

a) Las becas que se concedan para la formación en España del personal guineano en los términos del apartado a) del artículo I ascenderán a 2.000 pesetas mensuales cada una y serán de cuenta y cargo del Gobierno español. Serán de cuenta y cargo del Gobierno de Guinea Ecuatorial los gastos de los viajes de ida y vuelta de los becarios. Las modalidades para el disfrute de las becas se establecerán por el Organismo receptor de los becarios, previa comunicación al Organismo que proponga los candidatos para las mismas.

b) Las condiciones del programa de intercambio de material serán determinadas en el Acuerdo a que se refiere el apartado b) del artículo I.

c) Si a solicitud del Gobierno de Guinea Ecuatorial el Gobierno de España decidiera el envío a Guinea Ecuatorial de Técnicos españoles de televisión, en los términos a que se refiere el apartado c) del artículo I, quedará a cargo del Gobierno español el pago de los haberes de dichos Técnicos y de los gastos de viaje y transporte del menaje de los mismos y de sus familiares. El Gobierno de Guinea Ecuatorial aportará todo el material de bienes de equipo y utillaje que los mencionados Técnicos necesiten en el desarrollo de las funciones para las que hubieran sido enviados.

Artículo III

Sin perjuicio de las disposiciones vigentes entre ambos países acerca del Estatuto de los Técnicos de cada una de las partes en el territorio de la otra parte, que serán plenamente aplicables a los Técnicos españoles de televisión, estos últimos se limitarán a desempeñar aquellas funciones para las que fueran enviados según acuerdo establecido entre ambos países por la vía diplomática en los términos del apartado 2.º del artículo I, y no podrán en ningún caso ser afectados a otras funciones, ni a idénticas funciones en localidades geográficas distintas de las que se hubieran determinado, salvo previo conocimiento y expresa conformidad de la representación diplomática española en Guinea Ecuatorial.

Las responsabilidades derivadas del ejercicio de sus funciones profesionales por los Técnicos de televisión en Guinea Ecuatorial serán asumidas por el Estado español sin que en ningún caso puedan dar lugar a la aplicación por las autoridades de Guinea Ecuatorial de sanciones personales o económicas sobre los Técnicos españoles o sus familiares.

Artículo IV

El Gobierno de Guinea Ecuatorial podrá decidir en cualquier momento la salida de uno o varios Técnicos españoles, sin que se imponga ninguna traba respecto de la salida de su familia y menajes, y concediéndose los plazos y facilidades necesarios para que esta salida pueda organizarse debidamente por el Técnico retirado y sus familiares.

El Gobierno español puede igualmente decidir en cualquier momento la salida de uno o varios Técnicos españoles, concediendo el Gobierno de Guinea Ecuatorial idénticas facilidades y plazos que los referidos en el párrafo anterior.

En los casos a que se refieren los dos párrafos anteriores, ambos Gobiernos se pondrán de acuerdo para dar cumplimiento a lo estipulado en el apartado c) del artículo I del presente Acuerdo.

Artículo V

En lo que no contradigan a las disposiciones del presente Acuerdo, serán aplicables a los técnicos españoles de televisión en Guinea Ecuatorial las disposiciones del Acuerdo sobre Facilidad e Inmunidad a aplicar en la Cooperación Técnica y las del Convenio Básico de Cooperación Técnica entre el Gobierno de España y la República de Guinea Ecuatorial.

Artículo VI

El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su firma. Su validez y la de sus disposiciones será de un año y se prorrogará automáticamente por períodos sucesivos de un año a no ser que una de las partes contratantes lo denuncie por lo menos tres meses antes de su vencimiento.

Hecho en dos ejemplares en Santa Isabel de Fernando Poo a veinticuatro de julio de mil novecientos setenta y uno.—Por el Gobierno de España, Alberto López Herce, Embajador de España.—Por el Gobierno de la República de Guinea Ecuatorial, Jesús Alfonso Oyono Alogo, Ministro de Obras Públicas, Vivienda y Transportes.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 2 de diciembre de 1971.—El Secretario general técnico, José Aragonés Vilá.

CONVENIO entre España y la República de Guinea Ecuatorial sobre transporte aéreo, y anexo, firmado en Santa Isabel de Fernando Poo el 24 de julio de 1971.

El Gobierno de España y el Gobierno de la República de Guinea Ecuatorial

Desearios de favorecer el desarrollo de los transportes aéreos entre Guinea Ecuatorial y España y de proseguir en la medida más amplia posible la cooperación internacional en este terreno;

Desearios de aplicar a estos transportes los principios y las disposiciones de la Convención relativa a la Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944, han convenido lo siguiente:

Artículo 1.º

1. Cada una de las Partes Contratantes concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas. Las Empresas de transporte aéreo designadas por cada Parte Contratante gozarán, mientras explotan un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

a) Sobrevolar, sin aterrizar, el territorio de la otra Parte Contratante.

b) Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales.

c) Hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte Contratante que se especifiquen en el cuadro de rutas que figura en el anexo al presente Convenio, para tomar y dejar pasajeros, correo y carga en tráfico internacional, con exclusión del tráfico de cabotaje en dicho territorio.

2. Las rutas en las cuales las Empresas aéreas designadas estarán autorizadas a operar los servicios aéreos internacionales se especificarán en el cuadro de rutas (en adelante denominado «Servicios Convenidos» y «Rutas Especificadas»).

3. Para la aplicación del presente Convenio y su anexo:

a) La palabra «territorio» se entiende tal como queda definida en el artículo 2 de la Convención relativa a la Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

b) La expresión «Autoridades Aeronáuticas» significa:

— En lo que se refiere a la República de Guinea Ecuatorial, el Ministerio de Obras Públicas, Vivienda y Transportes.

— En lo que se refiere a España, el Ministerio del Aire (Subsecretaría de Aviación Civil).

— O en ambos casos, toda persona u Organismo que esté facultado para asumir las funciones actualmente ejercidas por ellas.

c) Los términos «Empresa designada» o «Empresas designadas» se entenderán la Empresa o Empresas de transporte aéreo que una de las Partes Contratantes haya designado para explotar los servicios convenidos descritos en el anexo de este Convenio.

d) Los términos «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», «Empresa de transporte aéreo» y «escala no comercial» tendrán el sentido que se les asigna respectivamente en el artículo 96 de la Convención de Chicago de 1944.

Artículo 2.º

Autorizaciones necesarias

1. Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho a designar, previa comunicación por escrito a la otra Parte Contratante, una o más Empresas de transporte aéreo para que exploren los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 4.º y 5.º del presente artículo, conceder sin demora a la Empresa o Empresas de transporte aéreo designadas las autorizaciones necesarias.

3. Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho de anular la designación que haya hecho de una Empresa aérea, así como sustituiría por otra Empresa distinta mediante notificación por escrito a la otra parte.

4. Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que la Empresa de Transporte Aéreo designada por la otra Parte Contratante demuestre, de con-

formidad con las disposiciones de la Convención de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), que está en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las Leyes y Reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales.

5. Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho de rehusar las autorizaciones mencionadas en el párrafo segundo de este artículo cuando esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta Empresa no se halle en manos de la Parte Contratante que ha designado a la Empresa o de sus nacionales.

6. Cuando una Empresa de transporte aéreo haya sido de ese modo designada y autorizada, podrá comenzar, en cualquier momento, a explotar los servicios convenidos, siempre que esté en vigor en dichos servicios una tarifa de conformidad con las disposiciones del artículo 8 del presente Convenio.

ARTÍCULO 3.º

Anulación y suspensión

1. Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de revocar una autorización concedida a una Empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante, o de suspender el ejercicio por dicha Empresa de los derechos especificados en el artículo 1.º del presente Convenio.

a) Cuando esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa Empresa no se halla en manos de la Parte Contratante que ha designado a la Empresa, ni de sus nacionales, o

b) Cuando esta Empresa no cumpla las Leyes o Reglamentos de la Parte Contratante que concede estos derechos, o

c) Cuando la Empresa aérea deja de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Convenio.

2. A menos que la revocación o suspensión inmediata sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes o Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 4.º

Disposiciones aplicables

1. Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante que rigen en su territorio la entrada y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación internacional o los vuelos de estas aeronaves sobre dicho territorio se aplicarán a la Empresa o Empresas designadas de la otra Parte Contratante.

2. Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante que rigen en su territorio la entrada, permanencia y salida de pasajeros, equipajes, correo o carga, así como las concernientes a los trámites, migración, pasaporte, aduana y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, equipajes, correo o carga transportados por las aeronaves de la Empresa o Empresas designadas de la otra Parte Contratante mientras aquellos se encuentren en dicho territorio.

ARTÍCULO 5.º

Por razones militares o de seguridad pública, cada Parte Contratante podrá restringir o prohibir los vuelos de las aeronaves de la Empresa o Empresas designadas de la otra Parte Contratante sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que dichas restricciones o prohibiciones se apliquen igualmente a las aeronaves de la Empresa o Empresas designadas de la primera Parte Contratante o a las Empresas de transporte aéreo de terceros Estados que explotan servicios aéreos internacionales regulares. Las zonas prohibidas deberán tener una superficie razonable, a fin de no obstruir sin necesidad la navegación aérea, y los límites de estas zonas deberán ser comunicados a la mayor brevedad posible a la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 6.º

Aduanas y exenciones

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las Empresas de transporte aéreo designadas por cualquiera de las Partes Contratantes y su equipo habitual de combustible, lubricantes, así como provisiones de a bordo (incluso alimentos, bebidas y tabaco), de tales aeronaves, están exentas de todos los derechos de aduanas, de inspección y otros

derechos o impuestos, con excepción de tasas y de pagos por servicios prestados, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta la continuación del vuelo.

2. Estarán igualmente exentos de estos mismos derechos o impuestos, con excepción de tasas y de pagos por servicios prestados:

a) Las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las Autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la otra Parte Contratante.

b) Las piezas de repuesto introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las Empresas de transporte aéreo designadas por la otra Parte Contratante; y

c) El combustible y lubricante destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por las Empresas de transporte aéreo designadas por la otra Parte Contratante, y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual se hayan embarcado.

Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los artículos mencionados en los subpárrafos a), b) y c).

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como otros artículos y provisiones que se encuentren a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante, sin aprobación de las Autoridades Aduaneras de dicho territorio. En tal caso podrán mantenerse bajo vigilancia de dichas Autoridades hasta que sean reembarcadas o se disponga de ellos de otra forma debidamente autorizada.

4. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de una cualquiera de las Partes Contratantes estarán a lo sumo sujetos a un simple control y gozarán de toda clase de facilidades. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos o impuestos de aduanas y de otros similares.

ARTÍCULO 7.º

Transferencias de excedentes

Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante derecho a la libre transferencia en divisas convertibles al cambio oficial de los excedentes de los ingresos respecto a los gastos obtenidos en su territorio como resultado del transporte de pasajeros, equipajes, correo y mercancías realizado por la Empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 8.º

Certificados y licencias

Los certificados de navegabilidad, los títulos de aptitud, las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes serán reconocidas por la otra Parte Contratante para la explotación de las rutas definidas en el anexo. Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho de reconocer la validez para el sobrevuelo de su propio territorio de los títulos de aptitud y de las licencias expedidas a sus propios ciudadanos por otro Estado.

ARTÍCULO 9.º

Tarifas de transporte

1. Las tarifas de las Empresas de transporte aéreo que una de las Partes Contratantes aplique al transporte destinado al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo se establecerán a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, tales como el coste de la explotación, la clase de tipo en servicio, las características de las diferentes rutas, un beneficio razonable y las tarifas de las otras Empresas de transportes aéreos.

2. Si es posible, las tarifas mencionadas en el párrafo 1 de este artículo serán fijadas en común acuerdo con las Empresas de transporte aéreo designadas por ambas Partes Contratantes, en consulta con las otras Empresas que explotan toda ruta o parte de la misma. De ser factible se llegará a tal acuerdo mediante el procedimiento de fijación de tarifas establecido por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I. A. T. A.).

3. Las tarifas así fijadas se someterán a la aprobación de las Autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes por lo menos treinta días antes de la fecha prevista para que entren en vigor. En casos especiales, podrá reducirse este plazo, siempre que estén de acuerdo dichas Autoridades.

4. Si las Empresas de transporte aéreo designadas no pueden ponerse de acuerdo sobre una tarifa cualquiera, o si por cualquier motivo no puede fijarse una tarifa según las disposiciones del párrafo 2.º de este artículo, o si durante los primeros quince días del plazo de treinta días mencionado en el párrafo 3.º de este artículo una de las Partes Contratantes notifica a la otra Parte Contratante su desacuerdo en alguna tarifa convenida, de conformidad con las disposiciones del párrafo 2.º de este artículo, las Autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes tratarán de determinar la tarifa de mutuo acuerdo.

5. Si las Autoridades aeronáuticas no pueden convenir la aprobación de una tarifa cualquiera, sometida a ellas con arreglo al párrafo 3.º de este artículo, ni la fijación de cualquier tarifa de acuerdo con el párrafo 4.º, la controversia será resuelta de conformidad con las disposiciones del artículo 15 del presente Convenio.

6. Con arreglo a las disposiciones del párrafo 3.º de este artículo, ninguna tarifa entrará en vigor si las Autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes no la aprueba.

7. Las tarifas establecidas de acuerdo con las disposiciones de este Convenio continuarán en vigor hasta que se hayan fijado nuevas tarifas, de conformidad con las disposiciones de este artículo.

ARTÍCULO 10

Estadísticas

Las Autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las Autoridades de la otra, si les fuesen solicitados, los informes estadísticos que razonablemente puedan considerarse necesarios para revisar la capacidad requerida en los servicios convenidos por las Empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante. Dichos informes incluirán todos los datos que sean precisos para determinar el volumen del tráfico transportado por las mencionadas Empresas en los servicios convenidos.

ARTÍCULO 11

Consultas

Las Autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán de vez en cuando, con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación satisfactoria de las disposiciones del presente Convenio y su anexo.

ARTÍCULO 12

Modificación del Convenio

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Convenio, podrá solicitar una consulta a la otra Parte Contratante; tal consulta, que podrá hacerse entre las Autoridades aeronáuticas verbalmente o por correspondencia, se iniciará dentro de un plazo de sesenta días, a contar de la fecha de recibo de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante Canje de Notas por vía diplomática, previo el cumplimiento de los requisitos constitucionales de los respectivos países.

2. Las modificaciones del anexo a este Convenio podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes y confirmado por Canje de Notas por vía diplomática.

ARTÍCULO 13

Modificaciones por Tratados multilaterales

El presente Convenio y su anexo se enmendarán para que estén en armonía con cualquier Convenio multilateral que sea obligatorio para las dos Partes Contratantes.

ARTÍCULO 14

Solución de controversias

1. En caso de surgir controversia en la interpretación o aplicación del presente Convenio entre las Partes Contratantes, éstas tratarán, en primer lugar, de solucionarla mediante negociaciones directas.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá ser sometida, de común acuerdo, a la decisión de cualquier persona u Organismo o, en caso de que lo solicite una de las Partes Contratantes, a la decisión de un Tribunal compuesto por tres Arbitros, uno nombrado por cada una de las Partes Contratantes y un tercero designado por dos primeramente nombrados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un Arbitro dentro de un plazo de sesenta días, contados desde la fecha en que reciba cualquiera de las Partes Contratantes preaviso de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer Arbitro se nombrará dentro de un plazo de sesenta días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa un Arbitro dentro del plazo fijado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un Arbitro o Arbitros, según el caso. En tal caso el tercer Arbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal Arbitral. En caso de que el Presidente tenga la nacionalidad de una de las Partes Contratantes o esté impedido por otras causas, su sustituto en el cargo efectuará los nombramientos correspondientes.

3. Las Partes Contratantes se obligan a cumplir toda decisión tomada de acuerdo con el párrafo 2.º del presente artículo.

ARTÍCULO 15

Denuncia

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Convenio. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Convenio terminará doce meses después de la fecha en que reciba la notificación de la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. Si la Parte Contratante no acusare recibo de dicha notificación, ésta se consideraría recibida catorce días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

ARTÍCULO 16

Registro

El presente Convenio y toda modificación al mismo, así como cualquier Canje de Notas que se celebre, según lo previsto en el artículo 13, se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional (O. A. C. I.).

ARTÍCULO 17

Disposiciones finales

El presente Convenio entrará en vigor definitivamente a partir de la fecha en la cual las dos Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de las formalidades constitucionales de sus respectivos países, y con carácter provisional, desde la fecha de su firma.

Hecho en dos ejemplares en Santa Isabel de Fernando Poo a veinticuatro de julio de mil novecientos setenta y uno.

POR EL GOBIERNO DE ESPAÑA:

Alberto López Herce,
Embajador de España

POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA
DE GUINEA ECUATORIAL:

Jesús Alfonso Oyono Alogo,
Ministro de Obras Públicas, Vivienda
y Transportes

ANEXO

CUADRO DE RUTAS

A) Rutas guineanas.

1. Puntos en la Guinea Ecuatorial puntos intermedios - Las Palmas.
2. Puntos en la Guinea Ecuatorial puntos intermedios - Madrid.

B) *Rutas españolas.*

1. Puntos en España-puntos intermedios en África-Santa Isabel y/o Bata-puntos más allá en África.

C) Todo punto enumerado en el cuadro de rutas podrá, a conveniencia de las Empresas designadas, no ser servido en todos o en parte de sus servicios.

NORMAS DE CAPACIDAD

1. Deberá existir justa e igual oportunidad para las Empresas designadas por las Partes Contratantes para realizar los servicios convenidos en las rutas especificadas entre los territorios respectivos.

2. Cada Parte Contratante tomará en consideración en los recorridos comunes los intereses de la otra Parte, a fin de no afectar de forma indebida sus servicios respectivos.

3. Los servicios convenidos que realicen las Empresas designadas por las Partes Contratantes deberán estar en relación directa con las necesidades del transporte en las rutas especificadas y tendrán como objeto primordial ofrecer, con un coeficiente de carga razonable, adecuada capacidad para atender las necesidades presentes, o razonablemente previsibles, de transporte de pasajeros, carga y correo entre el territorio de la Parte Contratante que designa la Empresa aérea y el país de destino final del tráfico.

4. Para el transporte de pasajeros, carga y correo que se realicen con puntos de una ruta especificada situados en el territorio de otros Estados distintos del que designa a la Empresa aérea, se tendrá en cuenta el principio general de que la capacidad ofrecida deberá estar en relación con:

a) La demanda del tráfico entre el país de origen y los países de destino.

b) Las exigencias de una explotación económica de las líneas de que se trate.

c) La demanda de tráfico existente en las regiones que atraviesa, teniendo en cuenta las líneas locales y regionales.

5. La aplicación de este Convenio se limita, en principio, al ejercicio de derechos de tráfico entre los territorios de ambas Partes. Los eventuales derechos de tráfico en escalas de terceros países, conocidas como quinta libertad, serán en cada caso objeto de acuerdo entre las respectivas Autoridades aeronáuticas.

El presente Convenio entró en vigor definitivamente el día 23 de septiembre de 1971, de conformidad con lo previsto en su artículo 7.º

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 3 de diciembre de 1971.—El Secretario General Técnico, José Aragonés Vilá.

CONVENCION sobre la alta mar hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958.

Los Estados Partes en esta Convención,

Deseando codificar las normas de derecho internacional referentes a la alta mar,

Reconociendo que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra del 24 de febrero al 27 de abril de 1958, aprobó las disposiciones siguientes como declaratorias en términos generales de los principios establecidos de derecho internacional,

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO 1.

Se entenderá por «alta mar» la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado.

ARTÍCULO 2

Estando la alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por estos artículos y por las demás normas del derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados con litoral o sin él:

- 1) La libertad de navegación.
- 2) La libertad de pesca.
- 3) La libertad de tender cables y tuberías submarinos.
- 4) La libertad de volar sobre la alta mar.

Estas libertades, y otras reconocidas por los principios generales del derecho internacional, serán ejercidas por todos los Estados con la debida consideración para con los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de alta mar.

ARTÍCULO 3

1. Para gozar de la libertad del mar en igualdad de condiciones con los Estados ribereños, los Estados sin litoral deberán tener (1) libre acceso al mar. A tal fin, los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral garantizarán, de común acuerdo con este último y en conformidad con las convenciones internacionales existentes:

a) Al Estado sin litoral, en condiciones de reciprocidad, el libre tránsito por su territorio.

b) A los buques que enarbolan la bandera de este Estado, el mismo trato que a sus propios buques o a los buques de cualquier otro Estado, en cuanto a la entrada a los puertos marítimos y a su utilización.

2. Los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral reglamentarán, de acuerdo con éste, teniendo en cuenta los derechos del Estado ribereño o de tránsito y las particularidades del Estado sin litoral, todo lo relativo a la libertad de tránsito y a la igualdad de trato en los puertos, en caso de que tales Estados no sean ya partes en las convenciones internacionales existentes.

ARTÍCULO 4

Todos los Estados con litoral o sin él tienen el derecho de que naveguen en alta mar los buques que enarbolan su bandera.

ARTÍCULO 5

1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque; en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón en los aspectos administrativo, técnico y social.

2. Cada Estado expedirá, para los buques a los que haya concedido el derecho de enarbolar su pabellón, los documentos procedentes.

ARTÍCULO 6

1. Los buques navegarán con la bandera de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de un modo expreso en los tratados internacionales o en los presentes artículos, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. No se podrá efectuar ningún cambio de bandera durante un viaje ni en una escala, excepto como resultado de un cambio efectivo de la propiedad o en el registro.

2. El buque que navegue bajo las banderas de dos o más Estados, utilizándolas a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado como buque sin nacionalidad.

ARTÍCULO 7

Las disposiciones de los artículos precedentes no prejuzgan en nada la cuestión de los buques que estén al servicio oficial de una organización intergubernamental y enarbolan la bandera de la organización.

ARTÍCULO 8

1. Los buques de guerra que naveguen en alta mar gozarán de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

2. A los efectos de estos artículos, se entiende por buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado y ostentan los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. El Comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre ha de figurar en el Escalafón de Oficiales de la Armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina naval militar.

(1) Las palabras «deberán tener» equivalen a «should have» en inglés.