

上訴案第 342/2019 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

澳門特別行政區檢察院起訴嫌犯 A 為直接正犯，其既遂行為觸犯澳門《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 30 條第 1 款及第 93 條第 1 款所規定及處罰的兩項過失傷害身體完整性罪。另外，建議根據《道路交通法》第 94 條第 1 項規定適當中止嫌犯駕駛執照效力。並請求初級法院以合議庭普通訴訟程序對其進行審理。

初級法院刑事法庭的合議庭在第 CR2-18-0399-PCC 號案件中，經過庭審，最後判決：

- 指控嫌犯 A 以直接正犯、既遂及過失的方式所觸犯的《澳門刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 30 條第 1 款及第 93 條第 1 款所規定及處罰的一項「過失傷害身體完整性罪」(針對第一被害人 B)，由於第一被害人 B 已撤回對嫌犯之刑事告訴，故已宣告針對嫌犯的該項控罪其刑事追訴權終止。
- 嫌犯 A 作為直接正犯，其既遂及過失的行為已構成：《澳門刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 30 條第 1 款及第 93 條第 1 款所規定及處罰的一項「過失傷害身體完整性罪」(針

對第二被害人 C)，判處 120 日的罰金，每日的罰金訂為澳門幣 100 元，合共為澳門幣 12,000 元，倘若不繳納，或不獲准以勞動代替，則易科為 80 日的徒刑。作為附加刑，禁止嫌犯駕駛為期 6 個月。

- 為着執行附加刑的效力，倘若判決轉為確定，嫌犯須於判決確定後 10 日內將所有駕駛文件交予治安警察局 (交通部)，否則將構成「違令罪」(第 3/2007 號法律所核准的《道路交通法》第 121 條第 7 款及第 143 條)。

並提醒嫌犯如其在禁止駕駛期間駕駛，可構成「加重違令罪」(第 3/2007 號法律所核准的《道路交通法》第 92 條)。

嫌犯 A 不服判決，向本院提起了上訴，提出了以下的上訴理由的摘要：

1. 由於對原審裁判不服，上訴人提起本上訴，並主要認為原審裁判在獲證明事實上之事宜不足支持作出該裁判、審查證據方面出現明顯錯誤以及沾有錯誤適用法律之瑕疵。
2. 原審裁判認為上訴人沒有因應路面情況而調節適當車速，意味著原審法院認為上訴人當時駕駛之車速過高，以致無法在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車，然而根據尊敬的終審法院之司法見解指出要顯示上訴人沒有因應路面情況而調節適當車速，要麼需要證明車輛的行駛速度超過《道路交規章》中所規定的一般性限速或者交通指示牌所限定的速度，要麼需要通過事實證明駕駛者沒有遵守《道路交通法》第 30 條第 1 款的規定，方可得出“上訴人沒有因應路面情況而調節適當車速”的結論。
3. 另外，原審裁判亦認為上訴人基於上指之原因而無法及時煞車，然而正如上指之司法見解指出“及時”屬於典型的結論性事實，因此要得出有關結論則必須要證明可以揭示駕駛者存有過失、

缺乏經驗、操作不夠熟練或者不夠小心的事實，還必須證明車輛的駕駛者本應可以看到行人，亦要指出駕駛者在多遠的距離可以看到行人方可得出有關結論。

4. 因此，上訴人認為“在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車”的事實屬於結論性的事實表述，而認定上訴人“違反謹慎的駕駛義務”更屬於妨礙就法律事宜提出上訴的結論性表述，該等事實亦應視為未經載錄，因此原審裁判獲證之事實第 10 條應被視為不存在。
5. 由於原審法院並沒有查明上述所指之事宜以及原審裁判中並沒有關於上訴人具體違反交通規則之事實以及針對訴訟的屬必不可少的事宜作出全面調查，因此獲證明的事實並不足以對訴訟標的作出審理以及支持作出該裁判。
6. 另外，原審法院認定上訴人駕駛電單車時沒有因應路面情況而調節適當車速，以致無法在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車，因而違反謹慎的駕駛義務，然而上訴人駛至近編號 110B01 燈柱的路段加速上坡時被害人方由上訴人行車方向左邊橫過行車天橋行車道，而被害人所通過之處不容許行人通行，而且被害人行走方向的前方是有連貫的高身綠色圍欄一直連接連天橋石礮，因此被害人亦應知悉該行車通道禁止行人通行，可見被害人之行為不論主觀抑或客觀上均明顯違反《道路交通安全法》第 70 條之規定。
7. 經綜合分析卷宗內之書證以及透過庭審證據而獲得的證據，明顯可得知上訴人當時是駛過事發撞擊點前方的斑馬線後方看見第二被害人走出行車道，當上訴人已駛至與被害人非常接近的位置時，方發現被害人橫過行車道，而上訴人亦已即使作出適當反應，包括大叫希望該名被害人可以注意、將車向左邊扭以及緊急剎車以閃避被害人，但仍然無法避免碰撞的發生。
8. 然而，原審裁判作出上訴人“駕駛電單車時沒有因應路面情況而調節適當車速，以致無法在前方出現第二被害人橫過馬路時

及時煞車，違反謹慎的駕駛義務，因而導致兩名被害人受傷”的認定，因此上訴人認為原審裁判作出上述認定沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項規定審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵。

9. 最後，透過簡單數學計算，一方面可得知上訴人當時之車速並沒有超過不設旁卡車的重型電單車的一般最高車速限制，而另一方面亦可得知上訴人所駕駛的電單車可以 2 秒內駛經斑馬線與撞擊點之間的距離。
10. 因此，假設上訴人在剛駛過斑馬線後已經看見被害人踏出路面並打算橫過行車道，從視角上看見被害人踏入車道起至完成閃避或刹車的操作，當中包括，觸發、感知、判斷、鬆開油門、向左扭軚閃避以及進行緊急刹車操作，直至有效完成刹車把車輛停定，那麼要求上訴人在這不足 2 秒的時間內完成上述一系列程序，客觀上明顯過於苛刻並不可能。
11. 案發時為晚上約 11 時，天色昏暗，加上被害人當時身穿黑色上衣以及褲子，又同時站在天橋圍欄前方的灰白色石礮上，而上訴人看見被害人時，其背後剛好是深灰色的瀝青路面，因而較難認別被害人的存在。
12. 另一方面，上訴人能夠準確識別被害人所在的位置時，上訴人亦已立刻進行緊急刹車操作或將車向左邊扭以閃避被害人，避免撞及被害人以使其受傷，然而被害人實在來不及在 2 秒內作出反應並完成上指之刹車操作程序，因而無法避免有關交通意外的發生。
13. 既然原審裁判認定上訴人駛至近編號 110B01 燈柱的路段時方進行加速操作以便上坡，而有關路段亦禁止行人通行以方便駕駛者可在毋須顧慮行人將會橫過有關行車通道的情況下進行加速操作，因此上訴人面對被害人“突然闖入”案行人天橋，實在難以預見有關不屬於正常於路面出現的情況而預先調節適當的車速，因此要求上訴人提前能夠預見在禁止行人通行之區

域並將會有行人在此處橫過馬路並不合理。

14. 最後，上訴人在案中所駕駛的為一輛重型電單車，其並非一如私家車般可同時作出扭動軚盤以及用腳進行緊急刹車的操作，倘駕駛電單車時遇到突發危險，駕駛者僅可選擇扭軚避開或者進行緊急刹車的操作但難以同時進行扭軚以及緊急刹車的刹動，否則極容易導致車輛在道路上打算(俗稱“跣軚”)而產生更大的危險。
15. 學理上認為劃定過失不法罪狀的根本標準是信賴原則，因此只要上訴人當時確信涉案之行車天橋上並不會有行人通行，而被害人在案發前亦沒有察覺到被害人正身處行車天橋左側的石礮，而上訴人行車方向的左側亦放置了連貫的高身綠色圍欄一直連接連天橋石礮等因素導致上訴人相信被害人會遵守有關之交通規則而不會橫過有關之行車天橋行車道，上訴人未能預計被害人突然踏進並橫過行車道的行為並沒有罪過。
16. 因此，上訴人在本案中已遵守客觀上的最高車速限制，而且亦難以要求上訴人在看見其難以針對被害人在禁止行人通行的行車道上出現作出應有之注意，再者其發現被害人身於在有關危險地段後亦已立即向左扭軚以及嘗試進行緊急刹車操作，因此上訴人並不符合“必須注意、且能注意而沒有注意的”的情況過失犯罪構成要件，繼而上訴人在本案之交通意外中並沒有任何過錯。
17. 除應有尊重外，上訴人認為原審法院判處其觸犯了一項過失傷害身體完整性罪的裁判沾有錯誤理解《刑法典》第 14 條 a)項之規定的瑕疵，因此應改為認定被害人須對是次意外負上全部的過錯責任，並開釋上訴人所被指控的一條“過失傷害身體完整性罪”。

綜上所述，按照以上依據及倘適用的補充法律規定，懇請尊敬的中級法院各位法官 閣下裁定本上訴理由成立，廢止或撤銷被上訴裁判，並對上訴人觸犯的一項“過失傷害身體完整

性罪”改判罪名不成立，予以開釋。

檢察院就上訴人所提出的上訴作出答覆，認為原審法院的事實審理並不存在上訴人所指的瑕疵以及對事實的解釋錯誤，上訴人的上訴理由應該被才定理由不成立。

駐本院助理檢察長提出法律意見書，內容轉載如下：

2019 年 2 月 14 日，初級法院判處本案嫌犯 A 以直接正犯、既遂及過失方式觸犯 1 項澳門《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 30 條第 1 款及第 93 條第 1 款所規定及處罰之「過失傷害身體完整性罪」(針對第二被害 C)，判處 120 日罰金，每日罰金澳門幣 100 元，合共澳門幣 12,000 元，倘若不繳納，或不獲准以勞動代替，則易科 80 日徒刑；另處以禁止駕駛為期 6 個月的附加刑。

嫌犯 A 不服上述初級法院裁判而向中級法院提起上訴。

在其上訴理由闡述中，上訴人 A 認為被上訴的判決在獲證明事實上之事宜不足以支持作出該裁判、審查證據方面出現明顯錯誤及沾有錯誤適用法律之瑕疵。

對於上訴人 A 所提出的上訴理由，我們認為全部不能成立，應予以駁回。

1)關於獲證明事實上之事宜不足以支持作出該裁判之瑕疵

上訴人 A 在其上訴理由中亦指出，原審法院認為上訴人未能剎車的最主要原因是基於其當時之車速過高，以致無法在前方出現第二被害人 C 橫過馬路及時煞車。然而，上訴人認為，原審法院必須查明車輛當時以何等速度行駛、駕駛者在多遠的距離可以看到行人、行人是以橫過馬路的方式和速度以及行人從行車天橋的左邊橫過之時，是否有什麼情況導致和肇事車輛同向行駛車輛的駕駛者無法看見行人等情況，方能得出上訴人“沒有因應路面情況而調節適當車速的結論。此外，原審法院

也認為上訴人是基於上述原因而無法“在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車”，上訴人認為這事實屬於結論性的事實表述；而認定上訴人“違反謹慎的駕駛義務”更屬於妨礙就法律事宜提出上訴的結論性表述；根據《刑事訴訟法典》第 4 條結合《民事訴訟法典》第 549 條第 4 款的規定，該等事實也被視為未經載錄。因此，原審裁判獲證事實第 10 條應被視為不存在。由於原審法院並沒有查明上述事宜，被上訴之裁判亦沒有關於上訴人具體違反交通規則之事實及針對訴訟標的屬必不可少的事宜作出全面調查，因而指責獲證明的事實不足以對訴訟標的作出審理以及支持作出該裁判。

眾所周知，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項所指“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出裁判”的瑕疵是指法院在調查事實時出現遺漏，所認定的事實不完整或不充份，以至依據這些事實不可能作出有關裁判中的法律決定。

對於《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項的理解在中級法院多個上訴案件中已經有所闡述，如於 2014 年 6 月 26 日在第 748/2011 號上訴案所作的裁判：

“

2. 獲證事實不足以支持作出法律的適用的瑕疵所指的瑕疵是指法院在調查事實時出現遺漏，所認定的事實不完整或不充份，以至依據這些事實不可能作出有關裁判中的法律決定。”

而於 2014 年 7 月 17 日在第 316/2014 號上訴案件中所作之裁判：

“1. 獲證明的事實事宜不足以支持裁判的瑕疵是指法院所認定的事實存在遺漏，或者沒有調查所有應該調查的事實，而令法院沒有辦法作出合適的決定。這裡所說的事實不足，不是指證據的不足。

.....”

經細閱本卷宗資料，上訴人 A 只交了形式答辯，因此，本案訴訟標的範圍為本案控訴書內所載之事實，換言之，該等事實為法院在審判過程中須查明的事實。而原審法院在審判聽證中已充分地對全部事實事

宜進行調查，且未發現存在任何遺漏。

至於上訴人 A 所指，原審法院認為其車速過高而導致無法在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車，故應就具體車速、行人是橫過馬路的方式和速度等情況作出全面調查，但事實上，原審法院作出了一系列且足夠的調查措施，當中包括聽取上訴人 A 的聲明、證人的證言、在庭審時播放了現場的錄影影像、卷宗內的書證及其他資料等，來認定相關事實；而且根據本案之已證事實第 10 條，原審法院只認定“嫌犯駕駛電單車時沒有因應路面情況而調節適當車速，以致無法在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車，違反謹慎的駕駛義務，因而導致兩名被害人受傷”，沒有認定上訴人 A 當時的車速過高，沒有調查具體車速的必要。故此，被上訴判決並不存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項所指“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出裁判”的瑕疵，獲證事實第 10 條亦不應被視為不存在。

因此，上訴人 A 此部份的上訴理由不能成立。

2) 關於審查證據方面出現明顯錯誤

上訴人 A 在其上訴理由中亦指出，其在案發當時已駛至與被害人非常接近的位置，方發現被害人橫過車道，且已即時作出適當反應，包括大喊以引起被害人的注意、將車扭向左邊及緊急剎制以閃避被害人。因此，上訴人 A 指責原審法院認定其“駕駛電單車時沒有因應路面情況而調節適當車速，以致無法在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車，違反謹慎的駕駛義務，因而導致兩名被害人受傷”，沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項“審查證據明顯存有錯誤”的瑕疵。

眾所周知，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所規定的“審查證據明顯存有錯誤”的瑕疵是指，對於原審法院所認定的既證事實及未被其認定的事實，任何一個能閱讀原審合議庭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 2014 年 4 月 3 日在第 602/2011 號上訴案件、於 2014 年 5 月 29 日在第 115/2014 號上訴案件等)。

根據案發時的錄影影像，第二被害人 C 於 2017 年 10 月 3 日 22 時 51 號 26 秒從 XX 酒店步行向 XX 中心方向，期間沒有使用人行橫道過馬六甲街之車行道；至 22 時 51 分 48 秒，被害人 C 步行至行車天橋期間停下，於 22 時 51 分 58 秒重新起步橫過行車天橋，此時上訴人 A 駕駛電單車駛至並與被害人發生碰撞，雙方倒地受傷。必須留意的是，根據卷宗第 4 頁之草圖，上訴人 A 在駕駛其電單車進入馬六甲街時，先有一條斑馬線，駕駛者理應減速，然後有超逾 25 米的距離才到雙方碰撞的位置，而被害人 C 步行至行車天橋期間停下來 10 秒的時間，換句話說，上訴人在轉入馬六甲街時，被害人已站立在行車天橋旁邊，當時為晴天，街燈亮著，路面乾爽，交通暢順，有足夠條件讓上訴人看到被害人的存在，被害人並非突然衝出馬路，確有足夠時間及距離讓上訴人及時剎車，避免本案之意外發生。此外，根據上訴人 A 之聲明以及證人 B 之證言，當上訴人看到被害人 C 時，曾大叫以使被害人注意，但上訴人為何看見被害人時不即時剎車，而選擇大叫來引起被害人的注意呢？因此，我們認為，原審法院認定“嫌犯駕駛電單車時沒有因應路面情況而調節適當車速，以致無法在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車，違反謹慎的駕駛義務，因而導致兩名被害人受傷”，並沒有違反常理之處。

明顯地，上訴人 A 只是純粹地認為原審法院應採信其解釋，但其在上述理由中的分析並不能說服我們，認同是一般人一看就會察覺的錯誤的存在，而更多的只是上訴人 A 的個人意見和認定而已。

而事實上，原審法院細緻地對所有證據一一進行審查後，才形成心證的，而且被上訴的合議庭已將其審查及調查證據後形成心證的過程完全載於判案理由中，至於原審法院接納或不接納哪些證據並賴以形成其心證並認定事實是由法律所賦予的自由，一般情況下，這種心證是不能受到質疑。

由此可見，上訴人 A 只是在表示其不同意被上訴的合議庭的心證

而已，這正正是法律所不容許的。

因此，我們認為，被上訴的合議庭裁判並沒有存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項關於“審查證據方面明顯有錯誤”之瑕疵。

鑒於此，上訴人 A 此部份上訴理由亦不能成立，應予駁回。

3)關於錯誤適用法律的瑕疵

上訴人 A 在其上訴理由表示，事發時沒有超速，且在 2 秒之內行駛經斑馬線與撞擊點之間的距離；案發時為晚上 11 時，天色昏暗，被害人穿上黑衣，難以認別被害人的存在；故此，客觀上不可能在這 2 秒的時間完成看見被害人後有效完成剎車把車輛停定，以避免意外發生。此外，面對被害人突然闖入行車天橋，實在難以預見有關不屬於正常路面出現的情況而預先調節適當的速度；上訴人所駕駛的為重型電單車，遇到突發危險僅可選擇扭軚避開或急剎，否則會導致“跣軚”而產生更大的危險。此外，學理上認為過失不法罪狀的根本準則是信賴原則，上訴人未能預計被害人突然踏進並橫過行車道的行為並沒有罪過，不符合“必須注意、且能注意而沒有注意”的過失犯罪構成要件，在本案之交通意外中亦沒有過錯。因此，上訴人 A 認為，被上訴判決沾有錯誤理解《刑法典》第 14 條 a 項的規定之瑕疵，應認定被害人 C 須對本案之交通意外負上全部的過錯責任，並開釋上訴人被指控的一項「過失傷害身體完整性罪」。

《刑法典》第 14 條

(過失)

行為人屬下列情況，且按情節行為時必須注意並能注意而不注意者，為過失：

a) 明知有可能發生符合一罪狀之事實，但行為時並不接受該事實之發生；或

b) 完全未預見符合一罪狀之事實發生之可能性。

《刑法典》第 142 條

一、過失傷害他人身體或健康者，處最高二年徒刑，或科最高二百四十日罰金。

《道路交通法》第 30 條

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。

在本具體個案中，根據相關錄影影像，於 2017 年 10 月 3 日 22 時 51 分 26 秒，被害人 C 從 XX 酒店步行向 XX 中心方向，期間沒有使用人行橫道橫過馬六甲街之車行道；被害人 C 於 22 時 51 分 48 秒，在行車天橋前停下，停留了 10 秒時間，於 22 時 51 分 58 秒重新起步橫過行車天橋，此時上訴人 A 駕駛電單車與被害人 C 發生碰撞，雙方倒地受傷。正如前文提及，上訴人 A 在駕駛其電單車進入馬六甲街時，先有一條斑馬線，其理應減速，然後有超逾 25 米的距離才到雙方碰撞的位置，被害人 C 在行車天橋前停下並站立了 10 秒的時間，即使以非常緩慢的車速（舉例以每小時 20 公里來計算），上訴人在轉入馬六甲街時，被害人已站立在行車天橋旁邊。按照原審法院所認定的事實，案發當時為晴天，街燈亮著，路面乾爽，交通暢順。在一般經驗法則及邏輯而言，當時有足夠條件讓上訴人看到被害人（一名成年男子）的存在，且被害人並非突然衝出馬路，曾停留在原點 10 秒後才繼續起步，確有足夠時間及距離讓上訴人及時剎車，避免本案之意外發生。加上，根據上訴人 A 之聲明以及證人 B 之證言，當上訴人看到被害人 C 時，曾大叫以圖引起被害人注意，但實際上，上訴人可選擇即時剎車而節省那一至兩秒的時間以避免此次意外發生。因此，上訴人 A 確實可預見且應預見不及時剎車會引致被害人 C 受傷的可能性，之所以當時其不知道亦未有預見此結果發生，是因其應注意而未有注意，其行為仍符合《刑法典》第 14 條 b 項所規定過失犯罪的情況。

我們認為，上訴人 A 在本案之行為符合《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 30 條第 1 款及第 93 條第 1 款所規定及處罰之

「過失傷害身體完整性罪」的構成要件，因此，被上訴的判決並沒有錯誤理解《刑法典》第 14 條關於過失犯罪的規定，且無存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款所規定之“錯誤理解法律而生之瑕疵”。

綜上所述，應裁定上訴人 A 所提出的上訴理由全部不成立，予以駁回，並維持原審法院的裁決。

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

案件經庭審辯論後查明以下已證事實：

- 2017 年 10 月 3 日晚上約 10 時 50 分，嫌犯 A 駕駛 MI-XX-XX 重型電單車沿馬六甲街左車道經行車天橋往孫逸仙博士大馬路方向行駛，當時車上搭載著乘客 B（第一被害人）。
- 當嫌犯駛至近編號 110B01 燈柱的路段，嫌犯加速上坡時，C（第二被害人）由嫌犯行車方向的右邊向左邊橫過行車天橋車行道。
- 嫌犯未能即時將車輛煞停，導致 MI-XX-XX 電單車撞倒第二被害人，並引致 MI-XX-XX 電單車失控及第一被害人倒地。
- 卷宗扣押的光碟內容在此視為完全轉錄。
- 事故現場沒有留下煞車輪胎痕跡。
- 該交通事故導致第一被害人左前臂軟組織挫裂傷及全身多處軟組織挫擦傷，共需 5 日康復，傷勢詳見卷宗第 73 頁之臨床法醫學鑑定書（其內容在此視為完全部轉錄）。
- 該交通事故導致第二被害人左側鎖骨中段骨折及全身多處軟組織挫擦傷，共需 4 至 6 個月康復，傷勢詳見卷宗第 49 頁之

臨床法醫學鑑定書 (其內容在此視為完全部轉錄)。

- 第二被害人在仁伯爵綜合醫院接受治療，醫療費用澳門幣二萬二千零一十五元 (MOP22,015)。
- 案發時為晴天，街燈亮著，路面軟爽，交通暢通。
- 嫌犯駕駛電單車時沒有因應路面情況而調節適當車速，以致無法在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車，違反謹慎的駕駛義務，因而導致兩名被害人受傷。
- 嫌犯有意識的情況下作出上述行為，並知悉其行為是法律禁止和處罰。

此外，還查明：

- 本案中，第二被害人在橫過馬路時，沒有使用附近 50 米範圍以內的行人斑馬線，且第二被害人所通過之處 (第 4 頁草圖兩個箭嘴 B 之間) 不允許行人通行。
- 嫌犯表示具有學士畢業的學歷，娛樂場文員，每月收入約為澳門幣 20,000 元，需要照顧父母。
- 根據嫌犯的最新刑事記錄顯示，嫌犯屬於初犯。

未能證明的事實：

- 控訴書與上述已證事實不符的其他事實。

三、法律部份

上訴人 A 在其上訴理由中，認為：

第一，原審法院認為上訴人未能剎車的最主要原因是基於其當時之車速過高，以致無法在前方出現第二被害人 C 橫過馬路及時煞車。原審法院必須查明車輛當時以何等速度行駛、駕駛者在多遠的距離可以看到行人、行人是以橫過馬路的方式和速度以及行人從行車天橋的左邊橫過之時，是否有什麼情況導致和肇事車輛同向行駛車輛的駕駛者無法看見

行人等情況，方能得出上訴人“沒有因應路面情況而調節適當車速的結論。此外，原審法院也認為上訴人是基於上述原因而無法“在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車”，上訴人認為這事實屬於結論性的事實表述；而認定上訴人“違反謹慎的駕駛義務”更屬於妨礙就法律事宜提出上訴的結論性表述；根據《刑事訴訟法典》第 4 條結合《民事訴訟法典》第 549 條第 4 款的規定，該等事實也被視為未經載錄。因此，原審裁判獲證事實第 10 條應被視為不存在。由於原審法院並沒有查明上述事宜，被上訴之裁判亦沒有關於上訴人具體違反交通規則之事實及針對訴訟標的屬必不可少的事宜作出全面調查，因而指責獲證明的事實不足以對訴訟標的作出審理以及支持作出該裁判。

其次，上訴人在案發當時已駛至與被害人非常接近的位置，方發現被害人橫過車道，且已即時作出適當反應，包括大喊以引起被害人的注意、將車扭向左邊及緊急剎制以閃避被害人。因此，上訴人 A 指責原審法院認定其“駕駛電單車時沒有因應路面情況而調節適當車速，以致無法在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車，違反謹慎的駕駛義務，因而導致兩名被害人受傷”，沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項“審查證據明顯存有錯誤”的瑕疵。

最後，事發時沒有超速，且在 2 秒之內行駛經斑馬線與撞擊點之間的距離；案發時為晚上 11 時，天色昏暗，被害人穿上黑衣，難以認別被害人的存在；故此，客觀上不可能在這 2 秒的時間完成看見被害人後有效完成剎車把車輛停定，以避免意外發生。此外，面對被害人突然闖入行車天橋，實在難以預見有關不屬於正常路面出現的情況而預先調節適當的速度；上訴人所駕駛的為重型電單車，遇到突發危險僅可選擇扭軚避開或急剎，否則會導致“跌軚”而產生更大的危險。此外，學理上認為過失不法罪狀的根本準則是信賴原則，上訴人未能預計被害人突然踏進並橫過行車道的行為並沒有罪過，不符合“必須注意、且能注意而沒有注意”的過失犯罪構成要件，在本案之交通意外中亦沒有過錯。因此，被上訴判決沾有錯誤理解《刑法典》第 14 條 a 項的規定的瑕疵，應認定被害人 C 須對本案之交通意外負上全部的過錯責任，並開釋上訴人被指控的一項「過失傷害身體完整性罪」。

我們看看。

(一) 獲證明事實上之事宜不足以支持作出該裁判的瑕疵

眾所周知，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項所指“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出裁判”的瑕疵是指法院在調查事實時出現遺漏，所認定的事實不完整或不充份，以至依據這些事實不可能作出有關裁判中的法律決定。¹ 這個瑕疵是指法院所認定的事實存在遺漏，或者沒有調查所有應該調查的事實，而令法院沒有辦法作出合適的決定。這裡所說的事實不足，不是指證據的不足。²

終審法院在 2017 年 3 月 24 日於第 7/2017 號上訴案中所作的司法見解認為：“根據《刑事訴訟法典》第 339 條和 第 340 條的規定，如果在庭審過程中發現對案件的裁決具有重要性的事實，法官擁有一項對並未載於控訴書(或起訴批示)、答辯狀和民事請求文書中的事實作出考量的權力-義務”，“被判決遺漏但通過文件被完全證明、且必定會令被告免受處罰的事實在訴訟標的的範圍之內，即便該事實並不載於控訴書和被告的答辯狀之中”³。

雖然，本卷宗的資料顯示上訴人 A 只交了形式答辯而本案訴訟標的範圍僅為檢察院的控訴書內所載的事實，原審法院已經在審判聽證中已對全部事實事宜進行調查而未存在任何遺漏，但是，原審法院仍然本著調查事實真相的宗旨認定了不是上述標的之內的事實，使得整個事實的經過以及前因後果有一個清晰的描述。

首先，原審法院認定了“本案中，第二被害人在橫過馬路時，沒有使用附近 50 米範圍以內的行人斑馬線，且第二被害人所通過之處（第

¹ 中級法院於 2014 年 6 月 26 日在第 748/2011 號上訴案所作的裁判。

² 中級法院於 2014 年 7 月 17 日在第 316/2014 號上訴案件中所作的裁判

³ 相同的見解參見終審法院 2015 年 3 月 4 日、2014 年 3 月 26 日、2014 年 3 月 19 日、2013 年 11 月 6 日、2013 年 7 月 10 日和 2013 年 4 月 24 日分別在第 9/2015 號案、第 4/2014 號案、第 5/2014 號案、第 51/2013 號案、第 29/2013 號案和第 17/2013 號案中所作的合議庭裁判。

4 頁草圖兩個箭嘴 B 之間) 不允許行人通行”的事實，我們可以到這些事實對於了解發生交通意外時候，受害人對意外所起到的作用。也就是說，正因原審法院認定了這個行人禁止通行的事故環境的事實，並為認定更多的顯示主觀過失的前提的事實做好準備。

其次，根據原審法院的“事實的判斷”部分可知，原審法院進行了現場錄像的視頻播放，並且將視頻的內容視為完全轉錄。從中我們可以看到，正如尊敬的助理檢察長所陳述的“根據案發時的錄影影像，第二被害人 C 於 2017 年 10 月 3 日 22 時 51 號 26 秒從 XX 酒店步行向 XX 中心方向，期間沒有使用人行橫道過馬六甲街之車行道；至 22 時 51 分 48 秒，被害人 C 步行至行車天橋期間停下，於 22 時 51 分 58 秒重新起步橫過行車天橋，此時上訴人 A 駕駛電單車駛至並與被害人發生碰撞，雙方倒地受傷。必須留意的是，根據卷宗第 4 頁之草圖，上訴人 A 在駕駛其電單車進入馬六甲街時，先有一條斑馬線，駕駛者理應減速，然後有超逾 25 米的距離才到雙方碰撞的位置，而被害人 C 步行至行車天橋期間停下來 10 秒的時間，換句話說，上訴人在轉入馬六甲街時，被害人已站立在行車天橋旁邊，當時為晴天，街燈亮著，路面乾爽，交通暢順，有足夠條件讓上訴人看到被害人的存在，被害人並非突然衝出馬路，確有足夠時間及距離讓上訴人及時剎車，避免本案之意外發生。此外，根據上訴人 A 之聲明以及證人 B 之證言，當上訴人看到被害人 C 時，曾大叫以使被害人注意，但上訴人為何看見被害人時不即時剎車，而選擇大叫來引起被害”等，這些都是原審法院認定為已證的事實，對是否可以得出“駕駛電單車時沒有因應路面情況而調節適當車速，以致無法在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車，違反謹慎的駕駛義務”的結論具有重要意義。

很明顯，一方面，原審法院認定了事故現場屬於行人禁止通過的區域，另一方面，原審法院也認定更多的在訴訟階段出現的重要事實作出認定，尤其是已經在訴訟審判階段出現的對決定嫌犯是否有罪絕對屬於重要作用的事實，法院也得合適地行使了調查審理的權力，所認定的事實已經足以支持所作出的決定，並沒有出現上訴人所指責的事實不足的瑕疵。

至於原審法院認定這些事實是否正確或者對其解釋以及作出法律適用是否正確，則是另外一回事。下文我們繼續。

（二）審查證據方面出現明顯錯誤的瑕疵

《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所規定的“審查證據明顯存有錯誤”的瑕疵是指，對於原審法院所認定的既證事實及未被其認定的事實，任何一個能閱讀原審合議庭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。⁴

上訴人 A 在其上訴理由中亦指出，其在案發當時已駛至與被害人非常接近的位置，方發現被害人橫過車道，且已即時作出適當反應，包括大喊以引起被害人的注意、將車扭向左邊及緊急剎制以閃避被害人。因此，上訴人 A 指責原審法院認定其“駕駛電單車時沒有因應路面情況而調節適當車速，以致無法在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車，違反謹慎的駕駛義務，因而導致兩名被害人受傷”，沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項“審查證據明顯存有錯誤”的瑕疵。

我們經常提到，關於駕駛者是否違反謹慎駕駛的義務屬於一個法律概念，也是一個結論性的事實，即使在已證事實中沒有得到陳述，法院也可以在其他的客觀事實中進行推論，並得出這個結論性事實是否正確的結論。而評價這個結論是否正確則是一個純粹的法律問題。那麼，上訴人所質疑原審法院認定其“駕駛電單車時沒有因應路面情況而調節適當車速，以致無法在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車，違反謹慎的駕駛義務，因而導致兩名被害人受傷”的事實，沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項“審查證據明顯存有錯誤”的瑕疵的主張理由前

⁴ 參見中級法院於 2014 年 4 月 3 日在第 602/2011 號上訴案件、於 2014 年 5 月 29 日在第 115/2014 號上訴案件等。

提錯誤。

那麼，上訴人所提出的本題述的上訴理由與下一個法律適用的問題一起審理。

（三）上訴人的刑事罪過的認定

結合上訴人所提出的第 2、3 個上訴問題，上訴人所質疑的是原審法院認定上訴人違反謹慎駕駛的義務，對受害人的身體完整性受到傷害具有過失。

首先我們看看上訴人是否違反謹慎駕駛的義務。

正如上文所提到的，上訴人所駕駛電單車行駛中的道路為行人禁區，一般來說，駕駛者很難預料會有行人出現，我們也很難強求駕駛者在這段道路行駛時候像在行人經常出沒的道路上一樣謹慎駕駛。

但是，一方面，任何機動車輛都是遠超過正常人類的體能所能達到的速度行駛，以這個速度行進的無意識物體在人類生活中明顯構成對人類本身的危險。另一方面，這種高速物體卻必須由具有意識的人類操控。基於這兩種因素，法律就必須出面將這兩個因素所構成的對人類的危險控制在一定的範圍之內。法律也就制定了禁止超速的規定，除了限定一定的一般限速，也規定了人類意識在一定的環境中可以有效控制的範圍。這就是我們的《道路交通法》第 30 條第 1 款所規定的一般原則：“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”。

也就是說，駕駛者必須在駕駛過程中必須經常保持謹慎，將自己的意識達到在自己的可視空間即使有可預見出現的障礙物的出現時也可以避開碰撞的範圍。這也是出於對駕駛者本身的安全以及其他道路正常使用者的安全而考慮的，甚至包括保護偶然的道路非正常使用者的人身和生命的安全。

根據為原審法院認為已證事實的案發時的錄影影像的內容顯示：

- 第二被害人 C 於 2017 年 10 月 3 日 22 時 51 號 26 秒從 XX 酒店步行向 XX 中心方向，期間沒有使用人行橫道過馬六甲街之車行道；至 22 時 51 分 48 秒，被害人 C 步行至行車天橋期間停下，於 22 時 51 分 58 秒重新起步橫過行車天橋，此時上訴人 A 駕駛電單車駛至並與被害人發生碰撞，雙方倒地受傷。

- 根據卷宗第 4 頁之草圖，上訴人 A 在駕駛其電單車進入馬六甲街時，先有一條斑馬線，駕駛者理應減速，然後有超逾 25 米的距離才到雙方碰撞的位置，而被害人 C 步行至行車天橋期間停下來 10 秒的時間，換句話說，上訴人在轉入馬六甲街時，被害人已站立在行車天橋旁邊，當時為晴天，街燈亮著，路面乾爽，交通暢順，有足夠條件讓上訴人看到被害人的存在。

- 被害人並非突然衝出馬路，確有足夠時間及距離讓上訴人及時剎車，避免本案之意外發生。

- 根據原審法院在“事實的判斷”中所引述的，上訴人 A 之聲明以及證人 B 之證言，當上訴人看到被害人 C 時，曾大叫以使被害人注意。

- 上訴人看見被害人時不即時剎車，而選擇大叫來引起被害人的注意。

從這些具體的事實，我們完全有理由認為，原審法院所得出的“嫌犯駕駛電單車時沒有因應路面情況而調節適當車速，以致無法在前方出現第二被害人橫過馬路時及時煞車，違反謹慎的駕駛義務，因而導致兩名被害人受傷”的結論，沒有違反常理之處，不存在任何錯誤。

那麼，剩下的就是決定嫌犯是否存在過失。

《刑法典》第 14 條規定了過失的情況：

“行為人屬下列情況，且按情節行為時必須注意並能注意而不注意者，為過失：

- a) 明知有可能發生符合一罪狀之事實，但行為時並不接受該事實

之發生；或

b) 完全未預見符合一罪狀之事實發生之可能性。”

我們知道，根據《刑法典》第 14 條的規定過失分為在兩種情況下必須注意並能注意而不予以注意的情況下的過失：即

a) 明知有可能發生符合一罪狀之事實，但行為時並不接受該事實之發生 (已經預見了可能發生的危險而堅信可以避免的主觀狀態)；或

b) 完全未預見符合一罪狀之事實發生之可能性 (應該預見危險的發生而沒有預見並予以注意的主觀狀態)。

正如前文提及，上訴人 A 在駕駛其電單車進入馬六甲街時，先有一條斑馬線，其理應減速，然後有超逾 25 米的距離才到雙方碰撞的位置。上訴人在轉入馬六甲街時，被害人已站立在行車天橋旁邊。按照當時為晴天，街燈亮著，路面乾爽，交通暢順，有足夠條件讓上訴人看到被害人，且被害人並非突然衝出馬路，曾停留在原點 10 秒後才繼續起步，確有足夠時間及距離讓上訴人及時剎車，避免本案之意外發生。然而，當上訴人看到被害人 C 時，一方面，並不是選擇停車，而是選擇大叫以圖引起被害人注意，另一方面，根據其本人的聲明，曾經向左扭動電單車，以避免碰撞，可以看見，上訴人在心理上堅信即使不剎車也可以避免碰撞，其行為符合《刑法典》第 14 條 a 項所規定過失犯罪的情況，也就是觸犯了《刑法典》第 142 條所規定過失傷人罪。

原審法院的定罪沒有任何可以質疑的地方。

至於第二受害人存在過失的地方，以及比例如何，並不影響上訴人的罪成的結果。

基於上訴人在沒有提出其他上訴理由，無需對受害人的過失比例以及對量刑的影響的問題，至此，合議庭裁定上訴人的所有上訴理由不成立，維持原判。

四、決定

綜上所述，中級法院合議庭裁定上訴人的上訴理由不成立，維持原判。

判處上訴人必須支付本程序的訴訟費用以及 6 個計算單位的司法費。

澳門特別行政區，2020 年 7 月 16 日

蔡武彬 (裁判書製作人)

周艷平 (第一助審法官)

陳廣勝 (第二助審法官)