

上訴案件編號：541/2009

合議庭裁判日期：二零零九年十月二十九日

主題：

審查證據的明顯錯誤

自由心證原則

裁判書內容摘要：

1. 澳門現行的刑事上訴第二審制度，是以糾正審判錯誤為上訴目的，並非以完全重新審理作複審為目的。只有當一審法院違反程序法的規定，或犯有事實或法律錯誤時，且由訴訟主體或其他利害關係人提起上訴時，上訴法院方得根據上訴固有的移審效力，有權對被爭議的違法或錯誤部份，或依職權可主動審理的違法部份作出複審。
2. 「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。
3. 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。

裁判書製作法官

賴健雄

澳門特別行政區中級法院
刑事上訴卷宗編號 541/2009
合議庭裁判

一、序

A 及中國保險（澳門）股份有限公司，分別是初級法院第 CR3-08-0008-PCC 號刑事訴訟卷宗的嫌犯及民事被告，分別就澳門特別行政區初級法院在上述刑事卷宗的刑事判決及民事判決不服，以同一上訴狀共同向本中級法院提起平常上訴。

根據一審法院的裁判，上訴人 A 判罪及判刑如下：

- 1 項《刑法典》第 142 條第 3 款、配合相同法典第 14 條 a) 項所規定及處罰的過失嚴重傷害身體完整性罪，判處 **1 年 9 個月徒刑，徒刑緩期 2 年執行**；及
- 1 項《道路法典規章》第 4 條第 2 款 f1) 項及《道路法典》第 25 條第 1 款、第 3 款，並配合《道路法典》第 70 條第 3 款所規定及處罰的輕微違反，改判為觸犯了 1 項《道路交通法》第 34 條及第 35 條第 1 款所規定及處罰的行政違法行為，科處**罰款澳門幣 900 圓**。

競合 1 項罪行及 1 項行政違法行為，合共判處 **1 年 9 個月徒刑，徒刑緩期 2 年執行以及罰款澳門幣 900 圓**。

而上訴人中國保險(澳門)股份有限公司則被：

判處支付被害人 **B** 之賠償，金額為澳門幣 346,428.70 圓，上述賠償金額須加上自判決確定日至完全繳付的法定利息。

根據上訴狀結論部份，兩上訴人提出下述的上訴理由及請求：

1. 本案中，被上訴法庭認為嫌犯 **A** 要對交通意外負全部責任；而嫌犯 **A** 認為造成是次交通意外，巴士車的司機也應該負有部分責任。
2. 在本次交通意外中，雖然嫌犯 **A** 沒有遵守讓先的義務，但巴士車司機明顯超速，理應對交通意外負部分責任。
3. 本案庭審過程中的焦點有兩個：i) 意外發生時巴士車的速度；及 ii) 意外發生時立在路邊的讓先指示牌是否被遮擋。
4. 在庭審時，共有三人對當時巴士車的車速作出了證詞，他們分別是嫌犯 **A**、巴士車司機 **C** 和警員 XXX (**D**)。而這三人均證明當時巴士車超速的事實。
5. 面對這樣的證詞，檢察院代表在結案陳詞時，也指出當時存在著巴士車超速的情況，巴士車司機對於本次交通意外亦應負部分責任。對此，上訴人的辯護律師在結案陳詞中亦表示贊同。
6. 但被上訴法庭卻在事實之判斷 (Convicção do Tribunal) 中寫道，“雖然巴士車速較快，但應在 50 公里時速以內”，并據此判定上訴人 **A** 對本次交通意外負全部責任。這一說法是沒有道理的。
7. 此外，“巴士車的剎車痕長達 18.9 米”也說明當時巴士車超速的情況。
8. 一般來說，在乾燥路面上，若車速為 40 公里/小時，正常的剎車距離應為 8 米；若車速為 60 公里/小時，正常的剎車距離應為 12 米；若車速為 80 公里/小時，正常的剎車距離應為 18 米。
9. 《道路法典》第 23 條規定：“當接近下列者，速度應特別放緩：…… e) 人行橫道”。
10. 本案中，巴士車行駛的道路上，在路口處有人行橫道，因此，巴士車司機有義務在通過該路口時將車速特別放緩。
11. 《道路法典規章》第 20 條規定，客車在城鎮內的最高速度為 50 公里/小時。

12. 也就是說，巴士車司機甚至不能以接近 50 公里/小時的速度通過該路口，否則，就違反了將車速特別放緩的義務。
13. 而本案中，長達 18.9 米的巴士車的剎車痕從人行橫道上開始出現，一直到巴士車停下的位置，可以看出，巴士車的車速應該超過了 60 公里/小時，違反了法律上關於接近人行橫道時應將車速特別放緩的規定。
14. 對於“意外發生時立在路邊的讓先指示牌是否被遮擋”，令嫌犯沒能看到讓先標志一事，同樣共有三人對此作出了證詞。根據該等證詞，應該認定“事發時在相關路口停著一輛貨車，該貨車遮擋了立在路口左側的讓先標志”這一事實，因為，事發時在現場的人士均證明瞭這一事實。
15. 退一步講；即使按照“疑點利益歸于被告原則(*in dubio pro reo*)”，亦應該認定“有貨車遮擋了立在路口左側的讓先標志”這一事實。
16. 因此，上訴人認為，由于沒有仔細考慮卷宗中已有的各要素，特別是各證人的證詞，被上訴判決在證據審查方面存在著明顯的錯誤(《刑事訴訟法典》第 400 條第二款 c 項)。
17. 鑒于被上訴判決中在證據審查方面出現的明顯的錯誤，應宣告該判決書無效，並請求尊敬的中級法院對有關證據(本案中以錄音方式對庭審進行了記錄)進行重新審查，以便就嫌犯 A 與巴士車司機共同按過錯比例對本次意外承擔的責任作出判決。

同時，按照《刑事訴訟法典》第 400 條第二款 c 項、第 402 條第三款及第 415 條之規定，請求尊敬的中級法院再次調查證據，理由如下：

1. 重新聽取嫌犯 A 在法庭上的作證錄音，以證明：
 - a) 嫌犯 A 稱，他在通過事發路口前，並沒有看到左邊有車；發生意外前，他看到巴士車高速向他沖過來；
 - b) 嫌犯 A 稱，他在通過事發路口時，沒有看到立在路口左邊的讓先標志，因為當時有一輛貨車，遮擋住了該標志。
2. 重新聽取巴士車司機 C 在法庭上的作證錄音，以證明：
 - a) 巴士車司機 C 稱，在接近路口時他沒有看到前面的人行橫道上有人及右側路口有車要出來，于是加速，準備快速通過該路口。司機承認當時是加速通過路口，而不是按照法律進行特別減速；

- b) 巴士車司機 C 稱，發生交通意外時，有一輛貨車停在嫌犯 A 行駛的路口處。這說明嫌犯聲稱有貨車遮擋讓先標志的說法屬實。
3. 重新聽取警員 XXX 在法庭上的作證錄音，以證明：
- a) 警員 XXX 稱，他沒有看到事發經過，他是後來到現場畫交通意外報告書的；當時他看到巴士車的剎車痕長達 18.9 米，因此認為巴士車當時的速度明顯超出了正常的範圍（50 公里/小時）。這說明該警員從未向法院澄清，當時巴士車的速度在 50 公里/小時以內。
 - b) 警員 XXX 稱，他沒有看到事發經過，他是後來到現場畫交通意外報告書的；當他到達現場時，沒有看到貨車。這可以從相反方向證明，該警員不可能瞭解是否確實有貨車遮擋讓先符號的情況。
4. 重新聽取檢察院代表在法庭上的結案陳詞錄音，以證明：
- a) 根據庭審得到的證據，按照一般經驗法則，應該認定在本次交通意外中，巴士車司機明顯超速，應對意外負部分責任。該結案陳詞很好地歸納總結了庭審中得到的證據，並對責任的劃分做了理性的分析。

基于此，并根據尊敬的中級法院法官閣下可適用的其他法律規定，應宣告該判決書無效，并請求尊敬的中級法院對有關證據進行重新審查，以便就嫌犯 A 與巴士車司機共同按過錯比例對本次意外承擔的責任作出判決，從而做出閣下一貫的公正的判決。

民事原告沒有就上訴提交答覆，檢察院則認為上訴理由不成立。

隨後上訴連同原卷宗上呈至本中級法院，駐本院的助理檢察長依法作出檢閱，主張上訴理由不成立。

經裁判書製作法官依法作出初步審查，隨後經兩位助審法官檢閱，並依法開庭聽證進行法律辯論。其後合議庭表決作出如下裁判。

二、理由說明

根據原審法院的一審裁判，下列者為獲證事實：

2003 年 6 月 25 日約下午 15 時 40 分，嫌犯 A 駕駛編號為 MD-XX-XX 之輕型汽車，由本澳勞動節街往廣福祥大廈方向行駛。

當駛至與勞動節大馬路交界之十字路口時，沒有遵照讓先通過之警告標誌停車讓先，而是繼續行車進入上述十字路口，以致與一輛從行車方向左邊的勞動節大馬路駛來的由 C 駕駛的編號為 MH-XX-XX 之巴士發生碰撞。

上述碰撞造成巴士車廂內坐於左前方第一個單人座椅上之乘客 B(被害人)被拋離巴士座位，並撞向裝設在巴士司機位旁邊的收費箱上，導致其右臂受傷。

其後，由消防救護車將被害人送往鏡湖醫院治理。

被害人之醫療報告、臨床法醫學鑑定書及意見書參見本卷宗第 38、39、41、43、44、52、53、56 及 57 頁，在此為適當的法律效力被視為全部轉錄。

此次交通事故造成被害人右肱骨中段粉碎性骨折，右橈神經損傷，估計共需 365 日康復，僅以傷勢而論，實已對其身體完整性造成嚴重傷害。

意外發生時天氣情況良好，地面情況正常，街上光線充足，交通密度正常。

嫌犯在自由、有意識的情況下實施上述行為。

嫌犯沒有謹慎駕駛，且沒有注意其應注意之駕駛事項，在設有讓先通過之警告標誌之街口，沒有停車讓左邊街口駛來之車輛優先通行，違反了澳門《道路法典規章》第 4 條第 2 款 f1) 項（讓先通過）及《道路法典》第 25 條第 1 及 3 款之規定。

嫌犯明知不遵守交通規則有可能發生交通事故及造成人員傷害之後果，雖然行為時並不希望或並不接受該事實或後果之發生，但嫌犯在行為時屬必須注意並能注意而不注意，以致造成此次交通事故的發生，並直接導致被害人之身體完整性受到嚴重傷害。

嫌犯知悉其行為違反法律且應受法律制裁。

於意外發生後，被害人須於鏡湖醫院住院進行手術，接受治療、物理治療及覆診。

被害人住院期間，所花費之醫療費、藥費、手術費及雜費等合共澳門幣壹萬捌仟肆佰伍拾壹圓柒角正(MOP\$18,451.70)。

出院後被害人仍然需要前往鏡湖醫院覆診，所花費之醫療費、藥費、治療費、物理治療費及雜費等合共澳門幣壹萬零捌拾肆圓正(MOP\$10,084.00)。

由於被害人的右肱骨中段粉碎性骨折及右橈神經損傷，需要進行第二次住院手術以取出內固定物，所花費之醫療費、手術費、藥費、治療費、物理治療費及雜費等合共澳門幣壹萬貳仟叁佰貳拾陸圓正(MOP\$12,326.00)。

第二次手術出院後，被害人仍然需要前往鏡湖醫院覆診，所花費之醫療費、藥費及雜費等合共澳門幣肆佰零玖圓正(MOP\$409.00)。

經過兩次手術及進行治療及物理治療後，被害人右肱骨中段粉碎性骨折終於愈合，但右肩關節僵硬，右手向上舉時受到限制及感到疼痛，右手及前臂感覺遲鈍及麻痺。

是次交通意外造成被害人右臂 20%傷殘且永遠不能康復，被害人時常感到疼痛，其活動亦受到限制。

此外，於意外發生及第一次手術後，被害人為能早日康復，故購買田七、鹿筋、花膠及高麗參等藥材以調理傷勢，費用合共為澳門幣叁仟玖佰捌拾圓正(MOP\$3,980.00)。

而於被害人未康復期間，由於行動不便及傷勢較嚴重，被害人須乘搭交通工具外出及到鏡湖醫院覆診，交通工具費用合共為澳門幣壹仟壹佰柒拾捌圓正(MOP\$1,178.00)。

被害人的身體已不能回覆意外發生前的健康。

被害人於意外發生前，為《中山市坦洲鎮 E 商店》之法定代表人，地址設於內地中山市坦洲 XXX 路 XXX 號。

被害人於發生交通意外前身體健康，並無任何肢體上之缺陷。

意外結果導致被害人受傷，在接受治療期間須忍受身體上的痛楚，被害人無法再靈活使用其右臂，此次意外對被害人造成 20%傷殘及永久傷害。

另外，由於該車牌 MD-XX-XX 號輕型汽車存在向第三人作出民事賠償之保險合同，本交通意外之賠償責任移轉予第一被告。

事實上，被害人不具有金錢支付本訴訟之開支。

被害人現時沒有工作。

這顯示其沒有經濟能力支付本訴訟開支。

原告暫時居住於澳門。

根據治安警察局製作的交通意外報告圖，事發當時，位於該十字路口的交通燈並未被使用。

此外，在第二被告的行車道近路口的停車綫前面，並沒有象對面馬路一樣劃有讓先符號。

第二被告在到達上述十字路口並準備通過上述路口時，突然從其左側駛出一輛編號為 MH-XX-XX 的巴士，即原告乘搭的巴士。

當時該巴士的車速不低，雖然巴士司機採取了制動措施，但是巴士輪胎仍然在地上留下了長達 18.9 米的胎痕。

而第二被告的車輛在地上留下了 1.6 米的胎痕。

根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。

嫌犯觸犯了第 201 頁所載的交通違例。

嫌犯在內地經營印刷廠，每月約賺取 20,000 圓的收入，嫌犯的妻子為司警人員，月薪澳門幣 28,000 圓，兩人育有 1 名現年 12 歲就讀小學 6 年級的兒子。嫌犯學歷為高中畢業。

上訴人認為由於原審法院就認定由民事被告答辯時主張的「雖然在交通意外報告圖 L 處標明有讓先符號，但事發當時，該符號被一輛停在路口的大貨車擋住，令被告無法看到該符號」這一事實不獲證實和作出對嫌犯要對交通意外負全部責任的裁判時，犯有審查證據方面的明顯錯誤，主張應宣告該一審判決書無效，並請求中級法院根據《刑

事訴訟法典》第四百條第二款 c 項、第四百零二條第三款及第四百一十五條的規定就這兩項事實再次進行證據調查，以便就嫌犯 A 與巴士車司機共同過錯定出比例和在本次意外中，兩上訴人應承擔的責任重新作出判決。

1. 讓先符號被遮擋的事實問題

上訴人認為在一審庭審時，調查的證據足以證明讓先符號有被遮擋的事實，因此，原審法院不將之認定為獲證事實則犯有審查證據上的明顯錯誤。

須知道，澳門現行的刑事上訴第二審制度，是以糾正審判錯誤為上訴目的，並非以完全重新審理作複審為目的。只有當一審法院違反程序法的規定，或犯有事實或法律錯誤時，且由訴訟主體或其他利害關係人提起上訴時，上訴法院方得根據上訴固有的移審效力，有權對被爭議的違法或錯誤部份，或依職權可主動審理的違法部份作出複審。

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。

是故一審法院的法官被視為具最佳條件認定事實問題，而上訴法院僅在一審法院在認定事實時犯有明顯錯誤時方可通過上訴的機制予以糾正，廢止和變更一審法院的判決或命令發回重審。

《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。

在本個案中，上訴人指出的明顯錯誤是其根據在庭上作證的各證人的證言，按其理解而認定讓先符號被遮擋的事實應獲證實，從而以其心證質疑和否定原審法院的自由心證。

根據《刑事訴訟法典》第一百一十四條規定，法官根據自由心證原則，按一般經驗法則和常理來評價各種被審查及被調查證據的證明力，以認定或否定待證事實。

而本案的上訴人的主張是以其主觀審查證據的結論來質疑和否定一審法院合議庭法官的內心確信。

然而，結合上述的條文及立法理由，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。

此乃澳門現行法律所規定的刑事上訴原則。

然而在本個案中，本合議庭未見得當一審法院沒有認定「讓先符號被遮擋」這一事實時有違經驗法則和常理。再者上訴人所依據的證據方法為庭上調查證言，不屬對法院有約束力的法定證據方法，因此即使法院不予採信，亦無違反證據制度。相反是行使自由心證原則賦予法官審判事實權能的表現。是故既無犯錯，則無須分析是否明顯。

實質上，上訴人僅是不同意一審法院對此事實的不予證實的心

證，這絕不能構成《刑事訴訟法典》第四百條第二款 c 項的「審查證據方面的明顯錯誤」。

因此，這部份上訴理由不成立。

2. 「嫌犯須為交通意外負全責」的事實認定問題

上訴人認為原審法院在認定嫌犯須為交通意外發生負全責的事實時犯有審查證據上的明顯錯誤。

就這一論述，本合議必須指出，上訴人在此混淆了法律問題和事實問題。

須知道事實問題是通過審查或調查證據來認定，而法律問題是根據獲認定事實而適用法律的規定來裁定的。

從邏輯而言，我們看不見有何證據能直接顯示出嫌犯行為是否唯一造成交通意外的結論，但我們能用證據來認定一定事實的存在，再根據這些獲證事實和以法律規定的標準來界定嫌犯是否唯一的責任人。

因此，上訴人在這部份提出者並不屬審查證據方面的錯誤問題，而是原審法院有否犯有法律審判錯誤的問題。

3. 再次調查證據的請求

《刑事訴訟法典》第四百一十五條規定，再次調查證據的前提是原審法院犯有第四百條第二款規定的任一瑕疵時，上訴法院方受理再次調查證據的請求。

從上文的闡述，我們已剖析了上訴人所主張的兩部份的「審查證據方面的明顯錯誤」的瑕疵實不存在，因此，再次調查證據的請求亦無受理的餘地，故應否決之。

4. 變更責任比例的問題

雖然上訴人錯誤主張採用的訴訟手段，但可理解其上訴狀結論有請求上訴法院變更原審判決，並按過錯比例改判嫌犯的刑責及民事上訴人的民事法律責任。

因此，本上訴法院可分析一審已獲證實的事實事宜以裁判嫌犯應否為交通意外負全責。

從本裁判上文全部轉錄獲一審法院認定的事實所見，雖然根據意外現場的讓先交通符號，嫌犯必須在街口停車讓涉案巴士通過，但巴士司機以足以留下 18.9 米長的剎車胎痕的車速駕駛巴士通過交匯處，實難以令人信服巴士沒有超速行車。

根據事實時生效的《道路法典》第二十三條 a 項及 e 項的規定，

當接近人行橫道或街道交匯處時，駕駛者應把車輛速度特別放緩。其立法原意是即使有權優先通過，駕駛者亦須負上一定謹慎義務以避免碰撞其他道路使用者或車輛而造成交通事故，即使這些後者的行為有違法的情況亦然。

此外，《道路法典》第二十二條亦規定駕駛者應時刻控制其駕駛車輛的速度，以避免碰撞可預見的障礙物。

雖然嫌犯必須依照讓先符號停車讓巴士通過，但這是基於法律規定而不是基於物理定律令其車輛不能駛出交匯處，因此，嫌犯沒有讓先的行為雖屬違法，但對任何駕駛者而言其他駕駛者不守交通規定的情況應是可能發生和可預見的行為，皆因凡法律規範皆有可能被違反的性質。

雖然檢察院在偵查後對巴士司機 C 涉及過失傷人罪的部份決定歸檔，但其結論「……嫌犯 C 則有權在不改變速度及方向的情況優先通行……」明顯有違規定特別減速義務的《道路法典》第二十三條，且絕不約束法院在審判階段或本上訴階段必須認定嫌犯的應負全責。

事實上，道路交通法律的規範旨在規範和管理交通，並非賦予有

權先行者「懲罰」不守法者，如有權先行者在可預見有障礙的情況下，在有條件減速或停車以避免碰撞但卻沒有減速或停車，濫用其優先通過權，導致車輛碰撞及其他道路使用者受傷或死亡，雖然不守法讓先者必然須負上法律責任，但有條件避免意外發生但濫用優先通過權者亦難辭其咎。

因此，《道路法典》的上述條文規定即使駕駛者有權先行，當駛近街道交匯處，必須負上減速的特定義務，目的顯而易見為了防止濫權和避免車輛碰撞事故。

基於以上理由，我們認為上訴人 A 僅應負部份責任，法院不能做者僅是不可在本訴訟程序對已不再是嫌犯身份的巴士司機判罪及判刑。然而，卻不妨礙原告可依據《刑事訴訟法典》第六十一條第一款 b 項向巴士司機或有關保險公司提起獨立民事損害賠償請求，只要這民事責任追訴時效仍未消滅。

因此，綜觀本合議庭判決轉錄的一審法院認定事實，當中有足夠事實結論巴士司機因接近行人橫道及街道交匯處未有依法特別減速，而有違反特定的謹慎義務。而其沒有實施減速的事實亦是直接導致其巴士被上訴人駕駛的車輛所碰撞的原因之一。

基此，合議庭根據獲證事實，認為上訴人因其過失行為應對是次交通意外的發生負百分之八十責任，而巴士司機則應付百分之二十責任。

基於這一變更，上訴人的刑事責任部份應由原審法院科處的一年零九個月徒刑按比例減為一年零五個月，而民事部份方面，由於上訴人未有爭議一審法院就財產和精神損害所裁定的金額，故其應付賠償則為相當於原審法院所裁量的叁拾肆萬陸仟肆佰貳拾捌圓柒角的百分之八十，即澳門幣貳拾柒萬柒仟壹佰肆拾貳圓玖角陸分。

此外，就禁止駕駛附加刑及輕微違反的處罰應予以維持不變。

三、裁判

綜上所述，中級法院合議庭經庭審後通過評議表決，裁定部份廢止一審有罪裁判及民事請求部份的裁判，改判嫌犯 A 因實施一項《刑法典》第一百四十二條第三款、第十四條 a 項的規定的過失嚴重傷害身體完整性罪，判以一年零五個月的徒刑，暫緩執行二年，以及改判民事被告中國保險（澳門）股份有限公司向民事原告支付澳門幣貳拾

柒萬柒仟壹佰肆拾貳圓玖角陸分(MOP\$277,142.96)的財產及精神損害賠償，以及支付自判決確定日起計算法定利息。

一審判決其餘部份維持不變。

給予民事原告的代理律師 F 實習律師的代理服務費定為澳門幣捌佰圓正，由終審法院院長辦公室支付。

由嫌犯上訴人支付包含四個計算單位司法稅的訴訟費用和民事上訴人按其上訴理由不成立的部份支付訴訟費用。

通知各訴訟主體。

二零零九年十月二十九日，於澳門特別行政區

賴健雄

蔡武彬

José M. Dias Azedo (司徒民正)