

編號：第 602/2021 號 (刑事上訴案)

上訴人：檢察院

A

日期：2022 年 9 月 28 日

主要法律問題：

- 審查證據方面的明顯錯誤
- 因果關係
- 民事賠償責任

摘 要

1. 具體分析相關的證據，原審法院在審判聽證中聽取輔助人的聲明，亦聽取了案中證人的證言，審查了案中的文件以及大橋監控錄影片段等。原審法院客觀分析種種證據，並根據自由心證原則對相關的事實做出判斷。

2. 嫌犯未固定木方的過錯與輔助人駕車失控受傷在原因上不具有“相當性”。這不僅是因為木方跌落後曾被多輛汽車輾過最終移到行車道中間位置，中斷了原有之因果進程，還是因為，嫌犯並未實現其最初造成之可能之危險，而所實現的危險是輔助人未有謹慎駕駛，駕車輾過木方失控造成的。

原審法院關於欠缺因果關係的裁決正確，應予以維持。

3. 本案中，正如原審法院所裁決，由於第一民事被告(嫌犯)從所駕

駛的拖架上跌下涉案木方的過失行為與民事原告駕車失控倒地令身體受傷的結果之間缺乏適當的因果關係，相關情況並不符合《民法典》第 477 條第 1 款結合第 557 條之所規定的因不法事實所生責任的要件。

另一方面，輔助人作出了不良駕駛操作的過錯行為亦令適當因果關係被中斷，因此，本案情況並未能滿足因不法事實所生之責任的一般原則之要件。

裁判書製作人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 602/2021 號 (刑事上訴案)

上訴人：檢察院

A

日期：2022 年 9 月 28 日

一、 案情敘述

於 2021 年 5 月 7 日，嫌犯 B 在初級法院刑事法庭第 CR3-19-0235-PCC 號卷宗內被指控以直接正犯及既遂方式觸犯一項《刑法典》第 142 條第 3 款準用第 138 條 c) 項，並結合《道路交通法》第 93 條第 1 款及第 94 條第 1 項所規定及處罰的過失嚴重傷害身體完整性罪，被判處罪名不成立，予以開釋。

駁回民事原告 A 針對第三民事被告 C 的所有民事請求。

駁回民事原告 A 針對第一民事被告 B、第二民事被告 D 建築工程有限公司、第四民事被告 E 保險（澳門）股份有限公司及誘發參加的利害關係人 F 運輸有限公司的所有民事請求。

檢察院不服，向本院提起上訴，並提出了以下的上訴理由（結論部分）：

1. 在尊重原審法院的前題下，檢察院對嫌犯一項「過失嚴重傷害

身體完整性罪」，罪名不成立予以開釋，持有不同意見。

2. 本文中，嫌犯在審判聽證中保持沉默。
3. 庭審聽證中，播放了被扣押於卷宗光碟，顯示交通意外發生過程。
4. 原審法院裁判中，針對嫌犯的客觀過錯部分全部獲得證實，包括已證事實第 1 點，第 2 點，第 3 點，第 4 點和第 9 點(最後一句改為認定：其未有適當固定木方的行為存有過錯)。對輔助人受傷的客觀事實全部獲得認定，包括已證事實第 6 點，第 7 點和第 8 點。
5. 另外，經庭審聽證後原審裁判改了控訴書第 5 點部分內容，並將有利嫌犯的事實修改為：「當被害人從右行車道從左方加速超越其行車道前方電單車並立即轉準備駛入左行車道，被害人未有謹慎留意到早已位處有關位置一些時間的該木方，結果輾過該木方，導致被害人所駕電單車失控，並連人帶車倒在車道近路緣位置」。
6. 原審法院在事實的判斷中，針對嫌犯部分指出：「根據警方在偵查過程中所搜集到的證據，尤其卷宗內的有關監控錄影片段，可以清楚顯示於案發時，涉案木方的確是由嫌犯所駕駛的涉案牽引車所連著的拖架上跌落在大橋的右行車道上的，究其原因，且按照常理，顯然是因作為駕駛該牽引車的嫌犯在駕車前未有適當地固定在拖架上的有關木方，導致該木方在行車過程中因不斷滾動而發生，從此抽象的角度看，嫌犯對有關本方最終跌落在橋面上之事的確責無旁貸，其在駕車前或駕車期間必須注意並能注意、但未有注意拖架上的木方未有適當固定的情況，的確可能會影響其他道路使用者的安全，嫌犯在此方面的

確有過錯」。

7. 原審法院在事實的判斷中，針對由嫌犯所駕駛車輛掉下的木方部分指出：「木方從有關拖架上跌落大橋的右行車道上，期間該木方曾被不止一輛途經的車輛輾過」「因而導致木方先從右行車道上移動至左行車道上」「有關木方於案發前在該位置至少停留了超過 30 秒以上。從有關錄片段所見，在案發前至少約 30 秒期間，其實約有三輛電單車在駛近有關木方的位置時都能適當地繞過該木方繼續前行。換言之，即使有關木方當時尚位處大橋駝峰範圍內的稍微向下位置，但按照常理及經驗法則，結合當時的路面狀況，倘若按照正常和適當的行車速度、謹慎留意路面的狀況、與其他車輛保持適當行車距離等，在左右兩車道內的電單車或汽車駕駛者其實都可以留意到已位於該位置已有 7 分多鐘至 8 分鐘的有關木方(已屬於在正常情況下當時在路面上可預見的障礙物)，並作出適當的駕駛操作」。
8. 原審法院在事實的判斷中，針對輔助人部分指出：「輔助人駕駛涉案重型電單車在大橋右行車道行駛，且在未駛至有關木方的上述位置前，其本來位於右行車道偏左位置，其右前方尚有一輛電單車行駛中（見卷宗第 33 頁圖九），倘若其保持在該位置、與前車的距離及有關車速前行，其實其在稍後時刻便可以及有條件留意到位處前方中間虛線的有關木方（視線通透，再前方的汽車或前方的電單車不會遮擋了輔助人的視線）；然而，輔助人沒有這樣做，其在約 2 秒期間內，把其電單車向右駛近前方電單车的正後方（見卷宗第 33 頁圖十），且在較接近前方電單车的後方時，甚至有一刻曾偏向前方電單车的稍微右後方位置，之後便隨即加速“抽頭”從左方超越其行車道前方的電單車

並立即同時轉線以駛入左行車道（當時有一大型巴士已在左車道，在被害人電單車旁邊）及打算搶駛至巴士前方之際（見卷宗第 34 頁圖十二及卷宗第 35 頁圖十三），便隨即輾過在中間虛線上的有關木方，導致其失控未能平衡而連人帶車最終在左行車道近路緣位置（卷宗第 35 頁圖十四至卷宗第 36 頁圖十六）。

9. 原審法院在綜合嫌犯、光碟錄像和輔助人分析後作出的事實判斷：「儘管有關木方出現在大橋行車道上的最初原因是嫌犯的過錯不謹慎行為所導致，按照自然因果關係，沒有該木方跌在橋面上，就沒有輔助人因輾過該木方而受傷，然而，僅有自然因果關係是不足夠的，不論在刑事犯罪的層面抑或民事責任的層面，我們所要求的分別是相當因果關係及適當因果關係。只有嫌犯的故意或過失行為是導致輔助人受傷的相當及適當原因，方可將輔助人受傷此結果歸責於嫌犯及其他民事責任人。」
10. 首先，關於裁判書第 5 點未被證實部分：「被害人未有留意到該木方是由於當時大橋上車輛眾多」。檢察院除了應有尊重外並不認同該裁決。
11. 根據卷宗第 28 頁至 37 頁的觀看錄影筆錄和截圖，結合庭審聽證中對這部分光碟的播放，嫌犯車輛上跌下木方一刻以及輔助人意外前一刻，大橋上每三條燈柱間都有至少一輛大旅遊車、大型巴士、小汽車、一至四輛電單車行駛，同時所有車輛都在時達 50 至 70 公里行進，這個影像難以判斷為車輛流量低，除了不屬堵車情況外，一般人都會認為屬「當時大橋上車輛車多」時刻。
12. 在輔助人發生交通意外前 30 秒，大橋駝峰近意外發生位置，當時車流量頻密，兩車相距不超逾 5 秒。

13. 一般電單車駕駛者在大橋道路行段時，其注意力是前方道路和車輛。本案中，當前面車輛處於正常行駛和處於緊密狀態時，輔助人一方面不會想到，以及難以注意前方地面出現一根木方，而迅速閃避；尤其木方位處兩車道中間虛線難以察覺，且體積細小(卷宗第 2 頁，本方體積為 20x30 厘米，木方外觀見半宗第 22 頁左下方照片和 30 頁下方照片)，同時卷宗內無任何證據證明光碟影像中三輛電單車沒有撞到木方，是基於這些電單車駕駛者專注到車道上的木方而成功避讓。
14. 原審法院對三輛電單車成功避開木方是這樣寫的：「在案發前至少約 30 秒期間，其實約有三輛電單車在駛近有關木方的位置時都能適當地繞過該木方繼續前行（片段顯示該三輛電單車的車速與其他車輛比較屬正常，沒有特別快）。換言之，即使有關木方當時尚位處大橋駝峰範圍內的稍微向下位置，但按照常理及經驗法則，結合當時的路面狀況，倘若按照正常和適當的行車速度、謹慎留意路面的狀況、與其他車輛保持適當行車距離等，在左右兩車道內的電單車或汽車駕駛者其實都可以留意到已位處該位置已有 7 分多鐘至 8 分鐘的有關木方（已屬於在正常情況下當時在路面上可預見的障礙物），並作出適當的駕駛操作（或「減速」繞過避開之，或「減速」謹慎輾過之）
15. 庭審聽證中，輔助人發生意外前 2 分鐘光碟播放影像(西灣大橋澳門往氹仔方向，中間為右車道，靠海為左車道，木方此時，位於在車道地上)由 11:21:06 至 11:22:54 在輔助人交外前共有 9 輛電單車出現，期間沒有任何一輛電單車出現明顯避讓或閃避木方明顯動作。
16. 輔助人意外前最後 30 秒的影像：

11:22:45 黑色電單車(駕駛者穿深色外衣)出現右車道駝峰處，一直沿右車道行駛，期間沒有任何避讓或閃避木方明顯動作。

11:22:50 白色電單車(駕駛者穿白衣)出現，緊隨一輛深色汽車後方在右車道行駛，隨後由右車道轉入左車道，期間沒有任何避讓或閃避木方動作。

11:22:54 黃色電單車(駕駛者穿深色外衣)出現右車道駝峰處，由右車道轉往左車道行駛，期間沒有任何避讓或閃避木方動作。

11:23:12 輔助人的紅色電單車出現，由右車道轉往左車道，越過中線過程時跌倒。

17. 從光碟影像中，沒有任何電單車存有避讓或閃避車道木方的明顯動作，尤其輔助人交通意外發生前 30 秒。
18. 為此，經原審法院修改有利於嫌犯第 5 點事實，即「當被害人從右行車道從左方加速超越其行車道前方的電單車並立即轉線準備駛入左行車道時，被害人未有謹慎留意到早已位處有關位置一些時間的該木方，結果輾過該木方，導致被害人所駕電單車失控，並連人帶車倒在左行車道近路緣位置」，不應被證實。
19. 同時，原審法院判決書的第 5 點事實，即「被害人未有留意到該木方是由於當時大橋上車輛眾多」，應被證實。
20. 嫌犯車輛上未有固定的一根木方跌在大橋車道上的行為存有過失，嫌犯這個行為已被原審法院認定為事實。嫌犯過失既然已存在，就不能以木方在道路上是否停留 7-8 分鐘可消除其過失和責任，更不能以這段期間內無其他電單車因此發生意外，就認定隨後駕駛電單車而來的輔助人，有責任和義務去避開，並認為應該能成功避開。必須知道，輔助人撞到本方一刻，嫌犯被確定的過失已存在，同時輔助人未有被確定觸犯《道路交通

法》任何規定。

21. 當嫌犯過失未能消除前，輔助人基於嫌犯的過失而造成直接傷害，這就構成必然的因果關係，那麼，嫌犯基於交通事故而應構成一項「過失嚴重傷害身體完整性罪」。
22. 上訴人檢察院認為原審法院合議庭的判決存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項之違反，在審查證據方面明顯有錯誤，請求上級法院審視本案倘存之足夠證據，就嫌犯 B 一項「過失嚴重傷害身體完整性罪」，判處 9 個月徒刑，緩刑 1 年 6 個月，並處以禁止駕駛 1 年的附加刑。又或根據《刑事訴訟法典》第 418 條將本案發回重新審判。

尊敬的中級法院在分析一切理據後，請作出公正裁決。

輔助人 A 不服，向本院提起上訴，並提出了有關的上訴理由。¹

¹其葡文結論內容如下：

1. Em suma, ao considerar como provado (e favorável ao Arguido) o supra referido ponto 5 da fundamentação da sentença e ao pressupor ou concluir que o Lesado violou os art.os 23.º, 30.º, n.º 1, 32.º n.º 1, alínea 5), arts 38.º, 40.º n.º 1 -2 (1) e 42.º n.º 1 e alínea 1) do n.º 2, todos da LTR, a sentença recorrida incorreu no vício de erro notório na apreciação da prova - art.º 400.º, 2, c) - e/ou de insuficiência para a decisão da matéria de facto provada - art.º 400.º, 2, a) - e/ou de insuficiência da prova para a matéria de facto provada e/ou de violação das regras da experiência comum a que se referem os art.º? - art.º 114.º e 400.º, n.º 2, do CPP.
2. No caso concreto, dos factos provados decorre que conduta do Arguido violou o disposto no art.º 17.º, n.º 1, do Decreto n.º 70/95/M, e no art.º 52.º, n.º 2 e n.º 3, ponto 2) da Lei do Trânsito Rodoviário, sem que se tenha verificado nenhuma causa de exclusão da ilicitude contravencional ou penal, previstas no art.º 30.º do C. Penal.
3. Quanto à culpa, na decisão recorrida o Tribunal a quo reconhece que a presença do bloco de madeira na faixa de rodagem, por culpa do Arguido, constituiu causalidade natural do acidente e das lesões dela decorrentes para o Assistente, mas não causalidade adequada, servindo-se de uma série de presunções sem qualquer assento na prova produzida, para imputar ao Assistente uma condução descuidada, com base numa série de normas da Lei do Trânsito Rodoviário, cujo violação pelo Assistente não ficou demonstrada.
4. É que aplicando a teoria da causalidade adequada em matéria penal ao caso dos autos, a actuação do Arguido como condição do dano só não seria considerada causa adequada do mesmo se, dada a sua natureza geral e em face das regras da experiência comum,

se mostrasse indiferente para a verificação do efeito, o que não sucedeu, pois não foi indiferente para a ocorrência' do acidente e, consequentemente, do dano, a circunstância' (anómala e imprevisível) de se encontrar na via pública um bloco de madeira com 20 ou 30 cm.

Só que para afastar o nexo de causalidade entre o acidente de viação descrito nos autos a conduta culposa do Arguido, a decisão recorrida fez uma errada aplicação do Direito aos factos, desconsiderando que:

- i. As normas de direito estradal violadas pelo Arguido (art.º 17.º, n.º 1, do Decreto n.º 70/95/M, e art.º 52.º, n.º 2 e n.º 3, ponto 2) da LTR) prevêm infracções de perigo abstracto;
 - ii. No plano de um juízo atinente à causalidade adequada, a única conduta ilícita culposa provada nos autos é a do Arguido;
 - iii. Na sequência causal no plano naturalístico que vem provada, o acidente ocorreria nos precisos termos em que ocorreu, não tendo o arguido, que incorreu no facto ilícito culposamente, ilidido a presunção de culpa mediante a prova do contrário (artigo 343.º, n.º 2 do Código Civil).
5. A decisão recorrida fez assim uma errada interpretação do conceito de causalidade adequada em matéria penal, tendo violado o disposto no art.º 17.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 70/95/M (que sujeita o infractor sujeito ao pagamento dos danos emergentes) e as regras imperativas de direito probatório material do art.º 343.º, n.º 1 e 2 do Código Civil.
 6. De sorte que a sentença recorrida, porque assenta numa errada interpretação da matéria de facto, bem como numa errada subsunção dos factos provados ao direito, deverá ser revogada e substituída por outra que condene o Arguido pela prática de um crime de ofensa grave à integridade física, por negligência, previsto e punido no art.º 142.º, n.º 3, do C. Penal, conjugado com o art.s 138.º, alínea C) do mesmo código e artigos 93.º, n.º 1 e 94.º, n.º 1, da Lei de Trânsito Rodoviário aplicáveis por força da violação do art.º 17.º, n.º 1, do Decreto n.º 70/95/M, e do art.º 52.º, n.º 2 e n.º 3, ponto 2) da LTR.
 7. Por outro lado, a absolvição dos 4 demandados, cíveis e do Interveniente pelo Tribunal a quo assenta numa errada interpretação do disposto no artigo 496.º, n.ºs 1 e 2 e, em particular do disposto no art.º 498.º, ambos do CC, porquanto a responsabilidade pelo risco do veículo prevista no art.º 496.º, n.º 1, do CC, só é excluída quando o acidente for exclusivamente imputável ao próprio lesado.
 8. É esta a interpretação do disposto no art 498.º do CC, de acordo com a actual doutrina e jurisprudência, v.g. JORGE SINDE MONTEIRO, Estudos sobre a Responsabilidade Civil, Coimbra, 1983, pp 149 a 154 e JOÃO CALVÃO DA SILVA, IN Acidentes de Viação: Concorrência do risco com a culpa do lesado (art. 505.º) ... , Anotação ao Ac. do STJ de 01.03.2001, in RJJ, ano 134.º, n.ºs 3924 e 3925, Coimbra Editora, 2001, pp 115 e ss.
 9. Ora, no ponto 9 dos factos provados na fundamentação da sentença recorrida ficou assente que: «O facto de o arguido ser um condutor profissional, e de não ter reparado que o bloco de madeira, colocado no camião que estava a conduzir, não se encontrava fixado, que podia constituir perigo para os outros utentes da via que se encontra a circular na estrada rodoviária, que não tomou atenção em casos que deveria ter ou poderia ter tomado atenção, preenche os pressupostos de culpa.» [sublinhado nosso]
 10. Dúvidas não há que o Arguido actuou com negligência (consciente ou inconsciente) sendo a sua conduta criminalmente punível nos termos do n.º 3 do art.s 142.º e alínea c) do art.º 138.º do CP conjugando com o n.º 1 do art.º 93.º e n.º 1 do art.º 94.º da Lei do Trânsito Rodoviário ex vi art. os 12.º e 14.º do CP aplicáveis por força do art.º 17.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 70/95/M, e do art.º 52.º, n.º 2 e n.º 3, ponto 2) da LTR.

-
11. Por isso foi multado (ver fls, 60 dos autos).
 12. Sucede que em matéria de responsabilidade civil por acidente de viação cujo dano haja sido provocado por uma contra-ordenação estradal, existe uma presunção «juris tantum» de negligência contra o autor da contravenção.
 13. Logo, provada que seja a sequência causal no plano naturalístico, a consideração da causalidade adequada não pode ser afastada a não ser que se demonstre que, independentemente da violação da regra estradal a impor um juízo de culpa, sempre o sinistro rodoviário se produziria, recaindo sobre o agente que incorreu no facto ilícito culposos o ónus da prova destinada a ilidir a presunção de culpa. - Cf. Ac. STJ, 02-12-2008, Revista n.º 2096/08 - 6.ª Secção Salazar Casanova (Relator), Sebastião Póvoas e Moreira Alves.
 14. E tratando-se de uma presunção legal de culpa, quem dela beneficia “escusa de provar o facto a que ela conduz” - n.º 1 do art.º 343.º do CC; sendo consabido que as presunções legais só cedem perante prova em contrário” - n.º 2 do art.º 343.º do mesmo diploma.
 15. Ora, não foi feita a “prova do contrário”, pelo que a presunção legal da culpa do Arguido/1.º Demandado Cível na produção dos danos decorrentes da inobservância do art.º 17.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 70/95/M, e do art.s 52.º, n.º 2 e n.º 3, ponto 2) da LTR, não foi ilidida.
 16. Como já vimos para o Tribunal a quo o Arguido agiu com culpa, ao circular na Ponte da Amizade com um bloco de madeira que não se encontrava amarrado à viatura e que, em consequência, o mesmo acabou por cair na faixa de rodagem, facto bastante para não poder atribuir o acidente a culpa exclusiva do demandante.
 17. Como também resulta da matéria de facto dada como provada, quanto ao pedido cível, quando o Lesado conduzia o seu motociclo e pretendeu entrar na faixa da esquerda, à sua frente circulava outro motociclo que reduzia a visibilidade e que quando o Lesado deu conta do bloco de madeira teve que lhe passar por cima por não ter tempo nem espaço para o contornar.
 18. Ora, daqui resulta, mais uma vez, que da dinâmica do acidente e da matéria provada não vem apurado qualquer facto susceptível de interromper o nexo de causalidade entre o acidente e responsabilidade pelo risco (objectiva) prevista no art.º 496.º do CC.
 19. Por outro lado, mesmo no caso da absolvição do arguido, deveria o pedido de indemnização cível ter procedido, parcial ou totalmente.
 20. Primeiro, porque a sentença penal absolutória não implica necessariamente a exoneração de responsabilidade da indemnização civil conforme decorre do art.º 73.Q do CPP e recentemente do acórdão, proferido pelo Tribunal de Segunda Instância no processo n.º 718/2019.
 21. Segundo, porque mesmo que o Assistente tivesse concorrido para a produção ou agravamento dos danos - e não concorreu - cabia ao tribunal a quo ter fixado a competente indemnização em função da gravidade das culpas de ambas as partes e nas consequências que delas resultaram, nos termos do art.º 564.º do Código Civil.
 22. Por tudo, na sentença recorrida, também quanto ao pedido cível, foi feita uma errada interpretação e aplicação das normas jurídicas ao caso concreto, devendo ter sido julgado procedente o pedido cível e, consequentemente, serem os responsáveis cíveis condenados solidariamente no pagamento ao Lesado, a título de danos patrimoniais e não patrimoniais, do valor já líquido de MOP2,468,468.58, conforme discriminado no requerimento de ampliação do pedido de fls, 264 a 266v admitido por despacho de fls. 288 a 288v ,
 23. bem como serem os responsáveis cíveis condenados solidariamente a ressarcir o Demandante dos danos futuros no valor que se vier a liquidar em execução de sentença,

檢察院對輔助人 A 的上訴作出了答覆，並提出下列理據(結論部分)：

1. 上訴人指出，原審法院裁判存有獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判，審查證據方面明顯有錯誤，以及證據之自由評價，違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 項、c) 項以及第 114 條之規定。
2. 檢察院同意上訴人(輔助人)部分事實。
3. 檢察院同意上訴人所指原審法院已證事實第 5 點，應屬不獲證事實。
4. 首先，關於裁判書第 5 點未被證實部分：「被害人未有留意到該木方是由於當時大橋上車輛眾多」。
5. 根據卷宗第 28 頁至 37 頁的觀看錄影筆錄和截圖，結合庭審聽證中對這部分光碟的播放，嫌犯車輛上跌下木方一刻以及輔助人意外前一刻，大橋上每三條燈柱間都有至少一輛大旅遊車、大型巴士、小汽車、一至四輛電單車行駛，同時所有車輛都在時速 50 至 70 公里行進，這個影像難以判斷為車輛流量低，除了不屬堵車情況外，一般人都會認為屬「當時大橋上車輛眾多」時刻。
6. 在輔助人發生交通意外前 30 秒，大橋駝峰近意外發生位置，當時車流量頻密，車道上兩車相距行駛距離不超逾 5 秒。
7. 一般電單車駕駛者在大橋道路行駛時，其注意力是前方道路和

nos termos dos artigos 558.º, n.º 2 do Código Civil e 71.º, n.º 1, do Código de Processo Penal, tudo acrescido de juros à taxa legal a partir da data da citação até integral pagamento e ainda em custas e procuradoria condigna.

NESTES TERMOS, nos melhores de Direito e sempre com o Mui Douto suprimimento de V. Excelências, deve, pelas apontadas razões ser julgado procedente o presente recurso, condenando-se o Arguido pelo crime de que foi acusado e/ou, solidariamente, os demandados cíveis no pagamento da indemnização discriminada no requerimento de fls, 264 a 266v, com as legais consequências.

Assim se fazendo a esperada e sã JUSTIÇA!

車輛。本案中，當前面車輛處於正常行駛和處於緊密狀態時，輔助人一方面不會想到，以及難以注意前方地面出現一根木方，而迅速閃避；尤其木方位處兩車道中間虛線難以察覺，且體積細小(卷宗第 2 頁，木方體積為 20x30 厘米，木方外觀見卷宗第 22 頁左下方照片和 30 頁下方照片)，同時卷宗內無任何證據證明光碟影像中三輛電單車沒有撞到木方，是基於這些電單車駕駛者專注到車道上的木方而成功避讓。

8. 原審法院對三輛電單車成功避開木方是這樣寫的：「在案發前至少約 30 秒期間，其實約有三輛電單車在駛近有關木方的位置時都能適當地繞過該木方繼續前行(片段顯示該三輛電單車的車速與其他車輛比較屬正常，沒有特別快)。
9. 換言之，即使有關木方當時尚住處大橋駝峰範圍內的稍微向下位置，但按照常理及經驗法則，結合當時的路面狀況，倘若按照正常和適當的行車速度、謹慎留意路面的狀況、與其他車輛保持適當行車距離等，在左右兩車道內的電單車或汽車駕駛者其實都可以留意到已位處該位置已有 7 分多鐘至 8 分鐘的有關木方(已屬於在正常情況下當時在路面上可預見的障礙物)，並作出適當的駕駛操作(或「減速」繞過避開之，或「減速」謹慎輾過之)。
10. 從光碟影像中，沒有任何電單車存有避讓或閃避車道木方的明顯動作，尤其輔助人交通意外發生前 30 秒。
11. 為此，經原審法院修改有利於嫌犯第 5 點事實，即「當被害人從右行車道從左方加速超越其行車道前方的電單車並立即轉線準備駛入左行車道時，被害人未有謹慎留意到早已位處有關位置一些時間的該木方，結果輾過該木方，導致被害人所駕電單

車失控，並連人帶車倒在左行車道近路緣位置」不應被證實。

12. 同時，原審法院判決書的第 5 點事實，即「被害人未有留意到該木方是由於當時大橋上車輛眾多」，應被證實。
13. 嫌犯車輛上未有固定的一根木方跌在大橋車道上的行為存有過失，嫌犯這個行為已被原審法院認定為事實。
14. 嫌犯過失既然已存在，就不能以木方在道路上是否停留 7-8 分鐘可消除其過失和責任，更不能以這段期間內無其他電單車因此發生意外，就認定隨後有數電單車而來的輔助人，有責任和義務去避開，並認為應該能成功避開
15. 必須知道，輔助人撞到木方一刻，嫌犯被確定的過失已存在，同時輔助人未有被確定觸犯《道路交通法》任何規定。
16. 當嫌犯過失未消除前，輔助人基於嫌犯的過失而造成直接傷害，這就構成必然的因果關係，那麼，嫌犯基於交通事故而應構成一項「過失嚴重傷害身體完整性罪」。
17. 檢察院同意上訴人部分理據，原審法院合議庭的判決存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項之違反，在審查證據方面明顯有錯誤。

尊敬的中級法院在分析一切理據後，請作出公正裁決

嫌犯 B 對檢察院的上訴作出了答覆，並提出下列理據：

1. 上訴人所針對的是原審裁判中判處被上訴人罪名不成立，予以開釋的決定，並認為有關裁判在審查證據方面有錯誤，違反了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項之規定。
2. 除給予應有之尊重外，被上訴人對此不予認同，並認為上訴人所提出的上訴理由並不成立。

3. 首先，從原審裁判中的事實判斷部分可見，原審法院分析了各名證人之證言，當中尤其包括治安警察局副警長 G 在審判聽證中作出聲明，其客觀及清晰講述了“被害人駕駛電單車的行駛位置在視線上是沒有遮擋的，沒有車輛在其前方令其看不到該木頭最後身處的位置，但被害人在原有的右車道駛經其右前方的電單車並隨即轉線到左車道(當時有一大型巴士已在左車道，在被害人電單車旁邊)打算駛至巴士前方時，便在這過程中輾過在中間線上的木頭，被害人在該位置如此作轉線操作很危險。”(見原審裁判第 16 頁，底線反深體由被上訴人加上)
4. 及後，原審法院亦經嚴謹、客觀及綜合分析了載於卷宗第 64 頁背面的光碟、卷宗第 28 至 37 頁的觀看錄影報告及所截取的圖片，以及在審判聽證中仔細(包括前後鏡頭及多次)觀看了業發時的有關錄影片段。(見原審裁判第 18 頁)
5. 從而作出了認定和不認定某些事實的裁定，基於比原審法院認為未有充分證據認定被害人的受傷結果應被歸責於被上訴人當初的過錯行為。
6. 上訴人在其理由陳述中強調：“...一般人都會認為屬「當時大橋上車輛車多」時刻”、“一般電單車駕駛者在大橋道路行駛時...”，(見有關陳述書第 7 頁)，然而，除應有的尊重外，被上訴人認為於審判聽證中聽取被害人及各證人作出的聲明，結合在審判聽證中審查的書證及其他證據後，可完全獲悉本案案發時的具體情況，因此不宜再以一般的情況作出假設。
7. 另外，上訴人還認為：“從光碟影像中，沒有任何電單車存有避讓式閃避車道木方的明顯動作...”，從而希望質疑原審法院對原審裁判第 5 點未證事實之認定，但其實從這部分的分析正好印

證了車道上的木方其實並不危險，所以其他駕駛者根本無須作出明顯的動作亦能避免碰到涉案的木方。

8. 同時，從原審裁判中的事實判斷部分可見：“從有關錄影片段所見，在案發前至少的 30 秒期間，其實約有三輛電單車在駛近有關木方的位置都能適當地繞過該木方繼續前行”(見原審裁判第 20 頁第 7 至第 10 行)，由此更能進一步印證如果有小心謹慎地駕駛，是完全可以避開木方的，亦不存在上訴人所指的沒有任何電單車存有避讓或閃避車道木方的明顯動作之說。
9. 因此，正如原審法院所認為，被害人倘若按照正常和適當的行車速度、謹慎留意路面的狀況、與其他車輛保持適當行車距離等，在左右兩車道內的電單車或汽車駕駛者其實都可以留意到已位處該位置已有 7 分多鐘至 8 分鐘的有關木方，並作出適當的駕駛操作。
10. 另外，上訴人還認為當被上訴人過失未消除前，被害人基於被上訴人的過失而造成直接傷害，這就構成必然的因果關係，那麼，被上訴人基於交通事故而應構成一項「過失嚴重傷害身體完整性罪」。(見有關陳述書第 10 頁)
11. 如前所述，從載於卷宗第 28 至 37 頁的觀看錄影報告及有關監控錄影片段清晰顯示，有關木方自被上訴人的拖架上跌落大橋的右行車道，期間被不止一輛途經的車輛輾過，再被來回移動至左右行車道中間的分隔虛線之上，經過了長達八分鐘多後，被害人才輾過停留在中間虛線上的涉案木方。
12. 眾所周知，使用道路的駕駛者在駕駛任何車輛都要與前車輛間保持安全距離，以免因前車突然停車或減速而發生意外，亦應與在同一車行道上同向或對向行駛的車輛保持足夠的側面距

離，以避免發生意外。

13. 然而，從有關監控錄像片段清晰可見，被害人不但沒有與前車保持至少兩秒的安全距離，隨後更加速“抽頭”從左方超越同車道的前方電單車並立即同時轉線以駛入左行車道，及打算搶駛至巴士前方。
14. 被害人作為使用道路的駕駛者，以上種種超車的操作都應該注意避開在正常情況下可預見的任何障礙物。
15. 否則，如按照上訴人的邏輯，涉案木方自跌落後經過了長達八分多鐘，且同時受眾多外力因素所影響令木方移動從而改變其位置，仍能構成對於被上訴人行為的必然因果關係，那麼是否在任何涉及路面物件的交通事故中，我們都要去追蹤路面上的每粒沙石、膠袋或垃圾的來源？到底每件障礙物是由誰人遺下在路面？那樣在任何交通意外中亦可構成上訴人所認為的必然因果關係嗎？
16. 如果本案中的被害人是正常駕駛下發生上述事故，則亦可能有條件作出這樣的認定，但事實顯然不是，本案的被害人在經過庭審後已被證實其作出了不良的駕駛操作，違反《道路交通法》第 30 條第 1 款、第 32 條第 1 款第(五)項、第 40 條第 1 款及第 2 款第(一)項，以及第 42 條第 1 款及第 2 款第(一)項等多項道路交通守則。(見原審判決第 21 至 23 頁)
17. 然而，上訴人卻認為被害人是基於被上訴人的過失而造成直接傷害(即使 被上訴人的行為與上訴人的跌倒已經過一段長時間)，因此構成必然的因果關係，那應何時才可以認定某一行為引發某一結果？
18. 對於此一問題，學理上有不同的解決方法，而所跟隨的主要是

等價理論又或“充要條件”理論(考慮一切產生結果的條件或原因，因此，每一個條件均會轉化為其他構成要件)，而該理論再引發出過當因果關係理論(僅考慮能適當引致相關結果的條件或原因，而評定該適當性的準則是基於“一般的經驗法則及日常的生活經驗”)。

19. 按照上述學理所指的第二種情況：“原則上及根據一般的經驗法則，在某一特定的條件下將產生某一特定的結果，則可視為按常理所產生的結果”。
20. 根據《刑法典》第 9 條第 1 款之規定，如一法定罪狀包含一定結果在內，則事實不僅包括可適當產生該結果之作為，亦包括可適當防止該結果發生之不作為，但法律另有意圖者，不在此限。
21. 這個正是本澳立法者所採取的立場，因此，行為與結果之間的因果關係—根據上述法律條文所作的表述—在於前者可適當產生後者，亦即：產生某一效果或結果的原因是恰當的及適當的，又或者，可適當避免其發生。
22. 基於上述的考慮，只有根據最為常見的經驗以及一般的可預見性，顯示出可適當產生相關結果者，訂出行為與後果之間的連繫方具有重要性。
23. 因此，除對不同見解給予尊重外，被上訴人認為刑事歸責的構成要件在於“行為”是可適當產生“結果”，倘若認為相關結果的產生屬不可預見，又或即使可預見，亦不可能又或難以發生該結果，那麼便不應作出歸責。
24. 本案中，即使證實了從被上訴人駕駛的貨車拖架上掉下了一塊木方，但該木方並不是在跌下時立即擊中後來的被害人，而是

掉在地上經過了一段很長時間以及眾多車輛駛過並改變其位置後(這時該木方已與一般出現在道路上的沙石、垃圾等合理可預見的障礙物無異)，但被害人仍因其不小心的駕駛操作而無法適當控制電單車而致使自己倒地受傷。

25. 被害人的不謹慎駕駛電單車的行為才是導致其受傷的唯一、適當及直接原因，而不應在刑法上對被上訴人的行為作出歸責。
26. 所謂的“審查證據方面明顯有錯誤”是指已認定的事實互不相容，也就是說，已認定的或未認定的事實與實際上已被證實的事實不符，或者從一個被認定的事實中得出在邏輯上不可接受的結論。錯誤還指違反限定證據的價值的規則，或職業準則。錯誤必須是顯而易見的，明顯到一般留意的人也不可能不發現。
27. 但是，按照上述事實及法律理由，原審裁判顯然並沒有沾有上述錯誤的瑕疵。
28. 相反可以認為，結合卷宗以及審判聽證中所有資料，原審裁判判處被上訴人罪名不成立，予以開釋的決定不存有任何不當之處，也沒有出現所謂“審查證據方面明顯有錯誤”之瑕疵。
29. 綜合上述，除對不同見解給予充分尊重外，被上訴人認為應裁定上訴人提出的上訴理由全部不成立，並應駁回上訴人所提出的全部請求。

請求一如既往公正裁判！

嫌犯 B 對輔助人 A 的上訴作出了答覆，並提出下列理據：

I. 關於對事實事宜之爭執

1. 上訴人所針對的是原審裁判中判處被上訴人為直接正犯及以既遂的情況下觸犯了一項過失嚴重傷害身體完整性罪名不成立，

予以開釋及駁回民事損害賠償請求的決定不服，並認為有關裁判在獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判及在審查證據方面明顯有錯誤，違反了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a)及 c)項之規定。

2. 除給予應有之尊重外，被上訴人對此不予認同，並認為上訴人所提出的上訴理由並不成立。
3. 首先，從原審裁判中的事實的判斷部分可見，上訴人聲稱“...其駛經有關位置前沒有留意到該木頭(應該因其前方的輕型汽車駛往該木頭時遮蓋了該木頭，令其留意不到，該車駛過後且該木頭一出現其眼前時，該木頭已與其電單車前輪發生碰撞)...其沒有轉線也沒有超車...”。(見原審裁判第 16 頁第 3 至 6)
4. 然而，根據卷宗內的書證、觀看錄影報告以及於審判聽設中觀看了案發時的有關錄影片段均可看見，事實是案發時上訴人自己駕駛電單車向右駛近前方電單車的正後方甚至稍微右後方的位置，之後不但隨即加速“抽頭”從左方超越其行車道前方的電單車，並立即同時轉線以駛入左行車道及打算搶駛至巴士前方。(見原審裁判第 22 頁第 14 至 16 行)
5. 由此可見，上訴人於審判聽證中所作出的聲明顯然並不符合實情，以上獲認定的事實亦明顯與上訴人於庭審時作出的聲明存有多項互相矛盾之處。
6. 同時，上訴人聲稱案發時處於的左右行車道是由一條白色虛線所構成(見有關陳述書第 13 頁第 21 至 24 行)，因此其作出加速“抽頭”並從左方超越其行車道前方的電單車是合適及合理。
7. 但根據《道路交通法》第 42 條第 1 款及第 2 款第(一)項之規定，禁止在駝峰路或其他能見度不足的地點超車。

8. 及後，上訴人在經過庭審後已被證實其作出了多項不良的駕駛操作，違反《道路交通法》第 30 條第 1 款、第 32 條第 1 款第(五)項、第 40 條第 1 款及第 2 款第(一)項，以及第 42 條第 1 款反第 2 款第(一)項等多項道路交通守則。(見原審判決第 21 至 23 頁)
9. 即使原審裁判證實了從被上訴人駕駛的貨車拖架上掉下了一塊木方，但該木方並不是在跌下時立即擊中後來的上訴人，而走掉在地上經過了一段很長時間以及眾多車輛駛過並改變其位置後(這時該木方已與一般出現在道路上的沙石、垃圾等合理可預見的障礙物無異)，但上訴人因其不小心的駕駛操作而無法適當控制電單車而致使自己倒地受傷。
10. 因此，上述上訴人的聲明不但與實際情況不符，亦不禁令被上訴人懷疑上訴人證言的可信程度，如果其不是認為自己有錯，何需要在庭上說謊呢？
11. 綜上所述，應裁定上訴人對事實事宜之爭執不成立。

II.關於刑事部分之開釋決定

12. 其次，從原審裁判中的事實判斷部分可見，原審法院分析了各名證人之證言，當中尤其包括治安警察局副警長 G 在審判聽證中作出聲明，其客觀及清晰講述了“上訴人駕駛電單車的行駛位置在視線上是沒有遮擋的，沒有車輛在其前方令其看不到該木頭最後身處的位置，但上訴人在原有的右車道駛經其右前方的電單車並隨即轉線到左車道(當時有一大型巴士已在左車道，在上訴人電單車旁邊)打算駛至巴士前方時，便在這過程中輾過在中間線上的木頭，上訴人在該位置如此作轉線操作很危險。”(見原審裁判第 16 頁，底線及深體由被上訴人加上)
13. 結合原審法院在審判聽證中仔細觀看了案發時的有關錄影片

段，均可清晰見到上訴人其駕駛的電單車向右駛近前方電單車的正後方甚至稍微右後方的位置，之後隨即加速“抽頭”從左方超車並同時轉線以駛入在行車道及打算搶駛至巴士前方。

14. 正如原審裁判所認為，上訴人這樣的駕駛操作不僅顯示其行車時沒有與前車保持足夠距離，亦令其自身陷於可能“能見度不足”的狀況，同時也肯定其當時只集中留意並同時進行加遠超車、切線入左線及搶駛至左線巴士前方的一連貫操作，因而導致上訴人忽略及未有謹慎留意到前方虛線上的涉案木方，故使上訴人未有適當調節車速，導致電單車在轉線駛到中間虛線時便隨即輾過有關木方而失控。
15. 由此更印證了上訴人自身的不當駕駛操作才是導致其受傷的唯一、適當及直接原因，不應在刑法上對被上訴人的行為作出歸責。
16. 綜合原審法院經嚴謹、客觀及綜合對證據及證人的分析可見，上訴人自身已有多方面的過錯行為違反了《道路交通法》的規定，且上述的駕駛操作其實非常危險。
17. 倘若上訴人按照正常和適當的行車速度、謹慎留意路面的狀況、與其他車輛保持適當行車距離等，在左右兩車道內的電單車或汽車駕駛者其實都可以留意到已位處該位置已有 7 分多鐘至 8 分鐘的有關木方，並作出適當的駕駛操作。
18. 綜上所述，涉案木方並不是上訴人所謂的“突然出現”，根本上訴人自己的過錯行為直接、必然、相當及適當地導致是次交通事故的發生。
19. 此外，從原審裁判中的事實判斷部分可見“從有關錄影片段所見，在案發前至少約 30 秒期間，其實約有三輛電單車在駛近有

關木方的位置都能適當地繞過該木方繼續前行”。(見原審裁判第 20 頁第 7 至第 10 行)

20. 如前所述，從載於卷宗第 28 至 37 頁的觀看錄影報告及有關監控錄影片段清晰顯示，有關木方自被上訴人的拖架上跌落大橋的右行車道，期間被不止一輛途經的車輛輾過，再被來回移動至左右行車道中間的分隔虛線之上，經過了長達八分鐘多後，上訴人才輾過停留在中間虛線上的涉案本方。
21. 根據主流刑法學理，主要是等價理論又或“充要條件”理論(考慮一切產生結果的條件或原因，因此，每一個條件均會轉化為其他構成要件)，而該理論再引發出適當因果關係理論(僅考慮能適當引致相關結果的條件或原因，而評定該適當性的準則是基於“一般的經驗法則及日常的生活經驗”)。
22. 按照上述所指的第二種情況：“原則上及根據一般的經驗法則，在某一特定的條件下將產生某一特定的結果，則可視為按常理所產生的結果”。
23. 根據《刑法典》第 9 條第一款之規定，如一法定罪狀包含一定結果在內，則事實不僅包括可適當產生該結果之作為，亦包括可適當防止該結果發生之不作為，但法律另有意圖者，不在此限。
24. 這個正是本澳立法者所採取的立場，因此，行為與結果之間的因果關係—根據上述法律條文所作的表述—在於前者可適當產生後者，即：產生某一效果或結果的原因是恰當的及適當的，又或者，可適當避免其發生。
25. 基於上述的考慮，只有根據最為常見的經驗以及一般的可預見性，顯示出可適當產生相關結果者，訂出行為與後果之間的連

繫方具有重要性。

26. 因此，刑事歸責的構成要件在於“行為”是可適當產生“結果”，倘若認為相關結果的產生屬不可預見，又或即使可預見，亦不可能又或難以發生該結果，那麼便不應作出歸責。
27. 本案中，即使證實了從被上訴人駕駛的貨車拖架上掉下了一塊木方，但該木方並不是在跌下時立即擊中後來的上訴人，而是掉在地上經過了一段很長時間以及眾多車輛駛過並改變其位置後(這時該木方已與一般出現在道路上的沙石、垃圾等合理可預見的障礙物無異)，但上訴人仍因其不小心的駕駛操作而無法適當控制電單車而致使自己倒地受傷。
28. 因此，在上訴人本身的駕駛操作已經是非常危險的情況下，被上訴人實屬難以認為自從拖架上跌落、且經過了長達八分鐘多、期間不止一輛途經車輛輾過的木方，最後令上訴人駕駛的電單車失控其當中的過當因果關係如何成立。
29. 眾所周知，上訴人作為使用道路的駕駛者，地位與被上訴人理應平等，均須小心駕駛，亦時刻應留意路面狀況及與前車保持適當安全距離。
30. 然而，從有關監控錄像片段清晰可見，上訴人不但沒有與前車保持至少兩秒的安全距離，隨後更加速“抽頭”從左方超越同車道的前方電單車並立即同時轉線以駛入左行車道，及打算搶駛至巴士前方。
31. 上訴人同樣作為使用道路的駕駛者，上述加速“抽頭”的超車操作都須注意避開在正常情況下可預見的任何障礙物。
32. 但上訴人不但沒有與前車保持足夠距離，亦極大可能亦令其自身陷於可能“能見度不足”的狀況，從而導致未有謹慎留意到前

方虛線上的木方，當其電單車在轉線駛到中間虛線時便隨即輾過涉案木方而失控。

33. 因此，上訴人不謹慎駕駛電單車操作的過錯行為令適當因果關係被中斷了。
34. 此外，如上所述，上訴人在本案中已被證實其自身多方面的過錯行為已經違反了《道路交通法》第 30 條第 1 款、第 32 條第 1 款第(五)項、第 40 條第 1 款及第 2 款第(一)項，以及第 42 條第 1 款及第 2 款第(一)項之規定。
35. 雖然被上訴人沒有因此而受到相關行政實體的處罰，但不妨礙亦不能單憑是否受到相應的處罰決定而影響到本案原審法院對事實的認定。
36. 正如原審裁判中的事實的判斷部分可見：“其實只要按照正常和適當的行車速度、與其他車輛保持適當行車距離以使自己可在能見度充足的情況下謹慎留意大橋的路面狀況，在正常情況下，上訴人在行車道上最初的位置及其所處的狀況其實完全可使其有空間、能見度及條件預先留意到將駛近有關木方的”。(原審裁判第 22 頁第 10 至 14 行)
37. 綜上所述，除對不同見解給予充分尊重外，被上訴人認為原審裁判對被上訴人罪名不成立，予以開釋並沒有違反了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款的及 c)項之規定，並應予以維持。

III.關於民事部分之開釋決定

38. 上訴人在其上訴理由陳述中提出無罪的刑事判決並不一定會免除倘有的民事賠償責任。(見有關陳述書第 29 頁第 22 行至第 30 頁第 19 行)
39. 根據《民法典》第 477 條第 1 款之規定，因故意或過失不法侵

犯他人權利或違反旨在保護他人利益之任何法律規定者，有義務就其侵犯或違反所造成之損害向受害人作出損害賠償。

40. 根據《民法典》第 557 條(因果關係)之規定，僅就受害人如非受侵害即可能不遭受之損害，方成立損害賠償之債。
41. 除對不同見解給予充分尊重外，被上訴人認為原審裁判中的已證事實及事實判斷部分可見，本案並不符合《民法典》第 477 條第 1 款結合第 557 條所規定的因不法事實所生之責任的一般原則之要件。
42. 如同原審裁判根據已查明的事實，被上訴人雖然未適當固定有關木方並使其在車輛行使過程中不斷滾動而跌落在行車道上存有過失，但在經過庭審後已被證實上訴人是因其不小心的駕駛操作而無法適當控制電單車而致使自己倒地受傷。
43. 換言之，被上訴人過失令木方跌落在車道上的行為，與上訴人不謹慎駕駛令其輾過木方而導致失控而受傷之事實，當中缺乏適當的因果關係，並不符合《民法典》第 557 條所規定成立因果關係之要件。
44. 因此，上訴人作出了不良駕駛操作的過錯行為令適當因果關係被中斷，顯然並不符合因不法事實所生之責任的一般原則之要件。
45. 結合卷宗以及審判聽證中所有資料，由於不符合《民法典》第 477 條第 1 款結合第 557 條所規定，因不法事實所生責任的要件，原審裁判判處被上訴人駁回民事損害賠償請求之原告所有民事請求的決定不存有任何不當之處，也沒有出現所謂“在獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”及“審查證據方面明顯有錯誤”之瑕疵。

46. 綜上所述，除對不同見解給予充分尊重外，被上訴人認為應裁定上訴人提出的刑事及民事部分上訴理由全部不成立，並應駁回上訴人所提出的全部請求。

請求一對既往公正裁判！

誘發參加利害關係人 F 運輸有限公司對輔助人 A 的上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

1. 上訴人所針對的是被上訴裁判中判處嫌犯及第一民事被告 B 以直接正犯及既遂的情況下觸犯了一項過失嚴重傷害身體完整性罪名不成立，予以開釋及駁回針對四名民事被告之民事損害賠償請求的決定不服，並認為有關裁判在獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判及在審查證據方面明顯有錯誤，違反了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 及 c) 項之規定。
2. 除給予應有之尊重外，被上訴人對此不予認同，並認為上訴人所提出的上訴理由並不成立。
3. 原審法院根據已審理查明事實，雖然能證實第一民事被告未能留意其駕駛之牽引車所連之拖架上有一根未有固定的木方會可能影響其他道路使用者的安全，屬必須注意並能注意而不注意，過失地令該木方因不斷滾動而跌落在大橋的右行車道上，卻未能證實該第一民事被告的有關過失行為是直接地導致了交通事故的發生及民事原告的嚴重受傷。
4. 換言之，即使證實了從第一民事被告駕駛的拖架上掉下了涉案木方，但該木方並不是在跌下時立即擊中後來的民事原告，而是掉在地上經過了一段很長時間以及眾多車輛駛過並改變其位置後，但民事原告仍因其不小心的駕駛操作而無法適當控制電

單車而致使自己倒地受傷。

5. 此外，原審法院從有關監控錄像片段清晰可見，民事原告自己駕駛電單車向右駛近前方電單车的正後方甚至稍微右後方的位置，之後不但隨即加速“抽頭”從左方超越其行車道前方的電單車，並立即同時轉線以駛入在行車道及打算搶駛至巴士前方。
(見被上訴裁判第 22 頁第 14 至 16 行)
6. 從被上訴裁判中的事實判斷部分可得知，不僅顯示民事原告自己行車時沒有與前車保持足夠距離，亦令其自身陷於可能“能見度不足”的狀況，同時也肯定其當時只集中留意並同時進行加速超車、切線入左線及搶駛至左線巴士前方的一連貫操作，因而導致上訴人忽略及未有謹慎留意到前方虛線上的涉案木方，故使上訴人未有適當調節車速，導致電單車在轉線駛到中間虛線時便隨即輾過有關木方而失控。
7. 這正正是證實了本案民事原告不當駕駛操作才是導致其受傷的唯一、適當及直接的原因。
8. 由此可見，本案民事原告同樣作為大橋上的駕駛者，自身違反了《道路交通法》之多項規定，亦經過庭審後已被證實其作出了上述的不良的駕駛操作。(見被上訴裁判第 21 至 23 頁)
9. 根據《民法典》第 477 條第 1 款之規定，因故意或過失不法侵犯他人權利或違反旨在保護他人利益之任何法律規定者，有義務就其侵犯或違反所造成之損害向受害人作出損害賠償。
10. 根據《民法典》第 557 條(因果關係)之規定，僅就受害人如非受侵害即可能不遭受之損害，方成立損害賠償之債。
11. 因此，第一民事被告從所駕駛的拖架上跌下涉案木方的過失行為與民事原告的身體受傷的結果之間缺乏適當的因果關係，並

不符合《民法典》第 477 條第 1 款結合第 557 條之所規定的因不法事實所生責任的要件。

12. 根據《民法典》第 493 條第 1 款(委託人之責任)之規定，委託他人作出任何事務之人，無論本身有否過錯，均須對受託人所造成之損害負責，只要受託人對該損害亦負賠償之義務。
13. 這樣，被上訴人雖作為第一民事被告的唯一僱主，但如上所述，民事原告身體受傷的結果與第一民事被告之間的因不法事實所生責任並不符合因果關係一般原則的要件，被上訴人根據《民法典》第 493 條第 1 款的反義解釋，亦無須對於第一民事被告的過失行為承擔民事損害賠償的責任。
14. 因此，上訴人作出了不良駕駛操作的過錯行為令適當因果關係被中斷，顯然已不符合不法事實所生之責任的一般原則之要件。
15. 結合卷宗以及審判聽證中所有資料，由於不符合《民法典》第 477 條、第 557 條及第 493 條第 1 款所規定的要件，被上訴裁判判處被上訴人駁回民事損害賠償請求之原告所有民事請求，尤其是針對被上訴人之部分的決定不存有任何不當之處，也沒有出現所謂“在獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”及“審查證據方面明顯有錯誤”之瑕疵。
16. 綜上所述，除對不同見解給予充分尊重外，被上訴人認為應裁定上訴人提出的民事部分上訴理由全部不成立，並應駁回其所提出的全部請求。

第四民事被告 E 保險(澳門)股份有限公司對輔助人 A 的上訴作出了

答覆，並提出有關理據。²

²其葡文結論內容如下：

1. O Recorrente insurgir-se contra o douto Acórdão proferido pelo Tribunal Judicial de Base, que absolveu o Arguido B do crime de que vinha acusado, e, em consequência, absolveu a Recorrida do pagamento de uma indemnização ao Recorrente na quantia global de MOP2,468,468.58, pelos danos patrimoniais e não patrimoniais alegadamente sofridos pelo Recorrente.
2. O Recorrente pretende impugnar a matéria de facto dada por provada pelo Tribunal a quo, em concreto o facto 5. da matéria de facto provada após audiência de julgamento, e que consta da fundamentação da sentença recorrida.
3. O Tribunal a quo deu como provado este facto com base na prova produzida em sede de audiência de julgamento, quer seja a prova testemunhal, quer seja a visualização do vídeo do acidente de viação exibido em audiência de julgamento.
4. O Tribunal a quo formou a sua convicção dos factos tendo por base toda a prova careada para os autos, mormente a testemunhal e documental, e o Recorrente mais não faz do que impugnar a convicção do Tribunal a quo face à prova produzida, impugnando o respectivo juízo absolutório da conduta do Arguido.
5. O recurso da matéria de facto não se destina a postergar o princípio da livre apreciação da prova, princípio esse indissociável da oralidade com que decorre o julgamento em primeira instância.
6. O Recorrente não cumpriu com a sua obrigação legal de proceder à transcrição das passagens dos depoimentos das testemunhas em sede de audiência de julgamento invocados como fundamento do erro na apreciação da prova que assaca ao Tribunal a quo.
7. Não é possível depreender o modo como as questões foram colocadas às testemunhas que prestaram depoimento, nem a forma como as mesmas depuseram, estando assim o Venerando Tribunal de Segunda Instância impossibilitado de sindicar tais depoimentos e bem assim a factualidade provada e não provada com base nos mesmos.
8. A sindicância da convicção do julgador a quo apenas é possível quando se apresente manifestamente contrária às regras da experiência da vida humana, da lógica e dos conhecimentos científicos, das leyes artis vigentes ou quando o Tribunal decide contra a força probatória plena de certos meios de prova, ou quando faça uma apreciação arbitrária da prova, o que não sucede in casu.
9. Não se pode exigir que o Tribunal de Recurso procure nos depoimentos das testemunhas uma nova convicção e que dê por provados, ou não provados, factos para além dos que foram dados por provados pelo Tribunal a quo, ou que altere a factualidade provada no facto 5. da fundamentação da decisão recorrida.
10. Do depoimento prestado pelas testemunhas em sede de audiência de julgamento, mormente o depoimento prestado pelos dois polícias responsáveis pela investigação do presente acidente de viação, não se pode concluir que houve um erro manifesto na apreciação da prova por parte do Tribunal a quo.
11. A 3ª testemunha ouvida em audiência de julgamento, o polícia, disse expressamente em audiência o seguinte: “a mudança de faixa de rodagem (do Ofendido) não foi feita bem”.
12. A 4ª testemunha ouvida em audiência de julgamento, também polícia, corroborou essa opinião tendo dito que: “a ultrapassagem que ele (o Ofendido) fez é perigosa”.
13. Estes depoimentos foram prestados ao mesmo tempo que se procedia à visualização do vídeo do acidente de viação, exibido em audiência de julgamento, pelo que nada há a apontar à veracidade e certeza dos mesmos.

第二民事被告 D 建築工程有限公司對輔助人 A 的上訴作出了答覆，並提出有關理據。³

-
14. Após a visualização do vídeo que captou este acidente de viação é manifesto que o mesmo ocorreu, única e exclusivamente, devido à manobra desatenta e imprudente do Ofendido de mudança de faixa de rodagem (da faixa direita para a esquerda).
 15. Este acidente de viação nunca teria ocorrido se o Ofendido não tivesse optado por fazer a referida ultrapassagem perigosa, infringindo dessa forma as regras estradais, mais concretamente o disposto nos artigos 23.º, 30.º, n.º 1, 32.º, n.º 1, alínea 5), 38.º, 40.º, n.º 1 e n.º 2, alínea 1) e 42.º, n.º 1, alínea 2), todos da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário).
 16. A verificação deste acidente de viação é exclusivamente imputável ao próprio Ofendido, que com a sua conduta descuidada e desatenta provocou a sua queda na faixa de rodagem, e as lesões que invoca, sendo ele o único responsável pela ocorrência do acidente.
 17. Não se verifica um nexo causal entre a conduta do Arguido e a queda do Ofendido na faixa de rodagem, não tendo o Arguido culpa pela ocorrência deste acidente.
 18. Nunca poderá a Recorrida ser condenada a pagar ao Recorrente uma indemnização pelos danos patrimoniais e não patrimoniais alegadamente sofridos em sequência deste acidente de viação, pedido que necessariamente tem de improceder.
 19. Tendo o julgamento da matéria de facto sido realizado no âmbito dos poderes de livre apreciação do Tribunal, não se vislumbra, in casu, que tenha ocorrido violação ou preterição de prova vinculada, tendo 'o douto Tribunal a quo procedido à correcta valoração dos meios de prova produzidos.
 20. Nada há a apontar à bondade e mérito da decisão recorrida, devendo o recurso a que ora se responde ser julgado improcedente, mantendo-se na íntegra a douda decisão recorrida.
- ASSIM SE FAZENDO, JUSTIÇA!

³其葡文結論內容如下：

1. O Assistente não aceita a absolvição do Arguido/1. Demandado Cível nem se conforma com a decisão de improcedência total do seu pedido de indemnização cível.
2. Tal entendimento não pode proceder, porquanto o douto Tribunal a quo fez a conveniente análise dos elementos constantes dos autos, fez o adequado e justo enquadramento jurídico-penal, aplicando ao caso sub judice e à matéria dada como provada os preceitos legais que se impunham.
3. O Assistente sustenta que existe uma evidente contradição entre as conclusões da decisão e a matéria de facto efectivamente provada.
4. No entanto, não cabe razão ao Recorrente.
5. Como o Tribunal a quo fundamenta, apesar de ter havido culpa do Arguido sobre a queda do bloco de madeira, no entanto, o acidente em causa não é consequência directa dessa queda, pois o bloco de madeira já tinha caído por um longo período de tempo na Ponte da Amizade, não tendo causado qualquer perigo para os utentes da via pública
6. Note-se que o bloco de madeira até já tinha sido movimentado do local onde tinha caído, assim, de acordo com o raciocínio do Assistente, será que todos os condutores que passaram sobre o bloco de madeira e que, em consequência, movimentaram esse bloco de madeira, serão responsáveis pelo acidente?
7. Pois se não tivessem movimentado o bloco de madeira para o meio da Ponte, o acidente

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院司法官作出檢閱及提交法律意見，認為檢察院及輔助人的上訴理由不成立，原審判決不存在檢察院及輔助人上訴中指出之瑕疵，故應駁回上訴，維持原判。

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

-
- não ocorria.
8. Parece não restar dúvidas que o descuido do Arguido não é causa do presente acidente, ou seja, não existe qualquer nexo de causalidade entre a queda do bloco de madeira e as lesões sofridas pelo Assistente.
 9. Em relação à responsabilidade pelo risco do veículo, nos termos dos artigos 496.º e 498.º do Código Civil, a responsabilidade pelo risco do veículo só é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado.
 10. De acordo com o artigo 5.º dos factos provados, o acidente apenas se ocorreu por o Assistente não ter tomado a devida atenção antes de proceder à mudança de faixa de rodagem.
 11. Sendo fácil de concluir que a responsabilidade pelo risco do veículo foi excluída por o acidente ser imputável ao Assistente.
 12. Mesmo que assim não se entenda, e por mera cautela de patrocínio, a responsabilidade nunca caberia à 2.ª Demandada Cível.
 13. Ficou provado que a 2.a Demandada Cível já tinha entregue o veículo de matrícula MU-XX-XX à Companhia de Transporte F, Lda., desde 2016.
 14. Nos termos do n.º 1 do artigo 496.º do Código Civil e segundo o entendimento do Tribunal de Última Instância no acórdão n.º 64/2012, apenas responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, aquele que tiver a direcção efectiva do veículo.
 15. Assim sendo, a 2.ª Demandante Cível perdeu, desde 2016, a efectiva direcção do veículo ora em causa e, em consequência, jamais será responsável pelos danos causados pelo risco do veículo.

Nestes termos, e nos melhores de direito que Vossas Excelências doutamente suprirão, deve ser negado provimento ao recurso e, em consequência, ser o duto acórdão recorrido mantido, assim se fazendo a devida, habitual e serena JUSTIÇA!

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

1. 2018 年 10 月 19 日上午約 11 時 15 分，嫌犯 B 駕駛車牌號碼 MU-XX-XX 之牽引車連拖架沿澳門友誼大橋左行車道行駛，方向由澳門往氹仔。
2. 嫌犯所駕牽引車之登記人為「D 建築工程有限公司」，該車當時沒有載貨，但拖架上有一根未作任何固定的木方（約 20 乘 30 厘米），在行駛過程中左右滾動，但嫌犯作為駕駛該牽引車之職業司機未留意到上述木方因未有固定而對路面行駛的其他車輛可能帶來的危險。
3. 結果，該木方因不斷滾動而跌落在大橋的右行車道上，接著被途經的多輛汽車輾過而最終移到行車道中間位置。
4. 同日約 11 時 23 分，被害人 A 駕駛 MJ-XX-XX 之重型電單車沿友誼大橋右行車道從後駛至，其行車方向與嫌犯一致。
5. 當被害人從右行車道從左方加速超越其行車道前方的電單車並立即轉線準備駛入左行車道時，被害人未有謹慎留意到早已位處有關位置一些時間的該木方，結果輾過該木方，導致被害人所駕電單車失控，並連人帶車倒在左行車道近路緣位置。
6. 意外發生後，被害人被立即送往仁伯爵綜合醫院接受右下肢石膏托外固定治療，再轉至科大醫院接受右脛骨平台骨折內固定、人工骨植骨術、右外側關節囊及外側副韌帶修補術、右內踝骨折內固定術等治療，至 2018 年 11 月 13 日出院，後在仁伯爵綜合醫院門診隨訪。上述醫院臨床診斷為右脛腓骨近端粉碎性骨折、右髕骨半脫位、右髕骨內側支持帶損傷、右髕上囊積血、右踝骨折及全身多處擦挫傷。
7. 依據法醫之鑑定，被害人之上述傷患特徵符合由交通意外所

致，共需約 12 至 18 個月康復（依其主診醫生所判定之康復期為準），該等傷勢使被害人長期患病（被害人或將留有右膝關節疼痛及活動受限的後遺症），因而已對被害人的身體完整性構成了嚴重傷害（參見載於偵查卷宗第 56 頁之臨床法醫學鑑定書，在此視為完全轉錄）。

8. 事故還造成被害人所駕之重型電單車的前車頭、右車身、右側後視鏡、右制動杆、右把手及右側乘客腳踏板受損。
9. 嫌犯作為職業司機，未能留意其駕駛之牽引車所連之拖架上有一根未有固定的木方可能會影響其他道路使用者的安全，屬必須注意並能注意而不注意，其未有適當固定木方的行為存有過錯。

民事起訴狀（除證明了起訴狀內與上述已證事實相同的事實外，尚證實以下事實）：

10. Quando o Demandante pretendeu entrar na faixa esquerda, circulava à sua frente direita outro motociclo, mas ele continuava a conduzir o seu motociclo perto da traseira do motociclo em frente, cuja condução talvez lhe reduzia a visibilidade sobre o que mais à frente se encontrava na faixa de rodagem.
11. Quando o Demandante notou o referido bloco de madeira, ele teve que lhe passar por cima por já não ter tempo nem espaço para contorná-lo.
12. Para reparar os danos físicos acima referidos, o Demandante recebeu no University Hospital （科大醫院） as seguintes operações:
“處理：2018 年 10 月 20 日在腰麻下行術式：右脛骨平台碎性骨折鋼板鏢釘內固定術 + 人工骨植骨術 + 右外側關節囊及外

側副韌帶修補術 + 右內踝鑲釘內固定術。 ”

13. À data da ocorrência dos factos, o estado do tempo era bom, o pavimento estava em boas condições, sendo a densidade de trânsito perfeitamente normal.
14. Na sequência do acidente de viação ocorrido em 19/10/2018, o Demandante foi transportado para urgência do Centro Hospitalar Conde S. Januário onde recebeu o tratamento de “右下肢石膏托外固定治療”, tendo despendido MOP\$791,00.
15. No mesmo dia, o Demandante foi transportado ao University Hospital (科大醫院) onde foi sujeito a diversas intervenções cirúrgicas e ficou internado durante 26 dias, até 13/11/2018, tendo despendido MOP\$207.691,00.
16. Em 14/12/2018, o Demandante teve de requerer ao University Hospital (科大醫院) a emissão de uma certidão comprovativa da sua situação para juntar aos autos (詳細醫療報告書 de fls. 53 e 54), pagando MOP\$250,00.
17. Por o acidente ter provocado danos na parte dianteira e na parte esquerda da carroçaria, espelho retrovisor do lado direito, alavanca do travão de mão direita, guiador direito e pedal do lado direito para passageiro do motociclo do Demandante, este pagou MOP\$3.250,00 na reparação do motociclo em “XX 車行”.
18. Por aconselhamento médico no dia 31/12/2018, o Demandante continua a ter necessidade do tratamento médico e medicamentoso, necessitando ainda de se sujeitar a fisioterapia, com regularidade.
19. Efectivamente, desde a cessação do internamento no 科大醫院 que

o Demandante se encontra sujeito a seguimento regular em consulta externa no Centro Hospitalar Conde de S. Januário.

20. À data do acidente o Demandante, que nasceu em 15/09/1972, tinha apenas 46 anos de idade e exercia a função do assistente técnico administrativo especialista na Direcção dos Serviços Correccionais (n.º 1202) , pela qual auferia salário mensal de MOP\$29.040,00 e muitas vezes subsídio total por turno mensal de MOP\$5.082,00.
21. Depois do acidente, por Demandante ter apresentado os atestados médicos (vide Doc. 4) que justificam a sua ausência ao trabalho, a RAEM continua a pagar-lhe salário mensal mesmo que, de facto, ele tenha deixado de poder parcial prestar a sua actividade.
22. No entanto, o salário assim pago pela RAEM não inclui o subsídio por turno, uma vez que esse tipo de subsídio pressupõe a prestação efectiva de trabalho pelo trabalhador.
23. O Demandante já perdeu o subsídio por turno relativo ao período de 18 meses de recuperação indicado no relatório de fls. 56, desde 19 de Outubro de 2018 a Abril de 2020, ou seja já perdeu 18 meses de subsídios de turno no valor de MOP\$71.485,20.
24. À data do acidente, o Demandante era uma pessoa saudável e alegre.
25. Antes do acidente, o Demandante tinha trabalho e gostava a andar bicicleta todos os fins de semana. Também costumava a passar os fins de semana com a sua família na rua, passeando e brincado nos parques com o seu filho menor.
26. Após o acidente, a parte inferior direita do Demandante deixou de funcionar, pelo que perdeu a capacidade parcial de se locomover sem

andarrilho ou bengala fazer nada, incluindo a de cuidar de si próprio, dado que ele não consegue movimentar facilmente sem ajuda de outrem.

27. Quando o Demandante foi internado no University Hospital (科大醫院), por não se conseguir movimentar, ele passava todo o dia prostrado na cama, não conseguindo sequer ir à casa de banho sozinho.
28. Volvidos cerca de seis meses sobre a data do acidente, o Demandante continua a sofrer dores, designadamente na parte inferior direita.
29. Por as lesões causadas ao Demandante foram gravíssimas, o médico do Centro Hospitalar Conde de S. Januário disse que o Demandante nunca readquirirá a sua capacidade de se movimentar tão bem como antes.
30. Além da dor física, o Demandante sofre também do desgaste psicológico resultante do ferimento.
31. O Demandante ficou definitivamente incapacitado para o trabalho, em 35%, conforme resulta do relatório da perícia médico-legal de 07/01/2020.

民事答辯狀 (除證明了與上述已證事實相同的事實外, 尚證實以下事實):

32. 第一民事被告 B:
33. 本案交通意外發生當日, 涉案車輛的車主, 即本案第二民事被請求人已為該車輛向本案的第四民事被請求人購買了汽車民事責任保險, 保險單編號為...。
34. 本案交通意外是在上述保險合同有效期內發生的。

第二民事被告 D 建築工程有限公司：

35. 本被告為涉案車牌編號 MU-XX-XX 之車輛的所有人。
36. 在案發前，約於 2016 年，被告早已將車牌編號 MU-XX-XX 之車輛交予 F 運輸有限公司使用，並由後者負責維修及保養。
37. 涉案保險合同規定每起事故之賠償限額為澳門幣 4,000,000 元正。

第四民事被告 E 保險（澳門）股份有限公司：

38. A responsabilidade civil pelos danos provocados pelo camião com a matrícula n.º MU-XX-XX, propriedade da COMPANHIA DE CONSTRUÇÃO E ENGENHARIA D LDA., conduzido aquando da ocorrência do acidente dos autos pelo arguido, 1º Demandando, B, se encontrava para si transferida nos precisos termos da apólice n.º ..., cuja cópia ora se junta sob designação de documento n.º 1 e cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido para os devidos efeitos legais.

誘發參加的利害關係人 F 運輸有限公司：

39. 於本案意外發生之日，F 運輸有限公司為第一民事被請求人 B 之唯一僱主，以及為涉案註冊編號...之半掛車之車主。

另外證明以下事實（Mais se provou）：

40. 嫌犯現為無業，靠每月養老金澳門幣 2,800 多元維生。
41. 嫌犯已婚，無需供養任何人。
42. 嫌犯學歷為小學畢業。
43. 嫌犯對被指控的事實保持沉默。
44. 根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。

未獲證明的事實（Factos não provados）：

其他載於控訴書及答辯狀而與上述已證事實不符的重要事實，具體如下：

1. 被害人未有留意到該木方是由於當時大橋上車輛眾多。
2. 嫌犯的上述過失行為是在自由及清醒的狀態下作出，並直接地導致了事故的發生及被害人嚴重受傷。
3. 嫌犯知道其行為違法，會受法律之懲處。

其他載於民事起訴狀、擴大民事損害賠償請求書狀及民事答辯狀而與上述已證事實不符的重要事實（其餘的事實則僅屬結論性、法律性或沒有重要性而不在此闡述）：

4. O veículo em frente reduzia-lhe a visibilidade sobre o que mais à frente se encontrava na faixa de rodagem.
5. O Demandante ganhava o subsídio total por turno todos os meses antes do acidente.

原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“嫌犯在審判聽證中作出聲明，對其被指控的事實保持沉默，僅指出了其個人、經濟、家庭及學歷狀況。

被害人 A（輔助人/民事原告）在審判聽證中作出聲明，講述案件發生的經過，主要表示案發時其如常駕車上班（上班時間為中午 12 時正），在友誼大橋駛行經有關路段期間，由右車道轉往左車道行駛，在左車道行駛了一陣後（當時其車速約每小時 40 至 50 公里），被在路面上的大木頭撞到其所駕駛的電單車的前輪（在撞到後，木頭應有輕微挪動），其留意到該木頭的一刻，該木頭已碰撞到其車的前輪，其駛經有關位置前沒有留意到該木頭（應該因為其前方的輕型汽車駛經該木頭時遮蓋了該木頭，令

其留意不到，該車駛過後且該木頭一出現在其眼前時，該木頭已與其電單車前輪發生碰撞)，其也不知前方駛經的其他車輛曾閃避木頭；碰撞發生前，其視線能看清楚路面狀況的；案發時，其沒有轉線也沒有超車，當時其因輾不過該木頭而失平衡傾向左邊但向右邊跌倒；其繼續追究嫌犯的刑事及民事責任。

治安警察局警員 H 在審判聽證中作出聲明，客觀及清晰講述調查本案的具體情況，尤其表示其到達現場時，電單車司機已在大橋路邊，電單車在地上，當時被害人表示在駕駛電單車時被木頭撞到，其本人當時見到涉案木頭相距被害人已有點遠，可能曾被人移開了；該木頭的厚度約為法官在庭上展示的兩本書的厚度（約 7 厘米），長度不過 50 厘米。

治安警察局副警長 G 在審判聽證中作出聲明，客觀及清晰講述調查本案的具體情況，尤其表示其透過監控片段找到涉案木頭是由肇事拖車跌下來的，本來跌在大橋右車道，後來因被多輛車輛輾過的原因輾轉到了兩條行車道的中間位置，被害人駕駛電單車的行駛位置在視線上是沒有遮檔的，沒有車輛在其前方令其看不到該木頭最後身處的位置，但被害人在原有的右車道駛經其右前方的電單車並隨即轉線到左車道（當時有一大型巴士已在左車道，在被害人電單車旁邊）打算駛至巴士前方時，便在這過程中輾過在中間線上的木頭，被害人在該位置如此作轉線操作很危險。

民事原告證人 I（原告胞姐）在審判聽證中作出聲明，講述民事原告於事發後的傷勢、治療和康復情況、生活及性格變化等，主要指出交通意外發生後，其收到原告的來電後便到仁伯爵綜合醫院探望，看見原告身體各處受傷，當時仍等待照片結果，其後醫生指出在一週後才有期做手術，故其建議並安排原告轉往科大醫院接受手術和治療，原告留院約一個月，其確認卷宗第 130 頁的醫療費用；其另外亦替他將電單車拿到車行維修，確認卷宗第 132 頁的維修費用；出院後，原告需家人協助生活及行動，感

到非常不便，無法如以往般經常接送小孩及陪伴玩耍，原告因此也感到很不開心。

民事原告證人 J（原告同事）在審判聽證中作出聲明，講述民事原告於事發後的傷勢、康復情況、工作及收入狀況、生活狀況等，主要指出其與原告相識二十多年，案發後從同事口中得悉原告發生了交通意外，其曾數次到科大醫院探望他，見他腿部因骨折而腫起，交談期間，也見原告因痛楚而冒汗；原告案發前於少年感化院工作，若每月上班未有放年假則可獲每月薪金的 17.5%作為輪班津貼，原告沒有上班接近兩年；出院後，仍見他需要拐杖協助行動；案發前，原告經常做健身及單車運動，案發後其已不能再做以往的運動。

民事原告證人 K（原告胞兄）在審判聽證中作出聲明，講述民事原告於事發後的傷勢、治療和康復情況、工作及收入狀況、生活及性格變化等，主要表示其收到胞姐來電指出原告發生了交通意外，故其便到仁伯爵綜合醫院探望，看見原告嚴重骨折，當時醫生說未有骨科手術病床，並指出可轉介到其他醫院，經查問後，鏡湖醫院也沒有，只有科大醫院於兩日後有位置，故便安排了原告轉往科大醫院；原告留醫了約一個月，他即使接受手術後仍有痛楚，基礎生活也需要家人協助，大半年的大部份時間都在床上，直至現時仍未完全康復；原告以往身體狀況很好，經常運動，現時未能與孩子外出，原告也說過感到很不開心。

證人 L（第二民事被告的僱員）在審判聽證中作出聲明，講述第二民事被告及誘發利害關係人之間的關係，及就肇事車輛的出資購買、使用和維修保養的歸屬人，尤其指出涉案牽引車是由第二民事被告出資購買，但由誘發利害關係人 F 運輸有限公司使用，保養、管理及維修都是由後者負責，第二民事被告及誘發利害關係人有些關係，因其中一名股東都是同一人。

載於卷宗第 4 頁的交通意外描述圖。

載於卷宗第 7 的交通意外現場資料登記表。

載於卷宗第 22 至 24 頁及第 47 至 51 頁的照片。

載於卷宗第 56 頁的臨床法醫學鑑定書，以及卷宗第 12 頁的醫生檢查報告。

載於卷宗第 252 頁的臨床醫學鑑定書

載於卷宗第 64 頁背頁的光碟，以及卷宗第 28 至 37 頁的觀看錄影報告及所截取的圖片。同時，本法院在審判聽證中仔細（包括前後鏡頭及多次）觀看了案發時的有關錄影片段。

載於卷宗內的其他書證資料，尤其但不限於民事部份的文件。

本法院客觀及綜合分析了嫌犯、輔助人（民事原告）及各證人在審判聽證中分別所作出的聲明，結合在審判聽證中所審查的扣押物、照片、臨床法醫學意見書、臨床醫學鑑定報告、監控錄影片段、醫藥費用和證明書開支單據及收據、醫生檢查證明書、醫療報告、薪俸單、車輛使用權聲明書等書證資料，以及其他證據後，並在配合一般常理及經驗法則的情況下形成心證。

在本案中，嫌犯在審判聽證中保持沉默。根據警方在偵查過程中所搜集到的證據，尤其卷宗內的有關監控錄影片段，可以清楚顯示於案發時，涉案木方的確是由嫌犯所駕駛的涉案牽引車所連著的拖架上跌落在大橋的右行車道上的，究其原因，且按照常理，顯然是因作為駕駛該牽引車的嫌犯在駕車前未有適當地固定在拖架上的有關木方，導致該木方在行車過程中因不斷滾動而生，從此抽象的角度看，嫌犯對有關木方最終跌落在橋面上之事的確責無旁貸，其在駕車前或駕車期間必須注意並能注意、但未有注意拖架上的木方未有適當固定的情況，的確可能會影響其他道路使用者的安全，嫌犯在此方面的確有過錯（但這不代表在本案中對輔助人最

終受傷此結果的發生屬刑事上的過失行為)。

然而，自有關木方從有關拖架上跌落大橋的行車道上至案發一刻此段期間(經過了 8 分鐘 4 秒)，嫌犯在本具體個案中是否仍然需要在刑事上及民事上負責？

儘管輔助人在審判聽證中指出其駕駛涉案電單車在大橋的右車道轉住左車道行駛了一陣子後，由於同車道前方的輕型汽車車身駛經涉案木方之上，使其本人視線未能留意到該木方，當該輕型汽車駛過後，該木方一出現在其眼前時，便碰撞到其電單車前輪，使其失衡而跌倒受傷，然而，根據案中的有關監控錄影片段，這顯然並非是案發時的實情。

事實上，根據有關監控錄影片段所清晰顯示案發時的具體情況(對應卷宗內的觀看錄影報告的描述)，自有關木方於當日 11 時 15 分 08 秒從有關拖架上跌落大橋的右行車道上，期間該木方曾被不止一輛途經的車輛輾過(另外有不少車輛都在行車過程中繞過避開該木方行駛)，因而導致木方先從右行車道上移動至左行車道上，再而被移動至左右行車道中間的分隔虛線之上，且有關木方於案發前在該位置至少停留了超過 30 秒以上(有關位置不是如輔助人所指會被駛經的輕型汽車遮擋到的)。從有關錄影片段所見，在案發前至少約 30 秒期間，其實約有三輛電單車在駛近有關木方的位置時都能適當地繞過該木方繼續前行(片段顯示該三輛電單車的車速與其他車輛比較屬正常，沒有特別快)。換言之，即使有關木方當時尚位處大橋駝峰範圍內的稍微向下位置，但按照常理及經驗法則，結合當時的路面狀況，倘若按照正常和適當的行車速度、謹慎留意路面的狀況、與其他車輛保持適當行車距離等，在左右兩車道內的電單車或汽車駕駛者其實都可以留意到已位處該位置已有 7 分多鐘至 8 分鐘的有關木方(已屬於在正常情況下當時在路面上可預見的障礙物)，並作出適當的駕駛操作(或「減速」繞過避開之，或「減速」謹慎輾過之)。

然而，從有關監控錄影片段清晰可見，輔助人駕駛涉案重型電單車在大橋右行車道行駛，且在未駛至有關木方的上述位置前，其本來位於右行車道偏左位置，其右前方尚有一輛電單車行駛中（見卷宗第 33 頁圖九），倘若其保持在該位置、與前車的距離及有關車速前行，其實其在稍後時刻便可以及有條件留意到位處前方中間虛線的有關木方（視線通透，再前方的汽車或前方的電單車不會遮擋了輔助人視線）；然而，輔助人沒有這樣做，其在約 2 秒期間內，把其電單車向右駛近前方電單车的正後方（見卷宗第 33 頁圖十），且在較接近前方電單车的後方時，甚至有一刻曾偏向前方電單车的稍微右後方位置，之後便隨即加速“抽頭”從左方超越其行車道前方的電單車並立即同時轉線以駛入左行車道（當時有一大型巴士已在左車道，在被害人電單車旁邊）及打算搶駛至巴士前方之際（見卷宗第 34 頁圖十二及卷宗第 35 頁圖十三），便隨即輾過在中間虛線上的有關木方，導致其失控未能平衡而連人帶車最終在左行車道近路緣位置（卷宗第 35 頁圖十四至卷宗第 36 頁圖十六）。

由此可見，儘管有關木方出現在大橋行車道上的最初原因是嫌犯的過錯不謹慎行為所導致，按照自然因果關係，沒有該木方跌在橋面上，就沒有輔助人因輾過該木方而受傷，然而，僅有自然因果關係是不足夠的，不論在刑事犯罪的層面抑或民事責任的層面，我們所要求的分別是相當因果關係及適當因果關係。只有嫌犯的故意或過失行為是導致輔助人受傷的相當及適當原因，方可將輔助人受傷此結果歸責於嫌犯及其他民事責任人。

事實上，《道路交通法》第 30 條（車速一般原則）第 1 款規定：「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。」

同法律第 32 條（減速）第 1 款第 5 項規定：「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：（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。」

同法律第 40 條（超車操作）第 1 款及第 2 款第 1 項規定：「一、如駕駛員未能確定其超車操作不會引致其車輛與同向或對向行駛的車輛碰撞的危險，則不應開始超車。二、駕駛員開始超車前尤應確定：（一）車行道在安全超車所需的距離及寬度方面均暢通無阻。」

同法律第 42 條（禁止超車）第 1 款及第 2 款第 1 項規定：「一、禁止在下列地點或情況下超車：（二）駝峰路、彎角或其他能見度不足的地點，但屬適當劃有供同一行車方向使用的兩條或以上車道者除外。」

根據上述證據的分析，按照有關木方於案發時的位置、在該位置已停留的時間、當時的路面交通及車流量的狀況，結合常理及經驗法則（包括眾所周知，友誼大橋經常有大型的工程或運輸車輛行駛，駕駛需特別小心留意該大橋的路面狀況），本法院認為，其實只要按照正常和適當的行車速度、與其他車輛保持適當行車距離以使自己可在能見度充足的情況下謹慎留意大橋的路面狀況，在正常情況下，輔助人在行車道上最初的位置及其所處的狀況其實完全可使其有空間、能見度及條件預先留意到將駛近有關木方的，然而，案發時顯然是輔助人自己駕駛電單車向右駛近前方電單车的正後方甚至稍微右後方位置，之後便隨即加速“抽頭”從左方超越其行車道前方的電單車並立即同時轉線以駛入左行車道及打算搶駛至巴士前方，這樣的駕駛操作不僅顯示其行車時沒有與前車保持足夠距離（太貼近前方電單車），此舉亦令其自身陷於可能“能見度不足”的狀況，同時也肯定因其當時只集中留意並同時進行加速超車、切線入左線及搶駛至左線巴士前方的一連貫操作，因而導致其忽略及未有謹慎留意到再前方虛線上的木方，故使其未有適當調節車速，其電單車在轉線駛到中間虛線時便隨

即輾過有關木方而失控。可見，輔助人自身多方面的過錯行為不僅違反了《道路交通法》的上述相關規定，也是本案交通意外發生的根本及直接原因，是輔助人自己的過錯行為直接、必然、相當及適當地導致是次交通事故的發生。嫌犯最初的過錯行為與是次交通事故此結果的發生已沒有相當因果關係或適當因果關係，又或有關因果關係已因路面交通狀況（如其他車輛輾過而移動了木方）、輔助人自身過錯行為等因素而被中斷了。事實上，按照有關錄影片段顯示，案發時輔助人的上述駕駛操作其實非常危險。

基於此，本法院認為本案未有充份證據認定輔助人在本案中的受傷結果應被歸責於嫌犯當初的過錯行為，即未能充份認定嫌犯實施了被指控的事實，因而僅能對上述事實作出認定。

至於民事方面，除了承上述的證據考慮、評價及分析而作出相關事實的認定外（有關費用支出與是次交通事故所造成民事原告的傷勢治療、電單車損毀維修有關，且屬合理範圍；因有關傷勢導致原告需要 18 個月康復期，及傷殘率為 35%），雖然懲教管理局的聲明書指出民事原告月有權收取按 17.5% 乘以獨一薪俸計算的輪值津貼，但因其於 2018 年 10 月 19 日至今處於缺勤而沒有上班的狀況，故於上述日期起不獲支付該津貼，然而，原告證人也指出若在放年假的月份，也不會獲得輪值津貼或有關津貼全額的，且卷宗的薪俸單（自 2018 年 11 月份至 2020 年 1 月份）顯示原告在某些月份僅被扣除了輪值津貼的部份金額，也曾出現過照樣沒有扣除的情況，因此，本法院未能認定原告所請求喪失的全數輪值津貼金額。”

三、 法律方面

檢察院上訴涉及下列問題：

- 審查證據方面的明顯錯誤
- 因果關係

輔助人上訴涉及下列問題：

- 審查證據方面的明顯錯誤
- 因果關係
- 民事賠償責任

1. 檢察院及輔助人 A 均認為原審法院判決患有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項規定審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵。

檢察院在上訴中提出，一般電單車駕駛者在大橋道路行駛時，其注意力是前方道路和車輛。本案中，當前面車輛處於正常行駛和處於緊密狀態時，輔助人一方面不會想到，以及難以注意前方地面出現一根木方，而迅速閃避；尤其木方位處兩車道中間虛線難以察覺，且體積細小(卷宗第 2 頁，木方體積為 20 X 30 厘米，木方外觀見半宗第 22 頁左下方照片和 30 頁下方照片)，同時卷宗內無任何證據證明光碟影像中三輛電單車沒有撞到木方，是基於這些電單車駕駛者專注到車道上的木方而成功避讓。

輔助人則在上訴理由中認為根據審判聽證中審查證據，尤其是大橋監控錄影片段的角度問題，原審法院所認定的第 5 點事實應該不被證實。

根據《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項規定，上訴亦得以審查證據方面明顯有錯誤為依據，只要有關瑕疵係單純出自案卷所載的資料，或出自該等資料結合一般經驗法則者。

終審法院於 2001 年 3 月 16 日，在第 16/2000 號刑事上訴案判決中認定：“審查證據中的明顯錯誤是指已認定的事實互不相容，也就是說，已認定的或未認定的事實與實際上已被證實的事實不符，或者從一個被認定的事實中得出在邏輯上不可接受的結論。錯誤還指違反限定證據的價值的規則，或職業準則。錯誤必須是顯而易見的，明顯到一般留意的人也不可能不發現。”

具體分析相關的證據，原審法院在審判聽證中聽取輔助人的聲明，亦聽取了案中證人的證言，審查了案中的文件以及大橋監控錄影片段等。原審法院客觀分析上述種種證據，並根據自由心證原則對相關的事實做出判斷。

檢察院以及輔助人均提出其對相關證據的分析，並指責原審法院在分析證據時存有錯誤。

然而，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款所規定的上訴理據是針對原審法院對審查證據的決定，且須出自案卷所載資料，尤其是判決本身，而並非對相關證據作出重新分析審理。

原審院對證據的分析，尤其是觀看監控錄影片段再結合相關警方證人的講解，從而認定當時大橋交通狀況以及意外發生的過程。

從經驗法則及邏輯的角度考慮，上述的證據可以客觀、直接及合理地認定相關事實，而原審法院在審查證據方面並不存在上訴人所提出的任

何錯誤，更遑論明顯錯誤。

故此，檢察院及輔助人 A 提出的上述上訴理由並不成立。

2. 檢察院及輔助人 A 均認為嫌犯駕駛車輛上一根未有固定木方跌落路面的過失行為與輔助人所遭受的交通意外存有因果關係，而嫌犯 B 應對輔助人之身體損傷存有因果關係，並應承擔賠償責任。

檢察院亦認為嫌犯車輛上未有固定的一根本方跌在大橋車道上的行為存有過失，嫌犯這個行為已被原審法院認定為事實。嫌犯過失既然已存在，就不能以木方在道路上是否停留 7-8 分鐘可消除其過失和責任，更不能以這段期間內無其他電單車因此發生意外，就認定隨後駕駛電單車而來的輔助人，有責任和義務去避開，並認為應該能成功避開。必須知道，輔助人撞到本方一刻，嫌犯被確定的過失已存在，同時輔助人未有被確定觸犯《道路交通法》任何規定。

關於因果關係，原審法院作出如下裁決：

“根據已審理查明的事實，雖然能證實嫌犯 B 未能留意其駕駛之牽引車所連之拖架上有一根未有固定的木方會可能影響其他道路使用者的安全，屬必須注意並能注意而不注意，其未有適當固定木方的行為存有過錯，令該木方因不斷滾動而跌落在大橋的右行車道上，但卻未能證實嫌犯的有關過失行為是直接地導致了交通事故的發生及被害人嚴重受傷（需要 12 至 18 個月康復，使其長期病患），即在刑事層面上缺乏相當因果關係，被害人的受傷結果未能客觀歸責於嫌犯未有適當固定木方的過錯行為。”

助理檢察長在意見書中作出了下列的分析：

“根據相當因果關係說，在認定因果關係時，一方面，要根據人類一般共同的經驗規則去判斷和認定造成結果的原因，另一方面，還必須考慮到行為人在某種具體的情況下，對實際情形的具體認知狀況，以及行為人的實際個人認知水準。

根據《澳門刑法典》第9條第1款規定，犯罪行為不僅包括可“適當”產生法定構成要件特定結果的作為，而且也包括可“適當”防止該結果發生的不作為。據此，可以認為，澳門刑法在判定因果關係問題上採用的是相當因果關係說。

關於在判斷因果關係時加入歸責要素，值得一提的是，晚近在德國發展形成的客觀歸責理論。根據此理論：只有當行為人的行為對於行為對象製造了不被容許的風險，而這個風險在具體的結果中實現了，且這個結果又存在於構成要件的效力範圍之內時，則這個行為所引起的結果在客觀上應歸屬於行為人，即應肯定行為人的行為與結果之間具有因果關係。

學界普遍認為，客觀歸責理論與以往因果關係理論最大的區別在於，其將因果關係的判斷分為因果關係的有無與結果的歸責兩個方面。對於因果關係的判斷，客觀歸責理論採用的是條件說，認為只要存在條件關係，就可以肯定因果關係。然而，此理論認為，判斷因果關係的目的在於明確結果責任的歸屬問題，因此，在判斷因果關係的同時亦須解決客觀責任的歸責問題。

在歸責問題上，客觀歸責理論提出了如下三個判斷標準：(1)判斷行為人有無製造不被容許的風險；(2)判斷行為人有無實現不被容許的風險；(3)判斷結果是否在構成要件的效力範圍內。

根據以上所述之因果關係理論，我們認為，原審判決對於本案因果關係的分析及判斷是正確的。

這裡我們只是想強調以下幾點(基於已證明之事實):

1.在本案中，嫌犯疏於固定木方的行為(致行車時木方跌落)，並未引致任何危害結果;

2.在本案中，木方跌落後曾被多輛汽車輾過最終移到行車道中間位置，此已非嫌犯行為所致;

3.在本案中，輔助人是因未有謹慎駕駛，駕車輾過木方失控受傷。

以上事實足以表明，正如原審判決所認定的，嫌犯未固定木方的過錯與輔助人駕車失控受傷在原因上不具有“相當性”。這不僅是因為木方跌落後曾被多輛汽車輾過最終移到行車道中間位置，中斷了原有之因果進程，還是因為，嫌犯並未實現其最初造成之可能之危險，而所實現的危險是輔助人未有謹慎駕駛，駕車輾過木方失控造成的。

因此，本院完全認同原審判決關於缺乏相當因果關係的判斷。”

本院同意助理檢察長上述的見解，並認為原審法院關於欠缺因果關係的裁決正確，應予以維持。

因此，檢察院及上訴人 A 的上述上訴理由亦不成立。

3. 上訴人 A(輔助人)提出無罪的刑事判決並不一定會免除倘有的民事賠償責任，因此，四名民事被告應對其負上民事損害賠償責任。

《民法典》第 477 條規定：

“一、因故意或過失不法侵犯他人權利或違反旨在保護他人利益之任何法律規定者，有義務就其侵犯或違反所造成之損害向受害人作出損害賠償。

二、不取決於有無過錯之損害賠償義務，僅在法律規定之情況下方存在。”

《民法典》第 557 條規定：

“僅就受害人如非受侵害即可能不遭受之損害，方成立損害賠償之債。”

民事賠償方面，原審法院作出如下判決：

“根據已審理查明的事實，雖然能證實第一民事原告 B 未能留意其駕駛之牽引車所連之拖架上有一根未有固定的木方會可能影響其他道路使用者的安全，屬必須注意並能注意而不注意，過失地令該木方因不斷滾動而跌落在大橋的右行車道上，但卻未能證實該民事原告的有關過失行為是直接地導致了交通事故的發生及民事原告 A 嚴重受傷（需要 12 至 18 個月康復，使其長期病患）。

換言之，儘管第一民事原告在未適當固定有關木方並使其在車輛行駛過程中不斷滾動而路落大橋的行車道上這方面存有過失，然而，本案未能證實民事原告因輾過該木方導致其所駕駛的電單車失控及連人帶車倒地受傷這結果是因第一民事被告的上述過失行為直接及必然地產生的，第一民事被告的行為與民事原告的身體受傷這結果之間缺乏適當因果關係，即並非第一民事被告過失不法侵犯了民事原告的權益的，不符合《民法典》第 477 條第 1 款結合第 557 條所規定的因不法事實所生責任的要件，故本法院認為，第一民事被告沒有義務向民事原告承擔此非合同的民事責任或作出損害賠償。

在此情況下，即使誘發參加的利害關係人 F 運輸有限公司於本案意外發生之日，為第一民事原告的唯一僱主，第一民事原告基於僱主的工作

委託而駕駛涉案的 MU-XX-XX 的牽引車連拖架（註冊編號...的半掛車）在涉案路段行駛，但如上所述，由於作為受託人的第一民事原告在本案交通事故的產生或導致民事原告受傷的事宜上無須承擔賠償義務，根據《民法典》第 493 條第 1 款的反義解釋，本法院認為，作為委託人的上述利害關係人亦無須基於此“委託人責任”的機制對民事原告的受傷及損失承擔損害賠償的責任。

另外，根據已證事實，作為涉案車輛 MU-XX-XX 所有人的第二民事被告 D 建築工程有限公司，約於 2016 年已將有關車輛交予上述利害關係人 F 運輸有限公司使用，並由後者負責維修及保養，因此，根據《民法典》第 496 條第 1 款的規定，結合終審法院於第 64/2012 號上訴案所作出裁判對“實際管理”所作的精闢見解，本法院認為，本案第二民事被告自 2016 年起已非實際管理並為本身利益而使用涉案車輛之人，故第二民事被告無須對因該車輛本身的風險而產生的損害負責。

至於作為實際管理並為本身利益而使用涉案車輛的上述利害關係人 F 運輸有限公司是否需要負責因該車輛本身的風險而產生的損害的問題，由於本案證實到本案交通事故的發生根本是可歸責於民事原告本人的，故根據《民法典》第 498 條的規定，上述利害關係人依據《民法典》第 496 條第 1 款因車輛本身風險所產生的損害責任便應被排除。

再者，由於第一民事被告、第二民事被告及上述利害關係人在本案中均無須就民事原告在本案交通事故中的受傷及損害負責，因此，作為涉案車輛 MU-XX-XX 的汽車民事責任保險的受保公司，第四民事被告 E 保險（澳門）股份有限公司亦無須因有關保險合同而承擔相關的損害賠償責任。

基於此，本法院裁定，民事原告 A 針對第一民事被告 B、第二民事被告 D 建築工程有限公司、第四民事被告 E 保險（澳門）股份有限公司

及誘發參加的利害關係人 F 運輸有限公司的民事請求理由不成立，駁回所有民事請求。”

本文中，正如原審法院所裁決，由於第一民事被告(嫌犯)從所駕駛的拖架上跌下涉案木方的過失行為與民事原告駕車失控倒地令身體受傷的結果之間缺乏適當的因果關係，相關情況並不符合《民法典》第 477 條第 1 款結合第 557 條之所規定的因不法事實所生責任的要件。

另一方面，輔助人作出了不良駕駛操作的過錯行為亦令適當因果關係被中斷，因此，本案情況並未能滿足因不法事實所生之責任的一般原則之要件。

故此，上訴人的上述上訴理由亦不成立。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定檢察院及上訴人 A(輔助人)的上訴理由均不成立，維持原審裁決。

判處上訴人 A 繳付 8 個計算單位之司法費，以及上訴的訴訟費用。
著令通知。

2022 年 9 月 28 日

譚曉華 (裁判書製作人)

周艷平 (第一助審法官)

蔡武彬 (第二助審法官)