

第 60/2012 號案件

刑事上訴

上訴人：甲

被上訴人：乙和丙

評議會日期：2012 年 11 月 21 日

主題：— 致人死亡的交通意外

— 風險責任

— 交通事故涉案車輛之間的風險分配

— 受害人父母所遭受的非財產損害的賠償金額

摘 要

一、根據澳門《民法典》第 499 條第 1 款的規定，確定每一車輛對造成有關損害所具之風險應遵循法律所訂的規則，即應該按照由案中獲得認定的事實所揭示的事故發生過程來判斷每輛車的風險程度。而只有在存疑的情況下，才能適用視各方之風險均等的規定。

二、在風險分擔方面，考慮到重型車輛的體積、重量以及結構

特徵，案中查明的交通意外發生的具體情況，以及兩輛車當時均在行駛當中的事實，應該將被告所駕駛的重型車輛的風險比例定為 85%，將受害人所駕駛的輕型電單車의風險比例定為 15%。

三、考慮到受害人死亡時年僅 19 歲，身體健康，與父母關係良好，而其父母承受巨大心理痛苦的事實，以及本終審法院在類似案件中通常裁定的賠償金額，應將因喪子而導致的非財產損害的賠償金額定為受害人父母每人 300,000.00 澳門元。

裁判書制作法官

宋敏莉

澳門特別行政區終審法院裁判

一、概述

透過 2011 年 6 月 24 日所作出的合議庭裁判，初級法院合議庭裁判被告丁被指控觸犯澳門《刑法典》第 134 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定和處罰的過失殺人罪罪名不成立。

甲被判以風險責任的名義向民事賠償請求人乙及丙支付 950,000.00 澳門元，相當於初級法院訂定的賠償金額的 50%，因為該院根據澳門《民法典》第 499 條第 2 款的規定裁定被告所駕駛的重型車輛對交通事故的發生負有 50% 的風險責任。

民事賠償請求人對該決定不服，向中級法院提起上訴。中級法院裁定上訴理由部分成立，將被告所駕駛的重型車輛對交通事故發生負有的風險責任比例訂為 90%，而將受害人所駕駛的輕型電單車的风险責任比例訂為 10%，並判處甲支付 2,000,000.00 澳門元，連同

法定利息。

現甲向終審法院提起上訴，並在理由闡述中提出了以下結論：

1. 上訴人針對中級法院合議庭裁判提出的上訴圍繞兩個根本問題展開：1) 本案交通事故涉案車輛之間的風險分配；以及 2) 就民事賠償請求人，即現被上訴人遭受的非財產損害所裁定的賠償金額。

2. 被上訴的合議庭裁判將重型車輛 ML-XX-XX 和輕型電單車 CM-XXXXX 負有的風險責任分別定為 90% 及 10% 的做法違反了《民法典》第 499 條第 1 款的規定。

3. 雖然重型車輛比輕型電單車的風險更大，但嚴格來說，不論是從抽象上來講，還是結合本案已獲認定的事實來看，也不能接受被上訴的合議庭裁判將相關車輛的風險責任分別定為 90% 及 10% 的做法。

4. 就不同種類車輛對事故的發生所負有的風險以及該風險的分配的問題所作的裁定，即便是從抽象上來講，亦不能任意為之。

5. 必須使用在法制或法律中有所反映或體現的、能夠令審判者

對不同種類的車輛之間的風險分配作出判斷的、體現澳門特別行政區法律體制中的風險理論的標準或解決方案來加以判定。

6. 從有關強制性機動車輛民事責任保險的最低限額所作的分析中可以看出立法者對不同種類的車輛所引發的風險的理解。

7. 這樣，根據事發當時生效的載於第 205/94/M 號訓令中的機動車輛民事責任最低保險金額表，輕型電單車的最低保險金額為 500,000.00 澳門元，而重型貨車的最低保險金額則為 2,000,000.00 澳門元。

8. 因此，對這些能夠具體反映在公共道路上駕駛機動車輛所產生的風險的強制性保險最低金額加以比較，能夠看出，重型貨車與輕型電單車之間的風險分配應該是大型車輛占 75%(3/4)，兩輪車輛占 25%(1/4)。

9. 被上訴的合議庭裁判將民事賠償請求人，即受害人的父母及現被上訴人，所遭受的非財產損害的賠償金定為每人 500,000.00 澳門元，總計 1,000,000.00 澳門元，違反了《民法典》第 489 條第 3 款、第 487 條以及第 492 條的規定。

10. 我們尊重被上訴的合議庭裁判，但其沒有考慮導致產生非財產損害賠償義務的責任屬於客觀責任這一情節的做法是錯誤的。

11. 事實上，這也是終審法院在 2009 年 12 月 17 日第 32/2009 號案的合議庭裁判中所表達的觀點，當中提到“在訂定非財產性損害賠償金額時，應考慮侵害人以客觀責任或風險責任而不是以過錯責任的名義承擔責任這一情節”。

12. 此外，將該金額與澳門特別行政區法院，尤其是終審法院近年來通常訂定的賠償金進行比較，我們認為這個數額是過高和誇張的。

13. 為此我們僅舉一例，如終審法院 2009 年 12 月 17 日第 32/2009 號案的合議庭裁判，當中將一位在車禍中喪生的 22 歲未婚、健康的年輕人的父母所遭受的非財產損害的賠償金額定為每人 300,000.00 澳門元。

14. 這說明以及印證了第一審法院就受害人的父母遭受的非財產損害所訂定的每人 300,000.00 澳門元的賠償金是公平合理的。

民事賠償請求人乙及丙作出答覆，認為應維持中級法院的合議

庭裁判。

已作出檢閱。

二、事實

案中查明了以下事實：

(1) 經庭審聽證，控訴書控訴的以下事實獲得認定：

— 2009 年 6 月 20 日下午約 5 時 50 分，被告駕駛一輛編號 ML-XX-XX 之重型貨櫃車拖帶編號 118 拖架沿蓮花海濱大馬路靠中間車道行駛，方向由和諧圓形地往西堤馬路。

— 到達第 946C07 號燈柱時，被告拖架之右邊碰撞一輛編號 CM-XXXXX 之輕型電單車，導致該電單車司機戊(被害人)被捲進貨櫃車車底。

— 被告當時以不少於 30 公里/小時速度駕駛。

— 交通意外後，戊隨後被送往醫院進行救治，診治醫生證實其於送院前已死亡。

— 交通意外直接及必然地導致被害人胸腹壁及兩側大腿前內側廣泛挫傷且伴有與地表接觸的挫擦痕及腰背部挫傷處有壓痕，受害人於同日下午 6 時 17 分因復合性胸腹部多器官損傷而死亡。

— 被害人之傷勢檢查報告、死亡證明書及屍體解剖報告載於卷宗第 14 頁、第 40 至 41 頁及第 79 至 87 頁。

— 意外發生時天氣晴朗、地面乾爽及交通密度暢順。

(2) 審判聽證亦認定以下事實：

— 意外發生時，死者由被告駕駛的 ML-XX-XX 號重型貨櫃拖架車之右後部分翻滾而出並在地面翻滾數圈，同時，死者駕駛的 CM-XXXXX 號輕型電單車沿拖架右後輪向前向外滑行翻倒。

— 意外發生地點之同向左邊行車道停泊有多輛拖架車。

— 被告刑事紀錄證明顯示被告為初犯。

— 被告現職為司機，每月收入一萬二仟澳門元，初中畢業，需供養妻子及一名兒子。

(3) 本案民事賠償請求書和民事答辯書內包含之以下事實亦視為獲得認定：

— 意外發生後之短暫時間，受害人即死者尚有模糊知覺。

— 2009年6月20日受害人送抵醫院時已被證實死亡(見卷宗第41頁之死亡證明書內容)。

— 意外發生後，第一被請求人即被告丁沒有作出探望，但其僱主第二被請求人已於意外後數天給予民事請求人八萬澳門元(MOP\$80,000.00)支付死者之殮葬費和電單車之維修費。

— 死者於意外發生時年齡19歲，身體健康，性格活潑積極，其已完成大學(1)大學生先修部第一類組，同時被大學(2)錄取為政治學系一年級新生。

— 交通意外前，民事賠償請求人均疼愛受害人且受害人亦孝順請求人，家庭成員之間關係良好，相處和睦幸福。

— 被害人生前樂於助人，經常代表學校參加澳門舉行之體育比賽並獲優良成績，其受老師同學之愛護。

— 兩民事賠償請求人在案發當日和之後精神痛苦，經常哭泣。

— 意外後，兩民事賠償請求人支付受害人喪葬費六萬八千五百澳門元 (MOP\$68,500.00) 和電單車維修費一千四百八十澳門元 (MOP\$1,480.00)，該兩項費用已獲賠償。

(4) 控訴書內指控的以下事實未能獲得認定：

— 當被告駕駛 ML-XX-XX 編號之重型貨櫃車拖帶編號 118 拖架沿蓮花海濱大馬路靠中間車道到達第 946C07 號燈柱時，其從中間行車道突然轉往右邊行車道。

— 被告明知不應以過高速度行車，沒有視乎路面具體情況調節速度，以便避開在正常情況下可預見的任何障礙物；此外，被告明

知在行車時應與同一行車道上同向的車輛保持足夠的側面距離才切線，但不提高警覺及不小心駕駛，以致撞倒被害人所駕駛之電單車，並直接及必然地導致被害人死亡。

— 被告之行為違反謹慎駕駛義務。

— 被告清楚知悉其行為是法律所不容及受法律制裁。

— 民事賠償請求書和答辯書內與獲證事實不符之其餘事實。

三、法律

正如上訴理由闡述所說，上訴人在下列根本問題上不同意被上訴的合議庭裁判的觀點：

- 1) 本案交通事故涉案車輛之間的風險分配；以及
- 2) 就民事賠償請求人遭受的非財產損害所裁定的賠償金額。

要審議的就是這兩個問題。

3.1. 有關交通事故涉案車輛之間的風險分配

交通事故發生在被告駕駛的重型車輛和受害人駕駛的輕型電單車之間。

由於未能證明被告在駛至第 946C07 號燈柱時突然轉入右邊行車道，違反了謹慎駕駛的義務，被告被指控的罪名不成立，而民事責任問題則通過風險責任的方式解決。

而現在所討論的正是被告駕駛的重型車輛和受害人駕駛的輕型電單車之間的風險比例分配的問題。

上訴人認為，不同種類車輛之間的風險比例分配不能任意為之，應該遵循在法制或法律中有所反映或體現的、能夠令審判者對不同種類的車輛之間的風險分配作出判斷的、體現澳門法律體制中的風險理論的標準或解決方案，而從有關強制性機動車輛民事責任保險的最低限額所作的分析中可以看出立法者對不同種類的車輛所引發的風險的理解。

因此，比較事發當時生效的輕型電單車以及重型車輛的強制性保險最低限額，即分別為 500,000.00 澳門元和 2,000,000.00 澳門元，風險應該按照大型車輛 75%(3/4)及兩輪車輛 25%(1/4)的比例進行分配，而不是像中級法院所裁定的那樣，按照 90%和 10%的比例分配。

上訴人所持的這種只要是在重型車輛與輕型電單車之間發生碰撞，相關風險將永遠按照不變的比例分配的觀點是不能令人接受的，因為它違反了法律的相關規定。

澳門《民法典》第 499 條規定如下：

“第四百九十九條

(車輛碰撞)

一、如兩車碰撞導致兩車或其中一車受損，而駕駛員在事故中均無過錯，則就每一車輛對造成有關損害所具之風險按比例分配責任；如損害僅由其中一車造成，而雙方駕駛員均無過錯，則僅對該等損害負責之人方有義務作出損害賠償。

二、在有疑問時，每一車輛對造成有關損害所具之風險之大小及每一方駕駛員所具有之過錯程度均視為相等。”

在有關確定每一車輛對造成有關損害所具之風險的問題上，從法律當中所得出的規則是，應該按照由案中獲得認定的事實所揭示的事故發生過程來判斷每輛車的風險程度。而只有在存疑的情況下，才能適用視各方之風險均等的規定。

法律本身為車輛間的責任分配提供了標準：按照每一車輛對造成有關損害所具之風險的比例分配責任。也就是說，風險分配的問題應該按照具體的交通意外中每一車輛對於事故的促成程度，對具體個案進行具體分析。

“顯然，在判斷車輛行駛過程中的具體風險時，可以而且也應該考慮所有已查明的事實的具體情節，即便該等事實並不足以對相關駕駛者的過錯形成判斷亦然——但是完全有可能發生的情況是，某個或某些具體情節導致事故所涉及的某輛車的一般典型風險加劇。

然而，在仍然無法確定意外的發生過程的情況下，可以通過涉

及事故之車輛的結構特徵——以及其相對體積及重量——來判斷車輛行駛的典型風險的比例麼？我們認為，如果考慮到車輛在道路上行駛時所產生的風險的程度應該根據其在發生碰撞時對事故所涉及的另外一輛或幾輛車造成嚴重損害的能力或傾向來判斷的話，那麼答案將必然是肯定的：某次碰撞所涉及的某一車輛的高度脆弱性及低安全性不但實實在在地決定了它更有可能對其使用者本身造成嚴重傷害，而且還意味着它對其他那些駕駛更為堅固、重型或結實的車輛的道路使用者造成嚴重傷害的風險的降低。而由於後者是決定性因素，因此，顯而易見的是……在無法確定碰撞的具體情節的情況下，機動車輛對與其發生碰撞的重型或輕型電單車的使用者造成嚴重傷害的能力從本質上來講大於後者對機動車輛駕駛者造成嚴重傷害的能力”¹。

那麼現在要查明的便是被告所駕駛的重型車輛對於相關損害的產生佔有多大比例的風險，而這又要通過分析案中獲得認定的事實來加以判定。

¹ 參閱葡萄牙最高司法法院 2010 年 7 月 10 日的合議庭裁判，案件編號：839/07.6TBPR.P1.S1。

就有關事故，獲得認定的事實如下：

— 2009 年 6 月 20 日下午約 5 時 50 分，被告駕駛一輛編號 ML-XX-XX 之重型貨櫃車拖帶編號 118 拖架沿蓮花海濱大馬路靠中間車道行駛，方向由和諧圓形地往西堤馬路。

— 到達第 946C07 號燈柱時，被告拖架之右邊碰撞一輛編號 CM-XXXXX 之輕型電單車，導致該電單車司機戊(被害人)被捲進貨櫃車車底。

— 被告當時以不少於 30 公里/小時速度駕駛。

— 意外發生時天氣晴朗、地面乾爽及交通密度暢順。

— 意外發生時，死者由被告駕駛的 ML-XX-XX 號重型貨櫃拖架車之右後部分翻滾而出並在地面翻滾數圈，同時，死者駕駛的 CM-XXXXX 號輕型電單車沿拖架右後輪向前向外滑行翻倒。

— 意外發生地點之同向左邊行車道停泊有多輛拖架車。

在就風險責任的比例分配所作的法律理由闡述部分，中級法院在其現被上訴的合議庭裁判中寫下了以下內容：

“然而，原審法庭就風險責任比率所作出的決定，就值得商榷。

本院認為：

—原審法庭所認定的既證事實並未指出被告甚或受害人對交通意外的發生具有任何過錯，故《民法典》第 499 條第 2 款的後半部分行文已不可適用於本案既證案情；

—再者，單憑涉案兩車的體積去比較，由被告所駕的體積龐大的重型貨櫃拖架車在馬路上行駛時可導致他人或他人的物受損的風險，從經驗法則來看，當然是遠遠高於受害人所駕的輕型電單車所能導致他人或他人的物受損的風險，故該第 499 條第 2 款的首半部分行文也不可適用於本案案情；

—這樣，原審法庭實不應抱有第 499 條第 2 款所指的「疑問」，來裁定兩車的風險比率為各佔一半。

綜上，本院得把被告所駕的貨櫃拖架車和受害人所駕的電單車

在是次交通意外中所佔的風險比率分別更裁為百分之九十和百分之十。

而就這項改判的可能性，大家可詳閱中級法院第 247/2004 號案 2004 年 10 月 21 日合議庭裁判書的相關內容。”

我們來看。

根據獲得認定的事實事宜，是被告所駕駛的、以不低於 30 公里/小時速度行駛的重型貨櫃車的拖架的右邊撞上了受害人所駕駛的輕型電單車；發生碰撞後，受害人由重型貨櫃車拖架之右後部分翻滾而出並在地面翻滾數圈，同時，受害人駕駛的輕型電單車沿拖架右後輪向前向外滑行翻倒。

案發當時，兩輛車都在行進當中。

沒能證明受害人所駕駛的輕型電單車以何速度行駛。

意外發生時天氣晴朗、地面乾爽及交通密度暢順。而在意外發生地點之同向左邊行車道停泊有多輛拖架車。

還應考慮涉及事故之車輛在體積、重量以及結構特徵上的差異：一輛是由被告所駕駛的拖帶拖架的重型車輛，眾所周知，其體積龐大；而另一輛則是由受害人所駕駛的輕型電單車。可以肯定的是，前者對於道路交通所帶來的危險自然要大很多，因為，相對於輕型電單車的高度脆弱性以及低安全性，重型車輛的體積、重量及結構特徵實實在在地決定了它對與其在本案所查明的具體情況中發生碰撞的輕型電單車的駕駛者造成嚴重傷害的可能性更大。

本案的具體情況正是如此，碰撞對輕型電單車的駕駛者造成了極為嚴重的傷害，導致其在被送至醫院前死亡。

綜合考慮各種因素，我們認為，將重型車輛所占風險比例定為 85%，輕型電單車的風險比例定為 15% 較為合理。

3.2. 有關就民事賠償請求人，即受害人的父母遭受的非財產損害所裁定的賠償金額

第一審裁判將這個賠償金額定為 600,000.00 澳門元。

中級法院將這個金額改判為每位民事賠償請求人 500,000.00 澳門元，總額為 1,000,000.00 澳門元。

上訴人認為這個數額過高而且有些誇張，主張將非財產損害賠償金改判為每人 300,000.00 澳門元。

根據澳門《民法典》第 492 條的規定，“規範因不法事實而產生責任之規定中可適用之部分，延伸適用於風險責任之各種情況，但法律另有規定者除外”。

因此，要確定非財產損害的賠償金額，應適用澳門《民法典》第 489 條的規定，該條內容如下：

“第四百八十九條

(非財產之損害)

一、在定出損害賠償時，應考慮非財產之損害，只要基於其嚴重性而應受法律保護者。

二、因受害人死亡，就非財產之損害之賠償請求權，由其未事實分居之配偶及子女、或由其未事實分居之配偶及其他直系血親卑親屬共同享有；如無上述親屬，則由與受害人有事實婚關係之人及受害人之父母、或由與受害人有事實婚關係之人及其他直系血親尊親屬共同享有；次之，由受害人之兄弟姊妹或替代其兄弟姊妹地位之甥姪享有。

三、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；如屬受害人死亡之情況，不僅得考慮受害人所受之非財產損害，亦得考慮按上款之規定享有賠償請求權之人所受之非財產損害。”

而第 487 條又要求考慮行為人的過錯程度、行為人與受害人的經濟狀況及案件的其他情況。

非財產損害，由於涉及到不構成受害人之財產的利益，因此無法用金錢來衡量，但是可以通過向侵害人強加一項金錢債務的方式而得以補償，這個金錢債務更多的是一種慰藉，而不是賠償。

法律將非財產損害的範圍限定為那些基於其嚴重性而應受法律保護的損害。

而損害的彌補要遵循衡平的標準，考慮每個個案的具體情節，衡量責任人的過錯程度，責任人、受害人和獲償人的經濟狀況，以及司法見解通常所採用的賠償標準等等。²

在本案中，賠償金的訂定是在客觀或風險責任的基礎上作出的，因為，被告的過錯被排除了。

這個事實在訂定非財產損害的賠償金額時不能被忽視。³

從案中獲得認定的事實事宜可以知道，死者在案發當時僅有 19 歲，身體健康，性格活潑積極，已完成大學(1)大學生先修部第一類組，同時被大學(2)錄取為政治學系一年級新生。

死者與家庭成員之間關係良好，相處和睦幸福。

² Antunes Varela 著：《*Das Obrigações em Geral*》，Almedina 出版，第十版，第一卷，第 600 頁及續後各頁。

³ 見本終審法院 2009 年 12 月 17 日在第 32/2009 號案中所作的合議庭裁判。

兩民事賠償請求人在案發當日和之後精神痛苦，經常哭泣。

考慮到死者的年齡，即在案發當時僅有 19 歲，其與父母的關係，死者父母的感受和所承受的痛苦，以及本終審法院通常所裁定的賠償金額，我們認為將死者的父母因喪子而遭受的非財產損害的賠償金額定為每人 300,000.00 澳門元是合理的。

事實上，在 2011 年 4 月 25 日第 15/2011 號案(當中受害人為一個與本案死者年紀相約的年輕人)的合議庭裁判中，本終審法院就受害人父母自身所遭受的非財產損害所訂定的每個人的賠償金也是這個數額。

3.3. 甲應支付的金額

中級法院判定了以下幾項賠償金，合共 2,300,000.00 澳門元：

- 初級法院已訂定的 1,200,000.00 澳門元的死者生命權賠償金；
- 初級法院已訂定的 100,000.00 澳門元的死者生前精神損害賠償金；

—死者父母每人 500,000.00 澳門元的精神損害賠償金。

鑒於最後一項金額現已被調整為死者父母每人 300,000.00 澳門元，因此賠償金的總額變為 1,900,000.00 澳門元。

考慮到被告，即重型車輛的駕駛者對意外的發生負有 85% 的責任，其保險人甲應承擔的金額為 1,615,000.00 澳門元。

四、決定

綜上所述，裁定甲提出的上訴部分勝訴，判處其向民事賠償請求人支付 1,615,000.00 澳門元(壹佰陸拾壹萬伍仟澳門元)，連同根據本終審法院 2011 年 3 月 2 日第 69/2010 號案的合議庭裁判計算的法定利息。

訴訟費由上訴人和被上訴人按敗訴比例承擔。

澳門，2012年11月21日

法官：宋敏莉（裁判書制作法官）—岑浩輝—利馬