

編號：第 254/2018 號 (刑事上訴案)

上訴人：B 有限公司

A

日期：2018 年 7 月 12 日

主要法律問題：獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判

摘 要

已證事實第 8 點及第 9 點是典型的結論性的事實，而實際需要證明的是可以從中得出該結論的事實，例如是嫌犯在見到被害人時兩車距離有多遠等，以便確定汽車駕駛者存有過失或違反了注意義務等。但是在本案中卻沒有相關的具體事實。因此，根據補充適用的《民事訴訟法典》第 549 條第 4 款的規定，上述第 8 點及第 9 點的事實應被視為不存在。

在將原已證事實第 8、9 點視為不存在的情況下，經分析其餘事實，本院可以裁定，是次交通意外未能顯示上訴人/嫌犯之行為屬違法或是存有過錯，相反，由於被害人突然過線及進入了上訴人/嫌犯的行車道，上述行為顯示了被害人是本次交通意外唯一的過錯方。

因此，嫌犯/上訴人應被開釋其被起訴的一項《刑法典》第 142 條第 3 款配合同一法典第 138 條 c)項及第 3/2007 號《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的過失嚴重傷害身體完整性罪。

另一方面，由於不能將不法或過錯事實歸於嫌犯/上訴人，亦不能以

因不法事實而導致的侵權民事責任方式追究車輛駕駛者及保險公司的責任，亦判處相關民事賠償請求不成立。

裁 判 書 製 作 人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 254/2018 號 (刑事上訴案)

上訴人：B 有限公司

A

日期：2018 年 7 月 12 日

一、 案情敘述

於 2017 年 12 月 15 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR3-14-0185-PCC 號重審卷宗內被裁定觸犯以直接正犯和既遂方式觸犯一項《刑法典》第 142 條第 3 款配合同一法典第 138 條 c) 項及第 3/2007 號《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的過失嚴重傷害身體完整性罪，被判處一百六十五日罰金，每日罰金澳門幣一百元，合共罰金澳門幣一萬六千五百元，倘不支付或罰金不以勞動代替，相關罰金將轉為一百一十日徒刑。

嫌犯 A 被判處禁止駕駛九個月的附加刑，緩刑一年，緩刑附帶條件，條件為嫌犯須於判決轉為確定後十日內交出職業司機之工作證明。

判處第一民事被請求人 B 有限公司向民事請求人 C 支付損害賠償澳門幣 212,473.80 元，另加自本案判決日起計至付清之法定延遲利息。

第一民事被請求人 B 有限公司不服，向本院提起上訴，並提出了有

關的上訴理由。¹

¹其葡文結論內容如下：

1. O douto acórdão decidiu condenar a Requerida, ora recorrente, a pagar ao demandante C uma indemnização no montante de MOP\$212.473,80, correspondendo a 30% de um total de 708.246,00 a título de compensação de , despesas médicas e medicamentosas, compensação da incapacidade parcial permanente, perda de salários, arranjo da motorizada e danos morais montante este acrescido de juros legais contados a partir da data do acórdão e até integral e efectivo pagamento considerando o acórdão recorrido que o arguido tinha tido 30% de responsabilidade na ocorrência deste acidente de viação.
2. A recorrente considera que houve erro notório na apreciação da prova e erro na aplicação da Lei.
3. De acordo com as decisões proferidas pelos Tribunais da R.A.E.M. (a título de exemplo veja-se o acórdão proferido nos autos nº 403/2012) considerase que “o erro notório na apreciação da prova existe quando se dão corno provados factos incompatíveis entre si1 isto é, que o que se teve como provado ou não provado está em desconformidade com o que realmente se provou, ou que se retirou de um facto tido como provado uma conclusão logicamente inaceitável.” (bold nosso)
4. O erro existe também quando se violam as regras sobre o valor da prova vinculada, as regras de experiência comum ou as “legis artis”. Tem de ser um erro ostensivo, de tal modo evidente que não passa despercebido ao comum dos observadores.
5. Ao analisar a matéria dada corno provada verifica-se, sem margem para dúvidas, que a culpa pela ocorrência do acidente pertenceu única e exclusivamente ao ofendido condutor do motociclo pesado.
6. Esta conclusão retira-se de uma forma lógica e com base na experiência comum.
7. A conclusão retirada pelo douto colectivo de que o arguido tinha 30% de culpa na ocorrência deste acidente é logicamente inaceitável.
8. Na verdade, e como se pode verificar pela matéria dada corno provada o arguido, condutor do automóvel ligeiro de matrícula MN-XX-XX seguiu sempre o seu caminho pela faixa da esquerda, sem alterar nunca a sua direcção, a uma velocidade inferior a 60 km/h, sendo a sua condução normal e cuidada.
9. O que o arguido nunca poderia esperar era a condução perfeitamente despropositada e perigosa do ofendido que, como ficou provado, “parou de repente” o seu veículo e “colocou a frente do seu motociclo em sentido oblíquo já na faixa esquerda e o seu pé esquerdo também entrou n faixa esquerda”.
10. O arguido condutor do veículo automóvel não poderia, mesmo que quisesse, evitar o embate pois, como ficou provado, o ofendido efectuou esta manobra “de repente”.
11. E, como mais à frente refere o próprio acórdão recorrido, “na altura, o arguido travou imediatamente, mas a distância era tão curta, por isso o seu automóvel não podia parar a tempo”
12. Pretender assacar alguma responsabilidade ao arguido na ocorrência deste acidente de viação é desvirtuar totalmente as regras de trânsito e pretender culpar alguém que não fez nada de mal e estava a conduzir atento e em cumprimento de todas as regras de trânsito.
13. O douto colectivo ao atribuir uma percentagem da responsabilidade ao arguido, condutor do veículo automóvel está a retirar dos factos provados uma conclusão logicamente inaceitável, infringindo as regras do senso comum.
14. E, por este motivo, o douto acórdão deverá ser alterado por forma a manter-se a decisão anteriormente proferida pelo Tribunal de Primeira Instância na qual se absolveu o arguido

嫌犯 A 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. 被上訴之判決沾有《刑事訴訟法典》第 400 條 2 款 b) 所指的在說明理由方面出現不可補救之矛盾的瑕疵。
2. 在邏輯上而言，被上訴的判決書第 8 點與未證事實“嫌犯並未有因應道路特徵及狀況、車輛的規格及狀況、運載的貨物、天氣情況而多加注意並調節車速。(法律事實)”是不可能同時存在的，因為均是針對上訴人是否因應道路的特殊狀況而調節車速作出認定。而此一認定對於本案是非常重要的。
3. 原審法庭在對事實的分析判斷中僅僅指出“至於速度方面，由於證實了嫌犯當時之車速仍在法定速度內(約不低於 60KM/H)，但這樣的不低速度，遇著突發事情(即已留意到在學車停下而不阻礙其視線後，突見一輛電單車的車頭斜向左線，且電單車司機之左腳已踏入左線地上)，惟嫌犯未有因應上述特殊狀況而調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，並因此撞及被害人，此舉也屬於超速情況。”。
4. 按照被上訴的判決書內容，既然已經證實上訴人當時駕駛的輕型汽車的車速以不高於 60KM/H(參閱被上訴的判決書第 6 頁，

de qualquer responsabilidade na produção do acidente de viação e em consequência se absolveu a seguradora ora recorrente no pagamento de qualquer compensação ao ofendido.

Nestes termos f nos melhores de Direito e sempre com o Mui Douro suprimimento de V. Excelências, deve, pelas apontadas razões, ser julgado procedente o presente recurso, assim se fazendo a esperada e sã JUSTIÇA!

起訴書之內的獲證事實第 3 點。)，何以在對事實之分析判斷中又指稱上訴人當時之車速仍在法定速度內(均不但於 60KM/H)呢？又如何判斷上訴人的車速為一個不低的速度呢？

5. 除此之外，誠如被上訴所指，被害人突然將自己的重型電單車的車頭斜向左線，且電單車司機之左腳已踏入左線地上的狀況定性為突發事情，又如何得出“惟嫌犯未有因應上述特殊狀況而調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，此舉也屬於超速情況”的結論呢？
6. 可見被上訴不僅在已認定的事實中或已認定的與未認定的事實之間出現不可補救的矛盾，亦同時對於證據的說明理由與判決之間有絕對不相容的情況出現，係明顯地沾有《刑事訴訟法典》第 400 條 2 款 b)所指的在說明理由方面出現不可補之矛盾的瑕疵。
7. 被上訴之判決同時沾有《刑事訴訟法典》第 400 條 2 款 a)獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判及同一法典第 400 條 2 款 c)審查證據方面明顯有錯誤之瑕疵
8. 上訴人與被害人之間的證言雖然出現矛盾，但上訴人、被害人及證人 D 之間的證言其中亦有互相吻合的地方。
9. 對於一般的駕駛者而言，面對如被害人的駕駛操作般突如其來的情況，是否屬於一個可以預見反應當預見的情況？從上訴人、被害人與證人 D 三者互相吻合的證言部份可以得出，被害人把電單車突然停在中間車道的行為為不可視見之行為，上訴人已盡其應盡的謹慎駕駛義務。
10. 被上訴同時亦判斷被害人把電單車停在左行車線與中間行車線之虛線位等候的操作定性為突然出現，並判斷被害人之行為是

造成本交通意外之主要成因及過錯，這是由於由被害人駕駛的電單車突然停在左行車線與中間行車線之虛線位等候，其電單車車頭斜向左線，且其更將自己的左腳踏入左線地上。

11. 然而，令人意外的是，被上訴卻得出結論“惟嫌犯未有因應上述特殊狀況而調節車速，使其車輛可在前方正無阻且可見的空間內安全停車，並因此撞及被害人，直接引致有關交通事故的發生，雖然嫌犯在作出上述行為時並不接受受事實之發生，但其過失行為已對被害人的身體完整性及健康造成嚴重傷害。”
12. 從被上訴之判決所認定的事實可見，其中包括：“案發時，正於肇事左行車道行駛的嫌犯 A 即使已看到被害人 C 所駕駛的重型電單車竟然在前方、左車道與中間車道的虛線上停下，且該電單車車頭斜向左線，且電單車司機之左腳踏入左線地下，惟嫌犯未有因應上述特殊狀況而調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，並因此撞及被害人，直接引致有關交通事故的發生，雖然嫌犯在作出上述行為時並不接受該事實之發生，但其過失行為已對被害人的身體完整性及健康造成嚴重傷害。”、“嫌犯 A 的上述駕駛行為違反了謹慎駕駛及注意義務。”
13. 上訴人認為，上述獲證之事實乃法律結論性事實，因為被上訴之判決中並未指出上訴人以何具體客觀事實違反了“交通規則”、“違背應有之義務”。對於法律結論性事實必須以客觀描述性事實為基礎。指控任何人違反法律，必須指出他的哪一具體行為違反法律。
14. 事實上，如果正常閱讀被上訴的判決對事實之分析及理由說明部份，人們會合理地得出結論：上訴人當時在法定車速內在自

己的車道上(左車道)駕駛一私家車，上訴人的目的地是開往機場方向，全程無需作轉線操作；反之，被害人的目的地在事發地點的左邊，當時被害人駕駛的電單車在中間車道行駛，為著自己的方便，在道路上突然停車並將自己的電單車的車頭斜向左邊，且電單車司機之左腳已踏入左線地上，目的為進入左車道。嫌犯顯然並未違反交通規則，事故之發生為其不可預期。倘若被害人沒有在道路上突然停車並將自己的電單車的車頭斜向左線，且電單車司機之左腳已踏入左線地上，不論上訴人當時所駕駛的私家車是否貼近中間虛線，上訴人仍在自己的車道範圍內行使，這起交通意外均不會發生。故交通意外的發生完全由於被害人引致。但上訴人在發現被害人已即時減速，但仍無法避免意外的發生，上訴人已盡了其應盡的謹慎駕駛義務，在未證實其違反交通規則時，發生交通事故就應排除其過失，那麼應當開釋上訴人被指控之罪名。

15. 然而，被上訴之判決卻得出了上訴人直接引致有關交通事故的發生，以及上訴人有罪的結論，因而沾有《刑事訴訟法典》第400條2款a)獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判之瑕疵。
16. 上訴人謙虛地認為被上訴之判決同時沾有《刑事訴訟法典》第400條2款a)及同一法典第400條2款c)之瑕疵，且由於原審聽證過程中未有具體事實證實上訴人存在過失，因此，應當廢止被上訴之判決，並開釋上訴人被指控之罪名。

綜上所述，懇請尊敬的法官閣下裁定本上訴理由成立，繼而：

1. 直接判處上訴人被控告以直接正犯和既遂方式澳門《刑法典》第142條第3款配合同一法典第138條c項及第3/2007號《道

路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的一項「過失嚴重傷害身體完整性罪」的罪名不成立，開釋上訴人；或

2. 根據《刑事訴訟法典》第 415 條規定發還重審。

懇請尊敬的法官閣下一如既往作出公正裁決！

檢察院對嫌犯的上訴作出了答覆，並提出下列理據：

1. 就上訴人提出原審判決的已證事實和未獲證事實出現不可補救之矛盾，在原審法院判決中的已證事實為一個事實事宜，未獲證事實則為一個法律事宜。
2. 在已獲證實的事實事宜方面，所針對者是上訴人故意行為(主觀意志)所發生的事實，上訴人沒有調節車速、沒有在安全空間內停車和撞及被害人，這一切完全基於上訴人故意行為(主觀意志)所發生。
3. 原審法院判決中未獲證實者，屬一個客觀存在事實，不因上訴人的行為或意志而改變，具體而言像天氣、道路特徵和車廂規格。
4. 對天氣、道路特徵和車廂規格，上訴人是可以不知道、不認識和不理解。
5. 這些客觀存在事宜，即使上訴人不知道仍會客觀地存在。也就是說，不會影響原審法院已獲證的事實。換言之，上訴人可以無留意天氣狀況、不認識道路特徵和車廂規格，但仍可以發生交通意外，傷及被害人。從而也就可以成為不獲證事宜，這個不獲證事宜乃針對上訴人而言而非客觀存在的事實。
6. 在本案，未獲證事實與已獲證事實並不抵觸，並不存在矛盾。
7. 在相同理據下，法定車速和超速是否存有矛盾，這是一個相對

問題而非絕對問題。

8. 按照《道路交通法》規定，公共道路行車速度一般最高為每小時 60 公里，然而當駕駛者看見行人走在行車道、駕駛公共車輛者準備停靠車站、車輛通過十字路口和到達斑馬線前，駕駛者應該適當調節減速，倘若仍以時速 60 公里靠站或通路十字路口或到達斑馬線前始緊急煞車，雖然駕駛者在法定速度內，實難謂行車速度合情合理。
9. 原審法院在事實斷判中，認為上訴人車速為一個不低的速度，係因應上訴人既然目睹被害人已停頓在兩條行車線中間，仍以時速的 60 公里行駛係指一個相對的高速，又由於上訴人已猜測到被害人想越過行車線往鄰近-工地，因應當時情節綜合各項情節而認為屬超速行為。
10. 值得注意者，這是針對當時環境底下而認為車輛超速，這是屬相對而言的超速而非違反《道路交通法》規定應予處罰的公共道路超速。
11. 原審法院已證事實，是上訴人未有因應上述特殊狀況而調節車速，使上訴人車輛可在前方無阻且可看見的空間內安全停車，並因此撞及被害人。
12. 已證事實十分清楚指明，上訴人是「已看到被害人」以及「未有因應上述特殊狀況而調節車速」。
13. 由此可見，交通意外的發生，肇因於上訴人已看見被害人和道路上所出現的特殊狀況而沒有調節車速。
14. 尤其值得注意者，被害人當時完全將電單車停頓下來等候上訴人通過，此刻是否發生交通意外一切落在上訴人對汽車的控制，尤其車速的調節和安全空間停車。

15. 那麼，已非常清楚上訴人的責任了。
16. 就上訴人認為原審判決沒有對已證事實和事實判斷中作出解釋。我們參閱《刑事訴訟法典》第 355 條第 2 款規定便可獲知原審法院並無任何違反。
17. 根據上級法院多項司法判決的司法見解，法院在作出決定，包括事實上及法律的決定必須有最少限度的說明理由，如涉及判決書，必須列舉所證
18. 任何一種缺乏，這裡指完全的缺乏，才構成第 355 條所指的瑕疵。
19. 被上訴的原審法院合議庭判決書有以下的說明理由過程：
20. 除了列舉的已證事實、未證事實，並指出形成法院心證所依據的證據，亦作出重要而精簡的分析。
21. 綜上所述，本院認為，上訴人的上訴理由不成立，應予駁回。
尊敬的中級法院在分析一切理據後，請作出公正裁決。

民事請求人(被害人) C 對兩上訴均作出了答覆，並提出下列理據：

I. 民事被告的上訴部份：

1. 民事被告提交的上訴狀中認為，被上訴判決出現審查證據明顯錯誤之瑕疵，並認為輔助人是本案交通意外的唯一過錯方。
2. 在保持應有的尊重下，輔助人不能同意民事被告提出之上述上訴理由。
3. 根據被上訴判決內容，尤其是被上訴判決第 19 頁至第 20 頁，原審法庭作出上述判決時，已清楚指出雙方當事人各自於案發時的行為，以及分別違反的交通規則義務。
4. 在本案中，正如嫌犯於庭審上所作聲明(載於被上訴判決第 15

- 頁及第 16 頁)，其在行駛至案發地點之迴旋處時已看見輔助人。
5. 換言之，輔助人並非突然出現在嫌犯視線範圍內，嫌犯應有足夠時間控制其車速。
 6. 然而，嫌犯仍未能及時控制車速，最終發生本案碰撞，故嫌犯在本案中應佔相應的過錯比例。
 7. 故此，輔助人贊同原審法院於雙方過錯比例的認定，嫌犯負上 30% 的過錯責任沒有出現審查證據明顯錯誤之瑕疵。

II. 嫌犯的上訴部份:

8. 嫌犯提交的上訴狀中認為，被上訴判決存在說明理由方面出現不可補救之矛盾，以及審查證據明顯錯誤之瑕疵。
9. 就嫌犯提出的說明理由方面出現不可補救之矛盾方面，其認為獲證事實第 8 條與未證事實之間出現矛盾，以及在對於證據的理由說明與判決之間有絕對不相容的情況。
10. 在保持應有的尊重下，輔助人不能同意嫌犯提出之上述上訴理由。
11. 經本案控訴書第八條(載於被上訴判決第 4 頁)、獲證事實第 8 條(載於被上訴判決第 7 頁及第 8 頁)以及被上訴判決的未證事實(載於被上訴判決第 13 頁)對照可顯示，獲證事實第 8 條是對控訴書第八條審查證據後得出的，而未證事實則是控訴書第八條的其餘部份。
12. 在被上訴判決第 20 頁中，原審法院指出是如何認定嫌犯未有因應相關特殊情況而調節車速。
13. 須指出的是，“嫌犯未有因應相關特殊情況而調節車速”這一事實只列入獲證事實，但沒有列入未證事實。(粗體及底線為輔助人所加)

14. 這樣，可以得知，獲證事實第 8 條與未證事實在邏輯上是可以同時存在的。另外，嫌犯於其上訴狀中認為，原審法院一方面認定嫌犯案發時車速仍在法定速度範圍內，另一方面又認定嫌犯當時車速不低，且未有因應相關特殊情況而調節車速，在對於證據的理由說明與判決之間有絕對不相容的情況。
15. 根據第 3/2007 號法律第 30 條規定顯示，在調節車速方面並非以法定車速(60 公里/小時)作標準，而是根據道路的特徵及狀況、車輛的規格及狀況、連載的貨物、天氣情況、交通狀況及其他特殊情況等實際情況作準則。
16. 在本案中，正如嫌犯於庭審上所作聲明(載於被上訴判決第 15 頁及第 16 頁)，其在行駛至案發地點之迴旋處時已看見輔助人。
17. 換言之，輔助人並非突然出現在嫌犯視線範圍內，嫌犯應有足夠時間控制其車速。
18. 然而，嫌犯仍未能及時控制車速，最終發生本案碰撞。
19. 故此，嫌犯車速仍在法定範圍內，與嫌犯未能及時控制車速，不存在嫌犯所指之對於證據的理由說明與判決之間有絕對不相容的情況，兩者可以同時存在的。
20. 另外，嫌犯在其上訴狀中還認為，被上訴判決存有審查證據明顯錯誤之瑕疵。同樣，在保持應有的尊重下，輔助人不能同意嫌犯提出之上述上訴理由。
21. 首先，經翻閱被上訴判決內容，我們認為，嫌犯所提出者只是質疑原審法院之心證。
22. 被上訴判決未存有審查證據明顯錯誤之瑕疵。
23. 綜上所述，和依賴法官閣下之高見，應裁定本答覆理由成立，並駁回民事被告及嫌犯各自提出的上訴理由。

24. 並請求尊敬的中級法院法官閣下一如既往地作出公正裁決。

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院代表認為上訴人(嫌犯 A)提出的上訴理由不成立，並維持原審法院所作出的判決。對於民事請求人 B 公司的上訴，由於上訴僅涉及民事請求事宜，檢察院不具正當性就有關問題發表意見。

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. 2010 年 6 月 28 日早上約 8 時 30 分，被害人 C 駕駛著車牌編號為 MH-XX-XX 的重型電單車從飛機場圓形地與偉龍馬路交匯處駛出，並已駛至飛機場圓形地往北安圓形地方向行駛的右行車道上。
2. 當駛至第 752A07 號燈柱附近時，被害人 C 便從所處之右行車道切線駛往同向之中間行車道，並正欲再次切線駛往同向之左行車道。
3. 在被害人 C 駛至中間行車道時，其察看到後方左行車道正有一輛汽車以約不高於 60KM/H 的速度駛來，而該汽車為嫌犯 A 所駕駛的車牌編號為 MN-XX-XX 的輕型汽車。
4. 於是，被害人 C 將其所駕駛的重型電單車突然停在左行車道與

中間行車道之間的虛線上等候過線，電單車車頭斜向左線，且其更將自己的左腳踏入左線地上。

5. 然而，當時嫌犯 A 所駕駛的車牌編號為 MN-XX-XX 的輕型汽車並沒有減速，並隨即撞及被害人 C 的左腳和重型電單車的左前車身，導致被害人 C 立即被撞至拋起繼而倒地受傷，而其重型電單車則被撞至拋往右前方靠近去水道的位置。
6. 上述碰撞，直接及必然引致被害人受到本卷宗第 34 頁、第 36 頁、第 57 頁、第 147 頁、第 152 頁及第 157 頁的數份醫療報告及臨床法醫學意見書所記載及驗明的傷害，且被害人自案發後直至 2012 年 3 月 1 日方獲院方發出康復證明，其傷患符合澳門《刑法典》第 138 條 c 項所規定的嚴重傷害——使其長期患病，有關傷勢被視為全部轉錄到本判決書內。
7. 事故發生時，天氣晴朗，地面濕滑，日間照間充足，交通流量正常。
8. 案發時，正於肇事道路左行車道行駛的嫌犯 A 即使已看到被害人 C 所駕駛的重型電單車突然在前方、左車道與中間車道的虛線上停下，且該電單車車頭斜向左線，且電單車司機之左腳踏入左線地上，惟嫌犯未有因應上述特殊狀況而調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，並因此撞及被害人，直接引致有關交通事故的發生，雖然嫌犯在作出上述行為時並不接受該事實之發生，但其過失行為已對被害人的身體完整性及健康造成嚴重傷害。
9. 嫌犯 A 的上述駕駛行為違反了謹慎駕駛及注意義務。
10. 嫌犯 A 清楚知道其行為屬法律所不容，且會受到法律的制裁。此外，審判聽證亦證實以下事實：

11. 刑事紀錄證明顯示，嫌犯在本澳為初犯。然而根據交通違例紀錄顯示，嫌犯駕駛習慣偏差。於 2009 年至 2004 年五年期間，有超過五十次交通違例記錄，大多數為違例泊車。
12. 嫌犯聲稱為的士從業員，月入澳門幣 8,000 至 9,000 元，需供養母親及外婆，具初中一程度學歷。

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：

13. 交通意外發生後，民事請求人立即被送往鏡湖醫院急診科接受診治。
14. 2010 年 6 月 28 日至 11 月 6 日期間(合共 132 天)，民事請求人在鏡湖醫院留院接受治療，其傷患被診斷為左脛腓骨開放骨折、左第一跖骨骨折，以及左第一趾骨骨折。
15. 住院期間，民事請求人曾先後進行左踝左足清創+左脛腓骨鋼板螺+左第一跖骨骨折克氏針固定、左小腿清創+脛後動脈穿支筋膜皮瓣+頭皮植皮+左足 VAC+游離腹直肌瓣、左足第一跖骨鑽孔+左足背局部轉移皮瓣+左腹股溝全厚皮片植皮手術及藥物對症治療。
16. 住院期間的手術治療，連同其他醫療開支，共支出 MOP179,634.00。
17. 民事請求人於 2010 年 11 月 6 日出院，然而，其未完全康復，仍需留在家中休息，定期到醫院門診接受康復治療和複查，花費醫療費用 MOP4,611.00。
18. 且於 2011 年 12 月 30 日至 2012 年 1 月 13 日期間，民事請求人

需再次入院，為左脛腓骨進行內固定取出術，花費醫療費用 MOP14,761.00。

19. 根據載於卷宗第 20 頁車輛檢查表，以及第 27 至 28 頁的相片所顯示，民事請求人駕駛的編號 MH-XX-XX 重型電單車因上述交通意外而造成損毀，無法行駛，故此，交通廳將該電單車運送至路環小型賽車場放置。其後，民事請求人將電單車送至車行維修，花費搬運費用澳門幣 MOP140.00。
20. 民事請求人花費 MOP3,900.00，以為其電單車進行維修。
21. 2010 年 6 月份，民事請求人本任職於 XXX 有限公司，擔任機械維修員，每月賺取澳門幣 12,000 元。
22. 交通意外當日，民事請求人正欲前往“御海南灣”的地盤上班(上班時間為早上 8 時 30 分)，可是，由於發生此宗意外，導致民事請求人不但無法於當天準時上班，更令其連續住院接近半年而無法工作。
23. 因本次意外，於 2010 年 6 月 28 日至 2010 年 11 月 6 日期間，民事請求人留院治療，即使其後出院仍受趾骨、脛骨及腓骨骨折影響，需留在家中休養至 2012 年 3 月 1 日，無法工作的日子合共 613 天。
24. 2012 年 3 月 2 日，民事請求人應接受的治療結束，恢復能力提供工作，於是，其開始四出尋找工作，最終，2012 年 8 月 17 日受聘於 XXX 有限公司，擔任室內工程部技術員至今。
25. 2012 年 3 月 2 日至 2012 年 8 月 17 日期間(合共 169 天)，C 沒有任何收入。
26. 住院期間，民事請求人的左足背部曾進行局部轉移皮瓣手術，即使傷口現已癒合，仍留下疤痕;曾進行手術的部位之皮膚增厚

凸出，比正常皮膚堅硬，尤如長了一層厚實的繭。

27. 術後，該凸出部位(左足背和足底位置)因民事請求人行走而長期負重，亦因穿著鞋子而長時間遭受磨擦，令患處經常被磨損，且出現“刮腳”的情況，使民事請求人每走一步都感到不便，不輕鬆。
28. 每當天氣寒冷和乾燥時，民事請求人左足曾接受手術的部位和左足疤痕便會變得更為敏感、痕癢。
29. 發生是次交通意外之後，民事請求人被送往鏡湖醫院接受住院和手術治療，碰撞導致其左下肢多處骨折，外傷出血一小時，感到疼痛，且臉色蒼白，無法行動。
30. 民事請求人的左側脛腓骨遠端開放粉碎性骨折，左足第一跖骨和第一趾骨骨折，以及左踝和左足背皮膚軟組織壓砸傷伴壞死，因而在住院期間需要接受多個手術，包括克氏針固定術、清創術、皮瓣手術及植皮手術等等。每次手術，民事請求人感到心理及肉體方面均遭受痛苦。
31. 術後，麻醉藥散退，曾進行手術的部位便會疼痛，令民事請求人痛得晚上無法入睡，導致早上精神欠佳，沒有胃口進食。
32. 民事請求人住院 131 天，出院後留在家中休養 482 天，總共 613 天康復期，連續逾一年半的時間無法工作，沒有收入，一家四口只依賴妻子的 5,000 元月薪度日。
33. 在康復期間，民事請求人最初仍無法活動自如，走路時一拐一拐的，並伴有疼痛，令民事請求人擔心影響其日後的活動和工作能力，致使無法繼續從事技工工作。
34. 至 2010 年 12 月 14 日為止，民事請求人 C 尚未痊癒，呈跛行，左小腿輕至中度肌肉萎縮，左小腿前下側有一長 44cm 呈“n”形

疤痕，左小腿外下側有一 8cm 縱行情痕。

35. 因是次交通意外，民事請求人左小腿肌肉萎縮，亦因進行手術，民事請求人的左小腿後側留下一個直經約 7cm 略呈圓形的大面積疤痕，該範圍皮膚凹凸不平，紋路規則，較正常皮膚堅硬，顯眼且醜陋。
36. 民事請求人曾接受左足第一跖骨鑽孔+左足背局部轉移皮瓣+左腹股溝全厚皮片植皮手術，該手術從其左腹部抽取血管，接駁至左腿，故此，民事請求人的左腹部亦留有長達到 21cm 的縱向疤痕。
37. 民事請求人現年 54 歲，在是次交通意外發生前，身體狀況健康良好，沒有重大病患，行動自如，手腳靈活。
38. 倘以正常速度步行 15 分鐘左右，民事請求人的左腿便會感到疼痛，需要坐下來休息;無法“爬高爬低”(如爬梯子)和幹粗活。
39. 在腳部行走活動方面存在 5%永久傷殘率。
40. 第二被告駕駛之輕型汽車(MN-XX-XX)已向第一被告購買了民事責任保險，保單編號為 D0000237:TC 號，每起意外最高賠償保額為澳門幣 1,000,000.00 元。

未證事實

本案刑事部份存在與獲證事實不相符合的未證事實：

1. 嫌犯並未有因應道路的特徵及狀況、車輛的規格及狀況、運載的貨物、天氣情況而多加注意並調節車速。(法律事實)

民事請求書和民事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：

2. 倘此交通意外沒有發生，其仍會繼續工作於 XXX 有限公司而不

會被迫終止勞動關係，得以繼續收取月薪澳門幣 12,000 元。

3. 交通意外後，生活變得拮据，令被害人感到徬徨無助，認為自己成為家人的負累，變得自卑、抑鬱，不願意和他人交流。
4. 每逢得悉需要進行手術，民事請求人內心便會感到恐懼，擔心手術失敗致使無法如常人般正常走動，憂慮無法負擔沉重的手術開支而導致債台高築，亦因手術種類繁複而害怕自己的傷勢嚴重至無法治癒。
5. 術後，因出現“刮腳”的情況，使民事請求人每走一步都伴隨痛楚。
6. 為使左足背部皮膚變軟不致“刮腳”且不易被磨損，亦為減輕和舒緩痕癢，民事請求人每月均需購買“娥羅納英 H 軟膏”探抹於患處，以改善情況;否則，倘停止使用該藥膏一星期，甚至不使用時，民事請求人便會因刮腳而走路疼痛，亦會因無法忍受痕癢而搔抓患處，令傷患惡化。
7. 民事請求人使用“娥羅納英 H 軟膏”，每月一支、每月澳門幣 64.2 元之費用為交通意外直接必然造成的損害。
8. 初時，親友和鄰居見到民事請求人的左小腿留有疤痕，且形狀奇特，使投射奇異目光，不時竊竊私語，更向民事請求人詢問原因，令民事請求人感到難堪。交通意外發生前，在室外工作和外出時，民事請求人會穿著及膝短褲，但現在，民事請求人不得已改變衣著習慣，即使酷熱天時也不敢穿著短褲，以免招人歧視。
9. 每當民事請求人淋浴，看到自己的小腿和左腹部疤痕，當日發生交通意外的情景便浮現腦海，令其感到惶恐驚慌。
10. 並且，當天氣寒冷和乾燥時，民事請求人的疤痕便會感到痕癢，

需要搽抹藥膏。而外出時，民事請求人只得抽高褲管以搔癢疤痕，動作除影響儀表外，亦不時引起他人奇異目光，令民事請求人感到難為。

11. 民事請求人蹲下一會(如綁鞋帶、執拾地上物件)便會感到左腿發麻，無法直立，需要別人攙扶。
12. 民事請求人腹部的疤痕亦會時常感到麻痺。
13. 自上述交通意外發生後，民事請求人的內心一直存有陰影，由於擔心交通意外再次發生，民事請求人現已減少駕駛出行，改為乘搭公共交通工具——此對需要每天往返澳門與氹仔上下班的民事請求人而言(民事請求人現時任職於 XXX 有限公司，工作地點位氹仔大潭山)，造成不便，令其浪費更多時間在交通方面，比以前更早離開家門上班，但比以前更晚下班回到家中，對其日常生活作息和節奏皆造成不少改變。
14. 而民事請求人預計上述問題將會持續——至少，自民事請求人於 2014 年 3 月 2 日出院至現時為止，上述痕癢、磨損及“刮腳”致使行走時疼痛等問題從沒好轉。

原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“庭審聽證時，嫌犯 A 就被指控之事實作出聲明，並講述了交通意外之經過。辯稱於案發日早上約 8 時 30 分左右，被害人 C 從威尼斯人前來，直駛偉龍馬路及在該路左車道行駛，一直沒改變行車線，當時車速為 55-60KM/H。又稱其前面無車，中間線上有一輛學車。當嫌犯的車輛行駛至迴旋處，見到被害人之電單車，雖不知道被害人之車輛來向(估計電單車是三條行車線最右一條行車線行駛過來)，但看見被害人之電單車突然停在該學車之前面(學車之前突然急剎，隨即停頓)，而嫌犯亦反應上收慢速度

並未停車。嫌犯目睹對方電單車突然打橫停在中間車道，並探頭出來探望左車道，之後對方電單車起步、斜向進入左線(行了整個車頭及完整前車輪)。此時，嫌犯馬上剎車，但因距離太短，車輛未能停下，最終仍撞上被害人之電單車。嫌犯覺得被害人可能打算越線進入地盤(御海南灣)上班。嫌犯認為意外成因應是被害人過線，因為被害人的電單車之車頭及一個車輪已超過了左車道。嫌犯之車輛的車頭碰到電單車之左邊前車燈，電單車司機被拋上並撞向嫌犯之車頭擋風玻璃，嫌犯之車輛的車頭大玻璃爆裂。意外發生後，嫌犯否認移走車輛，留在交通圖原位，電單車司機被拋上並撞向嫌犯之車頭擋風玻璃，電單車則飛到迴旋處位置。

審判聽證時，聽取了被害人 C 講述了案件之發生經過，並講述了交通意外之經過。被害人 C 駕駛著車牌編號為 MH-XX-XX 的重型電單車從飛機場圓形地與偉龍馬路交匯處駛出，並已駛至飛機場圓形地往北安圓形地方向行駛的右行車道上，亦行至中間線，再打燈準備進入左線(入去御海南灣地盤上班)，當時車速 15 至 20km/h。被害人之右後面尚有一部學車，被害人將電單車斜向左、車頭有斜向左及停在中線上，雙腳放在地上以準備轉線(從倒後鏡望到及等候嫌犯之車輛經過，亦掉轉身再看，看到對方車輛快，就停下讓嫌犯先過去)，而其電單車沒有壓在虛線亦無越線，只停在自己中線靠虛線上，停下 2 至 3 秒，嫌犯之車輛向著被害人之車輛迎面碰撞過來，被害人是迎面看見嫌犯之車輛碰過來，但無留意嫌犯之車向有否越過自己線。碰撞後所發生之事情已忘記。

被害人解釋，其受傷原因是他停在中線上，雙腳放在地上以準備轉線，嫌犯的車輛與其電單車相撞下，二車把被害人的左小腿夾傷。被害人否認電單車和其本人的雙腿有踏入左線，亦否認電單車已打橫踏入左線，但有斜向左線，堅稱其個人和雙腳均沒有過線。另稱御海南灣地盤在前面，倘過左線後走 2 至 3 分鐘就到門口(距離約 150 米)。另輔助人不確認

交通圖上之撞點，表示撞點是中線中間，並不在左線與中線之間的虛線上，至於電單車落地點則圖上更遠一些。不清楚私家車與電單車於意外後有否被移動。只知自己受傷時人倒在中線上，電單車被拋至右線上，人與電單車分離相距 2 米。

審判聽證時，聽取了證人 D 之證言，其就對本案所知悉的情節作出陳述。證人當時與嫌犯同車，坐在副駕駛位。嫌犯在偉龍馬路最左線行駛，車速約 40-50km/h，證人見到電單車從右線直接駛出來，在電單車後面有一輛學車，印象中，嫌犯的側面線(中線)有一部學車與嫌犯車輛並排行駛，且擋住嫌犯車輛視線，但隨即有一輛電單車突然出現並從中線打橫駛出左線來，電單車一半車身打橫、且車頭已駛入左行車道，故嫌犯立即剎車，但剎車不及而發生碰撞。被害人背部撞上嫌犯之車頭玻璃，電單車倒在那兒則不清楚。在碰撞前，證人覺得嫌犯之車輛有收掣及收慢(因在旁學車慢下來)。但碰撞之前，估計嫌犯幾乎沒有看見被害人之電單車，只是電單車打橫駛出來時方看見，故嫌犯立即剎車。最後，證人表示，在意外碰完車後，私家車停在原處，沒有移動過車輛，電單車同樣也沒有移動過。

審判聽證時，聽取了鏡湖醫院 XXX(主診)醫生，其稱自 2011 年起，已有好一段時間被害人沒有覆診。報告顯示，於 2011 至 2012 年，被害人在已醫學上康復，現時行路已無問題。另因植皮之需要，繼而留有疤痕，並就被害人之醫治情況作出陳述。

審判聽證時，聽取了 XXX 醫生(整型外科)，主要負責植皮手術及皮板手術，並稱被害人當時有骨外露之情況，亦就被害人之醫治情況作出陳述。

審判聽證時，聽取了證人 E(被害人的太太)講述了被害人於意外後之治療情況、意外後之工作及生活上之改變。

審判聽證時，聽取了證人 F(被害人的女兒)講述了被害人於意外後之

治療情況、意外後之工作及生活上之改變。

審判聽證時，聽取了治安警員 G(XXXXXX)之證言，客觀講述了處理本案交通意外之經過，並且確認交通意外示意圖中所載的資料(綜合雙方司機的口供而製作)。稱記起交通現場，私家車停在左線(也貼近虛線)，電單車拋飛及倒在中線靠虛線。另稱示意圖之撞擊點是嫌犯提供，因被害人已上醫院而無法提供(事後有同事問被害人口供)。撞擊點是在二條行車線中間 X 位置，但入了左線的 0.2M。現場是證人負責拍照，相片見卷宗 27 至 29 頁。

警員解釋示意圖之註明(沒有肇事雙方車輛意外後位置，因處理員到場前車輛已被移開)，警員不確認現場車輛有被移開過，該說話只說明沒有雙方車輛意外後停下或留下位置。因為十字車可能來過，救傷員應曾將電單車移開過，但私家車應沒移動過(它停下的位置壓著撞擊點)，推斷私家車有剎車，但現場沒胎痕，速度應不太高。

證人稱從這個撞擊點(它在二條行車線中間 X 位置，但入了左線的 0.2M)作判斷，意外成因可以是由嫌犯，也可以是由被害人所造成。警員個人意見認為，按嫌犯的車輛損毀程度來看，嫌犯之車輛有可能靠右方並越過了中線及發生意外下才有這樣的損毀。但是，亦有可能是被害人之電單車從右線過中線，再由中線、車頭零件部份進入了左線亦可引致意外。

此外，警員稱，若然被害人之目的地要去左線(進入左邊地盤)，將電單車斜向左方，雙腳踏入虛線，那車頭零件(牛角)有機會(空間上)佔用了左線。而若私家車也是貼近虛線而行，在這種環境下相撞，也是有可能符合本案之撞點位置。另外，按照私家車之寬度為 1.73M，它當時應很接近中線，也不排除嫌犯有越過中線之嫌。

卷宗第 34、36、57、147、152 及 157 頁的數份醫療報告和臨床法醫學意見書記載，驗明了及確認了被害人傷勢及傷勢帶來之後果，有關內容

在此視為完全轉錄。

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、被害人之證言及各證人證言、和卷宗內的檔證明，其中包括涉案車輛的驗車報告、被害人 C 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。

本案中，被害人與嫌犯對交通意外之說法各執一詞。

客觀分析而言，倘按照被害人之說法，被害人停在中線上，雙腳放在地上，嫌犯越過中線與他的電單車發生碰撞，二車把被害人的左小腿夾傷。//倘按照嫌犯之說法，其一直在左行車線上行駛，無轉線目的及意圖，其車輛是在左線上撞到被害人之電單車。此外，被害人之目的地是需要過左線，但嫌犯之目的地是直線行駛而無需過線。好了，如按二人之說法，是不可能發生交通意外。

事實上，客觀證據表明，包括二車花損程度(電單車之車頭牛角有花損，私家車右車頭玻璃撞爆)，以及本案撞點(左線上、與虛線相差 0.2M)，足以判斷，意外發生前，被害人當時突然停在左行車線與中間行車線之虛線位等候，且該電單車車頭斜向左線，且電單車司機之雙腳已踏在地上，按照邏輯推論，被害人之左小腿及腳已踏入左行車道上。而嫌犯之車輛意外發生前之位置、停下位置、應與撞點相符(左線上、與虛線相差 0.2M)。如此可見，兩車發生意外前已是互相極為靠近。若然被害人之目的地要去左線(進入左邊地盤)，將電單車斜向左方，且雙腳已踏在地上，按照邏輯推論，被害人之左小腿及腳已踏入左行車道上，而車頭零件(牛角)亦有機會(空間上)佔用了左線。而若私家車也是貼近虛線而行，在這種環境下相撞，也是有可能符合本案之撞點位置。

至於速度方面，由於證實了嫌犯當時之車速仍在法定速度內(約不低於 60KM/H)，但這樣的不低速度，遇著突發事情(即已留意到在學車停下

而不阻礙其視線後，突見一輛電單車的車頭斜向左線，且電單車司機之左腳已踏入左線地上)，惟嫌犯未有因應上述特殊狀況而調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，並因此撞及被害人，此舉也屬於超速情況。

誠然，被害人之行為是造成本交通意外之主要成因及過錯，其駕駛的重型電單車突然停在左行車道與中間行車道之間的虛線上等候過線，其電單車車頭斜向左線，且其更將自己的左腳踏入左線地上，但嫌犯的駕駛行為仍具有部份成因及過錯。為此，卷宗證據已證實嫌犯觸犯了被指控之罪名。”

三、法律方面

保險公司的上訴涉及下列問題：

- 過錯比例/審查證據方面的明顯錯誤

嫌犯的上訴涉及下列問題：

- 在說明理由方面出現不可補救之矛盾
- 審查證據方面的明顯錯誤
- 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判

保險公司及嫌犯分別提出了原審判決患有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a)、b)及 c)項所規定的獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判、在說明理由方面出現不可補救之矛盾及審查證據方面明顯有錯誤之瑕疵，根據上述條文的次序，我們先審理嫌犯所提出的《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a)項“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”之瑕

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。”

同樣理解可見於 Germano Marques da Silva 教授所著的“刑事訴訟課程 III”^[1]。

根據本案卷宗資料顯示，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，除了認定起訴書內的事實，亦審查了民事賠償請求及答辯狀內的所有事實，並作出了相關事實的認定，因此，沒有存在查明事實的漏洞。

根據已證事實：

1. “2010 年 6 月 28 日早上約 8 時 30 分，被害人 C 駕駛著車牌編號

^[1] “A contradição insanável da fundamentação respeita antes de mais à fundamentação da matéria de facto, mas pode respeitar também à contradição na própria matéria de facto (fundamento da decisão de direito). Assim, tanto constitui fundamento de recurso ao abrigo da alínea *b*) do n.º 2 do art. 410.º a contradição entre a matéria de facto dada como provada ou como provada e não provada, pois pode existir contradição insanável não só entre os factos dados como provados, mas também entre os dados como provados e os não provados, como entre a fundamentação probatória da matéria de facto. A contradição pode existir também entre a fundamentação e a decisão, pois a fundamentação pode apontar para uma dada decisão e a decisão recorrida nada ter com a fundamentação apresentada.” – Prof. Germano Marques da Silva, Curso de Processo Penal, III, ed. VERBO, pág.340 a 341

為 MH-XX-XX 的重型電單車從飛機場圓形地與偉龍馬路交匯處駛出，並已駛至飛機場圓形地往北安圓形地方向行駛的右行車道上。

2. 當駛至第 752A07 號燈柱附近時，被害人 C 便從所處之右行車道切線駛往同向之中間行車道，並正欲再次切線駛往同向之左行車道。
3. 在被害人 C 駛至中間行車道時，其察看到後方左行車道正有一輛汽車以約不高於 60KM/H 的速度駛來，而該汽車為嫌犯 A 所駕駛的車牌編號為 MN-XX-XX 的輕型汽車。
4. 於是，被害人 C 將其所駕駛的重型電單車突然停在左行車道與中間行車道之間的虛線上等候過線，電單車車頭斜向左線，且其更將自己的左腳踏入左線地上。
5. 然而，當時嫌犯 A 所駕駛的車牌編號為 MN-XX-XX 的輕型汽車並沒有減速，並隨即撞及被害人 C 的左腳和重型電單車的左前車身，導致被害人 C 立即被撞至拋起繼而倒地受傷，而其重型電單車則被撞至拋往右前方靠近去水道的位置。
6. 上述碰撞，直接及必然引致被害人受到本卷宗第 34 頁、第 36 頁、第 57 頁、第 147 頁、第 152 頁及第 157 頁的數份醫療報告及臨床法醫學意見書所記載及驗明的傷害，且被害人自案發後直至 2012 年 3 月 1 日方獲院方發出康復證明，其傷患符合澳門《刑法典》第 138 條 c 項所規定的嚴重傷害——使其長期患病，有關傷勢被視為全部轉錄到本判決書內。
7. 事故發生時，天氣晴朗，地面濕滑，日間照間充足，交通流量正常。
8. 案發時，正於肇事道路左行車道行駛的嫌犯 A 即使已看到被害

人 C 所駕駛的重型電單車突然在前方、左車道與中間車道的虛線上停下，且該電單車車頭斜向左線，且電單車司機之左腳踏入左線地上，惟嫌犯未有因應上述特殊狀況而調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，並因此撞及被害人，直接引致有關交通事故的發生，雖然嫌犯在作出上述行為時並不接受該事實之發生，但其過失行為已對被害人的身體完整性及健康造成嚴重傷害。”

根據原審法院所認定上述關於交通意外成因的事實，被害人是在準備從右往左切線時突然停在左行車道與中間行車道之間，且電單車車頭及被害人左腳已經進入了左線，即是嫌犯/上訴人的行車線內，原審法院認定被害人的這一過錯行為是造成交通意外的主要成因。

關於嫌犯/上訴人的過錯方面，在第 8 點及第 9 點，原審法院認定案發時嫌犯即使已看到被害人突然在前方，惟嫌犯未有因應上述特殊狀況而調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，並因此撞及被害人，直接引致有關交通事故的發生，雖然嫌犯在作出上述行為時並不接受該事實之發生，但其過失行為已對被害人的身體完整性及健康造成嚴重傷害。嫌犯的上述駕駛行為違反了謹慎駕駛及注意義務。

然而，上述的“事實”是典型的結論性的事實，而實際需要證明的是可以從中得出該結論的事實，例如是嫌犯在見到被害人時兩車距離有多遠等，以便確定汽車駕駛者存有過失或違反了注意義務等。但是在本案中卻沒有相關的具體事實。因此，根據補充適用的《民事訴訟法典》第 549 條

第 4 款的規定，上述第 8 點及第 9 點的事實應被視為不存在。²

在將原已證事實第 8、9 點視為不存在的情況下，經分析其餘事實，本院可以裁定，是次交通意外未能顯示上訴人/嫌犯之行為屬違法或是存有過錯，相反，由於被害人突然過線及進入了上訴人/嫌犯的行車道，上述行為顯示了被害人是本次交通意外唯一的過錯方。

因此，嫌犯/上訴人應被開釋其被起訴的一項《刑法典》第 142 條第 3 款配合同一法典第 138 條 c)項及第 3/2007 號《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的過失嚴重傷害身體完整性罪。

另一方面，由於不能將不法或過錯事實歸於嫌犯/上訴人，亦不能以因不法事實而導致的侵權民事責任方式追究車輛駕駛者及保險公司的責任，亦判處相關民事賠償請求不成立。

故此，兩上訴人的上訴理由成立，應撤銷原審判決。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人 A 及 B 有限公司的上訴理由成立，撤銷原審判決。

開釋上訴人 A 被起訴的一項《刑法典》第 142 條第 3 款配合同一法典第 138 條 c)項及第 3/2007 號《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處

² 相同判決可參看 2012 年 11 月 7 日終審法院第 64/2012 號裁判。

罰的過失嚴重傷害身體完整性罪。

駁回對上訴人 B 有限公司的民事賠償請求。

判處輔助人 C 繳付 3 個計算單位之司法費以及上訴的訴訟費用。

訂定上訴人 A 辯護人辯護費為澳門幣 3,000 圓，由終審法院院長辦公室支付。

著令通知。

2018 年 7 月 12 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)