

(譯本)

非合同責任 危險行為 過錯的推定

摘要

一、按照（1967 年）《民法典》第 487 條第 1 款以及第 493 條第 2 款的規定，原則上，侵害人造成被歸責損害的過錯由受害人負責證明，但屬法律推定有過錯之情況，又或損害是因從事危險性活動所引致，並證明侵害人沒有採取各種措施以預防損害之發生者則除外。

二、因此，被告人作出的行為被認為是“危險”的，從事實事宜中顯示出沒有採取所有合適的手段以避免做成的損害，因此請求判處損害賠償的訴訟其理由應該成立。

2004 年 3 月 25 日合議庭裁判書

第 279/2003 號案件

裁判書製作法官：José M. Dias Azedo（司徒民正）

澳門特別行政區中級法院合議庭裁判

概述

一、甲保險有限公司，針對乙及丙有限公司，向當時的澳門普通管轄法院提起給付宣判的宣告之訴，案件在該法院審理，所有人士的身份資料詳見於卷宗。

主要理由陳述如下：

“1993 年 9 月 17 日，當強烈熱帶風暴“貝姬”橫過本地區時，在外港發生了一宗災難性事故，一艘躉船撞向當時正處於施工階段的友誼大橋（新大橋）。

作為該災難的直接和必然肇因的事實是，在上述風暴襲澳期間，躉船停泊在禁航區域，並完全暴露於氣候失常的環境中。

(...)

在本具體個案中，當時由於正值晝夜平分時份潮漲高峰期，因而加劇了風暴所引至的惡劣後果，這點無論是躉船船主還是船員都是不可能不知。

(...)

按照氣象部門現時的組織及技術能力，澳門的熱帶氣旋，不僅是可預測的現象，而更是被公佈的現象。

該事實由經法定程序處理的指引及建議（9 月 13 日第 134/86/M 號訓令核准的「有關熱帶風暴情況之指示」及「風暴訊號」）予以證明，而指引及建議也被廣泛傳播（例如載於卷宗第 28 頁及第 29 頁的緊急電話號碼）。

因此，對於常居於澳門的人士來說，如果對該些指引及建議毫不知情是不合理的。

1993 年 9 月 16 日，隨著貝姬的迫近，於中午 12 時懸掛 1 號訊號。

由於天氣情況惡化，於 1993 年 9 月 17 日零時 30 分，1 號訊號被改掛為 3 號訊號，而當日的 6 時 30 分，又被改掛 8 號東北列風訊號。

隨著風暴的推進，於同日 9 時改掛 9 號訊號。

按照上述「有關熱帶風暴情況之指示」及「風暴訊號」，當 3 號訊號懸掛時，所有船舶應駛

往安全的避風塘或港口（內港的錨泊處為沙梨頭北及沙梨頭南）。

事實上，無論躉船船主還是其船員都不可能不知，但卻沒有對事情作出思考，因為對用以預防危險的各種手段，尤其避免船舶與周邊的其他物體發生碰撞的手段審視不足。

根據躉船船主本人對有關事故的看法，他在一段相當的時間之前已知悉船舶損壞，雖然知悉該事實，但卻沒有命令船隻即時返回船塢，相反還繼續維持船隻為機場工程提供石塊的海上運輸工作。

僅在 1993 年 9 月 15 日，由於躉船入水，船主面對躉船沉沒的緊迫性，才決定把船送往維修。

並陳述由於（中國）灣仔的船塢無閒處理其船舶且又缺乏適當的位置把船維修，躉船船主遂命令把船拖離，但不是拖往澳門某個安全的停泊處，而是拖往極度暴露於反常天氣的區域中，該區域更是禁止航行的——躉船船主及其船員是有義務知悉的。

肯定的是，如果是這樣，躉船一開始就可以把機場的人工島作為庇護處的另一選擇，因為那裡必定能為對抗猛烈的自然力提供更大的保護。

躉船的不可能航行或進行操控，不僅是因為其本身不具備推進設備，也是因為處於損壞狀態，在此情況下，還把躉船完全暴露於某些惡劣氣候的環境中，尤其是每年該段時間為人認識的熱帶氣旋的環境中。

當熱帶氣旋訊號由 1 號改掛為 3 號時，危險的情勢轉為緊急，而在 8 號及 9 號訊號懸掛時情勢更趨於惡化——該些訊號笛中的所有含意均應為躉船船主及其船員所認識的，他們當時也是清楚的。

在 1 號訊號懸掛（1993 年 9 月 16 日中午 12 時）直至改掛為 3 號訊號（1993 年 9 月 17 日早上 6 時 30 分）的期間，躉船船主並沒有作出任何行為把該船從其所處的空曠區域拖離，這樣不僅使船隻置於危險中，而且還為其所處的所有周邊設施帶來威脅，特別是新大橋的結構件。

不久後，即風暴強度最高的時候，躉船簡單直接地被船員遺棄，在完全失控的情況下受盡失常天氣的洗禮。

一方面，躉船由於採用了繫泊，不可能有效地錨緊，另外，由於海力及風力，躉船完全地被天氣所控，導致重覆多次撞擊新大橋的結構件。

該些撞擊，導致面積為 12 米 x 10 米預模件的其中九件（第 130 頁至第 138 頁）、橋面、橫樑及支乘柱，並連同該些部份之介面和裝置於其中的電纜（3800 伏特，3 相）遭到嚴重損毀。

為了維修受影響的部份，有需要拆卸該些被損毀的橋面、橫樑以及支乘柱，並做模和安裝新的構件，以及重新排列其餘的支件。

故此，躉船船主及其船員沒有履行其職業所要求的操守，尤其是面對颱風迫近時的多項最基本安全守則，因而在最低限度上具有嚴重的疏忽。

躉船船主的過錯尤其更大，可以確定就算作出風暴宣佈後，尚有多於 18 小時（由 1993 年 9 月 16 日中午 12 時至 1993 年 9 月 17 日早上 6 時 30 分）可以把船舶從不合法的停泊位置移至一個躲避的地方。

肯定的是，當貝姬掠過時，澳門港務局沒有收到躉船船主的任何求助的請求。

故此該災難單方面和唯獨地是因為躉船船主及其船員的過錯而做成的。

（...）

再者，根據《商法典》第 492 條的規定，船舶的所有人須對以下行為負上民事責任：該等他即使沒有作出也沒有確認，而是由法律追究其代表、受託人的人作出的行為，又或由法律追究其法律賦予其法定能力的人士，即使不是本身受託人的人作出的行為。

（...）

因此，根據《民法典》第 493 條的規定，該人必須對引致的損壞作出彌補。

相關的躉船於澳門港務局登記，編號為 XXX，其所有人為丙有限公司的經理乙”。

因此，根據登記的推斷效力，被告人乙為躉船的合法所有人，這就解釋為何對其提出起訴。

然而，按登記的內容所載，似乎指出被告人乙在提出登記的請求時，並不是以其本人名義，而是以公司代表的身份作出，由於在登錄表中資料不足，即使提到其代表公司，但該登記仍可展

視他是船舶的持有人。

(...)

按照以上所述的事實，對第三者來說，就躉船所有人身份方面產生不確定的正當性。

基於在法院代理的謹慎起見，這完全足以解釋為何對被告公司提出起訴。

新大橋的建築工程是判給丁合營公司（下稱合營公司）。

按照建築／安裝險種的第68號保單，新大橋施工階段所造成的風險由甲保險有限公司承擔。

合營公司依據該保險合同的規定追討相關賠償，甲保險有限公司因而支付了澳門幣 2,179,597.40 元（貳佰壹拾柒萬玖仟伍佰玖拾柒元四角）。

然而，雖然該船主曾多次為此目的而被催告，但卻沒有支付甲保險有限公司已墊支的有待退還的款項。

甲保險有限公司鑑於與合營公司簽訂合同的效力，以及向受害人支付了由於災難而造成損害的賠償事實，因而具有提起本訴訟以要求船舶所有人退還其所支付款項的正當性。”

最後，提出訴求，請求“判處訴訟理由成立並被證實，判處躉船船主支付予甲保險有限公司為合營公司損失而墊支的賠償數額，總金額為澳門幣 2,179,597.40 元（貳佰壹拾柒萬玖仟伍佰玖拾柒元四角），附加按法定利率計算的利息，數額為澳門幣 234,172.34 元（貳拾參萬肆仟壹佰柒拾貳元參角肆仙），以及一旦勝訴後以相同法定利率計算的利息、訴訟費用、印花稅和相應的職業代理費”（參閱第 2 頁至第 13 頁）。

*

眾被告按規定被傳喚後，透過抗辯作出辯護（辯稱其不具正當性），並透過爭執排除責任；（參閱第 35 頁至第 50 頁）。

*

原告在接獲通知後作出反駁（參閱第 81 頁至第 91 頁）。

*

作出了清理批示後，排除了嗣後抗辯的審議，並製作了詳列事實表以及疑問表；（參閱第 100 頁至第 105 頁）。

*

最後合議庭主席作出判決，當中認為第一被告乙沒有正當性而駁回對其起訴，判處第二被告丙有限公司支付原告，即甲保險有限公司為丁合營公司的損失而墊支的賠償款項，總金額為澳門幣 2,179,597.40 元（貳佰壹拾柒萬玖仟伍佰玖拾柒元四角），並附加按法定利率計算的利息，數額為澳門幣 234,172.34 元（貳拾參萬肆仟壹佰柒拾貳元參角肆仙），以及勝訴後以相同法定利率計算直至 2002 年 4 月 1 日的利息，以及自該日起根據 4 月 1 日第 9/2004 號行政命令的規定，按利率 6% 計算的利息”；（參閱第 295 背頁）。

*

被告丙有限公司因不服裁決而提出上訴。

陳述的結論為：

- “1) 原審法官不正確地把事實事宜納入法律規定中；
- 2) 此外，對本案還引用了不適用的法律概念；
- 3) 最後，從被視為獲證實的事實中提取了與該等事實不符的推論；
- 4) 上訴人把前述陳述書中於第 I 點所提出的所有事實事宜在此視為轉錄；
- 5) 1966 年《民法典》第 493 條第 1 款的規定不適用於本案；
- 6) 著名的民法學家 Vaz Serra, Jacinto Bastos 以及 Antunes Varela 均認為 1996 年《民法典》第 493 條第 1 款所規定的責任並不是由物的所有人負責，而是由守護人負責；
- 7) 按 Antunes Varela 的理解，有關規定“把責任核心從簡單的擁有轉移到對物或動物帶守護義務的持有。（《Obrig. I》，第七版，第 587 頁）；
- 8) 因此，被上訴人所提起的訴訟不應針對躉船的所有人，而應針對負有守護責任的人；
- 9) 如果作為躉船所有人的上訴人在本事件中或須負起對其守護的責任，那麼被上訴人須指出

該情況的整體事實；

10)事實上，正如被上訴人在其本身的陳述中指出，躉船有其本身的船員，而船員明顯地負有守護責任，“守護是指以本人或他人的名義對物擁有的總和，且能對物實施實物的控制且對物負有看守的義務”（參閱V. Serra，載於《Resp. Pelos danos causados por coisas ou actividades》）；

11)得出的結果為，不應引用該概念針對上訴人，而應免除上訴人的責任；

12)被上訴的判決不適當地引用“有效管理”的概念，該概念僅適用於交通意外風險所帶來的責任；

13)躉船本身並不具備推進裝置，因而正確地說，不應把其視為船舶或所謂的船隻，故此在本案中同樣不適用1888年《商法典》第492條的規定；

14)本案同樣不適用1966年《民法典》第500條的規定，因為沒有指出由躉船船員一方承擔損害賠償義務的任何創設事實。

15)尤其是沒有指出躉船船員在掛起1號及3號訊號期間他們所作出的行為；

16)也沒有澄清船員作為受託人所負有的責任，因此把作為委託人的上訴人的責任排除；

17)被上訴人指出但卻沒有證明的是：

a)躉船當時是停泊在禁止航行的區域；

b)躉船當時是完全暴露於天氣失常的環境中；

c)因正值晝夜平分時份潮漲高峰期而加劇風暴引至的後果的具體個案；

d)躉船船主知悉該船已有一段時間損壞；

e)只在1993年9月15日，面對因入水而沈沒的危急關頭，躉船船主才決定把船送往維修；

f)躉船船主並沒有命令把躉船拖往澳門某個安全的停泊處，而是拖往暴露於失常天氣環境下、並被禁止航行的區域中；

g)如果是這樣，躉船一開始就可以把機場的人工島作為庇護處的另一選擇，因為那裡必定能為對抗猛烈自然力提供更大的保護；

h)不能航行或進行操控，不僅是因為其本身不具備推進設備，也是因為處於損壞的狀態，還把躉船完全暴露於某些惡劣氣候的環境中，尤其是每年該段時間為人認識的熱帶氣旋的環境中；

18)在未對上述結論所指事實作出證明前，對在懸掛1號訊號時可能發生緊迫危險情況的提述是沒有意義的；

19)在1號訊號懸掛時並沒有任何危險情況發生；

20)此外，原審法官以上訴人“因為缺乏對該風暴破壞強度及能力的預見而在面對掛起1號颱風訊號時沒有採取任何措施的不作為，...”，得出上訴人犯有過錯的結論；

21)雖然熱帶氣旋並不是不能預測，相反是可以預計及公佈的現象；

22)但沒有指出，也沒有證明，在1號訊號掛起後，會宣告在不久後接著掛起3號，8號及9號訊號，也沒有提及通常在1號訊號之後會是3號訊號，而在掛起3號訊號的6小時後會是8號訊號以及其後是9號訊號；

23)當時的情況證明在掛起1號訊號時，並沒有颳起任何風；

24)1號訊號只是一個警號，對航行不構成任何強制或限制；

25)躉船當時是有條件作出航行的，一艘拖船可以用一個半小時的時間將其拖至一個安全的地方；

26)躉船早在1號訊號掛起前已被駛往當時在該處的停泊點；

27)在1號與3號訊號掛起期間，並不可要求上訴人有可能預見躉船會撞擊新大橋，因而不可以把任何相關的不作為歸咎於上訴人；

28)無論是被上訴的判決，還是被上訴人均沒有說出在懸掛1號訊號後上訴人應遵守的任何特殊法律義務；

29)另一方面，在1號訊號到3號訊號掛起期間，上訴人在注意義務方面並沒有任何不作為；

30)按照1966年《民法典》第487條的規定，過錯需按每一具體情況，以對善良家父的注意要求予以議定；

31)結論中第 17 點所指未被證實的這一具體情況，加上一首小拖輪僅需一個半小時就可把躉船拖往躲避處，該躉船正具條件作出航行，而 1 號訊號是代表一個沒有甚麼不正常、且更不要說是警誡的情況（該訊號代表氣旋的中心與澳門尚有一段距離，即小於 800 公里）等事實，強有力地得出的結論是上訴人在掛起 1 號訊號後並沒有違反任何注意的義務；

32)在剛掛起 3 號訊號不久，上訴人在其能力範圍內作出了所有可以阻止該災難發生的事情，正如出現了在本陳述書中第 V 款第 34 至 38 條所提到的被視為證實的事實；

33)即使這做法不負有於 3 號訊號掛起後把船舶駛往躲避處的強制性的法律義務亦然；

34)因此得出的結論是上訴人並沒有作出過錯的行為；

35)被上訴的判決把過錯加諸於上訴人，違反了 1966 年《民法典》第 487 條的規定；

36)上訴人不應負責支付由被上訴人償付的款項，它受限於履行保險合同的義務，而上訴人並沒有參與其中，且並不能證明具有所稱的代位的要件；

37)除該規範外，被上訴的裁判違反同一法規第 483 條、第 484 條、第 493 條第 1 款、第 503 條以及第 592 條的規定。

因此，請求撤銷被上訴的裁決並把請求駁回；（參閱第 304 至 336 頁）。

被上訴的保險公司作出答覆，提出以下結論：

“1.第二被告對給付判決提起上訴，並指出判決有瑕疵以及上訴的理據是：不正當地把事實事宜納入法律概念中、運用了不適用於本案的法律概念（即“實際管理”）以及尋求與被視為證實的事實不符的推論；

2.具體地說，就是第二被告認為違反了 1966 年《民法典》第 483 條、第 484 條、第 493 條第 1 款、第 503 條以及第 592 條的規定；

3.原告認為，在被上訴的判決中沒有違反任何該些法律概念；

4.對於第二被告指稱不適用 1966 年《民法典》第 493 條第 1 款是不合理的：該條文是明顯適用，因為在法律上，是第二被告擁有該躉船，並不是船員，第二被告才是擁有者。

5.除此之外，學說及司法見解的意見都是一致的，一直以來均認為因物造成損毀所引起的責任屬於所有人，僅在例外的情況（當中該所有人辯稱以及證明並不擁有物的實際管理），相關責任是由持有者負上。

6.該些情況下，如持有人未被提起訴訟，所有人須在答辯期間將其指出，但這點並未做到；

7.另外，《民法典》第 493 條需與第 500 條結合使用，據此，第二被告常根據委託人與受託人的關係而作出答覆，而現在又再次證明了船員是在被告的指揮下執行其職務；

8.此外，第二被告在初時，對所造成的損害負上責任並參與維修（非因博愛主意）——從而以現在的行動違反自己作出的事實，這是違反善意原則。

9.實際管理的概念對第二被告的責任問題並不是必須的，但無論如何，該概念可能適用於本案。

10.與第二被告所主張的相反，被引用的《民法典》第 592 條明顯規定，當第三人（在本案中，即原告）曾為債務的履行提供擔保並清還，他便代位取得債權人之權利，因此被上訴的判決正確地適用了該規範。

11.第二被告其後主張，1888 年《商法典》第 492 條並不適用於本案，因為躉船既不可以視為船舶，也不可以視為船隻 (!!!) ；

12.該論據不具意義，更何況躉船在澳門港務局作出了登記，眾所周知，只有船舶或船隻才可以／應該在該局登記；

13.還有，依照第二被告的論點，即使是帆船也不能被認為是船舶或船隻，因其本身並不具有推進裝置；

14.1888 年《商法典》第 492 條規定，所有人對船舶／船隻做成的損害負責，故此，是完全適用於本案例中，順理成章，第二被告因而是損害的負責人。

15.其後，第二被告意圖透過沒有指出船員責任的具體事實，而提出船員與作為物權人的第二被告俱不用負責。

16.事實上，同樣是不可取的，對於被證明的事實以及對於明顯嚴重的過錯或因其行為上的重大過失，無論是第二被告，還是作為該行業專業人士的船員，在掛起1號熱帶氣旋訊號後應立即把躉船拖往遮蔽的地方。

17.因此，第二被告及其船員的行為在面對上述各種情況時是明顯的不恰當，以及不符合其所引述的《民法典》第493條第2款所指的善良家父之注意的標準。

18.因此，根據同樣被指出的學說，按照判決中所載的內容須向第二被告追究責任；（參閱第352頁至第365頁）。”

*

其後，上訴人丙有限公司要求附入一份“技術意見”以及兩份有關原告能力的證明書，所述的意見寫道“關於在被上訴的判決中被審議的事實問題之一”；（參閱第396頁至第437頁）。

*

對於所述的附入，被上訴的保險公司予以反對，並肯定該附入是無意義和明顯不適時.....，（參閱第449頁至第451頁）。

*

本裁判書製作人以批示否決了所述意見的附入；（參閱第468頁以及第468背頁）。

*

就該決定作出通知後，作為上訴人的被告要求就該問題作出合議庭裁判；（參閱第470頁至第482頁）。

*

履行了雙方的辯論以及經恰當的訴訟程序步驟後，案件上呈評議會審議。

*

現應予裁決。

理由說明

事實

二、原審合議庭調查所得的事實事宜現定為：

“1993年9月17日，當強烈熱帶風暴“貝姬”橫過本地區時，在外港發生了一宗災難性的事故，一艘躉船撞向當時正處於施工階段的友誼大橋（新大橋）。

9月份是澳門地區一年中最多熱帶氣旋吹襲的時期。

為了對該氣旋的猛烈程度有更準確的概念，我們舉出以下的例子：最高潮汐水位（內港潮位記錄儀的讀數）為4.78（ZH），大氣壓力下的潮水位為2.10公尺，最低大氣壓力為982.3hPa，最高風速為每小時166公里，（在大橋上）的平均風速為每小時124公里。

按照氣象部門現時的組織及技術能力，澳門的熱帶氣旋，不僅是可預測的現象，而更是被公佈的現象。

該事實由經法定程序處理的指引及建議（9月13日第134/86/M號訓令核准的「有關熱帶風暴情況之指示」及「風暴訊號」）予以證明，而指引及建議也被廣泛傳播（例如載於卷宗第28及29頁的緊急電話號碼）。

1993年9月16日，隨著貝姬的迫近，於中午12時懸掛1號訊號。

由於天氣情況惡化，於1993年9月17日0時30分，1號訊號改掛為3號訊號，而當日的6時30分，又改掛8號東北列風訊號。

隨著風暴的推進，於同日9時改掛9號訊號。

按照上述「有關熱帶風暴情況之指示」及「風暴訊號」，當3號訊號懸掛時，所有船舶應駛往安全的避風塘或港口（內港的錨泊處為沙梨頭北及沙梨頭南）。

在熱帶氣旋貝姬掠過期間，澳門港務局並沒有收到躉船船主的求救請求。

所述躉船於港務局登記，編號為XXX。

被告乙是該公司之最大股東，所佔股份的金額為澳門幣234,000元，相當於公司資本的78%

(百份之七十八)。

被告人乙是丙有限公司的總經理。

新大橋的建築工程是判給丁合營公司(下稱合營公司)。

按照建築／安裝險種的第68號保單,新大橋施工階段所造成的風險由甲保險有限公司承擔。

合營公司依據該保險合同的規定追討相關賠償,甲保險有限公司因而支付了澳門幣2,179,597.40元(貳佰壹拾柒萬玖仟伍佰玖拾柒元四角)。

當上述颱風吹襲澳門時,上述躉船正靠近禁止航行區域停泊。

外港,因其所處的位置及其地理特性,並不是躲避颱風的區域。

強烈的風力伴隨熱帶氣旋而至,其強度已達致每小時200公哩的猛烈風速,而海面在猛烈舫動,躉船船主及其船員不應視若無睹。

躉船船主於1993年9月15日才知道該船舶損壞。

於1993年9月15日,由於入水,躉船船主決定對船舶進行維修。

於1號訊號(1993年9月16日12時)與3號訊號(1993年9月17日0時30分)掛起期間,躉船船主並沒有把該船舶從暴露的區域撤離。

由於風力以及海浪的影響,該躉船受天氣控制,不斷地撞擊新大橋的結構件。

面積為12米x10米預模件的其中九件(第130頁至第138頁)、橋面、橫樑及支乘柱,並連同該些部份之介面和裝置於其中的電纜(3800伏特,3相)均由於該些撞擊而做成了嚴重損毀。

為了維修受影響的部份,有需要拆卸該些被損毀的橋面、橫樑以及支乘柱,並做模和安裝新的構件,以及重新排列其餘的支件。

肇事躉船屬於丙有限公司公司所有。

在面對第三者,尤其是面對甲保險有限公司時,作為本案被告人的公司常以躉船所有人的身份作出承擔,並以該身份參與新大橋結構中被證明損毀部份的維修工程。

雖然躉船船主曾多次為此目的而被催告,但卻沒有支付甲保險有限公司已墊支的款項。

1993年9月16日大約9時30分,案中停泊在外港6號燈塔的躉船,從所在地被拖走,途經7號燈塔,直至防波堤附近的一處地方,位置介於4至5號浮標之間靠近4號浮標處。

以上提及的區域,在潮退時會出現沙洲,因而很容易使到像訴狀中類型的躉船之船舶擱淺。

同樣為了維修一個小缺口,9月15日下午7時左右,該船舶被拖往將興建機場的人工島,並利用該處進行卸貨。

船員當時的意向是,作為首選,將船擱淺在所述的沙洲上以便立即展開焊接的維修工作。

眾被告之前曾在發生災難及其鄰近地方工作。

在3號訊號懸掛後,眾被告開始關心起來,透過電話聯絡戊拖船運輸公司,要求立即派遣一艘拖船把躉船拖往內港的錨地停泊。

其要求得不到回應,理由為該公司並不能即時為其指派任何拖船。

在17日早上6時許,所述公司負責人通知被告們,由於天氣情況惡化,不可能派出拖船。

面對該惡劣情況,眾被告命令所有船員在躉船報到而該命令即時被履行。

在躉船中,船員嘗試用盡所有力所能及的辦法以阻止躉船被推離正在停泊區域的範圍。

躉船被四個拋進水中的船錨固定在當時的停泊位置。

此外,船舶當時被一條纜繩繫於防波堤建築物料之間放置的一條粗大欄杆中。

決定增加一纜繩使船頭與防波堤更緊靠在一起,該工作被有效完成。

被告之合法代表請求澳門國際機場工程總承判商——工程在進行中——批准躉船錨泊於人工島,但被拒絕。

雖然風力強度逐漸地增加,船員留守躉船至9時左右。

只有直至最後總結認為船員留在船上完全無補於是以及他們的生命將面臨危險後,才命令要求他們返回陸上。

躉船當時裝設了防撞木材及輪胎,這一切都是為了避免源自引力而發生的或有碰撞。

大自然的兇猛力量使到四個船錨中的兩條鋼纜折斷,躉船漂離其停泊區域的範圍。

一艘拖船須要花差不多一個半小時把一艘船舶從外港區域拖至內港的錨地”；（參閱第 289 至第 292 背頁）。

法律

三、針對駁回附入意見批示的聲明異議

考慮到所述意見內容只涉及“事實事宜”，而在所提起上訴的範圍內並未有對該些事宜提起爭執，因此不能證實存在著有相關性及必須性的前提，因此裁定駁回所請求的附入。

在現被審議的聲明異議中，（引述了大量的司法見解），作為上訴人的被告主要辯稱除了其具有附入技術意見的權利外，其所附入文件的目的是為了就某些事實的含意及其所能達至的後果向法院作出說明，因為該些事情的闡釋（在其角度來說）是需要特別的知識。

對於所指稱的“附入意見的權利”，我們認為在本案中並沒有半點冒犯可言。只要看看作為理據而作出否決的原因便可知悉這點：一 並不是沒有所述的權利，而是 一 案中的意見並不具“相關性”及“必須性”的前提。

可以再加以說明，作為聲明異議標的的駁回批示，僅在發函邀請上訴人說明附入所述意見的理由後才作出的，所以，（我們相信）這點本身就可以表明並不涉及其要求將該意見書附入的“權利”。

雖然對該立場如此說明，如以書面形式作出，但提出異議者現在又辯稱所述的意見是為作“就某些事實的含意及其所能達至的後果向法院作出說明，因為對該些事情的闡釋是需要特別的知識”。

對於此，法律依據何在？

沒有違背應有的尊重，經考慮被視為證實的事實，並考慮到有關“意見”的內容，我們不認為為解決問題而對事實的“闡釋”是需要特別的知識的。事實上，在既證的事實中是提到一些“技術概念”，然而，我們認為在本上訴案中要解決的主要問題是“被告人的或有責任”，基此，憑著被視為證實的事實事宜已足夠及清晰地作出裁決。

因此，確認被提出聲明異議的裁決。

四、上訴

上訴人對作為上訴標的的裁決表示反對，因其意見認為，對於友誼大橋當時的工程所造成的“毀壞”並不沒有任何過錯。認為做成所述損毀的事實並不能歸責於他，因此要求撤銷被上訴判決並駁回請求。

我們不予苟同。

讓我們看看。

按照（在事發時仍生效的）的規定：1888 年《商法典》第 492 條：

“船舶之所有人對下述事情負上民事責任：

1° 基於船長及船員的行為及疏忽；

（...）。”

在本卷宗中的個案，毫無疑問友誼大橋當時的工程所受到的損壞是由作為上訴人的被告所擁有的躉船而引起的。

雖然在本案中所涉及的是一艘“躉船”，但我們並不認為 一 如同上訴人所理解的 一 為著法律的效力不應把躉船視作“船舶”，因為我們看不到有甚麼原因可以得出的結論認為立法者會以“船舶”這一表述來（以該方法）限制其適用範圍，從而使其不適用於本案中的“船隻”。

即使仍然不同意，我們相信仍是維持被上訴的判決。

現予以詳細說明。

問題所涉及的是“非合同責任”的事宜，對於該範疇所適用的是（對本案適用的 1967 年）《民法典》第 483 條。

該條之規定為：

“一、因故意或過失不法侵犯他人權利或違反旨在保護他人利益之任何法律規定者，有義務就其侵犯或違反所造成之損害向受害人作出損害賠償。

二、不取決於有無過錯之損害賠償義務，僅在法律規定之情況下存在。”

而第 487 條第 1 款規定“侵害人之過錯由受害人證明，但屬法律推定有過錯之情況除外。”而第 493 條第 2 款的內容為“在從事基於本身性質或所使用方法之性質而具有危險性之活動中，造成他人受損害者，有義務彌補該等損害；但證明其已按當時情況須採取之各種措施以預防損害之發生者除外”。

從上抄錄的條文中，原則上，受害人（本案中的原告）對侵害人的過錯負有證明責任，但如法律推定有過錯，又或該損害是由某一“危險活動”後果所做成則除外。

因此沒有理由認為所述第 493 條的規定不適用於本個案 — 在此意義上，參閱如里斯本上訴法院 1995 年 4 月 6 日的合議庭裁判，載於《司法見解匯編》，2000 年，第 3 卷，第 104 頁，而此點據我們所知只是不適用於陸上的交通意外；參閱 1979 年 11 月 21 日最高司法法院的案例，載於《葡萄牙司法公報》，第 291 期，第 285 頁 — 同時相信被告所作出的行為毫無疑問在本質上是危險的，因為不應不考慮就是“海上航行”，（參閱 Pires de Lima e Antunes Varela，載於《C. C. Anot.》，第 1 卷，第 495 頁），餘下要證明的是，其是否已按當時情況採取了各種措施以預防損害的發生。

據悉，在審議該“事實”時，應以“正常人”的行為模式作比較，而羅馬人把其冠上一個實際名稱為“善良家父”，其內涵為“法律在設定人類社會的權利義務時是以中等或平常的人作為標準”；（參閱 Antunes Varela：《Das Obrigações em geral》，第 1 卷，第 584 頁）

現在按照該“標準”對之前詳列已被視為認定的事實作分析，會是如何解釋？

我們相信答案必定是現作為上訴人的被告並不能證明曾採取各種措施以預防損害的發生。

基此，須考慮的是現上訴人自 1993 年 9 月 15 日已知悉該船舶已有損壞，但即使如此，在 1 號訊號（1993 年 9 月 16 日中午 12 時）及 3 號訊號（1993 年 9 月 17 日 0 時 30 分）懸掛期間，並沒有作出任何行為把該船舶駛離所在之空曠地方。

上訴人辯稱 — 且被證實 — 在懸掛 3 號訊號後，曾要求戊拖船運輸公司派遣一艘拖船以期把該躉船拖往內港停泊，在知悉其要求被拒絕後，命令躉船全部船員留守在船上，並嘗試採取所有力所能及的方法以防止該躉船被推到停泊區域以外的範圍。

然而，我們認為應強調 3 號訊號於 1993 年 9 月 17 日 0 時 30 被掛起，而僅於該日早上 6 時接獲戊拖船運輸公司通知不會派遣拖船，但在這期間上訴人並沒有作出任何行動，在這“五個半小時”內只有等候，這點於我們看來並不合理，尤其是當時已掛起 3 號訊號。

明顯地可以解釋說，在作出要求後，除了等待之外，再沒有甚麼可以做。

但我們認為，不可以作如此理解。

相反，我們的意見認為上訴人不應花五個多小時去等待戊公司的答覆而不再尋求其他的方法。

眾所周知，當時的情況是氣象部門已預先關注和宣佈氣旋或惡劣天氣是否會有惡化的預測，因此，上訴人不能把惡劣天氣可能會加強的事實視而不見，正如其後所發生的，即同日 6 時 30 分改掛 8 號東北列風訊號。換言之，當時應不斷顧及該可能。

因此，不能理解在五個半小時的等待時間裏，沒有作出嘗試例如要求其他拖船公司的協助，又或者，如已被證實的沒有要求澳門港務局的協助。因此，看來並沒有採取各種措施以避免或預防已發生的“意外”。

因此，我們的意見認為，須對做成損害負上責任，也證實是其力所能及和可作預計的，對於我們來說，原審合議庭主席審理案件得當。

行文至此，須對最後一點作出審議。

在上訴中的理由闡述及結論的範疇內，上訴人還肯定地指出“不能負責支付由被上訴人所墊支的款項，被上述人僅履行保險合同的義務，而上訴人本身並沒有參與其中，因此不能證實存有所指稱的代位要件”（參見結論第 36 點）。

我們認為上訴人在此的觀點也不具理由。

眾所周知，“代位”機制（包含“債項轉移”的模式）包括“自願”和“合法”兩個方面。

本文中，鑑於獲證實的事實以及上文列出的事情向我們揭示符合法定代位的前提（參閱《民法典》第 592 條），因此我們得出的結論認為，在滿足本案中所請求的債權時賦予原告“本身的利益”（參閱 A. Varela:《Das Obrigações em Geral》，第 2 卷，第 341 頁起及續後數頁以及 Rodrigues Bastos：《Notas ao Códigos Civil》，第 2 卷，第 60 頁）。

基此，被上訴的判決並不應受到任何批判，並應予贊同。

裁決

五、根據所作出的分析，合議庭裁定本上訴理由不成立，並維持被上訴的判決。

訴訟費用由上訴人承擔。

José M. Dias Azedo（司徒民正，裁判書製作法官） — 蔡武彬 — 賴建雄