

第六章：服務條件及其他事宜

6.1 本章概述我們所接獲有關紀律部隊服務條件和其他事宜的建議書。在本報告書所涵蓋的期間內，我們曾審議有關下述事項的建議書，並提出意見：遺屬撫恤金利益及公務員退休金安排的修訂提議、消防處行動組消防員的新輪班當值制度、消防處行動組人員的放假安排，以及乘船回國旅費及航空旅費的安排。

遺屬撫恤金利益及公務員退休金安排的修訂提議

6.2 一九九一年五月，政府當局就遺屬撫恤金利益及公務員退休金安排的修訂提議，徵詢我們的意見。政府當局的提議包括 —

- (a) 將遺孀及子女撫恤金計劃，以及孤寡撫恤金計劃改為自願參加性質，准許有關計劃的成員自行選擇繼續參加或退出計劃。將遺孀及子女撫恤金計劃的參加資格擴展至第一標準薪級公務員及女性公務員，准許他們按意願是否參加。選擇退出任何一項計劃的單身公務員可獲發還以往的供款，但已婚公務員則不會獲得發還。這些已婚公務員如選擇退出計劃，則其撫恤金利益會保持在他們停止供款時的水平；
- (b) 如公務員服務不足兩年便逝世，其遺屬可獲發特惠金；
- (c) 根據僱員補償條例釐訂額外退休金及遺屬撫恤金的申領資格，以便改善因公受傷及死亡的利益；准許受益人選擇將其遺屬撫恤金全部折算；准許配偶在再婚後繼續獲發遺屬撫恤金；以及將公務員於服務一段短期間後因公受傷而被迫退休所獲發的退休金，予以提高；
- (d) 立法規定每年退休金按甲類消費物價指數的變動調整；
- (e) 准許所有可享退休金年資均可用作計算退休金，不受入職年齡限制；及
- (f) 准許在計算退休利益時，將署任津貼包括在可享退休金薪酬之內。

6.3 我們獲悉，政府曾徵詢紀律部隊評議會及警察評議會的意見。政府當局回應紀律部隊評議會的提議時，同意准許紀律部隊人員在首次受聘時如並無參加遺孀及子女撫恤金計劃，但在升職後成為供款人時，可按意願將非供款服務期購回。

6.4 我們注意到，政府當局的提議旨在改善公務員一般的退休金／撫恤金利益，而我們於一九九一年六月表示支持政府當局的提議。

行動組消防員的新輪班當值制度

6.5 一九九二年二月，政府當局就擬於一九九二年四月起，行動組消防員須按新輪班制度24小時當值一事，向我們徵詢意見。

6.6 我們獲悉，消防處參照我們在一九九零年五月所提出的意見，在一九九零年八月將行動組消防員的規定工作時數由每星期60小時減至54小時，並將他們24小時當值／24小時休班的輪班制度，改為12小時的輪班制度，以減少每一次當值時毋須執行職務的時數。不過，員工並不贊同採用新的輪班制度。他們埋怨這項制度令他們辛勞和感到不便，結果他們上下班須花費更多時間和金錢，而且剝削他們與家人和朋友相聚的時間。他們又埋怨較頻密的輪班次數令他們沒有充足時間恢復體力，特別是在應付大型事件之後。



消防員在大火現場全力撲救

6.7 政府當局經與消防處處長商討，而消防處處長經徵詢員工意見後，提議推行一項新的24小時輪班制度。新輪班制度以12星期為一周期來計算當值時間。員工在輪班當值24小時後，可休班48小時，而在每12星期的周期中，可獲一天輪值假期。我們又獲悉，消防處會施行一項新的消防局例常操作程序，以提高生產力和減少在新的24小時輪班制度中毋須執行職務的時數。

6.8 我們於研究政府當局的提議時，注意到這項提議有以下優點——

- (a) 政府當局的提議和紀常會的意見一致，認為應該減少每一次輪班當值的毋須執行職務時數。上班候命工作時數會大幅削減，從舊日的24小時輪班制度下的10.75小時減至新制度下的5.5小時。另一方面，根據舊日的24小時輪班制度和12小時輪班制度，用於訓練、視察、防火檢查等主要事務的時間分別為5.25小時和8小時；在新制度下則會增至9小時。因此，新的24小時輪班制度可令消防處提高行動效率和生產力；
- (b) 員工在每一次輪班當值(24小時)後，會有較長時間(48小時休息時間)恢復體力，從而使員工毋須再承受12小時輪班制度所帶來的辛勞；
- (c) 使用新滅火設備和器械的小組訓練可以更有效和更全面地進行。在舊日的24小時輪班制度下，由於每天平均有28%消防員放取輪值假期，故須重複舉行小組訓練活動。在新制度下，每名消防員在12個星期的周期中只有一天輪值假期，因此可以有更多人員同時參加學習使用新設備。實際上，這可提高員工的合作性；
- (d) 可以增加生產力。在舊的24小時或12小時輪班制度下，訓練、視察、防火檢查等主要事務都無法在星期六、星期日及公眾假期進行。不過，在新的24小時輪班制度下，消防局的例常操作程序中每天會分配9小時進行這些事務；
- (e) 消防處施行12小時輪班制度後，政府當局又決定不再減少消防員的工作時數，員工士氣因此大受打擊。新的輪班制度會提高士氣，因為徵詢員工對新輪班制度的意見時，有92%表示會接納這項提議；及

(f) 施行這項提議不會引致額外支出。相反來說，這項提議可令膳食津貼開支減省約900萬元，因為員工在24小時內連續當值12小時或以上，便可獲發膳食津貼。

6.9 因此，我們支持政府當局的提議，並於一九九二年三月提議政府當局自一九九二年四月起施行新的24小時輪班制度，以取代12小時輪班制度。

消防處行動組人員的假期及休假安排

6.10 一九九零年六月，消防處處長向我們提交一份建議書，提議消防處行動組人員每年可享有的17天公眾假期應以補假作償的方式放取，而毋須理會公眾假期是否適逢是他們的工作日，而所批准的補假作償時數應相等於每日的平均規定工作時數。不過，在消防處處長尚未解決關於進一步減少行動組消防員的規定工作時數等問題前，包括新輪班模式問題，我們無法審議其建議書。政府當局當時正審議上述有關問題。

6.11 政府當局於一九九一年十一月決定拒絕消防處處長就進一步減少工作時數所作提議。我們於一九九二年二月獲悉，政府當局和消防處處長已就行動組人員的新輪班模式，以及假期及休假的修訂安排達成協議。有關協議及安排於一九九二年四月施行。

6.12 我們獲悉，在新安排下，輪班當值的行動組人員每年可享有的17天公眾假期會以補假形式補償。公眾假期的補假會根據員工的平均每天規定工作時數來計算，即以每星期工作6天計，消防員為每天9小時，救護員則為每天8小時。公眾假期的補假會編入輪班當值表內，以確保員工在年底前可享用全部公眾假期。

6.13 我們並獲悉，輪班當值的行動組人員所放取的假期會根據他們缺勤的時數計算。然後，有關時數會根據一天假期相等於員工每日平均規定工作時數的準則，轉換為假期日數（或一天假期的分數）。按照這個方法計算的假期日數如果超逾12天，則整段缺勤期間（包括期間內的休假和公眾假期）均會依照曆日計算作假期，以便與適用於全體公務員的做法保持一致。

6.14 我們注意到，施行新假期及休假安排會對現行人手比例造成影響，而現行編制亦須改變，包括減少救護員職系在病假和訓練方面的補缺人員職位數目。我們知道這些改變不會對為市民提供的服務造成影響。

6.15 我們於一九九二年三月通知政府當局，我們對有關問題獲得圓滿解決感到滿意。



紀常會委員訪問香港海關搜船及貨物科

乘船回國安排

6.16 一九九二年二月，政府當局就取消向海外僱員提供乘船回國安排的提議，徵詢我們的意見。

6.17 我們知道符合下列條件的海外僱員在離任時，可獲提供乘船回國旅費——

- (a) 在一九八四年十二月一日前受聘的可享退休金人員，如在50歲或以上退休；及

- (b) 在一九八四年十二月一日前受聘的合約僱員，如年滿50歲或以上，並在本港或其他屬土擔任公職滿15年，而服務又令人滿意。

6.18 我們獲悉，截至一九九二年二月止，共有1,539名海外僱員(包括634名在紀律部隊服務的人員)是在一九八四年十二月一日前受聘。我們並獲悉，目前只有「坎培拉」號客輪提供本港至英國之間的海上航程。該輪通常在每年三月或四月從本港駛往英國，但本港與其他國家之間則無這類客輪服務。我們獲悉，並非全部可享用乘船回國旅費的人員都行使這項權利。近年來，只有約30%符合資格人員乘船回國；其餘人員則獲發返回原籍國單程機票費用或非標準旅費津貼。

6.19 政府當局提議取消乘船回國旅費的原因如下 —

- (a) 海路旅程已不合時宜，因為定期而足夠的班機服務已存在多年；
- (b) 現今的海路旅程屬於豪華的海上遊。一九九一年乘「坎培拉」號客輪的海遊費用為74,725元，而前往英國的單程經濟客位機票僅需8,695元；
- (c) 倘海路旅程被視作長期服務獎賞而非返國旅程，則本地僱員亦應有資格享受海路旅程。只向海外僱員提供獎賞，即暗示海外僱員的服務較本地僱員優勝。這種想法定會遭人詬病，並不會廣為接受；及
- (d) 為退休海外僱員提供乘船回國旅費已引起不利的報導，傳媒描述這項安排充滿殖民地色彩和不合時宜。

6.20 政府當局為公平對待原本可享用海路旅費的人員，又提議這些人員如能證明他們在離職時不能享有這項福利，則可獲發特惠金。符合資格的人員除可獲發應得的航空旅費外，還會獲發毋須實報實銷的特惠金。政府當局的用意是，航空旅費加特惠金的總開支不應超逾沿用現行計劃的支出。政府當局考慮到當時海路旅程的實際開支水平和申領特惠金的預計人數後，提議將特惠金數額與當時定價為12,370元的來回英國雙程旅遊機票價格掛鉤。政府當局指出，採用掛鉤方法可使特惠金數額自動獲得調整。

6.21 我們獲悉，政府當局曾徵詢警隊警司協會和香港海外公務員協會的意見。警司協會反對任何單方面修改服務條件的提議，但並不反對向可享用海路旅費的人員提供選擇，例如以頭等航空旅費或現金津貼代替海路旅費。不過，該協會認為選擇必須屬自願性質。該協會又認為毋須撤回在職人員可享用海路旅費的安排，因為在一九八四年十二月一日以後聘用的人員均無資格享有海路旅費。警司協會的意見獲得警隊海外督察協會的支持。香港海外公務員協會則認為海路旅費在性質上屬於合約權益，如未獲可享有人士的同意，不應予以更改。該協會特別指出，倘若有關提議的合法性在任何程度上依賴政府曾諮詢該會而得以確立，則政府當局應直接寫信諮詢所有可享用海路旅費的人員，以求取得真正的意見。香港海外公務員協會表示，政府若一意孤行取消海路旅程的安排，可能會引起訴訟。

6.22 我們獲悉，雖然法律意見顯示根據政府僱傭合約的單方面修訂條款，政府有權作出單方面的更改，但政府當局仍在提議取消海路旅費前，考慮各職方協會所提出的意見。政府當局認為，倘若諮詢員工意見一向是透過中央評議會進行，則在法律上政府毋須向每個符合資格的員工徵詢意見；同時，雖然員工期望政府當局在法理上須諮詢他們的意見，但政府當局的提議如果合理，則無責任必須聽取他們的意見。

6.23 我們曾研究政府當局的提議，並以十分審慎的態度審議各個因素。雖然事情可能須交由法院裁決，但我們覺得在道義上，僱主不應單方面更改現行的服務條件，而擬議更改應透過與員工商討或提供選擇來達致。我們認為，考慮到員工的敏感感受，單方面更改現行服務條件可能觸發衝突。因此，我們的結論認為，政府當局送交我們的提議不應予以施行。

6.24 我們於一九九二年五月根據上述各點向政府當局提交意見。



總督特派廉政專員公署人員正主持進行認人手續

航空旅費安排

6.25 一九九二年三月，政府當局為與私營機構的做法看齊，就實行更靈活的休假及旅費安排，徵詢我們的意見。

6.26 我們獲悉，政府提供給公務員的航空旅費須受政府與英國航空公司的協議約束。該協議容許國泰航空公司參予接載本港與倫敦（英國航線）之間由政府支付旅費的旅客。英國航線以外的旅程必須由英國航空公司或該公司指定的其中一間旅行社安排。

6.27 根據該協議，英國航線的旅程會收取較廉宜的費用（即有12%至40%折扣），而可享經濟客位旅程的人員，如直接來往英國，則可改乘商務客位。不過，非標準度假旅程，即以非直接航線前往英國或英國以外的其他目的地，則會按公價收取全費。換句話說，有關人員不得購買一般市民均可購買的較廉宜機票，但度假旅程有80%屬於非標準度假旅程。該協議的另一個弊端是，按合約規定的學生機票價格高昂。雖然按合約規定的學生機票價格較學生機票的公價廉宜，但非由政府資助的學生大多可購得更廉價的機票。

6.28 我們獲悉，有關使用價格較廉機票的限制，尤其不受獲頒長期服務公費旅行獎的本地初級人員歡迎。一九九零年的長期服務公費旅行獎旅程全部屬於非標準度假旅程，受與英國航空公司所簽訂協議中的不利條款限制。為了運用獎金，獲頒長期服務公費旅行獎的人員，在酒店和與旅遊有關的開支上也花費甚大。

6.29 我們獲悉，公務員薪俸及服務條件常務委員會的薪酬研究調查組曾於一九九一年，對一些私營公司進行一項附帶福利調查，這些公司均為薪酬與非首長級公務員相若的員工提供度假旅費。調查顯示，私營機構採用較為靈活的度假旅費安排。例如僱員可運用可享旅費來支付與旅遊有關的開支、將可享旅費在年內分期使用和將年內的旅費結餘轉入下一年的賬目。

6.30 鑑於與英國航空公司簽訂的協議載有不利的條款，以及考慮到私營機構的做法，政府當局有以下提議－

- (a) 應與英國航空公司和國泰航空公司簽訂給予政府更優惠條件的新航空旅費協議；
- (b) 公務員應獲准利用可享用旅費來支付與旅遊有關的開支；
- (c) 應將分期度假及旅費安排分兩期擴大至包括可享用年假旅費的非首長級海外僱員；及
- (d) 應為公務員設立旅費戶口，使他們得以把可享用旅費結餘轉至下一個可享旅費期。

6.31 我們曾研究政府當局的提議，並注意到在提議的新安排下，有關人員可更靈活處理假期計劃和旅費安排；同時，他們亦可購買一般市民都可購買得到的較廉價機票。我們獲悉，公務員均歡迎新安排，而新安排亦可為政府節省開支。

6.32 我們支持這些提議，並於一九九二年五月向政府當局提交我們的意見。