

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.: THB(T)A 26/17/6

電話 Tel: (852) 3509 8241

來函檔號 Your Ref.:

傳真 Fax: (852) 2524 9397

香港中區
立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會財委會人事編制小組委員會秘書處

敬啟者：

**人事編制小組委員會
有關獨立民航意外調查機構總調查主任的補充資料**

就朱凱迪議員於2017年6月14日致貴會的信函，要求政府提交有關獨立民航意外調查機構(獨立調查機構)的總調查主任一職的補充資料，運輸及房屋局(運房局)現提供有關資料如下。

(一) 獨立調查機構職能和權責的法律基礎

2. 涉及香港的民航意外調查乃按照《香港民航(意外調查)規例》(第448章，附屬法例B)(《規例》)進行，並符合國際民用航空組織的相關要求。為使獨立調查機構具有法律依據，並賦予新任總調查主任法定權力執行職務，我們正相應地修訂《規例》，包括建議在《規例》加入條文，明確指出獨立調查機構隸屬於運房局，由直接向運房局局長負責的總調查主任領導，並建議將現時《規例》下民航處處長擁有與意外調查有關的所有職權，例如容許獲授權人士接觸或移走涉及意外的飛機及其內物品，要求機主、營運者、機師或飛機租賃人提交其持有或控制關乎意外的資料的權力等移交至總調查主任，確保調查的獨立性。將來成立的獨立調查機構的調查人員會按照修訂後的《規例》進行民航意外的調查工作。而調查人員的權責，會依據修訂後的《規例》的第8及第9條，詳情可參閱載於運房局在2017年6月7日發出的立

法會參考資料摘要附件 A 的 2017 年香港民航(意外調查)(修訂)規例。

(二) 調查報告的發佈

3. 根據《規例》第 15 條：「除非行政長官認為有好的相反理由，否則行政長官須以他認為適合的方式，安排將調查主任的報告全部或部分公布」的精神，行政長官一直以來都有安排公開調查報告。事實上，為向業界和公眾發放調查所得涉及航空安全的教訓，以便各持份者從中汲取經驗加強保障航空安全，行政長官過往從未否決公開調查報告的安排。

4. 這個既定做法與《公開資料守則》的精神完全一致，即除有特別理由外，部門一般須按慣例或因應要求提供資料，但《公開資料守則》亦容許部門拒絕披露特定類別，例如涉及防務及保安和個人私隱的資料。事實上，該守則為一項行政安排，而《規例》第 15 條的規定是法定要求，對意外調查的資料發佈有最佳的保障。

(三) 過往由民航處負責的意外調查的資料

5. 由於每宗民航意外調查需時完成，因此每年均會累積一些在前一年或更早時間開始而尚在進行的調查個案，民航處每年實際進行的調查(包括新及舊個案)在過去5年由8宗至13宗不等，而截至2017年6月底尚在進行的調查個案有12宗(詳見下文表1)。載於附件的表2列出過去5年民航處完成的意外或嚴重事故調查的簡介及主要發現。詳情請參閱上載於民航處網頁的相關調查報告(<http://www.cad.gov.hk/english/reports.html>)。

6. 調查人員的數目方面，以民航處過往的經驗為例，每宗意外的調查一般需要6至7名調查主任(以兼任形式參與)，而嚴重事故的調查則由3至4人(以兼任形式)負責，由外地調查機構開展而需要民航處參與的調查則通常由1人(以兼任形式)負責。過去5年的全年調查人次詳見表1。由於意外調查工作屬民航處人員的日常工作，相關開支已納入該年度預算。

表 1

	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (至 6 月)
調查宗數*	8	12	10	11	13	12
調查人次**	33	43	25	21	26	33

*包括新開展的調查及過往累積下來正在進行的調查；民航處開展的調查及由外地調查機構開展而需要民航處參與的調查均被計算在內。

**民航處調查人員以兼任形式參與，每名調查人員可同時參與多過一宗調查。

(四) 新任總調查主任的權責

7. 新任總調查主任的權責與民航處處長身為現任總調查主任擁有的權責基本上沒有分別，是次法例修訂旨在將現時《規例》下民航處處長擁有與意外調查有關的所有職權，移交至總調查主任。法例修訂亦會訂明「總調查主任須確保對意外或嚴重事故進行調查」，以確保總調查主任履行職責。

(五) 新任總調查主任的委任

8. 新任總調查主任將會由運房局負責全球招聘遴選，並根據修訂後的《規例》第8(1)條由行政長官委任。我們未見需要為此安排作出改動。



運輸及房屋局局長
(鄭思翎女士代行)

2017年7月3日

副本抄送：

民航處(經辦人：助理處長(航班事務及安全管理)岑毓麟先生)

表 2：過去 5 年民航處完成的意外或嚴重事故調查

2012-13	無
2013-14	第 2/2013 號意外報告： 2010 年 4 月 13 日，一架隸屬國泰航空的空中巴士 A330 型飛機在即將抵達香港國際機場時，因發動機出現控制問題而發出遇險信號。航機其後以高速降落機場，機長緊急疏散乘客。疏散期間，共有 57 名乘客和 6 名機艙服務員受傷，當中大部分屬輕傷。 主要成因：機場燃料受污染及一連串事故／環境因素導致受污染的燃料加進飛機。
	第 1/2013 號意外報告： 2010 年 12 月 27 日，政府飛行服務隊一架協助撲滅山火的歐洲直升機公司超級美洲豹 AS332 L2 型直升機在受控情況下迫降在城門水塘。事件中機上 3 名機組人員和地面其他人士均無受傷。 主要成因：主齒輪箱離合軸磨損而滑動，引致發動機超速及自動停止運行，令直升機迫降；而生產商未有預計就直升機滅火操作引致的額外磨損。
	第 1/2014 號意外報告： 2011 年 1 月 3 日，一架隸屬直升機服務（香港）有限公司的 Aerospatiale SA315B LAMA 型直升機在粉嶺九龍坑老圍山邊執行吊運任務。當直升機在一處架空高壓電線附近的工地卸下負載物時，直升機的長索與一組架空線路之間發生閃絡，閃絡產生的火焰導致地面 2 名工人受傷。 主要成因：直升機懸停時太接近架空線路，引發閃絡而導致物件受損及人員受傷。

2014-15	第 2/2014 號意外報告： 2010 年 7 月 3 日，亞太航空旗下一架阿古斯塔威斯特蘭 AW139 型直升機在上環空中快線直升機機場起飛後不久，尾槳脫落，在維多利亞港水面迫降。機組人員和乘客全部獲救。 主要成因：尾槳葉片有生產缺陷及扭力箱硬度減少。
2015-16	第 2/2015 號意外報告： 2013 年 9 月 28 日，一架香港飛行總會的塞斯納 172P 型定翼機在石崗機場中斷着陸後復飛不成功，導致飛機於 11 號跑道的北面草地上着地，最後機身翻轉停於草坪上。機上有 2 名乘客受輕傷。 主要成因：意外發生前機師未有完全跟從復飛程序。
	第 1/2015 號意外報告： 2013 年 10 月 6 日，一架香港飛行總會的 Robinson R22 Beta II 型直升機在石崗機場進行懸停訓練期間，向右翻倒。在意外中，飛行學員受輕傷。 主要成因：飛行教練未能適時糾正以避免動態翻滾。
2016-17	第 1/2017 號嚴重事故報告： 2015 年 1 月 13 日，一架漢能公務航空營運的灣流 G550 型客機在距離香港國際機場跑道約 7 海里時，在大約 2,000 英尺的高度急速下降至最低大約 500 英尺，觸動飛機上的近地報警系統。飛機其後進行復飛，最後安全著陸，事故中無人受傷，。 主要成因：飛行員對升降舵配平作出不經意的操作輸入，而引致飛機解除自動飛行模式及急速下降。