



图

书馆

简讯

二〇二五·第四期·冬

浙江大學光華法學院

Law Library Newsletter of Zhejiang University Guanghua Law School

Background text in seal script (Zhuanshu) repeating the characters '图', '书', '馆', '简', '讯'.

《浙江大学光华法学院图书馆简讯》编辑部

主 编: 何灵巧
副 主 编: 袁 杰 马金江 沈佳丽 谢祎晨
排版和美工: 袁 杰
顾 问: 牟绿叶

《浙江大学光华法学院图书馆简讯》系浙江大学光华法学院主管、光华法学院图书馆主办的期刊。本刊是季刊、内部刊物，每逢季度底出刊。

本刊编辑部地址: 浙江大学之江校区光华法学院图书馆
E-mail: hdhlq@zju.edu.cn
电话: 0571-86592715、0571-86592716
网址: <http://www.lawlib.zju.edu.cn/>

创办《浙江大学光华法学院图书馆简讯》，旨在架起读者和图书馆之桥梁，提升图书馆之服务，宣传图书馆之资源，发展法学图书馆，进行馆际交流。本刊欢迎校内外学者赐稿。来稿可寄电子邮箱。本刊所载原创文章，均由其作者和本刊所有，任何转载、摘登、翻译或结集出版均须事先得到作者和本刊书面许可。

The “Law Library Newsletter of Zhejiang University Guanghua Law School” is a periodical supervised by Zhejiang University Guanghua Law School and sponsored by the Law School’s library. It’s a quarterly and internal publication which is published at the end of each quarter.

Address of Editorial Office: Room 102, Library, Zhijiang Campus of Zhejiang University
E-mail Address: hdhlq@zju.edu.cn
Telephone: 0571-86592715, 0571-86592716
Website: <http://www.lawlib.zju.edu.cn>.

The goal of founding the “Law Library Newsletter of Zhejiang University Guanghua Law School” is to build a bridge connecting the library with the readers, to improve the Library’s service, to propagate our resources, to developing the Law Library and to communicating with other libraries. We welcome article contributions by scholars at Zhejiang University and scholars from other institutions. The authors and this Newsletter reserve the ownership of all the original articles published in this Newsletter. Advance written permission from the authors and this Newsletter is required for any reproduction, extraction, translation and compilation.

目 录

第一部分 图书馆动态	1
❖ 本馆动态	1
● 5000 余册法学赠书开放借阅	1
❖ 国内外图书馆动态	1
● 以智赋能 点知成金——2025 年高校知识产权工作交流会在杭州成功举办	2
● 第 45 届国际高校图书馆协会 (IATUL) 年会落幕	5
● 国际图联发布“更强大、更勇敢、携手同行”系列网络研讨会经验汇总	7
第二部分 漫谈	8
❖ 理性过剩的时代——从《疯癫与文明：理性时代的疯癫史》看现代社会的焦虑与禁锢	8
第三部分 文献检索实例	6
❖ “自动驾驶汽车致损的民事侵权责任问题”之法律检索报告	11
第四部分 新书导读	25
第五部分 新书通报	26



5000 余册法学赠书开放借阅

2025 年，浙江大学光华法学院图书馆再次收到一批高品质外文赠书，至此，我馆近五年赠书数量已逾 5000 册。为满足读者借阅需求，充分发挥藏书价值，我馆于 2025 年 12 月将“法学赠书”类图书的权限由仅阅览变更为可外借，欢迎广大读者到馆借阅。



（部分“法学赠书”类图书）

“法学赠书”类图书主要馆藏于光华法学院外文馆 107 书库，也零散分布于外文馆各书库，其借阅规则与“法学外文”“法学台湾”类图书一致。

2025 年的 3972 册外文图书由北海道大学吉田邦彦教授捐赠，其中 3584 册典藏于光华法学院外文馆，388 册典藏于浙江大学紫金港校区主馆。吉田教授是日本著名民法学者、北海道大学教授、东京大学法学博士，师从星野英一、平井宜雄。吉田教授自 1981 年从东京大学法学部本科毕业后即被遴选为助教留校任教，历任法政大学副教授，北海道大学副教授、教授，日本居住福祉学会副会长，并先后在美国西北大学、斯坦福大学、哈佛大学担任访问学者，是日本民法学界美国法背景的代表性学者。吉田教授因通晓英、德、法诸文，藏书丰富，除大部分已经绝版的战后日本民法学专著和代表性体系书外，对战后日本民法深有影响的美国法、德国法、法国法上重要民法著作亦多有收藏。



（吉田邦彦教授）



（部分吉田邦彦教授赠书）

近年来，我馆还收藏了苏永钦教授、今井弘道教授、Prof. Dr. Annette Kur 等多位国内外教授捐赠的多批学术价值高、可读性强的图书，丰富了我馆藏书量、增加了读者的阅读选择。未来，我馆将进一步多渠道扩大藏书总量、提高藏书品质，为读者提供更多更优质的文献资源，吸引更多读者走进图书馆。

消息来源：浙江大学光华法学院图书馆

以智赋能 点知成金——2025 年高校知识产权工作交流会在杭州成功举办¹

2025 年 11 月 6-7 日，在党的二十届四中全会胜利召开、“十五五”规划谋篇布局的关键节点，由教育部高等学校科学研究发展中心主办、浙江大学承办的 2025 年高校知识产权工作交流会在杭州举行。大会以“构建知识产权创新生态，提高科技成果转化效能”为主题，旨在深入贯彻落实党的二十大和二十届三中、四中全会精神，更好地发挥高校知识产权工作对教育强国建设和知识产权强国建设的支撑作用。

教育部高等学校科学研究发展中心主任罗方述，教育部科学技术与信息化司副司长舒华，国家知识产权局知识产权运用促进司副司长杨海燕，浙江大学省委常委、副校长陈刚出席会议并致辞，中国工程院院士吴汉明和上海交通大学省委常委、副校长曾小勤作主旨报告，国家知识产权局公共服务司服务体系处处长金波，江苏省高校科技发展中心主任高建新，杭州六小龙“云深处”科技创始人兼 CEO 朱秋国作特邀报告，来自全国 200 余所高校的 500 余名代表参加会议。



一、领导致辞：凝聚共识，开启新篇

会议开幕式由教育部高等学校科学研究发展中心知识产权研究发展处处长曾艳主持，多位主办方、承办方及主管部门领导先后发表致辞，为高校知识产权工作擘画发展蓝图。

陈刚副校长在致辞中首先对与会嘉宾表示热烈欢迎。他强调了浙江大学作为承办方，始终将知识产权战略作为链接科技创新、人才培养与高质量发展的核心枢纽，深度融入国家创新体系。他介绍，浙大致力于成为高质量知识产权的“创造源”，通过有组织科研在前沿领域系统布局专利，发明专利占比高达 88%，PCT



申请量位居全国前列。在构建转化“生态圈”方面，学校聚焦“最后一公里”，成果转化合同金额在“十四五”期间突破 8 亿元，并成功孵化多家高科技企业。同时，学校全力打造知识产权全链条服务的“护航伞”，并塑造交叉融合的复合型人才培养“新范式”。展望未来，浙江大学将继续秉持“求是创新”校训，努力成为国家知识产权战略实施的坚实引擎。

罗方述主任在致辞中深刻阐述了召开此次大会的背景与重要意义。他指出，高校作为基础研究主力军和重大科技突破策源地，截至 2025 年 9 月，持有的有效发明专利已达 88.9 万件，占国内总量的 17.1%。他强调，

¹ 文章内图片均源自浙江大学图书馆。

要将高校这座“创新富矿”转化为驱动高质量发展的“现实引擎”，必须着力破解“重创造轻运用、重申请轻实施”的难题。罗主任介绍了提升高校知识产权工作的四项举措：深化高校知识产权政策研究、搭建知识产权管理服务云平台、加强信息服务人才和技术经理人队伍建设、打造产学研合作与科技成果转移转化公共服务平台。他表示，“十五五”期间，中心将继续推动高校知识产权工作高质量发展，促进重大科技成果转化应用，为教育强国和知识产权强国建设做出更大贡献。

杨海燕副司长在致辞中指出，自专利转化运用专项行动实施以来，全国专利转化活跃度显著提升，高校和科研机构成果转化成效明显，知识产权价值正在加速释放。杨司长对下一阶段工作提出四点建议：一要强化政策引导，深化职务科技成果赋权改革，夯实转化基础；二要加快转化运用，建立常态化专利盘点机制，释放创新价值；三要深化产学研合作，构建协同创新体系，赋能产业发展；四要完善运用生态，形成长效机制，推动专利转化市场化、常态化。她表示，国家知识产权局将继续支持高校知识产权工作，与各方共同探索转化运用新路径，为培育新质生产力、推进中国式现代化建设贡献力量。

舒华副司长在致辞中指出，高校知识产权工作正处于教育、科技、人才一体化改革的关键时期。她强调，教育部通过完善政策体系、实施专利转化专项行动、布局建设区域技术转移转化中心等举措，系统性推动高校科技成果转化。目前已在江苏、粤港澳大湾区、北京建设三个区域中心，累计征集高校成果6400余项，转化落地200余项。面向“十五五”新征程，舒华提出三点建议：加强高价值知识产权创造，强化源头供给；加快构建高效协同的转化生态，打造国家中心与地方节点相结合的网络体系；强化专利成果与产业需求对接，并透露将于12月初在广州举办2025高校科技成果交易会，正式上线科技成果对接交易平台。她希望各高校共同努力，为教育强国、科技强国建设贡献更大力量。

二、院士领航，锚定战略方向

在随后的主旨报告环节，吴汉明院士以《为共建集成电路知识产权创新生态——集成电路公共平台的实践与思考》为题，深入剖析了集成电路产业发展的核心痛点与破局路径。通过国内外对比分析，他指出构建协同创新生态是应对当前挑战的关键所在。吴院士系统介绍了在产教融合人才培养、服务产业链生态建设、产业应用与成果转化等方面的实践探索，特别是通过建设中试平台有效解决了设计制造衔接的瓶颈问题。基于这些实践，他发出重要倡议，呼吁尽快筹建际联合研发中心（CI MEC），聚焦芯片智造、光电技术、脑机接口等前沿领域，开展先进芯片共性技术研发。吴院士强调，构建以知识产权为纽带、公共平台为支撑的创新生态，需要政府、高校、企业形成合力，共同推动“十五五”时期集成电路产业实现高水平科技自立自强。这一战略思考为新时期集成电路产业发展指明了方向。

曾小勤副校长在题为《构建知识产权创新生态 赋能大零号湾策源高地》的报告中，系统阐述了学校在推进知识产权创新生态建设方面的创新理念与实践成果。他指出，学校以践行新时代高校使命为引领，通过实施“细绳子”制度有效破解成果转化瓶颈，着力培育知识产权运营专业队伍，积极打造适宜创新发展的热带雨林式生态系统。在创新策源方面，学校构建了基础研究、技术开发、成果转化与孵化、人才培养一体化的完整运营体系，形成了独具特色的“十、百、千、万”国家大学科技园“交大模式”。这些系统性、创新性的举措为大零号湾策源高地建设提供了全方位支撑，不仅有效促进了科技创新与产业发展的深度融合，也为全国高校构建知识



产权创新生态提供了可复制、可推广的宝贵经验，充分展现了高校在服务国家创新驱动发展战略中的责任担当。

三、多维视角，共话生态构建

特邀报告环节由浙江大学图书馆馆长、未来哲学研究院院长孙周兴主持。本环节汇聚五位领域权威专家与领军人物，围绕信息服务体系建设、区域转化实践、智能机器人前沿、AI 赋能范式、专利智能分析等多个关键视角展开多维深度分享。

国家知识产权局公共服务司服务体系处处长金波系统总结了高校知识产权信息服务工作成效，指出中心在提升创新素养、支撑科研攻关、促进成果转化等方面发挥重要作用，未来将加强能力建设，打造高水平信息服务品牌，为科技自立自强提供有力支撑；江苏省高校科技发展中心主任高建新系统介绍区域技术转移转化的“江苏经验”，该中心通过落实“三到位一保障”工作，推动高校与高新区深度合作，促进师生驻点服务企业，有效打通科技成果转化通道，形成了教育、科技、人才一体化发展的创新实践；杭州六小龙“云深处”科技创始人兼 CEO 朱秋国深入探讨了具身智能机器人的前沿发展，分享了关键技术突破，展望了其在多个领域的应用前景；北京星河智源科技副总经理齐晓龙系统阐释了 AI 重塑成果转化的新范式，通过三大应用场景展示了 AI 在科研创新和成果转化中的重要作用；同方知网副总经理柯春晓则通过钠冷快堆案例展示 AI 专利分析的精准洞察，共同彰显“数智融合”正成为推动知识产权创新发展的核心引擎。



四、分会场聚焦，破解核心议题

11月6日下午，会议设置的三大平行分会场同步开启，30余位知识产权领域专家学者及产业界人士，就知识产权创造保护、转化运用、信息服务、人才培养等主题作交流报告，分享先进经验和创新理念。现场交流热烈，观点碰撞激烈。



分会场一聚焦“创新知识产权体制机制，提高科技成果转化效能”，探讨了有组织科研转化、高价值专利培育及破解“卡脖子”难题等实践路径，系统梳理了提升科技成果转化效能的多元模式。分会场二以“数智赋能信息服务，护航校地创新发展”为主题，展示了 AI 与大数据在专利分析、情报研究中的创新应用，推动信息服务从“单点服务”向“生态构建”战略升级，为校地发展提供精准支撑。分会场三围绕“产教融

合共育，铸就人才引擎”，从培养定位、体系建设和培养模式等层面，探讨了复合型人才培养、一级学科建设及实务人才培育等创新实践，为构建知识产权人才体系提供新思路。三大会场共同勾勒出“创造-运营-育人”的完整生态链，为高校知识产权工作高质量发展提供系统解决方案。

会议举办期间，与会代表还实地参观了浙江大学校史馆、图书馆主馆、国家重点实验室以及萧山浙大科创中心。

本次盛会汇聚战略视野、实践智慧与创新思维，系统总结了“十四五”期间高校知识产权工作的成功经验，科学规划了“十五五”发展蓝图。会议凝聚了发展共识，明确了前进方向，为推动高校知识产权工作高质量发展提供了实施路径，为构建高水平创新生态、提升成果转化效能注入了强劲动力。

消息来源：浙江大学图书馆

第 45 届国际高校图书馆协会（IATUL）年会落幕

2025 年 11 月 6 日，由国际高校图书馆协会（IATUL）主办、上海交通大学图书馆承办的第 45 届 IATUL 年会在上海交通大学闵行校区圆满落幕。这场以“探索图书馆的未来：联系、创新与影响力”为主题的国际盛会，前后历时 5 天，汇聚了来自亚、欧、美、非、大洋洲全球的 19 个国家和地区的 130 余所院校及单位的 200 余名代表，共话全球高校图书馆发展新路径，为数智时代高校图书馆行业转型升级注入了强劲动力。

一、大咖云集，共绘行业发展新蓝图

作为全球高校图书馆领域最具影响力的年度盛会，本次年会的主旨报告环节大咖云集，学术思辨与人文雅韵交织，为与会者带来了一场思想盛宴。

中国科学院院士、上海交通大学人工智能学院首席顾问鄂维南从 AI 时代科研范式、科研方法到应用场景的系统性变革，描绘 AI 时代科研新图景；美国迈阿密大学图书馆馆长 Charles D. Eckman 重新定义了图书馆在现代学术生态系统中的角色——从被动的知识存储库到支持协作与创造的“创新公共空间”；中国图书馆学会副理事长、中山大学信息管理学院教授程焕文系统梳理了中国高校图书馆的核心发展脉络，描绘了中国高校图书馆未来图景；杨百翰大学图书馆馆长 Rick Anderson 围绕“开放科学”这一核心议题，就其重要性及实际推动方案展开讨论；中国图书馆学会高校分会副主任、清华大学图书馆馆长金兼斌聚焦高校机构知识库建设探讨图书馆的价值与未来发展方向。中外专家的思想碰撞，既展现了全球图书馆发展的共性诉求，也凸显了中国实践的独特价值。

二、馆长论坛，对话凝聚行业共识

本届年会特别设置中外高校图书馆馆长对谈环节，来自全球 10 余所高校图书馆的馆长齐聚一堂，围绕 AI 时代图书馆的未来发展展开了两轮探讨。

第一轮对谈中，不少馆长认为人工智能正以惊人的速度迭代升级，这对于图书馆来说既是机遇也是挑战。一方面 AI 正在改变人与信息的互动方式，由此带来馆藏资源建设、空间转型升级、开放科学布局等的颠覆和重构，对图书馆的服务效率和方式提出了更高要求；另一方面图书馆员也在积极适应 AI 带来的诸多变化，在资源可及性、人工智能素养提升、馆员职业生涯规划等方面积极探索，努力在教育生态的变革中重塑图书馆的价值，在这一过程中以人为本仍然是图书馆人应该坚守的使命。第二轮对谈中，馆长们从各图书馆的实践经验出发，深入探讨在应对图书馆未来挑战和拥抱机遇方面的实际举措和战略。大家一致认为，技术的发展呼吁行业内更紧密的交流和合作，图书馆的未来，是图书馆人在每一次对话、每一次协作中共同书写的。

三、多维研讨，深耕五大核心议题

本届年会聚焦图书馆在高校创新生态中的角色、开放环境下的资源开发、服务创新与未来空间重构、AI 4S 科研范式下的研究支持、图书馆馆员队伍建设与能力提升 5 个分主题，设置近 40 场分会场报告，6 场快

闪演讲，4场工作坊研讨，2场特别兴趣小组会议，20余个参展海报……展开多维度研讨。

分会场报告环节共设置8个小组，围绕开放科学、人工智能融合与服务创新、图书馆空间与用户体验等细分议题，呈现了近40场高质量报告。其中特别设置“青年之声”环节，为青年馆员提供了开放包容的分享平台，彰显了行业新生代的活力与思考。

快闪演讲环节，6位来自世界各地的演讲者分享10分钟演说，主题包含沉浸式技术应用、信息素养教育、跨文化技能发展等。精彩的内容和富有感染力的演说引发了现场嘉宾的强烈共鸣。最终来自莫纳什大学的 Namita Santra 荣获最受欢迎报告奖。

海报展示环节，20余位参展人用图文形式丰富的海报，展现对图书馆未来的独特思考，参会人员针对海报内容为自己心仪的作品点赞。在终评环节，来自上海交通大学图书馆李靖等人的作品“Jiao Xiaotuan AI Librarian”（“交小团 AI 馆员”）斩获最佳海报奖。

工作坊环节，8位参与者就领导力培养、图书馆空间优化等议题分享各自的观点并组织现场讨论，展现了图书馆服务的多元化创新方向；IATUL 特别兴趣小组专题讨论及最新进展汇报环节，小组成员围绕 IATUL 过去一年的实践成果，探讨高校图书馆引领创新的有效路径，并对未来的工作提出展望。

四、文化交融，感知科技人文脉动

11月2日晚一场优雅的武术表演，以“动静结合、刚柔并济”的东方哲学，为这场国际学术盛会拉开序幕，精彩的演出和有趣的嘉宾互动，赢得现场阵阵掌声；11月4日，与会嘉宾来到上海交通大学图书馆主馆进行实地参观，馆内浓厚的学习气氛、独特的空间布局、多元的文化呈现吸引了嘉宾驻足，大家在现场交流互动，气氛热烈；11月5日，嘉宾们赴上海图书馆、博物馆等文化场馆交流学习，东西方文化在交流互鉴中增进理解，科技和人文在交融中相互辉映，年会独特的中国印记和上海的城市文脉，让与会人员在参观学习中深刻感受到了“各美其美，美美与共”的和谐之美。



会议合照 图片源自上海交通大学图书馆

5天的年会议程紧凑而充实，思想的交流跨越国界，合作的种子悄然萌发。第45届 IATUL 年会的成功举办，不仅为全球高校图书馆界搭建了高效的交流平台，更凝聚了行业共识：在数字转型与开放科学的浪

潮中，图书馆唯有坚持互联、创新、赋能，才能更好地发挥文化遗产与学术支撑的核心作用。此次年会的落幕，既是过往经验的总结，更是未来合作的起点。上海交通大学图书馆将以此次年会为契机，持续深化国际交流与合作，推动图书馆事业高质量发展，为构建全球高校图书馆发展共同体贡献中国智慧与力量。

消息来源：上海交通大学图书馆微信公众号

国际图联发布“更强大、更勇敢、携手同行”系列网络研讨会经验汇总

当地时间2025年10月31日，国际图联发布了“更强大、更勇敢、携手同行”(Stronger, Bolder, Together)系列网络研讨会的资源汇总，详情如下。

该系列研讨会由国际图联2023—2025年主席维姬·麦克唐纳(Vicki McDonald)与2025—2027年主席莱斯利·威尔(Leslie Weir)联合主持。在整个系列会议中，参会者探讨了在当今这个动荡的时代，世界需要图书馆承担怎样的角色，以及图书馆应如何回应这些需求。

此系列研讨会得出的12条结论如下：

1. 社区对其图书馆持续抱有多元化的期望。社区对图书馆的需求范围广泛，从为社会融合和技能培训提供空间与支持，到获取政府服务、早期教育支持以及心理健康服务。

2. 图书馆不应低估自身所产生的影响力。应留意那些图书馆改变人们生活的多种方式。通常，正是某些熟悉的日常事物产生了关键作用，例如图书馆提供的安静空间。

3. 讲述图书馆自身的故事是一种投资。图书馆往往就隐藏在我们身边显眼的地方，专注于提供便捷的服务，以至于人们往往忽视它们的存在。然而，通过讲述图书馆的故事，图书馆也能够创造新的支持者。

4. 关于创新存在认知差距。图书馆远比外界所认为的更具创新性。在外界看来，图书馆常常被视为适应变化缓慢，这导致其他利益相关方低估了图书馆的贡献。

5. 知识自由需要捍卫。人们应当接触广泛思想和资料并得出自己的结论，这一理念并非共识，但对于我们想要的世界却至关重要。

6. 图书馆拥有正当且必要的话语权。信息问题处于当今我们面临的许多重大挑战和问题核心。图书馆能够带来一种独特的、以人为本的视角，并且应当随时准备分享它。

7. 图书馆界可以在倡导方面相互学习。图书馆界中一些人已是充满信心的倡导者，而其他人则需要进一步学习如何阐释图书馆和知识自由对社会的重要性。

8. 成功获取支持未必能转化为资金。即便是那些自认能够说服他人认可图书馆潜力、并能成功吸引合作伙伴的机构也指出，仍需将认同转化为实际资金支持。

9. 图书馆需要向直接利益相关者之外进行倡导。参会者发现其管理层或上级机构给予的支持度高于所在社区。我们必须善于阐释自身对更广泛领域的贡献。

10. 我们需要以富有想象力的方式建立合作伙伴关系。不论是源于自身或他人的认知局限，图书馆常错失通过合作实现“1+1>2”效应的机会。与大型科技企业的合作就是典例——纵然存在分歧，我们确实拥有共同利益。

11. 在塑造未来方面图书馆仍可做得更好。即使自认具备创新力，我们仍有提升空间。虽然对未来趋势有一定把握，但我们的预见能力可以更强，与他人共同主导工作的开放度也需要提高。

12. 我们需要满怀信心地拥抱变革。我们聆听了诸多有力例证：各类图书馆间的传统界限如何被打破，图书馆如何真正让社区参与规划，以及如何为馆员创新提供必要的实践支持和心理保障。

消息来源：e线图情微信公众号

理性过剩的时代

——从《疯癫与文明：理性时代的疯癫史》看现代社会的焦虑与禁锢

敖骏雨¹ 陆家豪²

米歇尔·福柯的《疯癫与文明》是一部揭示文明阴影的著作，它追问的并非疯癫本身的本质，而是“疯癫”这一概念是如何被理性社会建构、排斥与管理的。福柯用细致地历史考察展现出一个令人不安的事实：理性并非纯粹的光明，它在建立秩序的同时也制造了排斥与禁闭。



《疯癫与文明》 图片源自浙江大学图书馆

在阅读这本书的当下，我不禁思考：如果说 17 世纪的欧洲通过“收容所”关押疯子来维持社会秩序，那么 21 世纪的我们，又以何种形式延续着这种“禁闭”？人工智能的崛起、算法的渗透、效率与优化成为社会主旋律，这一切是否让现代社会成为另一种更精密的理性牢笼？

一、从疯癫的沉默到秩序的胜利

在《疯癫与文明》中，福柯追溯了疯癫在欧洲文化中的命运。

中世纪的人们尚能容忍疯癫的存在，疯子被看作与真理或神秘相通的存在；但到了 17 世纪，“大禁闭”的出现标志着理性开始系统地隔绝非理性。疯子被关进收容所，与贫民、浪荡者、异端者一同被视作“不合理”的存在。他们不需要被理解，而需要被管理。

启蒙运动进一步加深了这一理性与非理性的分界。理性成为社会的中心价值，疯癫则被医学化、科学化。疯子不再被看作“人类经验的一部分”，而成了“必须被矫正的异常”。从此，理性以知识、科学和秩序的名义，掌控了社会的语言与判断标准。

福柯指出：“疯癫之所以沉默，不是因为它不再存在，而是因为理性不再允许它说话。”这种沉默，不仅是疯子的沉默，更是整个人类经验中“非理性部分”的消失。

理性赢得了胜利，却让人类失去了某种深度的感受与自由。

二、人工智能时代的“新禁闭”

读到这里，我不仅联想到当下的社会。如果说 17 世纪的“禁闭”是物理的，那么现代社会是否存在心理的、文化的、系统的“禁闭”？在人工智能与算法主导的时代，我们的社会比以往任何时候都更追求“理

¹ 作者系浙江大学光华法学院 2025 级法律（法学）硕士。

² 作者系特聘副研究员。

性化”。算法告诉我们怎样最有效率地工作、学习、休息；智能设备记录我们的运动步数、睡眠质量、工作效率；数据驱动的教育体系、绩效体系、消费体系，无时无刻不在提醒我们：效率就是价值，理性就是美德，最优解就是人生的方向——这或许正是福柯意义上的“理性权力的深化”。

理性不再只是思想观念，而是渗透进身体、时间和生活节奏的规训机制。它不像古典时代那样关押疯子，而是通过算法与自我管理的方式，让我们自觉地成为理性的奴隶。人们害怕“浪费时间”，害怕“效率低下”，害怕“被落下”。我们把每一分钟都变成可以量化的资源：学习要高效，沟通要高效，甚至休息也要高效。我们不允许自己迷茫、不允许自己迟疑、不允许自己做错。在这种环境下，理性已经不再是通向自由的手段，而是成为一种新的压迫形式——一种被内化的权力。每个人都像自己的管理者，不断监控、评估、修正自己的人生轨迹。

三、当“最优解”成为信仰

福柯指出，疯癫被排斥出社会的那一刻，理性确立了自己的秩序。但这种秩序并不意味着自由，而意味着一种“被理性化的生活”。

现代社会的焦虑，正是这种理性化秩序的产物。人们以为焦虑来自竞争，其实焦虑来自理性对于偏差的零容忍，而人工智能社会强化了这种倾向。算法为我们提供路径的“最优解”：最有效率的学习方法、最具回报的专业选择、最合适的职业规划、最科学的时间管理……于是人生变成了一场由算法指引的竞赛，每个人都在寻找最优路径，却在过程中失去了自我体验的意义。家长焦虑孩子的每一步人生，担心一个选择就毁掉未来；青年人焦虑升学、就业、买房、结婚，每一步都像棋局，不容失误；社会以“理性选择”压制一切情感与偶然，仿佛人生存在唯一的正确路线。人们焦虑的不仅是落后，更是偏离理性、浪费生命的恐惧。



法国哲学家米歇尔·福柯 图片来源于网络

但正如福柯所揭示的那样，理性与疯癫的界限是社会建构的。今天我们所谓的“理性人生”，其实不过是被社会、技术与资本共同塑造的标准化人生。一旦偏离这一轨道，我们就被标记为“失败”“低效”“不理性”。于是现代社会并没有消灭疯癫，而是将疯癫转化为普遍的焦虑。每个被理性逼迫的个体，都在内心里默默地发疯。

四、情感与脆弱的驱逐

福柯在书中指出，疯癫之所以被理性排斥，是因为它代表着混乱、激情与不可控的力量。理性要建构秩序，就必须消灭这种“混沌的自由”。今天的我们，正在以同样的方式驱逐情感与脆弱。我们害怕被情绪支配，害怕“失控”，害怕展现软弱。理性告诉我们要“自我管理”“情绪稳定”“保持积极”，于是我们开始掩饰悲伤、否认恐惧、压抑愤怒。我们不再允许自己痛哭，不再允许自己失败，不再允许自己迷失。但这恰恰是疯癫被再次禁闭的表现。

现代社会的理性化，使人类丧失了情感的深度。我们越来越“聪明”，却越来越难以感受。我们在算法推荐的世界里生活，每一次选择都被优化、预测、计算，但“感受的偶然”“思维的混乱”“心灵的浪费”——这些构成人性的重要维度，被理性无声地清除。

福柯的警告在此变得格外现实：当理性成为唯一合法的语言，疯癫的沉默就意味着人类经验的贫乏。我们可以说，人工智能时代的“疯癫”，已经不是被关押在疯人院中的异类，而是隐藏在每个表面理性、追求完美的现代人内心的那一丝撕裂。

五、重新理解“非理性”的价值

在《疯癫与文明》中，福柯并没有浪漫化疯癫，也没有否定理性的重要性。他要我们看到：理性与非理性的对立，是人类自我建构的产物。文明需要理性，但理性不能吞噬人性。疯癫代表着人类经验中那些被压抑的部分：情感、想象、混乱、偶然、失败、浪费。这些“非理性”的元素，恰恰是人类创造力与自由的源泉。而当今社会崇尚“最优解”的逻辑，却正在消灭这种非理性。当人生只剩下效率和结果，我们或许再也无法体验“无意义的快乐”“徒劳的探索”“纯粹的等待”这种人性的瞬间。我们害怕浪费时间，却因此浪费了生命的厚度。

福柯告诉我们：疯癫的意义，不在于病，而在于提醒理性自身的边界。它是一种镜子，照出理性文明的阴影。而今天，我们更需要这种镜子——因为理性已经无处不在，而自由正在被悄然削薄。

六、在理性笼罩下保持“人”的可能

读《疯癫与文明》，我逐渐理解到，福柯并非要否定理性，而是提醒我们：理性有其边界。理性让人类摆脱了混乱与恐惧，却也可能在过度扩张时，遮蔽了生命的另一面。疯癫在福柯的笔下，不仅是一种病态的象征，更代表着理性之外的可能空间，一个容纳情感、犹豫、错误与想象的领域。在这个意义上，“非理性”并非低劣或软弱，而是人性中不可或缺的一部分。它意味着我们仍然能够感受，仍然会迷惑、失败，也仍能在不确定中寻找意义。正如福柯所说，“疯癫的声音其实是理性世界的回响”，它提醒我们，秩序的背后总有未被听见的混沌。

放到当下，所谓“浪费时间”的瞬间、“低效”的选择、“情绪化”的反应，也许正是我们抵抗被彻底理性化的一种方式。当我们容许自己暂时停下脚步，感受时间的流动，容许思维的迟缓和心绪的波动，我们其实是在捍卫一种“人的空间”，一种不被算法、标准和最优解完全占据的空间。《疯癫与文明》让人思考的不仅是疯癫的历史，更是文明运作的逻辑。理性带来了秩序与安全，但也在无形中划定了新的边界，让一部分人性被排除在外。

在人工智能与算法主导的社会中，理性力量的影响比以往任何时候都更强。我们用数据解释生活，用效率衡量价值，用逻辑规划人生。与此同时，人类的焦虑、脆弱和情感却在悄然被边缘化。福柯所揭示的“疯癫的沉默”，在今天或许正转化为一种“人性的沉默”。我们不再被关在疯人院里，却在更温和的理性体系中，学会了自我约束、甚至自我驯化。理性固然重要，它让世界更清晰、社会更稳定，但它不能成为唯一的语言。当我们敢于允许自己不完美，允许时间被浪费，允许情感不受控制，也许那一刻，我们重新触摸到了人之为人的真实。

理性为我们建造了光亮的世界，而非理性让生命保持深度与温度。在人工智能高度发展的今天，重新理解福柯，或许正是重新理解“如何在理性笼罩下仍然做一个人”的过程。

“自动驾驶汽车致损的民事侵权责任问题”之法律检索报告

林千慧¹

指导老师：吴佩乘

第一部分 引言

近年来，自动驾驶技术在全球范围内迅速发展，车辆在感知、决策与控制方面的自主化程度不断提高，从辅助驾驶向高度乃至完全自动化逐步迈进。随着自动驾驶汽车在实际道路上的测试与应用增加，车辆运行方式已不同于传统由驾驶人直接控制的模式，技术风险、参与主体及运行场景的变化，使得相关法律问题日益受到关注。

从我国立法现状来看，目前尚未形成关于自动驾驶民事责任的专门法律体系，在责任认定上主要依托民法典产品责任、机动车交通事故责任等一般性制度予以适用。《产品质量法》《道路交通安全法》以及若干部门规章与技术标准虽对自动驾驶车辆的安全管理、自动化等级及使用场景作出规范，但对于损害发生时责任如何划分尚未提供明确规则，立法层面的系统性与專屬性仍显不足。

在此背景下，自动驾驶汽车致损后的责任归属成为一个复杂的法律问题。归责主体的范围如何界定、驾驶人与系统之间的责任如何区分、系统未介入是否构成缺陷、算法判断与设备性能如何纳入因果关系审查，均是当前争议的核心。简而言之，问题在于：在自动驾驶情境中，应当如何认定不同主体的民事责任以及相互之间的责任边界。基于此，本文将围绕“自动驾驶汽车致损的民事侵权责任问题”展开系统的法律文献检索。

第二部分 文献检索方法综述

一、检索路径

本次检索以“自动驾驶”“侵权责任”“产品责任”“交通事故责任”等为基础关键词，在法律数据库（如北大法宝、知网等）中进行初步检索，以了解我国现有立法、司法案例及学术研究的总体情况。通过初步检索，获得了涉及自动驾驶法律规制、产品责任以及机动车交通事故责任等相关文献与规范性文件。

在获得初步结果后，进一步通过组合关键词的方式细化检索条件，例如使用“自动驾驶+侵权责任”、“自动驾驶+产品缺陷”“自动驾驶+交通事故责任”等进行交叉检索，以缩小检索范围并提高文献的相关性。同时，在案例检索中重点筛选涉及自动驾驶辅助系统或智能驾驶功能的产品责任纠纷案例，从而更有针对性地分析自动驾驶技术背景下责任认定的司法实践。通过上述逐步细化的检索路径，最终形成较为系统的研究资料。

二、数据库

1. 中文数据库：知网、北大法宝、裁判文书网。
2. 外文数据库：Westlaw、Heinonline、欧盟法律数据库（www.europa.eu）、德国联邦司法部法律信息系统（<https://www.gesetze-iminternet.de/>）、Beck-online、Legislation.gov.uk。

三、关键词

中文：自动驾驶、机动车道路交通事故责任、产品责任、自动驾驶汽车侵权责任、自动驾驶交通事故责

¹ 浙江大学光华法学院 2025 级法律硕士（非法学）。

任、自动驾驶致损责任、自动驾驶责任主体认定、自动驾驶产品缺陷认定、自动驾驶算法责任。

外文: Autonomous Driving; Self-driving Cars; Autonomous Vehicles; Intelligent Connected Vehicles; Tort Liability; Product Liability; Traffic Accident Liability; Liability of Autonomous Vehicles; Liability for Autonomous Driving Accidents.

第三部分 中文资源

一、一次资源

(一) 法律法规

1.1 《中华人民共和国民法典》

第四章 产品责任

第一千二百零二条 因产品存在缺陷造成他人损害的,生产者应当承担侵权责任。

第一千二百零三条 因产品存在缺陷造成他人损害的,被侵权人可以向产品的生产者请求赔偿,也可以向产品的销售者请求赔偿。

产品缺陷由生产者造成的,销售者赔偿后,有权向生产者追偿。因销售者的过错使产品存在缺陷的,生产者赔偿后,有权向销售者追偿。

第一千二百零五条 因产品缺陷危及他人人身、财产安全的,被侵权人有权请求生产者、销售者承担停止侵害、排除妨碍、消除危险等侵权责任。

第一千二百零六条 产品投入流通后发现存在缺陷的,生产者、销售者应当及时采取停止销售、警示、召回等补救措施;未及时采取补救措施或者补救措施不力造成损害扩大的,对扩大的损害也应当承担侵权责任。

依据前款规定采取召回措施的,生产者、销售者应当负担被侵权人因此支出的必要费用。

第一千二百零七条 明知产品存在缺陷仍然生产、销售,或者没有依据前条规定采取有效补救措施,造成他人死亡或者健康严重损害的,被侵权人有权请求相应的惩罚性赔偿。

第五章 机动车交通事故责任

第一千二百零八条 机动车发生交通事故造成损害的,依照道路交通安全法律和本法的有关规定承担赔偿责任。

1.2 《中华人民共和国产品质量法》(2018年修正)

第四十一条 因产品存在缺陷造成人身、缺陷产品以外的其他财产(以下简称他人财产)损害的,生产者应当承担赔偿责任。

生产者能够证明有下列情形之一的,不承担赔偿责任:

- (一)未将产品投入流通的;
- (二)产品投入流通时,引起损害的缺陷尚不存在的;
- (三)将产品投入流通时的科学技术水平尚不能发现缺陷的存在的。

第四十二条 由于销售者的过错使产品存在缺陷,造成人身、他人财产损害的,销售者应当承担赔偿责任。

销售者不能指明缺陷产品的生产者也不能指明缺陷产品的供货者的,销售者应当承担赔偿责任。

第四十三条 因产品存在缺陷造成人身、他人财产损害的,受害人可以向产品的生产者要求赔偿,也可以向产品的销售者要求赔偿。属于产品的生产者的责任,产品的销售者赔偿的,产品的销售者有权向产品的

生产者追偿。属于产品的销售者的责任，产品的生产者赔偿的，产品的生产者有权向产品的销售者追偿。

1.3 《中华人民共和国道路交通安全法》（2021年修正）

第七十六条 机动车发生交通事故造成人身伤亡、财产损失的，由保险公司在机动车第三者责任强制保险责任限额范围内予以赔偿；不足的部分，按照下列规定承担赔偿责任：

（一）机动车之间发生交通事故的，由有过错的一方承担赔偿责任；双方都有过错的，按照各自过错的比例分担责任。

（二）机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故，非机动车驾驶人、行人没有过错的，由机动车一方承担赔偿责任；有证据证明非机动车驾驶人、行人有过错的，根据过错程度适当减轻机动车一方的赔偿责任；机动车一方没有过错的，承担不超过百分之十的赔偿责任。

交通事故的损失是由非机动车驾驶人、行人故意碰撞机动车造成的，机动车一方不承担赔偿责任。

2. 地方性法规

2.1 《北京市自动驾驶汽车条例》（2025 施行）

车辆未激活自动驾驶功能状态发生交通事故的，按现有规定执行；车辆在自动驾驶系统功能激活状态下发生了事故，属于自动驾驶汽车一方责任的，由车辆所有人、管理人承担赔偿责任；且只要是自动驾驶激活状态下发生的事故，即可依法向负有责任的生产者和销售者进行追偿，甚至可追究相关人员刑事责任。

2.2 江苏省道路交通安全条例(2023 修订)

第八十五条 有条件自动驾驶汽车、高度自动驾驶汽车发生道路交通安全违法行为的，由公安机关交通管理部门依法对机动车驾驶人实施处罚；完全自动驾驶汽车发生道路交通安全违法行为的，由公安机关交通管理部门依法对汽车所有人、管理人进行处理。

2.3 深圳经济特区智能网联汽车管理条例

第五十四条 智能网联汽车发生交通事故，因智能网联汽车存在缺陷造成损害的，车辆驾驶人或者所有人、管理人依照本条例第五十三条的规定赔偿后，可以依法向生产者、销售者请求赔偿。

第五十五条 智能网联汽车车载设备、路侧设备、监管平台等记录的车辆运行状态和周边环境的客观信息，可以作为认定智能网联汽车交通事故责任的重要依据。

3. 地方政府规章

上海市智能网联汽车测试与应用管理办法（2022 施行）

第四十三条 （责任认定与承担）

智能网联汽车发生交通违法行为或者交通事故的，由公安部门按照道路交通安全法律、法规进行认定和处理，并依法确定相应的责任。

智能网联汽车在自动驾驶模式下发生交通事故并造成损害，经认定属于智能网联汽车一方责任的，由开展智能网联汽车测试与应用活动的单位依法先行承担相应的赔偿责任，并可依法向相关责任方追偿。

4. 部门规范性文件

《自动驾驶汽车运输安全服务指南（试行）》交办运〔2023〕66号

七、安全保障

（一）安全生产制度。

自动驾驶运输经营者应履行安全生产主体责任，建立实施运营安全管理制度，包括但不限于全员安全生产责任制度……等。

（二）运输安全保障。

自动驾驶运输经营者应建立健全运输安全保障体系，在正式运营前要制定自动驾驶汽车运输安全保障方

案……自动驾驶运输经营者应与汽车生产企业、安全员等签署协议，明确各方权利责任义务，并组织对运输安全保障方案进行专业性论证和安全风险评估。……自动驾驶运输经营者要确保运输安全；存在重大隐患无法保障运输安全的，应及时依法暂停自动驾驶运输经营。

……

（六）应急处置。

自动驾驶运输经营者应制定自动驾驶汽车运营突发事件应急预案，……。自动驾驶汽车在运营过程中发生车辆故障或安全事故时，自动驾驶运输经营者应按应急预案要求启动应急响应，……。

5. 推荐性国家标准

《汽车驾驶自动化分级》（标准号：GB/T 40429-2021）

（虽并未涉及民事责任或赔偿规则，但其对不同自动化等级的界定为判断驾驶人与系统承担驾驶任务的范围提供了技术基础，从而在责任划分上具有重要的参考价值。）

6. 小结：我国针对自动驾驶汽车致损尚未形成统一的民事责任体系，现行规范仍主要依赖民法典中规定的产品责任与机动车交通事故责任等一般性规则予以适用，虽提供基本归责依据，但对自动驾驶系统的技术属性与人机协同情境缺乏专门规定。行政规章与技术标准也仅对安全管理与自动化等级作出技术性要求，未涉及民事责任的具体构造。部分地方性法规虽开展了责任追偿等制度探索，但立法位阶有限，尚未形成全国一致的责任框架。

（二）司法案例

1. 沈某敏诉泰州海某汽车销售服务有限公司产品责任纠纷案[参见江苏省泰州市中级人民法院（2023）苏12民终1090号判决书。]

1.1 案件概要

2020年3月13日，沈某敏从泰州海某汽车销售服务有限公司购买一辆配备AEB自动紧急制动系统的某品牌汽车，成交价194,800元。当日16时许，沈某敏驾驶该车辆至泰州市城区准备办理上牌手续。行驶至一处路口时，沈某敏由南向北通行，与案外人驾驶的由东向西行驶的二轮电动车发生碰撞，造成一人死亡、多人受伤以及车辆损坏。

交警部门经调查后出具交通事故认定书，认定沈某敏存在未按交通信号灯指示通行、误将油门当刹车并持续踩踏等行为，对事故负全部责任。沈某敏随后因交通肇事罪被追究刑事责任，并为取得受害人谅解，向相关人员支付谅解金64,000元及承担民事案件受理费6,390元。

2022年，沈某敏以产品责任纠纷为由向法院起诉，主张案涉车辆AEB系统未在事故发生时发挥制动作用，构成产品质量缺陷，且海某公司在销售过程中存在欺诈行为，故请求退还购车款、三倍赔偿、精神抚慰金以及与事故相关的各项损失。海某公司辩称，AEB系统仅为辅助驾驶功能，存在识别局限，且用户手册已明确警示：事故的发生系由驾驶员违反交通规则及误操作所致，与车辆性能无关。

一审法院驳回沈某敏诉请。沈某敏不服，上诉。二审法院维持原判。

1.2 争议焦点

第一，关于案涉AEB自动紧急制动系统是否构成产品缺陷。

案涉车辆AEB自动紧急制动系统未发挥作用不属于产品缺陷。AEB自动紧急制动系统是指当车辆遇到紧急情况可能与前车发生碰撞时，如果驾驶人没有及时进行紧急制动或紧急转向避险等操作时，系统将辅助驾驶人对车辆施加制动力以避免或减轻碰撞。案涉车辆交付和事故发生时，我国对于AEB自动紧急制动系统技术尚未制定国家标准或者行业标准。从案涉汽车投入流通时的技术发展水平来看，尚有一定局限性，该系统需通过识别车辆尾部来获取车辆信息，无法识别骑行者等目标，亦不会对逆向来车和前方横向穿越车辆作出

报警提示，故该技术局限不属于不合理的危险，且汽车用户手册对此明确予以警告。沈某敏并未提供相关证据证实用户手册中关于案涉车辆 AEB 自动紧急制动系统功能及警告的介绍与实际情况不吻合。从案涉交通事故的证人证言、被告人供述与辩解、勘验笔录等证据看，由于 AEB 自动紧急制动系统本身无法识别横向经过的二轮电动车，故案涉交通事故发生时的情景并不满足 AEB 自动紧急制动系统发挥作用的条件。因此，案涉 AEB 自动紧急制动系统未发挥作用，并不属于《中华人民共和国产品质量法》第四十六条规定的产品缺陷。

第二，关于案涉系统未介入与事故之间是否存在因果关系。

案涉 AEB 自动紧急制动系统未发挥作用与案涉交通事故发生没有因果关系。从 AEB 自动紧急制动的功能设计看，该系统的设计逻辑遵循“驾驶员指令优先”原则，即当系统检测到驾驶员主动踩下油门时，会默认驾驶人存在“加速意图”，从而抑制 AEB 自动紧急制动系统功能发挥。本案中，根据交警部门出具的交通事故责任认定书，案涉交通事故发生的主要原因系因沈某敏未遵守交通规则。具体而言，沈某敏驾驶案涉车辆由南向北行驶，因分心未注意交通信号灯指示，与案外人由东向西横向驾驶的二轮电动车发生碰撞。事发时，沈某敏误把油门当刹车而持续踩油门，系统判定为“主动加速”，从而导致 AEB 自动紧急制动系统未介入，故案涉车辆的 AEB 自动紧急制动系统未发挥作用并非交通事故发生的原因，海某公司无需为沈某敏的交通事故承担赔偿责任。

1.3 小结

本案显示，在辅助驾驶尚未形成完全自动化的条件下，事故责任的认定仍以驾驶人行为过错为中心；系统未介入并不当然构成产品缺陷，关键在于技术局限是否超出一般消费者安全期待，以及制造商是否已充分提示风险。结合既有研究，当前我国责任体系仍建立在驾驶人注意义务与产品安全义务的基础上：自动驾驶功能并不能取代驾驶义务，驾驶人仍承担主要行为责任；制造商责任则在系统可能主导行为的高等级自动驾驶场景中逐渐上升。本案亦提示，自动化功能的边界应被严格审查，通过明确使用说明、警示义务与行为规范来界定责任分配，防止技术风险被不当地转嫁至生产者。

2. 孙某迪危险驾驶案[参见浙江省宁波市鄞州区人民法院（2024）浙 0212 刑初 290 号判决书。]——醉酒后启用汽车驾驶辅助功能在道路上行驶的，仍构成危险驾驶罪

2.1 案件概要

2023 年 3 月 4 日 1 时许，被告人孙某迪在未取得机动车驾驶证的情况下，饮酒后驾驶机动车，沿浙江省宁波市鄞州区中山东路行驶，行驶至宁波东绕城高速公路时启用汽车辅助驾驶功能。2 时 20 分许，行驶至 G15 沈海高速公路往福建方向 1508 公里+600 米处，追尾碰撞江某驾驶的载货汽车，造成本人受伤、两车受损及道路中央护栏受损的交通事故。民警到达现场后，将孙某迪送至医院救治，并对其进行呼气酒精含量检测，显示结果为 99 毫克/100 毫升。经抽血鉴定，孙某迪血液酒精含量为 119 毫克/100 毫升，属醉酒。交通事故认定书认定，孙某迪因未按操作规范安全驾驶、未取得驾驶证驾驶机动车、醉酒驾驶机动车的过错，负事故主要责任；江某因在高速公路上低于规定最低时速行驶、大件运输未按操作规范的过错，负事故次要责任。

浙江省宁波市鄞州区人民法院于 2024 年 3 月 8 日作出（2024）浙 0212 刑初 290 号刑事判决：被告人孙某迪犯危险驾驶罪，判处拘役三个月，并处罚金人民币六千元。宣判后，没有上诉、抗诉，判决已经发生法律效力。

2.2 争议焦点

本案的争议焦点为：醉酒后启用汽车驾驶辅助功能在道路上行驶行为的定性。

根据《中华人民共和国刑法》第一百三十三条之一的规定，在道路上醉酒驾驶机动车的，构成危险驾驶罪。实践中，不少醉酒驾驶行为人以开启自动驾驶功能为由抗辩不构成危险驾驶罪等犯罪。根据国家标准《汽

车驾驶自动化分级》0-2级为驾驶辅助，据此，仅具备0-2级驾驶自动化功能的驾驶辅助系统，不能代替驾驶人成为驾驶主体，驾驶辅助系统激活后，驾驶人仍在实际执行动态驾驶任务，需要监管系统并始终参与动态驾驶任务以确保行车安全。本案中，被告人孙某迪在道路上醉酒驾驶机动车，其行为已构成危险驾驶罪。孙某迪在高速公路行车时启动的驾驶自动化系统仅具有驾驶辅助功能，其在驾驶室打瞌睡，怠于监管、控制车辆，不符合安全驾驶规范，事故责任应归咎于驾驶人孙某迪而非驾驶自动化系统，其关于开启驾驶自动化系统后本人没有实施驾驶行为的辩解不能成立。孙某迪未取得机动车驾驶证，在高速公路上醉酒后驾驶机动车，造成交通事故且负事故主要责任，依法从重处罚。

3. 邯郸特斯拉自动驾驶致死事故——中国自动驾驶第一案[央视新闻：《国内首起特斯拉自动驾驶致死事故揭秘：系统未识别前车直接撞上》，载央视网2016年9月14日，<https://m.news.cctv.com/2016/09/14/ARTI080nLahX0ezuWjLstquq160914.shtml>,2025年10月29日访问。]

3.1 案件概要

2016年1月在京港澳高速河北邯郸段，一辆特斯拉轿车与前方一辆在同向车道上行驶的道路清扫车发生追尾事故，特斯拉驾驶员高某不幸身亡，交警认定由高某对该起事故负主要责任。事后，高某家人以生产商特斯拉公司为被告，起诉称特斯拉夸大宣传自动驾驶功能是造成本起车祸的主要原因，要求其承担产品责任。而特斯拉公司主张，在用户使用手册中已提示驾驶人“无论是否开启自动驾驶功能，驾驶人都要对车辆的行驶行为承担最后的责任”。审理过程中，法院委托的鉴定机构根据特斯拉公司提供的行驶数据，确认事故是在自动驾驶模式下发生的，但至今未对事故责任主体形成最终定论。

3.2 裁判结果

截至目前，关于此案，尚无公开可检索的生效裁判文书。根据媒体报道可知，案件虽已于2016年9月于北京市朝阳区人民法院开庭审理，但法院未在裁判文书网发布判决结果，其具体处理方式和法律结论无从得知。

二、二次资源

(一) 高校发布学者建议稿

《中华人民共和国人工智能法（学者建议稿）》（中国政法大学数据法治研究院2024年3月16日发布）

第八十五条 【提供者归责原则】

第八十六条 【使用者归责原则】使用人工智能产品和服务造成他人损害，使用者有过错的，应当承担侵权责任；人工智能开发者、提供者未尽到本法规定义务的，承担相应的侵权责任。法律另有规定的，依照其规定归责。

第八十八条 【与产品责任的协调】人工智能提供者、使用者同时构成生产者、销售者的，受害人可以选择适用本法或者有关产品责任的法律规定。

第九十条 【基础模型的法律 responsibility】基础模型提供者知道或者应当知道衍生利用的人工智能开发者、提供者、使用者利用其基础模型从事违法活动，未采取必要措施，造成他人损害的，与该人工智能开发者、提供者、使用者承担连带责任……。

第九十三条 【合规免责】人工智能开发者、提供者、使用者建立人工智能风险合规制度并且切实执行……可以减轻或者免除单位及其直接负责的主管人员和其他直接责任人员的行政处罚。

（二）学术争议焦点

1. 是否应当赋予自动驾驶汽车法律人格

观点 1: 否定说

冯瑛¹明确否定了赋予自动驾驶汽车或智能机器法律人格，认为其“自主性”仅属技术范畴——即，完全依附外部指令，不具备意识、意志或理解法律规范的能力，也无法回应法律义务；所谓法律人格与道德人格分离而产生的“电子人格”构想本质上只是责任财产特定化，会使本应承担责任的制造商与设计者逃避责任，违反正义。替代方案是继续由驾驶员、车辆保有人、制造者、设计者及保险机制分担责任，最终或朝向产品责任与机动车保有者责任的融合发展。

观点 2: 肯定说

许中缘²则认为随着自动驾驶系统的成熟，车辆已经具备深度学习与高度自主决策能力，现行道路交通安全法与产品责任法难以有效规制自动驾驶事故，将责任继续归属为驾驶人、生产者、销售者等多主体，容易导致因果链条复杂、举证成本高、责任认定困难。在此背景下，应将车辆拟制为统一责任主体，赋予高度自动驾驶汽车“工具性人格”，并设立风险基金作为责任财产，当汽车在自动驾驶模式下造成交通事故损害时，从风险基金中赔付损失，以实现快速、稳定赔付与合理风险分担。

2. 认定自动驾驶事故责任主体

观点 1: 弱化驾驶员责任

在吴存伟³的分析中，传统以驾驶员为核心的侵权责任结构已难以适用于自动驾驶情境，其根本原因在于自动驾驶系统使驾驶员在技术上丧失对车辆的持续操作控制与实时介入能力。自动驾驶车辆在运行中由算法、传感器与决策系统承担主要的环境识别与驾驶任务，车辆的行驶路径、危险规避与制动反应均由系统自动完成，驾驶员通常处于被动监督甚至完全脱离驾驶行为的状态。在此背景下，以人的注意义务、过错判断和行为能力作为责任归责基础的既有模式出现明显局限，因此作者认为，自动驾驶条件下应当淡化甚至部分突破以驾驶员为中心的侵权责任结构，转向更加关注系统性能、生产者注意义务以及车辆运行风险的责任体系。

观点 2: 强调制造商责任（产品责任）

冯瑛⁴指出，在自动驾驶情境下，车辆的识别、判断与操控均由系统自动完成，使用人已不再实施传统意义上的驾驶行为。在此运行结构中，事故成因更可能源自系统层面的缺陷，如传感器识别错误、算法判断失灵或防碰撞模块故障等。因此，驾驶人的注意义务与操作过错难以再作为核心的归责依据。其强调，当使用人并未真正参与驾驶时，“最可能的原因就是防碰撞系统本身存在故障”，这表明技术风险才是事故发生的主要来源。基于此，责任框架应从以驾驶人过错为中心的结构转向以产品安全、系统可靠性为重点的产品责任模式，并强化制造商在研发、测试、更新与安全保障方面的义务。

3. 采用何种归责原则

白云武⁵指出，对自动驾驶汽车发生交通事故后的归责原则可以参照交通二元化的归责体系，或借鉴民航飞机发生事故时适用的无过错归责原则。在双方主体均为自动驾驶汽车方，或一方主体为自动驾驶汽车、另一方主体为普通机动车时，适用过错责任原则；当一方为自动驾驶汽车，另一方为行人或非机动车时，适

¹ 冯瑛：《自动驾驶汽车致损的民事侵权责任》，载《中国法学》2018年第6期，第126页。

² 许中缘：《论智能汽车侵权责任立法——以工具性人格为中心》，载《法学》2019年第4期，第67-81页。

³ 吴存伟：《自动驾驶汽车侵权责任研究》，中国社会科学院大学2021年硕士学位论文。

⁴ 冯瑛：《自动驾驶汽车致损的民事侵权责任》，载《中国法学》2018年第6期，第126页。

⁵ 白云武：《无人驾驶汽车交通事故的法律责任分析》，载《交通运输部管理干部学院学报》2016年第26卷第2期

用过错推定原则。

杨立新¹则认为，自动驾驶汽车作为智能机器人在交通领域的一种应用，其基本属性仍未脱离“物”的范畴，本质上就是将人工智能搭载于机动车之上。故可将自动驾驶汽车道路交通事故的责任界定，看作传统的交通事故责任中存在产品责任的模式。

（三）总结

学界争议主要聚焦于三方面：首先是法律人格，一种观点认为机器仅具技术属性，赋予人格恐助长生产者规避责任，另一观点则建议通过拟制人格并配套风险基金来简化救济程序。其次是责任重心，由于人类驾驶员控制力减弱，应弱化其注意义务，将焦点转向系统安全与制造商的保障义务。最后是归责原则，目前存在二元区分与回归传统两种观点，前者主张依据受害对象分别适用过错或过错推定原则，后者则坚持将其视为法律上的“物”，依托现有的机动车与产品责任框架进行整合认定。

第四部分 比较法资源

一、一次资源

（一）德国法

笔者在 beck-online 数据库中检索关键词 automatisiertes Fahren（自动驾驶）、hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen（高度或完全自动驾驶功能）、Straßenverkehrsgesetz / StVG（道路交通安全法），获取了德国《道路交通安全法》（Straßenverkehrsgesetz, StVG）的最新全文。重点参考了 2017 年 6 月 16 日通过的《第八次道路交通安全法修改法案》（Achstes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes），该法案正式将自动驾驶相关条款（1a-11）纳入 StVG 体系。

德国《道路交通安全法》Straßenverkehrsgesetz（StVG 2017 修订）作为世界首部系统化规范智能汽车侵权责任的法律，在自动驾驶情境中形成了由运行规则与侵权责任规则相衔接的体系。

（一）运行规则相关法条

1. 1a Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

第一条 Der Betrieb eines Kraftfahrzeugs mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion ist zulässig, wenn die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wird.

(1) Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne dieses Gesetzes sind solche, die über eine technische Ausrüstung verfügen, (通过下文六项技术能力对“具有高度或者完全自动化驾驶功能的机动车”进行定义)。

a. die zur Bewältigung der Fahraufgabe - einschließlich Längs- und Querführung - das jeweilige Kraftfahrzeug nach Aktivierung steuern (Fahrzeugsteuerung) kann,

b. die in der Lage ist, während der hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugsteuerung den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen,

c. die jederzeit durch den Fahrzeugführer manuell übersteuerbar oder deaktivierbar ist,

d. die die Erforderlichkeit der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung durch den Fahrzeugführer erkennen kann,

e. die dem Fahrzeugführer das Erfordernis der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung mit ausreichender Zeitreserve vor der Abgabe der Fahrzeugsteuerung an den Fahrzeugführer optisch, akustisch, taktil oder sonst wahrnehmbar anzeigen kann und

¹ 杨立新：《中国大陆地区道路交通事故责任立法司法的基本状况及评价》，载《中州学刊》2018 年第 7 期。

f. die auf eine der Systembeschreibung zuwiderlaufende Verwendung hinweist.

Der Hersteller eines solchen Kraftfahrzeugs hat in der Systembeschreibung verbindlich zu erklären, dass das Fahrzeug den Voraussetzungen des Satzes 1 entspricht. (Hersteller hat die Pflicht, die Voraussetzungen des Satzes 1 zu erfüllen.)

第四条 Fahrzeugführer ist auch derjenige, der eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion im Sinne des Absatzes 2 aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung dieser Funktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert.

小结: StVG § 1a 对“驾驶人”定义进行了扩张: 即使在按照功能预定用途运行的情况下并未亲自操控车辆, 激活并使用高度或完全自动化驾驶功能的人也被视为驾驶人。

2. 1b Rechte und Pflichten des Fahrzeugführers bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen (使用高度或完全自动化驾驶功能时驾驶人的权利与义务)

Rechte und Pflichten des Fahrzeugführers bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen.

Der Fahrzeugführer darf sich während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gemäß 1a vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden; dabei muss er derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seiner Pflicht nach Absatz 2 jederzeit nachkommen kann.

Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen.

(1) wenn das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert oder.

(2) wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen.

小结: StVG 1b 规定了自动驾驶模式下的有限注意义务: 驾驶人可暂时脱离驾驶任务, 但必须保持可随时接管的状态, 一旦系统提示或功能条件不再具备, 驾驶人必须立即接管车辆, 否则承担过错责任。

3. 1d Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen

Ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion im Sinne dieses Gesetzes ist ein Kraftfahrzeug, das

(1) die Fahraufgabe ohne eine fahrzeugführende Person selbstständig in einem festgelegten Betriebsbereich erfüllen kann und

über eine technische Ausrüstung gemäß 1e Absatz 2 verfügt.

.....

(2) Ein festgelegter Betriebsbereich im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet den örtlich und räumlich bestimmten öffentlichen Straßenraum, in dem ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion bei Vorliegen der Voraussetzungen gemäß 1e Absatz 1 betrieben werden darf.

(3) Technische Aufsicht eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion im Sinne dieses Gesetzes ist diejenige natürliche Person, die dieses Kraftfahrzeug während des Betriebs gemäß 1e Absatz 2 Nummer 8 deaktivieren und für dieses Kraftfahrzeug gemäß 1e Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 Fahrmanöver freigeben kann.

(4) Risikominimaler Zustand im Sinne dieses Gesetzes ist ein Zustand, in dem sich das Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion auf eigene Veranlassung oder auf Veranlassung der Technischen Aufsicht an einer möglichst sicheren Stelle in den Stillstand versetzt und die Warnblinkanlage aktiviert, um unter angemessener Beachtung der Verkehrssituation die größtmögliche Sicherheit für die Fahrzeuginsassen, andere Verkehrsteilnehmende und Dritte zu gewährleisten.

小结: StVG 1d 通过定义“自动驾驶车辆”“特定运行区域”“技术监督”以及“风险最小化状态”, 构建了德国自动驾驶 (autonom) 车辆的运行框架, 是 L4/L5 级自动驾驶立法的核心基础条款。

4. 1f Pflichten der Beteiligten beim Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion 自动驾驶功能车辆运行过程中的相关主体义务。

第一、规定了保有人负有确保该车辆交通安全性与环境友好性的义务

(1)Der Halter eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion ist zur Erhaltung der Verkehrssicherheit und der Umweltverträglichkeit des Kraftfahrzeugs verpflichtet und hat die hierfür erforderlichen Vorkehrungen zu treffen.

(2)Er hat

die regelmäßige Wartung der für die autonome Fahrfunktion erforderlichen Systeme sicherzustellen,

Vorkehrungen zu treffen, dass die sonstigen, nicht an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften eingehalten werden und.

zu gewährleisten, dass die Aufgaben der Technischen Aufsicht erfüllt werden.

第二、规定了技术监督(Technische Aufsicht)的义务

Die Technische Aufsicht über ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion ist verpflichtet.

(1)ein alternatives Fahrmanöver nach § 1e Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 zu bewerten und das Kraftfahrzeug hierfür freizuschalten, sobald ihr ein solches optisch, akustisch oder sonst wahrnehmbar durch das Fahrzeugsystem angezeigt wird, die vom Fahrzeugsystem bereitgestellten Daten ihr eine Beurteilung der Situation ermöglichen und die Durchführung des alternativen Fahrmanövers nicht die Verkehrssicherheit gefährdet.

(2)die autonome Fahrfunktion unverzüglich zu deaktivieren, sobald dies optisch, akustisch oder sonst wahrnehmbar durch das Fahrzeugsystem angezeigt wird.

(3)Signale der technischen Ausrüstung zum eigenen Funktionsstatus zu bewerten und gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen zur Verkehrssicherung einzuleiten und.

(4)unverzüglich Kontakt mit den Insassen des Kraftfahrzeugs herzustellen und die zur Verkehrssicherung notwendigen Maßnahmen einzuleiten, wenn das Kraftfahrzeug in den risikominimalen Zustand versetzt wird.

第三、规定了制造商义务

Der Hersteller eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion hat

(1)über den gesamten Entwicklungs- und Betriebszeitraum des Kraftfahrzeugs gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt und der zuständigen Behörde nachzuweisen, dass die elektronische und elektrische Architektur des Kraftfahrzeugs und die mit dem Kraftfahrzeug in Verbindung stehende elektronische und elektrische Architektur vor Angriffen gesichert ist.

(2)eine Risikobeurteilung für das Kraftfahrzeug vorzunehmen und gegenüber dem Kraftfahrt- Bundesamt und der zuständigen Behörde nachzuweisen, wie die Risikobeurteilung durchgeführt wurde und dass kritische Elemente des Kraftfahrzeugs gegen Gefahren, die im Rahmen der Risikobeurteilung festgestellt wurden, geschützt werden,

(3)eine für das autonome Fahren ausreichend sichere Funkverbindung nachzuweisen.

(4)für jedes Kraftfahrzeug eine Systembeschreibung vorzunehmen, ein Betriebshandbuch zu erstellen und gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt und im Betriebshandbuch verbindlich zu erklären, dass das Kraftfahrzeug die Voraussetzungen nach § 1e Absatz 2, auch in Verbindung mit Absatz 3, erfüllt.

(5)für das Kraftfahrzeug eine Schulung für die am Betrieb beteiligten Personen anzubieten, in der die technische Funktionsweise insbesondere im Hinblick auf die Fahrfunktionen und die Aufgabenwahrnehmung der Technischen Aufsicht vermittelt werden, und.

(6)sobald er Manipulationen am Kraftfahrzeug oder an dessen elektronischer oder elektrischer Architektur oder an der mit dem Kraftfahrzeug in Verbindung stehenden elektronischen oder elektrischen Architektur erkennt, insbesondere bei einem unerlaubten Zugriff auf die Funkverbindungen des Kraftfahrzeugs, diese unverzüglich dem Kraftfahrt-Bundesamt und der nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Behörde oder auf Bundesfernstraßen,

soweit dem Bund die Verwaltung zusteht, der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes mitzuteilen und erforderliche Maßnahmen einzuleiten.

小结: StVG 1f 将自动驾驶车辆运行的责任分为三类主体: 保有人负责车辆状态与合规使用, 技术监督负责远程安全管理与接管控制, 制造商负责车辆的系统安全、风险管理、系统说明与合规通信。

(二) 责任归属相关法条

1. 7 Haftung des Halters, Schwarzfahrt 车辆保有人的严格责任

Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

2. 17 Schadensverursachung durch mehrere Kraftfahrzeuge 不可避免事件免责

(3) Die Verpflichtung zum Ersatz nach den Absätzen 1 und 2 ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Kraftfahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht.

Als unabwendbar gilt ein Ereignis nur dann, wenn sowohl der Halter als auch der Führer des Kraftfahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. 3Der Ausschluss gilt auch für die Ersatzpflicht gegenüber dem Eigentümer eines Kraftfahrzeugs, der nicht Halter ist.

3. 18 Ersatzpflicht des Fahrzeugführers 车辆驾驶人责任 (过错推定)

(1) In den Fällen des 7 Abs. 1 ist auch der Führer des Kraftfahrzeugs zum Ersatz des Schadens nach den Vorschriften der 8 bis 15 verpflichtet. 2Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht ist.

(2) Die Vorschrift des 16 findet entsprechende Anwendung.

(3) Ist in den Fällen des 17 auch der Führer eines Kraftfahrzeugs zum Ersatz des Schadens verpflichtet, so sind auf diese Verpflichtung in seinem Verhältnis zu den Haltern und Führern der anderen beteiligten Kraftfahrzeuge, zu dem Tierhalter oder Eisenbahnunternehmer die Vorschriften des § 17 entsprechend anzuwenden.

(三) 个人总结

德国《道路交通安全法》在自动驾驶致损领域构建了由运行规则与侵权责任相衔接的制度体系。1a-1f 条对高度及自动驾驶的系统条件、驾驶人或技术监督的注意义务、制造商的安全保障义务作出规范, 为事故后的责任认定提供了行为基准。损害发生时, 责任判断仍依一般侵权结构展开: 第 7 条将机动车运行风险归于保有人, 形成基础的严格责任; 第 18 条将驾驶人责任建立在注意义务基础上, 在自动驾驶模式下相应转化为系统反应与监督措施的合理性评估; 第 17 条在多车事故中依据各方对损害形成的贡献程度调整内部责任, 并以不可避免事件作为例外。整体机制体现出风险集中、技术义务可归责化以及共同致损情形下的比例分担思路。

(二) 美国法

笔者通过 Westlaw 数据库的“Statutes & Court Rules”板块, 检索关键词 autonomous vehicle liability exemption (自动驾驶车辆责任豁免)、automated driving system operator (自动驾驶系统操作人), 定位至具体的州成文法 (Nevada Revised Statutes 与 Texas Transportation Code), 并在内华达州议会官网 (<https://www.leg.state.nv.us>)、德克萨斯州宪法与成文法官网 (<https://statutes.capitol.texas.gov>) 检索 NRS 482A.090、Texas Transportation Code 545.453, 获取关于自动驾驶汽车制造商免责抗辩及操作人法律拟制的最新条款。

1. 州成文法 Statutes & Court Rules

1.1 NRS 482A.090

Manufacturer or developer not liable for certain damages.

a The original manufacturer of a motor vehicle that has been converted by a third party into an autonomous vehicle is not liable for damages to any person injured due to a defect caused by the conversion of the motor vehicle by the third party unless the defect that caused the injury was present in the vehicle as originally manufactured.

b The original manufacturer or developer of an automated driving system that has been modified by an unauthorized third party is not liable for damages to any person injured due to a defect caused by the modification of the automated driving system by the third party unless the defect that caused the injury was present in the automated driving system as originally manufactured or developed.

小结：【特定情形下开发者可主张免责】自动驾驶车辆或自动驾驶系统若因第三方擅自改装或未授权修改而造成事故，原始制造商或开发者原则上不承担侵权责任。只有当导致损害的缺陷在车辆或系统的原始制造阶段即已存在时，制造商或开发者才承担责任。

1.2 Transp. Code 545.453

OPERATOR OF AUTOMATED MOTOR VEHICLE.

When an automated driving system installed on a motor vehicle is engaged:

(1) the owner of the automated driving system is considered the operator of the automated motor vehicle solely for the purpose of assessing compliance with applicable traffic or motor vehicle laws, regardless of whether the person is physically present in the vehicle while the vehicle is operating; and

(2) the automated driving system is considered to be licensed to operate the vehicle.

Notwithstanding any other law, a licensed human operator is not required to operate a motor vehicle if an automated driving system installed on the vehicle is engaged.

小结：自动驾驶系统启用时，其“所有人”被法律视为车辆的操作人（operator），即使该人并不在车内。自动驾驶系统被视为具有操作该车辆所需的许可证。在任何其他法律另有规定的情况下，如果车辆上的自动驾驶系统处于启用状态，则不要求有持证的人类驾驶员来操作该车辆——通过法律拟制将 ADS 的所有者视为驾驶人，构成一种形式上的操作人责任，属风险归责而非过错责任。

2. 司法案例

Nilsson v. General Motors LLC (N.D. Cal. 2018)¹

【基本案情】2017 年 12 月 7 日，原告 Oscar Nilsson 驾驶摩托车在旧金山 Mission 街行驶，其前方为一辆处于“自动驾驶模式”的 2016 款 Chevrolet Bolt，该车由通用汽车（General Motors）旗下 Cruise Automation 公司负责自动驾驶测试。当时车辆最初向左变道，但随即又向右切回原车道，与原告摩托车发生碰撞，造成原告肩部、颈部等部位受伤。原告起诉称，被告在道路上测试自动驾驶车辆，应当遵守交通法规并采取合理注意义务，而涉案车辆在自动驾驶状态下出现了不合理的突然转向行为，构成过失，致使原告遭受人身损害。被告通用汽车对案件事实予以抗辩，否认车辆自动驾驶系统或测试操作存在疏忽，但其具体抗辩理由未在公开文书中完整呈现。

【裁判结果】2018 年 6 月 26 日，双方向法院提交了撤诉协议（stipulation of dismissal with prejudice），法院据此裁定案件终结，意味着双方达成和解、本案未形成可作为先例的实体裁判观点。

¹ See Nilsson v. Gen. Motors LLC, No. 4:18-cv-00471 (N.D. Cal. filed Jan. 22, 2018).

（三）英国法

笔者首先在英国官方立法数据库 (<https://www.legislation.gov.uk>) 检索 automated driving liability (自动驾驶责任)、vehicle insurance (车辆保险), 以学习英国在自动驾驶领域的专门救济制度。随后定位至《2018年自动驾驶与电动汽车法》(Automated and Electric Vehicles Act 2018) 全文, 并使用 Westlaw UK 数据库重点研读本法第一部分 (Part 1) 中关于保险责任与先行赔付的第 2 条 (Section 2) 具体规定。

1. Automated and Electric Vehicles Act 2018, c. 18, 2 (UK).

Liability of insurers etc where accident caused by automated vehicle

(1) Where— (保险人对自动驾驶汽车承担赔偿责任的情形)

(a) an accident is caused by an automated vehicle when driving itself on a road or other public place in Great Britain.

(b) the vehicle is insured at the time of the accident, and.

(c) an insured person or any other person suffers damage as a result of the accident, the insurer is liable for that damage.

(2) Where— (车辆所有人对自动驾驶汽车致损承担赔偿责任的情形)

(a) an accident is caused by an automated vehicle when driving itself on a road or other public place in Great Britain.

(b) the vehicle is not insured at the time of the accident.

(c) section 143 of the Road Traffic Act 1988 (users of motor vehicles to be insured or secured against third-party risks) does not apply to the vehicle at that time—

(i) because of section 144(2) of that Act (exemption for public bodies etc), or

(ii) because the vehicle is in the public service of the Crown, and

(d) a person suffers damage as a result of the accident, the owner of the vehicle is liable for that damage.

.....

(4) This section has effect subject to section 3. (本条的适用受第 3 条 (过失相抵) 的约束)

.....

(6) Except as provided by section 4, liability under this section may not be limited or excluded by a term of an insurance policy or in any other way.

The imposition by this section of liability on the insurer or vehicle owner does not affect any other person's liability in respect of the accident. (根据本条对保险人或所有人施加的责任, 并不影响任何其他他人就该事故所应承担的责任。)

总结: 确立了单一赔偿主体制度。自动驾驶车辆处于自动驾驶状态时, 造成第三方损害的, 由保险人 (若已投保) 或车辆所有人 (特定豁免情形下) 负责赔偿。该责任不受保险合同约束, 且不排除其他主体 (如制造商、运营者) 根据一般侵权法承担并存责任。

二、二次资源

实务界主要围绕侵权主体问题展开讨论, 理论成果大致有以下三个方面:

(一) 采取理性汽车标准 (reasonable car standard)¹

制造商应该对无人驾驶汽车的非理性行为承担责任。作为一个“理性”汽车, 应该合理预见相应的危险并采取相应的措施。理性汽车标准免除了对于驾驶者疏忽的举证责任。

¹ c.webb, products liability & autonomous vehicles: who's driving whom?, 23 rich.J.L & Tech. 9,2016, p34.

（二）通过立法设立新标准

有学者提出应该制定“人工智能发展条例”，且应该根据该条例设置人工智能产品核准机构。¹对于经过核准的人工智能产品，制造商承担有限的侵权责任，而对于未经核准用于商业销售或者使用的人工智能产品，制造商应该承担严格的连带侵权责任。

（三）公司自行认领责任

沃尔沃公司首席执行官 Samuelsson 在一份新闻稿²中承诺当汽车处于自主运行模式时，公司将承担全部责任。原文如下：Part of that slow-moving regulatory framework needs to capture how liability works in an autonomous world — who takes the blame when a car controlled by a computer gets into a crash? Volvo says in its statement that it “will accept full liability whenever one of its cars is in autonomous mode”.

第五部分 总结

通过本次对于“自动驾驶汽车致损的民事侵权责任”的检索与研究，笔者对这一领域的法律问题有了更加系统的理解。在梳理我国现行法律、部门规章与技术标准的过程中，可以清楚看到：我国现行法律体系对该问题尚未形成专门、系统的规范框架，目前主要仍依赖《民法典》中关于机动车交通事故责任与产品责任的一般规则进行调整。这种规范结构在传统交通事故情境下能够发挥作用，但在自动驾驶人机协同的复杂场景中，责任主体的认定、产品缺陷的判断以及因果关系的证明都面临新的挑战。

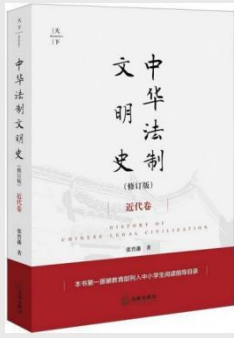
在比较法部分，可以看到不同国家采取的路径各不相同：德国在既有道路交通安全法框架下补充系统运行规则，美国实践多样但公开的民事判决较少，英国则通过保险先行赔付的方式大幅降低争议进入司法程序的可能。这些差异反映了各国在制度设计上的不同侧重，也说明自动驾驶责任问题在国际上尚无统一模式。

责任主体的划分、缺陷认定的标准、驾驶人注意义务的变化以及因果关系的判断，都是自动驾驶情境下重复出现的难点。尤其是在高度自动化情况下，驾驶人、车辆保有人、生产者和系统提供者之间的责任界限并不清晰，这使案件处理更具不确定性，也对司法适用提出了新的要求。

在未来研究中，笔者认为可进一步从责任分配机制的重构入手，例如探讨驾驶人、车辆制造商、软件开发者及运营主体之间的责任划分，并结合自动驾驶等级差异建立更为细化的归责规则。同时，还可以借鉴域外立法经验，研究产品责任与交通事故责任的衔接方式，以及数据记录、算法透明度等技术因素在责任认定中的作用，从而为完善我国自动驾驶侵权责任制度提供理论参考。

¹ Matthew U.Scherer, Regulating Artificial Intelligence Systems: Risks, Challenges, Competencies, and Strategies, Harv. J.L. & Tech. 29, 2016, pp.391-393.

² See Volvo says it will take the blame if one of its self-driving cars crashes, The Verge (Oct. 7, 2015), <https://www.theverge.com/2015/10/7/9470551/volvo-self-driving-car-liability>, last visited Oct. 30, 2025.



书名：中华法制文明史
作者：张晋藩
出版社：法律出版社
ISBN：9787524402718

内容简介：

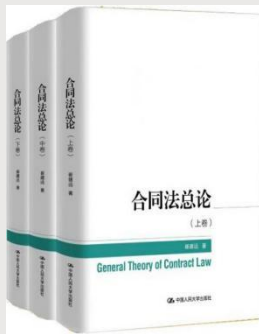
本书是张晋藩先生对中华法制文明在近代转型期的系统梳理与最新修订。1840年鸦片战争后，西方文化汹涌输入，中华法系面临数千年未有之变局。本书以法制文明为主线，全面考察了从晚清改制修律、民国法制建设到新民主主义根据地法制的演进历程，探讨传统法律体系在西法东渐背景下的艰难转型与历史经验。



书名：法社会学经典五讲
作者：季卫东
出版社：商务印书馆
ISBN：9787100257749

内容简介：

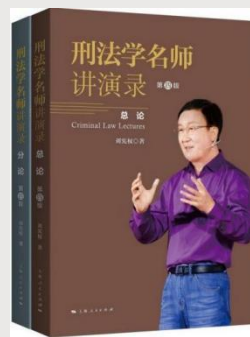
本书借助埃利希、韦伯、齐美尔、福柯、卢曼的代表作，编织出了法社会学经典的知识图谱；通过深入考察和诠释“法与社会”这一研究范式的基本原理，试图为大变局下的社会变迁和法治范式转换刻画一些可靠的路标。作者通过独创的五角星分析框架，对法社会学的三个宏观理论和两个微观理论进行重新定位，揭示了其中核心主张和关键概念的相互关系，并为解决中国社会与法的现代化这道几何学难题划出若干道清晰的辅助线。



书名：合同法总论（上中下三卷）
作者：崔建远
出版社：中国人民大学出版社
ISBN：9787300313788

内容简介：

本书是崔建远教授对合同法总则部分的集大成之作，分上中下三卷。该书以《民法典》合同编为基础，博采德日及中国台湾地区民法理论，对合同成立、生效、履行、保全、变更、转让、终止及违约责任等制度进行了百科全书式的精细解读。



书名：刑法学名师讲演录
（第四版）
作者：刘宪权
出版社：上海人民出版社
ISBN：9787208196056

内容简介：

本书根据刘宪权教授的刑法学授课录音整理而成，分为总论与各论两册。语言生动，案例丰富，深入浅出地讲解了刑法基本原理、犯罪构成、刑罚体系以及各罪名的认定要点，是法学入门者和实务工作者的经典读物。

序号	书名	出版时间	出版社
1	Principles of the Digital Services Act	2025	Oxford University Press
2	The Impact of the Inter-American Human Rights System: Transformations on the Ground	2025	Oxford University Press
3	The Law of State Succession :Principles and Practice	2025	Oxford University Press
4	Administrative Rulemaking and Planning in European Laws	2025	Oxford University Press
5	Criminalizing Intimate Image Abuse :A Comparative Perspective	2025	Oxford University Press
6	Vertical Agreements in EU Competition Law	2025	Oxford University Press
7	Principles of International Economic Law, 3e	2025	Oxford University Press
8	International Legal Theory and the Cognitive Turn	2025	Oxford University Press
9	Preparing for War: The Making of the 1949 Geneva Conventions	2025	Oxford University Press
10	State Silence Across International Law :Meaning, Context, and Developments	2025	Oxford University Press
11	Medical Law and Ethics	2025	Oxford University Press
12	The International Law Commission's Draft Conclusions on Peremptory Norms	2025	Oxford University Press
13	Democracy despite Itself :Liberal Constitutionalism and Militant Democracy	2025	Oxford University Press
14	Pufendorf's International Political and Legal Thought	2025	Oxford University Press
15	Digital Technologies and Public Procurement	2025	Oxford University Press
16	Methodology in Private Law Theory :Between New Private Law and Rechtsdogmatik	2025	Oxford University Press
17	Courts and LGBTQ+ Rights in an Age of Judicial Retrenchment	2025	Oxford University Press
18	Discharge of Contractual Obligations	2025	Oxford University Press
19	EU Informal Debt-Collection Regulation :Failure by Design?	2025	Oxford University Press
20	Furmston and Tolhurst on Privity of Contract 2e	2025	Oxford University Press
21	The International Law of Economic Integration	2025	Oxford University Press
22	The Politics of Constitutional Rigidity :Unveiling Pathways to Change in Mexico	2025	Oxford University Press
23	Intersectional Discrimination	2025	Oxford University Press
24	EU Data Privacy Law and Serious Crime:Data Retention and Policymaking	2025	Oxford University Press
25	Economics for Competition Lawyers 3rd Edition	2025	Oxford University Press

图书馆简讯



浙大光华法学院图书馆



微信公众号

版权所有©浙江大学光华法学院图书馆（浙江大学图书馆法学分馆）

地址：浙江大学之江校区（之江路51号） 联系电话：0571-86592716