

第 15/2021 號案

刑事上訴

上訴人：甲及乙(保險公司)

被上訴人：丙(由特別保佐人丁代表)

會議日期：2021 年 3 月 19 日

法官：宋敏莉(裁判書制作法官)、司徒民正和岑浩輝

主題： — 交通意外

— 被告與受害人過錯的分擔

— 賠償金額

摘 要

一、行人有義務注意來車的距離及車速，並以快速和安全的方式橫過車行道，而且在橫過裝有交通信號燈的人行橫道時，還有義務遵守交通燈號的指示；至於駕駛者，則有義務在

接近車行道上標明供行人橫過的通道時特別減慢車速，以及讓已開始沿有信號標明並由交通燈或執法人員指揮通行的人行橫道橫過車行道的行人通過，即便已經獲准前行。

二、考慮到交通意外發生的情節，以及涉案的雙方都違反了以上所述的道路交通規則，應得出結論認為雙方的行為對於意外的發生都起到了作用。

三、在有信號標明並由交通燈指示通行的人行橫道/車行道上，被允許前行者(不論是行人還是駕駛者)通常都會相信另一方會停止不前，對自己優先通行抱有合理期望和信任，因此在雙方皆違反交通規則的情況下，應當認為被禁止前行者更有義務去遵守交通規則，如果沒有遵守而導致發生交通意外，則應負較大責任。

四、根據《民法典》第564條第1款的規定，賠償的金額應按照受害人和作為駕駛者的被告的過錯程度予以訂定。

裁判書制作法官

宋敏莉

澳門特別行政區終審法院裁判

一、概述

透過 2019 年 9 月 6 日的合議庭裁判，初級法院合議庭裁判甲(本案被告)被控告的一項澳門《刑法典》第 142 條第 1 款及第 3 款結合同一法典第 138 條 d 項及《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的過失嚴重傷害身體完整性罪罪名不成立，並駁回兩名民事損害賠償請求人丙(由其妻子丁代表)及戊針對乙及被告甲提起的民事損害賠償請求。

丙(由其妻子丁代表)不服裁判，向中級法院提起上訴，該院裁判上訴部分勝訴，認定被告甲對涉案交通意外的發生負有 50% 的責任，繼而改判丙(由其妻子丁代表)可獲得：

- 1,538,700.00 澳門元的賠償(包括工資損失、2019 年 4 月入住護理中心的費用、精神損失和長期完全無能力賠償)，連同由裁判之日起直至完全支付賠償為止的法定利息；

- 現在及將來因涉案交通意外所受損傷而引致的任何醫療費用及護理費用金額減半的賠償，待判決執行時結算；以及

- 自 2019 年 5 月起計入住護理中心的費用金額減半的賠償，待判決執行時結算。

乙的賠償責任以其保險合同所訂定的最高賠償金額為限，其餘金額則由被告甲負擔。

被告甲及乙均不服中級法院裁判，向本終審法院提出上訴。

在其上訴理由陳述中，被告甲提出了如下結論：

1. 在對中級法院的裁決給予應有的尊重下，上訴人不認同有關裁決，認為被上訴的裁決未有準確解釋和適用《道路交通安全法》第18條第1款及第37條第1款，以及違反《民法典》第560條第6款的衡平原則。

2. 根據獲證事實第11點和第14點，案發的提督馬路近聚龍軒位置之人行橫道被劃分為兩段路，此事實亦獲第一審法院和民事請求人所認同。

3. 當上訴人行駛的車行道(提督馬路由紅街市往沙梨頭海邊街方向)的交通管制訊號轉為綠色時，民事請求人已完成橫過第一段的車行道(沙梨頭海邊街往紅街市方向)，並在中間安全位置停頓，即民事請求人在上訴人獲交通管制訊號批准前進之前，並未開始橫過上訴人行駛的車行道。

4. 在民事請求人並未開始橫過車行道的情況下，上訴人正常起步前進並沒有違反《道路交通法》第37條第1款的規定，被上訴裁決沾有適用法律錯誤的瑕疵。

5. 上訴人在案發當時所駕駛的車輛為重型電單車，且駛於巴士MT-XX-XX的後方，由於重型電單車體型相對細小，不論上訴人當時駕駛於車行道上的哪一個位置，其視線必定會遭受車身龐大的巴士遮擋。

6. 再者，留意《道路交通法》第18條第1款結合第38條第1款以及第41條第1款規定，可得知駕駛員靠左行駛的義務，目的主要是為方便車行路上的其他駕駛員從車輛右方超車，而並非因為靠左行駛能使駕駛員處於能更好留意路面情況的位置。

7. 因此，尤其考慮到上訴人當時正駛於巴士左方的事實，

上訴人未有在左車道儘量靠左行駛並不是導致是次意外的直接必要原因，被上訴裁決錯誤適用了《道路交通法》第18條第1款之規定，對過錯責任的判斷作出了錯誤認定。

8. 根據獲證事實第13點至第15點，民事請求人於人行橫道的交通訊號燈已轉為紅色後曾稍作停頓，其後突然橫過車行道，觸犯了《道路交通法》第70條第1款及第3款的規定。

9. 上訴人當時駛至巴士的左方，其視線遭受巴士遮擋，而且儘管巴士能成功避開民事請求人，巴士亦仍然起步行駛並沒有急剎，故上訴人未能預料或注意到民事請求人突然橫過車行道。

10. 然而，民事請求人自身亦負有遵守交通規則之義務，其違反交通燈號的指示，罔顧自身及他人安全突然橫過車行道，以致撞到上訴人所駕駛的重型電單車，其違法行為為自身所引致的危險，並非由上訴人靠左行駛便可排除或杜絕意外的發生；故此，民事請求人的違反行為方是造成是次意外的主要原因。

11. 再者，上訴被控告的一項過失傷害身體完整性罪被裁

定罪名不成立，證明其過錯程度亦甚低。

12. 相反，民事請求人在人行橫道的交通訊號燈已轉為紅色後橫過車行道，並撞上上訴人所駕駛的重型電單車，是民事請求人的違法行為將自身及其他人士置於危險之中，需對是次意外負上大部分過錯責任；因此被上訴法院對過錯責任比例的訂定違反法律。

13. 另外，按照民事請求人的狀況，以及參照終審法院就類似情況中所作的合議庭裁決所確認的損害賠償金額，被上訴法院在訂定損害賠償金額時違反《民法典》第560條第6款的衡平原則，請求廢止被上訴的裁判，並對民事請求人有權收取的長期完全無能力之損害賠償及非財產性損害賠償作出縮減。

乙在其遞交的上訴理由陳述中提出以下結論：

1. 本上訴的提起是針對中級法院所作的涉案合議庭裁判，當中判上訴人向請求人即被上訴人丙(由丁代表)支付澳門幣 470,400 元作為工資損失的賠償，澳門幣 1,000,000 元作為精神損害賠償以及澳門幣 1,600,000 元作為完全無能力的賠償，

有關的支付是按照嫌犯與被害人(即被上訴人)之間因交通意外的責任分攤適用得出(50%)，而對有關的裁判上訴人除了尊重以外，一直不予認同。

2. 上訴人認為，除了應有的尊重以外，中級法院在審理辯論及審判聽證中得出的以及付入卷內的證據，尤其是監控錄像，出現錯誤以致訂出該意外發生的過錯及責任的分攤及上述金額。

3. 根據以下展示可以清楚得出，按照對被上訴裁判的理解，根據一般經驗法則以及卷宗的資料所得，被訴裁判沾有違反刑事訴訟法典第 389 條和 390 條第 2 款規定之補充適用民法典第 477 條、480 條第 1 及第 2 款、489 條和 564 條所規定的瑕疵，在尊敬的終審法院重新審理後，應改判被上訴人是對意外發生的唯一責任人，繼而判上述所訂作為賠償的金額不當。

4. 故此考慮對本上訴有重要性，在此完全轉錄既證事實第 1、5、6、14、15、16、22、23、24、26、31 點以及第 36 點，原審法院就案中交通意外發生的過錯歸咎方面，認定嫌犯違反了道路交通法第 18、30、32 以及 37 條的規定。

5. 認定“在重型電單車撞到被害人路人即上訴人的身體之前，其已經開始橫過馬路已經走到了電單車行走的車行道的一半，即使有關的駕駛者已經獲准前進，因交通燈對車輛通行發出綠燈”。

6. 同時也裁定“其時對上訴人路人而言是清楚的，在他橫過馬路時，車行道上有既證事實事宜所指的車輛，違反了對行人而言當時已經亮起的紅燈(既證事實事宜第 4、5 以及 15 點)。因此駕駛者違反了三條道路交通法的規則，這駁倒被請求人駕駛者所堅持的“信賴”論點 (...)。因此，按公平和平衡方面考慮，將此次意外發生的 50% 過錯歸咎被請求人駕駛者。”

7. 在充分尊重的前提下，上訴人認為該裁判不可能成立，在這個問題上原審法院沒有分析對意外發生過程出現變化的另一細節。事實上，正如在監控錄像可以看到，當對行人亮起紅燈時被害人走到巴士的前方，為此巴士停了下來，被害人此獨特行為被駕駛者前方道路上的巴士所遮擋。所有這些都是瞬間發生的事情。

8. 正如第一審法院合議庭裁判所述，駕駛者當時在事發地點是以正常適當的速度行駛，而且還是處於交通燈綠色准許前

進的情況，而不是靠車行道左方駕駛能避免意外發生的事實(裁判所主張的違反道路交通法第 18 條的規定)，因為被害人在經過巴士後甚至沒有操心去查看自他的左側是否有行車，繼續以魯莽的方式行進，把自己置於電單車駕駛者的前方而沒有留意馬路上的行車。

9. 所有這些意外的發生過程都揭示了重型電單車駕駛者在意外發生時完全沒有過錯，正如在司法見解和學說都一致同意，“按照民法典第 480 條第 2 款規定，在沒有其他法定標準的情況下，過錯須按每一具體情況以對善良家父之注意要求予以認定。因此根據一個正常的、敏捷小心謹慎一般的人在面對具體條件下的作出的舉措確立了抽象的過錯標準。過錯的法定審查標準是抽象的，或者說考慮案中所涉及的交通意外過程的具體情況，以一名普通駕駛者作為參考。”

10. 在本案中，對駕駛者而言要預見該情況是沒有可能的，更何況要一名普通駕駛者避免之，我們不要忘記道路交通法第 30 條最後部分指出“駕駛員應 (...) 調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，以及避開在正常情況下可預見的任何障礙物，故不可能要求普通的駕駛者預視該起

被害人所引致的事件。”

11. 另外，關於道路交通法第 32 條以及關於駕駛員接近行人橫道減速的強制性，嫌犯即重型電單車駕駛者在上訴人處購買了保險，在事發時駕駛的車速適中，儘管嫌犯在意外時的行駛速度沒有得到證明，原因是該事實不論在控訴書甚至被害人也沒有被主張出來，故由於缺乏實質的證據，有關在被告處購買保險的重型電單車駕駛者當時沒有以一個適中的速度行駛的論點不該成立。

12. 關於道路交通法第 37 條的規定，接近有信號標明的人行橫道時，如該人行橫道由交通燈或執法人員指揮車輛通行或人、車通行，駕駛員即使獲准前進，亦應讓已開始橫過車行道的行人通過。

13. 在本案中，嫌犯沒可能看到被害人已經開始橫過馬路，正如以上所述，巴士阻礙了他的視線，因為被害人其時正走在巴士前方。因此在尊重的前提下，應理解為在尊敬的被上訴裁判中，重型電單車的駕駛者並沒有違反上述的交通規定，而是被害人嚴重違反了道路交通法的規定，尤其是道路交通法第 70 條第 1、2、3、4 款的規定。

14. 也就是說，在辯論及審判聽證中被審理的內容是基於證據的自由評價以及合議庭的直接心證，合議庭在聽證中考慮了證人的描述，因為聽取了目擊證人，也考慮了於審判中得出的證據，尤其是觀看了閉路電視的錄像和意外發生的全部過程，除了將全部過錯歸咎於被害人並因引致意外發生承擔責任外，別無其他決定，而此亦驅使駁回有關的民事請求。

15. 繼而應該廢止有關的合議庭裁判以另外取代之，判處歸咎被害人即被上訴人全部過錯以及承擔因引致意外發生的責任。

16. 即便不這樣認為，只是出於辯護的謹慎才提出，我們認為鑒於上述所有主張以及意外發生的方式，重型電單車駕駛者對意外發生不應負超過 10% 的責任，而判上訴人只需支付 10% 的賠償金額，繼而應廢止有關的合議庭裁判並以另一裁判取代之，按照比例，判被上訴人分擔 90% 的風險責任，而判於上訴人處購買保險的車輛分擔 10% 的風險責任。

17. 因為，除了尊重之外，我們認為尊敬的合議庭裁判在適用法律方面存在錯誤，尤其是違反刑事訴訟法典第 389 條和 390 條第 2 款所規定之補充適用民法典第 477 條以及 480 條的

規定，尊敬的終審法院於重新審理後，應宣判廢止有關裁判，駁回針對不論是嫌犯、重型電單車駕駛者抑或上訴人的民事請求。

18. 或即便不這樣認為，則應廢止有關的合議庭裁判，改判按照比例被上訴人分擔 90% 的風險責任，而判於上訴人處購買保險的車輛分擔 10% 的風險責任。

19. 上訴人也不應該支付中級法院所裁定的金額作為工資損失、非財產損害以及被上訴人的完全無能力(長期部分無能力)的賠償，因為在工資損失方面，中級法院訂為澳門幣 470,400 元，此為根據每日 1,200 元澳門幣和 392 日的暫時無工作能力(暫時絕對無能力)為基礎計算後得出(既證事實第 22、23 以及第 26 點)。

20. 上訴人認為，鑒於被害人的工作是以日工資計算報酬，這個計算必須考慮到每週休息日以及強制性假期，必須將之從估算中撇除出來，即每月 22 個工作日，因此所得的金額應該是澳門幣 26,400 元(澳門幣 1,200 元 X 22 工作日)，而最終的賠償金額應該是澳門幣 344,960 元(澳門幣 26,400 元/30 天 X 392 日暫時絕對無能力)，

21. 而不是尊敬的中級法院所裁定的澳門幣 470,400 元，故此被上訴的裁判沾了違反民法典第 564 條規定的瑕疵。

22. 關於法院裁定作為非財產損害賠償的金額，儘管上訴人對被上訴人在案中的悲慘結果深感遺憾，但上訴人認為被裁定的金額是不公平和過分的，完全沒有按照訂定這些賠償金所應該依照的公平原則。

23. 根據尊敬的中級法院所指的已證事實點(尤其是載於第 26 點以及第 31 點的事實)，其中指出受害人處於昏迷，事實上，不幸的是被害人處於植物人的狀態，沒有情緒或任何形式的感覺，而關於這方面終審法院已經在許多案件中作了裁決。

24. 因此，參考了澳門上級法院判決的其他案件，尤其中級法院在第 31/2012 號案所作出的裁判，僅以此作為例子，判原告長期部分無能力為 72%，因證實了被害人所受的痛苦，情緒和紊亂是非常強烈，該法院裁定澳門幣 800,000 元作為非財產損害賠償。

25. 以及中級法院最近在第 76/2018 號卷宗作出的裁判，在裁判中對原告(比本案被上訴人還年輕)判長期部分無能力為

70%(猶如全部無能力)，該法院裁定澳門幣 700,000 元作為非財產損害賠償。

26. 因此，上訴人認為被上訴的判決違反了民法典第 489 條第 3 款的規定，應予以廢止而改判予被上訴人金額不超過澳門幣 700,000 元作為非財產損害賠償。

27. 上訴人也不同意有關判予被上訴人作為長期無能力的賠償金額，因為上級法院在與本案相似的，遭受意外的被害人們絕對無能力工作的情況下，判予他們實質相對為低的賠償金額，具體而言在終審法院第 20/2007 號案件。

28. 在本案中，被上訴人當時 64 歲(既證事實第 63 點)而差一年就達退休年齡，在澳門退休年齡是 65 歲。故判予澳門幣 316,800 元作為長期部分無能力的賠償應是合理的(澳門幣 26,400 元 X 12 個月)。

29. 也就是這個原因被上訴的合議庭裁判存有錯誤違反了民事訴訟法典第 5 條第 2 款規定，應予以廢止而改判予被上訴人金額不超過澳門幣 316,800 元作為長期部分無能力的賠償。

民事損害賠償請求人丙(由其妻子丁代表)作出回應，認為應裁定上訴理由完全不成立。

已作出檢閱。

二、事實

本案已認定的事實如下：

1. 2017年10月25日晚上約8時55分，被告甲駕駛重型電單車，編號MP-XX-XX，沿提督馬路靠左車道行駛，方向由紅街市往水上街市。

2. 澳門居民己駕駛巴士MT-XX-XX沿提督馬路靠右車道行駛，方向由紅街市往水上街市。

3. 同時，身穿淺色衣褲的被害人丙乘巴士在M113提督/紅街市巴士站下車。

4. 此時，往聚龍軒方向的人行橫道正亮著閃爍的綠燈，被害人立即從提督馬路永寶閣步出人行橫道，往聚龍軒方向步

行，當行至上述右車道前，人行橫道交通燈訊號轉為紅燈，被害人繼續前行。

5. 同一時間，上述道路的車行道交通燈訊號轉為綠燈，已駕駛上述巴士駛至，見被害人從其右前方人行橫道步出，立即剎車，被害人繼續橫越人行橫道。

6. 此時，被告從巴士左邊駛至，收掣不及，撞到正在橫越行車道的被害人，被告人車倒地，被害人倒地受傷。

7. 澳門居民庚當時正從提督馬路的華安大廈旁的行人道沿人行橫道橫越行車道，步至聚龍軒酒家旁的行人道，回頭目睹上述意外。

8. 根據交通事務局交通燈轉換資料，當時正由第三個時序：所有行人燈號(相位D、E及F)為綠燈放行，其他相位的燈號都處於紅燈狀態，轉換為第一個時序：提督馬路的行車相位A、B及行人相位F為綠燈放行，其他相位的燈號都處於紅燈狀態(第69至71頁)。

9. 根據被害人丙臨床法醫學鑑定書，被害人右側額頂骨骨折，右額竇及眶頂骨折，右側額顳頂硬膜下血腫伴腦挫裂傷、

蛛網膜下腔出血及腦疝形成，左側額顳硬膜下血腫伴蛛網膜下腔出血，對被害人身體的完整性造成嚴重傷害。為著適當的法律效力，相關臨床法醫學鑑定書在此被視為全部轉錄(第82頁)。

10. 意外發生時，夜間天晴，地面乾爽，交通流量正常。

11. 案發地點提督馬路近聚龍軒位置之人行橫道被劃分為兩部分，一部分位於由沙梨頭海邊街往紅街市方向的行車道上，另一部分位於紅街市往沙梨頭海邊街方向的行車道上。

12. 上述兩部分人行橫道中間設有位置(50厘米寬之花圃旁邊)讓行人停留，當人行橫道的交通訊號為紅燈時，行人可以在有關位置停留，等待交通訊號轉為綠燈後，再橫過人行橫道。

13. 於2017年10月25日20時52分47秒，提督馬路近聚龍軒車行線由紅街市往沙梨頭海邊街方向的交通管制訊號亮起紅及黃色，此時被害人在提督馬路近永寶閣的人行橫道(由沙梨頭海邊街往高士德大馬路方向的行車道上)橫越行車道。

14. 於2017年10月25日20時52分48秒，提督馬路近聚龍軒車行線由紅街市往沙梨頭海邊街方向的交通管制訊號轉為綠

色，停於提督馬路往沙梨頭海邊街方向的右行車道、車牌編號MT-XX-XX之新福利巴士啟動，此時，被害人在人行橫道的中間安全位置停頓。

15. 於2017年10月25日20時52分49秒，被害人突然前往聚龍軒方向步行，上述巴士亦立即停下。

16. 然而，被告駕駛的重型電單車從後駛至，並與被害人發生碰撞，因而導致是次交通意外的發生。

17. 是次交通意外第一民事損害賠償請求人自2017年10月25日到仁伯爵綜合醫院接受手術及留院接受住院治療。

18. 第一民事損害賠償請求人接受了右額顳頂開顱、硬膜下血腫清除術+去骨瓣減壓術。

19. 術後經重症監護治療，第一民事損害賠償請求人的情況逐漸改善，器官切除術後轉至神經外科病房繼續治療，生命體徵逐漸穩定，但仍昏迷。

20. 2018年2月5日，第一民事損害賠償請求人接受了“腦室腹腔分流術”，以解決“顱腦術後梗阻性腦積水”症狀。

21. 自1987年起直至發生是次交通意外前，第一民事損害賠償請求人一直從事裝修行業，專門為客人提供包括木工及水泥等工作。

22. 第一民事損害賠償請求人之日收入不少於澳門幣1,200元。

23. 交通意外發生之時，第一民事損害賠償請求人年滿63歲。

24. 自是次交通意外發生起，第一民事損害賠償請求人一直處於昏迷狀態，並一直在醫院接受治療。期間，第一民事損害賠償請求人無法工作，亦沒有任何收入。

25. 在是次交通意外發生前，第一民事損害賠償請求人經常運動，體格強健，健康狀況良好，沒有任何長期病患，毋須長期服用藥物。

26. 是次交通意外直接導致第一民事損害賠償請求人“昏迷”。

27. 上述構成嚴重傷害之傷勢、多次手術、治療措施及症

狀，導致第一民事損害賠償請求人持續及不斷反覆承受痛楚。

28. 自是次交通意外發生起至今，第一民事損害賠償請求人一直昏迷，於住院期間必須一直臥床，身體不能動彈，其日常生活完全不能自理，須由家人及醫護人員協助其在病床上轉身、翻身、大小便及洗澡。

29. 由於第一民事損害賠償請求人不能自主活動，其肌肉活動大幅減少，在交通意外發生前其體格強健，在是次交通意外後，其肌肉不可避免地嚴重萎縮。

30. 第一民事損害賠償請求人不能活動，亦不能自主進食，目前須依賴醫療器材的供應才能“被動進食”以維持生命，該進食的過程亦為其帶來痛苦。

31. 儘管第一民事損害賠償請求人目前仍處“昏迷”狀態，仍有知覺及情緒表現，其眼睛時有張開，但唯一表達情緒的方式便是每天流淚。

32. 第一民事損害賠償請求人仍會感到憂慮、恐懼、不安等精神壓力和折磨。

33. 基於第一民事損害賠償請求人的狀況，其出院之後不能留在家中休養，需一直在護養院中長期接受治療及看護。

34. 第一民事損害賠償請求人之子女均已長大成人，亦已育有孫兒。是次交通意外，令第一民事損害賠償請求人不能享受天倫之樂和兒孫福，其傷勢更令其家人及兒女感到痛苦。

35. 在是次交通意外發生之後，第一民事損害賠償請求人一直處於昏迷狀態，並須在醫院接受治療。自是次交通意外發生起至今，第一民事損害賠償請求人已沒法繼續向第二民事損害賠償請求人支付該生活費用。

36. 第一民事損害賠償請求人被臨床法醫學鑑定為：截至2018年11月20日為止，第一民事損害賠償請求人的暫時無能力日數為392日(2017年10月25日至2018年11月20日)，存在長期部分無能力，其系數為1 (100%)，且沒有清醒的可能性。

37. 自2019年4月1日起，第一民事損害賠償請求人被安排入住[護養院]，並一直留在該院舍內接受看護服務。

38. 2019年4月3日，第一民事損害賠償請求人向該院舍支付了澳門幣7,000元，作為2019年4月的院舍費用。

*

另外證明下列事實：

根據刑事紀錄證明，被告沒有犯罪記錄。

被告聲稱其受教育程度為中學六年級，任職娛樂場場面經理，月收入為澳門幣24,000元，需供樓及供養父親及兩名孩子。

三、法律

3.1. 被告甲提出的上訴

上訴人認為被上訴裁決沒有準確解釋和適用《道路交通安全法》第18條第1款及第37條第1款的規定，以及違反《民法典》第560條第6款的衡平原則。

在上訴人看來，民事請求人在人行橫道的交通訊號燈已轉為紅色後橫過車行道，其行為是造成涉案交通意外的主要原因，故應對涉案交通意外負大部分過錯責任，被上訴法院對過

錯責任比例的訂定違反法律。因此，應廢止被上訴裁判，並對民事請求人有權收取的長期完全無能力之損害賠償及非財產性損害賠償作出縮減。

上訴人提出的問題主要涉及造成有關交通意外發生的過錯分擔，而該過錯比例的確定則必然對賠償金額的多少產生影響。

就涉案交通意外的發生，初級法院認為上訴人沒有任何過錯，故駁回民事請求人針對乙及被告(現上訴人)提起的民事損害賠償請求；中級法院則認定現上訴人負有 50% 的責任，繼而訂定了民事損害賠償金額。

上訴人認為民事請求人應對交通意外的發生承擔大部分過錯責任，但沒有指出其認為正確的具體比例。

首先要留意的是，上訴人並未完全否認其對交通意外的責任，但認為民事請求人應負大部分責任。

事實上，經分析案件的具體情況，我們認為，不論是上訴人還是民事請求人，對意外的發生都應該負有責任。

目前所要討論的是兩個人對於過錯的分擔，確定上訴人和民事請求人各自的過錯比例，而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。

考慮到本案中所查明的具體情節，我們認為上訴人有道理，民事請求人應對交通意外的發生負較大責任，將其過錯比例訂為 90% 較為合理適當。

法院已認定的事實顯示：

- 案發地點為提督馬路近聚龍軒位置的人行橫道，該人行橫道被劃分為兩部分，一部分位於由沙梨頭海邊街往紅街市方向的車行道上，另一部分則位於紅街市往沙梨頭海邊街方向的車行道上。

- 上述兩部分人行橫道中間設有位置(50厘米寬之花圃旁邊)讓行人停留，當人行橫道的交通訊號為紅燈時，行人可以在該位置停留，等待交通訊號轉為綠燈後，再橫過人行橫道。

- 交通意外發生前，民事請求人在提督馬路近永寶閣的人行橫道(由沙梨頭海邊街往高士德大馬路方向的行車道上)橫越

車行道，此時由紅街市往沙梨頭海邊街方向車行道上的交通管制訊號亮起紅色及黃色。

- 當由紅街市往沙梨頭海邊街方向的交通管制訊號轉為綠色時，停於提督馬路往沙梨頭海邊街方向的右行車道、車牌編號為MT-XX-XX的新福利巴士啟動；此時，該行車道上的人行橫道交通燈訊號轉為紅燈，民事請求人在人行橫道的中間安全位置停頓。

- 但民事請求人突然前往聚龍軒方向步行，上述巴士的司機見民事請求人從其右前方人行橫道步出，便立即剎車，民事請求人繼續橫越人行橫道。

- 然而，被告甲駕駛重型電單車沿同一方向的靠左車道行駛，從巴士左邊駛至，收掣不及，撞到正在橫越行車道的民事請求人，民事請求人倒地受傷。

- 意外發生時，夜間天晴，地面乾爽，交通流量正常。

從上面描述的事實可以看到，交通意外發生前民事請求人剛剛沿人行橫道穿過由沙梨頭海邊街往高士德大馬路方向的車行道，此時，由紅街市往沙梨頭海邊街方向的車行道上的人行

橫道交通燈訊號轉為紅燈，民事請求人在人行橫道的中間安全位置停頓，然後向聚龍軒步行，雖然在該方向右邊車道已經啟動的巴士立即剎車停下，但被告/現上訴人駕駛重型電單車從巴士左邊駛至，收掣不及撞倒民事請求人。

簡單來說，發生交通意外時，上訴人行車方向的交通信號為綠燈，民事請求人在人行橫道紅燈的情況下由人行橫道的中間安全地帶向聚龍軒方向前行，此時上訴人駕駛的重型電單車駛至，撞倒民事請求人。

我們來看看相關的法律規定，以便結合上述具體案情確定涉案雙方的過錯和責任。

第3/2007號法律(《道路交通法》)第18條第1款規定，“車輛應靠車行道左方通行，並儘量靠近路緣或行人道通行，但應與之保持足夠的距離，以避免發生意外”。

第30條就“車速”訂立了一般原則，其第一款要求“駕駛員應根據道路的特徵及狀況、車輛的規格及狀況、運載的貨物、天氣情況、交通狀況及其他特殊情況而調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，以及避開在正常情

況下可預見的任何障礙物”。

而根據第32條第1款(一)項的規定，駕駛員接近“車行道上標明供行人橫過的通道”時尤應減慢車速。

同一法律還規定：

“第三十七條

駕駛員遇行人時的處理方法

一、接近有信號標明的人行橫道時，如該人行橫道由交通燈或執法人員指揮車輛通行或人、車通行，駕駛員即使獲准前進，亦應讓已開始橫過車行道的行人通過。

二、接近有信號標明的人行橫道時，如該人行橫道非由交通燈或執法人員指揮車輛通行，駕駛員應減速或於必要時停車，以便讓正在橫過車行道的行人通過。

三、駕駛員轉向時應減速或於必要時應停車，以便讓正在其擬駛入的道路路口處橫過車行道的行人通過，即使該處無人行橫道亦然。”

由此可見，為避免交通意外的發生，駕駛者應在車行道左方儘量靠近路緣或行人道通行，並應根據包括路況、車輛的規格和狀況、運載的貨物、天氣情況、交通狀況等在內的各種情

況調節車速，使車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，尤其在接近車行道上標明供行人橫過的通道時應減慢車速。

同時，駕駛者有義務讓已開始沿有信號標明並由交通燈或執法人員指揮通行的人行橫道橫過車行道的行人通過，即便已經獲准前行。

另一方面，有關行人的通行，該法第 70 條有如下規定：

“第七十條

橫過車行道

一、行人擬橫過車行道時，應注意來車的距離及車速，並在確保安全的情況下儘快橫過。

二、行人應在有適當信號標明的人行橫道上橫過車行道，且不影響第五款規定的適用。

三、在裝有交通燈的人行橫道上，行人應遵守交通燈號的指示。

四、當交通燈或執法人員僅指揮車輛通行時，行人不應在車輛放行時橫過車行道。

五、在 50 公尺距離內沒有經適當信號標明的人行橫道時，行人在不影響車輛通行的情況下方可在人行橫道以外的地方橫

過車行道，且應依循最短路線儘快橫過。

六、違反本條規定者，科處罰款澳門幣 300 元。”

簡言之，行人有義務注意來車的距離及車速，並以快速和
安全的方式橫過車行道，而且在橫過裝有交通信號燈的人行橫
道時，還有義務遵守交通燈號的指示。

在本案中，交通意外的涉事雙方都違反了道路交通規則。

根據法院認定的事實，上訴人在高士德大馬路往沙梨頭海
邊街方向的左車道行駛，但沒有其他具體的事實說明其當時是
“儘量靠近路緣或行人道通行”。

另一方面，上述第 37 條第 1 款以及第 70 條第 3 款和第 4
款的規定尤其適用於本案。

考慮到案發地點的具體情況，民事請求人本應遵守交通燈
的指示，在橫越沙梨頭海邊街往高士德大馬路方向的車行道
後，在人行橫道的中間安全位置停留等待，直至容許穿越相反
方向(高士德大馬路往沙梨頭海邊街)的人行橫道的交通燈轉為
綠燈才安全橫過人行通道。

事實上，根據法院的認定，當由紅街市往沙梨頭海邊街方

向的交通管制信號轉為綠色時，在該方向的右行車道的巴士啟動，此時，民事請求人在人行橫道的中間安全位置停頓(第14點)。

如果民事請求人繼續在中間安全位置等待，直至管制其擬通過的人行橫道的交通燈轉為綠色才通行，則涉案交通意外不會發生。

當然，如果上訴人足夠謹慎的話，理應留意到在其右邊的巴士已經剎車停下，理應預料到可能有行人正在通過人行橫道，理應隨即剎車停下；如果這樣的話，涉案交通意外亦不會發生。

民事請求人在紅燈亮起的情況下穿越人行橫道，上訴人在位於其右邊車行道的巴士在人行橫道前剎車的情況下未能及時停下，以至發生交通意外，雙方均對該意外負有責任。

民事請求人理應按照《道路交通法》第70條第3款和第4款的規定遵守交通燈號的指示，不應在紅燈的情況下在人行橫道上橫過車行道。

對上訴人而言，當其駕駛重型電單車駛至人行橫道前，民

事請求人已開始在人行橫道上橫過車行道，並且已越過該車行道一半的距離(因為上訴人駕駛的重型電單車在車行道的左車道行駛)，因此上訴人理應遵行《道路交通法》第 37 條第 1 款的規定，即使因為綠燈亮起而獲准前行，仍應讓已開始橫過車行道的行人通過，但上訴人卻未能留意到已在人行橫道上的民事請求人並及時剎車，以避免發生碰撞。

上訴人辯稱其當時駛至位於右車道巴士的左方，視線受巴士遮擋，故未能預料或注意到民事請求人突然橫過車行道。

但必須強調的是，駕駛者應該具有足夠的謹慎。哪怕考慮到視線被巴士遮擋的可能，任何具備足夠謹慎的駕駛者處於上訴人當時的情況下都應該留意到在其右方的巴士在已經啟動後又剎車停下，由此而預料到可能有行人正在通過人行橫道，並出於謹慎而立即減慢車速，停止繼續前行。只有在無法預料的情況下才可能免除上訴人的責任。

值得強調的是，一如上訴人所言，在道路交通方面有一項“信任原則”。簡單來說，一個人可以正當合理地期待他人履行自己所負有的義務，按照該義務的要求作出相應的行為，例如在有紅綠燈管制的人行橫道前，駕駛者可以在車行道綠燈的

情況下通過，因為可以合理期待、推斷並信任行人不會在人行橫道紅燈亮起的情況下橫過馬路。

應該說，在有信號標明並由交通燈指示通行的人行橫道/車行道上，被允許前行者(不論是行人還是駕駛者)通常都會相信另一方會停止不前，對自己優先通行抱有合理期望和信任，因此在雙方皆違反交通規則的情況下，應當認為被禁止前行者(即本案中的民事請求人)更有義務去遵守交通規則，如果沒有遵守而導致發生交通意外，則應負較大責任。

考慮到本具體案件的所有情節，我們認為民事請求人應該對交通意外的發生負絕大部分責任，將其過錯比例訂為 90%是適當的，而上訴人的過錯比例則為 10%。

上訴人還質疑中級法院訂定的長期完全無能力之損害賠償及非財產性損害賠償的金額，認為相關金額明顯過高，違反了衡平原則。

被上訴人質疑的損害賠償金額分別為 1,600,000.00 澳門元及 1,000,000.00 澳門元(民事請求人有權獲得一半的金額)。

關於長期完全無能力之損害賠償，從法院認定的事實可以看到，民事請求人的長期無能力系數為 1 (100%)，沒有清醒的可能。

根據《民法典》第 477 條第 1 款的規定，“因故意或過失不法侵犯他人權利或或違反旨在保護他人利益之任何法律規定者，有義務就其侵犯或違反所造成之損害向受害人做出損害賠償”。

第 480 條則規定侵害人的過錯由受害人證明，但屬法律推定有過錯的情況除外；在沒有其他法定標準的情況下，“過錯須按每一具體情況亦以對善良家父之注意要求予以認定”。

根據《民法典》第 556 條的規定，“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即應有之狀況”。

鑒於已經無法恢復本應有的狀況，所以損害賠償應以金錢定出(《民法典》第 560 條第 1 款)。

根據《民法典》第 560 條第 5 款的規定，“定出金錢之損害賠償時，須衡量受害人於法院所能考慮之最近日期之財產狀況與如未受損害而在同一日即應有之財產狀況之差額；但不影

響其他條文規定之適用”。

此外，根據《民法典》第 560 條第 6 款的規定，“如不能查明損害之準確價值，則法院須在其認為證實之損害範圍內按衡平原則作出判定”。

法律明確規定應在確定損害賠償金額時採用衡平的標準，“但並不妨礙考慮其他已認定的有關事實，如受害人的年齡、受傷害前的身體狀況、現行之薪酬及工作、學歷、其在受傷害前後職業上之期望等”。¹

在本案中，民事請求人在交通意外發生時已年滿63歲，自1987年起一直從事裝修行業，專門為客人提供包括木工及水泥等工作，日收入不少於1,200澳門元。

自交通意外發生起，民事請求人一直處於昏迷狀態，並接受多次手術和治療，無法工作，沒有任何收入，且日常生活完全不能自理，須由家人及醫護人員協助其在病床上翻身、大小便及洗澡；但在此之前，他體格強健，健康狀況良好，沒有任何長期病患，毋須長期服用藥物。

¹ 見上文引述的本終審法院在第 20/2007 號案及第 62/2012 號案中所作的合議庭裁判。

被上訴裁判將損害賠償訂為 1,600,000.00 澳門元，我們認為該金額過高。

在第 39/2018 號上訴案件中，本終審法院確認了中級法院作出的合議庭裁判，該院將時年 54 歲、擔任公職、年薪約為 141,971.20 澳門元的被害人因交通意外永久喪失全部工作能力而獲得的損害賠償金額訂為 1,200,000.00 澳門元。

經考慮本案的具體情況及衡量所有因素，尤其是民事請求人在交通意外發生時的年齡(63 歲，已接近退休年齡)、收入及受傷害前的身體狀況，並參考本終審法院在類似個案中訂定的賠償金額，我們認為應將民事請求人長期完全無能力的賠償金額降低至 800,000.00 澳門元。

至於非財產性損害賠償，我們認為中級法院訂定的金額是公平合理的。

為訂出非財產損害的賠償金額，適用《民法典》第 489 條的如下規定：

“第四百八十九條

(非財產之損害)

一、在訂出損害賠償時，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，由法院按衡平原則訂出，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。”

而第 487 條則要求考慮行為人的過錯程度、行為人與受害人的經濟狀況及有關事件的其他情況。

非財產損害因涉及到不屬受害人之財產範圍的利益而無法用金錢來衡量，但是可以通過向侵害人強加一項金錢債務的方

式而予以補償，這個金錢債務更多的是一種慰藉，而非賠償。

法律將非財產損害的範圍限定為那些基於其嚴重性而應受法律保護的損害。

而損害的彌補要遵循衡平的標準，考慮每一案件的具體情節，衡量責任人的過錯程度，責任人、受害人和獲償人的經濟狀況，以及司法見解通常採用的賠償標準等等。²

“根據第 487 條的規定，當有關之責任是基於純過失時，除了規範所規定的情況外，只要行為人和受害人的經濟狀況能提供合理之依據，即可訂出低於所造成的損害的價值的賠償金額。”

在考慮行為人與受害人的經濟狀況時，“當行為人的經濟狀況愈好時賠償愈高，而在受害人的經濟狀況愈好時賠償愈低”。³

從本案例中已認定的事實可以看到：

- 涉案交通意外導致民事請求人丙右側額頂骨骨折，右額

² Antunes Varela 著：《*Das Obrigações em Geral*》，Almedina 出版，第十版，修訂和更新版本，第一卷，第 600 頁及續後數頁。

³ 見本終審法院 2009 年 12 月 17 日在第 32/2009 號案中所作的合議庭裁判。

竇及眶頂骨折，右側額顳頂硬膜下血腫伴腦挫裂傷、蛛網膜下腔出血及腦疝形成，左側額顳硬膜下血腫伴蛛網膜下腔出血，對其身體完整性造成嚴重傷害。

- 涉案交通意外導致民事請求人在醫院接受了右額顳頂開顳、硬膜下血腫清除術+去骨瓣減壓術，並留院接受住院治療。

- 術後經重症監護治療，民事請求人的情況逐漸改善，器官切除術後轉至神經外科病房繼續治療，生命體徵逐漸穩定，但仍昏迷。

- 民事請求人後來還接受了“腦室腹腔分流術”，以解決“顳腦術後梗阻性腦積水”症狀。

- 民事請求人自交通意外發生後一直處於昏迷狀態，於住院期間必須一直臥床，身體不能動彈，其日常生活完全不能自理，須由家人及醫護人員協助其在病床上轉身、翻身、大小便及洗澡。

- 上述構成嚴重傷害之傷勢、多次手術、治療措施及症狀，導致民事請求人持續及不斷反覆承受痛楚。

- 民事請求人不能自主活動，其肌肉活動大幅減少，不可避免地嚴重萎縮。

- 民事請求人不能活動，亦不能自主進食，目前須依賴醫療器材的供應才能“被動進食”以維持生命，該進食的過程亦為其帶來痛苦。

- 儘管民事請求人處於昏迷狀態，仍有知覺及情緒表現，其眼睛時有張開，但唯一表達情緒的方式便是每天流淚。

- 民事請求人仍會感到憂慮、恐懼、不安等精神壓力和折磨。

根據上述事實，顯而易見的是民事請求人遭受了極大痛苦，包括身體和精神上的痛楚，並承受極其嚴重的後果，自交通意外後一直處於昏迷狀態，這些都是此次交通意外引起的、給民事請求人造成的基於其嚴重性而應受法律保護的非財產損害。

綜合已認定的事實，考慮到民事請求人自身遭受的損傷及痛楚、交通意外之後其身體及精神狀況以及各項手術和治療以及涉案雙方的經濟狀況，我們認為將損害賠償金額訂為

1,000,000.00 澳門元並不顯得過高。

上訴人指出，終審法院及中級法院曾在導致被害人死亡的交通意外個案中判處 1,000,000.00 澳門元的非財產損害賠償，而死亡是交通意外中對被害人造成的最嚴重損害，但在本案中民事請求人僅屬昏迷狀態，故其有權收取的非財產損害賠償金額理應不高於 1,000,000.00 澳門元。

但應該強調的是，我們現在所討論的是非財產損害賠償，即精神損害賠償，被害人所遭受的痛苦在很大程度上決定了賠償金額的多寡。而無可否認的是，並非在死亡的個案中被害人所承受的痛苦是最嚴重的，故不能以死亡個案中訂定的金額作為非財產損害賠償的最高金額，況且在本案中中級法院訂定的金額亦並未高於 1,000,000.00 澳門元。

應該再次指出的是，非財產損害的賠償金額由法院按衡平原則訂出。

因此，應維持被上訴法院所訂定的非財產損害賠償金額。

3.2. 乙提出的上訴

乙針對中級法院訂定的 470,400.00 澳門元的工資損失賠償、1,000,000.00 澳門元的非財產損害賠償及 1,600,000.00 澳門元的長期完全無能力損害賠償金額提起上訴，認為民事請求人對涉案交通意外的發生負有完全責任，並且被上訴裁判違反了《民法典》第 477 條、第 480 條第 1 款和第 2 款、第 489 條及第 564 條的相關規定。

就交通意外的過錯問題、非財產損害賠償及長期完全無能力損害賠償金額的問題，本院在審議被告甲提出的上訴時已加以分析並作出了決定，有關內容在此視為完全轉錄，不予重複。

關於工資損失的金額，中級法院是以民事請求人的日收入(1,200澳門元)及其暫時無能力的時間(2017年10月25日至2018年11月20日，共計392日)為基礎經簡單數學運算而得出結果(470,400.00澳門元)。

上訴人則認為，考慮到民事請求人按日計薪，在相關計算中應扣除每週休息日及強制性假日，因此每月的工作日為22

天，由此得出有關工資損失金額應為344,960.00澳門元(1,200澳門元x22個工作日/30天x392天)。

我們認同在計算工資損失金額時應扣除一般工人所應享有的每週休息日及強制性假日。雖然民事請求人並非收取月薪，而是按日計薪(一般經驗法則亦告訴我們，裝修工人是按日收取薪金)，但在沒有證明他連續392天工作且案中沒有有關其工作具體資料的情況下，我們認為可根據一般經驗法則並參考勞工法律的相關規定(《勞動關係法》第42條第1款及第44條)，推斷他於法定每週一天的休息日及一年10天的強制性假日休息。

在2017年10月25日至2018年11月20日期間，每週休息日共計56天，強制性假日則為10天，即民事請求人的工作日為326天。

經計算，民事請求人的工資收入損失應為391,200.00澳門元(1,200澳門元x326天)。

綜上所述，本院訂定非財產損害賠償金額為1,000,000.00澳門元、長期完全無能力損害賠償金額為800,000.00澳門元及

工資損失賠償為391,200.00澳門元。

至於中級法院作出的其他賠償決定，包括 2019 年 4 月入住護理中心的費用 7,000 澳門元、現在及將來因涉案交通意外所受損傷而引致的任何醫療費用及護理費用的賠償以及自 2019 年 5 月起計入住護理中心費用的賠償(待判決執行時結算)，因沒有被提起上訴，故應該予以維持。

最後，根據《民法典》第 564 條第 1 款的規定，“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”。

在本案中，賠償的金額應按照目前所訂定的民事請求人和被告各自的過錯程度予以確定。

考慮到作為重型電單車駕駛者的被告甲對交通意外負有 10% 的責任，本院決定將中級法院訂定的 1,538,700.00 澳門元的賠償金額降低為 219,820.00 澳門元 $[(391200+7000+1000000+800000)\times 10\%]$ 。

民事請求人丙除有權收取上述賠償金額外，還可以收取現在及將來因涉案交通意外所受損傷而引致的任何醫療費用及護理費用 10% 的賠償以及自 2019 年 5 月起計入住護理中心費用 10% 的賠償，相關金額待判決執行時結算。

乙的賠償責任以其保險合同所訂定的最高賠償金額為限。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定被告甲及乙提起的上訴部分勝訴，判處民事請求人丙有權獲得：

- 219,820.00 澳門元，連同按終審法院 2011 年 3 月 2 日第 69/2010 號案的合議庭裁判所計算的法定利息；

- 現在及將來因涉案交通意外所受損傷而引致的任何醫療費用及護理費用 10% 的賠償，待判決執行時結算；以及

- 自 2019 年 5 月起計入住護理中心費用 10% 的賠償，待判決執行時結算。

乙的賠償責任以其保險合同所訂定的最高賠償金額為限。

三個審級的訴訟費用由上訴人和被上訴人按照敗訴比例承擔。

澳門，2021 年 3 月 19 日

法官：宋敏莉（裁判書制作法官）

司徒民正

岑浩輝