛機工程師	Chief Aircraft Engineer 總飛機工程師	GDS(C)1 一般紀律人員(指揮官級)薪級 1 $125,450 - $137,400	1	1	0
	Senior Aircraft Engineer 高級飛機工程師	GDS(O)37 -38 一般紀律人員(主任級)薪級 37-38 $110,570 -$115,025	4	4	0
	Aircraft Engineer 飛機工程師	GDS(O)22 - 36 一般紀律人員(主任級)薪級 22-36 $63,260 -$106,120	20	20	0
Aircraft Technician 飛機技術員	Chief Aircraft Technician 總飛機技術員	GDS(O)13 - 25 一般紀律人員(主任級)薪級 13-25 $45,510 -$70,615	3	3	0
	Senior Aircraft Technician 高級飛機技術員	GDS(O)7 - 12 一般紀律人員(主任級)薪級 7-12 $33,365 -$43,215	21	16	5
	Aircraft Technician 飛機技術員	GDS(R)3,5,7, 9,11 一般紀律人員(員佐級)薪級 3,5,7,9,11 $17,550 & $18,575, $19,970, $21,410, $22,815 GDS(O)1 - 6 一般紀律人員(主任級)薪級 1-6 $24,170 -$31,485	47	49	-2

第七章

政府飛行服務隊

概況

政府飛行服務隊的職責

7.1　政府飛行服務隊（“服務隊”）於一九九三年四月根據《政府飛行服務隊條例》（第 322 章）成立，以接管當時皇家香港輔助空軍的職務。服務範圍由香港境內伸延至香港飛航情報區周圍 400 海浬以內的國際水域。服務隊為政府提供多項飛行服務，例如在颱風吹襲期間於公海進行搜索拯救，以至救火、運送傷病者到醫院等。

7.2　近年，隨着機隊的運作能力不斷提升，服務隊已成為國際知名的搜索及拯救隊伍，服務範圍已不再局限於香港。二零零六年八月颱風派比安襲港期間，服務隊隊員在波濤洶湧的海域拯救了 91 人，創下記錄；二零零八年五月，服務隊隊員前往四川地震災區進行救援工作，三星期內共出動 26 次，救出 96 名災民，並把 119 名地面搜救隊員和專家運送到災區。這些工作為香港和服務隊贏得不少稱許，也凸顯了服務隊隊員的專業和團隊精神。

組織架構

7.3　服務隊的主管是政府飛行服務隊總監，之下設有五個組別：

(a)　*行動組*負責提供飛行服務，包括為香港市民和在南中國海一帶謀生作業的人士提供搜救、運送傷病者等服務，以及支援執法行動和政府各項工作；

(b)　*訓練及標準組*負責訂定專業標準和統籌機組人員的培訓發展事宜；

(c) *工程組*是獲認可的“香港適航要求—145”維修組織，負責支援服務隊的飛行任務和行動。服務隊的飛機及儀器幾乎全由工程組負責維修；

(d) *品質保證組*負責內部品質審查工作，確保服務隊的運作符合民航飛行規例和其他品質及飛行安全標準；以及

(e) *行政組*為整個部門提供行政支援服務。

人手編制

7.4 截至二零零八年一月一日，服務隊的編制共有 223 個職位，包括 166 名屬於機師、空勤主任、飛機工程師及飛機技術員的紀律部隊職系，詳情載於*表 7.1*。

表 7.1：二零零八年一月一日政府飛行服務隊紀律人員職位的分布情況

職系	已開設職位數目(佔總數百分比)
首長級	4 (2%)
機師	41 (25%)
空勤主任	27 (16%)
飛機工程師	24 (15%)
飛機技術員	70 (42%)
總計	**166 (100%)**

職系和職級架構

7.5 政府飛行服務隊總監屬一般紀律人員（指揮官級）薪級第 3 點職級，其轄下的首長級人員包括職級同屬一般紀律人員（指揮官級）薪級第 1 點的兩名總機師及一名總飛機工程師。

7.6 在非首長級層面，機師職系和空勤主任職系各設有四個職級，飛機工程師職系設有兩個職級，而飛機技術員職系則設有三個職級。現行職系架構中，高級空勤主任和總機師是先後在一九九零年和一九九二年開設的新職級；而空勤員和空勤主任兩個職系，則在二零零零年合併。有關的職級架構和現行薪級載於**附錄 15**。

7.7　服務隊的各個職系有別於其他紀律部隊的大部分職系和職級，在架構上沒有明確劃分為員佐級和主任級人員。空勤主任和飛機技術員招聘職級的支薪點，分布在一般紀律人員（員佐級）薪級表和一般紀律人員（主任級）薪級表。我們留意到前皇家香港輔助空軍的部門職系原先按總薪級表支薪，及至一九八九年五月才因應凌衛理先生[21]和紀常會的建議，轉為按照一般紀律人員薪級表支薪。

相關考慮因素

工作因素和特殊因素

7.8　我們已考慮過服務隊各職系的工作因素和特殊因素。部分要點如下：

(a)　空勤人員所面對的潛在危險和風險相對地高，因為機師和空勤主任需要在各種天氣情況下執行搜救任務，應付各類危險、陌生和不可預知的情形。由於每次飛行任務都是獨特的，各有其變數和難度，他們要承受極大壓力。

(b)　空勤人員個人責任重大，尤以執行搜救行動為然。空勤主任往往是唯一在場的拯救人員，故此必須獨自和及時作出困難和生死攸關的決定。至於地勤人員，他們負責確保飛機符合適航標準；他們的工作對飛行安全發揮極為重要的作用。

(c)　服務隊所有人員的規定工作時數為每星期 44 小時，但須輪班工作。此外，他們須隨時候召，在休班期間或須奉召出勤執行緊急職務。由於工作性質被

---

[21] 一九八八年的凌衛理檢討沒有涵蓋政府飛行服務隊（或當時的皇家香港輔助空軍），因為後者當時正由軍事組織轉型為文職紀律部隊。其後，當局邀請凌衛理先生以個人身分就皇家香港輔助空軍進行研究，並就應如何將之納入紀律部隊範疇一事提供意見。委員會在一九八九年五月應當局邀請，答允負責就政府飛行服務隊（當時的皇家香港輔助空軍）的薪酬及服務條件提供意見。

動，除非是執行特殊任務，否則服務隊人員不會長時間連續執勤。

上次檢討後的變化

7.9 政府飛行服務隊的管理層和員方就職系架構檢討提交意見書時，特別指出過去二十年發生的種種改變，對他們的職責及運作模式都有重大影響，進一步加重了服務隊人員的責任、工作量及壓力。現把部分較重要的改變概述如下：

(a) *運作模式及專業資格的改變：*過往，皇家香港輔助空軍的指揮架構及運作模式具有不少輔助部隊的特性，機師及工程師無須持有民航專業執照也可執行職務。服務隊自一九九三年成立以來，一直按照民航規則及規例運作，並受香港民航處監管。這些新規定較舊規定嚴格，對空勤及地勤人員的資歷及專業才能都有更高的要求。所有機師及工程師必須持有專業執照才能執行職務，而執照也須定期確認有效，特別是機師的執照，更必須符合最新的有效規定。

(b) *職責範圍的改變：*九十年代初，英國皇家空軍及英國陸軍航空中隊逐步解散，部分原先由英國皇家空軍及英國陸軍航空中隊負責的職務，逐步由政府飛行服務隊接管。為應付新增的職務需要，服務隊加快了實施本地化計劃，推行全面的訓練，並且提升機隊及器材的效能。服務隊人員的工作及任務，不但種類增加，性質也變得更為複雜。由於任務遠較以往艱巨，隊員所面對的風險亦較以往為高。

(c) *機隊的改變：*由於職責及職務有所擴展，服務隊必須為執行艱巨及危險行動的隊員提供安全的工作平台。為此，服務隊更換了定翼機及直升機；與皇家香港輔助空軍時期相比，服務隊現時的機隊更見完備，技術上也更為先進。服務隊現有飛機九架，包括兩架捷流 41 型定翼機、三架 AS332 L2 型超級美洲豹直升機，以及四架 EC155 B1 型直升機。隨着飛

機性能提升，負責操作的空勤人員以至工程人員的技術也須相應提高，而為他們提供的訓練也要有所加強。

(d) *編制的改變*：服務隊已由一支輔助部隊（一九八八年時共有 199 名隊員，其中 98 名為輔助隊員）變為一個由全職人員組成的部門（至二零零八年一月一日共有 223 名常額人員），提供 24 小時全天候服務，負責支援搜救及執法行動。儘管其間服務隊的工作範圍有所擴大，但現行編制與一九九三年時大致相若。

7.10 服務隊部分工作量指標概述於*表 7.2*。

表 7.2：政府飛行服務隊工作量指標示例

	1988 年（皇家香港輔助空軍）	**1998 年**	**2006 年**	**2007 年**
截至 4 月 1 日的編制	199[22]	254	225	223
飛機數目[23]	10	11	9	9
總飛行時數[24]				
(a) 定翼機	1 316	1 454	1 266	1 282
(b) 直升機	1 758	5 628	4 690	4 306
奉召出勤次數	379	1 879	2 476	2 293

招聘情況

7.11 根據招聘數字，服務隊各職系在招聘人手方面並沒有困難。就機師和空勤主任這兩個空勤人員職系而言，我們留意到服務隊招聘見習機師時，會作審慎部署；為確保接任安排更為妥善，不會一次過填補所有空缺。在每次招聘中，通常只有二至

[22] 數字包括義務隊員。

[23] 雖然機隊早年的飛機數目較多，但都是一些結構簡單而且較易操作和維修的飛機。

[24] 飛行時數包括用於訓練、執行職務及相關工作的時數。

四人獲得聘用。至於三級空勤主任方面，在近期進行的一次招聘中，服務隊共接獲 1 992 份應徵申請，而空缺只有三個。

7.12　在招聘飛機工程師和飛機技術員方面同樣沒有困難；合資格的飛機技術員亦可透過內部聘任而轉任飛機工程師。

挽留人員情況

7.13　機師職系在挽留人員方面的問題開始浮現。過去五年，共有五名機師職系人員離職，包括二零零六至零七年度一名一級機師、二零零七至零八年度一名高級機師，以及二零零八至零九年度三名機師（包括一名一級機師及兩名二級機師）。這五名機師離職不但令服務隊失去了一批有實務經驗的人員，也令服務隊蒙受財政損失，因為單計每名見習機師的訓練開支，飛機訓練需要 120 萬元，直升機訓練需要 200 萬元；這還未計算內部技術提升，以及執行各項職務所需的最新技術訓練所涉及的經常培訓開支。

7.14　至於空勤主任職系，服務隊在挽留三級空勤主任方面遇到困難。過去五年，共有六名三級空勤主任離職（退休個案除外），有關的流失數字列於*表 7.3*。

表 7.3：過去五年三級空勤主任職級的流失情況

招聘職級		2003-04 年度	2004-05 年度	2005-06 年度	2006-07 年度	2007-08 年度
三級空勤主任	流失人數	1	0	1	2	2
	佔實際人數百分比	7.1%	–	7.7%	16.7%	15.4%

7.15　飛機工程師和飛機技術員職系，則未見有挽留人員的問題。

事業發展

7.16　我們已從整體角度研究服務隊隊員的晉升前景。各職系人員的資歷資料顯示，他們由所屬職級晉升至較高一個職級所需

的平均時間，一般都屬合理水平。截至二零零八年一月一日，各職級達頂薪點的人員，佔職級總人數約 71%（屬招聘職級的三級空勤主任、飛機工程師及飛機技術員在這方面的比率分別為 55%、80% 及 100%）。雖然部分職級的實際晉升機會或因編制較小而受到限制，但職級比率仍屬合理。關於這點，我們要強調一項基本原則，就是晉升並非一種權利，能否晉升，其實取決於多項因素，例如空缺數目、運作需要、在職人員的年齡分布情況，以及個別人員的表現。

分析和建議

機師職系

見習機師職級

7.17　我們同意，見習機師是見習職級，現時要求的入職學歷資格（即大學入學試及格）足以應付工作所需。見習機師的薪級（即一般紀律人員（主任級）薪級第 1b 至 2 點）應維持不變。（**建議 7.1**）

二級機師至高級機師職級

7.18　有建議認為，為了挽留和激勵人員，並考慮到有關的工作日趨複雜，機師職級的起薪和頂薪應予提高。我們知道，隨着全球機師短缺，民航機師的薪酬日益提高，合資格的機師往往為薪酬待遇較佳的民航公司所招攬。一如第 7.13 段所述，在二零零八至零九年度，機師職系的流失問題頗為嚴重，而挽留人員的問題，也可能因民航界爭奪人才日益激烈而變得更為嚴重。

7.19　儘管如此，我們認為二級機師的薪酬並不遜於民航界年資較淺的副機長；這樣說其實已考慮到兩者在飛行時數和飛行目的方面都大不相同。服務隊機師離職通常在為期十年的見習機師受訓合約期屆滿後，我們相信他們離職主要是為了汲取事業發展所需的工作經驗（包括駕駛不同型號的飛機，或累積更多飛行時間，或同時達到這兩個目的），而不是為了即時的金錢回報。事實上，決定投身民航界的機師，既須轉為駕駛主要民航型號的飛

機，也要着意累積飛行時間，方獲考慮錄用。定翼機機師現時的飛行時間有限，其工作性質未必有助於他們投身民航界。選擇離開服務隊的機師往往要面對短期的薪酬下調，薪金要到中長期才可以大幅度增加。因此，提高服務隊機師的薪酬，看來未必可以控制或解決有關問題。

7.20　從一開始我們就希望指出，服務隊和民航機師的事業本質各有不同。顯然，服務隊隊員都是在強烈的使命感和成就感驅使下去拯救生命、保障財產，並以此為榮，引以為傲。除了這點，訓練和發展機會、管理層對員工的關懷和支持、隊員的團隊精神，以及工作穩定等因素也同樣重要。這些無形因素，比實質收益更能吸引和激勵員工以提供優質和專業的服務。在公務員薪酬制度的架構下，我們於薪酬和附帶福利方面無法與市場看齊，不過，市場薪酬和附帶福利其實會不時出現波動。我們必須求取平衡，並確保有關的薪酬待遇連同各項無形因素，都會得到員工和公眾認同為公平合理。

7.21　經考慮工作因素和其他相關因素後，我們建議提高機師職級的薪級，詳情如下（**建議 7.2**）：

職級	現行薪級表 一般紀律人員（主任級）薪級	建議薪級表 一般紀律人員（主任級）薪級
二級機師	第 14 至 25 點	第 14 至 26 點
一級機師	第 26 至 35 點	第 27 至 36 點
高級機師	第 36 至 38 點	第 37 至 39 點

我們希望上述改善措施在一定程度上有助紓緩流失問題。

跳薪點

7.22　二級機師是機師職系第一層的專責職級，為挽留人員起見，我們認為有需要肯定該職級人員的專業能力和職責，給予他們額外的激勵。為此，我們建議為二級機師職級增設跳薪點，詳情如下：

(a) 二級機師如已取得直升機和定翼機兩類駕駛執照，而且須經常執行一級機師飛行職務，可獲兩個額外跳薪點；以及

(b) 二級機師如已取得儀錶飛行等級，按照經民航處批准的《政府飛行服務隊操作手冊》，符合資格在海岸及日間離岸搜救行動中擔任機長，且須經常執行一級機師飛行職務，可獲另外兩個跳薪點。

這些額外跳薪點會為那些薪酬未達職級頂薪點的二級機師，提供留任誘因。（**建議 7.3**）

其他相關事宜

7.23 我們收到建議，要求把一些二級機師職位提升為一級機師職位，以提高運作的靈活性，並確保在惡劣天氣及困難重重等高風險工作環境下進行的飛行任務，會由經驗及能力均可勝任的隊員負責。我們鼓勵服務隊檢討在職能上是否有理據支持有關建議，並在適當的情況下，循現行機制跟進。

7.24 職方亦提出更改機師職系的職級名稱，以便更清楚地反映他們的職責及職務，與民航界的做法看齊。只要更改職級名稱不會影響職系的架構或薪酬，紀常會對建議持開放態度。在這個原則下，我們鼓勵服務隊管理層與職方商討，制訂雙方同意的方案，提交當局審研。

空勤主任職系

入職薪酬

7.25 服務隊的管理層及職方均要求把空勤主任職系的入職薪酬，提高至與其他同等職級的紀律部隊人員薪酬看齊，以吸引和挽留人員，並反映服務隊工作日益複雜的情況。

7.26 空勤主任職系屬合併性質的職系，其薪級橫跨員佐級及主任級職系薪級。現時的架構是在二零零零年由前空勤員（員佐級職系）及前空勤主任（主任級職系）合併而成。該次合併的目

的，是精簡職系架構、加強員工管理，以及把晉升安排規範化。合併的大前提是：不會令成本有所增加；能配合服務隊人員的本地化計劃（無須從海外招聘空勤主任）；能精簡晉升進程以助提高空勤員職系的士氣；能避免太多編制小的職系。根據現時的架構，空勤主任職系由四個職級組成，包括三級空勤主任、二級空勤主任、一級空勤主任，以及高級空勤主任。

7.27　有別於其他紀律部隊的員佐級職系，三級空勤主任有較佳的事業發展，晉升至主任級職級的機會較高。與其他紀律部隊大多數主任級職系明顯不同，空勤主任職系無須管理任何員佐級職系人員。鑑於這種特殊情況，三級空勤主任的入職薪酬橫跨一般紀律人員（員佐級）及一般紀律人員（主任級）的薪級。具備大學入學試及格學歷者，標準入職薪點為一般紀律人員（主任級）薪級第 1b 點；具備中五學歷者，標準入職薪點為一般紀律人員（員佐級）薪級第 7 點。鑑於空勤主任職系的獨特情況，我們認為不宜把該職系與其他紀律部隊學歷要求相若的員佐級或主任級職系作直接比較，而是應集中考慮空勤主任職系的工作因素，以及招聘和挽留人員及事業發展等課題。

7.28　我們留意到，三級空勤主任職級在招聘人手方面並沒有困難，可見現時的起薪點足以吸引合適的人才申請加入空勤主任職系。此外，三級空勤主任及見習機師的起薪點同為一般紀律人員（主任級）薪級第 1b 點，這樣的廣義對比關係實有其好處。因此，我們建議把三級空勤主任的入職薪酬維持在現時的水平。（**建議 7.4**）

7.29　員方建議調高三級空勤主任職級現有的起薪點，及為持有較高學歷者增設更多的入職薪點。我們已就此諮詢服務隊管理層，得知現行安排可以更清楚地反映合併性質職系的本質。因此，我們不建議作任何改變。這看法與我們不贊成現階段在參考基準資格之上增設更多入職薪點的看法是一致的。

跳薪點

7.30　一如第 7.14 段所述，服務隊在挽留三級空勤主任（尤其是在服務首五年的人員）方面遇到頗大困難。我們也留意到，三級空勤主任須在入職初期接受一系列嚴格的訓練，以便他們能掌握多個範疇的技術。現時，三級空勤主任可獲四個跳薪點：在通過空勤人員訓練課程的三級資格檢定考試後（即符合資格擔任直升機拯救員，通常是在受聘後首三年內取得這項資格），可獲兩個跳薪點；在通過五級資格檢定考試後（即符合資格在夜間搜救行動中擔任絞盤操作員，通常是在受聘後第五年取得這項資格），可再獲兩個跳薪點。

7.31　為解決挽留人員的問題，以及反映三級空勤主任在技術方面要符合更高的要求，我們建議，三級空勤主任在通過空勤人員訓練課程的一、二及四級資格檢定考試後，可分別獲得一個跳薪點；這樣的話，他們便可在服務首五年內並且取得有關資格後，合共多獲得三個跳薪點。這項改善措施有助吸引三級空勤主任留任。（**建議 7.5**）

薪級表

7.32　我們明白，隨着搜救行動的工作環境不斷改變，空勤主任職系要承擔更重要的職務和責任。我們在考慮過工作因素和其他相關因素後，建議提高空勤主任職系各個職級的薪級，詳情如下（**建議 7.6**）：

職級	現行薪級表	建議薪級表
三級空勤主任	一般紀律人員（員佐級）薪級第 7 點至一般紀律人員（主任級）薪級第 16 點	一般紀律人員（員佐級）薪級第 7 點至一般紀律人員（主任級）薪級第 17 點
二級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級第 17 至 25 點	一般紀律人員（主任級）薪級第 18 至 26 點
一級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級第 26 至 35 點	一般紀律人員（主任級）薪級第 27 至 36 點
高級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級第 36 至 38 點	一般紀律人員（主任級）薪級第 37 至 39 點

飛機工程師職系

7.33　員方建議應就日後入職的飛機工程師正式訂立以下入職資格：(a) 已取得航空器維修執照的以下類別資格：(i) B1.1 及 B1.3 類；或 (ii) B2 類；以及 (b) 曾在民航範疇負責主管航空器維修工作，且在這方面有一段時間的實際工作經驗。此外，也有建議要求開設新的助理飛機工程師職級，以改善飛機技術員職系的事業發展。由於有關建議涉及重大的架構改變，我們認為較恰當的做法是由服務隊管理層跟進此事，重新界定飛機工程師職系的職責，並與重組飛機技術員職系架構方案一併研究，然後再向紀常會提出建議（相關內容請參閱下文第 7.38 至 7.40 段）。

7.34　在招聘飛機工程師方面，服務隊沒有遇到困難，可見現行入職薪酬足以吸引具備合適才幹的人士加入飛機工程師的行列。我們建議把飛機工程師職級的入職薪酬維持在現時的水平。（**建議 7.7**）

7.35　考慮到航空器維修執照發牌制度的改變使飛機工程師職系的職責有所增加，以及現時飛機工程師須兼顧直升機和定翼機的工作，並要處理其他支援職務，我們建議提高飛機工程師各個職級的薪級，詳情如下**(建議 7.8)**：

職級	現行薪級表 一般紀律人員（主任級）薪級	建議薪級表 一般紀律人員（主任級）薪級
飛機工程師	第 22 至 35 點	第 22 至 36 點
高級飛機工程師	第 36 至 37 點	第 37 至 38 點

高級飛機工程師的頂薪點仍會較高級空勤主任的頂薪點低一個薪點，以維持空勤人員與地勤人員一個薪點的薪酬差距。

飛機技術員職系

薪級表

7.36　飛機技術員職系在招聘人手方面沒有困難。我們建議該職系的入職薪酬維持不變。然而，我們留意到，隨着航空器維修

執照的發牌制度有所改變，飛機技術員職系的職責也相應增加。現時，有關人員須兼顧直升機和定翼機的工作，也要負責其他支援職務，以配合飛機工程師職系擴闊職責範圍的轉變。因此，我們建議提高飛機技術員職級的薪級，詳情如下（**建議 7.9**）：

職級	現行薪級表	建議薪級表
飛機技術員	一般紀律人員（員佐級）薪級第 3 點至一般紀律人員（主任級）薪級第 5 點	一般紀律人員（員佐級）薪級第 3 點至一般紀律人員（主任級）薪級第 6 點
高級飛機技術員	一般紀律人員（主任級）薪級第 6 至 11 點	一般紀律人員（主任級）薪級第 7 至 12 點
總飛機技術員	一般紀律人員（主任級）薪級第 12 至 24 點	一般紀律人員（主任級）薪級第 13 至 25 點

7.37　有員工建議為飛機技術員職系設立長期服務增薪點，藉此激勵一些長期表現優良的員工。一如第三章（第 3.21 段）所述，長期服務增薪點是專為員佐級職系中最低的職級而設，因為屬於這些職級的人員當中，許多即使長期表現優良，卻因紀律部隊員佐級職系的特殊指揮架構所限而難有機會晉升。飛機技術員職系並非員佐級職系，我們沒有充分理由為該職系設立長期服務增薪點。

重組建議

7.38　管理層表示，現時飛機技術員職系的三層架構並非很理想。主要考慮因素是，服務隊自轉型為民航監管組織後，按照法律規定，原先由總飛機技術員職級負責的核證工作，須交由持牌人員負責。為此，服務隊須聘請更多持牌的飛機工程師，負責飛機維修和放行的核證工作。

7.39　服務隊建議藉此機會檢討飛機工程師和飛機技術員兩個職系之間的工作關係，以期改善資源調配。據悉，管理層現正詳細考慮有關建議的各項細節，包括通過職務重整、職系重組和提高入職資格（由原來的學徒或理工／工業學院證書資格改為高級文憑資格）等措施以改革飛機技術員職系；飛機工程師職系所受到的影響；與及在職人員的過渡安排。

7.40　我們同意管理層的看法，認為整體方向是正確的。這些措施如能付諸實行，會有助建立一支優質專業隊伍以應付工作所需。不過，我們要留意飛機技術員職系人員的意見，因為部分人員可能會關注改革的步伐及改革對日後人手調配的影響。對於推行有關建議，我們明白服務隊管理層必須審慎行事，其間更應仔細考慮長遠發展需要和有關各方的利益。鑑於具體建議的全盤方案尚在醞釀階段，我們認為現時不宜發表任何意見。我們知悉，服務隊會繼續諮詢員方和當局以便制訂詳細建議，稍後再徵詢我們的意見。

首長級職級

7.41　服務隊提交了以下有關首長級職級及職位的建議方案：

(a) 把政府飛行服務隊總監職位的職級，由一般紀律人員（指揮官級）薪級第 3 點，提升至等同首長級薪級第 5 點的職級，並把英文職位名稱改為 Director, GFS（中文職位名稱不變）；

(b) 開設名為政府飛行服務隊副總監的新職級及職位，薪級為一般紀律人員（指揮官級）薪級第 3 點，作為服務隊的副首長；

(c) 把兩個總機師職位的薪點由一般紀律人員（指揮官級）薪級第 1 點，提升至一般紀律人員（指揮官級）薪級第 2 點，以反映其工作的複雜程度；以及

(d) 把總飛機工程師職位的薪點由一般紀律人員（指揮官級）薪級第 1 點，提升至一般紀律人員（指揮官級）薪級第 2 點，以便與總機師的薪級看齊。

7.42　紀律部隊首長的職級審訂，不屬紀常會的職責範圍。因此，我們已把這項職位升格的建議轉交首長級薪俸及服務條件常務委員會（“首長級薪常會”）審議。首長級薪常會的意見是，各紀律部隊首長現時的薪級水平合理，應維持不變。換言之，政府飛行服務隊總監的薪酬應維持在一般紀律人員（指揮官級）薪級第 3 點的水平。

7.43　考慮過服務隊的運作性質和規模後，我們認為，無論是開設一個屬一般紀律人員（指揮官級）薪級第 3 點職級的副首長職位，或把總機師和總飛機工程師的職級由一般紀律人員（指揮官級）薪級第 1 點提升至第 2 點，在職能和運作層面都缺乏有力的理據。服務隊現行的首長級架構應維持不變。（**建議 7.10**）

7.44　我們就首長級薪級所提出的建議，載於第十一章（第 11.10 段）。

主要建議摘要

7.45　總結來說，我們建議：

(a) 提高服務隊非首長級人員的薪級，詳情載於**附錄 16**；及

(b) 服務隊現行的首長級架構應維持不變。

政府飛行服務隊紀律人員職系和職級

職級	薪級表（2008 年 4 月 1 日）	職位數目	佔總數百分比
首長級　《一般紀律人員（指揮官級）薪級》			
政府飛行服務隊總監	第 3 點 142,700 元 – 151,200 元	1	0.60%
總機師	第 1 點 106,400 元 – 113,150 元	2	1.21%
總飛機工程師	第 1 點 106,400 元 – 113,150 元	1	0.60%
	小計	4	2.41%
機師職系　《一般紀律人員（主任級）薪級》			
高級機師	第 36 至 38 點 89,995 元 – 97,545 元	8	4.82%
一級機師	第 26 至 35 點 62,225 元 – 86,630 元	16	9.64%
二級機師	第 14 至 25 點 38,895 元 – 59,885 元	13	7.83%
見習機師	第 1b 至 2 點 18,010 元 – 20,540 元	4	2.41%
	小計	41	24.70%
空勤主任職系			
高級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級 第 36 至 38 點 89,995 元 – 97,545 元	1	0.60%
一級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級 第 26 至 35 點 62,225 元 – 86,630 元	4	2.41%
二級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級 第 17 至 25 點 44,665 元 – 59,885 元	6	3.61%
三級空勤主任	一般紀律人員（員佐級）薪級 第 7 和 9 點 及 一般紀律人員（主任級）薪級 第 1b 至 16 點 16,250 元 – 42,750 元	16	9.64%
	小計	27	16.26%

職級	薪級表（2008 年 4 月 1 日）	職位數目	佔總數百分比
飛機工程師職系　《一般紀律人員（主任級）薪級》			
高級飛機工程師	第 36 至 37 點 89,995 元 – 93,765 元	4	2.41%
飛機工程師	第 22 至 35 點 53,645 元 – 86,630 元	20	12.05%
	小計	24	14.46%
飛機技術員職系			
總飛機技術員	一般紀律人員（主任級）薪級 第 12 至 24 點 35,165 元 – 57,770 元	2	1.21%
高級飛機技術員	一般紀律人員（主任級）薪級 第 6 至 11 點 25,620 元 – 33,455 元	21	12.65%
飛機技術員	一般紀律人員（員佐級）薪級 第 3、5、7、9 和 11 點 及 一般紀律人員（主任級）薪級 第 1 至 5 點 14,275 元 – 24,050 元	47	28.31%
	小計	70	42.17%
	總計	166	100%

註

(1)　上述職位數目為截至 2008 年 1 月 1 日的已開設職位數目。

(2)　因四捨五入關係，百分率的總和可能不等於 100%。

政府飛行服務隊非首長級職級
建議薪級表

職級	現行薪級表	建議薪級表
機師職系　《一般紀律人員（主任級）薪級》		
見習機師	第 1b 至 2 點	第 1b 至 2 點
二級機師	第 14 至 25 點	第 14 至 26 點(註 2)
一級機師	第 26 至 35 點	第 27 至 36 點
高級機師	第 36 至 38 點	第 37 至 39 點(註 3)
空勤主任職系		
三級空勤主任	一般紀律人員（員佐級）薪級 第 7 和 9 點 及 一般紀律人員（主任級）薪級 第 1b 至 16 點(註 1)	一般紀律人員（員佐級）薪級 第 7 和 9 點 及 一般紀律人員（主任級）薪級 第 1b 至 17 點(註 4)
二級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級 第 17 至 25 點	一般紀律人員（主任級）薪級 第 18 至 26 點
一級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級 第 26 至 35 點	一般紀律人員（主任級）薪級 第 27 至 36 點
高級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級 第 36 至 38 點	一般紀律人員（主任級）薪級 第 37 至 39 點(註 3)
飛機工程師職系　《一般紀律人員（主任級）薪級》		
飛機工程師	第 22 至 35 點	第 22 至 36 點
高級飛機工程師	第 36 至 37 點	第 37 至 38 點
飛機技術員職系		
飛機技術員	一般紀律人員（員佐級）薪級 第 3、5、7、9 和 11 點 及 一般紀律人員（主任級）薪級 第 1 至 5 點	一般紀律人員（員佐級）薪級 第 3、5、7、9 和 11 點 及 一般紀律人員（主任級）薪級 第 1 至 6 點
高級飛機技術員	一般紀律人員（主任級）薪級 第 6 至 11 點	一般紀律人員（主任級）薪級 第 7 至 12 點
總飛機技術員	一般紀律人員（主任級）薪級 第 12 至 24 點	一般紀律人員（主任級）薪級 第 13 至 25 點

註

(1) 三級空勤主任職級現時設有四個跳薪點，在通過空勤人員訓練課程的第三級資格檢定考試後，可獲兩個跳薪點；在通過第五級資格檢定考試後，可再獲兩個跳薪點。

(2) 建議為二級機師職級增設跳薪點：二級機師如已取得直升機和定翼機兩類駕駛執照，而且須經常執行一級機師飛行職務，可獲兩個額外跳薪點；二級機師如已取得儀錶飛行等級，按照經民航處批准的《政府飛行服務隊操作手冊》，符合資格在海岸及日間離岸搜救行動中擔任機長，且須經常執行一級機師飛行職務，可獲另外兩個跳薪點。

(3) 一般紀律人員（主任級）薪級第 39 點為建議的新增支薪點。

(4) 除註（1）所述的跳薪點外，現建議就三級空勤主任職級另加三個跳薪點，即三級空勤主任在通過空勤人員訓練課程的第一、二及四級資格檢定考試後，可分別獲一個跳薪點。