

No. 85.

ROYAUME-UNI DE GRANDE-
BRETAGNE ET D'IRLANDE
ET FRANCE

Accord provisoire concernant la na-
vigation aérienne entre la Grande-
Bretagne et la France, du 20 octo-
bre 1920.

UNITED KINGDOM
AND FRANCE

Provisional agreement with respect
to Air Navigation between Great
Britain and France, October 20,
1920.

No. 85. — ACCORD PROVISOIRE
CONCERNANT LA NAVIGATION
AÉRIENNE ENTRE LA FRANCE
ET LA GRANDE-BRETAGNE ¹,
DU 20 OCTOBRE 1920.

No. 85. — PROVISIONAL AGREE-
MENT WITH RESPECT TO AIR
NAVIGATION BETWEEN
GREAT BRITAIN AND FRANCE,
OCTOBER 20, 1920.

Textes officiels anglais et français communiqués par le Gouvernement de Sa Majesté Britannique. L'enregistrement de cet accord a eu lieu le 10 février 1921.

English and French official texts forwarded by His Britannic Majesty's Government. The registration of the above-mentioned Agreement took place on February 10, 1921.

1° Cet accord s'applique seulement aux aéronefs privés et commerciaux dûment enregistrés à ce titre par les Gouvernements Français et Britannique respectivement.

Le Gouvernement Français s'engage à accorder en temps de paix aux aéronefs privés et commerciaux du Gouvernement Britannique, et à charge de réciprocité, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales, pourvu que soient observées les conditions énoncées dans le présent accord.

2° Le Gouvernement Français et le Gouvernement Britannique auront la faculté d'interdire, pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique, le survol de certaines zones de leur territoire, sous les peines prévues par leur législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs privés des deux Etats. Les zones ainsi interdites devront être notifiées à l'Etat intéressé.

3° Tout aéronef s'engageant au-dessus d'une zone interdite devra immédiatement donner le signal de détresse prévu au règlement de

(1) This agreement applies only to private and commercial aircraft duly registered as such by the French and British Governments respectively.

The French Government pledges itself to grant, in peace time, and on a basis of reciprocity, freedom of innocent passage above French territory and territorial waters, to private and commercial aircraft of the British Government, provided that the conditions set forth in the present agreement are observed.

(2) The French Government and the British Government shall have the right, for military reasons or in the interests of public safety, to prohibit flight above certain areas of their territory, under the penalties provided by their legislation and on condition that no distinction shall be made in this respect, between the private aircraft of the two States. The said prohibited areas shall be notified to the State interested.

(3) Every aircraft which finds itself above a prohibited area shall immediately give the signal of distress stated in the Air Navigation

¹ a) D'après une communication, émanant du Conseil de Sa Majesté Britannique pour les questions aériennes, et transmise par les « Offices of the Cabinet » le 7 avril 1921, un accord non-officiel tendant dans ses grandes lignes au même but a été en vigueur à partir du 25 août 1919, et cet accord a régi les communications aériennes entre la Grande-Bretagne et la France depuis cette date jusqu'à la conclusion de l'accord définitif.

b) Cet accord ne comporte pas d'échange des ratifications.

¹ a) According to a communication from « His Majesty's Air Council », forwarded by the Offices of the Cabinet on April 7, 1921, an informal agreement to the same general effect had been in operation since August 25, 1919, and actually governed the conditions of interstate flying between Great-Britain and France, from that date till the conclusion of the final agreement.

b) This agreement does not entail an exchange of ratifications.

Navigation aérienne de l'Etat survolé, et atterrir au plus tôt sur l'un des aérodromes de cet Etat et en dehors de la zone interdite.

4° Tout aéronef devra être pourvu d'un livre de bord et d'un permis de navigation délivré par les autorités compétentes de l'un des deux Etats ou par une association habilitée par elles, ainsi que de sa pièce d'immatriculation. Il devra porter des marques distinctives apparentes permettant de l'identifier en plein vol.

5° Le pilote devra être muni d'un brevet d'aptitude délivré par les autorités compétentes de l'un des deux Etats ou par une association habilitée par elles. Il devra, en outre, être porteur de pièces établissant sa nationalité, son identité, sa situation militaire, et être pourvu, s'il y a lieu, de passeports.

Les passagers devront être munis de toutes les pièces d'identité et passeports exigés par les lois et règlements en vigueur.

6° Aucun appareil de T. S. F. ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par l'Etat dont il possède la nationalité. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale.

7° Les aéronefs engagés dans la Navigation Internationale entre les deux Etats pourront transporter du personnel et des marchandises, mais devront être munis :

Pour les passagers : de la liste nominale de ceux-ci.

Pour les marchandises : d'un manifeste des marchandises et des provisions de bord transportées et des déclarations de détail établies par les expéditeurs.

Tous ces transports devront être effectués conformément aux lois et règlements en vigueur.

Le courrier postal (lettres et colis) pourra être transporté si une entente existe à ce sujet entre les administrations postales des deux pays.

8° Au départ et à l'atterrissage de l'aéronef, des autorités des deux pays auront dans tous les cas le droit de le visiter dans le but d'examiner et de vérifier les documents dont il doit être muni.

9° Les aéronefs des deux pays auront le droit d'atterrissage et, en cas de détresse, pourront réclamer la même assistance que les aéronefs du pays où l'atterrissage est effectué.

Regulations of the State flown over, and shall land as soon as possible at one of the aerodromes of the said State and outside the prohibited area.

(4) Every aircraft must be provided with a log book and a certificate of airworthiness issued by the competent authorities of one of the two States or by an association legalised by them, and must in addition be provided with the certificate of registration. It must carry clear distinguishing marks which permit of its identification during flight.

(5) The pilot must be provided with a certificate of competency issued by the competent authority of one of the two States, or by an association legalised by them. He must, moreover, carry documents proving his nationality, identity and military rank, and must if necessary be provided with a passport.

Passengers must be provided with all the identification papers and passports required by the laws and regulations in force.

(6) No wireless apparatus shall be carried by an aircraft, without a special licence issued by the State whose nationality the aircraft possesses. Such apparatus shall not be used except by members of the crew provided with a special licence for the purpose.

(7) Aircraft used in International Navigation between the two States may transport personnel and merchandise, but must be provided with the following documents :

For passengers : the list of their names.

For the merchandise : the manifest for the merchandise, and supplies carried and detailed declarations drawn up by the consignors.

All such transport must be carried out in accordance with the laws and regulations in force.

Mails (letters and parcels) may be transported if an agreement to this end exists between the postal administrations of the two countries.

(8) Upon the departure or landing of an aircraft, the authorities of the two countries shall have the right to examine the aircraft and to verify all the documents with which it must be provided.

(9) The aircraft of the two countries shall be entitled to the same measures of assistance for landing, particularly in case of distress, as the aircraft of the country in which the landing is carried out.

10° Tout aérodrome ouvert dans l'un des deux Etats, contre paiement de certains droits, à l'usage public des aéronefs nationaux, sera dans les mêmes conditions ouvert aux aéronefs de l'autre Etat.

11° Tous les aéronefs entrant en France devront atterrir à l'un des aérodromes suivants, d'où devront également partir tous les aéronefs quittant la France, à destination de l'Angleterre, savoir :

Le Bourget ou St. Ingle-Vert.

Tous les aéronefs entrant en Angleterre devront atterrir à l'un des aérodromes suivants, d'où devront également partir tous les aéronefs quittant l'Angleterre à destination de la France, savoir :

Lympne (Kent), Croydon (Surrey) ou Cricklewood (Middlesex).

A condition que les hydroplanes ou les bateaux volants (flying boats) entrant en France fassent escale dans l'un des ports suivants pour y subir la visite douanière :

Dunkerque — Calais — Boulogne — Le Tréport — Dieppe — Le Havre — Caen — Cherbourg — Saint-Malo.

12° La frontière française ne devra être traversée qu'entre Boulogne et Calais. Les frontières britanniques ne devront être passées qu'entre Folkestone et Dungeness, ou, s'agissant d'aéroplanes de mer et de bateaux volants, entre Orfordness et Le Naze.

13° Tout atterrissage d'aéronefs avant d'avoir touché un aérodrome douanier est interdit. En cas d'atterrissage forcé dans ces conditions, le pilote devra immédiatement aviser l'autorité française la plus voisine et s'opposer, sous sa responsabilité, et jusqu'à son arrivée, au départ des passagers ou à l'enlèvement des marchandises.

14° L'aéronef et son équipage sont soumis à toutes les obligations de droit commun résultant de la législation générale, des législations douanières, fiscales et de sûreté générale, ainsi qu'aux règlements de Navigation aérienne en vigueur dans l'Etat où ils se trouvent, étant admis cependant que les permis et brevets délivrés à l'aéronef et aux pilotes britanniques auront la même valeur que les pièces correspondantes délivrées en France et réciproquement.

15° Il est interdit de lancer d'un aéronef en vol d'autre lest que du sable fin ou de l'eau.

16° Tous les déchargements et jets en cours de route autres que ceux du lest sont interdits,

(10) Every aerodrome in one of the two States, which upon payment of certain dues is open to public use by national aircraft, shall likewise be open to the aircraft of the other State.

(11) All aircraft entering France must land at one of the following aerodromes, from which all aircraft leaving France for England must likewise start, namely :

Le Bourget or Saint Inglevert.

All aircraft entering England must land at one of the following aerodromes, from which all aircraft leaving England for France must likewise start, namely :

Lympne (Kent), Croydon (Surrey) or Cricklewood (Middlesex). On condition that seaplanes or flying boats arriving in France alight at one of the following ports, in order to undergo customs formalities :

Dunkirk, Calais, Boulogne, Le Tréport, Dieppe, Le Havre, Caen, Cherbourg, Saint-Malo.

(12) The French frontier shall only be crossed between Boulogne and Calais.

The British frontiers shall only be crossed between Folkestone and Dungeness, or in the case of seaplanes and flying boats, between Orfordness and the Naze.

(13) No aircraft may land unless it has previously touched at a Customs aerodrome. In case of a forced landing under these conditions, the pilot must immediately notify the nearest French authority, and under his responsibility shall prevent the departure of the passengers and the removal of the merchandise until the arrival of the French authority.

(14) Every aircraft and its crew shall be subject to all the obligations of common law arising from general legislation, customs legislation, fiscal legislation and public safety legislation, as well as to the Air Navigation Regulations in force in the State in which they chance to be. It shall, however, be agreed that the licences and certificates issued to the British aircraft and British pilots shall have the same value as the corresponding documents issued in France, on a basis of reciprocity.

(15) No ballast other than fine sand or water may be dropped from any aircraft.

(16) All unloading or throwing out during flight, except of ballast, is prohibited. Excep-

il ne sera fait exception à cette règle que pour les aéronefs postaux et dans les cas nettement spécifiés.

17° Le Gouvernement français communiquera au Gouvernement britannique, à charge de réciprocité, les règlements relatifs à la navigation aérienne en France.

18° Les présentes conventions ne sont applicables qu'aux aéronefs privés à l'exclusion des aéronefs militaires. Tout voyage d'un aéronef militaire de France en Grande-Bretagne ou inversement fera l'objet d'une autorisation spéciale.

19° Les présentes conventions sont établies sous conditions de réciprocité et à titre provisoire ; elles cesseront d'être appliquées dès que la Convention Internationale de Navigation Aérienne élaborée par la Conférence de la Paix, entrera en vigueur.

tions to this rule will only be made for mail aircraft and in clearly specified cases.

(17) The French Government will communicate to the British Government, on a basis of reciprocity, the regulations relative to Air Navigation in France.

(18) The present agreements shall only be applicable to private aircraft, and not to military aircraft. Every flight of a military aircraft from France to Great Britain or inversely shall be the object of a special authorisation.

(19) The present agreements are established on condition of reciprocity and as a temporary measure. They will cease to apply as soon as the International Air Navigation Convention drawn up by the Peace Conference, shall enter into force.