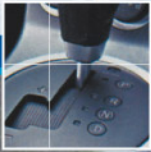


本期要目

- < 佳保透視 >
- < 佳保信箱 >
- < 汽車保險放大鏡 > 之二十三
- < 民事索償盲公竹 > 之二十二
- < 交通時事速遞 >
- < 安全港自由講 >
- < 網頁精選 >

醉駕意外常發生, 判刑過輕亮紅燈
司機協議互不追究, 車主可否繼續追「夠」?
確認「續保」偶有疏忽, 代理失職車主免責?
為解飢渴私買早餐, 因此受傷「勞保」承擔?
行人過馬路, 唔俾講電話、唔俾聽MP3...?
——潮流電玩, 成新一代「馬路殺手」
擋風玻璃, 點止擋風咁簡單!!
馬路如虎口——汽車安全駕駛的方法及介紹
<http://www.carsafety.org.tw/carsafe1.asp>

「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。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

醉駕意外常發生, 判刑過輕亮紅燈

筆者接觸過不少交通意外追討賠償的個案, 當中感到最憤慨的仍是酒後駕駛導致他人受傷或死亡的個案。這些莽顧他人性命的「兇手」, 實在累己累人, 政府也應考慮加強刑罰及採取相關措施, 以收阻嚇作用。

先看看一些數字, 酒後駕駛意外數目由1996年的649宗, 大幅上升至2005的1335宗, 升幅剛剛一倍, 而且情況還有惡化趨勢。傷亡人數方面, 在2001至05年期間, 平均每年有3人因涉及醉酒駕駛的意外身亡, 另38人重傷。判刑方面, 2006年共有185宗成功檢控酒後駕駛者的個案, 但只有9人被判監, 刑期亦僅2至9個月。當中4宗有人死亡的個案, 亦只有2名駕駛者被判監8個月及停牌24個月。再看看現時法例的刑罰, 酒後駕駛初犯者會被扣10分, 或會暫時吊銷駕駛執照, 再犯者會被吊銷駕駛者執照2年或以上, 最高可判罰款2.5萬元及監禁3年, 若醉駕車禍導致他人死亡, 可加控危險駕駛, 最高可判監5年及罰款5萬元。噢! 如果與最高刑罰相比, 現時的判處真的過輕了!

醉酒駕駛遍及全世界, 各國政府亦意識到問題的嚴重性。為了打擊酒後駕駛, 英國於1993年已經將因醉酒及危險駕駛導致他人死亡的刑罰, 提高至最高監禁10年, 到2004年更提高至14年。而澳洲、新西蘭和加拿大則先後把同類罪行的最高刑罰提高到10年。在香港, 現在環境局才表示會建議修改《道路交通條例》, 將「危險駕駛導致他人死亡」的最高刑罰由入獄5年提高至10年, 不過待立法會通過修改條例也要一段時間。噢, 與其他國家相比, 香港的刑罰算什麼呢?!

大家可能問, 提高刑罰有用嗎? 大家還記得政府於2006年提高司機衝紅燈的刑罰嗎? 由當時扣三分提高至五分, 而定額罰款則由450元加至600元。結果是2006年攝影機檢控衝紅燈的數字平均每月為2113宗, 2005為每月平均2729宗, 減少超過百分之二十, 大家不要忘記2006年的數字已經是增加了衝紅燈攝影機後的數字。故此, 筆者認為提高刑罰是有作用的。

加強刑罰只是其中一部份, 另一可取措施是推行隨機檢查酒精呼氣測試, 現時全球約有70個國家允許警方進行隨機抽樣檢查, 包括: 澳洲、法國、日本、比利時和泰國等等。澳大利亞省於2003年開始初步推行, 2年後, 當地政府已經全面推行有關措施, 藉此減少醉酒駕駛所引致的意外。由於警方可以隨時進行酒精呼氣測試, 故可有效做到預防作用。但香港警方卻不能這樣做, 往往是發生意外後才「吹波波», 但已經發生傷亡了! 雖然政府至今還未有任何實質的討論, 但已有部份政黨做過相關調查, 結果是大部份市民都支持加強罰則及推行隨機檢查酒精呼氣測試。

正當筆者撰寫這篇文章時, 又有令人興奮的消息, 就是日本某汽車生產商已經將新車配備先進的酒精感應系統, 杜絕醉酒司機啟動車子。在此不打算詳細講述, 還望日後可以向大家介紹相關資料。

其實任何措施和方法都不可能將醉酒駕駛意外減至零, 最重要的還是靠駕駛者自律, 喝了酒後自覺乘搭的士或由友人充當司機, 才能更有效防止醉駕意外發生, 緊記做個有責任的駕駛者, 生命可貴!



司機協議互不追究，車主可否繼續追「夠」？

上期問題：

讀者「呀古」問：「呀度」駕車於無名路與「呀韓」駕駛的車輛相撞，結果兩車俱有損毀。「呀度」與「呀韓」均認為對方疏忽，但又不肯自己全無責任，於是口頭協議互不追究。三個月後，「呀度」的車主「呀古」入稟法庭向「呀韓」追討自車之維修費損失，「呀韓」辯稱意外當天已與「呀度」口頭協議互不追究，現在竟然來向他追討，是違反協議，故拒絕申索人「呀古」之申索。但「呀古」回應稱當天與「呀韓」協議互不追究的是「呀度」，自己從來沒有與「呀韓」達成任何協議，故申索有理。

究竟「呀古」說的這番話能否令法庭接納他向「呀韓」提出的申索呢？

上期答案：

若只就上述例子的資料分析，筆者只能說：「不知道！看情況而定」。大家可參考英國的高等法院在 *Barnard v. Sully (1931) 47 TLR 557* 一案：

「No doubt, sometimes motors-cars were being driven by persons who were not the owner. As illustrations of that there were the numerous prosecutions for joy riding, and there were also the cases where chauffeurs drove their employers' motors-cars for their own private folly. But, apart from authority, the more usual fact was that a motor-car was driven by the owner or the servant or agent of the owner, and therefore the fact of ownership was some evidence fit to go to the jury that at the material time the motor-car was being driven by the owner of it or by his servant or agent. But it was evidence which was liable to be rebutted by proof of the actual facts.」

在 *Harry Rambarran v. Gurrucharran [1970] 1 WLR 556* 一案中亦指出：

「Where no more is known of the facts, therefore, than that at the time of an accident the car was owned but not driven by A it can be said that A's ownership affords some evidence that it was being driven by his servant or agent. But when the facts bearing on the question of service or agency are known, or sufficiently known, then clearly the problem must be decided on the totality of the evidence.」

上述兩個案例所述說的法律原則大意为：當意外發生時，若肇事車輛並非由車主駕駛，則可假定該車輛在意外時為車主之僱員或代理人所駕駛此表面證據成立，除非另有證據。

此外，再參看 *Bowstead & Reynolds on Agency*, 第17版（2001年），第83(2)條目：

「A person who, in dealing with an agent, reasonably believes that the agent is the principal in the transaction is discharged from liability by payment to or settlement with the agent in any manner which would have operated as a discharge if the agent had been the principal...provided that he had not at the time when the payment to or settlement took place...received notice that the agent was not in fact the principal.」

上文之法律原則大意为：當某人與一名代理人交易時，若他並不知道該名代理人並非主事人，而合理地相信該代理人就是主事人，則在他履行了與代理人的協議，而該協議也足夠解除代理人作為主事者的責任後，某人在此宗交易的責任即告解除。

所以，根據上述條文，「呀韓」雖然只與「呀度」而非「呀古」於意外當天達成和解，但「呀韓」於意外發生時是「呀古」的僱員或其代理人的表面證據是成立的，而「呀韓」並不知道「呀度」並非車主，而合理地相信「呀度」就是車主，故「呀韓」與「呀度」之和解協議仍屬有效，法庭不會接納「呀古」向「呀韓」提出的申索。

但有一點需要補充，上述之「呀度」為「呀古」之僱員或代理人之說法乃根據表面證據而成立，若「呀古」於庭上交待其實「呀度」與他的關係並非「僱主與僱員」或「代理人」，並能附上足夠證據，那麼，「呀韓」與「呀度」之和解協議就只是他們兩人的事，法庭仍會接納「呀古」向「呀韓」提出的申索。

所以，與司機簽了「和解協議」也不一定代表對方（車主）無權追討，故此，一遇上交通意外，還是立即向專業人仕請教，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仕。為方便讀者理解，案例內容有所簡略及修訂。〉



既非交通意外，車保都要賠償？

問：讀者「阿臣」來信，日前貨車於上落貨時，貨車之尾板突然降下，並撞傷一名途人的頭部。意外後該途人被送往醫院治療，估計傷勢不輕。「阿臣」擔心此既非交通意外，貨車之保險公司會否代為賠償途人之受傷損失？

（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。）

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！



汽車保險放大鏡之二十三

確認「續保」偶有疏忽，代理失職車主免責？

何先生的貨車多年來都透過相熟的保險代理買保險，今年也不例外。當收到保險公司的「續保」通知書後，何先生如常指示僱員莫小姐通知保險代理「續保」。數月後，貨車發生交通意外，何先生才發覺一直還未收到過新的「保單」。可能是莫小姐和代理之間出了誤會，也可能是代理一時疏忽忘記跟進，又或者是保險代理與保險公司之間的溝通出了問題。結果，何先生被警方控告「允許他人使用一輛未有第三者保險的車輛」，被法庭裁定罪名成立，罰款\$10,000及吊銷所有駕駛執照12個月。

何先生覺得他已盡了責任通知下屬安排續保，保險代理或保險公司疏忽而導致沒有保險，實不是他之錯。

何先生問本刊，如果他上訴，能否得直，或至少能否減輕判刑？

何先生這問題，其實已超越了「汽車保險」的範圍，應向律師尋求法律意見。不過，筆者亦找來高等法院原訟法庭一宗案件(HCMA1251/1999)，供何先生參考：

案發於1999年，運輸公司東主旗下其中一輛貨車，在長青公路支路發生交通意外，導致司機傷重死亡。經警方調查後，該東主被控允許他的司機使用該貨車，而他的司機對該貨車的使用，並未備有一份有效的第三者風險保險單。東主被判處罰款10,000元，以及被取銷所有駕駛執照，為期12個月。

東主對判刑提出上訴，他持的理由是他已委派職員李小姐安排保險事宜，而且亦授權保險代理續期。李小姐於8月或9月時亦指示保險代理續期，保險代理亦答允。同時，東主本人亦有提醒保險代理公司的一位職員續保。可是東主雖然知道保險將於9月到期，但他卻從未收到新的保險單。

法官在判詞中表示，判罰此類案件時，須考慮下列各項基本因素：

- (1) 被告是否知情：即是，被告是蓄意犯案，還是出於無心。
- (2) 公眾所冒著或已蒙受的風險；汽車沒有受保的時間；汽車的類型及用途也均屬關鍵性因素；
- (3) 後果或者有關風險是否已釀成意外，例如：意外已經發生，而由於沒有獲承保，第三者得不到補償。
- (4) 倘若被告是蓄意或罔顧後果地犯案，而令致第三者得不到補償，便可考慮監禁的刑罰。
- (5) 若判處罰款的話，一般規則就是：罰款金額不應少於因為疏忽以致沒有投保所省下的保險費的兩倍半。

就上述案例，高等法院法官認為東主完全知道保險會於9月到期，他必須查核受委派的職員或代理是否已收到有關指示，及保險是否真有續期。把責任委予他人而沒有適當的監督，並不是一個求情的特別理由，所以東主保險過期7個月後仍未把保險續期事情搞清楚，並讓其車輛在路面上行駛，實在是莽顧其他道路使用者的安全，故此法官最終維持原判。

有關法律責任方面，雖然並沒有在此案中有爭議（被告只就判刑提出上訴），但法官在判詞中亦有提及此方面的看法：“訂立《汽車保險（第三者風險）條例》是為了達致一個非常重要的目標，故此，該條例對車主為第三者風險投保一事，是委以嚴格法律責任。正因這是嚴格法律責任，任何人士也不能在沒有保留剩餘監督權的情況下把這責任委托他人……”。

所謂“嚴格法律責任(Strict Liability)”，意指不管你是“有心”抑或“無意”，一旦你的行為或遺漏干犯了有關罪行，便會被判罰，法庭無需再考慮你的解釋。例如，“雙黃線停車”便是Strict Liability，只要事實如此，便會被判罰，不管你有心還是無意，或只因“人有三急”而“臨時”停在雙黃線。

從法官的判詞，何先生在責任方面能上訴得直的機會看來也不大了。

因此，當你續保時，記得查核你的保險單是否得到保險公司的確認，否則若遇到交通意外時，被人追討汽車損毀或人身受傷損失，你就要承擔數萬甚至數十萬元的風險，分分鐘還要賠上畢生的積蓄。你會如何選擇將來要承擔的風險，就看你採取那種行動了！

(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。)



民事索償盲公竹之二十二

為解飢渴私買早餐，因此受傷「勞保」承擔？

一般「打工仔」都知道，因工受傷可按《僱員補償條例》得到「勞工保險」賠償。但若閣下同事要求閣下替他購買早餐，途中跌倒受傷，閣下能否按上述《僱員補償條例》得到「勞保」賠償呢？茲援引一區域法院之僱員補償案件（2003年第1356號）供大家參考，為方便討論，部份無關細節會略去：

曾女士任職「忠記燒味」當雜工，職責是清潔、浸雞、調味及煮飯等工作。某日早上，於工作時間內，忠記一名燒味師傅（忠記僱員）要求曾女士替他出外買早餐，曾女士照辦，亦準備買一份給自己。曾女士在買早餐途中行經一個商場，因地面濕滑而跌傷腰背、右手肘和右肩。曾女士於是按《僱員補償條例》申請賠償，但「忠記燒味」僱主不同意，認為這不算是工傷，因曾女士當時不是為忠記或其僱主做事，而曾女士的職責並不包括買早餐給自己或其他忠記的員工食用，故當曾女士跌倒時她其實只是處理其私人業務，並非「在受僱工作期間」內跌倒受傷。

續下頁

區域法院法官考慮過各方證供，認為曾女士的確是「在受僱工作期間」內跌倒受傷，因為她當時做著與受僱工作有著附帶關係的工作，故判曾女士可得賠償。法官引用了 "Yau Tong Kan Alice v Gammon (HK) Ltd" 一案之判辭：

"I have no doubt whatsoever that a worker remains in the course of his employment despite his ministering to himself in such ways as quenching his thirst, relieving his hunger, obeying the calls of nature, changing clothes (e.g. Judge's Robing) any acts which are reasonably necessary to protect an employee's health and comfort are incidental [to] the employment and acts of service therein within the meaning of the Ordinance albeit they are personal to the employee and only indirectly connected to the object of his employment: Park v Peach."

由此判辭可知，縱然僱員做了一些私事，例如為著解除口渴或飢餓而採取了一些照料自己的行動，他仍然是「在受僱工作期間」內的。法官認為若燒味師傅當時不吩咐曾女士買早餐，稍後必會感到肚餓，對他的健康和舒適造成損害，而曾女士當然亦是。再者，燒味師傅吩咐曾女士買早餐，好讓自己能留守舖頭繼續處理燒味，對業務必更有利，故曾女士明顯就是做著與受僱工作有著附帶關係的工作了。

各讀者看過上述“公說公有理，婆說婆有理”的案例，是否覺得“世事無絕對”，抑或是“官字兩個口”呢？無論如何，打官司一定有某程度上的風險，故讀者如有疑問，就要找專業人士諮詢，切勿胡亂索償動輒訴諸公堂，否則損失的只會是自己！

(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。為方便讀者理解，案例內容有所簡略及修訂。)



交通時事速遞

行人過馬路，唔俾講電話、唔俾聽MP3...? —— 潮流電玩，成新一代「馬路殺手」

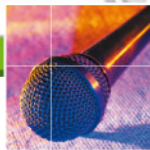
今年年初，美國紐約州有參議員提出動議，擬立例禁止行人橫過馬路時講手提電話、聽MP3、玩遊戲機及使用其它電玩。此外，議案中還提出：向違反法例的人徵收約相等於780港元的罰款；及當事人須出庭面對刑事審訊。

提出此動議的紐約州參議員克魯格，講及一個個案中的當事人因橫過馬路時專注於聽iPod，不單沒有顧及當時交通情況，即使有人向他大叫「小心」，他亦充耳不聞。克氏指出，他所屬的區域由06年中至今年年初，便有最少3名因為過馬路時聽音樂的行人被撞死。雖然當地有關部門沒有追查交通死亡事故的原因，但紐約市06年中，行人因交通意外死亡的人數，則較前年增近一成，共170人。行人道路上的安全再受到關注，而橫過馬路期間講手提電話及使用其它電玩被視為新一代的「馬路殺手」。

無獨有偶，今年一月香港發生了一宗罕見的「人撞車」嚴重意外。據報導，一名十四歲中三學生，在荃灣橫過馬路時，用手機聽MP3，懷疑聽到入神，完全沒有察覺到有車輛駛至，更沒有聽到司機按響號發出的警告，仍步出馬路，頭部撞到車身繼而跌落路邊石壘，情況嚴重。

雖然如此，但前環境運輸及工務局局長廖秀冬早前已公開表示，根據數字，行人過馬路發生意外多數是沒有顧及交通情況而引起，尚未有研究顯示講手機是意外主因。因此，當局暫時無意立法禁止行人過馬路時使用有關器材。

政府雖未立法，但各位駕駛人士若見到這些邊過馬路邊講電話、聽音樂的行人時，就要額外留神了。



安全港自由講

擋風玻璃，點止擋風咁簡單!!

【鳴謝：車証行有限公司(Car Survey Ltd.) 供稿】

相信大部份駕駛者都有以下的經驗，就是在高速公路駕駛時，被高速飛來的小石塊打裂車頭擋風玻璃，有些車主會置諸不理，而有些車主則會找家收費最便宜的商舖，將它換掉。

若你們是上述的兩類型車主，那麼，你們都做錯了。

要明白正確的做法，首先就要知道汽車擋風玻璃的重要性，現今汽車的車架結構，其實就好像雞蛋殼的原理一樣，當車輛受到外來的撞擊力，撞擊的力量將被傳送及分散於整個車架，而汽車生產商設計汽車時，亦會視擋風玻璃為車架結構的一部份。試想一想，將一隻已有裂痕的雞蛋放於掌芯用力加壓，你將會毫無困難地將它捏碎。而擋風玻璃上的裂痕，還會因為車外、車內極端的溫度差別而進一步擴大，因此，若置諸不理就等同將一個潛在的危險放在車廂內，極不明智。

由於擋風玻璃的重要性，廠方對它亦有一定的規格要求，其中包括rollover test(譯作反車測試，車廠會模擬發生反車意外時，車輛對車內乘客的保護性測試)，玻璃強度要達到ASA-1的級別，而玻璃膠亦需要抵受到500PSI的要求。因此，當閣下需要更換擋風玻璃時，除了要找家收費最便宜的商舖外，亦應向商舖了解貨品的產地來源及規格等資料，甚至可要求商舖提供貨品的合格證書，以對照一下擋風玻璃是否符合原廠的安全規格。

綜合以上的資料，相信各位車主都已明白汽車擋風玻璃的重要性，日後挑選及更換玻璃時，定必能選購到價廉而物美的擋風玻璃了。



網頁精選

馬路如虎口-汽車安全駕駛的方法及介紹

<http://www.carsafety.org.tw/carsafe1.asp>

很多司機駕駛經驗可能都很豐富，但對安全駕駛的意識是否注重呢？此網頁以輕鬆手法配合圖畫，介紹路上種種的汽車安全駕駛方法，當中提及面對不同車種知己知彼趨吉避凶方法。

最近香港就發生過一單交通意外，旅遊巴的尾部被後面剎不及的貨車上的建築用竹枝插穿。雖然沒有造成重大傷亡，但相信很多看過相片的人，都對意外印象深刻及大吃一驚。心想如果當時坐在後排會怎樣，如果竹枝不是穿過後窗，而是穿過後排乘客坐椅，自己又坐在後排，那後果就會不堪設想。

網頁介紹駕駛時遇到特別車輛，如工程車、建築材料運輸車、救護車尾隨或在前頭時，作為駕駛者應如何駕駛，以避免發生類似上述的意外呢？當前方有載重車輛、或前方有意外事故時又該如何應變呢？行駛中如果擋風玻璃或輪胎突然爆碎，又應如何處理？想知多一點，請登入以上網頁瀏覽啦！

(編者註：此外，讀者亦可登入「佳保公証行」網頁，click入「佳保通訊」→「安全學堂」重溫第二至五期，由香港駕駛學院在2000年向「佳保通訊」讀者提供的“安全駕駛”四式，內容歷久而常新呢！)

《佳保通訊》宗旨：促進交通安全，提高讀者對汽車保險及索償之認識，及提供有用之資料予道路使用者。
本刊內容只作參考資訊之用，有關資料的適用性及有效性，請諮詢閣下的律師或有關之專業人士。