

資料文件

立法會公務員及資助機構員工事務委員會

民航處招聘和挽留航空營運督察

目的

本文件旨在向委員匯報民航處招聘和挽留航空營運督察的事宜，以回應公務員及資助機構員工事務委員會主席在二零一九年十一月十一日的工作會議上要求政府當局就此事項提供資料文件。

背景

2. 航空營運督察¹隸屬民航處的飛行標準組，負責監察本港航空營運人許可證持證公司的安全表現和營運水平，以確保這些公司遵守國際民用航空組織(國際民航組織)所訂定的標準和建議措施。現時，民航處設有四個航空營運督察(顧問)職位和 11 個高級民航事務主任(高級營運督察)職位²。航空營運督察(顧問)屬非公務員合約職位，高級營運督察則屬公務員職位。全部人員均向飛行標準總監(屬首長級薪級表第 1 點的總民航事務主任職級)負責。基於國際民航組織第 8335 號文件《運行檢查、核證和持續監督程序手冊》所載的要求以及他們的職責，航空營運督察須具備專業機師執照(即商用飛行員執照或民營運輸機飛行員執照，

¹ 航空營運督察為民航事務主任職系三個職類中的其中之一，其餘兩個職類分別為適航(主要職責包括評估飛機的適航標準、評審飛機維修執照等)，以及民航行政管理(主要職責包括規管航班事務和飛航事務、執行與機場牌照及保安有關的規管等)。

² 除航空營運督察(顧問)和高級營運督察外，民航處飛行標準組還有一名高級民航事務主任(直升機營運督察)，負責監察直升機營運者的安全表現和營運水平。此外，為了應付日益增加的工作量，我們將增設一個直升機營運督察職位。

視乎何者適用而定)。航空營運督察(顧問)和高級營運督察的入職條件和薪金／薪級分別載於附件 A 和 B。

招聘和挽留航空營運督察

挑戰

3. 直至二零一九年年底／二零二零年年初新型冠狀病毒疫情出現之前，近年本地和全球的航空業持續增長。舉例來說，過去十年(即二零零九年三月至二零一九年三月期間)，在香港註冊的飛機由 223 架增加至 347 架，增幅達 56%；空勤人員執照申請數目，亦由 2 901 宗增加至 3 514 宗，增幅為 21%。航空業的發展日益蓬勃，亦為招聘和挽留航空營運督察帶來兩方面的挑戰。一方面，航空業的發展加重航空營運督察的工作量，產生額外的人手需求。另一方面，我們須與私營機構(即航空公司和其他市場參與者)爭相羅致專業機師，以招攬他們擔任航空營運督察的工作，情況日趨激烈，而人才競爭的壓力很受市場起伏影響，反覆不定。

優化措施

4. 為應付上述的挑戰，民航處實施了一系列優化措施，包括持續推行下列招聘方面的措施，吸引更多應徵者，以期更適時地填補空缺：

- (a) 定期進行航空營運督察招聘工作；

- (b) 在適用的情況下，按新聘高級營運督察的工作經驗給予遞加增薪點³，以吸引更多具經驗的人才應徵；
- (c) 在招聘航空營運督察時，豁免須為香港永久性居民的要求，以便有更多人選可供考慮；以及
- (d) 除了本地報紙和網站外，還在國際航空雜誌 **Flight International** 和網站 **flightglobal.com** 刊登招聘廣告，把信息廣傳至國際專業機師的社羣，吸引他們申請有關職位。

5. 除了在招聘方面作出努力之外，我們亦利用退休後服務合約計劃，安排經驗豐富和優秀的高級營運督察留任。此舉不但可以暫時紓緩人手短缺的情況，還可以讓退休高級營運督察指導年資較淺的督察，從而更有效率地傳授技能和知識。自二零一九年十二月開始，我們根據該計劃聘用了兩名退休高級營運督察。

6. 為了更善用現有的督察人手資源，民航處審慎檢視了航空營運督察的職務。參考海外地區的做法，民航處自二零一九年十月起為處內具有合適資歷的其他專業職系人員(即民航事務主任(民航行政管理))提供所需的在職培訓，以期在圓滿完成有關培訓後，指派他們擔任一些無需機師資格的督察職務。這些職務主要是關於機艙安全、停機坪／外站運作和其他支援工作，包括例行視察機艙／停機坪／外站、評估與機艙服務員執行的安全及緊急程序有關的培訓及儀器質量，以及研究和更新飛行標準政策。其他民航當

³ 即超出所訂最低經驗要求的每一整年的相關經驗，可獲遞加一個增薪點，最高可達高級民航事務主任職級的頂薪點，即總薪級表第49點，惟航空營運督察(顧問)為非公務員合約職位，按工作經驗給予遞加增薪點並不適用。

局亦有這種安排，例如加拿大運輸部，其機艙安全督察⁴便無須具備機師資格，而只須擁有營運和管理航空營運者的經驗。上述安排有助減輕航空營運督察(顧問)和高級營運督察的部分工作量，而我們可因應他們的經驗和資歷重新調整其職務，讓他們可集中處理需專注的範疇；同時亦可進一步豐富民航事務主任職系人員的技能，有助民航處培育更多具備綜合技能的人才。

7. 民航處推行上述措施後，現有的航空營運督察已能夠應付在規管監察航空營運人許可證持證公司方面日益增加的工作量。此外，儘管面對上述的巨大壓力和種種挑戰，航空營運督察的人手情況仍日見改善，實際人員數目已由二零一五年的九名逐步增加至二零二零年二月的 11 名。

未來路向

8. 現時，在合共 15 個航空營運督察(顧問)及高級營運督察職位當中，有四個懸空(即四個高級營運督察職位)，但正如上文第 5 段所述，我們已分別聘請兩名退休後服務合約人員以短暫補充人手，因此現時航空營運督察的實際人數共有 13 人。民航處會繼續推展上述優化措施，並密切注視航空營運督察的人手情況。我們計劃在二零二零年第二季展開下一輪高級營運督察的招聘工作，以填補四個空缺和一個新增的高級營運督察職位。我們會不斷改進招聘措施，並繼續在有需要時利用退休後服務合約計劃以短暫補充人手。

9. 我們正研訂一項新的招聘措施，就是放寬委聘航空營運督察(顧問)和高級營運督察的體檢要求。我們擬招聘一批為數不多的航空營運督察，他們須是具有經驗的機師，但無須持有有效一級體檢合格證明書。一級體檢合格證明

⁴ 加拿大運輸部的機艙安全督察負責機艙安全措施，包括評核機艙服務員手冊和培訓計劃；評核航空營運者的機艙安全措施；以及進行飛行前、飛行中、飛機、飛機基地和培訓視察。

書是一項嚴格的體檢要求，確保機師的體能適宜擔任飛行職務。由於專業機師的需求十分殷切，經諮詢航空業界和參考英國民航局與歐洲航空安全局等海外地區的做法後，民航處自二零一九年七月起，容許航空營運人許可證持證公司聘請沒有一級體檢合格證明書而具有經驗的機師，擔任模擬器飛行考核人員。

10. 與上述模擬器飛行考核人員的情況相若，航空營運督察(顧問)和高級營運督察並不涉及大量飛行職務，因此在招聘時也可採取類似做法，放寬體檢要求。這有助民航處吸引民航業界中擁有經驗和專業知識但沒有持有有效一級體檢合格證明書的機師(例如部分已退休的機師)申請上述職位。儘管如此，為保持工作編配的靈活性，民航處會確保飛行標準組的人手以持有有效一級體檢合格證明書的航空營運督察為主，而且只有他們才會獲委派處理國際民航組織第 8335 號文件規定須由持有一級體檢合格證明書人員進行的視察職務(例如航線飛行考核或空勤人員執照檢查)。民航處計劃在二零二零年第二季進行下一輪高級營運督察招聘工作時，放寬體檢要求，以便有更多人選可供考慮。

民航處

二零二零年四月

航空營運督察(顧問)

入職條件及薪金

直接入職

申請人須：

- (a) 持有有效的國際民航組織締約國的民營運輸機飛行員執照(飛機)(包括有效的一級體檢合格證明書)¹，並具備不少於 5 000 小時擔任民營運輸機機長的經驗，當中主要須為擔任民營運輸多引擎飛機機長的經驗；
- (b) 於近年從事民用航空營運管理工作，並一直擔任訓練機長(儀表飛行等級標準考核人員／機型等級標準考核人員)，尤以 A320、A321、A330、A340、A350、A380、B747 或 B777 型飛機更為合適；
- (c) 具備不少於 12 年相關經驗；以及
- (d) 英文書寫能力優良，操流利英語。

薪金

月薪 150,950 港元 (相當於首長級薪級第 1 點的起薪點)

¹ 如文件第 9 和 10 段所述，民航處正研訂一項新的招聘措施，放寬委聘航空營運督察(顧問)的體檢要求，擬招聘一批為數不多的航空營運督察(顧問)，而他們須是具有經驗的機師，但無須持有有效一級體檢合格證明書。

高級民航事務主任(高級營運督察)

入職條件及薪級

直接入職

申請人須：

- (a)(i) 持有有效的國際民航組織締約國的民營運輸機飛行員執照(飛機)(包括有效的一級體檢合格證明書)¹及在取得執照後有八年的有關工作經驗，並具備不少於 5 000 小時商用運輸飛行經驗，其中至少 3 000 小時為駕駛多引擎飛機的經驗；或
- (ii) 持有有效的國際民航組織締約國包含多引擎儀表飛行等級的商用飛行員執照(飛機)，以及在取得執照後有至少七年民航管理及運作或任職規管人員的經驗，並通過民營運輸機飛行員執照考試；以及
- (b) 英文書寫能力優良，操流利英語。

薪級

總薪級表第 45 點至第 49 點 (117,580 港元至 135,470 港元)

¹ 如文件第 9 和 10 段所述，民航處正研訂一項新的招聘措施，放寬委聘高級民航事務主任(高級營運督察)的體檢要求，擬招聘一批為數不多的高級營運督察，而他們須是具有經驗的機師，但無須持有有效一級體檢合格證明書。