

## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

## 共和國總統府

## Despacho

Nos termos do n.º 2 do artigo 3.º do Estatuto Orgânico de Macau, ratifico:

Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Macau e o Governo da Federação Russa e respectivo Anexo, assinado em Macau, em 21 de Janeiro de 1999 e aprovado, nessa mesma data, pelo Governador de Macau, ao abrigo do meu Despacho de 9 de Março de 1996, publicado em Suplemento ao *Diário da República*, II Série, de 9 do mesmo mês.

Palácio de Belém, aos 5 de Fevereiro de 1999.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

## 批示

根據《澳門組織章程》第三條第二款之規定，本人批准：

一九九九年一月二十一日在澳門簽訂的澳門政府與俄羅斯聯邦政府航空運輸協定及有關附件。該協定及附件並由澳門總督於同日根據本人在一九九六年三月九日作出及刊登於同月九日《共和國公報》第二組副刊之批示核准。

一九九九年二月五日於貝倫宮

共和國總統 沈拜奧

**Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Macau e o Governo da Federação Russa**

O Governo de Macau (devidamente autorizado pelo competente órgão de soberania da República Portuguesa e com o assentimento do Governo da República Popular da China), e o Governo da Federação Russa, daqui em diante designados «Partes Contratantes»;

Desejando concluir um Acordo com a finalidade de estabelecer um enquadramento para os serviços aéreos internacionais entre e além de Macau e a Federação Russa;

Acordaram, entre si, o seguinte:

**Artigo 1.º**

**Definições**

1. Para efeitos do presente Acordo, salvo se o contexto diversamente o exigir:

a) o termo «autoridades aeronáuticas» significa, no caso de Macau, a Autoridade de Aviação Civil e, no caso da Federação Russa, a Autoridade Federal de Aviação da Rússia ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou entidade autorizada a exercer quaisquer funções presentemente asseguradas pelas referidas autoridades aeronáuticas;

b) o termo «empresa de transporte aéreo designada» significa uma empresa de transporte aéreo designada e autorizada nos termos do artigo 3.º do presente Acordo;

c) o termo «área», em relação a Macau, inclui a Península de Macau e as Ilhas da Taipa e de Coloane, e em relação à Federação Russa, as áreas terrestres, as águas territoriais e interiores e o respectivo espaço aéreo sob a sua soberania;

d) os termos «serviços aéreos», «serviços aéreos internacionais», «empresa de transporte aéreo» e «paragens para fins não-comerciais» têm o significado que, respectivamente, lhes é atribuído no artigo 96.º da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 de Dezembro de 1944 (de aqui em diante referida como «Convenção»);

e) o termo «taxas de utilização» significa as taxas impostas a empresas de transporte aéreo pelas autoridades competentes ou por estas autorizadas, pelo fornecimento de serviços aeroportuários e de navegação aérea, incluindo serviços e infra-estruturas conexas;

f) o termo «o presente Acordo» inclui o Anexo que constitui parte integrante do mesmo, e quaisquer modificações ao Acordo e ao Anexo;

g) o termo «leis e regulamentos» de uma das Partes Contratantes significa as leis e regulamentos que, a qualquer momento, estejam em vigor na área dessa Parte Contratante;

h) o termo «tarifa» significa os preços a pagar pelo transporte de passageiros, bagagem e carga, bem como as condições em que se aplicam, incluindo os preços e condições de agência e outros serviços auxiliares, mas excluindo o preço e condições para o transporte de correio.

2. Os títulos dos Artigos constantes do presente Acordo servem exclusivamente como referência.

**Artigo 2.º**

**Concessão de Direitos de Tráfego**

1. Cada uma das Partes Contratantes concederá à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo, para fins de exploração de serviços aéreos internacionais em rotas especificadas nas respectivas secções do Anexo ao presente Acordo. Esses serviços e rotas, serão daqui em diante designados «serviços acordados» e «rotas especificadas», respectivamente.

2. Cada uma das Partes Contratantes concederá às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante os seguintes direitos, relativamente a serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas:

a) sobrevoar, sem aterrar, a sua área;

b) efectuar paragens na sua área para fins não comerciais.

3. Na exploração dos serviços acordados numa rota especificada, as empresas de transporte aéreo designadas por cada uma das

Partes Contratantes deverão beneficiar, além dos direitos especificados no parágrafo 2 deste artigo, do direito a efectuar paragens na área da outra Parte Contratante em pontos determinados naquela rota, de acordo com o Anexo ao presente Acordo, com o fim de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e correio, separada ou conjuntamente.

4. De modo algum o parágrafo 3 do presente artigo deverá ser entendido como concedendo às empresas aéreas designadas de uma das Partes Contratantes o direito de embarcar, em qualquer ponto da área da outra Parte Contratante, passageiros e carga incluindo correio, transportados por aluguer ou remuneração, destinados a um outro ponto na área da outra Parte Contratante.

#### Artigo 3.º

##### **Designação de Empresas de Transporte Aéreo e Autorização de Exploração**

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de designar, por escrito, à outra Parte Contratante uma ou mais empresas de transporte aéreo com a finalidade de explorar os serviços acordados nas rotas especificadas. Contudo, como objectivos operacionais apenas será autorizada uma empresa de transporte aéreo designada por uma das Partes Contratantes para cada par de cidades entre as áreas de ambas as Partes Contratantes.

2. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de retirar ou alterar essas designações.

3. Uma vez recebida a designação escrita, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante concederão, sem demora, a necessária autorização de exploração nos termos do parágrafo 4 do presente Artigo e do parágrafo 1 do Artigo 4.º deste Acordo.

4. As autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes poderão exigir que uma empresa de transporte aéreo designada prove estar qualificada para preencher os requisitos impostos pelas leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicáveis à exploração de serviços aéreos internacionais pelas referidas autoridades.

5. Logo que uma empresa aérea esteja desta forma designada e autorizada poderá, a todo tempo, iniciar a exploração dos serviços acordados, desde que cumpra todas as disposições aplicáveis constantes do presente Acordo.

#### Artigo 4.º

##### **Recusa, Revogação ou Suspensão da Autorização de Exploração**

1. As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes terão o direito de recusar a concessão ou de revogar a autorização de exploração ou de suspender o exercício dos direitos especificados no artigo 2.º do presente Acordo por uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício desses direitos, sempre que:

a) a empresa de transporte aéreo não prove que está registada e que tem o seu principal local de negócios na área da outra Parte Contratante;

b) a empresa de transporte aéreo não cumpra as leis e/ou regulamentos da Parte Contratante que concedeu esses direitos;

c) a empresa de transporte aéreo não explore os serviços de acordo com as condições previstas no presente Acordo.

2. Salvo se a imediata revogação, suspensão ou a imposição de condições referidas no parágrafo 1 do presente artigo se mostrarem essenciais para a prevenção de novas violações das leis e/ou regulamentos, aqueles direitos serão exercidos apenas após a realização de consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. As consultas terão início no prazo de quinze (15) dias após a data de apresentação do pedido para esse efeito.

#### Artigo 5.º

##### **Taxas de Utilização**

1. Ao impor ou permitir que sejam impostas taxas de utilização, as Partes Contratantes agirão em conformidade com o artigo 15.º da Convenção. Para este efeito, as taxas de utilização serão impostas ou autorizadas de acordo com as taxas e tarifas impostas pelas Partes Contratantes.

2. As Partes Contratantes estimularão, sempre que possível, consultas entre as suas autoridades responsáveis pela imposição de taxas e as empresas de transporte aéreo utilizadoras dos serviços e instalações, através das respectivas organizações representantes dessas empresas. As empresas deverão ser notificadas com razoável antecedência, de quaisquer propostas relevantes relativas à alteração das taxas de utilização, de modo a que possam expressar uma opinião antes que sejam efectuadas as alterações. As Partes Contratantes estimularão também a troca, entre as autoridades competentes e as empresas de transporte aéreo, de informações apropriadas sobre taxas de utilização.

#### Artigo 6.º

##### **Direitos Aduaneiros**

1. As aeronaves utilizadas na exploração de serviços aéreos internacionais, por uma empresa de transporte aéreo designada de uma das Partes Contratantes, bem como o seu equipamento normal, as peças sobressalentes, os abastecimentos de combustível e lubrificantes, as provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco) mantidas a bordo dessas aeronaves estarão isentos da imposição dos direitos aduaneiros, e ónus semelhantes, à chegada na área da outra Parte Contratante, desde que esse equipamento, as peças sobressalentes, os abastecimentos e as provisões sejam mantidos a bordo da aeronave até ao momento da sua reexportação, ou da sua utilização, ou consumo a bordo das mesmas aeronaves em voos efectuados sobre aquela área.

2. Serão igualmente isentos da imposição dos direitos aduaneiros, taxas e ónus referidos no parágrafo 1 do presente Artigo:

a) as provisões de bordo embarcadas na área de uma Parte Contratante, dentro de limites razoáveis, para serem utilizadas a bordo de aeronaves da empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante;

b) as peças sobressalentes, incluindo motores, introduzidas na área de uma das Partes Contratantes para a manutenção ou reparação de aeronaves utilizadas pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante na exploração de serviços aéreos internacionais;

c) o combustível, os lubrificantes e as provisões técnicas consumíveis introduzidos ou completados na área de uma das Partes Contratantes para serem utilizados pela empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante em serviços aéreos internacionais, ainda que esses produtos sejam destinados à utilização numa parte do percurso efectuado sobre a área da outra Parte Contratante em que foram embarcados.

3. Numa base de reciprocidade, os ónus baseados no custo dos serviços fornecidos, os ónus de armazenagem e de desalfandegamento serão aplicados em relação aos produtos referidos no parágrafo 2 do presente Artigo nos termos da legislação de cada uma das Partes Contratantes.

4. Pode ser exigido que os produtos referidos no parágrafo 2 do presente Artigo sejam mantidos sob supervisão ou controlo alfandegário.

5. O equipamento normal de bordo, bem como os produtos, os abastecimentos e as peças sobressalentes mantidos a bordo de aeronaves utilizadas pela empresa de transporte aéreo da outra Parte Contratante, só poderão ser descarregados na área da outra Parte Contratante com a aprovação das autoridades alfandegárias daquela Parte Contratante. Neste caso, poderão ser colocados sob supervisão das referidas autoridades até serem reexportados ou até que sobre eles seja decidido de acordo com os regulamentos alfandegários.

6. A bagagem e a carga em trânsito directo através da área de uma das Partes Contratantes serão isentas da imposição de direitos aduaneiros e de outros impostos.

#### Artigo 7.º

##### Capacidade

1. As empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes beneficiarão de justas e iguais oportunidades na exploração de serviços acordados em todas as rotas especificadas no Anexo ao presente Acordo.

2. Ao explorar os serviços acordados, as empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes deverão ter em conta os interesses da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante, de modo a não afectar indevidamente os serviços fornecidos por aquela empresa no todo ou em parte das mesmas rotas.

3. Os serviços acordados prestados pelas empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes deverão ter como objectivo primordial o fornecimento, segundo uma razoável taxa de ocupação, de capacidade adequada à satisfação das necessidades presentes e razoavelmente previsíveis de transporte de passageiros e carga, incluindo correio, de e para a área da Parte Contratante que designou a empresa de transporte aéreo.

4. O direito de embarcar ou desembarcar passageiros nos serviços aéreos internacionais acordados em pontos situados nas rotas especificadas além dos pontos situados nas áreas das Partes Contratantes deverá respeitar os princípios gerais de um desenvolvimento criterioso do transporte aéreo internacional e estará sujeito ao princípio geral de que a capacidade deve adequar-se:

a) às necessidades de tráfego entre a área de origem e o destino final do tráfego;

b) à necessidade de exploração integral da linha;

c) às necessidades de tráfego da área geográfica atravessada pela empresa de transporte aéreo, tendo em conta os serviços locais e regionais.

#### Artigo 8.º

##### Aprovação de Horários

1. As empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes submeterão os seus horários (para os períodos de Verão e Inverno) para aprovação às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante pelo menos trinta (30) dias antes do início da exploração dos serviços. As autoridades aeronáuticas deverão tomar uma decisão relativamente àqueles horários no prazo de vinte (20) dias contados a partir da data de submissão dos mesmos pela empresa de transporte aéreo interessada.

2. Qualquer modificação aos horários, bem como os pedidos de autorização para explorar voos extraordinários, será submetida pela empresa de transporte aéreo designada por uma das Partes Contratantes à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. Aqueles pedidos de alteração ou de voos suplementares serão analisados imediatamente pelas autoridades aeronáuticas.

#### Artigo 9.º

##### Informação e Estatísticas

As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes deverão fornecer às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a seu pedido, as informações e dados estatísticos sobre o tráfego transportado nos serviços acordados pela empresa de transporte aéreo designada da primeira Parte Contratante, de e para a área da outra Parte Contratante, normalmente elaborados e apresentados às suas próprias autoridades aeronáuticas.

#### Artigo 10.º

##### Tarifas

1. As tarifas relativas a todos os serviços acordados serão estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em conta todos os factores relevantes, incluindo os custos de exploração, um lucro razoável, as características do serviço (tais como níveis de velocidade e acomodação), os interesses dos utilizadores e as tarifas de outras empresas de transporte aéreo praticadas em qualquer parte da rota especificada. Essas tarifas serão fixadas de acordo com as seguintes disposições do presente Artigo.

2. As tarifas referidas no parágrafo 1 do presente Artigo poderão ser acordadas entre as empresas de transporte aéreo designadas, relativamente a cada uma das rotas especificadas. Esse acordo deverá, sempre que possível, ser obtido através dos mecanismos internacionais apropriados de coordenação de tarifas. Contudo, consultas entre as empresas de transporte aéreo não constituirão um requisito obrigatório para a proposta e a fixação de tarifas.

3. As tarifas deverão ser submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes pelo menos trinta (30) dias (ou num prazo menor eventualmente estabeleci-

do pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes) antes da data pretendida para a sua introdução.

4. As tarifas propostas poderão ser aprovadas a todo tempo pelas autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes. Na ausência de aprovação, a tarifa será considerada como tendo sido aprovada pelas autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes, salvo se, no prazo de vinte (20) dias após a data de submissão, as autoridades aeronáuticas daquela Parte Contratante tiverem notificado por escrito as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante da não aprovação da tarifa proposta. Se, contudo, qualquer das autoridades aeronáuticas notificar a outra, por escrito, da não aprovação, as autoridades aeronáuticas poderão, a pedido de qualquer uma delas, procurar fixar a tarifa por comum acordo.

5. Se as autoridades aeronáuticas não conseguirem fixar uma tarifa nos termos do parágrafo 4 do presente Artigo, o diferendo poderá ser resolvido nos termos do Artigo 18.º do presente Acordo.

6. As tarifas fixadas nos termos do presente Artigo permanecerão em vigor até à sua substituição por uma nova tarifa, fixada nos termos do presente Artigo. Salvo se diversamente acordado pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, a validade da tarifa não será prolongada, por força deste parágrafo, por mais de doze (12) meses além da data em que normalmente teria expirado.

#### Artigo 11.º

##### Concorrência Leal

1. As empresas de transporte aéreo designadas por ambas as Partes Contratantes deverão beneficiar de justas e iguais oportunidades na exploração de transporte aéreo abrangido pelo presente Acordo.

2. Cada uma das Partes Contratantes deverá, sempre que necessário, tomar todas as medidas apropriadas no âmbito da sua legislação, visando eliminar quaisquer formas de discriminação ou práticas de concorrência desleal que possam afectar injustamente a posição competitiva da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante.

#### Artigo 12.º

##### Actividades Comerciais

1. As empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes terão o direito de manter, em pontos especificados no Anexo ao presente Acordo situados na área da outra Parte Contratante e no âmbito das leis e dos regulamentos vigentes, escritórios e pessoal administrativo, comercial e técnico de acordo com as necessidades da respectiva empresa de transporte aéreo.

2. As empresas de transporte aéreo designadas por cada uma das Partes Contratantes terão a liberdade de vender serviços de transporte aéreo por meio dos seus próprios documentos de transporte, na área da outra Parte Contratante, directamente ou através de agentes, de acordo com as normas e os regulamentos da-

quela Parte Contratante. Qualquer pessoa poderá comprar esses serviços de transporte.

#### Artigo 13.º

##### Transferência de Rendimentos

1. As Partes Contratantes concederão às empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante o direito a transferirem livremente o excedente das receitas sobre as despesas auferido na sua área relativamente ao transporte de passageiros, bagagem, carga e correio pelas empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante.

Aquelas transferências efectuar-se-ão segundo os princípios do Acordo que regula as relações financeiras entre as Partes Contratantes. Na ausência do referido Acordo ou de princípios aplicáveis deste Acordo, as transferências serão efectuadas numa moeda livremente convertível à taxa de câmbio oficial de acordo com os regulamentos cambiais da Parte Contratante em cuja área tais transferências são efectuadas.

2. Se uma das Partes Contratantes impuser limitações na sua área às transferências de fundos auferidos pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante, a outra Parte Contratante terá o direito de, reciprocamente, impor as mesmas limitações na sua área à transferência de fundos auferidos pelas empresas de transporte aéreo da primeira Parte Contratante.

#### Artigo 14.º

##### Exclusão de Dupla Tributação

1. Os rendimentos e os lucros decorrentes da exploração de aeronaves em tráfego internacional, incluindo os rendimentos das vendas do transporte aéreo, o fretamento ou aluguer de aeronaves e qualquer outra forma de utilização de instalações de transporte da empresa de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes apenas serão tributáveis na área em que a empresa de transporte aéreo está registada e tem o seu principal local de negócios.

2. Os ganhos obtidos por uma empresa de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes pela alienação de aeronaves utilizadas no transporte internacional apenas será tributável na área em que a empresa de transporte aéreo está registada e tem o seu principal local de negócios.

3. O capital representado por aeronaves utilizadas por uma empresa de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes no transporte internacional e por propriedades móveis conexas com a exploração dessas aeronaves apenas será tributado na área em que a empresa de transporte aéreo está registada e tem o seu principal local de negócios.

4. O disposto no número 1 do presente artigo é também aplicável aos rendimentos e lucros decorrentes de participações em grupos «pool», negócios em associação ou em contratos de agência de exploração internacional.

5. As remunerações auferidas por um residente de uma Parte Contratante respeitantes a uma profissão exercida a bordo de uma aeronave que opere transporte internacional, apenas serão tributáveis na área daquela Parte Contratante.

## Artigo 15.º

**Segurança da Aviação**

1. As Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. As Partes Contratantes agirão, em especial, em conformidade com as disposições da Convenção Referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio aos 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão de Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia aos 16 de Dezembro de 1970, e da Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal aos 23 de Setembro de 1971.

2. As Partes Contratantes fornecer-se-ão, a pedido, todo o apoio necessário para impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança destas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, dos aeroportos e dos serviços de navegação aérea, bem como outras ameaças contra a segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes actuarão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com as normas sobre a segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional, designadas como Anexos à Convenção. As Partes Contratantes deverão exigir que os operadores de aeronaves nelas registadas ou os operadores que tenham o seu principal local de negócios ou residência permanente na sua área, e os operadores de aeroportos na sua área, actuem em conformidade com aquelas normas sobre a segurança da aviação civil.

4. As Partes Contratantes acordam que pode ser exigido que esses operadores de aeronaves cumpram as disposições sobre a segurança da aviação, referidas no parágrafo 3 deste artigo, exigidas pela outra Parte Contratante à entrada, à saída ou durante a permanência na área da outra Parte Contratante. Cada uma das Partes Contratantes assegurará que sejam efectivamente aplicadas, na sua área, medidas adequadas de protecção às aeronaves, de inspecção de passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque e o carregamento. Cada uma das Partes Contratantes considerará positivamente qualquer solicitação da outra Parte Contratante respeitante à tomada de medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça específica.

5. Em caso de ocorrência de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes prestar-se-ão apoio mútuo, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas tendentes a por termo com rapidez e segurança a esses incidentes ou ameaças.

## Artigo 16.º

**Aplicação de Leis e Regulamentos**

1. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante respeitantes à entrada ou saída da sua área de aeronaves utilizadas na exploração de serviços aéreos internacionais, ou à utilização e à navegação dessas aeronaves enquanto se encontrarem na referi-

da área, aplicar-se-ão igualmente à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante.

2. As leis e os regulamentos de uma das Partes Contratantes, reguladores da entrada, permanência ou saída, da sua área, de passageiros, tripulações, carga ou correio, tais como as formalidades relativas à entrada, saída, imigração, emigração, alfândega, moeda, medidas sanitárias e quarentena, aplicar-se-ão aos passageiros, tripulações, carga e correio transportados pelas aeronaves utilizadas pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante, enquanto se encontrarem na referida área.

3. Os passageiros, a bagagem e a carga em trânsito directo através da área de uma das Partes Contratantes e que não abandonem a zona do aeroporto reservada para este fim, serão sujeitos apenas a uma controlo simplificado, exceptuando-se as medidas de segurança tendentes a prevenir actos de violência ou pirataria aérea.

## Artigo 17.º

**Consultas**

Num espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes realizarão, de tempos em tempos, consultas mútuas tendentes a assegurar a aplicação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo.

## Artigo 18.º

**Resolução de Diferendos**

1. Se surgir um diferendo entre as Partes Contratantes, relativo à interpretação ou à aplicação do presente Acordo, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes procurarão, inicialmente, resolvê-lo pela via da negociação. Se as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes não conseguirem resolver o diferendo pela via da negociação, poderão acordar em submetê-lo, para decisão, a alguma pessoa ou entidade.

2. Se o diferendo não puder ser resolvido nos termos do parágrafo 1 anterior, poderá o mesmo ser submetido, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, a um tribunal composto por três árbitros, dois dos quais serão nomeados por cada uma das Partes Contratantes, e o terceiro, pelos dois árbitros assim nomeados. Cada uma das Partes Contratantes deverá nomear um árbitro no prazo de sessenta (60) dias, contado a partir da data de recepção, por uma das Partes Contratantes, do pedido de arbitragem por um tribunal arbitral realizado pela outra Parte Contratante, o terceiro árbitro deverá ser nomeado no prazo subsequente de sessenta (60) dias. Se, dentro do prazo especificado, uma das Partes Contratantes não tiver nomeado um árbitro, esta Parte Contratante poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional que nomeie o árbitro ou árbitros, de acordo com o que for necessário. Em todos os casos, o terceiro árbitro não será um residente de Macau nem um nacional da Federação Russa, devendo actuar como Presidente do tribunal arbitral.

3. As Partes Contratantes respeitarão todas as decisões proferidas nos termos do parágrafo 2 deste Artigo.

4. As despesas de arbitragem serão repartidas em partes iguais entre as Partes Contratantes.

## Artigo 19.º

**Modificações**

1. Se uma das Partes Contratantes desejar modificar quaisquer disposições do presente Acordo, poderá solicitar consultas entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes. Essas consultas terão início sessenta (60) dias após a data da solicitação, salvo se as Partes Contratantes acordarem em alargar esse prazo. Qualquer modificação acordada nas consultas deverá ser aprovada pelas Partes Contratantes e entrará em vigor na data da última notificação escrita, confirmando que as Partes Contratantes completaram todos os seus procedimentos internos relativos à sua entrada em vigor.

2. Sem prejuízo das disposições do parágrafo 1 deste Artigo, as modificações apenas respeitantes ao Anexo deste Acordo poderão ser introduzidas mediante acordo entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

## Artigo 20.º

**Denúncia**

Cada uma das Partes Contratantes poderá, a todo tempo, notificar a outra Parte Contratante da sua intenção de denunciar o presente Acordo. Essa notificação de denúncia deverá ser simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. O Acordo terminará doze (12) meses após a data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação de denúncia for retirada por comum acordo antes do termo do prazo. Se a outra Parte Contratante não acusar a recepção, a notificação será considerada como tendo sido recebida catorze (14) dias após a recepção da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

## Artigo 21.º

**Registo na OACI**

O presente Acordo e as suas modificações serão registadas na Organização da Aviação Civil Internacional.

## Artigo 22.º

**Entrada em Vigor**

O presente Acordo entrará em vigor na data da última notificação escrita confirmando que as Partes Contratantes completaram todos os seus procedimentos internos relativos à sua entrada em vigor.

EM FÉ DO QUE os signatários, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Macau, aos 21 de Janeiro de 1999, em duplicado nas línguas portuguesa, chinesa, russa e inglesa. Todos os quatro textos são igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, será usado o texto em língua inglesa.

Pelo Governo de Macau Pelo Governo da Federação Russa  
*Vasco Rocha Vieira* *Gennady N. Zaitsev*  
 Governador Director Geral da Autoridade  
 de Aviação Civil da Federação Russa

## ANEXO

**Ao Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Macau e o Governo da Federação Russa****Secção 1**

Rotas a serem exploradas, em ambas as direcções, pelas empresas de transporte aéreo designadas por Macau:

De Macau para Moscovo, através de pontos intermédios e além.

**Secção 2**

Rotas a serem exploradas, em ambas as direcções, pelas empresas de transporte aéreo designadas pela Federação Russa:

De Moscovo para Macau, através de pontos intermédios e além.

Nenhum ponto no interior da China, em Taiwan e em Hong Kong será utilizado como ponto intermédio ou além.

**Secção 3**

As empresas de transporte aéreo designadas por ambas as Partes Contratantes poderão, em alguns ou em todos os voos, omitir paragens em qualquer dos acima referidos pontos intermédios e/ou além. Pontos intermédios e além estarão sujeitos a acordo entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

**Secção 4**

O direito da empresa de transporte aéreo designada por uma Parte Contratante ao transporte de passageiros, carga e correio entre os pontos situados na área da outra Parte Contratante e pontos na área de terceiras Partes, estará sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

**Secção 5**

Voos charter, voos extraordinários e voos não regulares das empresas de transporte aéreo das Partes Contratantes poderão ser explorados de acordo com a autorização das respectivas autoridades aeronáuticas. O pedido de autorização para esses voos deverá ser submetido às autoridades aeronáuticas pelo menos quarenta e oito (48) horas antes da partida, excepto aos fins-de-semana e feriados.

Os voos charter de empresas de transporte aéreo não designadas não deverão prejudicar o tráfego regular e terão em conta o volume do mercado de transporte aéreo. Esses voos ficarão sujeitos a acordo prévio com as empresas designadas que exploram serviços regulares.

澳門政府和俄羅斯  
 聯邦政府航班協定

澳門政府(經葡萄牙共和國主管主權機構正式授權并經中華人民共和國政府同意)和俄羅斯聯邦政府,以下稱之為締約雙方,

意欲締結一項協定，為澳門和俄羅斯聯邦之間和以遠國際航班規定框架，

達成協定如下：

## 第一條 定義

一. 除非文中另有說明，在本協定中：

(一) “航空當局”一詞在澳門方面指民航局，在俄羅斯聯邦方面則指俄羅斯聯邦航空局，或對雙方而言，授權履行上述航空當局目前行使職能的其他個人或機構；

(二) “指定空運企業”一詞指根據本協定第三條獲得指定和授權的空運企業；

(三) “地區”在澳門方面包括澳門半島、氹仔島和路環島；在俄羅斯聯邦方面，指在其主權下的陸地區域、領海和內水以及其上部的領空；

(四) 關於“航班”、“國際航班”、“空運企業”和“非運輸業務性經停”名詞分別採納一九四四年十二月七日在芝加哥開放簽字的國際民航公約(以下稱之為公約)內第九十六條所載的含意；

(五) “使用費”一詞指主管當局提供機場和航空導航設施，包括有關服務和設施而向空運企業收取或准許收取的費用；

(六) “本協定”一詞包括附后的附件，作為本協定的組成部份，以及對本協定和附件的任何修正；

(七) 締約一方的“法律和規定”一詞指在任何時間在該締約方地區內有效的法律和規定；

(八) “運價”一詞指為運輸旅客、行李和貨物支付的价格以及適用此種价格的條件，包括代理和其它附屬服務的价格和條件，但不包括運輸郵件的報酬和條件。

二. 本協定各條的標題僅供參考之用。

## 第二條 授予業務權利

一. 締約一方給予締約另一方在本協定中隨後規定的權利，以便在本協定附件有關部份中規定航線上經營國際航班。此種航班和航線以下分別稱之為“協議航班”和“規定航線”。

二. 締約一方給予締約另一方指定空運企業在規定航線上其國際航班以下列權利：

(一) 飛越其地區而不降停的權利；

(二) 在上述地區內作非運輸業務性經停的權利。

三. 締約一方指定空運企業在規定航線上經營協議航班時，除了本條第二款規定的權利之外，將享有在根據本協定附件為該航線規定的地點經停以便分別或混合上下旅客、行李、貨物和郵件的權利。

四. 本條第三款不應被視為給予締約一方指定空運企業，為了出租或取酬，在締約另一方地區內裝載旅客和貨物包括郵件前往該締約另一方地區內另一地點的權利。

## 第三條

### 指定空運企業和經營許可

一. 締約一方有權以書面向締約另一方指定一家或多家空運企業在規定的航線上經營協議航班。但是無論如何，為了締約雙方地區每一對城市之間經營之目的，只允許締約一方指定一家空運企業。

二. 締約一方有權撤銷或更改此種指定。

三. 締約另一方航空當局在收到此種書面指定之後，在不違反本條第四款和本協定第四條第一款規定的條件下，應毫不延誤地授予指定的空運企業以適當的經營許可。

四. 締約一方航空當局可以要求締約另一方指定空運企業向其証實，該空運企業具備資格履行該當局根據法律和規定在經營國際航班方面通常和合理地採用的條件。

五. 獲得指定和授權的空運企業可以在任何時間開始經營協議航班，條件是該空運企業遵守本協定所有適用的規定。

## 第四條

### 拒絕、撤銷或暫停經營許可

一. 締約一方航空當局有權拒絕授予或撤銷經營許可或暫停締約另一方指定空運企業行使本協定第二條規定的權利，或對行使此等權利規定其認為必要的條件：

(一) 如其不滿意該空運企業是在締約另一方地區註冊和以其為主要經營地；

(二) 如該空運企業未能遵守授予此等權利的締約一方的法律和/或規定；或

(三) 如該空運企業在其它方面未能按照本協定規定的條件經營。



二. 除非本條第一款所述的撤銷、暫停或規定條件必須立即執行,以防止進一步違反法律和/或規定,否則此項權利只能在与締約另一方協商后方可行使。此種協商應在要求之日起十五天期限內開始。

### 第五條 使用費

一. 在制定使用費或允許制定使用費方面,締約雙方的作法應符合公約第十五條。為此,收取或准許收取的使用費應按照締約一方制定的費率和價格。

二. 締約一方應鼓勵其主管收費當局和使用服務和設施的空運企業,在可行的情況下通過有關代表空運企業的機構協商。對於任何有關使用費變更的建議應合理提前通知空運企業,以便它們在作出變更之前表示意見。締約一方將進一步鼓勵主管收費當局和空運企業就使用費交換有關信息。

### 第六條 海關和稅收

一. 締約一方指定空運企業經營國際航班的飛機,以及機上的機上正常設備、零備件、燃料和潤滑油、機上供應品(包括食品、飲料和煙草),在抵達締約另一方的地區時應免稅關稅和其它費用,條件是此等設備、零備件、油料和供應品留置在飛機上直至重新運出或由此種飛機在該地區上空飛行時使用或消耗。

二. 本條第一款所述的關稅和其它收費亦應免予征收:

(一)在締約一方地區內裝上飛機,合理數量之內,供締約另一方指定空運企業經營國際航班的出港飛機機上使用的機上供應品;

(二)為維護或修理締約另一方指定空運企業經營國際航班的飛機而運入締約一方地區內的零備件,包括發動機;

(三)為締約另一方指定空運企業經營國際航班的飛機使用而運入締約一方地區內或消耗的燃油、潤滑油和消耗性技術供應品,即使這些物品是在裝上飛機的締約一方地區內的部分航段上使用。

三. 在對等的基礎上,根據締約雙方內部立法將收取以提供服務的成本為基礎的費用,對本條第二款所述的物品將收取倉儲和海關放行費用。

四. 本條第二款所述的物品可置于海關監管或控制之下。

五. 通常留置在締約一方指定空運企業經營的飛機上的機上正常設備,以及物品、供應品和零備件,在經締約另一方海關當局同意之後可以在該締約另一方

地區內卸下。在此情況下,它們將置于該當局監管之下直至重新運出或按照海關規定另行處理。

六. 直接過境締約一方地區的行李和貨物在抵達和始發時將免稅關稅和其它收費。

### 第七條 運力規定

一. 締約雙方指定空運企業應享有公平均等的機會在本協定附件中規定航線上經營協議航班。

二. 在經營協議航班方面,締約一方指定空運企業應考慮到締約另一方指定空運企業的利益,以免不適當地影響后者在相同航線的全部或部分航段上提供的航班。

三. 締約雙方指定空運企業提供的協議航班,應以合理的載運比率,提供足夠的運力,以滿足當前和合理預計到的前往或來自指定空運企業的締約方地區的旅客和貨物,包括郵件的需求作為其主要目的。

四. 協議航班在締約雙方地區地點以外的規定航線上的地點上下國際業務的權利,應根據國際航空運輸有秩序發展的總原則掌握以及不違反運力須與下列各點相聯系的總原則:

- (一)業務始發地點和最終目的地之間的業務需要;
- (二)聯程航班經營的需要;
- (三)在考慮到當地和地區航班之後,空運企業途經地區的業務需要。

### 第八條 批准業務計劃

一. 締約一方指定空運企業至少應在開航之前三十日將其業務計劃(冬季和夏季時刻)提交締約另一方航空當局批准。航空當局將在有關空運企業提交計劃申請批准之日起二十(20)天之內對此項業務計劃作出決定。

二. 締約一方指定空運企業對業務計劃以及申請加班許可的每一變更應提交締約另一方航空當局批准。此種變化和加班的申請將由航空當局迅速處理。

### 第九條 信息和統計

締約一方航空當局應在締約另一方航空當局要求時,按通常準備和向該當局提交的信息和統計,向其提供締約一方指定空運企業協議航班上載運的前往或來自締約另一方的業務信息和統計。



## 第十條 運價

一. 協議航班的運價應在合理的水平上制定, 適當注意所有有關因素, 包括經營成本, 合理利潤, 航班特點(諸如速度和服務標準), 使用者利益和其它空運企業在規定航線任何航段上的運價。這些運價應根據本條下列規定制定。

二. 本條第一款所述的關於每一規定航線的運價可以在指定空運企業之間協議。在可能的情況下應通過適當的國際運價協調機構達成此種協議。但是, 空運企業之間的協商不應作為申報和確定運價的強制要求。

三. 每一運價應在其建議實施之日至少三十天以前(或締約雙方航空當局可以同意的較短期限)提交締約雙方航空當局批准。

四. 每一建議的運價可以由締約任何一方航空當局在任何時間予以批准。在未有此種批准時, 除非該締約方航空當局在申報運價之日起二十天的期限內向締約另一方航空當局發出不批准建議的運價的書面通知, 該運價將被作為已經批准予以對待。但是, 如果任何一方航空當局發出此種不批准書面通知時, 航空當局應按對方要求努力通過協議確定運價。

五. 如果航空當局不能根據本條第四款的規定確定一項運價, 可以根據本協定第十八條的規定解決爭議。

六. 根據本條規定確定的運價應持續有效直至被一項根據本條規定確定的新的運價代替。除非締約雙方航空當局另有協議, 一項運價不應由于本款而在其已經失效之日之後延長其效力超過十二個月。

## 第十一條 公平競爭

一. 締約雙方指定空運企業在參與本協定包括的國際航空運輸方面享有公平均等的機會。

二. 締約一方每當必要之時, 應在其權限內, 採取所有適當的措施, 排除有害于締約另一方指定空運企業競爭地位的所有形式的歧視或不公平競爭作法。

## 第十二條 商業活動

一. 締約一方指定空運企業有權在當地現行法律和規定範圍內, 在締約另一方地區本協定附件中規定

的地點保留因有關指定空運企業可能需要而必要的辦事處和管理、商業和技術人員。

二. 締約一方指定空運企業可以在締約另一方地區, 根據該締約另一方的規則和規定, 自由地在其自己的運輸憑証上直接或通過代理銷售航空運輸。任何個人應可自由地購買此種運輸。

## 第十三條 匯出資金

一. 締約一方給予締約另一方指定空運企業將在其地區內因締約另一方指定空運企業運輸旅客、行李、貨物和郵件所賺取的收支余額自由匯出的權利。

此種匯出應根據締約雙方管理財務關係的協定的原則辦理。在沒有此項協定或此項協定沒有相關原則的情況下, 辦理匯出應根據匯出辦理地區締約一方的貨幣兌換規定, 按官方兌換比價使用一種自由兌換貨幣。

二. 如果締約一方限制締約另一方指定空運企業匯出在其地區內賺取的現款, 締約另一方應有限制締約一方指定空運企業匯出在其地區內賺取現款的對等權利。

## 第十四條 避免雙重稅收

一. 締約一方空運企業來自使用飛機經營國際業務的收入和利潤, 包括銷售航空運輸、包機或租用飛機和以任何形式使用運輸設施的收入, 只在空運企業註冊地和主要經營地的地區內納稅。

二. 締約一方一家空運企業從轉移國際業務中使用飛機獲得的收益只在空運企業註冊地和主要經營地的地區內納稅。

三. 締約一方一家空運企業使用經營國際業務的飛機和與經營此種飛機有關的動產為代表的資本只在企業有效管理地所在地的地區內納稅。

四. 本條第一款的規定還應適用於來自參與聯營、聯業或某一國際經營機構的收入和利潤。

五. 締約一方一居民在經營國際業務的飛機上從事的事業中獲得的報酬只在該締約方地區內納稅。

## 第十五條 航空保安

一. 締約雙方重申, 彼此之間對保障民航安全免受非法行為干擾的責任是構成本協定不可缺少的一個

部分。締約雙方應特別遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的關於在航空器內犯罪和犯有某些其它行爲的公約、一九七零年十二月十六日在海牙簽訂的關於制止非法劫持航空器的公約，以及一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的關於制止危害民用航空安全的非法行爲的公約內關於航空保安的規定。

二. 締約雙方應根據請求相互提供一切必要的協助，以防止非法劫持民用飛機和其它危及該等飛機、及其旅客和機組、機場和導航設施安全的非法行爲，以及危及民航安全的任何其它威脅。

三. 締約雙方在相互的關係中，應遵守國際民航組織制定的適用的航空保安規定和公約的附件。締約雙方須要求，締約各方注冊的飛機經營機構或以締約各方地區爲主要經營地或永久駐地的飛機經營機構，以及締約各方地區的機場經營機構的運作符合該等航空保安規定。

四. 締約一方同意，該等飛機經營機構在進出或留在締約另一方的地區時，需要遵守締約另一方要求的本條第三款所述的航空保安的規定。締約各方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護飛機，并在旅客登機或裝載貨物之前及登機裝貨時，檢查旅客、機組、手提物品、貨物和機上供應品。締約一方對締約另一方爲對付某項特定的威脅要求採取特別安全措施，亦應給予同情的考慮。

五. 倘若發生非法劫持民用飛機的事件或威脅，或其它針對民用飛機，其旅客和機組、機場及飛機導航設施安全的非法行爲，締約雙方須互相協助，以便盡速使用通信聯絡及其它適當措施，迅速及安全地終止上述事件或此種事件的威脅。

## 第十六條

### 實施法律和規定

一. 締約一方關於從事國際飛行的飛機進出其地區或該等飛機在其地區內運行和航行的法律和規定，均適用於締約另一方指定空運企業。

二. 締約一方關於旅客、機組、貨物或郵件入境，停留或出境的法律和規定，諸如關於入境、出境、移居、移民、海關、貨幣、衛生和檢疫的手續，應適用於在其地區內的締約另一方指定空運企業的飛機載運的旅客、機組、貨物和郵件。

三. 直接過境締約一方地區和不離開爲此目的在機場規定的區域的旅客、行李和貨物，除防止暴力和航空海盜行爲的安全措施之外，應置于一般簡化控制之下。

## 第十七條

### 協商

締約雙方航空當局應以密切合作的精神隨時協商，以便確保本協定得到執行和滿意的遵守。

## 第十八條

### 解決爭議

一. 如果締約雙方就本協定的解釋或應用發生任何爭議，締約雙方首先應通過談判解決。如果締約雙方航空當局未能通過談判取得解決辦法，它們可同意將爭議提交某人士或團體裁決。

二. 如果不能按照以上第一款取得解決辦法，可按締約任何一方的要求，將該項爭議提交給三名仲裁員的仲裁庭裁決，締約一方各委任一名，第三名由兩名仲裁員指定。締約一方應自締約任何一方從締約另一方收到要求由該仲裁庭仲裁此項爭議的通知之日起在六十天的期限內委任一名仲裁員，第三名仲裁員應在下一個六十天內指定。如果締約一方未能在規定期限內委任一名仲裁員，該締約一方可要求國際民航組織理事會主席視需要情形指定一名仲裁員或數名仲裁員。無論何種情況，第三名仲裁員不應是澳門居民或俄羅斯聯邦國民并將作爲仲裁庭的主席。

三. 締約雙方將遵守根據本條第二款作出的任何裁決。

四. 仲裁費用由締約雙方分攤。

## 第十九條

### 修改

一. 締約一方如認爲需要修改本協定的任何規定，它可要求在締約雙方航空當局之間協商。除非締約雙方同意延長期限，此種協商應自要求之日起六十天期限內開始。任何在協商中協議的修改，應由締約雙方批准并在最后書面通知，証實締約雙方已經完成了本協定生效所有內部程序之日生效。

二. 雖然有本條第一款的規定，僅對本協定附件的修改可通過協議在締約雙方航空當局之間進行。

## 第二十條

### 終止

締約一方可隨時將其終止本協定的決定通知締約另一方。此項終止通知應同時發給國際民航組織。本協定自締約另一方收到通知之日起一年以後終止，除非在本期限到期之前相互協議撤銷終止通知。在締約另一方未確認收到此項通知的情況下，該通知在國際民航組織收到該通知十四天后應被認爲已經收到。

## 第二十一條

### 登記

本協定和對其所作的任何修改必須向國際民航組織登記。

## 第二十二條

## 生效

本協定在最後書面通知，証實締約雙方已經完成了本協定生效所有內部程序之日起生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字為証。

本協定于一九九九年一月二十一日在澳門簽訂，共兩份，每份均用中文、葡萄牙文、俄文和英文寫成，四種文本同等作准。解釋出現分歧時，使用英文文本。

澳門政府代表

韋奇立  
總 督

俄羅斯聯邦政府代表

扎茨耶夫  
聯邦航空局局長

澳門政府和俄羅斯聯邦政府航班協定附件

## 第一部分

澳門指定空運企業經營的往返航線：

澳門——中間點——莫斯科——以遠點

## 第二部分

俄羅斯聯邦指定空運企業經營的往返航線：

莫斯科——中間點——澳門——以遠點

中國大陸的地點，台灣和香港不得作為中間點或以遠點經營。

## 第三部分

締約雙方指定空運企業的任何或全部航班可以不降停上述任何中間點和以遠點。中間點和以遠點應經締約雙方航空當局協議。

## 第四部分

締約一方指定空運企業在締約另一方地區地點和第三方地區地點之間運輸旅客、貨物和郵件的權利應經締約雙方航空當局協議。

## 第五部分

締約雙方空運企業可以根據有關航空當局的批准從事包機、加班和不定期飛行。此種飛行至少在起飛前四十八小時，周末和假日除外，向航空當局提交申請。

非指定空運企業的任何包機飛行不應危及定期業務并應考慮航空運輸市場的容量，事先取得從事定期航班的指定空運企業的同意。

**Air Services Agreement Between the Government of Macau  
and the Government of the Russian Federation**

The Government of Macau (being duly authorized by the competent sovereign institution of the Portuguese Republic and with the consent of the Government of the People's Republic of China), and the Government of the Russian Federation, hereinafter referred to as "the Contracting Parties",

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for international air services between and beyond Macau and the Russian Federation;

Have agreed as follows:

## Article 1

**Definitions**

1. For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Macau — the Civil Aviation Authority, and in the case of the Russian Federation — the Federal Aviation Authority of Russia, or, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities;

b) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

c) the term "area" in relation to Macau includes the Macau Peninsula and the Taipa and Coloane Islands and in relation to the Russian Federation land areas, territorial sea and internal waters and air space above them under its sovereignty;

d) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 (hereinafter referred to as "the Convention");

e) the term "user charges" means charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport and air navigation facilities, including related services and facilities;

f) the term “this Agreement” includes the Annex hereto, which is an integral part of this Agreement and any amendments to the Agreement and to the Annex;

g) the term «laws and regulations of a Contracting Party» means the laws and regulations at any time in force in the area of that Contracting Party;

h) the term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. Titles given to the Articles of this Agreement are for reference purposes only.

## Article 2

### Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate sections of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called «the agreed services» and «the specified routes» respectively.

2. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the following rights on the specified routes in respect of its international air services:

- a) the right to fly across its area without landing;
- b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

3. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 2 of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at the points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, separately or in combination.

4. Nothing in paragraph 3 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right of taking on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

## Article 3

### Designation of Airlines and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. In any case however, for the purpose of operations between each city-pair in the areas of both Contracting Parties, only one airline designated by each Contracting Party is permitted.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designations.

3. On receipt of such written designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 4 of this Article and paragraph 1 of Article 4 of this Agreement, without delay grant to the designated airlines the appropriate operating authorization.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

5. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

## Article 4

### Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of those rights:

- a) where it is not satisfied that this airline is incorporated and has its principal place of business in the area of the other Contracting Party;
- b) in case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting the rights; or
- c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations.

## Article 5

### User Charges

1. In making user charges or permitting them to be made, the Contracting Parties shall act in conformity with Article 15 of the Convention. For this purpose, user charges shall be imposed or permitted to be imposed in accordance with the rates and tariffs established by each Contracting Party.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and airlines using

the services and facilities, where practicable through the appropriate representative airline organizations. Reasonable advance notice shall be given to the designated airlines of any relevant proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage the competent charging authorities and airlines to exchange appropriate information concerning user charges.

#### Article 6

##### Customs Duties

1. Aircraft operated on the agreed services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from the imposition of customs duties, and other charges on arriving in the area of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that area.

2. There shall also be exempted from the imposition of the customs duties, and other charges, referred to in paragraph 1 of this Article:

a) aircraft stores taken on board in the area of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on board of outbound aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party;

b) spare parts, including engines, introduced into the area of one Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in international air service of the designated airline of the other Party;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or completed in the area of one Contracting Party for use in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the area of the other Contracting Party, in which area they are taken on board.

3. On the basis of reciprocity, the charges based on the cost of the services provided, charges for storage and custom clearance shall be taken for materials referred to in paragraph 2 of this Article in accordance with internal legislation of the Contracting Parties.

4. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.

5. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that Contracting Party. In such case they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

6. Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempted from the imposition of customs duties and other charges on arrival or departure.

#### Article 7

##### Capacity Provisions

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on any route specified in the Annex to this Agreement.

2. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or any part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The right to take up or discharge on the agreed services international traffic at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Parties shall be made in accordance with the general principles of orderly development of international air transport and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

a) the traffic requirements between the area of origin and the ultimate destination of the traffic;

b) the requirements of through airline operations; and

c) the traffic requirements of the geographical area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

#### Article 8

##### Approval of Traffic Programmes

1. The airlines designated by one Contracting Party shall submit its traffic programmes (for the Summer and Winter Traffic periods) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic programme submissions within twenty (20) days from the date the airline concerned submits its programme for approval.

2. Each alteration in the traffic programme as well as requests for permission to operate additional flights shall be submitted by the airline designated by one Contracting Party for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests for alteration or for additional flights shall be dealt with promptly by the aeronautical authorities.

#### Article 9

##### Information and Statistics

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting

Party, at their request, such information and statistics relating to traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the area of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted to its aeronautical authorities.

#### Article 10

##### Tariffs

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), the interests of users and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed between the designated airlines concerned in respect of each of the specified routes. Such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the appropriate international tariff co-ordination mechanism. However, inter-airline consultations shall not be a mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.

3. Each tariff shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction.

4. Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless within twenty (20) days after the date of filing the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff. If, however, either of the aeronautical authorities gives such written notice of disapproval the aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph 4 of this Article the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

6. Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

#### Article 11

##### Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall, where necessary, take all appropriate action within its competence to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party.

#### Article 12

##### Commercial Activities

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to maintain at points specified in the Annex to this Agreement in the area of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the area of the other Contracting Party, either directly or through its agent in accordance with the rules and regulations of this other Contracting Party. Any person shall be free to purchase such transportation.

#### Article 13

##### Transfer of Funds

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned in its area in connection with transportation of passengers, baggage, cargo and mail by the designated airlines of the other Contracting Party.

Such transfers shall be effected in accordance with the principles of the Agreement that regulates financial relations between the two Contracting Parties. In absence of such Agreement or relevant principles in such Agreement, transfers shall be effected in a freely convertible currency at the official rate of exchange in accordance with currency exchange rules of the Contracting Party in the area of which such transfers are effected.

2. If one Contracting Party shall impose the limitations on transfer of funds in its area earned by the designated airlines of the other Contracting Party, the other Contracting Party shall have the right of reciprocity to impose the same limitations in its area on transfer of funds earned by the designated airlines of the first Contracting Party.

#### Article 14

##### Avoidance of Double Taxation

1. Income and profits, from the operation of aircraft, in international traffic including income from sales of air transportation, the charter or rental of aircraft and use of transportation facilities in any other form, of airline of one Contracting Party shall be taxable only in area in which the airline is incorporated and has its principal place of business.

2. Gains derived by an airline of one Contracting Party from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the area in which the airline is incorporated and has its principal place of business.

3. Capital represented by aircraft used by an airline of one Contracting Party operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the area in which the airline is incorporated and has its principal place of business.

4. The provision of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

5. Remuneration derived by a resident of one Contracting Party from an employment exercised aboard aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the area of that Contracting Party.

#### Article 15

##### Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September - 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their area, and the operators of airports in their area, act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other

Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

#### Article 16

##### Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, or departure from its area of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within the said area shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its area of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while they are within the said area.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party and not leaving the airport zone reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

#### Article 17

##### Consultations

In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

#### Article 18

##### Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, in the first place, endeavor to settle it by negotiation. If the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body.

2. If settlement cannot be reached in accordance with paragraph 1 above, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period



of sixty (60) days from the date of receipt by one Contracting Party from the other of a notice requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If one Contracting Party fails to nominate an arbitrator within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of this Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall not be a resident of Macau or a national of the Russian Federation and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the arbitration shall be equally shared between the Contracting Parties.

#### Article 19

##### Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by Contracting Parties and shall enter into force on the date of the last written notification confirming the Contracting Parties have fulfilled all their internal procedures for its entry into force.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex of this Agreement may be made by an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

#### Article 20

##### Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice of termination shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### Article 21

##### Registration with ICAO

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### Article 22

##### Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the last written notification, confirming that the Contracting Parties have fulfilled all their internal procedures for the entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate on this 21st of January 1999 in Macau in the Portuguese, Chinese, Russian and English languages. All four texts are equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall be used.

For the Government of Macau,

\_\_\_\_\_  
*Vasco Rocha Vieira*  
 Governor

For the Government of The Russian Federation

\_\_\_\_\_  
*Gennady N. Zaitsev*  
 Director General  
 Federal Aviation Authority of Russia

#### ANNEX

##### To the Air Services Agreement between the Government of Macau and the Government of the Russian Federation

##### Section 1

Routes which shall be operated by the designated airline of Macau, in both directions:

From Macau via intermediate points to Moscow and points beyond.

##### Section 2

Routes which shall be operated by the designated airlines of the Russian Federation, in both directions:

From Moscow via intermediate points to Macau and points beyond.

No points in the mainland of China, Taiwan and Hongkong may be served as intermediate or beyond points.

##### Section 3

The designated airlines of both Contracting Parties may on any or all flights omit stops at any of the intermediate and/or

beyond points referred to above. Intermediate and beyond points will be subject to agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

### Section 4

The right of the designated airlines of one Contracting Party to transport passengers, cargo and mail between the points in the area of the other Contracting Party and the points in the area of the third parties shall be subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

### Section 5

Charter, extra and non-scheduled flights of airlines of the Contracting Parties may perform in accordance with the approval of the respective aeronautical authorities. Application for such flights should be submitted to aeronautical authorities at least forty eight (48) hours before departure, except weekends and holidays.

Any charter flights of non-designated airlines should not jeopardize the scheduled traffic and take in mind the volume of air transportation market should be subject to the prior agreement with the designated airlines carrying out the scheduled.

g) термин «законы и правила» Договаривающейся Стороны означает законы и правила, действующие в любое время в районе этой Договаривающейся Стороны;

h) термин «тариф» означает цены, подлежащие оплате за перевозку пассажиров, багажа и груза и условия применения этих цен, включая цены и условия для агентских и других дополнительных услуг, но исключая оплату и условия перевозки почты.

2. Названия статей настоящего Соглашения используются только для вспомогательных целей.

### Статья 2 Предоставление прав перевозки

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, в дальнейшем указанные в настоящем Соглашении, в целях эксплуатации международных воздушных линий по маршрутам, указанным в соответствующих разделах Приложении к настоящему Соглашению. Такие международные линии и маршруты именуются в дальнейшем соответственно как «договорные линии» и «установленные маршруты».

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны следующие права на установленных маршрутах в отношении своих международных воздушных линий:

- a) совершать пролет ее района без посадок;
- b) совершать в ее районе остановки с некоммерческими целями.

3. Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам должны иметь дополнительно к правам, указанным в пункте 2 настоящей статьи, право совершать остановки в районе другой Договаривающейся Стороны в пунктах, установленных для этого маршрута в соответствии с Приложением к настоящему Соглашению, с целью посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки багажа, груза и почты, перевозимых отдельно или комбинированно.

4. Ничто в пункте 3 настоящей статьи не должно рассматриваться как предоставление прав назначенным авиапредприятиям одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров и груз, включая почту, в одном пункте в районе другой Договаривающейся Стороны для их перевозки на условиях аренды или за вознаграждение и предназначенных для другого пункта в районе другой Договаривающейся Стороны.

### Статья 3 Назначение авиапредприятий и предоставление разрешений

1. Каждая Договаривающаяся Сторона должна иметь право назначить одно или более авиапредприятий с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону. Однако в любом случае для полетов между каждой парой городов в районах обеих Договаривающихся Сторон разрешается использование только одного авиапредприятия, назначенного каждой Договаривающейся Стороной.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона должна иметь право отозвать или изменить такое назначение.

3. По получении такого письменного уведомления о назначении, авиационные власти другой Договаривающейся Стороны должны в соответствии с положениями пункта 4 настоящей статьи и пункта 1 статьи 4 настоящего Соглашения незамедлительно предоставить назначенным авиапредприятиям соответствующее разрешение на эксплуатацию.

4. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно и обоснованно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.

5. Назначенное и получившее таким образом разрешение авиапредприятие может в любое время начать эксплуатацию договорных линий при условии, что это авиапредприятие выполняет все действующие положения настоящего Соглашения.

### Статья 4 Аннулирование или приостановка действия разрешения на эксплуатацию

1. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны должны иметь право аннулировать или приостановить действие разрешения на эксплуатацию или приостановить пользование указанными в статье 2 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

a) когда не убеждены в том, что авиапредприятие зарегистрировано и имеет основное место деятельности в районе другой Договаривающейся Стороны;

b) в случае, если это авиапредприятие не выполняет законов и/или правил Договаривающейся Стороны, предоставившей эти права; или

## СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Макао и  
Правительством Российской Федерации  
о воздушном сообщении

Правительство Макао (должным образом уполномоченное высшим государственным органом Португальской Республики и с согласия Правительства Китайской Народной Республики) и Правительство Российской Федерации, именуемые в дальнейшем «Договаривающимися Сторонами», желая заключить Соглашение с целью установления международного воздушного сообщения между Макао и Российской Федерацией и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

### Статья 1 Определения

1. Для целей настоящего Соглашения, если в контексте не предусматривается иное :

a) термин «авиационные власти» означает в отношении Макао Авиационные власти гражданской авиации, и в отношении Российской Федерации - Федеральную авиационную службу России, или в обоих случаях любое иное лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять любые функции, выполняемые в настоящее время указанными авиационными властями;

b) термин «назначенное авиапредприятие» означает авиапредприятие, которое было назначено и уполномочено в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения;

c) термин «район» в отношении Макао включает полуостров Макао и острова Тайпа и Колун, и в отношении Российской Федерации - земные поверхности, территориальное море, внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под ее суверенитетом, и;

d) термины «воздушное сообщение», «международное воздушное сообщение», «авиапредприятие» и «остановка с некоммерческими целями» имеют соответствующие значения, указанные в статье 96 Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года ( в дальнейшем именуемой «Конвенцией»);

e) термин «сборы с пользователя» означает установленные для авиапредприятий или разрешенные к оплате компетентными властями сборы за пользование аэропортовыми и аэронавигационными средствами, включая соответствующие услуги и средства;

f) термин «настоящее Соглашение» включает также и Приложение к нему, составляющее его неотъемлемую часть и любые поправки к Соглашению и Приложению;

с) в случае, если авиапредприятие каким-либо иным образом не выполняет условий, предписанных настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование, приостановка или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является существенным для предупреждения дальнейших нарушений законов и/или правил, то такое право должно использоваться только после консультаций с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны начаться в течение пятнадцати (15) дней с даты запроса об их проведении.

#### Статья 5 Сборы с пользователей

1. Договаривающиеся Стороны, при взимании сборов с пользователей или выдачи разрешений на их взимание, должны действовать в соответствии со статьей 15 Конвенции. С этой целью сборы с пользователей будут взиматься или будут разрешены к взиманию в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся Стороной.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона должна содействовать проведению консультаций между своими компетентными в вопросах сборов властями и авиапредприятиями, которые через соответствующие представительные организации авиапредприятий пользуются услугами и средствами, где это осуществимо. Обоснованное уведомление о любых соответствующих предложениях по изменению сборов с пользователей должно быть направлено назначенным авиапредприятиям заблаговременно, чтобы дать возможность им выразить свою точку зрения до того, как эти изменения будут внесены. Каждая Договаривающаяся Сторона должна содействовать проведению обмена соответствующей информацией по сборам с пользователей между компетентными в вопросах сборов властями и авиапредприятиями.

#### Статья 6 Таможенные сборы

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на международных воздушных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасные части, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, должны освобождаться от обложения таможенными пошлинами и другими налогами по прибытии в район другой Договаривающейся Стороны при условии, что такое имущество, запасные части, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза или использования во время полета такого воздушного судна через этот район.

2. Также должны освобождаться от обложения таможенными пошлинами и другими налогами, указанными в пункте 1 настоящей статьи:

а) бортовые запасы, взятые на территории одной Договаривающейся Стороны в разумных пределах и предназначенные для использования на борту вылетающего воздушного судна, эксплуатируемого на международных воздушных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

б) запасные части, включая двигатели, ввезенные в район одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на международных воздушных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

с) топливо, смазочные и расходные технические материалы, ввезенные или пополненные в районе другой Договаривающейся Стороны и предназначенные для использования на международных воздушных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута в пределах района другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт.

3. На основе взаимности сборы, которые базируются на стоимости предоставленного обслуживания, сборы за хранение и таможенную очистку должны взиматься за материалы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, в соответствии с внутренним законодательством Договаривающихся Сторон.

4. Материалы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, по требованию могут быть поставлены под наблюдение или контроль таможенных властей.

5. Табельное бортовое имущество, а также материалы, запасы и запасные части, обычно находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены в районе другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до того момента, пока не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

6. Багаж и груз, следующие прямым транзитом через район Договаривающейся Стороны, не должны облагаться таможенными пошлинами и другими подобными налогами по прибытии или отправлении.

#### Статья 7 Предоставление емкости

1. Назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон должны быть предоставлены справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по любому установленному маршруту, указанному в Приложении к настоящему Соглашению.

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, с тем чтобы не нанести ущерба перевозкам последнего, которое эксплуатирует авиалинию по полному маршруту или его части.

3. Перевозки по договорным линиям, выполняемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки, отвечала бы существующим и обоснованно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров и груза, включая почту, начинающихся из или заканчивающихся в районе Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие.

4. Право брать на борт и производить выгрузку на договорных линиях в пунктах на установленных маршрутах иных, чем пункты в районах Договаривающихся Сторон, должно основываться на общих принципах развития международного воздушного сообщения, согласно которым емкости должны зависеть от:

а) потребностей в перевозках между районами, в которых начинаются и оканчиваются перевозки;

б) потребностей в транзитных перевозках; и

с) потребностей в перевозках того географического района, через который проходит авиалиния, с учетом местных и региональных перевозок.

#### Статья 8 Утверждение расписаний

1. Назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны должны представлять свое расписание (на летний и зимний периоды) для утверждения авиационным властям другой Договаривающейся Стороны, как минимум, за тридцать (30) дней до начала полетов. Авиационные власти должны сообщить о своем решении в отношении представленного расписания в течение двадцати (20) дней с даты направления авиапредприятием расписания для утверждения.

2. Каждое изменение в расписании, так же как и запросы на выполнение дополнительных полетов, должны быть представлены назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны на утверждение авиационным властям другой Договаривающейся Стороны. Такие запросы на изменение расписания или выполнение дополнительных полетов должны благожелательно рассматриваться авиационными властями.

#### Статья 9 Информация и статистика

Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны должны направлять авиационным властям другой Договаривающейся Стороны, по их запросу, такую информацию и статистические материалы в отношении перевозок на договорных линиях, выполняемых назначенным авиапредприятием первой Договаривающейся Стороны и из района другой Договаривающейся Стороны, которая может быть обычно подготовлена и представлена ее авиационными властями.

#### Статья 10 Тарифы

1. Тарифы на любой договорной линии должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, обоснованную прибыль, характеристику авиалинии (например, нормы скорости и удобства), заинтересованность пользователей и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы должны быть установлены в соответствии с указанными ниже условиями настоящей статьи.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, могут согласовываться по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными назначенными авиапредприятиями. Такое согласие должно, где это возможно, быть достигнуто с использованием соответствующих международных процедур. Однако, проведение консультаций между авиапредприятиями не должно быть обязательным условием для представления и установления тарифов.

3. Каждый тариф должен быть представлен на утверждение авиационных властей обеих Договаривающихся Сторон как минимум за тридцать (30) дней (или в более короткий период, по согласованию между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон) до предложенной даты его введения.

4. Каждый предложенный тариф может быть утвержден авиационными властями одной из Договаривающихся Сторон в любое время. При отсутствии такого утверждения тариф считается одобренным авиационными властями Договаривающейся Стороны в течение двадцати (20) дней после даты представления, если авиационные власти этой Договаривающейся Стороны не направят авиационным властям другой Договаривающейся Стороны письменное уведомление о неутверждении предложенного тарифа. Однако, если такое письменное уведомление направлено, то по запросу авиационные власти могут попытаться установить тариф по взаимной договоренности.

5. Если авиационные власти не смогут установить тариф в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, это разногласие должно быть урегулировано согласно условиям статьи 18 настоящего Соглашения.

6. Каждый тариф, установленный в соответствии с положениями настоящей статьи, должен оставаться в силе до тех пор, пока не будет заменен на новый тариф, установленный в соответствии с положениями настоящей статьи. Если авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон не придут к согласию по иному тарифу, то, согласно настоящей статье, срок действия тарифа не может быть продлен более чем на двенадцать (12) месяцев после даты окончания срока его действия.

**Статья 11**  
**Справедливая конкуренция**

1. Назначенным авиапредприятиям обеих Договаривающихся Сторон должны быть предоставлены справедливые и равные возможности участия в международных воздушных перевозках, предусмотренных настоящим Соглашением.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона будет по необходимости предпринимать все соответствующие действия в рамках своей компетенции по предотвращению всех форм дискриминации и несправедливой конкуренции, неблагоприятно влияющих на конкурентоспособность назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны.

**Статья 12**  
**Коммерческая деятельность**

1. Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны должны иметь право содержать в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, в районе другой Договаривающейся Стороны, и в соответствии с ее действующими законами и правилами, свои представительства с административным, коммерческим и техническим персоналом, который может быть необходим для нужд назначенного авиапредприятия.

2. Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны должны свободно продавать авиаперевозки на своих собственных перевозочных документах, либо непосредственно, либо через агентов в районе другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законами и правилами этой Договаривающейся Стороны. Любое лицо может свободно приобрести такие перевозки.

**Статья 13**  
**Перевод доходов**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона должна предоставлять назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных в ее районе в связи с перевозкой пассажиров, багажа, груза и почты назначенным авиапредприятием этой другой Договаривающейся Стороны.

Такой перевод должен производиться в соответствии с положениями соглашения, регулирующего финансовые отношения между обеими Договаривающимися Сторонами. В случае отсутствия такого соглашения или соответствующих положений в этом соглашении, перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу в соответствии с правилами валютного обмена Договаривающейся Стороны, в районе которой произведены такие переводы.

2. Если одна Договаривающаяся Сторона должна будет ввести ограничения на перевод денежных средств, полученных назначенными авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны, другая Договаривающаяся Сторона должна иметь право на основе взаимности ввести подобные ограничения в своем районе на перевод денежных средств, полученных назначенными авиапредприятиями первой Договаривающейся Стороны.

**Статья 14**  
**Устранение двойного налогообложения**

1. Доходы и прибыль, полученные авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны от эксплуатации воздушных судов при осуществлении международных перевозок, включая доходы от продажи авиаперевозок, выполнения чартеров или сдачи воздушных судов в аренду и использования в любой другой форме транспортных средств, должны подлежать налогообложению только в районе Договаривающейся Стороны, в котором это авиапредприятие зарегистрировано и имеет основное место деятельности.

2. Доходы, полученные авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны от отчуждения воздушного судна, используемого в международных перевозках, должны подлежать налогообложению только в районе Договаривающейся Стороны, в котором это авиапредприятие зарегистрировано и имеет основное место деятельности.

3. Капитал, представленный воздушными судами, используемыми авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны в международных перевозках, и движимым имуществом, связанным с эксплуатацией таких воздушных судов, должен подлежать налогообложению только в районе Договаривающейся Стороны, в котором это авиапредприятие зарегистрировано и имеет основное место деятельности.

4. Положения пункта 1 настоящей статьи должны применяться также к доходам и прибыли, полученным от участия в пуле, совместном предприятии или в международном эксплуатационном агентстве.

5. Вознаграждение, полученное резидентом одной Договаривающейся Стороны за работу по найму, выполняемую на борту воздушного судна, осуществляющего международную перевозку, должно подлежать налогообложению только в районе этой Договаривающейся Стороны.

**Статья 15**  
**Авиационная безопасность**

1. Договаривающиеся Стороны вновь подтверждают, что взято ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Договаривающиеся Стороны должны действовать в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным

захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г. и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г.

2. Договаривающиеся Стороны должны оказывать по запросу всю необходимую помощь друг другу по предотвращению незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны в своей совместной деятельности должны действовать в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и оформленными как приложения к Конвенции. Договаривающиеся Стороны должны потребовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находилось в их районе, и эксплуатанты международных аэропортов в их районе, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что такие эксплуатанты воздушных судов должны соблюдать упомянутые в пункте 3 настоящей статьи положения по авиационной безопасности, установленные другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах района этой другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся Сторона должна обеспечивать применение надлежащих эффективных мер в пределах ее района для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажей, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также должна благоприятно рассматривать любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных обоснованных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны должны оказывать друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

**Статья 16**  
**Применение законов и правил**

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет или вылет из ее района воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах ее района, должны применяться к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление из ее района пассажиров, экипажей, груза или почты, такие как, формальности, относящиеся к въезду, выезду, эмиграции, иммиграции, таможенным, валютным, санитарным и карантинным правилам, должны применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте, перевозимым воздушными судами назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, во время их пребывания в пределах указанного района.

3. Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через район каждой Договаривающейся Стороны и не покидающие зону аэропорта, выделенного для этой цели, должны подвергаться лишь упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против актов насилия и воздушного пиратства.

**Статья 17**  
**Консультации**

Для обеспечения тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению положений настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон должны периодически проводиться консультации.

**Статья 18**  
**Разрешение споров**

1. В случае возникновения спора между Договаривающимися Сторонами по толкованию или применению настоящего Соглашения, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны в первую очередь стремиться разрешить его путем переговоров между собой. В случае, если авиационные власти не придут к соглашению, они могут договориться о передаче спора для решения какому-либо лицу или органу.

2. В том случае, если урегулирование не может быть достигнуто в соответствии с вышеуказанным пунктом 1, спор по запросу любой из Договаривающихся Сторон должен быть передан на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Договаривающихся Сторон, а третий - двумя назначенными арбитрами. Каждая Договаривающаяся Сторона должна назначить арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения одной Договаривающейся Стороной от другой запроса по соответствующим каналам на рассмотрение спора в арбитраже, а третий арбитр должен назначаться в течение последующих шестидесяти (60) дней. В случае, если любой из Договаривающихся Сторон не уместит назначить арбитра в указанный срок, любая из Договаривающихся Сторон может обратиться к президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении арбитра или арбитра в зависимости от обстоятельств. Во всех случаях третий арбитр, который будет выполнять обязанности председателя арбитража, не должен быть постоянным жителем Макао или гражданином Российской Федерации.

3. Договаривающиеся Стороны должны выполнять любое решение, принятое согласно пункту 2 настоящей статьи.

4. Расходы, связанные с деятельностью арбитража, должны распределяться между Договаривающимися Сторонами поровну.

**Статья 19**  
**Изменение Соглашения**

1. Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет желательным изменить любые положения настоящего Соглашения, то она может запросить проведение консультаций между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Такие консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса об их проведении, если только обе Договаривающиеся Стороны не договорятся о продлении этого периода. Любое изменение, согласованное на таких консультациях, должно быть утверждено Договаривающимися Сторонами и вступить в силу с даты последнего письменного уведомления, подтверждающего, что Договаривающиеся Стороны выполнили все свои внутригосударственные процедуры, необходимые для его вступления в силу.

2. Несмотря на положения пункта 1 настоящей статьи, поправки, касающиеся только Приложения к настоящему Соглашению, могут быть приняты по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

**Статья 20**  
**Прекращение действия Соглашения**

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление о прекращении должно быть одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации. Действие настоящего Соглашения должно прекратиться через двенадцать (12) месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только указанное уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого периода. При отсутствии подтверждения получения уведомления другой Договаривающейся Стороной оно должно считаться полученным через четырнадцать (14) дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

**Статья 21**  
**Регистрация Соглашения в ИКАО**

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему должны быть зарегистрированы Международной организацией гражданской авиации.

**Статья 22**  
**Вступление в силу**

Настоящее Соглашение должно вступить в силу с даты последнего письменного уведомления, подтверждающего выполнение Договаривающимися Сторонами всех своих внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу настоящего Соглашения.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в МАКАО 21 января 1999 года в двух экземплярах, на португальском, китайском, русском и английском языках. Все четыре

текста имеют одинаковую силу. В случае разночтения, будет использоваться английский текст.

За Правительство Макао

За Правительство  
Российской Федерации

**ПРИЛОЖЕНИЕ**  
**к Соглашению между Правительством Макао**  
**и Правительством Российской Федерации**  
**о воздушном сообщении**

**Раздел 1**

Маршруты, которые должны эксплуатироваться в обоих направлениях назначенным авиапредприятием Макао:

Из Макао через промежуточные пункты в Москву и пункты за пределами.

**Раздел 2**

Маршруты, которые должны эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Российской Федерации:

Из Москвы через промежуточные пункты в Макао и пункты за пределами.

Пункты на территории континентального Китая, Тайваня и Гонконга не могут использоваться как промежуточные или пункты за пределами.

**Раздел 3**

Назначенные авиапредприятия обеих Договаривающихся Сторон могут на некоторых или всех своих рейсах опускать посадки в любых промежуточных и/или пунктах за пределами, указанных выше. Промежуточные пункты и пункты за пределами будут определяться по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

**Раздел 4**

Право назначенных авиапредприятий одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами в районе другой Договаривающейся Стороны и пунктами в районах третьих сторон должно быть предметом договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

**Раздел 5**

Чартерные, дополнительные и нерегулярные рейсы авиапредприятий Договаривающихся Сторон могут выполняться с одобрения соответствующих авиационных властей. Заявка на выполнение таких полетов должна быть представлена авиационным властям не позднее чем за сорок восемь (48) часов до вылета воздушного судна, не считая выходных и праздничных дней.

Любые чартерные рейсы неназначенных авиапредприятий не должны наносить ущерба регулярным перевозкам и могут выполняться, с учетом потребностей рынка авиаперевозок, по согласованию с назначенными авиапредприятиями, выполняющими регулярные перевозки.

**GOVERNO DE MACAU**

**Decreto-Lei n.º 7/99/M**

**de 19 de Fevereiro**

O progresso extraordinário das ciências biomédicas, nomeadamente no campo do conhecimento genético e da aplicação de novas tecnologias médico-biológicas, tem suscitado complexas e delicadas questões de ordem ética, jurídica e social, normalmente associadas à necessidade de tutela dos direitos fundamentais da pessoa humana.

Nesta ordem de preocupações, a Lei n.º 2/96/M, de 3 de Junho, ao estabelecer o regime jurídico da dádiva, colheita e transplantação de órgãos e tecidos humanos, criou a Comissão de Ética para as Ciências da Vida.

Importa, porém, definir a sua composição e competência.

**澳門政府**

**法令 第 7/99/M 號**

**二月十九日**

生物醫學之迅速發展，尤其在遺傳學知識及醫學生物學新科技之應用領域內之發展，在道德、法律及社會方面引起了複雜及敏感之問題；該等問題一般都涉及對維護人類基本權利之需要。

基於上述之憂慮，六月三日第2/96/M號法律在訂定人體器官及組織之捐贈、摘取及移植之法律制度時，設立了生命科學道德委員會。

然而，尚須訂定委員會之組成及權限。