

編號：第 638/2021 號（刑事上訴案）

日期：2023 年 1 月 19 日

主要法律問題：

- 審查證據有明顯錯誤
- 交通意外過錯分配
- 車輛所有人的賠償責任
- 非財產損害賠償金

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。

根據《民法典》第 493 條第 1 款的規定，只要受託人負有賠償義務，那麼委託人便對受託人所造成的損害承擔風險責任。車主允許或委託一人駕駛車輛，並不意味著一併同意了後者再允許或複委託第三人。

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 638/2021 號（刑事上訴案）

上訴人/嫌犯：A

上訴人/民事賠償請求人：

第一被害人 B

第二被害人 C 及其妻子 D

被上訴人/輔助人：E

被上訴人/民事賠償被請求人：

F 有限公司

日期：2023 年 1 月 19 日

一、案情敘述

在初級法院刑事法庭第 CR4-18-0278-PCC 號合議庭普通刑事案件中，於 2021 年 4 月 30 日合議庭作出裁判，宣告刑事起訴法庭的起訴理由部份成立，同時，民事賠償請求的理由部份成立，並判決如下：

1. 以直接正犯和既遂方式觸犯澳門《刑法典》第142條第3款結合同一法典第138條d)項、第3/2007號法律《道路交通法》第21條第2款及第93條第2款及第3款(四)項所規定及處罰的一項過失嚴重傷害身

體完整性罪（針對輔助人E），判處一年九個月徒刑；

2. 以直接正犯和既遂方式觸犯澳門《刑法典》第142條第3款結合同一法典第138條c)項、第3/2007號法律《道路交通法》第21條第2款及第93條第2款及第3款(四)項所規定及處罰的一項**過失嚴重傷害身體完整性罪（針對第一被害人B）**，判處一年六個月徒刑；
3. 以直接正犯和既遂方式觸犯澳門《刑法典》第142條第1款結合第3/2007號法律《道路交通法》第21條第2款及第93條第2款及第3款(四)項所規定及處罰的一項**過失普通傷害身體完整性罪（針對第二被害人C）**，判處一年徒刑；
4. 數罪並罰，合共判處二年九個月徒刑，緩刑三年執行；
5. 另外，關於禁止駕駛的處罰，依照《道路交通法典》第94條第1項規定，本庭決定，針對上述三項刑事犯罪而引致的禁止駕駛的附加刑的處罰，應各對嫌犯適用禁止駕駛一年的附加刑處罰；
6. 三項附加刑並罰，合共判處適用禁止駕駛三年的附加刑處罰，因不具暫緩執行之條件，有關附加刑不予緩刑；
7. 嫌犯須在判決確定後的五天期間內將其駕駛執照或相應文件提交治安警察局以辦理禁止駕駛附加刑的手續(在未有駕駛文件的情況下仍須前往辦理有關手續)，否則，該嫌犯須承擔違令罪的處罰；
8. 另根據《道路交通法》第92條的規定，同時警告嫌犯，倘在停牌期間內駕駛，將觸犯加重違令罪並吊銷駕駛執照。此外，根據《道路交通法》第143條第1款的規定，禁止駕駛或吊銷駕駛執照之判決於判決確定日起產生效力，即使駕駛員未將駕駛或同等效力之文件送

交治安警察局亦然；

9. 本案判處民事被請求人 G 有限公司、嫌犯 A 向輔助人/民事請求人 E 支付損害賠償澳門幣 990,895.42 元，當中澳門幣 717,640.82 元由上述保險公司支付，餘款則由嫌犯支付，另加自本案判決日起計至付清之法定延遲利息；
10. 本案判處民事被請求人 G 有限公司、嫌犯 A 向民事請求人 B 支付損害賠償澳門幣 1,080,256.44 元，當中澳門幣 782,359.17 元由上述保險公司支付，餘款則由嫌犯支付，另加自本案判決日起計至付清之法定延遲利息；
11. 本案判處民事被請求人 F 有限公司向民事請求人 C 及 D 合共支付損害賠償澳門幣 96,240.00 元，另加自本案判決日起計至付清之法定延遲利息；
12. 本案駁回民事請求人 E、B 針對 D 之相關民事請求；
13. 本案駁回各民事請求人提出之餘下民事請求。”

*

（一）嫌犯 A 的上訴理據

嫌犯 A 不服，向本院提起上訴，並提出了上訴理由，其上訴理由闡述詳見卷宗第 1702 頁至 1708 頁。

上訴人提出以下理由（上訴理由闡述之結論部分）：

“刑事部份

在審查證據方面有明顯錯誤

1. 上訴人認為，原審法院在認定獲證事實方面，尤其是獲證事實

第 5 點、第 9 點及第 10 點方面的認定，以及未有認定上訴人提交的答辯狀第 15 條至第 21 條中關於 B 駕駛 MN-23-XX 車輛越過火線的事實為獲證，存有審查證據方面有明顯錯誤之瑕疵。

2. 原審法院認為上訴人應負 80%過錯責任，理由是上訴人誤判了案發時的危險性。

3. 在保持充分尊重的前提下，上訴人不能認同原審法院上述關於過錯比例的認定，尤其是原審法院認定上訴人因誤判而採取了錯誤的救車方法，繼而認定本案交通意外的成因是由上訴人引致這一點。

4. 首先，在案發過程方面，撇開相關速度及反應時間等估量，上訴人基本認同原審法院的分析，亦即警方報告的分析(卷宗第 1493 頁至 1530 頁的報告，尤其是第 1530 頁的總結):假設汽車 MN-23-XX 當時以 64.08 公里/小時駛入彎度，該彎度較大及下斜位，相信以該速度駛入彎度會導致汽車波 OUT 往對向車道機會很大，而對向行駛中汽車 MO-78-XX 駕駛者在距離約 173 米距離(燈柱 91505 位置)，首先會見到汽車 MN-23-XX 大燈迎面逆駛情況;汽車 MO-78-XX 在燈柱 915C05 看到對向迎面駛來的汽車 MN-23-XX，汽車 MO-78-XX 駛至兩車相撞位置(燈柱 915C03)距離約 60 米，相信少於 5 秒反應判斷時間，當時兩車不斷迎面駛近，汽車 MO-78-XX 駕駛者避免相撞，會轉向右方對向車道閃避，但沒想到汽車 MN-23-XX 返回自己車道行駛，有可能汽車 MN-23-XX 的行車路線誤導了汽車 MO-78-XX 駕駛車，才導致意外發生(節錄卷宗第 1530 頁的總結報告)。

5. 因此，根據警方上述分析，導致本案交通意外發生的原因是 B

駕駛 MN-23-XX 超速及逆駛的行為，誤導了上訴人，才會引致兩車碰撞。

6. 原審法院認為本案交通意外的主因是基於上訴人的誤判，並認為可以採取更安全的救車方法；然而，上訴人認為，此分析存有結果論上的謬誤，簡單而言，原審法院之所以認為上訴人作出的決定是誤判，是因為事後(審判時)知悉 B 將會駕駛 MN-23-XX 車輛返回自己的車線，那麼當然能夠從容地分析最佳的救車選項；然而，上訴人駕駛車輛時並未能預知 B 駕駛 MN-23-XX 車輛將會如何駕駛。

7. 以下將根據兩車(MO-78-XX 車輛及 MN-23-XX 車輛)的車速及距離作出論述。

8. 在涉案車輛車速方面，關於上訴人駕駛的 MO-78-XX 車輛的車速：警方曾作出測試，如被上訴判決第 42 頁第 17 行至第 19 行所述，除了上訴人之證言外，警方曾以 50KM/H 作出模擬行駛，結果也符合相關速度範圍。

9. 關於 B 駕駛的 MN-23-XX 車輛的車速方面：警員證人 H 在庭審時表示在實際情況中 MN-23-XX 的車速會比警方估計的(64.08KM/H)為高，但因為不具備完整錄影片段，難以準確無誤地認定相關的速度(被上訴判決第 42 頁第 19 行至第 20 行)，此證人同時表示，他個人認為 B 駕駛的 MN-23-XX 車輛於碰撞時產生的 16.60 米左前胎的煞車胎痕可能要 80KM/H(車速)才能造成(被上訴判決第 50 頁第 5 行至第 6 行)；警員證人 I 在庭審中聲明，警員在模擬時認為，這樣 18 米左前胎的煞車胎痕可能要 80KM/H 才能造成，但因太過高速，沒有作出嘗試(被上訴判決

第 50 頁第 20 行至第 21 行)。

10. 上訴人作為嫌犯，因此分析兩車車速這一事實時，應適用疑點利益歸於被告原則。

11. 警方證人認為 B 的車速至少 64.08KM/H，更可能達到 80KM/H(附件一，以文字轉述的庭審錄音內容，檔案名稱：RECORDED ON 28-JAN-2021 AT 09.54.37(3@TBM)DI00320121，時間：01:27:57 - 01:29:20)，只是因為安全理由無法以如此高速作出測試，因此，在分析案發時 B 的車速，在適用疑點利益歸於被告原則時，應以案發時車速 80KM/H 為基礎。

12. 原審法院認定關於 B 的車速時，只以至少 64.08KM/H 為基礎，然而，上訴人作為嫌犯身份，原審法院在認定事實時應適用疑點利益歸於被告原則，換言之，在衡量上訴人的行為時，原審法院應以 B 的車速為 80KM/H 作為其中一個衡量標準，否則便是違反疑點利益歸於被告原則。

13. 案發時，MO-78-XX 車輛行駛車速以警方上述模擬行駛的 50KM/H 計算，而 MN-23-XX 車輛案發時車速 80KM/H，兩車相向而行，換言之，兩車間的距離隨著兩車車速之和不斷減少，此時兩車車速之和簡單計算為時速 130KM/H，即秒速 36.11M/S。(以 $130\text{KM}/\text{H} \div 3.6 = 36.11\text{M}/\text{S}$ 計算)，亦即是說，兩車間的距離每過 1 秒便縮減了 36.11 米。

14. 在碰撞前兩車距離方面，根據卷宗第 1505 頁的警方模擬報告內容，在碰撞發生前，模擬的七人車(對應 MO-78-XX 車輛)看到案發地

點出彎位來車所量度出來的距離為 173 米；由於案發時為凌晨，上訴人看到來車(MN-23-XX 車輛)入彎及逆駛狀況(“波 OUT”)時，兩車距離必然少於上述 173 米。

15. 以兩車相會的速度為 36.11M/S 計算，由上訴人看到逆駛來車(MN-23-XX 車輛)到兩車相撞，可能最多只有 4 秒多的時間，這是案發時上訴人看到逆駛來車 CMN-23-XX 車輛)時留給上訴人的判斷時間，即使不計算人類的反應時間(案發時是凌晨 2 點 52 分，並非人類反應最清晰的時段)，最多只有 4 秒多的反應時間給上訴人作出選擇。

16. 同時，根據證人 J 所述，MN-23-XX 車輛駕駛時的車聲非常響鬧(附件一，以文字轉述的庭審錄音內容，檔案名稱:RECORDED ON 12-NOV-2020 AT 16.25.26(3499PYHW00320121)，時間:02:16:45-02:18:13)，對常人來說，這種車輛帶來的印象不是良好的，容易使駕駛者感到不安，亦會對上訴人的駕駛造成影響。

17. 因此，上訴人當時面對的是一輛非常高速迎面駛來的逆駛車輛(MN-23-XX 車輛)，上訴人不知道 MN-23-XX 車輛接下來將如何駕駛又或選擇哪條行車線，很可能此一來車會繼續逆駛並高速撞向自己。

18. 原審法庭認為，警方意見及生活經驗告訴人們，倘遇到了上述情況，較正確的救車方法，應是駕駛車慢車、煞車或將車停下來，這樣至少不會做成新的危險(被上訴判決第 49 頁第 2 段);然而，根據一般的物理法則可以知道，假如自己的車輛減速，那麼車輛的動能將會隨之減少，一旦來車維持高速並迎面撞向自己如不提早避開，將完全無法避免碰撞。

19. 如果能預知來車會轉回自己的行車線，那麼任何人都懂得最佳方案，然而，上訴人案發時看到來車當刻並不能預知之，再者上訴人並不擁有類似的(面對高速逆駛來車)經驗；因此，在看到逆駛來車迎面而來的電光火石之間，上訴人選擇了轉線這一救車方案去保護自己及車上乘客。

20. 在認定事實及過錯比例時，應該更貼切地從上訴人的角度出發，在案發時上訴人的認知中 MN-23-XX 車輛正在逆駛，不會知道 MN-23-XX 車輛接下來將會繼續逆駛或返回應駛的行車線，上訴人決定轉線的理由是想避開對線來車以避免發生意外；而原審法院是基於案發後才能得悉的事實 (MN-23-XX 車輛返回應駛的行車線)去認定上訴人作出了誤判，亦即是用案發後才能得知的事實去質疑上訴人案發時作出的判斷，這是對上訴人不公平的認定，這是一個邏輯上的結果論的謬誤。

21. 同時，在導致交通意外的因果關係方面，根據被上訴判決第 47 頁最後部份所述，上訴人意外前駕駛 MO-78-XX 時一直相安無事，沒有逆駛，在遇到 MN-23-XX 車輛時才發生意外。

22. 根據上述警方的分析報告(卷宗第 1530 頁)，可以知道上訴人之所以決定轉線，是基於 B 事前駕駛 MN-23-XX 車輛超速及越線所導致。

23. 故此，在本案交通意外的因果關係方面，B 的駕駛行為是構成本案交通意外的主因。

24. 綜觀被上訴判決的理由陳述內容，尤其是被上訴判決第 50 頁第 1 段最後部份，原審法院採信了警方報告的分析，認為此分析是正

確及可信的;然而,根據被上訴判決第 13 頁及第 32 頁的獲證事實及未證事實的認定,原審法院即使採納了警方分析報告,但卻未有認定上訴人提交的答辯狀第 15 條至第 21 條中關於 B 駕駛 MN-23-XX 車輛越過火線的事實,而此事實的認定對於本案作出判決明顯具有重要性,且還認定了控訴書第 5 點、第 9 點及第 10 點為獲證事實,因此,原審法院在認定事實方面存有審查證據方面明顯錯誤的瑕疵。

民事部份

25. 原審法庭認定了上訴人負 80%過錯責任,並須向 B 及 E 作出被上訴判決所載的相關民事賠償。

26. 在保持充分尊重的前提下,上訴人不認同上述民事部份的判決,並認為上訴人不應負上過錯責任。

27. 在理由方面,關於過錯及因果關係的認定,本部份的理由與上述刑事部份的理由相同,為免贅述,在此視為完全轉錄。

28. 結論而言,上訴人本來駕駛時沒有逆駛,但基於 B 違法的駕駛行為,使上訴人為著保護自己及乘客而決定轉線;故此,上訴人碰撞時決定轉線的原因是基於 B 的駕駛行而引致;在本案交通意外的因果關係方面 B 的駕駛行為是構成本案交通意外的主因。

29. 因此,應認定上訴人的行為不存在過錯,並改判上訴人不須作出被上訴判決所判處的民事賠償;即使認定上訴人的行為存有過錯,則請求尊敬的法官 閣上認定上訴人行為的過錯負 10%,B 的行為負 90%,並開釋上訴人被判處的民事賠償金額。

綜上所述,請求尊敬的中級法院法官 閣下裁定本上訴理由成立,

繼而：

在刑事部份：

- 宣告開釋上訴人被裁定的三項「過失嚴重傷害身體完整性罪」，
- 或 - 發回重審；

在民事部份：

- 開釋上訴人被判處的民事賠償金額；或
- 改判上訴人所負之過錯責任為 10%。”

*

(二) 民事損害賠償請求人/第一被害人 B 的上訴理據

民事損害賠償請求人 B (第一被害人及 MN-23-XX 車輛駕駛者) 不服，向本院提起上訴，並提出了上訴理由，其上訴理由闡述在於卷宗第 1729 頁至第 1736 頁)

上訴人提出以下理由 (上訴理由闡述之結論部分)：

刑事方面，審查證據方面明顯有錯誤

1. 原審法庭依據卷宗 1493 頁至 1530 頁背頁之「現場實地勘察調查報告」(判決書第 41 頁)，尤其是按照該報告中措施 2)(卷宗第 1494 頁)所指之計算方式，認定上訴人在交通意外的地點不足 100 米的位置，最少以 64.08Km/h 的速度駛入涉案的彎位(判決書第 26 頁)

2. 其次原審法庭也依據卷宗第 1508 至 1512 頁之報告(模擬上訴人以 50 公里/小時行駛事故的路段)以及作出該模擬測試之警員 H 的證言(判決書第 41 頁)，從而認定以 50Km/h 駛入涉案的彎位必定會產生波 OUT(有短暫越過火線行駛)(判決書第 26 頁)

3. 在給予應有的尊重下，上訴人認為原審法庭 閣下在審查證據方面出現明顯錯誤的情況。

4. 首先，鏡頭柱 P-C1003(即鏡頭 C1002)是完全不能拍到距離撞擊點 141 米的任何影像。

5. 在這 141 米的路段，當中有兩個彎位。

6. 警員 H 在審判聽證時(參見判決書第 41 頁)承認該計算有可能會出現誤差，“估計 1 秒之內”；

7. 一方面，上述的速度計算方法並不準確，因為有關鏡頭不是用於測量車速，而且沒有受過適當及合規格的調校及測試；

8. 另一方面，原審法庭以上訴人駛入事故彎位前 89 米距離的平均車速推斷其後 123 米(由該彎位後至到起始煞車痕)的平均車速是欠缺依據及錯誤的。

9. 而且根據圖 17 及 18(卷宗 1502 及 1503 頁)所示，儘管上訴人所駕駛之車輛傾向車行線的右邊實線，但車身並沒有越過實線，也沒有產生波 OUT，因此，可以推斷出上訴人當時並沒有，如原審法庭認定般，最少以 64.08Km/h 的速度駛入涉案的彎位，反而更可能以 53.40Km/h 或更低的車速駛入涉案的彎位。

10. 尤其根據經驗法則，任何駕駛者在駛入彎位時，均會輕輕剎車及減慢速度。

11. 為此，原審法院在推斷上訴人在交通意外的地點不足 100 米的位置，最少以 64.08Km/h 的速度駛入涉案的彎位(判決書第 26 頁)上，卻如何推斷上訴人在駛入該彎位時沒有輕輕剎車及減慢速度？

12. 無論如何，卷宗中，沒有存在任何證據能科學性地及正確地顯示出撞擊時車速。

13. 此外，警員 H 在審判聽證時聲稱“警方曾以 50Km/h 駛入涉案最後一個彎位，有發現“波 OUT”現象，有短暫騎實線行駛，當時也為了安全起見，警方是有偷位入彎位，沒有太貼近山邊入彎行駛。”（參見判決書第 41 頁），然而，依據光碟(模擬汽車 4488-CAM\GH018381--有波 OUT.MP4 0:00:40 至 0:00:46)之片段可見，模擬測試之警員在駛入涉案的最後一個彎位前的直線路段，故意超越實線(當中車身約 70% 至 80%皆超越實線)，並繼以引致其所稱的“波 OUT 現象”；

14. 尤其根據經驗法則，圍繞路環的行車路段的最高車速均設為 60Km/h。為此倘一若如警方所說以 50Km/h 駛入涉案最後一個彎位，有“波 OUT”現象是不合道路設計的邏輯。

15. 另一方面，警員 H 在審判聽證時曾提及“警方也曾在此 50KM/H 速度煞車，因有足夠距離和適當速度，故沒有留下煞車痕。”（參見判決書第 41 頁）；

16. 然而，鑒定報告中完全沒有進行任何模擬剎車痕長度的測試。

而且，原審法院沒有考慮可影響剎車痕的其他可能性，例如車胎的溫度、車呔的軟硬度、路面的濕度、狀況、物料等等。

17. 尤其至目前為止，沒有一個國家是以剎車留下的車胎痕跡去推算車輛的速度，也沒有一個被公認的計算方法。

18. 因此，也並不能從上人訴人車輛所造成的車胎痕而斷言其“最少以 64.08Km/h 的速度駛入涉案的彎位”（判決書第 26 頁）

19. 另外，根據判決書第48頁的內容：“若B於駕駛MN-23-XX時，是以較高速度駛入涉案最後一個彎位，產生了“波OUT”(有短暫越過火線行駛)，即使這個“波OUT”不是最主要的原因，但“波OUT”曾留下的燈光、高速下行駛下引發的噪音，汽車MN-23-XX的上述舉措，導致對方司機嫌犯A(MO-78-XX)發生錯覺，誤以為對方逆駛而至，故嫌犯A將七人車轉線(從左車道轉向右車道)以避免意外，但不料B駕駛MN-23-XX在“波OUT”後已返回自己行車道，最終二車在同一行車道上發生互相碰撞，造成本次交通意外。”

20. 上述僅是假設性的觀點，假設性的觀點不應作為判決中的自由心證的部份。

21. 故此，除了應有的尊重以外，我們認為，根據經驗法則，在雙方均有開車頭燈的情況下，汽車在深夜中進入彎位時肯定會先看到對方來車的車燈，一般汽車均會載有左右兩邊的車頭燈，按照之前的錄影及煞車痕的位置，即使法院不考慮上訴人一直沿著向九澳方向的行車道上行駛而認為MN-23-XX可能短暫越過火線行駛，即便如此，其車身大部分位置按照常理而言仍應處於向九澳方向的行車道上，可能僅有右邊小部分車身及右車燈貼近火線，且事發時間為深夜，嫌犯應先看到對向車的車頭燈，MN-23-XX的左車頭燈肯定會於其行車道的左側方向，不可能僅因右車頭燈貼近火線而導致嫌犯錯誤以為MN-23-XX逆駛。

22. 事實上，MN-23-XX因煞車造成的痕跡完全位於向九澳方向的行車道的左側，如果MN-23-XX大幅度越過火線行駛的話是不可能產生

如此靠左邊的。

23. 除此之外，上訴人在即將發生碰撞時試圖煞車，可證上訴人已盡其所能去阻止意外發生。而嫌犯不但沒有使用正確的救車方法(慢車、煞車或停車)，更將車輛駛至對向車道，直接及必然地造成是次意外，因此，上訴人根本無法避免上述意外的發生。

24. 綜上所述，無論是原審法庭或鑒定報告，以上訴人駛入事故彎位前 89 米距離的平均車速推斷其後 123 米(由該彎位後至到起始煞車痕)的撞撞擊時的平均車速是欠缺依據及錯誤的，尤其平均車速完全不能代表撞擊時的速度，且沒有任何證據能斷定上訴人的車輛在撞擊時的前一刻出現波 OUT 的情況而導致被上訴人出現誤判。

針對民事部分，錯誤解釋及適用法律

25. 原審法庭 閣下 “由於未能認定車主 D 與嫌犯 A 之間存有委託關係，不適用亦不涉及《民法典》第 493、496 條第 1 款所定的情況，即未能認定存有委託關係。因此，這筆總賠償金額理應由嫌犯 A 獨力負責支付，車主 D 無須負上連帶支付的責任。” (判決書第 84 頁)

26. 上訴人認為，原審法庭已認定輕型汽車 M0-78-XX 為民事賠償被請求人 C 及 D 的夫妻共同財產(判決書第 27 頁)

另外亦在判決書的其餘部份皆稱 D 為車主。

27. 上訴人認為，D 作為車主/共有人，法律推定其對車輛擁有實際管理，並為本身利益而使用車輛。

28. 本案中民事賠償被請求人 D 並沒有推翻該法律推定，根據《民法典》第 496 條第 1 款及第 490 條，作為車主的民事賠償被請求人 D

理應承擔風險責任及負上連帶支付的責任。

針對民事部分，事實事宜之裁判中不正確之部份

29. 按照澳門《民事訴訟法典》第 599 條的規定，重新評價被錄製成視聽資料的證據；

30. 原審法庭認定：“未能認定車主 D 與嫌犯 A 之間存有委託關係，不適用亦不涉及《民法典》第 493、496 條第 1 款所定的情況，即未能認定存有委託關係。”（判決書第 27 頁）

31. 然而，上訴人認為，根據視聽資料(Recorded on 12-Nov-2020 at 16.25.26 (3499PYHW00320121)_join - Part.mp3)，由 C 於時段 1:02:07 至 1:02:51 所作之證言，可以證明車主 D 與嫌犯 A 存有委託關係。

32. C 承認車輛是在車主 D 的同意下使用，即 C 與 D 之間是存在委託關係。

33. 而 C 亦承認是他委託 A(嫌犯/民事賠償被請求人)代為駕駛車輛，其所作出的行為等同由 C 作出。

34. 根據《民法典》第 493 條第 1 款及第 490 條，作為委託的民事賠償被請求人 D 理應承擔風險責任及負上連帶支付的責任。”

*

（三）民事損害賠償請求人 C（第二被害人）及其妻子 D 的上訴理據

民事損害賠償請求人 C（第二被害人）及其妻子 D 不服民事事宜至裁判，向本院提起上訴，並提出了上訴理由。（見卷宗第 1671 頁至第 1679 頁上訴理由闡述）

兩名上訴人提出以下理由（上訴理由陳述之結論部分）：

“(i)非財產損害賠償過低

1. 在保持充分尊重的前提下，上訴人不能認同上述原審法院對非財產損害賠償(MOP\$80,000.00)之裁定。

2. 根據上述獲證事實，上訴人在交通意外後，除身體及面容上的傷害外，亦承受了不同程度的精神損害。

3. 原審法院所判處的非財產損害 MOP\$80,000.00 根本不能與上訴人所承受的上述精神損害相對稱。

4. 因此，上訴人認為原審法院訂定為 MOP\$80,000.00 的非財產損害賠償不符合《民法典》第 560 條之衡平原則之規定，考慮到上訴人所受的傷害程度，應改判上訴人獲得不低於 MOP\$200,000.00 的非財產損害賠償。

(ii)過錯比例

5. 另一方面，在過錯比例方面，原審法院裁定嫌犯 A 負 80%過錯，B 則負 20%過錯。在保持充分尊重的前提下，上訴人不能認同比過錯比例的認定。

6. 根據被上訴判決第 50 頁第 1 段最後部份，原審法院採信了警方報告的分析，認為此分析是正確及可信的。

7. 因此，根據卷宗第 1530 頁的報告，導致本案交通意外發生的原

因是 B 駕駛 MN-23-XX 超速及逆駛的行為，誤導了嫌犯 A，才會引致兩車碰撞。

8. 在碰撞前兩車距離方面，根據卷宗第 1505 頁的警方模擬報告內容，在碰撞發生前，模擬的七人車(對應 MO-78-XX 車輛)看到案發地點出彎位來車所量度出來的距離為 173 米；由於案發時為凌晨，嫌犯 A 看到來車(MN-23-XX 車輛)入彎及逆駛狀況(“波 OUT”)時，兩車距離必然少於上述 173 米。

9. 在兩車相會的車速方面，原審法庭認為 B 駕駛 MN-23-XX 的車速至少 64.08KM/H，而嫌犯 A 駕駛 MO-78-XX 車輛行駛車速以警方模擬行駛(卷宗第 1505 頁的警方模擬報告第 2.1 點)的 50KM/H 計算，案發時兩車相會的車速應以疊加計算，即兩車相會的速度為 114.08KM/H，換算為秒速 31.68M/S，亦即是說，兩車間的距離每過 1 秒便縮減了 31.68 米。

10. 以兩車相會的速度為 31.68M/S 計算，嫌犯 A 看到逆駛來車(MN-23-XX 車輛)到兩車相撞，可能最多只有 4 秒多的時間，這是案發時嫌犯 A 看到逆駛來車(MN-23-XX 車輛)時留給嫌犯 A 的判斷時間，即使不計算人類的反應時間(案發時是凌晨 2 點 52 分，並非人類反應最清晰的時段)，最多只有 4 秒多的反應時間給嫌犯 A 作出選擇。

11. 因此，嫌犯 A 當時面對的是一輛非常高速迎面駛來的逆道駛車輛(MN-23-XX 車輛)，嫌犯 A 不知道 MN-23-XX 車輛接下來將如何駕駛又或選擇哪條行車線，很可能此一來車會繼續逆駛並高速撞向自己。

12. 原審法庭認為，警方意見及生活經驗告訴人們，倘遇到了上述

情況，較正確的救車方法，應是駕駛車慢車、煞車或將車停下來，這樣至少不會做成新的危險(被上訴判決第 49 頁第 2 段);然而，根據一般的物理法則可以知道，假如自己的車輛減速，那麼車輛的動能將會隨之減少，一旦來車維持高速並迎面撞向自己如不提早避開，將完全無法避免碰撞。

13. 如果能預知來車會轉回自己的行車線，那麼任何人都懂得最佳方案，然而，嫌犯 A 案發時看到來車當刻並不能預知之;因此，在看到逆駛來車迎面而來的電光火石之間，嫌犯 A 選擇了轉線這一救車方案去保護自己及車上乘客，而我們不應對嫌犯 A 這一決定作出譴責。

14. 在案發時，上訴人的認知中 MN-23-XX 車輛正在逆駛，不會知道 MN-23-XX 車輛接下來將會繼續逆駛或返回應駛的行車線，而原審法院是基於案發後才能得悉的事實(MN-23-XX 車輛返回應駛的行車線)去認定上訴人作出了誤判，亦即是用案發後才能得知的事實去質疑上訴人案發時作出的判斷，這是對上訴人不公平的認定，這是一個邏輯上的結果論的謬誤。

15. 因此，真正導致本案交通意外碰撞發生的是 B，B 在駕駛輕型汽車 MN-23-XX 時，B 明知黑沙馬路由兩側行車方向相反的行車道組成，也知悉不應隨便駛進另一反方向的行車道，但 B 沒有遵守該項謹慎駕駛義務，在超車後以逆駛的方式佔用了對向的行車道，從而造成是次交通事故，並引致上訴人受傷。

16. 綜上，在過錯比例方面，請求尊敬的法官 閣下裁定 B 應負 100% 的過錯比例，繼而裁定民事被請求人 F 有限公司應基於此百分比而支

付相應的損害賠償予上訴人。”

*

(四) 檢察院針對嫌犯 A 的上訴之答覆

駐初級法院刑事法庭的檢察院代表針對嫌犯 A 提交的上訴作出答覆，認為應裁定上訴人之上訴理由不成立，並維持原審法院的判決。

(見卷宗第 1746 頁至第 1752 頁背頁)

檢察院提出以下理由(答覆狀之結論部分)：

1. 根據經驗法則，面對本案的交通狀況，謹慎的駕駛者會採用減慢車速或停車的方法來避免交通意外。

2. 然而，上訴人卻越過分隔線駛入對向的行車道，很明顯，即使其認為自己的行為是打算避免交通意外發生，亦是使用了錯誤的方法。

3. 另一方面，卷宗第 1530 頁的總結報告僅是警方在欠缺錄影資料的情況下，按一般汽車的性能作出的假設，不妨礙法庭根據經驗法則作出其他合理的認定。

4. 該總結報告中的假設，少於 5 秒反應判斷時間的結論誤差不少，該誤差亦影響對 MN-23-XX 的車速計算的結果。

5. 警方稱上訴人在距離約 173 米距離(燈柱 91505 位置)，首先會見到汽車 MN-23-XX 大燈迎面逆駛情況，倘 MO-78-XX 以時速為 35 至 40 公里行駛(上訴人在口供中第一次提及的車速)，MN-23-XX 的時速約為 65.93 至 75.33 公里；若 MO-78-XX 以時速 43.2 公里行駛(5 秒反應判斷時間行進 60 米的車速)，MN-23-XX 的時速約為 81.36 公里。

6. 倘嫌犯看到對向迎面駛來的汽車 MN-23-XX 時，汽車 MO-78-XX 與相撞位置(燈柱 915C03)的距離約 60 米，而假設 MO-78-XX 正以時速 43.2 公里行駛，根據經驗法則，其立即正常減速至停下需時約 2 秒，行駛距離最多 8 至 10 米。

7. 若同一時間 MN-23-XX 做出本案的急停動作，根據現場的最長胎痕 16.6 米的距離判斷，兩車間的距離仍有約 33.4 米，兩車不可能相撞。

8. 此外，就總結報告中估計汽車 MN-23-XX 當時駛入彎度，該彎度較大及下斜位，相信以時速 64.08 公里駛入彎度會導致汽車波 OUT 往對向車道機會很大的假設亦是不完美的，原因是報告中沒有適當考慮 MN-23-XX 的車型及性能。

9. 根據卷宗所載的資料，MN-23-XX 是本田 Integra Type R2，屬雙門跑車的設計，根據經驗法則，對汽車稍有較多知識的人都知道，該類型的車以時速 64.08 公里駛入彎度會導致波 OUT 往對向車道的機會極低。

10. 倘上訴人看見 MN-23-XX 時立即駕駛 MO-78-XX 進入對向行車線閃避，而 MN-23-XX 的最長胎痕只有 16.6 米，即 MN-23-XX 在最後 1 秒多才看到 MO-78-XX 駛入其行車道並急停(以時速 81.36 公里計算，當時 MN-23-XX 的秒速約 22.6 米，加上急停減速，相信由急停至碰撞為時 1 秒多)，這樣的結果邏輯上很不合理。

11. 除非上訴人駕駛 MO-78-XX 由始至終都沒有減速，且在己方行車道上行駛，待到最後 1 秒多才駕駛 MO-78-XX 進入對向行車道閃避，

這樣才解釋到為何 MN-23-XX 的駕駛者在最後 1 秒多才看到 MO-78-XX 並急停。

12. 即使如此，邏輯上仍然不合理，因為根據第 14 頁的意外現場示意圖顯示，MN-23-XX 的全部胎痕是在其正在行駛的行車道內，換句話說，倘上訴人是在最後 1 秒多才駕駛 MO-78-XX 進入對向行車道閃避，即使沒看見 MN-23-XX 已在對向行車道內行駛，最少應該已看到 MN-23-XX 駛回對向行車道的動作，那何需駕駛 MO-78-XX 進入對向行車道閃避？

13. 故此，檢察院認為是未能查明的原因導致上訴人駕駛 MO-78-XX 時分心，MO-78-XX 因此誤駛進入對向行車道而發生意外，這亦可合理解釋為何地面上沒有 MO-78-XX 急停車的痕跡。

14. 因此，並非 B 駕駛 MN-23-XX 逆駛的行為誤導了上訴人，而引致兩車碰撞的意外，至於當時 B 駕駛 MN-23-XX 是否超速亦不是意外的主因。

15. 故原審法院認定本案交通意外的主因是上訴人駕駛時的誤判，及沒有採取安全的救車方法的判斷是客觀及合理的。

16. 很明顯，本案的交通意外是由於上訴人的過失而導致，其結果對被害人的身體完整性造成嚴重傷害。

17. 被上訴的合議庭裁判是對上訴人及被害人的陳述及證人的證言以及其他卷宗內的證據作出合理的邏輯分析後對事實作出認定後，對上訴人適用的刑法規定是有依據及合理的，並不存有審查證據方面的錯誤，亦不存在任何可開釋上訴人的理由。

18. 就上訴人的過失，考慮到被害人 B 當時駕駛 MN-23-XX 超速行駛，被上訴的合議庭裁判裁定上訴人在民事部分須承擔 80% 的責任亦屬合理的範圍。

19. 因此，被上訴的合議庭裁判對上訴人因以直接正犯及既遂的方式觸犯了《刑法典》第 142 條第 3 條款結合第 138 條 d 項、第 3/2007 號法律《道路交通法》第 21 條第 2 款及第 93 條第 2 款及第 3 款(四)項所規定及處罰的 1 項過失嚴重傷害身體完整性罪並判處其 1 年 9 個月徒刑，第 142 條第 3 條款結合第 138 條 c 項、第 3/2007 號法律《道路交通法》第 21 條第 2 款及第 93 條第 2 款及第 3 款(四)項所規定及處罰的 1 項過失嚴重傷害身體完整性罪並判處其 1 年 6 個月徒刑，以及第 142 條第 1 條款結合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 21 條第 2 款及第 93 條第 2 款及第 3 款(四)項所規定及處罰的 1 項過失傷害身體完整性罪並判處其 1 年徒刑，數罪並罰，合共判處其 2 年 9 個月徒刑，暫緩 3 年執行，禁止駕駛 3 年，並須承擔 80% 的民事責任的裁判是合法、有依據、公正及合理的。”

*

(五) F 有限公司針對上訴人/嫌犯 A 的上訴之答覆

F 有限公司針對上訴人/嫌犯 A 的上訴作出答覆，並出了其理據。¹

¹ F 有限公司提出其理據（答覆狀之結論部分）：

De todo o exposto se extraem as seguintes conclusões:

1- O acórdão recorrido não enferma de erro notório na apreciação da prova.

2- Não existe qualquer erro na interpretação do tribunal nem quanto à proporção da culpa nem

quanto ao facto de o tribunal ter considerado errada a actuação de salvamento perpetrada pelo arguido, ora recorrente.

3- Na realidade, o que o recorrente está a colocar em causa é, pura e simplesmente, o princípio da livre apreciação das provas pelo tribunal, a que alude o artigo 114.º do Código de Processo Penal, o que não lhe é permitido.

4- Efectivamente, por mais voltas que o ora recorrente queira dar aos factos, a verdade é que o embate entre as duas viaturas intervenientes neste acidente de viação (MO-78-XX conduzido pelo arguido e MN-23-XX conduzido por B) deu-se na faixa de rodagem pertencente ao veículo MN-23-XX.

5- Ora, o recorrente sabia perfeitamente que a Estrada de Hác Sá por onde seguiam os veículos tem apenas duas faixas de rodagem, cada uma delas em sentidos opostos e, como é óbvio, que nenhum condutor pode entrar na faixa de rodagem da direcção oposta.

6- A actuação normal e a que é esperada de um condutor diligente e ponderado é que este, se se sentir ameaçado ou pense que está numa situação de perigo e irá ser embatido por outro veículo automóvel é PARAR ou ABRANDAR a velocidade do seu veículo MAS E SEMPRE NA SUA PRÓPRIA FAIXA DE RODAGEM.

7- Ou seja, o recorrente ERROU por duas vezes. Errou ao assumir que o veículo MN-23-XX estava a usar a sua própria faixa de rodagem e voltou a errar quando decidiu invadir a faixa de rodagem oposta para tentar evitar o acidente de viação.

8- Dois erros gravíssimos (falta de percepção do sitio por onde o veículo MN-23-XX seguia e incapacidade grave de escolher a solução correcta por forma a evitar um acidente) que causaram este terrível acidente de trânsito e que revelam à sociedade que o recorrente foi o único culpado pelo acidente e que não está, de forma alguma, preparado para continuar a conduzir em Macau.

F 有限公司認為應裁定上訴人/嫌犯 A 的上訴理由不成立，並維持原審法院的判決。

*

(六) F 有限公司針對上訴人 C(第一被害人)及其妻子 D 的上訴之答覆

F 有限公司針對上訴人 C(第一被害人)及其妻子 D 的上訴狀作出答覆，並提出其理據。²

² F 有限公司提出其理據（答覆狀之結論部分）：

De todo o exposto se extraem as seguintes conclusões:

- 1- O acórdão recorrido não enferma de erro notório na apreciação da prova nem erra no montante atribuído a título de danos morais.
- 2- Não existe qualquer erro na interpretação do tribunal nem quanto à proporção da culpa nem quanto ao facto de o tribunal ter considerado errada a actuação de salvamento perpetrada por A.
- 3- Na realidade, o que os recorrentes estão a colocar em causa é, pura e simplesmente, o princípio da livre apreciação das provas pelo tribunal, a que alude o artigo 114.º do Código de Processo Penal, o que não lhes é permitido.
- 4- Efectivamente, por mais voltas que os ora recorrentes queiram dar aos factos, a verdade é que o embate entre as duas viaturas intervenientes neste acidente de viação (MO-78-XX conduzido pelo arguido e MN-23-XX conduzido por B) deu-se na faixa de rodagem pertencente ao veículo MN-23-XX.
- 5- Ora, os recorrentes sabem perfeitamente que a Estrada de Hác Sá por onde seguiam os veículos tem apenas duas faixas de rodagem, cada uma delas em sentidos opostos e, como é óbvio, que

-
- nenhum condutor pode entrar na faixa de rodagem da direcção oposta.
- 6- A actuação normal e a que é esperada de um condutor diligente e ponderado é que este, se sentir ameaçado ou pense que está numa situação de perigo e irá ser embatido por outro veículo automóvel, PARE ou ABRANDE a velocidade do seu veículo MAS E SEMPRE NA SUA PRÓPRIA FAIXA DE RODAGEM.
 - 7- Ou seja, A ERROU por duas vezes. Errou ao assumir que o veículo MN-23-XX estava a usar a sua própria faixa de rodagem e voltou a errar quando decidiu invadir a faixa de rodagem oposta para tentar evitar o acidente de viação.
 - 8- Dois erros gravíssimos (falta de percepção do sitio por onde o veículo MN-23-XX seguia e incapacidade grave de escolher a solução correcta por forma a evitar um acidente) que causaram este terrível acidente de trânsito e que revelam à sociedade que A foi o único culpado pelo acidente e que não está, de forma alguma, preparado para continuar a conduzir em Macau.
 - 9- O recorrente C discorda com o valor atribuído a título de compensação pelos seus danos morais considerando que deveria ter-lhe sido atribuído MOP\$200.000,00 e não MOP\$80.000,00.
 - 10- Ora, não se vislumbra o porquê deste valor e do aumento agora peticionado pois, ao contrário do alegado pelo recorrente, o montante de MOP\$80.000,00, concedido a título de danos morais está perfeitamente correcto e adequado aos danos não patrimoniais por este sofridos uma vez que todos os demais danos foram já ressarcidos através dos outros componentes da indemnização agora atribuída pelo douto Tribunal.
 - 11- Efectivamente, nada nos autos nos faz crer que o recorrente sofreu mais dores ou fez mais tratamentos do que aqueles que são habituais em casos de lesões semelhantes.
 - 12- E, ao contrário do alegado pelo recorrente, o tribunal atentou e ponderou no grau de dores por ele sofridas, na sua condição física e mental, nos tratamentos que realizou após o acidente e na taxa de impacto que o acidente teve na sua vida.
 - 13- Face ao acima exposto a companhia de seguros, ora recorrida, considera que deve ser mantido o

F 有限公司認為應裁定兩名上訴人 C(第二被害人)及其妻子 D 之上訴理由不成立，並維持原審法院的判決。

*

(七) 民事賠償請求人 D 就民事賠償請求人 B (第一被害人) 之上訴之答覆

民事賠償請求人 D (即：被上訴人) 就民事賠償請求人 B (第一被害人) 之上訴作出了答覆，並提出以下理據 (結論部分)：

1. “就委託關係方面，根據原審法院的庭審錄音，C 先後兩次表示與 A 是朋友關係；換言之，A 不是專門或受僱為 C 或 D 駕駛涉案汽車。
2. 事實上，民事聲請人在民事損害賠償請求書第 65 條中，僅結論性地陳述 A 為 D 的司機。但實際上，案中根本沒有任何獲證事實能夠顯示 A 與 C 或 D 之間存在委託關係。同時，也沒有獲證事實顯示 C 或 D 對涉案車輛擁有實際管理，或為本身利益而使用車輛。
3. 相反，已證事實顯示，A 不是 D 的僱員，亦非 D 聘請的司機。D 也沒有命令或指示 A 為其駕駛車牌編號 MO-78-XX 的車輛，前往案發路段。
4. 因此，原審法院才得出本案的情節不符合委託關係，不適用亦不涉及《民法典》第 493 條及第 496 條第 1 款之規定。

valor da indemnização por danos morais arbitrada ao recorrente C.

5. 所以，原審法院這方面的判決沒有任何瑕疵，應予維持。”

*

（八）民事賠償請求人/輔助人 E（即：被上訴人）就嫌犯 A 的上訴之答覆

民事賠償請求人/輔助人 E（即：被上訴人）就嫌犯 A 的上訴作出了答覆，認為應裁定上訴人的上訴理由不成立，並維持原判。（答覆狀詳見卷宗第 1778 頁至第 1786 頁）

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院代表作出檢閱，就嫌犯的刑事上訴提交了法律意見，認為應裁定上訴人提出的上訴理由不成立。（詳見卷宗第 1804 頁至第 1805 頁）

就各上訴人民事事宜的上訴，檢察院基於其沒有訴訟正當性而沒有提交法律意見。

*

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）起訴書之內的獲證事實

1. 2016 年 9 月 18 日凌晨約 2 時 52 分，B（第一被害人）駕駛輕型汽車 MN-23-XX 沿路環黑沙馬路行駛（由竹灣馬路往九澳方

- 向)，並搭載着輔助人 E。
2. 同時，A（嫌犯）駕駛輕型汽車 M0-78-XX（七人車）沿路環黑沙馬路行駛（由九澳往黑沙海灘方向），並搭載着 C（第二被害人）。
 3. 在 MN-23-XX 輕型汽車的前方，J 正駕駛 MP-32-XX 輕型汽車沿竹灣馬路往九澳方向行駛，並搭載著 K。
 4. 期間，B 駕駛 MN-23-XX 輕型汽車超越 MP-32-XX 輕型汽車，隨後返回原行車線。
 5. B 駕駛 MN-23-XX 輕型汽車前行約 443.9 米後，嫌犯駕駛的 M0-78-XX 七人車突然從對線駛進 B 的行車線，結果，兩車車頭猛烈相撞。
 6. 該交通事故直接及必然導致輔助人 E 的腰部骨折、椎骨骨折、左鎖骨骨折、左側多發肋骨骨折、左側氣胸、雙側肺挫傷、胸骨骨折、鼻骨骨折、犁骨骨折、肝挫傷，使其有生命危險，對被害人的身體完整性造成嚴重傷害（見卷宗第 82 頁之臨床法醫學鑑定書，其內容視為在此完全轉錄）。
 7. 該交通事故直接及必然導致第一被害人 B 鼻骨骨折，犁骨骨折，右側第一肋骨骨折，右側脛腓骨干骨折，左側脛腓骨遠端開放性骨折，右肺挫傷，全身多處挫擦傷，共需 18 個月康復，對被害人的身體完整性造成嚴重傷害，使其長期患病（見卷宗第 86 頁、第 374 頁及第 540 頁之臨床法醫學鑑定書，其內容視為在此完全轉錄）。

8. 該交通事故直接及必然導致第二被害人 C 的鼻骨開放性骨折、全身軟組織多處挫擦傷，共需 15 日康復（見卷宗第 84 頁之臨床法醫學鑑定書，其內容視為在此完全轉錄）。
9. 事故發生時，天氣良好，路面乾爽，街燈亮著，交通密度稀疏。
10. 嫌犯明知黑沙馬路由兩側行車道組成，兩行車道的行車方向相反，也知悉在上述情況下駕駛不應隨便駛進另一反方向的行車道，否則容易引致嚴重交通事故，嫌犯顯然沒有遵守該項謹慎駕駛義務，從而造成是次交通事故，並引致輔助人及兩名被害人受傷。
11. 嫌犯在有意識下作出上述行為，並清楚知悉其行為是被法律禁止及處罰。

*

此外，亦證實以下事實：

刑事紀錄證明顯示，嫌犯案發時仍為初犯。於 2019/11/29，因觸犯一項加重毀損罪（案發日為 2018/4/3），被初級法院第 CR1-18-0406-PCC 號卷宗判處 90 日罰金，日金額澳門幣 100 元，罰金總金額澳門幣 9000 元，如不繳付罰金或不以勞動代替，則轉為 60 日徒刑。於 2019/12/19 判決確定。嫌犯已繳納罰金。

*

刑事部份，嫌犯 A 提交了刑事答辯狀（見卷宗第 818-819 頁），當中認定以下已證事實：

- 嫌犯於案發前處於其方向的左車道行車，之後轉向右邊發生碰撞。(卷宗第 14 頁交通意外圖及 260 頁的照片，MO-78-XX 七人車車尾部份仍處於行車線的左邊)

- 現場是一個彎位路段，由輕型車輛 MN-23-XX 轉彎到發生交通意外的地點不足 100 米。

- 輕型車輛 MN-23-XX 於轉彎後，與 MO-78-XX 七人車發生碰撞。

- 於意外後，輕型車輛 MN-23-XX 在現場留有輪胎痕跡(左前胎約 16.60 米，左後胎約 14 米，右前胎約 12 米，右後胎約 9 米)。而嫌犯駕駛的 MO-78-XX 七人車沒有任何輪胎痕跡。

- B 在發生交通意外前曾經有飲酒，酒精含量為 0.101 克/升。

- B 交通意外發生前，約距離交通意外碰撞點 443.9 米之距離前，曾有超越前車的行為。

(二) 民事請求方面的獲證事實

經庭審聽證，除與起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、民事答辯書及其他訴辯書狀中提出的以下事實亦視為得以證明：

輔助人/民事請求人 E 的民事請求狀中(針對 A、D、MO-78-XX 的保險公司即 G 有限公司)及續後追加狀中已獲證明之事實：

1. O Arguido, ora 1.º Demandado, que conduzia o veículo automóvel, da marca Toyota, de Modelo Vellfire 2.4 Z-G EDITION 2WD A/T, com matrícula n.º MO-78-XX, propriedade de D (D), ora 2.ª Demandada (Doc. n.º 1)

2. A ora 3.^a Demandada, G, é a seguradora por conta de quem corre o risco decorrente da circulação do referido veículo ligeiro, por efeitos do contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, titulado pela apólice n.º MTV-16-012952E0/R1 R.

3. Devido àquele acidente de viação, a Ofendida sofreu as lesões corporais, tendo vomitado sangue e foi imediatamente e no local do sinistro, transportada por ambulância para o Hospital Kiang Wu onde foi submetida a exame e tratamentos.

4. Diagnosticada pelo médico, verifica-se ter havido fracturas lombar vertebral, fractura na clavícula esquerda, fracturas múltiplas de costelas no lado esquerdo, pneumotórax esquerdo, contusão pulmonar bilateral, fractura no esterno, fractura no osso nasal, fractura no vómer e contusão no fígado, conforme os relatórios e atestados médicos emitidos pelo Hospital Kiang Wu de fls. 201 a 213 e o relatório da perícia médica de fls. 82, que aqui se dão por integralmente reproduzidos.

5. No hospital, a Ofendida teve de se submeter, pelo menos, a duas operações cirúrgicas (na vértebra, clavícula e nariz), além de outros tratamentos médicos, cfr. atestado médico de fls. 213, relatório da perícia médica de fls. 82, e relatório emitido pelo Hospital Kiang Wu em resposta ao Corpo de Polícia de Segurança Pública de fls. 371 a 372 que aqui se dão por integralmente reproduzidos.

6. Segundo o diagnóstico do médico do Hospital Kiang Wu, apurou-se que o embate provocou directamente à Ofendida as lesões descritas no artigo 4.º.

7. Conforme a perícia médica efectuada no dia 1 de Novembro de 2016, as lesões da ofendida correspondiam às provocadas por acidente de viação, e neste

momento de apresentação do pedido cível, a Ofendida continuava a sujeitar-se a tratamentos e, futuramente, voltará a submeter-se à(s) operação(ões) hospitalar(es), com vista a remover os fixadores internos da vértebra e da clavícula esquerda (*cf.* relatório a fls. 82).

8. Nessa mesma perícia médica, declarou-se que as lesões **puseram em risco a vida da Ofendida**, constituindo, assim, ofensa grave à integridade física da mesma (*cf.* relatório a fls. 82).

9. Após o acidente de viação, embora tenha sido submetida a duas operações cirúrgicas e aos tratamentos hospitalares, a Ofendida tem-se mantido constantemente doente, sofrendo dores na coluna vertebral e na clavícula esquerda, perturbando e afectando a sua capacidade de trabalho.

10. A Ofendida nunca recuperou o estado de saúde normal que tinha antes do acidente.

11. A Ofendida não pode ficar de pé ou sentada com mais de 30 (trinta) minutos, senão sente muito cansaço e dores na coluna vertebral.

12. Na véspera de dia de chuva, sente-se dores na coluna vertebral e na clavícula esquerda, especialmente nas partes do corpo onde foi operada.

13. Desde o dia 18 de Setembro de 2016 até à presente data, tem estado sujeita a tratamentos médicos, necessitando de assistência médica e de fisioterapia conforme os atestados médicos emitidos pelo Hospital Kiang Wu e as respectivas facturas de despesas de fls. 213 e 216 a 240 que aqui se dão por integralmente reproduzidos.

14. Na sequência do acidente, e em resultado do mesmo, a Ofendida foi transportada para o Hospital Kiang Wu, onde recebeu tratamentos hospitalares e operações cirúrgicas.

Além do hospital acima referido, a Ofendida tem recorrido ao tratamento junto de outras clínicas ou hospital, cujas despesas ascendem ao montante global de **MOP261.203,60** (duzentas e sessenta e uma mil, duzentas e três patacas e sessenta avos), conforme as facturas de fls. 221 a 240.

15. Tendo em conta que a Ofendida comprou seguro de vida e de saúde junto da companhia de seguro "*L International Limited*", parte de despesas médicas respeitantes ao internamento hospitalar foi assumida por aquela seguradora, concretamente a quantia de HKD160.348,62 equivalente a **MOP165.158,08** – conforme cópia dos documentos e cheques emitidos pela "*L International Limited*" de fls. 241 a 242 que aqui se dão por integralmente reproduzidos.

16. Deduzindo aquela quantia paga pela referida companhia de seguro, deve a Ofendida ser indemnizada no valor de **MOP96.045,52** (noventa e seis mil e quarenta e cinco patacas e cinquenta e dois avos), a título de danos patrimoniais, devido às despesas médicas por si efectuadas.

17. A Ofendida trabalha para o Colégio de XXX, auferindo a partir de Setembro de 2016 mensalmente **MOP22.700,00** (vinte e duas mil e setecentas patacas), conforme notas de abonos e descontos emitidas pela entidade patronal de fls. 244 a 246 que aqui se dão aqui se dão por integralmente reproduzidas.

18. Em consequência do acidente, e em virtude das lesões sofridas, a Ofendida

não pôde exercer a sua actividade profissional desde a data do acidente (18-09-2016) até ao dia 1 de Janeiro de 2017, inclusivé, num período de 105 (cento e cinco dias) – *cf.* os atestados médicos de fls. 213 e 216 a 220.

19. A Ofendida deixou de receber os seus rendimentos, entre 1 de Outubro de 2016 e 1 de Janeiro de 2017, o que perfaz um prejuízo total de **MOP68.856,60** (sessenta e oito mil, oitocentas e cinquenta e seis patacas e sessenta avos), indemnizável a título de lucros cessantes.

20. Desde a data do acidente, a Ofendida tem passado por vários estágios de ansiedade e sofrimento, motivado pelas diferentes situações em que se encontra a cada momento.

21. Nos momentos imediatos ao acidente, a Ofendida experimentou elevado sofrimento físico, e uma grande ansiedade relacionada com o seu estado de saúde.

22. Logo no dia do acidente, quando saiu do Veículo MN-23-XX, a Ofendida vomitou muito sangue, o que lhe causou receio de que tivesse uma lesão interna que lhe ia provocar a morte imediata, facto que agravou a ansiedade e sofrimento na ocasião.

23. Apesar de ter sobrevivido ao acidente, as lesões causadas pelo mesmo, nomeadamente fracturas lombar² vertebral, fractura na clavícula esquerda, fracturas múltiplas de costelas no lado esquerdo, pneumotórax esquerdo, contusão pulmonar bilateral, fractura no esterno, fractura no osso nasal, fractura no vómer e contusão no fígado, provocaram à Ofendida perigo para a vida, conforme os relatórios e atestados médicos de fls. 201 a 213, relatório da perícia médica de fls. 82,

e relatório emitido pelo Hospital Kiang Wu em resposta ao Corpo de Polícia de Segurança Pública de fls. 371 a 372.

24. Depois do acidente, a Ofendida foi transportada para o Hospital Kiang Wu, onde permaneceu 30 (trinta) dias para receber tratamentos médicos, e foi submetida, pelo menos, a duas operações cirúrgicas, conforme o atestado médico de fls. 213.

25. Tendo em conta a gravidade das lesões causadas, a Ofendida teve que ser observada e tratada na Unidade de Cuidado Intensivo (**ICU**), nos primeiros dois dias após o internamento (atestado médico de fls.213), durante os quais esteve consciente e com medo constante de não sobreviver.

26. Quando lhe foi comunicada a necessidade de cirurgia, a Ofendida sentiu angústia e aflição relativamente às consequências que este acidente traria para a sua actividade profissional e vida futura, para além da preocupação inerente a qualquer cirurgia.

27. Quanto à operação realizada no nariz, a Ofendida não só preocupada com a saúde, mas também com imenso pavor de estar desfigurada, porque para uma jovem com 31 (trinta e um) anos de idade, a beleza é também um factor que tem grande peso a nível psicológico da ora Ofendida, o que afecta a sua vida em sociedade.

28. Nos dias anteriores àquelas duas cirurgias a que foi submetida no Hospital Kiang Wu, nos posteriores, e durante toda a sua recuperação, a Ofendida sentiu medo, ânsia e insegurança de não recuperar completamente, de ficar com lesões

permanentes, ficar desempregada e/ou ficar desfigurada.

29. Durante todo este período, a Ofendida sentiu-se pesarosa, diminuída e deprimida, com dores físicas decorrentes das lesões sofridas, e com grande frustração por não poder realizar as tarefas básicas do dia-a-dia, como fazer compras, fazer limpeza, cozinhar, alimentar-se, fazer necessidades fisiológicas sozinha, tomar banho, ou tratar da sua roupa, dependendo de ajuda da mãe e da irmã.

30. Até à data de apresentação do pedido cível, a Ofendida ainda não foi capaz de viver um dia a dia estável, experimentando todos estes sentimentos e preocupações sucessivamente.

31. Antes do acidente, a Ofendida era uma pessoa activa e alegre, e praticava desporto, nomeadamente conviver com os amigos ao fim de semana, viajar, jogar basquetebol e fazer "jogging".

32. Mas depois do incidente, a saúde da Ofendida não lhe permite a fazer o exercício desportivo acima referido, raramente se vê sorriso na cara dela e escusa-se de conviver com os amigos, permanecendo isolada na casa.

33. Devido ao receio, preocupação, angústia e trauma oriundo daquele acidente, a Ofendida recorreu à ajuda de psiquiatra que diagnosticou que a mesma sofre de "Acute Stress Disorder", conforme o relatório médico de fls. 243 que aqui se dá por integralmente reproduzido.

(1ª ampliação) a fls.823 a 825

Em 13/08/2018, a Ofendida recebeu as operações na vértebra e na clavícula,

com vista a remover os fixadores internos da vértebra e da clavícula no Hospital Kiang Wu e posterior o tratamento de fisioterapia na 培康物理治療中心, em 22/09/2018, respeitante (**Doc. n.º 11 e Doc. n.º 12, a fls. 836 a 837**).

E a ofendida pagou as despesas médicas efectuadas entre 06/08/2018 e 25/10/2018, no valor global de MOP55.620,00, que resultam de operação de remoção de fixadores internos da vértebra e da clavícula, de fisioterapia e de consulta e tratamento médicos da Ofendida.

Tendo em conta que a Ofendida comprou seguro de vida e de saúde junto da companhia de seguro "*L International Limited*", parte de despesas médicas respeitantes ao **internamento hospitalar** pela operação de remoção de fixadores internos foi assumida por aquela seguradora, concretamente a quantia de HKD45.847,42 equivalente a **MOP47.222,84 (Doc. n.º 10 a fls. 833 a 835)**.

Deduzindo aquela quantia paga pela referida companhia de seguro, deve a Ofendida ser indemnizada no valor de **MOP8.397,16**, devido às despesas médicas por si efectuadas.

(2ª ampliação) a fls.1189 a 1192

Na sequência da perícia médica realizada em 24 de Setembro de 2019, foi determinado que a Demandante sofre de uma desvalorização de 20,1% (vinte vírgula um por cento) de incapacidade permanente parcial (a "**IPP**"), de acordo com o relatório da perícia médica (臨床法醫學鑒定書) a fls.1155, que aqui se dá por integralmente reproduzido.

Nesse mesmo relatório, indica-se também que se deixaram uma **cicatriz**,

com 10 cm de comprimento, na zona da clavícula esquerda (Docs. 1 a 3), e **outro** com 12 cm de comprimento na parte da cintura (costas) (Docs. 4 a 8). Além dessas duas cicatrizes, deixaram também uma **cicatriz** no joelho do pé direito (Docs. 9 a 12) e **outra** no nariz (Docs. 13 e 14). **(conforme a fls.1193 a 1206)**

A cicatriz deixada na zona da clavícula esquerda, que tem 10 cm de comprimento, outro na cintura (costas), que tem 12 cm de comprimento, e o terceiro no joelho do pé direito, não permitem à Demandante usar roupas que mostram essas cicatrizes, que a mesma sente-se envergonhada.

Nesse mesmo relatório de perícia médica, foi determinado pelo perito que a Demandante sofreu 120 (**cento e vinte**) dias de incapacidade temporária absoluta (sendo 15 dias para a operação de remoção de fixadores internos), necessitando de 245 (**duzentos e quarenta e cinco**) dias para convalescença.

(3ª ampliação) a fls.1244 a 1245

Nos dias 30/10/2019 e 5/11/2019, a ofendida pagou as despesas médicas no valor global de **MOP5.605,00**, que resultam de **fisioterapia** e de consulta médica, a fls.1246 a 1247.

(4ª ampliação) a fls.1359 a 1360

Nos dias 15/01/2020, 27/03/2020 e 3/04/2020, a ofendida pagou as despesas médicas no valor global de **MOP7.465,00**, que resultam de tratamentos de **fisioterapia** e de consulta e exame médico a fls. 1361 a 1363.

(5ª ampliação) a fls.1374

No dia 17/06/2020, a ofendida pagou as despesas médicas no valor global de

MOP2.250,00, que resultam de fisioterapia a fls.1375.

*

民事請求人 B 的民事請求狀中(針對 MO-78-XX 的保險公司即 G 有限公司、A、D)、續後追加狀中已獲證明之事實：

- 在發生交通事故後的一刻，第一受害人 B 感到身體痛楚，全身動彈不得。

- 第一受害人在等待救援期間曾有醒來，曾有暈眩。

- 消防員到場救援時，由於車輛嚴重損毀，消防員需要動用重型工具剪開車身，馬上將第一受害人救出來。

- 第一受害人隨即被到場的救護車送往鏡湖醫院急症室及深切治療部接受治療。

- 碰撞行為直接及必然導致第一被害人 B 鼻骨骨折，犁骨骨折，右側第一肋骨骨折，右側腔排骨干骨折，左側經排骨遠端開放性骨折，右肺挫傷，全身多處挫擦傷，共需 18 個月康復，對被害人的身體完整性造成嚴重傷害，使其長期患病(參見卷宗法醫鑒定報告，在此視為完全轉錄)。

- 第一受害人自碰撞後，仍常有頭部疼痛、右側胸壁及雙腳疼痛、難入睡(需要進食助眠藥)、發惡夢(入睡不久便會被惡夢嚇醒)、行樓梯時乏力、不能做劇烈運動、不能久站及久行、不能隨意用力等後遺症，尤其在天氣驟變、下雨及冬寒時，痛楚更加厲害。

- 碰撞亦對第一受害人在生活及工作上，帶來極負面的改變。

- 碰撞後，第一受害人住院三個月期間需全日臥床等待多處的斷

骨復合及器官康復。

- 出院後的十五個月裡，需繼續坐輪椅直至能使用拐杖協助緩慢走路，且需接受物理康復治療。

- 第一受害人在該十八個月的期間裡，生活起居需人照料及無法工作。

- 第一受害人在碰撞前，其在公司有辦公室及有帶領6人的隊伍。

- 第一受害人由於長時期不能如常上班工作，在康復及復職後，其職位亦由「分區經理」降為「助理分區經理」，且失去了房間及失去了隊伍。

- 第一受害人入行經過近10年的努力，達到公司所定的目標及要求，才能升至「分區經理」。

- 該碰撞導致第一受害人在工作上失去了用了多年時間建立的地位，一切需要從頭來過，為此，第一受害人感到失望及沮喪，且因其意志消沉。

醫療費用方面，於交通事故發生後，第一受害人便立即被送往澳門鏡湖醫院接受治療。

- 第一受害人在澳門鏡湖醫院治療所涉及之醫療費用合共澳門幣666,184.00元，當中澳門幣665,284.00元由其所購買的L保險支付，剩澳門幣900.00元沒有支付。（參見文件1-10，見第593至602頁）

- 第一受害人在香港養和醫院治療所涉及之醫療費用合共港幣115,883.00元（折合澳門幣152,386.00元，參見文件11-14），因保單終止而被L保險拒付（參見文件15）。參見第603至608頁。

第一受害人在科大醫院、博醫堂治療所涉及之醫療費用合共澳門幣 1,600.00 元（參見文件 16—17 參見，第 609 至 610 頁）。

第一受害人購買的食療費用合共澳門幣 3,118.60 元（參見文件 18—19，第 611 至 612 頁）。

第一受害人因行動不便而購買的拐杖及油壓橈費用合共澳門幣 810.00 元（醫藥器材參見文件 20—21，第 613 至 614 頁）。

第一受害人因需要到香港就醫的交通費用合共港幣 1,787.00 元（折合澳門幣 1,899.00 元）和澳門幣 600.00 元（交通費參見文件 22—23，第 615 至 616 頁）。

第一受害人因救治時被剪毀的褲子費用為澳門幣 4,800.00 元（衣服費參見文件 24，第 617 頁）。

該碰撞導致第一受害人所駕駛之 MN-23-XX 車輛嚴重損毀至報廢。（車輛的費用參見卷宗資料）

該 MN-23-XX 車輛屬第一受害人的朋友 M 所有（參見卷宗資料），屬經典及收藏款式。

M 於 2016 年 3 月上旬以澳門幣 60,000.00 元購入該車輛及隨後透過 XXX Ltd. 以澳門幣 223,250.00 元進行大修及翻新。（參見文件 26，第 618 至 620 頁）

鑒於 MN-23-XX 車輛嚴重損毀至報廢，第一受害人已向 M 支付澳門幣 283,250.00 元的賠償。（參見文件 25，第 618 頁）

第一受害人亦為車輛支付了澳門幣 6,600.00 元的拖車及倉租費用。（拖車及倉租的費用金參見文件 27，第 621 頁）

第一受害人從事保險工作。在碰撞前 2 年（2014 及 2015 年），第一受害人的平均年入澳門幣 759,218.00 元，即平均月入澳門幣 63,268.00 元。（收入的喪失參見文件 28，第 622 頁）

在碰撞發生，從失去了職銜、隊伍及達 18 月未能如常工作，2016 及 2017 年平均年入降至澳門幣 485,195.00 元，即平均月入澳門幣 40,433.00 元。

2018 年頭 5 個月的收入亦僅為澳門幣 197,323.95 元，即平均月入澳門幣 39,464.80 元。

第一受害人於 2018 年的總收入為澳門幣 428,120.10 元，即 2018 年平均月入澳門幣 35,676.68 元。（參見文件 3，第 1236-1237 頁）

（追加）

第一受害人於 2019 年 10 月 31 日到鏡湖醫院進行覆診，覆診費用為澳門幣 670.00 元。（參見文件 1，第 1232 頁）

該次覆診中，第一受害人得悉需要進行手術取出雙下肢骨折的固定片。有關住院及手術的費用被評定為澳門幣 60,000.00 元。（參見文件 2，第 1233-1235 頁）

第一受害人因上述手術而需住院約 14 天。

第一受害人在住院及康復的期間無法工作。

第一受害人於 2019 年 1 月至 9 月的總收入為澳門幣 221,539.73 元 2019 年平均月入澳門幣 24,615.53 元。（參見文件 4，第 1238-1239 頁）

第一受害人因第二次住院及康復將喪失澳門幣 11,487.24 元的收

入 (224,615.53/30 日 x14 日)。

鏡湖醫院亦評定第一受害人的傷殘率為 11% (參見文件 5, 第 1240 頁)。

*

民事請求人 C 及 D 的民事請求狀(針對 MN-23-XX 保險公司即 F 有限公司)中已獲證明之事實:

2016 年 09 月 18 日凌晨約 2 時 52 分, B 駕駛輕型汽車 MN-23-XX 沿路環黑沙馬路行駛, 方向由竹灣馬路往九澳高頂圓形地, 並搭載著 E。

在 B 駕駛輕型汽車 MN-23-XX 行車方向的前方, 有 J 正駕駛 MP-32-XX 輕型汽車, 並搭載著 K 及 N。

同時, A 駕駛輕型汽車 MO-78-XX (七人車) 沿路環黑沙馬路行駛, 方向由九澳高頂圓形地往竹灣馬路, 並搭載著 C (以下簡稱“第一民事請求人”), 準備駛往黑沙海灘。

案發前不久, B 駕駛輕型汽車 MN-23-XX 超越 J 駕駛輕型汽車 MP-32-XX, 在超車期間, 輕型汽車 MN-23-XX 越過到對向行車道。

當 B 駕駛輕型汽車 MN-23-XX 駛近案發路段時, 現場是一個彎位路段, 從 MN-23-XX 轉彎到發生交通意外的地點不足 100 米。

當時, B 至少以 64.08Km/h 的速度駛入涉案最後一個彎位, 產生了“波 OUT”現象(有短暫越過火線行駛)。

嫌犯 A 因看到了上述情況, 誤判為 MN-23-XX 佔用了其本人駕駛的輕型汽車 MO-78-XX (七人車) 所使用的行車道, 為避免兩車發生碰撞,

嫌犯將其駕駛的 M0-78-XX (七人車) 駛到對向行車道。

由於嫌犯駕駛的 M0-78-XX 七人車突然從對左線駛進右線 (即 B 的行車線)，結果兩車車頭猛烈相撞。

從案發路段現場留下汽車煞車的輪胎痕跡來看，B 駕駛的輕型車輛 MN-23-XX 當時的車速最低至少有 64.08Km/h。

在案發路段，B 駕駛的輕型汽車 MN-23-XX 在現場留下汽車煞車的輪胎痕跡，左前胎痕約 16.60 米，左後胎痕約 14 米，右前胎痕約 12 米，右後胎痕約 9 米。而嫌犯的 M0-78-XX 七人車在現場沒有留下輪胎痕跡。

事故發生後，B 錄得酒精液含量為 0.101 克/升。

*

民事方面，按照卷宗資料顯示，輕型汽車 MN-23-XX 的車主為 M (參見卷宗第 24 頁內之民事責任保險卡)。

在案發時輕型汽車 MN-23-XX 的駕駛者是 B，M 較早前已將該車輛交予 B 使用，B 是車輛實際管理人。

自 2015 年 08 月 28 日起，A 駕駛輕型汽車 M0-78-XX (七人車) 的車主為 D。

民事請求人 C 與民事請求人 D 於 2006 年 11 月 01 日在澳門民事登記局締結婚姻，婚姻財產制度為取得共同財產制 (附件 2，其內容在此視為完全轉錄)。輕型汽車 M0-78-XX (七人車) 為第一民事請求人與第二民事請求人的夫妻共同財產。

而是次交通事故造成輕型汽車 M0-78-XX (七人車) 嚴重損毀如下

(詳見卷宗 37 頁車輛檢查表、第 58-61 頁失事車輛損毀專業鑑定報告。

為著維修之需要，第二民事請求人將輕型汽車 M0-78-XX(七人車)交由中高公證行進行汽車檢驗及作出一份索償報告，有關費用為 MOP\$1,200.00 (其內容在此被視為全部轉錄，附件 3，第 783 頁)。

上述報告指出輕型汽車 M0-78-XX(七人車)受嚴重損毀，有關的維修費用評估為超過 MOP\$500,000.00 (其內容在此被視為全部轉錄附件 4，第 784 頁)。

在交通意外發生前，第一民事請求人 C 的年齡為 37 歲，身體健康，活動能力不受任何限制。

第一民事請求人 C 被猛烈撞擊導致身體受損，被送至鏡湖醫院急診部救治時，全身多處(鼻樑，右小腿)皮膚表淺擦傷，局部輕度瘀腫疼痛，活動時明顯，少量流血(參見卷宗第 83 頁及第 350 頁，其內容在此視為完成轉錄)。

經鏡湖醫院檢查後，診斷第一民事請求人：1) 鼻骨骨折；2) 面部及全身多處多處挫擦傷；3) 右足挫傷 (參見卷宗第 83 頁及第 350 頁，內容在此視為完成轉錄)。

第一民事請求人須接受清創縫合及藥物治療，後於 2016 年 09 月 19 日至 2016 年 09 月 26 日期間多次門診覆診，予傷口拆線(參見卷宗第 83 頁及第 350 頁，其內容在此視為完成轉錄)。

根據第一民事聲請人的臨床法醫學鑑定書，診斷其鼻骨開放性骨折，全身軟組織多處挫擦傷，共需 15 日康復(以其主診醫生判定之康復期為準)，對其身體的完整性造成普通傷害 (參閱卷宗第 80 頁臨床

法醫學鑑定書，其內容在此視為完成轉錄）。

案發時，B 駕駛的輕型汽車 MN-23-XX 與 A 駕駛的輕型汽車 MO-78-XX(七人車)與在前者原來使用的行車道內發生迎面相撞，令坐在輕型汽車 MO-78-XX(七人車)的第一民事請求人感到恐懼以致事後未能入睡，精神上承受很大的煎熬。

每當第一民事請求人的傷口接受清創縫合、換藥包紮以及拆線時，均感到異常疼痛。

尤其，第一民事請求人鼻骨遭受骨折，除了承受劇烈痛楚外，亦非常擔心即使康復後仍會影響其外觀形象，令第一民事請求人感到沮喪及情緒低落。

第一民事請求人需要於 2016 年 09 月 19 日至 2016 年 09 月 26 日期間多次到門診覆診，為其日常生活及工作帶來不便。

是次交通事故對第一民事請求人造成痛楚及焦慮，困擾其日常生活習慣與心理情緒。

*

G 有限公司 (MO-78-XX 的承保保險公司) 針對輔助人/民事請求人 E 提交的民事答辯狀(已證事實)：

- A Demandada aceita e reconhece que a responsabilidade civil pelos danos provocados pelo veículo **MO-78-XX**, de que é proprietária **D** e condutor aquando da ocorrência do acidente dos autos **A**, se encontrava para si transferida nos precisos termos da apólice nº **CIM/MTV/2016/012952/E0/R1 R**, que ora se junta sob designação de documento nº 1 – **DOC. 1**

- 餘下事實僅為答辯人對交通意外的發生提出爭執事實，以及對輔助人/民事請求人 E 提出的民事賠償請求提出爭執事實，依法無需證明。

*

G 有限公司 (MO-78-XX 的承保保險公司) 針對民事請求人 B 提交的民事答辯狀 (已證事實) :

- A Demandada aceita e reconhece que a responsabilidade civil pelos danos provocados pelo veículo MO-78-XX, de que é proprietária D e condutor aquando da ocorrência do acidente dos autos A, se encontrava para si transferida nos precisos termos da apólice nº CIM/MTV/2016/012952/E0/R1 R, que ora se junta sob designação de documento nº 1 – DOC. 1.

- 餘下事實僅為答辯人對交通意外的發生提出爭執事實，以及對民事請求人 B 提出的民事賠償請求提出爭執事實，依法無需證明。

*

F 有限公司 (MN-23-XX 的承保保險公司) 針對民事請求人 C 及 D 提交的民事答辯狀 (已證事實) :

- A R., ora contestante, aceita que, na data do acidente, a responsabilidade cível perante terceiros, emergente da circulação do veículo automóvel de matrícula MN-23-XX, havia sido transferida para a R., por M, através do contrato de seguro titulado pela apólice nº00124409, do ramo automóvel. (cfr. doc. nº 1)

- 餘下事實僅為答辯人對民事請求人 C 及 D 提出的民事賠償請求提出爭執事實，以及為對交通意外的發生提出爭執事實，依法無需證

明。

*

民事被請求人 D 針對 B 的民事請求狀，以及續後的追加請求，分別提出了答辯狀和反對追加的答覆（參見卷宗第 674 至 678 背頁，及續後頁數）（已證事實）：

- 被告 A 不是被告 D 的僱員，亦非被告 D 聘請的司機。
- 被告 D 也沒有命令或指示被告 A 為其駕駛車牌編號 MO-78-XX 的車輛，前往案發路段。

*

民事被請求人 D 針對 E 的民事請求狀，以及續後的追加的請求，分別提出了答辯狀和反對追加的答覆（參見卷宗第 679 至 682 背頁，及續後頁數）（已證事實）：

- 民事被請求人 D 提出的，僅因車主是否需負上因車輛本身之風險而產生的損害賠償責任的法律見解，依法無需證明。

*

輔助人/民事請求人 E 針對民事被請求人 D 及民事被請求人 F 有限公司提交的民事反駁狀 (RÉPLICA)（已證事實）：

- Aquando da ocorrência de acidente, o 1.º Demandado conduziu do veículo MO-78-XX, transportava o Sr. (C), levando-o para a PrL de Hac Sá.
- E o veículo MO-78-XX se encontra registado em nome da 2.ª Demandada, casado com (C), no regime da comunhão de adquiridos (cfr. certidão de registo de casamento de fls. 782), este trata-se de um bem comum do casal, tendo em conta que

aquele veículo foi adquirido (ano 2015) após o casamento (ano 2006).

- No dia do acidente de aviação, encontravam-se na posse do 1.º Demandado todos os documentos relacionados com o veículo MO-78-XX, nomeadamente Livrete, Apólice de Seguros e Título de Registo de Propriedade que foram exibidos pelo 1.º Demandado à autoridade policial (fls. 20).

*

民事被請求人D的辯護人針對輔助人/民事請求人E提交的民事反駁狀(RÉPLICA)而提交的再答辯(TRÉPLICA)(已證事實):

- 民事被請求人A針對民事請求人E提出的民事反駁狀(RÉPLICA)的受理性及主參加請求的法律見解, 依法無需證明。

*

嫌犯/民事被請求人A的辯護人針對輔助人/民事請求人E提交的民事反駁狀(RÉPLICA)而提交的再答辯(TRÉPLICA)(已證事實):

- 民事被請求人A針對民事請求人E提出的民事反駁狀(RÉPLICA)的受理性及主參加請求的法律見解, 依法無需證明。

(三) 未證事實

本案刑事部份, 本案起訴書不存在與獲證事實不相符合的未證事實。

本案刑事部份, 嫌犯A提交了刑事答辯狀, 當中凡與刑事答辯狀中已獲證明之事實不相符的事實, 皆視為未獲證明之事實。

*

未證事實 (民事部份)

1. 民事請求人/輔助人 E 的民事請求狀及續後追加請求中未能認定的事實:

- 當中凡與民事請求狀、續後追加狀中已獲證明之事實不相符的其他事實、法律事實、或屬與訴訟標的並無關聯的事實，皆視為未能證明之事實。

2. 民事請求人 B 的民事請求狀及續後追加請求中未能認定的事實:

- 當中凡與民事請求狀、續後追加狀中已獲證明之事實不相符的其他事實、法律事實、或屬與訴訟標的並無關聯的事實，皆視為未能證明之事實。

3. 民事請求人 C 及 D 的民事請求狀中未能認定的事實:

- 當中凡與民事請求狀中已獲證明事實不相符之其他事實、法律事實、或屬與訴訟標的並無關聯的事實，均視為未證事實。

4. G 有限公司 (M0-78-XX 的承保保險公司) 針對輔助人/民事請求人 E 提交的民事答辯狀 (未證事實):

- 當中凡與民事答辯狀中已獲證明事實不相符之其他事實、法律事實、或屬與訴訟標的並無關聯的事實，均視為未證事實。

5. G 有限公司 (M0-78-XX 的承保保險公司) 針對民事請求人 B 提交的民事答辯狀 (未證事實):

- 當中凡與民事答辯狀中已獲證明事實不相符之其他事實、法律事實、或屬與訴訟標的並無關聯的事實，均視為未證事實。

6. F 有限公司 (MN-23-XX 的承保保險公司) 所提交的民事答辯狀所載

的未證事實：

- 當中凡與民事答辯狀中已獲證明事實不相符之其他事實、法律事實、或屬與訴訟標的並無關聯的事實，均視為未證事實。

7. 民事被請求人 D 針對 B 的民事請求狀，以及續後的追加請求，分別提出了答辯狀和反對追加的答覆(未證事實)：

- 當中凡與民事答辯狀、反對追加狀中已獲證明事實不相符之其他事實、法律事實、或屬與訴訟標的並無關聯的事實，均視為未證事實。

8. 民事被請求人 D 針對 E 的民事請求狀，以及續後的追加的請求，分別提出了答辯狀和反對追加的答覆(未證事實)：

- 當中凡與民事答辯狀、反對追加狀中已獲證明事實不相符之其他事實、法律事實、或屬與訴訟標的並無關聯的事實，均視為未證事實。

9. 輔助人/民事請求人 E 針對民事被請求人 D、F 有限公司提交了民事反駁狀(RÉPLICA)中的未證事實：

- Não foi por acaso que o 1.º Demandado conduziu o veículo, mas sim devidamente autorizado e solicitado pela 2.ª Demandada.

10. 民事被請求人 D 針對輔助人/民事請求人 E 提交的民事反駁狀(RÉPLICA)的所提交的再答辯狀(TRÉPLICA)(未證事實)：

- 當中所載的事實，僅因車主是否需負上因車輛本身之風險而產生的損害賠償責任的法律見解，依法無需證明。

11. 嫌犯/民事被請求人 A 的辯護人針對輔助人/民事請求人 E 提交的

民事反駁狀 (RÉPLICA) 的所提交的再答辯狀 (TRÉPLICA) (未證實):

- 民事被請求人 A 針對民事請求人 E 提出的民事反駁狀 (RÉPLICA) 的受理性及主參加請求的法律見解，依法無需證明。

三、法律方面

嫌犯 A 的上訴涉及的問題為：

刑事事宜上訴

- 審查證據有明顯錯誤

民事事宜上訴

- 交通意外過錯分配

第一受害人 B 的上訴涉及的問題為：

民事事宜上訴

- 審查證據有明顯錯誤（針對交通意外發生之經過）
- 交通意外過錯分配
- 車輛所有人的賠償責任

第二受害人 C 及其妻子 D 之上訴

民事事宜上訴

- 非財產損害賠償金
- 交通意外過錯分配

*

1. 審查證據有明顯錯誤

嫌犯 A 認為，原審法院在認定獲證事實方面，尤其是獲證事實第 5 點、第 9 點及第 10 點方面的認定，以及未有認定上訴人提交的答辯狀第 15 條至第 21 條中關於 B 駕駛 MN-23-XX 車輛越過火線的事實為獲證，存有審查證據方面有明顯錯誤之瑕疵。

第一受害人 B 認為，其車輛只是偏向右邊的實線，並無越過實線也沒有產生“波 OUT”，原審法院存有審查證據方面有明顯錯誤之瑕疵。

*

根據《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項規定，上訴得以審查證據方面明顯有錯誤之瑕疵為依據，只要有關瑕疵係單純出自卷宗所載之資料，或出自該等資料再結合一般經驗法則者。

終審法院於 2001 年 3 月 16 日在第 16/2000 號刑事上訴案合議庭裁判中指出：“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。”

換言之，審查證據方面明顯有錯誤，是指法院在審查證據並認定事實時，明顯有違經驗法則和常理，或明顯違反法定證據價值法則，或明顯違反職業準則。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。

根據《刑事訴訟法典》第 114 條規定，除非法律另有規定，法官

根據自由心證原則，按一般經驗法則和常理來評價各種被審查和調查證據之證明力，以及認定獲證或不獲證明的事實。

誠然，訴訟當事人出於不同的立場、經驗，對於涉案事實會作出各自不同的價值判斷。但是，上訴人不能以其個人對證據之評價強加於審判法院，更不能要求審判法院必須作出與其個人價值判斷相一致的心證。

*

被上訴裁判對證據和事實作出以下分析和判斷

(四) 事實之分析判斷

庭審聽證時，依法宣讀了嫌犯 A 在刑事起訴法庭內所作之聲明，承認大部份被指控之事實。嫌犯聲稱於案發時(2016年9月18日凌晨2時54分)駕駛一輛七人車 MO-78-XX，沿路環黑沙馬路行駛(由九澳往黑沙海灘方向)，並搭載着 C (第二被害人)。當駛至意外發生地點(路環黑沙馬路近燈柱 915C03)時看見一輛汽車(MN-23-XX)逆駛、高速、迎面駛至其所行的車道，其見狀立即轉到對向車道作出閃避，但卻不料該 MN-23-XX 汽車急剎後轉回自己行駛的車道，引致兩車迎面相撞。嫌犯補充表示，當時其車速是 35-40 公里/小時，但表示對方車輛的車速很快，已超越前車，並超逾實線時與嫌犯的七人車迎面相撞。嫌犯再補充表示，他在事發後從現場人士口中聽聞 MN-23-XX 曾有超越前車 MP-32-XX。嫌犯表示案發前，他一直由九澳高頂圓形地往黑沙馬路、前往竹灣馬路方向行駛，當時一直在左車道行車，只是駛至案發地點時，見到有 MN-23-XX 之車頭燈從嫌犯的左邊車道迎頭駛至，

接著，嫌犯為了閃避對方，嫌犯察覺到左邊為山邊，所以自然反應下將車軌轉向右邊(即 MN-23-XX 之主車道)作出閃避，當時 MN-23-XX 車道在嫌犯的左車道，為逆駛方向，突然 MN-23-XX 轉軌返回自己的主車道，就形成了是次兩車嚴重碰撞及乘客受傷。嫌犯表示 MN-23-XX 車輛當時車速極快迎頭而至，嫌犯來不及響按及打燈示意。嫌犯表示他是在 2008 年在內地取得駕駛執照，並在 2014 年以內地駕照在香港內獲得香港駕駛證，而他是持香港駕駛證以便在澳門駕駛，他對澳門的路線亦很熟悉，在澳門駕駛時會遵守右軌行車，而在內地駕駛時會左軌行車。

庭審聽證時，聽取了第一被害人 B 講述案件之發生始末及經過，證人稱於案發當晚駕駛輕型汽車 MN-23-XX，並搭載着輔助人 E，沿路環黑沙馬路行駛（由竹灣馬路往九澳方向）。被害人憶述，案發當晚他和輔助人一同遊車河，其車速也只是 50km/h。在途中，其曾經在 915A09 及 915A10 兩支燈柱位置超車(超越 MP-32-XX)而稍為越過火線行駛，超車以後已返回原線行駛，並無逆駛，而且超車位置與發生碰撞的位置相距很遠。然而，當他超車後、再經山體轉彎位駛入鷺環海天度假酒店附近區域時，其目睹一輛由嫌犯 A 所駕駛的 MO-78-XX 輕型汽車，在其行車線上逆駛及高速駛至，其第一時間立即煞車，但仍被對方車輛猛烈碰撞。隨後，第一被害人已昏迷不醒。第一被害人表示由目睹對方車輛，煞車，踩煞車制，直至碰撞約有 2 至 3 秒時間，而從超車至被撞時的速度仍為 50km/h。最後，第一被害人表示於駕車前曾有飲用含酒精飲料，但很少、很少(後來檢測為 0.01g/l)。

庭審聽證時，聽取了第二被害人 C 講述了案件之發生經過，該被害人表示七人車 MO-78-XX 的所有人是其太太 D。於案發當晚該車輛是由其朋友(即嫌犯 A)所駕駛，而他本人坐在中排左邊坐位。當七人車駛至案發地點(路環黑沙馬路近燈柱 915C03)時，從車頭擋風玻璃看到一輛輕型車輛(MN-23-XX)在他們行駛中的行車線逆駛、高速、迎面駛至，但未幾又立即折返自身車道，但此情況下影響了嫌犯的判斷，嫌犯當時應該是為了避開該 MN-23-XX，就轉軌並駛向旁線，結果在此情況下相撞。第二被害人稱於意外前肯定有見到對方 MN-23-XX 車輛，至少見到它時也有 7 至 8 秒(或七至八個車位空間的距離)，MN-23-XX 的車速亦比他們的七人車為高，肯定超過 60km/h。另外，第二被害人認為，意外的發生是電光火石，故沒能與嫌犯說話，但倘若換作自己駕車，其會慢車或停車，可能救車方法會與嫌犯的做法不同(嫌犯可能為了避免駛入山坑，故以轉軌及將車駛至旁線以避開對方車輛逆駛、迎面及高速駛至)。第二被害人堅稱嫌犯從無逆駛，一直按著自己車道行駛，只是因為避開突如其來的意外，才目睹嫌犯有轉軌及將車從左車道駛至右車道，以操作救車。

庭審聽證時，證人 J(MP-32-XX 司機)就本案之事實發生經過作出陳述。證人稱當晚其有駕駛 MP-32-XX 的車輛，也曾被一輛 MN-23-XX 的車輛所超車，其本人當時的車速約為 50KM/H，他是在被超車後，有目睹 MN-23-XX 已返回其本身車道，只是後來該 MN-23-XX 轉彎以後(因被山體遮蓋視線)就失去了該車輛的影蹤，而且，在證人也轉彎之後，再次發現該車輛的影蹤，但意外已經發生了，而其本人的車輛與該車

輛相隔 2 個車位，證人立即煞車停下來。證人表示由於其視線曾被那山體所遮蓋，未能目睹意外是如何發生。

庭審聽證時，證人 **K**(MP-32-XX 乘客)就本案之事實發生經過作出陳述。證人表示於案發時坐在 MP-32-XX 的副駕駛座。其朋友當時駕駛 MP-32-XX 的車輛，曾被一輛 MN-23-XX 的車輛所超車，其朋友當時的車速約為 60KM/H，其本人也目睹了 MN-23-XX 在超了他朋友以後，已返回自身車道，只是後來該 MN-23-XX 轉彎以後(因被山體遮蓋視線)就失去了該車輛的影蹤，在他們車輛也轉彎之後，該車輛已發生了交通意外。

庭審聽證時，證人 **N**(MP-32-XX 乘客之妻子)就本案之事實發生經過作出陳述。證人表示於案發時坐在 MP-32-XX 的車輛的後面車廂，只知悉丈夫的車輛曾被一輛 MN-23-XX 的車輛所超車。證人表示不知道也沒目睹該 MN-23-XX 如何發生交通意外。

庭審聽證時，證人/輔助人 **E** 就本案之事實發生經過作出陳述。輔助人表示於案發時坐在由 **B** 所駕駛的 MN-23-XX 汽車副駕駛座上，當時二人是在晚飯後遊車河。於經過案發路段時(即近燈柱 915C03)時看到一輛白色七人車從前方彎位高速駕駛，及逆駛迎面而至，因為她見到對方車輛的車頭燈光向他們直射而來。**B** 見狀立即急剎，由他煞車至碰撞，約經過 3 秒，即煞車剎了 3 秒，但兩車仍然發生碰撞。證人稱 **B** 一直在走自己的行車線，沒有越線行駛。於意外發生後，她抬頭時前面一片黑，兩車已貼在一起。事後已非常不適，對事件沒有留意。

庭審聽證時，證人 **O**(鏡湖醫院醫生/輔助人 **E** 之證人)，講述了輔

助人於意外發生後的受傷、診斷及醫治情況。醫生表示曾為輔助人先後做了二次手術(接骨和拆釘)，二次情況理想。現時骨折情況已癒合，但因曾壓扁過，難以回覆以前的高度。另稱有後遺症，如腰背痛、膊頭痛等，痛症可能會隨著時間而減輕，現時約有 20%IPP。詳見第 1154-1155、1188 及 1136 頁報告。

庭審聽證時，證人 P(仁伯爵綜合醫院精神科醫生/輔助人 E 之證人)，於意外發生後的受傷、診斷及醫治情況。醫生表示，輔助人於交通意外後患上創傷後壓力症候群，短時間內出現回憶、噩夢、嚴重焦慮、回想起創傷事件等狀況。經藥物治療及心理輔導以後(1 年至 1 年半)，輔助人的症狀減輕。醫生表示，輔助人的心理狀態難以恢復交通意外之前，但持續接受治療會有好轉或改善。

庭審聽證時，證人 Q(輔助人 E 之母親)，講述了 E 之家人、工作狀況，意外後她的家庭成員之情緒、生活變化。證人講述，其是在意外發生後至翌天，才能在醫院探望女兒。女兒身體多處受傷，曾入住 ICU 及醫院長達一個月。另稱女兒接受了二次手術(接骨和拆釘)，後來出院後返家中休息，卧床休養了近二個月。另外意外後女兒的精神受到很大的刺激，需要看醫生及服藥治療。

庭審聽證時，證人 R(輔助人 E 之朋友)，講述了 E 之家人、工作狀況，意外後她的情緒、生活變化。證人講述，她曾到醫院探望 E，她的身體多處受傷。據知她住院一個月，在家也卧床休養了近二個月。證人表示，E 向她訴說很擔心將來的身體和生活。意外後她的精神受到很大的刺激，需要看醫生及服藥治療。

庭審聽證時，證人 S(被害人 B 之太太)，講述了 B 之家人、工作狀況，意外後他的家庭成員之情緒、生活變化。證人稱她是在交通意外發生後才知悉丈夫出了車禍，並前往醫院探望丈夫，丈夫在 ICU 及醫院內接受了治療。另稱丈夫出院後須留在家中休息，休息了長達 18 個月。另表示丈夫因為意外受傷後長時間沒上班，致使其工作崗位下降，收入也下降。

庭審聽證時，證人 T(被害人 B 之同事)，講述了 B 之工作狀況。稱 B 於意外發生前為分區經理，後來因為意外受傷後長時間沒上班，致使其工作崗位下降，收入也下降了。現時他返回公司上班也恢復不了原來的工作崗位。

庭審聽證時，證人 U(被害人 B 之同事)，講述了 B 之工作狀況。稱 B 於意外發生前為分區經理，後來因為意外受傷後長時間沒上班，致使其工作崗位下降，收入也下降了。現時他返回公司上班也恢復不了原來的工作崗位。稱過往 B 年薪可達 100 萬，現時他的團隊散了，工作能力也大不如前。

庭審聽證時，證人 V(被害人 B 之朋友)，講述了 B 之意外後的情緒、生活變化。稱 B 於意外發生後，心情變得低落，沒有以前對生活和工作的狂熱，亦沒有了以前的衝勁。

庭審聽證時，證人 M(被害人 B 之朋友)，講述了 B 之意外後的情緒、生活變化。另稱他是 MN-23-XX 的車主，他當天把車輛借給 B 使用，另稱他是以 5 萬元澳門幣購買回來，但他把整架車輛翻新，花費了 24 萬港幣翻新零件。另稱因為交通意外後整架車輛已經損毀，於是

B 給他賠償了港幣 283,250 元。(見第 618-619 頁)。

庭審聽證時，證人 W(被害人 C 之證人)，講述了 C 在意外後的情緒、生活變化。其稱 C 是其朋支，涉案七人車的車主是 D，據他所知，該七人車的維修價為 50 萬元，當時車主買入它的时候也是約 50 萬元。後來車主決定不維修了，事後其不知悉該車輛如何處置。

審判聽證時，聽取了治安警察局警員 X(109901)、Y(266131)、H、I(196961)、Z(242131)之證言，其講述案件發生經過及所參與調查措施：

警員 X(109901)稱接報後有到過案發現場進行調查，並記錄了現場交通意外留下的數據。另證人講述了其本人對交通意外如何發生的看法，亦講述了交通意外現場登記資料(第14-18頁、第42-26頁)、第4頁之交圖草圖、第259-262頁、第321頁之圖示內容。

警員 Y(266131)稱接報後有到過案發現場進行調查，並記錄了現場交通意外留下的數據。另證人講述了其本人對交通意外如何發生的看法，亦講述了交通意外現場登記資料(第14-18頁、第42-26頁)、第4頁之交圖草圖、第259-262頁、第321頁之圖示內容。

警員 H 稱，卷宗第 1494 頁措施 2)中，當時汽車 MN-23-XX 由最後鏡頭柱 P-C1003(即鏡頭 C1002)至汽車 MN-23-XX 駛離前方下斜坡彎位路段速度為 64.08 公里/小時。警員表示，由圖 15 至圖 19，所得時間：02:53:06 至 02:53:11 時間，汽車 MN-23-XX 用了 5 秒駛離彎位(雖然律師質疑，鏡頭可能因傾斜掛在燈柱，可能攝有影像可能比現實有所慢，應比 5 秒多一點。但警員認為差距時間不會太多，估計 1 秒

之內)。//另外，警員表示，警方曾以 50KM/H 駛入涉案最後一個彎位，有發現“波 OUT”³現象，有短暫騎實線行駛，當時也為了安全起見，警方是有偷位入彎位，沒有太貼近山邊入彎行駛。警方也曾在此 50KM/H 速度煞車，因有足夠距離和適當速度，故沒有留下煞車痕。警方認為，若車輛以 50KM/H 以上更高速度駛入涉案最後一個彎位，應會越線行駛。另外，警員表示，本次意外發生原因是 MN-23-XX 司機以較高速度駛入涉案最後一個彎位，產生了波 OUT (有短暫越過火線行駛)，汽車 MN-23-XX 的上述舉措，導致對頭車(MO-78-XX)發生錯覺，以為對方逆駛而至，故七人車司機將車輛轉線以避免意外，但不料 MN-23-XX 在波 OUT 後已返回自己行車道，最終二車在同一行車道上互相碰撞。//警員表示，錄影片段中有發現曾有四部電單車先後在 MN-23-XX 駛入涉案最後一個彎位前出現(錄影中顯示相隔 106 秒)，當時也沒有與七人車 MO-78-XX 相撞，可佐證於意外前七人車 MO-78-XX 並無逆駛或排除逆駛可能性，即使該司機為內地人，駕駛習慣與澳門人不一樣。//經律師糾正，警員澄清在第 1501 頁圖十五的文字注解出現了筆誤(上述四輛電單車駛過鏡頭至 MN-23-XX 駛入鏡頭的相差時間應為 106 秒而非 43 秒)，但律師卻質疑既然相差 1 分鐘 46 秒而不是 43 秒，那麼便不能排除電單車根本無與 MO-78-XX 相遇。法官表示，既然沒有錄影拍攝意外如何發生或最後入彎路段的路況如何，那麼各人持不同見解也不出為奇。//關於 MO-78-XX 的車速(除了 A 之證言外)，警方曾以 50KM/H 作出模擬行駛，結果也符合相關速度

³波 OUT，意指賽車時的術語，指車輛在轉彎的時候，因高速入彎，向心力會慢慢將車輛由內彎拋向外彎。

範圍。警員表示，於實際情況中 MN-23-XX 的車速會比警方估計的 (64.08KM/H) 為高，但因為不具備完整錄影片段，難以準確無誤地認定相關的速度。//警員表示，如果其本人是七人車司機，他不會採取嫌疑人的作法，而是將車輛慢駛或甚至停下來，以避免意外之發生。

至於本案爭議的 18 米(或更精準的 16.60 米)煞車左前胎的胎痕(在案發路段，B 駕駛的輕型車輛 MN-23-XX 在現場留有輪胎痕跡，左前輪胎約 16.60 米、左後輪胎約 14.70 米、右前輪胎約 8.7 米及右後輪胎約 6 米)，警方認為是高速煞車造成。但警方無法做出本案中爭議的 16.60 米右前胎的煞車胎痕，因不可能模擬這麼高的速度行駛最後路段及煞車，始終這具危險性。警方只是依據錄影證據，保守估計 MN-23-XX 司機當時是以 64.08KM/H 車速行駛，但他個人認為，這樣 16.60 米左前胎的煞車胎痕可能要 80KM/H 才能造成。卷宗第 1524 至 1528 頁的航拍報告內，警方表示可排除七人車逆駛可能性。//另外，就兩車司機能否於意外前看見對方一事，警方表示，倘若 MN-23-XX 司機有“波 OUT”，七人車司機看到對方車輛的機會，會比 MN-23-XX 司機沒“波 OUT”的情況大一點。//另外，警方表示，在深晚時份雙方車輛有開車頭燈，燈光會比車身更早被對方司機看到。

警員 I(196961)稱負責駕駛模擬(MN-23-XX)，車輛為 MAZDA，前段時間警員說駕駛七人車，後段時間澄清是以 MAZDA 作模擬駕駛。證人表示駕車行駛的整個路段中，皆是以 50KM/H 行駛，並在駛入路段的二個彎位時，曾出現過二次“波 OUT”(但警員強調在最後涉案的彎位，“波 OUT”是自然而然造成)。從 MN-23-XX 司機的視線範圍，因

是下山走勢，其視線範圍比較有限，不易看清對頭車輛的來勢。MO-78-XX七人車司機在上山，但因也是上山彎位，他的視線也是受限。警員估計，雙方也是在碰撞點附近範圍才能看到對方。//警員在模擬時認為，這樣18米左前胎的煞車胎痕可能要80KM/H才能造成，但因太過高速，沒有作出嘗試。警員在模擬時也曾試過，在近其方向的二個雪糕筒之間的首個(已見到對方來車)，其本人仍處於“波OUT”及返回自己的線行駛，但警員沒有急剎也沒造成煞車痕。//警員不能排除兩個可能性之發生，究竟B何時見到、如何見到、或有否見到對方車輛才將原已“波OUT”車輛駛回原位，抑或B一直在自己行車線上行駛，從無“波OUT”，只因對方車輛因不明原因而逆駛，被B發現不得不急剎而產生此16.60米右前胎的煞車胎痕。

警員Z(242131)稱負責駕駛模擬(MO-78-XX)，車輛為七人車。警員表示無法肯定，是七人車先駛來意外點？還是B先駛來意外點？因為兩者的答案不同，可能會引致很不同的後果。另警員在模擬時，幾乎在綠色車位的範圍才能看到MAZDA車輛之來勢。但警員也不排除燈光、聲音(這些先到的因素)可能造成干擾七人車司機的判斷(即七人車司機可能發生錯覺，誤以為對方MN-23-XX司機逆駛而至，故七人車司機將車輛轉線以避免意外，但不料MN-23-XX司機在“波OUT”完後返回自己行車道行駛，最終二車在同一行車道上互相碰撞)。

書證：卷宗內所有文件書證(包括控方、辯方各自提交)，以及案件重組、現場勘察、模擬駕駛、航拍模擬駕駛等措施所獲得的錄影、截圖。

為此，庭審認定事實，由法庭根據經驗法則，對嫌犯所作之聲明、被害人之證言及各證人證言、和卷宗內的檔證明，其中包括涉案汽車的驗車報告、各被害人的多份醫療檢驗報告、多份臨床法醫學鑑定書及補充鑑定書等證據進行邏輯分析並加以認定，獲證事實證據充分，足以認定。

*

從上述書證來分析，特別值得提出以下觀點：

卷宗第4頁的交通意外報告書及第260頁圖片所見，嫌犯A駕駛的MO-78-XX車身絕大部分停在逆線位置，即相反行車線位置。而B的車輛則停在其所行使的車道。

嫌犯A駕駛的MO-78-XX沒有在現場留有輪胎痕跡。而B駕駛的輕型汽車MN-23-XX在現場留有輪胎痕跡，左前輪胎約16.60米、左後輪胎約14.70米、右前輪胎約8.7米及右後輪胎約6米，相關的痕跡均在其所行使的車道上(即向九澳方向的行車道)。

根據卷宗第320頁治安警察局所作的報告及續後數頁的相片，事發前，B駕駛的輕型汽車MN-23-XX曾在915A10及915A09兩支燈柱位置超車(超越J駕駛的MP-32-XX)而稍為越過火線行駛，超車以後已返回原線行駛。B超車位置與發生碰撞的位置相距443.9米。

本案中，有律師意見質疑，卷宗第4頁交通意外圖顯示，整條煞車痕應只有16.60米(起點應計至前車煞車位至最遠一點)，而非18米。MO-78-XX的車頭是整個車頭損毀，可見MO-78-XX於碰撞時已在另一行車道行駛(狀態顯示為逆駛)。另外，卷宗證據不足認定MN-23-XX有

超速情況，況且警方的計算資料有錯。律師認為，不排除嫌犯的駕駛習慣或大意而逆駛，屬於完全的嫌犯的過錯而造成意外。

另有律師意見質疑，從卷宗各個鏡頭顯示，B沒有逆駛，至意外發生地點(因沒有鏡頭，未能反映真實片段)，雖然有警員表示B有“波OUT”情況，但律師質疑這只是14米煞車痕，由於煞車點至撞擊點為貼近山邊，可以證明“波OUT”不可能出現在煞車的緊接前夕。律師認為，不排除嫌犯一直在逆駛，屬於嫌犯的過錯。律師認為不應以摩擦痕跡去認定B的車速。

保險公司律師意見提到，意外是由MN-23-XX造成，但MO-78-XX有競合過錯之嫌，至少存有責任的分配。能予證實MO-78-XX，他在自己行車線順駛，七人車不是逆駛，但七人車為避免“意外”才越火線行駛。MN-23-XX存有違法超速，估計至少超過64KM/H(事實上16.60米的煞車痕也能證明B的車速很高)，曾有鏡頭拍攝MN-23-XX有二次在駛入彎位均有“波OUT”或越火線的影像。

另一保險公司律師意見也認為，MO-78-XX應負上大部份責任。另外，嫌犯的行為是不安全的，其大可煞車，而不是過火線去避開迎頭車輛。

辯護人意見認為，除了16.60米的煞車痕，二車相撞後造成的損害，是很大的撞擊力，仍反映MN-23-XX的速度尚未完全剎下，即使不考慮該車輛在剎車時留下的力度，MN-23-XX的車輛倘沒有障礙物下，仍會繼續延伸，可見速度極高。警方曾估計，造成這個剎車痕的車輛速度至少要80KM/H…。另外，因為這是山路，嫌犯是因為避開

MN-23-XX的“波OUT”、超速才這樣做，他的行為是即時反應，另外MN-23-XX為改裝車，駕駛者有少量酒精殘餘，於行駛過程中有明顯超速的痕跡，足以佐證警方報告的可信性。

本合議庭作出以下分析：

從各人的聲明來看，MO-78-XX一方與MN-23-XX一方各執一詞，均表示交通事故是因對方的過錯所引致。各人意見載於上述陳述。

綜合卷宗現存所有證據，尤其是交通意外報告書、第321頁事發路段的圖表顯示，交通意外的事發地點為一條多彎的路段、事發位置對嫌犯A駕駛MO-78-XX來說為一轉彎的位置，對於B亦然。因為B駕駛MN-23-XX時也是經山體轉彎位，才駛入交通意外的路段。

於嫌犯的聲明中可見，於意外發生前，嫌犯駕駛MO-78-XX是處於左車道行車，之後因目睹B超車、逆駛、高速迎面駛至，為避開與對方相撞，嫌犯必須將車輛轉向右邊，最終二車發生碰撞。於意外發生後，嫌犯A駕駛的MO-78-XX車身絕大部分停在逆線位置，但沒有留下輪胎的痕跡。

誠然，嫌犯之聲明並不反映事實的全部。我們先看，**第一、B是否在嫌犯面前超車？**根據證據顯示，於意外發生前不久，B駕駛輕型汽車MN-23-XX曾超車，但於超車後已返回車行道繼續行駛。更重要的是，**B超車位置與發生碰撞的位置相距443.9米**，這可佐證嫌犯是不可能親眼目睹B該次的超車操作。**第二、B有否逆駛？**證據顯示，在意外發生後，B駕駛的輕型汽車MN-23-XX在現場留有輪胎痕跡，左前輪胎痕約16.60米、左後輪胎痕約14.70米、右前輪胎痕約8.7米及右後輪胎

痕約6米，相關的痕跡均在向九澳方向的行車道上，這些可佐證B於意外發生前是沒有逆駛。**第三、於意外前，嫌犯A是否一直逆駛？**根據錄影片段顯示，發現曾有四部電單車先後在MN-23-XX駛入涉案最後一個彎位前出現(錄影中顯示相隔106秒)，當時也沒有與七人車MO-78-XX相撞，可佐證於意外前七人車MO-78-XX並無逆駛或排除逆駛可能性。

第四、那麼意外是由誰造成的？正如刑事起訴法庭法官的意見，證人J、K及N沒有目睹案發經過，但三人均提及B駕駛的MN-23-XX輕型汽車在事發前曾超越J所駕駛的輕型汽車MP-32-XX，且速度較高。證據顯示，在案發路段，B駕駛的輕型車輛MN-23-XX在現場留有輪胎痕跡(左前輪胎痕約16.60米、左後輪胎痕約14.70米、右前輪胎痕約8.7米及右後輪胎痕約6米)，警方認為，**依據錄影證據，保守估計MN-23-XX司機當時至少以64.08KM/H車速行駛，但不排除以更高速度作煞車才造成上述造成胎痕。**

另外，因為涉案交通意外的路段是山路，就兩車司機能否於意外前看見對方一事，警方表示，倘若MN-23-XX司機有“波OUT”，七人車司機看到對方車輛的機會，會比MN-23-XX司機沒“波OUT”的情況大一點。在深晚時份雙方車輛有開車頭燈，燈光會比車身更早被對方司機看到。

另外，警方分析，本次意外發生原因是MN-23-XX司機以較高速度駛入涉案最後一個彎位，產生了“波OUT”(有短暫越過火線行駛)，MN-23-XX的上述舉措導致對頭車(MO-78-XX)發生錯覺，以為對方逆

駛而至，故嫌犯將車輛轉線以避免與對方車輛發生碰撞，但不料MN-23-XX在波OUT後已返回自己行車道，最終二車在同一行車道上互相碰撞。

若B於駕駛MN-23-XX時，是以較高速度駛入涉案最後一個彎位，產生了“波OUT”（有短暫越過火線行駛），即使這個“波OUT”不是最主要的原因，但“波OUT”曾留下的燈光、高速下行駛下引發的噪音，汽車MN-23-XX的上述舉措，導致對方司機嫌犯A(MO-78-XX)發生錯覺，誤以為對方逆駛而至，故嫌犯A將七人車轉線(從左車道轉向右車道)以避免意外，但不料B駕駛MN-23-XX在“波OUT”後已返回自己行車道，最終二車在同一行車道上發生互相碰撞，造成本次交通意外。

綜合而言，本合議庭可以認定，嫌犯是因為錯誤以為MN-23-XX逆駛、高速迎面駛至才作出救車行為，嫌犯的行為是即時反應，但不是緊急避險，或多或少該危險是嫌犯誤判而來，而並非真實存在。即使真實存在嫌犯的誤判畫面，嫌犯的救車操作仍是不當的，雖然他解釋是為了避免駛入山坑，故以轉軸及將車駛至旁線以避開對方逆駛、迎面及高速駛至的車輛。但警方意見及生活經驗告訴人們，倘遇到了上述情況，較正確的救車方法，應是駕駛者慢車、煞車或將車停下來，這樣至少不會做成新的危險。

至於B方面，涉案交通意外的路段是山路，警方亦曾模擬B自述以50KM/H的速度、行駛意外路段，也曾以50KM/H駛入涉案最後一個彎位，有發現“波OUT”現象，有短暫騎著實線行駛，當時也為了安全起見，警方是有偷位入彎位，沒有太貼近山邊入彎行駛。警方也曾在此

50KM/H速度煞車，因有足夠距離和適當速度，故沒有留下煞車痕。警方認為，若車輛以50KM/H以上更高速度駛入涉案最後一個彎位，應會越線行駛。

對此之下，**B駕駛MN-23-XX**時曾在碰撞前有煞車，煞車痕最長的一條更是16.60米長，整條煞車痕是在其行車線上，可見**B**煞車時其車輛是在自己的行車道內。警方報告指出，**B駕駛MN-23-XX存有超速，違反了《道路交法》第98條之規定**，按照警方的計算至少超過64.08KM/H(上指16.60米的煞車痕也能佐證**B**於意外前車速很高)，再者，曾有鏡頭拍攝MN-23-XX有二次在駛入彎位均有“波OUT”或短暫超越火線的影像，**這亦可佐證B駕駛MN-23-XX存有短暫超越火線行駛的操作行為，違反了《道路交法》第100條之規定**。其他客觀證據也有著這樣的反映，**B**體內有少量酒精殘餘物，於行駛過程中，**B**曾有過明顯超速的痕跡、也有短暫超越火線行駛，這等足以佐證警方報告的分析正確性及可信性。

本合議庭認為，考慮到**B**的輕型車輛MN-23-XX在現場留下的胎痕，但嫌犯的車輛沒有任何輪胎痕跡，輕型車輛MN-23-XX在轉彎後一百米不足的地方留有上述最長的16.07米的輪胎痕跡，結合警方評估的MN-23-XX的車速至少以64.08KM/H行駛，本合議庭認為，在高速情況下轉彎，足以令本身的車輛產生了“波OUT”，短暫越過火線行駛。

本合議庭亦認為，嫌犯是誤判了危險性，**嫌犯的上述行為，最終導致自己的車輛逆駛在對方的行車道上，兩車才在此情況下相碰，因此，交通意外的成因是由嫌犯引致，嫌犯的行為與交通意外之發生存**

有恰當的因果關係。至於B方面，雖然未能認定是MN-23-XX駕駛者B的行為直接及必然地導致本次交通意外發生的主因，但也造成了部份誘因，間接地影響了嫌犯本次駕駛操作。

為此，本合議庭認為，嫌犯A與民事請求人B屬於競合過錯責任，根據過錯責任之比例原則，分析案中民事請求人B和嫌犯A的具體過錯程度，適宜訂定有關過錯比例為，嫌犯A應對交通意外的損害承擔80%過錯責任；而民事請求人B則對交通意外的損害承擔20%過錯責任。

*

綜觀嫌犯A的理據和第一受害人B的理據，可以說，兩名上訴人基於相同的理據而得出與原審法院不同的判斷。

兩名上訴人質疑原審法院的主要理由為：根據交通意外發生之間、距交通意外現場百米外地點的現場監控錄影估算出B駕駛的車輛的速度為64.08Km/h，該計算不準確；警方基於安全原因以50Km/h速度以及輕微偷位方式作出的模擬駕駛措施顯示B駕駛的車輛在彎位出現“波OUT”情況，不能反應真實的車速；警員證人憑經驗認為16.6米的煞車胎痕可能要80Km/h的車速，嫌犯A認為應採納警員的判斷，而第一受害人B則認為煞車胎痕受各種因素影響不能憑煞車胎痕認定其車速至少有64.08Km/h，且沒有證據顯示其車輛出現“波OUT”的狀況。

就有關的證據，原審法院均作出客觀和批判的分析，分析了有關證據，亦注意到其他因素對有關計算、測試的結果造成的影響，結合其他卷宗的資料，依照經驗法則、常識和邏輯認定第一受害人B駕駛

的車輛的車速至少有 64.08km/h，而沒有按嫌犯所主張的採納警員認為車速可能要 80km/h 的經驗判斷，同時，認定第一受害人轉彎時出現“波 OUT”情況，並沒有嫌犯 A 所指的違反疑點利益歸於被告的原則，也沒有第一受害人 B 所指的欠缺依據和錯誤的情況。

嫌犯A還認為，當其看到對方車輛入彎位及逆行狀況（“波OUT”）時，僅有4秒多的反應時間給上訴人作出選擇，且對方車輛十分響鬧，令其他駕駛者不安，在無法得知對方車輛是繼續逆行還是返回應駛的行車線，上訴人在電光石火之間作出判斷，而原審法院以結果反推認定上訴人作出誤判，是一個邏輯上的結果論的謬誤。

根據被上訴判決，原審法院分析了所有證據，認定B駕駛的車輛在轉彎時發生“波OUT”狀況，嫌犯A見到B的車燈時誤以為有關車輛逆行，從而在作出避讓時錯誤地駛入逆行線，原審法院並不存在因為B返回其自己的行車線的結果而倒推嫌犯A誤判的情況，事實上，嫌犯A作為熟悉澳門道路的駕駛者，知悉涉案路段彎位多，有些彎位長且彎度大，而車輛出現“波OUT”的情況並不罕見，B的駕駛並非導致上訴人完全沒有能力作出正確的判斷。因此，我們認為被上訴裁判並不存在嫌犯A所指出的邏輯錯誤。

事實上，有關兩名上訴人所提出的理據均是重申其等在原審的聽證審判中所提出的問題和立場，原審法院在被上訴判決中均已一一作出了詳盡分析和細緻說明。

原審法院經客觀、綜合、全面及批判分析了卷宗所得之證據，包括嫌犯所作之聲明、被害人B的聲明、各證人的證言、涉案汽車的驗車

報告、案件重組、現場勘察、模擬駕駛、航拍模擬駕駛等措施所獲得的報告、錄影、截圖，等等，並且詳細說明了法院所形成之心證，完全沒有違反一般經驗法則、證據價值法則、職業準則，也無違反存疑從無的原則。

因此，上訴人嫌犯 A 及上訴人第一受害人 B 的上訴理據均不成立。

*

2. 交通意外過錯分配

嫌犯 A 認為第一被害人 B 應負擔全部的過錯責任，如認為嫌犯存在過錯，其本人只應負 10% 的過錯責任。

第一被害人 B 認為嫌犯 A 應負全部的過錯責任，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。

第二被害人 C 及其妻子 D 認為第一被害人 B 應負全部的過錯責任。

*

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）。

*

根據案件之已證事實，可見：第一被害人 B 在駕駛時接近下坡且轉彎的地段，儘管該路段訂有最高車速限制，其仍應該減慢車速（《道路交通法》第 32 條第 1 款），第一被害人 B 沒有予以特別減慢速度，令車輛出現“波 OUT”情況，部分車身越過火線進入對向行車線。嫌

犯方面，嫌犯熟悉澳門道路，知道事發路段的特點，其並非絕對不能預判對向車輛在轉彎時即使車速不高亦有可能出現“波 OUT”的情況，夜間對向轉彎車輛的車燈會造成對向車輛逆行的錯覺，嫌犯錯誤地判斷對方車輛逆行，在作出避讓時，亦錯誤地駛入逆行線避讓。對比第一被害人 B 和嫌犯 A 的駕駛，可見兩人的駕駛行為均存在違規情況，對交通意外的發生均起到作用。第一被害人首先出現不遵守車速規定的違規駕駛行為，導致其車輛因“波 OUT”而部分車身越過火線，加之在轉彎處其車燈給對方車輛帶來的錯覺，且給予嫌犯反應的時間很短，在一定程度上導致了嫌犯的誤判；而嫌犯在誤判之後，未能選擇正確的閃避操作，錯誤地駛入逆向行車線，其車輛與同時回到其本身行車線的第一被害人的車輛相撞。這樣，嫌犯的過錯責任應僅略高於第一被害人 B，故此，第一被害人 B 應負 40%過錯責任，嫌犯 A 應負 60%過錯責任。

基於此，裁定第一被害人 B 的上訴不成立，而嫌犯 A 認和第二被害人 C 及其妻子 D 的上訴部分成立，改判：嫌犯負 60%的過錯責任，第一被害人 B 負 40%的過錯責任。

*

3. 上訴人 C 的精神損害賠償

第二受害人 C 在其上訴中提出原審法院認定的第二受害人 C 的非財產損害賠償金過低。

根據已審理查明之事實：

- 在交通意外發生前，第二受害人 C 的年齡為 37 歲，身體健康，

活動能力不受任何限制；

- 碰撞導致第二受害人C全身多處(鼻樑 右小腿)皮膚表淺擦傷，局部輕度瘀腫疼痛，活動時明顯，少量流血(參見卷宗第 83 頁及第 350 頁，其內容在此視為完成轉錄)；

- 經鏡湖醫院檢查後，診斷第二受害人 C：1) 鼻骨骨折 2) 面部及全身多處多處挫擦傷 3) 右足挫傷 (參見卷宗第 83 頁及第 350 頁，其內容在此視為完成轉錄)；

- 第二受害人 C 須接受清創縫合及藥物治療，後於 2016 年 09 月 19 日至 2016 年 09 月 26 日期間多次門診覆診，予傷口拆線(參見卷宗第 83 頁及第 350 頁，其內容在此視為完成轉錄)；

- 根據第二受害人 C 的臨床法醫學鑑定書，診斷其鼻骨開放性骨折，全身軟組織多處挫擦傷，共需 15 日康復(以其主診醫生判定之康復期為準)，對其身體的完整性造成普通傷害 (參閱卷宗第 80 頁臨床法醫學鑑定書，其內容在此視為完成轉錄)；

- 每當第二受害人 C 的傷口接受清創縫合、換藥包紮以及拆線時，均感到異常疼痛；

- 第二受害人 C 鼻骨遭受骨折，除了承受劇烈痛楚外，亦非常擔心即使康復後仍會影響其外觀形象，令第一民事請求人感到沮喪及情緒低落；

- 第二受害人 C 需要於 2016 年 09 月 19 日至 2016 年 09 月 26 日期間多次到門診覆診，為其日常生活及工作帶來不便。

- 是次交通事故對第二受害人 C 造成痛楚及焦慮，困擾其日常生

活習慣與心理情緒。晚間時常失眠，精神上承受很大的煎熬。

- 第二受害人 C 不存在傷殘率。

原審法院根據上述損害事實，依照《民法典》第 489 條規定之衡平原則，並參考本地區之司法判例，訂定第二受害人 C 可得之非財產賠償為澳門幣 80,000.00 元，符合衡平原則，並無過低、失衡，上訴法院無介入更判之依據。

*

4. 車輛所有人的賠償責任

上訴人/第一被害人 B 認為原審法院有關 MO-78-XX 車主 D 和嫌犯 A 之間不存在委託關係的決定存在錯誤解釋及適用法律的瑕疵。

上訴人指出，有關車輛的車主是第二受害人 C 的妻子 D 名下，C 承認車輛是在車主 D 的同意下使用，即 C 與 D 之間是存在委託關係。而 C 亦承認是他委託 A (嫌犯/民事賠償被請求人) 代為駕駛車輛，其所作出的行為等同由 C 作出。因此，根據《民法典》第 493 條第 1 款及第 490 條，作為委託的民事賠償被請求人 D 理應承擔風險責任及負上連帶支付的責任。

關於這一問題，原審法院在被上訴判決中指出：

根據《民法典》第 493 條第 1 款的規定，只要受託人負有賠償義務，那麼委託人便對受託人所造成的損害承擔風險責任。

尊敬的終審法院於 2015 年 10 月 23 日製作的第 107/2014 號合議庭裁決中指出，《民法典》第 493 條第 1 款的規定，“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”。

換句話說，只要受託人負有賠償義務，那麼委託人便對受託人所造成的損害承擔風險責任。

委託人承擔客觀責任的首要要件是存在委託，也就是說，某人委託另一人作出任何事務。

委託一詞在此泛指為他人利益並在其領導下進行工作或活動，這項活動既可以是一項單獨行為也可以是一個長期職務，既可以是無償的也可以是有償的，既可以是體力也可以是腦力的，不一而足。而且“委託要求在委託人和受託人之間存在一種能夠令前者向後者發出命令或指示的依賴關係……，因為只有存在領導的可能性，前者才有理由為後者的行為負責。例如傭人相對於老闆、工人或僱員相對於僱傭實體、受權人相對於委任人，或司機相對於車主都屬於這種關係”。

本案中，由於未能證明車主 D 與嫌犯 A 之間存有委託關係或僱用關係，只能認定是車主 D 的丈夫(C)於案發時曾將 MO-78-XX 車輛交由嫌犯 A 所駕駛。因此，這樣的情節不符合“委託”關係。

根據上述已查明的事實，由於未能認定車主 D 與嫌犯 A 之間存有委託關係，不適用亦不涉及《民法典》第 493、496 條第 1 款所定的情況，即未能認定存有委託關係。因此，這筆總賠償金額理應由嫌犯 A 獨力負責支付，車主 D 無須負上連帶支付的責任。本案駁回民事請求人 E、B 針對 D 之相關民事請求。

《民法典》第 493 條（委託人之責任）規定：

一、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。

二、委託人僅就受託人在執行其受託職務時所作出之損害事實負責，但不論該損害事實是否係受託人有意作出或是否違背委託人之指示而作出。

三、作出損害賠償之委託人，就所作之一切支出有權要求受託人償還，但委託人本身亦有過錯者除外；在此情況下，適用第四百九十條第二款之規定。

本案，根據獲證事實，車主 D 與嫌犯 A 之間並不存在僱用關係，且亦不曾將駕駛涉案車輛接送 C 的工作委託給嫌犯 A。車主 D 同意其丈夫 C 使用其車輛，二人之間這一關係不是委託關係；另外，車主允許或委託一人駕駛車輛，並不意味著一併同意了後者再允許或複委託第三人。

我們認為，原審法院的決定是正確的，並無錯誤解釋和適用《民法典》第 493 條和第 496 條的情況。

四、 決定

綜上所述，合議庭裁定：

1. 嫌犯 A 認和第二被害人 C 及其妻子 D 的上訴：

- 其等部分上訴理由成立，改判：嫌犯 A 負 60% 的過錯責任，第一被害人 B 負 40% 的過錯責任。

- 其他上訴理由不成立。

2. 第一被害人 B 的上訴理由均不成立。

*

各上訴人須各自支付其等上訴之敗訴部分之訴訟費用，支付責任如下：

- 嫌犯 A 須支付 6 個計算單位的司法費，其他訴訟費用和負擔減至三分之二；

- 第二被害人 C 及其妻子 D 須共同支付 6 個計算單位的司法費其他訴訟費用和負擔減至三分之二；

- 第一被害人 B 須支付 8 個計算單位的司法費。

另外：

被上訴人 F 有限公司須支付 2 個計算單位的司法費。

被上訴人/輔助人 E 須支付 1 各計算單位的司法費。

著令通知。

-*-

澳門，2023 年 1 月 19 日

周艷平(裁判書製作人)

陳廣勝(第二助審法官)

蔡武彬(第一助審法官)

(不同意大多數意見中關於交通意外的過失分配比例的決定，認為應維持原審的決定。)