

## 2013 年空運鋰電池的新規定

### 常見問題 (FREQUENTLY ASKED QUESTIONS)

付運人	(SHIPPER)
貨運代理/託運人	(FORWARDER)
航空公司	(CARRIER)

### 定義

#### 付運人的定義?

付運人是一個貨物擁有者(貨主)，他將貨物交給貨運代理代他託運，或者他直接將貨物交給航空公司代他託運，那個人便是付運人。

#### 電池芯(CELL) 和 電池(BATTERIES) 有什麼分別?

對於如何界定電池芯(CELL)和電池(BATTERY)，2013 年有新定義。電池芯(CELL)是只得一粒鈕型電池芯(SINGLE CELL) 或一排排的鈕型電芯。當一粒獨立單一電池芯電池(SINGLE CELL BATTERY)已安裝並使一個儀器運作時，它是電池芯(CELL)。另外，多過一個電池芯(CELL)組合一齊來發電，即稱為電池(BATTERY)。

#### 電容器(簡稱 CAP，CAPCITOR)是否屬於鋰電池?

否。請注意，雖然電容器內含鋰電池，它需依照包裝指引 PI971 的操作指引處理。

### 包裝

#### 2012 年 11 月 21 日的講座所演示的 POWERPOINT 上，SECTION II 的包裝箱上寫有 SHIPPER 及 CONSIGNEE 名稱及地址，這要求是否必需?

SECTION II 是不需要在箱面上寫上收貨人及付運人的名稱及地址。國際民航組織(ICAO)的《危險品安全空運技術指令》(TI)或國際航空運輸協會(IATA)的《危險品規例手冊》(DG 書) 並沒有此項要求。POWERPOINT 所列的圖例只是以一般包裝箱面都會寫上資料以識別貨物誰屬，較普遍採用的是付運人及收貨人名稱及地址，即像寄信也會寫上收信人及寄信人名稱及地址。

#### SECTION II 的包裝箱面是否需要寫上付運人(SHIPPER)和收貨人(CONSIGNEE)的公司名稱和地址?

是不需要的。其實 SECTION II 將來的做法和現在的做法是一樣的。大部份的託運人或貨運代理都會在貨物箱面上列明付運人(SHIPPER)和收貨人(CONSIGNEE)的名稱和地址，以識別貨物誰屬，避免遺失。答案是處理方法和以往一樣，沒有更改。

#### 如託運貨物中有包含鋰電池的包裝箱及沒有鋰電池的包裝箱，是否只需在裝有鋰電池的包裝箱上貼上標籤，沒有鋰電池的包裝箱便不需貼上標籤，亦無需在申報書申報?

正確，沒有鋰電池的包裝箱便不需貼上標籤，亦不需在鋰電池申報書上申報。

## 包裝 (標籤 LABEL)

付運人是否只需在一個外包裝箱貼上一個合規格的標籤便足夠，內裡的每件小箱/盒子(每件貨物)，便不需要貼?

視乎情況而定。國際航空運輸協會(IATA)的《危險品規例手冊》(DG 書) 內的條例是針對每一件貨物的要求。若果單件貨物沒有貼上標籤，便代表未有執行危險品規例的要求。書內所說的内容是關乎包裝指引的相關限制及要求，即每一箱貨的重量不可以超過列出的重量限制和每一箱貨需要貼上那類標籤，故此請留意，條例並不是以 OVERPACK 或一板貨來規管的。

例如(一)：於 SECTION II 包裝指引 PI965 之下，如該款鋰電池超過 2.7WH 但少於 100WH，每箱便只可付運 2 個鋰電池，而該箱的外面便需要貼上鋰電池操作標籤。若這種情況下用的是小箱/盒子，請留意每件貨物要用合規格的小型鋰電池操作標籤。

例如(二)：於 SECTION II 包裝指引 PI966 或 PI967 之下，如該款鋰電池不超過 100WH，而箱內的所有鋰電池的總淨重量不超過 5 公斤，該箱的外面便需貼上鋰電池操作標籤。

## 包裝 (黑膠紙)

如果付運人將板貨(Pallet)包上黑膠紙，而該貨物是屬於 SECTION II 的鋰電池，是否只需要貼上一個操作標籤在板貨(Pallet)上便足夠呢?

是不足夠的。當裝載板貨(Pallet)時，請謹記 SECTION II 內裡的每一個箱或個別包裝，即每一個外箱都需要貼有一個鋰電池操作標籤。由於以黑膠紙包裹住的時候，收貨人員看不到內裡標籤，所以便需要將標籤再貼在黑膠紙外面去反映貨物的種類。千萬不要以為已經貼了一個標籤在黑膠紙上，內裡便無須貼上標籤，這是錯的。

請問現時有關採用黑膠紙包裹貨物的情況有否改變?

暫時沒有改變的。有關黑膠紙問題，現時香港在裝載貨物時會用上黑膠紙以蓋著貨物，此舉導致航空公司收貨時看不清每件貨物的標籤 (LABEL)。據知，CLG 將會研究不同方案，包括考慮不准以黑膠紙包裹或蓋著貨物。正欲聽取業界關於此方案可行性的意見。

HAFFA 在此有所補充：因為一連串危險品的事務，很多業界代表對關於黑膠紙的處理都已經商談多次，仍然未有決定。因為主要是仍未能解決盜竊的問題及此運作模式乃是國際上很多大規模的付運人的要求，藉黑膠紙以減少盜竊問題。如果提議不准用黑膠紙，便需要所有付運人及託運人都接受不採用黑膠紙，要大家同意採用同一個標準(STANDARD)來運作才可行，因此 HAFFA 已向有關當局及機構指出業界的種種憂慮。關於黑膠紙問題，當有清晰的理解後，會再通知業界，現時仍在討論階段中。

## 包裝 (OVERPACK)

### 可否將 SECTION IA、SECTION IB 及 SECTION II 的鋰電池以合成包裝(OVERPACK) 載運嗎?

是可以的。基本上鋰電池是不需要隔離處理(SEGREGATION)，因此這些類別 SECTION I、SECTION IA、SECTION IB、SECTION II 的貨物可以合成包裝 (OVERPACK)，不過民航處不建議這樣處理。因為將這些類別的貨物以合成包裝(即 OVERPACK) 來包裝，外包裝箱(OVERPACK)是需要貼上適當標籤，然而不同類別所需要貼上的標籤各有不同：例如 SECTION I 和 SECTION IA 需貼上危險品標籤、SECTION IB 需貼上危險品標籤和鋰電池操作標籤、而 SECTION II 只需貼上鋰電池操作標籤，若混合包裝的話，外包裝箱上所貼的種種標籤會導致收貨的航空公司不清楚箱內究竟是哪類別的鋰電池。雖然可以將 SECTION I、SECTION IA、SECTION IB、SECTION II 的鋰電池包裝在一個包裝箱內，但民航處重申應該分開包裝。

### 可否將不同種類的電芯或電池 OVERPACK?

是可以，但不建議的。因每一個盒或個別包裝都需依照規格包裝，並貼上該類電芯/電池所要求的標籤，而每個 OVERPACK 外箱都必須貼上相關的所有標籤，會導致航空公司難以識別。

### 可否將包裝指引 PI 968, PI969, PI970 之貨物以合成包裝 (OVERPACK) 包裝?

是應分開包裝的。將不同類別的鋰電池包裝在同一個包裝箱內，便會出現一個包裝箱上貼有許多款的標籤，這會令航空公司混淆，而不清楚箱內的貨物究竟是 PI968 還是 PI969 或 PI970 的貨物。所以民航處不建議業界將不同類別的鋰電池以合成包裝(OVERPACK) 包裝。

再者，不同航空公司對不同包裝指引的程序求或有不同，例如：有些航空公司限制包裝指引 PI968 的鋰電池只許以貨機載運。因此以合成包裝(OVERPACK)將不同包裝指引的鋰電池包裝在一起，會引起不便。

### 是否可以將乾電池和鋰電池包裝在一起呢?

是應分開包裝的。民航處建議應分類包裝，即乾電池和乾電池包裝，鋰電池和鋰電池包裝。

## 淨重

### 包裝指引 PI966、PI967 這類別貨物，若是包含鋰電池和儀器，那麼重量限制是否包括儀器?

是不包括的。其實 SECTION II 內的包裝指引是指淨重量(NET WEIGHT)，即電池之淨重量，儀器的重量是不應計算在內。

### 在 SECTION II，包裝指引 PI966、PI967 這類別貨物若超過 5 公斤的時候，又怎麼辦呢?

需以危險貨付運的。如果單件不包括儀器的獨立包裝，淨重都已經超過 5 公斤，該貨物已是一件受規管的危險品，亦即歸類為 SECTION I 的貨物。至於 SECTION I 的要求，客機或貨機的限制都不同，所以你們需要按各機種的重量限制要求付運。

## 合併貨

### 是否可以自行裝載 SECTION IB 的貨物，即預先包裝貨物 (作 PREPACK 貨)?

是不可以的。好像現時 SECTION II 處理方法一樣，文件(提單)上你可以註明是合併貨(CONSOL 貨)，但貨物便如處理危險品一樣，需以散貨形式(LOOSE)交付貨運站。SECTION IB、SECTION 1A 和 SECTION I 都是全受規管的危險品，航空公司會用一張 DG CHECKLIST 以驗收貨物，確保所有標籤、文件是否齊備，再以散貨入倉，但文件(提單)上可以註明是合併貨 (CONSOL)，像現時 SECTION II 處理方法一樣。

### SECTION IB 可不可以作 CONSOL 貨處理呢?

SECTION IB 和全受規管的危險品 SECTION I、SECTION IA 或其他危險品都是一樣，它是受國際航空運輸協會(IATA)的《危險品規例手冊》(DG 書)和國際民航組織(ICAO)的《危險品安全空運技術指令》(TI)所規管的。它和全受規管危險品的分別只不過是不須提交一張危險品運輸文件(DGD)，俗稱斑馬紙，和不須以一個 UN 盒去包裝貨物。所以除了這兩項分別之外，其他的條款和一個普通全受規管危險品的處理方法是一模一樣的。當處理合併貨(CONSOLIDATED SHIPMENT) 時，你需要與《危險品規例手冊》(DG 書) 內 SECTION I 處理合併貨 (CONSOL)的方法一樣，去執行你的職責。

## 文件處理

### LITHIUM BATTERIES DECLARATION FORM FOR SECTION IB AND SECTION II 有關申報表格事項 (SECTION IB 及 SECTION II) 的問題：

- (一) 請注意，此兩份申報表格樣式僅供業界參考。由於由 2013 年 1 月 1 日起，SECTION IB 及 SECTION II 所需申報的事項較為繁雜，為協助業界填寫申報文件(DECLARATION DOCUMENT)，CLG-DGWG 設計此樣式以供大家參考。如果業界不採用此表格，可另行設計，但需將最佳指引 10 號文件 (BEST PRACTICE BP010) 內 STEP 2 上 “INFORMATION ON A SEPARATE DOCUMENT” 內的各要點，全數顯示在自行設計的文件上。
- (二) 各航空公司對此表格的應用各有不同，有些採用自行設計的表格，有些只准許付運人以此兩份表格的樣式作出申報。而用此表格樣式的亦有需要用付運人的公司信紙，有些則要用航空公司的公司信紙。請注意，國際民航組織(ICAO)的《危險品安全空運技術指令》(TI)或國際航空運輸協會(IATA)的《危險品規例手冊》(DG 書) 並沒有要求用付運人或航空公司的信紙，所以設計之初是不需用公司信紙。因應個別航空公司可能有不同的要求，請向各航空公司查詢詳情。
- (三) 有個別航空公司需要一併遞交 MSDS 或 UN38.3 或需註明該貨物已符合 54TH IATA DGR 要求，諸如此類。設計之初，已預留數列 “REMARK” 欄以供付運人填上所需的額外資料。
- (四) 關於付運人應如何填寫表格中所列的 “每一箱的重量”：依照最佳指引第 10 號，SECTION II 可以填上每箱淨重量或每箱淨重不超過相關的包裝限制(例如：“每箱淨重不超過五公斤 [ EACH PACKAGE CONTAINS NO MORE THAN 5KG] ”)

- (五) 每張表格只可填上一張提單(AIR WAYBILL)的資料，否則會對航空公司收驗文件時做成不便。
- (六) 關於欄位“PIECES”需填上“BATTERY”數目還是箱數：答案是箱數，請填上每一個根據限制而包裝並貼上標籤的包裝箱數目。由於“PIECES”易招混淆，CLG-DGWG 將盡快修改有關表格。
- (七) CLG-DGWG 正研究能否提供表格的“WORD”版本。若有的話，將會於日後公佈。

**若果寄運 SECTION IB 時附有額外的文件(DOCUMENT)，並在其中已經列明需申報(DECLARATION)的資料，是否需要在 MASTER WAYBILL 內註明“內含鋰電池”?**

是需要的。因為在交貨時，航空公司首先需要注意文件上(提單上/WAYBILL)是否註明內含鋰電池，如果有，處理方法便有所不同。由於鋰電池容易發生短路情況(SHORT CIRCUIT)，當它跌在地上或者不妥善裝置或包裝(HANDLING)，都容易產生短路情況，甚至可能冒煙或著火，後果嚴重。所以如果航空公司從提單上得知貨物含有鋰電池，一旦發生短路的情況下，便有助他們更有效處理問題。

**有沒有關於 GUARANTEE LETTER 的更新資料?**

這問題是和航空公司的慣例(PRACTICE)有關。現時一般處理方法：因為 MSDS 並非強制性必須遞交的文件，所以當航空公司要求貨運代理遞交 MSDS，而客戶卻未能提供時，航空公司通常會接受一封保證信以證明該批貨物是“非危險品”(CERTIFY NON-DG)或者申明符合某類要求(IN COMPLIANCE WITH XXX REQUIREMENTS)，航空公司才可以接受運送。

## 測試報告

**是否需要向航空公司提交 MSDS?**

視乎個別航空公司的要求。在香港條例或者國際航空運輸協會(IATA)的《危險品規例手冊》(DG 書)內，沒有明文規定託運人需要提供 MSDS。如果收到航空公司的要求通知，將是個別航空公司的特別要求而需要 MSDS。所以你需向航空公司查詢有關文件的要求。

**是否需要提交 MSDS 最新(2013 年)的版本?**

視乎個別航空公司的要求。由於個別航空公司要求 MSDS 必須註明最新國際航空運輸協會(IATA)《危險品規例手冊》(DG 書)的版本 (如 2013 年第 54 期)，因此註有舊版第 53 期或 2012 版的 MSDS 便不符合有關要求。雖然民航處應國際民航組織(ICAO)的建議給予業界 1 個月寬限期(至 2013 年 1 月 31 日)，然而個別航空公司有權決定是否給予其客戶有關寬限期，所以貨運代理及付運人需向航空公司查詢詳情。

**航空公司是否要求託運人必需提交正本的 MSDS 呢?**

視乎個別航空公司的要求。國際民航組織(ICAO)的《危險品安全空運技術指令》(TI)或國際航空運輸協會(IATA)的《危險品規例手冊》(DG 書)沒有列明必須提交 MSDS，但列明在付運前，該鋰電池必須完成 UN38.3 測試，並且製造過程必須符合質素管理程序。雖然 MSDS 不是一份必須提交的文件，但是當航空公司對貨物有任何疑問時，可向託運人(付運人或貨運代理)要求一些證明文件(SUPPORTING DOCUMENT)，例如 MSDS。如果一間航空公司要求你提交 MSDS 時，要弄清楚該航空公司的規定而提供一份正本或副本或下載(DOWNLOAD)的版本，又或是彩色列印(COLOR PRINTING)的版本。所以當被要求提交 MSDS 的時候，請向有關航空公司查詢他們要求的是哪一種 MSDS 的版本。

如果需要提交一個測試報告，那麼報告應是哪間公司或機構發出，有效日期是否只有一年？

基本上，測試報告一直以來都是生產商發出的。而生產商也可以委託檢測機構為他們的貨物進行測試並發出測試報告。無論報告是檢測機構或是生產商發出，必需確保該份測試報告是否真實。

至於有效年期是否只有一年？其實不是。如果鋰電池的型號(MODEL)，及其鋰含量沒有更改，基本上該份測試報告仍是有效，除了鋰含量或者瓦特小時有所改變時，才需要重新再做一個新的測試。

為何部份航空公司的要求和最佳指引(BEST PRACTICE “BP”)不同，尤其 BP 上沒有註明需要 MSDS，但有些航空公司仍要求 MSDS?

最佳指引(BEST PRACTICE) 只是指引，並沒有約束力。原因之一是最佳指引(BEST PRACTICE) 只是將國際民航組織(ICAO)的《危險品安全空運技術指令》(TI)或國際航空運輸協會(IATA)的《危險品規例手冊》(DG 書)所需要的處理守則列明，以方便業界參考。此外，個別航空公司可因應其需要而制定不同的處理守則，航空公司只需將這些不同的處理手則(俗稱 VARIATION)向國際航空運輸協會(IATA)備案便可。因此，此指引所列的內容只是最基本的要求，託運人需要向個別航空公司查詢其詳細要求。正如 MSDS 及 UN38.3，兩會(ICAO 及 IATA) 的刊物並沒有列明付運人或託運人需要將這些文件遞交予航空公司，但卻註明需要有所準備；所以當航空公司要求遞交此類文件時，便需要遞交。

## 安全檢查

當收到包裝指引 PI965 至 PI970 這類別的貨物後，是否必需開箱作人手搜查(HAND SEARCH) 或 X 光檢查(X-RAY)？

是不一定的。基本上包裝指引 PI965 至 PI970 並不一定需要作開箱檢查或 X 光檢查。但清注意，民航處(CAD)不斷發出危險品通告(DGAC)，以提醒貨運代理和航空公司當對交來的貨物及文件存疑時 (例如：貨物名稱是手提電話卻沒有鋰電池，便有理由懷疑手提電話怎會不裝上電池)，應建議開箱檢查或者 X 光檢查，以證實箱內是否載有鋰電池。因為民航處不時都會發現很多類似個案，申報說明是手機不含鋰電池，而最終卻發現有鋰電池。所以民航處建議如果遇上類似情況，應盡量作抽驗和 X 光檢查。

CLG-DGWG 補充，雖然現時未有明文規定一定要作開箱檢查或 X 光檢查，已有個別航空公司或貨運代理作個別抽檢或定期每日作某個數量的貨物檢查或文件檢查，以確保箱內沒有存在危險品。請貨運代理務必作抽樣檢查和定期檢查。

## 培訓

當付運人完成相關培訓後，是否需要將證書交予有關部門作存檔(FILING)或者確認呢？

是不需要的。寄運 SECTION IB、SECTION I 或 SECTION IA 鋰電池的付運人，都必需接受危險品規例培訓(俗稱 FULL TRAINING)，但寄貨時不需付上有關的培訓證書。然而，當民航處發現付運人曾寄運受規管的鋰電池，而當時卻未曾接受危險品規例培訓，便會向該付運人作出檢控。所以要緊記，只有持有有效的危險品規例培訓證書的付運人才可寄運受規管的鋰電池(即 SECTION 1A、SECTION I 或 SECTION 1B 的鋰電池)。

明白付運人需要接受危險品規例培訓課程才可以寄運 SECTION IB，但當付運人完成危險品培訓課程，該證書是否需要交給航空公司呢？

是不需要的。但航空公司歡迎付運人提供有效的培訓證書，因為如此可證明付運人負上應負的責任及要求。現時寄運危險品是需要具備危險品培訓資歷，而航空公司一般都沒有特別要求付運人或託運人提供危險品培訓證書以證明符合資格才可以寄運貨品。

如果付運人沒有接受相關的危險品規例培訓，貨運代理是否可以代為處理運送受規管的鋰電池？

是可以的。其實這情況在業界早已存在，即貨運代理早已替沒有接受培訓的付運人託運危險品。基本上 2013 年的要求和以前是沒有分別，貨運代理仍然可以代寄，但是緊記的是：危險品運輸文件(DGD 俗稱“斑馬紙”)需要由貨運代理簽署，而文件、包裝、標籤、標記和分類，亦都必需由貨運代理代為處理妥當。(註：當貨運代理以上述模式處理貨物，其法律責任將等同付運人的法律責任。)

香港會否開辦專為處理電池而設的培訓課程？

暫時未有專為處理電池而設的課程。現時只有一般危險品的培訓課程(BASIC DG TRAINING)，是 3 天、4 天和 5 天的培訓課程。HAFFA 將與培訓機構合作，於稍後推出一個 4 天的危險品課程，內容將包含關於鋰電池的內容。詳情可向 HAFFA 查詢。

國內的危險品規例培訓是否合乎標準？假設貨物是從中國開始付運，2013 年開始，付運人也需取得危險品的培訓證書，如何確保他們已接受危險品規例培訓？

是需要的。和現時處理寄運危險品一樣，即中國大陸寄運危險品，按國際民航組織(ICAO)的要求，需具備相關的培訓。按照同一個準則去處理，如果付運人在大陸，他也需要接受規管限制，包括需接受相關培訓。

假設貨物是從中國開始託運，香港貨運代理如何確保該證書合乎規格呢？

是不需要作檢查的。基本上，若果該貨物最終發生事故，民航處會追蹤源頭，如果付運人沒有接受相關培訓而寄運受規管的鋰電池，香港民航處會聯絡中國民航總局跟進。所以當你寄運受規管的鋰電池，與你寄運現時的普通危險品，基本上都是同一個準則。

## 申報責任

我怎樣知道付運人申報的重量是否合乎規定呢？

民航處重申：付運人需對所有寄運的危險品負上責任，即例如付運人如果聲稱貨物總重量不超過 5KG，卻被民航處發現該貨物重量超出 5KG，便觸犯相關條例，會被檢控。因為責任不在航空公司，所以航空公司無須檢查重量是否合乎規格，最主要是檢查付運人的申報是否合乎規格。在條例下貨運代理是託運人，所以當貨運代理交付貨物予航空公司時，一定要清楚確定貨物是否超出重量限制。

## 未申報情況

### 如果航空公司發現有未申報(UNDECLARE)的鋰電池 (LITHIUM BATTERY)貨物，應該怎樣處理？

通知民航處。根據香港的危險品規定，如果航空公司在收取貨物後，發現內藏未申報(UNDECLARE)的貨物，是有責任向民航處報告的。所以貨運代理或航空公司都要非常小心留意，若收貨時發現貨物與申報文件內所列明的內容不符，應向香港民航處報告，好讓民航處處理。

### 如果貨物被航空公司拒收(REJECT)，託運人應怎樣處理？

需要問清楚航空公司拒收貨物的原因！是文件寫得不夠清楚？貼上不恰當的標籤(LABEL)？或是其他原因？相信貨運代理或航空公司，都非常樂意提供有關拒收原因的資料，當知道是什麼原因達不到航空公司的要求，便需作適當處理，例如補充相關資料、文件、貼上適當標籤... 等等。

## 寄運手錶 (已有電池啟動)

### 錶是否受規管呢？因有電池在內，它是否需要 GUARANTEE LETTER 呢？

是不需要受規管的 (但個別航空公司或另有指引)。業界已不斷和航空公司討論，有些說需要，有些說不需要。若果為了安全及保障方面，大部份的航空公司都會有此要求，如果不肯定，便應向有關航空公司查詢清楚。

### 在寄運手錶時，手錶已經在運作，那麼是否需要作防止短路的措施，例如加上膠片？

是不需作防短路措施的 (但個別航空公司或另有指引)。國際民航組織(ICAO)《危險品安全空運技術指令》(TI)已經清楚說明：所有手錶若已安裝上電池如鈕扣型鋰電池，如果在設計上或空運時是運作中，是無須以特別措施去防止啟動。亦因為基本上一般手錶是無須啟動便可以運作，所以裝有電池的手錶，亦即運作中的手錶便可以付運，不須依從包裝指引 PI967 或 PI970 的要求來申報，但仍需符合 UN38.3 的測試要求。

### 根據包裝指引 PI970，如果手錶內有電池或鈕扣型的鋰電池，應該怎樣處理呢？付運人是否需要附上 MSDS 呢？或者有什麼特別的條例(REGULATION)需要依從呢？

不需依照包裝要求 PI970 要求 (但個別航空公司或另有指引)。國際航空運輸協會(IATA)的《危險品規例手冊》(DG 書)或國際民航組織(ICAO)的《危險品安全空運技術指令》(TI)都有相關的條款，如果儀器內藏電池並且儀器是啟動的時候，便不需受包裝指引 PI967 和 PI970 來申報，亦即不需依從最佳指引第 10 號文件 (BEST PRACTICE 010) 的要求提供聲明文件(DECLARATION)。請注意，該鋰電池仍需符合 UN38.3 的測試要求。儀器例子如手錶、溫度儀、資料盒... 等。

### 根據包裝指引 PI970，如果手錶內有電池或鈕扣型的鋰電池，應該怎樣處理呢，有什麼指引(GUIDELINE)？(例如：放置隔電紙防止啟動？)

重申一次，所有鈕扣型鋰電池，如果已經裝嵌在儀器或電路版上，它已經受豁免 (例如電池如鈕型電池，當它裝在手錶內，已獲豁免，而無須作特別處理。)。但個別航空公司或另有指引。



## 鈕型電芯

### 怎樣處理鈕型電芯？

如果只是一排排的鈕型電芯(CELL)，亦即沒有任何儀器在箱內，不是裝置在運作中的儀器，你便需要根據國際航空運輸協會(IATA)的《危險品規例手冊》(DG 書)或國際民航組織(ICAO)的《危險品安全空運技術指令》(TI)所規定，亦即依從包裝指引 PI965 和 PI968 的申報要求。若鈕型電池是裝置在手錶或儀器內，並且是運行中，便不受 DG 書內所列的條例規管。至於是否需要 MSDS，國際民航組織並未有此要求。但在香港，個別航空公司可自行提出要求，如果該航空公司對你提出此項要求，你便需依從它的指引去處理了。

## 二手智能手機

### 如果需要寄運已經裝有鋰電池的二手智能手機，航空公司怎樣確保它是安全呢？

包裝指引已註明，如果已經證實鋰電池已有損壞或需要維修，是不可以空運的。如果付運人明知該部智能手機或鋰電池已經損壞、需要維修、不能正常運作、需要回收，便不應該以空運方式寄運，否則便是觸犯法例。

另外，付運人是有責任申報 (DECLARE) 所寄運的貨物內並無損壞或需回收的鋰電池，亦沒有回收的鋰電池。這是付運人 (SHIPPER) 的責任。

## 航空公司操作

### 有些鋰電貨物不需要危險品運輸文件(DGD 俗稱斑馬紙)，航空公司該如何檢查呢？

據知，一些貨物如 SECTION IB，需要付貨人不需提交危險品運輸文件(DGD 俗稱斑馬紙)，航空公司仍需備有檢查單以檢查貨物，因此航空公司已經設計了特別為鋰電池而設的檢查單(ACCEPTANCE CHECKLIST / DG CHECK LIST)，以幫助前線員工在收驗有關貨物時，確保貨物處理達到指引要求。

根據 2013 年危險品規例，寄運危險品是需遞交 DGD(俗稱斑馬紙)，而航空公司會備有一份檢查單(CHECK LIST)來檢查文件(單面)的資料或有否貼上標籤標誌等。但當付運 SECTION IB 的鋰電池，一般航空公司並未要求遞交 DGD，那麼航空公司該如何檢查那類貨物？

根據 IATA 危險品規例手冊 (DG 書)，當航空公司收到 SECTION 1B 鋰電池的貨物時，必須根據 IATA 的指引去用一張專為此類別而用的檢查單(ACCEPTANCE CHECK LIST)去查收貨物。不過不同航空公司會有若干不同的處理方法，有個別航空公司都已經向航空協會提出其差異處理方法(FILE VARIATION TO IATA)，例如它們處理 SECTION 1B 貨物時都需要貨運代理提交 DGD，所以它們的處理方法會有不同。如果一般的航空公司沒有要求託運人提交 DGD，它們有可能是以傳統檢查單(ACCEPTANCE CHECK LIST)來檢查有關貨物。由於航空公司都制定各自的檢查單(CHECK LIST)，加入自己需要的元素，因此檢查單各有不同。若想得知一般檢查單(ACCEPTANCE CHECK LIST)的樣式，可參考國際航空運輸協會 (IATA)的《危險品規例手冊》(DG 書) 內裡的表格樣式(TEMPLATE)。以此，託運人便可知道需要為這一票貨準備什麼資料。

## 為何不將各航空公司的要求及分別，以列表列出，以供參考？

雖然各航空公司可將其不同的處理守則(VARIATION)向國際航空運輸協會(IATA)備案，但此舉不是必然的，並且 IATA 向外公佈亦會有時間上的延誤。在目前的情況下，最快捷的方法，是直接向個別航空公司查詢。此情況已經在研究改善中。如有進一步消息，會向業界公佈。

## 航空公司職員持有一張 CAT 4 & 5 DG AWARENESS (第四類, 第五類) 證書, 是否可以處理 SECTION II 的鋰電池呢?

各間航空公司有不同的要求。其實航空公司職員不應接受 CAT 4 & 5 危險品認知(DGA)的培訓課程 (TRAINING)，他們需要因應各界別, 如第 7 類, 第 8 類, 第 9 類, 第 10 類, 第 11 類, 第 12 類 而接受相關的培訓。所以航空公司職員不會像付運人或貨運代理員工需要接受危險品認知(DGA)的培訓，他們應報讀航空公司特別為他們制定的培訓課程。航空公司職員完成相關的培訓後，便可以處理危機品。如沒有民航處發出危險品批文准許證(DG PERMISSION)的航空公司，它們的員工也可以處理一些不需受規管的危險品，如 SECTION II 的鋰電池。

## 個人物品是否需要受規管？當中可能藏有使用過的電池，如無人申報，責任會否歸航空公司？關於寄運個人物品，從 IATA 的 DG 書上所見，當乘客攜帶上飛機時的個人物品，如果內含電池，應該如何處理？

由於現時鋰電池備受關注，無論寄貨還是以手提行李方式帶上飛機，有關當局都非常重視。因為近期不時都有一些關於鋰電池的事故發生，甚至有時在生產時都會有缺陷 (DEFECT)，所以令大家比較關注。作為航空公司，在乘客辦理登機手續 (CHECK-IN) 時都應詢問乘客身上有否攜帶鋰電池及其類型，因應不同類型，並告知其限制。如果根據現時民航組織的規定，乘客只可手提攜帶兩塊超過 100WH 而不超過 160WH 的電池上飛機；但是，如果電池少於 100WH 和裝置在儀器內，則由另一條條例規管，即是說你可將鋰電池擺放在寄艙行李內，又或者作為乘客的手提行李攜帶上飛機。

如果乘客沒有申報，責任誰屬？其實出發點是危險品託運。乘搭飛機時，大家都有不同的責任。航空公司是有責任向乘客查詢他們有否攜帶鋰電池，並存放在寄艙行李內，或是攜帶上機。如果是寄貨，航空公司在收貨期間有責任去檢查，例如以 DGD(俗稱斑馬紙)檢查是否符合法例要求，從 IATA 的 DG 書內，已列明航空公司的責任，需將資料列明在 NOTOC 上，以通知機長危險品的擺放位置。所以航空公司有航空公司的責任。而當你作為一個託運人的時候，都有自己的責任需要履行，申報時要確保貨物是符合條例要求；而乘客都各有責任，例如要向航空公司申報及申請批准，才可將個人物品攜帶上飛機。

## 郵局

### 如果市民經郵局寄空郵，該位市民是付運人還是香港郵政是付運人呢？

如果是郵件，寄郵件的人被稱為寄件人，不是付運人。如果經郵政署/郵局去寄空郵郵件，他/她便會受第 98 章《郵政署條例》所規管，而不是《危險品(航空託運)(安全)條例》規管，所以寄郵件的人應稱為寄件人而不是付運人。

### 香港郵政署是否可以接收鋰電池呢？

民航處和香港郵政署緊密合作，不時相互交換資料，只是暫時仍未可以以郵件方式寄運裝上鋰電池的手機。如果日後香港郵政署採用新措施，並符合所需的員工培訓要求，經民航處審批認為合格後，並不排除將來有此可能性。但目前，所有鋰電池都不可以以郵件方式投寄。

## 如果經郵局去寄運 I-PHONE，是否不需要貼上 LABEL 呢?

民航處向業界及航空公司重申：市民不可以以郵件/郵包寄運任何鋰電池。雖然自 2012 年 11 月 1 日起，危險品條例有所更新，裝有鋰電池的儀器只可於經當地認可的郵政局內投寄，當然條款有所不同，只可接受不超過或相等於 4 個電池芯(CELL) 或 2 個鋰電池(BATTERY)。由於鋰電池的正負極已經駁在儀器上，裝有鋰電池而並無損壞的智能手機或二手手機發生短路情況的機會很微，所以規例才會豁免規管裝嵌在儀器內而不超過兩個鋰電池的電子產品。同時，此郵政署必須已經獲當地民航處或當地民航局批准，才可接受這類郵件。

在這刻，香港郵政署並未獲得香港民航處批准接收這類郵件，故這類 I-PHONE 或電子產品，是不可以當作郵件或郵包郵寄的。

另外，航空公司十分關注這一點，因為現時市民均不清楚這條條例，將這類電子產品以郵件方式交予郵政署，再交予航空公司付運，是很危險的。因為航空公司完全不知道郵件內藏電池，若果電池處理不當，便很容易產生短路的情況，甚或會冒煙著火。當將這類郵件放上一架飛機內，會嚴重影響機組人員或乘客的安全。在此，民航處鄭重聲明裝有鋰電池的儀器或 I-PHONE 在現階段是不可經郵政署寄運，而香港郵政署亦不可接收此類郵件。

## 飛機零件

### 如果貨物是飛機上的零件，而零件內又裝有電池，應如何寄運呢?

如果是飛機本身的儀器或者零件，它是由一條特別條例所規管的。從國際航空運輸協會(IATA)的《危險品規例手冊》(DG 書)內第二章節，便有一條例說明飛機本身的儀器是不需受 DG 書內的危險品條例所規管，但如果那零件是作為其他飛機所用，則需依從貨運條例的要求處理，無論那電池或者零件是開或關，是可用還是不可再用，你也要依照要求去寄運。

## 訊息發放

### 除了 SHIPPERS' COUNCIL 之外，還有哪些機構可以收到更新的資料(UPDATE)?

香港貨運物流業協會(HAFFA) 會即時將更新消息通知會員。例如民航處的危險品通告(DGAC)，危險品最佳指引及相關文件(DG BEST PRACTICE & JOB AIDS)，還有其他與危險品有關的資訊， 都有定期更新。另外，民航處的相關網頁也會將危險品通告即時發放。

~ 完 ~