

# 立法會

## Legislative Council

立法會LS22/04-05號文件

2005年2月4日內務委員會會議文件

### 《2005年商船(限制船東責任)(修訂)條例草案》 法律事務部報告

#### I. 摘要

1. 條例草案目的
  - (a) 旨在把原適用於國際運輸的責任制度，延伸至適用於香港和澳門以及香港和內地港口之間的運輸(下稱“區域運輸”)；及
  - (b) 實施1996年國際海事組織所通過對《1976年海事索賠責任限制公約》(下稱“《1976年公約》”)的修改，以加強保障船舶旅客及貨物擁有人。
2. 意見
  - (a) 在運輸過程中，倘因區域運輸承運人的過失或疏忽引起事故，令旅客蒙受損害或損失，該承運人須就該等損害或損失承擔責任。
  - (b) 建議提高《1976年公約》就關於人身傷亡及其他索償所訂的責任限額，使該責任限額與國際海事組織於1996年通過的新限額一致。
3. 公眾諮詢

政府當局已諮詢相關機構，包括船舶諮詢委員會、港口行動事務委員會、香港船東會、消費者委員會及廣東海事局和澳門港務局。
4. 諮詢立法會事務委員會

當局曾於2003年7月諮詢經濟事務委員會。委員關注提高船東的責任限額的建議對船東的經濟影響。
5. 結論

議員可考慮是否成立法案委員會，研究該條例草案的政策事宜。

## II. 報告

### 條例草案目的

條例草案的主要目的旨在修訂《商船(限制船東責任)條例》(第434章)(下稱“該條例”)，以——

- (a) 把原適用於國際運輸的責任制度，延伸至適用於香港和澳門以及香港和內地港口之間的運輸；及
- (b) 實施1996年國際海事組織所通過對《1976年海事索賠責任限制公約》的修改，以加強保障船舶旅客及貨物擁有人。

### 立法會參考資料摘要

2. 議員可參閱經濟發展及勞工局於2005年1月7日發出的立法會參考資料摘要(檔號：MA 30/22)。

### 首讀日期

3. 2005年1月26日。

### 背景

4. 《商船(限制船東責任)條例》(第434章)(下稱“該條例”)實施兩項國際公約，即《1974年海上運輸旅客及其行李雅典公約》(下稱“《雅典公約》”)及《1976年海事索賠責任限制公約》(下稱“《1976年公約》”)。此兩項公約分別載於該條例附表1及2。根據該條例，根據《雅典公約》提出的索償不會影響乘客根據1976年公約提出索償的權利，反之亦然。

5. 《雅典公約》就在國際運輸過程中，遠洋船舶旅客蒙受的損害確立有限責任制度。《雅典公約》把國際運輸定義為：按照運輸合約所定，其出發地和目的地是分別位於兩個不同的國家境內，或均位於同一國家境內，但按照其運輸合約或預定航線，其中途停靠港是位於另一國家境內的任何運輸。《雅典公約》由1980年開始適用於香港。自香港和澳門先後於1997年及1999年回歸中國後，《雅典公約》便不再適用於香港和澳門及香港和內地港口之間的運輸(下稱“區域運輸”)，因為這些運輸不再屬於《雅典公約》所規管的國際運輸。

6. 《1976年公約》就關於人身傷亡的索償，以及關於財產(例如對其他船舶、財產或港口工程造成損壞)的索償，設定船東的總責任限額。1996年5月，國際海事組織通過《1996年議定書》，提高《1976年公約》所訂的責任限額。議定書須得到最少10個締約成員確認後才會生效。截至2004年10月，已有14個締約成員確認和實施議定書。雖然

確認與否屬自願性質，政府當局認為有必要在香港實施議定書，使在香港適用的責任限額和國際海事組織訂明的最高國際標準一致。

## 意見

7. 條例草案建議把原適用於國際運輸的責任制度延伸至適用於區域運輸，以及實施《1996年議定書》。

### 關於區域運輸的責任的修訂

8. 按照《雅典公約》所訂的責任制度，若在運輸過程中，因承運人的過失或疏忽引起事故，令旅客蒙受損害或損失，承運人須就該等損害或損失承擔責任。《雅典公約》訂明有關就損害或損失向承運人索償的各項事宜。此等事宜包括，就人身傷害所承擔的責任限額、行李的滅失或損壞、訴訟時效及提出索償的程序。若條例草案獲得通過，此等條文經必要修改後將適用於區域運輸，正如它們適用於國際運輸一樣。區域運輸承運人將同樣地受制於《雅典公約》所訂的責任限額。

### 為實施《1996年議定書》而提出的修訂

9. 《1996年議定書》提高就人身傷亡(船舶旅客的人身傷亡的索償除外)及其他索償所承擔的責任限額，責任限額按照船舶的噸數計算。《1996年議定書》亦提高就船舶旅客的人身傷亡的索償所承擔的責任限額。為了實施《1996年議定書》，以期加強保障船舶旅客及貨物擁有人，條例草案建議修訂該條例附表2的責任限額。有關現行及新訂責任限額的比較，議員可參閱立法會參考資料摘要附件B。

### 其他修訂

10. 該條例第17(1)條，就根據《1976年公約》提出的索償而言，為300噸以下船舶訂定較低的責任限額。條例草案旨在使此等限額與《1976年公約》及《1996年議定書》所訂定的水平一致。據政府當局所述，提高300噸以下船舶的責任限額，可確保受該類船舶導致的損害所影響的第三者得到適當賠償。

11. 其他修訂關乎廢除該條例某些條文，以及把該條例不同條文作適應化修訂，把“總督”的提述以“行政長官”的提述取代。

### 生效日期

12. 有關實施《1996年議定書》的擬議修訂，將會自經濟發展及勞工局局長以憲報公告指定的日期起實施。擬議的適應化修訂當作自1997年7月1日起實施。

13. 法律事務部曾要求政府當局解釋，在對《1976年公約》的擬議修訂中，有關“claims”及“limit of liability”的中文詞(分別為“索賠”及“責任限制”)，為何有別於《1976年公約》現行條文中所用的中文詞(“索償”及“責任限額”)。政府當局在其覆函中解釋，擬議的中文詞跟隨國際海事組織提供的《1996年議定書》的中文真確本。然而，該條例於1993年制定時，《1976年公約》並無中文真確本。該條例附表2所載該公約的中文本是於制定該條例時，由前律政署翻譯的。為使該公約現行條文所用的上述用語，與擬議修訂中所用的用語一致，政府當局認為，較適當的做法是在該條例加入一項一般釋義條文，訂明在《1976年公約》中文本中，“索償”所表達的涵義與“索賠”相同，“責任限額”和“責任限制”兩詞所表達的涵義亦無異，這樣便無須對該公約的現行條文在行文上作出大量修改。雖然對公約的現行條文在行文上作出修訂，以解決有關中文本的差別或會較為可取，我們認為，從法律技術觀點來看，政府當局的建議可以接受。

14. 法律事務部詢問政府當局為何建議廢除該條例某些條文，當局回應時解釋，擬議廢除的條文關乎保留根據《1979年商船法令》作出的若干命令。該等命令經《1979年商船法令1980年(香港)令》修改及引伸適用於香港。該等命令已無用途，應予以廢除。

## 公眾諮詢

15. 據立法會參考資料摘要所載，政府當局已就擬議修訂諮詢船舶諮詢委員會和臨時本地船隻諮詢委員會。他們並無提出異議。

16. 關於把原適用於國際運輸的責任制度，延伸至適用於區域運輸的建議，政府當局曾諮詢香港船東會、香港海事法律協會及消費者委員會。他們均支持擬議修訂。當局亦已就有關建議知會廣東海事局和澳門港務局，他們並無提出異議。

## 諮詢立法會事務委員會

17. 政府當局在經濟事務委員會2003年7月18日會議上諮詢該事務委員會。在該次會議上，委員關注到，提高《1976年公約》下船東就財產及人身傷亡索償的責任限額的建議，或會導致保險費增加，從而導致船舶的營運成本增加。他們擔心，在吸引外國擁有船舶向香港船舶註冊處註冊方面，此舉或會影響香港的競爭力。至於把原適用於國際運輸的責任制度延伸至適用於區域運輸的建議，委員詢問當局有否諮詢相關行業的意見。

18. 政府當局在立法會參考資料摘要附件C中解釋，按照《1996年議定書》所訂的限額，提高船東的責任限額，對船舶營運成本的影響微不足道，因為保險費主要取決於船舶的質素、運作記錄和所涉風險。責任限額並非釐定保費水平的主要因素。

## 總結

19. 條例草案在法律及草擬方面並無問題。鑒於經濟事務委員會委員的關注及政府當局的回應(該等關注及回應分別載於上文第17及18段)，議員可考慮是否有需要成立法案委員會，研究條例草案的政策事宜。

立法會秘書處  
助理法律顧問  
馮秀娟

2005年1月31日