

交通事故損害賠償責任之研究

劉得寬

——以汽車事故為中心——

序

近年來隨着經濟的發展，汽車交通工具亦在急劇的伸展中，此為汽車交通事故逐年增加之最大原因。據中央社巴黎（一九七一年）三月一七日專電（聯合報一九七一年三月二〇日刊載）稱，每九〇秒鐘世界上就有一人死於車禍，這表示世界上每天就有九六〇人，每年有三五萬人死於車禍。依本省警務處交通科之統計資料（附於本序後）指示，臺灣汽車數目在民國五五年時有一八八、二六一輛，但在四年後的五九年則已增至八四四、三一輛；肇事次數則由五五年之六、〇四五件（死亡九四八人、傷七、七九三人），激增為五八年一〇、〇七二件（死一、七一九人、傷一、三七〇人），五九年九、七〇〇件（死一、七〇九人、傷一三、三八四人），及六十年一〇、〇八八件（死一、七八〇、傷一三、四三）。

根據右列數字顯而易見，交通事故已如公害問題得被並列為今日社會之嚴重問題。近年來政府對此亦極力的研討改善對策，其主要方法為：①道路交通環境的整備；②道路交通安全運動之推行；③交通秩序的確立；④被害人救濟對策之加強等四種。前三者在防止交通事故於未然為目的；最後一者乃是使被害人獲得公平合理的補償為重心。

就汽車事故損害賠償言，現行民法乃採取，被害人之能證明加害人之故意過失方能獲取賠償，之過失責任主義（民一八四），但被害人對該種事實的舉證未必容易。因此，今日世界各國對此問題大都採取無過失賠償責任，或接近於無過失賠償責任之責任，採此主義之理論根據有二：一為「危殆責任」說，另一為「獲益者責任」說。前者乃、汽車本身本來就含有社會之危險性，故與人損害時不問其是否具有過失，仍應負責；後者即、利益歸屬者亦應擔負其在獲益過程中，與人損害之責任。故對

汽車事故，汽車保有人固然應負其責，除此外，因交通事業的發達而受惠之社會大眾亦應分擔其責，方為合理，因此各種社會保險及強制保險制度便為這種精神之表現。

以下將參考世界各國之立法制度，對於交通事故損害賠償之一般性問題在第一章的總說裏加以討論後，進而在第二章裏將英美法上之交通事故損害賠償額之實態加以介紹；然後，再就交通事故被害人救濟之實際問題在最後之第三章裏加以論究。

臺灣地區最近六年交通統計資料摘要

六十一年元月省警務處交通科調製

年 項 目	交 通 事 故 統 計									
	汽車數	肇事次數	死亡	受傷	平均每日肇事	平均每萬輛車肇事	平均每日肇事	平均每萬輛車肇事	死亡	受傷
五 五 年	一八八,三六一	六,〇四五	九四八	七,七九三	一六五六	二六〇	三〇八	三三,一〇〇	五〇〇六	四,三九五
五 六 年	二四七,三七五	七,二五八	一,三〇三	九,一七七	一九八八	三五七	二五,一四	二九,三四〇	五,三六三	三,七〇九八
五 七 年	六〇二,九三七	八,五四四	一,五六六	一一,一五三	二,三四四	四二一	三〇,四七	一四,一七一	二,四九八	一八,四九八
五 八 年	七五六,九二六	一〇,九二二	一,七一九	一三,七五〇	二,七五九	四七二	三七,六七	一三,三〇六	三,三七一	一八,一六六
五 九 年	八四四,三一一	九,七〇〇	一,七〇九	一三,三八四	二,三八四	四六八	三六,六七	一四,四八九	三,〇三四	一五,八五三
六 二 十 年	九八二,五〇三	一〇,〇八八	一,七八〇	一三,四一三	二,七六四	四八八	三六,七五	一〇,三六八	一,八二三	一三,六五一

附註：汽車數係含軍車、機車暨汽車一併統計（五十五、五十六年不含輕機車）。

第一章 總 說

一 汽車損害賠償責任之強調

現行民法採取被害人之能證明加害人之故意過失方能獲取損害賠償之過失責任原則（民一八四）。但該舉證未必容易，往往會使被害人立於不利之地位。然、直接實施加害行為之駕駛者為受僱人時，雖可要求其僱用人代負賠償之責，惟僱用人對受僱人之選任監督已盡相當之注意或縱加以相當之注意亦仍不免發生損害時，則可免其責（民一八八I），本條乃是為使被害人易於向有資力之僱用人獲取賠償額而作之規定，亦係屬於舉證責任之轉換，須由僱用人一方來證明自己對受僱人之選任監督並無過失，以資加強使用人的責任。但這種以僱用人責任為基礎之駕駛者責任，依然還是脫離不了民法一八四條之過失責任原則，即、被害人不能證明駕駛者（受僱人）之過失責任時，還是無法要僱用人負其賠償之責。

日本有鑑於此，在其汽車損害賠償法第三條裏規定：「為自己將汽車提供他人作為運行者，因其運行侵害他人生命或身體時，對該損害應負賠償之責任。但能證明自己及駕駛者之對汽車運行並無疏忽，以及被害人或駕駛者以外第三人有故意過失，且無汽車構造上缺陷或機能上障礙時，則不在此限。」依此規定，僱用人單是證明自己之無過失還是逃不了責任，其還須進而證明被害人或第三人之故意過失方能負責。故本條之規定非僅是舉證責任之轉換，同時還是屬於一種無過失責任或已接近於該種責任之規定。易言之即汽車事故發生時，加害人（包括供車者）一方被認定應負賠償之責，惟有一定事由時，則可免責。

如斯，對於汽車責任：將原來的過失責任原則修正，而承認無過失責任之一種立法態度，自二十世紀初葉以來廣被世界諸國，例如奧國（一九〇八年）、德國（一九〇九年）、義大利（一九一二年）、瑞典（一九一六年）、荷蘭（一九二五年）、芬蘭（一九二五年）、挪威（一九二六年）、丹麥（一九二七年）、瑞士（一九三二年）、捷克（一九三五年）等國所採。除

此之外，法國判例事實上亦承認無過失責任，英美亦藉着判例加重事實上責任。

爲何要承認無過失責任，其主要理由有三：(一)汽車事故乃是隨着汽車事業的發達，在一定比率下必會產生之特殊危險（即汽車本身就含有危險性）。故倘因加害人之無過失而致被害人未能受償，則未免對被害人過酷；相反的即使令汽車保有人一方負擔賠償，汽車保有人還可以爲預期可能發生的損害，而把它列入於預算之內，因此對保有人亦不致於過酷。(二)對於這種特殊性危險，承認無過失責任時，可間接的加強汽車保有人一方的注意義務，以資預防事故之發生。(三)汽車保有人，多屬於有產階級，藉汽車之運行獲取利益，因此要汽車保有人一方負擔損害，還算是公平。總之，此乃以危險責任爲主，而加以報償責任之一種特殊的責任形態。

但日本汽車損害賠償法（以下簡稱爲日自賠法）中所規定之汽車責任，比起諸外國之立法例有較重的感覺。蓋因、①日自賠法第三條上之規定，對同乘坐者之受害場合亦得適用，此與對無償同乘者不能適用之其他國家法律比較，適用範圍較廣。②免責事由部分，雖與德國法頗爲相近，但德國法有由動物加害之負責事由規定，日本法則無。③在德國、瑞士，對於依特別法而生之汽車責任定有最高賠償額。對超過部份之賠償請求，則須依照民法之一般規定，非由被害人來證明加害人之故意過失不可。例如，德國訂死傷之最高賠償額爲二五、〇〇〇馬克；在瑞士，如被害人之收入爲異常高額時，法官得限制其賠償額，日本則無此規定。

又、日自賠法第三條中所云之汽車保有人，乃指如同汽車所有人或承租人等具有汽車使用權及利益之歸屬者而言，保有人所僱之駕駛員，則不適用本條之規定。因此，汽車保有人與駕駛者爲不同人時，保有人必先依本條負其責任。保有人要對其所僱之駕駛員行使求償權時，必須依照民法之原則規定證明駕駛員之故意過失。

本條之責任，會因左列之強制責任保險而受到保護，在此範圍內本條所規定之重責任並非立即就能成爲汽車保有人之負擔。故本條所能被適用者，一般乃指超過保險限度之損害額而言。

二 汽車損害賠償責任之強制保險

未投汽車損害賠償責任保險之汽車，不得駕駛。此乃日自賠法第五條裏所作明文規定，以此強制汽車保有人或駕駛者加入責任保險。要保人雖然誰都可以，但通常是汽車保有人；保險人則為保險公司。此種責任保險乃是為了填補，汽車保有人或駕駛員履行損害賠償後所受損害為目的。

這種強制責任保險制度在諸外國裡亦廣被承認，其主要國家有奧國（一九二九年）、英國（一九三〇年）、瑞士（一九三二年）、及德國（一九三九年）等。又、法國則設有一部強制責任保險制度，且在一九五一年國家還設有保障基金之特殊法人，美國多數州亦實施強制責任保險制度。就大體以言，早期承認無過失責任之國家，不久便設立強制責任保險制度；反之、對無過失責任承認較遲之國家，則與之同時設立強制責任保險制度。故強制責任保險制度與無過失責任，有密切關係。責任保險為負賠償責任加害人之自衛手段，藉以達成被害人救濟目的。即使承認無過失責任以保護被害人，但如不另設責任保險加以保護時，其結果還是無實效。在另一方面言，無過失責任或有碍個人自由活動之虞，故能以責任保險保護，則可補其缺陷，因此、責任保險會使無過失責任容易化。責任保險者，乃是將對過失責任或無過失責任之二者選一的問題，藉着責任之社會分攤把它抑制，以求更高层次的解決方法。

但、責任保險制度，亦非盡善盡美，其最受批評處為，本應給加害人課予重損害賠償之制裁，却因有責任保險之緩和，以致汽車使用人減輕注意力，而有增加危險之虞。故法國一八四四年西奴商事法院，曾以上述理由認為責任保險有違反公序良俗而宣告無效，但在翌年（一八四五年）之巴黎控訴院，又改判為有效，自是而後大都承認責任保險制度為有效。但美國麻省於一九二五年採用強制責任保險制度以後之翌年，被統計車禍增加百分之四十，此乃成為日後反對強制責任保險者之論據。

但實際上是否真因責任保險而增加車禍，甚為令人懷疑。隨着責任保險損害之確實能夠得到賠償，使被害人在以往不願意訴請（自認為請求亦無實效）之數種潛在車禍亦難免顯着化，由此車禍之統計數字亦當隨之增加。因此將統計數字增加百分之

四十的責任完全歸於責任保險制度之推行，則未免太過於果斷。且就麻省在一九五〇年國家安全審議會所舉的麻省在東北部交通安全競爭中獲優勝之事實以斷，右述之事實乃不確實。

有人又主張，即使被假定強制責任保險的結果，事故會因而增加若干，但在「兩害相權取其輕」之原則下該制度還是應被採用；為防止弊端起見，八〇%——九〇%之損害額由保險公司填補，其餘部份則由加害人負擔。但就實際言之，這種制度對被害人之保護有欠完全，同時留此一點殘餘額令加害人負擔，亦不致於會使之增加多大的注意力。因此，在民事上應徹底推行損害之公平負擔以保護被害人，同時為防止事故之發生，可使用刑法或交通取締罰規，方為解決交通事故之道。

日本法律已採取強制責任保險制度。且承認被害人對保險公司，在保險金額限度內之直接損害賠償給付請求（日自額法一六條），除此之外還設有國家保障制度（註一）。

但日本所定金額比起諸外國要低，例如其規定，死者五〇萬圓（約臺幣七萬二千元），重傷一〇萬圓（約臺幣一萬四千三百元），輕傷三萬圓（約臺幣四千三百元）。德國死亡保險金額最低限定為一〇萬馬克（約臺幣一〇〇萬元）、英國為五千英鎊（約臺幣五六萬元）、瑞士五萬法郎（約臺幣四六萬六千七百元），其高低與該國國民生活水準有關，同時亦與社會對人身價值看法有關係（註二）。

但右述之金額乃屬於保險金額，被害人之實際損害額低於它時，就依照實際損害額給付。被害人為其損害額須與保險公司交涉，必要時還得以保險公司為相對人提起訴訟。

更有甚者，強制責任保險制度，並不能防止訴訟之增加。因有訴訟之不確實結果，訴訟之遲延，以及訴訟費用等缺陷。美國汽車責任研究之第一人 Ehrenzweig 教授在其著作“Full Aid” Insurance for the Traffic Victim（交通事故被害人之「完全扶助」保險）裏，曾提倡將現行之責任保險制度變為類似於勞動者災害補償之為被害人死亡傷害而設的保險制度。此乃事故發生時，保險公司不問損害額如何，應向被害人給付保障最低生活之一定金額，在其反面，對無刑責之加害人會免除一切損害賠償責任。該種制度之補償金額為，一週內之傷害為五〇元美金，以此為基本，死亡時，其生存配偶至其死亡或再婚為

止，能獲取右述基本額之四五%，子女則至其死亡或成年為止，每人得基本額之一五%（兩者合計不得超過七五%），或一次領取二〇〇週份之一萬元美金，或請求以生存年數為基礎所算出之金額。被害人得任選其一。

此乃暫時將責任問題擺開，而對某程度之不可避免的損害如何的加以填補，如何讓被害人迅速確實的得到補償為問題之核心。

三 政府之汽車損害賠償保障事業

責任保險未能被適用時，政府應於保險金額同等限度內填補其損害。諸如①駕駛者逃跑而不知保有人時；②被保險人以外之人，即未加入保險之人，如由竊車者引起事故時；③還有因保險契約者或被保險者之惡意而生損害，按保險之性質，保險公司會免除填補責任時。以上諸情形，有被害人之直接請求時，為保護被害人起見，保險公司仍然要給付，然給付後保險公司得對政府請求補償。

這種政府的保障事業，以特別預算會計來支付，該基金則由負損害賠償責任者之求償金來充當之。

本制度，乃參考法國、英國、美國紐澤西州以及日本自賠法等之賠償保障金制度而提，對被害人之保護來說這是最進步的方法，頗值吾等參考。

四 危殆責任——過失責任主義與結果責任主義（註三）

過失責任者乃，對行為人為當時之認識範圍之預見可能在客觀上被論定，並且要其在相當注意義務範圍內，負擔損害防止義務，倘有違反時，要其負擔賠償之責任。

首先就人類科學最高基準裡所示之至大至高的注意義務，被過失推定（即舉證責任顛倒），對危險蓋然性較高的企業（如飛機），在純粹原因結果的關係上產生純原因結果的責任，而對所生損害負擔賠償義務，不得以不可抗力為免責事由抗辯之。

然危殆狀態之作出與損害發生之允許，早被認為是適法。因此，對危殆狀態之作出要社會來為之擔保。即、一旦有損害之發生，則對所生損害應給予補償。對公益企業之遂行與公眾法益侵害，請求社會調節，以期損害之在社會上衡平分擔，而確立責任保險的制度。

過失責任主義與無過失責任主義，在當前社會已非處於原則例外之關係。在現代之經濟生活裏，因生活情況之大為變動，具危險性新企業亦不斷在發展，以致在現行民法上，呈為企業責任為根據之危殆責任。其已非屬於過失主義之例外，而是屬於另一種之基本原則（註四）。

過失責任主義與無過失責任主義（除危殆責任之外，還有報償責任、衡平責任、及違法狀態責任等）者，並非處於原則與例外之關係，而是分屬於兩極的基本原則，兩者皆對於普通生活與異常危險生活關係之二形態的違法現象予以規律之二種極限原理。其非相互排斥之排他原理，而是具有相互交互作用，並對種種濃淡、階級、種類的中間領域予以動的規律之兩極限原理。同時，將生活上過失責任之合理性醇化後，把異常、特殊的生活關係之無過失責任演繹出來，對兩者各個合理性的醇化而言，將損害予以社會上衡平分擔，而貫徹損害賠償責任統一原理之基礎。

有關危殆責任之特別法並未被制定，適用普通法之國家裏，也並非以過失責任為原則，結果責任為例外。對性質上必然伴有公眾危險之企業，則以結果責任為原則，過失責任為例外。在適用私法上侵權行為之各種規定時，須配合規律對象之事業、行為、狀態之性質而異其原理，又在中間領域裏把該二原理，互相調節。

在民法裡所預想之小規模營業之僱用關係上，應適用對受僱人選任監督注意義務違反之僱用人過失責任主義。對大企業，尤以性質上對公眾伴有危險性之大企業，則應適用不以受僱人過失為要件，由僱用人危殆責任而生之結果責任為妥。對於營利為目的之企業，亦以報償責任作為企業責任之一根據。

危殆責任者乃隨着經濟發展不可避免的危險而生的損害填補，要使損失非單在當事人間求其衡平分配，同時還須把該損害讓社會衡平分擔。因此危殆責任者，乃是由於預使危險依照一定蓋然性平均分攤之災害保險制度之發達而來。

企業主人把危險依照一定的蓋然率作平均分配，藉通常小額的保險費確保賠償額，且對於有碍事業的危險，平均予以分散，此種保險制度即具有危殆責任。依此災害保險制度而生之被害人與企業主間之損害分配，一方面讓被害人對損害賠償請求權得予確保，他方面將企業主之經濟負擔平均分配與企業主之間，使被害人與企業主，被害人公衆全體與企業利益享受者全體間，實施損害的衡平分配。

總之、危殆責任乃將利益主義（報償責任）醇化，在企業責任之範圍內具體適用衡平主義，進而讓損害由社會衡平分擔。採個人主義態度之羅馬法普通法上之損害賠償，亦批評因加害人之過失，使賠償請求委諸於個人間之債權債務形態來實現之方法，而主張對於在社會協同生活上不可避免的損害之社會衡平分擔原理。此已在民法損害賠償法之根底裏顯然的被表現，尤其在危殆責任裏，更具體的見其適用。

尤其、現代的大企業，其本身就已包藏着危險，用盡現代科學方法，亦未能作精密的防止，如對此侵害必定要業主負其全責，則反而會影響公益事實的遂行。故要求公益事業之易於發展起見，非犧牲因該事業受損之公衆法益，而廣泛的要求國家全體或社會全體負擔其損害不可。因此損害賠償乃從單純由個人對被害人個個負擔賠償義務之個人間私法形態相脫離，以期損失之社會衡平分配，而表現社會保險制度。換言之，即拭去過責制裁之刑罰因素，而以社會衡平分擔方法填補損害，以此說明損害賠償之理論，爲其當然歸結。危殆責任乃預期着連帶性社會保險形態而發展。

第二章 英美法上交通事故損害賠償額實態

第一節 英美法上有關損害賠償額算定之特色

一 陪審之決定賠償額

英美普通法（Common Law）諸國裏，賠償額之決定本屬於陪審團的工作。然在英國，有關於決定賠償額所生之純粹法律

問題則屬於法官之權限。法官對於損害之是否直接產自於加害行為之結果，或加害人之是否具備合理的預見可能等問題，有予以適當指示之權利與義務，陪審團在此指示下決定適當賠償額（註五）。但，陪審團在算定工作上有誤採法原則之情形時，法官有指示陪審團依據正確法原則再予評價之義務（註六）。

美國比英國更嚴守由陪審決定賠償額之原則。陪審團賠償額之決定只要非受感情的干擾，或顯然的違反證據，以致於有偏向於當事人一方；或對有關事實與法律觀點顯然有錯，以致有失司法確信之賠償額決定情形外，法官不得干涉陪審之決定。（註七）。然陪審之決定額顯然有過大或過小之情形時，事實審法院得廢棄原決定再行審理（註八）（註九）；或經當事人同意後（註十），對陪審過大評價額予以減額（*remittitur*）、或對過小評價額予以增額（*addition*）等以自由裁量代替再審；又一般上級審法院亦得以事實審法院之自由裁量權濫用為理由，宣告陪審評決額之不當，而實施再審理或賠償額之變更（註十一）。

二 賠償額在先例上效力

對同種事例有統一賠償額之必要，但因時間、情況、經濟等諸條件之千差萬別，要對各種賠償額作非合理的統一幾乎不可能。因此，對賠償額相當性之決定，在類似例的比較考量上成為非常重要方法（註十二）。然並非必受同種先例之拘束。英國之 *Bird v. Cocking & sons*, [1951] ZTLR 1260 謂：「先例賠償額，並非要設立確定不變之基準，只不過作為同種侵害相當額之指引（*guide*）而已」；在美國，因各案件之細微部份各有不同，故即使類似之案件，亦不得作為決定人身事故賠償額之拘束上先例。例如對於喪失單腿及右腕之九歲少年，決定一五美金賠償額之 *Virginia Ry. v. Rose*, 267F 2d 312 (1959) 一案認為此屬十年前被過大之事例，故在今日無須作同樣解釋（註十三）。

三 損害賠償額算定上的特別

(一) 損害賠償額之增額事由

(1) 懲罰性的損害賠償額：Common Law 諸國裏，對於全然勿視他人權利以致他人受損害之行為，一般得加算懲罰意義之賠償額（註十四），但要承認懲罰意義的損害賠償時，除須舉出被告侵權行為事實外，還須證明被告對原告權利之勿視。在美國汽車人身事故裏，對於全然勿視他人權利之糊塗駕駛（註十五）、酒醉駕駛（註十六）、逃脫（註十七）等，加以懲罰意義之損害賠償額（註十八）。

懲罰意義之損害賠償是否得依責任保險約款填補之，對此意見紛紜，多數判例及少數學說認為，如採否定說則「責任保險的本質上目的，雖在於保護公眾，但因加害人的太過無謀致使保險公司可逃避責任，此反會產生不合理結果」。以此為理由，承認可得填補（244F 2d 823 (1957); 197A 2d 591 (1964)）；反之，少數判例及多數學說則認為倘使承認填補，則反會喪失懲罰之本意，而把受懲罰賠償糊塗駕駛人之責任，轉嫁與社會大眾為理由，予以反對（307F 2d 432(1962)）。

(2) 既往症之惡化：一般原則上，損害之因為原告既存肉體條件而增大，然損害之發生係以被告之行為為主因時，被告對於增大部分亦有賠償義務（註十九）。美國一部判例把一般場合裏之損害擴大，跟起因於原告惡習慣，特種體質等而起之不健康狀態之損害增大相加以區別，但大多數判例則否認侵權行為為擴大部分之減額（註二十）請求。

(3) 流產：因車禍流產時，被害人對因精神（註二一）及肉體痛苦，致流產結果之健康上損失，有請求賠償之權利。在頗多州裏，還承認因驚愕為原因以致流產之賠償請求（註二二）。甚至於對因受害結果，增加生產痛苦之損害，亦承認其賠償請求。

(4) 其他之增額事由：在特殊事件裏，還承認賠償額之增額。例如英國曾有一位五個兒子的母親被汽車撞死，父親以汽車公司為被告提起訴訟，訴訟繫屬中父死，五兒成為孤兒，法庭對本案認為，父死會成為子女賠償額增加之事由，而承認賠償額

之自六五〇鎊增至一五〇〇鎊(註二三)。

(二) 損害賠償額之減額事由

(1) **事故後被害人一方治療怠慢**：人身事故發生後，被害人因自己之不注意，怠慢或不合理行為致回復遲滯時，對該行為結果之損害(依通常之注意得避免之損害)不得要求賠償(註二四)。原告應配合該事故之實情藉合理的措施，將自己損害不予擴大之義務，被告得證明原告治療之怠慢或不合理行為致損害擴大之事實，請求減低賠償額。然是否接受完全理想之治療則非所問，故被告不得以未接受一般所行特別治療方法或未作非常花錢的治療方法為理由，主張減低賠償額(註二五)。依實際情形，成為頻仍減額事由者為，有即時治療必要情形，而拒絕被告之治療要求，或遲延治療時間以致損害增大(註二六)(註二七)或雖伴有治療上痛苦(註二八)，但對手臂或頷之機能回復為必要，而被告怠於治療時，亦得聲請減額。(註二九)

但可否以被害人所選醫師之技術未熟練或手術失敗為由主張減額，多數判例為此有所爭執。一般言之，對醫師之選擇已盡合理的通常注意，雖在不同的治療方法下或可減輕被害結果，對此加害人不得請求減額。

(2) **與有過失**：Common Law 上如能證明原告之過失對損害直接有所幫助時，被害人為與有過失(註三十)。與有過失之原則最近有被修正之傾向，依照英國一九四五年 The Law Reform (Contributory Negligence) Act. s. 1 (1)(4) s. 4 所示，如因自己之過失與他人過失相為競合而受損害或死亡時，該損害賠償額，乃須依照法院認為相當之責任分配法理決定之(1946 1 ALL ER 620 參照)；在美國對於汽車責任至少有五個州採取比較過失之原則，其他大多數州則有修正傾向，例如奧利岡州之聯邦地方法院，對因肩骨受折，全身受障礙把餘年由二十年縮短為十年之案件，承認被告二十萬美金之損害，但因被害人與有過失而減額二五%(263F Supp 47 (1966))。

(3) **安全帶之不裝置**：被告可否對於被害人之未裝設安全帶為理由請求減額，最近在加拿大的 British Columbia 最高法院院裏，對於 Yuan v. Farstad(1968)66DLR 2d 295 案件認為，在汽車碰撞事故裡，加害人若能舉出被害人如裝有安全帶則

可減輕損害之證明時，得成爲減額之事由。然，嗣後在 *Mac Doneu v. Kaiser*, (1968) 68 DLR 2d 104 一案裏，最高法院認爲，安全帶之效果在科學上猶有爭議，故對於未裝置安全帶本身，不得成爲減額事由。

在美國亦承認被害人己盡通常合理的注意義務時之金額賠償請求。例如有三八歲的細菌學者（年收一萬二千美金）因他的左眼受傷失明而承認十萬美金之賠償額。 *Karanagh v. Butorac*, 221 NE 2d 824 (1966)。印地安那州上級法院認爲安全帶之能否避免傷害之鑑定，到目前爲止還未有十分的根據，故事實審法院在審理案件時，有不採此項證據之自由。

(4) 其他：在英國，對於未亡人之再婚可能性亦把它視爲減額的事由。然，養育四兒之妻在夫死亡後將年三五〇鎊租來之六室房屋中之三室，以週九鎊轉租於他人時，該租金不得作爲減額之事由 *Buck Lev v. John Allen & Ford* (1967) 1 ALL ER 539。

(三) 伴有身體障害結果之損害額

加害人對於因受害隨伴而生通常合理預見可能之危險亦應負責，例如：被害人由原侵害自然產生第二種危險；治療中因醫師或護士之過失受障害；因被害發生精神錯亂等危害；因受害後體質衰弱而產生新的病症等是，然在美國多數法院裏，爲避免對最初加害人苛酷起見，對於其過失所創下之狀態，在通常危險範圍內負其責任，反之，對於在通常狀況下，不大可能發生之侵害則可免其責。

常有問題者爲，治療中因醫師過失以致障害增大，而被害人對醫師選擇已加以合理的通常注意，尙且該治療又屬於當該障得通例之治療方法時；多數法院，對於醫師過失所生侵害，視爲是由原侵害必然所生之即時及直接侵害之一部，被害人得請求全損害之賠償額（註三一）。然被告之責任，只限於隨着治療而生之通常危險，對於極端異常之誤療，則無責任（106 NE 589 (1914); 158 NE 778(1927); 256F. 2d 542 (1958)）。由加害人選醫師時，少數的事件裏對醫師不注意結果而生之全損害認爲有責任；但多數法院認爲，在原侵害之因故意所生之情形外，所選者爲正當資格醫師時，對於醫師之不注意或過失結果所生

之異常損害可不負責任 (138, So 411(1931))。

四 英美間賠償額算定基礎之相異點

(一) 因生命縮短之損害賠償額

在英國及加拿大，如遭受重大傷害及死亡時，對因生命縮短 Shortening of life 而喪失之得享其餘年之期待利益損失，應與經濟上之損失及痛苦個別請求而定其特別的損害賠償額 (Flint v. Lovelle, (1935) 1KB 354; the Law Reform (M. P.) Act, 1934)。此種賠償額在 Rose v. Ford (1937) 1KB 453 案裏對二三歲婦人算定一〇〇〇鎊；嗣後對二歲半之小兒因道路事故死亡 Benham v. Gambling, (1941) 1ALL ER 7，貴族院在控訴院之巡迴裁判裏廢棄確認一二〇〇鎊之判決，而認為小兒之在這種場合裏以二〇〇鎊為宜（又，這種賠償額之算定，不能單憑失去生命之長短或以此為主來算定之；應以對將來得期待之幸福的損失為基礎，並加以良識來決定之；對於幸福之算定，應擺開貧富或社會地位等問題）。嗣後對健康成人承認四五〇鎊 ((1948) 2ALL ER 729)，最近在 Buckley v. John Allen (&Ford, (1967), ALL ER 539) 一案裏后座部 (Queen's Bench) 對三五歲男子承認一〇〇〇鎊。Yorkshire Electricity Board v. Naylor 案裏 ((1967) 2ALL ER 1)，貴族院對二一歲男子認為控訴院之一〇〇〇鎊為不適當而改判五〇〇鎊。

然，在美國，一般對生命縮短，就侵害範圍及為此大概能獲致之肉體上或精神上痛苦等，於決定賠償額上應加以考慮。但在損害賠償之獨立要素上對此可不必考慮 (45 NE 1049 (1897); 231F Supp 192 (1964); Anno: 97ALR 823; 131 ALR 1352)。

但對於勞動能力之算出，英國對於因受傷害，生命縮短期間為一般之減額 (1953) 1ALL ER 395; 400 Q. B.)。美國則就一般無侵害時之餘命來算定 (129A 768 (1925); 55NW 2d 643 (1952); 167A 2d 773 (1961); 296F 2d 554(1961))，

其結果美國之賠償額較多。

美國法院，對生命縮短賠償額算定之困難，及被害人在未得賠償前死亡時，遺族可依照後述之 Fatal Accident Act。遺產管理人可依照 Law Reform (M. P.) Act 請求賠償。這時遺族為生命縮短或痛苦依 Law Reform Act 得受賠償額實際上應從 Fatal Accident Act 之賠償額扣除之。

(二) 死亡時之慰撫金額

因近親死亡，遺族的精神上痛苦，在英國並不認其為賠償之要素（參照 *Gillard v. Lancashire & Yorkshire Ry.* (1848), 12LT (O. S.) 356 其他 (1852) 18QB93; 3H & N211; (1854) 1 Marg 748; (1922) 38 TLR 899），在美國大部份判例，對受害人之悲哀或精神痛苦認為「不視為金錢的損失，故非為賠償之要素」（註三二），然在若干州裏（註三三），對特定情形下，受益人所受之感情損失及悲哀亦得成為賠償之對象（阿肯色州制定法承認最高可達二〇〇〇美金之慰撫金），有些例子，對喪子之父親承認賠償四五〇〇美金，對喪失之妻賠三〇〇〇美金，對死三〇歲夫之妻賠二〇〇〇美金，對喪失七六歲與六五歲雙親之三一歲既婚太太賠一、五〇〇美金，因一五歲少女之死賠其母一二、五〇〇美金，賠其別居之父五〇〇美金，因養母死賠其五一歲養女一萬美金等。

第二節 損害賠償額算定基礎與方法

侵權行為人，對侵權行為直接所生之損害賠償額負其責任，又對本人未預期且本人與通常人之預見不可能之情形，亦因直接侵權行為所生損害而負一般的責任。尤其在故意的場合裏，以侵權行為直接所生之所有損害為其賠償之對象（11 Hals LPP 251 et seq; 28 *ibid* p. 96 et seq; 22 Am jur. 2d Damages §80 et seq.）。

因汽車事故等侵權行為受傷害時之賠償額算定基礎，一般損害為①過去及將來之肉體痛苦；②對健康之損害；③享受生活

之損失及喪失肉體能力之不便；④職掌能力（勞動能力）之喪失等。對特別的損害有，勞動時間（即收入）的損失及治療護理費等（註三四）。死亡時有①死者在死亡前所受之痛苦；②動產上損失；③如未死亡時得合理期待之金錢上利益；④埋葬費；⑤醫療費等（註三五）。

一 傷害之場合

(一) 因傷害而生之各種痛苦

(1) 肉體上痛苦：因傷害及治療手術而生之痛苦得成爲賠償之對象，又對將來痛苦之產生有合理可能性時亦應被考慮（89 NW 2d 626 (1958)）。痛苦之正確測定雖有困難，其應考慮傷害範圍及性質及被害人之健康狀態等以決定之。

(2) 精神上痛苦：因傷害而生過去、現在、將來之各種精神上痛苦，其只要非不合理而無理由之情形外，應得成爲賠償之對象。被害人有特殊情形及對痛苦有敏感情形時，在賠償額算定上亦應被考慮。

(3) 受打擊之障害：因精神打擊產生肉體之障害時，美國對此判例態度並非一致。現在爲多數州所踏襲之初期原則認爲被害人無肉體上之打擊時不得請求賠償。然、最近有對於故意行爲或推定故意行爲，雖無關肉體上打擊亦得成爲賠償對象的判例，再進而有不問故意過失，即使無關肉體打擊亦得請求賠償之判例。

英國對於受精神打擊的賠償很早就已承認，在 Hay(or) Bourhill v. Young (1942) 2ALL ER 396 一案裏，馬克米蘭法官認爲，肉體障害非屬於科學上之物，精神上之打擊在各種場合裏，會產生若干肉體障害結果或至少會與之有關。King v. Phillips(1953)1QB 429, 440 一案之法官認爲，所有的駕駛員，在有過失之駕駛時，必會預想着誰會受傷害，故對於因過失駕駛而生之所有侵害，不論其爲傷害或打擊，賠償法上只要不會差得太遠時，還是要加害人負責任。

最近在 Chadwick v. British Transport Comm. (1967) 2ALL ER 954 案裡，原告在死亡九十人及負傷多人之

一九五七年列車衝突事故之際，參與救助活動，因該體驗上之打擊而患神經病。

(二) 後遺性障害

(1) 後遺障害後遺症：因肉體機能喪失而生之日常生活上不便，及因腦負傷，而為將來產生癲癇發生危險之後遺性障害，只要與侵害有相當因果關係時，得成為賠償之對象。對有癲癇發生之可能性，從前要求過五〇%以上確實性或蓋然性，但最近判例則對於二〇%或三〇%以下之可能性 (206F Supp 421 (1962))，或三至五%醫學的確定性 (123NW 2d 49 (1963)) 之場合亦承認其賠償對象。

(2) 對將來疾病感染性之強化：身體受障害結果，增加新疾，或患感染性或增大將來危險性時，對同種障害發生可能性增大事由亦成為獨立賠償額基礎，如斯判例尤其在美國最近常見到(註三六)。

(3) 對將來障害之憂慮：症狀之惡化以及有後遺症發生之虞之恐怖及憂慮，亦可成為障害精神痛苦以外之賠償對象 (註三七)。

(4) 其他：因後遺性障害而生之結婚機會減少，或受胎能力之影響等，在賠償時亦被考慮之列。

(三) 醫療費

入院費、護理費等所有醫療費，只要在合理之場合下，得成為賠償之對象(註三八)。為整治醜容對鼻子等整形手術費，只要非極其不實之情形外，還是能夠成為賠償之對象 (181 P 2d 645(1947))。

為接受適當之治療，或與專門醫師會談之旅費，只要為合理，則應被承認 (198 SO 801 (1940)；81SO 2d 178 (1955))，亦有承認去探，入院中兒子之父親旅費及被害人夫之費用之判例。

(四) 減少收入及利益之損失

被害人對於勞動收入減少的損失亦得請求賠償 (11 Hals L.E.P. 258 et. seq) 但對於加班津貼則應除外 (331 SW 2d 601 (1960))。

(五) 勞動能力之喪失

如喪失手足等，對將來勞動能力之減損，亦得成爲賠償額算定之基礎，而以一般損害請求賠償 ((1872) 28 LT 735)。要計算它的時候，對被害人之職業，過去收入、一般健康狀態、平均壽命、教育、工作、熟練程度、傷害性質範圍及其永續性，就職轉職之可能性等均在考慮之列。除此外對於加薪、勞動市場條件等種種要件亦在被考慮之範圍 (22Am Jur 2d Damages §92 et seq)，又在負傷時，實際上雖未就職，但能够證明將來就職之可能性時，得依照過去收入及右述之諸條件，以此爲基礎允許其請求賠償 (117 NW 2d 563 (1962); 222P 2d 122 (1950); 308F 2d 906 (1962))，對家庭主婦亦有承認這種賠償之例 (52NE 2d 576 (1943))，對小孩承認之例亦有 (166F 2d 400 (1948); 117NW 2d 563 (1962)) 等。

對因永續障害而勞動能力喪失之將來痛苦算定，應考慮公判時之被害人年齡健康等以決定其餘年，此際許其提出平均餘年表。然，餘年表與其他之事實及狀況相併或以此爲補助手段來加予考慮 (316 SW 2d 366 (1958); 325 SW 2d 9 (1956))。

(六) 務服 (service) 之喪失及生活關係之喪失

此與死亡情形同樣，重傷之場合亦允許此種賠償，因異型輸血引起腎臟障害之妻對其夫服務 (service) 之損失承認一萬美金 (196 F Supp 871 (1961))，引起腦障害之妻對夫的生活關係損失亦承認一萬美金 (198F Supp 517 (1961))，對兩手腕受破碎之夫之妻承認一一、五〇〇美金賠償金 (278F Supp 463 (1967)) 等是。

二 死亡之場合

(一) 英國

如周知 Common Law 規定，民事法院不得以人之死亡為訴因提起侵權行為之訴。然，(Baker v. Bolton (1808), 1 camp 493, 1846) 一案，為遺族對一般原則作 Fatal Accidents Act 例外規定，大意為因侵權行為而死亡之遺族，得因死者餘年喪失而生之死者財產上利益損失及遺族所受之金錢上損失，得向加害人（包括法人）請求賠償。

成為賠償對象者只限於被害人未死亡時，遺族之得根據其家族關係合理期待之金錢上利益損失，其應包含由死者無償提供之 Service 或因父母之死亡喪失受教育期待之損失，然如既述對遺族精神痛苦損害，及因死亡喪失親子夫婦等家庭生活關係等損害則不能要求 ((1942) AC 601, 617)，在本法下應除去自傷害至死亡之醫療費，然葬儀費則得被要求，埋葬費乃是從死亡直接產生之損害得被請求。

金錢上損失，則非對將來金錢上利益之合理期待舉證不可，金錢上利益之期待如只不過屬推測程度時，則不能請求。死亡者若尚生存時得發生之情事變更，或利益之增減等，在金額之算定上亦應被考慮 ((1955) 2 ALL ER 166)。賠償額在遺族間比例，下級審法院定賠償額為八、〇〇〇鎊，其中年青妻為七、五〇〇鎊，二遺兒為五〇〇鎊；在控訴院（上級法院）考慮妻再婚可能性之大而改判總額五、五〇〇鎊，損害賠償額中，其分配比例為妻三、三〇〇鎊，二遺兒中一為一、〇〇〇鎊，另一兒為一、二〇〇鎊。其他可能早逝之事由等亦有被列入考慮之情形。

(二) 美國

美國對有關侵權行為死亡賠償之情形，有侵權行為死亡法 Wrongful Death Acts (以下簡稱爲 death law) 與遺族法

Survival Acts (以下簡稱爲 survival law) 等立法(非各州均具有該法法律, 有些州在 survival law 裏兼有 death law 之機能者, 亦有在 death law 裏兼有 survival law 之機能)。

Death law 類似英國之 Fatal Accident Act 以對縮短生命死亡者之財產損失之賠償爲目的。對於財產之損失, 多數州之算定方法爲: ①以純益算出(即從死者預期之收入減去同人之必要生活費); ②如死者猶生存時, 可能因貯蓄而遺留之財產金額(扣去家族必要生活費)(297P 2d 339 (1956); 105 NW 2d 626 (1960)); ③以總所得(未扣去生活費金額)對死者生活費評價, 應對死亡時之年齡、餘年、健康、職業種類、收入、晉升等可能性, 老年時之收入減少可能性等, 亦應加以考慮。死者自傷害以至於死亡之痛苦損害, 則不得被請求。

Survival Law 承認被害人若未死亡時得提起之訴訟, 由其遺族提起, 即死者在死亡時所具有之訴因得被繼續爲其本來之目的, 對自傷害以至死亡爲止之死者痛苦, 醫療費及同期間收入損失承認其損害賠償之可能, 問題在, 對死者痛苦之賠償。從死者權利承繼之點言之, 才合乎理論, 痛苦費本是爲體驗痛苦而爲生存的人而生, 人之痛苦本是隨着死亡而消滅, 因此不得如同死者之財產上損失主張賠償方妥, 故阿利桑那、加利佛尼亞、印地安那等州均以立法明文採消極態度。然多數州仍承認之, 多數判例有對事故後一四日痛苦, 賠二萬美金, 二〇分鐘賠二萬美金, 四日一萬美金, 四小時一萬美金等例子。

死者在財產上所生金錢損失的算定要素與英國大體相同, 唯有合理期待之利益方能被算入, 受益人被期待餘年要比死亡者被期待之餘年短時, 這種情形亦應被考慮。惟在左列諸項可看出其特色:

(1) **情事變更**: 美國多數州的判例, 對於再婚等配偶將來之情事變更, 不成爲考慮之要素, 其賠償額不受再婚可能性等之影響 (Brooks v. US, 273F Supp 619 (1967); 110 SO 2d 156 (1959); 117 SO 2d 642 (1959)), 又對遺棄或別居在多數判例裏, 雖不致全然不可能賠償, 但在算定上仍爲考慮之重要要素。

(2) **喪葬費**: 在多數州裏, 採取 Survival Law 或 Death Law, 或在判例上 12A 2d 514 (1946) 對葬儀埋葬費允許被回復。

(3) 子女喪失教育期待或服務之損失：多數州與英國同樣，子女因雙親死亡喪失受監護或教育之期待時，視為有金錢價值之損失（對死亡乘客之子至其成年止，年賠五〇〇美金；對盲子至其二三歲止年賠七五〇美金，285F Supp 253(1968)；對三〇歲死者之三子教育費等損失賠二萬美金，內一萬一千美金為生活關係之損失 273F Supp 619(1967)；因父死對其二子給予四萬美金 173F Supp 547(1959)；妻或母之服務損失四萬六千美金 (153A 2d 490(1959) 等)。若干法院因配偶之死亡喪失「勸告」或「商量」者，承認金錢損失（因夫之死亡妻喪失商量之對象而賠一萬美金 (285F Supp. 253(1965))）。

(4) 生活關係之損失：在美國若干州裏，妻或子因他人之過失死亡時，夫之從妻所受，兩親之從子所受之服務等，此乃極具感情之物（不能謂之為慰撫金）對該損害亦承認其賠償。

對多額生活關係喪失承認之事例有，妻之服務損失外，對夫妻關係之喪失賠二萬五千美金 (195F Supp 557(1961))，又對侵害婚姻關係損害賠償，Common Law 上只承認夫之賠償，美國有主張廢止夫之訴權或連妻之賠償亦得請求，以期平等化之傾向。

(5) 胎兒：在 Death Law 裏胎兒是否是人，對此有肯定之判例 (38NW 2d 838(1949); 198A 2d 71 (1964))，與否定之判例 (50NW 2d 229(1951); 261P 2d 217(1953))。一般因胎兒死亡受利益者並非以胎兒為理由，對胎兒本身之死亡或胎兒將來的收入損失否定其賠償額 (22Am Jur 2d §125)。惟父死當時猶未誕生之胎兒在 Death Law 下，是否得享受利益，此屬別個問題，多數判例亦肯定之。

(6) 律師報酬：在美國對律師報酬，制定法上別無特別規定。多數州對於租金請求事件或對鐵路公司請求，承認律師報酬之賠償。一般除被告之因侵權行為結果所生之對第三人之訴訟部份外，不得以此為請求賠償之基礎 (22Am Jur 2d Damages §§ 165, 166)。

(7) 賠償額在制定法上的規制：美國極少數州，規定有死亡時賠償額之最低限或最高限，對前者，科羅拉多州規定最少三千美金，馬利蘭州規定須五千美金以上；對於後者，伊利諾州規定最高三萬美金，米蘇里州二萬五千美金，緬因州則二萬美金。

第三章 交通事故被害人救濟

第一節 日本交通事故被害人救濟制度之現狀

近年來隨着經濟之發展，汽車交通亦急劇的在伸展，此乃道路交通事故逐年增加之最大原因，日本在一九六九年一年內，因交通事故死傷人數已超過九八萬人以上，去年上半期就已達到四四七、四八一人，同時還有逐年增加之趨勢，誠足以令人憂慮。在此「交通戰爭」之時代裏，對於因交通事故而生之悲慘被害人之增加，已成爲今日社會之嚴重問題。

對於這種情勢，日本政府在這數年來，立於人命尊重的觀點，訂立各種確保交通安全的措施……。例如①道路交通環境的整備②；交通安全活動之推進；③交通秩序之確立；④被害人救濟政策之加強等。

爲對交通事故被害人（包括遺族）之損害賠償，求其適正化起見，規定有充實汽車事故損害賠償保障制度；以及對交通事故被害人所行之損害賠償請求予以援助。

具體以言，規定有汽車損害賠償保障制度，及汽車保險（任意）制度等，以確保對被害人損害賠償債務之履行；設立法律扶助等交通事故商量機構，以便扶助被害人損害賠償之請求；其他，還設有交通災害共濟及交通遺兒援護等援助制度。各已具備相當效果。茲分敘如左：

一 汽車損害賠償保障制度

(一) 制度概要

過去，日本交通事故被害人保護救濟措施極不完全。當交通事故發生之際，往往會因加害人之欠缺多額賠償金給付能力，

以及被害人對損害賠償法律知識之欠缺，以致被害人遭受委屈之悲慘結果。因此日本於一九五五年（昭和三十〇年）特別設立汽車損害賠償保障制度（以下簡稱「自賠法」蓋以日本把汽車稱為自動車），以資保護汽車人身事故之被害人。

此種制度乃是為保護汽車事故損害賠償而設：①在汽車人身事故裏，對於加害當事人，規定幾近無過失責任之損害賠償責任，以資減輕被害人一方之舉證責任；②令汽車保有人強制加入汽車損害賠償責任保險（以下簡稱爲「自賠責保險」）；③由政府經營保障事業，以資對於汽車脫逃事故被害人或無保險汽車之被害人之損害，予以補償。

（二） 制度內容

（1） 汽車損害賠償責任：以往對交通事故損害賠償，乃採取日民法七〇九條「故意過失不法侵害他人權利者，負賠償其所受損害之責任」規定。然、自賠法對交通人身事故規定：第一、賠償責任之主體，非必爲駕駛者，「爲自己供與汽車者」，亦應負責。「爲自己供與汽車者」即指汽車所有人或僱用人等對其運行具有支配權，或運行利益之歸屬者而言；第二、對將加害汽車爲自己使用者課予賠償責任，此爲民法一般原則外的特則。然、「爲自己提供汽車者」如能證明已具全以下三要件則可免其責，此即：①自己及駕駛者對汽車之運行並無怠於注意之情事；②被害人或駕駛者以外之第三人有故意過失之情形者；③汽車本身並無構造上缺陷或機能上障害等是。

此即，將汽車損害賠償責任主體，由駕駛者轉嫁於賠償能力較大之所有人或僱用人，以資減少被害人之得不到賠償之損失，故將舉證責任轉嫁於加害人一方，而使被害人之損害賠償請求容易化。

（2） 強制保險：爲促進汽車事故損害賠償責任履行之迅速確實起見，須確保具車者一方之賠償經濟能力。因此自賠法力採強制保險制度，強制汽車保有人締結自賠責保險契約，無締結自賠責保險契約之汽車不准運行。

本保險契約之特色爲：①被保險人爲該汽車之保有人以及駕駛人；②保險公司惟有在保險契約者或被保險人之惡意損害情形下才能免責。此乃、汽車保險之以保護被害人爲目的，爲避免保險公司之設立種種的免責事由以資逃避保險金之給付而設之

規定；③保險金得自動回復，即、在保險期間，即使發生數種事故，各能獲得保險金給付；④被保險人之保險金請求額，以給付被害人之賠償額為限；⑤被害人得直接向保險公司請求損害賠償給付；⑥被害人為給付當前之費用，可請求保險公司立暫付款之給付名目；⑦保險費率之算定，不得參入營利目的。

(3) 汽車損害賠償責任共濟：汽車損害賠償共濟制度，因昭和四一年（一九六六）六月自賠法修正而設立。

(4) 政府之保障事業：對於逃跑事件被害人及違反自賠法而無投保之車輛之被害人，因無法受到自賠法責任保險制或自賠責共濟制度之保護，為保護如斯交通事故被害人起見，政府特設被害人損害保障事業。該種保障事業經費，須自所有汽車徵收之，至於損害填補限度及損害査定之基準等，則可比照自賠責保險情形辦理。

一一 任意損害賠償責任保險制度

(一) 汽車保險（任意）：任意汽車保險與自賠責保險一樣，乃是以車輛為單位，由汽車保有人與保險公司所締結之契約。任意汽車保險與自賠責保險主要相異點，有下列諸點：①汽車保有人在法律上對契約締結並未被強制，對保險公司亦未課予接受契約之義務，因此，保險公司對多發事故（危險性較大）之保有人得拒絕契約訂定。②保險公司之免責事由，依保險約款訂定之，不似自賠責保險以法限制之。③保險金額亦由保險契約者任意訂定之，法律對此並無限制。④保險費率，依保險公司適正利潤算定之，又保險公司亦得考慮保險契約者之危險性，適當增加保險費。⑤並無被害人得直接請求之制度，此點與自賠責保險有所不同。⑥設有汽車人身賠償聯合保險辦法，對危險性特別高的契約，依特別保險費率由保險公司共同（聯合）把它承擔。

任意汽車保險，尤其是對人身賠償責任保險，此與自賠責保險相配合，在交通事故被害人救濟上擔任重要任務，隨着人命尊重精神及權利義務意識之普遍化而來的損害賠償額水準之高額化，對唯賴自賠責保險以求問題解決之困難意識逐漸滲透到汽車保有人，故人身賠償責任保險的普及率，近年來急速的在上昇。尤其在一九六五年一〇月，汽車保險約款被修正，對從來之四分

之三的補償，改爲全額之補償，其普及率亦隨之而急速上升，一九六四年末爲一三、一%，一九六九年九月則升爲四六、八%。

又、對物賠償責任保險之普及率亦逐漸上升，車輛保險之普及率則逐年下降。

(二) 汽車共濟(任意)：保有汽車之會員發生交通事故時，對被害人之對人及對物賠償義務履行，以及對車輛本身損害共濟擔保爲目的，與自賠責共濟相配合，在農村地域交通事故被害人救濟方面上擔任其重要任務。

(三) 汽車駕駛者損害賠償責任保險：又可稱爲Paper Driver保險，卽具有駕駛執照但未具汽車者，亦得以Paper Driver之身份加入之以駕駛者爲單位之損害賠償責任保險。此亦於一九六六年六月開始實施。

這種保險制度，駕駛執照持有人，對他人自用汽車，二輪車及付原動機汽車，在營業目的以外駕駛中，發生事故致他人死傷或毀損他人財物而負擔損害賠償責任時得受擔保，如訂有特約時對同乘者之死傷危險亦得擔保。

三 損害賠償請求權援助制度

交通事故被害人一般，對於損害賠償請求，欠缺法律知識及交涉能力，甚至有些還欠缺訴訟費之給付能力。因此，藉前述諸制度，確保加害人一方損害賠償責任之履行外，對於被害人之損害賠償請求，則援用訴訟之進行，整備配合有關必要之諸知識上體制，以資保護被害人。此有①法律扶助制度；②地方公共團體之交通事故服務活動；以及③其他交通事故輔導活動等。

四 其他援助制度

交通事故被害人得依前述汽車損害賠償保障制度，獲得解決。但因由於傷害程度之認定，與加害人之交涉，以及保險金請求手續等原因無法圓滿進行，而不及時之情形亦很多，尤其是對於低收入者，很可能會因被害人入院治療，致家族生活陷入困境。因此須藉交通災害共濟事業，對此窮狀打開救濟共濟之策。

其他還有對交通遺兒之援護問題，因交通事故傷亡家庭生活重心之父親或保護人，之家庭兒童年年增加。對此陷入困境之

交通遺兒的養育保護及升學之援助等，已成爲當今嚴重的社會問題，對此地方公共團體亦應設法解決。

第二節 汽車損害賠償履行確保之立法動向

一 債務奴隸制或補償之社會化

在私責任中心之補償體系下，到底是否有「履行確保」之問題。例如包括大公司職員地位等無形物，多少稍有資產或資力者都害怕突然財產喪失，而希望加入責任保險。然、如何獲得執行手續一般合理化，以及對侵害生命身體賠償請求權在執行法上如何的予以優遇措置？從無資產者索取賠償金爲不可能事實，然在汽車事業發達之今日，社會上還不斷的在生產無資力之汽車保有人或駕駛者。

即、對現實社會而言，只要有債務「履行」的存在，對於「履行確保」問題之完全解決幾乎是不可能。對此矛盾(Paradox)非勉強解決不可，則只有債務奴隸之復活。如駕駛者及汽車保有人不足以償還賠償債務時，將本人或其家族亦留置於勞役場所，以其勞力對價設法償還。無資力而有誠意之加害人在無柵的牢獄中忙碌於債務之清償，偶爾亦會因一時想不開而生企圖自殺之慘劇。就「以牙還牙」之平等對待「正義」觀點言，無資力之賠償義務人，應被強制收容於勞役場所方屬正義，然此乃「倒行逆施」，故今日所剩之唯一解決辦法爲補償責任之徹底社會化。

二 現行補償體系之問題

現行汽車事故被害人救濟制度，以加害人之侵權行爲責任爲軸而被構成。日本自賠法登場後，實施舉證責任轉換之無過失責任之接近，及駕駛供給者責任之導入等政策，而就被害人保護之觀點，對傳統侵權行爲理論加以若干修正。然就其極，此還不過是屬於「修正」而已，並非爲侵權行爲責任標新立異，亦非代替侵權行爲責任而生之新的救濟或補償制度。又、與自賠法

相關連之自賠償保險制度雖承認被害人之直接請求權，然其尚須以被保險人之損害賠償責任之存在為前提，同時並未捨去對此為補償之構造形態。

此與週邊之社會保險制度亦有加以區別之必要，汽車事故受害人或有健康保險之適用，勞動者在執行業務中所遭遇之事故亦可依勞工保險請求給付，此種保險，保險公司嗣後皆可向加害人求償，故由保險給付者並非為最終的措施，此只不過是為加害人負擔暫時之擔當責任罷了。

茲就補償之「充分性」、「確實性」、「迅速性」及「負擔之公平性」等問題具體檢討如左：

(一) 補償之充分性：何謂必要之充分補償，其不得依判決，內容所承認之一般水準來作充分的斷定。但被害人為平均市民時，最低對於被害人或其遺族，補償被害前同程度生活保障方屬合理。

在此觀點上最成問題者，還是屬於過失相抵之補償問題。現行法上，對於斟酌被害人過失之有無及程度問題，乃委諸於法官之自由裁量。故法官認為應與被害人之補償總額為過失相抵時，得適用過失相抵，減少賠償額。日本自賠償保險之查定實務上，如被害人與有重大過失時，可減少保險金限度二〇%。而且因責任保險之普及對於無過失責任之抵抗有消滅之效果。

(二) 補償之確實性：判決上認定之補救總額雖然被假定，但無確實獲得賠償之辦法時，形同「畫餅充飢」——空判決，故對此有深加研討之必要。

(三) 補償之迅速性：被害人之補償，既使充分確實，如因時間延誤，亦會顯然使之減少價值。故今日日本多數判例，乃被害人由自賠償保險金請求方法，先取得保險金之給付後，方與加害人正式交涉。然從自賠償保險請求至給付為止之期間，亦加以縮短之必要。由自賠償保險不能獲得充分賠償之損害部分，如加害人有所抗拒時，最後還是須提起民事訴訟來解決。

補償案件有被拖延數年之可能性時，對被害人無形中會有心理上的壓力，故可就事件之繁重性增加法官人數。

對有關交通損害賠償事故，須設立特別審手續（今置於通常訴訟手續）。如本提案能够被實現時，得藉特別審判手續或參與者在庭外活躍，以資減少法官之負擔。

(四) 負擔之公平性：現行制度，對於被害人之補償負擔，限定於駕駛供給者及駕駛者。

汽車駕駛者及保有人對汽車之駕駛及管理，如盡相當大的注意義務則能絕滅事故之發生時，對此事故損害應負擔全責。然，對人而言，一瞬間之不注意為事所難免，因此，在汽車道路之存在地方，對於完璧交通裝置開發未至普及時，要把事故發生率抑壓至一定限度以下是不可能的。

因此事故是無可避免，然在其反面，汽車在社會上已成爲必需而不可欠缺的交通工具，而駕駛成爲「手段化」之後，將因汽車事故所生的所有損害，全賴駕駛者及保有人負擔這點，亦誠有失公平。

如斯則應誰爲新的費用分擔者？如徹底依「有利益有責任」之理論言，則不僅限於因汽車之運行而受益之汽車運行人要負其責，除此外還應包括因汽車製造而獲取利潤之製造業者（汽車公司），及因供應運行必要之汽油燃料獲取利潤之石油販賣業者亦須分攤其責，方爲合理。

又、爲汽車交通提供使用道路本身，對交通事故發生可能性可被認爲是危險物時，得以危險物保有者之觀點肯定道路設置者（政府）及管理之責任分擔。尤其是對於安全對策不充分的道路，安全構造上考慮不充分的汽車等，之成爲事故發生因素之情形亦不少。故對汽車製造廠或道路管理人要求賠償金分擔，亦爲理所當然。

不僅如此，與汽車保有之有無毫無關係之一般國民，亦屬於廣義的汽車交通受益者。又，汽車事故之大半情形，被害人一方亦與有過失。換言之，國民大眾亦爲汽車交通之受益者，同時亦爲有轉化爲有責被害人之可能性者，故理應由國民一般分擔被害人救濟所必要之一部資金，方屬公平。

三 新補償體制之樹立

責任保險之發達本身，已含有接近於無過失責任之要素，對於補償額之決定，依存於司法之必要已逐漸減少，由此可樹立現行制度新補償體制。

這種新的補償方式爲，將被害人之救濟以社會責任來處理，其至少須具備以下諸要件：

(一) 對被害人之補償，不問駕駛者或運行供應者過失之有無。

(二) 對被害人之給付，可不問被害人與有過失之有無及其程度如何，將被害人或其家族之生活，就事故發生前後狀態相比較，在顯著變動程度內加以賠償。

(三) 補償實施所必要之資金，主要由汽車保有人（所有汽車投保人）負擔，除此外廣泛的讓汽車交通受益人或對交通事故具社會責任者，亦配合其利益與責任，令其分擔一部分。

(四) 補償須迅速確實的實行。

汽車在今日社會已非常普及，在何時何地，自己會變爲被害人或加害人，誠未敢逆料。人類處此相互地位不斷在交替之社會裏，對汽車交通工具又不可或缺，故此發生之汽車損害賠償，是否可完全委諸於民事問題任由當事間解決之，誠有問題。在事態之深刻化及大量事故發生之今日社會裏，不得把汽車事故與其他一般侵權行爲同列而語，而應把它當成社會全體或國家全體之問題來考慮，方爲合理。

汽車死傷事故之激增，使一般大眾化危險遭受威脅。交通事故過失判定之困難，及無賠償資力的汽車所有人或駕駛員之增加。汽車事故乃汽車時代之副產物，且爲不可避免之社會危險，故應由社會全體分攤其危險，此乃今日發展國之一致見解。在今日之汽車時代裏，汽車受益者不限於保有人，故不得專以保有人爲利益歸屬者而要其負擔全部危險，此種理論，尤其在歐洲諸國極爲盛行。

西德道路交通法令認爲：爲使交通規律持續的改善，非緊急的製造包含步行者之所有交通關與者之真正共同關係（die echte Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer）不¹⁵。

交通事故在國內普遍多量的發生，社會又不能禁止汽車之利用，故此亦屬於具有「必要惡」之典型的公害問題。在交通過密的現象裏，事故發生並非由於駕駛員一人之過失。具體以言，事故之發生乍見下，似乎由於駕駛者一方有欠注意，然實際上

，都市人口的過密現象，環境改善之不足，才是潛在的主要原因。對此問題不能依具體事件個別發見之，而是要依大量之觀察方能察覺之。此點誠非由純私法之面向公法之面設法改善不可。

【附 註】

- (註 一) 加藤一郎「不法行為法の研究」七六頁。
- (註 二) 加藤前掲七六頁。
- (註 三) 平野義太郎著「ローマ思想とゲルマン思想」三四四頁以下參照。
- (註 四) 牧野英一著「法律における進化と進歩」一七三頁。
- (註 五) Halsburg's Laws of England, 3rd ed. vol. II, pp. 270, 305-6; Fatal Accidents Act, 1846, S. 2
- (註 六) Fournier v. Canadian Nat. Ry, [1927] AC 167，然陪審決定不會被強制 Fatal Accident Act. 1864, S. 2，有關交通事
故英國事實上已廢除陪審制度。
- (註 七) Anno: 16ALR 2d 18 et seq., 400 et, seq.
- (註 八) New Trial 者指經陪審之評決後，在同一法院再度審理之謂。
- (註 九) 若干州之法院，對賠償問題得命令再審理。
- (註 一〇) Dimick v. Schiedt, 293 US 474 (1934); Murgia v. United States, 285F 2d 17 (1958)。
- (註 一一) Dagnello v. Cong. Island R Co., 289F 2d 797, 806(1961)但俄略岡上級法院認為，不得單以評決額之過大或過小為理由而行增減 271P 2d 1059 (1954)。
- (註 一二) Morgan v. Thompson, 325 SW 2d 794(1959); Aetna Oil Co. v. Metcalf, 190 SW 2d 562(1945)。
- (註 一三) Anno: 16ALR 27-8。
- (註 一四) 懲罰意義之賠償額稱為 exemplary, punitive, aggravated, retributory, penal, vindictive damages 等。

- (註一五) Meadows v. Vaughan, 57 SE 2d 689(1956); Ohio Casualty Ins. Co. v. Wel Fare Finance Co., 75 F 2d 58(1934); Keller v. Morehead, 247 SW 2d 218(1952)。
- (註一六) Atkinson, Kier Bros. Spicer Co. v. Industrial Com'n (Ariz.), 274P 636 (1929); Miller v. Blanton 210SW 2d 293 (1948); Madison v. Wignal, 153NE 2d 90 (1958); Higginbotham v. O'keefe, 340 SW 2d 350 (1960)。
- 將酒醉駕駛視為極重大過失。在多數之案件裡雖承認懲罰的賠償額。但亦有相當數不承認判例 Compos v. Ashe, 322 P 2d 933 (1958); Baker v. Marcus, 114 SE 2d 617(1960)。
- (註一七) Battle v. Kilcrease, 189SE 573(1936); Haucke v. Beckman, 115A 653(1921)。
- (註一八) Sebastian v. Wood, 66NW 2d 841 (1954); Planters Wholesale Grocery v. Kincade, 50 SO 2d 578 (1951); Pepsi-Cola Distributor v. Ronald L. Barker, 274F 2d 372(1960)。
- (註一九) 271F Supp 733 (1967); 22 Am Jur 2d Damages § 122 et seq.; Anno: 48ALR (N. S.) 120 et. seq.
- (註二十) Braine v. Byers, 429 P 2d 397(1967)。
- 對醫存障害與增大障害未能判斷時，被告對全損害有賠償之責任。同註271F Supp 733 (1967)。
- (註二一) 精神之痛苦，係母親本身所受侵害，多數判例把它與對流產兒之哀憐之情相加予區別。因受侵害誕生畸形兒之失望，生產前擔憂畸兒兒誕生之精神上痛苦亦得請求賠償 116 SO 2d 169(1959); 285P 2d 557(1955)。
- (註二二) 22Am Jur 2d Damages § 125。
- (註二三) Glasgow Corpn. v. Kelly, [1951], 1 TLR 345。
- (註二四) 11 Hals LE Damages pp. 288-93; 22Am Jur 2d Damages § 40 et. seq.
- (註二五) Collova v. Mutual Sen. Ins. Co., 99NW 2d 740(1959); 177 SO(1937)。
- (註二六) White v. Seier 264 SW 2d 241(1953) 一一週圍之治療費。
- (註二七) Lewis v. Pennsylvania R. Co., 100F Supp 291(1951); Leitzell v. Delaware, L. & W. R. Co., 81A 543(1911)。
- (註二八) Budden v. Goldstein, 128A 2d 730(1957); Myers v. State, 226P 2d 451(1951)。
- (註二九) Ledingham v. Hillman 5 SW 2d 1044 (1928); St. Louis S. W. Ry. Co. v. Davis 204F 2d 251(1953)。
- (註三十) 28 Hals LE Negligence 87et seq.; 22Am Jur 2d Damages § 31.
- (註三一) 22Am Jur 2d Supra §111-115; 126ALR 913; 104 SO 653(1925); 256F 2d 542(1958) 對醫師或護士以外者之治療過失亦承

認之例。

(註三二) *Smith v. Lehigh Valley R. Co.*, 69NE 729(1904); *Manhattan Const. Co. v. Oklahoma Tax Commission*, 233P 2d 282 (1951); *Simpson v. Barham*, 292 SW 2d 874(1956); *Hudson v. Cole*, 115SE 2d 825(1960)。

(註三三) 阿肯色、佛羅里達、肯薩斯、南卡羅利那、田納西等州則以此為賠償額算定之要素。路易斯安那、維琴尼亞、西維琴尼亞等州亦在賠償額之算定上被考慮。

(註三四) 因侵權行為之作爲或不作在通常過程上必然直接所生損害，以及法律對此作爲或不作爲當然所生損害即一般之損害；法並未以作爲或不作爲之直接結果予以推定，以當該事件之狀況而生現實直接結果，便爲特別損害 28 Hals LE p. 97.

(註三五) *Rose v. Ford*, (1937) AC 826 在死二日前之腿切斷名目上賠償二鎊。

(註三十六) *Lopez v. Price*, 145A 2d 127(1958); *People v. O'ward*, 335P 2d 736(1959); *Mercurio v. State*, 227 NY s 2d 372(1962)。

(註三十七) *Ferrara v. Galluchio*, 152 NE 2d 249(1958); *Deuco Bus Lines v. Hargis*, 229 P 2d 560(1951); *Merchant's Fast Motor Lines, Inc. v. J. R. Lanet al.*, 259F 2d 336(1958)。

(註三八) 對無執照之指壓治療者之治療費亦承認其賠償對象之判例 150P 2d 266(1944)。

——本文的完成係受國科會補助，謹此致謝——