編號：第 404/2014 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2016 年 11 月 10 日

主要法律問題：

- 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出裁判
- 審查證據方面的明顯錯誤
- 理由說明義務
- 附加刑緩刑

摘要

1. 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，亦未發現存在漏洞。

2. 具體分析相關的證據，雖然交通意外雙方駕駛者均未在審判聽證中對意外作出解釋，因上訴人選擇保持沉默而被害人已死亡，但是，原審法院在審判聽證中聽取了案中證人的證言，審查了案中的文件尤其是觀看了相關的錄影光碟及圖片等。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過失殺人罪的事實做出判斷。

3. 從理由說明中可以得出，原審法院已經扼要地及盡量完整地闡述裁判的法律及事實依據，亦列出了形成心證的證據及採信的原因，即是，原審法院已經完全滿足了法律的規定，對形成其心證的證據來源一一作出合理及完整的分析。

4. 雖然上訴人是職業司機，禁止駕駛可能對其工作及經濟構成影響，但是上訴人在本案中的駕駛行為存在不輕的過失，且後果極其嚴重，令被害人失去了生命。因此，原審法院不將對上訴人禁止駕駛的附加刑暫緩執行的裁決正確，不需修改。

裁判書製作人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 404/2014 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2016 年 11 月 10 日

一、 案情敘述

於 2014 年 4 月 4 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR2-13-0066-PCC 號卷宗內被控訴觸犯一項《刑法典》第 134 條第 1 款及第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 93 條第 1 款所規定及處罰之過失殺人罪，被判處兩年徒刑。徒刑暫緩執行，為期四年，自判決確定後起計算。

根據第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 94 條第 1 項之規定，中止上訴人之駕駛執照效力，為期兩年。

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. 被上訴判決中沾有獲證明事實不足以支持作出有罪裁判瑕疵，及審查證據明顯出現錯誤瑕疵(見本上訴第 1 至 17 條理由)，故沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項的獲證明之事實上之事宜不足以支持作出裁判及《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項的在審查證據方面的明顯錯誤之瑕疵。
2. 綜上所述，本案事故的發生是上訴人不能預見的，上訴人在本案例中已完全履行謹慎駕駛義務，並在駕駛中已盡合理操作。此

外，根本不能證實上訴人作出了被歸責的行為，亦沒有證據確定被害人之死亡是因上訴人的過失行為造成。

3. 此外，被上訴判決在其事實之判斷部份中，明顯欠缺說明理由，被上訴合議裁判在事實判斷部份僅是單純和列出審判證聽證所指出分析證據，然而卻沒有分析和說明本案中上訴人為何構成過失殺人的事實理由和指出的過錯問題等，及指出其心證之形成所支持證據，違反《刑事訴訟法典》第 355 條第 2 款之規定。
4. 被上訴合議庭裁判中的事實判斷部份及決定部份中根據第 3/2007 號法律《道路交通法》第 94 條第 1 項之規定，中止嫌犯之駕駛執照效力，為期二年，根據第 3/2007 號法律《道路交通法》第 121 條第 7 款及第 143 條第 1 款之規定，嫌犯須於本判決轉為確定後十天期限內將其駕駛執照送交治安警察局，否則構成違令罪。
5. 故被上訴判決在這方面明顯出現，遺漏審查及作出說明理由，沾有無效瑕疵，即使不認同有關見解，被上訴判決對上訴人作中止駕駛附加刑，亦與獲證明事實存有矛盾，並且沒有指出不予暫緩暫行附加刑的理由。
6. 就有關附加刑方面，被上訴判決明顯沒有考慮上訴人提出的可接納理由、沒有考慮其人格、生活狀況、犯罪前後之行為及犯罪之情節等。
7. 被上訴判決並沒有依據《道路交通法》第 109 條第 1 款之規定給予上訴人附加刑暫緩執行，亦沒有考慮案中其提出請求和有利情節。
8. 首先，在被上訴人判決中上訴人身份資料中，職業為司機，而獲證明事實亦指出上訴人是巴士司機等事實。

9. 此外，上訴人分別在 2013 年 3 月 18 日及 2013 年 8 月 19 日曾向被上訴合議庭附上工作證明文件及公司總經理對其工作評價，證明其為維澳蓮運的維修部車長，並提出請求倘若罪名成立時可根據《道路交通法》第 109 條第 1 款規定暫緩執行禁止駕駛附加刑。
10. 上訴人作為維修部車長，其主要職責為負責駕駛非載客之巴士車輪到政府驗車中心、停泊巴士停車場及巴士站站頭等工作。
11. 上訴人亦在庭審中表示其是職業司機及職業須要駕駛的工作。
12. 首先，上訴人所述的事實已載於已證事實中，這些事實也有在第一審程序中被提出來，故是案中原有事實，而並非新事實。
13. 使可以考慮這些實際情況，我們也認為它們屬於第 109 條第 1 款要求的“可接納的理由”，有關理由如下
 - 首先，上訴人是職業司機，是依靠它維持生計唯一方式。
 - 因工作關係必需駕駛巴士，倘不能駕駛必定會失去現有工作和收入
 - 上訴人已經五十多歲，上訴人沒有其他技能，亦難以尋找其他適合工作；
 - 上訴人需要依靠這份巴士司機職業收入以供養子女及配偶；
 - 除本案外，上訴人以往沒有其他犯罪及近年駕駛紀錄良好，公司及上司對其工作及紀律給予肯定；
 - 本案中雖然是在過失下結果引致被害人死亡，但上訴人在本案例中駕駛中犯錯行為並不嚴重，也沒有構成本罪外其他交通方面犯罪；
 - 在本案中亦不能排除被害人也沒有犯錯，獲證明事實中亦沒有指上訴人是唯一過錯方；

14. 考慮到上訴人的具體情況，是符合第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 109 條 1 款的規定，屬可給予暫緩禁止駕駛的「可接納理由」。
15. 此外，給予上訴人暫緩中止駕駛的機會，亦不會對社會安寧造成負面影響，能滿足一般預防的需要，而過往裁判中對於同類性質也會給予暫緩執行附加刑罰。
16. 上訴人已汲取本次事故的教訓，決心增強交通安全和守法意識，足以顯示上訴人必定會更謹慎駕駛，特別預防的需要亦可相應減低。
17. 上訴人誠懇求請法官閣下能根據第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 109 條 1 款的規定，對上訴人被判處禁止駕駛的附加刑給予緩刑的機會。

請求部份：

綜上所述，請求中級法院合議庭各法官閣下接納本上訴：

1. 裁定上訴人提出之上訴理由成立，由於本訴訟程序及被上訴裁判出現上指瑕疵，因此，宣告撤銷/廢止被上訴裁判，裁定上訴人無罪開釋。
2. 倘若不認同上述見解及請求，則請求宣告另一上訴理由及請求(附加刑暫緩執行)成立，因此，宣告撤銷/廢止被上訴裁判該部份(中止駕駛附加刑)，繼而宣告因上訴人存有可接納理由，並根據《道路交通安全法》第 109 條第 1 款之規定暫緩執行對上訴人科處中止駕駛的附加刑。

檢察院對上訴作出了答覆，並提出下列理據(結論部分)：

針對違反《刑事訴訟法典》第 355 條第 2 款規定的問題：

1. 上訴人在其上訴理由闡述中指出，被上訴裁判在事實判斷部份是單純和列出審判聽證所指出分析證據，然而卻沒有分析和說明本案中上訴人為何構成過失殺人的事實理由和指出的過錯問題等，及指出其心證之形成所支持證據，因而違反了《刑事訴訟法典》第 355 條第 2 款的規定。
2. 在對上訴人的法律理解表示應有尊重下，我們認為上訴人的主張完全不能成立。
3. 首先，既然上訴人認定了被上訴裁判在事實判斷部分已列出了審判聽證中所指出的分析證據，為何卻又認定被上訴裁判沒有指出形成心證的證據呢？可見，有關主張存有十分大之矛盾。
4. 事實上，被上訴裁判中已指出了原審法院用以形成心證的證據，也明確及具體地指出了事實上及法律上的理由，明顯符合了《刑事訴訟法典》第 355 條第 2 款的規定。再者，我們認為原審法院的相關事實上及法律上之理由至少是完整、清晰及可理解的。
5. 最後，我們必須指出，上訴人可以不認同或不理解原審法院的相關事實上及法律上的理由，但不能因此而指斥原審法院缺少了有關事實上及法律上的理由！！
6. 基於此，我們認為上訴人的此部分上訴理由明顯不成立。
針對“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”及“審查證據有明顯錯誤”的瑕疵的問題：
7. 上訴人指出，根據卷宗資料，沒有任何證據顯示上訴人在本案的交通事故中存有超車；第二，案發地點的行車線是完全足夠讓上訴人所駕巴士和被害人所駕電單車並排行駛通過，且按現場圖片顯示巴士是在左線靠右邊，被害人所駕電車車完全具有

足夠空間駛出；第三，控訴書指出由於巴士車身長而引致碰撞，但發生碰撞位置位於巴士左前方，故被上訴裁判的理解與解釋自相矛盾及不符合一般社會經驗法則。為此，上訴人指斥被上訴裁判沾有“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”及“審查證據有明顯錯誤”的瑕疵。

8. 在對上訴人的見解抱有充分尊重下，我們認為上訴人的有關主張是明顯沒有理據的。
9. 根據卷宗資料顯示，上訴人沒有提出書面答辯，而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了調查(包括了民事部分的事實事宜)，並作出了相關事實的認定，當中並未發現存有任何遺漏審查的地方；再者，根據已獲證明的事實，毫無疑問足以支持作出有罪裁決。
10. 為此，本案中，不存在上訴人所提出《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a)項所規定的“獲證明之事實之事宜不足以支持作出該裁判”之瑕疵。
11. 根據原審法院在分析形成心證的證據方面所作出的說明，顯示原審合議庭是在對庭審中各證人的證言及卷宗中所有書證作出綜合分析後才作出有關事實認定，當中尤其是在庭審中播放了相關錄影光碟結合警員證人在庭審上的解說以協助原審合議庭對有關事實作出認定。
12. 本文中，唯一較為有力的證據便是案中的兩隻錄影光碟，且有關錄影片段在庭審中的播放已足以將案發過程客觀呈現出來，當中尤其顯示在進入案發路段的彎位前，被害人所駕電單車是在上訴人所駕巴士前方行駛，而當上訴人所駕巴士及被害人所駕電單車進入案發路段的彎位時，兩車同在該路段行車線內同

向行駛，且上訴人的確是作出了超車的駕駛操作行為。可見，上訴人指出案出無任何證據顯示上訴人存有超車的說法是明顯無理據的。

13. 再者，根據上述錄影片段，結合事發後案中巴士與電單車所停下的位置及案中巴士車頭左側前方的花損位置，我們可以清楚得出的結論是：上訴人所駕巴士從被害人所駕電單車右側通過的過程中，上訴人所駕巴士的車頭左側與被害人所駕電單車發生碰撞，最後導致被害人連人帶車倒地受傷。
14. 其三，根據案發路段的路面狀況，顯示是上訴人在作出超車操作時沒有與被害人所駕電單車保持適當的側面距離，最後導致上訴人所駕巴士與被害人所駕電單車發生碰撞並使被害人連人帶車倒地，可見上訴人明顯違反了謹慎駕駛義務。
15. 最後，不論是控訴書，還是被上訴裁判中的已證事實，均沒有指出案中碰撞是基於巴士車身長而引致的，而是指出上訴人尤其是未考慮到所駕巴士車身較寬，且轉入彎位的時車身會貼靠左側，從而會帶來與 B 所駕駛電單車碰撞的危險。為此，上訴人實不能將原審法院認定的事實版本作出扭曲後來指斥原審法院的理由說明是自相矛盾及違反經驗法則！！！！
16. 綜上，我們認為原審法院作出本案的事實認定是完全符合經驗法則，尤其是符合卷宗中的證據所呈現出來的客觀事實狀況，故原審法院在審查證據方面並不存有任何錯誤，更遑論是明顯錯誤。基於此，我們認為上訴人的此部分上訴理由不成立。
17. 上訴人在上訴理由闡述中補充指出，原審法院沒有對上訴人中止駕駛附加刑是否可給予暫緩執行這一問題作出考慮，也沒有對相關事實作出考慮和評價，故此，針對中止駕駛的判決部分

明顯出現遺漏審查及作出說明理由，沾有無效瑕疵。此外，上訴人又指出，根據上訴人的具體情況，本案中存有“可接納理由”，故其中止駕駛的附加刑應准予暫緩執行。

18. 針對上訴人指斥被上訴裁判在禁止駕駛附加刑的判決部分沾有無效的說法，在對上訴人的見解表示應有尊重下，我們實不能予以認同。
19. 本文中，根據已證事實，上訴人無疑是在駕駛時作出了犯罪行為(過失殺人)，故此，根據第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 94 條第 1 項規定，其被判處禁止駕駛為期兩年完全符合法律的規定，且有關禁駕期間也是在法定的幅度內定出。
20. 然而，我們須指出，根據第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 94 條的規定被判處禁止駕駛屬原則性，而法院根據第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 109 條第 1 款的規定准予有關禁止駕駛暫緩執行則僅屬例外性，即當存有“可接納的理由”時，法院可以考慮是否准予暫緩執行禁止駕駛附加刑。
21. 為此，既然“禁止駕駛”屬原則性而“准予禁止駕駛暫緩執行”僅屬例外性，那麼只有當法院認定案中基於存有“可接納的理由”而准予暫緩執行禁止駕駛的附加刑時才須具體指出這個例外性的事實依據。相反，倘法院認為不存在可准予暫緩執行的事實依據而沒有作出准予暫緩執行禁止駕駛附加刑的決定時，法院當然無須指出為何案中不存在“可接納的理由”。基於此，我們認為此部分上訴理由不能成立。
22. 至於案中是否存有准予上訴人被判處的禁止駕駛附加刑可暫緩執行的“可接納的理由”的問題，我們持正面的意見。
23. 本文中，上訴人為初犯，事件中確實存在過失，但有關罪過程

度相對不是十分大。再者，根據上訴人的交通違例記錄，顯示上訴人於案發後這兩年多的時間內的駕駛習慣已有所改善，從而顯示其安全駕駛意識已有所增強。

24. 最後，考慮到上訴人為職業司機，其工作收入是其賴以維生的金錢來源，且上訴人現年 54 歲及中三學歷程度，倘若無法從事司機工作，相信也較難重新投入社會尋找另一種類工作，必然地，將因此對上訴人及其家人的生活環境帶來十分負面的影響。
25. 為此，我們不反對上訴人被判處的禁止駕駛附加刑准予暫緩執行，但可對其訂定一個較長的緩刑期間，以便有足夠時間去監察上訴人是否能以守法的方式及具備安全駕駛的意識重返社會。
26. 綜上所述，本院認為被上訴裁判並沒有存在任何導致其無效的情況，也未沾有任何瑕疵，尤其是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的瑕疵，故此，上訴人的有關上訴理由均不能成立，應予以駁回。至於是否准予暫緩執行上訴人被判處的禁止駕駛附加刑方面，我們不予反對。

懇請尊敬的中級法院法官閣下，一如既往作出公正裁決！

輔助人亦對上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

1. 嫌犯指獲證事實不足以支持裁判的上訴理據不能成立！
2. 一審法院已經在「理由說明」部分中詳細列出了那些充分及足以判處嫌犯過失殺人罪成立的事實(參見被上訴判決書第 5 至 6 頁)：
…在同一行車道內，行駛著由被害人…之輕型電單車，該電單

車在嫌犯左前方不遠處與嫌犯所駕汽車同向行駛，且所處位置完全在嫌犯視線範圍之內。

…(接近進入漁翁街的彎位)，嫌犯從後沿 B 的右側超車，準備駛進漁翁街。

但嫌犯在作出上述舉動前，沒有考慮到兩車之間的橫向距離(寬度)是否足夠，…

結果在超車過程中，由於嫌犯所駕巴士與 B 的電單車之間的橫向距離(寬度)不足，導致其所駕巴士的左前車身碰撞到被害人的電單車。。

上述碰撞導致 B 連人帶車倒下，再被嫌犯所駕巴士的左後車輪輾過其身體，造成被害人頭腦組織大量外溢，頭部嚴重變型，胸部及左下肢有畸形…

意外發生後，B 隨即被送往仁伯爵綜合醫院救治，但於同日早上 10 時證實死亡。

3. 因此，不存在獲證事實不足以支持裁判的瑕疵，該上訴理由應予駁回。
4. 嫌犯指審查證據明顯出現瑕疵的上訴理據不能成立！
5. 引用尊敬的中級法院在上訴案件編號 541/2009 的判決中精闢的說明：

“就審查證據以認定事實的方面而言，澳門現行的刑事訴訟的第一審制度奉行法官直接審理主義和口頭言詞辯論主義。

根據這兩項原則，一審法院的法官是親身直接審查卷宗內存有的證據，和在庭審時須會集訴訟主體及其他包括證人在內的訴訟參與人，經由彼等在庭上公開和口頭方式調查和辯論各種證據，以便讓一審法官評價這些證據的證明力並用以引為事實問

題裁定的依據。而上訴法院的法官沒有參與庭審的言詞辯論證據，只能以卷宗內所存在的材料來審理上訴提出的事實問題。

...

《刑事訴訟法典》第四百條第二款 c 項要求上訴依據必須是「明顯」的審查證據錯誤正是上述立法理念的體現。

所謂「審查證據明顯錯誤」是指法院在認定事實時明顯有違經驗法則和常理或明顯違反法定證據原則。「明顯」者是指一般常人亦能輕而易舉且毫不用思考便能察覺者。”

6. 一審法院認定事實方面—被害人駕駛的電單車在嫌犯左前方且所處位置完全在嫌犯視線範圍之內、嫌犯在進入漁翁街的彎位時從後沿被害人的右側超車、因沒有考慮到兩車之間的橫向距離(寬度)是否足夠而碰撞導致涉案交通意外及被害人死亡等等—沒有違反經驗法則和常理；
7. 就上述事實之認定及嫌犯的過錯，一審法院已經在「事實之判斷」部分中羅列及重點闡述了之所以認定該等事實及嫌犯過錯的整體證據審查基礎：

“合議庭對事實之判斷主要建基於所有於審判聽證中提供之證據進行整體之積極分析及比較後而得出。尤其是在庭上對所有的書證的審閱，包括由治安警察局交通部警員所編寫之交通意外報告書及載於卷宗第 39 頁的相關繪圖以及卷宗第 101 至第 102 頁之屍體解剖報告、以及於庭審中作證之證人證言，當中包括:C(編號為 1xxx61 號之治安警察局警長)、D(編號為 4xxx61 號消防員)及 E(編號為 1xxx91 號之治安警察局警員)所作之無私證言；輔助人 F 及其男朋友 G 以及 H 及 I，分別為控方、民事聲請人及第三民事被聲請人的證人。

須指出，合議庭對事實之認定主要是對庭審中審閱了有關錄影光碟及展示的图片，展示過程中還得到證人，編號為 1xxx61 號之治安警察局警長 C 對該等證據所作之解釋。”

8. 庭審中審閱了的意外現場錄影光碟顯示了被害人駕駛的電單車原先在嫌犯左前方不遠處；
9. 證人，治安警察局警長 C(編號為 1xxx61)結合錄影光碟播放，補充解釋：

碰撞發生前一刻，被害人的電單車正靠車道左側駕駛，並正左轉入漁翁街，因此，相信被害人不是擬超逾實線往前直行；

嫌犯所駕駛的巴士左轉入漁翁街時，先將巴士車頭向右抽出後再往左修正，因此，肯定嫌犯超車並因而撞倒被害人；
10. 此外，輔助人 F 作證指出被害人下班後正沿友誼大馬路回家，且慣性取道及左轉入漁翁街回家；
11. 被害人 2010 年 8 月 17 日獲發相關電單車駕駛執照，距事發之日已有一年半的電單車駕駛經驗(卷宗第 9 頁的駕駛執照)，且被害人係以之為日常往返工作地點及住所的交通工具；
12. 基此，上訴人指“並排一起轉彎”、“不排除受害人…沒有及時切中線…”、“不排除受害人因駕駛經驗不足(持 P 牌) …”不成立亦無任何實質證據支持。
13. 上訴狀中第 5.點所指的證人從未在庭上作證，上訴人在上訴中指出未經庭上直接審理的內容無疑違反直接審理原則！
14. 總結而言，一審法院不僅沒有違反證據制度，更是行使自由心證認定與嫌犯過錯相關的事實；
15. 而上訴人的主張僅是以其主觀理解來質疑和否定一審法院合議庭 法官的內心確信；

16. 僅當有資料顯示出一審法院在審查證據以形成其內心確信時犯有明顯錯誤時，上訴法院方可通過上訴機制介入對之審查，否則一審法院內心確信不受上級法院的審查。
 17. 上訴人僅是不同意一審法院籍客觀證據及心證支持的事實認定，絕不構成審查證據方面的明顯錯誤；
 18. 因此，應駁回該上訴理由。
 19. 嫌犯指欠缺說明形成心證的證據的上訴理據毫無道理！
 20. 重申，就事實之認定及嫌犯的過錯，一審法院已經在「事實之判斷」部分中羅列及重點闡述了之所以認定該等事實及嫌犯過錯的整體證據審查基礎，從而明確了合議庭形成自由心證的過程；
 21. 現行法律僅要求一審法院法官扼要指出形成自由心證的依據—相關證據，但並無強制法官必須一字一句載明各證人證言及錄影光碟中的連串影像內容；
 22. 本案中，一審法院法官已扼要指出形成自由心證的依據，該等依據正恰如其分地準確反映了庭審錄音及相關錄影證據所展示者；
 23. 因此，應駁回該上訴理由。
- 懇請判處駁回嫌犯的上訴！

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，同意檢察院司法官在其對上訴理由闡述的答覆中所提出的觀點，認為上訴人所提出的絕大部分上訴理由都不成立，唯獨應考慮給予附加刑處罰暫緩執行。

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1月22日早上約9時23分，上訴人A駕駛車牌號碼MP-XX-XX之重型汽車(維澳蓮運28BX路線巴士)，沿友誼大馬路往馬揸度博士大馬路方向行駛，準備駛進漁翁街。
2. 上述友誼大馬路的路面為雙向行車的直路。上訴人所處行車路面(由羅理基博士大馬路往馬揸度博士大馬路方向)被劃分為兩條車行道，車行道之間標以虛線分割，左右兩條車行道可供行車路面的寬度分別為三點五米及三點三米。當時，上訴人A所駕巴士處於左方的行車道行駛。
3. 在同一行車道內，行駛著由被害人B駕駛的車牌號碼CM-XXXXXX之輕型電單車，該電單車在上訴人左前方不遠處與上訴人所駕汽車同向行駛，且所處位置完全在上訴人視線範圍之內。
4. 當駛至友誼大馬路第181C18號燈柱附近時(接近進入漁翁街的彎位)，上訴人從後沿B的右側超車，準備駛進漁翁街。
5. 但上訴人在作出上述舉動前，沒有考慮到兩車之間的橫向距離(寬度)是否足夠，尤其是未考慮到所駕巴士車身較寬、且轉入彎位時車身會貼靠左側，從而會帶來與B所駕電單車碰撞的危險。
6. 結果在超車過程中，由於上訴人所駕巴士與B的電單車之間的橫向距離(寬度)不足，導致其所駕巴士的左前車身碰撞到被害人

的電單車。

7. 上述碰撞導致 B 連人帶車倒下，再被上訴人所駕巴士的左後車輪輾過其身體，造成被害人頭腦組織大量外溢，頭部嚴重變型，胸部及左下肢有畸形。經警方事後在現場勘察，在第 181C18 號燈柱附近的地面發現一道長約 3.9 米的花痕，而事故發生後上訴人所駕巴士的位置已在轉入漁翁街的彎位內。
8. 意外發生後，B 隨即被送往仁伯爵綜合醫院救治，但於同日早上 10 時證實死亡。
9. 依據法醫之鑑定，B 是因受極大鈍性外力作用致頭顱破裂及嚴重顱腦損傷而死亡，其死因直接由交通意外所導致。
10. 事故還造成 B 所駕電單車嚴重受損。
11. 事故發生時為陰天，地面乾爽，交通流量正常。
12. 上訴人作為職業司機，在駕駛車輛在公共道路行車期間，在未能事前確保安全超車所需寬度且不會導致交通危險之情況下，輕率地進行超車之操作，從而違反了謹慎駕駛的義務。
13. 其過失行為直接導致了事故的發生，並造成他人死亡及所駕之電單車受損。
14. 其上述過失行為是在自由及清醒的狀態下作出，並直接導致了事故的發生及被害人傷重死亡。
15. 上訴人知道其行為違法，會受相應之法律制裁。

另外還證實如下事實：

16. 上訴人是巴士司機，每月收入約為澳門幣 18,000.00 圓。
17. 具有中學三年級學歷程度，須供養 2 名子女。
18. 根據刑事紀錄證明，上訴人是初犯。

除了證實控訴書所載之有關事實外，還證實了卷宗第 164 至第

180 頁之民事賠償請求所載之下列重要事實:

19. 事發當日，被害人年齡是 56 歲。
20. 因是次意外，民事聲請人向醫院支付了澳門幣 60.00 圓、喪葬費，金額為澳門幣 24,500.00 圓、棺木費用，金額為澳門幣 7,500.00 圓、墓碑費，金額為澳門幣 15,000.00 圓以及輕型電單車損毀，損失金額為澳門幣 8,500.00 圓，共財產損失為澳門幣 55,560.00 圓。
21. 意外發生前，被害人任職永利娛樂場，每月薪金為澳門幣 7,580.00 圓。
22. 因上述意外，被害人及民事聲請人遭受巨大痛楚，前者因意外導致創傷以致死亡而後者則因失去了其唯一至親。
23. 意外發生前，被害人身體健康狀況良好，是一名積極生活及勤奮的人。
24. 第三上訴人是是次交通事故的唯一過錯方。
25. 事發當日，涉及車牌號碼 MP-XX-XX 之重型汽車之意外之民事責任已透過保單合同，編號為:004100069916 號轉嫁予第一民事被聲請人澳門保險有限公司，每宗事故金額至澳門幣 30,000,000.00 圓。
26. 聯豐亨保險有限公司基於與被害人的僱主所簽署的人壽保險合同關係已向民事聲請人支付了金額為澳門幣 181,920.00 圓的賠償。

未被證明的事實：

1. 上訴人當時之車速約為每小時 47.98 公里，或不少於每小時 40 公里。

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出裁判
- 審查證據方面的明顯錯誤
- 理由說明義務
- 附加刑緩刑

1. 上訴人首先認為原審判決中，存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 規定之“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”之瑕疵。

從上訴人所闡述的上訴理由中可以看到，上訴人不認同的其實是原審法院對案中證據的認定，上訴人認為案中不存在足夠證據支持有罪裁判。

然而，我們仍然看看上訴人所提出的瑕疵。

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。”

根據卷宗資料顯示，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，亦未發現存在漏洞。

根據原審法院已確認之事實：“嫌犯作為職業司機，在駕駛車輛在公共道路行車期間，在未能事前確保安全超車所需寬度且不會導致交通危險之情況下，輕率地進行超車之操作，從而違反了謹慎駕駛的義務。

其過失行為直接導致了事故的發生，並造成他人死亡及所駕之電單車受損。

其上述過失行為是在自由及清醒的狀態下作出，並直接導致了事故的發生及被害人傷重死亡。”。

故此，原審判決所依據的事實充足，不存在上訴人所提出《刑事訴訟法典》第400條第2款a)項規定的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，上訴人的上述上訴理由並不成立。

2. 另外，上訴人指出，根據卷宗資料，沒有任何證據顯示上訴人在本案的交通事故中存有超車；第二，案發地點的行車線是完全足夠讓上訴人所駕巴士和被害人所駕電單車並排行駛通過，且按現場圖片顯示巴士是在左線靠右邊，被害人所駕電車完全具有足夠空間駛出；第三，控訴書指出由於巴士車身長而引致碰撞，但發生碰撞位置位於巴士左前方，故被上訴裁判的理解與解釋自相矛盾及不符合一般社會經驗法則。因此，上訴人認為原審判決存在《刑事訴訟法典》第400條第2款c)項所規定之“審查證據方面明顯有錯誤”之瑕疵。

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。”

審查證據方面，原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“合議庭對事實之判斷主要建基於所有於審判聽證中提供之證據進行整體之積極分析及比較後而得出。尤其是在庭上對所有的書證的審閱，包括由治安警察局交通部警員所編寫之交通意外報告書及載於卷宗第 39 頁的相關繪圖以及卷宗第 101 至第 102 頁之屍體解剖報告、以及於庭審中作證之證人證言，當中包括:C(編號為 1xxx61 號之治安警察局警長)、D(編號為 4xxx61 號消防員)及 E(編號為 1xxx91 號之治安警察局警員)所作之無私證言;輔助人 F 及其男朋友 G 以及 H 及 I，分別為控方、民事聲請人及第三民事被聲請人的證人。

須指出，合議庭對事實之認定主要是對庭審中審閱了有關錄影光碟及展示的圖片，展示過程中還得到證人，編號為 1xxx61 號之治安警察局警長 C 對該等證據所作之解釋。”

具體分析相關的證據，雖然交通意外雙方駕駛者均未在審判聽證中對意外作出解釋，因上訴人選擇保持沉默而被害人已死亡，但是，原審法院在審判聽證中聽取了案中證人的證言，審查了案中的文件尤其是觀看了相關的錄影光碟及圖片等。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過失殺人罪的事實做出判斷。

對於這問題，本院同意檢察官在答覆中所述：“本案中，唯一較為有力的證據便是案中的兩隻錄影光碟，一隻是從遠處拍攝到案發地點的錄影光碟，但無法拍攝到案發過程(有關錄影片段的截圖載於卷宗第 126 頁至第 127 頁)；另一隻是上訴人所駕駛的巴士內所安裝的錄影鏡頭所拍攝到的巴士內部情況及從該巴士中門玻璃看到車外的狀況的光碟，並拍攝到似是一輛電單車從巴士左側經過(有關錄影片段的截圖載於卷宗第 129 頁至第 130 頁)。

事實上，單憑該兩隻錄影光碟的片段是否真的能將案發過程客觀呈現出來呢？我們相信答案應是肯定的。

我們須指出，庭審上已播放了有關錄影光碟，觀看上較載於卷宗中的截圖更為清晰及更具連貫性。

根據載於卷宗第 126 頁至第 127 頁的截圖，我們首先見到被害人所駕電單車的車頭燈光，其後便見到上訴人所駕駛的巴士的路線顯示牌(位於車頭，紅色燈光)，可見，在進入案發路段的彎位前，被害人所駕電單車是在上訴人所駕巴士前方行駛。

根據載於卷宗第 129 頁至第 130 頁的截圖，我們見到上訴人作出轉左操作後不久(上訴人將方向盤向左轉動)，可以從上訴人所駕巴士的中門玻璃看到有一似是電單車的物體由巴士左側從前方往後方移動，隨即巴士停下，而其停下位置正是卷宗第 39 頁之繪圖及續後數頁的圖片所顯示的

位置，此時，被害人及其電單車已倒在地上。

上述兩隻錄影光碟拍攝到的情況在時間上是緊接着的。

根據上述所指由兩隻錄影光碟所拍攝到的影像，結合一般經驗法則，我們可以清楚認定案發時上訴人所駕巴士及被害人所駕電單車同在案發路段彎位的行車線內同向行駛，且上訴人的確是作出了超車的駕駛操作行為，而警員證人 C 在庭審中也作出了同一結論。可見，上訴人指出案中無任何證據顯示上訴人存有超車的說法是明顯無理據的。

再者，被害人所駕電單車原來是正常行駛，但當上訴人所駕巴士通過該電單車的右方後便立即停下，而被害人與其所駕電單車也已隨即倒在地上，結合卷宗第 43 頁的圖片(顯示案中巴士車頭左側前方的花損位置)，我們可以清楚得出的結論是：上訴人所駕巴士從被害人所駕電單車右側通過的過程中，上訴人所駕巴士的車頭左側與被害人所駕電單車發生碰撞，最後導致被害人連人帶車倒地受傷。”

經分析上述的證據，亦正如檢察官在答覆中所述，在意外地點路邊錄像以及在巴士內的錄像都分別捕捉了受害人的電單車，亦可從中推斷巴士是從後超越電單車時發生碰撞及意外的，這結合一般經驗法則，可合理且顯而易見地得出原審法院認定上訴人觸犯相關罪行並無明顯錯誤之處。

顯然，上訴人只是透過質疑原審法院對事實的認定，實際上是質疑法院的心證。

但在本案中，原審法院在審查證據方面並未違背以上所提到的任何準則或經驗法則，因此，上訴人不能僅以其個人觀點為由試圖推翻原審法院所形成的心證。

因此，上訴人上述部分的上訴理由亦不成立。

3. 上訴人認為原審判決在事實判斷部份是單純和列出審判聽證所指出分析證據，然而卻沒有分析和說明本案中上訴人為何構成過失殺人的事實理由和指出的過錯問題等，及指出其心證之形成所支持證據，因而違反了《刑事訴訟法典》第 355 條第 2 款的規定。

《刑事訴訟法典》第 355 條第 2 款的規定：

“二、緊隨案件敘述部分之後為理由說明部分，當中列舉經證明及未經證明的事實，以及闡述即使扼要但儘可能完整、且作為裁判依據的事實上及法律上的理由，並列出用作形成法院心證且經審查及衡量的證據。”

上述條文規定法院在說明心證時要更詳細解釋其所採信的證據及原因。

原審判決說明理由可參看本裁判第 2 點的轉載。

從上述理由說明中可以得出，原審法院已經扼要地及盡量完整地闡述裁判的法律及事實依據，亦列出了形成心證的證據及採信的原因，即是，原審法院已經完全滿足了法律的規定，對形成其心證的證據來源一一作出合理及完整的分析。

因此，原審判決不屬於《刑事訴訟法典》第 355 條第 2 款的規定之無效情況。

故此，上訴人提出的上述上訴理由亦不成立。

4. 最後，上訴人認為原審判決針對禁止駕駛附加刑的判決部分明顯出現遺漏審查及作出說明理由，沾有無效瑕疵。此外，上訴人又認為，根據上訴人的具體情況，本案中存在有“可接納理由”，故其禁止駕駛的附加刑應准予暫緩執行。即是實際上，上訴人是針對原審法院不給予附加刑暫緩執行的決定提起上訴。

《道路交通安全法》第 109 條第 1 款的規定：“一、如有可接納的理由，法院可暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的處罰六個月至兩年。”

本案中，上訴人 1960 年出生，具中學三年級學歷，職業為巴士司機，需供養兩名子女。

雖然上訴人是職業司機，禁止駕駛可能對其工作及經濟構成影響，但是上訴人在本案中的駕駛行為存在不輕的過失，且後果極其嚴重，令被害人失去了生命。因此，原審法院不將對上訴人禁止駕駛的附加刑暫緩執行的裁決正確，不需修改。

故此，上訴人的上訴理由並不成立。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人 A 的上訴理由均不成立，維持原審判決。

判處上訴人繳付 8 個計算單位之司法費，以及上訴的訴訟費用。
著令通知。

2016 年 11 月 10 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)