A. 引言

審計署曾就政府飛行服務隊("飛行服務隊")的運作進行審查，以探討可予改善之處。

背景

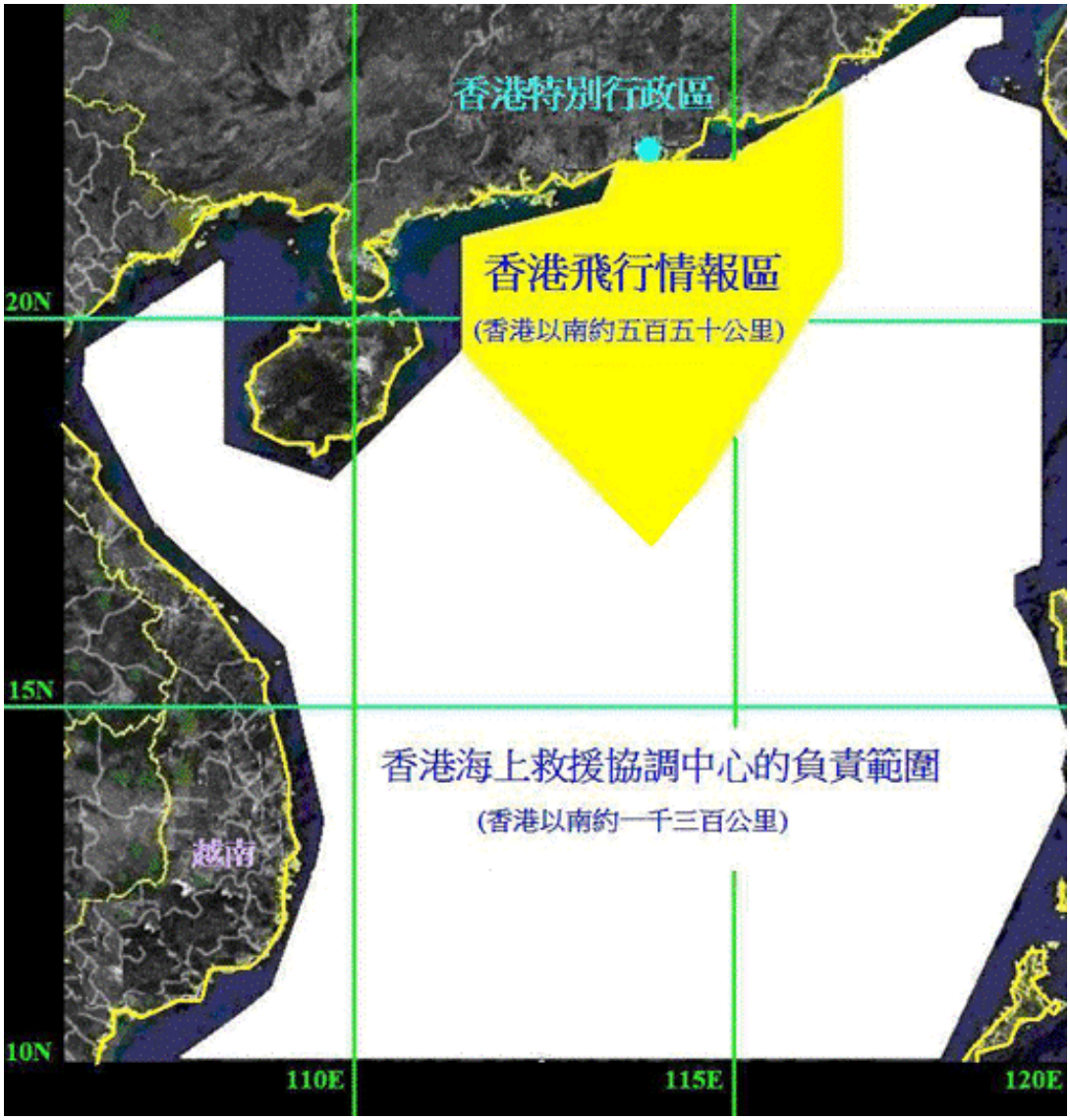
2. 飛行服務隊於1993年根據《政府飛行服務隊條例》(第322章)成立，負責為政府和有需要者提供飛行服務。飛行服務隊的法定職能包括就下述範疇提供飛行服務：醫療、搜索及救援、疏散運送傷病者、滅火、空中測量、支援香港警務處及香港其他執法機關執行執法職責，以及在獲保安局局長批准的情況下載運乘客。

3. 飛行服務隊須全年提供24小時緊急服務。其搜索及救援行動的範圍涵蓋香港飛行情報區及香港海上救援協調中心的負責範圍[1]。截至2014年12月31日，飛行服務隊機隊共有11架飛機，包括4架定翼機及7架直升機。在2010至2014年間，飛行服務隊提供的整體飛行服務，以飛行時數計算，由3 253小時增加至3 833小時，增幅為18%。同期，飛行服務隊所提供的服務(即空中救護服務、搜索及救援行動、執法行動、滅火及為政府各局／部門提供的其他服務)分別錄得介乎9%至65%的增幅[2]。

[1] 飛行服務隊負責的範圍涵蓋香港飛行情報區(伸延至香港以南550公里)及香港海上救援協調中心的負責範圍(伸延至香港以南1 300公里)(照片1)。

[2] 在2010至2014年間，空中救護服務、搜索及救援行動、執法行動、滅火及為局／部門提供的其他服務分別錄得26%、20%、19%、65%及9%的增幅。

照片1



飛行服務隊負責的搜救範圍

4. 2009年6月，飛行服務隊獲立法會財務委員會("財委會")撥款7億7,600萬元採購兩架定翼機，以更換兩架快將達到使用年限的現有定翼機[3]。2013年6月，飛行服務隊再獲財委會撥款21億8,750萬元，更換7架使用年限將在2017年後屆滿的直升機[4]。由於飛行試驗遇到技術問題，第一架定翼機的預計交付日

[3] 獲批的撥款用於下列各項開支：飛機的資本成本、行動所需設備和安裝該等設備涉及的改裝工程、零件及工具、培訓機組及工程人員和應急費用。

[4] 獲批的撥款用於下列各項開支：飛機的資本成本、行動所需設備和改裝工程、零件及工具、培訓機組及工程人員、評估及支援和應急費用。

期為2015年年底，即較財委會文件所述的投入運作目標日期(2013年3月)遲了33個月。截至2015年2月，更換直升機隊的標書評審工作仍在進行。

5. 飛行服務隊的主管為總監，直屬於保安局局長。截至2015年5月1日，飛行服務隊的編制為230名公務員，另有13名擔任不同職位的非公務員合約員工[5]。在2015-2016年度，飛行服務隊的預算開支為5億8,330萬元[6]。顯示飛行服務隊的核准人手編制和實際員額的組織架構圖載於***附錄18***。

委員會報告書

6. 委員會報告書載列委員會從證人收集所得的證供。報告書分為以下部分：

— 引言(第A部)(第1段至第10段)；

— 提供飛行服務(第B部)(第11段至第20段)；

— 機組人員的管理(第C部)(第21段至第31段)；

— 飛機維修(第D部)(第32段至第41段)；

— 採購飛機和零件(第E部)(第42段至第52段)；

— 未來路向(第F部)(第53段)；及

— 結論及建議(第G部)(第54段至第56段)。

[5] 截至2015年5月1日，飛行服務隊的編制有230人，包括總監、44名機師、33名空勤主任、25名飛機工程師、71名飛機技術員及56名支援人員。此外，飛行服務隊以非公務員條款聘用了13名員工，擔任多個不同職位。

[6] 2015-2016年度的預算開支撥款(5億8,330萬元)較2014-2015年度的修訂開支(3億6,050萬元)增加61.8%，主要是由於更換定翼機及採購直升機所需的現金流量增加，以及開設一個職位所致。

公開聆訊

7. 委員會於2015年5月9日舉行公開聆訊，就審計署署長報告書的審查結果及意見聽取證供。

參觀

8. 委員會於2015年5月23日參觀飛行服務隊，以了解其運作和日常工作。委員會亦藉此機會與飛行服務隊工會成員會面。

照片2

立法會議員及審計署署長孫德基先生參觀飛行服務隊

照片3

立法會議員登上飛行服務隊一架定翼機，以加深了解其運作

飛行服務隊工會提交的意見書

9. 委員會接獲飛行服務隊4個工會[7]提交的意見書，當中表達對飛行服務隊內不同職級的工作及人手安排的意見。各份意見書載於***附錄19至22***。委員會歡迎公眾人士就調查中的事宜表達意見，但按照委員會的一貫做法，本報告書只載述委員會在公開聆訊中從證人取得的證供，以及證人為補充其證供的資料提交的意見書。應委員會的要求，保安局局長及飛行服務隊總監就工會所提意見作出的回應載於***附錄23***。

[7] 該4個工會為：政府飛行服務隊飛機技術員工會、政府飛行服務隊飛機工程師會、政府飛行服務隊空勤主任協會及政府飛行服務隊機師工會。

保安局局長發表序辭

10. 在委員會於2015年5月9日舉行的公開聆訊開始時，**保安局局長黎棟國先生**發表序辭，其內容綜述如下：

— 政府當局大體上同意審計署的審查結果，並會積極跟進各項建議，包括探討如何改善飛行服務隊在《管制人員報告》內就運作數據作出的披露；有效調配人手，以滿足持續上升的服務需求；繼續嚴格按照民航法例的要求及專業的標準，進行飛機檢測及維修；使飛行服務隊機隊可供使用飛機的數量維持在高水平；及囑咐員工要更小心地處理採購事務；

— 飛行服務隊是人手最少的政府部門之一，現時的公務員編制有229人，但實際人數只有214人[8]。為紓緩人手緊張的壓力，尤其是在機師職系方面，部門過去已採取多項措施，例如加快招聘程序以盡早填補空缺等。保安局及飛行服務隊會在現有的資源下作出最好的人手安排，並會根據既定機制爭取增加人手，以應付服務需要，同時確保員工的飛行安全；

— 安全永遠是飛行服務中最重要的考慮。因此，飛行服務隊每次出動執勤，必須有訓練充足的機組人員，亦須有檢驗妥當的飛機。雖然各項定時或不定時的檢查維修或會影響可用飛機的數目，但這些工作是必須的。飛行服務隊會致力加強檢討維修計劃及程序，從而令維修工作更具效率；及

— 飛行服務隊是一個獨特的政府部門，也是世界上僅有集搜索及救援、執法、疏散運送傷病者等多種飛行服務於一身的團隊。即使面對種種挑戰，有時甚至遇上危險，飛行服務隊隊員一直克盡厥職，為市民服務。飛行服務隊長期以來的貢獻應予肯定。

保安局局長的序辭全文載於***附錄24***。

[8] 保安局局長提述的數字是飛行服務隊於2015年4月的編制及實際員額。在2015年5月1日，飛行服務隊的編制及實際員額分別為230人及215人。

B. 提供飛行服務

首要工作的服務表現目標

11. 根據審計署署長報告書第2.4段，在2010至2014年間，飛行服務隊因應11 175次召喚而出動，這些行動與《管制人員報告》內匯報的23項到達現場時間的目標有關，其中902宗召喚個案未能按承諾時間到達現場。有關該23項到達現場時間的目標，在該段期間每年平均有6項未能達到。尤其值得注意的是，有4項目標連續4至5年都未能達到[9]。委員會詢問未能達標的原因為何，以及飛行服務隊會否檢討是否需要訂立更切合實際情況的目標。

12. **政府飛行服務隊總監陳志培機長**在公開聆訊上答稱：

— 該902宗未能達標的個案，是由於多項非飛行服務隊所能控制的因素所導致。這些因素包括受天氣限制(431宗)、因航空交通管制而引致延誤(96宗)及其他原因(包括須更換飛機／行動所需設備以應付不同任務、由於距離太遠和地點難以到達而需要較長的飛行時間，以及須制訂燃料計劃)(173宗)；及

— 由於服務需求上升，飛機及機組人員無可避免地需要同時應付多個召喚。此外，若收到有關行動飛機故障的報告，飛行服務便需要推遲或延遲提供，以確保飛行安全。這兩種情況均會影響出動飛機到達現場的時間。

13. 至於在2010至2014年間連續4至5年未能達到的4個到達現場時間的目標，**政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充，大約七成未能達標的個案是由於不良天氣狀況和航空交通管制所致。此外，飛行服務隊的機組人員和飛機須同時應付多個召喚和進行非定期維修的情況，在過去5年日

[9] 據飛行服務隊匯報，4項到達現場時間未能達標的服務包括：(i)空中救護服務：甲+類及甲類疏散運送傷病者事故(港島及離島區)；(ii)直升機近岸搜索及救援行動：晚上10時至翌日上午6時59分，無需額外機員／特別裝備；(iii)執法行動：在港島及離島區以外，無需額外機員／特別裝備；及(iv)滅火：投擲水彈。

益增加。飛行服務隊會參考釐定服務表現目標的指引，並會諮詢保安局、財經事務及庫務局和政府其他相關部門，以檢討該4個到達現場時間的目標。

為局／部門提供飛行服務

14. 委員會關注到，在2010至2014年間，飛行服務隊的飛行時數增加了18%，反映出整體飛行服務需求龐大，即使如此，飛行服務隊在2014年為局／部門提供的其他飛行服務，以飛行時數計算，仍佔其飛行服務的40%。委員會詢問，飛行服務隊有否任何指引處理局／部門提出的飛行服務要求，以及有何理據在2010至2014年間把頗大比例的飛行服務用於回應局／部門提出的要求。

15. **政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上回應及在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充：

— 飛行服務隊處理局／部門提出的飛行服務要求的相關指引，在政府《總務規例》及《政府飛行服務隊操作手冊》內有所訂明。根據該等指引，飛行服務隊在其緊急救援服務不受影響的前提下，會為局／部門提供飛行服務。局／部門就非緊急飛行服務或乘客載運提出的申請，必須得到部門首長或部門內獲授權的首長級人員批簽同意。有關任務必須與政府職責有關或屬涉及空中作業的公共服務，而且部門無法以其他合適的運輸工具應付所需，申請才會獲得批准；

— 所有日常支援政府的工作，其次序均次於飛行服務隊的緊急救援和空中救護服務。如臨急接到有關緊急工作需要飛行資源的召喚，次要職務的約定須予押後或取消；及

— 值得注意的是，日常支援政府的工作為初級機師提供了重要的機會，讓他們能夠累積所需的飛行時數、鞏固飛行技術並增加操作經驗，從而做好準備以考取更高的專業資格。因此，為局／部門提供服務，是飛行服務隊培訓初級機師的其中一環。飛行

服務隊在為局／部門提供飛行服務的同時，亦為初級機師提供實時培訓，這將有助飛行服務隊盡量善用其有限的飛行資源。

16. 委員會提到審計署署長報告書所載的個案三，當中飛行服務隊由於為局／部門進行預定的考察飛行而未能按承諾時間到達現場提供空中救護服務。委員會詢問，飛行服務隊沒有遵照相關指引優先處理緊急服務的原因，以及將會採取甚麼措施以防日後發生同類事件。

17. **政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上回答及在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充，該個案發生時，飛行服務隊的機組人員正處於同時收到多個召喚的情況，在飛行服務隊接獲要求空中救護服務的召喚前，已預定了兩次考察飛行。飛行服務隊在檢討個案後得出的結論是，假如當時飛行指揮及控制中心有具經驗的督導人員就任務優次作出協調，在調配機組人員方面可能會有改善空間。為免日後發生同類事件，飛行服務隊已發出行動通告，提醒各人員須遵照有關任務優次的指引，並會繼續檢討其運作，以及採取合適的措施，防止日後再發生類似情況。

18. 委會員知悉直升機的直接運作成本高昂[10]，並對局／部門使用直升機執行非關鍵任務的情況表示關注。委員會並詢問，飛行服務隊會否向局／部門披露這些服務的成本，以提高他們對使用飛行服務隊服務的成本意識。委員會亦建議，飛行服務隊應考慮將若干飛行服務(例如考察飛行)外判，或轉介局／部門尋求外間的服務提供者協助執行非關鍵任務，使飛行服務隊能集中有限的資源，用以提供最需要的首要緊急服務。

19. **政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上回應及在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充，為局／部門提供以飛行時數計算的飛行服務，可讓年輕機師獲得良好的培訓機會。即使沒有安排為局／部門提供飛行服務，飛行服務隊仍需為初級機師編

[10] EC155型直升機的直接運作成本(即燃料成本和維修成本)為每小時23,890元，超級美洲豹直升機則為每小時35,270元。

配足夠的飛行時數，讓他們可取得必要的飛行執照及資格。飛行服務隊在為局／部門提供飛行服務之餘，同時亦為初級機師提供實時培訓，這樣會確保飛行服務隊的有限資源得到善用。為了提高局／部門對使用飛行服務的成本意識，飛行服務隊於2015年5月12日發出便箋，提醒各局／部門在考慮根據政府《總務規例》要求飛行服務隊提供飛行服務時，務須審慎。該便箋亦提及飛行服務隊飛機現時的直接運作成本。飛行服務隊每年均會發出便箋，邀請各局／部門就其對飛行服務隊的飛行服務要求提供預報。飛行服務隊屆時會再次提醒各局／部門有關服務的直接運作成本。

20. 一如審計署署長報告書第2.22段所指出，飛行服務隊的部分飛行沒有妥善記錄乘客資料。委員會對此表示關注。**政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上答稱，飛行服務隊為局／部門執行飛行任務時，一般的做法是要求局／部門提供乘客資料，以備存妥善紀錄。審計署署長報告書所述的個案只屬個別事件，當中有關乘客的全名及職銜沒有被妥善記錄。飛行服務隊會提醒屬下人員，須確保日後不會發生同類事件。

C. 機組人員的管理

飛行服務隊的人手情況

21. 委員會對飛行服務隊的人手情況表示關注。根據審計署署長報告書第3.6段及註14所載，由於約有35%至40%的機師處於不同的訓練階段，因此，並非所有機師都完全符合資格執行所有類別的任務或工作。委員會亦知悉，由於機師出現非自然流失(尤其定翼機組的機師)，飛行服務隊的機師職系正面對人手短缺的問題。有見及此，委員會要求當局提供以下資料：

— 參考相關的流失統計數字、在離職面談中收集所得的流失原因，以及為填補人手流失所引起的空缺而進行的招聘次數，說明過去10年，機師和空勤主任職系人手短缺的程度；

— 飛行服務隊已採取甚麼措施，確保每個更次都有足夠數量的合資格機師當值，以應付不同任務或工作的服務需求；及

— 飛行服務隊已採取甚麼措施挽留職員，例如改善薪酬福利條件及工作環境等。

22. **政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上回答及在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23及***附錄25***)中補充：

— 截至2015年5月1日，飛行服務隊的核准編制為230人，但實際人手只有215人。飛行服務隊的實際員額較編制少9%。機師、空勤主任及飛機技術員職系的實際員額較其各自的編制分別少16%、6%及4%。在2008至2014年間，資深機師外流至商界的情況，對機師職系造成壓力；

— 過去10年，共有9名行動機師提前離開機師職系，當中6人已在飛行服務隊任職超過10年。流失人數佔機師職系編制超過20%。至於空勤主任職系，在同一期間有13名人員辭職或調職至其他政府部門；

— 至於出現非自然流失的原因，根據在離職面談中從辭職人員收集所得的資料顯示，當中的原因包括追求更能平衡工作與生活的生活方式、更優厚的薪酬，以及更美好的職業前景；

— 飛行服務隊已透過盡量精簡招聘程序，加快招聘過程，填補人手流失所引起的空缺。在過去10年，飛行服務隊已為三級空勤主任和見習機師職級舉行了7次招聘。三級空勤主任每輪招聘工作的取錄人數由2至7人不等，見習機師則由2至4人不等；

— 為抵銷過去10年流失的資深機師，以及紓緩機師職系人手短缺／人才流失的問題，飛行服務隊已按非公務員合約條款聘用了一名飛行教官和兩名高級行動機師，以期恢復該部門的訓練及行動能力。然而，飛行服務隊無法提供具吸引力的薪酬福利條件吸引海外

人才填補機師的職位空缺，藉以提高機師職系的專業能力；

— 飛行服務隊亦繼續努力精簡訓練過程的各個階段，從而確保新入職者及早具備必需的技術和專業資格，盡快勝任飛行服務隊的所有行動職務；

— 經過部門在招聘和訓練方面作出的努力，12名獲聘時屬見習機師職級的人員，在過去10年已取得資格成為初級行動機師，令機師職系的空缺數目在2015年6月減至5個，有關空缺可望於2016年內藉現正進行的另一輪招聘得以填補。在2010至2014年間，部門為直升機機師進行了共105個轉換或升級課程，亦令合資格直升機機師的人數在2015年1月增加至19人；及

— 在薪酬福利條件及工作環境方面，紀律人員薪俸及服務條件常務委員會("紀常會")在2008年進行了紀律部隊職系架構檢討。紀常會建議對飛行服務隊屬下4個職系(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，有關建議於2009年獲行政長官會同行政會議接納。紀常會亦在報告書中表明，提高飛行服務隊機師的薪酬，或不能充分處理該職系的人手流失問題。保安局及飛行服務隊會密切留意飛行服務隊的人手狀況，並會在有需要時考慮各個可行方案，以挽留經驗豐富的人員。

23. 委員會詢問，按非公務員合約條款聘請海外機師，能否有效紓緩飛行服務隊所面對的人手短缺／流失問題，以及如何能進一步改善薪酬福利條件，以吸引海外人才。

24. **政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄25)中表示，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3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。此外，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，聘用了兩名非公務員合約空勤員教官。就個別人員的職責、經驗、教學及／或培訓經驗而言，

該等薪酬福利條件屬恰當。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，未必可再作改善。

機長酌情決定權報告數目

25. 委員會從審計署署長報告書第3.12段知悉，在2010至2014年的5年間，飛行服務隊在機長酌情決定權報告數目[11]方面，有3年未能達標。委員會認為，飛行服務隊應該以盡量減少機長酌情決定權報告數目為目標，確保機組人員有充足的休息時間，才進行飛行操作。委員會亦要求政府當局提供資料，說明在2015年機長酌情決定權報告的目標數目。

26. **政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中表示，很多時候，機長酌情決定權報告之所以發出，是因為在更次臨近結束時接獲緊急飛行召喚，機組人員為了完成任務而延長當值時數。由機組人員稍為延長其當值時數(通常在一小時內)以完成相關工作，較將工作留給下一更的人員處理更具效率，亦更為合理。有鑒於此，要飛行服務隊把發出機長酌情決定權報告的機會完全消除，是不切實際的。為盡量減少機長酌情決定權報告的宗數，飛行服務隊每年均設定目標宗數，作為安全表現指標。目標宗數為過去5年機長酌情決定權報告的平均數字。飛行服務隊會在可能的範圍內，致力使機長酌情決定權報告的宗數維持下降趨勢。

27. 委員會詢問，為何在2012年發出大量機長酌情決定權報告，以及機組人員的健康狀況及／或飛行安全有否因此而受到影響。**政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中表示，在2012年因機組人員當值時數延長而須發出的機長酌情決定權報告較平常多，主要是因為更次臨近結束時，接獲的空中救護服務要求和搜索及救援任務數目異常地多。在2012年發出的25份機長酌情決定權報告中，23份所

[11] 鑒於飛行服務隊在飛行操作期間需作出迅速和複雜的反應，任何需要延長機師及空勤主任的飛行時數或當值時數，或縮短其休息時數的情況，均須記錄在機長酌情決定權報告內。飛行服務隊每年就機長酌情決定權報告的宗數訂定目標，作為安全表現指標。

涉及的延長當值時數均少於一小時，其餘兩份所涉及的延長當值時數則分別為1.17小時和1.58小時。在全部25宗機長酌情決定權個案中，有關機組人員在延長當值後獲得的休息時間，均與《政府飛行服務隊操作手冊》內"飛行時數及當值時數限制計劃"所載的法定最短休息時數相同。飛行服務隊認為，機組人員的健康狀況及飛行安全並無因此而受到影響。

28. 委員會亦詢問，在2010至2014年的5年間，為何涉及空勤主任的機長酌情決定權報告的數目較涉及機師的多。**政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中表示，根據《政府飛行服務隊操作手冊》，若兩名機組人員在某更次同時出勤，其最高容許當值時數會較單獨出勤的機組人員多一小時。法例規定機師在大多數行動中均須兩人同時出勤，但按照該部門現行的資源調配模式，空勤主任經常單獨出勤。由於大多數個案均涉及稍為延長當值時數(通常少於一小時)的情況，因此兩名參與行動的機師無須呈交機長酌情決定權報告，但在同一次飛行中單獨出勤的空勤主任則須呈交有關報告。

飛行服務隊工會提交的意見書

29. 委員會接獲飛行服務隊4個工會提交的意見書，當中對各個職級的工作及人手安排表達意見[12](載於附錄19至22)。委員會知悉，部分職系曾出現人手短缺／人才流失的問題，成因包括工作量和工作壓力增加、超時工作的情況增加、薪酬待遇及服務條件不及商業機構的優厚、資深人員退休等。因此，飛行服務隊內不同職級的人員在負責核心工作以外，還須執行額外職務。舉例而言，高級機師和總機師除執行行動飛行職務外，還須負責為初級機師提供內部培訓、制訂及檢討機組人員的海外培訓計劃，以及管理飛機更換計劃等工作。空勤主任和機師職系部分職級的人員在無須執行飛行任務時，亦須在飛行指揮及控制中心、灣仔直升機坪控制室和飛行安全組執行職務。飛機工程師及飛機技術員除負責飛機維修工作外，還須支援設計辦公室的運作。鑒於各個工會所表達的關注，委員會詢問保安局及飛行服務隊將會採取甚麼措施，回應他們的關注。

[12] 該4個工會為政府飛行服務隊飛機技術員工會、政府飛行服務隊飛機工程師會、政府飛行服務隊空勤主任協會和政府飛行服務隊機師工會。

30. **保安局局長**在公開聆訊上答稱，政府當局認同飛行服務隊的工作性質獨特，隊員必須擔當多種角色，全日24小時執行範圍廣泛的法定職能。服務需求增加，加上若干職系面對人手短缺問題，對不同職級的人員構成巨大工作壓力。鑒於飛行服務隊為應付激增的服務需求而面對資源緊絀的問題，保安局已在2015-2016年度向飛行服務隊撥款，用以委聘顧問進行研究，探討飛行服務隊的人手及架構在短、中及長期是否可充分和持續地讓其達成使命和目標及應付需要。

31. **政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充：

— 就機師職系而言，除了服務需求增加外，該職系亦正面對人手非自然流失的問題，同時受到漫長的培訓時間所掣肘(機師須接受約10年培訓才符合資格執行所有類別的工作和任務)。當局已實施的措施包括：精簡招聘過程以加快填補空缺，加快及精簡訓練過程的各個階段，以及按非公務員合約條款聘用海外資深機師，以補充機師職系的人手及提升其工作能力；

— 至於空勤主任職系方面，現時並無出現明顯的挽留人才及招聘問題。該職系所面對的主要問題，是該職系的人員除了須為飛行指揮及控制中心提供行動和管理支援，以及負責灣仔直升機坪控制室的日間運作外，還須應對近年飛行任務增加所引致的人手短缺問題。飛行服務隊已在過渡期間採取措施靈活調配人手，並聘請非公務員合約人員以紓緩人手壓力。為長遠解決問題，飛行服務隊會審慎檢討該職系的編制，並在有需要時根據既定機制爭取額外資源；及

— 至於飛機工程師及飛機技術員職系，主要的挑戰是應對因下述情況而造成的人手短缺問題：近年服務需求增加，所需的維修保養工作越趨頻密；航空業所制定的維修保養規定越趨複雜；及有需要支援設計機構的運作。此外，由於在未來數年將有資深工程師退休，該兩個職系亦面對接任問題。飛行服務隊一直推行各項措施以解決上述問題，當中包括加快招聘和培訓，聘請非公務員合約人員分擔職務，以及申請准許合適

人員延遲退休，從而確保該兩個職系的人員接任情況暢順。鑒於近年服務需求上升，飛行服務隊會審慎檢討該兩個職系的編制，以及就如何改善部門的人手支援，諮詢相關持份者的意見，以探討可行的方案。

D. 飛機維修

定期維修／非定期維修引致的飛機停機時間

32. 委員會提到審計署署長報告書圖九，並知悉在2010至2014年間，9架行動飛機的停機時間共78 961小時。例行維修及非定期維修的時間佔總停機時間的78%。尤其值得關注的是，非定期維修的時間一般呈上升趨勢。有鑒於此，委員會詢問：

— 非定期維修的時間比率偏高和有上升趨勢，是否由於飛機老化所致，以及是否因而須關注飛機安全問題；

— 飛行服務隊可採取甚麼措施，進一步減少非定期維修所引致的行動飛機停機時間；及

— 飛行服務隊會否考慮就非定期維修的時間設定目標，以期盡量減低非定期維修對飛行服務隊日常運作的干擾。

33. **政府飛行服務隊總監**答稱，在2010至2014年間，飛行服務隊在提供飛行服務方面的總飛行時數增加了18%。飛機的使用在過去數年更加頻密，難免增加了定期和非定期維修的需求。儘管飛機使用率增加，飛行服務隊仍能把用於非定期維修的時間維持在一個相對平穩的水平，當中並無明顯的上升趨勢。由於非定期維修在本質上是難以預計和無法避免的，飛行服務隊為非定期維修訂定目標數目，並無意義。可予考慮的方案是為工程部加強人手支援，務求在飛機停飛以待維修時，能加快完成檢驗和維修工作。飛行服務隊會審慎檢討工程部的人手編制，並在有需要時，按既定機制爭取額外資源。

機師報告機件故障

34. 據審計署署長報告書第4.9及4.10段所述，飛行服務隊工程部每日為用作飛行任務或候命的飛機進行3類檢查。委員會知悉，儘管工程部為飛機進行例行維修和每日檢查，但在2010至2014年間，機師在起飛之前或之後報告的機件故障仍有共2 895項，即機師平均每日就正常運作的行動飛機報告的機件故障約有1.6項。就此，委員會詢問機師報告的機件故障數目高企的原因，以及這些機件故障可否在進行例行／每日維修或檢查期間發現，從而把發生機件故障的次數減至最少。

35. **政府飛行服務隊總飛機工程師余力臻先生**在公開聆訊上答稱，為確保飛機安全及可予操作，飛行服務隊工程部一直嚴格遵照飛機製造商和香港民航處的規定，以及《飛行服務隊工程程序手冊》的內部指引，對轄下的飛機進行定期維修和檢查。他指出，即使該等程序如何嚴格，飛機中有不少機械和電子零件除非在特定的飛行情況下使用，否則其效能未必能夠顯示出來。

36. **政府飛行服務隊總監**透過其2015年6月1日的函件(載於附錄23)補充，為確保安全，飛行服務隊的機師在駕駛飛機時若發現任何異常情況，必須向工程部匯報，稱為機師報告的故障("故障報告")。就行業的正常標準而言，即使所有維修和檢查程序均已妥為完成，個別飛機有一定數目的故障報告，亦屬正常。事實上，飛行服務隊轄下的飛機在過去10年的故障報告數目一直保持平穩，每年約為550至600宗。負責規管飛行服務隊的維修工作的民航處，在過去就部門運作進行的檢討中，亦沒有發現飛行服務隊在管制故障報告的數目方面，有任何不足之處。雖然大多數故障報告均無可避免，但飛行服務隊工程部會繼續密切監察故障報告的數目，並檢討每宗呈報個案的性質，以保持隊內飛機的安全標準，以及盡可能減少故障報告的數目。

37. 委員會詢問，機師報告的機件故障數字是否與香港或海外機構使用的相類飛機的相關數字相若。**政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中表示，由於飛行服務隊所提供的飛行服務範圍都是獨一無二的，本港或其他地方均並無

可作比較的機構。因此，不能把飛行服務隊的故障報告數字，與其他機構的相關數字直接比較。不過，他指出，民航處過往在每月維修檢討例會上，或每半年就飛行服務隊的維修活動進行的審計過程中，都沒有對飛行服務隊的故障報告數字提出關注。飛行服務隊飛機的製造商亦確認，飛行服務隊的故障報告數字，與其他使用相同或相類飛機型號的機構相若。

38. 委員會要求飛行服務隊提交民航處及海外機構最近就飛行服務隊的運作進行的審計及／或巡查的報告。就此，**政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上解釋，為保證飛行服務隊的行動符合法定的航空交通管制規定，民航處定期對飛行服務隊的活動進行巡查和審計。此外，飛行服務隊亦聘請海外軍事機構定期就其搜索及救援等行動進行審計，以確保飛行服務隊較複雜的任務達到高度的安全和專業水平。**政府飛行服務隊總監**已提交以下報告(載於***附錄26***)；

— 英國皇家空軍(搜索及拯救軍方標準及評估)於2014年12月4日就飛行服務隊內直升機運作所提交的報告；

— 英國皇家海軍航空兵750海軍航空中隊於2011年6月22日就飛行服務隊內定翼機運作所提交的報告；

— 民航處於2014年12月就飛行服務隊作為航空運輸企業經營許可證持有機構的運作情況所發表的報告；

— 民航處於2014年12月30日就飛行服務隊作為認可飛機維修機構的運作情況所提交的報告；及

— 民航處於2015年4月24日就飛行服務隊作為認可設計機構的運作情況所提交的報告。

39. 委員會詢問，按審計署署長報告書圖十一所示，超級美洲豹直升機機師報告的機件故障數目為何相對較高。**政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中回應：

— 超級美洲豹直升機屬較大型的機種，與另一型號的EC155直升機相比，包含更多機械和電子零件，個別零件出現故障的可能性因而較高；

— 對比EC155直升機，超級美洲豹直升機的服務範圍較廣(包括滅火、離岸搜救等)，飛機狀況的受損程度因而較高；

— 超級美洲豹直升機的平均飛行時數，多於EC155直升機，提交故障報告的可能性因而較高；及

— 審計署署長報告書圖十一所載列的故障報告，多屬輕微觀察和故障，沒有導致任何重大的安全問題或適航影響。

40. 委員會提到審計署署長報告書第4.19(a)、(c)及(d)段所載審計署就改善飛行服務隊的維修工程提出的建議，並且詢問：

— 有何因素妨礙飛機的大型維修及檢查工作同步進行；

— 有何措施可盡量縮短飛機維修後試飛("試飛")的等候時間，以及因而可減省多少等候時間；

— 可否就減省的試飛等候時間設定一個可量化的目標；及

— 有何措施提醒有關員工依照既定要求盡快訂購零件，包括可否使用資訊科技系統發出這類提示。

41. **政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上回答及在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充：

— 飛行服務隊轄下工程部一直竭盡全力，盡量安排大型維修和檢查工作同步進行，務使機隊整體的停機時間減至最少。然而，在若干情況下，同步工作在實際上未必可行。舉例而言，某些事先沒有計劃的大型維修如牽涉安全問題和適航影響，工程部必須立即進行，不能延遲。如屬這類情況，便無法把大型維修與下次

例行檢查一併進行，因為延遲大型維修並不適合，而提前下次例行檢查亦會縮短定期保養周期，因而加速飛機損耗。工程部會繼續通過專業判斷，籌劃機隊的保養安排；

— 關於進行飛機試飛方面，飛機試飛須在視野條件良好的情況下，於離地3 000至6 000呎高的半空，由合資格的資深機師負責進行。由於受到多方面的限制(包括每年出現合適天氣條件的日數有限；香港國際機場的航空交通管制近年越趨嚴格；符合資格進行試飛的機師人數有限；及日漸增加的召喚出動個案佔用了機師的大部分工作時間)，以致近年出現更多已完成修理的飛機須等候更長時間方能安排試飛的情況；

— 飛行服務隊會致力加強工程部與行動部之間的溝通，使飛行行動主管清楚知悉急需進行的試飛要求，並在規劃合資格機師的飛行任務時盡量兼顧，從而縮短試飛等候時間；

— 鑒於天氣情況、機場交通以至對飛行服務隊飛行服務的需求均是飛行服務隊不可控制的因素，飛行服務隊難以就飛機的試飛等候時間，設定任何可量化的目標；及

— 關於訂購零件方面，飛行服務隊已透過簡介會，提醒屬下人員依照既定要求盡快訂購零件。工程部會繼續與物料供應組定期會面，討論並檢視任何尚待處理的訂單。

E. 採購飛機和零件

有關採購飛機和零件的付款事宜

42. 委員會從審計署署長報告書第5.2至5.9段知悉在採購Zlin型訓練機和零件方面引起的付款事宜。扼要而言，飛行服務隊在2009年採購Zlin型訓練機時，並沒有根據合約條款和庫務署發出的《常務會計指令》(載於***附錄27***)，適當地取得5%的付款折扣。此外，飛行服務隊為Zlin型訓練機機件的4張購買訂單支

付了一筆為數550,760元的預繳款項，但該筆款項最後因為零件供應商破產而註銷。儘管飛行服務隊總監已就疏忽致歉，並在公開聆訊上承認飛行服務隊在處理相關採購事宜時有不足之處，委員會詢問飛行服務隊採取了甚麼措施加強付款監控，防止日後發生類似事件。

43. **政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中回應表示，飛行服務隊曾檢討兩宗事件。為防止日後發生類似事件，飛行服務隊曾於2015年4月舉行簡介會，提醒全體有關員工，務須嚴格遵守現行的採購及會計規則和規例。飛行服務隊亦已檢討及更新有關處理付款的指引，規定有關人員須在每項付款申請書作出陳述，確認是否已取得所有適用的折扣，亦須訂明在與海外公司訂立合約時須採取的預防措施，以及一旦承辦商破產時有何適當程序保障政府的利益。

訓練機的使用率偏低

44. 委員會從審計署署長報告書第5.10及5.11段知悉並關注到，飛行服務隊分別於2009年及2012年購置的兩架訓練機(即Zlin和鑽石型訓練機)的使用率偏低。飛行服務隊在計劃購置該兩架新訓練機時，以飛行時數計算，估計Zlin型機和鑽石型機每年會分別運作200小時和500小時，但該兩架飛機在2014年的實際飛行時數分別只為61小時和90小時。除使用率偏低外，該兩架飛機的停機時間亦頗長。

45. 委員會亦知悉，政府在2011年向立法會財委會提交關於飛行服務隊的飛機採購的參考文件[13]時向財委會表示，採購鑽石型訓練機可盡量減少使用J-41行動飛機作訓練用途，從而增加J-41行動飛機可供用作緊急召喚出動的時間。然而，在飛行服務隊購置鑽石型訓練機後，J-41行動飛機用作訓練的時間並沒有減少。J-41行動飛機在2013年及2014年用作訓練的時數(即1 299小時)與在2011年及2012年用作訓練的時數(即1 200小時)相差不遠。就此，委員會詢問：

[13] 見FCRI(2011-12)5號文件。

— 飛行服務隊在購置鑽石型訓練機後，繼續使用J-41行動飛機作訓練用途的原因；

— 此情況會否影響飛行服務隊調派J-41行動飛機作行動用途；及

— 飛行服務隊曾採取甚麼措施，以提高Zlin和鑽石型訓練機作訓練用途的使用率。

46. **政府飛行服務隊總機師(訓練及標準)馬信康機長**在公開聆訊上回答及**政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充：

— 調派行動飛機出動，為局／部門提供飛行服務的同時，亦可為初級機師提供實時培訓。這解釋了為何J-41行動飛機用作訓練的飛行時間沒有減少；

— 採購該兩架訓練機是為了提升機師的基本技術及決策能力，並提供一個平台，讓機師可累積飛行時數，從而考取民營運輸機飛行員執照。定翼機機師必需接受針對不同機種而進行的行動訓練，才可勝任所有行動職務。因此，他們仍需就前線飛機本身(亦即J-41行動飛機及日後的兩架新定翼機)進行一定時數的實際行動訓練；

— 礙於定翼機組現時的人手狀況，通常只有一隊機組人員當值(由上午7時至下午1時，以及由下午4時至晚上10時)。因此，機組人員在進行訓練的同時，可能要隨時準備起飛，以應付任何緊急召喚；及

— 飛行服務隊會研究有何方法可提高訓練機的使用率，並會採取以下措施：

(i) 開展一項有系統的訓練計劃，着重於飛行服務隊初級機師的發展，以確保飛機的使用率日後持續提高；及

(ii) 讓所有定翼機機師均符合資格駕駛鑽石型定翼機。在這安排下，當新購的飛機於2015年年底交付後，鑽石型定翼機便會搭配新購飛機，合作執行培訓任務。

採購兩架新定翼機

47. 關於審計署署長報告書第5.19至5.26段，委員會知悉並關注到，兩架新購定翼機預期於2013年3月投入服務，但至今仍未交付。飛行服務隊預計，第一架飛機的交付日期為2015年年底，這較2009年財委會文件[14]所述的原訂交付日期遲了33個月。J-41定翼機現已停產，因此，製造商和零件供應商所提供的技術支援會逐漸減少。此外，現有J-41定翼機快將達到使用年限，要維持其正常運作亦存在困難。委員會詢問新飛機延遲交付的原因，以及有何措施維持現有飛機的正常運作。

48. **政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上回應：

— 定翼機延遲交付是由於有需要改裝有關飛機，以便安裝和認證各種行動所需設備(特別是地政總署的數碼空中攝影機，用以為所有局／部門提供空中攝影服務)，而訂購的新飛機未能通過飛行試驗，是由於飛行穩定問題所致。供應商在對新飛機完成部分階段性飛行試驗後通知飛行服務隊，新飛機的交付日期為2015年年底；

— 由於供應商有責任按照合約規格交付可全面投入運作的新飛機，因此政府當局沒有為此承擔額外費用；

— 飛行服務隊會加強現有的J-41定翼機及其行動所需設備的維修工作，以確保這兩架飛機能繼續提供安全可靠的飛行服務；及

— J-41定翼機的二手零件的供應近年有所增加，向供應商採購零件的壓力有所紓緩。

[14] 見FCR(2009-10)24號文件。

以單一型號的機隊取代現有的直升機

49. 委員會提到審計署署長報告書第5.32段載述，在2009至2014年間，超級美洲豹或EC155直升機共有3次須全部暫停服務。委員會知悉，飛行服務隊若要購置單一型號的直升機隊，以取代現有的雙型號直升機隊，一旦新型號的直升機隊發現生產問題或有故障報告，便可能會出現直升機服務全面暫停的風險。委員會詢問，既然新直升機的採購工作仍在進行，飛行服務隊會否重新考慮採用單一型號直升機隊的決定；並詢問保留一架EC155直升機作為新直升機機隊的後備飛機的做法是否足夠，因為EC155直升機將於2017年後達到使用年限。

50. **政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上回答及在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充：

— 飛行服務隊曾就操作單一型號機隊的做法進行全面評估及風險評估，所得結論是單一型號機隊所帶來的效益遠超相關風險。有關效益如下：

(a) 單一型號的直升機隊可以統一操作程序，提升飛行安全；

(b) 單一型號的直升機隊需要儲存的零件、工具和設備數量較少，因而可更有效運用資源；

(c) 由於機組人員和工程人員只需熟習一款直升機型號的操作，因此他們的訓練時間及內容可更着重於提升質素和提高安全水平，運作效率也可因而得到提升；

(d) 直升機隊的招標文件特別提到新型號的直升機應具至少3年經證明的運作經驗。飛行服務隊預計，由於科技先進，加上有關飛機在製造及認證方面所依循的國際安全標準更為嚴格，因此新型號的飛機將較為可靠穩定。因此，據飛行服務隊估計，因飛機發現生產問題而導致整隊機隊停飛的可能性極低；及

(e) 飛行服務隊認為保留一架EC155直升機作後備以應付緊急需要的計劃依然合適。飛行服務隊會監察新直升機隊交付後的運作情況，並會在有需要時制訂恰當的應變措施。

51. 委員會關注採購直升機隊的招標程序，以及當局會否聘用獨立顧問協助中央投標委員會進行標書評審工作。**財經事務及庫務局局長**在其2015年5月20日的覆函(載於***附錄28***)中表示：

— 根據《物料供應及採購規例》，採購部門須負責確保其招標要求／規格是以清晰及客觀方式訂定，並遵守維持公開及公平競爭的政府採購原則；

— 至於標書評審，採購部門須委任由具備合適資格的人士組成的標書評審委員會進行有關工作。為確保政府採購工作公正，標書評審委員會只應由政府人員組成。如就個別課題／事項需要獨立及／或專業意見，採購部門可聘用顧問公司就擬備招標要求／規格及評審標書的過程提供協助。獲委聘的顧問公司需要如政府人員一樣，就協助有關採購工作一事，申報是否有實際、潛在或表面的利益衝突。在顧問服務協議內與保密、防止賄賂、誠信承諾、防止利益衝突及禁止參與競投有關的標準條款內容，均與廉政公署的意見一致。在評審標書時，顧問公司會擔任協作者，為標書評審委員會提供獨立及／或專業意見，而非直接參與評分工作；及

— 中央投標委員會由財政司司長委任，負責就應否採納每份價值超逾1,500萬元的非工務合約的投標，或每份價值超逾3,000萬元的工務合約的投標提供意見。中央投標委員由財經事務及庫務局常任秘書長(庫務)擔任主席。中央投標委員會在考慮採購部門推薦採納的投標時，會審視整個採購和評審標書程序，以確保有關程序公平恰當，並按照政府採購原則進行。為維持各自的角色和職責分工清晰明確，中央投標委員會從無亦不應直接參與訂定招標要求／規格或評審標書的

工作。故此，中央投標委員會亦無聘用任何獨立顧問參與有關工作。

52. 應委員會的要求，**政府飛行服務隊總監**提供負責就直升機隊的採購擬備招標文件和進行標書評審工作的人員的詳細資料(包括其職銜及經驗)，有關詳情載於附錄23。

F. 未來路向

53. 委員會知悉，飛行服務隊已獲保安局撥款委聘顧問進行研究，探討飛行服務隊的人手及架構在長期是否可充分和持續地讓其達成使命和目標及應付需要。委員會查詢委託進行顧問研究的時間表及實施計劃。**政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中表示，飛行服務隊計劃在2015至2016年度完成邀請有意投標的承辦商就該項目提交意向書的工作，以期能盡早開展招標程序。

G. 結論及建議

整體意見

54. 委員會：

— 知悉政府飛行服務隊("飛行服務隊")在其前身皇家香港輔助空軍解散後，隨即於1993年4月1日投入服務。作為政府其中一支紀律部隊，飛行服務隊負責每日24小時執行廣泛的法定職能。飛行服務隊的法定職能包括就下述範疇提供飛行服務：醫療、搜索及救援、疏散運送傷病者、滅火、空中測量、支援香港警務處及香港其他執法機關執行執法職責，以及在獲保安局局長批准的情況下載運乘客。飛行服務隊擔當多種角色，性質獨特，其服務範圍之廣泛，世界上其他地方沒有任何飛行服務組織可與之比擬；

— 讚賞飛行服務隊所作出的貢獻，該隊經常在惡劣和危險的情況(例如颱風吹襲)下，以高效率和合乎成本效益的方式執行救生和救援任務，為有需要的人士服務；並且強調，在飛行服務隊執行職務時，機組人員和乘客的安全至為重要；

— 在2015年5月23日參觀飛行服務隊，以了解飛行服務隊的運作和日常工作，並藉此機會與飛行服務隊工會成員會面；

— 對下述情況表示關注：飛行服務隊作為政府最小的部門之一(其編制只有230人[15]，機隊有11架飛機)，以現有人力資源及行動飛機應付不斷增加的飛行服務需求已超出負荷，導致首要緊急服務的提供受到影響，這可見於以下情況；

(a) 在2010至2014年間，飛行服務隊提供的整體飛行服務，以飛行時數計算，由3 253小時增加至3 833小時，增幅為18%，同期各類飛行服務[16]的增幅介乎9%至65%不等；

(b) 截至2015年5月1日，飛行服務隊的實際員額較編制少9%。尤其值得關注的是，機師職系正面對人手短缺的問題，該職系的實際員額較編制少16%。在2008至2014年間，資深機師外流至商界的情況，對機師職系造成壓力；

(c) 按現有人手水平計算，只能安排定翼機組在日間及黃昏當值。如在晚間(即由晚上9時59分至翌日上午6時59分)接獲任何遠程搜索及救援行動的召喚，便需召回可動員的機師及空勤主任。考慮到召回工作的安排，夜間遠程搜索及救援行動承諾的到達現場時間較日間和黃昏的長60分鐘；

---

[15] 截至2015年5月1日，飛行服務隊的編制有230人，包括總監、44名機師、33名空勤主任、25名飛機工程師、71名飛機技術員及56名支援人員。此外，飛行服務隊以非公務員條款聘用了13名員工，擔任多個不同職位。

[16] 在2010至2014年間，空中救護服務、搜索及救援行動、執法行動、滅火及為政府各局／部門提供的其他服務分別錄得26%、20%、19%、65%及9%的升幅。

(d) 部分更次不符合最低機組人員數目要求[17]。舉例而言，在2013年及2014年，(合共4 142個更次中)有178更次的當值機師人數少於最低規定。尤其值得注意的是，在2013年有65更次沒有定翼機機師當值，而在2014年則有26更次沒有定翼機機師當值，導致首要緊急服務的提供可能受到影響；

(e) 在2010至2014年的5年間，有3年的機長酌情決定權報告[18]宗數未能達標。機師及空勤主任的飛行時數延長和休息時數縮短的情況，可能會影響他們在飛行操作期間的安全及健康；

(f) 非定期維修的情況有上升趨勢；在2010至2014年間，非定期維修的時間佔行動飛機總停機時間的26%。即使行動飛機每日接受檢查，同期機師在起飛之前或之後報告的機件故障仍有共2 895項(平均每日1.6項)。此情況可能顯示飛行服務隊的行動飛機有老化問題；及

(g) 基於各種原因(例如機組人員正執行其他職務／任務、列入值勤表的機師數目少於所要求的數目，或機件故障／維修導致飛機不能使用)而沒有機組人員／飛機可供調配，導致首要緊急服務的提供受到影響：

(i) 在2010至2014年間，因沒有機組人員／飛機可供調配而未能按承諾時間到達現場的202宗個案中，72宗(36%)屬最優先服務個案，而在召喚後到達現場的時間亦較承諾的時間多出超過50%；及

[17] 飛行服務隊按照《操作手冊》的要求維持每更飛行職務的最低機組人員數目，以提供首要的緊急服務，以及執行其他已預先安排的飛行任務。據飛行服務隊表示，人手水平是督導人員編製24小時輪值表時參考的指引。人手水平並非強制性的要求，而輪值表如何策劃，主要視乎可調動機組人員的數目和資歷，以及是否有其他工作。

[18] 鑒於飛行服務隊在飛行操作期間需作出迅速和複雜的反應，任何需要延長機師及空勤主任的飛行時數或當值時數，或縮短其休息時數的情況，均須記錄在機長酌情決定權報告內。飛行服務隊就機長酌情決定權報告的宗數訂定每年目標，作為安全表現指標。

(ii) 同期，因沒有機組人員／飛機可供調配而未有在接獲召喚後提供服務的83宗個案中，32宗(39%)屬最優先服務個案；

— 對審計署署長報告書揭示的飛行服務隊人手情況，以及飛行服務隊4個工會[19]提出的意見表示關注：

(a) 飛行服務隊內不同職系正面對人手短缺／人才流失的問題[20]，成因包括工作量和工作壓力增加、超時工作的情況增加、薪酬待遇及服務條件不及商業機構的優厚、資深人員退休等；

(b) 訓練一名機師使其完全符合資格執行所有類別的工作／任務，需時約10年。在2005至2014年間，有9名行動機師離開飛行服務隊，當中6人已在飛行服務隊工作超過10年。流失人數佔機師職系編制超過20%；

(c) 為紓緩機師職系的人手短缺／人才流失問題，飛行服務隊曾按非公務員合約條款聘用海外機師。然而，飛行服務隊無法提供具吸引力的薪酬福利條件吸引海外人才填補機師的職位空缺，藉以提高機師職系的專業能力[21]；

(d) 為應付繁重的工作，飛行服務隊各職級的人員已不勝負荷。他們除執行核心職務外，亦須應付很多不同工作。以下是其中一些例子：

(i) 高級機師和總機師除執行行動飛行職務外，還須負責為初級機師提供內部培訓、制訂及檢討機組人員的海外培訓計劃、管理飛機更

[19] 政府飛行服務隊飛機技術員工會、政府飛行服務隊飛機工程師會、政府飛行服務隊空勤主任協會及政府飛行服務隊機師工會分別就所屬職級的工作及人手安排，向委員會提交意見書。保安局局長及飛行服務隊總監已在公開聆訊中就有關意見作出回應，詳情載列於附錄23。

[20] 截至2015年5月1日，機師、空勤主任、飛機技術員職系的實際員額較其各自的編制分別少16%、6%及4%。在過去10年，因非自然流失而離開飛行服務隊的機師共有9名，空勤主任則有13名。

[21] 根據政府政策，非公務員合約僱員的聘用條件不應遜於《僱用條例》(第57章)所訂的條款，亦不應優於相若職級公務員的聘用條件。

換計劃、發展和重置新直升機坪，以及評估大型基建項目對飛行服務隊行動的負面影響；

(ii) 11名屬總機師及高級機師職級的機師為合資格機師，他們須為兩架定翼機及7架直升機進行維修後試飛("試飛")。基於行動的優先次序，合資格機師有時會獲調派提供緊急服務，因而未能適時為該等飛機進行試飛，導致飛機停機時間增加；

(iii) 空勤主任及機師職系內某些職級的人員除執行行動飛行職務外，還須在不用飛行時，在航空指揮及控制中心、灣仔直升機坪控制室及飛行安全組執行職務；及

(iv) 飛機工程師及飛機技術員除負責飛機維修工作外，還須支援設計辦公室的運作；及

(e) 約35%至40%的機師正接受不同階段的訓練。受訓和參加測試／考試以取得飛行員牌照和資格，仍是他們的優先工作。由於並非所有機師都完全符合資格執行所有類別的任務／工作，若干類飛行服務可能因而受到影響；

— 對下述情況深表關注：在2014年，飛行服務隊為應付首要緊急服務的強烈需求而正面對資源緊絀的問題，即使如此，該部門仍需為政府各局／部門提供其他服務，以飛行時數計算，該等服務佔其提供的飛行服務的40%(即總飛行時數3 833小時中的1 538小時)[22]。曾有一宗個案因預定的考察飛行而導致空中救護服務受到影響(審計署署長報告書所載的個案三)；

— 知悉飛行服務隊的下述解釋：為局／部門提供飛行服務，亦可達致培訓初級機師的目的，這樣更能善用相關資源；

[22] 為局／部門提供的其他飛行服務的例子包括空中測量、接載乘客和油污監察。

— 察悉飛行服務隊在處理人手短缺／人才流失的問題(特別是機師職系)上所作出的努力，其做法包括：精簡招聘程序；加快培訓初級人員；及因應運作上的需要，以非公務員合約條款僱用具經驗的退休人員；

— 促請：

(a) 保安局考慮從組織架構、人手及薪酬結構、資源調配及運作模式方面，檢討飛行服務隊相對於其他紀律部隊的定位，使飛行服務隊能具備所需的能力，更有效率和效益地進行必要的救生和救援任務；及

(b) 飛行服務隊檢討其服務範圍，以便將其有限資源投放於提供最需要的首要緊急服務，例如與救生和救援有關的服務。至於並非最關鍵的服務需求，飛行服務隊可在可行的情況下考慮將這些服務外判予其他服務提供者；

— 促請飛行服務隊採取下述行動：儘管飛行服務隊將會委聘顧問進行研究，探討其人手及架構在長期是否可充分和持續地讓其達成使命和目標及配合其運作模式，但飛行服務隊有迫切需要制訂短中期措施，以處理審計署署長報告書指出的問題，當中包括但不限於：部門內各職系所面對的人手短缺問題；因應相互競爭的需求訂定提供飛行服務的優次；機師及機組人員的培訓；確保飛機得到適當維修，以提高可供使用飛機的數量；飛機和零件的採購；及制訂應變計劃，以應付飛機／直升機隊發現生產問題或有故障的情況；

<u>《管制人員報告》中匯報的服務表現目標</u>

— 對以下情況深表關注：

(a) 由2010至2014年間，飛行服務隊在《管制人員報告》中匯報服務表現目標的方式有不足之處，這可見於以下情況：

(i) 因計算誤差而高估依時到達現場的召喚個案數目，結果多報了311宗依時到達現場個案；

(ii) 至於同時接獲多個召喚[23]的個案，在計算《管制人員報告》所載的服務表現數據時，沒有計及之後出動的召喚個案的到達現場時間。在609宗未有納入報告的同時接獲多個召喚個案(相等於飛行服務隊在2010至2014年間納入報告的11 175宗應召喚出動個案總數的5.4%)中，有550宗(90%)未能按承諾時間到達現場，有500宗屬最優先類別(即甲+類及甲類空中救護服務[24]，以及搜索及救援服務)；

(iii) 在扣除多報的311宗依時到達現場個案，並計入550宗未有納入報告的同時接獲多個召喚而未能按承諾時間到達現場的個案(見上文第(i)及(ii)段)後，在2010至2014年的5年內，共有49個有關到達現場時間的目標未能達到(每年平均有9.8個)，而非飛行服務隊在同期《管制人員報告》所匯報的30個(每年平均有6個)；及

(iv) 經考慮迫切性、天氣狀況、飛機等設備的可供使用情況和任務的優先次序等因素後，飛行服務隊未能回應共852項服務要求(相等於飛行服務隊在2010至2014年間11 175宗應召喚出動個案總數的8%)。飛行服務隊在計算《管制人員報告》中匯報飛行服務的出動百分率時，並沒有計及這些被拒的召喚個案；及

[23] 同時接獲多個召喚是指一架飛行服務隊飛機須在同一時段內回應多於一個召喚要求時按序多次出動的情況。飛行服務隊訂有優先次序的指引，以便在同時接獲多個首要服務的要求而應接不暇時，按序處理。

[24] 甲+類是指人命攸關個案的疏散運送傷病者事故。甲類是指情況危急但非人命攸關的疏散運送傷病者事故。

(b) 在2010至2014年間，據飛行服務隊匯報，在《管制人員報告》中涵蓋4大類首要工作(空中救護服務、搜索及救援行動、執法行動及滅火行動)的23個服務表現目標中，平均每年有6個未能達標。尤其值得注意的是，有4個目標連續4至5年都未能達到[25]；

— 知悉飛行服務隊總監的下述解釋：與上文(b)段所述的4大類首要工作有關的未能按承諾時間到達現場個案，主要是由於不可控制的因素(例如不良天氣狀況及航空交通管制)所導致；

— 促請飛行服務隊檢討其在《管制人員報告》所訂的23個服務表現目標，特別是連續5年未能達到的目標。鑒於航空交通環境和服務需求量的轉變，加上涉及的任務的複雜程度，飛行服務隊應考慮適當調整其服務表現目標，以便準確和切實地反映可能影響其完成飛行任務的各項可變因素；

<u>為其他局／部門提供考察飛行服務</u>

— 對以下情況表示關注：

(a) 儘管社會對飛行服務隊的飛行服務有龐大需求，飛行服務隊在2010至2014年間為局／部門提供的考察飛行數目由54次增加至58次，增幅為7%。在該段期間，飛行服務隊亦平均每年安排26次考察和載客飛行(包括為慈善和青年團體安排的飛行)；

(b) 飛行服務隊沒有為部分這些飛行妥善記錄乘客的資料。此舉或有礙履行對公眾的問責，亦可能引起公眾對飛行服務隊服務可能遭濫用的關注；

[25] 4個未能達到的到達現場時間目標為：(i)空中救護服務：甲+類及甲類疏散運送傷病者事故(港島及離島區)；(ii)直升機近岸搜索及救援行動：晚上10時至翌日上午6時59分，無需額外機員／特別裝備；(iii)執法行動：在港島及離島區以外，無需額外機員／特別裝備；及(iv)滅火：投擲水彈。

(c) 由於不設跨部門收費[26]，局／部門在要求使用考察飛行服務時，未必會考慮飛機運作的高昂成本[27]；及

(d) 曾有一宗個案涉及工作優次安排的問題[28]，即審計署署長報告書所述的個案三。在這個案中，由於可供使用的飛機或機組人員正進行較早時預定的考察飛行而導致首要工作範疇的服務受到延誤；

— 促請飛行服務隊主動披露為局／部門提供考察飛行服務的成本，以及提高局／部門對使用這項服務的成本意識。飛行服務隊應考慮在可行和合乎成本效益的情況下，將非關鍵的飛行職務外判予外間的服務提供者；

— 知悉飛行服務隊已就優先使用飛行服務隊飛行服務的事宜制訂適當的指引[29]，飛行服務隊總監亦已去信各局／部門，以提高他們對使用飛行服務的成本意識。飛行行動督導人員有責任在調配資源時，根據其專業判斷，斷定哪項服務需求相對比較迫切，以及個別飛行任務涉及哪些複雜因素，從而以最適切和有效的方法提供服務；

---

[26] 《財務及會計規例》第435條訂明，除財經事務及庫務局局長特別批准外，一個部門為另一個部門提供的服務無須收費。

[27] 使用EC155直升機的直接運作成本(即燃料成本和維修成本)為每小時23,890元，使用超級美洲豹直升機則為每小時35,270元。

[28] 根據保安局局長的指示，如臨急接到有關首要工作需要資源的召援，次要職務的約定須予取消或押後。

[29] 根據政府《總務規例》及《政府飛行服務隊操作手冊》訂明的相關指引，飛行服務隊在緊急救援服務不受影響的前提下，可向政府其他部門提供飛行服務。政府部門就非緊急飛行服務或乘客載運提出的申請，必須得到部門首長或部門內獲授權的首長級人員批簽同意。提出的申請必須是關乎部門職責的任務，或涉及空中作業的公共服務，以及部門無法找到其他合適的運輸工具以應所需，才會獲得批准。

— 知悉飛行服務隊的下述解釋：審計署所述涉及乘客資料遺漏及提供飛行服務的優次安排問題的個案，均屬個別事件，飛行服務隊會加緊努力，防止日後再次發生類似事件；

<u>24小時飛行服務的人手編配</u>

— 對以下情況表示極度關注：

(a) 當值機師人數有時會低於最低機組人員數目要求，以致有些召喚個案有所延誤或未獲提供服務。由於大約有35%至40%的機師正接受不同階段的訓練，因此並非所有機師都完全符合資格執行更次內所有類別的任務／工作；

(b) 由於未能安排定翼機組在夜更當值，若要在晚間調動人員執行遠程搜索及救援行動，便需召回可動員的機師及空勤主任。在2010至2014年間，飛行服務隊在晚間收到需要進行遠程搜索及救援行動的103個召喚中，26個(25%)在晚間收到，並需召回機師和空勤主任。在2014年，飛行服務隊有一次在召回機組人員時遇到困難，以致需要較長的時間回應召喚；及

(c) 在2010至2014年間，飛行服務隊共發出133份機長酌情決定權報告。在合共133宗機長酌情決定權報告中，52宗牽涉機師，76宗牽涉空勤主任，5宗牽涉兩者。任何需要機組人員延長飛行時數或縮短休息時數的情況，均可能影響他們在飛行操作期間的安全及健康；

— 促請飛行服務隊作出更大努力，為每個飛行任務更次維持足夠的機組人員數目，以及研究有何方法可更有效地應付對晚間搜索及救援服務的需求。飛行服務隊亦應密切監察機長酌情決定權報告的宗數，以改善機組人員的安全及健康狀況；

飛機維修

— 對以下情況表示極度關注：

(a) 在2010至2014年的5年間，合共有33個月未能達到可供使用飛機的最低目標數量[30]，導致這情況的主要原因是有一個型號的直升機進行大型結構維修。在長時間維修期間可供使用飛機未能達到目標數量的問題，令緊急飛行服務的提供受到影響；

(b) 在2010至2014年間，9架行動飛機的停機時間共78 961小時，其中78%是由於進行例行維修和非定期維修。尤其值得關注的是，非定期維修的時間普遍有上升趨勢(即在2014年上升至4 539小時，較5年平均時數4 149小時多出9.4%)；

(c) 雖然飛行服務隊工程部每日為飛機進行3類檢查，但在2010至2014年間，機師在起飛之前或之後報告的機件故障仍有共2 895項；及

(d) 試飛等候時間由2010年的274小時增加至2014年的545小時，因而延長了行動飛機的停機時間；

— 知悉飛行服務隊會採取以下行動：

(a) 在不影響機隊的安全、質素和適航狀態的前提下檢討維修計劃，盡量把大型維修及檢驗工作安排同步進行，以增加可供使用飛機的數量；

(b) 研究各項試飛安排和採取必要措施，在不影響緊急服務需要的前提下，盡量縮短試飛等候時間；及

(c) 研究有何方法可把因進行非定期維修而導致行動飛機停機的時間盡量減少；

[30] 飛行服務隊工程部致力確保每個月有95%的時間，在上午7時30分至晚上11時維持最少5架行動飛機(即一架J-41、兩架超級美洲豹和兩架EC155)可供使用，以及在晚上11時01分至翌日上午7時29分，維持最少4架行動飛機(即一架J-41、一架超級美洲豹和兩架EC155)可供使用。

採購飛機和零件

— 對以下情況表示關注：

(a) 飛行服務隊在2009年購置Zlin型訓練機時，沒有根據合約條款適當地取得付款折扣5%，有違庫務署發出的《常務會計指令》的規定；及

(b) 飛行服務隊曾發出9張購買訂單，要求為新Zlin型訓練機供應總價為762,600元的零件，並就這些訂單向供應商支付預繳款項。其後，因為有關供應商破產，4張訂單所訂零件未有交付。然而，飛行服務隊沒有在限期內向清盤人提交債權證明，以便清盤人履行有關債務(如供應商擁有任何資產的話)。結果，在財經事務及庫務局批准下，飛行服務隊註銷無法追討的金額550,760元；

— 知悉飛行服務隊曾就上述兩宗事件進行檢討，並發出指示，提醒其員工注意付款監控的規定，尤其是與海外公司簽訂合約和一旦承辦商破產的情況；

兩架訓練機的使用率偏低

— 對以下情況深表關注：

(a) 兩架訓練機(即Zlin和鑽石型訓練機)的飛行時數持續低於估計的飛行時數。Zlin型機和鑽石型機每年預計可分別運作200和500個飛行時數，但該兩架飛機在2014年的實際飛行時數分別僅為61小時和90小時；

(b) 政府當局於2011年向立法會財務委員會("財委會")提交關於飛行服務隊的飛機採購的參考文件時向財委會表示，採購鑽石型訓練機可盡量減少使用J-41行動飛機作訓練用途，從而增加J-41行動飛機可供用作緊急召喚出動的時間。然而，在飛行服務隊購置鑽石型訓練機後，J-41行動飛機用作訓練的時間並沒有減少；J-41行動飛機在2013年及2014年用作訓練的時數(即1 299小時)與

在2011年及2012年用作訓練的時數(即1 200小時)相差不遠；及

(c) Zlin型機和鑽石型機除使用率偏低，其停機時間亦頗長。Zlin型機和鑽石型機在2014年的停機時數分別為3 962小時和2 603小時；

— 知悉飛行服務隊的以下解釋：

(a) 調派行動飛機出動，為局／部門提供飛行服務的同時，亦可為初級機師提供實時培訓。這解釋了為何J-41行動飛機用作訓練的飛行時間沒有減少；及

(b) 飛行服務隊會尋找方法提升這兩架訓練機的可用性。飛行服務隊預計，在新購置的兩架行動飛機於2015年年底投入服務後，鑽石型機的使用率將會增加，因為新行動飛機的駕駛艙設計理念與鑽石型機類似；

<u>採購兩架新定翼機</u>

— 對以下情況表示關注：

(a) 預計於2013年3月投入運作的兩架新定翼機，至今仍未交付。據飛行服務隊表示，定翼機延遲交付是由於有需要改裝有關飛機，以便安裝和認證各種行動所需設備(特別是地政總署的數碼空中攝影機，用以為所有局／部門提供空中攝影服務)，而訂購的新飛機未能通過飛行試驗，則由於攝影機滑蓋引致飛行穩定問題所致。飛行服務隊預計第一架飛機的交付日期為2015年年底，較財委會2009年文件[31]所述的原訂交付日期(即2013年3月)遲了33個月；

[31] 請參閱FCR(2009-10)24號文件。

(b) 現有兩架J-41定翼機快將達到使用年限，要維持其正常運作存在困難：

(i) J-41定翼機現已停產，因此製造商和零件供應商所提供的技術支援會逐漸減少；

(ii) 兩架J-41定翼機的總停機時間由2012年的1 704小時增加至2014年的3 187小時。在2013年，兩架J-41定翼機曾連續兩日同時出現機件故障而不能運作；及

(iii) 安裝在兩架J-41定翼機的行動所需設備，自1999年起便一直使用，並將達到使用年限。舉例而言，兩架J-41定翼機的唯一備用氣象雷達系統及備用引擎，以及其中一架J-41定翼機的紅外線探測系統已不能運作；及

(c) 雖然兩架新購的定翼機的交付出現重大延誤，但飛行服務隊並沒有繼續向財委會及立法會保安事務委員會報告訂購新飛機的工作進展及新飛機延遲交付的原因；

— 知悉以下情況：

(a) 供應商在對新飛機完成部分階段性飛行試驗後通知飛行服務隊，新飛機的交付日期為2015年年底；

(b) 由於供應商有責任按照合約規格交付可全面投入運作的新飛機，因此政府當局沒有為此承擔額外費用；

(c) 飛行服務隊會加強現有的J-41定翼機及其行動所需設備的維修工作，以確保這兩架飛機能繼續提供安全可靠的飛行服務；及

(d) J-41定翼機的二手零件的供應近年有所增加，向供應商採購零件的壓力有所紓緩；

— 明白飛行服務隊一直密切監察有關採購計劃，以加快飛機的交付。可以理解的是，行動所需設備的裝置工程及一系列認證飛行試驗必須先妥善完成，新飛機才能投入運作，以供有效率和安全地執行飛行任務；

<u>以單一型號的機隊取代現有的直升機</u>

— 對以下情況表示關注：

(a) 若採用單一型號機隊，一旦新型號的直升機發現生產問題或有故障報告，便可能會出現直升機服務全面暫停的風險。採用雙型號直升機機隊可把這項風險減至最低；及

(b) 飛行服務隊計劃保留現有的一架EC155直升機作後備，以應付萬一新型號直升機出現機件缺損／故障的情況。然而，用作後備的EC155直升機在2017年後會達到使用年限。以EC155直升機作應急後備用途是否合適和能否發揮效用亦成疑問；

— 知悉飛行服務隊曾就購置單一型號的機隊進行全面評估，所得結論是單一型號機隊所帶來的效益遠超相關風險：

(a) 單一型號的直升機隊可以統一操作程序，提升飛行安全；

(b) 單一型號的直升機隊需要儲存的零件、工具和設備數量較少，因而可更有效運用資源；及

(c) 由於機組人員和工程人員只需熟習一款直升機型號的操作，因此他們的訓練時間及內容可更着重於提升質素和提高安全水平，運作效率也可因而得到提升；及

— 察悉招標文件特別提到新型號的直升機應具至少3年經證明的運作經驗。飛行服務隊預計，由於科技先進，加上有關飛機在製造及認證方面所依循的國際安

全標準更為嚴格，因此新型號的飛機將較為可靠穩定。據飛行服務隊估計，因飛機發現生產問題而導致整隊機隊停飛的可能性極低。

具體意見

55. 委員會：

提供飛行服務

— 對以下情況深表關注：

(a) 據飛行服務隊匯報，在2010至2014年間，在《管制人員報告》所訂的23個首要工作服務表現目標中，平均每年有6個(26%)未能達標；而在11 175宗應召喚出動個案中，902宗(佔總數的8%)未能按承諾時間到達現場。尤其值得注意的是，有4個目標(涉及甲+類及甲類空中救護服務、近岸搜索及救援行動、執法行動及滅火)連續4至5年都未能達到。在902宗未能按承諾時間到達現場的召喚個案中，202宗個案(22%)是因機件故障和機組人員正執行其他工作而未能按承諾時間到達現場；

(b) 飛行服務隊在《管制人員報告》所匯報有關2010至2014年的服務表現數據，沒有計及609宗同時接獲多個召喚的個案，而在這609宗個案中，有550宗未能按承諾時間到達現場。此外，有311宗未能按承諾時間到達現場的個案，被錯誤匯報為依時到達的個案。根據經更正的數字，在23個到達現場時間的目標中，每年平均有9.8個未能達標，而非飛行服務隊所匯報的每年平均6個；及

(c) 在2010至2014年間，飛行服務隊未能因應共852個服務要求而出動。在這些未能提供服務的個案中，81%是由於受天氣限制，10%是由於沒有飛機／機組人員可供調配。飛行服務隊在《管制人員報告》中匯報飛行服務的出動百分率時，並沒有全數計及這些被拒的召喚個案；

— 知悉飛行服務隊總監大體上同意審計署在審計署署長報告書第2.13、2.18及2.28段提出的建議；

<u>機組人員的管理</u>

— 對以下情況表示極度關注：

(a) 在2013年及2014年，飛行服務隊為機組人員合共編排了4 142個更次，以便提供緊急服務及其他預先安排的服務，當中有178更次(4.3%)的當值機師人數少於飛行服務隊指引的最低規定，以致部分緊急召喚個案的服務有所延誤或未獲提供服務；及

(b) 在2010至2014年的5年間，其中3年機組人員飛行／當值時數被延長和休息時數被削減的次數較目標為多；

— 知悉以下情況：

(a) 鑒於近年機師出現非自然流失(尤其定翼機組的機師)，加上召喚次數有所增加，飛行服務隊的機師職系正面對人手短缺的問題。飛行服務隊已採取多項措施，包括加快招聘及培訓程序，務求長遠而言減輕人手壓力；及

(b) 飛行服務隊總監大體上同意審計署在審計署署長報告書第3.13段提出的建議。飛行服務隊會繼續檢討機組人員的值勤人手和調配安排，力求在滿足服務需要之餘，不影響飛行安全和機組人員的健康；

<u>飛機維修</u>

— 對以下情況表示極度關注：

(a) 飛行服務隊的目標是確保每個月有95%的時間，在上午7時30分至晚上11時，在9架行動飛機之中，維持最少5架行動飛機可供使用，以及在晚上11時01分至翌日上午7時29分，維持最少4架行動

飛機可供使用。然而，在2010至2014年間，主要由於需進行大型維修及檢驗，有33個月(55%)未能達到可供使用飛機的目標數量，導致部分緊急召喚個案的服務受到影響；

(b) 在2010至2014年間，非定期維修的時間由2010年的3 799小時增加至2014年的4 539小時。同期，機師在起飛之前或之後報告的機件故障共2 895項；及

(c) 試飛等候時間由2010年的274小時增加至2014年的545小時；

— 知悉飛行服務隊總監大體上同意審計署在審計署署長報告書第4.18段提出的建議；

<u>採購飛機和零件</u>

— 對以下情況表示關注：

(a) 兩架訓練飛機(Zlin型機及鑽石型機)自分別於2009年及2013年投入運作以來，使用率較預期為低。雖然飛行時數偏低，但該兩架訓練機的停機時間甚長。飛行服務隊在購買Zlin型訓練飛機時，並沒有取得有關採購合約訂明的5%付款折扣(181,000元)。此外，由於海外供應商破產，尚欠零件未有交付，導致一筆共計550,760元的零件預繳款項須予註銷；

(b) 飛行服務隊獲批准撥款7億7,600萬元進行定翼機更換計劃，而計劃所訂的投入運作目標日期，由2013年3月(財委會文件所述的投入運作目標日期)延遲至2015年年底。新購的飛機在2013年8月及2014年7月均未能通過飛行試驗，其後於2014年11月通過部分階段性飛行試驗。然而，按合約規定，尚須對有關飛機和行動所需設備進行其他試驗。結果，在過渡時期未能實現新飛機可提升飛行服務隊運作效率的預期效益，而維持已出現老化的現有飛機的正常運作則存在困難；及

(c) 飛行服務隊獲批准撥款21億8,750萬元進行以單一型號的直升機隊取代現有的雙型號直升機隊的計劃。然而，這項還在進行中的計劃存在固有風險。一旦同一類型的直升機發現生產問題或有故障報告時，飛行服務隊的緊急服務可能會受到影響。飛行服務隊計劃在單一型號的新直升機隊投入服務後約4至5年內，以其中一架現有直升機作後備，但現有的直升機在2017年後會達到使用年限；

— 知悉：

(a) 飛行服務隊總監大體上同意審計署在審計署署長報告書第5.15、5.27、5.33及5.39段提出的建議；及

(b) 庫務署署長及政府物流服務署署長同意審計署在審計署署長報告書第5.16段提出的建議；及

<u>未來路向</u>

— 知悉：

(a) 飛行服務隊已獲保安局撥款在2015-2016年度委聘顧問進行研究，探討飛行服務隊的人手及架構在短、中及長期是否可充分和持續地讓其達成使命和目標及應付需要；及

(b) 飛行服務隊總監大體上同意審計署在審計署署長報告書第6.8段提出的建議。

跟進行動

56. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實委員會及審計署各項建議的進展。