

卷宗編號： 111/2024

日期： 2024 年 04 月 18 日

關鍵詞： 自由心證

摘要：

- 原審法院依法享有自由心證，故上訴法院的事實審判權並非完全沒有限制的，只有在原審法院在證據評定上出現偏差、違反法定證據效力的規定或違反一般經驗法則的情況下才可作出變更。

裁判書製作人

何偉寧

民事及勞動上訴裁判書

卷宗編號： 111/2024
日期： 2024 年 04 月 18 日
上訴人： A(原告)
被上訴人： B 保險有限公司(被告)

*

一. 概述

原告 A，詳細身份資料載於卷宗內，不服初級法院民事法庭於 2023 年 05 月 19 日作出的決定，向本院提出上訴，有關結論內容如下：

對原審法院的事實事宜裁判提出爭執

1. 在待證事實的認定方面，根據原審法院對待證事實第 1 至 4 條及第 7 條的證實內容，原審法院未能認定本案交通事故的肇事原因，只能認定涉案兩車(為著便利，以下分別簡稱涉案兩車為「的士」及「賓利」)發生碰撞。
2. 在對原審法院的見解保持充分尊重的前提下，上訴人仍然認為本案交通意外肇事原因是由「的士」司機違反義務而引致，並認為待證事實第 1-4 條及第 7 條應獲完全證實。
3. 原審法院認為根據本案的證據，未能穩妥支持涉案的士曾駛經導流實線。
4. 在此對原審法院的上述分析表示充份尊重，然而，為著保障上訴人的利益，上訴方須提出以下陳述。
5. 首先，根據交通警員證人在庭審的聲明(附件一第 2 頁，為以文字方式轉錄的庭審錄音內容，相關內容在此視為完全轉錄)，這名交通警員證人當時到達案發現場並向兩名司機詢問事發經過，聽到兩名司機的回應為：的士司機當時表示自己在事發地點的讓先符號出駛出，然後準備上天橋

時就被賓利由右線切左線發生碰撞(即的士司機表示自己路線是附件二的B路線，附件二為現場實景圖的示意路線)；

賓利司機當時表示一直在左線行駛，的士在事發地點的導流實線駛出，然後發生碰撞(即賓利司機表示的士路線是附件二的A路線)。

6. 上訴人認為，透過現場拍攝兩車碰撞後的位置的照片(卷宗第 121-123 頁)，已經可以排除的士行駛附件二B路線的可能性。
7. 這是因為，如果的士行駛附件二B路線，可以想像，的士駛出讓先位置後轉左上天橋，再與賓利發生碰撞的話，不可能將賓利推至天橋花園位置，因為按照常理，附件二B路線的撞點是在轉入天橋前，即使的士的動能很大使賓利被撞上天橋花園位置，的士自己也不會推入這麼深(而且一般而言，的士出讓先位置會先減速，出路口時不會有太快車速)。
8. 因此，的士行駛附件二B路線的話將不可能導致卷宗第 121 頁所示的、兩車碰撞後的位置。
9. 只有當的士行駛附件二A路線時，亦即是士經導流實線駛出時，才可能發生卷宗第 121 頁所示的兩車碰撞後的位置，原因是的士行駛附件二A路線時，兩車碰撞時才會在天橋位置內，而且不需出讓先符號，換言之不用減速，方能夠有足夠動能將的士自身及賓利推至天橋花園的位置。
10. 交通警員證人在庭審時亦表示，比較合理的情況是的士由導流實線駛出，原因是撞擊的角度，如果賓利由右線切入左線，兩車不會推至這麼深入；亦認為如果的士當時經左線行駛的話，那麼未上天橋已發生碰撞(附件一第 3 頁)。
11. 原審法院在認定事實事宜的批示第 7 頁曾表示按照卷宗第 123 頁 20190129_231716 號及 20190129_231859 號兩張照片，涉案的士在事發後比較接近右方的實線，若其是行經導流實線進入發生涉案事故的行車天橋，事發後涉案的士也許會停在較接近左方的實線。另一方面，上述

照片一定程度上亦支持碰撞發生前的士完全處身於友誼大馬路的左線，但是，比較接近左方或右方實線應該不屬於能夠支持的士當時行駛左線的證據，因為比較接近左方或右方實線純粹是駕駛者轉彎時自己習慣或「扭馱」的多與少所導致的。

12. 還需提出，如果的士行駛案發時行駛的是附件二的B路線，不論的士車速有多快(雖然按常理，在駛出讓先位置後行駛不會太快)，的士撞到從右切線而來的賓利後便會在撞點原地(左行車線)停下，不會推上天橋，亦不會出現卷宗第123頁兩車碰撞後的位置。
13. 在此重申，如果以的士行駛左線為前提，不論怎樣模擬兩車如何碰撞，也不可能出現第123頁兩車碰撞後的位置。
14. 這樣，根據案中證據，尤其是兩車碰撞後停下的位置，必然支持的士案發時行駛的是附件二的A路線，而不可能行駛附件二的B路線，亦即是士案發時是從導流實線駛出，繼而撞到賓利並發生本案事故。
15. 本案被告亦沒有提出任何實質證據支持的士經左線行駛的事實；而上訴人提出了案發時兩車碰撞後的位置，以及賓利司機及交通警員證人證言，履行了民法典第335條規定舉證責任。
16. 因此，原審法院的上述分析(認為的士案發時有可能經左線行駛，因此無法穩妥支持的士曾經駛經導流實線)明顯與卷宗證據不符，違反常理及不合邏輯，違反了澳門民事訴訟法典第558條第1款規定。
17. 綜上，上訴法院應該根據《民事訴訟法典》第599條和第629條的規定，變更原審法院對調查基礎第1-4及第7條的回答，將有關的調查基礎事實，裁定為全部獲得證實。

維修金額

18. 原審法院認為，僅能認定賓利進行維修所能引致的開支為HKD\$800,000.00(根據待證事實第8條，以及原審法院對事實事宜作認定的批示第9頁內容)

19. 根據待證事實第 5 條的獲證部份，C 車行對賓利的維修費用的報價為 MOP\$1,108,570.00 元。
20. 事實上，上訴人已將賓利交予 C 車行進行維修，支付了 MOP\$1,108,570.00 維修費用，C 車行為此發出了收據(卷宗第 108 頁)。
21. 證人 D(C 車行的負責人)在庭審上作出聲明(附件三，為以文字方式轉錄的庭審錄音內容，相關內容在此視為完全轉錄)，表示已對賓利作出維修，確認維修費用為 MOP\$1,108,570.00，此維修屬於回復原狀的一般維修，不屬於奢侈性質的維修；亦表示上訴人先維修賓利及墊支維修費的原因是，如果不維修而暫時擱置的話，賓利可能會報廢。
22. 雖然另外三名鑑定人認為維修費用為 MOP\$700,000.00 至 MOP\$800,000.00 之間，但是，上訴人為維修賓利而實際支出了 MOP\$1,108,570.00，換言之，上訴人的實際損失應為 MOP\$1,108,570.00，故此，請求尊敬的法官閣下對此裁定上訴人應獲賠償金額為 MOP\$1,108,570.00。

替代原審法院作出裁判

23. 倘上述爭議事實事宜的裁判理由成立，上訴法院應根據《民事訴訟法典》第 630 條第 2 款的規定，替代原審法院對本案作出審理。
24. 倘若上述上訴理由成立，而使本案調查基礎均全部獲得證實，那麼可以證明的士案發時是從導流實線駛出，繼而撞到賓利並發生本案事故，的士司機應負上澳門民法典第 477 條第 1 款所指之全部過錯責任。
25. 在損害方面，如前所述，上訴人為著維修車輛而支付了 MOP\$1,108,570.00，因此損害為 MOP\$1,108,570.00。
26. 在本案一審判決作出後，被告已向上訴人支付 MOP\$412,600.00 的損害賠償。
27. 基於以上所述，請求上訴法院根據《民事訴訟法典》第 630 條第 2 款的規定，替代原審法院對本案作出審理，裁定上訴人理由成立，並作出以

下判處：

- 判處被告向上訴人支付 MOP\$1,108,570.00 作為損害賠償(對被告已支付 MOP\$412,600.00 作出相應扣除)；以及
- 上述請求金額應加上自判決日起至完全支付時按法定利率計算的利息、訴訟費用和代理人費用。

*

被告 **B 保險有限公司** 就上述上訴作出答覆，有關內容載於卷宗第 217 至 225 頁，在此視為完全轉錄。

*

二. 事實

原審法院認定的事實如下：

1. 根據商業及動產登記局之證明顯示，原告為輕型汽車 MD-XX-XX 之所有權人(卷宗第 20 頁，為著有關效力在此視為完全轉錄)。(已證事實 A 項)
2. 案發時，編號 MT-XX-XX 輕型汽車(黑色計程車)於 B 保險有限公司即被告投保，保單編號為...(卷宗第 31 頁，為著有關效力在此視為完全轉錄)。(已證事實 B 項)
3. 2019 年 01 月 29 日晚上約 11 時 05 分，E 駕駛編號 MT-XX-XX 輕型汽車(黑色計程車)在友誼大馬路近通往畢仕達大馬路方向的行車天橋的入口處附近區域行使。(對待證事實第 1 條的回答)
4. 與此同時，F 駕駛編號 MD-XX-XX 輕型汽車沿友誼大馬路行駛，方向由港澳碼頭轉入友誼大馬路通往畢仕達大馬路方向的行車天橋，以前往金龍酒店。(對待證事實第 2 條的回答)
5. 上述 MT-XX-XX 輕型汽車及 MD-XX-XX 輕型汽車於友誼大馬路通往畢仕達大馬路方向的行車天橋的入口處附近發生碰

- 撞。(對待證事實第3條的回答)
6. MT-XX-XX 輕型汽車與 MD-XX-XX 輕型汽車左車身發生碰撞。(對待證事實第4條的回答)
 7. 碰撞令 MD-XX-XX 輕型汽車失控並撞到路旁綠色鐵欄，而 MD-XX-XX 輕型汽車亦因此受損。(對待證事實第4條的回答)
 8. 是次交通事故導致 MD-XX-XX 輕型汽車的車頭右方及左車尾門(包括前泵把、右前大燈、左尾及右前車鈴、左尾門踏板)等多處損毀，之後經過「C車行」對車輛受損的情況作檢查，其對需要維修的部份作出的報價為 MOP\$1,108,570.00 元。(對待證事實第5條的回答)
 9. 上述交通事故發生時，路面乾爽，光線充足，交通流量正常。(對待證事實第6條的回答)
 10. 本案所討論的事故發生後，要對涉案 MD-XX-XX 輕型汽車進行維修所能引致的開支為港幣 800,000.00 元。(對待證事實第8條的回答)
 11. 涉案 MD-XX-XX 輕型汽車於案中討論事故發生時的市場價值若為港幣 600,000.00 元。(對待證事實第9條的回答)

*

三. 理由陳述

原告針對待調查事實基礎內容第1至4條及第7條的事實裁判提出爭執，有關內容如下：

1°

2019年01月29日約晚上11時05分，E駕駛編號MT-XX-XX輕型汽車(黑色計程車)，在友誼大馬路與孫逸仙大馬路交界的行車天橋行駛，並沿該天橋進入友誼大馬路往亞馬喇圓形地？

2°

與此同時，F 駕駛之編號 MD-XX-XX 輕型汽車，沿友誼大馬路左側車道行駛，方向由港澳碼頭準備轉入友誼大馬路與孫逸仙大馬路交界的行車天橋前往金龍酒店？

3°

當 E 駛至該行車天橋進入友誼馬路時，由於地面有設有三角形讓先符號，並在前方設置導流實線，但 E 沒有讓先，並越過地面之導流實線並切入其右邊行車線(即友誼大馬路左則車道)，撞及正在友誼大馬路左則車道正進入左轉行車天橋行駛的 F 所駕駛編號 MD-XX-XX 的輕型汽車？

4°

上述碰撞撞及編號 MD-XX-XX 輕型汽車左車身及令其失控撞至路旁綠色鐵欄，MD-XX-XX 輕型汽車因此受損？

7°

E 在明知駛經上述路段時應遵守交通標誌，以避免發生意外，但仍違反禁止進入導流實線之區域，同時不提高警覺及確保右方道路無來車，導致事故發生對 MD-XX-XX 輕型汽車造成損毀？

原審法院就上述事實的裁判結果為：

待調查事實基礎內容第 1 條：僅證實：2019 年 01 月 29 日晚上約 11 時 05 分，E 駕駛編號 MT-XX-XX 輕型汽車(黑色計程車)在友誼大馬路近通往畢仕達大馬路方向的行車天橋的入口處附近區域行使。

待調查事實基礎內容第 2 條：僅證實：與此同時，F 駕駛編號 MD-XX-XX 輕型汽車沿友誼大馬路行駛，方向由港澳碼頭轉入友誼大馬路通往畢仕達大馬路方向的行車天橋，以前往金龍酒店。

待調查事實基礎內容第 3 條：僅證實：上述 MT-XX-XX 輕型汽車及 MD-XX-XX 輕型汽車於友誼大馬路通往畢仕達大馬路方向的行車天橋的入口處附近發生碰撞。

待調查事實基礎內容第 4 條：僅證實以下兩點：

- MT-XX-XX 輕型汽車與 MD-XX-XX 輕型汽車左車身發生碰撞；
- 碰撞令 MD-XX-XX 輕型汽車失控並撞到路旁綠色鐵欄，而 MD-XX-XX 輕型汽車亦因此受損。

待調查事實基礎內容第 7 條：不獲證實。

原告則認為根據交警警員的證言及現場所拍攝的照片，相關事實應全部獲證實。

現就有關問題作出審理。

眾所周知，原審法院依法享有自由心證，故上訴法院的事實審判權並非完全沒有限制的，只有在原審法院在證據評定上出現偏差、違反法定證據效力的規定或違反一般經驗法則的情況下才可作出變更。

就同一見解，可見中級法院於 2016 年 02 月 18 日、2015 年 05 月 28 日、2015 年 05 月 21 日、2006 年 04 月 27 日及 2006 年 10 月 19 日分別在卷宗編號 702/2013、332/2015、668/2014、2/2006 及 439/2006 作出之裁判，以及葡萄牙最高法院於 2003 年 01 月 21 日在卷宗編號 02A4324 作出之裁判(載於 www.dgsi.pt)。

原審法院作出相關心證的理由說明如下：

“...

本院透過載於卷宗內的書證、證人證言以及三位鑑定人的意見，從而對事實事宜進行認定。

本案例中，卷宗第 84 及 91 頁的文件及草圖，以及卷宗第 15、16、121 至 131 頁的照片顯示了碰撞發生後兩車所處的位置、損毀狀況及其外觀。

在審判聽證中，法庭聽取了兩車司機的證言，以及到場處理涉案交通事故的警員的證言，而考慮到證人證言所存在的矛盾之處，法庭安排了上述三名證人進行對質，試圖釐清分歧部份。

涉案兩車的行車路線無疑對分析涉案碰撞成因屬重要。

經分析涉案兩車司機的聲明，可以認定的是輕型汽車 MD-XX-XX 的行車路線

是由友誼大馬路(至於其當時處於友誼大馬路的左線還是右線，兩車司機均有不同說法)向左駛入通往畢仕達大馬路的行車天橋。

至於涉案的士，按照警員憶述現場人士的供詞以及涉案的士司機的證言，可以認定其由關閘出發。

就涉案的士的目的地，本案的證據並不一致：涉案的士司機指其目的地為金龍酒店，而在對質過程中，涉案的士司機亦強調其曾在現場向警員指出其“行金沙嗰條路”上天橋。警員則指其在現場僅問及有關的士的行車方向，而不會具體問及其目的地，而警員亦指其不能排除的士的目的地是金龍酒店。

以涉案的士是於關閘出發為前提，並假設其目的地為金沙酒店，綜合各名證人的證言以及一般的生活經驗，其主要的行車路線有以下：

- 1. 關閘出發，沿外港，駛經友誼馬路，然後到達金沙酒店。按此路線，涉案的士不會從馬六甲街方向的行車天橋駛出，且亦沒有向左駛入發生涉案事故的行車天橋的需要；

- 2. 關閘出發，沿外港，駛經外港客運碼頭上層天橋，途經海立方娛樂場附近，到達羅理基博士大馬路，然後進入位於皇家金堡酒店附近的行車天橋，並在下天橋後，經讓先符號後進入友誼大馬路(或一如原告所指控般，駛經導流實線後再向右駛出友誼大馬路)。按此路線，涉案的士只有從馬六甲街方向的行車天橋駛出的需要，而沒有駛上發生涉案事故的行車天橋的需要。

而以涉案的士是於關閘出發為前提，並假設其目的地為金龍酒店，則其主要的行車路線有以下：

- 3. 關閘出發，沿外港，駛經友誼大馬路，然後向左駛入發生涉案事故的行車天橋。倘按此路線，涉案的士便有向左駛入發生涉案事故的行車天橋的需要，然後其方能沿該行車天橋到達金龍酒店的正門。

- 4. 關閘出發，沿外港，駛經外港客運碼頭上層天橋，途經海立方娛樂場附近，到達羅理基博士大馬路，然後進入位於皇家金堡酒店附近的行車天橋，並在下天橋後，經讓先符號進入友誼大馬路(又或駛經導流實線)，然後再駛上發生涉

案事故的行車天橋。

涉案的士司機堅稱其行車路線是上述第3.點。

至於輕型汽車 MD-XX-XX 的駕駛者則指出涉案的士是在導流實線駛出，並指出其在撞碰前看見涉案的士打起右燈，故認為涉案的士是在導流實線的位置上行駛並欲向右駛入友誼大馬路。

本案中，雙方駕駛者各執一詞，即使在聽取事後到場的警員的證言，以及考慮三人所進行的對質過程中的回答內容及涉案兩車司機的神態舉止，兩車司機證言中的矛盾仍然是無法消除。事實上，抽象而言，雙方的說法在現實中均並非不可能發生，然而，雙方駕駛者均並非完全中立的證人，因為彼等都有可能為著避免使自己成為引致本案交通事故肇事者的原故，繼而將責任推給另一方。

本院將進一步分析以下客觀證據：

- 1. 卷宗第 91 頁的草圖顯示了涉案的士在事發後的所處位置，其車頭正朝向發生涉案事故的行車天橋，甚至是已處於上指天橋的入口處；

- 2. 從輕型汽車 MD-XX-XX 事發後所處的位置作推斷，兩車發生碰撞後輕型汽車 MD-XX-XX 略有失控並向左轉的情況。單從輕型汽車 MD-XX-XX 碰撞後的位置，無法穩妥判斷碰撞發生前，輕型汽車 MD-XX-XX 是位處友誼大馬路的左線抑或右線；

- 3. 按照卷宗第 123 頁 20190129_231716 號及 20190129_231859 號兩張照片，涉案的士在事發後比較接近右方的實線，若其是行經導流實線進入發生涉案事故的行車天橋，事發後涉案的士也許會停在較接近左方的實線。另一方面，上述照片一定程度上亦支持碰撞發生前的士是完全處身於友誼大馬路的左線；

- 4. 將卷宗第 127 頁及 128 頁進行比對，可以發現涉案的士的撞擊點是車的右方(見第 127 頁涉案的士掉漆位置)。

如上分析，按照涉案的士司機的證言，其行車路線乃上述第3.點，而按照輕型汽車 MD-XX-XX 的駕駛者的證言，涉案的士的行車路線則有可能是上述第 2.點或第 4.點。

經分析以上各項客觀證據，並尤其考慮案發後涉案兩車所處的客觀位置、的士的碰撞點以及的士車頭的朝向，本案顯然無辦法肯定或排除的士司機所述的版本：即涉案的士在事發時是沿友誼大馬路行駛，並欲駛上發生涉案事故的行車天橋(即上述第3.點的路線)。

事實上，涉案的士一如輕型汽車 MD-XX-XX 的駕駛者所言，由導流實線駛出，繼而撞到正在友誼大馬路左線駛入發生涉案事故的行車天橋的輕型汽車 MD-XX-XX，又或，涉案的士一如其駕駛者所言，在友誼大馬路左線駛入發生涉案事故的行車天橋時，撞到由友誼大馬路右線駛入發生涉案事故的行車天橋的輕型汽車 MD-XX-XX，兩種情況之下均有可能出現卷宗第91頁的草圖所顯示兩車的客觀位置。

綜合上述分析，本案的證據未能穩妥支持涉案的士曾駛經導流實線，因此，待證事實第1至4條僅能部份獲得證實，而待證事實第7條則未能獲得證實。

要補充一點的是，就待證事實第1條，由於本案證據無法證明在碰撞發生前涉案的士是否曾駛經導流實線抑或是已身處友誼大馬路左線，故本院僅認定涉案的士“在友誼大馬路近通往畢仕達大馬路方向的行車天橋的入口處附近區域行使”。

*

就待證事實第5條，卷宗第17至19頁無疑是 MD-XX-XX 輕型汽車的維修報價單，故此，「C車行」曾對有關車輛作出檢查及報價一事，本院予以證實。

至於待證事實第9條，本院按照卷宗第40至42頁由中高公證行制作的報告以及證人G的證言，從而認定有關事實。

關於待證事實第8條，縱然卷宗第17至19頁由「C車行」制作的報價指涉案 MD-XX-XX 輕型汽車的維修費用合共為澳門幣\$1,108,570.00元，然而，載於卷宗第40至42頁由中高公證行對涉案輕型汽車 MD-XX-XX 所作的鑑定報告中指出，有關車輛的維修費用應僅為澳門幣650,000.00至700,000.00元。就此，法庭邀請另外三名鑑定人對有關車輛之維修費用進行評估，該三名鑑定人認為有關維

修費用應為澳門幣700,000.00至800,000.00元(澳門幣800,000.00元是必然足夠完成有關維修)。

就原告在提交卷宗第108頁的維修單據，以及「C車行」的負責人在庭上所提供的證言，亦要指出的是，縱然本院不質疑有關車輛已由「C車行」進行維修，但第108頁單據中所指的金額，是否就是待證事實第8條所要查究的、涉案車輛在撞碰發生後進行維修所需的價值，又或原告是否已實際支付了有關價值，本案的證據顯然並不穩妥。一方面，卷宗第第108頁單據與中高公證行的報告，以及與三名鑑定人的鑑定結論相距甚遠，故此，被告方質疑有關金額的真實性並非毫無依據。另一方面，澳門幣\$1,108,570.00元並非一筆為數小的金額，本案卻沒有文件證據(例如是現金取款的收據或賬戶的流水紀錄)支持原告曾自行或委託他人到銀行或貴賓廳提取現金後交予維修車行。考慮到上述理由，由於無穩妥證據支持澳門幣\$1,108,570.00元此一金額便是涉案車輛在撞碰發生後進行維修所必需的客觀價值，本院採納三名鑑定人的意見後，認定本案所討論的事故後，要對涉案MD-XX-XX輕型汽車進行維修所能引致的開支為港幣800,000.00元。

....”。

從上述轉錄的決定內容，可見原審法院對相關心證的形成作出了詳細的理由說明，當中我們並沒有發現原審法院在證據評定上出現明顯錯誤或偏差。相反，有關評定符合法定證據原則及一般經驗法則。

事實上，原告並沒有提出任何具體有力的證據支持變更原有的事實裁判。其所提出的只是其本人對有關環境證據的個人分析和心證，並不足以推翻原審法院依法享有的自由心證。

當兩種情況都有可能存在，且沒有任何其他有力證據證明那一種情況才是真實時，原審法院經過慎重考慮及根據誰主張誰舉證的原則(《民法典》第335條第1款)，不認定交通事故是因的士司機的過錯所造成並沒有任何可指責之處。

在已證事實不變更的情況下，原審法院就有關事實作出的法律適用並沒有任何不妥之處，應予以維持。

*

四. 決定

綜上所述，裁決原告的上訴不成立，維持原審決定。

*

訴訟費用由原告承擔。

作出適當通知。

*

2024年04月18日

何偉寧 (裁判書製作人)

唐曉峰 (第一助審法官)

李宏信 (第二助審法官)