

“好意同乘”民事责任初探 PDF转换可能丢失图片或格式，
建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/480/2021_2022__E2_80_9C_E5_A5_BD_E6_84_8F_E5_c122_480439.htm 在大量的交通事故中，因好意同乘引发的民事纠纷并不鲜见，但在我国的交通事故立法中，却是一个漏洞。到目前为止，理论界也没有深入的研究和探讨。诚如于敏研究员所言：迄今为止我们还无法说已经拿出了象样的研究成果。这不完全是学界的责任... ..这是我们长期以来习惯于以行政手段解决法律问题，学者放弃了这一领域的研究使得道路交通事故中大量需要学界在理论上给予回答的问题没有得到必要的重视和探讨的结果。因而出现司法裁判无法可依，无章可循的现象，从而给法官自由裁量留下很大的空间。好意同乘问题对于怎样协调和平衡各方当事人的利益至关重要，是值得深入探讨的问题，所以笔者不揣寡陋撰写此文，俾便引起讨论。案例：日前笔者代理这样一起案例，某司机在晚上下班后，私自将所在单位的小轿车开回家，与女朋友吃完饭后送其到单位上班。在途中因避让对方的大货车，撞到树上，造成女友左臂截肢，颌骨断裂等多处损伤，驾驶人受轻伤，事故车辆报废（该车未上第三者责任险）。经交管部门认定，驾驶人无责任。肇事车辆逃逸。该女友出院后，以运送合同纠纷为由起诉驾驶人和车主，索赔各项费用高达150万元。该案正在审理中，对该案的是非先不做评论。只要从理论上把问题搞清了，结论也就出来了。一、好意同乘的含义及性质“好意同乘”并不是严格的法律概念和用语，因为大凡法律概念，都是用比较抽象的术语，没有好坏是非的法律评价概念，譬如民事行

为、行为能力、自然人、法人、合意、过错、过失等。所以在法国民法典和德国民法典中并没有这样概念和用语。“好意同乘”在各类辞书中无此词条。所谓好意同乘，即指机动车驾驶人、车辆所有人、使用人、管理人同意他人无偿搭乘该车去某目的地，因交通事故造成直接人身损害。对于此类纠纷，通说“好意同乘”纠纷。但须说明的是迎送旅客或为某种经营目的（如与同乘者去洽谈生意），虽是无偿的运送行为，但不构成好意同乘。好意同乘纠纷属民事侵权行为的一种，属特殊侵权的危险责任范畴。

1、好意同乘的主体

（1）“好意”的主体：驾驶人或车主，因有时驾驶人就是车主，两者合而为一。（2）同乘的主体：该主体比较复杂，分而述之：a、同乘者是驾驶人的亲属，如父母、配偶、子女等；b、同乘者是朋友，如一些朋友或几家人同乘一车辆外出旅游，共同分摊各项费用；c、同乘者是熟人或陌生人单纯的搭顺风车辆；d、专程送同乘者，或带情人兜风等。上述行为均是无偿的，但支付油料费是否属有偿，学者尚有争论，但通说认为仅支付少量成本应视为好意同乘行为。

2、好意同乘的法律性质

如前文所述案例，原告称其为合同行为，但不符合合同构成的要件，合同是平等主体之间就某个事项中的权利和义务达成的一致意见。而同乘者只享有权利不承担付款义务，因而不具有合同的特征。好意同乘属事实行为，不属于合同行为。德国法学家梅迪库迪将其称为情谊行为，他认为免费搭乘他人机动车辆的人受到伤害，是一种事务处理行为，不是合同行为。对此观点，殊值赞同。因此，可以断言好意同乘，在“好意”者方面也未想与同乘者签订契约或得有何种报酬，完全是在尽义务，而在“同乘者”方

面亦未想到出现风险，或出现风险之后的民事责任承担问题，属于自己默示的风险承担。所以好意同乘的行为是事务行为或请谊行为，决非契约行为。国内有律师或法院认为属合同行为是无法理支持的。

二、有关国家关于好意同乘的学说与立法

道路交通事故属于特殊侵权行为法域，按照大陆法系国家立法范式，属于债法范畴，在处理道路交通事故中一般都采用过失原则，过失相抵原则或无过失原则。在处理此类纠纷时，一般都从侵权行为理论上衡诸肇事者是否有加害行为，是否具有过失，是否造成损害，损害结果与行为是否有因果关系等。概而言之，采用的是过失责任。我国司法实践就是采用过失责任的基本原则，无过失责任是例外。但是人类进入20世纪以后，由于社会生产力迅猛发展，汽车、航空、海运、电子、生物、化学工业等领域以梦幻般的速度推进，工业化进程给社会带来的负面效应是：汽车尾气排放，大气污染、河流污染、噪音、矿难等危及人的生命健康的问题接踵而来，这时人们不得不考虑和重视人的生存环境和生存质量问题，因此世界各国都在以人为本的思想指导下制定了一系列的法律法规，在限制一些危害人的生命和健康的行为方面，司法的天平在向弱势群体倾斜。特别是民法将无过失责任即严格责任引入了侵权行为法，将交通事故，也纳入了危险责任范围，即是从过失责任向无过失责任过渡，好意同乘就是向无过失民事责任的悄然过渡。下面简述一下大陆法系和英美法系关于好意同乘的立法及学说。

1、德国 1909年5月3日，德国诞生了一部《机动车法》，第一次将机动车责任纳入了严格责任（无过失民事责任）。规定了最高赔偿限额，但最高限额较低，对被害人保护颇有未周；并规定了对

司机和搭乘者（好意同乘）不适用该法。拒绝对这两种人适用严格责任保护的原理是：“汽车作为一种高速移动的物体给道路交通使用者造成了危险，故严格责任保护对象是道路使用者，而不包括制造风险的司机和他们的同乘人。”为补救此一缺陷，乃于1930年制定《汽车占有保险责任法》依义务保险制度，加强对被害人之补偿。《汽车交通法》本身于1952年经过全面修正，并更名为《道路交通法》。1952年德国联邦颁布了《道路交通法》，其中第7条规定：“机动车驾驶过程中有人死亡、受伤或者损害他人的健康或财物时，由机动车所有者就其损害向受害人负赔偿责任，如果事故是由不可避免的事件所引起，而这种不可避免的事件既不是因机动车故障，也不是操作失灵而引起，则不負責任。”该条规定与其他所有的危险责任的规定一样。即基于一个基本原则：只要机动车发生交通事故，机动车所有人无论有否过失，就应当承担赔偿责任（意外事故除外）。该法危险归类之基本原理，是维持不变的，但内容有诸多变动；适用范围扩之物之毁损；于有偿之营业运送；就其适用对象扩充于乘客；赔偿最高限额为25万马克。但该条规定的危险责任只涉及交易行为的有偿客运，并不涉及无偿的、非交易行为而被运送的随乘人员的赔偿问题。所以早在1995年交通案件审判年会上，有人建议应将无偿的，非交易行为而被运送的随乘人员纳入危险责任保护之内。因此在2002年7月19日颁布的《修改损失赔偿条文第二法》对《道路交通法》第7条做出了相当大的修改，危险责任的范围从机动车的运行被扩展到了机动车牵引的拖拉机，因意外事件的免责事由也改为不可抗力才能负责。对《道路交通法》第8条危险责任的修改也涵盖了

无偿的非交易行为而被运送的同乘人员。但相反的观点认为，被无偿运送的随乘人自愿承担了危险，因而不享受保护。还有种观点认为，对于被无偿运送的随乘人来说，危险责任就相当于应付报酬的对待给付，（即应给付的票价与享有的利益冲抵，谁也不找谁，因此不受危险责任保护。笔者注）。

但在德国的司法实践中均未考虑反对者的观点。司法机关通常就判决驾车人向同乘人承担完全的侵权责任，即使搭车人知道开车人存在一些增加行车危险的情况，如他明知开车人喝醉了酒或开车人没有驾驶执照，一般也并不意味着搭车人放弃了获得赔偿的权利或同意开车人不对侵权行为承担责任。联邦最高法院的一项基础判决认为，搭车人的知情应视为具有过失，应相应减少赔偿金，但联邦最高法院在多项判决中，都认为存在对轻微过失责任“默示”排除。 2、

日本从比较法的视角，日本关于汽车危险赔偿责任立法相对滞后一些，其立法体系大抵以德国汽车立法模式为蓝本

。1925年该国内政部社会局拟定了《汽车损害赔偿保险制度》草案，但未付诸实施。战后的日本集中力量发展汽车工业，交通事故与日俱增，遂于1955年颁布了《自动车损害赔偿保障法》。日本学者简称为《自赔法》，该法将汽车纳入危险责任，即无过失责任比较谨慎，因汽车与其他危险作业危害性较低，故称《相对与无过失责任》，即赔偿范围以人身损害为限，不包括财产损失。对人身损害赔偿除规定汽车强制保险责任外，同时实施责任互助制度及政府补助制度。该法对好意同乘没有明确规定，依日本高等法院对《自赔法》第3条解释的“他人”，应为“除去为自己将汽车提供者以及该汽车驾驶以外之人”而言应包括好意同乘者。在好意同

乘里，为限制汽车保有人之同乘者之责任通常适用慰抚金之基本的及过失相抵原则。再者，好意同乘者之问题，乃是在无故同乘的事件中产生。在法律构成上，有采“运行供应者”责任之相对想法（责任相对性说）；有采他人性被阻却方向之构成想法（他人性阻却说）两说相异点为，对运行供应人之责任，须相对的被排除或绝对的被排除。须说明的是法院判例将同乘分为两类，一是将好意同乘中的汽车保有人称“运行供应者”，将汽车保有人与其他人的关系称为“运行供应人”。按中文的意思供应者与供应人应为一回事，但日本从法律构成上分为二种，以划分为其承担责任的范围，前者始负相对责任，后者或相对的排除或绝对的排除民事赔偿责任（过失责任）。在赔偿比例上，对好意同乘者承担30%的责任。也有推事在采相对责任同时还主张过失相抵法理，以求责任的平衡，如可将同乘者之对运行关系划分为单纯的搭便车；主动让他人搭便车（邀人兜风）；同乘者参与驾驶意见；完全按同乘者指示驾驶等，同乘者轮流驾驶（共同旅游）。法院判决可根据上述情形，分类考虑对供应者承担责任的比列。 笔者比较赞同上述分类方法，即按照具体问题具体分析对待的方式更能体现公平和诚实使用原则。

3、法国

法国对汽车事故损害赔偿的无过失责任始于1930年的一起著名案件，该案例为：，被告某公司所有之货车由其公司职员驾驶，撞伤行人。该案第一审法院采用无过失民事责任判决原告胜诉。被告不服上诉。第二审法院认为损害是人的行为造成的，不是物之行为，与无生物行为无关，适用过失责任原理，改判被告胜诉。原告不服又提起第三审上诉，里昂高等法院又判以同样理由驳回原告诉求。原告再度提起第三

审上诉，最终被法国最高法院撤销了里昂高等法院的判决，判决原告胜诉。该判决对法国民法第1384条做了扩张解释，即无生物致害于他人者，其保管人应负“责任推定”之责任。该判例开启了危险责任（无过失责任或严格责任）之先河。

1804年法国民法典关于侵权行为，仅设5条规定，直至19世纪末叶，判例学说均认为系采过失责任主义。该法典第1384条规定：除对于因自己行为所生之损害外，即对于其应负责他人之行为或保管之物所生之损害，亦应负赔偿责任。首先，第1384条所指：保管之物范围既经概括化，在实物上，凡火车、汽车、电器、瓦斯臭气等均包括在内，又依最近发展趋势，本条规定，对于商品因其瑕疵所肇致之损害亦有适用余地。对好意同乘未有明确的说法但根据其立法旨意显系纳入严格责任规范之内。法国民法对交通事故从过失责任，到无过失责任（包括对好意同乘）经历了漫长的发展历程，该国1958年颁布的《义务性机动车责任保险制度》，在该制度之下，保险合同人、机动车所有人或者同乘者成为受害人时，都能够得到赔偿。

4、英美等国

美国“好意同乘”的赔偿源于1973年加利福尼亚州最高法院的一个判例。在该判例中机动车的主人驾驶失误，越过高速公路的中心线撞在侧面围墙上，受伤的同乘者请求损害赔偿，原告从下面主张美国的好意无偿同乘法（guest法）违宪，法院判决认为：将无偿同乘者与其他受害人区别开，给予不利的对待违反了平等条款。法院判决原告胜诉，至此以后，美国多数州采用无过失保险制度，经投保人的汽车所有人及其家属、同乘者，司机及被该车碰撞的受害人，在一定金额下，不问何人过失，均得以被保险人资格向保险公司直接请求支付保险金。

英国1972年《道路交通法》对好意同乘者也强制地要求投保，出现事故的可以获得赔偿。综上所述，无论是大陆法系还是英美法系，随着现代工业的发展、交通事故的频繁发生，越来越注重人的生命权利，体现了人文关怀。从过失责任到严格责任，说明社会的进步，对好意同乘行为，尽管有学说上的差别，但立法趋势都是对同乘者采用无过失原则，并同其他第三者（甚至包括司机）同样享有索赔权，其经济上的赔偿或补偿已由保险公司所替代。

三、我国关于好意同乘的观点和笔者的认识

好意同乘在我国具有普遍性，特别是人们生活水平的提高，合伙驾车外出旅游，搭便车旅游等现象很普遍，这样的纠纷也越来越多，但由于立法上的欠缺，导致司法实践上的各行其是，对于怎样平衡车主、驾驶人和同乘者的利益关系，存在诸多问题尚待解决。除立法上的漏洞外，对好意同乘也没有系统的深入的理论研究和探讨。已有的几篇文章也是移植的西方的学说，并无创意，可以说是盲区。现就笔者目力所及，介绍一下好意同乘的观点和司法实践现状，以便引起深入讨论。

1、关于好意同乘的各种观点

我国著名法学家江平进行教授认为：无偿搭乘，司机就不负任何责任的说法站不住脚，现行法律中关于“好意同乘”引发事故的责任划分和相关赔偿并没有明文规定，但可以参照相关规定处理。他举例说：比如自行车存放，有偿存放和无偿存放的后果是不一样的，有偿存放管理责任要大一些，无偿存放就不负任何责任，这种说法无论如何说不过去。对无偿搭乘，的司机责任划分，但认为司机只需要尽到一般义务就可以了，只有在重大过失时才承担赔偿责任。如果是没收费或象征性的收一点费，都会相应减少司机的部分责任。中国

中国人民大学法学院叶林教授认为，如果司机不收钱，免费搭乘出了事故，司机的责任如果超速，酒后驾驶车等违章行为，客观上会导致损害结果发生，但即使司机违章引发的交通事故，让司机承担全部责任也是不妥的。上述两位学者的区别在于，前者是在司机是在重大过失的情况下，才承担赔偿责任。原告是即使违法，也不能承担全部赔偿责任。中国社会科学院刘俊海博士则认为，司机对同行人员负有安全注意义务，如果是好意同乘，司机的轻微过错导致搭乘人受伤，不应承担责任。学者认为，好意同乘者搭乘他人车辆绝不意味着乘车人甘愿承担风险，驾驶员同样不能随意置好意同乘者的生命财产于不顾，好意同乘不宜做为驾驶员与车主的免责根据。在一般情况下好意同乘者应做为一般受害人得到赔偿，但应根据具体情形，一般不得少于受害人的二分之一。

2004年4月30日中国人民大学民商法律科学研究中心江苏省高院在常熟市召“人身损害赔偿案件疑难问题暨司法解释适用研讨会”在会后的综述中提到好意同乘。在交通事故好意同乘中，如果损害的原因是轮胎爆炸，完全是意外，车主要不要承担责任，是不是适用公平原则？会议认为，完全的好意同乘，即无偿的同乘人受交通事故损害，基于规则是车主应当适当补偿，而不是赔偿。出于意外而致害同乘人，也应当承担适当补偿责任，但是这个补偿责任可以适当降低。关于好意同乘与会者提出了一个典型案例，一个人搭乘一辆摩托车，对在公路上的一块大石头没有躲过，造成同乘人死亡的后果。山东省高级人民法院在《交通事故赔偿案件适用法律适用问题》座谈会上，有关与会者指出：在好意同乘情形下，车辆所有人作为民事赔偿主体，承担有限制的民事责任。在好

意同乘情形下，无论是经车辆所有人好意并无偿地邀请允许或者车辆所有人并不知情的情况下搭乘该车的，或同乘人偷偷乘坐的，驾驶人虽然未获得利益，仍负有注意安全的义务，此时车辆所有人就具有了运送人的身份，应当适用无过错责任，但是需要对车辆所有人就承担的民事赔偿责任，进行限定相应减少或者免除赔偿额。若好意同乘人明知司机已酗酒、无驾驶执照仍要求同乘、或者教唆司机超速、搭载、搭乘禁止载客车辆的，同乘人也具有过失责任，均可构成过失相抵的事由，从而可以减轻或免除赔偿义务人的赔偿责任。应适用《最高人民法院关于人身损害赔偿解释》第2条，《民法通则》第131条之规定，可以减轻或免除赔偿案件法律适用问题。

2、各地法院内部规定（1）因国家对好意同乘没有明文规定，迫于审判的需要，有关地方法院出台了关于审判的需要，有关地方法院出台了关于审理交通事故的相关规定。重庆市高级人民法院于2006年11月1日施行的《重庆市高级人民法院关于审理道路交通事故赔偿案件适用法律若干问题的解释》第24条规定：无偿搭乘他人机动车，因该机动车发生道路交通事故赔偿责任。但有下列情况之一的除外：（一）机动车方基于经营目的提供无偿搭乘的；（二）受害人按照规定免要的。上述法院的内部规定虽然不具有法律效力，但给当地审理好意同乘案件提供了审判依据。但从这两家法院的规定看，均为赔偿责任，属严格责任，对于汽车保有人和司机难免不公，与主流民法观点和司法实践不符，也与中华民族乐善好施的传统美德不符，有失公平。至此，亦可看出，国家对于好意同乘若有明确的司法解释才可免除地方“审判割据”的混乱局面。

3、笔者的认识 关于好意同乘纠

纷，各地法院有不同的判决。有驳回原告诉讼请求的；有判令好意者承担10%、20%、30%、50%、80%赔偿比例不等。判例很多，在网上可以搜到，为节约篇幅，不再引述。现在谈谈我们的看法。毋庸讳言，关于交通事故的民事责任，从整个世界的发展趋势是越来越强化汽车所有人的民事责任，即严格责任。但中国是发展中国家，根据中国国情，只能逐步与世界接轨。因此对好意同乘的民事责任负担问题，谈几点粗浅认识，与大方之家商讨。关于好意同乘的法律性质文前已有叙述，笔者赞同德国著名法学家梅迪库斯的见解，即属于情谊行为。这同在停车场，在行人帮助指挥驾驶人倒车导致撞车、共同旅游期间帮助照看小孩过马路被车撞伤一样，均属情谊行为或事务行为。还有到朋友家喝酒，因饮酒过度导致酒精中毒死亡等情形，都不能认为是合同行为，或者是“无偿合同”行为。类似情形，在日常生活中司空见惯。“好意同乘”的前提是“好意”，并非歹意，上升到民法理论，属于善意行为，符合“善良风俗”原则，所以在处理好意同乘纠纷时不能让好意者承担全部赔偿责任，自不待言。减少甚至除免其好意者民事责任才符合“善良风俗”。如果让好意者承担全部责任或赔偿责任，等于常说的“好心没好报”，让乐善好施、助人为乐的人感到司法不公，社会舆论也不赞成。从同乘者方面看，车主或司机好心好意让你搭便车，即享有了白白乘坐他人车辆的权利，不承担任何义务，而在出现事故后，却让好意者承担全部赔偿责任，不符合善良风俗原则，自己也觉得难以启齿。我所在城市就有这样的事例。某单位驾驶员开车拉3个朋友在国庆节出去旅游，结果出现车祸，驾驶员重伤，另3人2死1伤，最后都自认倒霉，并未

引起诉讼。所以我认为处理这类纠纷，要先认定该纠纷的性质是情谊行为，还是受合同法约束的法律行为，只有把握住这个前提，才能平衡当事人之间的利益关系。对于好意同乘的民事责任应是补偿责任而非赔偿责任。现在通行的理论均认为汽车属高度危险作业。（但日本并未将其纳入高度危险作业范围。在我国也尚存争议，民法通则也未明确交通事故属高度危险作业。）有很多交通事故都是在低速行使（不超过20公里）下造成的。如在市内，因市民素质低下，横穿马路，擅闯红灯现象很普遍，有的甚至越过隔离网横穿高速公路也并不少见。笔者在山东高速公路上就曾亲见骑自行车逆行这种奇观。所以各地才出现撞死白撞的带有警示性的地方法规。我们有些学者因为没有驾驶车辆经验，没有切身的感受，只在象牙塔里做文章，脱离社会现实远甚。我国私家车还不是很普遍（无法与英美国家相比），同乘现象较多，并且在车的质量、路况、公路管理、人的素质、承担责任能力等诸多因素与发达国家有较大差距的情况下，我认为对好意同乘民事责任的负担，应以过错责任为基本原则，严格责任为例外。具体的责任承担方式，笔者比较认同日本的立法与司法实践，我认为应根据不同的案情适用不同比例承担方式。

- 1、因意外事件（如车辆正常行使中的轮胎爆胎、人为设置路钉或石块导致车辆倾覆等）导致交通事故，驾驶人尽到了注意义务。在驾驶人与同乘者都遭受人身损害的情况下，驾驶人或车主应当免责。从公平的角度而言，驾驶人与同乘人均均为平等民事主体。在都受损害的情况下，让好意一方赔偿无偿乘车一方损失显失公平。作为好意一方不仅付出了体力、精力、还有车辆磨损、汽油消耗等成本，并且往往是驾

驶人遭到的伤害更为严重，在同是受害人的情形下，让好意一方赔偿同乘一方损害，与理不通，与法无据。特别是好意一方如果车辆报废其损失往往要比同乘一方大若干倍，再让其承担赔偿责任，等于给好意者雪上加霜。要知道，我国的私家车一方并不都是十分富裕的强势群体。一场交通事故往往可以使车主倾家荡产，在灾难面前他们也属“弱势”。所以应当平等对待，否则就是显失公平，在此情况下，对同乘人应采纳德国民法法学家的理论，即“默示的风险承担”，而不是“默示的风险排除”。有些体育项目都属于高度危险领域，如跳伞、攀岩、高低杠、足球、鞍马等项目随时都有生命危险，出现事故现象比比皆是，但未见向对方索赔案例，这就属默示风险承担。同乘亦属此理。

- 2、在同乘人明知驾驶人无驾驶执照或醉酒情形下，还坚持同乘，若出现损害，同乘人应承担50%的民事责任。
- 3、在交通事故系由其他机动车辆造成并逃逸未破案的情况下，好意方无任何过错，驾驶人或车主按严格责任承担10%补偿责任为已足。并且该责任仅限于人身损害范围，不应涉及物的赔偿和精神损害赔偿。
- 4、在同乘人参与驾驶意见或轮流驾驶的情形下，参与人的身份应为车辆使用人，如出现车祸，应各自分担责任。
- 5、如驾驶人专程去送同乘人到某目的地，如出现交通事故，且驾驶人无过错的情形下，此时，乘车人是属于车辆使用人，若受到伤害应向肇事一方去索赔。好意方不应承担民事责任。
- 6、在假期共同外出旅游，各种费用均适用AA制的情况下，同乘人的身价亦属车辆使用人，均不构成好意同乘，如驾驶人未尽注意义务或违章驾驶，比照好意同乘承担20%~30%补偿责任为宜。
- 7、在驾驶人与同乘人书面约定风险自己承担的

情形下，法院应尊重当事人意思自治原则，不应判令好意方承担补偿责任。8、在机动车主上了座位保险的情形下，好意者可向保险公司求偿因车主保险所应得的利益补偿。获得利益不足补偿同乘人的损失的，按交通管理部门划分过错责任大小承担相应的补偿责任。9、在车主将车辆出借车辆给他人，他人也安排了有驾驶执照的人驾驶的情况下，出现交通事故，给同乘人造成伤害，车主不应当承担民事责任。该责任应由借车人或驾驶人承担过错责任。借用车辆，在我国婚事嫁娶十分普通，发生的交通事故也很普遍，但让车主承担严格责任也不符合情理。以上种种情形，在我国无明文法律规定，属立法漏洞，笔者孤陋寡闻，难免挂一漏方，只是做为引玉之砖，给立法界和实务界提供一些参考而已。10、最后谈一下我国的保险制度。一些英美等发达国家，保险制度非常健全，机动车第三者责任险包括车座上的同乘者，甚至包括司机，一旦出现交通事故，受害人可以直接向保险公司求偿。而我国虽然有强制责任保险，但第三者责任险不含本车上的乘坐人，如果参加保险还要上附加座位险。有学者认为，第三人范围应重新界定，即保险人是第一者，投保人（车主）是第二者，除此之外的驾驶人、同乘人均应在第三者责任险之内，如是，好意同乘的责任承担问题也就解决了。但现实总归是现实，在实践中这个问题尚未解决。更为主要的是，我国的保险公司是以赚钱为目的，出现事故后不允许受害人向保险公司直接求偿，而要求投保人先向肇事车辆责任方求偿，然后再向保险公司申请理赔。除此以外，更让投保人头痛的是，保险合同均是格式合同，一些霸王条款，让当事人无法摆脱其“魔掌”。我本人最近就经历一场交通

事故。我所驾驶的车碰上了一个三轮车，在交管事故科调解下赔偿了对方4500元。但当我拿着调解书和对方收条去保险公司索赔时，他们以各种匪夷所思的理由（如：你没有住院手续和医院收据等）拒绝给付，本人第三人责任险保了20万元，此次事故只损失4000元他都不赔，最后还得通过“关系”才赔了2000多元。我国的保险公司属于企业单位，追求利益是其至高无上的目的，其与汽车保险的社会公益目的背道而驰，所以保险纠纷案件很多，社会公信力很差。这就是中国的现实，为此，我建议将汽车强制险这块从商行为的保险公司分离出去，让其不盈也不亏，甚至在亏损的情况下，政府财政给一部分补偿，这样才能使所有的受害人（弱势群体）能够及时得到救济。否则一味的强调车主或驾驶人的严格责任，未免有失公道。因笔者经常代理这方面的案件，对保险案例是有感同身受的。所以在保险我国保险体制尚未健全的情况下，对好意同乘民事责任还是以过错为基本原则，以严格责任（无过失责任）为例外的赔偿责任为宜。注释：于敏《论机动车的赔偿责任》中国法学网。 笔者遍查（《中国法学词典》、《中国法学全书-法学卷》、《牛津法律大词典》）均无此词条。【德】迪特尔，梅迪库斯《德国民法总论》，邵建东译，法律出版社，2001年版，第157-158页。

王军《侵权法上严格责任的原理和实践》法律出版社，2006年版，第71页。 邱聪智《从侵权行为归类原理之变动论危险责任之构成》，中国人民大学出版社，2006年版第136-137页。 【德】马克西米利安·福克斯《侵权行为法》，齐晓琨译，法律出版社，2006年版第275页。 【德】迪特尔·梅迪库斯《德国民法总论》，邵建东译，法律出版社2001

年版，第157-158页。 邱聪智《从侵权行为归类原理之变动论危险责任之构成》，中国人民大学出版社，2006年版，第177-178页。 刘德宽《民法诸问题与新展望》，中国政法大学出版社，2002年版，第254-255页。 邱聪智《从侵权行为归类原则之变动论危险责任之构成》，中国人民大学出版社，2006年版，第157-159页。 王泽鉴《民法学说与判例研究》中国政法大学出版社，1998年版第154-155页。 杨立新《侵权行为法》，吉林人民出版社2003年版，第550页。 对于该意外事件，会议认为可适用适当补偿规则，中国法学网。 德州律师网，2006年10月3日。 重庆法院网，2006年10月24日。（作者：刘彤海，河南尊严律师事务所；张辉，海南省政法职业学院）100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com