

(譯本)

**交通意外民事賠償請求  
侵害人的過錯  
風險責任及其證據  
在刑事程序被宣告無罪之情況下的民事給付宣判**

摘要

一、如原告提出的賠償請求是以侵害人過錯為基礎時，這就意味著該請求的提出是以風險為基礎。只要車輛在路上行進便構成風險，因此，在不能證實司機的過錯時，從原則上說，此交通意外就立即納入風險範圍內。

二、如果只證實了某汽車的駕駛人在意外中無過錯，且未證實受害人或第三人的過錯，又或是屬於不可抗力的情況時，那麼，為自身利益使用車輛的該車輛實際駕駛者負有風險責任。

三、今天，民事責任已經擁有獨立於刑事責任而存在的完全自主性，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。

四、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。

五、在風險責任的情況下，受害人的證據責任不大：只要證明事實和損害間的因果關係就可以。

六、由於作為主動因素的車輛與意外間的因果關係未經證明，因此，受害人的賠償要求便不可行。因為所有的客觀責任要求是客觀責任的前提，但其中不包括引起損害的事實過錯和不法前提。

七、同時，根據澳門《民法典》第 335 條第 2 款中關於舉證責任分擔的一般規定，民事起訴人無責任以風險責任為依據陳述並舉證對其要求賠償的權利有阻礙性的事實。

2004 年 10 月 21 日合議庭裁判書

第 247/2004 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**

甲保險有限公司，其民事被訴人的身份已明確載於初級法院第 6 庭第 PCC-111-03-6 號案件合議庭普通刑事訴訟程序中所附加的民事請求中，現針對初級法院 2004 年 6 月 18 日作出的終局合議庭裁判中尤其關於被裁定向相關民事起訴當事人給付一筆金額為澳門幣 354,180 元的精神及財產損害，向本中級法院提起上訴，該裁判以下列被法院認定的事實事宜為基礎（參見本卷宗第 241 頁至第 242 頁被上訴的合議庭裁判的相關內容）：

#### 已獲證實：

— 2001 年 1 月 6 日 18 時 40 分，嫌犯乙駕駛一輛車牌 MF-XX-XX 之輕型汽車，沿本澳氹仔海洋花園大馬路行駛，由花園街開往嘉樂庇總督大橋方向。

— 當駛過上述海洋花園大馬路第 708A03 號燈柱處時（參見卷宗第 12 頁之描述圖），嫌犯汽車之右邊門望後鏡（參見卷宗第 25 頁）和擋風玻璃左角碰撞到行人丙（被害人，身份資料參見卷宗第 16 頁），擋風玻璃部份碎裂。

— 上述碰撞直接導致被害人倒地受傷，隨後被救護車送往仁伯爵綜合醫院救治。

— 至 2001 年 1 月 9 日上午 10 時 50 分，被害人因傷勢過重搶救無效而死亡。

— 被害人丙之醫生直接檢查報告、死亡證明書及驗屍報告載於本卷宗第 13、24、33、34、36、37、38、39、40 及 41 頁，在此為適當之法律效力被視為全部轉錄，作為本控訴書之組成部分。

— 法醫總結之意見認為，死者丙因嚴重腦部損傷而死亡，上述損傷為鈍器或其類似物所致，與交通事故的致傷特點相符合，綜合警方所示資料及屍解所見，其死亡屬交通事故所造成（參見卷宗第 39 頁）。

— 事故發生時，天氣良好，光線昏暗，路面無濕滑，交通流量稀疏。

— 嫌犯乙為初犯。

— 承認部份事實。

— 須供養一名女兒。

— 擁有小學 4 年級學歷。

#### 未經證明事實：

— 嫌犯不謹慎駕車，也沒有留心本應當注意的事物，在視線不足的彎角沒有特意放慢車速。此外，嫌犯駕車速度過快，沒有根據路面實際情況調控車速，因此，汽車就未能在前面可用及可見空間停下，避開在正常情況下可以預見的障礙物。

— 嫌犯深知不遵守交通規則可能會造成交通意外，導致行人受傷甚至死亡。儘管嫌犯並不希望看到也不能接受已產生的後果，但在需要注意的時候，她的確沒有留心，而她本來有能力注意路面情況。這樣就造成了本交通意外，撞到了受害人，並直接必然造成了受害人死亡。

— 嫌犯在事發當時知道其上述行為是不合法的，受法律制裁。

肯定的是該第一審法院的終局裁判是以下列法律理據為基礎：

“[...]

現須分析事實並適用法律：

#### 一、對實施的一項殺人罪歸責

澳門《刑法典》第 134 條規定：

“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。”

經綜合考慮已證明和未證明事實後，我們認為難以對嫌犯（肇事車輛駕駛人）的行為進行法律刑事審查，因為：

a) — 我們確實肯定車牌 MF-XX-XX 的車輛，即嫌犯在事發時駕駛的車輛，在控訴書中描述的地點撞到了受害人丙，且根據卷宗第 28 頁的內容得知汽車擋風玻璃部分碎裂。

b) 但是至於意外究竟是怎麼發生，我們就不清楚了。是受害人自己失去平衡跌向擋風玻璃，還是汽車先撞到受害人而之後導致她摔倒？

c) 如果我們考慮肇事車輛的受損情況和受害人遭受撞擊的部位（卷宗第 41 頁），疑問就更深了。如果說汽車當時正以高速行駛並撞到了受害人，那麼撞擊點就應該在汽車前部，但事實並非如此；

d) 驗屍報告證明受害人因腦部受鈍器撞擊而死亡（第 41 頁）。那麼是車輛撞向了受害人，還是受害人自己撞到了擋風玻璃？我們並不清楚。

e) 我們並不知道當時嫌犯所駕車輛的行駛速度。

f) 另外，沒有任何目擊證人。

g) 事故發生之時，嫌犯駕駛的車輛在右行車道，我們並不知道當時是否有其他車輛占用了左行車道。

所有這一連串的疑惑都不可能得到解答，因此這讓我們得出的結論是：缺乏判斷嫌犯具過錯的充分必要元素。

由於缺乏法律刑事歸責必要的主觀和客觀要素，除了判嫌犯無罪之外，我們並無他法。這也是檢察官在分析最終上訴陳述書時的理解。

\*\*\*

## **二、對兩項輕微違反的歸責**

嫌犯被歸責觸犯《道路法典》第 23 條 a 項、第 22 條第 1 款結合第 70 條第 3 款規定和處罰的兩項輕微違反。由於上述部分事實未經證明，所以我們認為同樣難以指責嫌犯觸犯未適當控制車速的兩項輕微違反。因為，實際上我們並不知道嫌犯當時的駕車速度，並且也不清楚是車輛先撞到了受害人還是受害人自己失去平衡摔倒。意外發生地的確不適合行人橫穿馬路（儘管行人經常從那裡過馬路）。所以，一般來說不太容易預見此事故。由於現在並沒有足夠的要素來支持我們做出果斷無疑的決定，所以不能說嫌犯沒有履行謹慎駕駛的客觀義務。

綜上所述，嫌犯被歸責實施的輕微違反也應判無罪。

\*\*\*

現在看民事部分。

肇事車輛司機乙（嫌犯）和甲保險（澳門）股份有限公司按照上述的內容被提起訴訟，相關理據載於卷宗第 85 頁至第 120 頁。

嫌犯和保險公司均提交了答辯狀，分別載於卷宗第 83 頁至第 84 頁及第 180 頁至第 192 頁。為了產生全部的法律效力，上述文書的內容在此視為全文轉錄。

某些司法見解認為，在刑事程序特別是交通意外程序中，當嫌犯被判無罪時，其中民事責任部分的問題應轉用一般方法分析。我們認為，只有在附加於刑事案中的民事請求沒有明確指出可被納入到風險責任框架中的事實時，這個論點才有效。反之，如果明確提到了與風險責任相關的事實，對方當事人被通知提出答辯，我們便沒有充分理由來說不能在刑事案中對民事問題作出判決。因為第 70 條和第 71 條不僅沒有反對，反而建議如此進行裁判，只要卷宗中有足夠的要素來支持合理的審判。這正正是本案的情況。

\*\*\*

必須強調：強制保險的機制極度重視須確保對受害人因其在陸上交通意外中遭受損害而得到賠償權利方面所應負的社會責任，如果賠償義務得不到保險的保障，受害人就有可能得不到賠償。

現在涉及的是風險社會化的原則，優先保護的是第三受害人的利益，同時這也是被保險人的利益。

針對這個問題，11 月 28 日的第 57/94/M 號法令第 45 條規定如下：

“一、在追究強制保險中之交通事故之民事責任之訴訟中，不論其為民事訴訟或刑事訴訟，被訴之保險人必須參與，否則為非正當。

二、如提出之請求不超過第六條第一款所指之限額，在民事訴訟中，訴訟必須僅針對保險人，如保險人願意，得使被保險人參與訴訟。

三、如汽車保障基金根據本法規規定代替保險人作賠償，以上兩款之規定適用於汽車保障基金。”

**民事起訴人提出了合計澳門幣 1,712,180 元的賠償請求，因此初端裁定本案中所有民事被訴人的參與為正當，但不妨礙經適當考慮實體問題的所有要素後，此決定有可能會依據法律規定而將來作出的改變。**

\*\*\*

關於實體問題，經考慮在聽證中列舉的所有證據，民事請求中列出的以下事實被視為證明屬實，且與本案相關：第 10、11、12、13、14、15、16、19、20、21、22、23、24、25、26、29、

30、31、33、34、35、41、43、44、45、46、48、49、50、51、52、53、56、132 和 133 項。其內容在此視為全文轉錄，具有一切法律效力。

\*\*\*

我們現在有必要考慮風險民事責任體系和可納入此體系的事實。

澳門《民法典》第 496 條第 1 款規定：

“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。”

《民法典》第 498 條規定，僅在就事故之發生可歸責於受害人本人或第三人時，或事故是由與車輛運作以外之不可抗力所導致時，此責任方予排除。

於是這樣就取決於如何給造成意外的事實定性。究竟此事件是由車輛運作以外之不可抗力還是由車輛本身的風險造成的呢？如此就決定了民事責任人是否負有賠償責任。

Almeida Costa 教授在《Obrigações》第 415 頁下了定義，不可抗力原因是指與車輛無關的自然力量，例如閃電，颶風……等。

有些判決書舉出了不屬於不可抗力的車輛自身風險的範例，例如在公路上留下的油漬（最高司法法院的 1982 年 2 月 25 日合議庭裁判書，載於《司法部公報》，第 314 期，第 298 頁）、沙石或其他不顯眼的物質等。

在本案中，應強調以下幾點：

（一）正如之前所述，我們不知道車禍是如何引起的；

（二）在距離事發地 63 米處有一人行天橋，因此，我們不能確定是否違反了《道路法典》第 10 條第 5 款的規定：

“五、如在 50 公尺內沒有適當訊號指示之行人橫道時，方得在其外橫越，同時，應以垂直道路中心線之最短路線盡快橫越，且不應擾亂車輛通行。”

（三）《道路法典》第 8 條對行人通行做出了如下規定：

“一、行人應在行人道、為行人而設之路徑或通道上通行，當缺乏時，則應在路緣通行。

**二、如遇下列情況，行人可以不妨礙車輛通行之方式在車行道通行：**

**a) 橫過車行道；**

b) 如無第一款所指地點或不能使用此等地點；

c) 在禁止車輛通行之道路；

d) 在督導員引領下組織成隊伍而行或巡遊。

三、遇上款 b 及 d 項所指之情況，只要交通流量容許且不妨礙在第四十條第一款規定之路徑上之車輛或動物之通行，行人可在此路徑通行。

四、以手推動腳踏車、嬰兒車、殘疾人士輪椅及其他手推車之人士之通行，與行人之通行相同，但有相反指示者，不在此限。”

環顧整條海洋花園大馬路，自嘉樂庇總督大橋出口直至氹仔“隧道”，只有一座人行天橋（其實還有另一座，但是是用來連接海洋花園內的商業中心的；由於這些商業中心空置，所以天橋禁止行人通行）。另外，整條海洋花園大馬路沿線有一條約半米高的花槽（水泥建造），其中栽種花草，試問行人該從何處穿越行車道？幾乎無處可行。

（四）至少，我們不能確定，行人的穿越如《道路法典》第 8 條第 2 款所述擾亂了車輛通行，或者是說，受害人的行為可被視為“不可要求的行為”。應當強調的是，不能因為發生了撞車的意外，我們就認為受害人的行為影響了交通，這是不合邏輯的。因為我們現在分析的是行為本身，而不是此行為的結論和引起的後果；

（五）在中央花槽里有一條“非正式通道”，是日積月累由行人走出來的路，當時受害人正是使用此通道。

（六）毫無疑問，事故發生地在彎角，這就從某種程度上減低了司機的視線範圍。但實際上這個事實對受害人和嫌犯雙方都不利。因為，從嫌犯角度來說，她應當更加小心並放慢車速，而受害人本身也本應多加留意才是。但是關鍵問題在於，我們不知道事發時，受害人是正在過馬路，

還是剛剛開始準備過馬路；嫌犯是緊靠花槽右邊駕駛？

綜上所述，本法院認為，由於穩妥可靠的要素不足，我們無法斷定意外是由嫌犯（單方面或幾乎單方面的）過錯引起。

\*\*\*

民事責任的目的並不只是懲處過錯行為，更重要的是最大限度地減輕受害人的痛苦，還原受伴隨文明產生的危險事物和活動侵犯的利益，這是現行《民法典》中確立的思想，在我們的法律中並非新事物。這個思想源於立法者考慮的案例中責任的落實過程。

在發生《民法典》第 492 條及續後數條中的情況時，受害人可追溯客觀責任和風險責任：第 493 條（委託人就受託人在執行其受託職務時造成的損害負責）；第 494 條（法人責任）；第 495 條（由動物造成之損害）；第 496 條（由車輛造成之事故）等。

本案中，受害人的證據責任不大；她只要證明事實和損害間的因果關係就可以。

最高法院的 1975 年 2 月 12 日合議庭裁判書（《司法部公報》，第 244 期，第 167 頁）明確指出，“所謂客觀責任或風險責任，並不自動產生，也不是在所有造成損害的情況下產生。實際上，責任的基礎，即社會的團結互助，要求嚴格的責任制度與特殊利益制度共存，換言之，著重強調利益的情況不能擺脫特殊風險情況而獨立存在（《De Cupis, Il danno teoria generale della responsabilità civile》，第 167 頁）— 在實際應用中有其局限性，因為風險標準可以用來解釋與過失無關的幾項重要的假設，但並不能解釋所有情況，正如第 498 條所示（歸責於受害人的意外）。”

“借此說明，在確定風險責任時，需要陳述並證明特定事實。因此，要說出在排除了過錯後，要駕駛人或是車輛所有人對風險負責的斷言是無效的”。

由於作為主動因素的車輛與意外間的因果關係未經證明，因此，受害人的賠償要求便不可行。因為所有的客觀責任要求是客觀責任的前提，但其中不包括引起損害的事實過錯和不法前提（最高司法法院的 1978 年 11 月 21 日合議庭裁判書，《司法部公報》，第 281 期，第 307 頁）。

“如原告提出的賠償請求以侵害人過錯為基礎時，這就意味著該請求的提出是以風險為基礎”（最高司法法院的 1980 年 11 月 26 日合議庭裁判書，《司法部公報》，第 301 期，第 399 頁）。關於這一點，Martins de Almeida 寫道（上引著作第 322 頁），“只要車輛在路上行進便構成風險，因此，在不能證實司機的過錯時，從原則上說，此交通意外就立即納入風險範圍內”。

\*\*\*

“如果只證實了某汽車的駕駛人在意外中無過錯，且未證實受害人或第三人的過錯，又或是屬於不可抗力的情況時，那麼，為自身利益使用車輛的該車輛實際駕駛者負有風險責任（科英布拉中級法院的 1982 年 2 月 2 日合議庭裁判書，《司法見解匯編》，1982 年，第 1 卷，第 95 頁）。”

這正是本案的情況。

\*\*\*

根據可供參考（而非直接適用）的澳門《民法典》第 492 條準用的第 487 條的規定：

“責任因過失而生者，得按衡平原則以低於所生損害之金額定出損害賠償，**只要按行為人之過錯程度、行為人與受害人之經濟狀況及有關事件之其他情況認為此屬合理者。**”

另外，澳門《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。”

\*\*\*

依照此次序，法院只能確定與經描述的損傷和按適當歸檔記錄的損失相關的賠償。

《民法典》第 556 條中規定了一項成文法原則，即賠償義務應使受害人恢復假設未發生引致彌補之事件即應有之狀況。

此恢復的目的不只載於彌補財產損失，另外還有精神損害或是非財產損害。這些損害雖然並不能用金錢衡量，但因其關係重大，理應受到法律保護。

我們需要時刻牢記如下指導性司法見解：“反映出病痛、苦惱、憂傷和折磨”的損害應當受到法律保護。

\*\*\*

因此，需要對以下方面進行賠償：

**1.對原告生命滅失和精神損失的賠償** — 卷宗第 13 頁、第 33 頁至第 34 頁，其內容在此視為轉錄，具有一切法律效力 — 考慮被害人的年齡（71 歲）和她的經濟狀況，為公平起見，法院將賠償金定為澳門幣 25 萬元，向眾原告支付；依據在處理相關問題中的司法見解採取的標準。

**2.醫藥及喪葬費** — 見第 15 頁至第 19 頁的文件，將賠償金額定為澳門幣 104,108 元是公正且合乎比例的，向眾原告支付。

**3.對於受害人撞車後隨即到去世前遭受的痛苦**，我們沒有定任何賠償金額，因為被撞之後，受害人立即昏迷，沒有跡象顯示其遭受痛苦。

**4.同樣地因為未經證明，也未確定對受害人“工資”的賠償請求。**

\*\*\*

賠償金額總計為澳門幣 354,180 元。

因此，**民事負責人應向原告賠償上述金額**。

\*\*\*

請求包含在強制民事責任範圍之內，因此，責任應由被訴的公司承擔，因為根據 XXX 號保險合同規定，責任轉移予該公司。

\*\*\*

經全部檢閱和考慮後，現須作出決定。”（參見相關卷宗 242 頁背頁至 252 頁原審判決書原文內容）。

被訴的保險公司（現上訴人）提起上訴並陳述了相應理由，在上訴中請求如下：

“[...]

**(1) 無法確定本案交通意外的過錯方是駕駛人還是受害人，因此，對經指控的輕微違反，嫌犯被判無罪。**

**(2) 不能排除第三方過錯以及可抗力的情況，因為實際上事故發生情節有待證明。**

**(3) 依據澳門《民法典》第 496 條第 1 款的規定，因負有風險責任，被告保險公司被判向原告支付澳門幣 354,180 元。**

**(4) 在此類情況下無法裁定風險責任，因為我們現在分析的是澳門《刑事訴訟法典》第 60 條規定的以一項犯罪之實施為依據之民事損害賠償請求。**

**(5) 部份司法見解認為：“由於刑事訴訟理由不成立，被告被判無罪，刑事法庭不能以客觀責任為基礎對在同時進行的民事訴訟中提出的賠償請求作出判處。**

**(6) 在所有產生損害的案件中，風險責任並不是都會自動產生。需要陳述並證明引起客觀責任的事實。**

**(7) 體現風險責任的事實並未證實。**

**(8) 存在已獲證明之事實事宜不足以支持作出該裁判。**

我們認為肯定的是[...]諸位將一如既往地主持期盼的正義，廢止在本案卷宗中已宣佈的判決，並將其替換為另一判決，當中應考慮已證明並在原審合議庭裁判中有描述的事實事宜，符合法律的一般原則，與本案的適用法律規定一致，並且遵循法院採用的免除被告民事賠償的司法見解。”（參見卷宗第 266 頁至第 267 頁原文內容）。

民事起訴人針對此上訴作出回覆，實質確認了一審判決（參見卷宗第 284 頁至第 293 頁的反駁性理由陳述內容）。

上訴上呈到本中級法院，助理檢察長在檢閱時表示無法發表意見，因為上訴涉及的是民事部分，所以欠缺為該效力的正當性。

隨後進行了初步審查，並之後又進行了法定檢閱。按澳門《刑事訴訟法典》第 414 條中規定的形式在本中級法院進行了審判聽證，現應予審理。

為此，需要重溫原審合議庭裁判中載明、在前文已完全轉錄的所有事實上和法律上的依據。現應首先注意：被訴的保險公司在其理由陳述結論部分中實質及具體提出的作為本案上訴標的及依據的問題如下（對於這些問題我們有責任作出決定，但並非該訴人在其上訴陳述書中提出的、為支持其主張具有有效性的所有理由）：

— 在本刑事卷宗中附加的民事案件（當中含有判定無罪的裁判）中，所被指稱的以風險責任為依據的民事賠償的仲裁在法律上的不可行。（參見上訴人提出的關於此點的原因，被歸納在其理由陳述 1、3、4、5 條結論中，載於卷宗第 266 頁）；

— 關於相關被指稱的“已獲證明之事實事宜不足以支持作出該裁判”，原因是民事起訴方缺少對“體現風險責任的事實”的陳述和證明（參見上訴人提出的關於此點的原因，被歸納在其上訴狀的第 2、6、7 條結論中）。

現在從法律的層面看，在分析了上訴保險公司所質疑的裁判書中的所有要素，並考慮了本案適用（同一判決文本中有明確地引用）的法律條款後，我們就隨即清楚知道，上訴人提出第一個（我們已在上文中指明）問題的合理性是有悖於尤其作為被上訴的合議庭裁判所依據的明顯及充分法律依據的（特別是自卷宗第 244 頁背頁的第 12 頁最後一段起至卷宗第 245 頁的第 13 頁第二段），且在法律上受到這些依據的充分反駁，因此，鑑於其所闡述的程度以及其相關性，我們在此肯定認同該些法律依據。

正如原審合議庭眾法官的見解，我們也認同以下的立場：如原告提出的賠償請求係以侵害人過錯為基礎時，這就意味著該請求的提出是以風險為基礎（參見引文 — 載於原審合議庭裁判文本第 23 頁，卷宗第 250 頁 — 葡萄牙最高司法法院的 1980 年 11 月 26 日合議庭裁判書，在此僅視為學說）。因此，只要車輛在路上行進便構成風險，因此，在不能證實司機的過錯時，從原則上說，此交通意外就立即納入風險範圍內（參見原審合議庭裁判文本中同一位置已經引用的關於此點的學說）。

我們除了對此點表示贊同外，另一方面，我們也完全同意同一合議庭眾法官所主張的以下結論 — 從實際意義上來講，本案中的情況正正是如下情況：“如果只證實了某汽車的駕駛人在意外中無過錯，且未證實受害人或第三人的過錯，又或是屬於不可抗力的情況時，那麼，為自身利益使用車輛的該車輛實際駕駛者負有風險責任”（參見原審合議庭裁判第 23 頁末尾和第 24 頁開頭內容，載於卷宗第 250 頁至第 250 頁背頁）。

此外，同樣關於上訴人提出的相同問題，民事原告方（現被上訴人）所提交的上訴答辯狀理據充分，在其結論中陳述如下：

“A）現今已與以往不同，在刑事訴訟程序中裁定的民事賠償具有完全的民事性質。

B）今天，民事責任已經擁有獨立於刑事責任而存在的完全自主性，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。

C）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（參見第 477 條及續後數條和第 492 條及續後數條）。

[...]

F）由交通意外引起的民事責任訴訟的訴因複雜，因為它不只是由意外本身或是由損害組成，而是由一系列以賠償權和相關義務的產生為目的、法律所要求的事實構成，不管是否是由過錯或是風險引起，因此，即使訴訟是由過錯引致，仍然可以以風險責任為由作出判處。”（參見起訴人反駁性理由陳述 A、B、C 及 F 條結論內容，載於卷宗第 290 頁至第 291 頁）。

因此，就第一個問題而言，上訴理據不成立。

關於上訴人提出的第二個也是最後一個問題，我們也同樣認為，上訴理據同樣不成立，因為：

— 首先，概括地說，正如原審合議庭裁判第 21 頁最後一段強調的那樣（載於卷宗第 249 頁），在風險責任的情況下，“受害人的證據責任不大；她只要證明事實和損害間的因果關係就

可以”，相應地，“由於作為主動因素的車輛與意外間的因果關係未經證明，因此，受害人的賠償要求便不可行。因為所有的客觀責任要求是客觀責任的前提，但其中不包括引起損害的事實過錯和不法前提”（參見葡萄牙最高司法法院的 1978 年 11 月 21 日合議庭裁判書的立場，在原審合議庭裁判第 23 頁中已經引述，載於卷宗第 250 頁，在此僅視為學說）；

— 其次，一如現在進行的具體分析，本案中的事實和由事故引起的損害間的因果關係已經完全證明（參見原審法院已認定的事實事宜，我們已在上文中全部引述）；

— 再次，毫無疑問，根據澳門《民法典》第 335 條第 2 款中關於舉證責任分擔的一般規定，在本案中，按照現行《民法典》第 496 條第 1 款以及第 498 條的說明，民事起訴人無責任以風險責任為依據陳述並舉證對其要求賠償的權利有阻礙性的事實。因此，起訴人（現被上訴人）在上訴答辯狀中辯護的法律理由充分，特別是該文書中的 G、H、I、J、L、M 及 N 條結論，陳述如下：

“[...]

G) 起訴人的賠償請求理據為嫌犯的過錯[...]，陳述了不法事實、過錯、損害、事實和損害間的因果關係以及車輛的歸屬情況，這就證明了嫌犯，即被訴人實際駕駛車輛，並且為自己的利益使用車輛。

H) 意外的發生情況沒有調查清楚，合議庭無法認定意外的歸責情況，即過錯是歸嫌犯、歸受害人還是雙方都有責任。因此，面對此要件缺失的情況，法院判處被訴保險公司因風險責任賠償起訴人遭受的損害是適當的。

I) 風險責任產生的限定要求得到滿足：沒有證明意外歸責於第三方，同時意外也不是由不屬於車輛運行的不可抗力引起。

J) 陳述和證明此等對起訴人權利有阻礙性事實的責任由被訴人、嫌犯和上訴保險公司承擔（第 335 條第 2 款）。

L) 車輛歸屬權證明已充分顯示嫌犯實際駕駛車輛，並且為自己的利益使用車輛。規則是車輛所有人實際駕駛車輛，並且為自己的利益使用車輛，因為她本人是此車輛使用權、收益權和處分權的所有人。嫌犯已經證明是其在時駕駛車輛的所有人。

M) 如果嫌犯沒有實際駕駛車輛，並且沒有為自己的利益使用車輛，那麼陳述和證明阻礙、變更或消滅一般規則的事實責任就由嫌犯和被訴的保險公司負責，因為證明車主沒有實際駕駛車輛且沒有為自己的利益使用車輛的責任由車輛所有人承擔。但這並未發生。

N) 因果關係的存在已經充分證明，因為撞車和受害人的死亡是由嫌犯駕駛的車輛引起，更準確地講，由嫌犯駕駛車輛本身的風險引起。”（參見卷宗第 291 頁至第 292 頁原文內容）。

因此，我們認為在此最後一項問題上，上訴理據同樣不成立，因此，不影響原審“已獲證事實不足以支持作出判決”的終局裁判。

經全部檢閱，餘下須要正式對本上訴作出判決。

綜上所述，本合議庭**裁定上訴理由不成立**，繼而根據確切條文內容的規定維持已確定的一審原判，二審的訴訟費用由上訴保險公司負擔。

將本裁判通知嫌犯和民事方本人（起訴人和被訴人）。

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