

(譯本)

交通意外 “過失殺人” 民事損害賠償請求

摘要

沒有證實嫌犯在駕駛時涉及造成一名行人死亡之意外的汽車中的輕微違反行為，獲證實的事實中也不存在任何其他資料據以歸責該嫌犯在意外發生中的過錯，就必須開釋該嫌犯被控訴的輕微違反及過失殺人罪，並相應地開釋事發之日按保險合同承擔嫌犯駕駛汽車造成損害所生民事損害的被訴人／保險公司。

2003 年 5 月 22 日合議庭裁判書

第 47/2003 號案件

裁判書製作法官：José M. Dias Azedo（司徒民正）

澳門特別行政區中級法院合議庭裁判

概述

一、檢察院司法官聲請在輕刑程序中審判甲，其餘資料載於卷宗，控訴他違反澳門《刑法典》第 134 條第 1 款規定及處罰的一項過失殺人罪，並以競合形式觸犯《道路法典》第 22 條第 1 款（按該法典第 70 條第 3 款處罰的）一項輕微違反。（參閱第 91 頁及其背頁）。

乙（受害人的遺孀）本人並代表其餘三個未成年子女向該嫌犯、丙局及丁保險股份有限公司附帶提起民事損害賠償請求，提出請求判令被訴人連帶支付澳門幣 75 萬元及利息；（參閱第 138 頁至第 140 頁）。

保險公司適時答辯；（參閱第 149 頁至第 152 頁背頁）。

進行了合議庭參與之審判 — 因程序形式已經轉換為重刑程序形式 — 裁定判嫌犯觸犯被控訴的輕微違反，還判令保險公司支付原訴人澳門幣 425,000 元；（參閱第 226 頁至第 231 頁）。

嫌犯及被訴人／保險公司不服該裁判，提起上訴；（參閱第 233 頁至第 262 頁）。

卷宗移送本院，透過 2002 年 4 月 11 日合議庭裁判，裁定撤銷作出的審判，決定重審；（參閱第 288 頁至第 297 頁）。

卷宗移送原審法院，舉行了審判，隨後裁定：

關於刑事訴訟：

— 判嫌犯甲作為直接正犯以及既遂形式觸犯澳門《刑法典》第 134 條第 1 款規定及處罰的一項過失殺人罪，處以 1 年 2 個月徒刑，緩期兩年執行；

— 嫌犯甲作為直接正犯以既遂形式觸犯《道路法典》第 22 條第 1 款，第 70 條第 3 款及第 66 條規定及處罰的一項輕微違反，處以澳門幣 1,500 元罰款，得以 10 日徒刑替代；

— 還判該嫌犯中止駕駛執照有效其兩年，暫緩 1 年執行；

關於民事損害賠償請求：

— 判令丁保險股份有限公司向被害人的親屬支付 21 萬澳門元以及至實際付款之日按法定利率計算的利息，作為精神損害及財產損害之賠償；（參閱第 377 頁背頁及第 378 頁）。

嫌犯及被訴人保險公司再次不服裁判，提起上訴。

— 嫌犯的結論是：

“1.面對著原審法院視為確鑿的事實框架，面對被害人戊不負責任、不謹慎及不小心的行為，現在辯論的交通意外的過錯及相應的意外造成的損害的全部責任，無疑應當排他性地歸責於該被害人。

2.從上述列舉的事宜中可以得出結論：受害人在嚴格禁止橫越且極其危險的地點橫越車行道，沒有使用正好位於發生碰撞地點之上的行人過街天橋。

3.應當強調，一道中央隔離帶將這個大街分成了兩個半邊車行道，構成阻止行人在該地點橫越馬路的障礙物。

4.此外，受害人從該處現有的汽車站附近橫越馬路，為此從停在該地點的汽車之前走出來，因此被汽車所遮擋。

5.面對這個事實框架，很容易得出結論：意外的過錯屬於被害人，因其沒有採取起碼的謹慎，在嚴格禁止且十分危險的地點橫越車行道，而且從該處停著的汽車前走出來。

6.因此，被害人沒有‘採取最少的謹慎，考慮來車，尤其被告／駕駛者駕駛的汽車之速度及距離，保障在無危險之情況下橫越馬路。

7.因此，明顯及嚴重不遵守《道路法典》第10條第1款及第2款。

8.行文至此，現在必須評定被告的行為以查明被告是否有過錯以及過錯程度，因為涉及汽車碰撞行人應當比較雙方行為評估過錯。

9.因此，必須評估被告的行為，從而評定是否遵守《道路法典》第22條，即查明該駕駛員是否超速駕駛。

10.速度是一個相對概念，而不僅僅是車速的調節。按照《道路法典》第22條，車速應按安全之規定進行調節，不急剎車，關注後方交通情況，使車輛能在前面自由及可見空間停下及‘避免在正常情況下可以預見之任何障礙物’。

11.汽車的駕駛者必考慮道路的其他使用者的過失或不小心。不須預見或考慮其他人的欠缺謹慎——而應從所有人都應當遵守交通規章之規定的原則出發，因為，如他遵守交通規則並要求所有人遵守交通規則，那麼意外的可能性就排除。

12.這種考慮是完全有效的，並完全適用於現予辯論的本案的情形。

13.因為必須注意，被害人在嚴格禁止及危險的地點橫越馬路，沒有使用在該地點現有的行人天橋。

14.在汽車前部距離很短的前方走出來，正如疑問表第七及第八條所得出。

15.因此，從駕駛者/被告不能完全看到（如果不是完全看不到）的地點突然走出來，正如疑問表第九點的答覆中得出。

16.應當指出原審法院沒有排除在下列可能性：在進入右側車行道之前，被害人被該汽車完全遮擋，因此，被告/駕駛者根本不可能看到受害人，相應地，避免碰撞是人類之力不可能的。

17.面對著這個事實框架，顯然被害人在意外發生中有過錯，看不到被告/駕駛者有任何過錯。

18.沒有證實駕駛中不專注於駕駛或者以輕率、不小心及輕微違反的方式作出行為，且如果不是這樣，本來可以避免碰撞。

19.肯定的是，在合議庭裁判中可以讀到‘嫌犯以比較不專注、不小心並欠缺謹慎的方式駕駛其汽車，以略微不適合道路條件的車速行駛，沒有預見到與行人碰撞...’。

20.但是，這不過是一個簡單的結論，它未基於視為獲證實之事實事宜充分顯示的事件進度。允許作出如此推斷的事實之上，而是恰恰相反。

21.在試圖論證該結論時，原審法院訴諸一套關於肇事地點路況的觀點，這些觀點不僅不適當，而且與該院視為獲證明的事實根本不符。

22.在沒有任何事實支持的情況下，這種結論性的表述不能不認為是無記載。

23.還應當說，儘管未查明被告駕駛的準確車速，但充分證明他沒有超速行駛。

24.原審法院明確指出‘意外在瞬間發生，很可能嫌犯沒有時間立即剎停汽車或者避免碰撞(...)’。

25.按照獲證明的事實事宜，很容易認定被告／駕駛員駕駛的汽車根本不超速，正好相反，

車速完全符合道路特徵及狀況、天氣狀況以及交通流量 — 均按照澳門《道路法典》第 22 條第 1 款的規定。

26. 被告因此以適當及普通速度駕駛，即使按照該地的特徵而言亦然。

27. 被告不能考慮被害人從適當地點以外從被告／駕駛者不能看到的地點走出來、突然橫越馬路的過失、不負責任及輕微違反行為。駕駛者或任何其他正常人根本不能預見這一完全不可預見的事情。

28. 另一方面，如果我們考慮到該地點的特徵，有行人過街天橋並有分隔兩半邊車行道、阻止行人橫越馬路的中央隔離帶，根本不可預見被告／駕駛者能預見到被害人橫越有關大馬路。

29. 此外，禁止行人在該地點橫越馬路。

30. 視為確鑿的前述事實事宜清楚及足以令人完全相信被告對行人及車輛交通之專注及小心，對他來說避免意外是人力不可行的，而碰撞發生在他汽車的左前側。

31. 因此，意外純粹及排他地起因於行人的輕微違反，其不謹慎、不小心及過失、不能將意外發生及意外所生的損害任何責任歸於被告／駕駛者。

32. 視為證實及確鑿的事實容許毫無疑問且清晰地得出結論，被告／駕駛者的行為沒有過錯，意外的發生應當排他性地歸責於被害人本人。

33. 還應當說所有的待證事宜都是原審法院調查、審理及裁判的標的。

34. 然而，在視為確鑿的事實事宜被清楚顯示不足以支持所採取的決定性解決方案的情況下，該法院對被告／現上訴人作出判處。從而最終存有審判錯誤之瑕疵。

35. 因此，不用費力就可發現視為獲證明的事實事宜不足以在將其納入可適用的法律之後，得出符合邏輯的結論認為，被告在意外發生中有某種責任，觸犯了被控訴的犯罪及輕微違反。

36. 在有關意外中，意外的過錯必須在涉案者行為之比較中評估，毫無疑問地得出受害人對意外的發生有排他責任。

37. 因此，在刑事訴訟部分，必須開釋被告／駕駛者被控訴的刑事及輕微違反事宜”；（參閱第 432 頁至第 456 頁）。

— 保險公司結論如下：

“1. 面對著原審法院視為確鑿的事實框架，面對被害人戊不負責任、不謹慎及不小心的行為，現在辯論的交通意外的過錯及相應的意外造成的損害的全部責任，無疑應當排他性地歸責於該被害人。

2. 從上述列舉的事宜中可以得出結論：受害人在嚴格禁止橫越且極其危險的地點橫越車行道，沒有使用正好位於發生碰撞地點之上的行人過街天橋。

3. 應當強調，一道中央隔離帶將這個大街分成了兩個半邊車行道，構成阻止行人在該地點橫越馬路的障礙物。

4. 此外，受害人從該處現有的汽車站附近橫越馬路，為此從停在該地點的汽車之前走出來，因此被汽車所遮擋。

5. 面對這個事實框架，很容易得出結論：意外的過錯屬於被害人，因其沒有採取起碼的謹慎，在嚴格禁止且十分危險的地點橫越車行道，而且從該處停著的汽車前走出來。

6. 因此，被害人沒有‘採取最少的謹慎，考慮來車，尤其被告／駕駛者駕駛的汽車之速度及距離，保障在無危險之情況下橫越馬路。

7. 行文至此，現在必須評定被告的行為，以查明被告是否有過錯以及其過錯程度如何，因為涉及汽車碰撞行人時，應當透過比較雙方行為來評估過錯。

8. 因此，必須評估被告的行為，從而評定是否遵守《道路法典》第 22 條，即查明該駕駛員是否超速駕駛。

9. 速度是一個相對概念，而不僅僅是車速的調節。按照《道路法典》第 22 條，車速應按安全之規定進行調節，不急剎車，關注後方交通情況，使車輛能在前面自由及可見空間停下及‘避免在正常情況下可以預見之任何障礙物’。

10. 汽車的駕駛者必考慮道路的其他使用者的過失或不小心的。不須預見或考慮其他人的欠缺

謹慎 — 而應從所有人都應當遵守交通規章之規定的原則出發，因為，如他遵守交通規則並要求所有人遵守交通規則，那麼意外的可能性就排除。

11. 這種考慮是完全有效的，並完全適用於現予辯論的本案的情形。

12. 因此必須注意，被害人在嚴格禁止及危險的地點橫越馬路，沒有使用在該地點現有的行人過街天橋。

13. 在汽車前部距離很短的前方走出來，正如疑問表第七及第八條所得出。

14. 因此，從駕駛者／被告不能完全看到（如果不是完全看不到）的地點突然走出來，正如疑問題第九點的答覆中得出。

15. 應當指出原審法院沒有排除在下列可能性：在進入右側車行道之前，被害人被該汽車完全遮擋，因此，被告／駕駛者根本不可能看到受害人，相應地，避免碰撞是人類之力不可能的。

16. 面對著這個事實框架，顯然被害人在意外發生中有過錯，看不到被告／駕駛者有任何過錯。

17. 沒有證實駕駛中不專注於駕駛或者以輕率、不小心及輕微違反的方式作出行為，且如果不是這樣，本來可以避免碰撞。

18. 肯定的是，在合議庭裁判中可以讀到‘嫌犯以比較不專注、不小心並欠缺謹慎的方式駕駛其汽車，以略微不適合道路條件的車速行駛，沒有預見到與行人碰撞...’。

19. 但是，這不過是一個簡單的結論，它基於視為獲證實之事實事宜充分顯示的事件進度。允許作出如此推斷的事實之上，而是恰恰相反。

20. 在試圖論證該結論時，原審法院訴諸一套關於肇事地點路況的考慮，這不僅不適當，而且與該院視為獲證明的事實根本不符。

21. 在沒有任何事實支持的情況下，這種結論性的表述不能不認為是無記載。

22. 還應當說，儘管未查明被告駕駛的準確車速，但充分證明他沒有超速行駛。

23. 原審法院明確指出‘意外很快發生，也許是因為嫌犯沒有時間立即剎停汽車或者避免碰撞(...)’。

24. 按照獲證明的事實事宜，很容易認定被告／駕駛員駕駛的汽車根本不超速，正好相反，車速完全符合道路特徵及狀況、天氣狀況以及交通流量 — 均按照澳門《道路法典》第22條第1款的規定。

25. 被告因此以適當及普通速度駕駛，即使按照該地的特徵而言也然。

26. 被告不能考慮被害人從適當地點以外從被告／駕駛者不能看到的地點走出來、突然橫越馬路的過失、不負責任及輕微違反行為。駕駛者或任何其他正常人根本不能預見這一完全不可預見的事情。

27. 另一方面，如果我們考慮到該地點的特徵，有行人天橋並有分隔兩半邊車行道、阻止行人橫越馬路的中央隔離帶，根本不可預見被告／駕駛者能預見到被害人橫越有關大馬路。

28. 此外，禁止行人在該地點橫越馬路。

29. 視為確鑿的前述事實事宜清楚及足以令人完全相信被告對行人及車輛交通之專注及小心，對他來說避免意外是人力不可行的，而碰撞發生在他汽車的左前側。

30. 因此，意外純粹及排他地起因於行人的輕微違反，其不謹慎、不小心及過失、不能將意外發生及意外所生的損害任何責任歸於被告／駕駛者。

31. 視為證實及確鑿的事實容許毫無疑問且清晰地得出結論，被告／駕駛者的行為沒有過錯，意外的發生應當排他性地歸責於被害人本人。

32. 還應當說所有的待證事宜都是原審法院調查、審理及裁判的標的。

33. 然而，在視為確鑿的事實事宜被清楚顯示不足以支持所採取的決定性解決方案的情況下，該法院對被告／現上訴人作出判處。從而最終存有審判錯誤之瑕疵。

34. 因此，不用費力就可發現視為獲證明的事實事宜不足以在將其納入可適用的法律之後，得出符合邏輯的結論認為，被告在意外發生中有某種責任，觸犯了被控訴的犯罪及輕微違反。

35. 在有關意外中，意外的過錯必須在涉案者行為之比較中評估，毫無疑問地得出受害人對

意外的發生有排他責任。

36.因此，在刑事訴訟部分，必須開釋被告／駕駛者被控訴的刑事及輕微違反事宜。

37.已經證實被害人在意外發生中的排他過錯以及被告的過錯未查明，針對保險公司／現上訴人提起的損害賠償請求不成立。

38.正如所述，根據 1966 年《民法典》第 503 條第 3 款受委託的駕駛者過錯的推定屬不重要，因為該責任讓位於其他參與者的真實過錯，在真實過錯與推定過錯之間不可能競合（高等法院第 814 號案件的 1998 年 5 月 6 日合議庭裁判）。

39.民事不法行為 — 合同外責任 — 屬於受害人，另一方面，過錯與風險不能談及競合。

40.因此，沒有損害賠償的義務。

41.出於在法院代理的穩妥起見，永遠可以說，以非財產損害名義定出損害賠償，必須顧及司法見解採納的慣常價值按衡平原則定出。

42.關於生命權被剝奪的損害賠償，應當顧及《民法典》第 404 條所指的情節以及司法見解中的慣常價值按衡平原則定出。

43.這些價值應當低於被上訴的判決定出的澳門幣 60 萬元的賠償金額。

44.因此認為澳門幣 40 萬元的賠償金額是更適當的。

45.被上訴的合議庭裁判還「在死者所遭受的精神損害、痛苦及痛楚（死者在意外發生的 6 小時後才死亡）及其他開支」方面，以被害人遭受的「痛苦價值」的名義定出澳門幣 10 萬元的賠償，而原審法院最終沒有具體指明之。

46.應當記取意外發生於 13 時 40 分，被害人於 18 時 10 分死亡，因此約經歷 4 個半小時，而不是像被上訴的合議庭裁判錯誤記載的約 6 個小時。

47.此外，從視為確鑿的事宜中不容許認定被害人在意外發生到死亡之間遭受了「精神損害、痛楚及痛苦」。

48.被上訴的合議庭裁判所載的這種表述，只是一種不基於可資推斷之事實之簡單結論，應當不存在任何可以支持此等斷言的事實依據。

49.因此，面對絕對欠缺證明倘有損害的事實，在任何情形中都無義務以被害人遭受的痛苦之價值之名義予以賠償。

50.還應當說，除了以損害賠償名義定出的金額，法院還定出了直至實際支付之日的法定利率計算的將到期利息。

51.這種賠償應當歸於被害人，肯定的是，正如被上訴的合議庭裁判所載，只知道其家團由妻子及三名子女構成，而沒有任何其他身份資料。

52.此部分判決不可請求執行，因不知道該損害賠償之受益人身份。因此，本案中將到期利息的規定顯然不適當。

53.最後應當說，被上訴的合議庭裁判有一項疏漏及一項書寫錯誤，應當更正。

54.按照對疑問題第 1-A 題的答覆，考慮到孫逸仙博士大馬路有兩個行車道（亞利鴉架街 — 史伯泰海軍將軍馬路方向），故已經證實嫌犯在右車道行駛，儘管這個事宜沒有載於被上訴的合議庭裁判中。因此，應當消除這個疏漏。

55.被上訴的合議庭裁判還載明丁保險股份有限公司/現上訴人被判令向受害人的親屬支付澳門幣 21 萬元，作為其遭受的精神損害及財產損害的賠償，但實際上，正如判決本身所明確承認，對於財產損害根本沒有證實，故同樣要求更正這個書寫錯誤。

最後，請求“廢止原判，開釋嫌犯被第一審判處的犯罪及輕微違反，並宣告針對上訴人的損害賠償請求不成立，從而一如既往伸張主持公正”；（第 382 頁至第 404 頁）。

對於嫌犯的上訴，檢察院代表答覆，力主其理由不成立；（參閱第 457 頁至第 460 頁）。

卷宗移送本中級法院，在卷宗的檢閱中，助理檢察長的意見認為嫌犯的上訴理由成立；（第 469 頁至第 472 頁）。

法定檢閱已畢，茲予裁判。

理由說明

事實

二、作為案件辯論結果原審合議庭宣告下列事宜已告證實：

“1—1996 年 12 月 16 日 13 時 40 分許，（嫌犯）甲駕駛丙司車號 MA-XX-XX 號重型車輛，自 Manuel Arriaga 廣場方向駛往史伯泰海軍將軍馬路方向，行至孫逸仙博士大馬路。

2—在駛至與 Tai lin 街形成的十字路口時，在巴士站附近，碰撞當時正從左側向右側橫越馬路（按行車方向）的（受害人）戊。

3—在嫌犯左側行車道之巴士站附近停有一輛巴士。

4—行人／受害人在停在巴士站的巴士前面自左向右橫越車行道。

5—在該巴士前至與 Tai Lin 街交匯之處，在行人道附近至少還停有一輛巴士。

6—受害人在被碰撞之右行車道前，至少部分被巴士遮掩，使駕駛者難於看到其存在。

7—與受害人碰撞之處為車前側：汽車玻璃下的左角處。

8—受害人死因是碰撞直接造成的創傷。

9—在碰撞地點上方，有一條行人過街天橋。

10—孫逸仙博士大馬路由中央隔離帶隔開兩個半邊行車道，見現場示意圖第 4 頁。

11—天氣良好。

12—嫌犯部分自認事實。

13—嫌犯是丙局的司機，每月工資相當於公職薪俸點 180 點。

14—嫌犯無犯罪前科。

其附於卷宗的刑事紀錄證明無犯罪記錄。

嫌犯是初犯。

— 部分自認事實。

— 每月收入相當於公職薪俸點 180 點（事發之日）。

— 需撫養一名兒子；

是在其職責範疇內並為車輛所有人及僱主實體（丙司）之利益而駕駛車輛。

受害人的家團成員由其妻子及三名子女組成（意外發生之日分別為 7 歲、4 歲、10 歲，今天分別為 11 歲、7 歲、14 歲），但沒有其他身份資料；

意外於 13 時 40 分發生，受害人於 18 時 10 分死亡；

受害人死亡之日 28 歲；

受害人遺下妻子及三名子女。

車號為 MA-XX-XX 號的重型汽車對第三人所造成的交通意外所生的民事責任已經轉移到丁保險股份有限公司，以第 XXX 號保單所載金額為限；（參閱卷宗第 369 頁背頁至第 370 頁背頁）。

法律

三、由本中級法院審理的上訴有兩項。

其一，由嫌犯提起的上訴，請求廢止判處其被指控的犯罪及輕微違反的裁判，並作出新的無罪裁判替代之。

其二，由被訴人／保險公司提起的上訴，也請求廢止判令其支付澳門幣 21 萬元損害賠償的裁判。

兩份上訴（基本上）提起了嫌犯在意外發生中的過錯問題，兩名上訴人的觀點是該意外的發生排他性地出於意外被害人的過錯。

我們首先審理“刑事裁判”，因此首先審理嫌犯提起的上訴。

（一）關於嫌犯提起的上訴

有關裁判判現上訴人作為正犯觸犯澳門《刑法典》第 134 條第 1 款規定及處罰的一項過失殺人罪，並觸犯《道路法典》第 22 條第 1 款及第 70 條第 3 款規定及處罰的一項輕微違反。

原審合議庭認為嫌犯輕微違反已獲證實，“因此，過錯已獲證實，構成過失殺人罪...”；（參閱第 373 頁）。

嫌犯／上訴人不服該裁判，主張將其開釋，因為應當認定他在意外的發生中無過錯。

原審合議庭考慮了前述事實情狀，（該裁判第二點），並尤其考慮了下列要素後，作出現被上訴的裁判：

“1）事故發生的時間是職員下班、學生放學的午餐時間，此時（交通意外發生之時），（與其他時段的交通比較），是交通流量較少的時刻；

2）事發地點是居民區，那裏有車站，這意味著這裏是使用集體運輸服務的人群彙聚點；

3）如果在碰撞時刻，在車站停有一輛汽車，這意味著嫌犯／駕駛者很難看到左前方。另一方面也意味著有人下車，有人上車，這是人們在該地點彙聚時刻之信號；

4）另一方面，在碰撞地點有十字路口，因此在任何時刻都可能從其他道路駛出汽車及走出人員；

5）所有這一切是公眾及澳門居民熟知的；

6）駕駛汽車駛近具上述全部特徵的地點者，有全部義務給予加倍關注並調整車速以避免發生危及那裏的行人及物體的任何意外；

7）必須強調，較為一致的司法見解認為，駕駛者沒有義務考慮其他人應當謹慎從事，但每人使用公共道路時應謹慎行事；

8）雖然嫌犯聲稱以不快的速度駕駛，但考慮到該地點上述現有全部特徵，這並不表明車速對於該地點是適當的；

9）肯定的是，在非常專注地分析案件之全部有關情節後，意外的發生很快，也許是由於嫌犯沒有時間立即停車或避免碰撞，但這並不意味著駕駛者沒有過錯；

10）另一方面，在正常情況下，當汽車碰撞任何物體，自然反應是立即剎車，在本案中並沒有發生這種情況，從而容許我們得出結論認為，駕駛者沒有給予適當的關注，至少沒有專注駕駛；

11）因此，法院的見解是嫌犯對於意外的發生有30%的過錯，被害人有其餘70%的過錯”；（參閱第371頁至第372頁背頁）。

因此，如何裁判？

我們僅相信不應當維持原判。

首先應當指出，視為確鑿的事實中未載明檢察院提出的控訴書針對現上訴人歸責之事實（我們認為對於過錯的判斷必不可少）。

事實上，上述控訴中最後載明：

— “意外的發生是由於嫌犯的無經驗及不專注，他在駕駛中本應關注道路特徵，並由於其車速不能在前方可見的自由空間內剎停車輛以避免碰撞的事實”；

— “嫌犯的行為欠缺謹慎小心，這是謹慎之一般義務要求的，且沒有留意採取應有的預防措施避免意外，明知其行為是法律不容許”；（參閱第364頁背頁）。

儘管被上訴的合議庭裁判，全文轉錄了該文書（控訴書），肯定的是，（在合議庭裁判第二點第1、2款），在載明“經辯論案件，下列事實已經證實”之後，沒有將這（兩件）事實包含在裏面。

因此發現，原審合議庭對於嫌犯的過錯得出結論，是基於認為“明顯”的“事實”（上文已經載明）。

然而，正如駐本中級法院之檢察院代表所強調，這些事實不能在嫌犯刑事責任中予以考慮。事實上，鑑於此等事實的概括性及抽象特徵，“不能與有關意外相結合，有關的意外必須與意外發生時的具體情節相結合”。

應當考慮到審判中證實的事實情狀，而該事實情狀載於對疑問表的答覆中。（這樣說的目的並非是說法院不能將“明顯的事實”用作據以裁判的依據。它完全可以這樣做。只要考慮在此適用的《民事訴訟法典》第514條規定就夠了。但是，在刑事事宜上，且就嫌犯的罪過而言，必須有最少的額外小心）。

無論如何（即使不這樣認為），我們相信，在本案中，正是獲證明的事實事宜排除了針對嫌犯作出一項罪過判斷的可能性。

首先，讓我們看看其駕駛汽車的速度（《道路法典》第 22 條的輕微違反）。

在此，原審法院的結論是（應指出是在法律框架範疇內，而非在列舉獲證明的事實事宜範疇內），嫌犯以“不能在前方可見的自由空間剎停汽車並避免碰撞的”速度行駛。

然而，經流覽全部視為確鑿的事實事宜，看不到關於“剎車的不可能性的任何提述。

此外，我們認為，特別重要的是還應當考慮疑問表第 6 題的答覆（第 341 頁），內容如下：“沒有證實嫌犯／駕駛者在碰撞之前看見行人戊”；（參閱第 361 頁）。

面對這個答覆，以及對於疑問表第 9 題的答覆，其中堅稱“已經證實受害人在進入發生碰撞的右側車行道時，至少部分被汽車遮掩，從而使得駕駛者難以看到其存在”（第 362 頁），我們必須認為 — 尤其鑑於“至少”一詞 — 對於能否認定嫌犯在意外發生中的過錯有重大懷疑。

也不能忘記，正如《道路法典》第 10 條所規定：

“一、當行人欲橫越車行道時，應確保在無危險下進行並須顧及接近車輛之距離及速度，快速橫越。

二、橫越時應使用有適當記號指示之人行橫道。

（...）

五、如在 50 公尺內沒有適當訊號指示之人行橫道時，方得在其外橫越，同時，應以垂直道路中心線之最短路線盡快橫越，且不應擾亂車輛通行。”

如果我們在這點上再結合前文第 4、7、9 點列舉且獲證實的事實，我們相信將對意外另有看法，即它與下述場景更為接近：不幸的被害人突然闖入嫌犯行駛的車行道內，因此後者不能避讓之，因為駕駛者沒有義務考慮到這種“突然闖入”其駕駛的車道之情況，尤其在同一地點（更準確的說“在碰撞地點上方）有一個行人過街天橋。”

因此，鑑於上文所述，我們認為歸責的《道路法典》第 22 條 c 項的輕微違反不成立，按照如此記載，看不到如何將有關“殺人”的責任 — 即使以過失名義為之 — 歸責於現上訴人。

因此，本上訴理由成立。

（二）關於被訴人保險公司的上訴

在其民事賠償請求中，原訴人訴稱意外的發生“是由於駕駛者的無經驗、不專注、不小心，他沒有關注行人橫越之街道特徵，由於車輛行進速度過快而失控，不能在前方可見自由空間內停車；（第 366 頁）。

在確定嫌犯被歸責的意外發生中的過錯判斷後，由於事發之日駕駛汽車所生民事損害已轉移至該被訴人，現上訴人被判令支付澳門幣 21 萬元。

面對對於嫌犯提起的上訴所作的裁判，何以言之？

我們相信，有關合議庭裁判同樣不應維持。

正如所見，不應當認為嫌犯（汽車駕駛者），是控訴書對其歸責的輕微違反及犯罪的正犯，因為按照審判中得出之確鑿事實事宜不應當這樣認定。

因此，必須在此定出適當的後果，而我們認為這些後果表現為開釋被訴人／上訴人。

事實上，在不應當將意外發生的任何過錯歸責於嫌犯之情況下，就不再具備必要的前提裁定現上訴人應當承擔意外造成的損失之負擔。由於不存在任何其他理由可資認定上訴人應當承擔這種損失，必須廢止有關裁判。

決定

四、綜上所述並依此為據，合議庭裁判提起的上訴理由成立，廢止被上訴的裁判，決定開釋嫌犯被指控的輕微違反及犯罪，同時宣告本卷宗附帶提起的、針對被訴人／保險公司之民事損害賠償請求不成立。

原訴人（被上訴人）應當繳納民事損害賠償請求的訴訟費用。

表決落敗聲明

本席不贊同本合議庭裁判裁定開釋嫌犯被起訴的犯罪以及宣告針對被告之民事請求不成立，因為面對著意外發生的具體情形不應當完全排除嫌犯／駕駛者預見被害人橫越馬路（儘管是不謹慎地為之）的可能性。

事實上，嫌犯未能避免碰撞之原因是速度不適應道路的特徵及狀況（有兩條車行道，左車道被一輛汽車占據，看不到汽車前面的情況，並且接近十字路口）以及交通流量（午餐時間），鑑於卷宗所指的其他具體情節，按照《道路法典》第 22 條第 1 款，對嫌犯／駕駛者競合過錯定為 30% 是合理的，正如被上訴的合議庭裁判所確定。

這構成特別情節，在此情節中，應當要求駕駛者加倍的關注而不是免除駕駛者在駕駛中之謹慎義務。

綜上所述，本席的觀點是維持原判。

賴健雄

2003 年 5 月 22 日於澳門特別行政區