

Editor: Best Surveying & Recovering Services Ltd.

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〉 汽車保單中的六大“霸王條款”!
- 〈佳保信箱〉 切線撞車起爭議,有罪無罪誰能知?
- 〈汽車保險放大鏡之二十六〉 一處鄉村一處例:駕車失控引致車內乘客受傷,保險免責!?
- 〈民事索償盲公竹之二十五〉 太太請假,先生追糧?
- 〈交通時事速遞〉 “水為財”:水驅動汽車,點演變?!
- 〈安全港自由講〉 汽車波箱新趨勢
- 〈網頁精選〉 今期稿擠,〈網頁精選〉暫停一期

〈「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(港幣\$1000元或以上,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

汽車保單中的六大“霸王條款”!

國內的汽車產銷量近十數年火速大增,汽車保險的發展雖也十分迅速但卻相對滯後,且直到2006年才實施了“強制性第三者保險”,但條款中仍存在一些在我們看來不合時宜的地方(詳見本期之“汽車保險放大鏡”)。

不過,任何事情的發展都有個過程,當中需要消費者、保險從業員及政府等共同努力去推動。筆者找來2004年12月5日北京晨報一篇文章,通過「中國消費者協會」(“消協”)所點評的“汽車保單中六大霸王條款”及保險公司的回應,讓讀者有個反思:香港有沒有類似的“霸王條款”?如果有,是那條?“香港的消費者委員會”有否以消費者的角度檢視過現在香港的保單?是否應做點工作?

消費者當然也有責任為自己的利益表達意見,但保單條款冗長複雜,一般車主未必有時間去詳細閱讀,更遑論理解了,所以消委會在這類問題上為消費者把關出力,看來是責無旁貸的!如果你有甚麼意見,歡迎來信函/電我們,交流看法!

(按:“六大霸王條款”,經過“消協”和保險業及政府的努力,大部份已有所改進,從而取得了消費者和各方的利益平衡。)

原文節錄如下:

申訴一:向第三方索賠是為避免惡意騙保

典型條款: 保險車輛發生保險責任範圍內的損失應當由第三方負責賠償的,被保險人應當向第三方索賠,如果第三方不予賠付,被保險人應提起訴訟或仲裁。

消協點評: 上述條款規定被保險人在取得賠償款或者保險金之前,必須先向第三方索賠,限制了被保險人直接從保險人獲得保險賠償的權利。根據《合同法》的規定,提供格式條款一方免除其責任、加重對方責任、排除對方主要權利的,該條款無效。

保險公司: 致害人不能賠償下保險公司方作出賠償,是避免被保人有機會獲得雙重賠償。如果沒有該條款,被保人可能會意外獲利,它所受損的原因就成為了其獲利的渠道,這樣會導致惡意騙保的情況發生。

申訴二:免賠50%是實現風險共擔

典型條款: 保險車輛因第三方造成損壞應當由第三方負責賠償的,但確實無法找到第三方的,保險人予以賠償,但在符合賠償規定的金額範圍內實行絕對免賠率50%。

消協點評: 保險人理賠後,依法取得代位求償權。上述條款中不管被保險人是否有過,一律實行絕對免賠率,實質上是將自身的經營風險轉嫁給被保險人。

保險公司: 這實際上從一定程度上避免了道德風險,實現保險人和保險公司之間風險共擔。避免惡意行為出現。

申訴三:殘車折舊導致理賠成本增高

典型條款: 保險車輛因保險事故受損,應當盡量修復。不能修復的折價賠償,殘餘部份協商作價歸被保險人,並在賠款中扣除。

(續下一頁)

消協點評：如果是足額保險，保險公司賠付後，受損車輛歸保險公司。如何處理受損車輛，是保險公司的事情。在不足額保險中，保險人和被保險人各擁有對受損保險標的部份權利，如何處理受損車輛應由雙方協商決定。

保險公司：目前市場上，被保險人在遇到車輛部件可修的情況下，要求更換，而不接受修理。實際上經過修復也可滿足使用功能，這樣可能導致保險公司理賠成本增高，也可能會導致被保險人意外獲益。

申訴四：規定管轄法院符合屬地原則

典型條款：投保人和被保險人對本保險合同內容或理賠與保險人有爭議不能協商解決時，可以在合同約定的下列方式中選擇一種解決：
(一) 提交被告所在地仲裁機構仲裁；(二) 依法向被告所在地人民法院提起訴訟。3家保險公司有類似條款。

消協點評：因保險合同糾紛提起的訴訟，由被告住所地或者保險標的物所在人民法院管轄。合同當事人可以在上述管轄法院中協商確定管轄法院。但保險公司限定了被保險人協商時的選擇範圍，限制了被保險人的選擇權。

保險公司：這條是符合國家法律規定的屬地“管轄原則”——在出事地點的法院進行訴訟，有法律依據。

申訴五：降低施救費用是為降低成本

典型條款：經保險人同意的，由被保險人支付第三者的搶救費、施救費、仲裁及訴訟費、律師費賠償的總數額在保險單載明的責任限額以外另行計算，最高不超過責任限額的30%。

消協點評：支付上述費用是保險人的法定義務，無需其事先同意。保險人可以對被保險人已支付的費用在法定的最高限額內進行核定，但無權自定標準，減少其應承擔的金額。

保險公司：比如，有上海車主開車在杭州出事，但是車主非要到上海修理，導致成本增加。此條款可在一定程度上限制這種要求。

申訴六：保留第一現場才可定損

典型條款：保險車輛發生保險事故後，被保險人應在48小時內通知保險人；被保險人應當在公安交通管理部門對交通事故處理結案之日起10天內向保險人提交本條款第二十九條規定的或保險人要求能證明事故原因、性質、責任劃分損失確定等各種必要單証。

消協點評：上述條款不管何種情況，籠統規定只要被保險人未在保險人規定的報案、報損時間內履行相關義務，保險人就有權扣減賠款甚至拒絕賠償或者解除合同，屬於保險人自設條件，免除其自身責任、加重對方責任、排除對方主要權利的條款，根據《合同法》的規定，實屬無效。

保險公司：如果出險的話，不能及時通知保險公司，則第一現場無法保留，無法定損。由公安交通管理部門作為第三方提供公正的證據，比被保險人單方告知出險情況，對保險公司來說，更具有可信程度。



佳保信箱

切線撞車起爭議，有罪無罪誰能知？

上期問題：

讀者偉業來信，月前駕車於龍翔道左二線往黃大仙方向行駛，並尾隨一輛載有竹枝之貨車距離約二十多米。而左一線前方有輛私家車相距約二十米，左後方則有輛貨灣相距約三米，於是打左指揮燈後，於左線兩輛車中間切入左一線。此時，偉業前方之貨車之竹枝突然跌下，原本在左前方之私家車亦因竹枝跌落而突然減速，偉業車頭便撞上該私家車之車尾，而尾隨之貨灣亦撞上偉業的車尾。意外後，警方向偉業作出檢控，理由是“不小心駕駛”，但並沒有對尾隨之貨灣作出檢控。偉業認為自己當時反應十分合理及謹慎，前方車輛因意外情況而突然減速才導致意外，自己也是受害者，問此案“有冇得打”？

上期答案：

偉業的案情頗為複雜，筆者研究後，或許偉業可參攷香港高等法院原訟法庭之案例(HCMA000472/2007)。為幫助讀者了解，案例內容有所刪減：

2006年7月，黎先生駕駛貨車沿屯門公路左二線往元朗方向行駛，當駛至皇珠路與屯門公路交界時，前方左一線有一輛平治房車及一輛七人車，兩車相距約二十多米。因黎先生之車速較七人車快，便從左二線趕上並與七人車並排。此時於平治房車前方約十多至二十米外，左二線上一輛貨櫃車頂部突然，並意外地撞上該處之行人天橋底部，碎片掉下。平治房車隨即用腳制減速，將車速減慢，但並沒有緊急剎車。而黎先生則發出切線訊號後由左二線，於平治房車及七人車之間切入左一線。在平治房車尚未停定前，黎先生之車輛便撞及平治房車之後方，七人車車頭亦撞及黎先生之車尾。

警方向黎先生作出檢控，但沒有對黎先生車尾之貨車作檢控。而裁判官裁定黎先生「不小心駕駛」，裁判官認為黎先生在跟隨前方之車輛行駛時及切換行車線前，不但沒有保持警覺、亦沒有留心周圍路上之交通情況，沒有在平治房車須要停下來時及時停車，撞及該車輛之尾部。認為黎先生當時的駕駛方式在當時之環境下完全達不到一具有合理駕駛技術、勝任及小心謹慎之駕駛人的應有水準。

黎先生不服，並向高等法院提出上訴。高院法官在考慮過黎先生之代表大律師的陳詞、裁判官之判詞、及參攷了R v Kit Wing Wo [1985] 1HKC之案例後，認為：

- 1 原審裁判官錯誤地採用了「不證自明」(有關解釋及案例可參攷「佳保通訊」第十四期〈民事索償盲公竹〉及第二十六期〈佳保信箱〉)的舉證原則去裁定黎先生不小心駕駛。裁判官必須考慮控方能否提供一些關於上訴人不小心駕駛之實質証供及/或証據，而此案中控方並未能提供。
- 2 裁判官完全忽略了平治房車司機的供詞，形容左二線上之貨櫃車車頂撞及橋底時，“事發相當突然及在意料之外”、“該碰撞在其前方大約十多至二十米外發生”。黎先生因當時專注在他前方的平治房車，所以沒有機會看到更前方的環境，當平治房車減速時，黎先生已立即剎制，但事發太突然，撞及平治房車的尾部其實是可以理解的。
- 3 錯誤地在分析案情時採用了雙重標準，有欠公允。當前車撞及天橋底部時，黎先生及其後方的七人車司機都因緊急情況下，導致他們不能及時停下車輛，所以撞及各自前方的車輛。控方正確地不檢控七人車司機，而黎先生被檢控及被裁定不小心駕駛是對黎先生不公平。

(續下一頁)

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！

基於上述理由，高院法官裁定上訴得直，定罪撤銷，刑罰擱置。

相信上述案例應能幫助僱業作決定。然而，每宗意外的情況都不盡相同，案例很少能全部直接套用，遇上交通意外，還是立即向專業人仕請教，方為上策！



危險駕駛致他人死亡，判監8月刑期過短？

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\$6000。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。

(答案下期刊出)

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



汽車保險放大鏡之二十六

一處鄉村一處例： 駕車失控引致車內乘客受傷，保險免責！？

今年二月，孫先生於深圳布吉駕車帶同太太到郊外遊玩，一時不小心汽車失控引致車內太太受傷。事後，孫太太以第三者身份向孫先生的保險公司提出索償，卻遭到保險公司拒絕。理由是孫太太在該次交通意外事故中並不屬於汽車保險中的第三者。孫先生百思不得其解，同樣情況下，香港的保險公司會向傷者理賠，為什麼國內的保險公司拒絕向孫太太賠償呢？

隨著中港貿易的急速發展，愈來愈多司機須要駕駛車輛中港兩邊走；但很多香港的車主或司機卻未必知道，原來在中國內地，駕駛汽車引致車內乘客受傷，根據內地保險公司的汽車保單條款所規定，是拒絕作出賠償的。

在香港，根據汽車第三者責任保險的承保範圍所規定，除保險人（保險公司本身）、被保人（意外事故中所駕駛車輛的司機）外，其它向保單提出索償的人均定義為第三者，亦即屬於「第三者責任保險」的保障範圍。但在中國國內的汽車第三者責任保險（亦稱「機動車交通事故責任強制保險」）條款中卻明確規定及列明，所謂「第三者」是排除三種類別人仕；包括保險人（保險公司本身）、被保人（車主）及發生交通事故時的司機及其車內的乘客等。據說，原因是國內的汽車保單是在數十年前所設計的基礎上演進的，當時幾乎所有汽車都是「公家」車，車上人員或家屬受傷均會得到作為被保人的「公家」照顧或賠償。現在擁有私家車的民眾多了，當時的保險條款現在看來便愈來愈不合時宜了。

故此，現時在中國國內一旦發生交通意外事故而涉及車內乘客，單是購買汽車的第三者責任保險是不足夠的，建議經常駕車北上的讀者可考慮在購買該等保單的同時，附加購買一份「車上人員（乘客）責任保險」，該保險屬於附加保險，即當意外事故發生而導致車上乘客傷亡時，保險公司將承擔有關賠償責任。

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



民事索償盲公竹之二十五

太太請假，先生追糧？

意外發生後，傷者行動不便，一般都需要家人幫忙照顧日常生活所需。例如先生於交通意外中受傷後行動不便，需要人照顧，太太便可能需要向公司告假以便照顧丈夫。而太太請假期間，如公司不發工資，太太便於這段期間損失了她原本能賺取的收入。太太的收入損失亦因先生的交通意外而引致，那先生追討意外的損失時，能否一拼索償太太的收入損失？

傷者索償親人因要照顧自己而引致的收入損失，英國於1973年便已有案例深入探討過，至今本港法院法官判案時亦經常援引此案例，故此案例很值得與大家分享。於案例Donnelly v Joyce[1973]中，當時六歲的Donnelly於交通意外中，右腳被一輛七噸重貨車的車輪撞傷，導致她留醫三個月，出院後亦需每天到醫院覆診，及穿著一雙畸形矯正靴。故此Donnelly的媽媽便辭去工作兩年，以便照顧她。Donnelly的爸爸期後代表Donnelly向貨車司機索償Donnelly於此案的損失，包括媽媽的兩年收入損失。原審法官裁定，媽媽收入損失較為合理的金額為六個月的薪金，故被告需要賠償Donnelly的媽媽六個月的收入損失給予Donnelly。

被告不服提出上訴。上訴的理由是，此乃Donnelly媽媽的收入損失，並非Donnelly的損失，不應以Donnelly的名義去索償，除非原告(即Donnelly)有法律責任需要償還該損失予該已受損失的人(即Donnelly的媽媽)。而因Donnelly並無法律責任償還該損失給媽媽，亦無道德責任要償還該損失給媽媽，故此不應該判被告賠償該收入損失予Donnelly。

(續下一頁)

英格蘭及威爾士最高法院上訴庭的三位法官對此上訴案作如此判決(原文為英文，筆者節錄如下)：原告人只有六歲，傷勢十分嚴重，需要特別的看護照顧是合情合理的。傷者需要看護服務，就如同傷者需要一雙矯形靴一樣，都是一個實實在在的需要。而這些需要均屬於傷者的損失，並非他人的損失，被告應賠償傷者換取這些需要所引起之恰當而合理的費用。故問題重點在於該損失是否合理，而不在於原告人從何獲取看護服務、不在於誰人替原告人支付金錢或提供服務、亦不在於原告人有否法律或道德責任償還給他人。

故此，只要有實在的、恰當而合理的需要，太太的收入損失都可以由丈夫一併向過錯一方索償。然而，何謂恰當而合理的需要？換取這些需要的恰當開支又是多少？應如何計算？這些還存在著相當多的灰色地帶，最好還是盡快向專業人士尋求協助，以獲得專業的分析 and 意見為上策。

(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。為方便讀者理解，案例內容有所簡略及修訂。)



交通時事速遞

“水為財”：水驅動汽車，點演變？！

近年油價不斷上升，相信駕車一族的負擔一定比過往重了很多，你有無曾經想過用另一種能源驅動汽車呢？

最近(08年6月)，日本Genepax公司宣佈發明了用水驅動汽車的新技術，用一公升的水，即可以80公里時速行走一小時，而且雨水、河水或海水，任何水均可使用。該公司並正在為此新技術申請專利。

該生產商使用了一種名為膜電極組的技術(Membrane Electrode Assembly, MEA)，可以將水通過化學反應分解為氫氣和氧氣，變成燃料，進而推動汽車前進。當水被注入位於車尾的水箱後，裡面的發電機就會將水分解，使其產生電力，而不會排放二氧化碳。

由於此燃料電池只需水和空氣就能製造出氫，因此就可以不用再配備儲存高壓氫的油箱了，也不需要特殊的催化劑，只需一些稀有金屬如鉑，這在現有的系統中也存在。

其實早於兩年前，以色列科學家已發明了一種裝置，可以在汽車上用水產生氫來驅動汽車，其工作原理是通過水和硼發生反應產生氫，氫再進入內燃機燃燒或裝入一個燃料電池發電。當時為使硼和水發生反應，必須先把水加熱到數百攝氏度，使其變為蒸汽，所以仍然需要某種啟動動力，比如說電瓶。

當時他們計算一輛汽車裝載18公斤硼和45升水，就可以生產5公斤氫，產生的能量相當於一箱40升傳統燃油產生的能量。

不過，時代不斷延展，科技進步也漸入佳境，現時的發明比兩年前更趨成熟，日本研發了用水驅動汽車，少量水，便可走80公里路，而另一邊廂美國，亦已發展用水推動，提升汽油有效性，以達致減少汽油用量的結果。此技術已成為網上推銷的錦囊，只要你購買該錦囊書本，跟隨指引裝置在汽車內，你便可節省汽油和金錢，並達致環保的功效。

將來科技的發展會怎樣演變，大家雖然不知道，但筆者期待這些新的技術可早日在香港見到，始終香港地少人多，如能開拓另一類能源驅動汽車，便可減少汽油和柴油的使用量，進而減少環境污染！

(註：有興趣一看Genepax公司水驅動汽車的讀者，可上YouTube瀏覽：www.youtube.com/watch?v=eb9urNUFzAM)



安全港自由講

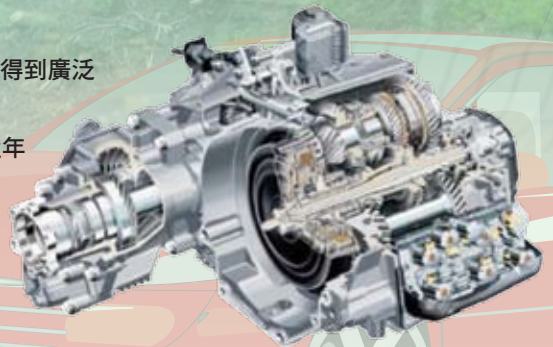
汽車波箱新趨勢

眾所周知，一輛汽車必須配備一台變速器(俗稱波箱)，方能令到引擎輸出的動力及扭力得到廣泛的分佈，以便應付日常路面的實際需要。

而一般大眾所認識的波箱類別，都不外乎2至3種，分別是手動波箱，傳統的自動波箱及近年開始普及的Continuously Variable Transmission(簡稱CVT波箱)。但其實一種全新的波箱設計概念已在近3-5年間問世，而當中最出色以及率先被車廠廣泛應用的就是福士的Direct Shift Gearbox(簡稱DSG波箱)，它具備手動波箱的快速敏捷、自動波箱的方便易用，更被一些車評家形容為一次波箱的新革命。

想知道它為何如此厲害，首先就要明白它的設計原理。DSG波箱是利用一個同體雙離合器(Dual Clutch)分別把引擎輸出的動力傳至兩條同軸的輸入軸(一中空套在另一實心之上)，該兩條輸入軸則分別負責單數和雙數檔次，憑著感應車輛正在加速或減速，排檔預先扣上將會使用的檔次齒輪，每個轉檔動作只需分別一開一合雙離合器組件內的兩個離合器，梅花間竹把動力傳至單或雙數檔次齒輪，營造出快速轉檔，近乎無間斷動力傳送的效果。而此種新波箱更錄得比手動波箱轉檔更快的記錄。

DSG這類雙離合器設計的波箱，看來將會成為其它車廠仿效的對象，成為將來汽車波箱的新趨勢！



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