



Treaty Series No. 7 (1946)

Agreement

between His Majesty's Government in the United Kingdom
and the Provisional Government of the French Republic

relating to Air Transport between British and French Territories

[With Annex, &c., and Exchanges of Notes]

London, 28th February, 1946

*Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs
to Parliament by Command of His Majesty*

LONDON
HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
FOURPENCE NET

Cmd. 6787

AGREEMENT BETWEEN HIS MAJESTY'S GOVERNMENT IN THE UNITED KINGDOM AND THE PROVISIONAL GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC RELATING TO AIR TRANSPORT BETWEEN BRITISH AND FRENCH TERRITORIES [WITH ANNEX, &C., AND EXCHANGES OF NOTES].

London, 28th February, 1946.

AGREEMENT RELATING TO AIR TRANSPORT BETWEEN BRITISH AND FRENCH TERRITORIES.

THE Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Provisional Government of the French Republic, considering that the possibilities of civil aviation as a means of transport have been considerably increased,

that it is desirable to organise regular international air services in a reliable and orderly manner and to promote international co-operation in the greatest possible measure in this field,

and considering that the previous Agreements concluded between the two countries regarding the operation of regular air services should be superseded by a more general Agreement adapted to suit the altered circumstances of air transport, have appointed their representatives who being duly authorised to this effect have agreed as follows:—

ARTICLE I.

Each contracting party grants to the other contracting party the rights specified in the Annex to this Agreement for the purpose of the establishment of the air services therein described. These services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

ARTICLE II.

(a) Each of the services specified in the Annex may be put into operation as soon as the contracting party to whom the rights specified in the Annex have been granted has designated an airline or airlines to operate the specified routes.

(b) The airline or airlines thus designated by one of the contracting parties may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the other contracting party that they are qualified, both technically and commercially, under the laws and regulations in force in that country, before being permitted to engage in the operations contemplated by this Agreement.

ARTICLE III.

(a) Each of the contracting parties agrees that the charges imposed on the designated airline or airlines of the other contracting party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into aircraft in the territory of one contracting party by, or on behalf of an airline designated

by the other contracting party and intended solely for use by the aircraft of the other contracting party shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees or other charges imposed by the former contracting party, treatment not less favourable than that granted to national airlines or the airline of the most favoured nation.

(c) All aircraft operated by the airline or airlines designated by one contracting party on the routes covered by the present Agreement and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, normal equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one contracting party shall be exempt, on entry into or departure from the territory of the other contracting party, from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory.

ARTICLE IV.

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one contracting party shall be recognised as valid by the other contracting party for the purpose of operating the services specified in the Annex. Each contracting party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

ARTICLE V.

(a) The laws and regulations of one contracting party relating to entry into or departure from its own territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to aircraft of the designated airline or airlines of the other contracting party.

(b) Passengers, crews and consignors of freight shall be required in the territory of either contracting party to comply, either in person or through the intermediary of a third person acting in their name and on their account, with the laws and regulations governing the entry into, the presence in and the departure from that country of passengers, crews or freight, such as the regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine.

ARTICLE VI.

Each contracting party reserves the right to withhold a certificate or permit to operate from an airline of another State, or to revoke it, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in nationals of the other party to this Agreement, or in case of failure by an airline to comply with the laws and regulations referred to in Article V, or to fulfil its obligations under this Agreement.

ARTICLE VII.

The two contracting parties agree to appoint a Standing Joint Committee to co-ordinate their respective air services and, where necessary, to submit for the approval of the competent aeronautical authorities of the two countries proposals for the modification of the Annex of this Agreement.

This Committee shall be composed of two representatives of the competent aeronautical authorities of each of the contracting parties and of two representatives of the airlines of each of the two countries. The Committee shall meet alternately in London and Paris under the chairmanship of one of the representatives of the competent aeronautical authorities of the contracting party in whose territory the meeting is held.

ARTICLE VIII.

(a) The contracting parties agree to submit to arbitration any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or of the Annex thereto which cannot be settled by direct negotiation.

(b) Any such dispute shall be referred to the Council of the International Civil Aviation Organisation set up by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944,⁽¹⁾ or, pending the entry into force of the said Convention as between the two contracting parties, to the Interim Council set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on the same date.⁽²⁾

(c) Nevertheless, the contracting parties may, by mutual agreement, settle the dispute by referring it either to an Arbitral Tribunal or to any person or body that they may designate.

(d) The contracting parties undertake to comply with the decision given.

ARTICLE IX.

If both contracting parties ratify a general multilateral Air Convention, or adhere to it, the present Agreement or its Annex shall be amended so as to conform with the provisions of the said Convention from the date of its entry into force as between them.

ARTICLE X.

The present Agreement shall supersede all previous Anglo-French Agreements on air transport, notably those of the 7th August, 1929, and the 12th August, 1937.

ARTICLE XI.

This Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the Provisional International Civil Aviation Organisation set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944.

ARTICLE XII.

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

If either of the contracting parties considers it desirable to modify any provision or provisions of the Annex to this Agreement, such modification may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of both contracting parties.

Either contracting party may at any time give notice to the other contracting party that it desires to terminate this Agreement. Such notice shall take effect twelve months after the date of the receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

Done in London this twenty-eighth of February, nineteen-hundred-and-forty-six, in duplicate in the English and French languages, both texts equally authentic.

(Signed)	PHILIP NOEL-BAKER.	(Signed)	IVOR THOMAS.
(Signed)	JULES MOCH.	(Signed)	R. MASSIGLI.

⁽¹⁾ "Miscellaneous No. 6 (1945)," Cmd. 6614.

⁽²⁾ *Ibid.*

ANNEX.

(1)

The Government of the United Kingdom grants to the Provisional Government of the French Republic the right for one or more airlines designated by the latter Government to operate air services on the routes specified in the Schedules attached hereto which traverse or operate to or through the United Kingdom or British territories.

(2)

The Provisional Government of the French Republic grants to the Government of the United Kingdom the right for one or more airlines designated by the latter Government to operate air services on the routes specified in the Schedules attached hereto which traverse or operate to or through Metropolitan France or French territories.

(3)

The airline or airlines designated by the Provisional Government of the French Republic shall, in accordance with the provisions of this Agreement, be accorded in the United Kingdom and in British territories on the routes specified in the Schedules attached hereto the following rights:—

- (a) In the case of the routes specified in part A of Schedule I the right to traverse these territories without landing, to land for non-traffic purposes at the places mentioned therein, and also the right to use landing facilities elsewhere in these territories in emergency.
- (b) In the case of the routes specified in part B of Schedule I the right to set down and pick up at the places mentioned therein international traffic in passengers, mails and freight, and also the right to use landing facilities elsewhere in these territories in emergency.

(4)

The airline or airlines designated by the Government of the United Kingdom shall, in accordance with the provisions of this Agreement, be accorded in Metropolitan France and in French territories on the routes specified in the Schedules attached hereto the following rights:—

- (a) In the case of the routes specified in part A of Schedule III the right to traverse these territories without landing, to land for non-traffic purposes at the places mentioned therein, and also the right to use landing facilities elsewhere in emergency.
- (b) In the case of the routes specified in part B of Schedule III the right to set down and pick up at the places mentioned therein international traffic in passengers, mails and freight, and also the right to use landing facilities elsewhere in these territories in emergency.

(5)

It is agreed between the contracting parties:—

- (a) that the capacity provided by airlines of the two countries shall bear a close relationship to the traffic demands;
- (b) that the airlines of the two countries shall, on those stages of any route which they operate in common, have regard to their mutual interests so as not to affect unduly their respective services;

- (c) that the services specified in the attached Schedules shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which the designated airline is a national and the country of destination of the traffic;
- (d) that the right to embark or disembark international traffic destined for and coming from third countries at points on the routes specified shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Governments subscribe and in such a way that the capacity is related to—
- (1) traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
 - (2) the requirements of economical through airline operation;
 - (3) the traffic requirements of the area through which the airline passes, taking account of local and regional services.

(6)

Tariffs shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid in particular to economical operation, reasonable profit and the characteristics of each service, such as the standards of speed and comfort.

In fixing these tariffs account shall be taken of the recommendations of the International Air Transport Association.

In default of recommendations by the International Air Transport Association the British and French airlines shall reach agreement regarding the tariffs for passengers and freight to be applied on those stages of any route which they operate in common, after consultation if necessary with the airlines of third parties who are operating the same routes in whole or in part.

Any agreement so reached shall be subject to the approval of the competent aeronautical authorities of both countries.

If the airlines cannot reach agreement regarding tariffs the competent aeronautical authorities of both countries shall endeavour to reach a satisfactory settlement. In the last resort recourse shall be had to arbitration as provided in Article VIII of the Agreement.

ADDITIONAL PROVISIONS CONCERNING ROUTES BETWEEN
METROPOLITAN FRANCE AND THE UNITED KINGDOM.

(a) The competent aeronautical authorities of both countries shall agree upon the capacity to be provided at the outset on each of the routes specified in Schedules II and IV attached hereto.

This capacity shall be adjusted from time to time in order to conform with traffic demands by direct agreement between the airlines concerned.

These airlines shall make temporary adjustments of capacity to meet unexpected or exceptional traffic demands.

They shall report such adjustments forthwith to the competent aeronautical authorities of their respective countries, who may consult each other on the subject if they deem it expedient.

(b) The capacity shall be divided equally between the British and French airlines operating the same routes.

(c) If the competent aeronautical authorities of one of the two countries should not wish on one or more routes to operate in whole or in part the capacity which has been allotted to them they shall consult with

the competent aeronautical authorities of the other country with a view to transferring to the latter the whole or part of such capacity within the limits of the agreed total.

The authorities which have thus transferred their rights in whole or in part may, however, at any time recover them.

(d) The rights granted to one country for the operation of an air route confer on the other country the right to participate in the operation of the same route.

(e) The airlines designated by the two countries operating services on the same routes shall mutually agree on the conditions under which such services shall be operated.

This Agreement, which shall take into account the capacity to be provided by each airline, shall determine the frequency of the services, the time-tables and in general the conditions under which the services shall be operated jointly and in pool by the designated airlines.

(f) The Agreements reached between the airlines and any modifications which may be made in them shall be subject to the approval of the competent aeronautical authorities of both countries.

SCHEDULE I.

(A)

<i>Points of Departure.</i>	<i>Intermediate Points.</i>	<i>British Territory traversed with or without Non-traffic Stops.</i>	<i>Destination.</i>
Any one or more of the following points:—	Any one or more of the following points, if desired:—		Any one or more of the following points, if desired:—
1. Points in France		United Kingdom	Dublin Shannon
2. Points in France	Tunis Fort Lamy Elisabethville	Northern Rhodesia Nyasaland	Points in Madagascar Réunion Mauritius
3. Noumea		Fiji Isles Tonga Isles	Tahiti and points in the Society Islands

(B)

<i>Points of Departure.</i>	<i>Intermediate Points.</i>	<i>Destination in British Territory.</i>	<i>Points Beyond.</i>
Any one or more of the following points:—	Any one or more of the following points, if desired:—	Any one or more of the following points, if desired:—	Any one or more of the following points, if desired:—
1. Points in France	Cairo Basrah Bahrein Karachi Calcutta Mandalay Hanoi	Hong Kong	Shanghai Points in Japan
2. Points in France	Cairo Basrah Bahrein Karachi Calcutta Rangoon		Bangkok Saigon Hanoi

<i>Points of Departure.</i>	<i>Intermediate Points.</i>	<i>Destination in British Territory.</i>	<i>Points Beyond.</i>
Any one or more of the following points:—	Any one or more of the following points, if desired:—	Any one or more of the following points, if desired:—	Any one or more of the following points, if desired:—
2A. Points in Indo-China		Singapore	Points in— Netherlands East Indies Australia Noumea
3. Points in France	Tunis Cairo Khartoum Nairobi Dar-es-Salaam	Lindi	Points in Madagascar
3A. Points in Madagascar	Réunion	Mauritius	
4. Algiers	Tunis Tripoli Benghazi El Adem Cairo Wadi Halfa Khartoum Asmara Djibouti Mogadiscio Nairobi Mombasa Zanzibar Dar-es-Salaam	Lindi	<i>Destination.</i> Points in Madagascar
5. Points in France	Algiers Niamey Kano	Lagos	Pointe Noire Brazzaville Points in Angola Windoeck Johannesburg Cape Town
6. Dakar	Bamako Niamey	Kano	Fort Lamy El Fasher Khartoum
7. Dakar	Bathurst Konakry Freetown Points in Liberia Abidjean Accra Lome Cotonou	Lagos	Douala Libreville Pointe Noire Brazzaville
8. Points in France	Shannon Azores Newfoundland Labrador		Points in Canada and United States of America
9. Points in France	Azores	Bermuda (The right of commercial traffic between Bermuda on the one hand and the United States of America and Canada on the other is reserved.)	Points in the United States of America
10. Fort de France	St. Lucia Trinidad	Points in British Guiana	Cayenne Points in Brazil

<i>Points of Departure.</i>	<i>Intermediate Points.</i>	<i>Destination in British Territory.</i>	<i>Destination.</i>
Any one or more of the following points:—	Any one or more of the following points, if desired:—	Any one or more of the following points, if desired:—	Any one or more of the following points, if desired:—
11. Fort de France	.	Trinidad	Points in Venezuela and Colombia
12. Fort de France	Guadeloupe	Antigua	Points in— Porto Rico St. Dominica Haiti Cuba

SCHEDULE II.

Points of Departure.

Points of Destination in the United Kingdom and Channel Islands.

Any one or more of the following points:—

Any one or more of the following points, if desired:—

Points in Metropolitan France (including points in Algeria, Tunisia and Morocco)

London
Southampton
Birmingham
Glasgow
Edinburgh
Newcastle
Bristol
Liverpool
Manchester
Belfast
Plymouth
Jersey
Guernsey

SCHEDULE III.

(A)

<i>Points of Departure.</i>	<i>Intermediate Points.</i>	<i>French Territory traversed with or without Non-traffic Stops.</i>	<i>Destination.</i>
Any one or more of the following points:—	Any one or more of the following points, if desired:—		Any one or more of the following points, if desired:—
1. Points in the United Kingdom	Points in— Malta Egypt Iraq	France	Points in India
2. Points in the United Kingdom	Points in— Italy Malta Egypt Sudan East Africa Southern Rhodesia	France	Points in South Africa
3. Points in the United Kingdom	Points in— Palestine Egypt Iraq India Ceylon Malaya Netherlands East Indies	France	Points in Australia and New Zealand

<i>Points of Departure.</i>	<i>Intermediate Points.</i>	<i>French Territory traversed with or without Non-traffic Stops.</i>	<i>Destination.</i>
Any one or more of the following points:—	Any one or more of the following points, if desired:—		Any one or more of the following points, if desired:—
4. Points in Gold Coast and Nigeria	Points in Sudan	French West Africa French Equatorial Africa	Points in Egypt
5. Points in the United Kingdom	Lisbon Points in— Azores Bermuda Newfoundland	France	Points in Canada and United States of America
6. Points in the United Kingdom		France	Guernsey Jersey
7. Points in the United Kingdom		France	Geneva Basle Zürich Lucerne
8. Points in the United Kingdom		France	Milan Venice Rome
9. Points in the United Kingdom		France	Madrid Lisbon Balearic Isles

(B)

<i>Points of Departure.</i>	<i>Intermediate Points.</i>	<i>Destination in French Territory.</i>	<i>Points Beyond.</i>
Any one or more of the following points:—	Any one or more of the following points, if desired:—	Any one or more of the following points, if desired:—	Any one or more of the following points, if desired:—
1. Points in the United Kingdom	Marseilles Algiers Aoulef Gao Niamey	Gao Niamey	Points in Nigeria and the Gold Coast
2. Points in the United Kingdom	Biscarosse Marseilles Points in Italy	Djerba	Points in— Egypt Iraq Bahrein India Burma Malaya
3. Points in the United Kingdom	Bordeaux Lisbon Rabat Agadir	Port Etienne	Points in— Gambia Sierra Leone Gold Coast Nigeria
4. Points in the United Kingdom	Lisbon Madrid Bathurst Sal	Dakar	Points in South America
5. Points in the United Kingdom	Points in— Italy Palestine Egypt Iraq Bahrein India Burma	Points in Indo-China	Hong Kong Shanghai Points in Japan

<i>Points of Departure.</i>	<i>Intermediate Points.</i>	<i>Destination in French Territory</i>	<i>Points Beyond.</i>
Any one or more of the following points:—	Any one or more of the following points, if desired:—	Any one or more of the following points, if desired:—	Any one or more of the following points, if desired:—
6. Hong Kong	Points in— Philippines Borneo Malaya Siam	Points in Indo-China	Hong Kong
7. Points in East Africa	Points in Portuguese East Africa	Points in Madagascar and the Comores Islands	Mauritius
8. Points in Nigeria	Cotonou Lome Accra Takoradi Abidjean Points in Liberia Freetown Konakry Bathurst	Dakar	
8A. Points in Nigeria		Douala	
9. Trinidad	Grenada St. Vincent Barbados St. Lucia Martinique	Pointe-à-Pitre	Antigua St. Kitts St. Martin St. Juan and intermediate points to Miami
10. Points in British Guiana	Paramaribo	Cayenne	Points in Brazil
11. Points in the United Kingdom		Bordeaux Biarritz	Barcelona Madrid Gibraltar Lisbon Tangier
12. Points in the United Kingdom	Lyons Marseilles	Marseilles	Genoa Rome Naples Athens Istanbul Ankara

SCHEDULE IV.

Points of Departure.

Any one or more of the following points:—

Points in the United Kingdom and the Channel Islands

Points of Destination in Metropolitan France (including Points in Algeria, Tunisia and Morocco).

Any one or more of the following points, if desired:—

Paris
Cherbourg
Lille
Deauville
Dinard
Le Touquet
Nice
Cannes
Biarritz
Bordeaux
Lyons
Marseilles
Algiers
Points in Corsica
Points in Algeria, Tunisia and Morocco

EXCHANGE OF NOTES.

No. 1.

Mr. Ivor Thomas to M. Jules Moch.

M. le Ministre,

28th February, 1946.

WITH reference to the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Provisional Government of the French Republic relating to air transport between British and French territories which we have signed to-day, I have the honour to inform you as follows:—

(a) The grant of the facilities desired by your Government in Newfoundland and Labrador on the route specified in Part B of Schedule I of the Annex to the Agreement is subject to consultation between the Government of the United Kingdom and the Government of Newfoundland.

(b) The Government of the United Kingdom is prepared to grant the facilities desired by your Government at Hong Kong on the route between Paris and Tokyo, and at Singapore on the route between Saigon and the Society Islands, as specified in Part B of Schedule I of the Annex to the Agreement, subject to the conclusion of an agreement between your Government and the Governments of India and Australia, respectively, concerning facilities in the territories of those Governments. Facilities in Burma on these routes are subject to the concurrence of the Government of Burma.

(c) The grant of the facilities desired by your Government in Bermuda on the route specified in Part B of Schedule I of the Annex to the Agreement is subject to the consent of the Government of the United States in accordance with an Agreement between that Government and the Government of the United Kingdom.⁽³⁾

(d) The Government of the United Kingdom is considering proposals for the establishment in due course of an air service between Canada—San Francisco—Honolulu—Canton Island—Fiji—Noumea—Australia and New Zealand, and it is proposed that the question of facilities in French territories for this service should form the subject of future negotiations.

I avail, &c.

(Signed) IVOR THOMAS.

No. 2.

*M. Jules Moch to Mr. Ivor Thomas.**Ambassade de France,*

M. le Ministre,

Londres, le 28 février 1946.

Vous avez bien voulu m'adresser, en date de ce jour, la lettre dont la teneur suit :

“ M. le Ministre,

“ Me référant à l'Accord relatif aux Transports Aériens entre les territoires britannique et français conclu entre le Gouvernement du Royaume-Uni et d'Irlande du Nord et le Gouvernement Provisoire de la République Française que nous avons signé aujourd'hui, j'ai l'honneur de vous faire connaître ce qui suit :

(a) L'octroi des facilités demandées par votre Gouvernement à Terre-Neuve et au Labrador, sur l'itinéraire spécifié à la partie B du tableau I joint à l'annexe à l'Accord, devra faire l'objet de consultations entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement de Terre-Neuve.

⁽³⁾ “ Treaty Series No. 3 (1946),” Cmd. 6747.

(b) Le Gouvernement du Royaume-Uni est tout disposé à accorder les facilités demandées par votre Gouvernement à Hong-Kong sur un itinéraire reliant Paris à Tokio, ainsi qu'à Singapour, sur un itinéraire reliant Saïgon aux Iles de la Société telles qu'elles sont spécifiées à la partie B du tableau I joint à l'annexe à l'Accord, sous réserve de la conclusion d'un accord entre votre Gouvernement et les Gouvernements de l'Inde et de l'Australie respectivement, relatif aux facilités à obtenir sur les territoires de ces Gouvernements. Les facilités demandées en Birmanie sur lesdites routes sont accordées sous réserve de l'agrément du Gouvernement de la Birmanie.

(c) Les facilités demandées par votre Gouvernement aux Bermudes sur l'itinéraire spécifié à la partie B du tableau I joint à l'annexe à l'Accord sont octroyées sous réserve de l'agrément du Gouvernement des États-Unis, conformément à un Accord conclu entre ledit Gouvernement et le Gouvernement du Royaume-Uni.

(d) Le Gouvernement du Royaume-Uni étudie un projet de création, le moment venu, d'un service aérien entre le Canada, San-Francisco, Honolulu, l'Ile de Canton, les Iles Fidji, Nouméa, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et il est proposé que la question des facilités à obtenir dans les territoires français à cette fin fasse l'objet de négociations ultérieures.

Je saisis, &c."

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement français n'a aucune objection à soulever à cet égard.

Veuillez agréer, &c.
(Signed) JULES MOCH.

No. 3.

M. Jules Moch to Mr. Ivor Thomas.

*Ambassade de France,
Londres, le 28 février 1946.*

M. le Ministre,

Au cours des négociations qui ont abouti à la conclusion de l'Accord relatif aux Transports Aériens entre les territoires français et britannique, en date de ce jour, les deux Délégations se sont trouvées d'accord sur les points suivants :

(1) Il entrera dans les attributions de la Commission Mixte Permanente instituée par l'article VII de l'Accord de compléter la liste des lignes aériennes coloniales d'intérêt régional ou local intéressant les deux Empires coloniaux, et d'étudier dans quelle mesure et sur quels parcours il sera possible pour chacun des deux pays de renoncer au bénéfice de l'autre, sur une base de réciprocité, au privilège de cabotage normalement assuré à ses lignes nationales. Les deux Délégations ont constaté leur accord de principe sur le grand intérêt qu'une telle renonciation réciproque présenterait, tant du point de vue des usagers que de celui de l'économie des services.

(2) Il est apparu que, énoncée d'une façon générale, la règle de répartition des capacités de transport et de conclusion d'ententes entre compagnies sur les tronçons communs des lignes aériennes exploitées en Europe par les entreprises des deux pays, serait d'une application difficile mais qu'une telle procédure était à recommander en vue de la mise en œuvre des principes énoncés au paragraphe V de l'annexe dans le cadre des lignes européennes.

(3) Il a été entendu que le paragraphe V (d), 2, de l'annexe autorisait les entreprises de chacun des deux pays à exploiter leurs lignes long-courrier sur la base d'une fréquence minima à déterminer par la Commission Mixte Permanente instituée par l'article VII de l'Accord, et qui sera, en particulier, de six services par semaine pour la ligne française vers l'Indochine.

J'ai l'honneur de faire savoir à votre Excellence que ces dispositions rencontrent le plein agrément du Gouvernement français.

Veuillez agréer, &c.
(Signed) JULES MOCH.

No. 4.

Mr. Ivor Thomas to M. Jules Moch.

M. le Ministre,

28th February, 1946.

I HAVE the honour to acknowledge the receipt of your letter dated the 28th February, 1946, in which you state:—

In the course of the negotiations which led up to the conclusion of the Agreement relating to air transport between French and British territory of to-day's date, the two Delegations have reached agreement on the following points:—

(1) It will be among the functions of the Standing Joint Committee set up by Article VII of the Agreement to complete the list of Colonial air routes of regional or local interest affecting the Colonial territories of the two countries and to examine how far and on what routes or parts of a route it will be possible for each of the two countries to renounce, on a reciprocal basis, the privilege of cabotage normally reserved to its national airlines. The two Delegations have noted their agreement in principle on the great advantage which such reciprocal renunciation would have from the point of view of the users and from that of the economic operation of the services.

(2) It has become clear that, stated in general terms, the application of principles of the division of capacity and of the conclusion of agreements between companies on the common stages of the routes operated in Europe by the airlines of the two countries would be difficult, but that this procedure is to be recommended in application of the principles stated in paragraph 5 of the Annex within the framework of European routes.

(3) It has been agreed that paragraph 5 (d) (2) of the Annex authorised the airlines of each of the two countries to operate their trunk routes on the basis of a minimum frequency to be determined by the Standing Joint Committee set up by Article VII of the Agreement, and that, in particular, on the French trunk route to Indo-China, this frequency shall be six services a week.

I have the honour to inform your Excellency that these arrangements have the full agreement of the Government of the United Kingdom.

I avail, &c.
(Signed) IVOR THOMAS.

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES FRANÇAIS ET BRITANNIQUES.

LE Gouvernement Provisoire de la République Française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

considérant

que les possibilités de l'Aviation Commerciale, en tant que mode de transport, se sont considérablement accrues,

qu'il convient d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les services aériens internationaux réguliers, et de poursuivre dans la plus large mesure possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine, et

que les accords antérieurement conclus entre les deux Gouvernements en matière d'exploitation de services aériens réguliers doivent être remplacés par un accord plus général adapté aux conditions nouvelles des Transports Aériens,

ont désigné des Représentants à cet effet, lesquels, dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER.

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés à l'annexe ci-jointe en vue de l'établissement des services énumérés à cette Annexe. Lesdits services peuvent être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la partie contractante à laquelle ces droits sont accordés.

ARTICLE II.

(a) Chacun des services aériens énumérés à l'annexe peut être mis en exploitation, aussitôt que la partie contractante à laquelle les droits spécifiés à ladite Annexe ont été concédés a désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter les routes en question.

(b) L'entreprise ou les entreprises ainsi désignées par l'une des Parties Contractantes pourront être appelées avant d'être autorisées à ouvrir les services visés par le présent Accord, à fournir aux Autorités Aéronautiques compétentes de l'autre Partie Contractante et ce, conformément aux lois et règlements en vigueur en ce pays, toutes justifications sur leur qualification ainsi que sur leur exploitation commerciale.

ARTICLE III.

(a) Chacune des Parties Contractantes convient que les taxes imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités à la ou aux entreprises de Transport Aérien de l'autre Partie Contractante ne seront pas plus élevées que celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

(b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits sur le territoire d'une Partie Contractante par une entreprise de Transport Aérien désignée par l'autre Partie Contractante ou pour le compte d'une telle entreprise, et destinés uniquement à l'usage des appareils de cette entreprise, bénéficieront d'un traitement aussi favorable que le traitement appliqué aux entreprises nationales ou à celles de la nation la plus favorisée en ce qui concerne l'imposition de droits de douane, de frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

(c) Tout aéronef utilisé par la ou les entreprises désignées par une Partie Contractante sur les lignes aériennes faisant l'objet du présent

Accord, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord desdits aéronefs, seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur départ de celui-ci, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

ARTICLE IV.

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante, aux fins d'exploitation des routes et des services spécifiés à l'annexe. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre État.

ARTICLE V.

(a) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire en ce qui concerne les aéronefs employés à la navigation internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante.

(b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine.

ARTICLE VI.

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante ou de révoquer une telle autorisation, lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de nationaux de cette dernière Partie Contractante ou lorsque cette entreprise de Transport Aérien ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article V ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord.

ARTICLE VII.

Les deux Parties Contractantes conviennent de créer une Commission Mixte Permanente chargée de coordonner leurs services aériens respectifs et, le cas échéant, de soumettre à l'approbation des Autorités aéronautiques compétentes des deux pays les projets de modification à l'annexe du présent Accord.

Cette Commission sera composée de deux Représentants des Autorités aéronautiques compétentes de chacune des deux Parties Contractantes, ainsi que de deux Représentants des entreprises de transport aérien de chacun des deux pays. Elle se réunira alternativement à Paris et à Londres sous la présidence de l'un des Représentants des Autorités aéronautiques compétentes de celle des deux Parties Contractantes sur le territoire de laquelle aura lieu la réunion.

ARTICLE VIII.

(a) Les Parties Contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent Accord ou de son annexe, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes.

(b) Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile créé par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ou, en attendant l'entrée en vigueur de ladite Convention entre les deux Parties Contractantes, au Conseil Intérimaire créé par l'Accord Intérimaire sur l'Aviation Civile Internationale signé à Chicago à la même date.

(c) Toutefois, les Parties Contractantes peuvent, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant tout autre personne ou organisme désigné par elles.

(d) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

ARTICLE IX.

Au cas où les deux Parties Contractantes auraient ratifié une Convention multilatérale d'Aviation, ou y auraient adhéré, le présent Accord ou son Annexe devront être amendés de façon à être mis en concordance avec les dispositions de ladite Convention, dès que celle-ci sera entrée en vigueur entre elles.

ARTICLE X.

Le présent Accord se substitue à tous arrangements franco-britanniques antérieurs en matière de transports aériens, notamment ceux des 7 août 1929 et 12 août 1937.

ARTICLE XI.

Le présent Accord et tous les contrats y relatifs seront enregistrés à l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale, instituée par l'Accord Intérimaire sur l'Aviation Civile Internationale signé le 7 décembre 1944 à Chicago.

ARTICLE XII.

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

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes estime désirable de modifier une clause quelconque de l'Annexe au présent Accord, les Autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes pourraient, par accord direct entre elles, procéder à une telle modification.

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle dénonciation aura effet 12 mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit annulée d'un commun accord avant la fin de cette période.

Fait à Londres le 28 février mil neuf cent quarante-six, en double exemplaire dans les langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

(Sd.) PHILIP NOEL-BAKER.

(Sd.) IVOR THOMAS.

(Sd.) JULES MOCH.

(Sd.) R. MASSIGLI.

ANNEXE.

(I)

LE Gouvernement du Royaume-Uni accorde au Gouvernement de la République Française le droit de faire assurer, par une ou plusieurs entreprises françaises de transport aérien désignées par lui, des services aériens sur les lignes (mentionnées aux tableaux ci-annexés) qui traversent ou desservent le Royaume-Uni ou les territoires britanniques.

(II)

Le Gouvernement de la République Française accorde au Gouvernement du Royaume-Uni le droit de faire assurer, par une ou plusieurs entreprises britanniques de transport aérien désignées par lui, des services aériens sur les lignes (mentionnées aux tableaux ci-annexés) qui traversent ou desservent la France métropolitaine ou les territoires français.

(III)

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la République Française, dans les conditions fixées à l'Accord, jouiront dans le Royaume-Uni et dans les territoires britanniques, sur les itinéraires énumérés aux tableaux ci-annexés, des droits suivants :

- (a) en ce qui concerne les lignes énumérées dans la partie A du tableau I, le droit de traverser ces territoires sans y atterrir, d'atterrir pour des raisons non commerciales aux points mentionnés, ainsi que d'utiliser en cas de force majeure les terrains desdits territoires ;
- (b) en ce qui concerne les lignes énumérées dans la partie B du tableau I, le droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises aux points mentionnés, ainsi que d'utiliser en cas de force majeure les terrains desdits territoires.

(IV)

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement du Royaume-Uni, dans les conditions fixées à l'Accord, jouiront en France métropolitaine et dans les territoires français, sur les itinéraires énumérés aux tableaux ci-annexés, des droits suivants :

- (a) en ce qui concerne les lignes énumérées dans la partie A du tableau III, le droit de traverser ces territoires sans y atterrir, d'atterrir pour des raisons non commerciales aux points mentionnés, ainsi que d'utiliser en cas de force majeure les terrains desdits territoires ;
- (b) en ce qui concerne les lignes énumérées dans la partie B du tableau III, le droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises aux points mentionnés, ainsi que d'utiliser en cas de force majeure les terrains desdits territoires.

(V)

Il est convenu entre les Parties Contractantes :

- (a) que les capacités de transport offertes par les entreprises des deux pays devront être adaptées à la demande de trafic ;
- (b) que les entreprises des deux pays devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs ;

- (c) que les services prévus aux tableaux ci-joints auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont ressortit l'entreprise et le pays auquel le trafic est destiné;
- (d) que le droit d'embarquer et de débarquer, aux points et sur les itinéraires spécifiés, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les deux Gouvernements, et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :
 - (1) à la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
 - (2) aux exigences d'une exploitation économique des services long-courrier;
 - (3) à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

(VI)

La fixation des tarifs devra être faite à des taux raisonnables, compte tenu en particulier de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal et des caractéristiques présentées par chaque service, telles que les conditions de vitesse et de confort.

Dans l'établissement de ces tarifs, les recommandations de l'Association du Transport Aérien International seront prises en considération.

A défaut de recommandation de ladite Association, les entreprises britanniques et françaises s'entendront sur les tarifs de passagers et de marchandises à appliquer sur les tronçons communs de leurs lignes, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien des pays tiers qui exploitent tout ou partie des mêmes parcours.

Ces accords seront soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques compétentes des deux Pays.

Au cas où les entreprises ne pourraient se mettre d'accord sur la fixation des tarifs, les Autorités aéronautiques compétentes des deux Pays s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant.

En dernier ressort, il serait fait recours à l'arbitrage prévu à l'article VIII de l'Accord.

ADDITIF RELATIF AUX LIGNES RELIANT LA FRANCE MÉTROPOLITAINE ET LE ROYAUME-UNI.

(a) Les Autorités aéronautiques compétentes des deux Pays se mettront d'accord sur la capacité de transport qui devra être initialement mise en service sur chacune des lignes énumérées aux tableaux II et IV ci-joints.

Cette capacité sera ajustée de temps à autre aux demandes de trafic par entente directe entre les entreprises intéressées.

Ces mêmes entreprises pourront également, en vue de tenir compte de besoins imprévus ou de demandes exceptionnelles de trafic, procéder à des ajustements d'une durée limitée desdites capacités.

Elles en rendront compte immédiatement aux Autorités aéronautiques compétentes de leurs pays respectifs, qui pourront se consulter si elles le jugent utile.

(b) Cette capacité sera répartie à égalité entre les entreprises britanniques et françaises exploitant les mêmes lignes.

(c) Au cas où les Autorités aéronautiques compétentes de l'un des deux Pays désireraient ne pas utiliser sur une ou plusieurs lignes, soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qui leur a été concédée, elles s'entendront avec les Autorités aéronautiques de l'autre pays, en vue de transférer à celles-ci pour un temps déterminé la totalité ou une fraction de la capacité de transport dont elles disposent dans la limite du plafond prévu.

Les Autorités qui auront transféré tout ou partie de leurs droits pourront à tout moment les reprendre.

(d) Les droits accordés à l'un des deux Pays pour l'exploitation d'une ligne aérienne ouvrent à l'autre pays le droit de participer à l'exploitation de cette ligne.

(e) Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Pays qui exploiteraient des services sur les mêmes lignes s'entendront sur les conditions dans lesquelles lesdits services seront exploités.

Cette entente, tenant compte des capacités à mettre en ligne par chacun des exploitants, déterminera la fréquence des services, la répartition des horaires, et, en général, les conditions dans lesquelles ces services seront exploités conjointement et en pool par les entreprises désignées.

(f) Les ententes conclues entre les entreprises et toutes modifications qui y seraient apportées devront être soumises pour approbation aux Autorités aéronautiques compétentes des deux Pays.

TABLEAU I.

(A)

<i>Point de départ (un ou plusieurs des points suivants):</i>	<i>Points intermédiaires (un ou plusieurs des points suivants à volonté):</i>	<i>Territoires britanniques survolés avec ou sans escales techniques:</i>	<i>Point de destination (un ou plusieurs des points suivants à volonté):</i>
1. Point en France		Royaume-Uni	Dublin Shannon
2. Point en France	Tunis Fort-Lamy Elisabethville	Rhodésie du Nord Nyassaland	Point à Madagascar La Réunion Ile Maurice
3. Nouméa		Un point aux îles Fidji Un point aux îles Tonga	Tahiti Points aux îles de la Société

(B)

<i>Point de départ (un ou plusieurs des points suivants):</i>	<i>Points intermédiaires (un ou plusieurs des points suivants à volonté):</i>	<i>Destination en territoire britannique (un ou plusieurs des points suivants à volonté):</i>	<i>Points au delà (un ou plusieurs des points suivants):</i>
1. Point en France	Le Caire Bassorah Bahreïn Karachi Calcutta Mandalay Hanoï	Hong-Kong	Changhaï Point au Japon
2. Point en France	Le Caire Bassorah Bahreïn Karachi Calcutta Rangoon		Bangkok Saïgon Hanoï

<i>Point de départ (un ou plusieurs des points suivants) :</i>	<i>Points intermédiaires (un ou plusieurs des points suivants à volonté) :</i>	<i>Destination en territoire britannique (un ou plusieurs des points suivants à volonté) :</i>	<i>Points au delà (un ou plusieurs des points suivants) :</i>
2A. Point en Indochine	.	Singapour	Points aux Indes Néerlandaises Points en Australie Nouméa Points à Madagascar
3. Point en France	Tunis Le Caire Khartoum Nairobi Dar-es-Salam	Lindi	Points à Madagascar
3A. Point à Madagascar	Réunion	Ile Maurice	
4. Alger	Tunis Tripoli Benghasi El-Adem Le Caire Ouadi-Halfa Khartoum Asmara Djibouti Mogadiscio Nairobi Mombasa Zanzibar Dar-es-Salam	Lindi	Points à Madagascar
5. Point en France	Alger Niamey Kano	Lagos	Pointe Noire Brazzaville Point en Angola Windoek Johannesburg et le Cap
6. Dakar	Bamako Niamey	Kano	Fort-Lamy El-Fasher Khartoum
7. Dakar	Bathurst Conakry Freetown Point en Libéria Abidjan Accra Lomé Cotonou	Lagos	Douala Libreville Pointe Noire Brazzaville
8. Point en France	Shannon Point aux Açores Point à Terre-Neuve Point au Labrador		Montréal
9. Point en France	Point aux Açores	Bermudes	Points aux États-Unis
10. Fort-de-France	Sainte-Lucie Trinidad	Points en Guyane Britannique	Cayenne Points au Brésil
11. Fort-de-France		Trinidad	Points au Vénézuéla et Colombie
12. Fort-de-France	Guadeloupe	Antigua	Point à Porto-Rico. Point à Saint-Domingue Point à Haïti Point à Cuba

TABLEAU II.

<i>Points de départ (un ou plusieurs des points suivants):</i>	<i>Points de destination dans le Royaume-Uni et dans les îles anglo-normandes (un ou plusieurs des points suivants à volonté):</i>
Points en France Métropolitaine (avec possibilité de têtes de lignes en Algérie, en Tunisie et au Maroc)	Londres Southampton Birmingham Glasgow Édimbourg Newcastle Bristol Liverpool Manchester Belfast Plymouth Jersey Guernesey

TABLEAU III

(A)

<i>Point de départ (un ou plusieurs des points suivants):</i>	<i>Points intermédiaires (un ou plusieurs des points suivants à volonté):</i>	<i>Territoires français survolés avec ou sans escales techniques:</i>	<i>Point de destination (un ou plusieurs des points suivants à volonté):</i>
1. Point en Royaume-Uni	Malte Point en Égypte Point en Irak	France	Points aux Indes
2. Point en Royaume-Uni	Points en Italie Malte Points en Égypte Points au Soudan Points dans l'Est-Africain Points en Rhodésie du Sud		
3. Point en Royaume-Uni	Point en Égypte Point en Palestine Point en Irak Points aux Indes Point à Ceylan Points en Malaisie Points aux îles néerlandaises	France	Points en Australie et points en Nouvelle-Zélande.
4. Point en Nigéria et point en Gold Coast	Points au Soudan	A.O.F. A.E.F.	Points en Égypte
5. Point en Royaume-Uni	Lisbonne Açores Bermudes Terre-Neuve	France	Points au Canada et points aux États-Unis
6. Point en Royaume-Uni		France	Jersey Guernesey
7. Point en Royaume-Uni		France	Bâle Genève
8. Point en Royaume-Uni		France	Milan Venise Rome
9. Point en Royaume-Uni		France	Madrid Lisbonne Point aux îles Baléares

(B)

<i>Point de départ (un ou plusieurs des points suivants) :</i>	<i>Points intermédiaires (un ou plusieurs des points suivants à volonté) :</i>	<i>Destination en territoire français (un ou plusieurs des points suivants à volonté) :</i>	<i>Points au delà (un ou plusieurs des points suivants à volonté) :</i>
1. Point en Royaume-Uni	Marseille Alger Aoulef Niamey Gao	Niamey Gao	Points en Nigéria Points en Gold Coast
2. Point en Royaume-Uni	Biscarosse Marseille Points en Italie	Djerba	Points en Égypte Points en Irak Bahreïn Points aux Indes Points en Birmanie Points en Malaisie Point en Gambie Points au Sierra-Leone Points au Gold Coast Points au Nigéria Points en Amérique du Sud
3. Point en Royaume-Uni	Bordeaux Lisbonne Rabat Agadir	Port-Étienne	Hong-Kong Changhai Points au Japon
4. Point en Royaume-Uni	Lisbonne Madrid Bathurst Île du Sel	Dakar	Hong-Kong
5. Point en Royaume-Uni	Points en Italie Points en Palestine Points en Égypte Bahreïn Points en Irak Points aux Indes Points en Birmanie	Points en Indochine	Points au Japon
6. Hong-Kong	Points aux Philippines Points à Bornéo Points en Malaisie Points en Thailand	Points en Indochine	Hong-Kong
7. Point dans l'Est Africain	Point en Afrique Orientale portugaise	Points aux Comores et à Madagascar	Île Maurice
8. Points en Nigéria	Cotonou Lomé Accra Takoradi Abidjan Point en Libéria Freetown Conakry Bathurst	Dakar	
8A. Points en Nigéria		Douala	
9. Trinidad	Grenade Saint-Vincent Île Barbade Sainte-Lucie Martinique	Pointe-à-Pitre	Antigua Saint-Kitts Saint-Martin Saint-Juan vers Miami
10. Point en Guyane Britannique	Paramaribo	Cayenne	Points au Brésil
11. Point en Royaume-Uni		Bordeaux ou Biarritz	Barcelone Madrid Lisbonne Gibraltar Tanger
12. Point en Royaume-Uni	Lyon	Marseille	Gênes Rome Naples Athènes Istanbul Ankara

TABLEAU IV.

<i>Points de départ dans le Royaume-Uni et dans les îles anglo-normandes (un ou plusieurs des points suivants):</i>	<i>Points de destination en territoire français (un ou plusieurs des points suivants à volonté):</i>
Points dans le Royaume-Uni et dans les îles anglo-normandes	Paris
	Cherbourg
	Lille
	Deauville
	Dinard
	Le Touquet
	Nice
	Cannes
	Biarritz
	Bordeaux
	Lyon
	Marseille
	Point en Corse
	Points en Algérie
	Points en Tunisie et au Maroc

LONDON

PRINTED AND PUBLISHED BY HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

To be purchased directly from H.M. STATIONERY OFFICE at the following addresses:

York House, Kingsway, London, W.C. 2; 13a Castle Street, Edinburgh 2;

39-41 King Street, Manchester 2; 1 St. Andrew's Crescent, Cardiff;

80 Chichester Street, Belfast;

or through any bookseller

1946

Price 4d. net