

立法會

Legislative Council

立法會LS4/01-02號文件

2001年10月12日立法會內務委員會會議文件

《2001年進出口(電子交易)條例草案》

法律事務部進一步報告

在2001年6月15日的內務委員會會議席上，議員同意押後決定是否成立法案委員會研究此條例草案，以待本部提交進一步報告。在此段期間，本部曾要求政府當局作出澄清(見附件)。現把本部提問的事項要點撮錄於下文

關於使用電子服務提交艙單的擬議計劃

2. 現時任何船隻、飛機或車輛的擁有人若要把任何指明物品(例如紡織品、食米、除害劑、藥物、戰略物品)輸入或輸出香港，必須在每次輸入／輸出這些物品的14天內，前往工業貿易署，把有關的進／出口許可證或通知書，連同一份艙單副本或摘錄，交付工業貿易署署長(下稱“署長”)。

3. 在條例草案中，政府當局建議擁有人應透過貿易通使用電子數據聯通(下稱“電子聯通”)系統向署長提交艙單。與此同時，擁有人仍須前往工業貿易署交付有關的進／出口許可證或通知書(須提交受限制紡織品出口證的擁有人除外)。政府當局認為，有關安排對擁有人造成不便的程度實屬有限。

4. 在提交艙單時，貿易通會就每次航程向擁有人收取服務費，但收費水平尚未釐定，而貿易通會在短期內就此諮詢業界。關於處理提交艙單的電腦系統(即電子聯通貨物艙單系統)，還有多項技術問題有待解決。有關方面會於稍後聯同擁有人測試該系統。

條例草案在法律及草擬方面的事項

5. 根據立法會參考資料摘要第10段所載，電子聯通貨物艙單系統會處理利用各種運輸工具(道路運輸工具除外)運貨的擁有人所提交的艙單。道路運輸工具未被納入，是因為利用道路運輸工具須受制於非常嚴格的清關時限，所涉及的交通吞吐量又十分龐大，風險實在過高。雖然立法會參考資料摘要已說明有關政策，但本部注意到，根據新訂的第19A條，車輛的擁有人將須以電子聯通向署長提交艙單。任何人如沒有向署長提交艙單，即屬犯罪。(這項是條例

草案新訂的罪行。)憑藉新訂的第32A條，香港海關關長(下稱“關長”)獲賦權藉發出公告，豁免道路運輸工具遵守新訂的第19A條，而有關公告並非附屬法例。若日後推行以電子聯通提交道路運輸工具艙單，政府當局屆時只須發出另一項不予豁免公告。

6. 本部曾就上述擬議條文向政府當局提問。本部認為，由於任何此類公告均會有重大的實際影響，立法會應該有權研究此方面的政策事宜。政府當局現不反對把此類公告列為附屬法例，並會提出委員會審議階段修正案。

7. 政府當局亦同意就“declaration”的中譯用詞提出一項委員會審議階段修正案，在相關條文中“聲明”一詞之前，加上“申報或”。

8. 至於對該條例第15及19條提出擬議修訂，會否與《電子交易條例》(第553章)之下的《電子交易(豁免)令》有所抵觸，政府當局同意與資訊科技及廣播局作好安排，在立法會通過現時的條例草案後，豁免令相關條文的廢除日期會與條例草案的生效日期相配合。

9. 至於一般意見方面，本部注意到，提交6種與貿易有關的文件訂有不同的規定。雖然法例沒有規定生產通知書必須使用電子聯通服務，但政府當局已於1999年12月發出《致出口商(紡織事務)通告》(產地來源證通告第18/99號)，說明貿易署決定由2000年2月28日開始不再處理以紙張遞交的生產通知書。政府當局表示現時正在研究這項決定是否與有關法例相抵觸。

10. 關於提交貿易報關單方面，本部已向政府當局指出，法例並不准許以紙張形式提交貿易報關單，即使電腦系統失靈亦然。政府當局表示會考慮另作修訂。在此段期間，如因電腦系統失靈以致遲交貿易報關單，關長可免除任何因而須繳付的罰款。

11. 議員或可成立法案委員會，詳細研究條例草案的政策事宜。

連附件

立法會秘書處
助理法律顧問
何瑩珠
2001年10月8日

來函檔號：CIB89/14/5
本函檔號：LS/B/43/00-01
圖文傳真：2877 5029

香港金鐘道88號
太古廣場第一期29樓
工商局
工商局局長
(經辦人：工商局首席助理局長(五)
陳鈞儀先生)

傳真及郵遞文件
(號碼：2869 4420)
頁數：共4頁

陳首席助理局長：

《2001年進出口(電子交易)條例草案》

本人現正研究上述條例草案，以便在法律及草擬方面，就條例草案向議員提供意見。懇請閣下澄清以下各點——

第I部 —— 條例草案各項條文

附表1第4、5、6及7條 —— 須經由指明團體提供的電子服務向署長交付艙單但須親身向署長交付進／出口許可證

2. 憑藉修訂《進出口條例》(第60章)(下稱“該條例”)第8、9、11及15條，船隻、飛機或車輛的擁有人把任何指明物品輸入或輸出香港，在程序上必須——

- (a) 在貨物進入或離開香港時，按要求向海關關長(下稱“關長”)交付一份紙張形式的艙單；及
- (b) 經由指明團體(貿易通)提供的電子數據聯通(下稱“電子聯通”)服務向工業貿易署署長(下稱“署長”)交付一份艙單，以及在該物品進口或出口後14天內親自向署長交付進／出口許可證。

3. 如不修訂法例，承運商似乎只要親自向署長交付進／出口許可證連同一份紙張形式的艙單便已足夠，無須使用任何電子聯通服務。將會受到上文第2(b)段所述新程序影響的承運商數目為何，以及當局有否就這項安排諮詢他們的意見？若承運商被迫使用電子聯通服務提交艙單的文本或摘錄，他們需否為此承擔任何額外費用？該指明團體有否就擬議收費(如有的話)諮詢業界？(《應課稅品(修訂)條例草案》委員會曾提出類似的問題，議員可能對條例草案此方面亦感關注。)

附表1第7條 —— 與《電子交易條例》(第553章)之下的《電子交易(豁免)令》有所抵觸

4. 該條例第15(1)條及《進出口(登記)規例》第11(1)及12(1)條屬於獲豁免除於《電子交易條例》第5條的適用範圍之外的條文(見《電子交易(豁免)令》)。換言之，艙單須以書面方式而不是電子方式提交。然而，附表1第7條卻修訂第15(1)條，訂明艙單可以電子紀錄形式提供。這項修訂會否抵觸該豁免令？條例草案應否對該豁免令提出相應修訂？

附表1第8條 —— 把“書面”一詞修訂為“以紙張形式”

5. 本人注意到，在新訂的第19(1)條中，“書面”一詞被修訂為“以紙張形式”。這項修訂的用意是否要避免有關條文被納入《電子交易條例》第5條的適用範圍？《電子交易(豁免)令》需否作出任何修訂？為何船隻的擁有人只須以紙張形式向關長提供一份名單，列明該船隻曾經停靠的港口？新訂的第15(1B)(b)條(經附表1第7條修訂後)訂明了另一種提供艙單的形式，但此條文卻沒有作出相同的規定。為何兩者有所分別？

附表1第9及12條

6. 擬議新訂的第19A條規定，任何船隻、飛機或車輛的擁有人須在該船隻、飛機或車輛抵達或離開香港後的14天內，須使用指明團體所提供的服務，向署長提供該船隻、飛機或車輛輸入或輸出的貨物的艙單。

7. 立法會參考資料摘要第10段說明，用以處理提交貨物艙單的電子聯通系統(電子聯通貨物艙單系統)會在2001年年底前啟用。“該系統可以處理利用各種運輸工具(道路運輸工具除外)運貨的承運商所提交的艙單。道路運輸工具未被納入，是因為有關電子聯通貨物艙單系統的可行性研究認為，利用道路運輸工具運貨，清關時限非常嚴格，所涉及的交通吞吐量又十分龐大，如果採用電子聯通貨物艙單系統，風險實在過高”。

8. 若當局認為就道路運輸工具實施電子聯通系統的風險實在過高，就其他運輸工具實施該系統有否任何風險？所有準用戶是否對電子聯通貨物艙單系統的全部測試結果都感到滿意，並且如立法會參考資料摘要第48段所載般支持採用該系統？

9. 與立法會參考資料摘要闡釋的政策意向剛好相反，為何新訂的第19A條把車輛的擁有人納入規管範圍？本人察悉，經附表1第12條修訂後，新訂的第32A條賦予關長作出豁免的權力。根據立法會參考資料摘要第22段所解釋，關長可藉發出公告，豁免利用道路運輸工具的承運商必須遵守新訂的第19A條。不過，由於須獲得以電子聯通形式提供的艙單的人是署長而不是關長，因此，豁免的權力應否賦予署長而不僅是關長？

10. 單憑參閱新訂的第19A條所載的修訂，會使人假設車輛的擁有人必須使用電子聯通服務向署長提供一份貨物艙單。即使把此條文與新訂的第32A條一併理解，也不清楚車輛擁有人的法律地位為何。若要知悉車輛擁有人是否獲豁免遵守新訂的第19A條，則須參閱日後的公告(如有的話)，而這項公告並非附屬法例。從草擬的角度來看，在本條例草案中略去對“車輛”的提述，留待日後認為恰當時，才加入對“車輛”的提述，法例會否更為清晰？

11. 政府當局去年接獲多少份有關道路運輸工具的艙單？若政府當局認為就道路運輸工具採用電子聯通存在風險，為何根據新訂的第32A(1)或(2)條發出以指明道路運輸工具會獲得豁免或被納入規管範圍的公告不是附屬法例？由於任何這類改變均會構成重大的影響，立法會應否有權研究此方面的政策事宜？同樣的問題亦適用於附表2第6條。為何根據新訂的第14(5)條發出的公告不是附屬法例？

附表3第2條 —— 關於中文本的問題

12. 在擬議的第30A(1)(b)及(2)(b)條中，“declaration”的中文對應詞應該是“聲明”還是“申報書”？

第II部 —— 一般意見

13. 立法會參考資料摘要第3及4段提到，當局已經或將會採用電子聯通服務辦理向署長提供的6種與貿易有關的文件。本人注意到，受限制紡織品出口證及貿易報關單須藉使用指明團體提供的服務呈交。條例草案沒有訂明其他方法或作出豁免。至於產地來源證及生產通知書，則可以紙張形式或使用指明團體的服務提交(但請參閱下文第14及15段)。至於應課稅品許可證，則會由關長指明提供資料的形式或要求。關於艙單方面，則須以紙張形式向關長提交，但向署長提交的艙單卻須使用指明團體提供的電子聯通服務。此外，雖然該條例有一項條文規定某資料須使用指明團體所提供的服務提供，但關長可藉公告指明該資料可以紙張形式提供。各項相關法例是近年相繼作出修訂的。為何訂明不同的要求？若電腦系統失靈，是否表示不可以紙張形式提交貿易報關單及受限制紡織品出口證？

14. 至於生產通知書，本人察悉，署長曾於1999年12月發出《致出口商(紡織事務)通告》(產地來源證通告第18/99號)，說明貿易署決定由2000年2月28日開始全面實施生產通知書電子聯通服務。“貿易署將會關閉所有生產通知書的收發櫃台。以紙張遞交生產通知書將不獲處理”。這份通告顯然與該條例第6AB(2)(b)條有所抵觸，該條文訂明生產通知書須“以紙張形式或藉使用指明團體所提供的服務而向署長呈交”。

15. 《2001年應課稅品(修訂)條例草案》委員會曾討論上述問題。委員曾促請政府當局檢討有關條文，而政府當局亦答應研究此事。當局有否就此事作出任何決定？

16. 懇請閣下在本函件發出日起計的兩個星期內(即2001年9月10日或該日前)以中、英文賜覆，以便本人就條例草案擬備報告，提交內務委員會省覽。

助理法律顧問

(何瑩珠小姐)

副本致：律政司(經辦人：高級助理法律草擬專員顏博志先生及
政府律師許行嘉小姐)
法律顧問

2001年8月28日

m2787

中文譯本

2001年進出口(電子交易)條例草案

二零零一年八月二十八日來函收悉。

2. 現謹就來函所述問題依次作覆如下：

附表 1 第 4、5、6 及 7 條

3. 你指出，根據《進出口條例》(第60章)中建議修訂的第8、9及11條，承運商須以紙張形式向工業貿易署提交許可證，而須以電子方式把艙單文本或摘錄提交該署。就此，你問及政府曾否徵詢承運商對這項安排的意見，以及多少承運商會因而受到影響。我們在研製用以處理貨物艙單的電子數據聯通系統(“電子聯通貨物艙單系統”)前，早已向承運商詳盡介紹有關安排，並徵詢他們的意見。承運商當時認為這項安排可以接受。除了許可證以外，根據《進出口(一般)規例》(第60章附屬法例A)第6A、6B及6D條，承運商須向工業貿易署提交有關紡織品的通知書。政府現正積極考慮實行以電子聯通方式提交通知書的安排。至於第60章中建議修訂的第8、9及11條，自從以電子聯通提交受限制紡織品出口許可證的安排實行以來，承運商可在提交工業貿易署的電子聯通艙單中註明受限制紡織品出口許可證編號，而毋須以紙張形式向該署交付該等出口許可證的文本。紡織品及成衣在本港進出口貨品中佔頗大比重，而兩者均須領有許可證或通知書，因此，單是這類貨品的通知書和受限制紡織品出口許可證合計的數目，已超過承運商須向工業貿易署交付的許可證／通知書總數八成。其他貨品(例如藥物和戰略物品)所須申領的許可證，合計不足許可證總數兩成。有關安排對承運商造成不便的程度應屬有限。至於受影響的承運商數目，由於工業貿易署並無統計交付許可證的承運商數目，因此，我們無法提供有關資料。

4. 你問及，承運商如採用電子聯通服務提交艙單，會否使成本增加，以及政府曾否就建議的收費徵詢他們的意見。目前，貿易通是提供電子聯通服務以便承運商向政府提交艙單的指明團體。貿易通會就每次航程向承運商收取服務費。貿易通稍後會提出收費建議，以便徵詢業界的意見。

附表 1 第 7 條

5. 你問及，修訂《進出口條例》(第60章)第15(1)條的建議，會否使該項條文抵觸《電子交易(豁免)令》的有關條文，以及現時的條例草案是否需對該豁免令作出相應修訂。如果修訂第60章第15(1)條以及《進出口(登記)規例》(第60章附屬法例E)第11(1)及12(1)條，則《電子交易(豁免)令》相關的豁免項目會顯得多餘，但上述修訂不會“抵觸”該豁免令，因為《電子交易令》第5條的詮譯一向受制於一項明確的相反規定或相反的必然含意。不過，為求法律條文更加工整，我們會要求資訊科技及廣播局廢除該豁免令相關的豁免項目。

6. 至於為何現時的條例草案沒有廢除上述豁免項目，我們所得的法律意見是，一般的慣例是不會於條例草案內對附屬法例作出相應修訂，除非制定條例草案會與該附屬法例產生抵觸，則會在條例草案列明所需的修訂，以免有所抵觸。正如上文第5段所闡述，現時的條例草案與現行附屬法例並無抵觸。

附表 1 第 8 條

7. 你問及，是否有需要廢除《電子交易(豁免)令》中有關第60章第19(1)條的豁免項目，以及為何建議修訂的第19(1)條沒有訂明可以電子方式提交有關名單的選擇，而建議修訂的第15條則有訂明。我們修訂第19(1)條的目的，是要清楚訂明，船隻的擁有人必須以紙張形式向海關關長(“關長”)提交一份列明停靠港的名單。基於上文第6段所述的理由，我們會要求資訊科技及廣播局廢除豁免令相關的豁免項目，而不在現時的條例草案列明相應修訂。

8. 只准以紙張形式提交上述名單的理由是，實際上承運商不會預先向香港海關提交有關名單，該份名單向來都是海關人員登上船隻時才提交。由於承運商和海關人員未必即時有所需設備，可以電子方式交付及接收有關名單，因此該份名單須規定以紙張形式提交。另一方面，建議修訂的第60章第15條訂明，如承運商與海關人員雙方同意，可選擇以電子方式提交艙單。提供這個選擇的理由，是部分遠洋海運承運商在海關人員登船及要求出示艙單前，已把艙單提交海關辦事處。在這種情況下，承運商與海關均有所需設備，以電子方式交付及接收艙單。

附表 1 第 9 及 12 條

9. 鑑於採用電子聯通系統處理道路運輸工具艙單會有風險，你問及，以該系統處理其他運輸工具的艙單是否亦有風險。有關電子聯通貨物艙單系統的可行性研究認為，以電子聯通提交道路運輸工具艙單，會受“非常嚴格的清關時限”和“龐大的交通吞吐量”影響。現時海關承諾，每份由司機在陸路邊界管制站提交的道路運輸工具艙單，會在60秒內辦妥。海關必須保持這個速度，才能清理大量道路運輸工具艙單。假如採用某個指明團體提供的電子服務辦理道路運輸工具艙單，則電腦系統一旦發生故障，海關便無法履行承諾，以致大量車輛滯留邊界，造成交通阻塞，後果會十分嚴重。非常嚴格的清關時限和龐大的交通吞吐量，只是以電子聯通處理道路運輸工具艙單的風險。以電子聯通貨物艙單系統處理其他運輸工具的艙單，不會有該等風險。

10. 你問及，電子聯通貨物艙單系統準用戶是否對該系統的各项測試結果感到滿意，以及是否支持採用該系統。政府和貿易通已開始就採用電子聯通貨物艙單系統一事，與利用鐵路、航空、內河和遠洋運輸工具運貨的承運商舉行會議，徵詢他們的意見。承運商均支持採用該系統，但若干技術問題有待解決。政府和貿易通現正與業界緊密合作，以解決有關問題，稍後會聯同承運商測試該系統。我們會在確定所有技術問題解決後，才推行電子聯通貨物艙單系統服務。

11. 你問及，為何把車輛的擁有人列入建議加入的第60章第19A條，以及是否應予刪除。鑑於近年資訊及通訊科技發展迅速，當局現正研究可否以電子聯通提交道路運輸工具艙單。把車輛的擁有人列入建議加入的第19A條，則日後如採用電子聯通提交道路運輸工具艙單，這項安排會屬於上述條文涵蓋的範圍。

12. 刪除建議加入的第19A條中“車輛”一詞，會完全豁免有關人士根據該條文提交道路運輸工具艙單的責任。這樣會超越建議加入的第32A條所定的豁免範圍，因為該條文只豁免以“某種形式提交”艙單，並非豁免基本的“提交艙單的責任”。因此，建議加入的第19A條中“車輛”一詞不可刪除。

13. 你問及，為何只賦權關長豁免規定使用指明團體所提供的服務提交艙單，而不賦予工業貿易署署長（“署長”）同樣權力。條例草案及修訂規例規定，承運商須根據建議修訂的第60章附屬法例E規例第11及12條，使用指明團體所提供的服務向關長提交艙單，並須根據

建議加入的第60章第19A條向署長提交艙單(此外，還須根據建議修訂的第60章第8、9及11條向署長提交有關禁運物品的艙單；或根據建議修訂的第60章附屬法例A規例第6A、6B及6D條向署長提交有關禁運物品的艙單；以及根據建議修訂的第296章附屬法例A規例第5、6或8條向署長提交有關儲備商品的艙單)。換句話說，關長及署長都會要求承運商使用電子聯通提交艙單。透過電子聯通系統提交的艙單，會同時傳送給香港海關與工業貿易署，因此有關豁免和過渡安排的決定，會由關長與署長磋商後作出。不過，為精簡起見，條例草案及修訂規例建議，有關豁免和過渡安排的決定權只授予關長。

14. 此外，你問及政府在過去一年，共收到多少份道路運輸工具艙單。在二零零零年四月至二零零一年三月期間，政府共收到5 569 000份道路運輸工具艙單。

15. 你指出，根據附表1第12條修訂第60章的建議，會加入條文第32A(1)或(2)條，以及根據附表2第6條修訂《儲備商品條例》(第296章)的建議，會加入條文第14(1)或(2)條。你問及，為何上述建議加入的條文列明的通告不是附屬法例。該等通告旨為豁免以道路運輸工具運貨的承運商必須以電子方式提交貨物艙單，或一旦電子聯通貨物艙單系統局部或全部長時間失靈，讓利用其他運輸工具運貨的承運商獲得豁免。我們不反對把該等通告列為附屬法例。

16. 至於取消以道路運輸工具運貨的承運商所獲得的豁免，如上文第11段所述，有關以電子方式提交道路運輸工具艙單的可行性研究現正進行。如該系統證實可行，我們會進行全面諮詢，確定該系統會為上述承運商接受後，始會實施。

附表 3 第 2 條

17. 你問及，在建議修訂的第30A(1)(b)及(2)(b)條中，“declaration”的中譯詞語應是“聲明”還是“申報書”。一般字典把“declaration”一字釋義為正式的、強調的或慎重的聲明或宣告。若“declaration”一字解作一份文件，則多半譯作“聲明書”，而在該文件作出的聲明會稱為“聲明”。因此，我們認為在建議修訂的第30A(1)(b)及(2)(b)條中，“declaration”一字譯作“聲明”是恰當的。不過，“declaration”一字在第318章部分現有條文中也譯作“申報書”，因此，就建議修訂的第30A(1)(b)及(2)(b)條而言，“declaration”的中譯詞語如包括“申報”，會使整條條例的條文前後連貫。因此，我們會在該條文中“聲明”一詞之前，加上“、申報或”。

一般意見

18. 你問及，為何法例就提交不同的文件訂明不同的規定。此舉旨為訂明處理每份文件所須遵照的具體規定。

19. 法例並未強制規定有關人士必須採用由指明團體提供的服務，以辦理受限制紡織品出口許可證、產地來源證及生產通知書。根據第60章“許可證”的定義涵蓋受限制紡織品出口許可證和產地來源證，我們所得的法律意見確定，署長獲賦權決定有關受限制紡織品出口許可證和產地來源證的格式和規定，包括以電子聯通提交申請的規定。至於生產通知書，工業貿易署仍在研究載於《致出口商(紡織事務)通告》(產地來源證通告第18/99號)有關全面採用電子聯通辦理生產通知書的決定是否與有關法例有所牴觸。如認為有需要修訂法例以作澄清，當局會在適當時候提出修訂建議。全面採用電子聯通服務辦理上述三類文件的措施已順利實施。儘管如此，一旦發生緊急事故，例如電腦系統長時間失靈，工業貿易署已作好準備，接受和辦理以紙張形式提交的申請，這點法例已容許。

20. 現行法例並不准許以紙張形式提交貿易報關單，即使電腦系統失靈亦然。為此，我們會研究有關法例，並考慮另作修訂，以豁免必須使用指明團體所提供的服務提交貿易報關單的規定。現時，如因系統失靈以致遲交貿易報關單，根據第60章附屬法例E規例第7(4)條，關長可免除任何因而須付的罰款。

21. 至於應課稅品許可證的申請，必須使用認可電子服務提交。不過，關長有權在必要時恢復採用紙張形式辦理有關申請，以應付緊急情況，例如電腦系統長時間失靈。此外，這項安排讓政府可隨時公布新的應課稅品而毋須事先提升電子聯通電腦系統，因而能夠保密，以保障稅收。

22. 貨物艙單方面，除非海關人員和承運商雙方同意以電子方式提交艙單，否則，根據建議修訂的第60章第15條，艙單會以紙張形式交予海關人員。提出這項修訂，是鑑於承運商和海關人員未必即時有所需設備以電子方式交付或接收艙單，因而會出現問題。根據建議加入的第60章第32A條，關長獲賦權容許有關人士選擇以紙張形式為提交艙單的一種方法，或恢復採用紙張形式為唯一的方法。正如上文第15段闡述，一旦電子聯通貨物艙單系統局部或全部長時間失靈，政府也可憑藉此項權力作出應變；而關長亦可運用此項權力，

豁免以道路運輸工具運貨的承運商使用指明團體所提供的服務提交
艙單。

來函檔號：CIB89/14/5
本函檔號：LS/B/43/00-01
圖文傳真：2877 5029

香港金鐘道88號
太古廣場第一期29樓
工商局
工商局局长
(經辦人：署理工商局首席助理局長(五)
蔡亮女士)

傳真及郵遞文件
(傳真號碼：2869 4420)
頁數：共3頁

蔡女士：

《2001年進出口(電子交易)條例草案》

閣下2001年9月15日的來信收悉。懇請閣下進一步澄清以下各點 ——

附表1第4、5、6及7條

- 閣下在來信第3段說明，“紡織品及成衣在本港進出口貨品中佔頗大比重，而兩者均須領有許可證或通知書，因此，單是這類貨品的通知書和受限制紡織品出口證合計的數目，已超過承運商須向工業貿易署交付的許可證／通知書總數八成。其他貨品(例如藥物和戰略物品)所須申領的許可證，合計不足許可證總數兩成。有關安排(如你所察悉)對承運商造成不便的程度實屬有限”。
- 首先，本人要聲明一點，就是本人從來沒有在信件中提到“不便”一詞。
- 其次，任何承運商(船隻、飛機或車輛的擁有人)若要把紡織品、食米、除害劑、藥劑產品、《保護臭氧層條例》(第403章)之下的指明物質及戰略物品輸入或輸出香港，是否每次均須向進／出口商取得有關的許可證？然後，他須否在每次輸入或輸出有關物品的14天內，向署長提交該許可證連同一份艙單？載於條例草案的擬議修訂規定，承運商必須使用貿易通的電子數據聯通(下稱“電子聯通”)系統提交艙單；但與此同時，他仍須前往工業貿易署交付進／出口許可證。至於輸入及輸出的所有紡織品，承運商均須向工業貿易署提交一份紙張形式的通知書或許可證。(見立法會參考資料摘要附件B所載有關對《2001年進出口(一般)(修訂)規例》提出的擬議修訂。)至於輸出某些類別的紡織品，則只有已取得受限制紡織品出口證的承運商，才可獲豁免提交紙張形式的有關許可證。工業貿易署曾發出多少份進／出口許可證？在所有已發出的許可證中，受限制紡織品出口證佔多少份？在承運商須向工業貿易署交付的所有許可證中，受限制紡織品出口證所佔的比例是否超過八成？

5. 第三，閣下提到，工業貿易署並無統計交付許可證的承運商數目。在立法會參考資料摘要第8段中，閣下表示，有關規例規定承運商必須向署長提交進口或出口許可證／通知書連同艙單，“工業貿易署會把艙單及許可證／通知書上的資料互相核對，以便進行貿易管制”。請澄清，若閣下並無統計交付許可證連同艙單的承運商數目，又如何進行互相核對？

附表1第7及8條

6. 閣下承認，條例草案的擬議修訂會使《電子交易(豁免)令》的相關豁免項目顯得多餘，因此會要求資訊科技及廣播局廢除相關的豁免項目。若條例草案獲制定為法例，而資訊科技及廣播局卻沒有廢除相關的豁免項目，我們的法規便會在一段不確定的時間內，存有兩項互相抵觸的條文。應以哪一項條文為準？資訊科技及廣播局會於何時廢除相關的豁免項目？

附表1第9及12條

7. 閣下在來信第9段說明，若採用電子服務處理道路運輸工具艙單，則電腦一旦發生故障，香港海關便不能履行服務承諾，以致大量車輛滯留邊界，造成交通阻塞，後果將會十分嚴重。然而，以電子聯通貨物艙單系統處理其他運輸工具的艙單，便不會有風險。這是否意味着鐵路、航空、內河及遠洋運輸工具不會出現任何電腦故障，又或者不會導致交通阻塞？

8. 雖然閣下在第9段說明，使用電子聯通提交道路運輸工具艙單風險較高，但閣下在第11段卻表示，“把車輛擁有人列入建議加入的第19A條，則日後如採用電子聯通提交道路運輸工具艙單，這項安排會屬於上述條文涵蓋的範圍”。採用電子聯通提交道路運輸工具艙單有否任何時限？若政府當局希望採用電子聯通提交道路運輸工具艙單，則只需向車輛擁有人發出公告便可以。該公告甚至不是附屬法例。既然現時“閣下不反對把該等通(公)告列為附屬法例”，會否提出委員會審議階段修正案？

附表3第2條

9. 會否提出委員會審議階段修正案？

10. 懇請閣下在2001年9月25日或該日前澄清上述各點，以便本人把閣下的回覆納入即將提交內務委員會的進一步報告內。

助理法律顧問

(何瑩珠小姐)

副本致：律政司(經辦人：高級助理法律草擬專員顏博志先生及
政府律師許行嘉小姐)

法律顧問

2001年9月21日

M2866

中文譯本

香港中區
昃臣道8號
立法會大樓
立法會秘書處
法律事務部
(經辦人：何瑩珠女士)

何女士：

2001年進出口(電子交易)條例草案

二零零一年九月二十一日來函收悉。現謹就來函所述問題答覆如下：

附表 1 第 4、5、6 及 7 條

2. 你問及承運商每次把紡織品、食米、除害劑、藥劑製品、《保護臭氧層條例》(第403章)所指明的物質和戰略物品輸入或輸出香港，是否必須向有關進口／出口商取得相關的許可證，以及是否必須在每次貨物進口或出口後14天內把許可證連同艙單交付工業貿易署署長(“署長”)。

3. 承運商每次承運來函所述各類貨品(紡織品除外)，均須向托運的進口／出口商取得相關的許可證。紡織品方面，所有進口紡織品或某些類別的出口紡織品，均可能獲得豁免而無須領取許可證。獲豁免的承運商無須向托運的進口／出口商取得許可證，但仍須向其索取進口／出口通知書，然後交付工業貿易署。

4. 至於你提出的第二條問題，在進口方面，承運商把貨物交予收貨人之前，須先向進口商取得進口許可證／通知書，然後須在收到進口許可證後7天內，又或在通知書適用時，須在貨物進口後14天內，把進口許可證／通知書連同艙單交付工業貿易署。相關的法例為香港法例第60章第8及9條、第296章附屬法例A規例第5、6及7A條，以及第60章附屬法例A規例第6A條。在出口方面，承運商在貨物出口前，須向出口商取得出口許可證／通知書，然後須在貨物出口後14天內把出口許可證／通知書連同艙單交付工業貿易署。相關的法例為香港法例第60章第10及11條、第296章附屬法例A規例第7及8條，以及第60章附屬法例A規例第6B條。

5. 你問及工業貿易署合共發出了多少個進口／出口許可證，當中多少個是受限制紡織品出口證。正如上文所闡述，承運商運送紡織品，須視乎豁免許可證的規定是否適用，提交許可證或通知書。因此，單單提供許可證的數字，而不提及通知書的數目，則實際意義不大。在二零零零年，當局共收到6 937 887張許可證／通知書，其中通知書及受限制紡織品出口證的數目，分別是5 670 115及536 472張。其餘的許可證涉及除害劑、藥劑產品及藥物、冷藏及冷凍肉類及家禽、戰略物品、食米及耗蝕臭氧層物質等產品。這些許可證需由不同政府部門處理，而現時未能採用電子聯通服務處理這些許可證。政府現正研究可否實施綜合電子貿易系統，以便提供一站式窗口，讓業界可以電子方式，就貨物進出口、轉運及船隻出入口手續，與政府聯繫。實施這個系統，可進一步推廣利用電子服務處理貿易文件，並可望藉此解決處理上述其餘產品的許可證面對的問題。

6. 你問及既然工業貿易署沒有統計交付許可證及艙單的承運商數目，該署如何覆核艙單以及許可證／通知書，以進行貿易管制。首先，除非承運商不輸入或輸出須領有許可證的貨物，否則，他們不時須向工業貿易署交付已領取的許可證／通知書。

7. 工業貿易署不需要知道向該署交付許可證的承運商的確實數目。該署覆核許可證／通知書及艙單時，專注於核實托運貨物的詳細資料，如產品說明和數量等，覆核對象並非承運商。工業貿易署人員會審查艙單，以查核托運貨物是否領有所需的許可證／通知書，並查核付運貨物的詳細資料是否與許可證／通知書上申報的相符。倘發現付運貨物並未領有許可證／通知書，又或艙單申報的資料與許可證／通知書不符，工業貿易署會向有關的承運商及／或貿易商跟進。

附表 1 第 7 及 8 條

8. 你認為有關的條例草案如制定為法例，而資訊科技及廣播局不廢除相關的豁免項目，則在一段不確定的時間內，法例會有兩條互相抵觸的條文。你又問及，屆時會以哪一條條文為準，以及該局何時會廢除相關的豁免項目。基於本局九月十五日的信件第5段所述的原因，《電子交易（豁免）令》與《進出口條例》（第60章）及《進出口（登記）規例》（第60章附屬法例E）的建議修訂並無抵觸。不過，我們會與資訊科技及廣播局作好安排，在立法

會通過現時的條例草案後，廢除《豁免令》相關條文會配合條例草案的生效日期。

附表 1 第 9 及 12 條

9. 你問及我們上一次的答覆是否意味處理鐵路、航空、內河和遠洋運輸工具艙單的電腦系統不會失靈或上述系統失靈不會造成交通阻塞。

10. 很明顯，處理鐵路、航空、內河和遠洋運輸工具艙單的電子聯通貨物艙單系統有可能失靈，正因如此，我們才立法訂明在緊急情況下可恢復採用紙張形式提交艙單。不過，上述系統失靈所引起的交通阻塞，一般不會如處理道路運輸工具艙單的電腦系統失靈所引起的阻塞那麼嚴重，因為航空、海運和鐵路運輸工具運送的貨物通常會運往貨運公司的貨倉存放，以待辦理清關手續或讓進口商提貨，所以即使有關的電腦系統失靈，應不會即時引起航空或海上交通阻塞。利用道路運輸工具運貨的情況有所不同，由於陸路邊界管制站沒有設置貨倉，一旦電腦系統失靈，貨車司機須倉促恢復採用紙張形式提交艙單。由於擬備和處理紙張形式的艙單需時，我們預料屆時陸路邊界或會出現交通阻塞。

11. 你問及採用電子聯通服務處理道路運輸工具艙單的時間表。正如九月十五日的信件第11及16段所述，我們現正研究可否以電子方式提交道路運輸工具艙單。這項研究預期會在二零零一年十月底完成。如該系統證實可行，我們會在徵詢業界的意見後，才實施該系統。

12. 我確認當局會提出委員會審議階段修訂建議，以便把有關通告列為附屬法例。

附表 3 第 2 條

13. 我確認當局會就有關的中譯詞語提出委員會審議階段修訂建議。

工商局局长
(蔡亮 代行)

副本分送：

律政司 (經辦人：顏博志先生、許行嘉女士、
張文耀先生)

海關關長 (經辦人：梁觀華先生)

工業貿易署署長 (經辦人：袁小惠女士、沈鳳君女士、
杜永怡女士)

政府統計處處長 (經辦人：劉靜梅女士、謝淑儀女士)

二零零一年九月二十六日