

二零零五年三月十六日會議
討論文件

立法會經濟事務委員會

修訂《民航條例》以免除部分飛機機主的嚴格法律責任

引言

政府建議修訂《民航條例》(第 448 章)，當飛機使第三者蒙受損失或損毀時，如其機主並不管理該飛機，則機主毋需承擔嚴格法律責任。如法案獲通過，香港規管飛機嚴格法律責任的法例將符合國際慣例，便利本港航空公司購置或租賃飛機。本文件向議員介紹有關的建議。

背景

香港和海外規管飛機嚴格法律責任的有關規定

2. 《民航條例》第 8(2)條規定，如飛機對陸上或海面的人或財產造成損失或損毀，而有關的損失或損毀並非因受損人的疏忽而導致或促成，則飛機機主無論是否管理該飛機，均須承擔嚴格法律責任。第 8 條的有關係文載於附件。

3. 航空業是資本密集型行業，故航空公司慣常是通過與融資機構的租賃安排購置飛機。根據這類安排，融資機構購買和擁有飛機，然後將其出租予航空公司。融資機構雖然在法律上是飛機機主，但並不管理或控制飛機的運作。原則上，責任應由實際管理飛機而非擁有飛機的人士承擔，因此，在許多其他實行普通法的地方（如英國、新西蘭和澳洲），機主出租飛機後毋需承擔嚴格法律責任。

改變香港的飛機嚴格法律責任規定的必要性

4. 本港現行的飛機嚴格法律責任規定源於在 1969 年引入的英國法令，有關規定已過時，與其他地區的慣例脫節，原因如下：

- (a) 要求機主就不受其管理的飛機運作承擔嚴格法律責任，並不公平；
- (b) 雖然融資機構可以就其蒙受的損失或支出向航空公司追討彌償，但相對於嚴格法律責任而言，這些彌償難以提供足夠的保障；融資機構亦要循昂貴的法律訴訟證明其損失應獲得彌償。這會引致香港航空公司在租賃飛機時要承擔較高的租賃費或較多的限制。現有的法例亦無法為飛機融資和租賃行業提供便利的營商環境；及
- (c) 上列(b)段所述的情況，不利香港航空公司提升或擴充機隊，亦削弱本港航空公司及整體航空業的競爭力。

建議修訂

5. 有見及此，我們建議修訂現行法例，使有關嚴格法律責任的規定符合國際慣例。具體而言，我們建議制訂豁免條款，使機主在出租飛機且不提供機組人員的情況下（即業內俗稱的"乾租"），可豁免條例第 8(2)條所規定的嚴格法律責任。有關的建議豁免與英國和新西蘭的法律相類似。要獲得豁免，在造成第三者損失或損毀的事故發生時，該機主需符合以下條件：

- (a) 他已真誠地將該飛機批租或出租予他人，而租約期超逾 14 天；及
- (b) 該飛機的機組成員並非受僱於該機主。

6. 建議的修訂只豁免將飛機出租且對飛機沒有管理權的機主；對飛機有管理權的人士（如航空公司），仍須承擔嚴格法律責任。以 14 天以上出租期作為豁免條件，與《民航（生死及失蹤者）規例》（第 173A 章）的要求相符。該規例規定，機主將飛機出租 14 天以上，即可免除某些機主須承擔的法律責任。此外，英國規管飛機嚴格法律責任的有關法律也是採用同一出租期限標準。

7. 我們將在本立法年度向立法會提交修訂條例草案。

諮詢

8. 我們諮詢了航空諮詢委員會、本地航空公司和金融界的意見，他們原則上支持建議。我們會就條例草案的具體條文，再諮詢他們。

徵求意見

9. 請議員就以上建議提供意見。

經濟發展及勞工局
二零零五年三月八日

章：	448	標題：	民航條例
條：	8	條文標題：	在某些情況下無須負上侵犯或妨擾的法律責任

(2) 除第(3)款另有規定外，凡有正在飛行、起飛或着陸的飛機或在其內的人或從其墮下的物件或人，對地上或水上任何人或財產導致實際損失或損毀，則除非該損失或損毀是由容受該損失或損毀的人的疏忽所導致或促致，否則無須證明有關的疏忽、意圖或其他訴因即可就該損失或損毀追討損害賠償，猶如該損失或損毀是由該飛機的機主的故意作為、疏忽或失責造成一樣。

(3) 凡實際損失或損毀是一如第(2)款所描述般導致，而且—

(a) 只可憑藉第(2)款就該損失或損害追討損害賠償；及

(b) 除飛機的機主外，另有其他人須負上就該損失或損毀支付損害賠償的法律責任，

則該機主有權就有關該損失或損毀的申索獲得該人的彌償。

(4) 在本條中，“機主”(owner)，就飛機而言，包括在當其時或在某一有關時間對飛機有管理權的人。