

文章编号:1674-5205(2018)03-0110-(010)

交强险中受害人直接请求权的理论构造与疑难解析

——基于解释论的视角

张力毅

(南京大学法学院,江苏 南京 210093)

〔摘要〕就《交强险条例》第31条第1款的文义而言,交强险的保险人对是否直接给付给受害人保险金享有选择权,但在司法实践中,受害人对保险人的直接请求权却被广泛承认。又因我国的交强险并非完全按照传统责任保险的框架予以构造,受害人的直接请求权也在一定程度上与侵权损害赔偿请求权分离,因此只能以“法律的特别规定说”作为构建受害人直接请求权的理论基础。在阐释诸如怎样处理直接请求权与侵权之债以及原有保险合同的关系等直接请求权司法实践中的疑难问题时,因无法回归传统的民商法理论,故而只能结合交强险政策性保险的特性以及法律的特别规定予以个别分析。

〔关键词〕交强险;直接请求权;责任保险;侵权之债

Abstract: In terms of the literal meaning of section 1 article 31 in Regulation on Compulsory Traffic Accident Liability Insurance for Motor Vehicles, insurers have the right to determine whether to give the insurance money to victims directly or not, but actually injured person's direct claim right is widely admitted in juridical practice. Just because the legal regime of compulsory traffic accident liability insurance for motor vehicles is different from traditional liability insurance and the injured person's direct claim right is also separate from debt of tort to some extent, so we can only make use of the theory named special provisions stipulated by the law to construct the theoretical basis for that right. Facing with the difficult problems surrounding injured person's direct claim right in practice such as the right way to distinguish the relationships among the direct claim right, the debt of tort and the insurance contract, we have to analyze these problems case by case by means of combining the character of policy insurance with the special provisions stipulated by the law for the lack of rules in basic civil and commercial law.

Key Words: compulsory traffic accident liability insurance; direct claim right; liability insurance; debt of tort

中图分类号:DF438.4 文献标识码:A

一、问题的提出

传统的责任保险在很大程度上围绕“分离原则”而构建,亦即责任保险的保险人与投保人间的保险合同关系与被保险人作为加害人^①与遭受侵权损害的受害第三人间的责任关系相对独立、分别认定^②。并特别强调基于保险合同的相对性,受害人并不享有责任保险的保险金直接请求权,因此被保险人往往必须先将侵权损害赔偿赔付给受害人,而后再由保险人根据保险合同之约定向被保险人给付保险金。然而贯

彻绝对的分​​离原则会产生一定的问题:如当被保险人无力赔偿时,相应的受害人也无法得到保险赔付,此时不但保险人有不当得利之可能,且不利于受害第三人利益的保护;同时辗转赔偿也会造成程序的相对繁复。因此现代责任保险立法往往会在一定程度上突破分离原则。特别是在强制汽车责任保险(在我国为机动车交通事故责任强制保险,以下简称“交强

① 在强制汽车责任保险的法律关系中,在保险人承担保险金给付义务的情形下,被保险人与加害人的身份往往具有同一性,故而在涉及被保险人与加害人的名称使用时,本文会根据具体的语境选择较为妥适的称谓。此外,本文的分析架构仍是建立在交强险主要是仿照责任保险的框架予以设计而非完全改造成第一方的汽车无过失保险的基础上,因为在受害人即为被保险人的第一方保险中再讨论直接请求权的意义并不大,下文对此会予以详述。

② 对于责任保险中传统的分离原则可进一步参见温世扬:《“相对分离原则”下的保险合同与侵权责任》,《当代法学》2012年第5期,第89页。

收稿日期:2017-03-08

基金项目:国家社科基金重点项目(14AFX019)“我国机动车三责险改革问题研究”

作者简介:张力毅(1988—),男,江苏宜兴人,南京大学法学院助理研究员,法学博士。

险”)这一极其注重“受害人保护”目的贯彻的特殊政策性保险中,立法甚至会直接赋予受害人直接请求权,典型立法例如德国《汽车保有人强制保险法》第3条^①、日本《汽车损害赔偿保障法》第16条^②以及我国台湾地区“强制汽车责任保险法”第7条。中国大陆2006年实施的《机动车交通事故责任强制保险条例》(以下简称《交强险条例》)第31条第1款亦有相应规定。

纯粹就《交强险条例》第31条第1款的文义而言,立法似乎将是否给予受害人直接赔付的权利交给了保险人,因此学界常认为此规定为不完全直接请求权的构建,因而之前大量的学术讨论都集中于受害人直接请求权立法的应然构建层面^③,但就近年来的司法实践而言,法院之裁判却早已超越了法条的文义^④,往往结合《交强险条例》“受害人保护”的立法(政策)目的而承认直接请求权为受害人的法定权利,鲜少否认受害人的这一权利,因而受害人直接请求权的行使在我国法下并不存在“规则缺位”的困境。真正的问题在于因为立法的过于简要以及我国实定法对于交强险的特殊构造,从而使得理论界与实务界对受害人直接请求权的理论基础以及如何处理直接请求权行使过程中所遭遇的责任关系与保险关系方面的抗辩等难点缺乏共识,司法实践中也出现了不少疑难案例。因而笔者欲通过此文的撰写在我国现有的法律体系下先对受害人直接请求权的属性和理论基础进行分析以作为深入研究的前提,进而希望对司法实践中所出现的难题予以合理的解答,以期可以抛砖引玉,从而实现对这一问题的持续深入探索。

二、交强险中受害人直接请求权构建的既有理论

虽然就法政策的选择而言,学界早已对在强制汽车责任保险中赋予受害人直接请求权达成了共识,但从法技术层面出发,仍需对直接请求权的相关规则进行妥善设计,以与原有的法律体系相协调。受害人直接请求权构建过程中所遭遇的突出难题在于如何厘清其与受害人侵权损害赔偿请求权以及被保险人保险金请求权的关系,亦即直接请求权究竟是侵权行为法上之性质或保险法上之性质(抑或皆而有之);就具体涉及的问题而言,则涉及到直接请求权的诉讼时效如何计算、如何处理直接请求权所遭遇的责任关系与保险关系上的抗辩^⑤、直接请求权与侵权损害赔偿请求权以及被保险人保险金请求权竞合时该如何处理等难题。为解决以上难题,学界提出了多种理论解释方案,下文将对主要学说予以详述。

(一)法定的并存债务承担说

“法定的并存债务承担说”为德国法上用以构建受害人直接请求权的基础理论。并存的债务承担一般指“第三人加入债务关系成为债务人,原债务人在不免除债务下,两人并存负担同一内容的债务”。^{[1]505}一般而言,并存的债务承担关系的成立需要债权人与承担人或者债务人与承担人存在债务承担的合意,但也有法定的并存的债务承担的情形,我国台湾地区“民法”第305条第1款^⑥所规定的财产与营业的概括承受以及306条^⑦规定的营业合并就为典型示例^⑧。依据此说,立法赋予受害人对强制汽车责任保险保险人直接请求权,属典型的法定的并存债务承担。即一旦机动车所肇致的损害发生,加害人基于侵权行为所产生的赔偿义务与保险人对受害人的保险金给付义务同时成立,此时加害人当然为侵权之债的债务人,保险人则处于法定债务承担人的地位(在保险金给付的范围内),故受害人直接请求权的内容、性质与侵权法上的损害赔偿请求权几乎相同。^[2]

在该说下受害人的直接请求权与侵权损害赔偿请求权具有同一性,因而除了法律的特别规定外,保险人亦可以对受害人行使责任关系上的抗辩(诸如侵权责任不成立,受害人有过失)。至于保险关系上的抗辩,该说则基于强制汽车责任保险“受害人保护”政策目的的贯彻,认为保险人必须受到一定的限制;但关于保险金给付金额限制、承保范围限制的抗辩,保险人原则上可以行使。另就保险人与加害人的关系而言,其实二者属于对外承担不真正连带债务的情形,即受害人虽然皆可以向保险人与加害人要求一定的给付(具体请求数额仍受到保险关系与责任关系的限制),但因为加害人赔付后在常态下仍可以依

① 中文译本可参见刘锐、李祝用、曹顺明:《中国机动车强制保险制度研究》,法律出版社2010年版,第208页。

② 中文译本可参见刘锐:《机动车交通事故侵权责任与强制保险》,人民法院出版社2006年版,第425页。

③ 相关典型论文如万晓运:《“交强险”中受害第三人直接请求权问题探析》,《法学》2011年第4期;贾林青:《交强险需要确认交通事故受害人的直接赔偿请求权》,《法律适用》2014年第10期。

④ 对此下文会有详述,故在此不再赘言。

⑤ 就责任保险所涉及的法律关系而言,一般存在受害人与责任保险人之间的直接关系,受害人与加害人(被保险人)之间的责任关系,投保人与保险人之间的保险关系,对此可参见汪信君、廖世昌:《保险法理论与实务》,元照出版有限公司2015年版,第264-265页。

⑥ 涉及条文内容为:就他人之财产或营业,概括承受其资产及负债者,因对于债权人承受之通知或公告,而生承担债务之效力。

⑦ 涉及条文内容为:营业与他营业合并,而互相承受其资产及负债者,与前条之概括承受同,其合并之新营业,对于各营业之债务,负其责任。

⑧ 参见黄立:《民法债编总论》,中国政法大学出版社2002年版,第638-641页;郑玉波:《民法债编总论》,陈荣隆修订,中国政法大学出版社2004年版,第455-458页。

据保险合同的规定向保险人要求给付保险金,因此在该多数人之债中其实存在着最终的责任承担者,即由保险人以约定的保险金额为限承担最后的责任,故而属于传统民法不真正连带债务理论的适用范畴

(二)法定的利益第三人契约说

“所谓法定利益第三人契约说,即借由法律规定拟制保险契约双方当事人有成立利益第三人契约之意思表示,同时亦事先拟制第三人有表示享受利益之意思表示。”^[3]在此说下,受害人的直接请求权完全源自于保险人与投保人为第三人利益所订立的责任保险合同(但该合同为第三人利益所订立的意思并非为订约双方的合意,而直接来源于法律的拟制),因而该责任保险合同具有法定的利益第三人契约的性质。^{[4]828}于此时“受害人系处于‘免责请求权’之共同债权人的地位,保险人承担的是在使被保险人脱免于其责任义务,只不过在此,请求保险给付之方向已转变为对受害人为之”。^{[5]145}

(三)法律的特别规定说

“法律的特别规定说”则认为受害人的“直接请求权是法律之特别规定,与民事侵权行为以及保险契约脱钩”,^{[6]148}换句话说,即受害人的直接请求权是立法完全新设立的权利,“被害人于损害发生时,根据法律规定原始取得与被保险人之保险给付请求权同等内容、完全独立之权利,使保险人成为被保险人以外之另一债务人”。^[3]

根据“法律的特别规定说”,对直接请求权所涉诸多难题进行分析时,尤其要注意以受害人救济为主要内容的强制汽车保险是最为典型的政策性保险(其所追求的政策目的主要是如何为车祸事故受害者提供充分而又及时的保障),即江朝国先生所总结的,政府为实现某类政策目的而对保险合同缔结等特别加以介入的特殊保险类型(介入手段诸如强制或鼓励特殊风险群体投保,并规定保险人一般不得拒保)。^{[7]54}于此方面不但两岸学界已经对强制汽车保险政策性保险的特性有了较多的论述^①;比较法的理论与实践上一般也都认为这类保险有着不同于纯粹商业保险的不同特征。如在美国,“与其他保险相比,保险消费者以及事故受害者的利益保护在汽车保险中占据着更为突出的地位”,^{[8]617}在加拿大,它们更“被认为毫无疑问是具有公共目的的产品,是社会契约”。^[9]此外,立法者也往往针对强制汽车保险在商业保险的既有法律体系之外,根据政策目的另行制定特别规则。因此裁判者在交强险直接请求权相关规则解释适用乃至进行制定法内或超越成文法的法律续造时,也要特别注重交强险政策性保险的特性与

相应政策目的的实现。考虑到由于交强险“受害人保护”的政策目的已经借由特别立法转化为立法目的^②,故而在我国现有的民商事审判体系下,裁判者也要遵守将法律目的条款纳入司法裁判的一般路径,接受法学方法论的必要约束,避免完全脱离具体的法律规则而径直向法律目的条款逃避。^[10]

三、现有理论在中国法下的适用困境与可能选择

“法定的并存债务承担说”将直接请求权依托于受害人的侵权损害赔偿请求权,故而使其较多地具备了侵权法上的性质。“法定的利益第三人契约说”则以保险合同为依托,赋予了直接请求权更多保险法上的内涵,但关于利益第三人契约的有关规定仍适用传统民法的规则。而“法律的特别规定说”则完全突破了原有的侵权之债与保险合同关系,欲直接诉诸交强险的性质与法律的特别规定。上述每一种学说都有自己的独特定位与不同的法律适用规则。因这些理论的选择对于直接请求权相关规则的解释适用至关重要,故实有必要进一步探讨我国法下究竟应以何种学说作为理论基础。尤其是考虑到我国民商事法律体系虽然具有浓厚的大陆法系传统,但在具体规则的构建上仍有很强的“中国特色”,因此比较法上的学说极有可能会因适用环境的不同而水土不服,故需要警惕无条件的“拿来主义”与“削足适履”,这对于问题的解决其实并无实益。

(一)“法定的并存债务承担说”:交强险的部分无责赔付无法解释

“法定的并存债务承担说”固然较好地处理了直接请求权与传统民法侵权损害赔偿请求权的关系,亦对保险法上的抗辩做了恰当的区分。但问题在于我国的交强险并非完全按照责任保险的特性予以塑造,其已部分脱离了传统责任保险的模式,从而导致了整个机动车交通事故侵权责任体系与相应的强制汽车责任保险制度的构造都极为特殊。典型如《侵权责任法》第48条通过转致条款将机动车交通事故责任责任的构成要件回归《道路交通安全法》第76条的

① 强制汽车保险属于政策性保险的理念被两岸许多学者所承认,除了上文提及的江朝国教授之外,还可参见叶启洲:《保险法实例研习》,元照出版有限公司2013年版,第20页;陈定辉:《政策性保险法制化过程重要原则初探——以新修正强制汽车责任保险法为例》,“台湾本土法学杂志”第68期2005年3月;韩长印:《我国交强险立法定位问题研究》,《中国法学》2012年第5期第149-162页;王德明:《交强险打通分项限额判决评析——兼论交强险的立法目的和对价平衡原则》,《保险研究》2014年第6期,第86-95页。

② 由于《交强险条例》第1条的规定,已经将“受害人保护”的政策目的转化为立法目的,并明示其为立法首要目的。

规定。按照该条规定,先由保险公司在交强险的责任限额范围内对损害进行填补,如有不足的部分再按照事故主体的不同(即机动车之间发生交通事故的和机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故)分别适用过错责任与无过错责任进行损害分配。^[11]因此,交强险的给付具有独立性。再加之依据《交强险条例》第23条第1款的规定,交强险的赔偿限额中尚包括被保险人在道路交通事故中无责任的赔偿限额^①。当然此处无责赔付中所指涉的“道路交通事故责任”其实就内涵而言并不完全等同于“侵权责任”,实践中主要是依据道路交通事故责任认定书予以认定^②;最后的认定结果其实更偏向于过错的认定,并结合部分原因力的判断^③。然而在机动车间交通事故侵权责任仍采过错责任的归责原则下,无责赔付必然包括一些被保险人不承担侵权责任但保险人仍需按照法律规定向受害人给付保险金的情形。被保险人不承担侵权责任,受害人仍享有直接请求权的规定显然难以用“法定的并存债务承担说”予以解释。毕竟按照该说,如无侵权之债的成立,债务承担的有效前提尚不具备^④。综上所述,考虑到我国的交强险已部分与侵权责任相分离,因此完全按照“法定的并存债务承担说”实难精准地概括我国法下受害人直接请求权的内容与性质,故其首先被排除。

(二)“法定的利益第三人契约说”:既有理论的桎梏与缺乏基础的民法规则作为支撑

考虑到“法定的利益第三人契约说”在理论上有一定的无法自足之处,特别是在加害人已经将侵权损害赔偿完全赔付给受害人之后,受害人可能就不再享有对保险人的直接请求权,此时该如何解释法定的利益第三人契约的效力(是否第三人对该利益的享有还需附条件)似有进一步斟酌的余地。此外该理论最大的桎梏在于对于强制汽车责任保险此种以特别法规定的政策性保险,应在一定程度上淡化保险合同特别约定对于受害人直接请求权的影响,以实现“受害人保护”的政策目的。但回归“利益第三人契约说”,受害人的直接请求权却与利益第三人契约(即保险合同)的效力与内容紧密相连,这样的解释路径选择与法政策的追求方向恰好背道而驰,因而该理论先天不足。

另从我国现有《合同法》第64条有关第三人利益合同的规则出发,因其仅规定“当事人约定由债务人向第三人履行债务的,债务人未向第三人履行债务或者履行债务不符合约定,应当向债权人承担违约责任”。故就条文文义而言,其实只强调债务人未按合同向第三人履行时要向债权人承担违约责任,却并未

明示第三人对债务人具有直接的请求权^⑤,也未像比较法上对债务人得对第三人行使的抗辩事由予以详细的列举。因而在我国法下,即使将受害人直接请求权回归第三人利益合同的规定对问题的解决也并无太大的实益,是故亦非较好的解释论方案。此外需要特别予以说明的是,虽然保险合同也常被认为是特别法中规定的最为典型的第三人利益合同,但保险合同中的第三人主要指的是当投保人与被保险人不一致时享有保险金请求权的被保险人以及人身保险中的受益人。而无论是被保险人还是受益人皆是保险合同的关系人(并都由保险合同约定),与交强险中不特定的受害人有本质区别^⑥。因此保险法中围绕被保险人与受益人所构建的规则也往往无法强行移植适用至交强险中的受害人。

(三)“法律的特别规定说”:现行法下的较妥适选择

“法律的特别规定说”其实是要将受害人的直接请求权从侵权之债与传统的责任保险关系中解脱出来,但传统的观点一般认为这样的尝试其实并不容易实现。且不说按照责任保险之法理加害人侵权责任成立是责任保险保险人承担保险金给付义务的前提,更勿论受害人直接请求权的行使当然要受限于保险合同的诸多约定(典型如给付金额、承保范围),故要将直接请求权和侵权之债、传统的责任保险关系做完全的切割,实现的可能性不大。此外适用该学说亦会产生“规则不足”的困境:因为如纯粹回归政策性保

① 参照《机动车交通事故责任强制保险条款》(以下简称《交强险条款》)第8条第1款的规定,被保险人在无责任时,无责任死亡伤残赔偿限额为110000元;无责任医疗费用赔偿限额为10000元;无责任财产损失赔偿限额为100元。

② 对于交强险无责赔付中的责任阐释可进一步参见雷涛:《交强险与交通事故认定书中的“责任”性质辨析》,《上海保险》2007年第9期,第27页;孙玉红:《“无责赔付”之匡正——法律解释方法的视角》,《法律科学》2011年第3期第23-29页。

③ 参见《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第91条的规定:公安机关交通管理部门应当根据交通事故当事人的行为对发生交通事故所起的作用以及过错的严重程度,确定当事人的责任。

④ 并存的债务承担往往必须以原债务的有效存在为前提,可参见孙森森:《民法债编总论(下册)》,法律出版社2006年版,第815-816页。

⑤ 第三人利益契约有狭义与广义之区分,区分标准就在于是否赋予第三人直接请求权,对此可参见叶金强:《第三人利益合同研究》,《比较法研究》2001年第4期,第69页。此外有学者总结,从《合同法》第64条在《合同法》体系中的定位、内容及最高人民法院的司法解释等相关内容来看,我国其实也并未形成第三人利益合同制度,参见吴旭莉:《合同第三人存在情形的实证分析——兼评第三人利益合同在我国存在与否之争》,《厦门大学学报(哲学社会科学版)》2012年第5期。

⑥ 樊启荣教授对责任保险中的受害第三人以及人身保险合同中的受益人的明显区别做出过详细论述,具体可参见樊启荣:《保险法》,北京大学出版社2011年版,第151页。

险的基本理论与法律的特别规定作为直接请求权相关规则解释适用的基础,囿于我国的现有法律规定极其简略,其实并无太多可供援引的规则,这样处理会让裁判者无论是在法律解释还是在法律续造方面都有极大的权限,故而会对法律的安定性造成较大的危害。还需要加以考量的是因为我国采民商合一的法律体系,民法与商法的理论与实践结合得极为紧密,故除了保险法有特别的规定或有特殊的利益衡量外,原则上应承认民法规则对保险法的普遍适用性,因而欲完全撇开传统的民法理论(诸如并存的债务承担以及第三人契约理论)另辟蹊径可能并非解释论上的首选,很多时候只能作为别无他法时的最后选择。

但在对我国的实定法规则进行考察之后可以发现,恰恰是因为交强险的特殊立法模式构造及其政策性保险的特性,反使得“法律的特别规定说”成为了解释论上的唯一选择。

一则,《道路交通安全法》第76条的文义以及《交强险条例》的赔付规定,突破了传统侵权之债与责任保险的框架,规定无论侵权责任是否成立,皆以交强险的保险人作为法定的第一顺位的赔偿义务人,从而形成了交强险的混合立法模式,即在所谓责任保险的框架下融入了部分无过失保险的因素。无过失保险为世界范围内另一种用于分散车祸受害人损害的强制汽车保险形式(较为类似于工伤保险,在北美较为常见,以汽车的普及使用为前提)^①。与责任保险相比,无过失保险主要作为第一方的伤害保险存在,一旦发生保险事故,由受害人自己的保险公司对损害予以填补,而非像第三方的责任保险般受害人必须向加害人的保险公司请求保险给付;^[12]此外,无过失保险还旨在限制甚至废除受害人在侵权法上的权利(主要针对无形损害)。^[13]故而在无过失保险的立法模式下,其保险给付自然不再与侵权责任的认定相结合,也往往不存在受害人直接请求权的问题,因为受害人直接为第一方强制汽车保险的被保险人。但在现有的立法模式下,交强险却只是部分汲取了无过失保险的经验,只致力于将交强险给付与既有的侵权责任体系脱钩,却仍是在第三方保险的框架下(如被保险人甚至乘客的车祸损害并不在本车交强险的给付范围之内),因此仍需直面受害人直接请求权行使的诸多难题。也由于交强险所融入的无过失保险的因素,因而使得纯粹责任保险模式下围绕受害人直接请求权所构建的“法定的并存债务承担说”失去了适用的土壤,可谓在一定程度上产生了“两头空”的后果。中国大陆这样奇特的立法例在比较法上主要与我国台湾地区较为相似,但却比台湾地区在混合模式

上走得更远^②。

二则,也正是基于交强险政策性保险的特征,使得裁判者即使在法律并未明文加以规定的情况下亦必须努力地承认受害人的直接请求权,在对直接请求权的相关规则进行解释适用时也要尽可能淡化保险合同的既有约定,以贯彻“受害人保护”的特殊政策目的。因为保险合同中诸多约定都有可能对受害人不利(典型如下文所提及的保险人在保险合同中可能引入的对于不健全保险关系的抗辩),故而建立在原有保险合同基础上的“法定的利益第三人契约说”也并非较好的理论依据。

需要特别予以说明的是,也如前文所述,将“法律的特别规定说”作为构建受害人直接请求权的理论基础并非问题的终点。由于缺乏传统的民商法规则作为该理论适用的基础,因此在“法律的特别规定说”下,仍需结合交强险政策性保险的特性与法律的特别规定(主要是《交强险条例》的规定)对直接请求权构建的诸多难点予以分析。尤其要考虑到这类以受害人救济为主要内容的汽车保险是由法律特别规定的保险,不同于其他类型传统保险的特征,^[14]因而要特别注重立法(政策)目的的贯彻,下文就将对此予以详述。

四、交强险中受害人直接请求权构建的难点分析 ——以司法实践中疑难问题为中心

虽然“法律的特别规定说”可以对我国交强险中受害人直接请求权的性质进行较为精准的概括,但对于本文第二部分文首所提出的问题仍如上文所述,需结合交强险的性质与特别法做进一步的分析,此外,鉴于司法实践中在此领域积累了大量的案例与法律

① 无过失保险的典型立法例诸如美国部分州的修正汽车无过失保险制度以及加拿大魁北克地区的纯粹汽车无过失保险制度,对此可进一步参见 Sonja Stenger, No-Fault Personal Injury Automobile Insurance: The Quebec and New York Experiences and a Proposal for California, Hastings International and Comparative Law Review, Vol. 14, no.2, 1991; Gary T. Schwartz, Auto No-Fault and First-Party Insurance: Advantages and Problems, Southern California Law Review, Vol. 73, no.3, 2000.

② 在我国台湾地区现行“强制汽车责任保险法”下,强制汽车保险给付的条件、对象乃至标准也具有一定的独立性,故而也可以称之为混合立法模式;但值得说明的是此外台湾地区强制汽车保险的诸多规则的适用却努力回归责任保险的既有框架,故与交强险仍有一定的差异,对此可参见张力毅:《台湾地区强制汽车责任保险法制化经验的借鉴与反思——写在大陆〈交强险条例〉实施十周年之际》,“保险研究”2016年第12期,第100-102页。

适用的疑难问题^①,因此笔者亦欲结合“法律的特别规定说”的理论对司法实践之疑难问题做出相应的阐释,从而践行“知行合一”的学术研究理念。

(一) 受害人直接请求权的立法确认

研究直接请求权相关问题的起点仍在于我国法究竟有无承认受害人的直接请求权为一法定权利,这也是“法律的特别规定说”的适用前提。因为单纯从《交强险条例》第31条第1款的文义而言,立法似乎没有明示这一权利^②,学者对其的解读也认为如回归纯粹的文义解释,“似无法得出立法者有意赋予受害第三人直接请求权,盖其仅赋予保险公司直接向受害第三人赔偿之权利,以减少其赔偿予被保险人,被保险人再将此笔保险金交由受害第三人之繁复手续”。^{[6]156}刘锐教授甚至认为立法未赋予受害人直接请求权是“《条例》最不符合强制保险原理的最为失败的规定”。^{[15]380}在司法实践中,此问题也存在一定的争议。部分案例中保险公司会以此规定为依据抗辩受害人直接请求权的行使,而认为由自己享有是否向受害人直接给付的选择权。

就笔者搜索的案例而言,近年来的交强险司法实践几乎没有否认第三人可向保险人直接请求保险给付的情形。典型如广东(2013)佛中法民一终字第2578号判决^③。因此就解释论的展开而言,司法裁判其实是将《交强险条例》第31条第1款的规定解释为强制性规定,认为保险人有将保险金直接给付给受害人的义务,并通过私法领域权利义务的对对应性将其转化为受害人的权利。而从贯彻“受害人保护”这一交强险最主要的制度(政策)目的出发,这样的解释是妥适的。此外2012年出台的《最高人民法院关于审理道路交通事故损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》(以下简称《道交事故损害赔偿司法解释》)第16条与18条亦规定受害人可以直接向保险人要求交强险给付,尤其是对于第18条所规定的被保险人恶意肇事(醉酒驾驶、无照驾驶、故意制造保险事故)的情形,此时因加害人本身不享有交强险的保险金请求权(保险人给付给受害人之后可以向加害人追偿),因此该规定更凸显了对受害人直接请求权享有的确认。故而恰如前文所述,笔者认为在我国现有的法律体系下,交强险受害人行使直接请求权其实并不存在“法律缺位”的障碍。

(二) 受害人直接请求权对责任关系的处理

受害人行使直接请求权所面临的核心争议是如何处理其与传统侵权之债的关系。一方面,该问题可能涉及到保险人在面对受害人的直接请求权时可否行使侵权责任关系上的抗辩,例如保险人可否主张侵

权责任不成立以及被害人与有过失而要求免除或减少自己的给付。另一方面,该问题涉及的是受害人直接请求权与侵权损害赔偿请求权行使时发生的可能竞合与冲突(当被保险人侵权责任成立的情形下),所面临的情形主要有三:第一,受害人同时向被保险人与保险人主张侵权损害赔偿请求权与保险金直接请求权的关系处理;第二,受害人先向保险人行使保险金直接请求权,而后向被保险人主张侵权损害赔偿请求权时的保险金抵扣问题;第三,受害人先向被保险人主张侵权损害赔偿请求权,而后是否还可以向保险人主张保险金给付。首先,对于第一个问题,由于在保险金额范围内,保险人是法定的首要的也是最终的责任承担者,因此应当先由承保交强险的保险公司在责任限额范围内对损害予以填补,如果仍有不足,则由侵权人予以赔偿。其次,对于第二个问题,由于责任保险的给付一般应视为被保险人侵权损害赔偿的一部分,故当然可以在确定被保险人的侵权责任后,用受害人已经获得的交强险赔付予以抵扣。但具体应当如何抵扣,解释论上亦有一定的争议。假如一次交通事故(A车的所有人兼驾驶人甲与驾驶B车的乙发生事故,其中A车只投保交强险)造成了乙30万的人身损害,其中甲的过错为70%,因此在交强险给付了乙12万的人身损害赔偿限额后^④,常规的责任保险下的解释为甲仍应承担的责任为 $30\text{万} \times 70\% - 12\text{万} = 9\text{万}$ 。但另一种可能的解释方案为甲仍应承担的责任为 $(30 - 12)\text{万} \times 70\% = 12.6\text{万}$ 。两种方案的差异在于交强险赔付是用来仅扣减被保险人承担的侵权责任还是抵充受害人总的损害(其中受害人甚至共同加害人责任的部分也可以被抵扣)。在我国法下,由于《道路交通安全法》第76条第1款与

① 笔者主要利用北大法宝案例数据库的检索功能,以《交强险条例》第31条第1款所规定的“保险公司可以向被保险人赔偿保险金,也可以直接向受害人赔偿保险金”为关键词句进行搜索,由于案例数据量较大以及为求得研究的代表性,因此笔者将考察对象限缩为2013—2015年主要由中级人民法院审理的二审案件,共得有效样本99个,另外笔者还专门针对交强险扣减与受害人直接请求权的诉讼时效问题进行检索,以获得部分典型案例,他们构成了笔者案例研究的基础,以上案例最后检索与查验时间为2016年2月4日。故而本文所引用的案例都来自北大法宝案例数据库,下文就不再赘引。

② 典型如学者万晓运、贾林青就认为由于立法并未直接规定,因而从立法论的层面倡导这一制度的应然建立。参见万晓运:《“交强险”中受害第三人直接请求权问题探析》,《法学》2011年第4期第143—151页;贾林青:《交强险需要确认交通事故受害人的直接赔偿请求权》,《法律适用》2014年第10期第55—61页。

③ 参见广东(2013)佛中法民一终字第2578号判决。持相同见解的还有广东(2014)穗中法民一终字第2613号判决,其亦认为“保险公司在交强险责任限额范围内承担赔偿责任是其法定义务”。

④ 假设受害人的死亡伤残与医疗费用的损失均大幅超过交强险的赔偿限额,且暂不考虑财产赔偿的问题。

《道交损害赔偿司法解释》第16条第1款皆对此订有明文,因此司法实践普遍比较偏向第二种方案^①,从而在事实上降低了被保险人的抵扣额,也造成了受害人通过直接请求权获得的交强险给付与侵权损害赔偿进一步分离^②。最后,对于第三个问题^③,回归一般的责任保险理论,若被保险人已经将侵权损害赔偿先行赔付给受害人,自然应转由被保险人向保险人要求给付此部分保险金。^[16]但又考虑到受害人遭受侵权损害的范围可能远远超过责任保险给付,因此被保险人可以与受害人事先约定自己的损害赔偿中不包含保险给付,此时受害人仍保留向保险人的直接请求权^④。将视野转移至中国大陆,由于交强险的给付具有独立性,被保险人按照法律规定是于扣除交强险赔偿之外在受害人损害无法填补时另行承担侵权责任,而交强险给付则是用来抵充受害人总的损失而非仅扣减被保险人的侵权责任,因此在解释论上被保险人可谓并无自动承担代保险人给付保险金的义务(除非受害人明确请求,此时加害人亦不得拒绝),故应认为第三个问题的解决有与传统责任保险不同的处理路径。即除另有明确约定外,可认为被保险人的损害赔偿并不当然包含交强险给付。但实践中更为复杂的情况在于虽然交强险给付独立于侵权之债,但其具体的给付项目又是参照侵权之债的赔偿范围予以设定的^⑤。因此如赔偿协议中有明确约定被保险人的侵权损害赔偿中包括部分损失填补性质的给付(诸如医疗费用损失赔偿与财产损失赔偿),交强险在之后向受害人给付时仍需酌情将其扣除,以避免受害人不当得利^⑥。

综上所述,相对于传统强制责任保险的存在主要是为了弥补加害人责任财产的不足从而最大程度地保障受害人侵权损害赔偿请求权的实现,故而直接请求权其实“是规定保险金(责任财产组成部分)优先用来履行被保险人的侵权之债”,^{[17]216}因此直接请求权在内容与形式上皆与侵权损害赔偿请求权紧密地结合在一起。然而在我国现行法下,由于立法明确将交强险的保险人塑造为独立的第一位的责任承担人,且其给付条件并不与侵权之债的成立要件完全挂钩,因此肇致了直接请求权与侵权之债的相对分离^⑦,从而使得保险人对于受害人的直接请求权一般不再可以主张侵权法上的抗辩,另外,受害人直接请求权与侵权损害赔偿请求权发生竞合与冲突时的规则适用也与传统责任保险下的处理模式有一定的差异。总的来说,立法与司法实践对于机动车交通事故的损害分配基本秉持了这样一种态度:交强险保险人首先在法定的保险金额范围内填补受害人的损害,如有不

足,受害人的剩余损害再按照侵权责任的规则追究加害人的侵权责任。两种损害填补模式间(主要指构成要件与给付项目)也相对独立。故而保险人的保险给付并非完全可以用来扣减加害人(被保险人)的侵权损害赔偿,被保险人的侵权损害赔偿中也不当然包含保险人的交强险给付。

(三)受害人直接请求权对保险关系的处理

毋庸置疑,强制汽车责任保险合同的存在是受害人对保险人行使直接请求权的重要前提,因而受害人行使直接请求权会在相当程度上受到投保人与保险人间保险合同的影响,“例如其所得请求之金额,并非以受害人对被保险人之责任请求权为准,须受保险人依保险契约之给付范围的限制,且亦须其损害事故系属于承保危险之内”。^{[5]146}此外,比较法上常用来加以探讨的情形还囊括受害人直接请求权与被保险人保险金请求权的竞合问题以及受害人直接请求权是否须受不健全保险关系的影响,笔者接下来将对这两个问题予以详述。

关于受害人直接请求权与被保险人保险金请求权的竞合问题。我国《保险法》第65条第3款的规定主要是为了防止“被保险人领受保险金后,反不向第三人赔偿之情事,借以保护受损害之第三人,俾其所受之损害,确实得到填补”。^{[18]119}《交强险条例》虽未有类似之规定,但考虑到《保险法》本身就是《交强险条例》的制定依据,另外该条款的目的主要是为了

① 典型案例如河南(2015)郑民四终字第822号判决;四川(2014)绵民终字第2010号判决;当然解释论上对于交强险给付是否可以抵扣共同加害人的责任仍有可商榷的余地。

② 对于该种处理模式的妥适性因涉及交强险总体立法模式的设计,因此笔者拟另外撰写专文予以深入展开。

③ 无论是在法院判决还是法院调解程序中,如涉及机动车有交强险的,一般会在以上程序中对侵权损害赔偿与交强险乃至商业三者险的赔付问题一并处理,因而本文所探讨的情形更多的集中于加害人与受害人的和解程序中。

④ 台湾地区“强制汽车责任保险法”第31条对此订有明文:“被保险汽车发生汽车交通事故,被保险人已为一部之赔偿者,保险人仅于本法规定之保险金额扣除该赔偿金额之余额范围内,负给付责任。但请求权人与被保险人约定不得扣除者,从其约定。前项被保险人先行赔偿之金额,保险人于本法规定之保险金额范围内给付被保险人。但前项但书之情形,不在此限。”

⑤ 典型如《交强险条款》第8条第2款、第3款对于交强险给付项目有着详细的规定。

⑥ 司法实践中有诸多裁判皆认为如被保险人与受害人的赔偿协议如没有涉及交强险给付,应承认受害人对保险人仍享有对交强险保险金的直接请求权,但从防止受害人不当得利的角度,仍需对侵权损害赔偿中具体的给付项目予以考量,典型案例如海南(2014)海中法民一终字第1125号判决、甘肃(2013)陇民一终字第118号判决。

⑦ 有学者将交强险限额内,保险公司的赔付义务与被保险人的侵权责任相互脱钩的赔付模式称之为基本保障模式,参见姜强:《交强险的功能定位及其与侵权责任的关系——审理机动车交通事故损害赔偿案件的制度背景》,载《法律适用》2013年第1期,第52-53页。

保护受害第三人的利益,与《交强险条例》的立法目的与适用精神高度一致,因而原则上该条款应适用于交强险。故而在被保险人未明确向受害人代为赔偿交强险款项的情形下,保险人亦不得向被保险人单方面给付保险金。此时可认为即使保险人给付也不生债之清偿的效果,受害人仍对保险人享有直接请求权,而保险人只能向被保险人主张不当得利返还请求权以资救济,我国的司法实践中就采取了此做法^①。因此可认为在处理二者间的关系时,受害人的直接请求权优先于被保险人的保险金请求权应首先得到保障,保险人不得主张其已经向被保险人进行给付而对抗受害人的直接请求权,除非受害人可通过行使直接请求权所获得的保险给付已经得到被保险人完全的赔付,此时保险金请求权转由被保险人行使。

就不健全保险关系对受害人直接请求权的影响而言,即保险人是否可以因投保人(被保险人)的义务违反,诸如欠缴保费、违反保险合同订立时的告知义务、危险增加以及危险发生的通知义务,而对受害人主张自己免责(扣减保险金)或解除合同的抗辩。就比较法上的观点而言,无论是德国还是我国台湾地区的多数见解皆否定保险人此项抗辩的行使^②,亦即受害人的直接请求权不受不健全保险关系的影响。理由主要是为了贯彻强制汽车责任保险“受害人保护”的目的。为了避免保险人不堪重负,相应地赋予保险人在对受害人给付之后再向被保险人求偿的权利。中国大陆现行法亦可作相同之解释,毕竟“交强险作为政府强制推行的政策性保险,其立法目的就是快速地救济受害人,而实现这一目的的措施之一就是限制保险公司的抗辩权”。^{[19]167}更何况由于直接请求权采“法律的特别规定说”,回归《交强险条例》之法律文本,其本身就没规定上述事由可以作为保险人的法定抗辩事由。典型如《交强险条例》第14条虽然规定了投保人对重要事项未履行如实告知义务的,保险人可行使解除权,但第17条却规定了保险人行使解除权并不能产生溯及效力^③。由于在保险合同解除前发生保险事故,保险人仍要给付保险金,因而对受害人直接请求权行使影响不大。《道交损害赔偿司法解释》第23条则明确否认保险人可行使《保险法》第52条第2款所规定因被保险人未履行危险增加通知义务而不给付保险金的抗辩。司法裁判亦在一定程度上秉持了这种看法,有判决明确提出在交强险现有模式之下,保险人对第三者所承担的是一种由法律明确规定的直接赔偿责任,第三者作为受害人对保险人享有的是一种法定的、直接的损害赔偿请求权。该直接请求权不同于被保险人向保险人的保险

金请求权,表现在保险人对于第三者的直接请求权仅享有部分法定情形下的抗辩^④。当然笔者认为在这里法定抗辩的范围仍有作出进一步限定的必要,法律的规定主要指《交强险条例》的规定。至于部分《保险法》规定而《交强险条例》并未纳入的不健全保险关系的抗辩,笔者认为从目的解释(最大限度地贯彻交强险“受害人保护”的政策目的)的角度出发,应否认保险人可行使上述抗辩。

(四)受害人直接请求权的行使主体以及诉讼时效

1. 受害人直接请求权的行使主体

交通事故的受害人固然为直接请求权的法定行使主体,但实践中的疑难还在于直接请求权可否成为其他主体追偿权的行使内容。比如,雇员在雇佣活动中遭遇交通事故,其已经依据《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》(以下简称《人身损害赔偿司法解释》)第11条第1款的规定向雇主请求并获得全部的侵权损害赔偿,而根据同款规定雇主可以向应负责任之人行使相应的追偿权。此时如果肇事车辆存在交强险,那么涉及的问题为,雇主是否可以向交强险的保险人行使直接请求权。现有的司法实践有采否定态度的,其主要理由为保险人并非《人身损害赔偿司法解释》所规定的“造成雇员人身损害的第三人”。另从《交强险条例》第31条第1款的规定来看,亦仅规定保险人可向受害者直接赔偿^⑤。笔者虽同意该裁判的结论,但理由稍有不同:因为直接请求权的存在主要为确保“受害人能够及时地得到赔偿”,既然受害人已经完全地得到了赔偿,那么直接请求权也就缺乏行使依据。虽然此时雇主主要是基于雇员的原始权利行使追偿权,但因受害人已经得到了完全的赔偿(并非仅仅考虑行使主体的差异)从而使得直接请求权不再有存在的意义,故雇主不得通过追偿权行使该权利。

此外,根据我国《社会保险法》第30条与第42

① 相关判决可参见云南(2015)楚中民一终字第162号判决,江苏(2014)泰中民四终字第00589号判决,上海(2014)沪二中民一(民)终字第1652号判决,辽宁(2014)丹民二终字第00228号判决,辽宁(2014)铁民二终字第00007号判决,河南(2013)洛民终字第297号判决。

② 参见叶启洲:《德国强制汽车责任保险之法律性质及第三人直接请求权之构造》,《风险管理学报》第11卷第1期(2009年6月),第21页;施文森、林建智:《强制汽车保险》,元照出版有限公司2009年版,第150-151页。

③ 相对于此《保险法》第16条则规定保险人在投保人违反告知义务之时享有的解除权一般是具有溯及效力的。

④ 参见江苏(2014)宿中民终字第1346号判决。

⑤ 参见辽宁(2015)大民三终字第00953号判决。

条的规定,此时应认为基本医疗保险基金与工伤保险基金在行使追偿权时不能直接向保险人行使交强险的直接请求权。当然这样的解释结果会使基金的追偿关系相对复杂化,徒增社会成本。因此可以考虑未来通过法律修订直接确立上述基金对交强险保险人的直接请求权。

2. 受害人直接请求权的诉讼时效计算

在我国法下,受害人直接请求权完全为一独立的法定权利并属债权请求权的范畴,因此其诉讼时效仍有赖于法律的特别规定。但由于《交强险条例》关于直接请求权的条文设计较为简略,缺乏相应的规定,故而产生了直接请求权的诉讼时效应从何时起算,期间为多久的法律漏洞。司法实践中保险人曾主张直接请求权的诉讼时效应当与侵权损害赔偿请求权的诉讼时效并同计算,因此和人身损害赔偿相对应的保险金直接请求权应适用短期诉讼时效的抗辩,但被法院以保险人在交通事故中承担的交强险赔偿义务并不完全以被保险人的侵权责任为前提,亦非在交强险责任限额内彻底替代侵权人承担侵权赔偿责任的理由予以驳回,并最终适用《民法通则》第135条所规定的一般诉讼时效^①。笔者也认为中国大陆交强险的法律构造与传统的责任保险有较大差异,在受害人直接请求权与侵权损害赔偿请求权相对分离的背景下,再将直接请求权的诉讼时效与侵权之债相挂钩确实不妥,尤其是无法解释被保险人无侵权责任,保险人也要承担保险金给付义务的情形。因此,大陆应仿照我国台湾地区“强制汽车责任保险法”第14条第1款^②,对直接请求权诉讼时效单独立法^③。但在立法缺位的情况下,可考虑在时效期间的计算方面类推适用《保险法》第26条第1款责任保险中被保险人向保险人请求给付保险金的诉讼时效,亦为二年。主要原因为立法赋予受害人直接请求权在相当程度上类似于让受害人基于被保险人之地位行使保险金请求权,故而在存在法律漏洞的情形下,在裁判时“比附援引与其性质相类似之规定”^{[20]210}进行制定法内的法律续造应是解释论上的首选。受害人行使直接请求权与被保险人行使保险金请求权略有不同的是,受害人并不一定知道保险合同的存在,因此从贯彻交强险“受害人保护”的政策目的出发,只有当事故发生并且受害人知道相应的保险人存在时,诉讼时效才起算。

五、立法论上仍未竟的课题

自2006年至今,《交强险条例》实施已届十年,然而交强险制度在逾十年的实施过程中却始终问题

不断,本文选择的直接请求权的论题即为典型示例。纯粹就《交强险条例》的文义而言,其只是承认了受害人对于保险人不完全的直接请求权。然而,在司法实践中,受害人的直接请求权被裁判所普遍承认,故而对于受害人直接请求权相关问题的探讨就不应再局限于论证这一权利在立法上的应然建立,而须深入到在现有实定法规则供给不足的背景下,如何通过理论的构建与解释论的展开为司法实践中的疑难问题提供合理的解决方案。由本文的分析可知,鉴于我国交强险的立法模式设计已经部分不同于传统的责任保险,加之交强险的特殊定位与合同法相关基础规则的差异,因而“法定的并存债务承担说”与“法定的利益第三人契约说”皆非解释论上的妥适选择,只能将“法律的特别规定说”作为交强险中受害人直接请求权构建的理论前提。但就司法实践中具体问题的解决而言(诸如如何处理直接请求权与传统的侵权之债、保险合同的关系),因“法律的特别规定说”并不能提供统一的理论解决方案,故仍需回归法律的特别规定与交强险政策性保险的特性予以个别的分析。

直接请求权在司法实践中所遭遇的疑难问题其实也凸显了这样一种规则适用困境:即由于交强险对传统责任保险立法模式的超越、直接请求权与传统侵权之债的分离,使得许多本来可以适用于强制汽车责任保险的民法规则与保险法规则对于交强险都由于其特殊的定位而无法得到有效地援用,从而使相关司法审判遇到不少难题。固然,本文更多的是基于解释论的视角在现有的法律体系内对直接请求权所涉的诸多问题进行阐释,而对交强险的整体立法模式设计并无太多的涉及。交强险整体规则体系的设计存在理论上的难题,尤其在我国的交强险仍是大致按照责任保险的架构予以构造的(典型如其给付项目仍与侵权损害赔偿的项目大致相符,仍属第三方保险的范畴)背景下,如此进行“突破”与“创新”是否妥适仍需谨慎、辩证地予以看待。特别是要考虑在我国民商合一的法律体系下,强制汽车责任保险的规则固然可以基于自己法政策考量作与传统民法乃至保险法不同的设计,但也一定要思考在脱离民商法传统理论体系之后具体规则的解释与适用,否则只能使解释论无限

① 参见江苏(2013)宁民终字第607号判决。

② 条文内容为:请求权人对于保险人之保险给付请求权,自知有损害发生及保险人时起,二年间不行使而消灭。自汽车交通事故发生时起,逾十年者,亦同。

③ 如前文所述,在我国台湾地区,“强制汽车责任保险法”下的直接请求权也因为“无过失条款”的存在已与侵权行为法脱钩,具体可参见叶启洲:《保险法实例研习》,元照出版有限公司2013年版,第334-335页。

复杂,大大增加争议解决成本,交强险中受害人直接请求权就是一个典型的例证。当然交强险现有立法模式所生之问题仍有很多,未来在《民法典》侵权责

任编修订时实有必要和《道路交通安全法》《交强险条例》一起做整体的考量,从而做出该领域可能的变革。

参 考 文 献

- [1][日]我妻荣. 新订债法总论[M]. 王赓,译. 北京:中国法制出版社,2008.
- [2]叶启洲. 德国强制汽车责任保险之法律性质及第三人直接请求权之构造[J]. 风险管理学报,2009,11(1):5-34.
- [3]许慧如. 浅论责任保险之直接请求权(上)[J]. 万国法律,2006,(149):13-16.
- [4]江朝国. 保险法逐条释义(第三卷 财产保险)[M]. 台北:元照出版有限公司,2015.
- [5]江朝国. 强制汽车责任保险法[M]. 台北:元照出版有限公司,2006.
- [6]施文森,林建智. 强制汽车保险[M]. 台北:元照出版有限公司,2009.
- [7]江朝国. 保险法逐条释义(第一卷 总则)[M]. 台北:元照出版有限公司,2012.
- [8][美]肯尼斯·S. 亚伯拉罕. 美国保险法原理与实务[M]. 韩长印,等译. 北京:中国政法大学出版社,2012.
- [9]Erik S. Knutsen, Auto Insurance as Social Contract: Solving Automobile Insurance Coverage Disputes through a Public Regulatory Framework[J]. Alberta Law Review,2011,48(3):715-752.
- [10]张力毅. 政策性保险之政策目的如何融入司法裁判——以《交强险条例》第1条的司法适用为中心[J]. 华东政法大学学报,2016,(4):100-111.
- [11]张新宝,解娜娜. “机动车一方”:道路交通事故赔偿义务人解析[J]. 法学家,2008,(6):46-52.
- [12]Tom Baker. Liability Insurance, Moral Luck, and Auto Accidents[J]. Theoretical Inquiries in Law,2008,9(1):165-184.
- [13]Harvey Rosenfield. Auto Insurance: Crisis and Reform[J]. University of Memphis Law Review,1998,29(1):69-136.
- [14]Michael Flynn. Deductibles and Florida No-fault Automobile Insurance: "We regret to inform you" [J]. Nova Law Review,1993,18(1):625-650.
- [15]刘锐. 机动车交通事故侵权责任与强制保险[M]. 北京:人民法院出版社,2006.
- [16]叶启洲. 强制汽车责任保险法中被保险人的保护——一个立法政策上遗漏的视角[J]. 月旦民商法杂志,2014,(44):35-55.
- [17]李青武. 机动车责任强制保险制度研究[M]. 北京:法律出版社,2010.
- [18]郑玉波. 保险法论[M]. 刘宗荣,修订. 台北:三民书局,2012.
- [19]孟利民,刘锐,王揆鹏. 机动车事故受害人救济机制研究[M]. 北京:知识产权出版社,2009.
- [20]杨仁寿. 法学方法论[M]. 北京:中国政法大学出版社,2013.

(本文责任编辑 肖新喜)