

編號：第 53/2024 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2024 年 10 月 3 日

主要法律問題：

- 審查證據方面明顯有錯誤
- 過錯比例

摘要

1. 具體分析相關證據，原審法院在審判聽證中宣讀及聽取了交通意外駕駛者及各證人的證言，此外，還審查了卷宗內包括錄影資料、鑑定報告、醫療報告、屍解報告等的有關文件。

2. 雖然被害人因酒醉而躺臥在車行道上隨後被輾過，但由於被害人並非突然、不可預見地出現在車行道上，駕駛者更應注意可能出現的行人，承擔更高的責任，但相反，上訴人在駕駛時使用流動電話致使其分心而沒有留意路面情況，未察覺被害人在車行道上，最終導致意外發生，其危險駕駛行為是這次意外的主要原因。鑑於此，原審法院訂定駕駛者對是次交通事故需負 90%過錯責任，被害人負 10%過錯責任的裁決正確，應予維持。

裁決書製作人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 53/2024 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2024 年 10 月 3 日

一、 案情敘述

於 2023 年 10 月 19 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR5-22-0197-PCC 號卷宗內被裁定：

- 以直接正犯及既遂方式觸犯一項《刑法典》第 279 條第 1 款 b) 項所規定及處罰的『危險駕駛道路上之車輛罪』，被判處一年三個月徒刑；
- 以直接正犯及既遂方式觸犯一項《刑法典》第 134 條第 1 款結合澳門《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的『過失殺人罪』，被判處兩年三個月徒刑；
- 上述兩罪競合，合共被判處三年徒刑的單一刑罰，並根據澳門《刑法典》第 48 條的規定，暫緩執行上述刑罰，為期四年；
- 根據《道路交通法》第 94 條第(一)項的規定，嫌犯被判處禁止駕駛，分別為期兩年六個月及三年，合共為期四年。

民事請求人 B、民事請求人 C、民事請求人 D 及民事請求人 E 提出民事請求理由部份成立：1) 四名民事請求人可獲得澳門幣四百四十五萬三千八百一十八元三角(MOP 4,453,818.30)，其中 F 有限公司其中澳門幣三百萬元(MOP3,000,000.00)賠償，餘額則由民事被請求人 A、G 有限公司及 H 有

限公司以連帶責任方式承負擔，並附加該等賠償金額自判決作出至完全支付賠償之法定利息；駁回其他部分的民事請求。

民事被請求人 A(嫌犯)不服，向本院提起上訴，上訴理由詳載於卷宗第 595 至 603 頁，有關內容在此視為完全轉錄。

民事請求人 B、C、D 及 E 對上訴人的上訴作出了答覆，具體理據詳載於卷宗第 619 至 624 頁，有關內容在此視為完全轉錄。

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院代表作出檢閱，但是認為由於上訴人的標的僅涉及民事事宜，檢察院並無正當性發表意見。

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. 案發時，上訴人 A 為「G 有限公司」的兼職司機，負責駕駛編號為 MZ-XX-X2 的電召的士在澳門各區工作，工作時間為凌晨 00 時至 6 時。
2. 2022 年 4 月 15 日凌晨 5 時 20 分，被害人 I 因酒醉關係半蹲在 XX 大馬路之行人道上，及後被害人腳步不穩地步出行車道走向分隔車道之花圃位置，並用雙手扶住花圃圍欄及背靠圍欄以支撐

身體。不久，被害人走到 XX 大馬路之左車道並雙膝跪地，繼而躺臥在路面上（見卷宗第 42 至 44 頁、第 189 至 192 頁）。

3. 同日凌晨 5 時 35 分，上訴人駕駛編號為 MZ-XX-X2 的電召的士沿 XX 大馬路的左車道由 XX 街往 XX 街方向行駛。上訴人清楚知悉駕車時其必須佩帶安全帶及不能使用流動電話，但當時，上訴人沒有佩帶安全帶，且左手使用流動電話及只以右手駕駛車輛（見卷宗第 48 至 50 頁）。
4. 當上訴人駕車至 XX 大馬路近門牌 265 號對出時，上訴人正在使用流動電話及沒有注意路面情況，導致上訴人所駕汽車輾過當時已躺臥於行車道上的被害人，令被害人捲入車底被拖行約數米後滾出車尾（見卷宗第 42 頁、第 45 頁至第 46 頁、第 189 頁及第 192 頁至第 194 頁）。
5. 意外發生後，被害人被送往仁伯爵綜合醫院進行搶救（見卷宗第 32 頁），延至 2022 年 4 月 15 日上午 9 時 32 分證實死亡（見卷宗第 149 至 150 頁之死亡證明書，在此視為完全轉錄）。
6. 上訴人的上述行為，直接及必然地令被害人因胸部和腹部創傷而致死（見卷宗第 222 至 225 頁及第 249 至 251 頁之屍體解剖報告，及第 227 頁及第 248 頁之醫療報告，有關內容在此視為完全轉錄）。
7. 上訴人是在有意識的情況下進行駕駛操作。
8. 上訴人在駕駛時沒有佩帶安全帶，以及在駕駛時使用流動電話，明顯違反在道路上行駛之規則，完全沒有顧及道路使用者安全，因而對他人的生命及身體完整性造成嚴重危險。
9. 上訴人在駕駛時違反了謹慎駕駛的義務，尤其是作為職業司機，在駕駛時沒有佩帶安全帶，以及在駕駛時使用流動電話致使其分

心，亦沒有留意路面的情況，令其駕駛之輕型汽車輾過已躺臥於行車道上的被害人，導致被害人死亡。

10. 上訴人明知不謹慎駕駛有可能發生交通意外及造成人命傷亡，雖然上訴人行為時不希望亦不接受交通意外或死亡結果的發生，但上訴人在行為時應當注意並能注意而不注意，最終導致交通意外的發生及使人死亡。

11. 上訴人清楚知道其行為是違法的，並會受到法律制裁。

在庭上還證實：

12. 上訴人存放了 MOP 100,000.00 元作賠償(見卷宗第 467 頁)。

13. 根據刑事紀錄證明，上訴人為初犯。

14. 證實上訴人個人及經濟狀況如下：

上訴人聲稱具有學士學位的學歷，每月收入澳門幣三萬元，需供養父母，以及兩名子女。

民事請求、民事請求答辯及其他答覆中尤其以下事實獲證明：

15. 在 2022 年 4 月 15 日凌晨 5 時 35 分，至到 2022 年 4 月 15 日上午 9 時 32 分，在這 4 小時入面，被害人必然是經歷著重大心靈上的痛苦及身體上的痛楚。

16. 第一請求人 B 和第二請求人 C 為被害人與 J 所生的兒子，而第三請求人 D 為被害人與 K 所生的女兒；第四請求人 E，為被害人的母親（附件 2、5、8、10，即第 304、307、310 及 312 頁）。

17. 根據載於卷宗第 20 至 22 頁之資料所顯示，發生交通意外時，第二被請求人 A 駕駛第三被請求人 G 有限公司擁有的編號 MZ-XX-X2 的電召的士進行工作，相關的士已向 F 有限公司購買汽車民事責任之強制性保險，保險單編號為 00735949，每起事故的賠償限額為澳門幣 300 萬元。

18. 於 2022 年 4 月 15 日交通事故發生後，被害人立即被送往仁伯爵綜合醫院接受治療。
19. 由於被害人在緊接的 4 小時後便離世，但在搶救的過程中衍生了一些醫療開支，如化驗費、藥物費及行政費等等，合共澳門幣九千四百二十七正（MOP8,827.00 + MOP 600.00 = MOP9,427.00）（附件 13：衛生局收據，即第 337 及 338 頁）。
20. 另外，是次事故最後導致被害人死亡，相關基於死亡而支出之治喪費、先人建墓碑費及喪禮聖事之費用，合共澳門幣八萬七千六百六十元正（MOP66,160.00 + MOP21,000.00 + MOP500.00 = MOP87,660.00）（附件 14，即卷宗第 339 頁：XX 收據；附件 15，即卷宗第 340 頁：XX 收據；附件 16，即卷宗第 341 頁：喪禮收據）。
21. 被害人終年 34 歲。
22. 澳門統計局資料顯示，澳門男性平均壽命為 81.4 歲（附件 17：澳門人口預測報告，2021 年澳門男性平均壽命）。
23. 在澳門地區，平均工作年齡的上限為 65 歲，以 65 歲作為退休的參考標準可見於現行的有關法律規定，如第 4/2010 號法律《社會保障制度》第 31 條第（一）項，只有年滿 65 歲之人才有資格成為養老金的受益人，又如《澳門公共行政工作人員通則》第 44 條的第 2 款，擔任公共職務的年齡上限為 65 歲。申言之，在澳門的制度中，立法者將 65 歲定為普遍的退休年齡。
24. 被害人為三名未成年人之爸爸，必定會更加努力工作去照顧他們，也就是說，被害人預計還可工作多達 31 年才退休，在未計算只年僅 34 歲的被害人來說還有很長的一段時間才到退休。
25. 被害人在去世時是為一名的士司機，約由 2021 年 1 月開始工作，

月薪約澳門幣一萬五千元 (MOP15,000.00)。

26. 發生是次意外後，被害人即時被送到仁伯爵綜合醫院。
27. 根據卷宗第 249-251 頁之法醫報告，被害人的頭部、頸、胸、腹、下肢等等的人體重要部位都受到各種嚴重的傷害，尤其是胸部，左右兩邊肋骨骨折及有血滲，心臟左心室大量出血，以及身上多達 26 處的擦傷。
28. 被害人在發生交通意外至死亡時，因上述各種嚴重的傷害便需接受一連串多個的搶救程序，當中每一次的搶救動作對被害人而言，皆是艱難的挑戰，上述種種對其精神、心理及肉體方面均造成嚴重折磨。
29. 因為第二被請求人的過錯，造成被害人受傷，在被害人未過世前對其構成肉體和精神上的折磨長達約 4 小時，並最後導致被害人死亡。
30. 被害人與 J 分別於 20XX 年 XX 月 XX 日及 20XX 年 XX 月 XX 日誕下兩名未成人小朋友，雖然其後與前妻離婚，但家人之間有一起聚會(附件 19，即卷宗第 346 至 347 頁：家庭照)。
31. 2020 年 3 月 25 日，被害人與 J 正式離婚，雙方按照協定，女方無須支付兩名未成年人的撫養費，第一請求人及第二請求人的所有生活費均由被害人承擔。(見卷宗第 112 頁內容)
32. 在被害人逝世前，被害人平均每月均會花費澳門幣六千元 (MOP6,000.00)作為第一和第二請求人的每月必要開支上，當中包括衣、食、住、行等各種生活所需。
33. 第一請求人及第二請求人現年分別 9 歲和 7 歲，倘若沒有發生是次意外，相信被害人會一直供養他們直至二人 22 歲大學畢業。
34. 被害人離婚後，第一和第二請求人的親權均由被害人行使(見卷

宗第 112 頁內容)，平時的測驗考試、溫習功課、課餘時間的休閒娛樂等等都是由被害人負責的，加上每晚三父子都會同床就寢，十分依賴被害人。

35. 當第一及第二請求人得知他們的父親離世後情緒低落，在是次意外時該兩名請求人只有 8 歲及 6 歲。
36. 被害人與 K 於 20XX 年 XX 月 XX 日，誕下一名未成人小朋友 D(即第三請求人)，雖然 D 與母親同住，但被害人間中會探望二人，父女間有感情。
37. 雖然第三請求人年紀尚幼，但當其知悉父親離世後，但仍會表現不安，更曾落淚，表現出心情低落的情緒。
38. 在被害人逝世前，被害人平均每月均會給予澳門幣一千五百元 (MOP1,500.00)作為第三請求人的每月必要開支上，當中包括衣、食、住、行等各種生活所需。
39. 在是次意外時第三請求人的年齡為 1 歲，倘若沒有發生是次意外，相信被害人會一直供養他們直至其 22 歲大學畢業。
40. 第四請求人為被害人之母親，與被害人的關係十分密切，因為即使被害人成家立室後，第一及第二請求人、被害人都仍然是與其一起居住的，所以幾乎每天晚上都會一家人聚首一堂吃晚餐，以及一起生活，因而有緊密的連繫。
41. 在事故發生後，第四請求人立即趕到醫院見被害人最後一面，但當見到被害人時已哭不成聲，因為見著自己的兒子被撞到全身都是傷痕及血跡，頭部更是被撞得可以用「面目全非」來形容。(見卷宗第 165 頁)。
42. 之後第四請求人經常哭泣，因為其根本無辦法去忘記其兒子的慘痛遭遇，對其打擊十分巨大。

43. 直至現在，同住的第四請求人亦未敢進入被害人的房間，因為其一看看到有關於被害人的物品時都會觸景傷情，不禁流淚。
44. 被害人生前愛錫第四請求人，由於第四請求人是一家庭主婦，沒有收入，被害人逝世前均會每月給予第四請求人澳門幣五千元（MOP5,000.00）作為供養母親之費用。
45. 被害人的逝世對四名請求人均帶來精神打擊。
46. 第二被請求人 A 上訴人與被害人在是次交通意外的過錯比例為 90%：10%。
47. 根據載於卷宗第 21 頁之資料所顯示，發生交通意外時，第二被請求人所駕駛的編號 MZ-XX-X2 的電召的士已向第一被請求人購買汽車民事責任之強制性保險，保險單編號為 00735949，每起事故的賠償限額為澳門幣 300 萬元。
48. 第二被請求人在案發時的職業為的士司機，正值上班時間及正在執行職務工作。
49. 根據卷宗第 224 頁及第 250 頁背頁之由仁伯爵綜合醫院法醫科作成之屍體解剖報告顯示，被害人 I 的胃部有強烈酒精氣味。
50. 被害人 I 在交通意外案發時是處於醉酒狀態。
51. 第三被請求人 G 有限公司與第四被請求人 H 有限公司於 2020 年 11 月 17 日簽訂《電召的士客運業務分營協議》。
52. 根據該協議第 1 條第 1 款之規定，第三被請求人被請求人 G 有限公司負責提供車輛及電召的後台服務，而第四被請求人 H 有限公司負責聘請司機，並負責電召的士的實際服務。
53. 在意外發生時，第二被請求人 A 駕駛著由第三被請求人 G 有限公司擁有之編號為 MZ-XX-X2 的電召的士提供載客服務，第三被請求人提供車輛以及電召的後台服務，負責電召的士的實際服務

者為第四被請求人 H 有限公司，第二被請求人 A 租用了該公司提供的肇事的士的其中一更中提供的士服務。

經庭審尤其未查明的事實：

1. 第二被請求人 A 為第三被請求人 G 有限公司的僱員，屬勞動合同關係。
2. 被害人生前終年 34 歲，體魄強健，逝世前身體健全，活動正常。
3. 被害人將來可得薪金，被害人損失的薪金為澳門幣五百五十八萬元正（MOP15,000*12 個月*31 年=MOP5,580,000.00）。
4. 第二被請求人是第三被請求人聘請的僱員，二人之間存有勞動關係。
5. 被害人在交通意外案發時已因醉酒而處於失去意識的狀態。
6. 第二被請求人 A 為第四被請求人 H 有限公司所聘請的司機。
7. 其他與上述已證事實不相符的事實。

原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“嫌犯 A 在庭審聽證中作出聲明，其承認被指控的事實，尤其表示其沒有留意被害人在馬路上。當時其駕駛的車時速約 20 至 30 公里，或者 30 至 40 公里，但其不確定當時的具體車速。過程中，其感到車身震動，覺得輾過了一些東西，故其下車查看，看到輾過的是被害人。其沒有聽到巨響。其知錯，因其當時在駕駛過程中在玩手提電話，沒有留意路面的情況。其下車時，發現被害人身上有酒氣。其寫過道歉信及交過帛金給被害人的家人，但存放了 10 萬元在本案以賠償給被害人的家人。其是兼職司機，涉案的士是屬於 H 有限公司的，全日的租車費用是澳門幣 300 元，費用交給該公司。正更司機承擔澳門幣 200 元租車費，其則承擔澳門幣 100 元，

其負責半更，工作時間為凌晨 12:00 至早上 06:00。涉案的士的油費由 H 有限公司負責，車輛的維修屬 G 有限公司。在司機收取客人的車費，扣了車租及油費後，餘下的是司機的報酬。事發後是其報警的。

證人 L(治安警察局警員)在庭審聽證中作證，尤其表示其接報到場處理本次意外，當時其只接觸了涉案的士司機，被害人當時已不在現場。其確認事發後涉案的士的位置。

證人 M(治安警察局警員)在庭審聽證中作證，講述了觀看錄影資料的情況，並表示嫌犯當時的車速不快，按照該車速是應可避免意外發生的。

證人 N(治安警察局警長)在庭審聽證中作證，講述了觀看錄影資料的情況，並表示在事發期間，嫌犯在駕駛過程中沒有配戴安全帶，且一直在操作手提電話。

證人 O(被害人的父親)在庭審聽證中作證，尤其表示生前一家人的經濟都是由其兒子，即被害人負責的，被害人生前曾在賭廳做高級經理，案發前不久被害人轉行做的士司機，每月收入澳門幣一萬五千元至兩萬元左右。B 及 C(被害人與 J 的孩子)從一年級開始的六千元督課費由被害人負責，日後若該兩名孫子的母親有能力其會追討。事發後，有關被害人的醫療費用、喪葬費等均是由其支付的。其有退休金，而其妻子，即被害人的母親則沒有收入，被害人生前以現金方式每月支付五千元給母親作為生活費。B 及 C 知道父親逝世後很傷心，證人妻子至今仍未接受被害人去世的事實，很少進入被害人的房間，害怕觸景傷情。事發後，其才知道被害人生前與 K 育有女兒 D。在發生是次意外後，被害人被搶救了約兩至三小時，其認為該期間被害人是有意識的。法院應已處理完畢有關 B 及 C 的撫養權問題，歸該兩名孫兒的母親，該兩名孩兒與母親居住，但晚上在證人家吃飯。

證人 P(被害人的妹妹，E 是其母親)在庭審聽證中作證，尤其表示在

被害人在生時，B 及 C 的開支是由被害人負責的，之前被害人在 XX 貴賓會工作，之後轉行擔任的士司機。其見過被害人交錢予其父親以支付 B 及 C 的補習費。被害人生前也有給家用給母親，但其不知道具體金額。被害人在離婚後，B 及 C 與被害人一起居住。被害人去世後，該兩名兒子跟母親，即 J 一起居住，其不知道 J 的經濟情況，B 及 C 的開支由 J 負責。被害人的殯儀費是由其父親支付的。B 及 C 因被害人的去世感到很不開心，被害人生前與該兩名兒子一起睡覺。其母親也因被害人的去世而經常哭泣，很傷心。其不清楚 D 母親，即 K 的經濟狀況。其每月有給生活費給母親。

證人 Q (D 是其孫女)在庭審聽證中作證，尤其表示其是 K 的母親。其見過被害人給過 1500 左右給 K 約 4 至 5 次。D 是被害人生前與 K 育有的女兒。D 因被害人的去世很傷心。D 一直由 K 撫養。被害人生前一星期見一次 D。

證人 R (G 有限公司的車總監)在庭審聽證中作證，尤其表示其處理電召的士公司與分營商的事情，包括分營給 H 有限公司。H 有限公司將電召的士租車給司機，該出租行為不用得到 G 有限公司的核准。嫌犯透過其支付了一萬元慰問金給被害人的家人。嫌犯與電召公司沒有僱用關係。

證人 S (H 有限公司的登記人)在庭審聽證作證，尤其表示 H 有限公司是電召的士的分營商。該公司將電召的士租給的士司機，從中收取租金差額。電召的士的油費也由司機負責，電召的士由 H 有限公司負責維修。

根據錄影資料，尤其顯示(見卷宗第 42 至 47)：

- ▶於 2022 年 4 月 15 日 5:20:02，被害人半蹲在涉案行人道上；
- ▶於 2022 年 4 月 15 日 5:20:14，被害人腳步不穩地步出行車道並走向分隔車道之花圃位置，被害人雙手扶著花圃圍欄；
- ▶於 2022 年 4 月 15 日 5:22:35，被害人背部靠著圍欄以作支撐身體；

➤於 2022 年 4 月 15 日 5:24:39，被害人返回左車道後跪在路面繼而躺在路面上；

➤於 2022 年 4 月 15 日 5:35:42，肇事的士駛至，該的士的前車輪緊貼著被害人上半身位置，隨後車輛左前車輪輾過被害人，且被捲入該的士底部；

➤於 2022 年 4 月 15 日 5:35:49，被害人在肇事的士車底內拖行將數米後滾出車尾；

➤於 2022 年 4 月 15 日 5:35:57，肇事的士停在被害人前方；

➤於 2022 年 4 月 15 日 5:36:14，肇事的士司機，即嫌犯下車並致電報警。

根據錄影資料，尤其顯示(見卷宗第 48 至 52)：

➤於 2022 年 4 月 15 日 5:35:27，嫌犯駕駛肇事的士，當時嫌犯沒有佩帶安全帶，左手持手提電話，以右手駕駛該車輛；

➤於 2022 年 4 月 15 日 5:35:37，嫌犯左手持手提電話，右手駕駛肇事的士，嫌犯當時沒有注意路面情況；

➤於 2022 年 4 月 15 日 5:35:40，肇事的士的車廂內發生搖晃；

➤於 2022 年 4 月 15 日 5:35:53，嫌犯下車了解事件；

➤於 2022 年 4 月 15 日 5:43:44，救護車到場處理交通意外的傷者。

根據交通事務局作出的失事車輛損毀專業鑑定報告，指肇事的士的損毀如下(見卷宗第 101 至 105 頁)：

- 左前側沙板擋凹陷；
- 左側後視鏡外殼花損；
- 左後門、左後輪沙板花損及凹陷；
- 左側裙腳離位；
- 聲響器及轉向指示燈號操作正常；

- 前後車輪胎紋規格正常；
- 制動測試合格。

根據警方進行的偵查，尤其顯示(見卷宗第 131 至 140 頁)：

- 於 2022 年 4 月 15 日，警員坐在電召的士車廂內進行駕駛視野的測試，發現電召的士的前方及左右兩側視野清晰，沒有物件障礙；

- 於 2022 年 4 月 16 日，警方根據涉案的士車廂內智能終端機資料，得悉該的士於 2022 年 4 月 15 日 5:35:33 駛至案發地點的時速約為每小時 29 公里，當撞及被害人，即當日 5:35:43 的時速約為每小時 5 公里。

根據錄影資料，尤其顯示(見卷宗第 42 至 47)：意外發生後，被害人被送往仁伯爵綜合醫院進行搶救(見卷宗第 32 頁)，延至 2022 年 4 月 15 日上午 9 時 32 分證實死亡(見卷宗第 149 至 150 頁之死亡證明書)，被害人因胸部和腹部創傷而致死(見卷宗第 222 至 225 頁及第 249 至 251 頁之屍體解剖報告，及第 227 頁及第 248 頁之醫療報告)。

在庭審聽證中審查了卷宗所載的扣押品及書證。

綜上所述，根據嫌犯的聲明、各證人的證言、扣押品、書證，以及其他證據後形成心證。

嫌犯承認被指控的事實，尤其指其當時在駕駛過程中在玩手提電話，沒有留意路面的情況。另外，警方證人指出了到場處理事件的情況，以及觀看錄影及調查情況。根據錄影資料，錄得案發時的經過，尤其包括當時路面的情況及肇事車輛車廂內嫌犯的情況。根據庭審的證據，嫌犯當時肇事汽車時前方及左右兩側視野清晰，沒有物件障礙視線暢通無阻，晴天、交通暢通、路面乾爽、晚間及街燈亮著，結合意外時肇事汽車與被害人撞碰的撞擊點之位置、肇事車輛的照片、被害人身處的位置，以及其他證人及書證等資料，本院認為足以認定嫌犯在駕駛時違反了第 3/2007 號法律《道路交通法》第 16 條第 1 款(禁止使用流動電話)、第 30 條第 1 款(一

般規則)及第 51 條第 1 款(安全帶)的規定，嫌犯沒有遵守謹慎駕駛的義務，尤其是作為職業司機，在駕駛時沒有佩帶安全帶，以及在駕駛時使用流動電話致使其分心，亦沒有留意路面的情況，令其駕駛之輕型汽車輾過已躺臥於行車道上的被害人，導致被害人死亡。嫌犯在駕駛時沒有佩帶安全帶，以及在駕駛時使用流動電話，明顯違反在道路上行駛之規則，完全沒有顧及道路使用者安全，因而對他人的生命及身體完整性造成嚴重危險。

另外，本院認為應要考慮被害人在案發時不應躺在涉案車道上，本院認為足以認定被害人違反了第 3/2007 號法律《道路交通法》第 68 條第 2 款第 3 項(行人通行的一般規則)。綜合分析上述情況，本院認為被害人也應對是次交通意外負部分責任。

綜上，經過庭審，結合庭審所得的證據，本院認為嫌犯與被害人在是次交通意外的過錯比例應為 90%：10%。

另一方面，根據證人的證言及卷宗的文件資料，本院認為認定是次交通意外部分的財產及非財產方面的損失。”

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 審查證據方面明顯有錯誤
- 過錯比例

1. 上訴人 A(嫌犯)認為原審法院判決患有《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。”

具體分析相關證據，原審法院在審判聽證中宣讀及聽取了交通意外駕駛者及各證人的證言，此外，還審查了卷宗內包括錄影資料、鑑定報告、醫療報告、屍解報告等的有關文件。

上訴人提出，原審法院在認定本案交通意外上訴人與被害人 I 之間的過錯比例時明顯違反一般經驗法則。

然而，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款所規定的上訴理據是針對原審法院對審查證據的決定，且須出自案卷所載資料，尤其是判決本身，而並非對相關證據作出重新分析審理。

本院認為，原審法院對相關證據的審查正確，並沒有違反任何準則又或經驗法則，在認定相關事實時沒有患有審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵。

事實上，上訴人並非在質疑原審法院對事實的認定，而是對原審法院根據相關事實而認定的過錯比例提出質疑，這一點我們將在下一章節分析。

因此，上訴人上述部分的上訴理由並不成立。

2. 上訴人 A(嫌犯)提出，被害人 I 建基於其過量服用酒精造成其神智不清，並以無定向方式行走及躺臥在 XX 大馬路的左車道路面上，並失去避免受傷害的能力。因此，造成被害人死亡是原因是被害人及上訴人的共同原因所造成。故此，應裁定本案交通意外的上訴人與被害人之間的過錯比例為 60%：40%。

《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。”

原審判決關於交通意外的已證事實如下：

2. “2022年4月15日凌晨5時20分，被害人I因酒醉關係半蹲在XX大馬路之行人道上，及後被害人腳步不穩地步出行車道走向分隔車道之花圃位置，並用雙手扶住花圃圍欄及背靠圍欄以支撐身體。不久，被害人走到XX大馬路之左車道並雙膝跪地，繼而躺臥在路面上（見卷宗第42至44頁、第189至192頁）。
3. 同日凌晨5時35分，上訴人駕駛編號為MZ-XX-X2的電召的士沿XX大馬路的左車道由XX街往XX街方向行駛。上訴人清楚知悉駕車時其必須佩帶安全帶及不能使用流動電話，但當時，上訴人沒有佩帶安全帶，且左手使用流動電話及只以右手駕駛車輛（見卷宗第48至50頁）。
4. 當上訴人駕車至XX大馬路近門牌265號對出時，上訴人正在使用流動電話及沒有注意路面情況，導致上訴人所駕汽車輾過當時已躺臥於行車道上的被害人，令被害人捲入車底被拖行約數米後滾出車尾（見卷宗第42頁、第45頁至第46頁、第189頁及第192頁至第194頁）。
5. 意外發生後，被害人被送往仁伯爵綜合醫院進行搶救（見卷宗第32頁），延至2022年4月15日上午9時32分證實死亡（見卷宗第149至150頁之死亡證明書，在此視為完全轉錄）。”

原審法院對過錯比例作出如下裁決：

“根據上述法律條文的規定，首先，賠償責任須同時滿足以下要件：

- 具有加害的行為事實，即導致他人傷害之人的自主的行為。
- 具有傷害的結果事實，即客觀存在的或法律認定的傷害。
- 加害行為和傷害結果之間存在因果關係，即要求加害人的行為直接必然導致交通事故以及傷害。

要確定賠償責任，便要釐定過錯方，確認交通事故發生是完全屬於一方過錯，還是雙方均負有過錯，抑或其他情況。

本案，根據已查明的事實，證實嫌犯在駕駛時違反了謹慎駕駛的義務，尤其是作為職業司機，在駕駛時沒有佩帶安全帶，以及在駕駛時使用流動電話致使其分心，亦沒有留意路面的情況，令其駕駛之輕型汽車輾過已躺臥於行車道上的被害人，導致被害人死亡。嫌犯明知不謹慎駕駛有可能發生交通意外及造成人命傷亡，雖然嫌犯行為時不希望亦不接受交通意外或死亡結果的發生，但嫌犯在行為時應當注意並能注意而不注意，最終導致交通意外的發生及使人死亡。考慮到被害人在案發時躺在涉案車道上。因此，嫌犯與被害人的上述行為對被害人的死亡均負有部分責任，相關過錯責任比例為 90%：10%。”

民事請求人在答覆中有如下分析：

“上訴人在相同事實基礎上單純質疑原審法庭在過錯比例，當中沒有具體指出導致認定過錯比例不恰當的原因或情況。

現場草圖、現場環境拍攝圖片及製作實況筆錄的警員 I 均對交通意現場作出相同結論：晴天、交通暢通、路面乾爽、晚間及街燈亮著。

肇事車輛是七座位電召的士，車身座駕比一般五人房車略高一點，理應視綫更為寬廣。

事發地段直路前有“路口”及“斑馬線”，所以過了斑馬線後還需多行 14.4 米才會輾過被害人，所以，不論被害人站著還是躺著，作為一名謹慎駕駛的司機絕對具有充足的視線寬度及距離視察路面情況。

死者事發時身穿白色上衣，與黑色的馬路形成強烈對比，只要稍為留意路面情況，根本不難被發現，所以根據卷宗第 189 頁配合第 192 頁及 193 頁資料顯示，案發前幾分鐘，案發地點分別有一輛黑色的士及一輛白

色貨車都在時發地點位置避開被害人，由此可見，只要駕駛者保持著一般的駕駛謹慎義務，絕對有條件及充足時間避開障礙物而安全駕駛。

意外發生前上訴人最少有 2 至 3 秒在看手機，完全沒有留意路面情況，加上其沒有使用安全帶，以及習慣單手駕駛車輛軚盤之，可顯示其駕駛安全意識十分薄弱。

根據卷宗第 42 頁至 47 頁的觀看錄像筆錄及現場 CCVT 圖片顯示，上訴人駕駛的 MZ-XX-X2 電召的士四輪完全輾過死者 I 的身軀並拖行數米後被滾出車尾，完全沒有任何扭軚避開障礙物跡象，所以事發後，該肇事車輛仍然保持直綫行駛狀態。

由撞擊至停車相隔 15 秒時間，再相隔 17 多秒後，上訴人才有意識下車視察情況，由此可見，上訴人在事發前完全沒有留意路面情況，就算撞倒死者一刻亦未沒有即時察覺所撞擊之物體為一名活生生的人，並需要 10 秒定過神來才意識到需要下車察看，目擊者 T 引述當時情況：即使上訴人在撞擊死者並下車察看情況後，仍需要喝令其報警才懂得報案救助，由此可見，上訴人在下車察看前一刻，根本沒有注意到路面情況。”

事實上，雖然被害人因酒醉而躺臥在車行道上隨後被輾過，但由於被害人並非突然、不可預見地出現在車行道上，駕駛者更應注意可能出現的行人，承擔更高的責任，但相反，上訴人在駕駛時使用流動電話致使其分心而沒有留意路面情況，未察覺被害人在車行道上，最終導致意外發生，其危險駕駛行為是這次意外的主要原因。鑑於此，原審法院訂定駕駛者對是次交通事故需負 90%過錯責任，被害人負 10%過錯責任的裁決正確，應予維持。

因此，上訴人的上述上訴理由亦不成立。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人的上訴理由均不成立，維持原審裁決。
判處上訴人繳付 4 個計算單位之司法費，上訴的訴訟費用。
訂定上訴人辯護人辯護費為澳門幣 3,500 圓。
著令通知。

2024 年 10 月 3 日

譚曉華 (裁判書製作人)

周艷平 (第一助審法官)

蔡武彬 (第二助審法官)