

國際私法有關侵權行為諸問題

李 聲 庭

侵權行為的結果，行為人對被害人負損害賠償責任的理論根據，在國際私法上普通有兩說。一種是對危險負責 liability for risk，另一種是因故意或過失所引起的損害而負責 liability for intentional or negligent harm。

第一種理論是說：行為人的行為既在謀利，則因謀利而導致他人發生損害時，這種損害應包括在行為人所從事的行為的費用範圍之內。大陸法系國家都秉承這一理論而主張加行為人以損害賠償責任 Gefährdungshaftung, responsabilité pour risque。因此動物、道路、船舶、車輛、航空器、房屋、旅社、實驗室等的所有人或占有人均應負責是。

第二種理論是說：凡行為人為了完成一項較高利益的行為而致別人有損害時，也應負賠償責任。但行為人的負責，應以有故意或過失為前提。例如警察逮捕或拘禁人時，他所憑藉的只不過是告訴人的指控而已，却無確切的證據足以合理的支持其指控即冒然逮捕或拘捕被指控的人。如果隨後發現告訴人的指控並無事實上的根據，或者即使有事實，但他並無指控權時，告訴人固應負損害賠償責任，而警察亦應負過失侵權行為責任。

侵權行為的域外效果，有一特定事項必須注意：即侵權行為的行為如欲產生域外效果時，必須法庭地法 lex fori 對該行為也認為構成侵權行為。這一點，我國涉外民事法律適用法第九條有明確的規定。

這一條的文字是：「關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法；但中華民國法律不認為侵權行為者，不適用之。侵權行為之損害賠償及其他處分之請求，以中華民國法所認許者為限。」

日本及英國也持與我國同樣的觀點，不過其餘的國家則不承認這一原則。因為行為人的行為是否構成侵權行為、理論上當然以侵權行為地法是否認為侵權行為而定。

英美的普通法本來就有一原則：actio personalis movitur cum persona 即是侵權行為之受害人如已死亡時，不能由其繼承人代為請求損害賠償。但美國各州則往往以法律明文規定：侵權行為之損害賠償請求權，得讓與或繼承。我國民法第一百九十五條則限于因不法侵害他人之身體、健康、名譽或自由者，由于係非財產上之損害，雖亦得請求賠償相當之金額。而且其名譽被侵害者，並得請求為回復名譽之適當處分。但前項請求權，不得讓與或繼承。因為這種損害賠償之請求權，乃專屬於被害人個人，因此不得讓與或繼承。不過如果以金額賠償之請求權已依契約承諾，或已起訴者，則不加限制了。

英國採雙重侵權行為主義：即侵權行為如果發生在外國，而要在英國法院起訴時，必須符合下列二條件：第一必須英國法認為該行為構成侵權行為。第二必須行為地認為該行為為非法。（參照上文所引我國涉外民事法律適用法第九條的規定）這是由于 Machado v. Fontes

(1897) 2 Q. B. 231 一案而來。被告在巴西誹謗原告，被告當初提出抗辯說：巴西法律並不認為這種行爲爲侵權行爲。但上訴法院認爲文字誹謗在巴西也構成犯罪，因此這種行爲在民事上也構成不法。其後樞密院判決一案，也持相同的見解。Walpole v. Canadian National R. Co. 一九二一年的一案是勞工賠償的問題。因加拿大各州的勞工賠償法認爲對工人的過失傷害，既不負民事賠償責任，也不負刑事責任，英國法院便以行爲地法 *lex loci actus* 不認爲係侵權行爲而駁回原告之訴。

加拿大對外國的侵權行爲也與英國一致，必須外國侵權行爲是不法的，方可在加拿大起訴。在 McLean v. Petigrew 一案中，加拿大聯邦最高法院根據魁北克省的 *qua lex fori* 理論，認爲既然翁大利奧省的交通規則有明文規定，對不謹慎的司機加以處罰，但對不取費的乘客則不予民事上的賠償，因此說，既然這種行爲是處罰的，魁北克法院准予賠償原告的損害是合乎 *qua lex fori* 這一原則的。

但翁大利奧省最高法院于一九四一年的 Curley v. Clifford 一案中則持不同的見解。法院說：翁大利奧一九三〇年的法律不允許上述情形的賠償，因此並無域外的效果 *devoid of extraterritorial application*。

拉丁美洲各國援契約法的理論類推：雙方當事人爲同一國家人時，他們的共同法適用於侵權行爲法。那就是說：依法庭地法，認爲行爲應當是合法的，但雙方當事人的本國法認爲不合法時，那末雙方當事人的共同法認爲該行爲是侵權行爲。法庭地法院認爲雙方當事人的共同法所認定的侵權行爲應賦予域外的效果。比利時、法國、希臘、意大利、荷蘭、瑞士等國亦有判例支持這一理論。

也有些法院利用當地的公共政策而否認外國的侵權行爲的。法國法院曾判決一案，認死者是在海上相衝而死，乃是法國人，而不顧行爲發生地係在英國。若依行爲地法，不構成侵權行爲，但法國則認爲這樣判決有背當地的公共政策，認爲原告之請求應予准許。

至于行爲人有無行爲能力負侵權行爲責任一點，則應由不法行爲地法來決定。一個美國十五歲的青年在巴西駕車而傷人，所有各國都承認這個青年人的責任應由巴西法律來決定。巴西民法典第一百五十六條規定：十五歲以下的人不負侵權行爲責任。但一個十五歲的巴西青年在委內瑞納發生不法行爲時，則又須負責。因委內瑞納民法典第一一八六條規定應負侵權行爲責任之故。

德國民法典第八百二十九條規定：如果因爲不負責任的人的侵權行爲而不賠償，則應依據法理予以適當的賠償。前述法國法院適用當地公共政策而判決應准許原告之請求亦同。我國民法第一百八十七條規定：無行爲能力人、限制行爲能力人、或其他之人在無意識或精神錯亂中不法侵害他人之權利而不能受損害賠償時，法院得依被害人之聲請，得斟酌行爲人與被害人之經濟狀況，令行爲人爲全部或一部之損害賠償。這種情形，一般人稱之爲無責任能力人之衡平責任 *Equitable compensation*。

比利時民法典第一千三百八十六條爲一九三五年四月十六日法規所補充說：如果一個精神耗弱或不正常人能够控制他自己的行爲時，法官仍應斟酌情形予以賠償。

所謂不法行爲的解釋，包括（一）非法行爲，與（二）侵權行爲兩種。非法行爲是禁止的行爲。如果是消極行爲，除非違背了一般的責任，便不構成侵權行爲，因此必須爲不法行爲地的法律所明定。火車司機于通過平交道時，不發警號；或雇主對於有危險性的機器不加防

護等，行為地法律認為構成侵權行為時，應認為係侵權行為。至於銀行付支票款的域外效果，則由當地法律決定（即銀行所在地）。

此外，正當防衛，受害人自願冒險，以及行政、司法、或國家授權等行為是否構成侵權行為，則也由行為地法決定。

侵權行為之成立，應以行為地的法律為準據法，始自英國的 *Phillips v. Eyre* 一案 (1869) L. R. 4 Q. B. 225. 在一九四九年的一案時，蘇格蘭法院判決駁回原告之訴。甲有住所于蘇格蘭，在英國為有住所于蘇格蘭人乙之過失在一次意外事件中死亡。甲之遺妻在蘇格蘭法院以遺產管理人資格告乙損害賠償時，為法院所駁回。因為蘇格蘭法規定，身體傷害或死亡的損害賠償請求權不得轉讓。其後甲之遺妻又在蘇格蘭法院以扶養權利人之身分與慰藉費 *solatium*、以及財產上的損失告乙損害賠償時，又為蘇格蘭法院所駁回。因英國法（侵權行為地法）不承認所謂慰藉費，蘇格蘭則承認有慰藉費。加之當時的 *Fatal Accidents Act* 又有所規定，請求權時效，由死亡時起，經過一年不行使而消滅 *M'Elroy v. M'Allister* (1949)。

英國法院曾判決下列一案：甲在牙買加毆打乙，並扣押乙，毆打的行為，牙買加法與英國法均認為不法。但本件毆打的行為是起因于鎮壓叛亂。其後牙買加當局通過法律免除這種行為的責任，並認為這種鎮亂行為合法。因此英國法院認為乙不能在英國起訴，同時甲是牙買加前任總督。

另一案的事實是：甲是英國海軍一戰艦的司令，奉了 *Muscat* 蘇丹的命令，扣押乙在英國船上的貨物。這件事發生在 *Muscat* 領水內。就因為甲是奉上級的命令而行事，因此在英國起訴時，為法院所駁回 *Carr v. Francis Times & Co. Ltd.* (1902)。

前述甲在巴西登載一篇文章誹謗了乙。依巴西法，誹謗是犯罪的，但非侵權行為。英國上訴法院判決乙勝訴 *Machado v. Fontes*。理由是：既然行為是犯罪的，便不是無辜的，可見這種行為在當地便是不合法的。如果行為是合法的 *justifiable*，方可在法庭地免責。但在加拿大及英國一方法院一案中却不承認這種理由。因為如果讓原告可以選擇對他有利的地方起訴，便不合乎公道 *rule of natural justice* 的原則。這種意見則與上述之 *Phillips v. Eyre* 之原則相違背。

加拿大的魁北克省于一九四五年判決一案：甲是乙汽車的乘客係免費，由于乙在翁大利奧不小心開車而傷甲。甲有住所于魁北克省，而乙有居所于魁北克省。依翁大利奧法，免費乘客不能要求損害賠償，但駕車人仍負刑事責任。魁北克法則規定，駕車人對乘客的傷害應負責。乙在翁大利奧被起訴時，經宣判無罪。甲在魁北克告乙損害賠償。魁北克法院認為翁大利奧雖然宣告乙無罪，但甲之請求仍應成立 *McLean v. Petigrew* (1945)。

法院認為乙既然不小心駕駛，他便非無辜的。這在英國法院則不作此說法。這便牽涉到 *not justifiable* 不合法的，與 *actionable* 可訴的的不平衡處。

海上侵權行為

前面提到的侵權行為地法的理論也適用於海上侵權行為。英國在一八六八年的一件案子中先于 *Phillips v. Eyre* 一案而主張這種理論。在一八六七年，甲所有的一隻船在領港（比利時法規定，進港時船必須由領港駕駛）的駕駛下，由于他的過失，在比利時的領水內與乙

的船相擱。依比利時法，甲應對領港的過失負責。但英國當時的海商法 Merchant Shipping Act 1854, S. 388（不過現在的領港法 Pilotage Act 1913, S. 15 則有不同的規定）却規定甲不負責任。因此乙對甲在英國法院提起損害賠償之訴時而遭駁回。本案說明了一項法理：原告在英國法院要求給予損害賠償時，如果他不能證明被告的行為倘若發生在英國時，英國的國內法也認為是侵權行為的話，則按照 *lex loci delicti commissi* 的原則，他的請求不應准許。

在一九二一年發生的 *The Arum* 案，情形與前案相同，惟行為地在直布羅它。這時英國已頒佈了領港法。可是直布羅它法仍不認為是侵權行為，因此乙之請求也被駁回。

在海上侵權行為案件中，合法 *justifiable* 也可作為免責的抗辯。原來在一八七六年的 *The Mary Moxham* 一案中，甲所有一英國船，由于船長的過失，在西班牙領水內與碼頭相擱而損害了碼頭。依英國法，甲是船主應負責；但西班牙法則規定，船主不能因船長的過失而負責，因此甲在英國法院的觀點下，其行為不構成侵權行為，因西班牙法規定，只船長與水手負責而船主不負責之故。

到一九四五年英國法院判決 *York v. British & Continental S. S. Co.* 一案則又援引制定法的明文規定說，制定法無域外效果，因此不能適用於在外國所發生的行為。案情是這樣的：甲是乙所有船上之海員，當船停在直布羅它時，甲為船上發生事故而受傷。甲在英國法院起訴時，以船主乙的雇員有過失為理由要求損害賠償。按英國的普通法有關過失行為的法理與直布羅它同。如果只以這一點理由而言，甲是應當獲勝的。可是甲却以乙的雇員沒有遵守一九三四年的 *Dock Regulations*，這樣一來，法院便說：英國的制定法無域外效果，不能適用於在外國所發生的行為。

加拿大魁北克省法院于一九三九年的一案中，認為英屬哥倫比亞法與魁北克法相同，判決原告勝訴。甲為乙所雇用為船上之海員，這船在英屬哥倫比亞注冊，由于同事的過失，甲在公海上受傷。甲在魁北克法院起訴，要求乙損害賠償。其所持的法理是：同事的過失 *Doctrine of common employment* 應由雇主代為負責 *vicarious liability*，這種責任又稱間接負責，或稱特殊侵權行為。英國普通法亦有同樣的理論，因此魁北克法院認為英屬哥倫比亞的法律也與英國同 *Canadian National Steamship Co. v. Watson*。

另有一案，是英國法院所判決。甲運輸乙托運的貨物。這些貨物所裝載的船所掛的旗是荷蘭的，而事實上這船屬于一英國人所有。由于甲的雇員的過失，這船與另一荷蘭船在公海上相擱。甲在英國法院提起損害賠償之訴。法院在本案不依荷蘭法判決，而依構成英國法的一部份的一般海商法判決 *Chartered Mercantile Bank of India v. Netherland India Steam Navigation Co.* (1883)

夫妻間的權利

前面提到的慰藉費，有些地方不承認，因此在侵權行為地法院起訴也一定敗訴。甲的妻子有住所于美國麻色諸塞洲，由于乙的過失，在魁北克的一次事件中受傷。甲在加拿大的魁北克省法院提起損害賠償之訴。以丈夫喪失了妻子的服務與安慰為理由，與醫治妻子的傷所受的財產上損失 *per quod sevitium et consortium amisit*。這種法理，麻色諸塞洲法律不承認，依魁北克的內國法則應准許。不過魁北克法院却適用麻色諸塞洲法而駁回甲之請求

Lister v. M'Anulty (1944)。

另一案的情形是：夫妻兩人共乘車去加利福尼亞州旅行。夫妻有共同住所于威斯康辛州。由于夫的過失，妻子在加利福尼亞州受傷。依加利福尼亞州法，夫妻彼此間不負侵權行為責任，但依威斯康辛法則應負責。妻在威斯康辛法院起訴而得勝，法院係以丈夫的住所地法為準據法，而不顧侵權行為發生地法 Hanmschild v. Continental Casualty Co. 1959。

結果地或其他關係

被告製造殺虫劑在英國營業，原告是替被告分銷產品的英國商人。另一英國商人因使用殺虫劑的結果土地受到損害，于是在英國法院對原告起訴而獲勝。本案則由分銷商在英國起訴而要製造商賠償他的損失，當原告在另一案中作被告時，即請求將在美國的製造商列為共同被告時，法院認為侵權行為結果地在英國，而且英國法院也不能出傳票要美國公司來英國應訊，判決以侵權行為完成地即結果地的法院無域外管轄權而駁回原告之訴。George Monro Ltd. v. The American Cyanamid & Chemical Corporation (1944) K. B. 但在一誹謗案中 Bata v. Bata 登載誹謗文字的刊物發行于外國，但由郵寄到了英國，且在英國繼續流行。英國法院認為誹謗文字流行到了英國，是英國成了侵權行為結果地，英國法應有域外效果，而決定發傳票與在外國的刊物發行人來英國應訊。蘇格蘭于一九〇四年判決一案也持相同的見解 Evans v. Stein。

W. W. Cook 教授便表示：凡行為地與結果地因各種要素加起來才構成侵權行為時，原告可在有關連的法院起訴。

美國加利尼加州法院曾判決一案足以支持 Cook 教授的見解 Reich v. Purcell (1967)。甲有住所于加利福尼亞州，駕駛他自己的車在米蘇里州與有住所于俄亥俄州的乙的車相撞。乙是從東向西開，他和他全家原想定居于加利福尼亞州。事實上，他于車禍發生後，在加利福尼州定居下來。他的太太和小孩都在車禍中死亡。依米蘇里州法的規定，這種賠償最高不過二萬五千元。乙在加利福尼亞州法院起訴。第一審法院以米蘇里州法（即侵權行為地法）為準據法判決，但上訴法院則予以改判。法院說：凡一件案子牽涉到幾州時，不能以一州的法律來作準據法。因此法庭地法院一定要找出一項適當的法律來，以使得當事人與牽涉的各州的利益相配合。如果適用侵權行為發生地法的結果，而導致對當事人不利時（尤其對受害人不利時），即使有判例在先，也不可冒然援用。司法是要在公平與適當的大原則之下判案，不可偏執所謂侵權行為發生地法而造成不公平。有人曾批評過：如果一個人出外旅行，每過一州，他便得考慮那一州的法律是否對他有利，這在美國是一件不可容忍的事。因此各州法院應考慮各方面的因素，決定適用那一種法律是公平而適當的。

因此美國法律學會 American Law Institute 所草擬的第二次國際私法草案 Second Restatement of Conflict of Laws (1963) 就有如下的修改：

- (1) 當地法律與所發生的事件及當事人就他們之間的權利與義務有最顯著的關連，
- (2) 前項所稱「最顯著的關聯」一語應包括
 - (甲) 損害發生地，
 - (乙) 行為發生地，
 - (丙) 住所、國籍、公司或當事人的營業所在地，

(丁) 當事人間發生關係的地方。

(3) 所謂「最顯著的關聯」應考慮及侵權行為的結果，性質，以及有關的侵權行為法規等。

這在英國也有一判例 *Boys v. Chaplin* (1968)，這案係沿一八九七年 *Machado v. Fontes* 的法理而來。原告甲由于被告乙的過失駕駛，在馬爾太受傷。兩人均為英國人，並有住所於英國。甲服役于空軍，乙服役于海軍。依馬爾太法律規定，損害賠償限于三十五英鎊，而英國法則無此限制。英國高等法院判決被告應賠償二千三百英鎊，被告因此上訴。后座法庭駁回其上訴時說：本案所適用的侵權行為法，是雙方當事人的本國法，這與事件的性質有顯著的關聯。適用英國法的結果，不僅在決定本件是否構成侵權行為，並且決定賠償的數目。祇有這樣，原告才能得到公平的裁判與適當的賠償。

公海上的侵權行為

如果侵權行為發生在一隻船上，如水手互毆等，那末船所懸旗之國的法律應適用。因此如果這種行為是不合法的 *unjustifiable* 依照船旗國法與英國法均認為是侵權行為時，則可在英國法院起訴 *R. v. Anderson*。

如果是兩隻船在公海上相擱，那末單是船旗國法便不足以適用，而要適用一般的海商法。依英國高等法院內海商法庭的一貫態度，一般的海商法構成英國法的一部份，見前引 *Chartered Mercantile Bank of India v. Netherland India Steam Navigation Co.*。因此兩船懸的是同一國旗或不同國旗都無關重要。也就是說：要在英國法院起訴，必須那行為為一般海商法及英國法都認為是侵權行為才可以。這一理論，也適用於船在公海上損害了海底電線。

空中侵權行為

一九二九年的華沙公約 *Warsaw Convention*（經一九五五年修正）成為英國一九三二年的空中運輸法 *Carriage by Air Act*（但一九六一年的新法已取代了）。另一 *Chicago Convntion on International Civil Aviation*（一九四四年）經英國批准，並于一九四九年制定了民航法 *Civil Aviation Act*。

一九六一年的空中運輸法第二十八條規定：原告得在訂約國法院起訴，只要運輸人經常有居所、或其主事務所、或訂約地、或航空器的目的地。有關程序方面則依法庭地法。

第二十九條規定：時效期間為二年，其起算方法由法庭決定。

至於由航空器上掉下人或物，或航空器起飛、降落、飛行中而損害了陸上或海上任何人或財產時，不必證明其有過失。而可視為航空器的所有人的故意或過失行為。The *Halley* 一案是空中相擱，英國法院類推海上相碰而適用一般海商法，同時航空器只能向一國登記，因此國籍對於空中侵權行為不甚重要。

國際私法有關侵權行為諸問題

李 聲 庭

侵權行為在國際私法上的問題，不外是準據法的適用。一般的說是一定要侵權行為發生地認為那一行為是侵權行為，才構成損害賠償的條件。但多數國家的法律則認為還要法庭地法也認為這種行為是侵權行為，才能在當地法院起訴。少數地域適用公共政策或公平的原則，對於侵權行為地或法庭地法不認為應賠償的案件，由法庭地法院適用當事人的住所地法或其他關聯而准予賠償的。

有關海上侵權行為案件，則多適用一般海商法處理，少數則適用侵權行為地法。至於空中侵權行為，則到目前為止，大多類推海上侵權行為或一般侵權行為。

夫妻間的侵權行為，一般的不成立，但亦有例外。

THE CONFLICTS RULES APPLICABLE to TORTS

Francisco Lee

Tort obligations in conflict of laws are based on two doctrines: One is civil law doctrine a liability for risk the other is a liability for intentional or negligent harm.

The meaning of the term "tort" in the conflicts rule usually refers "tort" to the law of the place where the act to be tortious has been done. The *lex fori* theory refers the law of the place where an act is done to decide whether it is a tort. "Tort" in the meaning of the conflicts rule is an unlawful invasion in the interests of another person, causing damage or harm to a person. The conflicts rule will predicate what system of law shall determine these elements.

Lex loci delicti commissi — The law of the place where an alleged tortious act has been done determines whether, under what conditions, to what extent, and what consequences, such an act constitutes a cause of action.

Lex fori — tort problems should always be governed by the law of the forum.

Double rule — First, the wrong must be of such a character that would have been actionable if committed in forum. Secondly, the act must not be justifiable by the law of the place where it was done.

The law of wrong governs capacity to commit a tort. Equitable compensation for damage done by an irresponsible individual is included in the law of wrong.

Maritime and Aeronautic torts — Collisions in ports and internal waters should be governed by the *lex fori*, for both formalities and substantive rules, irrespective of the nationality of the vessels.

Family relations in tort action — A married person may sue the other spouse for tort suffered during the marriage in spite of the Common Law rule which prohibits such an action.