



（卓 玲⁰⁰³|2020.10.10）

011±1 無罪推定

【無：’：：二二：在：運動中被作為一項思想原則提出來的。1764年7月，義大利刑法學家貝卡利亞在其名著《論犯罪與刑罰》中，抨擊了殘酷的刑訊逼供和有罪推定，提出了無罪推定的理論構想：“在法官判決之前，一個人是不能被稱為罪犯的。只要還不能斷定他已經侵犯了給予他公共保護的契約，社會就不能取消對他的公共保護。”無罪推定是一種典型的直接推定，無須基礎事實即可證明無罪這一推定事實的存在。換言之，證明被告犯罪的責任由控訴一方承擔，**被告人不負證明自己無罪的義務**。

1948年12月10日，無罪推定原則在聯合國大會通過的《世界人權宣言》這一聯合國文件中被首次得以確認。該宣言第11條規定：“凡受刑事控告者，在未經獲得辯護上所需的一切保證的公開審判而依法證實有罪以前，有權被視為無罪。”1966年12月16日聯合國大會通過的《公民權利和政治權利國際公約》第14條第2款規定：“凡受刑事控告者，在未依法證實有罪之前，應有權被視為無罪。”《歐洲人權公約》第6條第2項規定，任何被指控實施犯罪的人在依法被證明有罪之前應被假定為無罪。無罪推定原則的確立，既

有利於維護犯罪嫌疑人的合法權益，也有利於實現刑事司法公正及推動與維護私權的完善和發展。

【無罪推定原則的目的及內容】

無罪推定原則，是以保護被告人的合法權利為目的的，而與之相適應的審判方式也必然是強調控辯平等的當事人主義訴訟模式。當事人主義訴訟模式主要是體現當事人在訴訟中的地位，注意訴訟程式的正當，相對加重國家對當事人合法權利的保護。無罪推定原本是西方資本主義興盛時期的產物。在無罪推定原則演變過程中，西方國家個體利益高於整體利益的歷史文化傳統對其產生重要影響，他們認為，**被告人是個體利益的代表**，檢察官是**整體利益的代表**，被告人往往處於劣勢和不利的地位，刑事訴訟中必須特別強調保護被告人權益。否則，就不能保持這兩種利益衝突中的平衡，就難以實現司法公正。無罪推定在個體利益和整體利益這一兩難選擇了對個體利益的保護，這便意味著它必須要付出一個不愉快的代價——不能更有效地減少犯罪，國家也必然要用更大的投入來維護社會安全和法律秩序。

除以上內容外：無罪推定還包括：被告人不負有證明自己無罪的義務。被告人提供證明有利於自己的證據的行為是行使辯護權的行為，**不能因為被告人沒有或不能證明自己無罪而認定被告人有罪**。

【無罪推定的法律規定】

- 、被追訴者在被起訴前處於犯罪嫌疑人的地位，被起訴後則處於被告人的地位，從而避免將其視為"有罪者"、"人犯"或"罪犯"。
- 、在法庭審判過程中，公訴人負有提出證據證明被告人有罪的責任，被告人不承擔證明自己有罪或無罪的義務。
- 、疑罪從無，即公訴人不能提出確實充分的證據證實被告人的罪行，法庭經過庭審和補充性調查也不能查明被告人有罪的事實，那麼就只能判定被告人無罪。

【論無罪推定】

『在「無罪推定」的原則下，有罪沒罪要看證據，不是舉手投票。如果單單「一人一票」就能夠稱爲民主……我國已經出現「一切有罪推定」的現象在一點一點的堆高，媒體上的未審先判…』本於司法獨立，「無罪推定」【四、行人穿越道之釋意】：本就不該被濫用或指鹿爲馬（民眾標準不等同於法官依正當法律程序之標準）。難道，一般民眾在評批時政時也須遵循司法上的『無罪推定原則』？每位民眾其所謂「無罪」的標準在哪裡？是否每個人均須一體適用？。每個人都不是"大法官"(非指釋憲大法官),不可濫用將法界【無罪推定】工具，強強綁架了每個人發言內容的『言論自由』。否則，也只是跟紅衛兵（其非法官）的行為相差無幾了。

、車路承擔待理凡旦評

庚子才、立秋

堅守專帶、樹闢立科成。疑罪從疎、榮因為其。



「無罪推定」非必然為自由的主要條件，尚有其他最主要的因素在。言論自由，也是自由的一種顯現。**米政治 歸政治、司法歸司法。媒體歸媒體，言論自由歸言論自由。**"亦非可無限上綱的"，憲法上有其規範(媒體爆料也需要有足夠的證據能支持其論述，以求其言論趨近之真實性，屬言論自由範疇)。< 網路轉載 >
司法常用語：

一**無罪推定**。二**有罪推定**。三**疑罪從無**。四**坦白從寬**。五有**罪辯護**。

六無罪辯護
七公共危險
八危險行為

九交互詰問（**檢、辯、院**）（**公訴、被告、証人**）

+ . **證據原則**1. **直接證據**2. **間接證據**3. **推理證據**4. **證據為天**。

十一. **犯意、人性、道德、正義、公平、輿論**。

十二. 迴避原則，**十三. 蒐証、舉証、認證**（**公、檢、法**）



02 法律釋義 道路交通安全規則 法理探討

【一、背景說明】

（一）**交通法條訂定之宗旨**：
1.保障人權.2.維持順暢3.確保安全.

2 法理原則：

- (1) **侵權行為**：<1 >.主動與被動.<2 >.屬故意行為：逆向、闖紅燈、無照、酒駕、闖平交道、侵雙黃線。
- (2) **信賴原則**：1.預見2.反應3.能否採安全措施.
- (3) **善盡原則**：1.預見2.反應3.能否採安全措施.4.能避免事故發生
- (4) **因果關係**：以影響他車駕駛行為為主.
- (5) **違規不等於肇事因素、雙方要有因果關係**。

（二）本條款自實施以來爭議不斷、且執行困難，究責與審理單位只依條文內容而決斷而忽略了訂此條款之宗旨與法理，致使用路人常怨嘆不已。俗稱霸王條款而諷之。

【二、中華民國九十九年九月三十日修正】

（一）**第一百零三條**：汽 車行近未設行車管制號誌之**行人穿越道**前應減速慢行。汽車行經行人穿越道，遇有**行人穿越**時，無論有無**交通指揮人員指揮或號誌指示**，均應**暫停讓行人先行通過**。汽車行經未劃設行人穿越道之**交岔路口**，遇有行人穿越道路時，無論有無**交通指揮人員指揮或號誌指示**，均應**暫停讓行人先行通過**。

（二）依照條文之內容，汽車只要是通過路口,任何情況下都要注意與停讓.若出事故就是要負未注意、未停讓之肇責。

（三）可是汽車與行人在路口的情況複雜，還是回到信賴原則與善盡原則之法理面去探討也就是雙方遇見時的時間距離與速度之間雙方之用路行為其反應措施的變化.是否此項法理原則。

【三、對此條文之法理需要探討事項】：

（一）行人穿越道（二）交岔路口：均應暫停讓行人的

，（三）交通指揮人員（四）號誌指示（五）行人穿越**氣氛**

【四、行人穿越道之釋意】：

- （一）**枕木紋行人穿越道**和**班馬紋行人穿越道**，不同地方差在（直線和斜線）的地方）
- （二）**枕木紋行人穿越道**是在**交岔路口**如圖示：



（三）**班馬紋行人穿越道**是在道路中段，如圖示：



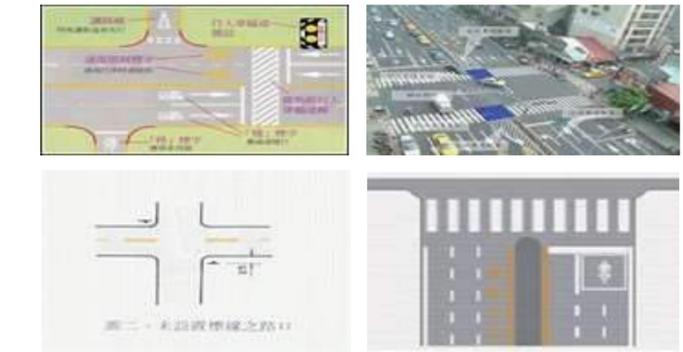
（四）兩者都是行人通過的地方，問題在於汽車行近與行經的駕駛行為為是否注意與停讓？依據法理、行近是接近行人穿越道、行經是通過行人穿越道，因此並非行人一定要走在行人穿越道範圍內，汽車才有注意與禮讓之義務與責任，所以汽車行近與行經行人穿越道時必須保持速限內之安全反應距離。**60KM/ 30 M) (SOKM/25M) (40 KM/ 20M)** 才是合乎法理要求

【五、交岔路口之釋意】：

（一）**岔路口丈量取方法**：
1. 無號誌燈者自四個角（十字路）起算。

2. 有號誌燈者自燈柱起算
.3. 有停等線者自停等線起算。

（二）圖示：



（三）因此路口之停等線、行人穿越道、未設任何標線路段都是汽車駕駛人都應特別注意的路段，在路口均應暫停讓行人優先通行。

【六、交通指揮人員之釋意】：

（一）**道安規則第 90 條**：駕駛汽車，除應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示，並服從**交通人員之指揮**外，並應遵守下列規定：

1. 禁止操作或觀看娛樂性顯示設備。
 - 2 禁止操作行車輔助顯示設備。
 - 3 禁止以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為。
- 警備車、消防車及救護車之駕駛人，依法執行任務所必要或其他法令許可者，得不受前項第三款之限制。

（二）上項(並服從交通人員之指揮)與道安規則103條(無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過。)相抵觸。

（三）因此在路口既使有交通指攝人員指揮你行進，也要禮讓行人優先。

（四）2017年台灣高等法院判例（計兩車遵照交警手勢行駛未禮讓行人而被判刑3個月）。

【七、號誌指示之釋意】：

（一）**道安規則102條第一款**：汽 車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：應遵守燈光號誌或交通指揮人員之指揮。遇有交通指揮人員指揮與燈光號誌並用時，以交通指揮人員之指揮為準。

（二）依號誌類別區分停讓：

1.汽 車與行人同為綠燈（同向）汽車停讓行人。

2. 汽車與行人同為閃黃燈：（同 向 或對向）汽車停讓行人。

3. 汽車與行人同為閃紅燈：（同向或對向）汽車停讓行人。

4. 汽車 為綠燈行人為紅燈：（不同向 ）

- (1)號誌交替時：汽 車停讓行人（行人已先進或過路口一半或即將通過路口時）
- (2) 汽車已達路口停等線遇行人進路口時：汽車無反應時間停讓行人。
- (3) 汽車已行近或行經路口遇行人跑步進路口時：汽車無反應時間停讓行人。
5. 汽車與行人同為無號誌：汽 車停讓行人。

【八、行人穿越之釋意】：

（一）**道安規則134條**：行 人穿越道路，應依下列規定：

一、設 有行人穿越道、人行天橋或人行地下道者，必 須經由行人穿越道、人行天橋或人行地下道穿越，不得在其一百公尺範圍內 穿越道路。

二、未設有前款設施之交岔路口，行人穿越道路之範圍，應於人行道之延伸線內；未設人行道，而有劃設停止線者，應於停止線前至路緣以內；未設人行道及劃設停止線者，應於路緣延伸線往路段起算三公尺以內。

三、在禁止穿越、劃有分向限制線、設有劃分島或護欄之路段或**三快車道以上之單行道**，不得穿越道路。

四、行人穿越道路，有交通指揮人員指揮或有燈光號誌指示者，應依交通指揮人員之指揮或號誌之指示前進。無交通指揮人員指揮又無號誌指示者，應小心迅速通行。

五、行人穿越道設有行人穿越專用號誌者，應依號誌之指示迅速穿越

六、在未設第一款行人穿越設施，亦 非禁止穿越之路段穿越道路時，應注意左右無來車，始 可小心迅速穿越。

（二）行人穿越類別：

1. 幼兒 6歲以下須父母（監護人）陪伴
2. 少年: 14 歲以下須父母（監護人陪伴。3. 成年人。
4. 殘障、孕婦、老人、行動不便 等人。
5. 用路人: 駕 殘障車、推輪椅車、推自行車等人。

（三）基於上述說明行人與汽車在路口發生交通事故、除依照道安規定**第103條規定汽車必須停讓外**、行人是否涉及肇事因素、須考慮下列因素：

1. 汽車行近路口（或停等線）時行人是否已進入路口中？
2. 汽車行近路口（或停等線）時行人是否以跑步或快步的方式進入路口？
- 3 行人違規穿越路口是否足以影響汽車的安全反應時間與距離？
- 4 行人穿越路口是否有障礙足以影響汽車的注意與停讓的駕駛行為？



◆**山隆通運公司2020.0912中區交安講習**

【九、結語】：

一個法規的制訂.除了宗旨與目的外.就是合乎法理函意. 當然最高的指導方略是憲法.憲法的宗旨就是保障人權.所以在交通法規的制訂中.保障人權列為首要因素.2003年在天津參加了一個有關制定道路交通法的國際研討會，其中有個主題是（人權與路權孰重？）經過了無數的發言與討論，結論是（路權是為保障人權而設計、人權是為遵守路權而建立）因此遵守法律才是王道.而行人是用路人中最弱勢的乙環.在考慮其用路人的環境中必須保障其弱勢與不確定數。

（一）因行人穿越類別不同，須考慮其穿越時之時間、速度、距離與汽車駕駛者之安全反應時間與距離及兩者之因果關係而論其停讓之時機與能力。

（二）路口行人穿越狀況複雜，涉及行人的因素較多，因此增加了許多主客觀因素，必須依信賴原則與善盡原則的法理思維，同時列入審理因素。

05 道路交通事故

司法審理肇責



- 【一、詎規亡項】：
 - 違反交通規則與肇因無關,違規不等於肇事因素。
 - 違反交通規則與肇因有因果關係。肇事因素包括違規行為(需有因果關係者)。
- 【二、刁弄因緣】：
 - 肇事原因肇責-----100%
 - 肇事主因:贖-----50%以上
 - 肇事次因肇責-----50%以下
 - 同為原因肇肇責-----比例相同%
 - 無肇因素肇責-----0%
 - 因果關係——視善盡原則僅負民事賠償
 - 違規事項-----與肇因無因果關係

- 一、侵'北行為】：
 - 主動:自己未注意與禮讓致違規而侵權。
 - 被動:受他車行為影響而侵權。
 - 故意:明知違規而侵權。(無照、酒醉、競駛、公共危險)
 - 無法防範:受他車行為或道路障礙影響致無安全反應時、空而侵權。

- 【四、邾原則】：
 - 預見(週知)應注意或禮讓
 - 反應:依速限而保持安全距離(安全反應時、空、力)
 - 采安全措施:在安全的反應時、空、力狀況下能否避免事故發生。
- 【五、夸道原則】：
 - 反應的時、空、力關係
 - 能否避免的能力:能否採取安全措施。

- 【六、因未1係】：
 - 有因有果:肇事因素包括若干違規行為。
 - 有因無果:肇事因素影響他車行為而致發生二次事故。
 - 無因有果:違規未影響他車行為、但造成自身損傷。
 - 無因無果:未違規亦未影響他車行為、但可能造成自身損傷。

- 【七、故意程度】：
 - 無照 1未 達考照年齡2無照 3扣照
 - 酒醉 1. 0.1 5 mg/12. 0. 25 m g /13. 0. 55 mg/14. 1 mg/1
 - 超速 1. 超速限20%--30%2.超速限60%(公共危險)
 - 不涉刑案:不 涉及財、情、仇、偷、公共危險。
 - 無犯意:僅違規(闖紅燈、逆向、闖平交道)

- 【九4 5吉程度】：
 - 公共危險: 1. 酒醉 0.SSmg/12 競 駛 3危險行為
 - 過失傷害: 1. 輕傷 2. 重傷 3. 傷殘。
 - 肇事逃逸: 1. 逃逸(撞) 2. 逃逸不知 3. 駛離現場, 遺棄。
 - 過失致死: 1. 死亡 2. 因傷而死 3. 併發而死。
 - 殺人: 故意致死(2次事故) (六) 毀具 僅財損。

- 【九4 5吉程度】：
 - 輕傷: 受傷後可復原不影響正常工作與生活。
 - 傷殘: 1—15級

- 【九4 5吉程度】：
 - 輕傷: 受傷後可復原不影響正常工作與生活。
 - 傷殘: 1—15級



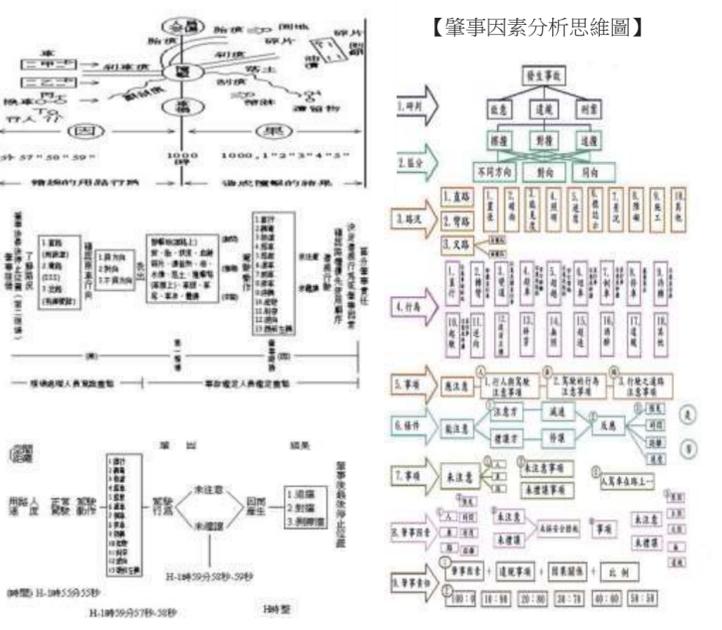
- 【一、受損程度】：
 - 財損: 1 工作 損失 2營 業損失 3. 職業損失 4撫 養 5教育 6醫療 7精 神 8喪 葬 等
 - 車損: 1. 修復 2. 折舊 3. 等值
- 【二、必2 f町妥】：
 - 個人: 正 常工作與生活。
 - 家庭: 拖累家人影響正常工作與生活。
 - 親朋: 拖累親朋正常工作與生活。
 - 團隊: 影響 正 常工作。
 - 企業: 影響企業正常工作。
 - 社會: 影響 社會觀感與負面社會教育。

- 【十、佷險程展】：
 - 強制險: 有無投保。
 - 商業險: 投保類別與額度。
 - 附加險: 投保類別與額度。
 - 人壽險: 投保類別與額度。
 - 國 賠: 1. 涉 民、 2. 交通設施 3. 交通工程 4. 其他。
 - 意 外: 非道路事故。
- 【十一、社查五任】：
 - 和解: 達成與否?
 - 輿論: 輿論撻伐程度。
 - 安全教育: 提醒與忠告。
 - 社會觀感: 正 面與負面影響。

- 【十四、區分比例(A) J】：
 - 1:00:0 (二) 10:90 (三) 20:80 (四) 30:70 (五) 40:60 (六) 50:50
- 【五、區分比例 B】: 1999年前)
 - (原因) 2. (主因) 3. (次因) 4. 同為) 5. (疏乎) 6. 稍有疏乎)
 - (無) 8. (違規) 9. (因果)

- 【十六、審理原則】：
 - (一) 刑事: 法、理、情——(刑期)
 - (二) 民事: 情、理、法——(額度)

04 事故發生之因果關係圖



05 事故案例分析

機車左轉案

一、機車左轉案(高雄)(時空力案) 警績圖

一、路況:
1.虛線(分向線)
2.速限40km/hr

二、行為:
甲機車左轉(一死一傷)
乙小客車直行。
三、鑑定意見:
1.甲機車轉彎未讓直行為肇事主因。
2.乙小客車未注意車前狀況為肇事次因。

二、機車左轉案(高雄)(時空力案) 影片

一、乙汽車駕駛提供行車記錄器影片,其撞甲機車僅有1.5秒的反應時間。

二、鑑議鑑定意見:
甲機車貿然左轉且轉彎車未讓直行車為肇事原因。

三、乙小客車反應不及,無肇事因素。(正常反應時間2~3秒)。

06 法律服務

- 【申請支付命令或強制執行程序】
 - 先發存證信函。
 - 於到期日之後向法院提起民事聲請狀。
 - 繳裁判費1000元。
 - 送件等核准。
 - 核准後。如相對人無提出聲明異議。20日後由法院發裁定確定證明書。
 - 相對人不服可於20日內提起聲明異議。
 - 若相對人提出聲明異議。法院即裁定改為民事訴訟。
 - 若相對人無聲明異議。即由法院寄裁定確定證明書。即可向法院提出強制執行。
 - 強制執行費如附表。
 - 完成強制執行程序後。即由法院配合執行強制執行。
- 【拍賣(不動產) 2. 扣款 3. 扣銀行存款 扣應收帳款 5. 扣贖 6. 其它 (十一) 無財產時。由法院發債權憑證(有效期限15年)。

07 科技報導【5G】



5G 不純然是速度的躍進而已。它是針對未來所設計的網路。當一般人士還在質疑是否需要5G時，產業界領袖早已身先士卒，積極卡位這場標準還未確立、競爭框架卻已成形的商業大戰，這是一個想像力有多大，商業規模就有多大的新戰場。電信通訊產業創新為未來設計的網路 5G掀起全新戰場。過去4G針對人的需求、5G瞄準的是物的需求，重點是要讓業者在商業應用上能更靈活。而這項技術的轉型，將會像過去的印刷機、電力及蒸汽機一樣，推動各個產業的變革。5G正式商轉的時間，有可能會提早到2020年。想像一下，未來你的生活可能會是這樣：走進一家商店，不需要店員，刷臉就可以結帳；手術室裡沒有醫生，取而代之的是機器人為你開刀；走在路上，城市交通不再擁擠，而一輛自駕車正經過你面前；假日想來點休閒娛樂，卻買不到演唱會的票，沒關係，只要戴上虛擬實境(VR)裝置，你就像人在搖滾區一樣身歷其境。以上這些場景，有的已經部分實現、有些則是實驗室裡的清境，可以確定的是，未來無論是零售、汽車、醫療、影視娛樂，所有產業的運作模式，都將因為5G的到來而有所不同。[5G不僅是4G技術的提升，而是藉由這項技術轉型成為推動各個產業的變革，就像過去的印刷機、電力及蒸汽機一般。] 研調機構IHS Ma rkit去年一份報告這樣形容5G即將掀起的一場產業革命。

4G滿足人的需求，5G瞄準物的需求

「5G一開始就是針對未來所設計的網路。」諾基亞台港澳行動通信總監鄭志中表示5G是為了解決現階段無法解決的問題，所提出的開放技術。過去4G針對人的需求、5G瞄準的是物的需求，重點是要讓業者在商業應用上能更靈活。先從5G的通訊特性來看，5G的速度是4G的100倍、延遲時間只有1/10。未來，一個5G基地台一平方公里內可連接百萬個裝置。根據愛立信報告指出，2017年至2023年，行動網路流量預計將成長八倍，平均每年成長率高達40%。到了2023年，全球5G網路將占總流量的20%，因此，從容量提升的角度來看，5G將是最具備成本效益的技術。另外，目前全球營運商最看好5G將推動媒體及娛樂業、汽車及公共運輸業、醫療衛生及能源與公用事業等產業的發展。在5G可不只是網速提升這麼簡單。目前5G被定義作三大應用場景，首先是增強型行動寬頻，透過網路覆蓋、容量的提升，支援更高效的資料傳輸，例如AR、VR這類需要運算密集的體驗；第二是推進海量物聯網的應用服務，包括智慧家庭、智慧城市等領域，根據研調機構Gartner預估，2020年全球會有204億個連網裝置；最後，則是被視作5G重要成長領域的關鍵業務型服務，例如自動駕駛車、智慧工廠、智慧醫療等等，這些過去許多原本在4G下受限於速度穩定性的服務應用，都可以在5G時獲得實踐。例如，醫療產業一直有資源不足的痛點，但現在已經有業者試驗，未來透過5G，可以讓150公里以外的患者，也能透過遠距手術接受到同等的醫療照護。

根據行動通訊組織GSMA估計，全球行動通訊產業產值，將因為5G，從2016年的3.3兆美元，增加到2020年的4.2兆美元規模。在這樣的龐大產值下，廠商也早已紛紛提前卡位。在這兩年的MWC展上尤其明顯，上至設備商諾基亞、愛立信，晶片商高通(Qualcomm)、英特爾、華為，各國電信業者都積極透過異業結盟，展示5G的各種應用場景。5G的生態已經開始轉變，最重要的是跨產業的結合。5G開創新的網路傳輸模式。對業者來說，也帶動全新的商業機會。可以接觸到過去沒有的客戶。<轉載於網路>。

08 會員須知



- 一、會員使用系統介紹:
 - www.pcr995.com/pcr(法規及案例動畫大數據資料庫) 2000點 / 每月。
 - www.pcr520.com(法規及案例動畫及影片大數據資料庫 3000點 / 每月。
 - www.pcr995.com/web(潛能開發及人資分析大數據資料庫2000點 / 每月)
- 二、會員分類:
 - 顧問: 1 管理顧問(含人資 2 勞資顧問 3 意外事故處理顧問)
 - 法律顧問(二)服務類: 1 團體會員:(免會費)以保車險(A級)強制險(B級)強制險加三責險(C級)強制險加三責險(營業車 2. 公司 工廠、車隊(含家屬) 比照
- 三、人車路風險管理意外事故處理及及時處理連線群組、處理要項:
 - 交通事故
 - 意外事故
 - 違規事項
 - 車險理賠
 - 和解協議
 - 司法程序
- 二、處理方式:
 - 現場程序: 1 拍攝路況(標誌標線、號誌) 2 拍攝現況(兩車位置(相撞部位)(兩車車損)(煞痕/刮痕)(遺留物)
 - 事後處理文件: 1. 警繪圖 2. 初判表
 - 警拍影片 4. 診斷證明 5. 車損估價 6. 其他文件
- 三、本聯線禁止事項:
 - 禁止傳送早/晚間候圖片
 - 禁止傳送非意外事故資料
- 四、群組編組方式:
 - 合作公司員工:(以50至一百人編為一族群)(設組長制)
 - 風險管理公司: 1 指導老師 2 諮詢律師 3 賠專員 4 客服專員
- 五、本社諮詢僅供現場處理應訊參考 4. 研究會員: 培訓學員。
- 三會員服務內容:
 - 工商經營管理: 1. 幹部專業培訓 2. 職工安全教育
 - 人才潛能開發(職災) 傷殘理賠申請 5. 工商經營管理輔導 政府各項獎助申請
 - 勞資糾紛與爭議 8 工商節稅規劃 9. 工商經營管理法服意外事故處理
 - 1 事故現場處理 2. 肇因肇責分析 3. (職災) 傷殘理賠申請 4. 和解善後法服處理
- 四 會員Q/A : (一) 問題範圍 幹部專業培訓 2 職工安全教育 3 事故現場處理 4 肇因肇責分析 5. (職災) 傷殘理賠申請 6 和解善後法服處理 7. 工商經營管理輔導。
- 8. 政府各項獎助申請。勞資糾紛與爭議。工商節稅規劃。

09 風險管理團隊

- 一 指導單位: 台灣意外事故理賠鑑定技術研究學會。 <莊根本理事長>。
- 二 編輯團隊: 人車路雜誌顧問社。 <張漢成社長兼總編>。
- 三. 專業團隊:
 - 源鴻企管顧問公司: 國際認證. 工商管理. 人資管理. 專案輔導補助申請 <林志榮總經理>
 - 嘉譽管理顧問有限: 公司 勞資規劃. 節稅規劃. 勞保服務勞資爭議。 <李國郎總經理>
 - 林伸全律師事務所: 法律諮詢. 和解方略. 善後處理
 - 尚睿法律事務所: 法律諮詢. 和解方略. 善後處理. 地政業務
 - 陽昇法律事務所: 法律 諮詢. 和解方略. 善後處理. 涉外事務. 專利糾紛。 四 客服單位:
 - 讀研 事故風險管理顧問公司. (04-231 5501 8 徐莉喬、莊韻萱) 台中市西屯區 漢口路二段138號7樓。(莊根本總經理。)
 - 全馨意外事故風險管理顧問公司. (03-31 87238 李明豐、邱瑜婷) 桃園市龜山區復興北路6巷67號3樓(邱奕名總經理。)
- 五. 客服顧問:
 - 人車路雜誌顧問社社長兼總編 張漢成(03-4 25 20 99)
 - BM 讀研 人桃園西區董事顧問 鄧志偉(03-338 369 3) (0927177860) Email : ha14 2290 @ms43.hinet.net

10 社長心語



夏蟲比喻限，高度格局異。習性歲月積，想變談何易。人生皆有定，何必博命棄。人生幾十暑，都為爭名利。說想都是夢，做為確是擬。俗人色忘友，精人利忘義。萬般皆下品，回首善自己。晚霞雖餘溫。難為一股氣。

2017.0303(定掣)