

政府飛行服務隊空勤主任協會

Government Flying Service Aircrewman Officers Association

18 South Perimeter Road, Hong Kong International Airport. Tel: 2305-8331 Fax: 2753-8420

致 立法會帳目委員會主席石禮謙議員:

就審計署於本年四月發表的《審計署署長第六十四號報告書 - 第二章 政府飛行服務隊的運作》(以下稱: 報告書), 本協會基本同意有關內容, 亦感謝審計人員為政府飛行服務隊的運作提供改善建議。

本協會尤其關注報告書第三部份 - 機組人員的管理, 當中提及有關政府飛行服務隊機組人員人手不足的情況。

長久而來, 政府飛行服務隊空勤主任職系一直面對人手不足及人材流失的問題, 本協會多年來不斷向部門、特區政府及相關部門反映, 要求增加人手及改善薪酬待遇, 以解決有關問題。

而今次審計署發表的報告書, 再一次引證空勤主任職系人手不足的情況。

本協會希望特區政府及相關部門, 能夠重視空勤主任職系長期人手不足及人材流失的情況, 並加以改善。

空勤主任職系人手不足及人材流失的具體情況如下:

一) 根據審計署的統計, 從 2010 至 2014 年間, 政府飛行服務隊提供的整體飛行服務, 以飛行時數計算, 增幅達 18% (報告書第 1.5 段), 並且有持續上升的趨勢。而此統計還未計算機組人員的培訓/考試的飛行時數, 若將機組人員的培訓/考試的飛行時數納入統計之內, 增幅更加達 19%。

以上的統計只計算機組人員飛行時數上的增幅, 還未考慮到機組人員在地面需要處理的行政及管理工作。其實, 隨著飛行服務的增加, 飛行人員的行政及管理 workload 亦相應提高。在面對市民對政府服務質素不斷提昇的期望下, 未來機組人員的工作量亦只會有增無減。

面對持續上升的工作量, 空勤主任職系人手編制, 多年來從沒有增加過, 這絕對不足以應付持續上升的工作量。這從大部分管理層同事都需要身兼多職 (包括前線飛行工作、管理以至教學工作) 可見一斑。

二) 由於空勤主任職系的人手編制不足, 導致我們需要延長飛行時數或當值時數, 或縮短休息時數, 以期能適時完成任務。報告書的第 3.12 段點出在 2010 至 2014 年的五年間, 合共有 133 宗需要機長酌情決定延長飛行時數或當值時數, 或縮短休息時數的個案; 當中大部分 (76 宗) 是有關空勤主任的個案。

另外, 現時我們還未能提供全日 24 小時的即時搜索及救援服務, 在大部份情

況下，晚間的搜索及救援行動，我們都需要召回非值班人員，才能執行該種任務。

正如報告書第 3.7 段所述，政府飛行服務隊的晚間搜索及救援行動的召回工作安排需予改善。我們認為改善方法有賴於人手的增加。面對市民對搜索及救援工作刻不容緩的期望，我們應要有足夠人手編制提供全日 24 小時即時搜索及救援服務。

- 三) 除了執行飛行任務外，空勤主任職系其中的一項工作，是在飛行控制及指揮中心 (ACCC) 擔任行動主任。行動主任不但負責聯絡及通訊工作，調派飛機及機組人員執行任務，並與其他政府部門聯絡，協調執法及搜救行動，更重要的是監察正在執行任務的飛機的位置，確保安全。

行動主任工作量多，工作責任重大，在飛行安全上佔據重要位置。可是在過去的二十幾年來，基於空勤主任職系人手的不足，不管是早班、中班、還是夜班，我們的飛行控制及指揮中心 (ACCC) 均只能安排一名行動主任當值。其中值班的同事又需要檢定飛行任務是否屬於依時到達現場的個案，並編製統計數字供在《管制人員報告》中作滙報服務表現之用。忙碌的工作令這類檢定工作往往容易出錯；至做成報告中 2.7 段所說的有 311 個落差的結果。

有時因為人手嚴重短缺，甚至需要具備搜救飛行資格的二級機師頂替擔任行動主任的崗位，這當然會間接影響政府飛行服務隊提供服務的質素。

人手不足這情況在灣仔停機坪開始運作後更見惡化。由於該處的工作間亦需要有人值班，這進一步減少了我們能夠運用的人力資源。

另外，由於只有一人當值，在沒有其他同事暫時替代的情況下，為確保飛行控制及指揮中心的正常運作及飛行安全，當值的行動主任有時完全無法離開崗位，稍作休息，更加無法適時用膳；最令人難以忍受的是，當遇上人有三急的時候，那種苦況更是非筆墨所能形容，也對身體帶來無法估計的傷害。

所以，增加空勤主任的人手，讓飛行控制及指揮中心能夠全日 24 小時均能有 2 名行動主任當值是必須的。

- 四) 飛行控制及指揮中心的人手編制中，每更分都應該需要有一位當值行動經理，負責監察飛行控制及指揮中心的運作，指揮當值行動主任執行職務。

唯亦是由於空勤主任人手不足的緣故，飛行控制及指揮中心往往只能有半天時間有當值行動經理駐場。這情況並不理想，當發生突發事故時，當值行動主任往往需要花費時間聯絡已經下班的行動經理，詢問指引才能行動。這情況在晚上，當值行動經理下班後，尤其嚴重，這也有可能導致搜救的延誤。

- 五) 一直以來，空勤主任職系一直面對人材流失問題，2010 至 2014 年間已先後有 6 位空勤主任離職，年資介乎 1 至 7 年不等，離職比率高達 19%，而他們離職主要原因，與空勤主任職系的人手不足與薪酬待遇有著很大的關係。

現時空勤主任入職薪酬為一般紀律部隊(主任級)薪級表 1b 點，與其他紀律部隊主任級人員的入職薪酬為一般紀律部隊(主任級)薪級表第 7 點，相差 9 個薪級點之多。雖然空勤主任會透過考取飛行資格，而獲得增薪點，唯空勤主任一般需要至少 5 年時間，才能追上其他紀律部隊主任級人員的入職薪酬。

空勤主任職系的薪酬架構，亦並未能夠真實反映空勤主任工作的多元性、危險性和責任。例如：擁有教官資格的空勤主任，沒有獲得任何薪酬的提昇或津貼，以反映有關工作為其帶來的責任和額外工作。

偏低的薪酬待遇，嚴重削弱同事們的士氣，是導致空勤主任離職的其中一項重要因素，並加劇人手不足的問題。

本協會多年來一直向部門及有關當局爭取，提昇空勤主任的整體薪酬，以反映空勤主任工作的多元性、危險性和責任，從而改善人材流失，以致人手不足的問題；可惜的是，我們暫時還未取得任何成果。

六) 總結，審計署發表的報告書提到有關政府飛行服務隊機組人員人手不足的情況，而當中空勤主任職系長期面對人手編制不足和人材流失的問題，絕對需要特區政府及有關當局正視。本協會認為面對持續增加的工作量，和需要滿足市民對搜索及救援工作的期望，長遠而言，增加空勤主任職系人手編制，改善空勤主任整體薪酬，絕對是最理想、可行的方法。



政府飛行服務隊
空勤主任協會 主席 蔡德文

副本送：政府飛行服務隊總監



***Note by Clerk, PAC:** Chinese version only.