



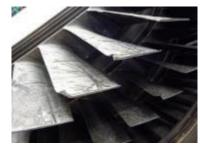
立法會經濟發展事務委員會二零一七年三月二十七日會議

成立獨立的民航意外調查機構 及《香港民航(意外調查)規例》 (香港法例第448B章)修訂建議









概覽

- 1. 香港民航意外調查-目前狀況
- 2. 新修訂的國際標準
- 3. 改變的理由
- 4. 海外經驗
- 5. 獨立意外調查機構-相關建議
- 6. 法例修訂建議
- 7. 諮詢工作
- 8. 目前進度及時間表



1. 目前狀況 - 意外調查的依據

- 1. 法例一《香港民航(意外調查)規例》(第448B章)
- 2. 國際標準一《國際民航公約》《附件13 —航空器事故及事故徵候調查》(Aircraft Accident and Incident Investigation) 的標準和建議措施

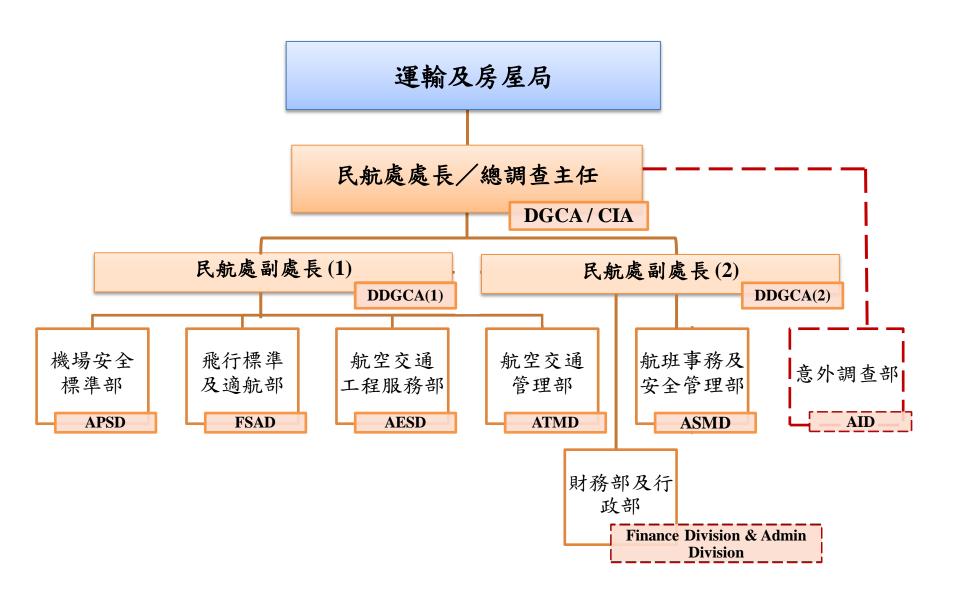
意外調查目的(第448B章第4節):

- 决定意外的情况及因由
- 保障生命和避免意外
- 並非分攤過失或法律責任

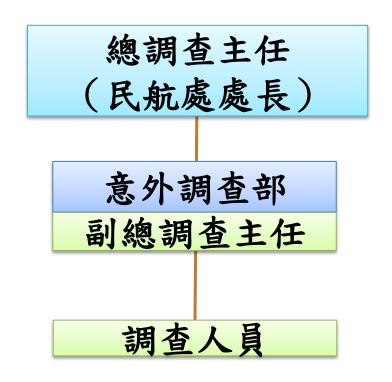




1.目前狀況-"意外調查部"架構



1.目前狀況-"意外調查部"架構



註: 行政長官按《規例》委任總調查主任及副總調查主任;多年來分 別由民航處處長及適航標準總監出任。

調查主任由民航處各分部具意外調查專業資格的人員以兼任形式 參與調查。

2. 新修訂的國際標準

- 《附件13》新標準如下:-



2016年11月 開始適用

調查的獨立性

- 3.2 國家必須建立獨立於國家航空監管機構和可能干預 調查進行或客觀性的其他實體的事故調查部門。
- 締約國需在兩年內(2018年10月底前)實行。
- 註:中國是國際民航組織的締約國,香港有責任遵循國際民航組織訂立的標準。

3. 改變的理由

- 民航意外調查有機會涉及民航處的監管職能和提供的服務,現行由民航處處長兼任總調查主任或會被認為影響調查的中立性。
- 民航處內有一套內部機制能夠在某程度上處理該潛在矛盾,但仍不能符合《附件13》的最新要求
- · 香港須繼續緊隨《附件13》的標準及建議措施以確保調查中立,達到國際水平 ———

4.海外經驗

• 已設立獨立意外調查機構的國家,如:

美國

國家運輸安全局(獨立政府機構) National Transport Safety Board



英國

航空意外調查科(附屬於運輸部) Air Accident Investigation Branch



法國

航空意外調查局(附屬於運輸部) Le Bureau d'Enquetes et d'Analyses pour la Securite de l'Aviation civile (BEA – France)



5. 獨立意外調查機構 - 相關建議

運房局內成立獨立調查機構以符合《附件13》

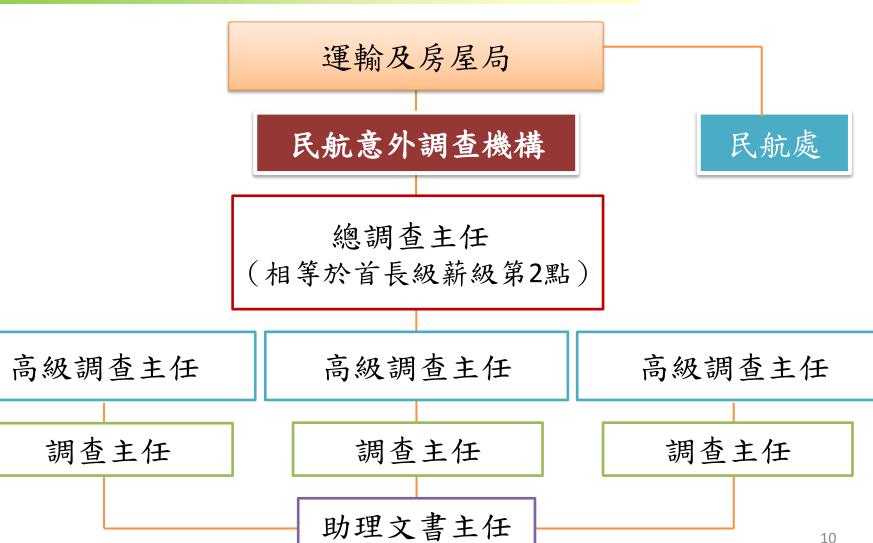
運作模式

- 獨立於民航處
- 直接向運房局局長負責
- 新增專職總調查主任
- 增聘全職調查人員



5. 獨立意外調查機構 - 相關建議

擬議架構



5.獨立意外調查機構-相關建議工作範疇

- 調查在香港發生、或香港註冊飛機在香港 以外發生的意外及嚴重事故
- 防範意外及安全管理工作,找出安全隱患, 與航空業界合作推廣安全
- 恆常進行人員培訓、裝備維護等
- 與各地意外調查機構保持緊密聯繫





6. 法例修訂建議

修訂概要

• 第一階段:



▶把意外調查的權責由民航處處長移交至總調查主任 ,由總調查主任帶領隸屬於運輸及房屋局、完全獨 立於民航處的民航意外調查機構

第二階段:

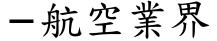
▶研究《附件13》其他新標準,如外國人員參與調查的權限,計劃於2018-19年度向立法會提出對《規例》的其他修訂建議

7. 諮詢工作

- 諮詢期: 2017年3月至4月
- 持份者:







(包括:航空公司、飛機維修及設計機構、 香港航空公司飛行員協會等)

- -香港機場管理局
- 航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會



8. 目前進度及時間表

- 諮詢業界至4月
- 計劃在2016-17立法年度:
 - 提交開設總調查主任一職至立法會人事編制小組委員會和財委會考慮,經批准後立即展開招聘程序
 - -把第一階段修訂草案提交立法會審議
- 視乎法例及撥款審議進程,計劃最快在2017年內正式成立獨立調查機構及委聘總調查主任



謝謝!



Committed to a Safe, Efficient and Sustainable Air Transport System