



Title	DIX ANS D'APPLICATION DE LA LOI DU 5 JUILLET 1985
Author(s)	Chabas, Francois; Kagayama, Shigeru
Citation	Osaka University Law Review. 1997, 44, p. 27-54
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/5550
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

Dix ans d'application de la loi du 5 juillet 1985

par François Chabas*

traduit en japonais par Shigeru Kagayama*

Introduction

La loi du 5 juillet 1985, dont on vient de célébrer le dixième anniversaire est un cas curieux car son application jurisprudentielle est un des rares exemples que connaisse notre droit de libre interprétation — au sens que lui donne Gény — d'un texte récent.

Mais avant de décrire ce phénomène, il importe de rappeler brièvement quelle fut la genèse de cette loi.

Après l'échec du projet Tunc, l'idée de réglementer la matière des accidents de la circulation à l'origine desquels se trouvait un véhicule terrestre à moteur resta dans un long sommeil de près de vingt ans.

Mais elle fut relancée lorsqu'en 1981 une nouvelle majorité arriva au pouvoir. Une commission fut constituée, présidée par l'ancien Premier Président de la Cour de cassation, M. Bellet, et composée de magistrats, d'avocats, de représentants des associations intéressées et de M. Tunc.

はじめに：1985年法の制定の経緯と特色

自由な解釈 10周年を迎えた1985年7月5日の法律は、おもしろいケースである。裁判所によるこの法律の適用を見てみると、フランス法は、自由法運動の推進者 Gény のいう意味で、最近の条文についても自由な解釈をすることができるのだということがわかる珍しい例だからである。

制定の経緯 しかし、この現象を説明する前に、この法律がいかにして誕生したのかを簡単に思い出してみることにしてしよう。

タンク草案 タンク草案の挫折の後に、自動車(原動機付の陸上交通機関)の交通事故を規制するというアイデアは、20年近い長い眠りについていた。

ミッテラン政権 このアイデアは1981年に革新政権が誕生したことによって再生した。裁判官、弁護士、関係団体の代表、タンクによって構成される委員会が組織され、破毀院の前長官のベレが議長を務めた。

* Professeur à la Faculté de droit de l'Uni-versité de Paris XII

** Professeur à la Faculté de droit de l'Uni-versité de Nagoya

Mais ce fut un échec, si bien que le Gouvernement confia aux services de la Chancellerie¹ le soin de préparer le texte. De nombreux avant-projets furent rédigés. Ils étaient fort mauvais et surtout, il se produisit un changement dans l'esprit même de la loi.

A l'origine, l'intention avait été probablement d'instaurer une réglementation proche de l'esprit du projet Tunc: on instituait une assurance directe, souscrite au profit des victimes possibles par le propriétaire du véhicule terrestre à moteur, et qui devait les indemniser lorsque —hors de tout esprit de responsabilité— le véhicule avait participé à la production du dommage.

En outre et, toujours comme dans le projet Tunc, les cas dans lesquels la faute de la victime était prise en considération étaient réduits au maximum.

Cependant le Gouvernement limita bientôt ses aspirations en revenant à un système fondé sur le droit commun et dans lequel étaient seulement supprimées certaines causes d'exonération de l'automobiliste.

Corrélativement, était rétablie l'assurance classique de responsabilité, mais le texte nouveau faisait obligation à l'assureur de l'auteur de l'accident de présenter à la victime une offre de transaction.

政府草案 しかし、この委員会は失敗に終わったため、政府は法案の準備の管理を司法省に委ねた。多くの草案が起草された。それらは、出来が悪く、法の精神自体を変更するものであった。

草案の意図 最初の意図は、おそらく、タンク草案の精神に近い規制を制定するつもりであった。すなわち、被害者の利益のために、自動車の所有者によって資金を醸出し、民事責任の精神をはずれて、車が損害の発生に関与したときには、被害者に補償するようにする直接保険を創設するつもりであった。

草案の意図の変更(民法との連続性) しかも、タンクの草案と同じく、被害者の過失が考慮される場合には、最大限に減額されるというものであった。

しかし、政府は、やがてこの考え方を制限し、民法に依拠するが、運行供用者から特定の免責事由を廃止するというシステムへと戻ることにした。

古典的な責任保険の復活 相対的に、古典的な責任保険が復活したのである。もっとも、新しい法文は、事故の加害者の保険会社が、被害者に対して、和解の申入れをする義務を負わせている(1985年法第12条)。

¹ Ministère de la justice

C'est dans cet état que le projet de loi fut présenté au Parlement par le Gouvernement et après beaucoup d'amendements qui en améliorèrent la qualité, devint la loi du 5 juillet 1985.

*

La personne qui se bornerait à lire le texte de cette loi n'aurait qu'une idée inexacte du droit positif. Sous l'influence d'une partie de la doctrine, la Cour de cassation a adopté une conception différente de celle du législateur : elle a considéré que la loi nouvelle était indépendante du droit commun et constituait un tout autonome. C'est la thèse de l'autonomie de la loi de 1985, à laquelle nous consacrerons la première partie de cet exposé.

Mais l'œuvre créatrice de la jurisprudence ne s'arrête pas là. La loi, en effet, après avoir déterminé son domaine d'application dans un article 1^{er}, réglemente dans les articles 2 à 6 les causes d'exonération de l'automobiliste. Et, là encore, l'imagination de la Cour de cassation s'est donné libre cours. Nous le vérifierons en examinant dans une seconde partie les causes d'exonération réglementées par la loi.

本法の成立 政府が議会に法案を提出した事情は以上の様なものであった。議会で修正がなされて質的に改善されて、1985年7月5日の法律が成立した。

*

自律性説による自由な解釈 この法文だけを読んだ人は、この現行法を不正確にしか理解できないであろう。破毀院は、一部の学説²の影響を受けて、立法者とは異なる考え方を採用している。すなわち、破毀院は、新法は、民法から独立しており、自律性を有していると考えたのである。これが、1985年法の自律性説であり、本報告の第1部で、この問題について考察するつもりである。

しかし、判例の創造的な活動は、これに留まらない。実際、この法律は、第1条で、適用領域を定めた後、第2条から第6条において、運転者の免責事由を規制している。そして、この点についても、破毀院の発想は自由な展開を行っている。この点については、第2部において、法律によって規定された免責事由を調べることによって、確かめることにしよう。

² Groutel, «Le fondement de la réparation instituée par la loi du 5 juillet 1985» J.C.P., 1986, I, 3244.

I^e Partie

- L'autonomie de la loi

L'autonomie de la loi de 1985 est maintenant un principe affirmé. Mais il ne peut être d'application générale et absolue. Aussi faudra-t-il en exposer les limites (§ 2) après avoir dans un premier temps discuté de son exactitude et décrit ses applications (§ 1).

§1 - Le principe et ses applications

A - Principe

1° - Rien, dans la loi ne permettait de considérer que celle-ci constituait, selon l'expression de M^{lle} Viney, "un ensemble clos", se suffisant à lui-même en dehors de toute référence au droit commun. En effet, si l'on examine l'article 1^{er}, il ne définit que le domaine et nullement les conditions de la prétendue "obligation de réparer".

Les responsables eux-mêmes ne sont mentionnés que de façon fortuite dans l'article 2 et, dans le projet du Gouvernement, ils n'étaient pas cités. Leur mention ne résulte que d'un amendement.

Quant aux travaux préparatoires, ils indiquent avec une certitude absolue l'intention du législateur de relier le texte nouveau au droit commun puisque les deux rapporteurs (au Sénat et à l'Assemblée Nationale) rappellent expressément que le gardien est responsable en vertu de

第1部 法律の自律性

プラン 1985年の法律の自律性は、今や、認められた原則である。しかし、一般的・絶対的に適用されるわけではない。さまざまな制限を受けていることを説明することが必要である(第2章)。しかし、その前に、自律性の意味を厳密に議論し、その適用を説明することにしよう(第1章)。

第1章 - 自律性原則と原則の適用

第A節 - 原則

1. 閉集合かオープンテキストチャーか

この法律は、民法を参照する以外には完結した、ヴィネーの表現にいわゆる「閉集合」を構成すると考えてはならない。実際、もしも、第1条を検討するならば、適用領域が定義されているだけで、いわゆる「損害賠償義務」の要件については、何も定めていないことがわかる。

責任主体自体は、第2条においても、不可抗力の関係でのみしか言及されていないし、政府草案においては、引用もされていない。責任主体の言及は、議会での修正の結果である。

議会の審議と民法との連続性 議事録はどうかというと、両院(上院、国民議会)の報告者は、車の管理者は、民法1384条1項(無生物責任)によって責任を負い、運転者には、1382条が適用されることをはっきりと念頭に置いていたのであるから、議会の審議においては、新しい条文は、民法と関連させるという立法意思が

l'article 1384 al. 1^{er} du Code civil, et le conducteur, en application de l'article 1382.

Néanmoins, certains auteurs soutiennent que le texte non seulement était inconciliable avec le droit commun, mais encore ne pouvait édicter de véritables règles de responsabilité.

L'argument —puissant— avancé est que l'article 2 de la loi déclare que le conducteur et le gardien ne peuvent invoquer la force majeure pour s'exonérer. Ainsi, selon eux, ces personnes seraient tenues de réparer des dommages qu'elles n'avaient pas causés, puisque la force majeure est généralement considérée comme la cause unique du dommage.

Mais ceux qui soutiendront cela negligence le fait que si la force majeure peut être considérée comme l'unique cause adéquate du dommage, le gardien d'une chose n'est appelé à invoquer la force majeure que si déjà la présomption de responsabilité pèse sur lui. Or cette présomption ne naît que si la chose a participé à la production du dommage. Et c'est là une forme de causalité.

2° - Quoi qu'il en soit, la Cour de cassation s'est laissé convaincre et tant la deuxième Chambre civile (4 mai 1987, Gaz. Pal. 1987.428 et note F. Chabas, D. 1987.I.R.144) que la Chambre criminelle (7 oct. 1992, J.C.P. 1993.IV.112, Droit et

absolue de la conviction par elle-même.

自律性説 それにもかかわらず、特定の学者たちは、この法文は、民法とは両立しないし、真の責任を規定したものではないと主張している。

自律性説の論拠 議論された有力な根拠は、この法律の第2条が車の運転者と管理者は、免責のために不可抗力を援用することができないと宣言していることにある。このようにして、彼らによれば、車の運転者と管理者は、彼らが引き起こしたのではない損害を賠償する義務を負うということになる。なぜなら、不可抗力は、一般的には、損害の唯一の原因と考えられているからである。

管理者の事故への関与(因果関係)の無視

しかし、もしも、不可抗力が損害の相当な唯一の原因と考えるというのであれば、すでに、物の管理者に責任の推定が働いている場合、すなわち、物が損害の発生に関与している場合にしか、物の管理者は、不可抗力を援用できないということは無視することになる。ここでは、因果関係の一つの考え方が問題となっているのである。

2. 交通事故への民法の適用の排除 いずれにせよ、破産院は説得され、民事第2部 (4 mai 1987, Gaz. Pal. 1987.428 et note F. Chabas, D. 1987.I.R.144)ばかりでなく、刑事部(7 oct. 1992, J.C.P. 1993.IV.112, Droit et patrimoine mai 1993, p. 38, obs, F. Chabas)でも、原動機付車両が関与する事

patrimoine mai 1993, p. 38, obs, F. Chabas) ont affirmé que les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 étaient seules applicables en cas d'accident dans lequel était impliqué un véhicule terrestre à moteur. Et elles ont ajouté que ces textes s'appliquaient à l'exclusion des articles 1382 et s. du Code civil.

Dès lors, il est clair que la responsabilité de l'automobiliste ne suppose ni que l'on prouve l'intervention du fait actif de la chose (le véhicule) si cet automobiliste était gardien (l'article 1384, al, 1^{er} du Code civil étant écarté) ni la faute de l'automobiliste s'il n'était que conducteur (puisqu'on ne peut plus se fonder sur l'article 1382).

Mais alors, il fallait créer tout un système nouveau, en application du principe d'autonomie.

B - Application

L'article 1^{er} de la loi dispose que le chapitre 1^{er} de la loi s'applique aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur (à l'exception des trains et des tramways qui circulent sur des voies qui leur sont propres).

Avec la thèse de l'autonomie, cet article non seulement définit le domaine de la loi, ce qui était l'intention du législateur, mais encore ses *conditions d'application*.

故には、1985年の法律のみが適用可能であると認めている。破毀院は、これらの条文は、民法1382条以下を排除して適用されるとまでいっている。

新しい責任根拠の必要性 そういうわけで、運行供用者の責任については、もしも、その運転者が車の管理者でもある場合には(民法1384条1項は排除されるので)、物(車)の所為の積極的な介入を前提とすることもできないし、さらには、運転者が管理者ではない場合には(もはや、民法1382条に基づくことはできないので)、運転者のフォートを前提とすることもできないことも明らかである。そこで、自律の原則を適用することによって、全く新しいシステムを創造することが必要となったのである。

第B節 - 適用

プラン 本法の第1条は、第1章が、原動機付の自動車(専用軌道を走行する鉄道、路面電車を除く)が関与した交通事故の被害者に適用されることを規定している。

第1条は、立法者の意思では、法律の適用領域を定めているものであるが、自律説によれば、そればかりでなく、適用要件を定めているとされる。

1° - En ce qui concerne le domaine de la loi, la jurisprudence n'a pas eu à innover grandement, du moins pour ce qui a trait aux critères objectifs: notion de véhicule terrestre à moteur, notion d'accident. Ces points étaient déjà connus grâce au droit des assurances.

En revanche, la jurisprudence a dû définir presque *ex nihilo* le domaine quant aux personnes responsables et quant aux victimes.

Il a fallu aller chercher dans l'article 2 de la loi pour trouver quels étaient les responsables désignés. La Cour de cassation a décidé que c'étaient le gardien et le conducteur du véhicule impliqué, ce qui devrait avoir pour conséquence que ces personnes sont tenues in solidum.

Mais une autre conséquence était embarrassante: c'est que lorsque le conducteur et le gardien ne sont pas la même personne ils peuvent être responsables l'un envers l'autre.

En effet, le conducteur est celui qui est effectivement aux commandes du véhicule, tandis que le gardien est celui qui en a l'usage, la direction et le contrôle: ce sera notamment le commettant qui confie le véhicule à un préposé.

La Cour de cassation a alors créé une règle sans la moindre justification: elle décide que le conducteur est automatiquement responsable envers le gardien (Civ. 2^e, 3 oct. 1990,

1. 適用範囲 法律の適用範囲に関しては、少なくとも、自動車の概念、事故の概念という客観的な基準にかかわる点については、判例は、大きな革新をする必要がなかった。この点については、すでに、保険法の恩恵に浴していた。

責任主体と被害者の概念 これに反して、責任主体および被害者に関しては、判例は、ほとんど無からその領域を確定しなければならなかった。

問題の責任主体が何かを知るには、本法の第2条を検討する必要があった。破毀院は、自動車の管理者および運転者が、結果として、連帯して責任を負う主体となると決定した。

運転者と管理者との関係 しかし、もう一つの結論は、厄介である。車の運転者と管理者が同一人ではないときは、一方が他方に対して責任を負うというものだからである。

実際、運転者は、現に自動車を操縦する者である。車の管理者は、自動車を利用し、指示し、制御する者であり、特に、車を担当者に任している本人である。

フォートの介入 したがって、破毀院は、まったく正当化することのできない原則を作り出した。すなわち、車の運転者は、管理者に対して、自動的に責任を負う (Civ. 2^e, 3 oct. 1990, Bull.civ. II n°

Bull.civ. II n° 174, Rev. trim. dr. civ. 1991.129, obs. Jourdain) mais que ce dernier n'est responsable envers le conducteur que s'il a commis une faute (Civ. 2^e, 19 janv. 1994, Resp. civ. et ass. 1994, comm. n° 84, Rev. trim. dr. civ. 1994. 625, obs. Jourdain).

Corrélativement, les dispositions de la loi ne s'appliquent pas à d'autres personnes que le conducteur ou le gardien (Civ. 2^e, 19 nov. 1986, Gaz. Pal. 1987.140 et note F. Chabas ; 11 mars 1987, D. 1987.I.R. 69 ; 7 oct. 1987, Gaz. Pal. 1988. somm.ann. 251, obs. F. Chabas). Cela n'empêche pas les tiers coauteurs de l'accident d'être responsables, mais ils le seront en vertu du droit commun (Civ. 2^e, 4 nov. 1987, Gaz. Pal. 1988. 252 et note F. Chabas).

2°-L'innovation majeure de la jurisprudence concerne les ou plutôt la condition d'application de la loi. Celle-ci étant autonome, il importe de savoir ce que l'automobiliste doit avoir fait pour pouvoir être responsable. Sa faute ou le fait actif de la chose ne sont plus nécessaires. Aussi la Cour de cassation a-t-elle décidé qu'il suffisait que son véhicule fût "impliqué dans l'accident" formule empruntée à l'article 1. Il y a là un concept très difficile à définir, ce qui explique les extraordinaires hésitations dont la Cour de cassation a fait preuve.

174, Rev. trim. dr. civ. 1991.129, obs. Jourdain)。しかし、車の管理者は、フォートを犯したときにのみ、運転者に対して責任を負う(Civ. 2^e, 19 janv. 1994, Resp. civ. et ass. 1994, comm. n° 84, Rev. trim. dr. civ. 1994. 625, obs. Jourdain)。

運行供用者以外の場合の民法の適用 相关的には、本法の規定は、車の運転者または管理者以外の者には適用されない(Civ. 2^e, 19 nov. 1986, Gaz. Pal. 1987.140 et note F. Chabas ; 11 mars 1987, D. 1987.I.R. 69 ; 7 oct. 1987, Gaz. Pal. 1988. somm.ann. 251, obs. F. Chabas)。このことは、第三者である事故の共同加害者が責任を負うことを妨げないが、それらの者は、民法に従って責任を負う(Civ. 2^e, 4 nov. 1987, Gaz. Pal. 1988. 252 et note F. Chabas)。

2. 適用要件：事故への関与 判例による主要な革新は、本法の適用要件に関するものである。本法は自律的なものなのであるから、運転者に責任を負わせるための帰責事由が何かを知ることが重要である。運転者のフォートまたは物の積極的な所為は、もはや必要ではない。破毀院は、車が「事故に関与する」という定式化を第1条から借用することで十分であると決定したのである。ここでは、破毀院が示した途方もない躊躇を説明することのできるが、定義するのが困難な概念が問題となっているのである。

Il est certain que le concept est distinct de celui de faute. Mais l'est-il de celui de causalité ?

Sans doute, plusieurs arrêts se sont-ils contentés, à une certaine époque d'une simple possibilité ou probabilité de lien de causalité (Civ. 2^e, 14 déc. 1987, Gaz. Pal. 1988. 428 et note F. Chabas, Rev. trim. dr. civ. 1988. 780, obs. Jourdain) mais maintenant, la Cour de cassation paraît bien exiger que le véhicule ait contribué à la production du dommage (Civ. 2^e, 1^{er} mars 1989, Rev. trim. dr. civ. 1988. 568, obs. Jourdain, 15 mai 1992, Bull. civ. II, n° 139 ; 16 mars 1994, Bull. civ. II, n° 90) ce qui est un des critères de la causalité, une application de la thèse de la condition sine qua non (équivalence des conditions).

Il importe aussi de signaler que dans un premier temps, la Cour de cassation avait établi une distinction suivant que le véhicule était ou non en stationnement. Le véhicule en stationnement n'était censé impliqué, même en cas de contact, que s'il avait perturbé la circulation de la victime (Civ. 2^e, 21 juillet 1986, J.C.P. 1987.II. 20769 et note Durry, Gaz. Pal. 1986.651 et note F. Chabas).

De nos jours, la distinction est autre : dès lors qu'il y a eu contact entre le véhicule (même en stationnement) du défendeur et la victime (ou son véhicule), il y a implication (Civ.

事故への関与と因果関係 これが、フォートの概念とは区別されるものであることは明らかである。しかし、これは、因果関係と区別できるだろうか。

確かに、いくつかの判決は、一定の時期、因果関係の単なる可能性または蓋然性で満足していた (Civ. 2^e, 14 déc. 1987, Gaz. Pal. 1988. 428 et note F. Chabas, Rev. trim. dr. civ. 1988. 780, obs. Jourdain)。しかし、現在では、破毀院は、車が損害の発生に寄与したことが必要であるとしているように思われる (Civ. 2^e, 1^{er} mars 1989, Rev. trim. dr. civ. 1988. 568, obs. Jourdain, 15 mai 1992, Bull. civ. II, n° 139 ; 16 mars 1994, Bull. civ. II, n° 90)。それは、因果関係のひとつの基準であり、「あれなければこれなし」(等価条件説)の適用である。

駐車中の車と事故への関与(1) 最初は、破毀院は、車が停止していたかどうかで明確な区別を行っていたということ指摘しておくことが重要である。駐車中の車は、たとえ接触事故の場合でも、被害者の交通を妨害したとしても、事故に関与したとはみなされなかったのである (Civ. 2^e, 21 juillet 1986, J.C.P. 1987.II. 20769 et note Durry, Gaz. Pal. 1986.651 et note F. Chabas)。

駐車中の車と事故への関与(2) 現在では、区別の基準は、それとは異なる。すなわち、被告の車 (たとえ駐車中であっても) と被害者 (または被害者の車) が接触した以上は、関与が認められる (Civ.

2^e, 25 janvier 1995, Gaz. Pal. 20 juin 1995 et note F. Chabas).

Mais en l'absence de contact, on exige du véhicule du défendeur qu'il ait perturbé la circulation de la victime (Civ. 2^e, 5 janv. 1994, Droit et patrimoine déc. 1994, obs. F. Chabas) ou, comme nous le disions plus haut, qu'il ait joué un rôle quelconque dans la production de l'accident.

Telles sont donc les principales applications de la notion d'autonomie. On notera à cette occasion que la loi de 1985 exerce une sorte d'attraction au détriment du droit commun : elle s'applique le plus souvent —à la place du droit de la sécurité sociale— lorsque l'accident de la circulation constitue aussi un accident du travail ; elle évince l'article 1384, al. 2 du Code civil lorsque le dommage provient de l'incendie du véhicule.

Néanmoins, il était impossible d'écartier totalement l'application du droit commun. L'autonomie a ses limites.

§2 - Limites du principe d'autonomie

1. La plus importante de ces limites a déjà été mentionnée : c'est que la responsabilité des personnes autres que le conducteur reste régie par le droit commun des dispositions du Code civil.

2. En second lieu, tout ce qui a trait à la détermination et à la

2^e, 25 janvier 1995, Gaz. Pal. 20 juin 1995 et note F. Chabas).

しかし、接触がない場合には、被告の車が被害者の交通を妨害したこと(Civ. 2^e, 5 janv. 1994, Droit et patrimoine déc. 1994, obs. F. Chabas)、または、先に述べたように、事故の発生になんらかの役割を果たしていることが必要である。

自律性と労災・火災への適用 これらが、自律性の観念の主な適用の例である。これらの場合というのは、1985年法が、民法にマイナスの影響を与えることを示すための一種のアトラクションであると評価されてきた。すなわち、この法律は、交通事故が労働災害をも構成する場合には、しばしば、社会保障法に代わって適用されるし、損害が車の火災から生じた場合には、民法1384条2項の適用を排除する。

それにもかかわらず、民法の適用を完全に回避することは不可能であった。自律性には、限界がある。

第2章 自律性の原則の限界

1. 運行供用者以外の者への民法の適用

自律性原則の限界の中で最も重要なものは、すでに言及した。運転者以外の者の責任については、民法が適用されるからである。

2. 損害と賠償の確定における民法の適用

第2に、損害の確定および損害の賠償に関

réparation du préjudice obéit au droit commun soit législatif, soit jurisprudentiel. Ainsi, pour la réparation sous forme de rente viagère.

3. Certaines dispositions de la loi de 1985 font l'objet d'interprétation d'après le droit commun. Ainsi en est-il pour la détermination de la qualité de gardien pour laquelle la Cour de cassation fait expressément référence à l'article 1384 du Code civil.

4. Mais on va voir que c'est à propos des recours entre coimpliqués que la Cour de cassation fait de deux manières différentes application des règles de droit commun. Elle s'en éloigne cependant sur certains points.

- En ce qui concerne la nature du recours, la Cour de cassation a changé plusieurs fois d'avis. Dans un premier temps, elle a considéré que ce recours ne pouvait être subrogatoire. Le solvens devait exercer une action en responsabilité de droit commun contre le coimpliqué (Civ. 2^e, 14 déc. 1988, D. 1988. I.R. 7), puis elle a estimé que ce recours serait subrogatoire mais que cette subrogation aurait lieu non dans les droits que la victime retirait des dispositions de la loi de 1985, mais dans les droits que lui conférait le droit commun (Civ. 2^e, 4 octobre 1989, Gaz. Pal. 1990, panor. p. 14).

しては、立法であれ、判例であれ、すべて、民法に従っている。終身年金形式の賠償の場合も同じである。

3. **民法による法律概念の解釈** 1985年の法律のいくつかの規定は、民法による解釈の対象となる。管理者の性質を決定するために、破毀院は、民法1384条を参照している。

4. **求償関係における民法の適用** しかし、破毀院が、民法の規定を2つの異なった方法で適用しているのは、関与者間の求償に関してであることがわかるであろう。もっとも、破毀院は、いくつかの点でそこから遠ざかっている。

求償と代位 求償の性質に関しては、破毀院は、何回も見解を変更した。最初は、破毀院は、求償は、代位されないと考えていた。損害賠償金の弁済者は、共同関与者に対して不法行為に基づく損害賠償責任訴訟を提起しなければならなかった(Civ. 2^e, 14 déc. 1988, D. 1988. I.R. 7)。その後、破毀院は、求償は代位できると認めたが、それは、被害者が1985年法の規定によって得た権利に基づくのではなく、民法上の権利³に基づくと判断した(Civ. 2^e, 4 octobre 1989, Gaz. Pal. 1990, panor. p. 14)。

³ 民法典1251条は、「代位は、以下の者のために、当然に成立する(La subrogation a lieu de plein droit)」と規定している。

C'était illogique, puisque auparavant, la Cour de cassation avait jugé que la victime ne pouvait poursuivre l'automobiliste en se fondant sur le droit commun (supra A, 2°).

A l'heure actuelle, la Cour de cassation ouvre au solvens le choix entre la subrogation dans les droits que la loi de 1985 confère à la victime et une action en responsabilité de droit commun (Civ. 2^e, 6 mars 1991, D. 1991. 25 et note Groutel; Civ. 2^e, 24 janv. 1996, Dr. et patrimoine avril 1996, obs. F. Chabas).

- Quant à la possibilité du recours, elle n'est pas générale. Par dérogation au droit commun, la Cour de cassation décide que le solvens ne peut exercer de recours contre le coauteur du dommage de la victime lorsque ce coauteur est membre de la famille de la victime et vit avec cette dernière car ce recours aurait pour conséquence de priver directement ou indirectement la victime de son droit à réparation (Civ. 2^e, 20 avril 1988, Gaz. Pal. 1989. somm.ann. p. 367, obs. F. Chabas, Rev. trim. dr. civ. 1989. 335, obs. Jourdain).

Néanmoins, le recours reste ouvert contre l'assureur du coauteur membre de la famille de la victime (Civ. 2^e, 30 janvier 1991, Rev. trim dr. civ. 1991.558, obs. Jourdain ; Civ. 2^e, 2 févr. 1994, Dr. et patrimoine mai 1994, p. 75, obs. F. Chabas).

破毀院は、被害者は、民法に基づいて運転者を訴えることはできないと判示していたのであるから、これは、非論理的であった(前掲 A, 2°)。

求償における民法の選択 現在では、破毀院は、損害賠償金の弁済者に1985年法が被害者に与えている権利の代位と不法行為責任訴権といういずれかの選択の道を開いている (Civ. 2^e, 6 mars 1991, D. 1991. 25 et note Groutel; Civ. 2^e, 24 janv. 1996, Dr. et patrimoine avril 1996, obs. F. Chabas)。

求償の相手方の制限 求償の可能性に関しては、民法の適用は一般的ではない。破毀院は、民法に反して、共同加害者が被害者の家族の一員であり、かつ、被害者と生計を共にしている場合には、損害賠償金の弁済者は、被害者の損害の共同加害者に対して求償権を行使することはできないと判示した。というのは、そのような場合に求償を認めると、被害者の損害賠償の権利を直接にまたは間接に奪う結果となるからである(Civ. 2^e, 20 avril 1988, Gaz. Pal. 1989. somm.ann. p. 367, obs. F. Chabas, Rev. trim. dr. civ. 1989. 335, obs. Jourdain)。

そうはいつても、被害者の家族の一員である共同加害者が加入している保険会社に対しては、求償する道が開かれている(Civ. 2^e, 30 janvier 1991, Rev. trim dr. civ. 1991.558, obs. Jourdain ; Civ. 2^e, 2 févr. 1994, Dr. et patrimoine mai 1994, p. 75, obs. F. Chabas)。

II^e Partie - Les causes d'exonération

Nous avons dit que la loi de 1985 reposait très souvent sur l'idée de discrimination entre les victimes. Cela est vrai en partie. Nous examinerons tour à tour les règles fondées sur cette idée de discrimination (§ 1) et celles qui sont d'application générale (§ 2).

§1 - Règles discriminatoires

Ce sont celles qui concernent - suivant l'expression de la loi- les dommages résultant d'une atteinte à la personne. La Cour de cassation a expliqué qu'il fallait entendre par là non seulement les dommages corporels et moraux directement subis par la victime, mais encore les conséquences économiques et pécuniaires des atteintes à la personne.

Trois grandes catégories de personnes sont distinguées :

A) Les non-conducteurs

Cette catégorie de personnes est privée de toute indemnité en cas de faute intentionnelle (art. 3, al. 3). Il est regrettable que la Cour de cassation ait pu juger qu'un malade mental était susceptible de commettre une telle faute (Civ. 2^e, 21 juillet 1992, Gaz. Pal. 1994, somm. ann. 2 juillet, obs. F. Chabas).

第2部 免責事由

被害者の類型 1985年の法律は、被害者の中で区別を行うという考え方に基づいているといわれてきた。それは、部分的には当たっている。そこで、順次、区別の考え方に基づく規定について(第1章)、一般に適用される規定について(第2章)、検討することにしよう。

第1章 特別規定

人身事故 これは、法律の条文によれば、「人身への侵害から生じた損害」に関する特別(差別)規定のことである。破毀院は、この損害は、被害者が直接被った物理的損害および精神的損害(慰謝料)ばかりでなく、人身への侵害から生じた経済的および金銭的損害であると理解しなければならないと判示した。

被害者の区分 以下のように、人(被害者)は、大きく3つのカテゴリーに区分される(図を参照)。

第A節 運転者以外の被害者

このカテゴリーの者は、意図したフォート(故意)の場合には、すべての補償を奪われる(3条3項)。破毀院が、精神障害者がこのようなフォートを犯しうる(Civ. 2^e, 21 juillet 1992, Gaz. Pal. 1994, somm. ann. 2 juillet, obs. F. Chabas)と判示したことは残念なことである⁴。

⁴ 1968年1月3日の法律により、民法典489-2条が創設され、「他人に損害を加えた者は、精神障害の支配下にある場合でも賠償義務を負う(Celui qui a causé un dommage à autrui alors qu'il était sous l'empire d'un trouble mental, n'en est pas moins obligé à la réparation).」と規定されるに至っている。

Mais les non-conducteurs sont eux-mêmes séparés en deux catégories;

- Les superprivilégiés (art. 3, al. 2) obtiennent toujours réparation quelle que soit la gravité de leur faute, sauf si elle est intentionnelle. Il s'agit des enfants de moins de 16 ans, des "vieillards" de plus de soixante-dix ans et des grands invalides (taux supérieur ou égal à 80 %).

- Les privilégiés ordinaires qui sont les non-conducteurs n'appartenant pas à la catégorie précédente ne peuvent se voir opposer que leur faute inexcusable, si elle a été la cause exclusive de l'accident (art 3, al. 1^{er}).

La Cour de cassation (2^e Chambre civile) a jugé que "seule est inexcusable au sens de ce texte la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience" (Civ. 2^e, 20 juillet 1987, D, 1987. I.R. 194, Gaz. Pal, 1988. 26 et note F. Chabas).

Ce critère a été repris tel quel par la Chambre criminelle (4 nov. 1987, Gaz. Pal. 1988. somm.174, obs. Doucet) et plus récemment par l'Assemblée plénière (10 nov. 1995, J.C.P. 1996.II.22564, concl. Jéol et note G. Viney).

運転者でない者は、さらに、以下の2つのカテゴリーに分けられている。

超特権者(3条2項)は、意図的なフォートの場合を除いて、フォートが重大(重過失)であっても常に賠償を受ける。このカテゴリーに含まれるのは、16歳未満の子ども、70歳以上の老人、および、重度身体障害者(障害度80%以上)である。

通常の特権者(3条1項)は、運転者でない者で、かつ、上の超特権者に該当しない者である。彼らは、弁解の余地のないフォートであって、しかも、それが、事故の唯一の原因である場合にのみ、過失相殺の対抗を受ける。

破毀院(第2部)は、「3条1項の意味における【弁解の余地のないフォート】とは、相当な理由なしに、認識すべきであった危険に自らをさらすような特別に重大なものであって、自発的なフォートをいう」と判示した (Civ. 2^e, 20 juillet 1987, D, 1987. I.R. 194, Gaz. Pal, 1988. 26 et note F. Chabas)。

この基準は、刑事部でも採用されたし (4 nov. 1987, Gaz. Pal. 1988. somm.174, obs. Doucet)、さらに、大法廷でも認められている (10 nov. 1995, J.C.P. 1996.II.22564, concl. Jéol et note G. Viney)。

確かに、1968年以降、精神障害者は、損害賠償責任を免れないかもしれないが、その理由は、精神障害者が自らフォートを犯したからではなく、精神障害の支配下で損害を惹起したということに過ぎない。

精神障害者は、故意によるフォートを犯すことは、依然として、ありえないのである。

On a remarqué qu'il était très rare que la Cour de cassation reconnaisse l'existence d'une telle faute. L'état d'imprégnation alcoolique de la victime n'est pas pris en considération comme circonstance aggravante.

B) Les conducteurs

Conscient du coût considérable que représente la réforme pour la collectivité, le législateur a entendu faire quelques économies. Il les a faites au détriment des conducteurs sous le prétexte hypocrite qu'ils sont les "détenteurs de l'énergie cinétique" et qu'ils sont "caparaçonnés d'acier", ce qui est absurde quand on pense que les victimes motorisées le plus durement atteintes sont des conducteurs de véhicules à deux roues.

En vertu de l'article 4 de la loi, ces personnes peuvent se voir opposer n'importe quelle faute qu'elles auront commises. Et cela en vue soit d'un partage, soit même de la suppression totale de la réparation.

La suppression est totale, selon la jurisprudence lorsque la faute de la victime conductrice a été la cause exclusive de l'accident.

弁解の余地のないフォートの適用 破毀院がこのようなフォートの存在を認定するのは、非常に珍しいことであることに気づく⁵。被害者が飲酒状態であっても、状況を悪化させるとは考えられていない。

第B節 運転者である被害者

被害者運転者の差別 市民のための改革に必要な莫大な費用に気づいた立法者は、節約をしようとした⁶。運転者の利益に反して、運転者は、「運動エネルギーの保有者」であり、「鉄の鎧をまとっている」という偽善的な言い訳の下に節約をしたのである。これは、最もひどい侵害を受けた運転者が、二輪車の運転者であったという場合を考えれば、ばかげた節約である。

過失相殺における不利益的取り扱い 本法4条によれば、運転者は、彼らが犯したフォートの種類に関係なく過失相殺の抗弁の対抗を受ける。それは、部分的なものであるかもしれないし、賠償の全体を抹殺するものであるかもしれない。

判例によれば、被害者である運転者のフォートが事故の唯一の原因である場合には、賠償額全体が相殺される。

⁵ 破毀院は、1987年に下した、車道への飛び出し・横断に関する11件の判決において、1件(中央分離帯の石垣を乗り越え、照明が十分でない車道に飛び出した事件)についてのみ弁解の余地のないフォートを認めたが、他は、すべて、弁解の余地のないフォートを認めた控訴院判決を破棄している。

⁶ 1985年当時、原動機付二輪車利用者については、負傷者・死亡者の90%が運転者であり、乗用自動車の利用者については、負傷者・死亡者の約60%が運転者であったとされている。

Selon la dernière jurisprudence, cette circonstance se rencontre lorsque la victime est seule à avoir commis une faute alors que le défendeur n'en a pas commis. Il est indifférent que la faute de la victime ait été imprévisible ou non (Civ. 2^e, 17 févr. 1993, Bull. civ. II, n° 63, Rev. trim. dr. civ. 1993.600, obs. Jourdain).

La Cour de cassation en est même venue à juger que l'action de la victime conductrice est irrecevable lorsqu'elle a commis une faute, tandis que le défendeur est innocent (Civ. 2^e, 24 nov. 1993, J.C.P. 1994. IV. 280 juillet 1994, J.C.P. 1994. IV. 2239).

Le partage de responsabilité suppose donc que la victime et le défendeur aient commis, l'un et l'autre, une faute. La faute de la victime, ici, doit avoir été une cause de son dommage (et non plus de l'accident !): tel le non-port du casque ou de la ceinture de sécurité. Le partage se fait en fonction de la gravité respective des fautes.

最近の判例によれば、このような状況というのは、加害者はフォートを犯していないのに、被害者のみがフォートを犯したという場合に起こりうる。被害者のフォートが予測不可能かどうかは問わない(Civ. 2^e, 17 févr. 1993, Bull. civ. II, n° 63, Rev. trim. dr. civ. 1993.600, obs. Jourdain)。

訴えの却下 破毀院は、ついに、加害者にフォートがないのに、被害者がフォートを犯している場合には、運転者である被害者の訴えは却下されるという判決を下すところまで来ている(Civ. 2^e, 24 nov. 1993, J.C.P. 1994. IV. 280 juillet 1994, J.C.P. 1994. IV. 2239)。

真正の過失相殺 責任の分担が生じるのは、被害者と加害者がそれぞれフォートを犯している場合である。この場合には、ヘルメットやシートベルトを着用しないというような被害者のフォートは、かれの損害の (決して事故のではない!) 一原因であると見なければならぬ。過失相殺の割合は、それぞれのフォートの重大さに依存する。

C) Les victimes par ricochet

Les règles qui viennent d'être décrites sont transposables aux ayants droit ou victimes par ricochet, tels la veuve ou les orphelins de la victime directe. L'article 6 de la loi dispose en effet : "le préjudice subi par un tiers du fait des dommages causés à la victime directe d'un accident de la circulation, est réparé en tenant compte des limitations et exclusions applicables à ces dommages".

La Cour de cassation a décidé que cela voulait dire, par exemple, que si la victime directe avait moins de seize ans, les victimes par ricochet obtenaient réparation intégrale ou que si la victime était un conducteur, les victimes par ricochet pouvaient se voir opposer la faute de la victime directe...etc.

Dans un premier temps, la Cour de cassation avait jugé que la victime par ricochet ne pouvait se voir opposer sa propre faute (Crim. 15 déc. 1987, J.C.P. 1988. II. 21031 et note F. Chabas ; Civ. 2^e, 8 mars 1989, Gaz. Pal. 1989. somm. ann. p. 461, obs. F. Chabas)

Ainsi, la mère qui avait mal surveillé son enfant obtenait néanmoins réparation intégrale du dommage que lui causait le décès de l'enfant, victime d'un accident de la circulation.

第C節 間接被害者

6条 上で説明した諸原則は、権利承継人、または、直接被害者が死亡した配偶者や遺児のような被害者の間接被害者へと移転する。実際、本法6条は、「交通事故の直接の被害者に生じた損害によりさらに第三者に生じた損失は、直接被害者に生じた損害の賠償に適用されるべき軽減又は免除を考慮して補償される」と規定している⁷。

本人のフォート 破毀院は、例えば、直接の被害者が16歳未満であれば、間接被害者は全額の賠償を得るし、反対に、被害者が運転者であれば、間接被害者は、被害者にフォートがあるとの過失相殺の抗弁を受ける…と判示した。

間接被害者の固有のフォート 最初は、破毀院は、間接被害者は、自分自身のフォートによる過失相殺の抗弁を受けないと判示していた(Crim. 15 déc. 1987, J.C.P. 1988. II. 21031 et note F. Chabas ; Civ. 2^e, 8 mars 1989, Gaz. Pal. 1989. somm. ann. p. 461, obs. F. Chabas)。

そういうわけで、自分の子をきちんと監督しなかった母親は、それにもかかわらず、交通事故の被害者である子の死亡による損害の全額の賠償を得ることができたのである。

⁷ 間接波及損害について、フランスでは、日本とは異なり、相続説ではなく、固有被害説をとっている(淡路剛久「フランスの交通事故賠償法」『世界の交通法』(1992年)259頁)。

La Chambre criminelle a abandonné cette jurisprudence, du moins lorsque la victime par ricochet est un conducteur (Crim. 15 mars 1995, Resp. civ. et ass. juin 1995, comm. n° 208).

§2 - Règles d'application générale

A côté des règles discriminatoires qui viennent d'être décrites, la loi de 1985 a consacré un certain nombre de normes d'application générale, pour l'interprétation desquelles la Cour de cassation n'a pas eu à innover. Il suffit de les mentionner.

1. En vertu de l'article 2, la victime ne peut se voir opposer la force majeure ou le fait du tiers. Cet article s'applique à toutes les victimes, même non conductrices et concerne tous les dommages : moraux, corporels ou matériels.

2. En application de l'article 5, les dommages consistant en une atteinte aux biens sont réparés en prenant en considération la faute, même quelconque de la victime. Cet article s'applique à toutes les victimes.

刑事部は、少なくとも、間接波及被害者が運転者である場合には、この判例の法理を破棄している(Crim. 15 mars 1995, Resp. civ. et ass. juin 1995, comm. n° 208)。

第2章 一般規定

一般条項 すでに説明した特別規定とともに、1985年の法律は、一般に適用されるいくつかの規定を用意している。破毀院は、これらの規定を解釈によって革新していない。これについては、説明なしに言及するだけで十分であろう。

1. **本法第2条**により、被害者は、不可抗力または第三者の行為の抗弁の対抗を受けない。この条文は、運転者以外の者と同様、すべての被害者に適用されるし、また、人身、財産、精神のすべての損害に関しても適用される。

2. **本法第5条**の適用に関しては、財産損害は、被害者が誰であっても、そのフォートを考慮して賠償がなされる。この規定は、すべての被害者に適用される。

CONCLUSION

Tout au long de cet exposé, nous avons pu constater trois phénomènes dans l'interprétation jurisprudentielle de la loi de 1985.

D'abord l'extraordinaire liberté que la Cour de cassation prend avec la lettre et l'esprit du texte. Ses inventions, qui n'ont pas toujours fait l'objet d'une réflexion suffisante, l'ont conduite à modifier souvent sa position. Sur certains thèmes comme celui des recours ou de la notion d'implication, on compte jusqu'à cinq revirements successifs de jurisprudence.

Un second phénomène est l'introduction d'éléments subjectifs avec une place très étonnante donnée à la faute.

Le troisième phénomène est la défaveur faite à la victime conductrice. Très curieusement, la Cour de cassation a tellement aggravé le sort fait à cette catégorie de victimes que le régime qui leur est applicable est plus sévère que celui qui résultait du droit commun.

結論

この報告を通じて、1985年法の判例による解釈の中に、3つの現象を見つけることができた。

第1の現象は、破毀院は、条文および条文の精神の解釈について信じられないほどの自由を有しているということである。破毀院の発想は、常に十分な内省の対象となっているわけではないが、そのような内省は、しばしば、破毀院の立場を変更させることになった。求償の問題や関与の観念のような特定のテーマについては、次々と5回にわたる判例変更を経験している。

第2の現象は、意外にも、フォートに重大な役割を与えるという主観的な要素の導入である。

第3の現象は、被害者である運転者への不利な取り扱いである。非常に奇妙なことに、破毀院は、この種の被害者に適用される制度を民法から導かれる結果よりも厳しいものとすることによって、運転者である被害者の運命を悪化させているのである。

Référence

参照条文

Code civil

民法典

Chapitre II Des délits et des quasi-délits.

不法行為・準不法行為

Art. 1382 Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivée, à le réparer.

1382条 フォートある行為によって他人に損害を生じさせた者は、その損害を賠償する義務を負う。

Art. 1383 Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.

1383条 各人は、その行為(作為)だけでなく、不注意または無思慮(不作为)によって生じさせた損害について責任を負う。

Art. 1384 On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.

1384条 人は、自己の行為によって引き起こした損害だけでなく、自己が責任を負わなければならない他人の行為、または、自己が管理している物の行為(物の所為)によって引き起こされた損害についても責任を負う。

(L. 7 nov. 1922) «Toutefois, celui qui détient, à un titre quelconque, tout ou partie de l'immeuble ou des biens mobiliers dans lesquels un incendie a pris naissance ne sera responsable, vis-à-vis des tiers, des dommages causés par cet incendie que s'il est prouvé qu'il doit être attribué à sa faute ou à la faute des personnes dont il est responsable.

(2) (1922年11月7日法) ただし、名義がどのようなものであれ、火災が発生した不動産または動産の管理者は、その火災が自己または自己が責任を負わなければならない他人のフォートに帰せられることが証明されたときでなければ、その火災によって引き起こされた損害について、第三者に対して責任を負わない。

«Cette disposition ne s'applique pas aux rapports entre propriétaires et locataires, qui demeurent régis par les articles 1733 et 1734 du Code civil.»

(3) この規定は、所有者と賃借人との関係には適用されない。この関係は、民法1733条および民法1734条の規律するところによる。

(L. n° 70-459 du 4 juin 1970) «Le père et la mère, en tant qu'ils exercent le droit de garde, sont solidairement responsables du dommage causé par

(4) (1979年7月4日の法律70-459号) 監護権を行使する父母は、同居する子が引き起こした損害につき連帯して責任を負う。

leurs enfants mineurs habitant avec eux.»

Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés;

Les instituteurs et les artisans, du dommage causé par leurs élèves et apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance.

(L. 5 avr. 1937) «La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les père et mère et les artisans ne prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité.»

«En ce qui concerne les instituteurs, les fautes, imprudences ou négligences invoquées contre eux comme ayant causé le fait dommageable, devront être prouvées, conformément au droit commun par le demandeur, à l'instance.»

Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985,

Tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

CHAPITRE I^{er}. - Indemnisation des victimes d'accidents de la circulation.

Art. 1^{er}. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent, même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat, aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est

(5) 主人および業主は、その召使および被用者が、業務において引き起こした損害につき責任を負う。

(6) 教師および工匠は、生徒および徒弟がその監督下にある間に引き起こした損害につき責任を負う。

(7) (1937年4月5日の法律) 前項の責任は、父母および工匠が、その責任を発生させる行為を防止できなかったことを証明しない限り、発生する。

(8) 教師に関しては、損害を発生させたとして、教師に対して主張されているフォート、無思慮、不注意は、原告が民法にしたがって証明しなければならない。

交通事故被害者の救済及び賠償手続の迅速化を図るための1985年7月5日の法律第85-677号

第1章 交通事故被害者に対する賠償

第1条 この章の規定は、被害者が契約に基づいて輸送されていたときであっても、原動機付車両(自動車)及びこれに牽引される付随車(トレーラー、セミ・トレーラー)にかかわる交通事故

impliqué un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres.

Section I. - Dispositions relatives au droit à indemnisation.

Art. 2. Les victimes, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule mentionné à l'article 1^{er}.

Art. 3. Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident.

Les victimes désignées à l'alinéa précédent, lorsqu'elles sont âgées de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans, ou lorsque, quel que soit leur âge, elles sont titulaires, au moment de l'accident, d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 p. 100, sont, dans tous les cas, indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis.

Toutefois, dans les cas visés aux deux alinéas précédents, la victime

の被害者に適用する。ただし、専用軌道を走行する鉄道及び路面電車に係るものを除く。

第1節 賠償請求権に関する規定

第2条 運転者を含む被害者は、第1条に規定する車両の運転者又は管理者から、不可抗力又は第三者の行為をもって対抗されることはない。

第3条 被害者は、自動車の運転者を除き、そのこうむった身体の侵害から生ずる損害について賠償を受けることができる。被害者自らのフォートが釈明不可能なものであり、かつ、当該事故の唯一の原因であった場合を除き、被害者は、その固有のフォートをもって対抗されることはない。

(2) 前項に規定する被害者は、その者が16歳未満若しくは70歳以上であるとき又はその年齢の如何を問わず事故時においてその永続的障害若しくは重度障害の程度が80パーセント以上に相当すると認定されているときは、そのこうむった身体の侵害から生ずる損害についていかなる場合にも賠償を受けることができる。

(3) 前2項に規定する場合であっても、被害者は、そのこうむった損害を自ら

n'est pas indemnisée par l'auteur de l'accident des dommages résultant des atteintes à sa personne lorsqu'elle a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi.

Art. 4. La faute commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis.

Art. 5. La faute, commise par la victime a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages aux biens qu'elle a subis. Toutefois, les fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale donnent lieu à indemnisation selon les règles applicables à la réparation des atteintes à la personne.

Lorsque le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur n'en est pas le propriétaire, la faute de ce conducteur peut être opposée au propriétaire pour l'indemnisation des dommages causés à son véhicule. Le propriétaire dispose d'un recours contre le conducteur.

Art. 6. Le préjudice subi par un tiers du fait des dommages causés à la victime directe d'un accident de la circulation est réparé en tenant compte des limitations ou exclusions applicables à l'indemnisation de ces dommages.

発的に招いたものであるときは、その身体の侵害から生ずる損害について、事故の加害者から賠償を受けることができない。

第4条 自動車の運転者にフォートがある場合には、その者がこうむった損害に対する賠償を軽減し又は免除する。

第5条 被害者にフォートがある場合には、その者がこうむった財産についての損害に対する賠償を軽減または免除する。ただし、医師の処方に基づいて交付された医療用品及び器具は、身体の侵害に係る療養に適用される法令に従って、賠償の対象となる。

(2) 自動車の運転者が当該車両の所有者でない場合において、その運転者にフォートがあるときは、当該車両に生じた損害の賠償につきそのフォートをもって当該所有者に対抗することができる。当該所有者は、運転者に対して求償権を有する。

第6条 交通事故の直接の被害者に生じた損害によりさらに第三者に生じた損害は、当該直接被害者に生じた損害の賠償に適用されるべき軽減又は免除を考慮して補償される。

		賠償額の 軽減・免除		損害賠償の 完全免除	
		可否	過失相殺	可否	免責
被害者の 類型	運転者 である 被害者	○	過失相殺は認められる	○	損害を自ら招いたときは賠償を受けることができない
	運転者 でない 被害者	△	被害者自らの過失が釈明不能であり、かつ、事故の唯一の原因である場合を除き、認められない	○	損害を自ら招いたときは賠償を受けることができない
	16歳未 満、70 歳以上 の 被害者	×	過失相殺は認められない	○	損害を自ら招いたときは賠償を受けることができない

Proposition de réforme de Chabas, 1995

Article 1 : Les dispositions de la présente loi régissent la responsabilité des gardiens de véhicules terrestres à moteur, ainsi que leurs remorques et semi-remorques, lorsque, même dans le cadre d'un contrat, ces derniers, en circulant, ont causé un dommage.

Pour l'application de la présente loi, ne sont pas considérés comme véhicules terrestres à moteur, les véhicules qui circulent sur rails.

Un véhicule est censé cause du dommage lorsqu'il a contribué, de quelque manière et ne fût-ce que pour partie à sa réalisation.

Article 2 : Les dispositions de la présente loi sont applicables quelle que soit la juridiction saisie du litige.

シャバスの改革案(1995年)

第1条 現行法は、交通事故によって損害を発生させた自動車、並びに、トレーラーおよびセミ・トレーラーの管理者の責任について適用される。契約によって走行がなされていたかどうかは問わない。

(2) 現行法の適用については、軌道を走行する車は、自動車とはみなされない。

(3) いかなる方法であれ、いかなる割合であれ、損害の発生に寄与した車は、損害の原因とみなされる。

第2条 現行法は、訴訟が提起された裁判所の如何にかかわらず適用される。

Article 3 : Le gardien du véhicule est présumé responsable du dommage, à moins qu'il ne s'exonère en prouvant l'une des causes étrangères réglementées ci-après.

La responsabilité du conducteur du véhicule est régie par le droit commun, sauf s'il est également le gardien du véhicule.

Article 4 : La force majeure et le fait imprévisible et irrésistible d'un tiers ont pour effet d'exonérer le gardien de la présomption de responsabilité édictée par l'article 3.

Dommages résultant d'une atteinte à la personne

Article 5: Les victimes, lorsqu'au moment de l'accident elles étaient âgées de moins de seize ans, ou de plus de soixante-dix ans, ou bénéficiaient d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 % sont indemnisées de leurs dommages personnels ou réfléchis, sans que puisse leur être opposée leur propre faute ou celle de la victime directe, sauf si ces fautes sont intentionnelles. Dans ce dernier cas, le gardien n'est tenu à aucune réparation.

Article 6 : Les victimes autres que celles visées à l'article 5 sont indemnisées de leurs dommages personnels sans que puisse leur être opposée leur propre faute. Néanmoins,

第3条 自動車の管理者は、損害について責任があると推定される。ただし、次条で規定される外来原因の一つを証明することによって免責される場合はこの限りでない。

(2) 自動車の運転者の責任については、民法が適用される。ただし、運転者が同時に管理者である場合を除く。

第4条 不可抗力並びに予見不能かつ不可避の第三者の行為は、第3条で規定された管理者の責任の推定を免除する効果を有する。

人の身体に対する侵害から生じた損害

第5条 被害者が、事故時において、16歳未満若しくは70歳以上であるとき又はその年齢の如何を問わずその永続的障害もしくは重度障害の程度が80パーセント以上に相当すると認定されているときは、そのこうむった身体の侵害から生ずる、または、それから波及する損害について、被害者本人または請求者のフォートの抗弁を受けることなく賠償を受けることができる。ただし、意図的なフォートの場合には、管理者はいかなる訴外賠償責任も負わない。

第6条 第5条に規定する者以外の者は、本人のフォートの抗弁の対抗を受ける以外は、人身に受けた損害の賠償を受ける。ただし、それらの者のフォートが意図的である場合、およ

leur faute intentionnelle et, lorsqu'elle a été imprévisible et irrésistible, leur faute inexcusable les prive de tout droit à réparation.

Pour l'indemnisation de leurs dommages réfléchis, les victimes visées à l'alinéa précédent peuvent se voir opposer leur propre faute en vue d'une exonération totale ou partielle du gardien. La faute intentionnelle de la victime directe les prive de tout droit à réparation.

Article 7: Les dispositions des articles 5 et 6 ne sont pas applicables au préjudice réfléchi des personnes autres que le conjoint, les ascendants et les descendants de la victime directe. Ces personnes peuvent se voir opposer leur propre faute et celle de la victime directe en vue d'une exonération totale ou partielle du gardien.

Dommages résultant d'une atteinte aux biens

Article 8: La faute commise par la victime a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages résultant d'une atteinte à ses biens. Toutefois les fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale donnent lieu à indemnisation selon les règles applicables à la réparation des atteintes à la personne.

Lorsque le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur n'en est pas le propriétaire, la faute de ce conducteur peut être opposée au

び、そのフォートが予見不可能かつ不可避である場合には、そのような弁解不能なフォートによって、損害賠償の権利を失う。

- (2) 波及損害の賠償においては、前項に規定された者は、管理者の全部免責、または、部分免責の抗弁の対抗を受ける。直接被害者の意図的なフォートの場合には、損害賠償の権利を失う。

第7条 第5条および第6条の規定は、直接被害者の配偶者、尊属および卑属の波及損害には適用されない。これらの者は、自らのフォートおよび直接の被害者のフォートを理由に、管理者が全部、もしくは、部分的に免責されるといふ抗弁の対抗を受ける。

物に対する侵害から生じる損害

第8条 被害者が犯したフォートは、物に対する侵害によって生じた損害の賠償を制限、または、排除する効果を有する。ただし、医師の処方に基づいて交付された医療用品及び器具は、身体の侵害に係る療養に適用される法令に従って、賠償の対象となる。

- (2) 自動車の運転者が所有者でない場合には、運転者のフォートは、その自動車が引き起こした損害の賠償に関して、所有者に対する抗弁として対抗することができる。

propriétaire pour l'indemnisation des dommages causés à son véhicule.

Recours entre coresponsables

Article 9 : Celui qui a indemnisé la victime dispose d'un recours subrogatoire contre les coauteurs du dommage et leurs assureurs. Si la part respective de responsabilité de chaque coauteur ne peut être déterminée, la contribution se fera par parts viriles.

Article additionnel (destiné à devenir de droit commun) : Celui qui a indemnisé la victime ne dispose d'aucun recours contre un éventuel coauteur du dommage, conjoint, ascendant ou descendant de la victime et qui habitait avec elle au moment de l'accident ou est contraint de venir habiter avec elle à cause de l'accident. Il conserve son recours contre l'assureur du coauteur.

共同責任者間の求償

第9条 被害者に賠償した者は、損害の共同加害者およびそれらの者の保険者に対して代位による求償をすることができる。もしも、共同加害者のそれぞれの責任の負担部分が決定できない場合には、寄与割合は均等となる。

追加条項 被害者に賠償をした者は、損害の潜在的な共同加害者、すなわち、配偶者、被害者の尊属または卑属であって、事故時に被害者と同居していた者、または、事故のために、被害者と同居を余儀なくされた者に対しては、求償することができない。ただし、共同加害者の保険者に対しては、求償権を保持する。

