



您的位置: [首页](#) >> [阅读文章](#)

阅读文章

Selected Articles

作者授权 本网首发

一本书主义与著作等身 ——《机动车损害赔偿责任与过失相抵——法律公平的本质及其实现过程》后记

于敏

阅读次数: 3341

[使用大字体察看本文](#)

更多▲

特聘专家

法学所导航

[走进法学所](#)

[机构设置](#)

[《法学研究》](#)

[《环球法律评论》](#)

[科研项目](#)

[系列丛书](#)

[最新著作](#)

[法学图书馆](#)

[研究中心](#)

[法学系](#)

[博士后流动站](#)

[学友之家](#)

[考分查询](#)

专题研究

[五四宪法和全国人大五十周年
周年纪念专栏](#)

[最新宪法修正案学习与思考](#)

[公法研究](#)

[电信市场竞争政策](#)

[证券投资基金法](#)

文革时(上世纪60年代中后期),我上小学,跟着四中的大孩子们去清华、北大看"大字报",其中有批判"一本书主义"的内容,好像是说,有位科学家讲,人一生要能写好一本书,解决一个问题,就不错。一辈子只写一本书,解决一个问题,就干那么点事,可不该批判?那时候太小了,一直也没搞清到底自己弄得准不准。后来,下乡种地,就给忘了。长大了,自己也开始造起了学问,而且听到这行当里赞美人的话中有一句叫做"著作等身",这回我是问清楚了,意思是说,那人的著作多得跟他的身高一样。于是,这立即钩起了我对"一本书主义"的记忆。这著作要是等了身,即使一本平均约厚2厘米,身高1米6的人,也能拿出80本来,解决80个问题,书写得这么快,问题解决得这么多,不是很快就写得可写了吗?这下,造学问人的饭碗要打了! --不知怎的,这也同时唤起了我儿时幼稚、直觉、滑稽的思维方式。

1979年我进法学所时,张友渔和其他法学所的老一辈学者经常讲的一句话是,做学问不能怕坐冷板凳,要不为名不为利(那时候大家都还不会说"不怕挣钱少"),默默无闻地努力工作。当时觉得这话还真有点儿"一本书主义"的味道。可现在不同了,做学问也要做得风风光光的,这是笔者这种与今天的学风有"代沟"之人始料不及的。

时代毕竟是新了,曾几何时,造房子快了、造学问也快了。可著作等身的人多了,问题却没有"按比例"减少(更恰当地说恐怕反倒是增多了)。原来,现在写书的目的不在解决问题,而为交易(市场经济了嘛):评职称,当博导,做学术带头人,破格提拔等等,都可以成为写书的缘由,不必问这书解决什么问题,也不要问它文字水平上是个什么质量,哪怕是抄来的也不打紧.....这就难怪书写得多不但不解决问题,反而会无端制造问题了。

九斤老太的思想固然不合时宜,但不讲科学,不研究问题,只别出心裁,搞小花活,就想化腐朽为神奇的做法,恐怕更是我们不该容忍的吧?著名华裔物理学家杨振宁博士在安徽大学做学术报告时曾讲到这样两句话,叫做"宁拙勿巧,宁朴勿华"。我想这应当成为我们读书人的座右铭。一本认真考察事物,解决问题的拙著,比华而不实攫取"功名利禄"的等身之作不只强千百倍。

交通事故的预防和救济,需要科学的态度,理论界应该深入研究问题,不要总是割断事物内在的本质联系,在那里制造莫须有的"人车对立",我们应该进行多学科的综合研究,探讨建立什么样的法律制度,能够形成一种社会性机制,使每一个道路交通参与者,当他驾驶机动车辆行驶在道路上的时候,会时刻提醒自己:要认真履行自己业务上的注意义务,想到我们的道路还有不够完善之处,还有许多人车混行的地方,还有不遵守交通规则的行为,特别是对老人、小孩和处于异常状态的人要格外小心,要严格遵守交通法规规定的礼让、保护行人的规定;当他放下方向盘,以一个步行者的身份参与道路交通的时候,也会牢记:红绿灯是他的安全灯,在人车混行的路上,想到机动车驾驶人的困难,更不为图一时方便去翻越

干道的隔离带。这里，机动车驾驶人和行人的努力，目的都是为了对付机动车这个危险物，因此，步行者方与机动车方不是“敌手”，而是共同克服交通灾害的“战友”。

本书脱稿时，读到《人民法院报》上一篇题为《增大机动车责任是否有失公允》^[01]的报道，这对《道路交通安全法》第76条规定所作“增大”的评价，就是一个对大众的误导。原来没做（而这本来是不待法律明言的机动车驾驶人必须履行的业务上的注意义务），现在法律明文规定（尽管晚了些）要做，怎么反倒成了“增大”？这是一种被扭曲的认识，长期的机动车规制不严格，造成了世人罕有的顽固偏见。76条会纵容行人吗？让事实来回答：道路交通安全法第47条的前半条（第1款）规定，“机动车行经人行横道时，应当减速行驶；遇行人正在通过人行横道，应当停车让行”。天高皇帝远的地方不说，就说北京，这“半条”要求，有哪辆机动车做到了？恐怕就是想做也做不到吧？因为你要是停，后边的机动车准用喇叭“嘀”你。在斑马线前行人优先，这是国际通行的道路交规。可在北京，有哪一位行人敢拿自己的生命和身体健康去“践行”这一世界级交通秩序的规则呢？在我国国家，即使在有法律规定的条件下，行人的这个最起码的法定权利也无从保障，要是不“纵容”又将怎样呢？笔者一位家住东京的日本友人说过他的感受：在东京的大街上，一般不大认得出谁是中国人（因为长相与日本人没大区别），但在人行横道前，即使是绿灯，也要司机一再摆手，才敢往前走的，准是刚来的中国人。真不知中国行人何时才能坦然走在自己国家的人行横道上。

民法上机动车损害赔偿原则的确立，过失相抵方法的适用，是为了及时妥当地救济受害人，公平分担损害；同时，也要发挥提高机动车驾驶人履行业务上注意义务的自觉性，促进所有道路交通参与者自觉遵守交通秩序，预防交通事故发生的作用。无论对机动车、对行人，道路交规都是你参与道路交通时的安全保障。让我们坚决改掉“中国车不让人”的陋习，抛弃人车对立的偏见，人（步行者）、车（机动车驾驶人）共同努力，以人人遵守交通秩序的道路交通文明国度的姿态迎接2008年奥运会的到来。

于敏
2004年立秋

[01] 见2004年7月13日人民法院报。

相关文章：

[机动车损害赔偿责任的性质、功用与内容——兼论民事上的过失判断与事故防控](#)

[铁路运营者的民事责任与事故的防控](#)

[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](#)

[机动车损害赔偿保险中的第三者](#)

[人身伤害的原状回复](#)

[机动车损害赔偿保险的定位与实务探讨](#)

[欧洲侵权行为法基本原则](#)

[论机动车损害赔偿（下）](#)

[论机动车损害赔偿（上）](#)

[机动车损害赔偿与法律公平的实现](#)

[更多>>](#)

网络版权：中国法学网www.iolaw.org.cn “学者专栏”

[返回](#)

[网站简介](#) | [招聘信息](#) | [投稿热线](#) | [意见反馈](#) | [联系我们](#)

Copyright © 2003 All rights reserved 中国社会科学院法学研究所版权所有 请勿侵权

地址：北京市东城区沙滩北街15号 邮编：100720

[RSS](#)