

No. 31646

**FRANCE
and
SINGAPORE**

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Singapore on 29 June 1967

Amendment to the annex of the above-mentioned Agreement

Authentic texts: French and English.

Agreement and certified statement were registered by France on 1 March 1995.

**FRANCE
et
SINGAPOUR**

Accord relatif aux transports aériens entre leurs territoires respectifs et au delà de ceux-ci (avec annexe). Signé à Singapour le 29 juin 1967

Modification de l'annexe de l'Accord susmentionné

Textes authentiques : français et anglais.

L'Accord et la déclaration certifiée ont été enregistrés par la France le 1^{er} mars 1995.

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPORE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ DE CEUX-CI

Le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République de Singapour, tous deux parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, et

désireux de conclure un Accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà de ceux-ci,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1

Aux fins du présent Accord et à moins que le texte n'en stipule autrement :

(a) le terme "la Convention" signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², y compris toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement de ladite Convention ou de ses Annexes adoptés en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci ;

(b) le terme "Autorités aéronautiques" signifie, en ce qui concerne la République Française, le Secrétariat Général à l'Aviation Civile ou toute personne ou organisme qui serait autorisé à exercer les fonctions actuellement assumées par ledit Secrétariat Général ou des fonctions similaires ; et dans le cas de la République de Singapour le Vice-Premier Ministre ou toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions actuellement assumées par ledit Ministre ou des fonctions similaires ;

(c) le terme "entreprise désignée" signifie toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes aura désignée à l'autre Partie Contractante par notification écrite conformément aux dispositions de l'Article 3 du présent Accord, pour assurer des services aériens sur les routes spécifiées dans ladite notification ;

¹ Entré en vigueur le 29 juin 1967 par la signature, conformément à l'article 17.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

(d) le terme "rupture de charge" signifie l'exploitation d'un service aérien par une entreprise désignée de telle sorte qu'une section de la route est assurée par un appareil dont la capacité est différente de celle offerte sur une autre section de la route ;

(e) le terme "territoire" en ce qui concerne un Etat signifie les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles ledit Etat exerce sa souveraineté, sa suzeraineté, sa protection ou un mandat ; et

(f) les termes "service aérien" et "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont respectivement les significations que leur prête l'Article 95 de la Convention.

Article 2

(1) Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'assurer des services aériens sur les routes figurant sur le tableau des routes ci-joint (ci-après désignés par les expressions "services agréés" et "routes spécifiées").

(2) Conformément aux dispositions du présent Accord, les entreprises désignées par chaque Partie Contractante jouiront, lorsqu'elles assureront un service agréé sur une route spécifiée, des privilèges suivants :

- (a) survoler sans escale le territoire de l'autre Partie Contractante ;
- (b) faire des escales non commerciales sur ledit territoire, et
- (c) faire des escales dans ledit territoire aux points spécifiés pour cette route dans le Tableau annexé au présent Accord afin d'y embarquer et d'y débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier.

(3) Rien dans le paragraphe (2) du présent Article ne sera interprété comme conférant aux entreprises de transport aérien de l'une des Parties Contractantes le droit d'embarquer dans le territoire de l'autre Partie Contractante des passagers, des marchandises et du courrier, moyennant rémunération ou location, à destination d'un autre point situé dans le territoire de cette autre Partie Contractante.

Article 3

(1) Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une ou plu-

sieurs entreprises de transport aérien pour assurer l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

(2) Dès réception de cette notification, l'autre Partie Contractante accordera sans délai, conformément aux dispositions des paragraphes (3) et (4) du présent Article, à l'entreprise ou aux entreprises désignées l'autorisation d'exploitation requise.

(3) Les Autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes peuvent demander à l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie Contractante la preuve qu'elle satisfait aux conditions prescrites en vertu des lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par elle en conformité avec les dispositions de la Convention relatives à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux.

(4) Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accepter la désignation d'une entreprise aérienne ou de suspendre ou révoquer l'octroi à une entreprise de transport aérien des privilèges spécifiés au paragraphe (2) de l'Article 2 du présent Accord ou d'imposer telles conditions qu'elle estimerait nécessaires à l'exercice par une entreprise de transport aérien de ces privilèges, lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou de nationaux de celle-ci.

(5) Dès qu'elle se sera conformée aux dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent Article, l'entreprise de transport aérien ainsi désignée et autorisée pourra commencer à tout moment l'exploitation des services agréés; sous réserve toutefois qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'Article 9 du présent Accord soit entré en vigueur en ce qui concerne ce service.

(6) Chaque Partie Contractante aura le droit de suspendre l'exercice par une entreprise de transport aérien des privilèges spécifiés au paragraphe (2) de l'Article 2 du présent Accord ou d'imposer toute condition qui lui semblerait nécessaire pour l'exercice par une entreprise de transport aérien de ces privilèges lorsque l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois ou règlements de la Partie Contractante qui accorde ces privilèges ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord; à moins que la suspension immédiate ou l'imposition de conditions ne soit essentielle pour prévenir d'autres infractions aux lois ou règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

Article 4

(1) Les aéronefs des entreprises désignées de chaque Partie Contractante assurant des services aériens internationaux, ainsi que leur équipement normal, les pièces de

rechange, les carburants et lubrifiants, les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), demeurant à bord de ces aéronefs seront exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, à condition que cet équipement et ces approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

(2) Les carburants et lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie Contractante par ou pour le compte de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, ou pris à bord de l'aéronef utilisé par ladite entreprise désignée et destinés uniquement à l'usage des services aériens internationaux seront exonérés de tous droits et taxes nationaux, même au cas où ces approvisionnements seraient employés au cours de vols effectués au-dessus du territoire de la Partie Contractante dans lequel ils ont été embarqués. Il pourra être exigé de laisser sous la surveillance ou le contrôle de la douane les produits ci-dessus indiqués.

(3) L'équipement de bord normal, les pièces de rechange, les provisions de bord et les réserves de carburants et lubrifiants demeurant à bord de l'aéronef de l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'accord des Autorités douanières de cette Partie qui pourra exiger que ces produits soient placés sous sa surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination autorisée par les règlements douaniers.

(4) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal de bord et les provisions de bord pris à bord des aéronefs d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante et utilisés uniquement au cours de vols entre deux points du territoire de cette dernière Partie Contractante, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection, et autres taxes nationales ou locales similaires, d'un traitement aussi favorable que celui accordé à l'entreprise nationale ou à celle de la nation la plus favorisée assurant les mêmes vols.

Article 5

(1) Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire pour les aéronefs employés à la navigation internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus de ce territoire, s'appliqueront à la ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante.

(2) Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises ou

de la poste, tels que les formalités concernant l'entrée, la sortie, l'émigration et l'immigration, ainsi que les mesures douanières et sanitaires, s'appliqueront aux passagers, aux équipages, aux marchandises ou à la poste, transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante tant qu'ils se trouveront dans les limites dudit territoire.

(3) Chaque Partie Contractante s'engage à n'accorder aucune préférence à ses propres entreprises de transport aérien par rapport aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements prévus par le présent Article.

(4) Dans l'utilisation des aéroports et autres aides offertes par une Partie Contractante, l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante n'aura pas à acquitter des redevances plus élevées que celles qui seront acquittées par les aéronefs de la première Partie Contractante exploitant des services aériens internationaux réguliers.

Article 6

(1) Les certificats de navigabilité, les brevets et licences délivrés ou validés par une des Parties Contractantes seront, durant leur période de validité, reconnus valides par l'autre Partie Contractante.

(2) Toutefois, chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître comme valides, en ce qui concerne les vols au dessus de son propre territoire, les brevets et licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés à leur bénéfice par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

Article 7

(1) Les entreprises désignées de chacune des deux Parties Contractantes devront être assurées d'un traitement juste et équitable pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

(2) Dans l'exploitation des services agréés, les entreprises de transport aérien de chaque Partie Contractante devront prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante afin de ne pas affecter indûment les services assurés par cette dernière sur tout ou partie des mêmes routes.

(3) Les services agréés assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif primordial la mise en oeuvre à un coefficient

d'utilisation raisonnable d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international (passagers, marchandises et courrier) en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien. Les dispositions relatives au transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués ou débarqués sur les points des routes spécifiés se trouvant dans les territoires d'Etats tiers seront prises conformément à des principes généraux tels que la capacité soit adaptée :

- (a) à la demande de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien ;
- (b) à la demande de trafic existant dans les régions traversées compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des Etats situés dans ces régions ;
- (c) aux exigences d'une exploitation économique des services long courrier.

Article 8

L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante ne peut effectuer une rupture de charge sur un point situé dans le territoire de l'autre Partie Contractante que si les conditions suivantes sont remplies :

- (a) la rupture de charge doit être justifiée par des motifs d'économie d'exploitation ;
- (b) l'appareil employé sur le trajet le plus éloigné du point terminal situé dans le territoire de la première Partie Contractante offre une capacité plus petite que celle offerte sur le trajet le plus rapproché de ce territoire ;
- (c) l'avion offrant une plus faible capacité exploite seulement en correspondance avec des appareils offrant une capacité plus grande et suivant des horaires établis en conséquence ; le premier appareil devra arriver au point de rupture de charge en vue de transporter du trafic débarqué de l'avion offrant la plus grande capacité ou destiné à y être embarqué, leur capacité sera fixée essentiellement à cet effet ;
- (d) il y a un volume adéquat de trafic long courrier ; et
- (e) les dispositions de l'Article 7 du présent Accord seront applicables à tous les arrangements concernant la rupture de charge.

Article 9

(1) Les tarifs à appliquer sur tout service agréé seront établis à des taux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation et notamment du coût de l'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques du service (telles que les conditions de vitesse et de confort) ainsi que des tarifs des autres entreprises de transport aérien sur n'importe quelle partie de la route spécifiée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent Article.

(2) Les tarifs mentionnés au paragraphe (1) du présent Article ainsi que les taux des commissions des agences pratiqués conjointement avec ces tarifs seront, si possible, fixés, pour chacune des routes spécifiées, par accord entre les entreprises désignées intéressées après consultation des autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie de la même route ; cet accord devra être réalisé autant que possible en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du Transport aérien international. Les tarifs ainsi déterminés seront soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

(3) Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent se mettre d'accord sur l'un quelconque de ces tarifs ou si, pour toute autre raison, un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe (2) du présent Article, les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'efforceront de déterminer le tarif par accord entre elles.

(4) Si les Autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur l'approbation de l'un des tarifs qui leur a été soumis conformément au paragraphe (2) du présent Article ou sur la détermination d'un tarif conformément au paragraphe (3), le différend sera réglé en vertu des dispositions de l'Article 13 du présent Accord.

(5) Aucun tarif n'entrera en vigueur si les Autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne peut l'approuver sauf dans le cadre des dispositions du paragraphe (3) de l'Article 13 du présent Accord.

(6) Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent Article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions du présent Article.

Article 10

Chacune des Parties Contractantes accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer à leur siège en francs français, ou en dollars malais ou de Singapour, au taux officiel de change en vigueur au moment du paiement, tous les excédents de recettes quelle que soit la monnaie dans laquelle ils ont été acquis.

Article 11

Les Autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes fourniront aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, à leur demande, tous les rapports périodiques statistiques qui peuvent être raisonnablement exigés en vue d'une révision de la capacité offerte sur les services agréés par les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre des Parties Contractantes. Ces rapports devront comporter toutes les informations requises pour déterminer le volume de trafic transporté par ces entreprises de transport aérien sur les services agréés.

Article 12

Les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes procéderont à des consultations fréquentes et régulières en vue d'assurer une collaboration étroite dans tous les domaines touchant l'exécution du présent Accord.

Article 13

(1) Si un différend surgit entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes devront s'efforcer, d'abord, de le régler par voie de négociations directes.

(2) Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront soumettre le différend pour décision à toute personne ou organisme, ou le différend pourra, à la demande de l'une des Parties Contractantes, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties Contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers arbitres nommés. Chaque Partie Contractante nommera un arbitre dans un délai de soixante jours à partir de la date de réception, par l'une des Parties Contractantes, d'un préavis de l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre sera désigné dans un autre délai de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes s'abstient de nommer un arbitre dans la période spécifiée ou si le troisième arbitre n'est pas désigné, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pourra être prié par l'une des Parties Contractantes de désigner, selon le cas, un ou des arbitres.

(3) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent Article.

(4) Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes ou une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou

l'autre des Parties Contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe (2) du présent Article, l'autre Partie Contractante pourra limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut ou à l'entreprise de transport aérien désignée ou aux entreprises de transport aérien désignées de cette Partie Contractante en défaut.

Article 14

(1) Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes estime souhaitable de modifier les termes du présent Accord, elle pourra demander qu'une consultation ait lieu entre les Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes au sujet de la modification proposée. Cette consultation devra commencer dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date de la demande. Lorsque lesdites Autorités se seront entendues sur les modifications à apporter à l'Accord, ces modifications prendront effet dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes effectué par la voie diplomatique.

(2) Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative au transport aérien viendrait à lier les deux Parties Contractantes, le présent Accord serait amendé de façon à être en conformité avec les dispositions d'une telle convention.

Article 15

L'une ou l'autre des Parties Contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. Une telle notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera considérée comme ayant été reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 16

Le présent Accord et tout Echange de notes intervenu conformément à son Article 14 seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 17

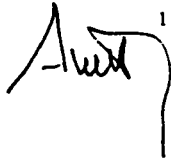
Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

En foi de quoi les soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Accord.

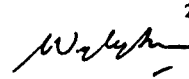
Fait à *Singapour* le *29 Juin 1967*

en deux exemplaires en langue française et anglaise, les deux textes faisant également foi

Pour le Gouvernement
de la République française :

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Hutte', with a small superscript '1' above the final stroke.

Pour le Gouvernement
de la République de Singapour :

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Wong Keng Sam', with a small superscript '2' above the final stroke.

¹ Edouard Hutte.

² Wong Keng Sam.

ANNEXE

TABLEAU I

Routes exploitées par la ou les entreprises désignées de la République Française :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Points de départ	Points intermédiaires	Points à Singapour	Points au delà
Points en France	Points en Europe dans le Proche et le Moyen-Orient Karachi Colombo Rangoon Bangkok Phnom-Penh Saïgon Kuala-Lumpur	Singapour	Djakarta ou Bali Sydney Auckland Points dans les territoires français du Pacifique

TABLEAU II

Routes exploitées par la ou les entreprises désignées de la République de Singapour

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Points de départ	Points intermédiaires	Points en République Française	Points au delà

N E A N T

Notes

(1) Un ou plusieurs des points mentionnés au tableau I de la présente Annexe peut, au choix de la ou des entreprises désignées de la République Française, être omis sur un ou la totalité des vols.

(2) L'entreprise ou les entreprises de la République Française auront le droit de fixer le terminus de leurs services dans le territoire de l'autre Partie Contractante.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC
OF FRANCE AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
SINGAPORE FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND
THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Republic of France and the
Government of the Republic of Singapore being parties to the
Convention on International Civil Aviation, and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of
establishing air services between and beyond their respective
territories,

Have agreed as follows:

Article 1

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

- (a) the term "the Convention" means the Convention
on International Civil Aviation opened for
signature at Chicago on the seventh day of
December, 1944,² and includes any Annex adopted
under Article 90 of that Convention and any
amendment of the Annexes or Convention under
Articles 90 and 94 thereof;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in
the case of the Republic of France, the
Secretariat General a l'Aviation Civile or any
person or body authorised to perform any
functions at present exercised by the said
Secretariat General a l'Aviation Civile or
similar functions; and, in the case of the
Republic of Singapore, the Deputy Prime Minister
or any person or body authorised to perform any

¹ Came into force on 29 June 1967 by signature, in accordance with article 17.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 205. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

- functions at present exercised by the said Minister or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;
 - (d) the term "change of gauge" means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;
 - (e) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State; and
 - (f) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the Schedule thereto (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are

vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of the present Agreement is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 4

(1) Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft

operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be exempt from all national duties and charges even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores taken on board aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used solely on flights between two points in the territory of the latter Contracting Party shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges treatment not less favourable than that granted to national airlines or to the most favoured airline operating such flights.

Article 5

(1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew,

cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

(3) Each Contracting Party undertakes not to grant any preferences to its own airlines with regard to the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by the present Article.

(4) When utilising the airports and other facilities offered by one Contracting Party, the designated airline of the other Contracting Party shall not have to pay fees higher than those which have to be paid by national aircraft operating on scheduled international services.

Article 6

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity be recognised as valid by the other Contracting Party.

(2) Each Contracting Party reserves its rights, however, not to recognise as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

Article 7

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the

requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

Article 8

A designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party only on the following conditions:

- (a) that it is justified by reason of economy of operation;
- (b) that the aircraft used on the section more distant from the terminal in the territory of the former Contracting Party are smaller in capacity than those used on the nearer section;
- (c) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connection with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of

- larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;
- (d) that there is an adequate volume of through traffic; and
 - (e) that the provisions of Article 7 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

Article 9

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

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed upon in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under

paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13 of the present Agreement.

(5) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 13 of the present Agreement.

(6) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 10

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer to their head offices in Malayan/Singapore dollars or French francs at the prevailing rate of exchange in the official market at the time of remittance all surplus earnings whatever the currency in which they were earned.

Article 11

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

Article 12

There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Article 13

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

(4) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

Article 14

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of this Agreement, it may request

consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in relation to the proposed modification. Consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. When these authorities agree on modifications to this Agreement, the modifications shall come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel;

(2) If a general multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that Agreement.

Article 15

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 16

(1) The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 14 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

(2) The present Agreement shall come into force on the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

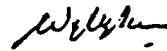
Done this 29th day of June, 1967, at Singapore in duplicate in the French and the English languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the Republic of France:



EDOUARD HUTTE
Chargé d'Affaires
Embassy of France

For the Government
of the Republic of Singapore:



WONG KENG SAM
Ag. Permanent Secretary
Deputy Prime Minister's Ministry

ANNEX

SCHEDULE I

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

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Points of departure:	Intermediate points:	Points in Singapore:	Points beyond:
Points in France.	Points in Europe Near and Middle East, Karachi, Colombo, Rangoon Bangkok, Phnom Penh, Saigon, Kuala Lumpur.	Singapore	Djakarta or Bali, Sydney Auckland Points in the French Territories in the Pacific.

SCHEDULE II

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

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Points of departure:	Intermediate points:	Points in the Republic of France:	Points beyond:

_____ NIL _____

NOTES:

- (1) Any or some of the points on the specified routes in Schedule I of the Annex may, at the option of the designated airline or airlines of the Republic of France be omitted on any or all flights.
- (ii) The designated airline or airlines of the Republic of France shall have the right to terminate its or their services in the territory of the other Contracting Party.

**MODIFICATION DE L'ANNEXE DU 29 JUIN 1967 ACCORD ENTRE
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR RE-
LATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS, ENTRE LEURS TERRI-
TOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ DE CEUX-CI**

Effectuée aux termes d'un accord sous forme d'échange de notes en date à Singapour des 2 août et 3 novembre 1989, lequel est entré en vigueur le 3 novembre 1989, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

Le texte de la modification se lit comme suit :

« L'Annexe I à l'Accord [est] modifiée par l'addition de Malé comme point intermédiaire aux tableaux I et II (route n° 1) du tableau des routes. »

La déclaration certifiée a été enregistrée par la France le 1^{er} mars 1995.

AMENDMENT TO THE ANNEX OF THE 29 JUNE 1967 AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
FRANCE AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
SINGAPORE FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND
THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

Effected by an agreement in the form of an exchange of notes dated at Singapore on 2 August and 3 November 1989, which came into force on 3 November 1989, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

The text of the amendment reads as follows:

“Annex I of the Agreement [is] amended by the addition of Male as an intermediate point in Schedule I and Schedule II (Route no. 1) of the Route Schedule.”

Certified statement was registered by France and 1 March 1995.
