

行政院國家科學委員會專題研究計畫 成果報告

法國交通事故損害賠償制度研究

計畫類別：個別型計畫

計畫編號：NSC92-2414-H-002-040-

執行期間：92年08月01日至93年07月31日

執行單位：國立臺灣大學法律學系暨研究所

計畫主持人：陳忠五

報告類型：精簡報告

處理方式：本計畫可公開查詢

中 華 民 國 93 年 10 月 5 日

法國交通事故損害賠償制度研究（一）

研究成果報告

陳忠五

說明：

本研究成果報告分二部分。第一部分，法國交通事故損害賠償法的基本問題—以民事責任普通法的困境為中心--，約 3 萬字，已發表於「私法學之傳統與現代」-林誠二教授六秩華誕祝壽論文集，中冊，2004 年 4 月，頁 183-239。第二部分，法國交通事故損害賠償法的發展趨勢—以 1985 年 7 月 5 日法律的改革為中心—，約 6 萬 2 千字，已被接受刊登，將發表於近期出刊之「台大法學論叢」。

第一部分

法國交通事故損害賠償法的基本問題

—以民事責任普通法的困境為中心—

目次

緒言

壹 民事責任普通法的容貌

一 民事責任的成立

（一）馬車肇致的交通事故

（二）動力車輛肇致的交通事故

1 「物的管領人責任」一般原則的發現

2 物的管領人責任是否適用於交通事故？

二 損害填補的確保

（一）「確保損害獲得填補」與「分散風險減輕責任」的必要性

（二）「責任保險」與「擔保基金」制度的出現

貳 民事責任普通法的缺失

一 對被害人保護不足

（一）物的管領人責任適用上的限制

1 責任主體範圍的限制

2 責任減免事由的增加

（二）責任保險制度的自由色彩

二 促成訴訟案件氾濫

* 本文部分文稿，曾經以「法國交通事故損害賠償法的發展趨勢」為題，提出於民法研究會第35次學術研討會（2003年12月20日，台大法律學院第一會議室）作為報告論文。本文係於該次研討會後，再經文字潤飾，並增補部分內容後而成。又，本文是行政院國家科學委員會補助執行的九十二年度專題研究計畫「法國交通事故損害賠償制度研究」（計畫編號：NSC92-2414-H-002-040，執行期間自2003年8月1日至2004年7月31日）研究成果的第一部分，特此註明。

結語

附錄 法國交通事故人身死傷情形統計表

緒言

1. 嚴重的交通事故問題

汽車、機車等動力車輛，是現代工商業社會日常生活中不可欠缺的交通工具。此等動力車輛使用的頻繁性，以及其機械動力裝置產生高速運輸效能所帶來的潛在危險性，導致現代工商業國家「交通事故」¹頻仍的現象，經常造成被害人人身及財產上的重大損害，耗損相當可觀的社會資源。

「交通事故」，幾乎成為目前各工商業化國家意外事故死亡原因中，最重要的因素之一。交通事故的損害填補問題，也幾乎是現代工商業發達國家，繼勞動災害事故的損害填補問題之後，所必須面對的共同課題。

法國也是如此。法國交通事故死傷的人數及比率，其所造成的損害規模，在歐盟國家中向來居高不下。交通事故的頻仍與其所造成的重大損害，經常被關心此問題的人士，稱為是法國社會的「災難」(fléau)、「大屠殺」(hécatome)或「國家恥辱」(scandale national)。

2. 可怕的統計數據²

從統計數字來看，法國自 1950 年迄今，因交通事故死亡的人數，已逾五十萬人。此數字已經接近第二次世界大戰期間，法國國民死亡的總人數。1972 年是最嚴重的一年。該年造成人身傷亡的交通事故，總共有 25 萬 9954 件，被害人數總計 38 萬 8363 人，其中單是死亡人數就高達 1 萬 6545 人³。其後，交通事故

¹ 所謂「交通事故」，如從造成事故的「交通工具」以及發生事故的「空間範圍」加以觀察，一般可分成「陸上交通事故」、「海上交通事故」與「空中交通事故」三種。由於此三種事故所牽涉的問題各不相同，比較法上各國也大多基於不同的法律政策，分別制訂不同的法律，以不同的法律原理分別加以規範。因此，本文以下所指的「交通事故」，如未特別說明，即是指因使用汽車、機車等陸上交通工具所造成的「陸上交通事故」。

² 關於法國自 1955 年以來因交通事故造成人身死傷數目的詳細統計資料，請參閱本文附錄內的統計表格。

³ 以下統計數字所指的「死亡」人數，是指事故發生後「六日以內」死亡的人數（此為法國自 1967 年以來所採取的統計標準），不包括事故發生後先受傷，經過「六日以後」才死亡的人數。如果將後者併同計算在內，數字當然會更高。關於「死亡」的認定標準，法國與其他多數歐盟國家的認定標準不同。其他多數歐盟國家，是以事故發生後「三十日內」死亡者，列入死亡人數統計範圍。相較之下，法國的統計數據，顯然較為保守。如果採取其他多數歐盟國家的統計標準，則法國歷年交通事故的死亡人數，將比官方正式公布的統計人數更高。法國政府最近正在考慮與其他多數歐盟國家一樣，採取相同的統計標準，以事故發生後「三十日內」死亡者，列入死亡人數統計範圍，預計自 2005 年開始實施。詳見 www.tv5.org/TV5Site/info/afp_article (le 7 juillet 2004)。

死傷狀況雖然年年逐漸獲得改善，但在 1991 年之前，每年因交通事故死亡的人數，幾乎是年年都超過「一萬人」⁴，而每年因交通事故受傷的人數，年年至少都在「二十萬人」以上，甚至在大多數年次中，受傷人數都在「三十萬人」以上。

1991 年，因交通事故死亡的人數不到一萬人，只有 9617 人。其後至今，年年死亡人數都維持在「一萬人」的象徵數字以下。1992 年，因交通事故受傷的人數，有 19 萬 8104 人，首度跌落在具有象徵意義的「二十萬人」數字以下。其後至今，年年受傷人數都維持在此象徵數字以下。雖然如此，從 1990 年至 1999 年前後十年間，造成人身傷亡的交通事故，就有 135 萬 7519 件之多，被害人數總計 194 萬 4510 人，其中死亡人數仍高達 8 萬 7521 人，受傷人數仍高達 185 萬 6989 人⁵。

單以 2000 年的統計數字為例，造成人身傷亡的交通事故，就有 12 萬 1223 件之多，被害人數總計達 16 萬 9760 人，其中有 7643 人死亡，16 萬 2117 人受傷⁶。相較於以上所述各種年度數據，這些數字表示法國交通事故的死傷情形，已經改善許多。然而，以法國總共有 5904 萬國民人口數⁷，3546 萬 3000 輛動力車輛數⁸而言，這些數字顯示的意義是，在同一年度內，約平均每 487 人當中，會有一人發生交通事故，約平均每 347 人當中，會有一人因交通事故遭致死傷，約平均每 292 輛車當中，會有一輛發生交通事故，而每一事故中，平均會造成一點四個被害人死亡或受傷。

以上所舉數據，僅限於交通事故侵害「人身完整性」(生命或身體健康)所造成的損害部分。如果再將交通事故對「財物」所造成的損害算入，其損失規模當然更加龐大，其所耗費的社會資源更是令人驚訝而無法接受⁹。

⁴ 1987 年死亡人數為 9855 人，雖然是例外，但該數目距離「一萬人」此一象徵性數字，已經不遠。

⁵ 以上統計數據，參閱 Y. Lambert-Faivre, *Droit des assurances*, 11e éd., 2001, Dalloz, p. 689, Annexe 2 “Statistiques de la circulation routière” ; Y. Lambert-Faivre, *Droit du dommage corporel, Système d’indemnisation*, 4e éd., 2000, Dalloz, p. 654, Annexe 2 “Statistiques : Victimes de la circulation routière”。

⁶ 此一統計數據，參閱 Y. Lambert-Faivre, *Droit des assurances*, 11e éd., 2001, Dalloz, n° 708 et p. 689, Annexe 2 “Statistiques de la circulation routière” ; Y. Lambert-Faivre, *Droit du dommage corporel, Système d’indemnisation*, 4e éd., 2000, Dalloz, p. 654, Annexe 2 “Statistiques : Victimes de la circulation routière”。關於死亡人數部分，如果採取其他多數歐盟國家的統計標準，以事故發生後「三十日內」死亡者，列入死亡人數統計範圍，則 2000 年法國交通事故死亡人數，即不是 7643 人，而是 8079 人。詳見 [www.tv5.org/TV5Site/info/afp_article](http://tv5.org/TV5Site/info/afp_article) (le 7 juillet 2004)。

⁷ 此為 2001 年 1 月 1 日的統計數字。資料來源：Population et sociétés, n° 366, mars 2001, p. 3, 引自 Y. Lambert-Faivre, *Droit des assurances*, 11e éd., 2001, Dalloz, n° 11 et p. 34, Annexe 1 “Démographie”。

⁸ 此為 2000 年 1 月 1 日的統計數字，其中四輪動力車輛有 3309 萬輛，二或三輪動力車輛有 237 萬 3000 輛。資料來源：F. F. S. A./D. E. S., *Marché de l’assurance automobile en 1999*, juin 2000, 引自 Y. Lambert-Faivre, *Droit des assurances*, 11e éd., 2001, Dalloz, n° 708 et p. 689, Annexe 2 “Statistiques de la circulation routière”, Tableau 1。

⁹ 有關法國交通事故所肇致人身或財物損失的詳細報告，參閱 Vallin et Chesnais, *Les accidents de la route en France, mortalité et morbidité depuis 1953*, revue Population, 1975, 443 ; Cl. Lévy, *Aspects socio-juridiques des accidents de la circulation routière*, revue Population, 1987, 267 ; Rallu et C. Gore, *Conduite automobile et accidents de la route*, revue Population, 1990。

3. 交通事故損害填補制度的改革

在法制層面上，面對如此嚴重的交通事故問題，如何在「預防」、「嚇阻」或「制裁」等多管齊下的策略下，盡可能消除所有可能導致交通事故的危險因素，盡量防止或減少交通事故的發生及其所造成的人身或財產損害，是法國法上，尤其是交通行政法、刑事法，甚至是民事法，所必須共同面對的課題。

從民事法的角度而言，頻繁的交通事故，威脅到幾乎是全體法國人民的人身財產安全，同時也造成眾多被害人人身及財產上的重大損害。無論如何，即使再怎麼努力預防交通事故的發生，既然交通事故的發生仍屬難免，則基於「處理善後」、「填補損害」的觀點，如何「合理」、「有效率」地填補被害人因此所受的損害，建構一套更有「人性」的交通事故損害填補制度，乃近代法國民事法發展上困難的問題之一。

法國交通事故損害填補問題，在該國之所以一直成為亟待解決的特殊問題，除了交通事故的頻繁性及其所造成損害的嚴重性外，主要的原因是：被害人的法律地位長期處於弱勢或不利的狀態中。此一狀態的形成，與交通事故加害人與被害人間的「地位不平等」，有密切關係。蓋交通事故的發生，往往是一種「鋼鐵對抗肉身」的不幸事件，有鋼鐵作為護盾的加害人，與只有肉身防護的被害人間，當然處於一種事實上強弱不一的關係。何況，交通事故發生後，已經躺在醫院的被害人，幾乎很難從事證據調查或搜集工作，以證明加害人應負責任的相關事實。而在糾紛的解決上，身心已經受有創傷的被害人，通常卻必須親自出面解決糾紛。相反的，事故的加害人，卻經常可以事不干己地隱身幕後，不必親自出面解決糾紛。理由是：被害人所必須面對的相對人，通常不是加害人本人，而是隱身在加害人背後，再多的談判或訴訟也不累或不怕的保險公司。此一現象，當然也使得被害人一直居於劣勢地位。

其結果是，依據法國相關法律規定的解釋適用，被害人的損害大多無法合理而有效率地獲得填補。在許多案例中，被害人的損害，通常只能獲得部分的填補。即使在某些案例中，被害人有時可以獲得全部的損害填補，也經常是多年漫長纏訟，歷經身心疲憊，耗費相當金錢後的結果。

在被害人的地位長期處於弱勢或不利的狀態下，如何加強保護被害人，突破現行相關法令規定限制，改善被害人的法律處境，使其因交通事故所受的人身或財物損害，可以充分、確實、迅速、簡易地獲得填補，同時兼顧加害人分散風險減輕賠償負擔的需要，並盡量避免或減少訴訟，以合理而有效率地分配國家總體司法資源，是促成法國交通事故損害填補法制改革的主要因素，也是法國交通事故損害填補法制改革過程中，各界人士一項重要的共識。

4. 改革的方法問題

問題是，如何進行相關法制改革，才能達成加強保護交通事故被害人，改善其法律地位此一目標？

可能的的方法不外有二：其一是，在現有法律相關規定的基礎上，經由現行

法的解釋適用或個別問題的零星立法以從事改革；其二是，另外專門針對交通事故的特殊問題，制訂一全盤性考量的特別法以從事改革。

一般而言，解決問題或從事改革，最簡便最穩定的方法，就是在現有的法制基礎上，尋找一最適當、最有效的解決方法或改革方式。法國民法典第一三八二條以下關於侵權損害賠償責任的規定，或第一一四七條關於契約損害賠償責任的一般規定，雖然沒有針對「交通事故」損害賠償問題設有明文規定，然而由於此等規定在民事責任法體系上具有「普通法」(droit commun)的地位，得廣泛適用於各種包括交通事故在內的損害賠償事件，自然是現有的法制基礎中，首先被想到或利用的途徑。

因此，自十九世紀末二十世紀初交通事故損害填補問題開始受到重視後，法國交通事故損害填補法制的演變發展，基本上即是以民事責任普通法為發展主軸，搭配其他相關配套制度，共同協力運作，試圖解決交通事故被害人的損害填補問題。

然而，以民事責任普通法為主軸，搭配其他相關配套制度的解決模式，在實施多年後，發現有其諸多缺失，無法充分保護眾多交通事故的被害人。鑑於民事責任普通法發展過程上所面臨的困境，自 1960 年代起，交通事故損害填補問題有無其特殊性，是否應該基於另外一種思維，在現有的法律基礎之外，另行制訂特別法，使其適用不同的原理原則等問題，乃開始被認真地思考。各種改革意見或方案紛紛被提出來，在諸多複雜因素影響下，最後促成 1985 年 7 月 5 日法律的制訂通過，成為解決法國現行交通事故損害填補問題的主要法律依據。

5. 本文探討範圍

本文無意對於法國交通事故損害填補法制的改革，作一全盤性的觀察分析。本文重點在於探討，以民事責任普通法作為解決法國交通事故損害填補問題的法制基礎，究竟是在哪些因素影響下，造成該國民事責任普通法發展上的困境，無法兼顧各種需求，妥適解決相關問題，以致不得不另謀他路，在民事責任普通法外，另行制訂通過 1985 年 7 月 5 日法律。

6. 民事責任普通法的容貌與缺失

關於交通事故損害賠償問題，古老的法國民法典並沒有針對此一問題特別設有明文規定，因而在 1985 年之前，只能委由法院，透過審判實務，經由法律相關規定的解釋適用，創造出一些原則，一方面用以決定交通事故損害賠償責任是否成立，他方面再搭配一些如責任保險或擔保基金制度等零星立法措施，以確保被害人的損害可以獲得填補。在如此法制運作下，逐步形成所謂「民事責任普通法」(responsabilité civile de droit commun)的面貌¹⁰(壹 民事責任普通法的容貌)。

¹⁰ 所謂「民事責任普通法」，乃是一般法國學者用語，目的在與 1985 年 7 月 5 日制訂的特別法制相區別。

此種由法院審判實務所主導，歷經多年逐步建構出來的民事責任普通法制，乍看之下似乎勇氣十足，企圖心旺盛，應該令人相當滿意才是。然而不假時日，卻仍然發現問題重重，使得另立特別法改革的呼聲，因之而起（貳 民事責任普通法的缺失）。

壹 民事責任普通法的容貌

7. 民事責任的成立與損害填補的確保

民事責任普通法的形成過程中，主要是圍繞在二個問題的思考上：第一，如何加強保護被害人，使交通事故損害賠償責任容易成立（一 民事責任的成立）？第二，一旦交通事故損害賠償責任成立，如何確保被害人的損害可以獲得填補（二 損害填補的確保）？

一 民事責任的成立

8. 以侵權責任為主要法律基礎

在法國法上，所謂「民事責任」(responsabilité civile)，一般是指侵權責任與契約責任而言。其中的侵權責任，在相當長的一段期間內，一直都是解決交通事故損害賠償問題的主要法律基礎。

除侵權責任之外，交通事故損害賠償問題，當然也有可能涉及「契約責任」的情形。特別是，運送人在履行「旅客運送契約」義務過程中，發生交通事故肇致旅客人身或財物損害時的契約責任，也可以作為解決交通事故損害賠償問題的法律基礎。法國契約責任法，在此方面也有一些值得觀察注意的發展。蓋法國實務早在二十世紀初，即經由承認旅客運送契約上運送人的「安全義務」(obligation contractuelle de sécurité)，以加強保護運送契約上交通事故的被害人¹¹。發展至今，運送契約上運送人所負的「安全義務」，是一種「結果義務」(obligation de résultat)，違反此義務者，運送人即應負責，不以其就損害的發生具有過錯(faute)為必要。由於只要客觀上損害結果發生，運送人即須負責，使得運送契約上的交通事故損害賠償責任，是一種不以過錯為必要的「客觀責任」(responsabilité

¹¹ 具有指標性意義的裁判是：Cass. civ. 21 nov. 1911, S. 1912, 1, 73, note Lyon-Caen ; D. 1913, 1, 249, note Sarrut.

objective)。

雖然如此，但不容否認的是，由於「契約效力相對性原則」(le principe de l'effet relatif du contrat) 之故，使得基於旅客運送契約而得主張運送人應負客觀責任的「主體範圍」，受有一定限制。原則上，必須被害人是旅客運送契約上的當事人 (partie du contrat)，才可主張運送人應負客觀責任。至於非旅客運送契約當事人的其他被害人 (例如沒有購票搭車的乘客、在車站等待接送車上乘客的親友、其他車外第三人等)，是否得主張運送人應負客觀責任，理論上不易突破。由於此種主張契約責任時可能受到的限制，如可以主張侵權責任時，即不會發生主體範圍限制的問題，使得法國交通事故損害賠償問題，仍以適用侵權責任法的情形較多。此所以本文在論述上，係以侵權責任法為討論重點，有必要時，再兼論及相關的契約責任問題。

9. 交通事故損害賠償責任的歸責原則

法國學理上一般認為，侵權責任的成立，必須具備以下三項要件：第一，被害人受有一定「損害」(dommage ou préjudice)；第二，該損害係因負責任者一定的「行為或活動」所造成，此行為或活動，稱為「責任原因事實」(faits générateurs de la responsabilité)；第三，損害與責任原因事實二者間具有「因果關係」(lien de causalité) 等。

在交通事故損害賠償責任法制的形成演變過程中，「損害」與「因果關係」¹²二項要件，向來被認為沒有特別應該予以調整或修正之處，屬於穩定的、不變的要件。唯有「責任原因事實」此一要件，才成為特殊問題，才是真正的變數，才是應該改革的對象。因此，損害與因果關係二項要件不變，惟在責任原因事實方面，應該就交通事故的特性，予以調整或修正。

此涉及交通事故損害賠償責任的「歸責原則」問題。亦即，應該基於何種歸責事由，令應負責任者負責，作為正當化其所以應負責的理由的問題。

10. 責任嚴格化的發展趨勢

從歸責原則的角度來看，1804 年制訂的法國民法典，其第一三八二條以下關於侵權責任的規定，除少數個別侵權責任類型外¹³，基本上仍是以「過錯責任主義」(responsabilité fondée sur faute)，作為侵權責任的歸責原則。此項原則當然也適用於因交通事故所生的侵權損害賠償責任上。從而理論上，交通事故損害賠償責任的成立，以應負責任者對損害的發生具有「過錯」(faute) 為必要。此在交通事故同時構成犯罪行為時，被害人於刑事訴訟附帶提起民事損害賠償訴訟

¹² 必須提醒注意的是，「因果關係」此一要件，成為 1985 年 7 月 5 日法律改革的對象之一。依據該法律第一條、第七條等規定，交通事故損害賠償責任的成立，不以因車輛肇致被害人損害，二者間有「相當因果關係」為必要，只要車輛「牽連其中」引起交通事故，不問其與被害人損害間是否具有相當因果關係，被害人即取得損害賠償權利。

¹³ 這些少數的責任類型，例如第一三八四條第五項的主人或雇用人責任，第一三八五條的動物所有人或使用人責任，或第一三八六條的建築物所有人責任等。此等責任的成立，不以應負責任者對損害的發生具有「過錯」為必要。

(action civile) 中，最為常見。加害人負損害賠償責任的法律依據，即是法國民法典第一三八二條規定。

然而，自十九世紀末開始，一直到整個二十世紀，基於許多因素的影響，使得法國民法典第一三八二條以下關於侵權責任的規定，遭遇相當劇烈的變遷衝擊，呈現出與 1804 年當初立法者預計的規範藍圖相當不同的面貌。為了加強保護各種危險事故的被害人，使其損害可以盡可能獲得賠償，在法國學說與實務共同努力下，雖然法律條文本身幾乎沒有修正，卻經由法條解釋適用的方式，一直朝著「責任嚴格化」的方向演變發展。侵權責任的成立，不再以「過錯」作為唯一或主要的歸責事由。沒有過錯的加害行為，也可能基於其他理由而成立侵權責任的情形越來越多。這些情形逐漸一般化或原則化，成為足以與過錯責任主義相抗衡的一般原則。

在此發展趨勢下，作為侵權責任重要原因事實之一的交通事故，與法國侵權責任法的演變發展過程，當然脫離不了關係。簡單的說，交通事故的頻繁性與損害的嚴重性，是導致法國侵權責任法歸責原則劇烈變遷的重要因素。相對的，至少在 1985 年之前，法國侵權責任法歸責原則的劇烈變遷，也決定了法國交通事故損害賠償法制的整體容貌。

11. 從馬車交通事故到動力車輛交通事故

為了勾勒出法國侵權責任法在交通事故損害賠償問題上的演變發展過程，以下將先簡要說明，在馬車運輸時代發生交通事故時所生的損害賠償責任，然後再詳細分析，動力車輛發明後，因使用動力車輛發生交通事故時所生的損害賠償責任。

(一) 馬車肇致的交通事故

12. 動物所有人或使用人責任

嚴格而言，交通事故損害賠償問題，並不是因動力車輛的發明與頻繁使用以後才發生。早在人類使用馬車時代，因使用馬車造成他人損害時，法國實務上即已經意識到加強保護被害人的必要性。

針對此種侵權責任類型，法國實務當時即捨棄以民法典第一三八二條關於為自己有过錯的行為而負責任的一般規定，作為加害人應負賠償責任的依據，而是引用第一三八五條關於動物所有人或使用人責任的規定，令加害人負賠償責任¹⁴。

法國民法典第一三八五條規定：「動物所有人或使用動物中的使用人，對於

¹⁴ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 962.

動物在其管領下，或動物迷失或脫逃所造成的損害，應負責任」。本條規定的適用，不以動物所有人或使用人對於損害的發生有過錯為必要。法國實務即是依據本條規定，建立所謂「當然責任」(responsabilité de plein droit)、「客觀責任」(responsabilité objective)或「無過錯責任」(responsabilité sans faute)的(馬車)交通事故損害賠償責任。

例如，廢棄法院在其 1885 年 10 月 27 日判決¹⁵中即已指出，因使用馬車造成他人損害，即是動物所造成的損害，馬車使用人，亦即動物管領人，應就動物造成他人損害的結果負責，即使動物管領人證明其無任何過錯，也不影響其責任成立，除非是在損害的發生是因不可抗力或被害人的過錯所造成的情形，動物管領人才能例外免責。

(二) 動力車輛肇致的交通事故

1 「物的管領人責任」一般原則的發現

13. 尋找責任嚴格化的法律依據

然而，不可否認的是，動力車輛的發明與頻繁使用，導致交通事故頻仍，加重被害人損害的程度，才是使得交通事故被害人的損害賠償問題，開始備受矚目與關切的重要因素。

問題是，利用機械馬達裝置傳動驅動的「動力車輛」，不是「動物」(有生物)，理論上並無民法典第一三八五條關於動物所有人或使用人責任規定的適用。而如果適用第一三八二條關於過錯侵權責任的一般規定，被害人又必須舉證證明車輛駕駛人或管領人的過錯，此在實際上相當不容易。

因此，如何盡可能地宣告車輛駕駛人或管領人應負損害賠償責任，以填補交通事故被害人所受的損害，乃成為法國侵權責任法演變發展上刻不容緩的課題。

14. 第一三八四條第一項的規範地位

法國民法典第一三八四條第一項規定：「人們不僅就自己行為所造成的損害而負責，尚就其所應負責的人的行為，或其管領下的物，所造成的損害而負責」。依據當初立法者本意，本條項規定在整個侵權責任規範體系結構上，僅是一種「承先啟後」的確認性或轉化性規定，並未創設出另一種新的侵權責任類型，也無獨立的規範功能。該條項所謂「人們不僅就自己行為所造成的損害而負責」，是在銜接、重複先前的第一三八二條及第一三八三條關於「為自己過錯的行為而負

¹⁵ Cass. civ. 27 oct. 1885, D. P. 1886, 1, 207 ; S. 1886, 1, 33.

責」的規定¹⁶。又該條項所謂「人們尚就其所應負責的人的行為所造成的損害而負責」，是在開啟同條後面第四項以下關於「為他人的行為而負責」的規定¹⁷，以宣示此等規定與第一三八二條及第一三八三條規定間的不同。

至於該條項所謂「人們尚就其管領下的物所造成的損害而負責」，也是在開啟其後第一三八五條及第一三八六條關於「為動物或建築物所造成的損害而負責」的規定¹⁸，以宣示此等規定與第一三八二條及第一三八三條規定間的不同。因此，依立法者原意，所謂「人們尚就其管領下的物所造成的損害而負責」，僅是在法條文字上「預示」其後的第一三八五條及第一三八六條規定而已。所謂「物」，僅限於動物及建築物。

換言之，古典的法國侵權責任法，是建立在一項一般性的原則之上：「任何人均應為自己有过錯的行為所造成的損害而負責」。此即所謂的「過錯責任主義」。在此項一般性原則之下，尚有個別的、零星的、法條列舉出來的侵權責任類型，如雇用人責任、動物所有人或使用人責任、建築物所有人責任等，部分地修正了過錯責任主義此項一般性原則。除此之外，任何侵權責任的成立，原則上均以應負責任者有过錯為必要。

此為法國民法典立法者對侵權責任制度的整體規範計畫。在此規範計畫下，第一三八四條第一項規定，沒有特殊的規範功能或任務，在侵權責任法上並無舉足輕重的地位。

15. 法學上的發現

值得注意的是，法國廢棄法院在其 1896 年 6 月 16 日一件關於鍋爐爆炸勞動災害事故的判決¹⁹中所宣示的原則，卻徹底修正了 1804 年當時立法者的整體規範計畫，在法國侵權責任法的演變發展歷史上，具有指標性意義²⁰。

廢棄法院在該判決中首次表示，第一三八四條第一項規定，具有獨立的規

¹⁶ 法國民法典第一三八二條規定：「人的任何行為，造成他人損害者，具有過錯的人，有義務賠償損害」。第一三八三條規定：「每個人不僅因其自己造成他人損害的行為而負責，尚因其自己的懈怠或疏忽而負責」。

¹⁷ 法國民法典第一三八四條第四項規定：「父與母，基於其監督權的行使，對於與其同居的未成年子女所造成的損害，應連帶負責」；第五項規定：「主人及雇用人，對於其僕役及受雇人，因執行職務所造成的損害負責」；第六項規定：「教師及工匠，對於其學生及學徒，在其監督期間內所造成的損害負責」；第七項規定：「前揭責任，除非父母及工匠能證明其對於導致責任的行為無法防止，否則不得免責」；第八項規定：「關於教師的責任，應由原告在訴訟上依一般規定，證明其對造成損害的行為，有過錯、疏忽或懈怠」。

¹⁸ 法國民法典第一三八五條規定：「動物所有人或使用動物中的使用人，對於動物在其管領下，或動物迷失或脫逃所造成的損害，應負責任」。第一三八六條規定：「建築物所有人，對於建築物因欠缺保管或構造有瑕疵，以致倒塌所造成的損害，應負責任」。

¹⁹ Cass. civ. 16 juin 1896, arrêt Teffaine, S. 1897, 1, 17, note A. Esmein ; D. 1897, 1, 433, conclu. Sarrut, note Salleilles.

²⁰ 關於本件判決所宣示原則的歷史背景、其影響力以及現狀的檢討，參閱 H. Groutel, Rapport introductif, in La responsabilité du fait des choses, Réflexions autour d'un centenaire, ouvrage collectif sous la direction de F. Leduc, 1997, Economica, p. 3 et s. ; Ch. Bourgois, Autopsie de l'arrêt Teffaine du 16 juin 1896, du même ouvrage, p. 9 et s. ; F. Leduc, L'état actuel du principe général de responsabilité délictuelle du fait des choses, du même ouvrage, p. 35 et s..

範功能，該條項蘊藏著另外一種侵權責任類型：即「任何人均應就其管領下的物所造成的損害負責」。此種責任與第一三八二條所宣示的過錯責任原則不同，被害人只要證明造成損害的「物」具有隱藏的瑕疵，物的管領人即須負責，不問其就損害的發生，有無過錯。

由此可知，依據廢棄法院的見解，第一三八四條第一項的規定，不再僅是一項單純承先啟後的「確認性或轉化性規定」，而是具有獨立規範功能的「創設性規定」。廢棄法院基於該條項規定，「發現」另一項一般性的侵權責任原則：因「物的行為」(le fait des choses)所造成的損害，不問有無人為過錯，物的管領人即須負責。此種責任與第一三八五條關於動物所有人或使用人責任相同，也是一種「當然責任」、「客觀責任」或「無過錯責任」。不同的是，第一三八四條第一項規定，具有非常廣大的適用領域，任何「物」肇致他人損害，無論是危險物或瑕疵物與否，均有該條項規定的適用，而第一三八五條規定，適用領域較小，僅「動物」肇致他人損害，才可能有該條規定的適用。可見物的管領人責任一般性原則的「發現」(découverte)，其影響及衝擊的深遠程度。

2 物的管領人責任是否適用於交通事故？

16. 問題提出

一項新的法律原則的發現或確立，當然有其所欲解決的問題或實現的目的。法律原則的變更或其相應理論的重構，也是為了保護社會變遷過程中，依據舊的法律原則已經無法有效保護的某些正當利益或新興價值。

第一三八四條第一項關於物的管領人責任一般性原則的「發現」，當時是適用於十九世紀末工業機器文明發達後頻繁發生的「勞動災害事故」，其目的在加強保護勞工，使其因勞動災害所受的損害，得以因不必證明雇主的過錯而容易獲得賠償。但是由於「任何人均應就其管領下的物所造成的損害負責」此段文字的抽象概括性，因而發生一項問題：此項原則是否適用於「交通事故」所造成的損害賠償問題？

乍看之下，答案應該肯定。蓋車輛是「物」，車輛駕駛人或所有人即是「物的管領人」，因車輛肇致損害，當然應該適用第一三八四條第一項規定。更何況，交通事故損害賠償問題之所以成為備受矚目與關切的問題，即是為了加強保護被害人，使其因交通事故所受的損害可以容易獲得賠償，因而將第一三八四條第一項物的管領人責任適用於交通事故，使被害人無須證明加害人的過錯即可請求賠償，似乎更符合發現物的管領人責任一般性原則的法律政策。

17. 限制物的管領人責任適用範圍的學說

然而，自從物的管領人責任一般性原則被發現之後，鑑於此項原則的抽象概括性，可能適用於絕大多數的侵權責任案例類型，因而一直到二十世紀三〇年

代之前，法國學說上即存在著一股流派，主張運用各種法律解釋適用技術，限制物的管領人責任一般性原則的適用範圍²¹，以避免無過錯侵權責任的一般原則化，流於氾濫而喪失控制，並架空了第一三八二條所宣示的過錯責任原則。

交通事故，即是此派學者所要限制的主要對象之一。依據此派學者見解，因物肇致損害的眾多案例中，必須再區別因「人的行為」(le fait de l'homme) 導致物肇致損害，與因「物的獨立行為」(le fait autonome de la chose) 直接肇致損害二種情形。前者的例子如，手持棍棒或武器肇致他人損害，或操作機器肇致他人損害。在此種情形，損害表面上是由「物」所造成，實際上是由「人所管理控制下的物」所造成，與「人的行為」直接相關，應適用第一三八二條規定，決定管理控制該物的人，是否應負賠償責任。後者的例子如，由於自然天候因素，導致馬路上堆積泥土或砂石，因而肇致他人損害。在此種情形，損害與人的行為並未直接相關，而是直接基於物的獨立行為所造成，所以可適用第一三八四條第一項規定，決定該物的管領人，是否應負賠償責任。

依據此項見解，在交通事故的情形，無論是陸上、海上或空中交通事故，由於損害絕大多數都是由於駕駛人操控下的交通工具所造成，所以不應適用第一三八四條第一項規定，而應適用第一三八二條規定。其結果，被害人必須證明交通工具駕駛人就損害的發生有過錯，交通工具駕駛人才負賠償責任。如此一來，交通事故損害賠償責任，在歸責原則上仍是一種過錯責任。

此項見解的主要理由如下：承認物的管領人責任一般性原則，其正當化基礎在於，物已經脫離人的管領控制範疇，具有特別危險性，所以應該加強保護被害人，使責任更加嚴格化。至於仍在人所能管理控制下的物所造成的損害，沒有使責任更加嚴格化的理由²²。

毫無疑問的，採取此項見解後，將使物的管領人責任一般性原則的適用範圍大為縮小，法國廢棄法院在其 1896 年 6 月 16 日判決中所「發現」的原則，其歷史指標性意義也將因此而大打折扣。

問題是，此項見解在實際解釋適用上的最大困難，在於如何區別「人的行為」與「物的獨立行為」。事實上，除非是少數純粹不可抗力的意外事故，否則在絕大多數情形，「物的行為」背後，或多或少都有「人為操控因素」在內，很難明確區別究竟損害是由人所管理控制下的物所造成，或是直接基於物的獨立行為所造成²³。此外，與第一三八四條第一項在歸責原則上完全相同，同樣是一種當然責任、客觀責任或無過錯責任的第一三八五條，並未作出類似的區別。依據第一三八五條的規定，無論動物是在人的管領下（與人的行為直接間接有關），或迷失或脫逃中（與人的行為無直接關係）所造成的損害，動物所有人或使用人

²¹ 至於如何限制物的管領人責任一般性原則的適用範圍，法國學者間又有許多不同看法。簡要的整理分析，參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 632 et s.。

²² 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 632。

²³ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 632。

均應負賠償責任。既然第一三八五條未作此區別，法理上相同的第一三八四條第一項何以作此區別，似乎很難有堅強的說服力。

18. 廢棄法院的見解

自 1896 年至 1920 年這段期間內，法國實務並未將第一三八四條第一項關於物的管領人責任一般性原則，適用於交通事故損害賠償問題上。主要原因是，當時實務上仍然認為，交通事故的發生，是基於「車輛駕駛人」此一「人的行為」所造成，不是基於「車輛」此一「物的行為」所造成。而且，這段期間內的交通事故損害賠償問題，還不至於是嚴重的社會問題，責任進一步嚴格化，還不是迫切的需要²⁴。

然而，自 1920 年代起，頻繁發生的交通事故，使得交通事故損害賠償問題，與勞動災害事故的損害填補問題一樣，都是亟待解決的社會問題。第一三八四條第一項關於物的管領人責任一般性原則，是否可以適用於交通事故損害賠償問題上，成為法國實務上必須正式面對的問題。

所幸的是，就此一問題，廢棄法院在其 1930 年 2 月 13 日另一件在法國侵權責任法演變發展上具有歷史指標性意義的判決中²⁵，特別針對交通事故損害賠償責任問題，明確表示不採取此項限縮第一三八四條第一項適用範圍的見解。

該判決涉及卡車撞及小孩，導致小孩受傷的情形。原告依法國民法典第一三八四條第一項規定，請求卡車管領人賠償損害。貝容松（Besançon）上訴法院駁回原告請求，理由是，在損害發生時，卡車是「經由人的雙手而操作」，只能適用第一三八二條規定，不能適用第一三八四條第一項規定。該判決經上訴後，廢棄法院民事庭廢棄原判決，並將該案發回里昂（Lyon）上訴法院更審。理由是，在適用第一三八四條第一項規定時，不須區別物是否「經由人的雙手而操作」²⁶。其後受理更審程序的里昂上訴法院，繼續堅持採取與貝容松上訴法院相同的見解。該更審判決又經上訴，廢棄法院乃於 1930 年 2 月 13 日，以聯合法庭（chambres réunies）名義，明確宣示，第一三八四條第一項並不區別肇致損害的物，是否「經由人的雙手而操作」²⁷。

至此，法國實務上終於確認，物的管領人責任一般性原則的適用，不受物是否經由人的行為媒介而肇致損害的限制。由於此項原則可以適用於交通事故損

²⁴ 參閱 J. Flour et J.-L. Aubert, *Droit civil, Les obligations*, 2. Le fait juridique, 6e éd., 1994, Armand Colin, n° 228.

²⁵ Cass. ch. réunies, 13 fév. 1930, arrêt Jand'heur, D. P. 1930, 1, 57, rapport Le Marc'hadour, conclusions Matter, note G. Ripert ; S. 1930, 1, 121, note P. Esmein, cassant l'arrêt de Lyon, 7 juill. 1927, D. H. 1927, 423.

²⁶ Cass. civ. 21 fév. 1927, D. P. 1927, 1, 97, note G. Ripert.

²⁷ 關於本件判決的評論，除前引 G. Ripert 及 P. Esmein 的評論外，另可參閱 L. Josserand, *La responsabilité du fait des automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation*, D. H. 1930, ch., p. 25 ; H. Capitant, *La responsabilité du fait des choses inanimées après l'arrêt des Chambres réunies du 13 fév. 1930*, D. H. 1930, p. 29 ; M. Picard, *Les accidents d'automobiles devant les Chambres réunies*, Rev. gén. ass. terr. 1930, 259 ; J. Garnier, *De l'arrêt Teffaine aux arrêts Jand'heur*, in *La responsabilité du fait des choses, Réflexions autour d'un centenaire*, ouvrage collectif sous la direction de F. Leduc, 1997, Economica, p. 25 et s.

害賠償問題，使得交通事故被害人損害可以獲得賠償的機會大為增加。

從今而後，交通事故被害人無須舉證證明車輛管領人的過錯，即可依第一三八四條第一項規定，請求賠償。而且，第一三八四條第一項所稱之「物」，範圍非常廣泛，原則上不限定其種類，各種「交通工具」，不管是否為動力機械車輛，也不問是否依固定軌道行駛，均有物的管領人責任一般性原則的適用。因而，不僅是汽、機車，即使是火車、電車，甚至是腳踏車，其駕駛人或管領人都有可能負第一三八四條第一項規定的當然、客觀、無過錯責任。

法國交通事故損害賠償責任，確定朝向嚴格化、客觀化的趨勢發展，已無疑義。

二 損害填補的確保

19. 責任嚴格化不等於損害獲得填補

基於以上說明可知，無論是因馬車或動力車輛所肇致的交通事故，也不管損害賠償責任的法律依據是法國民法典第一三八五條或第一三八四條第一項規定，應負責任者所負的責任，都是一種不以其就損害發生有過錯為必要的當然責任、客觀責任或無過錯責任。

乍看之下，此種責任嚴格化的發展趨勢，應該足以保護交通事故被害人，使其所受損害可以獲得填補才是。然而，事實並非如此。因侵權責任所生的損害賠償關係，是一種「債之關係」。再怎麼嚴格的損害賠償責任，對應負責任者而言，只是負擔損害賠償「債務」而已，對被害人而言，終究只是取得損害賠償「債權」而已。此債務是否迅速履行實現，此債權是否充分獲得滿足，尚須取決於一些債權人無法掌控的因素，例如債務人是否有賠償損害的意願、債務人是否有賠償損害的足夠資力等。

因此，應負責任者責任的嚴格化，與被害人的損害是否獲得填補，不能完全劃上等號。證諸實際經驗顯示，即使交通事故損害賠償責任再怎麼嚴格，被害人損害獲得填補的情況，往往令人不滿意。而交通事故損害賠償責任一味追求嚴格化，是否可能造成車輛駕駛人或管領人責任過重的情形，也是應該一併考慮的問題。

類似此種「又要使被害人容易獲得賠償，又擔心加害人責任太重」的兩難現象，在現代文明國家民事責任法的發展過程上，大抵均可發現相同的問題軌跡。法國法當然也不例外。

(一)「確保損害獲得填補」與「分散風險減輕責任」的必要性

20. 責任嚴格化的配套機制

在「只是一味追求責任嚴格化不等於確保被害人損害獲得填補」的認知前提下，法國民法典第一三八四條第一項關於物的管領人責任一般性原則的確立，並不如想像中一般，可以完全解決交通事故損害賠償問題。

一方面，從被害人的立場而言，雖然由於損害賠償責任的嚴格化，使得被害人的損害賠償債權比較容易成立。但實際上被害人經常面對的，是一個賠償資力不足的加害人。即使加害人有主動賠償意願，也無賠償能力。或是，即使加害人無主動賠償意願，被害人訴諸強制執行的結果，也因加害人無足夠財產可供執行而無法達到目的。對被害人而言，其最終「目的」，是損害可以獲得填補。至於使加害人負損害賠償責任，以取得損害賠償債權，僅是「手段」而已。目的不能實現，手段再怎麼有利，終究無濟於事。

他方面，從加害人的立場而言，面對損害賠償責任的嚴格化，加害人也同時必須面對沈重的賠償負擔問題。尤其是當動力車輛的使用成為現代社會一般人職業上或生活上不可欠缺的交通工具，而因使用動力車輛肇致損害所生的賠償責任，其成立不以加害人就損害的發生有過錯為必要時，加害人可能面對的威脅是：基於輕微的、無可譴責非難的、或人性難以避免的失誤所肇致的交通事故，只因造成被害人重大損害，卻可能為此要付出沈重代價，必須負擔沈重的、與加害情節不成比例的賠償責任。

因此，交通事故有法國民法典第一三八四條第一項關於物的管領人責任規定的適用，與其說是「解決了交通事故損害賠償問題」，不如反而說是因此而「拋出了真正的問題所在」。在被害人方面，真正的問題是如何確保其損害可以獲得填補，不是損害賠償責任有多嚴格。在加害人方面，真正的問題是如何將事故風險予以分散，以減輕其賠償責任，不是一味地追求責任嚴格化，並由加害人個人承擔此一嚴格化的責任。

從而，物的管領人責任一般性原則的確立，無論此種責任是如何的嚴格，如果不能確保被害人的損害可以獲得填補，並合理的分散轉嫁事故風險，減輕加害人的賠償負擔，終究仍不能謂此項原則的確立，在解決交通事故損害賠償問題上，已劃上令人滿意的句點。

如何在此一原則下，搭配其他相關配套制度，以徹底解決問題，是法國交通事故損害賠償法制所必須面對的問題。在此方面，「民事責任保險制度」或「擔保基金制度」，很自然地成為重要的配套機制。

(二)「責任保險」與「擔保基金」制度的出現

21. 民事責任與責任保險的互動關係

自從動力車輛發明後，因動力車輛肇致他人損害所生的民事賠償責任，很快就成為法國一般動力車輛駕駛人或所有人熱烈關心的問題。尤其是自 1930 年代起，法國實務上確立交通事故損害賠償責任將適用更嚴格的無過錯責任後，許多動力車輛駕駛人或所有人更是擔心，在巨大的賠償數額壓力下，將使其賠償負擔因此大為加重。

為迎合現實上的需要，「汽車保險」或「交通事故損害賠償責任保險」，自然地成為保險市場上的熱門商品。許多動力車輛駕駛人或所有人，為了分散事故風險，減輕賠償責任，紛紛投保汽車保險或交通事故損害賠償責任保險。此種現象，多少也改變法院在審理交通事故損害賠償事件時的心態。由於加害人已事先投保責任保險，實際負責賠償的將是「責任保險人」，不是「加害人」本人，使得法國法院在審理交通事故損害賠償事件時，更容易同情被害人，關心其損害是否獲得填補，而相對比較忽略宣示損害賠償責任成立後是否會過份加重加害人賠償負擔的問題。

由此可以發現，民事責任嚴格化的實務發展趨勢，促進責任保險制度的發達，而責任保險制度的出現，也是促使法國交通事故損害賠償責任繼續朝向「嚴格化」發展的重要因素。

22. 任意性責任保險制度的缺失

然而，在此時期，責任保險仍然是屬於「任意保險」的性質。任意性質的責任保險，基本上乃是「為加害人的利益」而存在的制度。此種制度的設計，主要是著眼於「分散事故風險，減輕加害人賠償責任」，不在於「確保被害人的損害可以獲得填補」。

既然任意性質的責任保險不是專為「被害人的利益」而存在的制度，因而如果某一交通事故的加害人，由於其事先已經投保責任保險，使得被害人的損害可以獲得填補，對被害人而言，此種現象也僅是「偶然的」、「幸運的」的結果，是「運氣」的因素，不是「制度」的保障。

問題是，在任意性質的責任保險制度結構下，由於法律未強制投保，仍有為數不少的動力車輛駕駛人或所有人忽視交通事故損害賠償問題的嚴重性，而未投保責任保險。於此情形，加害人既不能分散事故風險、減輕賠償責任，被害人的損害填補是否能夠獲得確保，也成為問題。尤其是，即使法院依據民法典第一三八四條第一項規定宣告動力車輛駕駛人或管領人應負賠償責任，在應負責任者資力不足，無法賠償損害時，被害人的損害終究仍無法獲得填補。

23. 擔保基金制度的出現

鑑於任意性責任保險制度的缺失，為了確保交通事故被害人的損害可以獲得填補，法國國會乃在 1950 年代，通過 1951 年 12 月 31 日財政法律，依據該法律第十五條規定，連同其後發布的 1952 年 6 月 30 日施行細則，設立「汽車交通事故擔保基金」(le fonds de garantie automobile)，強制所有以承保交通事故責任

保險為業務的保險企業，加入此一擔保基金，並以被保險人所繳交保費的一部分，充作基金主要財源。此一擔保基金的主要任務，在於交通事故發生後，如應就交通事故負責者未投保責任保險且無賠償損害的資力時，由此一基金出面負責填補被害人的「人身損害」(dommage corporel)。

由此可知，擔保基金的功能，在於責任保險制度運作上有盲點或疏漏時，由擔保基金取而代之，繼續解決交通事故被害人的損害填補問題。

24. 擔保基金制度的缺失

此一擔保基金的設置，雖然有助於確保被害人損害可以獲得填補，但從相關法律規定內容可知，此一擔保基金在運作上仍有一些缺點，值得提出來：

首先，被害人欲向擔保基金請求填補損害，仍有一些限制。例如：一，限於應負責任者未投保任何責任保險的情形；二，限於應負責任者確定無資力賠償損害的情形；三，限於人身被侵害所生的損害，才能請求填補，至於財物被侵害所生的損害，不能請求填補。

其次，由擔保基金填補被害人損害，不影響應負責任者的賠償責任。擔保基金對被害人填補損害後，仍得對應負責任者行使求償權。因此，擔保基金的設置，在加害人方面，仍無法解決「分散事故風險、減輕賠償責任」的問題。

最後，在理論上，擔保基金於填補被害人損害後，對實際應負責任者，固然有求償權，但證諸實際，由於應負責任者大多不是行蹤不明就是無資力償還，此一求償權真正獲得實現滿足的情形不多。而如上所述，擔保基金的主要財源來自於被保險人所繳交的保費。其結果是，在欠缺強制保險義務下，在眾多動力車輛駕駛人或所有人中，真正關切其可能的交通事故損害賠償責任而任意投保責任保險的人，將為那些對可能的交通事故損害賠償責任漠不關心或無所謂而不願投保責任保險的人，藉由擔保基金的運作，實際上承擔損害賠償此一經濟負擔。

25. 採行強制性責任保險制度的阻力

由此可知，全面性的課予動力車輛駕駛人或所有人投保責任保險的義務，是比較良好的制度。

然而，從任意性的責任保險改為強制性的責任保險，多年來在法國一直遭遇到相當阻力。主要原因有二：

第一，社會壓力不足：對大多數真正關切動力車輛危險性與交通事故損害賠償負擔的車輛駕駛人或所有人而言，這些人事實上大多已經投保任意性責任保險，足以分散事故風險，減輕賠償責任，因而沒有強烈動機促使其施壓於政府部門，透過立法，採取強制性的責任保險制度²⁸。

至於其他對動力車輛危險性與交通事故損害賠償負擔漠不關心或無所謂的車輛駕駛人或所有人而言，這些人的最大利益，當然是繼續維持任意性的責任保

²⁸ 參閱 G. Durry, L'assurance automobile, collection "connaissance du droit", 1998, Dalloz, pp. 11 et 12.

險制度，一旦政府部門研議立法採行強制性的責任保險制度，這些人甚至可能是反對立法改革的主力。

而對可能因交通事故受有損害的被害人而言，由於其欠缺團體組織，以致未能形成強大壓力團體，要求政府部門立法採取強制責任保險制度，確保其損害可以獲得填補。

第二，保險業者反對：對車輛保險業者而言，由於大多數車輛駕駛人或所有人都已經投保責任保險，因而採取強制保險制度，也不會增加太多客戶。更重要的是，保險業者擔心採取強制性責任保險制度後，法律將更嚴格管制保險契約的訂立與內容，對保險人加諸更多限制，使其依據契約自由原則，得自由選擇投保人、決定是否承保、經由契約條款限制或排除部分危險事故的空間，大為縮小²⁹。

26. 強制性責任保險制度的採行

在任意性的責任保險制度下，擔保基金在確保被害人損害獲得填補上所扮演的功能，顯然更加重要。事實上，如果車輛駕駛人或所有人未投保責任保險的情形不多，擔保基金介入填補被害人損害的情形也相對減少，擔保基金在財務上尚能順利運作。然而，擔保基金究竟無法完全取代責任保險的任務。自 1950 年代開始，由於機車大量出現在大街小巷，造成許多交通事故，而大多數機車騎士均因資力不足或經濟因素考量而未投保責任保險，使得擔保基金介入填補被害人損害的情形大增，導致擔保基金財務逐漸惡化，最後甚至處於停止支付狀態³⁰。

在此種背景下，即使以上所述的改革阻力仍然存在，只有採行全面性的強制責任保險制度，才能徹底解決問題。於是，法國國會乃通過 1958 年 2 月 27 日第 58-208 號關於陸上動力交通車輛強制保險義務的法律，連同其後 1959 年 1 月 7 日的施行細則³¹，全面性地強制動力車輛駕駛人或所有人必須投保責任保險。

至此，為確保交通事故被害人的損害可以獲得填補，法國法在制度設計上，從任意性的責任保險制度，走向強制性的責任保險制度，對交通事故被害人的保護，可謂又往前邁進一大步。

值得注意的是，即使法律強制車輛駕駛人或所有人投保責任保險，並不表示擔保基金功能完全喪失。理論上，仍可能發生交通事故肇事者不明，或動力車輛駕駛人或所有人違法未投保責任保險，或責任保險契約無效（如因要保人故意為不實聲明而導致契約無效）的情形。為避免在類此情形下被害人的損害無法獲得填補，1958 年 2 月 27 日法律的通過施行，並不影響依 1951 年 12 月 31 日法律第十五條所設置擔保基金的繼續存在與發揮功能。

²⁹ 參閱 G. Durry, *L'assurance automobile*, collection "connaissance du droit", 1998, Dalloz, pp. 11 et 12.

³⁰ 參閱 G. Durry, *L'assurance automobile*, collection "connaissance du droit", 1998, Dalloz, pp. 12 et 13.

³¹ 該法律自 1959 年 4 月 1 日起生效。該法律連同其施行細則，以及其後修正的相關條文，現已整合編入法國現行保險法典第 L. 211-1 條以下。

貳 民事責任普通法的缺失

27. 二項主要缺失

基於以上所述，交通事故損害賠償責任的嚴格化，使得被害人損害獲得賠償的機會大為增加。再加上強制責任保險制度的施行，以及擔保基金的繼續運作，更足以確保被害人的損害可以實際獲得填補。

乍看之下，至少自 1958 年起，此種以民事責任普通法為主軸，輔以確保被害人損害可以實際填補的責任保險及擔保基金制度，所共同形塑而成的民事責任普通法制，應該是相當完美的、令人滿意的法制才是。

然而，仔細分析觀察的結果顯示，以民事責任普通法作為解決交通事故損害賠償問題的法制基礎，仍有其缺失。在此等缺失中，最主要有二點：第一，對被害人保護的不足（一 對被害人保護不足）；第二，制度設計本身有助於促成訴訟案件氾濫（二 促成訴訟案件氾濫）。前者涉及被害人個人的「私人利益」保護問題，後者則涉及國家總體司法資源是否合理有效率運用的「公共利益」維護問題。

一 對被害人保護不足

28. 二個原因

表面上看起來對被害人保護甚為周到的民事責任普通法制，之所以對被害人保護仍屬不足，主要是基於二個原因：第一，法國法院在解釋適用民法典第一三八四條第一項規定時，態度逐漸趨向保守，不斷限制物的管領人責任成立的可能性；第二，責任保險制度設計本身，仍不脫其向來強調「當事人意思自主」（*autonomie de la volonté des parties*）、「契約自由」（*liberté du contrat*）等「自由主義」的色彩。

（一）物的管領人責任適用上的限制

29. 限縮責任主體範圍與從寬承認責任減免事由

如前所述³²，法國廢棄法院針對法國民法典第一三八四條第一項規定所發現的「物的管領人責任一般性原則」，在歸責原理上，乃是一種相當嚴格的「當然責任」、「客觀責任」或「無過錯責任」。

自從此種責任類型被確立後，不少法國學者即主張，一方面為了避免此種責任的一般原則化流於氾濫而失去控制，以致架空了第一三八二條所宣示的過錯責任原則，他方面為了適度緩和此種責任的嚴酷，以合理限制應負責任者的賠償負擔，所以應該運用各種法律解釋適用技術，限制物的管領人責任一般性原則的適用。其中，主張區別因「人的行為」導致物肇致損害，與因「物的獨立行為」直接肇致損害二種情形，前者仍應適用第一三八二條規定，僅後者才適用第一三八四條第一項規定的見解，雖然為廢棄法院所不採³³，但廢棄法院對法國學說上的其他各種主張，並非全然無動於衷。

仔細分析廢棄法院許多判決後可以發現，廢棄法院雖然認為因動力車輛所肇致的交通事故仍有物的管領人責任的適用，但在決定此一責任的「責任主體」以及責任主體可以提出的「責任減免事由」時，仍不忘適度限制物的管領人責任一般性原則的適用，一方面限縮此一責任主體的範圍，他方面從寬承認各種責任減免事由抗辯。

1 責任主體範圍的限制

30. 「物的管領人」概念的界定

法國民法典第一三八四條第一項規定的物的管領人責任，其責任主體當然是「物的管領人」(gardien de la chose)

所謂「物的管領人」，依據廢棄法院 1941 年 12 月 2 日一件指標性判決的見解，是指在損害發生時，對於物獨立行使「使用、指揮及控制權限」(pouvoir de l'usage, de la direction et du contrôle) 的人³⁴。

此項見解一直延續至今。法國實務目前基本上仍是依據此項見解，以界定「物的管領人」的範圍³⁵。從許多法院判決中予以分析整理，可以得知，此一「物的管領人」，原則上即是「物的所有權人」。物的所有權人被「推定」為即是對於

³² 段碼 15。

³³ 參閱前述段碼 18。

³⁴ Cass. ch. réunies, 2 déc. 1941, arrêt Franck, S. 1941, 1, 217, rapport Lagarde, note H. Mazeaud ; D. C. 1942, 25, rapport Lagarde, note G. Ripert ; JCP 1942 II 1766, note Mihura ; Gaz. Pal. 1942, 2, 467, rapport Lagarde, note Roubieq 另參閱 P. Roubier, L'arrêt des Chambres réunies du 2 décembre 1941 et la théorie générale de la responsabilité civile, JCP 1942 I 257.

³⁵ 例如，Cass. civ. 2e, 22 fév. 1984, D. 1985, 19 ; Cass. civ. 2e, 12 juill. 1984, Bull. civ., II, n° 135 ; Cass. civ. 2e, 20 fév. 1985, Bull. civ., II, n° 44 ; Cass. civ. 2e, 7 oct. 1987, JCP 1987 IV 383 ; D. 1987, inf. rap., 205 ; Dijon, 12 fév. 1989, D. 1989, inf. rap., 140 ; Cass. civ. 2e, 26 av. 1990, JCP 1990 IV 235 ; Cass. civ. 3e, 23 oct. 1991, Bull. civ., III, n° 245 ; Cass. civ. 1re, 9 juin 1993, Bull. civ., I, n° 213 ; D. 1994, 82, note Y. Dagherne-Labbé ; JCP 1994 II 22202, note G. Viney.

物獨立行使使用、指揮及控制權限之人，從而應負物的管領人責任。除非有證據證明在損害發生時，物的所有權人已經喪失其對於物獨立行使使用、指揮及控制權限，才例外地不負物的管領人責任。例如，物已經因設定物權，或因訂立使用借貸、租賃、承攬等契約而交付於他人，或物已經因被竊、被侵佔而由偷竊者或侵佔人取得占有等³⁶。

從上述法國實務對於「物的管領人」的概念界定可以發現，所謂物的管領人，並不是「抽象地」對於物「擁有」使用、指揮及控制權限之人，而是「具體地」在物上面「行使」使用、指揮及控制權限之人。從而物的所有人，並不當然即是物的管領人，只是被「推定」是物的管領人而已。在「物的所有」與「物的現實占有或利用」分離的情形，物的所有權人可能不須負物的管領人責任，而由物的現實占有人或利用人負物的管領人責任。而此之「物的現實占有人或利用人」，可能是基於其與物的所有人間的某種法律關係，而依物的所有人的意思取得管領權限之人，如地上權人、借用人、承租人、承攬人等；也可能是基於不法行為，在違反物的所有人的意思下，對物事實上取得管領權限之人，如偷竊者或侵佔人等。

由此可知，法國實務上是採取「具體個別的審查方法」，以認定物的管領人為誰。依據此項見解，所謂物的管領人，不是抽象判斷標準（*appréciation in abstracto*）下的「法律上管領人」（*gardien de droit*），而是具體判斷標準（*appréciation in concreto*）下的「事實上管領人」（*gardien de fait*）。

31. 「物的管領人」概念的缺失

然而，對於物的管領人概念的界定，採取「具體判斷標準」，以損害發生當時，在物理上或事實上對物行使管領權限之人作為責任主體，將導致限制責任主體範圍的結果，對被害人顯然不利。理由有二：

第一，在大多數情形下，物的所有權人現實存在，而且容易被識別出來，至於物的實際管領人為誰，則不一定容易被識別出來。因而在被害人方面，其在請求損害賠償時，仍可能有必要舉出證據，指出在損害發生特定時點，誰是物的實際管領人，以令其負責。此在物已經被竊的情形，被害人欲指出誰是偷竊者，實際上並不容易³⁷。此外，即使被害人可以指出誰是物的管領人，該被指出的人仍有可能舉出證據，證明其在損害發生特定時點，已經無法對物行使管領權限，以免負責任。例如，物的承租人主張損害發生時，該物在其不知情的情形下，已經由其受雇人侵佔據為己有³⁸。類此情形，將使被害人因無法證明誰才是真正的

³⁶ 詳細的分析說明，參閱 A. Tunc, *La détermination du gardien dans la responsabilité du fait des choses inanimées*, JCP 1960 I 1592 ; G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 677 et s.。

³⁷ 關於物被竊的案例，參閱 Cass. ch. réunies, 2 déc. 1941, arrêt Franck, S. 1941, 1, 217, note H. Mazeaud ; D. C. 1942, 25, note G. Ripert ; JCP 1942 II 1766, note Mihura ; Cass. civ. 28 jan. 1947, D. 1947, 177 ; Paris, 27 oct. 1991, JCP 1992 IV 297.

³⁸ 關於物被侵佔的案例，參閱 Cass. civ. 8 nov. 1963, D. 1964, 86 ; Paris, 14 fév. 1969, JCP 1969 II 15906 ; Cass. civ. 2e, 8 nov. 1976, JCP 1976 IV 395 ; D. 1977, inf. rap., 107 ; Cass. civ. 2e, 20 déc.

物的管領人，導致「無人可以負責」，而無法獲得損害賠償的結果。

第二，第一三八四條第一項規定的物的管領人責任，如果真的是一種不以過錯為必要的當然責任、客觀責任或無過錯責任的話，則其所涉及的真正問題，應該是：「誰應該或比較適合承擔因物肇致損害所生的風險」，而不是「誰不當地行使物的管領權限因而使物肇致損害」。因此，在界定物的管領人概念的時候，就不能不與責任保險制度相結合，以「誰最適合、最有能力經由責任保險制度，以轉嫁或分散因物肇致損害所生的風險」，從而以該人作為物的管領人。就此而言，將物的管領人界定為是「抽象地」對於物「擁有」使用、指揮及控制權限之人，如所有權人、地上權人、借用人、承租人或承攬人等，由於唯有此等人才有可能事先投保責任保險，以轉嫁或分散因物肇致損害所生的風險，如果再搭配強制責任保險制度，將使被害人可以享有責任保險理賠給付的利益。否則，如依目前法國實務見解，將物的管領人界定為是「具體地」在物上面「行使」使用、指揮及控制權限之人，則在物被竊或被侵佔的情形，由於所有權人、地上權人、借用人、承租人或承攬人等合法權利人不是物的管領人，不須負物的管領人責任，從而不適用責任保險制度，被害人不能獲得保險理賠給付。而偷竊者或侵佔人雖然是物的管領人，應負物的管領人責任，但此等人通常無法尋獲，也不會事先投保責任保險，即使尋獲，通常也無資力賠償損害，因而使得被害人損害獲得賠償的機會大為減少。

32. 廢棄法院 1941 年 12 月 2 日判決的例子

此處再以上述廢棄法院 1941 年 12 月 2 日判決為例，加以說明。

該判決涉及汽車所有人將汽車停放於馬路邊時，汽車遭竊，偷車者嗣後駕駛該輛贓車肇致交通事故，導致被害人死亡。由於偷車者一直未尋獲，被害人配偶（間接被害人）乃以汽車所有人為被告，主張汽車所有人是物的管領人，依第一三八四條第一項規定，起訴請求賠償。

南錫（Nancy）上訴法院認為失竊汽車的所有人不是物的管領人，駁回原告請求。理由是：汽車失竊，已經使得所有人事實上無法再使用、指揮或控制其汽車³⁹。此項見解，顯然不利於交通事故被害人。該判決經上訴廢棄法院後，遭廢棄法院民事庭廢棄發回。廢棄法院民事庭認為，汽車失竊並不使得所有人因而喪失物的管領人資格。理由是：偷竊不使偷竊者因而對偷竊物取得任何權利，也不使被竊者喪失其對物原來得享有的權利，被竊者仍繼續擁有「法律上的管領權限」（garde juridique）⁴⁰。

廢棄法院此項有利於交通事故被害人的見解，立即引來學說熱烈討論，贊成者⁴¹，反對者⁴²，皆有之。其後受理更審程序的貝容松（Besançon）上訴法院，

1977, D. 1978, inf. rap. 203, obs. Ch. Larroumet.

³⁹ Nancy, 10 juill. 1931, D. 1932, somm., 28.

⁴⁰ Cass. civ. 3 mars 1936, D. P. 1936, 1, 81, note H. Capitant.

⁴¹ H. Mazeaud, chron. D. 1937, 45 ; H. et L. Mazeaud, *Traité de la responsabilité civile*, 3e éd., tome 2, n° 1170.

⁴² H. Capitant, note D. P. 1936, 1, 81 ; P. Esmein, *Gal. Pal.* 1937, doct. 3 ; J. Flour, *Rev. crit. lég.* et

不願屈服於廢棄法院民事庭發交審理所指示的法律見解，仍然認為，汽車失竊，導致汽車管領權限移轉於偷竊者，汽車所有人無須再負物的管領人責任⁴³。該更審判決又經上訴於廢棄法院，廢棄法院乃於 1941 年 12 月 2 日，針對此一重要的法律問題，以聯合法庭或聯席會議（assemblée plénière）名義，改變該院民事庭先前見解，贊成上訴法院見解，認為汽車失竊使所有人喪失物的管領人資格。理由如前所述，汽車所有人因汽車失竊而喪失對汽車的使用、指揮及控制權限。

廢棄法院聯合法庭此項見解，顯然對該案被害人不利。依據廢棄法院聯合法庭的見解，該案中真正的物的管領人，應該是偷車者，但是由於偷車者一直未尋獲，被害人根本不可能向其請求賠償損害⁴⁴。而由於汽車所有人不是物的管領人，所以即使知道汽車所有人是誰，而且其已經事先投保責任保險，被害人也不能向其保險人請求理賠給付。最後的結果是，因該車輛肇致交通事故而無辜死亡的被害人家屬，因肇事者逃逸之故，即使車輛已經有事先投保責任保險，其損害仍完全無法獲得任何填補⁴⁵。

正因為此種結果相當不合理，法國國會嗣後乃制訂通過 1951 年 12 月 31 日財政法律，依據該法律第十五條規定，連同其後發布的 1952 年 6 月 30 日施行細則，設立「汽車交通事故擔保基金」，以確保交通事故被害人的損害，至少可以獲得部分填補。

2 責任減免事由的增加

33. 從寬認定「不可抗力」與「被害人過錯」的趨勢

如上所述，車輛所有人可能主張其不是物的管領人而不負第一三八四條第一項的物的管領人責任，此種見解顯然不利於被害人。除此之外，即使物的管領人原則上仍是車輛所有人，而且車輛所有人已經事先投保責任保險，然而廢棄法院在解釋適用第一三八四條第一項關於物的管領人責任規定時，從寬承認越來越多免責或責任減輕事由的結果，使得物的管領人越來越容易可以主張免責或減輕責任，連帶也使得責任保險人對被害人的理賠給付數額越來越少。此種發展趨勢，也讓人不得不懷疑，第一三八四條第一項關於物的管領人責任，是否真的是一種顯然有利於被害人的當然責任、客觀責任或無過錯責任。

jurisp. 1938, 335.

⁴³ Besançon, 27 fév. 1937, D. H. 1937, 182 ; S. 1937, 2, 97, note Durand.

⁴⁴ 證諸實際經驗，即使偷車者最後可以尋獲，「理論上」被害人可以向偷車者請求損害賠償，「實際上」也常因偷車者賠償資力不足或一再拒絕或規避賠償，使得被害人終究仍是很難獲得損害賠償。

⁴⁵ 事實上，該案在廢棄法院聯合法庭判決後，被害人又重新提起損害賠償訴訟，主張汽車所有人停車時未將車門鎖好，導致汽車失竊，具有過錯，而此過錯，是偷車者其後肇致交通事故的原因，因而改依第一三八二條規定，請求汽車所有人賠償損害。被害人此項請求，嗣後仍被廢棄法院以「因果關係不存在」為由予以駁回（Cass. civ. 6 jan. 1943, D. 1945, 117, note A. Tunc）。理由是：即使汽車所有人確有過錯，此過錯並非其後肇致交通事故的「直接原因」（cause directe）。由於法國當時還沒有設立「汽車交通事故擔保基金」，因而無辜的被害人最後是完全求償無門。

法國民事責任法上傳統的責任減免事由，主要有「不可抗力」(cas fortuit ou force majeure)、「第三人行為」(fait d'un tiers)與「被害人過錯」(faute de la victime)等三種⁴⁶。其中特別是「不可抗力」與「被害人過錯」二種事由，在交通事故損害賠償訴訟實務上，有從寬認定的現象，此種現象顯然不利於交通事故被害人。

34. 「不可抗力」的認定

依據法國實務向來見解，損害的發生如果是因「不可抗力事由」所致，加害人不負損害賠償責任。由於不可抗力事由是一種免責事由，如果該事由成立，加害人即可「全部」免除責任，對被害人相當不利，因而法國法院在認定不可抗力事由是否成立時，基本上是採取「嚴格認定」的立場，要求該事由必須同時具備「外部性」(extériorité)、「不可預見性」(imprévisibilité)與「不能抵抗性」(irrésistibilité ou insurmontabilité)等三項特性，才構成一種免責事由⁴⁷。

問題是，在交通事故損害賠償訴訟，不可抗力事由是否存在的問題，法院卻有從寬認定的跡象。法院在判決中，有時以「汽車在交通事故的發生上，不是積極因素，僅扮演消極角色」為理由，認定不可抗力事由存在。例如，由於道路上不可預見的一片薄冰、一堆油漬或一灘水的存在⁴⁸，或由於路旁野生動物突然竄出或強烈暴風雨突然來臨，而導致交通事故發生時，法院即可能以事故汽車僅扮演「消極角色」(rôle négatif)為由，免除汽車駕駛人或管領人的責任⁴⁹。再如，汽車在道路上慢速行駛中，路旁小孩為了與道路對面父母會合，完全無視於車輛存在即突然闖出，而被碾死在車輪下時，也可能構成不可抗力的免責事由。

此種實務見解發展趨勢，遭受部分法國學者的強烈批評，認為第一三三四條第一項關於物的管領人責任規定的存在價值，本來是在確保因危險物造成意外

⁴⁶ 詳細的說明，參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 383 et s.

⁴⁷ 相關裁判眾多，晚近的裁判如：Cass. civ. 2e, 8 nov. 1984, Bull. civ., II, n° 164 ; Cass. civ. 3e, 29 juin 1988, Bull. civ., III, n° 119 ; Cass. civ. 3e, 12 déc. 1990, Bull. civ., III, n° 260 ; RJDA 1991, n° 92 ; Cass. civ. 2e, 21 jan. 1991, Bull. civ., II, n° 66 ; Cass. civ. 2e, 17 mars 1993, Bull. civ., II, n° 188 ; Cass. civ. 2e, 5 jan. 1994, Bull. civ., II, n° 13 ; Cass. civ. 1re, 22 nov. 1994, Resp. civ. assu. 1994, com., n° 22 ; Cass. civ. 2e, 18 déc. 1995, Bull. civ., II, n° 315 ; D. 1997, somm., 188, obs. A. Lacabarats ; Cass. civ. 2e, 29 mai 1996, Bull. civ., II, n° 117 ; Resp. civ. assu. 1996, com., n° 244 ; Cass. comm. 25 nov. 1997, Bull. civ., IV, n° 43 ; D. aff. 1998, 65.

⁴⁸ 舉例而言，某汽車駕駛人行駛在道路上，因前方有一片薄冰而車子突然側滑，所幸並未肇致事故，在緊急煞車停靠在路肩後，立即主動好意閃燈示警，提醒其他過路人道路上有薄冰的危險性。不料一輛大客車隨後駛來，一樣因前方薄冰存在而車子突然側滑，但因輪胎長期損耗磨平，無法及時煞車，於是撞上停靠在路肩上的該汽車，碾斃該汽車駕駛人。汽車駕駛人的遺孀及未成年子女，依法國民法典第一三八二條及第一三三四條第一項規定請求賠償時，卻受到敗訴判決。理由是該薄冰存在導致事故發生，是一種不可預見且不可避免的不可抗力事由，而且，原告也未能舉證證明輪胎磨損與事故發生間具有因果關係，所以被告無須負責 (Cass. civ. 2e, 29 juin 1966, D. 1966, 645, note A. Tunc ; JCP 1967 II 1491, note R. Savatier ; RTDCiv. 1967, 159, obs. G. Durry) 此項看來似乎合乎侵權責任法邏輯的判決理由，卻引起法國學界震撼，普遍認為判決結果不正義。

⁴⁹ 參閱 F. Terré, Ph. Simler et Y. Lequette, *Droit civil, Les obligations*, 5e éd., 1993, Dalloz, n° 889 ; G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 964.

事故的被害人，使其損害可以獲得賠償，卻因實務上從寬認定不可抗力事由的結果，使得該條項規定，越來越失去其存在價值⁵⁰。

此外，此種實務立場，事實上也創造了一種「誘因」，鼓勵或促使責任保險人經常以交通事故出於不可抗力為由，拒絕賠償被害人的損害，造成無以數計的爭執與訴訟。類此判決不斷出現的結果，與一般國民正義感情明顯不合，更加凸顯出現行民事責任法在解決交通事故損害賠償問題上的不足，使得原來充滿保護被害人色彩的第一三八四條第一項關於物的管領人責任的規範功能，因為此種實務立場而大打折扣。

35. 「被害人過錯」的認定

除了不可抗力事由之外，以「被害人具有過錯」為由，減輕加害人部分賠償負擔的案例，在交通事故損害賠償審判實務上，更是屢見不鮮⁵¹。

從一些統計資料或實務經驗可以發現，大多數交通事故的發生，被害人或多或少都有「一時不小心」、「可以譴責非難」或「輕率疏忽」之處。在交通事故人身死傷或財物損失問題相當嚴重的時代背景下，以被害人具有過錯為由，要求被害人就其自己損害承擔一部分責任，乍看之下不但是理所當然、公平合理的事，而且也符合「預防交通事故再發生」的法律政策，使交通事故損害賠償責任制度同時具有「預防功能」。

然而，證諸法院審判實務，法院經常對被害人的行為準則採取「高標準要求」，以致不論被害人行為情節輕微或嚴重，很容易即認定被害人就損害的發生具有過錯，從而減輕一部分車輛駕駛人或管領人的賠償負擔。尤其是，交通事故的被害人，大多數都是路上行人、自行車或機車騎士、肇事車輛上的乘客等人。此等人並未掌握肇事車輛方向盤，無法控制該車輛行進方向及其他行車狀況。相對於車輛駕駛人而言，此等人是屬於道路上的「弱勢者」，其與車輛駕駛人間，事實上處於一種不平等的地位或關係，而法院審判實務卻不分彼此，在責任分擔問題上，將其與車輛駕駛人等同視之，要求相同的行為準則，顯然不合理。

最明顯的例子是，即便被害人是身心障礙者、老年人、小孩，甚至是完全欠缺識別能力的幼兒，只要其行為也是造成損害發生的原因，法院一樣譴責非難此等行為，認定被害人具有過錯，而減輕賠償金額⁵²。例如，在鬧市街道上，小孩子被路旁障礙物遮蔽視線，突然穿越馬路⁵³；或在脫離母親監視下，自行鑽入

⁵⁰ 參閱 A. Tunc, Les causes d'exonération de la responsabilité de plein droit de l'art. 1384 al. 1er du Code civil, D. 1975, chron., 83 ; du même auteur, Les paradoxes du régime actuel de la responsabilité de plein droit (ou : derrière l'écran des mots), D. 1976, chron., 13 ; G. Durry, obs. à la RTDCiv. 1975, 717.

⁵¹ 值得注意的是，被害人的過錯，依其程度不同，對加害人而言，有時可能已經達到「不可抗力」的程度，有時可能尚未達到「不可抗力」的程度。被害人的過錯如果已經達到「不可抗力」的程度，應適用「不可抗力」的原理，構成「責任免除事由」。從而此處所指「被害人過錯」，是指尚未達到「不可抗力」程度的情形，僅構成「責任減輕事由」，不能全部免除責任。

⁵² 參閱 G. Viney et P. Jourdain, Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 964.

⁵³ Cass. civ. 2e, 4 mai 1957, Bull. civ., II, n° 326 ; Cass. civ. 2e, 7 mars 1963, Bull. Civ., II, n° 232.

車輛輪胎邊⁵⁴；或試著攀爬正在行進中的車輛後端⁵⁵等。其結果，因交通事故身心可能已經受創嚴重的被害人，經常必須為其自己輕微的疏忽或不小心，承擔賠償金額減少的不利益。而嚴重造成他人死亡或受傷的加害人，卻因有責任保險得以分散轉嫁風險之故，實際上卻不須負責，由責任保險人為其承擔部分賠償責任的不利益。相對比較之下，顯然有失公平。在強調責任保險旨在填補被害人損害的制度設計下，除非被害人的過錯情節嚴重或不可原諒，否則處罰制裁被害人輕微的過錯，有無必要，是否真的可以改變其行為或態度，能夠達到預防同樣過錯再發生的功能，並非毫無疑問⁵⁶。

從寬認定被害人具有過錯的實務立場，使得交通事故損害賠償責任，在大多數情形下，都是雙方當事人「部分分擔責任」的結局，同時也創造了「誘因」，鼓勵或促使許多責任保險人，幾乎是習慣性地，在每件交通事故損害賠償案例上，幾近挑剔地找出被害人疏忽、草率、不注意或愚蠢之處，而且以此為由，只同意賠償部分損害，拒絕賠償被害人的全部損害，並盡可能地拖延保險理賠給付。

在此種實務見解發展趨勢下，交通事故損害賠償審判實務，原來重點應該是在審理「加害人是否應負賠償責任」的問題，卻往往質變為是在審理「被害人有無過錯」的問題。其結果，「部分賠償」的情形，成為常態⁵⁷。法國學說上對於此種實務發展趨勢，迭有批評，不少學者建議，至少在有保險制度確保被害人損害獲得填補以及減輕加害人賠償負擔的情形下，應該盡量減少應負責任者所能援用的責任減免事由抗辯，尤其是被害人一般情形下的過錯，應該不能構成責任減輕事由，以致影響其請求損害賠償的權利⁵⁸。

（二）責任保險制度的自由色彩

⁵⁴ Cass. civ. 2e, 11 oct. 1962, JCP 1963 IV 146.

⁵⁵ Cass. civ. 2e, 5 déc. 1962, JCP 1963 IV 3.

⁵⁶ 有部分法國學者指出，「將來只能獲得部分賠償」此一預期，事實上無法改變一個匆促、漫不經心或笨拙的人，在交通秩序上的行為或態度。因而，以處罰被害人的過錯為手段，藉由減輕一部份損害賠償責任，希冀達到預防交通事故再生的目的，將徒勞無功。參閱 F. Terré, Ph. Simler et Y. Lequette, *Droit civil, Les obligations*, 5e éd., 1993, Dalloz, n° 891。

⁵⁷ 參閱 B. Starck, H. Roland et L. Boyer, *Obligations, 1. Responsabilité délictuelle*, 5e éd., 1996, Litec, n° 685 ; G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 702 et n° 964。

⁵⁸ 例如：A. Tunc, *La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, 1966, Dalloz ; du même auteur, *Sur un projet de loi en matière d'accidents de la circulation*, RTDCiv. 1967, 82 ; du même auteur, *Les causes d'exonération de la responsabilité de plein droit de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil*, D. 1975, chron., 83 ; du même auteur, *Les paradoxes du régime actuel de la responsabilité de plein droit*, D. 1976, chron., 13 ; du même auteur, *Accidents de la circulation : faute ou risque*, D. 1982, chron., 103 ; du même auteur, *La responsabilité civile*, 2e éd., 1989, Economica ; G. Brière de l'Isle, *La faute inexcusable*, D. 1970, chron., 73 ; C. Lapoyade Deschamps, *La responsabilité de la vicatime*, thèse Bordeaux, 1977, préf. A. Tunc, pp. 625-629 ; G. Viney, *Remarques sur la distinction entre faute intentionnelle, faute inexcusable et faute lourde*, D. 1975, chron., 263 ; du même auteur, *La faute de la victime d'un accident corporel : le présent et l'avenir*, JCP 1984 I 3155 ; Ph. Le Tourneau et L. Cadet, *Droit de la responsabilité*, 1996, Dalloz, n° 965。

36. 責任保險與契約自由

1958年2月27日關於陸上動力交通車輛強制保險義務的法律，雖然全面性地強制動力車輛駕駛人或所有人必須投保責任保險，但值得注意的是，此時期的責任保險制度設計，仍然相當強調「當事人意思自主」、「契約自由」原則，帶有相當濃厚的「自由主義」色彩。

由於責任保險是一種存在於保險人與動力車輛駕駛人或所有人間的「契約關係」，基於契約自由原則，法律政策上應該盡可能尊重當事人的意思，減少國家法律的干預管制，因而法律原則上允許當事人得於保險契約中，約定排除部分危險事故，作為不予理賠給付的除外事由。例如，以下所舉的事由，是法國汽車責任保險實務上常見的事例，均可能因保險契約上的特約排除條款，使得交通事故被害人不能由保險人處獲得損害賠償⁵⁹：被保險人或汽車駕駛人的家人乘坐汽車發生事故時、汽車駕駛人未持有合法駕照而駕駛汽車時、汽車駕駛人年紀太輕時、未經汽車所有人許可而使用或駕駛汽車時、汽車本身未依法令規定定期保養而欠缺安全性時、汽車駕駛人酒醉開車時等。

此種責任保險制度的設計，太過於強調保險人與被保險人間特約效力的結果，導致在制度運作上，太過於重視保險契約當事人間的契約利益，而忽略了制度運作的主要受益者，應該是事故發生時的「被害人」，而不是「保險契約當事人」。由於這些特約排除條款的存在，且事實上為數不少，使得責任保險人經常援用保險契約上的特約排除條款抗辯，拒絕賠償被害人的損害。其結果，責任保險制度的真正受益者（交通事故被害人），即使因交通事故受有損害，往往也無法獲得賠償。

二 促成訴訟案件氾濫

37. 進行訴訟對責任保險人有利

在以民事責任法為主軸，另輔以責任保險或擔保基金制度的交通事故損害賠償法制結構下，責任保險人的理賠給付責任，以交通事故損害賠償責任已經成立為前提。然而，如前所述，交通事故損害賠償責任的法院審判實務，在責任主體範圍上有所限制，在責任減免事由方面又有從寬認定的現象，使得責任的成立，相對而言較為困難。

此種實定法狀態，將誘使實際出面負責理賠給付的責任保險人，經常披上「捍衛其他全體被保險人利益」的外衣，拒絕經由和解方式迅速簡易解決交通事故損害賠償問題，而偏好以訴訟方式解決損害賠償問題，對其反而更有利。蓋在

⁵⁹ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 964。

現行實務見解下，經由損害賠償訴訟，責任保險人主張免責或部分分擔責任而成功的機會將大為增加，使其得以不須理賠給付或減少理賠給付數額的可能性大為提高。即使訴訟結果，責任保險人最後敗訴，仍須理賠給付，至少也可達到「拖延賠償時間」的目的。此在通貨膨脹劇烈的時代，對責任保險人更是有利⁶⁰。

因此，在民事責任普通法此種發展趨勢下，除了對被害人保護不足的問題之外，制度運作本身創造了另外一項「誘因」：鼓勵、促使責任保險人以訴訟方式解決交通事故損害賠償問題。其結果，造成訴訟案件增加，使得交通事故損害賠償事件，是法國法院案件負荷量沈重的主要來源⁶¹，又造成損害賠償程序的拖延，使得被害人即使法律上有權利請求賠償，也要等待多年漫長纏訟，歷經身心疲憊，耗費相當金錢後，才能實際獲得賠償。

此一訴訟案件氾濫的現象，其所顯示的意義是，從合理有效率配置國家總體司法資源的角度而言，有太多的交通事故損害賠償訴訟，均是不必要的。從加強保護交通事故被害人，使其損害可以迅速、簡易獲得賠償的角度而言，如此眾多的交通事故損害賠償訴訟，不利於被害人法律地位的改善。

結語

38. 法國民事責任法近二百年來的演變發展

法國民事責任法，從 1804 年法國民法典制定後，至十九世紀末這段期間內，基本上是處於一個「寧靜發展」的階段。尤其是第一三八二條以下關於侵權責任的一般規定，幾乎是在法律條文或體系結構絲毫未變動的情形下，穩定規範著變遷中的法國社會所生的各種侵權損害賠償問題。在這段期間內，民事責任法規定的解釋適用，主要是在貫徹法典制訂當時立法者的立法意志。而當時所謂立法者的「立法意志」，其實就是反映著西方社會歷經數千年文明發展後，所總結累積下來的法律意識與道德認知。

依本文的觀察，此項法律意識與道德認知，乃是建立在「過失責任」此項一般原則之上，以「人的行為」為評價對象，以「人的過錯」為其責任基礎。此項法律意識與道德認知，或許可以用以下文句加以表示：

人類身體蘊藏著無限能量，同時也使得人類行為具有潛在危險性，在社會

⁶⁰ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 964.

⁶¹ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 964.

生活中可能造成他人損害。從而，民事責任法的任務，即是在規範「人的行為」肇致損害的社會事實。當此行為具有故意或過失不法肇致他人損害時，行為人即應負責。此種結論不但是合乎正義理念，而且也與道德要求一致。

直到十九世紀末，工業技術文明發達後所帶來的各種危險事故，造成許多人力難以確實預見或避免的意外災害，徹底改變了社會生活方式，使得問題的思考背景發生變化，新的法律意識與道德認知逐漸開始形成。

依本文的觀察，此項新的法律意識與道德認知，乃是建立在對過失責任原則的道德倫理正當性或普世價值性的質疑之上，而逐漸接受所謂「無過失責任」類型，以「物的行為」為規範對象，以「危險承擔」為其責任基礎。此項新的法律意識與道德認知，或許可以用以下文句加以表示：

人類身體蘊藏的能量，不如機器，人類行為的潛在危險性，也不如機器。在社會生活中可能大量嚴重造成他人損害的，不是人的行為，而是機器。問題是，機器不會有「故意過失」或「不法」，卻會肇致「損害」。在人類無法百分之百完全控制機器使其不至於肇致損害的認知下，民事責任法的規範重心，開始從規範「人的行為」肇致損害的社會事實，逐漸轉移到規範「物」肇致損害的社會事實。「沒有故意過失就不須賠償」，「合法的社會活動應受保障」，將使得因機器運作失常而受有損害的被害人，成為工業技術文明發達後的被犧牲者。此種結論是否合乎正義理念，而且與道德要求一致，開始遭受強烈質疑。

從「過失責任」原則逐步發展到「無過失責任」，從評價「人的行為」到規範「物肇致損害」的事實，從重視「人為過錯」到強調「危險事故」，其所代表的，正是法國民事責任法近二百年來的演變發展軌跡。

39. 交通事故與民事責任法的發展

頻繁的「勞動災害事故」，造成嚴重的社會問題，使得向來安睡中的法國民事責任法，突然驚醒。在學說熱烈討論及積極促擁下，審判實務逐漸試圖擺脫立法者意志的掌控，以不同的思維，解釋適用相同的法條規定，開啟另一階段的民事責任法發展史。在歷經數十年動盪不安的實務演變發展後，基於實務見解本質上是片面的、個案的、零星的、不穩定的特色，立法者的介入，整合相關問題，全盤作出規範計畫，成為不可避免的趨勢。新興的勞動法領域，於焉形成。其後，由於勞動災害事故的賠償或補償問題，已經被勞動立法及社會安全保險制度所吸收，因而逐漸脫離法國民事責任法的規範範圍。

動力車輛的發明與頻繁使用，是近代工業技術文明社會的另一象徵。繼勞動災害事故之後，主導法國民事責任法演變發展的另一因素，即是由動力車輛所引發的「交通事故」損害賠償問題。

鑑於交通事故發生的頻繁性、其所造成損害的嚴重性，以及被害人長期處

於弱勢或不利的法律地位中，使得交通事故損害賠償問題，成為促使法國民事責任法近百年來演變發展的關鍵性因素。如何加強保護交通事故被害人，改善其法律地位，使其因交通事故所受的人身或財物損害，可以充分、確實、迅速、簡易地獲得填補，同時兼顧加害人分散風險減輕賠償負擔的需要，並盡量避免或減少訴訟，以合理而有效率地分配國家總體司法資源，是法國交通事故損害填補法制改革過程中，所汲汲追求的目標。

為此，以法國民法典第一三八二條以下關於侵權責任規定為主，搭配其他相關周邊制度所形成的民事責任普通法，自然成為改革過程中，最主要的法律依據。首先，在學說與實務共同協力下，交通事故損害賠償責任，一直是朝向「責任嚴格化」的方向發展，經由民法典第一三八四條第一項物的管領人責任一般性原則的發現，宣示物的管領人責任是一種當然、客觀、無過錯責任，並將之適用於交通事故損害賠償訴訟上，使得賠償責任容易成立，被害人容易獲得損害賠償。其次，為了具體落實此一損害賠償責任，法國國會又陸續通過立法，建立交通事故責任保險與擔保基金制度，並採取強制投保制度，使得被害人的損害可以確實獲得賠償，加害人的賠償負擔也因而獲得減輕或免除。

40. 民事責任普通法發展上的困境

然而，在解決交通事故損害賠償問題上，以民事責任法為主軸，搭配責任保險與擔保基金制度的解決模式，在實施多年後，仍然發現一些缺失。

主要原因在於，物的管領人責任一般性原則適用於交通事故，固然足以加強保護被害人，但由於廢棄法院採取具體個別的審查方法以界定「物的管領人」概念，而且從寬認定「不可抗力」與「被害人過錯」等責任減免事由，以致物的管領人責任主體範圍縮小，其全部免責或分擔責任的可能性大增。又，責任保險制度過於重視契約自由的結果，造成排除危險事故的特約條款不斷增加，使得責任保險制度，原先應該是以保護「被害人利益」為主要的功能設計，被扭曲為太過於重視維護保險契約「當事人的利益」。

此一法律狀態，除了造成對被害人保護不足的結果之外，同時也創造了以訴訟解決問題的誘因，促使或鼓勵責任保險人爭執責任主體或提出責任減免事由抗辯，導致訴訟案件氾濫，不但影響國家總體司法資源的合理有效率配置，而且也因而對被害人造成程序上的不利益。

41. 未完成的改革工程

總之，為了合理有效率地解決交通事故損害賠償問題，法國立法、學說與實務分別提出許多富有想像力及創造力的觀點，刺激、活絡了法國民事責任普通法，豐富了法國民事責任普通法的生命，造就了現代法國民事責任普通法的面貌，同時卻也凸顯出法國民事責任普通法發展上的一些困境。

對於民事責任普通法制結構上缺失的反省與檢討，其所顯示的意義是：改革工程仍未結束，繼續改革，仍是不可避免。在此一意識下，各種相關改革方案

陸續被提出，最後促成了 1985 年 7 月 5 日法律的制訂通過。

附錄

法國交通事故人身死傷情形統計表**

年度	人身死傷 事故總件數	被害人總數	被害人死 亡人數	被害人受 傷人數	每一事故 平均被害 人數
1955	140 232	184 387	8 058	176 329	1.31
1960	141 309	193 326	8 295	185 031	1.37
1965	210 754	302 406	12 150	290 256	1.43
1970	228 050	336 500	15 034	321 466	1.48
1971	242 454	361 524	16 061	345 463	1.49
1972	259 954	388 363	16 545	371 818	1.49
1973	261 212	381 779	15 469	366 310	1.46
1974	251 378	357 647	13 327	344 320	1.42
1975	251 192	358 722	12 996	345 726	1.43
1976	253 318	361 322	13 557	347 745	1.43
1977	250 158	359 061	12 961	346 100	1.44
1978	238 815	339 697	11 957	327 740	1.42
1979	242 975	348 101	12 197	335 904	1.43
1980	241 049	345 977	12 384	333 593	1.44
1981	232 269	338 041	12 190	325 851	1.46
1982	223 800	325 760	12 160	313 600	1.46
1983	209 715	306 040	11 677	294 363	1.48
1984	199 454	294 010	11 525	282 485	1.47
1985	191 096	281 192	10 447	270 745	1.47
1986	184 826	269 976	10 691	259 285	1.46

** 本統計表，是綜合參考以下資料來源編製而成：Y. Lambert-Faivre, Droit des assurances, 11e éd., 2001, Dalloz, p. 689, Annexe 2 “Statistiques de la circulation routière”；Y. Lambert-Faivre, Droit du dommage corporel, Système d’indemnisation, 4e éd., 2000, Dalloz, p. 654, Annexe 2 “Statistiques : Victimes de la circulation routière”；site du Ministère de l’Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, La Sécurité Routière-L’accidentologie générale (le 21 décembre 2003)。因資料來源的限制，其中 2001 年及 2002 年二個年度的統計數據，均以千位數為計算單位，百位數以下的精確數據從缺，特此說明。

1987	170 994	247 493	9 855	237 638	1.45
1988	175 887	254 590	10 548	244 042	1.45
1989	170 590	246 627	10 528	236 099	1.45
1990	162 573	236 149	10 289	225 860	1.45
1991	148 800	216 685	9 617	207 068	1.45
1992	143 362	207 187	9 083	198 104	1.45
1993	137 600	198 072	9 052	189 020	1.44
1994	132 726	189 365	8 533	180 832	1.43
1995	132 040	169 815	8 412	161 403	1.43
1996	125 406	176 197	8 080	168 117	1.42
1997	125 202	177 567	7 989	169 578	1.42
1998	124 387	176 972	8 437	168 535	1.42
1999	124 524	167 572	8 029	159 543	1.35
2000	121 200	169 700	7 600	162 100	1.40
2001	116 700	161 600	7 700	153 900	1.38
2002	105 470	145 081	7 242	137 839	1.38

第二部分

法國交通事故損害賠償法的發展趨勢

—以 1985 年 7 月 5 日法律的改革為中心*—

目次

緒言

壹 改革方案

一 唐克草案

(一) 唐克草案的提出

1 與民事責任法完全脫勾

2 以直接保險取代責任保險

3 損害填補程序的促進

(二) 唐克草案提出後的反應

1 社會各界的反對聲浪

2 學術界的質疑聲音

* 本文部分文稿，曾經以「法國交通事故損害賠償法的發展趨勢」為題，提出於民法研究會第 35 次學術研討會（2003 年 12 月 20 日，台大法律學院第一會議室）作為報告論文。本文係於該次研討會後，再經文字潤飾，並增補部分內容後而成。又，本文是行政院國家科學委員會補助執行的九十二年度專題研究計畫「法國交通事故損害賠償制度研究」（計畫編號：NSC 92 - 2414 - H - 002 - 040，執行期間自 2003 年 8 月 1 日至 2004 年 7 月 31 日）研究成果的第二部分，特此註明。

作者感謝匿名審稿委員的寶貴意見。由於作者將本文定位為「外國法研究」，因而本文僅就法國法制的形成背景、改革過程及發展方向，詳細加以分析介紹，並在適當地地方予以觀察評論。因此，本文並未比較討論我國法制或一般民事責任理論上的相關問題。其實，「外國法研究」本身，就是另一種形式的「本國法研究」。本文只是作者研究工作的起點，作者真正關懷的課題，當然是我國交通事故損害賠償法制發展上的相關問題，尤其是被害人法律地位的改善問題。對此，作者未來將有系列專文表示意見。作者認為，我國法學研究發展至今，已經沒有盲目接受外國法的本錢。本文之作，目的即是刻意先與法國法保持相當距離，在充分瞭解該國所面臨的真正問題與法制形成的歷史、社會、經濟、政治等條件後，再思索可供我國啟發借鏡之處。

(三) 唐克草案的影響

二 政府法案

(一) 外國法形成的壓力

(二) 法院判決的刺激

1 廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決

2 廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決引發的爭議

3 廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決的影響

貳 1985 年 7 月 5 日法律

一 改革方向

(一) 主要內容

1 規範重點

2 體系結構

(二) 立法政策

1 與民事責任掛勾或脫勾？

(1) 法律規定本身的模糊

(2) 繼續與民事責任掛勾的理由

(3) 與民事責任掛勾後的當然結論

2 責任保險或直接保險的選擇？

(1) 責任保險與直接保險的比較

(2) 混和直接保險特色的責任保險制度

二 獨立性問題

(一) 獨立性原則的確立

1 學說爭議

(1) 否定說

(2) 肯定說

2 實務見解

(二) 獨立性原則的適用

(三) 獨立性原則的例外

結語

附錄 法國 1985 年 7 月 5 日法律中文譯文

關鍵詞：交通事故，損害賠償，唐克草案 (le projet Tunc)，民事責任，無過失責任，民事責任普通法，責任保險，直接保險，1985 年 7 月 5 日法律的獨立性 (autonomie)

緒言

1. 問題所在

在法國，發生交通事故的頻繁性及其死傷人數與比率，在歐盟國家中向來居高不下⁶²。因交通事故造成的人身損害或財物損失，耗損了相當可觀的社會資源，使得交通事故損害填補問題，多年來一直都是嚴重的社會問題。如何改革相關法制，妥適解決有關問題，成為刻不容緩的事。

法國交通事故損害填補法制的改革，之所以成為迫切需要的課題，除了交通事故的頻繁性及其所造成損害的嚴重性外，另一項重要的因素是：被害人的法律地位長期處於弱勢或不利的狀態中。在絕大多數交通事故損害賠償事件中，依據相關法律規定解釋適用的結果，被害人的損害往往無法合理而有效率地獲得填補。

在被害人的法律地位長期處於弱勢或不利的狀態下，如何加強保護被害人，突破現行相關法令規定限制，改善被害人的法律處境，使其因交通事故所受的人身或財物損害，可以「充分、確實、迅速、簡易地獲得填補」，同時兼顧加害人「分散風險減輕賠償負擔」的需要，並盡量「避免或減少訴訟」，以合理而有效率地分配國家總體司法資源，是法國交通事故損害填補法制改革過程中，所必須面對的課題。

2. 民事責任普通法的容貌⁶³

為此，以法國民法典第一三八二條以下關於侵權責任規定為主，搭配其他相關周邊制度所形成的「民事責任普通法制」，自然成為改革過程中，最主要的法律依據。

按民事責任普通法制的形成，是建立在二個主軸之上：

首先，在「民事責任的成立」方面，經由學說與實務的共同協力，以廢棄法院多年來法律見解為主所形成的實定法，基本上是朝著「責任嚴格化」的方向發展。廢棄法院經由民法典第一三八四條第一項物的管領人責任一般性原則的發

⁶² 關於法國自 1955 年以來因交通事故造成人身死傷數目的詳細統計資料，請參閱陳忠五，法國交通事故損害賠償法的基本問題—以民事責任普通法的困境為中心—，收錄於「私法學之傳統與現代—林誠二教授六秩華誕祝壽論文集」(中冊)，2004 年 4 月，學林出版，183 頁以下，附錄部分。

⁶³ 詳細的分析說明，請參閱陳忠五，法國交通事故損害賠償法的基本問題—以民事責任普通法的困境為中心—，收錄於「私法學之傳統與現代—林誠二教授六秩華誕祝壽論文集」(中冊)，2004 年 4 月，學林出版，183 頁以下，段碼 7 以下。

現，宣示物的管領人責任是一種當然、客觀、無過錯責任，並將之適用於交通事故損害賠償訴訟上，使得交通事故損害賠償責任容易成立，被害人容易獲得損害賠償。

其次，在「損害填補的確保」方面，為了具體落實此一嚴格的損害賠償責任，法國國會又陸續通過立法，建立交通事故責任保險與擔保基金制度，並採取強制投保制度，使得被害人的損害可以確實獲得賠償，加害人的賠償負擔也因而獲得減輕或免除。

3. 民事責任普通法的缺失⁶⁴

然而，在解決交通事故損害填補問題上，民事責任普通法制在實施多年後，仍然發現一些缺失。此等缺失，主要是「對被害人保護不足」與「促成訴訟案件氾濫」。具體言之，可分三點：

第一，物的管領人責任一般性原則適用於交通事故，固然足以加強保護被害人，但由於廢棄法院採取「具體個別的審查方法」以界定「物的管領人」概念，而且從寬認定「不可抗力」與「被害人過錯」等責任減免事由的結果，以致物的管領人責任主體範圍縮小，其全部免責或分擔責任的可能性大增。換言之，物的管領人責任表面上雖然是一種不以物的管領人具有過錯為必要的嚴格責任，但經由責任主體範圍的限縮與責任減免事由的寬認，以致實際上交通事故損害賠償責任並沒有想像中的嚴格化程度，被害人的損害並沒有想像中那麼容易獲得全部或一部賠償。

第二，責任保險制度過於重視「當事人意思自主」、「契約自由原則」的結果，造成保險人與要保人間約定排除某些危險事故的特約條款不斷增加，保險人經常對被害人援用此等特約條款，拒絕全部或一部理賠，使得責任保險制度，原先應該是以保護「被害人利益」為主的功能設計，被扭曲為太過於重視維護保險契約「當事人的利益」。

第三，以上的法律狀態，除了對被害人保護不足之外，同時也創造了「以訴訟解決糾紛」的誘因，促使或鼓勵責任保險人，或是爭執其被保險人不是責任主體（物的管領人），或是提出不可抗力或被害人過錯等責任減免事由抗辯，或是援用特約條款作為拒絕全部或一部賠償的理由，導致交通事故損害賠償訴訟案件充斥法院的現象，不但影響國家總體司法資源的合理有效率配置，而且也因而對被害人造成必須面對訴訟勞費及身心折磨等程序上的不利益。

4. 另行改革的必要

基於以上說明，可知法國在面對嚴重的交通事故損害填補問題時，一開始是以民事責任普通法制為法律基礎，在侵權責任法朝向責任嚴格化發展的方向

⁶⁴ 詳細的分析說明，請參閱陳忠五，法國交通事故損害賠償法的基本問題—以民事責任普通法的困境為中心—，收錄於「私法學之傳統與現代—林誠二教授六秩華誕祝壽論文集」(中冊)，2004年4月，學林出版，183頁以下，段碼27以下。

上，搭配責任保險與擔保基金等相關制度，共同協力運作，一方面試圖合理而有效率地解決交通事故被害人的損害填補問題，他方面也試圖經由分散事故風險轉嫁賠償責任機制，以減輕或免除加害人的賠償經濟負擔。

由於此種「以民事責任為主，搭配責任保險與擔保基金」的民事責任普通法制，表面上看起來完美而令人滿意，實際上仍掩飾不了其結構上的缺失，反省檢討的呼聲，自然因應而生。要求進一步改革的聲浪，當然隨之而來。

改革既然有其必要，接下來的問題便是：如何從事改革？

5. 改革模式問題

如上所述，民事責任普通法制運作上之所以發生缺失，關鍵在於，交通事故損害賠償責任的「嚴格化程度不足」，以及與此互相搭配而設立的責任保險制度，是否應少一點「契約自由」，多一點「公權力干預」等二項問題上。

果真如此，則理論上，只要針對民事責任普通法制的缺失，藉由現行相關法律規定的解釋適用或局部修正相關法規，使得民事責任更加嚴格化，並盡可能沖淡責任保險制度的契約自由色彩後，所有缺失似乎即可彌補，問題似乎便可迎刃而解。

然而，問題並非如此單純。立基於民事責任普通法制的改革，是建立在一項前提之上：交通事故損害填補問題，應該是在「以民事責任為主，搭配責任保險與擔保基金」的基礎上，加以解決。

問題是，交通事故損害填補問題，是否必須建立在「以民事責任為主，搭配責任保險與擔保基金」的基礎上加以解決，而別無其他替代方案可供選擇？這是在決定進一步改革的大方向前，政策上首先必須思考的前提問題。

如果政策上確定是選擇「以民事責任為主軸，搭配責任保險與擔保基金」的改革模式，以解決交通事故損害填補問題，接下來所必須面對的問題才是：民事責任與責任保險與擔保基金制度之間，在立法論或解釋論層次上，應該如何密切地互相協調呼應，以妥適解決相關問題，避免造成如上所述的缺失？

6. 特別法的制訂

以上改革模式的選擇問題，一直是法國交通事故損害填補法制改革過程中，所牽涉的基本問題。

早在 1931 年，也就是廢棄法院明確宣示民法典第一三八四條第一項關於物的管領人責任得適用於交通事故的翌年，法國知名保險法學者模里斯、皮卡（Maurice Picard）教授即已撰文呼籲，為汽車交通事故損害填補問題另立特別法⁶⁵。此項建議的提出，可以看得出來皮卡教授對「以第一三八四條第一項關於物的管領人責任規定為核心，以更嚴格化的民事損害賠償責任為主軸」的改革模式，表現出其不樂觀或沒信心的立場。皮卡教授主張交通事故損害填補法制的改

⁶⁵ M. Picard, Pour une loi sur les accidents d'automobile, Rev. gén. ass. terr. 1931, p. 5 et s., et p. 489 et s.

革，應該徹底脫離傳統民事責任的思維方式，而以「直接保險」或「損害保險」制度，解決問題。此項建議在當時並沒有受到重視，皮卡教授自己提出來的汽車交通事故損害保險法草案，也告無疾而終。

然而，二、三十年後，民事責任普通法制的運作，逐漸顯現出其缺失。此等缺失，主要原因是法院審判實務上解釋適用民事責任法相關規定，特別是民法典第一三八四條第一項規定所造成的結果。其次才是由 1958 年 2 月 27 日關於陸上動力交通車輛強制保險義務的法律連同其施行細則所設立的責任保險制度，在運作過程中出現的問題所造成。因而改革之道，已經不可能期待在現行民事責任普通法制的基礎上，再藉由司法審判實務上的自我演化調整，加以解決，只能經由立法方式，設計一套特別的制度，才能徹底整合所有相關問題，全面性的擬定改革方案。

至此，另行制訂特別法從事改革的呼聲，似乎逐漸成為共識。自 1966 年起，各種相關改革方案紛紛被提出來（壹 改革方案）。至 1985 年，一部廣泛引起注意、具有特色、影響深遠的特別法，終於誕生（貳 1985 年 7 月 5 日法律）。

壹 改革方案

7. 從唐克草案到政府法案

1964 年底，法國司法部成立一個專門的委員會，邀請當時巴黎第一大學教授安德烈·唐克（André Tunc）主持，針對交通事故被害人的損害賠償問題，思考可能的立法改革方案。

不久之後，唐克教授提出其所擬定的立法草案。由於該草案變革幅度頗大，一經公布，立即引來各界爭議，反對聲音不絕於耳，造成立法改革腳步的拖延（一 唐克草案）。其後歷經將近二十年的社經情勢演變，在各種不同觀點交相激盪以及折衷妥協下，才經由政府部門正式向國會提出法案，終於通過 1985 年 7 月 5 日法律，成為法國現行交通事故損害賠償的主要法律依據（二 政府法案）。

一 唐克草案

8. 草案的提出、反應與影響

唐克草案提出後，雖然遭來各界批評與質疑，但該草案的基本構想或其所

宣示的改革原則或目標，在法國交通事故損害填補法制的改革過程中，一直發揮一定的影響力。法國 1985 年 7 月 5 日法律的制訂通過，以及其後學者與法院解釋適用該法律時所持法律見解，仍或多或少可見唐克草案的影子。

（一）唐克草案的提出

9. 唐克教授對民事責任普通法制的批評

唐克教授是當時對民事責任普通法制抱持強烈質疑態度的主要人物之一。唐克教授指出，當時民事責任普通法制的運作，最大的問題在於：太過於偏向保護交通事故肇事者，而不利於交通事故被害人。

例如：肇事者經常可以主張交通事故的發生是因不可抗力事由所致，而免除賠償責任；被害人常因輕微的、日常的過錯而遭受減免損害賠償責任的後果；肇事的駕駛人可以事不關己地安然隱身損害賠償訴訟幕後，而由其保險人在專業法務人員熟練的操作下，主導整個訴訟程序；在肇事者與保險人有意無意的藉口託詞下，造成損害賠償程序的冗長緩慢、被害人身心飽受煎熬等。

10. 徹底變更現制的改革方案

唐克教授在指出民事責任普通法制的缺失後，提出一項立法草案（avant-projet de loi），試圖仿效或藉助當時法國已經存在的「社會安全制度」（Sécurité sociale），以完全不同的另外一種觀點，建立一種全新的交通事故損害填補機制，稱為「交通安全制度」（Sécurité routière），以徹底變更當時交通事故損害賠償法制的容貌。

從唐克草案的內容可以看出，其所宣示的改革方針，歸納之後，重點有三⁶⁶：

1 與民事責任法完全脫勾

⁶⁶ 唐克教授在其草案提出前後，曾公開發表多篇相關論文及專書，闡述其對交通事故損害填補問題的看法。由這些著作中，可以得知唐克草案改革的背景及重點所在。這些著作如下：Le problème de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, D. 1964, chron., 569 ; A propos de deux cas d'espèce : nécessité d'une loi sur la réparation des accidents de la circulation, D. 1965, chron., 169 ; Le petit chat et le gros chien : pour un statut du passager victime d'un accident, D. 1965, chron., 405 ; Le fait du piéton qui déborde du trottoir, D. 1965, 662 ; La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation, 1966, Dalloz ; Sur un projet de loi en matière d'accidents de la circulation, RTDCiv. 1967, 82 ; L'indemnisation des dommages corporels et des incapacités physiques et mentales : un projet australien, Droit social, fév. 1975, p. 133 ; Les causes d'exonération de la responsabilité de plein droit de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil, D. 1975, chron., 83 ; (sous la direction d'A. Tunc) Pour une loi sur les accidents de la circulation, 1981, Economica ; Le droit français des accidents de la circulation, in Mélanges Yoshiyuki Noda, 1983, Tokyo, Adde. Le projet Tunc et la réforme du droit des accidents de la circulation, n° spécial de Droit social, février 1967.

11. 被害人的損害填補與加害人的民事責任無關

鑑於民事責任法對被害人請求損害賠償時的諸多要件限制，唐克草案建議，將交通事故損害填補問題，完全與民事責任法脫勾，不以民事責任成立為必要。亦即：交通事故被害人的損害是否應予填補，應純粹取決於保險制度設計上的考量，與民事責任問題無關，不須事先探討民事責任是否成立。

如此一來，過去解釋適用民事責任法可能對被害人造成不利之處，就可以完全避免。此等不利之處，例如，被害人必須證明加害人有過錯，或因物的行為受有損害；被害人必須證明誰才是真正應負責任的加害行為人或物的管領人；應負責任者可能提出不可抗力、第三人行為、被害人過錯等責任減免事由抗辯等。此等情形，不利於被害人的損害填補。立法政策上如能將交通事故損害填補問題完全與民事責任法脫勾，此等情形對被害人的損害填補權利，即完全不生影響。

2 以直接保險取代責任保險

12. 保障包括加害人在內的所有被害人

在交通事故被害人的損害填補不以加害人民事責任成立為必要的前提下，建立在民事責任法基礎上的「責任保險」制度，當然也就沒有存在的價值。取而代之的，是一種以「動力車輛」為核心，以填補因動力車輛所造成的人身或財物損害為目的的「直接保險」制度。此種制度的運作，是由自己同時也可能是交通事故被害人的動力車輛駕駛人或所有人，為其自己及他人的利益，直接向其保險人投保保險。此一保險，以被害人利益為重，不問被保險車輛駕駛人或所有人有無「責任」，只問被保險車輛有無肇致「損害」，從而可以保障包括「加害人自己」在內的所有交通事故被害人。

如此一來，被害人不需輾轉經由應負責任者與責任保險人間的「責任保險契約」獲得損害賠償，而可以直接由其保險人處獲得損害填補。被害人的權益，就不會因責任保險契約上當事人約定排除部分危險事故的特約條款而被犧牲。

依據唐克草案的構想，此項制度，是模仿法國當時已經施行的勞動災害事故保險。但與勞動災害事故保險不同的是，勞動災害事故保險，原則上是一種「公營保險」，其組織、運作與財務，須受國家嚴格的控制，而唐克草案所建議的直接保險制度，其組織、運作與財務，將採取「民營保險」方式，委由民營保險企業公司經營管理。此外，勞動災害事故保險給付，僅在提供被害勞工最低限度生活保障，無意「填補」被害勞工其他損害，而唐克草案所建議的直接保險給付，其目的就是「填補」被害人損害為主要任務。

13. 健全保險財務的配套措施

除了擴大保護交通事故被害人的範圍之外，為了健全此一直接保險制度運作的財務基礎，使其財務不致於浮濫惡化，唐克草案主張應該適度合理地限制損

害賠償範圍。

例如，被害人可以請求填補的損害項目應予明確列舉出來。有些損害賠償項目，應排除不予賠償。此等項目，主要是部分人身侵害所生的非財產上損害項目，如「肉體上痛苦」(souffrance physique)、「美觀上損害」(préjudice esthétique)、「情感上損害」(préjudice d'affection)等⁶⁷，應排除在保險給付範圍之外，不予賠償。

又如，被害人可以請求填補的金額，應採取客觀明確的計算標準。如被害人減少勞動能力損失的賠償金額計算，原則上應該以「基本工資」作為計算基準，而不是以被害人「實際可以取得的工資或報酬」為準。

3 損害填補程序的促進

14. 加速、簡化損害填補程序的措施

為了加快對被害人填補損害的速度，以便盡早解決交通事故損害填補問題，並盡可能創造和解誘因，避免經由訴訟程序解決糾紛，唐克草案另外又提出一些加速、簡化損害填補程序的措施。例如：

一，為了避免認定損害是否存在時的證據困難以及損害填補金額計算上的複雜費時，應將損害填補金額予以定額化或表格化，以減少當事人在損害填補金額計算上的爭執。

二，被害人對保險人請求損害填補的權利，與其對應負責任者依民事責任法請求損害賠償的權利，原則上不能併存。民事責任法上的損害賠償請求權，僅居於從屬地位，只有保險人對被害人無保險理賠給付義務時，被害人才能主張。

三，縮短被害人請求損害填補的時效期間，在人身損害，自被害人知有損害時起，經過三年不行使而消滅，在財物損害，自被害人知有損害時起，經過一年不行使而消滅。

四，交通事故損害賠償訴訟採取「調解前置主義」，被害人在提起訴訟前，必須先向調解委員會聲請調解。

(二) 唐克草案提出後的反應

15. 各界強烈質疑

由於唐克草案的內容，大幅改變現行法制，影響當時許多相關利益團體的既得利益，因而草案一經公布，立即引來各界強烈的質疑。某種程度上，幾乎是

⁶⁷ 關於這些非財產上損害項目的詳細說明，參閱陳忠五，法國侵權責任法上損害之概念，台大法學論叢，30卷4期，2001年7月，段碼39以下。

所有過去曾經關心或實際參與運作交通事故損害填補機制的相關行業或社會大眾，均對此一改革方案或多或少抱持反對的態度。即連向來支持制度改革的學術界，也普遍表示難以接受此一改革方案的諸多內容。

1 社會各界的反對聲浪

16. 律師業界的反彈

首先是律師業界的反彈⁶⁸。其反彈的真正原因，很難明確查知，但是擔心一旦交通事故損害填補制度與民事責任法完全脫勾，以及促進損害填補程序，尤其是採取損害填補金額定額化或表格化後，將大量減少每年數目眾多的交通事故損害賠償訴訟，影響其案件來源及豐厚收入，應該是主要因素⁶⁹。

17. 保險業界的反彈

其次是保險業界的反彈⁷⁰。其反彈的真正原因，也很難明確查知，但是維持現行民事責任普通法制，「以民事責任為主軸，搭配責任保險」的運作模式，對責任保險人通常比較有利⁷¹。

鑑於民事損害賠償責任的諸多限制，以及責任保險制度的契約自由色彩，使得以訴訟方式解決交通事故損害賠償問題，無論最後裁判結果是勝訴或敗訴，責任保險人都是贏家。而唐克草案的改革重點，既然是要消除這些有利於責任保險人的因素，當然不可能獲得保險業界支持。更何況，依據唐克草案內容，以直接保險取代責任保險，並促進損害填補程序後，可能會使保險業務相形萎縮，或許也是反彈原因之一⁷²。

18. 改革對案的提出

為了反對唐克草案，律師業界與保險業界甚至分別提出自己擬定的改革方案，作為唐克草案的對案。此等對案的提出，與其說是為了實現改革目標，不如說是為了使唐克草案胎死腹中⁷³。

⁶⁸ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 965。

⁶⁹ 參閱 J. Carbonnier, *Droit civil, tome 4, Les obligations*, éd. déc. 1993, PUF, n° 274 ; G. Durry, *L'assurance automobile*, collection "connaissance du droit", 1998, Dalloz, p. 19。

⁷⁰ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 965。

⁷¹ 參閱陳忠五，法國交通事故損害賠償法的基本問題—以民事責任普通法的困境為中心—，收錄於「私法學之傳統與現代—林誠二教授六秩華誕祝壽論文集」（中冊），2004年4月，學林出版，183頁以下，段碼37。

⁷² 另比較，F. Terré, Ph. Simler et Y. Lequette, *Droit civil, Les obligations*, 5e éd., 1993, Dalloz, n° 888，指出法國保險業界向來反對強制性的動力車輛責任保險制度，理由是擔心因此加重保險理賠負擔以及因而所生的保費負擔。

⁷³ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998,

19. 社會大眾的疑慮

最後，部分社會大眾，在當時媒體有意或無意的扭取誤導之下，也普遍抱持疑慮態度，認為唐克草案的改革，不是一項良法美制⁷⁴。

2 學術界的質疑聲音

20. 主要的批評

除社會各界的反對聲浪之外，即便是長期以來支持制度改革的法律學界人士，也因為唐克草案變動幅度太大，幾乎完全揚棄傳統民事責任法上的一些基本概念或原則，對於一般而言普遍對法國民事責任法情有獨鍾的學者而言，實在難以接受⁷⁵。

法學界人士對唐克草案內容的批評，主要如以下幾點⁷⁶：

其一，唐克草案建議，被害人的「過錯」完全不影響其請求填補全部損害的權利，將導致毫無區別被害人是否有過錯而一律同等對待被害人的結果。此舉是否公平？是否合乎法國國民法律感情？是否將導致鼓勵國民對他人以及對自己的交通安全，可以完全不負責的心態？此在特別重視「預防功能」的交通安全秩序上，是否正當？

其二，唐克草案建議，即便是在交通事故的發生是不可抗力事由所致的情形，被害人（尤其是有過錯的被害人）一樣可以請求填補損害。此項損害填補負擔，表面上是由保險人承擔，實質上仍是由全體被保險人承擔，是否合理？

其三，唐克草案建議，限制某些賠償項目或賠償金額，此舉等於放棄了法國民事責任法上「全部賠償」此一基本原則（le principe de la réparation intégrale），是否真的合乎正義要求，是否可稱之為進步？

其四，唐克草案的建議中，部分制度設計雖然確實可以加速損害填補程序，但仍有部分延宕損害填補速度的因素尚未克服。例如，事故發生後專家鑑定程序的拖延、肇事筆錄核發遲緩等。此等問題未克服前，促進損害填補程序的目標仍難以實現。

其五，依據唐克草案的建議，交通事故損害賠償訴訟採取調解前置主義後，

LGDJ, n° 967。

⁷⁴ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 965。

⁷⁵ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 965。

⁷⁶ 參閱 H. L. et J. Mazeaud, *Leçons de droit civil, Obligations, théorie générale*, 8e éd. 1991, par F. Chabas, Montchrestien, n° 556-3 ; F. Chabas, *Les accidents de la circulation*, collection “connaissance du droit”, 1995, Dalloz, p. 27。另參閱 B. Starck, *Les rayons et les ombres d’une esquisse de loi sur les accidents de la circulation*, RTDCiv. 1966, 635 ; R. Savatier, *Sécurité routière et responsabilité civile à propos du projet Tunc*, D. 1967, chron., 1 ; *Le projet Tunc et la réforme du droit des accidents de la circulation*, n° spécial de Droit social, fév. 1967。

是否將額外增加另一審級，反而不利於損害填補程序的加速或簡化，也不是毫無疑問。

21. 改革對案的提出

部分學者也針對交通事故損害賠償問題，提出其自己擬定的改革對案，多多少少修正唐克草案的內容⁷⁷。但與唐克草案相同，此等改革對案，最終均未能正式成為法案而進入國會討論審查。

(三) 唐克草案的影響

22. 對嗣後立法、司法與學說的影響

唐克草案的提出，因飽受社會各界強烈質疑，共識一時難以形成，終究未被政府部門採用，據以向國會提出法案 (projet de loi)。然而，現行民事責任普通法制的缺失依然存在，反對唐克草案的人，似乎也並沒有提出更好的改革對案。交通事故損害填補問題，並沒有因唐克草案普受質疑而獲得解決。

在改革仍有其必要的前提下，接下來的問題是，是否繼續改革？如何進行改革？

事實上，唐克草案提出後，不但沒有因飽受各界強烈質疑而胎死腹中，反而是，唐克草案所提出來的構想與建議，促使各界認真思考，交通事故損害賠償問題應往何種方向作改革⁷⁸。許多大型學術研討會為此而召開，試圖尋求學界共識。也有國會議員提出法案 (proposition de loi)，大量採用唐克草案內容⁷⁹，試圖在立法上作最後努力。

在此期間，部分零星的立法改革，仍舊持續進行。例如，在責任保險制度方面，部分特別不合理的排除危險事故特約條款，如被保險車輛所有人的最近親

⁷⁷ 例如：projet Bedour : J. Bedour, Pour un droit spécial aux accidents de la circulation routière, 1968, LGDJ ; Précis des accidents d'automobile, 6e éd. 1977, Argus ; Lettre ouverte du Président Bedour aux auteurs d'un mystérieux projet, Argus 1976, 871 ; Le risque juridique de l'assurance automobile, réflexions sur son passé et son avenir, in Etudes Besson, 1976, LGDJ, p. 27。又如：projet Chenot et Margeat : Margeat, Accidents de la circulation, responsabilité et réparation du dommage, Maux et remèdes, 1968, éd. Ass. fr. ; et Ass. fr. av. et mai 1968。再如：projet Berr et Groutel : C. Berr, H. Groutel et C. Joubert-Supiot, Circulation, indemnisation des victimes, 1981, Sirey。

⁷⁸ 有學者指出，法國私法的演變發展，自二十世紀初以來，從來沒有任何問題如交通事故損害賠償問題一般，激起如此熱烈的討論與學理建構。直到 1985 年 7 月 5 日法律通過之前，總計有九八個立法草案被提出來。參閱 R. Bout, Rapport introductif, in La réforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (Loi du 5 juillet 1985), colloque Aix-en Provence, juin 1985, 1985, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, p. 18。關於這些「胎死腹中」的立法草案，其整理分析，可參閱 F. Ewald, L'accident nous attend au coin de la rue, les accidents de la circulation, histoire d'un problème, La documentation française, 1982。

⁷⁹ Proposition de loi de MM. Chazelle et alii présentée au Sénat le 16 juin 1977, JO doc. parl. Sénat, 2e session ord. de 1976-1977, n° 381 ; Ass. fr. 1977, p. 416。

屬（配偶、直系血親尊親屬與卑親屬等）搭乘車輛而發生交通事故時，不予理賠給付的特約排除條款，已被立法禁止⁸⁰；保險契約上約定被保險人因酒醉駕車被舉發時，保險契約當然失效的條款，視為未經記載於契約等⁸¹。又如，在擔保基金方面，為加強被害人的損害可以確實獲得填補，也有一些零星立法，修正關於設立汽車交通事故擔保基金的法律，以擴大擔保基金的功能。至於在由法院主導發展的民事責任法方面，仍舊維持原先的法律狀態，並沒有重要的見解轉變⁸²。

值得注意的是，唐克草案的具體內容，嗣後也數度被唐克教授本人局部修正⁸³，使其更加穩健成熟。由於該草案的立法品質具有一定水準，其基本構想或所宣示的改革原則或目標具有一定說服力，使得唐克草案對 1985 年 7 月 5 日法律的制訂通過，以及其後學者與法院解釋適用該法律時所持法律見解，均發揮一定的影響力。這也是為什麼在研究法國交通事故損害填補法制時，必須特別重視唐克草案的原因。

二 政府法案

23. 法案提出的政治因素

由於唐克草案對現行民事責任普通法制的衝擊太大，以致經由立法方式，徹底整合所有相關問題，從事全面性改革的時機，一直未見成熟。不過，面對嚴重的交通事故，如何合理而有效率地解決被害人損害填補的問題，卻一直都是關心此問題的各界人士，所共同努力的目標。

1981 年法國總統大選，左派獲勝。基於左派的社會主義意識型態，使得以加強保護被害人，改善其法律地位的交通事故損害填補法制改革，重新燃起希望。

左派政府掌權後，其所任命的司法部長羅伯、巴丹特（Robert Badinter），於上任後第一次記者會即公開表示，在其任期內將努力促使國會通過改革交通事故被害人損害填補的法律。數月之後，司法部之下成立一特別委員會，任命當時廢棄法院首席院長貝雷（Bellet）為主席，唐克教授也受邀成為該委員會成員之一。該委員會主要任務，即是負責重新研擬一部合理可行的立法草案。

該委員會幾經研議討論，雖然提出一份報告，指出當時由法院審判實務主導下所形成的民事責任普通法制的種種缺失，但最後仍因為委員會成員之間對改革的幾項基本原則意見不同，以致未能整合意見，正式提出立法草案⁸⁴。

⁸⁰ 詳細內容，參閱 la loi n° 81-5 du 7 janvier 1981 et les décrets du 9 juillet 1983。

⁸¹ 詳細內容，參閱 la loi du 9 juillet 1970，以及現行保險法典第 L. 211-6 條。

⁸² 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 967。

⁸³ 參閱 A. Tunc, *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, 1981, *Economica*。

⁸⁴ 參閱 F. Chabas, *Les accidents de la circulation*, collection “connaissance du droit”, 1995, Dalloz, p. 28 et s. ; G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 967。

由此可知，即使有強烈的政治意志，在欠缺其他因素配合下，也不一定能使此項幾乎攸關全體法國人民人身財產安全，以及各行各業利害關係的交通事​​故損害填補改革法案，順利誕生。

24. 法案通過的背景

四年後的 1985 年，法國司法部在折衷協調十多個立法草案版本後，自己草擬政府部門法案，正式向國會提出。國會隨後幾乎是在無異議的情況下，以一致決正式通過 1985 年 7 月 5 日第 85-677 號法律--以改善交通事​​故被害人地位以及加速損害賠償程序為目的的法律。

有趣的是，在歷經近二十年的猶豫、討論、爭議、思考、醞釀後，為何在 1985 年 7 月，突然可以順利通過此項法律，其背後的因素是甚麼？

依據本文觀察，1985 年 7 月 5 日法律的通過，並不是因為法案的具體內容已經獲得一定共識，為各界所普遍接受，導致改革時機自然成熟的結果。此由該法律通過後，各界普遍的反應是認為該法律乃妥協折衷、倉促立法下的產物，雖然勉強可以接受，但不能完全令人滿意，可以得知。

事實上，該法律通過的背景因素，除了行政與立法部門的政治意志已然形成，以及各相關行業或不同立場者之間妥協讓步，促使法律儘速通過之外，應該還有另外二項因素特別值得提出來說明：

第一項因素是，外國法形成的壓力。在同一時期，同樣面臨嚴重交通事​​故問題的其他國家，相繼通過法律解決相關問題，造成法國法制落後的印象，或多或少對法國形成一股壓力，間接促使立法腳步加快。

第二項因素是，法院判決的刺激。由廢棄法院所主導的司法審判實務，再次透過判決，提出問題，凸顯全盤解決問題的急迫性，逼使行政、立法部門無法繼續立法怠惰下去，不得不趕快採取行動。

在此二項因素中，外國法形成的壓力可能不是最主要因素，法院判決的刺激，恐怕更是扮演關鍵性因素。

（一）外國法形成的壓力

25. 不同的改革模式

自 1960 年代開始，許多同樣面臨嚴重交通事​​故問題的現代文明國家，紛紛立法，採取各種不同的立法模式，解決交通事​​故被害人的損害填補問題⁸⁵。

其中，有些國家採取比較激烈的變革模式。亦即：完全拋棄以民事責任法

⁸⁵ 簡要的介紹，參閱 F. Chabas, *Les accidents de la circulation*, collection “connaissance du droit”, 1995, Dalloz, p. 5 et s. ; G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 966. 相關文獻，可參閱 Y. Lambert-Faivre, *Droit des assurances*, 11e éd., 2001, Dalloz, n° 711, note 1.

為主軸的運作模式，而以公營的社會保險模式，作為制度運作的核心。

例如，1974年，紐西蘭通過法律，針對包括交通事故在內的各種意外事故對人身完整性所造成的損害，設立一套由國家經營，類似社會安全保險運作模式的損害填補制度⁸⁶。

又如，1977年，加拿大魁北克通過1977年12月22日法律，僅針對交通事故所造成的損害（但包括人身及財物損害），由國家所設置管理的「汽車保險協會」（Société d'assurance automobile），負責填補被害人的損害。該協會財源來自於車輛所有人繳交的分攤費用，其支付給被害人的數額，可能是一固定數額或有最高數額限制，但被害人於獲得損害填補後，即使該數額不足以填補其全部損害，亦不能再另行提起民事損害賠償訴訟⁸⁷。

另外，有些國家採取比較緩和的變革模式。亦即：制度運作上或多或少仍是建立在民事責任法的基礎之上，另外搭配責任保險制度，或是另外設計一套混和責任保險與直接保險的交通事​​故損害保險制度，提供被害人基本的保障。

例如，早在1962年，西班牙通過1962年12月24日法律，基本上是以嚴格的民事責任（不以過錯為必要的客觀責任）為基礎，另輔以強制責任保險制度，但限制損害賠償的項目及數額，被害人的過錯也構成責任減免事由，惟被害人就不足以填補其全部損害數額的部分，得另依民事責任法一般規定請求賠償⁸⁸。

又如，1970年代至1980年代，美國近半數的州，經由立法方式，建立一套不以民事責任成立為必要的損害保險制度，只要被害人因交通事故受有損害，不問加害人有無過錯，在一定最高限額之下，即可獲得損害填補，至於被害人依民事責任法所得主張的損害賠償權利，不受影響，被害人就基本保障數額之外的損害，仍得向應負責任者請求賠償⁸⁹。

再如，1975年，瑞典通過1975年12月15日法律，基本上採取以責任保險方式賠償被害人損害的模式，輔以汽車駕駛人直接保險制度，使汽車駕駛人自己的損害也能獲得填補，另修正民事責任法，使被害人即使就損害發生具有過錯，原則上也能請求賠償⁹⁰。

⁸⁶ 參閱 M. Venell, L'indemnisation des dommages corporels par l'Etat : Les résultats d'une expérience d'indemnisation automatique en Nouvelle Zélande, *Rev. inter. dr. comp.* 1976, 73.

⁸⁷ 參閱 J. L. Baudouin, La nouvelle législation québécoise sur les accidents de la circulation, *Rev. inter. dr. comp.* 1979, 381 ; A. Tunc, L'assurance automobile au Québec : bilan d'une réforme, *Rev. inter. dr. comp.* 1987, 453 ; C. Belleau, L'assurance automobile au Québec, in *Dixième anniversaire de la loi Badinter, bilan et perspectives, colloque Paris, 8 et 9 juin 1995, n° spécial Resp. civ. assu.*, avril 1996, p. 49 et s.

⁸⁸ 參閱 H. Margeat et B. Legrand, La réparation des accidents de la circulation en Espagne, *Assu. fr.* 1974, 465.

⁸⁹ 參閱 J. Ripoll, Sur des projets américains de réforme en matière d'accidents d'automobiles, *Rev. gén. assu. terr.* 1972, 5 ; X..., Une nouvelle voie dans l'assurance automobile Nord-Américaine, l'assurance indépendamment de la notion de faute, *Assu. fr.* 1972, 561 ; A. Tunc, La réforme de l'assurance automobile aux États-Unis, *Rev. inter. dr. comp.* 1977, 576 ; D. Couffin, L'assurance automobile No Fault – les leçons de l'expérience aux États-Unis, 1977, éd. Argus.

⁹⁰ 參閱 H. Margeat et B. Legrand, La réparation des accidents de la circulation en Suède, *Assu. fr.* 1976, 95 et *Assu. fr.* 1976, 473 et 481 ; A. Tunc, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, La loi suédoise du 15 décembre 1975, *Rev. inter. dr. comp.* 1977, 776 ; M. Le Roy et L.

26. 外國法動向對法國立法的影響

上述外國法的改革動向，不論是採用何種立法模式，均有一項共同目標：加強保護交通事故被害人，盡量朝有利於被害人的方向進行改革。只是，對被害人保護的程度以及立法模式的選擇，各國有所不同而已。

此外，上述外國法的改革方式，具有一項共同特色：無論是否仍建立在民事責任法的基礎之上，均以另外制訂「特別法」的方式，解決交通事故損害填補問題。

法國交通事故損害填補法制的改革，其目標也是著眼於改善被害人的法律地位，使其損害可以迅速獲得填補。而以另行制訂特別法的方式從事改革，基本上也是各界的共識。因此，在改革目標的設定及改革方式的選擇上，法國與上述其他國家，並無重大不同。由於其他國家紛紛制訂特別法解決交通事故損害填補問題，特別是歐洲鄰國的立法動向，以及歐洲共同體在此一方面的立法整合趨勢，自然使得法國很難自外於這股立法改革潮流，因而在法國內部形成加速立法改革腳步的壓力⁹¹。

（二）法院判決的刺激

27. 廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決的形成背景

除了外國法形成的壓力之外，促使 1985 年 7 月 5 日法律通過的更重要因素，恐怕是廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決⁹²所凸顯出來的問題，逼使立法改革的腳步不得不加快進行。

按法國交通事故損害賠償訴訟的審判實務上，由於法院向來從寬認定「被害人過錯」的結果，造成以「被害人過錯」為由，減輕部分賠償負擔的訴訟結果，

Brundin, La législation suédoise sur la réparation des dommages occasionnés par les accidents de la circulation : la fixation de l'indemnité, Assu. fr. 1977, 633 ; J. Hellner, La nouvelle loi suédoise sur l'assurance automobile obligatoire, Rev. gén. assu. terr. 1997, 153.

⁹¹ 關於外國立法動向，尤其是歐洲立法動向對法國法的影響，參閱 C.-J. Berr, La réforme française et les perspectives européennes, in La réforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (Loi du 5 juillet 1985), colloque Aix-en Provence, juin 1985, 1985, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, p. 127 et s.

⁹² Cass. civ. 2e, 21 juill. 1982, arrêt Desmares, JCP 1982 II 19861, note F. Chabas ; D. 1982, 2, 449, concl. L. Charbonnier, note Ch. Larroumet ; Gaz. Pal. 1982, 2, 391, concl. L. Charbonnier ; Defrénois 1982, 1689, note J.-L. Aubert ; RTDCiv. 1982, 606, obs. G. Durry ; F. Terré et Y. Lequette, Les grands arrêts de la jurisprudence civile, 10e éd., 1994, Dalloz, p. 558. Adde. G. Viney, L'indemnisation des victimes de dommages causés par <le fait d'une chose> après l'arrêt de la Cour de cassation du 21 juillet 1982, D. 1982, chron., 201 ; Y. Lambert-Faivre, Aspects juridiques, moraux et économiques de l'indemnisation des victimes fautives, D. 1982, chron., 207 ; du même auteur, Pour un nouveau regard sur la responsabilité civile, D. 1983, chron., 102 ; J. Bigot, L'arrêt Desmares : retour au néolithique, JCP 1982 I 3090 ; E. Bloch, Est-ce le glas du partage de responsabilité ?, JCP 1982 I 3091 ; H. Margeat, La relève de la garde par le risque objectif, Gaz. Pal. 1982, 2, 521 ; J.-L. Aubert, L'arrêt Desmares : une provocation à quelles réformes ?, D. 1983, chron., 1.

幾乎是司空見慣的情形。在雙方當事人都「部分分擔責任」的結局下，顯然有利於加害人及責任保險人，卻不利於被害人。蓋對加害人而言，其因有責任保險之故，不必實際負擔賠償責任。而對責任保險人而言，其幾乎是習慣性地以被害人具有過錯為由，拒絕賠償被害人的全部損害，並盡可能地拖延保險理賠給付。其結果，被害人幾乎都只能獲得一部分的損害賠償，而且往往必須經過多年纏訟勞費，飽受身心煎熬後，才能獲得此一部分的損害賠償⁹³。

此種情形，使得交通事故被害人的法律地位，一直處於不利的狀態中，亟待解決。問題是，被害人是否具有過錯，大多是事實認定問題，屬於事實審法院的專屬職權，作為法律審的廢棄法院，原則上不得加以過問。而「被害人的過錯是一種責任減輕事由」，又是廢棄法院向來所採取的原則性法律見解⁹⁴。在立法改革尚未完成之前，作為司法機關的廢棄法院，即使認為有必要加速改革，也只能從抽象的法律見解上著手，透過現行法律的解釋適用，試圖改變此種不合理的現象。

在此背景下，於是乃有 1982 年 7 月 21 日判決的產生。該判決一經公布，其所表示的法律見解是否妥當，立即引發爭議，但該判決對 1985 年 7 月 5 法律的制訂通過，卻發揮了不容忽視的影響力。

1 廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決

28. 事實與法律見解

廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決，涉及很簡單的事實：二位行人在馬路上被汽車撞倒，在交通事故損害賠償責任訴訟過程中，汽車駕駛人指責該二位行人不小心以致發生事故，應減輕其賠償責任。

廢棄法院民事第二庭在解釋適用第一三八四條第一項關於物的管領人責任規定時，變更向來見解，明確指出：

除非被害人的過錯已經具備「不可抗力」的特徵，達到「不可抗力」的地步，亦即對物的管領人而言，被害人的過錯是不可預見且不能抵抗的事由，否則，

⁹³ 詳請參閱陳忠五，法國交通事故損害賠償法的基本問題—以民事責任普通法的困境為中心—，收錄於「私法學之傳統與現代—林誠二教授六秩華誕祝壽論文集」(中冊)，2004 年 4 月，學林出版，183 頁以下，段碼 35。

⁹⁴ 1982 年 7 月 21 日判決之前，「被害人過錯」是一種責任減輕事由，例如：Cass. req. 13 av. 1934, D. 1934, 1, 41, note R. Savatier ; Cass. civ. 2e, 20 et 21 oct. 1971, D. 1972, 119 ; Cass. soc. 26 jan. 1972, JCP 1972 II 17090 ; Cass. civ. 2e, 10 fév. 1972, D. 1972, 274 ; Cass. civ. 2e, 1er juin 1972, D. 1972, 605 ; Cass. civ. 2e, 27 av. 1974, D. 1974, inf. rap., 159 ; Cass. comm. 28 oct. 1974, JCP 1976 II 18251, note M. Boitard ; Cass. civ. 2e, 11 fév. 1976, D. 1976, 609, note Ch. Larroumet ; Cass. civ. 2e, 1er fév. 1978, JCP 1978 IV 111 ; Cass. comm. 10 juin 1980, JCP 1980 IV 320. 1982 年 7 月 21 日判決之後，廢棄法院基本上也是採取相同見解，例如：Cass. ass. plén., 9 mai 1984, 2 arrêts, JCP 1984 II 20256, note P. Jourdain ; JCP 1984 II 20291, rapport Fedou ; D. 1984, 525, note F. Chabas ; RTDCiv. 1984, 508, obs. J. Huet ; Cass. civ. 2e, 9 déc. 1992, Bull. civ., II, n° 305 ; Cass. comm. 10 jan. 1995, D. 1995, inf. rap., 41 ; Cass. civ. 2e, 22 mars 1995, JCP 1995 IV 1265.

物的管領人不得援用被害人過錯，主張免除全部甚至部分的賠償責任。

依據廢棄法院此項見解，被害人的過錯，如果已經達到不可抗力的程度，應負責任者可以全部免責。如果未達到不可抗力的程度，而僅是一般的過錯，應負責任者應全部負責，不可以主張免除部分責任。

29. 一般性法律原則的宣示

由此可知，廢棄法院在該判決中宣示了一項重要的法律原則：「被害人的過錯不再是責任減輕事由」。依據此項原則，今後的交通事故損害賠償責任訴訟，如果涉及被害人與有過錯，將是「全有或全無」(une question du tout ou rien)的問題⁹⁵，應負責任者不是應該全部負責(被害人具有一般過錯的情形)，就是可以全部不負責(被害人的過錯已經達到不可抗力程度的情形)。此項原則，推翻廢棄法院過去向來所採取的見解，顯然相當重要。

值得注意的是，廢棄法院該項見解，並非僅是針對個案特殊情形所表示的法律見解，而是一項具有「一般原則性」的法律見解。蓋廢棄法院民事第二庭在其後許多判決中，繼續採取此項見解⁹⁶。廢棄法院刑事庭在審理刑事附帶民事訴訟時，也跟進採取相同見解⁹⁷。

又該判決雖然是針對民法典第一三八四條第一項關於物的管領人責任(當然責任、客觀責任、無過錯責任)規定的解釋適用所表示的見解，但廢棄法院民事第二庭在解釋適用第一三八五條關於動物所有人或使用人責任(同樣是一種當然責任、客觀責任、無過錯責任)規定時，也採取同樣見解⁹⁸。

不過必須強調的是，廢棄法院民事第二庭也同時澄清，第一三八二條及第一三八三條關於為自己過錯行為而負責的規定，不適用此項見解⁹⁹。

基於以上說明，至少在基於「物」肇致損害所生的侵權責任領域，無論是依據第一三八四條第一項規定(無生物)，或第一三八五條規定(有生物)，被害人的過錯，不再是責任減輕事由。至於在基於「自己行為」肇致損害所生的侵權責任領域，被害人的過錯，仍與向來見解相同，是一種責任減輕事由。

⁹⁵ G. Durry, obs. sous cet arrêt, à RTDCiv. 1982, 607 ; F. Lacipière, Décisions des Cours d'appel : le refus du < tout ou rien >, Argus 1984, 882.

⁹⁶ 參閱 Cass. civ. 2e, 27 oct. 1982, JCP 1984 II 20162, note F. Chabas ; Cass. civ. 2e, 5 et 12 jan. 1983, Gaz. Pal. 1983, 1, 181, note F. Chabas ; D. 1983, 211, note Ch. Larroumet ; Cass. civ. 2e, 3 fév. 1983, JCP 1984 II 20270, note F. Chabas ; Cass. civ. 2e, 9 fév. 1983, Argus 1983, 1031 ; Cass. civ. 2e, 10 mars 1983, RTDCiv. 1983, 615, obs. G. Durry ; JCP 1984 II 20244, note F. C. ; Cass. civ. 2e, 20 av. 1983, Argus 1984, 1, 2473 ; Cass. civ. 2e, 25 jan. 1984, D. 1984, 242, note Ch. Larroumet ; Cass. civ. 2e, 15 nov. 1984, 3 arrêts, D. 1985, 20, concl. Charbonnier ; Gaz. Pal. 24. 4. 1985, p. 9, obs. F. C. Adde. F. Cocral, La deuxième Chambre persiste et signe, Assurance française 1983, 251.

⁹⁷ 參閱 Cass. crim. 15 sept. 1986, Gaz. Pal. 1986, 1, 169, note F. Chabas.

⁹⁸ 參閱 Cass. civ. 2e, 18 jan. 1984, arrêt Tiengou, Gaz. Pal. 1984, 1, 140, obs. F. C. ; JCP 1984 IV 96 ; RTDCiv. 1984, 724, obs. J. Huet ; Argus 1984, 1951, obs. F. Lacipière.

⁹⁹ 參閱 Cass. civ. 2e, 21 juill. 1982, arrêt Guillaume, Gaz. Pal. 1982, 2, 317, note F. Chabas ; Cass. civ. 2e, 8 déc. 1982, JCP 1983 IV 67 ; Cass. civ. 2e, 8 nov. 1984, Gaz. Pal. 1er mai 1985, 79, note F. Chabas. 另參閱 Cass. crim. 25 jan. 1983, Bull. crim., n° 28.

由於交通事故損害賠償責任的法律依據，主要是民法典第一三八四條第一項規定，因而廢棄法院此項見解，使得交通事故被害人今後不須再面對物的管領人提出被害人過錯的責任減輕事由抗辯，同時也使得責任保險人不得再以此為由，拒絕賠償全部損害或拖延保險理賠給付，對交通事故被害人的保護而言，確實又往前推進一步。

2 廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決引發的爭議

30. 幾點疑慮

然而，單純只為了加強保護交通事故被害人，而放棄「被害人過錯是責任減輕事由」此一重要的、一般性的傳統法律見解，在法律說理方法或手段上是否適當？是否欠缺整體性的、全盤性的規劃考量？

事實上，廢棄法院此項乍看之下頗為進步、前衛的法律見解，似乎沒有獲得各界普遍的贊同。此項見解可能產生的問題，可以整理成以下三點：

第一，此項見解是否太過於加重物的管領人責任，對其顯然不公平？尤其是，交通事故所造成的損害不涉及「人身損害」，僅是涉及「財物損害」，而且被害人的過錯程度「相當重大」時，令可能毫無過錯的物的管領人承擔被害人過錯部分所造成的結果，是否合理？更何況，如果物的管領人對交通事故的發生不但「沒有任何過錯」，而且也沒有投保「責任保險」時，令其個人全部承擔包括被害人過錯在內的所有損害結果，是否將不當地加重其賠償經濟負擔¹⁰⁰？

第二，在多數車輛肇致事故，其中部分或全部車輛駕駛人自己也是被害人而且有過錯時，其彼此間不能主張被害人過錯抗辯以減輕賠償責任，而均可獲得全部賠償的結果，雖然全體被害人均受益，但是否將大舉增加保險理賠的財務負擔，使得保費大為提高，進而損及動力車輛責任保險制度的健全運作？而由於被害人自己也是肇事的駕駛人，其過錯不構成責任減輕事由的結果，是否將有礙於防範交通安全或預防損害事故發生？

第三，此項見解區別「基於自己行為肇致損害」（過錯責任）與「基於物肇致損害」（無過錯責任）二種情形。在前者情形，有過錯的加害人只要證明被害人具有過錯，就可以主張責任減輕或分擔責任。在後者情形，可能毫無任何過錯的物的管領人，即使其證明被害人具有過錯，仍不得主張責任減輕或分擔責任。前後二種情形，結論不同，有過錯的加害人可以提出被害人與有過錯抗辯而減輕責任，沒有過錯的加害人反而不能提出被害人與有過錯抗辯而減輕責任，此種差

¹⁰⁰ 關於此點，參閱 F. Terré, Ph. Simler et Y. Lequette, *Droit civil, Les obligations*, 5e éd., 1993, Dalloz, n° 891。廢棄法院檢察總長 L. Charbonnier 在其針對本判決所提出的法律意見書中（conclusions），已經意識到此一問題的存在，而建議法院依據衡平原則，在加害人沒有責任保險保障時，適度減少損害賠償金額（見 D. 1982, 2, 449）。基於相同的顧慮，也有法國學者撰文（G. Viney, *La faute de la victime d'un accident corporel : le présent et l'avenir*, JCP 1984 I 3155, n° 35 et s.），建議廢棄法院應該適度限制此項見解的適用範圍，一方面限於物的管領人已經有投保責任保險的情形，他方面限於被害人的過錯並非已經達到「故意」或「不可原諒的過錯」的情形。

別待遇，是否具有正當性基礎？

31. 普遍的批評立場

由於廢棄法院在該判決中所宣示的法律見解，在法國民事責任法的演變發展上具有重要意義，因而該判決一經公布，立即引來法律界廣泛注意。許多學者撰文評論該判決，各種不同聲音紛紛出現。

事實審法院方面，也呈現立場分歧現象。有些事實審法官依據該項見解作成判決，但有些事實審法官拒絕接受該項見解，寧願冒著判決被廢棄的風險，繼續堅持被害人過錯構成責任減輕事由的見解¹⁰¹。

法國律師界在部分學者理論支援及法學雜誌提供刊載園地的大力支持下，更是大聲反對此項新的見解¹⁰²。

整體而言，法國學說上對該項見解的負面評價佔絕大多數。部分學者雖然贊同該項見解的基本方向，但對該項見解的適用範圍，尤其是全面性地適用於所有基於物肇致損害的侵權責任，則持保留態度¹⁰³。部分學者甚至對該項見解，持批評否定的立場¹⁰⁴。

3 廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決的影響

32. 凸顯立法改革的急迫必要性

值得注意的是，即使法國學者對廢棄法院該項見解普遍持負面評價的立場，但是就該判決個案結論而言，基本上並不反對¹⁰⁵。換句話說，多數法國學者

¹⁰¹ 參閱 F. Lacipière, *Décisions des Cours d'appel : le refus du < tout ou rien >*, *Argus* 1984, 882 ; S. Bories, *Les victimes de l'arrêt Desmares*, *JCP* 1984 I 3157 ; G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 967。事實審法官接受廢棄法院見解者，例如：TGI Arras, 6 oct. 1982, *JCP* 1983 II 19941, note F. Chabas ; TGI Nîmes, 3 juin 1983, *Gaz. Pal.* 9 mars 1984, p. 14 ; Versailles, 29 sep. 1983, *Gaz. Pal.* 30 oct. 1983, note J.-G. M. ; Trib. Police Cannes, 25 mai 1984, *Gaz. Pal.* 30 sep. 1984, p. 6, note H. Margeat。事實審法官拒絕接受廢棄法院見解者，例如：Paris, 17e ch., 8 déc. 1982, *Gaz. Pal.* 15 déc. 1984, p. 16 ; Paris, 17e ch., 5 jan. 1983, *D.* 1983, 2, 183, note Ch. Larroumet ; Montpellier, 6 mars 1984, *Gaz. Pal.* 18 juill. 1984 ; Dijon, 20 juin 1984, *Gaz. Pal.* 18 juill. 1984。

¹⁰² 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 967。

¹⁰³ 例如：Ch. Larroumet, note *D.* 1982, 2, 449 ; G. Durry, obs. *RTDCiv.* 1982, 606 ; Y. Lambert-Faivre, *Aspects juridiques, moraux et économiques de l'indemnisation des victimes fautives*, *D.* 1982, chron., 207 ; G. Viney, *L'indemnisation des victimes de dommages causés par le fait d'une chose après l'arrêt de la Cour de cassation du 21 juillet 1982*, *D.* 1982, chron., 201 ; du même auteur, *La faute de la victime d'un accident corporel : le présent et l'avenir*, *JCP* 1984 I 3155。

¹⁰⁴ 例如：J. Bigot, *L'arrêt Desmares : retour au néolithique*, *JCP* 1982 I 3090 ; E. Bloch, *Est-ce le glas du partage de responsabilité ?*, *JCP* 1982 I 3091 ; H. Margeat, *La relève de la garde par le risque objectif*, *Gaz. Pal.* 1982, 2, 521 ; F. Chabas, note *JCP* 1982 II 19861 ; du même auteur, *Responsabilité sans partage, Entretiens de Nanterre*, *JCP* éd. E, 1983, supplément n° 45 ; J.-L. Aubert, *L'arrêt Desmares : une provocation à quelles réformes ?*, *D.* 1983, chron., 1。

¹⁰⁵ 不同意見，H. L. et J. Mazeaud, *Leçons de droit civil, Obligations, théorie générale*, 8e éd. 1991, par F. Chabas, *Montchrestien*, n° 556-3 ; F. Chabas, note *JCP* 1982 II 19861 ; du même auteur,

也認為，在適用第一三八四條第一項規定論斷交通事故損害賠償責任時，應該「限制」甚至「排除」以被害人的過錯，作為責任減輕事由。此所以法國學者在評論該判決時，均期待經由立法方式，對此問題作一全面性的徹底改革。

因此，廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決所宣示的法律原則，雖然引來爭議，卻也凸顯出立法改革的急迫必要性。廢棄法院民事第二庭自己也承認，作成該件判決的主要目的，即是在「刺激」交通事故損害賠償制度的立法改革¹⁰⁶。廢棄法院在其 1983 年年度報告中，也明確表示，該院 1982 年 7 月 21 日判決所宣示的法律原則，不僅僅只是適用於行人及自行車騎士，也不僅僅只是適用於交通事故，更不僅僅只是適用於有強制保險保障的損害，而是廣泛地適用於因物所肇致的任何損害，其採取此項見解，將使得立法者的介入，越來越迫切需要¹⁰⁷。

33. 促成 1985 年 7 月 5 日法律的制訂通過

此種呼聲，確實也發揮了影響力。交通事故損害賠償改革法案，之所以一直陷入泥沼之中，久久無法向國會提出，其中一項重要爭議，即是在於被害人過錯此一責任減輕事由上，意見太過分歧。廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決的作成，使得相關爭議減少，促使 1985 年 7 月 5 日法律順利通過。在該法律中，基於被害人過錯而減免責任的可能性，因廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決的影響，嚴格地被限制。

既然廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決，僅在扮演「刺激立法改革」的角色，而嗣後通過的 1985 年 7 月 5 日法律，已經嚴格地限制基於被害人過錯而減免責任的可能性，使得廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決所宣示的法律原則，至少在交通事故損害賠償責任問題上，已經沒有存在的必要。而且，廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決所宣示的法律原則，與 1985 年 7 月 5 日法律的規定內容，也不盡相同¹⁰⁸。為避免混淆誤解，甚至使交通事故被害人依 1985 年 7 月 5 日法律所獲得的保護，比適用廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決所宣示原則所獲得的保護更低¹⁰⁹，在「階段性任務」完成後，廢棄法院終於「從善如流」，回復到其向來所採

Responsabilité sans partage, Entretiens de Nanterre, JCP éd. E, 1983, supplément n° 45.

¹⁰⁶ 參閱 J.-L. Aubert, L'arrêt Desmares : une provocation à quelles réformes ?, D. 1983, chron., 1.

¹⁰⁷ 參閱 R. Bout, Rapport introductif, in La réforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (Loi du 5 juillet 1985), colloque Aix-en Provence, juin 1985, 1985, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, p. 20.

¹⁰⁸ 1985 年 7 月 5 日法律，雖然採用廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決所宣示的法律原則，但仍有一些不同。例如，1985 年 7 月 5 日法律，僅適用於「交通事故」損害賠償問題，而廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決所宣示的法律原則，適用範圍更廣，得適用於基於「物肇致損害」(第一三八四條第一項及第一三八五條)所生的任何侵權責任類型。再如，關於被害人過錯的規定，1985 年 7 月 5 日法律主要規定在該法第三條至第六條。該法進一步細膩地區別「人身損害」(dommages résultant des atteintes à la personne ou dommage corporel)與「財物損害」(dommages aux biens ou dommage matériel)，並區別不同身份的被害人(如駕駛人或非駕駛人)，而使被害人的過錯發生不同的法律效果，而廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決所宣示的法律原則，則不作此區分，即使被害人是動力車輛駕駛人時，其過錯一樣不構成責任減輕事由。

¹⁰⁹ 例如，就「財物損害」部分，依 1985 年 7 月 5 日法律第五條規定，被害人的過錯，得構成責任減免事由，依廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決所宣示的原則，則不構成責任減免事由。

取的見解。在 1987 年 4 月 6 日連續六則判決中¹¹⁰，廢棄法院民事第二庭再次變更見解，明確放棄其在 1982 年 7 月 21 日判決中所宣示的法律原則，指出：即使在適用民法典第一三八四條第一項規定的情形，物的管領人如能證明被害人的過錯也是造成損害發生的原因，得免除部分責任。

基於以上說明，可知廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決在法國民事責任法的演變發展過程上，雖然僅是「曇花一現」¹¹¹，但就其促成 1985 年 7 月 5 日法律的制訂通過而言，卻影響深遠，具有重大貢獻。

貳 1985 年 7 月 5 日法律

34. 不滿意但可接受的法律

在歷經近二十年的學說爭議、實務演變與個別零星立法改革措施之後，法國終於制訂通過「1985 年 7 月 5 日第 85-677 號法律---以改善交通事故被害人地位以及加速損害賠償程序為目的的法律」(La loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation)¹¹²，成為法國現行解決交通事故損害賠償問題的主要法律依據。由於此項法律是由當時任職司法部長的羅伯、巴丹特代表政府部門向國會提出而獲得通過，所以一般又稱此項法律為「巴丹特法律」(loi Badinter)。

鑑於此項法律影響層面的廣泛深遠，使得此項法律甫經通過，法國學者即大量撰文評論該項法律。各種專書論文紛紛出版發表，相關論述汗牛充棟，呈現出該國法學研究上難得一見的現象¹¹³。

¹¹⁰ Cass. civ. 2e, 6 av. 1987, 6 arrêts, Gaz. Pal. 26 juill. 1987, 13 ; JCP 1987 II 20828, note F. Chabas ; RTDCiv. 1987, 767, obs. J. Huet ; Rev. gén. assu. terr. 1987, 462, note R. Bout ; D. 1988, 32, note J. Mouly. 另參閱 H. Margeat et J. Landel, Desmares est mort, Gaz. Pal. 13 sep. 1987, 2.

¹¹¹ 值得注意的是，廢棄法院 1982 年 7 月 21 日判決所宣示的法律原則，近年來似乎又有「復出江湖」的跡象：被害人的過錯，不構成責任減輕事由。參閱 Cass. civ. 2e, 25 juin 1998, D. 1999, 416, note C. Lapoyade Deschamps ; Resp. civ. assu. 1998, n° 296 ; JCP 1998 II 10191, note Fromont-Hibrard ; Cass. civ. 2e, 1er av. 1999, JCP 1999 II 10218, note R. Reboul ; Cass. civ. 2e, 8 juill. 1999, Resp. civ. assu. 1999, n° 317 ; Paris, 3 jan. 2000, Resp. civ. assu. 2000, n° 291.

¹¹² 見 Journal officiel 6 juillet 1985.

¹¹³ 主要參考文獻：Ch. Larroumet, L'indemnisation des victimes des accidents de la circulation, L'amalgame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique, D. 1985, chron., 237 ; E. Bloch, La loi du 5 juillet 1985 : Point de vue sur certaines de ses dispositions après première lecture, JCP 1985 I 3223 ; Indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, colloque Paris, 28 octobre 1985, 1985, AIDA ; La réforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (Loi du 5 juillet 1985), colloque Aix-en Provence, juin 1985, 1985, Presses Universitaires d'Aix-Marseille ; F. Chabas, Commentaire de la loi du 5 juillet 1985, JCP 1985 I 3222 ; du même auteur, Le droit des

由於此項法律乃是極度折衷妥協下的產物，因而法國學者對於此項法律褒貶不一，明確表示贊成或批評者，均大有人在，但一般的反應無寧是相當奇妙的：鑑於多年來各種相關改革方案雖然不斷提出，卻紛紛被束諸高閣，無法付諸具體行動，此次不忍見改革方案再次落空，因而對此項法律即使仍有意見，卻保持著「雖然不能盡如人意，但基本上仍可接受」的態度。

35. 獨特的立法模式

此項令人雖不滿意但仍可接受的法律，在交通事故損害賠償問題上，也自成一套獨特的立法模式，成為某些與法國關係密切的國家師法繼受的對象。

例如，非洲法語系國家於 1992 年 7 月 10 日簽署條約，制訂共同的保險法典，該法典第二卷「強制保險」內第一編關於陸上動力交通車輛及其拖掛車輛或半拖掛車輛保險，尤其是該編第四章關於被害人損害賠償的部分，基本上乃是取材自法國 1985 年 7 月 5 日法律¹¹⁴。

再如，比利時 1995 年 4 月 13 日法律，大抵上就是法國 1985 年 7 月 5 日法

accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985, 2e éd. 1988, Litec ; du même auteur, Les accidents de la circulation, 1995, Dalloz, collection “connaissance du droit” ; M. Ehrenfeld, J. Landel, C. Marchand, H. Margeat, J. M. Michel et J. Pechinot, Accidents de la circulation, Commentaire de la loi du 5 juillet 1985, 1985, éd. Gazette du Palais ; H. Groutel, La loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, éd. Techniques, n° spécial 12 bis, Juriscl. doit civil, 1985 ; du même auteur, Le droit à indemnisation des victimes d’un accident de la circulation, 1987, Assurance française ; H. Margeat, J. Landel et C. Marchand, Accidents de la circulation : La loi Badinter 6 mois plus tard ou les 7 points clés, Gaz. Pal. 9-11 mars 1986, doct. 147 ; S. Brousseau, La loi Badinter : guide pratique de l’indemnisation, 1986, Argus ; J. Huet, obs. RTDCiv. 1986, 122 ; Y. Chartier, Accidents de la circulation, accélération des procédures d’indemnisation, n° spécial hors série de la revue Dalloz, 1986 ; R. Legeais, Circulation routière, l’indemnisation des victimes d’accidents, commentaire de la loi du 5 juillet 1985 et des textes qui l’ont complétés, 1986, Sirey ; G. Viney, Réflexions après quelques mois d’application des art. 1 à 6 de la loi du 5 juillet 1985, D. 1986, chron., 209 ; du même auteur, La loi Badinter, 2 ans d’application, n° spécial hors série, Rev. gén. assu. terr. jan. 1988 ; du même auteur, L’indemnisation des victimes d’accidents de la circulation, 1992, LGDJ, collection “droit des affaires” ; A. Lacabarats, La loi n° 85-677 du 5 juillet 1985. Une année d’application par la Cour de cassation, rapport annuel de la Cour de cassation pour 1986, Gaz. Pal. 1987, 1, doct., 74 ; La loi Badinter : changement ou continuité : Travaux du colloque de Lille, 12 juin 1987, 1988, Assurance française ; Indemnisation des victimes d’accidents de la circulation, colloque Paris, 19 novembre 1987, n° spécial Rev. gén. assu. terr. 1988 ; F. Zenati, Responsabilité civile – Loi du 5 juillet 1985, RTDCiv. 1989, 790 ; Rep. civ. Dalloz, v° Responsabilité, Régime des accidents de la circulation, par M.-C. Lambert-Piéri, jan. 1989 ; F. Alt-Maes, Une résurgence du passé : La présomption d’irresponsabilité de l’article 3 alinéa 2 de la loi du 5 juillet 1985, D. 1990, chron., 219 ; A. Tunc, La loi française du 5 juillet 1985 sur l’indemnisation des victimes d’accidents de la circulation et La loi du 5 juillet 1985 quatre ans après, in Jalons, dits et écrits d’André Tunc, 1991, p. 215 et p. 225 ; P. Jourdain, Domaine et conditions d’application de la loi du 5 juillet 1985, n° spécial, Gaz. Pal. 20 juin 1995 ; C. Radé, L’art. 1er de la loi du 5 juillet 1985 à la dérive, Petites affiches, 19 jan. 1996 ; Dixième anniversaire de la loi Badinter sur la protection des victimes d’accidents de la circulation : bilan et perspectives, n° spécial, Resp. civ. assu. n° spécial, avril 1996 ; H. Groutel, Nouveau combat pour l’autonomie de la loi du 5 juillet 1985, Resp. civ. assu. 2000, chron., 13 ; Ph. Le Tourneau et L. Cadiet, Droit de la responsabilité et des contrats, 2002-2003, Dalloz, n° 8062 et s..

¹¹⁴ 參閱 F. Chabas, La réparation des accidents de la circulation dans la nouvelle législation uniforme des États Africains francophones, Gaz. Pal. 24 sept. 1993, p. 2 ; F. Chabas, Les accidents de la circulation, collection “connaissance du droit”, 1995, Dalloz, p. 9 et s..

律的縮版¹¹⁵。

36. 與民事責任普通法的關係

在交通事故損害填補問題改革方式的選擇上，1985年7月5日法律的制訂，已經明白顯示，立法者放棄在現有以民法典關於民事責任規定為主的基礎上從事改革，而以另行制訂特別法的方式，設計一套特殊制度，從事更徹底的、更全面性的改革。

問題是，此項以改革過去民事責任普通法上諸多缺失為職志的法律，其與民事責任普通法的關係如何？1985年7月5日法律開始生效施行後，是否將可以自己形成完整的規範體系，獨立解決屬於該法律適用領域內的所有交通事故損害賠償問題，而無須藉助於原來已經存在的交通事故民事責任普通法？

此涉及1985年7月5日法律的「獨立性」(autonomie)問題。亦即，在解決交通事故損害賠償問題上，1985年7月5日法律在解釋適用上，是否可以完全獨立自主運作，擺脫民事責任普通法影響的問題。

37. 改革方向與獨立性問題

要回答此一問題，首先必須瞭解，1985年7月5日法律所揭櫫的改革方向，相較於原來的民事責任普通法，具有如何的變革（一 改革方向）。然後再討論，該項法律是否可以或適宜完全獨立，徹底脫離於民事責任普通法既有的概念與體系之外，獨自運行操作，以解決交通事故被害人的損害填補問題（二 獨立性問題）。

一 改革方向

38. 主要內容與立法政策

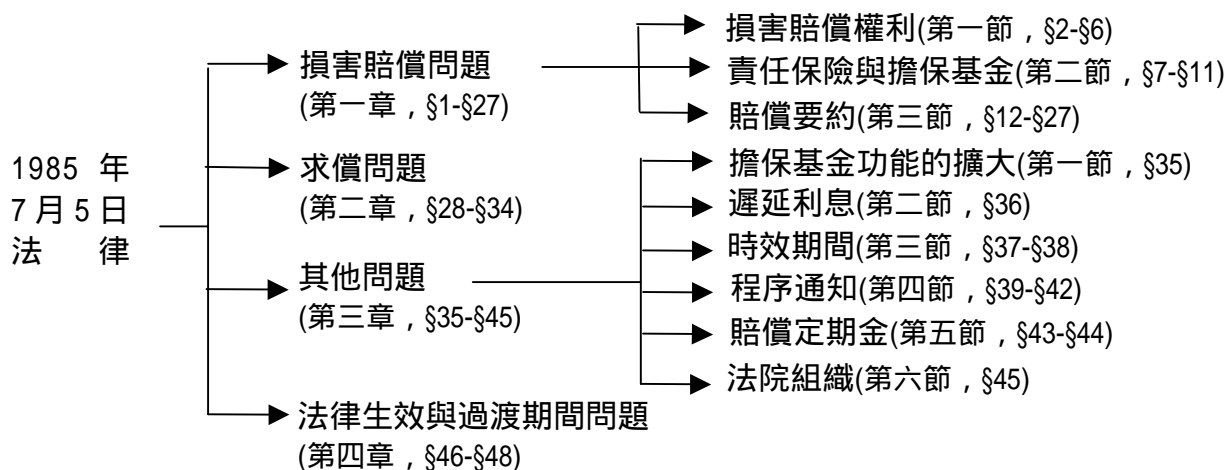
為了能夠清楚瞭解1985年7月5日法律所追求的改革方向，以下擬先簡要地分析該法律的主要內容後，再從該法律規定內容，推知1985年7月5日法律立法者的整體規範計畫，以探求該法律所欲實現的立法政策所在。

（一）主要內容

39. 共計四章四八條

¹¹⁵ 參閱 F. Chabas, Les accidents de la circulation, collection “connaissance du droit”, 1995, Dalloz, p. 15 et s.

1985年7月5日法律，一共有四章，總計有四八條條文¹¹⁶。為便於迅速掌握該法律規範重點，茲先將該法律基本結構及規範重點，圖示如下，再進一步說明該法律各章節具體的規範重點以及整體的體系結構：



¹¹⁶ 該法律全文的中文譯文，見本文附錄。

1 規範重點

40. 第一章

第一章「交通事故被害人的損害賠償」(Indemnisation des victimes d'accidents de la circulation)，從第一條至第二七條，除第一條規定該章的適用領域(即：因不依軌道行駛的動力車輛牽連其中所引起的任何交通事故)外，又分三節。

第一節「關於損害賠償權利的規定」(Dispositions relatives au droit à indemnisation)，從第二條至第六條，主要是在大舉禁止或限制應負損害賠償責任者(車輛駕駛人或管領人)或其保險人對請求損害賠償者(直接被害人或間接被害人)，所能提出的責任減免事由抗辯(如：「不可抗力」、「第三人行為」或「被害人過錯」等)，以加強保護交通事故被害人。

第二節「關於保險與擔保基金的規定」(Dispositions relatives à l'assurance et au fonds de garantie)，從第七條至第十一條，主要是在修正或增訂保險法典中關於強制責任保險與擔保基金的相關規定，其目的仍在加強保護交通事故被害人。規範重點有二：一，放寬被害人得請求保險理賠給付的情形。例如，只要車輛「牽連其中」引起交通事故，被害人即可請求保險理賠給付；不問事故車輛是否經車輛所有人「同意」而管領或駕駛，被害人均可請求保險理賠給付；不區別被害人是車輛內乘客與車輛外其他第三人，均可請求保險理賠給付等。二，規定擔保基金的設立、補償要件(包括損害不是因動力車輛造成，而是由通行於供公眾通行路面的人所意外造成的情形) 補償範圍(包括因交通事故所生的財物損失) 補償後的效力(得對抗加害人，但不得對抗被害人或其繼受人)等。

第三節「關於賠償要約」(De l'offre d'indemnité)，是第二節規定的延續，也是保險與擔保基金制度的具體落實，從第十二條至第二七條，主要是在課予責任保險人主動對被害人提出賠償要約的義務，誘導成立並合理規範賠償和解契約，以及促進賠償金的儘速支付，以加速損害賠償程序的進行。其規範重點如：提出賠償要約的期限以及違反該期限的效力；提出賠償要約的相對人；提出賠償要約的義務人(尤其是事故車輛有複數且有多數保險人時，或部分事故車輛依法免除投保義務時)；責任保險人的告知義務、告知內容以及違反的效力；賠償要約的賠償項目以及數額明顯不足時的處罰；損害賠償權利人為未成年人或受監護之成年人時，訂立賠償和解契約時，應獲得同意，以及支付賠償金時，應通知監護法官；被害人對賠償和解契約的任意解除權；支付賠償金的期限以及違反該期限的效力；法院判決賠償數額或和解所定賠償數額的定期公布等。

41. 第二章

第二章「第三清償人對應負人身侵害損害賠償責任者的求償權」(Des recours

des tiers payeurs contre les personnes tenues à réparation d'un dommage résultant d'une atteinte à la personne), 從第二八條至第三四條, 主要是在規範與交通事故的損害賠償責任無關, 但因交通事故對被害人人身造成損害, 而依法律或依契約必須填補被害人損害的第三人(國家、社會保險機構或其他保險人), 於其對被害人填補損害後所得行使的求償權。此等規定的目的, 在於簡化利害關係人間的求償關係, 適度限制求償範圍, 避免原先已經錯綜複雜的求償關係, 更加趨於複雜化。其規範重點如: 求償權的主體; 得行使求償權的給付項目或範圍; 求償權的相對人; 求償權的性質等。

42. 第三章

第三章「其他規定」(Dispositions diverses), 從第三五條至第四五條, 又分六節。

第一節「關於適用農業法典第 366 條之 2 時擔保基金的介入」(De l'intervention du fonds de garantie en application de l'article 366 ter du code rural), 僅第三五條一個條文¹¹⁷, 本節規定與交通事故損害賠償問題完全無關, 只是借用本法制訂通過時機, 就涉及狩獵事故或有害動物對被害人人身造成損害的情形, 為擴大擔保基金的損害填補功能所設的規定。

第二節「關於遲延利息」(Des intérêts moratoires), 僅第三六條一個條文, 主要是在增訂民法典第 1153-1 條, 規定損害賠償判決, 無須特別經當事人聲明或法院宣示, 當然發生遲延利息。

第三節「關於時效」(Des prescriptions), 從第三七條至第三八條, 主要是在修正或增訂民法典第 2244 條及第 2270-1 條, 規定時效期間與行為期限的中斷, 以及契約外民事損害賠償責任的最長時效期間等。

第四節「關於宣示共同判決的通知」(Des appels en déclaration de jugement commun), 從第三九條至第四二條, 主要是在修正社會安全法典、農業法典以及 1959 年 1 月 7 日第 59-76 號條例等相關規定, 要求被害人或其繼受人, 在損害賠償訴訟程序任何階段, 必須揭露其享有社會保險保障的相關資訊, 並通知其他利害關係人(第三清償人或保險人), 使其有機會參與訴訟程序, 以便主張其權利。此等規定的目的, 在保護其他利害關係人的利益, 使法院能夠針對同一事故所涉及的多層次賠償、求償或分擔問題, 利用同一訴訟程序作出協調性、一致性的判決, 盡量避免因遲延支付或重複支付造成判決後繼續求償或返還的問題發生。

第五節「關於賠償定期金」(Des rentes indemnitaires), 從第四三條至第四四條, 主要是在規範以支付定期金作為損害賠償方法時, 應定期重新評定金額, 以及當事人請求改為支付一筆總金額以取代支付定期金的情形。

第六節「關於司法組織」(De l'organisation judiciaire), 僅第四五條一個條文, 主要是在規範交通事故損害賠償訴訟, 應由獨任制法官或合議庭法官審理的問題。

¹¹⁷ 本條已被 1993 年 12 月 31 日第 93-1444 號法律所廢止, 並由現行保險法典第 L. 421-8 條取代。

43. 第四章

第四章「本法生效與過渡期間規定」(Entrée en vigueur et dispositions transitoires)，從第四六條至第四八條，主要是在規定該法開始生效日期，以及在過渡期間內，法律是否溯及既往、賠償要約提出期限與賠償金支付期限的延長等問題。

2 體系結構

44. 不相稱的規範體系

從以上簡要的說明可以看出，1985年7月5日法律的規範結構，相當的不對稱或不協調¹¹⁸。真正有關交通事故損害賠償制度的重要改革，幾乎都是集中在第一章。如果依據1985年7月5日法律標題所示，該法律的制訂是「以改善交通事故被害人地位以及加速損害賠償程序為目的」的話，則唯有第一章的規定，與交通事故被害人的損害賠償問題直接相關。蓋交通事故發生後，被害人最關心的問題，當然是在何種要件下，其可以取得損害賠償權利、其損害賠償權利如何獲得確保、以及損害賠償程序如何加速進行等問題。

某種程度上，第一章規定大量修正了民事責任普通法上的一些原則，乃是改革重點所在。

至於第二章至第四章的規定，如果不是與交通事故被害人的損害賠償問題無直接關係，就是相對而言屬於比較次要的規定。

例如：第二章第二八條至第三四條與第三章第四節第三九條至第四二條，主要在規範國家、社會保險機構或其他保險人等「第三清償人」，於對被害人填補損害後，對於應負責任者所得行使的求償權問題。此等規定與交通事故被害人的損害填補問題無關，而是涉及實際填補損害的第三人與應負損害賠償責任者間內部分擔問題，或求償關係上的一些實體與程序規定。而且，此等規定不是專為簡化交通事故損害賠償的求償權問題而設，蓋其適用範圍非常廣泛，並非僅適用於「交通事故」造成人身損害時的求償權問題，而是得適用於「任何意外事故」造成人身損害時的求償權問題¹¹⁹。

再如：第三章第五節及第六節第四三條至第四五條關於賠償定期金及司法組織的規定，雖然是針對交通事故損害賠償問題而設，但不是改革重點所在。反而該章第二節及第三節第三六條至第三八條關於遲延利息及時效的規定，其實是民法典的增訂規定，僅是搭1985年7月5日法律制訂的便車，偶然地附著在該法律而已。蓋該等規定得適用於更廣泛的問題領域，不是僅專為交通事故損害賠

¹¹⁸ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 968。

¹¹⁹ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 968。

償問題而設¹²⁰。

因此，一般所謂的「法國交通事故損害賠償法」，嚴格而言，應該僅是指 1985 年 7 月 5 日法律第一章有關被害人損害賠償權利、保險與擔保基金制度，以及賠償程序的規定。至於該法律第二章至第四章的規定，充其量僅是附帶的相關規定而已。

（二）立法政策

45. 改變或繼續？

在交通事故損害填補法制改革方式的選擇上，1985 年 7 月 5 日法律的制訂，代表著對過去民事責任普通法制的放棄，而選擇另外制訂特別法，設計一套新的法律制度從事改革。

然而，在改革的大方向上，如果拋開 1985 年 7 月 5 日法律條文中與交通事故損害賠償問題無直接關係的規定不談，整體分析 1985 年 7 月 5 日法律主要內容的結果，不禁令人懷疑：相對於民事責任普通法而言，1985 年 7 月 5 日法律的立法者，是選擇一種方向上的徹底「改變」，或僅是決定「繼續」在既有方向上從事調整而已？

46. 損害填補的「法律基礎」與「擔保機制」

所謂民事責任普通法制，基本上是以民事責任法為主軸，輔以責任保險或擔保基金制度，共同協力運作，以解決交通事故被害人的損害填補問題。民事責任普通法制的運作模式，一直是圍繞在以下二個問題層面上：其一，交通事故被害人的損害在法律上是否可以請求填補，必須以「動力車輛駕駛人或管領人的民事責任已經成立」為前提；其二，在動力車輛駕駛人或管領人的民事責任已經成立的前提下，接下來的問題才是，如何「確保被害人的損害可以迅速、確實地獲得填補」。

此二個問題層面中，前者涉及被害人的損害是否可以獲得填補的「法律基礎」(fondement juridique) 問題；後者涉及被害人的損害是否可以實際獲得填補的「擔保機制」(mécanisme de garantie) 問題。

因此，1985 年 7 月 5 日法律，是否可以完全脫離民事責任普通法制的運作與思考模式，端看以下二項問題應該如何回答：第一，該法律是否仍以「民事責任」作為交通事故被害人請求損害填補的法律基礎？第二，該法律是否仍以「責任保險」作為交通事故被害人損害一定可以獲得填補的擔保機制？

¹²⁰ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 968。

1 與民事責任掛勾或脫勾？

47. 問題提出

1985年7月5日法律的立法政策之一，乃是在於改善交通事故被害人的法律地位，使過去適用既有民事責任普通法仍無法獲得損害賠償的被害人，盡可能消除損害賠償的法律障礙，使被害人依該法律可以獲得賠償，以大量減少因交通事故受有損害卻不予賠償的情形。為此，該法律有意排除或修正一些民事責任普通法上既有的概念或原則，而專門針對交通事故損害填補問題，設計一些特別的概念或原則。

例如，依該法律第一條規定，只要動力車輛「牽連其中」所引起的交通事故（*impliqué dans un accident de la circulation*），被害人即可以請求損害賠償，不須如民事責任普通法般，以動力車輛是造成損害的「原因」（*cause*），此原因與損害之間有「因果關係」（*lien de causalité*）為必要¹²¹。再如，該法律第二條至第六條，大舉禁止或限制應負損害賠償責任者（車輛駕駛人或管領人）或其保險人依民事責任普通法所能提出的「不可抗力」、「第三人行為」或「被害人過錯」等責任減免事由抗辯，使交通事故被害人可以請求損害賠償的機會大為增加。

問題是，「損害賠償」，不一定即是「民事責任」的當然結論。民事責任成立，固然會導出「損害賠償」此一法律效果，但損害賠償此一法律效果，並不當然一定以「民事責任成立」為前提。1985年7月5日法律，雖然大量排除或修正民事責任普通法上請求損害賠償的要件限制，但是交通事故被害人依該法律所規定更寬鬆的要件，請求動力車輛駕駛人或管領人賠償損害時，其法律基礎，性質上是否也是一種所謂的「民事責任」（*responsabilité civile*）？

48. 「繼續與民事責任掛勾」的肯定論

針對此項問題，從1985年7月5日法律條文規定的文字本身，並無法得出明確的答案。然而，如果從該法律立法過程中的相關資料及整體條文規定的規範結構來看，應該可以肯定「繼續與民事責任掛勾」此一立法政策。肯定「繼續與民事責任掛勾」後，可以進一步導出其他結論。從這些結論中，多少可以得知，相較於民事責任普通法制而言，1985年7月5日法律改革的規模或幅度。

¹²¹ 依據該法律立法當時的立法資料顯示，使用「牽連其中」（*implication*）而不使用「因果關係」（*causalité*）用語，是立法者有意的決定。蓋立法者認為，「牽連其中」概念較廣，可以指稱任何動力車輛，以任何方式，在任何時間，參與、牽扯或涉入交通事故的情形。例如，即使是合法停車狀態的車輛，或是前面先發生交通事故後才不可避免追撞上去的車輛，只要以某種方式參與交通事故，即是「牽連其中」，不須探討該車輛是否對損害發生具有原因力，是否扮演積極或消極角色等。此一立法原意，由司法部長Badinter在參議院的聲明（*JO débats Sénat*, 11 avril 1985, p. 193）與法案報告人Gaspard在國民議會的聲明（*JO débats Assemblée nationale*, 1984, n° 2485, p. 25），可以得知。

(1) 法律規定本身的模糊

49. 體系上的混淆

首先必須指出，1985年7月5日法律許多條文中，並沒有明確使用「民事責任」此一用語。該法律第一章標題是「交通事故被害人的損害賠償」(indemnisation des victimes d'accidents de la circulation)，該章第一節標題是「關於損害賠償權利的規定」(dispositions relatives au droit à indemnisation)。該等章節內的條文規定，僅是從「被害人角度」，指明在何種要件下，被害人可以獲得賠償而已，似乎並沒有從「加害人角度」，明確表示以加害人的民事責任成立，作為被害人請求損害賠償的法律基礎。

此所以法國學者中，無論是贊成或反對1985年7月5日法律的制訂通過，大抵上均同意，由於該法律文字規定上的模糊不清，使得該法律在立法技術上具有一項嚴重的瑕疵：試圖將二個本質上相互矛盾的體系混雜在一起，其中一個是「民事責任體系」(système de responsabilité civile)，另一個是「自動的、當然的損害填補體系」(système d'indemnisation automatique ou de plein droit)¹²²。

部分法國學者甚至認為¹²³，1985年7月5日法律，不是一種「民事責任的法律」(loi de responsabilité civile)，而是一種「損害填補的法律」(loi d'indemnisation)，該法律所設計的損害填補制度，不是一種從「可能的應負責任者」角度出發的「民事責任」，而是一種從「被害人」角度出發的損害填補機制。從而，交通事故被害人依據該法律得請求損害填補的權利，既不是基於「契約責任」，也不是基於「侵權責任」，更不是基於「自己行為」(動力車輛的駕駛或管領)所生的責任，或是基於「物的行為」(動力車輛本身)所生的責任，而是基於該法律規定，對牽連在交通事故中的動力車輛「保險人」，直接請求損害填補的債權¹²⁴。

¹²² 明確指出此一立法瑕疵的學者是 Ch. Larroumet。參閱 Ch. Larroumet, L'indemnisation des victimes des accidents de la circulation, L'amalgame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique, D. 1985, chron., 237。相同觀點，另參閱 Ph. Le Tourneau et L. Cadet, Droit de la responsabilité et des contrats, 2002-2003, Dalloz, n° 8064。

¹²³ 參閱 Y. Lambert-Faivre, L'évolution de la responsabilité civile : d'une dette de responsabilité à une créance d'indemnisation, RTDCiv. 1987, 1 ; J. Carbonnier, Droit civil, tome 4, Les obligations, éd. déc. 1993, PUF, n° 270 et 277 ; Ph. Malaurie et L. Aynès, Droit civil, Les obligations, éd. 1995-1996, Cujas, n° 282 ; Ph. Le Tourneau et L. Cadet, Droit de la responsabilité et des contrats, 2002-2003, Dalloz, n° 8064。

¹²⁴ 值得注意的是，依據此種觀點，法國民事責任法傳統上「契約責任」與「侵權責任」的區分，以及「自己行為責任」與「物的行為責任」的區分，將因1985年7月5日法律的特殊制度設計，而被打破。或許因為如此，在法國相關法學著作上，1985年7月5日所設計的交通事故損害填補制度，雖然一般均被納入「侵權責任法」領域裡予以分析討論，但由於該制度很難納入法國傳統的侵權責任法體系結構內(自己行為責任、他人行為責任、物的行為責任)，因而不少著作均另闢獨立章節，以一種「特殊侵權責任」或「特殊損害填補機制」名義，另外予以分析討論。

(2) 繼續與民事責任掛勾的理由

50. 立法史

然而，法律規定文字的模糊不清或法律體系的混淆矛盾，或許只是導因於立法技術上的拙劣或瑕疵而已，不影響立法者明確的立法原意。

事實上，從相關立法資料中可以看出，1985年7月5日法律的立法者本意，應該是選擇「繼續與民事責任掛勾」的方向。

依據國民議會與參議院審查本法案時的審查報告顯示，民法典第一三八二條及第一三八四條第一項等規定，仍是交通事故民事責任是否成立的判斷基礎，立法者只是經由1985年7月5日法律的制訂，簡化現行民事責任普通法相關規定，大量禁止或限制一些責任減免事由，並調整改革一些保險理賠程序而已¹²⁵。換言之，正當化交通事故被害人請求損害賠償的法律基礎，仍是建立在「因車輛的動力性格所造成危險的民事責任上」，車輛駕駛人是造成此一危險的積極因素，應對路上行人、自行車騎士、車上乘客等僅扮演消極因素的被害人，負損害賠償責任¹²⁶。

如前所述¹²⁷，依據唐克草案的構想，是將交通事故被害人的損害填補問題，完全與民事責任法脫勾，不以民事責任成立為必要。然而，從唐克草案提出後，律師業界及保險業界即一直極力反對交通事故損害填補法制的改革完全與民事責任法脫勾¹²⁸。律師業界及保險業界的堅定反對態度，多少也是改革法案遲遲無法向國會正式提出的原因。雖然最後仍無法避免1985年7月5日法律的制訂通過，但律師業界及保險業界的堅定反對態度並非完全無功而返。1985年7月5日法律的內容，有些即是因為在此種反對立場下，妥協讓步的結果。其中最主要的一點，即是放棄唐克草案所建議的，與民事責任法完全脫勾。

由此可知，依立法者原意，交通事故被害人的損害賠償權利，仍是建立在民事責任的基礎之上。

51. 法條結構

除立法者本意之外，1985年7月5日法律第一章，從第一條至第六條，雖然沒有直接規定「責任成立要件」，但從第二條至第六條大量禁止或限制「責任減免事由」的規定，仍然間接可以看出，立法政策上是以民事責任是否成立，作為決定被害人是否可以獲得損害賠償的標準。蓋被害人的損害賠償唯有建立在民事責任的基礎上，才有所謂「責任是否減免」的問題。

¹²⁵ 參閱 F. Chabas, *Les accidents de la circulation*, collection “connaissance du droit”, 1995, Dalloz, p. 29 et p. 36 et s..

¹²⁶ 參閱 Y. Lambert-Faivre, *La réforme du droit français de la responsabilité civile*, in *La réforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (Loi du 5 juillet 1985)*, colloque Aix-en-Provence, juin 1985, 1985, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, p. 47.

¹²⁷ 段碼 11。

¹²⁸ 參閱段碼 16、17。

此外，該法律第二條以下甚至使用「不可抗力」(force majeure) 「第三人行為」(fait d'un tiers) 「車輛管領人」(gardien d'un véhicule) 「被害人過錯」(faute de la victime) 等用語，都是解釋適用民法典第一三八二條以下相關規定時，經常使用的概念。更何況，該法律第一章第二節以下，以及第二、三章許多規定，到處充斥著「民事責任保險契約」(contrats d'assurance couvrant la responsabilité civile) 「民事責任」(responsabilité civile) 「應負責任者」(responsable) 等用語，更可以看得出來，「民事責任」仍是交通事故被害人是否可以請求損害賠償的法律基礎。

因此，1985年7月5日法律，基本上仍是維持與民事責任法掛勾的法制結構。立法者為了加強保護交通事故被害人，使其損害可以多獲得賠償，並沒有選擇徹底脫離民事責任普通法，另行建構一套新的法律體系，而是在既有民事責任普通法的基礎上，排除或修正部分概念，放寬部分責任成立要件，嚴格限制責任減免事由，使交通事故損害賠償責任容易成立而已。

(3) 與民事責任掛勾後的當然結論

52. 三項結論

1985年7月5日法律所設計的交通事故損害填補法制，既然仍是建立在「民事責任」的基礎上，則以下三項結論，應該是與民事責任掛勾後應有的當然推論：

第一，邏輯上，被害人欲依該法律取得損害賠償權利，前提必須是：「交通事故損害賠償責任」已經成立。而交通事故損害賠償責任是否成立，必須被害人受有某種「損害」，而且該損害「可歸責於」某「陸上動力車輛」牽連其中」所引起的「交通事故」始可。欠缺其中任何要件之一，損害賠償責任即不成立，被害人就不能享有1985年7月5日法律的特別保護。

第二，更重要的是，一旦交通事故損害賠償責任成立，在「當事人」之間，即發生損害賠償的法律關係。此一法律關係，當然是一種「債之關係」，理論上必須存在二個不同的權利義務主體，一為被害人，一為應負責任者。從而，即使被害人因交通事故受有損害，只要沒有「應負責任者」，或應負責任者與被害人「混同」為一人，即無法啟動1985年7月5日法律所設計的責任保險或擔保基金機制。

舉例而言，在交通事故僅涉及單一車輛，而被害人同時又是車輛駕駛人及管領人時，例如自己一人開自己所有的車輛，因被颱風颳起的不明物體擊中而受傷的情形，此時同一事故中，只有被害人而沒有應負責任者，或被害人自己即是應負責任者。類此情形在實務上為數不少，依法國實務見解，由於被害人與應負責任者完全重疊，在沒有其他「應負責任者」的前提下，交通事故損害賠償責任不成立，被害人即不能依1985年7月5日法律取得損害賠償權利。從而，在該車輛有投保保險的情形，被害人不能向保險人請求保險理賠給付。在該車輛未投

保保險的情形，被害人也不能向交通事故擔保基金請求損害補償¹²⁹。

第三，依此進一步推論，法國實務同樣認為，在沒有其他「應負責任者」的前提下，人身或財物被侵害的直接被害人既然沒有「損害賠償權利」，基於直接被害人法益被侵害同一原因事實而取得損害賠償權利的「間接被害人」，例如被害人死亡時，其親屬或為其支出喪葬費用的人，也當然不能基於 1985 年 7 月 5 日法律規定，向事故車輛保險人請求保險理賠給付或向交通事故擔保基金請求損害補償¹³⁰。

從加強保護交通事故被害人，使其盡可能因交通事故所受的損害均可獲得賠償的觀點而言，上開結論對被害人保護仍屬不足，尤其是被害人也是交通事故「無辜的受害者」時，更為明顯。例如上述行車中被颱風颳起的不明物體擊中而受傷的被害人，其自己雖然已經依法投保保險，仍然不能享有保障。

此為交通事故損害填補問題採取與民事責任掛勾的法制結構下，不得不然的結論，或無法避免的缺點。

2 責任保險或直接保險的選擇？

53. 問題提出

從 1985 年 7 月 5 日法律的標題「以改善交通事故被害人地位以及加速損害賠償程序為目的」，明顯可以得知，該法律立法者揭櫫了二項改革目標：其一，「被害人法律地位的改善」；其二，「損害賠償程序的促進」。

從而，該法律的另一項立法政策，不但是在於「確保」交通事故被害人的損害可以獲得填補，而且應該是在更「簡化」、更「迅速」的程序下獲得填補。為此，該法律第一章第二、三節規定，相當幅度地改革既有的強制責任保險與擔保基金制度，一方面，創造一些誘因或壓力，促成保險人與被害人訂立內容公平合理的賠償和解契約，並儘速支付賠償金，他方面，盡量避免或減少時間上冗長、金錢上耗費、結果上無益的訴訟，使得整體制度的運作，在追求被害人利益的前提下，更趨於完美而有效率。

例如，為了盡量調和損害賠償與保險給付間的互動關係，使二者協力運作，不至於發生杆格，該法律第七條規定，將保險法典第 L. 211-1 條第 1 項規定的文字，由「動力車輛肇致 (causé) 第三人損害」(因果關係問題)，改為「動力車輛牽連其中 (impliqué) 使第三人受有損害」(牽連關係問題)。再如，為了擴大

¹²⁹ 參閱 Cass. civ. 2e, 12 mai 1986, Bull. civ., II, n° 74 ; Cass. civ. 2e, 19 nov. 1986, Bull. civ., II, n° 166 ; Gaz. Pal. 1987, I, 140, note F. Chabas ; Cass. civ. 2e, 18 mars 1987, Bull. civ., II, n° 68 ; D. 1987, inf. rap., 78 ; Cass. crim. 29 jan. 1991, Bull. crim., n° 46 ; Cass. civ. 2e, 24 mai 1991, Bull. civ., II, n° 153 ; Cass. civ. 2e, 24 juin 1992, Bull. civ., II, n° 172 ; D. 1993, somm., 212, obs. J.-L. Aubert ; Cass. civ. 2e, 19 jan. 1994, Resp. civ. assu. 1994, com., n° 84 et chron., n° 7 par H. Groutel.

¹³⁰ 參閱 Cass. civ. 1re, 4 nov. 1986, Bull. civ., I, n° 248 ; Cass. crim. 19 av. 1988, Bull. crim., n° 164 ; Cass. crim. 23 mai 1989, RGAT 1989, 838, note F. Chapuisat ; Cass. civ. 2e, 28 juin 1995, Bull. civ., II, n° 202 ; Resp. civ. assu. 1995, com., n° 317 et chron., n° 39 par H. Groutel.

保險給付的範圍，使其盡量及於所有交通事故可能發生的危險，該法律第八條規定，不區別車輛的駕駛或管領是否獲得權利人同意，也不區別被害人是車輛內的乘客或車輛外的第三被害人，均得享有保險給付的保障。又如，為了鼓勵訴訟外和解賠償，避免造成法院訴訟案件氾濫，並加速賠償程序，該法律第十二條至第二七條乃詳細規範賠償要約的提出，賠償和解契約的訂立，以及賠償金的支付等事項。

理論上，為了實現此一立法政策，在保險制度的設計規劃上，選擇採取所謂「責任保險制度」(assurance de responsabilité)或「直接保險制度」(assurance directe)，只要制度設計規劃得宜，都可能達到相同目標。

問題是，1985年7月5日法律所選擇的保險制度，性質上是屬於一種責任保險？或是一種直接保險？

54. 責任保險與直接保險的比較與兼容並蓄

從上述1985年7月5日法律基本上仍是維持「與民事責任掛勾」的結論，似乎已經可以明顯得知，立法者顯然無意採取直接保險制度，而選擇繼續在既有「責任保險制度」的結構下，從事改革。

此種推論，原則上固然正確。然而，如仔細觀察該法律的相關制度設計，答案並非如此單純。要回答此一問題，首先必須瞭解，責任保險與直接保險二種制度之間，在意外事故損害填補問題上所扮演的角色或功能，究竟有哪些主要差異，然後才能進一步確定，1985年7月5日法律立法者所選擇採取的保險制度，究竟是哪一種保險制度。

(1) 責任保險與直接保險的比較

55. 責任保險與直接保險的不同¹³¹

在責任保險結構下，被害人欲獲得損害填補，必須先間接地經由民事責任制度，指出「誰是應負損害賠償責任者」，及證明「應負損害賠償責任的要件已具備」，才能向該應負賠償責任者的保險人請求理賠給付。反之，在直接保險結構下，被害人是直接由其保險人處，依據其與保險人間的保險契約，獲得損害填補，只要其損害是屬於保險契約內所約定的承保危險範圍，不問肇致損害的民事責任是否成立，即可獲得填補。

從而，在責任保險，被害人欲獲得損害填補，必須克服雙重障礙：其一，在被害人與應負責任者間的關係上，被害人是否知「誰是應負責任者」與「責任要件是否具備」的問題；其二，在應負責任者與保險人間的關係上，當事人間的「責任保險契約是否存在」與「有何契約上的抗辯事由」問題。至於在直接保險，

¹³¹ 簡要說明，參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 971。

被害人直接面對其保險人，其損害是否獲得填補，只有一層障礙，即：被害人與保險人間的「保險契約是否存在」與「有何契約上的抗辯事由」問題。兩相比較之下，責任保險制度對被害人通常比較不利。蓋在直接保險結構下，被害人是否可以獲得損害填補，完全取決於其與保險人間的保險契約條款，只要依據契約條款，保險人沒有除外不保的抗辯事由，即可獲得保險給付。

此外，責任保險乃是一種為「第三人利益」而訂立的保險契約，其契約上的利益不及於應負損害賠償責任的被保險人本人。因而，被保險人自己即是事故被害人時，由於被保險人自己不能同時又是受益的第三人，當然不能基於責任保險契約，自其保險人處獲得損害填補。反之，在直接保險結構下，由於保險契約的訂立，自始即是以「被保險人利益」為目的，因而同時又是被保險人的被害人，當然可以自其保險人處獲得損害填補。

從此觀點而言，責任保險制度對同時又是被保險人的交通事故被害人，相當不利。蓋在大多數交通事故，被害人中通常包括身為責任保險被保險人的車輛駕駛人或管領人在內（例如被害人開車搭載親友，撞及路邊樹木的情形），甚至有時只有駕駛人是唯一的被害人（例如被害人是車輛所有人，而且自己一人開車，撞及路邊樹木）¹³²。在交通事故被害人損害填補權利的發生，不以駕駛人有過錯為必要的實定法狀態下，採取責任保險制度可能造成的結果是：同樣的交通事故，其他無辜的被害人可以獲得責任保險的理賠給付，同樣是沒有過錯的駕駛人，卻不能享有保險給付的利益，對其顯然不公平。

56. 責任保險與直接保險的選擇

基於以上說明，相對於直接保險制度而言，責任保險制度似乎對被害人保護不足。此所以唐克草案建議，應該徹底改革現制，以直接保險制度取代責任保險制度，才能有效加強保護交通事故被害人¹³³。

然而，1985年7月5日法律立法者，最後仍決定放棄採取唐克草案建議的直接保險制度。其主要原因，除前述律師業界及保險業界極力反對而不得不妥協讓步外¹³⁴，依據本文觀察研究，另外一項原因可能是：直接保險制度並非只有優點而完全沒有缺點。

¹³² 依法國實務見解，同一交通事故中，只有被害人是唯一的損害賠償義務人，別無其他損害賠償義務人時，由於損害賠償權利人與損害賠償義務人完全重疊，在沒有其他「應負責任者」的前提下，被害人不能享有1985年7月5日法律的特別保護（參閱 Cass. civ. 2e, 19 nov. 1986, Bull. civ., II, n° 166 ; Gaz. Pal. 1987, 1, 140, note F. Chabas ; Cass. civ. 2e, 18 mars 1987, Bull. civ., II, n° 68 ; D. 1987, inf. rap., 78 ; Cass. crim. 29 jan. 1991, Bull. crim., n° 46 ; Cass. civ. 2e, 24 mai 1991, Bull. civ., II, n° 153 ; Cass. civ. 2e, 24 juin 1992, Bull. civ., II, n° 172 ; D. 1993, somm., 212, obs. J.-L. Aubert）。被害人既然沒有「損害賠償權利」，被害人的親屬，也當然不能以「間接被害人」的身分，基於1985年7月5日法律規定，向事故車輛保險人請求保險理賠給付（參閱 Cass. civ. 1re, 4 nov. 1986, Bull. civ., I, n° 248 ; Cass. crim. 19 av. 1988, Bull. crim., n° 164 ; Cass. civ. 2e, 28 juin 1995, Bull. civ., II, n° 202 ; Resp. civ. assu. 1995, com., n° 317 et chron., n° 39 par H. Groutel）。

¹³³ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 971。作者與 A. Tunc 教授同，均主張以直接保險制度取代責任保險制度。

¹³⁴ 參閱前述段碼 16、17。

以唐克草案的構想為例，首先，依據該草案建議，此直接保險必須為一「強制性的直接保險」。問題是，誰是此一強制保險制度下的「投保義務人」與「被保險人」？除動力車輛駕駛人、管領人或所有人外，其他如車輛上的乘客、自行車騎士或其他所有路人，是否也有強制保險義務？如何強制此等人投保？事實上，交通事故被害人的範圍非常廣泛，幾乎任何人均可能成為交通事故的被害人，如果制度上強制要求所有可能的被害人均有保險義務，其結果將使此種直接保險成為一種「全民保險」，而接近於前述紐西蘭 1974 年法律或加拿大魁北克 1977 年法律所設立的保險制度¹³⁵。反之，如果制度上僅強制要求動力車輛駕駛人、管領人或所有人有保險義務，則其為自己因交通事故可能受有損害部分而投保，固然是「直接保險」，但其為其他車輛上的乘客、自行車騎士或所有路人因交通事故可能受有損害部分而投保，仍然是一種「責任保險」，而不是「直接保險」。

再者，除「人身死傷」所致損害外，此保險的承保範圍，是否包括因交通事故所生的「財物損害」在內？答案如為肯定，將使此種直接保險成為一種「全民人身與財物損害保險」。如此一來，採取直接保險制度，其改革規模及幅度之大，可以想像。政策上有無必要來個大轉彎，徹底脫離已經運作多年、逐漸趨於穩定的責任保險制度，並非沒有疑問。尤其是此種直接保險制度完全與民事責任法脫勾，民事責任是否存在對損害填補完全沒有影響，是否將間接鼓勵參與道路交通者對他人及自己人身財物安全「不負責任」的心態，而無法有效「預防」同樣交通事故再發生，也是值得再加斟酌的問題。

此外，為了健全直接保險制度運作的財務基礎，避免財務惡化，唐克草案主張應該限制某些賠償項目或賠償金額（例如非財產上損害賠償）。其結果，將導致保險理賠給付金額與被害人實際損害間的某種落差。當此一落差太大時，由於被害人損害未能「充分」獲得填補，在「不甘損失」的心態下，通常容易促使被害人另行提起民事損害賠償責任訴訟，請求民事責任普通法上的應負責任者，賠償其尚未獲得填補的損害。此種「基本保障型」的直接保險制度，顯然不利於被害人，而且與「簡化並加速賠償程序，避免法院訴訟」的交通事故損害填補法制改革目標有違。反之，如果採取責任保險制度，依據「全部賠償原則」（le principe de la réparation intégrale），應負責任者（或其保險人）應賠償被害人全部損害，將不致於造成保險理賠給付金額與被害人實際損害間有落差或落差太大的情形。由於被害人的損害賠償獲得「充分保障」，將有助於實現「簡化並加速賠償程序，避免法院訴訟」的交通事故損害填補法制改革目標。

（2）混和直接保險特色的責任保險制度

57. 以責任保險為主，兼具直接保險特色的混合保險制度

¹³⁵ 參閱前述段碼 25。

基於以上所述，另一種比較可能的解讀或許是，1985年7月5日法律的立法者，並不是完全不知道責任保險制度的缺點，也不是不知道直接保險制度有其優點，立法者最後的選擇是：繼續在既有的、穩定的責任保險制度的基礎上從事改革，一方面盡量減少責任保險制度運作上的缺失，他方面吸取直接保險制度的部分優點，共同形塑出一套「以責任保險為主，兼具有直接保險特色的混合保險制度」¹³⁶。

換言之，1985年7月5日法律關於保險制度的選擇，不單純是因為妥協讓步、折衷協調的現實考量結果，而是另有立法政策上的考量。此一考量即是：在「加速損害賠償程序，減少損害填補障礙」的立法政策下，改革既有的責任保險制度，使其仍能發揮直接保險制度的優點。

就此而言，唐克草案的建議雖然最後沒有被1985年7月5日法律所接受，但其構想或立意，仍有一部分被該法律所吸收。從而，如果說1985年7月5日法律所選擇採取的保險制度仍是一種「責任保險制度」，此一「責任保險」，也已經不純粹是傳統保險法學理上所謂的「責任保險」。

58. 直接保險制度的一些影子

在立法政策上有意兼容並蓄責任保險制度與直接保險制度的優點，盡可能消除二種制度的缺點之下，1985年7月5日法律，除進一步嚴格化民事責任，使損害賠償責任容易成立，以便使絕大多數交通事故被害人均得享有責任保險理賠給付外，更進一步吸取直接保險制度的精神，經由許多具有創意的規定，要求責任保險人直接面對被害人，迅速解決交通事故損害賠償問題。

例如：規定被害人對責任保險人有直接請求損害賠償的權利；規定責任保險人有義務在事故發生後一定期限內主動向被害人提出賠償要約；規定賠償要約數額必須充分到足以包括各種應予賠償的損害項目；規定責任保險人對被害人有告知說明或提供相關資訊的義務；責任保險人無須經由被保險人，得逕行與被害人洽談商議訂立賠償和解契約；被害人得在賠償和解契約訂立後一定期限內通知責任保險人任意解除該契約；規定賠償金必須在和解契約訂立或法院判決後一定期限內支付給被害人；將該法律許多規定界定為是「強行規定」(dispositions d'ordre public)¹³⁷，在該法律規定允許範圍之外，限制責任保險人對被害人援用其與被保險人間責任保險契約上的抗辯事由等。

¹³⁶ 比較 Y. Lambert-Faivre, *Réflexions sur la nature juridique des assurances de responsabilité*, in *Mélanges Vincent*, 1981, Dalloz, p. 193 ; du même auteur, *La réforme du droit français de la responsabilité civile*, in *La réforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (Loi du 5 juillet 1985)*, colloque Aix-en Provence, juin 1985, 1985, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, pp. 57 et 58 ; G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 972.

¹³⁷ 關於此點，1985年7月5日法律雖然沒有明文規定，但實務上屢次將該法律規定解為是有關「公共秩序」(ordre public)的規定，不容許當事人依約定排除該法律規定的適用。參閱 Cass. civ. 2e, 13 jan. 1988, Bull. civ., II, n° 13 ; D. 1988, 293, note H. Groutel ; Cass. civ. 2e, 5 juill. 1989, Bull. civ., II, n° 144 ; Cass. civ. 2e, 6 déc. 1989, Bull. civ., II, n° 213.

59. 小結

總結以上所述，1985年7月5日法律，依立法原意，基本上仍是在既有民事責任普通法制的運作與思考模式上，以民事責任為主軸，搭配以強制責任保險為主的混和保險方式，繼續從事改革。

不同的是，既然是另立特別法從事改革，當然要盡量消除既有民事責任普通法制運作上的缺失。而如前所述¹³⁸，既有民事責任普通法制運作上的缺失，主要在於「對被害人保護不足」以及「促成訴訟案件氾濫」。為了改進這些缺失，1985年7月5日法律的立法政策，在強制性責任保險制度的搭配運作下，由於實際支付賠償金者將是責任保險人，不是肇事者，立法者不再有「可能不當加重動力車輛駕駛人或管領人賠償負擔」的顧慮，乃進一步使交通事故民事責任更加嚴格化，以加強保護交通事故被害人，同時大幅減少保險制度的自由放任色彩，並在損害賠償程序上創造一些避免經由法院訴訟、鼓勵進行和解、促進賠償速度的誘因或壓力。

在此改革方向下，由於民事責任很容易成立，使得一旦發生交通事故，民事責任是否成立的部分，不是當事人關心或爭執的重點，反而保險制度如何運作的部分，才是交通事故被害人損害填補問題的關鍵機制。雖然，保險制度的運作仍以民事責任成立為前提，但在1985年7月5日法律的架構下，民事責任僅是扮演一個開啟保險制度運作的角色而已，一旦事故發生，通常責任隨即確定，其後就是保險制度介入，決定被害人損害是否或如何獲得填補。

從而，真正出面解決損害賠償問題的人，是直接面對被害人，與被害人商議談判和解計畫或與被害人在法庭進行訴訟的責任保險人。實際支付賠償金的人，是對被害人負有賠償義務，必須儘速賠償被害人損害的責任保險人。由於責任保險人現實上取代應就事故發生負賠償責任者的角色，因而民事責任法意義下所謂的「應負責任者」，反而退居幕後，通常不須面對被害人，也不須實際支付賠償金。而扮演開啟保險制度運作角色的「民事責任」，也不過僅是被害人請求損害賠償時的「法律基礎」而已，理論上的意義多過於其實際上能發揮的功能，與傳統民事責任普通法上所謂的「民事責任」，已相去甚遠。

由於1985年7月5日法律，基本上仍是維持與民事責任法掛勾，搭配原則上是責任保險的法制結構，因而經由制訂該法律所欲實現的交通事損害填補法制改革，並沒有想像中的徹底激烈，只是繼續在民事責任普通法的基礎上，作一些必要的調整而已。

既然1985年7月5日法律的制訂通過，只是民事責任普通法的「繼續」，因而衍生出另一項根本問題：1985年7月5日法律與民事責任普通法的關係如何？此項問題與未來如何解釋適用1985年7月5日法律相關規定，息息相關。

¹³⁸ 段碼 3。

二 獨立性問題

60. 特別法與普通法的關係？

1985年7月5日法律的立法者，既然決定繼續在既有民事責任普通法的基礎上，作一些必要的調整，只是在改革方法上是選擇以另行制訂特別法的方式為之，從而很自然的，該法律與民法典關於民事責任的一般規定，關係應該相當密切才是。

換言之，1985年7月5日法律，性質上應該是屬於民法典關於民事責任一般規定的「特別法」，在法律適用關係上，二者之間形成「特別法-普通法」的關係。依一般理解，關於同一事項，特別法有規定者，固然優先適用特別法規定，但特別法的存在並不排除普通法適用的可能性，特別法未規定事項，仍應適用普通法的規定。

因此，1985年7月5日法律開始生效施行後，原來已經存在的民事責任普通法，理論上仍繼續保有其規範功能，只要該法律未規定的事項，即應適用民事責任法一般規定予以解決。從而，乍看之下，1985年7月5日法律，並沒有完全脫離於民事責任普通法。該法律在概念與體系上無法自給自足，獨立運作解決所有交通事故損害賠償問題。

61. 立法技術上留下來的問題

然而，由於該法律立法技術上的一些特色，使得此項問題並非如此單純。

如前所述，交通事故被害人的損害填補，既然仍以民事責任作為其法律基礎，因而1985年7月5日法律的立法者，如果在立法技術上明確規定此一民事責任的「責任主體」、「責任要件」、「法律效果」，並提示「本法未規定者，適用民法典其他相關規定」，就不至於發生該法律是否可以獨立運作解決所有交通事故損害填補的問題。

問題是，該法律第一章第一條，在界定該章規定的適用領域時，卻使用一項民事責任普通法上完全陌生的概念，即：動力車輛「牽連其中」(impliqué)所引起的交通事故¹³⁹。更重要的是，該法律第一章第一節標題，不是「關於損害賠償『責任』的規定」，而是「關於損害賠償『權利』的規定」，而仔細閱讀該節第二條至第六條規定可以發現，該等規定完全沒有明確提及被害人損害賠償權利的發生要件，也完全沒有明確提及加害人損害賠償責任的成立要件，僅是列舉出何種責任減免事由不得對抗被害人，何種責任減免事由可以對抗被害人而已。其結果是，在「關於損害賠償權利的規定」此一標題下，只有「何種情形下不能對被害人拒絕賠償」的規定，而沒有「何種情形下應對被害人賠償」的規定。在此種相當特殊的立法技術下，關於「何種情形下應對被害人賠償」的問題，只能委由

¹³⁹ 同樣的，該法律第七條也將保險法典第 L. 211-1 條第 1 項規定的文字，由：動力車輛「肇致」(causé) 第三人損害，改為動力車輛「牽連其中」(impliqué) 使第三人受有損害。

實際負責法律解釋適用的法院，加以解決。

因此，1985年7月5日法律開始生效施行後，實務上立即出現一項問題：在解決交通事故損害填補問題時，如果遇到1985年7月5日法律所未規定的事項，是否應該依據民事責任普通法的相關規定，以填補1985年7月5日法律的漏洞？或是應該依據1985年7月5日法律獨特的立法精神或立法政策，自行解釋相關概念，甚至創造新的概念，以補充該法律規定的不足？

此項問題涉及1985年7月5日法律的「獨立性」(autonomie)問題¹⁴⁰。依立法者原意，該法律似乎沒有所謂「獨立性」的問題。立法者原意雖然如此，站在第一線解釋適用該法律的司法者，卻不作如是觀。在具體個案上，由廢棄法院主導的實務見解，在該法律制訂通過不久，似乎即公然違背立法者原意，將該法律解釋成具有某種獨立性，成為一套可以自給自足的、封閉式的規範體系。

司法者之所以在該法律剛開始施行不久，即公然破壞立法者的規範計畫，必有其特殊的考量。基於此等特殊考量，所以強調1985年7月5日法律的獨立性。問題是，在此等特殊考量範圍之外，是否應該回復到立法者原意，使1985年7月5日法律並非完全獨立於民事責任普通法之外，也值得思考。觀察1985年7月5日法律施行至今的演變發展過程可以得知，該法律的獨立性，雖然被法院審判實務所確立，其適用，導出一些結論，但矛盾的是，獨立性原則適用的結果，發現仍有一些限制，有些時候仍有必要藉助一些民事責任普通法上的概念，予以補充。

因而，1985年7月5日法律的獨立性，僅是一項原則而已，其實際運作，仍不免有一些例外。

¹⁴⁰ 參閱 Ch. Larroumet, L'indemnisation des victimes des accidents de la circulation, L'amalgame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique, D. 1985, chron., 237 ; E. Bloch, La loi du 5 juillet 1985 : Point de vue sur certaines de ses dispositions après première lecture, JCP 1985 I 3223 ; G. Viney, Réflexions après quelques mois d'application des articles 1er à 6 de la loi du 5 juillet 1985 modifiant le droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, D. 1986, 1, 209 ; C. Wiederkher, De la loi du 5 juillet 1985 et de son caractère autonome, D. 1986, chron., 255 ; H. Groutel, Le fondement de la réparation instituée par la loi du 5 juillet 1985, JCP 1986 I 3244 ; J. Bigot, Les trois lectures de la loi Badinter, JCP 1987 I 3278 ; Y. Lambert-Faivre, L'évolution de la responsabilité civile : d'une dette de responsabilité à une créance d'indemnisation, RTDCiv. 1987, 1 ; F. Chabas, L'application dans le temps de la loi du 5 juillet 1985 et l'autonomie, Gaz. Pal. 13 nov. 1987 ; J. Huet, Délimitation du domaine de la loi de 1985, et Articulation de la loi de 1985 et du droit commun de la responsabilité, obs. RTDCiv. 1987, 354 et s. ; P. Conte, Le législateur, le juge, la faute et l'implication (la fable édifiante de l'autonomie de la loi du 5 juillet 1985), JCP 1990 I 3471 ; M. P. Camproux, La loi du 5 juillet 1985 et son caractère exclusif, D. 1994, chron., 109 ; F. Chabas, Les accidents de la circulation, collection "connaissance du droit", 1995, Dalloz, p. 35 et s. ; G. Viney et P. Jourdain, Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 974 ; H. Groutel, Nouveau combat pour l'autonomie de la loi du 5 juillet 1985, Resp. civ. assu. 2000, chron., 13 ; Y. Lambert-Faivre, Droit des assurances, 11e éd., 2001, Dalloz, n° 743. 不同意見, D. Rebut, De la responsabilité contractuelle du fait d'autrui et de son caractère autonome, Rev. recherche juridique 1996, p. 409, n° 7 ; Ph. Le Tourneau et L. Cadet, Droit de la responsabilité et des contrats, 2002-2003, Dalloz, n° 8064, 氏認為：1985年7月5日法律的「獨立性」，此一問題並不存在，真正的問題，是其「特別性」(spécialité)的問題，不是「獨立性」(autonomie)的問題。

(一) 獨立性原則的確立

62. 學說對實務的影響

法國實務上肯定 1985 年 7 月 5 日法律具有獨立性，其原因主要是在學說爭議下，受部分採取肯定說學者見解的影響。因此，有必要先就學說爭議情形加以分析說明後，再指出實務立場，以明瞭實務見解受學說見解影響的原因。

1 學說爭議

63. 否定說與肯定說

1985 年 7 月 5 日法律剛制訂通過不久，法國學者間即引發該法律是否具有「獨立性」的爭議。針對此項爭議，約可歸納為「否定說」及「肯定說」二種不同立場。

採取否定說及肯定說的學者各提出理由，均具有相當說服力。比較而言，否定說似乎對被害人比較不利。肯定說則比較能加強保護交通事故被害人。該說所提出的理由，最後說服了廢棄法院，形成現今法國實務見解。

(1) 否定說

64. 否定說的內容

採取否定說的學者認為，該法律第一章第一節「關於損害賠償權利的規定」，從第二條至第六條，並未真正創設出一項特別的、獨立的損害賠償請求權基礎，只是在修正一些既有民事責任普通法上的規定而已。

換言之，該等條文僅在禁止或限制對被害人提出民事責任普通法上通常可以援用的責任減免事由抗辯，完全沒有觸及民事責任普通法上的責任成立要件問題。因此，被害人欲取得損害賠償權利，仍必須先證明民法典第一三八二條或第一三八四條第一項等規定的責任要件已具備，唯有在此等要件已具備的前提下，被害人才能進一步享有上述條文規定的保護，亦即：禁止或限制應負責任者對被害人提出責任減免事由抗辯。同樣的，應負損害賠償責任的主體範圍，也必須限於第一三八二條規定的「過錯行為人」，或第一三八四條第一項規定的「物的管領人」¹⁴¹。

¹⁴¹ 採取此說者，如 F. Chapuisat, rapport présenté au colloque Paris, 28 octobre 1985, in *Indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, 1985, AIDA, p. 21 ; Y. Chartier, *Accidents de la circulation, accélération des procédures d'indemnisation*, n° spécial hors série de la revue *Dalloz* 1986, n° 31-33 ; F. Chabas, *Brèves remarques complémentaires sur la notion d'implication et son rôle*, *Gaz. Pal.* 1986, 1, doctrine, 262 ; Y. Lambert-Faivre, *L'évolution de la responsabilité civile : d'une dette de responsabilité à une créance d'indemnisation*, *RTDCiv.* 1987, 8 et s. ; F. Chabas, *Le droit des accidents de la*

65. 否定說的理由

否定說最主要的論據是「立法者原意」。此一「立法者原意」，不但可以從立法資料得知，更可以從條文文字加以確認。

首先，仔細閱讀立法資料可以發現，在國會審查法案過程中，無論是代表行政部門的司法部長，或是代表立法部門的國會議員，都沒有任何人曾經提及1985年7月5日法律的「獨立性」字眼，反而都是在民事責任普通法的架構下，討論該法律的內容¹⁴²。如前所述¹⁴³，依據國民議會與參議院審查本法案時的審查報告顯示，交通事故被害人的損害賠償權利，仍須取決於民法典第一三八二條及第一三八四條第一項規定的責任要件是否具備。而1985年7月5日法律條文上使用許多如「不可抗力」、「第三人行為」、「車輛管領人」、「被害人過錯」等民事責任法上常用的概念，甚至直接使用「民事責任保險契約」、「民事責任」、「應負責任者」等用語，更加表示立法者與民事責任普通法結合，僅調整修正一些民事責任普通法原則的用意。對於此項才剛開始生效施行不久的法律，解釋適用法律者，不應違背立法者既定的規範計畫而作出不同的認定。

其次，一部以規範交通事故損害賠償責任為對象的法律，如果說其具有獨立性，至少應有條文規定「誰」在何種「要件」下應負損害賠償責任，才能使被害人取得損害賠償權利。然而，沒有民事責任普通法相關規定的補充，單靠1985年7月5日法律第一條至第六條規定，實在難以想像，如何正當化被害人取得損害賠償權利？蓋第一條僅在界定其他條文規定的適用領域，第二條以下僅在規範應負責任者是否可以提出責任減免事由抗辯，絲毫沒有任何文字規定誰在何種要件下應對被害人負損害賠償責任。而第七條以下卻又明確規定，被害人請求保險人理賠給付的基礎，是責任保險契約。從而不可避免地，必須在1985年7月5日法律條文規定之外，另外尋覓誰在何種要件下應對被害人負損害賠償責任的規定。此等規定，除民事責任普通法上的相關規定外，實在難以想像還有其他可能的規定¹⁴⁴。

(2) 肯定說

66. 肯定說的內容

circulation après la réforme du 5 juillet 1985, 2e éd. 1988, Litec, n° 157 et s. ; H. L. et J. Mazeaud, Leçons de droit civil, Obligations, théorie générale, 8e éd. 1991, par F. Chabas, Montchrestien, n° 556-3 ; F. Chabas, Les accidents de la circulation, collection “connaissance du droit”, 1995, Dalloz, p. 35 et s.

¹⁴² 參閱 F. Chabas, Les accidents de la circulation, collection “connaissance du droit”, 1995, Dalloz, p. 36。

¹⁴³ 段碼 50。

¹⁴⁴ 參閱 F. Chabas, Les accidents de la circulation, collection “connaissance du droit”, 1995, Dalloz, pp. 37-40。

採取肯定說的學者則強調，1985年7月5日法律，有其獨特的立法政策與立法精神，自有的邏輯體系，確實創設出一項特別的、獨立的損害賠償請求權基礎，可以獨自運作，完全與民事責任普通法上的規定無關。依該法律規定，被害人的損害賠償權利，不須取決於民法典第一三八二條或第一三八四條第一項等規定的責任要件是否已經具備。應負損害賠償責任的主體範圍，也必須依該法律規定而決定之（即動力車輛駕駛人或管領人），不必然是第一三八二條規定的「過錯行為人」，或第一三八四條第一項規定的「物的管領人」¹⁴⁵。

67. 肯定說的理由

肯定說其實也不是不重視「立法者原意」，只是其所理解的「立法者原意」，與否定說理解的「立法者原意」不同而已。肯定說強調，真正的「立法者原意」不在於立法資料或法條文字所直接或間接顯現出來的意涵，而應從如何落實立法政策、實現改革目標的角度，去深刻體會或適度修正所謂「立法者原意」。

肯定說強調，為了使1985年7月5日法律的規定，能確實發揮其規範功能，不至於被民事責任普通法上的相關規定所架空，1985年7月5日法律可以自成一套規範體系獨立運作，不但是「可能的」，而且有其「必要性」¹⁴⁶。

首先，該法律第一條及第七條，分別涉及第一章規定及強制責任保險的適用領域問題，先後使用「車輛牽連其中引起交通事故」(un véhicule impliqué dans un accident de la circulation)此一概念，其目的即在擺脫民事責任普通法上「因果關係」概念的限制，擴大「應負賠償責任者的範圍」與「應予賠償損害的範圍」。而且，單是透過「牽連關係」此一概念，即足以確定誰在何種要件下應對被害人負損害賠償責任，同時發生保險人對被害人的理賠給付義務。因而，即使不藉助於民事責任普通法其他規定，1985年7月5日法律仍可獨立運作。

其次，不藉助民事責任普通法其他規定，確實有其必要。理由是，避免因同時適用民事責任普通法相關規定的結果，造成被害人請求損害賠償的障礙，使得「改善交通事故被害人法律地位，盡可能減少因交通事故受有損害卻不予賠償情形」的改革目標，無法具體落實。

例如，民事責任普通法上，無論是契約責任或侵權責任，交通事故損害賠償責任的成立，「車輛行為」(le fait d'un tiers)與「損害」(dommage ou préjudice)之間必須具有「因果關係」，是一項絕對不可或缺的責任成立要件。傳統上，「不

¹⁴⁵ 採取此說者，如 H. Groutel, Le fondement de la réparation instituée par la loi du 5 juillet 1985, JCP 1986 I 3244 ; Ch. Lahrer-Loyer, D. 1986, chron., 205 ; J.-F. Barbiéri, note sous Cass. civ. 2e, 11 av. 1986, JCP 1986 II 20672 ; C. Wiederkehr, De la loi du 5 juillet 1985 et de son caractère autonome, D. 1986, chron., 255 ; R. Legeais, Circulation routière, l'indemnisation des victimes d'accidents, commentaire de la loi du 5 juillet 1985 et des textes qui l'ont complétés, 1986, Sirey, n° 105 et s. ; G. Viney, Réflexions après quelques mois d'application des art. 1 à 6 de la loi du 5 juillet 1985, D. 1986, chron., 209, spéc. p. 215 et s. ; H. Groutel, Le droit à indemnisation des victimes d'un accident de la circulation, 1987, Assurance française, n° 46 et s. ; G. Durry, note JCP 1987 II 20769 ; M.-P. Camproux, La loi du 5 juillet 1985 et son caractère exclusif, D. 1994, chron., 109.

¹⁴⁶ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 974.

可抗力」,「第三人行為」或「被害人過錯」等之所以可以構成責任減免事由,即是因為此時損害全部或部分已經不是因車輛所造成,欠缺「因果關係」之故。此項在民事責任普通法上看來甚為公平、合乎邏輯的原則,正是 1985 年 7 月 5 日法律第二條至第六條關於禁止或限制責任減免事由抗辯規定,所要極力避免之處。依據 1985 年 7 月 5 日法律的規範計畫,損害賠償義務人即使舉證證明,損害發生的「原因」,既不是車輛駕駛人的行為所致,也不是車輛管領人管領下的車輛所致,仍不妨礙其損害賠償義務。由此可知,民事責任普通法上的規定,有些無法與 1985 年 7 月 5 日法律併存,如果在適用 1985 年 7 月 5 日法律規定時,又藉助於民事責任普通法上相關規定,要求被害人再證明因果關係存在,或允許應負責任者證明因果關係不存在(損害非因其車輛行為所造成),將難免發生規範目的矛盾現象,違背立法改革的初衷。

再如,被害人依民法典第一三八二條規定請求賠償時,必須證明車輛駕駛人的過錯。被害人依第一三八四條第一項規定請求賠償時,必須證明應負責任者即是車輛管領人。被害人主張契約責任請求賠償時,必須證明運送人違反契約上的安全義務(*obligation contractuelle de sécurité*)¹⁴⁷。如此一來,應負賠償責任者或其保險人即可以提出「就損害發生沒有過錯」、「損害發生時已喪失車輛管領權限」、「損害發生時安全義務尚未存在或已經消滅」等抗辯事由,主張不負賠償責任。此等抗辯事由,正是 1985 年 7 月 5 日法律所要禁止或限制之處,如果可以提出此等抗辯,顯然違背 1985 年 7 月 5 日法律立法者的規範計畫。

由此可知,民事責任普通法上的規定,即使有些可以與 1985 年 7 月 5 日法律併存,但其適用的結果,將使交通事故被害人的損害賠償權利,增加更多法律障礙,顯然與 1985 年 7 月 5 日法律的立法政策不合。

2 實務見解

68. 事實審法院分歧的法律見解

上述學說爭議情形,也立即反映在法院審判實務上¹⁴⁸。1985 年 7 月 5 日法律剛開始生效施行不久,許多事實審法院即針對該法律的獨立性問題,表示意見。採取否定說、肯定說者,各有其支持者,立場相當分歧。但整體而言,採取否定說的裁判占絕大多數¹⁴⁹。

此種法律見解分歧不一的現象,造成裁判結論不一的情形,導致法律適用

¹⁴⁷ 關於依運送契約請求運送人負交通事故損害賠償責任時,運送人的安全義務問題,參閱陳忠五,法國交通事故損害賠償法的基本問題—以民事責任普通法的困境為中心—,收錄於「私法學之傳統與現代—林誠二教授六秩華誕祝壽論文集」(中冊),2004 年 4 月,學林出版,183 頁以下,段碼 8。

¹⁴⁸ 關於實務見解扼要的整理分析,參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 975。

¹⁴⁹ 相關裁判,見 F. Chabas, *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, 2e éd. 1988, Litec, n° 157。

的不安定，影響法律適用結論的預見可能性。此項問題如何解決，最後仍需廢棄法院充分發揮其「法律審」功能，經由審級救濟制度予以解決。

69. 廢棄法院統一的法律見解

在此背景下，負有統一全國法律見解任務的廢棄法院，隨即對此問題表示其採取肯定說的立場。

廢棄法院首先在其 1986 年 2 月 13 日及同年 4 月 11 日二則判決¹⁵⁰中表示，只要車輛「牽連其中」引起交通事故，即有 1985 年 7 月 5 日法律的適用，至於欠缺「因果關係」存在，不影響該法律的適用。

其後在廢棄法院 1986 年 11 月 19 日判決¹⁵¹一案中，當事人上訴理由之一，是指責上訴法院未明確指出其判決基礎是民法典第一三八二條或第一三八四條第一項規定。廢棄法院對此上訴理由內的指責不予接納，仍維持上訴法院判決，認為該判決的基礎，同時也是唯一可適用的規定，即是 1985 年 7 月 5 日法律第四條規定，不是民法典侵權責任一般規定。

又廢棄法院在其 1987 年 1 月 28 日及同年 2 月 4 日四則理由幾乎完全相同的判決¹⁵²中，指責上訴審法院判決違法的唯一理由，就是該判決以民法典第一三八四條第一項規定作為判決基礎，應適用 1985 年 7 月 5 日法律規定卻未適用。廢棄法院在此四則判決中要求事實審法院「正確適用法律」的態度已經表露無遺，尤其是，在該等判決中，即使適用民法典第一三八四條第一項規定，也一樣可以達到與適用 1985 年 7 月 5 日法律規定相同的判決結論，廢棄法院卻仍然照樣廢棄上訴審法院判決¹⁵³。

最簡潔明確地表示採取肯定說者，當屬廢棄法院 1987 年 5 月 4 日判決¹⁵⁴。在該判決中，廢棄法院明白表示：「因陸上動力車輛牽連其中引起交通事故的被害人，其損害賠償，只能基於 1985 年 7 月 5 日法律的規定，排除適用民法典第一三八二條以下的規定」。隨後此項判決理由即一再被廢棄法院民事庭或刑事庭其他判決所引用，成為穩定的實務見解¹⁵⁵。

至此，1985 年 7 月 5 日法律的獨立性原則已被確立。學說上雖然仍有繼續堅持否定說論者¹⁵⁶，但爭議已逐步消失。廢棄法院此項肯定 1985 年 7 月 5 日法律獨立性的見解，影響相當深遠。蓋 1985 年 7 月 5 日法律制訂通過前，交通事

¹⁵⁰ Cass. civ. 2e, 13 fév. 1986, Bull. civ., II, n° 186 ; Cass. civ. 2e, 11 av. 1986, Bull. civ., II, n° 45.

¹⁵¹ Cass. civ. 2e, 19 nov. 1986, Bull. civ., II, n° 165.

¹⁵² Cass. civ. 2e, 28 jan. et 4 fév. 1987, 4 arrêts, D. 1987, 187, note H. Groutel.

¹⁵³ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 975.

¹⁵⁴ Cass. civ. 2e, 4 mai 1987, Bull. civ., II, n° 187 ; Gaz. Pal. 1987, 2, 428 ; RGAT 1987, 577, note F. Chapuisat.

¹⁵⁵ 參閱 Cass. civ. 2e, 14 oct. 1987, Bull. civ., II, n° 192 ; Cass. civ. 2e, 21 mai 1990, Bull. civ., II, n° 112 ; Cass. civ. 2e, 21 juill. 1992, Bull. civ., II, n° 219 ; JCP 1992 IV 2759 ; Cass. crim. 7 oct. 1992, Bull. crim., n° 307.

¹⁵⁶ 例如, F. Chabas, *Les accidents de la circulation*, collection “connaissance du droit”, 1995, Dalloz, p. 35 et s.

故損害賠償糾紛，一直是促進民法典第一三八四條第一項規定演變發展的主要動力，也是該條項規定解釋適用上的主要案例類型。如今肯定 1985 年 7 月 5 日法律獨立性的結果，將使得審判實務上過去多年來針對第一三八四條第一項規定所努力累積形成的法律見解，在相當程度範圍內，喪失適用的機會。

（二）獨立性原則的適用

70. 二項結論

1985 年 7 月 5 日法律獨立性原則的適用，可以導出以下二項結論¹⁵⁷：

其一，禁止援用民事責任普通法上的相關規定或概念：交通事故被害人依據 1985 年 7 月 5 日法律所取得的損害賠償權利，只要動力車輛牽連其中引起交通事故即可，不以具備民事責任普通法上的責任成立要件為必要。因此，應負賠償責任者是否具有過錯，損害是否因車輛所造成，是否具有因果關係等，均不影響被害人的損害賠償權利。同樣的，唯有 1985 年 7 月 5 日法律所允許的責任減免事由，才能對抗被害人，其他民事責任普通法上的責任減免事由，均不得對抗被害人。

其二，禁止權利競合：因交通事故肇致損害，如果是在 1985 年 7 月 5 日法律第一條所規定適用領域之內，即應適用該法律規定解決相關問題，不得適用民事責任普通法相關規定。從而被害人沒有權利選擇僅適用民事責任普通法規定，或同時競合適用民事責任普通法規定與 1985 年 7 月 5 日法律規定。只有在 1985 年 7 月 5 日法律的適用要件有欠缺的情形，亦即在 1985 年 7 月 5 日法律適用領域範圍之外的情形，被害人才能依民事責任普通法規定請求賠償。

71. 關於 1985 年 7 月 5 日法律的「排他性」問題

基於以上二項結論，可知 1985 年 7 月 5 日法律具有排除民事責任普通法適用的特性。法國學說上稱呼此種特性為該法律的「排他性」(exclusivisme)。

按「獨立性」原則之下，邏輯上並不當然導出「排他性」的結果。蓋前者涉及 1985 年 7 月 5 日法律在規範體系上是否圓滿自足，不須藉助民事責任普通法的相關規定或概念的問題。後者涉及在 1985 年 7 月 5 日可以適用的情形下，是否還可以再適用民事責任普通法相關規定的問題。

邏輯上，即使 1985 年 7 月 5 日法律在規範體系上圓滿自足，不須藉助民事責任普通法的相關規定或概念，仍然可能發生同一交通事故，1985 年 7 月 5 日法律與民事責任普通法可以併存適用，被害人依據二種不同法律規定同時取得二種損害賠償權利的情形。例如受雇人駕駛動力車輛因過錯引起交通事故肇致損

¹⁵⁷ 參閱 G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ, n° 976.

害，被害人可以依 1985 年 7 月 5 日法律規定，請求「車輛駕駛人」(受雇人)或「車輛管領人」(雇用人)賠償損害¹⁵⁸，也可以依民法典第一三八二條規定，請求駕駛人個人賠償損害，或依民法典第一三八四條第一項(物的管領人責任)或第五項(雇用人責任)規定，請求「管領人」(雇用人)賠償損害。

雖然如此，法國多數學者主張，1985 年 7 月 5 日法律具有「排他性」。此排他性，乃獨立性原則之下，另外導出的一項特性¹⁵⁹。同樣的，從上述廢棄法院肯定 1985 年 7 月 5 日法律獨立性的裁判理由中，也可以發現，廢棄法院並未明確區別獨立性與排他性二者。依廢棄法院之意，獨立性原則之下，似乎當然可以導出排他性此一結論。

(三) 獨立性原則的例外

72. 絕對貫徹獨立性原則的可能性

獨立性原則的絕對貫徹，將使得 1985 年 7 月 5 日法律，與過去的民事責任普通法徹底脫離，從一種「民事損害賠償責任機制」的性質，轉化為一種「自動當然的損害填補機制」的性質。同樣的，與其相互搭配的保險制度，也將比較遠離「責任保險制度」的色彩，而朝向「直接保險制度」的方向靠攏。

然而，獨立性原則是否可能絕對貫徹下去，並非毫無疑問。基於 1985 年 7 月 5 日法律法條數量上的有限性，以及法條文字上的諸多缺漏或模糊，該法律獨立性原則適用的結果，仍可發現一些限制。

73. 部分問題仍須藉助民事責任普通法

首先，交通事故的發生，其原因及型態千變萬化，非常複雜。1985 年 7 月 5 日法律，事實上無法適用於所有因交通事故所生的損害賠償問題，民事責任普通法的相關規定或概念，有時仍可適用於部分類型的交通事故損害賠償責任。

舉例而言，從 1985 年 7 月 5 日法律第二條與第八條規定可知，動力車輛「駕駛人」或「管領人」是實際應就交通事故負損害賠償責任的人。然而，駕駛人或管領人以外的其他「第三人」，也有可能與駕駛人或管領人共同參與交通事故的發生。例如，第三人因自己過錯¹⁶⁰，或其所管領下的物¹⁶¹或動物¹⁶²，共同與動力

¹⁵⁸ 在事故車輛是由受雇人駕駛的情形，法國實務認為，雇用人是 1985 年 7 月 5 日法律所規定的「動力車輛管領人」，依該法律負損害賠償責任。參閱 Cass. civ. 2e, 18 nov. 1987, Bull. civ., II, n° 235 ; Cass. civ. 2e, 24 jan. 1996, Bull. civ., II, n° 6 ; Gaz. Pal. 3 oct. 1997, note M. Nicod.

¹⁵⁹ 參閱 Rep. civ. Dalloz, v° Responsabilité, Régime des accidents de la circulation, par M.-C. Lambert-Piéri, jan. 1989, n° 143 ; G. Viney, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, collection 'Droit des affaires', 1992, LGDJ, n° 56 et s. ; M. P. Camproux, La loi du 5 juillet 1985 et son caractère exclusif, D. 1994, chron., 109. 另比較, C. Wiederker, De la loi du 5 juillet 1985 et de son caractère autonome, D. 1986, chron., 255.

¹⁶⁰ 常見的案例，如因以下事實所發生的交通事故：動力車輛所有權人明知承租人無駕駛執照仍

車輛駕駛人或管領人造成交通事故。

此外，動力車輛駕駛人或管領人以外的其他第三人，也有可能獨自引起交通事故。例如自行車騎士撞傷路上行人，或動力車輛駕駛人因受到不遵守交通標誌的路上行人驚嚇，自行撞上路邊行道樹而受傷，或事業單位在道路上挖坑洞或壕溝，導致路過機車騎士摔倒¹⁶³等。於此等情形，該第三人是否應就交通事故負損害賠償責任，不能適用 1985 年 7 月 5 日法律予以解決。該法律既然無法解決此項問題，只能依民法典第一三八二條或第一三八四條第一項規定，予以解決。

其次，在交通事故損害賠償問題與民事責任掛勾的法制結構下，因交通事故所生的損害賠償責任，與一般民事損害賠償責任，在類型思維上仍然相當類似。而且交通事故涉及許多複雜的損害賠償問題，非 1985 年 7 月 5 日法律所能鉅細靡遺加以規範。因此，在 1985 年 7 月 5 日法律未規定的情形下，藉助一些概念已經趨於成熟、體系已然完備的民事責任普通法，仍屬無法避免。

例如：損害的概念、損害賠償範圍的計算或確定¹⁶⁴、損害賠償的方法（回復原狀或金錢賠償）、得請求賠償的間接被害人範圍、間接被害人是否應承擔自己過錯所生的不利益、就同一事故有多數應負賠償責任者時，是否應對被害人負連帶責任，以及多數應負賠償責任者間的內部求償分擔問題、基於契約關係所生交通事故損害賠償責任的時效期間¹⁶⁵等問題。此等問題如何解決，1985 年 7 月 5 日法律並未規定，有時仍須依據民事責任普通法上的規定或原則，加以解決。

除以上所述者外，1985 年 7 月 5 日法律所使用的部分法律概念，其內涵如何，有時仍不得不藉助民事責任普通法上的相當概念，予以澄清。

例如，該法律第二條使用「不可抗力」(force majeure)或「第三人行為」(fait d'un tiers)的概念，該法律第三條至第五條使用「被害人過錯」(faute de la victime)的概念，此等概念均是民事責任普通法上已經穩定成熟的概念，其概念內涵的界定，自然應該參照民事責任普通法上的界定方式。又如，該法律第二條與第八條使用「車輛管領人」(gardien d'un véhicule)的概念，此一概念的內涵如何，仍必須參考民法典第一三八四條第一項規定的「物的管領人」概念，予以界定。

74. 獨立性原則的例外使得否定說與肯定說的差距縮小

基於以上說明，如果說某項法律的「獨立性」，是指相較於其他法律規定而

將車輛出租；車輛上乘客供應酒類飲料給駕駛人飲用或鼓勵慫恿駕駛人超速行駛；車輛修理廠維修車輛不當；火車或電車駕駛人操作不當導致火車或電車出軌等情形。

¹⁶¹ 常見的案例，如因自己所製造的車輛問題肇致交通事故；或因自己堆置在道路上的物品肇致交通事故等情形。

¹⁶² 常見的案例，如因自己管領下的動物突然竄出於道路上，因而肇致交通事故的情形。

¹⁶³ 參閱 Cass. civ. 2e, 19 nov. 1986, Bull. civ., II, n° 166 ; Gaz. Pal. 1987, 1, 140, note F. Chabas.

¹⁶⁴ 但有關賠償定期金數額的重新評定或改為一次支付一筆金額，1985 年 7 月 5 日法律第四三條及第四四條已有特別規定。

¹⁶⁵ 因交通事故所生的損害賠償責任，性質上大多是屬於契約關係外的「侵權責任」，但有時也會涉及「契約責任」，如旅客運送契約上運送人的交通事故責任。在侵權責任，1985 年 7 月 5 日法律第三八條已經透過增訂民法典第 2270-1 條，規定其時效期間，但契約責任部分，則未規定其時效期間。

言，該法律的規範體系完美無缺，可以自給自足，獨立運作，完全無須藉助於其他法律規定的話，那麼嚴格而言，1985年7月5日法律，是否真的具有完全的獨立性，並非毫無疑問。此涉及對「獨立性」此一用語的觀察理解角度如何的問題。

就此而言，否定說與肯定說，雖然在若干法律適用問題上會導出不同結論，但二說之間並非如此尖銳對立，完全不能互容，二說只是在與民事責任普通法結合或互動的程度強弱上，有不同看法而已。否定說強調，1985年7月5日法律的適用，不可能完全脫離民事責任普通法。肯定說則強調，1985年7月5日法律在立法政策上的特殊性，如果不與民事責任普通法保持適當距離，將無法彰顯此項特殊性，以貫徹立法改革所要追求的目標。二說各有其著重點，反映在獨立性的原則與例外上。

從而，為了使1985年7月5日法律能確實發揮其規範功能，不至於被民事責任普通法上的相關規定或概念所架空，以實現「改善交通事故被害人法律地位，減少損害賠償障礙」的改革目標，在此等特殊政策考量下，應該強調該法律的「獨立性」原則。反之，在無此等特殊政策考量的情形下，既然1985年7月5日法律的立法結構，基本上仍是以民事責任作為交通事故被害人請求損害賠償的法律基礎，而且以責任保險制度作為交通事故被害人損害可以獲得賠償的擔保機制，則該法律的解釋適用，事實上即不可能完全脫離民事責任普通法的規範體系與思考模式，於此情形，仍應該繼續藉助民事責任普通法來解決問題。

75. 廢棄法院務實的態度

廢棄法院似乎也意識到肯定1985年7月5日法律獨立性原則的「優點」與其「極限」，因而採取一種比較務實的態度，「敏銳地遊走在獨立性原則與例外之間」。

一般而言，當廢棄法院發現藉助民事責任普通法的結果，將抵觸1985年7月5日法律的立法精神，降低立法者對交通事故被害人的保護時，即會刻意強調「獨立性」此一原則，而排除民事責任普通法的適用。例如，該法律第一條規定，以概念上較為寬鬆的「牽連關係」，取代概念上過於狹隘的「因果關係」，是立法者有意的決定，目的在擺脫民事責任普通法上因果關係概念的限制，使交通事故損害賠償責任容易成立¹⁶⁶。為貫徹立法者本意，廢棄法院於是強調「獨立性」原則，指出只要動力車輛「牽連其中」引起交通事故，被害人即可以請求損害賠償，不須如民事責任普通法般，以因果關係存在為必要¹⁶⁷。

反之，當廢棄法院發現藉助民事責任普通法的結果，不抵觸1985年7月5

¹⁶⁶ 參閱司法部長 Badinter 在參議院的聲明 (JO débats Sénat, 11 avril 1985, p. 193) 與法案報告人 Gaspard 在國民議會的聲明 (JO débats Assemblée nationale, 1984, n° 2485, p. 25)。此外，從該法律第七條修改保險法典第 L. 211-1 條第 1 項規定文字，將原先「動力車輛肇致 (causé) 第三人損害」(因果關係問題)，改為「動力車輛牽連其中 (impliqué) 使第三人受有損害」(牽連關係問題)，更可以證明立法者以牽連關係取代因果關係的意圖。

¹⁶⁷ 參閱 Cass. civ. 2e, 13 fév. 1986, Bull. civ., II, n° 186 ; Cass. civ. 2e, 11 av. 1986, Bull. civ., II, n° 45。

日法律的立法精神，也不影響立法者對交通事故被害人的保護時，為了彌補該法律的缺陷或漏洞，有時會強調獨立性原則的例外，藉助民事責任普通法的規定或原則，以補充 1985 年 7 月 5 日法律的不足。例如，該法律第二條與第八條的「車輛管領人」此一概念，依據廢棄法院見解¹⁶⁸，此之管領人，應與民法典第一三八四條第一項規定的「物的管領人」，作相同解釋，即是指對於物獨立行使「使用、指揮及控制權限」的人¹⁶⁹。再如，有關同一交通事故有多數動力車輛牽連其中，各該車輛的駕駛人或管領人應如何對被害人負損害賠償責任的問題，廢棄法院即依據民事責任普通法上的一般原則，認為各該車輛的駕駛人或管領人應對被害人「連帶」(obligation in solidum) 負損害賠償責任¹⁷⁰。

由此可知，在 1985 年 7 月 5 日法律的解釋適用問題上，民事責任普通法並沒有完全被「排除」(éliminé)，僅是被「抑制」(refoulé) 而已，民事責任普通法雖然繼續存在，但必須與 1985 年 7 月 5 日法律規定互相結合，或依據 1985 年 7 月 5 日法律的立法精神或立法政策重新被整合後，才能發揮其規範功能¹⁷¹。

結語

76. 交通事故與民事責任法的發展

動力車輛的發明與頻繁使用，是近代工業技術文明社會的重要象徵。繼勞動災害事故之後，主導法國民事責任法演變發展的另一因素，即是由動力車輛所引發的交通事故損害賠償問題。

在 1930 年代以後，交通事故損害賠償問題，是促使法國民事責任法其後數十年演變發展的關鍵性因素。為了解決交通事故損害賠償問題，許多新學理的提出，新見解的形成，刺激、活絡了法國民事責任法，豐富了法國民事責任法的生命。法國學說與實務在交通事故損害賠償問題上所貢獻的智慧，造就了現代法國民事責任法的主要面貌。

¹⁶⁸ 參閱 Cass. civ. 2e, 18 nov. 1987, Bull. civ., II, n° 235 ; Cass. civ. 2e, 13 jan. 1988, Bull. civ., II, n° 9 ; Cass. civ. 2e, 5 juill. 1989, JCP 1989 IV 239 ; Cass. civ. 1re, 8 nov. 1989, Bull. civ., I, n° 344 ; Cass. civ. 2e, 13 déc. 1989, JCP 1990 IV 66 ; Cass. civ. 2e, 24 jan. 1996, Bull. civ., II, n° 6 ; Gaz. Pal. 3 oct. 1997, note M. Nicod.

¹⁶⁹ 關於「物的管領人」概念的界定，參閱陳忠五，法國交通事故損害賠償法的基本問題——以民事責任普通法的困境為中心——收錄於「私法學之傳統與現代——林誠二教授六秩華誕祝壽論文集」(中冊)，2004 年 4 月，學林出版，183 頁以下，段碼 30。

¹⁷⁰ 參閱 Cass. civ. 2e, 22 fév. 1989, Bull. civ., II, n° 43.

¹⁷¹ 參閱 G. Viney, Réflexions après quelques mois d'application des art. 1 à 6 de la loi du 5 juillet 1985, D. 1986, chron., 217 ; J.-F. Barbiéri, note sous Cass. civ. 2e, 11 av. 1986, JCP 1986 II 20672.

法國交通事故損害賠償問題與勞動災害事故損害賠償問題相同，都是歷經數十年動盪不安的實務演變發展，最後才由立法者介入，整合相關問題，全盤作出規範計畫。不同的是，在勞動災害事故損害賠償問題上，立法者的陸續介入，形成新興的「勞動法」領域，如今已經成為勞動立法及社會安全制度的一環，逐漸脫離法國民事責任法的規範範圍。而在交通事故損害賠償問題上，1985年7月5日法律立法者的介入，是否也將形成另一種新興的「交通事故損害賠償法」領域，逐漸脫離法國民事責任法的規範範圍？甚至自成另一套立法模型，而可能在未來成為其他「意外事故損害賠償法」（如因產品事故、醫療事故或公害事故等所生的損害賠償問題）改革效法的對象？是非常值得觀察注意的問題。

77. 交通事故損害賠償法的改革

法國交通事故損害賠償法的改革，在改革方式的選擇上，曾經猶豫在是否維持民事責任普通法，或是選擇另行制訂特別法。最後雖然選擇另行制訂特別法從事改革，但仔細觀察1985年7月5日法律規定內容可以發現，改革並沒有想像中徹底激烈。民事責任法的影子依稀可見，搭配原則上是責任保險的運作模式，依然不變，只是繼續在現有的法制基礎上作一些必要調整或修正而已。

無論如何，法國交通事故損害賠償法的改革，一直有一個明確方向：「加強保護被害人，改善其法律地位」。在此方向下，交通事故損害賠償法的改革重點，可以歸納為「實體」與「程序」二個主要面向：

第一，實體面上，為了盡可能使交通事故被害人的損害獲得賠償，法律規範的思維角度，逐漸從傳統民事責任法上強調「加害人」有無「賠償責任」的思考方式，演變到1985年7月5日法律強調「被害人」有無「賠償權利」的思考方式。

乍看之下，「賠償責任」與「賠償權利」應該是一事的二面，實質並無不同。加害人有賠償責任，被害人即有賠償權利，而被害人有賠償權利，加害人當然即有賠償責任。然而，1985年7月5日法律第一章標題「交通事故被害人的損害賠償」，該章第一節標題「關於損害賠償權利的規定」，其所以特別強調「被害人的損害賠償」「損害賠償權利」，應該不是立法文字使用上偶然的或無意的現象，而是有意擺脫傳統民事責任法的思考模式，改從被害人角度出發，大量減少因交通事故受有損害卻不予賠償的情形，使得適用傳統民事責任普通法仍無法獲得損害賠償的被害人，仍可能依該法律獲得賠償。

雖然，此種思維角度的轉換並沒有被徹底的貫徹下來，蓋1985年7月5日法律基本上仍是維持與民事責任掛勾的法制結構，「賠償責任」的思維角度，仍四處充斥在該法律許多規定中。即使如此，由於「賠償權利」思維角度的導引，使得該法律在民事責任普通法之外，另外專門針對交通事故損害賠償問題，設計一些特別的規定，創造一些全新的法律概念或原則。其結果，幾乎是已經達到只要因交通事故受有損害，原則上即有賠償權利，而且有請求賠償全部損害權利的地步。

第二，程序面上，空有損害賠償權利，尚不足以確保被害人的損害可以迅速、確實地獲得填補。因而，落實一個程序上簡單、合理、可行的損害賠償程序，仍有必要。

為此，1985年7月5日法律第一章第二節「關於保險與擔保基金的規定」，乃強化改革保險制度及擔保基金制度，透過二者的協力配套運作，使得交通事故被害人的損害賠償權利，幾乎確定可以獲得滿足實現，不至於發生空有損害賠償權利卻無法獲得賠償的情形。

除了交通事故被害人的損害賠償可以獲得確保之外，更必須在簡化、迅速的程序下獲得賠償。因而，如何加速理賠程序，促進公平合理的賠償和解，避免時間上冗長、金錢上耗費、結果上無益的法庭訴訟，也是必須改革的重點。此所以1985年7月5日法律第一章第三節「關於賠償要約」，詳細規範如下事項，以實現「簡化賠償程序、迅速賠償損害」的改革目標：提出賠償要約的義務、主體、相對人、期限、賠償項目及賠償數額；保險人的告知義務及內容；被害人對賠償和解契約的任意解除權；支付賠償金的期限等。

78. 廢棄法院在交通事故損害賠償法制改革上所扮演的角色

特別值得一提的是，在整個交通事故損害賠償法制演變發展過程中，不論是扮演所謂的「正面」或「負面」角色，由廢棄法院主導的實務見解，一直都在扮演著關鍵性角色，卻是不容置疑的事實。從以下幾個例子，即可以看出廢棄法院在改革過程中所發揮的作用：

一，在勞動災害事故損害賠償問題上，從廢棄法院在其1896年6月16日判決中¹⁷²，經由民法典第一三八四條第一項規定所宣示的物的管領人責任一般原則後，直到國會正式立法通過1898年4月9日關於勞動災害事故損害補償的法律，只需要短短「二年」的時間。相較之下，在交通事故損害賠償問題上，從廢棄法院在其1930年2月13日判決中¹⁷³，首次明確表示民法典第一三八四條第一項規定關於物的管領人責任一般原則，可以適用於交通事故損害賠償問題後，直到國會正式立法通過1985年7月5日法律，卻需要長達「五十五年」的時間。在這段漫長的「立法空窗期」內，交通事故的損害賠償問題，一直是由廢棄法院擔當最重要的「規範創造者」角色。

二，在1985年7月5日法律制訂通過之前，廢棄法院經由民法典第一三八四條第一項規定的解釋適用，「發現」物的管領人責任一般性原則，並明確表示，此項原則可以適用於交通事故損害賠償問題，使得交通事故損害賠償責任更加嚴格化，被害人更進一步受到保護，其無須舉證證明車輛管領人的過錯，即可依第一三八四條第一項規定請求賠償。

¹⁷² Cass. civ. 16 juin 1896, arrêt Teffaine, S. 1897, 1, 17, note A. Esmein ; D. 1897, 1, 433, conclu. Sarrut, note Salleilles.

¹⁷³ Cass. ch. réunies, 13 fév. 1930, arrêt Jand'heur, D. P. 1930, 1, 57, rapport Le Marc'hadour, conclusions Matter, note G. Ripert ; S. 1930, 1, 121, note P. Esmein, cassant l'arrêt de Lyon, 7 juill. 1927, D. H. 1927, 423.

三，物的管領人責任一般性原則適用於交通事故，固然足以加強保護被害人，但或許是為了避免物的管領人責任過於嚴酷，以致不當加重物的管領人的賠償負擔，廢棄法院在認定誰是物的管領人時，採取具體個別的審查方法，以界定「物的管領人」概念，而且從寬認定「不可抗力」與「被害人過錯」等責任減免事由，以致物的管領人責任主體範圍相對縮小，其全部免責或分擔責任的可能性大增，也同時造成對被害人保護不足的結果，間接促成訴訟案件氾濫，影響國家總體司法資源的合理有效率配置。

四，在交通事故損害賠償改革法案陷入泥沼之中，久久無法定案的情形下，廢棄法院刻意扮演「刺激者」角色，突然在 1982 年改變向來見解，在其 1982 年 7 月 21 日判決中¹⁷⁴，認為「被害人過錯不再是責任減輕事由」。雖然此舉造成法律體系內在矛盾的問題而引發諸多爭議，卻也凸顯出立法改革的急迫必要性，逼使行政與立法部門無法繼續立法怠惰下去，最後確實發揮了「臨門一腳」功夫，終於促使 1985 年 7 月 5 日法律順利通過。

五，在 1985 年 7 月 5 日法律的「獨立性」問題上，廢棄法院採取與立法本意明顯不同的「肯定說」立場，可謂「用心良苦」。其目的顯然是在新法剛開始生效施行不久，有意引導事實審法院法官，擺脫民事責任普通法上一些概念或要件的限制，以貫徹新法追求的改革目標，使交通事故損害賠償權利容易成立，避免新法因繼續受民事責任普通法的影響，而重蹈過去適用民事責任普通法時代的覆轍。

基於以上說明，可知在法國交通事故損害賠償法制改革過程中，立法者與司法者間互動頻繁，有時彼此衝突對立，有時彼此又相互合作。法國法院向來是社會改革的積極參與者，經由審判實務解釋適用法律，不是丟出問題給立法行政部門解決，就是自己解決立法行政部門制訂相關法令後所遺留下來的難題。法國交通事故損害賠償法的演變發展，即是明顯的例子。廢棄法院經常透過裁判，扮演某種「刺激、加速立法改革」或「間接參與立法改革」的角色，積極促進法律的形成與發展¹⁷⁵。

79. 1985 年 7 月 5 日法律的未來

最後必須再強調的，1985 年 7 月 5 日法律未來能否繼續穩定發展下去，仍有賴於廢棄法院扮演關鍵性角色，適時、適當的表示其法律見解。

¹⁷⁴ Cass. civ. 2e, 21 juill. 1982, arrêt Desmares, JCP 1982 II 19861, note F. Chabas ; D. 1982, 2, 449, concl. L. Charbonnier, note Ch. Larroumet ; Gaz. Pal. 1982, 2, 391, concl. L. Charbonnier ; Defrénois 1982, 1689, note J.-L. Aubert ; RTDCiv. 1982, 606, obs. G. Durry. *Adde.* G. Viney, L'indemnisation des victimes de dommages causés par <le fait d'une chose> après l'arrêt de la Cour de cassation du 21 juillet 1982, D. 1982, chron., 201 ; Y. Lambert-Faivre, Aspects juridiques, moraux et économiques de l'indemnisation des victimes fautives, D. 1982, chron., 207 ; du même auteur, Pour un nouveau regard sur la responsabilité civile, D. 1983, chron., 102 ; J. Bigot, L'arrêt Desmares : retour au néolithique, JCP 1982 I 3090 ; E. Bloch, Est-ce le glas du partage de responsabilité ?, JCP 1982 I 3091 ; H. Margeat, La relève de la garde par le risque objectif, Gaz. Pal. 1982, 2, 521 ; J.-L. Aubert, L'arrêt Desmares : une provocation à quelles réformes ?, D. 1983, chron., 1.

¹⁷⁵ 關於廢棄法院在此方面的角色，參閱 B. Oppetit, Le rôle créateur de la Cour de cassation, in Bicentenaire de la Cour de cassation, Documentation française, 1991, p. 161.

有法國學者質疑，1985年7月5日法律許多複雜的規定、細膩的區別、創新的用語以及拙劣的立法文字等，將使得該法律日後實際解釋適用時，因諸多概念內涵及外延的微妙界定問題，容易引發爭議，進而影響該法律「避免或減少法院訴訟，簡化或加速損害賠償程序」此一改革目標的實現¹⁷⁶。

事實上，1985年7月5日法律形式上規範結構的不對稱或不協調，以及該法律實質內容上濃厚的折衷協調、妥協讓步色彩，確實使得該法律一經公布開始施行，即引來許多批評與爭議。例如，欲貫徹該法律的「獨立性」，即必須明確界定該法律與民事責任普通法各別的適用領域。為此，則必須澄清何謂「陸上動力車輛」(véhicule terrestre à moteur)？何謂「交通事故」(accident de la circulation)？再如，為了加強保護交通事故被害人，使其損害賠償權利容易成立，該法律創造許多民事責任普通法上相當陌生的概念，如何謂「牽連其中」(implication)？何謂「不可原諒的過錯」(faute inexcusable)？何謂「事故唯一原因」(cause exclusive de l'accident)等？

類此問題，今後均有賴於廢棄法院適當的澄清，才能避免許多解釋適用上的疑義，減少法律預測上的困難，促進該法律適用的安定性。從許多跡象顯示，廢棄法院應該有能力完成此項艱鉅任務。理由是，在該法律開始生效施行後，法國法學期刊上到處充斥有關討論交通事故損害賠償問題的文章。仔細閱讀這些文章內容可以發現，大多數都是關於該法律相關規定的批評以及因該法律適用上所生問題的爭議。當時部分律師業界、保險業界，甚至是事實審法官，均曾揚言大力抵制此一甫經通過的法律。此一現象著實令人擔憂該法律是否仍有「未來」。此一擔憂並非毫無根據，蓋該法律立法政策上的折衷妥協色彩以及立法技術上的諸多缺漏瑕疵，確實提供第一線實務運作者許多可以癱瘓、干擾或扭曲該法律所標榜改革目標的可能性。

然而，在該法律施行至今十多年後，相關法學期刊上的文章仍然汗牛充棟，許多期刊甚至固定開闢交通事故損害賠償問題專欄，定期追蹤觀察法制的演變發展狀況。仔細閱讀這些文章內容後可以發現，有關該法律本身規定的批評或爭議逐漸減少，集中在評論廢棄法院最近判決的文章，反而居大多數。

一項醞釀多年、爭議不斷的法律，施行至今，修正甚至廢止該法律的呼聲，幾乎少有聽聞，協助該法律繼續往前發展的聲音，今日似乎成為主流。這其間的轉變，廢棄法院善於掌握社會變遷趨勢，有智慧的解釋適用該法律，適時明確的表示其法律見解，使得相關爭議緩和下來，是主要的原因。

如今，1985年7月5日法律，儼然已在法國成為另一套意外事故損害賠償的法制模式。雖然仍有人建議在1985年7月5日法律的基礎上，繼續的從事一些零星的立法改革，但全面性的再改革，幾乎已經沒人作此提議。

¹⁷⁶ 參閱 P. Conte, Le législateur, le juge, la faute et l'implication (la fable édifiante de l'autonomie de la loi du 5 juillet 1985), JCP 1990 I 3471 ; F. Terré, Ph. Simler et Y. Lequette, Droit civil, Les obligations, 5e éd., 1993, Dalloz, n° 895.

附錄

法國 1985 年 7 月 5 日法律中文譯文¹⁷⁷

陳忠五 譯
(2004 年 1 月定稿)

法國 1985 年 7 月 5 日第 85-677 號法律
--以改善交通事故被害人地位以及加速損害賠償程序為目的--

國民議會與參議院通過，
共和國總統公布如下內容的法律：

第一章 交通事故被害人的損害賠償

第 1 條

本章規定，適用於因陸上動力車輛及其拖掛車輛或半拖掛車輛牽連其中，所引起交通事故的被害人，無論該被害人是否依據契約而被運送。但依其固有軌道行駛的火車或電車，不在此限。

第一節 關於損害賠償權利的規定

第 2 條

第一條所示車輛的駕駛人或管領人，不得以不可抗力事由或第三人行為，對抗包括駕駛人本人在內的被害人。

第 3 條

¹⁷⁷ 本譯文是譯者參與「強制汽車責任保險法及相關子法修正專案工作小組」(2002 年 6 月-2003 年 6 月)的工作成果之一，嗣後再經潤飾部分文字而成，特此註明。

陸上動力車輛駕駛人以外的被害人，就其人身被侵害所受損害，得受賠償，不得以該被害人自己的過錯予以對抗，除非該過錯為不可原諒的過錯，且為事故發生的唯一原因。

前項被害人，如為十六歲以下或七十歲以上的人，或不問其年齡為何，只要其在事故發生時持有最少等於百分之八十的永久喪失工作能力或身心障礙程度證書者，在任何情形下，就其人身被侵害所受損害，得受賠償。

然而，在前二項所指的情形，被害人如係故意造成自己損害，不得就其人身被侵害所受損害，由事故加害人予以賠償。

第 4 條

陸上動力車輛駕駛人就其自己所受損害如有過錯，具有限制或排除其損害賠償的效力。

第 5 條

被害人自己有過錯時，具有限制或排除其所受財物損害賠償的效力。但依據醫療處方所交付的醫藥用品或器具，其賠償，適用關於人身被侵害損害賠償的規定。

陸上動力車輛駕駛人非該車輛所有人時，所有人就其車輛所受損害請求賠償時，得以駕駛人的過錯對抗該所有人。此時該所有人對駕駛人有求償權。

第 6 條

第三人基於交通事故肇致直接被害人損害之事實而受有損害時，其賠償，應將限制或排除直接被害人所受損害賠償的相關因素，納入考量。

第二節 關於保險與擔保基金的規定

第 7 條

保險法典第 L. 211-1 條第 1 項規定的文字：「因陸上動力車輛及其拖掛車輛或半拖掛車輛肇致第三人人身或財物損害」，由以下文字取代之：「因陸上動力車輛及其拖掛車輛或半拖掛車輛牽連其中，侵害第三人人身或財物，使第三人受有損害」。

第 8 條

保險法典第 L. 211-1 條第 2 項規定，由以下規定取代之：

「本條前項所指責任保險契約，其承保範圍，應同時包括任何車輛管領人或駕駛人的民事責任，不問其是否經同意而管領或駕駛該車輛，以及被保險車輛內乘客的民事責任，但以修理、販賣或檢驗車輛為業者的民事責任，不在此限。

「就事故發生應負賠償責任者對車輛的管領或駕駛，是違反車輛所有人的意思時，損害賠償債權人對應負賠償責任者的權利，由保險人代位。

「保險契約的簽訂，應向經許可得經營因使用自動車輛肇致事故相關保險業務的保險企業為之。」

第 9 條

保險法典第 L. 421-1 條¹⁷⁸，規定如下：

「第 L. 421-1 條 在不知誰是應負責任者或應負責任者未保險的情形，除非應負責任者依法免負保險義務，或在保險人全部或部分無支付能力的情形，應設立擔保基金，負責補償因陸上動力車輛及其拖掛車輛或半拖掛車輛的行駛而牽連其中，所引起之事故，對被害人人身所造成的損害，但依其固有軌道行駛的火車或電車，所引起之事故，不包括在內。因事故發生而使被害人或其繼受人取得賠償權利時，擔保基金支付給被害人或其繼受人，無法以任何其他名義支付給被害人或其繼受人的補償金。支付給被害人或其繼受人，且對應負責任者不發生求償權的給與，不視為是基於某種名義所為的損害賠償。

「在經平政院表示意見後所發佈行政命令規定的要件與限制下，擔保基金在以下情形，亦得負責補償因前項所定車輛牽連其中所引起之事故，對財物所造成的損害：當此項損害的加害人未保險時，除非其依法免負保險義務，或當不知誰是加害人，而事故車輛駕駛人或其他任何人受有人身被侵害所生的損害時。

「在不知誰是應負責任者或應負責任者未保險的情形，擔保基金在第一項規定要件下，於以下情形，也負責支付補償金給因人身被侵害受有損害的被害人或其繼受人：當使被害人或其繼受人取得賠償權利的損害，是由通行於供公眾通行路面的人，所意外造成時。

「補償金額，應基於具有執行力的司法裁判，或已獲擔保基金同意的和解契約。」

第 10 條

保險法典第 L. 421-3 條¹⁷⁹，增訂第 2 項，規定如下：

「擔保基金與被害人所為之和解，得對抗加害人，但加害人有權向法院起訴爭執基於此項和解契約對其所主張之賠償數額。此項爭執，不影響已經支付給被害人或其繼受人之數額。」

第 11 條

保險法典第四卷第二編第一章¹⁸⁰第五節，插入節名：

「擔保基金的財政制度」，以及第 L. 421-8-1 條¹⁸¹，規定如下：

¹⁷⁸ 本條原文是「保險法典第 L. 420-1 條」，現已改為「保險法典第 L. 421-1 條」。

¹⁷⁹ 本條原文是「保險法典第 L. 420-3 條」，現已改為「保險法典第 L. 421-3 條」。

¹⁸⁰ 本條原文是「保險法典第四卷第二編第一章」(chapitre unique)，現已改為「保險法典第四卷第二編第一章」(chapitre premier)。

「一九七五年七月十一日第 75-619 號關於法定利率的法律第 3 條所定期限，自擔保基金收受請求該基金補償的相關證明文件之日起算」。

第三節 關於賠償要約

第 12 條

承保因陸上動力車輛所生民事責任的保險人，必須自事故發生後，最多八個月期限內，向人身被侵害的被害人，提出賠償要約。被害人死亡時，此要約應向其繼承人為之，如有必要，並應向其配偶為之。

對其他被害人，賠償要約必須自該被害人請求賠償時起，八個月的期限內提出。

賠償要約應涵蓋所有應予賠償的損害項目，包括財物被侵害所生的損害項目，只要該損害項目先前尚未處理解決。

事故發生後三個月內，保險人如尚未被通知關於被害人損害的確定狀況時，賠償要約得僅具有暫時性質。終局的賠償要約，仍須自保險人被通知此確定狀況之日起，五個月期限內提出。

車輛有複數且有多數保險人時，賠償要約由獲得其他保險人授權的保險人提出。

以上規定，不適用於事故僅對其造成財物損害的被害人。

第 13 條

保險人與被害人第一次聯繫時，應告知被害人其得單純向保險人請求給與軍警調查筆錄影本，並應提醒被害人其得自由決定是否委請律師提供協助，或在從事醫療檢驗時，是否委請醫師提供協助。違反此項告知義務者，其因此所訂立的和解契約，可能相對無效。

同樣的處罰，亦適用於保險人與被害人第一次聯繫時，未使被害人知悉第 12 條第 4 項與第 15 條規定的內容。

第 14 條

保險人因非可歸責於自己的事由，致無法知悉事故的發生使得第三清償人須依本法第二九條與第三三條的規定支付墊款者，第三清償人對保險人與加害人喪失任何請求償還墊款的權利。但是，保險人不得對支付社會安全給付的機構，援用此項不知抗辯。

在任何情形下，自保險人請求時起四個月期限內，第三清償人如仍未提出其債權相關文件者，將喪失其對保險人與加害人求償的權利。

在保險人的請求未指出被害人損害確定狀況的情形下，第三清償人所提出

¹⁸¹ 本條原文是「保險法典第 L. 420-8-1 條」，現已改為「保險法典第 L. 421-8-1 條」。

的債權相關文件，得僅具有暫時性質。

第 15 條

因被害人的原因，使得第三清償人無法對保險人主張求償權利時，第三清償人得就被害人自保險人處所受領的賠償，在相同損害項目與第三一條規定限制的範圍內，對被害人求償。第三清償人須自被害人請求給付時起，二年期限內為之。

第 16 條

如未於第 12 條所定期限內提出賠償要約時，保險人對被害人所提出的賠償數額，或法官判給被害人的賠償數額，自期限屆滿時起，至實際賠償之日或判決確定之日止，依法定利率當然加倍計算利息。此項懲罰性利息，得由法官基於不可歸責於保險人情事的考量，酌減之。

第 17 條

法官在判定賠償數額時，如認為保險人提出的賠償要約數額顯然不足時，得在不影響被害人損害賠償金額之下，依職權判命保險人向依保險法典第 L. 421-1 條¹⁸²所設立的擔保基金，另行支付一筆其所判定應賠償金額最多百分之十五的金額。

第 18 條

保險人應將有關未成年人或受監護成年人的賠償和解計畫，依其情形向有權限的監護法官或親屬會議提出，以獲得其同意。保險人於支付賠償定期金頭期款或向被保護當事人的法定代理人撥付全部賠償金額時，最少應在十五日前，不拘任何形式地通知監護法官。

未經事先通知的付款，或未經同意的和解，經保險人以外的任何利害關係人或檢察機關的請求，得予撤銷。

法定代理人擔保未成年人或受監護成年人將承認本條第一項所定任何行為的契約條款，無效。

第 19 條

被害人得於和解契約訂立後十五日內，以雙掛號信函，通知解除和解契約。和解契約條款約定被害人拋棄其解除權者，無效。

上述規定內容，必須於賠償要約及和解契約上以明顯字體表示，違反者，和解契約相對無效。

第 20 條

¹⁸² 本條原文是「保險法典第 L. 420-1 條」，現已改為「保險法典第 L. 421-1 條」。

經當事人雙方同意的賠償數額，應於第 19 條所定解除期限屆滿後一個月內支付之。否則，未支付部分的數額，在二個月內，依法定利率再加該利率一半當然計算利息，二個月後，依法定利率加倍當然計算利息。

第 21 條

在由具有執行力的司法裁判判定賠償數額的情形，即使該判決僅具有暫時性質，法定利率的計算，於判決經言詞辯論時，自作成判決之日起，於其他情形，自判決送達之日起，二個月期限經過後，再加百分之五十，四個月期限經過後，另加一倍。

第 22 條

被害人在民法典第 2270-1 條規定的期限內，得向已支付賠償金額的保險人，就其所受損害擴大部分，請求賠償。

第 23 條

保險人援用某項法定或約定的保險抗辯事由時，仍須為其所屬當事人的利益，履行第 12 條至第 20 條規定的義務。為其利益而訂立和解契約的當事人，得向法院起訴爭執該和解契約的效力，但不得就已經支付給被害人或其繼承人的數額，再行爭執。

第 24 條

在適用第 12 條至第 20 條規定時，依保險法典第 L. 211-2 條規定享有免除保險義務，或依同法典第 L. 211-3 條規定已經獲得免除保險義務的國家、公共團體、企業或機構，視為保險人。

第 25 條

第 12 條、第 13 條以及第 16 條至第 22 條的規定，適用於擔保基金與被害人或其繼承人的關係上；然而，第 12 條所定期限，自擔保基金收受請求該基金補償的相關證明文件之日起算。

第 16 條及第 17 條的適用，不影響有關對擔保基金起訴特別規定的適用。擔保基金依第 17 條規定應支付利息時，此利息支付給國庫。

第 26 條

在主管機關監督下，有關法院判決或和解所定的賠償數額，應定期匯集公布。

第 27 條

關於適用本節規定所須採取的必要措施，由經平政院表示意見後所發佈的

行政命令定之。該命令應特別決定第 12 條所指期限的中止或延長事由，以及保險人、被害人與第三清償人間，彼此應負的告知說明事項。

第二章 第三清償人對應負人身侵害損害賠償責任者的求償權

第 28 條

本章規定，適用於第三清償人與應負人身侵害損害賠償責任者間的關係，不問肇致損害事故的性質為何。

第 29 條

第三清償人向因人身被侵害受有損害的被害人所為的給付，唯有以下列舉的給付，對應負賠償責任者或其保險人，才有求償權：

1. 由辦理強制的社會安全制度以及農業法典第 1106-9 條、第 1234-8 條及第 1234-20 條所指的組織、機構或部門，所為的給付；
2. 一九五九年一月七日第 59-76 號關於國家及其他特定公法人民事賠償訴訟權條例，第一條（二），所列舉的給付；
3. 為償還醫療處置或復建費用所支付的金額；
4. 在肇致損害事故所引起的喪失行動能力期間，僱主所繼續支付的薪資及附屬薪資；
5. 由互助法典所規範的互助團體、社會安全法典或農業法典所規範的互助機構以及保險法典所規範的保險公司，所支付的疾病日津貼及殘障給付。

第 30 條

第 29 條的求償權，具有代位性質。

第 31 條

求償權的行使，只限於被害人人身完整性被侵害所生的損害賠償部分，但應排除性質上相當於被害人所受肉體上或精神上痛苦，以及美觀上與消遣娛樂上損害，或依其情形，性質上相當於繼受人精神上損害等具有個人性質的損害賠償部分。

第 32 條

僱用人得直接向應負賠償責任者或其保險人，請求償還被害人不能工作期間，屬於僱主應負擔或已支付給被害人的報酬。上開規定亦適用於國家，前引一九五九年一月七日第 59-76 號條例第二條的規定，排除適用。

第 33 條

除第 29 條與第 32 條所規定的給付外，任何依據法定義務、約定義務或章程所定義務，對被害人所為的支付，對應負損害賠償責任者或其保險人，均無求償權。

與第 29 條至第 32 條以及本條規定相反所為的約定，視為未經記載於契約，除非該約定更有利於被害人。

然而，契約上如有約定時，因事故發生而預先支付給被害人一筆賠償金額的保險人，得在第 29 條所規定向第三人清償後的殘留餘額範圍內，對應負賠償責任者的保險人，行使其代位求償權。如有必要時，此求償權的行使，應在法律課予第三清償人提出其債權相關文件的期限內為之。

第 34 條

相對於應負賠償責任者或其保險人，負責償還治療費用的社會安全組織，就和解契約的訂立，有權代理負責承保其他危險及支付家庭補助的社會安全組織。

第三章 其他規定

第一節 關於適用農業法典第 366 條之 2 時擔保基金的介入

第 35 條

(已廢止)¹⁸³

第二節 關於遲延利息

第 36 條

民法典第 1153 條之後，插入第 1153-1 條，規定如下：

第 1153-1 條 在任何情形下，即使當事人未聲明或判決未特別宣示，應支付賠償金的判決，包括依法定利率計算的利息。除法律另有相反規定外，此利息

¹⁸³ 本條已被一九九三年十二月三十一日第 93-1444 號法律所廢止，並由現行保險法典第 L. 421-8 條取代。由於本條涉及狩獵事故或有害動物肇致損害時的擔保基金問題，與交通事故損害賠償問題完全無關，故省略不予譯出。

自判決宣示之日起算，除非法官另外決定其起算日。

在上訴審法官單純維持應支付損害賠償金判決的情形，此賠償金當然包括自第一審判決時起，依法定利率計算的利息。在其他情形，上訴審所判命支付的賠償金，包括自上訴審判決時起計算的利息。上訴審法官得隨時在本項規定外，另為不同的宣示。

第三節 關於時效

第 37 條

民法典第 2244 條，規定如下：

第 2244 條 對吾人所欲阻止時效進行的相對人所為的訴訟傳喚，即使是緊急程序的訴訟傳喚 支付催告或扣押等通知，時效期間以及行為期限因此而中斷。

第 38 條

民法典第 2270 條之後，插入第 2270-1 條，規定如下：

第 2270-1 條 契約外的民事責任訴權，自損害發生或擴大時起，經十年而罹於時效。

第四節 關於宣示共同判決的通知

第 39 條

社會安全法典第 L. 376-1 條¹⁸⁴最後一項開頭，修正如下：

「在訴訟程序進行中任何階段，利害關係人或其繼受人必須指出事故被害人具有社會保險被保險人的資格，以及被害人現在或過去就各種危險事故所參加的社會安全保險出納處。利害關係人或其繼受人必須對該出納處為宣示共同判決的通知。其中某項義務未履行者，判決實體部分無效（其餘不變）」。

第 40 條

農業法典第 1046 條第四項開頭¹⁸⁵，修正如下：

「在訴訟程序進行中任何階段，利害關係人或其繼受人必須指出事故被害人具有社會保險被保險人的資格，以及被害人現在或過去就各種危險事故所參加的農業互助保險出納處。利害關係人或其繼受人必須對該出納處為宣示共同判決的通知。其中某項義務未履行者，判決實體部分無效（其餘不變）」。

¹⁸⁴ 本條原文是「社會安全法典第 L. 397 條」，現已改為「社會安全法典第 L. 376-1 條」。

¹⁸⁵ 此之「農業法典」(Code rural)，是指農業法典舊條文。又本條規定現已被一九八八年十二月三十日第 88-1202 號法律第 43-II 條所廢止。

第 41 條

農業法典¹⁸⁶第 1234-12 條，由以下一項補充之：

「被害人或其繼受人必須對保險人組織為宣示共同判決的通知；否則，基於檢察機關請求，或保險人或具有利害關係之應負責任的第三人請求，自判決確定之日起二年內，該判決實體部分得被宣告為無效。」

第 42 條

前引一九五九年一月七日第 59-76 號條例第三條第一項開頭，修正如下：

「被害人或其繼受人對應負責任的第三人提起訴訟時，必須對具有利害關係的公法人為宣示共同判決的通知，並指出其有權請求該公法人給付的資格，否則（判定賠償金額的判決）無效（其餘不變）」。

第五節 關於賠償定期金

第 43 條

一九七四年十二月二七日第 74-1118 號關於重新評定某些陸上動力車輛肇致損害的賠償定期金金額以及其他民事規定的法律，其第一條規定如下：

「第一條 因交通事故對被害人，或被害人死亡時，對被害人所贍養之人所造成損害的賠償，而基於當事人合意或法院判決應支付定期金者，該定期金依社會安全法典第 L. 434-17 條¹⁸⁷所定重新評定金額係數，當然提高金額。」

第 44 條

在任何情況下，因事故造成損害的賠償，而基於當事人合意或法院判決已支付定期金者，定期金債權人於依其個人情況具有正當理由時，得請求法官將未到期定期金的全部或一部，依行政命令所定的金額換算表，改為支付一筆金額。

第六節 關於司法組織

第 45 條

司法組織法典插入第 L. 311-10-1 條，規定如下：

「第 L. 311-10-1 條 大審法院由獨任法官審理因陸上交通事故所生的訴訟。該法官得隨時將審理中案件移送合議庭。」

¹⁸⁶ 此之「農業法典」(Code rural)，是指農業法典舊條文。

¹⁸⁷ 本條原文是「社會安全法典第 L. 455 條」，現已改為「社會安全法典第 L. 434-17 條」。

第四章 本法生效與過渡期間規定

第 46 條

第 38 條所定時效期間，於本法生效時仍在進行者，自本法生效時起，經過十年期限屆滿而完成，除非其原來時效期間在此十年期限內已完成。

第 47 條

本法其他規定，自本法公布日起第六個月後第一日，開始生效。然而：

-- 第一條至第六條規定，自本法公布時起，亦適用於本法公布前已經提起訴訟的事故，包括廢棄法院繫屬審理中的案件。第一條至第六條規定，同樣適用於本法公布前三年，已發生但尚未提起訴訟的事故。惟已經訂立的和解契約或已經具有既判力的司法判決，不得再爭執。

-- 第十二條至第三四條規定，不適用於本法生效日前發生的事故。

第 48 條

自本法生效時起十八個月期限內，第十二條所定的八個月及五個月期限與第十四條所定的四個月期限，分別延長為十二個月、九個月及八個月。在相同期限內，第二十條所定的期限，如損害賠償債務人是依保險法典第 L. 211-3 條享有免除保險義務的國家、公共團體、企業或組織時，延長為二個月。

本法將如國家法律般被執行。

在巴黎，一九八五年七月五日

參考文獻

一、中文部分

陳忠五 (2001), 法國侵權責任法上損害之概念, 台大法學論叢, 30 卷 4 期, 頁 111 以下。

陳忠五 (2004), 法國交通事故損害賠償法的基本問題—以民事責任普通法的困境為中心—, 「私法學之傳統與現代—林誠二教授六秩華誕祝壽論文集」(中冊), 頁 183 以下。

二、法文部分

Alt-Maes, F. (1990), Une résurgence du passé : La présomption d'irresponsabilité de l'article 3 alinéa 2 de la loi du 5 juillet 1985, D. 1990, chron., 219.

Aubert, J.-L. (1983), L'arrêt Desmares : une provocation à quelles réformes ?, D. 1983, chron., 1.

Baudouin, J. L. (1979), La nouvelle législation québécoise sur les accidents de la circulation, Rev. inter. dr. comp. 1979, 381.

Bedour, J. (1968), Pour un droit spécial aux accidents de la circulation routière, 1968, LGDJ.

Bedour, J. (1976), Le risque juridique de l'assurance automobile, réflexions sur son passé et son avenir, in Etudes Besson, 1976, LGDJ, p. 27.

Bedour, J. (1976), Lettre ouverte du Président Bedour aux auteurs d'un mystérieux projet, Argus 1976, 871.

Bedour, J. (1977), Précis des accidents d'automobile, 6e éd. 1977, Argus.

Belleau, C. (1996), L'assurance automobile au Québec, in Dixième anniversaire de la loi Badinter, bilan et perspectives, colloque Paris, 8 et 9 juin 1995, n° spécial Resp. civ. assu., avril 1996, p. 49 et s.

Berr, C.-J., Groutel, H. et Joubert-Supiot, C. (1981), Circulation, indemnisation des victimes, 1981, Sirey.

Berr, C.-J. (1985), La réforme française et les perspectives européennes, in La réforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (Loi du 5 juillet 1985), colloque Aix-en Provence, juin 1985, 1985, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, p. 127 et s.

Bigot, J. (1982), L'arrêt Desmares : retour au néolithique, JCP 1982 I 3090.

- Bigot, J. (1987), Les trois lectures de la loi Badinter, JCP 1987 I 3278.
- Bloch, E. (1982), Est-ce le glas du partage de responsabilité ?, JCP 1982 I 3091.
- Bloch, E. (1985), La loi du 5 juillet 1985 : Point de vue sur certaines de ses dispositions après première lecture, JCP 1985 I 3223.
- Bories, S. (1984), Les victimes de l'arrêt Desmares, JCP 1984 I 3157.
- Bout, R. (1985), Rapport introductif, *in* La réforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (Loi du 5 juillet 1985), colloque Aix-en Provence, juin 1985, 1985, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, p.17.
- Brousseau, S. (1986), La loi Badinter : guide pratique de l'indemnisation, 1986, Argus.
- Camproux, M. P. (1994), La loi du 5 juillet 1985 et son caractère exclusif, D. 1994, chron., 109.
- Carbonnier, J. (1993), Droit civil, tome 4, Les obligations, éd. déc. 1993, PUF.
- Chabas, F. (1983), Responsabilité sans partage, Entretiens de Nanterre, JCP éd. E, 1983, supplément n° 45.
- Chabas, F. (1985), Commentaire de la loi du 5 juillet 1985, JCP 1985 I 3222.
- Chabas, F. (1986), Brèves remarques complémentaires sur la notion d'implication et son rôle, Gaz. Pal. 1986, 1, doctrine, 262.
- Chabas, F. (1987), L'application dans le temps de la loi du 5 juillet 1985 et l'autonomie, Gaz. Pal. 13 nov. 1987.
- Chabas, F. (1988), Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985, 2e éd. 1988, Litec.
- Chabas, F. (1993), La réparation des accidents de la circulation dans la nouvelle législation uniforme des États Africains francophones, Gaz. Pal. 24 sept. 1993, p. 2.
- Chabas, F. (1995), Les accidents de la circulation, collection "connaissance du droit", 1995, Dalloz.
- Chapuisat, F. (1985), Rapport présenté au colloque Paris, 28 octobre 1985, *in* Indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, 1985, AIDA, p. 21.
- Cocral, F. (1983), La deuxième Chambre persiste et signe, Assurance française 1983, 251.
- Chartier, Y. (1986), Accidents de la circulation, accélération des procédures d'indemnisation, n° spécial hors série de la revue Dalloz, 1986.
- Collectif (1985), Indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, colloque Paris, 28 octobre 1985, 1985, AIDA.
- Collectif (1985), La réforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (Loi du 5 juillet 1985), colloque Aix-en Provence, juin 1985, 1985, Presses Universitaires d'Aix-Marseilles.

- Collectif (1987), La loi Badinter : changement ou continuité : Travaux du colloque de Lille, 12 juin 1987, 1988, Assurance française.
- Collectif (1996), Dixième anniversaire de la loi Badinter sur la protection des victimes d'accidents de la circulation : bilan et perspectives, n° spécial, Resp. civ. assu. n° spécial, avril 1996.
- Collectif (1998), Indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, colloque Paris, 19 novembre 1987, n° spécial Rev. gén. assu. terr. 1988.
- Conte, P. (1990), Le législateur, le juge, la faute et l'implication (la fable édifiante de l'autonomie de la loi du 5 juillet 1985), JCP 1990 I 3471.
- Couffin, D. (1977), L'assurance automobile No Fault – les leçons de l'expérience aux États-Unis, 1977, éd. Argus.
- Durry, G. (1998), L'assurance automobile, collection "connaissance du droit", 1998, Dalloz.
- Ehrenfeld, M., Landel, J., Marchand, C., Margeat, H., Michel, J. M. et Pechinot, J. (1985), Accidents de la circulation, Commentaire de la loi du 5 juillet 1985, 1985, éd Gazette du Palais.
- Ewald, F. (1982), L'accident nous attend au coin de la rue, les accidents de la circulation, histoire d'un problème, La documentation française, 1982.
- Groutel, H. (1985), La loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, éd. Techniques, n° spécial 12 bis, Juriscl. doit civil, 1985.
- Groutel, H. (1986), Le fondement de la réparation instituée par la loi du 5 juillet 1985, JCP 1986 I 3244.
- Groutel, H. (1987), Le droit à indemnisation des victimes d'un accident de la circulation, 1987, Assurance française.
- Groutel, H. (2000), Nouveau combat pour l'autonomie de la loi du 5 juillet 1985, Resp. civ. assu. 2000, chron., 13.
- Hellner, J. (1997), La nouvelle loi suédoise sur l'assurance automobile obligatoire, Rev. gén. assu. terr. 1997, 153.
- Jourdain, P. (1995), Domaine et conditions d'application de la loi du 5 juillet 1985, n° spécial, Gaz. Pal. 20 juin 1995.
- Mazeaud, L. H. et J. (1991), Leçons de droit civil, Obligations, théorie générale, 8e éd. 1991, par F. Chabas, Montchrestien.
- Lacabarats, A. (1987), La loi n° 85-677 du 5 juillet 1985. Une année d'application par la Cour de cassation, rapport annuel de la Cour de cassation pour 1986, Gaz. Pal. 1987, 1, doct., 74.
- Lacipière, F. (1984), Décisions des Cours d'appel : le refus du < tout ou rien >, Argus 1984, 882.
- Lambert-Faivre, Y. (1981), Réflexions sur la nature juridique des assurances de

- responsabilité, *in* Mélanges Vincent, 1981, Dalloz, p. 193.
- Lambert-Faivre, Y. (1982), Aspects juridiques, moraux et économiques de l'indemnisation des victimes fautives, *D.* 1982, chron., 207.
- Lambert-Faivre, Y. (1983), Pour un nouveau regard sur la responsabilité civile, *D.* 1983, chron., 102.
- Lambert-Faivre, Y. (1985), La réforme du droit français de la responsabilité civile, *in* La réforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (Loi du 5 juillet 1985), colloque Aix-en Provence, juin 1985, 1985, Presses Universitaires d'Aix-Marseille.
- Lambert-Faivre, Y. (1987), L'évolution de la responsabilité civile : d'une dette de responsabilité à une créance d'indemnisation, *RTDCiv.* 1987, 1.
- Lambert-Faivre, Y. (2001), *Droit des assurances*, 11e éd., 2001, Dalloz.
- Lambert-Piéri, M.-C. (1989), Régime des accidents de la circulation, *Rep. civ. Dalloz*, v° Responsabilité, jan. 1989.
- Larroumet, Ch. (1985), L'indemnisation des victimes des accidents de la circulation, L'amalgame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique, *D.* 1985, chron., 237.
- Le Roy, M. et Brundin, L. (1977), La législation suédoise sur la réparation des dommages occasionnés par les accidents de la circulation : la fixation de l'indemnité, *Assu. fr.* 1977, 633.
- Le Tourneau, Ph. et Cadiet, L. (2002-2003), *Droit de la responsabilité et des contrats*, 2002-2003, Dalloz.
- Legeais, R. (1986), *Circulation routière, l'indemnisation des victimes d'accidents, commentaire de la loi du 5 juillet 1985 et des textes qui l'ont complétés*, 1986, Sirey.
- Malaurie, Ph. et Aynès, L. (1995-1996), *Doit civil, Les obligations*, éd. 1995-1996, Cujas.
- Margeat, H. (1968), *Accidents de la circulation, responsabilité et réparation du dommage, Maux et remèdes*, 1968, éd. *Assu. fr.*, avril et mai 1968.
- Margeat, H. (1982), La relève de la garde par le risque objectif, *Gaz. Pal.* 1982, 2, 521.
- Margeat, H. et Landel, J. (1987), Desmares est mort, *Gaz. Pal.* 13 sep. 1987, 2.
- Margeat, H., Landel, J. et Marchand, C. (1986), Accidents de la circulation : La loi Badinter 6 mois plus tard ou les 7 points clés, *Gaz. Pal.* 9-11 mars 1986, doct. 147.
- Margeat, H. et Legrand, B. (1974), La réparation des accidents de la circulation en Espagne, *Assu. fr.* 1974, 465.
- Margeat, H. et Legrand, B. (1976), La réparation des accidents de la circulation en

- Suède, Assu. fr. 1976, 95 et 1976, 473 et 481.
- Oppetit, B. (1991), Le rôle créateur de la Cour de cassation, *in* Bicentenaire de la Cour de cassation, Documentation française, 1991, p. 161.
- Picard, M. (1931), Pour une loi sur les accidents d'automobile, *Rev. gén. ass. terr.* 1931, p. 5 et s., et p. 489 et s.
- Radé, C. (1996), L'art. 1er de la loi du 5 juillet 1985 à la dérive, *Petites affiches*, 19 jan. 1996.
- Rebut, D. (1996), De la responsabilité contractuelle du fait d'autrui et de son caractère autonome, *Rev. recherche juridique* 1996, p. 409.
- Ripoll, J. (1972), Sur des projets américains de réforme en matière d'accidents d'automobiles, *Rev. gén. assu. terr.* 1972, 5.
- Savatier, R. (1967), Sécurité routière et responsabilité civile à propos du projet Tunc, *D.* 1967, chron., 1.
- Starck, B. (1966), Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation, *RTDCiv.* 1966, 635.
- Terré, F. et Lequette, Y. (1994), *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, 10e éd., 1994, Dalloz.
- Terré, F., Simler, Ph. et Lequette, Y. (1993), *Droit civil, Les obligations*, 5e éd., 1993, Dalloz.
- Tunc, A. (1964), Le problème de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, *D.* 1964, chron., 569.
- Tunc, A. (1965), A propos de deux cas d'espèce : nécessité d'une loi sur la réparation des accidents de la circulation, *D.* 1965, chron., 169.
- Tunc, A. (1965), Le fait du piéton qui déborde du trottoir, *D.* 1965, 662.
- Tunc, A. (1965), Le petit chat et le gros chien : pour un statut du passager victime d'un accident, *D.* 1965, chron., 405.
- Tunc, A. (1966), La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation, 1966, Dalloz.
- Tunc, A. (1967), Le projet Tunc et la réforme du droit des accidents de la circulation, n° spécial de *Droit social*, fév. 1967.
- Tunc, A. (1967), Sur un projet de loi en matière d'accidents de la circulation, *RTDCiv.* 1967, 82.
- Tunc, A. (1975), Les causes d'exonération de la responsabilité de plein droit de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil, *D.* 1975, chron., 83.
- Tunc, A. (1975), L'indemnisation des dommages corporels et des incapacités physiques et mentales : un projet australien, *Droit social*, fév. 1975, p. 133.
- Tunc, A. (1977), La réforme de l'assurance automobile aux États-Unis, *Rev. inter. dr. comp.* 1977, 576.

- Tunc, A. (1977), L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, La loi suédoise du 15 décembre 1975, *Rev. inter. dr. comp.* 1977, 776.
- Tunc, A. (1981), Pour une loi sur les accidents de la circulation, 1981, *Economica*.
- Tunc, A. (1983), Le droit français des accidents de la circulation, *in* Mélanges Yoshiyuki Noda, 1983, Tokyo.
- Tunc, A. (1987), L'assurance automobile au Québec : bilan d'une réforme, *Rev. inter. dr. comp.* 1987, 453.
- Tunc, A. (1991), La loi française du 5 juillet 1985 sur l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation et La loi du 5 juillet 1985 quatre ans après, *in* Jalons, dits et écrits d'André Tunc, 1991, p. 215 et p. 225.
- Venell, M. (1976), L'indemnisation des dommages corporels par l'Etat : Les résultats d'une expérience d'indemnisation automatique en Nouvelle Zélande, *Rev. inter. dr. comp.* 1976, 73.
- Viney, G. (1982), L'indemnisation des victimes de dommages causés par <le fait d'une chose> après l'arrêt de la Cour de cassation du 21 juillet 1982, *D.* 1982, *chron.*, 201.
- Viney, G. (1984), La faute de la victime d'un accident corporel : le présent et l'avenir, *JCP* 1984 I 3155.
- Viney, G. (1986), Réflexions après quelques mois d'application des articles 1er à 6 de la loi du 5 juillet 1985 modifiant le droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, *D.* 1986, *chron.* 217.
- Viney, G. (1988), La loi Badinter, 2 ans d'application, n° spécial hors série, *Rev. gén. assu. terr.* janvier 1988.
- Viney, G. (1992), L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, collection 'Droit des affaires', 1992, LGDJ.
- Viney, G. et Jourdain, P. (1998), *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2e éd., 1998, LGDJ.
- Wiederkehr, C. (1986), De la loi du 5 juillet 1985 et de son caractère autonome, *D.* 1986, *chron.*, 255.
- X...(1972), Une nouvelle voie dans l'assurance automobile Nord-Américaine, l'assurance indépendamment de la notion de faute, *Assu. fr.* 1972, 561.
- Zenati, F. (1989), Responsabilité civile – Loi du 5 juillet 1985, *RTDCiv.* 1989, 790.

摘要

法國交通事故的發生頻率及死傷情形，在歐盟國家中向來居高不下，多年來一直是嚴重的社會問題。以嚴格化的侵權責任為主軸，搭配責任保險與擔保基金制度所形成的「民事責任普通法制」，在實施多年後，仍不免其缺失。尤其是，「對被害人保護不足」與「促成訴訟案件氾濫」。改革的聲浪，自然因應而生。交通事故損害賠償法的改革，乃成為繼勞動災害事故之後，主導法國民事責任法演變發展的另一關鍵因素。

經由 1985 年 7 月 5 日法律的制訂，法國交通事故損害賠償法的改革，確定朝向「加強保護被害人，改善其法律地位」的方向發展。一方面，刻意擺脫傳統民事責任法的思考模式，改從「被害人」角度出發，大量減少因交通事故受有損害卻不予賠償的情形，使得適用傳統民事責任普通法仍無法獲得損害賠償的被害人，仍可能依該法律請求賠償。他方面，改革損害賠償程序，確保被害人的損害一定可以獲得賠償，而且是在簡化、迅速的程序下獲得賠償。此外，如何盡可能創造誘因，促進公平合理的訴訟外賠償和解，避免時間上冗長、金錢上耗費、結果上無益的法庭訴訟，也是改革的重點。

值得注意的是，在 1985 年 7 月 5 日法律的擬議過程中，以廢棄法院為首的司法體系，一直是扮演著「刺激、加速立法改革」或「間接參與立法改革」的角色，積極促進交通事故損害賠償法的改革。該法律施行迄今，已逐漸擺脫立法當時的諸多爭議，成為普遍令人滿意的制度。