

《2005年吸煙(公眾衛生)(修訂)條例草案》委員會

政府當局就二零零五年七月二十一日 法案委員會會議席上所提事項作出的回應

目的

本文件載述政府當局就二零零五年七月二十一日法案委員會會議席上所提事項作出的回應。

背景

2. 在上述會議上，委員審閱了立法會 CB(2) 2311/04-05(01)號文件。該份文件載述了自二零零零年以來，當局根據《1995年飛航(香港)令》(《飛航令》)(第448章)第50(2)條就香港註冊航機上發生的違例事件所提出的檢控和定罪數字。委員就該份文件提出以下問題：

- (a) 當中涉及哪些航空公司；
- (b) 對違例者判處了什麼刑罰；
- (c) 機艙職員在執行《飛航令》時有否使用武力；若有，請提供所涉個案數目；以及
- (d) 香港註冊航空公司的機艙職員執行《飛航令》的禁煙規定有否遇到困難；若有，請問遇到什麼困難？

政府當局的回應

3. 根據民航處提供的資料，在二零零二年至二零零五年第一季期間，因觸犯在航機內吸煙的罪行而給香港法院定罪的個案合共有16宗，全部發生在屬香港註冊航空公司的國泰航空。違例者被處的刑罰為罰款500元至3,000元不等。

4. 另外，警方表示沒有資料顯示涉及香港註冊航機而與禁煙有關的個案曾經使用武力。我們曾向在香港註冊的兩間航空公司作出查詢，所得答覆都是它們的機艙職員在執行禁煙規定時，沒有遇到多大困難，除非乘客在閉門的環境(即洗手間)內吸煙。在這些情況下，要搜集足夠的證據成功作出檢控並不容易。首先，沒有人證親眼目睹吸煙的經過，而環境證據如煙蒂亦已經廁所被沖走。

《2005年航空保安(修訂)條例》(《修訂條例》)

5. 《飛航令》第 50 條只適用於香港註冊航機。至於把有關吸煙的規管擴及至非香港註冊航機的問題，則由《2005年航空保安(修訂)條例》(《修訂條例》)處理。《修訂條例》已在二零零五年六月獲立法會通過，委員就《修訂條例》提出以下問題：

(e) 《飛航令》的適用範圍可否擴及至進出香港的非香港註冊航機；

6. 為處理在民航機上的難受管束乘客問題，《修訂條例》擴大了香港的司法管轄權範圍至下一著陸地點為香港境內的非香港控制民航機¹當中在香港境外地方所犯的某些罪行²。當局是參考國際民航組織(國航組織)在二零零一年十月所作的決議案和國航組織擬定的法例範本制定有關修訂，以有效處理難受管束乘客觸犯罪行的問題。

7. 把司法管轄權擴及至正在香港境外航行的非香港控制飛機上觸犯的有關罪行，須符合以下限制條件—

(a) 飛機的下一著陸地點在香港境內；及

(b) 該飛機的機長以附表 3 所載的表格—

(i) 請求香港警務處針對該人開始進行法律程序；及

(ii) 保證他及該飛機的營運者沒有向亦不會向香港以外任何地方的主管當局作出相類請求。

(f) 機艙職員在進出香港的非香港註冊航機上執行禁煙規定所採取的行動；

8. 由於上述《修訂條例》將於二零零五年十一月十日才生效，現時沒有這方面的統計數字。

¹ 有關「香港控制的飛機」之定義見附件所載的《航空保安條例》(第 494 章)第 2(1)條。

² 在飛機上吸煙屬其中一項罪行。

(g) 進出香港的非香港註冊航機中，吸煙與非吸煙航班的數目為何？

9. 據民航處表示，所有國際航班都已禁止吸煙。

(h) 哪些香港以外地方的機場客運大樓施行全面禁煙，即沒有設立指定禁煙區？

(i) 哪些香港以外地方的機場大樓分階段實施全面禁煙，以及哪些是一次過實施的？

10. 根據機場管理局(機管局)提供的資料，香港鄰近地區的主要國際機場都有為吸煙者設立吸煙候機室，包括仁川機場(首爾)、樟宜機場(新加坡)、成田機場(東京)、關西機場(大阪)、吉隆坡國際機場、上海虹橋國際機場及北京首都國際機場。

11. 至今，我們沒有資料顯示有哪些主要國際機場的客運大樓，沒有為乘客提供吸煙室／吸煙候機室。

(j) 機場管理局為負責清潔機場客運大樓吸煙室的職員提供什麼保障？

12. 香港國際機場已把吸煙室的清潔工作外判予其他機構。我們正要求有關承辦商提供資料。

(k) 有關如何減低經常接觸二手煙人士健康風險的海外研究結果；

13. 英國醫學會在二零零二年十一月發表題為《實現無煙公共場所》的論文摘錄曾指出：

“局部禁煙的效用有限。曾有一項研究發現，局部禁煙工作間的僱員可能接觸二手煙的機會，較無煙工作間的僱員高差不多三倍。非禁煙工作間工人接觸二手煙的機會更可能高達 8.5 倍。

指定吸煙區除非與非吸煙區獨立隔離，否則作用不大。美國有一項研究，曾對賭場內吸煙及非吸煙賭桌工作人員接觸二手煙的環境進行量度，但發現不論是香煙煙霧

環境水平，還是在吸入尼古丁數量方面，吸煙區與非吸煙區工人的情況都沒有分別。

有關證據證明，常用的通風措施無法有效保障非吸煙人士的健康不受二手煙影響。”

14. 此外，加拿大衛生局曾指出，加強通風可以稀釋煙霧，但並不會使環境安全³。據研究顯示，在有人吸煙的情況下，通風技術不能把室內的空氣質素改善至可接納水平。唯有把通風率和相關的空氣交換率大大倍增，在室內產生氣旋，才能把二手煙風險減至最低⁴。

15. 美國採暖、製冷及空氣調節工程師協會亦表示，要有效消除室內二手煙的健康風險，唯一方法是禁煙⁵。

16. 二零零二年，澳大利亞政府在一些准許吸煙的地方—即食肆內不超過 25% 的公眾地方及持牌(售酒)處所內不超過 50% 的公眾地方，進行了一項室內空氣質素調查。澳大利亞政府對環境香煙煙霧問題⁶ 的回應摘錄如下：

(i) 很多豁免禁煙規定處所內的非吸煙區的環境香煙煙霧都處於可探測到的水平。

(ii) 這些非吸煙區出現香煙煙霧，顯示為希望避免接觸香煙煙霧的人士提供的“選擇”，屬於假象多於實際；身處這些處所的顧客和僱員因短期和長期接觸環境香煙煙霧而面對的健康風險亦有所增加。

(iii) 如同一空間兼設吸煙和非吸煙區，便不能倚賴機動空氣處理系統來保障顧客和僱員避免接觸環境香煙煙霧。

³ 加拿大衛生局發表的《認識煙草—什麼是二手煙？》。

⁴ Repace J.《控制香煙煙霧的污染》。美國採暖、製冷及空氣調節工程師協會刊物 IAQ Application 2005; 6(3):11-15。

⁵ 美國採暖、製冷及空氣調節工程師協會發表的立場書：《環境香煙煙霧》(二零零五年六月三十日)。

⁶ 澳大利亞首都轄區衛生局衛生防護處發表的《對澳大利亞首都轄區獲豁免處所的環境香煙煙霧進行室內空氣質素監測的報告—政府的回應》(二零零三年十月)。

(1) 自一九九九年七月至今，因不遵守《吸煙(公眾衛生)條例》(第 371 章)(《條例》)在食肆內的禁煙規定而遭檢控和定罪的個案數目；

17. 多年來，大概 90%的檢控都是在遊戲機中心內作出的，其次是購物商場。自一九九九年起，一共有七宗檢控個案是在食肆處所內吸煙而引起的。另外，衛生署轄下的控煙辦公室自成立以來，曾向食肆先後發出 52 封勸喻告示，針對這些食肆處所沒有執行有關禁煙規定，或由於它們沒有指定足夠的法定非吸煙區。

(m) 在條例草案獲得通過後，控煙辦公室估計須增聘多少督察，以應付增加的工作量；

18. 估計控煙辦公室須增聘大約 30 名職員，以應付因實施新規管規定而產生的額外執法、宣傳和教育工作。

(n) 依據《條例》第 3(2)條提出的檢控有些最終沒有被裁定有罪，請提供例子說明原因，包括是否因為證人其後決定不上庭作證。

19. 據司法機構表示，最終沒有被裁定有罪的個案，大部分都是後來被撤回，小部分則獲法庭判令“無條件釋放”和“無罪釋放”。獲判令“無條件釋放”和“無罪釋放”的個案，法庭都沒有頒下判詞或對案件作任何特別的評論。

衛生福利及食物局
二零零五年九月

《航空保安條例》

根據《航空保安條例》(第 494 章)第 2(1)條的定義，香港控制的飛機(Hong Kong-controlled aircraft)指符合以下說明的任何飛機—

- (a) 當其時是在香港註冊的；或
- (b) 當其時是在香港以外地方註冊並以轉管租約形式租給一名或多於一名人士的，而他或他們每人—
 - (i) 是有資格成為在香港註冊的飛機的法定或實益權益的擁有人；及
 - (ii) 居住於香港或其主要業務地址是在香港；或
- (c) 當其時是沒有在任何地方註冊的，但該飛機的經營者或每名有權以擁有人身分享有該飛機的任何法定或實益權益的人—
 - (i) 是有資格成為在香港註冊的飛機的法定或實益權益的擁有人；及
 - (ii) 居住於香港或其主要業務地址是在香港。