



出版社出版基金资助项目
CHUBANSHECHUBANJINZIZHUXIANGMU

交通事故损害赔偿 法律问题研究

◎ 郑翔 著



北京交通大学出版社
<http://www.bjtu.com.cn>

交通事故损害赔偿 法律问题研究

郑 翔 著

北京交通大学出版社
· 北京 ·

内 容 简 介

本书主要研究我国交通事故损害赔偿法律的问题。首先对交通事故损害赔偿制度的基本问题进行了概述,分析交通事故损害赔偿的基本概念和特征,探讨了交通事故损害赔偿的归责原则、赔偿主体、赔偿范围等基本问题;然后分别探讨了道路交通事故损害赔偿、铁路交通事故损害赔偿、航空交通事故损害赔偿、水上交通事故损害赔偿的主要法律问题。

本书可供从事交通法律理论研究人员及相关专业高等院校的师生参阅,也可以为遭遇交通事故的当事人及为处理交通事故的法律工作者提供参考。

版权所有,侵权必究。

图书在版编目(CIP)数据

交通事故损害赔偿法律问题研究/郑翔著. —北京:北京交通大学出版社, 2015. 6

ISBN 978-7-5121-2269-7

I. ① 交… II. ① 郑… III. ① 交通运输事故—赔偿—研究—中国
IV. ① D992.144

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 102958 号

责任编辑:黎 丹 特邀编辑:范跃琼

出版发行:北京交通大学出版社

电话:010-51686414

北京市海淀区高粱桥斜街 44 号

邮编:100044

印刷者:北京泽宇印刷有限公司

经 销:全国新华书店

开 本:170×235 印张:16.25 字数:364 千字

版 次:2015 年 6 月第 1 版 2015 年 6 月第 1 次印刷

书 号:ISBN 978-7-5121-2269-7/D·182

印 数:1~800 册 定价:49.00 元

本书如有质量问题,请向北京交通大学出版社质监组反映。

投诉电话:010-51686043, 51686008; 传真:010-62225406; E-mail: press@bjtu.edu.cn。

前言

近些年，我国交通运输行业不断涌现出一批社会广泛关注的重大事件，这些事件的处理折射出我国交通事故损害赔偿法律上的弊端与漏洞。从包头空难、伊春空难到7·23甬温线特大铁路交通事故，都暴露出我国整个交通运输事故损害赔偿制度面临不少问题，如赔偿数额过低、权责划分不清、赔偿程序混乱等。在道路、铁路、航空、水路等领域的事损害赔偿程序和有关法律法规方面，都不同程度地存在着与实践脱节、对现实中相对复杂的社会关系回应不足的问题。因此，对我国交通事故损害赔偿中的现实问题加以分析，对现有法律制度进行梳理，在此基础上提出完善交通事故损害赔偿相关法律制度的建议，是非常具有现实意义的。

本书共五章，在总论中对交通事故损害赔偿问题的基本理论进行了说明，对交通事故损害赔偿主体、归责原则、赔偿范围，特别是精神损害赔偿的问题进行了研究；然后对道路交通事故损害赔偿、铁路交通事故损害赔偿、航空交通事故损害赔偿及水路交通事故损害赔偿问题进行了进一步的研究，对不同类型的交通事故损害赔偿中的特殊问题进行了比较清晰的介绍和说明。希望本书能够为完善我国交通事故损害赔偿法律制度提供理论参考，为从事交通法律教学、理论研究和实务工作的人员提供研究参考。

本书受到“中央高校基本科研业务费专项资金资助”项目“综合交通运输体系政府管制研究”和“统一交通事故赔偿法立法研究及建议”，北京市法学会项目“北京市治理交通拥堵法律问题研究”的支持。感谢课题组成员张长青教授、陈力铭副教授的帮助，感谢研究生张竹馨、丁琪、李佩、杨媛媛不辞辛苦地查找相关资料，感谢北京交通大学出版社黎丹编辑的认真编辑，谨向他们表示诚挚的谢意。

郑翔
2015年4月

目 录

第一章 总论	1
第一节 交通事故损害赔偿概述	1
一、交通事故概述	1
二、交通事故损害赔偿责任概述	4
第二节 交通事故损害赔偿的归责原则	13
一、交通事故损害赔偿归责原则概述	13
二、交通事故损害赔偿归责原则的危险责任理论	19
第三节 交通事故损害赔偿主体	21
一、交通事故人身损害赔偿权利人	22
二、交通事故财产损害赔偿权利人	26
三、交通事故损害赔偿责任主体	27
第四节 交通事故损害赔偿范围	29
一、交通事故的财产损害赔偿	29
二、交通事故人身损害赔偿	31
三、死亡赔偿金问题	32
四、交通事故的限额赔偿问题	34
第五节 交通事故的精神损害赔偿问题	35
一、精神损害赔偿的概念	35
二、精神损害赔偿制度的演变历史	36
三、交通事故精神损害赔偿的权利人	40
四、交通事故精神损害赔偿的功能	41
五、交通事故精神损害赔偿数额的确定	42

第二章 道路交通事故损害赔偿	45
第一节 道路交通事故损害赔偿概述	45
一、道路交通事故的概念	45
二、道路交通事故损害赔偿责任性质分析	49
三、我国道路交通事故损害赔偿的主要法律法规	58
四、发达国家道路交通事故损害赔偿的主要立法情况	59
第二节 道路交通事故损害赔偿主体	64
一、道路交通事故损害赔偿权利人	64
二、道路交通事故损害赔偿义务人	65
三、我国道路交通事故损害赔偿责任主体的主要情形	70
第三节 道路交通事故损害赔偿范围	90
一、道路交通事故财产损失赔偿	90
二、道路交通事故人身损害赔偿	99
三、道路交通事故精神损害赔偿	106
第四节 道路交通事故责任保险制度与交通事故损害赔偿	108
一、机动车第三者责任保险概述	108
二、机动车第三者责任保险的责任性质	111
三、机动车第三者责任保险的责任承担	113
第五节 道路交通事故社会救助基金与交通事故损害赔偿	117
一、道路交通事故社会救助基金的概念	117
二、道路交通事故社会救助基金的救助范围	118
三、道路交通事故社会救助基金的来源	119
四、道路交通事故社会救助基金的追偿时效	119
第三章 铁路交通事故损害赔偿	120
第一节 铁路交通事故损害赔偿概述	120
一、铁路交通事故的概念和特征	120
二、铁路交通事故损害赔偿的主要法律法规	125
第二节 铁路交通事故损害赔偿的归责原则	131
一、关于铁路交通事故损害赔偿归责原则的争论	131
二、发达国家铁路交通事故损害赔偿的归责原则	133
三、我国铁路交通事故损害赔偿应适用无过错责任原则	134

第三节 铁路交通事故损害赔偿主体	136
一、铁路交通事故的损害赔偿权利人	136
二、铁路交通事故的损害赔偿义务人	139
第四节 铁路交通事故的损害赔偿范围确定原则及赔偿数额	143
一、铁路交通事故损害赔偿范围确定原则	143
二、我国铁路交通事故的限额赔偿	148
三、铁路交通事故适用限额赔偿的问题	149
第五节 铁路交通事故损害赔偿的免责事由	151
一、《民法通则》和《铁路法》对免责事由的不同规定	152
二、铁路交通事故损害赔偿免责事由的界定	155
第六节 我国铁路交通事故损害赔偿法律制度的完善	158
一、修改和完善《铁路法》的相关规定	159
二、明确铁路交通事故应适用的归责原则	159
三、明确铁路交通事故损害赔偿原则和赔偿范围	160
四、设立铁路交通事故损害赔偿基金	162
五、铁路企业应投保铁路交通事故责任险	163
第四章 航空交通事故损害赔偿	165
第一节 航空交通事故损害赔偿概述	165
一、航空交通事故概述	165
二、航空交通事故旅客人身损害赔偿责任的构成要件	166
三、航空交通事故损害赔偿的主要法律法规	168
第二节 航空交通事故损害赔偿主体	174
一、航空交通事故人身损害赔偿权利人	174
二、航空交通事故的损害赔偿义务人	181
第三节 航空交通事故损害赔偿的归责原则	183
第四节 航空交通事故损害赔偿的免责事由	186
第五节 航空交通事故的损害赔偿范围	187
一、航空交通事故的人身损害赔偿范围	187
二、航空交通事故的惩罚性赔偿	191
三、航空交通事故的财产损失赔偿范围	193
第六节 航空交通事故的精神损害赔偿	194

一、航空交通事故精神损害赔偿制度的发展历程	194
二、航空交通事故损害赔偿范围应包括精神损害赔偿	195
第五章 水上交通事故损害赔偿	202
第一节 水上交通事故损害赔偿概述	202
一、水上交通事故损害赔偿概念	202
二、水上交通事故的划分	208
第二节 水上交通事故损害赔偿的主要法律法规	209
一、我国水上交通事故损害赔偿的主要法律规定	209
二、水上交通事故损害赔偿的主要国际公约	214
第三节 水上交通事故的损害赔偿主体	215
一、水上交通事故责任当事人	215
二、水上交通事故损害赔偿主体	216
三、水路交通事故损害赔偿特殊主体	219
第四节 水上交通事故损害赔偿范围	220
一、水上交通事故财产损失赔偿范围	221
二、共同海损	225
三、水上交通事故承运人免责的情况	227
四、水上交通事故人身损失赔偿范围	230
五、国际海上运输中旅客人身伤亡限额赔偿制度	232
第五节 海上交通事故损害赔偿保险和海事赔偿责任限制制度	235
一、海上货物运输保险种类	235
二、海事赔偿责任限制制度	236
参考文献	244

总 论

第一节 交通事故损害赔偿概述

一、交通事故概述

(一) 交通运输的概念

1. 交通运输

交通运输是人类社会发展必不可少的活动之一。尤其是进入现代社会,交通运输逐步发展成为国民经济的一个重要的物质部门,是国民经济中的基础产业,是经济发展的基本需要和先决条件,也是现代社会的生存基础和文明标志。因此,交通运输业的发展,对于促进社会经济的发展,促进社会分工、大工业发展和规模经济的形成,巩固国家的政治统一和加强国防建设,扩大国际经贸合作和人员往来都具有重要作用。

狭义的交通运输是指用交通工具将物资或人从一个地方运送到另一个地方,仅仅指人的流动与物的流动;广义的交通运输还包括信息流动,其载体就是电信。由于信息流动是以非实体性的信息作为运送对象的,这与以人或者物为运送对象的实体性运输行为相比,具有更为复杂的特殊性,因此,本书仅探讨和研究以人和物为运送对象的实体性运送行为的交通运输。

2. 交通运输方式

交通运输方式,是指人或者物位移的流动方式。早期的交通运输方式主要

是人力、水运和马车等道路运输方式。现代的交通运输方式主要有 5 种：轨道交通运输、道路交通运输、水上交通运输、航空交通运输、管道交通运输。5 种基本运输方式的产生和发展是随着生产的发展和产品的交换而发展起来的，逐步联结成为统一的交通运输系统。我国交通运输系统的基本情况是：国内旅客运输主要以铁路、公路运输为主，航空客运呈快速发展的趋势，水路客运占有的市场份额较小。国内货物运输以铁路、水运、公路为主要运输方式，管道运输和航空运输占有很小的比重。

因为管道运输主要适用于单向、定点、量大的流体状货物或者在管道中利用容器包装运送固态货物，与其他运输方式有较大差别，因此本书不做研究。

3. 交通运输法律关系

交通运输法律关系是人们在运输生产过程中所形成的社会关系。交通运输法律关系涉及的范围和内容比较广泛，既有交通运输基础设施建设过程中所形成的设计、施工、监理等社会关系，也有交通运输工具的开发、制造、销售、使用所形成的社会关系，以及运用交通运输工具完成人与物的位移的运输关系。通常所讲的交通运输法律关系，一般是指基于完成人与物位移的运输关系，也就是说仅针对运输行为所产生的法律关系。而广义上还包括运输建设、运输管理，以及其他与运输有关的法律关系。

交通运输法律行为反映的是参与交通运输活动的主体的行为，包括合法行为和违法行为，也可以分为作为和不作为两类，由此而产生的后果反映在法律上就是法律关系。因此，交通运输法律行为是交通运输关系的前提，交通运输法律关系是交通运输法律行为的必然后果。交通运输法律关系的要素包括主体、客体和内容 3 个方面。

(1) 交通运输法律关系主体

交通运输法律关系主体，是指参与整个交通运输活动的人。这里的“人”，既包括自然人，也包括法人和其他社会组织。自然人是指在法律上具有权利主体资格，能够以自己的名义独立享有财产权利，承担义务，并能在法院和仲裁机关起诉、应诉的个人。“法人”是自然人的对称，因为法律的需要创制了“法人”。法人有多种形态，有企业法人、社团法人和政府机关法人等。其他社会组织的范围也比较广，是指合法成立、有一定的组织机构和财产，但又不具

备法人资格的组织。例如，非法人企业，如合伙企业^①。自然人乘坐运输工具，与承运人发生旅客运输合同关系；货主托运货物，与承运人是货物运输合同关系；政府管理交通运输业，即形成的运输行政管理关系；社会中介机构为运输业提供咨询服务，形成咨询服务法律关系，等等。所有与交通运输业相关的当事人都可以是交通运输关系的主体。

(2) 交通运输法律关系的客体

客体是法律关系主体的权利义务所指向的对象。在交通运输关系的客体方面，具体包括以下4个方面：一是运输劳务行为；二是政府的管理行为；三是智力成果；四是相关的物。在交通运输经营方面，劳务行为是最常见的客体，而在交通运输建设方面，规划、施工、监理等方面的法律关系客体也是劳务行为，而在建设过程中采购原材料等行为所形成的关系，其客体则是物。在新技术应用方面，其客体为智力成果。

(3) 交通运输法律关系的内容

交通运输法律关系的内容，是指主体的权利义务。不同类型的法律关系，其内容是不同的。比如，旅客运输合同法律关系，其主体承运人的基本权利是收取运费，基本义务是保证将旅客安全正点运送到旅行目的地，旅客则有权要求承运人将其安全正点运送至旅行目的地，同时要支付运费。而在交通运输建设施工合同中，建设单位的权利是要求施工方按照合同的约定质量完好地按时完成工程并交付，其基本义务是支付施工费用，承包方则有权要求建设单位支付施工费用，同时有义务保证工程质量符合国家的规定和合同的约定。

(二) 交通事故的概念

交通事故 (Traffic Accident) 是指交通运输工具在使用过程中因过错或者意外造成人身伤亡或者财产损失的事件。广义的交通事故包括火车、轮船、飞机及汽车4种交通工具所造成的事故，有时特指道路交通事故。交通事故不仅是由不特定的人员违反交通管理法规造成的；也可以是由于地震、台风、山洪、雷击等不可抗拒的自然灾害造成的。

① 其他组织的形态主要有以下几种：(1) 依法登记领取营业执照的私营独资企业、合伙组织；(2) 依法登记领取营业执照的合伙型联营企业；(3) 依法登记领取我国营业执照的中外合作经营企业、外资企业；(4) 经民政部门核准登记领取社会团体登记证的社会团体；(5) 法人依法设立并领取营业执照的分支机构；(6) 中国人民银行、各专业银行设在各地的分支机构；(7) 中国人民保险公司设在各地的分支机构；(8) 经核准登记领取营业执照的乡镇、街道、村办企业；(9) 符合法律规定条件的其他组织。

交通事故主要包括以下4个要素。

① 交通事故发生在交通运输工具使用过程中。例如,道路交通事故是指车辆在道路使用过程中发生的事故。

② 交通事故发生在交通运输工具与人之间或者是交通运输工具与交通工具之间。例如,汽车与行人的相撞、飞机与火车的相撞。

③ 主观上存在过错,或者出于意外事故形成交通事故。

④ 造成人身伤亡和财产损失。事故一旦发生,就会造成旅客人身或者财产损失,或者造成交通工具及交通工具以外的其他财产的损失。判定交通事故的严重程度往往由该事故所造成的人身伤亡的人数或者财产损失的数额所决定。严重事故比轻微事故造成的损失大。

二、交通事故损害赔偿概述

交通事故损害赔偿责任是确定适用的法律以决定什么人可以提起诉讼,什么人在诉讼中享有权利或者利益,哪些损害属于可以获得赔偿的损害,以及关于法律冲突与适用问题等的基本规则安排。

从侵权法意义上来看,交通事故中旅客人身损害赔偿实际上属于侵害生命健康权的侵权行为赔偿问题,旅客、托运人或收货人的财产损害赔偿实际上属于侵害财产权的侵权行为赔偿问题。损害赔偿责任的构成要件,是指必须具备哪些条件才能认定行为人的行为构成侵权并依法应承担损害赔偿赔偿责任。损害赔偿责任的构成要件是侵权责任法理论的核心问题。我国民法学界通说认为损害赔偿责任的构成要件应包括违法行为、损害事实、因果关系及主观过错四个要件。也有主张“三要件说”的,将“四要件说”中的违法行为为要素去除^①。

交通事故损害赔偿责任的构成要件应包括:损害事实、因果关系、主观过错三要件。

(一) 损害事实

损害作为一种事实状态,是指因一定的行为或事件使某人受侵权法保护的权利和利益遭受到某种不利影响^②。损害(damage)就其本质而言,是侵

① 王利明,《侵权责任法研究(上)》[M],北京:中国人民大学出版社,2004:347-348.

② 王利明,杨立新,《侵权行为法》[M],北京:法律出版社,1996:55.

害行为所造成的一种后果，这种后果具有对于受害人不利利益的属性，损害具有如下特征。

1. 客观确定性

在绝大多数情况下，损害都是已经发生的侵害后果，必须具有客观真实性。当事人想象的、捏造的，缺乏科学依据的传闻、捕风捉影、迷信等，均不属于损害事实。时间上的合理顺序，以及科学技术和医学上的证实，对于说明损害的客观真实性具有十分重要的意义。损害的确定性是对因果关系和过错判断的前提，不能确定的损害不得视为损害。这种确定性不仅指损害是已经发生的事实（损害未来的利益或者尚未发生的损害不具有确定性），还意味着损害是真实存在的（不是当事人凭主观的感觉或臆想而得出的损害）。损害事实能够依据社会一般观念的公开认识予以认定。比如，精神损害的认定，其标准不如财产和人身损害那么客观，那么容易认定，这就要根据通常的社会观念和意识标准来把握。损害的确定性是指侵害后果的范围和程度应当是明确的。对于财产损失，提起诉讼请求的一方应当指出损失的具体范围、数额，以及构成直接损失、间接损失、利息等。对于受害人的死亡，应当提供其死亡的有关证明文件。对于人身伤害，应当有相应的医生诊断证明等文件。对于精神损害，也应提供心理学家、精神病专家的诊断证明或其他证据材料以证明其所受损害的程度。

2. 不利益性

损害是对合法权益进行侵害所产生的后果。如果行为人的行为所指向上的不是相对人的合法权益（如司法机关依法收缴盗窃犯罪分子的赃款、赃物），即使出现了其财产减损的后果，也不构成损害事实。损害是指对合法民事权益进行侵害而产生的后果。在这里，“合法民事权益”应当作狭义解释，它只包括由法律直接加以规定的民事权利和与之相关的利益，而不包括由双方当事人约定并受法律保护的契约上的权利和利益。具体而言，这里的“合法民事权益”是指物权、人身权、知识产权及与它们相关联的利益。应当指出的是，侵害合同约定的权利和利益，应由合同法调整和补救；侵害民法以外的其他法律所保护的合法权利和利益，则应由其他相关法律调整和补救。这些损害后果不构成侵权法上的“损害”。由于损害是侵害受害人受到法律保护的合法民事权益的后果，所以损害对于受害人而言，具有不利利益的属性。这种不利益是为一个正常的人即普通诚实信用之人所能感受到和承认的，也

是为法律所确认的。合法利益不仅包括法定权利,还包括未形成权利的财产和人身利益。

3. 可救济性

任何人身或财产上的不利益,只有在法律上被认为具有补救的可能性和必要性时,才能产生民事责任。一方面,从量上来看,损害虽已产生,但必须达到一定程度,在法律上才是可补救的。从法律的价值观上来看,有必要对该损害进行补救。对于达到一定数量的财产损失或较严重的精神损害或致人伤害、死亡,法律明确规定这样的损害是必须进行补救的。而对于极少量的财产损失或极轻微的人身、精神损害,法律则不认为有必要进行补救。在有一些国家,法律明确规定损害赔偿的最低请求额,达不到这一请求额的案件,一般不为法官所接受。从法经济效益观来看,做出这种规定也是必要的。无论是作为当事人的个人,还是社会,都没有必要为了极小的纠葛而进行费时费钱的诉讼。另一方面,从质上来看,损害在本质上是对权利侵害所产生的后果,同时也包括了对利益的侵害^①。可救济性强调损害后果应当是法律上可能补救的事实。这一可能性包括两个方面:法律是否将这一损害事实列入可以补救的范围;补救方法的可能性。有些损害后果可以通过适当的补救方法而使受到损害的合法权益完全恢复原状,有些则不然。对于不同的损害后果法律总是依情况不同而提供适当的补救方法。受害人只能在法律提供的补救方法范围内寻求赔偿或其他补救措施。

根据2010年7月1日施行的《中华人民共和国侵权责任法》(以下简称为《侵权责任法》)第16条、第19条和第22条规定,以侵权行为所导致的损害事实是否具有财产内容,将损害事实划分为财产损害与非财产损害,非财产损害事实分为人身损害事实和精神损害事实。财产损害在性质上表现为财产的减少或经济利益的丧失,这样的损害是可以用一定数量的金钱来加以衡量的。非财产损害是指权利人遭受的财产损害以外的其他一切损害,它主要是精神损害,表现为权利人的生理和精神痛苦;还包括死亡、残疾、外部名誉之损害等。损害事实是侵权责任构成中的客观后果的要件,这是产生赔偿责任的基础。

财产损害,是指侵权行为侵害财产权,使财产的客体遭到破坏,其使用价

^① 王利明,杨立新.侵权行为法[M].北京:法律出版社,1996:56.

价值和价值的贬损、减少或者完全丧失,或者破坏了产权人对财产权客体的支配关系,使产权人的财产利益受到损失,从而导致权利人拥有的财产价值的减少和可得财产利益的丧失^①。财产损害是指受害人因其财产或人身受到侵害而遭受的物质利益方面的损失。财产损害是可以用金钱的具体数额加以计算的实际物质财富的损失。其本质上为受害人一方有形物体财产的减少或者可得救济的经济利益之丧失。

财产损害具有财产性而不具有人身性,财产损害为实际的损害,能够以具体的金钱数额来计算。财产损害包括:①被侵权人的一定财产的全部或部分丧失;②财产的外部变形或数量减少,导致其价值降低或失去价值;③财产的变质、破损,导致其价值降低或失去价值;④可得利益的丧失,如失去原本可取得的利息、利润或其他收入等。

人身损害是加害行为侵害受害人一方的生命、健康、身体权而导致的对受害人一方在人身或财产方面的不利后果,这种后果主要包括死亡和伤残,同时还包括受害人一方的财产损失和精神损害。我国对人身损害的赔偿,主要是对受害人死亡、伤残等后果的赔偿,这样的赔偿在性质上被界定为^②人身损害赔偿。人身损害具体而言,包括:①被侵权人的人身自由受到非法限制或剥夺;②人的健康受到损害,导致伤、残、病等;③人的名誉、荣誉受到损害,导致精神痛苦等;④人的生命权被非法剥夺,导致死亡。

人身损害赔偿的特征主要有:①存在状态的集合性,死亡和伤残与其他损害后果伴生;受害人的伤残和死亡往往与受害人的财产损失和精神损害同时产生;②救济方式的两分性,精神损害赔偿或财产损害赔偿;受害人在获得死亡赔偿金、残疾赔偿金、与死亡或者伤残相关的其他财产损失的赔偿之外,还可以依法请求精神损害赔偿;③可救济范围的统一性;人身损害赔偿的不是人身伤害或死亡这一损害事实的本身,而是这种损害所造成的财产的损失;④计算标准的受害人类型化或个体差异性。人身损害赔偿往往相同的赔偿内容赔偿的标准不一致,不同的法律部门针对具体受害人的情形规定特定的计算标准^③。

① 杨立新.侵权法论[M].北京:人民法院出版社,2004(2):661.

② 如不同的户籍身份适用不同的赔偿标准。根据最高人民法院《关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》第25条至第30条的规定,人身遭受侵害后残疾赔偿金、死亡赔偿金的数额,原则上按照受害人的户籍身份而定,即城镇居民按受诉法院所在地上年度城镇居民人均可支配收入赔偿,农村居民则按上年度农村居民人均纯收入赔偿。

(二) 因果关系

近代因果关系理论最早出现于大陆法系国家在交通事故损害赔偿案件中,能否认定交通事故与损害事实之间存在因果关系,对于纠纷的处理至关重要。为减轻交通事故中受害人的举证责任,各国通过制定特别法对交通事故中人身损害赔偿实行无过错责任原则,并实行因果关系推定原则。因果关系推定原则是在德国相当因果关系理论的基础上发展而来。相当因果关系说又称适当条件说,即“依一般社会见解,有发生之可能性,应认定为有因果关系,使被告承担赔偿责任。”“相当因果关系是由‘条件关系’及‘相当性’所构成,在适用时应区别两个阶段,第一个阶段审接研究条件上的因果关系,如为肯定,再于第二个阶段认定其条件的相当性。”^①根据因果关系推定原则,法官可以推定行为与损害事实之间存在因果关系,实行举证责任倒置,由被告举证证明不存在因果关系,被告所举证据能够推翻因果关系推定的,则不承担损害赔偿责任。如不能推翻,则承担损害赔偿责任。

1. 交通事故中的因果关系,从理论角度可以分为6个方面^②

(1) 条件与原因

条件(condition)是指影响事物发生、存在或发展的因素。原因(cause)是造成某种结果或引起另一件事情发生的条件。从概念上分析,条件是个大范畴,它包括原因;而原因是个小范畴,它属于条件中的一个种类。有人认为,如果没有前因就没有后果,故一切条件都是原因的条件,对因果关系的这种认识是范围很宽的。也有人认为,并非一切条件都是原因的条件,而是对结果的发生有重要影响的条件才是原因,对因果关系的这种认识是比较窄的。就预防交通事故、保障交通安全的根本目标而言,在分析交通事故时首先在抓住事故的原因,其次要了解事故的条件,以便全面杜绝交通事故的隐患和苗头。

(2) 直接原因和间接原因

直接原因(direct cause)是指事故中不经过中间事物而起作用的原因;而间接原因(object cause)是指事故原因中经过中间事物才起作用的原因。这里所说的中间事物也是属于或构成事故原因的事物。直接原因和间接原因的相

^① 王泽鉴. 侵权行为法: 第一册 [M]. 北京: 中国政法大学出版社, 2001: 192.

^② 姜希镇. 水上交通事故原因分析的基本方法. 中国水运, 2007 (11): 21.

互关系近似于原因和条件的相互关系。有人将排在事故链上的原因统称为直接原因，而将事故链以外的原因统称为间接原因。需要注意，直接或间接不是指构成事故原因的事物或事件在时间或空间上与事故相接的远近，而是指该事物或事件在对事故发生上起作用的大小强弱。

(3) 主观原因和客观原因

主观原因 (subject cause) 是指人的自我意识方面的原因，客观原因 (object cause) 是指人的意识之外不依赖意识而存在的原因。主观原因与客观原因是从人的因素和外界因素两方面探求事故发生规律而提出的。从系统论的观点出发，主观原因可称为人的原因，包括操作者、设计者、法律政策的制定者和管理者等原因，而客观原因则包括交通道路、环境和天气等原因。

(4) 主要原因和次要原因

主要原因 (primary cause) 是指导致事故发生的数个原因中最重要的原因，而次要原因 (secondary cause) 是指这数个原因中次要的原因。区分主要原因和次要原因不仅有利于掌握吸取事故教训的重点，确定事故引起的法律责任的大小，而且有利于抓住防范事故的关键。就辩证唯物主义的观点看，在复杂事物、系统的发展过程中，有许多矛盾同时存在，相互交织着，构成一个复杂的矛盾体系。在这个体系中，这些矛盾相互作用、相互制约，形成一种合力，推动着事物、系统的发展。但是，它们的地位和作用是各不相同的，其中有一种主要矛盾，居于支配地位，起着主导的、决定的作用，其余的矛盾则属于非主要矛盾，处于次要的、从属的地位。因此，必须集中力量抓住主要矛盾。主要矛盾解决了，其他矛盾就比较容易解决。同理，每一矛盾的两个方面必有一方居于支配地位，起着主导作用，成为矛盾的主要方面；另一方则处于被支配地位、起着次要的作用，成为非主要的矛盾方面。因此，必须抓住主要矛盾方面，抓住本质和主流，反对不分主次的均衡论。

(5) 最终原因和近因

最终原因 (immediate cause) 和近因 (proximate cause) 是英美等西方国家法律著作中关于因果关系学中采用的基本概念。前者被译成直接原因或近因，后者亦被译成直接原因或主要原因。事实上，国外对两者的定义或解释也有所不同。一般说来，immediate cause 被认为是原因链上的最后一个原因环节，无须其他原因介入而直接产生事件的结果。在导致事件结果的诸原因中，