

案件編號：第 551/2024 號（刑事上訴案）

日期：2025 年 9 月 26 日

重要法律問題：

- 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判
- 審查證據方面明顯有錯誤
- 過錯及過錯比例
- 長期部分無能力的損害賠償
- 非財產損害賠償

摘 要

巴士司機在接近人行橫道並遇到黃燈時，多次以重力剎車並在巴士進入到人行橫道中間時剎停，巴士司機的駕駛操作有違謹慎駕駛義務，需對交通意外負過錯責任；而乘客上車後向後方座位移動，期間一直使用扶手，作出保障自身安全的適當措施，因此，乘客對交通意外無過錯責任。

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 551/2024 號（刑事上訴案）

主上訴人/第一民事被請求人：(A) 保險有限公司（Companhia de
Seguros (A), S. A. R. L.）

從屬上訴人/民事請求人：(B)

日期：2025 年 9 月 26 日

一、 案情敘述

在初級法院刑事法庭第 CR3-23-0096-PCC 號合議庭普通刑事案件中，合議庭於 2024 年 4 月 5 日作出裁判，裁定：

- a) 嫌犯(C)以直接正犯及既遂方式觸犯了《刑法典》第 142 條第 3 款結合第 1 款、第 138 條 c 項及《道路交通法》第 93 條第 1 款及第 94 條第 1 項所規定及處罰的一項過失嚴重傷害身體完整性罪，但因被害人撤回告訴，且獲得本法院認可，故宣告本案此部份的刑事訴訟程序消滅；
- b) 判處第一民事被告(A)保險有限公司須向民事原告(B)支付澳門幣 918,410.60 元的損害賠償金，以及根據終審法院 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；

- c) 判處第一民事被告(A)保險有限公司須向民事原告(B)支付倘有拆除受傷位置鋼板手術及所引致的覆診的醫療費用的將來損害賠償，具體金額應留待執行時方作結算（按上述所訂定的過錯責任比例承擔），但具體所結算的金額不應超越第一民事被告在本案中應承擔有關責任限額的上限；
- d) 駁回其餘民事請求（尤其駁回針對第二民事被告澳門 X 公共汽車有限公司及第三民事被告(C)的所有民事請求）。

*

第一民事被請求人(A)保險有限公司不服，向本院提起上訴，其上訴理由闡述載於卷宗第 521 頁至第 549 頁，為著適當的法律效力，在此視為全文轉錄。¹

¹ 上訴人提出以下上訴理由（上訴理由闡述之結論部分）：

IV - CONCLUSÕES

1.^a – Constitui objecto do presente recurso o Ac. do TJB, de 5/4/2024, depositado na Secretaria do Tribunal no dia 8/4/2024, que condenou a ora Recorrente a pagar ao Demandante a indemnização de MOP\$918.410,60, acrescidos de juros legais;

2.^a – O Tribunal recorrido errou na resposta positiva que deu à seguinte matéria:

- que o Demandante se encontrava agarrado ao corrimão quando subia escadas e se deslocava para a parte de trás do autocarro;

- que o 3.º o Demandado travou bruscamente em frente da passagem para pões;

3.^a – A prova produzida em audiência de julgamento e as regras da experiência não consentem tais decisões;

4.^a – A travagem do autocarro ocorre, contrariamente ao que se afirma no Ac. recorrido, não quando o Demandante se encontrava a subir os dois degraus do corredor do autocarro, mas quando os tinha já subido e se encontrava no nível superior do corredor, a caminho do lugar em que se pretendia sentar na retaguarda do autocarro;

5.^a – É o que demonstram, claramente, as imagens-vídeo captadas pela câmara 268436019(H07)-211128-005000-015000-00000200, entre 00:25:35 a 00:25:40, juntas aos autos;

6.^a – Contrariamente ao que se afirma no Ac. recorrido, não corresponde à verdade que o Demandante, no momento da travagem, estivesse com a mão esquerda segura ao corrimão;

7.^a – A travagem que fez cair o Demandante ocorreu no preciso instante em que este retirava a mão esquerda do corrimão a que se tinha segurado para subir os referidos dois degraus, para caminhar no sentido do lugar da retaguarda do autocarro em que se pretendia sentar;

8.^a – É o que resulta das imagens-vídeo captadas pela câmara 268436019(H07)-211128-005000-015000-00000200, entre 00:25:35 a 00:25:40, juntas aos autos;

9.^a – A motivação explicitada pelo Tribunal recorrido pressupõe, necessariamente, que o Demandante estivesse a subir os dois degraus e isto pela simples razão de que o corrimão, estrutura vertical, se encontra fixo no piso do autocarro, em linha correspondente com o espelho do 1.º degrau;

10.^a – É o que se demonstra claramente através das imagens supra referidas e da fotografia retirada do mesmo (que ora se junta para mera referência do douto Tribunal de recurso);

11.^a – Encontrando-se o Demandante no piso correspondente ao 2.º degrau e a caminhar para o lugar da retaguarda do veículo, necessariamente, haveria de retirar a sua mão esquerda do referido corrimão, para poder caminhar no sentido do referido lugar;

12.^a – Seria uma impossibilidade física afirmar o contrário;

13.^a – A prova produzida em audiência não consente a resposta dada pelo Tribunal recorrido a tal matéria;

14.^a – Incorre nos mesmos erros de julgamento e de apreciação da prova o Tribunal recorrido quando deu como provado que o 3.º Demandado travou bruscamente antes da passadeira para

pões;

15.^a – Para dar como provado tal facto o Tribunal recorrido recorreu ao método da presunção judicial;

16.^a – A presunção judicial é admissível em processo penal e traduz-se em o tribunal, partindo de um facto certo, inferir, por dedução lógica, um facto desconhecido;

17.^a – O Tribunal recorrido chegou à conclusão de que o 3.º Demandado travou de forma súbita tendo por base os seguintes factos: a hora em que mudou a cor do sinal de semáforo, a distância relativamente curta até ficar parado e ainda o facto de o 3.º Demandado ter accionado os travões 3 ou 4 vezes, sendo um delas com mais intensidade;

18.^a – A valoração de tal meio de prova exige, entre o mais, que os factos-base ou indícios sejam certos, estejam estabelecidos por prova de carácter directo;

19.^a – No procedimento lógico a que lançou mão, o Tribunal recorrido não se socorreu, como deveria, de factos-base certos ou acreditados por prova directa, mas antes de meras conjecturas ou suposições, tal como resulta da motivação explicitada;

20.^a – Do Ac. recorrido, tal como dos autos, fica-se sem se saber em que momento é que mudou a cor do sinal dos semáforos (de verde para amarelo), qual a distância entre o momento em que tal se verificou e o local onde o autocarro parou, limitando-se o douto Tribunal a afirmar que a mesma é relativamente curta, tal como não se vislumbrar onde é que o Tribunal foi buscar as "3 ou 4 travagens", que o 3.º Demandado terá feito até parar definitivamente o autocarro, muito menos que uma delas tenha sido mais intensa do que as outras, não afirmando qual delas fez cair o Demandante;

21.^a – Tais suposições ou meras hipóteses de que parte o Tribunal recorrido nunca poderiam servir de base ao raciocínio lógico-indutivo a que o Tribunal recorreu para afirmar que o 3.º Demandado travou subitamente, fazendo cair o Demandante;

22.^a – O Tribunal através de tal procedimento lógico nunca poderia chegar ao resultado que chegou, porquanto existem outros meios de prova, que o tribunal não considerou e que demonstram que tal travagem brusca não existiu;

23.^a — Das imagens-vídeo resulta que o autocarro, antes de parar na referida paragem, circulou à velocidade de: 0 - 7 - 22 - 36 - 33 - 20 - 0 km/h, velocidade que não pode deixar de ser considerada baixa, a qual, como é evidente, não requer grande espaço para a frenagem do veículo (cfr. imagens-vídeo da câmara 268436019(H07)-211128-005000- 015000-00000200, entre 00:25:22 a 00:25:50);

24.^a — O 3.º Demandando afirmou nas suas declarações, tal como se sumaria no Ac. recorrido, que entre o início da travagem e o local em que parou, percorreu a distância de cerca de 2 a 3 espaços de estacionamento;

25.^a — Das imagens-vídeo não resulta que as pegadas existentes no autocarro tenham oscilado pendularmente, no momento em que se verificou a travagem (cfr. imagens-vídeo da câmara 268436019(H07)-211128-005000-015000-00000200, entre 00:25:22 a 00:25:50);

26.^a — Se tivesse havido uma travagem repentina e brusca, tais pegadas (alças), que se encontram penduradas no autocarro e de material flexível, tal como é do conhecimento geral e como resulta da imagens-vídeo, teriam oscilado pendularmente, o que não aconteceu;

27.^a — As decisões dadas pelo Tribunal recorrido sobre tal matéria, dando como provada a matéria da acusação (factos indicados supra sob os n.ºs 2, 5 e 6), reproduzida pelo Demandante, e como não provada a matéria alegada pela Recorrente (factos não provados indicados supra sob os n.ºs 5 a 9), contrariando a prova produzida, decidindo em sentido contrário ao que ficou efectivamente provado e não provado, contrariando as regras da experiência, fazem inquinar o Ac. recorrido de erro de julgamento e de erro na apreciação da prova;

28.^a — O Ac. recorrido padece de erro de julgamento no que respeita ao juízo de culpa imputado ao 3.º Demandado, sendo que quem agiu com culpa e culpa exclusiva foi o Demandante e não o 3.º Demandado;

29.^a — Os factos dados como provados no Ac. recorrido (factos supra sob os n.ºs 53 a 57) e os que ficaram efectivamente provados em audiência de julgamento demonstram claramente que o acidente de que o Demandante foi vítima se deveu a culpa exclusiva do mesmo.

30.^a — O Demandante entrou no autocarro com a mão direita a segurar a bolsa que trazia ao

ombro, podendo sentar-se num dos 9 lugares vagos existentes, optou por ficar de pé, a meio do autocarro; depois, com o autocarro em movimento e à velocidade de cerca de 36 Km/h, lembrou-se de se sentar e, em vez de o fazer nos lugares que tinha à sua frente, considerando o sentido de trânsito do autocarro, optou por sentar-se nos bancos da retaguarda do autocarro, para o que subiu os dois degraus existentes, segurando-se com a mão esquerda ao corrimão vertical do lado esquerdo, fixado ao chão ao nível do espelho do 1.º degrau, sendo que, quando estava no piso correspondente ao 2.º degrau e caminhava para o referido lugar, teve que retirar a referida mão do corrimão, não se segurando a outro corrimão, sendo que tinha a mão direita ocupada a segurar a bolsa que trazia ao ombro, momento que que 3.º Demandando travou para reduzir e parar o veículo, o que fez com que o Demandante caísse, desamparado, de costas, do piso superior do corredor do autocarro para o piso inferior do mesmo;

31.^a — O Demandante caiu por virtude dessa desaceleração de velocidade decorrente do acionamento do sistema de travagem, e não por causa de qualquer travagem brusca ou repentina, que não existiu (tal como demonstras as imagens-vídeo da câmara 268436019(H07)-211128-005000-015000-00000200, entre 00:25:38 a 00:25:42);

32.^a — O mesmo é dizer que o Demandante caiu por força da inércia desencadeada pela travagem efectuada;

33.^a — A inércia é a propriedade dos corpos de resistir a mudanças de velocidade: 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;

34.^a — Em virtude de tal lei da Física, no momento em que o 3.º Demandado accionou o mecanismo de travagem, ainda que de forma suave, tal implicou necessariamente que o Demandante, por não se encontrar seguro aos corrimãos ou pegadas do autocarro, tivesse sido lançado para a frente com a velocidade que o autocarro tinha no instante imediatamente anterior ao da travagem;

35.^a — Efeito este agravado pelo facto de o Demandante estar a caminhar no sentido contrário

ao sentido do veículo e de costas voltadas para a frente do veículo;

36.^a – É para impedir esse efeito que todos os autocarros estão apetrechados, principalmente para as pessoas que em pé, de corrimãos e pegas, para que se possam segurar e impedir que sejam lançados para a frente, em caso de travagem, existindo avisos afixados e avisos sonoros, em todos os autocarros de Macau, e em várias línguas, chamando a atenção dos passageiros para que se mantenham sempre seguros a esses corrimãos e pegas;

37.^a – O Demandante ao proceder como procedeu, a caminhar, no piso superior do corredor do autocarro, em sentido contrário ao seguido pelo autocarro, sem estar seguro com as suas mãos aos corrimãos ou pegas do autocarro, de costas voltadas para a frente deste, colocou-se em situação de total desprotecção relativamente ao efeito da inércia que poderia ser desencadeado por qualquer travagem, e que tinha o dever de conhecer e de adotar as medidas necessárias para o contrariar;

38.^a – O que negligentemente não fez, antes pelo contrário, colocando-se a si própria em situação de total vulnerabilidade;

39.^a – Situação análoga foi julgada pelo Venerando TUI, no processo n.º 97/2022, emergente dos autos CR3-20-0213-PCC, em que estava em causa um passageiro que viajava de pé, sensivelmente a meio do autocarro, retirando também a mão do corrimão, tendo sido projectado, por força de travagem, para a frente do autocarro, indo projectar-se com violência contra o receptáculo das moedas, existente à entrada do autocarro;

40.^a – Tendo o Venerando TUI considerado que o acidente ocorreu por culpa exclusiva do passageiro, por não ter adotado as medidas necessárias para sua protecção, tendo reconhecido não ter o motorista do autocarro, nessa situação, o dever de garantir a segurança do referido passageiro;

41.^a – A situação dos presentes é mais grave ainda do que nesse processo, porque nos presentes autos, o Demandante voltou as costas para a frente do autocarro, caminhando em sentido contrário, numa plataforma superior do autocarro, e sem estar seguro aos corrimãos;

42.^a – O Demandante tinha o dever de saber que, por força do princípio da inércia, quando o 3.

° Demandado tivesse que travar, acto normal na condução de um qualquer veículo de passageiros, ele tenderia a ser atirado para a frente do autocarro, como infelizmente veio a suceder;

43.^a – O 3.º Demandado não tem qualquer culpa na ocorrência da queda do Demandante, o qual se limitou a reduzir a velocidade, com vista a parar na passagem para peões;

Sem conceder,

44.^a – E a conclusão seria a mesma, mesmo que fosse dado como provado que o 3.º Demandado travou subitamente;

45.^a – O 3.º Demandado não infringiu qualquer dever de redução de velocidade ao aproximar-se da referida passagem para peões, concretamente, o resultante das normas dos artigos 32.º /1-1) e 37.º/2 da LTR, dado que, no caso dos autos, tal como se comprova e resulta da própria decisão, a passagem para peões aqui em causa dispõe de sinalização luminosa a regular o trânsito de veículos, para além de que o 3.º Demandado conduzia a velocidade moderada (O - 7 - 22 - 36 - 33 - 20 - O km/h, tal como resulta das imagens-vídeo referidas);

46.^a – Tais normas têm em vista a protecção dos peões que utilizem as referidas passagens e não propriamente os passageiros que se encontram num autocarro;

47.^a – Encontrava-se aceso o sinal de cor verde quando o 3.º Demandado se aproximava da referida passagem para peões, o que lhe permitia avançar, o qual só parou para não entrar, com o sinal de cor amarela, como poderia, na intersecção aí existente, com sinal de proibição de imobilização (M20);

48.^a – A travagem mais intensa, eventualmente existente, não pode deixar de ser entendida como uma manobra normal da condução de veículos pesados de passageiros;

Sem conceder,

49.^a – Ainda que o 3.º Demandado seja de considerar também responsável pelo acidente dos presentes autos, nunca a repartição de culpas poderia ser feita nos termos em que o fez o Ac. recorrido;

50.^a – Atendendo ao disposto no artigo 564.º/1 do CC, à gravidade da contribuição de cada uma

上訴人不同意原審法院認定的已證事實第 2 點、第 5 點及第 6 點及未證事實中有關民事答辯第 5 至第 9 點事實，認為被上訴裁判存有“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”以及“在審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵，要求重新評價有關的錄影片段之證據（錄影編號 268436019 (H07)-211128-005000-015000-00000200, 00:25:22 時至 00:25:50 時之間的畫面，對該等事實重新認定，從而廢止被上訴判決，開釋第三民事被告（即：巴士司機）的責任；如不獲認同，則重新定訂長期完全無能力賠償及精神損害賠償金額。

*

das partes para a produção dos danos, mostra-se mais adequado fixar, inversamente, essa , contribuição, em 15% para o 3.º Demandado e 85% para o Demandante, e não como se fez no Ac. recorrido;

51.^a — O Ac. recorrido padece de erro de julgamento de julgamento, no que respeita ao quantum indemnizatório fixado para a perda da capacidade de ganho e para os danos morais;

52.^a - Considerando a idade do Demandante, as sequelas resultantes das lesões, o facto de o Demandante ser funcionário público, o seu estatuto, a progressão na carreira garantida em função da antiguidade, com recurso à equidade, nos termos da norma do artigo 560.º/6 do CC, afigura-se mais adequada e justa, para perda da capacidade de ganho, uma indemnização de valor não superior a MOP\$300.000,00;

53.^a — Considerando as circunstâncias atendidas pelo Tribunal recorrido, os valores fixados pelos nossos tribunais e com recurso à equidade, afigura-se mais adequada e justa para indenizar os danos morais uma indemnização de valor não superior a MOP\$250.000,00;

54.^a — O Ac. recorrido violou, nomeadamente, as normas dos artigos 32.º/1-1) e 37.º/2 da LTR e 342.º, 477.º, 480.º, 487.º, 489.º/3 e 560.º/6, 564.º do CC e 558.º/1 do CPC.

民事請求人(B)就主上訴人的上訴作出了答覆。答覆書載於卷宗第 587 頁至第 609 頁，為著適當的法律效力，在此視為全文轉錄。

民事請求人認為應裁定上訴人提出的上訴理由不成立，並維持被上訴裁判的決定。

*

民事請求人(B)因應主上訴人提起的上訴，提起從屬上訴，上訴理由之闡述載於卷宗第 573 頁至第 586 頁，為著適當的法律效力，在此視為全文轉錄。

從屬上訴人(B)提出以下上訴理由（上訴理由闡述之結論部分）：

一、從屬上訴人認為原審法庭所作之被上訴裁判違反“審查證據方面明顯有錯誤”之瑕疵，及對長期部分無能力的財產損失賠償額違反了適度及衡平原則。

二、針對審查證據方面明顯有錯誤方面，從已獲證明的事實顯示，從屬上訴人在車廂內步上階級時因巴士急剎而失去平衡跌倒。

三、但未有提及從屬上訴人背向行車方向步行，其原因為乘客乘搭公共巴士，步入車廂或尋找座位均必然地以背向方式向車廂後方前進。

四、按照一般日常生活的常理及一般經驗法則，乘客不可能與行車方向相同的方向由車廂前方向車廂後方移動，被上訴裁判作出的認定恐怕有違常理及對社會日常使用公共道路的一般秩序帶來打擊。

五、乘搭公共巴士的乘客均需要等待巴士在非行駛的期間，以非背向巴士行車方向的情況下才能移動至車廂後部分，以及每位公共巴士的駕駛者均需要等待乘客全部安坐在座位上才能發動巴士繼續前行，

這明顯有違日常生活的邏輯。

六、從屬上訴人事發時的行為已符合一般作為公共巴士乘客所能盡其能力作出最謹慎的義務，並不存在任何違反乘客義務的操作。

七、載於卷宗內第 41 及 42 頁的行車監控錄影片段顯示，案發當日凌晨 1 時 15 分 40 秒，從屬上訴人於正步上巴士中間位置梯級期間，明顯有使用扶手。

八、從屬上訴人完全遵守作為乘客的謹慎及安全義務之時，相反，第三民事被告(C)為使其正在駕駛的巴士急停而大力剎車而造成明顯的猛烈搖晃，最後令上述巴士大部份車身停留在人行橫道的範圍內。

九、附於卷宗內的第 45 頁的行車監控錄影片段顯示，案發當日凌晨 1 時 15 分 38 秒開始，巴士車身內的監控錄像片段顯示，吊環有明顯擺動及向前傾斜。

十、附於卷宗內的第 49 頁的行車監控錄影片段顯示，案發當日凌晨 1 時 15 分 40 秒，當第三民事被告(C)以急剎操作巴士 MW-XX-XX 時，正準備步上梯級並有使用扶手的從屬上訴人整個人從後門梯級位置被向後拋離至前方司機位置。可想而知，第三民事被告(C)當時為將其正在駕駛的巴士急停而作出了一個非常有力的剎車操作，以避免衝紅燈。

十一、結合上述行車監控錄影片可清晰地顯示，當時巴士 MW-XX-XX 已因第三民事被告(C)進行急剎的操作而慣性地向前衝。

十二、因此，第三民事被告(C)當時為急停而作出了一個非常有力的剎車操作，違反作為駕駛者的謹慎義務及正常駕駛義務，從而令從

屬上訴人直接及必然跌倒受傷，應為本次意外的唯一過錯方。

十三、綜上所述，考慮到第三民事被告(C)為本次意外的唯一過錯方，結合所認定的財產性及非財產性損害賠償金額，從屬上訴人認為第三民事被告(C)需承擔 100%過錯責任，才能補償到從屬上訴人因是次交通意外所帶來的一切負面影響，以及對相關犯罪起到阻嚇性作用。

十四、針對長期部分無能力的財產損失賠償額度過低方面，從屬上訴人認為原審法庭所作之判決中對此部分損失賠償額訂定為澳門幣 500,000 元過低，未能達致法律賦予該賠償的根本意義，違反了適度及衡平原則。

十五、從屬上訴人向原審法庭提交民事損害賠償請求狀，當中就喪失收入能力的損害賠償向原審法庭請求判處澳門幣 2,007,187.00 元。

十六、原審法庭於庭審中查明本案的第三民事被告(C)作出剎車的判斷及停車操作違反作為駕駛者的謹慎義務及正常駕駛義務，被裁定於是次交通意外中需承擔 85%過錯責任，從屬上訴人雖對此不認同，詳細理由載於本從屬上訴狀結論第 1 至 13 條。

十七、從屬上訴人於受傷後隨即被送往仁伯爵綜合醫院接受救治，隨後被送往鏡湖醫院進行手術，經鏡湖醫院診斷後，證實上述碰撞直接導致從屬上訴人肱骨髁上粉碎性骨折，斷端錯位分離，骨折線累及髁間窩，周圍軟組織腫脹，並為此進行切開復位鋼板螺絲釘內固定手術。

十八、而從屬上訴人經臨床醫學鑑定作傷殘評估後，被評定其 28% 傷殘率。

十九、經原審法庭查明及證實，自案發至今，從屬上訴人在日常生活中仍不時會基於右手肘部疼痛、活動度減低及彎曲受限而受到嚴重影響，譬如右手不能手持重物等等。

二十、從屬上訴人自案發前至今一直任職於財政局，職位為首席顧問高級技術員，於公職工作超過 22 年，日常工作內容包括需要長期使用電腦輸入資料、搬運文件以及整理數據等等，但本次意外的傷患引致從屬上訴人的右手肘部活動度受限，難以完全如以往的狀態下工作，從而對其工作產出數量造成一些負面影響，也可能影響其晉升機會。

二十一、從屬上訴人現時右手肘部的關節活動度仍然較低，難以屈伸，以此狀態工作會仍一定程度響到民事請求人的輸出能力，從而很可能影響到其工作表現。

二十二、因本案事故受傷後一段時間，右手肘部的傷患使從屬上訴人日常的工作能力及效率有一定程度的下降，雖然從屬上訴人的傷勢已減輕，惟身體受傷部位的功能仍然受到限制，不能完全回復原狀，令民事請求人至今不具備發生事故前完全的工作能力和條件，也可能影響其將來晉升的機會。

二十三、而對從屬上訴人來說，28%傷殘程度本身已經是一種實際的傷害，其不可逆轉性，意味從屬上訴人往後餘生的生活及工作都會受到傷殘的影響，而從屬上訴人事發時年齡為 55 歲，若以現今澳門社會的醫療衛生服務水平和人均壽命，推定一般人能工作至 65 歲。即表示上指傷殘及所引致的痛苦仍將折磨從屬上訴人往後餘生足足 10 年之久。

二十四、經考慮《民法典》第 489 條第 1 款規定，長期部分無能力的財產損失賠償的金額由法院按衡平原則定出。

二十五、而參考中級法院在第 63/2002 號裁判中作出的精闢見解，民事損害賠償不單具有修補性的作用，還有懲罰性質的，這樣我們可以認為在本案嫌犯對受害人之民事賠償之責任應與其被判處之刑罰相對稱，且有關金額之訂定應具有懲罰作用，旨在一般、特別地預防及阻嚇類似事故的發生。

二十六、而法律上訂出非財產損害賠償額的機制就是為了以金錢給付的方式去盡彌補被害人因不法行為所受的一切損害，因此從屬上訴人認為被上訴裁判對長期部分無能力的財產損失賠償額的訂定為澳門幣 500,000 元，並未能確切對其因是次交通意外而導致其出現的長期部份無能力作出彌補。

二十七、從屬上訴人於未來十年被迫面對 28%傷殘為將來漫長生活帶來的不便和困擾的從屬上訴人來說，長期部分無能力的財產損失賠償額訂定為澳門幣 500,000 元顯然過低，顯然尚未能滿足致法律賦予非財產損害賠償的根本意義。

二十八、綜上所述，從屬上訴人認為應把非財產損害賠償金額訂定為不少於澳門幣 700,000.00 元正才能補償到從屬上訴人因是次交通意外所帶來的生物性損失或工作能力的喪失而產生的負面影響，以及對相關犯罪起到阻嚇性作用。

*

針對從屬上訴，第一民事被請求人(A)保險有限公司作出了答覆，見卷宗第 620 頁至第 621 頁，為著適當的法律效力，在此視為全文轉錄。

*

駐初級法院刑事庭的檢察院代表基於主上訴及從屬上訴僅涉及民事損害賠償事宜而檢察院不具備正當性，故沒有作出回覆。

*

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院代表對卷宗作出檢閱，認為主上訴及從屬上訴僅涉及民事損害賠償事宜，故檢察院不具備發表意見之正當性。

*

本院接受主上訴人及從屬上訴人提起的上訴後，組成合議庭，對上訴進行審理，各助審法官檢閱了卷宗，並作出了評議及表決。

二、事實方面

原審法院經庭審後認定的事實

獲證明屬實的事實：

1.

2021 年 11 月 28 日約凌晨 1 時 15 分，(B)（被害人）於澳門約翰四世大馬路巴士站登上由(C)(嫌犯)駕駛的重型汽車 MW-XX-XXX 巴士。

2.

當駛至接近約翰四世大馬路近燈柱編號 108B01 的人行橫道時，嫌

犯沒有減慢車速，直至看到交通燈信號由綠燈轉為黃燈時，突然將上述巴士急剎停下，令巴士車廂搖晃，導致在車廂內正步上梯級的被害人失去平衡倒地受傷。

3.

嫌犯的上述行為直接及必然地導致被害人的右肱骨髁間骨折，右肘關節僵硬，右肘屈伸輕度受限，其傷患特徵符合由鈍器或其類似物（交通意外）所致，共需 7 個月康復，而被害人將多需 30 日作手術取出其內固定，已對其身體的完整性造成嚴重傷害，使其長期患病，亦或將留有右肘活動受限及疼痛的後遺症（為着一切法律效力，卷宗第 64 及 82 頁的臨床法醫學鑑定書的內容在此視作完全轉錄）。

4.

交通事故發生為夜間，街燈亮著，天氣晴天，路面乾爽，交通密度稀疏。

5.

嫌犯在自由及有意識的情況下，明知駕駛上述重型汽車巴士接近人行橫道時應減慢車速，但嫌犯沒有這樣做，突然在人行橫道前急剎導致乘客受傷，違反了謹慎駕駛的義務，其過失直接導致事故發生，使他人身體受到嚴重傷害。

6.

嫌犯清楚知道其行為是法律所不容，且會受法律制裁。

~

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

證實以下重要事實）：

- 第二民事被請求人為一所在本澳依法設立的股份有限公司，於商業及動產登記局之登記編號為…，所營事業：澳門專門經營公共客運服務，以及經營該服務有關連或類似之業務。
- 第一民事被請求人為一所在本澳依法設立的股份有限公司，於商業及動產登記局之登記編號為…，所營事業：從事非人壽保險和分保險的業務以及經由澳門金融管理局批准的其他所有相關業務。
- 於 2021 年 11 月 28 日凌晨約 1 時 15 分，民事請求人在約翰四世大馬路巴士站等候由第二民事被請求人營運的 5 路線公共巴士。
- 其時，第三民事被請求人正駕駛第二民事被請求人所有的重型汽車 MW-XX-XX 至約翰四世大馬路巴士站接載乘客。
- 民事請求人登上由第三民事被請求人駕駛的巴士 MW-XX-XX，並在拍卡繳付車資後往車廂方向移動，在車廂中間位置停留約 5 秒後，民事請求人便繼續移動到車廂後方尋找座位。
- 當民事請求人行至車廂中間接近後門上梯級的位置時，第三民事被請求人將巴士 MW-XX-XX 駛至約翰四世大馬路近燈柱編號 108B01 的人行橫道位置。
- 上述操作導致正在車廂內步上梯級的民事請求人失去平衡，最終導致民事請求人右手肘撞向車廂內的扶手柱，並受傷倒地。
- 當時民事原告步上階級，期間有以左手使用扶手。

- 意外發生後，民事請求人隨即被送往仁伯爵綜合醫院接受救治，但其後因在仁伯爵綜合醫院等候接受手術的時間較長，故於2021年12月2日轉往鏡湖醫院作緊急治療，並進行有關手術，直至2021年12月20日出院。
- 第二民事被請求人是巴士 MW-XX-XX 的所有權人。
- 案發時，第三民事被請求人正受第二民事被請求人的委託，並在其正在執行巴士司機職務時作出上述行為。
- 在事故發生當日，肇事重型汽車 MW-XX-XX 的車主第二民事被請求人已為該車輛向第一民事被請求人投買了汽車民事責任保險，保險合同編號為 LFH/MFT/2021/000076，賠償額為每起事故澳門幣 24,000,000 元。
- 案發後，醫生隨即為民事當事人進行檢查，指出民事請求人的狀況如下：“巴士乘客，滑倒致右肘部及枕部受傷，否認意識喪失。查體：生命體徵不穩，神態清，枕部表皮紅染，無明顯腫脹，頸椎無壓痛，活動可，右手肘部活動受限，腫脹及壓痛。”，經進行 X 光補充檢查後，亦顯示民事請求人“右側肱骨遠端骨折”。
- 案發當日，民事請求人在仁伯爵綜合醫院接受治療而產生之影像檢查、治療、藥物、診費，提供病歷副本及護理類費用，合共澳門幣 2,496 元 + 200 元 = 澳門幣 2,696 元，並已由民事請求人自行支付。
- 民事請求人於住院期間在鏡湖醫院接受電腦斷層掃描檢查，相

關檢查報告指出，民事請求人“右肱骨髁上粉碎性骨折，斷端錯位分離，骨折線累及髁間窩，周圍軟組織腫脹，其余右肘關節未見明顯骨折或脫位征象”。診斷意見為“右肱在骨髁上粉碎性骨折，斷端錯位分離，骨折線累及髁間窩，周圍軟組織腫脹”。

- 鏡湖醫院疾病證明指出，“患者因跌傷右肘致右肱骨髁間骨折入院，入院後行切開復位鋼板螺絲釘內固定術，術後傷口未拆線予出院”。
- 於 2021 年 11 月 29 日至 12 月 20 日期間，民事當事人因在鏡湖醫院住院及接受手術而產生的相關費用包括住院費、手術費、護理費、化驗費、X 光費、心電圖費、C.T. 費、膳費、針藥費、材料費、證書費、康復治療費、手術室費、麻醉費、藥費、診費、治療費，費用合共澳門幣 200 元 + 6,231 元 + 8,686 元 + 97,697 元 = 澳門幣 112,814 元。
- 民事請求人出院後，仍須接受回診及康復治療，因此在 2021 年 12 月 23 日至 2023 年 4 月 14 日期間產生之費用包括診費、手術費、藥費、證書費、康復治療費、X 光費用，合共澳門幣 350 元 + 685 元 + 2,900 元 + 300 元 + 40 元 + 530 元 + 198 元 + 2,700 元 + 790 元 + 1,350 元 + 450 元 + 630 元 + 4,050 元 = 澳門幣 14,973 元。
- 事發時，民事請求人年齡為 55 歲，除心臟問題外，身體其他部份基本健康正常。

- 根據鏡湖醫院於 2023 年 4 月 14 日發出的疾病證明，顯示民事請求人目前右肘關節僵硬，屈伸範圍為 15 至 90 度，醫生對其的診斷為右肱立骨髁上粉碎性骨折。
- 自案發至今，民事請求人在日常生活中仍不時會基於右手肘部疼痛、活動度減低及彎曲受限而受到嚴重影響，譬如右手不能手持重物等等。
- 經鏡湖醫院於 2023 年 4 月 14 日為民事請求人進行傷殘率評定，民事請求人的長期部分無能力傷殘值被評定為 23%，可見本次交通意外已引致民事請求人存在確定性及永久的傷患，並存在後遺症。
- 民事請求人自案發前至今一直任職於財政局，職位為首席顧問高級技術員，於公職工作超過 22 年。
- 民事請求人為文職公務員，日常工作內容包括使用電腦輸入資料、搬運文件以及整理數據等等，需要長期使用電腦鍵盤打字、移動滑鼠、書寫文字及搬運評稅文件，但本次意外的傷患引致民事請求人的右手肘部活動度受限，令民事請求人日常使用電腦鍵盤打字和移動滑鼠的靈活性、書寫文字的速度和工整性，以及搬運文件的數量均受到影響。
- 當工作時間稍長時，民事請求人的右手肘部更感到不適，難以完全如以往的狀態下工作，從而對其工作產出數量造成一些負面影響，也可能影響其晉升機會。
- 民事請求人現時右手肘部的關節活動度仍然較低，難以屈伸，

以此 狀態工作會仍一定程度響到民事請求人的輸出能力，從而很可能影響到其工作表現。

- 民事請求人現今仍基於心臟問題而未能進行拆除鋼板手術，醫生亦建議其暫緩進行有關手術，並留待日後作進一步檢查時再確定合適的手術時間。
- 民事請求人在其身體狀況許可時將很可能需再進行上指的手術，並須因此再度休養。
- 因本案事故受傷後一段時間，右手肘部的傷患使民事請求人日常的工作能力及效率有一定程度的下降。
- 雖然民事請求人的傷勢已減輕，惟身體受傷部位的功能仍然受到限制，不能完全回復原狀，令民事請求人至今不具備發生事故前完全的工作能力和條件，也可能影響其將來晉升的機會。
- 民事請求人於案發時直至現在每月薪金為澳門幣 62,335 元。
- 民事請求人因本案所受傷害而在將來很可能需再接受一次右肱骨部外科手術，為此將產生一定的手術費用、住院費用、治療費用及康復費用等。
- 意外發生後，民事請求人右手肘部感到非常疼痛，不能自行站立及移動，只能躺臥在巴士車廂地板上等待救援，令其感到徬徨無助。
- 民事請求人基於傷勢嚴重而不能動彈，只能等待救援，但其仍需保持相對神志清醒的狀態，等候被送往醫院接受治療，為此民事請求人承受巨大的痛苦及恐懼。

- 被送往醫院後，民事請求人還需要接受各種急救治理及腦部斷層掃描，同時，民事請求人亦一直承受著有關傷勢所引致的痛楚。
- 出院後，民事請求人的右手肘部仍然持續感到疼痛，令民事請求人在康復期間的日常生活及工作均受到影響，此令民事請求人感到非常不便及一定有痛楚。
- 現時在日常生活中，民事請求人的右手不能手持重物，只能倚靠左手握持，有時候還需要其家人幫忙，造成諸多不便。
- 民事請求人亦因手部彎曲和伸直受限，使其在日常生活中作出譬如洗頭、梳頭、晾曬衣服、扣衫鈕，以至使用餐具進食等行為動作時，亦會因右手肘部彎曲受限，而只能利用手腕彎曲借位進行，又或索性使用左手代替。
- 民事請求人因本次意外而須進行右肱骨部外斜手術，令其右手肘部留有一條長約 20 度米的疤痕。由於疤痕的長度嚴重影響民事請求人的外觀，故民事請求人自意外發生後便沒有再穿著短袖衣服，因其害怕他人的奇異目光，影響民事請求人的自信心。
- 由於民事請求人的右手肘部活動受限，不能完全伸直，影響其駕駛車輛的操作。
- 意外發生前，民事請求人每逢假日便會帶同其居於唐樓的舅父外出用餐，而過去一般亦會由民事請求人攙扶其舅父下樓，但於意外發生之後，上述行為只能要求民事請求人的妹妹或妻子

幫忙，對民事請求人造成一定不便。

- 每當天氣轉變時，民事請求人都要承受因上述傷患引致的一些痛楚，更令民事請求人在日常生活和工作上遭受不便及困擾。
- 自本案事故發生後，民事請求人經常擔憂自己的右手肘部不能再如以往般靈活及有力，並憂慮其日後會留有後遺症，下半生需一直承受沉重的痛苦及不便。
- 每當民事請求人需在相同地點巴士站等候及乘坐相同的 X5 路線巴士，並須在登上巴士後向車廂尾部位置移動時，均會勾起民事請求人的慘痛回憶。
- 現時，民事請求人每次登上巴士卡繳付車資後，會較以往作出更多瞻前顧後的動作以及更用力緊握扶手。
- 根據 2023 年 7 月 27 日製作的臨床醫學鑑定書，民事請求人的長期部份無能力被鑑定為 28%²。

~

民事答辯狀（除證明了民事答辯狀內與上述控訴書及起訴狀已證事實相同的事實外，尚證實以下重要事實）：

- O Demandante entrou no autocarro, segurando com a mão direita uma bolsa que trazia pendurada ao ombro direito.
- Em frente da porta da retaguarda, o Demandante ficava aí de pé, encostado a parte lateral do autocarro.
- Ele não optou de não se sentar em nenhum dos 9 lugares

² 此項事實根據臨床醫學鑑定書作判斷及認定。

por que passou e que se encontravam livres.

- Depois, com o autocarro já em movimento e a velocidade de 36 km/h, o Demandante começou de deixar o referido lugar em que se encontrava e pretender sentar-se num banco da retaguarda do autocarro.
- Quando o Demandante subiu aos dois degraus existentes no corredor do autocarro, que dá acesso aos bancos da retaguarda, fazia com as costas voltadas para a frente do autocarro, e com a mão direita a segurar a referida bolsa que trazia pendurada ao ombro direito.

*

另外證明以下事實：

嫌犯現為巴士司機，每月收入澳門幣 27,000 至 28,000 元。

嫌犯已離婚，需供養母親及一名成年在學女兒。

嫌犯學歷為初中三年級。

嫌犯否認被指控的大部份事實。

根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。

*

未獲證明的事實：

尚沒有其他載於控訴書的重要事實有待證實，但尚有以下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未獲證實，具體如下：

民事請求人因本案導致的右手肘部不適會對其工作質量造成負面影響。

當中某些行為動作，譬如在辦公室或公眾場所使用手機或使用餐具進食等等，民事請求人均會基於上述傷患問題引來旁人注意，產生尷尬場面並在一定程度上損害了民事請求人的自尊心和自信心。

民事請求人在意外發生後至今便沒有再駕駛車，只能依靠妻子駕駛車輛，因其害怕自己未能靈活地操控車輛。

民事請求人於意外發生前熱愛運動，尤其熱愛打網球、羽毛球等等，現時卻因意外而令右手肘都活動受限，未能完全伸直，以致其從此不能再做這類型的運動。

Quando o Demandante subiu aos dois degraus existentes no corredor do autocarro acima mencionados, largou a mão esquerda do corrimão.

A redução de velocidade do autocarro foi suave.

Quando o Demandante caiu de costas, a velocidade do autocarro era de 33 km/h.

O acidente foi causado pela apenas força da inércia.

Quando o 3.º Demandado reduziu a velocidade, o Demandante não se encontrava seguro ao corrimão.

三、法律方面

本上訴涉及的問題為：

- 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判
- 審查證據方面明顯有錯誤
- 過錯及過錯比例
- 長期部分無能力的損害賠償
- 非財產損害賠償

*

（一）關於“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”、“審查證據方面明顯有錯誤”

主上訴人不同意原審法院針對控訴書第 2 點、第 5 點及第 6 點的認定，以及原審法院將其民事答辯狀的第 5 點至第 9 點認定為未獲證明。上訴人指稱，監控錄影片段顯示，剎車不是發生在被害人踏上梯級之時，而是被害人上到第二層台階、鬆手走向座位之時，因為其必須鬆開扶手才能走向相關座位。第三民事被告（即：巴士司機）表示由其開始踩踏拖慢車速的剎車腳踏至巴士停下的位置相距約 2 至 3 個車位，監控錄影片段中沒有顯示急剎造成的扶手吊環的大幅晃動。但是，對於交通管制燈轉燈的時間、巴士開始減速剎車所需的時間、司機以較重力踩踏剎車掣三至四下等，原審法院僅作出了事實的推定。原審法院對於民事請求人是否使用扶手以及巴士司機是否突然剎車的認定，違反經驗法則，被上訴判決沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項及 c 項的規定。

從屬上訴人認為，其在車廂內步上階級時因巴士急剎而失去平衡跌倒，事發時，其行為符合一般作為公共巴士乘客所能盡其能力做出

最謹慎的義務，並不存在任何違反乘客義務的操作。其向車廂後方前進時，背向行車方向步行，符合一般日常生活的常理及一般經驗法則。第三民事被告應承擔 100% 的過錯責任，原審法院在審查證據方面明顯有錯誤。

*

1. 1. 終審法院於 2021 年 5 月 5 日第 40/2021 號刑事上訴案合議庭裁判中指出：

我們一直反覆強調，僅當法院未能就“訴訟標的範圍內的全部事宜”表明立場時，方存在“已認定的事實不足以支持裁判”的瑕疵。

換言之，只有在發生了對“重要事實”的“遺漏審理”，且根據“已認定的事實”無法良好而妥當地對交予法院審理的案件適用法律的情況下，才存在上述瑕疵。

由此，(還)要留意的是，上述“不足”與支持或者應當支持事實事宜的證據無關，不能將兩者混為一談。相反，這裡所涉及的是事實事宜的“列表”，它可能會不夠充分，並非因為有關事實以無效或有缺漏的證據作為支持，而是因為它未能包含為解決相關法律問題而應被列入具體訴訟標的範圍內的必不可少的核心事實。

總而言之，已認定的事實不足以支持裁判的瑕疵是指未能調查及審理能夠符合罪狀構成要件之規定的事實要素，遺漏了構成罪狀的“客觀”或“主觀”要件乃至任何一項變更(加重或減輕)情節的事實，同時要注意的是，如果根據已認定的事實能夠對交予法院審理的案件安全穩妥地適用法律，則不存在任何“已認定的事實不足以支持裁判”

的瑕疵（關於這項瑕疵及其所涉及的範圍，尤見於本終審法院 2014 年 3 月 26 日第 4/2014 號案、2015 年 3 月 4 日第 9/2015 號案、2017 年 3 月 24 日第 6/2017 號案和 2020 年 11 月 27 日第 193/2020 號案的合議庭裁判）。

審視被上訴裁判可見，原審法院在審判聽證中對於控訴書內的控訴事實以及民事起訴狀、民事答辯狀中提出的事實全部進行了調查，詳細列明了獲證事實及未證事實，沒有任何未被查明的具重要性的事實事宜，並不存在審理的遺漏，亦未見被認定事實存在不足或不完整之情形。

故此，被上訴判決不沾有主上訴人所質疑的《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項規定的瑕疵。

*

1.2. 關於“審查證據方面明顯有錯誤”，終審法院於 2001 年 3 月 16 日第 16/2000 號刑事上訴案的合議庭裁判中指出：“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，除了法律另有規定，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。

一般經驗法則係基於日常生活經驗而來的一種客觀普遍之定則，可為大多數人接受，且絕非主觀或狹隘之個人判斷。

*

1. 2. 1. 關於被害人於案發時是否使用扶手的問題

法院在審判聽中多次播放了案中各方向和角度的監控錄影片段，透過分析巴士司機、民事請求人及各證人在審判聽證中所作的聲明，結合在審判聽證中所審查的扣押物、照片、車輛檢查表、觀看錄影光碟報告及所截取的圖片以及其他證據，配合一般常理及經驗法則而形成心證，認定被害人在車廂內先靠在一邊站著，之後在巴士行駛途中轉移位置，以左手握著扶手柱的方式行上車廂後方座位的第二級梯級時，嫌犯踏下剎車掣，導致被害人因巴士前衝的搖晃作用力而往後失平衡跌倒在車廂靠前方的位置。

根據卷宗資料，尤其是相關的監控錄影片段以及警方作出的觀看錄影報告（卷宗第 43 頁）顯示，事發時，錄影時間 01 時 15 分 36 秒，被害人由車廂中間位置向車廂尾部移動，接著步上階級，期間有使用扶手；於錄影時間 01 時 15 分 40 秒，被害人失去平衡，背向車頭方向倒地。

主上訴人認為，剎車不是發生在被害人踏上梯級之時，而是被害人

上到了第二層台階、鬆手走向座位之時，因為其必須鬆開扶手才能走向相關座位。

主上訴人主張控訴書第2點當中的“……在車廂內正步上梯級的被害人……”部分不應被證實，而其答辯狀中第5點和第9點事實應獲證實。該兩點事實如下

答辯狀第5點為:Quando o Demandante subiu aos dois degraus existentes no corredor do autocarro acima mencionados, largou a mão esquerda do corrimão.

答辯狀第9點為: Quando o 3.º Demandado reduziu a velocidade, o Demandante não se encontrava seguro ao corrimão.

根據卷宗資料，巴士司機的剎車動作不只一次，而是三至四次，令被害人跌倒的也不是第一次的剎車操作，被害人上到第二層台階前巴士車廂已因剎車搖晃，上到第二層台階後便因續後的搖晃而跌倒。我們不應將控訴書第2點所描述的動態事實作過度細微的點性切割，更何況上訴人在答辯狀第5點中提出的事實是“原告步上位於巴士過道的兩級台階時鬆開了扶手”（原文：Quando o Demandante subiu aos dois degraus existentes no corredor do autocarro acima mencionados, largou a mão esquerda do corrimão），而非其在上訴理由闡述結論第11點中所強調的被害人已經處在第二層台階之後的情況。

事實上，未見原審法院在審查錄影光碟內容時出現偏差，且眾所周知，通往後面座位的通道仍有扶手、座位的靠背及靠背扶手供乘客使

用以保持平衡，原審法院沒有認定上訴人主張的答辯狀中的第 5 點和第 9 點事實，並不存在審查證據方面有錯誤的情況。

因此，原審法院認定被害人一直使用扶手，在審查證據方面並不存在明顯的錯誤。

*

1. 2. 2. 關於巴士司機的剎車行為

主上訴人認為，控訴書第 2 點中關於巴士司機“……突然將上述巴士急剎停下……”的事實不應認定為已證實，而其答辯狀中第 6 點至第 8 點應認定為已證事實。該三項事實如下：

答辯狀第 6 點為：A redução de velocidade do autocarro foi suave.

答辯狀第 7 點為：Quando o Demandante caiu de costas, a velocidade do autocarro era de 33 km/h.

答辯狀第 8 點為：O acidente foi causado pela apenas força da inércia.

原審法院於被上訴判決的“事實的判斷”中指出：

按照有關錄影片段所顯示的具體情況，嫌犯的確為了避免衝黃燈尾而在看見交通管制燈由綠燈轉為黃燈時、在相距有關人行橫道及交通管制燈所餘距離不太遠、其行駛中的車速又不是很慢的情況下，為了儘快減速及停下巴士（不讓巴士太過進入人行橫道範圍甚至超逾交通管制燈的地線位置），以較重力方式至少三至四次踏下剎車掣（雖然可顯示嫌犯也有些少拖慢車速的意圖，但有關動作卻導致巴士車頭

衝前數下），最終導致因嫌犯這數下減速剎車的前衝力使背靠行車方向正在登上梯級的被害人向後跌倒，這與被害人指出其跌倒後感覺到巴士再有一下前衝力才停下的說法相互脗合。

因此，按照常理及經驗法則，本法院認為嫌犯在本案中作出剎車的判斷及停車操作違反謹慎及正常的駕駛義務，其責無旁貸，就被害人因此受傷具備大部份責任，因而足以對上述事實作出認定。

原審法院於審判聽中多次播放了案發期間各方向和角度的監控錄影片段，綜合考慮了涉案巴士的車速、交通管制燈轉燈的時間、巴士開始減速剎車所需的時間、至最後停下的較短距離（巴士大部份車身停了在人行橫道範圍內）、剎車的方式（從對向案發地點的監控錄影片段可見巴士車頭明顯向前衝下三至四下）等因素，而作出相關的事實認定。

本院認為，原審法院透過案中各方面的證據審查及分析，認定巴士司機於案發時作出了重且急的剎車及停車操作之事實，沒有認定主上訴人答辯狀中第 6 點至第 8 點事實為已證實，並根據所認定的事實認定巴士司機的駕駛操作違反謹慎及正常的駕駛義務，在審查證據方面並未出現明顯的錯誤，被上訴判決不沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項規定的瑕疵。

*

（二）關於過錯及過錯比例

主上訴人認為，於本交通意外之中，巴士司機並無過錯責任，民事請求人是唯一的過錯方，終審法院於 2023 年 3 月 3 日第 97/2022 號

刑事上訴案合議庭裁判中亦認定，該案被害人的跌倒以及由此而產生的損害只能歸咎於他自己。即便法院認為巴士司機對於意外負有過錯責任，亦僅應承擔 15%，而由民事請求人承擔 85%。

從屬上訴人認為，其作為公共巴士乘客已盡其能力做出最謹慎的行為，不存在任何違反乘客義務的操作，第三民事被告應承擔 100% 的過錯責任。

*

首先，在巴士司機方面，承前所述，巴士司機不願衝黃燈尾，其行駛中的車速又不是很慢的情況下，為了儘快減速及停下巴士（不讓巴士太過進入人行橫道範圍甚至超逾交通管制燈的地線位置），以較重力方式至少三至四次踏下剎車掣（雖然可顯示嫌犯也有些少拖慢車速的意圖，但有關動作卻導致巴士車頭衝前數下），最終導致因嫌犯這數下減速剎車的前衝力使背靠行車方向正在登上梯級的被害人向後跌倒。由此，原審法院認定巴士司機作出的剎車判斷以及相關的停車操作，違反了謹慎及正常的駕駛義務，對於涉案交通意外的發生負有過錯責任，並無錯誤。

其次，關於被害人方面，主上訴人認為，被害人上車後右手拿著手袋，未在就近的 9 個空位之一就坐，而是走向車廂後方，對交通意外的發生負有責任。對此，本院認為，被害人是否就近坐下還是步入車向後方與被害人跌倒之間不存在適當的因果關係，真正需要關注的是被害人跌倒的“那一刻”所發生的事實。

根據監控錄影片段，被害人背向車頭方向步入車廂後方，在移動

過程中左手有使用扶手。本院認為，雖然被害人有關“每位公共巴士的駕駛者均需要等待乘客全部安坐在座位上才能發動巴士繼續前行”的主張並不成立，但其向車廂後方移動時以背向車頭的方向前行，完全符合一般日常生活的常理，不足以藉此而對涉案之交通意外乃至身體完整性之傷害負有過錯責任。事實上，獲證事實顯示被害人向車廂尾部移動過程中左手一直使用扶手，對自己的安全予以了適當的保障，其不應承擔相關的交通意外之過錯責任。

第三，涉案巴士司機的不謹慎駕駛行為，直接及必然地造成了被害人倒地受傷的結果，兩者之間存在適當的因果關係。

綜上，本院認為，根據卷宗所載的事實及證據，不足以認定被害人於涉案之交通意外中負有過錯責任；相對的，巴士司機應就其不謹慎駕駛的行為而對交通意外的發生承擔 100% 的過錯責任；原審法院以被害人“以左手握著扶手柱、背靠行車方向的方式行上車廂後方座位的梯級，此舉其實也增加了巴士往前行駛及在必要須剎掣停車時，其很可能因有關前衝力而令自己有向後跌倒的風險，故被害人在此也有些少責任”為由，裁定巴士司機與被害人分別承擔 85% 及 15% 的過錯責任，在對已認定事實的分析和定性中存在瑕疵。

*

主上訴人以終審法院 2023 年 3 月 3 日第 97/2022 號刑事上訴案之合議庭裁判為據，主張應由被害人承擔 100% 的過錯責任。

仔細閱讀終審法院第 97/2022 號刑事上訴案合議庭裁判可見：

初級法院裁定民事被請求人所承保之巴士司機負有 5% 的過錯，民

事請求人負有其餘 95%的過錯；中級法院則將相關比例更改為巴士司機占 20%，民事請求人占 80%；終審法院改判民事請求人負有 100%的過錯，原因在於：

雖然在“運送合同”中，運送人的(主要)義務並不僅限於達成一項(單純的)“結果”(也就是將人和/或物從某一地點轉移至另一地點)，同時還負有一項“保障義務”，即運送人同樣有積極義務確保其所運送之乘客和/或物品的安全(以防其遭受任何損害)，但我們認為本案中民事請求人的“跌倒”以及由此而產生的“損害”只能歸咎於他自己，他之所以會跌倒(純粹)是因為他在乘坐巴士時(完全)處於一種“不注意”、“不小心”和“心不在焉”的狀態。

不容忽視的是，搭乘巴士的乘客是被允許“站在”車裡的，巴士內(在相應的位置)裝有供乘客在搭乘時抓握的扶手，而任何車輛在行進時都(總是)會取得某種程度的自身“平衡”，這是完全正常的，想要以此種(“站立”)方式搭乘巴士的乘客(顯然且理所當然地)應當採取安全措施—抓緊扶手—並確保自己在“車輛正常行進”的情況下不對任何人造成損傷或損害。

事實上一我們不希望在此對這一“問題”作(過多的)論述，因為本案不是討論這個問題的恰當地方—我們認為，其實所發生的只不過是“慣性定律”(也稱“牛頓第一定律”)的自身和當然結果，簡而言之，該定律是指所有物體都具有正常的“對抗變化”及“保持其靜止或運動狀態”的趨勢或性質(即對抗“其速度之變化”的趨勢或性質)，例如，當我們處在移動的車輛之內時，就可以感受到這種趨勢：當車

輛加速時，乘客的身體被“向後”推到座位上，而當車輛減速或煞車時，乘客則有以同樣的速度繼續“向前行進”的趨勢(而這也正突顯了頭枕的作用以及使用“安全帶”和“安全氣囊”的必要性)。

在本案中，所發生的一切(完全)是“巴士減速”的正常結果。

出於“慣性”，民事請求人繼續保持其之前的移動狀態，從而衝了出去，由於行車時他沒有以應有之方式牢牢地抓緊把手且背向巴士的行車方向—完全不小心—因而失去了平衡並(不幸)跌倒。

這樣，基於已查明和最終確定的事實，我們只能得出以下結論：本案的事故(完全)不能歸咎於被告對發生民事請求人跌倒事件的車輛的“駕駛”，因此，沒理由認為被告在提供有關服務時存在任何“瑕疵”，因而應駁回針對民事被請求人/保險公司的賠償請求。

顯見地，本案與終審法院第 97/2022 號刑事上訴案之間，除卻被害人事發時背向巴士之行車方向的情節之外，不存在任何可做類比之處。如前所述，案中證據不足以認定被害人於交通意外中有不小心、不謹慎的行為而需承擔過錯責任，相反，涉案之巴士司機在人行橫道前採取急剎的不謹慎駕駛行為，導致了交通意外的發生，且直接及必然地造成了被害人倒地受傷，巴士司機為唯一過錯方，需承擔 100% 的過錯責任。

藉此，本院裁定，主上訴人的相關上訴理由不成立，從屬上訴人的相關上訴理由成立。

*

(三) 關於長期部分無能力的損害賠償

主上訴人認為，原審法院裁定長期部分無能力的損害賠償為澳門幣 50 萬元，違反衡平原則，請求改判長期部分無能力賠償為不高於澳門幣 30 萬元。

從屬上訴人認為，原審法院訂定的長期部分無能力之損害賠償過低，違反適度及衡平原則，請求將長期部分無能力賠償改判為不少於澳門幣 70 萬元。

*

《民法典》第 556 條（一般原則）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。

《民法典》第 558 條（損害賠償之計算）規定：

一、損害賠償義務之範圍不僅包括侵害所造成之損失，亦包括受害人因受侵害而喪失之利益。

二、在定出損害賠償時，只要可預見將來之損害，法院亦得考慮之；如將來之損害不可確定，則須留待以後方就有關損害賠償作出決定。

《民法典》第 560 條（金錢之損害賠償）規定：

一、如不能恢復原狀，則損害賠償應以金錢定出。

二、如恢復原狀雖為可能，但不足以全部彌補損害，則對恢復原狀所未彌補之損害部分，以金錢定出其損害賠償。

三、如恢復原狀使債務人負擔過重，則損害賠償亦以金錢定出。

四、然而，如導致損害之事件仍未終止，受害人有權請求終止，而不適用上款所指之限制，但所顯示之受害人利益屬微不足道者除外。

五、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。

六、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。

《民法典》第 489 條（非財產之損害）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。

《民法典》第 487 條（過失情況下損害賠償之縮減）規定：

責任因過失而生者，得按衡平原則以低於所生損害之金額定出損害賠償，只要按行為人之過錯程度、行為人與受害人之經濟狀況及有關事件之其他情況認為此屬合理者。

*

原審法院於被上訴判決的“民事損害賠償”中指出：

根據上述已證事實，民事原告因是次交通意外而導致長期部份無能力（即傷殘率）被鑑定為 28%（鏡湖醫院醫生也評定為至少 23%）。此為民事原告因本案而已產生的生物性損失，屬於現時已對其將來工作能力及收入能力的明確減損，實際上屬財產損害的範圍。對於民事原告此項因長期部份無能力而產生的活動或工作能力損失（包括工作能力、收入能力及晉升可能性的降低）或生物性損失，考慮到其案發時的年齡、受傷的位置、部份無能力的程度（右手肘位置）、對其身體活動、生活及工作能力的長期影響，結合其在案發時為文職公務員、其收入狀況及除心臟問題以外的身體健康基本正常者可工作年期作參考，按照衡平原則（《民法典》第 560 條第 6 款），本法院認定有關長期部份無能力（即生物性損失或工作能力的喪失）的財產損失賠償為澳門幣 500,000 元。

本院認為，原審法院考慮本案的具體情節，尤其是民事原告因此次交通意外而導致長期部份無能力（即傷殘率）被鑑定為 28%、由此產生的活動或工作能力損失（包括工作能力、收入能力及晉升可能性的降低）、案發時的年齡、職業、收入狀況及可工作年期，依照衡平原則，訂定長期部份無能力之損害賠償為澳門幣 50 萬元，不存在偏低或過高的情況，未見明顯的不公平或不適當，故此，相關裁定應予以維持。

藉此，主上訴人及從屬上訴人的相關上訴理由不成立。

*

（四）關於非財產損害賠償

主上訴人認為，原審法院訂定的非財產損害賠償為澳門幣 45 萬元明顯過高，違反衡平原則，請求將非財產損害賠償改判為不高於澳門幣 25 萬元。

＊

原審法院於被上訴判決的“民事損害賠償”中指出：

民事原告因是次事件所承受的精神創傷和心理影響，以及因受傷而承受的痛苦和痛楚，實際上皆屬非財產損害的範圍，考慮到上述已證事實，根據《民法典》第 489 條的規定，因應其受傷的位置、對活動和生活受影響的程度、所需的康復期間、傷殘率、身體痛楚範圍及程度，以及是次交通意外及相關傷勢對民事原告的身心、精神、家庭、生活或工作造成的已產生及可預見的臨時及長期影響、憂慮、不安、痛楚的程度等等，結合衡平原則（《民法典》第 560 條第 6 款），本法院認定有關的非財產損害賠償/精神損害賠償為澳門幣 450,000 元。

對於非財產損害賠償（精神損害賠償）的金額訂定，中級法院一直認為：³

對過失而產生的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的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的公式。

³ 參見中級法院 2004 年 12 月 9 日第 293/2004 號合議庭判決、2014 年 3 月 20 日第 786/2010 號合議庭判決、2014 年 4 月 24 日第 454/2011 號合議庭判決。

法律賦予了審判者依照衡平原則作出決定的自由決定空間，上級法院只有在其決定出現明顯的不公平、不適當的情況下才有介入的空間。

人體以及身心的健康是無價的，法律規定對受害人精神損害賠償也不過是通過金錢的賠償讓受害人得到一些精神安慰而已，而不能理解為完全的肉體的價值化。

對於訂定非財產損害賠償金額的事宜上，不應持有“吝嗇”立場，肯定的是，該等損害賠償旨在向受害人提供“安慰”，讓其減輕損傷對其造成的痛苦或盡可能把痛苦忘記。

這些年來澳門社會經濟所發生的變化，物質價值的不斷增長，我們沒有理由不讓一個一直高唱人性化、以人為本的管理的社會中的人的身心健康、精神健康的損害的“安慰價值”得到相應的體現。

作為減輕損傷帶來的痛苦而向被害人提供的一種“安慰”，非財產損害賠償應充分體現出對生命、人身以及精神的尊重與關懷，但終須基於衡平原則之上作出綜合考量。

本院認為，原審法院依據衡平原則而裁定澳門幣 45 萬元的非財產損害賠償，充分及全面地考量了案中的獲證事實、被害人因交通事故遭受創傷所帶來的各種痛苦，符合《民法典》第 487 條的規定，相關裁定未見明顯的不公平或不適當，上級法院沒有介入的空間。

藉此，主上訴人的相關上訴理由不成立。

*

（五）改判

承上，本院經審理後認為，原審法院在對已認定事實的分析和定性過程中存在瑕疵，案中證據不足以認定被害人（從屬上訴人）於交通意外中有不小心、不謹慎的行為而需承擔過錯責任，相反，涉案之巴士司機在人行橫道前採取急剎的不謹慎駕駛行為導致了交通意外的發生，且直接及必然地造成了被害人倒地受傷，巴士司機為唯一過錯方，需承擔 100% 的過錯責任。依據有關民事責任保單的規定及其受保範圍，相關民事損害賠償責任移轉予主上訴人承擔。

主上訴人須向從屬上訴人支付的損害賠償包括：

- 醫療、治療及藥物費用合計澳門幣 130,483.00 元；
- 長期部分無能力的損害賠償合計澳門幣 500,000.00 元；
- 非財產損害賠償合計澳門幣 450,000.00 元；
- 將來損害賠償（從屬上訴人倘有之拆除受傷位置鋼板手術及所引致的覆診之醫療費用）的具體金額留待執行時方作結算。

四、 決定

綜上所述，本院裁定主上訴人(A)保險有限公司的上訴理由均不成立，從屬上訴人(B)的部分上訴理由成立，改判：

- 判處主上訴人(A)保險有限公司須向從屬上訴人(B)支付澳門幣 1,080,483.00 元的民事損害賠償，以及根據終審法院 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；
- 將來損害賠償（從屬上訴人倘有之拆除受傷位置鋼板手術及所引致的覆診之醫療費用）的具體金額留待執行時方作結算；

– 原審法院的其他決定予以維持。

*

主上訴人須支付本上訴之訴訟費用和負擔，其中，司法費定為 6 個計算單位。

從屬上訴人須支付本上訴之訴訟費用和負擔，其中，司法費定為 3 個計算單位，其他訴訟費用減半。

著令通知。

—*—

澳門，2025 年 9 月 26 日

周艷平（裁判書製作人）

簡靜霞（第一助審法官）

蔡武彬（第二助審法官）

表決聲明

本人不同意合議庭大多數所作出的巴士司機具有 100%的過錯責任的結論，聲明如下：

從原審法院所認定的已證事實可見，民事原告登上巴士之後右手手腕上掛著一個提包。在巴士後門前民事原告背靠著車身站立，她沒有選擇坐下所經過的九個空置的座位，然後在巴士已經在行進中，並以每小時 36 公里的速度前進的時候，民事原告選擇離開其原先站立的地方意圖坐在車後部的座位。當民事原告登上兩級後部階梯並轉身進入座位時鬆開了扶手，正是這個時候，巴士在面對交通管製燈由綠燈轉黃燈之時急剎車，民事原告向後跌倒受傷。

有趣的是，正如本判決書第 31 頁所提到的，卷宗資料卻顯示巴士司機的剎車動作不只一次，而是三至四次，令被害人跌倒的也不是第一次的剎車操作。從這我們可以看到，巴士司機所採用的是人們經常稱之為的“點剎”，目的是一方面為了令車輛儲蓄更多的剎車能量和力量，另一方面也為了不至於因突然的急剎而造成更大的危險。

而從這些事實，我們完全可以根據卷宗中被引用的終審法院在第 97/2022 號上訴案中的見解：“其實所發生的只不過是“慣性定律”(也稱“牛頓第一定律”)的自身和當然結果，簡而言之，該定律是指所有物體都具有正常的“對抗變化”及“保持其靜止或運動狀態”的趨勢或性質(即對抗“其速度之變化”的趨勢或性質)，例如，當我們處在移動的車輛之內時，就可以感受到這種趨勢：當車輛加速時，乘客的身體被“向後”推到座位上，而當車輛減速或煞車時，乘客則有以同樣的速度繼續“向前行進”的趨勢(而這也正突顯了頭枕的作用以及使用

“安全帶”和“安全氣囊”的必要性)。在本案中，所發生的一切(完全)是“巴士減速”的正常結果。出於“慣性”，民事請求人繼續保持其之前的移動狀態，從而衝了出去，由於行車時他沒有以應有之方式牢牢地抓緊把手且背向巴士的行車方向 - 完全不小心 - 因而失去了平衡並(不幸)跌倒。這樣，基於已查明和最終確定的事實，我們只能得出以下結論：本案的事故(完全)不能歸咎於被告對發生民事請求人跌倒事件的車輛的“駕駛”，因此，沒理由認為被告在提供有關服務時存在任何“瑕疵”，因而應駁回針對民事被請求人/保險公司的賠償請求。”

極其量，如果依照並沒有被證實的巴士最後停在人行橫道中間的事實可以認定巴士司機存在過錯的話，也只能維持原審法院的過錯比例的決定。

2025 年 9 月 26 日，澳門特別行政區

蔡武彬