

立法會參考資料摘要

《香港民航(意外調查)規例》（第448章，附屬法例B）

《1995年飛航(香港)令》（第448章，附屬法例C）

2017 年香港民航(意外調查)(修訂)規例

2017 年〈1995 年飛航(香港)令〉(修訂)令

引言

A
B 在二零一七年六月六日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**制訂載於**附件 A** 的 2017 年香港民航(意外調查)(修訂)規例（修訂規例），以實施國際民用航空組織（國際民航組織）有關民航意外調查的最新相關規定，以及相應地制訂載於**附件 B** 的 2017 年〈1995 年飛航(香港)令〉(修訂)令（修訂令）。

理據

民航意外調查的現行做法

2. 根據國際民航組織一直以來的要求和國際慣例，進行民航意外調查是為了找出牽涉民用飛機的意外或嚴重事故的起因，從而汲取經驗和改善機制，避免同類事件再次發生。這類調查的目的不是為了分攤過失或責任，而是鼓勵涉事各方積極向意外調查當局提供資料，讓當局從中找出意外或嚴重事故的潛在原因。

3. 在香港，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，並參考國際民航組織的相關要求。國際民航組織就民航意外調查的方式，於《國際民用航空公約》《附件 13 - 航空器事故和事故徵候調查》（《附

件 13》) 訂立標準及建議措施。根據《附件 13》，國際民航組織的締約國有責任調查在其領土內發生的航空意外和嚴重事故，並有權參與牽涉其註冊飛機在其他地區發生的意外和嚴重事故的調查。若某國家的公民在飛機意外或嚴重事故中遇難或嚴重受傷，該國亦可參與調查。中國是國際民航組織 191 個締約國之一，香港作為中國的一部分，有責任盡量遵循國際民航組織就民航意外調查訂立的標準。

4. 根據《規例》，行政長官擁有委任總調查主任的權力，總調查主任負責調查所有在香港發生的民航意外及嚴重事故，或在香港註冊的民用飛機在外地遭遇的意外及嚴重事故。多年來，民航處處長獲行政長官委任為總調查主任。根據現行安排，就每宗需要調查的意外或嚴重事故，總調查主任會委派一隊專責小組負責調查工作。每個專責小組一般由民航處不同分部內具意外調查專業資格的人員臨時調配組成，當中一名為主事調查主任¹，專責小組通常以兼任形式參與調查。專責小組亦會按需要邀請飛機註冊國、設計國和製造國、經營人所在國及航空公司、飛機製造公司等參與調查。此外，民航處亦設有一個意外調查組，常設兩個職位（即一名高級民航事務主任及一名民航事務主任），全職負責統籌所有調查的行政和後勤支援工作。

5. 調查專責小組會根據《規例》進行調查工作，舉例來說，主事調查主任／調查主任可傳召他認為適合的人予以訊問和錄取陳述，以及要求將涉事的飛機予以保存以待調查等，並直接向總調查主任匯報和負責。根據《規例》，民航處處長（目前同時亦是總調查主任）會在調查完成後向行政長官提交報告。一般而言，行政長官會安排有關的調查主任在民航處的網站公開調查報告（網址：<http://www.cad.gov.hk/chinese/reports.html>）。

成立獨立的民航意外調查機構的必要性

6. 國際民航組織不時透過修訂《附件 13》，就民航意外調查的方式訂立新要求。其中一項由國際民航組織理事會在二零一六年二月採納對《附件 13》的重大修訂，要求各締約國設立獨立的民航意外調查機構，即調查機構須獨立於民航管理部門及其他可能干預調查的進行或客觀性的團體。新標準在二零一六年十一月正式生

¹ 主事調查主任一般由擁有意外調查資格，職級屬高級民航事務主任或以上的民航處人員擔任，視乎事故的嚴重性和複雜性而定。

效，國際民航組織建議締約國在兩年內（即二零一八年十月底前）實施該項新標準。

7. 縱使民航處的意外調查工作過往一直緊隨《附件 13》的標準及建議措施，然而民航意外調查有機會需要檢視民航處的監管職能和提供的服務，當中可能包括民航處對航空公司和飛機適航標準的規管工作和民航處提供的航空交通管制服務。現行由民航處處長兼任總調查主任的安排，或會被認為影響調查的中立性，延續現行做法未能符合國際民航組織的最新要求。雖然現時民航處有一套內部機制處理實質或潛在的利益衝突²，有關安排仍然未能完全符合修訂《附件 13》的目的和精神。

獨立民航意外調查機構的架構和職能

8. 為符合國際民航組織的新標準（見上文第 6 段），我們會在運輸及房屋局（運房局）下成立一個獨立的民航意外調查機構（獨立調查機構），這個機構會完全獨立於民航處的架構。新機構將會負責調查所有在香港發生的民航意外及嚴重事故，以及在香港註冊的民用飛機在外地遭遇的意外及嚴重事故。此外，該機構亦會負責防範意外的安全管理工作。新機構會由一名全職的總調查主任³領導，而該主任不再由民航處處長或其他民航處職員出任。總調查主任將領導意外調查工作，並會由七名非首長級人員（公務員職位）支援，包括由民航處借調的兩名職員⁴及五名新增人手。總調查主任將按《規例》由行政長官委任，並直接向運輸及房屋局局長（運房局局長）負責，用以確保調查機構獨立於民航處的中立性和調查結果的公正性及認受性。總調查主任一職將為期三年，由獲財務委員會批准之後即時生效直至二零二零年三月三十一日為止。政府將在三年年期屆滿前根據實際經驗檢視組織架構，包括人手編制。

² 總調查主任（現由民航處處長兼任）有責任把可能涉及角色或利益衝突的調查主任調離調查崗位，確保調查的中立性。

³ 總調查主任一職會是一個相等於首長級薪級第 2 點的非公務員編外職位。

⁴ 為確保民航處現時正在進行的調查能順利移交至新機構，以及盡早籌備新機構的成立，民航處意外調查組現時專職負責統籌所有調查的行政和後勤支援的兩名職員將會借調至新機構。

海外獨立調查機構的經驗

9. 現時不少國家（包括美國、英國及法國等）均已設立獨立於民航管理部門的民航意外調查機構。一般而言，海外大部分的調查機構均附屬於負責交通管理的政策局／部門，或屬政府的一部分。部分例子如下：

- 美國：國家運輸安全局（National Transport Safety Board）是獨立的政府機構，就意外調查向總統及國會負責；
- 英國：航空意外調查科（Air Accident Investigation Branch）是附屬於運輸部（Department of Transport）的單位，除人事編制及財政受運輸部督導外，享有獨立調查權力；及
- 法國：航空意外調查局（Le Bureau d'Enquetes et d'Analyses pour la Securite de l'Aviation civile（BEA – France））是附屬於運輸部（Ministry of Transport）的獨立單位，由國會直接撥款。

10. 香港航空業的運作模式與上述國家有很大分別，例如香港並無境內航班，相反美國航空業以境內航班為主；美國和法國是全球兩個主要的飛機製造商，需要參與的意外調查工作會相應較多等。我們制訂獨立調查機構的架構和工作範疇時，參考了海外經驗，並考慮了本地因素和運作需要。我們的最終目的是建立一個既符合國際標準，並能有效運作的獨立調查機構，以鞏固香港作為國際航空樞紐的地位和聲譽。

11. 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，我們必須相應地修訂《規例》。我們建議在《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。除此之外，為確保調查的獨立性，我們建議將現時《規例》下民航處處長擁有與意外調查有關的所有職權⁵，移交至總調查主任。而現時《規例》賦予行政長官的權力，包括委任總調查主任及調查主任的安排，則基本上維持不變。

⁵ 例如民航處處長有權容許獲授權人士接觸或移走涉及意外的飛機及其內物品，而《規例》則賦予總調查主任要求機主、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。

12. 就《規例》的適用範圍而言，總調查主任現時須就民用飛機的意外及嚴重事故作出調查，我們建議參考《附件 13》，適當地在《規例》修訂或加入對「意外」及「嚴重事故」的定義。此外，我們亦建議總調查主任可就有航空安全參考價值的民航事故進行調查。這項安排符合《附件 13》的精神，同時基本上反映多年來的實際做法。

13. 國際民航組織就《附件 13》同時頒布了其他新標準，包括訂明外國代表參與本地民航意外調查的權責、加強保護調查的資料及證物等。雖然這些新標準亦應按需要納入本地法例，然而國際民航組織並未就此訂下明確期限。由於成立獨立調查機構屬當務之急，我們建議是次修訂以成立獨立調查機構為主要目標，針對性地僅作出相應的必要修訂。我們會另行參照國際民航組織的最新標準，全面檢視《規例》，以期於二零一八至一九立法年度內進行所需的法例修訂工作。在這之前，《附件 13》的新標準會透過行政指引執行，並向公眾發布。

14. 國際民航組織要求締約國採取必要措施符合《附件 13》的標準，為了讓總調查主任有效執行職務，制訂修訂規例乃唯一方法。

修訂規例及修訂令

15. 修訂規例的主要條文如下：

- (a) 第一條列明修訂規例自運房局局長以憲報公告指定的日期起實施；
- (b) 第三條參考《附件 13》修訂或加入民航意外調查的相關定義（包括對「意外」及「嚴重事故」的定義）；
- (c) 第九條訂明直接向運房局局長負責的總調查主任，聯同各調查主任，組成香港的意外調查機構，而該機構隸屬於運房局；
- (d) 第二十四條訂明藉著修訂規例，新委任的總調查主任具有現時《規例》下的意外調查職能及權力，包括調查於

修訂規例生效前根據現有《規例》的定義下所發生的意外等職能及權力；

- (e) 多項條文將民航處處長現時擁有與民航意外調查有關的職權移交至總調查主任。主要職權包括：
 - (i) 授權任何人接觸涉及意外的飛機；
 - (ii) 委任任何人（如外界專家）協助調查主任進行調查；
 - (iii) 接收調查主任提交的調查報告；
 - (iv) 在覆核調查報告的過程中，接收來自聲譽可能會因報告而受影響的人，或最能代表死者在此事上的權益的人的覆核通知；並知會行政長官收到覆核通知，要求行政長官委任覆核委員會覆核調查報告；
 - (v) 延長就調查報告提交陳述的時限；
 - (vi) 若香港以外註冊的飛機在香港境內或上空發生意外，授權海外的意外調查當局所委任的調查人員，在香港進行調查；及
 - (vii) 在獲得運房局局長同意後，向被調查人員或覆核委員會傳召作為證人的人發出津貼。

16. 修訂令包含四項由修改《規例》中對「意外」的定義而引出的相應修訂。

立法程序時間表

17. 修訂規例及修訂令將於二零一七年六月九日刊憲，並於二零一七年六月十四日提交立法會審議。我們計劃修訂規例及修訂令自運房局局長以憲報公告指定的日期起實施。

建議的影響

18. 成立獨立的民航意外調查機構所需的公務員人手已於上文第 8 段闡述。我們會按實際的運作經驗，檢視機構的長遠編制及人手需求。

19. 若獲得財務委員會的批准，擬設的總調查主任非公務員職位的整套薪酬福利條件，不會超逾職級屬首長級薪級第 2 點的公務員職位的每年平均員工開支總額。連同開設上文第 8 段所述的五個新增非首長級職位，每年平均員工開支總額（包括薪金和員工附帶福利開支）約為 9,628,000 元。

20. 建議對經濟、生產力、可持續發展、環境、家庭及性別議題均沒有影響。

21. 建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。建議不影響現行法例的約束力。

公眾諮詢

22. 民航處已於二零一七年三／四月間，就成立獨立的民航意外調查機構及相關法例修訂，諮詢航空業界（例如航空公司、直升機公司、通用航空／商務飛機營運者、機師公會等）及航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會。持份者及委員會普遍支持成立獨立調查機構及法例修訂。我們於二零一七年三月二十七日諮詢了立法會經濟發展事務委員會，獲得委員會普遍支持。部份委員對於獨立調查機構是否需要在總調查主任下設七名全職人員，以及成立臨時機構（即在有需要時才成立）能否達到目的提出意見，這些意見會在立法會財務委員會人事編制小組委員會層面處理⁶。

⁶ 我們已在提交人事編制小組委員會的討論文件中解釋，一如其他緊急服務，當一宗意外或嚴重事故發生時，獨立調查機構須確保它隨時為調查工作和符合《規例》的要求準備就緒，因此成立一個常設機構是必需的。此外，我們預期獨立調查機構會忙於處理從民航處接收過來尚未完成的調查工作，同時須處理如持續檢討《規例》以符合《附件 13》所訂的最新標準等其他主要工作。我們會在該等職位在二零二零年三月三十一日的三年期限屆滿前，因應實際經驗檢討有關架構，包括人手編制。

宣傳安排

23. 我們會在二零一七年六月七日發出新聞稿，並安排發言人解答查詢。

背景

24. 國際民航組織是聯合國轄下的專門組織，根據《國際民用航空公約》於一九四四年成立。該組織現時共有 191 個締約國，中國為其中一員。中國承擔上述公約及相關規定所衍生的各項國際權利和義務，而該等國際權利和義務亦適用於香港。國際民航組織的宗旨是推動國際間以安全而有秩序的方式發展民航業務，同時確保國際間的航空運輸服務可在機會均等的基礎上，穩健地按經濟原則經營。

25. 為確保航空安全，國際民航組織對調查民航意外和嚴重事故的方式在《附件 13》頒布了標準及建議措施，並不時更新及公布修訂。《附件 13》的相關要求在香港有需要時會透過《規例》賦予法律效力，訂明民航意外調查的程序及相關人士在香港進行調查時的職能及權力。

26. 視乎法例修訂工作的進度以及財務委員會批准開設屬於非公務員的總調查主任一職撥款的所需時間，我們計劃最快在二零一七年內正式成立獨立調查機構及委聘總調查主任。

查詢

27. 如對本摘要有任何查詢，請與運輸及房屋局署理首席助理秘書長（運輸）鄭思翎女士（電話號碼：3509 8241）聯絡。

運輸及房屋局

二零一七年六月七日

《2017 年香港民航(意外調查)(修訂)規例》

目錄

條次	頁次
1. 生效日期	1
2. 修訂《香港民航(意外調查)規例》	1
3. 修訂第 2 條(釋義)	1
4. 加入第 2A 條	3
2A. 意外的涵義	4
5. 取代第 3 及 4 條	5
3. 適用範圍	5
4. 調查的目標	5
6. 修訂第 II 部標題(意外調查)	6
7. 修訂第 5 條(提供與意外有關的資料的職責)	6
8. 修訂第 6 條(與意外有關的資料)	9
9. 取代第 7 及 8 條	9
7. 接觸和移走損壞飛機	9
8. 調查主任	10
10. 修訂第 9 條(調查主任的權力)	11
11. 修訂第 10 條(由調查主任進行的調查及報告)	11
12. 加入第 10A 條	13

條次	頁次
10A. 調查報告	13
13. 修訂第 11 條(調查主任報告的通知及就通知所作的申述)	13
14. 修訂第 12 條(覆核通知)	15
15. 修訂第 13 條(覆核委員會的委任)	16
16. 修訂第 14 條(覆核委員會的聆訊程序)	17
17. 修訂第 15 條(報告的發表)	18
18. 修訂第 16 條(重新進行調查或覆核)	18
19. 修訂第 17 條(公開研訊的進行)	18
20. 修訂第 18 條(公開研訊的程序)	20
21. 修訂第 20 條(在香港以外註冊的飛機發生意外)	20
22. 修訂第 21 條(延展期限)	21
23. 修訂第 22 條(妨礙調查)	21
24. 加入第 VI 部	22

第 VI 部

過渡條文 —— 《2017 年香港民航(意外調查)(修訂)規例》

24. 未完成程序	22
-----------------	----

《2017 年香港民航(意外調查)(修訂)規例》

(由行政長官會同行政會議根據《民航條例》(第 448 章)第 13 條訂立)

1. 生效日期

本規例自運輸及房屋局局長以憲報公告指定的日期起實施。

2. 修訂《香港民航(意外調查)規例》

《香港民航(意外調查)規例》(第 448 章，附屬法例 B)現予修訂，修訂方式列於第 3 至 24 條。

3. 修訂第 2 條(釋義)

(1) 第 2(1)條 ——

廢除**意外**的定義

代以

“**意外** (accident)——參閱第 2A 條；”。

(2) 第 2(1)條 ——

廢除**總調查主任**的定義

代以

“**總調查主任** (Chief Inspector)指根據第 8 條委任的總調查主任；”。

(3) 第 2(1)條 ——

廢除**事故**的定義

代以

“**事故** (incident)指不屬意外的事件，而該事件與飛機的操作有關，並影響或能夠影響該飛機的操作的安全；”。

(4) 第 2(1)條，**調查主任**的定義 ——

廢除

“意外”。

(5) 第 2(1)條，**嚴重損傷**的定義 ——

廢除

“須予報告的”。

(6) 第 2(1)條，**嚴重損傷**的定義，(a)段 ——

廢除

“入院並留院”

代以

“住院”。

(7) 第 2(1)條，**嚴重損傷**的定義，(e)段 ——

廢除

“燒傷，”

代以

“燒傷；或”。

(8) 第 2(1)條，**嚴重損傷**的定義，在(e)段之後 ——

加入

“(f) 涉及經證實暴露於傳染物質或蒙受有害輻射，”。

(9) 第 2(1)條 ——

(a) **機長**的定義；

(b) **指揮飛機的機師**的定義；

(c) **須予報告的意外**的定義 ——

廢除該等定義。

(10) 第 2(1)條 ——

按筆劃數目順序加入

“**主事調查主任** (Inspector-in-charge)就 ——

- (a) 由總調查主任親自負責進行的調查而言——指總調查主任；或
- (b) 由根據第 8(6)條獲指派的調查主任負責進行的調查而言——指該調查主任；

意外調查當局 (accident investigation authority)指獲某國家、地區或地方的政府指定，負責調查飛機意外及事故的有關當局；

調查 (investigation)指根據本規例(在第 20(1)及(1A)條中除外)進行的調查；

機長 (pilot in command)就某飛機而言，指符合以下說明的機師 ——

- (a) 該機師獲該飛機的經營人或機主(視何者屬適當而定)指定掌管該飛機，而無需受該飛機上任何其他機師指示；及
- (b) 獲委負責安全飛行；

嚴重事故 (serious incident)指符合以下說明的事件 ——

- (a) 與飛機的操作有關，並涉及顯示甚有可能發生意外的情況；及
- (b) 事故的發生時間，是在任何人懷有乘飛機飛行的意圖下而登上該飛機之後，而在所有懷有該意圖的人離開該飛機之前；”。

(11) 在第 2(1)條之後 ——

加入

“(1A) 在本規例中，就涉及意外或事故的飛機的情況而言，凡提述機主、經營人、租用人或機長，即提述在該意外或事故發生時該飛機的機主、經營人、租用人或機長。”。

4. 加入第 2A 條

在第 2 條之後 ——

加入

“2A. 意外的涵義

- (1) 意外是與飛機的操作有關的事件，而該事件的發生時間，是在任何人懷有乘飛機飛行的意圖下而登上該飛機之後，而在所有懷有該意圖的人離開該飛機之前(如適用的話)，在該事件中 ——
 - (a) 有人死亡或受到嚴重損傷，而傷亡情況須符合第(2)款的描述；
 - (b) 該飛機受到結構上的故障，或受損壞，而故障或損壞情況須符合第(3)款的描述；或
 - (c) 飛機失蹤或完全無法接觸。
- (2) 就第(1)(a)款而言 ——
 - (a) 有關人士的死亡或損傷，是由於該人 ——
 - (i) 身處有關飛機之內；
 - (ii) 直接接觸有關飛機任何部分(包括已脫離該飛機的任何部分)；或
 - (iii) 直接暴露於引擎噴射氣流中；
 - (b) 該死亡或損傷並非由自然原因所導致，亦不是由自己或其他人所造成；及
 - (c) 該人不是一名在通常供乘客及機員使用的地方之外藏身的偷渡者。
- (3) 就第(1)(b)款而言，故障或損壞 ——
 - (a) 對有關飛機的結構強度、性能或飛行特點，造成不利影響；
 - (b) 通常需要進行大型修理，或更換受影響的元件；及
 - (c) 不屬任何以下情況 ——

- (i) 限於單台引擎(包括其引擎罩或零件)的引擎故障或損壞；
- (ii) 限於推進器、翼梢、天線、傳感器、導流片、輪胎、制動器、機輪、整流罩、面板、起落架艙門、擋風玻璃或飛機外殼(例如細微的凹陷或刺孔)的損壞；
- (iii) 主旋翼葉片、尾槳葉片或起落架的輕微損壞，或冰雹或鳥撞所導致的輕微損壞(包括雷達天線罩上的洞)。”。

5. 取代第 3 及 4 條

第 3 及 4 條 ——

廢除該等條文

代以

“3. 適用範圍

- (1) 本規例只適用於民用航空。
- (2) 本規例適用於符合以下說明的意外或事故 ——
 - (a) 由飛航引起，或在飛航期間發生；及
 - (b) 是 ——
 - (i) 民航飛機在香港境內或香港上空遭遇到的；或
 - (ii) 在香港註冊的民航飛機在其他地方遭遇到的。

4. 調查的目標

- (1) 根據本規例對意外或事故進行調查的唯一目標，是避免意外及事故。
- (2) 分攤過失或法律責任，並非調查目的。”。

6. 修訂第 II 部標題(意外調查)

第 II 部，標題 ——

廢除

“意外調查”

代以

“意外及事故調查”。

7. 修訂第 5 條(提供與意外有關的資料的職責)

(1) 第 5 條，標題 ——

廢除

“提供與意外有關的資料的職責”

代以

“意外及事故的通知”。

(2) 第 5 條 ——

廢除第(1)款

代以

- “(1) 如發生意外或嚴重事故，機長或(如機長死亡、失蹤或喪失行為能力)經營人須在切實可行範圍內盡快 ——
 - (a) 以可使用的最適當通訊方法，將該意外或嚴重事故通知總調查主任；及
 - (b) 如該意外或嚴重事故在香港境內或香港上空發生——將該意外或嚴重事故，以及該意外或嚴重事故的發生地點，通知警務處處長。
- (1A) 在不局限第(1)款的原則下，如意外或嚴重事故在香港境內或香港上空的機場或鄰近地方發生，則該機場的機場主管當局須在切實可行範圍內盡快 ——
 - (a) 以可使用的最適當通訊方法，將該意外或嚴重事故通知總調查主任；及

- (b) 將該意外或嚴重事故，以及該意外或嚴重事故的發生地點，通知警務處處長。”。
- (3) 第 5(2)條，在“第(1)”之後 ——
加入
“及(1A)”。
- (4) 第 5(2)(a)條 ——
廢除
“ACCID”
代以
“(如發生意外)ACCID 或(如發生嚴重事故)INCID”。
- (5) 第 5(2)(b)條 ——
廢除
“類型、型號、國籍及註冊標記”
代以
“製造商、型號、國籍及註冊標記，及序號”。
- (6) 第 5(2)條 ——
廢除(d)段
代以
“(d) 機長的姓名及資格，以及機員及乘客的國籍；”。
- (7) 第 5(2)(e)條 ——
廢除
“的日期及世界協調時”
代以
“或嚴重事故的日期及時間(當地時間或世界協調時)”。
- (8) 第 5(2)(h)(i)及(ii)條，在“發生意外”之後 ——
加入

- “或嚴重事故”。
- (9) 第 5(2)(i)條 ——
廢除
“的性質”
代以
“或嚴重事故的描述”。
- (10) 第 5(2)(i)條 ——
廢除
“損毀的程度。”
代以
“損壞的程度；”。
- (11) 在第 5(2)(i)條之後 ——
加入
“(j) 意外或嚴重事故地方的物理特徵，及任何進入現場的困難或對抵達現場的特殊要求的說明；及
(k) 在意外或嚴重事故發生時，飛機上是否有危險品，以及該等危險品的描述。”。
- (12) 第 5 條 ——
廢除第(3)款
代以
“(3) 如發生意外或事故，第(4)款指明的人須應總調查主任以書面通知提出的要求，在該通知指明的期限內，以該通知指明的格式，將由該人管有或控制的、關乎該意外或事故的資料，送交總調查主任。
(4) 就第(3)款而指明的人，是機主、經營人、租用人或機長。”。

8. 修訂第 6 條(與意外有關的資料)

- (1) 第 6 條，標題，在“意外”之後 ——
加入
“及事故”。
- (2) 第 6 條 ——
廢除
“與任何意外有關的資料，不論該意外是否調查主任進行調查的標的，或”
代以
“關乎意外或事故的資料，不論該意外或事故”。

9. 取代第 7 及 8 條

第 7 及 8 條 ——
廢除該等條文
代以

“7. 接觸和移走損壞飛機

- (1) 在不抵觸第 9 條的條文下，如在香港境內或香港上空，發生意外或嚴重事故 ——
 - (a) 除獲授權人士外，任何人不得接觸涉及該意外或嚴重事故的飛機；及
 - (b) 除非總調查主任授權，否則不得移走或以其他方式干擾該飛機或其內物品。
- (2) 然而，可在對以下作為屬必要的範圍內，移走或干擾有關飛機 ——
 - (a) 將人或動物救出；
 - (b) 移走該飛機所運載的任何郵件、貴重物品或危險品；

- (c) 防止由火警或其他因由造成的損毀；
 - (d) 防止對公眾、飛航或其他交通造成危險或妨礙；或
 - (e) 在調查主任的監督下，或在調查主任或警務人員的同意下，從該飛機移走其他財產。
- (3) 此外，凡飛機在水上失事，如為將該飛機或其內任何物品帶到安全地方，有需要移走飛機或其內物品，則可在該項需要的範圍內移走該飛機或物品。
- (4) 在本條中 ——
獲授權人士 (authorized person)指獲總調查主任一般或特別授權接觸涉及意外或嚴重事故的飛機的人，並包括 ——
- (a) 任何警務人員；及
 - (b) 香港海關任何人員。

8. 調查主任

- (1) 為調查飛機意外及事故發生的情況及因由，行政長官可不時委任 ——
 - (a) 一名具有適當資格的人擔任總調查主任；及
 - (b) 其他具有適當資格的人擔任調查主任，人數視行政長官認為需要而定。
- (2) 總調查主任連同調查主任，構成在運輸及房屋局轄下的香港的意外調查當局。
- (3) 總調查主任直接向運輸及房屋局局長負責。
- (4) 總調查主任須確保對意外或嚴重事故進行調查。
- (5) 如總調查主任預期，能夠從調查一宗不屬嚴重事故的事故中，汲取航空安全方面的教訓，總調查主任可決定對該事故進行調查。

- (6) 總調查主任可親自負責進行調查，或指派一名調查主任負責進行調查。
- (7) 在不限制調查主任尋求該調查主任認為在進行調查中所需的意見或協助的權力下，總調查主任可委任多於一人，在某一特定調查中協助。
- (8) 根據第(7)款委任的人，具有在其委任文書中指明的調查主任在本規例之下的權力。”。

10. 修訂第 9 條(調查主任的權力)

- (1) 第 9 條 ——
廢除
“本規例適用的任何意外”
代以
“任何意外或事故”。
- (2) 第 9(c)條 ——
廢除
“的任何飛機及發生意外”
代以
“或事故的任何飛機，以及進入和視察發生意外或事故”。
- (3) 第 9(d)(i)條，在“意外”之後 ——
加入
“或事故”。

11. 修訂第 10 條(由調查主任進行的調查及報告)

- (1) 第 10 條，標題 ——
廢除
“由調查主任進行的調查及報告”
代以

- “調查”。
- (2) 第 10(1)條 ——
廢除
在“須以”之前的所有字句
代以
“(1) 一項說明調查正在進行的公告，”。
- (3) 第 10(1)條，在“意外”之後 ——
加入
“或事故”。
- (4) 第 10(2)條 ——
廢除
“由調查主任進行的”。
- (5) 第 10(3)條，在“調查主任”之前 ——
加入
“主事”。
- (6) 第 10(4)條，在“調查主任”之前 ——
加入
“主事”。
- (7) 第 10(4)條 ——
廢除
“處長”
代以
“總調查主任”。
- (8) 第 10 條 ——
廢除第(5)及(6)款
代以

“(5) 總調查主任可決定中止正在對任何意外或事故進行的調查。

(6) 如調查中止，總調查主任須以其認為適當的方式發出公告，公布中止該調查。”。

(9) 第 10 條 ——

廢除第(7)款。

12. 加入第 10A 條

在第 10 條之後 ——

加入

“10A. 調查報告

(1) 在符合第 11 條的規定下，凡調查完成，主事調查主任須向行政長官提交調查報告，該報告須由總調查主任呈交予行政長官。

(2) 報告須載有 ——

(a) 關乎有關意外或事故的事實；

(b) 對該等事實的分析；

(c) 就該意外或事故的因由及任何促成因素作出的結論；及

(d) 主事調查主任認為對保障生命和避免發生意外或事故屬適當的任何建議。

(3) 如調查根據第 10(5)條中止，則無須根據本條提交報告。”。

13. 修訂第 11 條(調查主任報告的通知及就通知所作的申述)

(1) 第 11 條，標題 ——

廢除

“調查主任報告的通知及就通知所作的”

代以

“報告的通知及”。

(2) 第 11 條 ——

廢除第(1)款

代以

“(1) 主事調查主任須先行採取以下步驟，方可根據第 10A 條提交調查報告 ——

(a) 如屬切實可行並在符合第(1A)款的情況下，向以下人士送達通知 ——

(i) 有關經營人及機長；及

(ii) 凡主事調查主任認為，該報告相當可能對某人的聲譽造成不利影響——該人；及

(b) 考慮獲送達該通知的人或其代表按照第(3)款作出的申述。

(1A) 如第(1)(a)款提述的任何人已去世，而主事調查主任當時認為，某另一人最能代表該死者在有關事宜上的權益，上述通知須送達該另一人。”。

(3) 第 11 條 ——

廢除第(2)款

代以

“(2) 上述通知 ——

(a) 凡該通知送達予某人，或就某人而送達，而某項擬對事實的分析可能影響該人——須包括該項分析的詳情；及

(b) 凡對意外或事故的因由作出的任何結論，可能影響該人——須包括該結論。”。

(4) 第 11(3)條 ——

廢除

在“調查主任”之前的所有字句

代以

“(3) 申述須以書面作出，並須在有關通知送達後的 28 日內，或根據第 21 條容許延展的期間內，送達主事”。

(5) 第 11(4)條 ——

廢除

“總調查主任須將根據第 10(6)條向處長作出的

代以

“主事調查主任須將根據第 10A 條提交的調查”。

(6) 第 11(4)條 ——

廢除

“依據第(1)”

代以

“根據第(1)或(1A)”。

14. 修訂第 12 條(覆核通知)

(1) 第 12(1)條，在“11(1)”之後 ——

加入

“或(1A)”。

(2) 第 12(1)條 ——

廢除

“處長”

代以

“總調查主任”。

(3) 第 12(3)條 ——

廢除

“處長”

代以

“總調查主任”。

(4) 第 12(4)條，在所有“調查主任”之前 ——

加入

“主事”。

(5) 第 12(4)條，在“11(1)”之後 ——

加入

“或(1A)”。

15. 修訂第 13 條(覆核委員會的委任)

(1) 第 13(1)條 ——

廢除

“處長”

代以

“總調查主任”。

(2) 第 13(1)(a)，英文文本 ——

廢除

“with”

代以

“within”。

(3) 第 13(3)條 ——

廢除

“及所有其他獲調查主任根據第 11(1)”

代以

“，及所有其他獲根據第 11(1)或(1A)”。

(4) 第 13(4)條，但書 ——

廢除

“作出報告的”

代以

“主事”。

16. 修訂第 14 條(覆核委員會的聆訊程序)

(1) 第 14(1)條 ——

廢除

“作出報告的”

代以

“主事”。

(2) 第 14(5)(a)條 ——

廢除

“由調查主任進行的”。

(3) 第 14(5)(b)條，英文文本 ——

廢除

“are”

代以

“is”。

(4) 第 14(5)(b)條 ——

廢除

“主任”。

(5) 第 14(5)(c)條 ——

廢除

“(8)”

代以

“(9)”。

(6) 第 14(6)條 ——

廢除

“處長”

代以

“總調查主任”。

(7) 第 14(9)條，在“調查主任”之前 ——

加入

“主事”。

17. 修訂第 15 條(報告的發表)

(1) 第 15 條 ——

廢除

所有“主任的”。

(2) 第 15 條，但書，(a)段，在“11(1)”之後 ——

加入

“或(1A)”。

18. 修訂第 16 條(重新進行調查或覆核)

第 16(1)及(3)條 ——

廢除

“由調查主任進行的”。

19. 修訂第 17 條(公開研訊的進行)

(1) 第 17 條 ——

廢除第(1)款

代以

“(1) 如行政長官覺得，就意外或事故發生的情況及因由進行公開聆訊，或就某項關乎避免發生意外或事故

的特定事宜進行公開研訊，屬符合公眾利益之舉，行政長官可為該目的而委出一個研訊委員會。

- (1A) 如行政長官根據第(1)款，委出研訊委員會，任何對有關意外或事故或有關事宜進行的調查，即須中止，但為了提供第(3)款所規定的協助則除外。”。
- (2) 第 17(4)條 ——
廢除
“涉及意外的飛機的”。
- (3) 第 17(5)條，英文文本 ——
廢除
“commander”
代以
“pilot in command”。
- (4) 第 17(12)條，在“調查主任，”之前 ——
加入
“總調查主任或”。
- (5) 第 17(12)條 ——
廢除
“(1)”
代以
“(1A)”。
- (6) 第 17(12)條 ——
廢除
在“關乎的意外”之後而在“調查的”之前的所有字句
代以
“或事故進行調查，或在調查根據第(1A)款中止前正在對該意外或事故進行”。

20. 修訂第 18 條(公開研訊的程序)

- (1) 第 18(5)條 ——
廢除
“與意外有關的事實，以及研訊委員會對意外”
代以
“關乎意外或事故的事實，以及研訊委員會對意外或事故”。
- (2) 第 18(5)條 ——
廢除
“將來能保障生命和避免發生意外”
代以
“能保障生命和避免發生意外或事故”。

21. 修訂第 20 條(在香港以外註冊的飛機發生意外)

- (1) 第 20 條，標題，在“意外”之後 ——
加入
“或事故”。
- (2) 第 20 條 ——
廢除第(1)款
代以
“(1) 如在香港境外任何國家、地區或地方註冊的飛機，在香港境內或香港上空發生意外或事故，總調查主任可批准獲該國家、地區或地方的意外調查當局委任的人，在香港進行調查。
- (1A) 凡根據第(1)款獲批准的人進行調查，總調查主任須盡可能為該調查提供便利。”。
- (3) 第 20(2)條 ——
廢除

“由調查主任進行的”。

- (4) 第 20(2)條，在所有“意外”之後 ——
加入
“或事故”。

22. 修訂第 21 條(延展期限)

- (1) 第 21 條，在“調查主任”之前 ——
加入
“主事”。
- (2) 第 21 條 ——
廢除
“處長”
代以
“總調查主任”。

23. 修訂第 22 條(妨礙調查)

- (1) 第 22(1)條，在“調查主任”之前 ——
加入
“總調查主任、”。
- (2) 第 22(2)條 ——
廢除
在“後，”之後的所有字句
代以
“不得在無合理辯解的情況下，不遵從研訊委員會或覆核委員會的任何傳票規定或要求；凡某調查主任進行調查，或進行任何查訊(以決定是否根據本規例進行調查為出發點看)，而該調查主任對該人作出任何傳票規定或要求，

該人不得在無合理辯解的情況下，不遵從該規定或要求。”。

24. 加入第 VI 部
在第 V 部之後 ——
加入

“第 VI 部

過渡條文 —— 《2017 年香港民航(意外調查)(修訂)規例》

24. 未完成程序

- (1) 在本條中 ——

生效日期 (commencement date)指《修訂規例》的生效日期；

既有程序 (existing procedure)指符合以下說明的任何調查、覆核、研訊、法律程序或其他程序 ——

- (a) 在生效日期前發生的、關乎《修訂前的規例》所界定的意外；及
- (b) 在緊接生效日期前，尚未展開或完成；

《修訂前的規例》 (pre-amended regulations)指在緊接生效日期前有效的本規例；

《修訂規例》 (amending Regulation)指《2017 年香港民航(意外調查)(修訂)規例》；

《經修訂的規例》 (amended regulations)指經《修訂規例》修訂的本規例。

- (2) 就既有程序而言，儘管有《釋義及通則條例》(第 1 章)第 23 條的規定，在生效日期當日或之後 ——
- (a) 《經修訂的規例》適用；

- (b) 處長不再具有《修訂前的規例》之下的職能或權力；
- (c) 總調查主任具有《經修訂的規例》之下的職能及權力；
- (d) 在生效日期前，已根據《修訂前的規例》作出的任何事情，均視為已根據《經修訂的規例》作出；及
- (e) 在緊接生效日期前正根據《修訂前的規例》作出的任何事情，均可根據《經修訂的規例》繼續作出。”。

行政會議秘書

行政會議廳

2017 年 月 日

註釋

本規例修訂《香港民航(意外調查)規例》(第 448 章，附屬法例 B)(《主體規例》)，以實施《國際民用航空公約》《附件 13》(《附件 13》)內關於飛機意外及事故調查的某些規定。

2. 主要修訂包括 ——

- (a) 將民航處處長的職能及權力轉移至總調查主任；
- (b) 規定總調查主任連同調查主任，構成香港的意外調查當局；
- (c) 規定總調查主任直接向運輸及房屋局局長負責；
- (d) 引入 **事故**、**意外**及**嚴重事故**的定義，令《主體規例》內的定義與《附件 13》內的定義一致；及
- (e) 延伸《主體規例》內關於調查及其他程序的條文，使該等條文適用於意外、嚴重事故或事故。

3. 本規例亦作出某些文本修訂。

《2017 年〈1995 年飛航(香港)令〉(修訂)令》

《2017 年〈1995 年飛航(香港)令〉(修訂)令》

第 1 條

1

《2017 年〈1995 年飛航(香港)令〉(修訂)令》

(由行政長官會同行政會議根據《民航條例》(第 448 章)第 2A 條作出)

1. 生效日期

本命令自運輸及房屋局局長以憲報公告指定的日期起實施。

2. 修訂《1995 年飛航(香港)令》

《1995 年飛航(香港)令》(第 448 章，附屬法例 C)現予修訂，修訂方式列於第 3 及 4 條。

3. 修訂第 37 條(use of flight recording systems and preservation of records)**(1) 第 37(7)條 ——**

廢除

“as defined in regulation 2(1)”

代以

“, or a serious incident, within the meaning”。

(2) 第 37(8)條，在“accident”之後 ——

加入

“or serious incident”。

(3) 第 37(9)條，在“accident”之後 ——

加入

“, or a serious incident,”。

4. 修訂第 86 條(mandatory reporting)

第 86(2)條，但書，在“accident”之後 ——

加入

第 4 條

2

“, or a serious incident,”。

行政會議秘書

行政會議廳

2017 年 月 日

註釋

由於《2017 年香港民航(意外調查)(修訂)規例》修訂《香港民航(意外調查)規例》(第 448 章，附屬法例 B)(**《第 448B 章》**)，本命令相應地修訂《1995 年飛航(香港)令》(第 448 章，附屬法例 C)中某些關乎《第 448B 章》的參照提述。