

中国民商法专题研究丛书

梁慧星 主编

日本机动车事故 损害赔偿 法律制度研究

李薇 著

法律出版社

1.33

3

梁慧星主编

中国民商法专题研究丛书

日本机动车事故损害 赔偿法律制度研究

李 薇 著

法 律 出 版 社

图书在版编目(CIP)数据

日本机动车事故损害赔偿法律制度研究/梁慧星主编;
李薇著. —北京:法律出版社,1997.9
(中国民商法专题研究丛书)
ISBN 7-5036-2179-6

I. 日… II. ①梁… ②李… III. 机动车-行车故事-赔偿-
法律-研究-日本 N.D931.33

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 12768 号

出版·发行/法律出版社

经销/新华书店

印刷/北京市朝阳区北苑印刷厂

开本/850×1168 毫米 1/32 印张/9.5 字数/255 千

版本/1997 年 9 月第 1 版 1997 年 9 月第 1 次印刷

印数/0,001—3,000

社址/北京市广安门外六里桥北里甲 1 号八一厂干休所(100073)

电话/63266794 63266796

出版声明/版权所有,侵权必究。

书号:ISBN 7-5036-2179-6/D·1809

定价:16.00 元

(如有缺页或倒装,本社负责退换)

内 容 提 要

日本的机动车损害赔偿法律制度是在总结了半个世纪各国立法、司法经验的基础上确立起来的,其目的在于对机动车事故的受害人给予确实、迅速、公正的赔偿。这套法律制度具有科学的构架和充实的内容,长期以来,在处理机动车事故的损害赔偿问题上充分显示了其有效性。本书立足于比较法、法解释学和判例研究方法,按由远及近、由抽象到具体及由一般到个别的逻辑顺序,就日本机动车损害赔偿法律制度的形成和发展、责任主体、归责原则、救济对象、损害赔偿的原则、范围、计算基准和方法、直接请求权等若干问题作了比较深入、比较详尽的分析与研究。在此基础上,笔者分析了我国的机动车事故损害赔偿制度并提出了制定我国机动车损害赔偿保障法之基本结构的设想。全书除导言、后记外,由八章和一个附论组成。

第一章,关于日本机动车损害赔偿法律制度的概述。日本的机动车损害赔偿法律制度在1955年之前主要依民法第709条关于侵权行为的一般规定处理。1955年,日本在汲取他国经验的基础上制定了《机动车损害赔偿保障法》,将机动车事故致人损害作为特殊侵权行为以特别法的方式加以规制。该法强化了机动车方面的损害赔偿责任,采用了强制保险制度,承认了受害人对保险公司的直接请求权,规定了政府在机动车损害赔偿保障事务中的职责。由此,为日本的机动车损害赔偿法律制度构筑起一套以该特别法为中心的完整而科学的体系。在本章第五节对这一制度的构成、特色、基本内容作了概括性说明,并对这一制度作出了评价。

第二章,关于机动车损害赔偿责任主体之运行供用者及其责任的研究。运行供用者作为机动车事故损害赔偿的责任主体,系由机动

车损害赔偿保障法所规定。其概念在外延上较驾驶者、保有者更为广泛。运行供用者的判定基准以运行支配和运行利益之二元说为其通说,尽管此基准存在被扩张解释的趋势并受到各种新学说的冲击,但仍未动摇其地位。在此基础上,本章就运行供用者责任之法性质进行了分析,指出其在本质上是一种无过失责任。同时还指出,法律使被告方面承担免责三要件的举证责任的实质,旨在使其承担无过失责任。最后,本章就关于运行供用者的若干具体实例进行了分析。

第三章,关于机动车损害赔偿责任主体之雇用者责任、代理监督者责任和国家及公共团体责任的研究。关于雇用者责任,其产生的法律依据为日本民法第715条之规定,其理论基础为报偿责任原理。文章在对雇用者责任之成立要件和免责要件分析的基础上指出,雇用者作为责任主体在机动车事故损害赔偿上很难获免责,并因其同时可被追究运行供用者责任,故可谓其免责事由之不存在。关于代理监督者责任,文章指出,其产生的法律根据和理论基础与雇用者责任相同。文章对代理监督者的范围进行了考察。关于国家和公共团体责任,在本章将其分为公务员的侵权行为与赔偿责任和道路管理的瑕疵与赔偿责任两部分加以论述。关于前者,通过对公务员之侵权行为责任要件及案例的分析研究,指出其责任的性质为过失责任。关于后者,通过对瑕疵概念、种类及案例的分析研究,指出其责任的性质为无过失责任。

第四章,关于救济对象“他人”性问题的研究。机动车损害赔偿保障法所规定的救济对象之“他人”指具有机动车事故损害赔偿的请求权的受害人,即受害人只有在具有“他人”性的情况下方可获得损害赔偿请求权。“他人”性研究所要解决的问题实质上是对人的救济范围问题。本章在对“他人”之概念考察的基础上,重点对各类型无偿同乘之“他人”的判定基准进行了分析和总结。最后,本章就有关“他人”性研究的理论作了详尽分析,并提出了作者的见解。

以上第二、三、四章是对有关责任问题的研究,第五、六、七、八章则是对有关损害赔偿的相关问题的研究。

第五章,关于损害与因果关系的研究。本章首先对损害赔偿的意义、原则、历史进行了考察,指出了完全赔偿原则与限制赔偿原则的区别、近代损害赔偿法在立法技术上的概括性表述的特点以及伴随现代型侵权行为的出现,损害赔偿在救济制度上的保险及社会保障的特色;本章对日本损害赔偿制度的沿革、基本理论进行了考察,指出了在这一制度中的机动车损害赔偿制度的特色。其次,本章对损害的概念和损害的种类作了详尽的分析。最后,通过对日本因果关系理论的考察,指出侵权行为成立要件的因果关系和限定损害赔偿范围的因果关系是两个不同层次的因果关系,相当因果关系作为限定责任范围和赔偿范围的基准概念具有重要意义。本章对相当因果关系概念在日本法解释上的生成和发展等问题以及应用案例进行了详尽的分析。

第六章,关于损害赔偿额的算定基准与方法的研究。本章通过大量的、具体的案例分析,分别就机动车事故的财产损害、精神损害、物件损害及其他特殊类型受害人之损害的赔偿额计算基准与方法进行了考察,其中涉及到计算基准中的平均生存年龄、就业可能年数、中间利息扣除方法、伤残等级、劳动能力丧失率、各类受害人平均收入计算方法等重要问题。指出了这套赔偿方法之定型化、定额化的特点。

第七章,关于过失相抵问题的研究。首先对过失相抵的概念、缘起及机能、过失相抵的比例基准进行了考察,指出了日本积40年之经验确定下来的过失相抵比例基准在裁判实务中所具有的重要意义。其次,就过失相抵所适用的人的范围、损害的范围进行了分析,指出过失相抵的斟酌内容不仅限于受害人本人的过失,也包括受害人方面的过失,“受害人方面”概念的产生是对“受害人”的扩大解释;过失相抵所适用的损害范围不仅限于损害总额,也可能仅适用于部分损害额。本章还对部分请求权以及受害人的事后过失与过失相抵的关系进行了研究。最后,对过失相抵与损益相抵的先后关系进行了考察,指出过失相抵之后扣除说较前扣除说有其公平性和合理性。对过

失相抵与原因竞合情况下的不可抗力之关系进行了案例分析,指出不可抗力除可作为免责要件外,还可在决定赔偿额时成为减额要件。

第八章,关于受害人对保险公司的直接请求权研究。首先指出,受害人的直接请求权是法定的、独立的请求权。其次,在对直接请求权之行使时的程序、与被保险者请求权的关系、对直接请求权给予支付场合的若干问题进行了考察。最后,对直接请求权的有关理论学说进行了分析,指出直接请求权与对加害人的请求权一样,在性质上为损害赔偿请求权,而非保险金请求权;保险公司在与加害人建立契约关系的同时一并承担了对受害人的债务,前者可得免责,而后者为法定债务,不得免责。

附论,关于我国机动车损害赔偿制度的分析与立法建议。此为全书之结尾,也是本书写作之最终目的。在概述我国机动车的历史、现状及道路交通事故的基础上,首先就我国当前解决机动车事故损害赔偿问题的基本状况进行了考察,分析了现行制度中存在的问题及其部分原因,指出尽快制定一部我国的机动车损害赔偿保障法的必要性。最后提出了关于制定我国机动车损害赔偿保障法之基本结构的设想。



责任编辑/王玲

封面设计/章方

中国民商法专题研究丛书

破产程序和破产法实体制度比较研究

现代建筑物区分所有权制度研究

法国现代合同法

信托制度比较法研究

反垄断法研究

企业合并中的反垄断问题

知识产权法的经济分析

二十世纪契约法

中央银行法律制度研究

德国当代物权法

日本机动车事故损害赔偿法律制度研究



ISBN 7-5036-2179-6



9 787503 621796 >

ISBN7-5036-2179-6/D·1809

定价：16.00元

目 录

导言	(1)
第一章 日本机动车损害赔偿法律制度概述	(2)
第一节 制定机动车损害赔偿保障法的背景	(2)
一、机动车的发展和事故的增加	(2)
二、法律的依据及其问题	(3)
三、机动车损害赔偿保障法的立法过程	(5)
第二节 机动车损害赔偿保障法的基本内容	(6)
一、机动车损害赔偿责任	(7)
二、机动车责任保险	(8)
三、国家的机动车损害赔偿保障事业	(11)
第三节 机动车损害赔偿保障法的特色	(12)
一、强化了机动车方面的损害赔偿责任	(13)
二、采用了强制保险制度和国家的再保险制度	(13)
三、承认了受害人对保险公司的直接请求权	(13)
四、设立了暂付款制度	(14)
五、实现了政府的积极参与	(14)
第四节 机动车损害赔偿保障法的修改和存在的问题	(14)
一、机动车损害赔偿保障法的修改	(14)
二、机动车损害赔偿保障法存在的问题	(20)
第五节 对日本机动车损害赔偿保障制度的评价	(21)
第二章 机动车损害赔偿责任主体(一)——运行供用者 及其责任	(23)
第一节 概述	(23)
一、运行供用者在机动车损害赔偿保障法上的地位	(23)

二、关于运行供用者与保有者和驾驶者概念的差异	(25)
第二节 运行供用者的概念与判定基准	(27)
一、作为机动车损害赔偿保障法责任主体的运行供用者	(27)
二、运行供用者的概念及判定基准	(28)
第三节 运行供用者责任	(46)
一、概述	(46)
二、运行供用者责任之法性质的研究	(47)
三、运行供用者责任成立的若干基本概念解释	(53)
四、运行供用者之免责	(57)
第四节 关于运行供用者的若干具体实例分析	(63)
一、盗窃驾驶的场所	(63)
二、擅自为私用目的而驾驶的场所	(65)
三、租赁关系场合和借贷关系的场合	(67)
四、驾驶俱乐部(Drive Club)的场合	(69)
五、名义贷与人、名义残留者的场合	(70)
六、母公司、子公司的场合	(71)
七、所有权分期付款买卖的场合	(72)
八、机动车修理业者的场合	(72)
九、职员驾驶家用车的场合	(73)
十、原承包、再承包的场合	(74)
十一、机动车担保人的场合	(75)
第三章 机动车损害赔偿主体责任(二)——雇用者、代理 监督者及国家的责任	(76)
第一节 雇用者责任	(76)
一、雇用者责任的意义及根据	(76)
二、雇用者责任与运行供用者责任的关系	(78)
三、雇用者责任的成立要件	(80)
四、小结	(83)
第二节 代理监督者责任	(84)
一、代理监督者的范围	(84)
二、关于代理监督者的具体实例	(85)

第三节 国家和公共团体责任·····	(86)
一、公务员的侵权行为与赔偿责任 ·····	(86)
二、道路管理的瑕疵与赔偿责任 ·····	(88)
第四章 机动车损害赔偿保障法的救济对象——“他人”	
性问题 ·····	(91)
第一节 概述·····	(91)
一、“他人”的法律依据 ·····	(91)
二、“他人”的界定标准 ·····	(92)
三、本章所要着重研究的“他人” ·····	(92)
第二节 各类无偿同乘“他人”案例分析·····	(93)
一、驾驶者和运行辅助者的“他人”性 ·····	(93)
二、运行供用者亲属的“他人”性 ·····	(96)
三、好意同乘者的“他人”性 ·····	(99)
四、共同运行供用者的“他人”性 ·····	(104)
第三节 “他人”性理论分析·····	(109)
一、责任肯定说 ·····	(109)
二、他人性阻却说 ·····	(110)
三、责任相对说 ·····	(110)
四、个别解决说 ·····	(111)
五、比例责任说 ·····	(112)
六、好意协定关系说 ·····	(112)
七、小结 ·····	(113)
第五章 机动车事故损害赔偿中的损害与因果关系 ·····	(115)
第一节 概述·····	(115)
一、损害赔偿的意义 ·····	(115)
二、损害赔偿的历史及其发展 ·····	(117)
三、日本的损害赔偿制度 ·····	(120)
四、日本损害赔偿制度的基本理论 ·····	(123)
五、机动车损害赔偿制度的特质 ·····	(129)
第二节 损害的发生·····	(131)
一、损害的意义 ·····	(131)

二、损害的种类	(134)
第三节 损害赔偿的范围与相当因果关系	(139)
一、日本侵权行为法上的因果关系理论概述	(139)
二、损害赔偿的范围与相当因果关系	(145)
第六章 机动车事故损害赔偿额的算定	(162)
第一节 财产损害赔偿额的计算方法与基准	(163)
一、积极损害的基本内容、基准、案例	(163)
二、消极损害的基本内容、基准、案例	(171)
第二节 精神损害赔偿额的计算方法、基准及有关问 题	(191)
一、计算方法与基准	(191)
二、精神损害赔偿的有关问题	(194)
第三节 人身损害赔偿额计算的其他问题及物件损害 赔偿额的计算	(198)
一、关于植物人的损害赔偿额的计算	(198)
二、关于精神障碍者的损害赔偿额的计算	(201)
三、关于外国人的损害赔偿额的计算	(203)
四、关于物件损害的赔偿问题	(205)
第七章 机动车事故损害赔偿的过失相抵问题	(207)
第一节 过失相抵与损害赔偿的减额(一)	(207)
一、过失相抵的概念、缘起及机能	(207)
二、过失相抵的比例基准	(215)
第二节 过失相抵与损害赔偿的减额(二)	(218)
一、过失相抵的对象——适用的人的范围	(218)
二、过失相抵的对象——适用的损害的范围	(226)
第三节 过失相抵与损益相抵	(231)
一、过失相抵与损益相抵的区别	(231)
二、过失相抵与损益相抵的先后关系	(233)
第四节 过失相抵与不可抗力	(236)

第八章 机动车损害赔偿保险——受害人的直接

请求权·····	(238)
----------	-------

第一节 机动车事故受害人直接请求权的特点·····	(238)
---------------------------	-------

一、法定请求权·····	(238)
--------------	-------

二、独立请求权·····	(240)
--------------	-------

第二节 机动车事故受害人直接请求权的行使·····	(241)
---------------------------	-------

一、必须履行的一般程序·····	(241)
------------------	-------

二、直接请求权与被保险者请求权的关系·····	(242)
-------------------------	-------

三、对直接请求给予支付场合的有关问题·····	(243)
-------------------------	-------

第三节 机动车事故受害人直接请求权的理论根据·····	(244)
-----------------------------	-------

一、原始取得说·····	(244)
--------------	-------

二、转移说、代位说·····	(245)
----------------	-------

三、责任免脱给付说·····	(246)
----------------	-------

附 论 关于我国现行机动车损害赔偿制度的分析与立法

建议·····	(248)
---------	-------

第一节 我国机动车的历史、现状及道路交通事故问 题·····	(248)
-----------------------------------	-------

第二节 我国现实解决机动车事故损害赔偿问题的基 本状况·····	(255)
-------------------------------------	-------

一、法律依据·····	(255)
-------------	-------

二、基本手段·····	(256)
-------------	-------

三、分析·····	(262)
-----------	-------

第三节 关于制定我国机动车损害赔偿保障法的设想 和建议·····	(266)
-------------------------------------	-------

一、立法指导思想·····	(266)
---------------	-------

二、适用范围·····	(267)
-------------	-------

三、基本结构·····	(267)
-------------	-------

附录 附表(1—5)·····	(270)
-----------------	-------

主要参考书目·····	(277)
-------------	-------

后记·····	(285)
---------	-------

导 言

随着 1886 年第一辆机动车的诞生,人类在步入机动车时代的同时,开始寻找解决机动车事故损害赔偿问题的办法。自 1908 年世界上第一部关于机动车事故损害赔偿的特别法制定以来,在大部分发达国家,于机动车普及的同时必伴随一部关于机动车事故损害赔偿的法律出台。日本在战后经济开始起飞的 50 年代中期,在汲取各国立法经验的基础上制定了《机动车损害赔偿保障法》。这部特别法与民法关于侵权行为的基本规定及其他相关法规共同构成了日本机动车事故损害赔偿法律制度。几十年来的实践证明,这套制度在确实、迅速、公正地处理机动车事故损害赔偿的问题上显示了其重要的功能,同时也为即将步入机动车时代的其他国家提供了有益的经验。随着我国机动车工业的发展、机动车利用率的提高以及事故案件的增加,社会迫切要求我国立法机关尽早制定我国的机动车损害赔偿保障法,以有效地促成我国同类问题的解决。

本书主要立足于比较法、法解释学和判例研究的方法,首先就日本机动车事故损害赔偿法律制度的形成和发展加以考察和分析。然后,就该制度的责任主体、归责原则、救济对象、损害赔偿的原则、损害赔偿的范围、损害赔偿的算定基准和方法、责任保险上的直接请求权等重要问题进行了理论分析和判例分析,进而指明了对这些问题于立法上和司法上应当注意的基本选择。在此基础上,就我国机动车事故损害赔偿制度的现状及制定我国机动车损害赔偿保障法的必要性、立法指导思想 and 立法模式进行了研究,提出了制定我国机动车损害赔偿保障法之基本结构的设想。

第一章 日本机动车损害赔偿法律制度概述

第一节 制定机动车损害赔偿保障法的背景

一、机动车的发展和事故的增加

人类社会的道路交通发展史,迄今经历了三个时代,即步行时代、马车时代和汽车时代。1886年德国研制成功第一辆内燃机动车,标志着汽车时代的来临。进入20世纪以后,汽车及其它机动车在一些发达国家得到了广泛的使用。

相对于西欧、北美的发达国家来说,日本进入汽车时代的时间略迟一些。1899年才从美国进口第一辆机动车,1907年开始自行制造小轿车,但机动车的广泛使用是20年代关东大地震以后的事情。由于地震,东京的城市交通陷于瘫痪,不得不大量进口载重汽车用于城市的修复和建设。1925年和1927年,美国的福特汽车公司和通用汽车公司先后在日本设厂组装机动车,从而推动了日本机动车制造业的发展。日本在30年代建立了自己的机动车制造厂。到1938年,全国已经拥有22万辆机动车。二次大战结束后,日本的机动车工业从50年代开始迅速发展。到1955年,全国已经拥有机动车150万辆,平均55人拥有1辆。^①从此以后,日本机动车产量和拥有量都居于世界前列。

^① 加藤一郎:《侵权行为法研究》,有斐阁1961年版,第69页。

机动车的大量生产和广泛使用,对整个社会经济生活发生了深刻的影响。但与此同时,由于使用机动车而导致的道路交通事故也与日俱增,给人们的生命财产带来严重的危害。例如,从1949年(昭和24年)到1954年,由于机动车而死伤的人数增加了将近3倍(见附表)。机动车事故的危害性引起了全社会的普遍关注,如何从法律上有效地保障机动车事故的受害人获得应有的损害赔偿这一问题被提上了议事日程。

日本机动车数和机动车事故数

年份	1949	1950	1951	1952	1953	1954
机动车总数	321288	387543	502803	715215	1025894	1311781
指数	100	124	161	229	329	420
机动车事故数	20039	21473	27154	43153	62109	74560
指数	100	107	136	215	310	372
机动车事故死伤 者数	18353	24606	30710	42792	58917	72500
指数	100	134	167	233	321	395

(资料来源:《法学家》1955年7月15日)

二、法律依据及其问题

在机动车损害赔偿保障法制定之前,日本对机动车事故损害赔偿问题是依日本民法典债权编关于侵权行为的一般规定加以解决的。日本民法典制定于1898年,在当时的日本,尚不存在机动车。民法的起草者们当然也未曾考虑过如何以这部法律来公正地解决机动车人身损害的赔偿问题。^①

民法第709条(侵权行为的要件)规定:“因故意或过失侵害他人权利者,负因此而产生损害的赔偿责任”。第715条(雇用者责任)规定:“因某事业雇用他人者,对受雇人因执行其职务而加于第三人的

① 黑住忠行:《机动车损害赔偿制度》,载《时的法令》第163期。

损害,负赔偿责任。但是,雇用者对受雇人的选任及其事业的监督已尽相当注意时,或即使尽相当注意损害仍会产生时,不在此限。”依上述规定,在因机动车事故而发生损害时,受害人方面可请求驾驶者或驾驶者的雇用者予以损害赔偿。但是,当加害者方面不存在故意或过失时,受害人方面则不能获得损害赔偿。依照谁主张谁举证的原则,受害人方面如果不能证明加害人方面的故意或过失,也不能请求损害赔偿。这里所体现的,正是对一般侵权行为所适用的过失责任原则。

20 世纪以来,伴随着科学技术的进步和社会经济的发展,新的侵权行为形态较普遍地出现,并且呈日益严重的趋势,如机动车事故、矿业灾害、产品致损、环境污染等。这些新的侵权行为所构成的主要威胁是对人的生命与健康的严重侵害。人的生命之尊严为 19 世纪以来近代法律所一致确认。在民法上,人的生命系人之所以为人的一项最主要的权利,也是人的其他人格权赖以成立和发生的前提与基础。非依法律,人的生命不得被剥夺,法律则要体现对人的生命与健康权利的保护。而依民法侵权行为法的一般规定,不足以实现对受害人的保护。

首先,作为新型侵权行为的机动车人身事故,其损害的发生与加害人的主观过错有时并无必然的联系,依人体工程学原理,人的注意力或应变力均有一定的界限,加害人即使尽了一切必要的严格的注意义务,损害仍有可能发生。其次,依近代侵权行为理论,行为人因具有过失,其行为便具有“反社会性”和“违法性”。如果因机动车事故的受害人方面不能证明加害人方面有过失而判断机动车致人损害不具有反社会性或违法性,显然是不公正的。再次,雇用者对受雇人的选任、监督已尽相当注意义务而不负赔偿责任,而受雇人又无能力赔偿时,法律对受害人的保护便如同一纸空文。

以上这些问题均说明,民法上作为一般侵权行为归责原则的过失责任原则不足以保护在机动车事故中遭到人身损害的受害人。对于机动车事故致人损害这一特殊侵权行为,如果仍依过失责任原则