



第2/2013號法律

Lei n.º 2/2013

民航意外事故調查及 航空安全資料保護法

**Lei da Investigação de Acidentes e
Incidentes da Aviação Civil e da Protecção
da Informação de Segurança Aérea**

澳門特別行政區立法會

Assembleia Legislativa da
Região Administrativa Especial de Macau

第2/2013號法律
Lei n.º 2/2013

**民航意外事故調查及
航空安全資料保護法**

**Lei da Investigação de Acidentes e
Incidentes da Aviação Civil e da Protecção
da Informação de Segurança Aérea**

在此刊載的資料僅供參考，如有差異，
以特區公報公佈的正式文本為準。

Os dados aqui publicados servem somente de
referência e, em caso de discrepância, prevalece
a versão oficial publicada no Boletim Oficial.

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；

(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。

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；

(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。

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；

(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；
- (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；

(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。

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。

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，調查負責人員權限決定予以發還，且不影響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，且不影響第三章規定的適用：

(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記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。

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。

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；
- (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。

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；

(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非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政程序的規定，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