

上海金融法院

民事判决书

(2025)沪74民终1264号

上诉人(原审被告):某某公司1,经营场所上海市黄浦区。

负责人:龙某,总经理。

委托诉讼代理人:张云军,上海市汇业律师事务所律师。

被上诉人(原审原告):某某公司2,住所地上海市浦东新区。

法定代表人:周某,总经理。

委托诉讼代理人:吕梅,上海海驰律师事务所律师。

上诉人某某公司1(以下简称某某公司1)因与被上诉人某某公司2(以下简称某某公司2)责任保险合同纠纷一案,不服上海市黄浦区人民法院作出的(2025)沪0101民初5383号民事判决,向本院提起上诉。本院于2025年8月25日立案后,依法组成合议庭进行了审理。本案现已审理终结。

某某公司1上诉请求:1.请求撤销原审判决,依法改判驳回某某公司2的诉讼请求;2.本案的上诉费由某某公司2承担。事实和理由:原审判决对交强险和商业三者险中的“第三者”的适用范围作扩大化解释,属于事实认定不清,法律适用错误,理由如下:1.《机动车交通事故责任强制保险条例》(以下简称《交强险条例》)第三条、第二十一条明确规定了保险公司的交强险赔偿范围,即保险机动车发生道路交通事故造成本车人员、被保险人以外的受害人的人身伤亡、财产损失。《交强险条例》明确把本车人员排除于“第三者”的范围。2.《交强险条例》虽然未对“车上人员”进行明确定义,但是从法律解释的规则来看,首先适用的应当是文义解释。“车上人员”顾名思义在事发时,在物理空间上处于被保险车辆之上,既包括车内,也包括车顶之上。原审法院将“车上人员”限定在司机和乘客,非此即彼,无任何法律依据。3.原审法院根据人民法院案例库编号为2024-08-2-333-007的参考案例,分析认为:第一,钱某作为港口作业工人,与被保险车辆没有实际关联。钱某之所以出现在事故现场,仅仅是因为某某公司3(以下简称某某公司3)的工作安排,在某某公司2装卸货物时,负责安装、拆解集装箱顶的航吊挂钩。因此,尽管钱某需要登上车辆,但并非作为车辆的驾驶人员或乘客,对于车辆没有任何实际控制力。第二,钱某受雇于某某公司3,与被保险人某某公司2也没有任何实际联系。对此,某某公司1认为,原审判决的法律逻辑是错误的,按照原审的法律逻辑,假设受害人钱某在事发时是车辆的乘客,钱某是否对车辆有实际控制力。受害人与车辆的控制关系,不是指受害人对车辆有实际控制力,而是指受害人所处的位置或空间是否完全为车辆的使用方控制。4.判断受害人属于车上人员还是第三者,关键是审查受害人与车辆的空间关系,这种空间关系不只是物理意义上的空间距离,更是指受害人与车辆之间在空间上的控制关系。如果发生交通事故时,受害人所处的位置与空间关系完全被车辆的使用方控制,则其应属于车上人员。若受害人所处位置与空间关系并未受车辆使用方完全控制,其本身存在具有控制与车辆空间关系的意志自由,则应认定为第三者。在本案中,钱某在登上车辆所载的集装箱顶部后,其所处的位置与空间

关系完全被车辆的使用方控制，则其应属于车上人员。5.从受害人与被保险人的关系上来看，虽然钱某受雇于某某公司3，接受某某公司3的指派，在某某公司2装卸货物时，负责登上车辆所载集装箱顶，安装、拆解航吊挂钩。某某公司1认为，钱某的工作内容，是需要某某公司3与某某公司2（司机）的相互配合，并且得到司机的允许，才能登上集装箱顶进行作业。原审法院认为钱某登上车辆未经司机的允许，是错误的。根据正常的操作流程，由航吊将集装箱吊至车上，由铲车司机将钱某升至集装箱顶拆解航吊挂钩，拆解完下车后，司机确认安全再驶离。该操作流程恰恰能证明，钱某登车是操作过程中的一个环节，是在司机允许的职务范围内。只是事发时司机误认为，集装箱顶航吊挂钩已经被拆解。至于钱某的身份与职责、登车的时间、空间位置、险种的区分，均不影响在事发时，钱某属于车上人员的身份，钱某的损失不属于交强险和商业三者险的赔偿范围。

某某公司2辩称，不同意某某公司1的上诉请求。一审法院已在本院认为充分阐述判决理由，非常赞同。一审查明事实清楚，适用法律正确，请求维持原判，驳回某某公司1的上诉。

某某公司2向一审法院起诉请求：1.判令某某公司1在机动车交通事故责任强制保险（以下简称交强险）和机动车商业保险（以下简称商业险）保险责任范围内赔偿某某公司2人民币（以下币种均同）589,369.90元，处理案件费用1,464.30元；2.本案诉讼费由某某公司1承担。

一审法院查明事实如下：

一、保险合同

某某公司2于2022年7月30日向某某公司1投保交强险（保险单号

：XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX6017）和商业险（保险单号

：XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX6768），保险期间均为2022年8月31日0时0分起至2023年8月30日23时59分止。交强险保单载明，医疗费用赔偿限额为18,000元，无责任医疗费用赔偿限额1,800元，财产损失赔偿限额2,000元，无责任财产损失赔偿限额100元。商业险保单载明，机动车第三者责任保险的责任限额为1,500,000元，机动车车上人员责任保险（司机）的责任限额为100,000元/座X1座。

一审法院审理中，某某公司1明确，案涉商业险所附的保险条款为示范条款，其中第三条规定：“本保险合同中的第三者是指因被保险机动车发生意外事故遭受人身伤亡或者财产损失的人，但不包括被保险机动车本车车上人员、被保险人。”第四条规定：“本保险合同中的车上人员是指发生意外事故的瞬间，在被保险机动车车体内或车体上的人员，包括正在上下车的人员。”

二、保险事故

钱某受案外人某某公司3雇佣，从事港口的货物装卸配合工作，谢某为某某公司2雇佣的集装箱货车驾驶员。2023年3月16日，钱某应某某公司3安排，在靖江市的某船厂内配合装卸谢某驾驶的集装箱货车，负责安装、拆解集装箱顶的航吊挂钩。集装箱装载于货车的车身尾部，为敞开式设计，无闭合式的货厢或围栏。当日下午，在航吊挂钩将集装箱吊装至某某公司2的货车上后，钱某通过某某公司3工作人员操作的云梯，自行登上货车

上的集装箱顶，准备拆解挂钩。但钱某在登车时并未与谢某沟通，谢某在启动车辆前下车查看时，钱某尚在货车尾部，处于谢某的视觉盲区，故谢某未能发现钱某将要登车作业。在钱某刚站上集装箱顶部时，谢某回到驾驶室，启动了车辆，导致钱某重心不稳，从集装箱顶部摔落至地面，造成伤残。

当日，某某公司2向靖江市公安局新港园区派出所报案，派出所的接处警工作登记表载明报警内容：“2023年3月16日15时55分，吴某拨打所内电话报警称14时许在斜桥镇某船厂，司机谢某不知道工人钱某在牌照沪FXXXXX卡车上卸货，驾驶卡车离开时钱某从车上摔落，致使身体多处骨折，现需报警备案走保险程序。”派出所接警后，民警顾某、季某出警。经了解：2023年3月16日15时许，在西来镇某村某船厂，吴某报警称司机谢某不知道工人钱某在牌照沪FXXXXX卡车上卸货，驾驶卡车离开时钱某从车上摔落，致使身体多处骨折，现需报警备案走保险程序，民警至现场登记相关信息，钱某已送至医院治疗，告知谢某通过合法途径解决后续事宜，其表示接受民警告知。

某某公司2向某某公司1报案后，收到某某公司1的短信告知：“您车牌号沪FXXXXX于2023-03-16 14:00:20，在泰州市靖江市某某公司4出险报案，报案号为XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX2549。”

三、关联诉讼

事故发生后，因各方无法就赔偿方案达成一致，钱某作为原告向靖江市人民法院提起诉讼，要求某某公司3、某某公司2、谢某支付医疗费10,280.02元（不含某某公司3垫付部分）、住院伙食补助费23,838元、营养费3,600元（180天×20元/天）、护理费380,523元（其中鉴定前护理费52,023元、后期护理费328,500元）、误工费85,323.80元（272.6元/天，计算313天）、残疾赔偿金627,053.12元（63,211元/年×0.62×16年）、精神损害抚慰金50,000元、辅助器具费2,248元、住宿费9,740元、交通费5,151.43元、鉴定费3,809.62元、生活用品费321元，合计1,201,888元。

2024年7月18日，靖江市人民法院作出3327号判决，对钱某在本起事故中的损失及赔偿认定如下：“综合事故发生时的实际情况、各方当事人的过错程度、原因力大小等因素，酌情确定原告的损失由被告某某公司2、某某公司3各承担45%、35%的赔偿责任，余20%由原告自行承担……医疗费411,458.54元、住院伙食补助费5,920元、营养费3,600元、护理费166,740元（其中鉴定前护理费57,240元、2024年1月23日至2029年1月22日护理费109,500元）、误工费54,381.6元、残疾赔偿金627,053.12元、精神损害抚慰金31,000元、辅助器具费2,248元、交通费3,500元、鉴定费3,809.62元，合计1,309,710.88元。上述损失由某某公司3赔偿35%计458,398.80元，某某公司2赔偿45%计589,369.90元，两被告垫付的款项应予扣减，被告某某公司3支付的医疗费407,095.85元、护理费19,800元、工资52,287.86元，扣除其应承担的赔偿款及诉讼费外仍有余款19,646.01元，为避免讼累，该款由某某公司2在赔偿原告的款项中直接扣减返还某某公司3。”最终，靖江市人民法院判决：“一、被告某某公司2于本判决发生法律效力之日起十日内赔偿原告钱某事故损失533,723.89元，返还被告某某公司3垫付款19,646.01元；二、驳回原告钱某的其他诉讼请求。如果未按本判决指定的期间履行给付金钱义务，应当依照《中华人民共和国民事诉讼法》第二百六十四条之规定，加倍支付迟延履行期间的债务利息。本案受理费

6,508元减半收取3,254元，由原告钱某负担650.80元，被告某某公司3负担1,138.90元，被告某某公司2负担1,464.30元（此款原告已交纳，被告某某公司3应负担的部分已从其垫付款中扣减，被告某某公司2负担的部分于履行判决义务时一并给付原告）。”后钱某提起上诉，江苏省泰州市中级人民法院作出3719号判决，判令驳回上诉，维持原判。目前，3327号判决已经生效，某某公司2已支付全部款项。

一审法院认为，某某公司1和某某公司2对本案中的保险合同关系和保险事故均无异议，但对案涉事故是否属于交强险及商业险的承保范围存在争议。对此，一审法院分析如下：

首先，某某公司2起诉要求某某公司1承担保险责任的依据有二，一是交强险，二是商业险，故对于承保范围的认定应当根据不同险种分别判断。

其次，交强险项下。《交强险条例》第三条规定：本条例所称机动车交通事故责任强制保险，是指由保险公司对被保险机动车发生道路交通事故造成本车人员、被保险人以外的受害人的人身伤亡、财产损失，在责任限额内予以赔偿的强制性责任保险。同法第二十一条第一款规定：被保险机动车发生道路交通事故造成本车人员、被保险人以外的受害人人身伤亡、财产损失的，由保险公司依法在机动车交通事故责任强制保险责任限额范围内予以赔偿。结合上述两条不难看出，某某公司1所主张的抗辩，实际是认为钱某属于法条中的“本车人员”，即案涉事故是被保险人机动车造成了本车人员的人身伤亡，属于交强险赔偿范围的例外情形，故某某公司1不应承担赔付责任。但《交强险条例》并未对“车上人员”进行明确定义，根据人民法院案例库编号为2024-08-2-333-007的参考案例，交强险的赔偿对象应当主要从两方面加以考量：一是与被保险车辆的关系。所谓“本车人员”应当理解为是与被保险车辆存在一定关联的人员。这种关联并不简单地体现为事故发生时是否在车上，还应当考虑其与该车辆之间是否存在控制关系以及其出现在被保险车辆上是否存在必然性。二是与被保险人的关系。对“本车人员”的理解不能单纯的局限在所在方位是否在车上，还应当考虑其与被保险人之间是否存在特定关联。

从本案情况来看，一审法院无法认定钱某属于“车上人员”：第一，钱某作为港口作业工人，与被保险车辆没有实际关联。钱某之所以出现在事故现场，仅仅是因为某某公司3的工作安排，在某某公司2装卸货物时，负责安装、拆解集装箱顶的航吊挂钩。因此，尽管钱某需要登上车辆，但并非作为车辆的驾驶人员或乘客，对于车辆没有任何实际控制力。第二，钱某受雇于某某公司3，与被保险人某某公司2也没有任何实际联系。最后，《交强险条例》第三条、第二十一条将“本车人员”排除在受害人之外，根本目的在于防范道德风险，以保障交强险保险人的合法权益。本案中钱某与被保险人某某公司2并无关联，也没有任何证据显示存在道德风险，某某公司1仅以钱某在事故发生时身处车上为由主张拒付，缺乏事实和法律依据，一审法院难以认可。

再次，商业险项下。一审法院审理中，某某公司2明确要求某某公司1应在机动车第三者责任保险项下进行赔付。某某公司1提出应当根据示范条款的约定判断钱某是否属于商业险项下的机动车第三者，但某某公司2主张商业险所附的示范条款并未实际交付，故某某公司1在本案中不能直接援引示范条款的约定区分机动车第三者与车上人员。对此

，一审法院认为，《中华人民共和国保险法》第十七条第一款规定：订立保险合同，采用保险人提供的格式条款的，保险人向投保人提供的投保单应当附格式条款，保险人应当向投保人说明合同的内容。审理中，一审法院已明确要求某某公司1对于保险合同的签订流程进行说明，但某某公司1始终只能确认电子保单的真实性，无法举证证明其实际交付了示范条款，或对曾经示范条款进行过说明。鉴于此，一审法院难以认定某某公司2、某某公司1就商业险中的具体条款达成过合意，同意采用示范条款作为该合同的组成部分，故某某公司1主张援引示范条款的内容在商业险项下对机动车第三者和车上人员进行区分，缺乏事实依据，一审法院不予认可。

在不能直接援引示范条款的情况下，现行保险法亦未明确界定车上人员险和机动车第三者责任险的区分。某某公司2主张，虽然钱某事故发生前处于货车上，但是在事发之时，因车辆启动，钱某摔落在车辆之外，故属于机动车第三者，某某公司1应当在机动车第三者责任险项下予以赔付；某某公司1则主张，对机动车第三者或车上人员的判断，取决于事故发生时的位置，本案中钱某从货车的集装箱上摔下来，当然属于车上人员，某某公司2在本案的商业险项下仅购买了机动车车上人员责任保险（司机），而钱某并非案涉车辆司机，故某某公司1不应赔付。

一审法院认为，商业险项下双方的主要争议仍然是机动车第三者与车上人员的区别，交强险中关于“车上人员”的判断标准在商业险中亦可以参考。除此之外，在综合考虑以下各项因素的基础上，一审法院认定钱某应为机动车第三者而非车上人员：

第一，身份与职责。钱某作为港口码头的工人，负责的是安装、拆解卡车车厢上集装箱顶的航吊挂钩，正常情况下应由钱某登上集装箱，将吊钩拆解后，司机再启动卡车离开码头。因此，钱某负责的是车辆的静态作业，不会、也不应该在车辆启动后仍然停留在车厢上，更不可能作为司机或乘客搭乘车辆。换言之，钱某本不具备成为车上人员的条件，也没有以车上人员的身份登上车辆，而只是为了完成车辆的静态作业。

第二，司机的同意。在没有车辆实际控制人同意的情况下，车辆之外的其他人员自行以不当的方式攀登或进入车辆，不能使其成为车上人员。反过来说，认定车上人员责任险中的车上人员，也应以车辆实际控制人同意登车为前提，无论此项同意是临时性许可还是长期允许。从码头当天的监控视频可以看到，钱某是站在港口作业工人驾驶的云梯上，从货车尾部自行登上货车。货车司机虽已根据安全作业规定下车绕视查看，但由于钱某在登车时处于司机的视角盲区，导致司机没有注意到钱某的作业。钱某在登车时并没有与司机沟通，取得司机的同意，本身即存在过错，这也是3327号判决认定钱某应当自行承担20%损失的原因。钱某未经司机同意自行登上车辆，一方面让自己陷入安全风险中，另一方面也使其无法成为“车上人员”。

第三，登车的时间。根据码头当天的监控视频，从钱某单脚触碰货车上的集装箱，到其摔落至地面，全过程不超过三秒钟。几乎在钱某双脚刚落至集装箱上的同时，货车便已启动，钱某随即后倾摔倒。在不超过三秒钟的事故中，钱某的身体重心始终未能站稳在集装箱的顶部，更没有实际开展作业，因此即使在物理意义上，也难以认定钱某属于车上人员。

第四，登车的空间位置。钱某所登上的货车尾部为完全敞开式的设计，装载集装箱的车

板上并无闭合式的厢体或围合式的侧防护装置，钱某登上集装箱时处于无任何保护措施的状态，故不能与货车视为一个整体，其身处的空间相对于车辆而言应在车外。况且，在货车正常行驶的状态下，车上人员通常处于驾驶室中，而不可能在钱某所处的位置搭乘车辆。车上人员责任险中所称的车上人员一般应指发生交通事故的瞬间处于具备安装座位条件的、具有载人安全性的空间的人员，包括位于封闭和半封闭车厢内的人员或乘坐于摩托车等无车厢机动车车座上的人员。就此而言，钱某登车时所处的空间位置，显然不是车辆座位或其延伸，如果将车上人员的范围不加限制地理解为包括车顶上、引擎盖上、车辆轮胎上等所有车辆的部位，将会导致车上人员与交通事故中的第三者发生重合。因此，某某公司1仅依据钱某自货车上摔落即认定其为车上人员，一审法院难以认可。

第五，险种的区分。车上人员责任险最早被称作车上人员座位险，尽管在具体案件中可能将车上人员作扩大解释，但主要集中于乘客上下车、司机临时下车修理等特殊情形，本案中某某公司1将港口负责静态作业的码头工人也纳入车上人员范畴，超出了这一概念的最大射程。同时，一审法院注意到，某某公司1所提供的车上人员责任险包括司机座位险和乘客座位险两种，在电子保单中注明为机动车车上人员责任保险（司机）和机动车车上人员责任保险（乘客）。根据某某公司1对于车上人员责任险的界定，即使某某公司2购买了乘客座位险，由于钱某不属于货车上的乘客，某某公司2也无法在车上人员责任险项下获得赔付。换言之，依照某某公司1在本案中的主张，无论某某公司2购买了何种保险，钱某的事故均不属于某某公司1的承保范围，这显然有悖于某某公司2购买保险的意图，超出了投保人的合理预期。从保险产品设计的角度出发，保险公司区分车上人员责任险与机动车第三者责任险有差异化风险定价、防范道德风险、法律强制性要求等诸多因素的考量，但无论如何，保险公司对产品设计的区分不应产生赔付范围的“漏洞”，导致当事人在即便购买所有险种的情况下均无法得到赔付，这不符合区分两种保险产品的初衷。

最后，某某公司2主张某某公司1赔付其在3327号判决中承担的诉讼费1,464.30元，但该支出不属于钱某遭受人身伤残或财产的直接损毁，民事诉讼本身并非处理保险事故的必经流程，况且在3327号判决中某某公司2是拒绝承担侵权赔偿责任、但最终被判令赔付的被告，故不能认为该项支出属于交强险或商业险的承保范围，一审法院对于某某公司2的该项诉请难以支持。

综上所述，钱某在本案中应为机动车第三者而非车上人员，某某公司2有权在机动车第三者责任险项下要求某某公司1进行赔付，故一审法院对于3327号判决中已确认的某某公司2的损失589,369.90元予以支持。但诉讼费用不属于交强险或商业险的赔付范围，某某公司2要求某某公司1承担3327号判决诉讼费用的主张缺乏事实和法律依据，一审法院不予认可。

据此，一审法院判决：一、某某公司1应于判决生效之日起十日内向某某公司2赔付保险金589,369.90元；二、驳回某某公司2的其余诉讼请求。一审案件受理费9,708.34元，因适用简易程序，减半收取计4,854.17元，由某某公司2负担12.03元，由某某公司1负担4,842.14元。

二审中，当事人未提交新证据。本院对一审查明的事实予以确认。

二审另查明，《中国保险行业协会机动车商业保险示范条款（2020版）》第三条约定，本保险合同中的第三者是指因被保险机动车发生意外事故遭受人身伤亡或者财产损失的人，但不包括被保险机动车本车车上人员、被保险人。第四条约定，本保险合同中的车上人员是指发生意外事故的瞬间，在被保险机动车车体内或车体上的人员，包括正在上下车的人员。第二十条约定，保险期间内，被保险人或其允许的驾驶人使用被保险机动车过程中发生意外事故，致使第三者遭受人身伤亡或财产直接损毁，依法应当对第三者承担的损害赔偿责任，且不属于免除保险人责任的范围，保险人依照本保险合同的约定，对于超过机动车交通事故责任强制保险各分项赔偿限额的部分负责赔偿。第二十四条约定，下列人身伤亡、财产损失和费用，保险人不负责赔偿：……（四）被保险人、驾驶人、本车车上人员的人身伤亡；……

本院认为，本案二审中的主要争议焦点为：钱某是否属于交强险及商业三者险项下的第三者。

首先，《交强险条例》及相关解释未对“第三者”及该条例第三条规定中的“本车人员”作出明确的定义。一审法院根据该条例的立法目的将“本车人员”限定为“司乘人员”并无不妥，不能仅以事故发生时人员所处的位置作为判断其是否属于“本车人员”的唯一依据符合社会通常理解。本案中，钱某既非事故车辆的驾驶员，亦非乘客，当然属于交强险中的受害人，因此某某公司1应在交强险范围内承担理赔责任。

其次，即便商业三者险示范条款对某某公司2有约束力，对商业三者险中“第三者”的理解，也应当与交强险项下的“第三者”理解保持一致，即非“司乘人员”应为“第三者”范围，除非保险合同对“第三者”作出了特殊约定。本案中，商业三者险示范条款第三条约定，第三者不包括本车车上人员、被保险人。第四条又进一步约定，本车车上人员是在意外事故发生的瞬间，在被保险机动车车体内或者车体上的人员，包括正在上下车的人员。从对危险的控制力来看，司机对机动车有较强的危险控制能力，乘客因坐在司机附近而享有了该控制力带来的相关安全利益，相较而言，非“司乘人员”对机动车危险不具有任何控制能力，他们与通常的交通事故受害第三者之间不存在本质差异，相对于高度危险的机动车而言，都处于弱势、无保障的地位。由此，对商业三者险示范条款第四条“车体内或者车体上的人员”应一般理解为，对于有厢体的车辆在车体内，对于无厢体的车辆在车体上。本案中，沪FXXXXX卡车有厢体，而钱某系在车顶作业而摔落，并非在车体内，理应属于“第三者”范围。

最后，车上人员责任险又称为车上人员座位险。该险种设立初衷所认为的车上人员范围就是以座位所在空间作为参考，原因在于车辆行驶过程中，具备安装座位条件的空间较车辆的其他部位具有更高安全性。如果将“车上人员”的范围不合理的理解为车上的任何部位，如车顶上、引擎盖上、后备箱上等，将会导致“车上人员”与“第三者”之间的概念混淆。本案中，事故发生时钱某在车顶作业，并没有在车辆厢体内，因此属于“第三者”的范围。

综上，上诉人某某公司1的上诉请求不能成立，应予驳回。一审判决认定事实清楚，适用法律正确，应予维持。依照《中华人民共和国民事诉讼法》第一百七十七条第一款第

一项规定，判决如下：

驳回上诉，维持原判。

二审案件受理费9,708.34元（已预交），由上诉人某某公司1负担。

本判决为终审判决。

审 判 长

符望

审 判 员

王鑫

人民陪审员

余甬帆

书 记 员

书记员

二〇二五年十月九日