

澳門特別行政區終審法院

合議庭裁判

一、概述

甲，被宣佈破產後其訴訟地位由其破產財產所取代，針對被指由運輸工務司司長作出的、命令乙立即終止與甲的分專營合同的口頭行政行為提起撤銷性司法上訴。

中級法院透過 2013 年 1 月 31 日的合議庭裁判，駁回了上訴人針對被上訴實體以及幾名私人對立利害關係人的起訴。

甲的破產財產向終審法院提起司法裁判的上訴，並以下列有用之結論結束其上訴陳述：

1. 被上訴的合議庭裁判沒有針對乙 2010 年 3 月 30 日的董事會決議無效的問題發表意見，從而違反了實體法和訴訟法的規定，前者具體是指違反《民法典》的第 279 條，而後者則是指違反《民事

訴訟法典》的第 571 條第 1 款 d 項，原因在於該裁判沒有就其本應審理的、構成訴因的問題表明立場。

2. 除此之外，被上訴的合議庭裁判還應針對不存在 2010 年 4 月 30 的決議所試圖實現的、對乙董事長在 2010 年 3 月 28 日的信函中所提到的其本人所發表的解除合同的聲明的“再次批准”的問題發表意見。

3. 終審法院可以在裁定本上訴勝訴的情況下，取代中級法院審理這兩個問題，之後，如果不出意料作出對上訴人有利的裁判，還應將案件發還中級法院，以便後者在不能再以 2010 年 3 月 30 日的決議為基礎去分析與被上訴行為的作出有關的事實的前提下，按照上訴人所指出的特點重新去分析相關證據，認定存在相關行為，並繼而對上訴人在最初申請中所指的該行為所存在的所有瑕疵作出審理。

4. 如果終審法院認為不應取代中級法院作出決定，那麼也應該裁定本上訴勝訴，將案件發還中級法院，讓後者去審理這兩個問題，並在作出對上訴人有利的裁判的情況下，按照上訴人所指出的特點去重新分析與司法上訴所針對的行為的產生有關的證據，認定確實

存在該行為，並繼而對上訴人在最初申請中所指的該行為所存在的所有瑕疵作出審理。

檢察院司法官發表意見，認為上訴理由不成立。

二、事實

被上訴的合議庭裁判認定了以下事實：

乙向甲寄去以下信函：

“2010 年 3 月 28 日

澳門

[地址(1)]

甲有限公司董事長

丙先生

親愛的丙董事長，

我們抱歉地通知您，根據今天晚上收到的民航局編號為XXXXXXXXXX/XX的公函(見附件)中的指示，很遺憾我們必須立即終止與貴公司於2006年3月31日所簽訂的分專營合同。

謝謝！

順致良好祝願！

董事會主席兼總經理

丁

2010年3月28日”

而澳門民航局向乙寄去的信函如下：

“2010年3月28日

乙公司董事長

丁先生

事由(主題)：終止甲的分專營合同

親愛的丁先生，

根據運輸工務司司長今天的決定，本人現通知閣下，乙公司必須按照分專營合同第 14.4 條以及第 4.1 條的規定，立即終止與甲的分專營合同。這是因為甲經常性地取消航班和拒絕對持有有效機票的乘客提供支援及信息，違反了分專營合同第 4.8 條中所規定的公共服務義務。這些情況對乘客、機場以及澳門特別行政區的形象造成了無法挽回的損失。因此，考慮到甲的以上行為以及拒絕提供公共服務和無理中斷服務之行為的嚴重性和重複性，以及根據第 27.2 條的規定，如果乙將服務分批予第三人，其在專營合同之下所應承擔的所有義務維持不變，乙必須立即終止分專營合同。

謹啓

局長

戊”

在乙作出通知之後，澳門民航局亦於 2010 年 3 月 28 日通過第 XXXX/XXXX/XX 號公函向上訴人作出了通知，內容包括：

— 民航局已正式接獲乙的通知，稱該公司與甲公司之間的分專營合同已被終止(英文為：“*This authority has been formally informed by B Company Limited that the sub-concession contrat with A has been terminated*”)；

— 因此，甲已不再具備為從事商業航空運輸之公共服務所必須滿足的航空營運人牌照持有人的條件(英文原文為：“*As a result, A can no longer fulfill the requirements as na AGC holder for commercial air transport of public service*”)；

— 於是，澳門民航局便取消了甲的第 XXX/XX/XX 號航空營運人牌照，並立即產生效力(英文為：“*Therefore, this authority ... hereby revokes A’s AGC n.ºXXX/XX/XX with immediate effect*”)；

— 因此甲必須立即終止其所有的航空運輸操作，並停止其所有售票渠道，包括網上售票系統(英文原文為：“*As such, A shall terminate*”)

immediately all commercial air transport operations and stop all means of ticket sale including on-line ticketing system”)。

從 3 月 28 日開始，上訴人便停止了飛行和售票。

上訴人於 2010 年 3 月 30 日去函乙，當中除其它事情外，還提到，不承認乙的上述信函為有效的終止分專營合同的通知。

作為對上訴人之來函的回覆，乙再次通過 2010 年 3 月 31 日編號為 XXXXXXXXXXX 的信函終止了該分專營合同。

信函中提到：“我們特此宣佈以合理原因解除與貴公司於 2006 年 3 月 31 日所簽訂的分專營合同”（英文原文為：“*we hereby rescind, with cause, the Sub-Concession Contract executed between our companies on 31 March 2006*”），此外還指出“合同的終止於 3 月 28 日，即我們通知閣下該終止決定之日起開始生效”（英文原文為：“*The termination effects started on March 28, the date when we informed about the termination decision*”）。

乙的信函還透露解除與上訴人的分專營合同的決定可能是在乙 3 月 30 日的董事會會議上獲得通過的。

根據相關的會議記錄，上述決議的核心內容為：“*All the Board Directors ... unanimously resolved to terminate the Sub-concession Contract with A and ratify the termination decided by the Chairman, as well as ratifying ali relative acts and execution of the relevante notifications/documents by the Chairman for aftaining such purpose since 28MAR10.*”，意思是：“董事會全體成員……一致決定解除與甲的分專營合同，批准董事長所作的解除合同的決定及其從 2010 年 3 月 28 日開始為達致此目的而作的所有相關行為和所執行的重要通知或文件。”

導致上訴人的分專營合同被解除以及航空營運人牌照被廢止的一系列事件始於澳門機場，於 2010 年 3 月 26 日，星期五，該日，上訴人的航班時刻表中包含有以下幾個由澳門出發的航班：澳門—胡志明(西貢)，起飛時間為 7 時零 5 分；澳門—雅加達，起飛時間為 14 時 30 分；澳門—成田(東京)，起飛時間為 14 時 35 分。

澳門—胡志明的航班正常起飛，同樣，回程的航班也於當日正常返航。

澳門—雅加達的航班延誤至 21 時起飛，而回程的航班則於次日，

即 3 月 27 日星期六才返航。

26 日澳門—成田的航班被取消，於 27 日 8 時才起飛，而這個時間也是上訴人在 26 日告知乘客當天航班取消的消息時所通知的起飛時間。

至於正常來講應該在 3 月 26 日星期五由成田返回澳門的航班則只能推遲到了 3 月 27 日星期六才起飛。

澳門—胡志明的航班延誤以及澳門—成田的航班被推遲到第二天上午的事件是因為上訴人與某集團旗下的一家公司就該航空公司拖欠油費一事協商未果所導致的。

3 月 27 日，星期六，由澳門出發的航班時刻表如下：澳門—胡志明，起飛時間為 7 時整；澳門—成田(這一航班本應於之前一晚起飛)，起飛時間為 8 時整；以及澳門—河內，起飛時間為 14 時 30 分。

澳門—胡志明的航班正常起飛，同樣，回程的航班也正常返航。

澳門—河內的航班被取消。

3 月 28 日星期日的航班有：澳門—胡志明，起飛時間為 7 時整；

澳門—雅加達，起飛時間為 14 時 30 分；澳門—成田，起飛時間為 14 時 35 分。

之所以會發生航班延誤以及取消的事件是因為供油出現了問題，而供油的問題又是因為拖欠油費所導致。

原本應乘坐 3 月 26 日星期五 14 時 35 分的航班前往成田、但最終因當天航班取消而只能在次日 8 時啟程的旅客被安排了食宿及往返市區的交通。

儘管上訴人對某些個別的情況進行了跟進並提供了一些援助，但還是導致機場在這個周末發生了騷亂，許多乘客未被安置，也不知道航班何時能夠起飛。

這使得旅遊局不得不派技術員到機場去安定大家的情緒，向地面上的旅客提供幫助及信息。

三、法律

1. 要解決的問題

本案要解決的問題是，被上訴的合議庭裁判是否因未就乙董事會於 2006 年 3 月 30 日通過的決定解除與甲所簽訂的分專營合同的決議為無效的問題表明立場以及未就乙董事長解除合同的聲明並沒有獲得核准一事發表看法而無效。

2. 問題的基本資料

甲，被宣佈破產後其訴訟地位由其破產財產所取代，針對據稱是由運輸工務司司長所作的一個有可能是命令乙立即終止與甲的分專營合同的口頭行政行為提起撤銷性司法上訴，請求宣告該行為無效或將其撤銷。

這是在司法上訴中所提出的唯一一個請求。不可能是其他，因為上訴人所選擇的訴訟方式的宗旨只是撤銷行政行為，或宣告其無效(《行政訴訟法典》第 20 條)。

上訴人沒有請求，也不可能請求宣告乙董事會於 2006 年 3 月 30 日所作的、決定解除與甲所訂立的分專營合同的決議為無效。有權審理這一請求的是第一審法院的民事法庭，而不是負責審理針對政

府行為所提起的司法上訴的中級法院。至於訴訟形式則可以有很多種。因此，是不能將請求合併的(《民事訴訟法典》第 391 及第 65 條)。

但是，要強調的是，本案中也沒有出現合併請求的情況。上訴人只是將乙董事會的決議無效作為該公司以對立利害關係人的身份參與司法上訴的理由，因為上訴的勝訴可能會對其造成直接損害(《行政訴訟法典》第 39 條)。

同樣，在司法上訴中，上訴人也僅僅是以民航局取消其航空營運人牌照的行為無效來作為其以對立利害關係人的身份參與訴訟的理由，僅此而已。上訴人從來沒有請求宣告該行為無效，更何況中級法院也是無權作出如此宣告的(《司法組織綱要法》第 30 條第 2 款第 2 項以及第 36 條第 8 項)，也就是說，即便出現了合併請求的情況，這也是不可行的。

因此，說這一決議構成司法上訴的訴因是完全不恰當的。在本司法上訴中，訴因只能是由行為的瑕疵所構成的。

被上訴的合議庭裁判是以上訴人沒有提出證據證明運輸工務司司長的口頭行政行為確實存在為由駁回司法上訴的(雖然它選擇了駁回起訴，但這是民事訴訟中的制度，相當於行政訴訟中的駁回司法

上訴這一專有制度)。也就是說，並沒有對司法上訴的實質問題作出審理，理由是它認為上訴人沒有就其所質疑的行政行為的存在進行舉證。

這是一個事實問題，對此終審法院無審理權(《司法組織綱要法》第 47 條第 1 款及《行政訴訟法典》第 152 條)。但其實上訴人也沒有對此提出質疑。而如果涉及到將行政當局的某個自願行為定性為行政行為或非行政行為，那便屬於法律問題了。

上訴人是這樣做的：聲稱被上訴的合議庭裁判沒有就乙董事會於 2006 年 3 月 30 日所作的、決定解除與甲所訂立的分專營合同的決議為無效的問題表明立場，從而認為該裁判因遺漏審理而無效。

事實上，被上訴的合議庭裁判是分析了這個問題的，雖然我們不明白它是以何種名義這樣做的。同樣不明白的是，該裁判還在裁定未能證明存在該行為之後，就行為的瑕疵發表了意見。這樣看來，如果說真的存在什麼問題的話，那也是過度審理，而不是遺漏審理。對此我們不予正式審理，因為它不屬於法院須依職權審理的問題。

上訴人主張被上訴的合議庭裁判本應該審理決議無效的問題，因為它是在這個決議的基礎上作出不存在行政行為的論斷的。

然而並非如此。一方面，該合議庭裁判借助了多種證據方法來得出這一結論的；而另一方面，它從沒有借助這一決議去得出(之前的)行為並不存在的結論。而即便是這樣做了，它對於目前正在討論的問題來講也是無關緊要的。因為決議在事實上的存在是一回事，對此，上訴人並沒有提出質疑；而決議在法律上的存在又是另一回事。對於證明行政行為來講，有可能重要的是前者，而非後者。

總而言之，既然被上訴的合議庭裁判是以行政行為不存在為由駁回了上訴，那麼便不應該再審理其它問題了。而且我們還要強調的是，上訴人所主張的乙董事會的決議無效的問題是絕對不應審理的，即便被上訴的合議庭裁判審理了該行為的瑕疵亦然。因為，一個公司的決議，而且是在被質疑的行政行為作出之後所通過的決議，對於行政行為的瑕疵(這些瑕疵自然是在行為作出的那一刻便已產生)來講能有什麼重要意義呢？

本司法裁判的上訴理由明顯不成立。

四、決定

綜上所述，駁回上訴。

訴訟費用由上訴人承擔，司法費訂為 6 個計算單位。

2013 年 7 月 10 日，於澳門。

法官：利馬（裁判書製作法官）—— 宋敏莉 —— 岑浩輝

出席評議會的檢察院司法官：高偉文