



**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

**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 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;

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 voo 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

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;
  - 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.

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;

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) Requisitar 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;
- 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;

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 noutra 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 prestarem 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

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.

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 consequências 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.

## **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.

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**

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

## **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;

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*.