

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)463/13-14(03)號文件

檔號：CB1/SS/4/13

《2013年〈1995年飛航(香港)令〉(修訂附表16)令》及 《2013年危險品(航空托運)(安全)規例(修訂附表)令》 小組委員會

背景資料簡介

目的

本文件載述有關空運危險品的背景資料，並綜述議員在經濟發展事務委員會的過往會議中，就《航空(危險品)規例》及《危險品(航空托運)(安全)規例》的建議修訂所提出的意見。

背景

國際民用航空組織的標準

2. 為確保航空安全，國際民用航空組織(下稱"國際民航組織")¹根據《國際民航公約》(一般稱為"《芝加哥公約》")公布一套有關空運危險品²的規定，規管機上托運危險品的分類、包裝、標記、標籤和裝載等事宜，以及航空公司、空運貨物和保安人員的培訓。根據《芝加哥公約》，該等規定臚列於國際民航組織通常每兩年更新及公布一次的《危險品安全空運技術指令》(下稱"《技術指令》")內。

¹ 國際民航組織根據《國際民航公約》成立，是全球最重要的民航組織。該組織現時共有190個締約國，中國為其中一員。該組織的宗旨是推動國際間以安全和有秩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，穩健地按經濟原則經營。

² 根據國際民航組織發出的《技術指令》，就航空而言，危險品包括爆炸品、壓縮氣體、易燃液體、易燃固體、氧化物質、有毒物質、傳染性物質、放射性物料和腐蝕性物質等。

3. 中國是國際民航組織的締約國，而香港則以中國代表團成員的身份參加國際民航組織。香港有責任遵守國際民航組織的規定。代表航空業的國際航空運輸協會曾參與國際民航組織更新《技術指令》的工作，並曾提出多項意見。國際民航組織已適當採納國際航空運輸協會的意見。如海外航空公司擬把危險品空運到香港，必須預先獲得政府當局的批准。有關公司須證明已符合國際民航組織的《技術指令》所載的安全規定方可獲得批准。

本地法例

4. 《芝加哥公約》適用於香港，而在該公約下的《技術指令》，則藉行政長官會同行政會議訂立的以下兩項本地附屬法例予以實施——

- (a) 《航空(危險品)規例》，即《1995年飛航(香港)令》(第448C章)附表16；及
- (b) 《危險品(航空托運)(安全)規例》(第384A章)。

《航空(危險品)規例》一般規管航空公司和機場管理當局對危險品的操作安排，而《危險品(航空托運)(安全)規例》則規管付運人和貨運代理人在空運危險品前必須妥為處理有關危險品。

《技術指令》的最新版本

5. 國際民航組織在2012年12月發布《技術指令》的新版本(即2013-2014年版)。新版本內的修訂大多屬技術性及文本修訂。較重大的修訂載列如下——

- (a) 為強化向救援單位通報飛機上所運載危險品貨物的資料，以應付危急情況的發生，航空公司須——
 - (i) "在不遲於飛機自行推動滑行前"，而非在上一個《技術指令》版本中所要求的"盡快於飛機起飛前"，向機長提供飛機上所運載危險品貨物的資料；及

- (ii) 由2014年1月1日起，向飛行運行員、飛行簽派員，或任何由航空公司指定於地面工作，而其職責是控制和監督有關航機的飛行運作，以向該航機機長提供飛行安全的支援、簡介和協助的人員，提供與給予機長相同的有關飛機上所運載危險品貨物的資料，並確保上述人士能隨時取閱這些資料，直至飛機抵埗為止；
- (b) 為了讓民航監管部門進一步完善監管空運危險品的事宜，以及指出在培訓空運人員上需要加強的地方，航空公司須保留有關其曾拒收付運危險品貨物的文件，以及其收貨核對用的清單的副本一份不少於6個月；
- (c) 為加強直升機運載危險品貨物的安全，直升機營運人須在以開放式外部運載或吊運有關危險品貨物時，適當地考慮以下事宜——
 - (i) 危險品所用的包裝類型及其保護能力是否能抵禦惡劣的天氣；及
 - (ii) 在直升機降落或卸下危險品時，就靜電引致的危險。

6. 為賦予新規定法律效力，並使香港運載危險品的標準與新訂《技術指令》所訂規格一致，《航空(危險品)規例》(第448C章)和《危險品(航空托運)(安全)規例》(第384A章)需作修訂。

7. 就該等規例作出的擬議立法修訂亦可達致以下目的：規定航空公司須在飛機自行推動滑行前，向機長提供飛機上運載的危險品的相關資料。一旦發生飛機緊急事故或意外，該等資料對加快進行救援工作十分重要。舉例而言，機場消防隊或需因應飛機運載的危險品類別調整滅火方法。

事務委員會以往的商議工作

8. 政府當局在2013年6月24日向事務委員會簡介2013-2014年版的《技術指令》。部分委員關注到，各類別的危險品會否按其危險程度予以進一步分類；若會，該等物品在飛機上會如何予以處理。政府當局表示，不同類別的危險品會按

其危險程度予以進一步分類；某些危險程度較高的危險品只可由貨機運載，甚或禁止空運。

9. 有事務委員會委員關注到，在乘載大量乘客的大型客機上，乘客所攜帶的危險品總量或會超出安全門檻。不過，政府當局向委員保證，載客航機可安全攜帶經適當處理、貼上標籤和包裝的危險品。若該等物品通過安全檢查，則很少會有安全問題。

10. 有委員查詢有關飛機乘客攜帶未被識別的危險品的通報情況，以及因應該等通報個案提出的檢控數字。政府當局表示，當局在2012年大概接獲一至兩次這方面的通報；在香港，飛機乘客攜帶危險品的情況已有所改善。在保安檢查過程中充公的危險品通常是超過核准容量的香水及噴髮膠和氧氣樽。當局以往並無對保安檢查過程中被發現攜帶危險品的飛機乘客提出檢控。

11. 雖然擬議修訂規定航空公司須向機長提供飛機上運載的危險品的重要資料，但一位委員關注到，機長未必有乘客行李所載的危險品資料。政府當局表示，有關危險品如已通過保安檢查，則已符合相關的安全規定。

12. 事務委員會委員亦詢問，供作露營等用途的樽裝壓縮氣體會否被列為危險品，以及當局會如何處理該等物品。政府當局回應時表示，樽裝壓縮氣體會對航班運作構成危險；根據國際民航組織所訂的國際規定，乘客不得在其行李攜帶該等物品上機。某些違禁物品(例如液體、噴霧類物品和凝膠)若以每個容量不超過100毫升的容器盛載，並經妥善包裝(例如以可重複密封的透明塑膠袋盛載)，則可以手提行李的方式攜帶上機。

13. 有委員就以"在不遲於飛機自行推動滑行前"取代"盡快於飛機起飛前"(上文第5(a)(i)段)作出查詢。政府當局解釋，該用語符合飛機起飛的定義，而且可令有關的擬議立法修訂的文意更為清晰和作出更嚴格的規定。

最新發展

14. 《2013年〈1995年飛航(香港)令〉(修訂附表16)令》和《2013年危險品(航空托運)(安全)規例(修訂附表)令》已於2013年11月15日刊登憲報，並於2013年11月20日提交立法會省覽。

在2013年11月22日的內務委員會會議上，議員同意成立小組委員會審議該兩份修訂附表令。

參考資料

15. 相關文件載於下列超連結：

在2013年6月發出有關"空運危險品法例的建議修訂"的文件
<http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/edev/papers/edev0624cb1-1317-4-c.pdf>

立法會秘書處擬備有關"空運危險品"的文件(最新背景資料簡介)
<http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/edev/papers/edev0624cb1-1317-5-c.pdf>

事務委員會2013年6月24日會議的紀要
<http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/edev/minutes/edev20130624.pdf>

立法會秘書處
議會事務部1
2013年12月9日