

卷宗編號： 102/2023
日期： 2024 年 01 月 25 日
關鍵詞： 調查措施、事實前提錯誤

摘要：

- 調查之對象只是“有助於對程序作出公正及迅速之決定”的事實，行政機關無須調查無關之事實，而且應拒絕或駁回利害關係人申請的一切拖延性調查；只有當遺漏調查對“公正及迅速之決定”具重要性的事實時，才產生有可能引致(行政行為)非有效之效果的調查赤字(deficit de instrução)。
- 作為(行政行為)可撤銷的原因之一，事實前提錯誤是指行政行為奠基於存疑的、扭曲的或虛假的事實，換言之，行政行為之事實基礎是尚未獲得證實或不符合實際真相的事實。
- 倘根據相關筆錄、錄像及證言等足以證實有關交通意外為司法上訴人超車為主因，那便不存在任何事實前提錯誤。

裁判書製作人

何偉寧

司法上訴裁判書

卷宗編號： 102/2023
日期： 2024 年 01 月 25 日
司法上訴人： A
被訴實體： 澳門保安司司長

*

一.概述

司法上訴人 A，詳細身份資料載於卷宗內，不服澳門保安司司長於 2023 年 01 月 05 日作出的批示，向本院提出上訴，有關結論內容如下：

1. 被上訴人認為就上述意外的成因及主要責任方之問題上，其認定造成意外的主要原因是由於上訴人“跨越實線及違規超車”這一不可宥恕的過失。
2. 上訴人認為其並沒有過錯，上訴人也曾在治安警察局作出聲明(見行政卷宗第 87 頁)，並聲明如下：“本人駕駛至發生意外地點，前方輕型汽車行進速度不穩甚至近乎停車狀態，故本人隨即減速及同時感到車輛有失衡狀態，此時發現方輕型汽車突然再次減速及出現停車之情況，而此時已出現本人重型電單車失衡之情況，故本人不想再度急剎，以免發生更嚴重之後果，然而，該輕型汽車突然偏移右方及在沒有訊號示意下越過實線右轉向，本人當時在自然反應下，只好作出再次靠右偏向及迴避，無奈未能成功，在此本人在事故發生前，及在重型電單車失衡之情況下已盡力採取方法，目的是避免碰撞，沒有碰撞情況下不會發生是次交通意外，.....本人認為因當時有壹輛輕型汽車(車牌編號：...)駕駛者沒有訊號示意下突然右轉向的不小心駕駛行為引致，本人自然反應作出閃避而失控發生是次交通事故，為此，該名駕駛者亦要求和解及已向本人

作出賠償....”

3. 根據上述聲明內容，上訴人的行為是欲避免嚴重意外的發生，因為其電單車當時正受前方車輛的影響而處於失衡的狀態。
4. 被上訴人在接收到以上聲明後，亦沒有再就上訴人所陳述的事實內容作進一步調查，便認定上訴人存在過錯，更直指其過錯是符合澳門公共行政工作人員通則第111條第3款C項規定的不可宥恕的過失。
5. 即使認為上訴人在意外中存在過錯，亦應再進一步考慮有關過錯行為是否為意外發生的適當原因，就如上訴人在其書面陳述所言。
6. 本次意外的發生及上訴人受傷是因與上訴人發生碰撞的車輛...駕駛員違反了《道路交通法》第19條第1款(車輛T字形交叉路口通行時，路面的中心部分應在駕駛員的右方，及向右轉向時沒有謹慎注意路面情況，繼而撞到本案的上訴人，亦即意外的發生是因該名駕駛員的過錯行為而引致的。
7. 故...駕駛員的上述違規及不小心的行為才是造成本次意外的直接及適當的原因。
8. 即使認為上訴人的違規行為亦是造成意外發生的原因，即存在過錯比例的情況下，亦不應認為上訴人的行為是不可宥恕的過失。
9. 考慮到在職意外與工作意外同屬在工作期間所發生的意外，兩者間的分別只在於在職意外的遇難人的身份是公務員，故不妨礙適用勞動法中相同的工作意外要件來填補在職意外的概念。
10. 根據40/95/M號法令第7條規定：一、在下列情況下發生之工作意外，不給予彌補權：a) b)完全因受害人之嚴重且不可原諒之過失而引致者；上訴人認為即使其在駕駛過程中存在違規行為及存有過失，但根據上述行政卷宗資料、交通意外的調查結果及檢察院之偵查結果，當中都指出與上訴人發生碰撞之車輛...的駕駛員在事件中亦存在違規之駕駛行

為，存在過失，這樣可反映出本宗意外的發生並非為完全因對上訴人所指控之過失而引致。故此，不應排除上訴人的彌補權。

11. 同時，即使上訴人是資深警官，意外發生於其上下班往返的慣常路徑，但本次意外是一宗交通意外，僅需考慮兩名駕駛員在駕駛行為中各自的過錯程度，上訴人的身份及對道路的認識程度對分析交通意外的過錯程度並不具重要性。
12. 針對被上訴人認為上訴人在駕駛過程中存在違規行為及所存有的過失而言，有關程度亦並非嚴重到不可原諒。
13. 在考慮過失的程度上，因為本宗意外同為交通意外，故可參考《道路交通安全法》第 93 條之規定，上訴人被指責之過失甚至不符合同一條文第 3 款所規定之重過失情節，為此，上訴人的過失僅應理解為普通的過失，而非重大過失，這樣，既非為重過失，就更不可能符合比重大過失更嚴重的不可宥恕的過失。
14. 最後，根據澳門一般的司法見解，當意外同為工作意外及交通意外時，當遇難人非為交通意外中唯一過錯方及非為嚴重且不可原諒之過失，均能獲得裁定工作意外的彌補權及獲得相關的工傷賠償。
15. 綜上而言，被上訴人在獲悉上訴人所主張的上述避險事實後，並沒有根據行政程序法典第 86 條之規定，設法試行調查此等事實，並認定上訴人的違規行為存有過錯，及以此為依據來認定上訴人存有不可宥恕的過失，是存有事實前提錯誤及違反調查原則。
16. 被上訴人把上訴人的普通的過失行為視為不可宥恕的過失，繼而排除適用在職時意外的制度，是存在錯誤適用法律的瑕疵。
17. 被上訴之批示存在事實前提錯誤及錯誤適用法律，根據行政程序法典第 124 條的規定應撤銷該行為。

*

被訴實體就上述上訴作出答覆，有關內容載於卷宗第 23 至 26 頁，在此視為完全轉錄。

檢察院作出意見書，有關內容載於卷宗第 35 至 37 背頁，在此視為完全轉錄。

二.訴訟前提

本院對此案有管轄權。

本案訴訟形式恰當及有效。

訴訟雙方具有當事人能力及正當性。

不存在待解決之無效、抗辯或其他先決問題。

*

三.事實

根據卷宗及附隨之行政卷宗的資料，本院認定以下事實：

1. 司法上訴人為治安警察局海島警務廳氹仔警司處警員。
2. 司法上訴人於 2022 年 02 月 04 日被委派擔任值日司機工作，工作時間為 7 時 45 分至 16 時 15 分。
3. 於 2022 年 02 月 04 日約 7 時 05 分，司法上訴人離開其位於路環 XX 花園的住所，駕駛私人電單車(車牌：...)按慣常路線前往氹仔警司處上班。
4. 當駛至路環黑沙馬路近燈柱編號 915C09 時，為了超過前方輕型汽車(車牌...)，而加速從右側越過分隔車行道之實線超車，導致與此時右轉的輕型汽車(...)相撞，司法上訴人倒地受傷。
5. 司法上訴人被送往鏡湖醫院接受治療，經醫生診斷為右鎖骨骨折、多發性肋骨骨折、輕型顱腦損傷、多處淺表損傷，並住院治療 19 日，出院後先後獲發共 168 日因病缺勤之醫生檢查證明書。

6. 於 2023 年 01 月 03 日，保安司司長辦公室人員提起報告書，認為司法上訴人對相關事故負有主要責任，故建議對其在是次事故中的受傷不視為在職意外。
7. 被訴實體於 2023 年 01 月 05 日在上述報告書內作出以下批示：“同意本報告，不確認為在職時意外”。

*

四.理由陳述

檢察院就司法上訴人提出的問題作出以下意見：

“...

司法上訴人 A 請求中級法院撤銷保安司司長閣下 2023 年 1 月 5 日所作之批示，它的全文是(參見 P.A. 第 117 頁)：同意本報告，不確認為在職時意外。基於《行政程序法典》第 115 條第 1 款之效力，上述“同意”使得它所提及之“本報告”成為被訴批示的組成部分。

為支持其訴求，司法上訴人提出的理由在於：15. 綜上而言，被上訴人在獲悉上訴人所主張的上述避險事實後，並沒有根據行政程序法典第 86 條之規定，設法試行調查此等事實，並認定上訴人的違規行為存有過錯，及以此為依據來認定上訴人存有不可宥恕的過失，是存有事實前提錯誤及違反調查原則。16. 被上訴人把上訴人的普通的過失行為視為不可宥恕的過失，繼而排除適用在職時意外的制度，是存在錯誤適用法律的瑕疵。

*

澳門《行政程序法典》第 59 條賦予行政機關“均得採取其認為有助於調查之措施”的權力，該《法典》第 86 條第 1 款規定：如果知悉某些事實有助於對程序作出公正及迅速之決定，則有權限之機關應設法調查所有此等事實；為調查該等

事實，得使用法律容許之一切證據方法。行政法理論普遍認為，這兩個法律規範確認和體現了調查原則(Lino Ribeiro, José Cândido de Pinho: Código do Procedimento Administrativo de Macau Anotado e Comentado, pp.377-379 e 461-463; Mário Esteves de Oliveira, Pedro Costa Gonçalves, J. Pacheco de Amorim: Código do Procedimento Administrativo Comentado, Almedina 2ª edição, pp.306-310 e 418-421)。

以我們之拙見，調查原則並非孤立存在，亦非無遠弗屆，基於法律秩序一體性原則(princípio da unidade do ordenamento jurídico)，調查原則受“效率原則”與“快捷義務”節制。須知，權威司法見解入木三分地指出(參見終審法院在第22/2020號程序中之裁判)：只有行政當局認為“有助於”調查的措施以及如知悉則“有助於對程序作出公正及迅速之決定”的事實才是有意義的，才是行政當局有義務採取的措施和調查的事實。

系統解釋《行政程序法典》第12條、第59條、第60條、第86條第1款和第87條第1款，並且遵循相關的理論學說與司法見解，我們引申出的結論是：調查之對象只是“有助於對程序作出公正及迅速之決定”的事實，行政機關無須調查無關之事實，而且應拒絕或駁回利害關係人申請的一切拖延性調查；只有當遺漏調查對“公正及迅速之決定”具重要性的事實時，才產生有可能引致(行政行為)非有效之效果的調查赤字(deficit de instrução)。

的確，在預審員第二次聽取其口供時，司法上訴人一方面否認他本人有過錯，此外還提交了兩張照片，並聲稱(參見P.A.第87-91頁)：來源是數日前遇到一名在住所附近經常碰面途人，他把當日2022年02月04日交通意外拍下的照片轉發給本人，因當日他路過現場拍照時認得本人。相中影像經本人察看分析為對

方駕駛者是在沒有訊號示意下突然右轉向過實線。

可見，他在第 15 點上訴結論中所謂“上述避險事實”只不過是他本人對他所提供之兩張照片做“察看分析”之後所得出的個人看法。由於他沒有提供他所說之“途人”的任何聯繫方法，不言而喻，預審員自然不可能聽取該名“途人”的陳述，也不可能向“途人”求證。

有必要指出，本案 P.A. 不容置疑地證實：司法上訴人提交了書面聽證(參見 P.A. 第 56-58 頁)，預審員兩次聽取他的口供(參見 P.A. 第 31-32 及 87-88 頁)，兩次聽取第 202191 號警員之證言(參見 P.A. 第 41 及 72 頁)，兩次赴交通事故發生地點(參見 P.A. 第 38 及 80 頁)，將「治安警察局交通廳」提供的交通事故之現場筆錄併入卷宗(參見 P.A. 第 34-37 頁)，觀看現場錄像和製作筆錄(參見 P.A. 第 82-83 頁)。

在這種不同觀點前提下，預審員所採取的調查措施促使我們認為：他已竭盡所能地收集有助於查明事實真相的證據，而且，他採取之調查措施和收集的證據對(行政當局)作出“公正及合法之決定”已經足夠，所以，被訴批示不存在司法上訴人聲稱的違反調查原則。

*

作為(行政行為)可撤銷的原因之一，事實前提錯誤是指行政行為奠基於存疑的、扭曲的或虛假的事實，換言之，行政行為之事實基礎是尚未獲得證實或不符合實際真相的事實；精確地說，性質上它屬於意思瑕疵，產生於行政當局對證據之審查與評價以及對事實之認定存在偏差或錯誤(參見終審法院在第 129/2020 號，第 109/2021 號，第 37/2022 號和第 131/2022 號程序中之裁判)。

經典性的司法見解一再申明(參見中級法院在第 647/2012 號和第 8/2018 號程序中之裁判)：主張“事實前提錯誤”者，承擔相應的舉證責任，損害性行政、強制

性行政及侵犯性行政除外——在這些領域，行政當局承擔其事實基礎的舉證責任 (O vício de erro sobre os pressupostos de facto deve ser alegado e provado por quem o invoca, a não ser nos casos de administração ablativa, impositiva e agressiva, hipóteses em que sobre a Administração recai o ónus de prova dos factos em que se baseia para agir contra o particular.)。

具體於本案，預審員(完成調查後得出)之結論是(見 P.A. 第 111v 頁)：經所得資料分析後，...；但遇難人在一條單行線上超越同方向行進中前車，最終引致交通意外，明顯違反《第 3/2007 號法律》內第 40 條 1 款：...，及第 42 條 1 款 2 項 駝峰路、彎角或其他能見度不足的地點，但屬適當劃有供同一行車方向使用的兩條或以上車道者除外，跟據交通廳提供便函內意外描述，遇難人所駕重型電單車是在從右方越過劃分在地上分隔車行道實線至對向車道，提速超越前方輕型汽車至近燈柱編號：915C09，與同向右轉輕型汽車發生碰撞(參見本卷宗第 36 頁)，與觀看筆錄內影像相符、肇事相方分別被檢控違反《道路交通規章》及《道路交通安全法》的相關規定，均被交通廳作出檢控，是次意外，遇難人超車為主因，輕型汽車右轉向為次因。遇難人為資深警員，當值時為巡邏車司機，肇事點在其經常往返上班熟悉路途，其知悉上述地點為不能超車。

常識和日常經驗昭示，最原始的證據也最真實。據此，我們認為警方在交通事故現場製作的第一份筆錄是可信的，它清晰、確鑿地指明司法上訴人違反《道路交通規章》第 9 條第 3 款 a 項及第 42 條 1 款第 3 項(見 P.A. 第 36-37 頁)。由此可見，預審員之調查結論不僅有理有據，而且與該“第一份筆錄”也是吻合的。職是之故，我們傾向於認為，被訴批示不存在(司法上訴人聲稱的)事實前提錯誤。

*

第 87/89/M 號法令核准之《澳門公共行政工作人員通則》第 111 條第 3 款 c 項規定，在職意外之制度不適用於因遇難人不可宥恕之過失(negligência indesculpável)所引致之意外。第 40/95/M 號法令(對工作意外及職業病所引致之損害之彌補之法律制度)第 7 條第 1 款 b 項則規定——在下列情況下發生之工作意外，不給予彌補權：完全因受害人之嚴重且不可原諒之過失而引致者(Provier, exclusivamente, de falta grave e indesculpável da vítima)。

慎重起見，首先有必要澄清一點：第 40/95/M 號法令與《澳門公共行政工作人員通則》之第一文本都是葡萄牙語，第 7 條第 1 款 b 項的「不可原諒」與第 111 條第 3 款 c 項的「不可宥恕」也都是對葡萄牙語單詞 indesculpável 的翻譯——這兩個表述(不可原諒/不可宥恕)的內涵與外延完全吻合，是不折不扣的同義詞，它們的差異(完全且僅僅)產生於翻譯。

既然如此，顯而易見，兩者之間存在一目了然的深刻差異：第 7 條第 1 款 b 項的要求更加嚴格：其一，受害人必須是唯一的過錯方；其二，其過錯必須(至少)是“嚴重且不可原諒(grave e indesculpável)”之過失。第 111 條第 3 款 c 項僅要求“不可原諒(indesculpável)”過失——不僅不要求嚴重過失，甚至不要求明顯不可宥恕(這是《行政訴訟法典》第 46 條第 2 款 c)項的措詞)。

既然第 7 條第 1 款 b 項將“嚴重”與“不可原諒”並列，依據《民法典》第 8 條，可以肯定“不可原諒”與“嚴重”存在差別。在普通含義上，可以原諒等同於“不可強求”(inexigibilidade)，從而不受譴責(incensurabilidade)和免責；不可原諒(不可宥恕)意味著欠缺正常的謹慎和明智。

具體於本案，必須強調兩點：其一，第 0067/2021 號「交通意外簡報」和第 136/CITDT/2022P 號「報告」充分證實——是次事故中，上訴人違反《道路交通規

章》第9條第3款a項及《道路交通法》第42條第1款第3項；其二，正如預審員精確所言——遇難人為資深警員，當值時為巡邏車司機，肇事點在其經常往返上班熟悉路途，其知悉上述地點為不能超車。訴諸常識與正常倫理，不能不說他欠缺普通人應當具有的謹慎和明智。

儘管存在過錯競合，而且，即使他在起訴狀第2點中所說“該名駕駛者亦要求和解及已向本人作出賠償”屬實——這些均不足以抵消或降低他的不可宥恕之過失，理由在於：《澳門公共行政工作人員通則》第110-119條不容置疑地表明第111條第3款規定的排除旨在保護公共利益，所以，肇事司機自發包攬過錯及做出賠償絲毫不影響上訴人的過錯及其屬性。

承上分析，在尊重不同見解前提下，我們傾向於認為：被訴批示所作之法律定性——交通事故產生於上訴人之不可宥恕的過失——準確適當，無可非議，不存在(司法上訴人所說的)法律適用錯誤。

綜上所述，檢察院謹建議法官閣下：宣判司法上訴人敗訴，駁回其全部訴求。
...”。

我們完全同意檢察院就有關問題作出之論證及意見，故在訴訟經濟快捷原則下，引用上述意見作為本裁判的依據，裁定上訴理由不成立。

*

五.決定

綜上所述，裁判本司法上訴不成立，維持被訴行為。

*

訴訟費用由司法上訴人承擔，司法費定為8UC。

作出適當通知及採取適當措施。

*

2024 年 01 月 25 日

何偉寧 (裁判書製作人)

唐曉峰 (第一助審法官)

李宏信 (第二助審法官)

米萬英 (助理檢察長)