

政府總部
運輸及房屋局

運輸科

香港中環交易廣場
第二座三十八樓



CB(1)2631/08-09(02)
Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
38th Floor, Two Exchanges Square,
Connaught Place, Central
Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T) MA CR L/M 4/2008

電話 Tel. :
(852)2537 2839

來函檔號 Your Ref.

傳真 Fax :
(852)2523 0030

香港中區
昃臣道 8 號
立法會大樓
立法會秘書處
法案委員會秘書
游德珊女士

(傳真號碼：2869 6794)

游女士：

《燃油污染（法律責任及補償）條例草案》

就法案委員會於 2009 年 9 月 9 日舉行的《燃油污染（法律責任及補償）條例草案》第二次會議中提出的跟進事項，政府當局的回應載列於附件。

運輸及房屋局局長

(李文恩女士 李文恩 代行)

副本送：

律政司 (經辦人：許行嘉女士)
(經辦人：黃修賢女士)
(經辦人：李秀莉女士)
(經辦人：李茄慧女士)
海事處 (經辦人：梁榮康先生)

二零零九年九月廿一日

問題1

委員要求政府當局參照其他條例草案或條例，考慮在詳題中所列的事宜內，包括指明條例草案的目的是要實施《2001年國際燃油污染損害民事責任公約》（《燃油公約》）。

2. 草案詳題說明草案就下列事宜訂定條文：因船舶排放或逸漏燃油造成污染而引致的損害，或就該等損害的威脅，作出補償；船東的法律責任，以及關於該等法律責任的強制保險；及相應、附帶或相關事宜。

3. 草案詳題的草擬方法符合政策目標，即涵蓋落實《燃油公約》條文，並同時容許彈性，以涵蓋其他相關國際公約和決議及本地要求。舉例來說：條例草案第9條落實《保護執行防止或減低油污措施人員之決議》；又第22條就可在香港強制執行非《燃油公約》締約國法院的判決的數額，訂定條文。

4. 實施《1992年國際油污損害民事責任公約》和《1992年設立國際油污損害賠償基金國際公約》的《商船(油類污染的法律責任及補償)條例》(第414章)，及實施《1976年海事索賠責任限制公約》的《商船(限制船東責任)條例》(第434章)亦沒有在其詳題中指明上述國際公約。

問題2(a)(i)

5. 委員要求政府當局就條例草案第2部所述的"污染損害的法律責任"，澄清在以下情況下船東會否分攤法律責任：如造成污染損害的事故涉及2艘或多於2艘船舶，而事故中只有1名船東有過錯(草案第6條)。

6. 《燃油公約》第3.1條訂明事故發生時的船舶船東，須為該船舶上或源自該船舶的任何燃油造成的污染損害，承擔法律責任。這是一項嚴格法律責任，即無須證明過錯的法律責任。根據《燃油公約》第3.1條，草案第5(1)條訂明如因某事故而在香

港造成污染損害，有關的船舶的船東須為該項損害承擔法律責任（「污染損害」一詞的定義見草案第2(1)條）。簡單來說，船東須為其船舶上或源自其船舶的燃油造成的污染損害，承擔法律責任。

7. 《燃油公約》第5條訂明如2艘或多於2艘船舶中的每一船舶的船東招致法律責任，而該等船舶的每一船東須為之承擔法律責任的污染損害，按理不能與其他船東須為之承擔法律責任的污染損害區分，則所有該等船舶的船東（除被免除者外），均須與每一其他船東共同及各別承擔全部損害的法律責任。按此，若有關的污染損害可作合理區分，則有關船東的責任亦應予區分。草案第6條旨在實施《燃油公約》第5條。

8. 根據草案第6(3)條，如某船東須承擔第5條下的法律責任，縱使該項損害並非是該船東的過錯所引致，《法律修訂及改革(綜合)條例》(第23章)有關“有共分疏忽時法律責任的分攤”的條文仍適用於該船東。根據第23章第21(3)條，《民事責任(分擔)條例》(第377章)適用於2個或以上人士須同時對某人所受的一項損害承擔法律責任的情況。

9. 最終涉及事故的船東會否分攤有關法律責任，須視乎有關事故的事實情況。船東如須就某事故承擔法律責任，他可根據第377章第3條，向其他涉及事故並就同一項損害負法律責任的人，追討分擔。

問題2(a)(ii) and 2(c)

10. 委員要求政府當局就草案第2部所述的“污染損害的法律責任”：

- (a) 澄清在以下情況下船東會否分攤法律責任：如污染損害部分由船東的過錯所引致，部分由他不能控制的情況(如不可抵抗的異常自然現象)所引致(草案第7條)；及

(b) 澄清草案第 5 條的法律責任的豁免是完全豁免或是部份豁免(草案第 7 條)。

11. 當考慮船舶船東就污染損害的法律責任時，有關損害是否基於該船東的過錯並非相關考慮。

12. 《燃油公約》第3.3(a)條訂明船東如證明某事故由不可避免及不可抵抗的異常自然現象所引致，即無須為該事故所引致的任何損害承擔法律責任。根據《燃油公約》第3.3(a)條，草案第7(a)條訂明船東如證明事故由不可避免及不可抵抗的異常自然現象所引致，即無須根據第5條為該事故所引致的任何損害承擔法律責任。因此若船東可以證明有關損害是由不可避免及不可抵抗的異常自然現象引致的事故造成，根據草案第7條，他將無須為此等損害承擔法律責任。須注意的是，即便一艘船舶在颱風中擱淺，並不必然等於相關污染損害因為此事引致。最終此豁免是否適用於某一個案，須視乎該個案的事實情況。

問題 2(b)

13. 委員要求政府當局就條例草案第 2 部所述的"污染損害的法律責任"，澄清草案第 6(3)條中對"某人／該人"的提述。

14. 草案第6(3)條旨在延伸《法律修訂及改革(綜合)條例》(第23章)第21條的適用範圍，使其涵蓋因草案第5條須承擔法律責任的船東，縱使該項損害並非是該船東的過錯所引致。因此，該條文中“根據第5條，某人須承擔……法律責任”的提述，在文義上應解釋為根據第5條承擔法律責任的船東。條文的草擬方法與《商船(油類污染的法律責任及補償)條例》(第414章)第6(4)條所採用的方法相似。