

損害防阻暨保險週刊

第 244 期

2014 年 03 月 10 日



本周摘要

- 一． “懲罰性賠償責任”能不能保？
（下）
- 二． 掛靠車輛投保 保險
賠付應給誰
- 三． 美國的“未保險駕駛人保險”

蘇州和元保險代理有限公司

中國蘇州園區蘇州大道西 2 號國際大廈 1515-1516 室

電話:0512-62572795

傳真:0512-62572793

“懲罰性賠償責任”能不能保？（下）

懲罰性賠償的可保性

這裡我們所談的“懲罰性賠償的可保性（Insurability）”指的是懲罰性賠償的責任風險是否可以通過購買責任保險的方式轉移給保險人，這是一個備受爭議的問題。

目前，美國絕大多數州，例如加利福尼亞州、紐約州、伊利諾斯州、賓夕法尼亞州等美國主要商業中心，都允許投保懲罰性賠償的責任風險，只有少數州持反對意見。支持懲罰性賠償責任具有可保性的論點有很多，主要包括以下兩點：

第一，為受害人提供最大程度補償的

需要。懲罰性賠償責任具有補償受害人遭受的損失、懲罰和遏制不法行為等多重功能。對受害人而言，最重要的功能就是為其提供充分、及時、有效的補償。在某些案件中，即使法院判決加害人承擔懲罰性賠償責任，但往往由於加害人經濟上的狀況惡化或者其他特殊原因，法院的判決無法得到實際履行，此時，受害人所遭受的損害無法得到及時、有效的補償。如果將懲罰性賠償納入責任保險的承保範圍，則可以為受害人提供更為充分、有效的補償。

第二，維護社會經濟穩定的需要。對一些公司而言，如果不把懲罰性賠償責任，特別是那些數額特別巨大的懲罰性賠償責任納

入責任保險的承保範圍之中，則一旦被法院判決承擔懲罰性賠償責任，這些公司就會遭受毀滅性的打擊，甚至可能會破產。上述公司的破產可能會影響到其他與其有業務往來的公司的經營狀況，並產生一系列消極影響，最終影響到社會經濟秩序的穩定和發展。



然而，許多美國管轄法院發現承保懲罰性賠償不符合該州的公共政策，主要原因有以下兩方面：

第一，在理論上，懲罰性賠償的兩個基本目標是懲戒和預防，即對不法行為人進行懲戒，並預防不法侵害行為的再次發生。人們通常認為，如果將懲罰性賠償責任納入責任保險的承保範圍，其直接後果將會使上述兩個目標落空。如果加害人的懲罰性賠償責任由保險公司來承擔，則對加害人做出的懲罰性賠償的判決就很難對其起到懲戒作用，也很難預防加害人再次做出同樣的侵權行為。

第二，保險運營的基本原理是由眾多投保人交納保險費形成保險基金，在保險事故發生時，保險人運用該保險基金向被保險人賠付保險金。因此，如果承認懲罰性賠償責任具有可保性，就等於讓沒有絲毫過錯的社會大眾來承擔原本應由被保險人承擔的懲罰性賠償責任，由此導致懲罰性賠償責任的抑制功能被大大地削弱了。而且，只有讓過錯方為其不當行為承擔懲罰性賠償責任，正義才能真正實現。所以懲罰性賠償責任不應納入責任保險的承保範圍。

責任保險人需要注意的是：同時承認懲罰性賠償合法性和可保性的州在美國佔據多數，而在那些承認懲罰性賠償合法性但不承認其可

保性的州，保險人因為法律的禁止而不能代替被保險人支付懲罰性賠償金，被保險人需自行承擔。

僅從法理的角度分析，筆者認為懲罰性賠償責任在我國具有可保性，理由如下：

我國《保險法》第 12 條規定：保險利益是指投保人或者被保險人對保險標的具有的法律上承認的利益；第 65 條進一步規定：責任保險是指以被保險人對第三者依法應負的賠償責任為保險標的的保險。如上文所述，懲罰性賠償制度在我國已經具有明確的法律依據，特別是《侵權責任法》和新《消費者權益保護法》在立法上明確肯定了懲罰性賠償及其適用標準，因此懲罰性賠償責任是被我國相關法律承認的，可以作為責任保險的保險標的。但是，考慮到懲罰性賠償的基本目標是懲戒和預防，筆者傾向於認為其不應直接成為責任保險的保險標的。

懲罰性賠償的損失嚴重性

當前，承認懲罰性賠償合法性的美國各州通過對懲罰性賠償金額的上限或對其作為補償性賠償的最大倍數進行規定來限制其日益上升的水準。從懲罰性賠償金額的上限來看，最小的金額是五萬美金（印第安那州），最大的金額是 10% 的被告的淨資產

（俄亥俄州）或者兩千萬美金（密西西比州）。從懲罰性賠償與補償性賠償的比例倍數來看，最小的倍數是 1（科羅拉多州），最大的倍數是 5（密西西比州和新澤西州），平均倍數是 2 或 3。需要注意的是，通常這些上限不適用於被告的犯罪行為或者其有不良意圖的情況。

美國最高法院在 2003 年 State Farm 案件中建議：如果補償性賠償金額比較大，則增加一倍的懲罰性賠償也許是合適的；如果補償性賠償金額比較小，則更高倍數的懲罰性賠償也許是合適的。但是，美國最高法院建議：如果懲罰性賠償與補償性賠償的比率高於 9:1，有可能違反美國憲法。

通過上文我們可以看出，美國懲罰性賠償的金額可以達到非常高的水準，例如，在美國最高法院審理的案件 Exxon Shipping Co. v. Baker, 128 S. Ct. 2605 (2008) 中，法院最終做出了高達五十億美金的懲罰性賠償判決！

中國是成文法系國家，對於懲罰性賠償的具體標準，雖然《侵權行為法》中沒有明確，但《食品安全法》和新《消費者權益保護法》中都做出了相應的規定。

《食品安全法》第 96 條規定：生產不符

合食品安全標準的食品或者銷售明知是不符合食品安全標準的食品，消費者除要求賠償損失外，還可以向生產者或者銷售者要求支付價款十倍的賠償金。新《消費者權益保護法》第 55 條第 1 款規定：經營者提供商品或者服務有欺詐行為的，應當按照消費者的要求增加賠償其受到的損失，增加賠償的金額為消費者購買商品的價款或者接受服務的費用的三倍；增加賠償的金額不足五百元的，為五百元。法律另有規定的，依照其規定。上述兩條法律規定將懲罰性賠償的金額確定為價款或服務的一定倍數，這有兩方面的不妥：第一，當商品的價款或服務的費用較低時，依據價款或費用確定的懲罰性賠償金額難以發揮懲罰性賠償應有的懲罰功能，而懲罰功能被認為是懲罰性賠償的首要功能；第二，當商品的價款或服務的費用較大時，這樣確定的懲罰性賠償金額雖然能夠發揮懲罰功能，但因其懲罰過度，影響產業的正常發展，已為多數學者所詬病。

筆者認為，協調上述兩方面不妥的最好辦法，就是借鑒美國的倍數確定法，即將懲罰性賠償確定為補償性賠償的一定倍數。新《消費者權益保護法》第 55 條新增的第 2 款就採用了這一方法，將懲罰性賠償的金額確定為“損失”的兩倍以下。從法律責任的構成要件上分

析，新《消費者權益保護法》第 55 條第 1 款屬於合同責任範疇，而其第 2 款屬於侵權責任範疇。當合同責任與侵權責任發生競合時，消費者可以選擇最有利於自己的訴訟請求來最大限度地保護自身的合法權益。

結語

綜上所述，懲罰性賠償責任在我國具有合法性和可保性。因為我國人身傷害的賠償水準與歐美發達國家相比較低，而且目前我國司法實踐中還不多見，懲罰性賠償的損失嚴重性還處於比較低的水準。但是，考慮到我國人身傷害的賠償基數即“上年度城鎮居民人均年可支配收入”在逐年提高，我國懲罰性賠償的水準也在隨之不斷提高。因此，筆者建議責任險承保人繼續在國內責任險保單中“除外”懲罰性責任風險。

值得我們特別注意的是，在一些涉及到美加司法管轄的出口產品責任保險合同中，特別是美國 ISO 標準 CGL 保單或以其為藍本的國內相關責任險保單沒有對懲罰性賠償責任明確除外而且也沒有附加相關的責任免除條款，當懲罰性賠償責任在協力廠商索賠的管轄法院所在地具有合法性和可保性時，考慮到其在美國具有很高的損失嚴重性，這可能會大大提高被保險人及其保險人的賠償責任。因此，我們建議責任險承保人要特別謹慎承保這類風險，最好在標準保單或者批單中將其明確除外。

掛靠車輛投保 保險賠付應給誰

案情簡介

甲車隊與乙公路運輸公司（以下簡稱乙公司）簽訂託管協定，內容為：“為了貫徹省市運管部門推行客運線路公司化、集約化管理的精神，乙公司將 B-C-A 客運班線進行股份制改造，成立甲車隊，經雙方協商，甲車隊在乙公司的指導和委託下，負責車隊的一切具體生產經營活動，車隊經營中成本費用、事故等由甲車隊自行承擔和處理。”甲車隊實際出資所購車輛行駛證顯示的所有人為乙公司。乙公司作為投保人就 15 輛車向丙保險公司投保了車輛損失險、第三者責任險等險種。後該批車輛陸續出險，出險後因為賠款支付出現問題：乙公司明確表示不使用本單位的對公帳戶結算甲車隊的賠款事宜；甲車隊因其不是保險合同項下被保險人，想得到賠款而無權取得；丙保險公司賠案理算完畢要支付賠款卻因為支付物件問題而遲遲無法支付成功。

分析

該案在賠款支付過程中所產生的問題，究其根源，在於甲車隊不是保險合同項下被保險

人，保險合同中也未約定甲車隊可以領取保險賠款。仔細分析如下：

《保險法》第十二條規定：被保險人是指其財產或者人身受保險合同保障，享有保險金請求權的人。根據該條規定，只有被保險人享有保險金請求權。題述案例中，乙公司作為被保險人，發生保險事故後，丙公司只能將賠款支付給乙公司。但是乙公司提供聲明稱“我公司帳戶不受理甲車隊資金往來，甲車隊有自己的出納，其一切資金往來皆由其車隊出納負責收支”，這就給賠款的支付造成了困難；雖然車輛實際由甲車隊統一出資購買，但因為甲車隊不是被保險人，依法不享有取得賠款的權利；丙公司要支付賠款卻遲遲無法支付成功。三方尷尬處境可想而知。

實踐中，車輛掛靠還存在以下易產生法律爭議之處：掛靠車輛發生交通事故，造成了第三者人身傷亡和財產損失，經協商或經法院判決，由掛靠車輛的實際車主對第三者進行了賠償，第三者也向實際車主出具了賠償憑證。但接下來的保險理賠就會出現問

題：1.由被掛靠單位向保險公司索賠，保險公司會拒絕賠償。理由是，從相關賠償憑證上看，履行賠償義務的主體並非是被保險人（被掛靠單位），被保險人並未因事故的發生遭受任何損失，無損失即無需補償，被掛靠單位不能向保險公司請求保險金。2.由實際車主向保險公司索賠，保險公司會拒絕賠償。理由是，實際車主並非是保險合同的被保險人，不能受到保險合同的保障，因此無權向保險公司請求保險金。

依據《保險法》的有關規定，結合損失補償原則，在財產保險中，要獲得保險金賠償，必須同時具備以下幾個條件：1.是保險合同的被保險人；2.在保險事故發生時對保險標的具有保險利益；3.因保險事故的發生受到了財產損失。由此可見，保險公司的前述拒賠理由，從法律理論上來講是有依據的。保險公司對於掛靠車輛的理賠，鑒於前期收取了保險費，而車輛掛靠的情況保險公司前期也多是知悉的，另外，出於市場聲譽的考慮，在發生保險事故後，不管是被掛靠單位來索賠，還是實際車主進行索賠，保險公司一般不會從以下方面對抗：1.履行賠償義務的主體並非是被保險人，無損失無賠

償；2.實際車主並非被保險人。否則會出現既失掉了業務，又失去了信譽的情況。

但是一旦因賠償問題形成訴訟，人民法院在審理保險合同糾紛時，就不僅會從這幾個方面考慮。如果人民法院認為上述幾點理由成立，判決保險公司不承擔賠償責任，保險公司雖可能打贏一場官司，但最終結果仍是既失掉了業務，又失去了信譽。

基於以上問題，從規範業務、減少法律風險、贏得市場信譽的角度，針對掛靠車輛承保和理賠，特提出一些建議：

1.保險公司在承保時，應當以書面形式就保險標的是否是掛靠車輛進行詢問。基於誠實信用原則，投保人也應當履行如實告知義務，明確說明保險標的是掛靠車輛，同時提供《車輛掛靠協議》對車輛性質進行證明，保險公司可將《車輛掛靠協議》作為保險合同的附件予以留存。

2.掛靠車輛在投保時，應當儘量以實際車主為被保險人，這就確保了車輛產權人、使用人與侵權責任承擔人、賠償人的一致，在進行保險理賠時就避免了相應的糾紛。題述案例中，如果保險單中將被保險人確定為甲車隊，

那麼，也就不存在進行賠款支付時需要將賠款支付給乙公司的問題了。

3.保險合同條款作為格式條款無可更改，但保險公司可以與車主和被掛靠單位在其他保險憑證（如保單）上進行特別約定，如“本合同保險標的為掛靠車輛，保險標的的實際車主（使用人）為xx，因保險標的侵權所致賠償責任，xx可以憑相關司法文書及賠償憑證進行理賠，並領取保險金”。

4.對於已經出現的被掛靠單位為被保險人的業務，發生交通事故，保險公司宜告知被保險人通知實際車主，在支付相應賠償款項時，可以以經辦人的身份，要求第三者在出具的賠償憑證上注明是被掛靠單位給付的賠款款項。

美國的“未保險駕駛人保險”

“未保險駕駛人保險”(uninsured motorists coverage)，由受害人自己購買保險，在肇事車主或者駕駛人無協力廠商責任險(或雖有但肇事後逃逸)的情況下，由該保險負責賠償受害的被保險人。

一、未保險駕駛人保險的起源

未保險駕駛人保險雛形是 1925 年由公用補償交易中心簽發的判決不履行保險(unsatisfied judgment Insurance)。這種判決不履行保險賠償的條件是：被保險人已經獲得判決，但不能從有過錯的侵權人處獲得賠償。

1919 年，麻塞諸塞州率先頒發《賠償能力擔保法》，規定汽車所有人於汽車註冊登記時必須提供保險單或以債券作為車輛發生意外事故時賠償能力的擔保。該法實施的目的在於要求汽車駕駛人對未來發生事故產生的民事賠償責任提供經濟擔保。但是由於這種擔保的滯後性，以及該法無法強制每一汽車使用人履行賠償義務，車禍受害者求償仍然困難重重。為了改進這一做法，1925

年，麻塞諸塞州又通過了《汽車強制保險法》，並於 1927 年生效。該法要求本州所有的車主都應持有汽車責任保險單或者擁有付款保證書。一旦發生交通事故，可以保證受害者及時得到經濟補償，並以此作為汽車註冊的先決條件。此後，其他州也相繼通過了這一法令。由於未保險判決基金由州政府管理，各保險公司指責政府過多的干預保險業。為了阻止政府的這一行為，許多保險公司開始採取措施進行抵制，其中即包括推出的未保險駕駛人保險。

未保險駕駛人保險與判決不履行保險具有明顯區別：未保險駕駛人保險不以被保險人在索賠前已向侵權人提起訴訟為前提條件。

二、未保險駕駛人保險概述

被保險人範圍包括：（1）具名被保險人；（2）具名被保險人的家庭成員；（3）車內其他人員。

保險賠償範圍，一般是人身傷害，但有

的州也規定負責財產損失。如條款約定：“本公司同意賠付被保險人在法律上有權向無保險汽車的所有人或駕駛人求償的由於人身傷害、身體不適、死亡或者疾病方面的損害賠償金。”

未保險駕駛人保險采損失補償原則：

- (1) 被保險人所受傷害可以從員工補償保險中獲得賠償的，則該保險僅承擔溢額部分；
- (2) 保險人賠償後，具有代位向侵權人追償的權利；
- (3) 若被保險人通過訴訟又從侵權人處獲得賠償的，保險人得收回已支付的保險金。

保險方式：美國大部分州通過法令的形式提供未保險駕駛人保險。約有 20 個州要求在完全汽車責任保險單中包含未保險駕駛人保險保障；在另一些州，此保險雖不強制，但保險人須向任何責任保險的投保人提供此種保險；僅少數幾個州對未保險駕駛人保險未作要求。

未保險駕駛人保險的價格在各州間存在較大差異，這在相當程度上與各州未投保司機占比有關。

三、未保險駕駛人保險賠償的前提是被保險人“在法律上有權獲得賠償”

未保險駕駛人保險賠償是推定侵權人有過

錯，被保險人在法律上有權獲得侵權人的賠償。如條款一般約定：“本公司同意賠付被保險人在法律上有權向無保險汽車的所有人或駕駛人求償的……損害賠償金。”對於“在法律上有權獲得賠償”，大多數法院解釋為被保險人必須可以證明造成損失的“未保險駕駛人具有過錯，並且要證明損害的程度。當被保險人證明了侵權人的行為，從而使自己有權獲得賠償時，即使侵權人的抗辯可以拒絕實際賠償，但此種賠償仍然屬於未保險駕駛人保險範圍。”堪薩斯州最高法院認為“在法律上有權獲得賠償”還意味著：“當被保險人直接起訴保險人時，他必須證明另一駕駛人沒有責任保險，並證明該駕駛人在法律上須對被保險人的損害承擔責任，且須證明此種責任的大小。保險人就被保險人的求償做出抗辯時，除了必須具備成文法規定的保單條款之抗辯理由外，還須具備未保險駕駛人可能實質性抗辯理由。”

未保險駕駛人保險提供的是第一方當事人意外事故保險，是一種有限的協力廠商保險。雖然被保險人為此支付了保險費用，但並非第一方保險。因為諸如醫療保險、碰撞保險、盜竊保險等第一方保險不會考慮被保險人過失因素，本保險得因被保險人過錯而減少保險人的賠償金額。



關於和元

和元簡介

蘇州和元保險代理有限公司成立於中國江蘇省蘇州市，持有中國保監局核准之保險代理執業證照。和元保代為一中資之保險仲介機構，委由臺灣籍專業設有損害防阻服務之保險代理公司，主要提供客戶風險辨識、評估以及風險改善等相關風險管理服務，除著重協助客戶做好風險管理與控制作業、提供風險改善解決方案外，透過專業的保險規劃與安排、達成客戶之委任工作，確保風險移轉品質與安全性，並有效降低客戶之保險成本支出。

經營範圍與服務特色

- (一) 保險方案規劃與安排
- (二) 損害防阻暨風險管理諮詢
- (三) 理賠權益保全與索賠管控
- (四) 善於運用保險合作優勢，強化保險競爭力

貴司若有任何企業保險上面的需求可隨時與我們聯繫，謝謝！



蘇州和元保險代理有限公司

中國蘇州市園區蘇州大道西 2 號國際大廈 1515-1516 室

電話：0512-62572795

傳真：0512-62572793

對以上內容如有任何疑問歡迎來電諮詢，謝謝！