

譯本

CB(1) 72/05-06(02)

電話：(852) 2810 2235

傳真：(852) 2147 5960

香港中區
昃臣道八號
立法會大樓
立法會秘書處
2005年民航（修訂）條例草案
法案委員會
（經辦人：余麗琼女士）

2005年民航（修訂）條例草案委員會 2005年10月24日會議

余女士：

2005年9月28日來函敬悉。

2. 在2005年7月15日的法案委員會會議上，委員審議上述條例草案後，要求當局提供下述資料：

- (a) 不參與飛機管理的機主可豁免第8條規定的嚴格法律責任的政策用意；
- (b) 建議的第8(5)條草擬條文可否反映此政策用意，並兼顧到委員關於可能削弱對第三者（如貨主及消費者）保障的關注。如否，當局建議如何改善有關的草擬條文；以及

(c) 就過往訴訟案件中如何詮釋“管理”一詞進行的法律研究的結果及有關的參考資料。

3. 下文將闡述政府對上述要求所作的回應。

建議豁免的政策用意

4. 《民航條例》(第448章)第8(2)條規定，如飛機對地上或水上的第三者造成損失或損毀，機主須負上嚴格法律責任。第8(4)條訂明，“機主”一詞包括“在當其時對飛機有管理權的人”。值得注意的是，在本港其他與民航有關的法例如《香港民航(意外調查)規例》(第448B章)和《1995年飛航(香港)令》(第448C章)中，“經營人”一詞界定為“對飛機有管理權的人”。因此，現行法例的原意明顯地是要求飛機機主(即包括機主和經營人)承擔嚴格法律責任。

5. 根據第條的規定，飛機機主無論是否管理飛機，均須承擔嚴格法律責任。對於不參與飛機管理的機主(典型的例子是融資機構，這類機構購買和擁有飛機，然後出租予航空公司)，這項規定帶來不合理的負擔。在許多航空業發展較成熟的地方如美國、英國、新西蘭、澳洲和新加坡，這類機主無須承擔嚴格法律責任。條例草案的政策用意旨在豁免這類機主的嚴格法律責任，使香港的有關法例符合海外的普遍慣例。

第8(5)條的建議豁免

6. 現行第8條要求機主和經營人均須承擔嚴格法律責任，對第三者提供極大的保障。在制訂有關建議時，我們的指導原則是：既要保留政策用意，也要盡量保留對地上或水上第三者的現有法律保障，務求在兩者之間取得適當的平衡。因此，我們建議只豁免不參與管理的機主的法律責任。具體而言，條例草案建議加入第8(5)條，在造成損失或損毀的事故發生時，符合以下條件的飛機機主可豁免法律責任：

- (a) 機主已真誠地將有關的飛機以轉管租約或以其他方式出租，而租期超逾14天；
- (b) 飛機的機組成員並非受僱於機主；以及
- (c) 機主沒有管理該飛機。

條件(a)及(b)針對不參與管理的機主與航空公司之間常用的租賃安排，即機主以不附帶機組人員的方式將飛機出租予航空公司一段時間(業內稱為“乾租”)。英國、新加坡及新西蘭規管飛機嚴格法律責任的法例，均採用類似的豁免條件。在這種情況下，即使不參與管理的機主獲豁免責任，總有一方(最明顯的例子是航空公司)實際管有該飛機，提供機組人員並操控飛機；而這一方無論如何都須根據法例承擔嚴格法律責任，這一方亦不能在建議的修訂條文下獲得豁免。

7. 然而，在諮詢過程中，也有部分人士關注到，對飛機負有某程度管理職能(如維修及保養)的機主，只要符合條件(a)及(b)，仍可獲得豁免。有見及此，我們加入了第三個條件，即條件(c)，多設一重保障，確保只有真正不參與管理的機主才獲得豁免。

8. 我們認為，目前的建議條文既能充分體現免除不參與管理的機主的嚴格法律責任的政策用意，而又不影響對第三者的法律保障。

“管理”一詞的詮釋

9. 在2005年7月15日的法案委員會會議上，曾討論“管理”一詞是否包含“保養及維修”的意思，以及該詞應否進一步界定。

10. 如上所述，在香港其他的民航法例中，“管理”一般用於界定飛機“經營人”。英國的民航法例亦有類似的條文。不過，有關的香港及英國法例均未有進一步界定“管理”一詞。

11. 我們就飛機“管理”的詮釋，研究過香港和英國的案例，可惜未能就該詞的涵義找到直接適用的判決。不過，在一宗英國案件 *Civil Aviation Authority v Internationale Nederlanden Aviation Lease BV & Ors [1997] 1 Lloyd's LR96* 中，法庭曾就誰是飛機的“經營人”的爭議作出相關的司法討論 (*judicial dicta*)。根據適用於該案的英國法例，“經營人”指負責管理飛機的人。法庭決定，負責飛機的管理包括兩大要素：一為確保飛機的適航性，二為確保飛機上具備有能力、合資格、並經認可的機組人員。雖然此司法討論並非判決依據(即並非 *ratio decidendi*)，但日後若果法庭需就飛機管理責任誰屬問題作出決定時，此案例卻有極具說服力、權威性的影響。

12. 我們認為，“管理”一詞包含“保養及維修”的意思。在航空方面，“保養及維修”是確保民航安全的重要環節，理所當然地是“管理”的一部分。根據《1995年飛航(香港)令》，只有適航的飛機才能飛行；而根據國際民用航空組織所推行的國際慣例，保養及維修是決定飛機是否適航的重要因素。上述的英國案例進一步印證此觀點。在該案例中，法庭把飛機管理兩大要點之一的適航性概念與“妥善保養”連繫起來。故此，任何需負責確保飛機適航的人，不論他是否親自負責該飛機的保養維修，或委託第三者提供服務，都不可能合理地辯稱其並不參與飛機管理。

13. 我們亦認為，不宜進一步界定“管理”一詞。航空業在本質上是高度專業化、複雜且快速變化的行業。在本地或海外的法律中，我們無法找到飛機“管理”的具體定義。再者，在決定某一方於某一時段是否管理飛機時，無可避免地要考慮多項有關的因素。要為“管理”一詞制訂貼切且能經受時間考驗的定義，有相當的難度。如上所述，法庭已嘗試為此詞作出詮釋，故較穩妥的做法是求諸判例法的發展。

孖士打律師行的建議

14. 2005年9月22日轉交我們有關孖士打律師行呈交草案委員會的建議已收悉。孖士打律師行認為只有“飛機的經營人”應該承擔嚴格法律責任。這建議跟草案的政策用意有重大的分別。若然只有飛機的經營人需要承擔嚴格法律責任，則所有機主均可以享有豁免權；地上或水上第三者的法律保障將會因此受到嚴重的影響。我們認為就建議作出回應前，應先考慮業界的意見。我們現正諮詢業界，希望能於將召開的草案委員會上向委員作出回應。

15. 隨函附夾參與2005年10月24日草案委員會的政府代表名單。我們期待在會議上就草案作進一步的討論。

經濟發展及勞工局局長
(黃靜儀代行)

二〇〇五年十月十四日

