

財務委員會 人事編制小組委員會討論文件

2020 年 6 月 17 日

總目 158－政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目 000 運作開支

請各委員向財務委員會建議，在運輸及房屋局(運輸科)開設下列非公務員職位及編外職位，由財務委員會批准當日起生效－

(a) 開設 2 個常額非公務員職位－

1 個總意外及安全調查員
(相等於首長級薪級第 2 點)
(179,350 元至 196,050 元)

1 個副總意外及安全調查員
(相等於首長級薪級第 1 點)
(150,950 元至 165,200 元)

(b) 開設 1 個編外職位，直至上文(a)段所述的總意外及安全調查員職位獲得填補的日期為止(在任何情況下不遲於 2022 年 3 月 31 日)－

1 個民航處助理處長
(首長級薪級第 2 點)(179,350 元至 196,050 元)

問題

運輸及房屋局(下稱「運房局」)需要首長級人員的專責支援，在常設架構下領導獨立的民航意外調查機構，以遵守國際民用航空組織(下稱「國際民航組織」)持續生效並具約束力的要求。

建議

2. 我們建議為民航意外調查機構開設以下職位，由財務委員會(下稱「財委會」)批准當日起生效—
- (a) 1 個常額非公務員總意外及安全調查員(下稱「總調查員」)職位(相等於首長級薪級第 2 點)，以領導民航意外調查機構；
 - (b) 1 個常額非公務員副總意外及安全調查員(下稱「副總調查員」)職位(相等於首長級薪級第 1 點)，協助總調查員領導民航意外調查機構，並在有需要時暫代總調查員執行職務；以及
 - (c) 開設 1 個民航處助理處長(下稱「助理處長」)編外職位(首長級薪級第 2 點)，直至上文(a)段所述的總調查員職位獲得填補的日期為止(在任何情況下不遲於 2022 年 3 月 31 日)，作為臨時措施，在公開招聘工作完成前領導民航意外調查機構。

理由

3. 中華人民共和國是國際民航組織的 193 個締約國之一。根據該組織在《國際民用航空公約》《附件 13—航空器事故和事故徵候調查》(下稱「《附件 13》」)訂明的標準及建議措施，締約國有責任調查在其領土內發生的航空意外或嚴重事故，並有權就牽涉該國註冊的飛機在其領土以外發生的意外或事故，或就牽涉該國大量公民的飛機意外，參與調查。香港作為中華人民共和國的特別行政區，有責任和權利根據《附件 13》處理有關民航意外和事故的調查事宜。

4. 《附件 13》已予修訂，並在 2016 年 11 月正式生效，要求「國家必須建立獨立於國家航空當局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」。為遵守此項具約束力的要求，我們的政策目標一直非常清晰，就是成立 1 個獨立於民航處的常設民航意外調查機構，並已反映在 2018 年 12 月生效的《香港民航(意外調查)規例》(第 448B 章)(下稱「《規例》」)修訂法例中。我們在 2017 年 7 月獲財委會批准開設有時限的非公務員總調查主任(後來改稱為「總調查員」)職位，至 2020 年 3 月 31 日止。其後，民航意外調查機構在 2018 年 9 月正式成立並投入運作¹。除總調查員外，民航意外調查機構的有時限架

¹ 有關的人事編制小組委員會文件載於—

<https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/fc/esc/papers/e17-02c.pdf>

附件1

構設有 4 個公務員調查員職位(即 2 名高級民航事務主任和 2 名民航事務主任)，以及 1 個助理文書主任職位，並輔以彈性安排，在有運作需要時可從民航處借調 1 名高級民航事務主任和 1 名民航事務主任²。民航意外調查機構有時限架構組織圖載於附件 1。政府在 2017 年諮詢立法會時強調，先以有時限架構設立民航意外調查機構是為了讓政府可彈性根據民航意外調查機構的實際運作需要及經驗，檢視和決定其長遠組織架構。政府承諾會在 2020 年 3 月 31 日之前，檢視民航意外調查機構的架構，包括人手編制。

5. 在民航意外調查機構成立前，航空意外和事故是由民航處處長以其當時在《規例》下作為總意外調查主任的身份，按每宗個案的情況委派具備合適資歷和專業知識的民航處人員進行調查。在民航意外調查機構成立的同時，《規例》亦作出修訂，把賦予民航處處長的相關權力移交予總調查員，並指明總調查員連同意外及安全調查員為香港的意外調查當局³。此外，《規例》亦作出修訂，規定總調查員必須根據國際民航組織的要求，就所有航空意外和嚴重事故進行調查。在此之前，民航處處長是可以決定是否就意外進行調查。

民航意外調查機構的工作範疇

6. 民航意外調查機構負責調查在香港境內發生及涉及香港註冊的民用飛機在外地遇到的所有民航意外及嚴重事故。民航意外調查機構亦可能會對可以汲取安全經驗教訓的相關事故進行調查。民航意外調查機構的主要職責包括－

- (a) 調查意外／事故成因、公布調查報告、保護證據、向遇難者／傷者的家屬或生還者匯報調查進度；
- (b) 負責安全管理和防範意外的工作，例如管理意外和事故數據庫、分析數據以找出安全隱患、提出安全建議和與航空業界合作推廣安全訊息；以及
- (c) 恆常為員工提供培訓及保養設備和儀器，確保民航意外調查

² 即民航處前意外調查組中的 2 個職位。該 2 個職位已在 2020 年 4 月 1 日起從民航處的編制中刪除。

³ 「總調查員」及「意外及安全調查員」是民航意外調查機構架構中的行政職銜，分別相當於《規例》中的「總調查主任」及「調查主任」。

機構能隨時進行意外和事故調查，履行《規例》的要求。

航空意外和事故調查及防範工作的效率在民航意外調查機構成立後有所提升

7. 在民航意外調查機構成立前，民航處人員除了負責其他日常職務外，亦須兼顧民航意外和事故的調查工作。因此，有關人員時常欠缺足夠時間執行上文第 6(b)和(c)段所述的其他防範航空意外及員工培訓工作。自民航意外調查機構成立後，總調查員和轄下的全職調查員隊伍則能大部分時間致力於調查航空意外和事故，特別是在個案的調查初期和關鍵階段，有利從速找出意外和事故的成因，並適時公布補救安全措施，盡早讓航空業界持份者知悉和落實相關的安全建議。這對提升香港的航空安全至為重要。此外，民航意外調查機構有專責人手，意味更能向持份者進行推廣及教育工作，以及在本地和國際的活動上發言，並出席與意外和事故調查有關的國際論壇，藉此提升民航意外調查機構的國際地位(有關民航意外調查機構自 2018 年 9 月成立以來的主要工作表現數據載於附件 2)。更重要的是，成立民航意外調查機構明確分隔調查當局及航空安全監管當局的職能，有助進一步確保調查保持中立，不偏不倚。

附件2

8. 在檢視民航意外調查機構的實際運作經驗後，我們認為成立獨立於民航處的民航意外調查機構會為航空意外和事故調查及防範工作帶來實際效益。為確保該機構繼續有效行使調查航空意外和事故的法定權力，並使香港繼續遵守《附件 13》中具約束力並持續生效的要求，我們認為有實際和確切需要將民航意外調查機構轉為常設架構。

開設總調查員職位的需要

9. 由於有時限的總調查員職位已在 2020 年 3 月 31 日⁴到期撤銷，因此我們有需要開設 1 個總調查員常額職位，在常設架構下負責掌管民航意外調查機構。

⁴ 首任總調查員經公開招募程序受聘，並獲行政長官根據《規例》委任為總調查員，自民航意外調查機構成立當日起便掌管調查機構。

10. 航空意外和事故調查是非常專業和複雜的工作，而意外或事故的成因可能涉及航空業運作的多個範疇，因此領導民航意外調查機構的總調查員必須具備專業的航空知識或經驗，包括但不限於民航法例、飛機操作、飛機工程、航空交通管制、機場運作、航空公司管理及安全管理等。總調查員亦必須具備調查航空意外和事故的實際經驗，方能有效督導調查工作，尤其是，總調查員根據《規例》擁有主導和監督意外和事故調查工作的法定權力，包括委任合適人員協助調查，以及容許獲授權人士進入意外現場，以保存證據及移走飛機殘骸等。

11. 在整個調查過程中，總調查員必須與航空業界(例如民航處及／或其他民航當局、香港機場管理局、航空公司、飛機製造商和飛機維修公司)保持緊密聯繫，以便在調查期間錄取口供和取證，並適時向業界發放安全資訊。總調查員因而會經常接觸本地和世界各地航空業界的領導層。因此，總調查員必須在業界有一定的航空專業資歷、聲望和地位，方能有效行使權力和執行職務。

12. 此外，總調查員身為民航意外調查機構的主管，其日常職責包括確保該機構具備能力，可以隨時調查和應付民航意外和事故、分析意外和事故數據以找出安全隱患、統籌有關發放安全資訊和防範意外指引的事宜，以及管理該機構的內部事務(包括員工調配、員工培訓、採購和保養調查設備和儀器等)。以上工作需由具備出色領導才能、策劃能力及豐富行政管理經驗的專業人士負責。考慮到上述因素和民航意外調查機構的實際運作經驗，我們認為把擬設的總調查員職位繼續定為相當於首長級薪級第 2 點的職級，應屬恰當。擬設的總調查員職位的職責說明載於附件 3。

附件3

開設副總調查員職位的需要

13. 在有時限架構下，總調查員並無副手，只有 4 名非首長級的調查員支援其工作。我們在檢討民航意外調查機構的運作經驗後，認為該機構必須有 1 名富經驗的調查員輔助總調查員，並在有需要時暫代總調查員執行職務。

14. 處理航空意外和事故的調查工作，必須具備廣博知識和專業才能。調查工作會涉及跑道入侵、非包容性發動機失效、機長喪失工作能力和飛機在陸上或水中墜毀等範疇。要 1 名專家具備民航業所有相關範疇的專業知識顯然並不可能。在民航意外調查機構中增設 1 個副

手的職位，該副手的專業知識和經驗可與總調查員相輔相成，使該機構的領導層和專業團隊更加全面。該名副手預期亦會分擔總調查員承擔的國際義務，包括有關國際民航組織及區域合作的工作，例如參與國際民航組織的意外調查專家組和亞太地區意外調查小組，以便總調查員騰出更多時間處理其他工作，例如進行實地調查，以確保總調查員的調查技巧和知識與時並進。

15. 此外，我們預期航空業在受到 2019 冠狀病毒病重大打擊後將逐步復蘇。當航空業穩步復蘇，我們預期民航意外調查機構的工作量在未來數年將會增加。事實上，根據該機構自成立以來的運作經驗，我們看到民航意外調查機構的調查個案數字對比先前仍由民航處負責調查時的平均數字有所增加。部分是由於在大灣區對航空運輸的殷切需求帶動下，香港飛行情報區的航空交通流量勢將更趨頻繁，加上香港國際機場三跑道系統將會全面投入運作、跨境直升機服務增長、香港國際航空網絡持續擴展，以及更多飛機種類推出和科技發展等因素，在多項發展趨勢下，我們預期民航意外調查機構的工作量將會增加。事實上，航空意外和事故的發生時間和地點往往無法預測。一旦民航意外調查機構不幸需要同時處理多宗意外及嚴重事故，總調查員需要 1 名資深的副手協助督導調查工作，包括應對和統籌不同範疇的持份者及／或海外機構。擬設的副總調查員職位不僅有助民航意外調查機構應付與日俱增的工作量，亦會加強該機構專業和有效地調查大型意外的整體能力，有助鞏固香港作為國際航空樞紐的地位。

16. 副總調查員必要時需要暫代總調查員執行職務，必須具備足夠的經驗和專業知識。因此，我們認為，把擬設的副總調查員職位定為相當於首長級薪級第 1 點的職級，應屬恰當。擬設的副總調查員職位的職責說明載於附件 4。

附件4

以非公務員條款聘任的理據

17. 航空意外和事故調查工作需要多方面的專業知識，例如飛機及發動機設計、航空電子的製造及其他機上設備的審定，而具備有關專業知識的本地人選不多。事實上，全球不少航空意外調查機構亦會匯集各國專才以進行調查工作，從而累積這方面的專業知識。有見及此，為了讓民航意外調查機構可更靈活和廣泛地物色具備所需資歷的最合適人選(在適當情況下包括海外和本地航空專家)，以及考慮到航空意外和事故調查工作的獨特性和航空科技日新月異的發展，我們建議總調

查員和副總調查員的職位均以非公務員條款聘任。這能確保民航意外調查機構在航空業一日千里的發展下，由具備與航空意外和事故調查相關最新知識的最合適人選所領導。

非首長級人員的支援

18. 擬設的總調查員及副總調查員職位將由 5 個常額公務員職位(即 2 個高級民航事務主任、2 個民航事務主任及 1 個助理文書主任職位)支援。考慮到航空意外和事故的多樣多變性，為了讓民航意外調查機構配備合適的專才，視乎運作需要，該機構亦可按非公務員合約條款增聘最多 3 名調查員(相等於高級民航事務主任職級)。因應國際民航組織有關意外調查機構的原則，我們的目標是在民航意外調查機構成立包括非公務員職位的隊伍，並彈性保留若干公務員職位，以應付特定需要。我們認為從公務員體制外招攬專才，讓他們引進新的專業知識和思維，與在航空意外／事故調查的專業範疇方面富有經驗的公務員攜手合作，最能符合民航意外調查機構的運作需要及利益。在這個獨特的架構下，民航意外調查機構作為獨立機構將可進一步發展，並建立不偏不倚及專業幹練的機構文化。我們在安排公務員調職到民航意外調查機構時，會仔細考慮該機構時任人員的專長及市場上的人才供應情況，以期保留人才，以切合運作需要。民航意外調查機構常設架構建議組織圖載於附件 5。

附件5

過渡安排

19. 隨着有時限的總調查員非公務員職位在 2020 年 3 月 31 日到期撤銷，民航意外調查機構由機構內最資深的非首長級調查員暫時領導。如擬設職位獲得財委會批准，我們會展開總調查員職位的公開招聘工作。這類高層職位的公開招聘工作難免需時較長。假如有關人選需要遷往香港及／或需要終止現行僱傭合約方能上任，則需時更長。有時限的總調查員職位在 2017 年 7 月獲財委會批准開設，直至 2018 年 9 月(即 14 個月後)才可獲填補。借鑑以往招聘工作的經驗，我們會致力加快總調查員職位的招聘工作。然而，在開設和填補該職位期間依然會出現真空期，而長時間的真空期不利民航意外調查機構的工作。因此，我們須訂立過渡安排，確保民航意外調查機構在該段期間可繼續由富有適當經驗及具備能力的人員帶領。經審視不同方案和參考國際經驗後，我們認為最實際的方法是在民航處內物色擁有相關意外和安全調

查經驗並具備適當年資的現職公務員，暫時填補有關空缺。我們曾研究國際做法，留意到某些等同民航意外調查機構的組織，在有需要時會借助民航當局的人員填補重要職位及／或參與民航意外調查工作。當中的關鍵在於如何確保該等組織獨立於民航當局。經審慎考量，我們認為有關民航處人員於民航意外調查機構出任有時限的助理處長(首長級薪級第 2 點)職位後，將不能選擇重回民航處工作，以免出現任何觀感上的利益衝突，或影響該機構進行調查的中立性。

20. 我們建議在民航意外調查機構開設 1 個助理處長(首長級薪級第 2 點)編外職位，由財委會批准當日起生效，直至 2022 年 3 月 31 日止。該編外職位將會在有關的總調查員職位經公開招聘得以填補後到期撤銷(在任何情況下不遲於 2022 年 3 月 31 日)。考慮到工作性質和所需專業知識及經驗，我們認為開設該編外職位的最適合職系／職級是助理處長。雖然該職位稱為助理處長，但純粹是為了與公務員現有職系／職級掛鈎。該職位將開設於運房局，而填補該職位的人員和之前的總調查員的匯報安排完全相同，將直接向運輸及房屋局局長(下稱「運房局局長」)匯報，與民航處沒有直接或間接的從屬關係，以確保該職位的獨立性。該助理處長(首長級薪級第 2 點)編外職位的職責說明載於附件 3，與擬設的總調查員職位相同。

曾經考慮的其他方法

21. 詳載於上文第 3 段的國際民航組織要求是持續生效的要求。中華人民共和國是國際民航組織的締約國之一，而香港作為中華人民共和國的一部分，有責任遵從相關要求。我們曾經審慎考慮可否重新調配運房局現有的人手出任擬設的總調查員和副總調查員職位，但由於調查航空意外和事故是非常專業的工作，出任總調查員和副總調查員職位的人員需要具備深厚的航空專業背景和能力方能勝任，因此通常屬通才的運房局現職人員並不適合出任有關職位。綜觀以上各個因素，我們認為最合適的做法是把民航意外調查機構轉為運房局轄下的常設架構，並透過公開招聘，委任 2 名專業人士擔任總調查員和副總調查員。

對財政的影響

22. 擬設的總調查員和副總調查員非公務員職位的整套薪酬福利條

件，分別不會超逾屬首長級薪級第 2 點和首長級薪級第 1 點的公務員職位的每年平均員工開支總額，有關金額分別約為 3,266,000 元⁵及 2,621,000 元(包括薪金和員工附帶福利開支)。按薪級中點估計，開設上文第 18 段所述的 5 個常額非首長級公務員職位所需增加的年薪開支不會超逾 5,288,640 元，而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 7,092,000 元。至於按非公務員合約條款增聘最多 3 名調查員的每年開支約為 6,588,000 元。

23. 我們已預留足夠款項，以應付建議的所需開支。

公眾諮詢

24. 我們曾在 2020 年 4 月 27 日諮詢立法會經濟發展事務委員會，委員普遍支持有關常設人手編制建議。委員備悉國際民航組織的要求持續生效，並普遍贊同民航意外調查機構應轉為常設架構。

25. 委員詢問如何在擬議過渡安排下(即在運房局(而非民航處)轄下開設擬議有時限助理處長職位，至政府正式委任總調查員的日期止(在任何情況下不遲於 2022 年 3 月 31 日)保留民航意外調查機構的獨立性。委員備悉當局的解釋，指過渡安排是唯一實際的解決方法，既可符合國際民航組織的標準，亦可作為非公務員總調查員職位進行公開招聘前所需的臨時措施，而根據經驗，有關招聘工作將需要較長時間。正如上文第 20 段所詳述，當局向委員保證，獲選填補有時限助理處長職位的人員將直接向運房局局長而非民航處處長匯報。出任有關職位的人員的工作表現評核報告將由運房局局長或其指定的運房局高層管理人員撰寫。有關人員於民航意外調查機構出任該有時限職位後，將不能選擇重回民航處工作，以免出現任何觀感上的利益衝突，或影響該機構進行調查的中立性。由於《規例》已清楚列明民航意外調查機構所需具備穩健的組織及法例框架，因此我們深信該機構能獨立行使職能，不會受過渡安排所影響。

26. 航空業界(尤其是航空公司和機師公會)多年來一直要求政府成立獨立的民航意外調查機構，因此在 2017 年支持政府成立民航意外調查

⁵ 金額涵蓋用以支付擬設的助理處長(首長級薪級第 2 點)編外職位的每年員工開支，作為臨時措施，直至總調查員職位經公開招聘得以填補(在任何情況下不遲於 2022 年 3 月 31 日)。

機構。業界亦應普遍支持政府把民航意外調查機構轉為常設架構，以符合國際民航組織的標準。

背景

27. 國際民航組織是根據《國際民用航空公約》在 1944 年成立的聯合國專門機構。中華人民共和國作為該組織 193 個締約國的其中一員，承擔該公約及相關規定所引申的各項國際權利和義務，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有序的方式發展民航業務，同時確保國際間的航空運輸業務可在機會均等的基礎上，按經濟原則穩健地經營。

28. 為確保航空安全，國際民航組織在《附件 13》中就如何進行民航意外及嚴重事故調查頒布標準及建議措施，並不時更新《附件 13》及予以公布。

編制上的變動

29. 過去 2 年，總目 158－政府總部：運房局(運輸科)在編制上的變動如下－

編制 (註)	職位數目			
	目前情況 (2020 年 6 月 1 日)	2020 年 4 月 1 日 的情況	2019 年 4 月 1 日 的情況	2018 年 4 月 1 日 的情況
A	20+(4)	20+(4)	20+(6)	20+(4)
B	66	64	62	57
C	129	129	122	121
總計	215+(4)	213+(4)	204+(6)	198+(4)

註：

A - 相等於首長級或相同薪級的職級

B - 頂薪點在總薪級第 33 點以上或相同薪點的非首長級職級

C - 頂薪點在總薪級第 33 點或以下或相同薪點的非首長級職級

() - 首長級編外職位的數目

- 截至 2020 年 6 月 1 日，運輸科並無懸空的首長級職位

公務員事務局的意見

30. 公務員事務局支持上述建議，分別以首長級薪級第 2 點及首長級薪級第 1 點開設 2 個常額非公務員職位，即總調查員及副總調查員職位；以及開設 1 個助理處長編外職位至 2022 年 3 月 31 日。該局考慮到出任擬設職位的人員須承擔的職責和掌管的職務範圍，認為擬設職位的職系和職級均屬恰當。

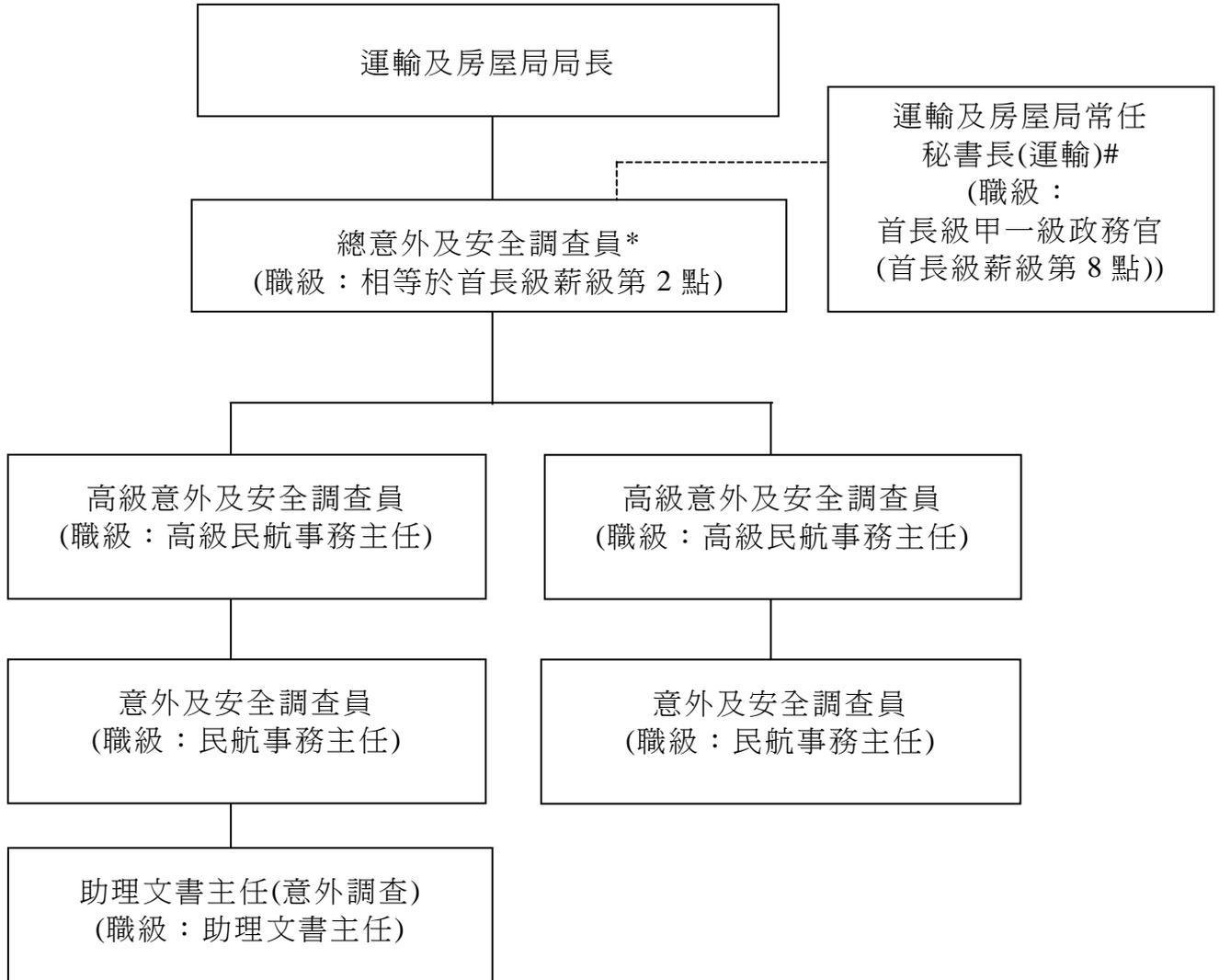
首長級薪俸及服務條件常務委員會的意見

31. 由於我們建議開設非公務員職位及編外職位，因此無須徵詢首長級薪俸及服務條件常務委員會的意見。由於擬設的助理處長(首長級薪級第 2 點)職位屬編外性質，如獲批准開設該職位，我們會按照議定程序，向首長級薪俸及服務條件常務委員會報告。

運輸及房屋局

2020 年 6 月

運輸及房屋局民航意外調查機構有時限架構組織圖



說明：

* 該職位已在 2020 年 3 月 31 日到期撤銷，現時民航意外調查機構由機構內最資深的調查員暫時領導。

總意外及安全調查員向運輸及房屋局常任秘書長(運輸)匯報行政及人事事宜。

註：

除上圖所述的 4 個調查員職位外，如有運作需要，民航意外調查機構可從民航處借調 1 名高級民航事務主任和 1 名民航事務主任。

民航意外調查機構
自 2018 年 9 月成立以來的主要工作表現數據
(截至 2020 年 5 月 4 日)

a. 由民航處轉介至民航意外調查機構的航空意外／嚴重事故調查個案數字	10 宗 (5 宗意外及 5 宗嚴重事故)
b. 民航意外調查機構展開的航空意外／嚴重事故調查個案數字	15 宗 (3 宗意外及 12 宗嚴重事故)
c. 已公布調查報告的個案數字	1 宗 (意外)
d. 已完成的民航意外／嚴重事故調查個案數字(即達至《香港民航(意外調查)規例》(第 448B 章)第 11 條所述的「報告的通知及申述」程序 ¹)	8 宗 (3 宗意外及 5 宗嚴重事故)
e. 正在進行的航空意外／嚴重事故調查個案數字	16 宗 (4 宗意外及 12 宗嚴重事故)
f. 完成 1 宗調查平均所需時間(由展開調查工作至《香港民航(意外調查)規例》(第 448B 章)第 11 條所述的「報告的通知及申述」程序)	19.75 個月 ²
g. 舉辦和積極參與的推廣及教育項目；以及接待海外等同民航意外調查機構代表團的次數	23 項
h. 參與有關航空意外和事故調查的國際會議	7 個

¹ 根據《香港民航(意外調查)規例》(第 448B 章)第 11(1)及 11(1A)條，民航意外調查機構在切實可行的情況下應按照相關條文向持份者送達有關調查報告的通知，而相關持份者可在有關通知送達後的 28 日內，或主事調查主任容許延展的期間內，作出書面申述。根據第 11(2)條，上述通知必須－

(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；以及

(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。

² 上述(c)項的工作在民航意外調查機構成立以前主要由民航處執行，因此並沒有計算在內。

總意外及安全調查員建議職責說明

職級：相等於首長級薪級第 2 點的非公務員職位

直屬上司：運輸及房屋局局長／運輸及房屋局常任秘書長(運輸)

主要職務及職責－

- (a) 領導和管理民航意外調查機構，包括統籌員工調配、員工培訓、採購和保養調查設備、設施保養和檔案管理等工作，以及制訂優化意外和事故調查及安全管理程序的策略和措施，以確保香港能隨時根據《香港民航(意外調查)規例》(第 448B 章)及《國際民用航空公約》《附件 13》進行飛機意外和事故調查；
 - (b) 履行《香港民航(意外調查)規例》(第 448B 章)下的法定職能和行使第 448B 章賦予的法定權力，特別是調查所有在香港發生或涉及在香港註冊的民用飛機在外地發生的航空意外及嚴重事故；
 - (c) 撰寫調查報告，說明意外／嚴重事故的情況和成因，以及提出安全建議以防範意外再次發生，並向行政長官提交該報告；
 - (d) 監督有關航空安全的資訊和數據的收集、保護和分析，找出安全隱患，向業界發放保障航空安全的訊息作教育用途；
 - (e) 定期檢視和更新與飛機意外和事故調查相關的法例、安排及程序，以確保香港能隨時根據《香港民航(意外調查)規例》(第 448B 章)及《國際民用航空公約》《附件 13》進行意外和事故調查；
 - (f) 代表香港特別行政區政府參與有關航空意外和事故調查及航空安全的國際組織及活動，並與國際組織在相關議題上保持密切聯繫；
 - (g) 在有需要時為海外的航空意外調查機構提供支援及專業意見(例如在海外發生的意外或事故涉及在香港註冊的飛機)；以及
 - (h) 監督向航空意外的生還者及遇難者／傷者家屬匯報的工作(如調查進度、有關意外調查的資訊等)。
-

副總意外及安全調查員建議職責說明

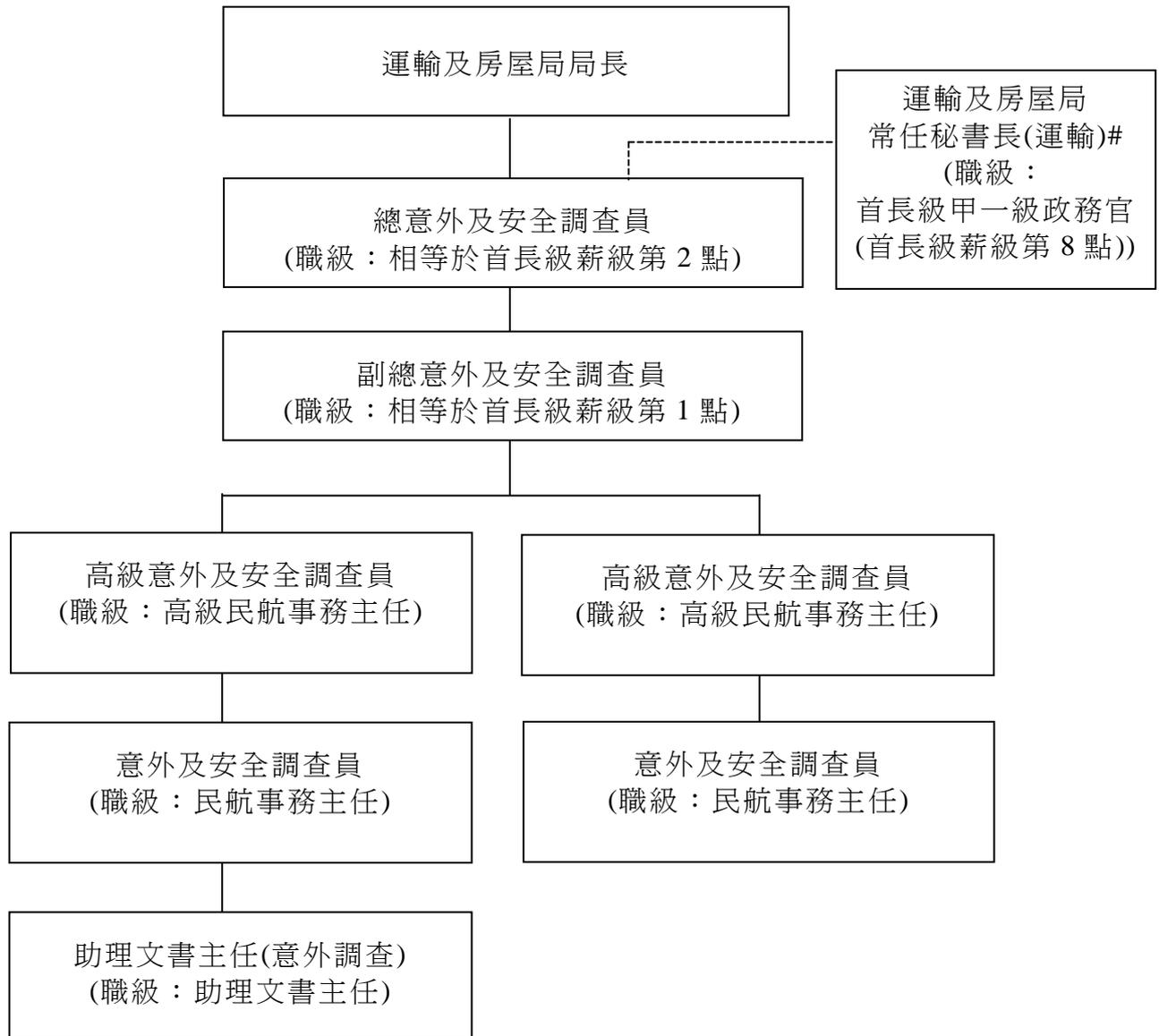
職級：相等於首長級薪級第 1 點的非公務員職位

直屬上司：總意外及安全調查員(下稱「總調查員」)

主要職務及職責一

- (a) 協助總調查員領導和管理民航意外調查機構，包括統籌員工調配、員工培訓、採購和保養調查設備、設施保養和檔案管理等工作，以及制訂優化意外和事故調查及安全管理程序的策略和措施，以確保香港能隨時根據《香港民航(意外調查)規例》(第 448B 章)及《國際民用航空公約》《附件 13》進行飛機意外和事故調查；
- (b) 在總調查員缺席及／或到海外考察／參與培訓期間暫代總調查員執行職務，包括代理總調查員以其身份履行《香港民航(意外調查)規例》(第 448B 章)下的法定職能和行使第 448B 章賦予的法定權力；
- (c) 協助總調查員監督有關航空安全的資訊和數據的收集、保護和分析，找出安全隱患，向業界發放保障航空安全的訊息作教育用途；
- (d) 按照總調查員的指示，進行飛機意外／事故調查或監督其他調查員進行的調查；並協助總調查員在有需要時為海外的航空意外調查機構提供支援及專業意見(例如在海外發生的意外或事故涉及在香港註冊的飛機)；
- (e) 協助總調查員定期檢視和更新與飛機意外和事故調查相關的法例、安排及程序，以確保香港能隨時根據《香港民航(意外調查)規例》(第 448B 章)及《國際民用航空公約》《附件 13》進行意外和事故調查；
- (f) 代表香港特別行政區政府參與有關航空意外和事故調查及航空安全的國際組織及活動，並與國際組織在相關議題上保持密切聯繫；以及
- (g) 協助總調查員監督向航空意外的生還者及遇難者／傷者家屬匯報的工作(如調查進度、有關意外調查的資訊等)。

運輸及房屋局民航意外調查機構建議組織圖



說明：

總意外及安全調查員向運輸及房屋局常任秘書長(運輸)匯報行政及人事事宜。

註：

視乎日後的運作需要，民航意外調查機構亦可按非公務員合約條款增聘最多 3 名調查員。