

編號：第 965/2019 號（刑事上訴案）

日期：2020 年 9 月 24 日

主要法律問題：

- 交通意外過錯分配

摘 要

交通意外過錯分配問題，應在具體個案中，按照每名涉案者對相關交通意外之發生所起的作用作出判斷。

裁判書製作人

周艷平

澳門特別行政區中級法院 合議庭裁判書

編號：第 965/2019 號（刑事上訴案）

上訴人/民事被請求人：A 股份有限公司

被上訴人/民事請求人/被害人：B

日期：2020 年 9 月 24 日

一、案情敘述

在初級法院刑事法庭第 CR4-18-0401-PCC 號合議庭普通刑事案件中，於 2019 年 5 月 27 日合議庭作出判決，裁定如下：

“綜上所述，合議庭宣告檢察院的控訴理由成立，同時，民事賠償請求的理由部份成立，並判決如下：

1. 本案對嫌犯 D 以直接正犯和既遂方式澳門《刑法典》第 142 條第 3 款配合《道路交通法》第 93 條第 1 款及第 94 條第(1)項所規定及處罰的一項過失嚴重傷害身體完整性罪，判處一年九個月徒刑，緩刑二年執行；
2. 本案對嫌犯判處禁止駕駛十個月的附加刑，但考慮本案嫌犯為職業司機，決定批准附加刑准予暫緩一年執行，緩刑附帶條件，條件為嫌犯須於判決轉為確定後十日內交出職業司機之工作證明；

3. 本案判處民事被請求人 A 有限公司向民事請求人 B 支付損害賠償澳門幣 1,397,535.30 元，另加自本案判決日起計至付清之法定延遲利息；
4. 本案駁回民事請求人提出之餘下民事請求。”

*

民事損害賠償被請求人（即：上訴人）A 股份有限公司不服，向
本院提起上訴，並提出了上訴理由。¹

¹ 上訴理由闡述之結論部分原文如下：

- I. Vem o presente recurso interposto do douto Acórdão que condenou a Demandada Seguradora, ora Recorrente, no pagamento à Demandante, ora Recorrida, de uma indemnização no valor de MOP1,397,535.30, considerando que a Demandante teve uma quota-parte da responsabilidade na produção do acidente, na percentagem de 10%.
- II. A Demandada Seguradora foi condenada a pagar uma compensação no referido valor, equivalente a 90% da quantia total arbitrada de MOP1,552,817.00.
- III. O presente recurso circunscreve-se ao segmento decisório relativo à repartição da responsabilidade e consequente proporção de culpa pela produção do acidente de viação.
- IV. A Recorrente não se conforma com a proporção de culpa e responsabilidade atribuída à condutora do automóvel com a matrícula MM-XX-XX, a ora Recorrida.
- V. Outra deveria ter sido a decisão do Tribunal a quo atentos os factos provados e a prova produzida nestes autos.
- VI. Dá-se por reproduzida a matéria de facto provada e descrita no douto Acórdão ora recorrido.
- VII. A Recorrida parou o automóvel num local proibido, onde não é permitido parar,

indo depois entrar pela porta direita traseira do automóvel, ou seja, pelo lado da via pública onde circula o trânsito, e não pelo passeio como deveria.

VIII. A conduta da Ofendida em muito contribuiu para a ocorrência deste acidente de viação.

IX. O condutor de qualquer veículo circula tendo a convicção que os outros condutores ou peões cumprem as regras estradais.

X. O princípio da segurança norteia qualquer condutor.

XI. É plausível que qualquer condutor tenha a convicção e a segurança que nenhum condutor pare o seu veículo perto de uma paragem de autocarros numa zona seguida de um cruzamento.

XII. É plausível que qualquer condutor confie que nenhum peão se encontre dentro da faixa de rodagem.

XIII. O Tribunal a quo formou a seguinte convicção quanto à conduta da Ofendida: “é evidentemente inapropriado a Ofendida ter parado o veículo no local onde parou (ela parou o veículo no lado esquerdo da rua, perto da paragem do autocarro que se situa perto da intersecção entre a Alameda Dr. Carlos d' Assumpção e a Rua de Goa) (...) Cfr. o preceituado no n.º 3 e na al. 2) do n.º 5, ambos do artigo 50.º da Lei do Trânsito Rodoviário, a sua conduta foi certamente perigosa, porque ela não entrou nem saiu do veículo pelo lado esquerdo onde estava o passeio para peões. Adicionalmente, ela não se certificou se outros utentes da via poderiam constituir perigo ou um impedimento ao abrir a porta do carro, deixar a porta do carro aberta ou sair do carro”.

XIV. O douto Tribunal a quo concluiu que “a supramencionada conduta da Ofendida também aumentou o risco de acidente ou o resultado do mesmo (...) a Ofendida não obedeceu às regras de trânsito ao sair e entrar no carro, aumentando o risco de ocorrência deste acidente”.

XV. A ora Recorrida não cumpriu com as regras estradais, porquanto estacionou o automóvel num local proibido, sem ter prestado atenção que se tratava de um local perigoso (imediatamente a seguir a uma curva com muito pouca visibilidade) e de paragem proibida a veículos, como ainda veio depois a entrar no veículo pelo lado da faixa de rodagem, sem se certificar primeiro das circunstâncias envolventes.

XVI. A ora Recorrida violou o preceituado na alínea 3) do n.º 1 do artigo 47.º, bem assim o n.º 3 e a alínea 2) do n.º 5 do artigo 50.º, ambos da lei do Trânsito Rodoviário.

XVII. O autocarro nunca teria embatido no automóvel e nunca teria entalado a Ofendida entre ambos os veículos se a Ofendida não tivesse estacionado o seu veículo naquele local, e se tivesse entrado no automóvel pelo lado do passeio para peões.

XVIII. A Ofendida não se certificou se podia estacionar o veículo naquele local.

XIX. A Ofendida entrou pela via pública e abriu a porta traseira do lado direito do veículo completamente desatenta à circulação rodoviária naquela via, em clara violação das regras de trânsito.

XX. Grande parte da responsabilidade pela ocorrência deste acidente de viação ficou-se a dever à conduta da Ofendida.

XXI. A responsabilidade deveria ter sido repartida pela exacta gravidade da culpa de ambas as partes, como estatui o n.º 1 do artigo 564.º do Código Civil.

XXII. É maior a gravidade da culpa da Ofendida do que aquela que foi arbitrada pelo Tribunal.

XXIII. A repartição da responsabilidade seria mais desajustada se fosse, nomeadamente, de 70% para a Ofendida e de 30% para o condutor do autocarro, o Arguido. "

XXIV. O Acórdão fez errada interpretação e aplicação do disposto no n.º 1 do artigo 564.º do Código Civil, violando essa disposição.

xxv. O Acórdão recorrido deve ser revogado e substituído por outro que estabeleça uma

*

民事請求人（即：被上訴人）B 就上訴人的上訴作出了答覆，並提出以下理據（結論部分）：

1. 上訴人在上訴理由陳述中指稱被上訴人違反第 3/2007 號法律《道路交通法》第 47 條第 1 款第 3)項、第 50 條第 3 款及第 50 條第 5 款第 2)項規定，存在過錯。

2. 上訴人認為原審法院在適用法律方面存在錯誤，違反《民法典》第 564 條規定，從而要求撤銷原審判決並變更嫌犯與被上訴人之過錯比例。

3. 首先，原審合議庭根據經驗法則審閱卷宗內的所有證據，尤其是嫌犯聲明以及錄影片段，透過客觀及合乎常理的邏輯分析得出，由於嫌犯在轉向時，沒有注意欲進入的行車道的交通狀況而導致事故的發生，理據合法充分。

4. 其次，透過原審判決中載明之詳盡事實分析判斷可見，顯而易見，原審合議庭已經充分考慮了被害人在事故中基於違反第 3/2007 號《道路交通法》第 47 條第 1 款第 3)項、第 50 條第 3 款及第 50 條第 5 款第 2)項之行為的過錯程度，繼而根據《民法典》第 564 條第 1 款規定減少了損害賠償。

5. 須申明的是，被害人在案發時為孕婦，在駕駛期間突然感到極度不適，及經察看附近無車輛的情況下，才會在靠近路沿的地方停車，

repartição da responsabilidade em proporção diferente à decidida pelo Tribunal.

雖然有關行為違反《道路交通法》，然被害人是為眾多道路駕駛者的交通安全著想而欲更換駕駛人。

6. 輔助人所駕駛的車輛停下的位置與路緣成一直線，足見輔助人並非突然停下，而是經過細心觀察在可行的情況下方停車。

7. 嫌犯身為職業巴士司機，在晴天、路面乾爽、能見度清晰及交通稀疏的情況下，明知駕駛者欲轉向時應注意擬轉向道路的交通狀況，以避免發生意外，卻在駕駛涉案巴士時強行轉向，以致意外發生。

8. 當時嫌犯駕駛的涉案巴士左車身先撞及位於汽車 MM-XX-XX 右車尾的 C，但嫌犯並沒有停車，繼續強行轉向，直至把身懷六甲的被害人夾在兩車之間身受重傷才停車，無疑為是次意外的主要過錯方，裁定嫌犯和輔助人應對本次交通事故的損失各自承擔 90%和 10%的過錯責任，並無沾有任何違反法律的瑕疵。

9. 上訴人只是單純質疑原審法院對於事實的認定，以表達對原審法院所認定的過錯比例持不同意見，是試圖通過提出瑕疵質疑法院的自由心證，顯然違反《刑事訴訟法典》第 114 條的規定，應駁回有關上訴。

*

駐初級法院刑事庭的檢察院代表基於上訴僅涉及民事損害賠償事宜而檢察院不具備正當性，故沒有作出回覆。

*

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院代表對卷宗作出檢閱，認為上訴僅涉及民事損害賠償事宜，故檢察院不具備發表意見之正當性。

*

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

原審法院認定的事實：

(一) 控訴書之內的獲證事實

1.

2017 年 9 月 3 日下午約 2 時 45 分，懷有身孕的被害人 B 駕駛輕型汽車 MM-XX-XX 搭載着 C 沿羅理基博士大馬路由理工學院街往宋玉生廣場方向行駛。

2.

當駛至羅理基博士大馬路燈柱編號 202A02 的巴士站附近時，被害人感到身體不適，於是將車輛停靠在左邊路旁近巴士站接近羅理基博士大馬路與果亞街交匯處的位置，打算由 C 代為駕駛。

3.

兩人於是下車互換位置。C 在左方下車並打算從 MM-XX-XX 的後方繞過登上汽車的駕駛座。而被害人則打算從 MM-XX-XX 從汽車的右後車門登上後方乘客座位。

4.

當兩人下車互換位置時，嫌犯駕駛巴士 MU-XX-XX 從果亞街左轉入羅理基博士大馬路的巴士站時，沒有注意 MM-XX-XX 正停在上述位置，巴士的左車身先撞倒在 MM-XX-XX 右後車尾附近的 C，再碰到 MM-XX-XX 打開了的右後車門，繼而夾住站在該處準備從右後車門登上 MM-XX-XX 後座的被害人，將被害人夾在兩車之間受傷（參閱卷宗第 14 頁的交通意外報告書、第 37 頁的觀看錄像筆錄，以及第 38 至 41 頁）。

5.

事故發生時為日間，天氣為晴天，地面乾爽，交通稀疏。

6.

事故發生後，被害人由救護車送往仁伯爵綜合醫院接受治療。

7.

上述事故造成被害人左側耻骨骨折，左側骶髂關節移位，孕 29⁺³ 周，共需 6 至 9 個月康復，對被害人的身體完整性造成嚴重傷害，此傷勢使其生命有危險（參閱卷宗第 58 頁的臨床法醫學鑑定書，在此視為全部轉載）。

8.

嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，明知駕駛車輛進行轉向時，必須注意欲進入的行車道上的交通狀況，以避免發生交通事故，但嫌犯並沒有這樣做，因此導致是次交通事故，其過失對被害人的身體完整性造成嚴重傷害。

9.

嫌犯清楚知道其行為是法律所不容，且會受法律制裁。

此外，審判聽證亦證實以下事實：

刑事紀錄證明顯示，嫌犯非為初犯。

於 13/01/2012，因觸犯一項『醉酒駕駛罪』，被初級法院第 CR1-11-0365-PCS 號卷宗判處三個月徒刑，該徒刑得以相同日數(90 日)的罰金代替，罰金日額為澳門幣 100 元，合共罰金澳門幣 9,000 元，倘若不支付罰金，則須服三個月徒刑。另外，判處禁止駕駛為期一年三個月，暫緩執行該禁止駕駛的處罰，為期一年六個月。嫌犯已繳納罰金及該案已歸檔。

嫌犯聲稱現時失業，需供養二名未成年子女，具小學四年級程度學歷。

*

(二) 民事請求方面的獲證事實

經庭審聽證，除與控訴書的獲證事實相符的事實視為得以證實之外，民事請求書和民事答辯書提出的以下事實亦視為得以證明：

- 本次交通事故直接造成原告左側耻骨骨折，左側骶髂關節移位，共需 6 至 9 個月康復，對原告的身體完整性造成嚴重傷害，此傷勢使其生命有危險。(參見卷宗第 17 頁、第 54 頁、第 55 頁、第 57 頁、第 58 頁及第 107-109 頁文件 1 至 3)
- 原告須住院 3 個月，分別入住“深切治療部 15 日”、“產前-病理婦產科 45 日”、“產後科 15 日”及“骨傷科 15 日”等。(參

見卷宗第 54 頁、第 55 頁及第 107 頁文件 1)

- 上述事故，導致原告不能自然分娩，而採用手術分娩，從而增加分娩的風險。(參見卷宗第 54 頁、第 55 頁及第 107 頁文件 1)
- 原告出院後仍須卧床休息 7 個月，上廁所、吃飯及洗澡時方可下床，同時需由旁人摻扶，以及走路時須柺杖撐扶作局部活動。
- 直至現時，原告之相關醫療費用為 MOP\$50,557.00 元。(見第 111-112 頁文件 5 至 6)
- 在交通意外前，原告任職於星際酒店 XX 會，職位為賭廳經理，月薪為港幣 38,000.00 元，折算為澳門幣 39,140.00 元。(見第 113 頁文件 7)
- 交通意外至現時(2017 年 9 月 3 日至 2018 年 10 月)，原告因是次交通意外沒有上班工作。
- 直至現時，原告的后遺症需繼續接受門診跟進治療。(見第 108、109 及 115 頁文件 2、3 及 9、第 227 頁)
- 在健康方面，在發生是次交通意外後至現時，原告傷勢還未完全康復，以及仍須繼續接受門診及物理治療。惟受傷部位功能受到限制，尤其是不能作長久站立及跑步，就算進行一些較為輕便的家務時，每當原告在受傷部位用力時，亦會感到痛楚，不復事發前的精神狀態及能力。
- 是次意外造成原告盆骨骨折，不能按原先的醫囑採用自然分娩而須採用手術分娩。
- 另外，採用手術分娩造成原告的腹部留下一條長約 15 厘米的疤

痕，使原告不能再穿著比堅尼泳衣、較表露身材的服裝及高跟鞋，因為原告喜歡展露漂亮的一面。（見第 114 頁文件 8）

- 是次交通意外導致原告不能上班，需留在家中休養，在該期間沒有薪酬的情況下，大大降低了家庭的生活質素，使原告不開心。
- 另外，是次交通意外對原告之心理狀況也造成了一定影響，每當原告在駕駛時遇上巴士或大型車輛時，均使其心理上產生恐懼及痛苦。
- 於 2018 年 10 月 16 日，經臨床醫學鑒定為“長期部份無能力”（Incapacidade Permanente, Parcial I.P.P）評定為 20%。
- 是次意外造成原告盆骨骨折，骨折已癒合，但留有後遺症，後遺症包括雙側耻骨支骨折伴骶髂關節分離、左下肢活動疼痛及稍力弱，對性生活造成影響及不適宜作劇烈運動等。
- 同時，ITA 期間完全失去工作能力至 2018 年 2 月 28 日。
- 原告現年 34 歲，她的學歷為初中程度，意外前任職公關工作長達 10 年。
- 巴士 MU-XX-XX 已購買汽車民事責任保險，亦即賠償之責任已轉移予 A 股份有限公司承受。（參見卷宗第 2 頁及第 7 頁）

*

保險公司的民事答辯狀（已證事實）：

- A Demandada Seguradora aceita e reconhece que a responsabilidade civil pelos danos provocados pelo veículo MU-XX-XX, de que é proprietário a Macau Nova Era de Autocarros Públicos, S.A., e

condutor D aquando da ocorrência do acidente, se encontrava para si transferida nos precisos termos da apólice n.º CIM/MTV/2017/023828/E0/R1, conforme o Doc.n.º1 junto com contestação.

- No dia 3 de Setembro de 2017, pelas 2h45, a ofendida, ora Demandante que conduzia o veículo com a matrícula MM-XX-XX;
- Parou no local próximo de Paragem dos autocarros, onde não era permitido a sua paragem.
- Para trocar de condutor com o passageiro que ia sentido no seu banco traseiro.
- Indo entrar pela porta traseira do lado direito do seu veículo, ou seja, o lado da estrada onde circulado o trânsito, vindo desta forma violar as normas de trânsito, pois deveria entrar pelo lado esquerda onde está o passeio para peões.
- Quando o condutor D ia a conduzir o Autocarro com a matrícula MU-XX-XX virou para ao lado esquerdo.
- Vindo embater na porta traseira do lado direito no veículo que estava estacionado (veículo da demandante), ficando a Demandante entalada entre a porta e a carroçaria.

*

(三) 未證事實

本案刑事部份，並不存在與獲證事實不相符合的未證事實。

本案民事請求書所載的部份事實，當中屬法律事實，或屬與訴訟標的並無關聯的事實，且與已獲證明之事實不相符合的其餘事實，均視為未證事實，尤其如下：

- 交通事故亦導致原告胎兒的生命存有危險。
- 上述後遺症，使原告未來難以勝任部份工作。

保險公司的民事答辯狀(未證事實)：

- O condutor D nunca esperou que naquele local estivesse estacionado um veículo, pois aquele local era destinado para paragem de Autocarros.

三、法律方面

本上訴涉及的問題為：交通意外過錯之分配

*

上訴人認為，被上訴人將其車輛停在近巴士站禁止停車的地方，然後在公共道路一側下車、上車，違反了第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 47 條第 1 款第 3) 項、第 50 條第 3) 款及第 50 條第 5 款第 2) 項的規定，其過錯是主要的，應給予被上訴人 70% 的過錯責任，而給予巴士司機 30% 的過錯責任。被上訴判決錯誤解釋和適用了《民法典》第 564 條第 1 款的規定。

*

根據澳門《民法典》第 564 條第 1 款的規定，“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”。

關於過錯分擔的問題，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。（參見終審法院第 355/2013 號上訴案 2013 年 11 月 27 日合議庭裁判以及第 48/2017 號上訴案 2017 年 11 月 15 日合議庭裁判）。

*

具體到本案，考慮到案卷中所查明的事實和情節，我們認為應將被上訴人 B 的過錯比例訂為 20%，嫌犯 D 的過錯比例訂為 80%。

案卷中已認定的事實事宜顯示：

- 2017 年 9 月 3 日下午約 2 時 45 分，懷有身孕的被害人 B 駕駛輕型汽車 MM-XX-XX 搭載着 C 沿羅理基博士大馬路由理工學院街往宋玉生廣場方向行駛。
- 當駛至羅理基博士大馬路燈柱編號 202A02 的巴士站附近時，被害人 B 感到身體不適，於是將車輛停靠在左邊路旁近巴士站接近羅理基博士大馬路與果亞街交匯處的位置，打算由 C 代為駕駛。
- 兩人於是下車互換位置。C 在左方下車並打算從 MM-XX-XX 的後方繞過登上汽車的駕駛座。而被害人則打算從 MM-XX-XX 從汽車的右後車門登上後方乘客座位。
- 當兩人下車互換位置時，嫌犯 D 駕駛巴士 MU-XX-XX 從果亞街左轉入羅理基博士大馬路的巴士站時，沒有注意 MM-XX-XX 正停在上述位置，巴士的左車身先撞倒在 MM-XX-XX 右後車尾附近的 C，再碰到 MM-XX-XX 打開了的右後車門，繼而夾住站在該處準備從

右後車門登上 MM-XX-XX 後座的被害人，將被害人夾在兩車之間受傷。

*

《道路交通法》第 32 條（減速）規定：

一、儘管訂有最高車速限制，駕駛員接近下列地點時尤應減慢車速：

- （一）車行道上標明供行人橫過的通道；
- （二）以適當信號標明的學校、醫院、托兒所及類似場所；
- （三）狹窄道路或路緣為建築物的道路；
- （四）人群聚集處；
- （五）彎角、十字形交叉路口、T 字形交叉路口、圓形地、駝峰路及其他能見度不足的地點；
- （六）坡度大的下坡路段；
- （七）以危險信號標明的地點。

二、違反上款規定者，如其他法律規定無訂定較重處罰，則科處罰款澳門幣 900 元。

《道路交通法》第 47 條（禁止停車）規定：

一、禁止在下列地點停車：

- （一）交匯處及距車行道相交處 5 公尺以內；
- （二）橋樑、行車天橋、隧道及其他能見度不足的地點；
- （三）標示集體客運車輛停車處的信號前後 10 公尺以內；
- （四）有信號標明的人行橫道；

（五）交通燈及不包括停車及泊車標誌在內的垂直標誌前 20 公尺以內，但僅以車輛連同所載貨物在內的高度可遮擋該等燈號或標誌的情況為限；

（六）腳踏車路徑、分隔設施、導向島、環形交通圓形地的中央安全島及專供行人通行的地點；

（七）車道之間劃有縱向實線的車行道，但僅以該縱向實線與車輛之間的距離不足 3 公尺的情況為限。

二、其他禁止停車的情況可由補充法規訂定。

三、違法停車者，如其他法律規定無訂定較重處罰，則科處罰款澳門幣 300 元。

四、在橋樑、行車天橋或隧道違法停車者，科處罰款澳門幣 900 元，但補充法規另有規定除外。

《道路交通法》第 50 條（載客）規定：

一、載客人數不得超過車輛的載客量，並禁止以危及乘客或駕駛安全的方式載客。

二、除非符合補充法規所定的例外條件，禁止以座位以外的位置載客，但在後座手抱兒童不在此限。

三、乘客應儘可能從車輛停泊時靠近的路緣或行人道一方進出。

四、禁止在汽車前座運載未滿十二歲的兒童，但同時符合下列條件者除外：

（一）汽車本身並無後座；

(二) 運載時使用適合兒童的體形及重量的安全束縛設備。

五、禁止駕駛員及乘客：

(一) 在車輛未完全停穩時開啟車門或讓車門繼續敞開；

(二) 在未確定不會對其他道路使用者構成危險或阻礙的情況下開啟車門、讓車門繼續敞開或離開車輛。

六、關於提供有報酬的客運服務，尤其是從事有關行業的條件，由補充法規規範。

七、駕駛員違反第一款、第二款或第四款的規定，按每名違法運載的乘客計算，向駕駛員科處罰款澳門幣 300 元。

八、駕駛員違反第五款的規定，科處罰款澳門幣 300 元。

九、乘客違反第三款或第五款的規定，科處罰款澳門幣 300 元。

*

根據卷宗所認定的事實，可見：身為巴士司機的嫌犯 D，在駕駛巴士過程中，明知在駕駛車輛進行轉向時，必須注意欲進入的行車道上的交通狀況，控制車速，以避免發生交通事故，但嫌犯 D 並沒有這樣做，因此導致是次交通事故。嫌犯 D 違反了《道路交通法》第 32 條第 1 款第 5) 項所規定的義務，對交通意外的發生負有過錯責任。而被害人 B 方面，被害人停車的位置是靠近巴士站（根據第 14 頁交通意外示意圖，被害人車輛停下的位置其車輛的車身大部分已經進入標示為巴士站範圍）以及接近道路的交匯處（根據第 14 頁交通意外示意圖，被害人的車尾距離交匯處 3.6 米，沒有超過 5 米），此外，被

害人沒有在確定不會對其他道路使用者構成危險或阻礙的情況下，在公共道路一側開啟車門、下車及上車。被害人的行為違反了《道路交通安全法》第 47 條第 1 款第 1) 項、第 47 條第 1 款第 3) 項、第 50 條第 3 款、第 50 條第 5 款 2) 項之規定，亦是造成本次意外發生的原因，對交通意外的發生亦負有過錯責任。

的確，被害人 B 在案發時為孕婦，因感到身體不適決定與乘客交換駕駛，以避免其繼續駕駛可能造成的危險。被害人認為其是“經察看附近無車輛的情況下，才靠近路沿的地方停車”，“所駕駛的車輛停下的位置與路緣成以一線”，足見其“並非突然停下，而是經細心觀察在可行的情況下方停車”。然而，被害人卻選擇了危險的禁止停車的地點停車，選擇了當時雖是最快捷但卻是最危險的方式調換位置，而沒有選用更為安全的措施。雖然被害人此舉事出有因，但是，根據被害人當時的情況所顯示的緊急狀況，為著確定民事損害賠償之效力，我們見不到可以免除被害人過錯或者將其過錯降至極低的理由。

對比嫌犯 D 和被害人 B 的行為，嫌犯駕駛大型車輛，大型車輛本身的風險較大，加上在轉彎之後，即需作停靠站操作，駕駛難度較大，道路情況複雜，要求嫌犯對道路狀況給予極高的注意且謹慎控制車速。而被害人將車輛停在禁止停車的位置，並且沒有遵守交通規則在道路一側開啟車門、下車、上車。合議庭認為，嫌犯 D 的過錯責任較被害人 B 高，應給予被害人 20% 的過錯責任，給予嫌犯 80% 的過錯責任。

由此，被害人 B 應獲得的賠償金額改為：澳門幣壹佰貳拾肆萬貳仟貳佰伍拾叁元陸角（MOP\$1, 242, 253. 60），該金額由保險實體上訴

人 A 股份有限公司負擔。

四、 決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人的上訴理由部分成立，改判：

嫌犯 D 負 80%過錯責任，被害人 B 負 20%過錯責任。

判令上訴人 A 股份有限公司支付被害人 B 賠償金，合共：澳門幣壹佰貳拾肆萬貳仟貳佰伍拾叁元陸角（MOP\$1, 242, 253. 60），並附加按照終審法院 2011 年 3 月 2 日第 69/2010 號案合議庭裁判訂定之規則所計算的法定利息。

*

上訴人須支付 2 個計算單位的司法費，被上訴人 B 須繳付 1 個計算單位之司法費。

本上訴之其他訴訟費用和負擔由上訴人和被上訴人按照敗訴比例支付。

著令通知。

—*—

澳門，2020 年 9 月 24 日

周艷平(裁判書製作人)

蔡武彬(第一助審法官)

陳廣勝(第二助審法官)(但本

人認為，案中的民事索償人B當時的停車行為是緊急避險行為(見《刑法典》第33條關於緊急避險權的定義)，因而不得被視為違法停車行為，故此上訴庭不應改判民事索償人須就交通意外的發生承擔更高比重的責任。)