

編號：第 57/2022 號 (刑事上訴案)

主上訴人：A

從屬上訴人：B 保險有限公司

日期：2022 年 6 月 16 日

主要法律問題：

- 審查證據方面明顯有錯誤
- 法律適用錯誤 過錯責任
- 非財產損害賠償

摘 要

1. 主上訴人引用卷宗內第 385 頁所載的觀看錄像報告而引證其論點，然而，除了審查相關錄像報告，原審法院在審判聽證中多次及仔細地直接觀看了相關錄影片段，並從逐秒的片段中對有關情況作出了詳細的分析，以及作出了認定。

關於主上訴人的傷患情況以及是否因傷需要坐輪椅方面，原審法院亦詳述了相關認定的依據。

從經驗法則及邏輯的角度考慮，有關的證據尤其是錄影片段，可客觀、直接及合理地證明原審法院所認定的相關事實，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。

從屬上訴人方面，保險公司主要提出公共交通車輛司機沒有義務確保巴士上所有乘客坐穩或站穩下方可起動巴士行駛，因此，巴士司機(嫌犯)沒有違反任何義務。從屬上訴人的上述觀點過於片面，而本院同意原審法

院所裁定，在司機有條件確保乘客坐穩站穩才啟動車輛時，不應輕視這一保障乘客安全的義務，因為這正正是作為駕駛公共交通車輛的巴士司機的首要謹慎義務。

2. 考慮巴士車速正常，但是嫌犯(巴士司機)沒有注意車上乘客是否站穩便起動，違反了其謹慎義務，然而，民事原告(巴士乘客)在巴士上有部分時段沒有握着或扶着固定物，且另一手拉着購物車，民事原告這一不謹慎行為是造成是次意外的主要原因。

基於此，考慮雙方所違反的謹慎義務程度，本院認為應該訂定本案中嫌犯(巴士司機)對是次意外應承擔 20%的過錯責任，而上訴人應承擔 80%的過錯責任。

3. 經綜合衡量已證事實中種種相關情節，尤其是上訴人所遭受的痛苦及不便，並由此而引起的不適及恐懼，根據《民法典》第 489 條第 1 款及第 3 款的規定，本院認為原審法院對受害人所遭受的精神損害定出澳門三十八萬元的賠償金沒有明顯不適合。

裁判書製作人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 57/2022 號 (刑事上訴案)

主上訴人：A

從屬上訴人：B 保險有限公司

日期：2022 年 6 月 16 日

一、 案情敘述

於 2021 年 10 月 29 日，嫌犯 C 在初級法院刑事法庭第 CR3-20-0213-PCC 號卷宗內被裁定：

- 以直接正犯及既遂方式觸犯一項《刑法典》第 142 條第 1 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傷害身體完整性罪，被判處一百二十日罰金，日額為澳門幣 80 元，即總共為澳門幣 9,600 元罰金，若不繳納罰金或不以勞動代替，則須服八十日徒刑；
- 判處禁止駕駛四個月；並著令嫌犯須於本裁判轉為確定後的 5 日內，將其駕駛執照或同等效力的文件送交治安警察局，否則構成《道路交通法》第 121 條第 7 款所規定的違令罪；另根據《道路交通法》第 92 條的規定，警告嫌犯倘在停牌期間內駕駛，將觸犯《刑法典》第 312 條第 2 款所規定及處罰的加重違令罪，並吊銷駕駛執照；同時，根據《道路交通法》第 143 條第 1 款的規定，提醒嫌犯判罰禁止駕駛或裁定吊銷駕駛執照或第 80 條第 1 款第 4 項所指文件的判決轉為確定後產生效力，即使駕駛員仍未將其駕駛執照或同等效力的文件送交治安警察局亦然。

另外，判處第一民事被告 B 保險有限公司須向民事原告 A 支付澳門幣 24,643.10 元的損害賠償金，以及有關金額根據終審法院 2011 年 3 月 2 日第 69/2010 號上訴案的統一司法見解裁判所定的法定利息；

駁回其餘民事請求（包括針對第二民事被告 C 的部份）。

輔助人/民事請求人 A 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. 本上訴是針對初級法院第三刑事法庭於 2021 年 10 月 29 日，初級法院第三刑事法庭針對民事損害賠償方面，判處第一民事被告向上訴人支付澳門幣 24,643.10 的損害賠害金及法定利息(上訴人需要承擔 95%的過錯責任)之判決(於 2021 年 11 月 5 日存放於辦事處)而提起的。
2. 本上訴是以被上訴之判決沾染以下瑕疵而提起：審查證據方面明顯有錯誤(《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項)；法律適用錯誤的(《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款)，以及，民事損害賠償—違反《刑事訴訟法典》第 74 條及《民法典》第 489 條第 3 款之規定(《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款)；
3. 審查證據方面明顯有錯誤方面：1，認定第二民事被請求人非重過失駕駛行為錯誤：第二民事被請求人不遵守其應清楚知道的有關交通法律，違反其作為駕駛者應有之義務，明知不論任何時候，駕駛員均應控制所駕駛的車輛，且不得作出任何可影響安全駕駛的行為或活動，但第二民事被請求人沒有遵守有關規定，罔顧乘客的安全，單手握方向盤，在斑馬線前沒有漸進剎車，而在超速在 14 :48:22 秒達 22KM/h，超過《道路交通法》第 93 條第 3 款所規定(20KM/h)之重過失，並導致上訴人受傷，

其行為違反了《道路交通法》第 15 條第 3 款之規定。

4. 該交通事故起因是第二民事被請求人不遵守義務而引致，其是該交通事故的唯一過錯者；沒有第二民事被請求人違反《道路交通法》第 93 條第 3 款所規定之重過失而作出的駕駛行為，上訴人便不會受到任何損害，因此，兩者之間存在直接因果關係，因此第二民事被請求人應對其行為所引致之後果負上全部法律責任。
5. 2，被上訴合議庭裁判在認定【被害人在上述 4 秒期間沒有任何一隻手扶著巴士上的扶手杆或吊環】(參見卷宗第 16 頁第 4-5 行)方面：治安警員 XXX 為參與調查之警員(參見卷宗第 385 頁)，根據卷宗第 44 頁之觀看錄像報告，顯示：“(…)一名身穿白色上衣白髮及步履不穩的老年男子登上該車(…)期間該老年男子緊接握著扶手杆往車廂中部的專座，疑因力量不足而未能前進，期間巴士的男駕駛者則一直以左手使用牙籤清潔牙齒，單手控制方向盤(圖六(14:48:22 秒超速 22km/h)從上三張圖中，清楚見到被害人左手緊接握著扶手杆往車廂中部的專座。在此上，且表示應有之尊重下，並非如被上訴合議庭裁判中的認為【被害人在上述 4 秒期間沒有以任何一隻手扶著巴士上的扶手杆或吊環】。(…)該巴士立即進行減速停車的操作，疑因制動力卻使該老年男子(左手握著扶手杆)往後方倒下並撞到收銀箱，繼而倒臥在前車門的地上，而該巴士的男駕駛者仍以左手使用牙籤清潔牙齒，單手控制方向盤(圖九至圖十九)(…)期間疑似疼痛右手一直按著腰部的位置(…)縱上所述可證明上訴人在上述 4 秒期間曾扶著巴士上的扶手杆或吊環。
6. 3，認定上訴人為承擔 95%過錯責任方面，再一次表示尊重下，

上訴人認為上訴人在本案中並無任何過錯責任：根據副警長XXX於調查報告中清晰地指出：“(…)確認本事件因駕駛者C毋視乘客安全，沒有理會乘客A是否就坐便啟動車輛，到達斑馬線時更沒有預先作出漸進式的制動讓車輛停下時的搖晃減至最低，相反C駛至斑馬線前才作出制動，制動力量令A握不了扶手杆而向後跌倒受傷。(…)確認該車的車廂內並非站滿乘客影響C觀察車廂內的情況。(…)確認C長時間以右手握著方向盆駕駛，左手不斷用牙籤清潔牙齒。作為職業司機的C缺乏職業操守，完全沒有把乘客的安全視為己任，僅以自己的思維駕駛車輛，忘記了其車內乘客的存在。根據相關監控系統的紀錄視頻，C在自由、清醒及有意識的情況下，罔顧乘客的安全導致A跌倒受傷，其行為明顯觸犯《刑法典》第一百四十二條(過失傷害身體完整性)之規定。(參見卷宗第81頁至第81背頁)

7. 4，被上訴合議庭裁判在認定第二民事被請求人在14:48:22秒(圖九，十)按照經驗法則，屬合理的逐步減速範圍，不屬突然快速減速的情況】方面，再次表示應有之尊重下，上訴人認為是不符合一般經驗法則。被上訴合議庭裁判中沒有提及14:48:22秒時第二民事被請求人及巴士行駛的情況，現引用物理學公式計算的問題作出判斷，從實地測量從41號門前巴士站到前橫道淺總長為28.2m；根據卷宗第47頁至第56頁的錄像圖片，顯示從案發時間(14:48:15秒(圖4)車速1km/hr、(14:48:18(圖6)車速6km/hr、(14:48:20(圖8)車速14km/hr、(14:48:22)(圖10)車速22km/hr 開始巴士司機一直加油加速，即14:48:15秒)車速1km/hr- (14:48:18) 3秒中平均車速2.33km/hr、每秒車速為0.647m，行駛 $0.647 \times 3 = 1.94\text{m}$ ；即14:48:18秒)車速6km/hr-

(14:48:20) 14km/hr，2 秒平均車速 10 km/hr、每秒車速為 2.77m，行駛 $2.77 \times 2 = 5.54\text{m}$ ；即 14: 48: 20 秒)車速 14 km/hr -(14:48:22)22 km/hr，2 秒平均車速 18km/hr、每秒車速為 5m，行駛 $5\text{m} \times 2(\text{秒}) = 10\text{m}$ 。即巴士從 14 : 48 : 15 秒)-(14:48:22 秒) 7 秒中共行駛了 $1.94\text{m} + 5.54\text{m} + 10\text{m} = 17.48\text{m}$ ，則巴士站離前橫道線總長為 $28.2\text{m} - 17.48\text{m} = 10.72\text{m}$ ，而當時(14:48:22)車速 22 km/hr、每秒車速為 6.1m 嫌犯從 6km/22km/hr 巴士司機一直加油加速，而且過程中原告一直左手緊握扶手(圖六.八.十)與此同時，巴士司機一見前面斑馬線有一家長陪一學生二人距離僅 10m 的情況下(圖九)，2 秒鐘沖出 12.2m 就會把家長和學生發生傷亡，在 14:48:23 秒右腳離開油門後猛力踩剎車擋立即急煞車，在腳離開油門猛力踩剎車擋為 1 秒，所以由 22 km/hr 至 21 km/hr，在 14:48:24 秒緊急剎車剎停後慣性滑車前沖 30cm-50cm(見圖 15.17.19.21 前車門的陰井蓋同一位置)當時剎車巴士已沖出停車線，當時巴士是在極度緊急的情況下煞車線離斑馬線有一家長陪一學生二人距離僅 1.5m-2m。極度緊急煞車停時間為 1-1.5 秒，在 2 秒中避免發生意外、只有極度緊急煞車。別無他法。至 21 km/hr 至 0 km/hr，而此期間為車輛的慣性滑動變速顯示，而非逐步減速所致。(詳細情況可參見由上訴人(具近 40 年駕車經歷)所繕寫之統計圖，為本上訴狀的文件一及文件二)從上述的卷宗第 47 頁至第 56 頁的錄像圖片，結合在現場所攝得的照片，可清晰地顯示當時上訴人在倒地時，經觀察車行道與行人道之間的坑管道的位置，可見在巴士急煞時原告已倒地受傷，後巴士已是慣性滑動而非逐步地減速。

8. 5，被上訴合議庭裁判中有關【根據三名法醫製作的醫學鑑定報

告原告在接受鑑定時(2021年1月7日)自己推門進入診室能獨立行走、不需拐杖、不用輪椅】在表示應有之尊重下，上訴人否認有關內容，因為直到提交本上訴狀當日，上訴人仍需要拐杖、有時更使用輪椅輔助。

9. 6，再一次表示應有之尊重下，原審法院在選用評估原告傷勢方面的證據時，錯誤地使用一份正接受刑事偵查的鑑定報告，上訴人已於2021年4月16日報案，有關證明檔已附入卷宗，現重新附入一份，見文件四，且已於2021年7月6日送交予澳門檢察院，見文件五)，該份報告的真確性受到質疑，且未能完全地反映上訴人現時的身體狀況，事實上，上訴人被澳門社工局評估為肢體殘疾(參見文件六)。
10. 法律適用錯誤方面，第二民事被請求人作為本案的唯一過錯方，就以上各項所述，皆滿足了因不法事實所生之民事責任的前提：因過錯(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，及該過錯與所造成的損害存在因果關係，因此根據《民法典》第477條第1款之規定，民事請求人擁有獲得損害賠償的權利。根據《民法典》第489條第1款、第477條第1款、第556條、第558條之規定，對一項損害有義務彌補之人，應恢復假使未發生引致彌補之事件應有狀況，但在本案中，原告之損害，尤其是身體及心理健康，要恢復是不可能的，故應根據第560條之規定，以金錢作出補償。
11. 違反《刑法典》第65條及第66條第2款b)項之規定方面，2019年10月30日下午約2時47分，第二民事被請求人C駕駛MW-58-XX 重型汽車(新福利26A路線巴士)沿沙梨頭海邊街行駛，方向由巴素打爾古街往提督馬路。當上述巴士駛至沙梨頭

海邊街近門牌 41 號對出的巴士站時，上訴人從前車門登上巴士，並步往車廂中部的座位位置。在上訴人步往座位期間，第二民事被請求人一邊以左手使用牙籤清潔牙齒，一邊以右手控制方向盤駕駛該巴士，當駛至近門牌 61 號對出的斑馬線時，第二民事被請求人沒有預先減速，此時，因有行人使用該班馬線橫過車行道，第二民事被請求人隨即剎停巴士，導致上訴人往前車門方向跌倒並撞到駕駛席旁邊的收銀箱(見卷宗第 44 頁及第 47 至 54 頁及第 58 至 61 頁觀看錄影報告及截圖)。第二民事被請求人的行為直接及必然導致上訴人的第 1 至 3 腰椎右側橫突骨折，至今仍未康復，傷勢對上訴人的身體完整性造成普通傷害(見卷宗第 69 頁的臨床法醫學鑑定書，在此視為全部轉載)。案發時晴天，光線充足，路面乾爽，交通密度正常。第二民事被請求人違反謹慎義務，沒有注意剛上車的乘客是否坐穩或站穩便起動巴士，亦沒有因應路面情況而適當調節車速，以致未能安全地減速剎車，從而導致被害人受傷。第二民事被請求人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。

12. 原審法院裁定賠償的金額過低，以及本案不存有過錯責任比例的問題。根據《刑事訴訟法典》第 74 條第 1 款 c)項規定，當從審判中得到充分證據，證明依據民法之準則而裁定給予之彌補之前提成立及應裁定給予有關金額，法官亦須在判決中裁定給予一金額，以彌補所造成之損害。毫無疑問，行為人的行為令上訴人蒙受損失，是故在審判中得到充分證據而應裁定給予有關金額。
13. 上訴人認為有關決定違反《刑事訴訟法典》第 74 條第 1 款 c)項

的規定。根據澳門中級法院第 59/2005 號刑事上訴案合議庭裁判的見解，針對精神賠償金額的訂定，並沒有約定俗成的計算公式，因此應當按各個具體情況作出具體分析。以往的判決亦多次提到，精神損害賠償或非物質損害賠償金額的訂定，由法官依公平公正原則作出，而法官只能根據每一個案中已證事實及具體情況作出考慮，而不可能以其他個案或判決中某個可量化之項目作為衡量精神損害賠償的指標，更不可能存在一計算精神損害賠償之公式。一個不法行為對他人的精神傷害很難以金錢來衡量，因為人的精神健康是無價的，法院所能判處的精神損害賠償也只是作為撫平被害人的傷痛的一種彌補，而不能理解為完全的肉體的價值化。因此，上級法院只有在原審法院的裁定出現明顯的錯誤或顯失公平的時候才有介入的空間。上訴人認為，在本案中，原審法院將精神損害賠償的金額存在顯失公平的情況，需要透過上設法院的介入作重新審查。

14. 第二民事被請求人不遵守其應清楚知道的有關交通法律，違反其作為 駕駛者應有之義務，明知不論任何時候，駕駛員均應控制所駕駛的車輛，且不得作出任何可影響安全駕駛的行為或活動，但嫌犯沒有遵守有關規定，罔顧乘客的安全，單手握方向盤，在斑馬線前沒有漸進剎車，並導致民事請求人受傷，其行為違反了《道路交通法》第 15 條第 3 款之規定。該交通事故起因是第二民事被請求人不遵守義務而引致，其是該交通事故的唯一過錯者。沒有第二民事被請求人違反上述交通規則作出的駕駛行為，上訴人便不會受到任何損害，因此，兩者之間存在直接因果關係，因此第二民事被請求人應對其行為所引致之後果負上全部法律責任。交通廳對第二民事被請求人違反《道路

交通法》第 15 條 3 款之規定處以罰款，當時，第二民事被請求人在沒有任何異議情況下，自願繳交了有關罰款，罰款收據編號：20005983 0(罰款收據參見卷宗第 76 頁，在此視為完全轉錄)綜上所述，第二民事被請求人應對上訴人因是次交通意外而引致之所有損失負責。在事故發生之日，第二民事被請求人所駕駛之 MW-58-XX 之重型汽車已在第一民事被請求人(即 B 保按有限公司(COMPANHIA DE SEGUROS B S.A.R.L.)購買了民事責任保險，保險卡編號為 LFH/MFT/2019/000079(參見卷宗第 18 頁之民事責任保險卡)。

15. 而有關風險責任及運輸合同在本案適用的方面，誠如澳門中級法院第 157/2019 號案的精闢見解，因此，根據《商法典》的【運送合同】規定；【有義務將乘客運送到目的地，而且確保乘客安全(即保證義務)，即使嫌犯司機無過錯，巴士公司應負 100%的風險責任，判巴士公司投保的保險公司承擔賠償。巴士公司與乘客存在【運送合同】。一如民事請求起訴狀所述，上訴人為 XXX 發展有限公司的特別授權代理人，現因本案意外而不能繼續從事該代理，而需要另聘律師處理相關訴訟，代理費為人民幣 450 萬，此為上訴人的損失應有兩名民事當事人全數承擔。

承上所述，及有賴尊敬的中級法院法官閣下對法律理解的高見，裁定本上訴得直，並一如既往地作出
公正裁判！

民事賠償被請求人 B 保險有限公司對輔助人/民事請求人 A 的上訴

作出了答覆，並提出有關理據。¹

¹其葡文內容如下：

1. O Demandante, ora Recorrente, não se conforma com a douta decisão ora recorrida por considerar que a mesma padece de erro manifesto na apreciação das provas, de erro na aplicação da lei e de erro de julgamento na fixação da indemnização por danos patrimoniais e não patrimoniais.
I - Do erro notório na apreciação da prova
2. Alega o Recorrente que o douto Ac. condenatório padece de erro notório na apreciação da prova.
3. E estriba tal fundamento de recurso nas seguintes razões (cfr. as seguintes conclusões):
 3. 審查證據方面明顯有錯誤方面：1，認定第二民事被請求人非重過失駕駛行為錯誤：第二民事被請求人不遵守其應清楚知道的有關交通法律，違反其作為駕駛者應有之義務，明知不論任何時候，駕駛員均應控制所駕駛的車輛，且不得作出任何可影響安全駕駛的行為或活動，但第二民事被請求人沒有遵守有關規定，罔顧乘客的安全，單手握方向盤，在斑馬線前沒有漸進剎車，而在超速在 14 :48:22 秒達 22KM/h，超過《道路交通安全法》第 93 條第 3 款所規定(20KM/h)之重過失，並導致上訴人受傷，其行為違反了《道路交通安全法》第 15 條第 3 款之規定。
 4. 該交通事故起因是第二民事被請求人不遵守義務而引致，其是該交通事故的唯一過錯者；沒有第二民事被請求人違反《道路交通安全法》第 93 條第 3 款所規定之重過失而作出的駕駛行為，上訴人便不會受到任何損害，因此，兩者之間存在直接因果關係，因此第二民事被請求人應對其行為所引致之後果負上全部法律責任。
 5. 2，被上訴合議庭裁判在認定【被害人在上述 4 秒期間沒有任何一隻手扶著巴士上的扶手杆或吊環】(參見卷宗第 16 頁第 4-5 行)方面：治安警員 XXX 為參與調查之警員(參見卷宗第 385 頁)，根據卷宗第 44 頁之觀看錄像報告，顯示：“(...)一名身穿白色上衣白髮及步履不穩的老年男子登上該車(...)期間該老年男子緊接握著扶手杆往車廂中部的專座，疑因力量不足而未能前進，期間巴士的男駕駛者則一直以左手使用牙籤清潔牙齒，單手控制方向盤(圖六(14:48:22 秒超速 22km/h)從上三張圖中，清楚見到被害人左手緊接握著扶手杆往車廂中部的專座。在此上，且表示應有之尊重下，並非如被上訴合議庭裁判中的認為【被害人在上述 4 秒期間沒有以任何一隻手扶著巴士上的扶手杆或吊環】。(...)該巴士立即進行減速停車的操作，疑因制動力卻使該老年男子(左手握著扶手杆)往後方倒下並撞到收銀箱，繼而倒臥在前車門的地上，而該巴士的男駕駛者仍以左手使用牙籤清潔牙齒，單手控制方向盤(圖九至圖十九)(...)期間疑似疼痛右手一直按著腰部的位置(...)縱上所述可證明上訴人在上述 4 秒期間曾扶著巴士上的扶手杆或吊環。
 6. 3，認定上訴人為承擔 95%過錯責任方面，再一次表示尊重下，上訴人認為上訴人在本案例中並無任何過錯責任：根據副警長 XXX 於調查報告中清晰地指出：“(...)確認本事件因駕駛者 C 毋視乘客安全，沒有理會乘客 A 是否就坐便啟動車輛，到達斑馬線時更沒有預先作出漸進式的制動讓車輛停下時的搖晃減至最低，相反 C 駛至斑馬線前才作出制動，制動力量令 A 握不了扶手杆而向後跌倒受傷。(...)確認該車的车廂內並非站滿乘客影響 C 觀察車廂內的情況。(...) 確認 C 長時間以右手握著方向盆駕駛，左手不斷用牙籤清潔牙齒。作為職業司機的 C 缺乏職業操守，完全沒有把乘客的安全視為己任，僅以自己的思維駕駛車輛，忘記了其車內乘客的存在。根據相關監控系統的紀錄視頻，C 在自由、清醒及有意識的情況下，罔顧乘客的安全導致 A 跌倒受傷，其行為明顯觸犯《刑法典》第一百四十二條(過失傷害身體完整性)之規定。(參見卷宗第 81 頁至第 81 背頁)
 7. 4，被上訴合議庭裁判在認定第二民事被請求人在 14 :48 :22 秒(圖九，十)按照經驗法則，屬合理的逐步減速範圍，不屬突然快速減速的情況】方面，再次表示應

有之尊重下，上訴人認為是不符合一般經驗法則。被上訴合議庭裁判中沒有提及 14:48:22 秒時第二民事被請求人及巴士行駛的情況，現引用物理學公式計算的問題作出判斷，從實地測量從 41 號門前巴士站到前橫道淺總長為 28.2m；根據卷宗第 47 頁至第 56 頁的錄像圖片，顯示從案發時間(14:48:15 秒(圖 4)車速 1km/hr、(14:48:18(圖 6)車速 6km/hr、(14:48:20(圖 8)車速 14km/hr、(14:48:22)(圖 10)車速 22km/hr 開始巴士司機一直加油加速，即 14:48:15 秒)車速 1km/hr- (14:48:18) 3 秒中平均車速 2.33km/hr、每秒車速為 0.647m，行駛 $0.647 \times 3 = 1.94\text{m}$ ；即 14:48:18 秒)車速 6km/hr- (14:48:20) 14km/hr，2 秒平均車速 10 km/hr、每秒車速為 2.77m，行駛 $2.77 \times 2 = 5.54\text{m}$ ；即 14:48:20 秒)車速 14 km/hr -(14:48:22) 22 km/hr，2 秒平均車速 18km/hr、每秒車速為 5m，行駛 $5 \times 2(\text{秒}) = 10\text{m}$ 。即巴士從 14:48:15 秒)-(14:48:22 秒) 7 秒中共行駛了 $1.94\text{m} + 5.54\text{m} + 10\text{m} = 17.48\text{m}$ ，則巴士站離前橫道線總長為 $28.2\text{m} - 17.48\text{m} = 10.72\text{m}$ ，而當時(14:48:22)車速 22 km/hr、每秒車速為 6.1m 嫌犯從 6km/22km/hr 巴士司機一直加油加速，而且過程中原告一直左手緊握扶手(圖六、八、十)與此同時，巴士司機一見前面斑馬線有一家長陪一學生二人距離僅 10m 的情況下(圖九)，2 秒鐘沖出 12.2m 就會把家長和學生發生傷亡，在 14:48:23 秒右腳離開油門後猛力踩剎車擋立即急煞車，在腳離開油門猛力踩剎車擋為 1 秒，所以由 22 km/hr 至 21 km/hr，在 14:48:24 秒緊急剎車剎停後慣性滑車前沖 30cm-50cm(見圖 15.17.19.21 前車門的陰井盖同一位置)當時剎車巴士已沖出停車線，當時巴士是在極度緊急的情況下煞車線離斑馬線有一家長陪一學生二人距離僅 1.5m-2m。極度緊急煞車停時間為 1-1.5 秒，在 2 秒中避免發生意外、只有極度緊急煞車。別無他法。至 21 km/hr 至 0 km/hr，而此期間為車輛的慣性滑動變速顯示，而非逐步減速所致。(詳細情況可參見由上訴人(具近 40 年駕車經歷)所繕寫之統計圖，為本上訴狀的文件一及文件二)從上述的卷宗第 47 頁至第 56 頁的錄像圖片，結合在現場所攝得的照片，可清晰地顯示當時上訴人在倒地時，經觀察車行道與行人道之間的坑管道的位置，可見在巴士急煞時原告已倒地受傷，後巴士已是慣性滑動而非逐步地減速。

8.5，被上訴合議庭裁判中有關【根據三名法醫製作的醫學鑑定報告原告在接受鑑定時(2021 年 1 月 7 日)自己推門進入診室能獨立行走、不需拐杖、不用輪椅】在表示應有之尊重下，上訴人否認有關內容，因為直到提交本上訴狀當日，上訴人仍需要拐杖、有時更使用輪椅輔助。

9.6，再一次表示應有之尊重下，原審法院在選用評估原告傷勢方面的證據時，錯誤地使用一份正接受刑事偵查的鑑定報告，上訴人已於 2021 年 4 月 16 日報案，有關證明檔已附入卷宗，現重新附入一份，見文件四，且已於 2021 年 7 月 6 日送交予澳門檢察院，見文件五)，該份報告的真確性受到質疑，且未能完全地反映上訴人現時的身體狀況，事實上，上訴人被澳門社工局評估為肢體殘疾(參見文件六)。

4. Começa o Recorrente por alegar erro notório na apreciação da prova, na parte em que o douto Ac. recorrido considera ter o arguido agido sem negligência grave, quando, em seu entender, o mesmo agiu com negligência grave, violando os deveres que deveria observar, o que levaria a considerar o mesmo como único e exclusivo responsável pelo acidente (cfr. concl. 3.º e 4.ª).
5. Com a ressalva do devido respeito por entendimento contrário, afigura-se à Recorrida que tal alegação não é susceptível de ser qualificada como erro notório na apreciação da prova.
6. Com efeito, como unanimemente se tem afirmado na nossa jurisprudência, o erro notório na apreciação da prova é um vício de julgamento da matéria de facto e ocorre quando se dão como provados factos incompatíveis entre si, isto é, que o que se teve como provado ou não provado está em desconformidade com o que realmente se provou, ou que se retirou de um facto tido como provado uma conclusão logicamente inaceitável ou quando se violam regras sobre o valor da prova vinculada ou as legis artis(cfr., por exemplo, Ac. do

-
- TSI de 20/1/2011, no proc. n.º 35/2010).
7. O que o Recorrente faz é insurgir-se contra a valoração jurídica dos factos considerados provados, sendo que tal não consubstancia o vício invocado.
 8. A verdade é que não se poderá, como faz o Recorrente, afirmar que o douto Tribunal recorrido errou na valoração jurídica que fez dos factos dados como provados.
 9. Com efeito, contrariamente ao que supõe o Recorrente, não se provou que o facto de o arguido estar a conduzir, no momento em que ocorreu o acidente, apenas com uma das mãos no volante tenha tido qualquer efeito na ocorrência do acidente dos autos.
 10. Antes, pelo contrário, foi considerado não provado o seguinte facto (facto 5.º):
A conduta do arguido durante a condução, utilizando a mão esquerda a palitar os dentes, enquanto conduzia com a mão direita sobre o volante, provocou que o ofendido caísse em direcção à porta frontal do autocarro e embatesse na caixa de moedas aí existente ao lado do assento do condutor, sendo a causa que provocou o acidente dos autos (pág. 9).
 11. Além disso, contrariamente ao que pressupõe também o Recorrente, não se provou qualquer excesso de velocidade por parte do arguido e que este tenha travado subitamente o autocarro.
 12. Com efeito, no que respeita a este último facto foi dado como provado o seguinte (cfr. facto provado 2.º, parte final):
(...)
Quando chegou à passagem para peões em frente da porta com o número de polícia n.º 61, como havia peões a iniciar a travessia da rua, o arguido efectuou uma operação de diminuição de velocidade de forma adequada e, a seguir, parou o autocarro de forma normal. A força normal de diminuição da velocidade provocou que o ofendido, que estava de costas para a direcção em que o autocarro seguia, caiu de costas em direcção à porta dianteira do autocarro e embateu na caixa de moedas que se encontra ao lado do lugar do motorista (pp. 5 e 6).
 13. Tendo-se, coerentemente, dado como não provado o seguinte:
Quando chegou perto da porta com número de polícia n.º 61, o arguido travou de imediato o autocarro sem prévia redução de velocidade (cfr. p.9).
O arguido violou o dever de cuidado, não tendo controlado de forma adequada a velocidade do veículo, atendendo à situação do trânsito, pelo que não conseguiu seguramente reduzir a velocidade e parar o veículo, dando origem às lesões do ofendido (cfr. p.9).
 14. Tendo o douto Tribunal recorrido feito uma apreciação correcta de tais factos, afirmando o seguinte:
無可否認，且根據有關錄影片段，即使嫌犯在被害人登上巴士後且起動巴士進行駕駛期間，的確一邊以左手使用牙籤清潔牙齒及一邊以右手控制方向盤駕駛該巴士，其行為從一般性來說是屬於可影響安全駕駛的行為，然而，按照常理及經驗法則，結合案發時的錄影片段，在本案中，嫌犯當時以左手使用牙籤清潔牙齒，且僅以右手控制方向盤駕駛巴士的行為，與被害人因嫌犯以腳踏下減速甚至剎車掣以使巴士減速（及最後停下）並因而導致被害人向後跌倒並撞到駕駛席旁邊的收銀箱沒有顯示存在直接、必然及適當因果關係。(p.15)
 15. Ora, o douto Tribunal deu apenas como provado que o arguido iniciou a marcha do autocarro sem ter prestado atenção se o ofendido, que tinha acabado de entrar no autocarro, já se encontra sentado ou de pé de forma segura, tendo condições para o fazer.
 16. Tendo-se dado como provado concretamente o seguinte:
嫌犯違反謹慎義務，有條件注意但沒有注意剛上車的乘客是否坐穩或站穩便起動巴士，增加可影響安全駕駛的風險，令其因應路面的情況而適當調節車速及減速

停車之時，巴士減速而生的正常制動力導致仍未坐穩或站穩的被害人跌倒並撞到駕駛席旁邊的收銀箱受傷。(P.6)

17. Afirme-se, desde já, que ora Recorrida não pode concordar com tal decisão e com a valoração jurídica que o douto Tribunal recorrido faz do referido facto e que interporá recurso subordinado invocando a existência do erro em que incorreu o douto Tribunal.
18. No entanto, considerou o douto Tribunal recorrido que a principal (para a ora Recorrida é exclusiva) razão da ocorrência do acidente se ficou a dever ao ofendido que, podendo sentar-se, ficou de pé e não se segurou ao corrimão que tinha junto de si durante cerca de 4 segundos, antes e durante o início da redução da velocidade, tendo o douto Tribunal concretamente afirmado o seguinte:

由此可見，根據案中清晰的錄影片段所顯示案發時的情況，結合上述各方面尤其關鍵證據的分析，按照常理及經驗法則，本法院認為嫌犯的確有違反其作為巴士司機的一些謹慎義務，就是其應確保剛登上巴士的乘客在坐穩或站穩的情況下方起動巴士行駛，但當時其有條件注意被害人其實仍在步往車廂中間的過程中，卻已急不及待再次起動巴士行駛，其實可以有條件預見到若在行駛期間需要進行任何減速、停車、轉向等操作時，巴士因相關操作而生的制動力可能會令到尚未坐穩或站穩的被害人（不論他有否扶著巴士上的扶手桿或吊環），會失去平衡而跌倒或碰撞到巴士上的固定物，即當時嫌犯完全有條件預見可產生這樣的風險的，但其仍沒有注意及謹慎履行此方面的駕駛義務，故嫌犯不夠謹慎的駕駛行為對是次被害人受傷這結果的產生亦有些少過失，但這並非因嫌犯沒有預先減速，並隨即剎停巴士所引致，因為當嫌犯以不快的車速駛至涉案斑馬線時，其是開始進行適當的減速操作，繼而正常停下巴士的。

事實上，按照上述各方面尤其錄影片段所顯示的情況，結合常理及經驗法則作出分析，本案發生的主要原因是，在巴士開始進行減速前及期間，在巴士車廂內站著的被害人約有 4 秒時間沒有以任何一隻手扶著巴士上的扶手桿或吊環，當時他將注意力集中在以左手不斷嘗試將手提電話放進左邊褲袋中，右手則繼續拿著或拉著（沒有拉動的）小車子的把手位置，當時他背部也沒有靠著任何巴士上的固定物，而其面部及身體都全部面向巴士後方，形成與巴士前進方向相反的狀態。雖然嫌犯作為巴士司機有上述所分析的些少責任，但作為乘客的被害人在巴士正在行駛的過程中，不論其以站著姿態抑或正步入車廂中間位置，也應為著自身的安全而緊握扶手，這也是乘客應履行的義務及責任，否則其也破壞了駕駛者對乘客會確保自身安全而作出安全舉措的信賴。然而，可惜的是，被害人在上述約 4 秒期間沒有以任何一隻手扶著巴士上的扶手桿或吊環，而其當時又背向巴士行車方向，更難透過視覺及身體感觀察覺到巴士需因前方狀況減速甚至停下而使其身體能及時作出適當維持平衡的自然反應（即人在背向前方目標物時身體反應會減弱，因為少了視覺感觀），所以即使嫌犯開始進行適當的減速操作，有關減速所產生的正常制動力也使沒有扶著巴士上的扶手桿或吊環及背向巴士行車方向的被害人向後往前車門方向跌倒並撞到駕駛席旁邊的收銀箱。其實，按照當時的情況結合常理，本法院認為，倘若被害人當時（至少有一隻手）有適當扶著巴士上的扶手桿或吊環，其就不會失去平衡而跌倒，故在本案中被害人的行為是很危險的，其自身需承擔大部份責任，即使嫌犯也有些少責任亦然。(pp.15 e 16)

19. E ainda, no que respeita à graduação da culpa:
由此可見，第二民事被告 C 及民事被告 A 各自的過失行為均是導致是次交通事故發生的原因之一。依據《民法典》第 564 條第 1 款的規定，本法院認為在是次的交通事故中，根據二人的過錯程度及有關過錯重要性所引致的後果，分別需要承擔 5% 及 95% 的過錯責任。(p.23).
20. Pelo que vem de ser exposto, não existindo o invocado erro notório não apreciação da prova, não se vê igualmente que o douto Tribunal tenha errado na valoração jurídica que

vez dos factos, no sentido de não considerar o arguido, 2.º Demandado, como exclusivo culpado pelo acidente, antes, pelo contrário, incorreu o douto Tribunal em tal erro, como se defenderá no recurso subordinado a interpor, ao considerar o arguido também culpado pelo acidente e ao não considerar o ofendido único e exclusivo responsável pela ocorrência do acidente em que o mesmo, infelizmente, foi vítima.

-B-

21. Afirmar ainda o Recorrente que há erro notório na apreciação da prova, na parte em que o douto Tribunal recorrido considerou que “o ofendido não agarrou o corrimão ou as pegadas do autocarro com as suas mãos durante 4 segundos”, quando do auto de visionamento subscrito por XXX de fls. 44 resulta o contrário, isto é, que o Recorrente se tinha agarrado ao corrimão durante os 4 segundos acima referidos.
22. Ressalvado o devido respeito por entendimento contrário, afigura-se à Recorrida que in casu não existe o mencionado vício, mas antes uma eventual desconformidade entre a decisão de facto do douto Tribunal e aquela que é pretendida pelo Recorrente.
23. Com efeito, tal como é consensual na nossa jurisprudência, “o erro notório na apreciação da prova nada tem a ver com a eventual desconformidade entre a decisão de facto do tribunal e aquela que entende adequada o recorrente, irrelevante é, em sede de recurso, alegar-se como fundamento do dito vício, que devia o tribunal ter dado relevância a determinado meio probatório para formar a sua convicção e assim dar como assente determinados factos, visto que, desta forma, mais não faz do que pôr em causa a regra da livre convicção do tribunal” (cfr. Ac. do TSI, de 20/9/2001, no proc. 141/2001).
24. Ora, o que o Recorrente faz é justamente atacar a livre convicção do douto Tribunal com base apenas no elemento de prova mencionado, esquecendo que o mesmo mais não representa do que a percepção que o referido agente colheu das imagens gravadas do acidente, sendo que o douto Tribunal formulou a sua convicção tendo por base, tal como se afirma no douto Ac., “as declarações do arguido, os depoimentos do demandante cível e de outras testemunhas, a apreciação dos objectos apreendidos, do relatório de visionamento e das imagens capturadas, dos vídeos e fotos, etc.).
25. Não se podendo esquecer, tal como também se afirma do douto Ac., que o douto Tribunal procedeu, durante a audiência de julgamento, de forma repetida e pormenorizada ao exame das imagens gravadas pelos vários vídeos existentes no interior do auto-carro (cfr. p. 13), afirmando-se, expressamente, que “os referidos vídeos demonstram claramente a situação concreta da ocorrência do acidente” (cfr. p. 13).
26. Ora, incompreensivelmente, o que o Recorrente pretende é fazer substituir a convicção do Tribunal, formada com base na pluralidade dos meios probatórios referidos, pela sua perspectiva subjectiva e apenas tendo por referência o único elemento probatório a que se agarra, esquecendo que o douto Tribunal, depois do exame pormenorizado e repetido que fez das imagens gravadas do acidente, não está impedido de chegar a conclusão diferente daquela a que chega o agente policial no referido auto de visionamento.
27. Fundamentando o douto Tribunal recorrido fundamentou a sua posição divergente nos seguintes termos:

事實上，根據案中的有關錄影片段所清晰顯示案發時的具體情況（大部份對應卷宗內的觀看錄影報告的描述），被害人於車廂鏡頭 14 時 47 分 59 秒登上涉案巴士，當時他步履不算很穩，他右手扶著扶手桿及拿著巴士卡，左手拿著一架用於載物的小車子，該手中也拿著手提電話，在進行拍卡後，被害人約於 14 時 48 分 15 秒在右手扶著扶手桿，左手拉著載物小車子的情況下，開始慢慢步往車廂中間，當時巴士處於起動駛出巴士站並慢慢開始加速行駛的狀態（卷宗第 46 頁的圖三及圖四，當時巴士車速為每小時 1 公里），約 3 秒後（即 14 時 48 分 18 秒），被害人

行至駕駛席旁的欄板位置稍為停下，背部輕靠該欄板作依傍，當時他的右手早已變成拉著載物小車子，左手沒有扶著任何扶手桿或吊環（卷宗第 47 頁的圖三及圖四，當時巴士車速為每小時 6 公里），再過約 1 秒後（影片顯示時間為 14 時 48 分 19 秒；卷宗第 48 頁圖八只是截取了於 2 秒後即 14 時 48 分 20 秒的情況），被害人本來仍拿著手提電話的左手便開始不斷嘗試將手提電話放進左邊褲袋中，此時被害人的右手繼續拿著或拉著（沒有拉動的）小車子的把手位置，換言之，當時在巴士車廂內的被害人沒有以任何一隻手扶著巴士上的扶手桿或吊環。

而且，有關錄影片段顯示被害人當時背部也沒有再靠著駕駛席旁的欄板，該狀況一直持續了約多 3 秒（即 14 時 48 分 23 秒，當時巴士車速由每小時 14 公里上升至 22 公里，並開始減速——顯示為每小時 21 公里），於 14 時 48 分 24 秒車速正減至約每小時 18 公里時，當時巴士正逐步減速的制動力，令背向巴士行車方向的被害人（雙方仍沒有扶著巴士的扶手桿，兩隻手仍進行上述動作）開始向後失平衡跌倒，並使被害人的背（腰）部撞到駕駛席旁的收銀箱，被害人繼而跌在巴士地上，於 14 時 48 分 24 秒至 25 秒被害人跌倒在地上之時，巴士是由每小時 18 公里下降至 16 公里。可見，巴士由開始因減速至被害人向後失平衡再至完全跌倒在地上的約 2 秒期間（由約 14 時 48 分 23 秒至 25 秒），巴士減速了約每小時 6 公里（由每小時 22 公里減速至 16 公里），按照經驗法則，這仍屬合理的逐步減速範圍，不屬突然快速減速的情況。

再者，即使被害人指出有關巴士突然剎停使其向後跌倒，然而，除了上指影像片段所顯示的實情外，另一方面，車廂內的有關錄影片段亦顯示，巴士在因減速而最後停下的階段及停下當刻，車廂內上方很多讓站著乘客扶著的吊環把手都沒有任何因明顯及強烈急速減速或立即短時間內快速剎停而產生的晃動，同時，巴士上的乘客也沒有因巴士當時的減速及最後停下來而出現任何頭部或身體衝向前的狀況，尤其當時有一位於車廂中門位置附近的女士在巴士開始減速前正從坐位站起來（她的面部側面向巴士的前進方向），但她在巴士開始減速至最後停下時，亦沒有任何頭部或身體衝向前或站不穩的情況（她可能有扶著巴士扶手桿，且面部並非如被害人般背對著巴士前進方向）。(pp. 13, 14 e 15).

28. Assim, é que, correctamente, foi dado como provado o seguinte (pp. 8 e 9):
 - O demandante, depois de entrar no autocarro, deu dois ou três passos e ficou, de pé, junto a um primeiro corrimão do lado esquerdo do corredor do autocarro, a contar do lado de quem entra do veículo;
 - De início, o mesmo se agarrou a esse corrimão, mas, depois, deixou-o ficando apenas com a mão apoiada na pega do carrinho de compras que trazia consigo;
 - E foi nessa posição que o mesmo se encontrava, quando o 2.º demandado teve que começar a travar para reduzir a velocidade, quando se aproxima da passagem para peões, e o demandante, sem estar agarrado ao referido corrimão, caiu desamparado de costas, indo projectar-se contra o receptáculo do dinheiro relativo às tarifas que os passageiros pagam pelo transporte.
29. Pelo que se tem de concluir inexistir o invocado erro notório na apreciação da prova, tendo o douto Tribunal recorrido julgado correctamente tal ponto da matéria de facto, considerando provado aquilo que realmente se provou.
-C-
30. E o mesmo se diga relativamente ao mesmo vício invocado no que respeita à percentagem de culpa atribuída pelo douto Tribunal ao Recorrente (95%), considerando este que não teve qualquer culpa no caso.
31. Com efeito, parece entender o Recorrente que a matéria de facto provada não permite concluir no sentido da atribuição da percentagem de 95% de culpa ao Recorrente, mas antes a culpa efectiva e exclusiva do arguido na produção do acidente.

-
32. Com a ressalva do devido respeito por opinião contrária, afigura-se à Recorrida falecer razão ao Recorrente na invocação de tal fundamento impugnatório.
33. Com efeito, também aqui o Recorrente não faz outra coisa senão pretender impor a sua perspectiva subjectiva sobre a livre convicção do douto Tribunal a apenas tendo por base as conclusões constantes do relatório de investigação, esquecendo-se que o tribunal é livre na formação da sua convicção, para além de não considerar os factos que verda-deiramente foram dados como provados.
34. Na verdade, foi atendo aos factos efectivamente dados como provados, sopesando as condutas do 2.º demandado e do Recorrente e o seu peso relativo para a ocorrência do acidente, que o douto Tribunal procedeu à determinação da culpa e à respectiva graduação, considerando que a violação dos deveres gerais de prudência e cuidado por parte do Recorrente foi a causa principalmente determinante (para a Recorrida a única e exclusiva) do acidente.
35. Culpa que foi apreciada, como se afirma no douto Ac. recorrido, “à luz do senso comum e das regras da experiência” (cfr. p. 16), tendo o douto Tribunal recorrido esclarecido de forma convicta as razões da sua decisão, afirmando, nomeadamente, o seguinte:
facto, segundo os aspectos especialmente das imagens de vídeo mostradas, combinando a lógica e a experiência para fazer a análise, a causa principal do acidente é, no início da redução da velocidade e durante, no interior do autocarro, a vítima tinha cerca de 4 segundos sem qualquer apoio com uma das mãos no apoio ou no anel do autocarro, nesse momento ela concentrou a atenção na tentativa de colocar o telemóvel no bolso da calça, a outra mão continuava a segurar ou a puxar (sem puxar) a alavanca do pequeno carro, nesse momento a sua costas não estavam apoiadas em qualquer coisa fixa no autocarro, enquanto o seu rosto e o corpo estavam totalmente voltados para trás do autocarro, formando uma situação oposta à direcção de avanço do autocarro. Embora o suspeito como condutor do autocarro tenha alguma responsabilidade, mas como a vítima estava no autocarro em movimento, independentemente da sua postura ou se ela entrou no autocarro no meio, também ela deve garantir a sua própria segurança e segurar o apoio, esta é a obrigação que a vítima deve cumprir, caso contrário ela também destruiu a confiança dos passageiros para a segurança que a vítima deve garantir a sua própria segurança e tomar medidas de segurança. No entanto, infelizmente, a vítima durante os cerca de 4 segundos sem qualquer apoio com uma das mãos no apoio ou no anel do autocarro, enquanto ela estava voltada para trás do autocarro, é mais difícil perceber a situação de redução da velocidade ou de parar e fazer o corpo reagir a tempo para manter o equilíbrio natural (isto é, quando a vítima se virou para trás, o corpo reagiria a diminuir a velocidade, porque faltava a sensação visual), portanto, mesmo que o suspeito começasse a reduzir a velocidade adequadamente, a redução da velocidade normal também não ajudaria a vítima a segurar o apoio ou o anel do autocarro e a voltar para trás do autocarro, a vítima cairia para trás e bateria no cofre do condutor. Na verdade, de acordo com a situação combinando a lógica, o tribunal considera que, se a vítima nesse momento (pelo menos com uma das mãos) tivesse adequadamente apoiado no apoio ou no anel do autocarro, ela não teria perdido o equilíbrio e caído, portanto, no caso da vítima, o seu comportamento é muito perigoso, e ela própria deve assumir a maior parte da responsabilidade, mesmo que o suspeito também tenha alguma responsabilidade. (p.16)
36. Pelo que não se vê como se possa considerar verificado, no que respeita a tal matéria, o invocado vício de erro notório na apreciação da prova.
- D-
37. Considera ainda o Recorrente haver erro na apreciação da prova, na parte em que o douto Tribunal considera não existir redução abrupta da velocidade por parte do arguido, por tal conclusão não corresponder às regras da experiência comum.
38. No entanto, ressalvado o devido respeito por opinião contrária, e mau grado todos os cálculos efectuados pelo Recorrente, a verdade dos elementos probatórios não se pode retirar outra conclusão do que aquela que foi extraída pelo douto Tribunal, dando como provada a seguinte factualidade:
Quando chegou à porta nº 61 para sair da faixa de pedestres, como os pedestres estavam a usar a faixa de pedestres para atravessar a estrada, o suspeito fez a redução da velocidade adequada, e depois parou o autocarro, a redução da velocidade normal do autocarro levou-o a voltar para trás do autocarro, a vítima cairia para trás e bateria no cofre do condutor (cfr. p. 5 do Ac.).

39. E dando como não provado que o Recorrente tenha travado de forma repentina e que não tenha controlado de forma adequada a velocidade do veículo, atendendo à situação do trânsito.

40. Com efeito, o douto Tribunal recorrido esclareceu, ex professo, as razões e os motivos do seu “julgamento de facto”, tendo afirmado o seguinte:

然而，經過在審判聽證中多次及仔細觀看了案發時的有關錄影片段（包括巴士前鏡頭及車廂內鏡頭），本法院發現有關錄影片段除了顯示案發前及發生之時有關巴士行駛中的車速外，也顯示到嫌犯在發現前方不遠處斑馬線有行人打算橫過斑馬線時，已提前一些開始進行減速操作及最終將巴士停下（雖然巴士停下時車頭已輕微進入了斑馬線的範圍），同時，亦全面拍攝到被害人自登上巴士後至其因巴士停下而向後跌倒的具體情況，故此，僅認為嫌犯有過錯及被害人沒有過錯的判斷顯然不應是本案的正確結論。

事實上，根據案中的有關錄影片段所清晰顯示案發時的具體情況（大部份對應卷宗內的觀看錄影報告的描述），被害人於車廂鏡頭 14 時 47 分 59 秒登上涉案巴士，當時他步履不算很穩，他右手扶著扶手桿及拿著巴士卡，左手拿著一架用於載物的小車子，該手中也拿著手提電話，在進行拍卡後，被害人約於 14 時 48 分 15 秒在右手扶著扶手桿，左手拉著載物小車子的情況下，開始慢慢步往車廂中間，當時巴士處於起動駛出巴士站並慢慢開始加車速行駛的狀態（卷宗第 46 頁的圖三及圖四，當時巴士車速為每小時 1 公里），約 3 秒後（即 14 時 48 分 18 秒），被害人行至駕駛席旁的欄板位置稍為停下，背部輕靠該欄板作依傍，當時他的右手早已變成拉著載物小車子，左手沒有扶著任何扶手桿或吊環（卷宗第 47 頁的圖三及圖四，當時巴士車速為每小時 6 公里），再過約 1 秒後（影片顯示時間為 14 時 48 分 19 秒；卷宗第 48 頁圖八只是截取了於 2 秒後即 14 時 48 分 20 秒的情況），被害人本來仍拿著手提電話的左手便開始不斷嘗試將手提電話放進左邊褲袋中，此時被害人的右手繼續拿著或拉著（沒有拉動的）小車子的把手位置，換言之，當時在巴士車廂內的被害人沒有以任何一隻手扶著巴士上的扶手桿或吊環。

而且，有關錄影片段顯示被害人當時背部也沒有再靠著駕駛席旁的欄板，該狀況一直持續了約多 3 秒（即 14 時 48 分 23 秒，當時巴士車速由每小時 14 公里上升至 22 公里，並開始減速——顯示為每小時 21 公里），於 14 時 48 分 24 秒車速正減至約每小時 18 公里時，當時巴士正逐步減速的制動力，令背向巴士行車方向的被害人（雙方仍沒有扶著巴士的扶手桿，兩隻手仍進行上述動作）開始向後失平衡跌倒，並使被害人的背（腰）部撞到駕駛席旁的收銀箱，被害人繼而跌在巴士地上，於 14 時 48 分 24 秒至 25 秒被害人跌倒在地上之時，巴士是由每小時 18 公里下降至 16 公里。可見，巴士由開始因減速至被害人向後失平衡再至完全跌倒在地上的約 2 秒期間（由約 14 時 48 分 23 秒至 25 秒），巴士減速了約每小時 6 公里（由每小時 22 公里減速至 16 公里），按照經驗法則，這仍屬合理的逐步減速範圍，不屬突然快速減速的情況。

再者，即使被害人指出有關巴士突然剎停使其向後跌倒，然而，除了上指影片片段所顯示的實情外，另一方面，車廂內的有關錄影片段亦顯示，巴士在因減速而最後停下的階段及停下當刻，車廂內上方很多讓站著乘客扶著的吊環把手都沒有任何因明顯及強烈急速減速或立即短時間內快速剎停而產生的晃動，同時，巴士上的乘客也沒有因巴士當時的減速及最後停下來而出現任何頭部或身體衝向前的狀況，尤其當時有一位於車廂中門位置附近的女士在巴士開始減速前正從坐位站起來（她的面部側面向巴士的前進方向），但她在巴士開始減速至最後停下時，亦沒有任何頭部或身體衝向前或站不穩的情況（她可能有扶著巴士扶手桿，且面部並非如被害人般背對著巴士前進方向）。（pp. 14 e 15).

41. Ressalvado o devido respeito por entendimento contrário, afigura-se à Recorrida não ser de aceitar a versão do Recorrente dos factos.

-
42. Desde logo, porque o Recorrente faz uso de meio de prova que não pode ser valorado nos presentes autos.
43. Com efeito, o Recorrente afirma que procedeu, no local, à medição da distância percorrido pelo autocarro entre o número de polícia n.º41 e a linha de paragem antes da passadeira.
44. Ora, os resultados de tal medição não podem ser atendidos na presente fase processual, dado que provêm de meio de prova que não foi produzido e examinado em audiência de julgamento e, por conseguinte, não submetido ao exercício do contraditório.
45. Para além de que se trata de resultados que nunca poderão dizer-se rigorosos, pois que partem de pressupostos indefinidos, concretamente os pontos inicial e terminal dessa medição que se afirma ser de 28,2 metros.
46. Quisesse o Recorrente fazer uso de tal meio processual, deveria o mesmo tê-lo requerido oportunamente, sendo que teve oportunidade para o fazer, pois que a Recorrida defendeu-se na sua Contestação imputando a responsabilidade efectiva e exclusiva do acidente ao Recorrente pelo facto de o mesmo utilizar o autocarro sem as precauções que se lhe impunham, demonstrando que no caso dos autos não ocorreu qualquer travagem brusca (cfr. artigos 1.º e ss., principalmente, 15.º e ss.)
47. Na verdade, depois de o 2.º demandado ter parado o autocarro na paragem assinalada no croquis de fls. 4 dos autos, o mesmo iniciou a marcha, de forma suave, e poucos segundos depois, também de forma suave, começou a reduzir a velocidade do veículo até parar antes da passagem para peões, assinalada também no referido croquis, para deixar passar os peões que aí se encontram, tanto do lado direito como do lado esquerdo da via, considerando a direcção do veículo, tendo percorrido desde o ponto em que iniciou a marcha até àquele em que parou a distância corresponde ao comprimento de três veículos ligeiros (cfr. croquis de fls. 4), o que também claramente se demonstra através das imagens captadas por todas as câmaras de vídeo do autocarro, dado que nelas se encontra inserta a velocidade a que o mesmo seguia.
48. Com efeito, com base no tempo decorrido e na velocidade do veículo, constantes das referidas imagens, é possível estabelecer a seguinte correspondência:

Hora	Km/h
14:48:14	0
14:48:15	1
14:48:16	3
14:48:17	3
14:48:18	6
14:48:19	11
14:48:20	14
14:48:21	17
14:48:22	22
14:48:23	21
14:48:24	18
14:48:25	16
14:48:26	10
14:48:27	2
14:48:28	0

49. Isto é, dos 0 aos 22 Km/h, o autocarro demorou 8 segundos; e dos 22 aos 0Km/h o demorou 6 segundos.
50. O que é suficiente para demonstrar, como se faz do duto Ac. recorrido, que o 2.º de-

-
- mandado não travou bruscamente.
51. Na verdade, as imagens dos autos mostram claramente que a travagem efectuada para a redução de velocidade, no momento 14:48:22, tal como também se demonstra no douto Ac. recorrido, não provocou oscilação significativa nas pessoas que se encontravam na metade traseira do autocarro, o que é demonstrativo de que houve uma redução suave da velocidade do autocarro.
 52. Para além de que a distância percorrida entre a paragem de autocarros e a passagem para peões era muito pequena, cerca da corresponde ao comprimento de 3 veículos automóveis, o que nunca permitiria que o autocarro alcançasse grande velocidade para permitir a travagem brusca.
 53. E se não se verificou qualquer travagem brusca ou repentina, consequentemente, também não corresponde à verdade que o ofendido tenha caído por força dessa inexistente travagem.
 54. Como se sabe da Física, a inércia é a propriedade dos corpos resistir a mudanças de velocidade.
 55. No caso de um corpo estar em movimento, ele tende a persistir nesse estado de movimento rectilíneo e uniforme até que outra força actue sobre ele, fazendo com que a velocidade dele varie novamente.
 56. Ora, em virtude de tal lei da Física, no momento em que o 2.º demandado acciona o mecanismo de travagem, ainda que suave, tal implica necessariamente que o ofendido é lançado para a frente com a velocidade que o autocarro tinha no instante imediatamente anterior ao da travagem.
 57. Justamente para impedir esse movimento é que todos os autocarros estão apetrechados, principalmente para as pessoas que sejam transportadas em pé, de corrimãos e pegas, justamente para que se possam segurar e impedir que sejam lançados para a frente.
 58. E por causa da importância da utilização de tais acessórios de segurança é que em todos os autocarros de Macau existem avisos sonoros, em várias línguas, chamando a atenção dos passageiros para que se mantenham sempre seguros a esses corrimãos e pegas.
 59. Ora, o que sucedeu foi que o ofendido, instantes antes de o 2.º demandado ter travado para reduzir a velocidade (no momento ... 200.avi-14:48:22), retirou a mão do corrimão a que se tinha agarrado, ficando apenas apoiado na pega do carrinho de compras (... 200.avi-14:48:21), o que não foi suficiente para contrariar o efeito da inércia resultante da travagem, o que levou a que o mesmo tivesse sido lançado para a frente indo embater de costas, porque estava virado de costa para a frente do autocarro, no referido receptáculo do dinheiro das tarifas do transporte pagas pelos passageiros.
 60. Para além de que o ofendido, não sendo já uma pessoa jovem, ficou de pé, quando se poderia ter sentado nos lugares reservados, existentes no autocarro, para pessoas como o ofendido.
 61. Tendo permanecido de pé, desde que entrou no autocarro (... 100.avi-14:48:05), até ao momento em que caiu (... 100.avi ou ... 200.avi-14:48:22), portanto, cerca de 17 segundos, a maior parte dos quais com o autocarro em movimento e de costas voltadas para a frente do autocarro, para além de que segurava o referido carrinho de compras, o que o obrigava a ter cuidados redobrados, segurando-se com mais firmeza ao referido corrimão.
 62. Do que resulta que bem decidiu o douto Tribunal ao dar como provado a redução suave da velocidade do autocarro e que a queda foi resultante da força de inércia resultante dessa diminuição adequada da velocidade, pelo que não existe o vício invocado.
 63. Invoca ainda o Recorrente o mesmo vício no que respeita à parte do douto Ac. em que considerou não se justificar a necessidade da utilização de muletas e de cadeira de rodas por

- parte do Recorrente, por entender que o douto Tribunal se baseou no relatório pericial de fls, 347 dos autos, por considerar que o mesmo é falso.
64. Sucede, no entanto, que o Recorrente, notificado do douto despacho de fls, 375 dos autos, nunca manifestou oposição, juntando provas relevantes contra o referido relatório pericial, nos termos e no prazo legalmente definido.
65. Do que decorre que tal relatório pericial não pode deixar de se considerar plenamente válido e servir de base probatória para a formação da livre convicção do Tribunal.
66. Sendo que, apesar de tudo, o douto Tribunal considerou provada o seguinte:
對於民事原告請求因上述事故而支付了輪椅及助行架代步費用合共為澳門幣 14,693 元，如上所述，由於本法院認為僅有充份證據認定原告的有關傷勢在初始階段需要依靠助行架協助步行，故有關助行架的開支費用澳門幣 250 元與本案事故及原告傷勢有適當因果關係，應獲得賠償。
至於電動輪椅的開支費用（人民幣 12,800 元，折合約澳門幣 14,443 元），如上的分析，由於未能證實與本案事故及原告傷勢有直接、必然及適當因果關係，故本法院裁定此部份不成立。（cfr. p .25)
67. Razão por que não se pode considerar procedente o fundamento de recurso invocado.
II - Do erro de julgamento no que respeita quantum indemnizatório relativo aos danos morais
68. Fixou do douto Tribunal recorrido o valor indemnizatório de MOP380.000,00, a título de danos morais.
69. No entanto, inconformada com tal valor, por considera-lo demasiado baixo, o Recorrente dirige também a sua pretensão recursória contra esta parte da douta decisão recorrida, alegando que o douto Tribunal violou a norma do artigo 74.º/1-c do CPP, pedindo que o douto Tribunal ad quem reaprecie tal questão.
70. Em concreto afirma o Recorrente o seguinte:
12.原審法院裁定賠償的金額過低，以及本案不存有過錯責任比例的問題。根據《刑事訴訟法典》第 74 條第 1 款 c)項規定，當從審判中得到充分證據，證明依據民法之準則而裁定給予之彌補之前提成立及應裁定給予有關金額，法官亦須在判決中裁定給予一金額，以彌補所造成之損害。毫無疑問，行為人的行為令上訴人蒙受損失，是故在審判中得到充分證據而應裁定給予有關金額。
13.上訴人認為有關決定違反《刑事訴訟法典》第 74 條第 1 款 c)項的規定。根據澳門中級法院第 59/2005 號刑事上訴案合議庭裁判的見解，針對精神賠償金額的訂定，並沒有約定俗成的計算公式，因此應當按各個具體情況作出具體分析。以往的判決亦多次提到，精神損害賠償或非物質損害賠償金額的訂定，由法官依公平公正原則作出，而法官只能根據每一個案中已證事實及具體情況作出考慮，而不可能以其他個案或判決中某個可量化之項目作為衡量精神損害賠償的指標，更不可能存在一計算精神損害賠償之公式。一個不法行為對他人的精神傷害很難以金錢來衡量，因為人的精神健康是無價的，法院所能判處的精神損害賠償也只是作為撫平被害人的傷痛的一種彌補，而不能理解為完全的肉體的價值化。因此，上級法院只有在原審法院的裁定出現明顯的錯誤或顯失公平的時候才有介入的空間。上訴人認為，在本案中，原審法院將精神損害賠償的金額存在顯失公平的情況，需要透過上設法院的介入作重新審查。
71. O douto Tribunal justificou a indemnização a este título fixada no seguinte:
民事原告因是次事件受傷而承受的身體痛楚、心理影響及精神痛苦，實際上皆屬非財產損害的範圍。考慮到上述已證事實，尤其因應原告受傷的位置、需要的康復期間及當中承受的傷患和治療時的痛楚、情緒困擾及憂慮、心理壓力、身體活動能力受限（傷殘率）的程度等等，根據《民法典》第 489 條的所規定的衡平原則，本法院裁定有關的非財產/精神損害賠償為澳門幣 380,000 元。（p.26).

-
72. Com a ressalva do devido respeito por entendimento contrário, afigura-se à Recorrida que a indemnização fixada, considerando a base factual em que a mesma assenta, é antes excessiva e não diminuta, como defende o Recorrente.
73. Com efeito, nos termos do disposto no artigo no artigo 489.º/1 do CC na fixação da indemnização deve atender-se aos danos não patrimoniais, que pela sua gravidade, mereçam a tutela do direito, sendo que, por força do n.º 3 do mesmo preceito legal, “o montante da indemnização será fixado equitativamente pelo tribunal, tendo em atenção, em qualquer caso, as circunstâncias referidas no artigo 487.º ...”
74. Sendo que, na formulação do referido juízo de equidade, que balizará a fixação da compensação pecuniária neste tipo de dano, pode afirmar-se, com recurso a PIRES DE LIMA e ANTUNES VARELA, que: “o montante da indemnização correspondente aos danos não patrimoniais deve ser calculado em qualquer caso (haja dolo ou mera culpa do lesante) segundo critérios de equidade, atendendo ao grau de culpabilidade do responsável, à sua situação económica e às do lesado e do titular da indemnização, às flutuações do valor da moeda, etc. E deve ser proporcionado à gravidade do dano, tomando em conta na sua fixação todas as regras de boa prudência, de bom senso prático, de justa medida das coisas, de criteriosa ponderação das realidades da vida” (cfr. Código Civil Anotado, vol. 1, pág. 501).
75. Considera-se a culpa do lesante porque, como se sabe, na indemnização por danos não patrimoniais se acentua a componente punitiva da compensação.
76. Depois, a indemnização por estes danos não tem por fim a reconstrução da situação anterior ao acidente, mas visa principalmente compensar o ofendido, na medida do possível, das dores e incómodos que suportou e se mantém como resultado da situação para a qual o acidente o arrastou.
77. Está-se, pois, perante um critério elástico, inspirado em razões objectos, sob o qual há-de assentar o juízo de equidade.
78. Assim, com base em tal critério, considerando os factos provados, mostrando-se já excessivo o valor indemnizatório fixado a esse título, e que a Recorrida impugnará em recurso subordinado a interpor, pelo que se pugna pelo não provimento da pretensão impugnatória deduzida pelo Recorrente na questão aqui em causa.
- III - Do erro de julgamento no que respeita ao pedido indemnizatório relativo à contratação de advogado na China Continental
79. Afirma, finalmente, o Recorrente no seu recurso o seguinte:
而有關風險責任及運輸合同在本案適用的方面，誠如澳門中級法院第 157/2019 號案的精闢見解，因此，根據《商法典》的【運送合同】規定；【有義務將乘客運送到目的地，而且確保乘客安全(即保證義務)，即使嫌犯司機無過錯，巴士公司應負 100% 的風險責任，判巴士公司投保的保險公司承擔賠償。巴士公司與乘客存在【運送合同】。一如民事請求起訴狀所述，上訴人為 XXX 發展有限公司的特別授權代理人，現因本案意外而不能繼續從事該代理，而需要另聘律師處理相關訴訟，代理費為人民幣 450 萬，此為上訴人的損失應有兩名民事當事人全數承擔。(cfr. pp. 25 e 26).
80. Com a ressalva do devido respeito, não se vislumbra o que é que o Recorrente pretende com tal impugnação, não verdade, o Recorrente mais do que impugnar a dita decisão recorrida, parece formular um pedido novo.
81. Comece-se por mencionar que o Recorrente havia pedido a esse título no seu requerimento inicial o valor indemnizatório nunca inferior a RMB\$1.500.000,00, vindo agora, em fase de recurso, a peticionar o valor RMB\$4.500.000,00.
82. Ora, como bem de ver, o Recorrente não pode formular tal pedido na presente fase processual, tal como não pode juntar os documentos que juntou para alegadamente sustentar

-
- tal pedido.
83. Com efeito, tal pedido deveria ser formulado no lugar próprio e no momento oportuno, tal como aí juntos os documentos aqui em causa.
84. Na verdade, nos presentes autos, o douto Tribunal deu como aprovado apenas o seguinte:民事請求人於內地有重大投資的行政案件，涉案的資產估值非常巨大，民事請求人會親自前往內地處理。(cfr. p. 7).
85. Tendo, coerentemente, dado como não provado o seguinte:民事請求人因本傷患緣故而不能親自處理上述於內地的行政案件，為此需要另聘律師代為處理，保守估計有關的代理費用為人民幣 1,500,000 元，折合為澳門幣 1,691,660 元。(p. 10)
86. E fundamentou tal resposta nos seguintes termos:
對於民事原告請求因上述事故導致其受傷而不能親自處理其於內地重大投資的行政案件，因而需另聘律師代為處理而估計需支付的律師代理費用人民幣 1,500,000 元（折合約澳門幣 1,691,660 元），如上所述，雖然卷宗有資料證據顯示原告所代表的公司牽涉在有關案件中，涉及金額的確很巨大，然而，本法院認為本案未有充份證據能清楚說明原告在本案的傷勢與預計必須花費的有關代理費用之間的適當因果關係，因為未能顯示有關案件本身從來只由原告處理且從沒有委託律師處理，也沒有顯示可以只由公司代表處理而原來不必律師進行訴訟，亦未能證明原告在傷勢康復後不能繼續由其跟進處理，同時卷宗並無任何證明文件顯示原告已作出了有關必須且因本案而生的上述支出費用。因此，本法院裁定民事原告的此部份民事損害賠償請求不成立，駁回有關請求。(pp. 25 e 26).
87. Como bem se demonstrou no duto Ac., recorrido, não se provou a existência de nexo de causalidade adequada entre as lesões em causa e as despesas de representação alegadas, porque não se demonstrou que o referido processo na China Continental tenha sido sempre tratado pelo Recorrente e não tenha sido constituído advogado para o efeito, porque também não se demonstrou que tal processo só podia ser tratado pelo Recorrente como representante da empresa, sem necessidade da intervenção de advogado, porque ainda não se provou que o Recorrente, depois de recuperado, não pudesse re-tomar tal actividade e, finalmente, porque não há documento comprovativo de que foi efectuado o pagamento de tal despesa.
88. Ora, com base em tal factualidade nunca se poderia tomar outra decisão que não aquela que tomou o douto tribunal Recorrido.
- IV - Dos documentos juntos
89. O Recorrente instruiu o recurso por si interposto com 7 documentos.
90. Da conjugação dos artigos 616.º/1 e 451.º e 450.º do CPC ,aplicado por força do artigo 4.º do CPP) e resulta que a junção de documentos na fase de recurso, sendo admitida a título excepcional, depende da alegação e da prova pelo interessado de uma de duas situações: 1) a impossibilidade de apresentação do documento anteriormente ao recurso e 2) ter o julgamento de primeira instância introduzido na acção um elemento de novidade que tome necessária e consideração de prova documental adicional (cfr. sumário do Ac. do Tribunal da Relação de Coimbra de 18711/2014, no proc. 628/13.9TBGRD.C1, que aqui se reproduz, indicando-se apenas as normas correspondentes do CPC de Macau).
91. A impossibilidade refere-se tanto à superveniência objectiva como à superveniência subjectiva, referida ao momento do julgamento da primeira instância, sendo que, no caso de superveniência subjectiva, se exige, como requisito adicional, a justificação de que o conhecimento da situação documentada ou do documento só ocorreu posteriormente ao momento do referido julgamento, por razões consideradas atendíveis (cfr. Ac. cit.)
92. A segunda situação supra referida pressupõe a novidade da questão decisória justificativa da

民事賠償被請求人 B 保險有限公司不服，向本院提起從屬上訴，並提出有關的上訴理由。²

-
- junção do documento com o recurso, como questão operante (apta a modificar o julgamento) só revelada pela decisão recorrida, o que exclui que essa decisão se tenha limitado a considerar o que o processo já desde o início revelava ser o thema decidendum (cfr. Ac. cit.)
93. Ora, nos presentes o Recorrente procedeu à junção dos referidos documentos sem observância das referidas exigências.
 94. Com efeito, os docs. 1 e 2 são documentos produzido pelo próprio Recorrente onde se contém, tal como alegado, elementos resultantes de medição efectuada no local pelo próprio Recorrente, sendo os mesmos destituídos de qualquer valor, dado que não foram submetidos a exame e ao exercício do contraditório durante a audiência de julgamento, pelo que os mesmos não devem ser admitidos.
 95. Os docs. 3, 4 e 5 já se totalmente impertinentes, porque já se encontram nos autos, respectivamente, os docs. de fls. 408, 416 e 168, não havendo nenhuma razão para que voltem a ser juntos com o recurso;
 96. O doc. 6 tem a data de 9/4/2018 e o reconhecimento de 3/5/2018, pelo que é documento já existia no momento em que se realizou a audiência de julgamento dos presentes autos, 12/7/2021, sendo que também o Recorrente não alegou nem provou qualquer situação de impossibilidade para a sua não junção oportuna, como não invocou qualquer razão considerada atendível para eventual conhecimento posterior do referido documento.
 97. Finalmente, o doc. 7 mais não é do que uma minuta de contrato de prestação de serviços, sem indicação do prestador de serviços jurídicos e da data e também não tendo qualquer assinatura, pelo que não tem qualquer valor probatório, não sendo alegado e provada a razão da sua junção tardia.
 98. Face ao exposto, não cumprindo os requisitos mínimos para que tais documentos pudessem ser juntos nesta fase verdadeiramente excepcional, sendo os mesmos impertinentes, devem os mesmos ser retirados do processo e restituídos ao Recorrente, e ser este condenado em custas, tudo nos termos do artigo 468.º/1 do CPC.
- Termos em que, contando com o indispensável suprimento de V. Exas.:
- 1) deve o recurso interposto pelo Recorrente ser julgado improcedente;
 - 2) Devem ser retirados do processo e restituídos ao apresentante os 7 documentos juntos com o recurso interposto;
- Deixa a Recorrida aqui consignado que pretende in-terpor recurso subordinado, nos termos do artigo 394.º do CPP.
- JUSTIÇA!

²其葡文結論內容如下：

1. Constitui objecto do presente recurso subordinado o douto Acórdão do TJB, de 29/10/2021, na parte em que considerou ter havido culpa do arguido na ocorrência do acidente dos autos e em que, consequentemente, condenou a Recorrente no pagamento ao demandante da indemnização no valor de MOP24.643,10;
2. O douto Ac. recorrido padece de erro notório na apreciação da prova ao ter considerado que o arguido violou o dever de cuidado, ao iniciar a marcha do autocarro sem reparar se o

-
- demandante, acabado de entrar, já se encontrava sentado ou de pé, seguro ao corrimão, e ao ter concluído que a conduta do arguido causou directa e necessariamente ao ofendido as lesões por este sofridas;
3. O Tribunal recorrido não diferencia adequadamente as situações em que se encontra o demandante nos dois momentos mencionados: o do início da marcha e o momento em que o arguido accionou o sistema de travagem para diminuir a velocidade do autocarro;
 4. Tal distinção é crucial para se poder determinar se houve culpa ou não do arguido, na ocorrência do acidente;
 5. Se é verdade que o arguido iniciou a marcha com o arguido ainda a movimentar-se no corredor do autocarro, sem que se tivesse sentado ou ficado de pé, mas seguro ao corrimão, a verdade é que, tal como se provou, o demandante, antes mesmo de o arguido ter accionou o sistema de travagem, já se havia imobilizado, ficando de pé junto a um corrimão e com uma das suas mãos a segurar-se ao mesmo, o que resulta dos factos dados como provados;
 6. O condutor de um veículo de transporte público de passageiros não tem o dever de apenas iniciar a marcha, após a entrada de passageiros, depois destes se encontrarem sentados ou devidamente seguros aos corrimãos do autocarro; se assim fosse, não seria possível explorar legitimamente o serviço de transporte público de passageiros;
 7. Os passageiros não podem deixar de estar onerados com deveres de cuidado relativos à sua própria segurança;
 8. O Ac. recorrido erra quando pressupõe que o arguido estava vinculado a tal dever;
 9. Mesmo que fosse de entender que tal dever existe, o que se afirma sem conceder, tal dever nunca existiria nos presentes autos, pois que, quando o arguido travou para reduzir a velocidade do veículo, já o demandante tinha optado por ficar de pé junto a um dos corrimãos do autocarro e seguro com uma das mãos ao mesmo;
 10. Se o arguido estava adstrito ao cumprimento de tal dever, tem que se aceitar que tal vinculação cessou no momento em que demandante optou por ficar de pé e se segurar a um dos corrimãos, o que efectivamente aconteceu;
 11. O facto de o arguido ter iniciado a marcha do veículo sem prestar atenção ao facto de o demandante estar ou não sentado ou de pé seguro ao corrimão do autocarro não é factor determinante da queda do demandante;
 12. O que determinou a queda do demandante e as consequentes lesões foi o facto de este ter retirado a mão do corrimão, a que se encontra seguro, no exacto momento em que o arguido teve de iniciar a redução de velocidade do veículo, e ter a outra mão a segurar a pega de um carrinho de compras e de estar posicionado de costas voltadas para a frente do veículo;
 13. Por tais factos o arguido não pode ser responsabilizado;
 14. O Tribunal recorrido considerou, e bem, que a travagem efectuada pelo arguido foi uma travagem normal, não abrupta, necessária para diminuir a velocidade do veículo, imposta pelo circunstancialismo existente na via pública;
 15. O demandante deveria saber que, por força do princípio da inércia, quando o arguido tivesse que travar, acto normal na condução de um veículo, ele tenderia a ser atirado para a frente;
 16. O demandante deveria saber que, nessa situação, o carrinho de compras que trazia consigo e que segurava com uma das mãos e o facto de estar de costas voltadas para a frente do autocarro só lhe causariam maiores dificuldades de segurança;
 17. O demandante apenas caiu em virtude de ele próprio ter sido negligente na sua conduta, não cumprindo os deveres que sobre ela impendiam de garantir a sua segurança;

輔助人/民事請求人 A 對民事賠償被請求人 B 保險有限公司的上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

1. 第二民事被請求人不遵守其應清楚知道的有關交通法律，違反其作為駕駛者應有之義務，明知不論任何時候，駕駛員均應控制所駕駛的車輛，且不得作出任何可影響安全駕駛的行為或活動，但第二民事被請求人沒有遵守有關規定，罔顧乘客的安全，單手握方向盤，在斑馬線前沒有漸進剎車，而在超速在 14:48:22 秒達 22KM/h，其行為違反了《道路交通法》第 15 條第 3 款之規定，亦是該交通事故的唯一過錯者；沒有第二民事被請求人違反《道路交通法》第 93 條第 3 款所規定之重過失而作出的

-
18. Resulta ilógico considerar-se o arguido também responsável pela queda do demandante, ainda que em pequena quota-parte, por ter iniciado a marcha sem ter prestado atenção ao facto de este ainda não se encontrar sentado ou de pé ou seguro ao corrimão;
 19. A eventual infracção a tal dever no momento do início da marcha do veículo por parte do arguido não tem qualquer ligação, contrariamente ao que se pressupõe no douto Ac. recorrido, com o comportamento posterior do demandante aquando do irúcio da travagem do autocarro;
 20. Pelo que se tem de concluir, contrariamente ao que se afirma no Ac. recorrido, que o arguido não teve culpa na ocorrência da queda do demandante;
 21. Verifica-se ainda o mesmo vício, erro notório na apreciação da prova, na parte em que o Tribunal recorrido deu como provado que a conduta do arguido causou directa e necessariamente as lesões sofridas pelo demandante;
 22. Tal conclusão é ilógica e contraditória, não se adequando aos factos dados como provados;
 23. Se se provou que o demandante caiu por força da inércia decorrente do acionamento da travagem e pelo facto de o mesmo ter retirado a mão do corrimão, se encontrar com o telemóvel na mão e com a outra mão a segurar o carrinho de compras e ainda por cima de costa votadas para a frente do veículo, então nunca se poderia concluir, como erradamente se faz no douto Ac. recorrido, que “ a conduta do arguido causou directa e necessariamente as fracturas do demandante”.

Termos em que, e nos mais que V. Exas. doutamente se dignarem suprir, deve o presente recurso ser considerado procedente, por procedentes as alegações e conclusões supra expostas, com as demais consequências legais, nomeadamente, revogando a decisão recorrida na parte objecto do presente recurso subordinado, substituindo-a por outra que considere o demandante o único e exclusivo culpado pela ocorrência do acidente de que foi vítima, absolvendo, em consequência, a ora Recorrente, in totum, do pedido indemnizatório formulado.

Procedendo como se requer, farão Vossas Excelências inteira e sã. Justiça!

駕駛行為，答覆人便不會受到任何損害，因此，兩者之間存在直接因果關係，因此第二民事被請求人應對其行為所引致之後果負上全部法律責任。

2. 答覆人在上述(案發期間)4 秒期間曾扶著巴士上的扶手杆或吊環，答覆人在本案中並無任何過錯責任：根據副警長 XXX 於調查報告中清晰地指出：“(…)確認本事件因駕駛者 C 毋視乘客安全，沒有理會乘客 A 是否就坐便啟動車輛，到達斑馬線時更沒有預先作出漸進式的制動讓車輛停下時的搖晃減至最低，相反 C 駛至斑馬線前才作出制動，制動力量令 A 握不了扶手杆而向後跌倒受傷。(…)確認 C 長時間以右手握著方向盤駕駛，左手不斷用牙齒。作為職司機的 C 缺乏職業操守，完全沒有把乘客的安全視為己任，僅以自己的思維駕駛車輛，忘記了其車內乘客的存在。根據相關監控系統的紀錄視頻，C 絕對有足夠的條件和時間讓 A 就座後才啟動車輛。C 在自由、清醒及有意識的情況下，罔顧乘客的安全導致 A 跌倒受傷，其行為明顯觸犯《刑法典》第一百四十二條(過失傷害身體完整性)之規定。(參見卷宗第 81 頁至 81 頁背頁)
3. 以及，根據卷宗第 47 頁至第 56 頁的錄像圖片，顯示從案發時間(14:48:15 秒 (圖 4)車速 1km/hr、(14:48:18 (圖 6)車速 6 km/hr、(14:48:20 (圖 8)車速 14 km/hr、(14:48:22)(圖 10)車速 22 km/hr 開始巴士司機一直加油加速，即 14:48:15 秒)車速 1km/hr - (14:48:18) 3 秒中平均車速 2.33 km/hr、每秒車速為 0.647m，行駛 $0.647 \times 3 = 1.94\text{m}$ ；即 14:48:18 秒)車速 6km/hr- (14:48:20) 14km/hr，2 秒平均車速 10km/hr、每秒車速為 2.77m，行駛 $2.77 \times 2 = 5.54\text{m}$ ；即 14:48:20 秒)車速 14km/hr- (14:48:22) 22 km/hr，

2 秒平均車速 18km/hr，每秒車速為 5m，行駛 $5\text{m} \times 2(\text{秒}) = 10\text{m}$ 。即巴士從 14:48:15 秒) - (14:48:22 秒) 7 秒中共行駛了 $1.94\text{m} + 5.54\text{m} + 10\text{m} = 17.48\text{m}$ ，則巴士站離前橫道線總長為 $28.2\text{m} - 17.48\text{m} = 10.72\text{m}$ ，而當時(14:48:22)車速 22 km/hr、每秒車速為 6.1m 嫌犯從 6km/22km/hr 巴士司機一直加油力速，而且過程中原告一直左手緊握扶手(圖六.八.十)與此同時，巴士司機一見前面斑馬線有一家長陪一學生二人距離僅 10m 的情況下(圖九)，2 秒鐘沖出 12.2m 就會把家長和學生發生傷亡，在 14:48:23 秒右腳離開油門後猛力踩剎車擋立即急煞車，在腳離開油門猛力踩剎車擋為 1 秒，所以由 22km/hr 至 21 km/hr，在 14:48:24 秒緊急剎車剎停後慣性滑車前沖 30cm-50cm(見圖 15.17.19.21 前車門的陰井蓋同一位置)當時剎車巴士已沖出停車線，當時巴士是在極度緊急的情況下煞車線離斑馬線有一家長陪一學生二人距離僅 1.5m-2m。極度緊急煞車停時間為 1-1.5 秒，在 2 秒中避免發生意外、只有極度緊急煞車。別無他法。至 21km/hr 至 0km/hr，而此期間為車輛的慣性滑動變速顯示，而非逐步減速所致。結合在現場所攝得的照片，可清晰地顯示當時答覆人在倒地時，經觀察車行道與行人道之間的坑管道的位置，可見在巴士急煞時原告已倒地受傷，後巴士已是慣性滑動而非逐步地減速。

4. 現時答覆人仍需要拐杖、有時更使用輪椅輔助，而答覆人被澳門社工局評估為肢體殘疾(參見文件六)。
5. 第二民事被請求人作為本案的唯一過錯方，就以上各項所述，皆滿足了因不法事實所生之民事責任的前提：因過錯(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，

及該過錯與所造成的損害存在因果關係，因此根據《民法典》第 477 條第 1 款之規定，民事請求人擁有獲得損害賠償的權利。根據《民法典》第 489 條第 1 款、第 477 條第 1 款、第 556 條、第 558 條之規定，對一項損害有義務彌補之人，應恢復假使未發生引致彌補之事件應有狀況，但在本案中，原告之損害，尤其是身體及心理健康，要恢復是不可能的，故應根據第 560 條之規定，以金錢作出補償。

6. 事發時，答覆人從前車門登上巴士，並步往車廂中部的座位位置。在答覆人步往座位期間，第二民事被請求人一邊以左手使用牙籤清潔牙齒，一邊以右手控制方向盤駕駛該巴士，當駛至近門牌 61 號對出的斑馬線時，第二民事被請求人沒有預先減速，此時，因有行人使用該斑馬線橫過車行道，第二民事被請求人隨即是剎停巴士，導致答覆人往前車門方向跌倒並撞到駕駛席旁邊的收錄箱(見卷宗第 44 頁及第 47 至 54 頁及第 58 至 61 頁觀看錄影報告及截圖)。第二民事被請求人的行為直接及必然導致答覆人的第 1 至 3 腰椎右側橫突骨折，至今仍未康復，傷勢對答覆人的身體完整性造成普通傷害(見卷宗第 69 頁的臨床法醫學鑑定書，在此視為全部轉載)。案發時晴天，光線充足，路面乾爽，交通密度正常。第二民事被請求人違反謹慎義務，沒有注意剛上車的乘客是否坐穩或站穩便起動巴士，亦沒有因應路面情況而適當調節車速，以致未能安全地減速剎車，從而導致被害人受傷。第二民事被請求人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。
7. 根據《刑事訴訟法典》第 74 條第 1 款 c)項規定，當從審判中得到充分證據，證明依據民法之準則而裁定給予之彌補之前提成

立及應裁定給予有關金額，法官亦須在判決中裁定給予一金額，以彌補所造成之損害。毫無疑問，行為人的行為令答覆人蒙受損失，是故在審判中得到充分證據而應裁定給予有關金額。

8. 第二民事被請求人不遵守其應清楚知道的有關交通法律，違反其作為駕駛者應有之義務，明知不論任何時候，駕駛員均應控制所駕駛的車輛，且不得作出任何可影響安全駕駛的行為或活動，但嫌犯沒有遵守有關規定，罔顧乘客的安全，單手握方向盤，在斑馬線前沒有漸進剎車，並導致民事請求人受傷，其行為違反了《道路交通法》第 15 條第 3 款之規定。該交通事故起因是第二民事被請求人不遵守義務而引致，其是該交通事故的唯一過錯者。沒有第二民事被請求人違反上述交通規則作出的駕駛行為，答覆人便不會受到任何損害，因此，兩者之間存在直接因果關係，因此第二民事被請求人應對其行為所引致之後果負上全部法律責任。交通廳對第二民事被請求人違反《道路交通法》第 15 條 3 款之規定處以罰款，當時，第二民事被請求人在沒有任何異議情況下，自願繳交了有關罰款，罰款收據編號：20005983。(罰款收據參見卷宗第 76 頁，在此視為完全轉錄)綜上所述，第二民事被請求人應對答覆人因是次交通意外而引致之所有損失負責。在事故發生之日，第二民事被請求人所駕駛之 MW-58-XX 之重型汽車已在第一民事被請求人(即本從屬上訴人)。

9. 而有關風險責任及運輸合同在本案過用的方面，誠如澳門中級法院第 157/2019 號案的精闢見解，因此，根據《商法典》的【運送合同】規定；【有義務將乘客運送到目的地，而且確保乘客安全(即保證義務)，即使嫌犯司機無過錯，巴士公司應負 100%的

風險責任，判巴士公司投保的保險公司承擔賠償。巴士公司與乘客存在【運送合同】，因此答覆人的損失應有兩名民事當事人全數承擔。

承上所述，及有賴尊敬的中級法院法官閣下對法律理解的高見，判處本從屬上訴理由不成立、駁回該上訴，並一如既往地作出公正裁判！

案件卷宗移送本院後，駐本院檢察院司法官認為本上訴僅涉及民事賠償請求的問題，檢察院不具正當性就有關問題發表意見。

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。

二、 事實方面

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

1. 2019 年 10 月 30 日下午約 2 時 47 分，嫌犯 C 駕駛 MW-58-XX 重型汽車（新福利 26A 路線巴士）沿沙梨頭海邊街行駛，方向由巴素打爾古街往提督馬路。
2. 當上述巴士駛至沙梨頭海邊街近門牌 41 號對出的巴士站時，被害人 A 從前車門登上巴士，並步往車廂中部的座位位置。在被害人步往座位期間，嫌犯一邊以左手使用牙籤清潔牙齒，一邊以右手控制方向盤駕駛該巴士，當駛至接近門牌 61 號對出的斑馬線時，因有行人準備使用該斑馬線橫過車行道，嫌犯便進行適當減速操作，繼而正常停下巴士，巴士減速的正常制動力導致背向巴士行車方向的被害人向後往前車門方向跌倒並撞到駕

駛席旁邊的收銀箱。

3. 嫌犯的行為直接及必然地導致被害人的第 1 至 3 腰椎右側橫突骨折，共需 6 至 9 個月康復，傷勢對被害人的身體完整性造成普通傷害（見卷宗第 69 頁的臨床法醫學鑑定書，在此視為全部轉載）。
4. 案發時晴天，光線充足，路面乾爽，交通密度正常。
5. 嫌犯駕駛時一邊以左手使用牙籤清潔牙齒，同時一邊以右手控制方向盤駕駛該巴士的操作可影響安全駕駛。
6. 嫌犯違反謹慎義務，有條件注意但沒有注意剛上車的乘客是否坐穩或站穩便起動巴士，增加可影響安全駕駛的風險，令其因應路面的情況而適當調節車速及減速停車之時，巴士減速而生的正常制動力導致仍未坐穩或站穩的被害人跌倒並撞到駕駛席旁邊的收銀箱受傷。
7. 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。

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）：

8. 在事故發生之日，第二民事被請求人所駕駛的 MW-58-XX 的重型汽車已在第一民事被請求人（即 B 保險有限公司 COMPANHIA DE SEGUROS B S.A.R.L.）購買了民事責任保險，保險卡 編號為 LFH/MFT/2019/000079。
9. 民事請求人於是次交通意外發生後隨即被送往澳門鏡湖醫院接受治療，期後需於 2019 年 10 月 30 日至 2019 年 11 月 23 日在澳門鏡湖醫院留院接受治療卷宗，出院後，民事請求人仍然未康復，故需繼續於澳門鏡湖醫院及其他的醫療中心接受診治，

有關醫療費用合共澳門 110,751 元，當中包括住院費用、診金、康復治療、化驗費、影像檢查費、手術費、材料費、檢查費、治療費、藥物費及護理費等。

10. 民事請求人於事故發生前可自行走路，但因本傷患而於初始康復階段需要依靠助行架協助步行，購買助行架的費用為澳門 250 元；
11. 民事請求人購買了輪椅的費用為人民幣壹 12,800 元，折合約為澳門 14,443 元。
12. 民事請求人於內地有重大投資的行政案件，涉案的資產估值非常巨大，民事請求人會親自前往內地處理。
13. 本案交通事故使民事請求人受到傷害及痛楚。
14. 民事請求人至康復期屆滿前曾需定期到醫院，使民事請求人感到身心疲憊。
15. 民事請求人的活動能力與意外發生前存在一些差距，影響其日常生活，並使其感到十分困擾及憂慮。
16. 民事請求人的患處有時仍會感到疼痛。
17. 民事請求人在意外發生前照顧肢體殘疾（重度）的妻子，且自身亦被評為肢體殘疾（輕度），現時民事請求人照顧妻子的能力有所下降。

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）：

18. A responsabilidade civil perante terceiros, emergente da condução desse veículo, se encontrava transferida para a seguradora Ré, à data do acidente objecto dos presentes autos, através da apólice de seguro n.º LFH/MFT/2019/000079, que aqui dá por inteiramente

reproduzido e que se junta como Doc. n.º 1.

19. O demandante, depois de entrar no autocarro, deu dois ou três passos e ficou, de pé, junto a um primeiro corrimão do lado esquerdo do corredor do autocarro, a contar do lado de quem entra do veículo.
20. De início o mesmo se agarrou-se a esse corrimão, mas, depois, deixou-o ficando apenas com a mão apoiada na pega do carrinho de compras que trazia consigo, ficando de costas voltadas para a frente do autocarro.
21. E foi nessa posição que o mesmo se encontrava, quando o 2.º demandado teve que começar a travar para reduzir a velocidade, quando se aproxima da passagem para peões e o demandante, sem estar agarrado ao referido corrimão, caiu desamparado de costas indo projectar-se contra o receptáculo do dinheiro relativo às tarifas que os passageiros pagam pelo transporte.

另外證明以下事實：

22. 嫌犯現為退休（患病），靠每月失業金及積蓄維生。
23. 嫌犯已婚，無需供養任何人。
24. 嫌犯學歷為小學畢業。
25. 嫌犯承認被指控的事實。
26. 根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。

未獲證明的事實（Factos não provados）：

其他載於控訴書而與上述已證事實不符的重要事實，具體如下：

1. 當駛至近門牌 61 號對出的斑馬線時，嫌犯沒有預先減速，並隨即剎停巴士。

2. 嫌犯駕駛時一邊以左手使用牙籤清潔牙齒及一邊以右手控制方向盤駕駛該巴士的可影響安全駕駛的行為，導致被害人往前車門方向跌倒並撞到駕駛席旁邊的收銀箱，是引致本案交通意外發生的原因。
3. 嫌犯違反謹慎義務，沒有因應路面的情況而適當調節車速，以致未能安全地減速剎車，從而導致被害人受傷。

其他載於民事起訴狀及民事答辯狀而與上述已證事實不符的重要事實（其餘的事實則僅屬證據分析、結論性、法律性或沒有重要性而不在此闡述）：

4. 民事請求人因本傷患而不能再自行走路，需要依靠輪椅代步，為此需要支付上述購買輪椅的費用。
5. 民事請求人因本傷患緣故而不能親自處理上述於內地的行政案件，為此需要另聘律師代為處理，保守估計有關的代理費用為人民幣 1,500,000 元，折合為澳門幣 1,691,660 元。
6. 事故發生後，民事請求人的腦海中時常浮現意外發生的情境，每當路經事發地點時，民事請求人都需要繞路。

審查證據方面，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，承認被指控的事實，講述案件發生的具體經過及情況，主要指出案發時被害人於巴士站登上涉案巴士，當時他的手拖著一架可用作盛載物品的手拉小車子（當時內裏應沒有載物），他拍卡後便步往車廂內（車廂內應還有一個座位），其便將巴士正常地重新起步行駛，車速較慢，其基本上以雙手控方向盤駕駛，但也曾於駕駛期間一邊以左手使用牙籤清潔牙齒，一邊以右手控制方向盤駕駛（有關巴士是自動波操作，但也自知此舉是影響安全駕駛的），當巴士駛至接近前方不

遠處的斑馬線時，由於其見有行人打算橫過斑馬線，其便減速繼而正常踩踏停車掣停下巴士，以便讓行人橫過斑馬線（沒有急剎），當時差不多到座位的被害人便向後跌倒，應曾碰撞到駕駛旁的收銀箱；其承認其未有讓被害人坐穩或站穩的情況下便開始駕車行駛，雖然其已提前減速停車，但可能還未夠提前，若再更提前及更再輕力地踩踏停車掣，可能被害人就未必會因巴士停下而跌倒受傷；巴士車廂內有放置行李的專屬行李架位置，巴士上也有提醒乘客緊握扶手的廣播，但其已忘記具體內容為何。同時，嫌犯指出了其個人、經濟、家庭及學歷狀況。

被害人 A（民事原告）在審判聽證中作出聲明，講述案件發生的經過，主要表示案發時其拿著購物小車子登上涉案巴士，其登上巴士後便拍巴士卡（當時已放手小車子），巴士前車門便立即關上，巴士很快加速起步，嫌犯沒理會自己當時站穩還是不站穩，期間，他曾於駕駛期間一邊以手使用牙籤清潔牙齒，當時其再拿回小車子一步步慢慢步入車廂中間，自己手提電話應該在包中，其右手扶著巴士上的扶手桿，左手拉著小車子，但巴士很快突然剎掣停下，有關衝力之大導致其往後跌倒並撞到駕駛席旁的收銀箱，導致其右邊背部、頭部、腰部及膝蓋受傷；其沒有聽到巴士上有提醒乘客緊握扶手的語音提示；其繼續追究嫌犯的刑事責任，並追討民事賠償。

治安警察局警員 XXX 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，尤其指出案發後對涉案巴士停下的位置進行拍攝，巴士之後已被駛離案發地點。

民事原告證人 XXX（民事原告的女兒）在審判聽證中作出聲明，講述原告於案發前後的情況，主要指出原告致電告訴其在巴士上跌倒，其便前往探望，原告當時訴說腰部受傷，頭部也照了 CT，於醫院住了約一個多月；原告於案發前行動自如，負責照顧重度殘疾的妻子，更自己找材料

處理內地的訴訟案件，可以自己作代表；事發後，原告經常訴說腰痛、頭痛、膝痛及眼睛情況差了，需要靠拐杖行動，也要他人攙扶，更需要電動輪椅出入，不敢與孫兒玩耍，且由於行動不便，故其便要委託內地律師跟進和處理內地的訴訟案件，為此需要花費約 100 至 200 萬元律師費。

民事原告證人 XXX 在審判聽證中作出聲明，客觀及基本講述其有份到現場對被害人作出救援。

載於卷宗第 4 頁的交通意外描述圖。

載於卷宗第 22 至 23 頁及第 26 至 32 頁的照片。

載於卷宗第 37 頁及第 42 頁的光碟，以及卷宗第 44 至 57 頁及第 58 至 61 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多次及仔細觀看了案發時的有關錄影片段（包括巴士前鏡頭及車廂內鏡頭）。

載於卷宗第 69 頁的臨床法醫學鑑定書，以及卷宗內的疾病證明、檢查報告及病歷記錄。

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、民事原告（被害人）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、觀看錄影報告及所截取的圖片、有關錄影片段、照片、臨床法醫學意見書、臨床醫學鑑定報告、有關錄影片段、醫藥費用和證明書開支單據及收據、醫生檢查證明書、疾病證明、檢查報告、病歷記錄等書證資料，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，嫌犯承認其未有讓被害人坐穩或站穩的情況下便開始駕車行駛，雖然其已提前減速停車，但可能還未夠提前，若再更提前及更再輕力地踩踏停車掣，可能被害人就未必會因巴士停下而跌倒受傷，同時，其也承認自己在駕駛巴士期間一邊以左手使用牙籤清潔牙齒，一邊以右手控制方向盤駕駛，自知此舉是不正確及影響安全駕駛。同時，被害人在審

判聽證中所指出的案發情況便是嫌犯加速起步、突然急剎停車，致其跌倒受傷，過錯全在於嫌犯。

然而，經過在審判聽證中多次及仔細觀看了案發時的有關錄影片段（包括巴士前鏡頭及車廂內鏡頭），本法院發現有關錄影片段除了顯示案發前及發生之時有關巴士行駛中的車速外，也顯示到嫌犯在發現前方不遠處斑馬線有行人打算橫過斑馬線時，已提前一些開始進行減速操作及最終將巴士停下（雖然巴士停下時車頭已輕微進入了斑馬線的範圍），同時，亦全面拍攝到被害人自登上巴士後至其因巴士停下而向後跌倒的具體情況，故此，僅認為嫌犯有過錯及被害人沒有過錯的判斷顯然不應是本案的正確結論。

事實上，根據案中的有關錄影片段所清晰顯示案發時的具體情況（大部份對應卷宗內的觀看錄影報告的描述），被害人於車廂鏡頭 14 時 47 分 59 秒登上涉案巴士，當時他步履不算很穩，他右手扶著扶手桿及拿著巴士卡，左手拿著一架用於載物的小車子，該手中也拿著手提電話，在進行拍卡後，被害人約於 14 時 48 分 15 秒在右手扶著扶手桿，左手拉著載物小車子的情況下，開始慢慢步往車廂中間，當時巴士處於起動駛出巴士站並慢慢開始加車速行駛的狀態（卷宗第 46 頁的圖三及圖四，當時巴士車速為每小時 1 公里），約 3 秒後（即 14 時 48 分 18 秒），被害人行至駕駛席旁的欄板位置稍為停下，背部輕靠該欄板作依傍，當時他的右手早已變成拉著載物小車子，左手沒有扶著任何扶手桿或吊環（卷宗第 47 頁的圖三及圖四，當時巴士車速為每小時 6 公里），再過約 1 秒後（影片顯示時間為 14 時 48 分 19 秒；卷宗第 48 頁圖八只是截取了於 2 秒後即 14 時 48 分 20 秒的情況），被害人本來仍拿著手提電話的左手便開始不斷嘗試將手提電話放進左邊褲袋中，此時被害人的右手繼續拿著或拉著（沒有拉動的）小車子的把手位置，換言之，當時在巴士車廂內的被害人沒有以任何一隻手扶

著巴士上的扶手桿或吊環。

而且，有關錄影片段顯示被害人當時背部也沒有再靠著駕駛席旁的欄板，該狀況一直持續了約多 3 秒（即 14 時 48 分 23 秒，當時巴士車速由每小時 14 公里上升至 22 公里，並開始減速——顯示為每小時 21 公里），於 14 時 48 分 24 秒車速正減至約每小時 18 公里時，當時巴士正逐步減速的制動力，令背向巴士行車方向的被害人（雙方仍沒有扶著巴士的扶手桿，兩隻手仍進行上述動作）開始向後失平衡跌倒，並使被害人的背（腰）部撞到駕駛席旁的收銀箱，被害人繼而跌在巴士地上，於 14 時 48 分 24 秒至 25 秒被害人跌倒在地上之時，巴士是由每小時 18 公里下降至 16 公里。可見，巴士由開始因減速至被害人向後失平衡再至完全跌倒在地上的約 2 秒期間（由約 14 時 48 分 23 秒至 25 秒），巴士減速了約每小時 6 公里（由每小時 22 公里減速至 16 公里），按照經驗法則，這仍屬合理的逐步減速範圍，不屬突然快速減速的情況。

再者，即使被害人指出有關巴士突然剎停使其向後跌倒，然而，除了上指影像片段所顯示的實情外，另一方面，車廂內的有關錄影片段亦顯示，巴士在因減速而最後停下的階段及停下當刻，車廂內上方很多讓站著乘客扶著的吊環把手都沒有任何因明顯及強烈急速減速或立即短時間內快速剎停而產生的晃動，同時，巴士上的乘客也沒有因巴士當時的減速及最後停下來而出現任何頭部或身體衝向前的狀況，尤其當時有一位於車廂中門位置附近的女士在巴士開始減速前正從坐位站起來（她的面部側面向巴士的前進方向），但她在巴士開始減速至最後停下時，亦沒有任何頭部或身體衝向前或站不穩的情況（她可能有扶著巴士扶手桿，且面部並非如被害人般背對著巴士前進方向）。

無可否認，且根據有關錄影片段，即使嫌犯在被害人登上巴士後且起動巴士進行駕駛期間，的確一邊以左手使用牙籤清潔牙齒及一邊以右手

控制方向盤駕駛該巴士，其行為從一般性來說是屬於可影響安全駕駛的行為，然而，按照常理及經驗法則，結合案發時的錄影片段，在本案中，嫌犯當時以左手使用牙籤清潔牙齒，且僅以右手控制方向盤駕駛巴士的行為，與被害人因嫌犯以腳踏下減速甚至剎車掣以使巴士減速（及最後停下）並因而導致被害人向後跌倒並撞到駕駛席旁邊的收銀箱沒有顯示存在直接、必然及適當因果關係。

由此可見，根據案中清晰的錄影片段所顯示案發時的情況，結合上述各方面尤其關鍵證據的分析，按照常理及經驗法則，本法院認為嫌犯的確有違反其作為巴士司機的一些謹慎義務，就是其應確保剛登上巴士的乘客在坐穩或站穩的情況下方起動巴士行駛，但當時其有條件注意被害人其實仍在步往車廂中間的過程中，卻已急不及待再次起動巴士行駛，其實可以有條件預見到若在行駛期間需要進行任何減速、停車、轉向等操作時，巴士因相關操作而生的制動力可能會令到尚未坐穩或站穩的被害人（不論他有否扶著巴士上的扶手桿或吊環），會失去平衡而跌倒或碰撞到巴士上的固定物，即當時嫌犯完全有條件預見可產生這樣的風險的，但其仍沒有注意及謹慎履行此方面的駕駛義務，故嫌犯不夠謹慎的駕駛行為對是次被害人受傷這結果的產生亦有些少過失，但這並非因嫌犯沒有預先減速，並隨即剎停巴士所引致，因為當嫌犯以不快的車速駛至涉案斑馬線時，其是開始進行適當的減速操作，繼而正常停下巴士的。

事實上，按照上述各方面尤其錄影片段所顯示的情況，結合常理及經驗法則作出分析，本案發生的主要原因是，在巴士開始進行減速前及期間，在巴士車廂內站著的被害人約有 4 秒時間沒有以任何一隻手扶著巴士上的扶手桿或吊環，當時他將注意力集中在以左手不斷嘗試將手提電話放進左邊褲袋中，右手則繼續拿著或拉著（沒有拉動的）小車子的把手位置，當時他背部也沒有靠著任何巴士上的固定物，而其面部及身體都全部面向

巴士後方，形成與巴士前進方向相反的狀態。雖然嫌犯作為巴士司機有上述所分析的些少責任，但作為乘客的被害人在巴士正在行駛的過程中，不論其以站著姿態抑或正步入車廂中間位置，也應為著自身的安全而緊握扶手，這也是乘客應履行的義務及責任，否則其也破壞了駕駛者對乘客會確保自身安全而作出安全舉措的信賴。然而，可惜的是，被害人在上述約 4 秒期間沒有以任何一隻手扶著巴士上的扶手桿或吊環，而其當時又背向巴士行車方向，更難透過視覺及身體感觀察覺到巴士需因前方狀況減速甚至停下而使其身體能及時作出適當維持平衡的自然反應（即人在背向前方目標物時身體反應會減弱，因為少了視覺感觀），所以即使嫌犯開始進行適當的減速操作，有關減速所產生的正常制動力也使沒有扶著巴士上的扶手桿或吊環及背向巴士行車方向的被害人向後往前車門方向跌倒並撞到駕駛席旁邊的收銀箱。其實，按照當時的情況結合常理，本法院認為，倘若被害人當時（至少有一隻手）有適當扶著巴士上的扶手桿或吊環，其就不會失去平衡而跌倒，故在本案中被害人的行為是很危險的，其自身需承擔大部份責任，即使嫌犯也有些少責任亦然。

至於民事方面，除了承上述的證據考慮、評價及分析而作出關於案發時的相關事實的認定外，有關大部份醫療費用支出、助行架支出與是次交通事故所造成民事原告的傷勢的治療和檢查有關，且屬合理範圍〔僅涉及不超出最長 9 個月康復期的醫療費用，其餘超出者及眼科的則不獲認定〕，因有關傷勢導致原告的暫時絕對無能力被三名醫學鑑定人鑑定為 38 日，傷殘率為 6%，而法醫所製作的臨床法醫學鑑定書則表示約需 6 至 9 個月康復。

對於電動輪椅的支出，雖然在臨床法醫學檢查之時，法醫指出原告坐輪椅入室（2020 年 1 月 7 日），且卷宗內關於原告前往醫院接受殘疾評估時需要拐杖及輪椅輔助行走（2020 年 5 月 20 日），以及在出席審判聽證

時他也坐電動輪椅進入審判庭（2021 年 9 月 20 日），然而，根據三名法醫製作的臨床醫學鑑定報告，原告在接受鑑定時（2021 年 1 月 7 日）自己推門進入診室能獨立行走，不需扶杖，不用輪椅，各方證據顯示他下肢神經肌肉正常，骨折傷後亦不影響下肢功能，其在本案中的傷勢已康復，且根據原告在本案發生後於鏡湖醫院住院期間的護士記錄（2019 年 11 月 21 日），當中顯示原告“間有下床活動，步態穩”，同時，卷宗內的病歷報告顯示原告在案發後到鏡湖醫院就診的狀況，當中都沒有任何關於其需坐輪椅的描述（除了做殘評那次），僅指出其獨立行走，且只是在案發後初期曾需要拐杖而已，以及經了解原告到來法庭接受通知時的行走狀態，結合常理及經驗法則，本法院認為，原告在某些特別時候尤其接受殘評及出庭時，是刻意坐在輪椅上為之，刻意營造因本案導致其下肢現時已不能或難以正常活動的狀況，傷勢嚴重及持久，即使事實上其因本案受傷的初期可能的確需要拐杖協助行走，但本案證據未能充份顯示其因本案傷勢而確實需要坐輪椅甚至貴價的電動輪椅，故未能就有關開支作出認定。

再者，關於原告因本案傷勢不能親自處理內地訴訟案件而需另聘律師代理所估計需支付的代理費用的部份，即使原告的女兒作出了相關證言，且卷宗內存有原告所代理的公司在內地有一宗涉及重大投資糾紛的案件，牽涉的估值金額非常巨大，然而，本法院認為本案未有充份證據能清楚說明原告在本案的傷勢與預計必須花費的有關代理費用之間的適當因果關係，因為未能顯示有關案件本身從來只由原告處理且從沒有委託律師處理，也沒有顯示可以只由公司代表處理而原來不必律師進行訴訟，亦未能證明原告在傷勢康復後不能繼續由其跟進處理，同時未能證明原告已作出了有關必須且因本案而生的有關開支，因此，也未能就此部份作出認定。”

三、法律方面

主上訴人 A 的上訴涉及下列問題：

- 審查證據方面明顯有錯誤
- 法律適用錯誤 過錯責任
- 非財產損害賠償

從屬上訴人 B 保險有限公司的上訴涉及下列問題：

- 審查證據方面明顯有錯誤

1. 首先，主上訴人 A(民事請求人)和從屬上訴人 B 保險有限公司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。

主上訴人 A 認為原審法院認定第二民事被請求人非重過失駕駛行為錯誤：第二民事被請求人不遵守其應清楚知道的有關交通法律，違反其作為駕駛者應有之義務，明知不論任何時候，駕駛員均應控制所駕駛的車輛，且不得作出任何可影響安全駕駛的行為或活動，但第二民事被請求人沒有遵守有關規定，罔顧乘客的安全，單手握方向盤，在斑馬線前沒有漸進剎車，而在超速在 14 :48:22 秒達 22KM/h，超過《道路交通法》第 93 條第 3 款所規定(20KM/h)之重過失，並導致上訴人受傷，其行為違反了《道路交通法》第 15 條第 3 款之規定。

主上訴人 A 認為原審法院認定【被害人在上述 4 秒期間沒有任何一隻手扶著巴士上的扶手杆或吊環】是存有錯誤的。

主上訴人 A 認為原審法院認為【根據三名法醫製作的醫學鑑定報告原告在接受鑑定時(2021 年 1 月 7 日)自己推門進入診室能獨立行走、不需拐杖、不用輪椅】，上訴人否認有關內容，因為直到提交本上訴狀當日，上訴人仍需要拐杖、有時更使用輪椅輔助。

主上訴人 A 認為原審法院在選用評估原告傷勢方面的證據時，錯誤地使用 2021 年 4 月 16 日的一份正接受刑事偵查的鑑定報告，該份報告的真確性受到質疑，且未能完全地反映上訴人現時的身體狀況。

從屬上訴人 B 保險有限公司認為巴士司機的行為並沒有違反義務，是次意外是由於乘客沒有任何一隻手扶著巴士上的扶手杆或吊環所引起的。

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，原審法院除了聽取了肇事巴士司機(嫌犯)及主上訴人(巴士乘客、傷者)在審判聽證中所作的聲明，亦在審判聽證中聽取

了案中證人的證言，審查了案中的文件以及觀看案發時的相關錄影片段等。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。

根據相關上訴理據，主上訴人及從屬上訴人均對原審法院對交通意外的成因以及主上訴人的傷勢認定提出質疑。

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。

主上訴人引用卷宗內第 385 頁所載的觀看錄像報告而引證其論點，然而，除了審查相關錄像報告，原審法院在審判聽證中多次及仔細地直接觀看了相關錄影片段，並從逐秒的片段中對有關情況作出了詳細的分析，以及作出了認定。

關於主上訴人的傷患情況以及是否因傷需要坐輪椅方面，原審法院亦詳述了相關認定的依據。

從經驗法則及邏輯的角度考慮，上述的證據尤其是錄影片段，可客觀、直接及合理地證明原審法院所認定的相關事實，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。

事實上，上訴人是在質疑原審法院對事實的認定，以表達他們對合議庭所認定的事實的不同意見來試圖質疑法官的自由心證，這是法律所不允許的。

當然，不受質疑的自由心證必須是在以客觀的、合乎邏輯及符合常理的方式審查分析證據的基礎上所形成的心證。

但在本案中，原審法院在審查證據方面並未違背以上所提到的任何準則或經驗法則，因此，上訴人不能僅以其個人觀點為由試圖推翻原審法院所形成的心證。

從屬上訴人方面，保險公司主要提出公共交通車輛司機沒有義務確保巴士上所有乘客坐穩或站穩下方可起動巴士行駛，因此，巴士司機(嫌犯)沒有違反任何義務。

從屬上訴人的上述觀點過於片面，而本院同意原審法院所裁定，在司機有條件確保乘客坐穩站穩才啟動車輛時，不應輕視這一保障乘客安全的義務，因為這正正是作為駕駛公共交通車輛的巴士司機的首要謹慎義務。

故此，主上訴人及從屬上訴人提出的上述上訴理由並不成立。

2. 主上訴人 A 提出，原審判決存有法律適用錯誤，第二民事被請求人作為本案的唯一過錯方，滿足了因不法事實所生之民事責任的前提，應對主上訴人是次交通意外而引致所有損失負責。

《民法典》第 564 條規定：

“一、如受害人在有過錯下作出之事實亦為產生或加重損害之原因，則由法院按雙方當事人過錯之嚴重性及其過錯引致之後果，決定應否批准全部賠償，減少或免除賠償。

二、如責任純粹基於過錯推定而產生，則受害人之過錯排除損害賠償之義務，但另有規定者除外。”

《民法典》第 566 條規定：

“聲稱受害人有過錯之人須證明該過錯之存在；但即使無人聲稱受害人有過錯，法院亦得查明之。”

在查明嫌犯在是次交通事故中佔有多大比例的過錯責任，需要看原審法院所認定關於交通意外的事實：

2. “當上述巴士駛至沙梨頭海邊街近門牌 41 號對出的巴士站時，被害人 A 從前車門登上巴士，並步往車廂中部的座位位置。在被害人步往座位期間，嫌犯一邊以左手使用牙籤清潔牙齒，一邊以右手控制方向盤駕駛該巴士，當駛至接近門牌 61 號對出的斑馬線時，因有行人準備使用該斑馬線橫過車行道，嫌犯便進行適當減速操作，繼而正常停下巴士，巴士減速的正常制動力導致背向巴士行車方向的被害人向後往前車門方向跌倒並撞到駕駛席旁邊的收銀箱。

...

6. 嫌犯違反謹慎義務，有條件注意但沒有注意剛上車的乘客是否坐穩或站穩便起動巴士，增加可影響安全駕駛的風險，令其因應路面的情況而適當調節車速及減速停車之時，巴士減速而生的正常制動力導致仍未坐穩或站穩的被害人跌倒並撞到駕駛席旁邊的收銀箱受傷。”

原審法院裁定：

“在本案中，鑒於第二民事被告 C 違反謹慎義務，有條件注意但沒有注意剛上車的乘客是否坐穩或站穩便起動巴士，增加可影響安全駕駛的風險，令其因應路面的情況而適當調節車速及減速停車之時，巴士減速而生的正常制動力導致仍未坐穩或站穩的民事原告 A 跌倒並撞到駕駛席旁邊的收銀箱而受傷，從而導致原告的第 1 至 3 腰椎右側橫突骨折（需 6 至 9 個月康復），傷勢對原告的身體完整性造成普通傷害，故第二民事被告需就本案交通事故的發生承擔一些責任。

然而，由於本案亦也證實民事原告在本案中存有過錯，其在巴士行駛的過程中，在巴士作出減速操作前，沒有握著或扶著巴士上的任何扶手桿或吊環，沒有履行其作為乘客的謹慎義務，因而導致巴士在開始適當減速時，其便失去平衡向後跌倒及撞到有關收銀行箱而受傷。可見，原告自身的過失行為亦很大程度地引致是次交通事故的發生。

由此可見，第二民事被告 C 及民事被告 A 各自的過失行為均是導致是次交通事故發生的原因之一。依據《民法典》第 564 條第 1 款的規定，本法院認為在是次的交通事故中，根據二人的過錯程度及有關過錯重要性所引致的後果，分別需要承擔 5%及 95%的過錯責任。”

我們看看原審法院對雙方過錯責任比例的認定是否正確。

首先，考慮巴士車速正常，但是嫌犯(巴士司機)沒有注意車上乘客是否站穩便起動，違反了其謹慎義務，然而，民事原告(巴士乘客)在巴士上有部分時段沒有握着或扶着固定物，且另一手拉着購物車，民事原告這一不謹慎行為是造成是次意外的主要原因。

基於此，考慮雙方所違反的謹慎義務程度，本院認為應該訂定本案

中嫌犯 C(巴士司機)對是次意外應承擔 20%的過錯責任，而上訴人應承擔 80%的過錯責任。

因此，主上訴人上述上訴理由部分成立。

3. 主上訴人 A 提出原審法院所釐定的非財產損害賠償過低，另外，主上訴人因是次意外使上訴人不能在相關訴訟繼續從事代理人而需要另聘律師所產生的代理費用，亦需得到賠償。

《民法典》第 489 條所規定：

“一、在定出損害賠償時，應考慮非財產之損害，只要基於其嚴重性而應受法律保護者。

二、因受害人死亡，就非財產之損害之賠償請求權，由其未事實分居之配偶及子女、或由其未事實分居之配偶及其他直系血親卑親屬共同享有；如無上述親屬，則由與受害人有事實婚關係之人及受害人之父母、或由與受害人有事實婚關係之人及其他直系血親尊親屬共同享有；次之，由受害人之兄弟姊妹或替代其兄弟姊妹地位之甥姪享有。

三、損害賠償之金額，由法院按衡平原則定出，而在任何情況下，均須考慮第四百八十七條所指之情況；如屬受害人死亡之情況，不僅得考慮受害人所受之非財產損害，亦得考慮按上款之規定享有賠償請求權之人所受之非財產損害。”

根據《民法典》第 489 條第 1 款的規定，在定出損害賠償時，應考慮非財產之損害，只要基於其嚴重性而應受法律保護者。

同時，《民法典》第 489 條第 3 款規定，損害賠償之金額，由法院按

衡平原則定出，而在任何情況下，均須考慮第 487 條所指之情況；如屬受害人死亡之情況，不僅得考慮受害人所受之非財產損害，亦得考慮按上款之規定享有賠償請求權之人所受之非財產損害。

正如上述規定，損害賠償之金額，由法院按衡平原則定出。

關於非財產損害賠償，原審法院裁定如下：

「精神或非財產性損害賠償

民事原告因是次事件受傷而承受的身體痛楚、心理影響及精神痛苦，實際上皆屬非財產損害的範圍。考慮到上述已證事實，尤其因應原告受傷的位置、需要的康復期間³及當中承受的傷患和治療時的痛楚、情緒困擾及憂慮、心理壓力、身體活動能力受限（傷殘率）的程度等等，根據《民法典》第 489 條的所規定的衡平原則，本法院裁定有關的非財產/精神損害賠償為澳門幣 380,000 元。」

根據原審法院已證事實：

3. 嫌犯的行為直接及必然地導致被害人的第 1 至 3 腰椎右側橫突骨折，共需 6 至 9 個月康復，傷勢對被害人的身體完整性造成普通傷害（見卷宗第 69 頁的臨床法醫學鑑定書，在此視為全部轉載）。

...

9. 民事請求人於是次交通意外發生後隨即被送往澳門鏡湖醫院接受治療，期後需於 2019 年 10 月 30 日至 2019 年 11 月 23 日在

³ 已同時考慮法醫的臨床法醫學鑑定書及三名醫生的臨床醫學鑑定報告的內容。

澳門鏡湖醫院留院接受治療卷宗，出院後，民事請求人仍然未康復，故需繼續於澳門鏡湖醫院及其他的醫療中心接受診治…

13. 本案交通事故使民事請求人受到傷害及痛楚。
14. 民事請求人至康復期屆滿前曾需定期到醫院，使民事請求人感到身心疲憊。
15. 民事請求人的活動能力與意外發生前存在一些差距，影響其日常生活，並使其感到十分困擾及憂慮。
16. 民事請求人的患處有時仍會感到疼痛。
17. 民事請求人在意外發生前照顧肢體殘疾（重度）的妻子，且自身亦被評為肢體殘疾（輕度），現時民事請求人照顧妻子的能力有所下降。”

經綜合衡量已證事實中種種相關情節，尤其是上訴人所遭受的痛苦及不便，並由此而引起的不適及恐懼，根據《民法典》第 489 條第 1 款及第 3 款的規定，本院認為原審法院對受害人所遭受的精神損害定出澳門三十八萬元的賠償金沒有明顯不適合。

關於代理費用賠償，原審法院裁定如下：

“對於民事原告請求因上述事故導致其受傷而不能親自處理其於內地重大投資的行政案件，因而需另聘律師代為處理而估計需支付的律師代理費用人民幣 1,500,000 元（折合約澳門幣 1,691,660 元），如上所述，雖然卷宗有資料證據顯示原告所代表的公司牽涉在有關案件中，涉及金額的確很巨大，然而，本法院認為本案未有充份證據能清楚說明原告在本案的傷勢與預計必須花費的有關代理費用之間的適當因果關係，因為未能顯示有關案件本身從來只由原告處理且從沒有委託律師處理，也沒有顯示可以只

由公司代表處理而原來不必律師進行訴訟，亦未能證明原告在傷勢康復後不能繼續由其跟進處理，同時卷宗並無任何證明文件顯示原告已作出了有關必須且因本案而生的上述支出費用。因此，本法院裁定民事原告的此部份民事損害賠償請求不成立，駁回有關請求。”

本院同意原審法院分析，由於缺乏適當因果關係，相關損失不予賠償。

故此，上訴人提出的上述上訴理由亦不成立。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定主上訴人 A 的上訴理由部份成立。

合議庭裁定從屬上訴人 B 保險有限公司的上訴理由不成立。

合議庭裁定嫌犯 C(巴士司機)對是次意外應承擔 20%的過錯責任，而主上訴人 A 應承擔 80%的過錯責任。

判處 B 保險有限公司向主上訴人 A(民事原告)支付總損害賠償金額澳門幣 98,572.40 元 (澳門幣 492,862 元 x 20%)。

判處主上訴人 A 繳付 6 個計算單位之司法費，以及三分之二上訴的訴訟費用。

從屬上訴人 B 保險有限公司繳付 3 個計算單位之司法費，以及上訴的訴訟費用。

著令通知。

2022 年 6 月 16 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)