

(譯本)

司法推定
充分證據
表像證據
反證

交通意外死亡受害人的精神損失
車輪壓過頭部

摘要

一、司法推定基於審判者之簡單推理，基於可能性的一般判斷，基於邏輯原則或人類直覺的本身資料。

二、與充分證據（由於事實的高度可能性，它形成法官之完全心證）並存著表像證據或表證，後者不產生法官的完全心證，但程度較低可能性，仍足以要求對方作出反證。

三、因此，鑑於巴士車輪輾壓過頭部、頸部及左肩（該汽車因速度太高，在碰撞後 27 米之外方停車），為著受害人死亡損害之確認效果，應當作事實推定如下：因非即刻死亡，交通意外造成受害人死亡前受到非常劇烈而可怕的痛苦及痛楚。

2003 年 7 月 24 日合議庭裁判書
第 114/2003 號案件
裁判書製作法官：陳廣勝

澳門特別行政區中級法院合議庭裁判

一、甲保險股份有限公司，公司資料詳見卷宗，針對初級法院第一庭合議庭 PCS-108-01-1 號案件中作出的 2003 年 3 月 19 日終局合議庭裁判，向本中級法院提起上訴。該裁判判該公司作為該刑事卷宗中當時附帶提起的民事請求被告，向死亡受害人乙的父母支付澳門幣 502,349 元，作為受害人及其父母（民事原訴人）精神損害及財產損害賠償，另加到實際付清之日以法定利率計算的將到期利息以及按敗訴比例承擔的民事請求訴訟費用（參閱卷宗第 558 頁被上訴合議庭裁判的主文部分）。

為此效果，其上訴理由闡述結論如下：

“[...]

1

上訴人的上訴限於判令支付原審法院定出的精神損害賠償金額及在生命權喪失範疇內定出的賠償金額部分。

2

非財產損害賠償必須基於視為證實的事實，按衡平法則公正地定出 — 根據澳門《民法典》第 487 條及第 489 條之規定，還應當考慮司法見解採納的慣常金額，顯然在本案中並非如此。

3

沒有證實受害人在意外發生後仍然存活；更不用說在仍有意識，感受到身體及精神的痛苦及痛楚的情況下存活。

4

因此原判在不存在可以支持該決定的事實事宜的情況下，定出受害人遭受的非財產損害賠償。

5

因此認為，沒有證實應得補償性保護的受害人遭受任何重大非財產損害，就沒有損害賠償義務（在此意義上，參閱中級法院第 63/2002 號案件的 2002 年 5 月 16 日合議庭裁判；最高法院 P.97A376 號案件的 1997 年 6 月 17 日合議庭裁判）。

6

關於受害人父母的痛苦價值，原判在此部分違反澳門《民法典》第 487 條及第 489 條，沒有在考慮過錯程度、受害人及行為人的經濟狀況以及案件的其他情況後，以衡平方式定出有關損害賠償金額。

7

鑑於視為確鑿的事實事宜，這種非財產損害得以不超過澳門幣 15 萬元金額彌補。

8

按照《民法典》第 489 條第 2 款之規定，本應向兩名損害請求原告合併定出這項衡平及合理的金額。

9

關於生命權喪失的損害賠償，應按《民法典》第 487 條所指的情形以及司法見解中的慣常金額，按衡平原則定出（《民法典》第 489 條）。

10

原審法院以生命權喪失名義定出的金額太高，大大高於該院通常定出的金額，因此，原判的這個部分明顯違反這些條文。

11

認為澳門幣 40 萬元的損害賠償是更適當及衡平的。

12

考慮到原審合議庭定出的過錯程度，上訴人應以受害人父母遭受的精神損害名義及在生命權喪失範疇內承擔該金額 50%，而總金額不超過澳門幣 275,000 元”。

上訴人還請求廢止原判，認為非財產損害及死亡損害得以不超過澳門幣 55 萬元總賠償金額彌補。考慮到原審合議庭定出的過錯程度，現上訴人應負責向民事請求原告結清該金額的一半並且在上訴人將結算的最後損害賠償中有適當反映。

二、獲通知上訴人的上訴理由闡述後，刑事嫌犯、民事請求原告以及駐被上訴法院之檢察官均保持沉默。

三、上訴上呈本上訴法院，助理檢察長在檢閱範疇內聲明，因只涉及民事部分，因此檢察院不發出意見書，因其欠缺為此效果的正當性。

四、裁判書製作法官隨後作出初步審查（法官尤其認為，考慮到上訴人本人限定的上訴標的範圍，刑事嫌犯在反駁該請求中沒有利益，理由是交通意外所生全部民事責任已按有關保單轉移到同一保險公司，而原審法院定出的損害賠償金額仍然在受保責任限度內），助審法官法定檢閱已畢，在本中級法院進行了審判聽證，傳召了上訴人、被上訴的民事原訴人及檢察院，並遵守了澳門《刑事訴訟法典》第 414 條規定的手續。

五、因此，必須就本上訴案作出裁判。

六、為此效果，必須重溫被上訴的合議庭裁判的下述部分內容：

“[...]

II.事實

1.經辯論案件，下列事實已獲證實：

1998 年 6 月 18 日 7 時 45 分，嫌犯丙駕駛車牌號為 MF-XX-XX 之巴士經 XXX 大橋從澳門半島駛往氹仔島。

在駛近該大橋第 23 號燈柱時，看見一輛牌號為 MA-XX-XX 號重型電單車發生故障停在那裏。

嫌犯超越這輛電單車（MA-XX-XX）。

超車時沒有注意到在其行駛方向上有另一輛由受害人乙駕駛的、牌號為 CM-XXXXX 的輕型電單車在其左側。

在此之後的某一時刻，嫌犯駕駛的車牌號 MF-XX-XX 之巴士的左前側（參閱第 91 頁及第 132 頁至第 141 頁）碰撞了受害人駕駛的 CM-XXXXX 輕型電單車的油門把手及右側後視鏡，令其失控。

受害人的電單車碰撞了在該處停放的 MA-XX-XX 號重型電單車的後側（死氣喉）。

兩次碰撞造成受害人乙倒在地上，電單車拋起。

MF-XX-XX 號巴士左後輪壓過受害人頭部，即受害人左肩及脖子。

因其行駛速度，在碰撞後，MF-XX-XX 號巴士在 27 米處才停車 — 參見現場圖，為著所有法律效果，其內容在此視為轉錄。

在輾壓後，受害人乙被救護車送往山頂醫院急救。

因創傷嚴重，抵達醫院時證實死亡。

卷宗第 20、44、83 及 84 頁載有乙之創傷報告書及屍檢報告。

由於嫌犯沒有謹慎駕駛及採取預防措施在狹窄的道路上高速行駛，在碰撞受害人電單車後沒有即刻剎車，因此造成意外，且因創傷嚴重直接造成受害人乙死亡。

嫌犯明知其行為是法律禁止及處罰的。

進一步證實：

— 透過巴士後視鏡，嫌犯看到受害人的電單車拋起；
— 嫌犯沒有停車，因其相信這輛拋起的電單車與其無關；
— 嫌犯在與受害人駕駛之電單車碰撞前後未剎車，僅當乘客（位於路環的水泥廠工人）呼喚他並告訴他汽車壓人後才停車；

— 在事故發生以前，嫌犯清楚地看到在其前方（距該處 4 支或 5 支燈柱的距離）停放著一輛重型電單車，停在大橋的左側路緣；

— 感到巴士左車輪壓到某物體；

— MA-XX-XX 號重型電單車駕駛者沒有看到其前方發生任何碰撞；

— 僅有 MA-XX-XX 號重型電單車的“死氣喉”被受害人輕型電單車碰撞；

— MA-XX-XX 號電單車駕駛者幾乎倒在地上，但得以用腳支住身體，抬起頭時看到一輛電單車倒在路上，更遠處有人倒在地上，再遠處有一輛巴士；

— 當 MA-XX-XX 號電單車駕駛者試圖發動重型電單車時，沒有看到前方任何巴士；

— 在巴士上落門前方一米處，有受害人電單車方向把手的碰撞痕跡，該痕跡延伸至巴士左後側（見卷宗第 128 頁至第 141 頁）。

— 受害人被輾壓過後，身處大橋的路面上，頭部面向兩邊車道的分隔線，腳面向左側路緣（澳門往氹仔方向）。

意外之日天氣良好，道路符合條件，交通流量正常。

受害人死亡之日 19 歲，是中學學生。

受害人送到醫院時已無生命跡象。

受害人遺下父母及兄弟，他們因受害人之死亡受到深刻的痛苦、悲傷及煩惱，尤其是其父母。

MF-XX-XX 號車輛對第三者造成的交通意外所生民事責任，已轉移到甲保險股份有限公司，以 XXX 號保單所載之限度為限。

未獲證明的事實：

- 在超車時，受害人的電單車碰撞巴士以及停在大橋左側的 MF-XX-XX 號重型電單車；
- 受害人的輕型電單車與重型電單車之碰撞，造成受害人被拋向前方；
- 巴士“快速”行駛（控訴書原文）；

嫌犯是初犯（第 65 頁）。

部分自認事實。

每月收入約澳門幣 7,000 元。

需負擔三名人士（兩名未成年子女及母親）。

小學三年學歷。

2.法院的心證基於下列證據：

- 嫌犯的聲明；
- 卷宗（尤其第 15 頁至第 23 頁、第 37 頁至第 43 頁、第 51 頁至第 54 頁、第 83 頁至第 93 頁、第 128 頁至第 141 頁）所載書證；
- 被詢問的證人之證詞，他們公正無私地作證；

III.刑事法律定性

現應分析事實及適用法律

澳門《刑法典》第 134 條規定如下：

- “一、過失殺人者，處最高三年徒刑；
- 二、如屬重過失，行為人處最高五年徒刑。”

經全盤分析獲證明的及未獲證明的事實，我們相信很難（甚至不可能）說受害人在意外發生中毫無過錯，因為：

a.儘管不可能確定嫌犯當時的確切駕駛速度，而且儘管肯定的是，按嫌犯的說法，其時速約為 50 公里，但法院的心證是速度不低於 50 公里，因為巴士當時乃是往橋頂行駛，需要加速。

b.按照視為確鑿的事實，我們相信有兩個碰撞點：受害人電單車與 MA-XX-XX 號重型電單車“死氣喉”之碰撞；受害人電單車與巴士左邊車身之碰撞；

c.碰撞地點是在 MA-XX-XX 號重型電單車的後方，或者在此重型電單車停放的同一地點；否則其駕駛者將看到碰撞的發生，而事實上，此人堅稱沒有看到前方發生任何碰撞。

d.不可能確定究竟是受害人電單車碰撞了巴士左側，抑或相反，但是，明顯的證據顯示，就巴士而言，第一個“接觸點”是巴士乘客上下車之門前 1 米處，該處可以看到受害人電單車油門／方向把手膠印之黑色擦痕，這種擦痕延伸至巴士後側；

e.兩個碰撞地點距離約 5 米（參閱現場圖：1.6 米+0.4 米+2.9 米）（從重型電單車停放的原始地點至受害人輕型電單車被碰撞後停住的地點）；

f.在此“行程中”，沒有巴士的任何剎車跡象；

g.從受害人電單車停放處起計的 5 米開外，是發生輾壓的地點，這可資認定至少兩處碰撞點以及輾壓點均發生在 10 米之距離之內；

h.在此距離內沒有任何剎車跡；

i.巴士繼續前進，在駛出 27 米後才停車；

- j. 嫌犯沒有“自願”剎停巴士，僅當乘客對他說軋到人時才剎車；
- l. 嫌犯說從其後視鏡中看到一輛電單車拋向空中，即使如此，仍沒有停車；
- m. 該嫌犯在辯護中稱，當時認為巴士壓到了某一物體（例如磚塊），因此沒有停車；
- n. 這一切，可以使我們完全有把握地認定嫌犯分心，因為在巴士與受害人電單車發生了碰撞，但卻未注意到（儘管根本沒有意識到這一點）；巴士軋過人的頭部，仍然說感到是某一物體？！
- o. 在軋壓前，因巴士駕駛員坐椅的位置（高於私家車），故駕駛者可以清楚地看到前方的路面。如果先前未注意到任何物體（更不要說人的頭顱），當輪子壓過如此巨大物體的時候，難道不剎車嗎？（如果沒有即刻停車，至少此後應立即剎車，而不是在乘客要求時才停車）。
- p. 另一方面，由於受害人身體的位置，嫌犯在軋壓發生時，透過汽車的後視鏡應看到是什麼物品（受害人的軀體）。
- q. 在辯論中，嫌犯還說，如果立即剎車，可能造成乘客受傷，因為他們可能被“推向”前方並碰撞物體。

顯然這是一個理論性觀點（假設性的問題）。如果這樣，首先，駕駛速度應當不低；其次，應當懂得權衡有關利益，在行進中的汽車外部、可能被汽車碰撞的人，與巴士內的乘客，誰面臨更大危險？顯然是前者。

在辯護中，無論是保險公司，還是嫌犯均聲稱碰撞（軋壓）發生在數秒鐘之內，因此嫌犯無可能避免意外。在我們看來，應當強調這只是通常被援引用來試圖排除有關責任的理論性解釋。只有以嫌犯曾竭盡其所能避免意外（如即刻剎車，留下痕跡）的證明性事實為依據時，這個理論才有價值。但肯定的是，沒有調取這方面的充分證據。很難說做了一切，但仍未能避免碰撞。而且具體事實何在？

生活經驗告訴我們，所有的意外幾乎都在數秒鐘之內出乎意料地快速發生，否則所面臨的就不是過失情形，而是故意情形。

因此，法院確信存在著足以排除嫌犯過錯（過失）之事實。

1) 試問，受害人對於意外的發生有無過錯？我們相信是的，只是沒有充分的資料認定其過錯程度，因為：

- a. 我們不能肯定是嫌犯超越了受害人電單車還是相反；
- b. 我們不能肯定如何發生兩起碰撞？
- c. 我們不能確切知道巴士及受害人電單車的行駛速度？
- d. 確實，日常生活中電單車通常從左邊超車，這違反道路法規，但這是造成意外的決定要素嗎？我們不知道！

因此，面對這個狀況，我們求諸司法見解上幾乎一致的學說，按照這些學說，如不可能確定意外中的每個涉案方的過錯，應當由雙方分擔過錯。

應當在此引用若干著名的裁判。

交通意外風險責任應予具體審查，而非抽象審查。

如不可能具體規定每輛汽車在意外中的過錯程度，必須適用《民法典》第 506 條第 1 款，而不論車輛的特徵 — 1980 年 10 月 7 日，94-A.R.C，載於《司法見解匯編》，1980 年，第 4 卷，27 頁。

如果應對乘客的安全負責的從事公共服務的巴士駕駛者，敞開車門行駛，一名 13 歲的乘客跳出仍在緩慢行駛的車輛，造成其倒地及嚴重創傷，應當由雙方平均分攤過錯（1983 年 1 月 6 日埃佛拉上訴法院合議庭裁判，《葡萄牙司法公報》，第 3258 期第 614 頁）。

在有疑問的情形中，每個駕駛者分擔相同的過錯（1985 年 5 月 28 日科英布拉上訴法院合議庭裁判，《司法見解匯編》，1985 年，第 3 卷，84 頁）。

如果肯定涉及交通意外的兩名駕駛者之行為均有過錯，但不存在可資評定其責任程度的資

料，適用葡萄牙《民法典》第 506 條第 2 款，將雙方過錯作相等認定（1985 年 11 月 25 日科英布拉上訴法院合議庭裁判，《葡萄牙司法公報》，第 351 期第 465 頁）。

在汽車碰撞的情形中，如未能查明碰撞發生的方式，即未能證明駕駛員有無過錯，則適用規定的客觀責任原則。

在過錯審查中，按照對行為的評估，還應在此引用 1974 年 10 月 2 日埃佛拉上訴法院合議庭裁判的解釋（《葡萄牙司法公報》，第 242 期第 332 頁）：“謹慎駕駛指在下列條件下駕駛：不需要緊急剎車，及時預見可合理預見的障礙，調節行駛車速以便在有必要時在安全條件下停車。”

速度“即使不快，亦應按照汽車特徵和各種情況調節車速，從而不危及人身安全”——里斯本上訴法院的 1974 年 12 月 6 日合議庭裁判，《葡萄牙司法公報》，第 242 期第 352 頁。

不能忘記有必要予以加倍關注及小心的下述情況：天氣、地點及路面。肯定的是，由於碰撞地點是一條非常狹窄的道路，因此在任何時刻均不允許超車。正是在這種狹窄道路上，嫌犯必須更加謹慎以避免汽車可能碰撞到道路兩側的物體。

儘管未能查明確切車速，但肯定的是，即使車速不快，仍應按照汽車特徵及全部情況調節車速，從而不危及汽車及人身安全。

汽車駕駛員沒有採取必要的措施以避免碰撞，這一事實構成其有過錯的行為。視為正確的司法見解認為，原則上，駕駛者輕微違反道路規定，造成損害的，其行為有過錯——參閱最高法院的 1982 年 10 月 14 日合議庭裁判，《葡萄牙司法公報》，第 320 期第 422 頁；1984 年 7 月 5 日合議庭裁判，《葡萄牙司法公報》，第 339 期第 364 頁；1987 年 1 月 6 日合議庭裁判，《葡萄牙司法公報》，第 363 期第 488 頁。

在相似的情形中，波爾圖上訴法院認定：

“原則上，在城市可以 60 公里的時速駕駛汽車。儘管如此，如果面對有關地點的具體情況，顯示出這個速度對於不可或缺之安全是不適當的，不容許在前方可見之空間內停車，則該車速過高。

因此，在人員大量往來的地點，要求大大降低車速；如果不是這樣，可以推斷駕駛者的過錯。”（埃佛拉上訴法院的 1980 年 10 月 9 日合議庭裁判，第 4 卷，第 262 頁）。

關於前方的車輛之論述，同樣適用於街道兩邊的汽車或物體。

經全盤分析此方面的全部資料，法院應當確信嫌犯及受害人對於意外發生的過錯各為 50%。

嫌犯被描述並被指控的前述行為屬於澳門《道路法典》第 22 條第 1 款，該條款規定：

“一、駕駛員不應以過高速度通行，應視乎路面及車輛之特點及狀況、載荷、天氣情況、交通流量及其他特殊情況而調節速度，以便車輛能在前面可用及可見空間停下及避開在正常情況可以預見之任何障礙物。”

應當注意，這個條文的目的是不僅僅制裁超速（狹義上的超速，即高於法律所允許的速度），而且還懲處所有不適當的駕駛行為，同時考慮多個引致碰撞或身體傷害或財產損失的要素（例如道路狀況、車狀、載荷等等）。

在本案中，嫌犯恰恰忽略了其謹慎的義務，（鑑於其駕駛的汽車種類——公共集體運輸工具——負有特別義務）這是他的特別義務。發生了兩次碰撞，而嫌犯居然不知情，這是不可思議的！

關於另一項輕微違反，鑑於未獲證實碰撞發生在嫌犯駕駛的巴士超車時，對於其觸犯澳門《道路法典》第 29 條第 1 款規定的輕微違反的指控必然不成立。

因此，在對嫌犯的輕微違反行為按照歸罪指控如此定性並因此證實了過錯後，具備了過失殺人罪。所查明之事實規定於澳門《刑法典》第 134 條第 1 款中，並具《道路法典》第 66 條規定的加重。

在確定罪狀後，在剝奪自由刑及非剝奪自由刑之間，法院優先選用後者（澳門《刑法典》第 64 條），因為考慮到意外的本身條件，本案中罰金似乎能夠適當及足以實現處罰的目的，即保護法益及使行為人重新融入社會（澳門《刑法典》第 40 條）。

根據《刑法典》第 65 條，在確定具體刑罰時，應考慮（行為人之罪過及預防犯罪之要求，考慮事實之不法程度、實行事實之方式、事實所造成之後果之嚴重性，以及行為人對被要求須負之義務之違反程度、故意或過失之嚴重程度、在犯罪時所表露之情感及犯罪之目的或動機、行為人之個人狀況之嚴重程度、在犯罪時所表露之情感及犯罪之目的或動機、行為人之個人狀況及經濟狀況、作出事實之前及之後之行為），因此，1 年 6 個月徒刑是公正的。

然而，按照澳門《刑法典》第 48 條所載的規範命令，經考慮嫌犯的人格，生活狀況，犯罪前後的行為及犯罪的全部情節，透過卷宗所載資料的衡量性及批判性分析，認為僅對事實作譴責及以監禁作威嚇，可適當及足以實現處罰的目的，故緩期 2 年執行。

關於嫌犯的輕微違反，法院認為下述制裁是公正及適度的：

一 因觸犯《道路法典》第 22 條第 1 款，結合第 70 條第 3 款規定的輕微違反，處以澳門幣 1,000 元罰款，得以 12 日徒刑替代。

關於禁止駕駛的附加刑，按照我們司法見解中一向遵循的見解，在趨勢上該措施應配合其餘刑罰措施期間 — 在此應考慮 2 年這一上限（參閱最高法院的 1986 年 7 月 9 日合議庭裁判，《葡萄牙司法公報》，第 359 期第 358 頁；1980 年 1 月 16 日合議庭裁判，《葡萄牙司法公報》，第 293 期第 126 頁；1981 年 11 月 18 日，科英布拉中級法院裁判，《葡萄牙司法公報》，第 313 期第 374 頁）。但是，我們認為這個趨勢並不完全意味著與主刑完全相同之刑期，因此禁止駕駛為期 6 個月是正確的。

考慮到本案的所有具體情節及嫌犯的職業，緩期 1 年執行（參閱 T.R.E. 的 2001 年 5 月 29 日裁判，載於《司法見解匯編》，2001 年，第 3 卷，第 285 頁）。

嫌犯的過錯必須基於其被指稱的違例行為以及在該等情況下違反不影響其他使用者安全或方便之義務的不利判斷之上。

按照《民法典》第 480 條第 1 款，受害人負責證明加害人的過錯，但有相反過錯推定者除外。

無疑受害人履行了此項責任：證明了加害人自願作出簡單過失行為（忽略通常及一般之謹慎義務）或者推定的過失行為（違反了旨在保護他人利益的規範）— 參閱 A. Varela: 《Das Obrigações em Geral》，第 1 卷，第 2 版，第 413 頁。

正如最高法院的 1992 年 2 月 26 日合議庭裁判指出（《葡萄牙司法公報》，第 414 期第 533 頁），“疑問在於：如在推定過錯範疇內受害人只能證明過錯的客觀狀況（例如只證實加害的駕駛者越過其行車線之中線並侵入逆行線或者尾隨受害車輛而碰撞之），那麼應否將過錯視為已獲證實。

在此等純屬違反交通紀律規定之客觀情形中，即使存在過錯，也不能確認這一過錯與因加害人之意思而產生的行為中被查明之過錯相同。”

正如 M. de Andrade（《Noções Elementares do Processo Civil》，1956 年版本，第 191 頁）所言，為了不發生這一切，一向認為在不法事實的損害賠償之訴中，雖然由受害人舉證加害人之過錯，但受害人立場“通常因所謂表像證據（簡單推定）之介入而獲減輕，從而便於其完成任務”。

“簡單推定”也稱為事實推定或經驗推定，與法定推定（即法律規定之推定）相反。按照 Pires de Lima e Antunes Varela（《Código Civil Anotado》，第 1 卷，第 3 版，第 310 頁）的解釋

“它乃是基於裁判者簡單推理，乃是按照經驗的準則、可能性的常用判斷、邏輯原則或人類直覺之本身資料獲取的靈感...（因此）其說服力恰恰可以被簡單反證所排除”。

因此，如果受害人調取之表面證據或司法推定證據指向加害人的罪過，則加害人負責反證，即“舉出使之不生效或予以抵消的證據，從而在法官心中創造一種疑問的狀態或不肯定的狀態（負面心證）”，否則，需要“說服法官有關事實不是真實的（肯定性心證）” — 參閱 Manuel de Andrade，上引註著第 194 頁至第 195 頁；A. Varela：《Manual de Processo Civil》，1984 年版，第 486 頁。

“因此，駕駛這一事實允許推定為通常屬於自願作出的行為（即使該行為具輕微違反之表象），除非透過所陳述及獲證實的事實，至少就這種通常性是否具備產生不確定狀況” — 參閱前引最高法院裁判，第 540 頁。

因此，在觸犯前述不法事實時，嫌犯引致損害賠償義務，同時，根據《民法典》第 477 條，民事責任前提（即：不法性、可歸責性、過錯、損害、事實與損害之間的因果關係）均已確實具備 — 參閱 A. Varela：《Das Obrigações em Geral》，第 2 卷，第 91 頁。

因此，法院受到與所描述的損失有關的損害賠償、損失及受害人生命喪失之約束。

《民法典》第 556 條規定的澳門實體法的一般原則是：對一項損害有義務彌補之人，應恢復假使未發生引致彌補之事件即應有之狀況。

這種恢復不僅僅針對財產損失，還包括雖然不可以金錢表示，但因其嚴重性而應受法律保護的損害 — 精神損害及非財產損害。

我們將考慮到基於下列理念之司法見解的指引：這些損害“反映痛苦、衰傷或痛楚”。

因此，受害人有權因遭受的痛苦，以非財產損害名義取得損害賠償。由於該損害可以金錢作彌補，故應按照《民法典》第 487 條之情節，按行為人過錯、受害人及加害人經濟狀況，衡平地確定有關金額。同時，在此情形中的損害賠償，應向受害人提供可以抵銷其煩惱、痛苦的愉悅；這也是一項既定原則。

因此，應在下列範疇內作損害賠償：

- a. 非財產損害賠償 — 因受害人本人及其父母遭受的喪失兒子的痛苦，經考慮死亡之前損傷的嚴重性，按司法見解遵循的標準 — 定為澳門幣 30 萬元。
- b. 按照司法見解遵循的有關標準，生命權範疇內定為澳門幣 65 萬元。
- c. 在喪葬費用範疇內，按照卷宗第 274 頁至第 280 頁內容，定為澳門幣 54,698 元。

損害賠償總額為澳門幣 1,004,698 元。

前述損害賠償一半由保險公司承擔 — 按照與甲保險股份有限公司訂立的 XXX 號保單為憑證之保險合同，按照 11 月 28 日第 57/94/M 法令第 45 條第 1 款，該合同引致保險公司的請求。

請求屬於強制性民事責任限度內，因此，按照保險合同，有關責任轉移到被訴人，僅被訴人負責 — 第 57/94/M 號法令第 45 條第 2 款。

俱經全面檢閱及考量，應予裁判，但不能忘記仍需判處前述輕微違反。

俱經檢閱及考量，應予裁判。

IV. 決定

按照上文所述並以此為據，合議庭判控訴獲證實而部分成立相應地裁判：

- 1) 開釋嫌犯丙澳門《道路法典》第 29 條規定的輕微違反；

2) 判嫌犯丙作為正犯以既遂形式觸犯澳門《刑法典》第 134 條第 1 款規定及處罰的一項過失殺人罪，參考澳門《道路法典》第 66 條第 1 款，處以 1 年 6 個月徒刑，緩期 2 年執行。

3) 判嫌犯丙作為直接正犯以既遂形式觸犯澳門《道路法典》第 22 條第 1 款及第 70 條第 3 款規定及處罰的一項輕微違反，處以澳門幣 1,000 元罰款，可轉換為 12 日徒刑。

4) 還判該嫌犯中止駕駛執照有效期 6 個月，並緩期 1 年執行（澳門《道路法典》第 73 條第 1 款 a 項）。

5) 還判嫌犯繳納司法費 3 個計算單位及訴訟費用（10 月 25 日第 63/99/M 號法令核准的《法院訴訟費用制度》第 71 條第 1 款 a 項）。

6) 最後判令嫌犯向司法、登記暨公證公庫支付澳門幣 600 元 — 8 月 17 日第 6/98/M 號法令第 24 條第 2 款。

7) 判令甲保險股份有限公司向受害人乙支付損害賠償澳門幣 502,349 元，作為死者及原訴人遭受的財產損害及精神損害之賠償，加上至實際付清之日按法定利率計算的將到期之利息。

8) 參與審判聽證的嫌犯公設辯護人服務費定為澳門幣 1,500 元（8 月 1 日第 41/94/M 號法令第 29 條，結合 10 月 28 日第 265/96/M 號訓令表 9 點）。

民事請求之訴訟費用按敗訴比例承擔，免除原告人／聲請人之訴訟費用，因其獲得免付全部預付金及訴訟費用的司法援助（8 月 1 日第 41/94/M 號法令第 1 條，第 2 條，第 4 條）。

[...]”（參閱卷宗第 544 頁背頁至第 558 頁背頁原文）。

七、現在應當必然顧及被上訴合議庭裁判視為證實的、且上訴人沒有質疑的全部有關事實，具體評判原審法院作為本上訴之解決辦法定出的損害賠償金額是否公正（但按照上訴人本人明確限定的上訴範圍，賠償金額僅限於“精神損害”及“生命權喪失”的範疇內）。

（一）因此：

關於精神損害或非財產損害，上訴人力主：

— 沒有證實受害人在意外發生後仍然存活；更不用說在仍有意識，感受到身體及精神的痛苦及痛楚的情況下存活。因此原判在不存在可以支持該決定的事實事宜的情況下，定出受害人遭受的非財產損害賠償。因此認為，沒有證實應得補償性保護的受害人遭受任何重大非財產損害，就沒有損害賠償義務（參閱上訴人在此方面舉出並在上訴狀結論 3、4、5 點中適當歸納的理由），此乃一方面。

— 另一方面，關於受害人父母之痛苦價值，考慮到受害人及行為人的過錯程度、經濟狀況以及案件的其他情形，原判未以衡平方式定出有關損害賠償金額。鑑於視為確鑿的事實事宜，這種非財產損害可以不超過澳門幣 15 萬元金額彌補，且應向兩名損害請求原告合併定出這項金額。（參閱上訴人為效果堅持的、在上訴理由闡述第 6、7、8 點結論中歸納的理由）。

關於生命權喪失的損害賠償，上訴人的觀點是：原審法院以生命權喪失名義定出的金額太高，大大高於該院通常定出的金額，因此，認為澳門幣 40 萬元的損害賠償是更適當及衡平的。（參閱上訴人此部分指出的、在上訴狀第 9、10、11 點結論中歸納的理由）。

因此，上訴人請求，考慮到原審法院定出的過錯程度（50%），只承擔如此計出的精神損害以及死亡損害賠償總金額（絕不超過澳門幣 55 萬元）（澳門幣 15 萬元+澳門幣 40 萬元=澳門幣 55 萬元）之一半，換言之，只負責支付絕不超過澳門幣 275,000 元的金額（參閱上訴理由闡

述第 12 點結論）。

（二）從現被上訴的合議庭裁判內容中得出，被上訴法院作為民事損害賠償總金額的一半定出的澳門幣 502,349 元 — 已經判令保險公司／現上訴人向受害人父母支付該金額 — 清楚地出自下列三項總和（總計澳門幣 1,004,698 元）：

— 澳門幣 30 萬元（以受害人本人非財產損害名義及因失去兒子遭受痛苦的父母應得非財產損害賠償名義）；

— 澳門幣 65 萬元（生命權範圍內）；

— 澳門幣 54,698 元（喪葬費用範圍內）。

（三）因此，考慮到本上訴的範圍，我們只須審理原審法院在精神損害或非財產損害層面上定出的金額是否公正，而不窮盡研究受害人死亡情形中精神損害賠償問題方面的民法學說 — 因為鑑於上訴人堅持並據以作出請求的內容，此舉對於本上訴解決辦法屬不必要，另一方面，法院以財產損害名義定出的損害賠償金額（喪葬費用澳門幣 54,698 元）維持不變。

（四）現在我們分項研究：

1. 受害人本人（邏輯上必然先於死亡之）遭受的精神損害問題：

事實上，被上訴的合議庭裁判沒有具體列舉死亡受害人乙在交通意外造成的死亡之前的痛苦及痛楚的具體事實。

尤其視為證實的事實包括：受害人乙被刑事嫌犯當時駕駛的巴士左後輪輾壓頭部、頸部及左肩，該車速太快，碰撞後在 27 米之外才停車。肯定的是，受害人被壓過後，被救護車送往山頂醫院搶救。由於傷勢嚴重，證實受害人被送到醫院時已經沒有生命跡象。

因此，面對著該意外的有關事實框架，即，在這種情況下被輾壓，必然造成劇烈的、可怕的痛苦及巨大的痛楚，我們根據本中級法院第 4/2001 號案件的 2001 年 2 月 15 日合議庭裁判引用並維持的司法見解（在此僅作為學說），透過司法推定得出這個結論：

事實推定“基於審判者之簡單推理，（...）基於可能性的一般判斷，基於邏輯原則或人類直覺的本身資料（參閱 Pires de Lima 及 A. Varela 教授：《Codigo Civil-Anotado》，第 1 卷，第 310 頁以及最高法院的 1993 年 11 月 3 日合議庭裁判，載於《司法見解》第 340 頁）。

是適用的（1966 年）葡萄牙《民法典》第 349 條及第 351 條之規定，經訴諸簡單的推定或經驗法則而得出這一結論。

1981 年 5 月 11 日葡萄牙最高法院合議庭裁判 — 《葡萄牙司法公報》，第 307 期第 191 頁裁定：‘與充分的證據（由於事實的高度可能性，它形成法官之完全心證）並存著表象證據或表證，它不產生法官的完全心證，但其中程度較低的可能性仍足以要求對方作出反證。表證並不是一個不同於當然推定的概念’，它甚至在合同外民事責任領域內被採用（參閱 2001 年 2 月 15 日合議庭裁判此部分內容原文）。

因此，必須認為受害人乙在死亡之前因為上述推定的巨大痛楚及可怕的痛苦而在死亡之前遭受精神損害已告確鑿，（因非即刻死亡），因為在卷宗的情形中，通常在死亡之前都遭受痛苦。

受害人本人因被輾壓在死亡之前所受的精神損害，因其同屬推定的嚴重性，確實應在合同外民事責任制度內受法律保護（尤其按照當時在澳門生效的 1966 年葡萄牙《民法典》第 496 條第 1 款，根據澳門《民法典》第 11 條第 1 款第一部分及第 2 款第一部分規定的規則，考慮到事發之日期為 1998 年 6 月，該法典適用於本案），我們認為，在本案中，鑑於所受的痛苦及痛楚程度，根據《民法典》第 496 條第 3 款最初部分，按衡平原則定出的澳門幣 10 萬元補償，可彌補所受的這些痛苦。

2. 關於民事請求原告（即死亡受害人之父母）因失去兒子（受害人）所受的精神損害金額：

被上訴的合議庭裁判中認為已獲證實：受害人死亡時只有 19 歲，中學生，其父母因其死亡遭受了巨大的憂傷、悲痛和痛楚。

因此，依照《民法典》第 496 條第 2 款及第 3 款最後部分，根據第 496 條第 3 款前部而適用的該法典第 494 條全面衡量後，我們認為，對於死亡受害人父母定出澳門幣 30 萬元的總金額作為其因失去兒子而遭受的精神損害賠償是適當的[不能忘記涉及兩個人 — 即受害人的父親及母

親 — 兩人（而非兩人中的一人）均因兒子死亡遭受巨大憂傷和悲痛而有權獲得該項損害賠償]。

3. “根據上訴不加刑”的基本原則，對於“受害人本人遭受的非財產損害及因失去兒子而受痛苦的父母的非財產損害賠償”，總金額不能是前文認定的澳門幣 40 萬元，只應是被上訴法院定出的澳門幣 30 萬元。

4.關於（受害人）生命權被剝奪的賠償金額：

關於這個金額，我們認為，鑑於被上訴合議庭裁判中查明的全部事實情節並按衡平原則考量後，被上訴法院定出的澳門幣 65 萬元偏高，因此，應當復核，改為澳門幣 55 萬元。

（五）從上述審理中得出，“死亡損害及精神賠償”民事損害賠償總金額只應當是澳門幣 85 萬元，按照被上訴法院已經作出的 50%的過錯程度評定，上訴人應負責支付其中一半，即澳門幣 425,000 元。

（六）因此，作為結論，必須判上訴理由部分成立，相應地廢止被上訴合議庭裁判確定“生命權範圍內損害賠償”澳門幣 65 萬元的部分，這個金額應當改為澳門幣 55 萬元，現上訴人／保險公司應當向兩名民事請求原告，即受害人的父母支付澳門幣 452,349 元（其中也包括被上訴法院確定的財產損害賠償金額澳門幣 54,698 元之一半）。

八、因此，按照上文所述及考慮，合議庭**裁定**上訴理由部分成立，相應地，廢止被上訴合議庭裁判中確定“受害人生命權範圍內損害賠償”澳門幣 65 萬元的部分，該金額應當降為澳門幣 55 萬元。應改判保險公司／現上訴人向兩名民事請求原告，即受害人乙的父母支付澳門幣 452,349 元（該金額為財產損害及非財產損害之民事損害賠償總金額一半），加上直至付訖之日以法定利率計算的將到期利息）。

保險公司／現上訴人只應承擔按上述裁定最後敗訴部分之訴訟費用。

陳廣勝（裁判書製作法官）— José M. Dias Azedo（司徒民正）— 賴健雄