

## 立法會參考資料摘要

### 《商船（限制船東責任）條例》 (第 434 章)

### 《2005 年商船（限制船東責任）（修訂）條例草案》

#### 引言

在二零零四年十二月十四日的會議上，行政會議建議，行政長官指令 2005 年商船（限制船東責任）（修訂）條例草案（載於附件 A）應提交立法會，以反映《海事索賠責任限制公約》的最新修改，並把原適用於國際運輸的責任制度，延伸適用於香港和澳門以及香港和內地港口之間的運輸（區域運輸）。

#### 理據

##### 《海事責任公約》的責任限額

2. 《海事責任公約》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。

3. 一九九六年五月，國際海事組織通過《1996 年議定書》，提高《海事責任公約》所訂的責任限額。議定書須最少得到十個締約成員確認後才會生效。截至二零零四年十月，已有 14 個《海事責任公約》締約成員確認和實施議定書。雖然確認與否屬自願性質，我們建議在香港特別行政區實施議定書，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。建議亦與我們致力維持香港作為國際航運中心的政策目標相符。因此，我們計劃按照議定書訂定的新限額，修訂第 434 章附表 2 的責任限額。我們已知會中央人民政府在香港特別行政區實施議定書的意向，並獲其同意在本條例草案通過後，代香港知會國際海事組織，表明香港已完成實施議定書的準備工作。

4. 此外，在第 434 章上列明承運人就 300 噸以下船舶所須負的責任限額，較《海事責任公約》所訂定的數額為低。儘管《海事責任公約》容許作彈性處理，但由於 300 噸以下船舶也可對其他船舶或海上財產造成相當的損壞，我們建議提高該類船舶的責任限額，使之與議定書所訂定的水平一致。此舉可確保受該類船舶影響的第三者得到適當賠償。

## 關於區域運輸的責任

5. 第 434 章的第 II 部實施《雅典公約》。該公約就遠洋船隻所載旅客蒙受的損害確立有限責任制度。該公約訂明，在運送過程中，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。

6. 《雅典公約》由一九八零年開始適用於香港。自香港和澳門先後於一九九七年及一九九九年回歸中國後，《雅典公約》便不再適用於香港／澳門及香港／內地港口之間的區域運輸，因為這些運輸不再屬於《雅典公約》所規管的國際運輸。我們建議擴大第 434 章第 II 部的涵蓋範圍，使原適用於國際運輸的責任制度，亦同樣適用於區域運輸。

## 條例草案

7. 主要條款如下 -

- (a) **條例草案第 3 條**:修訂第 3 條，擴大原適用於國際運輸的責任制度的適用範圍，使其亦適用於區域運輸；
- (b) **條例草案第 5(b)、9、13、14(b)(ii)、14(c)、16、18 和 19(a)條**:把“總督”的提述以“行政長官”取代；
- (c) **條例草案第 14(a)條**:廢除第 17(1)條，該條指明 300 總噸以下船舶的責任限額；以及
- (d) **條例草案第 20 條**:修訂附表 2，以實施議定書。修訂前後的責任限額比較載於附件 B。

## 立法程序時間表

8. 條例草案將在二零零五年一月七日刊登憲報，並在二零零五年一月十九日提交立法會。

## 建議的影響

9. 建議對經濟會有影響，詳情載於附件 C。建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。建議對生產力、公務員、環境和持續發展沒有影響。建議不會影響第 434 章的現行約束力。提高責任限額對政府並沒有顯著的財政影響。

## 公眾諮詢

10. 我們預期議定書會獲得足夠的確認，因此在二零零三年七月就建議徵詢立法會經濟事務委員會的意見，並獲得該委員會的議員支持。

11. 我們亦徵詢了船舶諮詢委員會、港口行動事務委員會和臨時本地船隻諮詢委員會。他們均對建議不持異議。

12. 我們就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，諮詢了香港船東會、香港海事法律協會和消費者委員會，他們都支持建議的修訂。我們也就此知會了廣東海事局和澳門港務局，他們並無提出異議。

## 宣傳安排

13. 我們會在二零零五年一月七日發出新聞公報，並會安排發言人解答查詢。

## 查詢

14. 如對本參考資料摘要有任何查詢，請與海事處高級驗船主任謝少雄先生（電話：2852 4606）或經濟發展及勞工局助理秘書長陳可恩女士（電話：2537 2842）聯絡。

經濟發展及勞工局  
二零零五年一月七日

《2005 年商船(限制船東責任)(修訂)條例草案》

目錄

條次	頁次
1. 簡稱及生效日期	1
2. 釋義	1
3. 公約具有法律效力	3
4. 適用範圍	4
5. 就人身傷害所承擔的責任限額	4
6. 加入條文	
6A. 計算單位和折算	5
7. 司法管轄權	5
8. 加入條文	
9A. 合約條文無效	6
9. 承運人向旅客發出通知	6
10. 公約具有法律效力	6
11. 釋義	6
12. 限制責任的權利	7
13. 受責任限額規限的索償	7
14. 船舶噸位的計算	7

條次	頁次
15. 本部的適用範圍	8
16. “締約國”的意思	8
17. 計算單位	8
18. 附表 1 及 2 的修訂	8
19. 廢除及保留	8
20. 《1976 年海事索賠責任限制公約》	9

# 本條例草案

## 旨在

修訂《商船(限制船東責任)條例》。

由立法會制定。

### 1. 簡稱及生效日期

(1) 本條例可引稱為《2005年商船(限制船東責任)(修訂)條例》。

(2) 除第(3)及(4)款另有規定外，本條例自其在憲報刊登當日起實施。

(3) 第2(b)、11、12、14(a)及(b)(i)及20條自經濟發展及勞工局局長以憲報公告指定的日期起實施。

(4) 第5(b)、9、13、14(b)(ii)及(c)、16、18及19(a)條當作自1997年7月1日起實施。

(5) 第(4)款受《香港人權法案條例》(第383章)第II部列出的香港人權法案的第十二條所規限。

### 2. 釋義

《商船(限制船東責任)條例》(第434章)第2條現予修訂—

(a) 在“《1974年海上運輸旅客及其行李雅典公約》”的定義的(a)段中，在分號之後加入“及”；

(b) 廢除“《1976年海事索賠責任限制公約》”的定義  
而代以 —

““《1976年海事索賠責任限制公約》”  
(Convention on Limitation of  
Liability for Maritime Claims,  
1976)指 —

(a) 在1976年11月19日在  
倫敦制定的具該名稱的公  
約，該公約具正本一份，  
用英文、法文、俄文及西  
班牙文寫成；及

(b) 在1996年5月2日在倫  
敦制定的該公約的議定  
書，該議定書具正本一  
份，用阿拉伯文、中文、  
英文、法文、俄文及西班  
牙文寫成；”；

(c) 加入 —

““內地”(the Mainland)指中國的任何部分，  
但不包括香港、澳門及台灣；

“區域運輸”(regional carriage)指符合以  
下說明的運輸 —

(a) 按照有關運輸合約，出發  
地及目的地是位於 —

(i) 香港與澳門(或  
澳門與香港)  
的；或

(ii) 香港與內地的任何港口(或內地的任何港口與香港)的；及

(b) 按照有關運輸合約或預定航線，中途停靠港(如有的話)是位於香港、澳門或內地的；

“國際運輸”(international carriage)具有《1974年海上運輸旅客及其行李雅典公約》第1條給予“international carriage”一詞的涵義；

“運輸合約”(contract of carriage)具有《1974年海上運輸旅客及其行李雅典公約》第1條給予“contract of carriage”一詞的涵義。”。

### 3. 公約具有法律效力

#### 第3條現予修訂 —

(a) 將其重編為第3(1)條；

(b) 在第(1)款中 —

(i) 在“公約”之後加入“的條文”；

(ii) 廢除首次出現的“as”；

(iii) 廢除“has”而代以“have”；

(c) 加入 —

“(2) 儘管有公約第2條第1段的規定，在符合本部的規定下，公約適用於區域運輸。”。

4. 適用範圍

第5條現予修訂 —

(a) 將其重編為第5(1)條；

(b) 在第(1)款中 —

(i) 廢除“本條”而代以“本款”；

(ii) 在所有“海”之前加入“國際”；

(c) 加入 —

“(2) 在適用於區域運輸時，公約須在猶如第2條第2段已被略去的情況下理解。”。

5. 就人身傷害所承擔的責任限額

第6條現予修訂 —

(a) 將其重編為第6(1)條；

(b) 在第(1)款中，廢除“總督”而代以“行政長官”；

(c) 加入 —

“(2) 在適用於區域運輸時，公約須在猶如第 7 條第 2 段已被略去的情況下理解。”。

6. 加入條文

現加入 —

“6A. 計算單位和折算

在適用於區域運輸時，公約第 9 條須在猶如“審理有關案件的法院所屬國家的國家貨幣”等字已由“港幣”所取代的情況下理解。”。

7. 司法管轄權

第 9 條現予修訂，加入 —

“(3) 在適用於區域運輸時，公約第 17 條須在猶如 —

(a) 第 1 段已被略去；

(b) 第 2 段中的“任何”等字已被略去，

的情況下理解。”。

## 8. 加入條文

現加入 —

### “ 9A. 合約條文無效

在適用於區域運輸時，公約第 18 條須在猶如“或具有限制第 17 條第 1 段指明的選擇權的效力的作用，”等字已被略去的情況下理解。”。

## 9. 承運人向旅客發出通知

第 10 條現予修訂，廢除“總督”而代以“行政長官”。

## 10. 公約具有法律效力

第 12 條現予修訂 —

(a) 在“公約》”之後加入“的條文”。

(b) 廢除首次出現的“as”；

(c) 廢除“has”而代以“have”。

## 11. 釋義

第 13 條現予修訂 —

(a) 在(b)段中，廢除句號而代以分號；

(b) 加入 —

“ (c) 在公約中 —

(i) “索償”的涵義與“索賠”的涵義相同；

(ii) “責任限額”的涵義與“責任限制”的涵義相同。”。

## 12. 限制責任的權利

第 14 條現予修訂，廢除在“船東”之後的所有字句而代以“、  
“船舶所有人”(shipowner)則具相應涵義。”。

## 13. 受責任限額規限的索償

第 15(1)及(2)條現予修訂，廢除“總督”而代以“行政長官”。

## 14. 船舶噸位的計算

第 17 條現予修訂 —

(a) 廢除第(1)款；

(b) 在第(2)款中 —

(i) 廢除“及本條”；

(ii) 廢除“總督”而代以“行政長官”；

(c) 在第(3)款中，廢除“總督”而代以“行政長官”。

## 15. 本部的適用範圍

第 23(2) 條現予廢除。

## 16. “ 締約國 ” 的意思

第 24 條現予修訂，廢除 “ 總督 ” 而代以 “ 行政長官 ” 。

## 17. 計算單位

第 25(1) 條現予修訂 —

- (a) 廢除 “ 至 9 ” 而代以 “ 及 8 ” ；
- (b) 在 “ 第 6 ” 之後加入 “ 及 7 ” 。

## 18. 附表 1 及 2 的修訂

第 28 條現予修訂，廢除 “ 總督會同行政局 ” 而代以 “ 行政長官會同行政會議 ” 。

## 19. 廢除及保留

第 29(2) 條現予修訂 —

- (a) 在 (a) 段中，廢除 “ 總督根據第 17(2) 條作出； ” 而代以 “ 行政長官根據第 17(2) 條作出。 ” ；
- (b) 廢除 (b) 及 (c) 段。

20. 《1976 年海事索賠責任限制公約》

附表 2 現予修訂 —

(a) 在第 I 章第 1 條第 2 段中，廢除“(shipowner)”而代以“、“船舶所有人”(shipowner)”；

(b) 在第 I 章第 3 條中，廢除(a)節而代以 —

“(a) 救助費索賠，如適用，包括經修正的《1989 年國際救助公約》第 14 條規定的特別補償或共同海損攤款的任何索賠；”；

(c) 在第 II 章第 6 條中，廢除第 1 段而代以 —

“1. 除第 7 條所提及 之外的在任何不同情況下發生的索賠的責任限制，應按如下方法計算 —

(a) 對於喪生或人身傷害索賠 —

(i) 對於噸位不超過 2 000 噸的船舶：200 萬計算單位；

(ii) 對於噸位超過該噸數的船舶，在(i)所述 上增加如下數額 —

從 2 001 噸至 30 000 噸的每一噸：800 計算單位；

從 30 001 噸至 70 000 噸的每一噸：600 計算單位；和

超過 70 000 噸的每一  
噸：400 計算單位；

(b) 對於任何其他索賠 —

(i) 對於噸位不超過 2 000  
噸的船舶：100 萬計算  
單位；

(ii) 對於噸位超過該噸數的  
船舶，在(i)所述 上  
增加如下數額 —

從 2 001 噸至 30 000  
噸的每一噸：400 計算  
單位；

從 30 001 噸至 70 000  
噸的每一噸：300 計算  
單位；和

超過 70 000 噸的每一  
噸：200 計算單  
位。 ”；

(d) 在第 II 章第 7 條中 —

(i) 廢除第 1 段而代以 —

“ 1. 對於任何不同時候產生的船舶  
旅客喪生或人身傷害的索賠，船舶所有人的  
責任限制應為 175 000 計算單位乘以該  
船按其證書准許載運的旅客人數所得的數  
額。 ”；

(ii) 在第 2 段中，廢除“有關船舶的旅客人身  
傷亡的索償”而代以“船舶旅客喪生或人  
身傷害的索賠”。

## 摘要說明

本條例草案對《商船(限制船東責任)條例》(第 434 章)(“該條例”)作出修訂，主要目的如下 —

- (a) 使《1974 年海上運輸旅客及其行李雅典公約》亦適用於來往香港與澳門之間及香港與內地的港口之間的海上運輸(草案第 2(a)及(c)、3、4、5(c)、6、7 及 8 條)；
- (b) 按照在 1996 年制定的《1976 年海事索賠責任限制公約》(“《海事索賠公約》”) 的議定書對該公約作出的修改，更新載列於附表 2 的該公約的條文(草案第 20 條)；
- (c) 廢除現時適用於噸位在 300 噸以下的船舶就《海事索賠公約》引起的索償所承擔的責任限額，而代以在該公約中列明的限額(草案第 14(a)條)；及
- (d) 對該條例的若干條文作適應化修訂，使其符合《基本法》和切合香港作為中華人民共和國的特別行政區的地位(草案第 5(b)、9、13、14(b)(ii)及(c)、16、18 及 19(a)條)。

## 《海事責任公約》現有限額與《1996 年議定書》新限額？比較

	《海事責任公約》 現時限額 (特別提款權 <sup>1</sup> (計算單位))	《1996 年議定書》 新限額 (特別提款權 <sup>1</sup> (計算單位))
<b>I. 人身傷亡索償</b>		
噸位達到 500 噸的船舶	333,000	200 萬
噸位介乎 501 至 2,000 噸的船舶	333,500 至 1,083,000	200 萬
超過 2,000 噸的船舶，每增一噸	介乎 167 至 500	介乎 400 至 800
<b>II. 其他索償</b>		
噸位達到 500 噸的船舶	167,000	100 萬
噸位介乎 501 至 2,000 噸的船舶	167,167 至 417,500	100 萬
超過 2,000 噸的船舶，每增一噸	介乎 83 至 167	介乎 200 至 400
<b>III. 旅客索償</b>		
所有船舶	46,666 乘以該船舶規定 載客數目，但最高不超 過 2,500 萬	175,000 乘以該船舶規 定載客數目

<sup>1</sup> 特別提款權指國際貨幣基金組織所界定的計算單位。二零零四年十一月五日，每一特別提款權約折合港幣 11.7 元，該計價額每天變動。

## 建議的影響

雖然條例草案會提高船東就財產及人身傷亡索償的責任限額，但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。

2. 把原適用於國際運輸的責任制度延伸適用於區域運輸，會把區域運輸承運人就若干海事索賠的責任限制於合理水平，從而改善他們的營商環境。與此同時，乘客仍可按照國際接受的責任制度處理其索償。