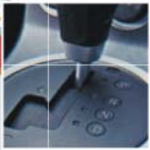


本期要目

- 〈佳保透視〉 “自我監管” 機制尚未成功, 保監會消委會仍需努力!
- 〈佳保信箱〉 危險駕駛致他人死亡, 監禁8月過短抑過長?
- 〈汽車保險放大鏡之二十七〉 步驟搞清楚, 索償免差錯 — 為讀者重溫意外後需知
- 〈民事索償盲公竹之二十六〉 自僱受僱, 莫衷一是。參考案例, 總有啓示。
- 〈交通時事速遞〉 科技獻新猷: 海藻變原油?!
- 〈安全港自由講〉 揀乜火嘴好?
- 〈網頁精選〉 今期稿擠, 〈網頁精選〉 暫停一期

年年有餘

〈「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\$1000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

“自我監管” 機制尚未成功, 保監會消委會仍需努力!

金融危機一波又一波, 沒有人知道是否已到了盡頭。海嘯先由金融業引發, 繼而擴展至實體經濟, 然後服務業和其它。全球各大中小企業, 無一不受影響。仍有工作的, 真的要好好珍惜現有的工作。已失去工作的, 就趁機進修學習, 自我增值, 希望經濟寒冬快點過去, 待就業市場回暖後重投工作!

一連串金融事件, 暫時似乎是「雷曼兄弟」破產最引人注目。事件影響深遠, 原因複雜, 不可能在這短短的篇幅詳細討論。筆者只想提出兩點看法:

1) 評級機構為盈利「出賣靈魂」, 成為幫兇

投資者當初放心購買雷曼債券, 其中一個原因是信賴評級機構的意見, 以為這些獲得AAA信貸評級的金融產品, 能為他們帶來穩健的收益, 到後悔時已太遲。事件揭發原來多年前評級機構已知悉評級過份「鬆手」, 遲早會引發災難。但評級機構的收入是來自金融機構而非普羅大眾投資者, 故存在著淪為金融機構的護航者, 並為其產品「塗脂抹粉」的風險。

評級機構是透過長時間的運作才慢慢建立其公信力及得到市場的認受。可惜仍敵不過貪婪, 為盈利而出賣了靈魂! 今後的金融市場, 應如何運作? 更多的監管? 還是更多的競爭? 消費者應如何自保? 值得好好反思!

2) 專業人士的貪婪 / 無知 / 狹隘, 導致“自我監管” 機制失效, 損害公眾利益

銀行通過投資顧問(都應是取得証監會牌照的專業人員)銷售雷曼產品, 銀行是否有盡責對相關產品的風險進行評估? 如果看不懂有關產品的風險, 或雖看得懂風險但仍照樣向公眾當作是低風險產品銷售, 銀行是否沒盡到她的“受信責任”(fiduciary duty)?

政府監管上有沒有可改善的地方? 相信透過立法會引用「特權法」進行調查後, 很快便有公論。但政府一向以來對個別專業(如律師、會計師、保險公司……等)的監管, 很大程度上是依賴行業的“自我監管”(self-regulation), 並透過成立法定或非法定的專業團體(如律師公會、會計師公會、保險業聯會……等), 由熟悉該行業的業內人士對該行業(包括業內的專業人士)進行自我監管以“保障公眾利益”。但過往多年, 很多例子都說明業內人士的看法和做法(可能是為了自身利益, 也可能是缺乏遠見, 也可能是因自身的狹隘和無知), 很多時都違反了“公眾利益”, 導致“自我監管”機制顯得時有失效(例子如: 多年前銀行公會反對“全面取消利率協議”, 更多年前律師公會反對“取消樓宇買賣按揭劃一律師費”, 及近期反對「法律改革委員會」“有條件式收費”建議……等)。諷刺的是, 專業團體也是經常用上“公眾利益”, 作為他們反對改革的理由。雖則真理愈辯愈明, 但專業人士擁有聰明的腦袋, 反而更容易便能混淆公眾視聽, 有機會把影響自身利益的改革說成是違反“公眾利益”。“公眾利益”, 多少惡事以汝之名而為之!! 在企業利益至上, 專業誠信愈不受重視的今天, “自我監管” 機制是否越來越不合時宜? 政府及非業界的獨立人士之更多參與, 以保障公眾利益, 是否更有需要? 看來是時候作出反思了。

順帶一提, 上期“佳保透視”《汽車保單中的六大霸王條款》一文刊出後, 本刊獲獲多位讀者來電討論及查詢本港的「消費者委員會」有否像「中國消協」一樣, 曾就香港的汽車保險單以保障消費者的角度作出檢視。本刊就此致函“消委會”查詢, 並獲得答覆(本刊謹此致謝)。

(筆者按: 由於篇幅有限, “消委會”的覆函謹能在網上版之「佳保透視」刊出, 有興趣的讀者可上網瀏覽, 不便之處請諒。)(續下一頁)

(一)「財經事務委員會汽車保險消費者委員會意見」(2003年3月)一文至今，已快六年。雖則我們明白“消委會”任務繁重，但為50萬全港車主的利益著想，建議消委會考慮近期再為“汽車保險”作一次更全面的檢討。不過，上述2003年3月一文的内容和建議，看來稍欠深度及全面，似乎消委會內並沒有熟悉汽車保險的專業人士。建議下次檢討時，不妨邀請顧問公司或業內的獨立人士協助。

筆者有一些曾在澳洲、美加居住過的朋友，都向筆者訴說當地的汽車保險理賠是如何簡便快捷，而香港卻是如此繁複漫長！究竟因何導致有如此大的差別？是否因當地消費者(外籍人士)都敢於發聲，而香港的消費者就慣於沈默，因而做就了一些差別？消委會能否作出了解或幫忙？需知保險理賠繁複漫長，相關之訴訟時而有之，既增加了保險業和消費者的負擔和不满，也虛耗了整體社會的資源！

(二)鑑於行業“自我監管”時有失效，建議保監會及消委會加強溝通，及檢討是否有需要更多業外的獨立人士，加入專業團體的自我監管，以利溝通及監管。並不妨定期考察及參考外國的先進經驗，以利改進本港的汽車保險及其它保險的運作。

香港有近180家各類型保險公司，佔國民生產總值(GDP)約9%。但保險業在大眾市民心目中的正面形象，多年來似乎沒有多大提升，反而負面消息則時有所聞。觀乎本港僅有的一所培養保險專才的學府(IVE的「保險學高級文憑課程」)，亦因收生不足而於數年前取消有關課程。為甚麼會收生不足？其中一個主要原因，是因為學生和他們的家長，都不願晉身保險業。特首說希望香港能成為亞太區的保險樞紐。但沒有足夠的有專業才能和誠信的人材，及良好的監管(包括自我監管)，香港如何能成為區內的保險樞紐呢？

保險業需要消費者，消費者也需要保險業。如何達成兩者的利益平衡，需要不斷作出檢討及反思。筆者相信，透過消委會，保監處及保險業界的共同努力，最終可取得適當的平衡，從而讓消費者滿意，及讓保險業繼續健康成長！

(註：如欲細看「佳保公証行」致消委會信件及消委會回覆信件內容，可上網瀏覽文字版，並參考有關網頁，以了解詳細內容。)



佳保信箱

危險駕駛致他人死亡，監禁8月過短抑過長？

上期問題：

讀者阿樂來信問：2006年9月1日，一輛5.5噸貨車載著一部起重機於半山普慶坊倒車，途中撞倒一名男子及其手抱之11個月大女嬰，女嬰當場死亡，該男子亦於送抵醫院後傷重死亡。警方其後控告該司機危險駕駛引致他人死亡，司機被初級法庭判監8個月、停牌2年，罰款HK\$6,000。阿樂認為判罪過輕，畢竟兩條人命，死亡人數越多，判刑也應越重，故來信詢問本刊意見。

上期答案：

其實除了阿樂，律政司亦認為判罪過輕，故其後提出覆核申請，高等法院上訴庭於2008年3月17日覆核，將停牌之年期由2年改為4年，但拒絕加重監禁。

上訴庭法官根據英國上訴法庭處理 R V Cooksley (2003) 3 All ER40的判決，該判決曾參考英國量刑諮詢委員會的意見。一般而言，駕駛汽車不當，可以致命，亦正因此，駕駛者必須知道因危險駕駛而奪去他人生命，不管有甚麼可以減輕刑罰的因素，通常只有被判處監禁。這是因為有必要阻嚇其他駕駛者以危險方式駕駛，亦因為罪行嚴重。法庭是考慮甚麼因素來加重或減輕刑罰呢？現節錄如下，供各駕駛者參考：

(A)加重刑罰的因素

因犯案時的駕駛水準而須負高度刑責

(a)服用藥物(包括已知道會引致昏昏欲睡的法定藥物)或飲用酒精，嚴重程度由喝了幾杯到“駕車串酒吧”；(b)嚴重超速；賽車；與另一輛汽車競逐；“向友儕炫耀”；(c)不理會同車乘客的警告；(d)長期、持續及蓄意的十分不良駕駛方式；(e)放肆的駕駛行為(例如行車時太接近前面車輛、持續不適當地企圖超車或超車後切線)；(f)駕駛者駕駛時不集中注意力(這原是不可避免的)，例如駕駛時閱讀或使用流動電話(尤其是使用手持流動電話)；(g)明知身體不適會大大影響駕駛技術而仍駕駛；(h)明知缺乏充足的睡眠或休息而仍駕駛；(i)駕駛一輛維修不善或危險地負載的車輛，尤其這是出於商業理由所引致的

慣常以低於可接受的水準駕駛

(j)同時犯了其他罪行，例如未持有執照而駕駛；在取消駕駛資格期間駕駛；無保險而駕駛；在沒有督導的情況下以學習駕駛人士的身分駕駛；未獲同意而取用汽車；駕駛被盜車輛；(k)以往曾就交通罪行被定罪，特別是涉及不良駕駛的罪行或涉及駕駛前飲用過量酒精的罪行

罪行的後果

(l)該罪行引致超過一人死亡(尤其是如果犯罪者明知會使超過一人遭受危險或可預見會有多人死亡的意外發生)；(m)除引致他人死亡外，使一個或更多的受害人嚴重受傷

(B)減輕刑罰的因素

(a)良好的駕駛紀錄；(b)沒有定罪紀錄；(c)及時認罪；(d)真的感到震驚或真的有悔意(假若受害人是犯罪者的近親或朋友，則可能震驚更大或悔意更深)；(e)犯罪者的年齡(但只限於因為缺乏駕駛經驗而促成犯罪)，及(f)犯罪者亦因危險駕駛所造成的意外而嚴重受傷。

(C)多人死亡的相關考慮

(a)危險駕駛導致的死亡人數是判處多少刑期的相關考慮因素。在某些個案中，如被告人比方說是旅遊車司機，缺乏睡眠或受酒精影響而仍駕駛，則他必須被視為明白後果是一旦涉及意外可能會引致多於一人死亡。毋庸置疑，在此情況下，多人死亡是一項較嚴重的加刑罰因素；

(b)不應按不幸死亡的人數倍增刑期。而在量刑的過程中，以犯罪者在駕駛方面的刑責作為主要的考慮，還是有需要的。增加刑罰是為了反映多於一人死亡，但罪行若不涉及意圖損害他人，則仍須維持與罪行性質相稱的刑期。

再回頭講阿樂提供的個案，上訴庭法官考慮了案情，認為司機當時並無涉及酒後駕駛、超速駕駛等行為，只是沒有留意路面情況。司機選擇倒車亦只是沒有留意路面情況，及在判斷上出了問題。而司機所駕的車沒有安裝強制性後燈及沒有配置警報儀器，法官認為即使如此，一輛重型貨車在斜路上倒車時亦會發出頗大的聲浪，故沒有因此提高刑罰沒有不當。又認為司機沒有意圖傷害別人，只是判斷出錯加上被告認罪，故初級法庭將原來一年監禁刑期扣減三分之一，定為8個月，高院法官認為不是明顯過低，監禁之刑期維持原判，但停牌之年期則增加2年。所以，法庭判刑期多長其實考慮的因素頗多，並非單單以死傷人數來決定。

(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。)

(續下一頁)

新婚車輛，佈置求新；易惹官非，切記小心！

讀者winnie1218電郵詢問：她將於2009年3月結婚，看見有外國人把結婚花車車尾綁上汽球及鐵罐，意在告訴別人新婚的喜悅及驅除惡運；Winnie1218覺得十分浪漫，欲效法外國人的習俗於結婚當天在花車車尾上綁上鐵罐行車。然而她在香港卻很少看到街上有新人如此做，故此擔心此舉會否觸犯法例。

(答案下期刊出)



汽車保險放大鏡之二十七

步驟搞清楚，索償免差錯 — 為讀者重溫意外後需知

若不幸發生交通意外，有什麼需要留意呢？經常閱讀本通訊的讀者，相信已有一定的答案；為照顧一些「佳保通訊」的新讀者，本欄一連兩期就嘗試為大家溫故知新。

先介紹車輛的兩大保險類別：《第三者責任保險》(俗稱「三保」)及《汽車綜合保險》(俗稱「全保」)。「三保」是承保交通意外所引致的第三者人身傷亡及財物損失的法律責任。「全保」是除「三保」之保障外，再加上承保自身車輛之損毀賠償。

認識車輛的兩大保險類別後，今期先和讀者討論意外後向警方報案及向「全保」索償時一些需注意的地方。

遇上交通意外後，司機須即時(或最遲24小時內)向警方報案，倘若意外中責任在於對方，則報案的同時應投訴對方司機的不當駕駛以保障閣下之利益。往警署錄取「口供」時，應帶同下列資料：

- (a)司機的身份證及有效的駕駛執照；
- (b)有效的車輛保險單；
- (c)車輛之最新牌簿副本(底面共兩頁)；
- (d)車輛的損毀圖片，包括損毀及車牌號碼部份(若意外發生後有拍下即時現場照片更佳)；
- (e)向有關警員提供意外發生日期，時間、地點等；

錄取「口供」後，緊記向有關警員索取「口供紙」及草圖副本一份以作記錄；除了向警方報案及錄取「口供」外，交通意外後，若車主購買了「全保」並打算向自身保險公司提出索償，其步驟及所需注意的地方如下：

- (f)聯絡閣下的保險公司，通常須於意外發生後十四天內(但不同的保險公司可能有所分別)。並將有關之「口供紙」及草圖副本，連同填妥由保險公司提供的「汽車遇事報告書」一併遞交；
- (g)將車房所發出的維修報價單提供予保險公司，以便保險公司委派公証行對閣下之車輛損毀作出評估；
- (h)切勿在保險公司進行評估前進行車輛維修；

如車主不打算提出「全保」之維修索償(例如只打算向過錯方追討損失)，則可考慮不報「全保」。至於是否應索償「全保」，建議讀者參考「佳保通訊」第六期之《佳保信箱》：“……Claim全保還是Claim三保好呢……”。

倘若意外中責任在於己方司機，司機除(如上所述)報案外，切記不應在未經保險公司同意前向涉事對方承認責任，避免有可能違反保單條款。另外，到警署錄取「口供」及向「全保」要求索償時，所需文件和步驟與上述(a) — (h)相同。還有，保險公司還需司機簽署授權書，以便日後可代表閣下處理索償。

有關「三保」在交通意外後車輛的處理步驟，下期再談。

備註：上述討論只屬一般參考；但交通意外情況多變，意外責任誰屬也不一定能夠立即清楚確定，故如何可最恰當及彈性地處理，特別在有人受傷時及錄口供時要注意些什麼，建議應在意外後立即請教專業人士，處理不當很容易令自己誤遭損失，到頭來吃虧的是自己！

(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。)



民事索償盲公竹之二十六

自僱受僱，莫衷一是。參考案例，總有啟示。

大家知道，究竟是屬於“僱員”身份還是“自僱”身份，是能否追討工傷賠償的先決條件之一。但一名工作者是受僱還是自僱人仕，經常會在法庭引起爭論。究竟有沒有一些簡單的方法可以清楚明確分辨受僱與自僱呢？

一位工作者是受僱還是自僱，其實並無一個簡便快捷的方法可以即時分辨出來，但我們可以通過一個高院上訴庭的案例(HCC937/2006)給大家認識法庭是怎樣考慮這個問題的。

上訴申索人是一群綠色專線小巴司機(共十一位司機)，各人聲稱受僱於國松汽車有限公司(「公司」)，並非自僱之“分判商”。被告公司則聲稱他們是自僱人仕。勞資審裁處法官於2006年7月31日判定所有申索人是自僱人仕，並非僱員。申索人遂上訴高院原訟庭，於2007年11月19日上訴得直，判定申索人為受僱工作者。

上訴庭法官任詒君根據英國樞密院案例(Lee Ting Sang v. Chung Chi Keung [1990] 2AC374PC)中列出的六樣因素作考慮：

- 1)control (控制權)
- 2)equipment (工具)
- 3)freedom to hire his own helpers (可否自聘幫工)
- 4)financial risk (財政風險)
- 5)degree of responsibility for investment and management (投資及管理的責任)
- 6)opportunity of profiting from sound management (可否從優秀的管理中獲得利潤)

(續下一頁)

控制權：

每週之休息日申索人要先向公司申請，再由公司安排；請假則要提早三天向公司申請；申索人取車時地由公司指定；公司又訂立若干守則要求申索人遵守。這些都顯示公司對申索人有極高的控制權。

工具：

申索人駕駛之車輛由公司擁有及安排維修，申索人必須到指定油站入油，並用公司油咭支付油費。這顯示申索人無需自備任何工具開工。

可否自聘幫工和財政風險：

替工由公司安排，申索人絕不可請幫工。而申索人並無任何虧蝕的財政風險，因日薪以拆賬方式計算(若車資收入少於\$200，便扣除\$144後作薪金，高於\$200，則以車資收入之28%計算薪金)，而每晚車資從沒少於\$200。

投資及管理的責任和可否從優秀的管理中獲得利潤：

申索人沒有參與車隊業務管理，沒有投資責任，亦不清楚公司財政政策。他們只是以僱員性質成為僱主車隊的一份子，亦沒有取得商業登記。申索人只是為公司提供勞力，並非自己經營小巴服務，亦不會從優秀的車隊管理中獲得利潤。

法官根據上述六點考慮，最終判定各申索人均為僱員。

透過上述案例，筆者淺介了法庭判定一位工作者是屬於受僱還是自僱時要考慮的因素，讀者可留意到，法庭是重視雙方事件的實質內容，多於雙方的合約形式。要注意這並非一絕對判定的標準，工作者從事不同的行業時法庭考慮的重點可能有所不同，有疑問宜先諮詢專家聽取專業意見方好行事，以免自己的利益遭受損失。

(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。)



交通時事速遞

科技獻新猷:海藻變原油?!

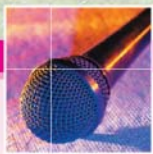
繼上期「佳保通訊」提及水可推動車，今期我們探討其他另類能源，就是海藻啦！

近期美國有一家能源公司(Sapphire Energy)研發出以海藻煉油，提煉的綠色原油成份，可以大量生產超淨化的環保汽油和柴油，這樣除可推動環保外，亦可減少依賴石油供應能源。而且，因為綠色原油化學成分與石油相同，這樣所有煉油廠、輸油管及汽車等無需改裝，便可直接處理、運輸及使用綠色原油及其提煉品。

究竟海藻是怎樣變成原油？其實就是海藻加上陽光、二氧化碳和非飲用水，並養殖在密閉的生物反應器中，依靠廢氣形成的無機原料便可生長。由於海藻可在海水、甚至廢水中生長，目前最適培育海藻的地點就是無法耕作的沙漠地，故此相對其他農作物轉化為原油較容易繁殖，也避免因利用糧食轉化為原油而產生糧食供應短缺問題。據估計，若大量繁殖一畝海藻，便可提煉成四萬至五萬公升的油，遠比玉米生質油產量多出3萬倍以上。以相當於新墨西哥州十分之一耕地面積培植藻類提煉成生質油，便可供應全美國交通運輸，而且污染更少。

不過，這項新技術仍是實驗階段，生產成本仍相當昂貴，相信都要經過一段時間才能清楚是否可廣泛應用作燃料之用。

筆者認為此技術是一種突破，相較過往的可再生能源，例如風力、水、太陽能等等，是一個嶄新的嘗試。畢竟，全球石油儲藏量是有限的，要跳出過往的框框開發能源是不容易的事，當中需要漫長的研發過程，才能做到價廉物美。正當科學家們不斷作出新嘗試時，我們可做甚麼呢？或許可嘗試怎樣在生活中節約能源，減少對現有能源的倚賴。



安全港自由講

揀乜火嘴好？

【鳴謝：車証行有限公司(Car Survey Ltd.)供稿】

上期已同大家介紹過全球最先進的DSG波箱，今次讓大家來一次還原基本步，談一談火星塞（俗稱火嘴）。眾所周知，火嘴的功用很簡單，只是發出火花，燃點汽缸內的汽油混合物，而本文亦非為大家解說火嘴的構造、設計及原理。只是教大家選擇最合適的火嘴。

若閣下曾經自行動手更換過火嘴的話，一定會被什麼高溫、低溫、高度數及低度數等名詞煩擾着。其實所謂高溫（即低度數，市場上最低為5度）和低溫（即高度數，市場上最高為9度）火嘴，實際上是指它們的散熱能力，亦可演繹為它們的工作溫度，英文稱為Heat Range。不同的火嘴製造商會使用不同的數字來代表火嘴的工作溫度，但一般來說，維修業內通用的是NGK廠方使用的溫度數值，汽車引擎常用的數值介乎6度至8度。

很多人誤以為換上溫度愈高，或者是度數愈大（工作溫度其實是愈低）的火嘴便可增強引擎的性能，其實這想法是錯誤的。低溫火嘴有較短的絕緣體，因此熱量傳遞的距離短，火嘴散熱快，多用於高轉速和連續高速行駛的引擎（如經常行走快速公路），若經常以高速/高轉行車而又錯用高溫火嘴的話，是會令引擎溫度過高而減低動力輸出，甚至引致爆震現象發生。因此，如何選用合適的火嘴才能令你的座駕表現更出色，主要是取決於司機的駕駛習慣。



網頁精選

今期稿擠，〈網頁精選〉暫停一期

《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