

上訴案第 110/2022 號

上訴人：XX 保險(澳門)股份有限公司

(Companhia de Seguros XX (Macau), S.A.)

澳門特別行政區中級法院合議庭判決書

一、案情敘述

澳門特別行政區檢察院以普通訴訟程序控告嫌犯 E 為直接正犯及以既遂方式觸犯了：

- 《刑法典》第 142 條第 3 款結合第 138 條第 d 項所規定及處罰的一項過失嚴重傷害身體完整性罪；
- 《道路交通法》第 88 條第 1 款所規定及處罰的一項遺棄受害人罪。

同時，建議根據《道路交通法》第 94 條第 1 款的規定對嫌犯科處禁止駕駛的附加刑。

民事起訴狀：

- 第一民事原告 A (被害人)、第二民事原告 B、第三民事原告 C 及第四民事原告 D 提出民事損害賠償請求 (見卷宗第 204 至 208 頁連背頁，有關內容在此視為全部轉錄)，要求判處民事被告 XX 保險(澳門)股份有限公司支付損害賠償澳門幣

2,598,113 元，當中包括：

1. 澳門幣 198,113 元的財產損害賠償（屬第一民事原告）；
2. 澳門幣 1,500,000 元的非財產損害賠償（屬第一民事原告）；
3. 澳門幣 900,000 元的非財產損害賠償（屬第二民事原告、第三民事原告及第四民事原告）；
4. 支付上述金額自傳喚後至完全支付時的法定利息。

民事原告於 2021 年 5 月 7 日提出追加民事損害賠償請求，包括新增涉及長期部份無能力 100% 的財產損害賠償澳門幣 150,000 元，故此，將原來請求的損害賠償金額增加至澳門幣 2,748,113 元（見卷宗第 244 頁連背頁，有關內容在此視為全部轉錄）。

民事原告於 2021 年 9 月 7 日提出追加民事損害賠償請求，包括新增涉及護理安老院費用的財產損害賠償每月澳門幣 8,500 元，合共澳門幣 17,000 元，以及將來每月有關費用的澳門幣 2,765,113 元及將來的財產損失（見卷宗第 244 頁，有關內容在此視為全部轉錄）。

初級法院刑事法庭的合議庭在第 CR3-20-0286-PCC 號案件中，經過庭審，最後判決：

1. 檢察院控訴嫌犯 E 被指控以直接正犯及既遂方式觸犯的《刑法典》第 142 條第 3 款結合第 138 條第 d 項，並結合《道路交通法》第 94 條第 1 款所規定及處罰的一項過失嚴重傷害身體完整性罪罪名不成立，予以開釋；
- 2 檢察院控訴嫌犯 E 以直接正犯及既遂方式觸犯的《道路交通法》第 88 條第 1 款所規定及處罰的一項遺棄受害人罪罪名成立，

判處十個月徒刑，暫緩執行該徒刑，為期兩年；

3. 判處該嫌犯禁止駕駛一年三個月，暫緩執行禁止駕駛附加刑，為期兩年；
4. 駁回第二至第四民事原告 B、C 及 D 針對民事被告 XX 保險(澳門)股份有限公司所提出的民事請求；
5. 判處民事被告 XX 保險(澳門)股份有限公司須向第一民事原告 A 支付澳門幣 1,492,090.40 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；
6. 判處民事被告 XX 保險(澳門)股份有限公司須向第一民事原告 A 支付護理安老院接受護理的院舍費用的財產損害賠償，每月不多於澳門幣 6,800 元(因按上述所訂定的風險責任比例承擔)，直至第一民事原告不需再因入住院舍而作出有關支付為止，具體金額應留待執行時方作結算，但具體所結算的金額不應超越民事被告在本案中應承擔有關責任限額的上限。

XX 保險(澳門)股份有限公司不服判決，向本院提起了上訴，提出了載於卷宗第 388-404 頁的葡文上訴理由(在此視為全文轉載)。¹

¹ 其葡文內容如下：

1. Vem o presente recurso interposto da sentença proferida nos presentes autos, pela qual o Tribunal a quo julgou parcialmente procedente a acção, condenando a Ré Companhia de Seguros da XX (Macau) S.A. a pagar ao Autor A, a quantia de MOP\$1,492,000.00, acrescida de juros de mora à taxa legal, contados desde a data da decisão até integral pagamento.
2. Tal condenação decorre do facto de o Tribunal a quo ter considerado que o acidente em apreço nos autos se ter ficado a dever ao risco próprio dos dois veículos que colidiram, considerando que o veículo pesado de mercadorias contribuiu com 80% daquele risco e o motociclo com 20%.
3. Com tal decisão não se pode a Recorrente conformar, estando em crer que a sobredita decisão padece do vício de nulidade por erro notório na apreciação da prova a que alude a alínea c) do artigo 400º do CPP e bem assim do vício de errada interpretação e aplicação da lei, por violação dos artigos 496º e 498º do Código Civil.

-
4. Analisada a decisão recorrida, não se entende qual a base factual em que se suportou o Tribunal a quo para a final, considerar que o acidente se ficou a dever ao risco próprio dos dois veículos que colidiram.
 5. A consequência é que, com o devido respeito, a decisão recorrida, para além de inconsistente, é profundamente injusta para a Recorrente, na medida em que, sem qualquer suporte fáctico, o Tribunal a quo acabou por considerar que o acidente se deveu ao risco próprio dos dois veículos, em vez de condenar pela culpa, sendo que, no no nosso entender, a culpa foi, sem dúvida, do condutor do motociclo MP-**-**.
 6. A verdade é que, no presente caso, sem que se perceba porquê, o Tribunal a quo acaba por legitimar que o mesmo num acidente que ocorreu por clara culpa de uma das partes, se condene pelo risco, situação que, aos olhos da Recorrente, uma vez mais, é inaceitável e extremamente injusta.
 7. Para os devidos efeitos, dá-se por reproduzida toda a matéria de facto provado e descrita no Douo Acórdão recorrido.
 8. Dos factos, relevam, o facto de o condutor do veículo pesado com a matrícula ML-**-** não ter nunca, durante o decurso do acidente nem nos momentos que antecederam o mesmo, incumprido qualquer norma da lei do Trânsito Rodoviário, o facto de o Demandante ter incumprido ostensivamente a Lei do Trânsito Rodoviário, nomeadamente não tendo respeitado a distância lateral de segurança suficiente para não causar um acidente, mais grave ainda, o facto de o Demandante conduzir, pelo menos durante o tempo que antecedeu o acidente, fora da faixa de rodagem, ou seja, numa zona na qual não é permitida a circulação de qualquer veículo.
 9. Entende a ora Recorrente que andou mal o Tribunal a quo ao decidir a responsabilidade pelo risco, ao invés, de assacar a culpa pelo acidente ao Demandante, conforme resulta claro de toda a prova, testemunhal e documental presentes nos autos, nomeadamente os testemunhos das pessoas presentes no local no momento do acidente, assim como, na imagens captadas pelo sistema de videovigilância existente no local, e que, no entender da aqui Recorrente são claramente demonstrativos da culpa do Demandante na produção do acidente aqui em discussão.
 10. Em face da factualidade provada, conjugada com as regras de experiência comum, o Tribunal a quo teria necessariamente de ter concluído que a culpa pela produção do acidente em discussão nos autos terá sido apenas e exclusivamente do Ofendido.
 11. Não o tendo feito, a decisão recorrida mostra-se inquinada do vício de erro notório na apreciação da prova a que alude a alínea c) do artigo 400º do Código do Processo Penal.
 12. Tal como tem sido entendimento pacífico desse Venerando Tribunal “*o erro notório na apreciação da prova existe 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 não provou, ou que se retirou de um facto tido como provado uma conclusão logicamente inaceitável. O erro existe também quando se vilam as regras sobre o valor da prova vinculada ou as legis artis. Tem de ser um erro ostensivo, de tal modo evidente que não passa despercebido ao comum dos observadores, ou seja, quando o homem de formação média facilmente dele se dá conta*” (ente outros vide decisões proferidas pelo Venerando TSI em 14.09.2017 no Proc. nº 729/2017, em 04.04.2018, Proc. nº 912/2017 e em 17.05.2018 no Proc. nº 236/2018).
 13. É precisamente o que se passa no presente caso, porquanto o Tribunal a quo retiou de um facto provado uma conclusão logicamente inaceitável que não passa despercebida ao comum dos observadores por colidir com as regras de experiência da vida humana.
 14. Decorre das imagens do acidente captadas pelo sistema de videovigilância existente no local e devidamente reproduzidas na audiência de julgamento, o Ofendido, circulava fora

da faixa de rodagem, ao lado do veículo conduzido pelo Arguido, tanto assim foi, que a testemunha Fong Kai Cheong, confirmou isso mesmo, em total concordância com as imagens visionadas na audiência de julgamento.

15. Aliás, essa mesma testemunha, foi clara quando relatou, inequivocamente a forma como o acidente se desenrolou, com especial enfoque para o facto de referir que o camião circulava a não mais do que 45 kms por hora, ou seja, em cumprimento das regras de trânsito aplicáveis ao local do acidente, assim como, para o facto de a testemunha ter visto com clareza, o condutor do motociclo, aqui Recorrente (devia ser recorrido) , a conduzir num local que não lhe era permitido, assim como, ter visto este a desequilibrar-se primeiro para o seu lado esquerdo e depois para o lado direito, tendo caído e provocado, assim o acidente, sem que o condutor do camião pudesse fazer algo para evitar o mesmo, não tendo também, claramente, contribuído para a ocorrência do acidente.
16. O facto de o condutor do motociclo aparentemente se ter desequilibrado também decorre com total clareza, das imagens de videovigilância visionadas durante a audiência de julgamento.
17. Assim, e conformando-nos com os factos acima descritos, não nos parece razoável considerar que não há indícios suficientes de que a culpa na produção do acidente tenha pertencido a uma das partes, neste caso, ao Ofendido, aplicando-se a responsabilidade pelo risco. Entendemos, sim, existirem factos provados mais do que suficientes para considerar que a culpa na produção do acidente foi única e exclusivamente do Ofendido, o qual, por algum motivo totalmente alheio aos outros veículos que circulavam próximos deste, se desequilibrou, e provocou o acidente melhor descrito nos autos.
18. Aliás, o próprio tribunal a quo, considera, na douta sentença ora recorrida, que não havia nada que o condutor do camião pudesse fazer para evitar este acidente, uma vez que a queda do Ofendido se da muito próxima do referido camião, tendo o Arguido sido absolvido dos crimes pelos quais vinha acusado.
19. O Ofendido circulava num local onde não podia circular, e de uma forma muito próxima ao camião, acresce que, a sua queda ocorre por sua exclusiva culpa e não por qualquer incumprimento das leis rodoviárias por parte do condutor do camião, sendo que este, se limitou a conduzir o seu veículo, em estrito cumprimento das regras rodoviárias, ao contrário do Ofendido.
20. O que parece claro, é que o Demandante incumpriu algumas das Leis do Trânsito Rodoviário, nomeadamente o artigo 9º nº 3 alínea 4, por não ter respeitado as marcas rodoviárias e circular fora da faixa de rodagem; o artigo 20º nº 1, ao violar a regra do atravessamento das bermas; e ainda o artigo 21º número 2 ao não respeitar a distância lateral de segurança para com os outros veículos que circulavam próximos dele.
21. Sendo estas regras básicas para a circulação de veículos e que o Demandante desrespeitou grosseiramente!
22. Tudo o que o Arguido fez foi conduzir o veículo com a matrícula ML-**-** em cumprimento das normas reguladoras do trânsito rodoviário, motivo pelo qual foi absolvido da prática de qualquer crime nos presentes autos.
23. Salvo devido respeito por opinião diversa, parece por demais evidente que o Ofendido foi o único e exclusivo culpado na produção do acidente em referência.
24. E se dúvidas houvesse do que acima se deixou dito, o que resulta das imagens de vídeo recolhidas através do das câmaras existentes no local é precisamente que o Ofendido não acautelou a sua segurança e que a culpa na produção do acidente tem de lhe ser imputada!
25. É evidente que a conduta imprevidente do Ofendido, provocou o acidente.

-
26. Ao concluir de modo diverso, decidindo-se pela responsabilidade pelo risco, verifica-se um flagrante erro notório na apreciação da prova, vício plasmado na alínea c) do nº 2 do artigo 400º do CPP por flagrante violação das regras da experiência da vida humana.
 27. Em face da factualidade provada e não provada, o Tribunal nunca poderia ter decidido conforme decidiu.
 28. O acidente deverá ser imputável ao Ofendido, pois, ao decidir de outro modo, andou mal o Tribunal a quo, mostrando-se, assim, a decisão posta em crise inquinada do vício de nulidade por erro notório na apreciação da prova, a que alude a alínea c) do artigo 400º do CPP, pelo que deve ser revogada por esse Venerando Tribunal de Segunda Instância e proferido douto Acordo que determine a imputação à ofendida de parte da responsabilidade pela ocorrência do acidente de que foi vítima.
 29. Na eventualidade de V. Exa. considerarem que não existe culpa por parte do condutor do motociclo MP-**-**, o que não se concede, mas por mera cautela de patrocínio se admite, sempre se diga que, na possibilidade de responsabilizar objectivamente ambos os intervenientes, entende a aqui Recorrente atribuir uma percentagem de 80% pelo risco ao condutor do veículo pesado e 20% ao condutor do motociclo, incorre claramente em violação da lei.
 30. Andou mal o Tribunal a quo ao imputar a responsabilidade civil pelos danos verificados nos autos a título de responsabilidade pelo risco nas percentagens acima referidas.
 31. É que, e como diz a vasta jurisprudência existente em Macau sobre esta matéria, o risco relevante é o risco concreto do caso sub judice e não um risco abstracto, ou seja, tem de se atender ao grau de risco que cada um dos veículos introduziu na situação concreta.
 32. Assim, não se pode fazer tabula rasa, como fez o Tribunal a quo, a atribuir uma percentagem apenas pelas características dos veículos.
 33. Alias, o douto acórdão ou TUI nº 60/2012, para a graduação da percentagem do risco refere que: *“Na determinação da contribuição do risco de cada um dos veículos para a produção dos danos, a regra que resulta da lei é no sentido de que a medida da contribuição de cada um dos veículos intervenientes deve ser encontrada em função da dinâmica do acidente, que se revela através dos factos provados nos autos ... ou seja, a questão de repartição do risco, há de ser apreciada caso a caso, consoante a contribuição de cada um dos veículos intervenientes no acidente de viação em concreto.”*
 34. Assim, entende a ora Recorrente, que andou mal o Tribunal a quo, ao arbitrar as percentagens que arbitrou, limitando-se aplicar as mesmas atenta as características de cada um dos veículos.
 35. Em face da factualidade provada, conjugada com as regras de experiência comum, o Tribunal a quo teria necessariamente de ter concluído por uma percentagem de risco parecida para ambas as partes, ou até mesmo maior por parte do condutor do motociclo.
 36. Não o tendo feito, a decisão recorrida mostra-se inquinada do vício de erro notório na apreciação da prova.
 37. Assim, e tendo ficado provado nos presentes autos que o condutor do motociclo conduzia fora da faixa de rodagem, que não respeitou a distância lateral de segurança e ainda que se desequilibrou e provocou o acidente, não pode, o tribunal a quo, arbitrar numa decisão de responsabilidade pelo risco (com a qual não concordamos, mas por mera cautela se admite), uma percentagem de culpa apenas baseada nas características dos veículos.
 38. Salvo devido respeito por opinião diversa, parece por demais evidente que houve uma seria de factos que não foram tidos em conta pelo douto tribunal a quo, que, no caso concreto e por parte do condutor do motociclo, criaram um maior risco para a ocorrência do acidente!

民事請求人 A 就 XX 保險(澳門)有限公司的上訴分別提出了答覆：

1. 在此認為，本案事實的認定是經原審法院客觀及綜合分析嫌犯、民事請求人及證人在審判聽證中所作出之聲明、結合錄影光碟及卷宗內其他書證後，並在配合常理及經驗法則下形成之心證。
2. 被上訴判決獲證事實第 2 點對交通意外的經過作出了描述，其中提及民事原告駕駛電單車突然失去平衡，而證人 F 的證言以及現場錄像似乎顯示了民事原告失去平衡這一情況，但也僅僅顯示民事原告失去平衡，而沒有解釋民事原告為何失去平衡。
3. 民事原告失去平衡並非必然等同民事原告違反交通規定，民事原告可以基於自身沒有過錯的原因下失去平衡，只有查明民事原告失去平衡的原因並且這原因是基於民事原告過錯而導致，方可認定本案的唯一過錯方為民事原告。
4. 在一審程序中，上訴人未有對民事請求提交書面答辯，亦未有提出認為民事原告是唯一過錯方的具體事實。
5. 最終，根據被上訴判決的獲證事實內容，沒有具體事實描述民事原告如何違反交通規定或唯一的過錯原因。
6. 亦須指出，不能由於嫌犯被開釋而推定過錯方必然是對立的民事原告，而必須要有具體事實顯示民事原告如何違反交通規定，

39. Em face da factualidade provada e não provada, o Tribunal nunca poderia ter, na definição da responsabilidade pelo risco a que alude o nº 1 do artigo 496º do Código Civil, atribuído uma percentagem tão elevada ao condutor do veículo pesado e uma tão baixa ao condutor do motociclo.

40. Ao decidir de outro modo, andou mal o Tribunal a quo, mostrando-se, assim, a decisão posta em crise inquinada do vício de nulidade por erro notório na apreciação da prova, pelo que deve ser revogada por esse Venerando Tribunal de Segunda Instância e proferido douto Acórdão que determine uma percentagem de 50% pelo risco a cada uma das partes intervenientes.

Nestes termos e nos demais de Direito que V. Exas. mui doutamente suprirão, deverá ser dado provimento ao presente Recurso, nos termos supra explanados e, em consonância com o acima alegado, revogada a decisão recorrida e substituída por outra que julgue procedentes todos os pedidos aduzidos pela ora Recorrente.

但被上訴判決中不存在之。

7. 另外，即使案發時民事原告在左邊路緣內駕駛，但此並非引發碰撞的原因，因為在路緣內駕駛與引發碰撞沒有直接因果關係，故此民事原告在左邊路緣駕駛並不會使民事原告成為唯一過錯方。
8. 由於一審程序的事實基礎本身便沒有民事原告違反交通規定的事實，因此上訴人在上訴狀中要求宣告民事原告為唯一過錯方將基於欠缺事實基礎而無法成立，且在上訴階段也不能增加此一事實；亦由於本身在一審程序便沒有這一事實基礎，而不能對本身不存在的事實重新審查，於是不能適用澳門刑事訴訟法典第 418 條規定將卷宗發回重審。
9. 再者，關於民事原告是否唯一過錯方，原審法院在理由陳述(被上訴判決第 17 頁) 作出了分析，由此可觀察到，原審法院針對民事原告是否過錯方已作出了全面、客觀且合乎邏輯的分析，得出了未能證實民事原告屬過錯方的結論，作出心證的過程中沒有上訴人所指出的瑕疵。
10. 根據澳門中級法院第 247/2004 號判決指出：民事起訴人無責任以風險責任為依據陳述並舉證對其要求賠償的權利有阻礙性的事實。在本案中，針對民事原告有過錯的事實，民事原告不負舉證責任，而上訴人對之亦沒有舉證，原審法院對卷宗內的證據已作出了合乎常理的分析後，便不能認為原審法院上述心證存在任何瑕疵。
11. 綜上所述，上訴人透過表達其對法院所認定的事實的不同意見來質疑審法院對事實的認定和法律的理解，是試圖通過提出瑕疵，質疑法院的自由心證，由此，原審法院在審查證據時沒有違反澳門刑事訴訟法典第 400 條第 2 款 c 項規定。
12. 另外，上訴人認為倘適用風險責任的規定，雙方應負的比例各自為 50%。
13. 就訂定風險責任的比例方面，須視乎兩車互相造成嚴重傷害能

力的本質來訂定承擔風險責任的比例。

14. 事實上，本案民事原告所受的傷害（因本案受傷而導致變成植物人），已充分反映了兩者對他方造成嚴重傷害能力的本質：假設嫌犯被民事原告碰撞，嫌犯在泥頭車的駕駛席上，甚至可能毫髮未傷；而民事原告則實際上因碰撞而變成植物人；明顯本案嫌犯駕駛的重型汽車對民事原告造成嚴重傷害的可能性更大。
15. 在上述引用的澳門終審法院第 60/2012 號判決中，同樣是電單車及重型汽車，該判決中訂定了兩者所占的風險比例，重型汽車為 85%，電單車占 15%，可看到該案重型汽車所占比例較本案所占者更高。
16. 因此，原審法院訂定的風險責任比例合適，沒有上訴人所指之違反。

綜上所述，請求中級法院法官 閣下裁定本上訴理由不成立，駁回本案上訴人 XX 保險(澳門)有限公司提出的所有理據，並維持原審法院的判決。

駐本院助理檢察長並無提出任何的法律意見。

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

二、事實方面

案件經庭審辯論後查明以下已證事實：

1. 2019 年 11 月 26 日上午約 11 時 17 分，嫌犯 E 駕駛重型汽車 ML-**-**在友誼大橋由氹仔往澳門方向的左邊車道行駛。
2. 當駛至友誼大橋近燈柱編號 182B05 時，嫌犯看見前方於左邊

行車道的左旁路緣內與分隔線之間行駛中、由被害人 A 駕駛的重型電單車 MP-**-**突然車速減慢繼而失去平衡，連帶車往右邊翻則，嫌犯隨即扭軚向右作出閃避，但重型汽車 ML-**-**的左側車身仍與翻側倒地的被害人的頭門發生碰撞，被害人的身體倒地在行駛中重型汽車 ML-**-**的前後輪間車底位置，而被重型汽車 ML-**-**的左後車輪輾過下肢。

3. 嫌犯即時將重型汽車 ML-**-**停下約數十秒視察狀況，在知悉其所駕駛的重型汽車有份導致交通事故引致被害人受傷的情況下，其卻沒有下車也沒有報案求助，而是駕車離開現場。
4. 隨後，正在案發位置後方行駛的電單車駕駛者鍾前勃見狀，將車停下協助被害人，並報警求助。
5. 事故發生時為日間，當時天氣晴天，地面乾爽，交通密度稀疏。
6. 上述交通事故直接及必然地導致被害人外傷性蛛網膜下腔出血併腦挫傷及吸入性肺炎，盆骨骨折併骨盆內血腫吸及出血性休克、左側股骨幹、髌間骨折，左側脛骨平臺粉碎性及右足蹠骨骨折，其傷患特徵符合由鈍器或其類似物（交通意外中頭部被撞或跌倒撞擊致腦部受傷與被重物輾過骨盆及左下肢致骨盆及左下肢骨折）所致，估計共需 12 至 18 個月康復，對被害人的身體完整性造成嚴重傷害，使其有生命危險（為着一切法律效力，卷宗第 1335 頁的臨床法醫學鑑定書的內容在此視作完全轉錄）。
7. 嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，明知發生其所駕駛的重型汽車有份導致的交通事故引致被害人受傷，卻沒有下車也沒有報案救助，故意駕車離開現場，目的是遺棄被害人及使自己免於承擔民事或刑事責任。
8. 嫌犯清楚知道此等行為是法律所禁止和處罰的。

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）：

- 第二聲請人是第一聲請人的妻子，第三聲請人及第四聲請人均為第一聲請人的兒子，第一聲請人因本案傷勢而處於“植物人”狀態。
- 在案發時，涉案之編號 ML-**-**輕型汽車所投保之保險公司是 XX 保險（澳門）股份有限公司（保單編號為 CIM/MTV/2019/00****/E0/R1）。
- 第一聲請人由於是次交通意外，而直接地導致第一聲請人受到身體上之創傷，使第一聲請人需接受治療，於仁伯爵綜合醫院的醫療費用支出為澳門幣 198,113 元（第一聲請人尚未支付此費用）。
- 根據卷宗第 135 頁之臨床法醫鑑定書指出，聲請人於 2021 年 1 月 21 日仍亦或將留有左膝關節功能障礙的後遺症，且第一聲請人現處於植物人狀況。
- 案發當日，第一聲請人²被肇事重型汽車撞傷，受傷後須住院，且受傷嚴重，至今仍處於植物人狀況。
- 意外發生前，第一聲請人身體能力完好，沒有任何傷殘。
- 意外發生時，第一聲請人因失控倒地及被撞擊，引致全身多個部位，包括頭部、腰間及雙足等，至少產生了卷宗第 135 頁臨床法醫學意見書所描述的傷勢（第 135 頁臨床法醫學意見書之內容在此視為完全轉錄）。
- 意外發生後，第一聲請人因上述傷勢而承受相當劇烈的痛楚，且有生命危險，須送往仁伯爵綜合醫院接受手術，救回性命。
- 其後第一聲請人因本案的頭部傷勢，失去活動的能力，至今仍處於植物人狀況，無法控制身體、完全無法自理生活，只能依賴他人而生存。
- 第一聲請人因本案傷勢，不論在肉體及精神上，明顯遭受很大的痛苦。

² 原文為“第一被聲請人”應明顯為“第一聲請人”的筆誤。

- 意外發生後，第二、第三及第四聲請人收到當局聯絡，趕往仁伯爵綜合醫院探望第一聲請人的狀況，被告知第一聲請人因傷或有生命危險，使第二、第三及第四聲請人害怕失去第一聲請人，非常焦慮及不安。
- 其後，第一聲請人處於植物人狀況，第二、第三及第四聲請人經常到仁伯爵綜合醫院探望及照料第一聲請人；疫情發生後，探望次數被限制至每週三至四次；於 2020 年 4 月 14 日轉至九澳工聯康復醫院住院；每次探望時，第二、第三及第四聲請人看到如斯慘況的第一聲請人，十分難過。
- 其後至 2020 年 6 月上旬，第一聲請人的傷勢又變得嚴重，危及生命，須返回仁伯爵綜合醫院接受手術及治療，使第二、第三及第四聲請人再次感到焦慮及不安。
- 其後，第一聲請人至提起民事請求之時仍於九澳工聯康復醫院住院接受照料，第二、第三及第四聲請人每週均探望第一聲請人三至四次。
- 第二、第三及第四聲請人作為第一聲請人的至親，於本案發生後，一直不知第一聲請人何時才能恢復意識及痊癒，害怕無法再次見到健康的第一聲請人，亦害怕第一聲請人的餘生只能這樣渡過。
- 上述事實使第二、第三及第四聲請人在精神上受損害，且是案發前不曾有的。
- 民事請求人被評定長期無能力為 100%。
- 案發前，民事請求人為從事電氣設備安裝工及維修電工的自僱人士。
- 根據鑑定報告，民事請求人現時為植物人的後遺症將使其直接及完全失去所有活動能力，完全地影響民事請求人的人工作能力及收入能力。
- 於 2021 年 7 月 1 日起至今，第一聲請人開始於澳門母親會護

理安老院長期接受護理，每月院舍費用為澳門幣 8,500.00 (附件一，相關內容在此視為完全轉錄)。

- 至本聲請提交之日 (2021 年 9 月 7 日)，第一聲請人已基於上述院舍費用支出了兩個月費用，合共為澳門幣 17,000 元。
- 由 2021 年 9 月 1 日起，直至第一聲請人不需再居住於上述澳門母親會護理安老院為止，第一聲請人仍需每月支付澳門幣 8,500 元的院舍費用。
- 第一聲請人需要長期居住於上述院舍，是基於本案的交通意外傷勢所導致，並使第一聲請人將來需一直支付上述每月之院舍費用。

另外證明以下事實：

- 嫌犯現為吊車司機，每月收入澳門幣 15,000 元。
- 嫌犯已婚，需供養母親及岳母。
- 嫌犯學歷為初中畢業。
- 嫌犯對被指控的事實保持沉默。
- 根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。

未獲證明的事實：

- 其他載於控訴書及答辯狀而與上述已證事實不符的重要事實，具體如下：
- 嫌犯沒有保留與重型電單車 MP-**-**之間的足夠距離。
- 嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，明知在公共道路上駕駛車輛時應注意路面狀況及保持足夠的行車距離，以避免發生意外，但嫌犯沒有這樣做，違反了上述謹慎駕駛義務，因而造成此次交通事故，其過失導致被害人的身體完整性造成嚴重傷害。
- 其他載於民事起訴狀、擴大民事損害賠償請求書狀而與上述已證事實不符的重要事實 (其餘的事實則僅屬結論性、法律性或

沒有重要性而不在此闡述)。

- 案發當日，第一聲請人被肇事重型汽車撞傷，受傷後須住院，且受傷嚴重，至今仍處於植物人狀況。

三、法律部份

本程序需要審理民事被告 XX 保險 (澳門) 有限公司僅就原審法院的民事請求部分所提起的上訴。

上訴人在其上訴理由中認為：

- 本案交通事故僅因民事原告違反了《道路交通法》第 9 條第 3 款第 4 項以及第 20 條第 1 款的規則的過錯所致，應裁定民事原告為唯一的過錯方，以及不應適用風險責任規則，繼而開釋民事被告而原審法院沒有這樣做，陷入了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所規定的審查證據方面的明顯錯誤的瑕疵；
- 即使適用風險責任，則雙方負責比例應更改為各自承擔 50%。

我們看看。

(一) 肇事者的過錯責任與事實的瑕疵

雖然，上訴人將原審法院認定本案的交通意外非為受害人的過失造成的審理歸結為患有《刑事訴訟法典》第 400 條所規定的審查證據方面的明顯錯誤的瑕疵，但是在我們看來，上訴人所提出的上訴理由實際上屬於一個單純的法律適用的問題，即確定交通意外是否存在過錯責任還是單純的風險責任，這個問題僅需對已證和未證事實進行解釋，最後得出結論即可，並非屬於認定事實層面的瑕疵的問題，因為，我們知道，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所規定的“審查證據明顯存有錯誤”的瑕疵是指，對於原審法庭所認定的既證事實及未被其認定的事，任何一個能閱讀原審合議庭裁判書內容的人士在閱讀後，按照人們日常生活的經驗法則，均會認為原審法庭對案中爭議事實的審判結果屬明顯不合理，或法院從某一被視為認定的事實中得出一個邏輯上不可被接受

的結論，又或者法院在審查證據時違反了必須遵守的有關證據價值的規則或一般的經驗法則，而這種錯誤必須是顯而易見的錯誤。³

首先，在審理上訴的問題前，我們要強調的是，本程序僅為民事請求部分的上訴，上訴人為肇事重型汽車的保險公司，該重型汽車司機為刑事部分的嫌犯，其在民事請求中沒有被確定存在造成交通意外的過錯的問題已經確定，不能予以改變，因為民事原告沒有就此問題提起上訴。

那麼，我們看看，在本案中所涉及的交通意外是否由於受害人駕駛者的過錯引致。

我們知道，確定肇事者的行為是否對意外的發生存在過錯的問題，必須考慮具體的事實情節，從雙方各自的行為所遵守法律要求的謹慎義務的遵守情況而定。

關於民事過錯的問題，我們在考慮民事請求方面的要素時，並不是適用《刑法典》第 14 條作出的關於過失的規定，⁴ 而是《民法典》第 480 條的規定：

“第 480 條（過錯）

一、侵害人之過錯由受害人證明，但屬法律推定有過錯之情況除外。

二、在無其他法定標準之情況下，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。”

ANTUNES VARELA 教授曾就過錯的兩種類型，即有意識過失和無意識過失作過以下闡述：“在過失範疇首先包括那些(被排除在故意的概念之外的)行為人預料到不法事實有可能發生，但是由於大意、考慮不周、粗心大意或漫不經心而相信其不會發生，正因這樣才沒有採取必要的避免

³ 參見中級法院於 2014 年 4 月 3 日在第 602/2011 號上訴案件、於 2014 年 5 月 29 日在第 115/2014 號上訴案件等。

⁴ 《刑法典》第十四條（過失）

“行為人屬下列情況，且按情節行為時必須注意並能注意而不注意者，為過失：

a) 明知有可能發生符合一罪狀之事實，但行為時並不接受該事實之發生；或
b) 完全未預見符合一罪狀之事實發生之可能性。”

措施的情況。除了這些情況外，在現實生活中還有無數的情況是行為人因為缺乏預見能力、不小心、無經驗或無能力而無法想像到事實發生的可能性。倘若他採取應有的謹慎，則可以也應當預見並避免其發生。”⁵

然而，無論是哪一種過失，它所強調的都是行為人具有必須遵守一項謹慎的義務，並且顯示其欠缺遵守該義務。⁶

從原審法院所認定的事實可見：

- 2019 年 11 月 26 日上午約 11 時 17 分，嫌犯 E 駕駛重型汽車 ML-**-**在友誼大橋由氹仔往澳門方向的左邊車道行駛。
- 當駛至友誼大橋近燈柱編號 182B05 時，嫌犯看見前方於左邊行車道的左旁路緣內與分隔線之間行駛中、由被害人 A 駕駛的重型電單車 MP-**-**突然車速減慢繼而失去平衡，連帶車往右邊翻則，嫌犯隨即扭軚向右作出閃避，但重型汽車 ML-**-**的左側車身仍與翻側倒地的被害人的頭門發生碰撞，被害人的身體倒地在行駛中重型汽車 ML-**-**的前後輪間車底位置，而被重型汽車 ML-**-**的左後車輪輾過下肢。
- 嫌犯即時將重型汽車 ML-**-**停下約數十秒視察狀況，在知悉其所駕駛的重型汽車有份導致交通事故引致被害人受傷的情況下，其卻沒有下車也沒有報案求助，而是駕車離開現場。
- 事故發生時為日間，當時天氣晴天，地面乾爽，交通密度稀疏。

⁵ 參見教授所著：《Das Obrigações em Geral》，科英布拉，Almedina 出版，第一卷，第十版，2003 年重印，第 573 頁。

⁶ “但它所引發的主要問題是，究竟界定謹慎的標準是甚麼，以及這一義務的真正內容或實質是什麼。首先，是要知道應以怎樣的標準來評判侵害人的行為，換言之，就是要以什麼準則來衡量侵害人可期待的謹慎程度：是行為人在平常作為時所表現出來的通常的謹慎能力 (*diligentia quam suis rebus adhibere solet*)，還是一個正常的、中等敏銳的、審慎的、細心及小心的人的謹慎？前者是以侵害人本人真正的行為模範來衡量具體的過失；後者則是以一個典範的人作為模型、以一個理想的主體作為標準來判斷抽象的過失，而這個模型或標準即羅馬人俗語所說的良家父 (*bonus pater familiar*)，實際上也就是法律在規定人在社會上的權利及義務時所考慮的中等人或正常人。” 上引 ANTUNES VARELA 著：《Das Obrigações em Geral》，第一卷，第 574 頁。

- 上述交通事故直接及必然地導致被害人外傷性蛛網膜下腔出血併腦挫傷及吸入性肺炎，盆骨骨折併骨盆內血腫吸及出血性休克、左側股骨幹、髌間骨折，左側脛骨平臺粉碎性及右足蹠骨骨折，其傷患特徵符合由鈍器或其類似物（交通意外中頭部被撞或跌倒撞擊致腦部受傷與被重物輾過骨盆及左下肢致骨盆及左下肢骨折）所致，估計共需 12 至 18 個月康復，對被害人的身體完整性造成嚴重傷害，使其有生命危險。

而原審法院認定的未證事實顯示：

- 嫌犯沒有保留與重型電單車 MP-**-**之間的足夠距離。
- 嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，明知在公共道路上駕駛車輛時應注意路面狀況及保持足夠的行車距離，以避免發生意外，但嫌犯沒有這樣做，違反了上述謹慎駕駛義務，因而造成此次交通事故，其過失導致被害人的身體完整性造成嚴重傷害。

從原審法院所認定上述部分事實來看，有兩項事實作為考慮受害人受傷的意外發生的原因：第一是，被害人 A 駕駛的重型電單車 MP-**-**突然車速減慢繼而失去平衡，連帶車往右邊翻則倒地；第二是，重型汽車 ML-**-**的左側車身仍與翻側倒地的被害人的頭門發生碰撞，被害人的身體倒地在行駛中重型汽車 ML-**-**的前後輪間車底位置，而被重型汽車 ML-**-**的左後車輪輾過下肢。

上訴人首先質疑意外的發生源於受害人在法律禁止行駛的路面行駛，然而，受害人之所以受傷，是因為重型汽車 ML-**-**的左側車身與被害人的頭發生碰撞以及重型汽車 ML-**-**的左後車輪輾過下肢造成，再加上受害人失去平衡的原因沒有得到證實，那麼，上訴人的上述主張無論如何也不會促使受害人應為意外的發生負上責任，因為，根據已證事實不能得出受害人的行為存在違反一般的“良家父”應該具有的謹慎義務的結論，而很顯然，原審法院認定受害人沒有過錯的決定沒有任何可以質疑的地方，應該予以維持。

而基於上訴方的利益歸屬，維持原審法院認定上訴人所代表的重型汽車的駕駛者不存在過錯的決定，是對其最有利的決定，無需予以改變。

（二）風險責任的確定

在上述的情況下，在不能確定碰撞雙方的任何過錯時，確認了《民法典》第 499 條所規定的風險責任的前提條件。

《民法典》第 499 條規定：

“第 499 條（車輛碰撞）

一、如兩車碰撞導致兩車或其中一車受損，而駕駛員在事故中均無過錯，則就每一車輛對造成有關損害所具之風險按比例分配責任；如損害僅由其中一車造成，而雙方駕駛員均無過錯，則僅對該等損害負責之人方有義務作出損害賠償。

二、在有疑問時，每一車輛對造成有關損害所具之風險之大小及每一方駕駛員所具有之過錯程度均視為相等。”

一般來說，正如終審法院在第 60/2012 號案件所確認的，確定每一車輛對造成有關損害所具之風險應遵循法律所訂的規則，即應該按照由案中獲得認定的事實所揭示的事故發生過程來判斷每輛車的風險程度，而在考慮風險分擔上，則應該考慮碰撞車輛的體積、重量以及結構特徵，案中查明的交通意外發生的具體情況，以及車輛是否在行駛當中的事實。而只有在存疑的情況下，才能適用視各方之風險均等的規定。

在本案中，其實就是上訴人所保險的重型車輛以及已經倒地的駕駛者之間的風險關係，在衡量上述所提到的因素基礎上，原審法院將上訴人所保險的重型車輛的風險比例定為 80%，將受害人所駕駛的輕型電單車（實為受害人本人）的風險比例定為 20% 的風險比例，沒有任何明顯違反衡平原則以及合適原則，應該予以維持。

因此，上訴人的這部分上訴理由也是不能成立的，予以駁回。

四、決定

綜上所述，中級法院合議庭裁定上訴人的上訴理由不成立，維持原判。

本程序的訴訟費用由上訴人支付，並支付 6 個計算單位的司法費。

澳門特別行政區，2022 年 6 月 9 日

蔡武彬（裁判書製作人）

陳廣勝（第一助審法官）

譚曉華（第二助審法官）