

第 395/2025 號刑事上訴案

上訴人：(輔助人／民事請求人) C

日期：2026 年 5 月 7 日

主要問題：審查證據錯誤、適用法律錯誤、風險責任、過失嚴重傷害身體完整性罪

摘要

關於小心謹慎義務，中級法院在第 471/2021 號裁判中曾提到：

“過失建基於應注意並能注意但沒有遵守該注意的義務。為了確定行為人是否違反了客觀的小心謹慎義務，首先需要確定是否存在‘可預見的客觀危險性’，換言之，對於沒有履行的小心謹慎義務，倘若在獲得履行的情況下，便有可能避免有關結果的發生。

在不法罪狀當中，應證明沒有遵守客觀所要求的注意；在罪過層面，應證明行為人按照其個人之能力有條件滿足客觀所要求的注意條件。”

……

由於嫌犯車輛的左側設有導流線、空間狹窄，正常情況下，不應再有車輛駛入，因為他方的駕駛者也應該具有小心謹慎的駕駛義務，及對自己的行車情況作出正確的判斷；所以，在此情況下，倘若仍要求嫌犯作出超於常人的關注，包括需要留意其他駕駛者的異常操作，本院認為，這樣已經超出了法律的要求。

盧映霞（裁判書製作人）

第 395/2025 號刑事上訴案

上訴人：(輔助人／民事請求人) C

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指控嫌犯 A 以直接正犯及既遂的方式觸犯一項澳門《刑法典》第 142 條第 3 款結合第 138 條 b 項及澳門《道路交通法》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」；此外，建議根據澳門《道路交通法》第 94 條第 1 項之規定，禁止嫌犯駕駛。

經初級法院刑事法庭審理後，合議庭於 2025 年 3 月 21 日在第 CR1-24-0120-PCC 號卷宗中，作出如下判決：

- 1) 嫌犯 A，被控觸犯《刑法典》第 142 條第 3 款結合第 138 條 b 項及澳門《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的一項「過失嚴重傷害身體完整性罪」，獲判處無罪。
- 2) 另外，判處從原告 C 的民事損害賠償請求中開釋三名被告。

*

輔助人／民事請求人(上訴人)C 不服上述判決，向本院提出了以下的上訴理由(卷宗第 877 頁至第 886 頁的內容在此視為完全轉錄)，當中的結論內容如下：

- 1) 被上訴裁判指出：“嫌犯 A，被控觸犯《刑法典》第 142 條第 3 款結

合第 138 條 b 項及澳門《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的一項「過失嚴重傷害身體完整性罪」，獲判處無罪。另外，判處從原告 C 的民事損害賠償請求中開釋三名被告。”

- 2) 上訴人認為上訴標的沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項及第 1 款所指之瑕疵，因而提出上訴。
- 3) 原審法院在審查證據方面明顯有錯誤。
- 4) 合議庭裁判中的已證事實關於嫌犯重新起動巴士的時間有誤。
- 5) 從載於卷宗之光碟內的片段可見，嫌犯駕駛巴士重新起步的時間應為下午 6 時 39 分 30 秒，並非為原審法院所認定的下午 6 時 39 分 28 秒。
- 6) 上訴人在下午 6 時 39 分 30 秒已經駕駛電單車駛至巴士的左側中門位置，當時，嫌犯還未重新起動巴士。
- 7) 上訴人由下午 6 時 39 分 30 秒至碰撞時，仍維持駕駛，從未停車。
- 8) 直至下午 6 時 39 分 33 秒，兩車才發生碰撞。
- 9) 由於合議庭裁判中的已證事實關於嫌犯重新起動巴士的時間有誤，以致影響原審法院對事實作出的判斷。
- 10) 根據卷宗資料第 817 頁的鑑定報告所述，在電單車左後方開始超越巴士至發生撞擊事故的期間，巴士的駕駛員是能夠在左側倒後鏡觀看看到電單車。
- 11) 嫌犯在有能力在巴士左側倒後鏡清楚看到上訴人的情況下，仍重新起動巴士，並在起動巴士後 3 秒，與上訴人發生碰撞，引致意外發生，而非原審法院判斷「...由此可見，兩車相撞的一刻並非發生在嫌

犯重新起步新福利巴士的一刻。

- 12) 合議庭裁判中的未獲證明之事實關於嫌犯重新起步車輛時沒有留意被害人正在其駕駛的巴士左邊超車行駛。
- 13) 嫌犯在其筆錄以及庭上都一再表示沒有看到左後方有電單車。
- 14) 嫌犯重新起步後並沒有留意被害人正在駕駛電單車從巴士左側行駛。
- 15) 巴士車廂內的鏡頭片段也顯示嫌犯在重新起步車輛前從沒有望過左側倒後鏡。
- 16) 嫌犯是可以在左側倒後鏡留意到上訴人，但嫌犯並沒有這樣做。
- 17) 上訴人認為在合議庭裁判中，「嫌犯在重新起動車輛時沒有留意被害人正在其駕駛的新福利巴士左邊超車行駛」部份應獲證實。
- 18) 被上訴裁決也沾有法律適用錯誤的瑕疵。
- 19) 原審法院認為，兩車相撞一刻並非發生在嫌犯重新起步巴士的一刻，嫌犯在起動巴士時沒有對其前方、左方和右方的交通造成危險，顯示出嫌犯已遵守謹慎駕駛的義務，沒有違反交通規則。
- 20) 上訴人並不認同。
- 21) 澳門地小路窄，市民多以電單車出行為主，電單車駕駛者經常會在車與車之間或車與路緣之間所剩餘的狹窄空間上超車。即使在單行線上，仍有不少電單車駕駛者選擇在車輛左右兩側的狹窄空間進行超車。
- 22) 按照一般經驗法則，嫌犯作為職業司機，每天均駕駛新福利巴士穿梭澳門大小街道，理應對澳門的路況和上述所指的經常會有電單車在車與車之間或車與路緣之間超車的情況十分了解。

- 23) 任何駕駛者，特別是對澳門路況極為熟悉的職業司機，應在行車或轉向時注意周邊的路況，特別是要留意有沒有電單車在側邊等候或超車。
- 24) 巴士這種大型長車在轉彎時有「內輪差」，在轉向時車側的空間會漸漸收窄，容易對車側旁的行人或車輛造成碰撞和危險。
- 25) 嫌犯接受過駕駛巴士的專業培訓，考獲巴士駕照，並且在上述路段駕駛巴士多年，有深厚的駕駛知識和經驗，他應該知道上述轉彎時應注意的情況。
- 26) 駕駛員在重新起步車輛時，必須採取預防意外所需的措施，預防意外的發生，在起動車輛時應盡其最大努力和謹慎的義務保障其他道路使用者的安全，尤其是駕駛大型巴士在馬路上行駛存在風險，應謹慎觀察左、右及前方的路況。
- 27) 在本案中，嫌犯在駕駛巴士駛至道路街口標示著的“三角”讓先符號而停車，除了觀察前方及右方來車外，仍需確定左側是否存在電單車或行人，特別是巴士這類大型長車，應謹慎地確認左側有沒有任何障礙物，避免在轉向時因車輛「內輪差」造成因轉向之空間收窄對車側旁的行人或車輛造成危險或意外。
- 28) 在電單車左後方開始超越巴士至發生撞擊事故的期間，巴士的駕駛員是能夠在左側倒後鏡觀看到電單車。
- 29) 嫌犯在案發時是具足夠條件從巴士左側倒後鏡觀看有沒有電單車，倘若留意到有電單車正在左側違規超車的情況，應等待電單車超車完成後才重新起步，而不是在電單車仍在左側的情況下重新起步。

- 30) 即使上訴人左側超車的行為違反道路交通法的規定，嫌犯亦應等待上訴人完成超車後，方可重新起步，以避免巴士和上訴人的電單車發生碰撞，達至預防意外產生的效果。
- 31) 駛員在重新起步時是要採取達預防意外產生所需的措施，意即是駕駛員在起動車輛時沒有盡其最大努力和謹慎的義務保障其他道路使用者的安全情況下已經是違反了《道路交通法》規定，而不取決於起動車輛時有沒有發生碰撞。
- 32) 正是由於兩車相撞的一刻並非發生在嫌犯重新起步新福利巴士的一刻，嫌犯在準備重新起步時應留留意到有電單車正在左側違規超車的情況，應等待電單車超車完成後才重新起步，而不是在電單車仍在左側的情況下重新起步，即使上訴人左側超車的行為違反道路交通法的規定，嫌犯亦應等待上訴人完成超車後，方可重新起步，以避免巴士和上訴人的電單車發生碰撞，達至預防意外產生的效果。
- 33) 無論嫌犯駕駛的巴士有沒有與上訴人駕駛的電單車發生碰撞，嫌犯的行為亦違反了《道路交通法》的規定，而非原審法官認為嫌犯沒有違反交通規則。
- 34) 並且由於存在違反交通規則的情況，嫌犯違法重新起動車輛並導致上訴人受傷必然是存在罪過（過錯）。
- 35) 嫌犯駕駛車輛駛出涉案路口時，其車身也進入了導流線區域，故被上訴裁判違反了《道路交通規章》第 9 條第 12 款 a)項的規定。
- 36) 嫌犯所駕駛的巴士，車身中後半部份均駛入《道路交通規章》第 9 條第 12 款 a 項所指的以實線界定之導流線內。

- 37) 即使認為巴士在轉彎時無可避免會駛入導流線區域(我們並不認同，我們認為巴士可以有其他操作方式可以使他不進入導流線區域)，但違法就是違法。
- 38) 上訴人認為嫌犯在本次案件中，至少違反兩項交通規則，因此，嫌犯的行為符合「過失嚴重傷害身體完整性罪」的構成要件，應判處嫌犯罪名成立。
- 39) 在民事方面，原審法院認為，嫌犯在重新起步車輛時沒有留意被害人正在其駕駛的新福利巴士左邊超車行駛屬未獲證明之事實。
- 40) 經現場進行鑑定後得出的結果為電單車從左後方開始超越巴士至發生撞擊事故的期間，巴士駕駛員能夠從巴士的左側倒後鏡看到電單車的影像。
- 41) 嫌犯是具條件能夠從左側倒後鏡看到上訴人駕駛電單車，上訴人由超車直至被撞擊時，均沒有處於巴士的盲點區域上。
- 42) 如嫌犯有注意到從左側倒後鏡，必定能夠從左側倒後鏡察覺到上訴人正從左側狹窄的通道上超車。
- 43) 不論交通規則的規定或慣常的做法，駕駛員在左側倒後鏡察覺到有人正從左側狹窄的通道上超車，一般人的做法都應該是先等待左側的電單車完成超車才重新起動車輛。
- 44) 可判斷出嫌犯在重新起動車輛時沒有盡其謹慎義務觀察左方的來車，從而沒有留意到上訴人正駕駛電單車從左側超車，造成是次意外。
- 45) 嫌犯在案發時至少違反兩項交通規則，因此其在本次事故上存有過失。

- 46) 嫌犯的行為對上訴人的身體造成直接傷害，故應按照《民法典》第 477 條的規定，嫌犯、第一及第二被告應向上訴人負上賠償責任。
- 47) 合議庭裁判中在刑事部份方面，認為嫌犯重新起步車輛時沒有留意被害人正在其駕駛的巴士左邊超車行駛為未獲證明之事實，由於在刑事存在疑罪從無，必須要達到不能存在合理懷疑，因此證明相對嚴謹，但在民事方面，普遍認為應對事實證明方面較為寬鬆，所以嫌犯重新起步車輛時沒有留意被害人正在其駕駛的巴士左邊超車行駛應獲得證實。
- 48) 如果認為上訴人違反交通規則在巴士左側超車為過錯的話，嫌犯在重新起步時沒有留意左方交通情況以及車身駛入導流線區域（兩者都導致上訴人受傷），必然也存在過錯。
- 49) 嫌犯同樣存在過錯，而不應該判定上訴人為唯一過錯方。
- 50) 另外，亦應該考成《民法典》第 496 條第 1 款的規定，由於車輛造成之事故為風險責任，即使嫌犯沒有存在任何過失，上訴人認為嫌犯、第一被告及第二被告亦須對駕駛車輛之風險而產生之損害負責。
- 51) 綜上所述，倘存在遺漏，懇請法官 閣下按照相關法律規定作出指正，並請求法官 閣下接納本上訴聲請，並按《刑事訴訟法典》規定，裁定上訴人理由成立，廢止及取代被上訴裁判：
- a) 改為判處嫌犯觸犯一項《刑法典》第 142 條第 3 款結合第 138 條 b 項及《道路交通法》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罪名成立，此外，亦根據《道路交通法》第 94 條第 1 項之規定，判處禁止嫌犯駕駛之附加刑，並判處上訴人的民

事損害賠償請求全部成立；或

- b) 倘若尊敬的法官 閣下不認同上述見解，認為被上訴裁判沾有《刑事訴訟法典》第 400 第 2 款所指之瑕疵而不可能對案件作出裁判，則請求根據《刑事訴訟法典》第 418 條規定，決定將卷宗移送，以便重新審判整個訴訟標的，或重新審判命令移送卷宗之裁判中具體指明之問題，重新審判之管轄權屬另一合議庭，此合議庭由無參與作出上訴所針對之裁判之法官組成。

*

駐初級法院的主任檢察官閣下就上訴人所提出的上訴作出答覆（卷宗第 897 頁至第 902 頁的內容在此視為完全轉錄），當中的結論內容如下：

- 1) 上訴人認為原審法院在審查證據方面有明顯錯誤，理由是原審法院在已證事實中關於嫌犯重新起動巴士的時間有誤，以致影響原審法院對事實作出的判斷〔見上訴狀主文一、第 1 至 11 點〕；以及未證事實中「嫌犯在重新起動車輛時沒有留意被害人正在其駕駛的新福利巴士左邊超車行駛」有錯誤，應予以證實〔見上訴狀主文一、第 12 至 17 點〕。
- 2) 首先，已證事實中「...並在下午 6 時 39 分 28 秒左右時，已重新啟動車輛。」中《P53》(H27)的光碟是指第 60 頁至第 62 頁背頁之 H27 光碟；已證事實中「...並排行使 3 秒鐘後，在下午 6 時 39 分 31 秒，被害人所駕駛的重型電單車與嫌犯駕駛之巴士相撞。」中《P53》2338 的光碟是指第 63 頁至第 64 頁背頁之光碟應是指第 63 頁 M2388 之光碟。

- 3) 本院將上述三個錄影片段的真實時間點及書面描述時間點的差異以圖表列出：

第 58 頁 (J020 全城電子監察)，本院觀看錄像後所記錄之時間	第 58 頁之書面描述
18:39:29-30 電單車已在巴士中間位置，超車中	18:39:30 電單車從巴士左邊超車
18:39:30 巴士重新啟動	18:39:32 巴士重新啟動，並與電單車發生碰撞
18:39:33-34 兩車碰撞，電單車正位於巴士前門及中門之間	18:39:33 電單車被夾在巴士左車身與左邊石壘之間。
	結論：巴士重新啟動的時間點不正確，因不可能「啟動與碰撞/被夾」只差一秒(上訴狀中也指出相差 3 秒)
第 60 頁(H27 新福利車廂內)，本院觀看錄像後所記錄之時間	第 60 頁之書面描述
18:39:28 巴士司機開始扭軚	18:39:31 巴士重新啟動
18:39:31 兩車碰撞	18:39:33 巴士司機發現兩車碰撞
18:39:33 巴士司機發現兩車碰撞	
	結論：巴士啟動時間不正確，因扭軚意味著巴士啟動。
第 60 頁 (H27 新福利左側鏡頭)，本院觀看錄像後所記錄之時間	第 60 頁之書面描述
18:39:27 電單車已在巴士中間位置，超車中	18:39:27 電單車從巴士左邊超車

18:39:28 巴士重新啟動	18:39:31 巴士重新啟動，並與電單車發生碰撞
18:39:31-32 兩車碰撞，電單車正位於巴士前門及中門之間	18:39:31 電單車被夾在巴士左車身與左邊石壘之間。
	結論：書面描述的啟動時間不正確
第 63 頁 (M2338 警方監控)，本院觀看錄像後所記錄之時間	第 63 頁之書面描述
18:39:30 巴士重新啟動 18:39:33-34 兩車碰撞	18:39:34 巴士重新啟動，並與電單車發生碰撞，電單車被夾在巴士左車身與左邊石壘之間。
	結論：描述巴士啟動時間不正確。

- 4) 以第 58 頁及第 63 頁即政府提供鏡頭的時間作準，有關巴士重新啟動的真正時間點 (18:39:30) 並不是第 58 頁錄影報告所描述之時間點 (18:39:32)，也不是第 63 頁錄影報告所描述的時間點 (18:39:34)。
- 5) 以第 60 頁即巴士公司提供鏡頭的時間作準，有關巴士重新啟動的真正時間點 (18:39:28) 並不是第 62 頁背頁錄影報告所描述之時間點 (18:39:31)。
- 6) 巴士外鏡頭顯示 18:39:27 電單車開始超車 (第 61 頁)，18:39:28 巴士開始啟動 (此處警方沒有截圖)，到 18:39:31-32 巴士與電單車發生碰撞 (第 61 頁背頁)；以及車廂內鏡頭顯示 18:39:28 巴士司機開始扭軚 (此處警方沒有截圖)，意味著巴士於此時刻重新啟動¹。

¹ 根據巴士司機嫌犯及新福利巴士的人員之聲明，現時巴士為新型號巴士，一旦扭軚及剎車便立即啟動，不會有延後太久的情況出現 (而之前的車型往往延後約 2 至 3 秒車輛才開始有反應)。

- 7) 由此可見，政府的鏡頭〔第 58 及 63 頁〕與新福利巴士的鏡頭〔第 60 頁〕有 2 秒的時間差，詳細分析見主文第 4 頁。
- 8) 上訴人認為巴士重新起步的時間〔上訴狀第 5 至 8 點〕應為下午 6 時 39 分 30 秒及於下午 6 時 39 分 33 秒發生碰撞，乃建基於政府提供鏡頭〔即第 58 頁及第 63 頁的鏡頭〕。
- 9) 而原審法院認定巴士重新起步的時間應為下午 6 時 39 分 28 秒及於下午 6 時 39 分 31 秒發生碰撞，乃建基於新福利巴士提供鏡頭〔即第 60 頁的鏡頭〕。
- 10) 故此，原審裁判中「嫌犯的刑事答辯狀中獲證明屬實的事實如下：」及「刑事部份：」是以第 60 頁即新福利鏡頭的時間作為標準，故其描述時間點正確。而原審裁判於「刑事部份：」—「由此可見，兩車相撞的一刻並非發生在嫌犯重新起動新福利巴士的一刻」亦是正確，因為無論從哪一鏡頭的時間點去計算，均是新福利巴士重新啟動後三秒後才發生碰撞。
- 11) 上訴人認為，嫌犯於重新起動巴士時，沒有採取預防意外所需的措施，違反了第 3/2007 號法律《道路交通法》第 17 條第 1 款的規定〔見上訴狀主文二、第 18 至 36 點〕；以及嫌犯駕駛車輛駛出涉案路口時，其車身也進入了導流線區域，故被上訴裁判違反了《道路交通規章》第 9 條第 12 款 a 項的規定〔見上訴狀主文二、第 37 至 43 點〕。
- 12) 正如證人 B〔作為交通廳的首席顧問高級技術員，負責對嫌犯的交通罰單作歸檔報告的人員，見第 246 至 247 頁、802 頁〕的證言指出，就《道路交通法》第 17 條之規定，巴士起步時〔在該交通環境

下」司機無需望左邊倒後鏡，這是因為「信任原則」，以及《道路交通安全法》第 38 及 40 條及 42 條的規定下，巴士身處的位置之左邊是不容許有車輛超車，以及交匯處亦不容許超車，故電單車在左邊超車是沾有競合錯誤，加之電單車未完成超車操作，則巴士司機不可能預料左邊會有車輛〔正常情況下左邊不可能亦不應有車輛〕，故其起步時將信任左邊沒有車輛，故其採取措施僅限於向前及向望觀察前方及右線的來車已足夠。

- 13) 故此，我們認為，嫌犯的巴士於 18:39:28 已重新啟動，且已在安全的情況下重新啟動，亦沒有對路面的其他交通造成危險，可見嫌犯已經遵守謹慎駕駛的義務。
- 14) 該證人亦提及，巴士雖然踏入了導流線〔見第 26 頁之圖〕，但是，在該交通環境下，巴士起步必然要踏入導流線，不可能不踏入導流線下能夠行駛，所以，不會因此而視巴士違反了任何交通規則，尤其不會視其違反《道路交通規章》第 9 條第 12 款 a 項的規定而處罰之；證人更進一步說明，《道路交通安全法》第 17 條所指之措施與有否違反導流線無關。
- 15) 也就是說，我們不同意上訴人認為巴士司機至少觸犯兩項交通規則的看法，即巴士司機的操作已滿足《道路交通安全法》第 17 條的規定，且沒有違反《道路交通規章》第 9 條第 12 款 a 項的規定。
- 16) 綜上所述，我們認為巴士駕駛者在駕駛過程中沒有違反交通規則，故不構成「過失傷害身體完整性罪」。
- 17) 綜上所述，本檢察院認為上訴人的理由不成立，應予以駁回。

*

「XX 保險有限公司」就上訴人所提出的上訴作出答覆（卷宗第 903 頁至第 908 頁的內容在此視為完全轉錄），當中的結論內容如下：

Termos em que, contando com o indispensável su-primimento de V. Exas., deve o recurso interposto pelo Re-corrente ser julgado totalmente improcedente.

*

嫌犯 A 對上訴人所提出的上訴作出了答覆（卷宗第 910 頁至第 913 頁背頁的內容在此視為完全轉錄），當中的結論內容如下：

- 1) 上訴人認為原審法院對於嫌犯重新起動巴士的時間有誤（見其結論第 4 至第 9 條），故認為原審法院在審查證據方面明顯錯誤（根據《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項。
- 2) 根據扣押於卷宗之光碟內文件夾《P53》268436034（H27）-230317-181000-191000-00000500〔自定义 XVID AVI〕以及《P56》J020-C3-2023/03/17 影片，被上訴人駕駛的新福利巴士在下午 6 時 39 分 28 秒已重新啟動，而碰撞發生 31 秒。簡言之，兩車碰撞發生在上訴人與被上訴人兩車並排數秒後。
- 3) 因此，原審法院對「重新啟動巴士時間」及「涉案兩車相撞之時間」之事實認定並無任何錯誤，符合實況。
- 4) 上訴人尚認為原審法院中就關於嫌犯重新起動巴士的時間有誤，以致影響原審法院對事實作出的判決（見其結論第 10 至第 17 條）
- 5) 重申，重新起動巴士的時間之事實認定並沒有違反法律在證據方面的任何強制性規定、也未有與任何經驗法則不相符、也無違背法庭在

事實審方面應遵循的專業法則。

- 6) 上訴人引用由治安案警察局作出載於卷宗第 817 頁的鑒定報告雖被上訴人可通過左側倒後鏡看到電單車。
- 7) 然而，須要指出，該份鑒定報告所採用的鑒定模擬車（新福利巴士 AA-XX-XX）並非事故車（新福利巴士 MW-XX-XX）之同一型號，模擬車之長、寬和高均比事故車之長、寬和高來得長，模擬車整體面積比事故車大（見卷宗第 826 至第 827 頁）。
- 8) 所以，被上訴人認為，上述鑒定報告僅說明“理論上”可視，尤其考慮到模擬車和事故車根本不是同一型號，以及兩車之實際長、寬和高存在出入，該報告只能作為參考，並不足以證實被上訴人在案發當下在巴士左側倒後鏡確實能看到上訴人。
- 9) 上訴人認為嫌犯於重新起動巴士時，沒有採取預防意外所需的措施，違反了第 3/2007 號法律《道路交通法》第 17 條第 1 款的規定
- 10) 對此，被上訴人亦不認同。
- 11) 正如處理被上訴人涉案的交通違例事件並作出歸檔決定（0623/2023/PDE 號預審報告，載於卷宗第 246 背頁）的預審員在庭審上所作出的證言，就關於如何判斷案中巴士司機有沒有違反到第 3/2007 號法律《道路交通法》第 17 條第 1 款的規定，其道：「我們會主要看有沒有違反到所被檢控的事情，即重新起步時有沒有採取預防意外所需的措施，看現場巴士的影片……我們認定電單車係在超車。（在考慮）巴士司機在起步時有沒有盡到注意的義務？我們處理這個案件時，我們認為巴士要注意的義務的範圍包括前方以及即將

要出道路交匯處右邊的來車。至於左邊，第一，道路係好狹窄；第二，一般情況下，任何車輛都係不應該係左邊超車；加上事故發生在道路交匯處前方，都係吾比超車。總合上述三點，我們總合判斷巴士司機在當下條無任何違規的駕駛行為，所以，我們引用信任原則，即既然佢（巴士司機）已經有遵守到交通規則的情況下，亦都會信任其他人都一樣有遵守到交通規則，左邊係吾會有人超車。所以，我們認定佢（巴士司機）有盡到其義務去注意當事的交通狀況並作出起步。並且當時的電單車從來沒有完成過超車工作，佢一直都係存在你巴士的左邊。」

- 12) 案發時，巴士司機正從南灣大馬路由羅飛勒前地經何鴻燊博士大馬路往區華利前地方方向出車，因此，其起步時，其注意義務主要在於觀看前方和右方來車；至於左邊方向，一是基於信任原則，巴士司機在已盡其注意義務（尤其是整個影像都未見司機有違規行為），並不能求司機預判所有道路上異常的違規行徑；其二，在道路交匯處之前實際上車輛的左右方均不允許超車。
- 13) 至於兩車並行相撞時，巴士司機亦未見任何違規行為（反之，上訴人先開住一架重型電單車駛入禁止駛入的導流線區域內、亦沒有與前車保持一個安全距離下、並在一個禁止超車的地方（交匯處之前）且一個越來越收窄的彎道處超車，進行極高危險且為法律所禁止的駕車操作）。
- 14) 因此，原審法院之判決已全面考量案中之證據、事實狀況與法律規則，不存在倘有違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款之規定的情況。

- 15) 最後，上訴人認為嫌犯駕駛車輛駛出涉案路口時，其車身進入了導流線區域，故被上訴裁判違反了《道路交通規章》第 9 條第 12 款 a) 項的規定。
- 16) 關於導流線的相關作用，「通常出現在過寬、不規則、行駛條件比較複雜的交叉路口或其他特殊地點。導流線乃根據路口地形設置白色 V 形線或斜紋線區域，表示車輛必須按規定的路線行駛，不得壓線或越線行駛，以減低意外發生的機會」。
- 17) 所謂內輪差，係指車輛轉彎時前後輪軌跡偏移量所形成之區域。按一般經驗法則，車輛在轉彎時係無可避免地會壓越內線，而導流線設置的其中一個目的正正在於預留物理緩衝區，防止交通意外。
- 18) 案中，被上訴人並非刻意進入有關區域，而是基於正常轉彎所必然出現的「壓線」情況，未見創設法所不容之風險。
- 19) 因此，原審法院之判決不存在倘有違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款之規定的情況。
- 20) 基於上述，被上訴人認為，上訴人所有上訴理據並不成立，應予駁回，維持原判。

*

駐本院的助理檢察長閣下提交了法律意見書（卷宗第 928 頁至第 934 頁背頁的內容在此視為完全轉錄），當中的結論內容如下：

綜合而言，上訴人所謂被上訴裁判存在審查證據的明顯錯誤以及存在適用法律錯誤的上訴理由不成立，本案應維持原審判決。

*

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

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

一、

2023年3月17日晚上6時39分，嫌犯A駕駛新福利巴士 MW-XX-XX 沿南灣大馬路由羅飛勒前地經何鴻燊博士大馬路往區華利前地方方向行駛（見卷宗第58至59頁上圖、第60至61頁上圖及第63至64頁上圖）。

二、

同一時間，被害人C駕駛重型電單車 MP-XX-XX 也是沿南灣大馬路由羅飛勒前地往區華利前地方方向行駛。當時，被害人駕駛的重型電單車在嫌犯駕駛的新福利巴士左後方行駛。

三、

當嫌犯駕車至南灣大馬路與何鴻燊博士大馬路交匯處時，嫌犯按設置於道路街口標示著的“三角”讓先符號而停車，並察看右方之來車先讓處於何鴻燊博士大馬路的車輛優先通行。此時，被害人駕駛重型電單車從嫌犯駕駛的新福利巴士左邊超車行駛（見卷宗第58至59頁下圖、第60至61頁下圖及第63至64頁下圖）。

四、

嫌犯在重新起動車輛後行駛期間沒有留意被害人正在其駕駛的新福利巴士左邊超車行駛，直接左轉駛入何鴻燊博士大馬路，當駛至何鴻燊博士大馬

路近編號 234D16 號燈柱時與左邊超車之被害人所駕重型電單車發生碰撞，令被害人被夾在新福利巴士左後車身與左邊路旁石壘之間而受傷（見卷宗第 58 頁、第 59 背頁、第 60 頁、第 61 背頁至第 62 背頁、第 63 頁及第 64 背頁）。

五、

上述碰撞直接及必然地引致被害人左踝（腓骨遠端及內踝）開放性骨折，左小腿前下端軟組織缺損（已行皮瓣修復手術），需 12 個月康復，使被害人利用左踝之可能性嚴重受影響，因而對被害人的身體完整性造成嚴重傷害（見卷宗第 102 頁的臨床法醫學鑑定書，在此視為全部轉載）。

六、

嫌犯是在有意識的情況下進行駕駛操作。

* *

嫌犯的刑事答辯狀中獲證明屬實的事實如下：

案發時，被害人所駕駛的重型電單車 MP-XX-XX 是從嫌犯駕駛的新福利巴士 MW-XX-XX 左側與路口左邊路旁石壘之間進行超車行駛。

根據扣押於卷宗之光碟內文件夾《P53》268436034(H27)-230317-181000-191000-00000500 [自定义 XVID AVI]以及《P56》J020-C3-2023/03/17 影片之下午 6 時 39 分 27 秒至 30 秒的部分顯示，嫌犯駕駛的新福利巴士沿南灣大馬路駛入何鴻燊博士大馬路之路口，按照設置於路口的三角讓先符號停車，並在下午 6 時 39 分 28 秒左右時，已重新啟動車輛。

根據前述影片顯示，隨後，在嫌犯駕駛的新福利巴士和被害人所駕駛的重型電單車並排行駛 3 秒鐘後，在下午 6 時 39 分 31 秒，被害人所駕駛的重型

電單車與嫌犯駕駛之巴士相撞。

涉案地點之地面上已被劃上黃斜線，以示禁止駛入（見文件一）。

當巴士駛入涉案地點時，剩餘的道路空間已是十分狹小（見文件一）。

根據扣押於卷宗之光碟內文件夾《P53》M2338-何鴻燊博士大馬路（政府總部前）_2023-03-17_17h00min00s000ms 影片，在下午 6 時 39 分 31 秒至 33 秒的部分顯示，嫌犯所駕駛的新福利巴士在相撞的位置係發生在新福利巴士的中門位置。

* *

民事損害賠償請求中獲證明屬實的事實如下：

原告隨即被送往仁伯爵綜合醫院急診部接受治療，因左小腿前下端出現一個 20X10cm 的開放性傷口並伴隨骨折，需接受 X-Ray 檢查。

經拍片檢查後，確定為左踝（腓骨遠端及內踝）開放性骨折，經醫生評估後需立即進行手術，原告於 2024 年 3 月 17 日接受了清創左股前外側遊離穿支皮瓣修復手術（即是在大腿處取出完好的表皮及組織移植至傷口處）。（文件 3）

根據治安警察局提供的臨床法醫學鑑定書，上述碰撞直接及必然地引致原告左踝（腓骨遠端及內踝）開放性骨折，左小腿前下端軟組織缺損（已行皮瓣修復手術），需 12 個月康復，使原告左踝之可能性嚴重受影響，因而對被害人的身體完整性造成嚴重傷害（見卷宗第 102 頁的臨床法醫學鑑定書，在此視為全部轉載）。

由於術後原告仍不能獨立行走，需住院靜養，最終經醫生評估後，於 2024 年 8 月 3 日出院。（文件 4）

原告的腳趾仍不能達到正常活動幅度，經醫生的建議下，原告在出院後仍需繼續前往整形外科門診接受治療。(文件 5 及文件 8)

手術亦導致原告的小腿及大腿處留下永久的、比較大面積的疤痕。(文件 9 至文件 20)

原告的左小腿的治療方法是由大腿處取出完好的表皮及組織移植到受傷位置，受限於現時的醫學水平，左小腿處明顯出現兩種不同的膚色，受移植的表皮處更出現明顯的凸起。(文件 21)

原告在事發前受聘於 XX 珠寶飾物擔任銷售員，每月薪金為澳門元壹萬伍仟圓 (MOP 15,000.00)。(文件 22)

原告因意外未能工作而缺勤，缺勤期間為 2023 年 3 月 17 日至 2023 年 11 月 30 日。(文件 23 至文件 25)

雖然原告未能工作，但原告的僱主體恤，於 2023 年 4 月起每月酌情給予原告澳門元壹萬圓正 (MOP10,000.00)。(文件 22)

原告復工後被僱主通知解除勞動關係。

MW-XX-XX 之新福利巴士的所有人為第二被告。

第三被告受聘於第二被告擔任巴士司機，事發時第三被告執行第二被告所安排的職務，駕駛 MW-XX-XX 之新福利巴士。

根據第 57/94/M 號法令規定，第二被告已就交通事故對第三人引致損害之民事責任強制保險投保，因而與第一被告簽訂保險合同，由第三被告駕駛之 MW-XX-XX 之新福利巴士之損害而對第三者造成之民事責任保險金額為澳門元貳仟肆佰萬元整 (MOP24,000,000.00)。(見卷宗第 41 頁，為著一切法律效力，在此視為完全轉錄)

原告在事發後需進行手術及留院接受治療，期間的醫療及住院費用金額為澳門元叁萬肆仟壹佰貳拾壹圓整（MOP34,121.00）。（文件 27 及文件 28）

原告在出院後仍需繼續前往整形外科門診接受治療，期間的治療費用金額合共為澳門元壹仟叁佰叁拾貳圓整（MOP1,332.00）。（文件 29 及文件 30）

原告於 2023 年 4 月至 2023 年 12 月期間，每月只收到僱主酌情給予的澳門元壹萬圓正，與實際每月工資減少了澳門元伍仟圓正（MOP 5,000.00）

原告為著提起本民事損害賠償請求，向澳門商業及動產登記局申請第一原告 XX 保險有限公司的商業登記證明，費用為澳門元叁佰玖拾伍元整（MOP395.00）。（文件 1）

同時，原告向澳門商業及動產登記局申請第二原告澳門新福利公共汽車有限公司的商业登記證明，費用為澳門元叁佰玖拾伍元整（MOP395.00）。（文件 2）

原告目前的左下肢仍不能負重，長時間行走及久站會造成疼痛。

原告現時行走步態並不正常，亦不知是否可以完全康復。

原告由於上述交通意外，左小腿前下端與地面磨擦，導致表皮被撕開，出現一個 20X10cm 的開放性傷口。

原告即時受到極大的痛楚，加上骨折，直到入院才能處理止痛問題。期間，需忍受多個小時的極度疼痛。

雖然原告在手術時被麻醉，但麻醉藥效在手術後很快過去，藥效一過，原告立即會感到傷口的極度痛楚。

原告在留院期間只要止痛藥效力一過，受傷部位必然感到極度疼痛，稱為作出輕微轉動，都會痛得大叫起來，此情況維持超過一個月才開始好轉。

因原告左小腿位置傷口面積過大，需要在大腿處切下同等面積的表皮和組織移植至受傷位置，故原告仍需忍受兩處傷口所帶來的疼痛感覺。

更甚的是，進行手術的兩處位置更導致日後因疼痛長期無法入睡。

手術亦導致原告的左小腿及大腿兩處，留下永久的、比較大面積的疤痕。

兩處的巨大疤痕毋庸置疑地會影響其社交，尤其是該疤痕的位置比較顯眼，所以絕對會使原告減低與他人相處的自信。

原告出院後仍需繼續接受一段長時間的治療，傷患引起了原告生活及工作上極大的不便。

正因原告的行走步態不正常，令其感到自卑及沮喪。

事故令原告被夾在巴士左後車身與路旁石壘之間，每當原告想起事發當天的情景，必定徹夜難眠，經常發惡夢。

原告在意外發生後被診斷需要長時間康復（十二個月的康復期），期間不斷承受著因肢體移動、骨骼生長及皮膚愈合所產生的巨大痛楚及不便。

原告的父母有固定工作，同時要抽空照顧受傷的原告，原告認為這次交通意外對家庭造成極大困擾。

現在，原告既憂慮自己的身體狀況，亦對日後工作、前途及生活支出等問題產生新的憂慮。

對原告進行合議醫學鑑定，其鑑定之答覆為原告的“長期部分無能力”評定為 27%。

* *

同時，亦證明下列事實：

根據刑事紀錄證明，嫌犯無刑事紀錄。

嫌犯的個人及家庭狀況如下：

嫌犯為巴士車長，月入平均澳門幣 25,000 元。

無需供養任何人。

學歷為中學三年級。

*

經庭審未查明的事實：

未獲證明之事實：載於控訴書、刑事答辯狀、民事損害賠償請求及民事答辯狀內與已證事實不符的其他事實，尤其：

嫌犯在重新起動車輛時沒有留意被害人正在其駕駛的新福利巴士左邊超車行駛。

嫌犯在駕駛時違反了謹慎駕駛的義務，在重新起動新福利巴士時沒有充分留意路面情況，導致其駕駛之新福利巴士與他人駕駛的電單車發生碰撞，使他人身體遭受嚴重傷害。

嫌犯明知不謹慎駕駛有可能發生交通意外及造成人命傷亡，雖然嫌犯行為時不希望亦不接受交通意外或受傷結果的發生，但嫌犯在行為時應當注意並能注意而不注意，最終導致交通意外的發生及使人受傷。

嫌犯清楚知道其行為是違法的，並會受到法律制裁。

*

三、法律方面

除了須依職權審理的問題，上訴法院只解決上訴人具體提出的並由其上

訴理由闡述結論所界定的問題，結論中未包含的問題轉為確定。²

經分析上訴人提出的上訴理由後，本案的核心問題如下：

- 1) 審查證據存在明顯錯誤；
- 2) 適用法律方面的錯誤；
- 3) 風險責任。

*

上訴人指原審法院在認定嫌犯重新起動巴士的時間有誤，及對不認定嫌犯沒有留意被害人在其左方超車的事實，均存在審查證據錯誤的瑕疵，並指嫌犯應留意及有條件留意左後方的來車情況，但嫌犯在沒有履行注意義務的情況下啟動車輛（巴士），嫌犯存在違反交通規則的情況，需要對是次的交通意外負上過錯責任，上訴人指原審法院存在錯誤適用法律的瑕疵；此外，上訴人認為即使不認同其見解，就民事請求方面，也應考慮風險責任的問題。

第二民事被請求人（「XX 保險有限公司」）認為上訴人的上訴理由不成立，並認為被害人存在過錯的情況下不能按風險責任作出賠償。

嫌犯認為上訴人的上訴理由不成立，並應維持原判。

針對刑事部分，駐初級法院及駐本院的兩位檢察院司法官均認為上訴人的上訴理由不成立。

*

接著，我們先來看看刑事部分的上訴內容。

² 參見中級法院於 2001 年 5 月 3 日在第 18/2001 號上訴案的合議庭裁判、中級法院於 2003 年 6 月 5 日在第 103/2003 號上訴案的合議庭裁判、中級法院於 2025 年 11 月 27 日在第 861/2025 號上訴案的合議庭裁判。

原審法院在被上訴裁判的理由說明中提到：

“根據卷宗內的錄像資料，嫌犯駕駛的新福利巴士沿南灣大馬路駛入何鴻燊博士大馬路之路口，按照設置於路口的三角讓先符號停車，並在下午 6 時 39 分 28 秒 左右時，已重新啟動車輛。被害人所駕駛的重型電單車 MP-XX-XX 從嫌犯駕駛的新福利巴士 MW-XX-XX 左後側與左邊路旁石壘之間從後進行超車。在嫌犯駕駛的新福利巴士和被害人所駕駛的重型電單車並排行使 3 秒鐘後，在下午 6 時 39 分 31 秒，被害人所駕駛的重型電單車與嫌犯駕駛之巴士相撞。

由此可見，兩車相撞的一刻並非發生在嫌犯重新起動新福利巴士的一刻。

嫌犯在重新起動新福利巴士時沒有對其前方、左方和右方的交通造成危險，顯示嫌犯已遵守謹慎駕駛的義務，其沒有違反交通規則。

因此，本院認定了控訴書及刑事答辯狀內的部分客觀事實，但尤其不能認定控訴書第七點、第八點和第九點的事實。”

上訴人首先爭議的是原審法院對碰撞時刻的認定。

主任檢察官其答覆狀當中對有關的爭議作出了詳細的分析及說明，並羅列了“天眼系統”與巴士錄影時間的比對結果，指出當中存在 2 秒的誤差。

所以，當以不同的錄影資料作為參照時，在時間上的描述便有可能出現看似不同的情況，但正如主任檢察官所指，不論從哪一個鏡頭的時間點來計算，均是涉案巴士重新啟動後三秒發生碰撞。

基於此，本院認同主任檢察官的分析結論，並認為原審法院在碰撞時間的認定上並無出現上訴人所指的審查證據錯誤；因此，上訴人這一部分的上訴理由不成立。

*

針對上訴人指責原審法院對於未能認定“嫌犯在重新起動車輛時沒有留意被害人正在其駕駛的新福利巴士左邊超車行駛”，因而存在審查證據錯誤的瑕疵；對此，經分析庭審錄音的內容，嫌犯在庭審期間曾提到重新起步前，曾有望左及望右，沒有車才啟動。

從巴士車廂內的錄影影像所見，嫌犯在重新起步期間，曾面向正前方，客觀證據未能排除嫌犯的說法，因為嫌犯的視線範圍有可能包括了巴士左側。

可見，原審法院是綜合分析了這部分的證據，從而認為未能認定“嫌犯在重新起動車輛時沒有留意被害人正在其駕駛的新福利巴士左邊超車行駛”，本院認為原審法院在這項事實的判斷上沒有審查證據錯誤的問題。

所以，上訴人在這裡所提出的上訴理由不成立。

*

承上題，本院認為，針對前述所指的未證事實，其實上訴人所希望證實的是“嫌犯應注意到被害人的存在而沒有注意到”。

因此，所涉及到的是上訴人所提出的另一項上訴理由，即原審法院存在適用法律錯誤的瑕疵。

這裡所要爭議的是，既然嫌犯表示重新起步時有望過左邊，為何沒有留意到上訴人的存在？

當中的核心問題是，嫌犯在碰撞事件當中是否違反了小心謹慎的義務、是否存在過錯？

關於小心謹慎義務，中級法院在第 471/2021 號裁判中曾提到：

“過失建基於應注意並能注意但沒有遵守該注意的義務。為了確定行為

人是否違反了客觀的小心謹慎義務，首先需要確定是否存在‘可預見的客觀危險性’，換言之，對於沒有履行的小心謹慎義務，倘若在獲得履行的情況下，便有可能避免有關結果的發生。

在不法罪狀當中，應證明沒有遵守客觀所要求的注意；在罪過層面，應證明行為人按照其個人之能力有條件滿足客觀所要求的注意條件。”

回到本案，根據現場的錄影影像內容，結合現場環境，嫌犯當時所處的位置設有讓先符號，所以其需要一直留意著右側後方的來車情況，嫌犯需要等候右方有足夠的空間時，其才能出車，出車後嫌犯需要向左回舵，以確保巴士盡可能不會超過自己的行車線，基於車輛的長度，駛入導流線是無可避免的；此外，當時嫌犯已貼近左邊石壘行駛，但上訴人清楚知悉這一客觀情況，仍駛入巴士左側的有限空間，即使上訴人已目睹巴士向前起步，而且理應可預見巴士出車後需要往左邊回舵，上訴人也應可預見巴士因車輛長度的問題，回舵的過程中會因輪距差而收窄左側空間，但上訴人仍向前駛入這個將會收窄的空間。

另一方面，根據現場的路面情況（參見卷宗第 28 頁），碰撞地點設有導流線，根據《道路交通規章》第 9 條第 12 款 a 項的規定，導流線的“意義是禁止進入其所包括之區”；換言之，該區域內原則上不應有車輛駛入。

《道路交通法》第 38 條還規定：

“一、應從車輛右方超車。

二、違反上款規定者，科處罰款澳門幣 900 元。”

可見，上訴人既違反了《道路交通法》第 38 條的規定，也違反了《道路交通規章》第 9 條第 12 款 a 項的規定。

這些交通規定，作為駕駛者，上訴人知悉，嫌犯也應知悉。

對於嫌犯而言，雖然其作為重型車輛、集體運輸交通工具的駕駛者，應具有較一般駕駛者為高的小心謹慎駕駛義務，但這種小心謹慎，是指對正常駕駛者的要求。

在本案中，嫌犯一方面需要保持留意著其右方來車的情況，另一方面，他需要出車及回左狀，根據錄影影像的內容，嫌犯已盡其責任注意其應作出的注意，包括留意右後方來車的情況，回狀期間，嫌犯面向了正前方。

由於嫌犯車輛的左側設有導流線、空間狹窄，正常情況下，不應再有車輛駛入，因為他方的駕駛者也應該具有小心謹慎的駕駛義務，及對自己的行車情況作出正確的判斷；所以，在此情況下，倘若仍要求嫌犯作出超於常人的關注，包括需要留意其他駕駛者的異常操作，本院認為，這樣已經超出了法律的要求。

本院認為，嫌犯在事件中已履行了法律對其所要求的小心謹慎義務，原審法院在法律的適用上並無不妥，因此，上訴人在這裡所提出的上訴理由不成立。

*

接著，我們來看看上訴人就民事賠償所主張的風險責任請求。

根據《民法典》第 496 條的規定：

“一、實際管理並為本身利益而使用任何在陸上行駛之車輛之人，即使使用車輛係透過受託人為之，亦須對因該車輛本身之風險而產生之損害負責，而不論該車輛是否在行駛中。

二、不可歸責者按第四百八十二條之規定負責。

三、為他人駕駛車輛之人，須對因該車輛本身之風險而產生之損害負責，但該人雖在執行職務，而車輛不在行駛中者除外。”

同一法典第 498 條規定：

“第四百九十六條第一款及第三款所定之責任，僅在就事故之發生可歸責於受害人本人或第三人時，或事故係由車輛運作以外之不可抗力原因所導致時，方予排除，但不影響第五百條之規定之適用。”

終審法院在第 112/2022 號裁判中提到：

“若是完全因人為過錯而造成的損害，則排除在風險責任之外”。

根據被上訴裁判的內容，原審法院已認定上訴人是本次事故的唯一過錯方。

所以，我們便需要分析原審法院的這種認定是否正確。

正如上文所提到，結合現場的錄影影像內容，上訴人當時既違反了《道路交通安全法》第 38 條的規定，也違反了《道路交通規章》第 9 條第 12 款 a 項的規定。

從庭審的錄音內容所見，上訴人已有 8 年的駕駛經驗，駕駛電單車也有 6 年的時間，知悉什麼是“導流線”，但卻沒有留意到現場設有“導流線”，上訴人一心認為巴士需要較長的時間才能出車，所以便打算趁此空檔在左邊超車；然而，上訴人當時在巴士的左側，其被巴士完全遮擋著右邊的視線，上訴人理應無法留意到巴士右後方來車的情況；那麼，他又是如何得出巴士需要較長的時間才能出車的結論？他甚至在巴士起動後仍繼續向前行駛，促成了意外的發生。

雖然是次意外導致了不幸的結果，但仍然需要指出的是，是次意外的發生

是出於上訴人的判斷錯誤。

原審法院對案中的責任認定完全正確，因此，上訴人在這裡所提出的上訴理由不成立。

*

四、決定

綜上所述，本院裁定上訴人(輔助人／民事請求人)C 的上訴理由不成立，並維持原判。

針對本上訴程序，判處上訴人繳付 6 個計算單位之司法費及訴訟負擔。

針對本上訴程序，「XX 保險有限公司」及嫌犯均無須支付訴訟費。

針對本上訴程序，嫌犯的指派辯護人費用訂為 2,000 澳門元。

依法作出通知及採取必要措施。

*

2026 年 5 月 7 日於澳門特別行政區

盧映霞

(裁判書製作人)

譚曉華

(第一助審法官)

周艷平

(第二助審法官)