

澳門特別行政區
第 2/2013 號法律

民航意外事故調查及航空安全資料保護法

立法會根據《澳門特別行政區基本法》第七十一條（一）項，制定本法律。

第一章
一般規定

第一條
標的

本法律訂定下列法律制度：

- （一）由澳門特別行政區負責的民航意外及事故調查；
- （二）航空安全資料的處理及保護。

第二條
定義

為適用本法律的規定，下列用語的含義為：

（一）“意外”是指對於有人駕駛航空器而言，從任何人為飛行目的登上航空器直至所有這些人離開該航空器為止的時間內，或對於無人駕駛航空器而言，從航空器為飛行目的準備移動直至飛行結束停止移動且主要推進系統停頓的時間內所發生的與航空器的操作有關的事件，且事件中須出現下列任一狀況：

（1）任何人由於在航空器內，或與航空器的任何部分，包括自航空器脫落的部分直接接觸，或直接暴露於發動機排出的氣流而遭受重傷或致命傷，但由於自然原因、由本人或由第三人造成的受傷，或藏在非通常供旅客和機組人員使用的區域的偷渡者遭受的受傷除外；

（2）航空器有損壞或結構故障，導致航空器的結構強度、性能或飛行特性改變，並通常需要重大修理或更換受損部件，但下列者除外：僅限於一台發動機的故障或受損，包括其整流罩或附件，或僅限於螺旋槳、翼尖、天線、傳感器、導流片、輪胎、掣動器、機輪、整流片、面板、起落架艙門、擋風玻

REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL
DE MACAU

Lei n.º 2/2013

Lei da investigação de acidentes e incidentes da aviação civil e da protecção da informação de segurança aérea

A Assembleia Legislativa decreta, nos termos da alínea 1) do artigo 71.º da Lei Básica da Região Administrativa Especial de Macau, para valer como lei, o seguinte:

CAPÍTULO I
Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

A presente lei estabelece o regime jurídico:

- 1) Da investigação de acidentes e incidentes da aviação civil da responsabilidade da Região Administrativa Especial de Macau, adiante designada por RAEM;
- 2) Do tratamento e protecção da informação de segurança aérea.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto na presente lei, entende-se por:

1) «Acidente», uma ocorrência relacionada com a operação de uma aeronave que, no caso de uma aeronave tripulada, aconteça entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de voar e o momento em que todas as pessoas que embarcaram com essa intenção tenham desembarcado ou, no caso de uma aeronave não tripulada, aconteça entre o momento em que a aeronave esteja pronta a mover-se com o propósito de realizar um voo e o momento em que se imobiliza no fim de um voo e o sistema principal de propulsão seja desligado, na qual:

(1) Uma pessoa sofra lesões graves ou mortais, em consequência de se encontrar na aeronave, de ter estado em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo partes que dela se tenham separado, ou de ter estado directamente exposta ao fluxo dos reactores, excepto quando se trate de lesões ocasionadas por causas naturais, causadas pelo próprio ou por terceiros ou sofridas por passageiros clandestinos escondidos fora das áreas normalmente reservadas aos passageiros e aos membros da tripulação;

(2) Uma aeronave sofra danos ou falha estrutural de que resultem alterações das suas características de resistência estrutural, de desempenho ou de comportamento de voo, e haja normalmente necessidade de uma reparação importante ou substituição do componente afectado, excepto quando se trate de falhas ou avarias do motor, quando os danos se limitem a um só motor, incluindo as suas capotagens ou acessórios, hélices, pontas das asas, antenas, sondas, aletas, pneus, travões, rodas, carenagens, painéis, portas do trem de aterragem, pára-brisas, revestimento da aeronave, como pequenas amolgadelas ou perfurações, ou em caso de danos menores nas hélices do rotor

璃、航空器蒙皮出現如小凹坑或穿孔等的損壞，或對主旋翼葉片、尾槳葉片、起落架的輕微損壞，以及由冰雹或鳥撞擊造成的輕微損壞，包括雷達天線罩穿孔；或

(3) 航空器在官方搜索行動結束後仍失蹤或處於完全無法接近的地方；

(二) “航空器”是指基於空氣的反作用力而非空氣對地面的反作用力，得以在大氣中獲支撐的任何機器；

(三) “附件十三”是指《芝加哥公約》的附件十三，該附件訂定航空器發生意外或事故時應遵循的標準和建議措施；

(四) “原因”是指單獨或共同導致意外或事故的任何作為、不作為、情況、條件，但查明原因並不意味要追究過失或確定行政、民事或刑事責任；

(五) “顧問”是指由一國家或地區指定協助該國家或地區所指定的授權代表的合資格的人；

(六) “芝加哥公約”是指一九四四年十二月七日在芝加哥開放供簽署的《國際民用航空公約》；

(七) “製造國”是指對負責航空器最後組裝的組織具有管轄權的國家或地區；

(八) “出事所在國”是指在其領土內發生意外或事故的國家或地區；

(九) “經營人所在國”是指經營人公司住所所在的國家或地區；如無公司住所，則指經營人常居地所在的國家或地區；

(十) “設計國”是指對負責航空器型別設計的組織具有管轄權的國家或地區；

(十一) “登記國”是指航空器登記的國家或地區；

(十二) “事故”是指並非意外，而是與航空器的操作有關且會影響或可能影響安全的事件；

(十三) “嚴重事故”是指所涉情節顯示意外發生概率極高的事故，即對於有人駕駛航空器而言，從任何人為飛行目的登上航空器直至所有這些人離開該航空器為止的時間內，或對於無人駕駛航空器而言，從航空器為飛行目的準備移動直至飛行結束停止移動且主要推進系統停頓的時間內所發生的與航空器的操作有關的事故；

principal, nas hélices do rotor de cauda ou no trem de aterragem ou danos menores causados por granizo ou impacto de aves, incluindo perfurações na redoma; ou

(3) Uma aeronave esteja desaparecida depois de terminadas as operações de buscas oficiais ou tenha ficado totalmente inacessível;

2) «Aeronave», qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reacções do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre;

3) «Anexo n.º 13», o Anexo n.º 13 à Convenção de Chicago, que estabelece as normas e práticas recomendadas a observar aquando da ocorrência de acidente ou incidente com uma aeronave;

4) «Causas», quaisquer acções, omissões, acontecimentos ou condições que, isolada ou conjugadamente, provoquem um acidente ou um incidente, não implicando a identificação das causas a atribuição de culpas ou a determinação de responsabilidade administrativa, civil ou penal;

5) «Consultor», a pessoa, com qualificações adequadas, nomeada por um Estado ou Região para coadjuvar o representante credenciado nomeado por esse Estado ou Região;

6) «Convenção de Chicago», a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944;

7) «Estado do fabrico», o Estado ou Região com jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final da aeronave;

8) «Estado da ocorrência», o Estado ou Região em cujo território ocorra um acidente ou incidente;

9) «Estado do operador», o Estado ou Região onde o operador tem a sua sede social ou, caso a não tenha, o Estado ou Região onde tiver a sua residência habitual;

10) «Estado do projecto», o Estado ou Região que detenha a jurisdição sobre a organização responsável pelo projecto do tipo de aeronave;

11) «Estado de matrícula», o Estado ou Região onde se encontra matriculada a aeronave;

12) «Incidente», uma ocorrência que, não sendo um acidente, esteja relacionada com a operação de uma aeronave e que afecte, ou possa afectar, a segurança da operação;

13) «Incidente grave», um incidente que, envolvendo circunstâncias que indiquem ter havido uma alta probabilidade de acidente, esteja relacionado com a operação de uma aeronave e que, no caso de uma aeronave tripulada, ocorra entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de voar e o momento em que todas as pessoas que embarcaram com essa intenção tenham desembarcado ou, no caso de uma aeronave não tripulada, ocorra entre o momento em que a aeronave esteja pronta a mover-se com o propósito de realizar um voo e o momento em que se imobiliza no fim de um voo e o sistema principal de propulsão seja desligado;

(十四) “航空安全資料”是指航空安全數據收集及處理系統所載的資料；

(十五) “調查”是指為預防意外及事故而進行的程序，包括收集和分析資料、做出結論、確定原因或促成因素，以及酌情提出安全建議；

(十六) “調查負責人”是指負責組織、執行和控制某一調查的合資格的人；

(十七) “調查員”是指獲指定協助調查負責人進行調查工作的合資格的人；

(十八) “重傷”是指有人在意外中遭受導致下列任一情況的任何損傷：

- (1) 自受傷之日起七日內開始住院超過四十八小時；
- (2) 骨折，但手指、足趾或鼻部單純折斷除外；
- (3) 引起嚴重出血或神經、肌肉、筋腱等的撕裂損傷；
- (4) 任何內臟損傷；
- (5) 二度或三度燒傷，或全身面積超過百分之五燒傷；或
- (6) 經證實暴露於傳染源或有害輻射源；

(十九) “致命傷”是指有人在意外中遭受必然直接導致即時死亡或自意外之日起三十日內死亡的任何損傷；

(二十) “經營人”是指從事或擬從事航空器經營的人、組織或企業；

(二十一) “安全建議”是指意外調查當局為預防意外或事故而根據調查所得資料或包括安全研究等其他來源而提出的任何建議，該建議在任何情況下均非用作推定導致意外或事故的過失或責任；

(二十二) “飛行記錄儀”是指為方便調查意外或事故而裝在航空器內的任何類型記錄儀；

(二十三) “初步報告”是指用作快速發佈調查初期所獲資料的報告；

(二十四) “重大修理”是指對航空產品的結構強度、性能、發動機、操作、飛行特性或影響其適航或環境特性的其他

14) «Informação de segurança aérea», informação contida num sistema de recolha e processamento de dados de segurança aérea;

15) «Investigação», o processo conduzido tendo em vista a prevenção de acidentes e incidentes, constituído pela recolha e análise de informações, elaboração de conclusões, determinação das causas ou factores contributivos e, eventualmente, formulação de recomendações de segurança operacional;

16) «Investigador responsável», a pessoa, com qualificações adequadas, a quem incumbe a responsabilidade pela organização de uma investigação, bem como pelo desenrolar e controlo da mesma;

17) «Investigador», a pessoa, com qualificações adequadas, nomeada para colaborar com o investigador responsável nas tarefas de investigação;

18) «Lesão grave», qualquer lesão sofrida por uma pessoa num acidente, de que resulte:

- (1) A sua hospitalização por um período superior a 48 horas, com início nos sete dias seguintes a ter sofrido a lesão;
- (2) Fracturas ósseas, excepto fracturas simples de dedos ou do nariz;
- (3) Lacerações que causem hemorragias graves ou lesões nervosas, musculares ou tendinosas;
- (4) A lesão de qualquer órgão interno;
- (5) Queimaduras de segundo ou terceiro grau ou quaisquer queimaduras em mais de 5% da superfície do corpo; ou
- (6) A exposição comprovada a fontes de infecção ou radiações nocivas;

19) «Lesão mortal», qualquer lesão sofrida por uma pessoa num acidente que, de modo necessário e directo, lhe provoque a morte, imediatamente ou nos 30 dias seguintes ao acidente;

20) «Operador», a pessoa, organização ou empresa que exerce ou se propõe exercer operações com aeronaves;

21) «Recomendação de segurança operacional», qualquer proposta de uma autoridade para a investigação de acidentes, baseada quer em informações resultantes de uma investigação quer em fontes diversas, incluindo estudos sobre segurança operacional, feita com a intenção de prevenir acidentes e incidentes e que, em caso algum, tem o propósito de estabelecer uma presunção de culpa ou responsabilidade por um acidente ou incidente;

22) «Registador de voo», qualquer tipo de registador instalado numa aeronave com a finalidade de facilitar a investigação de um acidente ou incidente;

23) «Relatório preliminar», a comunicação utilizada para a rápida divulgação da informação obtida durante as etapas iniciais da investigação;

24) «Reparação importante», qualquer reparação de um produto aeronáutico que envolva alteração substancial na resistência estrutural, desempenho, motores, operação, características de

特徵造成實質性改變，或須使用非標準措施加裝到產品上的任何修理；

(二十五) “授權代表”是指由一國家或地區指定參與由另一國家或地區進行的調查的合資格的人；如已設有意外調查當局，則該人士通常應來自該當局；

(二十六) “航空安全數據收集及處理系統”是指為安全而設的處理及報告系統、數據庫、資料交換系統和所記錄的資料，包括：

- (1) 意外或事故調查的資料；
- (2) 強制性事件報告系統；
- (3) 自願性事件報告系統；
- (4) 自行公佈報告系統，包括自動或人工數據收集系統。

第三條 適用範圍

本法律適用於：

(一) 民用航空器在澳門特別行政區或屬其管轄的空域發生的意外及事故；

(二) 按附件十三的規定，在澳門特別行政區登記的民用航空器，公司住所設於澳門特別行政區的經營人或澳門特別行政區居民以自然人身份作為經營人所經營的民用航空器，在外地發生的意外及事故；

(三) 在澳門特別行政區設立的航空安全數據收集及處理系統。

第二章 意外及事故調查

第四條 調查目的

根據本法律的規定進行的意外及事故調查，其唯一目的是預防意外及事故，而非為追究過失或任何種類的責任。

第五條 負責機構和職責

一、民航局為負責調查第三條所涵蓋的意外及事故的機構。

voou ou outras qualidades que afectem a sua aeronavegabilidade ou características ambientais, ou que são incorporadas num produto usando práticas não padronizadas;

25) «Representante credenciado», a pessoa, com qualificações adequadas, nomeada por um Estado ou Região para participar na investigação conduzida por outro Estado ou Região, a qual, quando tiver sido estabelecida uma autoridade para a investigação de acidentes, deve normalmente ser proveniente dessa autoridade;

26) «Sistemas de recolha e processamento de dados de segurança aérea», sistemas de comunicação e processamento, bases de dados, sistemas para partilha de informação e informação gravada, estabelecidos para fins de segurança operacional, que incluem:

- (1) Informação no âmbito de uma investigação de um acidente ou incidente;
- (2) Sistemas de comunicação obrigatória de ocorrências;
- (3) Sistemas de comunicação voluntária de ocorrências;
- (4) Sistemas de comunicação auto-revelatórios, incluindo sistemas automáticos ou manuais de recolha de dados.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

A presente lei aplica-se:

- 1) Aos acidentes e incidentes que ocorram com aeronaves civis na RAEM ou no espaço aéreo sob sua jurisdição;
- 2) Aos acidentes e incidentes que ocorram no exterior com aeronaves civis matriculadas na RAEM ou operadas por um operador que tenha a sua sede social na RAEM ou, sendo pessoa singular, seja residente da RAEM, nos termos do Anexo n.º 13;
- 3) Aos sistemas de recolha e processamento de dados de segurança aérea estabelecidos na RAEM.

CAPÍTULO II

Investigação de acidentes e incidentes

Artigo 4.º

Finalidade da investigação

A investigação de acidentes e incidentes, nos termos da presente lei, tem por finalidade única a prevenção de acidentes e incidentes, não sendo destinada à atribuição de culpas ou de qualquer tipo de responsabilidade.

Artigo 5.º

Organismo responsável e atribuições

1. A Autoridade de Aviação Civil, adiante designada por AACM, é o organismo responsável pela investigação dos acidentes e incidentes abrangidos pelo artigo 3.º

二、民航局在意外及事故調查範疇具有下列職責：

(一) 調查意外及事故，以確定其原因或促成因素，並提出避免再次發生意外及事故的建議；

(二) 推動對減少航空災難的研究及提出相關的預防措施；

(三) 根據《芝加哥公約》第二十六條、附件十三及本法律的規定，編製關於意外及事故的技術報告，並促使發佈有關報告；

(四) 參與國際組織在意外及事故調查、預防方面所開展的活動；

(五) 向政府提出建議，使法例能配合澳門特別行政區的需要及在國際上作出的承諾；

(六) 組織及發佈關於調查、預防意外及事故的資料；

(七) 在預防意外及事故方面，與民航範疇相關實體的安全部門合作；

(八) 與其他國家或地區的同類實體合作調查、預防意外及事故；

(九) 授權予在調查及預防範疇的適當實體執行工作，並要求該等實體提供協助；

(十) 準備、組織及發佈航空安全統計資料；

(十一) 促進該局在其職責範圍內所任用的不論是否隸屬該局的人員在調查和預防範疇方面的培訓。

第六條

通報意外或嚴重事故的強制性

一、發生下列意外及嚴重事故均須按民航局航空通告的規定向民航局作出強制通報：

(一) 在澳門特別行政區或其管轄的空域發生的任何型別的航空器意外或嚴重事故，不論其登記或國籍標誌為何；

(二) 在澳門特別行政區登記的航空器，公司住所設於澳門特別行政區的經營人或澳門特別行政區居民以自然人身份作為經營人所經營的航空器，在外地發生的一切意外或嚴重事故。

二、通報意外或嚴重事故的義務，由下列實體負責：

(一) 所涉航空器的機長；

(二) 所涉航空器的經營人或所有權人；

(三) 在澳門特別行政區發生意外或嚴重事故的機場或直升機場的總監；

2. São atribuições da AACM, no âmbito da investigação de acidentes e incidentes:

1) Investigar os acidentes e incidentes com a finalidade de determinar as suas causas ou factores contributivos e formular recomendações que evitem a sua repetição;

2) Promover estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade aeronáutica;

3) Elaborar os relatórios técnicos sobre acidentes e incidentes, em conformidade com o artigo 26.º da Convenção de Chicago, o Anexo n.º 13 e a presente lei, e promover a sua divulgação;

4) Participar nas actividades desenvolvidas a nível de organizações internacionais no domínio da investigação e prevenção de acidentes e incidentes;

5) Apresentar propostas ao Governo tendo em vista a adequação da legislação às necessidades da RAEM e aos compromissos assumidos internacionalmente;

6) Organizar e divulgar a informação relativa à investigação e prevenção de acidentes e incidentes;

7) Colaborar com os departamentos de segurança operacional das entidades pertinentes na área da aviação civil, em matéria de prevenção;

8) Colaborar com entidades homólogas de outros Estados ou Regiões na investigação e prevenção de acidentes e incidentes;

9) Delegar tarefas em entidades idóneas nos domínios da prevenção e investigação, bem como solicitar a colaboração das mesmas;

10) Preparar, organizar e divulgar estatísticas de segurança aérea;

11) Promover a formação, em matéria de prevenção e investigação, do pessoal que utilize no âmbito das suas atribuições, quer lhe esteja ou não afecto.

Artigo 6.º

Obrigatoriedade de notificação de acidente ou incidente grave

1. São de notificação obrigatória à AACM, nos termos a definir por circular desta, todos os acidentes e incidentes graves ocorridos:

1) Na RAEM ou no espaço aéreo sob sua jurisdição com qualquer tipo de aeronave, seja qual for a sua matrícula ou marca de nacionalidade;

2) No exterior, com aeronaves matriculadas na RAEM ou operadas por um operador que tenha a sua sede social na RAEM ou, sendo pessoa singular, seja residente da RAEM.

2. A obrigação de notificação do acidente ou incidente grave recai sobre:

1) O piloto no comando da aeronave envolvida;

2) O operador ou proprietário da aeronave envolvida;

3) O director do aeroporto ou heliporto da RAEM onde ocorra o acidente ou incidente grave;

(四) 澳門特別行政區的空中交通管制員或空中交通服務提供者的負責人。

三、意外及嚴重事故的通報，須在可行情況下以最快的通訊方式作出：

(一) 在第一款(一)項的情況，如屬意外，須於事發後六小時內通報；如屬嚴重事故，須於事發後十二小時內通報；

(二) 在第一款(二)項的情況，須於事發後十二小時內通報。

第七條 報告的提交

一、意外或嚴重事故所涉航空器的機組人員應編製一份事發經過的書面報告，並載明與該意外或事故有關的事實、條件及情節；如機組人員不能作出，則由該航空器的經營人或所有權人編製有關報告。

二、上款所指報告應自意外或嚴重事故發生起計七十二小時內送交民航局。

三、如機組人員的身體或精神上無能力，其應於身體或精神狀況許可時立即編製報告。

第八條 調查的強制性

一、必須調查第三條所包括的意外或嚴重事故。

二、民航局如認為對其他事故進行調查可收集航空安全方面的經驗，可對該等事故進行調查。

三、如獲適用《芝加哥公約》的任何國家、地區，或意外調查的地區性組織同意，可將全部或部分調查工作授權予該國家、地區或組織進行。

四、澳門特別行政區可接受由適用《芝加哥公約》的任何國家或地區作出的授權，進行由該國家或地區負責的全部或部分調查工作。

第九條 調查員的指定

一、民航局局長應指定一名調查負責人進行意外或事故的調查。

二、如有需要且經調查負責人建議，民航局局長可指定其他調查員，以組成由調查負責人領導的調查委員會。

4) Os controladores de tráfego aéreo ou pessoa responsável pelo prestador de serviços de tráfego aéreo da RAEM.

3. A notificação de acidentes e incidentes graves é feita pelo meio de comunicação mais rápido disponível e, se possível:

1) Nos casos referidos na alínea 1) do n.º 1, no prazo de 6 horas, se se tratar de um acidente, e de 12 horas, se for um incidente grave, após a sua ocorrência;

2) Nos casos referidos na alínea 2) do n.º 1, no prazo de 12 horas após a sua ocorrência.

Artigo 7.º

Apresentação de relatórios

1. Os membros da tripulação ou, na sua indisponibilidade, o operador ou o proprietário de uma aeronave envolvida num acidente ou incidente grave devem elaborar um relatório escrito da ocorrência, contendo os factos, condições e circunstâncias relacionados com o acidente ou incidente.

2. O relatório referido no número anterior é submetido à AACM no prazo máximo de 72 horas a contar da ocorrência do acidente ou incidente grave.

3. No caso de incapacidade física ou mental, os membros da tripulação devem elaborar o seu relatório logo que a sua condição física ou mental o permita.

Artigo 8.º

Obrigatoriedade de realização de investigação

1. Os acidentes ou incidentes graves abrangidos pelo artigo 3.º são obrigatoriamente objecto de uma investigação.

2. A AACM pode investigar outros incidentes quando considere que da sua investigação podem ser recolhidos ensinamentos em matéria de segurança aérea.

3. A realização total ou parcial da investigação é delegável em qualquer Estado ou Região ao qual seja aplicável a Convenção de Chicago ou numa organização regional de investigação de acidentes, com a aceitação destes.

4. A RAEM pode aceitar a delegação, por qualquer Estado ou Região ao qual seja aplicável a Convenção de Chicago, da totalidade ou parte de uma investigação da responsabilidade do referido Estado ou Região.

Artigo 9.º

Nomeação de investigadores

1. O presidente da AACM nomeia um investigador responsável para a realização da investigação de um acidente ou incidente.

2. O presidente da AACM pode, se tal se tornar necessário e sob proposta do investigador responsável, nomear outros investigadores, constituindo uma comissão de investigação, sob a orientação do investigador responsável.

三、如獲指定的調查負責人因故不能視事，民航局局長須指定另一調查負責人替代。

第十條

調查負責人的獨立性

- 一、調查負責人對調查享有獨立性及絕對權力。
- 二、調查負責人須確保根據國際民航組織的標準和建議措施進行調查。
- 三、調查負責人須基於為改善安全而預期取得經驗下，確定調查範圍和調查時應遵循的程序，通常應包括：
 - (一) 收集、記錄和分析有關該意外或事故的一切相關資料；
 - (二) 適當時提出安全建議；
 - (三) 可能時確定原因或促成因素；及
 - (四) 準備最後報告。

第十一條

調查負責人的權限

- 調查負責人的權限包括：
- (一) 確定調查所需的工作；
 - (二) 即時調查各種跡象及收集殘骸或其他重要材料，以便檢驗或分析；
 - (三) 調查發生意外或事故的一切情節，包括非直接與意外或事故有關但對飛行安全屬特別重要的情節；
 - (四) 與任何當局及其工作人員建立必要的聯繫、交換資料，以及要求及接受任何機構或實體的協助；
 - (五) 索取在意外中死亡或因該意外導致其後死亡的遇難者的驗屍報告，以及對航空器操作所涉人士及遇難者的身體所作的檢驗及樣本收集結果；
 - (六) 命令對意外或事故所涉的操作人員進行酒精或精神科藥物測試；無合理理由拒絕接受有關測試者，根據刑法規定構成違令罪；
 - (七) 要求司法當局或刑事警察機關提供已獲其聽取陳述的證人的身份資料；

3. Em caso de impedimento do investigador responsável nomeado, o presidente da AACM nomeia outro investigador responsável em sua substituição.

Artigo 10.º

Independência do investigador responsável

1. O investigador responsável goza de independência e de autoridade absoluta sobre a investigação.
2. O investigador responsável conduz a investigação de acordo com as normas e práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional, adiante designada por OACI.
3. O investigador responsável determina a extensão da investigação e os procedimentos a seguir na sua realização, consoante os ensinamentos que espera obter para melhorar a segurança operacional, devendo esta, normalmente, incluir:
 - 1) A recolha, registo e análise de toda a informação pertinente sobre o acidente ou incidente;
 - 2) Se apropriado, a formulação de recomendações de segurança operacional;
 - 3) Se possível, a determinação das causas ou dos factores contributivos; e
 - 4) A preparação do relatório final.

Artigo 11.º

Competências do investigador responsável

Ao investigador responsável compete, nomeadamente:

- 1) Determinar as acções necessárias à investigação;
- 2) Efectuar o levantamento imediato dos indícios e a recolha de destroços ou outros materiais relevantes para fins de exame ou análise;
- 3) Investigar todas as circunstâncias em que ocorreu o acidente ou incidente, incluindo aquelas que podem não estar directamente a ele ligadas, mas que entenda serem de particular importância para a segurança operacional do voo;
- 4) Estabelecer os contactos que se tornem necessários com qualquer autoridade e seus trabalhadores, assim como trocar informações e solicitar e receber a colaboração de quaisquer organismos ou entidades;
- 5) Requisitar os relatórios das autópsias às vítimas que tenham falecido no acidente ou venham a falecer posteriormente em consequência deste, bem como os resultados dos exames e das colheitas de amostras efectuadas nas pessoas envolvidas na operação da aeronave e nos corpos das vítimas;
- 6) Mandar proceder a testes de alcoolemia ou despistagem de estupefacientes no pessoal operacional envolvido no acidente ou incidente, sendo a recusa injustificada qualificada como crime de desobediência nos termos da lei penal;
- 7) Solicitar à autoridade judiciária ou aos órgãos de polícia criminal a identificação das testemunhas por eles já ouvidas;

(八) 命令空中交通服務提供者在進行調查所需的期間內保留通訊及雷達紀錄，並要求進行轉錄；

(九) 要求地球物理暨氣象局提供意外或事故發生時的氣象情況報告及氣象資料；

(十) 取得飛行記錄儀或其他紀錄的內容，以及讀取和分析有關資料；

(十一) 取得航空器的所有權人、經營人、維修機構或製造商，以及負責民航事務的其他實體，包括機場及空中交通服務提供者所持有的任何有關資料；

(十二) 要求司法當局或刑事警察機關保護、監管、看守現場以及航空器、其內部所有物及殘骸；

(十三) 命令針對與意外或事故有關的人及任何種類的實質線索進行檢驗，包括醫學檢驗及必要的研究；

(十四) 聽取意外或事故所涉的人或證人的陳述，並可書面通知其在已確定的時間和地點出席作證；無合理理由而不出席作證者，根據刑法規定構成違令罪。

第十二條

資料及證據的提供

一、如調查負責人根據上條規定要求提供資料，則相關人士及實體應盡快予以提供。

二、擁有與調查有關且具重要價值的資料或證據的任何實體，均應保留有關證據或資料，直至完成調查或調查負責人決定無須保留為止，並在調查負責人要求時予以提供。

三、在任何意外或事故的調查中提供陳述的證人，其身份資料屬保密，且其提供的陳述僅作有關調查之用。

四、如不能提供書面陳述，可使用錄音陳述，但事先須經利害關係人書面許可。

第十三條

進出權

調查負責人及調查員行使權限時有權：

(一) 進出意外或事故現場以及航空器、其內部所有物及殘骸；

8) Determinar aos prestadores de serviços de tráfego aéreo a cativação, durante o período de tempo necessário à investigação, das gravações das comunicações e dos registos de radar e requerer a sua transcrição;

9) Solicitar à Direcção dos Serviços Meteorológicos e Geofísicos o fornecimento de relatório da situação meteorológica e da informação meteorológica disponível na altura do acidente ou incidente;

10) Requirir o conteúdo dos registadores de voo ou de quaisquer outros registos, assim como efectuar a leitura e análise desses elementos;

11) Solicitar quaisquer informações pertinentes na posse do proprietário, do operador, das organizações de manutenção ou do fabricante da aeronave e de outras entidades responsáveis pela aviação civil, incluindo aeroportos e prestadores de serviços de tráfego aéreo;

12) Solicitar à autoridade judiciária ou aos órgãos de polícia criminal a conservação, custódia e vigilância do local e da aeronave, seu conteúdo e destroços;

13) Determinar a realização de exames, incluindo exames médicos e estudos necessários relativamente a pessoas e vestígios materiais de qualquer espécie, relacionados com o acidente ou incidente;

14) Ouvir depoimentos de pessoas envolvidas e de testemunhas do acidente ou incidente, podendo notificá-las por escrito para comparecerem no local e hora determinados, sendo a não comparência injustificada qualificada como crime de desobediência nos termos da lei penal.

Artigo 12.º

Fornecimento de informações e provas

1. Caso o investigador responsável requeira informações ao abrigo do artigo anterior, as pessoas ou entidades aí referidas devem fornecê-las no mais curto espaço de tempo possível.

2. Qualquer pessoa ou entidade que disponha de informações ou de elementos de prova relevantes para a investigação deve preservá-los até ao fim da investigação ou até que o investigador responsável determine o contrário e fornecê-los ao investigador responsável, quando este os solicitar.

3. O depoimento das testemunhas de um acidente ou incidente, no âmbito da investigação, é confidencial quanto à sua identidade e visa unicamente os objectivos da investigação.

4. Os depoimentos gravados, desde que previamente autorizados por escrito pelo interessado, podem ser utilizados quando não for possível produzir um depoimento escrito.

Artigo 13.º

Direito de acesso

No exercício das suas competências, o investigador responsável e os investigadores têm acesso:

1) Ao local do acidente ou incidente, bem como à aeronave, seu conteúdo e destroços;

(二) 進出有助進行調查的任何地點。

第十四條

航空器及意外或嚴重事故現場的保護

一、未經調查負責人事先許可，禁止任何人變更意外或嚴重事故現場的狀況、從現場取走任何物件，以及操作或移動航空器或其組件，但屬拯救行動或為居民安全所需者除外。

二、刑事警察機關、機場或直升機場的總監具權限確保維持意外或嚴重事故現場的狀況，但不得妨礙拯救行動。

三、調查負責人可決定採取保護意外或嚴重事故現場的補充措施。

四、未經調查負責人許可，不得將航空器移離意外或嚴重事故現場；調查負責人須決定航空器應移往何處繼續調查，且不得影響第二十條第四款規定的適用。

五、意外或嚴重事故所涉的航空器在未獲調查負責人根據第二十一條的規定發還前，不得對該航空器及其零部件進行修理或任何類型的維修。

第十五條

其他實體的合作

一、民航局可要求隸屬公共行政當局其他機構、公共服務承批人或本地或外地的公共或私人實體的特定領域的專家合作或協助根據第九條的規定指定的調查負責人或調查委員會。

二、如專家隸屬公營部門，須由所屬機構指派及負責相關的報酬，而民航局則負責因調查所生的其他費用，尤其是公幹費用和公幹津貼。

第十六條

授權代表、顧問及專家

一、屬下列情況，民航局局長具權限指派授權代表及顧問參與在外地發生的意外或事故調查：

(一) 所涉航空器在澳門特別行政區登記；

(二) 公司住所設於澳門特別行政區或澳門特別行政區居民以自然人身份經營的經營人；

2) A qualquer local com interesse para a investigação.

Artigo 14.º

Protecção da aeronave e do local do acidente ou incidente grave

1. É interdito a qualquer pessoa, sem prévia autorização do investigador responsável, modificar o estado do local onde tenha ocorrido um acidente ou incidente grave, dele retirar seja o que for, bem como manipular ou deslocar a aeronave ou elementos seus, salvo por imposição de operações de salvamento ou segurança das populações.

2. Compete aos órgãos de polícia criminal e ao director do aeroporto ou do heliporto assegurar que o local do acidente ou incidente grave é mantido inalterado, sem prejuízo das operações de salvamento.

3. O investigador responsável pode decidir formas adicionais de protecção do local do acidente ou incidente grave.

4. Sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 20.º, a aeronave não pode ser removida do local do acidente ou incidente grave sem autorização do investigador responsável, que determina o local para onde a mesma deve ser deslocada para prosseguimento da investigação.

5. A aeronave envolvida em acidente ou incidente grave e as suas partes componentes não podem ser objecto de reparação ou de qualquer tipo de intervenção de manutenção, sem que tenha sido libertada pelo investigador responsável, nos termos do artigo 21.º

Artigo 15.º

Colaboração de outras entidades

1. A AACM pode requerer a colaboração de especialistas em áreas específicas pertencentes a outros organismos da Administração Pública, concessionárias de serviços públicos ou outras entidades públicas ou privadas da RAEM ou do exterior para assessorar o investigador responsável ou a comissão de investigação, nomeados nos termos do artigo 9.º

2. No caso de especialistas pertencentes ao sector público, estes são disponibilizados pelos organismos a que pertencem, os quais suportam os encargos com a respectiva remuneração, cabendo à AACM suportar os demais encargos decorrentes da investigação, nomeadamente as deslocações e as ajudas de custo.

Artigo 16.º

Representantes credenciados, consultores e peritos

1. Compete ao presidente da AACM a nomeação de representantes credenciados e de consultores para participarem na investigação de acidentes ou incidentes ocorridos no exterior, quando:

1) Qualquer aeronave envolvida esteja matriculada na RAEM;

2) O operador tenha a sua sede social na RAEM ou, sendo pessoa singular, seja residente da RAEM;

(三) 澳門特別行政區是設計國或製造國。

二、民航局局長根據附件十三的規定，可指派一名專家參與澳門特別行政區因其居民受重傷或致命傷而特別關注的意外調查。

三、授權代表、顧問及專家參與意外或事故的調查，應遵循附件十三中有關事宜的規定。

四、授權代表為其參與調查的目的，對任何在澳門特別行政區的航空器、資料、文件、物件、證人或其他證據，均具有第十一和十三條所述調查負責人的權限和權利。

第十七條

通知其他國家或地區

一、如在澳門特別行政區登記的航空器在澳門特別行政區或屬其管轄的空域發生意外或嚴重事故，且基於意外或事故的情節所需，民航局應通知經營人所在國、製造國、設計國及國際民航組織。

二、如在其他國家或地區登記的航空器在澳門特別行政區或屬其管轄的空域發生意外或嚴重事故，民航局應根據附件十三的規定，儘快通知登記國、經營人所在國、製造國、設計國及國際民航組織。

第十八條

其他國家或地區授權代表、顧問及專家的參與

一、上條所指國家或地區根據附件十三的規定，可指定一名授權代表參與在澳門特別行政區進行的調查。

二、指定授權代表的國家或地區可指定一名或多名顧問協助授權代表。

三、如登記國或經營人所在國不指定授權代表，可邀請經營人參與調查，其須遵守現行的調查程序。

四、如製造國或設計國不指定授權代表，可邀請負責航空器最後組裝的組織或負責航空器型別設計的組織參與調查，其須遵守現行的調查程序。

五、第十六條第三款適用於有其他國家或地區的授權代表及顧問所參與的調查。

3) A RAEM seja o Estado do projecto ou o Estado do fabrico.

2. O presidente da AACM pode nomear, nos termos do Anexo n.º 13, um perito para participar na investigação de um acidente no qual a RAEM tenha especial interesse em virtude de residentes seus terem sofrido lesões graves ou mortais.

3. A participação de representantes credenciados, consultores e peritos na investigação de um acidente ou incidente deve ser conduzida nos termos do Anexo n.º 13.

4. Os representantes credenciados têm, para efeitos de uma investigação na qual participem, as competências e os direitos do investigador responsável especificados nos artigos 11.º e 13.º, em relação a quaisquer aeronaves, informações, documentos, objectos, testemunhas ou quaisquer outras provas que se encontrem na RAEM.

Artigo 17.º

Notificação de outros Estados ou Regiões

1. No caso de ocorrência, na RAEM ou no espaço aéreo sob sua jurisdição, de um acidente ou incidente grave com uma aeronave matriculada na RAEM, a AACM deve notificar, se as circunstâncias do acidente ou incidente o justificarem, o Estado do operador, o Estado do fabrico, o Estado do projecto e a OACI.

2. No caso de ocorrência, na RAEM ou no espaço aéreo sob sua jurisdição, de um acidente ou incidente grave com uma aeronave matriculada noutro Estado ou Região, a AACM deve notificar, no mais curto espaço de tempo, o Estado de matrícula, o Estado do operador, o Estado do fabrico, o Estado do projecto e a OACI, nos termos do Anexo n.º 13.

Artigo 18.º

Representantes credenciados, consultores e peritos de outros Estados ou Regiões

1. Os Estados ou Regiões referidos no artigo anterior podem designar um representante credenciado para participar numa investigação, realizada na RAEM, nos termos do Anexo n.º 13.

2. Os Estados ou Regiões que designem representantes credenciados podem designar um ou mais consultores para prestar assistência ao representante credenciado.

3. Quando o Estado de matrícula ou o Estado do operador não designar um representante credenciado, pode ser convidado o operador a participar na investigação, sujeito aos procedimentos da investigação em vigor.

4. Quando o Estado do fabrico ou o Estado do projecto não designar um representante credenciado, pode ser convidada a participar na investigação a organização responsável pela montagem final da aeronave ou a organização responsável pelo projecto do tipo de aeronave, sujeitas aos procedimentos da investigação em vigor.

5. À participação de representantes credenciados e de consultores de outros Estados ou Regiões na investigação é aplicável o disposto no n.º 3 do artigo 16.º

六、因其國民或居民受重傷或致命傷而特別關注調查的國家或地區根據附件十三的規定，可指定一名專家參與在澳門特別行政區進行的調查。

七、上款所指專家有權：

(一) 檢查意外現場；

(二) 自由取得獲民航局批准向公眾發佈的一切相關的事實性資料及關於調查進展的資料；及

(三) 接收最後報告的副本。

八、第六款所指的國家或地區亦可協助識別遇難者的身份和與來自該國家或地區的倖存者會面。

第十九條 並行調查

一、根據本法律規定對某宗意外或事故進行的調查獨立於在同一時期內由司法當局或刑事警察機關按刑事訴訟法規定進行的任何調查。

二、如調查負責人在調查期間發現有實施犯罪的跡象，應按刑事訴訟法規定作出有關檢舉，且不影響上款規定的適用。

三、如開展刑事調查，須通知調查負責人。

第二十條 並行調查情況下的合作

一、如出現同時進行調查的情況，調查負責實體之間應互相合作，以確保調查的有效進行。

二、同時進行的調查的各自調查負責實體所採取的措施不應對其他調查的正常進展構成障礙。

三、在不妨礙拯救行動下，負責調查的實體於抵達意外或事故現場時應促使即時採取措施，尤其是：

(一) 封鎖及看守意外或嚴重事故現場；

(二) 驅散與調查無關的人；

(三) 為達致調查目的，識別證人的身份及收集即時提供的聲明；

(四) 在將航空器的殘骸及遇難者身體移離現場前，進行相關的確認、檢驗、搜集線索及識別證據的工作。

6. Os Estados ou Regiões que tenham especial interesse numa investigação realizada na RAEM, em virtude de nacionais ou residentes seus terem sofrido lesões graves ou mortais, podem designar um perito para participar na investigação, nos termos do Anexo n.º 13.

7. O perito referido no número anterior tem direito a:

1) Visitar o local do acidente;

2) Aceder livremente a toda a informação factual pertinente que seja aprovada para divulgação ao público pela AACM, bem como informação sobre o progresso da investigação; e

3) Receber cópia do relatório final.

8. Os Estados ou Regiões referidos no n.º 6 podem igualmente prestar assistência na identificação das vítimas e na realização de reuniões com os sobreviventes provenientes desse Estado ou Região.

Artigo 19.º

Simultaneidade de investigações

1. A investigação de um acidente ou incidente, nos termos da presente lei, é independente de qualquer investigação que, nos termos da lei processual penal, seja realizada em simultâneo pela autoridade judiciária ou pelos órgãos de polícia criminal.

2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, caso o investigador responsável encontre, no decurso da investigação, indícios da prática de um crime deve proceder à sua denúncia, nos termos da lei processual penal.

3. Caso seja iniciada uma investigação criminal, o investigador responsável é informado do facto.

Artigo 20.º

Colaboração na investigação em caso de simultaneidade de investigações

1. Em caso de simultaneidade de investigações, as entidades responsáveis pelas mesmas devem actuar em colaboração mútua, no sentido de assegurarem a eficácia das investigações.

2. As medidas tomadas pela entidade responsável por uma investigação não devem constituir impedimento ao normal decorrer de outra investigação.

3. As entidades responsáveis pelas investigações, quando presentes no local do acidente ou incidente, devem diligenciar para que sejam tomadas de imediato, sem prejuízo das operações de salvamento, nomeadamente as seguintes medidas:

1) Isolamento e guarda do local do acidente ou incidente grave;

2) Afastamento de pessoas estranhas às investigações;

3) Identificação das testemunhas e recolha das primeiras declarações, tendo em vista os objectivos da investigação;

4) Verificação, exame, recolha de vestígios e identificação de provas nos destroços da aeronave e nos corpos das vítimas antes da sua remoção.

四、刑事調查進行期間，第十四條第四款及第二十一條所規定的航空器的移離及發還僅在司法當局預先許可後，方可由調查負責人決定予以進行。

五、調查負責人及調查員應通知司法當局或刑事警察機關有關為進行調查而在專業技術員作出詳細鑑定前不應移離或拆卸航空器的部分或部件。

六、拆卸、收集部件或文件、採取對確定意外的技術性原因屬必要的其他措施及可能導致物證變更、損壞或毀壞的技術檢驗，均應通知司法當局。

七、在不妨礙第一款及第二款的適用下，調查負責人及調查員具權限作出必要及緊急的保全行為，以確保需要特別技術知識處理的證據不受影響。

第二十一條 發還航空器

如調查不再需要有關航空器及其部件或殘骸，調查負責人具權限決定予以發還，且不影响上條第四款規定的適用。

第二十二條 發佈資料

一、民航局或已取得下列資料的任何人或實體不得為意外或事故調查以外的目的發佈該等資料，且不影响第三章規定的適用：

- (一) 任何人在調查期間向調查員作出的陳述；
- (二) 航空器操作所涉的人之間的一切通信；
- (三) 意外或事故所涉的人的醫療或私人資料；
- (四) 駕駛艙語音紀錄及該等紀錄的轉錄本；
- (五) 空中交通管制紀錄及該等紀錄的轉錄本；

(六) 飛行期間的駕駛艙圖像紀錄或該等紀錄的任何部分或轉錄本；及

(七) 在分析資料，包括飛行記錄儀的資料中所表示的意見。

二、如具管轄權的司法當局確定，發佈該等資料的重要性

4. Enquanto decorrer uma investigação criminal, a remoção e libertação da aeronave, nos termos do n.º 4 do artigo 14.º e do artigo 21.º, só podem ser decididas pelo investigador responsável após prévia autorização da autoridade judiciária.

5. O investigador responsável ou os investigadores devem comunicar à autoridade judiciária ou aos órgãos de polícia criminal as partes ou componentes da aeronave que, para efeitos da investigação, se torne necessário não deslocar ou desmontar, até ser efectuada peritagem mais detalhada por técnicos especializados.

6. A desmontagem e colheita de peças ou documentos e restantes diligências necessárias à determinação das causas técnicas do acidente e as perícias ou análises que forem susceptíveis de alterar, danificar ou destruir provas materiais devem ser comunicadas à autoridade judiciária.

7. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1 e 2, compete ao investigador responsável e aos investigadores a prática dos actos cautelares necessários e urgentes para assegurar os meios de prova que exijam especiais conhecimentos técnicos.

Artigo 21.º

Libertação da aeronave

Sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo anterior, ao investigador responsável compete decidir a libertação da aeronave e seus componentes ou destroços quando já não se tornem necessários à investigação.

Artigo 22.º

Divulgação de informação

1. Sem prejuízo do disposto no capítulo III, a AACM ou qualquer outra pessoa ou entidade que tenha acesso à informação não pode divulgar, para efeitos que não sejam a investigação de acidentes ou incidentes:

- 1) Os depoimentos feitos por qualquer pessoa a um investigador durante a investigação;
- 2) As comunicações entre as pessoas envolvidas na operação da aeronave;
- 3) A informação médica ou privada de pessoas envolvidas no acidente ou incidente;
- 4) As gravações de voz da cabina de pilotagem e transcrições dessas gravações;
- 5) As gravações e transcrições de gravações do controlo de tráfego aéreo;
- 6) As gravações de imagem da cabina de pilotagem durante um voo ou parte destas e transcrições dessas gravações; e
- 7) As opiniões expressas na análise da informação, incluindo a informação dos registadores de voo.

2. O disposto no número anterior não é aplicável nos casos em que a autoridade judiciária competente determine que a divulgação da informação é mais importante do que as conse-

凌駕於因決定發佈該等資料而可能對現正進行或日後進行的調查在本地或國際上產生的負面後果，上款的規定不適用。

三、第一款所指資料僅在分析意外或事故有需要時方載入最後報告，且不應發佈對分析無關的任何資料、文件或部分文件。

四、民航局、任何人或實體均不得向公眾洩露意外或事故所涉人士的姓名，且應保護在最後報告內所述人士的身份資料。

五、如同時進行刑事程序，則調查負責人、調查員及民航局的所有人員，對其因與司法當局合作而知悉的一切事實，均須履行司法保密義務。

第二十三條

初步報告

一、調查負責人應根據附件十三的標準和建議措施，準備一份初步報告呈交民航局。

二、民航局應於意外或事故發生之日起三十日內，將初步報告送交附件十三規定的當局及組織，以及該局認為有需要知悉報告的其他實體。

第二十四條

臨時聲明

一、如調查超過一年，調查負責人應每年編製一份臨時聲明，所載資料須包括調查的進展及偵查到的任何安全問題，呈交民航局。

二、民航局須即時向公眾發佈臨時聲明。

第二十五條

最後報告

一、調查負責人具權限根據附件十三及國際民航組織的《意外調查手冊》所載的標準和建議措施準備最後報告並徵詢意見，該報告的形式須與有關意外或事故的類型及嚴重程度相配合。

二、民航局局長具權限確認最後報告，將之呈交行政長官，以及隨後送交附件十三規定的當局。

三、完成調查所需的一切措施後，民航局應儘可能於意外及事故發生之日起一年內公開最後報告。

quências negativas que tal decisão poderia ter, a nível local ou internacional, para a investigação em curso ou para investigações futuras.

3. A informação referida no n.º 1 consta do relatório final somente quando for necessária à análise do acidente ou incidente, não devendo ser divulgado qualquer informação ou documento ou parte de documento que não for relevante para a análise.

4. Os nomes das pessoas envolvidas no acidente ou incidente não podem ser divulgados ao público pela AACM ou por qualquer outra pessoa ou entidade, devendo o seu anonimato ser protegido no relatório final.

5. O investigador responsável, os investigadores e todo o pessoal da AACM estão, em caso de existência de processo penal simultâneo, sujeitos ao segredo de justiça relativamente a todos os factos de que tenham tido conhecimento em virtude da colaboração com a autoridade judiciária.

Artigo 23.º

Relatório preliminar

1. O investigador responsável deve preparar e submeter à AACM um relatório preliminar, de acordo com as normas e recomendações do Anexo n.º 13.

2. A AACM deve, no prazo de 30 dias após a data do acidente ou incidente, enviar o relatório preliminar às autoridades e organizações previstas no Anexo n.º 13 e a outras entidades para as quais entenda que o relatório pode ser útil.

Artigo 24.º

Declaração intermédia

1. No caso de a investigação demorar mais de um ano, o investigador responsável deve, anualmente, fazer e submeter à AACM uma declaração intermédia contendo informação sobre o andamento da investigação e quaisquer problemas de segurança operacional detectados.

2. A AACM procede à divulgação imediata ao público da declaração intermédia.

Artigo 25.º

Relatório final

1. Compete ao investigador responsável preparar o relatório final e submetê-lo a consultas, em conformidade com as normas e práticas recomendadas constantes do Anexo n.º 13 e do *Manual of Accident Investigation* da OACI, o qual deve revestir a forma apropriada ao tipo e gravidade do acidente ou incidente.

2. Compete ao presidente da AACM homologar o relatório final, submetê-lo ao Chefe do Executivo e, posteriormente, enviá-lo às autoridades previstas no Anexo n.º 13.

3. A AACM deve tornar público o relatório final logo após o termo de todas as diligências necessárias à investigação, se possível no prazo de um ano a contar da data do acidente ou incidente.

第二十六條

重開調查

自最後報告獲確認之日起十年內，如出現新的事實或重要跡象，民航局應重開調查。

第二十七條

保存文件

民航局須保存關於調查的文件，自最後報告獲確認之日起，為期十年；如重開調查，則自重開調查後所作報告獲確認之日起保存十年。

第二十八條

安全建議

一、在調查的任何階段，民航局應向有關當局，包括其他國家或地區的有關當局，建議其認為需要及時採取的任何預防措施，以加強航空安全。

二、有關安全建議，應根據附件十三的規定，以書面方式通知在預防及安全事宜上可從中受益的所有利害關係人。

三、如民航局收到其他國家或地區發出的安全建議，應於九十日內通知該國家或地區已採取的措施或不採取全部或部份建議的措施的理由。

第二十九條

移走及銷毀航空器或殘骸

一、將有關航空器、其內部所有物或殘骸移離意外或事故現場及銷毀，由經營人或航空器所有權人負責，並須根據民航局決定的條件進行。

二、如澳門特別行政區政府因經營人或航空器所有權人拒絕移走航空器、其內部所有物或殘骸而承擔有關費用，經營人或航空器所有權人須償還該已付款項。

三、民航局須通知經營人或航空器所有權人，自通知之日起九十日內償還上款所指的款項。

第三章

航空安全資料的處理及保護

第三十條

收集及處理資料的目的

一、收集和處理航空安全資料的唯一目的是改善航空安全及預防航空器發生意外或事故。

Artigo 26.º

Reabertura da investigação

No caso de surgirem factos novos ou indícios relevantes durante o período de dez anos, contados a partir da data de homologação do relatório final, a AACM deve reabrir a investigação.

Artigo 27.º

Preservação da documentação

A AACM deve conservar a documentação respeitante à investigação pelo prazo de dez anos, contados a partir da data de homologação do relatório final, ou, se houver reabertura da investigação, a partir da data de homologação do relatório decorrente da reabertura.

Artigo 28.º

Recomendações de segurança operacional

1. Em qualquer fase da investigação, a AACM deve recomendar às autoridades apropriadas, incluindo autoridades doutros Estados ou Regiões, quaisquer medidas preventivas que considere necessário implementar urgentemente para aumentar a segurança da aviação.

2. As recomendações de segurança operacional devem ser comunicadas, por escrito, a todos os interessados que possam delas beneficiar em matéria de prevenção e segurança operacional, de acordo com o Anexo n.º 13.

3. Sempre que receba uma recomendação de segurança operacional proveniente de outro Estado ou Região, a AACM deve informar esse Estado ou Região, no prazo de 90 dias, das medidas tomadas ou da razão pela qual não foram adoptadas, total ou parcialmente, as medidas recomendadas.

Artigo 29.º

Remoção e destruição da aeronave ou destroços

1. A remoção e destruição da aeronave, seu conteúdo ou destroços do local do acidente ou incidente são da responsabilidade do operador ou do proprietário da aeronave, devendo ser efectuadas nos termos determinados pela AACM.

2. Quando o Governo da RAEM tiver de assumir os custos com a remoção e destruição da aeronave, seu conteúdo ou destroços, em virtude de o operador ou o proprietário da aeronave se recusar fazê-lo, é reembolsado pelo operador ou pelo proprietário das quantias pagas.

3. O operador ou o proprietário da aeronave é notificado pela AACM para efectuar o reembolso previsto no número anterior no prazo de 90 dias a contar da data da notificação.

CAPÍTULO III

Tratamento e protecção da informação de segurança aérea

Artigo 30.º

Objectivo da recolha e tratamento da informação

1. A recolha e o tratamento da informação de segurança aérea têm por objectivo único melhorar a segurança operacional da aviação e prevenir a ocorrência de acidentes e incidentes com aeronaves.

二、航空安全資料不可用於收集該等資料所定目的以外的用途。

第三十一條

資料的處理及保護

一、負責分析及處理航空安全數據收集及處理系統所載航空安全資料的實體，應確保數據及資料來源對內及對外的保密性，以避免不當使用及確保可繼續取得該等資料。

二、每一航空安全數據收集及處理系統應有一名指定的負責人，負責實施一切可避免資料洩露的保護措施。

三、僱主不得依據透過航空安全數據收集及處理系統所取得的資料對其僱員提起紀律程序。

四、民航局不得對根據航空安全數據收集及處理系統的規定報告的人，就基於其作出的報告而知悉的違法行為提起行政或司法程序，但不影響適用的刑法規定。

第三十二條

保護資料的例外情況

第三十條第二款以及上條第一款、第三款及第四款的規定不適用於下列情況：

(一) 有證據證明事件是因故意行為或重大過失所造成；
或

(二) 具權限的司法當局確定：

(1) 披露航空安全資料對正確的司法行政屬必要；及

(2) 披露航空安全資料所帶來的公共利益凌駕於因披露該等資料而在日後取得航空安全資料時可能出現的本地或國際上的不利影響。

第三十三條

發佈資料的準則

發佈航空安全資料，應具說明理由，並遵照下列標準作出，但不影響第三十一條及第三十二條規定的適用：

(一) 基於航空安全需要；

(二) 不影響日後取得航空安全資料；

2. A informação de segurança aérea não pode ser utilizada para fins diferentes daqueles que determinaram a sua recolha.

Artigo 31.º

Tratamento e protecção da informação

1. A entidade responsável pela análise e tratamento da informação de segurança aérea contida em sistemas de recolha e processamento de dados de segurança aérea deve garantir, quer interna quer externamente, a confidencialidade dos dados e das fontes de informação, por forma a evitar o uso inapropriado dessa informação e assegurar a sua contínua disponibilização.

2. Cada sistema de recolha e processamento de dados de segurança aérea deve ter um responsável nomeado, ao qual compete implementar todas as medidas de protecção possíveis para evitar a divulgação da informação.

3. Um empregador não pode instaurar um procedimento disciplinar contra um trabalhador com base em informação recebida através de sistemas de recolha e processamento de dados de segurança aérea.

4. Sem prejuízo das normas de direito penal aplicáveis, a AACM abstém-se de proceder administrativa ou judicialmente contra uma pessoa relativamente a infracções de que tome conhecimento por terem sido objecto de comunicação por essa pessoa ao abrigo dos sistemas de recolha e processamento de dados de segurança aérea.

Artigo 32.º

Excepções à protecção da informação

O disposto no n.º 2 do artigo 30.º e nos n.ºs 1, 3 e 4 do artigo anterior não é aplicável quando:

1) Existem provas de que a ocorrência foi causada por uma conduta dolosa ou por negligência grosseira; ou

2) A autoridade judiciária competente determine que:

(1) A revelação da informação de segurança aérea é necessária para a correcta administração de justiça; e

(2) O interesse público na revelação da informação de segurança aérea é superior ao impacto adverso, a nível local ou internacional, que a revelação da informação pode ter na futura disponibilização de informação de segurança aérea.

Artigo 33.º

Crítérios para a divulgação da informação

Sem prejuízo do disposto nos artigos 31.º e 32.º, a divulgação de informação de segurança aérea deve ser sempre justificada e obedecer aos seguintes critérios:

1) Ser necessária para efeitos de segurança aérea;

2) Não impedir a futura disponibilização de informação de segurança aérea;

- (三) 不違反關於個人資料保護的現行法例；及
- (四) 以不公開身份識別資料、摘要及匯總的方式發佈。

- 3) Não violar a legislação em vigor sobre a protecção de dados pessoais; e
- 4) Ser feita de forma despersonalizada, sumária e agregada.

第四章 監察及行政違法行為

第三十四條 監察

民航局具權限監察對本法律的遵守情況。

第三十五條 行政違法行為

一、違反第六條、第七條、第十二條第二款、第十四條第一款、第四款及第五款、第二十九條第一款、第三十條第二款、第三十一條第一款、第二款及第三款的規定，均構成行政違法行為；如屬自然人，科澳門幣一萬元至一百萬元罰款；如屬法人，科澳門幣二萬元至二百萬元罰款，且不影響法律規定的其他處罰。

二、科上款所定的罰款，不免除倘有的民事責任。

三、罰款的金額，按違法行為的嚴重程度、違法者的過錯及其經濟能力釐訂。

第三十六條 累犯

一、為着本法律的效力，在違法行為的行政處罰決定已轉為不可申訴後兩年內，再作出相同性質的違法行為，視為累犯。

二、如屬累犯，罰款的最低限額提高四分之一，最高限額則維持不變。

第三十七條 附加處罰

除科以第三十五條第一款所定罰款外，尚可按行政違法行為的嚴重性及違法者的過錯程度，處以下列為期三個月至兩年的附加處罰：

(一) 中止由民航局發出的容許該違法行為人執行職務或航空活動的牌照；

CAPÍTULO IV

Fiscalização e infracções administrativas

Artigo 34.º

Fiscalização

Compete à AACM fiscalizar o cumprimento do disposto na presente lei.

Artigo 35.º

Infracções administrativas

1. Sem prejuízo de outras sanções legalmente previstas, a inobservância do disposto no artigo 6.º, no artigo 7.º, no n.º 2 do artigo 12.º, nos n.ºs 1, 4 e 5 do artigo 14.º, no n.º 1 do artigo 29.º, no n.º 2 do artigo 30.º e nos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 31.º, constituem infracções administrativas sancionadas com multa de 10 000 a 1 000 000 de patacas, quando se aplicar a pessoa singular, e de 20 000 a 2 000 000 de patacas, quando se aplicar a pessoa colectiva.

2. A aplicação das multas previstas no número anterior é independente da responsabilidade civil a que eventualmente haja lugar.

3. A determinação do montante da multa faz-se em função da gravidade da infracção, da culpa do infractor e da respectiva capacidade económica.

Artigo 36.º

Reincidência

1. Para efeitos da presente lei, considera-se reincidência a prática de outra infracção administrativa da mesma natureza no prazo de dois anos após a decisão administrativa sancionatória se ter tornado inimpugnável.

2. Em caso de reincidência, o limite mínimo da multa é elevado de um quarto e o limite máximo permanece inalterado.

Artigo 37.º

Sanções acessórias

Para além da aplicação das multas previstas no n.º 1 do artigo 35.º, atendendo à gravidade da infracção administrativa e ao grau de culpa do infractor, podem ser aplicadas as sanções acessórias seguintes, pelo período de três meses a dois anos:

1) Suspensão dos títulos emitidos pela AACM que permitam aos autores das infracções exercer a sua profissão ou actividades aeronáuticas;

(二) 中止在澳門特別行政區登記的屬該違法行為人所有或經營的航空器的適航證；

(三) 禁止作為違法行為人的非本地經營人或在澳門特別行政區登記的航空器的所有權人在澳門特別行政區經營航班。

第三十八條

科處處罰的程序

一、民航局負責提起科處第三十五條所定的罰款及第三十七條所定的附加處罰的程序，並進行預審。

二、民航局局長具權限決定提起程序、指定預審員，以及科處罰款及附加處罰。

第三十九條

繳付罰款的期間

一、罰款應自作出處罰決定的通知之日起三十日內繳付。

二、在上款所指期間內未自行繳付罰款者，由主管實體按稅務執行程序的規定，以處罰決定的證明作為執行名義強制徵收。

第四十條

罰款所得的歸屬

按照本法律所科罰款的所得，屬民航局的收入。

第五章

最後規定

第四十一條

生效

本法律自公佈後滿一百二十日起生效。

二零一三年一月三日通過。

立法會主席 劉焯華

二零一三年一月八日簽署。

命令公佈。

行政長官 崔世安

2) Suspensão de certificados de aeronavegabilidade das aeronaves matriculadas na RAEM de que sejam proprietários ou operadores os autores das infracções;

3) Interdição na RAEM de voos efectuados por operadores não locais ou proprietários de aeronaves não matriculadas na RAEM que sejam autores das infracções.

Artigo 38.º

Procedimento para aplicação das sanções

1. Cabe à AACM instaurar e instruir o procedimento para aplicação das multas e sanções acessórias previstas, respectivamente, nos artigos 35.º e 37.º

2. A competência para determinar a instauração do procedimento, para designar instrutor e para aplicar as multas e as sanções acessórias cabe ao presidente da AACM.

Artigo 39.º

Prazo para pagamento da multa

1. A multa deve ser paga no prazo de 30 dias a contar da data da notificação da decisão sancionatória.

2. Na falta de pagamento voluntário da multa no prazo fixado no número anterior, procede-se à sua cobrança coerciva, nos termos do processo de execução fiscal, através da entidade competente, servindo de título executivo a certidão da decisão sancionatória.

Artigo 40.º

Afectação do produto das multas

O produto das multas aplicadas ao abrigo da presente lei constitui receita da AACM.

CAPÍTULO V

Disposição final

Artigo 41.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor 120 dias após a data da sua publicação.

Aprovada em 3 de Janeiro de 2013.

O Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va*.

Assinada em 8 de Janeiro de 2013.

Publique-se.

O Chefe do Executivo, *Chui Sai On*.