

卷宗編號： 112/2022

日期： 2025 年 3 月 12 日

關鍵詞： - 風險責任

摘要：

- 車輛之風險包含動態和靜態兩部分。前者是指車輛在行駛的過程中產生的風險，而後者是停泊不動時因機件故障而產生的風險。
- 若是完全因人為過錯而造成的損害，則排除在風險責任之外。
- 若人為過錯責任和風險責任同時存在，則須按《民法典》第 498 條最後部分，結合第 500 條第 2 款和第 490 條第 2 款之規定作出過錯責任比例分配；在無法確定時，推定比例為相同。
- 倘根據已證事實可認定意外是完全因原告不小心所導致，那便不存在風險責任。

裁判書製作人

何偉寧

澳門特別行政區終審法院裁判

卷宗編號：112/2022 (民事及勞動訴訟上訴案)

上訴人： 甲 (原告)

被上訴人：乙 (被告)

日期： 2025 年 3 月 12 日

*

一、 概述

初級法院民事法庭於 2021 年 9 月 2 日在卷宗編號 CV1-20-0027-CAO 中作出判決，裁定原告/上訴人甲針對被告乙提起的通常宣告案不成立。

原告/上訴人不服有關決定，向中級院提起上訴，而該院於 2022 年 5 月 19 日作出裁決，裁定上訴理由不成立，維持原判。

原告/上訴人不服上述裁判，向本院提起上訴，有關結論內容如下：

1. 根據《道路交通規章》第 43 條第 12 款，第一及第二類大型客車，應設有一個由收銀員或乘客使用之聲響或燈光訊號，以提示車輛停站及重新行進；第一類車輛並應設有適當之聲響設備，以便向乘客顯示位於該車輛前軸後方任一中央控制車門之關閉。
2. 在已證事實並無任何聲響提醒乘客車門即將關閉。
3. 常識或經驗都可視為無需證明的事實 – “人類對事物作出反應是需要一定時間”，而被上訴判決只根據上訴人可知道門正在關閉而仍上車而斷言上訴人的行為是欠缺謹慎，這無疑是明顯違反常理及經驗，更違反人類正常反應所需要時間。
4. 被上訴判決似乎完全忽略司機關門這一行為已經是出錯的，門與上訴人發生碰撞的原因是司機沒有留意上訴人仍在上車過程。

5. 根據《道路交通規章》第38條第2款，外後視鏡應在車輛每側裝置一個，以容許駕駛員在至少100m之範圍內易於觀察道路。
6. 被上訴判決完全忽視，司機的粗心關門是上訴人令受傷的重點，司機觀察乘客上車不是一剎那，上訴人由後方步行至門前，受阻過程亦只是一剎那，司機如因此沒有留意上訴人，是明顯存有疏忽。
7. 司機只要稍為移身體去觀察後視鏡或轉頭向左側看清乘客動向，便可避免本次意外的發生，然而司機卻沒有作出這些必要的行為。
8. 被上訴判決認為司機的視線受到上訴人前方的男子所阻擋，所以不當關門的行為並無過錯是過份降低巴士司機應盡之責任。而乘客在巴士缺乏聲響提示下，卻在無法預判車門關閉下上車便被歸責為過錯者，這樣的過錯分配標準無疑是把操控機器的一方負有的責任不合理地轉嫁至乘客的做法。
9. 以盲點或視線受阻擋為由排除過失如能成立，將對其它道路使用者造成不可想像的危險，盲點或視線受阻擋是應當被司機注意及可以克服的。
10. 《道路交通規章》第43條第12款規範關門需要有適當的音響提示，這亦顯示車門關閉是難以肉眼去預判，故而需要配備警示關門的預先提示，這亦是上訴人被夾傷的重要原因。
11. 中級法院擬施加於上訴人身上的此等超越正常狀態之注意義務，無疑是過度及不適當的，被上訴判決違反《民法典》第480條第2款的規定。
12. 被上訴判決的事實推演已明顯脫離了已證事實，因為已證事實最多為兩者同步發生，即可理解為“當門正在關閉時，原告將右腳放在門的門檻上”或“當原告將右腳放在門門檻上時，門正在關閉”，兩者為同時進行，無分先後次序。
13. 但被上訴判決將事實理解為“是門先關上，上訴人才粗心地將右腳放上門檻，具有明顯可以作出反應之先後發生次序”的事實，從而得出結論，是沾有事實推演錯誤，或超出以證事實而以未證事實為依據的審判錯誤。

14. 綜上所述，根據已獲證的事實，上訴人於事故發生之時已履行一個普通人在上車時應履行之注意義務，故此，被上訴判決沾有《民事訴訟法典》第571條第1款c項所規定的所持依據與所作判決相矛盾之無效瑕疵、事實推演錯誤或超出以證事實而以未證事實為依據的審判錯誤，以及違反《民法典》第480條第2款所指的“過錯須按照對善良家父之注意要求予以認定”之規定。
15. 無論是因按鈕運作而生的時間差，缺乏適當的聲響提示車門即將關閉，還是後視鏡設計未能滿足司機觀察乘客上車狀態，都無疑是因巴士自身設計而產生的安全缺陷，而這亦是巴士司機在仍有乘客上車時關門的原因，而這亦增加了乘客受傷的風險。
16. 事實上，就巴士乘客的受傷事故，中級法院曾於第157/2019號合議庭判決中認定因被承保車輛之乘客在巴士上失衡的狀況下，腳踏空了梯級，加上車廂暗斜（車廂後方位置較高），引致倒地受傷，從而裁定風險責任轉給承保公司承擔。
17. 綜上所述，車輛固有的風險是一個不確定的概念，需要視乎具體案情來定義所謂的車輛固有風險，需要考慮到巴士車門之開閉由巴士司機操控，並需經過一系列的機動運作以達到關閉車門之效果，而本個案中亦缺乏適當的聲響提示車門即將關閉，故此，其引致的損害屬於汽車安全設備缺乏的自身風險。
18. 因此，被上訴判決沾有錯誤解釋和適用《民法典》第496條的瑕疵。
19. 在解釋車輛風險責任的條文時，應結合本澳所實行的汽車民事責任之強制性保險制度解釋。
20. 倘若以第498條的文義解釋該條文，不論被害人的過錯程度，不論其可歸責程度而無差別地排除一切風險責任，無疑是會令到被害人陷於絕對不公平的處境。

21. 再者，被害人的無意願行為並不會排除車輛持有人以及承保公司的責任，以及證明事故非由受害者的嚴重過失行為造成的，方可以排除基於風險責任的賠償。
22. 因此，上訴人認為被上訴裁判錯誤解釋《民法典》第 498 條，應結合體系以及條文的目的解釋，而不是只按照文義解釋第 498 條，從而在被害人錯過以及加害人風險責任間的競合時自動及絕對地排除適用風險責任的可能性。

*

被告就上述上訴作出答覆，有關內容載於卷宗第 354 至 360 頁，在此視為完全轉錄。

*

二、 事實

原審法院認定的事實載於卷宗第 237 背頁至 239 背頁，在此視為完全轉錄。

*

三、 理由陳述

I. 先決問題

在向中級法院提出的上訴中，原告/上訴人請求撤銷原審法院的判決，同時要求以風險責任為由，改判處被告向其作出賠償，有關結論和請求內容如下：

- A. 被上訴判決存在法律適用之錯誤，錯誤地解釋及適用《民法典》第 498 條及第 57/94/M 號法令第 1 條及第 4 第 2 款的規定。
- B. 根據第 57/94/M 號法令第 1 條，機動車輛及其掛車，須在被許可之保險人處設有在其使用過程中對第三人引致損害之民事責任保險後，方得在公共道路通行。

- C. 根據第 57/94/M 號法令第 4 條第 2 款，列明了保險之保險不包括之損害情況，並無將上車的乘客被車門碰撞受傷排除責任。
- D. 巴士作為大型客車並為公眾服務，使用過程必定包括接載乘客，這是大型客車的使用目標，因此，巴士接載乘客過程而產生的風險屬投保賠償範圍。
- E. 被上訴判決的這一理解無疑是有別於一直以來的做法，破壞了強制保險本應保障的一個重要環節。因此，被上訴判決錯誤解釋第 57/94/M 號法令第 1 條及第 4 條第 2 款及《民法典》第 498 條的規定。
- F. 巴士車門所帶給乘客的風險屬於車輛本身設有並由中央控制的機械設備，且屬該車輛的必須配置，理應納入車輛的風險範圍。
- G. 所以，此等風險早已超出了一般輕型汽車在開關車門時乘客被車門夾傷之風險，故客車在公共道路巴士站因接載乘客開關車門而導致的意外，為車輛本身之風險。
- H. 原判決存在法律適用之錯誤，錯誤地解釋及適用《民法典》第 498 條的規定。
- I. 第 4-A 條及第 4-B 條待證事實同時未被證實，是錯誤理解起訴狀附件 2 及 4 的錄影片段，以及推論事實發生過程有違一般之經驗法則，屬審查證據明顯有錯誤。
- J. 根據上述文件及《民事訴訟法典》第 629 條 1 款 b 項規定，根據卷宗提供之資料係會導致作出另一裁判，且該裁判不會因其他證據而被推翻時，得變更有關事實。
- K. 倘若在風險責任部份不成立或對上訴人保障較少的情況下，則改判或發回原審重審有關事實。

請求撤銷被上訴之判決，裁定以風險責任為由，並判處原告請求之各項賠償，或改判第 4-A 條及第 4-B 條待證事實獲得證，並判處原告請求之各項賠償立，倘若不能定出賠償，則發回原審法庭訂定賠償具體金額。

中級法院判處有關上訴不成立。

在向本院提出的上訴中，原告/上訴人並沒有就中級法院針對其對待調查基礎內容第 4A 及 4B 條事實裁判提出爭執作出的決定提出上訴，故中級法院這部分的裁決已確定生效。

在此前提下，本上訴結論第 4、6、7、8 及 9 點的陳述(指巴士司機存有過失)是毫無意義的，原因是兩審法院均認定巴士司機在有關事件中沒有過錯，而原告/上訴人並沒有對此提出上訴。

另一方面，本上訴結論第 1、2、5、10、15 及 17 點中提及巴士欠缺適當的聲響或燈光訊號提示關門的事實，為首次在訴訟中提出的新事實，原告/上訴人不論在最初起訴狀或在向中級法院的上訴陳述中均沒有作出這方面的陳述。

上訴的目的在於審核原審決定在事實層面上或法律適用方面是否有錯，故不能在上訴程序提出新的事實及新的依據，除非有關事實及依據是可依職權審理的事宜。

本院在上訴卷宗編號 29/2007 和 13/2022 均明確指出上訴“不是為了對新的問題作出裁判，因此，除依職權審理的事宜外，不得審理在向低一審級提起的上訴中沒有提出的問題”。

從比較法中，葡萄牙最高司法法院也是持同一觀點立場(分別於 2005 年 4 月 7 日、2016 年 7 月 7 日及 2020 年 10 月 8 日在卷宗編號 05B175、156/12.0TTCSC.L1.S1 及 4261/12.4TBBERG-A.G1.S1 中作出的裁判，全部載於 www.dgsi.pt)。

基於此，就上述的事宜本院不予以審理。

*

II. 實體問題

本上訴的核心問題是探討原告/上訴人上巴士時跌倒受傷是否因巴

士車輛自身的風險所造成。

初級法院認為不存在風險責任，中級法院確認初級法院的決定，裁定完全是原告/上訴人自身的過失(上車時沒有注意到車門正在關閉)所造成，有關內容轉錄如下：

“...

正是因為這個行為——在門已經開始關閉的過程中進入——導致門撞到了即將上車的乘客。更糟糕的是，視頻資料顯示，原告(乘客)右腳在前，而撞到她的門是從她的左側過來的。當原告用右腿向上登上公交車時，左腿還在地面(處於抬起的動作中)，因此，當門撞到她的右腿時，她的右側沒有任何支撐。在這種情況下，幾乎不可能保持平衡，因為當她處於一隻腳落地、另一隻腳抬起的上升動作中時，她已經被推向右側，即處於一個平衡能力較弱的位置。

這一系列的魯莽行為——在門已經處於移動狀態時登上公交車，由於力量的對抗/缺乏支撐而失去平衡——導致原告失去平衡並摔倒。然而，如果原告盡到了應有的謹慎，不在門移動時上車，那麼這種情況就不會發生。

綜上所述，只能得出以下結論：事故的發生是因為原告在試圖登上公交車時沒有盡到應有的謹慎。即使可以勉強接受車門關閉是車輛本身存在的風險(但我們並不認同這一觀點，原因如上所述)，但如果原告盡到了應盡的注意義務，這種結果還是不會發生的。”

原告/上訴人不服，堅持其跌倒受傷是因巴士司機過失或巴士自身的風險所造成。

現就是否存有風險責任作出審理，而巴士司機有否過失，如前所述，已有確定生效的裁判認定其沒有過錯，故不需再審理。

《民法典》第 496 及 498 條分別規定如下：

第四百九十六條

(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負責，但該人雖在執行職務，而車輛不在行駛中者除外。

第四百九十八條

(責任之排除)

第四百九十六條第一款及第三款所定之責任，僅在就事故之發生可歸責於受害人本人或第三人時，或事故係由車輛運作以外之不可抗力原因所導致時，方予排除，但不影響第五百條之規定之適用。

Dario Martins de Almeida 指出“我們很難精確地界定汽車本身的風險是什麼。在某種程度上，我們所處理的是可以歸類為邊界不明的規範概念，因此，作為一個不確定的概念，需要通過對具體個案的分析來填補其具體內容。

...

車輛的危險性更多的在於其使用(風險活動)，而非其本身的動力。抽象來說，腳踏車的危險性遠低於汽車，但具體來說，在某些情況下可能更危險。

風險包含與機器有關的一切，如具有複雜行為的齒輪、結構缺陷、車輛負載過多或不平衡、重量過重或過度擁擠、運行能力過大或過小、零件磨損過大或過小、維修、照明不足、某些巨型貨車運行時固有的震動（可搖動建築物或打破窗玻璃）。輪胎可能爆裂、引擎可能爆炸、軸套或轉向桿可能斷裂、行駛中車門意外打開、剎車突然剎不住或剎車無法正常運作、車輪偶爾拋起的石子或碎石（甚至也有可能是過失的情況）；甚至高速行駛也是一種風險，同時也可能代表一種過錯行為。在道路上行駛時，道路本身也會對車輛造成嚴重的風險。”¹

¹ «Manual de Acidentes de Viação», Almedina, Coimbra, 第二版, 第 314 至 316 頁。

Luís Manuel Teles de Menezes Leitão 在其著作中²認為車輛之風險責任不僅包括“車輛在公共道路或私人區域行駛時造成的所有損害(如人被軋倒、撞到東西或與其他車輛相撞)，還包括在車輛靜止時所造成的損害(因引擎短路起火或因煞車系統故障導致車輛運行)。”

從上述轉錄的學說可知車輛之風險包含動態和靜態兩部分。前者是指車輛在行駛的過程中產生的風險，而後者是停泊不動時因機件故障而產生的風險(例如電線突然短路著火、輪胎突然爆裂等等)。

若是完全因人為過錯而造成的損害，則排除在風險責任之外。

若人為過錯責任和風險責任同時存在，則須按《民法典》第 498 條最後部分，結合第 500 條第 2 款和第 490 條第 2 款之規定作出過錯責任比例分配；在無法確定時，推定比例為相同。

在本案中，根據待調查基礎內容第 4 條的已證事實，巴士司機丙是在原告/上訴人仍在約 2 米距離到達車門時按鈕關閉車門(巴士內的視頻圖像顯示時間為 17:17:04)，而原告/上訴人是在車門開始關閉時才右腳踏上車門門檻(巴士內的視頻圖像顯示時間為 17:17:05)。當發現這情況，巴士司機丙立即按鈕把車門打開，然而由於車門在短時間內仍持續關閉的慣性動作，直到撞到了原告/上訴人的右腿(巴士內的視頻圖像顯示時間為 17:17:06)，之後車門在尚未完全關閉的情況下開始了打開的動作。原告/上訴人因碰撞而失去了平衡，向後摔倒在地，並且受傷。

從上述的已證事實可見，巴士司機按鈕關閉車門時，原告/上訴人仍未到達車門，與車門仍有約 2 米的距離。其是在車門開始關閉時才右腳踏上車門門檻。

另一方面，亦證實了待調查基礎內容第1至3條，相關內容如下：

1)

² «Direito das Obrigações», 第一卷，第五版，第 370 頁。

約 17 時 17 分，當乘客下車後，一名男子及兩名女子走近 MW-XX-XX 巴士左側車身中間位置，並意圖登上停站上落客之 MW-XX-XX 巴士。

2)

期間，一名男子到達前車門後沒有登上巴士，男子突然回頭走向與其同行之女子，當時車門仍然打開讓乘客上車。

3)

原告因受到上述男子阻擋，稍微繞過該名男子準備登上 MW-XX-XX 巴士。

就待調查基礎內容第 4 條的已證事實和上述的已證事實作出綜合解讀和分析，我們得出與中級法院相同的結論，就是原告/上訴人上車時沒有注意到車門正在關閉中，從而導致被車門碰撞而失平衡跌倒受傷。

那男子突然回頭沒有上車很可能是看見車門正在關閉而放棄登車，而原告/上訴人很可能急於繞過男子趕上車才沒有注意到車門正在關閉中。

以 1 秒左右的時間從 2 米距離到達車門門檻，當中還要稍微繞過在其前面的男子，顯然原告/上訴人的移動是很急速的，因此可合理推斷其是急於趕上車。

由此可見，是次意外是完全因其不小心所導致(沒有注意到車門正在關閉)，而非車輛自身的風險所引致。

基於此，中級法院的裁決是正確的，應予以維持。

*

四、 決定

綜上所述，裁定原告/上訴人的上訴不成立，維持被上訴裁判。

*

訴訟費用由原告/上訴人承擔，司法費訂為 15UC。

作出適當通知。

*

2025 年 3 月 12 日

法官：何偉寧

宋敏莉

司徒民正