

## 上訴案第 777/2019 號

上訴人：A

被上訴人：B

# 澳門特別行政區中級法院合議庭判決書

## 一、案情敘述

澳門特別行政區刑事起訴法庭控告嫌犯 B 為直接正犯，其既遂行為觸犯：

- 一項澳門《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項所規定及處罰的「危險的駕駛道路上之車輛罪」及
- 一項澳門《刑法典》第 142 條第 1 款[配合第 3/2007 號法律第 93 條第 1 款及第 94 條第(一)項]所規定及處罰的「過失傷害身體完整性罪」，並提請初級法院以合議庭普通訴訟程序對其進行審理。

被害人 A 對嫌犯 B 提出民事損害賠償請求 ( 請求狀載於卷宗第 193 頁至第 200 頁，為著適當的法律效力，其理據在此視為全部轉錄 )，要求判令民事損害賠償被請求人支付其合共澳門幣 285,535 元損害賠償，其中：

- 財產損害賠償：合共澳門幣 185,535 元；
- 非財產損害賠償：澳門幣 100,000 元；
- 法定延遲利息：自判決作出之日起至完全支付為止。

初級法院刑事法庭的合議庭在第 CR3-18-0302-PCC 號案件中，經過

庭審，最後判決：

1. 嫌犯 B 被起訴為直接正犯，其既遂行為觸犯：
  - 澳門《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項所規定及處罰的一項「危險的駕駛道路上之車輛罪」，罪名不成立；及
  - 澳門《刑法典》第 142 條第 1 款[配合第 3/2007 號法律第 93 條第 1 款及第 94 條第(一)項]所規定及處罰的一項過失傷害身體完整性罪罪名不成立。
2. 合議庭裁定民事損害賠償請求人的訴訟理由不成立，駁回民事損害賠償請求人的訴訟請求。

民事請求人 A 不服判決，向本院提起了上訴：

1. “車輛剎車制動系統異常只會令車輛無法剎停，而不會令車輛失控”。而在車輛打滑的情況下強行剎車會造成車輛失控更嚴重，這是典型操作錯誤。
2. 在整個證據鏈中，基本上已可連貫成合理指向“嫌犯因駕駛車輛加速超越兩部車輛後，而因路面為微彎及下斜及車速過高而操控不當而失控”，在這一部份明顯是嫌犯駕駛行為上沒有達到謹慎駕駛的標準。
3. 據上述事實已足以認定嫌犯駕駛行為存有過錯，制動系統即使有影響亦不能阻礙嫌犯存有過失。
4. 被上訴判決在認為未能證明的事實中，最少應改為獲證實如下事實：駕駛 ML-59-XX 重型汽車超車期間，嫌犯單手拿著手提電話。嫌犯駕駛 ML-59-XX 重型汽車越過對向車道並駛了一段距離。當時被害人見狀立即喝止嫌犯，但嫌犯沒有理會。接着，嫌犯加速超逾兩部貨車後返回左行車道，但由於過高車速(40-50km/h)及單手拿著手提電話，導致所駕駛之 ML-59-XX 車輛失控。嫌犯在有意識的情況下，明知駕駛禁止使用流動電話，有義務根據道路的特徵調整車速，使其車輛可在前方無阻且可見空間內安全停車，因而導致是次交通事故。嫌犯清楚知道其行為是法律所不容，且會受法律制裁。

5. 被上訴之判決沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項規定之審查證據明顯錯誤之瑕疵。

6. 根據《刑事訴訟法典》第 139 條第 1 款，如為理解或審查有關事實而需要特別之技術、科學或藝術知識，則借助鑑定證據。對車輛制動系統問題應以鑑定方式進行。

7. 根據《道路交通規章》第 29 條第 4 款 a 項規定，腳制動器應可使車輛最多 V2/100M 之距離停下。故此可肯定，制動器之檢驗並非如證人 C 般以目測得出結論，而亦是同樣理由，卷宗內的鑑定報告未能得出結論。

8. 證人 C(維修工人)，其以證人身份作證，而其作證內容屬鑑定證據範疇，其所作之證供不應獲得接納，尤其指制動系統不好，既無具體測試，亦無作任何記錄，但其證言卻被作為證據予以考慮是違反《刑事訴訟法典》第 139 條第 1 款規定。

9. 被上訴之判決沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款之適用法律錯誤。

10. 被上訴判決在認為“民事損害賠償請求人之上述損失是民事損害被請求人之行為直接必然造成”未獲證明是明顯的錯誤，被上訴判決存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 C 項之審查證據明顯有錯誤之瑕疵。

11. 被訴法判決沒有考慮是否存在風險責任的問題，存有遺漏審查的瑕疵。

12. 原審法院沒有審理有否存在風險責任的問題已構成《民事訴訟法典》第五百七十一條第一款 d 項第一部份規定的遺漏審理的瑕疵，可通過上訴由上訴法院宣告民事判決部份無效。

綜上所述，請求中級法院合議庭各法官 閣下接納本上訴，並廢止被上訴合議庭裁判，改判民事請求理由成立並作出相應判處。

民事被請求人 B 就上訴人 A 所提出的上訴作出答覆：

審查證據方面有錯誤

1. 上訴人認為原審法院在認定獲得事實時存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項規定的瑕疵，但除了應有的尊重外，被上訴人不能認同上訴人當中所依據的觀點。

2. 正如原審法院所引述，根據《民法典》第 477 條、第 557 條、第 564 條及第 498 條的規定，因不法事實所生之賠償責任須同時滿足存在五個要件：1)事實，即自願的作為或不作為；2)行為的不法性，即侵犯他人權利或侵犯旨在保護他人利益之法律規定；

3. 雖然，上訴人主張車輛因失控而發生意外，而車輛失控是由於被上訴人有過錯地作出不法行為所造成，且已證明被上訴人駕車發生意外而引致上訴人受傷，故彼此之間存在因果關係。

4. 但被上訴人於預審聲請書及答辯狀中均已申明，被上訴人之所以於案發當時駕駛著涉案車輛，是緣於被上訴人打算購買涉案車輛前進行試車，透過卷宗書證以及被上訴人提交證明均顯示有可能是因為事故之前涉案車輛本身的制動存有問題（轉向軟尺毀爛）而導致本案交通意外發生，是屬於不可抗力的原因。

5. 而縱觀被上訴判決不論刑事抑或是民事部分的判定（見判決書第 12 頁至第 13 頁、第 15 頁），可見，在具體分析相關的證據方面，原審法院除了聽取了被上訴人在審判聽證中所作的聲明，亦在審判聽證中聽取了案中證人（包括上訴人）的證言，審查了案中的文件等。原審法院客觀分析上述種種證據，並根據自由心證原則對被上訴人是否實施了有關罪行的事實做出判斷。

6. 從經驗法則及邏輯的角度考慮，原審法院是基於無法排除本案意外非由涉案車輛剎車制動系統異常所造成，根據存疑從無原則下不足以認定涉案車輛失控是因被上訴人車速過快而導致的，在此當中並不存在原審法院在審查證據方面沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項規定的明顯錯誤的瑕疵。

7. 事實上，上訴人是在質疑原審法院對事實的認定，以表達他對合議庭所認定的事實的不同意見來試圖質疑法官的自由心證，這是法律所不允許

的，因為上訴人不能僅以其個人觀點為由試圖推翻原審法院所形成的心證。

8. 而在本案中，原審法院在審查證據方面並未違背以客觀的、合乎邏輯及符合常理的方式審查分析證據的準則或經驗法則。

9. 故此，被上訴人認為上訴人的所依據的上訴理由不能成立。

違反法律

10. 上訴人認為被上訴判決存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款、第 139 條規定違反法律的瑕疵。但除了應有的尊重外，被上訴人不能認同上訴人當中所依據的觀點。

11. 根據證人 C 發的證言 ( 見判決書第 12 頁 )，其為涉案車輛的維修員，並講述其觀察涉案車輛在意外發後後軀尺及製動系統的狀況及其損毀程度、從損毀程度推測可能導致損毀的原因，此等作證內容正正是證人從維修涉案車輛的過程所獲知的。故此，應屬於《刑事訴訟法典》第 115 條所規定的證言之標的及範圍之內，而並非如上訴人所指屬鑑定證據的範疇。

12. 其次，交通事務局補充作出的失事車輛損毀專業鑑定報告同樣是針對涉案車輛在意外發生後以目視檢驗方式作出，其所接觸到的車輛亦不是原始可鑑定的情況。而且，上述專業鑑定報告亦指出未能判斷轉向尺是否在交通意外前已經毀爛，亦未能判斷是否為本次交通意外之唯一原因。

13. 此外，值得注意的是，被上訴判決已證實，“嫌犯將車加速超越了上述兩部車輛之後，回到原行駛線路，因未能查明的原因，ML-59-XX 重型汽車失控及往左邊直衝，撞向路旁的石緣及數棵樹後停下…… ( 見判決書第 6 頁 )”，亦即是本案事故令涉案車輛與路旁的石緣及樹碰撞；但上述專業鑑定報告卻指出，“轉向尺並沒有發現受到異常碰撞”。被上訴人認由此可以合理推斷得出，涉案車輛的轉向尺出現毀爛的原因好有可能是在發生交通意外前已存在，因為轉向尺是在沒有受到碰撞的情況下而事實上有毀爛，而轉向尺毀爛就正正會導致車輛轉向系統失效，令駕駛員未能有效控制車輛轉向 ( 粗體及底線為本人所加 )。

14. 何況，被上訴人非為涉案車輛的車主或慣常駕駛者，而且眾所周知汽車屬於消耗品之一，被上訴人根本不可能知悉涉案車輛本身是否存有缺

陷，亦根本不可能知道涉案車輛在行駛過程的下一刻會否存在缺陷，所以不能單憑被上訴人曾將涉案車輛加速，便推論該車的制動系統性能良好或不存在嚴重至影響駕駛的瑕疵。

15. 事實上，原審法院是分析了在審判聽證中所得之證據，特別是被告上訴人、上訴人及各證人之聲明，結合在審判聽證中審查的書證及其他證據後作出事實判斷（見判決書第 13 頁），而並非單憑證人 C 發的證言便斷定涉案車輛制動系統性能存有疑問。

16. 故此，被告上訴人認為上訴人的所依據的上訴理由不能成立。

#### 遺漏審查

17. 上訴人認為原審法院在本案中沒有審理有否存在風險責任的問題已構成《民事訴訟法典》第 571 條第 1 款 d) 項第一部分規定遺漏審理的瑕疵。但除了應有的尊重外，被告上訴人不能認同上訴人當中所依據的觀點。

18. 作為民事原告方的上訴人及民事被告方的被告上訴人，均從來沒有在民事請求聲請書或答辯狀中提出以風險責任為依據要求原審法院判處被告上訴人負賠償的責任。

19. 那麼，根據法官僅審理當事人提出之問題的規則《民事訴訟法典》第 563 條第 3 款上判部分規定），被告上訴人認為上訴人的所依據的上訴理由不能成立。

20. 即使不這樣認為，原審法院已認定被告上訴人無過錯作出任何不法性行為導致上訴人的財產出現損失（見判決書第 15 頁）。

21. 根據《民法典》第 477 條第 2 款的規定，風險責任是具有例外性質，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。在風險責任的情況下，上訴人作為受害人負起證明事實和損害間的因果關係的證據責任。

22. 但按照被告上訴判決的獲證事實（見判決書第 6 頁至第 8 頁）當中，並無證實存在《民法典》499 條規定車輛碰撞的事實。

23. 而且，透過被告上訴判決關於民事損害賠償請求部分論述了風險責

任相關的法律規定，足以顯示原審法院針對本案中是否存在風險責任的問題進行了審理（見判決第 14 頁）。

24. 故此，原審法院並不存在《民事訴訟法》第 571 條第 1 款 d) 項第一部分規定的遺漏審理的瑕疵。

綜上所述，請求尊敬的中級法院法官 閣下裁定本案上訴人的所依據的上訴理由均不能成立，駁回上訴人之民事訴訟請求。

駐本院助理檢察長基於純屬民事事宜沒有提出法律意見。

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、事實方面

案件經庭審辯論後查明以下已證事實：

- 2016 年 11 月 20 日上午約 11 時 35 分，嫌犯 B 駕駛 ML-59-XX 重型汽車，載著被害人 A，沿九澳高頂馬路行駛，行車方向由九澳高頂圓形地往石排灣圓形地。

- 在行駛至案發地點前，因前方有兩部重型汽車（ME-64-XX 及 MD-92-XX）慢駛，故嫌犯駕車越過虛線，進入逆行車道，超越該兩部車輛。

- 嫌犯將車加速超越了上述兩部車輛之後，回到原行駛線路，因未能查明的原因，ML-59-XX 重型汽車失控及往左邊直衝，撞向路旁的石緣及數棵樹後停下，導致被害人受傷及 ML-59-XX 重型汽車損毀。

- 被害人的右下眼臉挫裂傷，共需 10 日康復。以傷勢而言，對被害人的身體完整性造成普通傷害（參閱卷宗第 44 頁之臨床法醫學鑑定書）。

- 嫌犯的上述行為導致屬於民政總署的設施損毀，維修費用為澳門叁萬陸仟玖佰壹拾元（MOP\$36,910.00）。

- ML-59-XX 重型汽車向 XX 保險有限公司購買了汽車民事責任之強

制性保險，保單編號為 00087280，每起意外賠償金額上限為澳門幣 400 萬元。

- 意外發生後，民事損害賠償請求人立即被送往鏡湖醫院接受診治及手術；手術完成之後，接受定期門診複診。民事損害賠償請求人共花費醫療費用合共澳門幣 18,005 元。

- 手術之後，民事損害賠償請求人右眼淚小管未能修復，故前往香港 XX 眼科中心作進一步檢查診症，花費了港幣 1,000 元，相當於澳門幣 1,030 元。

- 民事損害賠償請求人為上述 ML-59-XX 重型汽車車主之一及司機；作為司機之收入，每月約澳門幣 18,000 元；作為車主之一的收益，每月約澳門幣 21,000 元。

- 因是次意外所受之傷，民事損害賠償請求人自 2016 年 11 月 20 日至 12 月 8 日不能上班。

- 2017 年 5 月 10 日，民事損害賠償被請求人（即：嫌犯）將上述 ML-59-XX 重型汽車維修好。

- 因車輛一直沒有維修好，民事損害賠償被請求人於 2017 年 2 月 6 日開始於中澳旅行社有限公司工作，任職司機。

- 這樣，民事損害賠償被請求人不能上班合共 78 天，作為司機，共失去工作收入澳門幣 46,800 元。

- 由於 ML-59-XX 重型汽車維修期間不能使用，作為車主，民事損害賠償被請求人共失去收益共澳門幣 119,700 元。

- 因右眼淚小管未能修補重建，手術後需長期接受抗炎治療，右眼時常溢淚，造成民事損害賠償請求人左肩和上臂挫傷，至今仍經常感到不適。

另外證明下列事實：

- 根據刑事紀錄證明，嫌犯無犯罪記錄。

- 嫌犯聲稱為無其受教育程度為大專，商人，月收入約澳門幣 20,000 元，需供養妻子及兩名孩子。



### **未獲證明之事實：**

- 起訴書、刑事答辯狀、民事損害賠償請求狀及民事答辯狀中其餘與上述獲證事實不符之重要事實未獲證明屬實，特別是：

- 未獲證明：駕駛 ML-59-XX 重型汽車期間，嫌犯單手拿著手提電話並使用微信軟件與他人通訊。

- 未獲證明：嫌犯駕駛 ML-59-XX 重型汽車越過劃在車道上的實線駛至對向車道，並逆駛了一段距離。

- 未獲證明：當時被害人見狀立即喝止嫌犯之危險行為，但嫌犯沒有理會。

- 未獲證明：接著，對向車道有一輛輕型汽車（編號不詳）駛至，嫌犯立即將車加速，並在輕型汽車與兩部貨車（ME-64-XX 及 MD-92-XX）之間的空隙穿越，但由於車速過高，導致 ML-59-XX 重型汽車失控。

- 未獲證明：嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，故意在公共道路上違反行車規則駕駛車輛，因而對道路上的其他使用者的生命造成危險、以及對他人之身體完整性及財產完全造成嚴重危險。

- 未獲證明：嫌犯在有意識的情況下，明知駕駛時禁止使用流動電話，以及未能確定其超車操作不會引致其車輛與同向或對向行駛的車輛碰撞的危險，不應開始超車，另外，亦有義務根據道路的特徵調整車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，但嫌犯並沒有這樣做，因而導致是次交通事故，嫌犯的行為違反了謹慎義務，雖然嫌犯不接受交通事故之發生，但其過失對被害人的身體完整性及健康造成傷害。

- 未獲證明：嫌犯清楚知道其行為是法律所不容，且會受法律制裁。

- 未獲證明：民事損害賠償請求人之上述損失是民事損害賠償被請求人之行為直接必然造成的。

- 其他，或未獲證明，或對裁判顯示不重要，或為結論，或為法律見解。

### 三、理由說明

上訴人在其上訴理由中認為：

第一，在整個證據鏈中，基本上已可連貫成合理指向“嫌犯因駕駛車輛加速超越兩部車輛後，而因路面為微彎及下斜及車速過高而操控不當而失控”，在這一部份明顯是嫌犯駕駛行為上沒有達到謹慎駕駛的標準。據上述事實已足以認定嫌犯駕駛行為存有過錯，制動系統即使有影響亦不能阻礙嫌犯存有過失。原審法院在認定獲得事實時存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項規定的瑕疵；

第二，根據《道路交通規章》第 29 條第 4 款 a 項規定，腳制動器應可使車輛最多  $V^2/100M$  之距離停下。故此可肯定，制動器之檢驗並非如證人 C 般以目測得出結論，而亦是同樣理由，卷宗內的鑑定報告未能得出結論。證人 C(維修工人)，其以證人身份作證，而其作證內容屬鑑定證據範疇，其所作之證供不應獲得接納，尤其指制動系統不好，既無具體測試，亦無作任何記錄，但其證言卻被作為證據予以考慮是違反《刑事訴訟法典》第 139 條第 1 款規定。被上訴之判決沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款之適用法律錯誤。

第三，原審法院在本案中即使在沒有過錯責任的情況下，沒有審理有否存在風險責任的問題已構成《民事訴訟法典》第 571 條第 1 款 d)項第一部分規定遺漏審理的瑕疵，造成判決書無效的後果。

最後請求廢止被上訴合議庭裁判，改判民事請求理由成立並作出相應判處。

我們看看。

#### (一) 審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵

審查證據中的明顯錯誤是指已認定的事實互不相容，也就是說，已認定的或未認定的事實與實際上已被證實的事實不符，或者從一個被認定的事

實中得出在邏輯上不可接受的結論。錯誤還指違反限定證據的價值的規則，或職業準則。錯誤必須是顯而易見的，明顯到一般留意的人也不可能不發現。<sup>1</sup>

從上訴人所提出的上訴理由可見，上訴人指責原審法院認定了可以證明嫌犯存在過失的事實為未證事實，陷入了審查證據方面的明顯錯誤的瑕疵。但是，我們知道，嫌犯/民事被告是否存在過錯屬於一個法律問題，也就是說即使原審法院沒有認定下列結論性事實，如果根據其他客觀事實我們同樣可以通過進行推論得出相同的結論的：

“未獲證明：嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，故意在公共道路上違反行車規則駕駛車輛，因而對道路上的其他使用者的生命造成危險、以及對他人之身體完整性及財產完全造成嚴重危險。

未獲證明：嫌犯在有意識的情況下，明知駕駛時禁止使用流動電話，以及未能確定其超車操作不會引致其車輛與同向或對向行駛的車輛碰撞的危險，不應開始超車，另外，亦有義務根據道路的特徵調整車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，但嫌犯並沒有這樣做，因而導致是次交通事故，嫌犯的行為違反了謹慎義務，雖然嫌犯不接受交通事故之發生，但其過失對被害人的身體完整性及健康造成傷害。

未獲證明：嫌犯清楚知道其行為是法律所不容，且會受法律制裁。”

那麼，我們必須看看原審法院在認定其他足以顯示嫌犯的過失的事實的時候是否存在審查證據的錯誤。

從原審法院的判決書的“事實之判斷”一節所陳述的，合議庭在列舉了形成心證所依據的證據之後，進行了以下的批判性證據衡量：

“關於嫌犯是否在駕駛過程中使用手提電話：綜合卷宗所得之證據，除了嫌犯和被害人各執一詞的聲明，缺乏其他證據輔助（例如，嫌犯手機內的通訊記錄，電信公司關於嫌犯使用電話或網絡的記錄資料）的情況下，不能毫無疑問地認定嫌犯在駕駛過程中使用手提電話的行為。

---

<sup>1</sup> 參見終審法院於 2001 年 3 月 16 日，在第 16/2000 號刑事上訴案的判決。

關於嫌犯是否在實線路段超速以及是否在前面兩部車及一部對向行駛的車輛中間穿插，根據卷宗所得之證據，特別是嫌犯、被害人和證人 D 的聲明，合議庭認為該等事實不獲證明屬實。

關於嫌犯是否因車速過快而導致車輛失控，根據卷宗所得之證據，特別是嫌犯、被害人和證人 D 之聲明，結合車輛失控之後停下的位置、車輛損毀的情況，另外，根據車輛之檢查資料，雖然卷宗之證據不能認定意外必然由車輛剎車制動系統異常造成，但是，亦無法排除這一可能。綜合本案所得之證據所顯示的各種因素，合議庭認為，本案所獲之證據不充分，根據存疑從無原則，不足以認定涉案 ML-59-XX 重型汽車失控是因嫌犯車速過快而導致的。

基於此，嫌犯被控告的重要事實不獲證明屬實。”

我們知道，根據《刑事訴訟法典》第 114 條規定，法官根據自由心證原則，按一般經驗法則和常理來評價各種被審查及被調查證據的證明力，以認定或否定待證事實。這種自由心證基本是不能對抗的，除非出現法律規定的瑕疵，如《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款所規定的瑕疵。而上訴法院進行這些瑕疵的存在的確認，除了通過對比已證事實和未證事實本身外，主要是通過原審法院的理由說明，從中確認是否在認定事實過程中存在有關的事實瑕疵。

法律要求法院在審理證據的時候必須對證據作出批判性分析，尤其是指出作為心證所依據的證據。法院所採納的證人的證言並作出理由說明，只要不存在違反一般生活常理，所得出的結論完全是法官的自由心證的範圍，不能成為上訴的標的。

就本案的審查證據方面，原審法院經嚴格、客觀、綜合及批判分析了在審判聽證中所得之證據，特別是嫌犯、民事損害賠償請求人及各證人之聲明，結合在審判聽證中審查的書證及其他證據後，原審合議庭認定了上述的已證和未證的事實的，並且從其列舉的證據以及都證據的衡量來看，並沒有出現明顯違反證據規則以及一般經驗法則的情況，也就不能確認上訴人所指的事實瑕疵。

## (二) 違反《刑事訴訟法典》第 139 條的規定

上訴人在這部分的上訴理由意圖質疑原審法院對沒有進行鑒定的證據作出衡量。

沒有理由。

首先，根據原審法院的審查證據方面的說明可見：“證人 C 發在審判聽證中作出聲明。證人表示：ML-59-XX 重型汽車是證人維修的。車輛的軟尺斷了，不清楚斷裂原因，有可能是部分腐蝕了，也有可能撞擊的作用，因為斷痕有新痕也有舊痕。軟尺斷了之後，車輛便沒有方向了。車輛的製動系統不好，老化了。原裝軟尺是一條的，是一體成型的，而涉案車輛的軟尺不是原裝的，駁回位置是焊接的。原裝一體的被撞之後一般會彎曲，不會折斷。”

很明顯，身為涉案車輛的維修員證人 C 發講述其觀察涉案車輛在意外發後後軟尺及製動系統的狀況及其損毀程度、從損毀程度推測可能導致損毀的原因，此等作證內容正是證人從維修涉案車輛的過程中所獲知的，屬於《刑事訴訟法典》第 115 條所規定的證言的標的及範圍之內，而並非如上訴人所指屬鑒定證據的範疇。

其次，交通事務局補充作出的失事車輛損毀專業鑒定報告同樣是針對涉案車輛在意外發生後以目視檢驗方式作出，其所接觸到的車輛亦不是原始可鑒定的情況。而且，上述專業鑒定報告亦指出未能判斷轉向尺是否在交通意外前已經毀爛，亦未能判斷是否為本次交通意外之唯一原因。故被上訴人於預審聲請書中提出的交通意外屬於不可抗力的原因的預審理由，已經被刑事預審法官駁回了（參見卷宗第 169 頁）。

從這點上顯示，上訴人所提出的涉及車輛的運行性能對交通意外產生的原因的事實，已經成為不重要的事實了（尤其是可能對上訴人本人不利的事實）。

因此，原審法院這部分的證據衡量不存在法律適用的錯誤。

### (三) 遺漏審理的瑕疵

上訴人認為原審法院在本案中沒有審理有否存在風險責任的問題已構成《民事訴訟法典》第 571 條第 1 款 d) 項第一部分規定遺漏審理的瑕疵。

我們知道，《民事訴訟法典》第 571 條第 1 款 d 項所規定的無效理由，只有在判決未能決定當事方提出的任何問題時才應宣布因缺乏審理的瑕疵為由的判決無效，除非該問題的決定受到另一判決結果的影響。

終審法院於 2010 年 1 月 13 日在案件第 36/2009 號上訴案的裁判中寫到：“當裁判沒有專門就司法上訴中提出的瑕疵作出審理，但針對與其有關聯的問題，即沒有就應由其審理的問題進行審理，這是裁判無效的原因。”

而這所指的缺乏審理的乃法院缺乏審理當事人所提出的“問題”。

正如我們一直引用的 Alberto dos Reis 教授的教義所指導的，“有必要不要將當事方提出的問題與他們為了主張其主張而提出的理由或論點混為一談。事實上，他們是不同的事情：不審理應該審理的問題和對當事人提出的任何考慮、爭論或理由不予以考慮。當各方向法院提出問題時，在一些理由或理由上主張其觀點，重要的是法院應該對提出的問題作出決定，而不是評估他們所有的請求所賴以支持的主張或者理由”<sup>2</sup>。

我們知道，在刑事訴訟中，法院對構成訴訟標的事實由審理的義務，不予以審理有可能構成事實的不足的瑕疵，因為這些事實構成訴訟的標的而且法院所基於作出正確裁判的必要事實。

#### “第 496 條 (由車輛造成之事故)

一、實際管理並為本身利益而使用任何在陸上行駛之車輛之人，即使使用車輛係透過受託人為之，亦須對因該車輛本身之風險而產生之損害負責，而不論該車輛是否在行駛中。

二、不可歸責者按第四百八十二條之規定負責。

三、為他人駕駛車輛之人，須對因該車輛本身之風險而產生之損害

---

<sup>2</sup> 參見教授的《Código de Processo Civil anotado》，Volume V, Coimbra Editora, 1981 (reimpressão), 第 143 頁。

負責，但該人雖在執行職務，而車輛不在行駛中者除外。”

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。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。<sup>3</sup>

今天，民事責任的制度已經擁有獨立於刑事責任而存在并具有完全自主性的法律制度。因此，可以認為，只要相應請求理據成立，即使嫌犯在被控訴的刑事程序中被判處無罪，法院也可以判處嫌犯的民事責任。賠償可以由犯罪引起，但是也可以從與犯罪無關的經審判的事實中產生。但是這些事實必須是符合民事法律規定的民事責任的構成事實，特別是風險責任的構成事實。<sup>4</sup>

那麼，根據這種法律精神，在沒有能夠確定司機的過錯，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。

由於原審法院沒有就此問題作出決定，完全屬於對訴訟標的缺乏審理的情況，本應發回原審法院的合議庭就此民事請求依法作出審理和決定，<sup>5</sup>但是也由於這屬於判決書的形式的無效的情況，上訴法院完全可以在卷宗中具有全部的事實的情況下，對無效作出彌補（《民事訴訟法典》第 630 條）。

那麼，我們看看卷宗是否滿足上訴法院可以直接審理的資料。

眾所周知，車輛的所有人被推定為對車輛擁有實際管理，並為本身利益而使用車輛。正如 PIRES DE LIMA 和 ANTUNES VARELA<sup>6</sup> 所說，“通常來講，車輛的所有人、用益權人、保留所有權的取得人、借用人、承租

---

<sup>3</sup> 參見 2014 年 4 月 3 日中級法院在第 293/2010 號卷宗的判決。

<sup>4</sup> 參見 2004 年 10 月 21 日中級法院在第 247/2004 號卷宗的判決。

<sup>5</sup> 參見中級法院於 2016 年 6 月 16 日 在第 444/2012 號上訴案中的判決。

<sup>6</sup> PIRES DE LIMA 與 ANTUNES VARELA 合著：《Código Civil Anotado》，科英布拉出版社，第四版，第一卷，1987 年，第 513 頁及第 514 頁。

人、盜用人、濫用車輛的駕駛者以及一般來講任何以個人名義占有車輛的人都對車輛擁有實際管理.....

雖然在正常情況下，責任歸於車輛所有人，但是如果所有人因為財產取得行為而對車輛並不擁有實際管理，又或者出於某種原因失去了實際管理，如車輛被盜，或者已將其交予預約買受人、承租人，又或者在某種情況下，已將其交予借用人.....，那麼車輛所有人將不承擔責任。

第二個要件——為本身利益而使用——旨在免除那些並非為本身利益，而是為他人利益或者聽從他人的指令而使用車輛的人的責任”。

因此，根據第 1 款，車主承擔風險責任。行駛中的車輛的駕駛者也是如此，他根據第 3 款承擔風險責任。

而在本案例中存在的特殊情況是，受害人為車主本人，至少可以推定為對車輛擁有實際管理者，應該自己承擔車輛給自己帶來的風險。而至於駕駛者為何駕駛上訴人的車輛，在已證事實中不可得而知，也許因為原審法院沒有審理這方面的問題而沒有予以認定，只是在理由說明中指出形成心證的證據的基礎是提到嫌犯之時意圖購買上訴人的貨車而進行試車。如果這個事實為真，車主更應該因受惠於“試車”行為而仍然應該被視為對車輛擁有實際管理者。

而即使原審法院沒有認定這方面的事實，也因上訴人所負的舉證責任（非為對車輛擁有實際管理者）沒有被履行，至少因為作為車主的上訴人也坐在車上的受惠狀態，而不能在確定風險責任中將此風險責任推給駕駛者。

因此，即使確認被上訴判決陷入遺漏審理的瑕疵，也無需決定將卷宗發回重審，而上訴法院可以直接裁定上訴人的要求嫌犯/民事被告承擔風險責任的請求不能成立，而裁定其上訴理由不能成立。

上訴人所有的上訴理由均不能成立，予以駁回。

#### 四、決定

綜上所述，本合議庭決定判處上訴人的上訴理由不成立，予以駁回。



本案訴訟費用由上訴人支付，並需要支付 4 個計算單位的司法費。  
澳門特別行政區，2020 年 11 月 26 日

---

蔡武彬 (裁判書製作人)

---

譚曉華 (第二助審法官)

---

陳廣勝 (第一助審法官)

*(但本人認為，上訴庭應根據《民事訴訟法典》第 567 條和第 6 條第 3 款的規定，命令原審庭查明民事被告司機當時在駕駛案中重型汽車時有否使用手提電話，以便根據此調查結果，由原審庭重新就民事索償要求作出判決，而即使原審庭重新判處司機在意外中並無過錯，也應依職權去審理風險責任的問題)。*