



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

## REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

**Lei n.º /2018**

*(Proposta de lei)*

### **Lei do sistema de transporte de metro ligeiro**

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 do sistema de transporte de metro ligeiro, doravante designado por sistema de metro ligeiro.

Artigo 2.º

##### **Definições**

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

- 1) «Sistema de metro ligeiro», é constituído pelo conjunto integrado de infra-estruturas, equipamentos e serviços capaz de garantir o transporte público de passageiros por metro ligeiro;
- 2) «Comboio», o conjunto de duas ou mais carruagens interligadas entre si, com capacidade autónoma de locomoção, no âmbito do sistema de metro ligeiro;
- 3) «Infra-estruturas», as edificações destinadas à operação do sistema de metro ligeiro, designadamente estações, áreas de circulação do metro ligeiro, viadutos e parque de materiais e oficina;
- 4) «Estação», a infra-estrutura destinada ao embarque e desembarque de passageiros;



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

- 5) «Áreas de circulação do metro ligeiro», as áreas destinadas à circulação, guarda e manutenção dos comboios;
- 6) «Zonas de acesso pago», os espaços a que os passageiros têm acesso mediante a validação do título de transporte;
- 7) «Centro de operação e controlo», o local onde se encontram instalados os equipamentos de comando, controlo e vigilância do metro ligeiro, destinados à operação, à distância, dos comboios;
- 8) «Operação do sistema de metro ligeiro», o conjunto das actividades relacionadas com a prestação do serviço público de transporte de passageiros e a gestão da operação;
- 9) «Gestão da operação», o conjunto das actividades relacionadas com a gestão e manutenção das infra-estruturas, dos equipamentos, designadamente do material circulante, e com o controlo da prestação do serviço público de transporte de passageiros por metro ligeiro;
- 10) «Operadora», a entidade, pública ou privada, que efectua a operação do sistema de metro ligeiro;
- 11) «Pessoal operacional», os trabalhadores da operadora que desempenham as principais funções relativas à operação do sistema de metro ligeiro, incluindo nas áreas de gestão, segurança, controlo e manutenção das infra-estruturas e equipamentos, bem como no controlo da prestação do serviço público de transporte de passageiros por metro ligeiro;
- 12) «Agentes de fiscalização», os trabalhadores da operadora, devidamente credenciados, que desempenham funções de fiscalização, nos termos da presente lei;
- 13) «Controlos de segurança», os procedimentos e controlos adoptados pela operadora com o objectivo de garantir a segurança dos passageiros e do público que utilizam o sistema de metro ligeiro, designadamente a utilização de detectores de armas e de substâncias explosivas, bem como de medidores de temperatura corporal por razões de saúde pública;



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

- 14) «Acidente», um acontecimento ou uma cadeia de acontecimentos no âmbito da operação do sistema de metro ligeiro, indesejado ou involuntário e com consequências danosas;
- 15) «Acidente grave», qualquer colisão de comboio ou outro acontecimento que ocasione, um ou mais mortos, ou cinco ou mais feridos com lesões graves, ou danos significativos, designadamente nos comboios, nas infra-estruturas ou nos equipamentos, e qualquer outro acidente semelhante com impacto manifesto na regulamentação de segurança das áreas de circulação do metro ligeiro ou na gestão da segurança, considerando-se, para o efeito da definição do conceito de «Acidente grave», como:
- (1) «Danos significativos», os danos cujo custo possa ser imediatamente avaliado num total de, pelo menos, 10 000 000 patacas;
- (2) «Lesão grave», qualquer lesão sofrida por uma pessoa num acidente, de que resulte pelo menos alguma das seguintes situações:
- i) A sua hospitalização por um período superior a 48 horas, com início nos sete dias seguintes a ter sofrido a lesão;
  - ii) Fracturas ósseas, excepto fracturas simples de dedos ou do nariz;
  - iii) Lacerações que causem hemorragias graves ou lesões nervosas, musculares ou tendinosas;
  - iv) A lesão de qualquer órgão interno;
  - v) Queimaduras de segundo ou terceiro grau ou quaisquer queimaduras em mais de 5% da superfície do corpo;
  - vi) A exposição comprovada a fontes de infecção ou radiações nocivas;
- 16) «Incidente», qualquer ocorrência, distinta de acidente grave ou acidente, associada à operação do sistema de metro ligeiro e que afecte a sua segurança.



## CAPÍTULO II

### Operação do sistema de metro ligeiro

#### Artigo 3.º

#### Modelo de operação

A operação do sistema de metro ligeiro pode ser atribuída pelo Chefe do Executivo em regime de concessão de serviço público, nos termos da Lei n.º 3/90/M, de 14 de Maio (Bases do regime das concessões de obras públicas e serviços públicos).

#### Artigo 4.º

#### Segurança

1. De modo a proporcionar a operação do sistema de metro ligeiro de forma segura e eficaz, devem ser definidas normas técnicas de segurança, quanto à gestão da segurança da operação, às condições de transporte de passageiros, ao tratamento de avarias, à resposta às situações de emergência e aos procedimentos de fiscalização.

2. A operação do sistema de metro ligeiro está dependente da verificação do cumprimento das condições técnicas de segurança do transporte de passageiros.

#### Artigo 5.º

#### Pessoal operacional da área de segurança

1. O pessoal operacional da área de segurança que desempenha as principais funções, designadamente operadores do centro de operação e controlo, operadores dos comboios e agentes de fiscalização, no exercício de funções, deve ser portador do respectivo cartão de identificação, emitido pela Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, doravante designada por DSAT.

2. O desempenho das funções de pessoal operacional referido no número anterior requer, no mínimo, o cumprimento dos seguintes requisitos:

- 1) Ter concluído, com aproveitamento, o ensino secundário complementar;
- 2) Possuir aptidão física e mental para o exercício das funções;



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

- 3) Frequentar, com aproveitamento, cursos de formação especializada de natureza teórico-prática a ministrar pela operadora ou por outra entidade, a aprovar pelo director da DSAT.

Artigo 6.º

**Seguro obrigatório de responsabilidade civil**

Os riscos decorrentes da operação do sistema de metro ligeiro, designadamente os relacionados com acidentes, incidentes e avarias, que possam causar danos aos passageiros, a terceiros, às infra-estruturas ou aos equipamentos devem estar cobertos por seguro obrigatório de responsabilidade civil.

**CAPÍTULO III**

**Expropriação e constituição de servidões administrativas**

Artigo 7.º

**Zonas envolventes de protecção**

1. Nas faixas adjacentes às áreas de circulação do metro ligeiro e às infra-estruturas devem ser constituídas zonas envolventes de protecção, de modo a garantir a segurança da operação do sistema de metro ligeiro, bem como das pessoas e dos bens que se encontrem dentro do perímetro das faixas adjacentes.

2. Para efeitos do número anterior, as faixas adjacentes às áreas de circulação do metro ligeiro e às infra-estruturas estão sujeitas a expropriação e à constituição de servidões administrativas.

Artigo 8.º

**Expropriação**

1. O Governo só pode expropriar, por causa de utilidade pública, os bens imóveis e os direitos a eles inerentes que sejam necessários à implementação do sistema de metro ligeiro ou à segurança da operação após se ter esgotado a possibilidade de aquisição por via do direito privado.



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

2. A indemnização devida pela expropriação deve corresponder ao valor real da propriedade no momento da expropriação, e ser livremente convertível e paga sem demora injustificável.

Artigo 9.º

**Servidões administrativas**

Para os efeitos da presente lei, as servidões administrativas compreendem a proibição de executar nas zonas envolventes de protecção, sem o parecer favorável da DSAT, designadamente os seguintes trabalhos:

- 1) Obras de construção civil, ampliação, modificação, reconstrução ou demolição de edificações;
- 2) Instalação ou reforço de redes complexas de condutas ou canalizações, incluindo postos de transformação, subestações e reservatórios de combustíveis ou de outras matérias perigosas, designadamente explosivas, inflamáveis ou corrosivas;
- 3) Escavações, rebentamentos com recurso a explosivos, consolidação de fundações ou abertura de valas, dragagem e outros trabalhos junto das áreas de circulação do metro ligeiro;
- 4) Colocação de objectos e afixação de material de publicidade.

Artigo 10.º

**Embargo e demolição**

1. Verificada a execução de quaisquer trabalhos em violação do parecer referido no artigo anterior, a Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes, doravante designada por DSSOPT, deve determinar o embargo, a demolição das respectivas obras e, quando for o caso, a reposição dos solos nas condições em que se encontravam antes da data do início dos trabalhos.

2. As despesas com a demolição de obras e a reposição dos solos nas condições em que se encontravam antes da data do início dos trabalhos correm por conta do respectivo dono.



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

3. A DSSOPT pode ainda ordenar a demolição ou alteração de edificações que, à data da constituição ou modificação de servidões, existam ou estejam em curso nas áreas a elas sujeitas, desde que tal se torne necessário à segurança e eficiência da operação do sistema de metro ligeiro.

4. Para efeitos do número anterior, a demolição ou alteração de edificações dá direito ao respectivo proprietário a justa indemnização.

Artigo 11.º

**Legislação complementar**

1. À expropriação e à constituição de servidões administrativas previstas no presente capítulo são aplicáveis, com as necessárias adaptações, a Lei n.º 12/92/M, de 17 de Agosto (Regime das expropriações por utilidade pública), e o Decreto-Lei n.º 43/97/M, de 20 de Outubro.

2. Em tudo o que não se revelar contrário ao disposto no artigo anterior é aplicável, com as necessárias adaptações, o Regulamento geral da construção urbana, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 79/85/M, de 21 de Agosto, sobre o embargo e demolição de obras.

**CAPÍTULO IV**

**Deveres**

Artigo 12.º

**Deveres da operadora**

1. Constituem deveres da operadora, designadamente:

- 1) Transportar os passageiros munidos de títulos de transporte válido;
- 2) Prestar o serviço objecto do contrato de transporte com segurança e qualidade;
- 3) Publicitar os preços, de forma clara e visível, nos locais de venda ao público dos títulos de transporte e no seu sítio na *Internet*;
- 4) Publicitar os direitos e obrigações estabelecidos pela presente lei e diplomas complementares;



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

- 5) Informar os passageiros, através de meios adequados, da supressão temporária da prestação do serviço público de transporte;
- 6) Assinalar, devidamente, os lugares reservados, destinados a deficientes, idosos, grávidas e pessoas com crianças de colo;
- 7) Prestar todas as informações que se mostrem necessárias;
- 8) Prestar assistência aos passageiros com mobilidade condicionada, nas estações e no embarque e desembarque dos comboios.

2. A operadora também deve promover a celebração de contratos de serviços combinados com as concessionárias do transporte colectivo de passageiros em automóveis pesados, de modo a assegurar a ligação multimodal entre os dois meios de transporte.

3. Caso a operação do sistema de metro ligeiro seja efectuada em regime de concessão de serviço público, a concessionária fica obrigada ao cumprimento do disposto na presente lei e dos deveres estabelecidos no respectivo contrato de concessão, o qual deve estabelecer as demais multas a pagar pela concessionária em caso de não cumprimento.

### Artigo 13.º

#### **Deveres dos passageiros e do público**

1. No interior dos comboios e das infra-estruturas, designadamente nas estações, nas plataformas de ligação às estações e nas passagens superiores para peões, os passageiros e o público devem preservar o meio ambiente, a higiene e a saúde pública, sendo proibida a prática de quaisquer actos que possam pôr em perigo a operação e a segurança do sistema de metro ligeiro ou sejam susceptíveis de causar estragos ou impedir a utilização e o funcionamento das infra-estruturas e equipamentos, bem como a prática de condutas ofensivas dos bons costumes.

2. É proibida, aos passageiros e ao público, a prática dos seguintes actos que possam prejudicar a segurança da operação do sistema de metro ligeiro:

- 1) Transportar substâncias explosivas, inflamáveis, tóxicas, radioactivas ou corrosivas;



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

- 2) Arremessar quaisquer objectos para as áreas de circulação do metro ligeiro ou contra os comboios;
- 3) Colocar quaisquer obstáculos ou obstruir as entradas ou saídas das estações, dos comboios, das portas de entrada na zona de acesso pago ou das portas de tela das plataformas;
- 4) Utilizar os dispositivos de emergência ou de segurança, com excepção dos casos em que tal se justifique.

3. O acesso ao serviço público de transporte e às infra-estruturas implica o cumprimento por parte dos passageiros e do público do disposto na presente lei, não podendo os mesmos:

- 1) Abrir sem permissão as portas dos comboios ou as portas de tela da plataforma ou impedir o seu normal funcionamento;
- 2) Praticar quaisquer actos que possam danificar as estações ou os comboios;
- 3) Praticar quaisquer actos que possam sujar as estações ou os comboios;
- 4) Incomodar os outros passageiros ou o público, designadamente utilizar aparelhos sonoros ou fazer barulho;
- 5) Impedir indevida e provisoriamente a passagem dos passageiros ou do público pelos equipamentos de controlo de entrada e saída nas zonas de acesso pago ou pelos demais acessos, bem como a utilização dos equipamentos de venda de bilhetes ou das escadas rolantes;
- 6) Proceder a qualquer espécie de publicidade e distribuir ou afixar cartazes, panfletos ou outras publicações sem autorização da operadora;
- 7) Dedicar-se a qualquer actividade remunerada ou com intuito lucrativo ou oferecer serviços sem prévia autorização da operadora;
- 8) Fazer peditórios, organizar colectas, recolher assinaturas ou realizar inquéritos, sem autorização da operadora;
- 9) Deitar-se nas estações ou nos comboios, salvo por motivos de saúde;
- 10) Beber ou comer nas zonas de acesso pago ou no interior dos comboios;
- 11) Entrar nas zonas de acesso pago e nos comboios, com animais, salvo cães-guia;
- 12) Viajar sem título de transporte válido;
- 13) Entrar nos comboios impedindo a saída dos passageiros que o desejem fazer;



14) Fumar nas estações e nos comboios.

#### Artigo 14.º

### **Intervenção dos agentes de fiscalização**

1. Os passageiros e o público devem respeitar as instruções dadas pelos agentes de fiscalização, no âmbito do exercício das suas funções.

2. No caso de verificação de infracção ao disposto no artigo anterior, os agentes de fiscalização devem tomar as medidas adequadas a impedir ou a minimizar o respectivo resultado, podendo determinar a saída dos infractores do comboio ou da estação, bem como solicitar a outras entidades públicas, designadamente ao Corpo de Polícia de Segurança Pública, doravante designado por CPSP, a colaboração que se mostre necessária.

3. Os agentes de fiscalização podem recusar a entrada de quaisquer pessoas nas estações ou nas zonas de acesso pago, quando se verifique que:

- 1) Se encontram em visível estado de embriaguez ou sob a influência de substâncias psicotrópicas;
- 2) Podem colocar em risco a segurança e a saúde de outrem ou a salubridade dos comboios, ou das infra-estruturas;
- 3) Transportam armas, salvo tratando-se de agentes de autoridade, de pessoas a quem seja permitida ou tenha sido autorizada a sua detenção ou titulares de licença de uso e porte de arma;
- 4) Não se submeteram aos controlos de segurança estabelecidos;
- 5) Entram nas zonas de acesso pago, fazendo-se acompanhar de bagagens ou objectos com dimensões superiores ao limite definido pela operadora.

4. As pessoas às quais seja determinada a saída ou recusada a entrada no comboio ou na estação nos termos dos n.ºs 2 e 3, não têm direito a qualquer reembolso do preço do título de transporte.



## **CAPÍTULO V**

### **Regime tarifário e títulos de transporte**

#### Artigo 15.º

##### **Regime tarifário**

1. Os valores tarifários devem ser determinados em função dos factores, tais como, a promoção do equilíbrio dos benefícios socioeconómicos e da equidade dos preços praticados, a reflexão da distância do percurso e o custo de exploração por passageiro.

2. A operadora deve divulgar ao público os valores tarifários e respectivas alterações, com a antecedência mínima de cinco dias relativamente à data do seu início, designadamente nos locais de venda ao público e no seu sítio na *Internet*.

#### Artigo 16.º

##### **Título de transporte**

1. Cada passageiro deve ser portador de título de transporte válido desde o momento em que transpõe as portas de entrada na zona de acesso pago.

2. O passageiro é obrigado a conservar o título de transporte válido durante todo o período de utilização até à saída da zona de acesso pago.

3. O passageiro deve apresentar o seu título de transporte aos agentes de fiscalização, sempre que por estes lhe seja solicitado.

#### Artigo 17.º

##### **Título de transporte inválido**

1. É considerado inválido o título de transporte:

- 1) Que não pertença ao passageiro;
- 2) Cujo prazo de validade tenha expirado;
- 3) Que tenha sido viciado, como tal se entendendo todo aquele que se encontre alterado nas suas características, ou tenha sido contrafeito;



- 4) Cujo estado de conservação não permita a verificação da validade ou a identificação do seu titular;
- 5) Que não tenha sido validado.

2. A verificação do disposto no número anterior determina a imediata apreensão do título de transporte pelos agentes de fiscalização.

3. Em caso de incumprimento do disposto nos n.ºs 2 ou 3 do artigo anterior, o passageiro é considerado sem título de transporte válido.

#### Artigo 18.º

#### **Transporte sem custo pelo utilizador e livre-trânsito**

1. Os titulares do direito a transporte sem custo pelo utilizador ou do direito a livre-trânsito legalmente estabelecido devem ser portadores de documento comprovativo desse direito.

2. Quem aceder às zonas de acesso pago ou utilizar o serviço público de transporte de passageiros de metro ligeiro sem o documento comprovativo referido no número anterior, é considerado passageiro sem título de transporte válido.

### **CAPÍTULO VI**

#### **Investigação técnica de acidentes e incidentes**

#### Artigo 19.º

#### **Finalidade da investigação técnica**

1. A investigação técnica de acidentes e incidentes tem por finalidade única a prevenção de acidentes e incidentes, não sendo destinada à atribuição de culpas ou de qualquer tipo de responsabilidade, sendo o processo constituído pela recolha e análise de informações, elaboração de conclusões, determinação das causas ou factores contributivos e formulação de eventuais recomendações de segurança operacional.



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

2. A investigação técnica 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 pelas autoridades judiciária ou policiais.

Artigo 20.º

**Entidade responsável e atribuições**

1. A DSAT é a entidade responsável pela investigação de acidentes e incidentes que ocorram no âmbito da operação do sistema de metro ligeiro.

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

- 1) Decidir sobre a realização da investigação técnica de acidentes e incidentes previstos no n.º 2 do artigo 23.º;
- 2) Prestar assistência ao investigador responsável durante a realização da investigação técnica de acidentes e incidentes;
- 3) Formular recomendações em matéria de segurança do sistema de metro ligeiro, com base nos ensinamentos recolhidos durante a investigação técnica de acidentes e incidentes, de modo a evitar a sua repetição;
- 4) Promover estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade decorrente da operação do sistema de metro ligeiro;
- 5) Organizar e divulgar a informação relativa à investigação técnica e prevenção de acidentes e incidentes;
- 6) Promover a formação, em matéria de investigação técnica e prevenção de acidentes e incidentes, do pessoal que utilize no âmbito das suas atribuições;
- 7) Comunicar às autoridades judiciária ou policiais a ocorrência do acidente.

Artigo 21.º

**Obrigatoriedade de notificação de acidente ou incidente**

1. A operadora é obrigada a notificar a DSAT, nos termos a definir por circular desta, os acidentes e incidentes verificados no âmbito da operação do sistema de metro ligeiro.



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

2. A notificação deve ser feita imediatamente após a ocorrência, não podendo exceder duas horas no caso de acidentes graves e 12 horas nas restantes ocorrências.

Artigo 22.º

**Apresentação de relatórios**

No momento da ocorrência do acidente ou incidente, a operadora deve elaborar um relatório da ocorrência, contendo os factos, as condições e as circunstâncias relacionados com o acidente ou incidente, o qual deve ser submetido à DSAT no prazo máximo de 72 horas a contar da respectiva ocorrência.

Artigo 23.º

**Obrigatoriedade de realização de investigação**

1. Os acidentes graves são obrigatoriamente objecto de uma investigação técnica com o objectivo de aumentar a segurança do sistema de metro ligeiro e prevenir a ocorrência de acidentes.

2. Para além dos acidentes graves, a DSAT pode investigar outros acidentes e incidentes que, em circunstâncias diferentes, poderiam ter conduzido a acidentes graves, ou quando considere que da sua investigação podem ser recolhidos ensinamentos em matéria de segurança do sistema de metro ligeiro.

3. Cabe à DSAT decidir sobre a realização de uma investigação a acidente ou incidente do tipo referido no número anterior, devendo ter em conta na sua decisão, designadamente o seguinte:

- 1) A gravidade do acidente ou do incidente;
- 2) A eventual inserção da ocorrência numa série de acidentes ou incidentes relevantes para o sistema de metro ligeiro no seu todo;
- 3) O pedido efectuado pela operadora.



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

4. Na realização da investigação técnica, a DSAT pode solicitar a colaboração de outras entidades, da RAEM ou do exterior, que considere necessárias, bem como adquirir a prestação dos respectivos serviços.

5. A investigação técnica prevista nos n.ºs 1 e 2 deve ser conduzida independentemente de outras que venham a ser promovidas por entidades diversas, não tendo por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades.

6. Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 19.º, 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.

Artigo 24.º

**Nomeação de investigadores**

1. O investigador responsável pela realização da investigação técnica, a nomear pelo director da DSAT, goza de independência e de autoridade absoluta sobre a investigação, determinando a extensão da respectiva investigação e os procedimentos a seguir.

2. O director da DSAT pode ainda, 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, ou em casos excepcionais em que a eficácia da investigação o justifique, o director da DSAT pode nomear outro investigador responsável em sua substituição.

Artigo 25.º

**Competências do investigador responsável**

1. Ao investigador responsável compete, designadamente o seguinte:



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

- 1) Efectuar o levantamento imediato dos indícios e a recolha controlada de destroços, componentes ou outros elementos e materiais relevantes para fins de exame ou análise, salvo decisão das autoridades judiciária ou policiais em contrário;
- 2) 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;
- 3) Requisitar o conteúdo de quaisquer registos relativos à operação do sistema de metro ligeiro, assim como efectuar a leitura e análise desses elementos;
- 4) Solicitar às autoridades judiciária ou policiais a realização de testes de alcoolemia ou de despistagem de estupefacientes nas pessoas envolvidas no acidente ou incidente, ou exigir as informações ou os registos dos respectivos testes e exames;
- 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 às pessoas envolvidas na operação do sistema de metro ligeiro e aos corpos das vítimas;
- 6) Solicitar às autoridades judiciária ou policiais a identificação das testemunhas por elas já ouvidas;
- 7) 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;
- 8) 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;
- 9) Solicitar às autoridades judiciária e policiais a conservação, custódia e vigilância do local e destroços, e a autorização para efectuar o mais rapidamente possível os exames e estudos necessários relativamente às pessoas e vestígios materiais de qualquer espécie, relacionados com o acidente ou incidente;
- 10) Solicitar às autoridades e agentes da protecção civil o acompanhamento das operações como garantia da segurança de pessoas e bens;



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

- 11) Transmitir às autoridades judiciária e policiais os elementos que lhe forem solicitados;
- 12) Decidir formas adicionais de protecção do local do acidente ou incidente.

2. O investigador responsável tem competência para a prática dos actos cautelares necessários e urgentes, de modo a assegurar os meios de prova que exijam especiais conhecimentos técnicos.

### Artigo 26.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, salvaguardadas que estejam as necessidades impostas pelo segredo de justiça e as próprias da investigação criminal.

2. Qualquer pessoa ou entidade que disponha de informações ou de elementos de prova relevantes para a investigação técnica 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 qualquer acidente ou incidente, no âmbito da investigação técnica, 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 27.º

#### **Direito de acesso**

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



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

- 1) Ao local do acidente ou incidente, bem como, designadamente ao comboio envolvido, às infra-estruturas e ao centro de operação e controlo;
- 2) A qualquer lugar com interesse para a investigação técnica;
- 3) À listagem de provas e à possibilidade de proceder à remoção de destroços e componentes do sistema de metro ligeiro, para efeitos de exame ou análise;
- 4) Aos resultados dos exames aos corpos das vítimas;
- 5) Aos resultados dos exames efectuados ao pessoal afecto ao centro de operação e controlo e outro pessoal da operadora envolvido no acidente ou incidente;
- 6) A qualquer informação ou registo relevante na posse, designadamente da DSAT, da operadora e de outras entidades envolvidas na operação do sistema de metro ligeiro.

— 2. O investigador responsável e os investigadores em exercício de funções devem ser portadores de cartão de identificação.

### Artigo 28.º

#### **Dever de sigilo**

1. Não podem ser divulgados os documentos constantes do processo de investigação técnica, salvo às autoridades judiciária ou policiais, a seu pedido.

2. Os referidos documentos constam do relatório final apenas quando forem necessários à análise do acidente ou incidente.

3. As partes dos documentos que não forem relevantes para a análise não são divulgadas.



## Artigo 29.º

### **Protecção dos comboios e do local do acidente ou incidente**

1. É interdito a qualquer pessoa, sem prévia autorização do investigador responsável, modificar o estado do local onde tenha ocorrido um acidente ou incidente, dele retirar seja o que for, bem como manipular ou deslocar qualquer componente dos comboios, das infra-estruturas ou dos equipamentos, salvo por imposição das operações de salvamento ou por motivos de segurança da vida de pessoas.

2. Compete às autoridades policiais e à operadora assegurar que o local do acidente ou incidente é mantido inalterado, sem prejuízo das operações de salvamento.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 5 do artigo 31.º, os comboios e os equipamentos, incluindo as suas partes ou componentes, não podem ser removidos do local do acidente ou incidente sem autorização do investigador responsável, que determina o local para onde os mesmos devem ser deslocados para prosseguimento da investigação.

4. Os comboios e os equipamentos envolvidos em acidente ou incidente e as suas partes ou componentes não podem ser objecto de reparação ou de qualquer tipo de intervenção de manutenção, sem que tenham sido libertados pelo investigador responsável, nos termos do artigo 32.º.

## Artigo 30.º

### **Colaboração de outras entidades**

1. A DSAT pode requerer a colaboração de especialistas em áreas específicas pertencentes a outras entidades ou 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 24.º.



2. No caso dos especialistas pertencentes ao sector público, estes são disponibilizados pelas entidades ou organismos a que pertencem, os quais suportam os encargos com a respectiva remuneração, cabendo à operadora suportar os demais encargos decorrentes da investigação.

### Artigo 31.º

#### Colaboração mútua

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, designadamente, o investigador responsável deve cooperar com as autoridades judiciária e policiais no sentido da preservação das provas.

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

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

4. 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, designadamente as seguintes medidas:

- 1) Isolamento e guarda do local do acidente ou incidente;
- 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 dos comboios, das infra-estruturas e dos equipamentos e nos corpos das vítimas antes da sua remoção.

5. Enquanto decorrer uma investigação criminal, a remoção e libertação dos comboios, das infra-estruturas e dos equipamentos, nos termos do n.º 3 do artigo 29.º e do artigo 32.º, só podem ser decididas pelo investigador responsável após prévia autorização da autoridade judiciária.



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

6. O investigador responsável deve comunicar às autoridades judiciária e policiais as partes ou componentes dos comboios, das infra-estruturas e dos equipamentos que, para efeitos da investigação técnica, se torne necessário não deslocar ou desmontar, até ser efectuada peritagem mais detalhada por técnicos especializados.

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

Artigo 32.º

**Libertação dos comboios, das infra-estruturas e dos equipamentos**

Sem prejuízo do disposto no n.º 5 do artigo anterior, ao investigador responsável compete decidir a libertação dos comboios, das infra-estruturas e dos equipamentos e seus componentes ou destroços quando já não se tornem necessários à investigação técnica.

Artigo 33.º

**Divulgação de informação**

1. A DSAT ou qualquer outra entidade que tenha acesso à seguinte informação não pode divulgá-la, para efeitos que não sejam a investigação técnica de acidentes ou incidentes:

- 1) Os depoimentos feitos por qualquer pessoa a um investigador durante a investigação técnica;
- 2) As comunicações entre as pessoas envolvidas na operação do sistema de metro ligeiro;
- 3) A informação médica ou privada de pessoas envolvidas no acidente ou incidente;
- 4) As gravações de voz do centro de operação e controlo e as transcrições dessas gravações;
- 5) As gravações de imagem do interior do comboio durante o funcionamento e transcrições dessas gravações;
- 6) As opiniões expressas na análise da informação recolhida.



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

2. O disposto no número anterior não é aplicável nos casos em que a autoridade judiciária determine que a divulgação da informação é mais importante do que as consequências negativas que tal decisão poderia ter para a investigação técnica 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 documento, parte de documento ou informação que não for relevante para a análise.

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

5. O investigador responsável, os investigadores e todo o pessoal da DSAT, da operadora e de outras entidades envolvidas na operação do sistema de metro ligeiro 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 34.º

#### **Relatórios**

Finda a investigação técnica, a DSAT deve tornar público o relatório final após a sua homologação pelo Chefe do Executivo, se possível no prazo de um ano a contar da data do acidente ou incidente, com exclusão das matérias confidenciais.

#### Artigo 35.º

#### **Recomendações de segurança operacional**

1. Em qualquer fase da investigação técnica, a DSAT pode emitir recomendações de segurança operacional e impor à operadora e a outras entidades envolvidas na operação do sistema de metro ligeiro a implementação de quaisquer medidas de segurança, que considere necessárias para aumentar a segurança da operação.



2. As medidas de segurança previstas no número anterior devem ser implementadas pela operadora no prazo de 90 dias ou no prazo indicado pela DSAT, devendo esta ser informada das diligências efectuadas, no prazo de 30 dias posteriores à implementação das mesmas medidas de segurança.

#### Artigo 36.º

### **Reabertura da investigação e conservação da documentação**

1. Caso surjam factos novos ou indícios relevantes durante o período de 10 anos, contados a partir da data de homologação do relatório final, a DSAT deve proceder à reabertura do processo de investigação técnica.

2. A DSAT deve conservar a documentação respeitante à investigação técnica pelo prazo de 10 anos, contados a partir da data de homologação do relatório final, ou, caso haja reabertura da investigação, a partir da data de homologação do respectivo relatório.

#### Artigo 37.º

### **Remoção, abate, reparação e reconstrução**

A remoção, reparação ou abate dos comboios e dos equipamentos e a reconstrução das infra-estruturas são da responsabilidade da operadora, nos termos e condições a determinar pela DSAT.

## **CAPÍTULO VII**

### **Responsabilidade penal**

#### Artigo 38.º

### **Captura de comboio**

1. Quem comandar ou se apossar de comboio em circulação, no qual se encontrem pessoas, sem para tal estar autorizado, é punido com pena de prisão de 5 a 15 anos.



2. Considera-se um comboio em circulação, desde o momento em que, terminado o embarque de passageiros, se inicia a marcha, até ao momento em que deva ter lugar o desembarque.

### Artigo 39.º

#### **Atentado à segurança da operação**

1. Quem atentar contra a segurança da operação do sistema de metro ligeiro,
  - 1) Destruindo, suprimindo, danificando ou tornando não utilizáveis infra-estrutura, equipamento ou comboio;
  - 2) Comandando o centro de operação e controlo sem que para tal esteja autorizado;
  - 3) Colocando obstáculo ao funcionamento ou à circulação de comboio;
  - 4) Dando falso aviso ou sinal; ou
  - 5) Praticando acto do qual possa resultar desastre, e criar deste modo perigo para a vida, perigo grave para a integridade física de outrem ou perigo para bens patrimoniais alheios de valor elevado, é punido com pena de prisão de 3 a 10 anos.

2. Se o perigo referido no número anterior for criado por negligência, o agente é punido com pena de prisão de 1 a 8 anos.

3. Se a conduta referida no n.º 1 for praticada por negligência, o agente é punido com pena de prisão até 5 anos.

### Artigo 40.º

#### **Condução ou operação perigosa**

1. Quem conduzir um comboio ou comandar o centro de operação e controlo, não estando em condições de o fazer com segurança ou violando grosseiramente as regras de condução ou operação, e criar deste modo perigo para a vida, perigo grave para a integridade física de outrem ou perigo para bens patrimoniais alheios de valor elevado, é punido com pena de prisão de 1 a 8 anos.



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

2. Se o perigo referido no número anterior for criado por negligência, o agente é punido com pena de prisão até 5 anos.

3. Se a conduta referida no n.º 1 for praticada por negligência, o agente é punido com pena de prisão até 3 anos ou com pena de multa.

Artigo 41.º

**Lançamento de projectil contra comboio**

Quem arremessar projectil contra o comboio em circulação é punido com pena de prisão até 6 meses ou com pena de multa até 60 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal.

Artigo 42.º

**Abstenção de funções**

— O pessoal operacional que ilegitimamente, com intenção de impedir ou interromper a prestação do serviço público de transporte de passageiros por metro ligeiro, abandonar as suas funções ou negligenciar o seu cumprimento é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.

Artigo 43.º

**Desobediência**

O prosseguimento das obras embargadas ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 10.º, constitui crime de desobediência qualificada, punível nos termos do n.º 2 do artigo 312.º do Código Penal.

Artigo 44.º

**Agravação e privilegiamento**

É correspondentemente aplicável aos crimes previstos nos artigos 38.º a 40.º da presente lei o disposto nos artigos 273.º e 274.º do Código Penal.



## CAPÍTULO VIII

### Responsabilidade civil da operadora

#### Artigo 45.º

#### Responsabilidade contratual

1. A operadora é responsável, nos termos da presente lei e gerais de direito, pelos danos causados aos passageiros durante a viagem ou quando tais danos resultem de defeitos ou de avaria dos equipamentos.

2. A operadora responde pelos danos, designadamente:

- 1) Morte, ferimentos ou quaisquer outras lesões corporais sofridos pelos passageiros em virtude de acidente ocorrido a bordo de comboio ou no decurso de quaisquer operações de embarque ou desembarque;
- 2) Destruição ou deterioração de bagagem, desde que os danos ocorram a bordo de comboio ou resultem de defeitos ou de avaria das infra-estruturas ou dos equipamentos.

#### Artigo 46.º

#### Exclusão e limitação da responsabilidade contratual

1. A operadora fica exonerada de responsabilidade pelos danos que o lesado tenha sofrido em virtude de não ter observado os deveres a que está obrigado, designadamente a aquisição e validação do título de transporte e o cumprimento das regras de segurança ou quando os danos sejam causados por terceiros.

2. Se a operadora demonstrar que os eventuais danos resultaram de acto culposo, ainda que por negligência ou omissão, praticado pelo lesado ou pela pessoa que lhe sucedeu no direito de reclamar compensação, fica exonerada de responsabilidade na exacta medida e proporção em que tal acto ou omissão tenham contribuído para o dano.

3. São nulas as cláusulas do contrato de transporte que excluam ou limitem a responsabilidade da operadora determinada nos termos do presente capítulo.



Artigo 47.º

**Responsabilidade objectiva**

A operadora é responsável, nos termos da presente lei e gerais de direito, independentemente de culpa, pelos danos causados a terceiros pelos comboios e objectos que deles se soltem, pelas infra-estruturas ou pelos equipamentos.

Artigo 48.º

**Exclusão da responsabilidade objectiva**

1. A operadora não é responsável pelos danos causados quando resultem de facto imputável ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resultem de causa de força maior estranha à operação do sistema de metro ligeiro.

2. Se a operadora demonstrar que os eventuais danos causados a terceiros resultaram de acto culposos, ainda que por negligência ou omissão, praticado pelo lesado, ou pela pessoa que lhe sucedeu no direito de reclamar compensação, fica exonerada de responsabilidade na exacta medida e proporção em que tal acto ou omissão tenha contribuído para o dano.

**CAPÍTULO IX**

**Fiscalização e responsabilidade por infracções administrativas**

**SECÇÃO I**

**Órgãos de fiscalização**

Artigo 49.º

**Fiscalização**

1. A fiscalização do cumprimento do disposto na presente lei compete à DSAT, sem prejuízo do disposto nos números seguintes e da competência legalmente conferida a outras entidades.



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

2. Os passageiros e o público estão sujeitos a fiscalização por agentes de fiscalização devidamente identificados.

3. Os agentes de fiscalização em exercício de funções gozam de poderes de autoridade pública e, quando tal se mostrar necessário, podem exigir aos passageiros e ao público a respectiva identificação e morada, bem como ordenar aos infractores que se abstenham da prática das infracções administrativas previstas na presente lei, podendo solicitar ao CPSP a colaboração que se mostre necessária, designadamente nos casos de oposição ou resistência ao exercício dessas funções.

4. No âmbito do procedimento de fiscalização a identificação dos passageiros e do público é feita mediante a apresentação do bilhete de identidade de residente da RAEM ou outro documento autêntico que permita a respectiva identificação ou, na falta deste, através de uma testemunha identificada nos mesmos termos.

5. Os agentes de fiscalização têm acesso à informação e à documentação necessárias ao exercício das suas funções, estando as entidades públicas e privadas obrigadas a prestar colaboração, sempre que lhes seja solicitado.

## **SECÇÃO II**

### **Responsabilidade por infracções administrativas**

#### **SUBSECÇÃO I**

#### **Disposições gerais**

#### **Artigo 50.º**

#### **Infracção administrativa**

Sem prejuízo de outras sanções legalmente previstas, a violação do disposto na presente lei constitui infracção administrativa sancionada com multa nos termos do artigo seguinte.



## Artigo 51.º

### Multas

1. Quem violar o disposto nos artigos 21.º e 22.º, nos n.ºs 1 e 2 do artigo 26.º, nos n.ºs 1, 3 e 4 do artigo 29.º e no n.º 2 do artigo 35.º, é punido com multa de 10 000 a 1 000 000 patacas, quando se aplicar a pessoa singular, e de 20 000 a 2 000 000 patacas, quando se aplicar a pessoa colectiva.

2. Quem violar o disposto no n.º 2 e na alínea 1) do n.º 3 do artigo 13.º, é punido com multa de 2 000 a 10 000 patacas.

3. Quem violar o disposto nas alíneas 6) e 7) do n.º 3 do artigo 13.º, é punido com multa de 1 000 a 8 000 patacas.

4. Quem violar o disposto nas alíneas 3) a 5), 8) a 13) do n.º 3 do artigo 13.º, é punido com multa de 500 a 5 000 patacas.

5. Quem violar o disposto na alínea 14) do n.º 3 do artigo 13.º, é punido com multa de 1 500 patacas.

6. As multas previstas nos n.ºs 1 a 4 são graduadas em função, designadamente da gravidade da infracção e dos danos dela resultantes, do grau de culpa do infractor e da respectiva capacidade económica.

## Artigo 52.º

### Sanção acessória

Pelas infracções administrativas previstas na alínea 1) do n.º 2 do artigo 13.º, os objectos apreendidos podem ser declarados perdidos a favor da RAEM e ordenada a sua venda ou destruição.



Artigo 53.º

**Apreensão cautelar**

1. Em caso de suspeita de violação do disposto na alínea 1) do n.º 2 do artigo 13.º, os agentes de fiscalização podem proceder à apreensão cautelar dos respectivos bens.
2. Enquanto não for proferida decisão definitiva sobre o processo sancionatório, os bens apreendidos ficam à guarda da DSAT.
3. Quando for proferida decisão definitiva de arquivamento do processo, o interessado é notificado pela DSAT para proceder ao levantamento dos bens apreendidos.
4. Decorridos seis meses sobre o prazo fixado para o levantamento, sem que os bens apreendidos sejam levantados, os mesmos reverterem a favor da RAEM.

Artigo 54.º

**Reincidência**

1. Para efeitos da presente lei, considera-se reincidência a prática de infracção administrativa da mesma natureza no prazo de um ano após a decisão administrativa sancionatória se ter tornado inimpugnável.
2. Em caso de reincidência, o valor mínimo da multa é elevado de um quarto e o valor máximo permanece inalterado.

Artigo 55.º

**Competência sancionatória**

1. Compete à DSAT instaurar o procedimento sancionatório pela prática das infracções administrativas previstas na presente lei, com excepção das infracções administrativas previstas na alínea 14) do n.º 3 do artigo 13.º.



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

2. A competência para designar instrutores dos procedimentos instaurados pela DSAT e para aplicar as sanções previstas na presente lei cabe ao director da DSAT.

3. Dos actos do director da DSAT de aplicação das sanções previstas na presente lei cabe recurso hierárquico necessário para o Secretário para os Transportes e Obras Públicas.

4. Cabe aos Serviços de Saúde instaurar o procedimento e aplicar as sanções pelas infracções administrativas previstas na alínea 14) do n.º 3 do artigo 13.º, nos termos da Lei n.º 5/2011 (Regime de prevenção e controlo do tabagismo), com as necessárias adaptações.

## SUBSECÇÃO II

### Tramitação especial das infracções administrativas

#### Artigo 56.º

#### Acusação

1. Se um agente de fiscalização presenciar a prática de infracção ou dela houver indícios bastantes, pode imediatamente deduzir e notificar pessoalmente a acusação ao infractor.

2. Na acusação referida no número anterior, o infractor é também notificado da faculdade de pagamento voluntário da multa ou de apresentação de defesa por escrito, no local indicado e no prazo de 15 dias, contados a partir da data da notificação da acusação.

#### Artigo 57.º

#### Pagamento voluntário

Caso o infractor proceda ao pagamento voluntário das multas previstas nos n.ºs 2 a 5 do artigo 51.º no prazo de 15 dias a contar da data da notificação da acusação, estas são reduzidas a metade do seu valor mínimo.



## Artigo 58.º

### Decisão

1. Se, no prazo previsto no n.º 2 do artigo 56.º, o acusado não apresentar defesa, nem efectuar o pagamento voluntário da multa, o director da DSAT deve apreciar o processo, determinando a sanção aplicável ou o seu arquivamento.

2. Se o acusado apresentar defesa, recebida esta e efectuadas as devidas diligências para o apuramento da existência da infracção, é elaborada pelo instrutor proposta de decisão, a qual é submetida à apreciação do director da DSAT.

3. O director da DSAT, após apreciada a proposta, determina a sanção aplicável ou manda arquivar o processo.

4. A decisão referida no número anterior é notificada nos termos do disposto nos n.ºs 4 a 7 do artigo 62.º.

---

## Artigo 59.º

### Pagamento das multas após decisão sancionatória

Havendo decisão sancionatória que aplique multa, esta deve ser paga no prazo de 15 dias, contados a partir da data da notificação da decisão.

## Artigo 60.º

### Não pagamento da multa

Na falta de pagamento da multa no prazo previsto no artigo anterior, procede-se à sua cobrança coerciva, nos termos do processo de execução fiscal.

## Artigo 61.º

### Destino das multas

O produto das multas por infracções administrativas à presente lei constitui receita da RAEM.



Artigo 62.º

**Formas de notificação**

1. No âmbito dos procedimentos sancionatórios pelas infracções administrativas, as notificações são feitas pessoalmente, por via postal ou por via edital.

2. A notificação pessoal é feita directamente pelos agentes de fiscalização, mediante a entrega do texto da notificação ao notificando e lavrando-se certidão por este assinada.

3. No caso de o notificando se recusar a receber a notificação ou a assinar a certidão, os agentes de fiscalização mencionam tal ocorrência na certidão e, quando possível, assinam juntamente com duas testemunhas devidamente identificadas, com indicação do nome e do número do documento de identificação, considerando-se feita a notificação.

4. A notificação por via postal é feita por meio de carta registada, sem aviso de recepção, e presume-se realizada no terceiro dia posterior ao do registo, ou no primeiro dia útil seguinte nos casos em que o referido terceiro dia não seja dia útil, quando efectuada para:

- 1) O endereço de contacto ou a morada indicados no procedimento sancionatório pelo próprio notificando;
- 2) A última residência constante dos arquivos da Direcção dos Serviços de Identificação;
- 3) O último endereço de contacto ou a morada constantes do arquivo do Instituto de Promoção do Comércio e do Investimento de Macau, se o notificando tiver obtido autorização de residência temporária nos termos das disposições relativas à fixação de residência temporária de investidores, quadros dirigentes e técnicos especializados.

5. Se o endereço do notificando se localizar fora da RAEM, o prazo indicado no número anterior somente se inicia depois de decorridos os prazos de dilação previstos no artigo 75.º do Código do Procedimento Administrativo.



6. A presunção prevista no n.º 4 só pode ser ilidida pelo notificando quando a recepção da notificação ocorra em data posterior à presumida, por razões comprovadamente imputáveis aos serviços postais.

7. Se a notificação pessoal ou por via postal se revelar impossível ou se os interessados a notificar forem desconhecidos, a autoridade pública procede à notificação edital, afixando-se editais nos locais de estilo, e à publicação de anúncios em dois jornais da RAEM, um em língua chinesa, outro em língua portuguesa, considerando-se efectuada a notificação.

## **CAPÍTULO X**

### **Disposições finais**

#### **Artigo 63.º**

#### **Manutenção das infra-estruturas e dos equipamentos**

A manutenção das infra-estruturas e dos equipamentos do sistema de metro ligeiro é considerada de relevante interesse público, não sendo aplicável o disposto no n.º 6 do artigo 4.º da Lei n.º 8/2014 (Prevenção e controlo do ruído ambiental) no âmbito da execução dos trabalhos necessários.

#### **Artigo 64.º**

#### **Diplomas complementares**

1. Os diplomas complementares necessários à execução da presente lei são aprovados pelo Chefe do Executivo.



2. Para o efeito do disposto no número anterior, são regulamentadas por regulamento administrativo complementar, designadamente, as seguintes matérias:

- 1) As normas técnicas de segurança, incluindo as condições técnicas de segurança para entrada em operação do sistema de metro ligeiro, e as normas complementares à investigação técnica;
- 2) As condições concretas do seguro obrigatório de responsabilidade civil.

3. Para o efeito do disposto no n.º 1, são regulamentadas através de despacho do Chefe do Executivo, a publicar no *Boletim Oficial da Região Administrativa Especial de Macau*, designadamente, as seguintes matérias:

- 1) As condições gerais do transporte, nomeadamente o horário de funcionamento, a frequência, os títulos de transporte e a prestação de serviços informativos;
- 2) O modelo do cartão de identificação do pessoal operacional da área de segurança que desempenha as principais funções;
- 3) O regime tarifário;
- 4) As regras relativas à criação e disponibilização dos títulos de transporte;
- 5) O modelo do cartão de identificação dos investigadores.

#### Artigo 65.º

#### **Direito subsidiário**

Em tudo o que não se encontre especialmente regulado na presente lei, aplicam-se, subsidiariamente, consoante a natureza das matérias as outras disposições legais, designadamente o Código Penal, o Código de Processo Penal, o Código Comercial, o Código Civil, o Código do Procedimento Administrativo, o Código de Processo Administrativo Contencioso e o Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro (Regime geral das infracções administrativas e respectivo procedimento).



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
行政長官辦公室  
Gabinete do Chefe do Executivo

Artigo 66.º  
**Entrada em vigor**

A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em            de            de 2018.

O Presidente da Assembleia Legislativa, \_\_\_\_\_  
*Ho Iat Seng*

— Assinada em            de            de 2018.

Publique-se.

O Chefe do Executivo, \_\_\_\_\_  
*Chui Sai On*