佳保通訊

Best News

Editor: Best Surveying & Recovering Services Co. 二零零零年九月 第六期

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〉 路人橫跨欄杆衝出馬路後被撞倒，司機需否負責？

〈佳保信箱〉 遇上交通意外，究竟 claim 全保還是 claim 三保好呢？有甚麼因素要考慮呢？條數點計先對自己有利呢？唔知就快些到佳保信箱收信啦！

〈汽車保險放大鏡〉之一「汽車保險之分類及承保範圍」。買汽車保險究竟保D乜？「放大鏡」俾你睇真D。

〈民事索償盲公竹〉之一「小額錢債一日遊」。打官司追討交通意外賠償並不一定要花龐大金錢請律師的，小額錢債審裁處一樣可以幫你忙，今期「盲公竹」帶你到審裁處一日遊。

〈交通時事速遞〉 新牌仔，咪亂黎；掛P牌，踩腳掣。鐵騎士十月新例。

〈安全港自由講〉 汽車安全帶成死亡套！不適當使用安全帶，可對小孩構成危險！

〈網頁精選〉 帶你去特區政府警務署網頁，睇下香港近年的交通調查及統計數字！

案例

佳保透視

路人橫跨欄杆衝出馬路後被撞倒，司機需否負責？

事發時，司機亞雄正駕駛小巴以時速40公里在一條三綫行車路的第三綫行駛，當時他瞥見在他左面六、七十公尺外有人跨過行人路欄杆，由於在他前面還有其他車輛，他並不預期這人會橫過馬路。之後這路人卻在他左面四公尺的地方突然出現，他馬上減速讓這人在他的車前行過，但這人卻在他車前突然停下，結果這人被亞雄的小巴的左面車頭撞倒，送院後死亡。事後，亞雄承認該段路經常有行人走捷徑橫過馬路。

此案選自97年原訟法庭判決之案例，答案在最後一頁。



請問

司機亞雄對這宗意外需否負責？有五個答案可供選擇：

答案選擇

A. 司機亞雄需負100%責任（受害路人負0%責任）

B. 司機亞雄需負75%責任（受害路人負25%責任）

C. 司機亞雄需負50%責任（受害路人負50%責任）

D. 司機亞雄需負25%責任（受害路人負75%責任）

E. 司機亞雄需負0%責任（受害路人負100%責任）

佳保信箱

今期問題

周生去年在一次交通意外中與另一輛車發生碰撞，對方車主決定報全保，而他的保單雖然是三保，但為了避免麻煩，他亦不擬追討對方賠償，於是雙方除了在警方備案外，並無向警方投訴對方，亦無錄口供，自然地警方亦無起訴任何一方，他當時認為事件已經平息，所以亦無通知他投保的保險公司這次事故。但最近周生收到對方保險公司向他追討有關意外的賠償通知，同時他自己的保險公司亦因他當時無報告該次意外而拒絕承擔賠償責任。周生覺得有點受騙，因意外當時對方講明會報全保而不用他賠錢，但現在又追他賠償。他當時決定自己維修部車，不追對方賠償，都因基於大家有此互不追討的口頭協議。否則他一定報警和通知保險公司，由保險公司去賠償，甚至要對方賠償。周生的問題是：他可不可以以當時和對方有不用對方賠償的承諾而不賠錢？現在對方追他賠償，他是否也有權利要對方賠償？由於當時無錄口供，又無法庭裁決，誰對誰錯都未分清楚，是否可以要求警方去裁決和解決糾紛呢？（答案在下一期刊出）

上期問題與答案

上期問題：

張先生來函佳保信箱問：他的座駕與人碰撞，可以追討對方賠償或Claim 自己的全保，他應考慮那些因素去作決定呢？

上期答案：

全保車被撞是可以考慮Claim自己的全保或追對方三保賠償。一般考慮的因素，包括對方是否要對意外負上大部分責任，換言之警方會否起訴對方呢？法庭是否會判對方入罪呢？假如對方被定罪，追討賠償才會有較高勝算。另外亦要計一計自己全保的Excess（墊底費）是幾多，假如全保的賠償還低過或只接近Excess ，那就不如索性追三保啦。不過就算賠償高於Excess ，還要再計計自己因Claim 全保而放棄NCD（無索償折扣）的金額，可能還是Claim 三保化算。此外，假如全保賠償是高出Excess + NCD不多，亦都可能還要考慮追三保，因為雖然你的保險公司會替你嘗試向對方保險公司追回Excess，但由於保險公司之間可能有「knock for knock」（互不追討）的協議，即是話假如大家都在這名單內，雙方都不會就意外追討對方賠償。換言之他們未必會幫你去追對方賠Excess。就算全保的公司幫你追到Excess的賠償，亦都可能會扣除他們的服務費和只可能會給與部分的賠償金額。另一樣需要考慮的就是追三保的時間一般都比全保耐。所以車主要準備先付上修車費。當然追三保的時間比較長，不明朗的因素比較多（例如警方唔告對方啦，法庭裁定對方無罪啦，對方車主違反保單條例而要對方車主、司機負責賠償，但他們又無錢賠等等）追討會比較繁複。所以一般車主都會委托專業的追討公司代他們追討。綜合而言，要決定追討三保最少要有兩個條件：一. 責任在對方和 二. 全保的賠償不足抵銷Excess 和 NCD 的數或扣除後所餘不多，為了避免要追Excess 和失去NCD ，倒不如全數向對方追討三保賠償。

〔由於法例時有修改，本信箱內容僅供參考，並不代表法律意見〕

汽車保險放大鏡

之一：汽車保險之分類及承保範圍

本欄旨在向讀者簡要介紹汽車保險之知識。在未談及投保及索償事宜之前，先略介紹汽車保險之分類及承保範圍。在香港，汽車保險主要可分為三大類：(一)第三者責任保險（Third Party Liability）、（二）第三者附加火災、盜竊險（Third Party Liability, Fire & Theft）及（三） 全保（Comprehensive）。但現在已很少人會購買第三者附加火災、盜竊險，同時市面上亦沒有很多保險公司會提供此類保險。

簡單來說，第三者責任保險是保障被保險人（包括車主及肇事司機）當意外發生時對第三者人身傷亡及財物損失之法定責任，第三者附加火災、盜竊險是上述第三者責任保險所提供之保障再加上被保車輛因火災及盜竊所導致之自車損毀或損失；全保是全險保障（All Risk Cover），但不包括保險單上訂明之除外責任（Exception / Exclusion）。以上只是初步的一般解釋，詳細保障範圍，請參考保單之承保範圍及有關條款。

投保汽車保險時不論全保或三保（第三者責任保險），保險公司一般會要求投保人填寫投保書（Proposal Form），在填寫投保書時，所填報之資料必需真確，而投保書應由投保人核實資料無誤後親自簽署。否則，當意外發生後，如承保人（接受投保之保險公司）發現投保書所填報之資料與事實不符，有可能以被保人違反誠信（Breach of Utmost Good Faith）為理由，宣佈保單失效，導致被保人得不到意外賠償。

民事索償盲公竹

之一：小額錢債一日遊

不知大家有沒有這樣的經驗，意外明明是對方之責任，好聲好氣要求對方或對方的保險公司賠償，他們又閪佬懶理，莫非真的要打官司才能取得合理賠償？

然而大家一想起打官司，必定認為是既昂貴又麻煩的有錢佬遊戲。的確，香港訴訟費用之高是世界上數一數二的。但，若事情已到了非請官大老爺出面不能了結的地步，卻礙於索償金額細小而訟費高昂而便宜了對方，卻又令人覺得十分不值。其實，香港有一處地方專門為市民處理小數目的紛爭，那就是「小額錢債審裁處」。

成立了超過二十年的小額錢債審裁處，旨在以不拘形式、快捷及費用相宜的方法處理市民的申索。該審裁處只受理不超過五萬元的錢債糾紛，如果你的申索超過五萬元，但你願意放棄申索超過限額的款項，則小額錢債審裁處仍會受理。在一般情況下，出席審裁處的任何人仕不得由律師代表，而繁覆的証據法規亦不適用，所以審裁程序及用語一般較為簡單。然而，並非所有申索小額錢債審裁處都受理的，但“財物損毀”（正如一般交通意外所產生的後果）卻是其中一項受理的申索。

小額錢債審裁處的程序可簡略地分為三個部份。第一，申索人先要於登記處呈遞一份文件，當中包括特定的“表格一（申索書標題）”及“表格二（申索書）”。登記處會即時給你一個上庭的日期。第二，上庭首日一般會先見審裁主任，雖無明文規定，但審裁主任一般都會協調雙方和解。如果雙方和解不成，審裁主任會衡量情況，或要求雙方提交更多證據，或會安排雙方見審裁官。第三，會見審裁官的時候，他會聽過雙方證供及研究過案情後作出裁決。

雖然小額錢債審裁處的程序較為簡單，但各種文件、表格、程序都有特定的形式，萬一有錯漏，小則可能使訴訟時間延長，大則亦有可能影響你的申索。所以為了節省時間及金錢，你可以聘請市面上信譽良好的專業索償代理協助安排文件及提供意見。他們更有些是以不成功不收費的原則服務。其實香港地亦不是要高價才有公道呢！

交通時事速遞

新牌仔，掛"P"牌？

據資料顯示，在過去五年，每年平均涉及電單車意外率達千分之二十一，而電單車意外率比私家車高出三倍，亦比輕型貨車高出五倍，可見電單車的意外比起其他交通工具較為高。而“新牌仔”發生意外的機會比有經驗的電單車手更高出五倍。

有見及此，立法會已通過運輸署提出的《1999年道路交通法例（修訂）條例草案》，由今年十月一日起所有考獲電單車司機將獲發為期一年的"暫准駕駛執照"，在一年內除不可接載乘客外，車速限制不可超過每小時七十公里，在三線行車路面亦不可在快線行駛，且要在電單車掛上P字的牌，以資識別。

條例建議，若“新牌仔”違反接載乘客等輕微罪行，暫准執照會延長六個月，若因嚴重罪行如鹵莽駕駛或醉酒駕駛，則有可能被吊銷牌照。該法案已於六月二十六日在立法會獲大比數通過，並將於本年十月一日起實施。故於2000年10月1日或以後申請電單車考試人仕，均受到上述法例約束。相反，於2000年10月1日以前已申請報考電單車考試（包括筆試、強制試及路試）並能一次過考獲及格者，則可免受上述法例監管。各位想學電單車之人仕，有興趣就要趁早啦！

〔本欄歡迎各讀者及專業人士來稿介紹或討論汽車安全設施知識〕

網頁精選

http://www.info.gov.hk/police/chinese/m-opec.htm

你知唔知香港在1998年有1,844,233宗交通違例檢控個案，比97年下降了足足17.8%之多?單在98年便有1,578人因觸犯酒後駕駛法例而被定罪？而本港失車數字還由92年高峰期達約7000輛減至99年的2500輛？還有其他有趣的香港交通調查及統計數字，例如警方一年發出多少張超重及違例停泊車輛的告票等，都可以在香港特區警務署之網頁www.info.gov.hk/police/chinese/m-opec.htm找到！

佳保公證行：專業追討交通意外、因工受傷等疏忽責任之保險賠償。

安全港 自由講

汽車安全帶成死亡套！！

無帶安全帶，就好似玩「笨豬跳」（Bungee Jump）唔記得綁繩一樣，飛了出去，就唔返得轉頭。兩、三秒間的動作，在意外的一刻就可能決定生與死的分別。大人怕玩「笨豬跳」，但偏偏就讓他們的孩子去跳，仲係唔綁繩索個隻。兒童的好奇心特別旺盛，最怕要安安靜靜地待著，尤其討厭身體被束縛，父母以為去很近的地方就無替孩子綁好安全帶。於是，唉！後悔莫及！根據日本「交通事故綜合分析中心」的調查報告，無用兒童安全帶在意外時比配用了兒童安全帶的死亡率和重傷率分別高達 4.2 倍和 2.7 倍（見表一）。

日本汽車聯盟（JAF）更做了多個無配帶或錯用安全帶的模擬試驗，大家不妨看看結果如何：

試驗一：小孩假人被安置在小型客車的後座座位，無綁安全帶。試驗時時速30公里，當衝撞時，小假人被拋向前方，臉及頭部與前排座椅的靠枕激烈碰撞，最後從畫面前方被拋出車外。

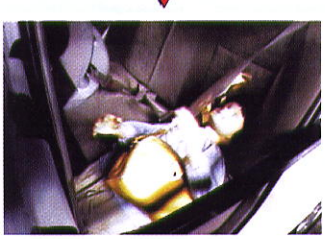


圖一：沒有為小假人繫上安全帶　圖二：衝撞時小假人向前飛出　圖三：小假人與靠枕激烈碰撞

試驗二：小孩假人不正確地用了成人安全帶，安全帶剛好掛在頸部。衝撞速度仍是時速30公里，衝撞時，小假人的身體向前溜，安全帶的肩帶陷進頸部，雖然畫面看不到，但腰帶也同樣深深的陷入腹部。安全帶變成死亡套！所以身高在135-140cm以下的人是有必要用兒童安全帶的。當然，升高座位將帶繫於適當位置，還是可以使用成人安全帶的。不過，用坐墊或椅墊來加高，由於易滑動，會產生危險，就不適宜使用了！



圖一：碰撞的瞬間，小假人身體向前　圖二：小假人使用成人安全帶　圖三：肩帶深深的陷入頸部，腰帶陷入腹部



圖四：在反作用力下，小假人從後方被拋出去

表一：因使用／沒使用兒童安全帶而引致傷亡之差異

	使用兒童安全帶		沒使用兒童安全帶
死者	2		63
重傷者	29		520
死亡重傷合計	31		583
輕傷者	4,290		29,987
死傷者合計	4,321		30,507
致死率	0.05%	4.2 倍	0.21%
重傷率	0.72%	約2.7 倍	1.91%

註：1. 上表為1994 至1998 年間，日本全國乘坐汽車時未滿 6 歲幼兒的交通傷亡統計數字
2. 上述統計數字不包括車輛完全損毀及未能確定有否使用兒童安全帶之事故
3. 致死率＝ 死者數量÷（死者數量＋重傷者數量＋輕傷者數量）×100 %
4. 重傷率＝（死者數量＋重傷者數量）÷（死者數量＋重傷者數量＋輕傷者數量）×100 %

佳保透視 答案

〈佳保透視〉答案是 B：法官認為司機亞雄明知該段路經常有行人走捷徑橫過馬路，並在六、七十公尺外瞥見受害行人，應知受害人是準備過馬路。當時他左面的行車綫並無車輛遮擋視線，而受害人在他駕駛的小巴到前已橫過2/3的馬路，並在他的車前停步，亞雄應該有足夠的時間去避免這次意外，故判他需對意外負上75%的疏忽責任。而受害者由於跨過行人路欄杆，且在明知有車正在駛前還步出馬路，亦要對意外負上25%的疏忽責任。法官同時舉了另一個案例，受害者在車前8-10呎突然衝出，致使司機無法及時煞掣避免意外，所以判受害人要負50%的疏忽責任。換言之，司機在這種情況亦要負上50%的疏忽責任！所以話，駕車要小心行人，萬一撞倒人，是好難完全避免責任的。

（為方便讀者理解，案件內容有所簡略及修訂。由於案例日新月異，本案件內容只屬參考，並不代表法律意見。）

※ 本刊採用可再做循環紙印製 ※　※ 設計印刷・文藝印刷有限公司 ※

《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。本刊內容只作參考資訊之用，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。