

二零一一年五月二十三日會議
討論文件

立法會經濟發展事務委員會

空運危險品法例的建議修訂

目的

為實施國際民用航空組織(國際民航組織)¹有關危險品²空運安全的最新標準，政府擬修訂兩套附屬法例，本文件就這項建議諮詢委員意見。

背景

國際標準

2. 為了確保航空安全，國際民航組織根據《國際民航公約》(一般稱為《芝加哥公約》)附件十八公布一套有關空運危險品的規定，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。詳細規定臚列於國際民航組織一般每兩年更新公布的《危險品安全空運技術指令》(簡稱《技術指令》)內。附件十八第2.2.1段規定締約國必須採取必要措施以遵從《技術指令》內的條款。

本地法例

3. 《芝加哥公約》與其附件自1947年4月適用於香港，而《技術指令》的規定則由兩套由行政長官會同行政會議訂立的本地附屬法例予以執行，即—

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 根據國際民航組織有關《技術指令》，就航空來說，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、感染性物質、放射性物料和腐蝕性物質等。

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

前者一般規管航空公司和機場有關危險品的操作安排，後者則規管付運人和貨運代理人於付運前必須妥善處理有關危險品。

《技術指令》的新版本

4. 國際民航組織在二零一零年十一月公布《技術指令》的新版本(即二零一一至二零一二年版)，當中大多屬於技術及文本修訂，較重要的修訂旨在－

- (a) 修改《技術指令》的定義，使之與國際民航組織的最新版定義一致；
- (b) 新增一項一般性例外條款，訂明以貨物形式運送的額外行李在某些條件下不受《技術指令》所規限³；
- (c) 要求提供客運服務的航空公司在乘客辦理登記手續前於網站向他們提供危險品資料；
- (d) 要求航空公司除貨物收運和乘客登記職員外，還要向貨運/客運訂位和銷售人員提供危險品資料，以防止“隱藏”危險品(即疏忽地當作登記行李或一般貨物而付運的危險品)；
- (e) 要求航空公司在乘客購票時向他們提供禁運危險品的資料，以取代機票發行時之相關要求，並於二零一三年一月一日生效。不論乘客是遙距(例如通過互聯網)或在機場不涉他人情況下(例如使用自動化的登記設施)辦理登記手續時，亦必須同樣提供該資料；以及

³ 這些條件包括額外行李必須由乘客付運；行李中的危險品只屬那些獲容許攜帶在乘客寄倉行李的類別；以及要適當標記額外行李。符合這些條件後，即使沒有依從《技術指令》的嚴格規定，亦能安全地以貨物形式付運額外行李。這例外條款旨在方便乘客以貨物形式付運可能載有小量危險品的額外行李。

- (f) 把《危險品(航空托運)(安全)規例》第 6(3)(b)條及第 7 條當中的“聲明”取代為“證明”，以釐清相關危險品運輸文件中的“證明”並非《宣誓及聲明條例》(第 11 章) 第 13 條內“聲明”所指的意思。當《電子交易(豁免)令》(第 553B 章)刪除同樣指述後⁴，將來危險品運輸文件可以通過電子形式遞交。

5. 為了賦予新規定法律效力，並使香港危險品標準與新訂《技術指令》所訂規格一致，我們須修訂《航空(危險品)規例》和《危險品(航空托運)(安全)規例》。

諮詢工作

6. 我們已諮詢有關持份者，包括香港貨運物流業協會有限公司、香港付貨人委員會、香港航空公司代表協會和航空發展諮詢委員會轄下的技術小組委員會。他們普遍支持建議的修訂。

立法時間表

7. 我們會在得到行政長官會同行政會議批准後，按照先訂立後審議的程序，於二零一一年第四季度向立法會提交相關立法修訂。

徵詢意見

8. 請委員就我們建議修訂法例以實施新訂《技術指令》一事，提出意見。

運輸及房屋局

民航處

二零一一年五月

⁴ 根據《電子交易條例》(第 553 章) 附表 1，該條例部份條款不適用於法定聲明。現時《危險品(航空托運)(安全)規例》和《航空(危險品)規例》所要求的危險品運輸文件被納入第 553B 章附表 1、2 和 4。這令到付運人不能夠使用電子形式遞交危險品運輸文件。危險品運輸文件於第 553B 章的相關指述將會在適當時候移除。