

## 上訴案第 883/2012 號

上訴人： A ( 未成年人，由父母親 B 及 C 代表 )

被上訴人： - D 保險有限公司  
- E  
- F 速遞有限公司

# 澳門特別行政區中級法院合議庭判決書

## 一.案情敘述

檢察院控告嫌犯 E 為直接正犯，其行為違反了澳門《刑法典》第 142 條第 3 款及經第 7/96/M 號法律修改的《道路法典》第 66 條第 1 款的規定，構成了一項過失嚴重傷害身體完整性罪，其行為亦同時違反了《道路法典》第 22 條第 1 款的規定，構成了一項輕微違反，並請求初級法院以合議庭普通程序對其進行審理。

受害人 A ( 未成年人，由父母親 B 及 C 代表 ) 對 D 嫌犯 E、保險有限公司以及 F 速遞有限公司提出了附帶民事請求，要求民事被告賠償其因交通事故而造成的物質和精神損失。

初級法院刑事庭在刑事卷宗 CR1-07-0138-PCC 號中，於 2010 年 9 月 28 日審結並作出判決，其中就交通意外的被害人 ( 上訴人 ) 提出的民事損害賠償請求，訂定財產損害賠償及非財產損害賠償的金額分別為

MOP\$45,282.70 和 MOP\$900,000.00，總計為 MOP\$945,282.70。

民事原告不服判決，並提出上訴。中級法院於 2011 年 7 月 14 日就上訴作出判決，裁定被害人（上訴人）上訴理由部份成立，並裁定：

- 將案件發回初級法院重審，但僅針對起訴書第 4 條(首部份)、保險公司於答辯狀第 11 條( F 速遞有限公司於答辯狀第 5 條以及被告於答辯狀第 4 條 ) 所陳述的事實重新調查；
- 訂定財產損害及非財產損害的賠償金額分別為 MOP\$45,282.70 及 MOP\$900,000.00；
- 訂定因交通意外導致無行為能力的賠償 MOP\$400,000.00；
- 初級法院就透過重審就第 A)項之標的重新調查後訂定被害人有權獲得的賠償。

初級法院於 2012 年 2 月就重審進行審判聽證，並於 2012 年 9 月 6 日作出判決，認定被害人（上訴人）及嫌犯（被上訴人）各自須承擔一半的責任，並因此判處 D 保險有限公司支付予被害人（上訴人）MOP672,641.35 元的損害賠償，以及自判決確定日起直至完全繳付時的法定利息。

民事原告 A（未成年人，由父母親 B 及 C 代表）不服判決，向本院提起上訴，其內容如下：

1. 作出重審之合議庭所認定的事實，事實上，已經證明：
  - 被上訴人 E 沒有因應右邊行車線部份地被停泊在路邊的車輛佔據而使路面明顯變窄的情況下特別減速，而繼續以原速前行。

- 在這期間，上訴人正跟隨其兄長從上述巴士的車頭位置步出，並在被上訴人 E 行車方向的右方向左橫過馬路。
  - 在距其橫越馬路處五十公尺內並無行人橫道。
  - 當上訴人從安全島步入車道約二點三米時，被上訴人 E 駕車駛至，但因未能適當調節車速，結果剎車不及，車頭撞到了上訴人，引致其倒地。
2. 根據既證事實上訴人並不存在任何過錯，相反，被上訴人 E 承擔全部責任。
  3. 被上訴人 E 的行為絕對不可被原諒。
  4. 因為其莽撞的行為導致年幼的上訴人一生盡毀。
  5. 因此，作出重審的合議庭認定上訴人應承擔百分之五十的過錯實不合理，亦有違事實。

請求：

綜上所述，本上訴應被視為理由成立而判得直，並請求裁定被上訴人 E 為是次交通意外的唯一過錯人並判處上訴人獲支付 MOP1,345,282.70 的財產及非財產損害賠償(包括醫療費用及開支 MOP45,282.70、收入能力的喪失 MOP400,000 元及非財產損害賠償 MOP900,000 元)。

由於第一被上訴人 D 保險有限公司僅承擔最多 MOP1,000,000.00 之賠償責任，餘額 MOP345,282.70 應由第二被上訴人 E 及第三被上訴人 F 速遞有限公司共同承擔。

D 保險有限公司就上訴人的上訴作出答覆，認為上訴理由不成立，應予以駁回。<sup>1</sup>

駐本院助理檢察長並沒有提出法律意見書。

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：

- 2004 年 9 月 23 日 12 時 10 分，民事被訴人 E 駕駛一輛車牌號碼為 ME-XX-X2 的輕型汽車在勞動節街行駛，方向由 XX 街 XX 大馬路。
- 上述 XX 街的路面為雙向車道（直路），車道間縱向設有寬度為一點九米的安全島，用作分隔交通方向；每邊車道均有兩條行車線，寬度分別為三點四米及三點六米。當時，民事被訴人是處於左邊行車線上，而在右邊行車線靠安全島一側停泊了若干車輛，包括一輛車牌號碼為 MG-XX-X9 的巴士，該巴士的高度為二點六公尺。

---

<sup>1</sup> 其葡文內容如下：

1. O acórdão recorrido não merece qualquer censura porquanto não violou nenhuma norma legal nem padece de qualquer outro vício, e não se mostra em desconformidade com a doutrina e a jurisprudência dominante na matéria.
2. Não se vislumbra qualquer insuficiência para a decisão da matéria de facto provada.
3. Por último, atentas as lesões sofridas e a inconveniência destas para a recorrente, mostra-se perfeitamente correcto e ajustado face à jurisprudência corrente dos Tribunais de Macau, os montantes atribuídos pelo douto Tribunal a título de danos patrimoniais, a título de incapacidade permanente parcial e a título de danos morais.
4. Nestes termos, nos melhores de Direito e sempre com o Mui Douto suprimento de V. Excelências, deve, pelas apontadas razões, ser mantido, na íntegra, o acórdão recorrido.

- 當駛至接近上述巴士及第 201E06 號燈柱附近時，民事被訴人 E 沒有因應右邊車線部份地被停泊之車輛佔據而使路面明顯變窄之情況而特別減慢車速，而是以原速從左邊行車線轉往右邊行車路行駛。
- 在這期間，民事原訴人 A 正跟隨其兄長從上述巴士的車頭位置步出，並從民事被訴人 E 行車方向的右方向左橫過馬路。在距其橫越馬路處五十公尺內並無行人橫道。
- 當民事原訴人 A 從安全島走進車道約二點三米時，民事被訴人 E 駕車駛至，但因未能適當調節車速，結果剎車不及，車頭撞到了民事原訴人 A，引致其倒地。
- 上述碰撞直接造成民事原訴人 A 身體受傷，並於意外後被送往仁伯爵綜合醫院接受手術治療，經醫院診斷後證實其右枕葉顱內血腫、頸第一及第二關節不穩、面骨和左鎖骨以及全身多處軟組織挫擦傷，並住院治療至 2004 年 12 月 17 日才出院。
- 依據 2005 年 6 月 21 日所作之法醫鑑定，其康復時間長達 271 天（2004 年 9 月 23 日至 2005 年 6 月 21 日）。該等傷患不僅曾危害及其生命，且其康復後將存永久性傷殘，因而已對民事原訴人 A 之身體完整性構成了嚴重傷害（參見載於偵查卷宗第 51 頁之臨床法醫學意見書）。
- 事故發生時天氣良好，地面情況正常，交通流量稀疏。
- 民事被訴人 E 在駕駛時沒有仔細留意路面的情況而適當調節車速，以致不能在前面可用及可見之空間停下及避開行人。
- 其上述違反謹慎駕駛義務的過失行為是在自由及清醒的狀態

下作出，並直接導致了事故的發生及行人嚴重受傷。

- 是次交通意外，民事原訴人 A 支付的醫療費用為 MOP\$43,937.00 元。
- 其在出院時，須守付 MOP\$225.70 的藥費。
- 民事原訴人透過澳門紅十字會提供的非緊急醫療愛心護送專車服務，支出 MOP\$496 元。
- 其後於鏡湖醫院進行檢查，支付 MOP\$309.00。
- 為便利步行，而購買護膝及助行架，支出 MOP\$315 元。
- 民事原訴人由於腦部受創，經常頭痛及做惡夢。
- 且由於腦神經受損，四肢活動不協調，以及左側肢體出現輕偏癱的情況，以致其不能如平人一樣自理生活上的各項事宜，如走路時步履不穩、用餐時食物容易掉落台上、洗澡時容易跌倒。
- 此外，民事原訴人腦部受創，因而導致學習遲緩，已不能如發生交通意外時般學習。
- 基於此，交通意外亦導致民事原訴人永久無行為能力，致其極無助及哀愁。
- 事故發生的時候，輕型汽車 ME-XX-X2 所引起的對第三者的民事賠償責任，基於其保險合同（保單號 00010807），轉移於第三民事被告 D 保險有限公司，以 100 萬澳門元為限。

未經證明的事實：

- 載於起訴書、民事請求及答辯狀其餘與已證事實不符之其他事

實，特別是保險公司於答辯狀第 11 條、F 速遞有限公司於答辯狀第 5 條以及被告於答辯狀第 4 條所陳述的事實。

### 三.法律部份：

上訴人提出的唯一的問題是原審法院所確定的交通事故的過失分配比例的決定，認為上訴人對造成的交通意外沒有任何過失。

原審法院從原來第一次審理時確定的受害人佔 70%，肇事司機佔 30%的比例分配，經過重審後，改為各自平均分配，即各佔 50%的過失。

原審法院在加於受害兒童的 50%的過失時主要是因為“由於受害兒童在橫過馬路的時候從巴士的車頭位置步出”。

我們分別看看。

從已證事實我們可以看到，肇事地點的狀況是這樣的：

- 上述勞動節街的路面為雙向車道（直路），車道間縱向設有寬度為一點九米的安全島，用作分隔交通方向；每邊車道均有兩條行車線，寬度分別為三點四米及三點六米。當時，民事被訴人是處於左邊行車線上，而在右邊行車線靠安全島一側停泊了若干車輛，包括一輛車牌號碼為 MG-XX-X9 的巴士，該巴士的高度為二點六公尺。

而在這樣的交通環境下，汽車司機的行為被證實為：“當駛至接近上述巴士及第 201E06 號燈柱附近時，民事被訴人 E 沒有因應右邊車線部份地被停泊之車輛佔據而使路面明顯變窄之情況而特別減慢車速，而是以原速從左邊行車線轉往右邊行車路行駛。”

當時生效適用的《道路法典》第 22 條第 1 款規定：

“第 22 條 ( 速度 )

一、駕駛員不應以過高速度通行，應視乎路面及車輛之特點及狀況、載荷、天氣情況、交通流量及其他特殊情況而調節速度，以便車輛能在前面可用及可見空間停下及避開在正常情況可以預見之任何障礙物。”

很明顯，根據當地路面的狀況，駕駛員必須“調節速度，以便車輛能在前面可用及可見空間停下及避開在正常情況可以預見之任何障礙物”，何況當地設有一個安全島，這正是提供給行人在安全的情況下橫過馬路之用，駕駛員應該預計到有行人從停在當地的車輛之間走出，但是駕駛員不但沒有預計到，另一方面，駕駛員在道路變窄的情況下，仍作出了從左車道向右車道變線行駛的操作，也沒有適當調節速度，而是以原速繼續前行，正是在這個時刻撞上了橫過馬路的兒童。那麼，駕駛員對於造成的交通意外存在過失。

究竟是全部過失還是部分過失，就要看受害兒童的行為。

在已證事實中，原審法院確認：“在距其橫越馬路處五十公尺內並無行人橫道”，這說明受害兒童可以在當地橫過馬路，

而對於兒童如何過馬路，已證事實顯示：“在這期間，民事原訴人 A 正跟隨其兄長從上述巴士的車頭位置步出，並從被上訴人 E 行車方向的右方向左橫過馬路。”

當民事原訴人 A 正從安全島步入車道約 2.3 米時，被上訴人 E 駕車駛至，但因未能適當調節車速，結果剎車不及，車頭撞到了上訴人，引致其倒地。

要確定受害兒童的行為是否存在過失，我們不能只停留在這個事實上，而要看看當事人對這些事實是如何陳述以及原審法院如何證實事實

的。

以上被原審法院證實的是檢察院在控訴書中陳述的事實，民事被告保險公司在答辯狀中的第 11 條提出“駕駛員在不能預見的情況下，受害兒童與其哥哥在路邊玩耍並突然從停泊在駕駛員的行車方向的右邊路邊的車輛之間跑出，而直接撞上其車輛”。

在第一次審理時，當時的合議庭雖然僅證實了檢察院的控告書的事實，卻又在實施的判斷中認為兒童是突然跑出來，而使得中級法院在審理上訴時將案件發回重審，着令原審法院審理辯護狀第 11 條的事實。而經過重審，法院並沒有確認這一條所主張的事實。

正如法律賦予被上訴人的舉證責任，民事被告負有證實受害兒童存在過失的舉證責任，但是，這個事實並沒有得到證實，也就是說，民事被告的無責任或者受害人的過失主張沒有得到事實的支持。

事實上，正如上文提到，駕駛員在應該預計到有行人從變窄的路面橫過馬路的情況下，不但沒有適時調節速度，反而作出變車道的操作，並仍然以原速繼續行駛。另一方面，受害兒童在從安全島走出進入行車道 2.3 米處才被撞，說明兒童行走出路面已經有一段時間了，因為對一個 8 歲女童（1996 年出生，第 12 頁）來說，其行走的速度，走出 2.3 米的距離所使用的時間，說明其在從停泊的車輛的頭部走出算起，駕駛員應該有充足的時間將車輛剎停而避免撞上兒童。可見，意外完全是駕駛員的責任，受害兒童沒有任何的過失。原審法院確定受害兒童一半的過失責任是不妥的，應該予以糾正。

也就是說，原審法院所確定的賠償金額（MOP\$1,345,282.65，由中級法院在第 974/2010 號上訴案的生效決定所確定）應該由被告保險公司承擔保險金額最高限額的 100 萬，餘額（MOP\$345,282.65）由駕駛員 E

及其僱主 F 速遞有限公司連帶負責。

關於逾期利息的計算，原審法院所判定的由保險公司支付的 MOP\$672,641.35 的賠償金額已經清結並且沒有成為上訴的標的，應該根據終審法院的統一司法見解，在法院的判決之日起應該開始計算逾期利息；而另外的一半，包括保險公司應該支付的 MOP\$327,358.65,以及 E 及其僱主 F 速遞有限公司連帶負責的 MOP\$345,282.65 從今天開始計算逾期利息。

#### 四.決定：

綜上所述，中級法院裁定上訴人 A ( 未成年人，由父母親 B 及 C 代表 ) 的上訴理由成立，撤銷原審法院關於當事人的過失分配的決定，並作出如上文所作的確切決定。

兩審級的訴訟費均由被上訴人按責任比例分別承擔。

確定上訴人的委任代理人的報酬為 3000 澳門元，由終審法院院長辦公室支付。

澳門特別行政區，2014 年 11 月 20 日

---

蔡武彬  
(裁判書製作人)

---

José Maria Dias Azedo (司徒民正)  
(第一助審法官)  
(Seguir declaração de voto)

---

陳廣勝  
(第二助審法官)

## **Declaração de voto**

Vencido.

Mau grado a factualidade dada como provada não permitir uma boa visualização e percepção de algumas circunstâncias do “acidente” dos autos, afigura-se-me que, mesmo assim, da mesma resulta, com bastante clareza, que a (infeliz) ofendida – na altura, uma criança com 8 anos de idade – (e como expressamente se consignou na factualidade dada como provada) “surgiu” pela frente de um autocarro que estava estacionado do lado direito, junto a um separador, vindo a ser colhida pelo veículo conduzido pelo arguido que não conseguiu travar e evitar o embate.

Daí, e certo sendo que provado também está que o arguido “não regulou adequadamente a velocidade em espaço livre e visível à sua frente”, sendo assim correcto (e natural) que se considere o mesmo culpado pelo mesmo acidente, afigura-se que excessiva é a decisão no sentido de o considerar o “único e exclusivo culpado”.

Com efeito, e para além de não se olvidar o que se consignou, aos peões cabe

também o “dever” de assegurar que o atravessamento de uma via (exclusivamente) destinada a circulação de veículos é feita em segurança e sem prejuízo para terceiros, e que não se pode exigir a um normal condutor as capacidades de condução e a perícia de um piloto de “Formula 1”.

Ademais, o argumento no sentido de que “a ofendida já tinha percorrido 2,30 metros da via”, também não nos impressiona, dado que a mesma, como se viu, “saiu pela frente de um autocarro” que, tudo indica, terá uma largura considerável, o que (naturalmente) impediu que o arguido a visse com mais antecedência.

Nesta conformidade, não subscrevo a decisão proferida no sentido de se considerar o arguido o “único culpado pelo acidente”.

Macau, aos 20 de Novembro de 2014