

上訴案第 293/2010 號

日期：2014 年 4 月 3 日

- 主題：
- 交通意外
 - 勞動意外
 - 勞動保險公司的介入
 - 形式確定決定
 - 審查證據的明顯錯誤
 - 事實不足
 - 法律問題
 - 缺乏理由說明
 - 風險責任
 - 實際管理
 - 風險責任最高限額
 - 撫養費
 - 慰問金
 - 生命權
 - 精神損害賠償
 - 喪葬費
 - 過分請求

摘 要

1. 原審法院在一個沒有被上訴的批示中明確認為上訴人沒有提出傳喚勞動保公司請求，而僅作出詢問有關保險公司是否已經賠償的事宜。那麼有關傳喚 H 保險公司的事宜就已經有了決定，這個決定在形式上成為確定性決定，不能再上訴，上訴法院也不能再就此問題作出任何的決定。
2. 雖然原審法院可以依職權作出傳喚，但是勞動保險公司並沒有

作出任何的賠償，其介入訴訟明顯無必要。

3. 原審法院沒有認定不屬於排除法院自由審理的證據，所載的事實為已證事實完全是原審法院自由心證的範圍，上訴人所主張的原審法院應該認定這些事實為已證事實純粹是在質疑原審法院的自由心證。
4. 事實不足的瑕疵是法院沒有認定足夠的事實，或者沒有完全審理案件標的事實，使得事實本身存在缺陷，讓法院根本無法作出合適的法律適用，包括有罪的和無罪的判決。
5. 上訴人所提出的既然已證事實沒有顯示存在兩車相撞，就不能確定基於危險責任的賠償的判決的理由問題，是法律層面的問題，是對事實的解釋的問題，是對事實的法律適用的問題，而非這個問題僅存於的事實的審理的問題。因此，在上訴人的這些不準確的上訴理據中，上訴法院沒有辦法進行審理。
6. 在刑事附帶民事請求的訴訟中，所適用的訴訟法應該是《刑事訴訟法典》，而其所被要求做理由說明的規定自然是《刑事訴訟法典》第 355 條第 2 款的規定。而理由說明的絕對缺乏就構成第 360 條所規定的判決書的無效的情況。
7. 在這方面我們必須拋開形式上的極端主義，在不損害當事人利益的情況下盡可能的挽救一個經過一段時間才完成的審判活動，而避免因一些無關緊要的因素是一個判決無效。
8. 風險責任，也叫客觀責任，根據《民法典》477 條第二款的規定，它具有例外性質，只有在法定的情況下才能夠在沒有過失的時候承擔賠償責任。
9. 在沒有過失的情況下，法律基於車輛本身具有的危險性尤其是在道路上行走的危險而規定了在造成損害時的特別風險責任。車輛因其機械的運作方式、行進的速度以及其他超越人力控制限度的性質等因素都是車輛固有的危險，即是車輛不在行駛中亦然。

10. 在地上行走的車輛的交通意外的風險責任，取決兩個要素：(一) 責任人對造成損害的車輛存在實際管理，(二) 車輛被用於責任人的自身利益。
11. 所謂對車輛的實際管理，就是某人事實上享受著或者受惠於車輛的好處，並因此對車輛的運行實施控制。
12. 沒有能夠確定司機的過錯，那麼所要承擔的責任就應該完全依照風險責任規定的賠償最高限額規則進行確定。
13. 原告將撫養費定為“家庭開支，那麼失去撫養費為將來損失，應該減去死者本人的生活費用以及按照一次性兌現而應該相應減少金額的規則予以減少。
14. 事故發生至今已經滿 8 年，受害人從來沒有提前收取，這 4 年應該是到期部分，不應該折扣。
15. 既然是慰問金，我們應該理解車主應該是出於人道立場以慰問的方式安撫受害家屬，而非損害賠償的一部分。
16. 精神損害賠償或非物質損害賠償金額的訂定，由法官依公平公正原則作出，而法官只能根據每一個案中已證事實及具體情況作出考慮，而不可能以其他個案或判決中某個可量化之項目作為衡量精神損害賠償的指標，更不可能存在一計算精神損害賠償之公式。
17. 人的生命以及身心的健康是無價的，法律規定對受害人的精神損害賠償也不過是通過金錢的賠償讓受害人的到一些精神安慰而已，而不能理解為完全的肉體的價值化。
18. 《民法典》第 488 條第一款確定受害人的損害賠償包括喪葬費時並沒有排除死者靈位安放的宗教的儀式費用。
19. 有關死者靈位安放儀式費用也是因為意外所造成的“一切費用”的一部分，這是死者家屬作為尊重死者本身的一種儀式，並不是多餘的，這跟每個人的信仰有關。如果當事人覺得只有這樣才能夠讓死者得到安息，這方面的費用不能不列入喪葬費之中。

20. 如果這筆費用並不是一般人明顯不能接受的水平，不能被認為是一個過分的請求。

裁判書製作人

上訴案第 293/2010 號

上訴人： A 工程有限公司 (A Construction & Engineering Company Limited)

B 保險有限公司 (Companhia de Seguros B)

從屬上訴人： C、D、E

澳門特別行政區中級法院合議庭判決書

一.案情敘述：

檢察院控告嫌犯 F 觸犯了一項過失殺人罪及一項輕微違反，並請求初級法院對其進行審理。

被害死者 G 的妻子 C、兒子 D 以及女兒 E 對嫌犯、車主 A 工程有限公司以及 B 保險有限公司提出要求賠償財產損害及非財產損害賠償合共澳門元 3,306,602.00 的民事賠償的請求。

初級法院刑事法庭合議庭在普通刑事第 CR2-07-0109-PCC 號案件中，經過合議庭庭審，最後作出了以下的刑事以及附帶民事判決：

一、刑事方面：

嫌犯 F 為直接正犯及既遂行為觸犯 1 項《刑法典》第 134 條第 1 款所規定及處罰的過失殺人罪及 1 項《道路法典》第 14 條第 1 款及第 72 條第 1 款所規定及處罰的輕微違反，罪名不成立。

二、民事賠償請求則部份成立而判處：

- B 保險有限公司、A 工程有限公司及 F 以連帶責任賠償原告澳門幣 2,000,000.00 元之財產及非財產損失。
- 判處被告 A 工程有限公司及 F 以連帶責任賠償原告其餘之賠償金額共澳門幣 630,602.00 元，當中關於財產損失部份包括由傳喚最後一名被告起計直至完全支付之法定利息。而關於非財產損失部份則包括由判決日起計直至完全支付之法定利息。
- 駁回針對被告之其餘請求。

被告民事 A 工程有限公司以及 B 保險有限公司均不服判決，就民事判決部分向本院提起上訴，分別提出了以下的上訴理由：

A 工程有限公司上訴內容：

1. 由於被害人是上班途中發生意外，所以適用八月十四日第 40/95/M 號法令第 58 條第 3 款之規定，換言之，起訴狀中需要將“H 保險有限公司”列為被告，以便其參與訴訟。起訴狀沒有將 H 保險有限公司任為被告，因此違反了八月十四日第 40/95/M 號法令第 58 條第 3 款之規定。
2. 在刑事附帶民事請求案件中，雖然沒有作清理批示這一規定，但法庭仍需考慮對案件有否管轄權、訴訟形式是否恰當、當事人有否、當事人有否能力、正當性以及訴之利益等前提，此外，尚需考慮是否存在妨礙審理案件實體問題的延訴抗辯及無效情況。
3. 原審法院在審判聽證過程中要求 H 保險有限公司答覆有否向

被害人支付任何賠償，而 H 保險有限公司回函指沒有向被害人支付任何賠償此等事實，並不足以履行了八月十四日第 40/95/M 號法令第 58 條第 3 款之規定。

4. 欠缺 H 保險有限公司參與構成一延訴抗辯，該延訴抗辯未獲補正，被上訴裁判無效。
5. 車輛本身的風險包括車輛本身狹義上風險，與道路有關風險與駕駛者本人有關的風險。第一種情況包括：因車輪氣胎爆裂、剎車制動器失靈、汽車失靈、汽車被燒毀或爆炸、因車頭玻璃碎裂以致駕駛者失去對汽車的控制等而出現對他人造成損害的情況。第二種情況包括：因路面有油、冰、雪、霧、小洞或交通訊號失靈或謬誤等而產生損害。第三種情況包括：在駕駛者突然發病、失去視力、不能動彈或因其他車輛的燈光或黃昏的光綫照射而感到眼花時，則出現因與駕駛者本人有關的風險而造成損害的情況。本案並非屬這些情況，所以，不存在風險責任之損害賠償義務。
6. 若存有風險責任，並不僅只存在於嫌犯駕駛之車輛（即上訴人之車輛），亦存在於由死者（被害人）駕駛的電單車，因為雙方也是機動車輛。原審法院認定只有上訴人的車輛具有風險，而對方（即死者）的車輛沒有風險，是沒有事實和法律依據的，違反了《民法典》第 499 條之規定。
7. 被上訴裁判認定嫌犯和死者均無過錯，而由於兩車發生碰撞，但原審法院合議庭沒有對風險責任之比例作出裁定。
8. 但無論如何，即使風險責任成立的話，根據《民法典》第 501

條和配合適用十月二十八日第 57/94/M 號法令第 6 條第 1 款及其附件 I 汽車民事責任保險金額之最低限額表規定，賠償最高限額為上訴人車輛的最低投保額，即澳門幣 2,000,000 元。

9. 如果風險責任，如被上訴裁判所判的價額般，即超過了《民法典》第 501 條規定的最低金額澳門幣 2,000,000 元，哪麼不法責任賠償便等同於風險責任賠償，因而區分兩種責任便沒有意義，亦必然引致對風險責任制度違反。因此，被上訴裁判違反《民法典》第 499 條及第 501 條規定。
10. 被上訴合議庭證實“解剖當日發現被害人每公升血液中的酒精含量為 39 毫克/100 毫升”，但沒有結合這個情況跟風險責任去作判斷。
11. 被上訴合議庭證實“第二被告（即上訴人）支付了澳門幣 \$50,000 元予被害人之家屬作慰問金”，但沒有作出評價，亦沒有在判處的賠償額中扣除，尤其以不當得利的名義，這必然引致判決不公正及損益相抵原則。
12. 被上訴合議庭裁判，指出需向原告支付扶養費澳門幣 1,152,000 元，但沒有指出其法律依據，亦沒有說明如何計得該金額，這等同於沒有說明理由，違反《民事訴訟法典》第 562 條第 2、第 3 款所規定，該部份之判決無效，根據《民事訴訟法典》第 571 條第 1 款 b 項規定。
13. 即使計得一個具體金額作為扶養費，在中級法院第 185/2007 號上訴案所述一次過支付此未到期的賠償，可按衡平原則減

少。

14. 民事訴訟的基本原則是處分原則，按該原則法院需按原告的請求而判，不能判與原告請求不同的請求，亦不能判比原告較高的價額。判決時所作的判處不得高於所請求的數額或有別於所請求的事項（《民事訴訟法典》第 564 條第 1 款；及作為一般規則，法官僅得採用當事人分條縷述的事實，因為必需的事實由當事人陳述，根據《民事訴訟法典》第 5 條第 1 款、第 2 款和第 567 條。
15. 民事請求賠償請求書中，第一項請求是要求法院判處三名被告賠償三名原告所有財產損失，合共澳門幣 1,806,602 元，其中 1,728,000 元為死者喪失工作之收益。上指工作收益，如引用上述中級法院第 185/2007 號上訴案件所述，約一次過支付亦需按“衡平原則”扣減。
16. 原告後來沒有要求法院就扶養費而賠償，所以原審法院絕對不可以判上訴人向原告支付扶養費，因此違反了處分原則。即使不認為如此，關於扶養費方面，亦應該遵守《民法典》第 1844 條及續後條文之規定，尤其是按照《民法典》第 1846 條規定扶養費應該分期支付，而不應該一筆支付。

綜上所述，請求中級法院合議庭各法官 閣下接納本上訴，並裁定上訴人提出之上訴理由成立，撤銷被上訴裁判對上訴人的賠償判處。

B 保險有限公司上訴內容¹。

¹ 其葡文上訴狀提出了以下的上訴摘要：

1. Salvo melhor opinião, da apreciação crítica da prova constante dos autos, é possível concluir com segurança que há culpa por parte do condutor do motociclo.
2. Foi esta a conclusão do Ministério Público (culpa em menor grau), do Relatório Policial de fls. 75 (culpa igual) e do Relatório da “Safety, Accident and Failure Experts, Limited” (culpa exclusiva).
3. Com efeito, de tal prova extraem-se os seguintes factos:
 - a) Em resultado do acidente o motociclo apresentava riscos por toda a sua parte direita e danos importantes na parte inferior do tubo de escape; não apresentava danos no seu lado esquerdo; não apresentava danos na sua parte frontal; não apresentava danos de forte impacto (cfr. fls. 50, 67 e 75 dos autos).
 - b) As fotografias da posição final dos veículos após o acidente (cfr. fls. 31 e 75) mostram o motociclo numa posição recta, ligeiramente inclinado para fora da roda esquerda traseira do pesado, com as partes frontais em sentidos opostos.
 - c) Ao chegar ao entroncamento da Avenida XX com a Rua de XX, o veículo pesado parou devido à luz vermelha dos semáforos ali existentes.
 - d) Que a Avenida XX se trata de uma artéria ampla com 9 metros de largura e três faixas de rodagem no mesmo sentido.
4. Face a estes factos e ao encadeamento de acontecimentos lógicos acessível ao raciocínio de qualquer homem médio, conclui-se que o condutor do motociclo circulava em excesso de velocidade, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 22.º do Código da Estrada.
5. E, todavia, o acórdão recorrido deu estes factos por não provados, o que retrata uma flagrante violação do n.º 3 do artigo 562.º do CPC e incorreu num claro erro de apreciação da prova, cuja correcção se impõe, podendo esse Distinto tribunal *ad quem* protagonizar tal correcção.
6. Os factos provados não demonstram a existência de uma colisão de veículos.
7. Com efeito, da matéria de facto provada, fica-se a conhecer apenas o movimento e a situação do autopesado relativamente à via pública.
8. Sobre a dinâmica, o movimento e a situação do motociclo, no que se relaciona com a via pública e com o autopesado, o duto acórdão recorrido é omissivo, apenas referindo que o autopesado passou e ficou parado por cima daquele, na passagem para peões existente na Rua de XX.
9. Não se tendo provada a factualidade necessária a dar-se por preenchida a hipótese normativa de que depende a aplicação desta norma, a conclusão a extrair só pode ser a da absolvição do pedido da demandada, por falta do pressuposto de que depende a sua condenação no pagamento de indemnização fundada em responsabilidade pelo risco, decorrente de uma colisão de veículos.
10. Sem conceder, entendimento diverso traria à colação o vício da insuficiência da matéria de facto para a decisão de direito, dado que da matéria tida por provada não constam todos os factos pertinentes à subsunção no preceito legal convocado, por falta de apuramento da matéria.
11. Sem conceder, o Acórdão recorrido encontra-se eivado do vício de erro na apreciação

da prova, na parte em que não considerou verificada a causa dirimente do artigo 498º do CC.

12. Os factos alegados pela Recorrente, na sua contestação, tendentes a demonstrar que a colisão não teve a sua causa em qualquer facto atinente ao auto pesado ou relativo ao condutor do mesmo, mas, antes, com acto do próprio lesado, foram dados como não provados.
13. Dos elementos constantes dos autos, pode retirar-se, com razoável segurança, que não houve choque frontal entre os veículos, que o motociclo não embateu com a sua parte frontal no autopesado e que o contacto do motociclo com o autopesado se deu na zona dos rodados traseiros do lado esquerdo deste último, indo a deslizar pelo chão, tombado para o seu lado direito.
14. Esta matéria deveria ser dada como provada porque a mesmo resulta claramente de elementos constantes dos autos, como também é imposta pelos princípios da lógica, pelos juízos correntes de probabilidade e pelas máximas da experiência humana.
15. Provada esta matéria, deveria ter-se julgado verificada a causa excludente da responsabilidade pelo risco do condutor e do proprietário do autopesado.
16. Por outro lado, afirma-se na decisão que o Tribunal, na determinação da medida da contribuição dos riscos dos veículos, considerou «as circunstâncias de facto», «a natureza dos veículos» e «os danos resultantes da colisão», não se explicitando quais foram essas circunstâncias e qual foi a ponderação que foi feita desses factores.
17. Sem a explicitação desses aspectos, fica-se sem se conhecer qual o percurso lógico que levou à decisão de atribuir por inteiro a obrigação de indemnizar apenas ao condutor do veículo pesado.
18. A omissão destes aspectos afecta a compreensão racional da decisão, com o que se violou o dever de fundamentar, expressamente consagrado no artigo 355º/2 do CPP, e que conduz à nulidade do artigo 360º a do mesmo diploma.
19. Sem conceder, na ausência do preconizado juízo crítico da prova, está afectado ainda o Acórdão recorrido do vício de erro de julgamento, por erro de qualificação dos factos.
20. O Acórdão recorrido apenas convocou a 1º norma do nº 1 do artigo 499º, porque considerou estar perante uma colisão entre dois veículos, terem os danos resultado para um deles e nenhum dos condutores ter tido culpa no acidente.
21. A regra aplicada pelo Tribunal foi a de que «a responsabilidade é repartida na proporção em que o risco de cada um dos veículos houver contribuído para os danos» ;
22. De acordo com esta regra nunca se poderia ter chegado à conclusão de que a contribuição dos riscos do motociclo e do autopesado para o acidente foi de, respectivamente, 0% e 100%.
23. Esta decisão está desajustada da realidade e do próprio discurso argumentativo do Acórdão.
24. Decidir como se decidiu, implicaria considerar que os danos foram causados somente pelo autopesado, o que contradiz a proclamada premissa de que ambos contribuíram para o acidente.
25. No caso dos autos, o aspecto da natureza dos veículos implicaria também

forçosamente que se tivesse de reconhecer a existência da contribuição do risco do motociclo para o acidente.

26. O facto de o motociclo estar no local em que o autopesado passou e parou em cima dele é manifestação do risco de circulação de um motociclo e, portanto, que só pode ser imputável ao condutor do motociclo.
27. A circunstância relativa aos «danos resultantes dessa colisão», não tem o condão de afastar o risco do motociclo na eclosão do acidente, mas, antes, serve para evidenciar que o motociclo é ele mesmo uma fonte com aptidão para criar esses perigos.
28. O duto Acórdão recorrido não explica, minimamente, a que critérios recorreu para entender adequado o montante de MOP\$800.000,00 para indemnização do dano morte.
29. Tal decisão não tem por base um juízo ex aequo pro bono, por não haver correctamente aferido que não se provou a existência de culpa por parte do lesante, nem que a vítima não era o único sustento económico da família.
30. Além disso, diverge da prática no foro de Macau para casos similares (cfr. o exaustivo e concludente Ac. do TSI, de 27/4/2006, proc. n.º 33/2006; Ac. do TSI 6/05, de 3/2/05; Ac. do TSI. 240/2002, de 20/3/03; Ac. do TSI 114/2003, de 24/7/03); Ac. do TSI 285/2003, TSI, de 11/12/03); Ac. do TSI 63/2004, de 15/04/04); Ac. do TSI 284/2004, de 14/12/04).
31. Acresce ainda que, no caso dos autos, a morte da vítima não se deveu à culpa do lesante, mas antes aos riscos dos veículos intervenientes.
32. Além disso, não se pode omitir também a circunstância relevante de o acidente dos presentes autos ter ocorrido também em virtude da contribuição do risco do motociclo da vítima.
33. Face ao que vem de ser exposto e ressalvada melhor opinião, entende-se ser justo e adequado ao caso concreto, a fixação do valor indemnizatório pelo dano morte em MOP\$500.000,00.
34. As mesmas razões valem relativamente ao quantum indemnizatório arbitrado a título de pretium doloris familiares da infeliz vítima.
35. Entende-se por correcto, a este respeito, um montante indemnizatório global de MOP\$180.000,00 (MOP\$60.000,00 para cada um dos demandantes).
36. As cerimónias fúnebres religiosas não são ressarcíveis, por não se encontrarem abrangidas por um nexo de causalidade adequada mas tão-só por um nexo de causalidade naturalístico, não consagrado no artigo 557.º do Código Civil, pelo que o valor indemnizatório correspondente a despesa funerárias se deve limitar a MOP\$36.330,00 (cfr. entre outros, os acórdãos do STJ de 08/05/1991 – in BMJ, 407/517 – e, mais recentemente, de 24/01/2001 – in www.dgsi.pt).
37. Dos alimentos prestados pela vítima à família, haveria que deduzir a parcela correspondente às suas despesas próprias, o que o duto Acórdão recorrido não fez.
38. Dividindo-se o valor reservado às despesas familiares (MOP\$8.000,00) pelos seus quatro membros, temos que a cada um corresponde uma parcela no montante de MOP\$2.000,00, sendo esse o valor a deduzir nos termos da conclusão anterior.
39. Ao valor assim encontrado, haverá que abater, ainda, 1/3, porquanto o seu recebimento nunca teria lugar de imediato, mas ao longo do resto da vida activada da infeliz vítima (Ac. TUI de 16/04/2004, Proc. n.º 7/2004 e Ac. TSI, de 15/10/2009, Proc. n.º 534/2009).

原告 C、D 及 E 對 A 工程有限公司及 B 保險有限公司之上訴而作出回覆：

1. 原審法院合議庭，就民事部分判處各上訴人合共賠償予原告財產及非財產之損失 MOP\$2,630,602.00。而保險公司則因其合同而只須承擔至 MOP\$2,000,000.00 之限額。
2. 被告 A 工程有限公司及 B 保險有限公司不服原審法院判處之賠償金額，向中級法院提出上訴。
3. 原告在起訴狀中並未主張本卷宗之事實為工作意外，上訴人在答辯時亦未有主張正當性之抗辯，在判決內，原審法院亦未有證明有關事實，故此，上訴不應被考慮。
4. 原審法院於判定書第 7 頁中，已經考慮所有情況後，認為在本個案賠償責任只屬重型車輛之司機負起。

40. Ponderados, então, estes dois factores correctivos, o valor total a que os demandantes cíveis teriam direito a título de indemnização por alimentos, seria o de MOP\$576.000,00 (MOP\$1.152.000,00 x 3/4 = MOP\$864.000,00; MOP\$864.000,00 x 2/3 = MOP\$576.000,00).

41. Os juros de mora devem contar-se a partir do trânsito em julgado da sentença final.

Disposições violadas: artigos 477º, 487º, 489º, 498º, 499º, 557º, 560º, 794º e 795º do Código Civil; artigo 562º/3 do Código de Processo Civil; artigos 355º/2 e 400º, nº 2 do Código de Processo Penal.

Termos em que se requer a V. Exas. se dignem:

- Revogar o douto Acórdão recorrido e proferir decisão de absolvição da recorrente do pedido, ou, alternativamente,
- Decretar a nulidade do douto Acórdão recorrido, com o consequente reenvio do processo ao tribunal de 1ª Instância, para realização de novo julgamento.

Subsidiariamente,

- Revogar o douto Acórdão recorrido na parte em que estabelece uma proporção do risco de 0% para o veículo da vítima e de 100% para o do segurado da recorrente, substituindo-a por uma proporção de 50% para cada um. Neste último caso, deve igualmente cifrar-se o quantum indemnizatório em valor total e antes de deduzida a igualdade de risco a estabelecer, em MOP\$1.292.300,00, assim se fazendo serena Justiça.

5. 被害人之死亡並非由輕型電單車造成，而是由重型車造成，故判決合理。
6. 向原告 MOP\$50,000.00 作為慰問金為慷慨為行，且未提出反訴，沒有依據作出扣減。
7. 在起訴狀第 24 條及 29 條，各原告明確請求因死者之死亡而喪失死者支付之家庭開支，這正是扶養之費用。
8. 綜上所述，上訴人 A 工程有限公司主張上訴之理由並不成立。
9. B 保險有限公司之上訴，其主要理由為認定證據錯誤、錯誤認定風險比例及爭議賠償金額等。
10. 被上訴人亦認為為原審法院認定證據存有不妥當地方，但並不是認為上訴人之觀點。
11. 根據現場環境及所有警員之聲明，足以證實起訴狀主張之事實，而並非上訴人主張之事實。
12. 被告主張死者從另一道路駛出來之說法，亦明顯違反卷宗第 73 頁之拍攝之照片。
13. 民法典第 499 條第 2 款只規定當有疑問時，過錯各半，但現時原審法院並未有疑問，而是一致認為死亡之所有風險由重型汽車承擔。
14. 上訴人亦未有具體提出客觀之數據作出風險比例之評定，但可以肯定的是，死者之死亡並非由輕型電單車造成，而是由重型貨車造成。
15. 因應社會之生活上升而調整，故原審法院判處的，已算偏低。

16. 綜上所述，B 保險有限公司之上訴理由不予成立。

原告 C、D 及 E 接到兩個上訴人對初級法院合議庭的判決的上訴書後，提起從屬上訴，理據如下：

1. 上訴人認為，以死者之年齡及生命之價值，按照衡平原則及現今經濟環境，MOP\$1,000,000.00 絕對為適合之賠償。
2. 扶養費之賠償剛好為請求金額三分二，故原審法院應已就相關之額，按判例，以一次過提前收取為由作出扣減。
3. 自 2006 年至今已接近 4 年，相關之扶養費從未提前收取，故這期間之賠償不應作出扣減，因從未提前收取。
4. 較恰當之處理方法，應訂出實質支付時，將提前收取之部份按三分之二之比例收取，而未有提前的，則全數收取。
5. 因此，這只可留待執行及結算時，方予確定較為恰當。
6. 綜上所述，請求尊敬的法官 閣下判處上訴理由成立，更改原審法院之部份判決。

本院接受上訴人提起的上訴後，組成合議庭，對上訴進行審理，各助審法官檢閱了卷宗，並作出了評議及表決。

二.事實部份：

原審法院經庭審後確認了以下的事實²：

- 二零零六年三月二日晚二十時三十分左右，嫌犯駕駛 MX-XX-X1 號重型泥頭車沿勞動節大馬路向友誼大馬路行車天橋方向行駛。
- 當嫌犯到達上述大馬路與 XX 街交界處路口後，駕車左轉準備向 XX 停車場方向駛去時，發現 MX-XX-X1 汽車的左後輪在該方向的人行橫道位置上碾壓住了 MD-XX-X9 號重型電單車，而該車司機 G（被害人）則已受傷倒臥在 MX-XX-X1 號汽車右後輪旁邊位置的地上。
- 被害人被救護車送至山頂醫院救治，但於當晚八時五十二分傷重死亡。經法醫解剖後確認被害人是因受極大鈍性外力作用致全身多處骨折、顱腦及胸腹臟器嚴重損傷而死亡。
- 意外發生時天氣晴朗，地面乾爽，照明充分。

除了證實控訴書所載之有關事實外，還證明了有關損害賠償之民事請求所載之下列事實：

載於卷宗第 102 至 112 頁之民事賠償請求獲證實之事實：

- 原告為被害人 G 之唯一繼承人，分別為其太太及子女。
- 原告由於分別喪失丈夫及父親而遭受巨大傷痛，且由於被害人之死亡使家庭經濟陷於困境。

² 在閱讀卷宗的時候應該小心，原審法院的判決書第 1-4 頁由於打印的錯誤，搞混了次序，判決書的第 1-4 頁的順序應該分別是卷宗的：551 頁、552 背頁、552 頁、551 背頁。

- 由嫌犯 F 駕駛之編號為 MX-XX-X1 號之重型貨車屬 A 工程有限公司所有，其對該車輛具實際管理。
- 事發當日，重型貨車 MX-XX-X1 之民事責任已透過保單合同，編號為 LFH/MCV/20XX/0XXXXX9 號轉嫁予 B 保險有限公司。
- 第一原告為殯儀費花費了澳門幣叁萬陸仟叁佰叁拾元（MOP\$36,330.00）及為安放死者靈位及儀式花費了澳門幣肆萬貳仟貳佰柒拾貳元（MOP\$42,272.00）。
- 被害人於交通事故當日 47 歲，每月收入為澳門幣 9,800 元，並須每月提供澳門幣 8,000 元用作家庭所需之用。

載於卷宗第 163 至 164 頁之第二被告 A 工程有限公司之民事賠償請求之答辯獲證實之事實：

- 解剖當日發現被害人每公升血液中的酒精含量為 39 毫克/100 毫升。
- 第二被告支付了澳門幣\$50,000.00 元予被害人之家屬作慰問金。

載於卷宗第 172 至 179 頁之第一被告 B 保險有限公司之民事賠償請求之答辯獲證實之事實：

- 事發當日，被害人的妻子有工作，每月收入約為澳門幣\$4,000 元。

另外還證實如下事實：

- 嫌犯是一名司機，每月收入為澳門幣 2,000 元，具有中學學

歷程度，須供養母親及一名女兒。

- 根據刑事紀錄證明書，嫌犯並非初犯。
- 嫌犯於本院第三刑事法庭 CR3-06-0154-PCS 號獨任庭普通刑事案中，因觸犯 1 項不法經營賭博罪，於 2006 年 11 月 24 日被科處 75 日罰金，每日以澳門幣 60 元計算，合共澳門幣 4,500 元，如不繳付或不以工作替代，則可轉換為 50 日監禁。並於 2007 年 4 月 9 日支付有關罰金。

未被證明的事實：其餘載於控訴書、民事賠償請求及民事賠償請求之答辯狀與已證事實不符之重要事實，包括：

- 此次意外，主要原因是由於嫌犯不遵守有關交通規則，在駕駛重型汽車時，未確保其操作不會對道路上其他使用者造成危險就在路人進行轉向，最終造成被害人被撞擊後傷重死亡的結果。
- 意外發生時，嫌犯正駕車左轉準備向 XX 停車場方向駛去，途中該重型汽車輾過分隔該單向雙線之實線之分隔線。
- 嫌犯清楚知道其行為是法律所禁止，並會受到法律的相應制裁。
- 嫌犯是是次意外之唯一過錯方。
- 同樣沒有證實是次意外是由於被害人 G 之過錯，尤其是意外是由於其受酒精影響下駕駛或違反任何法律或道路交通法之規定而導致。

事實之判斷：

- 載於卷宗之所有書證，包括由警方所編寫之交通意外報告書及有關繪圖，並經證人治安警察局交通部警員在庭上聯同從意外所搜集之資料作解釋。
- 嫌犯即民事損害賠償被告所作之聲明。
- 在庭上所展示之錄像及載於卷宗之相片。
- 其餘證人，包括曾到意外現場之兩名警員之證言。
- 以及所有其餘在庭上作證之證人。

三.法律部份：

本案有三個上訴，一個是 A 工程有限公司提起的，一個是 B 保險有限公司提出來的，另外一個是民事原告提出的從屬上訴。

在 A 工程有限公司的上訴中，有以下法律問題：

- 第一、 由於受害人是在上班途中發生的交通意外，應該適用第 40/85/M 號法令的規定將事故定行為勞動意外的制度，那麼就應該傳喚 H 保險公司參與訴訟，否則是當事人缺乏正當性；
- 第二、 確定車輛的風險有誤，為什麼僅確定嫌犯駕駛的車輛也就是上訴人的車輛有風險，而民事原告駕駛的車輛沒有風險，違反了《民法典》第 499 條的規定；
- 第三、 即使風險責任成立的的話，在確定賠償金額時，也應該按照《民法典》第 501 條配合第 57/94/M 號法令第 6 條第 1

款的最定限額表規定進行，如果向本案確定的金額就有違風險責任的宗旨。

- 第四、事實證明受害人被驗出酒精含量為每 100 毫升中含 39 毫克，對此原審法院沒有跟風險責任去判斷；
- 第五、原審法院沒有扣除已經支付的慰問金 50000 元；
- 第六、原審法院在確定支付予受害人撫養費的時候沒有說明理由，違反了《民事訴訟法典》第 562 條第 2、3 款的規定以及依第 571 條第 1 款 b 項的規定，判決無效；何況受害人的家屬從來沒有就這方面提出請求，有違《民事訴訟法典》規定的處分原則，第 564 條第 1 款的規定；而即使必須支付此款項，也應該按照一次性兌現而應該相應減少金額的規則予以減少。

而在 B 保險公司的上訴中，上訴人提出了以下的問題：

- 第一、審查證據方面的明顯錯誤，因為在卷宗中有文件證明電單車司機高速駕駛，對事故的發生有過錯，原審法院面對這些文件確認定那些未證明事實，一般人都可以發現此錯誤；
- 第二、已證事實沒有顯示存在兩車相撞。一方面，不能確定基於危險責任的賠償的判決的理由，原審判決也陷入事實不足以作出法律適用的瑕疵之中；另一方面，原審法院沒有確認《民法典》第 498 條規定的排除責任的原因陷入了審理證據的明顯錯誤。因此，應該認定這方面的事實為已證事實並且排除重型汽車的司機以及車主承擔的風險責任；

- 第三、 缺乏說明認定重型車的全部風險責任時的理由，尤其是沒有說明基於那些事實的情節、汽車的性質、撞車造成的損害讓法院訴諸危險責任，從而陷入《刑事訴訟法典》第 360 條規定的判決書無效的瑕疵；
- 第四、 適用法律錯誤。原審法院在僅證實一部車受損的情況下認定輛車相撞的結論，而另一方面卻又認定一方承擔全部風險責任
- 第五、 確定死亡賠償金額為 80 萬的時候沒有任何的理由說明；認為判定 50 萬為合適。而對死者家屬的賠償也以每人 6 萬，共 18 萬為合適；
- 第六、 喪葬費的確定不應該包括宗教的葬禮部分支出，接受 36330 澳門元的數額；
- 第七、 死者對家人的撫養費應該減去其本人的生活費用；
- 第八、 其他賠償金額的確定

而民事原告的從屬上訴認為：以死者的年齡及生命之價值，按照衡平原則及現今經濟環境，MOP\$1,000,000.00 絕對為適合的賠償；扶養費的賠償以一次過提前收取為由作出扣減，但是自 2006 年至今已接近 4 年相關之扶養費從未提前收取，故這期間之賠償不應作出扣減。

下面讓我們按問題的性質以及內容逐一分析。

（一）當事人的正當性的延訴抗辯

第二民事被請求人在上訴中提出了原審法院依第 40/95/M 號法令第 58 條第三款的規定沒有傳喚涉及勞動保險的受害死者的公司參加訴訟，而造成當事人不正當性的瑕疵的延訴抗辯。

第 40/95/M 號法令第 58 條規定了同時發生交通事故及工作意外的情況及其處理辦法：

“一、如意外同時為交通事故及工作意外，由根據本法規之規定獲轉移而承擔工作意外責任之保險人作彌補，並由其代位行使遇難人對引致交通事故之車輛之保險人之權利。

二、如引致交通事故之車輛之保險人有責任之情況，該保險人得通知工作意外之保險人於六十日內行使上款所規定之權利，引致交通事故之車輛之保險人有權能在該期間過後直接向遇難人清償應付之損害賠償。

三、在針對引致交通事故之車輛之保險人之司法訴訟中，應有遇難人、僱主及工作意外之保險人參與，而有權限之法院為此目的應依職權傳喚之。

四、無合理理由而妨礙保險人行使第一款所指代位權之遇難人，須對工作意外之保險人負起該行為而導致費用增加之責任。

五、屬未購保險之情況，以上四款中關於工作意外保險人及交通事故保險人之規定，分別適用於遇難人之僱主實體及交通事故之責任實體。”

從卷宗的資料我們可以看到，第一民事被請求人 B 保險有限公司曾在辯護狀（第 62-65 條）中提到如果證實受害死者確實工作，那麼弄清楚是否存在工作保險尤為重要，因此，民事被請求人 B 保險有限公司宣稱受害死者在發生交通意外時正去上班這個事實。之後在開庭的時候兩個民事被請求人亦要求查清楚受害人的工作保險公司是否已經就此以外向死

者家屬做出任何賠償。而第一民事被請求人 B 保險有限公司強調在辯護狀（第 62-64 條）中明確提出要求傳喚 H 保險公司參加訴訟的請求（第 64 條）。

但是，基於這個問題，原審法院的合議庭主席作出了載於第 527 背頁的批示，首先指出，雖然保險公司提出了這個問題，但是沒有向法院提出傳喚另外的保險公司參加訴訟的請求，因此僅決定去信 H 保險公司詢問是否就本案的交通意外向家屬作出賠償。後來 H 保險公司來信告知法院沒有就死者的時間對任何人做出任何賠償。最後，這個問題再也沒有任何的決定作出，包括在被上訴的判決書中。

我們可以看到，原審法院的合議庭主席在批示中明確認為上訴人沒有提出傳喚請求，而僅作出詢問有關保險公司是否已經賠償的事宜。那麼有關傳喚 H 保險公司的事宜就已經有了決定，這個決定在形式上成為確定性決定，不能再上訴，上訴法院也不能再就此問題作出任何的決定。而現在第二民事被請求人在上訴階段才提出此問題，明顯不能接受。

先不說上文所說的形式上確定性決定的情勢，單說第二民事被請求人在辯護階段並沒有提出傳喚 H 保險公司參加訴訟的請求，更沒有提出任何可以引起將交通事故也是勞動事故的訴因，它本人沒有這個正當性在提出這個問題。

再者，雖然原審法院可以依職權作出傳喚，但是，就問題的宗旨來說，已經顯得沒有必要了，因為我們知道，第 40/95/M 號法令第 58 條的規定旨在讓勞工能夠儘快獲得賠償，然後由勞動保險公司憑返還訴權向車輛保險公司求償。而現在勞動保險公司並沒有作出任何的賠償，沒有介入的必要。

因此上訴人這方面的上訴理由不能成立。

（二）審查證據方面的明顯錯誤

第一民事被請求人 B 保險有限公司在上訴中提出了這個問題，包括以下的觀點：第一、因為在卷宗中有文件證明電單車司機高速駕駛，對事故的發生有過錯，原審法院面對這些文件確認定那些未證明事實，一般人都可以發現此錯誤；第二、由於已證事實沒有顯示存在兩車相撞，但原審法院卻沒有確認《民法典》第 498 條規定的排除責任的原因。因此，應該認定這方面的事實為已證事實並且排除重型汽車的司機以及車主承擔的風險責任。

原審法院在未證事實中寫著：一方面，“嫌犯是是次意外之唯一過錯方”，另一方面，“同樣沒有證實是次意外是由於被害人 G 之過錯”。很明顯，這兩個事實的列舉是結論性事實，或者說使原審法院對事實認定的結果，是一個純粹的法律問題，卻被不適當地放在事實之列，應該被視為沒有廢話。不過，即使沒有寫，法院也可以在其它事實之中歸納出這個結論，但是，這已經是個法律問題了。容後再分析。

還有，其實上訴人提出了兩個層面的上訴理由。第一，原審法院沒有正確審理卷宗所在的文件，存在審理證據方面的錯誤；第二，原審法院沒有認定電單車司機的過錯，存在法律上適用的錯誤。兩者是分別對原審法院的事實審理和法律審理不同層面的問題，不能混淆。對證據的審理不能直接導致法律問題的解決，只能通過認定已證事實然後對事實的法律適用才能達到。

要提出審理證據的瑕疵只能直接指出原審法院在審理哪些證據上

出現錯誤而且是明顯的錯誤。

現在我們看看上訴人所提到的原審法院應該審理的載於卷宗的文件的問題。我們可以看到，上訴人所說的文件，包括第 31、50、67、75 頁的文件（奇怪的是上訴人單提第 67 頁民政總署對電單車的檢驗，而不提第 63 頁對重型貨車的檢驗，也許是因為可以得出重型貨車也有損傷的結論的報告，關於這一點，下文會分析到），沒有一項是可以成為法定證據的文件，即原審法院不能自由審理的文件（如《刑事訴訟法典》第 149 條所指的鑒定證據以及 154 條的文件）。即使是第 63 和第 67 頁對的鑒定書，也僅是民政總署對事故車輛的表面凹痕檢驗報告，僅為肉眼檢查，不涉及包含專業“固有之技術、科學或藝術上之判斷推定”的內容，不屬於排除法院自由審理的證據。

因此，原審法院沒有認定這些文件所載的事實為已證事實完全是原審法院自由心證的範圍，上訴人所主張的原審法院應該認定這些事實為已證事實純粹是在質疑原審法院的自由心證。

至於這部分的第二點上訴人所主張的“已證事實沒有顯示存在兩車相撞，但原審法院卻沒有確認《民法典》第 498 條規定的排除責任的原因”的問題，純粹是一個法律問題，它只能存在於對事實的解釋和法律適用的層面，而非對證據的認定，否則也掉入上一部分的無理之中。

因此，上訴人所指責的審查證據的錯誤不存在，更不用說明顯的錯誤。

（三）事實不足以作出法律適用的瑕疵

第一民事被請求人 B 保險有限公司在上訴中提出了這個問題，認

為既然已證事實沒有顯示存在兩車相撞，就不能確定基於危險責任的賠償的判決的理由。

我們經常說到，事實不足的瑕疵是法院沒有認定足夠的事實，或者沒有完全審理案件標的事實，使得事實本身存在缺陷，讓法院根本無法作出合適的法律適用，包括有罪的和無罪的判決。而上訴人所提出的問題跟上述的理據一樣，都是法律層面的問題，是對事實的解釋的問題，是對事實的法律適用的問題，而非這個問題僅存於的事實的審理的問題。因此，在上訴人的這些不準確的上訴理據中，上訴法院沒有辦法進行審理，只能在後文的法律問題的審理中談及。

（四）判決書缺乏說明理由

第一民事被請求人 B 保險有限公司和第二民事被請求人 A 工程有限公司都有這個上訴理由，只是質疑的方面不一樣而已。

B 保險有限公司認為原審法院在認定重型車的全部風險責任時缺乏說明理由，尤其是沒有說明基於哪些事實的情節、汽車的性質、撞車造成的損害讓法院訴諸危險責任。另一方面，在確定死亡賠償金額為 80 萬的時候也沒有任何的理由說明。

而對於第一民事被請求人 A 工程有限公司來說，原審法院在確定支付予受害人撫養費的時候沒有說明理由，構成對《民事訴訟法典》第 562 條規定的義務的違反。

我們首先要指出的是，在刑事附帶民事請求的訴訟中，所適用的訴訟法應該是《刑事訴訟法典》，而其所被要求做理由說明的規定自然是《刑事訴訟法典》第 355 條第 2 款的規定。而理由說明的絕對缺乏就構成第 360

條所規定的判決書的無效的情況。

另一方面，在這方面我們必須拋開形式上的極端主義，在不損害當事人利益的情況下盡可能的挽救一個經過一段時間才完成的審判活動，而避免因一些無關緊要的因素使一個判決無效。

像本案中，原審法院在論述重型車的全部風險責任時說到，由於未能證實任何一方駕駛者的過失，也沒有第三者的過失或者不可抗力的出現，“經考慮意外的情況，這起意外的車輛之性質及碰撞後所產生的傷害，本合議庭還認為在本案賠償之責人應只屬重型車輛之司機負起（《民法典》第 477 條，第 498 條及 499 條第 1 款）”；而在經過一般的引述《民法典》關於損害賠償責任的規定之後，談到“由於被害人事發當時為家庭主要支柱，家庭之經濟狀況頓然出現困難”，然後逐筆確定賠償金額，最後包括撫養費（我們不要忘了，已證事實之中有被害人“須每月提供澳門幣 8000 元用作家庭所需之用”），我們不能不說，這樣的理由說明已經履行了《刑事訴訟法典》第 355 條第 2 款規定的義務，不存在缺乏說明的瑕疵。

上訴人這方面的理由不成立。

（五）適用法律錯誤 – 風險責任的確定

關於原審法院認定交通事故僅存在風險責任的判決兩個上訴人都提出了上訴理由。

首先，根據上述論述，上訴人 B 保險有限公司所提出的事實審的瑕疵實際上是法律問題，也就是原審法院應該根據事實確定電單車司機對交通事故的發生存在過失責任，應該判處其有過失的責任。其次，認為原審法院在證實僅一部車受損的情況下認定兩車相撞的結論，而另一方面卻

又認定一方承擔全部風險責任；既然已證事實沒有顯示存在兩車相撞，就不能確定基於危險責任的賠償的判決的理由。

而重型車輛的車主認為原審法院在確定車輛的風險有誤，為什麼僅確定嫌犯駕駛的車輛也就是上訴人的車輛有風險，而民事原告駕駛的車輛沒有風險，違反了《民法典》第 499 條的規定；即使風險責任成立的話，在確定賠償金額時，也應該按照《民法典》第 501 條配合第 57/94/M 號法令第 6 條第 1 款的最定限額表規定進行，如果向本案確定的金額就有違風險責任的宗旨。另一方面，事實證明受害人被驗出酒精含量為每 100 毫升中含 39 毫克，對此原審法院沒有跟風險責任去判斷。

先看看是否存在過失責任。

根據《民法典》第 477 條第 1 款所規定的因不法事實而產生的民事責任的確定，取決於同時認定以下的要素：事實、不法性、過錯、損害以及事實與損害之間的因果關係。

基於上文的決定，即上訴人所提出了原審法院在認定可以證明電單車司機有過錯的事實有明顯的錯誤的主張不成立，確實沒有事實證明電單車司機存在過失，重型車司機也是沒有被證實有過錯，那麼，本案要確定交通意外的過失責任是沒有可能的了，剩下的就要看看是否可以認定無過失責任，即風險責任。

風險責任，也叫客觀責任，或者無過失責任，根據《民法典》477 條第二款的規定，它具有例外性質，只有在法定的情況下當事人才能夠在沒有過失的時候承擔賠償責任。

在沒有過失的情況下，法律基於車輛本身具有的危險性尤其是在道

路上行走的危險而規定了在造成損害時的特別風險責任。重型車輛的車主在上訴狀的結論第五點所列舉的危險的情況只是車輛風險的一部分，而用其中所列舉的情況以排除其車輛的風險責任是明顯不能成立的。車輛因其機械的運作方式、行進的速度以及其他超越人力控制限度的性質等因素都是車輛固有的危險，即使車輛不在行駛中亦然（第 496 條第一款）。

《民法典》第 496 條確定了在陸上行走的車輛的交通意外的風險責任，並規定構成這個責任所取決的兩個要素：（一）責任人對造成損害的車輛存在實際管理，（二）車輛被用於責任人的自身利益。

所謂對車輛的實際管理，就是某人事實上享受著或者受惠於車輛的好處，並因此對車輛的運行實施控制。這種情況下，就排除了不為自身利益而以受權人的身份出現並接受他人命令的司機的客觀責任。

而在車輛碰撞的情況下，《民法典》第 499 條規定：

“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。”

上訴人 B 保險公司提出原審法院應該證實兩車沒有正面的撞擊，而是電單車碰到重型車左後輪部分而滑倒，摔倒在車的旁邊。寫明兩車沒有正面相撞的事實似乎是畫蛇添足，而上訴人提到的電單車“接觸”重型車的提法卻沒有事實根據。

現在最重要的是，依照已證事實，可以確定屬於第 499 條所規定的

兩車相撞以及由此而產生的風險責任的情況。

重型車輛的車主認為既然電單車也是車輛也有風險，為何僅確定重型車存在風險責任。很明顯，原審法院的認定符合上引第 499 條第一款的規定：“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”。

重型車輛的車主在本案中並沒有對其左邊車輪的“花損”或者凹痕提出賠償請求，所以原審法院僅就受害人一方的損害作出認定。

上訴人還主張《民法典》第 498 條規定的責任排除的情況。

第 498 條 在規定責任的排除的問題時寫道：“第 496 條第一款及第三款所定的責任，僅在就事故的發生可歸責於受害人本人或第三人時，或事故係由車輛運作以外的不可抗力原因所導致時，方予排除，但不影響第 500 條規定的適用”。

一方面，上訴人主張的受害人的過失不能成立，就不可能訴諸此排除情況；另一方面，上訴人所主張的在風險分擔的時候結合受害人事前曾飲酒的事實來認定同樣也是不能成立的，因為原審法院沒有證實是次意外是由於被害人的過錯，尤其是意外是由於其受酒精影響下駕駛或違反任何法律或道路交通法的規定而導致。既然不能用於排除風險責任，何來用於分擔風險責任？

因此，所有上訴人這方面的上訴理由不成立。

(六) 適用法律錯誤 – 賠償金額的確定

在確定了賠償責任制後，現在就是確定賠償金額的時候了。

上訴人認為：

- 第一、即使風險責任成立的話，根據《民法典》第 501 條和配合適用十月二十八日第 57/94/M 號法令第 6 條第 1 款及其附件 I 汽車民事責任保險金額之最低限額表規定，賠償最高限額為上訴人車輛的最低投保額，即澳門幣 2,000,000 元。
- 第二、受害人的家屬從來沒有就支付予受害人撫養費這方面提出請求，有違《民事訴訟法典》規定的處分原則，第 564 條第 1 款的規定；而即使必須支付此款項，也應該按照一次性兌現而應該相應減少金額的規則予以減少，並減去其本人的生活費用；
- 第三、原審法院沒有扣除已經支付的慰問金 50000 元；
- 第四、確定死亡賠償金額判定 50 萬為合適，而不應該為 80 萬；
- 第五、而對死者家屬的賠償也以每人 6 萬，共 18 萬為合適；
- 第六、喪葬費的確定不應該包括宗教的葬禮部分支出，接受 36330 澳門元的數額；

下面我們注意看看。

(6.1) 風險責任的賠償最高限額

上訴人有道理。既然沒有能夠確定司機的過錯，那麼所要承擔的責任就應該完全依照《民法典》關於風險責任規定的賠償規則進行確定。

《民法典》第 501 條規定：

“一、基於交通事故而須作之損害賠償，如應負責任之人無過錯，

則每一事故之最高限額：如一人或多人死亡或受傷害，為法律對造成事故之車輛之類別所規定之汽車民事責任強制保險之最低金額；如對物造成損害，即使有關之物屬不同所有人所有者，為上述金額之一半。

二、彌補之優先次序，以及以年金方式定出損害賠償時確定年金之標準，為有關汽車民事責任強制保險之法律所規定者。”

根據應該承擔風險責任的有關車輛的保險（第 180 頁的保單）最高賠償金額，責任人僅承擔所定的 2 百萬元的賠償金額。由於車主已經將其責任轉移到保險公司，那麼，最高能夠賠償的金額全由保險公司承擔。車主應該不承擔賠償責任。

（6.2）撫養費

上訴人認為民事請求人沒有請求這方面的賠償，而做出這方面的判決為超出請求的決定。

完全沒有道理。

根據民事請求書第 27、28 條，很明顯原告提出了這方面的請求，只是原告沒有稱之為撫養費，而是“家庭開支”。兩者完全是一回事，上訴人的主張根本就是吹毛求疵的理由。

不過，其所主張的應該減去死者本人的生活費用以及按照一次性兌現而應該相應減少金額的規則予以減少的提法確實有道理的。

首先，雖然死者將幾乎 80% 的收入用於家庭開支自己仍然留下 20%，但是其所指出的 80% 應該屬於家庭生活費用，包括本人的衣食住行。因此，我們覺得死者除了自己已經留下的 20% 外，可以再減去 1000 元比

較合理。

其次，死者死亡時為 47 歲，在請求賠償 18 年的撫養費的因一次性兌現的折算比例，因要考慮將來的通脹情況，計算賠償的年數的長短，受惠的金額以及人數不同而有別。因此，我們將根據慣常的做法，考慮各種因素確定一個合適的折算率。

由於民事原告在從屬上訴中認為：一、事過 4 年（至今近 8 年），從來沒有提前收取，這 4 年應該是到期部分，不應該折扣；二、未到期部分接受按 2/3 折算，我們必須一起審理此問題。

實際上，事故發生至今（2006 年 3 月 2 日起）已經滿 8 年，原審法院所確定的 12 年的賠償其中 8 年已經是到期賠償金額，理論上應該不予以折算。然而，法律在賦予其次權利的基礎就是一種損失的預見性，法律假設它存在，而非實際發生的。即使是到現在當事人沒有收到的賠償部分也是一種沒有實際存在過但法律假設其存在的權利。如果我們將此部分視為到期的賠償金額，就將失去法律的基礎。

不過，當事人因訴訟期間的拖延而到現在還沒有收取的因素完全可以成為確定兌現的減免係數的高低的考慮內容，就是說，基於此而相應提高係數值。

雖然當事人接受 2/3 的折算率，但是由於當時才過 4 年，而從現在來算剩下的時間很短了，折算率不應該太少，我們認為還是按 90% 計算比較合理。

因此，在計算這方面的賠償時，考慮到上訴人對每月的撫養費金額以及年數再沒有爭執，那麼，只要將原審法院確定的每月 8000 元減去 1000，持續 12 年，共澳門幣 1,008,000.00 元，再乘於 90% 得出的澳門幣

907,200.00 元即可。

(6.3) 慰問金的扣除

重型車車主在上訴中認為原審法院在確定賠償金額的時候應該減去其之前支付給死者家屬的伍萬慰問金。

事實上，原審法院證實第二民事被告，即重型車車主支付了澳門幣 \$50,000.00 元予被害人的家屬作慰問金。

既然是慰問金，我們應該理解車主應該是出於人道立場以慰問的方式安撫受害家屬，而非損害賠償的一部分。因此，主張這部分的扣除沒有事實根據。

(6.4) 生命權的損害賠償以及死者家屬的精神損害賠償

生命權的損害賠償也是屬於精神損害賠償之列。根據《民法典》第 489 條規定，精神損害賠償之金額，由法院按衡平原則定出，而在任何情況下，均須考慮第 487 條所指的情況；如屬受害人死亡的情況，不僅得考慮受害人所受的非財產損害，亦得考慮按上款的規定享有賠償請求權者所受的非財產損害。

也就是說，本案所涉及的是因汽車的風險而產生的精神損害賠償或非物質損害賠償金額的訂定，由法官依公平公正原則作出，而法官只能根據每一個案中已證事實及具體情況作出考慮，³ 而不可能以其他個案或判決中某個可量化之項目作為衡量精神損害賠償的指標，更

³ 參見中級法院 2000 年 6 月 15 日第 997 號民事上訴案合議庭裁判

不可能存在一計算精神損害賠償之公式。⁴

我們理解，人的生命以及身心的健康是無價的，法律規定對受害人的精神損害賠償也不過是通過金錢的賠償讓受害人的到一些精神安慰而已，而不能理解為完全的肉體的價值化。

原審法院所確定的 80 萬澳門元的賠償根本沒有過高之夷，而上訴人主張的 50 萬澳門元的賠償卻明顯賤化人的生命權的價值。

同樣，原審法院依照受害人的家屬固有的精神損害求償權（《民法典》第 489 條第三款），考慮到喪失至親之痛，確定每人 20 萬並不為過。

民事被告上訴人這方面的上訴理由也是不成立的。

另一方面，民事請求人提出這方面的從屬上訴，要求判處其請求的 100 萬澳門元生命賠償。

雖然，我們認為生命是無價的，但是，這方面的賠償是原審法院在衡平原則下做出的，只有在確定的金額存在明顯不合適或者顯失公平的情況下才有介入的空間。即使我們曾經在其他案件確認過人的生命權的賠償價值為 100 萬，而在本案中我們也不能說原審法院確定的 80 萬元明顯過低，故我們不能改判。

因此，原告的從屬上訴這方面的理由不成立。

（6.6）喪葬費的確定

⁴ 參見中級法院 2005 年 4 月 7 日第 59/2005 號刑事上訴案合議庭裁判。

上訴人認為這方面的賠償金額不應該包括死者的靈位安放的宗教的儀式部分的支出（42272 澳門元），接受 36330 澳門元的數額。

上訴人沒有道理。

首先，我們要明白，《民法典》第 488 條第一款確定受害人的損害賠償包括喪葬費時並沒有排除死者靈位安放的宗教的儀式費用。

其次，這些費用也是因為意外所造成的“一切費用”的一部分，這是死者家屬作為尊重死者本身的一種儀式，並不是多餘的，這跟每個人的信仰有關。如果當事人覺得只有這樣才能夠讓死者得到安息，這方面的費用不能不列入喪葬費之中。何況這筆費用並不是一般人明顯不能接受的水平，也不是一個過分的請求。

上訴人這方面的上訴理由不能成立。

那麼，所有的賠償金額計算如下：

財產損失方面： $924000 + 42272 + 36330 = 1002602$ 澳門元

非財產損失方面： $800000 + 200000 \times 3 = 1400000$ 澳門元

共計 $1002602 + 1400000 = 2402602$ 澳門元

由於保險最高賠償金額為 2000000 澳門元，那麼，只能判處 B 保險公司承擔這個賠償責任，並開釋對車主的請求。

至於各民事原告所得金額，按比例分配。

四.決定：

綜上所述，中級法院合議庭裁定主上訴人和從屬上訴人的上訴理由部分成立，決定

- 判決 B 保險公司支付所有民事原告共計 2000000 澳門元的財產和非財產的損害賠償，加上即日起算直至完全支付的法定利息。
- 開釋對被告 A 工程有限公司以及 F 的請求。

主上訴訴訟費用由 B 保險公司和民事原告按敗訴比例分擔，從屬上訴的訴訟費用由從屬上訴人負責。

確定 F 在本上訴程序中的辯護費 3000 澳門元，由終審法院院長辦公室支付。

澳門特別行政區，2014 年 4 月 3 日

蔡武彬
(裁判書製作人)

José Maria Dias Azedo (司徒民正)
(第一助審法官)
(Vencido, segue declaração de voto)

陳廣勝
(第二助審法官)

Declaração de voto

Não subscrevo o douto Acórdão que antecede dado que sou de opinião que a decisão recorrida está inquinada com o vício de “contradição insanável”, pois que nela se dá como “não provado” que a “viatura conduzida pelo arguido «embateu» no motociclo conduzido pelo ofendido”, (facto constante da acusação), dando, igualmente, como “não provado”, que (foi) o “ofendido (que) perdeu o controlo do seu motociclo indo embater na viatura conduzida pelo arguido”, (facto constante da contestação apresentada pela demandada seguradora), afirmando-se depois que houve uma “colisão de veículos”.

Macau, aos 03 de Abril de 2014