

編號：第 995/2017 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2019 年 6 月 27 日

**主要法律問題：** 審查證據方面的明顯錯誤

### 摘 要

從經驗法則及邏輯的角度考慮，有關的證據可客觀、直接及合理地證明上訴人實施了重過失嚴重傷害身體完整性罪，而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。

裁 判 書 製 作 人

---

譚曉華

# 合議庭裁判書

編號：第 995/2017 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2019 年 6 月 27 日

## 一、 案情敘述

於 2017 年 9 月 4 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR1-16-0331-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、第 138 條 c)項，並配合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 2 款及第 3 款(五)項及第 94 條(一)項所規定及處罰的重過失嚴重傷害身體完整性罪，被判處二年徒刑，緩刑兩年執行；

另外，嫌犯被判處禁止駕駛，為期二年的附加刑。

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. 本上訴乃針對原審法庭於 2017 年 9 月 4 日對上訴人作出之判決內容，當中判處上訴人觸犯了一項《刑法典》第 142 條第 3 款、第 138 條 c)項，並配合第 3/2007 號法律《道路交通法》93 條第 2 款及第 3 款(五)項及第 94 條(一)項所規定及處罰的一項重過失嚴重傷害身體完整性罪，判處兩年的徒刑(暫緩 2 年執行)及禁止駕駛兩年的附加刑。

2. 上訴人不服上述被上訴判決，並希望透過本上訴把下列問題呈交至中級法院，以便尊敬的法官閣下進行審理：1)上訴人的行為是否構成第3/2007號法律《道路交通法》第93條第3款(五)項規定之重過失；2)原審法庭的對上訴人所作的定罪及量刑。
3. 首先，就「上訴人的行為是否構成第3/2007號法律《道路交通法》第93條第3款(五)項規定之重過失」，按照原審法庭事實分析之判斷，其依據卷宗第274及第275頁的截圖表示上訴人在具有3秒車速距離(8時51分37秒至40秒)的條件去留意有關警員之存在以及作出適當可避免是次事故發生的行為，故此本次的意外全因上訴人的不小心所致(見被上訴判決書的第19頁，其內容在此視為完全轉錄)。
4. 然而，基於卷宗第274及第275頁的截圖所顯示的時間是不吻合，至少存有不下2至3秒的誤差，但原審法庭在進行事實之分析判斷時並沒有考慮到每支鏡頭所展示時間的誤差，並把卷宗第274及第275頁的截圖直接交替計算，從而推斷出上訴人當時具有3秒車速距離去留意警員之存在(見被上訴判決書的第19頁，其內容在此視為完全轉錄)，明顯地出現了《刑事訴訟法典》第400條第2款c)項規定之「審查證據方面明顯有錯誤」之瑕疵。
5. 事實上，根據卷宗第62頁的上方截圖所示(與第275頁截圖是同一鏡頭)，於2014-9-2，08:51:37的時候，上訴人於右車道後方前進時，與交通燈及該警員當刻所在的交匯處偏左位置有相當距離，而當時該警員是站於左車道偏左的位置專注於向左車道的駕駛者作出指揮，加上左車道(往水塘方向)的前方車輛剛好為高身的輕型車輛，在視覺平面上，當駕駛者前行時其目光必定

向中間聚焦，故對於右車道的駕駛者而言，該名警員身處的站置於上訴人的駕駛位置屬於盲點，即該名警員是完全隱藏於車群當中。(見卷宗第 62 頁及第 275 頁截圖)。

6. 因此可確定根據卷宗第 62 頁(而非卷宗第 274 頁之上圖)2014-9-2, 08:51:37 的一刻，由於該名警員 B 錯誤地站在一個右車道駕駛者不可預見的位置，使得上訴人未能看見該警員因而預先進行減速甚或停車動作。
7. 不可忽略的是根據卷宗第 62 頁於 2014-9-2, 08:51:37，亞馬喇馬路右車道(往士多烏拜斯大馬路方向)的訊號燈所顯示的訊號為綠色，在未有警員明確指示，上訴人於當下根本未有被知會停車或減慢車速的迫切性。
8. 尤其是在同一時刻，根據卷宗第 63 頁及第 64 頁的截圖所示，美副將大馬路的所有駕駛員(包括被害人)皆在紅燈期間等待。按照一般經驗法則，當駕駛員所行駛車道的訊號燈為綠色、沒有警員示意停車、前方沒有汽車阻擋及前方交匯處沒有汽車橫過，在此情況下以每小時速 40 公里(見判決書第 7 頁，已證事實第 5 條)前進並沒有任何可譴責的地方。
9. 事實上，根據卷宗第 62 頁及第 275 頁截圖可見，該警員是於 2014-9-2, 08:51:39 才“看到沿亞馬喇馬路右車道行駛之一車(即 MS-XX-XX)快速駛近”(見判決書第 16 頁)，並於 2014-9-2, 08:51:40 至 41 才開始向上訴人進行示警，亦即該名警員於上訴人快將經過交通燈的一剎間才示警停車。
10. 根據原審法庭視為獲證事實第 5 條所述，上述人當時以不少於每小時 40 公里車速行駛，上訴人並非機器，其本人不可能於接令後立刻作出反應並且把車馬上停下。

11. 為此上訴人希望援引葡萄牙駕駛教育機構“Educação Rodoviária”刊所編寫的教學手冊“O Novo Código”以向尊敬的法官閣下重現上訴人當時身處的困難。
12. 按照“O Novo Código”所解釋，行車安全有 3 個距離需要考慮，分別為反應距離、煞車距離及停車距離(見文件 1)。
13. 反應距離即自駕駛者發現狀況至開始作出反應的期間汽車所行進的距離。正常的生理狀態下反應時間為 1 秒鐘，而計算反應距離的公式為行車時速除以 3600 秒。
14. 煞車距離即自駕駛者開始進行煞制直至汽車完全停止期間汽車所行進的距離，而計算煞車距離的公式為行車時速的平方除以 100。
15. 停車距離即反應距離加上煞車距離的總和。
16. 故此，由於當時上訴人正以時速 40km 駕駛行車(見判決書第 7 頁，已證事實第 5 條)，而該名警員於 2014-9-2，08:51:40-41 才開始向上訴人進行示警(見卷宗第 62 頁及第 275 頁截圖)，在此情況下，任何一位正常人(包括上訴人)自接收警員的命令起計，需要 1 秒時間才可作出反應並且需要 27.111 米(反應距離： $40000/36000=11.111$  米加上煞車距離： $40*40/100= 16$  米)的空間才可完全把車停下。
17. 但根據卷宗第 66 頁的上下截圖(與卷宗第 274 頁的截圖是同一鏡頭，但與卷宗第 62 頁及第 275 頁的鏡頭不同，兩支鏡頭具有不下二至三秒的誤差)，該名警員於卷宗第 66 頁的 2014-9-2，08:51:37-38 才向上訴人示警，於 1-2 秒鐘後即 2014-9-2，08:51:39 上訴人的車輛已經和被害人所駕駛的車輛相遇。
18. 雖然卷宗第 274 頁與第 275 頁的時間是有誤差，但從 274 頁及

275 頁截圖配合分析，我們是可以穩妥得出該名警員只有一秒時間是向上訴人示警，亦即上訴人當時只有一秒間去反應及準備煞車。

19. 亦即，在上訴人身體機能上可作出反應前，被害人所駕駛的車輛已經駛至，換言之，該名警員 B 在向上訴人發出停車指令前並沒有對上訴人留有足夠的反應距離、煞車距離及停車距離。
20. 再說，按照卷宗第 62 頁及第 275 頁截圖，以及卷宗第 66 頁及第 274 頁截圖，該警員亦沒有按《道路交通規章》附表七刊載之執法人員交通指揮訊號，向上訴人作出正確之前方交通停止之指揮訊號。
21. 除此之外，在本次交通事故發生前，被害人正身處美副將大馬路(向左車道)的路口，當時該路口的交通訊號為紅燈，故被害人亦遵守交通規則停車等待。
22. 但由於警員 B 與負責對向行車道的警員 C(編號：XXXXXX)之間缺乏溝通，使得警員 C 錯誤地評估警員 B 已成功截停亞馬喇馬路左車道(往水塘馬路方向)及右車道(往士多烏拜斯大馬路方向)的駕駛者，因而對美副將大馬路(向左車道)的駕駛者作出放行指示，令到被害人及上訴人共同地失去了本有的危機意識，並引致被害人錯誤地在紅燈期間前行，最終與遵守綠燈訊號的上訴人相碰撞。
23. 綜上所述，本案極大部分的起因是當時在現場指揮交通的警員失誤所造成：首先警員 B 沒有站在一個兩邊行車線駕駛者可同時清楚看到的位置，其次其只留意控制在車道的車流量而忽略了右車道的交通訊號當時為綠燈，該名警員在上訴人穿過交通訊號前的一秒才示警，且沒有按《道路交通規章》附表七刊載

之執法人員交通指揮訊號向上訴人作出正確之前方交通停止之指揮訊號，以致右車道的駕駛者(即上訴人)沒有足夠時間進行煞車的準備，且即使上訴人有在到臨交匯處前減慢速度，亦是無可避免地會發生是次不幸的交通事故。

24. 因而，上訴人於交通事故發生時行進的右車道所對應的交通訊號是綠燈，上訴人當時的駕駛動作並沒有違反“指揮交通的紅燈或交匯處強制停車信號所規定的停車義務”，其當時的駕駛行為根本不可能被定性為“不遵守指揮交通車的人員”，故其駕駛行為並不符合第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 93 條第 3 款(五)項規定之重過失情況。
25. 基於此，被上訴判決存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項規定之「審查證據方面明顯有錯誤」之瑕疵，錯誤適用第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 93 條第 2 款及第 3 款(五)項而以重過失嚴重傷害身體完整性罪對上訴人定罪量刑，應廢止原審法庭的判決。
26. 即使尊敬的法官 閣下不認同上述的理據，並認為上訴人的行為屬於《道路交通安全法》第 93 條第 3 款第(五)項所規定的重過失情況，即上訴人“不遵守指揮交通的人員、指揮交通的紅燈或交匯處強制停車信號所規定的停車義務”，但上訴人認為法庭亦不應直接該將其行為定性為重過失。
27. 援引葡萄牙最高法院第 07S3655 號案件的判決，判定一個行為是否重過失，並不可單純依賴道路法是否把該行為界定為“十分嚴重”或“嚴重”( como muito grave ou como grave)，尚要結合交通事故發生當時的路面狀況來進行實際判斷。
28. 而葡萄牙 ÉVORA 中級法院認為駕駛者的重過失體現於“A

expressão negligência grosseira corresponde nossa tradição à figura da culpa temerária ou esquecimento de deveres e, em caso de acidente de viação, só se verifica quando o condutor se demite dos mais elementares cuidados na condução, por temeridade, leviandade, ou total ausência de tenção ou de cuidados, em termos de, através dela, criar alto perigo de acidente”

29. 根據《道路交通規章》第 20 條所述，輕型汽車的最高車速為 60km/h，在右車道順暢的情況下，上訴人當時以 40 km/h (見判決書第 7 頁，已證事實第 5 條)行進亦盡了謹慎義務。而且如前述條文所指，構成本次意外的元素並非單純上訴人所引致，當中尚包括警員(編號: XXXXXX)於事故發生前所處位置、沒有給予上訴人足夠反應時間、未有以正確之前方交通停止之指揮訊號向上訴人作出指揮，以及該警員與警員(編號: XXXXXX)指揮失當及缺乏溝通(包括警員之間以及警員和駕駛者之間)，令上訴人及被害人於不適當的時機出現於不適當的位置。
30. 故此，上訴人並不認同原審法院所指本次是故歸根究底是因上訴人只留意交通燈和沒有提前減速，亦不同意原審法院把上訴人的行為定性為重過失。
31. 最後，不可忽略的是當時上訴人行車方向的交通訊號為綠燈，正常謹慎的駕駛者並不可能預視到前方突然出現警察指揮對向的駕駛者於紅燈時前行，上訴人當時由亞馬喇馬路向士多烏拜斯大馬路駛去時沒有預計到右方的整個車群(包括被害人在內)會一湧而至，因此上訴人的過失應只屬於《刑法典》第 14 條 b) 項所指無意識的過失(culpa inconsciente)。
32. 故此，無論如何，被上訴判決均沾有《刑事訴訟法典》第 400

條第 2 款 c)項規定之「審查證據方面明顯有錯誤」之瑕疵，錯誤適用第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 2 款及第 3 款(五)項而以重過失嚴重傷害身體完整性罪對上訴人定罪量刑，故懇請中級法院法官閣下廢止被上訴判決，因而應改以《刑法典》第 142 條第 3 款、第 138 條 c)項並結合第 14 條 b)項結合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 1 款規定之無意識過失的(culpa inconsciente)嚴重傷害身體完整性罪對上訴人作出定罪量刑。

33. 此外，就「原審法庭的對上訴人所作量刑」，一如上述，上訴人於是次交通事故案發當日的駕駛態度並沒有違反正常駕駛者所被要求的謹慎義務，而本次交通事故的發生有多方面的元素共同引致，這些均可相對減輕上訴人在作出可被歸責之犯罪事實之犯罪過失程度較高，以及有關之行為不法性程度。(見上述第 iii)至 xxxii)項，為著產生一切所須效力，在此視為完全轉錄)
34. 根據《刑法典》第 65 條之規定，量刑時需綜合考慮一系列的因子(包括行為人的故意或過失之嚴重程度)，亦即量刑決定是各個因子的複合物。
35. 當原審法庭量刑時錯誤地把上訴人的過失(狹義說)定義為重過失並列為考慮因素，無可避免地整個量刑決定到受到負面影響。
36. 基於此，上訴人認為原審法庭量刑不當，故在考慮到上訴人屬初犯，在本案中坦白承認基本犯罪事實(見判決書第 8 頁、第 15 頁)，且從本案偵查至審判階段均展示合作態度並結合上述第 xxvi)項之內容，懇請中級法院法官閣下在以一項嚴重傷害身體完整性罪重新進行量刑時，相應地下調原來被判處的刑罰為判處上訴人(不多於) 1 年 3 個月徒刑，且因符合《刑法典》第 48

條規定之緩刑條件，准予緩刑執行，以及禁止駕駛(不多於)9個月的附加刑。

37. 倘若法官 閣下不認同上述見解，並認為應以一項重過失嚴重傷害身體完整性罪對上訴人作出量刑，則基於上述理由，並結合上述第 xxxvi)項及 xl)可相對減輕上訴人罪過程度之要件，上訴人認為被上訴判決現時量刑亦為過重，違反《刑法典》第 40 條及第 65 條的規定，存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款規定之“錯誤適用法律之瑕疵”，故因而懇請中級法院法官閣下廢止原審法庭的判決，並改為判處(不多於)1年8個月徒刑並准予緩刑執行，以及改為判處(不多於)1年的禁止駕駛附加刑。

#### 請求

綜上所述，請求中級法院合議庭接納本上訴，並按照《刑事訴訟法典》第 415 條第 1 款之規定，尤其是再次對卷宗第 62 至 68 以及 274 至 275 頁之截圖及載於卷宗之「治安警察資訊處理科」錄影片段進行審查下，裁定上訴人提出之上訴理由成立，宣告撤銷/廢止被上訴判決，並裁定：

1. 以《刑法典》第 142 條第 3 款、第 138 條 c)項並結合第 14 條 b)項結合第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 93 條第 1 款規定之無意識過失的(culpa inconsciente)嚴重傷害身體完整性罪對上訴人作出定罪量刑，並改為判處上訴人(不多於)1年3個月徒刑，准予緩刑執行，以及禁止駕駛(不多於)9個月的附加刑；
2. 倘若法官 閣下不認同，維持以一項《刑法典》第 142 條第 3 款、第 138 條 c)項，並配合第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 93 條第 2 款及第 3 款(五)項及第 94 條(一)項的重過失嚴重傷害身體完整性罪對上訴人作出定罪量刑，則亦應改為判處(不多於)1年8個月徒刑並准予緩刑執行，以及(不多於)1年的禁止駕駛附加

刑。

請求公正裁決！

檢察院對上訴作出了答覆，並提出下列理據(結論部分)：

1. 在本案中，上訴人未遵守交警員的指揮是一個不爭的事實。上訴人提出的問題是：上訴人在當時無法注意到交警員作出的停車指示。
2. 然而事實並非如此。
3. 經聽審證實的事實表明，“嫌犯沒有遵守站在其行車方向左前方交警員作出之指揮訊號(即發出警笛聲響訊號及作出停止手勢指揮訊號)，沒有減慢車速及讓交界處之車輛先行通過而直接駛出路口，導致其汽車碰撞到由美副將大馬路方向駛出的三輛電單車，當中包括一輛由被害人 F 駕駛的編號 CM-XXXXXX 輕型電單車。”“當時，嫌犯以不少於每小時的 40 公里車速行駛。”
4. 面對上述事實，首先，我們不能認為，上訴人當時的車速是穿越路口的安全車速。其次，正是這樣的車速才使上訴人在本可以看到警員停車指示的情況下沒能看到，或者當他看到時，剎車已經來不及了。正如本案，上訴人駕駛汽車衝出了路口並引致交通事故。
5. 對於上訴人的注意可能性，被上訴之判決作出了正確及詳細的分析。
6. 刑法理論認為，重過失，指的是行為人因缺乏最起碼的謹慎而產生的過失。相對普通過失而言，重過失“反映為欠缺最起碼及最基本的小心謹慎，”，是一種“在履行日常生活中最為基本的義務時，明顯表現為輕率的行為”。在重過失場合，行為人只要

稍加注意，就可以避免犯罪的發生，但行為並未注意。行為人違反注意義務的程度非常嚴重且十分明顯。這在本案中已突出表現了出來。

7. 正是因為上訴人在通過路口時速度過快，同時又未注意視野內交通警員作出的停車信號，才使其沒能遵守交通警員的停車指示。這就是說，上訴人在案發當時是有能力及有條件注意到交通警員的停車信號，即其具備期待可能性，而非像上訴人所指出的那樣，將其沒有履行注意義務的責任歸咎於交通警員的“站位”及“缺乏溝通”。
8. 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。
9. 分析整個判決，本院認為，被上訴之判決認定的上述事實之間及與未認定的事實之間並不存在不相容的地方，且根據已認定的事實也能夠合理地得出被上訴之判決所認定的結論，而這一結論是在對庭審中出示的證據進行了進一審查分析之後得出的。就證據審查及認定而言，我們也看不出其違反了自由心證原則和經驗法則。我們認為，被上訴之判決定罪證據和事實皆充份和符合邏輯。
10. 質言之，原審合議庭就其對事實審的結果所發表的判案理由說明，對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，認為原審的事實結果並非不合理。

11. 據此，本院認為，上訴人的關於其行為不構成重過失的理由不能成立，其指稱被上訴之判決存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項規定的“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵的理由亦不成立。
12. 被上訴之判決判定上訴人以直接正犯和既遂方式澳門《刑法典》第 142 條第 3 款、第 138 條 c)項，並配合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 2 款及第 3 款(五)項及第 94 條(一)項所規定及處罰的一項重過失嚴重傷害身體完整性罪。
13. 根據《刑法典》第 142 條第 3 款之規定，犯該罪處最高三年徒刑或罰金。原審合議庭判處上訴人二年徒刑，暫緩兩年執行。同時，依照《道路交通法典》第 94 條第 1 項規定，對嫌犯適用禁止駕駛二年的附加刑處罰，並實際執行。
14. 上訴人提出上述量刑過重，請求改判為(不多於)1 年 8 個月徒刑並准予緩刑，及(不多於)1 年的禁止駕駛附加刑。
15. 被上訴之判決已考慮了對上訴人有利和不利的各種量刑情節。就刑量而言，比較前述各罪之法定刑，我們不認為原審所判具體刑罰---二年徒刑存在過重問題，相反，這是一個適中的刑罰。
16. 應指出的是，根據《澳門刑法典》第 65 條的規定，審判者在量刑時，必須考慮一般預防及特別預防之需要。本案中，犯罪後果嚴重程度較高，犯罪過失程度較高，行為不法性程度亦較高。嫌犯欠缺謹慎駕駛的行為導致被害人 F 身體承受嚴重傷害，其過失犯罪行為對社會秩序和對被害人身體完整性造成的損害程度不低，同類犯罪之預防需要明顯。這些因素表明一般預防和特殊預防的需要均較高。對此必須在量刑上予以體現。本院認為，被上訴之判決依法定要求定出了刑量，符合罪過原則及預

防犯罪的要求，不存在失衡偏重問題。

17. 總之，本案最終的量刑結果不存在對法定限制規範---如刑罰幅度---或經驗法則的違反，具體刑罰也未顯示出完全不適度。既然如此，作為以監督法律良好實施作為主旨的上級法院就不應介入具體刑罰的確定。

18. 基於此，本院認為，上訴人認為量刑偏重的理由亦不成立。

基於維護合法性及客觀原則的要求，茲提請中級法院，判定上訴理由不成立，駁回上訴，維持上訴所針對之判決。

請求依法作出公正裁判！

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院代表作出檢閱及提交法律意見，認為上訴人提出的所有上訴理由均不成立及應維持原判。

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。

由於裁判書製作人提交予合議庭評議的上訴解決方案在表決時不獲通過，本合議庭現須根據 2019 年 6 月 20 日的評議表決結果，透過本份由第一助審法官依照《刑事訴訟法典》第 417 條第 1 款末段規定編寫的裁判書，對上訴人提起的上訴作出判決。

## 二、 事實方面

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

1. 2014 年 9 月 2 日上午約 8 時 50 分，上訴人 A 駕駛一輛編號 MS-XX-XX 輕型汽車沿亞馬喇馬路靠右車道行駛，方向由新雅馬路往士多鳥拜斯大馬路。
2. 當駛至近鮑思高圓形地交匯處時，上訴人沒有遵守站在其行車方向左前方交警員作出之指揮訊號(即發出警笛聲響訊號及作出停止手勢指揮訊號)，沒有減慢車速及讓交界處之車輛先行通過而直接駛出路口，導致其汽車碰撞到由美副將大馬路方向駛出的三輛電單車，當中包括一輛由被害人 F 駕駛的編號 CM-XXXXXX 輕型電單車。
3. 被害人正沿美副將大馬路靠中間車道行駛，方向由荷蘭園大馬路往海邊馬路。
4. 當駛至近鮑思高圓形地交匯處時，被害人目睹前方交通燈亮著紅燈，故停車等候。未幾，站在被害人右前方的警員向其行駛方向的車輛發出警笛聲響及作出前進手勢之指揮訊號，故被害人重新起步緩慢向前駛進交匯處。
5. 當時，上訴人以不少於每小時 40 公里車速行駛。
6. 有關碰撞直接導致被害人連人帶車倒地受傷，後由救護車送往山頂醫院接受治療(參見卷宗第 19 頁的交通意外描述圖)。
7. 上述碰撞已被現場的監控錄影系統拍攝，詳情可參看卷宗第 61 至 70 頁之觀看錄影報告。
8. 上述碰撞直接及必然地導致被害人左側脛骨平臺骨折併左膝後十字韌帶附著點撕脫性骨折，需持單杖協助步行，左下肢可見肌肉萎縮及左膝關節僵硬，其傷勢詳述於卷宗第 35、77、78、160 及 162 頁，為著適當的法律效力在此被視為全部轉錄。
9. 據法醫鑑定，被害人之傷勢需 4 至 6 個月康復並將多需 15 至 30

日作手術取出其內固定針，該交通意外已使被害人長期患病及對其身體完整性造成嚴重傷害(參見卷宗第 162 頁之臨床法醫學鑑定書)。

10. 意外發生時為晴天、日間、地面乾爽及交通密度正常。
11. 上訴人沒有遵守現場指揮交通警員所示意的停車義務及於駛近交匯處時沒有減慢車速，以避免發生意外。
12. 上訴人不提高警覺及小心駕駛，導致事故發生及直接對被害人的身體完整性造成嚴重傷害。
13. 上訴人清楚知悉其行為是法律所不容及受法律制裁。

此外，審判聽證亦證實以下事實：

14. 刑事紀錄證明顯示，上訴人在本澳為初犯。
15. 上訴人聲稱任職公務員，每月收入澳門幣 27,000 元(薪俸點為 325)，須供養父母及同居女友之一名未成年兒子，具大學畢業程度。

#### 民事請求方面的獲證事實

經庭審聽證，除與起訴書的獲證事實相符的事實視為得以證實之外，民事請求書和民事答辯書提出的以下事實亦視為得以證明：(第 200 頁)

16. 涉案車牌編號 MS-XX-XX 輕型汽車與忠誠澳門保險股份有限公司訂立之保險合同編號為 MPC/007173/0000。
17. 被害人被撞倒地後，短暫失去意識，直至上了救護車，才慢慢恢復意識，但意志仍處於迷糊不清。
18. 隨後，被害人即時被送到鏡湖醫院，並於同日(即 2014 年 9 月 2 日)中午 12 時 31 分，轉往仁伯爵綜合醫院接受治療。
19. 2014 年 9 月 25 日出院後在家療養，隨後在不同醫療場所進行物理治療、水療、在衛生局門診隨訪，整個治療過程超過一年。

20. 是次意外直接導致被害人左膝關節後十字韌帶撕脫性骨折及在小腿皮膚裂傷。其傷患特徵符合由鈍器或其類似物(交通意外)所致，共需 4 至 6 個月康復(參見文件二:仁伯爵綜合醫院(骨科醫療報告);以及載於卷宗第 162 頁之『臨床法醫學鑑定書』，有關內容被視為全部轉錄)
21. 被害人直至 2015 年 11 月 5 日拆除內固定手術前仍需忍受著由左膝部位疼痛所帶來的痛楚及不適，走路亦需忍受著痛苦及相當困難(參見文件二:仁伯爵綜合醫院(骨科醫療報告);以及完成拆除內固定手術後之仁伯爵綜合醫院醫療報告，有關報告會於隨後附上)。
22. 被害人於出院後需回到仁伯爵綜合醫院進行物理治療及另找中醫生看跌打，2014 年 9 月 25 日出院時被害人左腿仍需包紮石膏，及需持兩支拐杖步行。
23. 被害人向法院提交民事請求書當天雖然痊愈，但仍不時感到其左膝的動作不暢順及僵硬。
24. 每當坐下後，由於左腳無力，不能如正常人般，當有需要站起來時，不可以即時站起來，每每需等待『舒緩』後，才能慢慢開始踏出腳步。
25. 由於左膝時常感到疼痛及已令到左腳無力，步行時同樣感到疼痛，不能步行超過 25 分鐘，快步行走更成感到刺痛加劇，令人難以忍受;更不能長時間(超過 45 分鐘)站立。
26. 意外剛發生後，需要他人攙扶，每次上落樓梯都為艱辛，途中需要多次坐下來休息，需時長達十五至二十分鐘;直至向法院提交民事請求時，患處在上落樓梯時仍感疼痛。
27. 又因為拆除石膏前(由出院至 2014 年 10 月 22 日之前，合共 27

- 天)，被害人需要隔天回醫院做物理治療及複診，每次上落樓梯的過程都甚為艱辛，途中需要多次坐下來休息。每次進行治療時及回家後，被害人必須反覆練習屈腳的動作，過程相當痛苦。
28. 意外發生後至 2016 年 4 月 12 日(民事請求提交日)，為著身體健康的需要，被害人只能偶爾在家人陪同下，以緩慢速度跑步，時間一長左腳就會產生陣痛，令被害人感到沮喪。
  29. 惟意外發生後，尤其是自治療期間，被害人已無法一如既往地參加運動，如跑步、游泳、打羽毛球或跳繩等運動，亦不能再四處逛街購物，大大減低生活素質及樂趣，亦影響健康，直至 2016 年 4 月 12 日，被害人仍然因為傷患，未能再進行該等運動，很大程度地影響其生活質素。
  30. 從意外發生至恢復上班後(將近半年時間)，被害人一直需用拐杖步行，生活上產生極大的影響，亦受到很多途人奇異及歧視的眼光對待。
  31. 自意外發生後至 2016 年 4 月 12 日，被害人不時感到左膝疼痛，不能久站，亦不能久步行，嚴重時左腿會無力;每逢天氣轉變及下雨天等，左膝部位會倍感酸軟無力。
  32. 被害人因這次交通意外而前往鏡湖醫院、仁伯爵綜合醫院，及其他診所進行治療及就診: 其中包括:(1)鏡湖醫院之檢查費、診費及治療費等為澳門幣貳仟貳佰叁拾元(MOP2,230)(參見 2015 年 12 月 14 日提交檢察院之相關單據:文件編號十一);(2)仁伯爵綜合醫院之住院費、手術費及檢查費等為澳門幣玖仟玖佰伍拾柒元(MOP9,957)(參見文件三，及參見 2015 年 12 月 14 日提交檢察院之相關單據:文件編號十四);(3)其他診所的診費、藥費及醫療用品(購買拐杖等)等，合共為澳門幣壹萬叁仟伍佰柒拾壹元叁角

(MOP13,571.3)(參見文件四至十九，及參見 2015 年 12 月 14 日提交檢察院之相關單據:文件編號一至十一、十八至二十七、二十九至四十三)。上述醫療費用，合計為澳門幣貳萬伍仟柒佰伍拾捌元叁角(MOP25,758.3)。

33. 被害人之左膝的整個治療過程歷時超過一年，每次進行物理治療及回家後必須反覆練習屈腳的動作，過程相當痛苦，以及由於治療需要，左膝內裝有兩根鋼釘用作固定腳骨，該手術已令被害人承受到強烈的痛楚。
34. 被害人之左膝內的兩根鋼釘始終要在 2015 年 11 月 5 日再進行手術取回，被害人再一次承受強烈的痛楚(完成拆除內固定手術後之仁伯爵綜合醫院醫療報告，有關報告會於隨後附上)。
35. 被害人左膝傷患處長期不適，嚴重消極地影響日常生活。
36. 特別是左膝僵硬及疼痛，使被害人不能長期站立及步行，時常感到疼痛;步行時同樣感到疼痛，快步行走更感刺痛加劇，令人難以忍受;更不能步行超過 25 分鐘及不能站立超過 45 分鐘。
37. 即使外出逛街或購物等也很吃力，每每步行超過 25 分鐘左右，也會引致傷患處產生痛楚，更不能如以往一般參加運動，如跑步、游泳、打羽毛球或跳繩等運動，大大減低生活素質及樂趣;絕不能再做任何劇烈運動。
38. 於下雨天及天氣轉變的日子裡，左膝均感到酸軟無力及疼痛難受，痛楚令被害人徹夜難眠。
39. 亦由於是次意外，造成被害人對馬路產生心理上的恐懼，無人攙扶下即使臨近馬路邊也不敢過去;無法駕駛或乘坐電單車，亦不敢乘坐巴士(因上落梯級有困難，及害怕被衝撞及剎車時腿部受到的衝力);乘坐汽車時，每逢看到左方來車或貼近車輛，更會

異常緊張及大叫影響家人駕駛。

40. 此外，事發路段為被害人上班之必經路段，每次經過該路段都會令被害人想起意外發生時的恐怖情境，令被害人加深這種心理上的恐懼。

41. 於 2017 年 1 月 10 日之補充鑑定報告顯示，被害人被診斷遺有 3%傷殘率。(卷宗第 404 至 405 頁)

第二民事被請求人呈交之答辯狀中獲證事實:(第 335 及背頁)

42. 在 2014 年 9 月 2 日上午約 8 時 51 分，第二民事被請求人駕駛輕型汽車 MS-XX-XX 駛至濠江中學正門前之樽頸位時【即亞馬喇馬路分為左、右 行車道之地點】，左邊行車道交通十分擠塞，而右邊行車道則交通暢順，前方沒有任何車輛，且當時前方路口的交通燈顯示為綠燈，故第二民事被請求人便切線到右邊車道並繼續駕車向士多烏拜斯大馬路方向行駛。(見載於卷宗之現場監控錄影系統所拍攝之影像)

第一民事被請求人呈交之答辯狀:(第 351 及背頁)

43. O 2º demandado circulava com o seu veículo automóvel pela faixa direita da Estrada de Ferreira do Amaral, em direcção da Estrada da Bela Vista à Avenida de Sidónio Pais.

44. Ao aproximar-se à Rotunda de S. João Bosco, reparou que o sinal luminoso de trânsito era verde.

#### 未證事實

本案中，刑事部份並不存在與獲證事實不相符合的未證事實。

民事請求人呈交之民事請求書和二名民事被請求人所呈交之答辯

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，尤其以下：

第二民事被請求人呈交之答辯狀中之未證事實：(第 335 及背頁)

1. 在第二民事被請求人駕駛輕型汽車 MS-XX-XX 切線到亞馬喇馬路右邊行車道繼續向前行駛，直至第二民事被請求人駛離該馬路，警員 B(警員編號: XXXXXXX)所處在位置都是維持在安全島偏左地方(以第二民事被請求人行車方向來說)。
2. 換句話說，警員所處之位置並非在亞馬喇馬路左、右行車道之中間，亦非在該左邊行車道之中間，而是站在該左邊行車道內，靠左不多於左邊車道一半闊度之地方，加上當時在亞馬喇馬路左行車道路口有至少三輛車身較高之輕型車輛，故該警員所處位置根本不在第二民事被請求人視範圍內。
3. 須強調，上述整個過程就只發生在 1 秒之間，加上在第二民事被請求人於亞馬喇馬路右邊車道駕駛之過程中，其前方車道一直通行無阻，即使(單純假設) 第二民事被請求人在接近交通燈位時能意識到有警員在其行車方向之道路上指揮交通，但第二民事被請求人亦根本沒有足夠反應時間，以供第二民事被請求人在與民事請求人當時駕駛之車輛發生碰撞前，感知其當刻須遵守警員之指揮、不該遵守交通燈號、慢車以至剎停車輛這一連串動作思維。

第一民事被請求人呈交之答辯狀之未證事實：(第 351 及背頁)

4. O 2º demanda do cível não verificou naquele local qualquer agente regulador do trânsito a exercer funções de controle de tráfego, pelo que seguiu o seu caminho sempre para a frente, colidindo, assim, com a motocicleta conduzida pela Demandante, no cruzamento das ruas.

5. De acordo com a fotografia superior de fls.62, o agente regulador do trânsito estava virado para a faixa esquerda da Estrada de Ferreira do Amaral, e encontrava-se numa posição em que o veículo automóvel conduzido pelo 2º Demandado não conseguiu vê-lo.
6. Pela mesma razão, aquele agente também não conseguiu ver a vinda do veículo automóvel em causa, e, naturalmente, não emitiu qualquer ordem de paragem do tráfego para a viatura conduzida pelo 2º Demandado que circulava pela faixa direita da Estrada de Ferreira do Amaral, em direcção à Avenida de Sidónio Pais.

原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“庭審聽證時，嫌犯承認大部份被指控之罪名。辯稱因其疏忽駕駛導致本次之交通意外發生。嫌犯稱當時於亞馬喇馬路右邊車道行駛，其前方車道一直通行無阻，嫌犯表示當時駛至交匯處不遠處時，有留意到管制其車道之交通燈是綠色，故沒有在交匯處減慢車速，繼續駕駛前進並通過交匯處(其估計車速為 40km/h)。嫌犯表示在意外發生前，路過交匯處前曾看見一個人，事後憶述該人可能是警員，但堅稱確切沒有看到警員之停車手勢，否則定必停車。

另外，當嫌犯駛過交匯處時，已看見有三部電單車在另一方向前來，其立即剎車，但已趕不及並發生碰撞。嫌犯稱其應碰了三輛電單車，其中一部屬於被害人所駕駛。又稱已經賠償了另外二部車輛之損失。嫌犯稱並非每天也經此路，故不清楚是否每天也有交通指揮交通。

\*

庭審聽證時，被害人 F 講述案件之發生經過。被害人當駛至近鮑思高圓形地交匯處時，被害人目睹前方交通燈亮著紅燈，故停車等候。未幾，

站在被害人右前方的警員向其行駛方向的車輛發出警笛聲響及作出前進手勢之指揮訊號，故被害人重新起步緩慢向前駛進交匯處。然而，剛起步不久其與一輛輕型汽車碰撞，人車分開，其後來亦失去知覺，醒來時已在救傷車內。被害人稱，在意外前，除了看見管制其行車道之警員在指揮外，亦有看見嫌犯之行車道上有警員在指揮交通。

\*

庭審聽證時，交通警員 B(XXXXXX)講述了案件發生之經過，其當時在鮑思高圓形地指揮交通，其向亞馬喇馬路左車道(往水塘馬路方向)及右車道(往士多烏拜斯大馬路方向)行駛中之車輛發出警笛聲響訊號示意及作出前方交通停止手勢指揮訊號時，看到沿亞馬喇馬路右車道行駛之一車(即 MS-XX-XX)快速駛近，故再次發出警笛聲響訊號，但一車沒有減慢車速，並違反其作出之前方交通停止手勢指揮訊號，繼續快速及發出聲響訊號駛進鮑思高圓形地交匯處，撞及右方沿美副將大馬路駛至之二車(即 ML-XX-XX)、三車(即 CMXXXXX)及四車(即 MI-XX-XX)。

庭審聽證時，交通警員 C(XXXXXX)講述了案件發生之經過，其當時在鮑思高圓形地指揮交通，看見警員(XXXXXX)向亞馬喇馬路左車道(往水塘馬路方向)及右車道(往士多烏拜斯大馬路方向)行駛中之車輛發出警笛聲響訊號及作出前方交通停止手勢指揮訊號後，其望向美副將大馬路並向左車道及中間車道上之車輛發出警笛聲響訊號及作出交通前進之手勢指揮訊號示意(由荷蘭園大馬路方向)之車輛可以前進，當二車、三車及四車遵守其指揮訊號，沿美副將大馬路慢速駛進與鮑思高圓形地交匯處時，發出聲響信號之一車從左方亞馬喇馬路右車道快速駛至，一車前方與二車、三車及四車發生碰撞。

接著，在庭上亦播放了「治安警察局資訊處理科」提供之錄影片段，警員證人亦現場向法庭解釋片段，見第 42 頁。片段中看到二名交通警員

在鮑思高圓形地指揮交通，期間一名警員站在由亞馬喇馬路與鮑思高圓形地交匯處示意車輛停下，期間一輛輕型汽車(MS-XX-XX)從亞馬喇馬路右車道，高速駛進鮑思高圓形地，上述警員未能成功截停該汽車，同時，美副將大馬路的車輛亦開始放行，在車組最前方的三輛電單車(ML-XX-XX、CM-XXXXXX 及 MI-XX-XX)首先行入交匯處，三輛電單車均被從他們左方駛至之輕型汽車 MS-XX-XX 撞倒。

庭審聽證時，聽取被害人的丈夫 G，其講述了意外發生後被害人受傷情況，醫治情況，以及就治療期間之生活不便及身體不適等狀況作出陳述。

庭審聽證時，聽取了被害人之奶奶謝麗春之證言，其講述意外發生後被害人受傷情況，醫治情況，以及就治療期間之生活不便及身體不適等狀況作出陳述。

庭審聽證時，聽取了被害人之朋友張善汶之證言，其講述意外發生後被害人受傷情況，醫治情況，以及就被害人生活改變等狀況作出陳述。

庭審聽證時，聽取了仁伯爵綜合醫院骨科醫生 D 之證言，其就被害人治療狀況作出陳述，並就其製作之醫療報告作出解釋(見卷宗第 78、160 頁及第 404 頁之被害人在仁伯爵綜合醫療之報告)。

庭審聽證時，聽取了仁伯爵綜合醫院法醫 E 之證言，其就鑑定報告作出了解釋(見卷宗第 162 頁)。

卷宗第 78 頁之法醫「臨床法醫學鑑定書」、第 162 頁之「臨床法醫學意見書」，載有被害人 F 之臨床法醫學鑑定書，相關內容在此被視為全部轉錄。

此外，卷宗第 35、77、78、160 及 162 頁，載有被害人的醫療檢驗報告，相關內容在此被視為全部轉錄。

此外，卷宗第 404 至 406 頁載有臨床法醫學鑑定書(補充)，當中講述被害人之傷殘率為 3%，以及被害人之傷勢及康復情況之問題。

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、各證人證言、在庭上所播放之錄影光碟和卷宗內的檔證明，其中包括涉案汽車的驗車報告、被害人 F 的醫療檢驗報告、臨床法醫學鑑定書及補充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。

本合議庭認為，就交通意外之發生及意外成因，經聽取案中所有人士之證言，且分析了卷宗所有證據，包括監控錄像片段，本合議庭認為，首先，嫌犯基本上承認疏忽駕駛之事實。另分析了被害人及二名現場警員之證言，以及攝錄了交通意外發生之錄影光碟證據，我們發現，卷宗第 274 及第 275 頁的截圖清楚顯示，於 8 時 51 分 37 秒至 38 秒，鏡頭已攝有警員在案發路段指揮交通，以及攝有嫌犯之車輛正向前行駛。而於 8 時 51 分 39 秒及 40 秒，鏡頭已攝有警員指揮嫌犯必須停車，很可惜最終嫌犯之車輛沒有停下來，隨即在 8 時 51 分 41 秒發生交通意外。結合指揮交通警員之庭上證言，於第一時間，其在所站立之位置前方(約 60 至 70m 距離)已看見嫌犯之車輛正高速駛來，馬上吹停，對方響按，警員立即舉手示停並再次吹停，但嫌犯之車已高速駛走，未幾發生意外。可見，既然警察望向 60 至 70m 之遠處已能望見嫌犯之車輛，隨即向嫌犯吹笛，並舉手示意嫌犯停下，那麼，同一道理，以嫌犯之視野角度，這樣的距離及僅三秒車速距離，嫌犯理應具條件留意警員之存在，事實上，嫌犯事後憶述其曾在交匯處前留意到一個人影，更重要的是，倘嫌犯之車輛在到臨交匯處前能減慢速度，那麼，嫌犯是絕對有條件留意到警員之存在且在指揮他停下車輛，而至於嫌犯未能留意警員之存在，歸根究底，是嫌犯沒有在到臨交匯處前減慢速度，只留意前方之交通燈，而不留意路面之狀況。而眾所周知，當警員指揮時，必須予以遵守警員指示而非其他交通訊號。因此，即使當時交

通訊號燈為綠燈，嫌犯亦必須遵守警員指示。嫌犯駕駛著 MS-XX-XX 車輛，沒有遵守站在其行車方向左前方交通警員作出之指揮訊號，沒有減慢車速及讓交界處之車輛先行通過而直接駛出路口，導致其汽車碰撞到由美副將大馬路方向駛出的三輛電單車，當中包括一輛由被害人 F 駕駛的編號 CM-XXXXXX 輕型電單車。為此，本合議庭認為，這些證據明顯與嫌犯之辯解不相符，不予接納。”

### 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
- 量刑過重

1 上訴人提出原審法院錯誤地分析了透過幾個安裝在事發地點，但屬不同攝錄鏡頭在不同角度所拍下的意外發生過程，出於不同的鏡頭所記錄的時間不是同步的，存在二至三分鐘多的誤差。因此，當原審法院把多幅由不同攝錄機拍攝的截圖綜合分析時，錯誤地認為當中的時間顯示是一致的、連貫的，導致也作出了一個錯誤的結論。因此，原審法院的判決違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項“審查證據方面的明顯錯誤”的瑕疵。

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。”

具體分析相關的證據，原審法院除了聽取了上訴人及被害人在卷宗內所作的聲明，亦在審判聽證中聽取了案中警員證人的證言，審查了案中的文件及視像紀錄等。原審法院客觀分析上述種種證據，並根據自由心證原則對上訴人實施了有關犯罪的事實做出判斷。

關於這個問題，助理檢察長在意見書中作出如下分析：

“原審法院在作出理由說明時(見卷宗第 442 頁)，當中依據載於卷宗第 274 及 275 頁的截圖作為認定上訴人在行為上存在重過失的考慮因素。該些截圖中，分別是從兩個不同角度進行拍攝的，第 274 頁上下兩截圖屬於第(170)M2053 號機組，而第 275 頁的上下截圖則屬於第(183)M02069 號機組所拍攝。

而在兩組攝錄機所記載的時間有“兩秒鐘”的時間差距。第 274 頁中的上圖是對應第 275 頁上圖，另外第 274 頁下圖則對應第 275 頁下圖(屬於即時同步拍攝)，而僅在兩頁的圖片中所顯示的時間上存在兩秒鐘的差別。(尤其在兩頁的下圖圖片非常清楚地顯示，當時上訴人所駕駛之輕型汽車旁邊，正正是一輛已停下來的白色輕型汽車，而指揮警員站立的位置亦是相同的。)

然而，單憑這點，不足以認定被上訴法院在心證形成的過程上沾有明顯審查證據錯誤的瑕疵。

本文中，意外的經過已經被錄影下來並製成光碟附於本案。

在經過對光碟內容進行分析後，毫無疑問地意外的成因是與上訴人的過失行為有著緊密的關係，而這責任亦跟上訴人有否聽從在場交警員的指揮手勢更是不可分割。

另外，作為在本地區有駕駛習慣的駕駛者而言，都應充份熟悉及了解事發路面的實際情況。尤其是鮑思高圓形地交匯處的實況甚為複雜，縱橫向的車輛穿梭不息，因為是多條道路的交匯地點，同時，事發路面的視野亦較為狹窄，不能輕易看清所有進入交匯處的車輛狀況。在一般情況下，駕駛者在途經事發地點時都需格外小心，尤其不時需要控制車速以防突發情況。

同時，必需注意事發時正處於早上上班高峰期，途經意外現場的車輛特別多，因此，亦成為在該段時間途經事發地點時需要特別控制車速的理由。幾乎在每天早上的繁忙上班時間，警方都需要派出人員在事發地點指揮交通以便能有效快速地緩減塞車情況，因此，在平常上下班時間在該路段會駐守交警員指揮交通的現象並非不尋常，對於經常途經該地點的司機而言，應注意交警員的存在亦屬一件常態的事情，不屬於任何不可預見的突發情況。

在上述的狀況下，並在實際翻閱事發經過的錄影片段後，可以發覺，從進入鏡頭的一刻起，上訴人所駕駛之輕型汽車的速度雖然沒有超越法定上限，但已屬於“偏快”，原因是除了上訴人沒有考慮該路面的實際情況外，更沒有注意在其左邊的另一行車道，所有其他車輛都已經在“慢駛”，到最後更需要完全停下，作為在同一段路上駕駛的上訴人，理應察覺其他車輛慢駛甚至停下是基於某種原因。並在此情況下，減低車輛行走速度及

倍加留心是作為駕駛者正確駕駛的應有態度。

而即管在進入路段的第一刻，因警員站立的位置與上訴人之間的存在使上訴出現視線障礙，但從畫面中所見，這種障礙是非常短暫的，因為相關警員亦能注意到上訴人車輛的前進及即時走到一個雙方都能“互望”的位置上。

因此，上訴人辯稱未能看到交通警員的指揮及示意是不符合客觀事實的。而正確的表述應為當上訴人在發覺到警員的示意時，因沒有預先控制車速的關係，已來不及即時作出安全的煞車行為了。

基於上述在經翻閱錄影片段後而作出的分析，上訴人的確是在一個可遵守、應遵守的狀態下而不遵守指揮交通人員示意停車的義務。（《道路交通安全法》第 93 條第三款(5)的規定）

另一方面，所有屬於道路的交通違反在性質上都屬於輕微違反，而有別於犯罪，在輕微違反當中所有因過失的關係而不遵守道路規則的情況都屬可處罰範圍，而非要求行為人必須具有主觀故意的蓄意違反。”

我們同助理檢察長上述的分析。

從經驗法則及邏輯的角度考慮，上述的證據可客觀、直接及合理地證明上訴人實施了重過失嚴重傷害身體完整性罪，而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。

另一方面，根據原審判決已證事實第 1、2、5、11 及 12 點，原審判決已具足夠的具體客觀事實認定上訴人的過錯，雖然在事實方面可以更加詳盡，但是原審判決並不具有事實不足以支持法律適用的瑕疵。

故此，上訴人提出的上述上訴理由並不成立。

2. 上訴人認為原審法院量刑過高，應改判上訴人改為判處(不多於)1年8個月徒刑並准予緩刑執行，以及改為判處(不多於)1年的禁止駕駛附加刑。

《刑法典》第40條及第65條規定量刑的標準。犯罪的預防分為一般預防和特別預防二種：前者是指通過適用刑罰達到恢復和加強公眾的法律意識，保障其對因犯罪而被觸犯的法律規範的效力、對社會或個人安全所抱有的期望，並保護因犯罪行為的實施而受到侵害的公眾或個人利益的積極作用，同時遏止其他人犯罪；後者則指對犯罪行為和犯罪人的恐嚇和懲戒，且旨在通過對犯罪行為人科處刑罰，尤其是通過刑罰的執行，使其吸收教訓，銘記其犯罪行為為其個人所帶來的嚴重後果，從而達到遏止其再次犯罪，重新納入社會的目的。

上訴人觸犯一項《刑法典》第142條第3款、第138條c)項，並配合第3/2007號法律《道路交通法》第93條第2款及第3款(五)項及第94條(一)項所規定及處罰的重過失嚴重傷害身體完整性罪，可被判處一年一個月至三年徒刑或科處一百三十日至三百六十日罰金，以及可被判處兩個月至三年的禁止駕駛的附加刑。

根據刑事紀錄證明，上訴人為初犯。

經分析有關事實及情節，上訴人在案發時駕駛著車輛，沒有遵守站在其行車方向左前方交通警員作出之指揮訊號，沒有減慢車速及讓交界處

之車輛先行通過而直接駛出路口，導致其汽車碰撞到由美副將大馬路方向駛出的三輛電單車，當中包括一輛由被害人 F 駕駛的輕型電單車，引致被害人身體完整性受到嚴重傷害。

另一方面，需考慮對犯罪一般預防的要求。

上訴人所觸犯的雖然是過失罪行，但是造成他人身體完整性受到嚴重傷害，所以，對於一般預防的要求也相應較高。

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令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。

故此，原審法院裁定上訴人觸犯一項重過失嚴重傷害身體完整性罪二年徒刑，緩刑兩年執行；以及判處禁止駕駛，為期二年的附加刑的量刑並不存在過重情況，實在沒有減刑的空間。

因此，上訴人提出的上訴理由均不成立。

#### 四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人 A 的上訴理由不成立，維持原審裁決。判處上訴人繳付 6 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 (第一助審法官)

---

司徒民正 (第二助審法官)

---

蔡武彬 (原裁判書製作人)  
(附表決聲明)

### 表決聲明

作為原來的裁判書製作人，不同意大多數的意見，特提出以下聲明。

在本案中，上訴人提出原審法院錯誤地分析了透過幾個安裝在事發地點，但屬不同攝錄鏡頭在不同角度所拍下的意外發生過程，出於不同的鏡頭所記錄的時間不是同步的，存在二至三分鐘多的誤差。因此，當原審法院把多幅由不同攝錄機拍攝的截圖綜合分析時，錯誤地認為當中的時間顯示是一致的、連貫的，導致也作出了一個錯誤的結論。因此，原審法院的判決違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項“審查證據方面的明顯錯誤”的瑕疵。然而，單憑上訴人的這些主張，不足以認定被上訴法院在心證形成的過程上沾有明顯審查證據錯誤的瑕疵，更容易讓上訴人陷入單純質疑原審法院的自由心證的錯誤之中。

事實上，上訴人所要質疑的事實是原審法院在認定上訴人是否具有不遵守交通警員的現場指揮的重過失的事實。要認定這些事實，必須分兩步走：第一步，是認定客觀的具體的事實，先勿論屬於那個法律問題的事實，也就是先認定客觀發生的事實經過。第二步，就是根據這些客觀事實，作出法律的適用。

那麼，我們先看看，原審法院認定了什麼樣的事實。首先，在描寫上訴人的行為寫道：

- 2014 年 9 月 2 日上午約 8 時 50 分，上訴人 A 駕駛一輛編號 MS-XX-XX 輕型汽車沿亞馬喇馬路靠右車道行駛，方向由新雅馬路往士多烏拜斯大馬路。
- 當駛至近鮑思高圓形地交匯處時，上訴人沒有遵守站在其行車方向左前方交通警員作出之指揮訊號(即發出警笛聲響訊號及作出

停止手勢指揮訊號)，沒有減慢車速及讓交界處之車輛先行通過而直接駛出路口，導致其汽車碰撞到由美副將大馬路方向駛出的三輛電單車，當中包括一輛由被害人 F 駕駛的編號 CM-XXXXX 輕型電單車。

- 當時，上訴人以不少於每小時 40 公里車速行駛。
- 上訴人沒有遵守現場指揮交通警員所示意的停車義務及於駛近交匯處時沒有減慢車速，以避免發生意外。
- 上訴人不提高警覺及小心駕駛，導致事故發生及直接對被害人的身體完整性造成嚴重傷害。
- 上訴人清楚知悉其行為是法律所不容及受法律制裁。

上述的事實我們所加的橫線部分，並不是一種描寫客觀事實經過的方法，而是一種結論性的事實描寫方法，甚至可以認為可足以直接作出法律適用的結論性事實。

而相對於受害人的行為來說，事實的描寫就相當的客觀：

- “- 被害人正沿美副將大馬路靠中間車道行駛，方向由荷蘭園大馬路往海邊馬路。
- 當駛至近鮑思高圓形地交匯處時，被害人目睹前方交通燈亮著紅燈，故停車等候。未幾，站在被害人右前方的警員向其行駛方向的車輛發出警笛聲響及作出前進手勢之指揮訊號，故被害人重新起步緩慢向前駛進交匯處。”

第 3/2007 號法律《道路交通法》93 條第 2 款及第 3 款(五)項正是規定了屬於重過失之一的“不遵守指揮交通的人員、指揮交通的紅燈或交匯處強制停車信號所規定的停車義務”的行為。然而，要將上訴人的駕駛行為歸責為重過失的行為，並不能草率地用法律術語來描寫行為人的客觀行為。這種結論性的事實的陳述，屬於既妨礙辯護和審理法律事宜，又妨礙

就法律事宜提出上訴的結論性表述。因此，根據補充適用的《民事訴訟法典》第 549 條第 4 款的規定，這一事實應被視為不存在。<sup>1</sup>

就本案的具體事實來講，我們需要的事實必須是可以反映行為人面對交通警員指揮交通時候所發出的信號時，行為看到了，還是沒有看到，或者應該看到而沒有看到，然後是行為人作出反應的心理狀態，即使看到了也予以無視，或者以為是別的信號，以及作出的具體行為。只有這些才能夠讓法院清楚地知道，行為人的駕駛行為是否可以得出“不遵守指揮交通的人員所發出的停車信號”的結論。

當然，我們也發現，原審法院也認定了這個事實“上述碰撞已被現場的監控錄影系統拍攝，詳情可參看卷宗第 61 至 70 頁之觀看錄影報告”，並且在事實的判斷中作出了這樣的分析：

“卷宗第 274 及第 275 頁的截圖清楚顯示，於 8 時 51 分 37 秒至 38 秒，鏡頭已攝有警員在案發路段指揮交通，以及攝有嫌犯之車輛正向前行駛。而於 8 時 51 分 39 秒及 40 秒，鏡頭已攝有警員指揮嫌犯必須停車，很可惜最終嫌犯之車輛沒有停下來，隨即在 8 時 51 分 41 秒發生交通意外。結合指揮交通警員之庭上證言，於第一時間，其在所站立之位置前方(約 60 至 70m 距離)已看見嫌犯之車輛正高速駛來，馬上吹停，對方響胺，警員立即舉手示停並再次吹停，但嫌犯之車已高速駛走，未幾發生意外。可見，既然警察望向 60 至 70m 之遠處已能望見嫌犯之車輛，隨即向嫌犯吹笛，並舉手示意嫌犯停下，那麼，同一道理，以嫌犯之視野角度，這樣的距離及僅三秒車速距離，嫌犯理應具條件留意警員之存在，事實上，嫌犯事後憶述其曾在交匯處前留意到一個人影，更重要的是，倘嫌犯之車輛在到臨交匯處前能減慢速度，那麼，嫌犯是絕對有條件留意到警員之存在且在指揮他停下車輛，而至於嫌犯未能留意警員之存在，歸根究底，是嫌犯沒有在到臨交匯處前減慢速度，只留意前方之交通燈，而不留意路面之狀況。”

---

<sup>1</sup> 參見終審法院於 2012 年 11 月 7 日在第 64/2012 號上訴案所作的判決。

首先，原審法院所認定的“上述碰撞已被現場的監控錄影系統拍攝”僅僅是說明事實發生的過程被視頻紀錄下來了這個事實，而並非認定裡面所發生的一切為客觀事實。

其次，法院的事實判斷也就是對證據的審理所形成的心證的過程，也並非等於已經認定了客觀事實的本身。

可見，原審法院所省略的正是在結論性事實與證據之間的一系列的客觀事實，行為人所實際實施的客觀行為的事實。這正是一種無法作出合適的法律適用的事實漏洞，屬於典型的獲證事實不足以支持法律適用的瑕疵的情況（《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項的規定）。

我們理解，面對充滿結論性事實的控告書，法院可以也應該在不違反起訴原則的基礎上，包括動用《刑事訴訟法典》第 339 條規定的機制，讓客觀事實更加清楚，更加完善。

因此，面對出現的這個事實瑕疵，上訴法院沒有條件對上述的事實缺陷作出彌補，僅能依照《刑事訴訟法典》第 418 條的規定，將卷宗發回原審法院，由沒有介入的法官組成的合議庭對上述的事實遺漏作出審理，然後作出決定。

澳門特別行政區，2019 年 6 月 27 日

蔡武彬