

上訴案第 813/2019 號

上訴人：A

澳門特別行政區中級法院合議庭判決書

一、案情敘述

澳門特別行政區檢察院以普通訴訟程序控告嫌犯 D 為直接正犯，其既遂行為構成了：一項澳門《刑法典》第 142 條第 1 款及五月七日第 3/2007 號法律（《道路交通法》）第 93 條第 1 款所規定及處罰之過失傷害身體完整性罪，該犯罪應依《道路交通法》第 94 條(一)項之規定，科處嫌犯禁止駕駛之附加刑。並提請初級法院以合議庭普通訴訟程序對其進行審理。

被害人 A 對 B 有限公司提出民事損害賠償請求（請求狀載於卷宗第 100 頁至第 103 頁，為著適當的法律效力，其理據在此視為全部轉錄），要求判令民事損害賠償被請求人支付其：

- 澳門幣 146,619.00 元的財產性賠償；
- 澳門幣 103,381.00 元的非財產性精神損害賠償；
- 自傳喚之日起至完全支付為止的法定利息。

初級法院刑事法庭的合議庭在第 CR3-18-0291-PCC 號案件中，經過庭審，最後作出了以下的判決：

1. 嫌犯 D 被控告為直接正犯，其既遂行為觸犯澳門《刑法典》第 142 條第 1 款及五月七日第 3/2007 號法律（《道路交通法》）第 93 條第 1 款所規定及處罰之一項過失傷害身體完整性罪，罪名成立，判處 120 日罰金，日罰金金額為澳門幣 100 元，罰

金總額為澳門幣 12,000 元，如不支付罰金，亦不以勞動代替，則執行 80 日徒刑。

2. 判處嫌犯禁止駕駛四個月之附加刑，該附加刑不予緩刑。

合議庭裁定民事損害賠償請求之部分訴訟事實獲證明屬實、部份訴訟請求成立，判決如下：

1. 判令民事損害賠償被請求人 B 有限公司支付民事損害賠償請求人 A 財產及非財產損害賠償，合計：澳門幣 25,000 元。
2. 上述金額附加自本判決作出之日起至完全支付為止的法定利息。
3. 駁回其他訴訟請求。

民事損害賠償請求人 A 不服判決，向本院提起了上訴：

1. 原審法院判處民事損害賠償被請求人 B 有限公司支付民事損害賠償請求人 A 財產損害賠償及非財產損害賠償，合計澳門幣 25,000 元。上述金額附加自本判決作出之日起至完全支付為止的法定利息；駁回其他訴訟請求。
2. 本上訴標的將針對原審法院合議庭裁判之民事部分裁判，其中以原審法院合議庭存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款規定之所針對之裁判可審理之任何法律問題為依據之瑕疵。
3. 原審法院在被上訴裁判之民事部分中，根據《民法典》第 477 條、第 557 條、第 564 條和第 498 條規定，確定本案賠償責任和賠償比例。
4. 本案，根據已證事實，嫌犯明知在公共道路上駕駛時，應留意路面狀況，適當控制車速，以避免意外發生，但仍提高警覺及小心駕駛，導致意外發生及直接對被害人的身體完整性造成傷害。因此，嫌犯對本案意外發生負有過錯責任。
5. 另一方面，被害人沒有遵守道路交通法規規定的遵守交通燈號的指示的注意義務。違反了《道路交通法》第 70 條第 3 款規

定，因此，被害人也應負上過錯責任。

6. 對比嫌犯的行為和被害人的行為，結合現場的環境和意外發外之經過，合議庭認為，嫌犯應負擔 10%的過錯責任，被害人應負擔 90%的過錯責任。”
7. 上訴人遭受的損害為澳門幣 250,000 元，按照過錯比例，嫌犯需負擔 10%的責任，即澳門幣 25,000 元。
8. 上訴人就相關賠償比例方面，對於這一部分，在充份尊重之前提下，上訴人實在未能認同有關見解。
9. 首先，從判決內容中事實之判斷第 6 點，“可看出，嫌犯違反了《道路交通法》第 37 條第 2 款規定，沒有減速，保持適當車距。
10. 嫌犯在視野範圍內完全可看到被害人情況，即使斑馬線上交通信號燈仍未轉紅燈，上訴人與朋友站在班馬線等待橫過馬路，嫌犯也可以減慢車速，並非繼續前進，嫌犯的行為意味著放任有可能與上訴人發生碰撞的結果，最後造成碰撞上訴人的交通意外。
11. 必須強調一點，如嫌犯充分履行其駕駛的義務，按照一般經驗法則，嫌犯是有充足時間剎停車輛，根本不會撞上上訴人。故上訴人行為極其量也是對事故的造成具有必要條件的因果關係 (*conditio sine qua non*)，不能被作任何百分比的歸責。
12. 即使根據《民法典》第 564 條第 1 款規定，“如受害人在有過錯下作出之事實亦為產生或加重損害之原因，則由法院按雙方當事人過錯之嚴重性及其過錯引致之後果，決定應否批准全部賠償，減少或免除賠償。”
13. 是次交通意外，嫌犯理應減速而沒有減速，也沒有保持適當車距，導致上訴人受到傷害。在本案中，過錯方應屬於嫌犯，賠償比例嫌犯應負 100%。
14. 即使尊敬的上級法院法官 閣下也認為上訴人違反了《道路交通法》第 70 條第 3 款規定，存在過錯，需要為是次交通意外負上責任，但不致於負上本案中 90%的賠償比例，原審法院完

全違反了衡平及比例原則。上訴人認為在本案中嫌犯須承擔 90%的賠償比例，餘下 10%賠償比例由上訴人承擔。

15. 根據治安警察局關於 2018 年交通意外統計，交通意外受傷人數總數為 4380，涉及行人為 543 宗。本澳地小車多，按照統計數字，受傷人數眾多，駕駛者更應該注意謹慎駕駛的義務。
16. 故此，原審法院所指出的過錯賠償比例，行人在公共道路上被撞傷，還須負上 90%的賠償比例，不利於宣揚安全駕駛的信息。
17. 綜上所述，上訴人認為原審法院之民事裁決上訴人需承擔 90%過錯責任，違反了《民法典》第 480 條第 2 款之規定。在過錯方面，應裁定嫌犯是主要或唯一過錯人，而對損害負全責。
18. 倘若不認為如此，根據經驗法則及過往司法裁判見解，就有關本案過錯比例認定明顯違反法律和衡平原則規定。過錯責任比例應被認定為嫌犯佔主要責任或至少承擔 90%過錯責任，而上訴人則應負少於 10%過錯比例。

綜上所述，請求尊敬的上級法院法官 閣下裁定上訴人所提出之上訴理由成立，在過錯方面，應裁定嫌犯是主要或唯一過錯人，而對損害負全責。倘若不認為如此，根據經驗法則及過往司法裁判見解，就有關本案過錯比例認定明顯違反法律和衡平原則規定，過錯責任比例應被認定為嫌犯佔主要責任或至少承擔 90%過錯責任，而上訴人則應負少於 10%過錯比例的請求成立，並支付自判決作出之日直至完全支付之法定利息。

民事被請求人 B 有限公司就上訴人 A 所提出的上訴作出答覆：

1. 民事被請求人不認同上訴人在結論中提出之各項請求及其理據，並認為經綜合卷宗內所有證據及按照本案之具體情況所見，被上訴判決對過錯責任的比例的認定並沒有存在任何錯誤。
2. 根據被上訴裁判第 5 頁中之已獲證明屬實之第 3 點事實所述：
“3.與此同時，在該路口等待橫過馬路的 A(被害人)及 C 在指示行人通行的交通燈為紅燈的情況下，即沿上述人行橫道從嫌

犯行車方向的右邊向左邊橫過馬路。”

3. 鑑於以上第 3 條提及之已在被上訴裁判證明屬實之事實，上訴人違反了第 3/2007 號法律第 70 條第 1 款及第 3 款之規定，為此，民事被請求人並不同意上訴人於上訴陳述書所指嫌犯是本次交通事故的唯一過錯方又或應至少承擔 90% 的過錯責任。
4. 此外，除對上述之事實判斷第 6 點中對車輛行車記錄儀所作之描述給予應有之尊重外，民事被請求人認為有關描述並沒有充份、準備及正確地反映了車輛行車記錄儀所錄得之案發當時之實際狀況，因為：
5. 從附於卷宗之車輛行車記錄儀之片段所見，嫌犯所駕駛之車輛於轉入案發之路段之時，設置在該路口的交通信號燈一直為綠燈，是直至案發前 3 秒（參見片段的第 14-15 秒）才轉為黃燈（但尚未轉為紅燈），而其時嫌犯之車輛已駛至路口：與此同時，指示行人通行的交通信號燈於較早前已轉為紅燈。
6. 此外，從上述車輛行車記錄儀之片段所見，整個路段的右邊均有停泊車輛，該等車輛完全阻擋了右邊行人道的視線，而在交通信號燈由綠燈轉黃燈當時，路段右邊的一架黑色停泊車輛完全阻擋了路口右邊行人道的視線，上訴人及證人 C 亦並未進入嫌犯之視線範圍。
7. 直至上訴人及證人 C 進入車輛鏡頭之視線範圍時，其兩人當時已正在橫過馬路，而由嫌犯看見上訴人及證人 C 至剎停車輛只有大約 2 至 3 秒之時間。
8. 由此可見，當時嫌犯的視線並不通暢，以及上訴人及證人 C 出現在嫌犯視線範圍之時並沒有足夠的時間讓嫌犯作出反應以避免意外的發生。
9. 至於上訴人於上訴陳述書第 18 條所指內容：“根據治安警察局關於 2018 年交通意外統計，交通意外受傷人數總數為 4380，涉及行人為 543 宗”，並提供了有關統計的網上連結：http://www.fsm.gov.mo/psp/cht/pdf/psp_top3_4/CPSPc_statistic_DT_01_1812.pdf。誠然，根據以上由上訴人提供之網上連結獲得之統計資料，“行人違法過馬路”的情況於 2018 年便有

1,168 宗，而且相較去年上升了 1.57%。(見附件 1)

10. 倘若按照上訴人於上訴狀之主張，本案中民事請求人在行人違反交通燈號的指示下橫過馬路而無須負上任何過錯責任又或只須負上不多於 10%的過錯責任，並要求任何駕駛者“應時刻預見並負有絕對責任避開任何肆意違反交通規則過馬路的行人”，則反而不利於宣揚行人應守法過馬路或人行橫道的信息。
11. 基於此，綜合卷宗內所有證據及按照本案之具體情況所見，被上訴判決對過錯責任的比例的認定並沒有存在任何錯誤。

再次調查證據：

1. 由於上訴人引用了被上訴判決內容中之事實之判斷第 6 點作為其上訴理據 (參見上訴陳述書第 8 至 10 條)，而除對被上訴判決內容中之事實判斷第 6 點中對於車輛行車記錄儀所作之描述給予應有之尊重外，有關描述並沒有充份、準確地及正確地反映車輛行車記錄儀所錄得之案發當時之實際狀況。
2. 故此，為了對上訴人之上訴理據作出反駁以及證實被上訴判決對過錯責任的比例的認定並沒有存在上訴人所指的任何錯誤，根據《刑事訴訟法典》第 403 條第 3 款之規定，謹請求法院再次調查嫌犯車輛行車記錄儀所錄之片段，尤其是以下部分：
 - 1) 第 9 秒：嫌犯所駕駛之車輛於轉入案發之路段，當時設置在該路口的交通信號燈為綠燈，期間整個路段的右邊均有停泊車輛，該等車輛完全阻擋了右邊行人道的視線；
 - 2) 第 14-15 秒：交通信號燈由綠燈轉黃燈，此時路段右邊的一架黑色停泊車輛完全阻擋了路口右邊行人道的視線，而上訴人及另一證人 C 亦並未進入視線範圍，當時指示行人通行的交通信號燈已轉為紅燈；
 - 3) 第 15 秒：上訴人及另一證人 C 進入行車記錄儀之視線範圍，其兩人當時已正在指示行人通行的交通信號燈早已轉為紅燈的情況下橫過馬路至離開了路口約大半個私家車車頭的位置；

- 4) 第 16 秒-17 秒：嫌犯所駕駛之車輛車頭右邊貼上訴人及另一證人 C；
- 5) 第 17 秒-18 秒：嫌犯所駕駛之車輛剎停，嫌犯所駕駛之車輛車頭右邊角輕碰到被害人。

綜上所述，基於被上訴判決沒有存在上訴人所指之法律瑕疵，故請求法官閣下裁定上訴人之上訴請求全部不成立。

駐本院的檢察院沒有提出法律意見。

本院接受上訴人提起的上訴後，組成合議庭，對上訴進行審理，各助審法官檢閱了卷宗，並作出了評議及表決。

二、事實方面

案件經庭審辯論後查明以下已證事實：

- 2017 年 1 月 26 日凌晨約 2 時 22 分，嫌犯 D 駕駛車牌號碼 MX-XX-77 之輕型汽車沿台山中街行駛，方向由巴波沙大馬路往關閘馬路。
- 當嫌犯駛至接近台山中街與關閘馬路交界之路口時，設置在該路口的交通信號燈由綠燈轉為黃燈亮起。
- 與此同時，在該路口等待橫過馬路的 A (被害人) 及 C 在指示行人通行的交通燈為紅燈的情況下，即沿上述人行橫道從嫌犯行車方向的右邊向左邊橫過馬路。
- 當兩人進入人行橫道不久，嫌犯駕車駛至，因沒有事先減慢車速而未能及時將車剎停，以致其所駕駛之汽車車頭撞到兩人，引致 A 受傷。當時，兩人所處位置完全在嫌犯視線範圍之內。
- 警方事後在現場勘查，證實路面未發現嫌犯煞車留下的輪胎痕跡。
- 意外發生後，被害人 A 被送往仁伯爵綜合醫院診治後出院，之

後 A 自行前往鏡湖醫院求診，並於 2017 年 2 月 12 日在鏡湖醫院住院接受左足內固定手術治療至 2 月 17 日出院，之後在鏡湖醫院門診隨訪。被害人 C 則左手前臂受傷，無需送院治療，經仁伯爵綜合醫院及鏡湖醫院診斷後，證實上述碰撞直接導致被害人 A 左足 lisfranc 損傷。

- 依據法醫之鑑定，被害人 A 之上述傷患特徵符合由交通意外所致，估計共需 4 至 6 個月時間康復（依其主診醫生判定之康復期為準），A 或將多需 15 日作手術取出其固定針。該傷勢對 A 身體完整性造成普通傷害（參見載於偵查卷宗第 50 頁之臨床法醫學鑑定書，在此視為完全轉錄）。
- 事故發生時天氣晴朗，地面輪乾爽，交通稀疏。
- 嫌犯在公共道路駕駛過程中沒有因應前方有標明供行人橫過的通道，且該通道前的交通燈已由綠燈轉為黃燈之特殊情況而減慢車速或於必要時停車，從而違反了謹慎駕駛的義務，並導致撞到正在使用人行橫道的行人。
- 嫌犯之過失行為與被害人之過失行為共同地導致了事故的發生及被害人受傷。
- 嫌犯是在自由之狀態下作出其過失行為，且知道其行為違法，會受刑事法律之懲處。
- 由於上述事故，導致被害人合共已花費醫療費澳門幣 20,619 元。被害人任職計程車司機，月薪約為澳門幣 28,000 元。
- 因上述事故，以致被害人受傷需 4.5 個月才能康復，休養期間被害人因未能工作而喪失 4.5 個月的薪金，合共澳門幣 126,000 元。
- 是次事故除了引致被害人身體完整性受到嚴重傷害，在治療期間，被害人在肉體上和精神上遭受到痛苦。
- 被害人接受之左足內固定手術，導致被害人日常生活自理不便，且在活動時左足常受到痛楚。
- 是次事故發生後，被害人面對身體機能退化，令被害人的情緒低落，內心驚慌、焦慮。

- 嫌犯駕駛之 MX-XX-77 號輕型汽車已向民事損害賠償被請求人購買了民事責任保險，保單編號為 CS/2016/001720 號，保險公司承保的每起交通意外最高賠償保額為澳門幣 150 萬元。

另外證明下列事實：

- 根據刑事紀錄證明，嫌犯無犯罪記錄。
- 嫌犯聲稱其任職銷售員，月收入為澳門幣 13,500 元，需供養母親、妻子及一名將出生的孩子，嫌犯受教育程度為初中三年級修業。

未獲證明之事實：

- 控訴書、民事損害賠償請求狀及民事答辯狀中其餘與上述獲證事實不符之重要事實未獲證明屬實，特別是：
- 未獲證明：是次意外，令到熱愛跑步的被害人不能再繼續做劇烈活動。
- 未獲證明：被害人面對身體機能退化，情緒接近崩潰。
- 其他，或未獲證明屬實，或對判決不重要，或為結論性事實，或為法律意見。

三、法律部份

本上訴人為民事原告不同意原審法院所確定的嫌犯和被害人的分別承擔 10%和 90%的過錯責任的比例分配的決定，請求將兩個比例數字反過來確定，即由嫌犯承擔 90%的過錯責任，上訴人承擔 10%。

我們看看。

在本案中，不論是嫌犯還是受害人，對意外的發生無疑都有過錯，這是沒有異議的。現在所要審理的是二人的過錯分擔比例，而對於過錯分擔的問題，正如終審法院於 2017 年 11 月 15 日在第 48/2017 號案的裁判所提到的，“應該具體個案具體分析，按照具體交通意外的每個涉案人對於事故的發生所起的作用來予以訂定”。

已證事實顯示：

- 2017 年 1 月 26 日凌晨約 2 時 22 分，嫌犯 D 駕駛車牌號碼

MX-XX-77 之輕型汽車沿台中街行駛，方向由巴波沙大馬路往關閘馬路。

- 當嫌犯駛至接近台中街與關閘馬路交界之路口時，設置在該路口的交通信號燈由綠燈轉為黃燈亮起。
- 與此同時，在該路口等待橫過馬路的 A (被害人) 及 C 在指示行人通行的交通燈為紅燈的情況下，即沿上述人行橫道從嫌犯行車方向的右邊向左邊橫過馬路。
- 當兩人進入人行橫道不久，嫌犯駕車駛至，因沒有事先減慢車速而未能及時將車剎停，以致其所駕駛之汽車車頭撞到兩人，引致 A 受傷。當時，兩人所處位置完全在嫌犯視線範圍之內。
- 警方事後在現場勘查，證實路面未發現嫌犯煞車留下的輪胎痕跡。
- 事故發生時天氣晴朗，地面乾爽，交通稀疏。

正如已證事實所顯示的，上訴人所駕駛車輛於凌晨兩點行駛在由交通燈號控制的道路交界處的人行道前，撞到沒有遵守交通燈號的兩個受害人。原審法院經過庭審，確定了受害人因違反交通規則而應該承擔90%的絕大部分的過錯責任。

根據《道路交通安全法》(第 3/2007 號法律)第 32 條第 1 款(一)項，駕駛員在接近車行道上標明供行人橫過的通道時尤應減慢車速。

同時，該法律第 37 條還規定了駕駛員遇行人時的處理方法：

“一、接近有信號標明的人行橫道時，如該人行橫道由交通燈或執法人員指揮車輛通行或人、車通行，駕駛員即使獲准前進，亦應讓已開始橫過車行道的行人通過。

二、接近有信號標明的人行橫道時，如該人行橫道非由交通燈或執法人員指揮車輛通行，駕駛員應減速或於必要時停車，以便讓正在橫過車行道的行人通過。

三、駕駛員轉向時應減速或於必要時應停車，以便讓正在其擬駛入的道路路口處橫過車行道的行人通過，即使該處無人行橫道亦然。”

另外，有關行人的通行，該法第 70 條有如下規定：

“第七十條 橫過車行道

一、行人擬橫過車行道時，應注意來車的距離及車速，並在確保安全的情況下儘快橫過。

二、行人應在有適當信號標明的人行橫道上橫過車行道，且不影響第五款規定的適用。

三、在裝有交通燈的人行橫道上，行人應遵守交通燈號的指示。

四、當交通燈或執法人員僅指揮車輛通行時，行人不應在車輛放行時橫過車行道。

五、在 50 公尺距離內沒有經適當信號標明的人行橫道時，行人在不影響車輛通行的情況下方可在人行橫道以外的地方橫過車行道，且應依循最短路線儘快橫過。

六、違反本條規定者，科處罰款澳門幣 300 元。”

從中可以看到，行人有義務注意來車的距離及車速，並以快速和安全的方式橫過車行道，而且在橫過裝有交通信號燈的人行橫道時，還有義務遵守交通燈號的指示；至於駕駛者，則有義務在接近車行道上標明供行人橫過的通道時特別減慢車速，以及讓已開始沿有信號標明並由交通燈或執法人員指揮通行的人行橫道橫過車行道的行人通過，即便已經獲准前行。

在考慮本案的意外雙方都違反了道路交規規則的前提下，尤其在考慮有信號標明並由交通燈指揮通行的人行橫道上，首先應該重視的是道路使用者對交通燈號的信任原則，即被允許前行者(不論是行人還是駕駛者)通常都會相信對方會停下，讓他們優先通行，因此應當認為被禁止前行者更有義務去遵守交通規則。

那麼，在此情況下，上訴人本應遵守信號的指示，而且應該更加注意確認是否有來車，只有確認在安全的情況下，尤其應該等待信號燈變成綠色之後，才安全地通過馬路。

雖然，上訴人考慮到夜間道路行車稀少，在認為沒有必要或者沒有耐心遵守交通燈信號的指示可以通過的時候，更應該在確認安全的情況下，通過馬路。即使卷宗沒有證實受害人突然和令人始料未及的方式穿行以及沒有給駕駛者留下足夠時間作出反應以減低其所駕駛的車輛的

速度，甚至停下，以避免碰撞，作為行人的上訴人也對交通意外應該承擔主要的以及大部分的責任。

考慮到具體案件的所有情節，我們認為，儘管受害人應該承擔主要的責任，原審法院所確定的將受害人的過錯比例訂為 90%，被告的過錯比例訂為 10% 仍然有點失衡。

我們知道，任何機動車輛都是遠超過正常人類的體能所能達到的速度行駛，以這個速度行進的無意識物體在人類生活中明顯構成對人類本身的危險。另一方面，這種高速物體卻必須由具有意識的人類操控。基於這兩種因素，法律就必須出面將這兩個因素所構成的對人類的危險控制在一定的範圍之內。法律也就制定了禁止超速的規定，除了限定一定的一般限速，也規定了人類意識在一定的環境中可以有效控制的範圍。這就是我們的《道路交通法》第 30 條第 1 款所規定的一般原則：“駕駛員應根據道路的特徵及狀況、車輛的規格及狀況、運載的貨物、天氣情況、交通狀況及其他特殊情況而調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，以及避開在正常情況下可預見的任何障礙物”。

也就是說，駕駛者必須在駕駛過程中必須經常保持謹慎，將自己的意識達到在自己的可視空間即使有可預見出現的障礙物的出現時也可以避開碰撞的範圍。這也是出於對駕駛者本身的安全以及其他道路正常使用者的安全而考慮的，甚至包括保護偶然的道路非正常使用者的人身和生命的安全。

在夜間行車的駕駛者駛近交通燈控制的道路交匯區域，一般來說，雖然駕駛者在信任原則的驅使下堅信沒有不正常的道路使用者，甚至法律也沒有做出夜間行車的特別謹慎義務，但是他仍然具有慢速駛進交匯處的義務，以及見到由綠燈轉為黃燈亮起時應該注意減速，加上當天天氣晴朗，交通稀疏，地面乾燥，所顯示的可見度高，尤其在像第 37、38 頁的圖片（節選自上訴人的行車記錄儀的錄像）所顯示的路邊停車阻礙行人道的行人狀況的視線不通的情況下，更應該加以重視，以減速和謹慎駕駛車輛駛近交匯處。

因此，考慮所有這些情節，我們認為確定受害人的過錯比例訂為 60%，被告的過錯比例訂為 40% 比較合理。

裁定上訴人的上訴理由部分成立，有關賠償的判決應該以這個過錯比例為標準重新做出計算。

四、決定

綜上所述，中級法院合議庭裁定上訴人的上訴理由部分成立，作出符合決定的改判。

判處上訴人和被上訴人按落敗的比例支付本程序的訴訟費用。

澳門特別行政區，2020 年 7 月 23 日

蔡武彬（裁判書製作人）

譚曉華（第二助審法官）

陳廣勝（第一助審法官）

（但本人認為，由於案中肇事司機首先沒有根據現行《道路交通安全法》第 32 條第 1 款第 5 項的規定、在駛近案中事發路口時減慢車速，繼而在該路口的對其行車方向的黃燈亮起、案中兩名行人已開始橫過該路口時，不停車、反而向前駛，導致其車頭撞到兩名行人、引致其中一人（今民事索償人 A）受傷，該名司機應為是次交通事故的發生負上百分之七十的過錯責任；而索償人因當時是在違反行人方向的紅燈下橫過馬路，而應負上百分之三十的責任。值得強調的是，就行車方向的黃燈的意義，現行《道路交規章》第 12 條第 2 款 b 項已作出清楚的規定，

每名司機均應留意該條文中所指的「安全情況」為何；而無論如何，司機永應遵守《道路交通法》第 37 條第 1 款所規定的「讓已開始橫過車行道的行人通過」的義務。)