

2005 年民航（修訂）條例草案委員會
2005 年 11 月 11 日會議
討論文件

在 2005 年 10 月 24 日的草案委員會上，委員要求當局再考慮如何更好地界定"管理"一詞，確保不會削弱對第三者的保障。本文件闡明政府就改善草案條文的初步構想。

飛機經營者須負擔嚴格法律責任

2. 我們研究了與航空有關的香港法例。在大部分法例中，"飛機經營者"均界定為"對飛機有管理權的人"（見 2005 年 11 月 4 日函件夾附有關條文），而"管理"一詞均沒有進一步界定。

3. 在《民航條例》第 8 條中，雖然"經營者"一詞沒有出現，但明顯地，該條文的政策目的是要求機主（包括飛機經營者）承擔嚴格法律責任。然而，由於欠缺"經營者"一詞，或會使讀者在解讀該條文內"對飛機有管理權的人"的含意時，缺乏參考依據。因此，我們建議，修改第 8（4）條，訂明"機主"包括"經營者"，而"經營者"則界定為"對飛機有管理權的人"。建議的改動使第 8 條與其他民航法例達成一致，既不影響現有法例下需承擔嚴格法律責任人士的範圍，亦為"管理"一詞的詮釋提供適當的參考。

更明確的豁免條件

4. 委員認同豁免不參與飛機管理的機主的嚴格法律責任的政策目標，同時，亦關注第三項豁免條件（即出租人不參與飛機管理）有欠清晰，可能使一些負有維修及保養責任的出租人得以免除嚴格法律責任。我們就此再次諮詢了業界。在一般的租賃安排下，確保飛機適航（即飛機適合飛行或操作正常）的責任在於承租人。有關飛機適航性有一套國際認可的標準，並已納入《1995 飛航（香港）令》。飛機的適航性須符合多方面的要求，包括－

- (a) 飛機的設計、製造、工藝、材料、配置的儀器及飛行試驗的結果均須經過檢定；
- (b) 飛機（包括儀器及零部件）的定期大修、維修及改良，以及維修的作業表；
- (c) 飛機須由合資格人士保養；及
- (d) 保存飛機的技術記事簿。

由此可見，適當的維修及保養明顯屬於飛機適航的一環。

5. 基於委員的關注，我們建議對第三項豁免條件作如下修改：根據租賃安排，如承租人已承擔確保飛機適航的責任，則出租人可免除嚴格法律責任。經此修改後，只有真正不參與飛機管理的機主方可免除嚴格法律責任，而負責飛機適航的承租人則承擔嚴格法律責任。這既符合條例草案的政策目標，又不會削弱對第三者的保障。

6. 希望委員認同上文第 2 及 5 段的建議。如委員同意有關建議，我們會諮詢業界，並向草案委員會提出委員會審議階段修正案。

經濟發展及勞工局
2005 年 11 月