

澳門特別行政區終審法院裁判

一、概述

透過初級法院合議庭裁判，乙(本案被告，身份資料詳載於卷宗)因觸犯一項澳門《刑法典》第 142 條第 3 款結合第 138 條 d 項及《道路交通法》第 37 條第 1 款及第 93 條第 1 款所規定及處罰的過失嚴重傷害身體完整性罪而被判處一年三個月徒刑，緩期一年三個月執行，並被判處禁止駕駛六個月的附加刑。

就民事請求人/被害人丙(由其母親丁代表)提起的民事賠償請求，初級法院判處第二民事被請求人甲(保險公司)向民事請求人支付 602,714.25 澳門元，以及根據終審法院 2011 年 3 月 2 日在第 69/2010 號上訴案件中作出的統一司法見解裁判所定的法定利息，判處第二民事被請求人甲向民事請求人支付因涉案交通意外而將來可能花費的醫療、藥品及交通費用之損失的損害賠償，具體金額留待執行時結算(應按照法院所訂定的過錯責任比例承擔)，但具體所結算的金額不應超過第二民事被請求人在本案中應承擔有關責任限額的上限，餘額(按上述過錯責任比例計)將由第一民事被請求人/被

告乙承擔。

民事請求人對上述民事裁決不服，向中級法院提起上訴(第745/2022 號上訴案件)。中級法院認為初級法院對民事請求人的行為“歸咎以 75%的民事責任的決定明顯不合適，應該予以糾正。而上訴人所提出的其本人承擔 10%的民事責任的主張應該予以支持”，因此裁定上訴勝訴，改判由第一民事被請求人/被告承擔 90%的民事責任(當然該責任並不妨礙基於保險合同的條款而轉移至第二民事被請求人以及以不超過合同責任限額為限)。

第一民事被請求人/被告乙及第二民事被請求人甲均就上述中級法院裁判向終審法院提起上訴。

第一民事被請求人/被告乙認為，被上訴裁判違反《民事訴訟法典》第571條第1款d項「法官未有就其應審理之問題表明立場，或審理其不可審理之問題」、第571條第1款c項「所持依據與所作裁判相矛盾」、《道路交通法》第70條及《民法典》第481條之規定，沾有《民事訴訟法典》第639條所規定「違反或錯誤適用實體法或訴訟法」之瑕疵，因而導致判決無效，應予以撤銷，並維持初級法院刑事法庭作出之裁判。(詳見卷宗第957頁至第984頁)

第二民事被請求人甲則認為，被上訴裁判基於一個未獲證明的事實(被告在駕車時候分心)而作出決定，因過度審理而無效(《民事訴訟法典》第571條第1款d項)，並且在理解和適用法律方面出現錯誤，不應適用《民法典》第480條有關過錯的規則，而應適用《民法典》第498條有關風險責任的規定。(詳見卷宗第913頁至第930頁)

民事請求人丙提交了對上訴理由陳述的答覆，認為兩上訴人提出的上訴理由均不成立。

已作出檢閱。

二、事實

案中查明的事實如下：

1. 2016 年 4 月 30 日下午約 2 時 19 分，被告乙駕駛編號 MR-XX-XX 輕型汽車載著其母親戊沿勞動節街左車道行駛(方向從黑沙環新街往黑沙環中街)。

2. 與此同時，已駕駛編號為 MM-XX-XX 輕型汽車沿勞動節街同一方向的右車道行駛。

3. 當被告駛至與勞動節大馬路交匯處前的一組交通燈，正值管制車輛的交通燈為綠燈，於是被告按原車速前行，準備通過該人行橫道，期間沒有因應前方設有人行橫道的特殊情況而減慢車速。

4. 其時，丙(未成年被害人)從右往左以跑步的方式通過該人行橫道。被害人跑過馬路的位置在被告視線範圍內，當時管制行人一方的交通燈正亮著紅色燈號。

5. 在右車道駛至的已見狀立即減慢其駕駛汽車車速，讓被害人安全通過人行橫道。

6. 被告則駕車撞倒被害人。

7. 事故現場沒有發現煞車留下的輪胎痕跡。

8. 被告的行為直接及必然地導致被害人左側顳骨骨折併左側顳部硬膜下出血及蛛網膜下腔出血，共需 1 個月康復，傷勢詳見卷宗第 60 頁的臨床法醫學鑑定書(其內容在此視為完全轉錄)，對被害人身體造成嚴重傷害。

9. 案發時為陰天，路面乾爽，交通密度正常。

10. 儘管當時管制駕駛者的交通燈號為綠色，被告沒有在通過交通燈前的人行橫道時減慢車速，違反謹慎駕駛義務而導致是次交通事故的發生。

11. 被告有意識的情況下作出上述行為，並知悉其行為是法律禁止和處罰。

民事起訴狀(包括擴大民事損害賠償請求)(除證明了起訴狀與上述已證事實相同的事實外，尚證實以下事實)：

- 涉案交匯處接近受交通燈管制的上述人行橫道及中葡職業技術學校(相應於上述已證事實第 3 點)。

- 在案發前，涉案車輛在有關車行道行駛期間，車廂內的乘客(應為被告的母親)正在說話，被告間中作簡短回應。

- 被告駕駛涉案車輛時不夠謹慎注意，沒有因應前方設有人行橫道的情況而減慢車速，而是按原車速前行，在發生碰撞前，未及作出轉向閃避(相應於上述已證事實第 3 點及第 6 點)。

- 被害人因為是次交通意外之發生而花費之醫療費、藥物費、診費、影像檢查費，合共為澳門幣 10,857 元。

- 被害人需於仁伯爵綜合醫院住院 18 天，其因骨折而受到疼痛。被害人多次嘔吐。

- 被害人持續服用藥物及接受多種治療，令其精神不振、痛苦。

- 在住院期間，被害人接受了數次有害身心的檢查，被害人當時只有八歲。

- 被害人在住院期間，有頭暈、頭痛、失眠及惡夢，其感到痛苦、憂慮及悲傷。

- 出院後，被害人仍需在家休養，共 14 天。

- 被害人左耳有疼痛，失眠及惡夢，每天只能睡三、四小時。

- 睡覺時亦常常哭。

- 被害人母親多次需晚上對被害人作出安撫。因意外影響被害人及其母親休息。

- 被害人兩個月不能上學。
- 被害人因不能與同學相處及玩耍感到悲傷、痛苦。
- 及後，2016 年 6 月 1 日，被害人獲准可以上學，但首兩個月不能作體能運動。
- 意外令被害人被限制不能與朋友一同參加娛樂活動。
- 被害人至 2017 年 7 月 31 日仍失眠多夢，每天只能睡三、四小時。
- 被害人需接受仁伯爵綜合醫院常規治療。
- 被害人服用的長期性藥物產生副作用，使被害人憂慮，難以入眠。
- 自從 2018 年 5 月，被害人發生健忘現象，忘記日常發生的事情。
- 被害人感到挫折。
- 被害人智力下降，情緒不穩定，具攻擊性。

- 被害人成績下降及遠離其同學，變得很少朋友，失去社交能力。

- 被害人暫時絕對無能力(康復治療期)被評定為 30 日。

- 被害人因交通意外導致其人格改變，長期部分絕對無能力(傷殘率)被評定為 35%。

- 交通意外令被害人遭受痛苦、焦慮和悲傷。令其失眠、惡夢、焦慮、抑鬱、易怒、冒犯好斗、情緒不穩定。

- 被告駕駛之 MR-XX-XX 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 CIM/MTV/2015/XXXXXX/E0/R1R 號，保險公司承保的每起交通意外最高賠償保額為澳門幣 1,500,000 元。

另外證明以下事實：

- 被告為[酒店]員工，每月收入為澳門幣 15,000 元。

- 被告未婚，無需供養任何人。

- 被告學歷為大學畢業。

- 根據刑事紀錄證明，被告為初犯。

未獲證明的事實：

- 沒有其他載於控訴書的重要事實有待證實。

- 然而，尚有以下其他載於民事起訴狀而與上述已證事實不符的重要事實未獲證實，具體如下(載於民事起訴狀及民事答辯狀內的其餘事實則屬對本案不重要、僅屬爭執，僅屬對證據的分析判斷又或僅屬法律性分析及結論性事實)：

案發地點附近有豎立附近有學校的標識。

被告因與車廂內的乘客聊天而在駕車時候分心。

被害人發燒、感冒、上呼吸道感染、鼻炎的醫療費用為本案交通意外直接必然造成的損害。

被害人服用田七、黨參、北芪、杞子、淮山、丹參、玉竹、元肉、響螺頭等藥材之花費為交通意外直接必然造成的損害。

被害人多次流鼻血為本案交通意外直接必然造成的傷害。

交通意外直接必然導致被害人需參加個人課程輔導，並且因此遭受合共澳門幣 21,000 元課程費用之損失。

三、法律

在本上訴中討論的主要是涉案交通意外的過錯分擔問題，初級法院和中級法院均認為被告及被害人對交通意外的發生都負有責任，前者認為兩人的過錯分別為 25% 及 75%，後者則將 90% 的過錯歸於被告，被害人僅承擔 10% 的責任。

(一) 關於裁判無效

第一民事被請求人/被告乙(以下稱為上訴人)認為被上訴裁判沾有《民事訴訟法典》第 571 條第 1 款 c 項及 d 項所指的瑕疵，第二民事被請求人甲(以下稱為上訴公司)亦指被上訴法院過度審理，根據《民事訴訟法典》第 571 條第 1 款 d 項的規定，所作裁判無效。

民事請求人/被害人丙則對《民事訴訟法典》第 571 條第 1 款的

適用提出質疑，認為在本案中不存在《刑事訴訟法典》第 4 條所指作為適用民事訴訟規則前提而需要填補的漏洞，事實上，《刑事訴訟法典》第 400 條及第 360 條已分別就上訴的依據及判決無效的情況作出規範。

首先應該指出的是，根據《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款的規定，上訴可以任何法律問題為依據。

雖然《刑事訴訟法典》第 360 條第 1 款就判決無效的情況作出了規範，但主要是針對初級法院作出的判決，且並未窮盡所有無效的情況，因此仍有必要根據《刑事訴訟法典》第 4 條的規定而適用民事訴訟程序的相關規則。

《民事訴訟法典》第 571 條(判決無效之原因)第 1 款的規定如下：

“遇有下列情況，判決為無效：

a) 未經法官簽名；

b) 未有詳細說明作為裁判理由之事實依據及法律依據；

c) 所持依據與所作裁判相矛盾；

d) 法官未有就其應審理之問題表明立場，或審理其不可審理之問題；

e) 所作之判處高於所請求之數額或有別於所請求之事項。”

在上訴人看來，被上訴法院所持之依據與其所作出的裁判明顯相矛盾，違反《民事訴訟法典》第571條第1款c項的規定，導致判決無效，因為被上訴法院一方面認為被害人和上訴人/第一民事被請求人雙方都存在違反法律要求的謹慎義務的情況，另一方面卻僅強調對上訴人/第一民事被請求人違反法律要求謹慎義務之情況作出分析判斷，完全忽略被害人違反《道路交通法》第70條規定之重要客觀事實，以及其不法行為而造成的法律後果及責任。

經細閱被上訴裁判，我們認為並不存在上訴人所指的瑕疵。

事實上，與上訴人所述相反，雖然被上訴法院引用了《道路交

通法》第31條、第32條及第37條的規定來說明駕駛員應遵守的義務，而未明確指出規範行人橫過車行道時應遵守義務的法律條文(尤其是《道路交通安全法》第70條的規定)，但此舉並不意味著法院沒有對被害人不遵守交通規則的行為作出考慮。

被上訴法院轉錄了初級法院認定的事實，包括被害人以跑步的方式通過人行橫道，但當時管制行人一方的交通燈正亮著紅色燈號的事實，然後指出“原審法院基於受害兒童在交通意外發生之時以跑步的方式衝紅燈應該歸咎於部分民事責任的結論沒有錯誤”。

換言之，中級法院認為涉事雙方均違反了交通規則，均應就交通意外的發生承擔責任，隨後作出裁判，並未忽略被害人違反《道路交通安全法》相關規定的情況。與初級法院決定的不同之處僅在於，中級法院認為被害人僅應承擔10%的責任，而非初級法院訂定的75%。

上訴人和上訴公司還認為被上訴裁判沾有《民事訴訟法典》第571條第1款d項所指的瑕疵，以致無效。

第571條第1款d項指的是“法官未有就其應審理之問題表明立

場，或審理其不可審理之問題”的情況，無論是遺漏審理還是過度審理均導致判決無效。

《民事訴訟法典》第 563 條第 2 款及第 3 款則規定，法官應解決當事人交由其審理的所有問題，但有關問題的裁判受其他問題之解決結果影響而無須解決者除外；並且法官僅審理當事人提出的問題，但法律容許或規定須依職權審理之其他問題除外。

由此可知，法官應解決當事人交由其審理的所有問題，且僅應審理這些問題(但依職權審理的問題除外)，不可超出其應審理問題的範圍。

只有在法官遺漏審理其有義務審理的問題，或審理了其不可審理的問題時，才導致其作出的判決無效。

必須強調的是，法官有義務審理當事人提出的所有問題並不意味著必須分析和審議當事人為支持其觀點而提出的所有理由、依據和論點。¹

“即便法院沒有審理上訴人在理由陳訴中所提出的全部理由，

¹ Viriato Manuel Pinheiro de Lima 所著：《Manual de Direito Processual Civil – Acção Declarativa Comum》，第三版，第 536 頁。

這也不構成裁判的瑕疵，尤其是不因遺漏審理而構成裁判的瑕疵。因為法院有義務審理的是所提出的問題，而不是為支持這些問題而提出的理據。”²

事實上，不能將上訴人為支持其上訴及說明其上訴理由而提出的所有理據和論點都視為法院應予以審理的問題。

如果法官以當事人未予陳述的事實作為裁判基礎，則存在過度審理的情況，亦違反了《民事訴訟法典》第5條第2款的規定。³

在本案中，上訴人力指被上訴法院完全沒有就被害人違反《道路交通安全法》第70條規定的情況表明立場及作出審理，沾有遺漏審理的瑕疵，以致裁判無效。在上訴人看來，被害人的“不法行為是本次交通意外發生的主要及重要原因”。

一如前述，中級法院並非沒有考慮被害人違反交通規則的問題，雖然在被上訴裁判中沒有明確指出其所違反的《道路交通安全法》第70條的規定；如完全未予考慮，則不會得出被害人對交通意外的發生亦負有責任的結論。

² 終審法院 2013 年 7 月 10 日在第 29/2013 號案件中作出的合議庭裁判。

³ Viriato Manuel Pinheiro de Lima 所著：《Manual de Direito Processual Civil – Acção Declarativa Comum》，第三版，第 569 頁。

不存在上訴人所指遺漏審理的問題。

另一方面，上訴人及上訴公司均指被上訴法院“以未獲證實的事實為基礎”，而認定上訴人違反了法律要求的謹慎義務。

在事實方面，初級法院將“嫌犯因與車廂內的乘客聊天而在駕車時候分心”視為未獲證明的事實。

在被上訴裁判中可見，中級法院清楚知道初級法院認定上訴人“駕駛時候分心”為未證事實，因此並未以此為據認定上訴人存有過失。

事實上，中級法院是基於初級法院所認定的事實，包括“被害人在嫌犯的視線範圍之內”以及嫌犯“右邊的車輛已經停車讓行人通過”，但“在行駛期間，車廂內的乘客正在說話，嫌犯間中作簡短回應”，“沒有減慢車速，而是按原車速前行”，並考慮到《道路交通安全法》第37條第1款有關“駕駛者即使獲准前行，亦應讓已開始橫過車行道的行人通過”的規定，認為在本案中上訴人理應停車讓行人通過，上訴人的行為“構成了‘應該注意而沒有予以注意’的過失形態”。

簡言之，未見被上訴法院以未獲法院認定的事實作為其裁判的

基礎，故上訴人及上訴公司所指的瑕疵並不存在。

(二) 關於法律適用及過錯的分擔

上訴人及上訴人公司均認為應撤銷現被上訴裁判，維持初級法院的決定，即上訴人及被害人分別承擔 25%及 75%的過錯責任，而非中級法院所訂定的 90%及 10%。

首先要強調的是，不論是上訴人還是被害人均對涉案交通意外的發生存有過錯。

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解決。

考慮到案卷中所查明的情節，我們認為初級法院在第一審裁判中所訂定的過錯比例是合理的。

已認定的事實事宜顯示：

- 上訴人駕駛車輛載著其母親在道路的左車道行駛，相同方向的右車道則有另一車輛行駛。

- 當上訴人駛至兩條馬路的交匯處前，正值此處設置管制車輛的交通燈為綠燈，於是上訴人按原車速前行，準備通過人行橫道，期間沒有因應前方設有人行橫道的特殊情況而減慢車速。

- 此時，被害人從右往左以跑步的方式通過該人行橫道。被害人跑過馬路的位置在上訴人視線範圍內，當時管制行人一方的交通燈正亮著紅色燈號。

- 在右車道駛至的駕駛者見狀立即減慢車速，讓被害人安全通過人行橫道。

- 上訴人則駕車撞倒被害人。

- 事故現場沒有發現煞車留下的輪胎痕跡。

- 案發時為陰天，路面乾爽，交通密度正常。

- 儘管當時管制駕駛者的交通燈號為綠色，上訴人沒有在通過交通燈前的人行橫道時減慢車速。

從法院認定的事實可以看到，交通意外發生前管制車輛通行的交通燈為綠燈，於是上訴人在左車道按原車速前行，準備通過人行

橫道；此時管制人行橫道的交通燈正亮著紅色燈號，但被害人從右往左以跑步的方式通過人行橫道，在右車道駛至的駕駛者見狀立即減慢車速，讓被害人通過人行橫道；被害人跑過馬路的位置在上訴人的視線範圍內。

根據《道路交通安全法》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，該法律還規定：

“第三十七條

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。”

在本案中，上訴人正接近有交通燈管制的人行橫道，當時指揮車輛通行的交通燈為綠燈，上訴人可駕駛車輛通過。但是，根據第37條第1款的規定，即使獲准通過，上訴人亦負有“讓已開始橫過車行道的行人通過”的義務。

事發時被害人正在跑步穿過人行橫道，根據法院認定的未受質疑的事實，被害人跑過馬路的位置在上訴人視線範圍內，且當時在上訴人右車道行駛的車輛已減慢車速，讓被害人安全通過，但上訴人沒有減慢車速，而是按原車速前行，結果撞倒被害人。

由此可知，上訴人沒有履行《道路交通安全法》第32條第1款(一)項及第37條第1款分別規定的在接近人行橫道時“尤應減慢車速”以及即使獲准前進，“亦應讓已開始橫過車行道的行人通過”的義務，沒有因應路面的情況適當調節及減慢車速，以致發生交通意外，上訴人無疑應對該意外的發生負責。

眾所周知，駕駛者負有謹慎駕駛的義務，在接近人行橫道前應

適當調節車速甚至停車，以避免交通意外的發生。在本案中，被害人在上訴人的視線範圍內橫過車行道，上訴人理應注意到該情況；即使上訴人的視線受阻，未能察覺到被害人的出現，從一般謹慎駕駛者的角度出發，亦應留意到在其右車道行駛的車輛已減慢車速，並作出可能有行人正在人行橫道上通行的判斷，從而減慢車速甚至剎車，以讓行人安全通過。

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safe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。

就本案中被害人的責任，初級法院合議庭在其裁判中寫到：

“當然，根據案中的行車記錄片段，被害人的責任也絕對是責無旁貸的，甚至是本案交通事故發生的很重要原因。因為案發當時管制涉案人行橫道的交通燈號是紅色，管制有關車行道的交通燈號是綠色，但被害人卻在此情況下仍打算橫過車行道，且在右車行道的輕型汽車減速以讓其通過時，其便從有關安全島跑出人行橫道，

跑出一刻及整個跑動的過程中其頭部及面部方向一直只望向其右方的交匯處，完全沒有望向或留意有關車行道左邊方向的來車(其完全可判斷得到管制車行道的燈號是綠燈，可預見得到應會有車輛駛至的，但其連望向來車方向也沒有做到)，因而在左車道前的人行橫道遭肇事輕型汽車撞到。可見，被害人應承擔本案交通事故發生的大部份責任。”

我們認同初級法院所作的上述分析。

事實上，雖然在事發時被害人年僅八歲，但眾所周知的是，這個年齡段的一般兒童已擁有綠燈亮時方可通過人行橫道的常識。但本案中被害人在紅燈時跑步通過人行橫道，在跑動過程中甚至沒有留意是否有車駛來，其頭部一直沒有望向來車的方向(即上訴人的車輛駛來的方向)。

根據《道路交通法》第 70 條第 1 款及第 3 款的規定，行人橫過車行道時應注意來車的距離及車速，以確保安全；當使用裝有交通燈的人行橫道時，應遵守交通燈號的指示。

事發時被害人在紅燈的情況下跑步通過人行橫道，且完全沒有留意是否有車駛來，亦應對涉案交通意外的發生負有責任。

在責任分擔方面，經分析本案的具體情況，我們認同初級法院的觀點，認為被害人應付較大責任。

上訴人無疑也違反了交通規則，沒有根據《道路交通法》第 32 條第 1 款 (一) 項及第 37 條第 1 款的規定，在接近人行橫道時減慢車速，以便讓已開始橫過車行道的被害人通過。

值得一提的是，在有信號標明(由交通燈或執法人員指揮通行)的人行橫道上，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止前行，讓己方先行通過。如此一來，應當認為被禁止前行者更有義務去遵守其應遵守的交通規則。

考慮到本個案的所有情節，我們認為將被害人的過錯比例訂為 75%，上訴人的過錯比例訂為 25% 是合適的。

上訴公司認為，被上訴裁判在適用法律方面出現錯誤，不應適用《民法典》第 480 條有關過錯的規則，而應適用《民法典》第 498 條有關風險責任的規定。

上訴人則認為被上訴裁判違反了《民法典》第 481 條之規定。

上述觀點顯然沒有道理。

一如前述，在本案中，涉事雙方都違反了道路交通規則，對交通意外的發生均負有過錯責任，因此不存在風險責任的問題。

另一方面，被上訴裁判雖然提到《民法典》第 481 條的規定⁴，但明確指出被害人已經超過八歲，“不屬於《民法典》第 481 條所規定的完全無民事責任之人”，故認同初級法院基於被害人在交通意外發生之時以跑步的方式衝紅燈而得出的應該承擔部分民事責任的結論。

換言之，被上訴裁判並未適用《民法典》第 481 條的規定，故不存在違反該條規定的問題。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定第一民事被請求人乙及第二民事被請求人甲提起的上訴勝訴，撤銷被上訴裁判，維持初級法院訂立的過錯

⁴ 該條第 2 款規定，“未滿七歲之人及因精神失常而成為禁治產之人，推定為不可歸責者。”

比例。

三個審級的訴訟費用均由民事請求人及民事被請求人按照落敗比例分別承擔。

宋敏莉

司徒民正

岑浩輝

2024 年 1 月 17 日