

# 佳保通訊

## Best News

二零一零年五月 第三十六期

Editor: Best Surveying & Recovering Services Ltd.

電郵: best@bestrecovering.com

網址: www.bestrecovering.com

© 版權所有未經許可, 不得轉載或翻印

© Copyright reserved

如欲重溫以往多期「佳保通訊」,

可瀏覽本公司之網頁: www.bestrecovering.com

佳保公証行:

你的交通意外專門店。

『交通意外後.....

讓您的煩惱不安得以減緩,

讓您的交通常識有所提昇,

讓您的意外損失獲得補償。』

佳保公証行有限公司 編印 新界沙田小瀝源 安心街 19 號匯貿中心 820 室 電話: 2652 5998 傳真: 2696 4998

### 本期要目

〈佳保透視〉

沃爾沃; 1379萬; 「車品」???

〈佳保信箱〉

綠燈撞車大晒!?

〈汽車保險放大鏡之三十一〉

索償陳述充滿疑點, 拒絕賠償理所當然!?

〈民事索償盲公竹之三十〉

冇檢控, 企喺度?! 想追討, 點樣做?

〈交通時事速遞〉

汽車與電腦的聯婚: 車內上Internet

〈安全港自由講〉

“盲點提示系統”

〈網頁精選〉

「交通安全隊»: 促進交通安全, 助你成為精明的道路使用者

〈安全學堂〉

快速公路之小心行差踏錯 (香港駕駛學院)



〈「佳保通訊」各欄均歡迎專業人士或有興趣者來稿或來函討論。來稿一經接納, 薄酬(HK\$1,000或以上, 或等值禮品)。編者對來稿有刪減權。來稿需未曾在其他刊物上刊登過。投稿者需提供真實姓名、筆名、投稿者所任職行業和職位、聯絡電話等資料, 以作核對。)



## 佳保透視

### 沃爾沃; 1379萬; 「車品」???

單看題目, 如果你不明白內容會是什麼, 也許你就沒有太去了解汽車行業近期的發展, 特別是中國的發展。

“沃爾沃”, 就是富豪(VOLVO)這瑞典車廠在國內的譯名。在2010年3月28日, 福特汽車公司與中國浙江的吉利汽車公司在瑞典簽訂協議, 以18億美元將VOLVO的100%股權(包括知識產權和技術)售與吉利。這是歷來中國汽車業在海外的最大宗收購。不知道日後“富豪”會不會因為新擁有人是中國公司, 然後在香港的中文名稱也改做“沃爾沃”呢?

“1379萬”, 是2009年中國的汽車產量, 而美國和日本在2009年的產量分別為1040萬和793萬輛。中國首次成為全球第一大汽車生產國, 一舉打破過去20年長期被美、日兩國壟斷的局面。而一般估計中國的汽車產量今年還會有十多巴仙的增長, 從而令產量有機會突破1500萬輛。

汽車產業在全球各先進國家均是經濟的重要支柱, 如: 汽車產業在意大利佔GDP“國民生產總值”的8.5%, 在美國佔4%, 在歐盟佔6%。汽車產業僱用全球5%的勞動人口(即約5千萬人), 單在美國便僱用超過850萬人, 而在日本也僱用超過700萬人。

此外, 汽車的產業鏈既長又多又大, 它的附屬或關連行業都可以很專業和龐大。例如汽車零件業, 汽車維修業。2010年3月26日, 便有一間國內的汽車維修及二手買賣公司在香港交易所上市(00881:中升集團), 集資近36億元。

還有, 不要忘記: “汽車保險”在全球來說也是一個很重要的產業, 佔不少保險公司一般保險業務近半的收入(在香港, 總體“汽車保險”的淨保費收入佔“一般保險”收入近14%)。

看了這麼一大堆數字, 你怎可以不驚訝中國的汽車業的驚人發展! 驚訝的同時, 又怎能不祝福中國的汽車產業的繼續發展和進步!

但在驚訝和祝福之餘, 我們又為中國的車主的“財大氣粗”, “發財不立品”慚愧和“羞家”。做人要講“人品”, 打牌要講“牌品”, 開車何嘗不是要講“車品”?

筆者復活節假期到國內汕頭鄉下掃墓, 遇到整條“深汕高速公路”大塞車, 綿延幾十公里, 蔚為奇觀。原本只需2小時的“高速”, 卻需要10小時才能走完。

本來路肩的一條路, 法例列明是只許緊急救援車輛行駛, 結果是整條路肩被一般車輛佔去。排隊等候期間, 很多司機落車抽煙, 甚或在路邊當眾小便。路上“響鉸”之聲不絕, 燥音震耳。到了橫街小巷, “響鉸”之聲更多, 少見禮讓。更令人看不過眼的, 是就算有老弱婦孺過馬路, 司機也照“響鉸”如儀, 絕不禮讓! 衝紅燈, 長距離倒車後駛等, 更是司空見慣!

如此“車品”, 又怎配那“世界第一大汽車生產王國”的稱號! 和其它行業一樣, 國內可以很快從國外買到最先進的“硬件”, 但使用硬件的文化和態度(“軟件”)卻令人噁心!

作為炎黃子孫, 充心希望良好的駕駛態度和文化, 很快可以在國內普及, 這不單可以展現我們這“世界第一大汽車生產王國”的風範, 還可以促進交通安全, 減低交通意外率!

話說回頭, 國內的發展一日千里, 香港就像慢龜爬行, 優勢已所餘無幾。政府及業界應怎樣做, 以保持甚或擴大香港的優勢? 再不努力, 我們的下一代會怎樣?!

『交通意外後.....讓您的煩惱不安得以減緩, 讓您的交通常識有所提昇, 讓您的意外損失獲得補償。』

佳保公証行: 你的交通意外專門店。專業追討交通意外因工受傷等疏忽責任之保險賠償。



# 佳保信箱

## 綠燈揸車大晒！？

# Happy Father's Day

### 上期問題：

陳伯伯年近70，眼愈來愈花，步履也愈來愈慢。有次從設有紅綠燈的十字路口橫過馬路，也許是看錯了燈號，也許是自己走得太慢，忽然有架私家車從左面馬路右轉駛入並大聲響安和急剎車停在他旁邊，差點就把他撞倒。司機向他破口大罵，說他“紅燈仲過馬路！”陳伯伯感到有點氣憤，“唔通你係綠燈就大晒咩！”事後陳伯伯來電詢問本刊，如果那名司機是綠燈開車右轉並將他撞倒，是不是便不需負任何責任？

### 上期答案：

對著老人家也這麼沒耐性，那位司機實在太沒“車品”了！雖然是綠燈，但如把陳伯伯撞倒，他很可能被告“不小心駕駛”的！“綠燈唔係大晒！”或者可以向大家介紹一高等法院上訴案例(HCMA1128/2002)，幫助大家理解。案情大要如下：2002年2月20日，上訴人(司機)駕駛雙層巴士行經荔枝角及太子道交界時，撞倒一名過路人。該過路人後來不治。司機被控“不小心駕駛”，裁判官裁定罪名成立，罰款2,000元及停牌兩個月。巴士司機將因此而失去工作。

#### 司機不服，向高等法院上訴。司機的証供是：

- (1) 他駕駛該巴士到太子道西及荔枝角道交界時，因為交通燈是紅色，因而他將該巴士停下，等候交通燈轉綠燈；
- (2) 轉綠燈後，他便開車，右轉進入黃色方格，面向荔枝角道行人過路綫，車速是20-30公里。當時有人在安全島等候過馬路，該巴士的上下層均有乘客準備下車；
- (3) 上訴人忽然看見傷者在荔枝角道中間的安全島行出馬路——他便響號及剎車，但不是一腳踏死，因為恐防車上乘客跌倒受傷及防止該巴士左傾斜撞倒站在荔枝角道該巴士左邊行人路上的途人；
- (4) 該途人聽到響號後，仍然繼續向前沿她的右方斜跑。該巴士亦減速。但在該巴士駛過行人馬路綫後及在該巴士停下時，該途人用雙手推著該巴士的車頭擋風玻璃，因而她被撞倒在地上。

#### 裁判官的裁決：

1. 從相片顯示，司機可以清楚看見現場交通情況，包括傷者過馬路的情況。
2. 司機看見傷者過馬路時，沒有將巴士慢下來，只是響號，企圖迫使傷者返回安全島。
3. 雖然司機的交通燈號是綠燈，但關於綠燈的使用，在《道路使用者手冊》第61頁中及第89頁(筆者註：不同版本可能有不同頁數)中說明：「駕駛人如欲轉入某道路，應先讓路給正在橫過或等候橫過該道路的人。」「綠色燈號表示如情況安全，便可駛過路口或行人過路綫……如果是要左轉或者右轉，應先讓在該路口橫過馬路的行人。」
4. 駕駛人是有責任小心留意行人會隨時橫過馬路。駕駛人是有責任讓行人先橫過馬路。
5. 司機在意外中的駕駛態度，明顯地是遠低於一個小心專注和謹慎的駕駛者應有之行為。裁定“不小心駕駛”罪名成立。

#### 高院上訴庭法官裁決：

在聽取過控辯雙方律師/大律師陳詞後，高院法官認為裁判官的理據或定罪沒有任何不安全或不穩妥之處。故駁回上訴，維持原判。由此案例可見，綠燈唔係大晒！作為一個道路使用者，最基本的態度是要小心謹慎，並要兼顧其它道路使用者。對小童、老人，就更要加倍小心和禮讓！有了這種態度，自然“道路零意外，香港人人愛”啦！

(本文並非法律意見。如有疑問，請諮詢閣下的律師或專業人士。為方便讀者理解，案例內容有所簡略及修訂。)



## 防盜響鬧常誤鳴，煩到居民可判刑

讀者bingo\_88電郵詢問：“本人因經常在半夜三更受到停泊在街邊汽車的防盜系統誤鳴而感到十分煩擾，本人居住的大廈沒有管理處，故雖然經常誤鳴也沒有人處理。究竟，香港有沒有管制條例呢？那一個政府部門應該負責？”

(答案下期刊出)



## 汽車保險放大鏡之三十一

### 索償陳述充滿疑點，拒絕賠償理所當然！？

車主的愛驅發生交通意外後，如要向保險公司提出索償或備案時，都需要盡早填寫「汽車意外報告書」，以便保險公司第一時間了解案情，從而作出評估及相應的措施。而汽車意外報告書內，都需要車主及司機報上意外詳情，並於報告書上簽名聲明「所填報的資料乃盡車主及/或司機所知所信提供，而且全部屬實」。如果某人蓄意提供虛假或欺詐性的資料作索償或備案，則保險公司可以拒絕賠償。

然而實際上，很多時車主或司機會不小心地作出了錯誤的聲明，又或只陳述了事實的部份而令意外經過充滿疑點，保險公司又是否必然可以拒賠呢？筆者和大家分享一個由「保險索償投訴局」提供的個案：

一位購買了“全保”的車主，於雨夜在高速公路上駕車失控，汽車撞向石壘後停下，意外導致車身前半部嚴重損毀。車主通知丈夫代為電召拖車公司到場協助，然後於翌日早上向警方報案。

保險公司及後委派理賠師調查及到肇事現場實地考察，發現被保汽車的損毀情況與車主陳述的情況並不一致。一、石壘上沒有被保汽車撞擊造成的明顯痕跡。二、理賠師在車身前半部也找不到任何由拱形石壘掉下的黑白油漬。故此理賠師相信意外實際上是在另一個地點發生，而並非車主所指的地方。保險公司於是便認為該車主提供錯誤/虛假陳述，拒絕發放賠償。

車主不服，向「保險索償投訴局」投訴。投訴委員會審視資料後，留意到保險公司委派的理賠師於意外發生後兩個多月才到肇事現場查察，與事故有關的重要證據很可能已經消失或者被破壞。

而且更重要的是，投訴委員會認為發生意外事故導致被保汽車嚴重損毀是毋庸置疑的事實。被保汽車已購買全保保障，即使未能確定究竟汽車與甚麼相撞或意外肇事地點確實在那裏，也不會改變被保汽車已經損毀的事實。投訴委員會將疑點利益歸於被保人(車主)，裁定保險公司拒絕賠償的理據不足，車主可獲賠償維修汽車的費用。

上述個案因為車主購買的是全保單，所以投訴委員會認為陳述資料雖有爭議性，但卻不大影響索償申請的效力。然而，每一個個案也有其獨特之處，每一個車主亦應盡其責任，盡量把意外的資料記錄並如實報告給保險公司，方為上策。

(本文並非法律意見，如有疑問，請諮詢閣下的律師或專業人士。)

佳保醒一醒：交通意外或因工受傷後，如有人身傷害，從政府或有關團體機構所得的賠償，可能只是你應得的一部份。請與我們的專業顧問聯絡，確保你的權益，獲得更大的賠償！



# 民事索償盲公竹之三十

## 有檢控，企喺度?! 想追討，點樣做?

早前有讀者致電查詢，關於他早前發生交通意外，經調查後，警方決定不採取進一步檢控行動。而該讀者卻認為是次交通意外成因是由於對方司機不小心駕駛所引致。那麼該讀者可做些什麼從而幫助自己去追討可能的損失呢?

在回答上述問題前，筆者先對警方不採取進一步檢控行動作一概括解述，希望使讀者對警方的調查和檢控多點認識。首先，當警方(一般指交通意外調查組)接獲案件後便會傳召意外中涉案人仕錄取口供以便進行調查工作(可參考本公司網頁：“交通意外Q&A” — Q5及Q8)，若有足夠證據顯示意外中任何一方涉及違反交通道路條例如“不小心駕駛”，警方便會提出起訴，將案件交法庭排期聆訊。相反，若警方經調查後認為導致意外的成因責任並不明確，便不會提出起訴行動。在此，筆者須要強調一點，警方不提出檢控當中可涉及很多其它可能因素，絕不能一概而論，上述只是其中一個可能原因，待將來有機會再與讀者分享。

言歸正傳，若讀者遇著上述不檢控情況，但卻認為意外責任應在對方的話，筆者試從三方面建議讓讀者去考慮或嘗試的做法：—

- i.) 若意外當事人不滿意有關警方就是次交通意外之調查結果，並認為負責的警員有疏忽職守或不公平公正之處，可考慮向《投訴警察課》作出投訴(24小時投訴熱線：2866 7700)，以便該部門作出跟進並從新調查及覆核。當然，讀者要明白一點，覆核結果會否跟最初之調查結果一樣，相信每個個別案件須獨立處理及考慮。讀者可待有結果後再行考慮下一步做法，亦不妨請教專業人士及律師。
- ii.) 可考慮從民事索償途徑去追討。由於警方不提出檢控行動，對涉事各方提出追討是有一定的困難，因是次意外責任誰屬暫未能夠確定。故此，當循民事索償去追討有關的可能損失過程中(可參考本公司網頁：“交通意外Q&A” — Q9)，法庭須先就責任誰屬及或分擔進行聆訊及確定，待釐清責任後才去處理追討金額部份。所以這類索償個案往往需時較長及與訟雙方均可能被法庭要求提供額外文件如法庭的審訊謄本等等以供法庭參考。
- iii.) 當事人亦可考慮由自己聘請律師進行“私人檢控”，就意外是否有人違反交通條例(如“不小心駕駛”)先去“討回公道”。當然，一切費用包括律師費或訟費等等須由閣下負責，再者“私人檢控”的難度甚高。所以在作“私人檢控”前，建議先向律師諮詢再行決定。(有關“私人檢控”可參考第三十五期《佳保通訊》十週年特刊嘉賓來稿之：警方不檢控，自己去檢控?!)

筆者透過以上分享，希望給讀者多點認識追討索償的情況和自己應有的權利。由於每宗意外的責任誰屬都不能一概而論，你的個案“企喺度定點樣做”，還是先請教律師或專業人士之意見吧!

(本文並非法律意見，如有疑問，請諮詢閣下的律師或專業人士。)



# 交通時事速遞

## 汽車與電腦的聯婚：車內上 Internet

大家手握著的手提電話能享受上網服務都有一段日子啦! 那麼大家有沒有想過有一天你不用帶手提電腦或電話，也可以在你的汽車內上網呢?

原來在日本，早於1997年已成功在汽車內使用無線上網服務(Wi-Fi)，而且技術還不斷改進添! 另一邊廂的美國也不甘示弱，也開始將電腦網上設備引入汽車車廂內。

在美國，科技研究公司例如：Intel及Google已構思將電腦設施移至汽車內的汽車儀錶板，即基本上我們已不需帶同一部手提電腦在車上使用，車內的電腦設備已能幫助解決日常需要。

科技研究公司及汽車工業正開拓一個新浪潮，名為“infotainment systems”，除了提供娛樂資訊外，還同時在研發一個系統，可以阻止司機在駕駛時看電影及其他功能，但司機仍然可以透過手指觸控螢幕，了解餐廳的資料及聽音樂。他們也同時研發聲音指令的可能性，使司機可以在螢幕上看地圖及前座乘客可以看電影。

美國福特(Ford)汽車公司創立的MyFord system可使網上瀏覽器只能於汽車停泊時才使用，而德國奧迪(Audi)汽車公司就設計了可限制司機在駕駛時使用有可能導致分心的設施的功能。

總之，以上各式其式的發展，目的都是滿足現代人日理萬機、生活緊湊的需要，但當然顧及此需要時，汽車公司也著力考慮司機駕駛時的安全問題，使新科技在提供好處之餘，又不會引致壞處頻頻出現。在香港，暫時法例是不容許在前座位置安裝如以上所述的電腦上網設備，不過時代會進步，相信經過其他先進國家研發後，一定他朝可在香港落地生根。



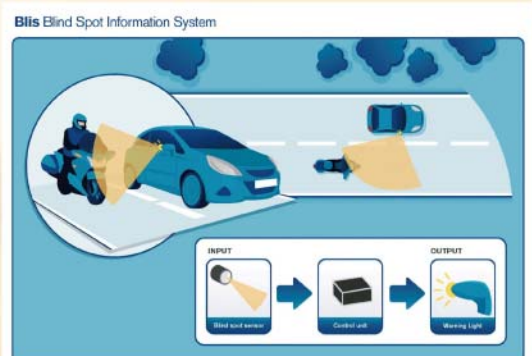
# 安全港自由講

## “盲點提示系統”【鳴謝：車証行有限公司(Car Survey Ltd.) 供稿】

近年，多家汽車生產商為求將交通意外發生的機會率減至最低，不斷研製多項智能式主動安全系統，而以下介紹的一種，是絕對適合應用在地少車多的香港，它就是由富豪車廠(Volvo，國內譯做“沃爾沃”)開發的 Blind Spot Information System (中文譯作“盲點提示系統”)。

根據香港運輸署統計資料，在2008年內，駕駛者因在切線時而造成的有人傷亡的交通意外數字竟達1,366宗(約佔整體數字6.2%)，當中有6宗致命及131宗嚴重受傷個案。而富豪車廠的盲點提示系統，是透過安裝於左右後視鏡上的攝影機，偵測車輛兩側9.5x3公尺範圍內視覺死位(即俗稱“盲點”)，若有車輛或行人出現，安裝於A柱的警示燈號便會亮著，即時提醒駕駛者，從而大大降低交通意外發生的機會。富豪車廠並已成功將此技術應用於其S80高級系列房車上。

其它車廠如平治亦發展出類似先進系統。它稱為Blind Spot Assist System，其功能也是為了避免切線時与其它車輛碰撞，不同的是平治的盲點輔助系統是依靠前後泵把上的感應器，探測車身四邊3公尺範圍內有沒有其它車輛靠近，其覆蓋範圍較富豪為少。





## 網頁精選

# 「交通安全隊」：促進交通安全，助你成為精明的道路使用者

<http://www.hkrspe.org/web/>

無論是司機、行人抑或乘客都必須注意交通安全，時刻保持警覺性，力求減少交通意外。今期介紹的「香港交通安全隊(東九龍總區)」網頁中的「知識庫」頗適合道路使用者瀏覽，內容包括校巴安全、交通法例、小巴、執法行動等。

譬如眾所周知小巴超速是常見的交通問題，身為乘客如發現超速可即時舉報違例司機，以收阻嚇作用，究竟舉報熱線是什麼呢？Click入網站的「知識庫」，再Click入“小巴”和“即時檢舉小巴超速”，就可知道了。答案是：可致電警方24小時交通熱線2754 7668舉報。

又或者大家知不知道於車內安裝電視屏幕是有法例規管呢？對這規例你又知道幾多？如違法，罰款多少？

有議員就校車的安全提出質詢，運輸及房屋局局長引述《道路交通(交通管制)規例》以書面回覆讓我們更了解政府如何加強校車的安全和執法。

想了解更多？馬上click入這網址啦！



## 安全學堂

### 快速公路之小心行差踏錯 【鳴謝：香港駕駛學院 供稿】

交通警員：前面白色私家車請靠左邊停埋避車處。

駕駛者：阿SIR，你點解截停我，我又唔係超速，我犯咗咩呀？

交通警員：剛才我跟你架車行咗有一段距離，你又唔係爬頭，左線又無車，但你一直Keep住中線行，所以依家我根據快速公路法例票控你在快速公路不靠左駛。

在快速公路上發生上述的情況是好普遍的，好多駕駛者以為左線只係比D重型車行，所以就算左線上無車行駛，依然Keep住中線，甚至快線行車，違反了「快速公路」的法例亦懵然不知。

根據「快速公路」法例，當車輛駛過「快速公路起點」標誌後，必須遵守「快速公路」的法例行車。雖然在路面上未必見到「靠左駛」等交通標誌，駕駛者依然是必須盡量靠左線行車，除非在前面遇上緩慢車輛要爬頭除外。

#### 在快速公路上駕駛的規則

- 當駛過「快速公路起點標誌」後，快速公路的法例便已生效；「靠左駛」及「禁止停車」等交通標誌將不另快速公路上豎立。
- 除超越前車外，必須靠快速公路的左線行駛；超車時，只可在前車的右邊越過。
- 不得在快速公路上掉頭或倒車。
- 除非交通改道或中途壞車，否則不得在快速公路的路肩或中央分道帶上行駛。路肩及中央分道帶的界線通常以連續白線顯示。
- 除非中途壞車或遇有緊急事故，否則不得在快速公路的任何部分上停車或泊車，遇有前述事故，則必須開著危險警告燈，及在可能情況下，駛離行車道並停在路肩上。
- 除非遇有緊急事故或獲得特別批准，否則學習司機，騎單車人士、行人及牲畜禁止使用快速公路。快速公路範圍的界線上築有鐵絲網。不得攀越或穿過這些鐵絲網。
- 快速公路的行車道如有三條或以上的行車線，巴士、中型貨車、重型貨車及掛接車便不可使用該快速公路的右線。
- 暫准駕駛執照持有人在設有3條或以上行車線的快速公路上，不得駕駛車輛行駛最右線。
- 除非事先獲得運輸署署長批准，否則公共小型巴士，特別用途車輛及引擎汽缸容量低於125立方厘米的任何車輛，不准使用快速公路。



#### 在快速公路上駕駛時注意事項

- 要保持最少兩秒跟車距離，重型車輛應增加一倍；在相對較惡劣的情況下，例如天雨路滑等，更應將跟車距離增加最少一倍。
- 要保持良好駕駛空間，包括左右兩側，以便在危急時有路可逃。
  - 在快速公路駕駛時，必須加強視距及循環視線觀察，留意在「匯合」與「分流」的位置上有車輛駛出或駛入。
- 「最高車速限制」絕非指定最高車速，駕駛者必須因應個人的精神狀況、車輛、天氣及光線等多方面條件而決定適當行駛車速。
- 就算該段道路最高限制速度可超過70公里，但暫准駕駛執照持有人、巴士、中型貨車、重型貨車及掛接車依然不可超過70公里行駛。
- 可利用幹線編號，擬定行駛路線及出口位置。

在快速公路上一般車速較高、交通流量亦較密，一旦發生交通事故，後果亦相對較嚴重。

謹記上述守則，避免累己累人！

《佳保通訊》約每四個月出一期，免費贈送本公証行之客戶及友好，如欲索取及查詢：

電話：2652 5998 傳真：2696 4998 電郵：best@bestrecovering.com 或 郵寄至：新界沙田郵箱1265號