

上訴案第 383/2014 號

日期：2015 年 5 月 28 日

- 主題：
- 交通燈信號系統
 - 審理證據的明顯錯誤
 - 重新調查證據的申請

摘 要

1. 雖然被上訴裁判認定“上訴人在向右轉入上述人行橫道之前的一刻，其在 XX 大馬路所選用的行車線針對駕駛者在該行車路段的交通管制燈號為黃色燈號”及“民事索償人在橫過事發的行人橫道時，該行人橫道的管制燈號系統正是亮著綠色燈號”的有關事實，但是根據卷宗的交通事務局的關於事故現場的交通燈信號系統的公文附件可以看到，上訴人的電單車剛剛駛出交通燈街口的一刻正是從綠燈轉向黃燈的時刻，在過了 6 秒的時間後進入行人的信號燈管制區域這個時候，管制行人的信號燈仍然維持紅燈信號，而這一刻正是電單車與受害人碰撞的時間，那麼原審法院在認定這一刻為綠燈信號的決定存在明顯的審理證據的錯誤。

2. 在確認原審法院的事實審理存在刑事訴訟法典第 40 條第 2 款所規定的瑕疵，並在符合證據的重新調查的條件(具體指出需要重新調查的證據而不意味著上訴法院對整個訴訟標的作審理)情況下，上訴法院得依照刑事訴訟法典第 415 條進行證據的重新調查。

裁判書製作人

上訴案第 383/2014 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：

檢察院控告嫌犯 A 為直接正犯，其既遂行為觸犯了：

- 澳門《刑法典》第 142 條第 3 款配合同一法典第 138 條 c)項及澳門《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰之一項過失嚴重傷害身體完整性罪。
- 澳門《道路交通法》第 37 條第 1 款配合第 103 條第 1 款所規定及處罰之一項輕微違反。
- 該罪應依《道路交通法》第 94 條第 1 項之規定，中止嫌犯之駕駛執照之效力。

並請求初級法院以普通訴訟程序對其進行審理。

輔助人 B 對嫌犯以及 C 保險有限公司提出了民事損害賠償請求，要求法院判處民事被請求人賠償財產損失以及非財產損失共 1416605.77 澳門元。

2012 年 5 月 9 日，初級法院刑事法庭的合議庭在第 CR1-11-0037-PCC 號普通刑事案件中，經過庭審作出了以下的判決：

- A) 嫌犯 A 為直接正犯及既遂方式觸犯《澳門刑法典》第 142 條第 3 款配合同一法典第 138 條 c)項及澳門《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰之一項過失嚴重傷害身體完整性罪，判處罰金 180 日，每日澳門幣 100 元，合共澳門幣 18,000 元，如不繳交或不以勞動代替有關罰金，則轉為監禁 120 日；
- B) 判處嫌犯禁止駕駛執照效力五個月；(《道路交通法》第 94 條第 1 款之規定)
- C) 另外，判處 C 保險有限公司賠償給輔助人 B 澳門幣 92,986.30 元之財產及非財產損害賠償，以及該賠償金額由判決之日起直至完全繳付時的法定利息。

輔助人及民事請求人對判決提起了上訴，上訴部分獲勝，刑事部分得到了改判，而將民事部分發回重審。

新組成的合議庭對民事部分的請求作出了重審，最後判處民事被聲請人 C 保險有限公司 (Companhia de Seguros de C, S.A.) 賠償予民事聲請人 B 澳門幣 429,862.90 元作為財產損害賠償以及澳門幣 500,000.00 元作為非財產損害賠償，合共為澳門幣 929,862.90 元，包括由本判決日起計直至完全支付之法定利息。

民事被聲請人 A 不服判決，向本院提起上訴，其內容如下：

1. 為履行中級法院第 617/2012 號上訴裁判所作出之就民事部分發還重審的決定，被上訴裁判重新就過錯問題進行審理，

當中認定“上訴人在向右轉入上述人行橫道之前的一刻，其在XX大馬路所選用的行車線針對駕駛者在該行車路段的交通管制燈號為黃色燈號”；“民事索償人在橫過事發的行人橫道時，該行人橫道的管制燈號系統正是亮著綠色燈號”，繼而結合其他已證事實，認為上訴人係是次交通意外的唯一過錯方。

2. 然而，除了給予應有之尊重外，上訴人認為上述事實認定沾有審查證據有明顯錯誤的瑕疵。
3. 首先，為審閱已附於卷宗之事故現場的影片，由於時間的準確性對於本案是非常關鍵，且左右著就本案過錯問題的認定，因此有必要就事故現場像片段所載之「時間標示」問題作出澄清。
4. 根據卷宗第 37 頁至第 39 頁之影像截圖，錄取到有關意外發生的影片是由兩個鏡頭攝製的。這兩個鏡頭的錄影時間明顯有分歧，卷宗第 38 頁第 1 幅圖與第 2 幅圖的時間相差了 21 分鐘。因此，兩套影片的“錄影時間”對於意外發生的準確時間是沒有銜接及可比較的地方，唯只有依靠影片右上角的“真實時間”方能使兩套片段得以連接，以達至發現本案事實真相之目的。
5. 根據卷宗第 37 頁所載之事故現場錄像之第二幅截圖 (19:32:32)，上訴人駕駛的電單車踏著訊號管制區域停車線的那一剎那，行車燈號正由綠燈轉換為黃燈，故此，我們可看到綠燈開始轉暗，且黃燈未完全亮起。直至卷宗第 37 頁之第三幅影像截圖 (19:32:33) 可見，行車之交通燈完全轉為黃燈時，上訴人所駕駛的電單車亦已完全駛過訊號管制區域之停車線。

6. 因此，由於上訴人在駛過訊號管制區域停車線的那一剎那，行車交通燈仍未完全熄滅（參見卷宗第 37 頁第 2 幅截圖），即仍未完全轉為黃燈，故此，上訴人在駛過該行車交通燈時，燈號正亮著綠燈，而非黃燈。
7. 被上訴裁判對於“而上訴人在向右轉入上述人行橫道之前的一刻，其在 XX 大馬路所選用的行車線針對駕駛者在該行車路段的交通管制燈號為黃色燈號”的認定，明顯有審查證據的錯誤。
8. 此外，根據卷宗第 37 頁第 4 幅截圖（19:32:35）可見，上訴人在經過停車線後，在其後便有兩輛電單車及一輛輕型汽車相繼經過，根據一般經驗法則，倘若上訴人在踏著停車線的那一刻即時急剎汽車，隨後的輕型汽車及電單車便極之有可能會因剎制不及而撞上上訴人駕駛之電單車，這對上訴人是非常危險的。
9. 根據《道路交通規章》第 12 條第 2 款 b 項之規定，上訴人的行為是完全合法且不應被譴責。此外，上訴人從澳門 XX 大馬路那一條行車線向右轉入事發的行人橫道與肇事意外的發生沒有任何直接及必然關係，因為在上訴人駛過有關行車交通燈時，不論是馬路左邊的行車交通燈與右邊的行車交通燈燈號都是一致的。（參見卷宗第 37 頁第 2 幅及第 3 幅圖）
10. 直至 19:32:36 時，行車交通燈號（根據卷宗第 56 頁之圖示，是行車交通燈 B）才完全轉為紅燈，上訴人所駕駛的電單車已完全駛入訊號管制區域。（參見卷宗第 38 頁第 1 幅影像截圖）
11. 根據卷宗第 53 頁之報告所載，有關的綠燈間隔時間為 4 秒。亦即行車交通燈 B 轉為紅燈之 4 秒後，行人交通燈 O（意外

發生路口的交通燈) 才會由紅燈轉為綠燈。

12. 在本案中，正如上述，在 19:32:36 時行車交通燈 B 完全轉換紅燈，根據上述由交通事務局提供的交通燈配時方案之報告，有關電腦系統的頻率配置致使行人交通燈 O 要在 4 秒後才會轉換為綠燈，亦即在 19:32:40 時才會轉換為綠燈。
13. 根據卷宗第 39 頁第 1 幅截圖及第 2 幅截圖顯示，民事聲請人在 19:32:38 時衝出馬路，下一秒鐘 (即 19:32:39) 發生交通意外，為此，顯而易見，民事聲請人在衝出馬路以及發生碰撞之那一剎那，行人交通燈 O 仍然及必然是紅燈。
14. 如果自行車交通燈 B 轉為黃燈起計，則根據卷宗第 55 頁之電腦按照有關數據而自動繪製的圖表，在週期的最後幾秒可見，行車交通燈 B 的黃燈時間在圖表中佔 0.3 米，而紅燈時間佔 0.2 厘米，當紅燈是 2 秒時，黃燈不可能是 2 秒，而應是 3 秒鐘！ (參見文件 1，載於卷宗第 55 頁，以及第二名證人 D (交通事務局交通設備處職員) 的證言證實 [translator 3 (file: Recorded on 01-April-2014 at 11:47:45 (#FC_0W02111270) 於 00:09-00:24)]
15. 因此，即使自行車交通燈 B 轉為黃燈後起計，仍有 7 秒鐘時間行人交通燈 O 方會由紅燈轉為綠燈 (黃燈轉紅燈之 3 秒 + 綠燈間隔時間 4 秒 = 7 秒)，即同樣於 19:32:40 時行人交通燈 O 為綠燈 (19:32:33 + 7 秒 = 19:32:40)，而意外則早一秒 (於 19:32:39 時) 發生。
16. 換言之，不論從行車交通燈 B 轉為黃燈或紅燈後起算，同樣能印證民事聲請人在橫過馬路及生交通意外時行人交通燈是紅燈！ (參見意故現場 CH10 鏡頭所錄取之影片，或文件 2

至文件 7，即截取至卷宗第 39 頁之 CH10 鏡頭所錄取之 19:32:38 至 19:32:39 的詳細分段連續截圖)

17. 根據《道路交通規章》第 12 條第 14 款 a) 項之規定，禁止行人於交通燈為紅燈亮起時開始橫過車行道。根據事故現場的 CH10 鏡頭的影片所顯示，站在民事聲請人旁邊的路人仍繼續在等待行人交通燈轉換為綠燈時。然而，在 19:32:38 時行人交通燈仍未轉為綠燈時，民事聲請人突然衝出馬路。
18. 民事聲請人的行為明顯違反《道路法》第 70 條第 3 款項之規定，不遵守行人交通燈的指示，在不謹慎的情況下以奔跑及不負責的方式衝出馬路。
19. 因此，除了給予應有之尊重外，原審法院在認定民事聲請人是在行人的交通燈訊號為綠燈時通行是出現審查證據的錯誤，且這屬明顯的錯誤。
20. 此外，關於第二民事被聲請人提交之答辯狀第 7 條(“第一民事被告人(即上訴人)未曾預料到民事索償人會突然很快地橫過馬路”); 及第 8 條(“民事索償人突然橫過馬路，而完全不理汽車的行駛情況”) 之事實，中級法院第 617/2012 號裁判沒有將該等事實從“已證事實”中剔除，在被上訴裁判“未被證實之事實”亦沒有明示對該兩條事實作出認定。
21. 由於該答辯狀第 7 條及第 8 條之事實與現時被上訴裁判所認定的已證事實沒有任何不符或矛盾的地方，因此，仍應在被上訴裁判中視為已證事實。
22. 為此，根據事故現場之影片，再結合上述第 7 條及第 8 條之應被視為既證的答辯事實，可見民事聲請人是在行人交通燈仍是紅燈的情況下，以奔跑方式突然橫過馬路，而完全不理

汽車的行駛情況。

23. 民事聲請人不謹慎的行為直接及必然地導致有關交通意外的發生，因此，民事聲請人需承擔因是次交通意外而導致的全部損害，有關意外是全部因民事聲請人的過錯而發生。
24. 即使不如此認為，根據《民法典》第 564 條第 1 款之規定，民事聲請人仍應承擔大部分之責任，初級法院於 2012 年 5 月 9 日的合議庭裁判所訂定的過錯比例（民事聲請人承擔 90% 及上訴人承擔 10%）是正確且沒有任何應被質疑的瑕疵。
25. 綜上所述，被上訴裁判認定“而上訴人在向右轉入上述人行橫道之前的一刻，其在 XX 大馬路所選用的行車線針對駕駛者在該行車路段的交通管制燈號為黃色燈號”及“民事索償人在橫過事發的行人橫道時，該行人橫道的管制燈號系統正是亮著綠色燈號”時沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項審查證據的明顯錯誤，因有關事實並結合其他已證事實而得出上訴人是唯一過錯方的結論亦是明顯與事實真相不符。

再次調查證據的聲請

由於被上訴裁判沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項審查證據方面明顯有錯誤之瑕疵，為此，《刑事訴訟法典》第 402 條第 3 款及第 415 條之規定，現請求中級法院法官 閣下就“而上訴人在向右轉入上述人行橫道之前的一刻，其在 XX 大馬路所選用的行車線針對駕駛者在該行車路段的交通管制燈號為何？”、“民事聲請人在橫過事發的行人橫道時，該行人橫道的管制燈號系統正是亮著綠色燈號，還是紅燈燈號？”之事實再次調查卷宗所有資料文件，尤其是事故現場之錄影光碟、聽取證人 E 及 D（交通事務局交通設備處職員）之證言、卷宗第 50 頁至第 51 頁

之交通事務局回覆信函、卷宗第 53 頁至第 56 頁之交通燈配時方案之報告、卷宗第 2 頁至第 3 頁之交通意外報告書，並結合各項已證事實及一般經驗法則與常理，以查清事實真相。

綜上所述，請求法官 閣下裁定本上訴理由成立：

- 1) 根據卷宗資料、已證事實以及結合一般經驗法則，應認定上訴人在向右轉入上述人行橫道之前的一刻，其在 XX 大馬路所選用的行車線針對駕駛者在該行車路段的交通管制燈號為綠燈；而民事聲請人以奔跑方式橫過馬路時，行人橫道的管制燈號系統正是亮著紅燈訊號，因此結合其他已證事實，認定意外的發生是由於民事聲請人違反《道路交通法》第 70 條第 3 款下橫過馬路，民事聲請人是導致有關意外發生的唯一過錯方；
- 2) 即使不如此認為，根據《民法典》第 564 條第 1 款之規定，仍請求維持初級法院於 2012 年 5 月 9 日作出之裁判中訂定之過錯比例，即民事聲請人承擔 90%，上訴人承擔 10%之過錯比例；或
- 3) 即使仍不如此認為，應認定民事聲請人及上訴人之過錯程度為相同，即各自承擔 50%之過錯。
- 4) 根據《刑事訴訟法典》第 415 條之規定，再次調查證據，查清“而上訴人在向右轉入上述人行橫道之前的一刻，其在 XX 大馬路所選用的行車線針對駕駛者在該行車路段的交通管制燈號為何？”、“民事聲請人在橫過事發的行人橫道時，該行人橫道的管制燈號系統正是亮著綠色燈號、還是紅色燈號？”之事實再次調查卷宗所有資料文件，尤其是事故現場之錄影光碟、證人 E 及 D (交通事務局交通設備處職員)、卷宗第

50 頁至第 51 頁之交通事務局回覆信函、卷宗第 53 頁至第 56 頁之交通燈配時方案之報告，卷宗第 2 頁至第 3 頁之交通意外報告書，並結合各項已證事實及一般經驗法則與常理，以查清事實真相。

民事請求人 B 就上訴人 A 的上訴作出答覆，理據如下：

1. 上訴人對被上訴之裁判不服，並提交上訴陳述書狀，為此，被上訴人向法院提交答覆及如下理據。
2. 第一；上訴陳述書狀中，請求法院根據《刑事訴訟法典》第 415 條之規定再次調查證據。然而，上訴人沒有根據《刑事訴訟法典》第 403 條第 2 款之規定，一併提交全部有關錄音資料、及全部證言內容之書面繕本；為此，法院應判處上訴人之上訴理由完全不成立，著令駁回上訴人之上訴。
3. 第二；即使法院不如上認為，我們也不能認同上訴人之理據。
4. 上訴人僅以第二證人的“兩句說話”以支持上訴理據，但第二證人之證言，亦絕不是上述的單單兩句說話。
5. 於審判聽證中，兩名交通事務局之證人均作出證言，其等之證言內容均屬一致，並於庭審中指出最左一條行車線只可轉往約翰四世大馬路方向，不得轉入 XX 街方向，而最左方之交通燈亦為著上述轉向而設置時間。
6. 此外，中間及最右之兩條行車線，則可轉往 XX 街方向，而且亦設有相應之交通燈，該交通燈之時間設置，亦針對上述兩條行車線車輛駛往 XX 街時，絕對不會撞及於 XX 街往 XX 方向之行人。

7. 倘著一名駕駛車（以本身角度）由最左一條行車線面對黃燈下仍然不停車，並駛往 XX 方向，則 XX 相應之行人橫道，則當時行人橫道之管制燈號為綠燈；倘有行人經過，亦會撞到當時依照管制燈號為綠燈而橫過行人道之行人。
8. 及於（以駕駛者本身角度而言）最左一條行車線之駕駛車，應受本身行車線之管號管制，而不應視另外兩條行車線的燈號為正確，從而決定本身應否行車。
9. 被上訴裁判中，已認定之事實列中，包括了：

“...意外發生時第一民事被聲請人當時是從澳門 XX 大馬路的三條行車線中最左的一條行車線向右轉入事發的行人橫道...”（請參閱被上訴之裁判書狀第 3 頁最後第二段自然段）
10. 而上訴人於本上訴中亦沒有針對本項事實列提請上訴或爭議，則上述事實列已屬因著沒有任何爭議下經過法定期間而轉為確定裁判。即上訴人認同本身當時在最左的一條行車線駕駛以進入 XX 方向。
11. 此外，上訴人之理據是建基於其本身當時是以前身行車線以外的另一組交通燈訊號；而並非本身行車線中必須遵守的交通燈管制訊號。
12. 這一方面，原審法院於審判聽證時，已作出極仔細的聽證及分析，尤其是聽取了兩名交通事務局的證人證言。為此，原審法院方作出被上訴之裁判。
13. 及；上訴人之理據中，指出有關經擷取之錄像照片時間，屬重要之上訴理據；但這只是上訴人對上述資料的錯誤判斷；且仍然認為，不需遵守本身行車線的交通燈號，只要其他行

車線的燈號可以通行，則本身行車線即屬可通行。

14. 對於本案卷宗內的有關資料，被上訴人於本卷宗內於第一次初級法院審判聽證後曾提請平常上訴，而上述的之前上訴陳述書狀中第 26 條至第 77 條、及第 88 條至第 105 條有著客觀分析；(即後來之中級法院卷宗編號 617/2012 號，在此視為完全被轉錄)。
15. 並因著被上訴人當時提交之理據，於中級法院卷宗編號 617/2012 號中，合議庭裁定上訴之上訴理據部份成立，並發還予初級法院重新審理三個由中級法院指定之事實列，亦刪除了部份當時原審之事實列。
16. 於初級法院重審之時，被上訴之裁判亦認同了被上訴人對本卷宗內資料之客觀分析，這是因著這上述分析，不單單符合了兩名交通事務局證人證言內容，亦符合了我們對道路駕駛者的合理期望---謹慎、守法！
17. 為此，被上訴之裁判不應被予譴責，而上訴人之上訴理據亦應予以駁回。
18. 第三；上訴陳述書狀結論部份第 20 條至第 21 條所指內容，並沒有導致矛盾，故應予駁回這一部分。
19. 根據中級法院就著本卷宗於 2013 年 5 月 2 日之合議庭裁判中可見：“...並決定刪除原審既證事實中與 C 保險有限公司所主張的第 6 和第 11 條答辯事實相應的既證內容...” (請參閱上述合議庭裁判書狀第 20 頁第 1 自然段第 3 行至第 5 行，為著產生適當之法律效力，在此視為完全被轉錄)
20. 此外，於同一裁判書狀中，有著表決落敗聲明，然而，這僅就發還被級法院審理時就著擴大調查基礎之法理依據有著不

同法律意見，而就著上述之事實列被裁定刪除，則沒有異議，且有如下表述：“...此外，本人認為原審法庭在把保險公司的第 7 條和第 8 條答辯事實認定為屬實時，是明顯地在審議相關證據時出錯，...”（請參閱上述合議庭裁判書狀第 21 頁由裁判書製作人之聲明第 1 自然段第 5 行至第 6 行，為著產生適當之法律效力，在此視為完全被轉錄）

21. 我們認同被上訴之裁判中將上訴人所指之兩條事實列視為與已證事實列矛盾而裁定為不獲證實之事實列。
22. 因為上述兩條事實列屬結論性事實列，根據現行司法見解，該事實列根本不能被視為已證事實列，且即便獲配載於已證事實列中，法院亦應對此依職權刪除。
23. 此外，被上訴之裁判，亦因著卷宗內之資料、及審判聽證聽取證人下，已作出裁判，當中包括未獲證實之事實。
24. 這樣，被上訴之裁判亦已對上訴陳述書狀結論部份第 20 條至第 21 條所指內容，亦即民事請求第二被聲請人保險公司於答辯書狀中第 7 條和第 8 條作出了不予宣告為事實之裁判。
25. 而且，既然在原審法院已認定之事實列中，包括了：“意外發生時第一民事被聲請人當時是從澳門 XX 大馬路的三條行車線中最左的一條行車線向右轉入事發的行人橫道。而第一民事被聲請人在向右轉入上述行人橫道之前的一刻，其在 XX 大馬路所選用的行車線針對駕駛者在該行車路段的交通管制燈號為黃色燈號。民事索償人在橫過事發的行人橫道時，該行人橫道的管制燈號系統正是亮著綠色燈號。”（請參閱被上訴之裁判書狀第 3 頁最後第二段自然段）
26. 為此，民事請求第二被聲請人保險公司於答辯書狀中第 7 條

和第 8 條之事實列，亦與上述原審法院已認定之事實列必然地出現矛盾，亦必然合理地視為不獲證實之事實列；這樣，被上訴之裁判不應被予以譴責。故法院應將本部份著令駁回。

綜上所述，現向法院請求如下：

接納本答覆書狀；

及，由尊敬的中級法院裁定如下：

上訴人之上訴理由明顯不成立，故裁定駁回上訴人之上訴。

本院接受上訴人提起的上訴後，組成合議庭，各助審法官檢閱了卷宗。

然後，合議庭召開了第二次評議會（第一次對上訴人對裁判書製作人的初端批示的聲明異議作出了審理，最後，合議庭駁回了異議），對包括重新調查證據的請求的上訴進行審理，並作出了評議及表決。

二.事實方面：

與民事索償請求書有關之下列事實：

- 2010 年 1 月 22 日晚上約 45 分，第一民事被聲請人 A 駕駛一輛輕型電單車（車牌註冊編號 CM-7XXX1）沿 XX 大馬路，由 XX 局往 XX 街方向行駛。
- 當時天氣良好，路面乾爽，街燈光線充足，交通流量正常。
- 當第一民事被聲請人駕駛上述電單車至 XX 大馬路與 XX 街交界近編號 193B21 燈柱對出的交通燈時，途人（即民事聲請

人 B) 正橫越人行橫道 (由電單車行車方向的左向右) , 第一民事被聲請人沒有減速或停車讓已開始橫過車行道的行人通過 , 反而繼續駕車駛過人行橫道 , 並使其所駕駛的電單車車撞倒民事聲請人。

- 第一民事被聲請人的上述行為直接及必然地導致民事聲請人的右側脛腓骨中段骨折及全身多處軟組織挫擦傷 , 其傷勢需要 90 日才能康復 , 對其身體完整性造成嚴重傷害 (詳細傷勢之描述見卷宗第 41 及 43 頁之醫療報告及臨床法醫學鑑定書) 。
- 第一民事被聲請人在接近由交通燈指揮的人行橫道時 , 未有將所駕駛的電單車減速或停下讓已開始橫過車道之行人通過 , 因而碰倒正在橫過車行道的行人。第一民事被聲請人的行為直接導致意外發生 , 使他人身體受到傷害。
- 意外發生時第一民事被聲請人當時是從澳門 XX 大馬路的三條行車線中最左的一條行車線向右轉入事發的行人橫道。而第一民事被聲請人在向右轉入上述行人橫道之前的一刻 , 其在 XX 大馬路所選用的行車線針對駕駛者在該行車路段的交通管制燈號為黃色燈號。民事索償人在橫過事發的行人橫道時 , 該行人橫道的管制燈號系統正是亮著綠色燈號。
- 民事聲請人在受傷後接受治療 , 合共損失醫療費、藥物費、澳門幣 71,177 元 (澳門幣 44,049 元+澳門幣 14,412 元+澳門幣 9,714 元+澳門幣 3,002 元) 。
- 民事聲請人在交通事故發生之時 , 在 XX 集團任職文員 , 每月薪金為澳門幣 7,000 元。
- 民事聲請人因這宗交通事故 , 並需 318 日康復 (參見卷宗第

266 頁)，故喪失當時應賺取的工資，合共損失澳門幣 74,200 元 (澳門幣 7,000 元/30 日 x 318 日)。

- 此外，民事聲請人自 2009 年 6 月 17 日起，同時在 XX 人壽保險 (國際) 有限公司任職財務策劃經理，在上述交通事故發生為止，民事聲請人獲得收益為港幣 182,130.91 元，折合澳門幣 187,868.03 元，平均每月收入為澳門幣 26,838.29 元。
- 民事聲請人因這宗交通事故，並需 318 日康復 (參見卷宗第 266 頁)，故已損失了從事保險業務而應獲得之利益，合共為澳門幣 284,485.90 元，(澳門幣 26,838.29 元/30 日 x318 日)。
- 載於卷宗第 86 至第 95 頁之民事賠償請求第 74 條、第 77 條、第 80 條、第 81 條、第 82 條、第 85 條、第 87 條、第 90 條、第 92 條、第 93 條、第 94 條及第 95 條之事實。
- 載於卷宗第 130 至第 144 頁之民事賠償請求第 49-G 條、第 49-H 條、第 49-I 條、第 49-L 條及第 49-O 條之事實。
- 根據第 266 頁之臨床法醫學鑑定書，是次交通意外導致民事聲請人之傷殘率應評定為 10%。
- 事發當日，涉及編號 CM-7XXX1 之輕型電單車之意外之民事責任已透過保單合同，編號為：004XXXXXXXX71 號轉嫁予第二民事被聲請人 C 保險有限公司，每宗事故金額至澳門幣 500,000.00 元。

未被證實之事實：

- 民事賠償請求書及有關答辯狀內與已證事實不符之重要事實，尤其是：
- 載於卷宗第 86 至第 95 頁之民事賠償請求書內第 64 條的事

實。

- 載於卷宗第 180 至第 188 頁之答辯狀內第 6 條及第 11 條的事實。

三.法律部份：

上訴人在上訴理由中指出，被上訴裁判所認定“上訴人在向右轉入上述人行橫道之前的一刻，其在 XX 大馬路所選用的行車線針對駕駛者在該行車路段的交通管制燈號為黃色燈號”及“民事索償人在橫過事發的行人橫道時，該行人橫道的管制燈號系統正是亮著綠色燈號”時沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項審查證據的明顯錯誤，因有關事實並結合其他已證事實而得出上訴人是唯一過錯方的結論亦是明顯與事實真相不符。

從卷宗資料我們可以看到，原審法院合議庭正是根據中級法院發回重申的命令而進行部分事實的審理，並確定交通意外的責任所屬的問題，尤其是對民事原告的行人管制燈號和對被告的行車方向的交通管制燈號如何。

從上訴人所闡釋有關街口的交通燈信號的轉換的時間及其間隔的長短的理由，並通過比較卷宗的文件證據，尤其是交通事務局所提供的當地的交通燈信號系統的數據，我們發現，卻是存在從嫌犯的行車方向的信號燈由綠燈轉黃燈直至紅燈亮起的時間以及行人路的綠燈亮起的時間還有 4 秒的時間差（參見卷宗第 53-55 頁的交通事務局的公文附件）。

根據此附件所提供的表格，在所有的 88、96、104 秒的周期時間

段中，控制嫌犯的行車路綫的 C 燈在黃燈亮時，控制受害人的行人道 O 燈為紅燈，8 秒鐘之後才轉為綠燈。

從第 37-39 頁的燈號的轉換截圖可以看到，上訴人的電單車剛剛駛出交通燈街口的一刻正是從綠燈轉向黃燈的時刻 (19:32:32, 第 37 頁第 2 圖)，但是，上訴人在過了 6 秒的時間後進入行人的信號燈管制區域 (19:32:38, 第 38 頁第 2、3 圖) 這個時候，管制行人的信號燈仍然維持紅燈信號，而這一刻正是電單車與受害人碰撞的時間，原審法院在認定這一刻為綠燈信號的決定存在明顯的審理證據的錯誤。

上訴人的上訴理由成立。而在確認原審法院的事實審理存在刑事訴訟法典第 40 條第 2 款所規定的瑕疵，並在符合證據的重新調查的條件(具體指出需要重新調查的證據而不意味著上訴法院對整個訴訟標的作審理)情況下，我們批准上訴人所請求的依照刑事訴訟法典第 415 條進行證據的重新調查。

所要重新調查的證據為：

- 第 37-39 頁的截圖圖片，
- 第 53-55 頁的交通事務局的公文及其附件，以及
- 如需要傳喚交通事務局的主管人員出庭解釋附件的內容。

四.決定：

綜上所述，中級法院合議庭裁定上訴人的上訴理由成立，撤銷原審法院的事實審理，並依照刑事訴訟法典第 415 條進行證據的重新調查上文所述的證據。

本程序無需支付訴訟費用。

澳門特別行政區，2015年5月28日

蔡武彬

賴健雄

João Augusto Gonçalves Gil de Oliveira (趙約翰)