

編號：第 104/2018 號 (刑事上訴案)

主上訴人：A

從屬上訴人：B

日期：2019 年 6 月 27 日

主要法律問題：

- 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判及
審查證據方面明顯有錯誤
- 風險責任

摘 要

1. 由於未能確定撞擊點，未能認定在那條行車線上發生碰撞，另一方面，亦沒有證據認定被害人因超車而導致意外發生。

從經驗法則及邏輯的角度考慮，有關的證據未能讓原審法院認定意外的過錯方，因此，原審法院在審查證據方面並不存在上訴人所提出的任何錯誤，更遑論明顯錯誤。

2. 從有關事實中，只能確定在交通意外時嫌犯駕駛的重型摩托車與被害人駕駛的輕型電單車發生碰撞，碰撞後，被害人連人帶車倒地受傷。

原審法院在認定事實中並未能指出嫌犯對交通意外的發生有任何過錯。因此，考慮到涉及事故之車輛在體積、重量以及結構特徵上的差異，重型電單車對於道路交通所帶來的危險必然較輕型電單車的為高。

基於此，再結合被害人所受到的實際傷害程度，本院認為原審所訂定本案中的重型電單車及輕型電單車的風險比例沒有需要修改，予以維持。

裁判書製作人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 104/2018 號 (刑事上訴案)

主上訴人：A

從屬上訴人：B

日期：2019 年 6 月 27 日

一、 案情敘述

於 2017 年 10 月 20 日，嫌犯 C 在初級法院刑事法庭第 CR4-17-0075-PCC 號卷宗內被裁定以直接正犯和既遂方式觸犯一項《刑法典》第 142 條第 3 款〔配合第 3/2007 號法律第 93 條第 1 款及第 94 條第(一)項〕規定及處罰的『過失嚴重傷害身體完整性罪』，被判處罪名不成立。

另外，判處第二民事被請求人 A 向民事請求人 B 支付損害賠償澳門幣 231,396.60 元，另加自本案判決日起計至付清之法定延遲利息。

民事賠償被請求人 A 不服，向本院提起上訴，並提出了以下的上訴理由(結論部分)：

1. D 股份有限公司，為被上訴的判決書所涉及的刑事附帶民事損害賠償中的第二民事損害賠償被請求人，(以下簡稱上訴人)，上訴人因為不服被上訴判決書中裁定嫌犯在交通事故中的風險責任為 55%，因為保險賠償責任轉移給上訴人，上訴人因而須承擔原審法庭裁定的向被害人 B 支付財產及非財產損害賠償澳門幣 231,396.60，作為 55%比例的損害賠償金額。
2. 原審法庭就嫌犯及原告在庭上作供之分析，原告之證言已明確

指出當時是在嫌犯的右後方，且希望在右線上越過嫌犯的電單車行駛，

3. 按照原告的說法，其已進行了超車的操作，但在進行的過程中被嫌犯的電單車碰撞，因而發生了是次的交通意外。
4. 根據由交通廳所作之交通意外報告書編號 843/2014，嫌犯及原告在庭審上均確認交通意外報告圖，雙方在意外後的位置。
5. 雖然二車倒地之點不視為碰點，但明顯看到嫌犯的車倒地之地方為行車道之左線靠右位置，而原告電單車倒地之地方為行車道右線靠左位置。
6. 再結合原告已明確指出其當時已在進行超車的操作，明顯地，是次交通意外的原因是原告違反了第 3/2007 號法律的《道路交通安全法》第 38 條及 40 條有關超車的規定，超車時如未能確定其超車行為是否會引致前車車輛有碰撞的危險，則不應超車。
7. 原告從台山天橋駛來，下天橋時已看見了嫌犯之電單車，而且亦向其響號視意超車，然而，原告沒有考慮超車時需要與嫌犯電單車保持一定的距離及寬度，便從嫌犯重型電單車的右方操作超車，故此，才會發生是次的交通意外。
8. 以上的結論可以從庭審及卷宗的客觀資料得出，然而，原審法庭卻在已證的事實上得出與之相矛盾的裁判，在審查證據方面明顯出面錯誤，上訴人認為原審法庭違反了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 及 c) 項之規定，
9. 據上分析，原審法庭不存在任何理由及法律依據否認原告是因超車而引致意外，即使檢察院在偵查階段已作出分析並歸檔，然而，根據原告在庭上之證言，再結合卷宗的書證，充分地指出原告違反《道路法典》第 38 條及 40 條有關超車的規定，應

視為本交通事故中的唯一過錯方。

10. 故此，本案亦不適用風險責任，中級法院法官閣下應撤銷原審法院對嫌犯裁定的，風險責任，在不負有過錯及風險責任的情況下，排除上訴人對原告承擔任何損害賠償的責任。
11. 如尊敬的中級法官閣下不認同上訴人就過錯責任之上訴理由，則上訴人認為嫌犯不應負上較原告高的風險責任比例，理由如下：
12. 即使如原審法院所認定，本案無法證明嫌犯及被害人的交通意外說法，因此未能認定嫌犯與原告之間誰有過錯的情況下，僅能適用風險責任之制度。
13. 上訴人認為就如原審法院所言，無論透過庭審聽證以及卷宗的觀證據，皆無法證明嫌犯和原告的過錯責任，因此適用風險責任之制度，
14. 為此，上訴人認為原審法院在分析風險分擔時，違反了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a)項之規定，獲證的事實並不足以得出原審法庭作 55%與 45%的風險比例責任。
15. 正因卷宗沒有足夠的證據證明嫌犯的過錯責任，而事實上，原告的確承認其在進行超行的操作，因此，即使無法證明原告在超車過程中犯有過錯，
16. 另一方面，嫌犯一直沿提督馬路由拱形馬路方向往美副將大馬路方向的左車道以慢速行駛，而原告則從台山天橋駛來，下天橋並在右線行車道上行駛，並且在下橋位置已經看見了嫌犯之電單車。
17. 原告知道嫌犯電單車的速度比自己慢，按照原告的說法，嫌犯的電單車是在二條行車線之中間位置行駛，無論如何，原告從

後方知道嫌犯慢車行駛，且在行車道的中間位置行駛，而原告欲進行超車的操作，明顯地，應該考慮與前車的距離及寬度，以避免發生超車空間不足夠的情況。

18. 退一步而言，即使嫌犯真的如原告所言是在行車道的中線行駛，但嫌犯當是慢速，並沒有打算作出任何轉線或超車的行為，發生交通意外的主要原因是與從後而來的電單車發生碰撞，
19. 即使從卷宗的書證以及證人方面均無法確定意外的成因是什麼，但我們至少可以確認意外的起因就是原告在進行超車操作時才發生意外。
20. 換句話說，如果原告沒有進行超車操作，兩者未必會發生交通意外。
21. 考慮到以上的情節，上訴人認為嫌犯的風險責任不應多於原告，且原告的風險責任比例不應少於 65%，故此，嫌犯的風險責任比例不應多於 35%。
22. 故此，上訴人認為原審法庭在考慮案中交通意外發生時的具體情況，以及兩車當時的行駛速度時的事實，違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 項之規定。
23. 基於此，上訴人不應向原告 B 支付財產及非財產損害賠償澳門幣 231,396.60。

綜上所述，懇請尊敬的中級法院合議庭法官閣下裁決如下：

1. 裁定原審法庭所作之判決違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 及 c) 項之規定；
2. 裁定原告於本交通意外中，因違反第 3/2007 號法律的《道路交通安全法》第 38 條及 40 條之負有過錯責任；
倘不認為如此，則

3. 裁定原審法庭所作之判決違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a)項之規定；
4. 裁定嫌犯在是次交通意外所負之風險責任比例不應多於 35%，而原告所負之風險責任比例不應少於 65%；
5. 故此，上訴人應按照嫌犯所負之風險責任比例向原告支持有關之財產及非財產的賠償責任。

懇請尊敬的中級法院法官閣下，一如既往作出公正的裁決！

民事賠償請求人(從屬上訴人)B 亦向本院提起從屬上訴，並提出了以下的上訴理由(結論部分)：

1. 除應有尊重外，上訴人認為原審裁判在認定上訴人在案中應負的風險責任比例過高，而嫌犯所應負的風險責任比例過低，因而沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”以及錯誤適用法律之瑕疵。
2. 本案之獲證事實中可得知嫌犯所駕駛之車輛在貼近分隔左右同兩邊車行道中的虛線行駛，而由上訴人所駕駛的輕型電單車則在提督馬路右車道行駛。另外，透過卷宗資料證實上訴人所駕駛的則僅為一輛汽缸容量 49c.c.的輕型電單車，而嫌犯所駕駛的是一輛汽缸容量 101c.c.的重型電單車。
3. 根據客觀經驗法則，嫌犯在貼近分隔左右同兩邊車行道中虛線行駛的車輛所產生的風險必然大於上訴人一直沿著右車道行駛之車輛；再者，嫌犯所駕駛的重型電單車的汽缸比上訴人所駕駛的輕型電單車大，其引擎所產生的馬力以及體積亦定必大於一輛輕型電單車，因此嫌犯所駕駛的重型電單車所產生的風險定必遠高於上訴人所駕駛的輕型電單車所能導致他人或他人的物受

損的風險。

4. 在過往與本案相類似的交通意外案件的司法判例中曾指出，在風險分擔方面應考慮到重型車輛的體積、重量以及結構特徵，案中查明的交通意外發生的具體情況，以及兩輛車當時均在行駛當中的事實。
5. 在此情況下，上訴人認為原審裁判仍將上訴人應負的風險責任比例定為 45%實屬過高，因此沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項之瑕疵以及違反了《民法典》第 499 條之規定。
6. 經在考慮到以上情節以及綜合卷宗以及審判聽證中所有資料後，上訴人認為在風險分擔方面應將嫌犯應負的風險責任比例定為不少於 70%，同時應將上訴人應負的風險責任比例定為不多於 30%，以上訴人在本案因交通意外應予計算的賠償數目應為澳門幣 420,721 元進行計算，因此嫌犯合共應承擔不少於澳門幣 294,504.70 元。 $(420,721 \times 70\%)$
7. 由於本交通意外發生時，嫌犯駕駛的 MH-XX-XX 號重型電單車由第二民事被請求人承擔強制民事保險，因此應判處後者須向上訴人支付上述損害賠償金額。

綜上所述，按照以上依據及倘適用的補充法律規定，懇請尊敬的中級法院各位法官閣下裁定本上訴理由成立，廢止或撤銷被上訴裁判之相應部分，並作出決定如下：

1. 改判嫌犯應負的風險責任比例定為不少於 70%，而上訴人應負的風險責任比例定為不多於 30%；及
2. 判處被上訴人向上訴人支付不少於損害賠償澳門幣 294,504.70 元之損害賠償，另加自本案判決起計至付清之法定延遲利息。

請求一如既往公正裁判！

民事請求人 B 對保險公司的上訴作出了答覆，並提出以下理據(結論部分)：

1. 原審裁判中認定嫌犯在案中應負的為風險責任而非過錯責任，所以上訴人現提出對嫌犯及被上訴人之間的過錯比例問題的爭議是沒有意義的。
2. 此外，從原審裁判中的事實判斷部分可見，原審法院經嚴謹、客觀、綜合及批判分析了嫌犯、輔助人及各證人在審判聽證中作出的聲明，結合在審判聽證中審查的書證及其他證據後，作出了認定和不認定某些事實的裁定。
3. 被上訴人一直在自己的右線行駛，只是其行車速度比嫌犯的行車速度較快而在位置上超越了後者，並不屬於法律意義上的“超車”操作。
4. 相反，嫌犯所駕駛的電單車在兩條行車道中間行駛，繼而駛至右邊線，撞及所駕電單車的左邊車身，引致兩車同倒在地上，由此可見嫌犯至少違反了《道路交通法》第 18 條第 1 款應靠車行道左方通行之規定。
5. 無論如何，基於嫌犯以及被上訴人對於意外發生之原因各執一詞，因此原審法院認為在客觀分析卷宗的證據後仍未能證定引致意外之原因。
6. 原審法院的上述判案理由充分，並沒有出現所謂“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”的瑕疵。
7. 上訴人所提出的是其從個人主觀角度出發對證據所作的理解或判斷，以及認為仍存在的事實疑點，但以此不能質疑法院對證據所作的自由心證，或指法院在審查證據時出現明顯錯誤。

8. 《刑事訴訟法典》第 114 條的規定，法官是根據經驗法則和自由心證來對證據作出評價的。法院自由審理證據以及自由形成心證，除非有明顯的錯誤，否則我們不能質疑，這是法律賦予審判者的權利。
9. 被上訴人認為，原審裁判中對嫌犯以及被害人的行為以及相關法律的理解完全符合澳門社會一般人的認知和經驗法則，當中並無存在明顯錯誤致使一般人只要一經閱讀都可以發現該錯誤，因此，原審裁判並沒有沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項所規定的瑕疵。
10. 另外，尊敬的終審法院曾在一宗與本案相似的編號 60/2012 刑事上訴案卷宗中指出，在風險分擔方面應考慮車輛的體積、重量以及結構特徵，案中查明的交通意外發生的具體情況，以及兩輛車當時均在行駛當中的事實。
11. 本案中，原審裁判雖然認為無法確定是誰人之過錯導致本次意外發生，但肯定的是嫌犯所駕駛的是一輛汽缸容量 101c.c.的重型電單車，而被上訴人所駕駛的則僅為一輛汽缸容量少於 50c.c.的輕型電單車。
12. 根據客觀經驗法則，重型電單車所產生的風險定必高於輕型電單車所能導致他人或他人的物受損的風險，因此在原審裁判中裁定，繼而作出嫌犯負 55%，被上訴人負 45%的風險比例認定，即嫌犯庭承擔比被上訴人多的風險沒有任何不當之處，也沒有出現上訴人所指責之瑕疵。
13. 綜上所述，被上訴人認為應裁定上訴人提出的上訴理由全部不成立，因而應駁回上訴人所提起之上訴。

請求一如既往公正裁判！

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

本院接受上訴人提起的上訴後，組成合議庭，對上訴進行審理，各助審法官檢閱了卷宗。

二、 事實方面

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

1. 2014 年 11 月 5 日晚上約 11 時 05 分，嫌犯 C 駕駛重型電單車 MH-XX-XX 沿提督馬路由拱形馬路方向往美副將大馬路方向的左車道行駛。
2. 當駛至鏡湖醫院慈善會殯儀館對出時，嫌犯在貼近分隔左右同向兩邊車行道中的虛線行駛，因未查明之原因，嫌犯所駕駛之重型電單車，與由被害人 B 駕駛、在提督馬路右車道上靠左行駛的輕型電單車 CM-XXXXXX 發生碰撞(參閱卷宗第 19 頁的意外現場示意圖)。
3. 上述碰撞導致被害人連人帶車倒地受傷。
4. 事故發生時為夜間，街燈亮著，天氣為晴天，地面乾爽，交通密度稀疏。
5. 事故發生後，被害人由救護車送往鏡湖醫院接受治療。
6. 上述碰撞直接造成被害人右側股骨頸骨折及右側肢體多處軟組織挫擦傷，需要 6 至 9 個月康復，對被害人的身體完整性造成嚴重傷害(參閱卷宗第 65 頁的臨床法醫學意見書，在此視為全部

轉載)。

此外，審判聽證亦證實以下事實：

7. 刑事紀錄證明顯示，嫌犯為初犯。
8. 嫌犯聲稱現為退休人士，每月收取津貼約澳門幣 3,000 元，具中學四年程度學歷，無需供養任何人。

民事請求方面的獲證事實

經庭審聽證，除與控訴書的獲證事實相符的事實視為得以證實之外，民事請求書及提出的以下事實亦視為得以證明：

9. 第一被告駕駛重型電單車 MH-XX-XX 撞及原告所駕駛之輕型電單車 CM-XXXXXX 並致原告受傷。
10. 意外發生後，原告被送至鏡湖醫院救治。
11. 原告在鏡湖醫院急診部接受檢查及治療，花費了澳門幣 1,390 元正(參見附件一)。
12. 隨後，原告需在鏡湖醫院住院、接受各項檢查及治療，合共花費了澳門幣 30,895 元正(參見附件二)。
13. 在出院後，原告仍需到鏡湖醫院診覆，截至 2015 年 12 月 23 日為止，合共花費了澳門幣 4,716 元正(參見附件三至八)。
14. 2016 年 1 月 6 日，原告在鏡湖醫院接受取出固定釘之手術，花費了澳門幣 21,066 元正(參見附件九)。
15. 原告在手術後，仍需覆診，截至 2016 年 1 月 16 日，花費了澳門幣 480 元正(參見附件十及十一)。
16. 原告已支付了治療費澳門幣 58,547 元正，當中原告亦已獲個人保險合同而賠償了澳門幣 46,346 元，即尚欠澳門幣 12,201 元未獲賠償。
17. 自案發日起至 2015 年 2 月 28 日，合共 4 個月，原告因右側股

骨頸骨折而需休息，因傷缺勤並無收取工資，故存在工資損失(見附件二、十二至十六)。

18. 在案發時，原告受僱於“E 珠寶錶飾店”(又稱“E 大押”)，任職朝奉，月薪為港幣 19,800 元正(請參見附件十七至十九)。
19. 因此，原告因傷缺勤 4 個月而導致之工資損失為港幣 $19,800 \times 4 = 79,200$ 元正，以 1.0315 折算則為澳門幣 81,694.8 元正。
20. 2015 年 3 月初，原告因長期無法上班，故向僱主辭掉了朝奉一職。
21. 因傷未癒，需一直在家休息，故原告於康復期內無法工作。
22. 本案交通意外之碰撞令原告倒地受傷，當時，原告只有 27 歲，正值年青。
23. 被撞後，原告仍保持清醒，感到右半身痛楚，其中以右腳之疼痛最為劇烈。
24. 隨後，原告被送往鏡湖醫院急症室接受檢查，經檢查後，確定存在“右肩部局部壓痛”、“右股骨頸骨折”及“右側肢體多處挫擦傷”(參見卷宗第 54 頁，有關內容在此視為完全轉錄)。
25. 原告被安排留院在骨科接受治療(參見附件二十)。
26. 在住院時，原告在下半身麻醉之情況下，接受了“閉合復位多釘內固定術”之手術治療(見卷宗第 54 頁)。
27. 手術後，原告需留院並治療了三天(見卷宗第 54 頁)。
28. 出院後，因右股骨頸骨折未癒，按照醫生之叮囑，原告必需卧床休息。故原告仍需卧床休息，並應減少下床活動，以免影響骨折癒合。
29. 自受傷日起計，原告卧床休息約半年時間。
30. 在卧床期間，原告無法外出活動、不能參與朋友聚會及無法運

動，而只能留在家中休息，令原告心情變得很郁悶。

31. 同時，原告因卧床，故需家人為其洗澡及更衣，令其感到尷尬及難受。
32. 為減輕骨折之痛苦，醫生為原告處方了止痛藥，然而，當藥效過後，原告則再會受到骨折痛楚之折磨。
33. 痛楚令原告無法入睡及令原告食慾不振。
34. 在受傷之前，原告之性格是外向及好動的，但受傷後，因需長期卧床及不便外出，故此，性格已變得沉默寡言。
35. 在卧床期間，原告之生活都被局限於床上，連步行或自理不能做到，覺得自己很無用。
36. 在卧床期間，原告之性格變得十分消極及脾氣很差，容易發脾氣和無耐性。
37. 另外，由於原告久卧於床，缺乏運動，身體亦變得虛弱和易病。
38. 傷後半年，原告方可下床活動，但需使用雙肩或單肩拐杖輔助其步行。
39. 在外出時，由於原告需使用拐杖，故不時被途人投以歧視之目光，亦由於原告十分在意途人對其之目光，令原告感到更為難堪。
40. 原告之右腳易疲勞，無法長時間走路，約 30 分鐘則需要休息。
41. 在日常生活時，凡原告步行時，均會令原告一直感到酸痛。
42. 受到置於體內之手術固定釘影響，原告坐着時，右腳會感到不舒服。
43. 至今，手術令原告右腳側留有一條長約 3 厘米之疤痕(參見附件二十一)。
44. 交通意外除了令原告“右股骨頸骨折”外，亦令其“右側肢體多處

挫擦傷”，當中包括“右肩局部壓痛”(參見卷宗第 54 頁，有關內容在此視為完全轉錄)。

45. 在本交通意外後的兩三天，原告之右肩關節才出現疼痛及無法上抬。
46. 原告接受了龔樹根中醫生之跌打治療，約 2 至 3 日需覆診一次，一直維持了約 2 個月才康復。
47. 此外，由於原告體內藏有手術用鋼釘，需另行手術將之取出。
48. 按照醫生叮囑，原告需在手術後 1 年，再到醫院接受 X 光檢查，以確定何時再接受取出固定釘之手術。
49. 事實上，原告已不想再接受另一次的手術治療，內心很害怕。
50. 2016 年 1 月 6 日，原告在鏡湖醫院接受了“多釘內固定拆除術”(請參見附件二十二)。
51. 在手術後，從原告體內取出了三枝固定釘，每枝釘分別長約 7.5 厘米(請參見附件二十三)。該等固定釘已置於原告體內一年時間。
52. 原告留院一天後，便出院並回家休息。
53. 在手術後，原告受手術創傷之痛苦影響，再次無法入睡，持續了數天。
54. 由於手術後，右股骨頸骨需長時間去癒合，故醫生叮囑原告術後不能下蹲、不能參與運動、不能駕駛電單車及車輛，以及不能提重物，以免右腳再次受傷。
55. 在第一次手術後，原告已休息一年左右，期間無法參與運動，尤其是一直熱衷之跑步，即使很想工作賺錢，但亦需休息養傷，無法工作。
56. 在第二次手術後，醫生亦建議原告需繼續在家休息一些時間。

57. 根據卷宗第 65 頁之臨床法醫學意見書，當中指出原告因 2014 年 11 月 5 日之交通意外而受傷，診斷為右側股骨頸骨折及右側肢體多處軟組織挫擦傷，並於 2015 年 2 月 10 日時尚未痊癒，其傷患特徵符合由鈍器或其類似物(交通意外)所致，估計共需要 6 至 9 個月康復(以其主診醫生所判定之康復期為準)，對原告的身體完整性造成嚴重傷害(有關內容在此視為完全轉錄)。
58. 受本案之交通意外影響，自 2014 年 11 月 5 日至 11 月 9 日，原告需住院治療(請參見卷宗第 54 頁)。
59. 自 2015 年 11 月 10 日至 2015 年 2 月 23 日，按醫生建議原告仍需繼續休息，並開立了病假證明書(請參見附件十二至十六)。
60. 自 2016 年 1 月 6 日(作第二次手術之日)至 2016 年 2 月 1 日，按醫生建議原告仍需繼續休息，並開立了病假證明書(請參見附件二十四)。
61. 在本案之交通意外是發生在原告正在上班之途中。
62. 原告之僱主(“E 珠寶錶飾店”，又稱“E 大押”)已透過“F 珠寶錶飾店”之名義向第二被告購買了勞工保險合同，該保險單編號 CIM/EGI/2014/004740，續保編號 CIM\MAC\EGI\B00005\2013\004009(請參見附件二十五)。
63. 在事發後，原告亦有向勞工事務局透過傳真方式提交工作意外申報表(請參見附件二十六)。
64. 原告因意外引致身體之痛症或疤痕，傷殘率訂為 5%。(第 204 頁)
- 同時，民事答辯書提出的以下事實亦視為得以證明：
65. - 在事發當日，第一被告所駕駛之重型電單車已在第二被告處購買了有效的民事責任保險，編號 MTC-14-002555 E1/R1 R(請

參見卷宗第 25 頁)。

未證事實

刑事部份

本案刑事部份存在與獲證事實不相符合的未證事實，如下：

1. 嫌犯於二條行車線道中的虛線左搖右擺地行駛。
2. 嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，明知在駕駛時應靠車行道左方通行，以避免發生意外，但嫌犯沒有這樣做，因而導致是次交通事故，其過失對被害人的身體完整性及健康造成嚴重傷害。

嫌犯清楚知道其行為是法律所不容，且會受法律制裁。

民事部份

民事請求書所載且與獲證事實不相符合的其餘事實均視為未證事實或與訴訟標的並無關聯，尤其如下：

3. 原告所受之痛苦，令原告精神接近崩潰，一直在折磨原告之精神，亦令其情緒十分低落，自暴自棄。
4. 原告在無需再使用拐杖時，仍未能正常地走路，只能一拐一拐的，步履十分怪異。
5. 這也令原告之心情變差，擔心將來亦會如此一拐一拐的走路。
6. 在第二次拆除固定針之手術後，依據原告之病情，需定期覆診並觀察數年，以確定原告之右股骨有否枯死。
7. 於接受手術，令原告至少再需休息 6 個月之時間。
8. 這令原告再受打擊及感到挫折，更亦害怕右股骨會枯死，使將來無法步行及運動。

民事答辯書所載且與獲證事實不相符合的其餘事實均視為未證事實

或與訴訟標的並無關聯。

三、法律方面

上訴人 A 的上訴涉及下列問題：

- 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判及
審查證據方面明顯有錯誤
- 風險責任

從屬上訴人 B 的上訴涉及下列問題：

- 風險責任

1. 首先，保險公司認為交通意外成因是民事賠償請求人 B 駕駛其電單車在超車時沒有考慮與嫌犯電單車在超車時沒有考慮與嫌犯電單車保持一定距離及寬度，其是交通事故唯一過錯方，而原審法庭在已證事實上得出與之相矛盾的裁判，在審查證據方面明顯有錯誤，違反了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 項及 c) 項的規定。

根據《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 項規定，上訴亦得以獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判為依據，只要有關瑕疵係單純出自案卷所載的資料，或出自該等資料結合一般經驗法則者。

終審法院於 2009 年 7 月 15 日，在第 18/2009 號刑事上訴案判決中認定：“被認定的事實不足以支持裁判就是在案件標的範圍內查明事實時存在漏洞，以致在作為決定依據的被認定事實存在不足或不完整。”

同樣理解可見於 Germano Marques da Silva 教授所著的“刑事訴訟課程 III”^[1]。

根據本案卷宗資料顯示，原審法院在審判聽證中已對案件標的之全部事實事宜進行調查，並作出了相關事實的認定。因此，沒有存在上訴人提出的查明事實的漏洞。

另一方面，根據《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項規定，上訴亦得以審查證據方面明顯有錯誤為依據，只要有關瑕疵係單純出自案卷所載的資料，或出自該等資料結合一般經驗法則者。

終審法院於 2001 年 3 月 16 日，在第 16/2000 號刑事上訴案判決中認定：“審查證據中的明顯錯誤是指已認定的事實互不相容，也就是說，已認定的或未認定的事實與實際上已被證實的事實不符，或者從一個被認定的事實中得出在邏輯上不可接受的結論。錯誤還指違反限定證據的價值的規則，或職業準則。錯誤必須是顯而易見的，明顯到一般留意的人也不可能不發現。”

[1] “A contradição insanável da fundamentação respeita antes de mais à fundamentação da matéria de facto, mas pode respeitar também à contradição na própria matéria de facto (fundamento da decisão de direito). Assim, tanto constitui fundamento de recurso ao abrigo da alínea b) do n.º 2 do art. 410.º a contradição entre a matéria de facto dada como provada ou como provada e não provada, pois pode existir contradição insanável não só entre os factos dados como provados, mas também entre os dados como provados e os não provados, como entre a fundamentação probatória da matéria de facto. A contradição pode existir também entre a fundamentação e a decisão, pois a fundamentação pode apontar para uma dada decisão e a decisão recorrida nada ter com a fundamentação apresentada.” – Prof. Germano Marques da Silva, Curso de Processo Penal, III, ed. VERBO, pág.340 a 341

審查證據方面，原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“庭審聽證時，嫌犯否認被指控之事實，其講述了交通意外發生之始末經過。辯稱於案發晚上，其駕駛重型電單車 MH-XX-XX 沿提督馬路由拱形馬路方向往美副將大馬路方向的左車道行駛，當駛至鏡湖醫院慈善會殯儀館對出前，貼近分隔左右同向兩邊車行道中的虛線上行駛。碰撞前，嫌犯曾聽到後面有車輛響號，意識到有車輛從後而來，且車速比自己高，但由於嫌犯認為自己車速不高，故繼續行駛沒多加理會，但否認左搖右擺地行駛。未幾，其電單車與後來駛至之電單車(被害人)發生碰撞，被害人之電單車碰向其電單車之右邊車身，但已忘記碰撞點，及碰到後其電單車或對方電單車之跌勢。

庭審聽證時，被害人即民事請求人 B 就案發經過發表陳述，其講述了交通意外發生之始末經過。被害人稱他是從台山天橋駛來，下天橋並在右線行車道上行駛，並打算往美副將大馬路。然而，他在下橋位置看見了嫌犯之電單車，被害人稱其一直在右線上行駛，仍沒有過線或轉線之準備，由於嫌犯之電單車速度慢比自己慢(被害人車速只為 40km/h)，且嫌犯之電單車在二條行車線之中間位置行駛，故被害人從後向她響號，希望在右線上越過她的電單車行駛。被害人在與嫌犯同向及平行狀態下，其駕駛輕型電單車超越嫌犯之重型電單車，突然嫌犯之電單車碰向其輕型電單車，引致兩車發生碰撞。被害人稱二車幾乎是互相連着地人車倒地，也曾互貼 1 至 2 秒，被害人稱也曾嘗試剎車但不果，最終雙方人車倒地。

庭審聽證時，現場交通警員(XXXXXX)就其參與的偵查措施發表陳述。警員解釋意外發生之經過及責任誰屬的問題。該警員稱接報到現場後，已見二部電單車倒在地上，二位司機則坐在馬路邊上。警員在現場為二名司機了解事件，女司機稱在二線之中間虛線位置上直行，男司機(被害

人)在後方右線上行駛及有響號，當男司機在其右線行車道上超越女司機時，雙方車輛突然發生碰撞，二方車輛擠在一起。

庭審聽證時，消防員(XXXXXX)、治安警察局警員(XXXXXX)、治安警察局警員(XXXXXX)，就彼等參與的偵查措施發表陳述。消防員表示只負責處理傷者，對意外情況無了解。另警員解釋意外發生之經過及責任誰屬的問題。第二警員稱沒有到現場，就分析卷宗資料後，認為涉案二車輛有側面相撞，但二車之損壞處不太嚴重，未能判斷意外成因。第三警員稱負責製作報告，結論載於報告中。

庭審聽證時，民事請求人之證人 G(父親)就民事請求人於意外後之狀況、手術事宜、醫治狀況及康復情況等作出陳述。

庭審聽證時，民事請求人之證人 H(母親)就民事請求人於意外後之狀況、手術事宜、醫治狀況及康復情況等作出陳述。

被害人的醫療檢驗報告、臨床法醫學鑑定書載於卷宗內，有關內容在此視為完全轉錄。

卷宗第 11 至 12 頁載有嫌犯及被害人之電單車之檢查表。以及卷宗第 18 至 27 頁載有二輛電單車之相片。

為此，庭審認定事實，由法庭根據經驗法則，對嫌犯所作之聲明、被害人之證言及各證人證言和卷宗內的文件證明，其中包括兩部涉案電單車的驗車報告、被害人的醫療檢驗報告、臨床法醫學鑑定書等證據進行邏輯分析並加以認定，獲證事實證據充分，足以認定。

本法庭認為，就意外之發生，各有各說法，但比較清楚的是，嫌犯是在二線之中間虛線上行駛，但她否認左搖右擺，而被害人則在右線後方行駛，且未有轉線，一直在右線上行駛(後來在右線靠左)及作出超越嫌犯之電單車之操作。倘據二人之說法，意外似乎不應該如此發生。//另外，從本卷宗之客觀證據之分析，尤其從兩部電單車之倒地位置，意外後兩部

電單車的損毀狀況(二車也是在側車身上有花損)，以及二輛電單車於碰撞後曾貼在一起行走過，由於雙方皆無法提供撞點，以及二車曾於意外後連在一起走過，故不能把車輛倒地之點視為碰點，亦即是說，沒有碰撞之點讓法庭判斷意外之一刻，誰在誰之行車線上。//另外，客觀證據亦無從認定嫌犯當時在虛線上行駛時有左搖右擺，亦沒有證據顯示嫌犯因超車而引致意外(檢察院於偵查階段已作分析及歸檔處理)。綜合分析下，本法庭認為，由於本次碰撞未能認定屬於嫌犯之錯誤，也未能認定屬於被害人之錯誤。為此，本卷宗之證據不足以認定嫌犯所說之版本，同樣也不足以認為被害人之版本，故未能充份認定嫌犯作出了被指控之罪名。

至於民事請求及民事答辯狀之內容，本合議庭乃根據經驗法則，對民事請求人提交之多名證人證言和卷宗內的文件書證予以證明，尤其是醫院及診所單據、公司文件及其他相片證據等，予以認定民事請求書及答辯狀中已獲證實之事實。”

具體分析相關的證據，原審法院聽取了交通意外雙方在審判聽證中所作的聲明，亦在審判聽證中聽取了案中其他證人的證言，審查了案中的文件等。原審法院客觀分析上述種種證據，並根據自由心證原則對有關事實做出判斷。

正如原審法院所分析由於未能確定撞擊點，未能認定在那條行車線上發生碰撞，另一方面，亦沒有證據認定被害人因超車而導致意外發生。

從經驗法則及邏輯的角度考慮，上述的證據未能讓原審法院認定意外的過錯方，因此，原審法院在審查證據方面並不存在上訴人所提出的任何錯誤，更遑論明顯錯誤。

故此，上訴人提出的上述上訴理由並不成立。

2. 保險公司上訴及原告從屬上訴均對原審法院訂定的風險責任比例提出異議。

D 股份有限公司，為被上訴的判決書所涉及的刑事附帶民事損害賠償中的第二民事損害賠償被請求人，(以下簡稱上訴人)，上訴人因為不服被上訴判決書中裁定嫌犯在交通事故中的風險責任為 55%，因為保險賠償責任轉移給上訴人，上訴人因而須承擔原審法庭裁定的向被害人 B 支付財產及非財產損害賠償澳門幣 231,396.60，作為 55% 比例的損害賠償金額。

從屬上訴中，原告則提出在風險分擔方面應將嫌犯應負的風險責任比例定為不少於 70%，同時應將從屬上訴人應負的風險責任比例定為不多於 30%，以從屬上訴人在本案因交通意外應予計算的賠償數目應為澳門幣 420,721 元進行計算，因此嫌犯合共應承擔不少於澳門幣 294,504.70 元。 $(420,721 \times 70\%)$ 。

《民法典》第 499 條規定：

“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。”

終審法院於 2012 年 11 月 21 日，在第 60/2012 號刑事上訴案判決中認定：“在有關確定每一車輛對造成有關損害所具之風險的問題上，從法律當中所得出的規則是，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。而只有在存疑的情況下，才能適用視各方之風險均等的規定。

法律本身為車輛間的責任分配提供了標準：按照每一車輛對造成有關損害所具之風險的比例分配責任。也就是說，風險分配的問題應該按照具體的交通意外中每一車輛對於事故的促成程度，對具體個案進行具體分析。

“顯然，在判斷車輛行駛過程中的具體風險時，可以而且也應該考慮所有已查明的事實的具體情節，即便該等事實並不足以對相關駕駛者的過錯形成判斷亦然——但是完全有可能發生的情況是，某個或某些具體情節導致事故所涉及的某輛車的一般典型風險加劇。

然而，在仍然無法確定意外的發生過程的情況下，可以通過涉及事故之車輛的結構特徵——以及其相對體積及重量——來判斷車輛行駛的典型風險的比例麼？我們認為，如果考慮到車輛在道路上行駛時所產生的風險的程度應該根據其在發生碰撞時對事故所涉及的另外一輛或幾輛車造成嚴重損害的能力或傾向來判斷的話，那麼答案將必然是肯定的：某次碰撞所涉及的某一車輛的高度脆弱性及低安全性不但實實在在地決定了它更有可能對其使用者本身造成嚴重傷害，而且還意味着它對其他那些駕駛更為堅固、重型或結實的車輛的道路使用者造成嚴重傷害的風險的降低。而由於後者是決定性因素，因此，顯而易見的是……在無法確定碰撞的具體情節的情況下，機動車輛對與其發生碰撞的重型或輕型電單車的使用者

造成嚴重傷害的能力從本質上來講大於後者對機動車輛駕駛者造成嚴重傷害的能力”。¹”

本案中，基於未能證實嫌犯明知在駕駛時應靠車行道左方通行，以避免發生意外，但嫌犯沒有這樣做，因而導致是次交通事故，其過失對被害人的身體完整性及健康造成嚴重傷害。另一方面，亦未能證實被害人因超車而引致是次交通意外，因此，適用風險責任之相關制度。

在查明嫌犯所駕駛的重型摩托車在是次交通事故中佔有多大比例的風險，需要看原審法院所認定關於交通意外的事實：

1. “2014 年 11 月 5 日晚上約 11 時 05 分，嫌犯 C 駕駛重型電單車 MH-XX-XX 沿提督馬路由拱形馬路方向往美副將大馬路方向的左車道行駛。
2. 當駛至鏡湖醫院慈善會殯儀館對出時，嫌犯在貼近分隔左右同向兩邊車行道中的虛線行駛，因未查明之原因，嫌犯所駕駛之重型電單車，與由被害人 B 駕駛、在提督馬路右車道上靠左行駛的輕型電單車 CM-XXXXXX 發生碰撞(參閱卷宗第 19 頁的意外現場示意圖)。
3. 上述碰撞導致被害人連人帶車倒地受傷。
4. 事故發生時為夜間，街燈亮著，天氣為晴天，地面乾爽，交通密度稀疏。”

從上述事實中，只能確定在交通意外時嫌犯駕駛的重型摩托車與被害人駕駛的輕型電單車發生碰撞，碰撞後，被害人連人帶車倒地受傷。

¹ 參閱葡萄牙最高司法法院 2010 年 7 月 10 日的合議庭裁判，案件編號：839/07.6TBPFR.P1.S1。

原審法院在認定事實中並未能指出嫌犯對交通意外的發生有任何過錯。因此，考慮到涉及事故之車輛在體積、重量以及結構特徵上的差異，重型電單車對於道路交通所帶來的危險必然較輕型電單車的為高。

基於此，再結合被害人所受到的實際傷害程度，本院認為原審所訂定本案中的重型電單車及輕型電單車的風險比例沒有需要修改，予以維持。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人 A 及從屬上訴人 B 的上訴理由均不成立。

判處上訴人 A 繳付 4 個計算單位之司法費，以及上訴的訴訟費用。

判處從屬上訴人 B 繳付 2 個計算單位之司法費，以及上訴的訴訟費用。

著令通知。

2019 年 6 月 27 日

譚曉華 (裁判書製作人)

蔡武彬 (第一助審法官)

司徒民正 (第二助審法官)