

編號：第 848/2016 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2018 年 4 月 19 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
- 過錯責任
- 重新量刑

摘 要

1. 在審查交通意外現場的具體情況時，原審法院可以對第 9 點事實：意外現場 50 公尺範圍設有行人橫過馬路的設施，但被害人沒有使用”作出更詳細的審查和認定。

然而，由於上訴人是在右邊行車線，準備駛往行車天橋的路面上撞到被害人，即是被害人已橫過了超逾一條行車線才被上訴人撞到，即是當時上訴人是有足夠時間與空間預見被害人的出現，但是由於上訴人沒有注意及觀察路面狀況而撞到被害人。

換而言之，現場有多少條行人橫道，以及是否有鐵欄，均不會對原審法院認定上訴人過錯的依據產生重要影響，亦即是不存在不足或不完整的情況。

原審判決沒有患上獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判的瑕疵。

2. 經分析駕駛者以及行人的行為，本院認為，原審法院訂定駕駛

者，即上訴人對是次交通事故需負 90%過錯責任，本院認為比例過高，因為被害人的不適當橫過馬路的行為亦是造成是次交通意外的重要原因之一，應該訂定上訴人承擔 60%過錯責任較為適合。

3. 考慮本案有關情節，上訴人之過錯行為對社會安寧的影響，亦考慮到澳門社會的現實情況，同時也考慮立法者以刑罰處罰違法行為所要保護的法益及由此而產生的預防和打擊同類罪行的要求，需要重建人們對被違反的法律規定及正常的法律秩序的信任和尊重。因此，本合議庭認為上訴人觸犯的一項過失嚴重傷害身體完整性罪，判處一年六個月徒刑最為適合，徒刑准予暫緩十八個月執行。作為附加刑，判處上訴人禁止駕駛為期一年。

裁判書製作人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 848/2016 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2018 年 4 月 19 日

一、 案情敘述

於 2016 年 7 月 12 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR2-15-0120-PCC 號卷宗內被裁定以直接正犯、既遂及過失方式觸犯一項《刑法典》第 142 條第 1 款及第 3 款配合同一法典第 138 條 c)項及 d)項，以及《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定的過失嚴重傷害身體完整性罪，被判處 2 年的徒刑，徒刑准予暫緩 2 年 6 個月執行。

作為附加刑，嫌犯被判處禁止駕駛為期 1 年 6 個月。

判處是次交通意外第一被請求人 B 有限公司(B)及第二被請求人 A 需承擔的 1)財產性損害合共為澳門幣 1,500,129.74 元；2) 被害人日後的護理費及器材保養維修費(即民事部分已證事實的第 30 點及第 31 點)等費用，則在執行時作結算(但應以必需者為限，並按照上述所指的過錯責任比例計算)，以及 3)非財產損害賠償合共為澳門幣 810,000 元；當中的澳門幣 1,500,000 元由第一被請求人承擔，其餘則由第二被請求人承擔。

該等賠償須連同由判決作出之日起直至完全支付為止的法定利息。

嫌犯不服，向本院提起上訴，並提出了以下的上訴理由(結論部分)：

1. 澳門初級法院第二刑事法庭於 2016 年 7 月 12 日判處上訴人一

項過失嚴重傷害他人身體完整性，並判處 2 年的徒刑，徒刑准予暫緩 2 年 6 個月執行，並科處一項禁止嫌犯駕駛為期 1 年 6 個月的附加刑。

2. 此外，亦判處上訴人與第一被請求人 B 有限公司(B)支付 1)財產性損害合共澳門幣 1,500,129.74 元；2)被害人日後的護理費及器材保養維修費(即民事部分已證實的第 30 點及第 31 點)等費用，則在執行時作結算(但應以必需者為限，並按照上述所指的過錯責任比例計算)，以及 3)非財產損害賠償合共為澳門幣 810,000 元。
3. 判決中針對上訴人與受害人的過錯責任比例為九比一。
4. 針對過錯比例方面，原審法院則指出：“事實上，被害人當時橫過了超逾一條行車線後才被嫌犯撞及，故本院認為嫌犯當時應有足夠的條件預見被害人的出現。然而，按照交通意外草圖當中所顯示的現場情況，被害人沒有使用設於現場 50 米範圍內的行人橫過馬路設施，故被害人的行為也是導致是次意外的成因之人。綜上，本院按照本案的具體情節（包括嫌犯在右轉時沒有察看清楚其前方的路面狀況，被害人沒有使用現場 50 米範圍內所設的行人橫過馬路設施），從而訂出嫌犯在本案應負有 90%的過錯責任，而被害人則負有 10%的過錯責任。”
5. 而本上訴即僅針對被上訴判決中有關之過錯責任比例以及民事損害賠償部份作出上訴。
6. 原審法院根據嫌犯右轉時沒有察看清楚其前方的路面狀況，以及被害人沒有使用現場 50 米範圍內所設的行人橫過馬路設施而判定過上訴人及受害人的過錯責任比例。
7. 除了，判決中已證之 11 條刑事部份事實及 35 條民事請求部份

的事實外，其他的事實被視為不被證實。

8. 然而，有些對於判定嫌犯及被害人的過錯比例是有重要作用的事實，按照卷宗的資料以及嫌犯聲明及證人證言，是應被視為得以證實的。
9. 原審法院視該等事實為不被證實是沾刑事訴訟法典第 400 條 2 款 c)項的錯誤。
10. 卷宗第 468 頁之民事答辯狀中第 5 點指出，“exita uma passadeira a menos de 10 metros do ponto em que a demandante decidiu atravessara estrada, e ainda outras duas a menos de 30 metros, que a conduziriam ao mesmo destino.”，即被害人橫過馬路的位置附近少於 10 米處有一條人行橫道，而在少於 30 米處亦有兩條行人橫道。
11. 原審法院而針對這一事實並沒有裁定為證實。
12. 於已證事實中第 9 點指出：意外現場 50 公尺範圍內設有行人橫過馬路的設施(…)，卻沒有詳細指出 50 公尺範圍內有多少條行人橫過馬路的設施。
13. 根據卷宗資料，尤其是卷宗第三頁之交通意外描繪圖中顯示，於撞擊點 X 的 10 米內已有一條人行橫道，而 30 米範圍內亦有兩條行人橫道。
14. 而且，證人編號 180111 的治安警察局警員於錄音檔 Translator 2 - Recorded on 29-Jun-2016 at 45.38.00(1UU {2{A102811270)第 45:38 至第 46:00 中指出受害人橫過馬路的地方有 3 條行人通道。
15. 故此，應證實：意外現場 50 公尺範圍內的約 10 米處有一條行人橫過馬路的設施，而在 30 米處亦有另外兩條行人橫過馬路的設施。

16. 於判決中“本法院經公開審理查明”部份第 9 點指出：“9) 意外現場 50 公尺範圍內設有行人橫過馬路的設施，但被害人沒有使用，被害人的行為也是導致是次交通意外的成因之一。”
17. 由於被害人所橫過的行人路以及馬路的情況，對於訂定過錯比例有著重要的作用，故應詳述行人路及馬路的情況。
18. 卷宗第 3 頁的交通意外描繪圖以紅色虛線及“G”代表行人路的鐵欄，亦顯示出於被害人橫過馬路的起點，即景秀花園樓下的行人路沿著道路邊緣裝設長達約 10 米的鐵欄，而被害人欲橫過馬路到對開路面的行人路上也設有欄杆
19. 而且，卷宗第 471 頁的相片也顯示當時行人路上是設有綠色欄杆，以防止行人胡亂衝出馬路。
20. 故此，亦應證實：被害人欲橫過馬路的起點景秀花園樓下的行人路上設有欄杆，而受害人欲橫過馬路到對開路面的行人路上也設有欄杆。
21. 原審法庭基於嫌犯於庭審中的聲明而認定“嫌犯右轉時的車速約每小時 30 公里。”這一事實(已證事實第 8 點)。
22. 然而，於錄音檔 Translator 2 - Recorded on 29-Jun-2016 at 45.38.00 (1UU{2{A102811270)第 09:48 至第 10:00 的錄音，嫌犯是聲明其車速是 30 公里(每小時)以下。
23. 且於卷宗第 25 及其背頁的嫌犯口供中，嫌犯指出其當時大約以 20 至 30 公里時速右轉行駛。
24. 此外，透過卷宗第 3 頁之意外描繪圖中所顯示的資料，透過簡單的計算，尤其是撞點位置與肇事車輛停車時車頭位置距離不足 6 米，經過計算“人體反應時間”及“物理制動時間”，上訴人沒有可能以 30 公里每小時的車速行駛。

25. 從一般經驗法則結合卷宗以上簡單計算的資料可得出，嫌犯在交通意外發生時的車速不是 30 公里/小時，而是低於 20 公里/小時。
26. 故此，應被證實為嫌犯右轉時的車速低於每小時 20 公里。
27. 原審法院訂定嫌犯與被害人的過錯比例為九比一，是明顯地違反了一般經驗法則。
28. 並且沒有充份考慮現場實際的環境，尤其是卷宗第 3 頁的交通意外描繪圖中所顯示被害人橫過馬路的 30 米內已有三條人行橫道，以及被害人所橫過馬路的起點以及欲橫過馬路的到達點均設有鐵欄。
29. 《道路交通法》除了規管於澳門特別行政道路交通上的車輛及駕駛者應遵守的規則及責任外，同時亦規管道上的行人(第 68 條起)。
30. 而按照同一法律第 70 條的規定，指出“在 50 公尺距離內沒有經適當信號標明的人行橫道時，行人在不影響車輛通行的情況下方可在人行橫道以外的地方橫過車行道，且應依循最短路線儘快橫過。”
31. 在本案中，已經證實在五十公尺範圍外有人行橫道，詳細來說，在意外發生地點的 10 米內已有一條人行橫道。
32. 故此，被害人應當遵守法律而於該人行橫道過馬路，而非在沒有人行橫道的位置過馬路。
33. 而且，被害人所選擇的過馬路地方還設有長達 10 米的鐵欄。
34. 按照一般的經驗法則，一般人起碼不會認為在馬路兩旁均設有鐵欄，而在 10 米範圍內已有一條人行橫道，50 公尺範圍內有多條人行橫道時，會有人刻意在沒有人行橫道的意外發生地點

橫過馬路。

35. 被害人作為一名成年人，其行為完全違背法律，亦完全妄顧了自身安全以及馬路上駕者的行車安全。
36. 根據《民法典》第 564 條規定：“如受害人在有過錯下作出之事實亦為產生或加重損害之原因，則由法院按雙方當事人過錯之嚴重性及其過錯引致之後果，決定應否批准全部賠償，減少或免除賠償。”
37. 雖然，在本案中，嫌犯作為駕駛者，其應有義務在轉向時慢速，及留意路面，但是對於作出明顯違法而橫越馬路的被害人，即亦應負上過錯責任。
38. 中級法院編號 85/2011 為一類似案例，該案為一宗輕型汽車撞傷行人的交通意外，意外發生過程中，輕型汽車司機 B 違反道路法典的規定，在學前的地段，沒有應當時的環境而適當地調節車速，而另一方面，距被害人 A 馬路地點 50 米內約 24 米遠處有一斑馬線，而被害人沒有利用相對的斑馬線。
39. 該案中初級法院裁定汽車司機對交通意外的發生負 60%的過錯責任，而行為人負 40%責任，而中級法院指出針對該案的嫌犯的過錯責任並沒有再上調的空間。
40. 由此可見，在同類案件中，有關之過錯比例汽車司機與受害人的過錯是相約的，這是因為在一項交通意外中，不論是駕駛者或是行人，倘行人沒有遵守交通規則，行人應負上相等的責任。
41. 為此，由於是次交通意外發生的其中一個主要原因是被害人不在行人橫道過馬路，為此應裁定嫌犯負上不多於 60%的責任。
42. 而原審法院裁定嫌犯負上 90%的責任，而被害人負上 10%的責任是違反經驗法則、違反民法典第 564 條規定，並有《刑事訴

訟法典》第 400 條第 2 款 a)及 c)項的錯誤。

綜上所述，請求尊敬的中級法院合議庭裁定上訴理由成立，裁決如下：

- a)廢止或撤銷被上訴判決；
- b)變更被上訴判決之民事賠償部分，裁定對上訴人所應該承擔的過錯責任不多於 60%；及
- c)產生適當之法律效果。

最後，請求上級法院一如既往作出公正的裁決。

檢察院對上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

1. 在庭審中，由於上訴人(嫌犯)表示其在右轉時將注意力集中在其右方，因而沒有看見被害人，而兩名警員證人均表示現場沒有阻礙嫌犯視線的障礙物；由此足以認定嫌犯當時並不是不能看見被害人，而是其在右轉時沒有謹慎留意前方路面的狀況，並將注意力集中在其右方(即車輛與路緣間的方向)，是導致是次交通意外的主要成因。
2. 被害人當時橫過了超逾一條行車線後才被嫌犯撞及，故嫌犯當時應有足夠的條件預見被害人的出現。然而，按照交通意外草圖當中所顯示的現場情況，被害人沒有使用設於現場的行人橫過馬路設施，故被害人的行為也是導致是次意外的成因之一。
3. 按照一般的經驗法則，即使在馬路兩旁均設有鐵欄，而在 10 米範圍內已有一條人行橫道，50 公呎範圍內有多條人行橫道時，不應有人在沒有人行橫道的意外發生地點橫過馬路，但作為駕駛者，仍應有義務在轉向時慢速，及留意路面，而對於作出違法而橫越馬路的被害人，亦應負上過錯責任。故原審法院按照

本案的具體情節(包括嫌犯在右轉時沒有察看清楚其前方的路面狀況，被害人沒有使用現場所設的行人橫過馬路設施)，從而訂出嫌犯在本案應負有 90%的過錯責任，而被害人則負有 10%的過錯責任。

4. 普遍司法見解認為，如果在審查證據時從某事實中得出的結論無法接受，又或者違反限定或確定證據價值的法律規定，又或者違反經驗或職業準則，就存在審查證據方面的明顯錯誤，但該錯誤必須是顯而易見的，明顯到不可能不被一般留意的人所發現。在本案，原審法庭沒有違反以上的規定及準則，故在審查證據方面並沒有明顯的錯誤。
5. 在本案，根據《刑事訴訟法典》第 321 條的發現事實真相原則，原審法庭已考慮有關方面的事實，不是僅依靠《刑事訴訟法典》第 114 條的經驗法則(自由心證原則)，而是根據邏輯的、客觀的標準。
6. 在本案，原審法庭經分析證人證言、監控錄影片段、案卷書證等證據後形成心證，從而對事實作出認定，因此，被上訴判決沒有沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項的“審理證據方面有錯誤”的瑕疵。

基於此，檢察院建議判處上訴人上訴理由不成立，應予駁回，並維持原審法庭的決定。

敬請尊敬的法官閣下，一如既往作出公正審判！

民事請求人 C 對上訴作出了答覆，並提出下列理據：

一. 就判罪不可能出現審查證據方面明顯有錯誤

1. 原審法庭在裁判“三、判案理由”中指出：“嫌犯確認意外發生經

過…表示其右轉時將注意力集中在其右後方(以免右邊側距不足)，故撞及被害人時，才知悉被害人的出現…”(見原審判決第 11 頁第 9 至第 12 行的內容)

2. 參照中級法院第 92/2013 號案中對《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所指「審查證據方面明顯有錯誤」的瑕疵的精辟司法見解，既然上訴人在一審庭上已「承認實施了重要的被起訴之事實」(見原審判決第 10 頁第 3 至第 5 行的內容)，上訴人又怎可出爾反爾地在上訴狀內提出原審法庭在議案中證據時是明顯出錯呢？
3. 該司法見解又說道：“就《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所指的「審查證據方面明顯有錯誤」的瑕疵而言，根據《刑事訴訟法典》法典第 114 條的規定，評價證據係按經驗法則及有權限實體之自由心證為之，但法律另有規定者除外。
4. 換言之，法官在對構成訴訟標的的具爭議事實，在事實審層面上作出認定或不認定時，除了法律對評價證據方面另有事先規定的情況，最終仍須按經驗法則去分析、評價案中的所有證據材料，從而判斷哪些事實屬實、哪些不屬實。”
5. 參照過往多個刑事上訴案，中級法院均一致認為：“《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所述及的在審查證據方面的明顯錯誤，是指法院在認定事實方面出現錯誤，亦即被法院視為認定或未認定的事實與實際在案件中應被認定或不應被認定的事實不相符，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。”

6. 被上訴人分析原審法庭所認定的既證事實及有關事實審的判案理由和具體依據後，相信任何一個能閱讀原審判決書內容的人士，均會在閱讀後，按照人們日常生活的經驗法則，認為原審的事實審結果並無明顯不合理。
7. 因此，被上訴裁判並沒有出現《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 所指的情況。

若法官閣下不這樣認為，被上訴人繼續答覆如下：

二. 針對上訴人所指影響過錯責任比例的事實不獲證實的問題

8. 上訴人認為“意外現場 50 公尺範圍內的約 10 米處有一條行人橫道過馬路的設施，而在 30 米處亦有另外兩條行人橫過馬路的設施。”(參見上訴書狀結論的第 15 點)屬重要，且應被證實。
9. 被上訴人不這樣認為，因為從第 3/2007 號法律第 70 條第 5 款的規定可看到，法律認為僅當在 50 公尺距離內沒有人行橫道時，行人方可在人行橫道以外的地方橫過車行道。
10. 也就是說，如在 50 公尺距離內有人行橫道，行人便不應在人行橫道以外的地方橫過車行道。
11. 因此，法庭需要考慮的是，在 50 公尺距離內有沒有人行橫道，以認定行人在人行橫道以外的地方橫過車行道的正當性。
12. 上訴人認為“被害人欲橫過馬路的起點景秀花園樓下的行人路上設有欄杆，而受害人欲橫過馬路到對開路面的行人路上也設有欄杆。”(參見上訴書狀結論的第 20 點)
13. 被上訴人不這樣認為，亦不同意上訴書狀結論的第 18 點所指交通意外描繪圖以紅色虛線及“G”代表的鐵欄亦顯示出於被害人橫過馬路的起點。
14. 從上訴人於法庭上表示“其在右轉時將注意力集中在其右方，因

而沒有看見被害人”(參見裁判第 13 頁第 13 行至第 17 行)的聲明可見，除被上訴人以外，根據無人知悉其橫過馬路的起點，亦無法查證。

15. 從交通意外描繪圖可見，被上訴人橫過馬路的起步處僅設置一小段的鐵欄，因此，極有可能被上訴人是在沒有設置鐵欄的路段橫過馬路。
16. 況且，從被上訴人的步行方向及撞點可見，被上訴人已步行至車行道的中心當眼處，如上訴人當時有最起碼的謹慎義務，望向前方而非僅將注意力集中在其右方，是次事故是可避免的。
17. 因此，該事實不具重要性且不應被證實。
18. 上訴人認為應證實“右轉時的車速低於每小時 20 公里。”且具重要性。
19. 被上訴人不這樣認為，因法院僅認定車速約每小時 30 公里，即可高於或低於 30 公里。
20. 況且，上訴人在法庭上已確認當時其駕駛車速約為每小時 30 公里，這裡沒什麼要爭議的。
21. 如上訴人右轉時的車速真的低於每小時 20 公里，哪其應負的責任應該更大，因為如在這龜速下都無法留意前方路面的情況從而避免撞倒被上訴人，可證明上訴人根本完全不顧且不在乎前方路面的情況。
22. 參看交通意外描繪圖，由上訴人提供的撞點及其車輛在事故後的位置可見，上訴人在撞倒被上訴人後，其車輛仍衝前了整個車身的長度有多，即約 5m。
23. 如真的上訴人所認為其右轉時的車速低於每小時 20 公里，又怎可能在撞倒被上訴人後，仍然無法停下而繼續衝前了約 5m？

24. 這只可能有兩個解釋，一就是上訴人根本完全沒留意路面的情況，二就是上訴人的車速不是低於每小時 20 公里，甚至不是低於每小時 30 公里。
25. 因此，該事實不應被證實，倘證實，則上訴人應對事故承擔更大的責任。

三. 過錯責任的比例問題

26. 關於過錯責任比例，原審法庭在訂定過錯責任比例上所依據的理由，並非僅包括上訴人於上訴狀結論部份第 4 點所指的内容，而是綜合在裁判“三、判案理由”中所有內容，尤其裁判第 11 頁第 9 行至第 12 頁第 1 行、及第 13 頁第 3 行至第 14 頁第 4 行的內容而訂定。
27. 原審法庭認為導致是次交通意外的主要成因，是“由於嫌犯表示其在右轉時將注意力集中在其右方，因而沒有看見被害人，而兩名警員證人均表示現場沒有阻礙嫌犯視線的障礙物；由此足以認定嫌犯當時並不是不能看見被害人，而是其在右轉時沒有謹慎留意前方路面的狀況，並將注意力集中在其右方(即車輛與路緣間的方向)”(參見裁判第 13 頁第 13 行至第 17 行)
28. 也就是說，上訴人駕駛車輛進入十字路口時只顧著望其右方，而完全忽略前方路面的狀況，可見上訴人連駕駛時最起碼的謹慎義務也沒有。
29. 結合上述第 7 點的內容，原審法庭在訂定過錯責任比例上完全合理。

若法官閣下不這樣認為，針對上訴書狀結論的第 31 點至 42 點，被上訴人繼續答覆如下：

30. 被上訴人橫過馬路的起步處僅設置一少段的鐵欄，因此，被上

訴人極有可能是在沒有設置鐵欄的路段向北京街方向橫過馬路。

31. 從交通意外描繪圖所顯示的撞點 x 可見，被上訴人當時已橫過了大半的行車道。
32. 因此絕對不是那種突然衝出馬路的情況。
33. 況且，鑒於被上訴人的年事已高(75 歲)，其只能以較慢的步伐橫過馬路。
34. 如真的一如上訴人在庭上所說其是第二輛在交通燈轉綠燈後剛起步右轉的車(參見裁判第 11 頁第 9 行至第 10 行)，上訴人沒可能看不到被上訴人當時在其前方的情況。
35. 因為參照卷宗第 15 及 30 頁，該撞擊導致上訴人車輛的右前泵把花損，可見，被上訴人至少已從上訴人的左方以緩慢的步伐越過其正前方。
36. 按經驗法則，被上訴人在這樣的年紀是絕對不可能飛身穿越兩輛行動中的車輛之間且約越過被上訴人闊約 2m 的車頭，從而被該車輛的右前泵把撞倒。
37. 即使是一般的年輕人，亦不會有這樣的膽量會飛身穿越兩輛行動中的車輛之間。
38. 正如被上訴人於法庭上表示“其在右轉時將注意力集中在其右方，因而沒有看見被害人”(參見裁判第 13 頁第 13 行至第 17 行)
39. 很明顯，上訴人駕駛車輛進入十字路口時只顧著望其右方，而完全忽略且完全不顧及前方路面的狀況，可見上訴人連駕駛時最起碼的謹慎義務也沒有。
40. 根據第 3/2007 號法律《道路交通法》第 32 條第 1 款第 5 項的規定，“…駕駛員接近下列地點時尤應減慢車速…(五)彎角、十

字形交叉路口、T 字形交叉路口、圓形地、駝峰路及其他能見度不足的地點；

41. 根據第 3/2007 號法律《道路交通法》第 37 條第 3 款的規定，“駕駛員轉向時應減速或於必要時應停車，以便讓正在其挺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。”
42. 根據第 3/2007 號法律《道路交通法》第 30 條 1 項的規定，“駕駛員應根據道路的特徵及狀況、車輛的規格及狀況、運載的貨物、天氣情況、交通狀況及其他特殊情況而調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，以及避開在正常情況下可預見的任何障礙物。
43. 根據第 3/2007 號法律《道路交通法》第 17 條 1 項的規定已“駕駛員於開始行車或重新起步前，必須預先示意及採取預防意外所需的措施。”
44. 可見，是次交通事故是基於上訴人違反第 3/2007 號法律《道路交通法》第 32 條第 1 款第 5 項、第 37 條第 3 款，以及第 30 條 1 項的規定，即沒有於十字形交叉路口減慢車速、沒有在轉向時減速、無於必要時停車以讓正在橫過車行道的行人通過，以及沒有根據當時交通狀況及其他特殊情況而調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，致使未能避免正常情況下可預見的人。
45. 更甚的是，上訴人完全沒有理會及留意前方的路面情況，“其在右轉時將注意力集中在其右方”(參見裁判第 13 頁第 13 行至第 17 行)
46. 上訴人的行為在學理上屬重過失的情況，因為在駕車時留意前

方的路面情況是任何一位駕駛者最基本的義務，上訴人在右轉時將注意力集中在其右方明顯地表現出一種輕率的態度。

47. 即使不這樣認為，上訴人雖不接受事故之發生，但從行為可看到其明知及可預見該事故，其行為符合《刑法典》第 14 條 a) 款的規定，屬有意識的過失。

48. 因此其過失的程度甚大，理應負上一如原審法庭所判處的過錯責任比例。

因此，謹請尊敬的法官閣下裁定本上訴理由不成立，及維持原審法庭的判決。

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院代表認為由於上訴只涉及民事賠償部分，檢察院不具正當性提交法律意見。

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

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

1. 2012 年 9 月 27 日晚上約 9 時 35 分，上訴人 A 駕駛 MQ-58-XX 的輕型汽車沿北京街朝高美士街方向行駛至位處宋玉生廣場範圍內的一個交匯處（界乎於北京街與高美士街兩條道路之間的車行道連接區），接著在作出右轉操作以便轉駛往宋玉生廣場行車天橋期間（該交匯處路口設有交通訊號燈），上訴人未有依照交通規則觀察好路面的狀況，最終導致撞及該名當時從景秀花

園樓下行人路走出對開路面，並正穿越未有設置人行橫道¹的車行道朝北京街方向橫過馬路的路人 C（被害人）。

2. 當時，被害人正沿上訴人行車方向自左向右橫過馬路。
 3. 隨即，被害人便被上訴人所駕駛的編號為 MQ-58-XX 的汽車車身撞擊繼而倒地，其後被救護車送至山頂醫院進行救治，之後再被轉往鏡湖醫院接受治療。
 4. 上述撞擊，直接及必然引致被害人受到本卷宗第 28 頁、第 35 頁、第 55 頁及第 71 頁的數份醫療報告及臨床法醫學意見書所記載及驗明的傷害，致使其顱骨骨折併腦挫傷及硬膜下血腫併開顱血腫清除手術及氣管切開術後，有關康復期仍未確定，其傷患符合澳門《刑法典》第 138 條 c 項及 d 項所規定的嚴重傷害——曾危及其生命，使其長期患病，被害人或將留有語言及全身活動障礙的後遺症，其餘生需長期臥床、接受他人照顧及護理。
 5. 交通意外發生時天晴，交通流量正常，路面乾爽，照明充分。
 6. 上述事故的大部分責任是由於上訴人未有遵守其作為駕駛員應當清楚知道的有關交通規章，違背應有之謹慎駕駛義務，在轉向過程中未有觀察好路面的狀況，導致最終撞及在路口穿越馬路的被害人，雖然上訴人在作出上述行為時並不接受該事實之發生，但其過失行為已對被害人的身體完整性及健康造成嚴重傷害。
 7. 上訴人清楚知道其行為屬法律所禁止，且會受到相應的制裁。
- 此外，還查明：

¹指的是被害人所橫越馬路的路線並不是行人橫越馬路通道。

8. 上訴人在右轉時的車速約每小時 30 公里。
9. 意外現場 50 公尺範圍內設有行人橫過馬路的設施，但被害人沒有使用，被害人的行為也是導致是次交通意外的成因之一。
10. 上訴人表示具有小學六年級的學歷，現時從事散工工作（非職業司機），每月收入為澳門幣 5,000 元至 6,000 元，與沒有工作的妻子育有一名子女。
11. 根據上訴人的最新刑事記錄顯示，上訴人屬於初犯。
民事請求部分查明：
12. D 為輕型汽車車牌號碼 MQ-58-XX 的所有權人（參見卷宗第 13 頁背）。
13. 車主 D 為該輕型汽車向第一被請求人投保強制性汽車民事責任保險（俗稱第三保），有關民事責任保險單編號為 101200767302，保險期限由 2012 年 6 月 16 日至 2013 年 6 月 15 日。
14. 被害人於案發當日晚上 10 時被救護車送往仁伯爵醫院急診部接受治療，當時意識模糊、神志不清、枕部血腫及枕部見頭皮血腫，經診斷為腦挫傷、硬膜下血腫及顱骨骨折，須緊急進行開顱血腫清除手術治療，並須留院於深切治療部。
15. 自 2012 年 9 月 27 日，被害人一直在仁伯爵綜合醫院住院治療，直至 2013 年 2 月 25 日轉入住鏡湖醫院繼續接受治療。
16. 根據卷宗第 55 頁的報告內容，經鏡湖醫院醫生檢查，被害人“深昏迷，對答不能，氣管切閉，自主體位，查體未能配合，貧血貌，鞏膜……淺表淋巴節未及，左腦頂骨顱骨缺如，雙瞳孔等大等圓，直徑 2.5mm，對光反射遲鈍，未能伸舌，頸無抵抗……雙肺呼吸音粗，可聞及散在痰鳴音……腹部壓痛患者未能配

合，未捫及包塊……四肢肌力檢查無法配合，肌張力減弱，四肢浮腫。”

17. 根據卷宗第 55 頁的報告內容，其後，經鏡湖醫院醫生使用 MRI 檢查後，診斷出被害人“左額葉異常信號，考慮腦挫裂傷後遺改變；右小腦半球片狀異常信號，亦考慮腦挫傷後期改變，軟化灶形成；雙側大腦半球多發腦缺血灶；腦萎縮；雙側上頷竇、篩竇炎癥、雙側乳突炎癥改變。”
18. 於 2013 年 7 月 7 日，鏡湖醫院為被害人進行胃造瘻手術。
19. 於 2013 年 10 月 18 日，鏡湖醫院為被害人進行傷殘評估，被評為極重度殘疾。
20. 於 2014 年 2 月 13 日，在醫院還因肺部感染并呼吸衰竭再次轉入深切治療部（ICU），經機械通氣（即將氣管切開插入插管，以便其呼吸）、抗感染及對症支持治療後，肺部感染的情況才好轉。
21. 於 2014 年 6 月 4 日被診斷時，被害人神清、有意識及病情相對平穩，但仍不能應答交流、全身不能活動、不能咀嚼及吞嚥、以及不能自行便溺。
22. 於 2014 年 7 月 28 日，法醫鑑定人再次為被害人進行法醫學鑑定，被害人被鑑定留有語言以及全身活動障礙的後遺症，其餘生均須長期臥床，接受他人照顧及護理。
23. 於 2014 年 9 月 13 日，被害人離開鏡湖醫院回家休養，但仍須要到醫院接受檢查和治療，並需繼續使用藥物。
24. 至目前為止，被害人仍全身不能活動、不能咀嚼及吞嚥、不能言語，以及不能自行便溺。
25. 因此，被害人長期需要他人照顧及護理，尤其為其清洗、擦身、

- 穿衣、換衣、蓋被、按摩（因其肌肉需要他人協助刺激）、吸痰、轉身、護理胃造瘻切口和氣管切口、以及更換尿片等。
26. 被害人亦須長期透過胃管進食營養奶，以及使用尿片。
27. 被害人的傷勢至今仍未康復。
28. 被害人承受了身體及精神上的痛楚。
29. 被害人在澳門仁伯爵綜合醫院留院期間（2012 年 9 月 28 日至 2013 年 2 月 25 日），所涉及之住院醫療費用（包括住院期間相關藥費、檢查費用等）合共澳門幣 120,774.00 元²。
30. 被害人在鏡湖醫院接受治療期間（2013 年 2 月 25 日至 2015 年 3 月 22 日），所涉及之住院醫療費用（包括住院期間相關藥費、檢查費用等）合共澳門幣 1,402,628.00 元。
31. 經醫生建議，須每日為被害人清潔、擦身、護理切口、吸痰、轉身等，因為由於她全身無法活動，其身體背面與床墊接觸的部位很容易潰爛，還必須經常為其更換尿片（同樣是為了避免潰爛）、為其按摩及用物理治療運動來刺激她，以免肌肉萎縮。
32. 由於被害人的子女們均需要上班，因此必須聘請專人來照顧被害人的日常生活。
33. 為此，自 2014 年 2 月 20 日起，便聘用了看護 E，於鏡湖醫院留醫期間及回家後照料被害人，費用至 2015 年 2 月 28 日已經支出了澳門幣 57,600 元。
34. 該看護每月平均薪金為澳門幣 4,500 元，並且在被害人康復及未有其他人士能代為照顧被害人前，仍需要這一支出。
35. 為了被害人的頭部和身體不易潰爛，亦為起居生活所需，還購

² 參見卷宗第 168 頁單據上的金額。

買了一個特殊的電動護理床（費用為澳門幣 13,000 元）、一個特殊的床墊（費用為澳門幣 1,700 元）、床上餐桌（費用為澳門幣 950 元）、一個特殊坐墊（費用為澳門幣 830 元）、一部超聲波霧化機（費用為澳門幣 1,700 元）、一部氧氣機（費用為澳門幣 20,800 元）、氧氣樽（費用為澳門幣 1,963 元）、一部血糖機（費用為澳門幣 788 元）、一部吸痰機（費用為澳門幣 3,400 元）、溫度調節器及其他器具。

36. 此外，因被害人回到家後須繼續治療，除須每日為被害人提供必要的營養食品（即營養奶）（費用為澳門幣 18,668.80 元），亦須提供指定必要的醫療用品藥品、衛生用品以及為其他護理雜項（尤其是吸蒸氣藥水以幫助吸痰、吸痰管、雙氧水和生理鹽水以清潔胃造瘻切口和氣管切口、換症包、消毒即棄手套、血糖試紙、濕紙巾以清潔大便等），直至 2015 年 3 月 22 日，前述項目的費用合共澳門幣 20,978 元。
37. 還在 2013 年 4 月 2 日起，便需要為被害人購買尿片，至 2015 年 3 月 10 日，費用為澳門幣 19,699.85 元。
38. 被害人自 2009 年 9 月 23 日起至交通事故發生時，擔任澳門理工學院長者書院之電腦課程助理員，其工作範圍包括教導長者使用電腦。
39. 被害人自 2012 年 1 月 2 日至 10 月 31 日期間取得由澳門理工學院支付之工作收益為澳門幣 9,910 元。
40. 被害人在意外發生時年逾 73 歲，意外前活動正常，可以自理。
41. 為照顧被害人在交通意外後的生活（被害人康復前）而引致的開支，包括：聘用看護的費用、複診的費用、營養奶、尿片、濕紙巾、吸蒸氣藥水、吸痰管、雙氧水和生理鹽水、換症包（載

藥水的容器、紗布、鉗子)、消毒即棄手套、血糖試紙。

42. 被害人康復前所使用的護理器材保養維修費的開支，包括：制氧機的定期更換、氣切管和胃管的定期更換、制氧機的定期保養、氧氣樽定期入氣費用。
43. (32) 在交通事故發生至今，因傷勢引起後遺症，被害人全身不能活動、不能咀嚼及吞嚥、不能言語、不能表達情緒，以及不能自行便溺，餘生因須長期臥床，必須他人為其活動身體、護理及清洗身子、換尿片、消毒胃造瘻、通過胃管餵其進食營養奶，且因傷勢所造成的身體狀況，被害人須長期使用制氧機和氧氣樽（以吸取維持生命所需的氧氣含量）、吸痰器等。
44. 在交通事故前，被害人會做運動，玩太極和扇舞，以及在理工學院長者書院擔任助教，教導長者電腦。
45. 被害人在交通事故前有參與正常的社交活動。
46. D（民事第三被請求人）在意外發生時不在現場。

未能證明的事實：

1. （刑事部分）起訴批示中與上述已證事實不符的其他事實。
2. （民事部分）被害人至少還能工作 10 年。
3. 案發時，上訴人（民事第二被請求人）為車主 D（民事第三被請求人）的司機。
4. 案發當日因至晚上時份，令上訴人視線不足並有樹木阻擋了上訴人的視線。
5. 民事請求與（民事）答辯狀中與上述已證事實不符的其他事實。

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 審查證據方面的明顯錯誤
- 過錯責任
- 重新量刑

1. 上訴人認為原審法院在審查證據方面有明顯錯誤，違反了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項規定。

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。”

上訴人指出，原審法院沒有將意外現場具體情況例如上述地點有三條行人橫道，被害人橫過馬路的起點路緣裝有鐵欄等事實視為已證事實，以及上訴人當時車速是不超過 20 公里時速而非原審認定的 30 公里時速，因此，原審法院判決患有審查證據的錯誤。

審查證據方面，原審法院在事實之判斷中說明：“本法院依據卷宗所

載的資料、書證，嫌犯的聲明及證人的證言而形成心證。”

另外，原審法院在判案理由中說明如下：

“嫌犯確認意外發生的經過，並表示在右轉前在交通燈後的第二輛車等候，在轉綠燈後才起步右轉，車速約每小時 30 公里，嫌犯表示其右轉時將注意力集中在其右後方（以免右邊側距不足），故在撞及被害人時，才知悉被害人的出現；此外，嫌犯表示其目前並非職業司機。

證人 F（被害人的兒子）表示案發當晚被害人剛在萬豪軒酒家聚會完畢並打算回家（被害人當時居於八角亭附近），過程中便發生了交通意外；意外後被害人完全無法自理，且不能言語，需要由第三者來照顧被害人的起居生活；此外，證人還講述了被害人的醫療費用、護理費用等情況。

警員證人 180111 講述了其到場調查交通意外的情況，當時被害人倒卧在意外草圖所指撞點的附近，依當時的現場環境來看，嫌犯右轉時其前方的視線沒有障礙物。

警長證人 176881 講述了事後的調查情況，並確認現場沒有阻礙嫌犯視線的障礙物。

（民事）證人 G 講述了為被害人進行急診診治時的情況，並就卷宗第 28 頁的檢查報告作出了說明，證人判斷被害人當時應感受到痛楚，但未能預測被害人的康復時間。

（民事）證人 H 就卷宗第 55 頁的報告作出了說明，並講述了被害人的傷勢及其後果，證人表示沒有對被害人進行痛覺的測試，但被害人對外界的呼喚無法作出反應；此外，證人也講述了被害人在日常護理上的需要。

（民事）證人 I 表示被害人在交通意外發生前參與社交活動的情況，並表示被害人很精靈，有教人跳舞及使用電腦，意外後其曾探望被害人，但被害人已沒有任何反應。

(民事) 證人 J 就被害人所需使用的護理器材及日後的維修保養問題作出了說明。

...

根據卷宗調查所得的證據，經作出綜合的分析後，考慮到嫌犯的聲明，結合證人的證言及卷宗的資料，嫌犯確認其在進行起訴批示所指的右轉操作時發生了案中所指的交通意外，意外草圖所示的撞點由嫌犯所提供，證人 F 表示被害人案發當晚在萬豪軒聚會完畢並在回家的路上（證人 F 指被害人案發時居於八角亭附近）；按照現場的地理環境，可以合理認定被害人當時按照起訴批示所指的情況橫過馬路，且嫌犯也接受被害人橫過馬路的方向（因嫌犯指稱現場有一名被害人的朋友指被害人是以前訴批示所指的方向橫過馬路³）。

由於嫌犯表示其在右轉時將注意力集中在其右方，因而沒有看見被害人，而兩名警員證人均表示現場沒有阻礙嫌犯視線的障礙物；由此足以認定嫌犯當時並不是不能看見被害人，而是其在右轉時沒有謹慎留意前方路面的狀況，並將注意力集中在其右方（即車輛與路緣間的方向），是導致是次交通意外的主要成因。

事實上，被害人當時橫過了超逾一條行車線後才被嫌犯撞及，故本院認為嫌犯當時應有足夠的條件預見被害人的出現。

然而，按照交通意外草圖當中所顯示的現場情況，被害人沒有使用設於現場 50 米範圍內的行人橫過馬路設施，故被害人的行為也是導致是次意外的成因之一。

綜上，本院按照本案的具體情節（包括嫌犯在右轉時沒有察看清楚其前方的路面狀況，被害人沒有使用現場 50 米範圍內所設的行人橫過馬

³ 但嫌犯所指稱的該名途人所述的內容按照《澳門刑事訴訟法典》第 116 條的規定，並沒有成為本院心證的組成部分。

路設施)，從而訂出嫌犯在本案應負有 90%的過錯責任，而被害人則負有 10%的過錯責任。

此外，卷宗第 28 頁、第 35 頁、第 55 頁及第 71 頁載有被害人的傷勢檢驗報告，當中所檢見的傷勢與起訴批示描述相符。

基於此，本院認為證據充分且足夠，足以對上述的已證事實（刑事部分）作出認定。”

具體分析相關證據，原審法院在審判聽證中聽取了上訴人及被害人兒子的聲明外，還聽取了相關警員和醫生以及被害人朋友的證言，此外，還審查了卷宗內的有關文件。

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，上述判斷並沒有違反任何證據價值和經驗法則，沒有任何錯誤。

上訴人提出的，其實是獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判的問題。

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，除了認定控訴書內的事實，亦審查了民事賠償請求及答辯的事實，並作出了相關事實的認定。

的確，在審查交通意外現場的具體情況時，原審法院可以對第 9 點事實：意外現場 50 公尺範圍設有行人橫過馬路的設施，但被害人沒有使用”作出更詳細的審查和認定。

然而，由於上訴人是在右邊行車線，準備駛往行車天橋的路面上撞到被害人，即是被害人已橫過了超逾一條行車線才被上訴人撞到，即是當時上訴人是有足夠時間與空間預見被害人的出現，但是由於上訴人沒有注意及觀察路面狀況而撞到被害人。

換而言之，現場有多少條行人橫道，以及是否有鐵欄，均不會對原審法院認定上訴人過錯的依據產生重要影響，亦即是不存在不足或不完整的情況。

原審判決沒有患上獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判的瑕疵。

因此，上訴人上述部分的上訴理由並不成立。

[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

2. 上訴人不同意原審判決認定上訴人需對交通意外的發生承擔過錯責任(90%)，上訴人認為是次交通意外發生的其中一個主要原因是受害人不在行人橫道過馬路，因此，其只需負上不多於 60%的責任。

關於交通意外過錯方面，原審判決所裁定已證明的事實如下：

1. “2012 年 9 月 27 日晚上約 9 時 35 分，嫌犯 A（下稱“嫌犯”）駕駛 MQ-58-XX 的輕型汽車沿北京街朝高美士街方向行駛至位處宋玉生廣場範圍內的一個交匯處（界乎於北京街與高美士街兩條道路之間的車行道連接區），接著在作出右轉操作以便轉駛往宋玉生廣場行車天橋期間（該交匯處路口設有交通訊號燈），嫌犯未有依照交通規則觀察好路面的狀況，最終導致撞及該名當時從景秀花園樓下行人路走出對開路面，並正穿越未有設置人行橫道⁴的車行道朝北京街方向橫過馬路的路人 C（下稱“被害人”）。
2. 當時，被害人正沿嫌犯行車方向自左向右橫過馬路。
3. 隨即，被害人便被嫌犯所駕駛的編號為 MQ-58-XX 的汽車車身撞擊繼而倒地，其後被救護車送至山頂醫院進行救治，之後再被轉往鏡湖醫院接受治療。
- ...
8. 嫌犯在右轉時的車速約每小時 30 公里。
9. 意外現場 50 公尺範圍內設有行人橫過馬路的設施，但被害人沒有使用，被害人的行為也是導致是次交通意外的成因之一。”

⁴指的是被害人所橫越馬路的路線並不是行人橫越馬路通道。

本案交通意外是由多項事實結合而造成(Concausalidade)，上訴人及嫌犯的行為均為導致損害發生的不可或缺的因素，僅有任何一項事實均不足以產生損害。

民事聲請人，即受害人是一名長者(1938 年 11 月 17 日出生)，意外現場 50 公尺範圍內設有行人橫過馬路的設施，但她卻妄顧交通安全而沒有使用，即是受害人將自己置身於一個危險的狀態之中，其行為亦違反《道路交通安全法》第 70 條第 2 款的規定。

然而，上訴人，即駕駛者未有遵守其作為駕駛員應當清楚知道的有關交通規章，違背應有之謹慎駕駛義務，在轉向過程中未有觀察好路面的狀況，導致最終撞及在路口穿越馬路的受害人，雖然上訴人在作出上述行為時並不接受該事實之發生，但其過失行為已對受害人的身體完整性及健康造成嚴重傷害。

經分析駕駛者以及行人的行為，本院認為，原審法院訂定駕駛者，即上訴人對是次交通事故需負 90%過錯責任，本院認為比例過高，因為被害人的不適當橫過馬路的行為亦是造成是次交通意外的重要原因之一，應該訂定上訴人承擔 60%過錯責任較為適合。

故此，上訴人上述上訴理由成立。

3. 現需審理上訴人被判處的刑罰。

《刑事訴訟法典》第 392 條規定：

“一、對一判決提起之上訴，其效力及於該裁判之整體，但不影響下條之規定之適用。

二、a) 在共同犯罪之情況下，任一嫌犯所提起之上訴惠及其餘嫌犯；

b) 嫌犯所提起之上訴惠及應負民事責任之人；

c) 應負民事責任之人所提起之上訴惠及嫌犯，即使在刑事效力上亦然；

但以純屬個人之理由為依據提起上訴者除外。

三、在共同犯罪的情況下，對任一共同犯罪人提起的上訴不對其餘的嫌犯造成損害。”

根據上點裁判，由於上訴人對交通意外只需負 60% 的過錯責任，現按照上述第 392 條第 2 款 c) 項的規定，亦須調整對上訴人所判處的刑罰。

上訴人被原審法院判處以直接正犯、既遂及過失方式觸犯一項《刑法典》第 142 條第 1 款及第 3 款配合同一法典第 138 條 c) 項及 d) 項，以及《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定的過失嚴重傷害身體完整性罪，判處 2 年的徒刑，徒刑准予暫緩 2 年 6 個月執行。作為附加刑，上訴人被判處禁止駕駛為期 1 年 6 個月。

考慮本案有關情節，上訴人之過錯行為對社會安寧的影響，亦考慮到澳門社會的現實情況，同時也考慮立法者以刑罰處罰違法行為所要保護的法益及由此而產生的預防和打擊同類罪行的要求，需要重建人們對被違反的法律規定及正常的法律秩序的信任和尊重。因此，本合議庭認為上訴人觸犯的一項過失嚴重傷害身體完整性罪，判處一年六個月徒刑最為適合，徒刑准予暫緩十八個月執行。作為附加刑，判處上訴人禁止駕駛為期一年。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人的上訴理由部分成立，本院改判上訴人的過錯責任為 60%，而賠償金額亦需按照這一過錯比例作出調整。

本院改判上訴人以直接正犯、既遂及過失方式觸犯一項《刑法典》第 142 條第 1 款及第 3 款配合同一法典第 138 條 c)項及 d)項，以及《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定的過失嚴重傷害身體完整性罪，判處一年六個月徒刑，徒刑准予暫緩十八個月執行。作為附加刑，判處上訴人禁止駕駛為期一年。

判處上訴人繳付 3 個計算單位之司法費，以及二分之一上訴的訴訟費用。

著令通知。

2018 年 4 月 19 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)

(Segue declaração)

Processo nº 848/2016

(Autos de recurso penal)

Declaração de voto

Com o douto Acórdão que antecede, reduziu-se a percentagem de culpa ao arguido atribuída pelo acidente de viação matéria dos presentes autos – que passou de 90% para 60% – e, por aplicação do art. 392º, n.º 2, al. c) do C.P.P.M., reduziu-se-lhe também a pena que lhe tinha sido aplicada.

Ponderando na factualidade dada como provada – e, assim, nas “circunstâncias do acidente” – ocorrem-nos sérias dúvidas quanto à adequação de tal “percentagem de culpa” (de 60%) agora atribuída ao arguido, e, quiçá, quanto à possibilidade de se poder responsabilizar o mesmo pelo acidente dos autos.

Com efeito, resulta da aludida facticidade que o acidente tem lugar à noite, vindo o veículo conduzido pelo arguido a colher a vítima na via onde circulava, (fora do passeio), quando descrevia uma curva à direita, situada logo a seguir a uma passadeira para peões com semáforos, onde o veículo conduzido pelo arguido esteve imobilizado, à espera do sinal verde para retomar a marcha, sendo que o embate ocorre a pouca distância (metros) desta passadeira.

Perante isto, e constatando-se que da factualidade provada tão só se retira que o arguido “agiu com falta de cuidado” – o que se apresenta, manifestamente, “conclusivo” – outra nos parece que devesse ser a solução para a presente lide recursória.

Por sua vez, vale a pena salientar que, in casu, em sede de contestação, alegou-se, expressamente, matéria – claramente – relevante para a decisão, como, v.g., a “pouca luminosidade do local” e a “existência de árvores” que impediam uma boa visibilidade, a “existência de uma cerca (logo) a seguir à passadeira”, que “contornava toda a curva (e que impedia, ou devia impedir, o acesso de peões à via”, a “existência de outras 2 passadeiras para peões a menos de 30 metros do local, etc..., (cfr., fls. 468 e segs., notando-se, ainda, que dos autos – croquis e fotografias, cfr., fls. 12 e 15 a 17 – se retira também que o embate se deu a “pouco mais de 1 metro do passeio para peões”, com a “parte dianteira direita do veículo”).

Nesta conformidade, e sendo que no seu recurso suscitava o arguido os vícios de “insuficiência da matéria de facto provada para a decisão” e de “erro notório na apreciação da prova”, pedindo (subsidiariamente) que se lhe fosse reduzida a percentagem de culpa, (atribuindo-se, eventualmente, uma percentagem não superior a 60%), mais adequada se nos mostra uma decisão no sentido de se dar por verificado o dito vício de “insuficiência” – por omissão de pronúncia em relação a matéria alegada em contestação e com evidente relevância para a decisão – decretando-se o reenvio dos autos para novo julgamento a fim de se apurar a matéria em falta, (dando-se a mesma como “provada” ou “não provada”), e, posteriormente, com melhor percepção do acidente se proferir nova decisão.

Macau, aos 19 de Abril de 2018

José Maria Dias Azedo