

澳門特別行政區終審法院合議庭裁判

概述

一、甲(A)(原告)針對“乙”(“B”)、“丙”(“C”)和丁(D)(第一、第二和第三被告)向初級法院提起通常訴訟程序宣告給付之訴(案件編號：CV2-17-0100-CAO)，聲稱他從第一被告處購買了一輛汽車，但第一被告未將該汽車交付給他(也無法交付，因為該汽車當時由第一被告保管，但最終卻因其過錯而被毀，因為在颱風來襲時，第一被告沒有採取適當措施保護該汽

車)，請求判處第一被告向其支付 1,186,500.00 港元及利息(見卷宗第 2 頁至第 11 頁背頁，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)。

*

初級法院合議庭主席適時——在初端駁回了原告針對第二和第三被告的請求，因為他們是“不具正當性的當事人”(第 70 和 71 頁)之後——作出判決，駁回了原告針對第一被告的訴訟請求(見第 279 頁至第 287 頁背頁)。

*

原告甲適時對這一判決提出了上訴。與這宗對初級法院的“判決提起的上訴”一併上呈的還有另一宗之前針對裁定第二和第三被告不具正當性的決定提起的“中間上訴”(見卷宗第 84 頁至第 86 頁背頁及第 336 頁至第 354 頁背頁)。

*

經審理這兩宗上訴，中級法院於 2022 年 12 月 7 日作出了(第 659/2022 號案的)合議庭裁判，並在其中得出以下結論：

I、從已確定的事實中可以看到，原告與被告簽訂了一份買賣合同，合同的標的是原告購買一輛已在案卷中明確識別的豪華汽車，同時還有一份服務協議，即被告幫助原告“獲取”一張中國內地的車牌(俗稱“兩地牌”，即中國內地和澳門的車牌)，以便該車輛能夠在中國內地行駛。

II、同樣亦證實，被告清楚知曉原告的意圖，並且通過其員工實現了原告的目標。這一系列法律關係由《民法典》規定的多項制度所規範，具體包括：買賣合同制度、提供服務制度(委托)以及寄存制度。因為在將出售物最終交付給買方/原告之前，被告通過其員工繼續保管所售車輛，而該車輛後來在一個停車場(並非原告代表所明確指定的停車場，且無正當理由)中被水淹沒。

III、根據澳門《民法典》第 785 條的規定，當出售物仍在轉讓人手中

時，風險由轉讓人承擔。因此，被告需承擔因車輛被水淹沒而導致的後果。

IV、根據澳門《民法典》第1116條的規定，也應得出同樣的結論。因為被告的員工未按照原告代表的指示行事，將車輛停放在一個與該代表所明確指定的不同的停車場中，導致車輛被水淹沒，因為此時已掛起風球。

V、偶然事件或不可抗力的概念並不是一項自然主義的概念，而是一項規範性的概念。實際上，所謂某人在債務人或行為人的具體情況下無法預見或無法避免該情況，指的是具備通常謹慎的人，即具備一個善良家父的注意程度。不可預見性是指事件的正常進程：並非絕對的不可預見性，因為那樣的話偶然事件或不可抗力情況將極為罕見，而是指因可能性極低而產生的不可預見性，這涉及價值判斷，而不僅僅是單純的事實判斷。」

最終，該院裁定：

“1) 裁定原告提起的中間上訴理由不成立，維持被上訴決定。

*

2) 裁定原告/上訴人提出的最終上訴勝訴，撤銷被上訴決定，改判如下：

a) 宣告原告與被告之間簽訂的合同因被告無法履行而解除。

*

b) 判處被告向原告返還金額為 1,223,874.75 澳門元的款項，並支付按法定利率計算的已到期利息和未到期利息，自傳喚之日起至全部清償之日止。”(見第 390 頁至第 417 頁背頁)。

*

(第一)被告“乙”現針對這一裁決向本終審法院提起上訴，請求廢止前述中級法院的合議庭裁判(見第 428 頁至第 452 頁)。

*

透過法官委員會 2025 年 3 月 26 日的決議，本案被重新分發。

*

經依法進行檢閱，是時候作出裁決。

接下來進入案件的審理。

理由說明

事實

二、初級法院認定了其在判決中所列出的“事實事宜”(第 281 頁至第 284 頁)，我們將在下文中適時對其予以適當提及。

法律

三、如前所述，(第一)被告“乙”擬通過本上訴實現廢止中級法院的合議庭裁判中判處其向原告支付 1,223,874.75 澳門元的部分，以便維持初級法院所作之決定的目的。

經考慮所作的決定以及現在上訴人(再次)提出的上訴主張，我們認為不能認同(第一)被告/現上訴人的觀點，接下來就來闡述我們這樣認為的理由。

— 關於所提出的“被上訴的合議庭裁判根據澳門《民事訴訟法典》第 571 條第 1 款 d 項的規定而無效”的問題。

在其上訴理由陳述中，第一被告/現上訴人反覆主張，被上訴的合議庭裁判存有“過度審理”的瑕疵。

上訴人認為，中級法院的合議庭裁判存有該瑕疵，因為該院未考慮初級法院對事實事宜所作的審理(既然該審理未被提出質疑，那麼理應構成“既定裁決”)，從而依據並未獲得證實的事實去解決在本案中所提出的法律問題。

然而，我們認為，被質疑的合議庭裁判顯然並不存在所指稱的瑕疵，因為該裁判中既沒有對當事人未曾提出的訴訟請求作出裁決，也沒有審理(未被“質疑”的)“事實事宜”，實際上，中級法院顯然“並未觸及”事實事宜的裁判。

事實上，從現上訴人所提出的理據中可以看到，他實際上是在指責被上訴的合議庭裁判存在“審判錯誤”(即“對已認定的事實進行法律審查和適用時犯下的錯誤”，而該等事實如前所述並未被變更)，這與所謂的“行為錯誤”並不相同，後者可導致存有該等瑕疵的裁判無效。

正如 José Alberto dos Reis 以其一貫清晰的表述所言：

“事實上，必須謹慎區分兩類錯誤：行為錯誤與判斷錯誤。

當司法官因錯誤解釋及適用法律，或因錯誤評價事實而對交由其審理的問題作出錯誤決定時，即構成判斷錯誤或審理錯誤；而當其撰寫判決書時違反規範其行使審判權限的規則時，則構成行為錯誤。第一類錯誤具有實質錯誤的性質：它影響裁判的根本或實體問題；而第二類錯誤則屬於形

式上的錯誤：它涉及法官行使審判職能的形式或方式。

因此，我們同意以下觀點：法律所稱的判決瑕疵，是指可透過第 667 條和第 669 條規定所提供的手段予以更正的錯漏與形式上的錯誤。此等錯誤區別於實質錯誤，對於後者，須透過上訴途徑作出反應(第 677 條及續後各條)”(見《C.P.C. Anotado》，第五卷，重印本，第 124 頁至第 125 頁)。

換句話說，上訴人真正主張的是，原審法院所作的“判斷”是錯誤的，因為已認定的事實並不允許得出該法院所採納的“法律結論”(從這個意義上說，按照他的觀點，中級法院的裁決已“超越已認定事實的範圍”)，這與所提出但不存在的“過度審理”並不相同。

因此，所提出的“過度審理”的瑕疵完全不能成立。

— 關於所謂的“上訴人與被上訴人之間不存在合同關係”的主張。

上訴人在其上訴理由陳述中首先指出，不存在任何可證明其與原告/現被上訴人之間存在“合同法律關係”的事實資料。

因此，與中級法院所持觀點相反，不能認定存在一份包含汽車買賣及取得車牌服務的“特殊”合同(亦不能認定雙方當事人之間存在任何其他協議：無論是汽車買賣、提供獲取車牌服務抑或寄存服務)。

第一被告所持的立場是基於對疑問點 5、10、13、14、41 和 42 所作的限縮性回答，據其所言，這些回答排除了認定其與被上訴人之間存在合同關係的可能性。

有必要指出的是，在該等疑問點中提出的問題如下：

“ 5

由於原告當時身上未有帶備足夠現金，也沒有帶備支票簿，因此第一被告要求原告先支付 100,000.00 港元的現金作為訂金，餘款可於月尾支付？

(.....)

10.

應第三被告的請求，原告發出了一張中國銀行(澳門)的支票，金額為一百零八萬六千五百港元(1,086,500.00 港元)，當中以第一被告為收款人，並將之交予第二被告，用以支付上述購車款的尾數？

(.....)

13.

2017 年 8 月 22 日上午 10 點，第一被告通過第三被告通知原告，粵澳兩地車牌的申請已獲批准，其可於當天陪同原告前往珠海辦理粵澳兩地車牌掛牌手續？

14.

由於經珠海海關過關者必須是已登記為該車輛的粵澳兩地車牌的司機，加上原告是在最後一刻才接到第一被告的通知，所以無法通知在深圳的登記司機前來珠海，於是請求第三被告與其中一位登記司機另約時間？

(.....)

41.

按照約定，第一被告和第二被告申請將汽車登記在原告名下？

42.

時至今日，第一被告和第二被告仍未將有關車輛交給原告？”（見第 152 頁至第 157 頁）。

在上訴人看來，法院對上述疑問點作出了“限縮性回答”，始終未提及第一被告，這將導致——與中級法院所認為的相反——不存在任何可據以認定存在所謂“合同關係”的資料。

這一觀點是以初級法院的判決作為支撐，該判決就這一“問題”闡述了如下內容：

“經過審判聽證，由於未能證明涉案的車輛買賣或協辦粵澳兩地車牌屬於被告的業務，且丁是在具備代理權的情況下代表被告作出有關行為（尤見待證事實第 5、10、13、14、41、42 條指被告是涉案的車輛買賣或協辦粵澳兩地車牌的相關主體，但最終未有獲得證明的部份），原告以合同責任提出的理據不能成立。”（見卷宗第 285 頁）

然而，我們並不接受這種“解釋”，因為我們認為，這種“解釋”——過於——“形式主義”(主要是基於本案涉及一名“法人”，而法人並不是“直接”行事)，且完全忽視了“商業生活”的(真正)現實狀況及(往往)透過“代理人”進行“商業行為”的事實，(不當地)拘泥於(純粹的)民事法律論據(而非商法論據)來排除“其與原告之間存在上述法律關係”。

事實上，我們認為不宜僅僅基於未能證實第一被告是“車輛的所有人”便認定第一被告/現上訴人不是合同的“當事人”，就好像汽車銷售商不能通過“委託”進行“寄售銷售”或以其他方式進行銷售一樣，而此等問題與第三方買家——當然——無關(且無從知曉)。

因此，在我們看來，(真正)重要的是對事實事宜所作“回答”的(實質)內容，而非就該等事實事宜所作的“判斷”和“觀點”(況且，在不妨礙以上這些觀點的前提下，初級法院最後還考慮了存在類似“代辦”的“表見代理”的可能性，只不過後來以不構成“訴因”為由排除了這種可能性)。

因此，我們認為必須對已認定的事實進行“整體”(且完整的)解讀，以便充分掌握“本案的具體情況”，有必要首先審視第一被告/現上訴人所從

事的“商業活動”。

首先必須留意的是，從“已確定事實 A 項”中可以看到，“第一被告是一間在商業及動產登記局註冊的商業公司，註冊編號為 XXXXX(SO)，主要從事汽車的進出口和買賣業務”，而從“已確定事實 C 項”中則可以看到，“第三被告是第一被告公司的一名汽車銷售員”。

另外從同一已認定事實中亦可看到“2017 年 7 月 14 日，原告來到被告乙開設的車行，要求丁推薦一輛名貴房車，供其選購並隨後辦理粵澳兩地車牌。”(對調查基礎表疑問點 1 的回答)，以及(接下來)“丁向原告推薦當時停泊在車行內的一輛編號為 XX-XX-XX 的二手賓利 (BENTLEY) 汽車，相關型號為 CONTINENTAL FLYING SPUR A/T。”(對調查基礎表疑問點 2 的回答)。

另一方面，“原告決定以港幣 1,186,500.00 元(當中已包含佣金)購買上述汽車。”(對調查基礎表疑問點 4 的回答)，且“由於原告當時身上未有帶備足夠現金，也沒有帶備支票簿，丁要求原告先支付港幣 100,000.00 的現金作為訂金，餘款可稍後支付。”(對調查基礎表疑問點

5 的答覆)，然後“2017 年 7 月 25 日，原告到被告開設的車行支付購車款的餘款。”（對調查基礎表疑問點 6 的回答），而“當時，上述賓利（BENTLEY）汽車停泊在車行內。”（對調查基礎表疑問點 7 的回答，載於第 400 頁背頁至第 401 頁及附卷第 4 頁至第 5 頁）。

鑒於以上這些(清晰且具有證明力的)“已認定的事實事宜”，從中能夠得出“原告與第一被告之間不存在任何合同關係”的結論嗎？

如果認為原告前往第一被告的店舖(該店舖從事“汽車進出口及買賣”業務)，與該店舖員工商討購買一輛停放於該店舖內的汽車，並就購買該車和取得粵澳兩地車牌達成協議，並全額支付了“約定的價款”，但第一被告與原告之間卻不存在任何“合同”，這樣的理解正常且合理嗎？

儘管並不否認可能會存在更好的見解，但我們認為這種立場只能是在完全無視“商業生活中的實踐、慣例和習慣的現實”，同時亦忽略“代理”(或稱“交易代理”)這一可為第一被告/現上訴人透過本上訴提出的所有問題提供穩妥且恰當回答的(商業)制度的情況下，基於民法的規則來進行辯護(關於此事宜，見本終審法院於 2024 年 11 月 8 日在第 19/2024 號案中作出的

合議庭裁判，其內容在此視為已轉錄，當中提及了相關學說)。

正如 Pedro Leitão Pais de Vasconcelos 就該問題作出典範性論述時所指出的：

「某人去餐館喝咖啡，吃了一個蛋撻。接待顧客的人送上了咖啡和蛋撻，收取價款並開出收據，完全沒有提及任何人的名字。尤其是沒有提及餐館的老闆是與其共同生活的父親。

某人去一個大賣場並在其中一個攤位上購買一台電腦，攤位上裝飾有一間知名電腦產品公司的商標。售貨員雖然穿著大賣場的制服，但從未提及任何人的名字。顧客向賣場收銀台的另一個人付款，發票是以同賣場名稱相近的一家公司名義發出。然而，該攤位卻屬於那間知名的電腦產品公司，它是在賣場里租用了那個攤位，而攤位上的人雖然穿著賣場的制服，卻是這家知名電腦產品公司的員工。在整個交易過程中，沒有人在談話時表明是以任何人的名義行事。

某人要回家。為此，他拿出智能手機，使用一款應用程序叫了一輛

車送自己到達目的地。此人只是填寫了這款應用程序的線上表格，通過信用卡直接向應用程序作出支付。但擁有這款應用程序的企業不是收取價款的企業，也不是車主，更不是司機的僱主。同樣也沒有告知它是代表運送乘客的司機、車輛所有人或是車輛運營者而行事。

某人走進一家國際連鎖餐廳，它以某品牌經營，所有裝修都與該品牌相關。他吃了飯並付款。接待他的人穿著印有該品牌標誌的制服，對他的到來表示歡迎，他是通過商標認出的這家飯店。但他們從來沒有表示是以經營加盟飯店的公司的名義行事，沒有說自己是加盟方，也沒有說誰是授權方，或者加盟企業的整合程度。

這就是商業。

在以上所述的所有情況中，進行交易的人都絲毫不關心另一方的形式法律身份。在他看來，交易是同餐廳、電腦品牌或應用程序進行的，至於對方在法律技術層面上由誰代表是無關緊要的。另外，他也從未被告知對方的身份，以及是通過怎樣的名義將自己和接待者聯繫起來。接待者甚至沒有說是以誰的名義行事。

他所了解到的唯一事實是，這些人是為“餐廳”、“電腦品牌”或“應用程序”做事而出現在相關商業活動的台前。」見 Pedro Leitão Pais de Vasconcelos 前引著作，第 9 頁及第 10 頁)

綜合以上所述，不難得出以下結論：“汽車銷售員”正是“代理人”的其中一個“典型範例”。

事實上，正如上述作者同樣亦曾指出的那樣，“汽車銷售行業是最能清晰體現代理人制度運作的行業之一。在實務中便是如此運作，因為汽車買家從不或幾乎從不關注汽車銷售員的代理權。當第三人進入車行後，他會將車行內任何表現出典型銷售員行為的人視為銷售員。他會展示汽車、提出報價並就價格進行協商。然而，很少有人會要求其證明具有談判銷售甚至締結買賣合同的代理權。更少會有第三方知道與他們打交道的是車行的“老闆”，還是他的員工、代理人，或是其他什麼人。他們甚至不知道車行是否是汽車的所有者，是寄售還是受委托銷售、獲授權銷售，或者是其他任何銷售模式。

因此，一般而言，任何在車行的擁有者的意願或默許下從事典型汽車

銷售活動者，即為該車行的代理人，其行為對相關車行的擁有者具有約束力。因此，當其銷售汽車時，無論該交易是賺還是賠，均對車行的擁有者產生約束力”（見上引著作，第 564 頁及第 565 頁）。

有鑒於此，第一被告對中級法院合議庭裁判所作的指責是不具備任何有效及恰當依據的，因為從已認定的事實中自然且必然推導出以下結論，即本案清楚且明顯存在“第一被告透過代理人作出行為”的情況——故應適用《商法典》第 64 條及後續條文規定的“經理”制度，或適用第 77 條及後續各條規定的制度，它們的效果相同，因為經理制度亦候補適用於“企業主之輔助人員”——因此“第一被告/現上訴人”明顯受在其車行接待原告，促成並完成向原告出售汽車的交易，且已全數收取相關價款的僱員/第三被告(丁)所作之行為的約束。

這樣，既然已經證實“原告與第一被告之間存在合同關係”(如前所述)，那麼對現上訴人在上訴理由陳述中所提出的其餘“論據”也就完全沒有審理的必要了。

實際上，現上訴人的陳述僅涉及中級法院合議庭所採納的“法律解決

辦法”的“前提要件”，尤其是針對“其與原告之間存在合同法律關係”這一論斷，但對中級法院就澳門《民法典》第 785 條規定的“風險分配”規則所作的分析與適用並未提出質疑。

因此，僅憑上述論述已足以維持被上訴裁決。

但無論如何，還是有必要對本案中合同的“風險分配”問題作出(扼要)論述。

首先須指出的是，正如已說明的那樣，卷宗內已認定的事實清楚顯示現上訴人與原告之間已就買賣車牌為 **XX-XX-XX** 的賓利汽車(型號為 Continental Flying Spur)達成協議。

從同一事實中亦可看出，原告當時有意取得“粵澳兩地車牌”(見對調查基礎表“疑問點 3”和“疑問點 12”的回答)，且第一被告的僱員曾表示可提供此項服務(見對調查基礎表“疑問點 3”的回答)。

誠然，“買賣一輛汽車”與“提供獲取車牌的服務”不能混為一談，但亦不能排除雙方當事人基於不同的合同類型約定“一系列義務”的可能：或是

通過“混合合同”，或是通過“合併合同”的方式。

在此方面，“*結合型混合合同指的是其中一方締約人的整體給付由不同(典型)合同的兩項或多項給付組成，而另一方締約人則受單一給付的約束。例如，露營者和露營地的擁有實體之間訂立的合同，以及預訂臥鋪車廂的乘客與鐵路運輸公司之間訂立的合同。在這些合同中，一方提供多種合同類型當中的給付，而另一方則只需作出單一的金錢給付。(……)*”(見 PEDRO PAIS DE VASCONCELOS 著：《*Teoria Geral do Direito Civil*》，2005 年，第三版，第 372 頁)。

我們認為，本案所涉及的是一份買賣與提供服務相結合的“混合合同”，因為存在“商業利益與功能的一體性”。

事實上，雙方協商訂立的是一份“單一合同”，其中“獲取車牌”作為該合同內容的一部分(而非作為“可獨立”的合同部分，這一點可以從合同中根本未提及相關服務的“價格”得到印證，且所有跡象均表明該服務已包含於原告已作出的給付之中)。

那麼，現在的問題是，在一份涉及轉讓的(非典型混合)合同中，應如何適用“風險分配的規則”？

從澳門《民法典》第 785 條第 1 款規定的制度中可以看到，“風險轉移的關鍵時刻與取得對物品之物權的時刻相吻合，在特定物買賣的典型例子中，這種轉移於合同訂立時即時發生，不論是否已交付物品及支付價金。(……)”(《Comentário ao C.C.M., Direito das Obrigações – Das Obrigações em Geral》，葡萄牙天主教大學，第 1096 頁)。

然而，須注意的是，“如所有權已轉移，但轉讓人仍然擁有一個期限去進行交付，那麼風險僅於交付時方轉移予取得人，除非取得人構成遲延，因在此情況下風險自其遲延時發生轉移(……)”(見 INOCÊNCIO GALVÃO TELLES 著：《Direito das Obrigações》，第 7 版，第 474 頁)。

另外，正如 Nuno Aureliano 所言，“若想得出與合同風險分配有關的解決方案，必須考慮雙方當事人所訂立的合同關係的整體性，當中尤為重要的是關於合同義務履行時間與地點的規則，特別是關於交付被轉讓之物品的義務。

當發生物權效力產生的時刻與標的物交付的時刻不一致的情況時，須首先探究此種分離的理由，其中最重要的是確定轉讓人應向取得人交付轉讓物的時間及地點”（載於《O Risco nos Contratos de Alienação – Contributo para o Estudo do Direito Privado Português》，第 318 頁及第 319 頁）。

在這種情況下，「風險的分配不能簡單地歸結為“物毀歸其主”這句法諺，正如第 2 款及第 3 款的第一部分所規定的那樣，風險承擔與物品的交付有關。首先，在物權效力發生時刻與物之交付時刻不一致的所有情況中，必須查明物品交付義務的履行時間與地點：風險制度的適用不能完全脫離構成合同關係的義務內容(.....)。因此，當交付義務的履行受到為轉讓人的利益而設定的期限的限制時，即使所有權已經移轉，風險也不會移轉給取得人，而是繼續由轉讓人承擔——根據第 779 條的一般性補充規則，該期限利益視為歸屬於債務人，即作為履行交付義務之債務人的轉讓人(.....)」(見《Comentário ao C.C.M., Direito das Obrigações – Das Obrigações em Geral》，葡萄牙天主教大學，第 1096 頁)。

在闡明以上的見解之後，讓我們回到本案的情況。

如前所述，雙方簽訂了一份“混合合同”，一方面約定“買賣一輛汽車”，另一方面又約定了為這輛作為買賣對象的汽車“提供獲取車牌的服務”。

從對“疑問點 12”的回答中可以看到，汽車沒有被(立即)交付給原告，因為已經申請了廣東和澳門的兩地車牌，正在等待車牌的發放。

這樣，考慮到雙方所訂立之合同關係的“整體性”，顯而易見，“汽車仍然由第一被告保管”，以便其能夠履行獲取車牌的合同義務，並且只有在其完成上述約定的服務之後，才會將汽車交給原告。因此，應當(直接或更加有理由)適用中級法院援引的澳門《民法典》第 785 條第 2 款的法律制度(不論是否與澳門《民法典》第 768 條相結合，以確定期限的受益人)，故此本上訴案的解決方案已經顯而易見了(因為第一被告所提出的其他問題對“解決”這一情況沒有任何影響)。

實際上，很明顯雙方並沒有簽訂任何“寄存合同”(顯然，中級法院之所以會提及寄存合同，只不過是為了說明即使對所簽訂合同的類型有不同的理解，也會得出相同的解決方案而進行的假設性討論)，最後需要指出的是，雖然沒有“合同外民事責任”，但顯然這是因為雙方簽訂了一份“合

同”(而不是像現上訴人所主張的那樣)。

因此，只能作出以下裁決。

決定

四、綜上所述，合議庭通過評議會裁定本上訴敗訴。

訴訟費用由上訴人承擔，司法費訂為 15 個計算單位。

作出登記及通知。

澳門，2025 年 6 月 20 日

法官：司徒民正（裁判書制作法官）

宋敏莉

蔡武彬