

第 9/2020 號案

日期：2020 年 7 月 1 日

(刑事上訴)

主題：交通意外

審查證據方面的明顯錯誤

意外過錯的百分比

汽車及航海保障基金

連帶責任

損害賠償

財產損害

非財產損害

摘要：

一、如對事實事宜的裁判未見沾有“審查證據方面的明顯錯誤”，而從中可得出結論，即交通意外的被害人對於意外的發生沒有任何過錯，則以該等事實事宜為基礎所作出的認定意外的發生屬於“被告的完全過錯”的裁決並無不妥。

二、當存在多個主體時，債既可以是“共同”之債，也可以是“連帶”

之債。

若為前者，且存有單獨一個債權人和多個債務人，則該債權人只能要求每個債務人履行債的一部分。

在這裡，與多個主體相對應的是同樣存在的“多項關係”。

若屬連帶之債，則債權人可以要求每個債務人清償全部債務。

此處存在“眾多債務人之間的相互代理關係”。

如果是有“多個債務人”，那麼規則是“共同之債”，因為澳門《民法典》第 506 條規定“債務人間或債權人間之連帶關係，僅基於法律或當事人之意思而產生時方成立”。

由於本案不屬連帶之債的情況，故不能認定“汽車及航海保障基金與被告/民事被請求人具有連帶責任”。

三、根據第 57/94/M 號法令第 23 條第 2 款規定，汽車及航海保障基金應對“因死亡或身體侵害所引致之損害賠償”作出賠償。

這樣，不論是產生自“身體侵害”的“非財產損害”還是“財產損害”

(所提到的“薪金損失”正屬於這種情況)，都在賠償義務的範疇之內。

四、“非財產損害”賠償的目的是給被害人以安慰，以減輕侵害所帶來的痛苦，或者如果可能的話，使其忘卻痛苦，因此其宗旨在於在使被害人體會快樂及滿足的時刻，從而盡可能抵消其承受的精神痛苦，另外還要考慮，在這些事宜上，“象徵性或寒酸的金額”是不合適的，同時又不能給予“不合法或不合理的得利”，這就要求法院使用衡平的標準，根據案件的(具體)情節持續不斷地去進行調整。

**裁判書制作法官**

司徒民正

第 9/2020 號案  
(刑事上訴)

澳門特別行政區終審法院合議庭裁判

概述

一、初級法院透過 2017 年 7 月 19 日(第 CR3-16-0243-PCC 號案)的合議庭裁判裁定：

— 被告甲(A)以正犯方式觸犯一項澳門《刑法典》第 142 條第 1 款和第 3 款、第 138 條 c 項以及第 3/2007 號法律第 93 條第 1 款和第 94 條規定及處罰的“過失嚴重傷害身體完整性”罪，判處 1 年 3 個月徒刑，緩期 1 年 6 個月執行；以及

— 判處民事被請求人“汽車及航海保障基金”向請求人 **B** 支付總額為 938,478.20 澳門元的款項及利息，包括：

— “醫療費及醫藥費”和“交通費”：18,745.20 澳門元；

— “薪金損失”：11,733.00 澳門元；

— “電單車維修費”：8,000.00 澳門元；

— “長期部分無能力”：500,000.00 澳門元；

— “非財產損害”：400,000.00 澳門元(見第 518 頁至第 529 頁，連同將在下文提及的頁碼，相關內容為所有法律效力在此視為已轉錄)。

\*

被告甲及“汽車及航海保障基金”不服該裁決，提起上訴(見第 551 頁至第 588 頁及第 592 頁至第 612 頁)。

\*

在對這兩項上訴作出審理之後，中級法院透過 2019 年 7 月 25 日(第 1034/2017 號案)的合議庭裁判裁定被告的上訴敗訴，汽車及航海保障基金的上訴部分勝訴，撤銷了判處該基金支付金額為 8,000.00 澳門元的電單車維修費的決定，並將“醫療費及醫藥費”和“交通費”的賠償金額減至 18,070.70 澳門元(見第 668 頁至第 684 頁背頁)。

\*

汽車及航海保障基金仍不服，向本終審法院提起上訴。

作出理由闡述並提出以下結論：

*I. 本上訴所針對的是中級法院在本案中所作合議庭裁判的民事部分的以下幾個方面：(i)被請求人對意外的發生負有全部過錯/請求人 B 對意外的發生有過錯；(ii)在民事部分駁回針對被告/被請求人甲的訴訟請求；(iii)判處汽車及航海保障基金為薪金損失支付財產損害賠償；及(iv)就非財產損害定出的賠償金額。*

*II. 儘管給予應有之尊重，但上述合議庭裁判存有審理錯誤並違反了法律。在第一個方面，違反了澳門《民法典》第 480 條第 2 款、第 564*

條和第 361 條的規定，特別是考慮到《道路交通法》第 18 條第 2 款、第 30 條第 1 款、第 31 條、第 32 條第 1 款(一)項和(五)項以及第 98 條的規定；

III. 在第二個方面，是鑒於澳門《刑事訴訟法典》第 358 條第 1 款和第 2 款的規定，11 月 28 日第 57/94/M 號法令(《汽車民事責任之強制性保險制度》)第 23 條第 2 款、第 25 條及第 45 條第 2 款和第 3 款的規定，以及澳門《民法典》第 477 條、第 480 條第 2 款、第 496 條、第 556 條至第 560 條和第 587 條的規定；

IV. 在第三個方面，是根據《汽車民事責任之強制性保險制度》第 23 條第 2 款和澳門《民法典》第 477 條第 2 款的規定；

V. 在第四個和最後一個方面，是根據澳門《民法典》第 564 條的規定，以及第 489 條第 3 款第一部分結合第 487 條的規定。

VI. 由此可見，上述合議庭裁判違法，應予部分撤銷並以作出如下裁決的另一裁判取代：(i.)在確定責任時，根據卷宗內和聽證中所得出的證據並結合一般經驗法則，認定請求人的過錯，繼而認定每輛車對意外的發生都有責任，裁定意外的兩名共同責任人的過錯比例為請求人占 70%，被告/被請求人占 30%；(ii.)在民事請求中一併對被告/被請求人，即意外的

責任人作出判處；(iii.)在支付薪金損失的財產損害賠償方面駁回針對汽車及航海保障基金的訴訟請求；以及(iv.)根據行為人和受害人的經濟狀況和案中的其他情節，以及在與本案類似的案件中定出的數額，訂定相應的非財產損害賠償的金額。

VII. 為此，正如將在下文中看到的那樣，在審查證據的過程中—儘管對原審法院給予完全尊重—存有明顯錯誤，因為只要簡單地確認某些從卷宗和聽證的證據中得出的事實，尤其是意外發生時監控攝像頭捕捉的畫面、意外現場草圖和在意外地點所測量的數據以及請求人遞交的文件，便足以作出為意外的當事人訂定有別於此的過錯比例和財產損害賠償金額的裁決。

VIII. 如果採信攝像頭在意外發生時捕捉的畫面和意外現場草圖中的測量數據，那麼請求人在2秒鐘內行駛了近61.2米，速度超過110千米/時( $61.2 \text{ 米} / 2 \text{ 秒} \times 3600 / 1000 = 110.16 \text{ 千米/時}$ )；

IX. 根據第384頁及第414頁的意外現場草圖和被告/被請求人作為文件一所附呈的照片，請求人的剎車在意外發生地點留下了約2米長的輪胎痕跡，這只能說明車輛當時在高速行駛；

X. 不論是在接近[Loja(1)]門前的斑馬線時，還是在接近允許調頭的路口時，請求人都絲毫沒有減速；

XI. 另一方面，被告/被請求人的電單車在 5 秒鐘內行駛了約 30.7 米，這說明車輛以較低且適當的速度行駛，不超過 22.1 千米/時(30.7 米 / 5 秒  $\times$  3600 / 1000 = 22.104 千米/時)；只有在此速度下行駛才能用手控制住車輛，以避免其在碰撞後倒下；

XII. 意外發生在一條由兩條行車道組成的直路上，每條行車道寬約 7 米，同時除了被告/被請求人的電單車外，沒有任何車輛在請求人前方行駛，所以請求人的視野十分廣闊，無任何障礙。如果請求人留意道路和交通狀況，則完全可以注意到被告/被請求人電單車的斜向行車路線；

XIII. 任何具備一般程度謹慎和小心的駕駛員都會輕易地意識到，如果一輛電單車在其前方以斜線行駛並靠近行車道的中心線，那它就是要跨越中心線；

XIV. 假如請求人以適當速度行駛到意外發生地點並留意道路和交通狀況，則能夠對被告/被請求人的操作作出反應，從而避免意外發生；

XV. 但由於請求人沒有這麼做，所以即使被告/被請求人對變道操作作出應有的示意，意外還是會發生。這不僅是因為請求人沒有留意道路和交通狀況，還因為他以超過110 千米/時的速度行駛；

XVI. 請求人所駕駛電單車的後側車燈毫無疑問地表明，在被告/被請求人穿過分割行車道的縱線後，而且在兩車之間還有一定距離時，請求人的電單車已經向右側傾斜；

XVII. 在被告/被請求人結束變道操作並駛入右側行車道時，請求人駕駛的電單車已失去平衡；

XVIII. 在撞到被告/被請求人駕駛的電單車之前，請求人的電單車失去平衡而倒地，緊接著滑向前方直至撞到被告/被請求人的電單車；

XIX. 所有已調查的證據和一般經驗法則決定了原審法院本應作出至少認定以下事實的裁決：

- a) ‘被告/被請求人的車速低於22.1 千米/小時’ ；
- b) ‘由受害人/請求人駕駛的電單車MI-XX-XX 的車速超過110 千米/時，在2 秒鐘的時間內行駛了約61.2 米’ ；

c) ‘受害人/請求人在行駛至行人區並接近路口時，沒有特別減速’；

d) ‘在被告/被請求人結束變道操作並駛入右側車道時，受害人/請求人駕駛的電單車已經失去平衡’；

e) ‘在受害人/請求人因失去平衡而倒地之後，其電單車滑向前方並撞到被告/被請求人的電單車’；及

f) ‘受害人/請求人倒地是因其不當及/或過快的車速所導致’。

XX. 請求人的車速超過 50 千米/時的一般限制，根據《道路交通安全法》第 98 條的規定構成輕微違反；

XXI. 請求人本應該按照《道路交通安全法》第 30 條第 1 款和第 32 條第 1 款(一)項及(五)項的規定控制其車速；

XXII. 從捕捉的畫面中看到，在請求人行駛的車道的左側車道上沒有任何車輛，因此根據《道路交通安全法》第 18 條第 2 款的規定，如果請求人想要直行—見第 82 頁背頁的現場草圖和聲明—那麼他必須一直沿行車道的最左側車道行駛；

XXIII. 綜上，鑑於雙方共同導致意外發生，因此意外的兩位共同責任人之間更為恰當的過錯比例應為請求人占 70%，被告/被請求人占 30%。

XXIV. 在不否定以上內容的前提下，汽車及航海保障基金僅以補充方式負責，而非以直接責任人身份負責；

XXV. 汽車及航海保障基金只不過是保證人，是‘補充’責任人，因為主債務人永遠是民事責任人。只有在民事責任人逃避履行義務的情況下，汽車及航海保障基金才參與訴訟，支付所裁定的賠償；

XXVI. 在 11 月 28 日第 57/94/M 號法令第 23 條規定的汽車及航海保障基金為被請求人的情況中，立法者在為死亡或身體侵害的損害賠償設立保障時規定了補充性，其目的顯然有三個：

- a) 使汽車及航海保障基金能夠以最合法的途徑獲得若非如此將無法取得的意外當事人的說法和所有證據資料；
- b) 便於受害人實現其權利，可以在過錯侵害人的財產和汽車及航海保障基金的損害賠償之間進行選擇；
- c) 利用責任人在場的機會，立即、盡可能不浪費更多訴訟精力地確

定汽車及航海保障基金的代位求償權必須依據的事實前提和法律前提；

XXVII. 在上述情況中存在一種非本意、非真正或‘不純正’的連帶性；

XXVIII. 從對外關係上來看，受害人可以向任一責任人/義務人—侵害人或汽車及航海保障基金—要求滿足其債權。但從內部層面來看，只有在後者支付了損害賠償的情況下它才會成為受害人權利的代位人，可以在之後要求侵害人償還自己所支付的所有款項，連同法定遲延利息以及清繳和徵收的開支；

XXIX. 由此可知，在最後判決中被告應被連帶判處支付被要求的款項，汽車及航海保障基金的責任僅為被告的補充；

XXX. 在對汽車及航海保障基金作出判處的刑事訴訟中，也應以連帶方式對民事責任人(或眾民事責任人)作出判處；

XXXI. 根據11月28日第57/94/M號法令第23條第2款的規定，當責任人不受有效或產生效力之保險保障時，汽車及航海保障基金僅有義務

對受強制保險約束之車輛造成事故而引致之‘死亡或身體侵害’作損害賠償。

XXXII. 實際上，上述法令第 23 條第 2 款提到的‘身體侵害’一詞指的僅僅是非財產損害或精神損害，其中包括意外導致的死亡損害或創傷。而‘物質損害’一詞則專指財產損害—相同觀點，見最高司法法院關於死亡損害的合議庭裁判—第 2900/01 號複審上訴—第一庭，刊登於 1996 年至 2003 年 2 月內刊摘要。

XXXIII. 在此基礎上，可以從上述法令第 23 條第 2 款的規定中得出，汽車及航海保障基金的損害賠償義務並不能確保它為意外導致的薪金損失支付損害賠償。

XXXIV. 由於受害人<sup>1</sup>有權就所受痛苦獲得非財產損害賠償，且該損害尚可獲金錢彌補，因此相關金額必須以衡平的方式，在考慮侵害人和受害人的經濟狀況之後定出。可以肯定的是，這種情況下的損害賠償旨在給予受害人一種快樂，以便抵銷其所受痛苦、疼痛或不幸；

XXXV. 因此，損害賠償的金額應與傷害的嚴重程度成比例，而在訂定賠償的金額時，還要遵守所有的謹慎、實際的常識、事物的公正衡量、

現實生活的合理判斷的規則；

XXXVI. 根據澳門《民法典》第 489 條，結合第 487 條和第 564 條的規定，原審法院為請求人定出的非財產損害賠償金額，相對於已認定事實事宜和澳門特別行政區的司法見解為類似情況定出的金額來說是不適當且過高的；

XXXVII. 根據損害的嚴重性以及行為人和受害人的過錯程度，並考慮到雙方的經濟狀況和卷宗中描述的其他事實，將無能力的損害賠償訂為 400,000.00 澳門元，精神損害賠償訂為 250,000.00 澳門元，對於本案的情節來說是合適的。”

最後，請求以作出如下決定的另一裁判取代被上訴裁判：“認定與請求人對意外的發生有過錯相關的事實，裁定意外的兩名共同責任人的過錯比例為請求人占 70%，被告/被請求人占 30%；對被告/被請求人甲，即意外責任人，作出判處；以及在支付薪金損失的財產損害賠償方面駁回針對汽車及航海保障基金的訴訟請求；並訂定不高於 650,000.00 澳門元的非財產損害賠償……”（見第 699 頁至第 735 頁）。

\*

被害人即輔助人 **B** 作出答辯，請求裁定上訴理由完全不成立(見第 765 頁至第 771 頁)。

\*

卷宗適當進行，現予以裁決。

## 理由說明

### 事實

二、“已認定”和“不予認定”的事實載於被上訴的合議庭裁判的第 675 頁背頁至第 677 頁，相關內容在此視為已完全轉錄。

### 法律

三、上訴人汽車及航海保障基金不服裁判，請求本法院審查它所指出的以下問題：

“(i) 被請求人對意外的發生負有完全過錯/請求人 **B** 對意外的發生有過錯；

(ii) 在民事部分駁回針對被告/被請求人 **甲** 的訴訟請求；

(iii) 判處汽車及航海保障基金支付薪金損失的財產損害賠償；及

(iv) 就非財產損害定出的賠償金額” (見結論第 1 條)。

— 首先來看所提出的“被害人/請求人的過錯”的問題。

現上訴人認為，認定本案被告是交通意外的“唯一及完全過錯方”的決定是不恰當的，並認為這一裁決是在就事實事宜作出決定時，“在審查證據方面出現明顯錯誤”的結果，主張對這一決定作出變更，尤其是在被害人的“行為”方面，主張“認定”他以“高於 110 公里/時的速度”，“在 2 秒鐘的時間內行駛了近 61.2 米”，從而應得出他對於意外的發生有過錯的結論，而過錯的比例應被定為 70%(見結論第 VII 條至第 XXIII

條)。

經分析案卷、初級法院的合議庭裁判和現被上訴的中級法院合議庭裁判，同時對上訴人為證明存在所指的“明顯錯誤”而提出的理由作出考量，我們認為他沒有道理。

我們來看(為說明這一點不必進行長篇大論)。

上訴人稱，“如果採信攝像頭在意外發生時捕捉的畫面和意外現場草圖中所測量的數據，那麼請求人在 2 秒鐘內行駛了近 61.2 米，速度超過 110 千米/時( $61.2 \text{ 米} / 2 \text{ 秒} \times 3600 / 1000 = 110.16 \text{ 千米/時}$ )”(見結論第 VIII 條)。

此處便存在一處錯誤理解。

事實上，首先不能忽略的是，根據澳門《刑事訴訟法典》第 114 條所確立的“證據的自由評價原則”，法院(明確)“不予認定”請求人“行駛了約 61.2 米”，以及上訴人所認為的“2 秒鐘”，要知道不論是“所捕捉到的畫面”還是“現場草圖”(又或是兩者)，都無法導致必須作出與之相

反或不同的決定。

要指出的是，如果連一份由具權限的公共部門發出的地籍圖對於相關建築物的占地範圍以及其與公共道路之間的界限都不構成完全證據的話(2019年6月26日第5/2015號案的合議庭裁判)，那麼顯然應該認為，不能賦予一份在假定證人所作的單純聲明的基礎上繪製的、上訴人擬通過它來證明請求人所行駛的距離(並繼而證明其速度)的“現場草圖”這樣的“證明力”。

這樣，根據以上所述，同時考慮到從中可以得出意外的發生確實是出於“被告的完全過錯”的“已認定”的事實事宜，應裁定上訴在這個部分理由不成立。

—關於“對被告/被請求人作出連帶判處”(見結論第XXIV條至第XXX條)。

被上訴的合議庭裁判就這個問題發表了意見，駁回了上訴人提出的對被告作出連帶判處的請求。

我們知道就這個問題可能存在多種不同的觀點，而終審法院似乎也未曾就這個問題發表過意見，根據我們對這個問題的看法，我們認為中級法院所採取的解決方法是更為符合第 57/94/M 號法令，特別是第 23 條和第 25 條所規定的法律制度的文字和精神的。

事實上，根據第 23 條，“……二、在下列情況下，汽車保障基金有權限對受強制保險約束之車輛造成事故而引致之死亡或身體侵害，作損害賠償：a) 不知悉責任人或不受有效或產生效力之保險保障；……”，同時第 25 條第 1 款規定，“當汽車保障基金對受害人支付損害賠償後，將為受害人權利之代位人，且有權享有法定遲延利息及就在賠償之支付及徵收過程中之開支獲得償還”。

這樣，如果說該基金“有權限作損害賠償”（本案正是屬於這種情況），且只有在“作出”或支付賠償（之後）才成為“受害人權利之代位人”，那麼我們相信現上訴人所主張的“連帶判處”的解決辦法看起來就是不符合前述規定的。

或許取得該“連帶判處”是一個“更為實際的解決方法”，而且也看不到存在免除對意外的真正責任人作出連帶判處的特別理由。

然而，鑒於以上所提及的制度，我們不認為被上訴的裁判有可指責之處。

實際上，眾所周知的是，當存在多個主體時，債既可以是“共同”之債，也可以是“連帶”之債。若為前者，且存有單獨一個債權人和多個債務人，則該債權人只能要求每個債務人履行債的一部分。在這裡，與多個主體相對應的是同樣存在的“多項關係”。若屬連帶之債，則債權人可以要求每個債務人清償全部債務。此處存在“眾多債務人之間的相互代理關係”（見於 P. Lima 與 A. Varela 的著作《Noções elementares de Direito Civil》，第一冊，第 247 頁）。

然而，如果是有“多個債務人”，那麼規則是“共同之債”，因為澳門《民法典》第 506 條規定“債務人間或債權人間之連帶關係，僅基於法律或當事人之意思而產生時方成立”。

由於本案不屬於連帶之債，因此上訴在這部分的理由也不成立。

— 接下來分析“判處汽車及航海保障基金支付薪金損失的財產損害”的問題（見結論第 XXXI 條至第 XXXIII 條）。

現上訴人認為，不應由其支付上述的“薪金損失”。

作為這一觀點的理由，上訴人指出，前述第 23 條第 2 款僅提到：“……受強制保險約束之車輛造成事故而引致之死亡或身體侵害……”。

但我們認為，同樣在此處，上訴人也沒有道理。

現上訴人的論述建立在“物質損害”與“身體損害”之間區別的基礎之上。

然而，“前者”僅應被理解為從對“物質利益”的侵犯中所產生的損害，換言之，它是一種體現為物的毀壞、竊取或變質的“實質損害”。

這樣，便應得出如下結論：不論是產生自“身體侵害”的“非財產損害”，還是“財產損害”（所提到的“薪金損失”正屬於這種情況），都在現上訴人賠償義務的範疇之內。

—最後，上訴人認為所訂定的對受害人/民事請求人的“非財產損害”的賠償金額過高（見結論第 XXXIV 條至第 XXXVII 條）。

在“非財產損害”方面，恰當的觀點是認為非財產損害賠償的目的是給被害人以安慰，以減輕侵害所帶來的痛苦，或者如果可能的話，使其忘卻痛苦，因此其宗旨在於在使被害人體會快樂及滿足的時刻，從而盡可能抵消其承受的精神痛苦，另外還要考慮，在這些事宜上，“象徵性或寒酸的金額”是不合適的(見於 M. Cordeiro 的著作《Tratado de Direito Civil Português》，第二冊，以及《Direito das Obrigações》，第三冊，第 755 頁，其中作者指出“應放下在訂定金額時的謹小慎微……”)，同時又不能給予“不合法或不合理的得利”，這就要求法院使用衡平的標準，根據案件的(具體)情節持續不斷地去進行調整。

確實，彌補“非財產損害”的目的並不是對這些損害進行“直接彌補”，因為這些—“非財產損害”—不可以“用金錢計算”，對其作出補償的宗旨僅在於能夠對受害人進行慰藉(因為已造成的傷害無法消除)。

它屬於“用快樂來彌補傷痛”，通過用為補償那些非財產損害而給予的金錢來滿足其他需求，用滿足這些需求所產生的快樂來補償痛苦、悲傷與不幸。

從根本上來講，是為了給予受傷害的人(們)一種可以在某些程度上抵消傷害的滿足，它應該真正成為一種“補償的可能性”，賠償的金額應與傷害的嚴重程度成比例，而在訂定賠償的金額時，還要遵守所有的謹慎、實際的常識、事物的公正衡量、現實生活的合理判斷的規則。

然而，一如所知，澳門《民法典》並沒有列舉出哪些損害屬於“非財產損害”，而是交由法院在各個具體情況中，結合《民法典》第 489 條和第 487 條的規定來評估這些損害，其中要考慮各種情節，例如侵害的性質及程度、身體和精神上的後遺症、可能已接受的手術和手術本身風險的程度、住院及其時間長短、故意程度、容貌上的損害、生病的時間、被害人在社會肯定、表現和自尊方面的前後狀況，以及生活的快樂、年齡、預期壽命和未來前景等情節……。

根據澳門《民法典》第 489 條第 3 款的規定，“損害賠償之金額，由法院按衡平原則定出，而在任何情況下，均須考慮第四百八十七條所指之情況……”。

而同一法典第 487 條則規定：“責任因過失而生者，得按衡平原則以低於所生損害之金額定出損害賠償，只要按行為人之過錯程度、行為人與被害人之經濟狀

況及有關事件之其他情況認為此屬合理者。”

行文至此，在(我們認為)已經說清楚“非財產損害”的性質、含義和範圍，以及對其作出“賠償”的理由之後，還要注意的是，當基於衡平原則去計算損害賠償時，不應由上訴法院去確定應裁定的準確金額，上訴法院的審查重點在於結合具體案情，核實上述基於衡平原則的判斷是否符合須遵守的限制和前提。

因此，不能忘記的是(在沒有法律規定的情況下)，“基於衡平原則所作的審判”終究是“人類決定”的產物，其宗旨在於根據一套相互關聯的客觀理念去解決某個問題，由於它呈現出較少的系統性考量和較多的經驗主義及直覺判斷，所以跟單純的“法律審判”有所不同(見於 M. Cordeiro 的著作《O Direito》第 272 頁，以及波爾圖上訴法院 2017 年 2 月 21 日第 2115/04 號案件的合議庭裁判，載於 [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt) 網站)。

另外，要注意，在訂定非財產損害的補償時，必須要考慮司法見解通常判處的金額，特別是在最近的典型判例中就具有類似嚴重性的情況所定出的金額，以便所裁定的金額與當前的司法見解在類似或相近的情況下一

貫採取的標準或準則相符。

根據上文所述，考慮到“意外的類型”(被害人/請求人從正在行進中的電單車上跌落)，被害人遭受的傷害，尤其是右膝的傷勢，手術後的併發症，必須接受治療的時間(12個月或更久)，現時的傷殘程度為40%，以及因這些傷殘而遭受和將要遭受的痛苦、焦慮和悲傷(此外不應忘記，請求人出生於1973年)，我們認為原審法院所訂定的金額並不過高。

已審理所有問題，接下來作出決定。

## 決定

四、根據以上所述的理由，合議庭通過評議會裁定上訴敗訴。

不科處訴訟費用(因上訴人享有豁免權)。

作出登記及通知。

如果沒有新的問題，在本裁判轉為確定之後，將卷宗送回初級法院，

並作出必要附註。

澳門，2020年7月1日。

(要指出有關“連帶責任”的問題，本人改變了過往的觀點。)

法官：司徒民正（裁判書制作法官）

岑浩輝

宋敏莉