

机动车损害赔偿与第三者责任保险

卢克贞 著

河南人民出版社

机动车损害赔偿与 第三者责任保险

卢克贞 著

河南人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

机动车损害赔偿与第三者责任保险/卢克贞著.
郑州:河南人民出版社,2006.8
ISBN 7-215-06013-6

I. 机… II. 卢… III. ①机动车-交通运输事故-赔偿法-中国②汽车保险:责任保险-保险法-中国
IV. ①D922.14②D922.284

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 075469 号

河南人民出版社出版发行

(地址:郑州市经五路 66 号 邮政编码:450002 电话:65723341)

新华书店经销 黄委会设计院印刷厂印刷

开本 890 毫米×1240 毫米 1/32 印张 8.375

字数 220 千字

2006 年 8 月第 1 版 2006 年 8 月第 1 次印刷

定价:26.00 元

前 言

机动车出现于 19 世纪 80 年代,是近代工业化的产物,目前它已经成为人类社会生活不可或缺的重要交通工具,人类在享受它给自己的生产生活带来的效率和快捷的同时,又不得不面对它所引发的交通事故。随着我国经济的发展,机动车保有量迅速增长,交通事故——这种社会经济进步带来的负面衍生物在相当一段时期里将会保持继续增多的态势。尽量避免或减少其给社会造成的损害是摆在正在发展的社会面前的一个必须认真解决的重要课题。

统计显示:我国是道路交通事故死亡人数最高的国家,连续数年一直居世界第一位。据全球各交通和警察部门的统计,2003 年全世界交通事故死亡人数为 50 万人。其中,中国交通事故死亡人数为 10.4 万人,美国、俄罗斯的死亡人数分别为 4 万人和 2.6 万人。2003 年全国公安交通管理部门受理的一般以上道路交通事故约为 66 万起,造成 10 万多人死亡、近 50 万人受伤、直接经济损失超过 33 亿元。与 1998 年相比,5 年时间道路交通事故数量增长 92.8%、死亡人数增长 33.7%、受伤人数增长 121.9%、直接经济损失增长 74.6%^①。2005 年 10 月 15 日,中国机械工业联合会副会长张小虞在上海召开的“2005 上海嘉定论坛”上透露,目前中国拥有全世界 1.9% 的汽车,引发的交通

^① 王伟:《论机动车三责险的制度体系》,《保险研究》2005 年第 5 期。

死亡事故却占了全球的15%。我国多年的交通事故统计资料显示,交通事故的主要加害者是机动车驾驶员,而行人、乘车人和非机动车驾驶人交通事故中的三大受害群体,死亡人数中的3/4是行人、乘车人和非机动车驾驶人。在每年发生的大量交通事故中,约有2/3的交通事故责任在驾驶员一方。因此,机动车损害赔偿纠纷是我国司法实践中最常见的问题之一。

保险制度尽管能最大限度地分散风险,消化损失,但传统的保险制度的保险标的仅为财物或人身,现实生活的需要呼唤建立新的制度。责任保险制度的出现给各工厂主、车主带来了福音,也为各种事故的受害者提供了保障。如前所述,交通事故是各类社会事故问题中最突出的一种,其发生的频率远远超过了其他事故。所以,机动车责任保险是责任保险中最重要的险种之一。当前许多国家都确立了机动车第三者责任保险制度,并专门制定了相关法律,将机动车第三者责任保险作为法定的保险险种。

《中华人民共和国道路交通安全法》第十七条规定:“国家实行机动车第三者责任强制保险制度,设立道路交通事故社会救助基金。”但是由于逃避保险、脱保、肇事逃逸以及保险合同中约定拒赔条款的存在,尚不能充分、及时、有效地给受害人以及时有效的赔偿,造成了部分交通事故赔偿案件的“执行难”,受害人难以得到及时有效的救济。据调查,某基层法院2002~2004年共受理137件交通事故赔偿案件,只有40件完全兑现,占29.2%,参加保险的占执结数的41.1%。有49件肇事者下落不明(未投保),占35.7%;有15件虽然投保了机动车第三者责任险,但对保险理赔后剩余款项无力赔偿,占10.9%;6件被保险人与保险人恶意串通,制造免责条件,占4.4%;2件保险公司不配合,占1.5%;无偿还能力的25件,占18.3%^①。以上数据说明,我国的

^① 夏海军、徐明成:《机动车第三者责任保险制度探讨》,中国法院网,发布时间2005.11.01。

机动车第三者责任保险制度尚不能有效地保障交通事故受害人的合法权益。

按照国际标准,每百户拥有 20 辆汽车的城市,就可以被认为是进入了汽车社会,我国上海、北京、广州等城市已经达到这一标准。随着机动车辆的增多,机动车所带来的交通事故越来越多。机动车社会的到来迫切需要与之相适应的法律体系和第三者责任保险制度。遗憾的是我国目前的机动车损害法律问题和第三者责任保险问题的研究还不够深入,导致我国现阶段的机动车损害赔偿法律体系不够完善,第三者强制保险制度尚未真正建立。

在这种形势下,进行全面的、跨学科的研究,集中各方面的才智和力量,尽量将交通造成的损害降到最低,通过机动车第三者责任保险制度对当事人造成的损失予以补偿,并迅速快捷地解决交通损害纠纷,以避免其酿成危害社会的严重问题,就成为摆在我们面前的一项迫切需要解决的历史任务。其中,填补因机动车交通事故造成的损害,救济受害人,同时又保证我国保险业的健康发展,成为法学界和保险学界共同的任务。

本书借鉴国外机动车损害赔偿与第三者责任保险的实践经验,结合我国的具体情况,拟从机动车损害赔偿领域的理论与实务入手,探讨机动车损害赔偿法理问题,重点研究机动车第三者责任保险和机动车责任强制保险的相关理论与实务问题。指出我国机动车损害赔偿和第三者责任保险领域理论上和实务中存在的若干问题,在此基础上,提出关于第三者责任强制保险的应有状态。

目 录

前 言	1
-----	---

第一部分 机动车损害赔偿

第一章 机动车损害赔偿制度概述	1
第一节 机动车损害赔偿责任的性质	2
第二节 机动车损害赔偿责任的构成要件	4
第三节 机动车损害赔偿责任的特点	7
第二章 机动车损害赔偿义务人	9
第一节 交通事故责任者和交通事故损害赔偿责任主体的区别	9
第二节 国外关于机动车损害赔偿主体的相关规定	10
第三节 我国关于机动车损害赔偿主体的一般规定	12
第四节 确定赔偿义务人的标准	13
第五节 几种具体情形下的赔偿义务人的确定	17
第三章 机动车损害赔偿责任的归责原则	24
第一节 各国机动车道路交通事故损害赔偿法概述	24
第二节 我国机动车道路交通事故民事归责原则	27
第三节 机动车赔偿责任确定的法理分析	34
第四章 机动车损害赔偿的范围	37

第二部分 机动车第三者责任保险法律制度研究

第一章 机动车第三者责任保险法律制度概述	42
第一节 机动车第三者责任保险的概念	44
第二节 机动车第三者责任保险的历史沿革	46
第三节 机动车第三者责任保险的作用	48
第四节 机动车第三者责任保险的特点	50
第五节 机动车第三者责任保险的性质	52
第二章 机动车第三者责任保险合同	56
第一节 机动车第三者责任保险合同的原则和特点	56
第二节 机动车第三者责任保险关系中的保险责任	60
第三节 机动车第三者责任保险的保险责任与机动车侵权 责任的冲突与整合	62
第四节 机动车责任保险合同的当事人与关系人	70

第三部分 机动车第三者责任强制保险法律制度研究

第一章 机动车交通事故责任强制保险概述	76
第二章 国外机动车责任强制保险的立法例介绍	79
第一节 国外机动车责任保险立法概况	79
第二节 机动车责任强制保险的理论基础与立法体例	80
第三节 无过失汽车保险的理论基础与立法体例	83
第四节 国外机动车责任强制保险的主要内容	85
第五节 国外机动车责任强制保险的立法特点	88
第三章 机动车责任强制保险的法律关系	91
第四章 我国机动车第三者责任强制保险的立法缺陷	95
第五章 构建我国机动车责任强制保险法律制度的思考	109

第四部分 实务研究

第一章	连环购车未办理过户手续的机动车损害 赔偿问题研究·····	116
第二章	受害人对保险公司的直接请求权研究·····	120
第三章	第三者的范围确定问题研究·····	126
第四章	预付抢救费用问题研究·····	128
第五章	机动车第三者责任保险中受益人问题研究·····	134
第六章	保险车辆私下转让后,投保人对保险车辆的保险 利益问题·····	143
第七章	被保险人能否成为第三者问题研究·····	150

第五部分 附 录

中华人民共和国保险法·····	159
中华人民共和国道路交通安全法·····	187
机动车交通事故责任强制保险条例·····	213
中华人民共和国道路交通安全法实施条例·····	222
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·····	247
最高人民法院关于确定民事侵权精神损害赔偿责任若干 问题的解释·····	255
参考书目·····	258

第一部分

机动车损害赔偿

第一章 机动车损害赔偿制度概述

机动车损害赔偿责任,是机动车所有人或机动车管理支配人,因使用机动车造成他人人身或财产损害而应承担的民事责任。机动车产生损害的一个主要原因在于机动车本身具有高速运动的特性。在现代社会里,除非不使用机动车,否则,汽车作为一种高速运动的机器,不给人造成损害几乎是不可能的。也就是说,机动车致人损害的起源来自于机动车运动具有高度危险本身。而且它给机动车的使用人特别是驾驶人(在本文中未做特殊说明时,驾驶人被包括在使用人之内)提出了更高的谨慎管理支配义务。一个自然人不可能不出现失误(亦即法律上的过错),使用者也无法例外,因此,交通事故损害无法避免地将会发生。现在我们除了对机动车的安全性能提出更高的技术要求外也要对机动车管理者提出更高的要求,以使机动车事故尽可能少发生。但是如果很不幸出现了机动车事故并给他人造成损害,那么法律首先需要解决的问题就是应该如何对受害人提供充分而及时的保护。给如此之多的被机动车损害的人进行必要的补偿不仅是一个法律问题,而且也是一个社会问题。赔偿涉及的法律问题很多,因为我国尚未建立起

完善的机动车损害赔偿法律体系,所以,法学界、保险学界需要研究的问题也很广泛。本章拟从机动车侵权的性质、机动车损害赔偿的归责原则、机动车损害赔偿理论与实务中存在的问题等方面进行探讨。

第一节 机动车损害赔偿责任的性质

根据债权法理论,民事责任依据其发生原因不同,分为四大类,其中违约责任和侵权责任是最主要的民事责任。侵权责任是因行为人的侵权行为而导致其所承担的法律后果。“侵权行为者,因故意或过失不法侵害他人之权利或故意以悖于善良风俗之方法,加害于他人之行为也,简言之,为侵害他人权利或利益之违法行为。”^①《中华人民共和国民法通则》(以下简称《民法通则》)第一百零六条第二款规定,“公民、法人由于过错侵害国家、集体的财产,侵害他人财产、人身的,应当承担民事责任”。这可以被认为是我国关于侵权的一般规定。

在债权法理论上,“一个行为之所以成为侵权行为,是因为它是侵权行为法调整的对象。从规范结构上看,侵权行为绝不能狭隘地理解为某种行为方式或行为状态。从规范对象上讲,一个侵权行为必须有加害行为和损害结果(以及加害人和受害人)两个方面的结合。也就是说,侵权行为包括四个规范要素:行为、损害、制裁、补救”^②。如前所述,机动车损害赔偿责任,是机动车所有人或机动车驾驶员及其他人员,因使用机动车造成他人人身或财产损害而应承担的民事责任。这时机动车所有人或机动车驾驶员及其他人员(加害人)使用机动车造成他人人身或财产损害是加害行为。因加害人的加害行为造成他人人身或财产损害是受害人的损害。加害人因其加害行为应当承担的赔偿

① 史尚宽:《债权法总论》,1978年版,台湾版(自行出版),第101页。

② 王家福:《民法债权》,法律出版社1991年版,第421页。

责任既是对加害人的制裁又是对受害人的补救。由此可见,机动车损害赔偿是一种典型的侵权行为形态。

直到19世纪,过错责任原则一直是侵权行为法最重要的归责原则。“(它)同保障所有权原则和契约自由原则息息相通、密切配合,一同构成了近代民法的三大支柱。”^①进入19世纪以来,随着资本主义经济和西方大工业的发展,各种事故频繁发生,大量的工厂事故、交通事故、环境污染、产品致损事故等给广大的人民群众在人身、财产上造成巨大的灾难。可是按照传统侵权法的归责原则,当事故的发生归因于受害人的过失或不可抗力时,不存在赔偿责任。而在工业、交通、环境污染等事故中,这样无可赔偿的损害案件大量存在。如何对受害者进行救济,以维护法律的公平、公正原则的问题,给传统的债权法提出了严峻的挑战。为了缓和矛盾,从19世纪末开始,不少资本主义国家为了加强对受害人的法律救济,开始削弱主观要件在侵权民事责任构成中的决定作用,在主要工业化国家出现了特殊的侵权责任,规定在特殊的侵权责任中适用特殊的归责原则。之后,在民事责任归责原则中逐渐确立了这一原则,即在法律有明确规定的某些领域,即使加害人主观上没有过错,也要承担损害赔偿的责任。“当事人基于与自己有关的他人行为、事件或者特别原因致人损害,依据民法上的特别责任条款或者民事特别法的规定而应负赔偿责任,称为特殊侵权行为。”^②各国对特殊侵权行为的归责方式规定不一,主要有过错推定和无过错责任两种。

机动车损害赔偿是一种特殊侵权行为类型。机动车是近代大工业的产物,它在给社会生产和社会生活带来极大利益和便利的同时,也给社会带来危险,造成损害。为了解决这种对现代社会生产和社会生活

① 王卫国:《过错责任原则:第三次勃兴》,中国大百科全书出版社上海分社,1992年版,第3页。

② 王家福:《民法债权》,法律出版社1991年版,第425页。

来说已经成为不可或缺的存在,但同时又必然会给社会带来一定损害的机器设备和交通工具造成损害而形成的社会问题,各国对机动车损害事件都采取相应的对策,对机动车损害赔偿责任都适用特殊的侵权行为规则。目前尚未发现哪个国家不做任何修正,机械地坚持传统的过失责任原则。《民法通则》第一百二十三条规定:“从事高空、高压、易燃、易爆、剧毒、放射性、高速运输工具等对周围环境有高度危险的作业造成他人损害的,应当承担民事责任。如果能够证明损害是由受害人故意造成的,不承担民事责任。”根据这一规定,在我国机动车损害赔偿是属于高度危险作业的,应当适用无过错责任。对此我们必须有一个清晰的认识,这是正确解决机动车损害赔偿中的理论与实务问题的关键。

第二节 机动车损害赔偿责任的构成要件

机动车侵权的构成要件包括三个方面,其一是机动车,其二是在道路上运行中,其三是侵权主体。因为侵权主体涉及的问题比较多,作者将该部分放在以后专章论述。

一、机动车

因为机动车损害赔偿责任,是机动车所有人或机动车实际管理支配人,因使用机动车造成他人人身或财产损害而应承担的民事责任,所以,机动车在机动车侵权的构成中具有重要地位。从民事法律的角度讲,界定机动车的概念是为了划定机动车损害赔偿责任的适用范围,我国尚未在民事法律上对机动车的概念加以规定。但是,我国的相关法律从行政管理的角度对机动车的概念进行了界定。如《中华人民共和国道路交通安全法》(以下简称《道路交通安全法》)第一百一十九条规定:“车辆”,是指机动车和非机动车。“机动车”是指以动力装置驱动或者牵引,上道路行驶的供人员乘用或者用于运送物品以及进行工程

专项作业的轮式车辆。“非机动车”是指以人力或者畜力驱动,上道路行驶的交通工具,以及虽有动力装置驱动但设计最高时速、空车质量、外形尺寸符合有关国家标准的残疾人机动轮椅车、电动自行车等交通工具。过去,《公安部关于〈中华人民共和国道路交通管理条例〉若干条款的解释》(1988年7月4日[1988]公发15号印发)第一条规定,第三条第(二)项中的“三轮车”是指用人力驱动的设计有三个车轮的车辆。“人力车”是指用手推或手拉方式驱动的两轮或独轮车。“残疾人专用车”是指肢体残疾的人单人使用的代步工具,包括人力轮椅车和设计时速在20公里以下的残疾人用机动车。

行政法规给机动车下定义的主要目的在于加强机动车的管理,疏导交通,维护交通秩序。从上述规定可以看出,许多机动车都被从机动车中排除出来,归入了“非机动车”的行列,但是,从民事责任的角度讲,那些被排除在机动车外的所谓“非机动车”又被允许在非机动车道上行驶。私自安装发动机或电动机的三轮车、两轮电动车等实际上是由各种能源机械力推动的,技术性能差,风险系数大,如果发生交通事故,所有人很可能没有能力赔偿。

笔者认为,适用机动车损害赔偿责任的应该包括各种汽车、电车、电瓶车、摩托车、拖拉机、轮式专用机械车,还应包括设计时速超过20公里的残疾人用机动车,以及未按照设计私自改装的各种机械助力车辆。在现实中这样的车辆随处可见,而社会管理者却对它不采取任何限制措施,使它能够成为一个违反法律规定却完全游离于法律规制之外的车种。国家有义务制止这种违法现象,消灭对公民生命、财产,特别是人身安全构成威胁的非法危险运行机械车辆。“残疾人用机动车”“电动自行车”实际上根本就不是非机动车。据调查,其设计时速大都超过20公里,其马力相当大,如果允许其存在,就要将其纳入法律规制的范围,非人力的机械车辆不能在非机动车道上行驶。理由很简单,凡是由非人力作为原动力(无论电能、液体能等任何能源)传动装置驱动行走的交通工具,都有一个操纵的问题。让由不经任何训练、不

具任何资格的人,操纵技术性能不稳定的机械驱动车辆,与起步缓慢的人力非机动车辆混行,其物理学上的不合理性是显而易见的,并且违反交通工程学同质同量道路交通参与者在同一道路空间行走的基本要求。

二、机动车在道路上运行过程中发生交通事故

机动车侵权行为应当是指机动车在道路上运行过程中发生的。如果不是运行过程中发生的事故,其侵权行为与其他侵权行为没有什么区别。我国全国人大常委正在组织起草的《民法典》建议稿中,机动车损害赔偿责任中使用的是“运行的机动车”,有的学者建议使用“机动车在运行中”。但是,《道路交通安全法》第七十六条规定的是“机动车发生交通事故”,这里边并没有用“运行”等字样。这里的要件是“发生交通事故”,这就需要进一步看什么是交通事故。该法第一百一十九条规定,“交通事故”是指车辆在道路上因过错或者意外造成的人身伤亡或者财产损失的事件。可见,我们国家现行法律规定的机动车损害赔偿责任中机动车的运行状态,是从“车辆在道路上”的要件推断出来的。关于这个要件,还没有听说在赔偿中出现问题的情况,因为停止状态的机动车一般不会发生事故,特别是人身伤亡事故。而且,这里的规定也是与我国一贯的规定相一致的。我国关于机动车的状态要件,一般是规定在道路上和通行中这样两个要件,把它们合在一起,就是在“道路上运行过程中”发生的事故。

关于“在道路上”,《道路交通安全法》第七十七条规定,“车辆在道路以外通行时发生的事故,公安机关交通管理部门接到报案的,参照本法有关规定办理”。这样对并非发生在公共道路上的交通事故,也可以及时地进行处理。

尽管我国现行法中没有直接的关于机动车状态的定义性规定,实务中也没有听说有什么问题,但从机动车损害赔偿要件完善的完善来看,从立法上加以解决,不仅从理论上看是必要的,而且从实务上给法官今后对法律的解释适用提供明确的法律依据也是必要的,这样可以

免去很多麻烦,有利于受害人利益的保护。

另外,从一些国家的实务来看,关于机动车的运行,一般都趋向于做简单易行的认定,不纠缠具体的机械操作的认定,对无接触事故及其他情况,短时间停车状态的机动车,由于故障停留在高速公路上的机动车等是否构成运行的问题;机动车乘降人员时,机动车开门使骑自行车的人撞上车门发生事故等作为机动车损害赔偿责任处理等;运送中的物坠落发生损害事故的处理等多种情况是否构成机动车运行中发生的损害都要通过个案具体判断解决。因此,完善“运行”要件是必要的。

第三节 机动车损害赔偿责任的特点

机动车侵权作为一种侵权行为,与其他侵权行为相比较,机动车损害赔偿具有三个特点:

第一,机动车损害赔偿是因加害人操纵机动车辆给受害人的人身或财产造成损害(主要是人身损害),而应向受害人承担的赔偿责任。这是一种典型的因侵权行为产生的损害赔偿法律关系。从债权法的理论来分析,这里形成的是受害人与加害人之间的债权债务关系,这种债权债务关系不是基于事先的特别约定,而是基于加害人的侵权行为造成的损害。来自机动车的侵害,会同时发生人身及围绕人身的其他相关财产损害,损害的计算几乎涉及所有损害赔偿项目,而长期的机动车损害赔偿纠纷案件的处理,又积累了宝贵的经验和大量的数据,使得科学合理地计算损害赔偿额成为可能。这样,机动车损害赔偿的项目和计算方法就成为其他形态的侵权行为责任计算人身损害赔偿额时的重要参照标准。

第二,机动车损害赔偿主体的复杂性。这里不仅包括机车的所有人、管理人、使用人,还可能包括车辆使用时的受益人等,根据法律的规定,投保了第三者责任保险的车辆的保险人也可能成为赔偿义务人。

例如使用人,机动车损害是指机动车在使用的过程中给他人人身及财产造成的损害。这里的使用既包括为了追逐商业利润或者具有明显商业利益的使用,也包括为了自身或有关人员的行动方便而没有商业利益的使用;既包括对机动车享有某些(或某项)权利的人的使用,也包括对机动车根本没有任何合法权利的人的使用;既包括机动车所有人自己的使用,也包括机动车所有人之外的其他任何人对机动车的使用;既包括自然人的使用,也包括法人、其他组织等的使用;等等。后文将对赔偿义务人作专章论述。

第三,机动车损害的赔偿涉及面极其广泛。它不仅直接关系到受害人的救济,事故损害的补偿,间接地作用于机动车交通事故的减少与预防,而且反映着一个社会的法治程度,标志着该社会法律秩序的状况,体现着该国家公民的法律意识水平。机动车损害赔偿法律制度健全与否,是一个社会对生命尊重与否的标志。反过来说,只有本着尊重生命的精神,维护正常的法律秩序,按照法治原则行事,机动车损害赔偿的问题才能从根本上得到解决。当前机动车损害赔偿领域理论和实务中存在的问题,都是由于我们对机动车损害赔偿领域的这一特点认识不足,重视不够造成的。对机动车损害赔偿这一具体的特殊侵权行为责任的研究,有着超出机动车损害赔偿的事务性处理本身的,关系到我们法治国家建设成功与否的更深层的社会意义。