

卷宗編號： 95/2022

日期： 2025 年 03 月 26 日

關鍵詞： - 審查證據方面明顯有錯誤
- 民事賠償金額

摘要：

- 《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所規定的審查證據方面明顯有錯誤是指原審法院的事實裁判違反了法定證據規定或一般經驗法則，且相關錯誤是顯而易見的，一般人不需要深究就能發現出來，例如所有證據均指向某一事實方面，而被上訴裁判卻認定一個完全相反的事實，且其心證理由說明是明顯不符合邏輯或一般常識的。
- 《民法典》第 560 條第 6 款規定，“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”。
- 除適用衡平原則，還應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、目前的薪酬及工作、學歷、職業上之期望等。
- 如果是以一次性收取一筆款項來補償一筆只有通過很長的時間才能分期獲取的款項，那麼必須作必要的扣除，否則獲償人將會不當得利。

裁判書製作人

何偉寧

澳門特別行政區終審法院裁判

卷宗編號：95/2022 (刑事上訴案)

上訴人： 甲 (民事請求人，未成年人 – 由父母乙及丙代表)
丁 (第三民事被請求人)

被上訴人：同上

日期： 2025 年 3 月 26 日

*

一、 概述

於 2019 年 9 月 2 日，初級法院刑事法庭駁回第三民事被請求人丁(保險公司)聲請對民事請求人甲作第二次法醫學鑑定，以及駁回其聲請提取民事請求人甲完整的鏡湖醫院醫療報告。

於 2020 年 7 月 10 日，初級法院刑事法庭在卷宗編號 CR3-19-0003-PCC 中裁定：

『...

- a) 嫌犯戊(E)以直接正犯及既遂方式觸犯《道路交通法》第 99 條第 1 款配合《道路交通規章》第 12 條第 2 款 a 項所規定及處罰之一項不遵守停車義務的輕微違反，判處罰金澳門幣 3,000 元，若不繳納罰金或不以勞動代替，則須服二十日徒刑；
- b) 嫌犯以直接正犯及既遂方式觸犯了第 142 條第 1 款及第 3 款配合同一法典第 138 條 b 項及 d 項及第 14 條 b 項，以及《道路交通法》第 93 條第 1 款、第 2 款及第 3 款第 5 項所規定及處罰之一項重過失嚴重傷害身體完整性罪，判處一年十一個月實際徒刑；
- c) 兩項並罰，合共判處一年十一個月二十日實際徒刑單一刑罰(若繳付了上述罰金，則維持上述一年十一個月實際徒刑)；
- d) 禁止駕駛一年九個月；著令嫌犯須於本裁判轉為確定後及獲釋離開監獄後

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；

- e) 判處第三民事被告丁須向民事原告甲支付澳門幣 6,605,564.91 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；
- f) 判處第三民事被告丁須向民事原告甲支付 i) 因本案交通意外導致受傷部位將來接受物理治療的費用的財產損害賠償，直至其完全康復或無須再進行物理治療為止，金額待執行時結算(在此種情況下，不裁定將來非財產損失賠償)；ii) 基於本案交通意外導致因引流管閉塞或因發育致引流長度不足等問題而將來需再次接受腦室腹腔分流術、該手術後相關覆診和治療的財產賠償(不妨礙上指續後的物理治療費用)，及因該手術導致的非財產損害賠償，金額待執行時結算；在有關將來損害賠償倘若超過本案保險限額上限時，則第一民事被告戊及第二民事被告己(巴士公司)亦須以連帶責任方式向民事原告甲支付經結算的餘下將來損害賠償金額；
- g) 駁回其餘民事請求(尤其但不限於針對第一及第二民事被告的請求涉及本案保險限額內的部份)。

*

第三民事被請求人丁、被告戊及民事請求人甲不服有關決定，分別向中級法院提起上訴。

*

中級法院於 2021 年 11 月 11 日作出以下裁決：

『...』

1. 上訴人/嫌犯之上訴理由成立，暫緩執行嫌犯一年十一個月的刑期，為期兩年，條件為嫌犯須向特區政府作出澳門幣壹萬元正之捐獻。
2. 裁定民事請求人之上訴理由不成立。
3. 裁定保險公司之上訴理由成立，將精神賠償金額定為澳門幣壹佰伍拾萬元正。
4. 裁定保險公司之中間上訴理由不成立。
5. 關於其他內容，維持原審法庭之裁判。
6. 民事請求人及保險公司按其勝負比例支付訴訟費及其他開支及負擔。』

*

第三民事被請求人丁及民事請求人甲不服上述決定，向本院提起上訴。

本院於 2022 年 3 月 25 日作出裁判，裁定：

『...』

- 不受理民事被請求人丁針對中級法院就中間上訴作出的合議庭裁判提起的上訴。
- 民事被請求人丁針對中級法院就初級法院裁判作出的合議庭裁判提起的上訴勝訴，撤銷現被上訴裁判，將案件發回中級法院，以便審理其遺漏審理的問題，並因應該審理結果而對民事請求人及被請求人提出的其他問題作出審理和裁決。』

*

中級法院於 2022 年 6 月 9 日作出以下裁決：

『...』

1. 裁定保險公司之上訴理由不成立。
2. 關於其他內容，維持之前中級法院之裁判。
3. 保險公司按其勝負比例支付訴訟費及其他開支及負擔。』

*

民事請求人甲就上述裁判向本院提出上訴，有關內容載於卷宗第 1224 至 1229 頁，在此視為完全轉錄，主要認為長期無能力之賠償和精神損害補償的金額過低。

第三民事被請求人就上述上訴作出答覆，有關內容載於卷宗第 1261 至 1262 頁，在此視為完全轉錄。

*

第三民事被請求人亦就上述裁決提起上訴，有關內容載於卷宗第 1230 至 1258 頁，在此視為完全轉錄，主要認為：

- 控訴書第 12 和 16 條已證事實和答辯狀第 19 及 20 條已證事實存有不可彌補的矛盾；
- 已證事實中含有結論性/法律性事實；
- 審查證據方面存有明顯的錯誤(答辯狀第 30、32、37、41、43 及 61 條)；
- 在前一上訴中沒有被審理的問題(在被告過錯認定方面存有錯誤適用法律的瑕疵及長期部分無能力的財產損害賠償金額過高且不合理)。

*

二、事實

經庭審後原審法院認定以下事實：

1.

2018 年 2 月 16 日下午約 2 時 35 分，嫌犯戊駕駛 MW-XX-XX 號重型汽車(已巴士)沿澳門提督馬路左車道行駛，方向由高士德大馬路往美副將大馬路。(詳見卷宗第 48 至 52 頁的交通意外報告書及路況圖)

2.

提督馬路與雅廉訪大馬路交匯處設有黃格，且設有一指揮嫌犯所處車道內的車

輛左轉往雅廉訪大馬路或繼續向前沿提督馬路往美副將大馬路方向行駛的交通燈訊號，而該交匯處的前方設有一人行橫道，該人行橫道亦設有指揮行人通行的交通燈訊號。

3.

上述提督馬路與雅廉訪大馬路交匯處各路口的交通燈組共有八個相位，而該交通燈組採用自動調整配時的控制方式，當提督馬路的行人相位(即卷宗第 107 頁 D 相位)為綠燈放行，則提督馬路往美副將大馬路方向的行車相位(即卷宗第 107 頁 A 相位)為紅燈狀態。(詳閱卷宗第 106 至 108 頁)

4.

同一時間，乙與丙及兩人的兒子甲(被害人)及女兒庚步行至提督馬路近南益工業大廈對開的行人道，並等待上述提督馬路與雅廉訪大馬路交匯處前方的指揮行人通行的交通燈訊號(即卷宗第 107 頁 D 相位)由紅燈轉為綠燈。

5.

當日下午約 2 時 36 分 53 秒，嫌犯駕駛上述巴士至距離雅廉訪大馬路交匯處左方設置的交通燈約 25 米處時，設於上述交匯處往美副將大馬路方向的行車相位的交通燈訊號(即卷宗第 107 頁 A 相位)由綠燈轉為黃燈。(參閱卷宗第 116 至 125 頁)

6.

雖然上述交通燈訊號已由綠燈轉為黃燈，但嫌犯沒有作出減慢車速的操作，而是保持原有每秒約 6 米的車速行駛。(參閱卷宗第 116 至 125 頁)

7.

當日下午約 2 時 36 分 56 秒，上述交匯處往美副將大馬路方向的行車相位的交通燈訊號(即卷宗第 107 頁 A 相位)由黃燈轉為紅燈，但嫌犯沒有在該交通燈前停車，也沒有作出減慢車速的操作，且在該交通燈訊號為紅燈的情況下駛過訊號指揮區前的停車線進入上述交匯處並向上述人行橫道的方向前進。(詳見卷宗第 240 頁的扣押光碟，相關觀看錄像筆錄及截圖見卷宗第 20 至 22 頁，也參閱卷宗第 116 至 125 頁)

8.

上述交匯處往美副將大馬路方向的行車相位的交通燈訊號(即卷宗第107頁A相位)轉為紅燈約4秒後，前方指揮行人通行的交通燈訊號(即卷宗第107頁D相位)由紅燈轉為綠燈。

9.

甲看見上述指揮行人通行的交通燈亮起綠燈訊號，便在1秒後從嫌犯的行車方向自左往右橫過由該交通燈訊號管制的人行橫道。

10.

當甲步出上述人行橫道約2.6米處時，嫌犯駕駛的上述巴士駛至，該巴士左側車頭位置撞到甲的頭部，並使甲向後飛起再跌落地面。(詳見卷宗第240頁的扣押光碟，相關觀看錄像筆錄及截圖見卷宗第20至25頁、78至83頁、86至97頁)

11.

上述碰撞發生的位置在人行橫道的範圍內。

12.

當嫌犯發現其所駕駛的上述巴士撞到甲後，才進行剎車操作及將巴士往右駛，並在約4秒後方能成功剎停該巴士。(詳見卷宗第240頁的扣押光碟，相關觀看錄像筆錄及截圖見卷宗第20至25頁、78至83頁、86至97頁)

13.

上述碰撞直接及必然地引致甲右側硬膜下血腫併多發性腦挫裂傷及左側乳突骨折，經法醫鑑定，其傷勢需要18至24個月才能康復。上述傷勢使甲有生命危險及或將留有左側肢體功能嚴重受損之後遺症，且對甲的身體完整性構成嚴重傷害。(詳見卷宗第180頁的臨床法醫學意見書，以及參閱第178及190頁的醫療報告，相關內容在此視為全部轉錄)

14.

上述碰撞發生時，上述交通燈組運作正常。

15.

上述碰撞發生時為晴天，地面乾爽，交通密度稀疏。

16.

嫌犯清楚知道駕駛時應注意路面交通及行人路況，也清楚知道當交通訊號燈亮起紅燈時應停車，但嫌犯仍在明知管制其行駛的車道的交通燈已轉為紅燈的情況下越過停車線繼續向前行駛，加上嫌犯應注意且能注意但沒有注意及預見甲正使用前方人行橫道，因而導致上述交通事故的發生，並使甲的身體完整性遭受嚴重傷害。

17.

嫌犯自由、自願及有意識地作出上述行為，且明知其行為是澳門法律所禁止及處罰的。

~

刑事答辯狀：

嫌犯駕駛一輛車牌號為 MW-XX-XX 的重型車輛(以下簡稱“涉事巴士”)，該車輛的所有權屬於其雇主己。

涉事車輛用於公共客運，而答辯人當時及此前一直擔任此類車輛的司機。

當時，嫌犯正沿著罽些喇提督大馬路的左側行車道行駛，並準備繼續沿著該大道行駛至附近的巴士站，該巴士站位於“蓮峰游泳池”，在其被分配的 XXA 的路線上。

在到達與雅廉訪大馬路的交叉路口之前，嫌犯在因位於罽些喇提督大馬路與高士德大馬路的交叉路口的交通信號燈而被迫停車之後重新啟動。

在等待期間，嫌犯將車輛停在行車道上。

從重新啟動車輛到事故發生地點的行駛過程中，其車速在 17 至 30 公里/小時之間。

上述事實與以下圖像記錄相對應：

- 在 14:36:50 時，記錄的車速為 19 公里/小時；
- 在 14:36:51 時，車速為 18 公里/小時；
- 在 14:36:52 時，車速為 17 公里/小時；
- 在 14:36:53 時，車速為 22 公里/小時。

嫌犯看到被害人開始橫過馬路。

隨後，嫌犯突然向右猛打方向盤。

被害人是那一側唯一開始橫過道路的行人。

被害人開始橫過道路時，沒有向右看，因此在那一刻沒有察覺到嫌犯駕駛的巴士正在靠近。

根據安裝在“南益大廈”上的攝像頭所記錄的圖像，從行人信號燈亮綠燈到發生碰撞的這段時間至少為1秒，甚至可達1.9秒。

當被害人開始橫過道路時，行人信號燈的綠燈是亮著的。

~

民事起訴狀(包括擴大民事損害賠償請求)(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)：

➤ 2018年2月16日下午約2時35分，嫌犯(即第一民事被請求人)駕駛MW-XX-XX 重型汽車(已巴士)沿澳門提督馬路左車道行駛，方向由高士德大馬路往美副將大馬路。

➤ 提督馬路與雅廉訪大馬路交匯處設有黃格，且設有一指揮嫌犯所處車道內的車輛左轉往雅廉訪大馬路或繼續向前沿提督馬路往美副將大馬路方向行駛的交通燈訊號燈，而該交匯的前方設有一人行橫道，該人行橫道亦設有指揮行人通行的交通燈訊號。

➤ 民事請求人當時與家人(父親乙、母親丙及姐姐庚)步行至提督馬路近南益工業大廈對開之行人道，並等待上述提督馬路與雅訪大馬路交匯處前方的指揮行人通行的交通燈訊號由紅燈轉為綠燈。

➤ 當日下午約2時36分53秒，嫌犯駕駛上述巴士駛至距離雅廉訪大馬路交匯處左方設置的交通燈約25米處時，設於上述交匯處往美副將大馬路方向的行車相位的交通燈訊號已由綠燈轉為黃燈。

➤ 雖然上述交通燈訊號已由綠燈轉為黃燈，但嫌犯並沒有作出減慢車速的操作，而是保持原有每秒約6米的車速繼續行駛。

➤ 約3秒後，即至當日下午約2時36分56秒，上述交匯處往美副將大馬路

方向的行車相位的交通燈訊號已由黃燈轉為紅燈。

➤ 即便如此，嫌犯亦沒有在該交通燈前停車，也沒有作出減慢車速的操作。

➤ 此時，嫌犯在該交通燈訊號為紅燈的情況下駛過訊號指揮區前的停車線進入上述交匯處並向上述人行橫道的方向前進。

➤ 與此同時，民事請求人所在的人行橫道上之指揮行人通行的交通燈訊號已由紅燈轉為綠燈，民事請求人隨即依照燈號指示步出人行橫道。

➤ 當民事請求人步出上述人行橫道約 2.6 米處時，嫌犯駕駛的上述巴士突然駛至，因此，便撞倒了自其行車方向從左往右橫過並按照交通燈訊號通過人行橫道之民事請求人。

➤ 上述碰撞發生的位置在人行橫道的範圍內。

➤ 而該碰撞是由巴士左側車頭位置撞到民事請求人的頭部，並使民事請求人凌空翻滾後再跌落地面。

➤ 由此可見，嫌犯當時所駕駛巴士時，明知指揮其行車的交通訊號燈已為紅燈，仍然繼續前進“衝紅燈”，未能確保行人安全通過。

➤ 並且，嫌犯在撞倒民事請求人後，仍駕駛了一段距離後才進行剎車操作，並在約 4 秒後方能成功剎停該巴士，可見該巴士當時有一定的車速。

➤ 民事請求人倒地後，當場曾向其父親表示頭部、背部及身體多處疼痛，以及鼻孔開始出血，隨即意識變得模糊，並於當天被送往鏡湖醫院緊急治療及檢查。

➤ 民事請求人因意外之發生，一度出現生命危險，並伴隨著意識不清、左側肢體偏癱、肌力低下、面癱及言語欠佳等情況。

➤ 送院後，院方為民事請求人進行腦部 CT 掃描，顯示其顱骨骨折，右側硬膜下出血，中線往左移位，醫生表示由於民事請求人腦部大量積血，要馬上進行相關手術，否則民事請求人會有生命危險(鏡湖醫院疾病證明及電腦斷層掃描檢查報告見附件二及附件三)。

➤ 為此，院方緊急為其進行開顱右側硬膜下血腫清除及去骨瓣減壓手術，並一直在深切治療部進行密切觀察(鏡湖醫院疾病證明及電腦斷層掃描檢查報告見附

件二及附件四)。

➤ 在完成上述手術後，院方一直觀察民事請求人之顱內壓情況，並為免民事請求人蘇醒後之激動情緒影響身體狀況，故院方一直用藥物使處於發燒狀態下之民事請求人躺於低溫床上，維持昏迷狀態。

➤ 手術後第5天，民事請求人顱腦高壓情況未能改善，院方遂再次對其進行開顱右側額顱部壞死組織清除、額葉部分切除減壓及 Microsensor 置入手術(鏡湖醫院疾病證明及電腦斷層掃描檢查報告見附件二、附件六至附件八)。

➤ 上述手術切除了民事請求人部分的腦組織，並將監察其顱內壓水平的儀器置於其頭內。

➤ 手術後，民事請求人逐漸回復清醒，始知經歷了兩次大型手術，心理產生極度驚慌，同時亦伴隨著一系列的嘔吐及暈厥徵狀。

➤ 及後，民事請求人需於2018年3月14日進行右側自體顱骨修補術及右側腦室-腹腔分流術，將頭骨放回原位(鏡湖醫院電腦斷層掃描檢查報告見附件九至附件十一)。

➤ 醫生指出，由於民事請求人顱內積水仍算多，故於進行上指手術同時，亦將排解腦積水之引流泵放置於其顱內，並表示此一裝置將要永久安放其顱內。

➤ 言即，民事請求人自意外發生後，共進行了三次的開顱手術。

➤ 並且，民事請求人亦一直應院方建議留院治療及觀察，但由於私立醫院的醫療費用高昂，民事請求人之家人實在不勝負擔，故在2018年4月6日，獲安排轉至仁伯爵綜合醫院繼續留醫及作後續治療至2018年8月23日。

➤ 即便經過一連串的治疗，民事請求人至今仍常感到頭痛、暈眩、噁心及由於切除部份腦組織而造成的記憶力減退等現象。

➤ 民事請求人更因意外而留有左側肢體功能嚴重受損之後遺症，現時左腳需要安裝支架支撐並輔助行走，而左手亦未可自由活動，並且無論是鏡湖醫院，抑或仁伯爵綜合醫院的專科醫生亦告知，其左手的功能及肌力已經無辦法回復從前。

➤ 而基於上述傷患，民事請求人自意外發生起，除需住院接受藥物治療外，

出院後尚須繼續到鏡湖醫院及仁伯爵綜合醫院接受物理康復治療及心理治療(部分鏡湖醫院及仁伯爵綜合醫院專科門診預約便條見附件十二及附件十三)。

➤ 意外發生至今，民事請求人仍未完全康復，令其身心蒙受著極大的痛楚和痛苦。

➤ 過去身體健康、生動活潑的民事請求人，經過是次交通事故後，連日常生活亦諸多不便，已經絕對沒有可能回復以前一樣。

➤ 而且，嫌犯當時明知管制其行駛的車道的交通燈已轉為紅燈的情況下，仍執意越過其前方之停車線繼續向前行駛，明顯是置其他道路使用者的安全於不顧，才導致意外發生，並使民事請求人身體受到嚴重的傷害。

➤ 嫌犯亦沒有具備一般駕駛者最基本的觸覺、保持謹慎和注意路面情況，違反了審慎駕駛和應當注意而沒有注意的義務。

➤ 事故發生時，民事請求人完全遵守交通規則，在指揮行人的交通燈已轉為綠燈之情況下，方依燈號指示，使用人行橫道橫過馬路。

➤ 在事故發生後，民事請求人隨即被送往鏡湖醫院治理。

➤ 在醫院內，民事請求人接受了多項手術後被送入深切治療部，之後仍需繼續留院治療(其傷勢詳見附件二)。

➤ 民事請求人在鏡湖醫院留院直至2018年4月6日，有關之醫療費用已由衛生局局長代表行政當局代為清繳，而相關證書費用及使用醫院之十字車費用，合共MOP\$630.00元(見附件十四為出院時之繳費通知)。

➤ 隨即，民事請求人入住仁伯爵綜合醫院(山頂醫院)住院並跟進治療，至2018年8月23日出院。

➤ 在這段期間的住院費用、化驗費、影像檢查費、治療費及藥物費等費用，合共MOP\$33,795.00元(單據見附件十五)。

➤ 醫院方面暫允記帳，該筆費用將留待法院判決後才予以支付，為此，民事請求人之法定代理人曾簽立有關醫療費用的聲明書(見附件十六)。

➤ 出院後，民事請求人按醫囑購買用於治療的藥物費用，合共MOP\$140.00

元(有關收據見附件十七)；

➤ 民事請求人亦按醫生建議嘗試中醫治療，於2018年8月27日，到[保健中心]求診，以進行物理治療、針灸、拔火罐、按摩等幫助身體恢復之中醫治療項目，費用為MOP\$3,500.00元(見附件十八)。

➤ 於2018年10月6日，為更好地調理民事請求人之身體內況，其家人於是到中藥房購買補充品予其服用，支出費用合共MOP\$507.00元(見附件十九)。

➤ 由於是次意外造成民事請求人的心理和生理嚴重受損，尤其左側肢體手和腳的功能，因此，民事請求人需要每星期兩次到仁伯爵綜合醫院進行物理治療，以及每星期一次到鏡湖醫院進行一連串的物理及心理治療。

➤ 有關物理及心理康復治療的費用至今合共 MOP\$24,870.00 元(見附件二十)。

➤ 按照載於卷宗第180頁之臨床法醫學意見書，指民事請求人將留有左側肢體功能嚴重受損之後遺症，言即，會造成肢體的運動及感覺功能障礙，使其活動能力及運用身體之可能性嚴重受影響。

➤ 可預見民事請求人在將來一段長時間裏，為使身體重新適應活動能力，都要不斷接受治療。

➤ 遵照仁伯爵綜合醫院醫生建議，民事請求人由家人陪同於2018年8月11日、同年10月20日及2019年1月19日，分別三次前往香港[矯形公司]就診，並購置相關有助足部矯形的輔助產品，醫生診金及相關產品費用合計 HKD\$6,151.00元(折合MOP\$6,335.53元)(見附件二十一)。

➤ 期間往返香港交通費且與本案有關的合計 HKD\$1,546.00 元(折合MOP\$1,592.38元)(見附件二十二)。

➤ 並且，礙於民事請求人之肢體狀況，在短期內都無法靈活行動，有見及此，需將家中浴室之門口作更改，並將地下改成防滑地膠，以便民事請求人進出及防止對其造成二次傷害，改建費用為MOP\$7,000.00元(見附件二十三)。

➤ 根據臨床法醫學意見書之估算所指，民事請求人需要至少18-24個月以上

時間康復。

➤ 民事請求人更因是次意外一度危及其生命，昏迷期間需接受不同治療，更在其後接受三次開顱手術並要切除部分腦組織，受到強烈痛楚。

➤ 在手術中，為民事當事人置入了排解腦積水之引流泵裝置，醫生表示，因已切除了其部分壞死的腦組織及腦部功能的受損，此裝置具有輔助之作用，並且該輔助之必要性是永久的。

➤ 並且，該引流泵裝置之置入會使民事請求人之頭骨凸起，是可以觸摸並清楚感受到的，並該引流泵裝置還連繫着一條顯著的管子，由民事請求人之頭部，經過頸部再延伸至腹部。

➤ 因此，外觀上，民事請求人之頭部會凸起、頸部會有管狀物、頭部及腹部亦因三次開顱手術及引流泵裝置之置入而留下相當面積的疤痕，而且頭部之疤痕是相當明顯的，亦使毛髮不能再生(見附件二十八)。

➤ 過去身體健康、學業成績理想的民事請求人，因是次意外留院半年，即便出院後亦伴隨半年之半身癱瘓情況，故該年被逼留級。

➤ 意外令到民事請求人腦部受創，出院後仍有左側肢體及心理創傷的後遺症，需定期接受物理及心理治療。

➤ 並且，事故發生至今，民事請求人已接受無數次的物理治療，但奈何肢體的肌力及活動能力仍未見好轉，民事請求人已對該等治療失去耐性及對康復之路失去信心。

➤ 年僅8歲的民事請求人更多次向家人表示：「我想死」。

➤ 更甚的是，民事請求人經過是次意外後，在學習能力上已大不如前，難以集中及記憶，因手部之創傷亦造成其寫字困難，成績出現明顯退步(見附件二十九)。

➤ 並且，由於民事請求人的身體行動不便，於課堂之小休期間，亦不能如同其他同學一樣到操場玩樂，只可坐在班房休息。

➤ 對於原來活潑好動的民事請求人來說，意外帶來的傷害更約束其自由，不能一如其他小孩般活動，使之產生心理上極大之不平衡。言即，該引流泵裝置之置

入將永久伴隨民事請求人。

➤ 而且，由於學習進度的落後及民事請求人之身體現況，恐怕已不能再在原來之學校接受正常之常規教育，其家人已於尋求教育暨青年局(教青局)相關部門之意見後，正為民事請求人另覓其他更適合之學校。

➤ 是次意外不但造成了民事請求人身體嚴重傷害，更使其長期患病，不論在身體上，抑或精神上均不斷地折磨著民事請求人。

➤ 尤其在外觀上之改變，頭上的疤痕、腳上的腳架和異於常人之步姿，使民事請求人清楚感受到旁人的怪異目光，使其感到尷尬、自卑及變得內向(見附件二十八及附件三十)。

➤ 而面對體內能被清楚感受到的裝置、身體機能的康復無期，亦影響着民事請求人之體內感知，使之不舒服，導致其情緒變得反覆無常。

➤ 民事請求人年僅8歲，意外之發生使其人生發生重大改變，無論生活方式抑或人生方向，都需要其重新適應及接受。

➤ 民事請求人於2019年6月24日在仁伯爵綜合醫院法醫科進行臨床醫學鑑定，相關的臨床醫學鑑定書載於卷宗第492頁，在此視為全部轉錄。

➤ 根據民事請求人的臨床醫學鑑定書內容，鑑定結果概括如下：

i. 民事請求人「現尚未痊癒，若無任何合併症之情況，估計共需18-24個月康復，並應以其主診醫生所判定之康復期為準。」(見上述已載於卷宗之臨床醫學鑑定書對卷宗第465頁背頁第1條鑑定問題之答覆)

ii. 民事請求人「符合為因2018年2月16日的一宗意外導致其有左側肢體功能障礙及前述等相關顱腦損傷後遺症症狀，影響其正常身體活動及學習能力，並將導致其工作能力永遠受損，其傷殘率暫評定為70%。」(見上述已載於卷宗之臨床醫學鑑定書對卷宗第465頁背頁第2及第3條鑑定問題之答覆)

iii. 民事請求人「畢生需接受物理治療，並或因引流管閉塞或因發育致引流管長度不足等問題而將需再次接受腦室腹腔分流術。」(見上述已載於卷宗之臨床醫學鑑定書對卷宗第466頁第4條鑑定問題之答覆)

➤ 此外，由於民事請求人現時尚未康復，在遞交民事損害賠償請求狀後仍須繼續隨診於鏡湖醫院及中醫診所接受多種物理及心理康復治療，並至目前為止共產生了六筆醫療費用，其中兩筆為中醫治療費(合共 MOP\$7,000.00 元)，四筆為鏡湖醫院之復康治療費(合共 MOP\$10,750.00 元)。

➤ 由於民事請求人現時尚未康復，仍須繼續隨診於醫院及中醫診所接受物理及心理康復治療，並至目前為止再產生了七筆醫療費用，其中五筆為鏡湖醫院之康復及心理輔導治療費、一筆衛生局之行政費(合共 MOP\$6,945.00 元)及一筆中醫治療費(MOP\$2,500.00 元)。

~

民事答辯狀(僅認定對本案裁判屬重要或構成抗辯理由的以下事實)：

駕駛重型客車 MW-XX-XX 所引發的對第三方的民事責任，在本案所涉事故發生當日，已經通過編號為 XXX/XXX/XXXX/XXXXXX 的保險單轉移給了保險公司/本案的答辯人，該保單的內容在此視為完全轉錄，並作為文件 1 附於卷宗。

民事請求人在人行橫道上向前行進，同時看向左側，即與車輛駛來方向相反的一側。

*

另外證明以下事實(Mais se provou)：

嫌犯現為發財巴士司機，每月收入澳門幣 16,000 元。

嫌犯已婚，需供養母親及一名弟弟(弱智)。

嫌犯學歷為中學二年級程度。

嫌犯否認其被指控的事實。

根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。

*

三、理由陳述

I. 第三民事被請求人之上訴：

1. 關於控訴書第 12 和 16 條已證事實和刑事答辯狀第 19 及 20 條已

證事實存有不可彌補的矛盾方面：

控訴書第 12 和 16 條已證事實內容如下：

12.

當嫌犯發現其所駕駛的上述巴士撞到甲後，才進行剎車操作及將巴士往右駛，並在約 4 秒後方能成功剎停該巴士。(詳見卷宗第 240 頁的扣押光碟，相關觀看錄像筆錄及截圖見卷宗第 20 至 25 頁、78 至 83 頁、86 到 97 頁)

16.

嫌犯清楚知道駕駛時應注意路面交通及行人路況，也清楚知道當交通訊號燈亮起紅燈時應停車，但嫌犯仍在明知管制其行駛的車道的交通燈已轉為紅燈的情況下越過停車線繼續向前行駛，加上嫌犯應注意且能注意但沒有注意及預見甲正使用前方人行橫道，因而導致上述交通事故的發生，並使甲的身體完整性遭受嚴重傷害。

刑事答辯狀第 19 及 20 條已證事實內容如下：

19.

嫌犯看到被害人開始橫過馬路。

20.

隨後，嫌犯突然向右猛打方向盤。

本院於 2022 年 3 月 11 日在卷宗編號 8/2022 中作出以下見解：

『只有在按照邏輯推理，能夠得出理由說明論證的恰好是與所作裁判相反之決定的結論，或者按照同樣的推理，得出結論認為所提出的理據之間相衝突，使得決定並不清晰時，才存在說明理由方面不可補救的矛盾；如已認定的事實與被指為所作裁判之依據的事實相對立，則存在理據與裁判之間的矛盾；如已認定的事實與未認定的事實之間相矛盾或者相互排斥，則存在事實之間的矛盾”。

概括而言，當通過邏輯推理對被上訴裁判作出分析後發現，裁判中含有互相排斥且無法調和的對立或不協調立場時，便存在該瑕疵。』

在尊重不同見解下，我們認為第三民事被請求人提出的題述上訴理由即使成立，對本案的裁判，特別是民事賠償部分，沒有任何影響。

《道路交通法》(第 3/2007 號法律)第 37 條規定如下(粗體及底線為我們所加)：

- 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。

《道路交通規章》第 12 條第 2 款 b 項規定如下(粗體及底線為我們所加)：

- 二、 指揮車輛及動物交通之燈光訊號由三個圓燈之系統組成，燈不閃動，顏色為紅、黃及綠色，其相應之意義如下：

...

- b) 黃燈：綠燈至紅燈之過渡，禁止進入由訊號指揮之區，但該燈亮起時，駕駛員已非常接近該區且不能在安全情況下停定時則除外；已在受管制區內之駕駛員，必須繼續行進，或紅燈至綠燈之過渡，向駕駛員指示紅燈快將過渡至綠燈；

...

根據以下沒有被爭議的已證事實(粗體及底線為我們所加)：

1.

2018 年 2 月 16 日下午約 2 時 35 分，嫌犯戊駕駛 MW-XX-XX 號重型汽車(已巴士)沿澳門提督馬路左車道行駛，方向由高士德大馬路往美副將大馬路。(詳見卷宗第 48 至 52 頁的交通意外報告書及路況圖)

2.

提督馬路與雅廉訪大馬路交匯處設有黃格，且設有一指揮嫌犯所處車道內的車輛左轉往雅廉訪大馬路或繼續向前沿提督馬路往美副將大馬路方向行駛的交通燈訊號，而該交匯處的前方設有一人行橫道，該人行橫道亦設有指揮行人通行的交通燈訊號。

3.

上述提督馬路與雅廉訪大馬路交匯處各路口的交通燈組共有八個相位，而該交通燈組採用自動調整配時的控制方式，當提督馬路的行人相位(即卷宗第107頁D相位)為綠燈放行，則提督馬路往美副將大馬路方向的行車相位(即卷宗第107頁A相位)為紅燈狀態。(詳閱卷宗第106至108頁)

4.

同一時間，乙與丙及兩人的兒子甲(被害人)及女兒庚步行至提督馬路近南益工業大廈對開的行人道，並等待上述提督馬路與雅廉訪大馬路交匯處前方的指揮行人通行的交通燈訊號(即卷宗第107頁D相位)由紅燈轉為綠燈。

5.

當日下午約2時36分53秒，嫌犯駕駛上述巴士至距離雅廉訪大馬路交匯處左方設置的交通燈約25米處時，設於上述交匯處往美副將大馬路方向的行車相位的交通燈訊號(即卷宗第107頁A相位)由綠燈轉為黃燈。(參閱卷宗第116至125頁)

6.

雖然上述交通燈訊號已由綠燈轉為黃燈，但嫌犯沒有作出減慢車速的操作，而是保持原有每秒約6米的車速行駛。(參閱卷宗第116至125頁)

7.

當日下午約2時36分56秒，上述交匯處往美副將大馬路方向的行車相位的交通燈訊號(即卷宗第107頁A相位)由黃燈轉為紅燈，但嫌犯沒有在該交通燈前停車，也沒有作出減慢車速的操作，且在該交通燈訊號為紅燈的情況下駛過訊號指揮區前的停車線進入上述交匯處並向上述人行橫道的方向前進。(詳見卷宗第240頁的扣押光碟，相關觀看錄像筆錄及截圖見卷宗第20至22頁，也參閱卷宗第116至125頁)

8.

上述交匯處往美副將大馬路方向的行車相位的交通燈訊號(即卷宗第107頁A相位)轉為紅燈約4秒後，前方指揮行人通行的交通燈訊號(即卷宗第107頁D相位)由紅燈轉為綠燈。

9.

甲看見上述指揮行人通行的交通燈亮起綠燈訊號，便在1秒後從嫌犯的行車方向自左往右橫過由該交通燈訊號管制的人行橫道。

10.

當甲步出上述人行橫道約2.6米處時，嫌犯駕駛的上述巴士駛至，該巴士左側車頭位置撞到甲的頭部，並使甲向後飛起再跌落地面。(詳見卷宗第240頁的扣押光碟，相關觀看錄像筆錄及截圖見卷宗第20至25頁、78至83頁、86至97頁)

11.

上述碰撞發生的位置在人行橫道的範圍內。

上述轉錄的已證事實全部均為生活中客觀存在發生的事實，可以透過證據作出“是”或“否”、“有發生”或“沒有發生”的認定。

另一方面，沒有任何與上述已證事實相反或矛盾的事實獲得證實。在此情況下，被告(巴士司機)不論有否看見民事請求人開始橫過馬路及何時(碰撞前或碰撞後)往右打方向盤，均毫無疑問需就有關碰撞對民事請求人造成的損害負有賠償的責任，且是全責，因其並沒有遵守《道路交通安全法》第37條和《道路交通規章》第12條第2款b項之規定。

基於此，不需對這一上訴理由作出審理。

*

2. 關於已證事實中含有結論性/法律性事實方面：

第三民事被請求人認為已證事實中含有結論性/法律性事實，例如：

“事故發生時，民事請求人完全遵守交通規則”、“可見該巴士當時有一定的車速”、“明顯是置其他道路使用者的安全於不顧”等等。

本院在卷宗編號 23/2024 的裁判中就何謂結論性事實作出了詳細分析和論證，現節錄如下：

『…

眾所周知，法院所認定的事實是指生活的事件，在審判聽證中作為調查的對象及以證據證明的對象。經調查後，我們可以對事件作出“是”或“否”、“有發生”或“沒有發生”的認定。而結論性事實則是不能透過證據調查直接獲得答案，是透過對具體事實進行解釋或判斷後得出的結論。

所謂結論性事實，正如 J. Lebre de Freitas、A. Montalvão Machado 和 Rui Pinto 所說：事實方面的結論，已經被那些本身非法律性的，通過對已證事實而作出的價值判斷的類似法律方面的結論所同化。

因此，認定事實結論的事實事宜的裁判遵循與認定法律概念的裁判相同的規則即根據《刑事訴訟法典》第 4 條的規定準用《民事訴訟法典》第 549 條第 4 款的規定，合議庭對有關法律問題的答覆被視為不存在。

終審法院在第 200/2020 號程序中的裁判中，承認當今社會，既是法律概念(法律術語)又是事實描述的詞語並不罕見，諸如買賣、租賃、借貸、供款、教唆...可謂不勝枚舉。然而，關於某項陳述是敘述了一個在法律上具有重要性的事實狀況，還是僅僅屬於對該狀況的法律定性或法律評價，這是一個不能單純從抽象或理論層面去解答的問題，同時還取決於它在每個具體個案中所處的上下文以及根據所涉及的相關問題和所適用的法律規定而判定出的其語義的範圍。

換言之，合議庭就結論性事實的(肯定或否定的)認定不應被上級法院考慮，即使原審法院將結論性的判斷納入有關事實事宜的決定當中，對法律定性的效果來說也並非重要。

…

中級法院也曾在第 273/2021 號程序中的裁判指出：法院所認定的事實是指生活的事件，在審判聽證中作為調查的對象及以證據證明的對象。經調查後，我們可以對事件作出“是”或“否”、“有發生”或“沒有發生”的認定。而結論性事實則是不能

透過證據調查直接獲得答案，是透過對具體事實進行解釋或判斷後得出的結論。已證事實中“訛稱”、“被害人對嫌犯的謊言信以為真”、“而是將之據為己有”的字眼雖然帶有結論意味，但上述字眼在該段文字的語境中並不是法律性用語，而是對實際發生的客觀事實的描述，正如人們對盜竊行為描述為“偷取”或者“據為己有”，都是人們在日常生活中對具有兩面性的詞語的一種客觀表達方式，不應該被視為法律性詞彙。因為經進行證據調查後，法院可以對嫌犯 A 有否藉不同借口騙取被害人金錢並將之據為己有，直接作出“是”與“否”的回應。

…』

此外，前終審法院法官利馬在其著作¹中亦指出：

『…

1) “事實事宜涉及事實的調查，而該等活動的結果表現為可被視為真實或虛假的一種斷言(發生了 x 事實；y 事實沒有進行)；法律事宜涉及法律條文對事實的適用，而該等活動的結果可以根據正確性或合理性的標準予以衡量(x 條文規範 y 狀況；條文 z 適用於 t 事實)”。

2) 事實是指生活中的事件，不但包括外部事件，而且也包括內在或心理事件，某人對達成某項法律行為的意向、身體疼痛、痛苦焦慮等。

3) 事實既包括真實的事件，也包括假定的事件，例如查明假定債務人沒有違反合同，那麼債權人是否仍會失去相關物品，又或者，所有權人是否原本可以從其被剝奪占有的物品上取得特定的孳息。

4) 法律事宜包括所有與法律條文的存在、有效性或解釋有關的事宜。

5) 有一些判斷包含了對一項人所共知且屬日常用語的法律概念的涵攝，例如“支付”、“借出”、“出售”、“出租”和“出賃”等，這些判斷等同於事實。

(…)

6) 就編制事實事宜的篩選表(但並僅不限於此)而言，事實和法律的區分並不是理論性的區分，而是尤其著重實用性的區分。

¹ 《民事訴訟法教程》，第二版譯本，第 241 和 242 頁。

有些事在一宗案件中—為載入上述文書的效力—可能是法律事宜，但在另一宗案件中卻不是法律事宜。

正如 ANSELMO DE CASTRO 的觀點，他引述 ROSENBERG 的話，談到“事實與法律之間的分界線並非是一成不變的，它不但很大程度上取決於條文的結構，還取決於案件的具體情況；某些問題可能在某一情況下屬於事實或是對事實的判斷，而在另一情況下卻屬於法律或是對法律的判斷。因此，兩者之間的界限是不確定的。”

...』

在本個案中，如前所述，第 5 至 11 條的已證事實足以認定巴士司機就有關碰撞對民事請求人造成的損害負有賠償的責任，且是全責，因其並沒有遵守《道路交通法》第 37 條和《道路交通規章》第 12 條第 2 款 b 項之規定。

換言之，即使除去(視為不存在)相關的結論性/法律性事實，對本案的裁判，不論是刑事或民事賠償部分，均不產生任何影響。

基於此，本院認為同樣不需對題述的上訴理由作出審理。

*

3. 關於審查證據方面明顯有錯誤方面(針對民事答辯狀第 30、32、37、41、43 及 61 條的事實)：

民事答辯狀第 30、32、37、41、43 及 61 條的事實內容如下：

30.

同樣通過安裝在巴士內前部的攝像頭拍攝到的畫面，也可以清楚地看到有幾位行人停在人行道上，而那名兒童正在斑馬線上奔跑，並看向左側(見 14:36:53 至 14:36:55 時刻的相關畫面)。

32.

從這些畫面中可以清楚地看出，民事請求人在紅燈尚未轉為綠燈，或者在紅燈剛好轉為綠燈的那一刻，與他的父母分開，沖向斑馬線，並看向他的左側，也就是與巴士駛來方向相反的一側。

37.

事實上，所發生的不幸事件是，民事請求人脫離了包括其父母在內的正在人行道上等待信號燈的行人隊伍，沖進了上述斑馬線，而此時被告/第一民事被請求人正從該斑馬線經過。

41.

實際上，民事請求人是突然從等待合適時機進入斑馬線的行人隊伍中沖出來，而此時巴士已經距離斑馬線僅剩幾秒鐘的距離，這種情形讓司機完全無法採取制動措施以避免碰撞。

43.

事實上，儘管被告以該速度行駛，但民事請求人突然出現在斑馬線上並奔跑且注意力不集中，使得被告無法安全地停車，從而避免撞到民事請求人。

61.

事實上，面對民事請求人突然出現在公共道路上，而此時巴士已經非常靠近他的這種局面，最安全的操作顯然不是剎車停下巴士，而是像被告所做的那樣，試圖將巴士從民事請求人身邊移開。

《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所規定的審查證據方面明顯有錯誤是指原審法院的事實裁判違反了法定證據規定或一般經驗法則，且相關錯誤是顯而易見的，一般人不需要深究就能發現出來，例如所有證據均指向某一事實方面，而被上訴裁判卻認定一個完全相反的事實，且其心證理由說明是明顯不符合邏輯或一般常識的。

申言之，『只要被上訴法院的心證具有合理的可能性且能夠通過一般經驗法則解釋得通，那麼它就應該得到上訴法院的接受和尊重。

從根本上來說，證據的自由評價原則指的是沒有法定標準去預先訂定各種審查證據之方法的價值或層級，它要求採用“經驗法則”作為基於“正常”發生的情況去幫助對特別個案作出解釋的論據。

通過該原則確立了一種在審查證據時並不嚴格受限的方法，目的是基於理性、

邏輯和從一般經驗中獲得的啟示去發現在訴訟上具有重要性的事實真相，它受到由“限定性證據”(如既決案件、鑑定證據、公文書和經認證的文書)而產生之例外的限制，同時又必須遵從證據合法性原則和“疑點利益歸被告”等刑事訴訟的根本原則。

只有當認定了互不相容的事實，換言之即已認定或未予認定的事實與實際證實的事實不相符，或從某一已認定的事實中得出一個邏輯上不可接受的結論時，才存在“審查證據方面的明顯錯誤”。』(見本院於 2022 年 3 月 11 日在卷宗編號 8/2022 中作出的裁判)

根據《司法組織綱要法》第 47 條第 2 款之規定，本院作為第三審級法院，僅審理法律上的事宜，因此本院一貫的立場²是原則上不對原審法院所認定的事實作出審理，除非相關認定違反法定證據規則或一般經驗法則。

第三民事被請求人並沒有提出任何有力的證據證明原審法院在審查證據方面出現明顯的錯誤，更重要的是，其並沒有對上述轉錄的第 5 至 11 條已證事實提出任何爭執，即其是接受了原審法院對該等事實作出的裁判。

該等已證事實與第三民事被請求人欲證實的事實是對立的。在沒有有力證據與事實間存有對立的情況下，不認定第三民事被請求人所提出的事實不存在任何證據審查的明顯錯誤。

事實上，初級法院就認定第 5 至 11 條事實作出了如下的心證理由說明：

『...』

考慮到警方經多方面搜集的證據，尤其但不限於案發交匯處各交通訊號燈在案發時的運作狀況及亮起或轉燈的時間、案中包括涉案巴士內及外的監控錄影片段所顯示的案發時的具體情況、行車車速、每路段所使用的時間、道路監控系統所錄得案發時交通訊號燈的轉燈時間和巴士進入鏡頭後至到達碰撞點的時間、附近工業大

² 終審法院在上訴卷宗編號 68/2024 中作出的裁判。

廈所拍得案發時被害人及家人在行人路等待及在人行橫道轉為綠燈後步出及巴士駛至並碰撞到被害人的情況及時間，還包括警方到現場量度距離、對道路監控系統、巴士的監控片段及與有關交匯處交通訊號燈的轉燈時間所作出的對比，結合常理及經驗法則，以及案發時的被害人在看到人行橫道上轉為綠燈後才步出人行橫道的正常應有的平均反應時間(參照研究所得數據顯示，8 歲小童在面對視察物品的反應時在心理、視覺及身體三者結合的活動反應，平均約為 1.28 秒)，按照巴士上的監控時間，被害人起動步出人行橫道時處於 36 分 53 秒後半段(第一步正常步及第二步小步尚處於 36 分 53 秒此後半段)，換言之，在綠燈是在出現了紅燈 4 秒後才出現，加上被害人的反應時平均約為 1.28 秒，即被害人是在車行道交通燈轉了紅燈後約 5.28 秒或至少 5 秒(若我們假設被害人反應是同齡小童中較快的，他在上指的反應時間也至少要 1 秒，對應控訴書所講述的情況)後才開始步出的動作，以此邏輯推論，人行橫道由紅燈轉為綠燈的一刻，所對應巴士上的監控時間應約為 36 分 52 秒後半段。在這情況下，以巴士在其監控時間於 50 秒時才越過停車線而言，巴士於踏入 36 分 54 秒一刻碰撞到被害人(最多不過 4 秒甚至可能更短一點)。因此，按照常理、經驗法則、數學物理公式及邏輯計算，可以肯定巴士在越過停車線時有關車行道停車線時，管制該車行道的交通燈號已為紅燈，且按照巴士上的監控時間，應至少約於 36 分 48 秒 72 至 49 秒的時間之間有關燈號便已轉為紅燈的，換言之，有關巴士車頭位置衝了至少 1 秒紅燈(這已是最保守的判斷)，按照錄影片段顯示巴士駛過有關停車線之前 1 秒(即 36 分 49 秒)及越過停車線一刻的車速分別為每小時 24 公里及 19 公里計，該至少 1 秒的距離約行 6 米(若駛過前一刻車速更慢，則有關距離更長)，即有關交通燈號轉為紅色之一刻，巴士尚有至少約 6 米距離才到達停車線，與警方所推測的距離吻合。事實上，上述的證據分析及計算結果完全對應警方詳盡及仔細的分析結果，也完全配合巴士上的目擊巴士衝紅燈的證人的清晰證言，案發當時嫌犯駕駛涉案巴士雖然已靠近有關停車線，但巴士衝紅燈的情況是明顯的，否則坐在巴士車廂內的有關乘客證人也不會在當刻會有巴士司機明顯衝紅燈的感覺。

其實，嫌犯所指在巴士未到達停車線的約 5 米前，有關交通燈號仍為綠燈，且

不排除巴士駛過停車線一刻，有關交通燈號由綠燈轉黃燈，然而，這說法明顯不可信，嫌犯的聲明顯然失實，因為按照卷宗內由交通事務局提供案發時段有關交匯處的交通燈運作資料，管制巴士來車方向的交通燈由綠轉黃及黃再轉紅的時間是 7 秒，倘若巴士在綠轉黃時已駛過停車線，則本案交通意外沒可能發生，因為巴士駛過停車線的 4 秒後，涉案人行橫道的交通燈號尚處於紅燈階段，這顯然不是我們透過工業大廈方向監控錄影片段所顯示到的客觀情況(被害人在綠燈亮起後才步出人行橫道的)。

儘管涉案巴士上顯示了每一路段巴士的車速，且巴士監控中顯示到每 1 秒的車速為多少，包括巴士監控上顯示的 14 時 36 分 50 秒至 53 秒之間的車速，但此僅為一個基本參與數而已，因為每 1 秒內有 100 分，當中車速有輕微變化也可能未能有監控顯示，否則若按照該等車速，則計算到其在該 4 秒的車速平均為每小時 19 公里，但按照巴士監控片段顯示車頭越過車頭至碰撞的一刻，時間上用了最多 4 秒，則可計算到巴士在該 29 米路段距離的平均車速約為每小時 20.14 公里，若然說車速是更慢的話，在固有路段距離的情況下，則所使用的時間會更長，但這便與巴士上所顯示的 4 秒並不吻合。

另外，雖然辯方在刑事答辯狀中指出若果嫌犯有衝紅燈，則由於巴士越過停車線至碰撞到被害人用了 4 秒時間，則有關碰撞便會在人行橫道的燈號轉為綠燈後不僅 1.9 秒這麼短，反而會是再多 2 秒後才會發生有關碰撞。事實上，辯方指出經其以計時器測量時間，顯示人行橫道的燈號轉為綠燈後至被害人被巴士碰撞到的時間為 1.9 秒，其實這相反更正正反映了巴士在越過停車線時衝了紅燈，對應了本法院的上述分析，因為被害人必定是在看到人行信號燈轉了綠燈後才會有所反應(這反應時間便包括了在該 1.9 秒內)，我們不能忽略這點，而管制巴士車行道方向的交通燈在轉了紅燈的約 4 秒後，人行信號燈才會亮起綠燈，若按照辯方的計算，那麼車行道的交通信號燈便在碰撞前的約 5.9 秒(1.9 秒人行信號燈綠燈+約 4 秒紅燈)便已轉為紅燈了，而巴士在越過停車線至碰撞到被害人一刻約用了最多 4 秒時間，換言之，巴士在到達停車線前約 1.9 秒前(這比我們上述分析的更長時間)，有關車行道的交通

燈已轉為紅燈，嫌犯的责任反而更大了。

無可否認，被害人在看見人行訊號燈是綠燈的情況下，才作出反應並起步踏進人行橫道，巴士車頭的錄影片段顯示當時被害人的頭部似乎偏向左邊方向，沒有明顯先望向右邊來車方向，然而，行人在人行橫道的交通燈轉為綠燈可以通行的情況下，其是依法行進該人行橫道且有絕對的優先權，將駛至靠近的任何車輛亦必須留意及讓道，即使有關來車在原駛進有關交匯處時是合法在綠燈或黃燈下駛進亦然，然而，在本案中，涉案巴士更不屬有關情況，因為如上所述，巴士車頭在越過停車線時，管制有關車行道的交通燈早已轉為紅色了。

事實上，我們不能認同本案交通意外是無法避免，因為按照本案調查所得的證據，在案發時，當設於上述交匯處管制車輛的交通燈由綠燈轉為黃燈之時，嫌犯駕駛巴士所身處的位置相距有關交通信號指揮區前的停車線尚有約 25 米的距離，當時嫌犯的視線沒有任何遮擋，其也理應見到有關燈號轉色，若其當時有意在有關停車線停車，以巴士當時的行車速度，按照常理及經驗法則，其是絕對有條件利用約 4 秒的時間適時減慢車速並安全地在停車線前停車的。然而，嫌犯當時明顯沒有作出這樣的選項，反而選擇維持其相約的車速，並在交通燈號已由黃色轉為紅色的情況下，繼續駛過有關交通燈指揮區前的停車線，進入交匯處的黃格區域。而且，在進入了交匯處內後，嫌犯又沒有因應自己已衝紅燈且管制在其前方的人行橫道的交通燈可能亦會有所變化(設置於交匯處後方右邊的管制車行道的交通燈也一直顯示為紅燈，嫌犯絕對有機會留意)、正在等待過馬路的行人可能會隨時步出的情況而謹慎留意路況及適當調節車速，不僅維持原有車速之餘，在接近人行橫道的時刻更加快了一點速度，最終導致駛至人行橫道時，巴士左側車頭位置碰撞到剛巧已步出數步的被害人，因而導致是次交通事故的發生。

…』

經分析初級法院就相關心證形成所作出的理由說明，我們並沒有發現該院在證據評定上出現明顯的錯誤。相反，相關評定完全符合法定證據規則及一般經驗法則。

如上所述，第三民事被請求人接受了原審法院對該等事實作出的裁判。在此前提下，如何能要求上訴法院認定一些與該等事實對立的事實？

綜上所述，裁定這部分的上訴理由不成立。

*

4. 關於在上一上訴中沒有被審理的問題(在被告過錯認定方面存有錯誤適用法律的瑕疵及長期部分無能力的財產損害賠償金額過高且不合理)方面：

4.1. 過錯認定存有錯誤方面：

第三民事被請求人認為，民事請求人是一名未成年人，其橫過馬路時應由成年人陪同，不應獨自橫過馬路。此外，在橫過馬路時應注意有否來車，在確保安全情況下才通過。

基於此，認為民事請求人也需就交通意外負上部分責任，故原審法院裁定巴士司機負全責是錯誤的。

我們無法認同第三民事被請求人的觀點與立場，因與獲證實的事實截然相反。

前面所轉錄的第1至11條已證事實清楚揭示民事請求人是在行人通行的交通燈亮起綠燈後才開始橫過馬路。其是完全遵守了行人的交通燈號。相反，是巴士司機沒有遵守行車交通燈號，在綠燈轉黃燈時沒有停車，且在紅燈時駛過訊號指揮區前的停車線進入交匯處並向人行橫道的方向前進。

巴士司機的行為，毫無疑問違反了《道路交通法》第37條和《道路交通規章》第12條第2款b項之規定。

在尊重不同見解下，我們認為一名8歲的未成年人在行人交通燈號為綠燈的情況下使用人行橫道過馬路，即使沒有成年人陪同及在橫過馬路時沒有注意有否來車，也不需對在人行橫道被不遵守行車交通燈號的

車輛碰撞而承擔任何的責任，因其對有關意外的發生不存有任何過錯。

兩審法院判處巴士司機需對是次交通意外負全責的決定是正確的，應予以維持。

申言之，這部分的上訴理由不成立。

4.2. 長期部分無能力的財產損害賠償金額過高且不合理方面：

由於民事請求人同樣就長期部分無能力的賠償和精神損害補償的金額提出了上訴，故本院將作出合併審理。

*

II. 民事請求人之上訴：

民事請求人認為長期部分無能力的賠償和精神損害補償的金額過低，應分別提高相關金額至不低於 7,896,000 澳門元及 6,000,000 澳門元。

第三民事被請求人則認為長期部分無能力的賠償金額過高，應減至不高於 1,500,000 澳門元。

民事請求人使用以下計算公式得出長期部分無能力的賠償金額：

澳門居民工作收入中位數(每月 20,000 澳門元) X 工作年期(18 至 65 歲，共 47 年) X 傷殘率(70%) = 7,896,000 澳門元。

在尊重不同見解下，我們並不認同民事請求人以簡單的數學方式計算得出長期部分無能力的賠償金額。

《民法典》第 560 條第 6 款規定，“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”。

民事請求人仍未成年，其因長期部分無能力而失去的收入屬將來的損失而非現時的損失。其將來的工作收入是多少，我們無法準確定出，故必須按照上述法規的規定，按衡平原則作出判定。

本院於 2018 年 7 月 11 日在卷宗編號 39/2018 的裁判中指出，除適用衡平原則外，“還應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、目前的薪酬及工作、學歷、職業上之期望等”。

從比較法中，葡萄牙最高司法法院於 2009 年 11 月 25 日在上訴卷宗編號 397/03.0GEENV.S1 的裁判中也作出相同的見解：“在分析因永久喪失工作能力/喪失工作下降所導致的收益損失/喪失利益的未來損害的具體數額時，必須考慮的因素包括：事故發生時的責任性質，是否屬客觀、基於純粹過錯、嚴重過錯或故意、可能的共同責任、過錯競合、受害人可能在多大程度上促成了傷害的產生；受害人在事故發生時的年齡；正常退休年齡以及延長退休年齡的考量；普通市民的可能壽命或預期壽命；壽命本身的增長；自僱者的職業壽命會更長的考量；喪失工作能力的程度/百分比；工作的性質；受害人所賺取的薪金；對薪金增加的預期，以及所損失或喪失的年收入(假設從事的是專業活動或職業，以及隨之而來的薪金)；工作的永久性或短暫性；職業生涯中的專業發展(而非停滯)；從事其他專業活動的可能性；獲得的金額的參考利率；因預期利益而產生的扣除/扣減/調整；一次性交付的資本，以防止不當得利；不斷增加的薪金水平、生活費用和通脹的演變；貨幣價值的波動；稅務負擔，以及以前在類似案件中判給的賠償”。

以澳門居民工作收入中位數(每月 20,000 澳門元)作為計算基礎，我們認為是合理的。

就可工作年期方面，我們認為根據一般經驗法則及澳門的社會實況，絕大多數年青人都是大學畢業後才出來工作，有些甚至可能會繼續深造，修讀研究生課程，只有少部分年青人中學畢業便出來工作，不繼續升學。

因此，我們認為工作年期應從 22 歲開始計算，以 65 歲為限，即共可工作 43 年。

22 歲工作 43 年後共可獲得 7,224,000 澳門元(每月 20,000 澳門元 X 43 年 X 70%)，與即時一次性取得該款項是完全不同的事實。

資本是可以產生利潤的。

葡萄牙學者 ARMANDO BRAGA³認為，“如果是以一次性收取一筆款項來補償一筆只有通過很長的時間才能分期獲取的款項，那麼必須作必要的扣除，否則獲償人將會不當得利”。

本院於 2012 年 11 月 7 日在上訴卷宗編號 62/2012 的裁判中引用上述學者的見解，對賠償金額作出了適當的扣減。

葡萄牙最高司法法院在前述的裁判中亦認為，“受害方將一次性獲得賠償，將獲得的資本可以貨幣化，產生利息，而且資本必須在有關期間結束時用盡。這是一個減去提前收到資本的利益問題，即對於即時及全部交付的資本作出相應的扣除，否則就會出現損害他人利益而使受害方不當得利的情況”。

假設銀行定期存款年利率為 3%，7,224,000 澳門元每年可得 216,720 澳門元利息。

民事請求人於 2009 年 X 月 X 日出生，現時 16 歲，還有 6 年才出來工作。

216,720 澳門元 X 6 年 = 1,300,320 澳門元，加上其後 43 年的利息 (9,318,960 澳門元)，共可獲得 10,619,280 澳門元。再加上原來的本金 7,224,000 澳門元，總數為 17,843,280 澳門元，遠高於其因長期部分無能力而遭受的工作收入減少損失。

倘按原審法院定出的賠償金額 (3,300,000 澳門元) 乘以 3% 的銀行定期存款年利率，每年的利息為 99,000 澳門元，49 年的利息為：99,000 澳門元 X (6 + 43) = 4,851,000 澳門元，加上原來的本金 (3,300,000 澳門元)，共 8,151,000 澳門元。

考慮到通脹的因素，我們認為原審法院按衡平原則定出的長期部分無能力賠償金額 3,300,000 澳門元是正確的，應予以維持。

申言之，民事請求人及第三民事被請求人這部分的上訴理由均不成

³ «A Reparação do Dano Corporal na Responsabilidade Extracontratual», 科英布拉，Almedina 出版，2005 年，第 148 頁。

立。

就精神損害補償方面，初級法院定出的補償金額為 3,200,000 澳門元。

中級法院認為相關金額過高，不能超過對失去生命的補償金額，故將之縮減為 1,500,000 澳門元。

在尊重不同見解下，我們認為生命價值和精神損害是不能作比較的，兩者屬不同維度的概念，在社會價值體系及法律制度中的定位，以及處理方式上存在差異性。

生命價值是不可替代的，與自然人的生存權和人格權相關。

精神損害是因外界行為導致的心理或肉體痛苦、情感創傷或人格受損，例如焦慮、抑鬱、名譽受損等等。

在法律層面上，精神損害只有達到一定的嚴重性才可獲得補償(《民法典》第 489 條第 1 款)，而失去生命權的補償則不需任何前置條件。

不少人因承受不了病痛的折磨及/或精神壓力而選擇輕生，從而可見精神損害產生的負面情緒對人的傷害可以很嚴重。

在本個案中，證實了：

- 民事請求人因意外之發生，一度出現生命危險，並伴隨著意識不清、左側肢體偏癱、肌力低下、面癱及言語欠佳等情況。
- 為此，院方緊急為其進行開顱右側硬膜下血腫清除及去骨瓣減壓手術，並一直在深切治療部進行密切觀察。
- 手術後第 5 天，民事請求人顱腦高壓情況未能改善，院方遂再次對其進行開顱右側額顳部壞死組織清除、額葉部分切除減壓及 Microsensor 置入手術。
- 上述手術切除了民事請求人部分的腦組織，並將監察其顱內壓水平的儀器置於其頭內。
- 手術後，民事請求人逐漸回復清醒，始知經歷了兩次大型手術，

心理產生極度驚慌，同時亦伴隨著一系列的嘔吐及暈厥徵狀。

- 及後，民事請求人需於 2018 年 3 月 14 日進行右側自體顱骨修補術及右側腦室-腹腔分流術，將頭骨放回原位。
- 醫生指出，由於民事請求人顱內積水仍算多，故於進行上指手術同時，亦將排解腦積水之引流泵放置於其顱內，並表示此一裝置將要永久安放其顱內。
- 即便經過一連串的治療，民事請求人至今仍常感到頭痛、暈眩、噁心及由於切除部份腦組織而造成的記憶力減退等現象。
- 民事請求人更因意外而留有左側肢體功能嚴重受損之後遺症，現時左腳需要安裝支架支撐並輔助行走，而左手亦未可自由活動，並且無論是鏡湖醫院，抑或仁伯爵綜合醫院的專科醫生亦告知，其左手的功能及肌力已經無辦法回復從前。
- 意外發生至今，民事請求人仍未完全康復，令其身心蒙受著極大的痛楚和痛苦。
- 過去身體健康、生動活潑的民事請求人，經過是次交通事故後，連日常生活亦諸多不便，已經絕對沒有可能回復以前一樣。
- 外觀上，民事請求人之頭部會凸起、頸部會有管狀物、頭部及腹部亦因三次開顱手術及引流泵裝置之置入而留下相當面積的疤痕，而且頭部之疤痕是相當明顯的，亦使毛髮不能再生。
- 過去身體健康、學業成績理想的民事請求人，因是次意外留院半年，即便出院後亦伴隨半年之半身癱瘓情況，故該年被逼留級。
- 意外令到民事請求人腦部受創，出院後仍有左側肢體及心理創傷之後遺症，需定期接受物理及心理治療。
- 更甚的是，民事請求人經過是次意外後，在學習能力上已大不如前，難以集中及記憶，因手部之創傷亦造成其寫字困難，成

績出現明顯退步。

- 尤其在外觀上之改變，頭上的疤痕、腳上的腳架和異於常人之步姿，使民事請求人清楚感受到旁人的怪異目光，使其感到尷尬、自卑及變得內向。
- 而面對體內能被清楚感受到的裝置、身體機能的康復無期，亦影響着民事請求人之體內感知，使之不舒服，導致其情緒變得反覆無常。
- 其傷殘率暫評定為 70%。
- 民事請求人「畢生需接受物理治療，並或因引流管閉塞或因發育致引流管長度不足等問題而將需再次接受腦室腹腔分流術。」

根據上述已證事實，我們認為合適的精神損害補償金額為 2,800,000 澳門元。

*

四、 決定

綜上所述，裁決如下：

1. 判處第三民事被請求人的上訴不成立。
2. 判處民事請求人的上訴部分成立，廢止中級法院就精神損害補償作出的裁決，改判處第三民事被請求人向民事請求人支付 2,800,000 澳門元的精神損害補償。
3. 維持中級法院的其他決定。

*

三審民事部分的訴訟費用按當事人的勝負比例支付。

作出適當通知。

*

2025 年 3 月 26 日

法官：何偉寧

宋敏莉

司徒民正