

N° 2155.

ESPAGNE ET ITALIE

Convention générale concernant la navigation aérienne, signée à Santander, le 15 août 1927, avec protocole additionnel, signé à Madrid, le 3 octobre 1928.

SPAIN AND ITALY

General Convention regarding Aerial Navigation, signed at Santander, August 15, 1927, with Additional Protocol, signed at Madrid, October 3, 1928.

TEXTE ITALIEN. — ITALIAN TEXT.

N° 2155. — CONVENZIONE ¹ GENERALE PER LA NAVIGAZIONE AEREA
FRA LA SPAGNA E L'ITALIA FIRMATA. A SANTANDER, IL
15 AGOSTO 1927.

Textes officiels italien et espagnol communiqués par le ministre des Affaires étrangères d'Italie. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 24 septembre 1929.

SUA MAESTÀ IL RE D'ITALIA e SUA MAESTÀ IL RE DI SPAGNA, egualmente convinti dell'interesse reciproco che hanno l'Italia e la Spagna a facilitare, per fini pacifici, le loro relazioni aeree, ed in generale le relazioni internazionali per via aerea, hanno risoluto di concludere una Convenzione a questo fine, ed hanno designato per loro Plenipotenziari, rispettivamente :

SUA MAESTÀ IL RE D'ITALIA :

Sua Eccellenza Nobile Giuseppe MEDICI DEI MARCHESI DEL VASCHELLO, Ambasciatore di S. M. il Re d'Italia ;

SUA MAESTA IL RE DI SPAGNA :

L'Eccllmo. Signor Tenente Generale Don Michele PRIMO DE RIVERA, Marchese di Estella, Presidente del Consiglio dei Ministri, e Ministro degli Esteri, Grande di Spagna, decorato con la Gran Croce Laureata del Reale e Militare Ordine di S. Fernando, Cavaliere di Gran Croce degli Ordini di S. Ermenegildo, del Merito Militare, del Merito Navale ; dell'Ordine Italiano dei Santi Maurizio e Lazzaro, ecc. ecc., Suo Gentiluomo di Camera « con ejercicio y servidumbre » ;

I quali, dopo aver scambiato i loro pieni poteri, riconosciuti in buona e debita forma, sono convenuti nelle disposizioni seguenti :

Articolo 1.

Ciascuna delle Alte Parti contraenti accorderà, in tempo di pace, agli aeromobili dell'altro Stato contraente, regolarmente in esso immatricolati, la libertà di passaggio inoffensivo al di sopra del proprio territorio, purchè siano osservate le condizioni stabilite nella presente Convenzione.

È inteso, tuttavia, che l'impianto e l'esercizio di linee aeree regolari, con o senza scalo, passanti al di sopra del territorio di una delle Alte Parti contraenti, da parte di imprese appartenenti all'altra Alta Parte contraente, saranno subordinati ad accordi speciali fra i due Stati.

Ciascuna delle Alte Parti contraenti accorderà inoltre all'altro Stato contraente il trattamento della Nazione più favorita, per tutto quanto concerne i reciproci rapporti in materia di navigazione aerea commerciale, tenendo presente il disposto del comma precedente.

¹ L'échange des ratifications a eu lieu à Madrid, le 26 août 1929.

TEXTE ESPAGNOL. — SPANISH TEXT.

Nº 2155. — CONVENIO¹ GENERAL DE NAVIGACION AÉREA ENTRE ITALIA Y ESPAÑA. FIRMADO EN SANTANDER EL 15 DE AGOSTO DE 1927.

Italian and Spanish official texts communicated by the Italian Minister for Foreign Affairs. The registration of this Convention took place September 24, 1929.

SU MAJESTAD EL REY DE ITALIA y SU MAJESTAD EL REY DE ESPAÑA, igualmente convencidos del interés recíproco que tienen Italia y España en facilitar para fines pacíficos sus relaciones aéreas y en general las relaciones internacionales por vía aérea, han resuelto concertar un Convenio con este fin y han designado, respectivamente, para Plenipotenciarios suyos :

SU MAJESTAD EL REY DE ITALIA :

Al Excmo. Señor Noble Giuseppe MEDICI DE LOS MARQUESES DEL VASCELLO, Embajador de S. M. el Rey de Italia ;

SU MAJESTAD EL REY DE ESPAÑA :

Al Excmo. Señor Teniente General D. Miguel PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA, Marqués de Estella, Presidente de Su Consejo de Ministros y Su Ministro de Estado, Grande de España, condecorado con la Gran Cruz Laureada de la Real y Militar Orden de San Fernando, Caballero Gran Cruz de las Ordenes de San Hermenegildo, del Mérito Militar, del Mérito Naval, de San Mauricio y San Lázaro de Italia, etcétera, etcétera, Su Gentilhombre de Cámara con Ejercicio y Servidumbre ;

Los cuales, después de haberse canjeado sus plenos poderes, reconocidos en buena y debida orma, han acordado establecer las siguientes cláusulas :

Artículo 1.

Cada una de las Altas Partes contratantes concederá en tiempo de paz a las aeronaves del otro Estado contratante, debidamente matriculadas en el mismo, la libertad de paso inofensivo por encima del propio territorio, siempre que se observen las disposiciones establecidas en el presente Convenio.

Queda entendido, sin embargo, que la implantación y el funcionamiento de líneas aéreas regulares, con escala o sin ella, que pasen por encima del territorio de una de las Altas Partes contratantes, por parte de empresas pertenecientes a la otra Alta Parte, estarán subordinados a Convenios especiales entre ambos Estados.

Cada una de las Altas Partes contratantes concederá, además al otro Estado contratante, el trato de nación más favorecida, para todo lo concerniente a las relaciones recíprocas en materia de navegación aérea comercial, teniendo presente lo dispuesto en el párrafo anterior.

¹ The exchange of ratifications took place at Madrid, August 26, 1929.

Ai sensi della presente Convenzione, per territorio di uno Stato si intenderà il territorio nazionale, metropolitano e coloniale, unitamente alle sue acque territoriali.

Per aeromobili si intendono gli aeromobili privati e gli aeromobili di Stato adibiti esclusivamente a servizi commerciali o postali.

Gli aeromobili dello Stato, militari o destinati ad altri servizi all'infuori di quelli suddetti, per volare od atterrare sopra il territorio dell'altro Stato, dovranno ottenere una autorizzazione speciale. In tal caso gli aeromobili militari godranno, in principio, i privilegi concessi abitualmente alle navi da guerra straniere, salvo stipulazioni in contrario.

La qualità di militare non esimerà gli aeromobili dall'obbligo di atterrare, in applicazione delle norme sulla navigazione aerea vigenti presso ciascuno Stato, o quando ne sia fatta da questi richiesta o intimazione.

Articolo 2.

Gli aeromobili appartenenti ad una delle Alte Parti contraenti, i loro equipaggi ed i passeggeri, quando si troveranno sul territorio dell'altro Stato, saranno sottoposti alle obbligazioni risultanti dalle prescrizioni in vigore presso lo Stato sorvolato, principalmente a quelle riguardanti la navigazione aerea in genere, in quanto esse si applichino a tutti gli aeromobili esteri senza distinzione di nazionalità, i diritti doganali e gli altri diritti fiscali, i divieti di importazione e di esportazione, il trasporto delle persone e delle cose, la sicurezza, l'ordine pubblico e la sanità. Saranno inoltre sottoposti alle altre obbligazioni risultanti dalla legislazione generale vigente, salvo contrarie disposizioni della presente Convenzione.

Il regime degli aeromobili adibiti ad un servizio che esiga convenzione speciale sarà regolato dalla Convenzione stessa.

Il trasporto commerciale di persone e di cose fra due punti del territorio nazionale potrà essere riservato agli aeromobili nazionali.

Articolo 3.

Ciascuna delle Alte Parti contraenti potrà proibire la navigazione aerea al di sopra di talune zone del proprio territorio, a condizione che non sia fatta alcuna distinzione, a tale riguardo, tra gli aeromobili nazionali e quelli appartenenti all'altro Stato, salvo, naturalmente, riserva dell'uso del diritto di sovranità di ciascuno dei due Stati sul proprio territorio quanto all'impiego delle aeronavi militari, navali, di polizia, doganiere ed altre, che in qualsiasi modo prestino servizio per lo Stato. Ciascuno degli Stati contraenti dovrà far conoscere all'altro Stato le zone di territorio al di sopra delle quali è vietata la navigazione aerea.

Inoltre, ciascuna delle Parti contraenti si riserva il diritto di limitare o di proibire provvisoriamente, in tempo di pace, in tutto od in parte, per circostanze eccezionali e con effetto immediato, la navigazione aerea al di sopra del proprio territorio, a condizione che non sia fatta alcuna distinzione, a tale riguardo, fra gli aeromobili appartenenti all'altro Stato contraente, e quelli appartenenti a qualsiasi altro paese straniero.

Articolo 4.

Ogni aeromobile che voli sopra una zona vietata dovrà, appena se ne accorga, fare il segnale di allarme previsto dal regolamento per la navigazione aerea dello Stato sorvolato; dovrà inoltre atterrare fuori della zona vietata, al più presto possibile, in uno dei più vicini aeroporti dello Stato stesso. Parimenti l'aeromobile, al quale sia stato fatto il segnale prescritto, dovrà allontanarsi dalla zona ed atterrare od ammarare nell'aeroporto più vicino.

Para los efectos del presente Convenio, se entenderá por territorio de un Estado el territorio nacional, metropolitano y colonial, juntamente con sus aguas territoriales.

Se entiende por aeronave a los efectos de este Convenio, las privadas y las del Estado afectas exclusivamente a un servicio comercial o postal. Los vehículos aéreos del Estado, militares o destinados a otros servicios de estos expuestos, para volar o aterrizar sobre el territorio del otro Estado, necesitarán una autorización especial. En este caso la aeronave militar, salvo estipulación en contrario, gozará, en principio, de los privilegios concedidos habitualmente a las naves de guerra extranjeras. El carácter de aeronave militar no la eximirá de la obligación de aterrizar, en cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre navegación aérea en cada país, o cuando sea para ello requerida o intimada.

Artículo 2.

Las aeronaves pertenecientes a una de las Altas Partes contratantes, sus dotaciones y los pasajeros, cuando se encuentren sobre el territorio del otro Estado, se someterán a las obligaciones resultantes de las disposiciones vigentes en el Estado atravesado, principalmente a las relativas a la navegación aérea en general, en cuanto dichas disposiciones se apliquen a todas las aeronaves extranjeras sin distinción de nacionalidad, a los derechos de aduana y demás derechos fiscales, a las prohibiciones de importación y exportación, al transporte de las personas y de las cosas, a la seguridad, al orden público y sanidad. Además estarán sometidos a las otras obligaciones resultantes de la legislación general vigente, salvo las disposiciones en contrario del presente Convenio. El régimen de las aeronaves afectas a un servicio que exija Convenio especial, estará regulado por dicho Convenio.

El transporte comercial de personas y de cosas entre dos puntos del territorio nacional se podrá reservar a las aeronaves nacionales.

Artículo 3.

Cada una de las Altas Partes contratantes podrá prohibir la navegación aérea por encima de ciertas zonas del propio territorio, a condición de que no se haga, en este respecto, distinción alguna entre las aeronaves nacionales y las pertenecientes al otro Estado, salvo, naturalmente, la reserva del uso del derecho de soberanía de cada uno de los dos Estados sobre su territorio en cuanto al empleo de las aeronaves militares, navales, de policía, aduaneras y otras que, de una manera general, presten servicio al Estado. Cada uno de los Estados contratantes deberá indicar al otro Estado las zonas de territorio sobre las cuales está prohibida la navegación aérea.

Además, cada una de las Altas Partes contratantes se reserva el derecho de limitar o de prohibir provisionalmente, en tiempo de paz, total o parcialmente, por circunstancias excepcionales con efecto inmediato, la navegación aérea por encima del propio territorio, a condición de que no se haga ninguna distinción, a tal efecto, entre las aeronaves pertenecientes al otro Estado contratante y las pertenecientes a cualquier otro país extranjero.

Artículo 4.

Toda aeronave que vuele sobre una zona prohibida, deberá apenas se percate de ello, hacer la señal de alarma prevista en el Reglamento para la navegación aérea del Estado atravesado; deberá, además, aterrizar fuera de la zona prohibida y lo antes posible, en uno de los aeropuertos más próximos de dicho Estado.

Igualmente deberá alejarse de la zona y tomar tierra o mar en el aeropuerto más próximo la aeronave a que se haga la señal correspondiente.

Articolo 5.

Gli aeromobili dovranno essere muniti di segni distintivi chiaramente visibili e che permetteranno di constatare la loro identità durante il volo (marche di nazionalità e di immatricolazione). Dovranno inoltre portare l'indicazione del nome e del domicilio del proprietario.

Gli aeromobili dovranno essere muniti del certificato di immatricolazione, di navigabilità e di tutti gli altri documenti prescritti nel loro paese di origine, per la navigazione aerea.

Tutti i membri dell'equipaggio che esplicheranno sull'aeromobile una attività sottoposta, nel loro paese di origine, ad una autorizzazione speciale, dovranno essere provvisti dei documenti prescritti nel loro paese di origine per la navigazione aerea, e specialmente dei brevetti e delle licenze regolamentari.

Gli altri membri dell'equipaggio dovranno essere muniti di documenti comprovanti la loro occupazione a bordo, la loro professione, la loro identità e la loro nazionalità.

I certificati di navigabilità, i brevetti di attitudine e le licenze, rilasciati o resi validi dall'una delle Alte Parti contraenti per l'aeromobile o l'equipaggio, saranno validi presso l'altro Stato, allo stesso titolo di corrispondenti documenti, rilasciati o resi validi dallo Stato stesso.

Ciascuna delle Parti contraenti si riserva il diritto di non riconoscere, per la navigazione aerea al di sopra del proprio territorio, i brevetti di abilitazione e le licenze rilasciate ad un suo cittadino dall'altra Parte contraente.

L'equipaggio ed i viaggiatori, finchè non sarà intervenuta convenzione in contrario, dovranno essere muniti dei documenti obbligatori secondo le prescrizioni in vigore per il traffico internazionale.

La « spedizione » delle aeronavi si compierà tenendo presenti le analoghe disposizioni vigenti per il traffico marittimo internazionale.

Articolo 6.

Gli aeromobili appartenenti ad una delle Parti contraenti non potranno essere provvisti di apparecchi di radiocomunicazione al di sopra del territorio dell'altra Parte contraente, se non quando ciò sia permesso dai due Stati contraenti. Tali apparecchi saranno usati soltanto da persone dell'equipaggio provviste di una autorizzazione speciale rilasciata a questo scopo dal loro Stato di origine.

Le due Parti contraenti si riservano il diritto di emanare regolamenti relativi alla installazione obbligatoria di apparecchi di radiocomunicazione a bordo degli aeromobili per ragioni di sicurezza.

Articolo 7.

Gli aeromobili, i loro equipaggi ed i viaggiatori, non potranno trasportare armi, munizioni, gas nocivi, esplosivi, colombe viaggiatori nè apparecchi fotografici, senza autorizzazione dello Stato sorvolato.

Articolo 8.

Gli aeromobili che trasportano passeggeri e merci dovranno essere muniti di una lista nominativa dei passeggeri, e, per le merci, di un manifesto contenente la descrizione, in natura ed in quantità, del carico, nonché delle necessarie dichiarazioni doganali.

Se all'arrivo di un aeromobile, è rilevata una divergenza fra le merci trasportate ed i documenti sopra menzionati, le autorità doganali del porto di arrivo dovranno mettersi direttamente in rapporto con le autorità doganali competenti dell'altro Stato contraente.

Il trasporto di effetti postali sarà regolato direttamente tra le amministrazioni postali dei due Stati contraenti, per mezzo di accordi speciali.

Artículo 5.

Las aeronaves deberán ir provistas de señales distintivas claramente visibles y que permitan comprobar su identidad durante el vuelo (marcas de nacionalidad y de matrícula). Deberán llevar, además, la indicación del nombre y del domicilio del propietario.

Las aeronaves deberán ir provistas del certificado de matrícula y de condiciones para navegar, y de todos los demás documentos prescritos en el país de origen para la navegación aérea.

Todos los individuos de las dotaciones que desempeñan en la aeronave una misión sometida en su país de origen a una autorización especial, deberán ir provistos de los documentos prescritos en su país de origen para la navegación aérea y especialmente de los títulos y licencias reglamentarios.

Los demás individuos de las dotaciones deberán ir provistos de documentos que acrediten su ocupación a bordo, su profesión, su identidad y su nacionalidad.

Los certificados relativos a las condiciones para navegar, los títulos de aptitud y las licencias, expedidos o revalidados por una de las Altas Partes contratantes para la aeronave o la dotación, serán válidos en el otro Estado al mismo título que los mismos documentos expedidos o revalidados por el mismo Estado.

Cada una de las Altas Partes contratantes se reserva el derecho de no reconocer para la navegación aérea por encima del propio territorio los títulos de aptitud y las licencias expedidas a un súbdito suyo por la otra Parte contratante.

La dotación y los viajeros, mientras no se pacte nada en contrario, deberán ir provistos de los documentos obligatorios con arreglo a las prescripciones vigentes para el tráfico internacional.

El despacho de las aeronaves se hará con arreglo a prescripciones análogas a las vigentes para el tráfico internacional marítimo.

Artículo 6.

Las aeronaves pertenecientes a una de las Partes contratantes no podrán ir provistas de aparatos de radiocomunicación por encima del territorio de la otra Parte contratante, sino cuando lo permitan los dos Estados contratantes. Dichos aparatos serán manejados únicamente por personas de la dotación provistas de una autorización especial expedida con este fin por su Estado de origen.

Las dos Altas Partes contratantes se reservan el derecho de dictar Reglamentos relativos a la instalación obligatoria de aparatos de radiocomunicación a bordo de las aeronaves, por razones de seguridad.

Artículo 7.

Las aeronaves, sus dotaciones y los viajeros, no podrán transportar armas, municiones, gases perniciosos, explosivos, palomas mensajeras, ni aparatos fotográficos sin autorización del Estado atravesado.

Artículo 8.

Las aeronaves de cada una de las Altas Partes contratantes que transporten pasajeros y mercancías, deberán ir provistas de una lista nominal de los pasajeros, y por lo que atañe a las mercancías, de un manifiesto con la descripción, en calidad y cantidad, del cargamento, así como de las declaraciones aduaneras necesarias.

Si a la llegada de una aeronave se advierte alguna discrepancia entre las mercancías transportadas y los documentos antes mencionados, las autoridades aduaneras del puerto de llegada deberán ponerse directamente en relación con las autoridades aduaneras competentes del otro Estado contratante.

El transporte de efectos postales se regulará directamente entre las Administraciones de Correos de los dos Estados contratantes, mediante acuerdos especiales.

Articolo 9.

Alla partenza ed all'atterraggio, ogni Stato contraente potrà fare visitare sul proprio territorio, dalle autorità competenti, gli aeromobili dell'altro Stato, e fare esaminare i certificati e gli altri documenti prescritti.

Articolo 10.

Gli aeroporti aperti al servizio della navigazione aerea pubblica saranno accessibili agli aeromobili dei due Stati. Questi potranno servirsene egualmente dei servizi di informazione meteorologica, di collegamento radioelettrico, e di segnalazione diurna e notturna. Le eventuali tasse (tasse di atterraggio, di ricovero, ecc.) saranno eguali per gli aeromobili nazionali e per quelli appartenenti all'altro Stato.

Il regime di utilizzazione degli aeroporti dichiarati nazionali, da parte degli aeromobili adibiti ad un servizio che esiga una Convenzione speciale, sarà regolato dalla Convenzione stessa.

Articolo 11.

Gli aeromobili provenienti da uno degli Stati contraenti o partenti alla volta di essi, dovranno effettuare l'atterraggio o la partenza soltanto in uno degli aeroporti aperti alla navigazione aerea pubblica e classificati come aeroporti doganali (con servizio di controllo di passaporti), senza alcun atterraggio intermedio tra la frontiera e l'aeroporto. In casi speciali, le autorità competenti potranno autorizzare la partenza o l'arrivo su altro aeroporto, nel quale saranno effettuate le operazioni doganali ed il controllo dei passaporti. Il divieto di atterraggi intermedi si applica egualmente a tali casi speciali.

In caso di atterraggio forzato fuori degli aeroporti previsti al comma primo, il Comandante dell'aeromobile, l'equipaggio ed i passeggeri dovranno uniformarsi alla regolamentazione nazionale vigente in materia ed il Comandante sarà obbligato ad avvertire dell'atterraggio la più vicina Autorità locale perchè questa stabilisca la dovuta vigilanza sino a tanto che non intervenga il servizio doganale competente.

Le due Alte Parti contraenti si comunicheranno reciprocamente la lista degli aeroporti aperti alla navigazione aerea pubblica. Tale lista definirà quali, fra detti aeroporti, sono classificati fra gli aeroporti doganali. Ogni modifica apportata a tale lista ed ogni restrizione, anche temporanea, del diritto di servizi di uno degli aeroporti, dovranno essere comunicate immediatamente all'altra Parte contraente.

Articolo 12.

Le frontiere delle due Alte Parti contraenti potranno essere sorvolate soltanto sui punti che saranno stati fissati dallo Stato interessato.

È fin da ora convenuto che tutte le zone di frontiera, sulle quali una delle Parti contraenti autorizza il transito dei propri aeromobili nazionali o degli aeromobili di altra nazionalità, saranno aperte, senza altra formalità, al transito degli aeromobili appartenenti all'altra Parte contraente.

Articolo 13.

È proibito il gettito di altra zavorra, che non sia di sabbia fina o di acqua.

Articolo 14.

Durante il volo, non potranno essere gettati o abbandonati in altro modo, oltre la zavorra, se non materie ed oggetti per i quali sia stata accordata autorizzazione speciale da parte dello Stato sorvolato.

Artículo 9.

Tanto al salir como al aterrizar cada Estado contratante podrá disponer que las autoridades competentes visiten en el propio territorio las aeronaves del otro Estado y examinen los certificados y los demás documentos prescritos.

Artículo 10.

Los aeropuertos abiertos al servicio de la navegación aérea pública serán accesibles a las aeronaves de los dos Estados, los cuales podrán utilizar igualmente los servicios de información meteorológica, conexión radioeléctrica y señales diurnas y nocturnas. Los impuestos eventuales (impuestos de aterrizaje, de refugio, etc.) serán los mismos para las aeronaves nacionales y para las pertenecientes al otro Estado.

El régimen de utilización de los aeropuertos declarados nacionales para las aeronaves afectas a un servicio que exija un Convenio especial, estará regulado por dicho Convenio.

Artículo 11.

Las aeronaves que lleguen de uno de los Estados contratantes o partan con rumbo a los mismos, deberán efectuar el aterrizaje o la partida únicamente en uno de los aeropuertos abiertos a la navegación aérea pública y clasificados como aeropuertos aduaneros (con servicio de revisión de pasaportes) sin ningún aterrizaje intermedio entre la frontera y el aeropuerto. En casos especiales, las autoridades competentes podrán autorizar la partida o la llegada en otro aeropuerto, en el cual se efectuarán las operaciones aduaneras y la revisión de pasaportes. La prohibición de aterrizaje intermedio se aplica igualmente a dichos casos especiales.

En casos de aterrizaje forzoso fuera de los aeropuertos previstos en el párrafo primero, el Comandante de la aeronave, la dotación y los pasajeros deberán atenerse a la reglamentación nacional vigente en la materia y el Comandante estará obligado a avisar del aterrizaje a la autoridad local más próxima para que ésta establezca la debida vigilancia, mientras no se presente el servicio aduanero competente.

Las dos Altas Partes contratantes se comunicarán recíprocamente la lista de los aeropuertos abiertos a la navegación aérea pública. En dicha lista se especificará cuáles, de los citados aeropuertos, están clasificados entre los aeropuertos aduaneros. Cualquier modificación introducida en dicha lista y cualquier restricción, siquiera sea temporal, del derecho de servirse de uno de los aeropuertos se deberá comunicar inmediatamente a la otra Parte contratante.

Artículo 12.

Las fronteras de las dos Altas Partes contratantes sólo podrán ser atravesadas por los puntos que haya determinado el Estado interesado.

Queda convenido desde ahora que todas las zonas de frontera, sobre las cuales autoriza el tránsito una de las Partes contratantes a las propias aeronaves comerciales nacionales, o a las aeronaves de distinta nacionalidad, estarán abiertas, sin otra formalidad, al tránsito de las aeronaves pertenecientes a la otra Parte contratante.

Artículo 13.

Queda prohibido arrojar otro lastre que no sea arena fina o agua.

Artículo 14.

Durante el vuelo sólo se podrán arrojar o abandonar de otro modo, aparte el lastre, materias u objetos para cuyo abandono haya concedido autorización especial el Estado atravesado.

Articolo 15.

Per tutte le questioni di nazionalità, connesse con l'applicazione della presente Convenzione, è stabilito che gli aeromobili hanno la nazionalità dello Stato sul registro del quale sono regolarmente immatricolati.

Un aeromobile può essere immatricolato presso uno dei due Stati, soltanto se appartiene per intero a cittadini aventi la nazionalità di esso Stato. Se l'aeromobile appartiene ad una Società, questa, qualunque sia la sua forma, dovrà soddisfare a tutte le condizioni richieste dalla legislazione italiana o dalla legislazione spagnuola per essere considerata, rispettivamente, come società italiana o come società spagnuola.

Articolo 16.

Le Alte Parti contraenti scambieranno fra di esse mensilmente, una lista delle iscrizioni e delle radiazioni effettuate sul rispettivo registro aeronautico nel mese precedente.

Articolo 17.

Ogni aeromobile che passi o transiti attraverso l'atmosfera di uno dei due Stati contraenti, e che vi effettui soltanto gli atterraggi ragionevolmente necessari, potrà sottrarsi al sequestro per contraffazione di un brevetto, disegno o modello, mercè il deposito di una cauzione, il cui ammontare, in mancanza di accordo amichevole, sarà stabilito nel più breve termine dall'autorità competente del luogo dove il sequestro dovrebbe essere eseguito.

Articolo 18.

Gli aeromobili appartenenti ai due Stati contraenti avranno diritto, per l'atterraggio, e specialmente in caso di pericolo, agli stessi provvedimenti di assistenza degli aeromobili nazionali.

Il salvataggio degli aeromobili perduti in mare sarà regolato, salvo convenzione contraria, dai principi del diritto marittimo risultanti dalle Convenzioni internazionali in vigore, o, in mancanza, dalla legge nazionale di chi effettui il salvataggio.

Articolo 19.

Le Alte Parti contraenti si comunicheranno reciprocamente tutte le prescrizioni relative alla navigazione aerea in vigore nei rispettivi territori.

Articolo 20.

I particolari di applicazione della presente Convenzione saranno regolati, ogni qualvolta ciò sia possibile, per mezzo di intese dirette fra le amministrazioni competenti delle due Parti contraenti, specialmente per quanto riguarda le formalità doganali.

Le sanzioni che dovranno essere applicate agli aeromobili in base alla presente Convenzione saranno proposte da una commissione di tecnici italiani e spagnuoli i quali le sottoporranno all'approvazione delle due Alte Parti contraenti.

Ogni contestazione relativa alla applicazione della presente Convenzione, che non abbia potuto essere regolata amichevolmente per la via diplomatica ordinaria, sarà sottoposta prima all'esame di una Commissione di conciliazione costituita da un membro per l'Italia, un membro per la Spagna e un Presidente nominato di comune accordo. Tanto i membri quanto il Presidente saranno nominati

Artículo 15.

Para todas las cuestiones de nacionalidad relacionadas con la aplicación del presente Convenio, queda establecido que las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro se hallan debidamente matriculadas.

Una aeronave puede estar matriculada en uno de los dos Estados únicamente en el caso de pertenecer en su totalidad a ciudadanos que tengan la nacionalidad en dicho Estado. Si la aeronave pertenece a una Sociedad, ésta sea cual fuere su forma, deberá satisfacer a todas las condiciones requeridas por la legislación española, o por la legislación italiana, para que se la considere, respectivamente, como Sociedad española o como Sociedad italiana.

Artículo 16.

Las Altas Partes contratantes cambiarán mensualmente entre sí una lista de las inscripciones o de las cancelaciones efectuadas en el respectivo Registro Aeronáutico durante el mes precedente.

Artículo 17.

Cualquier aeronave que pase o atraviese la atmósfera por encima de uno de los Estados contratantes, y que sólo efectúe en dicho Estado los aterrizajes racionalmente precisos, podrá substraerse al embargo por usurpación de una patente, dibujo o modelo merced al depósito de una fianza, cuyo importe, a falta de acuerdo amigable, será fijado en el plazo más breve por la autoridad competente del lugar donde debería efectuarse el embargo.

Artículo 18.

Las aeronaves pertenecientes a los dos Estados contratantes tendrán derecho, para el aterrizaje, y especialmente en caso de peligro, a las mismas medidas de asistencia que las aeronaves nacionales.

El salvamento de las aeronaves perdidas en el mar se regirá, salvo Convenio en contrario, por los principios del derecho marítimo resultantes de los Convenios internacionales vigentes, o a falta de ellos, por la ley nacional de quien realiza el salvamento.

Artículo 19.

Las Altas Partes contratantes se comunicarán recíprocamente todas las prescripciones relativas a la navegación aérea, vigentes en los respectivos territorios.

Artículo 20.

Los detalles particulares de aplicación del presente Convenio se regularán, siempre que ello sea posible, por medio de acuerdos directos entre las Administraciones competentes, especialmente para cuanto se refiera a las formalidades aduaneras.

El régimen de sanciones que debe aplicarse a las aeronaves con relación a este Convenio, se propondrá por una Comisión de técnicos italianos y españoles, que lo someterá a la aprobación de las Altas Partes contratantes.

Cualquier contienda sobre la aplicación del presente Convenio, que se haya podido arreglar amigablemente por la vía diplomática ordinaria, será sometida primeramente al examen de una Comisión de conciliación constituida por un Miembro por parte de España, otro Miembro por parte de Italia y un Presidente nombrado de común acuerdo. Tanto los Miembros como el Presidente,

di volta in volta quando se ne presenti il bisogno. Qualora le Parti contraenti non convengano nella nomina del Presidente o nel parere dato da detta Commissione, la contestazione verrà deferita alla Corte permanente di Giustizia internazionale.

Articolo 21.

Ciascuna delle Alte Parti contraenti potrà, in ogni istante, denunciare la presente Convenzione, con un preavviso di dodici mesi.

Articolo 22.

La presente Convenzione dovrà essere ratificata e le ratifiche saranno scambiate a Madrid nel più breve termine possibile.

Essa entrerà in vigore alla data dello scambio delle ratifiche.

In fede di che, i Plenipotenziari hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a Santander il 15 agosto 1927 in doppio originale, italiano e spagnolo ; i due testi avranno pari efficacia.

(L. S.) G. MEDICI DEL VASCHELLO.

(L. S.) Miguel PRIMO DE RIVERA.

Copie certifiée conforme.

Le Ministre des Affaires étrangères d'Italie,
Mussolini.

PROTOCOLLO ADDIZIONALE

ALLA CONVENZIONE GENERALE DI NAVIGAZIONE AEREA FRA L'ITALIA E LA SPAGNA, FIRMATA A SANTANDER IL 15 AGOSTO 1927.

I sottoscritti debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, si sono messi d'accordo per sostituire alla parola « Stati », che figura alla fine del secondo paragrafo dell'articolo 1° della Convenzione Generale di Navigazione Aerea, firmata a Santander il 15 Agosto 1927 la parola « Governi ». Il secondo capoverso dell'articolo 1° viene pertanto così modificato :

« Resta inteso tuttavia che l'impianto e l'esercizio di linee aeree regolari, con o senza scalo, passanti al di sopra del territorio di una delle Alte Parti contraenti, da parte di imprese appartenenti all'altra Alta Parte contraente, saranno subordinati ad accordi speciali fra i due Governi ».

Il presente Protocollo addizionale viene unito alla Convenzione Generale su citata della quale formerà parte integrante.

In fede di che i Plenipotenziari hanno apposta la propria firma ed il proprio sigillo.

Fatto a Madrid il 3 Ottobre 1928, in doppio originale, italiano e spagnolo ; ambo i testi avranno l'identica efficacia.

(L. S.) Giuseppe MEDICI DEL VASCHELLO.

(L. S.) Marqués DE ESTELLA.

Copie certifiée conforme.

Le Ministre des Affaires étrangères d'Italie,
Mussolini.

serán nombrados para cada caso en que se presente la necesidad. En el momento en que las Altas Partes contratantes no se muestren conformes en el nombramiento de Presidente o con el dictamen emitido por la referida Comisión, la contienda pasará al Tribunal permanente de Justicia internacional.

Artículo 21.

Cada una de las Altas Partes contratantes podrán, en cualquier momento, denunciar el presente Convenio, mediante aviso con doce meses de anticipación.

Artículo 22.

El presente Convenio habrá de ser ratificado, y las ratificaciones se canjearán en Madrid en el plazo más breve posible.

Dicho Convenio entrará en vigor en la fecha del canje de las ratificaciones.

En testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios han firmado el presente Convenio.

Hecho en Santander el 15 de Agosto de 1927 en original doble, italiano y español; ambos textos tendrán idéntica eficacia.

(L. S.) G. MEDICI DEL VASCHELLO.

(L. S.) Miguel PRIMO DE RIVERA.

PROTOCOLO ADICIONAL

AL CONVENIO GENERAL DE NAVEGACIÓN AÉREA ENTRE ITALIA Y ESPAÑA, FIRMADO EN SANTANDER EL 15 DE AGOSTO DE 1927.

Los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus Gobiernos, se han puesto de acuerdo para substituir la palabra « Estados », que figura al fin del segundo párrafo del art. 1º del Convenio General de Navegación Aérea, firmado en Santander el 15 de Agosto de 1927, por la palabra « Gobiernos ». El segundo párrafo del art. 1º queda por tanto modificado del modo siguiente :

« Queda entendido, sin embargo, que la implantación y el funcionamiento de líneas aéreas regulares, con escala o sin ella, que pasen por encima del territorio de una de las Altas Partes contratantes, por parte de Empresas pertenecientes a la otra Alta Parte, estarán subordinadas a Convenios especiales entre ambos Gobiernos ».

El presente Protocolo adicional se une al Convenio antes citado del que formará parte integrante.

En testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios han puesto en él su firma y sello.

Hecho en Madrid el 3 de Octubre de 1928, en original doble, italiano y español; ambos textos tendrán idéntica eficacia.

(L. S.) Giuseppe MEDICI DEL VASCHELLO.

(L. S.) Marqués DE ESTELLA.

¹ TRADUCTION.N^o 2155. — CONVENTION GÉNÉRALE ENTRE L'ESPAGNE ET L'ITALIE
CONCERNANT LA NAVIGATION AÉRIENNE. SIGNÉE A SANTANDER, LE 15 AOUT 1927.

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE et SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE, également convaincus de l'intérêt réciproque qu'ont l'Italie et l'Espagne à développer, à des fins pacifiques, leurs relations aériennes et, d'une façon générale, les relations internationales par la voie aérienne, ont résolu de conclure une convention à cet effet et ont désigné pour leurs plénipotentiaires :

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

Son Excellence Giuseppe MEDICI DEI MARCHESI DEL VASCCELLO, son ambassadeur ;

SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE :

Son Excellence Don Miguel PRIMO DE RIVIERA, marquis de Estella, président de son Conseil des Ministres, et ministre des Affaires étrangères, Grand d'Espagne, lieutenant général des armées, décoré de la Grand' Croix laurée de l'Ordre royal et militaire de St. Ferdinand, chevalier Grand' Croix des ordres de St. Hermenegilde, du Mérite militaire, du Mérite naval, de l'ordre italien de St. Maurice et Lazare, etc., etc., son Gentilhomme de la Chambre « en exercice et service » ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier.

Chacune des Hautes Parties contractantes s'engage à accorder, en temps de paix, la liberté de passage au-dessus de son territoire aux aéronefs de l'autre Partie contractante qui y sont régulièrement immatriculés, pourvu que soient observées les dispositions établies dans la présente convention.

Il est convenu, toutefois, que la création et l'exploitation par une entreprise ressortissant à l'une des Hautes Parties contractantes de lignes aériennes régulières à l'intérieur du territoire de l'autre Partie, avec ou sans escale, seront subordonnées à des conventions spéciales entre les deux Etats.

De plus, pour tout ce qui concerne les relations commerciales aériennes entre les deux Etats, chacune des Hautes Parties contractantes accordera à l'autre le traitement de la nation la plus favorisée, en tenant compte de la disposition de l'alinéa précédent.

Au sens de la présente convention, le terme « territoire » désigne le territoire national métropolitain et colonial, y compris les eaux territoriales.

Par « aéronef », on entend les aéronefs privés et les aéronefs d'Etat employés exclusivement par les services commerciaux ou postaux.

Les aéronefs d'Etat, militaires ou bien destinés à d'autres services qu'à ceux ci-dessus désignés, devront, pour survoler le territoire de l'autre Etat ou y atterrir, obtenir une autorisation spéciale. Dans ce cas, les aéronefs militaires jouiront, en principe, des privilèges accordés habituellement aux navires de guerre étrangers, sauf stipulations contraires. La qualité d'aéronef militaire n'exemptera

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ TRANSLATION.

No. 2155. — GENERAL CONVENTION BETWEEN SPAIN AND ITALY REGARDING AERIAL NAVIGATION. SIGNED AT SANTANDER, AUGUST 15, 1927.

HIS MAJESTY THE KING OF ITALY and HIS MAJESTY THE KING OF SPAIN, being equally convinced that the peaceable development of air navigation between the two countries, and of international air navigation in general, is to the mutual advantage of Italy and Spain, have decided to conclude a Convention for this purpose and have appointed as their Plenipotentiaries :

HIS MAJESTY THE KING OF ITALY :

His Excellency Giuseppe MEDICI DEI MARCHESI DEL VASCCELLO, Ambassador of H. M. the King of Italy ;

HIS MAJESTY THE KING OF SPAIN :

His Excellency Lieut.-General Don Miguel PRIMO DE RIVERA, Marquis di Estella, Prime Minister and Minister for Foreign Affairs, Grandee of Spain, decorated with the Grand Laureate Cross of the Royal and Military Order of St. Ferdinand, Knight of the Grand Cross of the Orders of St. Hermenegildo, of Military Merit and of Naval Merit ; of the Italian Order of St. Maurice and Lazarus, etc., etc., His Gentleman of the Bedchamber « con ejercicio y servidumbre » ;

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed upon the following provisions :

Article I.

Each of the High Contracting Parties shall, in time of peace, accord freedom of innocent passage over its territory to aircraft of the other Contracting State duly registered therein, provided that the stipulations of the present Convention are observed.

It is, however, understood that the establishment and operation, by enterprises belonging to one of the High Contracting Parties, of regular air services passing over the territory of the other Contracting Party (with or without any intermediate landing), shall be subject to special agreements between the two States.

Each of the High Contracting Parties will further grant most-favoured-nation treatment to the other Party in all matters of commercial intercourse by air between the two countries, with due regard to the provisions of the previous paragraph.

For the purpose of the present Convention, the term " territory " shall be deemed to mean the mother-country and colonies, together with territorial waters.

The term " aircraft " means privately-owned aircraft and State-owned aircraft which are used exclusively for commercial purposes or the conveyance of mails.

Military or other Government aircraft used for other purposes than those mentioned above must obtain special permission to fly over or land on the territory of the other State. In such cases military aircraft shall, in principle, in the absence of any provisions to the contrary, enjoy the privileges ordinarily granted to foreign warships.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

pas les aéronefs de l'obligation d'atterrir conformément aux règlements de navigation aérienne en vigueur dans chaque Etat, ou lorsque requête ou sommation leur en sera faite par ces Etats.

Article 2.

Les aéronefs de l'une des Parties contractantes, leurs équipages et leurs passagers, lorsqu'ils se trouveront sur le territoire de l'autre Etat contractant, seront soumis aux obligations résultant des dispositions qui seront en vigueur dans l'Etat survolé, notamment aux prescriptions relatives à la navigation aérienne en général en tant qu'elles s'appliquent à tous les aéronefs étrangers sans distinction de nationalité, aux droits de douane et autres redevances fiscales, aux prohibitions d'importation et d'exportation, au transport des personnes et des marchandises ainsi qu'à la sécurité, à l'hygiène et à l'ordre publics. Ils seront aussi soumis aux autres obligations résultant de la législation générale en vigueur sauf dispositions contraires de la présente convention.

Le régime des aéronefs employés pour un service qui exige une convention spéciale sera réglé par ladite convention.

Le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points quelconques du territoire national pourra être réservé aux aéronefs nationaux.

Article 3.

Les deux Parties contractantes pourront interdire la navigation aérienne au-dessus de certaines zones territoriales, sous réserve qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre leurs aéronefs nationaux et ceux ressortissant à l'autre Etat, sous réserve, naturellement, du droit de souveraineté de chacun des deux Etats sur leur propre territoire en ce qui concerne l'emploi des aéronefs militaires, navals, de police, douaniers, et autres qui effectuent des services nationaux de quelque nature que ce soit. Chacun des Etats contractants devra faire connaître à l'autre les zones territoriales au-dessus desquelles la navigation aérienne est interdite.

En outre, chacune des Parties contractantes se réserve le droit de restreindre ou d'interdire provisoirement, en partie ou complètement, dans des circonstances exceptionnelles, en temps de paix et avec effet immédiat, la navigation aérienne au-dessus de son territoire, à condition qu'il ne soit fait, à cet égard, aucune distinction entre les aéronefs ressortissant à l'autre Partie contractante et ceux ressortissant à tous autres pays étrangers.

Article 4.

Tout aéronef qui s'engagerait au-dessus d'une zone interdite sera tenu, dès qu'il s'en apercevra, de donner le signal de détresse prescrit par le règlement de la navigation aérienne de l'Etat survolé ; il devra, en outre, atterrir en dehors de la zone interdite le plus tôt possible et le plus près possible de l'un des aéroports dudit Etat. De même, l'aéronef auquel sera fait le signal prescrit devra s'éloigner de la zone et atterrir ou amerrir à l'aéroport le plus proche.

Article 5.

Les aéronefs devront être munis de signes distinctifs clairement visibles permettant de constater leur identité pendant le vol (marque de nationalité et d'immatriculation). Ils porteront en outre le nom et le domicile du propriétaire.

Les aéronefs devront être munis de certificats d'immatriculation et de navigabilité et de tous autres documents prescrits pour la navigation aérienne dans leur pays d'origine.

Tous les membres de l'équipage qui exerceront dans l'aéronef une activité soumise, dans leur pays d'origine, à une autorisation spéciale, devront être munis des papiers prescrits dans leur pays d'origine pour la navigation aérienne et, notamment, de brevets et licences réglementaires.

Military aircraft shall not be exempt from the obligation to land when required to do so in accordance with the air traffic regulations in force in each State, or when so requested or ordered by that State.

Article 2.

Aircraft of either Contracting Party, as also their crews and passengers, shall, while in the territory of the other State, be subject to the obligations arising from the regulations in force in that country at the time, and especially to the general regulations governing air navigation provided that these are applied to all foreign aircraft without distinction of nationality, the regulations concerning Customs duties and other taxes, import and export prohibitions, transport of passengers and goods, public security, order and health. They shall further be liable to any other obligations arising from the general legislation in force at the time, except as otherwise provided in the present Convention.

Aircraft employed on services for the regulation of which a special convention is necessary shall be treated in accordance with the provisions of that convention.

The commercial transport of passengers and goods between two points within the territory of either State may be reserved for the aircraft of that State.

Article 3.

Either High Contracting Party may prohibit flight over certain areas of its territory, provided that no distinction is made in this respect between its own aircraft and those of the other Contracting State, and subject, of course, to the sovereign rights of each of the two States over its own territory in respect of the use of military, naval, police, Customs and other aircraft employed in any way in the Government service. Areas over which flight is prohibited shall be notified to the other Party.

Each of the Contracting Parties further reserves the right, in time of peace, temporarily to restrict flights over its territory, or to prohibit them entirely, with immediate effect, owing to exceptional circumstances, provided that no distinction is made in this respect between the aircraft of the other Contracting Party and that of any other foreign country.

Article 4.

Any aircraft which finds itself over a prohibited area shall, as soon as the fact is noticed, give the signal of distress prescribed by the air regulations of the State flown over, and land without delay at one of the nearest aerodromes of the State in question situated outside the prohibited area. Similarly, any aircraft to which the prescribed signal is given must leave the area and land or anchor at the nearest aerodrome.

Article 5.

Aircraft must bear distinctive and clearly-visible marks enabling them to be identified in flight (nationality and registration marks). They must also be marked with the name and address of their owner.

Aircraft must carry certificates of registration and airworthiness, and, in addition, any other documents required for air navigation in the country to which they belong.

Members of the crew performing duties on board for the exercise of which a special licence is required in their country of origin must carry the certificates required for air navigation in the said country, and in particular the prescribed certificates of competency and licences.

Les autres membres de l'équipage devront être munis de pièces mentionnant leurs occupations à bord, leur profession, leur identité et leur nationalité.

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou reconnus par l'une des Hautes Parties contractantes pour l'aéronef ou l'équipage seront valables dans l'autre Etat au même titre que les documents correspondants délivrés ou reconnus par celui-ci.

Chacune des Hautes Parties contractantes se réserve le droit de refuser de reconnaître pour la navigation aérienne sur son territoire les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses ressortissants par l'autre partie contractante.

L'équipage et les voyageurs, pour autant qu'il n'en n'aura pas été convenu autrement, devront être munis des papiers exigibles d'après les prescriptions en vigueur pour le trafic national. « L'expédition » des aéronefs s'effectuera en tenant compte des dispositions analogues en vigueur pour le trafic maritime national.

Article 6.

Sur le territoire de l'une des Hautes Parties contractantes, les aéronefs de l'autre Partie contractante ne pourront être munis d'appareils de radiocommunication que pour autant que cela sera permis dans les deux Etats contractants. De tels appareils ne devront être utilisés que par les membres de l'équipage porteurs d'une autorisation spéciale délivrée à cet effet par leur pays d'origine.

Pour des raisons de sécurité, les deux Etats contractants se réservent d'édicter des règlements relatifs à l'équipement obligatoire des aéronefs avec des appareils de radio-communication.

Article 7.

Les aéronefs, leur équipage et leurs passagers, ne pourront exporter ni armes, ni munitions, ni gaz nocifs, ni explosifs, ni pigeons voyageurs ni appareils photographiques, sans l'autorisation de l'Etat survolé.

Article 8.

Les aéronefs transportant des voyageurs ou des marchandises devront être munis d'une liste nominative des voyageurs, et pour les marchandises, d'un manifeste descriptif de la cargaison en nature et quantité ainsi que des déclarations en douane nécessaires.

Si, à l'arrivée d'un aéronef, une divergence est constatée entre les marchandises transportées et les documents ci-dessus mentionnés, les autorités douanières de l'aéroport d'arrivée devront se mettre directement en rapport avec les autorités douanières compétentes de l'autre Etat contractant.

Le transport d'envois postaux sera réglé directement entre les administrations postales des deux Etats contractants par voie d'arrangements spéciaux.

Article 9.

Dans tous les cas de départ et d'atterrissage, chaque Etat contractant pourra faire visiter sur son territoire par les autorités compétentes les aéronefs de l'autre Etat et faire examiner les certificats et autres documents prescrits.

Article 10.

Les aéroports à la disposition de la navigation aérienne publique seront accessibles aux aéronefs des deux Etats ; ceux-ci pourront utiliser également les services de renseignements météorologiques, de liaison radio-électrique, de signalisation diurne et nocturne.

The other members of the crew must carry certificates indicating their duties on board, their trade, identity and nationality.

Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or approved by one of the High Contracting Parties for the aircraft or the crew, shall have the same validity in the other State as the corresponding documents issued or approved by the latter State.

As regards air navigation over its own territory, each of the Contracting Parties may refuse to recognise certificates of competency and licences issued to its nationals by the other Contracting Party.

Except as may be otherwise agreed, the crew and passengers must carry the papers prescribed by the regulations in force at any time for international traffic.

The " despatch " of aircraft shall be effected in accordance with the similar provisions in force for international maritime traffic.

Article 6.

Aircraft of either Contracting Party, when over the territory of the other Party, may not carry apparatus for the transmission of radio-telegraphic messages, except in so far as this is permitted by both Contracting States. Such apparatus may only be used by members of the crew who are in possession of a special licence issued by their State of origin.

Either Contracting Party shall be entitled, on grounds of safety, to issue rules for the compulsory equipment of aircraft with apparatus for the transmission of radio-telegraphic messages.

Article 7.

Aircraft and their crews and passengers may not carry arms, ammunition, poisonous gases, explosives, carrier pigeons, or photographic apparatus, except with the permission of the State whose territory is flown over.

Article 8.

Aircraft which carry passengers and goods must be provided with a list of the passengers' names, and with a manifest specifying the nature and quantity of the goods carried, together with the necessary Customs declarations.

Should it be discovered on the arrival of an aircraft that there is a discrepancy between the above documents and the goods actually carried, the Customs authorities of the aerodrome of arrival shall immediately communicate with the competent Customs authorities of the other Contracting State.

The carrying of mails shall be arranged by special direct agreements between the postal administrations of the two Contracting States.

Article 9.

Each of the Contracting States may, in its own territory, cause the aircraft of the other State to be inspected by the competent authorities on arrival or departure, and the prescribed certificates and other documents to be verified.

Article 10.

Aerodromes which are open to public air traffic shall be available to the aircraft of either State. Similarly, the meteorological information service and the radiotelegraphic and day and night signalling services shall be at the disposal of such aircraft. All charges (for landing, length of stay, etc.) shall be levied at the same rate on national aircraft and on those of the other State.

Les taxes éventuelles, taxes d'atterrissage, de séjour, etc., seront les mêmes pour les aéronefs nationaux et ceux ressortissants à l'autre Etat.

Le régime d'utilisation des aéroports déclarés nationaux par les aéronefs employés à un service qui exige une convention spéciale, sera régie par ladite convention.

Article 11.

A l'entrée et à la sortie, les aéronefs à destination ou en provenance d'un des Etats contractants ne pourront se diriger que sur un aéroport ouvert à la navigation aérienne publique, classé comme aéroport douanier (avec service de contrôle des passeports) et sans atterrissage intermédiaire entre la frontière et l'aéroport. Dans des cas spéciaux, les autorités compétentes pourront autoriser le départ ou l'arrivée sur d'autres aéroports, où seront effectuées les opérations de dédouanement et le contrôle des passeports. L'interdiction d'atterrissages intermédiaires s'applique également à ces cas spéciaux.

En cas d'atterrissage forcé, en dehors des aéroports visés à l'alinéa 1, le commandant de bord, l'équipage et les passagers devront se conformer à la réglementation nationale en la matière, et le commandant sera tenu d'informer de l'atterrissage l'autorité locale la plus proche afin de permettre à celle-ci d'établir un service de surveillance approprié jusqu'à ce qu'intervienne le service douanier compétent.

Les deux Hautes Parties contractantes se communiqueront la liste des aéroports ouverts à la navigation aérienne publique ; cette liste définira ceux d'entre eux qui sont classés comme aéroports douaniers. Toute modification apportée à cette liste et toute restriction, même temporaire, du droit d'utiliser l'un de ces aéroports, devront être immédiatement communiquées à l'autre Partie contractante.

Article 12.

Les frontières des deux Hautes Parties contractantes ne seront franchies qu'aux points déterminés par l'Etat en question.

Il est entendu que toute zone dans laquelle l'une des Parties contractantes autorise le franchissement de ses frontières par ses aéronefs nationaux ou par des aéronefs d'une autre nationalité, pourra être utilisée sans autre formalité pour le passage des aéronefs ressortissant à l'autre Partie contractante.

Article 13.

Il ne pourra être jeté, en fait de lest, que du sable fin ou de l'eau.

Article 14.

En cours de route, ne pourront être jetés ou abandonnés d'une autre manière, en dehors du lest, que des objets ou matières pour lesquels l'Etat survolé aura accordé une autorisation spéciale.

Article 15.

Pour toutes les questions de nationalité liées à l'application de la présente convention, il est entendu que les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur le registre duquel ils sont régulièrement immatriculés.

Un aéronef ne peut être immatriculé dans l'un des deux Etats que s'il appartient en entier à des ressortissants de cet Etat. Si le propriétaire est une société, cette société, quelle que soit sa forme, devra satisfaire à toutes les conditions qu'exige la législation italienne ou espagnole pour être considérée comme société italienne ou espagnole.

The utilisation of aerodromes which are national property by aircraft employed on a service for the regulation of which a special Convention is necessary shall be subject to the provisions of that Convention.

Article 11.

All aircraft entering or leaving the territory of either of the Contracting States shall land at or depart from an aerodrome open to public air traffic and classed as a Customs aerodrome, at which facilities exist for the examination of passports, and no intermediate landing shall be effected between the frontier and the aerodrome. In special cases the competent authorities may allow aircraft to land at or depart from other aerodromes, where the Customs and passport formalities will be carried out. The prohibition of intermediate landing shall also apply in these special cases.

In case of forced landing outside the aerodromes referred to in the first paragraph, the pilot, the crew and the passengers must observe the relevant regulations in force in the country in question, and the pilot shall be required to notify the nearest public authority of his landing, so that the latter may arrange for the necessary supervision pending the arrival of the competent Customs officials.

Each of the High Contracting Parties shall communicate to the other a schedule of aerodromes open to public air traffic. This schedule shall specially indicate those aerodromes which have Customs offices. Any change in this schedule, and any restriction, even temporary, of the right to utilise any such aerodrome, must be notified immediately to the other Contracting Party.

Article 12.

The frontiers of either Contracting State shall only be crossed at the points prescribed by the State concerned.

It is understood that all sections of the frontier over which either Contracting State has granted the right of passage to its own aircraft or to aircraft of another nationality shall *ipso facto* be open to the aircraft of the other Contracting State.

Article 13.

No ballast other than fine sand or water may be dropped.

Article 14.

No articles or substances other than ballast may be dropped or thrown from an aircraft in flight unless special permission has been obtained for this purpose from the State whose territory is flown over.

Article 15.

In regard to any questions of nationality which may arise in the execution of the present Convention, it is understood that aircraft shall possess the nationality of the State in which they are duly registered.

No aircraft may be registered in one of the Contracting States unless it belongs wholly to nationals of that State. Should the owner be a corporation of any kind, such corporation must fulfil all the conditions required by the Italian or Spanish laws in force in order that it may be considered as an Italian or Spanish corporation respectively.

Article 16.

Les deux Hautes Parties contractantes échangeront chaque mois la liste des inscriptions et des radiations effectuées au cours du mois précédent sur leurs registres respectifs.

Article 17.

Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un des deux Etats contractants et effectuant seulement les atterrissages raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de la saisie.

Article 18.

Les aéronefs ressortissants aux deux Etats contractants auront droit, pour l'atterrissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

Le sauvetage des appareils perdus en haute mer sera réglé, sauf convention contraire, par les principes du droit maritime résultant des conventions internationales qui seront en vigueur ou, à défaut, des lois nationales des sauveteurs.

Article 19.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront mutuellement toutes les prescriptions en vigueur sur la navigation aérienne dans leurs territoires respectifs.

Article 20.

Les détails d'application de la présente convention seront réglés toutes les fois que ce sera possible par entente directe entre les administrations compétentes des deux Parties contractantes, notamment en ce qui concerne les formalités de douane.

Les sanctions qui devront être appliquées aux aéronefs en vertu de la présente convention seront proposées par une commission composée d'experts italiens et espagnols ; ces sanctions seront soumises à l'approbation des deux Hautes Parties contractantes.

Toute contestation au sujet de l'application de la présente convention, qui n'aurait pu être résolue à l'amiable par la voie diplomatique ordinaire, sera soumise, tout d'abord, à l'examen d'une commission de conciliation composée d'un membre pour l'Italie, d'un membre pour l'Espagne et d'un président nommé d'un commun accord. Les membres et le président seront nommés toutes les fois que le besoin s'en présentera. Si les Parties contractantes ne tombent pas d'accord au sujet du nom du président ou de l'avis formulé par ladite commission, le litige sera soumis à la Cour permanente de Justice internationale.

Article 21.

Chacune des Hautes Parties contractantes pourra, à tout moment, dénoncer la présente convention avec préavis de douze mois.

Article 16.

The High Contracting Parties shall communicate to each other monthly lists of registrations entered or cancelled in their aircraft registers during the preceding month.

Article 17.

Aircraft passing or flying over the territories of either Contracting State, and making only such landings as are reasonably necessary, shall be exempted from seizure on account of infringement of a patent or protected design, on depositing security, the amount of which, in default of amicable arrangement, shall be fixed with the least possible delay by the competent authority of the place of seizure.

Article 18.

Aircraft belonging to either Contracting State shall be entitled, on landing in the territory of the other State, particularly in case of forced landings, to the same measures of assistance as the national aircraft of the last-named State.

The salvage of aircraft lost at sea shall be subject, in the absence of other agreements, to the rules of maritime law resulting from the international agreements in force, or, in the absence of such agreements, to the maritime law of the State to which the salvors belong.

Article 19.

The High Contracting Parties shall notify each other of all regulations in force for air traffic in their respective territories.

Article 20.

The methods by which the present Convention shall be carried out in detail (in regard especially to Customs formalities) shall be settled as far as possible by direct agreement between the competent Departments of the Contracting States.

A committee of Italian and Spanish experts shall decide upon the penalties to be imposed on aircraft in connexion with the present Convention, and shall submit them to the High Contracting Parties for approval.

Any dispute regarding the execution of the present Convention which cannot be settled amicably through the usual diplomatic channel shall, in the first place, be submitted to a Conciliation Commission consisting of one member for Italy, one member for Spain, and a President appointed by common consent. Both the members and the President shall be appointed from time to time as need arises. Should the Contracting Parties fail to agree upon the choice of the President, or to accept the solution proposed by the said Commission, the dispute shall be referred to the Permanent Court of International Justice.

Article 21.

Each of the High Contracting Parties may at any time denounce the present Convention on giving twelve months' notice.

Article 22.

Cette convention devra être ratifiée. Les ratifications seront échangées à Madrid le plus tôt possible; elle entrera en vigueur à la date de l'échange des ratifications.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention.

Fait à Santander le 15 août 1927, en double original, en langues italienne et espagnole, les deux textes faisant également foi.

(L. S.) G. MEDICI DEL VASCHELLO.

(L. S.) Miguel PRIMO DE RIVERA.

PROTOCOLE ADDITIONNEL

A LA CONVENTION GÉNÉRALE DE NAVIGATION AÉRIENNE CONCLUE ENTRE L'ITALIE ET L'ESPAGNE,
SIGNÉE A SANTANDER, LE 15 AOUT 1927.

Les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, se sont mis d'accord pour substituer au mot « États », qui figure à la fin du second paragraphe de l'article premier de la Convention générale de navigation aérienne signée à Santander, le 15 août 1927, le mot « gouvernements ». Le second alinéa de l'article premier est, en conséquence, modifié comme suit :

« Il reste entendu, toutefois, que la création et l'exploitation par une entreprise ressortissant à l'une des Hautes Parties contractantes de lignes aériennes régulières à l'intérieur du territoire de l'autre Partie, avec ou sans escale, seront subordonnées à une convention spéciale entre les deux gouvernements. »

Le présent protocole additionnel est joint à la convention générale ci-dessus mentionnée dont il formera partie intégrante.

En foi de quoi les plénipotentiaires ont apposé leur propre signature et leur propre sceau.

Fait à Madrid, le 3 octobre 1928, en double original, en langue italienne et espagnole, les deux textes faisant également foi.

(L. S.) Marques DE ESTELLA.

(L. S.) Giuseppe MEDICI DEL VASCHELLO.

Article 22.

The present Convention shall be ratified, and the instruments of ratification shall be exchanged at Madrid as early as possible.

The Convention shall come into force on the day on which the instruments of ratification are exchanged.

In faith whereof the Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done at Santander on August 15, 1927, in duplicate, in the Italian and Spanish languages, both texts being equally authentic.

(L. S.) G. MEDICI DEL VASCHELLO.

(L. S.) Miguel PRIMO DE RIVERA.

ADDITIONAL PROTOCOL

TO THE GENERAL CONVENTION BETWEEN ITALY AND SPAIN REGARDING AERIAL NAVIGATION,
SIGNED AT SANTANDER AUGUST 15, 1927.

The undersigned, duly authorised by their respective Governments, have agreed to replace the word " States " at the end of the second paragraph of Article 1 of the General Convention relating to Air Navigation, signed at Santander on August 15, 1927, by the word " Governments ". The second paragraph of Article 1 will accordingly be amended as follows :

" It is, however, understood that the establishment and operation, by enterprises belonging to one of the High Contracting Parties of regular air services passing over the territory of the other Contracting Party (with or without any intermediate landing), shall be subject to special agreements between the two Governments."

The present Additional Protocol shall be annexed to the above-mentioned General Convention, of which it shall form an integral part.

In faith whereof the Plenipotentiaries have affixed thereto their signatures and seals.

Done at Madrid on October 3, 1928, in duplicate, in the Italian and Spanish languages, both texts being equally authentic.

(L. S.) Giuseppe MEDICI DEL VASCHELLO.

(L. S.) Marques DE ESTELLA.

