

<佳保透視>

<佳保信箱>

<汽車保險放大鏡>之二十一

<民事索償盲公竹>之二十

<交通時事速遞>

<安全港自由講>

<網頁精選>

A) 保險不專業? 汽車維修不專業?

B) 「車輛維修技工自願註冊」, 你準備好未?

C) 美國駕駛執照試題, 測試你的安全意識!

交通意外=「不小心駕駛」?

何苦「因小失大」?

俾政府車撞, 一定有得賠?

預防倒車意外, 閉路電視系統最有效?

接駁「過江龍」的正確方法

2007年最安全汽車 <http://www.iihs.org/ratings/default.aspx>

「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。

本期要目



佳保透視

A) 保險不專業? 汽車維修不專業?

B) 「車輛維修技工自願註冊」, 你準備好未?

C) 美國駕駛執照試題, 測試你的安全意識!

A) 保險不專業? 汽車維修不專業?

2006年12月9日, 台灣的台北市及高雄市的市長選舉, 鬧得沸沸騰騰。相比較之下, 香港在12月10日進行了「特首」選委委員的分組選舉, 卻顯得冷冷清清。也難怪, 這次選舉被批評為「小圈子選舉」, 因大部份人都有份去選。數年前的71遊行時, 香港近50萬人上街也沒燒掉一條車胎(外國千人的遊行已可引起暴亂), 香港的選民其實已很成熟、和平及理性, 香港市民其實很「值得」擁有直選的權利。

話說回來, 這次選舉, 某些專業團體(如律師、會計師、醫生...)的會員還是可以直接投票選出代表自己的界別的選委。但汽車維修從業員, 保險代理從業員等, 卻無此資格。香港有約五萬名保險從業員, 也有約二萬多人從事汽車維修行業。從事保險代理需要考牌及註冊, 將來汽車維修也需考牌和註冊。兩個行業均需一定的專業知識及有一定的專業要求。雖然暫時未有「普選」, 但為何連直接投票選出代表自己界別的選委也沒有? 難道這兩個行業真的如此不專業?

筆者想起美國黑人民權運動領袖馬丁路德金的一句話: 「我有一個夢...」。這個夢, 相信透過很多人的共同努力後, 終能成真!

B) 「車輛維修技工自願註冊」, 你準備好未?

要提升汽車維修業界的專業形象, 維修技工的註冊及發牌似乎是必走之路。不單只醫生、律師、會計師等要「有牌」, 保險代理、地產代理、甚至連水電工、煤氣工等現在也要「有牌」。涉及很多人的生命及財產的汽車維修技工, 怎可以「冇牌」?

經過業界的多年爭取及諮詢, 政府終於為汽車維修業的註冊制度踏出了第一步: 2007年初起, 機電工程署可接受汽車維修技工的「自願註冊」(一般相信「自願註冊」是為將來「強制註冊」鋪路)。為介紹「自願註冊」計劃的內容及鼓勵業界積極參與, 「車輛維修技術諮詢委員會」聯同機電署於2006年12月14日至2007年1月2日合共舉辦了四場研討會, 邀請汽車維修業界人士參加。

筆者曾參加了12月19日於沙田大會堂的研討會, 當晚有約近200人參加, 討論氣氛熱烈。雖然主辦單位表示註冊計劃會盡量做到「便民利民」及不影響車房的生計, 但由於只能先選擇註冊一種牌照類別(單「機械服務」已細分四個類別, 「車身服務」又分兩個類別), 要取得其它類別的註冊, 就要去考試(即「技能測試」), 合格後才能獲准註冊, 有參與者擔心此種安排會影響「飯碗」, 因香港大部份均是小型車房(連老闆只三數人), 老闆帶著兩個學師, 「大車、細車、機械維修電器打銅燒焊噴油也都做」, 那有時間去讀書「考牌」, 又那有財政能力去負擔多一個有其它牌的技工的人工? 亦有參與者對「扣分」制的實施表示憂慮, 因扣滿若干分後便會被取消註冊。主辦單位表示會將與會人士的意見記錄在案, 以供考慮及將來檢討。

續下頁

其實凡事均有利有弊，但長遠而言「汽車技工註冊」應可提升技工的專業形象，也有機會令普遍技工的工資提升，進而吸引更多有才華者入行，做成良性循環。“不影響現有技工生計”意味著註冊條件傾向寬鬆，但條件過於寬鬆又會做成質素參差影響業界專業形象。兩者之間如何取得平衡，實在值得詳細探討。

筆者呼籲汽車維修業界積極參與有關活動及發表意見，因對你自身「飯碗」有直接關係。其實早於2000年便已有「汽車維修服務工作小組」就註冊計劃展開工作，於2004年底政府再委託了顧問公司就「車輛維修業註冊」進行調查，並於2005年4月發表了報告。「佳保通訊」於第十九期及第二十期之〈佳保透視〉亦有呼籲汽車維修業界應多加關注及發表意見(詳情可瀏覽本公司網頁)。

政府最近拆天星碼頭鐘樓，惹來民情洶湧，但房屋及規劃地政局局長孫明揚表示多年前已作了廣泛諮詢，當時沒什麼反對的聲音，清拆計劃亦獲立法會通過，故照拆如儀，舊鐘樓很快便被打碎及送往堆填區。究竟是現在極力反對清拆的市民當時沒提出反對，還是“諮詢”制度出了問題？

諮詢期你不出聲，到落實計劃時才反對，一切便會已太遲了！你準備好未？還不積極表達你的意見？

C)美國駕駛執照試題，測試你的安全意識！

本公司除了為交通意外的苦主評估損毀及協助索償外，亦一貫提倡交通安全。最近筆者到美國加州，剛巧朋友要考駕駛執照筆試，借來試題一讀，發覺不少題目是測試駕駛者的安全駕駛常識和習慣。想知道自己開車的習慣是否安全？以下挑選8條問題，讀者不妨測試一下自己，答案好易錯。(每題有三個答案選擇，其中一個是對的。如果你錯得多，便要小心了！)

- 如果有人跟車太近，您應當：
 - 突然剎車，警告緊跟者
 - 小心增加您與前車的距離
 - 示意緊跟者超您的車
 - 在下列情況下停泊汽車時，應將前車輪轉向路肩：
 - 面向下坡時
 - 面向上坡時
 - 在平路上
 - 如果您的車在較滑的路面打滑，您應當：
 - 連續輕踩輕放剎車
 - 用力踩剎車
 - 停止踩剎車
 - 如果夜間的對面來車亮著高燈，您應當怎麼辦？
 - 向對方司機快速閃動您自己的高燈
 - 向靠自己線的前方路邊看
 - 減速並向自己的車道正前方看
 - 關於霧天駕車的最好忠告是不要駕車，但是如果您必須在霧天駕車，您應該使用：
 - 低燈
 - 高燈
 - 僅用霧燈
 - 您想匯入高速公路車流，您的駕駛速度應該是：
 - 法定高速公路的限速
 - 與高速公路車流相同的速度
 - 比高速公路車流相同的速度每小時慢10英里
 - 公路在下述那種情況下是最滑溜的：
 - 在大暴雨期間
 - 在小雨中
 - 在一段乾燥日子後首次開始下雨時
- 〈答案見最後一頁〉



佳保信箱

交通意外 = 「不小心駕駛」？

上期問題：

讀者阿康上月底在吐露港高速公路以時速70多公里在快線行駛，至一段彎位時因雨濕路滑，故輕踩剎車。此時車輛突然「跳軌」，撞向石壘後車頭反方向停低。幸而當時沒有其它車輛，故並沒造成更大的意外。約數分鐘後，一輛交通警車剛巧駛至，交通警員落車了解情況後，將阿康的車輛拖往「車輛扣留中心」驗車。雖然其後驗車報告證實車輛運作正常，但警方仍然向阿康作出檢控，理由是“不小心駕駛”。阿康不知是否應認罪，問此案是否“有得打”呢？

上期答案：

阿康被控「不小心駕駛」“有冇得打”，還需考慮一些細節及具體情況，但下述案例可供阿康參攷：

案發於2002年在公主道天橋上，黃先生發生交通意外後，私家車反方向停泊在第二線。警員向他了解事件經過，黃先生表示他本沿公主道天橋左一線行駛，將車收慢時不幸「跳軌」失控，左車尾「擦」到路邊石壘受損後反方向停低。警員曾觀察案發燈柱附近20米範圍，卻無發現任何沙石及油漬。

其後警方控告黃先生「不小心駕駛」。黃先生在庭上表示案發時天正下雨，路面濕滑，他當時以時速40公里行駛。但裁判官認為黃先生的車機件正常而仍然在彎位失控撞車，要麼是落斜及右轉彎的車速過高，要麼是黃先生沒留意當時路面的情況，兩者任何一點均是「不小心駕駛」，故裁定黃先生不小心駕駛罪名成立。

續下頁

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！

黃先生不服，向高等法院上訴，指出案中沒有其它証人及直接証供描述有關意外發生之經過，裁判官單以有「汽車發生意外」及「機件正常」而作出主觀之推論認為有人「不小心駕駛」並不恰當。有發生交通意外，並不等於「沒留意路面情況」。

高院法官在考慮上訴人及控方之証供、裁判官之判詞、及參攷了R v Kit Wing Wo (1985) 1HKC之案例後，認為並沒有直接証據(direct evidence)指上訴人有不小心或疏忽，而發生「跌軌」或有交通意外發生並不等於駕駛者不小心。裁判官的裁決是等同接納了「不証自明」(res ipsa loquitur, 有關解釋可參攷「佳保通訊」第十四期〈民事索償盲公竹〉之「無需証據——“不証自明”」)此法律原則去裁定上訴人「不小心」，而在刑事案件中此定罪是不安全及不穩妥的，故裁定上訴得直，撤回裁判署之定罪。

看完上述案例，阿康自己的案“有冇得打”，應該心中有數了吧？



撞車後有停車，但仍被告“發生有人受傷的意外後沒有停車”？

讀者李太問，上星期駕車由觀塘振華道倒車掉頭出康寧道停下等轉彎時，有兩名男子拍打她車門，說她剛倒車時撞傷一名女子，後來該名女子亦上前向李太表示被她撞倒，她問該女子有否受傷，是否需要報警，該女子沒有回答，只要求李太駛往路邊停下商討賠償，李太同意。其後她恐防被人圍攻、敲詐，於是改變主意慢慢駛離現場。李太事後收到警方的傳票控告她「發生有人受傷的意外後沒有停車」。李太問：她確曾有停車，為何仍會被告「發生有人受傷的意外後沒有停車」？

(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。)



汽車保險放大鏡之二十一

何苦「因小失大」？

遇過很多個案，司機/車主在發生交通意外後，以為自己並無過錯及責任全在對方，於是選擇不向自己的汽車保險公司報告意外，以免來年續保時「無辜」被扣去全部或部份NCB (有關NCB之解釋，請參閱「佳保通訊」第七期〈汽車保險放大鏡〉之：“汽車保險常見詞彙簡介”)。但後來警方卻沒控告對方司機 (甚或反過來告了自己) 「不小心駕駛」，跟著還被對方民事索償，而此時自己的保險公司又因「意外後沒報保險」拒絕理賠，結果自己損失慘重。

最近也有一個個案，車主/司機在交通意外後，雖知道是自己的過失，但自己及對方的汽車均損毀輕微，而警方在到現場處理時對方司機也表示沒有受傷。車主/司機於是決定不報自己份「燕梳」，準備將來對方追討時，自己負責賠償，以免影響自己的NCB。但後來收到對方的律師信，原來對方司機於意外後數小時感到身體不適，自行往醫院求診，並先後獲發個多月病假，繼而追討近數十萬元之賠償。

這些個案，顯示很多車主/司機，常為了小小的NCB，寧願博一博，不報自己的「燕梳」，到後來卻「因小失大」，遭到巨額索償和損失。

其實遇事後報保險，一般會被扣去30%NCB，亦即續保時保費會增加，但增加的數額，一般而言，只約數百元至數千元 (視乎你是只買「三保」還是買了「全保」而定)。而且將來如發覺自己毫無責任，還可向保險公司取消申索及申請贖回被扣的NCB (詳見「佳保通訊」第二十一期〈汽車保險放大鏡〉之：“報了保險，失了NCB——能否失而復得?”)。車主/司機實在不值得為區區數百至數千元，而承擔可能數萬甚至數十萬數百萬元的風險！

當然，確實也有一些情況下可考慮不報保險，但風險卻仍是車主/司機自己承擔，若有疑問，還是先請教專業人士吧！



民事索償盲公竹之二十

俾政府車撞，一定有得賠？

有客戶阿恩的汽車被政府車(俗稱“AM車”，因政府車的車牌號碼的英文字母一般為“AM”字頭)撞毀，對方已被判“不小心駕駛”罪成，他滿有信心地對筆者說：“政府車，一定有得賠啦！”

表面上阿恩是對的，因政府車雖不用購買「汽車第三者保險」，但政府財力雄厚，自己保自己，區區數百萬甚至數千萬元的賠償，一定賠得起！但實際卻是：“未必！”你雖被政府車撞，但政府不一定要負責賠償。筆者找來了2002年10月在高等法院審結的案例(HCPI 1435/2000)，向阿恩解釋原因。

案發於98年7月，原告陳女士乘坐的士時，的士被一架“AM車”撞倒以致陳女士受傷。AM車司機後被判“不小心駕駛”。陳女士於是向政府及該司機索償。司機被判需負責賠償，但政府以自己無疏忽為由拒絕賠償，案件一直上訴至高等法院，最後裁定基於肇事司機擅自挪用汽車，司機的行為與其僱主(政府)無關，司機需要獨自承擔傷人的賠償。由於肇事司機沒有任何實質資產，傷者並未因法院判決而得到任何賠償。事件經傳媒報導後，輿論嘩然，最後政府立場軟化，考慮提出修改做法及向傷者提出發放恩恤金的建議。

聽完上述案例，阿恩才明白「世事無絕對」，交通意外亦然。只希望該部AM車不要湊巧又是被員工挪用，否則只能希望政府盡快修例，以讓苦主能得到應有的賠償啦！

(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。)



交通時事速遞

預防倒車意外，閉路電視系統最有效？

美國國家公路交通安全局(National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA)最近(2006年11月)向美國國會發表汽車倒車安全設備研究報告，認為最有機會能有效防止倒車意外的設備是閉路電視系統，司機可清楚看到車尾的行人，但閉路電視的影像效果卻可能會受天雨、大霧及陽光折射影響。

研究又發現車尾感應器(超聲波探測警報及雷達探測警報)效果很差，無法探測到車尾所有的位置，尤其是偶然會無法探測到走動中的兒童，就算能探測到車尾有人而發出警報，司機往往也沒有足夠時間反應及剎車，感應器又經常誤鳴，令司機的警覺性減低。

NHTSA發表的報告(連行政撮要)長達65頁，並表示會繼續進一步的研究，以仔細評估閉路電視系統的效果及制定該系統的規格供廠家參攷。

近期香港發生多宗倒車意外，導致6人死亡，運輸局局長廖秀冬及多位立法會議員均表示會考慮提出修例建議，立法強制所有貨車車尾必須安裝閉路電視等後視器材，並加重危險駕駛刑罰，以預防倒車意外的發生等。在進一步行動前，廖秀冬局長及各議員是否應先把NHTSA的報告詳細研究一番呢？

〈筆者按：各讀者如對上述NHTSA的65頁報告有興趣，歡迎致電本公司2652 5998索取副本。〉



安全港自由講

接駁“過江龍”的正確方法

【鳴謝：車証行有限公司(Car Survey Ltd.) 供稿】



相信各位讀者都試過因忘記關掉車頭燈，而導致汽車電池的電力流失，最終無法起動車子。若遇上上述情況，大多數車主都會自行解決，而最簡單直接的方法就是使用俗稱“過江龍”的粗電線(Jumping cable)。但接駁過江龍是否有一套正規方法？若不按此方法又會否有危險呢？

表面上看似十分簡單的問題，其實都要使用一套正規的方法將它處理好。而接駁過江龍的第一步是關掉車輛內所有電器設備，然後將一條電線夾到死車車輛的電池正極(紅色)，之後將同一條電線的一端接上「生車」的電池正極。第二步是用另一條電線接駁「生車」電池負極到「死車」引擎上的金屬件，而非電池負極之上。當「死車」起動後，應先拆開死車的負極接駁。

明白接駁過江龍的方法後，是時候解說一下背後的道理了。上文已提及過，就算看似簡單的工序，其實都不能胡亂了事，否則對財物及人身都會有傷害。先講財物方面，各位在接駁過江龍時，必須關掉車輛內所有電器設備，以及拔除插於點煙器上的雷達測速器、手電叉電機等。因起動車輛的一刻，兩車電路之間會產生300 volts以上的電壓，這些電壓的突變，足以損壞車輛的電子設備。

而人身安全方面，大家必須明白，汽車電池會在充電時產生易燃氣體(封密式電池會較少)，當最後一端電線搭上後，電路便會連結，而小量火花亦會在接合位置引發出來，為避免火花引發易燃氣體爆炸，故此最後的電路接合位應是死車的引擎，因可令火花遠離電池位置。若發覺過江龍電線變熱，但「死車」仍未能起動，應立即檢查電線夾頭有否生鏽，以及任何令電線電阻暴升的原因。緊記以上方法，方能做到零危險。



網頁精選

2007年最安全汽車 <http://www.iihs.org/ratings/default.aspx>

又到新一年，新車款源源推出，那一款車會獲得較安全的評級？美國的“高速公路安全保險研究所”(The Insurance Institute for Highway Safety, IIHS)每年都會斥巨資為各車款進行一系列的安全撞擊測試並進行評級。為2007年車款所做的測試，除了傳統的前撞擊，側撞擊及頭頸保護等測試外，還新增了“電子穩定操控”(Electronic Stability Control簡稱ESC)的測試。被測試的車款，需在四個測試中均獲最高的G(Good)評級，才可獲獎。IIHS如此重視ESC，看來繼安全汽袋後，ESC又將會成為汽車的一個標準安全設備。想知道你架車有否獲得安全評級或IIHS如何進行測試？登入上述網頁瀏覽一下啦！

獲2007年最安全汽車大獎的汽車如下：

1. 奧迪A6
2. 富士Legacy
3. 奧迪A4
4. 紳寶9-3
5. 現代Entourage
6. 起亞Sedona
7. 富豪XC90
8. 平治M-Class
9. 極品RDX
10. 本田Pilot
11. 富士B9 Tribeca
12. 富士Forester
13. 本田CR-V

以上車款，除現代Entourage、起亞Sedona、極品RDX、本田Pilot及富士B9 Tribeca外，其餘在港均有出售。

〈佳保透視〉答案：1.b 2.a 3.c 4.b 5.a 6.b 7.b 8.c

如果你答錯了，但又不明白錯的原因，歡迎致電2652 5998或電郵本公司討論！

《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。