

-EL ALTA MAR-

Existen espacios que no están sujetos a la competencia de ningún estado o soberanía estatal en concreto, aunque se ejercen en ellos competencias concurrentes de naturaleza extraterritorial por el derecho Internacional. Estos espacios comunes o de interés internacional fuera de la jurisdicción del ribereño engloban al Alta Mar.

España como estado regula por la competencia internacional de la materia pocas cuestiones del Alta mar, el cual viene regulado en el Convenio sobre el Alta Mar de 29 de abril de 1958, básico en la materia, y cuyos contenidos coinciden con la parte VII de la convención de 1982 lo que pone de manifiesto el carácter consuetudinario de la institución del Alta Mar

- **Definición:** Aparece definido por exclusión en el artículo 86 de la Convención de Montego Bay entendiéndose por alta mar las partes del mar que no forman parte del mar territorial, de las aguas interiores, la zona económica exclusiva y las aguas archipelágicas.
- **Principios y libertades del alta mar:** Los principios en que se basa el régimen jurídico del alta mar son los siguientes:
 - **En cuanto vía de comunicación es un bien común = Principio de libertad de los mares.**
 - **Principio de la igualdad de uso.**
 - **Principio de no-interferencia.**
 - **Principio de no-sumisión al derecho Internacional.**

Estos principios quedan articulados en las convenciones con la proclamación de las cuatro libertades clásicas del alta Mar que examinamos a continuación, aunque se han postulado otras nuevas en la convención de 1982 como las libertades de construir islas artificiales y otras instalaciones y la de investigación científica {art. 87 d) y f)}.

• LA LIBERTAD DE NAVEGACIÓN

El artículo 90 de la Convención de 1982 establece el derecho de navegar en alta mar de los buques que enarbolan la bandera del estado (con o sin litoral). El vínculo que liga al buque y Estado, que se exterioriza con la bandera, se concreta jurídicamente con la nacionalidad del buque.

El derecho a otorgar nacionalidad se reconoce a los Estados por el artículo 91 fijando los requisitos para su concesión y registro del buque, y, consiguientemente para que puedan usar su pabellón o bandera. Así, para evitar que haya buques sin pabellón (responsabilidades) se señala que 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.

Para la definición de este vínculo o ligamen hay que acudir al convenio sobre las condiciones de Registro de Buques de 1986 ya no en vigor y cuyos artículos disponen que los ciudadanos del estado del pabellón participen en la propiedad, tripulación y administración del buque enarbolado.

España se mantiene proclive a la libertad de registro. En, efecto, el registro y abanderamiento de buques está sometido a la justificación de vínculos puramente formales, según se desprende del **artículo 10.2 del Real Decreto 1027/1989**, que se limita a exigir a las personas físicas o jurídicas que sean propietarias o se dediquen a la explotación de buques con eslora igual o superior a nueve metros que aporten al Registro de empresas marítimas de la Dirección General de la Marina Mercante, sin que se desprenda ninguna otra consecuencia jurídica del contenido de dicha certificación: *certificación expedida por el registro Mercantil en la que conste el nombre, objeto, domicilio, duración y, en su caso, capital social, participación extranjera y órganos de*

administración con el nombre y nacionalidad de los administradores y accionistas.

La libertad de navegación y su corolario el principio de no-interferencia tiene una serie de limitaciones:

- Todos los estados tienen Derecho de apresamiento de cualquier buque o aeronave pirata o que este en manos de piratas de alta mar o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado; esta piratería lleva como consecuencia, además del derecho de apresamiento, la posibilidad de detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo e imponer, a través de los tribunales del estado que hayan efectuado la presa, las penas y medidas oportunas.
- El derecho de represión de otras prácticas odiosas donde se incluye un aspecto muy importante como es el del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas ámbito regulado por la **Convención de Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas**, hecha en Viena el 20 de diciembre de 1988 y en vigor desde el 11 de noviembre de 1990 y **de la que España es parte**, donde se hace un desarrollo progresivo de la represión en alta mar de esta práctica odiosa añadiendo en su párrafo 3º

• **LIBERTAD DE PESCA**

Los estados tienen derecho de que sus nacionales se dediquen a la pesca en alta mar debiendo respetarse las regulaciones referentes a la conservación de los recursos vivos de la alta mar, excluyéndose este derecho de pesca en la zona económica exclusiva.

Existe un problema respecto a los intereses de los estados ribereños en las zonas de alta mar adyacentes a sus zonas económicas exclusivas, sobre todo con relación a las especies transzonales, el artículo 63.2 viene a establecer la negociación entre los interesados, no permitiendo de ninguna manera que el Estado ribereño imponga unilateralmente medidas de conservación en alta mar = conflicto del fletan España-Canadá, cuotas de España en Alta mar e intervención de Canadá.

• **LIBERTAD DE UTILIZACIÓN DEL LECHO DEL MAR PARA RENDER CABLES O TUBERIAS SUBMARINAS**

Tan solo se excluye a la plataforma continental para el ejercicio de la misma. Se establecen limitaciones como la necesidad de su conservación y el establecimiento por los Estados de responsabilidades por posibles rupturas o deterioros.

D) LIBERTAD DE SOBREVOLAR EL ALTA MAR

No desarrollada por el convenio de Montego Bay de 1982, salvo en lo relativo al derecho de captura en caso de piratería aérea.

Toda parte que tenga motivos razonables para sospechar que una nave que éste haciendo uso de la libertad de navegación con arreglo al derecho internacional y que enarbole el pabellón o lleve matrícula de otra parte, está siendo utilizada para el tráfico ilícito, podrá notificarlo al Estado del pabellón y pedir que confirme la matrícula: si la confirma, podrá solicitarle autorización para adoptar las medidas adecuadas con respecto a esa nave.

Es en el ámbito de los Derechos Fundamentales donde se han desarrollado más acuerdos y convenios, donde destaca el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (1974), hecho en Londres el 17 de febrero de 1978 y al que España se adhirió el 9 de Abril de 1980.

No hemos incluido el tratado por el espacio que suponían más de 20 folios, aunque es interesante su contenido: BOE 106/1981, publicado el 04 -05-1981