

編號：第 809/2015 號 (刑事上訴案)

上訴人： A(A)

B(B)

C(C)

日期：2017 年 7 月 6 日

主要法律問題：

- 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
- 再次調查證據
- 過錯比例

摘 要

1. 上訴人認為，從肇事兩車的嚴重受損程度，以及嫌犯所駕駛汽車在碰撞後仍能推着被害人電單車向前衝二十五米的慣性，已能推斷嫌犯的車輛必定是以高速、超過法定上限且為每小時七十公里的速度行使。

然而，根據目擊證人的聲明，其只能感覺嫌犯當時車速較快，但無法判斷實際車速，而另一方面，兩車碰撞後，嫌犯所駕駛汽車的左右兩個安全氣袋均彈出，擊中嫌犯的頭部，致嫌犯霎時間來不及反應，沒有及時剎車，其所駕汽車一直推着被害人所駕電單車前行約二十五米，直至差不多駛過前方人行橫道（斑馬線）才能夠將車控停。

基於此，原審法院未能肯定嫌犯的車速超過法定上限，甚至達每小時七十公里。有關認定並沒有明顯錯誤或違反一般經驗法則。

2. 本案中，事發路段何鴻燊博士大馬路是一條寬闊及筆直的馬路，視線清晰，而被害人從西灣湖街駛進十字交叉路，路面清楚標示着附三角形讓先符號的讓先線。因此，有義務讓先的被害人在駛出路口時應該減速或停車，讓其他車輛優先通過。然而，被害人盡管在路口停下 3 秒，但是當看到或者應該看到嫌犯的车辆正在何鴻燊博士大馬路行駛時，却没有讓可優先通過的嫌犯先行駛出，被害人的駕駛行為便違反了讓先的規則。

原審法院的認定沒有任何錯誤。

3. 由於在原審判決中並未發現《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款所指之瑕疵，無需按照第 415 條規定再次調查證據。

4. 考慮到本案情況，是次不幸的意外確實是被害人不讓先的駕駛行為而引致的。然而，嫌犯在駛近事發路口時，雖然已清楚看到其右前方的被害人從西灣湖街駛出，且在被害人已橫越三條行車線到達嫌犯所處的左行車線時，因未適當調節車速及煞車，而猛烈撞擊被害人的電單車。

上述事實中可以看到，嫌犯的不適當車速行為亦是造成是次意外的原因之一，而嫌犯及被害人的過錯比例互為 50%較為正確。

裁判書製作人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 809/2015 號 (刑事上訴案)

上訴人： A(A)

B(B)

C(C)

日期：2017 年 7 月 6 日

一、 案情敘述

於 2015 年 6 月 19 日，嫌犯 D 在初級法院刑事法庭第 CR1-14-0249-PCC 號卷宗內被裁定觸犯一項《刑法典》第 134 條第 1 款結合第 3/2007 號法律（《道路交通法》）第 93 條第 1 款所規定及處罰的過失殺人罪，被判處一年二個月徒刑，暫緩十八個月執行。

另外，嫌犯被判處禁止駕駛為期九個月，且嫌犯須於判決確定日起計的五日內將其駕駛執照交予治安警察局以便執行該禁止駕駛的決定。

嫌犯 D 被控觸犯一項第 3/2007 號法律（《道路交通法》）第 98 條第 1 款所規定及處罰之輕微違反(超速)，獲判處不成立。

民事損害賠償請求，判決如下：

開釋第一被告 D 及第二被告 E，並判處第三被告 F 保險(澳門)股份有限公司須向原告 A、B 及 C 賠償澳門幣 166,072.90 元；上述賠償須連同本判決日起計直至完全繳付有關賠償時的法定利息。

民事請求人 A、B 及 C 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. 三名上訴人不服原審法院認定被害人在本次交通意外中須負 90% 的過錯責任，而嫌犯只須負 10% 的過錯責任，亦不服原審法院按上述認定的過錯比例計算而裁定三名上訴人所獲得的財產及非財產損害賠償總額。
2. 上訴人認為被上訴之合議庭裁判沾有在審查證據方面明顯有錯誤及違反一般的經驗法則，以及獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判的瑕疵。
3. 首先，未能證實嫌犯當時的行車速度約每小時七十公里，是在審查證據方面明顯有錯誤及違反一般的經驗法則。
4. 正如被上訴之合議庭裁判獲證明的事實所述，兩架車輛嚴重受損至不能進行測試之程度、嫌犯所駕駛之汽車在碰撞後仍能推著被害人之電單車繼續向前衝二十五米的慣性，已能推斷肇事車輛必定是以高速行駛，並符合物理學中速度及慣性的定律。
5. 目擊證人在庭上作證時多次指出嫌犯當時是以「高速」行駛，並以「比較快」、「有一定車速」、「一般的高速」以及「快過我平時見到車輛所移動的形態」來形容其所指的「高速」。
6. 加上根據卷宗第 174 頁至第 175 頁，由事發當時消防局監控錄像所拍攝到的影像中右上角顯示的時間清晰可見，被害人在兩邊行車線中間安全島位置至少停下了 3 秒，履行了讓先義務後才起步。
7. 原審法院既不能違反物理學的定律，亦不能在沒有其他證據的支持下，從目擊證人的證言中得出一個相反的結論。

8. 況且，控訴書並未要求準確的時速數字，上述的種種證據均足以證明嫌犯當時的行車速度為約每小時七十公里。
9. 然而，如尊敬的法官閣下不認同上述見解，亦應結合尤其是被上訴之合議庭裁判中已獲證明的第六條至第十條所述的事實，從而客觀地認定嫌犯在案發時的行車速度是比平常在該馬路上的一般車速快，而且是以未能確保其他道路使用者安全的速度下行車，並在釐定民事損害賠償時，對上述情況加以考慮。
10. 另外，未能證實嫌犯沒有因應接近十字形交叉路口的特殊情況而適當地減慢車速，亦是在審查證據方面明顯有錯誤及違反一般經驗法則。
11. 目擊證人亦在聽證中多次肯定嫌犯當時在駛近斑馬線時沒有停車或減速，亦能清楚確認嫌犯在接近十字形交叉路口時沒有減慢車速，並以同一速度駛出路口，導致撞到被害人所駕電單車的左側車身。
12. 上訴人無法理解在沒有任何其他證據及說明理由的情況下，原審法院得出一個與目擊證人證言完全相反的結論。
13. 而且按照被上訴之合議庭裁判中已獲證明的第六條至第十條所述的各項事實，結合一般經驗法則，可以推定到是一個高速下撞擊的結果，或者說，根本沒有可能是『嫌犯在事發的十字形交叉路口已適當地減慢車速』的情況下造成的結果，這是邏輯上不相容的。
14. 此外，被上訴之合議庭裁判亦沾有獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判的瑕疵。
15. 在被上訴之合議庭裁判中在沒有審理或任何證明被害人沒有履行讓先義務的情況下，上訴人並不認同載於被上訴的合議庭裁

判第 23 版中的結論：“案發時被害人沒有按《道路交通法》第 34 條第 1 款的規定先讓在何鴻燊博士大馬路上由第一被告所駕駛的輕型汽車先行通過，從而導致本次意外的發生。”

16. 而事實上，上訴人認為被害人停留在兩邊行車線中間安全島位置 3 秒後再起步，以及被害人當時所駕駛之電單車已到達嫌犯所駕駛汽車的正前方的情況下，被害人早已經履行其讓先義務！
17. 嫌犯被控以一項過失殺人罪，而導致被害人死亡的主要原因是由於嫌犯當時超速或至少是以高於一般的車速駕駛，以未能確保其他道路使用者安全的速度行車，在接近斑馬線時沒有減慢車速，亦沒有在接近十字形交叉路口時減慢車速，而是以同一速度，即高於一般的車速駛出路口，以致撞到正在橫越行車線的被害人，而且沒有立即剎停車輛，直接並必然地導致其死亡。
18. 再者，如上所述，根據案中已獲證明之事實並無法得出『被害人違反交通規則、沒有依法履行讓先義務』的結論，因此，並不能認定被害人於是次意外中具有過錯。
19. 由此可見，在未能證實被害人有過錯的情況下，嫌犯應作為導致被害人死亡的唯一及完全過錯方，並應負上 100% 責任。

請求

綜上所述，和依賴法官 閣下的高見，應裁定本上訴理由成立，繼而撤銷本上訴爭議部份的原審法院裁決，並判處嫌犯為是次交通事故的唯一及完全過錯方，三名民事賠償被請求人應向上訴人賠償金額共計澳門幣 2,860,729.00 圓，附加自判決確定日至完全繳付之法定利息。

另外，根據《刑事訴訟法典》第 415 條規定，請求法官閣下再次調查證據。

最後，為著證明之效力，上訴人謹要求將 2015 年 5 月 12 日就 CR1-14-0249-PCC 案件審判聽證之錄音光碟拷貝，與本上訴一併呈交上訴法院。

請求尊敬的中級法院法官閣下一如既往作出公正裁決，以彰顯公義！

第一及第二民事被請求人 D 及 E 對上訴作出了答覆，並提出下列理據(結論部分)：

1. 三名上訴人 A、B 及 C 對原審法院合議庭所作之裁判中對其不利之部分不服，並向中級法院提起上訴。
2. 上訴人認為被上訴之合議庭裁判沾有以下瑕疵：I.在審查證據方面明顯有錯誤及違反一般的經驗法則；II.獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁
3. 上訴人認為未能證實第一被上訴人當時的行車速度約每小時七十公里是在審查證據方面明顯有錯誤及違反一般的經驗法則。
4. 理由是上訴人認為從兩架車輛嚴重受損至不能進行測驗之程度、第一被上訴人所駕駛之汽車在碰撞後仍能推著被害人之電單車繼續向前衝二十五米的慣性，已能推斷肇事車輛必定是以高速行駛。
5. 上訴人這一推斷完全沒有客觀數據支持，上訴人如何認定行車速度約為每小時七十公里的話，則被害人之電單車會繼續向前衝二十五米，而如果行車速度約為每小時為五十或六十公里的話，則不會導致被害人之電單車向前衝二十五米？
6. G 在審判聽證中所作的證言根本不足以證明上訴人所說的第一被上訴人當時的行車速度為約每小時七十公里。

7. 上訴人認為未能證實第一被上訴人沒有因應接近十字形交叉路口的特殊情況而適當地減慢車速是在審查證據方面明顯有錯誤及違反一般的經驗法則。
8. 上訴人作出上述認定是根據證人 G 在審判聽證中所作的證言。
9. 但在審判聽證中所作的證言中可以知道，證人 G 是沒有目睹發生碰撞的一刻，只是當聽到巨響時再望向肇事車輛，所以，證人怎可以確定第一被上訴人沒有因應接近十字形交叉路口的特殊情況而適當地減慢車速？只是基於其證言中所說的“一直聽到有行車的聲音”？
10. 眾所周知，車輛行駛時必然會有行車的聲音，但怎可以在沒有親眼目睹的情況下而單憑有聲音就可以斷定其沒有減速？況且從監控錄像中可知現場並不只有由第一被上訴人所駕駛之車輛，還有別的车辆經過，證人怎可以毫無懷疑地認定聲音就是由第一被上訴人所駕駛之車輛發出？
11. 上訴人認為獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判。上訴人並不認同被上訴的合議庭裁判第 23 版中的結論：“案發時被害人沒有按《道路交通法》第 34 條第 1 款的規定先讓在何鴻燊博士大馬路上由第一被告所駕駛的輕型汽車先行通過，從而導致本次意外的發生。”
12. 上訴人的理由是根據卷宗第 174 至第 175 頁，由事發當時消防局監控錄像所拍攝到的影像中右上角顯示的時間清晰可見，被害人在兩邊行車線中間安全島位置至少停下了 3 秒。
13. 但事實上，我們可以細心一點留意卷宗第 174 頁至第 175 頁(雖然圖片有點模糊)，被害人於 15:00:43 是已停在兩邊行車線中間安全島位置，但到了 15:00:46 時，被害人並不是仍然處於同一

位置上，被害人的電單車是已經處於第一被上訴人所駕駛的汽車的前方，即是說被害人並非如上訴人所說的至少停下了 3 秒。(請見卷宗第 174 頁至第 175 頁)

14. 相反，被害人在駕駛其電單車橫越何鴻燊博士大馬路的行車線時，應清楚知道其所處的西灣湖街路口的地面上清楚標示着倒三角形讓先符號之讓先線，但被害人沒有清楚判斷行車線上的情況，沒有讓第一被上訴人所駕駛之汽車先行通過，便繼續橫越第一被上訴人所處的行車線(即第四條行車線)。
15. 我們需要知道，何鴻燊博士大馬路是一條既長且直的大馬路，第一被上訴人的車輛是不會如上訴人所說的突如其來出現，反而更能令人相信的是被害人在沒有清楚判斷行車線上的情況下，沒有遵守讓先義務，突然從兩邊行車線中間安全島的位置衝出，結果導致第一被上訴人所駕駛的汽車車頭猛烈撞到被害人所駕駛的電單車左側車身。
16. 被害人的行為絕對符合被上訴的合議庭裁判第 23 版中的結論：“案發時被害人沒有按《道路交通法》第 34 條第 1 款的規定先讓在何鴻燊博士大馬路上由第一被告所駕駛的輕型汽車先行通過，從而導致本次意外的發生，因此，被害人在本次交通意外中是主要過錯方。”
17. 綜上所述，被上訴之合議庭裁判並沒有沾有上訴人所述之瑕疵：I.在審查證據方面明顯有錯誤及違反一般的經驗法則；II 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判。

請求：

基於此，懇請上級法院駁回三名上訴人之上訴請求，並維持原審法院合議庭裁判之決定。

請求上級法院作出一如既往的公正裁決。

第三民事被請求人 F 保險(澳門)股份有限公司對上訴作出了答覆，並提出有關理據。¹

¹其葡文結論內容如下：

1. Vieram os Recorrentes insurgir-se contra o duto acórdão proferido pelo Tribunal Judicial de Base que decide: A sentença recorrida decide: “... condenar a terceira Demandada F a pagar aos três autores a indemnização total MOP\$166.072,90, acrescendo juros a partir da data da decisão até ao pagamento integral”;
- (tradução nossa)
2. Tal valor indemnizatório foi apurado pelo Tribunal a quo, após o mesmo ter considerado que, no que concerne à responsabilidade do acidente, a mesma terá sido de ambos os intervenientes, tendo considerado como principal culpada a infeliz vítima, atribuindo-lhe 90% da culpa pelo acidente e 10% à Primeira Demandada.
3. Pois de toda a matéria provada e não provada resulta, sem margem para dúvidas, de que o acidente produzido teve como principal culpada a infeliz vítima,
4. Os Recorrentes não concordam com a atribuição de parte da culpa à infeliz vítima, nem com a percentagem atribuída caso se entenda que a mesma tem culpa no acidente melhor identificado nos autos.
5. É consabido que é pelas conclusões que se afere a pretensão dos Recorrentes e se delimita o objecto do seu recurso, Ora,
6. No que concerne à questão da atribuição da culpa à infeliz vítima, cumpre lembrar que após o visionamento por mais do que uma vez do vídeo junto aos presentes autos, conjugado com a prova testemunhal e documental produzida, não restam dúvidas de que a principal responsável pelo acidente foi a infeliz vítima.
7. A infeliz vítima incumpriu o previsto no número 1 do artigo 34º da Lei do Trânsito Rodoviário, não tendo cedido a prioridade, no local do cruzamento aos veículos que seguiam na Avenida Stanley Ho.
8. Aliás, de acordo com a matéria dada como provada nos presentes autos, não ficou provado que a Primeira Demandada circulasse em excesso de velocidade, tendo o duto Tribunal a quo apenas considerado que a Primeira Demandada terá não terá abrandado aquando da passagem pelo cruzamento, violando assim o artigo 30º nº 1 da Lei do Trânsito Rodoviário, a obrigação de conduzir com prudência.
9. No entanto, devido ao aparecimento repentino da infeliz vítima, num local onde não era de todo previsível, a Primeira Demandada não conseguiu evitar o embate.
10. Tendo sido claro e amplamente provado que a infeliz vítima violou a obrigação de cedência de passagem ao veículo conduzido pela Primeira Demandada, a qual, ficou também provado que não viu a aproximação do motociclo conduzido pela infeliz vítima (uma vez que tinha a prioridade no referido cruzamento), não lhe tendo sido possível evitar o embate.
11. Na verdade, não se conseguiu apurar qual a velocidade a que circulava a Primeira Demandada, mas de acordo com as testemunhas era uma “velocidade certa” ou uma “velocidade alta normal”.
12. No entanto, consideramos que mesmo que a velocidade fosse mais baixa, seria impossível à

-
- Primeira Demandada evitar o embate. Aliás como considera, e bem, o douto Tribunal a quo.
13. Resulta do visionamento do vídeo junto aos autos, assim como da prova testemunhal produzida em sede de audiência de julgamento que, o segundo réu não circulava mais depressa do que os condutores dos outros veículos que circulavam naquele local.
 14. Não tendo ficado provado, em momento nenhum, que o mesmo circulava em excesso de velocidade ou com descuido na condução.
 15. Poder-se-á levantar aqui a questão donexo causal, isto é, qual o evento sem o qual o acidente não teria ocorrido, e esse único evento é o facto de a infeliz vítima ter incumplido a sua obrigação de ceder passagem, pois é o único evento sem o qual o acidente não se teria realizado.
 16. Mais uma vez se repete que foi com base na prova documental constante dos autos, nomeadamente, do croqui, vídeo e ainda nas declarações prestadas em sede de audiência de julgamento pela Arguida, pelas testemunhas que o douto Tribunal a quo baseou a sua convicção,
 17. De acordo com as transcrições indicadas pelos ora Recorrentes nas suas motivações de recurso, nenhuma testemunha conseguiu indicar a que velocidade circulava o veículo conduzido pela Primeira Demandada, tendo duas delas referido inclusivamente que esta circulava a uma velocidade certa/adequada ou mesmo normal.
 18. Tendo resultado provado que a infeliz vítima violou o preceituado no número 1 do artigo 34º da Lei do Trânsito Rodoviário, e dessa forma lhe tenha sido atribuída uma percentagem de 90% de culpa na produção do acidente e que a Primeira Demandada não incumpriu qualquer norma de trânsito, apenas se limitou a conduzir normalmente o seu veículo, com todo o cuidado que o local em si exigia.
 19. Acresce que, resultou provado que o local do acidente era um local ao qual a infeliz vítima se deslocava frequentemente, em trabalho, pelo que, estava habituada e conhecia bem o local onde se deu o acidente, pelo que, teria a obrigação de saber que teria de ceder a passagem aos veículos que circulavam na Avenida Dr. Stanley Ho, o que não fez, tendo dessa forma, causado o acidente em discussão nos presentes autos.
 20. Pelo que, deverá manter-se a Sentença recorrida quanto ao facto de ser considerada a infeliz vítima como a principal culpada na produção do acidente em crise.
 21. No que diz respeito à percentagem de culpa arbitrada pelo Tribunal a quo, entende a ora Recorrida que a haver uma revisão da graduação das culpas, este teria de ser feita em benefício da Primeira Demandada e nunca da infeliz vítima, porquanto esta violou uma norma de trânsito, cuja violação foi a única causa do acidente.
 22. Ademais, reitera-se que a única e exclusiva culpada na produção do acidente foi a infeliz vítima, que em violação do número 1 do artigo 34º da Lei do Trânsito Rodoviário, não cedeu a passagem aos outros veículos quando era obrigada a fazê-lo e com a agravante de o local do acidente era um local ao qual a infeliz vítima se deslocava frequentemente.
 23. Pelo que, deverá manter-se a Sentença recorrida quanto à graduação das culpas na produção do acidente em 90% para a infeliz vítima e 10% para a Primeira Demandada.
 24. Tendo assim andado bem o douto Tribunal a quo ao decidir como decidiu, sendo o acórdão recorrido inatacável, e portanto não merecedor de qualquer censura,
 25. Contrariamente ao alegado pelos ora Recorrentes nas suas motivações de Recurso, o douto Tribunal a quo não cometeu qualquer erro notório na apreciação da prova, pois da apreciação de toda a prova testemunhal e documental não resultou provado que a Primeira Demandada conduzia a uma velocidade de cerca de 70 Km/h, nem tão pouco que a Primeira Demandada não desacelerou.

檢察院沒有對上訴作出答覆。

案件卷宗移送本院後，駐本院檢察院代表認為本上訴僅涉及民事賠償請求的問題，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. 2013 年 9 月 27 日下午約 3 時 2 分，嫌犯 D 駕駛屬於 E 的車牌號碼 MP-XX-XX 之“PORSCHE”牌輕型汽車沿澳門何鴻燊博士大馬路行駛，方向由政府總部往旅遊塔。該“PORSCHE”牌輕型汽車為五人座私家車，汽缸容積達 4806c.c。

-
26. Quanto à alegação da insuficiência para a decisão da matéria de facto provada, ora, tendo-se provado de que a infeliz vítima incumpriu uma norma de trânsito, e que tal incumprimento tenha levado à causa do acidente melhor descrito nos presentes autos, quer através das imagens visionadas, quer através da prova testemunhal, consideramos que a matéria de facto provada e que levou à decisão do Tribunal a quo é mais do que suficiente para sustentar tal decisão.
 27. Tendo assim andado bem o douto Tribunal a quo ao decidir como decidiu, sendo o acórdão recorrido inatacável, e portanto não merecedor de qualquer censura,
 28. Motivo pelo qual carece de fundamento o presente recurso, cujo provimento deverá ser negado.

Nesta conformidade, não poderá senão improceder a pretensão dos Recorrentes, devendo assim julgar-se improcedente o recurso, mantendo-se a decisão recorrida.

ASSIM SE FAZENDO JUSTIÇA!

2. 上述何鴻燊博士大馬路為雙向行車的直路，車道間設置安全島以分隔交通方向：由政府總部往旅遊塔方向的行車路面，被劃分為兩條行車線，寬度均約三點五米，嫌犯當時處於左行車線內；由旅遊塔往政府總部方向的行車路面被劃分為兩條行車線，寬度亦均約三點五米。
3. 不附掛車的輕型汽車之法定一般最高速度限定為每小時六十公里。
4. 當駛至接近何鴻燊博士大馬路與西灣湖街交界的十字形交叉路口（即消防局總部大樓附近）時，嫌犯已清楚看到其右前方一輛重型電單車從西灣湖街駛出。上述電單車的車牌號碼為MK-XX-XX，當時由H（被害人）駕駛。
5. 被害人從西灣湖街駛進上述十字交叉路口時，應讓在何鴻燊博士大馬路行駛的車輛先行通過，而其所處的西灣湖街路口的地面上清楚標示着附三角形讓先符號之讓先線。
6. 當被害人駛進上述十字交叉路口，並橫越何鴻燊博士大馬路的三條行車線到達嫌犯所處行車線時，嫌犯沒有因應接近該交叉路口的特殊情況而適當地調節車速，以致來不及煞車，結果嫌犯所駕汽車的車頭猛烈撞到被害人所駕電單車的左側車身。
7. 撞擊的衝力導致被害人被拋上嫌犯所駕汽車的擋風玻璃，其所駕電單車則橫向卡壓在嫌犯所駕汽車的車頭前。
8. 同時，安裝於上述汽車的左右兩個安全氣袋均彈出，擊中嫌犯的頭部，致嫌犯霎時間來不及反應，沒有及時剎車，其所駕汽車一直推着被害人所駕電單車前行約二十五米，直至差不多駛過前方人行橫道（斑馬線）才能夠將車控停。
9. 碰撞導致上述電單車全車嚴重受損至不能進行測試之程度（依

照載於偵查卷宗第 122 至 125 頁由交通事務局所出具的失事車輛專業鑑定報告)。嫌犯所駕汽車之車頭亦損毀嚴重,引擎不能發動,事後未能進行車輛測試(依照載於偵查卷宗第 126 頁由交通事務局所出具的失事車輛專業鑑定報告)。

10. 警方事後在現場勘察,發現現場留下一道長約二十五米的縱向花痕,該汽車的車頭指向觀光塔,而被害人所駕電單車的车頭指向立法會,而上述斑馬線的左前方處遺下被害人的一灘血跡及一個黑色頭盔。
11. 事發時,消防員 G 剛巧駕駛電單車從消防局總局大樓的側門駛出,並目睹上述碰撞,於是上前了解情況,發現被害人已被拋落地上失去知覺,於是立即通知消防局人員協助救援。
12. 被害人隨後由消防救護車送往仁伯爵綜合醫院搶救,但於同日下午 4 時被證實死亡。
13. 依據法醫之鑑定,被害人因顱腦損傷合併多發性骨折而死亡,其身體多處損傷為鈍性暴力所致,符合運動狀態下摔跌的成傷機理。被害人的死亡是由交通意外所直接導致(詳見載於偵查卷宗第 100 至 106 頁之屍體解剖報告,在此視為完全轉錄)。
14. 事故發生時天氣晴朗,地面乾爽,交通正常。
15. 嫌犯在公共道路駕駛車輛時沒有因應接近十字形交叉路口且本身所駕車輛馬力大的特殊情況而適當調節車速,從而未能在前方無阻且可見的空間內安全停車,違反了謹慎駕駛的義務。
16. 其上述過失行為是直接造成事故發生的原因,而該事故直接造成他人死亡及所駕電單車嚴重受損,嫌犯與被害人 H 因而均應對該事故承擔一定比例的責任。
17. 嫌犯是在自由及清醒的狀態下實施上述過失行為,且知道其行

為違法，會受相應之法律制裁。

民事損害賠償請求中獲證明屬實的事實如下：

18. 交通意外造成被害人身體多處挫擦傷、顱骨骨折、雙側多發性肋骨骨節(左側 1~12 肋後段，右側 1~7 肋後段)、左髌骨骨折及左髖關節崩裂。
19. 第一原告是被害人的配偶(見已載於卷宗的婚姻關係公證書認證繕本)，而第二和第三原告則是被害人的唯一兩名子女(見附件二及附件三的出生登記之敘述證明)
20. 肇事輕型汽車屬於第二被告所有(見載於卷宗第 36 頁背面的登記摺、所有權登記憑證及民事責任保險卡副本)。
21. 肇事輕型汽車於 F 保險(澳門)股份有限公司投保。
22. 被害人生前與妻子和兩名子女同住，一家生活幸福美滿。
23. 被害人死亡時已擔當家庭經濟支柱達三十年之久，辛苦大半輩子只盼兒女完成學業後便會退休享福，退休後欲與妻子安享晚年。
24. 被害人生前在 I 物業管理擔任主管，每月薪金澳門幣壹萬壹仟元整，另有雙糧及獎金，即每年有十四個月工資(工作證明見附件四及第 304 頁)。
25. 被害人為人顧家，愛護妻兒，沒有不良嗜好，每天下班後便即回家與家人共聚天倫，工作收入差不多全部用於家庭生活開支及子女身上。
26. 被害人與妻子(即第一原告)結婚三十年，感情深厚，自上海結婚再來到澳門生活，經歷養育子女成才。
27. 被害人生前對兩名子女疼愛有加，被害人在子女心目中是一個好爸爸，其將全部的薪金，畢生精力都奉獻於家庭及子女身上。

28. 第一原告身患乳癌，而第三原告則仍在求學，生活已變得相當困難。
29. 因救助被害人所作之開支及被害人死亡所引致之一切開支，包括但不限於喪葬費，現羅列如下：
- 1. 殯儀館葬禮開支\$59,325.00(見附件五);
 - 2. 珠海火化喪葬開支 RMB 3,630.00，相當於澳門幣\$4,636.00(見附件六)
 - 3 永念庭靈龕 HKD\$99,000.00，相當於澳門幣\$102,168.00(見附件七)。
30. 除勞工保險已支付澳門幣\$22,000.00 喪葬賠償之外，該等開支全由第一原告支付。
31. 出事時被害人的電單車已嚴重損毀，亦無人會再使用該電單車，同時，有關電單車是在 2012 年 3 月出車，當時購車價金為\$21,971.00(見附件八)。
32. 被害人為全家的經濟支柱，第一原告一直沒有出外工作，在家打理家務及照顧兩名子女，一直由被害人扶養。
33. 意外發生時第一原告年屆 57 歲。
34. 意外發生時第三原告剛升讀澳門大學三年級，每年大學學費為\$26,800，其中一期學費繳付收據見附件九。

民事答辯狀中獲證明屬實的事實如下：

35. A Demandada Seguradora aceita e reconhece que a responsabilidade civil pelos danos provocados pelo veículo MP-XX-XX, de que é proprietária E, e respectiva condutora aquando da ocorrência do acidente dos autos D, se encontrava para si transferida nos precisos termos da apólice nº CIM/MTV/2012/...../E0/Rl N, cuja cópia ora

se junta sob designação de documento nº1 - DOC. 1.

36. Sucede que, o acidente dos autos foi, simultaneamente, de viação e de trabalho,
37. Sendo que, a Demandada Seguradora foi igualmente parte no processo laboral nº LBI-14-0071-LAE,
38. Na qualidade de Seguradora para quem foi transferida a responsabilidade pelo acidente de trabalho.
39. A infeliz vítima encontrava-se ao serviço da sua empregadora quando ocorreu o referido acidente,
40. O qual ocorreu durante o horário de trabalho da infeliz vítima
41. E enquanto esta se dirigia ao quartel dos bombeiros de Macau, junto ao lago Sai Van, conforme ordens e instruções da sua entidade patronal.
42. Daí que, tal acidente tenha sido discutido enquanto sinistro laboral no processo nº LBI-14-0071-LAE, que se correu termos no 1º Juízo Cível desse Distinto Tribunal.
43. A ora Demandada foi neste processo parte, uma vez que assumiu a responsabilidade por acidentes de trabalho da Entidade Empregadora da sinistrada, por força do contrato de seguro do trabalho titulado pela apólice nº CIM/EGI/2013/.....
44. A ora Interveniente, na qualidade de seguradora para quem foi transferida a responsabilidade pelo acidente do trabalho, já procedeu ao pagamento do montante global de MOP\$815,000.000 (oitocentas e quinze mil patacas), conforme cópia da acta da tentativa de conciliação, cópias dos cheques e declaração de recebimento do

referido montante por parte dos Demandantes Civis, que ora se juntam como documento nº 2. - DOC.2.

45. A Seguradora para quem foi transferida a responsabilidade pelo acidente de trabalho, é a mesma seguradora do veículo causador do acidente de viação.
46. O contrato de seguro melhor identificado no artigo 1º da contestação tem efectivamente como limite máximo de responsabilidade civil contratual por cada acidente, e por lesões corporais ou danos materiais causados a terceiros, o montante de MOP\$1,500,000.00.
47. 上述澳門幣 815,000.00 元中包括向遇難人之配偶及女兒支付澳門幣 792,000.00 元作為遇難人死亡之給付；包括支付予遇難人之配偶澳門幣 22,000.00 元作為遇難人的法定喪葬費用；以及包括支付予遇難人之配偶澳門幣 1,000.00 元作為遇難人在仁伯爵綜合醫院的醫療費(見第 285 頁)。

同時，亦證明下列事實：

48. 根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。
49. 嫌犯的個人及家庭狀況如下：
50. 嫌犯為文員，月入平均澳門幣 15,000 元。
51. 需供養父母及三名未成年女兒。
52. 學歷為初中三年級。

未獲證明之事實：載於控訴書、民事損害賠償請求及民事答辯狀內的其他事實，尤其：

1. 嫌犯當時的行車速度約每小時七十公里，已超出法定限速。
2. 嫌犯看到被害人所駕駛的重型電單車循其右方駛近嫌犯所在的

行車線。

3. 嫌犯沒有因應接近十字形交叉路口且右前方有電單車駛近的特殊情況而適當地減慢車速，而是繼續以高於時速六十公里的速度前行。
4. 嫌犯以超出法定限速行車，且沒有減慢車速。

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 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
- 再次調查證據
- 過錯比例

1. 上訴人認為原審法院未能證實嫌犯當時的行車速度約為每小時七十公里，是存有《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。

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：

“嫌犯在審判聽證中就被指控的事實及其個人及家庭狀況作出了聲明，稱與被害人電單車相撞前，其曾停於斑馬線前，並看見被害人的電單車停在其右方設有讓先符號的路口處，當斑馬線上無人其便開動汽車，當時其車速不太高，約兩至三秒後便與被害人的電單車相撞，其車的安全氣囊立即彈出並擊中其頭部，使其一時失去意識，又稱忘記當時有否剎車。

證人 G 在審判聽證中稱於意外發生時其正駕着電單車停在西灣湖街，見到汽車 MP-XX-XX 從其左方的何鴻燊博士大馬路駛入交匯處，其感覺該車速度較快，但無法判斷實際車速，其看不見死者從那個方向駛至，也看不見發生碰撞的一刻，撞擊聲傳出後才引起他的注意，並目睹汽車停止前的情況。

證人 J 及 K 在審判聽證中講述了案件調查的經過。

法醫 L 在審判聽證中就死者的傷勢及死因作證，稱死者的傷勢嚴重，應該於意外後立即死亡且感覺不到痛苦。

證人 M 及 N 在審判聽證中就彼等所知作出了聲明。

證人 O、P 及 Q 在審判聽證中就民事損害賠償請求的內容作證。

在客觀綜合分析了嫌犯所作之聲明及各證人的證言，並結合在審判聽證中審查的書證及扣押物證後，尤其考慮到 G 的證言及卷宗內的書證，本院認為已有充分證據以印證控訴書內所載的大部分事實，唯未能證實嫌犯在碰撞前超過法定限速行駛或沒有減速以及嫌犯於碰撞前看到被害人

駕車循其右方駛近其行車線；另外，根據原告所提交的人證及書證，除未能顯示嫌犯於案發時的車速及被害人死亡前曾承受巨大痛苦及驚恐外，本院相信民事損害賠償請求中的大部分事實屬實，最後，根據第三被告所提交的書證，亦能證實其民事答辯狀內的部分事實。

基於以上種種，根據一般人的經驗作判斷，本合議庭認定了上述事實。”

具體分析相關的證據，原審法院除了聽取了嫌犯在審判聽證中所作的聲明，亦在審判聽證中聽取了案中證人的證言，審查了案中的文件等。原審法院客觀分析上述種種證據，並根據自由心證原則對相關的事實做出判斷。

上訴人認為，從肇事兩車的嚴重受損程度，以及嫌犯所駕駛汽車在碰撞後仍能推着被害人電單車向前衝二十五米的慣性，已能推斷嫌犯的車輛必定是以高速、超過法定上限且為每小時七十公里的速度行使。

然而，根據目擊證人的聲明，其只能感覺嫌犯當時車速較快，但無法判斷實際車速，而另一方面，兩車碰撞後，嫌犯所駕駛汽車的左右兩個安全氣袋均彈出，擊中嫌犯的頭部，致嫌犯霎時間來不及反應，沒有及時剎車，其所駕汽車一直推着被害人所駕電單車前行約二十五米，直至差不多駛過前方人行橫道（斑馬線）才能夠將車控停。

基於此，原審法院未能肯定嫌犯的車速超過法定上限，甚至達每小時七十公里。有關認定並沒有明顯錯誤或違反一般經驗法則。

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。

2. 上訴人認為原審判決在沒有審理或任何證明被害人沒有履行讓先義務的情況下，却認定“案發時被害人沒有按《道路交通法》第 34 條第 1 款的規定先讓先在何鴻燊博士大馬路上由第一被告所駕駛的輕型汽車先行通過，從而導致本次意外的發生。”因此，原審判決存有《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]。

[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.

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，除了認定控訴書內的事實，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。

上訴人提出，根據第 174 頁至第 175 頁，由事發當時消防局監控錄像所拍攝到的影像中右上角顯示的時間清晰可見，被害人在兩邊行車線中間安全島位置至少停下了 3 秒，而且被害人在 3 秒後再起步，以及被害當時所駕駛之電單車已到達嫌犯所駕駛汽車的正前方的情況下(即已橫越了三條行車線，見已獲證明之事實第六點)，因此，被害人早已經履行其讓先義務。

上訴人所提出的，其實是質疑原審法院審查證據及對事實的認定。

《道路交通法》第 34 條第 1 款規定：

“一、有義務讓先的駕駛員應減慢車速或於必要時停車，又或會車時應當倒車，以便其他車輛能在無需變速或轉向的情況下通過。”

本案中，事發路段何鴻燊博士大馬路是一條寬闊及筆直的馬路，視線清晰，而被害人從西灣湖街駛進十字交叉路，路面清楚標示着附三角形讓先符號的讓先線。因此，有義務讓先的被害人在駛出路口時應該減速或

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

停車，讓其他車輛優先通過。然而，被害人盡管在路口停下 3 秒，但是當看到或者應該看到嫌犯的車輛正在何鴻燊博士大馬路行駛時，却沒有讓可優先通過的嫌犯先行便駛出，被害人的駕駛行為便違反了讓先的規則。

原審法院的認定沒有任何錯誤。

故此，原審判決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。

3. 上訴人亦提出申請，要求中級法院根據《刑事訴訟法典》第 415 條規定，進行再調查證據。

根據《刑事訴訟法典》第 415 條第 1 款之規定：“在曾將以口頭向獨任庭或合議庭作出之聲明予以記錄之情況下，如發現有第四百條第二款各項所指之瑕疵，且有理由相信再次調查證據可避免卷宗之移送者，則高等法院容許再次調查證據。”

然而，由於在原審判決中並未發現《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款所指之瑕疵，無需按照第 415 條規定再次調查證據。

因此，上訴人上述部分的請求應予否決。

4. 上訴人亦質疑原審法院所裁定被害人須負90%過錯責任而嫌犯只負10%過錯責任的比例，認為嫌犯應作為導致被害人死亡的唯一及完全過錯方，應負上100%責任。

《民法典》第480條規定：

“一、侵害人之過錯由受害人證明，但屬法律推定有過錯之情況除外。

二、在無其他法定標準之情況下，過錯須按每一具體情況以對善良家父之注意要求予以認定。”

《民法典》第564條規定：

“一、如受害人在有過錯下作出之事實亦為產生或加重損害之原因，則由法院按雙方當事人過錯之嚴重性及其過錯引致之後果，決定應否批准全部賠償，減少或免除賠償。

二、如責任純粹基於過錯推定而產生，則受害人之過錯排除損害賠償之義務，但另有規定者除外。”

《民法典》第566條規定：

“聲稱受害人有過錯之人須證明該過錯之存在；但即使無人聲稱受害人有過錯，法院亦得查明之。”

原審法院對過錯比例的裁決如下：

“考慮到在本個案中的具體情節，尤其被害人所處的西灣湖街路口的地面上清楚標示着附三角形讓先符號之讓先線，故根據《道路交通法》第34條第1款的規定，其從西灣湖街駛進上述十字交叉路口前，應讓在何鴻燊博士大馬路行駛的車輛先行通過，但被害人駕駛其電單車橫越何鴻燊博士大馬路的三條行車線後，沒有讓嫌犯所駕汽車先行通過，便繼續橫越嫌犯所處的行車線，結果嫌犯所駕汽車的車頭猛烈撞到被害人所駕電單車的左側車身；由此可見，被害人的違法行為是造成本次交通意外的主因，而

嫌犯的過失程度相對較低

.....

如上所述，案發時被害人沒有按《道路交通法》第 34 條第 1 款的規定先讓在何鴻燊博士大馬路上由第一被告所駕駛的輕型汽車先行通過，從而導致本次意外的發生，因此，被害人在本次交通意外中是主要過錯方；本合議庭認為在過錯程度上被害人應佔百分之九十，而第一被告應佔百分之十。”

考慮到本案情況，是次不幸的意外確實是被害人不讓先的駕駛行為而引致的。然而，嫌犯在駛近事發路口時，雖然已清楚看到其右前方的被害人從西灣湖街駛出，且在被害人已橫越三條行車線到達嫌犯所處的左行車線時，因未適當調節車速及煞車，而猛烈撞擊被害人的電單車。

上述事實中可以看到，嫌犯的不適當車速行為亦是造成是次意外的原因之一，而嫌犯及被害人的過錯比例互為 50%較為正確。

在調整了過錯比例後，賠償金額亦需要修改。三名上訴人應收取賠償金額為澳門幣 2,860,729.00 元的 50%，即澳門幣 1,430,364.50 圓，而由於 F 保險(澳門)股份有限公司已支付澳門幣 792,000.00 元作為遇難人死亡的支付，因此，F 保險(澳門)股份有限公司可基於代位權而減少向三名上訴人支付澳門幣 600,000.00 圓(喪失生命賠償的 50%)。

基於此，F 保險(澳門)股份有限公司須向三名上訴人支付賠償金合共澳門幣 830,364.50 圓 (澳門幣 1,430,364.50 圓減去澳門幣 600,000.00 圓)。

因此，上訴人上述部分的上訴理由部分成立。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定三名上訴人的上訴理由部分成立。

改判嫌犯及被害人的過錯比例互為 50%，訂定 F 保險(澳門)股份有限公司須向三名上訴人支付賠償金合共澳門幣 830,364.50 圓。

否決三名上訴人再次調查證據的請求。

判處三名上訴人各繳付 3 個計算單位之司法費，以及二分之一上訴的訴訟費用。

著令通知。

2017 年 7 月 6 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)