

# 立法會經濟事務委員會

## 民用飛機的保險規定

### 引言

政府已就在香港運作的民用飛機<sup>1</sup>及其他飛行器或飛行工具所需保險作出建議。本文件旨在徵詢各委員對有關建議的意見。

### 背景

2. 多年來，政府一直規定每架為出租或受酬而提供往來香港的航空服務或在香港提供航空服務的飛機，均須購買第三者保險。這項規定透過行政措施施行，即凡有關經營人就開辦上述服務申請牌照/許可證時，均須提供擬使用飛機投保的詳情。至於投保金額，則不得低於《香港航空資料滙編》所刊載的適用於每宗意外或事故或事件的合一限額。

3. 購買第三者保險的規定，現時並不適用於非為出租或受酬而飛行(即非商業飛行)的飛機，該類飛機主要包括公司飛機或香港飛行總會的飛機，但這些飛機仍須符合有關的安全規定。

4. 在早前於一九九九年一月二十五日舉行的事務委員會會議上，各委員已討論過有關立法規定所有民用飛機，不論是否為出租或受酬而飛行，均須購買第三者保險的建議，而當時委員對建議表示支持。此外，委員又贊成現行的最低保額應維持不變；不過，因應輕型飛機(即最大滑出前重量不超過 5 700 公斤者)營運人和機主就保險費用的關注，該類飛機的保額會另訂於 1,500 萬美元的水平。有關保額水平詳列於附件 A.

---

<sup>1</sup> 在本文件中，“飛機”一詞指定翼機或旋翼機。至於其他各類的飛行器或飛行工具，請參閱第 16 至 18 段。

## 近期發展

5. 自事務委員會於一九九九年一月舉行會議以來，情況已有新的發展，令到我們必須覆檢有關建議。

## 國際發展

6. 目前，航空公司在國際航空運輸方面的責任，由一組稱為“華沙體系”的國際協議所規管。“華沙體系”於多年前建立，時至今日，部份條文已不合時宜。

7. 一條新的國際公約 — 《統一國際航空運輸某些規則的公約》(一般稱為《蒙特利爾公約》) — 已於一九九九年五月制訂及開始供國家簽署。該公約旨在更新華沙體系，其中包括一新條文，訂明當事國必須規定轄下的承運人就公約所載他們須承擔的責任投購足夠的保險，責任範圍包括乘客、行李、貨物、及郵件<sup>2</sup>，和運輸乘客、行李或貨物時因延誤引致的損失。雖然《蒙特利爾公約》尚未正式生效<sup>3</sup>，我們仍需研究應否在保險建議覆檢中一併考慮這發展。

### “第三者”責任的涵義

8. 航空公司現時按行政措施提交的保險證書，必須列明已有第三者保險。實際上，大部分的保險證書亦包括其他投保項目，例如乘客、行李、貨物和郵件。

9. 在擬備法例草稿時，我們曾研究“第三者”責任一詞的具體涵義。以下是有關的幾點：

- (a) 本港目前載有第三者保險規定條文的法例當中，例如在《汽車保險(第三者風險)條例》之中，並無“第三者”一詞的定義；

---

<sup>2</sup> 根據《蒙特利爾公約》，承運人在運送郵件的過程中，只須按照其與郵政當局之間的關係所適用的規定，對有關郵政當局負上責任。

<sup>3</sup> 《蒙特利爾公約》必須獲得最少 30 個國家批准，才能生效。

- (b) 律政司認為難以為“第三者”一詞下定義；以及
- (c) 根據航空保險業的意見，“飛機第三者”一詞在航空保險方面可包括亦可不包括機上的乘客或財物。

### 建議“規定項目”

10. 考慮到上文所述的最新發展，我們認為所有在本港升降的民用飛機，均須購買包括與五個項目有關的責任的合一限額保險。這五個項目是：第三者、乘客、行李、貨物和郵件(下文稱為“規定項目”)。這項規定可為乘客和付運人帶來更大的保障，同時亦和上文第七段所述新《蒙特利爾公約》的規定一致。在香港營運的大部份航空公司，其保險亦已包括這些項目。

11. 由於營運人可能只運載部份而非所有規定項目，它應可獲准選擇在合一限額保險中不包括與它並無運載的項目有關的責任。以不載乘客的全貨機航空公司為例，它應可獲准選擇在合一限額保險中不包括乘客和行李責任。但有關營運人不應獲准基於這個理由而降低合一限額。

12. 《蒙特利爾公約》亦規定承運人須為延誤造成損失所引起的責任投保，但我們現階段並不建議推行此項規定。保險專家的意見是承運人在這方面承受的風險不大。據我們所知有關世界各地航空主管當局的資料，其中都沒有規定承運人須為延誤造成的損失投保，硬性規定有關投保會偏離國際慣例。因此，我們認為目前不適宜把延誤所造成的損失列為“規定項目”。但我們稍後會檢討是否須加入此項目，期間我們會密切留意《蒙特利爾公約》獲各國批准的進展。

### 建議保額

13. 雖然“規定項目”責任除了包括第三者責任外，還包括關於乘客、行李、貨物及郵件的責任，不過，我們認為附件 A 所列的最低保額仍是足夠的。保險經紀表示，過去 15 年由同一宗空難招致巨大損失所涉賠償總額最高為 5.2 億美元(一九八八年，泛美，洛克比)及 5.15 億美元(一九九八年，瑞士航空公司，Peggy's Cove，不過可能有索償個案尚待解決)。這些索償

個案主要涉及乘客以及第三者在地面蒙受損失的法律責任。根據我們的建議，大部份在香港經營定期航班的航空公司均須持有最少 10 億美元合一限額的保險。

14. 至於輕型飛機(即最大滑出前重量不超過 5 700 公斤的飛機)，建議最低保額為 1,500 萬美元。這保額足以確保“規定項目”有足夠的保障，但同時不會令輕型飛機的經營人負擔過重。在徵詢有關各方(例如香港飛行總會)的意見後，並且參考本港現行車輛最少須購買保額一億港元(即大約 1,280 萬美元)的第三者保險及人身傷害保險的規定，我們認為上述最低保額是合適的。

#### “規定項目”以外的責任項目

15. 目前，大部分航空公司均會購買一種不只承保“規定項目”，還包括例如處所責任等其他項目的合一限額保險。這安排在目前的行政措施下是獲准的。我們曾考慮有關安排在建議的法例中應否繼續獲准。我們認為經營人應可在其合一限額保險中加入規定項目以外的其他項目(受保經營人本身的飛機機體除外)，我們的理由如下：

- (a) 大部分航空公司所購買的合一限額保險除了不承保本身飛機的機體外，其他一切因意外而出現的責任均在承保之列，而機體投保則通常會包括在另一限額內。根據我們現有其他國家的保險規定的資料，大部份(包括德國、瑞士和美國)都容許航空公司在有關的合一限額保險中，加入其他責任項目。不容許經營人加入其他責任項目會偏離國際一般慣例，並會對在港經營的航空公司造成困難。
- (b) 根據我們的建議要求和航空保險慣例，合一限額保險是逐次事故賠償的。**因同一宗事故**而同時就“規定項目”及其他責任索償(除飛機機體外)的機會微乎其微。舉例來說，就乘客及處所責任因同一宗意外而索償的情況極為罕見。此外，整體來說，我們的建議最低保額亦較其他地方規定的同類保額為高，因此，我們認為保障程度因“規定項目”以外的項目而減低的情況應不是一大關注。

- (c) 我們建議的唯一例外是，受保經營人不得把其飛機機體包括在相同的合一限額之內，因為有關飛機機體的索償往往可能與“規定項目”的索償同時出現。

## 氣球、飛船及滑翔機等

16. 現時，在香港使用飛船、氣球、滑翔機等飛行器或飛行工具並不常見。我們曾經研究建議中的保險規定應否應用於該類飛行器或飛行工具，以顧及它們可能被使用的情況。考慮到意外時可能造成的破壞，我們認為應規定以下種類的飛行器或飛行工具也須投保：

- (i) 飛船；
- (ii) 可載客的氣球；以及
- (iii) 滑翔機。

上述飛行器或飛行工具通常可載客，以適航標準及操作要求而言，與飛機也基本上相類似。

17. 我們建議附件 A 所載的最低保額同樣應用於該類飛行器或飛行工具。該等飛行器或飛行工具的最大重量通常不超過 5 700 公斤。

18. 另一方面，上文建議的投保規定不應應用於不可載客的氣球、懸掛式滑翔機、風箏、降落傘、模型飛機等飛行器或飛行工具。該等飛行器或飛行工具體積較小，而危及第三者的機會也很微，且通常不會載客，亦不會裝載行李、貨物或郵件，因此無須為此等責任項目投保。假如有需要規定須為某一項活動(例如在擠擁的體育場館內進行風箏表演)投保，有關規定仍可透過採取行政措施等方式實施，因為該等飛行器或飛行工具通常須申請特別的飛行許可。

## 徵詢意見

19. 民航處已諮詢航空諮詢委員會、國際航空運輸協會、香港保險業聯會、三家主要的國際航空保險經紀以及航空公司。

20. 航空諮詢委員會支持建議中的購買保險規定。國際航空運輸協會已把民航處的諮詢函件交給有航班前往香港的成員航空公司傳閱，並已和各航空保險業團體及航空保險經紀磋商此事。協會回應表示上文第 10 至 15 段所載建議可以接受。有關的航空保險經紀以及香港保險業聯會亦已回覆表示有關建議不會帶來任何重大問題。

21. 經營定期航班往來本港的 62 家航空公司之中，有 60 家已經或表示準備在其合一限額保險中包括五項規定項目，只有兩家航空公司的情況不明。雖然如此，由於建議中的規定合理及符合公眾利益，我們已通知該兩間航空公司我們計劃立法落實有關規定。

## 未來路向

22. 我們計劃制定法例，落實擬議的航空保險規定。律政司表示可根據《民航條例》(第 448 章) 第 2A 條<sup>5</sup> 制定附屬法例，以達致這個目的。

23. 歡迎各委員就擬訂立的規定提出意見。

經濟局／民航處  
二零零零年一月十九日

---

<sup>5</sup> 第 448 章第 2A 條作出多項規定，包括訂明行政長官會同行政會議可藉命令訂立行政長官會同行政會議覺得就規管航空事宜的概括目的而言屬需要或適宜的條文，但該等條文只可處理民航的日常業務及技術管理。

	<p style="text-align: center;"><b>分組類別</b></p> <p>製造商飛行手冊或操作手冊所訂明的飛機或飛行器或飛行工具的最大滑出前或滑行重量（如不適用，則以最大起飛重量或最大重量之中的較高者為準）</p>	<p style="text-align: center;"><b>合一限額</b></p> <p>有關任何一宗意外、事故或事件的第三者、乘客、行李、貨物及郵件等責任的合一限額不得少於下列以美元計算的金額</p>
(1)	5 700 公斤或以下	1,500 萬
(2)	5 701 公斤至 10 000 公斤	2,500 萬
(3)	10 001 公斤至 28 000 公斤	6,000 萬
(4)	28 001 公斤至 100 000 公斤	2 億
(5)	100 001 公斤至 170 000 公斤	5 億
(6)	170 001 公斤及以上	10 億

## 航空保險投保金額的規定

(請參閱此簡表後的註釋)

	加拿大	德國	瑞士	美國	香港 (建議規定)
航空保險中所需的投保金額 (以美元計)	1.7 億	0.6 億	0.98 億	1.34 億	10 億

註解：

- (一) 以上簡表旨在以一架載有 380 名乘客的波音 747-400 型飛機(最大滑出前或滑行重量約為 400,000 公斤)，比較各地所規定的最低保險金額。波音 747-400 型客機是來往香港的國際航班上一種常用的飛機。
- (二) 所有金額以美元計，或以 1999 年 11 月 23 日的兌換率兌換為美元計算。
- (三) 上述簡表的資料來自民航處於 1998 年所進行調查，該等資料已於 1999 年更新。
- (四) 香港以外的四個地方的保額是第三者責任保險(在加拿大方面為公共責任)及乘客責任保險所需的總保險金額。
- (五) 此簡表只用作舉例說明，原因是不同地方的部份詳細保險規定不能在同一基礎下比較。