

德國財產保險破產保證支付制度之探討

摘 要

早期德國對於保險業之監理，係以事前監理為導向。惟自採行 EU 財產保險第 3 次指令後，則大幅轉變為以確保保險公司健全經營、保障保護基本權益為最優先考量，而「不讓保險公司破產」即被德國保險監理單位視為最重要之基本方針。基本上，德國財產保險破產制度係依一般破產法予以建置，其破產手續之申請，保險監理單位亦得為之。由於保險監理政策係以維持保險公司健全性為依歸，故在過去德國發生保險公司破產事例並不多見。因此，目前德國對產、壽險破產並未建構一套完整保證支付制度。至於現階段唯一實施者，則僅限於強制汽車責任保險業務，而該項保證支付制度之運作，係由交通事故受害人補償協會來執行。至於補償金額則載明於汽車強制保險法第 4 條第 2 項之附表中。本文將針對強制汽車責任險之保險支付制度予以扼要探討，並作為我國日後檢討改進之參酌。

關鍵詞：保險破產制度、保證支付制度、保險監督法、釀出金

呂慧芬小姐：醒吾技術學院財務金融系專任講師

日本東北福祉大學總合福祉研究科博士候選人

童靜文小姐：醒吾技術學院國際貿易暨商務學系專任講師

Abstract

Guaranty funds (known as Insolvency funds) which provide reparation to policyholders and third party claimants of insolvent insurers. They are created by statute as nonprofit, quasi-government agencies in most countries. Members of their boards of directors are usually selected from representatives of the insurance industry. In Germany, Insurance guaranty fund are created only Compulsory Automobile Liability Insurance to reimburse entitle with a valid claim for loss against an insolvent insurance company. However, Life and other property insurances are excluded. The amount of reimbursement to Insurance guaranty fund in usually subject to a maximum limit liability, they cover their policyholders liability-unearned premium, losses and loss adjustment expenses. The Insurance business is less than completely satisfies with the current approach to guaranty Insurance company financial performance. We strongly suggest to establish an efficient, effective and equitable Insurance guaranty fund mechanism to help prevent losses to insured's and third parties that a valid against insolvent insurers.

Keywords : Insurance Industry Bankruptcy, Guaranty Payment System, Insurance Supervisory Law, Guaranty fund

壹、前 言

德國係由境內 16 個州所組成，故又稱德意志聯邦共和國，各州獨立性強，各自擁有立法、行政、司法機關。因此，論及保險公司之監理機構，亦有聯邦政府與州政府之分，而本文所述及者，係以聯邦政府監理制度及破產處理制度為探討範圍。

基本上，德國保險監理過去係採事前監理之許可制；惟在採用 EU 財產保險第 3 次指令後，即禁止以事前審查普通保險條款及保險費率之監理方式，作為審查商品申請之條件。德國保險監理單位則以此為契機，由過往之事前監督主義大幅轉變為監督保險公司健全性之持續監督主義。所謂持續監督係依保險監督法之規定，以保險事業全體為規範對象，而進行法令完備及遵守相關法令之監督，其雖有別於對個別公司進行財務之監督管理，但兩者皆將保障保戶權益列為首要之任務。

就法令完備及遵守相關法令之監督而言，其具體作法有：在保險監督法上增訂保險公司於招攬保險契約前應揭露相關資訊之義務，以及引進責任精算師制度¹，藉以確保保險費率之適當性。相關法令之完備，主要係因應採行財產保險第 3 次指令後，大幅放寬對保險業監理之市場變化。

其次，就財務監理而言，在採行財產保險第 3 次指令以前，有關投資行為的相關規定遠較 EU 標準嚴格。然而在採行財產保險第 3 次指令後，並未改變原有監理態度，主要仍以確保保險公司之健全經營，以及保障保戶權益作為最優先之考量基礎，進行相關法令之完備

¹ 經營保險公司及替代公共健康保險之疾病保險公司，必須選任一名責任精算師(保險監督法第 11a 條第 1 項、第 12 條第 2 項)。責任精算師必須從保有相當於保險公司清償能力之資金能力觀點進行檢查。

工作。由此可知，對保險公司財務之監理，在持續監督主義下仍佔有極重要之地位，顯見德國保險監理廳仍將「不讓保險公司破產」視為牢不可破之基本方針。

貳、保險監理制度之概述

一、主管機關

德國之保險公司，分為聯邦政府管轄下之保險公司與州政府管轄下之保險公司，其分別由聯邦金融監督廳及各州保險監督廳進行監理。其次，財政部則負責制訂相關法案，並保有規範保險公司之權限。換言之，規範與監督之權限分屬個別之部、廳，其監理業務亦各有不同。至於政府、主管機關及保險公司之關係，如圖 1 所示。

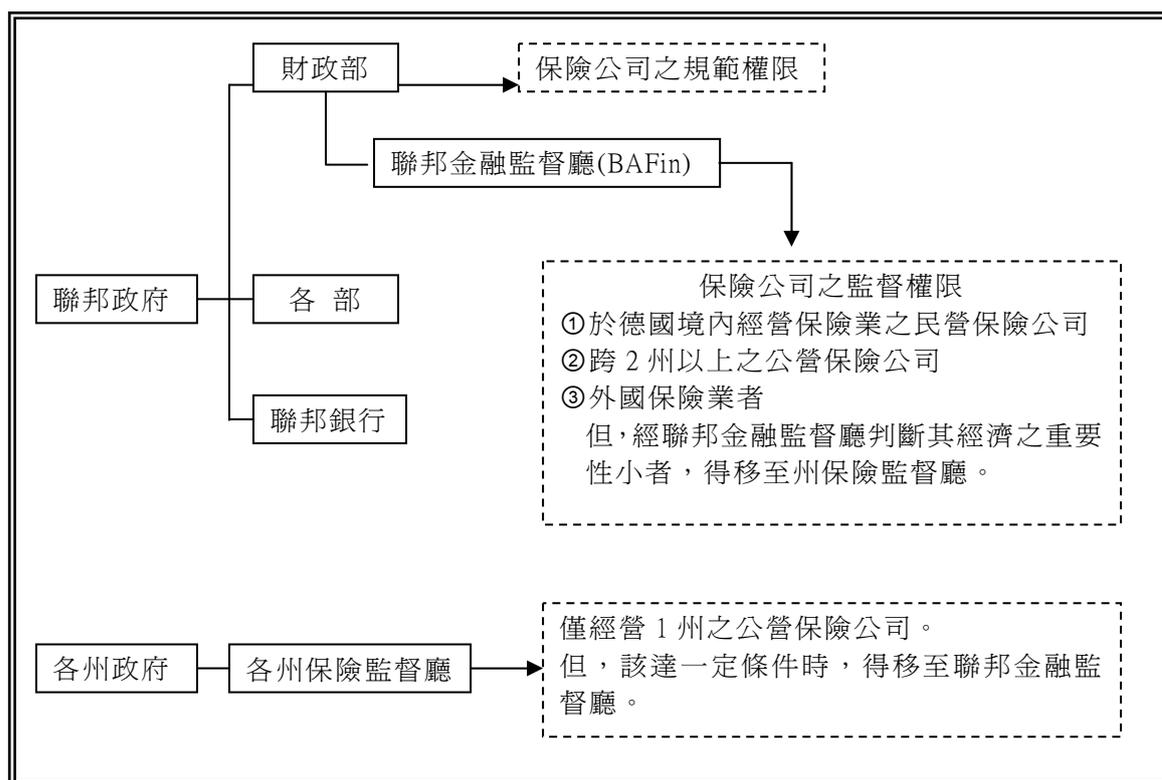


圖 1 德國保險監督體制

(一) 組織統合

2002年5月1日德國政府將聯邦銀行監督廳、聯邦證券交易監督廳、以及聯邦保險監督廳三者統合為「聯邦金融監督廳」(Bundesanstalt for Finanzdienstleistungsaufsicht; BAFin)。聯邦金融監督廳在法律上為獨立組織，統合原有重疊之總務、人事、國際關係、以及消費者保護等部門，但仍維持銀行、證券、保險等各部門之獨立性。茲為強化各部門之協調關係，每年舉行二次資訊交換會議，此乃因應 Joint Forum²「金融異業購併之監督」報告書(1999年2月決議)之相關規定。至於聯邦金融監督廳之組織概要如圖2所示：

(二) 組織營運費用

聯邦金融之營運費用，係由金融業界100%支付。在過去聯邦保險監督廳時代，保險業界之釀出比例為90%，如今藉統合機會調高至100%。具體而言，係按保險公司之保費收入課徵釀出金。至於調高之理由如下：

1. 過去由財政部釀出10%，但因聯邦金融監督廳之獨立性提高，此預算即從財政部分割出去。
2. 過去銀行、證券、保險業界各有其負擔之比例與方式，今基於業界之整合性不再分割。

整體而言，金融業界雖預期未來在培養專業人才以及強化系統功能上須花費相當費用，進而增加經營成本負擔，但基於建構健全監理制度之理念下，對調高負擔比例並未有太大反彈。

² 於1996年設立，接受巴塞爾銀行監督委員會(Basel Committee on Banking Supervision)、證券監督者國際機構(International Organization of Securities Commissions)、保險監督者國際機構(International Association of Insurance Supervisors)等之支援，由澳洲、比利時、加拿大、法國、義大利、德國、日本、荷蘭、西班牙、瑞典、瑞士、英國、美國等共13國參加。

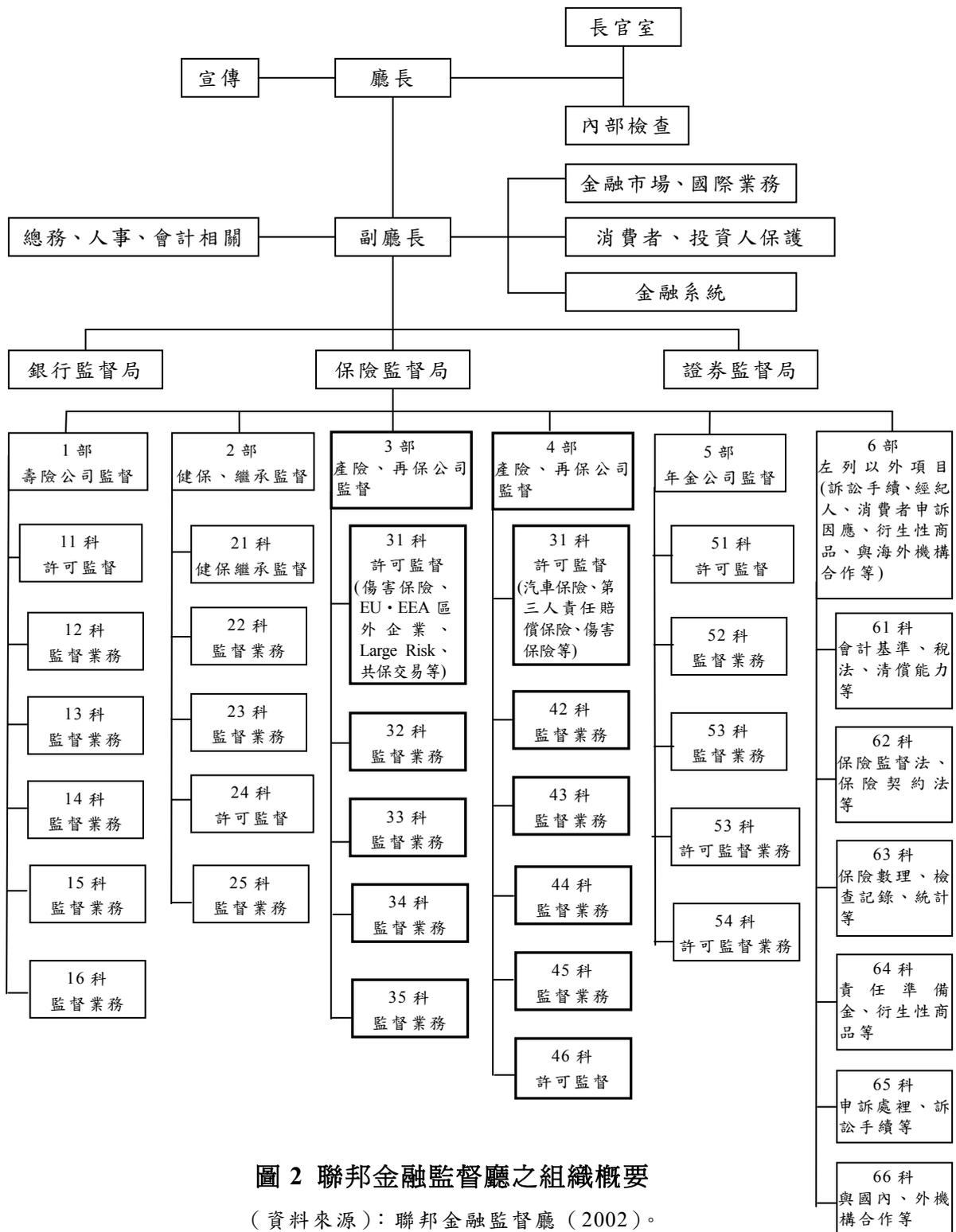


圖 2 聯邦金融監督廳之組織概要

(資料來源)：聯邦金融監督廳 (2002)。

二、監督法

德國保險監督法簡稱為 VAG (Versicherungsaufsichtsgesetz)。其雖配合 EU 指令逐次修訂而成，但主要係因應 1992 年財產保險指令，並於 1994 年所做之修改幅度最大。爾後亦為從「事前監督」改為「持續監督」而加以修正，並採漸進式修訂方式。

聯邦金融監督廳在過去多年來於制度上之主要修訂如下：

1. 為因應近年逐漸增加金融異業購併之監督，於 2000 年增加對保險集團清償能力之規範。至於有關金融異業購併之監督，EU 各國間每年進行 1~2 次資訊交換。
2. 為因應年金改革而修訂。質言之，是在保險監督方面新增年金基金之監督，賦予對州之年金基金、個人年金基金、企業年金基金等監督對象之監督權，而年金基金之監督始於 2001 年。
3. 聯邦金融監督廳於 2002 年 5 月 1 日成立。

參、財產保險破產制度

基本上，德國破產管理制度非為保險公司之特別破產處理制度，而是遵循破產法處理。其次，破產處理之申請亦由監督官廳為之（保險監督法 88 條）。

一、保險監督法

(一) 業務停止命令

即使保險公司已明顯陷入無法履行債務狀態，當被認為需要保護被保險人利益而須迴避破產時，監督官廳得暫時禁止所有之支付，尤其是對保險金、分紅等項目之支付（保險監督法 89 條 1 項）。其次，此項規定亦得適用於（同法 89 條 3 項）責任準備金所對應之資產（同法 66 條 7 項）。

在禁止事業經營或撤銷執照之情況時，監督方面必須涉及企業清算及既有契約之清算（同法 86 條）。監督官廳在（1）企業之許可要件不足時、（2）在法律或事業計劃書³所定之義務有重大違反、（3）持續事業對被保險人之利益有重大危害證據時，得對各別保險種類或整體事業撤銷其執照（保險監督法 87 條 1 項）。此外，企業於法定期間內無法履行所定之清償能力計劃或資金調度計畫時，監督官廳得撤銷其整體事業之執照（保險監督法 87 條 2 項）。

(二) 強制管理

當被認為需要保護被保險人利益而須迴避破產時，僅限於被保險人利益在其他方法下無法獲得保障之情況下，監督官廳得將保險公司

³ 事業計劃書為申請執照時所提出之書類，必須記載企業之主旨及組織、經營區域、表示未來有持續清償能力之資產等；另外，事業計劃書內雖然必須記載章程、經營保險種類及承保風險種類等，但並不需要提出一般保險條款、費率表及保費之計算基準等書類。

之權限，委讓予適格之特別委任人（保險監督法 81 條 2a 項）。

(三) 解約限制之有無

保險監督法中，對於財產保險之解約限制並無規範條文。

(四) 契約之概括移轉

1. 法律規定

至於保險契約之移轉，必須取得監督官廳之許可，但移轉並不僅限於破產處理。受讓移轉之保險公司必須證明其有相當於清償能力之自有資本額（保險監督法 14 條）。

2. 契約移轉實務

聯邦金融監督廳在對保險公司監理時，若發現保險公司有礙健全經營之虞時，得對該保險公司經營者做出經營改善之指示。接到指示後之保險公司若仍未改善經營內容者，將召集主要保險公司與保險公會之代表人，進行概括承受保險契約等因應未來之對策協商。雖然其未訂有具體啟動標準，但多數情況皆能在破產前進行契約移轉。雖然面臨經營危機之保險公司的營業狀況，以及其有效契約之種類及內容各有不同，但依過去處理案例經驗而言，大約在 4~6 個月時間內即可確定承受保險契約之保險公司，並進行契約移轉手續。

至於是否有無移轉之必要，係取決於聯邦金融監督廳之判斷，聯邦金融監督廳會與承受及受讓之保險公司協商，進而決定承受之保險公司。換言之，承受之保險公司並非被迫接受契約之移轉，其有拒絕承受之權利。其次，過去並未出現因契約移轉而發生變更契約內容之情事。此外，不論被保險人之身分為何，皆受到相同待遇之保障，其保障程度並未因法人、個人

而有所區別。

(五) 契約內容變更

基於保障被保險人權益之考量，避免壽險業發生破產危機時，雖允許其得依財務狀況而變更保險契約之內容，但要保人仍有交付保險費之義務。當保險公司發生經營危機係因部分特定險種者，則得就該等險種做不同程度之保險金額削減給付。至於削減之方式，則因有無累積責任準備金而有所不同。若有累積責任準備金時，先削減責任準備金，再重新決定削減後保險金額；若無累積責任準備金時，則削減保險金額（保險監督法第 89 條）。然而，就財產保險而言，並無相關之規定。

(六) 保險契約債權之優先性

就壽險而言，對於已完成責任準備金對應資產編列之保單債權，優先於其他所有債權者之債權（保險監督法第 77 條 4 項 1 文）。

然而，就財產保險而言，有關替代性疾病保險、附返還保費之傷害保險及年金給付型傷害保險之保險金給付等險種，依保險監督法第 79 條之規定準用於上述壽險之規定。其次，其他財產保險則依保險監督法第 80 條⁴之規定，享有保單債權之優先權。爾後，該法第 80 條即經廢止，並於第 79 條追加準用壽險規定之商品種類。目前，損害賠償責任保險、汽車損害賠償責任保險、汽車保險及傷害保險等定期支付方式之保險金給付中，僅限於已完成責任準備金對應資產編列者，享有優先於其他所有破產債權人之債權（同法第 79 條）。

⁴ 保險監督法第 80 條（破產優先權）之條文：在不適用於第 65 條到 79 條有關責任準備金資產特別規定之保險部門中，於產險情況時，根據保險契約，在其保險關係結束後之保險期間所對應保險費之退還、及在破產手續開始時就已發生之損害補償相關債權，將優先於破產法第 61 條第 1 項第 6 號之其他之破產債權。此時，保險費退還相關債權之順位後於損害補償相關債權，而同順位之債權則以比例方式支付。

就保單債權之優先性而言，不論被保險人之身分為何，皆受到相同待遇之保障，並未因法人、個人而有所區別。(同法第 77 條 4 項~2)。

二、因應保險公司破產之破產法制

德國並無因應保險公司破產之特別破產法制，一般企業所適用之破產法，亦適用於保險公司。保險公司適用破產法之要件，係以監督官廳開始申請破產手續為之。由此可知，得對保險公司申請破產處理者，僅以監督官廳為限。(保險監督法 88 條)

破產法 (Insolvenzordnung) 於 1994 年公佈，並於 1999 年 1 月開始實施。過去破產處理係依重建型處理之「和議法」與清算型處理之「破產法」執行，如今新法則採兩者合一，將清算與重整手續統一規定於同一個法律之下。在提出申請時，申請人無須決定採行「重整型」或「清算型」之破產處理程序，而是在破產處理程序進行中決定處理方式。其次，同時引進「有失去清償能力之虞」之新破產原因，使其於實際陷入失去清償能力以前，即得適用破產法。

此外，破產法中有關別除權⁵之相關規定，並未針對保險公司做出具體規範，但保險監督法則訂有準用相關條文之規定 (同法 77 條 4 項~3)。

⁵ 是從破產財團之特定財產中，取得與一般債權者不同之受償權利，被承認為宣告破產前起之擔保權者。

肆、財產保險破產保證支付制度

一、保證支付制度之概要

德國並未針對壽險業及產險業，建構一般性的保證支付制度。然而，唯一例外者則屬強制汽車保險制度。目前，該保證支付制度之運作，係由交通事故受害人補償協會（Verkehrsofopferhilfe e. f.）負責執行。至於此制度發展過程得概述如下：

- 1.1955 年成立肇事逃逸基金。
- 2.1963 年成立交通事故受害人補償協會
- 3.1964 年 American Military Internatinal Insurance Association 破產乙事成為五年後成立「連帶補償協會(Solidarhilfe e. f.)」之契機。
- 4.1965 年訂定汽車強制保險法（Pflichtversicherungsgesetz），於第 12 條⁶⁷將交通事故受害人補償協會之補償業務，明文規定為（1）加害車輛無法確定、（2）加害人無保險及（3）犯罪事故之情況等三項。因此，交通事故受害人補償協會於 1966 年即執行上述三項之補償業務。
- 5.1969 年連帶補償協會係以任意社團方式成立，此協會為受有德國汽車賠償責任保險許可之保險公司自由參加之組織。連帶補償協會之成員（汽車保險公司）於破產時，協會負有清償責任，

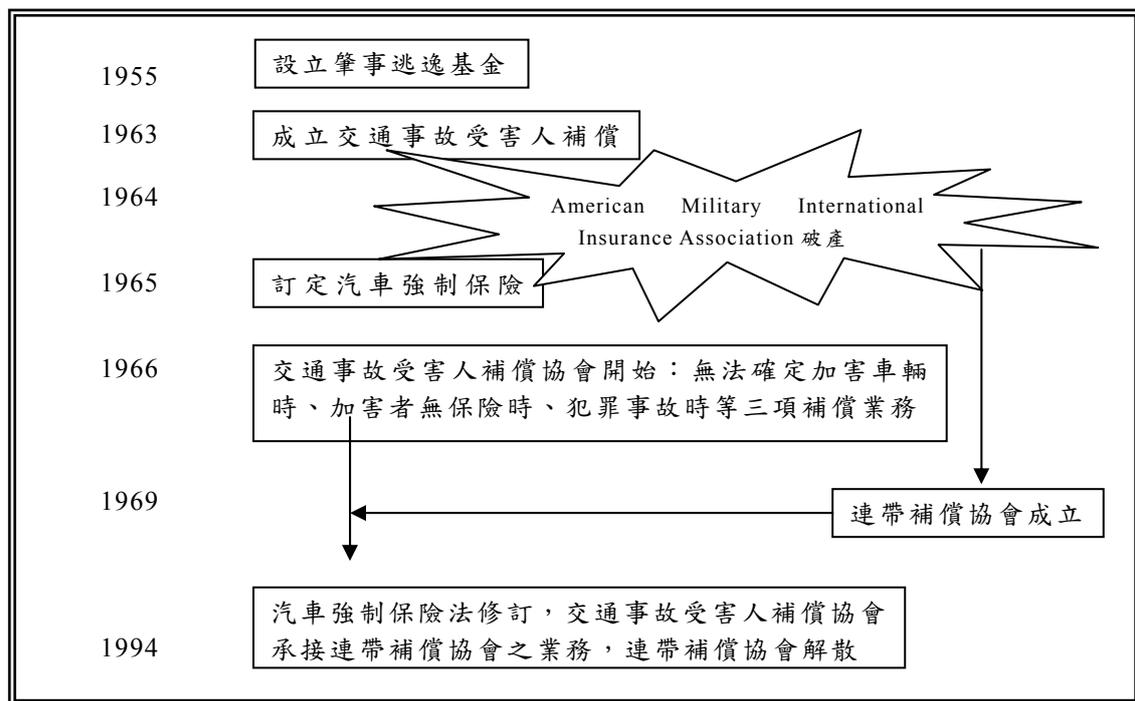
⁶ 汽車保險法第 3 章(汽車事故損害相關補償基金)第 12 條(可補償損害)中，規定此基金進行補償之四種情況，其中（4）為 1994 年所追加之：（1）無法確定起因為駕駛所造成損害之汽車時、（2）根據法律要求管理者、所有者、駕駛者之償付資金之賠償責任保險未投保時、（3）起因於特定或不特定之汽車駕駛所造成損害，且賠償責任者對賠償請求權者負有應賠償責任之事故，但由於故意或犯罪而被推定為無法補償或從賠償責任保險中無法補償時、（4）對承保賠償責任保險之保險公司開始進行破產手續時。

從過去保障保險業者失去清償能力風險到目前保障交通事故受害人，皆為其主要業務。然而，該機制直至解散為止並無實際啟動之實例。值得一提者為其並不具公法性質之背景，僅是一私法性質之制度。

6.1994年修訂汽車強制保險法，在交通事故受害人補償協會之業務中，追加保險公司破產時有關受害人之救濟業務，並透過此次修訂將連帶補償協會解散，繼由交通事故受害人補償協會承接其業務。

目前交通事故受害人補償協會有關保險公司破產後受害人之保護業務，乃是基於公法性制度之強制汽車保險法而執行。

至於該基金及兩個協會之法律關係，如圖3所示：



(出處：本研究所依各種資料所作成)

圖 1 保證制度之主要年表

二、制度之運作組織

汽車強制保險法之保證支付制度營運組織如下：

- (一) 組織名稱：交通事故受害人補償協會
- (二) 設立時間：1963 年
- (三) 法 源：汽車強制保險法第 13 條
- (四) 法 格：法人
- (五) 監督官廳：司法部
- (六) 加入家數：134 家
- (七) 加入義務：在德國取得許可而營業之保險公司（含外資），均須強制參加

三、業務內容

交通事故受害人補償協會之業務內容，為受理受害人補償事件之申請、支付保險金額之協議、補償金支付及從加害人追償保險金等。若保險金請求權者與交通事故受害人補償協會之間協議有困難時，「仲裁委員會」得進行仲裁。其次，當肇事車輛未投保強制汽車保險或因犯罪行為而無法獲得理賠者，在加害人有充分財力之情況下，交通事故受害人補償協會所負擔之金額得向加害人追償。

四、保證支付額

汽車強制保險法第 4 條第 2 項之附表中，補償限額之規定如下：

- (一) 人身傷害：每人 2,500,000 歐元
- (二) 財物損害：每人 500,000 歐元

- (三) 經濟損失⁸：每一事故 50,000 歐元
- (四) 人身傷害之受害人在三人以上時，則人身傷害之上限為每一事故 7,500,000 歐元。
- (五) 超過九人座位（駕駛除外）而以運輸為目的之車輛，若乘坐超過九人時，第十人起每人以下列額度加算：人身傷害：50,000 歐元、財物損害：2,500 歐元、經濟損失：500 歐元。
- (六) 超過九人座位（駕駛除外）而以運輸為目的之車輛，若乘坐超過八十人時，第八十一人起每人以下列額度加算：人身傷害：25,000 歐元、財物損害：1,250 歐元、經濟損失：250 歐元。

五、釀出金

至於釀出金之來源，主要係由加盟交通事故受害人補償協會之各保險公司汽車強制保險年度承保保險費，按一定比例徵收。釀出金通常於當年度中決定下一年度之預算，每年分 2~3 次進行徵收。倘年度中預算執行發生重大變動時，則以減額或增額方式做調整。在年底仍發生超額或不足時，則在下年度徵收額予以調整。

⁸ 經濟損失之具體案例，如停車場出口被不明車輛停放而無法出去、不能坐上預定之飛機而失去商機、錯失契約確實之交易等情況均屬之。

伍、其他相關保證支付制度

保險破產保證支付制度之重要內容，謹此彙總如表 1 所示：

表 1 德國有關保證支付制度之概要

倡議者	Ernst Dörr	Ulrich Rosenkranz	Jörg Finsinger	公平委員會	Ralf H. Oehmke	放寬限制委員會	聯邦保險監督廳	Andreas Horsch	
名稱	課徵制度	破產基金	保證基金	破產保護基金	保證基金	要保人保護基金	保單存續制度	要保人保護基金	
法令基準	未記述	汽車強制保險法	汽車強制保險法	保險監督法	未決定，依情況時為保險監督法	未記述	保險監督法第 10d 條 (現以刪除)	保險公司之設立契約及規定	
法律內容、制度	未記述	暗示為私法性內容	公法性內容	公法性內容	私法性內容	期望為私法性內容	暗示為私法性內容	私法性內容，特別希望為小型相互公司	
倡議時間	1956	1971/1974	1988	1988	1990	1990	1993	1998	
目的、論點	保護被當成無法接受補償之契約者	為保護汽車賠償責任保險之要保人及第三受害人而做迅速之補償	第一次放寬限制之目標依無法支付之均化做補充	與 Finsinger 相同	為保護債權人，而補充較弱之監督	保險公司有事前監督卻破產時，保護要保人之請求權	保單之繼續	保險公司破產時，保護無法移轉契約之要保人請求權	
會員資格	強制	強制	任意	強制	強制	強制	任意	任意	
資金釀出	對保險公司課徵	由保險公司事前釀出，亦可因狀況而做課徵	保險公司事後課徵	由保險公司及經紀人事後課徵	保險公司事後課徵	由破產之保險公司事後釀出	未記述	向保險公司課徵	
資金釀出額	未記述	對應各汽車確定額之規模	對應市場估率 (保費收入) 比例課徵	以市估率即保費收入比例課徵。但上限 1%，損害超過部分為事後課徵	風險連動負擔金，實務上若有困難，則按規模負擔	對應保險公司承保之規模，沒有上限及風險連動	未記述	依相對之清償能力分擔負擔金	
支付限制	人之限制	未記述	所有要保人及第三受害人	所有要保人及第三受害人	無法評價清償能力保險公司之要保人，所有個人及風險不大之法人要保人	除持有較大風險之法人契約者外，所有要保人	個人要保人	個人要保人及小型法人或第三人	
	物之限制	限定補償，契約之存續為自我責任	為第三人或要保人之目的做損害補償，限定，契約之存續為自我責任	未記述	限定債權人之權益，契約之存續為自我責任	要保人中之債權人及債務者之利益	與 Oehmke 相同	要保人之所有利益	限定為已發生損害之請求權
	量之限制	對應比例之保險費	未失效契約者 (與有無損害無關) 自我負擔之義務並最近時間之解約通知	自我負擔個別之請求權，未記述其方法	義務保險者無自我負擔，其他種類之請求額 10% 自我負擔	無自我負擔	賠償責任保險中，無自我負擔，壽險及產險方面未決定	未記述	第三人之完全補償。自我負擔要保人之償還請求或年保費 2 倍為止
	質之限制	未記述	暗示法律之請求權	未記述	要保人之法律請求權	未記述	未記述	未記述	要求補償之法律請求權
補償方式	直接補償	直接補償	直接補償	直接補償	直接補償	直接補償	不明確，從目的可推論為維護保險公司	直接補償或移轉契約	

(資料來源)：Horsch "Versichertenschutzfonds in der deutschen Assekuranz-Möglichkeiten und Grenzen ihres Einsatzes in der Kfz-Haftpflicht- und Lebensversicherung" Gabler, 1998。

陸、保險公司破產實例

關於德國產物保險公司較著名之破產案例，謹此摘列三則扼要說明如下：

一、Frankfurter Allgemeine Versicherungs A.G.破產案例

1929 年 Frankfurter Allgemeine Versicherungs A.G.破產。其破產主要原因係該公司對與保險無關之企業做大量投資。不過，在現行保險監督法第 54 條中，有關資金運用方面則有「必須基於適當之配置及分散，期以常保流動性、確保最大安全性之投資」之基本規範。該公司違反此項基本原則，導致投資失敗面臨破產命運。

二、American Military International Insurance Association 破產案例

1964 年 American Military International Insurance Association 破產。此案例為保險公司在取得許可後 10 個月內即宣告破產。監督廳僅於破產申請 1 個月前，對保險公司之代表人發出禁止支付命令。至於沒有領到保險金之交通事故受害人立即對國家提出損害賠償之訴訟，但聯邦最高法院卻對原告之請求予以駁回。此破產案例便成為 1969 年 1 月成立連帶補償協會之開端。

三、Güter-Verkehrs-Versicherungs AG 破產案例

1984 年 Güter-Verkehrs-Versicherungs AG 破產。該公司在破產時，大多數被保險人雖有要求其履行契約，但因主管機關對此未予回應，使得行政過失之責任問題浮現。此事件後，1985 年 1 月 1 日在保險監督法第 81 條第 1 項中加入第 3 號「監督官廳僅限於為了公共之利益，須執行基於保險監督法及其他法律所賦予之任務。」此立法之目的，因在監督官廳之任務中明文規定「僅局限於公共利益」，顯

然並未保障要保人之利益，因此排除國家對因破產而受害要保人之保護責任。

在上述破產案例中，其發生原因雖因時空背景而異，所幸對保險市場並沒有產生重大衝擊。例如：Frankfurter Allgemeine Versicherungs A.G.之破產，係處於大恐慌時代，包括市場、社會制度等經營環境均與目前有所不同；其次，American Military International Insurance Association 與 Güter-Verkehrs-Versicherungs AG 兩公司皆屬規模較小之公司，

柒、結 論

德國日耳曼民族生性嚴謹、重視科學，加上保險發展較早，該國保險業已被世界公認為發展成熟之重要產業。二十世紀後期，藉由維持保險公司健全性及保障保戶基本權益為保險監理政策之最重要基本方針，更使德國保險業經營展現高效率化，故而較少有保險公司發生喪失清償能力淪為清算破產之案例。此種經營穩健狀態，與當時各國出現保險公司因經營不善瀕臨清算破產之情形相較，顯示出保險經營有其獨到之處，進而亦影響其建構保險業破產保證支付制度之時程與急迫性。目前德國保險破產保證支付制度之適用，僅局限於強制汽車責任保險，究其原因則是強制汽車責任保險影響層面較廣且該保險係保障弱勢受害族群，故將其列為保險公司破產保證支付制度之優先適用範圍，同時並透過立法方式予以明確保障。

反觀我國自加入 WTO 後，國內監理已朝向保險國際化、自由化潮流趨勢，原來事前管制轉為事後監理，保險市場競爭激烈，保險業經營風險亦日漸增加，保險公司破產機率隨之提高，在過去保險公司不會破產清算之神話，勢將走入歷史，亟需建構一套完善保險業破產機制以資因應，而德國針對產險公司破產及保證支付之若干作法，諸如：強制汽車責任保險對受害人補償限額等，頗值得我國師法借鏡之處。有鑑於此，在我國保險產業盼能早日與國際接軌之際，實應吸取國外保險先進國家之實施經驗，儘早建構符合國情之保險破產保證支付制度。

参考文献

- 1.山口正義，ドイツの保険監督と支払保証制度，文研論集，生命保険文化研究所，2000.3。
- 2.井代岳志，損害保険会社の破綻処理における保険契約者保護のあり方，保険学雑誌第567号，日本保険学会，1999.12。
- 3.吉川吉衛監訳，ドイツの保険監督法，日本損害保険協会，1997.12。
- 4.吉野正三郎，ドイツ新倒産処理手続の概要，東海法学第21号，東海大学出版会，1999。
- 5.呂慧芬，美國財産保険破産保証支払制度之探討，核保學報第16卷，中華民國產物保險核保學會，2008.3，pp.37-71。
- 6.呂慧芬，英國財産保険破産保証支払制度之探討，核保學報第17卷，中華民國產物保險核保學會，2009.3，pp.27-60。
- 7.佐野誠，損害保険における支払保証制度，保険学雑誌第579号，日本保険学会，2002.12。
- 8.深山卓也，国際倒産法制の整備に関する法律の概要，ジュリストNo.1194，2001.2。
- 9.渡邊光誠，最新アメリカ倒産法の実務，商事法務研究会，1997.8。
- 10.廖述源著，財産保険經營，保險事業發展中心，2007，pp.92-95。
- 11.損害保険事業総合研究所，主要国における保険会社の破綻処理制度について，2002.9。
- 12.損害保険事業総合研究所，欧州における保険監督・規制の動向

について , 2001.10 .

- 13.Horsch, Versichertenschutzfonds in der deutschen Assekuranz-Möglichkeiten und Grenzen ihres Einsatzes in der Kfz-Haftpflicht-und Lebensversicherung, Gabler,1998.
- 14.Oehmak, Glaubigerschutz durch Insolvenzschutzfonds in einem deregulierten Versicherungsmarkt, Versicherungswirtschaft e.V., 1990.
- 15.Proless/Martin, Versicherungsvertragsgesetz,(Kommentar) C.H.Beck,1992.
- 16.Romer/Langheid, Versicherungsvertragsgesetz mit PflVG und KfzPflVV, (Kommentar) C.H.Beck München, 1997.
- 17.Bundesanstalt für
Finanzdienstleistungsaufsicht(<http://www.bafin.de/>)