

ACORD
ÎNTRU
GUVERNUL ROMÂNIEI
ȘI
GUVERNUL REPUBLICII SINGAPORE
CU PRIVIRE LA SERVICIILE AERIENE

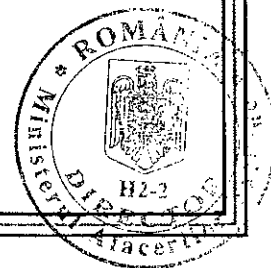
Guvernul României și Guvernul Republicii Singapore (denumite în continuare, în mod individual ca „România” și, respectiv, „Singapore” și împreună ca „Părți Contractante”);

Fiind părți la Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă pentru semnare la Chicago, la 7 decembrie 1944 ;

Luând notă de Acordul dintre Comunitatea Europeană și Singapore privind anumite aspecte ale serviciilor aeriene semnat, la Luxemburg, la 9 iunie 2006;

Dorind să încheie un nou Acord suplimentar la Convenția menționată, în scopul înființării și operării de servicii aeriene între și dincolo de teritoriile lor respective ;

Au convenit următoarele :



ARTICOLUL 1

Definiții

În scopul aplicării prezentului Acord, dacă nu se specifică altfel, termenii:

(a) "autoritate aeronautică" înseamnă, în cazul României, Ministerul Transporturilor, iar în ceea ce privește Singapore, Ministerul pentru Transporturi, Autoritatea Aviației Civile din Singapore sau, în ambele cazuri, orice persoană sau organism care pot fi autorizate să îndeplinească funcțiile exercitate în prezent de autoritățile sus menționate sau alte funcții similare;

(b) "Acord" înseamnă prezentul Acord, anexa sa inclusiv orice modificări ale acestora;

(c) „certificat de operator aerian” înseamnă un document emis unei companii aeriene care certifică faptul că respectiva companie aeriană are capacitatea profesională și organizatorică de a asigura operarea în siguranță a aeronavelor pentru activitățile de aviație prevăzute în acest certificat;

(d) "Convenția de la Chicago" înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă pentru semnare la Chicago la 7 decembrie 1944, și include orice anexă adoptată în baza articolului 90 al acestei Convenții și orice amendament la anexe sau la Convenție, adoptat în baza articolelor 90 și 94, în măsura în care aceste anexe și amendamente se aplică de către ambele Părți Contractante;

(e) "companie aeriană desemnată" înseamnă o companie aeriană care a fost desemnată și autorizată în conformitate cu Articolul 3 al prezentului Acord;

(f) "tarife" înseamnă prețurile pe care compania aeriană desemnată le aplică pentru transportul pasagerilor, bagajelor și mărfii, precum și condițiile în baza cărora se aplică aceste prețuri, cu excepția remunerației și a condițiilor pentru transportul poștei;



(g) "teritoriu" în legătură cu un stat are înțelesul care i se atribuie în Articolul 2 al Convenției de la Chicago;

(h) "taxe de utilizare" înseamnă taxe stabilite pentru companii aeriene de către autoritățile competente sau aprobate de către aceste autorități spre a fi percepute pentru furnizarea bunurilor și facilităților aeroportuare sau a facilităților pentru navigația aeriană sau a facilităților pentru securitatea aviației sau a serviciilor, inclusiv serviciile conexe și facilitățile pentru aeronave, echipajele acestora, pasageri și marfă;

(i) "serviciu aerian", „serviciu aerian internațional”, "companie aeriană" și "escală necomercială" au înțelesurile care le-au fost atribuite în Articolul 96 al Convenției de la Chicago;

(j) „OACI” înseamnă Organizația Aviației Civile Internaționale;
și

(k) „stat membru al Uniunii Europene (UE)” înseamnă un stat care este în prezent sau va fi în viitor Parte Contractantă la Tratatul privind Uniunea Europeană și Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ..



ARTICOLUL 2
Acordarea drepturilor

(1) Fiecare Parte Contractantă acordă celeilalte Părți Contractante următoarele drepturi cu privire la serviciile aeriene internaționale efectuate de către companiile aeriene desemnate de către cealaltă Parte Contractantă:

- (a) dreptul de a survola fără aterizare teritoriul său;
- (b) dreptul de a face escale necomerciale pe teritoriul său;
- (c) dreptul, în conformitate cu termenii desemnării acestora, de a face escale în punctele specificate în programul de rute prevăzut la alineatul 2, cu scopul de a îmbarca și debarca pasageri, bagaje, marfă și poștă venind dinspre sau având ca destinație puncte aflate pe rutele specificate; și
- (d) alte drepturi specificate în prezentul Acord.

(2) Companiile desemnate de către fiecare Parte Contractantă au dreptul de a presta servicii aeriene pentru transportul de pasageri, marfă sau poștă, separat sau combinat, pe următoarele rute specificate: *Rute ce vor fi operate de către compania aeriană sau companiile aeriene desemnate de către România:*

Puncte de dinainte – Puncte în România – Puncte intermediare – Puncte în Singapore – Puncte mai departe.

Rute ce vor fi operate de către compania aeriană sau companiile aeriene desemnate de către Singapore:

Puncte de dinainte – Puncte în Singapore – Puncte intermediare – Puncte în România – Puncte mai departe.

Aceste servicii și rute sunt în continuare denumite „servicii convenite” și, respectiv, „rute specificate”.



(3) În timpul operării unui serviciu convenit pe o rută specificată companiile aeriene desemnate de către fiecare Parte Contractantă pot, în plus față de drepturile menționate mai sus, pentru orice zbor sau pentru toate zborurile și la latitudinea fiecărei companii aeriene, să:

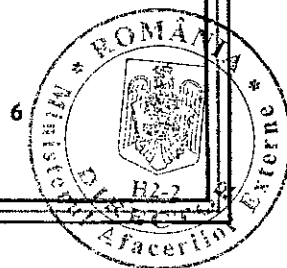
- (a) opereze zboruri în oricare direcție sau în ambele direcții;
- (b) combine numere diferite ale zborurilor în timpul operării cu o singură aeronavă;
- (c) deservească, în cadrul rutelor, puncte intermediare și puncte mai departe, precum și puncte din teritoriul Părților Contractante, în orice combinație și în orice ordine;
- (d) omită să facă escale în orice punct sau puncte;
- (e) transfere traficul din oricare dintre aeronavele sale în oricare alte aeronave ale sale, în orice punct de pe rută; și
- (f) deservească puncte de dinaintea oricărui punct din teritoriul său, cu sau fără schimbarea aeronavei sau a numărului zborului, să prezinte și să facă reclamă acestor servicii, pentru public, ca servicii directe; fără limitări cu privire la direcție sau poziționare geografică, conform unui program de rute deschis, fără limitări cu privire la capacitate și frecvență, cu orice tip de aeronavă și fără pierderea nici unui drept de transport permis de către prezentul Acord; cu condiția ca aceste zboruri să aibă ca punct de plecare teritoriul Părții Contractante care a desemnat compania aeriană /companiile aeriene.

(4) Companiile aeriene ale fiecărei Părți Contractante, altele decât cele desemnate în baza Articolului 3 ale prezentului Acord, vor beneficia de drepturile specificate la alineatul 1, literele a) și b), ale prezentului Articol.

(5) Nici o prevedere din prezentul articol nu va fi interpretată în sensul de a conferi vreuncea dintre companiile aeriene desemnate ale unei Părți Contractante dreptul de a îmbarca, pe teritoriul celeilalte Părți Contractante,



pasageri, bagajele acestora, marfă sau poștă transportate contra plată sau în baza unui contract de închiriere și destinate unui alt punct de pe teritoriul acelei Părți Contractante, care constituie drepturi de cabotaj.



ARTICOLUL 3

Desemnarea și autorizarea

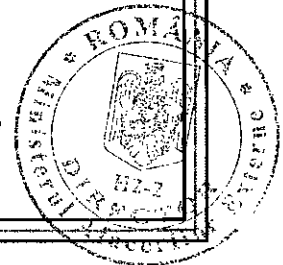
(1) Fiecare Parte Contractantă are dreptul să desemneze una sau mai multe companii aeriene în scopul operării serviciilor convenite pe fiecare rută specificată și să retragă sau să schimbe o astfel de desemnare. Aceste desemnări vor fi transmise celeilalte Părți Contractante în scris și trebuie să precizeze dacă compania aeriană este autorizată să presteze tipul de servicii aeriene specificate la Articolul 2.

(2) La primirea unei astfel de desemnări și la primirea cererii de la compania/comaniile aeriene desemnate, în forma și modul stabilite pentru autorizațiile de operare și pentru permisele tehnice, cealaltă Parte Contractantă va acorda autorizațiile și permisele corespunzătoare într-un termen procedural minim, cu condiția ca:

(a) în cazul unei companii aeriene desemnate de România:

(i) să fie stabilită pe teritoriul României, în temeiul legislației și reglementărilor românești și în temeiul Tratatului privind Uniunea Europeană și al Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene, și să aibă licență de operare valabilă, eliberată de un stat membru al Uniunii Europene, în conformitate cu dreptul Uniunii Europene; și

(ii) un control reglementar efectiv al companiei aeriene să fie exercitat și menținut de statul membru al Uniunii Europene responsabil pentru eliberarea certificatului său de operator aerian, iar autoritatea aeronautică competentă să fie identificată în mod clar în desemnare; și



(iii) compania aeriană să își aibă sediul principal al afacerilor pe teritoriul statului membru al Uniunii Europene de la care a primit licența de operare valabilă; și

(iv) compania aeriană să aparțină, în mod direct sau prin intermediul unei participații majoritare, și să fie controlată efectiv de statele membre ale Uniunii Europene și/sau resortisanți ai unor state membre ale Uniunii Europene și/sau de către alte state enumerate în anexa la prezentul Acord și/sau de către resortisanți ai acestor alte state;

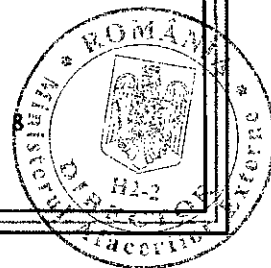
(b) în cazul unei companii aeriene desemnată de Singapore:

(i) Singapore să exercite și să mențină un control reglementar efectiv al companiei aeriene; și

(ii) compania aeriană să își aibă sediul principal al afacerilor în Singapore.

(c) compania aeriană desemnată este în măsură să îndeplinească condițiile prevăzute de legile și reglementările cu privire la operarea serviciilor aeriene internaționale, aplicate în mod normal și rezonabil de către Partea Contractantă care primește solicitarea.

(3) Dacă o companie aeriană a fost astfel desemnată și autorizată, aceasta poate să înceapă operarea serviciilor convenite dacă compania aeriană se conformează tuturor prevederilor aplicabile ale prezentului Acord.



ARTICOLUL 4

Revocarea sau suspendarea autorizației de operare

(1) Fiecare Parte Contractantă poate refuza, revoca, suspenda sau limita autorizațiile de operare sau permisele tehnice ale unei companii aeriene desemnată de cealaltă Parte Contractantă:

(a) în cazul unei companii aeriene desemnată de România:

(i) compania aeriană nu este stabilită, în temeiul legislației și reglementărilor românești și în temeiul Tratatului privind Uniunea Europeană și al Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene, pe teritoriul României sau nu are licență de operare valabilă, eliberată de un stat membru al Uniunii Europene, în conformitate cu dreptul Uniunii Europene; sau

(ii) controlul reglementar efectiv al companiei aeriene nu este exercitat sau menținut de statul membru al Uniunii Europene responsabil pentru eliberarea certificatului său de operator aerian sau în cazul în care autoritatea aeronautică competentă nu este identificată în mod clar în desemnare; sau

(iii) compania aeriană nu își are sediul principal al afacerilor pe teritoriul statului membru al Uniunii Europene de la care a primit licența de operare; sau



(iv) compania aeriană nu aparține, în mod direct sau prin intermediul unei participații majoritare, sau nu este controlată efectiv de un stat membru al Uniunii Europene și/sau resortisanți ai statelor membre ale Uniunii Europene și/sau de către alte state enumerate în anexa la prezentul Acord și/sau de către resortisanți ai acestor alte state; sau

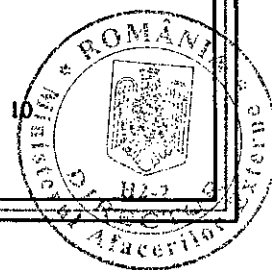
(v) se poate demonstra că, în exercitarea drepturilor de trafic în temeiul prezentului Acord pe o rută ce cuprinde un punct situat într-un alt stat membru al Uniunii Europene, inclusiv operarea unui serviciu comercializat în calitate de serviciu direct sau care constituie un serviciu direct, compania aeriană ar încălca unele restricții în materie de drepturi de trafic impuse printr-un acord între Singapore și acel alt stat membru al Uniunii Europene în cauză; sau

(vi) compania aeriană desemnată deține un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru al Uniunii Europene, în absența unui acord bilateral privind serviciile aeriene între Singapore și acel stat membru al Uniunii Europene și când se poate demonstra că drepturile de trafic necesare pentru a efectua operarea propusă nu sunt acordate, cu titlu de reciprocitate, companiei/companiilor aeriene desemnate de Singapore;

(b) în cazul unei companii aeriene desemnată de Singapore:

(i) Singapore nu menține un control reglementat efectiv al companiei aeriene; și

(ii) compania aeriană nu are sediul principal al afacerilor în Singapore.



(c) în cazul în care compania aeriană desemnată nu reușește să se conformeze legilor și reglementărilor aplicate în mod normal și rezonabil de către Partea Contractantă care acordă acele drepturi; sau

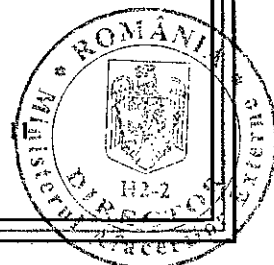
(d) în cazul în care compania aeriană nu reușește să opereze în conformitate cu condițiile stabilite în baza prezentului acord; sau

(e) în cazul în care cealaltă Parte Contractantă nu reușește să întreprindă măsurile necesare pentru îmbunătățirea siguranței în concordanță cu prevederile Articolului 12, alineatul 2 al prezentului Acord; sau

f) conform prevederilor Articolului 12, alineatul 6 al prezentului Acord.

(2) Dacă revocarea, suspendarea sau impunerea imediată a condițiilor menționate la alineatul 1 al prezentului Articol nu este esențială pentru a preveni noi abateri de la legi sau reglementări, acest drept va fi exercitat numai după consultarea cu cealaltă Parte Contractantă.

(3) Prezentul Articol nu limitează drepturile fiecărei Părți Contractante de a retrage, revoca, limita sau impune condiții cu privire la autorizația de operare sau permisul tehnic acordat unei companii aeriene desemnată de cealaltă Parte Contractantă, în conformitate cu prevederile Articolului 11 al prezentului Acord.



ARTICOLUL 5

Capacitatea

(1) Fiecare Parte Contractantă permite companiilor aeriene desemnate ale ambelor Părți Contractante să aibă posibilitatea corectă și egală pentru a concura în transportul aerian internațional reglementat prin prezentul Acord.

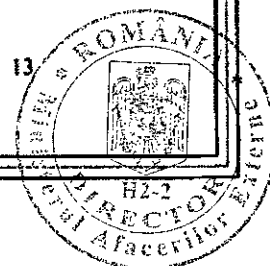
(2) Fiecare Parte Contractantă permite fiecărei companii aeriene desemnate să determine frecvența și capacitatea pe care aceasta le oferă în cadrul transportului aerian internațional. Potrivit acestui drept, nici o Parte Contractantă nu va limita, în mod unilateral, volumul de trafic, frecvența sau regularitatea serviciului sau tipul/ tipurile de aeronave operate de către companiile aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă, cu excepția cazului în care limitarea se impune din considerente vamale, tehnice, operaționale sau de mediu aplicate uniform în conformitate cu Articolul 15 al Convenției.

(3) Nici o Parte Contractantă nu impune companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă, un drept preferențial de refuz, un procent de partajare, o taxă pentru abținerea de la obiecții sau orice altă cerință cu privire la capacitate, frecvențe sau trafic, care ar fi în contradicție cu scopurile prezentului Acord.



ARTICOLUL 6
Notificarea orarelor

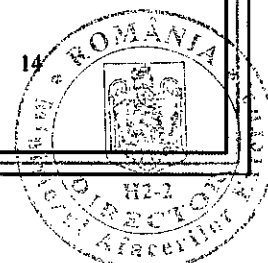
Companiile aeriene desemnate ale fiecărei Părți Contractante notifică, doar cu scop informativ, autorității aeronautice a celeilalte Părți Contractante, înainte de începerea serviciilor, orarul de operare al serviciilor propuse, specificând frecvența, tipul de aeronavă și perioada de valabilitate. Această cerință se aplică, de asemenea, oricărei modificări a acestuia.



ARTICOLUL 7

Tarife

- (1) Fiecare Parte Contractantă permite ca tarifele pentru serviciile aeriene să fie stabilite în mod liber de către fiecare companie aeriană desemnată.
- (2) Fiecare Parte Contractantă poate solicita o notificare, doar în scop informativ, cu privire la tarifele ce vor fi aplicate de către compania sau companiile aeriene desemnate, pentru serviciile furnizate conform prezentului acord. Informația va fi transmisă fără întârziere Părții Contractante care o solicită.
- (3) Tarifele se stabilesc la niveluri rezonabile, ținându-se seama de toți factorii semnificativi, incluzând interesele utilizatorilor, costul operării, caracteristicile serviciului, un profit rezonabil și alte considerente comerciale legate de piață. Tarifele nu pot fi în mod nejustificat discriminatorii, excesiv de mari, artificial scăzute sau restrictive.
- (4) Tarifele practicate de către companiile aeriene desemnate de către Singapore pentru transportul efectuat în întregime în Uniunea Europeană se supun dreptului Uniunii Europene care se va aplica în mod nediscriminatoriu.



ARTICOLUL 8

Scutirea de taxe

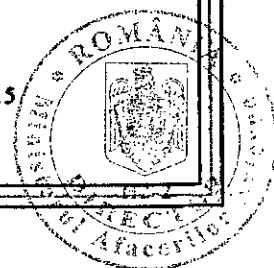
(1) Aeronavele operate pe serviciile internaționale de către companiile aeriene desemnate de una dintre Părțile Contractante, precum și echipamentul lor obișnuit, rezervele de carburanți și lubrifianți, proviziile de bord, inclusiv alimentele, băuturile și produsele din tutun transportate la bordul acelei aeronave, vor fi admise fără plata drepturilor de import / export, la introducerea pe teritoriul celeilalte Părți Contractante, cu condiția ca acel echipament, rezerve și provizii să rămână la bordul aeronavelor până când acestea sunt re-exportate, în măsura maximă permisă de legislația națională a fiecărei Părți Contractante și pe bază de reciprocitate.

(2) Fiecare Parte Contractantă scutește de la plata tuturor drepturilor de import / export, cu excepția taxelor corespunzătoare serviciilor prestate:

(a) proviziile de bord încărcate pe teritoriul unei Părți Contractante, în cadrul limitelor fixate de către autoritățile Părții Contractante respective, și care se intenționează să fie folosite la bordul aeronavelor operate pe un serviciu internațional de către companiile aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă;

(b) piesele de schimb și echipamentul obișnuit de bord introduse pe teritoriul unei Părți Contractante pentru întreținerea sau repararea aeronavelor operate pe serviciile internaționale;

(c) carburanții și lubrifianții destinați companiilor aeriene ale unei Părți Contractante pentru alimentarea aeronavele operate pe serviciile internaționale, atunci când aceste provizii urmează să fie folosite pe oricare parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului Părți Contractante în care ele au fost luate la bord; și



(d) documentele necesare utilizate de către companiile aeriene desemnate ale unei Părți Contractante incluzând documentele de transport, scrisorile de transport aerian și materialele de reclamă, precum și vehiculele cu motor, materialele și echipamentele care ar putea fi utilizate de către companiile aeriene desemnate pentru scopuri comerciale și operaționale în cadrul zonei aeroportului, cu condiția ca aceste materiale și echipamente să servească transportului de pasageri și marfă.

(3) Echipamentul obișnuit de bord, precum și materialele și proviziile reținute la bordul aeronavelor operate de către companiile aeriene desemnate ale unei Părți Contractante pot fi descărcate pe teritoriul celeilalte Părți Contractante numai cu aprobarea autorităților vamale din acel teritoriu. Într-un astfel de caz, ele pot fi puse sub supravegherea acestor autorități până când ele vor fi re-exportate sau se va dispune altfel în conformitate cu reglementările vamale.

(4) Scutirile acordate în baza prezentului Articol se aplică și în situațiile în care companiile aeriene desemnate ale oricărei Părți Contractante au intrat în aranjamente cu alte companii aeriene pentru împrumutul sau transferul în teritoriul celeilalte Părți Contractante ale articolelor specificate în alineatele 1 și 2 ale prezentului Articol, cu condiția ca acele alte companii aeriene să se bucure de astfel de exceptări acordate de cealaltă Parte Contractantă.



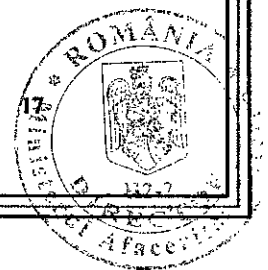
ARTICOLUL 9

Aplicarea legilor

(1) Legile și reglementările unei Părți Contractante care guvernează intrarea în și plecarea de pe teritoriul său a aeronavelor angajate în servicii aeriene internaționale, sau operarea și navigarea acestor aeronave deasupra teritoriului său sau se aplică aeronavelor companiilor aeriene desemnate ale celeilalte Părți Contractante.

(2) Legile și reglementările unei Părți Contractante referitoare la intrarea în, staționarea pe și plecarea de pe teritoriul său a pasagerilor, echipajelor și mărfii, inclusiv a poștei, cum ar fi cele privind imigrarea, vama, valuta, sănătatea și carantina se aplică pasagerilor, echipajelor, mărfii și poștei transportate de aeronavele companiilor aeriene desemnate de către cealaltă Parte Contractantă în timp ce ele se află în cadrul teritoriului menționat.

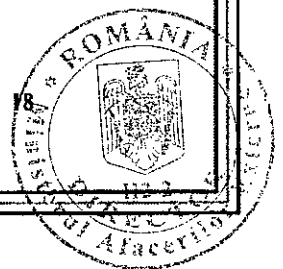
(3) Niciuna dintre Părțile Contractante nu poate acorda vreun privilegiu propriilor sale companii aeriene sau oricăror alte companii aeriene față de companiile aeriene desemnate ale celeilalte Părți Contractante în aplicarea legilor și reglementărilor la care se face referire în prezentul Articol.



ARTICOLUL 10

Tranzit direct

Pasagerii, bagajele și marfa în tranzit direct prin teritoriul unei Părți Contractante și care nu părăsesc zona aeroportului rezervată în acest scop fac obiectul unui control simplificat. Pasagerii, bagajele și marfa în tranzit direct prin teritoriul unei Părți Contractante și care nu părăsesc zona aeroportului rezervată în acest scop fac obiectul unei examinări pentru motive legate de securitatea aviației, controlul cu privire narcotice, prevenirea intrării ilegale sau alte circumstanțe speciale. Bagajele și marfa în tranzit direct sunt exceptate de la plata drepturilor de import / export și a altor taxe similare taxelor vamale.

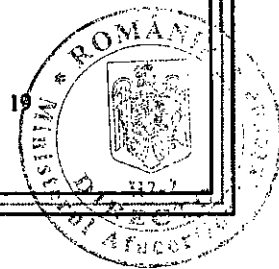


ARTICOLUL 11

Securitatea aviației

(1) În conformitate cu drepturile și obligațiile care le revin potrivit dreptului internațional, Părțile Contractante reafirmă că obligația lor reciprocă de a proteja securitatea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită face parte integrantă din prezentul Acord. Fără a limita aplicabilitatea generală a drepturilor și obligațiilor care le revin potrivit dreptului internațional, Părțile Contractante acționează în special în conformitate cu prevederile "Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor", semnată la Tokyo, la 14 septembrie 1963, "Convenției pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor", semnată la Haga, la 16 decembrie 1970, "Convenției pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate contra securității aviației civile", semnată la Montreal, la 23 septembrie 1971 și Protocolului suplimentar la aceasta pentru reprimarea actelor ilicite de violență la aeroporturile care deservesc aviația civilă internațională, semnat la Montreal, la 24 februarie 1988, „Convenției pentru marcarea explozibililor plastici în scopul detectării acestora”, semnată la Montreal, la 1 martie 1991 și ale oricărui alt acord multilateral care guvernează securitatea aviației civile obligatoriu pentru ambele Părțile Contractante.

(2) Părțile Contractante își acordă reciproc, la cerere, tot sprijinul practic necesar pentru prevenirea actelor de capturare ilicită a aeronavelor civile și a altor acte ilicite îndreptate împotriva securității acestor aeronave, a pasagerilor și echipajelor lor, a aeroporturilor și facilităților de navigație aeriană, precum și a oricărei alte amenințări îndreptate împotriva securității aviației civile.



(3) În relațiile reciproce, Părțile Contractante acționează în conformitate cu prevederile referitoare la securitatea aviației, stabilite de OACI și desemnate ca Anexe la Convenția de la Chicago, în măsura în care aceste prevederi de securitate se aplică Parților Contractante. Fiecare Parte Contractantă va cere companiilor aeriene pe care le-a desemnat să opereze servicii convenite pe rute specificate, precum și operatorilor de aeroporturi situate pe teritoriile statelor lor, să acționeze în conformitate cu aceste prevederi referitoare la securitatea aviației.

(4) Fiecare Parte Contractantă este de acord că propriilor companii aeriene desemnate să li se ceară să respecte prevederile privind securitatea aviației, la care s-a făcut referire la alineatul 3 de mai sus, pretinse de cealaltă Parte Contractantă la intrarea pe teritoriul acestei celeilalte Părți Contractante. La ieșirea de pe sau în timp ce se află pe teritoriul României companiilor aeriene desemnate li se va cere să respecte prevederile privind securitatea aviației în conformitate cu legislația Uniunii Europene sau, după caz, legislația națională adoptată în conformitate cu Acordul privind Spațiul Economic European, care vor fi aplicate pe baze nediscriminatorii. La ieșirea de pe sau în timp ce se află pe teritoriul Singapore companiilor aeriene desemnate li se cere să respecte prevederile privind securitatea aviației în conformitate cu legislația în vigoare în Singapore. Fiecare Parte Contractantă garantează că pe teritoriul său se aplică în mod efectiv măsuri adecvate pentru protecția aeronavelor și pentru controlul pasagerilor, al echipajelor, al bagajelor de mână și de cală, al mărfurilor și proviziilor de bord, înainte și în timpul îmbarcării sau încărcării. De asemenea, fiecare Parte Contractantă acționează favorabil la primirea oricărei cereri, din partea celeilalte Părți Contractante, pentru măsuri speciale rezonabile de securitate, pentru a face față unei amenințări concrete.



(5) În măsura posibilului, având în vedere circumstanțele, atunci când se produce un incident sau există o amenințare de săvârșire a unui act de capturare ilicită de aeronave civile sau a altor acte ilicite îndreptate împotriva securității acestor aeronave, a pasagerilor și echipajelor lor, a aeroporturilor sau a facilităților de navigație aeriană, Părțile Contractante se ajută reciproc prin facilitarea comunicațiilor și prin alte măsuri corespunzătoare, cu scopul de a pune capăt rapid și în condiții de securitate acestui incident sau acestei amenințări.

(6) În cazul în care o Parte Contractantă are motive întemeiate să creadă că cealaltă Parte Contractantă s-a îndepărtat de respectarea prevederilor prezentului Articol, autoritățile aeronautice ale primei Părți Contractante pot să ceară consultări imediate cu autoritățile aeronautice ale celeilalte Părți Contractante. Imposibilitatea de a ajunge la un acord satisfăcător într-un interval de 15 zile de la data transmiterii unei astfel de cereri, constituie temei pentru aplicarea prevederilor Articolului 4, alineatul 1 al prezentului Acord. O Parte Contractantă poate întreprinde o acțiune interimară, conform prevederilor Articolului 4, alineatul 1 al prezentului Acord, înainte de expirarea termenului de 15 zile, atunci când aceasta este cerută de o urgență. Orice acțiune întreprinsă în conformitate cu prevederile acestui alineat va fi suspendată din momentul în care cealaltă Parte Contractantă se conformează prevederilor de securitate prevăzute de prezentul Articol.

(7) Fiecare Parte Contractantă poate să ceară, oricând, consultări cu privire la standardele de securitate adoptate de către cealaltă Parte Contractantă, în orice domeniu referitor la echipaje, aeronave sau la operarea lor. Aceste consultări vor avea loc în decurs de 30 (treizeci) de zile de la data respectivei cereri.



ARTICOLUL 12

Siguranța și inspecțiile pe rampă

(1) Fiecare Parte Contractantă poate să ceară, oricând, consultări cu privire la standardele de siguranță adoptate de către cealaltă Parte Contractantă, în orice domeniu, referitor la echipaje, aeronave sau la operarea lor. Aceste consultări au loc în treizeci (30) de zile de la data respectivei cereri.

(2) Dacă, urmare acestor consultări, o Parte Contractantă constată că cealaltă Parte Contractantă nu menține și nu administrează în mod efectiv, în orice astfel de domeniu, standarde privind siguranța, care să fie cel puțin egale cu standardele minime stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago, prima Parte Contractantă notifică celeilalte Părți Contractante aceste constatări, precum și măsurile considerate necesare pentru a se conforma cu acele standarde minime, iar cealaltă Parte Contractantă va întreprinde acțiunile corective corespunzătoare în acest sens. Dacă cealaltă Parte Contractantă nu reușește să întreprindă acțiuni corective corespunzătoare în decurs de 15 (cincisprezece) zile sau într-o perioadă mai lungă care poate fi convenită, aceasta va constitui temeiul pentru aplicarea prevederilor Articolului 4, alineatul 1 al prezentului Acord.

(3) Fără a aduce prejudicii obligațiilor menționate în Articolul 33 al Convenției de la Chicago, este stabilit că orice aeronavă operată de către sau, în baza unui aranjament de închiriere, în numele companiei aeriene sau companiilor aeriene ale unei Părți Contractante, în servicii spre sau dinspre teritoriul celeilalte Părți Contractante, poate, cât timp se află în limitele teritoriului celeilalte Părți Contractante, să fie inspectată de către



reprezentanții autorizați ai celeilalte Părți Contractante, atât la bord cât și împrejurul aeronavei, pentru a verifica atât valabilitatea documentelor aeronavei, ale echipajului său, precum și starea vizibilă a aeronavei și a echipamentelor sale (în acest Articol numită "inspecție pe rampă"), cu condiția ca aceasta să nu producă o întârziere nejustificată.

(4) Dacă orice astfel de inspecție pe rampă sau serii de asemenea inspecții conduc la:

(a) suspiciuni serioase privind faptul că o aeronavă sau operarea unei aeronave nu corespund cu standardele minime stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago; sau

(b) suspiciuni serioase privind lipsa de menținere și administrare efectivă a standardelor de siguranță stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago;

Partea Contractantă care efectuează inspecția pe rampă va putea, în sensul Articolului 33 al Convenției de la Chicago, să tragă concluzia că cerințele în baza cărora au fost eliberate sau validate certificatele sau licențele legate de acea aeronavă sau de echipajul acelei aeronave sau că cerințele în baza cărora este operată aeronava, nu sunt egale sau superioare standardelor minime stabilite în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago.

(5) În eventualitatea în care accesul în scopul de a întreprinde o inspecție pe rampă a unei aeronave, operată de sau în numele companiei sau companiilor aeriene ale uneia dintre Părțile Contractante, în conformitate cu prevederile alineatului 3 al prezentului Articol, este refuzat de către reprezentantul acelei sau acelor companii aeriene, cealaltă Parte Contractantă va fi liberă să aprecieze că există suspiciuni serioase, de tipul



celor la care s-a făcut referire în alineatul 4 al prezentului Articol, și să tragă concluziile menționate în acel alineat.

(6) Fiecare Parte Contractantă își rezervă dreptul de a suspenda sau modifica imediat autorizația de operare a unei companii sau a unor companii aeriene ale celeilalte Părți Contractante, în cazul în care prima Parte Contractantă concluzionează, fie în urma unei inspecții pe rampă, a unei serii de inspecții pe rampă, a unui refuz al accesului pentru inspecție pe rampă, a consultărilor sau în alt mod, că o acțiune imediată este esențială pentru siguranța operării companiei aeriene.

(7) Orice acțiune, întreprinsă de către una dintre Părțile Contractante în conformitate cu prevederile alineatelor 2 sau 6 ale prezentului Articol, va fi suspendată în momentul în care motivul întreprinderii acelei acțiuni încetează să existe.



ARTICOLUL 13

Controlul reglementat

Atunci când România a desemnat o companie aeriană al cărui control, reglementat este exercitat și menținut de un alt stat membru al Uniunii Europene, drepturile Singapore în cadrul prevederilor Articolului 12 al prezentului Acord se aplică în mod identic în ceea ce privește adoptarea, exercitarea sau menținerea standardelor de siguranță de către acel stat membru al Uniunii Europene și în ceea ce privește autorizația de operare a companiei aeriene respective.



ARTICOLUL 14

Recunoașterea certificatelor și licențelor

CertIFICATELE de navigabilitate, certificatele de competență și licențele, emise sau validate în concordanță cu legile și reglementările unei Părți Contractante, incluzând, în cazul României, legile și reglementările Uniunii Europene, pe perioada validității lor, sunt recunoscute ca fiind valabile de către cealaltă Parte Contractantă în scopul operării serviciilor convenite, cu condiția ca astfel de certificate sau licențe să fi fost emise sau validate la nivelul sau peste standardele minime stabilite de către Convenția de la Chicago. Totuși fiecare Parte Contractantă își rezervă dreptul de a refuza să recunoască, în scopul efectuării de zboruri peste propriul său teritoriu, certificatele de competență și licențele acordate propriilor săi cetățeni de către cealaltă Parte Contractantă.



ARTICOLUL 15

Aranjamente cooperative de piață

(1) Orice companie aeriană desemnată de către o Parte Contractantă poate, dacă operează sau participă la un serviciu convenit pe o rută specificată, să intre în aranjamente cooperative de piață, cum ar fi „blocked space” și „code sharing”, cu:

(a) orice companie aeriană sau companii aeriene ale oricărei Părți Contractante; și

(b) orice companie aeriană sau companii aeriene dintr-un stat terț, numai dacă acest stat terț autorizează sau permite aranjamente similare pentru companiile aeriene ale celeilalte Părți Contractante pentru serviciile către, dinspre și via acest stat terț, cu condiția ca:

(i) toate companiile aeriene angajate în astfel de aranjamente să dețină autorizațiile necesare pentru a opera pe rutele și segmentele în cauză; și

(ii) companiile aeriene precizează în mod clar cumpărătorului la punctul de vânzare, la orice vânzare de bilete, ce companie aeriană va opera în mod efectiv pe fiecare sector al serviciului respectiv și cu ce companie aeriană sau companii aeriene va intra cumpărătorul în relații contractuale.

(2) Companiile aeriene care au un aranjament „code-sharing” înregistrează, numai în scop informativ, la autoritățile aeronautice ale fiecărei Părți Contractante propunerile de aranjamente de tip „blocked-space” și „code-sharing”, înainte de introducerea acestora.



ARTICOLUL 16

Închirierea

(1) Oricare Parte Contractantă poate limita folosirea aeronavelor închiriate pentru serviciile ce intră sub incidența prezentului Acord care nu sunt conforme cu prevederile Articolelor 11 și 12 ale prezentului Acord.

2. Companiile aeriene desemnate ale fiecărei Părți Contractante pot, sub rezerva aprobării de către autoritatea aeronautică, folosi aeronave cu echipaj închiriate de la o companie din orice stat terț, inclusiv de la alte companii aeriene (așa numitele aeronave „wet lease”), cu condiția ca aceasta să nu conducă la situația în care compania aeriană care dă aeronava să exercite drepturi de trafic pe care nu le are.



ARTICOLUL 17
Transferul veniturilor

(1) Companiile aeriene desemnate de către o Parte Contractantă au dreptul să convertească și să transfere în țările lor surplusul dintre încasările și cheltuielile locale obținute pe teritoriul celeilalte Părți Contractante din vânzarea serviciilor de transport aerian și a activităților conexe legate în mod direct de domeniul transportului aerian, în valute liber convertibile. Convertirea și transferul imediat sunt permise fără restricții, la rate de schimb aplicabilă tranzacțiilor curente, care sunt în vigoare la momentul în care aceste venituri sunt prezentate pentru convertire și transfer, și nu sunt supuse niciunei taxe cu excepția celor aplicate în mod normal de către instituțiile bancare pentru desfășurarea conversiei și transferului.

(2) Termenul „activități conexe legate în mod direct de domeniul transportului aerian” include activități strâns legate de furnizarea serviciilor aeriene, cum ar fi serviciile de transport cu autocarul dintre aeroport și hotel și, acolo unde este permis, furnizarea de servicii la sol către alți transportatori aerieni.

(3) Dacă plățile între Părțile Contractante sunt reglementate printr-un acord special, acest acord special va fi aplicat.

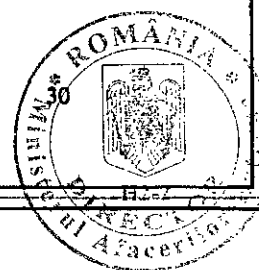


ARTICOLUL 18
Activități comerciale

(1) Companiile aeriene desemnate de fiecare Parte Contractantă au permisiunea să introducă și să mențină pe teritoriul celeilalte Părți Contractante propriul personal de conducere, tehnic, operațional și alți specialiști care sunt necesari pentru furnizarea serviciilor de transport aerian, în conformitate cu prevederile legilor și reglementărilor celeilalte Părți Contractante cu privire la intrare, rezidență și muncă.

(2) Sub condiția înregistrării comerciale corespunzătoare în concordanță cu legile și reglementările aplicabile în vigoare pe teritoriul unei Părți Contractante, companiile aeriene ale celeilalte Părți Contractante au dreptul a vinde și promova servicii internaționale aeriene și produse conexe în teritoriul primei Părți Contractante, fie direct, fie, la alegerea companiei aeriene, prin intermediul agenților sau al altor intermediari, inclusiv dreptul de a înființa birouri atât „on-line” cât și „off-line”. Termenul birou „on-line” se referă la situația în care un birou este localizat într-un oraș deservit în mod direct de către compania aeriană desemnată iar termenul birou „off-line” se referă la un birou localizat într-un oraș care nu este deservit în mod direct de către compania aeriană desemnată.

(3) Fiecare companie aeriană are dreptul să vândă astfel de transport, și orice persoană va fi liberă să achiziționeze astfel de transport, în moneda locală sau în orice valută liber convertibilă.



ARTICOLUL 19

Taxe de utilizare

(1) Niciuna dintre Părțile Contractante nu va impune și nu va permite impunerea unor taxe de utilizare mai mari pentru compania aeriană sau companiile aeriene desemnate de către cealaltă Parte Contractantă decât cele impuse propriilor companii aeriene care operează servicii internaționale aeriene similare.

(2) Fiecare Parte Contractantă va încuraja consultările între autoritățile sau organismele de taxare competente proprii și companiile aeriene care utilizează serviciile și facilitățile oferite de către aceste autorități, unde este practic chiar prin organizațiile reprezentative pentru respectivele companii aeriene. O notificare în timp rezonabil, conținând orice propunere de schimbare a taxelor de utilizare, va fi transmisă utilizatorilor pentru a permite să exprime punctele de vedere înainte de efectuarea schimbărilor. Fiecare Parte Contractantă va încuraja autoritățile de taxare competente și utilizatorii să facă schimb de informații corespunzătoare cu privire la taxele de utilizare.



ARTICOLUL 20

Transportul combinat

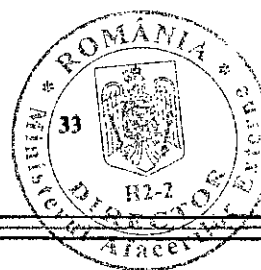
Fără a aduce prejudicii prevederilor Articolului 2, alineatul 5, oricărei companii aeriene desemnate și furnizorilor indirecti de transport de mărfuri ai fiecărei Părți Contractante li se permite să angajeze, fără restricție, în legătură cu serviciile aeriene internaționale de marfă, orice transport la sol de mărfuri, care are o autorizație corespunzătoare, către sau dinspre orice punct din interiorul sau exteriorul teritoriilor Părților Contractante, inclusiv transportul către sau dinspre toate aeroporturile prevăzute cu facilități de vamă și, inclusiv, unde este posibil, dreptul de a transporta marfa în antrepozit în conformitate cu legile și reglementările aplicabile. Astfel de mărfuri, fie că sunt transportate la sol, fie pe calea aerului, vor avea acces la formalitățile și facilitățile vamale aeroportuare. Compania aeriana sau companiile aeriene desemnate pot opta pentru a efectua propriul transport la sol sau pentru a furniza prin aranjamente cu alte firme de transport la sol, inclusiv prin transportul la sol operat de alte companii aeriene și de alți furnizori indirecti de transport aerian de marfă. Astfel de servicii intermodale pentru mărfuri pot fi oferite la un preț unic care să includă atât transportul aerian, cât și transportul la sol, cu condiția ca expeditorilor să nu li se prezinte date eronate privind un astfel de transport.



ARTICOLUL 21

Consultări

Orice Parte Contractantă poate să ceară oricând consultări cu privire la implementarea, interpretarea, aplicarea sau amendarea prezentului Acord sau în legătură cu prezentul Acord. Aceste consultări, care pot fi între autoritățile aeronautice, încep într-o perioadă de 30 (treizeci) de zile de la data primirii cererii scrise de către cealaltă Parte Contractantă, în afara de cazul când Părțile Contractante au agreat altfel.



ARTICOLUL 22

Rezolvarea diferendelor

(1) Dacă apare orice diferend între Părțile Contractante privind la interpretarea sau aplicarea prezentului Acord, Părțile Contractante vor încerca, într-o primă instanță, să îl rezolve prin consultări sau prin intermediul canalelor diplomatice.

(2) Dacă Părțile Contractante nu reușesc să ajungă la o rezolvare prin negociere, la cererea oricărei Părți Contractantă, diferendul este înaintat, spre soluționare, unui tribunal format din trei (3) arbitrii, care se va constitui astfel:

(a) în termen de treizeci (30) de zile de la data primirii unei solicitări de arbitraj fiecare dintre Părțile Contractante nominalizează un arbitru.. În termen de șaiszeci (60) de zile de la numirea celui de al doilea arbitru, se va desemna, prin acordul celor doi arbitrii, cel de al treilea arbitru, având naționalitatea unui stat terț, care va acționa ca Președinte al tribunalului;

(b) dacă nu se reușește efectuarea uneia dintre numiri în termenul precizat mai sus, oricare Parte Contractantă poate să ceară președintelui OACI să facă, în termen de 30 de zile, numirea necesară. Dacă Președintele este de aceeași naționalitate cu aceea a uneia dintre Părțile Contractante, Vicepreședintele va fi solicitat să facă numirea. Dacă Vicepreședintele este de aceeași naționalitate cu aceea a uneia dintre Părțile Contractante, numirea este făcută de către membrul OACI cu rangul cel mai înalt care nu este de aceeași naționalitate cu una dintre Părțile Contractante.

(3) Dacă nu este prevăzut altfel în prezentul Articol sau dacă nu s-a convenit altfel de către Părțile Contractante, tribunalul își va delimita jurisdicția și își va stabili propriile reguli de procedură. La indicația tribunalului sau la cererea oricărei Părți Contractante, dar nu mai târziu de treizeci (30) de zile de la data la care tribunalul a fost constituit, se ține o



ședință pentru a stabili clar litigiile care urmează a fi arbitrate și procedurile specifice care urmează a fi aplicate.

(4) Cu excepția cazului în care s-a convenit altfel de către Părțile Contractante sau tribunalul a dispus, fiecare Parte Contractantă supune tribunalului un memorandum, în termen de patruzeci și cinci (45) de zile din momentul în care acesta s-a constituit în întregime. Fiecare Parte Contractantă dă un răspuns în termen de șaizeci (60) de zile de la prezentarea de către cealaltă Parte Contractantă a memorandumului. Tribunalul, la cererea oricărei Părți Contractante sau din proprie inițiativă, ține o audiere în termen de treizeci (30) de zile de la termenul de primire a răspunsurilor.

(5) Tribunalul încercă să prezinte o hotărâre scrisă în termen de treizeci (30) de zile de la încheierea audierii, sau în cazul în care nu a avut loc nici o audiere, în termen de treizeci (30) de zile de la data la care ambele răspunsuri au fost prezentate. Hotărârea este luată cu majoritate de voturi.

(6) Părțile Contractante pot înainta cereri de clarificare a hotărârii în termen de cincisprezece (15) zile de la data la care aceasta a fost primită și orice astfel de clarificare este emisă în decurs de cincisprezece (15) zile de la data primirii unei astfel de cereri.

(7) Hotărârea tribunalului este obligatorie pentru Părțile Contractante.

(8) Fiecare Parte Contractantă suportă cheltuielile arbitralului numit de ea. Celelalte costuri ale tribunalului sunt împărțite în mod egal între Părțile Contractante, inclusiv orice cheltuieli făcute de către președintele, vicepreședintele sau membrul OACI în legătură cu procedurile prevăzute la Articolul 2, litera (b) din prezentul Articol.



ARTICOLUL 23

Amendarea acordului

- (1) Orice amendament adus prezentului Acord, agreat de către Părțile Contractante, intră în vigoare în momentul aprobării conform procedurilor constituționale ale ambelor Părți Contractante și după ce a fost confirmat printr-un schimb de note diplomatice.
- (2) În cazul în care un acord multilateral privind transporturile aeriene intră în vigoare pentru ambele Părți Contractante, orice diferență în ceea ce privește obligațiile Părților Contractante rezultate din prezentul Acord și respectivul Acord va fi rezolvată în favoarea prevederii/prevederilor care asigură companiilor aeriene desemnate avantaje mai mari în ceea ce privește (i) exercitarea drepturilor, (ii) securitatea aviației sau (iii) siguranța aviației, dacă nu este stabilit altfel de către Părțile Contractante sau dacă nu rezultă altfel din context.



ARTICOLUL 24

Înregistrarea

Prezentul Acord și toate amendamentele la acesta vor fi înregistrate de către Părțile Contractante la OACI.



ARTICOLUL 25

Denunțarea

(1) Cu excepția situațiilor prevăzute la alineatul 2, prezentul Acord este valabil pe o perioadă nedeterminată.

(2) Oricare dintre Părțile Contractante poate, oricând, notifica în scris celeilalte Părți Contractante hotărârea sa de a denunța prezentul Acord. O astfel de notificare se comunică simultan către OACI. Prezentul Acord își va înceta valabilitatea la un an de la data primirii notificării de către cealaltă Parte Contractantă, în afară de cazul când notificarea este retrasă, pe bază de înțelegere, înainte de terminarea acestei perioade. În absența confirmării primirii ei de către cealaltă Parte Contractantă, notificarea va fi considerată a fi fost primită după paisprezece (14) zile de la primirea acesteia de către OACI.



ARTICOLUL 26

Intrarea în vigoare

(1) Presentul Acord intră în vigoare atunci când Părțile Contractante își vor fi notificat una alteia în scris îndeplinirea formalităților lor interne necesare pentru intrarea în vigoare a acestuia.

(2) La intrarea în vigoare, prezentul Acord va înlocui „Acordul între Guvernul Republicii Socialiste România și Guvernul Republicii Singapore cu privire la serviciile aeriene civile”, semnat la 11 ianuarie 1978 în Singapore.

Drept care, subsemnații, fiind pe deplin autorizați de Guvernele lor respective, au semnat prezentul Acord.

Semnat la 31.05.1982, la Singapore în două exemplare, în limbile română și engleză, ambele texte fiind egal autentice. În caz de divergență textul în limba engleză va prevala.

PENTRU ~~GUVERNUL~~
ROMÂNIEI,

PENTRU GUVERNUL
REPUBLICII SINGAPORE,

Copie certificată pentru conformitate cu originalul

Corina Badea, director

Direcția Relații Internaționale,
Ministerul Afacerilor Externe



ANEXA

Lista statelor prevăzute la Articolul 3 (2) (a) (iv) și la Articolul 4 (1) (a) (iv) din prezentul Acord:

- (a) Republica Islanda (în baza Acordului privind Spațiul Economic European);**
- (b) Principatul Liechtenstein (în baza Acordului privind Spațiul Economic European);**
- (c) Regatul Norvegiei (în baza Acordului privind Spațiul Economic European);**
- (d) Confederația Elvețiană (în baza Acordului între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transporturile aeriene).**



**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF ROMANIA AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE
ON AIR SERVICES**

The Government of Romania and the Government of the Republic of Singapore (hereinafter referred to individually as "Romania" and "Singapore" respectively and collectively as the "Contracting Parties");

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Noting the Agreement between the European Community and Singapore on certain aspects of air services signed at Luxembourg, on 9 June 2006;

Desiring to conclude a new Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

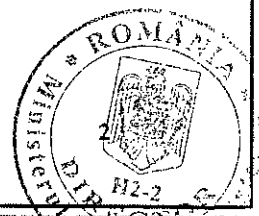


ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "aeronautical authority" means, in the case of Romania, Ministry of Transport and in the case of Singapore, the Minister for Transport, the Civil Aviation Authority of Singapore, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions;
- (b) the term "Agreement" means this Agreement its Annex and any amendments thereto;
- (c) the term "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
- (d) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 insofar as these Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;
- (e) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (f) the term "tariffs" means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers, baggage or cargo and the conditions under which those prices apply but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;
- (g) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- (h) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;



(i) 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 Chicago Convention;

(j) "ICAO" means the International Civil Aviation Organisation; and

(k) the term "European Union (EU) Member State" means a State that is now or in the future a Contracting Party to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union



ARTICLE 2

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of international air services conducted by the designated airlines of the other Contracting Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- (c) the right, in accordance with the terms of their designations, to make stops at points specified in the route schedule in paragraph (2) for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage, cargo and mail coming from or destined for points on the specified routes; and
- (d) the rights otherwise specified in this Agreement.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to perform air services, whether for the carriage of passengers, cargo, mail, separately or in combination, on these specified routes:

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Romania:

Behind Points - Points in Romania - Intermediate Points - Points in Singapore - Points Beyond

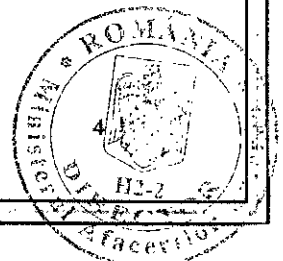
Routes to be operated by the designated airline or airlines of Singapore:

Behind Points - Points in Singapore - Intermediate Points - Points in Romania - Points Beyond

These services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

(3) While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party may, in addition to the rights specified above, on any or all flights and at the option of each airline:

- (a) operate flights in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;



(c) serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;

(d) omit stops at any point or points;

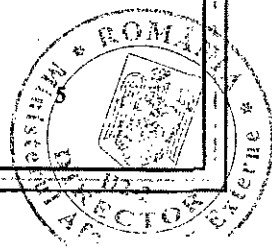
(e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

(f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation, on an open route schedule, with unlimited capacities and frequencies, with any aircraft type, and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that these flights originate in the territory of the Contracting Party designating the airline(s).

(4) The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph (1), subparagraphs (a) and (b) of this Article.

(5) Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party, that is, cabotage rights.



ARTICLE 3

Designation and Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Contracting Party in writing and shall identify whether the airline is authorised to conduct the type of air services specified in Article 2.

(2) On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline(s), in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

(a) in the case of an airline designated by Romania:

(i) it is established in the territory of Romania under the laws and regulations of Romania and under the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union and has a valid Operating Licence from a European Union Member State in accordance with European Union law; and

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

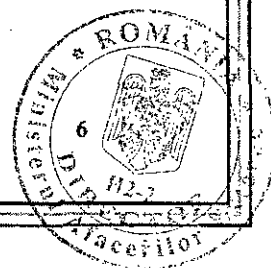
(iii) the airline has its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received the valid operating licence; and

(iv) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by European Union Member States and/or nationals of European Union Member State, and /or by other states listed in the Annex and/or nationals of such other states.

(b) in the case of an airline designated by Singapore:

(i) Singapore has and maintains effective regulatory control of the airline; and

(ii) it has its principal place of business in Singapore.



(c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application.

(3) When an airline has been so designated and authorised, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.



ARTICLE 4

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permission of an airline designated by the other Contracting Party:

(a) where, in the case of an airline designated by Romania:

(i) it is not established in the territory of Romania under laws and regulations of Romania and under the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union or does not have a valid Operating Licence from a European Union Member State in accordance with European Union Law; or

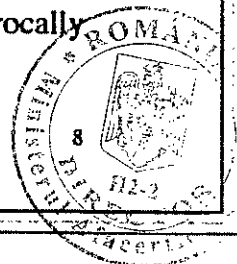
(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received the operating licence; or

(iv) the airline is not owned, directly or through majority ownership, and is not effectively controlled by a European Union Member State and/or nationals of European Union Member States, and/or by other States listed in the Annex and/or nationals of such other states; or

(v) it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in another European Union Member State, including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a through service, the airline would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by an agreement between Singapore and that other European Union Member State; or

(vi) the airline designated holds an Air Operator's Certificate issued by a European Union Member State and there is no bilateral air services agreement between Singapore and that European Union Member State and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the designated airline(s) of Singapore;



- (b) where, in the case of an airline designated by Singapore:
 - (i) Singapore is not maintaining effective regulatory control of the airline; and
 - (ii) it does not have its principal place of business in Singapore.
- (c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
- (d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
- (e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 12 of this Agreement; or
- (f) in accordance with paragraph (6) of Article 12 of 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 or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

(3) This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of a designated airline of that other Contracting Party, in accordance with the provisions of Article 11 of this Agreement.



ARTICLE 5

Capacity

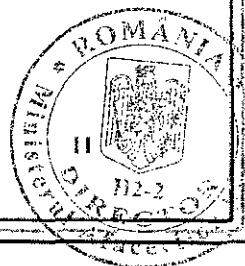
- (1) Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.
- (2) Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
- (3) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.



ARTICLE 6

Notification of Timetables

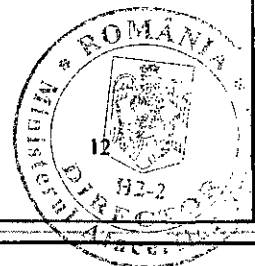
The designated airlines of each Contracting Party shall notify the aeronautical authority of the other Contracting Party, only for information purposes, prior to the inauguration of its services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.



ARTICLE 7

Tariffs

- (1) Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established freely by each designated airline.
- (2) Each Contracting Party may require filing of any tariff to be charged by the designated airline or airlines for services operated under this Agreement, only for information purposes. The information shall be submitted to the Contracting Party requesting such information without delay.
- (3) The tariffs shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit and other commercial considerations in the market-place. The tariffs cannot be unreasonably discriminatory, unduly high, artificially low or restrictive.
- (4) The tariffs to be charged by the airlines designated by Singapore for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union Law, which shall be applied on a non-discriminatory basis.



ARTICLE 8

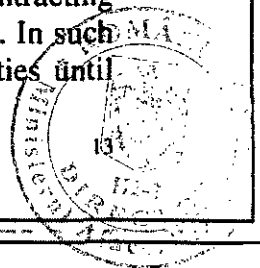
Exemption of Duties and Taxes

(1) Aircraft operated on international services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall be admitted, on entering into the territory of the other Contracting Party, without payment of the import/export duties, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported, to the fullest extent possible under each Contracting Party's national law and on the basis of reciprocity.

(2) Each Contracting Party shall also be exempt from all import/export duties, with exception of charges corresponding to the services rendered:

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;
- (b) spare parts and normal board equipment entering into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on international services;
- (c) fuel and lubricants destined for the designated airlines of one Contracting Party to supply aircraft operated on international services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the Contracting Party in which they have been taken on board; and
- (d) the necessary documents used by the designated airlines of one Contracting Party including transportation documents, airway bills and advertising material, as well as motor vehicles, material and equipment which may be used by the designated airlines for commercial and operational purposes within the airport area provided such material and equipment serve the transportation of passengers and freight.

(3) The normal board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until



they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

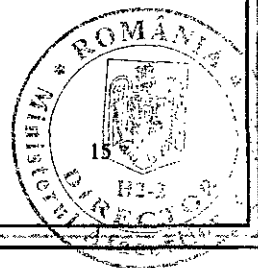
(4) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.



ARTICLE 9

Application of Laws

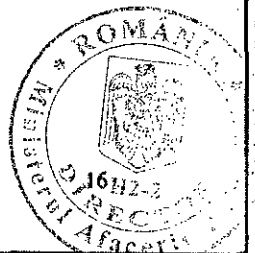
- (1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.
- (2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while they are within the said territory.
- (3) Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its laws and regulations provided for in this Article.



ARTICLE 10

Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to a simplified control. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to further examination for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.



ARTICLE 11

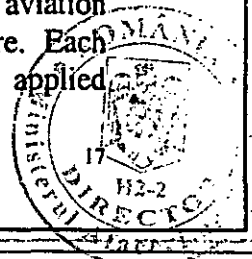
Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, 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. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, 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, the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*, signed at Montreal on 23 September 1971, and its *Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation*, signed at Montreal on 24 February 1988, the *Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all practicable aid 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 ICAO and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that airlines it has designated to operate the agreed services on the specified routes, and the operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that its designated airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within, the territory of Romania, designated airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law or national law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area, as applicable, which shall be applied on a non-discriminatory basis. For departure from, or while within, the territory of Singapore, designated airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in Singapore. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied

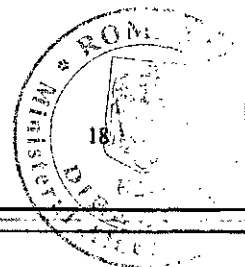


within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security 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, to the extent practicable under the circumstances.

(6) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph (1) of Article 4 of this Agreement prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

(7) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.



ARTICLE 12

Safety and Ramp Inspection

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement.

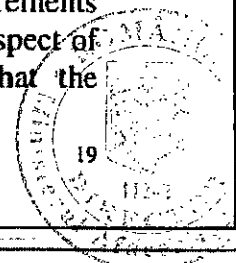
(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

(4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the ramp inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the

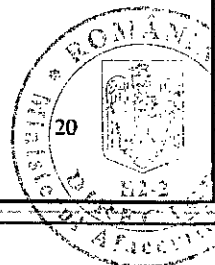


requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

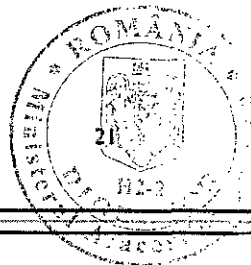
(7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.



ARTICLE 13

Regulatory Control

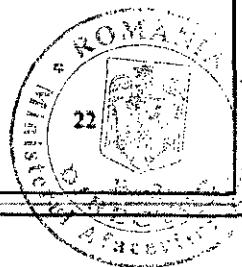
Where Romania has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Community Member State, the rights of Singapore under Article 12 of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.



ARTICLE 14

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of Romania, the laws and regulations of the European Union, and unexpired, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided always that such certificates or licences were issued or validated, equal to, or above the minimum standards established under the Chicago Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.



ARTICLE 15

Co-operative Marketing Arrangements

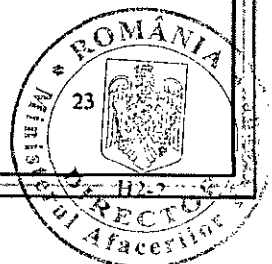
(1) In operating or holding out the agreed services on the specified routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space and code-sharing with:

- (a) any airline or airlines of either Contracting Party; and
- (b) any airline or airlines of a third country on condition that such third country authorizes or allows comparable arrangements for the airlines of the other Contracting Party on services to, from and via such third country,

provided that:

- (i) all airlines in such arrangements hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned; and
- (ii) in respect of any tickets sold, the airline makes it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

(2) The code-sharing airlines shall, for information purposes only, file proposed code-sharing and blocked-space arrangements with the aeronautical authorities of each Contracting Party before its introduction.

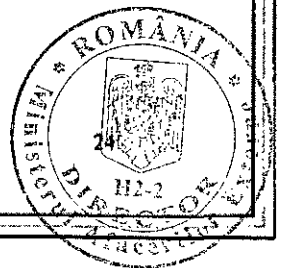


ARTICLE 16

Leasing

(1) Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 11 and 12 of this Agreement.

(2) The designated airlines of each Contracting Party may use aircraft with crew leased from any third country company, including other airlines (so called wet leased aircraft), provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have and subject to the approval of the aeronautical authorities.



ARTICLE 17

Transfer of Earnings

- (1) The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their home territory the excess of receipts over local expenditures earned in the territory of the other Contracting Party from the sale of air transport services and associated activities directly linked to air transport, in a freely convertible currency. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.
- (2) The term "associated activities directly linked to air transport" includes activities closely related to the provision of air services, such as bus service between the airport and hotel and, where permitted, the provision of ground handling services to other air carriers
- (3) In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.



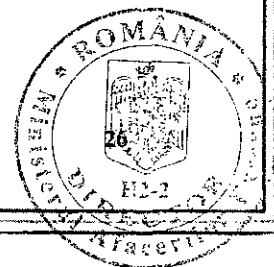
ARTICLE 18

Commercial Activities

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the territory of the other Contracting Party their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) Subject to appropriate commercial registration in accordance with respective laws and regulation in force in the territory of one Contracting Party, the designated airlines of the other Contracting Party shall have the right to sell and market international air services and related products in the territory of first Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line. The term "on-line office" describes a situation where an office is located in a city served by a designated airline directly, while an "off-line office" means an office located in a city not directly served by a designated airline

(3) Each airline shall have the right to sell transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in local currency or in any freely convertible currency.



ARTICLE 19

User Charges

(1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

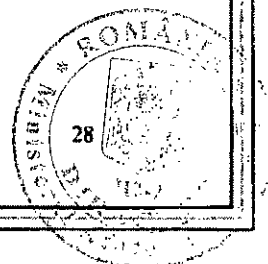
(2) Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between their competent charging authorities or charging bodies and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.



ARTICLE 20

Intermodal Transport

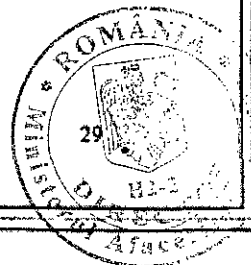
Without prejudice to the provisions of paragraph (5) of Article 2 of this Agreement, any designated airline(s) and indirect providers of cargo transportation of each Contracting Party shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air freight services any surface transportation of cargo, holding the appropriate authorization, to or from any points within or outside the territories of the Contracting Parties, including transport to and from all airports with custom facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. The designated airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.



ARTICLE 21

Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.



ARTICLE 22

Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by consultations or through the diplomatic channels.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators which shall be constituted in the following manner:

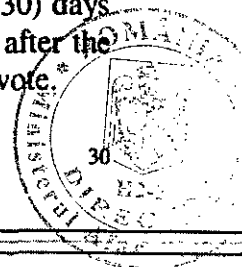
(a) within thirty (30) days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within sixty (60) days of the appointment of the second arbitrator;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the ICAO to make the necessary appointment within thirty (30) days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the Vice President shall be requested to make the appointment. If the Vice President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the Member of the ICAO next in seniority who is not of the same nationality as one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within sixty (60) days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, thirty (30) days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.



(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice President or Member of the ICAO in implementing the procedures in paragraph (2), subparagraph (b) of this Article.



ARTICLE 23

Amendment of Agreement

(1) Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(2) If a multilateral agreement concerning air transport enter into force in respect of both Contracting Parties, any inconsistency in the obligations of the Contracting Parties under this Agreement and that other agreement shall, as between both Contracting Parties, be resolved in favour of the provision(s) that provide for the designated airlines the greater (i) exercise of rights, (ii) aviation security or (iii) aviation safety, unless otherwise agreed by the Contracting Parties or the context otherwise requires.



ARTICLE 24

Registration

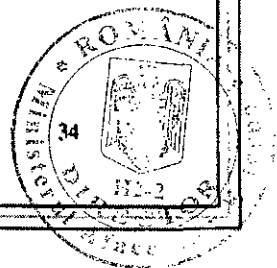
This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be submitted by the Contracting Parties to the ICAO.



ARTICLE 25

Termination

- (1) Subject to paragraph (2), this Agreement shall be valid for an unlimited period.
- (2) Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the ICAO. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the ICAO.



ARTICLE 26

Entry into Force

(1) This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other, in writing, that their respective internal procedures necessary for its entry into force have been completed.

(2) Upon the entry into force of this Agreement, this Agreement shall supersede the Agreement between the Government of the Republic of Singapore and the Government of the Socialist Republic of Romania for Civil Air Services, signed on 11 January 1978 in Singapore.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Singapore on the 3rd of May of 2018 in duplicate, in the Romanian and English languages, both texts being equally authentic. In case of dispute, the English text shall prevail.

For the ~~G~~overnment of
Romania

For the Government of
the Republic of Singapore,

Copie certificată pentru conformitate cu originalul

Corina Badea, director

Direcția Tratatelor Internaționale
Ministerul Afacerilor Externe



ANNEX

List of other states referred to in Articles 3 (2) (a) (iv) and 4 (1) (a) (iv) of this Agreement:

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport.)

