

## 上訴案第 268/2014 號

日期：2015 年 5 月 21 日

- 主題：
- 警察指揮交通
  - 命令的服從
  - 通過交匯處路口的減速義務
  - 共同過失

### 摘 要

1. 指揮交通的人員的命令優於交通信號的規定及交通規則，公共道路使用者應服從有職權指揮及監察交通且已適當表明身份的執法人員的命令。
2. 雖然治安警察局警員在疏導交通時，示意儘管是紅燈信號的嫌犯駕車繼續向前行駛，他仍然必須遵守在經過任何的交通交匯處時謹慎駕駛、慢速通過的義務（《道路交通法》第 30、32 條）。
3. 受害人在駕駛車輛的時候是否遵從警員的指揮或者是否注意觀察在現場指揮交通的警員的手勢，雖然案件中沒有證實，但是也不能排除其沒有謹慎駕駛的過失行為，雖然是綠燈信號，也必須受到第 30、32 條關於謹慎駕駛、減速義務的約束，而對交通事故的發生存在過失，對損害也應該承擔一定的責任，然而，這共同的過失除了並非本案審理的標的，更重要的是不影響法院依照事實確定上訴人的過失行為。

裁判書製作人

蔡武彬

## 上訴案第 268/2014 號

上訴人：A

# 澳門特別行政區中級法院合議庭判決書

## 一.案情敘述

檢察院指控嫌犯 A 以直接正犯的方式觸犯了一項過失傷害身體完整性罪(《刑法典》第 142 條第 1 款配合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 1 款及第 94 條第 1 項，有關過失犯罪行為是因嫌犯實施了一項駕駛員不遵守讓先規則的行政違法行為所引起---《道路交通法》第 35 條第 1 款、第 5 款及第 110 條)，並請求初級法院以獨任庭方式對其進行審理。

初級法院刑事法庭的普通訴訟案第 CR2-13-0242-PCS 號案件中，經過庭審，最後作出了以下的判決：

- 嫌犯 A 以直接正犯及既遂方式觸犯《刑法典》第 142 條第 1 款配合《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的一項「過失傷害身體完整性罪」，罪名成立，判處嫌犯一百零五日罰金，每日罰金金額訂為澳門幣 100 元，合共澳門幣 10,500 元，倘不繳納罰金或不以勞動代替，須監禁七十日。
- 判處嫌犯禁止駕駛，為期四個月。根據《道路交通法》第 121 條第 7 款的規定，被判刑人必須在本判決轉為確定日起十日內，將駕駛執照或同等效力之文件送交治安警察局並辦理其餘

手餘，否則構成違令罪；此外，根據《道路交通法》第 92 條的規定，警告被判刑人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。

嫌犯 A 不服判決，向本院提起了上訴，內容如下：

《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

1. 上訴人在審判中聲明並不是因為其過失、沒有留意交通狀況及讓左而導致是次交通意外的發生，而是因為其受到案中指揮現場的交通警員（編號為 XXX，以下簡稱為“負責警員”）之錯誤指示的誤導，誤以為該警員已封鎖高士德大馬路與賈伯樂提督街交界中由松山隧道往筷子基方向的行車線，並遵循該錯誤的指示行車才會在沒有讓左的情況下將車駛進出有關路口以致發生意外。
2. 事實上，判斷“負責警員”所作指示是否足夠清晰及有否誤導上訴人一事十分重要，因為倘證實「上訴人是受到“負責警員”之錯誤指示的誤導，誤以為該警員已封鎖高士德大馬路與賈伯樂提督街交界中由松山隧道往筷子基方向的行車線，並遵循該錯誤的指示行車才會在沒有讓左的情況下將車駛進出有關路口」，則可反映上訴人在案發時並沒有過錯或至少會反映出其罪過程度較輕，對判罪及量刑有重大的意義。
3. 從判決書第 7 版第 1-10 行的表述可知，被上訴裁判默示認定「“負責警員”所作之指示沒有誤導上訴人；且上訴人已清楚知悉“負責警員”所作指揮手勢的意思是僅讓其通過其管制的行車線」。

4. 然而，有關判斷並不正確、明顯有違日常經驗法則；應被認定的事實版本是：「上訴人是受到“負責警員”之錯誤指示的誤導，誤以為該警員已封鎖高士德大馬路與賈伯樂提督街交界中由松山隧道往筷子基方向的行車線，並遵循該錯誤的指示行車才會在沒有讓左的情況下將車駛進出有關路口」。
5. 雖然判決書沒有明確說明，但從判決書可推斷出被上訴裁判得出上訴人沒有被誤的結論主要是建基於判決書第 5 版所載的由“負責警員”及編號為 XXX 的警員在庭審時所作的口供。
6. 判決書指出上述兩名警員的部份口供，詳見本上訴狀第 20 條。
7. 被上訴裁判以上條所載的兩位警員的口供推論出上訴人沒有被誤導的觀點存有明顯的錯誤，這是因為上述被判決書所載明的口供只指出了兩位警員部份的口供，並非全部，而且根據其餘口供可得出一完全相反的結論。
8. “負責警員”及編號為 XXX 的警員雖然均表示“負責警員”所作之手勢是示意駕駛者通過其所欲管制的街口（紅街市往荷蘭方向），然而，兩位警員在庭審時同時作出了許多沒有被判決書所提及的重要陳述。（詳細內容請參見本上訴狀第 22 條）
9. 雖然，“負責警員”欲透過其所作的手勢（指揮訊號）向上訴人傳達只能通過其欲管制的路口的指示，然而，根據《道路交通規章》第十條第 1 款 f 項的規定，“負責警員”所作出的手勢（指揮訊號）的含義是指揮駕駛者向前前進，當中並不存有需在那一街口停下或只能通過哪一個街口的含義。
10. 而且，根據兩位警員的口均認為，一般駕駛可能認為該手勢的意思是「駕駛員可以安全通過高士德馬路與賈伯樂提督街的兩個街口（紅街市往荷蘭園方向及松山隧道往紅街市方向），可見，“負責警員”採用該手勢（指揮訊號）並不恰當，會讓人產

生誤解，該手勢並不能傳達“負責警員”所欲表達的意思。

11. 正是由於案中，“負責警員”，在沒有能力同時管制兩個街口的情況下，向上訴人傳達有別於交通信號且會讓人誤解的指示，讓上訴人以為見“負責警員”示意其可安全通過高士德大馬路的兩個街口，使其在不知道需讓左的情況下將車駛出發生意外的街口，從而導致是次意外的發生。
12. 事實上，上訴人認為“負責警員”的命令所欲表達的是其可安全通過高士德馬路與賈伯樂提督街的兩個街口這一想法是符合邏輯的、符合謹慎駕駛者的思維及習慣，這是因為：
  - 1) “負責警員”所作出的指揮手勢的含義是示意其可向前安全通行，且沒有指明只可通過哪一個街口；
  - 2) “負責警員”作出示意前行的指揮手勢是連續不斷地作出，當中沒有任何停頓；( 參見案中錄影光碟及 Recorded on 03-Mar-2014 at 15.24.56 ( 1%(7P1@W03311270)\*05:00-06:00 )
  - 3) 案發現場設有交通訊號燈，負責同時管制高士德大馬路與賈伯樂提督街的交界的兩個街口；“負責警員”要取代交通燈管制現場交通，上訴人自然認為“負責警員”是會同時管制兩個街口，而非“負責警員”所想的一個街口，而且，上訴人亦會理所當然地會認為“負責警員”示意其通過兩個街口，而非一個；
  - 4) 面對權威、受過專業訓練，且最能判斷現場交通狀況的交通警員，上訴人理所當然地認為“負責警員”會作出一個對道路駕駛者安全的指揮，自然地認為“負責警員”會在確保了兩個街口安全後，才讓上訴人在無風險的情況下前進；上訴人從沒想過該警員會作出一個讓其承受如此大風險的決定；

- 5) 只讓上訴人安全通過高士德馬路的其中一個街口的指揮並不符合邏輯，因為倘上訴人在駛進第二個街口前停下，便會堵塞其尾後的來車及紅街市往荷蘭園方向的行車，該指揮並不能有效達致疏導交通的目的；
13. 透過上述分析可知，上訴人認為“負責警員”所作的指示的是其可安全通過高士德馬路及賈伯樂提督街的兩個街口這一想法是很合理的，而且，根據兩位警員的口供可知，有關指示並不恰當且很可能誤導駕駛者。
14. 關於澳門和葡萄牙對自由心證原則一般理解，在這裡可參考本上訴狀第 18 條引述的葡國學者 Germano Marques da Silva 的見解。
15. 被上訴裁判在缺乏其他相反的理據的情況下，不應該認定上訴人已清楚“負責警員”的指示；因此，被上訴裁判對事實的認定有明顯錯誤。
16. 「上訴人是受到“負責警員”之錯誤指示的誤導，誤以為該警員已封鎖高士德大馬路與賈伯樂提督街交界中由松山隧道往筷子基方向的行車線，並遵循該錯誤的指示行車，才會在沒有讓左的情況下將車駛進出有關路口」這一事實應被列為已證事實。
17. 另一方面，正是由於被上訴裁判對上述事實的錯誤認定，從而亦錯誤認定了上訴人在是次交通意外中存有過錯。
18. 事實上，是次交通意外並非上訴人沒有遵守交通規則而導致的，相反，是因為上訴人遵守了案中負責指揮現場的交通警員的指示才導致是次意外的發生。
19. 雖然，有關“負責警員”欲傳達的是上訴人只能安全通過高士德

大馬路及賈伯樂提督街的一個街口（即紅街市往荷蘭園方向），然而，對上訴人而言，其所接收到的是該警員已封鎖了案發現場的兩個街口，並示意其可安全通過該兩個街口的命令。

20. 可以說，是次意外是因為該警員的錯誤指示而導致的。要知道，交通警員或行政當局代表的錯誤決定或指示，並不是上訴人必須注意且可注意的事項，亦不是正常駕駛者謹慎義務的範圍；因此，並不應該將是次意外的責任歸咎於上訴人。
21. 另外需要注意的是，在案發當時，上訴人根本不需遵循讓左義務；因為，根據道路交通法第 9 條第 1 款的規定，其讓左義務早已被警員示意其安全通過兩個街口的命令（對上訴人而言，該警員作出的是讓其通過兩個街口的命令）所取代。
22. 因此，在本案的交通意外中，上訴人並沒有違反任何交通規則，亦沒有疏忽任何應注意且能注意的情況；上訴人不存在任何過錯，其應被開釋。

綜上所述，請求 尊敬的法官閣下：

裁定本上訴的理由成立，撤銷原判決或改判上訴人罪名不成立或改判更輕刑罰。

檢察院就上訴人 A 的上訴作出答覆，理據如下：

針對“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵的問題

1. 上訴人在其上訴理由闡述中指出被上訴判決沾有“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵，其理由主要是建基於庭審中兩名警員證人的證言，並同時指出案中意外的發生主要是基於案發時負責指揮交通的警員的錯誤指示而造成的，故此，上訴人於事件

中並不存在任何過錯。

2. 在對上訴人的見解表示應有尊重下，我們完全無法接受。
3. 本案中，我們並沒有發現原審法院在認定事實方面存有違反限定或確定證據價值的法律規定或者違反經驗或職業準則等瑕疵。
4. 經審閱上訴理由闡述的內容，顯示上訴人僅片面地指出兩名證人警員於庭審中的部分聲明內容以支持其主張，並因此指斥原審法院在作出事實認定時違反了日常經驗法則。
5. 然而，我們認為上訴人的觀點完全是「以偏概全」，並且忽略了案中的實際路面情況及卷宗中的其他證據所展現出的客觀事實狀況。
6. 相反，原審法院作出案中的事實判斷時並非單純依靠兩名證人警員的證言，而是對嫌犯及證人於庭審中的聲明結合卷宗內的所有證據作出綜合及邏輯的分析後所得出的，而且分析內容十分詳細及客觀。
7. 事實上，上訴人的論點主要圍繞著其認為案發時負責指揮交通的警員向上訴人所示意的手勢是代表上訴人可以安全通過案發路段的兩個街口，包括案中交通意外發生的街口，故該警員的錯誤指示才是導致案中意外發生的主要原因，因而上訴人在事件中不存在任何過錯。
8. 然而，我們無法認同上訴人的有關論點。
9. 值得強調的是，根據庭審中兩名警員證人的證言，顯示倘若案發路段出現突發事件而需要由交通警員實際指揮交通時，該路段至少需要兩名交通警員才能順利控制整個路段的交通情況，原因是每位交通警員僅能管制一個街口所牽涉的行車線。

10. 結合一般日常經驗法則、交通規則及案發地段的路面情況，我們認為兩名警員證人所提供的相關交通資訊明顯是客觀、可信及符合實際路面情況。
11. 相反，上訴人所述的站在一方街口的交通警員的安全通行手勢可以同時管制兩個街口的說法明顯有違一般日常經驗法則及交通規則。
12. 為此，上訴人指出案中負責指揮交通的警員的指示使上訴人誤以為可以同時通過上述兩個路口交界的說法明顯不具任何說服力及不符合實際的路面情況。
13. 可見，上訴人於其上訴理由闡述中明顯是十分牽強地以一個“不符合經驗法則”的事實版本來質疑原審法院“合符經驗法則”的事實認定，從而質疑原審法院的自由心證！！
14. 根據《刑法訴訟法典》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。
15. 我們不要忘記，案發時，賈伯樂提督街與高士德大馬路口交界的交界的交通燈號原為“紅燈”。根據該路段的實際交通燈號管制，當時由松山隧道行車天橋往紅街市方向出口的路段及培正中學正門對出馬路向紅街市方面的路段所設置的交通燈號應為“綠燈”（實際上錄影光碟也拍攝到當時交通燈號的所呈現的亮燈位置），換言之，該等路段的車輛是正常通行的。
16. 此外，根據於庭審中所播放的錄影光碟，也顯示當時僅有一名警員站在上指高士德大馬路與賈伯樂提督街路口交界，但沒有任何警員站在培正中學對出路口交界。然而，上訴人在通過前述路口交界後沒有停下車輛，並在沒有留意左方是否有來車的情況下便直接駛入後述路口交界，導致其所駕駛的車輛與案中被害人 B 所駕駛的車輛發生碰撞。

17. 毫無疑問，上訴人於事件中明顯沒有遵守最基本的交通規則 --- “讓左”義務，換言之，上訴人對案中交通意外的發生明顯是存在過錯的。
18. 由此可見，原審法院認定上訴人於案中的交通意外中存有過錯並未違背任何生活的一般日常經驗法則與交通規則，故此，上訴人不能僅以其個人觀點（尤其是一個完全違反日常經驗法則及交通規則的觀點）去試圖推翻原審法院所形成的心證。
19. 綜上，我們認為上訴人的此部份上訴理由不成立。

#### 針對過錯責任認定錯誤的問題

20. 事實上，針對此部份上訴理由，上訴人僅重申其認為案發時負責指揮交通的警員的錯誤指示才是導致案中意外發生的原因及上訴人於事件中不存在任何過錯的觀點。可見，上訴人所重申的內容實際上是涉及其所指出的被上訴判決沾有“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵的問題，而針對有關問題，我們已在上文中作出了詳細的論述，故在此不作重申，僅維持上文中我們已表明立場。
21. 最後，雖然上訴人曾在上訴理由闡述的最後請求部分要求改判更輕的刑罰，但是經審閱上訴理由闡述的主文部分及結論部分，上訴人均沒有指出本案量刑過重，也沒有提出任何理據，故此，按照上級法院的一貫理解，我們認為上級法院無須審理此部分的請求。
22. 綜上所述，本院認為被上訴判決並未沾有任何瑕疵，尤其是審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵，故此，上訴人的各上訴理由均不能成立，應予以駁回。

駐本院助理檢察長提出了法律意見書，其內容如下：

2014 年 3 月 11 日，初級法院判處嫌犯 A 以直接正犯及既遂方式觸犯 1 項《刑法典》第 142 條第 1 款配合《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰之「過失傷害身體完整性罪」，處以 105 日罰金，日罰金為澳門幣 100 元，倘不繳納罰金或不以勞動代替，須監禁 70 天，以及禁止駕駛 4 個月。

嫌犯 A 不服初級法院上述裁判而向中級法院提出上訴。

在其上訴理由中，嫌犯 A 認為上述裁判沾有“審查證據方面明顯有錯誤”之瑕疵，因而違反了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項之規定，請求無罪開釋。

眾所周知，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項的正確理解是，只要涉及事實審的瑕疵係《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款所規定的“單純出自卷宗所載之資料，或出自該等資料再結合一般經驗法則者”，就可以原審法院沾有該條文的瑕疵作為上訴的依據，從中級法院於 2013 年 1 月 24 日在第 477/2012 號上訴卷宗中已再一次作出了詳細的解讀：

“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，本院得指出，根據此法典第 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』。

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。

當法官對事實審的最終判斷結果尤其違反了人們日常生活的經驗法則時，便是在審議證據上犯下明顯錯誤。……”

具體地說，就是原審法庭所認定的既證事實及未被其認定的事實後，任何一個能閱讀原審判決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（參見中級法院於 2012 年 3 月 15 日在第 789/2011 號刑事上訴案的合議庭裁判書）。

在本具體個案中，事故發生在賈伯樂提督街與高士德大馬路的交界處。

眾所周知的事實是，在事發交匯處向路口均設有交通訊號燈（詳見卷宗第 10 頁的現場繪圖）。

當管制從賈伯樂提督街駛入高士德大馬路的交通訊號燈顯示為紅燈時，高士德大馬路兩邊行車線的交通訊號燈必然是綠燈。

相反，當管制從賈伯樂提督街駛入高士德大馬路的交通訊號燈顯示為綠燈時，高士德大馬路兩邊行車線的交通訊號燈必然是紅燈，包括設置於培正中學跟賈伯樂提督街交界街口的行人訊號燈亦必然會顯示紅燈的。

上述事實所意味的是，當賈伯樂提督街駛入高士德大馬路的交通訊號燈顯示為綠燈時，從賈伯樂提督街駛入高士德大馬路，然後越過高士德大馬路兩邊行車線駛至對面的賈伯樂提督街這個路段中，除了應根據第 3/2007 號法律（《道路交通法》）有關注意行人的規定之外，對行車而言，是無須亦不應該在肇事點的位置“稍作停頓”，更無需要亦無義務先查看左方有否來車才向前駛進的，否則將影響後方來車、阻礙交通。

在被上訴的判決的已證事實中，證實上訴人 A：

*“當駛至賈伯樂提督街與高士德大馬路交界處附近時，因前方交通*

燈訊號亮著紅燈，嫌犯便將車輛停下來等候，.....於是，編號 XXX 治安警察局警員便站在高士德大馬路與賈伯樂提督街交界的行車線上疏導交通，該警員將從高地烏街往士多烏拜斯大馬路的車輛截停後，便示意嫌犯駕車繼續向前行駛，.....”（見卷宗第 106 頁）。

根據第 3/2007 號法律（《道路交通法》）第 7 條之規定：

“一. 公共道路使用者應服從有職權指揮及監察交通且已適當表明身份的執法人員的命令。

二. 違反上款規定者，如其他法律規定無訂定較重處罰，則科處罰款澳門幣 600 元。”

同一法律第 9 條規定了交通規則、交通信號及命令的等級，當中以指揮交通的人員的命令為最優先：

“一. 指揮交通的人員的命令優於交通信號的規定及交通規則。

二. 交通信號的規定優於交通規則。

三. 交通信號的規定按下列次序由高至低排列等級：

（一）臨時放置且用於變更道路的正常規則的交通信號；

（二）交通燈；

（三）垂直標誌；

（四）路面標記。”

同一法律第 85 條第 1 款第 2 項亦規定了違反指揮交通的人員的命令的後果：

“一. 下列者須對輕微違反負責；

（一）...

（二）駕駛員，如屬違反交通規則，交通信號或指揮交通的人員的

命令；

...”

可見，在上述已證實的交通環境下，面對正在現場指揮交通的編號XXX 治安警察局警員的手勢命令，根據上述法律規定及一般經驗，上訴人 A 必須且自然而然按命令，從一個安全的候車位置進入已被警員控制的高士德大馬路的車道中央。

根據一般經驗和常理，當市民看見有警員在場控制交通，自會對該名警員產生自然且必須的信任，包括對該名警員的專業知識及判斷委以信賴，心中確信該名警員比自己更清楚了解整體的交通狀況，尤其掌握到自己所不能看見或看不清楚的道路情況，事實上，縱然沒有全面的信任，駕駛者依法亦必須服從警員的指揮。

在具體個案中，既然警員已截停及控制了從高地烏街向士多烏拜斯大馬路方向的來車，接下來其向上訴人 A 作出的指揮行為，一般人自必然者會相信警員當然是在確定向前行使是安全的情況下才會作出該等命令的。反而，懷疑警員會否將自己從原本安全停車位置隨意地指揮駛到一個危險的、在正常情況下絕不會“稍作停頓”的肇事點位置上，才是違反一般經驗法則的。

我們認為，在具體個案中，一般人都會毫不猶疑地信任警員的指揮，並且根據一般經驗及行車規則向前行駛，並且正常地不會在肇事點稍作停頓，以便察看左方來車，因為這樣做並不符合常人的合理判斷及正確行車規則的。

我們認為，要一般市民清楚知道每一個路口的交通警員應有的數目或指揮需要是絕不合理的要求，要一般市民去判斷正在指揮的交通警員事實上能看到或管制到多少個路口亦是吹毛求疵的，而要求上訴人 A 在事發當時作出如此的判斷，並在肇事地點“稍作停頓以察看左方來車”，以彌補交通警員數目不足亦是不合理期待。

一般經驗和常理告訴我們，涉案警員如果在看不清楚或不肯定從松山隧道駛來的車輛，根本就不應該將原本安全地、正確的、依法地停在一個紅色交通訊號燈前面的上訴人 A，從一個安全的位置及狀況指揮去一個更危險的位置---即隨時會被左方從松山隧道駛來的車輛撞到的肇事點，並且事實上釀成本案的交通事故。

按照經驗和邏輯，涉案警員之所以指揮上訴人 A 違反紅色交通訊號燈向前駛進，原意是疏導上訴人 A 所處的賈伯樂提督街的來車，很難想像該名警員是期望每一輛由其“放行”的賈伯樂提督街來車都必須在肇事點“稍作停頓以察看左方來車”，因為這樣不但不能達到舒緩交通的目的，反而會造成更糾結的塞車狀態。

因此，上訴人 A 的行為是符合正常駕者的反應的，在信任有權限執法者命令通行的前提下，其即使在肇事點沒有察看過左方來車，亦是符合正常駕駛者判斷與行車規則的。

在充分尊重的前提下，我們認為，上訴人 A 在本案中不存在任何過錯，倘原審法院在認定既證事實後，卻得出上訴人 A 觸犯了《刑法典》第 142 條第 1 款配合《道路交通安全法》第 93 條第 1 款所規定及處罰之「過失傷害身體完整性罪」之結論是違反人們日常生活的經驗法則，正正屬於“任何一個能閱讀原審判決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，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，而這樣錯誤在本案中是顯而易見的錯誤”的情況。

因此，我們認同上訴人 A 的上訴理由，被上訴之初級法院判決的確違反了《刑事訴訟法典》第 114 條及第 400 條第 2 款 c 項之規定。

綜上所述，應裁定上訴人 A 所提出的上訴理由成立，應宣告無罪釋放，或根據《刑事訴訟法典》第 418 條第 1 款之規定，將卷宗發回重審。

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：

- 於 2012 年 9 月 18 日，早上約 9 時 05 分，嫌犯 A 駕著車牌號碼 MN-30-XX 輕型汽車在賈伯樂提督街右車道行駛，方向由雅廉訪大馬路往羅利老馬路，車上載著其妻子 C 和兒子 D。
- 當時，被害人 B 駕著車牌號碼 MM-54-XX 輕型汽車沿高士德大馬路行車天橋行駛，方向由松山隧道往高地烏街。
- 當駛至賈伯樂提督街與高士德大馬路交界處附近時，因前方交通燈訊號亮著紅燈，嫌犯便將車輛停下來等候，由於當時正值交通繁忙時段且荷蘭園大馬路發生一宗交通意外而導致高士德大馬路往荷蘭園大馬路的交通嚴重阻塞，於是，編號 XXX 治安警察局警員便站在高士德大馬路與賈伯樂提督街交界的行車線上疏導交通，該治安警員將從高地烏街往士多鳥拜斯大馬路的車輛截停後，便示意嫌犯駕車繼續向前行駛，當嫌犯駕車向前行駛至高士德大馬路與賈伯樂提督街交界處時，沒有留意左方高士德大馬路行車天橋上的來車，於是，與被害人所駕駛的車輛發生碰撞，導致被害人右上臂瘀傷及右手肘擦傷。
- 這次碰撞，造成被害人受到本案卷宗第 42 頁臨床法醫學鑑定書所記載及驗明的傷害，需要 2 日才能康復，有關傷勢被視為全部轉錄到控訴書內。
- 在意外發生時，天氣晴朗，路面乾爽，街上照明度為日間，交通密度稀疏。

- 嫌犯沒遵守讓左規則，讓其他駕駛者優先通行。
- 嫌犯不小心駕駛及沒提高警覺，以避免交通意外發生。
- 嫌犯亦明知上述行為會被法律所不容及制裁。

另外亦證實下列事實：

- 根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。
- 嫌犯具有初中三年級的學歷，現時任職賭廳公關，月入約澳門幣 20,000 元，須供養母親及一名兒子。
- 被害人 B 表示會自行提起訴訟追討民事損害賠償，不須本院為其依職權訂定彌補。

未獲證明的事實：

- 嫌犯沒有提交答辯狀。

### 三.法律部份：

上訴人在其上訴理由中認為，上訴人在審判中聲明並不是因為其過失、沒有留意交通狀況及讓左而導致是次交通意外的發生，而是因為其受到案中指揮現場的交通警員的錯誤指示的誤導，被上訴的裁判沾有“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵，請求無罪開釋。

事實上，上訴人所提出的問題是要確定其在駕駛車輛而發生意外的時候任何沒有過失，不應該被歸罪，這是一個法律問題而非事實問題。因為，確定上訴人是否受到當場的警員的誤導，上訴人是否遵守讓左原則，這些都是可以通過對事實的解釋而得出結論。完全是法律的適用的問題。

我們看看。

原審法院所認定的主要事實是：“當（嫌犯）駛至賈伯樂提督街與

高士德大馬路交界處附近時，因前方交通燈訊號亮著紅燈，嫌犯便將車輛停下來等候，由於當時正值交通繁忙時段且荷蘭園大馬路發生一宗交通意外而導致高士德大馬路往荷蘭園大馬路的交通嚴重阻塞，於是，編號 XXX 治安警察局警員便站在高士德大馬路與賈伯樂提督街交界的行車線上疏導交通，該治安警員將從高地烏街往士多鳥拜斯大馬路的車輛截停後，便示意嫌犯駕車繼續向前行駛，當嫌犯駕車向前行駛至高士德大馬路與賈伯樂提督街交界處時，沒有留意左方高士德大馬路行車天橋上的來車，於是，與被害人所駕駛的車輛發生碰撞”。

基於此事實，原審法院認定上訴人沒有遵守“讓左原則”而釀成事故並予以歸責。

誠然，根據第 3/2007 號法律（《道路交通法》）第 35 條規定了讓左的一般讓先原則，但是，除了該條第 2 款的例外規定外，還必須遵守其他條文規定的例外情況，如第 7 條的規定：

“一.公共道路使用者應服從有職權指揮及監察交通且已適當表明身份的執法人員的命令。

二.違反前款規定者，如其他法律規定無訂定較重處罰，則科處罰款澳門幣 600 元。”

以及第 9 條規定的交通規則、交通信號及命令的等級，當中以指揮交通的人員的命令為最優先：

“一.指揮交通的人員的命令優於交通信號的規定及交通規則。

二.交通信號的規定優於交通規則。

三.交通信號的規定按下列次序由高至低排列等級：

- (一) 臨時放置且用於變更道路的正常使用規則的交通信號；
- (二) 交通燈；
- (三) 垂直標誌；

(四) 路面標記。”

還有第 85 條第 1 款第 2 項亦規定了違反指揮交通的人員的命令的後果：

“一、下列者須對輕微違反負責；

(一)...

(二) 駕駛員，如屬違反交通規則，交通信號或指揮交通的人員的命令；

...”

那麼，本案的關鍵在於如何解讀現場指揮交警員的交通疏導命令。

在本案的上述已證實所顯示的交通環境下，雖然嫌犯的行車方向顯示為紅燈，嫌犯便將車輛停下來等候，但是，由於當時正值交通繁忙時段且荷蘭園大馬路發生一宗交通意外而導致高士德大馬路往荷蘭園大馬路的交通嚴重阻塞，於是，編號 XXX 治安警察局警員便站在高士德大馬路與賈伯樂提督街交界的行車線上疏導交通，該治安警員將從高地烏街往士多鳥拜斯大馬路方向（即首先與嫌犯的行車方向交匯的由西往東方向的高士德大馬路）的車輛截停後，便示意儘管是紅燈信號的嫌犯駕車繼續向前行駛。一般來說，作為一個疏導交通的警員的指揮信號，自然是要順暢疏導，既然警員已截停及控制了從高地烏街向士多鳥拜斯大馬路方向的來車，一般人自然會相信警員當然是在確定向前行使是安全的情況下才會作出該等命令的。

然而，雖然如此，對於任何的駕駛者來說，在經過任何的交通交匯處時都有謹慎駕駛、慢速通過的義務。

《道路交通法》第 30 條規定了關於車速的一般原則：

“一、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。

二、駕駛員如未能確定其突然減速不會對其他道路使用者，尤其不會對後隨車輛的駕駛員構成危險，又或不會擾亂或阻塞交通，則不應突然減速，但因迫在眉睫的危險而有此需要除外。”

而第 32 條規定了必須減速的情況：

“一、儘管訂有最高車速限制，駕駛員接近下列地點時尤應減慢車速：

- (一) 車行道上標明供行人橫過的通道；
- (二) 以適當信號標明的學校、醫院、托兒所及類似場所；
- (三) 狹窄道路或路緣為建築物的道路；
- (四) 人群聚集處；
- (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；
- (六) 坡度大的下坡路段；
- (七) 以危險信號標明的地點。

二、違反上款規定者，如其他法律規定無訂定較重處罰，則科處罰款澳門幣 900 元。

誠然駕駛者違反第 7 條警察的指令構成第 85 條的輕微違反，將會被判處 600 澳門元，但是，如果在十字形交叉路口不遵守減速規則的輕微違反，將被判處 900 澳門元的罰款。

而在本案中，嫌犯明顯存在沒有謹慎駕駛，以致在正常可預見的障礙物出現沒有及時停止以避免事故的發生，何況從天橋下來的車輛是綠

燈，這一點嫌犯應該知道，但是不予以理會。

所以，其行為存在有意識的過失，對給對方造成的身體完整性的傷害構成被控訴的罪名。

另一方面，至於受害人在駕駛車輛的時候是否遵從警員的指揮或者是否注意觀察在現場指揮交通的警員的手勢，雖然案件中沒有證實，但是也不能排除其沒有謹慎駕駛的過失行為，雖然是綠燈信號，也必須受到第 30、32 條關於謹慎駕駛、減速義務的約束，以在正常可預見的障礙物出現及時停止以避免事故的發生，而對交通事故的發生存在過失，對損害也應該承擔一定的責任，然而，這共同的過失除了並非本案審理的標的，更重要的是不影響法院依照事實確定上訴人的過失行為。

所以，原審法院的刑事方面判決沒有任何的錯誤，應該予以維持。

上訴人的上訴理由不成立。

#### 四.決定：

綜上所述，中級法院裁定上訴人 A 所提出的上訴理由不成立，維持原判。

訴訟費用由上訴人支付以及 4 個計算單位的司法費。

澳門特別行政區，2015 年 5 月 21 日

蔡武彬

司徒民正

陳廣勝