佳保通訊

Best News

二零零二年五月
第十二期

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」，
可瀏覽以下本公司之網頁：
www.bestrecovering.com

Editor:Best Surveying & Recovering Services Co.

佳保公証行　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＞ …… 非法收入，合法追討？
＜佳保信箱＞ …… 駕駛一輛有問題的汽車（如「光頭胎」），會否被控告「危險駕駛」？
＜汽車保險放大鏡之七＞ …… 若肇事車輛在出事後不顧而去，點算？—M.I.B.幫倒你！
＜民事索償盲公竹之七＞ …… 減輕損失有責任；誇張作大冇可能！
＜交通時事速遞＞ …… 問你要靚定要命！
＜安全港自由講＞ …… 日光日白都要開頭燈？—DAYTIME RUNNING LIGHTS有助交通安全。
＜網頁精選＞ …… 道路交通冤情有路訴！

案例

佳保透視

非法收入，合法追討？

案發於93年10月某日。原告鍾先生是非法流動小販（他並沒有在市政局申請到合法小販牌照），當天他在佐敦一條馬路邊販賣貨品時，騎樓的簷篷突然塌下了一塊石屎，當場將他的頭殼打破，兩根肋骨折斷。經治療後，鍾先生仍然經常頭痛、暈眩及渴睡，破碎的頭骨需用塑料代替以保護頭臚。判傷報告認為鍾先生有20%「永久傷殘」及25%「喪失工作能力」。鍾先生事後向大廈業主追討損失，並獲判港幣470,000元之痛楚及生趣損失、醫療費、補品費及交通費等之賠償。

但鍾先生所追討之「將來收入損失」（因不能繼續做小販引致之收入損失）共港幣432,000元，初審庭法官認為是「非法收入」不判獲賠償。鍾先生不服，向上訴庭上訴。

(本案件選自97年上訴庭之判例。為方便讀者理解，案件內容有所簡略及修訂。)

請問

上訴庭是否判鍾先生可得到賠償？

答案選擇

A) 是，鍾先生可得到賠償　B) 否，鍾先生不可得到賠償（答案見本期最後一頁）

佳保信箱

今期問題：

如果我車與政府車輛發生交通意外，應注意的事項與一般交通意外有什麼分別？可否向政府追討我車輛的維修費？

（答案在下一期刊出）

上期問題：

駕駛一輛有問題的汽車(如「光頭胎」)，會否被控告「危險駕駛」？

上期答案：

根據2000年7月1日起生效的交通條例，警方可檢控一些以危險方式駕駛的司機予「危險駕駛」罪名，如罪名成立，刑罰會比一般的「不小心駕駛」罪名重很多，最高可判罰款港幣25,000元及監禁3年。此外，如屬首次被定罪，可被取消駕駛資格至少6個月；如其後再次被定罪，則可被取消駕駛資格至少18個月。如被定罪「危險駕駛引致他人死亡」，刑罰還會重得多。（相比之下「不小心駕駛」的刑罰，最高為罰款港幣5,000元及監禁6個月。）但甚麼樣的情況下才算「危險的方式駕駛」？

根據「道路安全議會」2001年7月印製的小冊子：

・・・「如合格和謹慎的司機會認為有鑑於某輛汽車當時的狀況，駕駛該汽車顯然是危險的，則駕駛該汽車的人須視作危險駕駛。

如你顯然知道某輛汽車有問題，切勿駕駛該汽車；汽車有問題的例子包括：

- 剎車系統失靈；
- 或一條或以上的輪胎已破裂／嚴重磨損。」

換句話說，一些顯而易見的汽車損壞問題而駕駛該車又容易導致交通意外的話（如「光頭胎」等），則一旦發生意外，警方均有可能引用新法例檢控司機「危險駕駛」。由於「危險駕駛」的刑罰是那麼重，奉勸各位司機要加倍當心了！

（本欄並非法律意見，若有疑問，請咨詢閣下的律師或專業人士。）

汽車保險放大鏡

之七："若肇事車輛在出事後不顧而去，點算？—M.I.B.幫倒你！"

不知大家有否留意，當大家支付汽車保費時，付款通知書上列明另外收費M.I.B. 2%。究竟M.I.B.是什麼？為何要額外收取2%收費？

M.I.B查實英文全名MOTOR INSURER'S BUREAU OF HONG KONG。而中文全名是「香港汽車保險局」。此局主要協助處理以下涉及被道路上使用的汽車導致身體損傷或死亡之索償：

- 在沒有保險情況下（如：需負責任之車輛沒有購買第三者保險），法庭裁定需負責任之車主或駕駛人應付之賠償額將由此局支付。
- 若肇事車輛在出事後無法查獲（如：意外後不顧而去），致使受害人無法向需負責一方獲得賠償時，此局有權以恩恤方式向受害人之申請作出賠償。
- 此局會接受任何因保險公司破產而未能獲得處理之賠償申請。
- 此局不會接受有關財物損失之索償申請。

MIB雖然對上述之不幸者會作出賠償，但賠償額應為多少才算合理，其計算可以十分繁瑣及複雜，很難由MIB單方面釐定，故受害人為保障自己的利益及方便MIB作出理賠，建議應盡早找律師或專業人士協助，以便早日獲得合理賠償。

至於在保費中收取2%，主要是用作成立該局的賠償基金之用，而這費用是全港車主共同分擔的。

以上只一般介紹，如想取得詳細資料，可以書面向「香港汽車保險局」索取，地址如下：

香港汽車保險局

香港灣仔告士打道五十六號

東亞銀行灣仔中心901室

電話：2866 9681

傳真：2866 9536

或參閱他們的網 http://www.mibhk.com.hk。

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

之七：減輕損失有責任；誇張作大冇可能！

本公司日常的工作中，經常會遇到這樣的問題：

例1）A君的私家車被撞後輕微損毀，但已不能駕駛，他把車輛一直停泊在停車場不予修理。6個月後他把車拿去修理，並在十天後修理完畢。 A君問意外後的6個月另10天他都沒有車可使用，可否向涉事對方的車主/司機追討該期間的租車或的士費支出？

例2）B君的車輛被撞後嚴重損毀，事後經過公証行評估，該車合理修理費用約HK$50,000，但該車意外前市值只為HK$20,000，公證行建議將該車視作「全損」不予修理， B君問他是否可選擇不「劏車」而以HK$50,000把車修理好後，向涉事對方的車主／司機追討該筆修理費用？

例3）C君本為文員，在某次交通意外受傷後小腿骨折，有半年病假。康復後，他的工作能力並沒有受到影響，但一直賦閑在家，並間中到外地旅游，直至康復後半年才重新找回文員的工作。C君問意外後這一年的收入損失，可否向涉事對方的車主／司機追討？

以上3個問題，簡單的、初步的答案是：不可以。原因是：在所有的侵權賠償中都有一個基本原則，就是意外中的苦主（受害者）都有責任去減輕自己的損失（英文叫：Mitigation）。法庭只會判被告賠償受害者合理的損失，因受害者沒有採取適當行動去減輕損失而發生的該部份損失，被告毋須負責。以上三個例子，苦主表面上似乎都違反了"Mitigation"這個原則，故法庭可能只會判苦主得到一部份損失的賠償，不會全部獲得賠償。

以上只是簡單的答案，但實際上卻有很多其它的或特殊的因素要考慮。因為何謂「合理」，何謂「適當」，很多時因應環境或人物的不同而有所不同。故閣下遇到有關問題時，宜應盡早向你的律師或專業人仕咨詢，以保障你的利益。

舉例說，在例1）中如果6個月不去修理的原因是該已損毀的零件香港沒貨，而從海外運回香港連落訂及運送的時間正好需6個月，那法庭可能會覺得該6個月期間合理的租車/的士費可予考慮賠償。

又在例2）中，如果被損毀的車輛是一特殊的或獨一無二的車輛（如古董車），而市面上又沒有相類似的二手車輛可購買以賠償苦主，則「意外前的市值」就不能作為考慮賠償的標準。1962年英國的案例O'Grady V Westminster Scaffolding Ltd 中，苦主的車輛（1937 MG）意外前市值約180英鎊，因市面上沒有相類似的二手車，故法庭判被告需賠償修理費用253英鎊，另加修理期間的租車費207英鎊予苦主。

在例3)中，如苦主在康復後半年期間其實一直有努力去找尋工作，（如到勞工處登記，及經常有發出求職信及面試，只是未能找到工作），那他便有盡到他「減輕損失」的責任，法庭便可考慮他意外後一年的收入損失可予賠償。

最後，喜歡思考的讀者可能會問：有時為了減輕自己意外後的損失，可能會有額外的支出（如為了救火而耗用了的滅火筒），這些額外支出可否向對方索償？又假如：在採取行動減輕自己的損失後，結果反而是使損失增大了（如醫生建議傷者進行一項簡單手術便有9成機會令傷勢減輕，但手術後傷勢反而嚴重了），那增大了的損失又可否向對方索償呢？

由於篇幅所限，筆者暫時賣個關子。有興趣的讀者，歡迎你來信或來電郵（best@bestrecovering.com）提出你的看法，或分享你的一些真實個案和經驗，好嗎？

（本欄並非法律意見，若有疑問，請咨詢閣下的律師或專業人士。）

交通時事速遞

問你要靚定要命！

今期速遞為大家帶來一則有關防撞欄嘅交通時事。一向揸開四驅車的朋友可能唔覺得裝上防撞欄嘅車輛有問題，反而認為防撞欄唔單止保護愛驅避免受輕微碰撞所損毀，仲好型仔添。不過政府懶得理你靚定型，話安全上，所以就透過運輸署發表了一份諮詢文件，建議立例禁止所有喺道路上行駛嘅車輛車頭裝設有危險性防撞欄。

政府指出當意外發生時，車輛上堅而硬嘅防撞欄會加重意外嘅嚴重性。由於使用裝設防撞欄車輛的人士越來多，危險會相對提高，立例無非係保障道路使用者嘅安全，減低意外發生時做成嘅傷亡。

建議一出，回響好大，尤其係一班熱愛四驅車的朋友。佢地反對政府嘅建議，仲係二月三日發起一次史無前例嘅大遊行。佢地聲稱政府不單未能為禁止防撞欄嘅存在提出可接受嘅準則，其次，此條例唔係同時適用於中港兩地，對於經常往返中港兩地工作嘅四驅車司機就無所適從。香港四驅車大聯盟代表馬大立先生仲表示係過去十五年，香港都冇因裝設防撞欄而導致不必要嘅意外。

兩方面都各有各嘅道理。但係香港係個彈丸之地，人多車又多，人車每時每刻都爭路，交通意外而導致傷亡嘅機會自然就好高，如果車輛上嘅防撞欄果真有存在危性，而立例可以減低此情況，係藉得支持嘅。雖然冇實際數據証明防撞欄嘅危險度，但係安全第一，防範於未然嘅措施對任何嘅道路使用者都有百利無一害，否則到問題出現時先解決，可能為時已晚。

而家條法例尚未正式成立，現正咨詢緊大家嘅意見，各位朋友如果想發表意見或有任何建議，可以電郵致：

Best@bestrecovering.com 或郵寄致沙田小瀝源安心街9號匯貿中心820室，我哋會為大家轉交當局。

（本欄歡迎專業人士或有興趣者來函討論。）





裝上防撞欄嘅四驅車

安全港自由講

日光日白都要開頭燈？
—DAYTIME RUNNING LIGHTS有助交通安全

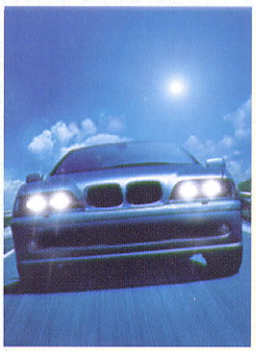
【鳴謝：車証行有限公司（Car Survey Ltd.）供稿】

香港地小人多車又多，每日打開報紙，都不難見到交通意外嘅報告。在繁忙嘅馬路上，司機都要打醒十二分精神，否則就會造成交通意外，輕則車輛損毀，重則人命傷亡。根據世界各國交通意外統計及意外當事人解釋，發生意外嘅其中一個重要原因是由於馬路上行駛嘅車輛不顯眼，當司機或涉及意外之苦主察覺得到時已太晚了。要解決這個問題，其中一個經濟嘅做法就是：即使日間時份車輛在馬路行駛時也開着頭燈，咁馬路上其他使用者就較易察覺得到你的車輛嘅存在，相對地車輛發生意外嘅機會就會減少。但在日間開着車頭燈，又會有兩個問題可能出現：1.燈泡壽命縮短；2.熄車後忘記關燈，導致電池耗盡。要解決上述兩個問題，在歐洲、北美某些國家有一種汽車設備，稱為 Daytime Running Lights (DRL)。當汽車引擎啟動後，車頭燈便會自動亮着，在白天光線充足時，亮度只為正常頭燈嘅一半，而在晚上或昏暗地方，亮度則為正常大燈的亮度。當汽車關掉時，車頭燈便會自動關掉。

根據荷蘭道路安全協會 (Institute for Road SafetyResearch) 在歐洲嘅研究指出，假如所有車輛於日間行駛時都開著頭燈，將可使:

- 交通意外導致死亡減少24.6%；
- 交通意外導致受傷減少20.0%；
- 交通意外登記數字減少740,000宗；
- 交通意外導致經濟損失減少12.4%

在英國、美國及其他國家，也有類似的研究，結果也顯示裝上DRL或白天開著頭燈，能不同程度地降低汽車意外的機會。



北歐地區由於日短夜長，外界光線較暗，尤以冬天更甚，早於七十年代已應用DRL這裝備。某些國家如芬蘭、瑞典、冰島、挪威及丹麥，於1990年或之前，先後立例規定道路上所有車輛必須要使用 DRL，或以車頭燈代替，而加拿大亦於1989年開始，規定所有新出廠車輛要裝上這設備，美國及其他國家到現時並未有明文規定。不過，各國法例中對於 DRL啲標準、規格就各有不同。

在香港，政府也開始明白到DRL的重要。根據《2002年道路交通(車輛構造及保養)(修訂)規例》及《2002年道路交通(交通管制)(修訂)規例》，為提升道路安全，讓其他道路使用者更容易看見路上行駛中的車輛，政府擬修訂規例，明確規定駕車人士在黑夜時間或能見度低的情況下必須亮起大燈。而體積較小嘅電單車，不論日間或晚間，在行車時必須一直亮起大燈。有關規例將於二零零二年四月十日提交立法會，如不表反對，上述修訂項目將由二零零二年七月一日起生效。

所以，大家不妨為自己架愛驅裝番一套DRL，做個良好又安全嘅道路使用者，又或者簡單啲開著車頭燈行車，尤其係一啲天陰陰、落雨嘅日子，咁就唔怕人地見你唔到。不過有一點要注意，就係先要確保你頭燈角度不會過高，否則令人反感，更甚影響迎面駕駛者嘅視線，造成危險。

網頁精選

道路交通冤情有路訴

http://www.info.gov.hk/tcu/

今期為大家介紹有關香港政府交通諮詢委員會『交通投訴組』的網頁。交通投訴組的職責是接受及監察有關運輸及交通問題的投訴及建議，包括有關交通情況、公共交通服務、道路維修、法例執行等之投訴。在1999至2000年度，該組共接獲10768宗有關交通運輸的投訴和建議，是92年以來最低的數字。該組的網頁內容豐富，除了介紹該組的服務範圍及承諾外，同時亦提供有關於運輸及交通問題的建議及投訴表格（如「交通投訴表格」、「的士投訴表格」、「建議表格」等），讓大家可在網上表達意見及進行投訴。在各項投訴中，的士服務一向是主要投訴項目之一。資料顯示，每100部市區的士，便約有17部遭受投訴。這些投訴包括有關的士咪錶的違例行為、不斯文與不檢點的行為、拒載、濫收車資及不使用最直接可行之路線等。相信大家有許多乘坐的士的經驗，但不是個個都滿意的士的服務，若有任何有關的士服務投訴，以後便可以透過網上向該組提出及尋求協助，不用怕有冤無路訴了。

佳保透視答案

答案是（A）
鍾先生可得到賠償。

上訴庭於97年10月由三位上訴庭大法官一致裁定原告可獲賠償。法官認為「非法活動」有不同層次，由盜竊、賣淫、以致無牌販賣等都是非法，但不能一概而論，同等對待剝奪他們受傷後「收入損失」之賠償。傷者是否應獲賠償，需考慮眾多因素，如非法活動本身的性質（像此案中，「販賣」本身並非「非法」，只是法例需要販賣者取得合法牌照後才能作流動小販去販賣，以收監管之效）、該非法活動是否在刑事上屬十分嚴重罪行、當事人的行徑如何等。當然，公眾的感受和意見及政府的政策取向等亦是考慮之列。在綜合考慮，平衡各種因素後，法庭才能給予適當的判決。本案中，雖然法庭判原告經營無牌流動小販之「非法收入」損失可予賠償，但法庭亦指出，每個案件都要根據該案的實際情況作出考慮，並非一切「非法收入」損失都可獲判賠償。

（由於案例日新月異，本案件內容只供參考，並不代表法律意見。）

《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。本刊內容只作參資訊之用，有關資料的適用性及有效性，請咨詢閣下的律師或有關之專業人士。