

机动车第三者责任强制保险制度研究

喻皓

【作者简介】喻皓，浙江大学光华法学院学生。

【指导教师】罗伟，美国华盛顿大学法学院。

【版权声明】本网页内容为学生优秀成果展示，仅供浏览，未经许可，请勿转载，如需引用，请注明原作者及出处。

Introduction: 文献检索课

一、研究主题简介

随着我国经济的不断繁荣发展, 机动车引发的道路交通事故损害赔偿问题也引起了人们的广泛关注, 据资料显示, 中国每年交通事故 50 万起, 因交通事故死亡人数均超过 10 万人, 相当于一个小型县, 居世界第一, 几乎是每 5 分钟就有一人丧身车轮, 每 1 分钟都会有一人因为交通事故而伤残, 交通事故造成的死亡人数占各种事故的 90% 以上, 对人类的危害已远远超过了地震、洪水、火灾这些灾难。而如何圆满解决赔偿问题, 又涉及到损害赔偿的归责原则和赔偿主体的确定、道路交通事故责任认定书的证据属性、第三人责任强制保险的赔付及碰到醉驾问题时的赔偿主体如何认定等问题的处理。机动车强制责任保险是以保障交通事故受害第三人得到及时、有效救助为政策性目标, 以被保险机动车交通事故损害赔偿责任为保险标的的强制性商业保险, 具有填补交通事故受害第三人损失、转移被保险人交通事故责任、预防和减少交通事故发生等制度优势, 是运用市场化机制、商业保险模式解决社会问题的典范。经过多年的努力, 我国机动车强制责任保险法律制度逐步健全, 取得了一定成效。但由于理论储备的不足和实践经验的匮乏, 我国机动车强制责任保险法律制度在条款内容和制度设计方面存在着一些不容忽视的问题, 不利于更好地保护交通事故受害第三人利益。同时, 通过剖析发达国家和地区机动车强制责任保险法律制度的主要内容和立法模式, 可以指出我国现行机动车强制责任保险法律制度存在的问题, 围绕及时、有效填补受害第三人损失这一立法目标加以详细论述并提出完善建议。

二、检索途径选择及关键词

(一) 检索途径

此次检索主要通过二次资源——一次资源——二次资源这样的检索路径进行。从二次资源中探寻相关的法律规定以及案例, 然后通过这些法律法规及案例再拓展搜索与之相关的二次资源, 通过这样的循环往复以实现更多相关内容的检索, 尽可能多地收集与研究主题相关的文献资源。

(二) 关键词

交通事故 (Traffic Accident), 汽车保险 (Motor Vehicle Insurance), 无过失汽车保险法 (Motor Vehicle No-fault Insurance Laws), 道路交通事故损害赔偿 (The traffic accident compensation for damage), 第三者强制责任保险 (Third party forced liability insurance)

Part One: 中国法律资源

这一部分的文献检索主要通过“北大法宝”、“CNKI”、“读秀学术搜索”数据库以及浙江大学 OPAC 系统进行搜索。“北大法宝”的“法律法规”及“司法案例”模块主要用于搜索

相关法律法规以及主要的案例；“北大法宝”的“法学期刊”以及“CNKI”的“文献”模块则为期刊文章的主要来源，在选择期刊文章时，通过“引用次数”排序以获得价值较高的文献，同时辅以“时间排序”以获得最新的期刊文献；而著作则主要通过浙江大学的OPAC系统以及“读秀学术搜索”的“图书”模块来进行搜索。

一、原始资源或一次资源

(一) 法律

1、《中华人民共和国保险法》(2009 修订)【法宝引证码】CLI.1.113980)

第六十五条：保险人对责任保险的被保险人给第三者造成的损害，可以依照法律的规定或者合同的约定，直接向该第三者赔偿保险金。

责任保险的被保险人给第三者造成损害，被保险人对第三者应负的赔偿责任确定的，根据被保险人的请求，保险人应当直接向该第三者赔偿保险金。被保险人怠于请求的，第三者有权就其应获赔偿部分直接向保险人请求赔偿保险金。

责任保险的被保险人给第三者造成损害，被保险人未向该第三者赔偿的，保险人不得向被保险人赔偿保险金。

责任保险是指以被保险人对第三者依法应负的赔偿责任为保险标的的保险。

第六十六条：责任保险的被保险人因给第三者造成损害的保险事故而被提起仲裁或者诉讼的，被保险人支付的仲裁或者诉讼费用以及其他必要的、合理的费用，除合同另有约定外，由保险人承担。

2、《中华人民共和国道路交通安全法》(2011 修正)【法宝引证码】CLI.1.150009)

(选择原因：2004 年 5 月 1 日，我国开始正式施行《道路交通安全法》，在这部法律里边开始出现了第三者责任强制保险制度。)

第十七条：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。具体办法由国务院规定。

第七十六条：机动车发生交通事故造成人身伤亡、财产损失的，由保险公司在机动车第三者责任强制保险责任限额范围内予以赔偿；不足的部分，按照下列规定承担赔偿责任：(一) 机动车之间发生交通事故的，由有过错的一方承担赔偿责任；双方都有过错的，按照各自过错的比例分担责任。(二) 机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故，非机动车驾驶人、行人没有过错的，由机动车一方承担赔偿责任；有证据证明非机动车驾驶人、行人有过错的，根据过错程度适当减轻机动车一方的赔偿责任；机动车一方没有过错的，承担不超过百分之十的赔偿责任。交通事故的损失是由非机动车驾驶人、行人故意碰撞机动车造成的，机动车一方不承担赔偿责任。

第一百一十九条第五项：“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。

3、《中华人民共和国民法通则》(2009 修正)【法宝引证码】CLI.1.167199)

第一百二十三条：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。

4、《中华人民共和国侵权责任法》【法宝引证码】CLI.1.125300)

第四十八条：机动车发生交通事故造成损害的，依照道路交通安全法的有关规定承担赔偿责任。

第四十九条：因租赁、借用等情形机动车所有人与使用人不是同一人时，发生交通事故后属于该机动车一方责任的，由保险公司在机动车强制保险责任限额范围内予以赔偿。不足部分，由机动车使用人承担赔偿责任；机动车所有人对损害的发生有过错的，承担相应的赔偿责任。

第五十条：当事人之间已经以买卖等方式转让并交付机动车但未办理所有权转移登记，发生交通事故后属于该机动车一方责任的，由保险公司在机动车强制保险责任限额范围内予以赔偿。不足部分，由受让人承担赔偿责任。

第五十一条：以买卖等方式转让拼装或者已达到报废标准的机动车，发生交通事故造成损害的，由转让人和受让人承担连带责任。

第五十二条：盗窃、抢劫或者抢夺的机动车发生交通事故造成损害的，由盗窃人、抢劫人或者抢夺人承担赔偿责任。保险公司在机动车强制保险责任限额范围内垫付抢救费用的，有权向交通事故责任人追偿。

第五十三条：机动车驾驶人发生交通事故后逃逸，该机动车参加强制保险的，由保险公司在机动车强制保险责任限额范围内予以赔偿；机动车不明或者该机动车未参加强制保险，需要支付被侵权人人身伤亡的抢救、丧葬等费用的，由道路交通事故社会救助基金垫付。道路交通事故社会救助基金垫付后，其管理机构有权向交通事故责任人追偿。

（二）行政法规、部门规章、地方性法规

1、《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第 86—97 条（【法宝引证码】 CLI. 2. 52565）

（选择原因：2006 年 7 月 1 日《机动车交通事故责任强制保险条例》的出台，标志第三者责任强制保险制度进入真正的实施阶段）

2、《机动车交通事故责任强制保险条例》（2012 第二次修订）（【法宝引证码】 CLI. 2. 191817）

（选择原因：该条例对机动车第三者强制责任保险进行了明确规定，特别是对保险的适用范围、法律关系、当事人权利与义务、如何监管都作出了具体规定，对于维护第三人的利益具有重大而深远的正面影响。）

3、《道路交通事故社会救助基金管理试行办法》（【法宝引证码】 CLI.4.122642）

（选择原因：在该办法中，对《中华人民共和国道路交通安全法》和《中华人民共和国机动车交通事故责任强制保险条例》中的一些内容进行了细化，并着手在全国建立社会救助基金，该办法使得我国机动车强制责任保险法律制度更加完善。）

（三）法律解释：立法解释、司法解释、行政解释

1、《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》（【法宝引证码】 CLI. 3. 51002）

第八条：法人或者其他组织的法定代表人、负责人以及工作人员，在执行职务中致人损害的，依照民法通则第一百二十一条的规定，由该法人或者其他组织承担民事责任。上述人员实施与职务无关的行为致人损害的，应当由行为人承担赔偿责任。

属于《国家赔偿法》赔偿事由的，依照《国家赔偿法》的规定处理。

第九条：雇员在从事雇佣活动中致人损害的，雇主应当承担赔偿责任；雇员因故意或者重大过失致人损害的，应当与雇主承担连带赔偿责任。雇主承担连带赔偿责任的，可以向雇员追偿。

前款所称“从事雇佣活动”，是指从事雇主授权或者指示范围内的生产经营活动或者其他劳务活动。雇员的行为超出授权范围，但其表现形式是履行职务或者与履行职务有内在联系的，应当认定为“从事雇佣活动”。

第十七条：受害人遭受人身损害，因就医治疗支出的各项费用以及因误工减少的收入，包括医疗费、误工费、护理费、交通费、住宿费、住院伙食补助费、必要的营养费，赔偿义务人应当予以赔偿。

受害人因伤致残的，其因增加生活上需要所支出的必要费用以及因丧失劳动能力导致的收入损失，包括残疾赔偿金、残疾辅助器具费、被扶养人生活费，以及因康复护理、继续治疗实际发生的必要的康复费、护理费、后续治疗费，赔偿义务人也应当予以赔偿。

受害人死亡的,赔偿义务人除应当根据抢救治疗情况赔偿本条第一款规定的相关费用外,还应当赔偿丧葬费、被扶养人生活费、死亡补偿费以及受害人亲属办理丧葬事宜支出的交通费、住宿费和误工损失等其他合理费用。

2、《最高人民法院关于被盗机动车辆肇事后由谁承担损害赔偿责任问题的批复》(【法宝引证码】 CLI. 3. 22672)

3、《最高人民法院关于购买人使用分期付款购买的车辆从事运输因交通事故造成他人财产损失保留车辆所有权的出卖方不应承担民事责任的批复》(【法宝引证码】 CLI. 3. 34738)

(四)其他规范性法律文件

1、《中国保监会关于调整交强险责任限额的公告》(【法宝引证码】 CLI. 4. 101184)

被保险机动车在道路交通事故中有责任的赔偿限额为:死亡伤残赔偿限额 110000 元人民币;医疗费用赔偿限额 10000 元人民币;财产损失赔偿限额 2000 元人民币。

被保险机动车在道路交通事故中无责任的赔偿限额为:死亡伤残赔偿限额 11000 元人民币;医疗费用赔偿限额 1000 元人民币;财产损失赔偿限额 100 元人民币。

2、《国务院批转中国人民保险公司关于加快发展我国保险事业的报告的通知》(【法宝引证码】 CLI.2.7260)

(选择原因:1984年,国务院发布了《国务院批转中国人民保险公司关于加快发展我国保险事业的报告的通知》意味着机动车保险上升到政府层面,标志着机动车责任保险在我国走上了强制化的道路。)

(五)主要案例(以下案例主要在北大法宝中搜索,先输入第一关键词进行初次检索,再输入第二关键词在检索结果中进行二次检索)

1、《荣宝英诉王阳、永诚财产保险股份有限公司江阴支公司机动车交通事故责任纠纷案》(2014. 01. 26)(【法宝引证码】 CLI. C. 2125100)

(选择原因:该案例对于损害赔偿中的争议问题,给出了一定的参照。争议焦点在于交通事故的受害人没有过错,其体质状况对损害后果的影响不属于可以减轻侵权人责任的法定情形。)

我国《道路交通安全法》第七十六条第一款第(二)项规定,机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故,非机动车驾驶人、行人没有过错的,由机动车一方承担赔偿责任;有证据证明非机动车驾驶人、行人有过错的,根据过错程度适当减轻机动车一方的赔偿责任。另,我国《侵权责任法》第二十六条规定,被侵权人对损害的发生也有过错的,可以减轻侵权人的责任。交通事故中,被侵权人对事故的发生及损害后果的造成均无过错,其个人体质对于损害的发生或者扩大也无过错的,不存在减轻或者免除侵权人赔偿责任的情况。同时我国交强险立法也并未规定在确定交强险责任时应依据受害人体质状况对损害后果的影响作相应扣减,因此,对于被侵权人符合法律规定的赔偿项目和标准的损失,均属于交强险的赔偿范围,机动车一方应当承担事故引发的全部赔偿责任。

2、《赵春明等诉烟台市福山区汽车运输公司卫德平等机动车交通事故责任纠纷案》(2013. 11. 08)(【法宝引证码】 CLI. C. 1792579)

(选择原因:该案例对于一些特殊情况下的连带责任判别给出了一定的参照。争议焦点在于机动车所有者将其车号牌出借他人套牌使用并收取套牌费,则套牌发生交通事故后,其是否应当承担连带责任。)

《中华人民共和国道路交通安全法》第十六条规定,任何单位或者个人不得改变机动车型号、发动机号、车架号或者车辆识别代号;不得伪造、变造或者使用伪造、变造的机动车登记证书、号牌、行驶证、检验合格标志、保险标志;不得使用其他机动车的登记证书、号牌、行驶证、检验合格标志、保险标志。由此,机动车所有者将其车号牌出借他人套牌使用并收取套牌费的,违反了《中华人民共和国道路交通安全法》等有关机动车管理的法律规定。套牌发生交通事故后,作为号牌出借人的机动车所有者同样存在过错,对于肇事的套牌车一方应负的赔偿责任,号牌出借人应当承担连带责任。

3、《王效凡等诉王小文、陈轶宁、张萌、中国人民财产保险股份有限公司丰台支公司机

动车道路交通事故人身损害赔偿纠纷案》(2011.09.19)【法宝引证码】CLI.C.1334590)

(选择原因:该案件对于在交通事故侵权案件中,法院是否必须按照交通部门出具的事故认定书认定当事人的责任给出了一定的参考价值)

交通事故侵权案件适用的是过错责任,因此交通部门在事故发生后第一时间通过勘查、检验等作出的事故责任认定书具有一定的客观性和专业性,可以成为法院判决的依据。但是《民事诉讼法》规定,法院应当根据案件的全部证据作出判决,而交通部门出具的事故责任认定书只是众多证据中的一种,虽然其非常重要,但并不是案件的唯一判决依据。法院应当纵观全案,对证据进行全面审查,权衡各方利益,以此作出最终判决。因此,在交通事故侵权案件中,法院无需必须按照交通部门出具的事故认定书认定当事人的责任。

4、《张新炳诉胡建威等四人道路交通事故人身损害赔偿、机动车交通事故责任强制保险合同纠纷案》(2009.06.03)【法宝引证码】CLI.C.361168)

(选择原因:该案例对于赔偿标准即在道路交通事故中,受害人是农村户口,但其居住地和主要收入来源地均为城镇的,对其赔偿是否可以按照城镇居民的标准计算给出了一定的参考价值)

同一侵权行为造成多人死亡,死亡赔偿金是否应当采用相同的标准,理论界向来有不同观点,实践中也确实有不同标准。特别是《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》第二十九条关于死亡赔偿金按照受诉法院所在地上一年度城镇居民人均可支配收入或者农村居民人均纯收入计算的规定,因计算标准区分城乡导致城市居民获得的死亡赔偿金比农村居民高一倍甚至两倍,引发了全社会对“同命不同价”的关注和激烈争论。

在侵权责任法的起草过程中,关于死亡赔偿金的主要观点是:(1)侵权责任法草案应当对此作出明确的规定,就是要同命同价,不能歧视农民,不能对农民给予差别对待,应当改变草案的无所作为态度。(2)侵权责任法草案对此可以不作出规定,而由将来的司法解释统一作出规定,在作司法解释的时候,采取统一的赔偿标准,不能歧视农民。(3)同命不同价的规定是正确的,侵权责任法草案对此不作出规定也是正确的,因为是对收入损失的赔偿,因此,就应当区别城镇居民和农民收入存在差别,实事求是,损失多少就赔偿多少。但是,大多数意见认为,侵权责任法应当面对现实存在的“同命不同价”问题而有所作为,对死亡赔偿金的计算应作出明确规定。关于死亡赔偿金的司法解释对农村居民不利的赔偿标准,不利于社会公平理念的树立,不符合现代社会保护人权的趋势。现代法治文明的实现不是靠宏大而抽象的法治原则去实现,而是靠具体的甚至是细微的法律制度去推动,哪怕我们会面临很大的麻烦,为了正义哪怕山崩地裂,这才是法治应有的精神;为了终极人文关怀,哪怕付出更大的艰辛,这才是民法应有的精神。所以,我们应在同一案件中采用统一赔偿标准。特别是在交通事故以及矿难事故等事故造成多人死亡的情况下,可以不考虑年龄、收入等因素,按照统一的标准,确定死亡赔偿金。

《侵权责任法》借鉴了有的国家关于死亡赔偿金的“概括的一揽子赔偿方式”,吸收了我国实践中一些地方的有益做法,在第十七条规定了同一侵权行为造成多人死亡的,可以以相同的数额确定死亡赔偿金。这样既有利于纠纷的及时解决,也彰显对生命的尊重,避免因赔偿数额的巨大差异引起当事人不满和不良的社会效果。人民法院在理解和适用该条规定时要注意:(1)本条的立法精神是体现法律对生命的同等尊重,力图避免在死亡赔偿金标准上的差异而造成不公平现象,所以,如果分别计算死亡赔偿金较为容易,并且不会产生不公平问题,死亡赔偿金的确定可以有所差别。(2)本条是可以理解为任意性条款,不是强制性规范。一方面是本条规定的是“可以”以相同数额确定死亡赔偿金,而没有规定“应当”以相同数额确定死亡赔偿金。什么情况下“可以”,什么情况下“应当”,应由受诉法院根据具体案情确定。另一方面是,可以允许当事人之间协商,既可以是原告赔偿权利人之间协商,也可以是原被告之间协商,例如,赔偿权利人之间为了尽快解决赔偿问题就可以协商以相同的

赔偿数额索赔或者原被告之间达成均以相同数额赔付的协议，人民法院当然不应干涉。(3)注意此方式适用的情况仅是因同一侵权行为造成多人死亡的情形。至于造成一人死亡的情况下，采用何种赔偿标准只能根据法律规定、司法解释、死者情况和具体案情确定。(4)以相同数额确定死亡赔偿金就意味着不再考虑“年龄、收入状况”等因素。

5、《张福云诉中国人保新疆分公司按机动车第三者责任保险合同约定理赔案》(2004.08.21) (【法宝引证码】 CLI. C. 45467)

(选择原因:该案件对于机动车第三者责任保险合同中的“本车驾驶人员”如何界定给出了一定的参考,应指发生保险事故时驾驶保险车辆的人员,而不应包括那些虽曾是保险车辆的驾驶人员,但在发生保险事故时并非保险车辆驾驶人员的人。在投保人先前向某保险人购买保险时将保险标的或被保险人有关的某事项如实告知保险人的情况下,如果该投保人在向同一保险人购买相同或不同保险时未将该事项如实告知保险人,不应认为投保人已履行如实告知义务。)

本案原告张福云与被告保险公司签订了机动车辆第三者责任保险合同之后,原告张福云所雇用的驾驶员常军在该投保车辆底下修理刹车后在现场被该投保车辆倒车时压死,常军是否属于本案中的第三者责任险合同中的“第三者”?如果回答是肯定的,被告保险公司应当承担第三者责任险事故的赔偿责任;否则,其就不应当承担此责任。本案双方当事人争议的主要焦点也正在于此。

本案被告保险公司与原告张福云签订的机动车辆第三者责任保险合同,其内容包括保险条款。机动车辆第三者责任保险属于《保险法》第五十条、五十一条所规定的责任保险的一种。常军是否属责任保险合同中的“第三者”,应以该保险条款对此界定的含义和相关法律的规定来判断。根据本案中机动车辆第三者责任保险条款第三条的规定,常军作为遭受保险车辆意外事故伤害的“受害者”,不是投保人、被保险人,更不是保险人;常军当时虽然受雇驾驶保险车辆,但其是在保险车辆下被该车辆意外事故致死的,此时常军应为保险车辆下的“受害者”,属于该责任保险合同中的“第三者”。可见,无论从排除角度还是肯定角度考察,对本案中的受害者常军应认定属于责任保险合同中的“第三者”。

二、二次资源

(一) 图书

1、强制机动车责任保险制度比较研究编写组:《机动车强制制度责任保险制度比较研究》,中国财政经济出版社,2008年版

《机动车强制责任保险制度比较研究》对世界主要国家和地区的交通交通事故责任强制保险制度进行了详尽介绍、全面比较和深入分析,所选取国家和地区的非寿险保费收入总和在全球非寿险市场占比达八成以上,援引的制度法规多为第一手资料,且为各国各地区近年来在机动车强制保险制度领域的最新发展成果,具有较强的代表性、实效性和权威性。从交通事故责任强制保险制度研究的深度和广度上看,《机动车强制责任保险制度比较研究》具有一定的理论意义和实践价值。

2、曾隆兴:《详解损害赔偿法》,中国政法大学出版社,2004年版

随着经济发展及科学技术进步,我现代社会结构,已由单纯及罕有事故或灾害发生之农业社会,进入复杂而具有各种危险存在之工业社会。在事故、灾害等危险日增之现代,关于救济被害人之损害赔偿,亦发生种种问题。本书有鉴于此,乃广泛搜集并介绍中外最新立法、学说及判例,就现代各种损害赔偿法,予以深入研究、详加解释,透过本书,读者不仅可对损害赔偿法之理论有通盘的认识,且能整体的、有系统的知悉实务判解,进而融学理与法律现象于一炉。不但可供学生学习之用,同时亦为实务界人士之最佳参考用书。

3、梁军:《汽车保险和理赔》,人民交通出版社,2010年版

本书介绍了汽车保险与理赔的基本理论和方法,结合最新的《机动车辆保险条款》和发达国家汽车保险的相关规定,对汽车保险险种、保险实务、保险费率、理赔及案卷制作、定

损方法、现场查勘技术等实用保险理赔知识进行了详尽地阐述。

（二）法学期刊

1、杨立新：《我国道路交通事故责任归责原则研究》，载《法学》2008年第10期（【法宝引证码】 CLI.A.1120186）

我国在《道路交通安全法》第76条修订之后，对道路交通事故责任归责原则进行了修正，其基本的归责原则是过错推定原则，辅之以过错责任原则，构成了我国道路交通事故责任的二元归责原则体系。不同的归责原则调整不同的道路交通事故责任。

2、余立进：《谈无过错责任原则在交通事故案件中的最新适用》，载《法律适用》2005年第12期（【法宝引证码】 CLI.A.1112962）

本文对审理道路交通事故损害赔偿案件中无过错责任原则适用中存在的几个现实问题作了简要探讨，如无过错责任原则适用对象是机动车一方，对机动车一方内部如何划分责任，人民法院在审理交通事故中如何保护弱势群体，以期对审判实践有所裨益。

3、于敏：《海峡两岸强制汽车责任保险法律制度比较研究——从国际趋势和受害人保护看两岸措施统合之必要》，载《中国法学》2007年第5期（【法宝引证码】 CLI.A.183205）

本文考察世界各国机动车损害赔偿责任保险发展趋势的基础上，对两岸机动车损害赔偿责任保险法律制度进行比较，分析我国机动车损害赔偿责任保险中存在的问题及其解决途径，阐释在与国际接轨前提下统合两岸强制汽车责任保险措施对受害人保护及两岸法治建设之必要与可能。

4、杨立新：《修正的〈道路交通安全法〉第76条的进展及审判对策》，载《法律适用》2008年第3期（【法宝引证码】 CLI.A.1109064）

本文针对修正的《道路交通安全法》第76条提出了新条文在道路交通事故责任的规定中的进展以及存在的问题，并提出了应对这些进展和问题所应采取的对策以应对审判实践上的具体问题。

5、郭锋，胡晓珂：《强制责任保险研究》，载《法学杂志》2009年第5期（【法宝引证码】 CLI.A.1145003）

本文分析了强制责任保险在当代社会产生的法理依据，探讨了强制责任保险“异质性”特点及其价值功能，对大陆法系和普通法系国家和地区的有关立法例进行了比较，检讨了我国强制责任保险的立法与实践，并对完善我国强制责任保险制度提出建议。

Part Two: 美国法律资源

一、一次资源

（一）法律（由于对于美国法律并不是十分了解，因此最开始在知网上搜索了一些期刊论文，首先从期刊论文中摘出有效信息，再去 Westlaw 里寻找一次资源。由于美国宪法修正案第10条规定凡宪法未授予合众国也未禁止各州行使的权力，分别由各州或由人民保留。因此在相关二次资源里找到有典型代表的州法律，然后再到 Westlaw 里相应州法律里搜索相关一次资源。搜索途径：Directory——U.S State Materials——Statues and Legislative Services——Statues Annotated-Individual States & U.S. Jurisdictions——选择某个州，再进行检索）

1、U.S.C.A. Const. Amend. X (West, 2014)

根据1791年美国联邦宪法修正案第10条的规定，凡宪法未授予合众国也未禁止各州行使的权力，分别由各州或由人民保留。尽管美国是一个法律多如牛毛的国家，但是全国没有统一的保险法律，汽车保险当然也不例外，所以美国的保险立法权限归属各州。

2、M.G.L.A. 90 § 34M (West, 2014)

（M.G.L.A. = Massachusetts General Laws Annotated）

该州的汽车所有人或驾驶人投保汽车责任险，承保范围包括被保险人本人、被保险人同

居家属、乘客、驾驶人，以及被保险汽车伤害的该州行路人；赔偿责任包括合理的医疗费用、周薪 75% 的薪资损失，合计最高赔偿限额为 2000 美元；涉及死亡、残疾或毁容等重伤害，则仍按照过失责任论处；强制汽车责任保险由该州民营保险公司承保，保险公司除了法定的强制赔偿责任金额的保险外，还可提供包括死亡、体伤和第三者财产损失等内容的增额保险，以弥补无过失制度之不足，此增额保险仍以过失责任论处。同时规定，该州境内的汽车保单必须提供：第三者责任险保障，保额上限为每次事故不超过 20000 美元，并且每位受害人的人身损害不超过 10000 美元；无过错补偿保障，保额上限为 2000 美元，并且仅限于人身损害，而保障对象则是马萨诸塞州境内交通事故中的被保险人（包括其配偶和得到其许可的汽车实际驾驶人）、乘客和行人。医疗费、外科手术费、X 光诊断费、牙医费乃至殡葬费都可以在这 2000 美元保障之内支付。与此同时，汽车所有人和驾驶人在这 2000 美元范围之内被免去侵权责任，任何保险人也不得在此范围内对侵权人提起代位求偿权诉讼。2000 美元以上的损失则仍然可以通过诉讼索赔。而对于精神损害赔偿，法律中规定只有当上述合理的医疗费、外科手术费、X 光诊断费、牙医费等费用的总和有可能超过 500 美元，或是交通事故造成了死亡、残废、严重畸形、失明或者失聪的话，受害人才可以通过侵权之诉向肇事者索赔。

3、West's F.S.A. § 627.730 (West, 2014)

(West's F.S.A. = West's Florida Statutes Annotated)

规定受害人无论在事故中有无过失，都可向自己的保险人要求保险赔偿；每一个驾驶员都要百分百投保他/她合理必要的至少为 5000 美元的医药费用保险。这其中的利益包括 85% 的收入损失，以及工作收入能力（残废救济金）损失；每一个人的丧葬费不得超过 1000 美元。原告因体伤和痛苦要求通过侵权途径赔偿损失的情况只存在于：1. 因受伤支付的人身损害赔偿的利益或者因政策需要减去的利益超过 1000 美元；2. 原告死亡，或者遭受伤害或者残废的程度完全或部分符合（1）永久性毁容，（2）承重骨骨折，（3）复合性的、粉碎性的、压扁性的骨折，（4）失去身体器官，（5）在合理的医学范围内永久性受伤，或者（6）永久性丧失身体的机能。此外，法律还规定，保险公司须在收到赔偿主张请求之日起或者是受害人提供合理的医药费用证明之日起 30 日内做出赔偿。

4、M.C.L.A. 500.3101 - 3179 (West, 2014)

(M.C.L.A. = Michigan Compiled Laws Annotated)

对于所有被无过失汽车保险覆盖的交通事故案件，受害人均无权对肇事者提起侵权之诉，但是对于蓄意肇事、造成死亡、残废和严重畸形后果的案件除外；在除外的案件里，受害者可以索要精神损害赔偿；另一方面，无过失汽车保险可以赔偿驾驶人自己的汽车损失、最长为 3 年的工资损失、不设上限的医疗费用、复原费用、财产损失、替代服务、甚至最长 3 年的服务开支（例如托儿费）。受害人或者受害人的家庭只能在交通事故的肇事人有过失导致受害人死亡、永久性严重毁容、或者是严重损害身体机能的情况下，才有起诉肇事人的权利。原告可在事故发生之日起三年内行使这项诉讼权利。如果这种伤害或者死亡的起诉门槛标准达到时，有过失肇事人的保险公司将承担支付因肇事人过失所造成的他人死亡赔偿金、精神损失费，以及（或者）超过州规定的最大经济损害赔偿部分的责任。至于严重损害身体机能的一个客观明了的标准为，是否影响了一个人正常生活的一般能力，这个标准则一般由审理具体案件的法官自由把握。卷入交通事故中的肇事驾驶人应该在事故后尽可能快的以书面的方式告知保险人已经知道的所有支出的损失费用，如果在事故后一年仍未告知的，将丧失获得赔偿的权利。此外，一旦书面通知做出后，肇事驾驶人应该保证他/她的保险公司对于任何额外发生的医疗费用、工资的损失、或者其他损失的消息灵通，因为《无过失保险法》中允许保险公司在公司没有得到最原始的报告和获得报告的时间超过一年期限后，限制其赔付的利益。为了保障每一辆登记过的汽车都要投保无过失汽车保险，法律中更是规定了未投

保无过失汽车保险的制裁方法: 每一位汽车所有人必须购买无过失汽车保险以获得驾驶执照。如果没有投保基本的无过失汽车保险而驾驶汽车或者将汽车给他人上路行驶的行为都是违法的, 可能会被处以 500 美元的罚款, 或者是监禁一年, 或者是两者并罚。如果在需要提供投保无过失汽车保险的证明而汽车所有人无法提供时, 其可能构成民事侵权, 法院可能会至少吊销汽车所有人的驾照 30 天, 或者是直到汽车所有人能够提供投保无过失汽车保险为止。

5、McKinney's Insurance Law § 3420 (West, 2014)

(McKinney's Insurance Law = McKinney's Consolidated Laws of New York Annotated)

由于无能力执行判决基金由各州政府管理, 因此保险公司认为政府过多地干预了保险业。为了抵制政府的行为, 许多保险公司开设了未保险驾驶人保险的险种, 以此作为汽车责任险的补充, 以代替无能力执行判决基金。纽约州首先通过了未保险驾驶人保险立法, 将这一概念付诸实施, 法律规定保险人以附加的合同方式提供这种保险, 供被保险人选择。当肇事驾驶人未购买责任保险, 或虽已购买但肇事后逃逸的情况下, 由该保险人负责赔偿受害的被保险人。该法覆盖的保险对象主要包括被保险人、其家庭成员和乘坐被保险人汽车并依法可以获得赔偿的其他人, 规定的保险内容一般只对人身伤害负责, 同时规定了免赔额, 而且对赔偿还设有若干限制, 即被保险人所受的伤害可以从其他补偿保险中获得赔偿的, 则减去该保险的赔偿金额; 保险人赔偿后, 如果受害人通过诉讼又从未买保险的驾驶人那里获得了赔偿, 保险人可收回已经支付的保险金。再者, 保险人赔偿后, 可代为向未买保险的驾驶人追偿等等。

(二) 判例

1、Victum v. Martin, 367 Mass. 404, 326 N.E.2d 12 (Mass. 1975)

本案中, 被告 Martin 驾驶的汽车撞到了原告 Victum, 原告依据马萨诸塞州刚刚通过的无过失汽车保险法向保险公司索赔。在保险公司赔偿 2000 美元限额的损失后, 原告提起身体疼痛和精神痛苦的诉讼, 要求对其造成人身伤害的被告承担超过 2000 美元部分的赔偿款。一审判决以原告没有证据证明其损失超过 2000 美元为由驳回了原告的诉讼请求。原告不服, 向马萨诸塞高等法院提起上诉。上诉法院法官在判决中声称, 由于 2000 美元的金额式门槛是如此重要, 关注费用是否合理和必要就显得非常重要。为了证明其是必要的, 原告必须出示证据, 证明医疗费用是由一个有能力的医生在一种真诚的态度下为了减轻和改善受害人的伤痛而合理做出的, 并且这种治疗不是完全无必要的。由于原告无法提供这种证据, 判决驳回上诉, 维持一审法院判决。本案透析出, 在无过失汽车保险法的规范下, 很多交通事故案件中有关起诉标准的问题还有待商榷。马萨诸塞州采用的金额式起诉标准, 虽然明确数额为 2000 美元, 但是就是否有足够合理的医疗费用账单证据证明超过 2000 美元, 仍然是一个关键问题。理论上, 如果受害人主张的医疗费用帐单是 1999.99 美元, 他就不能提起身体疼痛和精神痛苦赔偿的诉讼。

2、Lasky v. State Farm Ins. Co., 296 So.2d 9 (Fla. 1974)

原告 Lasky 因卷入交通事故而向保险公司求偿时, 发现其在规定限额内接受赔偿后, 将丧失追诉权。为此, 原告向法院起诉, 认为其与被告 State Farm Insurance Company 签订的汽车保险合同中的规定侵犯了原告的权利, 一审法院驳回起诉, 原告上诉到佛罗里达州高等法院。上诉法院判决认为, 无过失保险法没有剥夺受害人向法院起诉的权利, 它只是提供了“与传统的侵权体系相比较的一个合理的选择”, 驳回上诉并维持了一审判决。该案的重要之处在于, 佛罗里达州高等法院详细列举了无过失汽车保险法的立法方针。法院认为无过失汽车保险法的目的是: 确保交通事故的受害者可以直接从他们自己的保险人处获得赔偿, 即使受害方存在过错, 因此避免了“膨胀社会救济可能性”的严重经济情况; 通过限制法律诉讼案件的数量, 减少法院处理案件中的拥挤和延迟问题; 降低汽车保险赔偿金; 结束在传

统的侵权体系下不公平的损害赔偿。

3、McKenzie v. Auto Club Ins. Ass'n, 458 Mich. 214, 580 N.W.2d 424 (Mich. 1998)

本案中，原告 Mckenze 在一辆拖车的附随车中睡觉时，因该附随车自行滑动撞上了自己的卡车发生事故后受伤。原告依据其所在州的无过失汽车保险法请求人身伤害保护利益，初审法院支持了原告的诉请。被告 Auto Club Insurance Association 上诉到密歇根州高等法院，主张原告不能依据无过失汽车保险法获得赔偿，因为事故不是在机动车作为机动车使用的时候发生的。高等法的 Taylor 法官在判决中写到，无过失汽车保险法中规定了保险机动车的范围，该机动车需要正在以运输的目的而被使用。这就明确指出了无过失汽车保险法中的伤害必须是因为机动车在发挥和预定发挥运输功能的情况下使用而造成，本案中在伤害和机动车运输功能之间必不可少的关系是欠缺的，因此，依据无过失汽车保险法，应该没有保险事项发生。故此，高等法院驳回了一审判决并将案件发回重审。该案中确立的原则是：无过失汽车保险法中予以理赔的交通事故导致的伤害，必须是由处于运输目的的状态之下的机动车所造成的。

二、二次资源

(一) 专著

1、George E. Rejda: Personal Insurance, Insurance Institute of America, 1987

本书主要介绍个人面临的各种风险以及用来将个人损失的经济后果转移给保险人的个人保险。全书共分 12 章，开头简略地描述了个人保险的状况，主要讨论个人所可能面对的各种财产与责任损失风险和个人风险管理。由于汽车保险是许多人熟悉的话题，所以作者选择从汽车保单开始对个人保险的介绍。并且在第三第四章中，对汽车险的医疗费用赔偿、未投保驾驶人保险等做了详尽的描述。

2、Kenneth S. Abraham: Insurance law and regulation: cases and materials, Foundation Press, 1995

本书以案说法，全面、系统、深入地讨论了美国保险法的基本理念、主要制度、监管体制等方面的基本原理、争点、难点，同时辅之以经典案例和相关问题的分析思路。并在第八章中对于汽车保险从保单样品展开，生动的呈现了责任保险、碰撞保险、未投保驾驶人险、无过错汽车保险的具体应用。

3、Robert H. Jerry: Understanding Insurance Law, LexisNexis Matthew Bender, 1996

全书以保险合同的订立过程为主线，将纷繁复杂的保险法法规全面而系统地组织起来，在分析保险合同法的一般规则时，还辟出不少篇幅对主要险种的特别规则进行阐述。此外，每一个法律概念和法律规则都列出了详细的专著、论文和判例清单，对相关内容可以深入研究

4、Carl B Nagle: Hit me I need the money: The practical motorist's guide to understanding automobile insurance, Victor Dane Publishing, 1991

本书全面、系统的阐述了美国的汽车保险法律与实务—介绍了美国汽车保险法的历史、渊源、结构、特点以及保险监管机制的发展和完善。以独特的视角从政治、经济等方面客观评价汽车保险的发展，eg. “假如没有谈及新泽西州，任何关于汽车保险危机政治解决方案的失败的探讨都是不完全的——在那里汽车保险是一种极度混乱的状态。”

(二) 法学期刊

1、Tor Iversen, Michael Hoel: the Judgment Proof Problem [J].International Review of Law and Economics, 6(2006).

Tor Iversen 和 Michael Hoel 依据行为金融学理论，通过分析在强制保险和非强制保险制度下，人们各种行为的差异性，从而得出建立强制责任保险制度的重要性。

2、Ballantine: A Compensation Plan for Railway Accident Claims, 29 Harv. L. Rev. 705 (1916)

美国学者巴兰庭于1916年在《哈佛法律评论》上发表的一篇关于交通事故责任的文章中最早提出无过失责任这一概念。传统侵权体系理论并非对“从身份到契约，再从契约到身份”、“分配正义”、“侵权责任从仅仅道德评价到结果归责”等新思潮充耳不闻。神圣化的过错责任并没有能够阻止无过失责任在交通事故这一新兴的事故领域逐渐获得主导地位的趋势。美国交通事故损害赔偿的规则原则出现了从过错责任到无过失责任的演变。

3、Michael G. Faure LL.M: *The Automobile Accident Insurance Act of Saskatchewan*, *City's Law Journal*, 38(1952).

Michael G. Faure 从经济学的角度强制保险制度展开了分析，认为在市场经济条件下，市场具有失灵的风险，因此通过设计强制保险制度，可以为整个社会提供必要的社会福利，避免因不确定的交通事故给人们带来过大的损失。

4、Paul Boothbay: *The Effect of Automobile Insurance and Accident Liability Laws on Traffic Fatalities*, *The Journal of Law and Economics*, 47 (2006).

Paul Boothbay 从社会学的角度提出强制责任保险是化解社会矛盾的重要途径，但“家长式的强制保险”无疑会给社会增加不必要的负担。

5、Robert E Keeton and Jeffery O'Connell: "Basic Protection-A Proposal for Improving Automobile Claims Systems", 78 *Harvard Law Review*, 340(1964)

本文指出了经济赔偿责任法存在的缺陷：对于受害人的救济具有明显的滞后性，仅在事故发生后要求加害人证明其具有赔偿能力，不解决加害人是否事实上对受害人进行赔偿的问题。而且，实践中也很少有人愿意采用提供保证金或经济赔偿能力证明的做法（一般都更愿意采用投保责任保险的方式），经济赔偿责任法逐渐名存实亡。另外，与这类法律相对应的是任意责任保险，投保承保双向自由，有许多人并不投保，而一些有不良驾驶记录者又可能遭到拒保，难以获得保险保障。

Conclusion

相比于保险制度较为发达的国家，可以说我国的机动车第三者责任保险还处于较为原始的状态。无疑于2004年5月1日开始实施的《道路交通安全法》将为这种情况的改变产生巨大的影响，意味着在道路交通领域我国将开始实施机动车第三者责任强制保险制度。但《道路交通安全法》确立的该制度只是一项原则性的规定，建立和完善我国的机动车责任强制保险制度，使风险转移和分散给社会大众，既能使加害人(被保险人)免于支付巨额的赔偿费，更主要的是使受害人得到及时、全面的赔偿成为可能。作为一种保险，机动车第三者责任保险当然以维护被保险人的利益为其初衷。但它又是责任保险的一种，因此其保险责任以被保险人因机动车事故造成他人财产人身损害而负的民事责任中的损害赔偿义务为内容，也就是说受害第三人所遭受的损害最终是由保险人赔偿的。总结美国关于责任保险第三人直接请求权的立法趋势和专家学者的观点后，肯定了应当赋予第三人直接请求权的观点。在归责原则问题上，《道路交通安全法》遵循了《民法通则》的规定和各国的立法惯例，在机动车交通事故责任强制保险制度中确立了无过失责任原则，这更有利于保护受害人的合法权益。但在采用无过失原则的基础上，运用过失相抵确定道路交通事故损害赔偿额更能显示出其合理性。反观国外的研究可以发现改变当前我国机动车责任强制保险制度的立法模式以及增加社会救助基金的来源渠道是亟待完善的方面。