

輕軌交通系統法

公眾諮詢文本

Lei do Sistema de Transporte de Metro Ligeiro
Documento de consulta pública

諮詢期

Período de consulta

2017/2/13 - 2017/4/13



運輸基建辦公室
Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes



交通事務局
Direcção dos Serviços
para os Assuntos de Tráfego

目 錄

7	前 言
9	1. 其他國家及地區的軌道交通法律體系與管理模式
10	1.1 內地
10	1.2 香港
11	1.3 台北
11	1.4 新加坡
11	1.5 葡萄牙
12	1.6 小結
12	1.6.1 法律體系
12	1.6.2 運營監管體系
13	2. 規範體系的構想
14	2.1 法律體系構想
14	2.1.1 法律
14	2.1.2 配套法規
14	2.1.3 其他適用法例
15	3. 法案項目的主要內容
16	3.1 輕軌系統運營
16	3.1.1 運營模式
17	3.1.2 客運服務
17	3.1.3 聯合服務
17	3.1.4 強制民事責任保險
18	3.2 安全
18	3.2.1 安全技術規定
18	3.2.2 投入運營
19	3.2.3 監察制度
19	3.2.4 禁止行為
20	3.2.5 周邊保護區域

20	3.3 義務
20	3.3.1 運營者對乘客的義務
21	3.3.2 乘客及公眾的義務
22	3.4 運輸憑證及票價制度
23	3.5 責任制度
23	3.5.1 刑事責任
23	3.5.1.1 劫持列車
24	3.5.1.2 妨害運營安全
24	3.5.1.3 危險駕駛
24	3.5.1.4 向列車投射物體
24	3.5.1.5 棄職
24	3.5.1.6 違令
24	3.5.2 行政違法行為的責任
25	3.5.3 運營者的民事責任
25	3.5.3.1 合同責任
26	3.5.3.2 風險責任及客觀責任
28	3.6 意外及事故的技術調查
29	4. 結語
30	討論重點
32	參考資料
33	附件一：本澳現行與輕軌交通相關的法例
34	附件二：不同其他國家或地區禁止乘客及公眾作出的主要行為
81	諮詢意見表

Índice

40	Introdução
42	1. Sistemas normativos e modelos de gestão de transportes ferroviários em outros países e regiões
43	1.1 Interior da China
44	1.2 Hong Kong
45	1.3 Taipé
46	1.4 Singapura
47	1.5 Portugal
48	1.6 Considerações finais
48	1.6.1 Sistema normativo
49	1.6.2 Sistema de fiscalização da operação
50	2. Ideias conceptuais do sistema normativo
51	2.1 Concepção do sistema normativo
51	2.1.1 Lei
51	2.1.2 Diplomas complementares
51	2.1.3 Demais legislação aplicável
52	3. Conteúdo principal do projecto de proposta de lei
53	3.1 Operação do sistema de metro ligeiro
53	3.1.1 Modelo da operação
54	3.1.2 Serviços de transporte de passageiros
55	3.1.3 Serviços combinados
55	3.1.4 Seguro obrigatório de responsabilidade civil
56	3.2 Segurança
56	3.2.1 Normas técnicas de segurança
57	3.2.2 Entrada em operação
57	3.2.3 Regime de fiscalização
58	3.2.4 Actos proibidos
59	3.2.5 Zonas envolventes de protecção

60	3.3 Deveres
60	3.3.1 Deveres da Operadora para com os passageiros
61	3.3.2 Deveres dos passageiros e do público
64	3.4 Regime tarifário e títulos de transporte
65	3.5 Regime de responsabilidades
65	3.5.1 Responsabilidade criminal
66	3.5.1.1 Captura de comboio
66	3.5.1.2 Atentado à segurança da operação
66	3.5.1.3 Condução perigosa
67	3.5.1.4 Lançamento de projectil contra comboio
67	3.5.1.5 Abstenção de funções
67	3.5.1.6 Desobediência
67	3.5.2 Responsabilidade por infracções administrativas
68	3.5.3 Responsabilidade civil da Operadora
68	3.5.3.1 Responsabilidade contratual
69	3.5.3.2 Responsabilidade pelo risco ou objectiva
71	3.6 Investigação técnica de acidentes e incidentes
72	4. Conclusão
74	Pontos chaves para a discussão
76	Referências
77	Anexo I : Legislação vigente na RAEM relacionada com o sistema de transporte de metro ligeiro
78	Anexo II: Principais condutas proibidas dos passageiros e do público em diversos países ou regiões
82	Formulário para apresentação de opiniões e sugestões

前言

自回歸以來，澳門在經濟、文化、教育、體育和城市建設等方面不斷繁榮發展，以及市民生活質素不斷提升，因此，城市空間格局及城市交通需求也隨之發生較大變化。

2007年，澳門特別行政區政府落實建設澳門輕軌交通系統，為實施以人為本、公交優先、構建立體交通網絡的發展戰略創造了條件，亦為城市交通發展揭開嶄新的一頁。

“澳門陸路整體交通運輸政策”中提出“以輕軌為主幹，巴士的士為基礎”的公交優先策略。有別於設有軌道交通及相關法律制度規範的國家及地區，輕軌在澳門是一項嶄新事物，是提供便捷、環保、無障礙的公共服務。

輕軌每天載運大量乘客，所以負責輕軌系統安全有關工作的公共機構、運營者、乘客及公眾所應遵守的安全規範及要求必須相當嚴謹。為此，需要訂定一套輕軌交通系統的法律制度，並須於輕軌投入運營前通過並公佈“輕軌交通系統法”及其補充法規。

因此，有需要起草“輕軌交通系統法”法案，該法將成為整個輕軌法律制度的主要法律依據。

為建立一套適合輕軌交通¹的法律體系，增進澳門與內地在軌道交通建設、運營和運輸政策上的聯繫及交通法制上的銜接，以及確保輕軌交通項目的監管和順利推進，運輸基建辦公室分別於2010年與內地住房和城鄉建設部城市建設司簽署了《澳門輕軌項目與內地建立技術援助合作備忘錄》，並根據該備忘錄於2011年與住房和城鄉建設部轄下的中國城市規劃設計研究院簽署了《澳門特別行政區輕軌交通立法調研與諮詢》的合作協議書，當中該研究院委派了轄下地鐵與輕軌研究中心開展澳門輕軌交通的立法調研與諮詢工作。

為此，地鐵與輕軌研究中心聯合廣州地下鐵道總公司轄下的廣州中諮城軌工程諮詢有限公司、湘潭大學法學院和澳門大學法學院與運輸基建辦公室共同組成了專業研究團隊，以開展澳門輕軌交通立法前期的調研與諮詢的工作。研究團隊就軌道交通在其他國家及地區的法律體系、管理模式、運營、安全、公眾及乘客的義務等有關方面開展調研與諮詢工作，以及草擬“輕軌交通系統法”法案的內容。

過去，研究團隊分別就內地、香港、台北、新加坡和葡萄牙不同的軌道交通的法律體系及管理模式開展調研和分析工作，又舉辦了一系列的研討會、工作坊及技術交流會議等。從有關的研究可知，輕軌交通的可持續及有效發展是需要建立完善的且相互協調的法律體系與管理模式。

至今，特別行政區政府經過不斷努力，以及社會各界人士的持續參與，已初步完成了“輕軌交通系統法”法案內容的研究。現誠邀廣大居民及社會各界人士對本諮詢文件積極提出建議，以及就任何其他在此立法過程中值得關注的內容發表意見。

¹ 輕軌交通是指採用電力牽引，在固定軌道上導向運行的公共交通系統，包括車輛、列車、設備和設施；亦稱為輕軌系統，簡稱輕軌。

歡迎廣大市民、社會各界人士及團體於2017年2月13日至2017年4月13日（共60日）期間，透過下列方式提交建議或意見：

電 郵：運輸基建辦公室 consultation@git.gov.mo
交 通 事 務 局 info@dsat.gov.mo

語 音 留 言：8506 6191

傳 真：運輸基建辦公室 2881 3260
交 通 事 務 局 2875 0626

郵 寄：澳門羅保博士街1-3號國際銀行大廈26樓運輸基建辦公室
澳門馬交石炮台馬路33號地下交通事務局

若發表意見者希望把所提交的全部或部分建議或意見保密，應在提交書面建議或意見時清楚指明其意願。

本諮詢文本可透過專題網頁（運輸基建辦公室 www.git.gov.mo/LRTLaw 或
交 通 事 務 局 www.dsat.gov.mo/LRTLaw）下載。

如有任何疑問，歡迎致電2881 3721 / 8866 6363與運輸基建辦公室或交通事務局聯絡查詢。

諮詢結束後，將會根據收集到的建議及意見提交並公佈一份最終報告。

1

其他國家及地區的軌道 交通法律體系與管理模式

為了讓居民認識及了解其他國家及地區現有的法律及管理實況，以下將簡介內地、香港、台北、新加坡及葡萄牙現有的軌道交通法律體系與管理模式。

1.1 內地

截至2013年底，內地城市的客運軌道交通網運行路線總長度超過2,700公里，當中包括了地鐵、膠輪輕軌、鋼輪輕軌、有軌電車及磁懸浮列車等不同系統，也有類似澳門輕軌膠輪列車系統的廣州珠江新城旅客自動運輸系統（即Automated People Mover/APM線）。

目前，內地基本採用“一體化”管理模式，即由一間公司統一負責軌道交通的建設和運營，而因應各城市發展情況其一體化程度和管理模式亦有所變化。例如北京現時對軌道交通的投資、建設、運營均是分開，以往則是採用“一體化”模式，屬先合後分；上海的管理模式則隨時間改變，先合後分，但最後又合，即原為“一體化”模式，其後改為建設與軌道運營分別由不同實體負責，現時又重新採用“一體化”模式。

另外，內地主要採用分散監管，主要監管機構有國家發展和改革委員會、住房和城鄉建設部和交通部，同時亦涉及環保部、國土資源部、工業與信息化部等相關管理部門，而各地方政府基本是按照中央機構及職能對應設置，各司其職。為提高效率、整合資源和增強協調，各地方政府亦成立工程建設指揮部，以監管和推動城市軌道交通的建設。總體來說，內地各城市的相關管理模式均是基於社會經濟發展的實際現況而形成。

在法律體系層面上，內地的城市軌道交通管理主要透過規章性文件作出規定，當中包括《國務院辦公廳關於加強城市快速軌道交通建設管理的通知》和《國務院辦公廳轉發建設部等部門關於優先發展城市公共交通意見的通知》，以及透過全面訂定城市軌道交通發展的政策和相關制度作出原則性規定。此外，住房和城鄉建設部亦編制了《城市軌道交通運營管理辦法》，針對運營和安全作出規定。各地方政府亦設有地方性法規，以加強相關監管。另外，根據內地現時的法律體系，軌道交通建設過程亦應按一般建設程序，嚴格執行規劃、土建、環保、土地、安全等相關法律法規的要求。

1.2 香港

香港市內公共鐵路網包括港鐵、輕鐵、電車、纜車、APM以及其他在機場內運作的系統。目前香港運營中的鐵路網路線總長度約218公里，日均客流量超過400萬人次。另外，也有跨界的廣九直通車服務。

現時香港在軌道交通系統的草擬、規劃、建設、運營等方面涉及多個機構的監管，當中以運輸及房屋局為主要機構，負責香港鐵路政策的制定。其轄下的路政署則負責鐵路發展規劃研究，並統籌鐵路計劃實施；香港鐵路有限公司負責鐵路系統的建設與運營，並由運輸署就運營方面對其作出監管；而發展局轄下的機電工程署鐵路科則負責鐵路安全與意外事故調查的監管事項。

法律制度規範的位階方面，香港以法律為主要規範，配套法規和相關技術規範則屬次要規範。其中，《香港鐵路條例》為香港鐵路系統的主要法律，訂定了香港鐵路公司的運營、財產制度、法律責任、管理職能等方面的原則，以及政府的監管機制、法律責任等。另外，亦設有不同配套條例，針對意外與事故調查、換乘區域、設施管理、地鐵保護區、乘客義務、運輸憑證及監管等作出規定。至於對土地、規劃、土建、消防、環保、應急管理等其他內容的規管，則適用現行的法律及一般規範處理。

1.3 台北

捷運是台北市主要的交通工具，軌道網線路總長度約120公里，包括高運量的地鐵和中運量的膠輪系統，兩系統的日均客流量分別約170萬及20萬人次。

現時台灣大眾捷運管理機構為交通部，由其轄下的路政司負責軌道興建及監理業務，並由鐵工科負責鐵路、捷運系統重要建設工程的審核及督導，營運科負責運營及安全管理，監理科負責災害防救案件督導。在台北，市政府捷運工程局負責大眾捷運系統的建設管理，大眾捷運公司負責運營，而市政府交通局則主管運營的監督和管理。

法律制度方面，台北以《大眾捷運法》為捷運系統的主要法律規範，內容主要為規劃、建設、運營、監督、安全和罰則；而屬較低位階的有關配套法規近百項，具體規範《大眾捷運法》的實際應用，使其具可操作性。

同時，台北市為切合捷運規劃及實際操作，制定了多項地方實施細則，內容涉及禁建限建、工程管線、固定資產、土地開發、運營服務和行車安全服務等。而有關行政管理、土地、環保、大眾運輸等方面，現存法律規定亦適用於捷運系統的管理。

1.4 新加坡

新加坡的城市軌道交通以主幹性的地鐵和接駁輕軌兩種系統為主。地鐵系統穿行整個新加坡，軌道網線路總長度約150公里，日均載客量約為260萬人次；輕軌的系統及設置方式與澳門所選用的模式相似；另外，亦有穿梭主題公園的單軌及纜車等系統。

現時，新加坡陸路交通管理局全權負責綜合管理所有陸路交通事務，如制定運輸政策、規劃、建設、運營、維修和養護等。

新加坡採用建設和運營分開管理的模式，地鐵和輕軌的建設資金完全來自政府投資，並由政府負責加強監督和安全管理，運營實體（新加坡地鐵有限公司或新捷運公司）負責運營管理，尤其是保證運輸服務效率和質量。

而新加坡軌道交通法律制度規範的位階方面，可分為主要法律規範和次級法律規範，前者包括《捷運系統法》，內容主要涉及捷運系統的規劃、建設、運營及維護，後者包括補充規章。有關土地、規劃、土建、安全及環保等方面的規定則適用現行的法律及一般規範。

1.5 葡萄牙

里斯本地鐵和波爾圖地鐵分別是葡萄牙兩大城市軌道交通系統。其中，里斯本是葡萄牙重要的交通樞紐，目前共有4條地鐵線路，軌道網總長度約43公里；波爾圖地鐵網絡則全長約67公里，由6條線路組成，除市中心約8公里為地下線路外，其餘全部為地面線路。

二次世界大戰後，葡萄牙為進行地下公共交通系統的技術及經濟可行性研究，於1948年1月26日設立了里斯本地鐵股份有限公司，後來該公司獲得了設立及運營地底交通系統的專營權。1975年，

里斯本地鐵股份有限公司透過六月五日第280-A/75號法令被國有化，其後透過十二月三十日第439/78號法令，轉變為設立一間名為里斯本地鐵的公共企業，為一被賦予行政、財政及財產自治權的公法人。根據有關章程，里斯本地鐵公共企業主要宗旨是維持及改善在里斯本市內及周邊地區的地底集體運輸公共服務的常規運作，並為此具行政當局權力，尤其在維持公共服務的治安及訂定使用者權利義務方面。

波爾圖方面，有關經營輕軌系統的首個法律制度由三月十日第71/93號法令訂定，特別規定將專營權授予一公共資本的股份有限公司，有關公司於1993年8月6日設立，名為波爾圖地鐵股份有限公司。又於1998年透過十二月十五日第394-A/98號法令核准以公共服務及專營制度批給予該公司經營波爾圖市內地鐵系統的綱要，當中包括批給、項目設計及執行、施工以及設備的提供與安裝。

就政府的介入方面，成立了國家鐵路交通研究所（已撤銷），負責建設各種交通設施，近期則成立了交通運輸研究所，旨在規管、監察和執行在道路基礎設施及陸路交通方面的活動協調及規劃工作，以及規管商港與海運經濟活動，尤其負有下列職責：確保符合道路安全的最佳做法；促進訂定有關行業、職業及市場准入的規範性及規則性框架；規管包括物流業等的陸路運輸活動及補充活動；認證陸路運輸專業人才及推廣駕駛者的專業資格；認可及認證陸路交通系統有關的車輛及設備。

《陸路交通運輸法》為葡萄牙軌道交通的主要法律，規範鐵路及公路交通運輸的建設、維護、監管、財政資助、技術協調等內容。此外，歐盟亦就包括葡萄牙在內的軌道交通系統建設與發展訂定了一般要求和原則。至於配套法規，則由法令及實施細則組成，並由有權限部門負責監察該等的適用。

1.6 小結

1.6.1 法律體系

綜觀不同國家及地區的軌道交通法律體系，一般設有一部主要法律，規範軌道交通制度的基本原則及目的，較重要的內容會在此法律文件中訂明，並透過補充性法規作具體規範。

除以上兩種規範性文件外，根據各國家及地區不同的法律體制的特點，倘有需要就補充性法規的內容作進一步細化，亦可透過相關技術規範作出。

1.6.2 運營監管體系

關於是否有需要設立輕軌系統運營²的監管實體，可見很多國家和地區均於軌道交通主要法律內明文規定了有關實體，該實體可以獨立於或非獨立於負責軌道交通的建設及／或運營的實體。

至於這些實體的法律性質則是另一個問題，在這些國家或地區，負責監管的實體大多為行政當局轄下的一個公共實體，負責軌道交通的建設及／或運營實體則可以是公共實體或私人實體。

² 輕軌系統運營，是與公共客運服務及運營管理有關的業務的總稱，運營管理包括對基礎設施、設備、尤其是對行車物料進行管理和維護，以及對公共客運服務進行監控有關的行為。

2

規範體系的構想

從對上述不同國家及地區法律體系的分析中顯示，軌道交通法律體系是由法律及相關配套法規等構成的。考慮到澳門本地法律規範的位階，澳門輕軌交通法律體系宜由三個層次構建而成，即以將來的“輕軌交通系統法”為初始和主要法律淵源，並以補充性行政法規及行政長官批示為補充，訂定執行法律所需的具體規定。

輕軌交通法律制度的實施，旨在通過建立輕軌交通自身的規範化管理制度，以確保其合法性、輕軌交通的運營安全、服務高效、可持續發展及運營的透明度，藉以保證公共客運服務質量，提升居民生活質素，促進澳門的可持續發展及滿足本澳中長期發展之需要。

2.1 法律體系構想

2.1.1 法律

將來的“輕軌交通系統法”作為管理澳門輕軌交通的初始和主要法律，應訂定包括運營模式、周邊保護區域的設立、刑事制度、作出行政違法行為的處罰制度、民事責任保險、運營者的民事責任、聯合服務、運營者對乘客的義務、乘客及公眾的義務以及意外及事故的技術調查相關的規則等有關內容。

2.1.2 配套法規

現行本澳的行政法規分為兩大類，即獨立行政法規和補充性行政法規。當中，補充性行政法規可用作“輕軌交通系統法”的配套法規，並就具體執行該法律的事宜作出詳細及可操作性的規定，例如周邊保護區的界定、運營及安全管理的規範、工程驗收和試運行的程序、提供客運服務及民事責任保險的要件等。除了補充性行政法規，另一些事宜例如票價及運輸憑證³制度等內容，則可透過刊登於澳門特別行政區政府公報的行政長官批示規範。

2.1.3 其他適用法例

除上述將構成“輕軌交通系統法律制度”各項法律法規之外，其他現行的法例，例如土地的使用、組織及利用、城市規劃、建設、環境保護、文化遺產的維護、緊急情況等方面的法例，亦適用於澳門輕軌交通，故無須在“輕軌交通系統法”中再作規範。詳情見附件一。

³ 即車票或車卡。

3

法案項目的主要內容

輕軌系統採用全自動無人駕駛系統的制式，旨在提供安全、快捷、可靠及準時並為大眾所接受的集體客運服務，從而為公共運輸網絡的發展作貢獻，並透過分階段構建基本覆蓋全澳大部份區域的交通網絡及推動公交優先政策的實施，有效及適當地滿足公眾出行方面的集體需要，提升居民的生活質素。為此，有需要為市民提供穩定、高度安全、舒適、合理的候車時間及價格的出行方式，並透過不同交通工具之間的整合及協調，確保輕軌系統能夠有效地與其他交通工具及步行網絡銜接，從而逐步減少公眾出行的社會和經濟成本，尤其在減低能源消耗及對環境造成的影響方面。

綜上所述，以上所建議的輕軌交通法律制度的結構為基礎，“輕軌交通系統法”法案的主要內容尤其包括：

3.1 輕軌系統運營

輕軌系統運營包括運營管理及客運服務，有必要訂定運營模式、運營安全、客運服務制度、運營監管制度、民事責任保險、運營者的民事責任制度等。

運營管理是指對基礎設施、設備，尤其是對列車及系統進行管理和維護，以及對客運公共服務進行監管有關的行為的總稱。而由於所涉及的工作技術要求複雜，因此必須聘用合資格的技術人員負責，以確保提供安全及優質的輕軌客運服務。

3.1.1 運營模式

從世界各地來看，一個優質的集體公共客運服務對於促進社會經濟發展、增強社會凝聚力和提高了市民生活質素都至關重要，故不同國家或地區的政府都致力確保滿足此一集體需要。

雖然滿足公眾的需求是政府的責任，然而長久以來，各國政府一直透過不同的方式，例如，公共或私人專營、自由競爭及由公共權力控制的競爭等，去滿足公眾在交通出行方面的需求。

近年，社會更多趨向“職能外部化”的現象，即公眾需求並不直接由公共機關滿足，而改由行政當局以外的實體執行。“職能外部化”主要有兩大目標：以市場化機制運作以及減少政府在不同經濟領域所佔的比重，使其由直接服務提供者轉為主要監管者的角色，確保服務的提供能更有效率，同時能更貼近公眾的需求。

這種外部化一般可見於公共企業領域及私人領域。在交通方面，以往一直存在不同方式，由公共服務批給到透過簽訂提供服務合同而作的“外判”，以至公私合營（PPP），即私人企業承擔有關公共服務的財政、執行及管理，以獲取雙方事先同意的回報。

政府把公共交通運營服務的提供外部化並不等於放棄公共權力，相反，該公共權力應透過確定合適的運輸政策、規範及監督私人運營者的工作、確保服務質素、訂定規則和票務制度等予以行使。

為確保未來輕軌系統能安全、高效及可持續地運營，輕軌運營模式必須專業化，以保證輕軌服務滿足市民的出行需求。在配合“公交優先”的原則的同時，協助解決整體交通上的問題。

經參考上述國家及地區的經驗，政府決定輕軌系統的運營，包括公共客運服務的提供和監管及基礎設施和設備的管理，將根據五月十四日第3/90/M號法律《公共工程及公共服務批給制度的基礎》的規定，透過公共服務批給制度交予一政府全資成立的私營公司負責，而政府可對其進行監察，並有權因公共利益終止該批給。

3.1.2 客運服務

在“澳門陸路整體交通運輸政策”中，“公交優先”是該政策核心，而輕軌則定位成公交系統中的主要公共集體運輸服務，因此，所提供之服務需可靠、便捷、舒適、安全，並應嚴格遵守將來的輕軌交通系統法律制度。

經參考各地尤其是內地及台北的法律體系，與輕軌系統運營安全有關的具體內容及要求將由補充性行政法規作出具體規範及訂定。

3.1.3 聯合服務

輕軌交通系統投入運營後將大大擴展集體客運的服務，也因此將有助於改善道路交通狀況、提高環境質量和市民生活質素。

同時，參考了其他國家及地區的經驗，以及參照本澳“公交優先”的策略，建議未來輕軌交通系統的運營者應促進與經營道路集體客運公共服務（俗稱“巴士服務”）之承批人訂立聯合服務合同，以確保這兩種交通工具之間的多元連接，回應滿足市民的出行需求。

這對乘客而言亦非常重要，只要透過取得聯合的運輸憑證，便可使用多種由不同運營者提供的運輸服務。

3.1.4 強制民事責任保險

鑑於輕軌交通亦存在意外、事故及故障等風險，可能對乘客、第三人、基礎設施及設備造成損害，故其等必須透過強制民事責任保險予以保障。

基於上述需要，經參考本澳公共客運服務之經驗，以及其他國家及地區之經驗，須透過補充性行政法規核准及訂定這種專門保險合同的要求。

葡萄牙軌道方面的最低保險金額規定為10,000,000歐元（相當於澳門幣100,000,000元）；台北大眾捷運系統每一保險期間金額最高為新台幣800,000,000元（約相當於澳門幣200,000,000元）；本澳集體客運重型機動車輛每名乘客的保險金額為澳門幣200,000元，而總保險金額則為該數額乘以車輛載客量，故以未來輕軌列車的載客量為估算基礎，建議在“輕軌交通系統法”法案內應訂明最低保險額為澳門幣200,000,000元。

3.2 安全

安全是輕軌系統運營的最重要一環，並會大大影響提供予乘客的服務質素，而確保公眾人身和財物的高度安全更是輕軌系統運營的基本要求，無論是在投入運營前後都應作出充分考慮。

輕軌系統安全應透過規範、技術和運營等三個主要層面來實現：

- 規範：透過建立安全技術規定及訂定每位參與人的責任和義務，尤其是未來系統的運營者及乘客的責任和義務。
- 技術：透過訂定系統每一組成部分，尤其是列車、軌道及子系統⁴部分的監控及管理的特定標準。
- 運營：透過實施運營安全管理機制，使能為輕軌系統的持續運營採取預防及應變行動。

3.2.1 安全技術規定

為了提供輕軌系統安全及有效的運營，政府建議尤其就運營安全管理、載客條件、故障處理、應急處理及監察程序等訂定安全技術規定。

這些安全技術規定應符合最高的安全及效率標準，包括載有須強制遵守的要件及程序，以及負責輕軌系統安全工作的公共機關之要求。

上述機關的職能範圍應包括對運營者作出具約束力的輕軌系統安全方面的指示及建議，以及核准運營者所制定的安全管理制度等。

運營者應為負責輕軌系統運營安全，尤其在運營、維護以及與運營有關的風險控制方面的實體，須盡量考慮其他參與人的活動所涉及的各種風險，包括與列車的供應、維護服務的提供及其他服務的分判等有關的風險。

安全技術規定由一系列高度程序性的規範組成，因此，應透過補充性行政法規予以核准。

3.2.2 投入運營

輕軌交通系統的建設包括土建和列車及系統運營兩個方面，兩者建設的技術和時序不一（首先進行土建和列車生產，之後進行系統安裝和列車測試）。

當中，有大量工作在技術及時間安排方面需作協調，因存在眾多不同的子系統，其等互相關聯且與土建關係密切，有關技術複雜，因此，輕軌系統的竣工驗收與一般土建工程有很大差別。

即使所有土建工程驗收合格也不能代表系統滿足整體運作的要求，故輕軌交通竣工驗收後，運營者還需進行非載客的試運行，以驗證輕軌系統的安全性、可靠性及功能性是否滿足載客運營的必要條件。

總的來說，輕軌系統運營應事先提交一份檢查及非載客試驗計劃，系統投入運營取決於是否有切實遵守載客安全技術的條件。

⁴ 輕軌系統運作所必需的設備的總稱，尤其是機電設備、資訊設備、通信設備、信號設備及警報設備。

3.2.3 監察制度

就監察制度而言，運營的監察按照執行實體來區分，可分為兩類，包括由公共機關執行和由運營者（透過其監察人員）執行。前者主要負責根據相關批給合同和適用法例監察後者所應履行的義務和責任，而監察乘客及公眾遵守法律規定的義務則由後者經適當識別身份的監察人員負責，該等監察人員必須獲得公共機構的認證，有關公共機構應創設、保管並持續更新該等人員的身份資料紀錄。

另一方面，考慮到監察人員執行職務的性質及重要性，監察人員應享有公共當局的權力，並可要求其他公共部門及組織提供必要的合作，尤其在執行職務時遇到反對或抗拒的情況時。

3.2.4 禁止行為

輕軌系統運營期間，預計會有大量的人流，無論在列車中或者在各車站內均會充斥着成千上萬的乘客，因此，交通運營的安全與保證基礎設施、列車及系統的正常運作構成直接的關係。為了防止各類有可能危害輕軌交通基礎設施、列車及系統、妨害輕軌系統運營的危險行為，需在法律中列舉禁止作出的行為，其違反將構成行政違法行為。

參考其他國家及地區的經驗，以及考慮本澳的實際情況，建議禁止以下可能危害輕軌系統運營安全的行為，尤其是：

- 1) 攜帶易燃、易爆、有放射性或腐蝕性的危險品；
- 2) 攜帶武器，但執法人員、獲允許或獲授權持有武器人士或使用及攜帶武器准照之持有人除外；
- 3) 向輕軌行車區域或列車內外投射任何物體；
- 4) 設置任何障礙物或阻礙車站、列車、收費區入口閘門或月台幕門出入口；
- 5) 動用緊急或安全裝置，在合理情況下除外；
- 6) 未經許可進入限制區，尤其是輕軌行車區域、設有子系統的區域、運營控制中心及車廠。

倘發現以上的禁止行為時，監察人員應先採取適當措施阻止或儘量減輕其後果。監察人員亦有權決定違法者是否須離開列車或車站，而在有需要時可要求公共部門，尤其是治安警察局提供必要的協助。

考慮到有關的禁止行為將可能會危害運營人員或乘客的生命安全，對系統運營的安全存在隱憂，因此為阻嚇及處罰效力有必要訂定行政處罰，建議規定根據禁止行為的嚴重性科處澳門幣二千元至一萬元罰款。

如涉及違反禁止攜帶易燃、易爆、有放射性或腐蝕性的危險品或攜帶武器的情況，有關物品可被扣押、宣佈撥歸澳門特別行政區所有及命令將之出售或銷毀。

3.2.5 周邊保護區域

經參考其他國家及地區的經驗，應在輕軌行車區域及基礎設施的相鄰土地設置周邊保護區域，以確保輕軌系統設施及運營的安全，以及位於輕軌周邊區域之公眾及財產之安全。為此，輕軌行車區域及基礎設施的相鄰土地應受徵收及設定行政役權約束。

目前，本澳亦有類似例子，如基於航空、地上公眾及財產之安全，在航空站及民用航空之輔助設施的周邊設定了區域限制。同樣地，其他國家及地區針對有關保護區域均有訂定管理制度，例如：在上海，在軌道交通安全保護區內進行的作業應徵得市運輸管理處同意，並採取相應的安全防護措施才可進行，而該等作業包括：建造或拆除建築物及構築物；從事打樁、挖掘、地下勘探、爆破、地基加固等作業，以及會大量增加及減少負載的工程。在台北，禁建範圍內只容許建造捷運設施、基礎設施的連接及用來從事經濟活動的建築物外，禁止作出的行為包括：興建建築物、構建設施、設置廣告物、開挖土地以及其他足以妨礙大眾捷運系統設施或行車安全的建造行為，倘若需進行上述行為，必須得到由主管機關發出的執照或許可。而香港和新加坡，在保護區內進行工程時，施工單位亦須送交整理好的工程計劃和相關文件予具權限公共部門，以供發出意見和審批。

針對本澳實際情況，建議在法案中規定禁止在未經具權限的公共機構表示贊同意見之情況下在周邊保護區域進行下列工程，尤其是：

- 1) 新建、重建、擴建、改建或拆除建築物；
- 2) 裝設或加強綜合管網或線網，包括：變電站、分站，又或燃料及其他具爆炸性、易燃性或腐蝕性等危險物的儲存地方；
- 3) 挖掘、爆破、地基加固或打井、疏浚及其他沿軌道進行的工作；
- 4) 堆置物件及設置廣告物。

若發現違反上述意見的情況下進行任何工程，土地工務運輸局應有權命令禁制、拆卸有關工程，同時，亦可命令將土地恢復至施工前的條件狀況，相關費用則由有關工程所有人負責支付。

為起到阻嚇及處罰之作用，應規定繼續進行已被禁制的工程構成加重違令罪，並根據《刑法典》第三百一十二條第二款的規定進行處罰。

3.3 義務

3.3.1 運營者對乘客的義務

輕軌將成為澳門未來公交系統的主幹，因此，須考慮所有與其運營有關的因素，從而為提供高質素及安全的服務及達至高水平的服務滿意度創造所需的條件。

只有適當訂定運營中所有有關人士的權利和義務，尤其是運營者的義務，輕軌交通系統運營才可達到與其他擁有高質交通工具的國家及地區相比的高質量水平。

因此，為了讓未來系統使用者更清晰了解運營者的義務（該等義務某程度上構成乘客的權利），建議在法案中明文規定一系列較重要的義務，包括：

- 1) 提供作為合同標的、安全及優質的服務；
- 2) 在向公眾出售運輸憑證的地點及其網站上，清晰易明地公開各種票價；
- 3) 公佈適用法例所訂定的權利和義務；
- 4) 需暫時停止提供客運服務時，以適合的方式通知乘客；
- 5) 劃分殘疾、長者、孕婦、抱嬰者的優先座；
- 6) 提供所有必要的資訊；
- 7) 在車站及月台向行動不便的乘客提供協助。

3.3.2 乘客及公眾的義務

由於輕軌交通系統的車站及列車內屬於公共場所，乘客及公眾應負有遵守公共秩序的義務及責任，在享有使用一些如車站等基礎設施之權利的同時，不得作出違反公序良俗的行為。

為確保輕軌交通系統運營的效率及良好表現並保持設備及設施的衛生，乘客及公眾在進出或停留於輕軌基礎設施時，尤其是車站、連接車站的平台及行人天橋等，以及在整個乘搭輕軌的過程中，應遵守一些特定的規則。

當中，乘客及公眾在車站及基礎設施內，應保護環境和公共清潔衛生，禁止作出任何可危害輕軌系統運營及違反風俗教化的行為，以及所有可引致基礎設施及設備損毀或妨礙其使用及運作的行為。因此，運營者應採取適當的管理措施以維持輕軌基礎設施及列車內的良好秩序，以及確保環境和公共清潔衛生。

經分析，根據內地、香港、台北、新加坡及葡萄牙等的經驗，可廣泛地定出一系列乘客及公眾的義務，以及視為違反義務而被禁止的行為。

而擬於法案中規定的行為可以分為三個類別：

1. 涉及妨礙良好秩序的行為，尤其是：

- 擅自開啟列車車門或月台幕門，或妨礙其正常運作；
- 車輛運行時或響起關門聲號後進出車廂；
- 進入車廂時妨礙欲下車的乘客下車；
- 未持有有效運輸憑證而進入付費區；
- 佔用殘疾、長者、孕婦、抱嬰者的優先座，除非明顯無讓座需要；
- 於付費區或車廂內飲食；
- 不適當地在驗票閘門及自動售票設備、自動扶梯或其他出入口逗留；
- 未獲運營者批准擅自集會或示威；
- 進行未獲運營者批准的籌款、組織募捐、收集簽名或調查；

- 未獲運營者事先批准而從事任何有報酬或帶盈利目的的活動或提供服務；
- 未獲運營者批准而進行任何形式的廣告，張貼或派發海報、小冊子或其他刊物；
- 躺臥於車站或車廂內，但因健康原因者除外。

2. 涉及滋擾其他乘客的行為，尤其是：

- 攜帶其性質、形狀、體積或氣味能對其他乘客造成滋擾的行李；
- 攜帶動物，但導盲犬除外；
- 使用音響設備或製造噪音，對其他乘客或公眾造成滋擾；
- 吸煙；
- 作出滋擾其他乘客或公眾的行為或發言。

3. 涉及損害公物的行為，尤其是：

- 作出任何弄髒或破壞車站或列車的行為；
- 攜帶其性質、形狀或體積能對列車造成損害的行李。

如有發現上述行為，監察人員應採取適當措施以阻止或盡量減輕其後果，並有權決定違法者是否需離開列車或車站，如有需要，可要求公共實體尤其是治安警察局提供協助。

同時，考慮到作出上述這些行為會對運營者、其他乘客或公眾造成損失，因此須制定行政處罰以起阻嚇及處罰的作用，建議按違法行為的嚴重程度以及所引致的損害、違法者的過錯及其經濟能力，科處四百至五千澳門元的罰款。

3.4 運輸憑證及票價制度

輕軌系統的運營主要收入來自票收，故乘客必須購買及持有運輸憑證。具體票價的考慮，除了要滿足以上目的外，還須考慮推動社會和經濟效益的平衡及收取價格的公平性，反映路線距離及每位乘客的經營成本。

票價制度應由政府訂定，運營者必需在票價實施日期之前，適當地提前向公眾公佈票價，尤其是在向公眾售票的地點及其網站上公佈。

經參考多個國家及地區尤其是內地、香港、台北、新加坡及葡萄牙的經驗，應規定乘客自通過付費區入口閘門時便須持有有效的運輸憑證。事實上，運輸憑證是乘客擁有進入付費區搭乘輕軌的權利的證據，故每一乘坐澳門輕軌系統的乘客均應持有有效的運輸憑證，通過付費區入口閘門的驗證，才可進出付費區，離開亦然。而在整個使用系統期間直至離開付費區，乘客亦必須保留有效的運輸憑證，並需按要求向監察人員出示其運輸憑證，否則會被視為未持有有效的運輸憑證。

在法案中應加入關於界定非有效的運輸憑證的規定，尤其指：當運輸憑證不屬於乘客；運輸憑證有效期已過；運輸憑證沾上瑕疵，即其特徵曾被修改或偽造的運輸憑證；運輸憑證的保存狀況令人無法識別其有效期或其持有人之身份；或運輸憑證未獲賦予效力時，均被視為非有效。

運輸憑證由監察人員進行監察，監察人員在執行職務期間，如有需要，有權要求乘客出示其身份資料及要求治安警察局提供所需的協助，尤其當遇到反對或反抗其執行職務的情況時。

設立及提供運輸憑證的規定由行政長官以批示制定，並公佈於《澳門特別行政區公報》。

3.5 責任制度

3.5.1 刑事責任

為使乘客和公眾的權利能獲得保障及社會安定得以維持，某些特定的行為應被界定為犯罪，尤其是劫持列車、妨害運營安全、危險駕駛、向列車投射物體、運營人員棄職及違令進行禁制工程的行為。

目前，有關航空、航海及鐵路（火車）運輸的相關犯罪行為已於《刑法典》中作出規定，具體於以下條文作出規定：第二百七十五條（劫持航空器、船舶或火車又或使之偏離路線）、第二百七十六條（妨害運輸安全）、第二百七十七條（危險駕駛交通工具）、第二百八十條（向交通工具投射物體）、第三百一十二條（違令）及第三百五十條（棄職）。

然而，現行的《刑法典》條文不適用於輕軌系統運營方面，因為根據《澳門特別行政區基本法》第二十九條的規定：“澳門居民除其行為依照當時法律明文規定為犯罪和應受懲處外，不受刑罰處罰。”此條文確立了作為刑法基本原則、以保障市民個人權利為基礎的罪刑法定原則。

從罪刑法定原則尤其摘錄以下內容：

- 法無明文不為罪，因此，適用的法律應為作出事實時生效的法律；
- 禁止刑法具追溯力和訂定刑事罪狀規定的擴張解釋，否則將會違反“禁止類推定罪”原則，即刑法訂定罪狀的規定只能作字面解釋；
- 在刑事規定方面禁止類推適用，不論是法律的類推還是權利的類推，即對於沒有明文規定的事項，立法者不能將其定為犯罪，與一般民法缺項的情況相反，不容許法律上的類推，也不容許權利上的類推，法官亦不能按照法制的精神創造條文。

由於本澳現行《刑法典》中規定的上述犯罪行為只適用於航空、航海及鐵路交通領域，不能用以規範輕軌交通，故於“輕軌交通系統法”法案中須作相應規定，為此，建議對以下類型的犯罪行為作出規定：

3.5.1.1 劫持列車

在沒有獲得批准的情況下支配或劫持載有人之行駛中之列車，應處五年至十五年徒刑。
當中，輕軌列車自裝載乘客完畢並開始移動時起，直至應卸載時為止，均視為行駛中。

3.5.1.2 妨害運營安全

作出下列行為妨害輕軌系統運營安全，因而對他人生命造成危險、對他人身體完整性造成嚴重危險或對屬巨額之他人財產造成危險者，應處三年至十年徒刑：

- 1) 將基礎設施、設備、車輛或列車毀滅、除去、損壞或使之失去效用；
- 2) 在沒有獲得批准的情況下支配運營控制中心；
- 3) 對輕軌系統的運作或行駛設置障礙；
- 4) 發出虛假的通知或信號；或
- 5) 作出可導致禍事之行為。

如因過失而造成所指之危險，行為人應處一年至八年徒刑。如因過失而作出所指之行為，行為人應處最高五年徒刑。

3.5.1.3 危險駕駛

在不具備安全駕駛之條件或明顯違反駕駛規則下，支配運營控制中心，因而對他人生命造成危險、對他人身體完整性造成嚴重危險或對屬巨額之他人財產造成危險者，應處一年至八年徒刑。

如因過失而造成所指之危險，行為人應處最高五年徒刑。如因過失而作出所指之行為，行為人應處最高三年徒刑或科罰金。

3.5.1.4 向列車投射物體

向行駛中的列車投射物體者，如按其他法律之規定不科處更重刑罰，則應處最高六個月徒刑，或科最高六十日罰金。

3.5.1.5 棄職

運營人員意圖阻止或中斷公共客運服務，不正當放棄其職務或玩忽職守者，應處最高一年徒刑，或科最高一百二十日罰金。

3.5.1.6 違令

對於繼續進行被禁制的工程的行為構成加重違令罪，可處最高兩年徒刑或科最高二百四十日罰金。

3.5.2 行政違法行為的責任

違反將來的“輕軌交通系統法”，但不構成犯罪的行為，尤其是乘客作出被禁止的行為或乘客不遵守法律規定的義務，應被視為行政違法行為並科處罰款。罰款金額應按違法行為的嚴重程度以及所引致的損害、違法者的過錯及其經濟能力釐定。

如屬累犯，即行為者在行政處罰決定轉為不可申訴之日起一年內實施相同性質的行政違法行為，罰款的最低限額提高四分之一，最高限額則維持不變。

由於處罰制度的特殊性，須就行政違法程序規定特別的步驟。

就控訴方面，如監察人員目睹進行違法行為或有足夠跡象顯示存在違法行為時，可即時編製控訴書及將控訴內容親自通知違法者，並告知其有權自願繳付罰款，或在指定地點和特定期限內提交答辯書。

如違法者在規定期限內繳付罰款，罰款金額可獲降低，例如減至其最低限額的一半。

如在規定期限內，被控訴人不提交答辯書，亦不自願繳付罰款，權限機關應審理卷宗，並決定可科處的處罰或將卷宗歸檔。

如被控訴人提交答辯書，預審員接獲答辯書及採取措施以查明是否存在違法行為後，應編製有關決定的建議書，並將之呈交權限機關決定可科處的處罰或將卷宗歸檔。

如不自願繳付罰款，則按稅務執行政程序的規定進行強制徵收。

3.5.3 運營者的民事責任

3.5.3.1 合同責任

此類責任是運營者根據運送合同與每位乘客建立法律關係而產生的。

運送合同的法律制度於《商法典》內作出規定。根據該法典第七百四十九條的規定，運送合同係指一方有義務將旅客或物品從一地運送至另一地以取得回報之合同。

有關運送人即輕軌系統的運營者的責任，該法典第七百五十八條規定：

- “一、運送人須將旅客安全送到目的地。
- 二、運送人須對引致旅客身體受傷之意外及旅客所託付之行李之滅失或毀損負責，但其原因不可歸責於運送人者除外。
- 三、運送人對金錢、有價證券、文件、貴重金屬、珠寶、藝術品或其他貴重物品之滅失或毀損不承擔責任，但經報明且獲其接受者除外。
- 四、運送人對旅客自行保管之手提行李或其他物品之滅失或毀損不承擔責任，但其原因可歸責於運送人者除外。”

儘管在《商法典》內已存在相關法律規範，與其他運輸制度如民航⁵方面相似，建議於輕軌法案中訂定一套專門的制度如下：

運營者對乘客在乘車時或因設備的瑕疵或故障而造成的損害承擔責任。

5 參考第10/2004號行政法規《澳門民用航空活動綱要法規》及第11/2004號行政法規《空運人及航空器經營人的民事責任制度》。

運營者應對造成之損害負責，尤其是：

- 1) 在列車上發生或在登上或離開列車的任何操作過程中發生的意外所引致的乘客死亡、受傷或其他身體上的損傷；
- 2) 行李的毀滅或損壞，但僅以損害是在列車上發生或由基礎設施或設備的瑕疵或故障所導致為限。

就合同責任⁶的排除及限制方面，若受害人遭受到的損害是基於其沒有遵守須遵守的義務，尤其是取得和驗證運輸憑證及遵守安全守則的義務，又或損害是由第三人造成時，免除運營者的責任。

如運營者證實損害是由受害人或已繼承其請求賠償權的人實施的過錯行為引致，即使過錯行為屬過失或不作為，均須準確地按有關行為或不作為所造成的損害的程度及比例，免除運營者的責任。

3.5.3.2 風險責任及客觀責任

風險責任及客觀責任不取決於行為人的過錯。此類責任中，賠償的義務由特定活動的自身風險而產生，此處即輕軌系統運營的自身風險，不論是否存在故意或過錯。目前，《民法典》規定了此類責任的一般制度。

《民法典》第四百九十六條（由車輛造成之事故）規定：

- “1. 實際管理並為本身利益而使用任何在陸上行駛之車輛之人，即使使用車輛係透過受託人為之，亦須對因該車輛本身之風險而產生之損害負責，而不論該車輛是否在行駛中。”（……）
- “3. 為他人駕駛車輛之人，須對因該車輛本身之風險而產生之損害負責，但該人雖在執行職務，而車輛不在行駛中者除外。”

就責任之受益人，第四百九十七條規定：

- “1. 由車輛造成之損害而產生之責任，其受益人包括第三人及被運送之人。
2. 如運送係基於合同而作出，有關責任之範圍僅涉及對被運送之人本人及對其所攜帶之物所造成之損害。
3. 如屬無償之運送，有關責任之範圍僅涉及對被運送之人造成之人身損害。
4. 排除或限制運送人對損及被運送人之事故所負責任之條款，均屬無效。”

就責任之排除，第四百九十八條規定此類責任“（……）僅在就事故之發生可歸責於受害人本人或第三人時，或事故係由車輛運作以外之不可抗力原因所導致時，方予排除。”

⁶ 根據《商法典》第753條的規定，運送人僅得按法律規定之條款及條件排除或限制其責任。

如同上述就合同責任之建議，儘管風險責任及客觀責任已於《民法典》內作出規定及規範，建議於法案中訂定一套專門的制度如下：

運營者，不論是否有過錯，須對由列車及其脫落物、基礎設施或設備向第三人造成的損害承擔責任。

就此類責任的排除及限制方面，就如合同責任之排除及限制，運營者不須對可歸責於受害人或第三人的事實，或由輕軌系統運營以外之不可抗力原因所導致的損害承擔責任。

如運營者證實向第三人造成倘有的損害是由受害人或已繼承其請求賠償權的人實施的過錯行為引致，即使過錯行為屬過失或不作為，均須準確地按有關行為或不作為所造成的損害的程度及比例，免除運營者的責任。

3.6 意外及事故的技術調查

輕軌交通系統運營中可能發生的意外及事故可能具有嚴重後果及引起人們擔心輕軌的運行和安全條件。因此，為著安全方面的考量，應就意外及事故作技術調查，以查明其原因並避免其再次發生。

技術調查應獨立於任何根據《刑事訴訟法》而由司法當局或警察當局同時進行的調查。

為進行每宗意外或事故的調查，應指定一名調查負責人，如有需要，可指定其他調查員，並組成調查委員會。該委員會負責在調查負責人的指導下執行其工作。

為避免任何利益衝突及任何可能涉及調查事件的原因，調查負責人對技術調查享有獨立性及絕對權力，根據國際慣例進行調查，並確定調查的範圍和應遵循的程序。

調查負責人應準備報告，尤其是最終調查報告，當中包含事件的概要和有關事實，已作出的證言紀錄、安全管理系統及列車運作分析，以及事件的直接原因及近因總結，與權限、程序、系統維護有關的及與監管框架條件及安全管理系統應用有關的根本原因。

除機密內容外，調查報告、總結及建議應向外公佈，且相關對象應遵守有關安全事宜的建議。

4

結語

輕軌在澳門是一項嶄新的事物，採用全自動無人駕駛系統的制式，其主要優點是高度自動化及可靠，系統自動對列車進行操控，能確保可靠地提供服務，減免許多由人為因素導致意外或事故。雖然列車是無人駕駛，但整個系統均由運營控制中心人員監控，故運營人員能清晰了解車廂內和車站的運作。而為確保本澳輕軌交通的運營能與國際技術水平接軌，應定期檢視並優化相關的技術及運營效率。

另外，澳門輕軌交通具有獨立路權，以高架或地下形式設置獨立、封閉式的專用車道讓列車行駛，與地面交通完全隔離，因此既不會加重路面交通的負擔，亦不會受到路面交通的不確定因素（例如交通擠塞的情況）所影響。

輕軌建成後會成為主要的集體運輸工具，為公眾提供便捷、環保、無障礙的公交服務。但要確保此集體運輸系統能夠安全、高效地運營，為乘客提供安全、舒適和便捷之公共交通服務，除了土建工程和列車及系統的設置外，亦需要建立所需的法規和規章，以訂立與未來輕軌交通系統運營有關的要求。

為了構建輕軌交通的相關法律制度，特別行政區政府聯同專家團隊共同開展了一系列的調研分析，擬訂了“輕軌交通系統法”的初步構思。然而，如何令相關法律制度既能確保輕軌交通運營的實際需要，又能切合澳門社會的實際情況，有賴公眾及社會各界的共同參與。

最後，誠摯邀請社會各界人士就本諮詢文本以及本立法項目須考慮的其他事宜提供建議或意見。

討論重點



1. 在“輕軌交通系統法”的構想中，應規定乘客及公眾的義務、禁止行為、運營者的民事責任、運營者對乘客的義務、刑事制度、行政違法行為的處罰制度、意外及事故技術調查以及設立周邊保護區域的有關內容。對此，你有何意見？
2. 本法案建議監察分為由公共機構進行和由運營者透過監察人員進行兩種。公共機構負責監察運營者的活動及義務，而運營者負責監察乘客和公眾遵守法律規定的義務。對此，你有何意見？
3. 為確保輕軌系統設施、運營以及周邊區域的公眾及財產之安全，建議在輕軌行車區域及基礎設施的相鄰土地設定周邊保護區域。你認為應如何考慮需設定的周邊保護區域？
4. 為有效推動“公交優先”政策，建議在票價制度上考慮推動社會和經濟效益的平衡及收取價格的公平性，反映路線距離及每位乘客的經營成本；同時，亦建議運營者有義務促進與經營道路集體客運公共服務（俗稱“巴士”）之承批人訂立聯合服務的合同，以確保兩種交通工具之間的多元連接，和滿足市民的出行需求。對於考慮以有關的票價制度及聯合服務作為推動“公交優先”政策，你有何意見？
5. 為確保運營者能向乘客提供可靠、便捷、舒適及安全的服務，建議規範一系列較重要的運營者義務，尤其在向公眾出售運輸憑證的地點及網站上清晰易明地公開各種票價、公佈法例所訂定的權利和義務、暫時停止提供客運服務的通知、劃分優先座及向行動不便乘客提供協助等。對於有關的內容你認為是否足夠？
6. 為保障乘客和公眾的權利，建議某些特定行為應定性為犯罪，尤其針對劫持列車、妨害運營安全、危險駕駛、向列車投射物體、運營人員棄職及違令進行禁制工程等。對於有關的內容你認為是否足夠？



討論重點



7. 在車站及基礎設施內，建議應禁止作出任何可妨害輕軌系統運營及違反風俗教化的行為，以及所有可能對基礎設施及設備造成損毀或妨礙其使用及運作的行為，並將其定性為行政違法行為；而有關的罰款金額應按違法行為的嚴重程度以及所引致的損害、違法者的過錯及其經濟能力釐定。對於規範乘客及公眾這一系列的義務，你認為是否足夠？對於違反這些義務而以行政違法行為作定性，以及酌科罰款的準則，是否同意？
8. 應從安全方面對輕軌交通系統運營中可能發生的意外及事故作出獨立於任何其他調查的技術調查，以查明其成因並避免其再次發生。為進行調查，應指定一名調查負責人。有關調查負責人對技術調查享有獨立性及絕對權力，根據國際慣例進行調查，確定其範圍和應遵循的程序。你對於法案中加入此內容和建議的獨立調查模式是否同意？
9. 對“輕軌交通系統法”法案及配套法規的構想的其他內容，你有何意見？



參考資料

如需以下國家或地區的輕軌交通及軌道交通的法律資料，可在運輸基建辦公室網頁www.git.gov.mo/LRTLaw內下載：

- 內地
 - 《城市軌道交通運營管理辦法》
 - 《北京市城市軌道交通安全運營管理辦法》
 - 《上海市軌道交通管理條例》
 - 《廣州市城市軌道交通管理條例》
- 香港
 - 《香港鐵路條例》
- 台灣
 - 《大眾捷運法》
- 新加坡
 - 《捷運系統法》
- 葡萄牙
 - 《陸路交通運輸法》

附件一：本澳現行與輕軌交通相關的法例

1. 城市規劃法律制度

關於綜合交通系統規劃及輕軌交通網絡規劃的編制管理，應遵循第12/2013號法律《城市規劃法》及相關配套法規所規範的內容作處理。

2. 城市建設法律制度

隨澳門現行的工程建設法律及制度正逐步完善當中，輕軌交通的建設應遵循相關的法律及配套法規作處理。

3. 應急法律制度

第78/2009號行政長官批示核准的《澳門特別行政區—突發公共事件之預警及警報系統》作出規範，倘若發生嚴重意外、災害或災難是危及公共安全及環境保護，應啟動民防措施，其適用範圍亦應延伸至輕軌交通發生危及安全的情況，且不影响針對輕軌交通特殊性的特別規範。

4. 環境保護法律制度

輕軌交通屬低噪音和廢氣“零排放”的環保公共交通運輸系統，有助改善本澳機動車輛尾氣排放引致的空氣污染問題。至於涉及輕軌建設的噪音問題，必須遵循第2/91/M號法律《環境綱要法》和第8/2014號法律《預防和控制環境噪音》的相關規定。

5. 民事責任保險法律制度

經參考遊艇、汽車及海上客運的民事責任方面，均會強制性要求購買保險，以便承擔由此而生的風險責任，有關的法例分別為第104/99/M號法令《設立遊艇民事責任強制保險之法律制度》、第57/94/M號法令《汽車民事責任之強制性保險制度》及第34/2009號行政法規《海上客運》作出規範，輕軌交通運營必須作出特別規範，以覆蓋可能由此而產生的損害。

6. 文化遺產法律制度

就輕軌建設時，可能涉及保護本澳文化遺產的問題，應遵循第11/2013號法律《文化遺產保護法》及補充施行細則所規範的內容作處理。

附件二：不同其他國家或地區禁止乘客及公眾作出的主要行為

上海

- 攔截列車；
- 進入軌道；
- 攀爬圍牆、柵欄、欄杆、旋轉閘；
- 強行上下車；
- 吸煙；
- 隨地吐痰、便溺；
- 亂吐口香糖；
- 亂扔雜物；
- 攜帶寵物；
- 塗寫、刻畫或擅自張貼；
- 擅自設攤、賣藝或從事銷售活動；
- 乞討；
- 躺臥。

廣州

- 停放車輛、堆放雜物、擺設攤檔或未經許可派發印刷品；
- 隨地吐痰、便溺、吐口香糖、亂扔廢棄物；
- 亂刻、亂寫、亂畫、亂張貼、懸掛物品；
- 攜帶動物；
- 在禁止吸煙區內吸煙；
- 乞討、賣藝、撿拾垃圾。

香港

- 攜帶動物或禽畜，但陪同失明人的引路犬或鐵路公司行使絕對酌情決定權許可者除外；
- 在列車上或已付車費區域內進食、飲用任何食物、飲品；
- 作出對其他乘客造成滋擾或煩擾的行為；
- 在任何鐵路處所禁止吸煙的地方吸煙或攜帶煙火；
- 任何玻璃物、石塊、投射物、垃圾、其他厭惡性物體或廢物棄向或拋向鐵路處所；
- 吐痰；

- 將腳放在鐵路處所內任何部分的任何座位上；
- 在鐵路處所內任何地方唱歌、跳舞或演奏任何樂器，但鐵路公司批准除外；
- 車門開始關閉後進入或離開、或嘗試進入或離開列車；
- 干擾在鐵路處所內的閘門或出入口運作，包括車門及平台幕門；
- 攜帶任何根據現行法例所指的危險物品，但鐵路公司批准除外。

台北

- 車輛行駛中攀登、跳車或攀附隨行；
- 妨礙車門、月臺門關閉或擅自開啟；
- 非大眾捷運系統之車輛或人員，進入路線、橋樑、隧道、涵管內及站區內非供公眾通行之處所；
- 未經驗票程序出入車站或上下車；
- 拒絕列車人員查票或妨害其執行職務；
- 滯留於不提供載客服務之車廂；
- 在車上或站區內募捐、散發或張貼宣傳品、銷售物品或為其他商業行為；
- 攜帶動物；
- 禁煙區內吸煙；
- 禁止飲食區內飲食；
- 嚼食口香糖或檳榔；
- 隨地吐痰、檳榔汁、檳榔渣；
- 拋棄紙屑、煙蒂、口香糖、瓜皮或其他廢棄物；
- 滯留於車站出入口、驗票閘門、售票機、電扶梯或其他通道，致妨礙旅客通行或使用，不聽勸離；
- 躺臥於車廂內或月臺之座椅；
- 在路權範圍內設攤、搭棚架或擺設筵席。

新加坡

- 吸煙；
- 攜帶禁止的行李或其他物件；
- 不遵守強制要求，攜帶單車；
- 攜帶動物；
- 攜帶危險物品；

- 進入或停留在客滿的列車；
- 飲食；
- 吐痰及玷污；
- 造成不便；
- 進入限制區；
- 兜售、宣傳及乞討；
- 破壞地鐵財產；
- 造成阻礙或危險；
- 破壞運輸憑證或使用損壞或過期的運輸憑證；
- 不正確使用樓梯及輸送帶；
- 不適當使用應急裝置。

葡萄牙

- 非緊急情況下使用報警信號裝置；
- 不具充分理由情況下使用應急設備；
- 當列車開動時，或在發出宣佈關閉車門後，或響起關門通知聲或同等作用的通知時，乘客進入或離開列車車廂；
- 進入或退出與客運工作服務平臺不相匹配的兩側車廂；
- 當一個車廂與另一個行進中的車廂沒有內部通道時，乘客繼續通行；
- 進入要求所有乘客都相繼離開的車廂內；
- 當另一列車正在到達時，或列車到達之前，在任何情況下發現裝車月臺的標誌超過限定值時，禁止乘客靠近月臺邊緣；
- 除非為殘、孕及抱嬰者設置的專用座位沒有用途，否則禁止乘客佔用該專用座位；
- 佔用沒有預定的座位，或佔用超出所購車票的座位位置；
- 在列車行進過程中打開或關閉車廂外門；
- 將任何物品伸出車廂外；
- 在不安全的位置放置物品，當列車出現衝撞、突然停止或其它事件時，物品可能會因其內的物、其性質或形狀出現掉落或干擾其它乘客；
- 將超重或較髒的物品或將腳直接放在座位上；
- 在列車行進時，前傾超出視窗；
- 從事任何活動或服務，又或開展公開徵集、組織集會、收集簽名或進行調查等活動；

- 運輸違反法律規定的條件的寵物或導盲犬；
- 在車廂任何位置懸掛物品或配件，或將物品保留在箍扣上；
- 進入未向公眾開放的設備或位置內；
- 製作任何形式的廣告，或張貼海報，分發宣傳小冊或出版物；
- 弄髒車廂；
- 除非為當局人員，否則禁止攜帶法律不允許的任何武器；
- 攜帶危險易爆品上車，包括煙花物料、具有易燃性、腐蝕性或放射性的物品；
- 攜帶將引起其他乘客的不適或可能損壞車輛的行李；
- 使用音響設備或製造噪音干擾其他乘客；
- 乘客的行為或語言可能影響到良好服務秩序，或打擾到其他乘客。

Lei do Sistema de Transporte de Metro Ligeiro

Documento de consulta pública

Período de consulta
2017/2/13 - 2017/4/13



Introdução

Desde o retorno de Macau à Pátria, tem-se vindo a registar um desenvolvimento nas áreas da economia, cultura, educação, desporto e construção urbana, bem como, a melhoria da qualidade de vida da população. Nesta decorrência, a configuração do espaço urbano e as necessidades no âmbito dos transportes urbanos têm vindo a sofrer grandes alterações.

Em 2007, o Governo decidiu implementar o sistema de transporte de metro ligeiro, de modo a serem criadas as condições para a implementação da estratégia de desenvolvimento de uma rede de tráfego tridimensional, que tem por base servir a população, dando principal prioridade aos transportes públicos, o que representa um novo capítulo no desenvolvimento do tráfego urbano.

Na *“Política Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau”* foi estabelecida a estratégia da primazia aos transportes públicos, na qual *“o sistema de transporte de metro ligeiro assume o papel de coluna vertebral, integrando juntamente com os autocarros e os táxis o sistema de base dos transportes públicos”*. Contrariamente ao que acontece em vários países e regiões, em que o transporte ferroviário é um meio de transporte já em operação, encontrando-se regulados os, respectivos, regimes jurídicos, o metro ligeiro representa para Macau uma matéria nova, o qual proporcionará a prestação dum serviço público eficiente, amigo do ambiente e livre de barreiras arquitectónicas.

O metro ligeiro transportará diariamente uma grande quantidade de passageiros, pelo que as normas e as exigências de segurança a cumprir pelo organismo público responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança do sistema de metro ligeiro, pela Operadora, pelos passageiros e pelo público, terão de ser muito rigorosas. Para tal, releva-se necessário proceder à definição do regime jurídico do sistema de transporte de metro ligeiro, o qual passará pela aprovação da *“Lei do sistema de transporte de metro ligeiro”* e dos diplomas complementares, a publicar antes da, respectiva, entrada em operação.

Assim, torna-se necessário proceder à elaboração da proposta de *“Lei do sistema de transporte de metro ligeiro”*, diploma esse que constituirá a fonte jurídica primária que irá enformar todo o regime jurídico deste meio de transporte.

Tendo como objectivo criar um sistema normativo adequado ao transporte do metro ligeiro¹, fortalecer a articulação entre Macau e o Interior da China nas áreas da construção, operação, política de transportes e na compatibilização do sistema jurídico do transporte sobre carris, bem como, de modo a assegurar a fiscalização e o bom andamento do projecto do sistema de transporte de metro ligeiro, foi celebrado entre o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes (GIT) e o Departamento do Desenvolvimento Urbano, em 2010, o *“Memorando de Cooperação para a Assistência Técnica no Projecto do Sistema de Metro Ligeiro de Macau com o Interior da China”*; posteriormente, em 2011, com base neste mesmo memorando, foi assinado com a *China Academy of Urban Planning & Design*, o *“Acordo de Cooperação para a Legislação, Pesquisa e Consulta sobre o Transporte de Metro Ligeiro de Macau”*, ambas as entidades pertencentes ao Ministério da Habitação e Desenvolvimento Urbano-Rural, sendo que a referida *Academy* nomeou o seu subordinado, Centro de Estudo do Metropolitano e Metro Ligeiro, para desenvolver o trabalho legislativo de pesquisas e de consultas.

Nessa decorrência, foi criada uma equipa de estudo especializada constituída pelo Centro de Estudo

¹ O sistema de transporte público movido a tracção eléctrica que circula sobre carris fixos, incluindo os veículos, os comboios, equipamentos e instalações, também designado por sistema de metro ligeiro ou abreviadamente por metro ligeiro.

do Metropolitano e Metro Ligeiro e pela *Guangzhou Zhong Zi Metro Engineering Consulting Co. Ltd*, subordinado à *Guangzhou Metro*, pela Faculdade de Direito da Universidade *Xiangtan*, pela Faculdade de Direito da Universidade de Macau e pelo GIT, de forma a serem desenvolvidos os trabalhos legislativos preparatórios, designadamente, a realização de pesquisas e de consultas subordinadas à temática do transporte de metro ligeiro noutros países e regiões, quanto aos aspectos concernentes à operação, segurança e deveres dos passageiros e do público, entre outros, com vista à definição das matérias a incluir na proposta de “*Lei do sistema de transporte de metro ligeiro*”.

Para esse efeito, a equipa de estudo desenvolveu trabalhos de pesquisa e análise de diferentes sistemas normativos e dos modelos de gestão do transporte ferroviário, nomeadamente, do Interior da China, Hong Kong, Taipé, Singapura e Portugal, tendo realizado uma série de seminários, *workshops* e conferências de intercâmbio técnico. De acordo com os respectivos estudos, concluiu-se que o desenvolvimento sustentável e efectivo do transporte de metro ligeiro passa pela criação, de forma exaustiva, dum sistema normativo e dum modelo de gestão próprios, sendo necessária a articulação entre ambos.

Até ao momento, com o esforço contínuo envidado pelo Governo e a participação constante de individualidades dos diversos sectores sociais, ficou, preliminarmente, concluído o estudo relativo à identificação das matérias a incluir na proposta de “*Lei do sistema de transporte de metro ligeiro*”.

Neste contexto, convida-se a população em geral e individualidades dos diversos sectores sociais a apresentarem as suas sugestões sobre o presente documento de consulta, bem como as suas opiniões sobre quaisquer outras matérias que cuidem merecerem ser atendidas neste processo de produção legislativa.

Tais sugestões e opiniões poderão ser apresentadas entre 13 de Fevereiro e 13 de Abril de 2017 (no total de 60 dias), através de qualquer dos seguintes meios:

Correio electrónico : consultation@git.gov.mo do GIT / info@dsat.gov.mo da DSAT
Correio de voz : 8506 6191
Fax : 2881 3260 do GIT / 2875 0626 da DSAT
Morada : Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes,
Rua do Dr. Pedro José Lobo, n.º 1-3, Edifício Banco Luso Internacional,
26.º andar, Macau
Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego,
Estrada de D. Maria II, n.º 33 R/C, Macau

No caso de se pretender que seja guardado sigilo das sugestões ou opiniões apresentadas, no todo ou em parte, deve isso ser claramente indicado aquando da apresentação das sugestões ou opiniões escritas.

O presente documento encontra-se disponível para consulta no portal electrónico do GIT (www.git.gov.mo/LRTLaw) ou da DSAT (www.dsat.gov.mo/LRTLaw)

Para mais informações, é favor entrar em contacto com o GIT ou a DSAT através do número de telefone 2881 3721 / 8866 6363.

Finda a consulta, será apresentado e publicado um relatório final com base nas sugestões e opiniões recolhidas.

1

Sistemas normativos e modelos de gestão de transportes ferroviários em outros países e regiões

Com o objectivo de dar a conhecer à população outras realidades jurídicas e de gestão existentes em outros países e regiões, apresentam-se, de seguida e de forma simplificada, os sistemas normativos e os modelos de gestão existentes no Interior da China, Hong Kong, Taipé, Singapura e Portugal, relativos ao transporte ferroviário.

1.1 Interior da China

Até finais de 2013, a malha ferroviária em operação nas cidades do Interior da China para o transporte de passageiros correspondia a uma dimensão total superior a 2 700 quilómetros, estando incluídos os vários sistemas, designadamente, o metropolitano, o metro ligeiro, quer seja equipado com pneus de borracha ou com rodas de aço, o eléctrico com carris, o comboio de levitação magnética, bem como, a linha “*Automated People Mover*” (APM), de Cantão, que é semelhante ao modelo adoptado na Região Administrativa Especial de Macau (RAEM), em que os comboios têm pneus de borracha.

No que diz respeito ao modelo de gestão, presentemente no Interior da China foi adoptado, maioritariamente, o modelo de gestão “integrada”, nos termos do qual uma empresa assume a responsabilidade pela construção e pela operação do transporte ferroviário, variando o grau de integração de cada cidade e o modelo de gestão em função da situação do seu desenvolvimento urbano.

A título de exemplo, podemos referir que, actualmente, Pequim gere separadamente o investimento, a construção e a operação do transporte ferroviário, sendo que, o modelo de gestão, anteriormente, seguido era o “integrado”.

Relativamente a Xangai, o modelo de gestão tem vindo a variar ao longo do tempo. Inicialmente, foi seguido o modelo “integrado”, posteriormente, optou-se pelo modelo “separado”, em que a responsabilidade pela construção e pela operação do transporte ferroviário era repartida por mais do que uma entidade, e, actualmente, vigora de novo o modelo “integrado”.

Quanto à forma de fiscalização adoptada, corresponde, maioritariamente, ao modelo de fiscalização dispersa, cabendo esta competência fiscalizadora à Comissão do Desenvolvimento e Reforma Nacional, ao Ministério da Habitação e Desenvolvimento Urbano-Rural e ao Ministério do Tráfego, envolvendo também órgãos de gestão, tais como o Ministério da Protecção Ambiental, o Ministério dos Recursos de Solos Nacionais e o Ministério da Indústria e Informatização. Os governos locais, em princípio, são posicionados de forma correspondente, conforme a instituição central e a competência, para desempenhar as suas funções.

Com vista a aumentar a eficiência, organizar os recursos e reforçar a coordenação, os governos locais criaram o Serviço de Comando da Construção das Obras para fiscalizar e promover a construção do transporte ferroviário urbano.

Em termos gerais, o modelo de gestão adoptado em cada cidade do Interior da China decorre da situação real e actual do seu desenvolvimento socioeconómico.

Ao nível do sistema normativo, no Interior da China o modo de gestão do transporte ferroviário urbano encontra-se consagrado em diplomas de natureza regulamentar, correspondendo aos Avisos do “*Gabinete do Conselho do Estado, sobre o Reforço em Gestão de Construção do Transporte Ferroviário Rápido Urbano*” e do “*Ministério de Construção e dos outros Departamentos,*

encaminhado pelo Gabinete do Conselho do Estado relativo às Opiniões sobre a Prioridade do Desenvolvimento do Transporte Público Urbano”, e nos diplomas que estabelecem, de forma global, os princípios da política de desenvolvimento do transporte ferroviário urbano e os respectivos sistemas.

Por outro lado, foi elaborado pelo Ministério da Habitação e Desenvolvimento Urbano-Rural o *“Modo de Gestão da Operação do Transporte Ferroviário Urbano”*, que estabelece as disposições destinadas à operação e à segurança, verificando-se também que os governos locais criam diplomas de aplicação local para intensificar a, respectiva, fiscalização.

Ademais, de acordo com o actual sistema normativo do Interior da China, o processo de construção do transporte ferroviário terá de corresponder ao procedimento geral de construção, devendo ser dado cumprimento integral aos requisitos constantes dos diplomas legais sobre planeamento, construção civil, protecção ambiental, solos e segurança.

1.2 Hong Kong

O transporte ferroviário interurbano de Hong Kong inclui, principalmente, a rede ferroviária pública, que engloba o metropolitano, o eléctrico, o teleférico, assim como o *“Automated People Mover”* (APM) e outros sistemas em operação no aeroporto.

Presentemente, a malha ferroviária em operação em Hong Kong tem a dimensão total de 218 quilómetros, sendo o fluxo diário de passageiros superior a 4 milhões de pessoas. Além disso, é prestado o serviço de transporte directo transfronteiriço entre Kowloon e Cantão.

Actualmente, a elaboração, o planeamento, a construção, a operação e os outros aspectos relativos ao sistema de transporte ferroviário de Hong Kong integram as atribuições de vários organismos, sendo o principal o Gabinete de Transportes e Habitação, o qual é responsável pela definição da política ferroviária de Hong Kong.

Ao Departamento de Estradas, que integra o Gabinete de Transportes e Habitação, compete efectuar os estudos relativos ao planeamento do desenvolvimento ferroviário e à preparação da implementação dos planos ferroviários.

À *“MTR Corporation Limited”* incumbe a responsabilidade pela construção e operação do sistema ferroviário, sendo esta entidade fiscalizada pelo Departamento de Transporte, no que concerne à operação.

Por último, a Secção de Ferrovia do Departamento dos Serviços Eléctricos e Mecânicos, que corresponde a uma subunidade orgânica da Direcção dos Serviços de Desenvolvimento, tem competências nas áreas da fiscalização da segurança ferroviária e da investigação de acidentes e incidentes.

Quanto à hierarquia das fontes normativas no âmbito do regime jurídico do transporte ferroviário

de Hong Kong, a lei constitui a fonte primária, correspondendo os regulamentos complementares e as, respectivas, regulamentações técnicas, às fontes secundárias.

Assim, a *“Mass Transit Railway Ordinance”* é a lei principal do sistema ferroviário de Hong Kong, fixando, por um lado, essencialmente os princípios relativos à operação, ao regime de bens, às responsabilidades jurídicas e às competências de gestão da *“MTR Corporation Limited”* e, por outro, o mecanismo de fiscalização e as responsabilidades jurídicas do Governo, entre outros aspectos.

Além disso, foram aprovados vários regulamentos complementares que regulam, designadamente, a investigação de acidentes e incidentes, a zona de transbordo de passageiros, a gestão das instalações, a zona de protecção do MTR, os deveres dos passageiros, os títulos de transporte e a fiscalização.

Quanto à regulamentação dos solos, planeamento, construção civil, segurança contra incêndios, protecção ambiental, gestão de emergências, entre outras matérias, é aplicada a legislação e a regulamentação geral em vigor.

1.3 Taipé

O metropolitano é o principal meio de transporte na cidade de Taipé, correspondendo a uma malha ferroviária com cerca de 120 quilómetros, incluindo o metropolitano de alta capacidade de transporte e o sistema com rodas de borracha, com uma capacidade média de transporte. O fluxo diário aproximado de passageiros nestes dois sistemas de transportes é de, respectivamente, 1,7 milhões e 200 mil pessoas.

O Ministério dos Transportes, através do Departamento de Ferrovia e Estradas, é a entidade com atribuições na área da gestão central do metropolitano de Taiwan, sendo responsável pela construção e fiscalização da ferrovia, competindo, designadamente, à Secção de Engenharia Ferroviária a verificação e supervisão das principais obras de construção dos sistemas de ferrovia e de metropolitano, à Secção de Operação a gestão da operação e da segurança e à Secção de Fiscalização a supervisão em caso de prevenção e resposta às catástrofes.

Em Taipé verifica-se a seguinte distribuição de competências entre as diversas entidades envolvidas no sistema de metropolitano: a Direcção dos Serviços de Obras de Metropolitano do Município é a entidade responsável pela construção e gestão do sistema de metropolitano; a empresa operadora do metropolitano é responsável pela sua operação; e a Direcção dos Serviços de Tráfego do Governo Municipal é responsável pela fiscalização e gestão da operação.

Assim, a *“Mass Rapid Transit Law”* é o principal diploma legal do sistema de metropolitano, tendo como objecto o planeamento, a construção, a operação, a fiscalização, a segurança e a tipificação das sanções, existindo cerca de 100 regulamentos complementares, que são normas hierarquicamente inferiores, que regulam de forma específica a sua aplicabilidade prática de forma a conferir-lhe executoriedade.



Simultaneamente, para permitir o planeamento e a operacionalidade efectiva do metropolitano, o município de Taipé elaborou várias normas de implementação local relativas, designadamente, à proibição e à limitação de construções, à tubulação das obras, aos bens imóveis, à exploração de solos, aos serviços de operação e de segurança de circulação. Além disso, à gestão do sistema de metropolitano é, ainda, aplicável a legislação existente relativa, designadamente, à gestão administrativa, aos solos, à protecção ambiental e ao transporte público de massas.

1.4 Singapura

O transporte ferroviário urbano de Singapura corresponde, na sua essência, a dois tipos de sistemas que funcionam em articulação, o metropolitano, que é o principal, e o metro ligeiro. O sistema de metropolitano cobre integralmente o território de Singapura, correspondendo a uma malha ferroviária com a dimensão aproximada de 150 quilómetros, transportando diariamente cerca de 2,6 milhões de pessoas.

O sistema e a forma de instalação do metro ligeiro de Singapura são semelhantes ao modelo escolhido para o sistema de metro ligeiro de Macau, existindo ainda os sistemas de mono carril e o teleférico, que operam em parques temáticos.

Presentemente, a Autoridade de Gestão do Transporte Terrestre de Singapura tem atribuições na área dos transportes terrestres, competindo-lhe a responsabilidade pela gestão de todos os assuntos que lhes estão relacionados, designadamente, a definição da política dos transportes, o planeamento, a construção, a operação, a reparação e a manutenção.

Em Singapura optou-se pelo modelo de gestão da construção e da operação em separado, nos termos do qual, o capital para a construção do metropolitano e do metro ligeiro correspondeu, na sua totalidade, a um investimento do Governo, assumindo a responsabilidade pelo reforço da fiscalização e pela gestão da segurança, cabendo ao operador (*a SMRT Trains Limited ou a SBS Transit*) a responsabilidade pela gestão da operação, designadamente, garantir a eficiência e a qualidade da prestação do serviço de transporte.

Quanto à hierarquia das fontes normativas no quadro jurídico do transporte ferroviário de Singapura, existem como fontes normativas principal e secundárias, respectivamente, a “*Lei do Sistema do Metropolitano*”, cujo objectivo engloba, designadamente, o planeamento, a construção, a operação e a manutenção, e os regulamentos complementares.

Relativamente à regulamentação dos solos, planeamento, construção civil, segurança e protecção ambiental, entre outras matérias, é aplicada a legislação e a regulamentação geral em vigor.

1.5 Portugal

Os metros de Lisboa e do Porto são sistemas de transporte ferroviário nas duas maiores cidades de Portugal.

A cidade de Lisboa é o centro modal de transportes fundamental em Portugal, possuindo actualmente 4 linhas de metro, correspondendo a uma malha ferroviária com uma dimensão aproximada de 43 quilómetros; por sua vez, a rede metropolitana do metro do Porto corresponde a uma malha ferroviária com uma dimensão aproximada de 67 quilómetros, sendo composta por 6 linhas, cujo traçado corresponde, maioritariamente, à solução de superfície, com excepção do centro da cidade que compreende uma linha subterrânea de cerca de 8 quilómetros.

Relativamente ao metro de Lisboa, após a Segunda Guerra Mundial, com o objectivo de proceder ao estudo da viabilidade técnica e económica dum sistema de transporte público subterrâneo, foi constituída, em 26 de Janeiro de 1948, a Sociedade Metropolitano de Lisboa, S.A.R.L., a qual passou a deter o exclusivo da instalação e exploração do sistema de transporte fundado no aproveitamento do subsolo.

Em 1975, a Sociedade Metropolitano de Lisboa, S.A.R.L., foi nacionalizada através do Decreto-Lei n.º 280-A/75, de 5 de Junho, tendo posteriormente, através do Decreto-Lei n.º 439/78, de 30 de Dezembro, passado a constituir uma empresa pública denominada Metropolitano de Lisboa, E. P., sendo uma pessoa colectiva de direito público, dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial.

A Metropolitano de Lisboa, E. P., nos termos dos seus Estatutos, tem por objectivo principal manter e desenvolver o funcionamento regular do serviço público de transporte colectivo fundado no aproveitamento do subsolo da cidade de Lisboa e zonas limítrofes, dispondo para tal de prerrogativas de autoridade, designadamente no tocante ao policiamento das instalações afectas ao serviço público e à definição dos direitos e deveres dos utentes.

No que concerne ao metro do Porto, o primeiro regime jurídico da exploração de um sistema de metro ligeiro na respectiva área metropolitana foi instituído pelo Decreto-Lei n.º 71/93, de 10 de Março, em termos que, essencialmente, previam a atribuição da exploração desse sistema, em exclusivo, a uma sociedade anónima de capitais públicos, a qual foi constituída, em 6 de Agosto de 1993, com a denominação Metro do Porto, S. A.

Em 1998, com a publicação do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro, foram aprovadas as bases da concessão da exploração àquela sociedade, em regime de serviço público e de exclusivo, do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, compreendo a concessão, a concepção e realização do projecto, a realização das obras de construção e o fornecimento e montagem dos equipamentos.



No que se refere à intervenção do Governo, foi criado o já extinto Instituto Nacional do Transporte Ferroviário com atribuições na área da construção dos meios de transportes, tendo, posteriormente, sido criado o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, que tem como missão regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação e planeamento das actividades desenvolvidas nos sectores das infra-estruturas rodoviárias e transportes terrestres e regular a actividade económica dos portos comerciais e transportes marítimos, sendo de destacar as seguintes atribuições: assegurar o cumprimento das melhores práticas em matéria de segurança rodoviária; promover a definição do quadro normativo e regulamentar de acesso à actividade, à profissão e ao mercado; regular as actividades de transporte terrestre e complementares, incluindo a logística; certificar profissionais dos transportes terrestres e promover a habilitação dos condutores; homologar e certificar veículos e equipamentos afectos aos sistemas de transporte terrestre.

A *“Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres”* é a principal lei do transporte ferroviário de Portugal, cujo objecto compreende, designadamente, a construção, a tutela, a fiscalização, a concessão de subsídios e a coordenação técnica do trânsito e do transporte ferroviário e rodoviário.

Além disso, a União Europeia procedeu à definição dos requisitos e princípios gerais relativos à construção e desenvolvimento do sistema de transporte ferroviário europeu, onde se inclui o sistema ferroviário português. Os diplomas complementares integram decretos e normas técnicas, sendo a sua aplicação fiscalizada pelos serviços competentes.

1.6 Considerações finais

1.6.1 Sistema normativo

Olhando para os exemplos dos sistemas normativos do transporte ferroviário dos diferentes países e regiões, em regra, verifica-se a promulgação duma lei principal, a qual procede à consagração dos princípios fundamentais e dos objectivos do regime do transporte ferroviário, ficando as matérias mais relevantes, plasmadas neste diploma legal e desenvolvidas de forma mais específica através da aprovação de diplomas regulamentares complementares.

Para além destes dois instrumentos normativos, de acordo com as características próprias dos diferentes ordenamentos jurídicos de cada país ou região, caso se revele ainda necessário pormenorizar e particularizar as matérias contidas nos diplomas regulamentares complementares, poderá ser emanada regulamentação técnica específica.

1.6.2 Sistema de fiscalização da operação

No que concerne à necessidade de criação duma entidade responsável pela fiscalização da operação do sistema de metro ligeiro², verifica-se que, em vários países e regiões esta se encontra, expressamente, reconhecida na lei principal do transporte ferroviário, a qual poderá ser autónoma ou não das entidades responsáveis pela construção e/ou operação do transporte ferroviário.

Questão diferente é a natureza jurídica destas entidades. Assim, maioritariamente, a entidade responsável pela fiscalização tende a ser uma entidade pública integrada na Administração Pública, sendo que as entidades responsáveis pela construção e/ou operação do transporte ferroviário podem ser entidades públicas ou entidades privadas.

² 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, compreendendo esta última as 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.

2

Ideias conceptuais do sistema normativo

A análise efectuada ao sistema normativo dos países e regiões *supra* referidos revela que o quadro jurídico do transporte ferroviário é constituído por uma lei, em sentido formal, e por diplomas regulamentares complementares.

Assim, face à hierarquia das normas no ordenamento jurídico da RAEM, o sistema de transporte de metro ligeiro deverá integrar a, futura, “*Lei do sistema de transporte de metro ligeiro*”, que constituirá a sua fonte primária e principal, e regulamentos administrativos complementares e despachos do Chefe do Executivo que estabelecerão as concretizações necessárias à execução da lei.

Com a implementação do regime jurídico do sistema do transporte de metro ligeiro visa-se essencialmente a criação dum regime de gestão próprio, devidamente regulamentado, de modo a garantir a sua juridicidade, a segurança da operação, a eficiência da prestação do serviço de transporte, o seu desenvolvimento sustentável e a transparência da operação, por forma a garantir a qualidade da prestação do serviço público de transporte de passageiros, aumentar a qualidade de vida da população, promover o desenvolvimento sustentável e garantir a satisfação das necessidades do desenvolvimento a médio e longo prazo.

2.1 Concepção do sistema normativo

2.1.1 Lei

A futura *“Lei do sistema de transporte de metro ligeiro”*, enquanto fonte primária e principal, deverá estabelecer, designadamente, as matérias relativas ao modelo de operação, à constituição das zonas envolventes de protecção, ao regime penal, ao regime sancionatório pela prática de infracções administrativas, ao seguro de responsabilidade civil, à responsabilidade civil da Operadora, aos serviços combinados, aos deveres da Operadora para com os passageiros, aos deveres dos passageiros e do público, bem como regras relacionadas com a investigação técnica de acidentes e incidentes.

2.1.2 Diplomas complementares

No ordenamento jurídico da RAEM existem dois tipos de regulamentos administrativos, os regulamentos administrativos independentes e os regulamentos administrativos complementares. Estes últimos servirão como diplomas complementares à *“Lei do sistema de transporte de metro ligeiro”*, na medida em que irão regular de forma específica os aspectos relativos à concretização prática de algumas matérias, designadamente, a definição das zonas envolventes de protecção, a regulação da gestão da operação e da segurança, os procedimentos de vistoria e recepção de obras e da operação a título experimental, as condições da prestação do serviço de transporte e do seguro de responsabilidade civil.

A par dos regulamentos administrativos complementares à *“Lei do sistema de transporte de metro ligeiro”*, prevê-se que algumas matérias, designadamente os regimes tarifário e dos títulos de transporte³, possam ser reguladas por despacho do Chefe do Executivo, a publicar no Boletim Oficial da Região Administrativa Especial de Macau.

2.1.3 Demais legislação aplicável

Além dos futuros diplomas legais e regulamentares, que constituirão o regime jurídico do sistema de transporte de metro ligeiro, serão aplicados outros diplomas vigentes no ordenamento jurídico da RAEM relativos, designadamente, à utilização, organização do uso e aproveitamento dos solos, ao planeamento urbanístico, à construção urbana, à protecção ambiental, à salvaguarda do património cultural e às situações de emergência, não sendo necessário consagrar normas especiais na futura *“Lei do sistema de transporte de metro ligeiro”* relativamente a estas matérias (*Vide o Anexo I*).

³ Corresponde aos bilhetes ou aos passes de viagem.

3

Conteúdo principal do projecto de proposta de lei

No sistema de transporte de metro ligeiro optou-se pelo modelo de operação automática sem condutor, por forma a garantir a prestação dum serviço público de transporte colectivo de passageiros de forma segura, rápida, fiável, pontual e de reconhecida utilidade pública.

Deste modo, procurar-se-á que o transporte de metro ligeiro venha a contribuir para o desenvolvimento da rede de transportes públicos, assegurando, de forma eficiente e adequada, a satisfação das necessidades colectivas de mobilidade da população e o, conseqüente, aumento da sua qualidade de vida, através da construção alargada de uma rede viária que permita abranger a quase totalidade do território da RAEM, que será implementada em diferentes fases, na prossecução da estratégia política de primazia aos transportes públicos.

Nessa medida, será necessário promover a mobilidade sustentável da população, proporcionando deslocações seguras e confortáveis, obedecendo a altos critérios de segurança, com tempos aceitáveis de espera e a custos acessíveis o que compreende a integração e coordenação entre os diversos meios de transportes, de modo a garantir a articulação entre si e destes com a rede pedonal, o que implicará a redução progressiva dos custos sociais e económicos do transporte, designadamente no âmbito da preservação energética e do impacto ambiental.

Pelo exposto, com base na estrutura proposta para o regime jurídico do sistema de transporte de metro ligeiro, importa fazer referência às principais matérias que poderão ser inseridas na proposta de “*Lei do sistema de transporte de metro ligeiro*”, designadamente, as seguintes:

3.1 Operação do sistema de metro ligeiro

A operação do sistema de metro ligeiro inclui a gestão da operação e a prestação de serviços de transporte de passageiros, relevando-se necessário proceder à definição, designadamente, do modelo de operação, do sistema de segurança da operação, do regime de prestação dos serviços de transporte de passageiros, da fiscalização da operação, do seguro de responsabilidade civil e do regime de responsabilidade civil da Operadora.

No que concerne à gestão da operação, esta compreenderá o conjunto das actividades relacionadas com a gestão e manutenção das infra-estruturas, dos equipamentos, designadamente do material circulante e do sistema, e com o controlo da prestação do serviço público de transporte de passageiros, envolvendo trabalhos de grande complexidade técnica, o que obriga indubitavelmente à necessidade de contratação de pessoal técnico qualificado, de modo a garantir a segurança e a boa qualidade da prestação do serviço do transporte de metro ligeiro.

3.1.1 Modelo da operação

Em termos globais, a implementação de uma boa rede de transportes públicos é crucial para a promoção do desenvolvimento socioeconómico, para a coesão social e para a melhoria da qualidade de vida das populações, incumbindo aos Governos dos diversos países ou regiões assegurar a satisfação desta necessidade colectiva.

Embora impenda sobre os Governos a responsabilidade pela satisfação das necessidades colectivas, ao longo dos tempos, a satisfação dessas necessidades, em especial na área dos transportes, tem sido efectuada de diferentes modos, designadamente através de monopólio público, de monopólio privado, da livre concorrência e da concorrência controlada pelo poder público.

Fruto da evolução das sociedades, nas últimas décadas tem-se acentuado o fenómeno da “*Externalização das funções do Estado*”, processo pelo qual a satisfação de uma necessidade colectiva deixa de ser levada a cabo directamente pelos órgãos públicos e passa a ser desenvolvida por uma entidade externa à Administração Pública, tendo geralmente dois grandes objectivos: funcionamento dos mecanismos de mercado e redução do peso do Estado nos diferentes sectores económicos, deixando este de ser um prestador directo de serviços para passar a ter primordialmente um papel de regulador, para garantir que a prestação dos serviços seja mais eficiente e corresponda às necessidades da população.

Esta externalização é usualmente feita para o sector público empresarial ou para o sector privado, sendo que em matéria de transportes tem sido efectuada de diversas formas, desde a concessão do serviço público, ao *outsourcing*, baseado na celebração



de contratos de prestação de serviços, passando pelas parcerias público-privadas, em que as empresas privadas assumem os compromissos de financiamento, execução e gestão dos serviços públicos, mediante retribuição previamente acordada entre as partes.

A externalização em matéria de transportes não implica uma desresponsabilização do poder público, bem pelo contrário. O poder público deve intervir através, designadamente, da definição de uma adequada política de transportes, da regulação e fiscalização das actividades das Operadoras privadas, da garantia de uma adequada oferta dos serviços e da fixação de regras e regimes tarifários.

Nestes termos, de modo a garantir que a operação do sistema de transporte de metro ligeiro venha a decorrer de forma segura, eficiente e sustentável, torna-se necessário assegurar que o, respectivo, modelo de operação seja especializado, de modo a garantir que a prestação do serviço público de transporte de metro ligeiro satisfaça as necessidades de deslocação reais da população, em articulação com o princípio da *“Primazia dos transportes públicos”*, e cumpra o papel estratégico na resolução dos problemas do trânsito.

Consequentemente, tomando como referência a experiência colhida a nível internacional, o Governo decidiu que a operação do sistema de transporte de metro ligeiro, que compreende, designadamente, a prestação e controlo do serviço público de transporte de passageiros e a gestão das infra-estruturas e dos equipamentos, será executada directamente por uma empresa de direito privado, mas constituída por capitais exclusivamente públicos, 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”, ficando a actuação desta empresa sujeita à fiscalização do Governo, o qual goza do direito de extinguir a concessão, designadamente, por razões de interesse público.

3.1.2 Serviços de transporte de passageiros

A *“Política Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau”* assenta na *“primazia dos transportes públicos”*, e dentro desta concepção, o metro ligeiro corresponde ao principal serviço público de transporte colectivo de passageiros, pelo que, este serviço deverá ser prestado de forma fiável, acessível, confortável e segura, no estrito cumprimento do futuro regime jurídico do sistema de transporte de metro ligeiro.

No que concerne mais especificamente ao conteúdo e requisitos concretos relacionados com a segurança da operação do sistema do metro ligeiro, prevê-se a regulação e definição específica desta matéria em regulamento administrativo complementar, à luz do que acontece noutros sistemas jurídicos, designadamente no Interior da China e em Taipé.

3.1.3 Serviços combinados

A entrada em operação do sistema de transporte de metro ligeiro contribuirá, em larga escala, para a expansão do serviço de transporte colectivo de passageiros e, consequentemente, irá melhorar a situação do trânsito rodoviário, a qualidade do ambiente e a qualidade de vida da população.

Tomando por referência as experiências de outros países e regiões, com a implementação na RAEM da estratégia política de *“primazia dos transportes públicos”*, pretende-se que a futura Operadora do sistema de transporte de metro ligeiro promova a celebração de contratos de serviços combinados com as concessionárias que exploram o serviço público de transportes colectivos rodoviários de passageiros, vulgarmente conhecido por transporte de autocarros, de modo a assegurar a ligação multimodal entre os dois meios de transporte, dando assim resposta à satisfação das necessidades de deslocação da população.

Esta opção revela-se muito útil para os passageiros, na medida em que lhes possibilita, durante o percurso da sua viagem, combinar a utilização de vários serviços de transporte prestados por diferentes operadores, mediante a aquisição de títulos de transporte combinados.

3.1.4 Seguro obrigatório de responsabilidade civil

Dado que o transporte de metro ligeiro comporta risco de acidentes, incidentes e avarias, que podem vir a causar danos aos passageiros, a terceiros, às infra-estruturas ou aos equipamentos, estes devem estar cobertos por seguro obrigatório de responsabilidade civil.

Face à constatação desta necessidade e dada a experiência já adquirida, quer na própria RAEM, na área do serviço de transporte público de passageiros, quer noutros países e regiões, devem ser definidos os requisitos deste específico contrato de seguro, a regulamentar através da aprovação de regulamento administrativo complementar.

Em Portugal no âmbito ferroviário o valor mínimo de seguro é de 10 000 000 euros (o que corresponde a cerca de 100 000 000 de patacas); em Taipé no âmbito do sistema de metropolitano o valor máximo para cada período de seguro é de 800 000 000 TWD (o que corresponde a cerca de 200 000 000 de patacas); em Macau no âmbito dos veículos automóveis pesados de transporte colectivo de passageiros o capital seguro por passageiro é de 200 000 patacas e o capital total é igual ao produto do número de passageiros da lotação do veículo por este valor, pelo que tomando como base da estimativa a lotação dos futuros comboios do Metro Ligeiro, propõe-se que deverá constar do articulado da proposta de *“Lei do sistema de transporte de metro ligeiro”* o montante de 200 000 000 de patacas, como limite mínimo.

3.2 Segurança

A segurança é um dos factores principais da operação do sistema de metro ligeiro, a qual tem um forte impacto na qualidade dos serviços prestados aos passageiros. Um elevado nível de segurança de pessoas e bens é um requisito essencial da operação do sistema de metro ligeiro, que deverá ser tido em consideração, quer antes, quer após a entrada em operação.

A segurança do sistema de metro ligeiro deve ser alcançada através de três áreas fundamentais de actuação: normativa, técnica e operacional.

- *Normativa:* pela criação de normas técnicas de segurança e pela definição dos deveres e das responsabilidades de cada um dos intervenientes, designadamente da futura Operadora do sistema e dos passageiros.
- *Técnica:* pela fixação de padrões específicos de controlo e de gestão de cada um dos componentes do sistema, designadamente do material circulante, das vias e dos subsistemas⁴.
- *Operacional:* pela implementação de um mecanismo de gestão operacional de segurança que permita uma actuação ao nível preventivo e reactivo sobre a permanente operação do sistema.

3.2.1 Normas técnicas de segurança

De modo a proporcionar a operação do sistema de metro ligeiro de forma segura e eficaz, o Governo propõe-se estabelecer normas técnicas de segurança, designadamente, 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.

Estas normas técnicas de segurança devem estar subordinadas aos mais elevados padrões de segurança e eficiência, bem como conter requisitos e procedimentos de cumprimento obrigatório e a definição do organismo público responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança do sistema de metro ligeiro.

No leque das competências do referido organismo devem ser incluídas, entre outras, as competências para emitir instruções e recomendações, vinculativas para a Operadora, em matéria de segurança do sistema de metro ligeiro e para aprovar o sistema de gestão de segurança da Operadora.

A Operadora deve ser a entidade responsável pela segurança operacional do sistema de metro ligeiro, designadamente, ao nível da operação, da manutenção e do controlo dos riscos associados à operação do sistema, tendo em conta, sempre que possível, os riscos decorrentes das actividades de outras partes, incluindo os riscos associados ao fornecimento de material circulante, à prestação dos serviços de manutenção e à subcontratação de outras prestações de serviços.

As normas técnicas de segurança constituem um conjunto de normas de natureza eminentemente procedimental pelo que se justifica a sua aprovação por regulamento administrativo complementar.

⁴ Conjunto dos equipamentos, designadamente, mecânicos, eléctricos, informáticos, de telecomunicações, de sinalização e de alarme, que são indispensáveis à operação do sistema de metro ligeiro.

3.2.2 Entrada em operação

A implementação do sistema de transporte de metro ligeiro desenrola-se em duas perspectivas distintas, uma relativa à construção civil e outra à operação dos comboios e do sistema, sendo diferentes as respectivas áreas técnicas e calendarização dos trabalhos (procede-se primeiro à construção civil e ao fabrico dos comboios e depois à instalação do sistema e ao ensaio dos comboios).

Muitos dos trabalhos implicam a coordenação de aspectos técnicos e adequada calendarização, isto porque existem diversos subsistemas, e as áreas técnicas em causa são complexas, sendo que os mesmos se interligam mutuamente e têm uma relação directa com a construção civil. Assim sendo, após a conclusão das obras de construção civil, o processo de vistoria e recepção dessas obras é muito diferente do processo de vistoria e recepção das vulgares obras de construção civil.

Mesmo que todas as obras de construção civil sejam aprovadas no âmbito do procedimento de vistoria e recepção, isto não significa que o sistema satisfaça os requisitos globais de operação. Assim sendo, após a conclusão das obras e a vistoria e recepção, é necessário ainda proceder à operação experimental do sistema de transporte de metro ligeiro, a efectuar sem passageiros, de modo a verificar se a segurança, a fiabilidade e a funcionalidade do sistema preenchem os necessários requisitos da operação do transporte com passageiros.

Em suma, o funcionamento do sistema de metro ligeiro deve ser submetido previamente a um programa de inspecção e ensaios experimentais sem passageiros, ficando a entrada em operação do sistema dependente da verificação do cumprimento das condições técnicas de segurança do transporte de passageiros.

3.2.3 Regime de fiscalização

Em termos do regime de fiscalização, há a destacar dois tipos de fiscalização, ou seja a fiscalização levada a cabo pelos órgãos públicos e a fiscalização levada a cabo pela Operadora, através de agentes de fiscalização.

Aos órgãos públicos competirá, designadamente, a fiscalização do cumprimento pela Operadora dos deveres e obrigações que sobre ela impendem, nos termos do respectivo contrato de concessão e da legislação aplicável.

O cumprimento pelos passageiros e pelo público dos deveres previstos na lei estará sujeito a fiscalização por agentes da Operadora devidamente identificados e certificados para o efeito. Os agentes de fiscalização devem ser certificados por um organismo público o qual deve criar e manter um registo permanente e actualizado com a identificação dos mesmos.



Por outro lado, dada a natureza e relevância das funções exercidas pelos agentes de fiscalização, justifica-se que os mesmos gozem de poderes de autoridade pública, podendo solicitar aos serviços e organismos públicos a colaboração que se mostre necessária, designadamente, nos casos de oposição ou resistência ao exercício das suas funções.

3.2.4 Actos proibidos

É expectável que durante a operação do sistema de metro ligeiro exista uma grande afluência do público, na ordem dos milhares de passageiros, os quais circularão quer pelos comboios, quer pelas estações, pelo que a segurança está directamente relacionada com a garantia do funcionamento normal das infra-estruturas, dos comboios e do sistema.

Assim sendo, como prevenção à prática de actos considerados perigosos, na medida em que podem prejudicar a segurança das infra-estruturas, dos comboios e do sistema, pondo em risco a operação do sistema de metro ligeiro, pretende-se proceder à tipificação na lei dos actos proibidos, cuja violação corresponde à prática de infracção administrativa.

Tendo como referência as experiências de outros países e regiões, e considerando a situação concreta de Macau, propõe-se que seja considerada proibida a prática de quaisquer actos que possam prejudicar a segurança da operação do sistema de metro ligeiro, designadamente:

- 1) Transportar substâncias explosivas, inflamáveis, radioactivas ou corrosivas;
- 2) Transportar armas, salvo tratando-se de agentes da autoridade, de pessoas a quem seja permitida ou tenha sido autorizada a sua detenção ou de titulares de licença de uso e porte de arma;
- 3) Projectar quaisquer objectos para as áreas de circulação do metro ligeiro ou contra o exterior ou o interior dos comboios;
- 4) Criar 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;
- 5) Utilizar os dispositivos de emergência ou de segurança, com excepção dos casos em que tal se justifique;
- 6) Entrar nas zonas de acesso restrito sem a necessária autorização, designadamente, nas áreas de circulação do metro ligeiro, nas áreas onde se encontram instalados os subsistemas, no centro de operação e controlo e no parque de material e oficinas.

No caso de verificação da prática de acto considerado proibido, 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 entidades públicas, designadamente ao Corpo de Polícia de Segurança Pública (CPSP), a colaboração que se mostre necessária.

Simultaneamente, considerando que a prática de actos proibidos irá prejudicar a segurança do pessoal operacional ou dos passageiros, existindo, assim, preocupações quanto à segurança da operação do sistema, é necessário estabelecer sanções administrativas para efeitos de dissuasão e punição, propondo-se a previsão de aplicação de multas que podem variar entre 2 000 e 10 000 patacas, consoante a gravidade do acto praticado.

Quando esteja em causa a violação da proibição de transportar substâncias explosivas, inflamáveis, radioactivas ou corrosivas ou de transportar armas, os objectos podem ser apreendidos, declarados perdidos a favor da RAEM e ordenada a sua venda ou destruição.

3.2.5 Zonas envolventes de protecção

Tendo como referência as experiências de outros países e regiões, nas faixas adjacentes às áreas de circulação e às infra-estruturas do metro ligeiro devem ser constituídas zonas envolventes de protecção, de modo a garantir a segurança das instalações e da operação do sistema de metro ligeiro, bem como das pessoas e dos bens que se encontrem nas zonas confinantes com aquelas. Para este efeito, as faixas adjacentes às áreas de circulação e às infra-estruturas do metro ligeiro devem estar sujeitas a expropriação e à constituição de servidões administrativas.

Em Macau já existem situações semelhantes. Por exemplo, a segurança da navegação aérea e das pessoas e dos bens situados à superfície impõe o estabelecimento de condicionamentos nas zonas limítrofes dos aeródromos e instalações de apoio à aviação civil.

Igualmente, tendo como referência as medidas adoptadas em outros países e regiões, deve ser estabelecido um regime de gestão das zonas de protecção. Por exemplo, em Xangai as obras executadas na zona de protecção de segurança do transporte ferroviário devem ser autorizadas pela Divisão do Transporte Urbano, sendo adoptadas as correspondentes medidas de prevenção e protecção de segurança para a sua execução. As obras incluem a construção ou demolição de construções e estruturas, execução de fundações, escavações, sondagens subterrâneas, rebentamentos com recurso a explosivos, consolidação de fundações e ainda obras que aumentem ou reduzam significativamente as cargas.

Em Taipé, na área de construção proibida, permite-se apenas a construção de instalações do metropolitano, infra-estruturas de acesso e edificações destinadas à exploração de actividades económicas. Os actos proibidos abrangem a construção de edifícios, a construção de instalações, a colocação de material de publicidade, a escavação

de solos e outros actos de construção que possam afectar as instalações do sistema de metropolitano ou a segurança da circulação dos comboios.

Caso seja necessário proceder à execução dos trabalhos atrás referidos, é necessária uma licença ou autorização emitida pelo serviço competente.

Em Hong Kong e Singapura, para se proceder à execução de obras na zona de protecção é necessário que os promotores apresentem ao serviço público competente um plano de construção organizado com a documentação necessária, para efeitos de emissão de parecer e aprovação.

No que diz respeito à situação real de Macau, propõe-se que seja consagrada na proposta de lei a proibição de executar nas zonas envolventes de protecção, sem o parecer favorável do organismo público com competências no âmbito da operação do sistema de metro ligeiro, designadamente, os seguintes trabalhos:

- 1) Construção, reconstrução, ampliação 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 de vias;
- 4) Colocação de objectos e afixação de material de publicidade.

Caso se verifique a execução de quaisquer trabalhos em violação do parecer atrás referido, a Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes deve poder determinar o embargo, a demolição de obras e, quando for o caso, a reposição dos solos nas condições em que se encontravam antes da data do início dos trabalhos, correndo por conta do respectivo dono as respectivas despesas.

Para efeitos de dissuasão e sancionamento, o prosseguimento das obras embargadas deve ser tipificado como crime de desobediência qualificada, punível nos termos do n.º 2 do artigo 312.º do Código Penal.

3.3 Deveres

3.3.1 Deveres da Operadora para com os passageiros

Como foi referido, o metro ligeiro será o principal meio de transporte do sistema de transportes públicos de Macau, pelo que haverá que ter em consideração todos os factores relacionados com a sua operação, de modo a criar as condições necessárias à prestação do serviço com elevados padrões de qualidade e segurança e a atingir elevados níveis de satisfação dos serviços prestados.

A operação do sistema de transporte de metro ligeiro só poderá atingir elevados patamares de qualidade, comparáveis aos verificados nos países e regiões com meios de transportes de elevada qualidade, se forem devidamente definidos os direitos e deveres de todos os intervenientes na operação, designadamente os deveres da Operadora.

Assim, de modo a que os futuros utilizadores do sistema possam ter um conhecimento mais claro dos deveres da Operadora, que de algum modo constituem direitos dos passageiros, justifica-se a inserção na proposta de lei do conjunto dos deveres mais relevantes, propondo-se a expressa consagração dos seguintes:

- 1) Prestar o serviço objecto do contrato de transporte com segurança e qualidade;
- 2) Publicitar os preços, de forma clara e acessível, nos locais de venda ao público dos títulos de transporte e no seu sítio na *Internet*;
- 3) Publicitar os direitos e obrigações estabelecidos na legislação aplicável;
- 4) Informar os passageiros, através de meios adequados, da supressão temporária da prestação do serviço público de transporte;
- 5) Assinalar, devidamente, os lugares reservados, destinados a passageiros com mobilidade condicionada, idosos, grávidas e pessoas com crianças de colo;
- 6) Prestar todas as informações que se mostrem necessárias;
- 7) Prestar assistência aos passageiros com mobilidade condicionada, nas estações e no embarque e desembarque dos comboios.

3.3.2 Deveres dos passageiros e do público

As estações e os comboios do sistema de transporte de metro ligeiro são equipamentos públicos, devendo os passageiros e o público assumir os deveres e a responsabilidade pelo cumprimento da ordem pública. Isto porque, pese embora os passageiros e o público gozarem do direito de utilização de algumas infra-estruturas, designadamente das estações, não podem, no entanto, praticar condutas ofensivas da ordem pública e dos bons costumes.

Assim, com vista a garantir a eficiência e o bom desempenho da operação do sistema de transporte de metro ligeiro, e a manutenção da higiene dos equipamentos e das instalações, os passageiros e o público devem cumprir determinadas regras na entrada, permanência e saída das infra-estruturas do metro ligeiro, designadamente nas estações, nas plataformas de ligação às estações e nas passagens superiores para peões, e durante toda a viagem de metro ligeiro.

Mais especificamente, no interior dos comboios e das infra-estruturas, 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 por em perigo a operação do sistema de metro ligeiro e de condutas ofensivas dos bons costumes, bem como de todas aquelas que sejam susceptíveis de causar estragos ou impedir a utilização ou o funcionamento das infra-estruturas e dos equipamentos.

Assim sendo, a Operadora deve tomar medidas de gestão adequadas, por forma a manter a boa ordem nas infra-estruturas do metro ligeiro e nos comboios, e a garantir a preservação do ambiente, higiene e saúde pública.

De acordo com a análise detalhada das experiências do Interior da China, de Hong Kong, de Taipé, de Singapura, de Portugal e de outras regiões, é possível elencar um conjunto muito abrangente de deveres dos passageiros e do público e dos actos que não poderão praticar sob pena de violarem esses deveres.

Assim, os actos que se pretende consagrar na proposta de lei podem ser divididos em três categorias:

1. Actos que envolvem a boa ordem, designadamente:

- Abrir sem permissão as portas dos comboios ou as portas de tela da plataforma ou impedir o seu normal funcionamento;
- Entrar ou sair dos veículos quando estes estejam em movimento ou depois do sinal sonoro que anuncia o fecho das portas;
- Entrar nos veículos impedindo a saída dos passageiros que o desejem fazer;
- Não ser portador de um título de transporte válido para entrar na zona de acesso pago;
- Ocupar lugares reservados a passageiros com mobilidade condicionada, idosos, grávidas e pessoas com crianças de colo, excepto se os mesmos não forem manifestamente necessários para o efeito;
- Comer e beber na zona de acesso pago ou no interior dos veículos;
- Permanecer indevidamente nos equipamentos de controlo automático de entrada nas zonas de acesso pago e de venda de bilhetes, nas escadas rolantes ou nos demais acessos;
- Realizar reuniões ou manifestações sem a necessária autorização da Operadora;
- Fazer peditórios, organizar colectas, recolher assinaturas ou realizar inquéritos, sem autorização da Operadora;
- Dedicar-se a qualquer actividade remunerada ou com intuito lucrativo ou oferecer serviços sem prévia autorização da Operadora;
- Proceder a qualquer espécie de publicidade e distribuir ou afixar cartazes, panfletos ou outras publicações sem autorização da Operadora;
- Deitar-se nas estações ou nos veículos, salvo por motivos de saúde.

2. Actos que provocam o incómodo de outros passageiros, designadamente:

- Transportar bagagem que pela sua natureza, forma, dimensão ou cheiro possa causar incómodo aos outros passageiros;
- Transportar animais, salvo cães-guia;
- Utilizar aparelhos sonoros ou fazer barulho de forma a incomodar os outros passageiros ou o público;
- Fumar;
- Praticar actos ou proferir expressões que incomodem os outros passageiros ou o público.

3. Actos que provocam danos a bens públicos, designadamente:

- Praticar quaisquer actos que possam sujar ou danificar as estações ou os comboios;
- Transportar bagagem que pela sua natureza, forma ou dimensão possa danificar os comboios.

No caso de verificação da prática dos actos atrás referidos, os agentes da 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 entidades públicas, designadamente ao CPSP, a colaboração que se mostre necessária.

Simultaneamente, considerando que a prática daqueles actos irá prejudicar a Operadora, os outros passageiros ou o público, é necessário estabelecer sanções administrativas para efeitos de dissuasão e punição, propondo-se a previsão de aplicação de multas que podem variar entre 400 e 5 000 patacas, consoante a gravidade do acto praticado e dos danos dele resultantes, da culpa do infractor e da respectiva capacidade económica.

3.4 Regime tarifário e títulos de transporte

A receita principal da operação do sistema de metro ligeiro é proveniente da venda de títulos de transporte, pelo que os passageiros são obrigados a adquirir e ser portadores de um título de transporte.

A tarifa em concreto, para além de ter de satisfazer o objectivo *supra* referido, deve igualmente promover o equilíbrio dos benefícios socioeconómicos e a equidade dos preços praticados, reflectindo a distância do percurso e o custo de exploração por passageiro.

O regime tarifário deve ser estabelecido pelo Governo, ficando a Operadora obrigada a divulgar ao público o valor das tarifas com uma adequada antecedência, relativamente à data da sua implementação, designadamente nos locais de venda ao público dos títulos de transporte e no seu sítio na *Internet*.

Tendo como referência a experiência de diversos países e regiões, designadamente do Interior da China, Hong Kong, Taipé, Singapura e Portugal, deve ser consagrada a obrigatoriedade dos passageiros serem portadores de título de transporte válido, a partir do momento em que transpõem as portas de entrada na zona de acesso pago.

De facto, o título de transporte é a prova de que o passageiro tem o direito a entrar na zona de acesso pago para apanhar o comboio, pelo que cada passageiro que utilize o transporte de metro ligeiro deve ser portador de um título de transporte válido para entrar na zona de acesso pago e sair da mesma.

Os passageiros são obrigados a conservar o título de transporte válido durante todo o período de utilização até à saída da zona de acesso pago, devendo apresentar o seu título de transporte aos agentes de fiscalização, sempre que lhes seja solicitado, sob pena de serem considerados passageiros sem título de transporte válido.

Na proposta de lei deve ser inserida uma norma que qualifique como inválido, o título de transporte que, designadamente, não pertença ao passageiro; cujo prazo de validade tenha expirado; que tenha sido viciado, como tal se entendendo todo aquele que se encontre alterado nas suas características, ou tenha sido contrafeito; cujo estado de conservação não permita a verificação da validade ou a identificação do seu titular ou que não tenha sido validado.

A fiscalização dos títulos de transporte deve ser efectuada por agentes de fiscalização, os quais poderão, no exercício das suas funções e quando tal se mostre necessário, exigir aos passageiros a respectiva identificação e solicitar ao CPSP, a colaboração que se mostre necessária, designadamente, nos casos de oposição ou resistência ao exercício dessas funções.

As regras relativas à criação e disponibilização de títulos de transporte devem ser estabelecidas por despacho do Chefe do Executivo, a publicar no Boletim Oficial da Região Administrativa Especial de Macau.

3.5 Regime de responsabilidades

3.5.1 Responsabilidade criminal

Para que os direitos dos passageiros e do público possam ser garantidos e a estabilidade da sociedade seja mantida, a prática de determinados actos deve ser qualificada como crime, designadamente a captura de comboio, o atentado à segurança da operação, a condução perigosa, o lançamento de projectil contra comboio, a abstenção de funções pelo pessoal operacional e a desobediência a ordem de embargo de obras.

Estes tipos de crimes já estão previstos no Código Penal relativamente ao transporte por ar, água, ou caminho-de-ferro (comboio), concretamente nos seguintes artigos: artigo 275.º (Captura ou desvio de aeronave, navio ou comboio), artigo 276.º (Atentado à segurança de transporte), artigo 277.º (Condução perigosa de meio de transporte), artigo 280.º (Lançamento de projectil contra veículo), artigo 312.º (Desobediência) e artigo 350.º (Abandono de funções).

No entanto, as normas do Código Penal em vigor não podem ser aplicadas no âmbito da operação do sistema de metro ligeiro, pelas razões a seguir enunciadas.

Nos termos do disposto no artigo 29.º da Lei Básica, *“nenhum residente de Macau pode ser punido criminalmente senão em virtude de lei em vigor que, no momento da correspondente conduta, declare expressamente criminosa e punível a sua acção”*.

Esta norma consagra o princípio fundamental que norteia todo o direito penal que é o princípio da legalidade, o qual tem como fundamento a garantia dos direitos individuais dos cidadãos.

Do princípio da legalidade extrai-se, designadamente, o seguinte:

- Não pode haver crime sem lei, impondo-se, por isso, que as leis a aplicar sejam a lei que vigora no momento da prática do facto;
- É proibida a retroactividade da lei penal e a interpretação extensiva das normas penais incriminadoras, na medida em que de outra forma seria violado o princípio da legalidade na sua decorrência *“nullum crimen nulla poena sine lege stricta”*, ou seja, as normas incriminadoras do direito penal só são passíveis de uma interpretação declarativa lata;
- É proibida a aplicação analógica no âmbito das normas penais incriminadoras, quer por analogia *legis*, quer por analogia *iuris*. Isto é, perante um caso omissivo que o legislador não classificou como crime, o juiz não pode, ao contrário de que acontece no âmbito do direito civil regular esse caso omissivo, nem recorrendo à analogia *legis*, nem à analogia *iuris*, nem tão pouco criar a norma de harmonia com o espírito do sistema.

Neste contexto, uma vez que os sobreditos crimes previstos no Código Penal vigente em Macau só se aplicam nos domínios do transporte por ar, água, ou caminho-de-ferro, onde não se pode enquadrar o transporte de metro ligeiro, tais normas não são passíveis de aplicação no âmbito da operação do sistema de metro ligeiro, justificando-se assim a sua consagração na proposta de *“Lei do sistema de transporte de metro ligeiro”*, pelo que se propõe a consagração da seguinte tipologia de crimes:

3.5.1.1 Captura de comboio

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

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.

3.5.1.2 Atentado à segurança da operação

Quem atentar contra a segurança da operação do sistema de metro ligeiro,

- 1) destruindo, suprimindo, danificando ou tornando não utilizáveis infra-estrutura, equipamento, veículo 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, deve ser punido com pena de prisão de 3 a 10 anos.

Se o referido perigo for criado por negligência, o agente deve ser punido com pena de prisão de 1 a 8 anos.

Se a conduta for praticada por negligência, o agente deve ser punido com pena de prisão até 5 anos.

3.5.1.3 Condução perigosa

Quem comandar o Centro de Operação e Controlo, não estando em condições de o fazer com segurança ou violando grosseiramente as regras de condução, 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, deve ser punido com pena de prisão de 1 a 8 anos.

Se o referido perigo for criado por negligência, o agente deve ser punido com pena de prisão até 5 anos.

Se a conduta for praticada por negligência, o agente deve ser punido com pena de prisão até 3 anos ou com pena de multa.

3.5.1.4 Lançamento de projectil contra comboio

Quem arremessar projectil contra o comboio em circulação deve ser 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.

3.5.1.5 Abstenção de funções

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

3.5.1.6 Desobediência

O prosseguimento das obras embargadas constitui crime de desobediência qualificada e punível com pena de prisão até 2 anos ou de multa até 240 dias.

3.5.2 Responsabilidade por infracções administrativas

A violação do disposto na futura *“Lei do sistema de transporte de metro ligeiro”*, em especial a prática de acto considerado proibido ou o não cumprimento pelos passageiros dos deveres fixados na lei, que não constitua crime, deve ser considerada infracção administrativa sancionada com multa.

A determinação do montante da multa deve ser feita em função, designadamente, da gravidade da infracção e dos danos delas resultantes, da culpa do infractor e da respectiva capacidade económica.

Em caso de reincidência, ou seja quando o infractor praticar uma infracção administrativa da mesma natureza no prazo de um ano após a decisão administrativa sancionatória anteriormente aplicada se ter tornado inimpugnável, o valor mínimo da multa deve ser elevado de um quarto permanecendo o valor máximo inalterado.

Atentas as especificidades do regime sancionatório, justifica-se a consagração de um procedimento especial de tramitação das infracções administrativas.

Assim, no que se refere à acusação, se um agente de fiscalização presenciar a prática de infracção ou dela houver indícios bastantes, deve poder imediatamente deduzir acusação e notificá-la pessoalmente ao infractor, informando-o da faculdade de pagamento voluntário da multa ou de apresentação de defesa por escrito, no local indicado e num determinado prazo.

Caso o infractor proceda ao pagamento da multa no prazo fixado, esta deve ser reduzida, por exemplo, a metade do seu valor mínimo.

Se, no prazo fixado, o acusado não apresentar defesa, nem efectuar o pagamento voluntário da multa, o órgão competente deve apreciar o processo, determinando a sanção aplicável ou o seu arquivamento.

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 ao órgão competente para efeitos de determinação da sanção aplicável ou do arquivamento do processo.

Na falta de pagamento voluntário da multa, procede-se à sua cobrança coerciva, nos termos do processo de execução fiscal.

3.5.3 Responsabilidade civil da Operadora

3.5.3.1 Responsabilidade contratual

Este tipo de responsabilidade decorre da relação jurídica que é estabelecida entre a Operadora e cada um dos passageiros, nos termos do contrato de transporte.

O regime jurídico do contrato de transporte está consagrado no Código Comercial. Nos termos do artigo 749.º deste Código, o contrato de transporte é o contrato pelo qual alguém se obriga a conduzir pessoas ou bens de um lugar para outro, mediante retribuição.

No que concerne à responsabilidade do transportador, no caso do sistema de metro ligeiro a respectiva Operadora, o artigo 758.º do referido diploma estipula o seguinte:

- “1. O transportador é obrigado a conduzir o passageiro, são e salvo, para o lugar de destino.*
- 2. O transportador é responsável pelos acidentes que atinjam a pessoa do passageiro e pela perda ou danos nas bagagens que lhe forem confiadas pelo passageiro, salvo se resultarem de causa que não lhe seja imputável.*
- 3. O transportador não responde pela perda ou danos em dinheiro, títulos de crédito, documentos, metais preciosos, jóias, obras de arte ou outros bens de valor, salvo se esses bens lhe tiverem sido declarados e os tiver aceitado.*
- 4. O transportador não responde pela perda ou danos na bagagem de mão ou quaisquer bens que fiquem ao cuidado do passageiro, salvo se resultarem de causa que lhe seja imputável”.*

Pese embora a existência destas previsões normativas, consagradas no Código Comercial, à semelhança do verificado no âmbito de outros regimes de transportes, designadamente na aviação civil⁵, propõe-se que seja fixado um regime específico na proposta de lei, nos seguintes termos:

A Operadora é responsável pelos danos causados aos passageiros durante a viagem ou quando tais danos resultem de defeitos ou de avaria dos equipamentos.

A Operadora deve responder pelos danos resultantes, designadamente, de:

- 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.

No que se refere à exclusão e limitação da responsabilidade contratual⁶, a Operadora deve ficar 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.

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, deve ficar exonerada de responsabilidade na exacta medida e proporção em que tal acto ou omissão tenham contribuído para o dano.

3.5.3.2 Responsabilidade pelo risco ou objectiva

A responsabilidade pelo risco ou objectiva caracteriza-se por não depender de culpa do agente. Neste tipo de responsabilidade, a obrigação de indemnizar nasce do risco próprio de certa actividade, no presente caso, risco derivado da operação do sistema de metro ligeiro, e integra-se nela, independentemente de dolo ou culpa.

O regime geral deste tipo de responsabilidade está consagrado no Código Civil.

O artigo 496.º (Acidentes causados por veículos) deste Código, prevê que:

“1. Aquele que tiver a direcção efectiva de qualquer veículo de circulação

⁵ Cfr. Regulamentos Administrativos n.ºs 10/2004 (Diploma enquadrador da actividade de aviação civil em Macau) e 11/2004 (Regime de Responsabilidade Civil dos Transportadores e Operadores Aéreos).

⁶ Nos termos do artigo 753.º do Código Comercial, o transportador apenas pode excluir ou limitar a sua responsabilidade nos termos e nas condições previstas na lei.

terrestre e o utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação.” (...)

“3. Aquele que conduzir o veículo por conta de outrem responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, excepto quando, estando aquele no exercício das suas funções, o veículo não se encontre em circulação.”

No que concerne aos beneficiários da responsabilidade, o artigo 497.º prevê que:

- “1. A responsabilidade pelos danos causados por veículos aproveita a terceiros, bem como às pessoas transportadas.*
- 2. No caso de transporte por virtude de contrato, a responsabilidade abrange só os danos que atinjam a própria pessoa e as coisas por ela transportadas.*
- 3. No caso de transporte gratuito, a responsabilidade abrange apenas os danos pessoais da pessoa transportada.*
- 4. São nulas as cláusulas que excluam ou limitem a responsabilidade do transportador pelos acidentes que atinjam a pessoa transportada.”*

No que se refere à exclusão da responsabilidade, o artigo 498.º prevê, designadamente, que este tipo de responsabilidade *“(...) só é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.”*

Tal como foi *supra* proposto quanto à responsabilidade contratual, pese embora a responsabilidade pelo risco ou objectiva já estar prevista e regulada no Código Civil, propõe-se que seja fixado um regime específico na proposta de lei, nos seguintes termos:

A Operadora deve ser responsável, independentemente de culpa, pelos danos causados a terceiros pelos comboios e objectos que deles se soltem, pelas infra-estruturas ou pelos equipamentos.

No que se refere à exclusão e limitação deste tipo de responsabilidade, a Operadora, tal como acontece no âmbito da exclusão e limitação da responsabilidade contratual, não deve ser responsável pelos danos causados quando os mesmos 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.

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, deve ficar exonerada de responsabilidade, na exacta medida e proporção em que tal acto ou omissão tenham contribuído para o dano.

3.6 Investigação técnica de acidentes e incidentes

Os acidentes e incidentes que possam vir a ocorrer no âmbito da operação do sistema de transporte de metro ligeiro poderão ter consequências desastrosas e suscitar preocupações da população relativamente ao desempenho e às condições de segurança do sistema. Consequentemente, os acidentes e incidentes deverão, numa perspectiva de segurança, ser objecto de uma investigação técnica para apurar as suas causas e assim prevenir a sua repetição.

A investigação técnica deverá ser independente de qualquer investigação que, nos termos da lei processual penal, seja realizada em simultâneo pelas autoridades judiciais ou policiais.

Para realização da investigação de cada acidente ou incidente deverá ser nomeado um investigador responsável, podendo sempre que se torne necessário serem nomeados outros investigadores, constituindo-se uma Comissão de investigação, a qual levará a cabo as suas tarefas sob a orientação do investigador responsável.

De modo a evitar quaisquer conflitos de interesses e qualquer possível envolvimento nas causas das ocorrências investigadas, o investigador responsável gozará de independência e de autoridade absoluta sobre a investigação técnica, conduzindo-a de acordo com as práticas internacionais, e determinando a sua extensão e os procedimentos a seguir.

O investigador responsável deve preparar relatórios, designadamente um relatório final da investigação, onde constem o resumo e os factos imediatos da ocorrência, o registo dos depoimentos efectuados, a análise do sistema de gestão da segurança e do funcionamento do material circulante, bem como conclusões sobre as causas directas e imediatas da ocorrência, as causas subjacentes relacionadas com as competências, os procedimentos e a manutenção do sistema e as causas profundas relacionadas com as condições do quadro regulamentar e aplicação do sistema de gestão da segurança.

Os relatórios da investigação, as conclusões e as recomendações devem ser divulgadas à população, com exclusão das matérias confidenciais, e as recomendações em matéria de segurança devem ser cumpridas pelos respectivos destinatários.

4

Conclusão

O transporte de metro ligeiro constituirá um novo meio de transporte em Macau, tendo-se optado pela implementação de um modelo de sistema automático sem condutor, com a vantagem principal de se tratar de um sistema com alto grau de automatização e fiabilidade. O sistema controla automaticamente os comboios, podendo ser garantida a prestação de serviços de forma fiável, reduzindo a possibilidade de ocorrência de acidentes ou incidentes provocados por factores humanos.

Embora os comboios operem sem condutor, o sistema é monitorizado, sendo a operação nos comboios e nas estações acompanhada pelo pessoal operacional do Centro de Operação e Controlo.

A fim de garantir que a operação do sistema de transporte de metro ligeiro possa atingir um nível técnico internacional, devem ser revistas periodicamente e optimizadas as respectivas áreas técnicas e a eficiência da operação.

Além disso, o transporte de metro ligeiro tem a sua própria via, sendo construída de forma elevada ou subterrânea, que se caracteriza por ser uma faixa de rodagem independente e de uso exclusivo à circulação dos comboios, completamente separada do transporte à superfície, não criando uma sobrecarga, nem sendo afectada por factores incertos do transporte à superfície, designadamente pelos congestionamentos de trânsito.

Após a sua construção, o metro ligeiro será o principal meio de transporte colectivo para prestação de um serviço de transporte público eficiente, amigo do ambiente e livre de barreiras arquitectónicas.



Contudo, para garantir que este sistema de transporte colectivo possa operar com segurança e alta eficiência, prestando aos passageiros um serviço seguro, confortável e eficiente, para além das obras de construção e das instalações dos comboios e do sistema, é necessário criar os necessários diplomas legais e regulamentares que estabelecerão os requisitos relativos à futura operação do sistema de transporte de metro ligeiro.

A fim de criar o regime jurídico do transporte de metro ligeiro, o Governo da RAEM, em conjunto com uma equipa de especialistas, desenvolveu um conjunto de pesquisas, análises e estudos para concepção preliminar do regime jurídico.

Porém, a forma como o regime jurídico poderá garantir as necessidades práticas da operação do sistema de transporte de metro ligeiro, e corresponder às expectativas da sociedade, dependerá da participação conjunta do público e dos diversos sectores da sociedade.

Neste contexto, convida-se a população em geral e individualidades dos diversos sectores sociais a apresentarem as suas sugestões sobre o presente documento de consulta, bem como as suas opiniões sobre quaisquer outras matérias que cuidem merecerem ser atendidas neste processo de produção legislativa.

Pontos chaves para a discussão



1. Na concepção da proposta de “*Lei do sistema de transporte de metro ligeiro*”, devem ser previstas as matérias relativas, designadamente, aos deveres dos passageiros e do público, aos actos proibidos, à responsabilidade civil da Operadora, aos deveres da Operadora para com os passageiros, ao regime penal, ao regime sancionatório pela prática de infracções administrativas, à investigação técnica de acidentes e incidentes e à constituição de zonas envolventes de protecção. Nesta matéria, qual é a sua opinião?
2. No âmbito da operação do sistema de metro ligeiro e em termos do regime de fiscalização, são propostos dois tipos de fiscalização, um levado a cabo pelos órgãos públicos e outro exercido pela Operadora, através de agentes de fiscalização. Aos órgãos públicos competirá a fiscalização da actividade da Operadora e dos deveres que sobre ela impendem, cabendo a esta fiscalizar o cumprimento pelos passageiros e pelo público dos deveres previstos na lei. Nesta matéria, qual é a sua opinião?
3. De modo a garantir a segurança da operação do sistema de metro ligeiro, bem como das pessoas e dos bens que se encontrem nas faixas adjacentes às áreas de circulação e às infra-estruturas do metro ligeiro é proposta a criação de zonas envolventes de protecção nas zonas confinantes com aquelas. Quais são as suas considerações sobre a criação de zonas envolventes de protecção?
4. De forma a promover a implementação da estratégia política de dar primazia aos transportes públicos, é proposto que a tarifa deva promover o equilíbrio dos benefícios socioeconómicos e a equidade dos preços praticados, reflectindo a distância do percurso e o custo de exploração por passageiros. Simultaneamente, é também proposto que a Operadora tenha o dever de promover a celebração de contratos de serviços combinados com as concessionárias que exploram o serviço público de transportes colectivos rodoviários de passageiros, de modo a assegurar a ligação multimodal entre os dois meios de transporte, dando-se assim resposta à satisfação das necessidades de deslocação da população. Qual é a sua opinião sobre a implementação da estratégia política de dar primazia aos transportes públicos promovida pelo regime tarifário e pelos serviços combinados?
5. Para assegurar que a Operadora possa prestar aos passageiros um serviço fiável, conveniente, confortável e seguro, é proposta a consagração de um conjunto de deveres da Operadora mais relevantes, designadamente, publicitar os preços, de forma clara e acessível, nos locais de venda ao público dos títulos de transporte e no seu sítio na *Internet*, publicitar os direitos e obrigações estabelecidos na legislação aplicável, a supressão temporária da prestação do serviço público de

Pontos chave para a discussão



transporte, assinalar os lugares reservados e prestar assistência aos passageiros com mobilidade condicionada. Considera que esta matéria é suficiente?

6. Para que os direitos dos passageiros e do público possam ser garantidos, é proposto que a prática de determinados actos seja qualificada como crime, designadamente a captura de comboio, o atentado à segurança da operação, a condução perigosa, o lançamento de projectil contra comboio, a abstenção de funções pelo pessoal operacional e a desobediência a ordem de embargo de obras. Considera que esta matéria é suficiente?
7. É proposto que no interior dos comboios e das infra-estruturas do metro ligeiro deve ser proibida a prática de quaisquer actos que possam por em perigo a operação do sistema de metro ligeiro e de condutas ofensivas dos bons costumes, bem como de todas aquelas que sejam susceptíveis de causar estragos ou impedir a utilização e o funcionamento das infra-estruturas e equipamentos, sendo a violação desse dever considerada infracção administrativa sancionada com a aplicação de multa, a qual será graduada em função, designadamente, da gravidade da infracção e dos danos dela resultantes, da culpa do infractor e da respectiva capacidade económica. Considera que o conjunto dos deveres dos passageiros e do público é suficiente? Concorde com a tipificação das infracções administrativas decorrentes da violação desses deveres e com o critério da graduação das multas aplicáveis?
8. Os acidentes e incidentes que possam vir a ocorrer no âmbito da operação do sistema de transporte de metro ligeiro deverão, numa perspectiva de segurança, ser objecto de uma investigação técnica, independente de qualquer outra investigação, para apurar as suas causas e assim prevenir a sua repetição. Para realização da investigação deverá ser sempre nomeado um investigador responsável, o qual gozará de independência e de autoridade absoluta sobre a investigação, conduzindo-a de acordo com as práticas internacionais, e determinando a sua extensão e os procedimentos a seguir. Concorde com a inserção desta matéria na proposta de lei e com o modelo de investigação independente proposto?
9. Qual é a sua opinião sobre as demais ideias conceptuais do projecto da proposta de *“Lei do sistema de transporte de metro ligeiro”* e dos diplomas complementares?



Referências

Podem ser descarregadas da página electrónica do GIT (www.git.gov.mo/LRTLaw) informações de natureza jurídica sobre o transporte de metro ligeiro e o transporte ferroviário dos seguintes países e regiões:

- Interior da China:
 - “Forma de Gestão da Operação do Transporte Ferroviário Urbano”;
 - “Forma de Gestão da Operação Segura do Transporte Ferroviário Urbano de Pequim”;
 - “Acto de Gestão do Transporte Ferroviário de Xangai”; e
 - “Acto de Gestão do Transporte Ferroviário Urbano de Cantão”;
- Hong Kong: “Mass Transit Railway Ordinance”;
- Taiwan: “Lei do Metropolitano”;
- Singapura: “Lei do Sistema de Metropolitano”;
- Portugal: “Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres”.

Anexo I

Legislação vigente na RAEM relacionada com o sistema de transporte de metro ligeiro

1. Regime jurídico de planeamento urbanístico

O planeamento da rede geral de transportes, onde se inclui a rede do transporte de metro ligeiro, deve obedecer ao disposto na Lei n.º 12/2013 (Lei do Planeamento Urbanístico) e diplomas complementares.

2. Regime jurídico da construção urbana

A legislação e regulamentação sobre a construção de obras em vigor têm vindo a ser aperfeiçoadas, pelo que a construção das obras tendentes à implementação do sistema de transporte de metro ligeiro deve obedecer ao conteúdo desses diplomas.

3. Regime jurídico de resposta às emergências

O Despacho do Chefe do Executivo n.º 78/2009, aprovou o *“Sistema de Alerta e Aviso para Situações de Ameaça de Risco Colectivo na Região Administrativa Especial de Macau”*, dispondo este diploma que, caso ocorram acidentes graves, desastres ou catástrofes que ponham em causa a segurança pública e a protecção ambiental, devem ser tomadas medidas de protecção civil. Nessa medida, o seu âmbito de aplicação também se estende ao sistema de transporte de metro ligeiro nas situações em que ocorra perigo para a segurança, sem prejuízo da necessidade de aprovação de normas regulamentares especiais relativas às especificidades próprias da operação do sistema de transporte de metro ligeiro.

4. Regime jurídico de protecção ambiental

O transporte de metro ligeiro é um sistema de transporte público amigo do ambiente, sem emissão de gases poluentes, produzindo apenas um baixo nível de ruído, contribuindo a sua utilização para a diminuição da poluição do ar resultante da emissão de gases pelos veículos motorizados.

Na RAEM, a emissão de ruído encontra-se regulada na Lei n.º 2/91/M, que aprovou a *“Lei de bases do ambiente”*, e na Lei n.º 8/2014, relativa à *“Prevenção e Controlo do Ruído Ambiental”*, diplomas aplicáveis à operação do sistema de transporte de metro ligeiro.

5. Regime jurídico de seguro de responsabilidade civil

À luz do que acontece nos diferentes regimes jurídicos de responsabilidade civil no âmbito dos transportes, designadamente, embarcações de recreio, automóveis e transportes marítimos (actualmente regulados, respectivamente, pelo Decreto-Lei n.º 104/99/M, que aprovou o *“Regime legal do estabelecimento do seguro obrigatório de responsabilidade civil de embarcações de recreio”*, pelo Decreto-Lei n.º 57/94/M, que aprovou o *“Regime legal do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel”*, e pelo Regulamento Administrativo n.º 34/2009, relativo ao *“Transporte marítimo de passageiros”*), em que é obrigatória a contratação de seguro de responsabilidade civil para a cobertura dos riscos decorrentes da sua utilização, torna-se necessária a sua regulação específica relativamente à operação do sistema de transporte de metro ligeiro, para efeitos da cobertura dos danos que daí possam vir a decorrer.

6. Regime jurídico de salvaguarda do património cultural

A construção e implementação do sistema de transporte de metro ligeiro é passível de envolver questões relacionadas com a salvaguarda do património cultural. Deste modo, no âmbito da construção e implementação do sistema de transporte de metro ligeiro deve ser tido em consideração o disposto na Lei n.º 11/2013 (Lei de Salvaguarda do Património Cultural), e regulamentação complementar.

Anexo II

Principais condutas proibidas dos passageiros e do público em diversos países ou regiões

Xangai

- Interceptar os comboios;
- Entrar nas vias;
- Trepas muros, vedações, balaustradas ou torniquetes;
- Forçar a entrada ou a saída no metro ligeiro;
- Fumar;
- Cuspir, urinar ou defecar em qualquer local;
- Cuspir pastilhas elásticas inadequadamente;
- Deitar resíduos inadequadamente;
- Transportar animais de estimação;
- Efectuar inscrições, pinturas ou afixações sem autorização;
- Colocar banca, dedicar-se a actividade de acrobacia ou de venda sem autorização;
- Fazer peditórios;
- Deitar-se.

Cantão

- Parar veículos, colocar resíduos, colocar bancas ou distribuir material publicitário sem autorização;
- Cuspir, urinar ou defecar, cuspir pastilhas elásticas e fazer lixo em qualquer local;
- Fazer inscrições, escrever, pintar, afixar ou pendurar objectos;
- Transportar animais;
- Fumar nas zonas proibidas;
- Fazer peditórios, dedicar-se à actividade de acrobacia e recolher o lixo.

Hong Kong

- Transportar animais, excepto quando discricionariamente autorizado pela MTR ou quando se trate de cães-guia de acompanhamento de invisuais;
- Comer ou beber nos comboios ou na zona de acesso pago;
- Praticar actos que causem incómodo ou perturbação aos outros passageiros;
- Fumar ou transportar lume em qualquer local das instalações do metro onde seja proibido fumar;
- Abandonar ou lançar para a ferrovia vidros, pedras, projecteis, lixo, ou quaisquer outros resíduos ou objectos perigosos de qualquer natureza;
- Cuspir;
- Locar os pés nos assentos em qual das instalações do metro;
- Cantar, dançar, tocar ou actuar com qualquer instrumento musical em qualquer local das instalações do metro, salvo com autorização da MTR;
- Entrar ou sair ou tentar entrar ou sair do comboio depois das portas começarem a fechar;
- Interferir com funcionamento das portas ou das entradas e das saídas existentes nas instalações do metro incluindo as portas dos comboios e as portas de tela da plataforma;
- Transportar qualquer bem considerado perigoso nos termos da legislação em vigor, salvo com autorização da MTR.

Taipé

- Subir, saltar ou encostar-se aos veículos em andamento;
- Impedir o fecho das portas dos comboios ou das portas de tela da plataforma ou abri-las sem permissão;
- Circulação de veículos e pessoas estranhos ao sistema de metropolitano nas linhas, pontes, túneis, canalizações e compartimentos de acesso reservado ao público;
- Entrar e sair das estações ou dos veículos sem proceder à validação dos bilhetes;
- Recusar a verificação do bilhete por parte do pessoal da operadora ou impedir a execução das suas funções;
- Permanecer nas carruagens que não estão ao serviço do transporte de passageiros;
- Distribuir ou afixar publicidade, vender objectos ou praticar outros actos comerciais nos comboios ou nas estações;
- Transportar animais;
- Fumar nas zonas proibidas;
- Comer e beber nas zonas proibidas;
- Mastigar pastilhas elásticas ou bétel;
- Cuspir resíduos de bétel;
- Fazer lixo com papéis, pontas de cigarro, pastilhas plásticas, cascas de fruta ou outros resíduos;
- Impedir a passagem de passageiros ou criar obstáculos à entrada ou saída das estações, ao acesso às portas de validação dos bilhetes, às máquinas de venda dos bilhetes, às escadas rolantes ou a outras passagens, em desrespeito pela ordem para abandonar o local;
- Deitar-se nas carruagens ou nos assentos existentes na plataforma;
- Colocar bancas, montar estruturas ou realizar banquetes.

Singapura

- Fumar;
- Transportar bagagem proibida ou outros objectos;
- Transportar bicicletas em incumprimento dos requisitos obrigatórios;
- Transportar animais;
- Transportar produtos perigosos;
- Entrar e permanecer no comboio quando este esteja cheio;
- Comer e beber;
- Cuspir e fazer sujidade;
- Causar incómodo;
- Entrar nas zonas de acesso restrito;
- Fazer venda ambulante, propaganda e mendigar;
- Danificar a propriedade do metro;
- Causar obstáculos ou perigo;
- Destruir o título de transporte ou utilizar título de transporte danificado ou fora do prazo de validade;
- Utilizar incorrectamente as escadas e os tapetes rolantes;
- Utilizar indevidamente os dispositivos de emergência.

Portugal

- Fazer uso do sinal de alarme fora do caso de perigo iminente;
- Utilizar os dispositivos de emergência fora dos casos em que tal se justifique;
- Entrar ou sair da carruagem quando esta esteja em movimento, ou depois do anúncio do fecho das portas ou sempre que, por aviso sonoro ou equivalente, tal seja determinado;
- Entrar ou sair da carruagem por lado que não corresponda à plataforma de serviço de passageiros;
- Passar de uma carruagem para outra em andamento, quando não haja comunicação interna;
- Entrar nas carruagens sem que tenham saído todos os passageiros que o desejem fazer;
- Aproximar-se da borda da plataforma aquando da aproximação de outro comboio e, em qualquer caso, ultrapassar o limite que se encontre marcado na plataforma de embarque, antes da chegada do comboio;
- Ocupar lugar reservado a pessoas com mobilidade condicionada, grávidas e pessoas com crianças de colo, excepto se os mesmos não forem manifestamente necessários para o efeito;
- Ocupar lugar ou compartimento reservado para os quais não tenha reserva ou ocupar mais lugares que os adquiridos;
- Abrir ou impedir que se fechem as portas exteriores das carruagens durante a marcha;
- Projectar para o exterior das carruagens quaisquer objectos;
- Colocar nos locais para tal reservados volumes que, pelo seu conteúdo, natureza ou forma, possam cair ou perturbar os outros passageiros em caso de choque, paragem brusca ou outras causas;
- Colocar volumes pesados ou sujos sobre os bancos ou apoiar os pés directamente sobre os estofos;
- Debruçar-se das janelas durante a marcha do comboio;
- Dedicar-se a qualquer actividade ou oferecer serviços, ou organizar colectas públicas, organizar reuniões, recolher assinaturas ou realizar inquéritos;
- Transportar animais de companhia ou de assistência em violação das condições legalmente estabelecidas;
- Pendurar-se em qualquer parte das carruagens ou dos seus acessórios ou manter-se nos estribos;
- Entrar em compartimentos ou locais vedados ao acesso do público;
- Proceder a qualquer espécie de publicidade, ou afixar cartazes, distribuir panfletos ou outras publicações;
- Sujar as carruagens;
- Transportar armas que não estejam acondicionadas nos termos da legislação aplicável, salvo tratando-se de agentes de autoridade;
- Transportar matérias explosivas, incluindo material pirotécnico, substâncias facilmente inflamáveis, corrosivas ou radioactivas;
- Transportar volumes que possam causar incómodo aos outros passageiros ou danificar o material circulante;
- Utilizar aparelhos sonoros ou fazer barulho de forma a incomodar os outros passageiros;
- Praticar actos ou proferir expressões que perturbem a boa ordem dos serviços ou incomodem os outros passageiros.

諮詢意見表

填表人（自行選擇是否填寫）
下列資料僅供諮詢用途

姓名/單位：

聯絡方法：

同意運輸基建辦公室或交通事務局在有需要時聯絡本人，以聽取更多意見：

是

☐

否

☐

簽署：

日期：

本人意見如下：

諮詢重點	意見及建議
法案項目的主要內容	
票價制度	
運營者對乘客的義務	
乘客及公眾的義務及責任	
刑事責任	
意外及事故的技術調查	
其他	

（若空間不足，請另行以其他紙張填寫）

感謝閣下提供的意見及建議，有關的諮詢總結報告將按《公共政策諮詢規範性指引》規定的期間於運輸基建辦公室及交通事務局之網頁發佈。

Formulário para apresentação de sugestões e opiniões

Identificação da pessoa que preenche o presente formulário

(preenchimento facultativo)

Os dados fornecidos destinam-se apenas à consulta

Nome/Serviço: _____

Contacto: _____

Concordo que o GIT ou a DSAT, em caso de necessidade, possa contactar comigo para recolha de mais opiniões: Sim ☐ Não ☐

Assinatura: _____

Data: _____

As minhas sugestões e opiniões são as seguintes:

Pontos chaves da consulta	Sugestões e opiniões
Conteúdo principal do projecto de proposta de lei	
Regime tarifário	
Deveres da Operadora para com os passageiros	
Deveres e responsabilidades dos passageiros e do público	
Responsabilidade criminal	
Investigação técnica de acidentes e incidentes	
Outros	

(Se o espaço não for suficiente, preencha noutra(s) folha(s))

Agradecemos as sugestões e opiniões apresentadas. O relatório de conclusão da consulta será publicado nas páginas electrónicas do Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes e da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego no prazo estabelecido nas «Normas para a Consulta de Políticas Públicas».

網頁

Website : 運輸基建辦公室 GIT www.git.gov.mo
交通事務局 DSAT www.dsat.gov.mo

電郵

E-mail : 運輸基建辦公室 GIT consultation@git.gov.mo
交通事務局 DSAT info@dsat.gov.mo

電話

Telephone : 運輸基建辦公室 GIT 2881 3721
交通事務局 DSAT 8866 6363

語音留言

Correio de voz : 8506 6191

傳真

Fax : 運輸基建辦公室 GIT 2881 3260
交通事務局 DSAT 2875 0626

郵寄

Correio postal : 澳門羅保博士街1-3號國際銀行大廈26樓運輸基建辦公室
GIT - Rua do Dr. Pedro José Lobo, n.º 1-3, Edifício Banco Luso Internacional, 26.º andar, Macau

澳門馬交石炮台馬路33號地下交通事務局
DSAT - Estrada de D. Maria II, n.º 33 R/C, Macau