

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.

CONVENCIÓN 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.

ARTÍCULO 9

Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y destinados exclusivamente a un servicio oficial no comercial, gozarán, cuando estén en alta mar, de una completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

ARTÍCULO 10

1. Todo Estado dictará, para los buques que tengan derecho a enarbolar su bandera, las disposiciones que sean necesarias para garantizar la seguridad en el mar, sobre todo por lo que respecta a:

- a) La utilización de las señales, el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de los abordajes.
- b) La tripulación del buque y sus condiciones de trabajo, habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables en materia de trabajo.
- c) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad del buque.

2. Al dictar estas disposiciones, los Estados tendrán en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas. Tomarán las medidas necesarias para garantizar la observancia de dichas disposiciones.

ARTÍCULO 11

1. En caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar que pueda entrañar una responsabilidad penal o disciplinaria para el Capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, las sanciones penales y disciplinarias contra esas personas sólo se podrán ejercitar ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbolaba el buque o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales.

2. En materia disciplinaria, el Estado que haya expedido un certificado de mando o un certificado o licencia de competencia podrá, siguiendo el procedimiento jurídico correspondiente, decretar la retirada de esos títulos incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió.

3. No podrá ser ordenado ningún embargo ni retención sobre el buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado cuya bandera enarbola el buque.

ARTÍCULO 12

1. Los Estados deberán obligar a los Capitanes de los buques que naveguen bajo su bandera a que, siempre que puedan hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:

- a) Presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar.
- b) Se dirijan a toda velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepan que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo.
- c) En caso de abordaje, presten auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comuniquen al otro buque el nombre del suyo, el puerto de inscripción y el puerto más próximo en que hará escala.

2. El Estado ribereño fomentará la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz, en relación con la seguridad en el mar, y —cuando las circunstancias lo exijan— cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

ARTÍCULO 13

Todo Estado estará obligado a tomar medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su bandera y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su bandera. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su bandera, quedará libre «ipso facto».

ARTÍCULO 14

Todos los Estados deberán cooperar en toda la medida de lo posible a la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

ARTÍCULO 15

Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

1) Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:

- a) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.
- b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

2) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.

3) Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo.

ARTÍCULO 16

Se asimilan a los actos cometidos por un buque privado los actos de piratería definidos en el artículo 15, perpetrados por un buque de guerra o un buque del Estado o una aeronave del Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave.

ARTÍCULO 17

Se consideran buques y aeronaves piratas los destinados, por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran, a cometer cualquiera de los actos previstos por el artículo 15. Se consideran también piratas los buques y aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos, mientras se encuentren bajo el mando efectivo de las personas culpables de esos actos.

ARTÍCULO 18

Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad, no obstante haberse convertido en buque o en aeronave pirata. La conservación y la pérdida de la nacionalidad se rigen por la Ley del Estado que la haya concedido.

ARTÍCULO 19

Todo Estado puede apresarse en alta mar, o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, a un buque o a una aeronave pirata, o a un buque capturado a consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo de dicho buque o aeronave. Los Tribunales del Estado que haya efectuado la presa podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que haya que tomar respecto de los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fe.

ARTÍCULO 20

Cuando un buque o una aeronave sea apresado por sospechas de piratería, sin fundamento suficiente, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo perjuicio o daño causados por la captura.

ARTÍCULO 21

Sólo los buques de guerra y las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves al servicio de un Gobierno autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo capturas por causa de piratería.

ARTÍCULO 22

1. Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en virtud de facultades concedidas por tratados, un buque de guerra que encuebre un buque mercante extranjero en alta mar no tiene derecho a efectuar en él ningún registro, a menos que haya motivo fundado para creer:

- a) Que dicho buque se dedica a la piratería, o
- b) Que el buque se dedica a la trata de esclavos, o
- c) Que el buque tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque haya izado una bandera extranjera o se haya negado a izarla.

2. En los casos de los incisos a), b) y c), el buque de guerra podrá proceder a la comprobación de los documentos que autoricen el uso de la bandera. Para ello podrá enviar un bote al buque sospechoso, al mando de un Oficial. Si aun después del examen de los documentos persistiesen las sospechas, podrá proceder a otro examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las atenciones posibles.

3. Si las sospechas no resultaren fundadas, y siempre que el buque detenido no hubiere cometido ningún acto que las justifique, dicho buque tendrá derecho a ser indemnizado por todo perjuicio o daño sufridos.

ARTÍCULO 23

1. El Estado ribereño podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de sus Leyes y Reglamentos. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores o en el mar territorial o en la zona contigua del Estado del buque perseguidor, y podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de que no se haya interrumpido. No es necesario que el buque que da la orden de detenerse a un buque extranjero que navega por el mar territorial o por la zona contigua se encuentre también en ellos en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encontrase en una zona contigua, tal como está definida en el artículo 24 de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, la persecución no se podrá emprender más que por atentado a los derechos para cuya protección fué creada dicha zona.

2. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del país a que pertenece o en el de una tercera Potencia.

3. La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga, que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque madrina se encuentran dentro de los límites del mar territorial o, si es del caso, en la zona contigua. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido la señal de detenerse, visual o auditiva, desde una distancia que permita al buque interesado oírlo o verla.

4. El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o por aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves, destinados al servicio de un Gobierno y especialmente autorizados a tal fin.

5. Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave:

a) Las disposiciones de los párrafos 1 a 3 de este artículo se aplicarán «mutatis mutandis» a esta forma de persecución.

b) La aeronave que haya dado la orden de detención habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque o aeronave del Estado ribereño llamado por ella llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí sola detener al buque. Para justificar la visita y registro de un buque en alta mar no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución o no lo han hecho otras aeronaves o buques que continúan la persecución sin interrupción.

6. Cuando el buque sea detenido en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de este Estado a los efectos de una investigación por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía.

7. Cuando un buque sea interceptado o detenido en alta mar en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de persecución, se le resarcirá todo perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o interceptación.

ARTÍCULO 24

Todo Estado está obligado a dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas por los hidrocarburos vertidos de los buques, desprendidos de las tuberías submarinas o producidos por la explotación y exploración del suelo y del subsuelo submarinos, teniendo en cuenta las disposiciones de los Convenios existentes en la materia.

ARTÍCULO 25

1. Todo Estado está obligado a tomar medidas para evitar la contaminación del mar debida a la inmersión de desperdicios radiactivos, teniendo en cuenta las normas y reglamentos que puedan dictar los Organismos internacionales competentes.

2. Todos los Estados están obligados a colaborar con los Organismos internacionales competentes en la adopción de medidas para evitar la contaminación del mar y del espacio aéreo superyacente resultante de cualesquiera actividades realizadas con sustancias radiactivas o con otros agentes nocivos.

ARTÍCULO 26

1. Todo Estado tiene derecho de tender sobre el lecho de la alta mar cables y tuberías submarinos.

2. Sin perjuicio de su derecho de tomar medidas adecuadas para la explotación de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales, el Estado ribereño no podrá impedir que se tiendan cables o tuberías submarinos ni que se proceda a su conservación.

3. Cuando tienda dichos cables o tuberías, el Estado de que se trate tendrá debidamente en cuenta los cables y tuberías ya instalados en el lecho del mar, y en particular la posibilidad de reparación de los cables o tuberías ya existentes.

ARTÍCULO 27

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que la ruptura o el deterioro, por un buque que enarbole su bandera o por un persona sometida a su jurisdicción, de un cable submarino en alta mar, causados voluntariamente o por negligencia culpable, que interrumpan u obstruyan las comunicaciones telegráficas o telefónicas, así como la ruptura o el deterioro, en las mismas condiciones, de un cable de alta tensión o de una tubería submarina, constituyan infracciones susceptibles de sanción. Esta disposición no es aplicable a las rupturas ni a los deterioros cuyos autores sólo hubiesen tenido el propósito legítimo de proteger sus vidas o la seguridad de sus buques, después de haber tomado todas las precauciones necesarias para evitar la ruptura o el deterioro.

ARTÍCULO 28

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que las personas sometidas a su jurisdicción que sean propietarias de un cable o de una tubería en alta mar y que, al tender o reparar el cable o la tubería, causen la ruptura o deterioro de otro cable o de otra tubería, respondan del costo de su reparación.

ARTÍCULO 29

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que los propietarios de buques que puedan probar que han sacrificado un ancla, una red o cualquier otro aparejo de pesca para no causar daños a un cable o a una tubería submarina, sean indemnizados por el propietario del cable o de la tubería, a condición de que hayan tomado previamente todas las medidas de precaución razonables.

ARTÍCULO 30

Las disposiciones de esta Convención no afectarán a las convenciones u otros acuerdos internacionales ya en vigor, en cuanto a las relaciones entre los Estados Partes en ellos.

ARTÍCULO 31

Esta Convención quedará abierta hasta el 31 de octubre de 1958 a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos especializados y de cualquier otro Estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a suscribir la Convención.

ARTÍCULO 32

Esta Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario general de las Naciones Unidas.

ARTÍCULO 33

Esta Convención estará abierta a la adhesión de los Estados incluidos en cualquier categoría mencionada en el artículo 31. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario general de las Naciones Unidas.

ARTÍCULO 34

1. Esta Convención entrará en vigor el trigésimo día que siga a la fecha en que se haya depositado en poder del Secretario general de las Naciones Unidas el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión.

2. Para cada uno de los Estados que ratifiquen la Convención o se adhieran a ella después de haberse depositado el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión, la Convención entrará en vigor el trigésimo día después de que dicho Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

ARTÍCULO 35

1. Una vez expirado el plazo de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Convención, las Partes Contratantes podrán pedir en todo momento, mediante una comunicación escrita dirigida al Secretario general de las Naciones Unidas, que se revise esta Convención.

2. La Asamblea General de las Naciones Unidas decidirá las medidas que corresponde tomar acerca de esa petición.

ARTÍCULO 36

El Secretario general de las Naciones Unidas comunicará a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a todos los demás Estados mencionados en el artículo 31:

a) Cuáles son los países que han firmado esta Convención y los que han depositado los instrumentos de ratificación o de adhesión, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 31, 32 y 33.

b) En qué fecha entrará en vigor esta Convención, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34.

c) Las peticiones de revisión hechas de conformidad con el artículo 35.

ARTÍCULO 37

El original de esta Convención, cuyos textos chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado en poder del Secretario general de las Naciones Unidas, quien remitirá copias certificadas a todos los Estados mencionados en el artículo 31.

En testimonio de lo cual los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado esta Convención.

Hecho en Ginebra, a los veintinueve días del mes de abril de 1958.

El Instrumento de Adhesión de España a la presente Convención fué depositado en poder del Secretario general de las Naciones Unidas el día 25 de febrero de 1971, de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 33, y entró en vigor para España el 27 de marzo de 1971, de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 de su artículo 34.

El referido Instrumento de Adhesión de España contiene la siguiente declaración:

«Sin embargo, su adhesión no puede ser interpretada como reconocimiento de cualesquiera derechos o situaciones relativos a los espacios marítimos de Gibraltar, que no estén comprendidos en el artículo 10 del Tratado de Utrech, de 13 de julio de 1713, entre las Coronas de España y Gran Bretaña.»

Madrid, 7 de diciembre de 1971.—El Secretario general técnico, José Aragonés Vilá.

CONVENCIÓN sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar, hecha en Ginebra el 29 de abril de 1958.

Los Estados Partes en esta Convención,

Considerando que el desarrollo de la técnica moderna en cuanto a los medios de explotación de los recursos vivos del

mar, al aumentar la capacidad del hombre para atender las necesidades alimenticias de la creciente población mundial, ha expuesto algunos de estos recursos al peligro de ser explotados en exceso;

Considerando también que la naturaleza de los problemas que suscita en la actualidad la conservación de los recursos vivos de la alta mar sugiere la clara necesidad de que se resuelvan, cuando ello sea posible, sobre bases de cooperación internacional, mediante la acción concertada de todos los Estados interesados,

Han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1

1. Todos los Estados tienen el derecho de que sus nacionales se dediquen a la pesca en alta mar, a reserva de: a) sus obligaciones convencionales; b) los intereses y derechos del Estado ribereño que se estipulan en la presente Convención, y c) las disposiciones sobre la conservación de los recursos vivos de la alta mar que figuran en los artículos siguientes.

2. Los Estados tendrán la obligación de adoptar o de colaborar con otros Estados en la adopción de las medidas que, en relación con sus respectivos nacionales, puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar.

ARTÍCULO 2

A los efectos de esta Convención, se entenderá por «conservación de los recursos vivos de la alta mar» el conjunto de medidas que permitan obtener un rendimiento óptimo constante de estos recursos, de manera que aumente hasta el máximo el abastecimiento de alimentos y de otros productos marinos. Al formular los programas de conservación se tendrá en cuenta la necesidad de asegurar en primer lugar el abastecimiento de alimentos para el consumo humano.

ARTÍCULO 3

El Estado, cuyos nacionales se dedican a la pesca de cualquier reserva o reservas de peces u otros recursos vivos del mar en una zona cualquiera de la alta mar donde no pesquen los nacionales de otros Estados, deberá adoptar medidas en esa zona respecto de sus propios nacionales, cuando sea necesario para la conservación de los recursos vivos afectados.

ARTÍCULO 4

1. Si los nacionales de dos o más Estados se dedican a pescar de la misma o de las mismas reservas de peces u otros recursos vivos marinos en cualquier zona o zonas de la alta mar, dichos Estados, a petición de cualquiera de ellos, entablarán negociaciones, con objeto de adoptar, de común acuerdo para sus nacionales, las medidas necesarias para la conservación de los recursos vivos afectados.

2. Si los Estados interesados no pudiesen llegar a un acuerdo dentro de un plazo de doce meses, cualquiera de las partes podrá entablar el procedimiento previsto en el artículo 9.

ARTÍCULO 5

1. Si una vez adoptadas las medidas a que se refieren los artículos 3 y 4, los nacionales de otros Estados quieren dedicarse a pescar en cualquier zona o zonas de la alta mar de la misma o de las mismas reservas de peces u otros recursos marinos vivos, los otros Estados aplicarán a sus propios nacionales dichas medidas, que no deberán ser discriminatorias, de hecho, ni de derecho, a más tardar siete meses después de la fecha en que dichas medidas hayan sido notificadas al Director general de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. El Director general notificará dichas medidas a todos los Gobiernos que se lo pidan y, en todo caso, a todos los Estados indicados por el que tome dicha medida.

2. Si los otros Estados no aceptan esas medidas y no puede llegarse a un acuerdo dentro de un plazo de doce meses, cualquiera de las partes interesadas podrá entablar el procedimiento previsto en el artículo 9. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, las medidas adoptadas continuarán en vigor hasta que se dicte la decisión de la Comisión especial.

ARTÍCULO 6

1. El Estado ribereño tiene un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte de la alta mar adyacente a su mar territorial.