

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

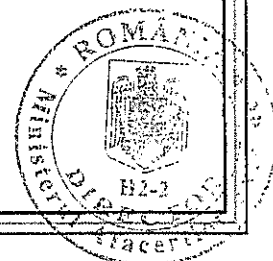
Guvernul României și Guvernul Republicii Singapore (denumite în continuare, în mod individual ca „România” și, respectiv, „Singapore” și împreună ca „Părți Contractante”);

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;

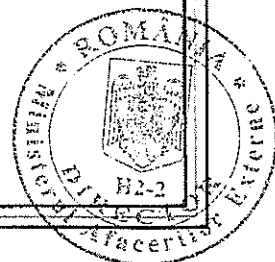
(b) "Acord" înseamnă prezentul Acord, anexa sa inclusiv orice modificări ale acestora;

(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.

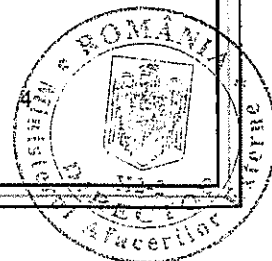
(2) Companiile desemnate de către fiecare Parte Contractantă au dreptul de a presta servicii aeriene pentru transportul de pasageri, marfă sau poștă, separat sau combinat, pe următoarele rute specificate: *Rute ce vor fi operate de către compania aeriană sau companiile aeriene desemnate de către România:*

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”.

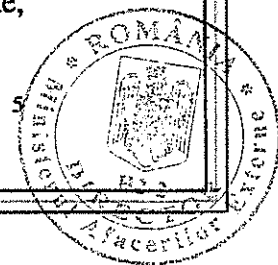


(3) În timpul operării unui serviciu convenit pe o rută specificată companiile aeriene desemnate de către fiecare Parte Contractantă pot, în plus față de drepturile menționate mai sus, pentru orice zbor sau pentru toate zborurile și la latitudinea fiecărei companii aeriene, să:

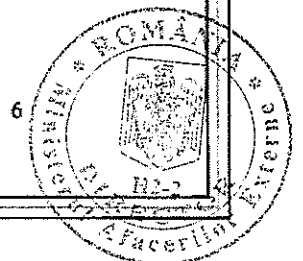
- (a) opereze zboruri în oricare direcție sau în ambele direcții;
- (b) combine numere diferite ale zborurilor în timpul operării cu o singură aeronavă;
- (c) deservească, în cadrul rutelor, puncte intermediare și puncte mai departe, precum și puncte din teritoriul Părților Contractante, în orice combinație 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

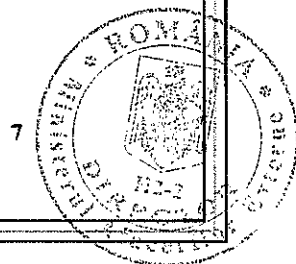
(1) Fiecare Parte Contractantă are dreptul să desemneze una sau mai multe companii aeriene în scopul operării serviciilor convenite pe fiecare rută specificată și să retragă sau să schimbe o astfel de desemnare. Aceste desemnări vor fi transmise celeilalte Părți Contractante în scris și trebuie să precizeze 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/companiile 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;

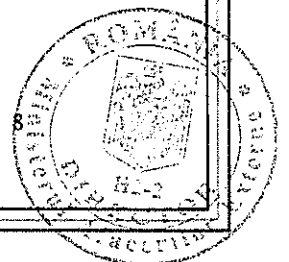
(b) în cazul unei companii aeriene desemnată de Singapore:

(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

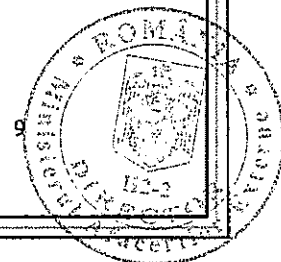
(1) Fiecare Parte Contractantă poate refuza, revoca, suspenda sau limita autorizațiile de operare sau permisele tehnice ale unei companii aeriene desemnată de cealaltă Parte Contractantă:

(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

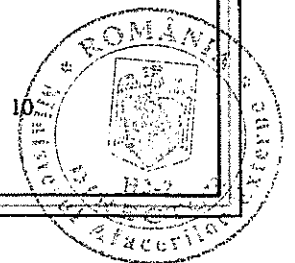
(v) se poate demonstra că, în exercitarea drepturilor de trafic în temeiul prezentului Acord pe o rută ce cuprinde un punct situat într-un alt stat membru al Uniunii Europene, inclusiv operarea unui serviciu comercializat în calitate de serviciu direct sau care constituie un serviciu direct, compania 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 desemnate 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

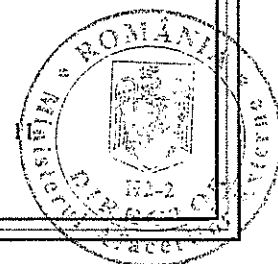
(d) în cazul în care compania aeriană nu reușește să opereze în conformitate cu condițiile stabilite în baza prezentului acord; sau

(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.



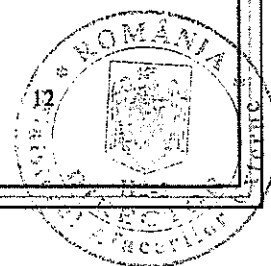
## ARTICOLUL 5

### 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.

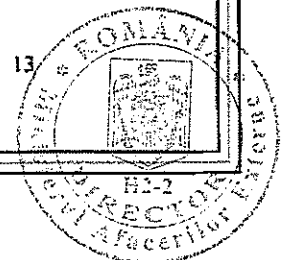
(3) Nici o Parte Contractantă nu impune companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă, un drept preferențial de refuz, un procent de partajare, o taxă pentru abținerea de la obiecții sau orice altă cerință cu privire la capacitate, frecvențe sau trafic, care ar fi în contradicție cu scopurile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

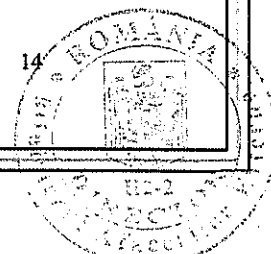
### Tarife

(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

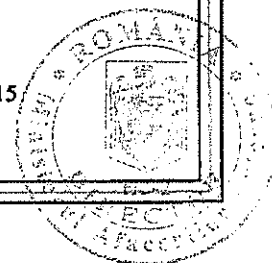
(1) Aeronavele operate pe serviciile internaționale de către companiile aeriene desemnate de una dintre Părțile Contractante, precum și echipamentul lor obișnuit, rezervele de carburanți și lubrifianți, proviziile de bord, inclusiv alimentele, băuturile și produsele din tutun transportate la bordul acelei 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;

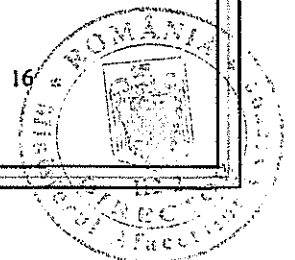
(c) carburanții și lubrifianții destinați companiilor aeriene ale unei Părți Contractante pentru alimentarea aeronavele operate pe serviciile internaționale, atunci când aceste provizii urmează să fie folosite pe oricare parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului Părți Contractante în care ele 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 excepții acordate de cealaltă Parte Contractantă.





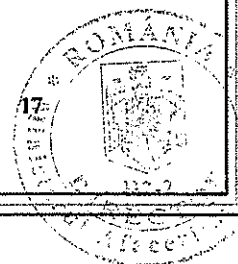
## ARTICOLUL 9

### 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.

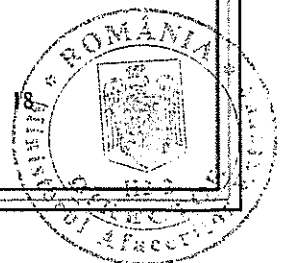
(3) Niciuna dintre Părțile Contractante nu poate acorda vreun privilegiu propriilor sale companii aeriene sau oricăror alte companii aeriene față de companiile aeriene desemnate ale celeilalte Părți Contractante în aplicarea legilor și reglementărilor la care se face referire în prezentul Articol.



## 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.

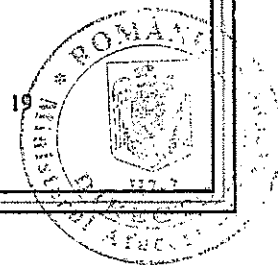


## ARTICOLUL 11

### Securitatea aviației

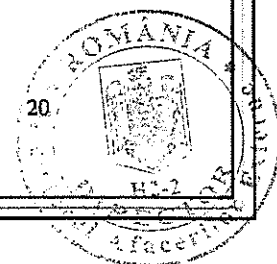
(1) În conformitate cu drepturile și obligațiile care le revin potrivit dreptului internațional, Părțile Contractante reafirmă că obligația lor reciprocă de a proteja securitatea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită face parte integrantă din prezentul Acord. Fără a limita aplicabilitatea 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.



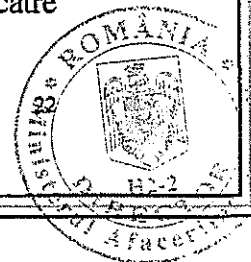
## ARTICOLUL 12

### 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.

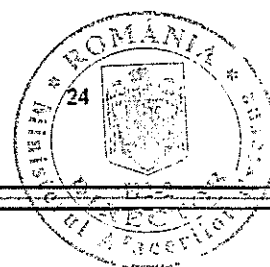
(5) În eventualitatea în care accesul în scopul de a întreprinde o inspecție pe rampă a unei aeronave, operată de sau în numele companiei sau companiilor aeriene ale uneia dintre Părțile Contractante, în conformitate cu prevederile alineatului 3 al prezentului Articol, este refuzat de către reprezentantul 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

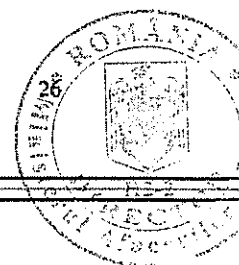
Atunci când România a desemnat o companie aeriană al cărui control reglementat este exercitat și menținut de un alt stat membru al Uniunii Europene, drepturile Singapore în cadrul prevederilor Articolului 12 al prezentului Acord se aplică în mod identic în ceea ce privește adoptarea, exercitarea sau 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:

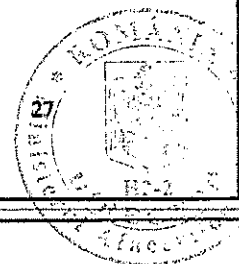
(a) orice companie aeriană sau companii aeriene ale oricărei Părți Contractante; și

(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.

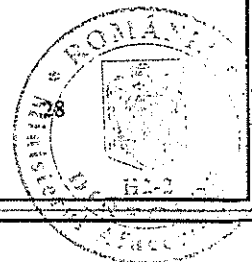


## ARTICOLUL 16

### 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.



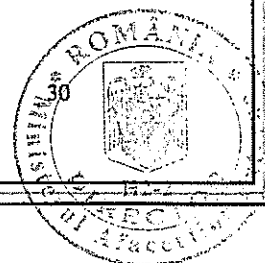
## ARTICOLUL 18

### 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.

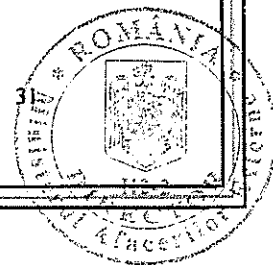


## ARTICOLUL 19

### 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 agreeat altfel.



## ARTICOLUL 22

### Rezolvarea diferendelor

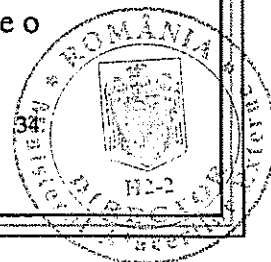
(1) Dacă apare orice diferend între Părțile Contractante privitor la interpretarea sau aplicarea prezentului Acord, Părțile Contractante vor încerca, într-o primă instanță, să îl rezolve prin consultări sau prin intermediul canalelor diplomatice.

(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.

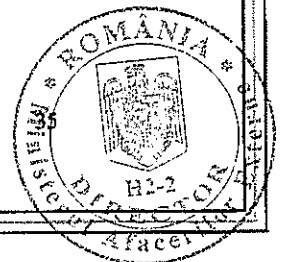
(4) Cu excepția cazului în care s-a convenit altfel de către Părțile Contractante sau tribunalul a dispus, fiecare Parte Contractantă supune tribunalului un memorandum, în termen de patruzeci și cinci (45) de zile din momentul în care acesta s-a constituit în întregime. Fiecare Parte Contractantă dă 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.

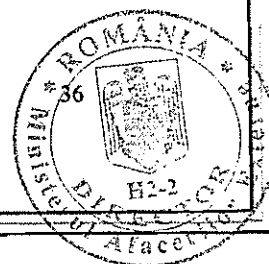
(8) Fiecare Parte Contractantă suportă cheltuielile arbitrilor numit de ea. Celelalte costuri ale tribunalului sunt împărțite în mod egal între Părțile Contractante, inclusiv orice cheltuieli făcute de către președintele, vicepreședintele sau membrul OACI în legătură cu procedurile prevăzute la Articolul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

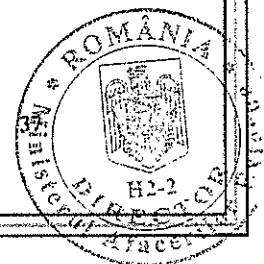
(2) În cazul în care un acord multilateral privind transporturile aeriene intră în vigoare pentru ambele Părți Contractante, orice diferență în ceea ce privește obligațiile Părților Contractante rezultate din prezentul Acord și respectivul Acord va fi rezolvată în favoarea prevederii/prevederilor care 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) Prezentul 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.

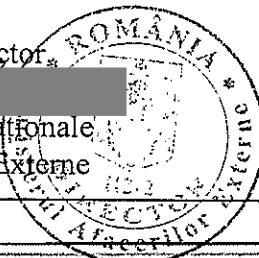
Semnat la 31.05.1982, la Singapore în două exemplare, în limbile română și engleză, ambele texte fiind egal autentice. În caz de divergență textul în limba engleză va prevala.

PENTRU ~~GUVERNUL~~  
ROMÂNIEI,

PENTRU GUVERNUL  
REPUBLICII SINGAPORE,

Copie certificată pentru conformitate cu originalul

Corina Badea, director  
Direcția Tratatelor 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).

