



universidad  
de león

**Facultad de Derecho**

**Grado en derecho**

**2015/2016**

**LAS VÍAS DE NAVEGACIÓN EN EL  
ÁRTICO DESDE LA PERSPECTIVA DEL  
DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO**

**(ARCTIC SHIPPING PASSAGES FROM  
THE PERSPECTIVE OF INTERNATIONAL  
PUBLIC LAW)**

Realizado por la alumna Dña. Silvia Soto Viñas.

Tutorizado por el Profesor D. Juan Francisco Escudero Espinosa.



**Grado en derecho**  
**Facultad de Derecho**  
**Universidad de León**  
**2015/2016**

**LAS VÍAS DE NAVEGACIÓN EN EL  
ÁRTICO DESDE LA PERSPECTIVA DEL  
DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO**

**(ARCTIC SHIPPING PASSAGES FROM  
THE PERSPECTIVE OF INTERNATIONAL  
PUBLIC LAW)**

Realizado por la alumna Dña. Silvia Soto Viñas.

Tutorizado por el Profesor D. Juan Francisco Escudero Espinosa.



## ÍNDICE

<b>RESUMEN .....</b>	<b>9</b>
<b>OBJETO .....</b>	<b>11</b>
<b>METODOLOGÍA.....</b>	<b>13</b>
<b>I. ANTECEDENTES: LA EXPEDICIÓN DE FRIDTJOF WEDEL- JARLSBERG NANSEN. ....</b>	<b>14</b>
<b>II. EL CAMBIO CLIMÁTICO Y LAS VÍAS DE NAVEGACIÓN. ....</b>	<b>19</b>
<b>III. LAS VÍAS DE NAVEGACIÓN: CONSIDERACIONES GENERALES. ....</b>	<b>22</b>
1. Necesidad de regular el medio natural. ....	23
2. Regulación acerca de la explotación económica en el Ártico. ....	24
3. Pactos respecto al Ártico. ....	26
4. Uso de las rutas árticas. ....	26
<b>IV. CONSIDERACIONES SOBRE EL DERECHO DEL MAR: CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR. ....</b>	<b>27</b>
1. Regímenes de los buques. ....	31
2. <b>NORMATIVA IACS (INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES LTD). ....</b>	<b>35</b>
<b>V. ESPACIOS MARINOS SURCADOS POR LA RUTA DEL NOROESTE.....</b>	<b>36</b>
<b>1. Tipos de vías por las que pasa. ....</b>	<b>39</b>
1.1. Las aguas Interiores a lo largo de la ruta del Noroeste. ....	39
1.2. Las líneas de fondo directas en la ruta del Noroeste. ....	40
1.3. Paso inocente.....	41
1.4. El estrecho internacional en la ruta del Noroeste. ....	41
1.5. Finlandia, Suecia e Islandia: Los países no ribereños interesados en las vías de navegación árticas. ....	43
<b>VI. EL INCIPIENTE INTERÉS DE CHINA POR EL USO DE LAS VÍAS DE NAVEGACIÓN ÁRTICAS. ....</b>	<b>45</b>
1. Las cadenas de islas.....	45
2. El Collar de Perlas.....	46

<b>VII. ESPACIOS MARINOS SURCADOS POR LA RUTA DEL NORTE (RUTA SIBERIANA).</b>	<b>49</b>
1. Regulación de la ruta del Norte.	51
1.1. Aguas marítimas interiores.	52
2. Organización de la navegación en la zona de aguas de la Ruta del Mar del Norte.	54
3. Régimen de los buques en la ruta del Norte.	55
4. Estrechos rusos en el Paso del Norte.	57
4.1. Posicionamiento de Noruega ante la regulación de la ruta del Norte.	58
4.2. Posicionamiento de Dinamarca y Groenlandia ante la regulación de la ruta del Norte.	60
4.3. Las aguas archipiélagicas en la ruta del Norte.	61
4.4. Control por el Estado de Bandera por la ruta del Norte.	62
<b>VIII. EL PAPEL DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL EN LA NAVEGACIÓN ÁRTICA.</b>	<b>65</b>
<b>IX. PROBLEMAS JURISDICCIONALES NO RESUELTOS EN EL ÁRTICO.</b>	<b>67</b>
1. Delimitación de fronteras marítimas en el Ártico.	67
2. Acuerdos bilaterales entre los Estados del Ártico.	68
3. Las disputas fronterizas entre los estados ribereños del Ártico.	69
4. Solapamientos en las reclamaciones de plataformas continentales.	70
<b>X. LA SEGURIDAD EN LA NAVEGACIÓN ÁRTICA.</b>	<b>70</b>
1. CONVENIO SOLAS (Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar).	75
2. COLREG: Reglamento internacional para prevenir abordajes.	76
3. ZONAS ESPECIALES.	77
4. ZONAS MARINAS PARTICULARMENTE SENSIBLES	78
5. LA RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO Y DEL CAPITÁN EN LAS RUTAS DE NAVEGACIÓN.	79
<b>XI. NUEVO PROYECTO PARA REGULAR LA NAVEGACIÓN EN LAS RUTAS DEL ÁRTICO: EL CÓDIGO POLAR.</b>	<b>83</b>
<b>XII. EL INTERÉS DE ESPAÑA EN LA NAVEGACIÓN ÁRTICA.</b>	<b>84</b>

1. Intereses españoles y canadienses.....	85
2. Los intereses contrapuestos de España y Noruega sobre las Islas Svalbard.....	86
3. Los pasos oceánicos como punto estratégico para el favorecimiento del tráfico comercial y la explotación de los recursos.	87
<b>XIII.JURISPRUDENCIA AL RESPECTO.....</b>	<b>89</b>
1. Exposición de los hechos. ....	<b>90</b>
2. Marco jurídico de la pesca y fronteras marítimas en la Ruta del Noroeste .....	<b>91</b>
2.1. Tratado de París de 1920.....	93
2.2. Ley del Mar. ....	93
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>95</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>99</b>

## RESUMEN

El cambio climático ha originado un incesante deshielo de la región Ártica, dando lugar a nuevas vías de navegación hasta entonces impredecibles: El **Pasaje del Norte** y el **Pasaje del Noroeste**, que han permitido, además de poner en comunicación por vía marítima nuevos puntos geográficos, acortar enormemente el tiempo de dichas travesías.

Por otro lado, no es solo una nueva realidad geofísica a la que nos enfrentamos, sino también jurídica. De la mano de un cambio físico evidente para muchos, vienen nuevos planteamientos hasta ahora impredecibles y sobre los cuales el derecho trata de hallar respuesta.

El problema jurídico que plantea esta situación parece encontrar solución en el *Derecho Internacional Público* (más detalladamente en el *Derecho del mar*), el cual ofrece un marco legal para solventar las lagunas jurídicas que este nuevo escenario marítimo pueda plantear. Sin embargo, estas soluciones no parecen agradar a todos los Estados, especialmente a los Estados Árticos, los cuales dependiendo de la ley que se aplique serán los más beneficiados o perjudicados. De ahí, su interés en participar como miembros del Consejo Ártico, pudiendo de este modo tener una incidencia máxima en todas las decisiones concernientes al Ártico.

Para entender esta problemática debemos poner de manifiesto que bajo el Ártico descansa el último reservorio energético del planeta, por ello los Estados Árticos tratan de que se les reconozca la máxima soberanía sobre las vías de navegación para así controlar el tráfico marítimo y tener una mayor ventaja sobre este botín biológico.

En el presente, la jurisdicción de cada uno de los cinco países ribereños del océano Ártico no se extiende más de 200 millas [370 kilómetros] más allá de su costa, la línea que establece el Derecho del Mar como límite de su jurisdicción. Veremos cómo son aguas internacionales, al menos, de momento.



## ABSTRACT

Climate change has caused a ceaseless thaw in the Arctic region, giving rise to new waterways hitherto unpredictable: the **Passage of the North** and the **Northwest Passage**, which will allow, in addition to geographical communication by Seaway new points, shorten greatly the time of these crossings.

Therefore, it is not only we are facing a new geophysical reality which, but also legal. New approaches come from the hand of an obvious physical change, until now unpredictable, and on which the law tries to find answer.

The legal problem posed by this situation seems to find solution in *Public International Law* (more in detail in the *Law of the Sea*), which provides a legal framework to solve the legal loopholes arising from this new maritime scenario. However, these solutions do not seem to please all States, especially the Arctic States, which, depending on the law that they apply, they will be the most benefited or harmed. Hence, their interests in participating as members of the Arctic Council and which may thus they have a peak incidence in all decisions relating to the Arctic.

To understand this problem we need to show that last rests under the Arctic the energy reservoir on the planet, therefore Arctic States try to be accorded them maximum sovereignty on waterways to control maritime traffic and have a greater advantage over this biological loot.

At the present, the jurisdiction of each of the five countries bordering the Arctic Ocean does not extend more than 200 miles [370 km] beyond its coast, the line that sets the law of the sea as the limit of whose jurisdiction. We will see from there up to the pole, no nation can exploit the resources of the Arctic. At least until now, they are international waters.

## OBJETO

El objeto de estudio de este trabajo son las rutas de navegación marítimas con sus problemas jurídicos surgidos tras el deshielo en la región Ártica. Esta transformación geográfica ha dado lugar a dos nuevas rutas: Pasaje del Norte y del Noroeste, las cuales han presentado un nuevo panorama jurídico para el Derecho Internacional Público hasta ahora inesperado. Poniendo de manifiesto la necesidad de crear una legislación más detallada, de dar respuesta a los problemas jurisdiccionales no resueltos y de crear un marco legal definido no susceptible a la manipulación de los Estados interesados.

A través de este trabajo nos centraremos en analizar la regulación establecida sobre la ruta del Norte y del Noroeste por el Derecho Internacional Público en lo que respecta a navegación. Del mismo modo, pondremos de manifiesto la problemática que se plantea cuando los distintos Estados Árticos tratan de legislar y hacer sus propias interpretaciones sobre este nuevo escenario jurídico, contraponiéndose totalmente a la panorámica que sostiene el Derecho Público. Estudiaremos detalladamente la situación legal de ambas vías de forma independiente, abordando la regulación de las aguas interiores, estrechos, régimen de los buques así como de las aguas de los archipiélagos que allí se encuentren situadas.

Otro de los puntos clave de este trabajo, es evidenciar como esta batalla legal por hacerse con la soberanía de las rutas árticas para acceder al botín de recursos naturales no concierne solo a los Estados Árticos, sino también a terceros Estados. Trataremos de explicarle a nuestro lector, el incipiente interés que el gigante asiático (China) ha tomado en las rutas de navegación árticas. Analizaremos cómo ha tratado de influir en los acuerdos llevados a cabo acerca de la jurisdicción en las vías del Ártico hasta el punto de construir islas artificiales para verse beneficiado del régimen jurídico establecido por el Derecho Internacional.

A través de este estudio, abordaremos también los problemas de seguridad marítima que se plantean dado el incesante interés de los Estados por acceder a la última reserva energética de la Tierra. Analizaremos en detalle la importancia que tiene la *Organización Marítima Internacional* en lo que a la navegación por el Ártico se refiere. Veremos cómo insta a la cooperación entre Estados y a la industria del transporte marítimo para mejorar la seguridad y para prevenir la contaminación marina.

El objeto de este trabajo es por tanto, poner de manifiesto la incertidumbre jurídica imperante en las rutas Árticas ante un nuevo escenario jurídico. Por ello, a pesar de la escasa regulación existente al respecto, estudiaremos las diversas iniciativas y proyectos legales que tímidamente están tratando de dar respuesta a dichas cuestiones, como es el *Código Polar* o el *establecimiento de Zonas especiales y Zonas marinas particularmente sensibles*.

Y para finalizar, mostraremos al lector el papel de España en lo que respecta a la navegación ártica, y cómo su interés puede chocar con el de otros Estados. Al mismo tiempo analizaremos un caso real que enfrentó a España y Noruega, en el cual la distinta interpretación jurídica del régimen a aplicar en las islas Svalvard daba lugar a efectos jurídicos totalmente contrarios.

## METODOLOGÍA

La metodología de investigación utilizada para la realización de este trabajo podemos estructurarla de la siguiente manera:

En primer lugar, hemos realizado la elección de este tema entre la inmensidad de campos que ofrece el *Derecho Internacional Público*. Centrándonos en el *Derecho del Mar*, y más concretamente en la soberanía que los Estados tienen sobre vías de navegación árticas.

En segundo lugar, hemos dividido el trabajo en trece capítulos distintos con sus respectivos apartados, tratando de abarcar de la forma más completa la problemática jurídica que suscitan las vías árticas en sus diversos aspectos.

En tercer lugar, para la realización de este trabajo, hemos consultado fuentes normativas internacionales, todas ellas directamente relacionadas con el objeto de nuestro estudio, constituyendo así una base legal sobre la que sustentar nuestro trabajo.

También, nos hemos respaldado para la investigación en el uso de artículos en revistas especializadas, tratados y acuerdos internacionales, estudios de centros de investigación así como resoluciones llevadas a cabo por organismos internacionales. Siendo en muchos casos precisa una traducción de términos jurídicos lo más aproximada posible al concepto legal en castellano al que se refiera.

Para concluir, deseo poner de manifiesto que toda la elaboración del trabajo se ha llevado a cabo bajo la supervisión de un tutor especializado en Derecho Internacional Público.

## I. ANTECEDENTES: LA EXPEDICIÓN DE FRIDTJOF WEDEL-JARLSBERG NANSEN.

El actual debate geopolítico y jurídico sobre el deshielo del Polo Norte se fundamenta en el supuesto de que, efectivamente, los hielos polares están disminuyendo a un ritmo tal, que es factible la apertura de nuevas vías de navegación comercial en un futuro próximo. Sin embargo, desde un punto de vista científico, existen dudas razonables sobre cómo puede producirse dicho deshielo, su extensión y sus consecuencias. Existe, incluso, la posibilidad de que tal evento no suceda del modo previsto, ya que, desde una perspectiva histórica, se han documentado un considerable número de cambios climáticos y variaciones históricas en la extensión de los hielos del Círculo Polar Ártico. Las condiciones para que se dé un Cambio climático -básicamente la oscilación de la temperatura media del planeta de, al menos, un grado- no se ha producido aún. Las oscilaciones ‘frío/calor’ no constituyen, propiamente, un Cambio climático. Hay que señalar que el término ‘Cambio climático’ se emplea demasiado a menudo con muy poca precisión técnica y considerables matices políticos. Como afirma el historiador J.L. Comellas: *la respuesta ante la pregunta por el cambio climático tiene dos partes muy claras. Primera, el clima está cambiando. Segunda, siempre lo ha hecho*<sup>1</sup>. Como consecuencia, debe asumirse una gran prudencia a la hora de legislar sobre una problemática sobre la que pesan tantos intereses. Creo oportuno ilustrar esta afirmación con un ejemplo muy elocuente tomado de la historia y sucedido precisamente en la tierra de los hielos nórdicos<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Véanse, para todo esto, A. ALBEROLA ROMÁ: *Los cambios climáticos*, Cátedra, Madrid, 2014, cap. 1; J.L. COMELLAS: *Historia de los cambios climáticos*, Rialp, Madrid, 2011, cita de la p. 9 y A. GIL OLCINA y J. OLCINA CANTOS: *Diccionario de climatología*, Acento, Madrid, 1998, término: “Cambio climático”, pp. 14-16. Es recomendable consultar en estudio, ya clásico y de referencia obligada, de E. LE ROY LADURIE: *Historia del clima desde el año mil*, F.C.E., México, 1991, Abundantísima documentación, tanto gráfica como en estadísticas y diagramas, donde pueden consultarse fuentes de información, pinturas sobre los hielos de los Alpes o los altibajos de las cosechas de la uva desde el siglo XIII. El climatólogo J. OLCINA CANTOS y el matemático J. MARTIN VIDE ofrecen en su libro *La influencia del clima en la historia*, Arcolibros, 1999, una síntesis de la problemática del cambio del clima y las adaptaciones humanas. En la bibliografía final pueden consultarse otros estudios técnicos sobre estas cuestiones.

<sup>2</sup> El caso de los vikingos en Groenlandia. Una lección sobre la cultura, la tecnología y la flexibilidad adaptativa de las sociedades ante el clima. El acontecimiento histórico ejemplo histórico ha sido objeto de muchos análisis y hay sobre él una abundante bibliografía. El mayor interés que ofrece es de cara a las implicaciones que tiene el conocer el medio ambiente, la adaptación adecuada a él y las normativas que pueden surgir en consecuencia. Muchas culturas se hundieron bien por no adaptarse a su medio ambiente, bien por agotarlo o explotarlo. El caso de las nuevas rutas polares entra de lleno en esta cuestión. La idea central podría ser la siguiente: Los vikingos, que colonizaron Groenlandia en el siglo X, crearon una serie de colonias, prósperas al principio, que desaparecieron en las primeras décadas del siglo XV. Esto ocurrió porque siguieron apegados a sus viejas costumbres y sus viejas concepciones de la vida social y porque no lograron adaptar su conducta a las realidades cambiantes de su medio ambiente. En este

---

caso concreto, el aumento de los hielos polares cuya disminución durante el *Óptimo medieval* había posibilitado su asentamiento. Podemos verlo con más detalle.

Cuando un grupo de vikingos se estableció en las costas meridionales de Groenlandia en las últimas décadas del siglo X, llevaba consigo toda la carga de prácticas culturales que tan útiles les había resultado en Escandinavia. Aunque no estuvieron exentos de dificultades, los colonizadores vikingos pronto comenzaron a tener un éxito considerable. Prosperaron sus granjas y la colonia llegó a tener unos 3000 miembros dispersos en 280 alquerías. Incluso, tuvieron su propio obispo y su propio parlamento. Curiosamente pudieron establecerse allí porque por aquel entonces el todo el Hemisferio Norte gozaba de un periodo de relativa calma y temperaturas benignas. Por tanto, las costumbres que traían con ellos les sirvieron perfectamente. El cambio de hábitat no era excesivamente brusco.

Pero cuando las temperaturas comenzaron de declinar en el Hemisferio Norte a mediados del siglo XIV (incluso antes), las cosas empezaron a ponerse muy mal para ellos. El ganado fue incapaz de sobrevivir a los inviernos severísimos; además, la corta estación de crecimiento redujo más aún las ya bastante pobres cosechas de maíz, de modo, que el hambre empezó a establecerse de forma definitiva. La navegación se dificultó considerablemente. De estos hechos se desprende con claridad la creciente frecuencia con la que el raquitismo y las pequeñas estaturas se presentan en los esqueletos de los últimos enterramientos allí realizados. Finalmente, poco después de 1410 (cuando regresó a su puerto de origen en Noruega el último barco que había intentado llevarles provisiones, pero que no pudo hacerlo por las tormentas y el hielo), la comunidad vikinga se extendió definitivamente.

Parece que el problema fundamental por el que los vikingos desaparecieron de Groenlandia no estuvo sólo en el intenso frío, en el crecimiento del hielo y en la consecuente desaparición de vías marítimas antes perfectamente navegables. También jugó un papel importante el rechazo de esa comunidad a adaptar sus prácticas culturales y su estilo de vida a las nuevas condiciones climáticas. Ellos llegaron a Groenlandia con una tecnología y un estilo de vida que había evolucionado para adaptarse a las condiciones de vida de la península escandinava, calentada por el agua de la *Corriente del Golfo*. Su clima era y es, por consiguiente, mucho más cálido que el de Groenlandia. Los expertos que han estudiado este problema sugieren que el principal problema de los vikingos estuvo en una negativa recalcitrante a aprender de los esquimales con quienes estaban comenzando a establecer contactos. A diferencia de los colonos ingleses, que en el siglo XVII adoptaron las técnicas de caza y las prácticas agrícolas de los indios nativos, los vikingos, cegados quizá por un orgullo poco racional, rehusaron beneficiarse de la larga experiencia que tenían los esquimales relativa a cómo sobrevivir en el Ártico. Forzados por las circunstancias, los vikingos empezaron a cazar focas y morsas en sus zonas de reproducción en el mar helado, al norte de sus asentamientos, pero utilizaron técnicas de caza inadecuadas que habían sido desarrolladas por sus antepasados en Escandinavia y que no servían en una Groenlandia en ciclo de enfriamiento. Además, estaban empeñados en seguir viviendo y vistiendo como en los tiempos más cálidos, lo que resulta, cuando menos, cómico (se empeñaban en imitar y seguir modas europeas de climas más cálidos). Parece ser que sus estructuras culturales eran demasiado rígidas y que veían a los ‘paganos’ esquimales (mucho más flexibles) como gentes incivilizadas. Sin embargo, eso no es suficiente para explicar su fracaso y extinción total. Por eso es conveniente tener en cuenta varios factores de *forma conjugada* para captar mejor la situación:

- Uno de ellos es que, gracias a su tecnología escandinava, habían sido capaces de sobrevivir con éxito varios siglos. Eso les hizo creer que su tecnología era la adecuada para seguir sobreviviendo. Cuando las prácticas culturales y tecnológicas funcionan, se produce siempre una gran resistencia a cambiarlas (como han demostrado los expertos en evolución cultural). Ellos habían aprendido sus hábitos muy bien y no fueron capaces de distanciarse de sus costumbres, de adaptar sus técnicas y de ajustarlas a las nuevas necesidades.
- Por otra parte, los cambios climáticos se produjeron con lentitud. Ellos siempre habían sufrido años malos con anterioridad, pero, a largo plazo, las cosas habían acabado mejorando. Cuando quisieron darse cuenta de que las dificultades crecientes eran consecuencia de un verdadero cambio, y no parte de la variación normal de unos años para otros, ya era demasiado tarde para resolver el problema. El cambio de dieta al final sugiere que se dieron cuenta de la situación (consumían mayor cantidad de mamíferos marinos, abundantes allí, puesto que ya no podían criar a los suyos), pero resultaron ser cazadores muy poco eficientes (al contrario que los esquimales de quienes no quisieron aprender). Sin duda, es una lección para nuestro tiempo. Tal vez cuando queramos darnos cuenta de los problemas derivados de una alteración climática sea muy tarde ya.
- Además, como ya he insinuado antes, aunque las técnicas de los esquimales eran mejores para la caza de mamíferos marinos que las suyas, los vikingos no tenían incentivos para copiarlas y aprenderlas porque anteriormente no las habían necesitado, ya que habían vivido de técnicas heredadas y formas de vida tradicionales (que se empeñaron a mantener a toda costa) que les habían servido muy bien.
- Por último, hay otro factor a tener en cuenta. Los esquimales del Ártico tuvieron mucho tiempo para aprender (más de 12.000 años, como mínimo, desde que llegaron de Asia) y,

El interés por el Ártico se remonta al 24 de junio de 1893 cuando hallamos datos de la primera expedición al Ártico. Es desde entonces, cuando podemos afirmar que comienza este ímpetu por conocer estas tierras desconocidas. Esta carrera hacia el Polo Norte fue impulsada por Fridtjof Wedel-Jarlsberg Nansen (Christiania, Noruega, 10 de octubre de 1861-Lysaker, Noruega, 13 de mayo de 1930), que fue un destacado explorador, científico y diplomático noruego. Este viaje a la deriva a través del océano Ártico resultó una confirmación evidente de la veracidad de la teoría de Nansen, durando tal expedición más de tres años. Y es que, tal como Nansen lo había previsto, el Fram, nombre que recibió el barco, soportó los duros efectos de los hielos, que en, cantidades enormes, presionaban sobre el barco, invadiendo la cubierta del mismo.

En enero de 1895 la situación se tornó tan crítica que, por precaución, fueron desembarcados sobre el hielo equipos y abastecimientos, y la tripulación se hallaba preparada para abandonar la embarcación<sup>3</sup>. Sin embargo, la fe del constructor respecto a sus cálculos de construcción se vio justificada y el barco fue gradualmente emergiendo, y levantado por la presión de los hielos, logró finalmente salir de los hielos, llegando a la costa norte de Spitzbergen Occidental (Noruega) el 13 de agosto de 1896. Finalmente, el 9 de septiembre el Fram regresó triunfante a Oslo, portando gran cantidad de ma-

---

además, tuvieron muchas tierras en el Ártico y en Siberia para extenderse y navegar o retraerse en función de las alteraciones climáticas. Sin embargo, los vikingos ‘eran novatos’ en eso de vivir en el Ártico y, para colmo, no podían desplazarse según fluctuase el clima. Groenlandia es una isla aún en *ciclo glacial*, rodeada por una banquisa de hielo constante que, al enfriarse, trajo, como consecuencia, que no llegasen los barcos escandinavos a los que esperaban en vano y con angustia los últimos años. Por esta misma razón no pudieron escapar, ya que, a medida que la superficie habitable se cubría de hielo hacia el sur (hacia el norte no podían hacer nada) disminuían drásticamente las posibilidades de navegación. Sólo podían quedarse y esperar su suerte. Había demasiado hielo para escapar.

Con probabilidad, los vikingos no fueron ni la primera ni última sociedad que no fue capaz de darse cuenta de que las nuevas situaciones climáticas exigían nuevos enfoques de los problemas de supervivencia y nuevas adaptaciones tecnológicas. Las excavaciones realizadas en numerosas culturas (desde Mesopotamia hasta México) nos enseñan que las lecciones de la naturaleza se aprenden demasiado despacio. En realidad, todo parece imposible hasta que sucede de verdad. La lección de los vikingos permanece como un testimonio silencioso de las consecuencias que esperan a quienes no logran modificar sus hipótesis relativas a cómo funciona el clima. Es decir, hay que poner atención para aprender las lecciones de los éxitos y de los fracasos que nos enseña la historia. Ejemplo tomado de R. DUNBAR: *El miedo a la ciencia*; Alianza, Madrid, 1999, cap. 10, pp. 289-294. pero es estudiados habitualmente en los libros de Historia del clima y cambios climáticos. Véanse también Y. COHAT, Y.: *Los vikingos, reyes de los mares*; Aguilar, Madrid, 1998, profusamente ilustrado y J.L. COMELLAS: *Historia de los cambios climáticos*, O.c., cap. 7, pp. 166-170. Los efectos sobre la navegación y la variación de hielos polares en la época de los vikingos están estudiados y documentados por B. FAGAN en *La pequeña Edad de Hielo*, Gedisa, 2008.

<sup>3</sup> JOHN S. EDWARDS, ROLAND HUNTFORD *Fridtjof Nansen: From the neuron to the North Polar Sea*. Endeavour (1998) Volume: ISSN: 01609327 DOI: 10.1016/S0160-9327(98)01118-1 Pub-Med: 9719772

terial científico procedente de regiones hasta entonces nunca frecuentadas por el orden<sup>45</sup>.

Durante esta época no existían problemas en lo que respecta a la regulación de dichas vías de navegación, ni de los límites de soberanía sobre dicho territorio, pues el interés que despertaban estos territorios no era más allá que el meramente científico. Es por eso que la contribución de este gran explorador no queda ahí, pues hemos heredado los *Diez Principios de Nansen*<sup>6</sup>, los cuales reflejan los resultados de la Conferencia Nansen sobre *Cambio Climático y Desplazamiento en el Siglo XXI* acogida por el Gobierno de Noruega en Oslo en junio de 2011<sup>7</sup>.

El Principio I remarca la necesidad de una base de conocimiento profundo para responder ante los desplazamientos relacionados con el clima y el medio ambiente. Los Principios II - IV establecen las funciones y responsabilidades respectivas de los principales interesados en cuestiones humanitarias. Y es que, de acuerdo con el Derecho Internacional, debemos tener presente que recae sobre los Estados la responsabilidad primaria de proteger a las poblaciones afectadas por el cambio climático y otros peligros medioambientales, incluidos los desplazados, las comunidades de acogida y aquellas que se encuentren en riesgo de desplazamiento; pero los retos provocados por el cambio climático, entre ellos los relacionados con la movilidad humana, no pueden abordarse de forma eficaz sin el liderazgo y la involucración de los Gobiernos y de las comunidades locales, la sociedad civil y del sector privado. De modo que, allí donde las competencias nacionales sean limitadas, serán necesarios marcos regionales y la cooperación internacional para ayudar a prevenir los desplazamientos, a prestar asistencia y proteger a las comunidades afectadas por dicho desplazamiento, y para colaborar en la búsqueda de soluciones duraderas. En este contexto resulta especialmente importante reforzar la pre-

---

<sup>4</sup> MELBOURNE G BRISCOE *Introduction to collection of papers on oceanic internal waves*. Journal of Geophysical Research (1975) Volume: 80, ISSN: 0148-0227 DOI: 10.1029/JC080i003p00289

<sup>5</sup> *Frammuseet* Oslo (Noruega) es el nombre que recibe el museo dedicado a Fridtjof Nansen el cual visité en 2012 y donde pude recopilar la principal información acerca de este explorador, su embarcación y su hallazgo.

<sup>6</sup> *La Iniciativa Nansen*, fue lanzada en octubre de 2012, pretende crear consenso entre los Estados acerca de la mejor manera de abordar los desplazamientos entre fronteras en el contexto de los desastres repentinos y de evolución lenta.

<sup>7</sup> KÄLIN, Walter. De los Principios de Nansen a la iniciativa de Nansen. "Migraciones Forzadas revista" es Enviado de la Presidencia de la Iniciativa Nansen. [www.nanseninitiative.org](http://www.nanseninitiative.org) <http://www.fmreview.org/es/prevencion/kaelin.html#sthash.Z1CBYW9M.dpuf>



vención y construir una capacidad de recuperación de acuerdo con los principios recogidos en el *Marco de Hyogo* (Principio V) y desarrollar capacidades locales y nacionales para tener preparada una respuesta frente a los desastres (Principio VI)<sup>8</sup>.

Los *Principios de Nansen* remarcan que las normas de Derecho Internacional ya existentes deberían utilizarse plenamente y que se deberían solucionar las lagunas normativas (Principio VII)<sup>9</sup>. Aunque los Principios rectores de los Desplazamientos Internos ofrecen un “marco jurídico profundo” a quienes se encuentran desplazados dentro de su propio país, su implementación no es posible sin una legislación, unas políticas y unas instituciones nacionales adecuadas (Principio VIII). Al mismo tiempo los principios también reconocen el vacío normativo que existe en lo que respecta a la protección de las personas desplazadas que cruzan las fronteras internacionales a causa del desencadenamiento repentino de desastres y sugiere que los Estados y ACNUR trabajen juntos para desarrollar un marco o instrumento orientativo al respecto (Principio IX).

Por otro lado, el último *Principio* reitera que todas las “políticas y respuestas, incluidas las reubicaciones planificadas, necesitan ser implementadas sobre la base de la no discriminación, el consenso, el empoderamiento, la participación y la alianza con aquellos que han sido directamente afectados, tratando con especial sensibilidad los aspectos relacionados con la edad, el género y la diversidad<sup>10</sup>”. Además, teniendo en cuenta las opiniones de los desplazados y de quienes se encuentren amenazados de serlo (Principio X). Sin embargo, debemos poner de manifiesto el hecho de que los *Principios de Nansen* no constituyen un instrumento de Derecho, sino que, más bien, definen a grandes rasgos un marco político para abordar los desplazamientos inducidos por desastres, identificando a los actores clave y las zonas de actividad relevantes. Y como tales, constituyen un importante paso del proceso de incluir dicho desplazamiento en la *Agenda Internacional*. El cambio climático así como a la migración y la reubicación planificada a nivel nacional, regional e internacional debemos tenerlas presentes en todo momento. Esta provisión es importante al respecto por varias razones, ya que por prime-

---

<sup>8</sup> *Marco de Acción de Hyogo* 2005-2015: Aumento de la resiliencia de las naciones y las comunidades ante los desastres. [www.unisdr.org/files/1037\\_finalreportwcdspanish1.pdf](http://www.unisdr.org/files/1037_finalreportwcdspanish1.pdf)  
<http://www.fmreview.org/es/prevencion/kaelin.html#sthash.f7CbiWqO.dpuf>

<sup>9</sup> Los Principios de Nansen se encuentran disponibles en [www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/Hum/nansen\\_prinsipper.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/Hum/nansen_prinsipper.pdf) (Inglés).

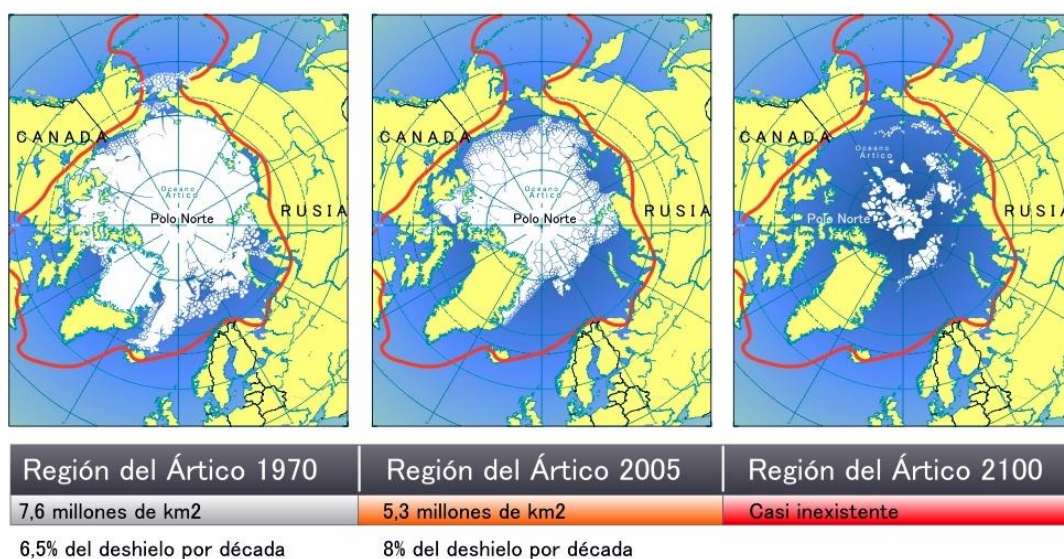
<sup>10</sup> WALTER KÄLIN: De los Principios de Nansen a la Iniciativa Nansen. *Migraciones forzadas revista*. 17/04/2016. <http://www.fmreview.org/es/prevencion/kaelin.html#sthash.f7CbiWqO.dpuf>

ra vez, la Comunidad Internacional reconoce de manera explícita las consecuencias humanitarias de los éxodos de población relacionados con el cambio climático como un reto de adaptación.

En segundo lugar, se espera que el desplazamiento llegue a ser parte de los planes nacionales de adaptación previstos por el Acuerdo de Resultados, ofreciendo así, por tanto, un punto de acceso a cuestiones de protección y asistencia humanitaria. Esto da vía libre a la posibilidad de que el *Fondo Verde para el Clima*<sup>11</sup> –creado para financiar medidas de adaptación– respalde actividades relacionadas con los desplazamientos que tienen lugar en el contexto del cambio climático.

Finalmente, el Acuerdo reconoce que hay que realizar esfuerzos para abordar las necesidades del desplazamiento no sólo a nivel nacional sino también a nivel regional e internacional, incluyendo en la agenda internacional tanto los desplazamientos a través de fronteras relacionados con el cambio climático como los desplazamientos internos.

## II. EL CAMBIO CLIMÁTICO Y LAS VÍAS DE NAVEGACIÓN.



*Imagen aportada por la Agencia Espacial Europea.*

<sup>11</sup> El Fondo Verde para el Clima, es el órgano de subvenciones de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (UNFCCC, por sus siglas en inglés), creado en el 2011. se va a convertir en el principal fondo para financiar la lucha contra el cambio climático, con la movilización de 100 000 millones de USD para 2020, promoviendo un cambio significativo hacia vías de desarrollo con bajas emisiones de carbono y con capacidad de recuperación frente a los efectos del cambio climático a través de enfoques programáticos impulsados por los países.

El calentamiento global tiene un impacto evidente sobre el medioambiente hasta el punto de que podría hacer, en el caso de esta región, que el hielo del **Océano Ártico** fuese lo suficientemente frágil como para que buques ordinarios naveguen por la región sin necesidad de romper el hielo en el año 2050, **según un estudio** realizado recientemente por científicos e ingenieros de la Universidad de California (UCLA).<sup>12</sup>

El espacio Ártico frente a cualquier otra parte de nuestro planeta, se caracteriza por sus peculiares condiciones físicas constituyendo un conjunto de mares helados. Sin embargo, el último estudio realizado sobre el caso reveló que el calentamiento global hará que las rutas heladas sean más accesibles debido al deshielo polar durante el final del verano<sup>13</sup>. El estudio, que se basa en pronósticos climáticos independientes desde los años 2040 a 2059, representa el primer análisis exhaustivo orientado al transporte naval en el Ártico en el caso de que la temperatura del planeta siguiera aumentando al actual ritmo<sup>14</sup>. De modo que, si este pronóstico se cumpliera, en 2050 los buques deberían ser capaces de navegar directamente sobre el Polo Norte, lo que supondría en un sentido económico una reducción de los costes comerciales entre los continentes asiático, europeo y americano. Sin embargo, no es necesario hacer un salto en el tiempo para comprobarlo la evidencia del deshielo es tal, que podemos comprobar cómo un total de 46 travesías pudieron cruzarse con éxito la Ruta del Mar del Norte en el verano de 2012.

El satélite *Envisat de la Agencia Espacial Europea*, ESA<sup>15</sup>, ha registrado una importante disminución en el hielo Ártico. Este deshielo permitirá la utilización de dos rutas marítimas de forma simultánea: el Pasaje Noroeste y la ruta del Mar del Norte de Rusia, las cuales analizaremos en los siguientes capítulos. Teniendo en cuenta este calentamiento global imparable, la capa de hielo del Ártico se reduciría hasta el punto de que los buques rompehielos podrían navegar entre los océanos Pacífico y Atlántico, pa-

---

<sup>12</sup> BY YOOJEONG Chae, SARAH M. Kang, SU JONG JEONG, BAEKMIN Kim y DARGAN M W Frierson *Arctic greening can cause earlier seasonality of Arctic amplification*. Geophysical Research Letters (2015) ISSN: 19448007.

<sup>13</sup> MARK C. Serreze, ROGER G. Barry Global y PLANETARY Change (2011) *Processes and impacts of Arctic amplification: A research synthesis* Volume: 77, Issue: 1-2, Pages: 85-96 ISBN: 0921-8181

<sup>15</sup> El 1 de marzo de 2002, la Agencia Espacial Europea puso en órbita el Envisat, este es un satélite de observación terrestre de órbita polar que proporcionará mediciones de la atmósfera, los océanos, el suelo y el hielo en los próximos cinco años, como mínimo.

sando por el Polo Norte, sin dificultad alguna<sup>16</sup>. El ESA aprovecha, además, para señalar algunas de las consecuencias más inmediatas de este fenómeno en el mismo documento: *La apertura de esta ruta trae consigo potenciales reclamaciones de soberanía y la posibilidad de que especies marinas migren a través del Océano Ártico*. Este proceso trae, además, otras consecuencias, como son la posibilidad de acceder a los yacimientos y recursos biológicos del Océano Ártico, lo que dará lugar a que se dispare la actividad científica y económica en el Ártico. Todo esto ha conducido a los países de la zona a incrementar sus actividades allí. La búsqueda de hidrocarburos tiene como consecuencia que estos países reafirmen sus posturas por la soberanía sobre los recursos de la Plataforma Ártica.

Durante los 30 últimos años, según la ESA, la cubierta mínima de hielo al final del verano ha pasado de los 8 millones de kilómetros cuadrados en los años ochenta a los menos de 4,24 millones de kilómetros cuadrados que marcaron el mínimo en 2007. Como Toudal Pedersen, investigador del *Instituto Meteorológico de Dinamarca*, expresaba en el mismo comunicado de la ESA recogido por la Agencia Sinc: *Aún faltan tres o cuatro semanas para alcanzar el mínimo de la cubierta de hielo, y lo que ocurra dependerá mucho de las condiciones climáticas en el Ártico estas semanas*. Según el propio científico, *tanto si alcanzamos un mínimo absoluto como si no, este año se confirma que estamos en una nueva etapa, con mucho menos hielo que antes durante el verano*. Las presentes predicciones son negativas al respecto, estimando que, que en el año 2050, el Paso del Noroeste será fácilmente navegable para hacer el viaje desde la costa este de América del Norte hasta el estrecho de Bering en tan solo 15 días, en comparación con los 23 días necesarios actualmente en la Ruta del Mar del Norte, ahorrando hasta un 30% de tiempo.

Actualmente, el Paso del Noroeste sólo se utiliza una vez cada siete años en promedio, lo que resulta ser una ruta poco factible para los transportistas comerciales. Pero, si efectivamente se cumplen estas predicciones, a partir de ahora, el Paso del Noroeste puede convertirse en la ruta más directa desde Asia hasta el este de Canadá y el

---

<sup>16</sup> MARK C., Serreze : *Climatic Change* (2006). JENNIFER A. Francis.). *The arctic amplification debate*, Volume: 76, Issue: 3-4, pp.: 241-264 ISSN: 01650009 ISBN: 0165-0009.

noreste de Estados Unidos. Por esta razón, el predominio del mar determina que, en la zona, los Estados Árticos ribereños del océano del mismo nombre hayan venido siendo los principales protagonistas en la definición de una «Política Ártica», reflejada en el Consejo Ártico como principal instancia de cooperación y sobre los cuales haremos un especial análisis jurídico.

La incertidumbre en torno a la magnitud de los cambios, los posibles usos humanos del nuevo espacio y cómo acceder a estos nuevos recursos son asuntos importantes y nada desdeñables. Es importante poner de manifiesto que el panorama de oportunidades que ofrece ha determinado el surgimiento de un interés de los propios Estados Árticos en gobernar el espacio como propio y excluyente, así como un interés por determinar el régimen de navegación a través de las nuevas vías determinando qué aguas son territoriales, internacionales así como su régimen concreto.

Así pues, los miembros permanentes del Consejo Ártico tienden a considerar que la cooperación regional y las cuestiones de gobernanza deben ser gestionadas por ellos mismos y los representantes de los pueblos indígenas de la región. En este sentido, algunos de dichos miembros permanentes concretamente los cinco Estados ribereños del Océano Ártico conocidos como *Arctic 5*<sup>17</sup>, especialmente Canadá y Rusia, perciben la internacionalización de la región así como el acceso a la misma por la vía de navegación marítima como un potencial riesgo para su soberanía ártica. Frente a ellos, el resto de los Estados de la zona (especialmente los que constituyen pequeños países) consideran los efectos positivos derivados de la internacionalización de la región y usan su posición geográfica privilegiada como una poderosa arma diplomática frente a terceros países interesados en la región, como China.

### III. LAS VÍAS DE NAVEGACIÓN: CONSIDERACIONES GENERALES.

La Región Ártica, dados los efectos del cambio climático ha supuesto una serie de posibilidades hasta ahora impensables. Nosotros analizaremos en concreto las oportunidades que ofrece en un sentido geoestratégico marítimo donde convergen los inte-

---

<sup>17</sup> “Arctic 5” Nombre que reciben los cinco países que asistieron a la Conferencia del Océano Ártico, el 29 de mayo de 2008. Estas potencias son Estados Unidos, Canadá, Dinamarca, Rusia y Noruega.

reses soberanos de los Estados ribereños y los de la Comunidad Internacional en su conjunto<sup>18</sup>.

El problema surge con la falta de un régimen jurídico específico para esta zona. Sin embargo, el Derecho Internacional, mediante el Derecho del Mar, tratará de solventar estos problemas legales que se plantean. Podremos ver cómo, a pesar de la regulación que nos ofrece el Derecho Internacional, la gran influencia de los países Árticos en el régimen de las vías es innegable.

La perspectiva de un crecimiento en navegación marítima acarrea, además, un impacto en otros ámbitos al margen del derecho, estos efectos se reflejan también en:

### 1. Necesidad de regular el medio natural.

El espacio marítimo en el que basaré mi trabajo también se ve directamente afectado por el calentamiento de la región produciendo migraciones de poblaciones de peces hacia zonas cada vez más frías, lo que afectará, sin duda, a la pesca de dichas especies. Y es que el problema radicarán en que es previsible que algunas pasen de encontrarse en áreas bajo la jurisdicción nacional de los Estados Árticos, a desenvolverse en zonas de alta mar donde, hasta ahora, existe el derecho de libertad de pesca, lo que sin duda dará lugar a una sobreexplotación de los bancos de peces. En especial, los daños colaterales de esta creciente navegación por el Ártico tendrán un gran impacto irremediablemente los mamíferos marinos, haciendo necesario crear convenios para proteger estas especies en peligro como es el caso de **Convenio Internacional para la Regulación de la pesca de la Ballena del 31 de mayo de 2007**<sup>19</sup>, el **Tratado de París de 9 de febrero de 1920**, el **Tratado de París de 9 de febrero de 1920** o la propuesta del **Sanctuario Ártico**.

---

<sup>18</sup> BERNHARD J. ABRAHAMSSON: *The law of the sea convention and shipping Political Geography Quarterly* (1986) Volume: 5, ISBN: 0260-9827.

<sup>19</sup> *Convenio Internacional para la Regulación de la pesca de la Ballena del 31 de mayo de 2007*. Frente a la pesca descontrolada, fueron varios los países que apoyaron esta iniciativa. Sin embargo, dentro de los países miembros de la CBI hay dos posturas: los países que buscan proteger y conservar a los cetáceos y aquellos países que promueven la caza controlada para uso comercial, como son Noruega, Islandia y Japón. La CBI está conformada por 88 países miembros, entre los cuales se encuentran Alemania, Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, España, Inglaterra, México, Países Bajos, Nueva Zelanda y Perú.

Por otro lado, la navegación trae consigo la contaminación marina y atmosférica, así como la existencia de contaminantes orgánicos persistentes que pueden producir a su vez cambios en los ecosistemas de carácter irreversible. Esta situación hace que se empiece a crear una conciencia entre las distintas naciones llevándolas a desarrollar numerosos convenios (véase **OSPAR**<sup>20</sup> de 2007 (Oslo y París)), el Convenio de 1979 sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a gran distancia provocada por contaminantes orgánicos persistentes,

Los pueblos indígenas del Ártico también se ven afectados enfrentándose, a consecuencia del cambio de su hábitat natural, a retos de gran magnitud, como pueden ser, la alteración de las especies de consumo habitual, los cambios en la disponibilidad de alimentos, riesgos para su propia salud, sin olvidar que la situación de estas poblaciones se ve especialmente en riesgo porque el cambio climático ha abierto la puerta de los espacios naturales habitados por ellos a las grandes potencias, deseosas de controlar sus hábitats<sup>21</sup>. Esta situación impulsa a los Estados a crear convenios que frenen esta debacle como es el **Consejo Ártico (creado en 1991)**<sup>22</sup>, **Convenio 169 sobre Pueblos Indígenas de la OIT**, **Convenio Internacional sobre Derechos Civiles y Políticos (CCPR)**, o el **Foro Permanente para Asuntos Indígenas de las Naciones Unidas de la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas (2007)**.

## 2. Regulación acerca de la explotación económica en el Ártico.

En el Ártico han aparecido cuatro sectores económicos clave en los que los Estados Árticos y los terceros Estados están especialmente interesados. Estas fuentes de riqueza se caracterizan por su gran variedad, desde recursos de origen mineral, como es el petróleo, gas y minería, hasta otros como los derivados del comercio y logística (in-

---

<sup>20</sup> OSPAR (Convenio de Oslo y de París) entra en vigor en 1998 surge cuando se unen dos convenios anteriores sobre prevención de la contaminación marina: el de Oslo (sobre vertidos desde buques y aeronaves) y el de París (sobre vertidos terrestres). Este Convenio es un mecanismo de obligado cumplimiento para las 16 Partes Contratantes.

<sup>21</sup> BERRAONDO Miguel, "Environmental rights of indigenous peoples. The situation in the Amazon basin", 1998. Pp. 12

<sup>22</sup> Informe de una reunión en la Conferencia sobre Pueblos Indígenas y Cambio Climático, Copenhague, 21 – 22 de febrero de 2008, IWGIA <http://iwgia.synkron.com/graphics/Synkron-Library/Documents/IndigenousIssues/Climate%20Change/Climate%20Change%20Conference%20-%20UN%20document.pdf>

cluyendo navegación) y turismo. Así pues, este potosí despierta gran interés entre los diferentes Estados; sin embargo la forma en que va a regularse el desarrollo o explotación de los mismos es, hasta ahora, incierto. No obstante, ya han sido varias las iniciativas que han tratado de regular y acotar esta incesante ansia sobre el Ártico, como es el caso de **Convenio Internacional sobre Derechos Económicos, Sociales y Culturales**.

Dicha explotación de los recursos naturales dependerá fundamentalmente de ciertos factores clave como es la posibilidad de explotación, unida al interés comercial. Pues los altos precios de los recursos junto con la incertidumbre acerca de la existencia de recursos en otras partes del mundo son factores que deben tener en cuenta. También lo son la mayor o menor accesibilidad de las vías así como las mejoras en el acceso a los recursos del Ártico reducen los costes de operación y de logística.

No obstante, en los referidos a la delimitación pendiente de la frontera marítima en el mar de Beaufort, situado entre Canadá y Estados Unidos, ambos países están colaborando intensamente para aclararlo.

Si las premisas básicas del Derecho Internacional no cambian, ningún Estado podrá reclamar su soberanía sobre la parte central del océano Ártico, pues debemos tener en cuenta la regla por la cual se establece que las aguas marinas (hasta las 200 millas marinas medidas desde las líneas de base) y los fondos adyacentes (hasta un máximo de entre 200 y 350 millas marinas, en aplicación del artículo 76 de la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982)*, en adelante CNUDM).

Respecto a las costas de los Estados ribereños del Ártico, están sometidos a formas de soberanía de dichos Estados. Parte de las aguas y los fondos marinos del Ártico central, no pertenecen a nadie, se encuentran todas ellas sometidas al principio de libertad con matices que, rige en el alta mar o que son lo que queda del patrimonio común de la humanidad una vez enmendada la Parte XI de la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* por el acuerdo relativo a su aplicación de 1994.



### 3. Pactos respecto al Ártico.

En consecuencia, el pacto existente en torno al espacio Ártico y sus recursos es de cooperación entre los Estados Árticos, pues estos tienden a considerar que en gran parte, los recursos explotables entran dentro de los espacios sometidos a su soberanía o jurisdicción. Sin embargo, en términos generales, no todos los Estados han reaccionado ante la situación de la misma manera.

En el caso concreto de Rusia, su apostura en relación con la solicitud de una plataforma continental ampliada (la primera que tuvo que analizar la Comisión de Límites sobre la plataforma continental) ha reaccionado de una forma particularmente beligerante y agresiva, no sólo por lo que se refiere al resto del mundo sino también respecto del resto de Estados Árticos. Esta actitud generalizada de una cooperación entre Estados Árticos que acaba de ser mencionada, se ve claramente reflejada en las numerosas organizaciones de tipo internacional que han surgido para regular los problemas relativos a esta zona, así como la adopción de medidas para la conservación de dicho espacio Ártico. Así, de este modo la peculiaridad y fragilidad del entorno Ártico ha determinado que los países Árticos hayan venido colaborando desde tiempo atrás en la gobernabilidad de este espacio.

Para poder llevar a cabo este fin, el principal foro político que se ha creado ha sido entre los ocho Estados Árticos y se conoce como **Consejo Ártico**, nacido en 1996 con el objetivo de promover la cooperación, coordinación e interacción entre los Estados Árticos en los ámbitos del desarrollo sostenible y la protección medioambiental. Los Estados miembros que conforman dicho Consejo son los ocho Estados Árticos junto con representantes de las comunidades indígenas de la región que se ven claramente afectados por el deshielo que ha acarreado este cambio climático. Por otro lado, hay Estados y entidades que ostentan el estatus de observadores, como es el caso de España, con un papel de menor peso en dicha situación

### 4. Uso de las rutas árticas.

La clasificación de los usos de las rutas se basa en tres tipos fundamentales atendiendo a las peculiares características que presenten:

- **Tráfico intra-Ártico**, el cual es bastante activo, pero de uso exclusivo por parte de Rusia. Sus cuencas mineras de Siberia producen enormes cantidades de níquel, cobre, estaño, paladio, uranio y fosfatos. Por ello, exige un activo comercio marítimo a los puertos constituidos por Murmansk, Dudinka en el Yenisei que sirven al complejo minero de Noril'sk, Novy Port y Yamburg en el Ob, y Varandey en el Golfo de Pechora, principalmente. Se caracteriza por ser estacional, este comercio es bastante activo y forma la mayoría del tráfico Ártico. Existe una excepción a la exclusividad rusa de este tráfico y lo constituye el proyecto de unir con una línea regular los puertos de Murmansk y Churchill en Manitoba, Canadá. Esta ruta tiene un interés que no se fundamenta más que en la común economía ártica, pero que a pesar de ser relativamente periférica al Ártico, aún no tiene planes precisos para su entrada en servicio.
  
- El **tráfico con destino Ártico**. Dicha ruta que se utiliza para alcanzar un punto determinado en el Ártico y regresar al punto de origen. Es de menor longitud y lo componen buques dedicados al turismo ecológico así como científicos, de prospección, o buques de la flota rusa (estos últimos se denominan como tráfico trans-Ártico).
  
- El **tráfico trans-Ártico** se caracteriza por acortar notablemente las largas rutas marítimas entre Asia y Europa o, en mucha menor medida, entre la costa atlántica norteamericanas y los puertos americanos y asiáticos del Pacífico. Estas rutas no son tan frecuentadas como en Canal de Panamá, salvo que este se encuentre congestionado.

#### **IV. CONSIDERACIONES SOBRE EL DERECHO DEL MAR: CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR.**

Fue en la *Tercera Conferencia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (en adelante UNCLOS 82), en sus 320 artículos y 9 anexos, donde se establece el marco que hoy regula los derechos y deberes de los Estados en el ejercicio de sus competencias (desde la delimitación o medioambiente hasta la gestión de los

recursos marinos naturales, entre otros) en las diferentes zonas marítimas, como las aguas interiores, mar territorial, alta mar, etc.

El Convenio se adoptó el 10 de Diciembre de 1982 y entró en vigor el 16 de Noviembre de 1994. En él se especifican dichos derechos y deberes, tanto de los Estados ribereños, como los Estados de bandera y los Estados rectores del puerto, en las distintas zonas marítimas, haciendo especial hincapié en los artículos de UNCLOS 82 que afecten al Ártico. La extensión que se utiliza como parámetro son las millas. Cada estado ribereño tendrá una extensión máxima de doce y doscientas millas náuticas desde la costa, respectivamente. Teniendo en cuenta el hecho de que el mar territorial constituye una prolongación de la soberanía del Estado sobre su territorio, la nación ribereña debe permitir el «**derecho de paso inocente**» a cualquier buque que necesite atravesarlo. También posee el «**derecho de paso en tránsito**» a través de cualquier estrecho que sea necesario utilizar para la navegación internacional<sup>23</sup>.

Se conoce con la denominación de **mar territorial** a lo que constituye la franja oceánica que se encuentra pegada a la costa y se prolonga mar adentro hasta 12 millas marinas (unos 22,2 kilómetros). En dicho sector del **océano**, un cierto **Estado** puede realizar el ejercicio pleno de la soberanía.

**Plataforma continental:** Se llama a la prolongación sumergida del suelo continental o insular de un Estado hasta la distancia de 200 millas marinas de sus riberas o hasta una distancia mayor si el borde exterior de la plataforma la se extiende más allá de esa distancia. La plataforma continental comprende el lecho del mar y el subsuelo hasta el margen exterior de ella, si va más allá de las 200 millas marinas, o hasta el límite de éstas, en caso de que el borde de la plataforma no llegue a esa distancia (artículo 76 de UNCLOS). Este fue el concepto de *plataforma continental* consagrado por la vigente Convención de las Naciones Unidas de 1982<sup>24</sup>.

Son considerados **territorios continentales Árticos**, todas aquellas extensiones territoriales de los Estados que superen el Círculo Polar Ártico.<sup>25</sup> Fue luego extrapolada

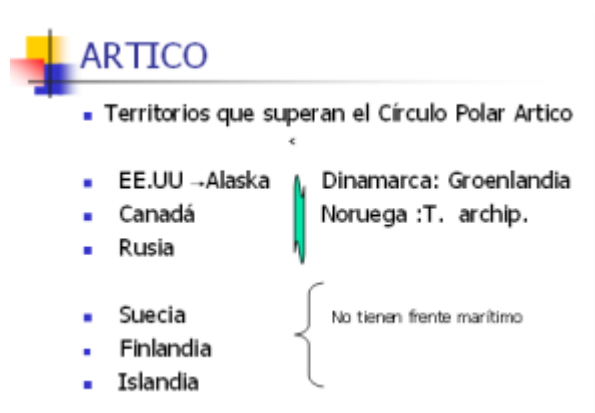
---

<sup>23</sup> MARTIN LISHEXIAN LEE: *The Interrelation between the Law of the Sea Convention and Customary International Law*. San Diego International Law Journal (2015) Volume: 7.

<sup>24</sup> RODRIGO BORJA: *Enciclopedia de la política*.

<sup>25</sup> WILSON ROBERT E: *National Interests and Claims in the Antarctic*, pp. 19.

al polo sur con sus diversas variantes. Esto se debe a la mayor discontinuidad geográfica que presenta.



Fuente: Estudio realizado por la especialista en Derecho Internacional Público Dña. Graciela Aguilar.

Podemos comprobar que, en las Zonas Polares, no se aplicarán los modos tradicionales de la adquisición de soberanía tradicional sino la Teoría del sector. Entendemos por *Teoría del sector* “Todo Estado que su territorio rebasa el círculo polar Ártico, tiene el derecho de extender su soberanía a todas las tierras descubiertas o no, estas tierras formarían un triángulo esférico cuya cima está en el polo, los lados en los meridianos y la base en una costa”<sup>26</sup>.

Esta teoría no es realmente considerada por el Derecho Internacional Público como un modo de adquisición de la soberanía territorial; sin embargo es aceptada y aplicada por Estados vecinos de toda la región por razones prácticas, ya que permite delimitar y también identificar todos los territorios Árticos<sup>27</sup>.

**La Zona Económica Exclusiva** (Enciclopedia jurídica): Comprende un espacio marítimo de carácter económico surge en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Respecto a su concepto, régimen y naturaleza jurídica, se encuentran definidos en la Parte V de la Convención de 1982 (artículos 55 a 75). Entendemos como zona económica exclusiva, de acuerdo con lo establecido en la Convención, “un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste sujeto al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción

<sup>26</sup> POIRIER PASCAL, (1852-1933) Fue un autor y abogado canadiense que ocupó el puesto de senador representando a un partido conservador-liberal, famoso por su *Teoría del Sector*.

<sup>27</sup> Derecho Territorial, página 91, Corporación Editora Nacional, 2004, LMG.

del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención» (art. 55); su anchura máxima es de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (art. 57).

En esta zona, el Estado ribereño posee lo siguiente:

- a) Los derechos de soberanía** para lo que constituyan fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, en las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;

**b) Jurisdicción con respecto a:**

1. El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
2. la investigación científica marina;
3. la protección y preservación del medio marítimo;

**c) Otros derechos y deberes previstos en esta Convención (art. 56).**

Los derechos que emanan de este artículo con respecto al lecho del mar y su subsuelo se cumplirán de conformidad con la Parte VI de la Convención que hace referencia a la plataforma continental (V. plataforma continental); los derechos sobre recursos vivos se reglamentan en los artículos 61 a 73 de esta Parte (V. pesquerías)". De modo que este espacio marítimo es de naturaleza *sui generis o especial*; se caracterizará por tener un status jurídico que es diferente al régimen del mar territorial y de la alta mar, sin embargo, en cierto modo participa de los regímenes aplicables a los dos espacios marítimos tradicionales.

En lo que respecta a su regulación, se encuentra en la Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre zona económica (B.O.E. núm. 46, de 27 de febrero) donde se incorpora básicamente el régimen y naturaleza jurídicos así como su anchura de hasta 200 mi-

llas.<sup>28</sup> Del artículo 58.1 se deduce que “En la zona económica exclusiva, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Convención, de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos a que se refiere el artículo 87, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves y cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con las demás disposiciones de esta Convención.” Al hilo de lo explicado, en lo que respecta a la libertad de navegación no deberían surgir grandes litigios, en principio.

La realidad, sin embargo, es mucho más compleja, pues los Estados ribereños tienen un determinado margen de competencia, y están legitimados para dictar y hacer cumplir normas no discriminatorias para así prevenir, reducir y limitar la contaminación del medio marino en las zonas cubiertas de hielo existentes dentro de su ZEE. Además debemos poner de manifiesto el siguiente parámetro que ha sido aceptado a la hora de establecer límites territoriales: más allá de las 200 millas de costa no puede existir restricción alguna a la navegación, de acuerdo con el concepto de “Alta Mar”.

A pesar de la presente regulación, debemos poner de manifiesto la incertidumbre existente en la delimitación de fronteras en el Ártico.<sup>29</sup> Este problema legal afecta especialmente las zonas de mar territorial y Zona Económica Exclusiva (ZEE).

### 1. Regímenes de los buques.

La regulación de los buques y de su navegación la podemos encontrar regulada a nivel general en la famosa *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, redactado en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982; sin embargo, la Organización Marítima Internacional en su Resolución A.1024 (26), la cual fue adoptada el 2 de diciembre de 2009 (Punto 10 del orden del día), se ocupa con un mayor detalle de todo lo referente a las *Directrices para los buques que naveguen en aguas polares*<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

<sup>29</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 10 de diciembre de 1982.

<sup>30</sup> Organización Marítima Internacional (OMI) Resolución A.1024(26)  
<http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/A%2026-Res.1024.pdf>

En el terreno internacional nos encontramos con diferentes definiciones del concepto de buque desde el Estatuto de los puertos marítimos de Ginebra <sup>31</sup>(1925), donde el concepto de buque no tenía limitación alguna y se aplicaba a todo conjunto flotante hasta otras como la del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas legislativas a conocimientos de embarque de 1924 donde se da la siguiente definición: “cualquier embarcación empleada en el transporte de mercancías por mar” y, por último, en el Reglamento internacional para prevenir abordajes en la mar, encontramos la siguiente definición de la palabra buque:” todo flotador, de cualquier naturaleza que sea, distinto de un hidroavión amarrado, susceptible de ser utilizado como medio de transporte en el agua”<sup>32</sup>. De acuerdo con el **artículo 23**, al ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial, los buques extranjeros de propulsión nuclear y los buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas deberán tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para tales buques se hayan establecido en acuerdos internacionales.<sup>33</sup>

Respecto a la posibilidad de imponer gravámenes, no será posible solo por el mero paso, sino sólo podrán imponerse gravámenes a un buque extranjero que pase por el mar territorial como remuneración de servicios determinados Estados a dicho buque. Estos gravámenes se impondrán sin discriminación.

### **Artículo 28. Jurisdicción civil en relación con buques extranjeros.**

1. El Estado ribereño no debería detener ni desviar buques extranjeros que pasen por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre personas que se encuentren a bordo.

2. El Estado ribereño no podrá tomar contra esos buques medidas de ejecución ni medidas cautelares en materia civil, salvo como consecuencia de obligaciones contraídas por dichos buques o de responsabilidades en que éstos hayan incurrido durante su paso por las aguas del Estado ribereño o con motivo de ese paso.

---

<sup>31</sup> El Estatuto de los puertos marítimos de Ginebra de 1925, fue un acuerdo internacional llevado a cabo por Alemania, Austria, Bélgica, el Imperio Británico (con Nueva Zelanda), Bulgaria, Chile, Dinamarca, España, La Ciudad Libre de Danzig, Francia, Grecia, Hungría, Italia, Lituania, Polonia, Reino de los Serbios, Croatas y Eslovenos, Siam y Uruguay con el fin de facilitar la explotación y el aumento de la producción de energía hidráulica;

<sup>32</sup> *Enciclopedia jurídica.*

<sup>33</sup> *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.*

3. El párrafo precedente no menoscabará el derecho del Estado ribereño a tomar, de conformidad con sus leyes, medidas de ejecución y medidas cautelares en materia civil en relación con un buque extranjero que se detenga en su mar territorial o pase por él procedente de sus aguas interiores.

Dentro del régimen de los buques debemos hacer especial referencia a los buques de guerra. Se entiende por «**buques de guerra**» de acuerdo con el **artículo 29** de la Convención “todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares”. En el caso de que un buque de guerra no cumpla las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial y no acate la invitación que se le haga para que los cumpla, el Estado ribereño podrá exigirle que salga inmediatamente del mar territorial.

Respecto a la responsabilidad internacional en que incurra el Estado de pabellón por cualquier pérdida o daño que sufra el Estado ribereño como resultado del incumplimiento por un buque de guerra u otro buque de Estado destinado a fines no comerciales, llevando a cabo una infracción de las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial o de las disposiciones de esta Convención u otras normas de Derecho Internacional. Debemos al **artículo 32 de la Convención** que establece que “Los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales gozarán de una inmunidad especial e inquebrantable. Los buques de guerra en la alta mar gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón. Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial tendrán, cuando estén en la alta mar, completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón”.

Como hemos podido comprobar, la regulación de los buques es tan detallada que abarca todos los aspectos, así como la jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación: **Art 97**: “1. En caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación ocurrido a un buque en la alta mar que implique una res-



ponsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, sólo podrán incoarse procedimientos penales o disciplinarios contra tales personas ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado del pabellón o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales.

2. En materia disciplinaria, sólo el Estado que haya expedido un certificado de capitán o un certificado de competencia o una licencia podrá, siguiendo el procedimiento legal correspondiente, decretar el retiro de esos títulos, incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió.

3. No podrá ser ordenado el apresamiento ni la retención del buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado del pabellón”<sup>34</sup>.

Por otro lado, la Convención da una especial importancia en lo que respecta al deber de que un buque enarbole su pabellón, pues resulta esencial para identificar la procedencia del mismo. Siempre y cuando no constituya un grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros, ya sea porque se encuentre prestando auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar; se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo. Así como en caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala.<sup>35</sup> La regulación de los buques busca por otro lado que además todo Estado ribereño fomente la creación, el funcionamiento así como el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

---

<sup>34</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

<sup>35</sup> Arctic Council, Arctic Marine Shipping Assessment Report (AMSA), 2009.

## 2. **NORMATIVA IACS (INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES LTD).**

De acuerdo con lo establecido por la sección 1.1.4 de las Directrices IACS, “todos los buques clasificados para la navegación polar y el equipo que deben llevar con arreglo a las presentes Directrices se proyectarán, construirán y mantendrán de conformidad con lo dispuesto en las normas nacionales aplicables de la Administración o en las prescripciones pertinentes de una organización reconocida que ofrezcan un nivel equivalente de seguridad 40 para la explotación prevista”.

En un esfuerzo extra y paralelo a las Directrices, la IACS adoptó además las Prescripciones Unificadas Aplicables a los Buques Clasificados para la Navegación Polar el 1 de Julio de 2006, corregidas en Octubre de 2007, y revisadas en Noviembre de 2010. Son de aplicación a los buques que fueron construidos en o bien a partir del 1 de Marzo del 2008.<sup>36</sup> Estas normas deben considerarse como complementarias a las Directrices en cuestiones técnicas conectadas con el casco y la maquinaria. Bajo las prescripciones de la IACS, se hace una utilización de una notación para la clase polar que indica las diferencias entre las distintas clases en relación a sus limitaciones operacionales y su resistencia<sup>37</sup>. Las prescripciones Unificadas de la IACS son aplicables a buques que naveguen en aguas polares cubiertas de hielo, por tanto se aplican tanto al Ártico como al Antártico.

- **PC1** Navegación durante todo el año en todo tipo de aguas cubiertas de hielo
- **PC2** Navegación durante todo el año en condiciones moderadas de hielo de varios años
- **PC3** Navegación durante todo el año en hielo del segundo año que puede incluir hielos de varios años
- **PC4** Navegación durante todo el año en hielo grueso del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo
- **PC5** Navegación durante todo el año en hielo medio del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo.

---

<sup>36</sup> Véanse la normativa II-1/3-1 del Convenio SOLAS y las prescripciones unificadas de la IACS aplicables a los buques clasificados para la navegación polar.

<sup>37</sup> Clases de navegación polar establecidas en las Directrices Polares de la OMI y en las Prescripciones Unificadas de la IACS. Fuentes: Directrices Polares de la OMI, 2009; IACS, 2007.

- **PC6** Navegación en verano u otoño en hielo medio del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo.
- **PC7** Navegación en verano u otoño en hielo delgado del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo.

\*La descripción descrita anteriormente del hielo se ajusta a la nomenclatura de la OMM para todo lo referente al hielo marino.

## V. ESPACIOS MARINOS SURCADOS POR LA RUTA DEL NOROESTE.



**Paso del Noroeste. Imagen extraída de MILNumb.**

El paso del noroeste (NW) es una ruta que une Europa y Asia por el norte de Rusia que permite acortar la distancia entre ambos continentes considerablemente hasta en un 40% de lo que suponía antes del comienzo del deshielo (Hamburgo-Yokohama). La Ruta del Norte transcurre desde la isla de Nueva Zemlya hasta el estrecho de Bering y tiene una longitud aproximada de 2.500 millas náuticas (MN), es decir, para que nos

hagamos una idea real sería una distancia equivalente a cuatro veces la existente entre Cádiz y las islas Canarias.

Hasta el año 2000, en los mares de Laptev y Siberia oriental las zonas libres de hielo en septiembre –época de máximo deshielo– apenas llegaban al 50%, lo que hacía muy arriesgado atravesarlas. Durante el resto del año estos mares eran prácticamente intransitables. La mayor parte de la ruta pasa por Rusia, quien fue el único navegante hasta hace muy pocos años. Históricamente su utilización ya planteaba grandes dificultades debido al hielo que la cubría en su mayoría. No sólo el hielo supone un problema, sino que debemos tener presente la dificultad interpretativa que presenta la variedad de regímenes jurídicos marinos que se plantean en una sola ruta, existiendo así partes de alta mar o de una zona económica exclusiva (ZEE) y otra parte de alta mar o de otra ZEE. Este pasaje transcurre junto a la costa de Siberia y atraviesa los múltiples mares: Blanco, Barents, Kara, Laptev, Siberia oriental y Chukotka presentando frecuentemente problemas de soberanía que analizaremos más adelante.

Por otro lado, también en el Mar de Kara podemos observar cómo la acumulación de hielo ha constituido habitualmente un peligro importante. Esta situación está cambiando de forma progresiva e imparable (En la figura puede apreciarse el paso del NE a la derecha, así como las otras rutas a las que nos referiremos a continuación).

Las aguas heladas de este gigantesco archipiélago ayudan a conservar el hielo más tiempo que en otras zonas del Ártico, lo que hace muy pequeño el periodo de deshielo e incrementa la presencia de hielo viejo, de mayor grosor y dureza, de gran peligrosidad para la navegación<sup>38</sup>. Por otra parte, Canadá, no cuenta con una disponibilidad de puertos en esta zona y, en comparación con Rusia, cuenta con tal solo una flota de rompehielos pequeña para apoyar a los buques que pretendan surcar estas aguas.

En esta ruta, se plantea un problema jurídico al considerar ambos países como «aguas interiores» aquellas que separan sus islas, de modo que irremediablemente, quedarían bajo su plena soberanía y cualquier buque interesado en atravesarlas no podría hacerlo sin la autorización del Estado ribereño. Esta cuestión ha sido interpretada y tratada de aclarar por los distintos Estados. En el caso de la situación de Canadá, por Esta-

---

<sup>38</sup> KRISTIN BARTENSTEIN *The Arctic Exception” in the Law of the Sea Convention: A Contribution to Safer Navigation in the Northwest Passage?* Ocean Development & International Law (2011), Volume: 42, Pages: 22-52 ISSN: 0090-8320. ISBN: info:doi/10.1080/00908320.2011.542104. DOI: 10.1080/00908320.2011.542104.

dos Unidos y por los países de la Unión Europea, para los que los estrechos canadienses son estrechos internacionales y en los que reclaman el derecho de paso en tránsito reconocido en la Convención de Naciones Unidas para el Derecho del Mar (CNUDM). Este problema es de mayor complejidad en el caso del Paso del Noroeste, por transcurrir la mayor parte de la navegación entre islas.

El conflicto que se dio con Canadá surgió en 1969 cuando el petrolero Manhattan, fletado por Estados Unidos, utilizó esta ruta para llevar petróleo de Alaska a la costa este norteamericana. Este tránsito generó, como no podía ser de otra manera, una importante crisis que se repitió en 1985, cuando el rompehielos norteamericano *Polar Sea* volvió a utilizar el paso. Como consecuencia, ese año Canadá estableció unas líneas de base recta que convertían la mayor parte de sus aguas en lo que conocemos como «interiores». Así pues, los países que intenten utilizar esta ruta deben solicitar permiso de Canadá o generar una crisis importante en una zona inhóspita, en la que la navegación es muy peligrosa y está limitada a un periodo muy corto durante el verano Ártico.

Por otra parte, las variantes condiciones meteorológicas y del proceso de deshielo hacen que en cada momento haya que escoger la ruta más apropiada para el tránsito, lo que, a su vez, requiere conocer muchos datos acerca de la ayuda por parte del país ribereño.

Debe tenerse en cuenta, como vimos anteriormente, que con independencia de la calificación jurídica que se dé a las aguas del archipiélago, Canadá estaría en su derecho de llevar a cabo un control del cumplimiento de normas no discriminatorias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, como bien se deduce del art. 234 de la CNUDM, de aplicación en las zonas cubiertas de hielo existentes dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de un Estado ribereño<sup>39</sup>.

De modo que, de acuerdo con el artículo 234 de la CNUDM, “Los Estados ribereños tienen derecho a dictar y hacer cumplir leyes y reglamentos no discriminatorios para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques en las zonas cubiertas de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva...”

---

<sup>39</sup> PÉREZ FERNÁNDEZ, Antonio M.: *Revista General de Marina*, Marzo 2014, Editorial Mic, pp. 43-44. ISN 0034-9569.

Como bien se observa en el anterior artículo de la CNUDM esto exige un claro apoyo por parte del país ribereño<sup>40</sup>. Respecto a la posición presentada por Canadá, EE.UU. y la Unión Europea consideran estas rutas como estrechos internacionales, de modo que todo buque que desee atravesarlas estaría en su derecho de hacerlo de acuerdo con su derecho de paso.

El Paso del Noroeste supondría multitud de ventajas, pues supondría un claro ahorro de distancia entre puertos de la costa este de EE.UU. y Asia, así como entre Europa y todos los puertos de la costa oeste de Canadá/EE.UU. los cuales actualmente oscilan entre un 15% y un 20%, con respecto a la navegación por el canal de Panamá.

## **1. Tipos de vías por las que pasa.**

En cuanto al derecho de los navíos extranjeros de navegar, debemos analizar si efectivamente Canadá puede disfrutar de la soberanía sobre las vías fluviales que unen Atlántico y Océanos Pacíficos por su archipiélago del norte; el Paso de Noroeste<sup>41</sup>.

### **1.1.Las aguas Interiores a lo largo de la ruta del Noroeste.**

A lo largo de la ruta del Noroeste, Canadá ha continuado con sus reclamaciones de soberanía sobre sus aguas internas y negando en todo momento que pueda ser aplicado un régimen internacional de sus estrechos.

La base de tal título histórico es que “la posesión de las áreas marítimas como aguas internas” ha surgido por un proceso de consolidación histórica y no basadas en las reglas generales de ley internacional. Canadá ha mostrado una gran iniciativa legislativa y poderes de ejecución en el Paso del Noroeste que conforme a la Ley Internacional implican el derecho de negar el acceso de navíos extranjero al Paso del Noroeste totalmente o, por ejemplo, prescribir tales reglas encontradas apropiadas por la construcción o el diseño de barcos. Es cuestionable sin embargo, si el título histórico es una base concebible para el objetivo de reclamar las vías fluviales del norte como aguas canadienses internas y así sujeto a la soberanía de Canadá. Un elemento crucial en el título histórico

---

<sup>40</sup> JANE LOYER *Reassessing Canada's Legal Claims Over the Northwest Passage*. The BSIS Journal of International Studies, University of Kent. Vol 8 (2011).

<sup>41</sup> *The Law of the Sea Convention and the Northwest Passage*. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 22(2), 263-264.

es el consentimiento por países extranjeros. Y el país el más directamente afectado según la reclamación de Canadá, los EE.UU, han seguido oponiéndose que el Paso de Noroeste constituye aguas históricas internas.

En segundo lugar, otro criterio legal apenas válido es el que hace referencia a actividades suficientes que evidencian sobre un ejercicio real, continuado de autoridad estatal. Si siguiéramos el criterio anterior, las aguas internas de Canadá abarcarían todos los espacios marítimos dentro de los límites de un sector canadiense entre meridianos occidentales y de Este y hacia Polo Norte. Este criterio ha sido impulsado por un número de políticos y funcionarios canadienses, pero debemos tener presente que la *Teoría de Sector* nunca ha sido invocada oficialmente por el gobierno mismo. Mientras que podría ser un método conveniente de demarcación territorial y de abrir las nuevas rutas de navegación del Ártico.

### **1.2. Las líneas de fondo directas en la ruta del Noroeste.**

Las aguas canadienses internas y, por tanto, la soberanía sobre el Paso del Noroeste podrían ser la consecuencia de un uso internacionalmente permitido del concepto de líneas de fondo directas que rodean el archipiélago entero. Las líneas de fondo (véase la referencia física costera para medir el máximo la anchura permitida del mar territorial y otras zonas marítimos como la zona exclusiva económica y la plataforma continental) por lo general son dibujadas a lo largo de la línea de marea baja a lo largo de la costa.

Sin embargo, en localidades hay una franja de islas a lo largo de la costa en su vecindad inmediata, el método de líneas de fondo directas que unen manchas apropiadas a lo largo de la costa externa puede ser empleado. Potencialmente, esto incluiría todo el Paso del Noroeste como aguas internas canadienses. La prueba decisiva se basaría en si la configuración física de la línea de la costa archipelágica de Canadá da derecho del uso del sistema de líneas de fondo favorable directo. Pero el empleo de líneas de fondo directas en Ártico canadiense podría ser bastante polémico desde un punto de vista legal.

Además, Canadá ha recibido poco apoyo a la teoría que ha tratado de defender acerca del Estado archipelágico en base al **artículo 46 y 47 de CNUDM**, pues Canadá no lo califica como un Estado archipelágico en el sentido del artículo 46 de la Conven-

ción, para la cual específicamente permiten a líneas de fondo directas hasta 125 millas náuticas expresamente permitidas<sup>42</sup>.

### 1.3. Paso inocente.

Se ha aceptado el argumento de que la posición legal de Canadá en cuanto al Paso de Noroeste es conforme a la Ley Internacional, y el espacio existente incluyendo el marítimo sean aguas canadienses internas, pero esto no supone que automáticamente los navíos extranjeros no tengan excluido el derecho de uso de Paso. Sin embargo veremos que dos posiciones podrían ser reivindicadas:

**Derecho de Paso Inocente**, este principio tan conocido, hoy sería reflejado en la Convención sobre el Derecho del Mar, de modo que conserva un derecho de paso inocente por aguas declaradas internas antes no consideradas como tal, **artículo 8 de la CNUDM:**

- “1. Salvo lo dispuesto en la Parte IV, las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado.”
  
- 2. Cuando el trazado de una línea de base recta, de conformidad con el método establecido en el artículo 7, produzca el efecto de encerrar como aguas interiores aguas que anteriormente no se consideraban como tales, existirá en esas aguas un derecho de paso inocente, tal como se establece en esta Convención.”

### 1.4. El estrecho internacional en la ruta del Noroeste.

Mientras que en el Oeste tenemos únicamente el estrecho de Lancaster como vía de acceso al paso del Noroeste. La región del Mar de Beaufort al Oeste del Estrecho M'Clure está sin hielos durante los meses de verano, sin embargo el Estrecho M'Clure puede quedar cubierto por hielo antiguo.

---

<sup>42</sup> MACNEIL, Gillian.: *The Northwest Passage: Sovereign Seaway or International Strait. A Re-assessment of the Legal Status*. 2006 Dalhousie Journal of Legal Studies, 15, 204- 240.



El Paso del Noroeste está formado por el estrecho M'Clure, por el estrecho del Príncipe de Gales y por el de Peel. Los navíos extranjeros podrían navegar a través del Paso de Noroeste si fuera establecido como un estrecho internacional, de modo que es crucial el régimen jurídico que se establezca en cada uno de los tramos que constituye la ruta. Respecto al establecimiento del determinado régimen para el Paso de Noroeste como estrechos internacionales, el Paso se basa en su totalidad en el **criterio 'geográfico'** asegurado en la Convención sobre Derecho del Mar. De modo que, analizando este término conforme a la ley convencional internacional, parece definir un estrecho legal únicamente sobre la base del antiguo empleo que solía darse para la navegación, y no que el empleo potencial y futuro como un factor en la determinación del estado de un estrecho. Véase lo que viene a establecer el **art 38**: “En los estrechos a que se refiere el artículo 37, todos los buques y aeronaves gozarán del derecho de paso en tránsito, que no será obstaculizado; no obstante, no regirá ese derecho cuando el estrecho esté formado por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental, y del otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o que atraviese una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación”.

En la práctica aplicaremos como “paso en tránsito” la definición dada en el **artículo 38** aptado 2º de la CNUDM “Se entenderá por paso en tránsito el ejercicio, de conformidad con esta Parte, de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva. Sin embargo, el requisito de tránsito rápido e ininterrumpido no impedirá el paso por el estrecho para entrar en un Estado ribereño del estrecho, para salir de dicho Estado o para regresar de él, con sujeción a las condiciones que regulen la entrada a ese Estado.”

Las conclusiones, y dadas las condiciones en cuanto al régimen aplicable al Paso de Noroeste como un estrecho, no son así, fáciles de definir de una manera precisa e irrefutable. Si realmente esto se hizo como un estrecho internacional, surgirán numerosas cuestiones legales en cuanto a los derechos de paso que se aplicaría después de cualquier internacionalización posible de esta zona. Una vez estudiada la regulación de dicha ruta de navegación, cabe preguntarnos cuál es realmente la perspectiva real de uso

la espera y por qué ha atraído tanta atención en los últimos años. Y es que el interés comercial de este paso se centra indiscutiblemente, en su posible uso para tres usos principales que, en la actualidad, pasan por el canal de Panamá:

1. El tránsito entre puertos de Europa y de la costa oeste norteamericana.
2. El tránsito entre determinados puertos de ambas costas norteamericanas.
3. Y finalmente la navegación entre los países del este de Asia y de los puertos más al norte de la costa este norteamericana.

Aunque la utilización comercial de este paso sea todavía mínima, en opinión de muchos analistas, será de una importancia vital dentro de una década siempre que Canadá lo permita y lo potencie, como está haciendo Rusia con el Paso del Noreste. De todos modos, debemos tener presente que las dificultades que presenta son superiores a las que plantea el del Noreste debido a la complejidad de la navegación, la mayor presencia de hielo y una menor infraestructura de apoyo. Podemos afirmar que, al igual que está haciendo Rusia de acuerdo con el **artículo 234 de la CNUDM**, los buques que hagan uso de este paso deberán cumplir determinados estándares de protección contra el hielo para navegar por estas aguas, así como el apoyo de buques especiales rompehielos en determinadas partes y momentos del año o el embarque de prácticos especializados.

A medida que progrese el deshielo, las zonas y períodos navegables irán aumentando con los años, siempre durante el verano Ártico, por lo que es de esperar que el apoyo de buques rompehielos vaya siendo menos necesario en los meses más cálidos. Finalmente, a mediados de siglo, probablemente en 2040 o tal vez antes, estas aguas también podrían ser surcadas por buques sin protección diseñados para navegar por aguas abiertas, algo totalmente inconcebible hasta nuestros días.

### **1.5. Finlandia, Suecia e Islandia: Los países no ribereños interesados en las vías de navegación árticas.**

Son Estados árticos de pleno derecho, y pertenecen al Consejo Ártico, pero la situación geográfica que tienen les sitúa en un lugar menos favorecido. Sin embargo ser

parte de la UE les da sin duda un papel más significativo en la toma de decisiones hacia el Ártico<sup>43</sup>.

- **Finlandia:** Para la capital, Helsinki, esta cuestión ártica es crucial por razones de seguridad en la navegación, ya que limita con Rusia, de ahí que Finlandia fomente llevar a cabo la cooperación internacional e inste a la resolución pacífica de los conflictos con el fin de mantener la estabilidad y la cooperación en la región<sup>44</sup>. De ahí que trate de buscar soluciones definitivas y siempre de acuerdo a la ley del Mar. Por este motivo, anima a no cerrar las puertas a Tratados internacionales ya que insiste en la necesidad de una regulación que responda a la naturaleza variante del Ártico.
- **Suecia,** por otro lado, aprobó una estrategia para la región ártica en mayo de 2011, estrategia que tiene, sin duda, una perspectiva internacional<sup>45</sup>. El interés sueco busca fundamentalmente un mantenimiento de tipo medioambiental y su postura se muestra claramente contraria a cualquier intento de militarización de los puertos y vías de navegación.
- **Islandia:** En su camino hacia formar parte de la Unión Europea (al menos hasta que el gobierno de 2015 decidió retirar dicha candidatura), apuesta por una cooperación de tipo regional y multilateral. Y es que Islandia tendrá, debido a su posición estratégica en las rutas marítimas claras oportunidades ofrecidas por la posibilidad de pesca en el Ártico. <sup>46</sup>En con-

---

<sup>43</sup> LASERRE, Frédéric: “China and the Arctic: *Threat or Cooperation potential for Canada*. *Canadian International Council*, Paper No.11, June 2010

<sup>44</sup> FINLAND’S PRIME MINISTER OFFICE: “Finland’s Strategy for the Arctic Region”, Prime Minister Office Publications, 2010. Disponible: [http://www.arctic-portal.org/images/stories/pdf/J0810\\_Finlands.pdf](http://www.arctic-portal.org/images/stories/pdf/J0810_Finlands.pdf) Consultado: 30/04/2016

<sup>45</sup> GOBIERNO SUECO: *Swedish Strategy for Arctic Region adopted*, 12-5-2011. Disponible: <http://www.sweden.gov.se/sb/d/14759/a/168285> Consultado: 30/04/2016

GOVERNMENT OFFICES OF SWEDEN: *The Arctic: Sweden’s Strategy for the region*. 18-5-2011. Disponible: <http://www.regeringen.se/sb/d/14766/a/167998> Consultado: 30/04/2016

MINISTRY FOR FOREIGN AFFAIRS SWEDEN: “Sweden Chairmanship’s Programme for the Arctic Council 2011-2013”. Disponible: <http://www.regeringen.se/content/1/c6/16/79/98/537a42bf.pdf> Consultado: 30/04/2016

<sup>46</sup> THE ECONOMIST: “Hands off our wilderness” *The Economist*, September 24th, Beijing and Reykjavik, p. 36Cf. Capítulo 4, 4.1.2

creto la apertura de nuevos caladeros situados en la ruta del mar del Noroeste entre Groenlandia y Escandinavia. Dada la crisis financiera y el mínimo apoyo recibido por Europa y EEUU ha aprovechado su situación geoestratégica en los pasajes árticos y ha establecido relaciones con China. El gigante asiático está invirtiendo con fuerza en Islandia como punto clave en el Ártico.

## **VI. EL INCIPIENTE INTERÉS DE CHINA POR EL USO DE LAS VÍAS DE NAVEGACIÓN ÁRTICAS.**

Hasta ahora hemos estado centrados en la problemática suscitada por el dominio de las vías árticas, donde se veían especialmente involucradas las cinco grandes potencias del Ártico: Canadá, Noruega, Rusia, Dinamarca y Estados Unidos. Sin embargo el creciente interés por esta región no queda ahí y cada vez son más los territorios que se están uniendo a dicha disputa territorial.

Carlos Duarte, coordinador de la Expedición Malaspina 2010 e investigador del CSIC, destaca la importancia de que se reconozca o no la participación de otros Estados en las decisiones sobre el Ártico: *Las aguas internacionales del Océano Glaciar Ártico podrían de aceptarse estas reclamaciones, quedarse en menos del 10% de la superficie de este océano.*

### **1. Las cadenas de islas.**

Está conformada por una serie de archipiélagos dominados por potencias rivales que bordean todo lo que constituye la costa china y que limitan, por lo tanto, su salida al Índico y al Pacífico. Esta cadena ha estado muy relacionada con los últimos acontecimientos ocurridos en el Mar de China y el Mar del Sur de China.

El primer reto es la defensa de las regiones costeras. Esto se dificulta debido a que Taiwán (situada a unas 100 millas frente a la provincia de Fujian) divide claramente el frente marítimo de China dificultando los movimientos navales entre el norte y sur. Además, Taiwán forma parte de la sucesión de islas que se extiende desde las Filipinas

al sur, hasta el archipiélago japonés al norte, lo que los estrategas navales chinos denominan “**primera cadena de islas**”. De ahí que China busque también tener su propio “buffer marítimo”, permitiendo de este modo contener las actividades navales chinas y bloquear su comercio marítimo<sup>47</sup>.

Así, para Beijing es esencial evitar que pueda controlar las aguas entre esas islas y la China continental. De ahí se explica el actual impulso chino hacia el exterior de su periferia, con su interés sobre las Islas Paracel desde 1974. Las reclamaciones sobre los archipiélagos Spratly y Senkaku/Diaoyu, o la pretensión de Beijing de reclamar una completa soberanía sobre su Zona Económica Exclusiva (ZEE)<sup>48</sup> están desencadenando tensiones con sus vecinos marítimos. La consecuencia es que las naciones del área están estrechando sus lazos de defensa con los EE.UU.<sup>49</sup>

La última evolución de estrategia naval china promueve un crecimiento con capacidades oceánicas para maniobrar en el Pacífico Occidental y el Índico, basando su poder naval en apoyo de la política internacional de Beijing y para mantener seguro el tráfico marítimo en ambos océanos. Esta nueva concepción estratégica despierta la necesidad de controlar las aguas al oeste de la llamada “**segunda cadena de islas**” (Extendida desde el Japón hacia el sudeste, incluyendo las islas Marianas y Guam y continuando hacia el sur hasta Nueva Guinea)<sup>50</sup>.

## 2. El Collar de Perlas.

Alfred Thayer Mahan (geoestratega de la US Navy, 1840-1914) dijo que: *Quien controle el Océano Índico, domina Asia. Este océano es la llave de los siete mares en el Siglo XXI. El destino del mundo se decidirá en estas aguas.*

---

<sup>47</sup> La relaciones entre EE.UU. y Taiwán, en ausencia de un reconocimiento diplomático formal, están reguladas por la “The Taiwan Relations Act (TRA)” de 1979, en la cual se establece que los EE.UU. deben mantener la capacidad para soportar un cambio forzado del status de Taiwán.

<sup>48</sup> Esta reclamación china ha dado lugar a numerosos problemas con los EE.UU., destacamos el de marzo de 2009 cuando buques pesqueros y científicos chinos acosaron al buque T-AGOS USNS IMPECCABLE, a unas 90 millas de la isla de Hainán.

<sup>49</sup> El Wall Street Journal, en su edición del 14 de noviembre de 2010, cita al Primer Ministro japonés, Naoto Kan, resaltando la importancia de la presencia militar de los EE.UU. en Extremo Oriente para mantener la paz y estabilidad, <http://online.wsj.com/>

<sup>50</sup> LINAN: *The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From “Near Coast” and “Near Seas” to “Far Seas.”* 2009 Asian Security, 5: 2, pp. 144 — 169.

La expresión *collar de perlas* se utilizó por primera vez en un documento del *Departamento de Defensa de EEUU* con el título de *Energy futures in Asia* (futuros energéticos en Asia). El teniente coronel Pehrson, describía el Collar de Perlas como *la manifestación de la creciente influencia geopolítica china a través de sus esfuerzos para incrementar el acceso a puertos y aeródromos, desarrollar relaciones diplomáticas especiales y modernizar las fuerzas militares que se extienden desde el Mar del Sur de China a través del estrecho de Malaca y del Océano Índico, y hacia el Golfo Pérsico*.

Este enclave físico atraviesa una serie de instalaciones portuarias, inicialmente de carácter logístico, que presentan sus puntos máximos exponentes en los puertos de Gwadar, en Pakistán, y de Kyaoukpyu, en Myanmar.<sup>51</sup> El rasgo más destacado de ambos lugares, es que les confiere un carácter particularmente estratégico, es en primer lugar el hecho de estar situados en un lugar clave del tráfico marítimo mundial.

Debemos de tener en cuenta por otro lado, el hecho de que presentan las condiciones necesarias para ser puntos terminales de importantes gaseoductos y vías de comunicación<sup>52</sup>. Resultan fundamentales en este enclave geográfico los paralelismos que se pueden establecer con futuras rutas marítimas a lo largo de las costas árticas<sup>53</sup>.

Prosiguiendo con todo lo referido a las similitudes, aquellos puertos, vías de comunicación o terminales que puedan facilitar el acceso hacia el interior del continente, o en sentido inverso, comenzarán a adquirir, sin lugar a dudas, una particular importancia; tanto mayor cuanto más trascendentales y críticos sean los recursos o los mercados con los que se comuniquen.

Como veremos más adelante, a la importancia que poseen las vías de comunicación costeras habrá que añadir de aquellas que conecten las estas con regiones de la parte interna del continente euroasiático que, hasta donde tenemos conocimiento, apenas han dispuesto de acceso a los mercados internacionales.

El énfasis que están poniendo las grandes potencias en el desarrollo de la “Nueva Ruta de la Seda” es sólo uno de los esfuerzos tendentes a aprovechar los recursos que se hallan en el interior del continente. Las conexiones que se establecen entre los núcleos de la producción y el consumo son fundamentales, especialmente desde que la deslo-

---

<sup>52</sup> [http://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/09/140911\\_china\\_fabrica\\_islas\\_mar\\_sur\\_az](http://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/09/140911_china_fabrica_islas_mar_sur_az)

<sup>53</sup> RICHARDSON, Michael: *China betting on overland energy-supply lines*, The Japan Times, 27 de Julio de 2013

calización de la producción ha convertido en trascendental el conocimiento y la capacidad de gestión, y desde que los costes de transporte se han minimizado, hasta representar una parte poco significativa en el precio final de los productos. Por consiguiente, será el control de las rutas de tránsito lo que realmente influya.

El dominio de las vías se está convirtiendo en el eje vertebrador de las estrategias de todos los países, ya sea para su mantenimiento en actividad, ya para la denegación de su uso a los rivales presentes o posibles. No es casualidad que las grandes potencias sienten como su mayor amenaza la que se cierne sobre la libertad de movimientos.<sup>54</sup>

En el caso concreto de los Estados Unidos, hay que poner de manifiesto que la percepción del desarrollo de tácticas y técnicas de anti-acceso/denegación de área por parte de la gran potencia de China en el Pacífico Occidental dio origen al Air-Sea Battle Concept, una técnica de hacer la guerra que pretende contrarrestar la capacidad de interdicción de los misiles y submarinos chinos.

---

<sup>54</sup> GÓMEZ DE ÁGREDA, Ángel, El cambio climático en el Ártico: más allá del círculo polar.

## VII. ESPACIOS MARINOS SURCADOS POR LA RUTA DEL NORTE (RUTA SIBERIANA).



Imagen importada desde U.S Homeland security.

En las aguas del Ártico ruso podemos encontrar el mayor potencial para la navegación marítima. Pues Rusia en los últimos años ha ampliado enormemente su jurisdicción, superando paulatinamente la jurisdicción interna hacia una mayor jurisdicción de lo que constituye el Estado ribereño.

En términos del Derecho Internacional y de lo que constituye la práctica estatal, ha existido gran controversia con respecto a los derechos de navegación a través de la Ruta del Mar del Norte y de las fronteras nacionales funcionales<sup>55</sup>. Pues debemos tener en cuenta, que realmente este principio nunca ha tenido base sólida alguna en el Derecho Internacional y probablemente, se demuestre como una teoría totalmente inaceptable desde un punto de vista jurídico internacional.

<sup>55</sup> DE LA CAMARA, Manuel. *Las relaciones entre Estados Unidos y Rusia*. UNISCI Discussion Papers (2007) Issue: 15, Publisher: Research Unit on International Security and Cooperation (UNISCI), Complutense University of Madrid, Spain, Pages: 241-243. ISSN: 16962206.



Respecto a esta cuestión, se ha pronunciado el *Departamento de la Dirección General de Política de la EXPO*, que ha declarado que el Pasaje Noreste es esencialmente también el derecho de Rusia a prescribir y hacer cumplir las regulaciones para el tráfico marítimo extranjero. ¿Pero en qué se basa Rusia para tener semejante poder sobre los distintos buques que atraviesan las diferentes zonas marítimas a lo largo de su costa ártica?

Debemos partir de la base de que dependiendo de cuál de las potenciales rutas se elija, un barco de navegación por el Paso del Noreste se encontrará continuamente en diferentes zonas marítimas, donde la jurisdicción rusa bajo el Derecho Internacional variará significativamente. El derecho a la libre navegación existe a través de partes de las aguas que constituyen alta mar, incluso en la zona económica exclusiva. Existe un paso inocente por el mar territorial y el régimen de paso en tránsito será aplicado a cualquier estrecho internacional.

El problema fundamental que se plantea con la existencia de un buque extranjero en aguas árticas rusas sería que su presencia (véase en el caso de la zona económica exclusiva) no sería viable sin una previa o posterior navegación por las aguas territoriales sometidas a la soberanía rusa. Debemos partir de la base de que la legalidad del régimen de los estrechos de Rusia y la imposición de normas legales de carácter administrativo y ambiental conforma una preocupación clave para el tráfico marítimo extranjero.

Con respecto al primer problema, por lo general es el mismo que el del paso del Noroeste, ya que los cinco mares que proporcionan paso a través de la Ruta del Mar del Norte - Chukchi, Siberia Oriental, Laptev, Kara y de Barents, están conectados mediante distintos estrechos.

Por otro lado, cabría plantearnos si los buques extranjeros gozan automáticamente de la libertad de navegación con el propósito de tránsito rápido e ininterrumpido de estos estrechos. Si así fuere, debemos aclarar cuál sería la autoridad de Rusia sobre los buques extranjeros en tránsito. Este Estado no deja vacíos legales al respecto, y establece regulaciones detalladas para la búsqueda de un buque para navegar la ruta del Norte. Para Rusia el hecho de permitir la navegación sobre una base alejada de una discriminación para los buques de todos los Estados constituye el objetivo de la legislación nacional rusa. El régimen jurídico actual está constituido por varias normas básicas

que debemos tener presentes. Estas proporcionan el marco para cual la navegación en las vías marítimas de la Ruta del Mar del Norte tiene que tener lugar en la práctica. Por ejemplo, los buques deben tener una autorización para poder navegar. Esta, es una petición que se ha hecho por adelantado a la institución encargada, la Administración de la Ruta del Mar del Norte (situada en la ciudad de Moscú).

Toda la información que concierna al Registro de puerto, el nombre, tonelaje , las medidas principales, la producción de motores, número OMI , etc. También la infracción del viaje que se prevé (tiempo de navegación y objetivo del mismo) debe estar especificada.

### **1. Regulación de la ruta del Norte.**

El transporte marítimo en la Ruta del Mar del Norte se encuentra regulado por la legislación basada en los principios de la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982*, en particular por el artículo 234 " Zonas cubiertas de hielo". En este artículo se da permiso a los diferentes Estados costeros en la zona económica exclusiva de adoptar y por otro lado hacer cumplir las leyes y reglamentos no discriminatorios para la prevención y el control de la contaminación del mar debida a los buques en las zonas cubiertas de hielo durante la mayor parte del año.

#### **• RUSIA**

Desde 2005 el pasaje del Norte ha sido abierto a la navegación marítima cada verano. En 2009 dos buques alemanes hicieron el primer viaje comercial con la asistencia de los buques rompehielos rusos. Desde entonces el uso de esta ruta es cada vez más frecuente.

A pesar de que sobre el Pasaje del Norte rige también el Derecho Internacional véase la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Rusia también ha regulado el tráfico marítimo procurando así el control máximo de los buques que circulan por sus riberas (Exigiendo permisos de navegación, estableciendo controles así

como exigiendo determinados seguros o el pago de cuotas por la ayuda de buques rompehielos rusos)<sup>56</sup>.

No obstante, a pesar de la postura controladora que tiene Rusia en esta Ruta, debemos poner de manifiesto que su interés por el desarrollo de la misma es evidente. Las ventajas que ofrece poder conectar Asia con Europa son indiscutibles.

Para la consecución de este fin, en el verano de 2012 la Federación de Rusia aprobó la *Nueva Ley Federal* en modificación de disposiciones legislativas específicas de la Federación relacionados con la regulación gubernamental de la marina mercante en el área de agua de la Ruta del Mar del norte. Sobre todo esta Ley Federal durante el mes de enero de 2013, el Ministerio de Transportes de la Federación de Rusia elaboró y aprobó unas nuevas reglas de navegación en la zona de aguas Ruta Marítima del Norte. Este documento ha sido pues posteriormente registrado en el Ministerio de Justicia de Rusia el 12 de abril de 2013.<sup>57</sup>

**Cláusula 1** El apartado 1 del artículo 4 de la Ley Federal de fecha 17 de agosto de 1995 N-147 Φ3 En Natural Monopolios (Colección de Leyes de la Federación de Rusia, 1995, N 34, numeral 3426; 2003, N 2, Cláusula 168; N 13, numeral 1181; 2006, N 1, Cláusula 10; 2007, N 46, numeral 5557; 2011, N 29, numeral 4281; N 50, Cláusula de 7343), que se complementa de la siguiente manera: "La asistencia a los buques rompehielos, pilotaje de hielo canalización de los buques en la zona de aguas del Ruta del Mar del Norte".

### **1.1. Aguas marítimas interiores.**

Se encuentran reguladas en la Ley Federal de Rusia<sup>58</sup> de 31 de julio de 1998, en su **cláusula 14**. En este régimen se establece que las aguas marítimas interiores, zona del

---

<sup>56</sup> J. BLANK, STEPHEN. *Russia in the Arctic*. Páginas: 110-112.

<sup>57</sup> *Northern sea route information office*. Consulta: Día 6 de marzo de 2016 [http://www.arctic-liaison.com/nsr\\_legislation](http://www.arctic-liaison.com/nsr_legislation)

<sup>58</sup> Ley Federal de Rusia fue Aprobada en referéndum el 12 de diciembre de 1993 por la cual se establecía que era una democracia representativa. El poder ejecutivo se ejerce por el gobierno. El poder legislativo es responsabilidad de las dos cámaras de la Asamblea Federal. El gobierno se regula por un sistema de controles y balances definidos por la Constitución de la Federación Rusa, la ley fundamental del país y el contrato social para el pueblo de la Federación Rusa.

mar territorial y adyacente de la Federación de Rusia serán regulados según lo establecido dicha cláusula:

“La navegación en la zona de aguas de la Ruta Marítima del Norte La navegación en la zona de aguas de la Ruta del Mar del Norte, la históricamente surgió nacional ruta de transporte de la Federación Rusa, se realizará con arreglo a la comúnmente aceptada principios y normas del Derecho Internacional, los acuerdos internacionales de la Federación de Rusia, esta Ley Federal, otras leyes federales y otros documentos legales reglamentarias emitidas en relación con lo anterior ”<sup>59</sup>.

De acuerdo con la **Cláusula 5.1**, que establece la siguiente regulación al respecto:

“La navegación en la zona de aguas de la Ruta Marítima del Norte, el área de agua de la Ruta del Mar del Norte se considerará como el área adyacente al agua costa norte de la Federación Rusa, que comprende las aguas marítimas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva de la Federación de Rusia y confinado en el Oriente con la línea de demarcación marítima con los Estados Unidos de América y en paralelo cabo Dezhneva de Bering Estrecho con el meridiano de Cabo Mys Zhelania al archipiélago de Nueva Zembla en Occidente, con el costa oriental del archipiélago de Nueva Zembla y las fronteras occidentales de Matochkin estrecho, Kara Estrecho y Yugorski Shar.”

En lo respectivo a las medidas que tomadas para evitar un uso dañino o contaminante del medio por la Federación de Rusia, no se queda de brazos cruzados y también presenta su propia legislación al respecto, debemos de acudir al apartado segundo de dicha **cláusula 5.2**:

“ Las normas de navegación en la zona de aguas Ruta Marítima del Norte , aprobado por el órgano ejecutivo autorizado por el Gobierno de la Federación de Rusia se aplicarán para garantizar la seguridad de la navegación como así como para prevenir, minimizar y controlar la contaminación del medio ambiente del mar por los buques , y contendrá :

1) Procedimientos de la organización para la navegación en la zona de aguas de la Ruta del Mar del Norte;

---

<sup>59</sup> Colección de Leyes de la Federación de Rusia, 1998, N 31, numeral 3833; 2008, N 30, Cláusula 3616.

2) Las normas de ayuda para romper el hielo para los buques en la zona de aguas de la Ruta del Mar del Norte;

3) Las reglas del pilotaje de hielo canalizar el apoyo de los buques en la zona de aguas de la Ruta del Mar del Norte;

4) Las normas de vasos de pilotaje en las líneas en la zona de aguas de la Ruta del Mar del Norte;

5) Las regulaciones de la navegación y el apoyo hidrográfico e hidro - meteorológicos para la navegación en la zona de aguas de la Ruta del Mar del Norte;

6) las normas de comunicación por radio durante la navegación en la zona de aguas de la Ruta del Mar del Norte;

7) Otros reglamentos relacionados con la organización de la navegación en la zona de aguas del Mar del Norte Ruta<sup>60</sup>.”

## **2. Organización de la navegación en la zona de aguas de la Ruta del Mar del Norte.**

Debemos tener en cuenta que existen diversas normativas nacionales y federales que se encargan de todo lo relativo a la Ruta del Mar del Norte. Véanse la siguiente el siguiente listado:

- *Law on the Russian Federation's Internal Sea Waters, Territorial Sea and Contiguous Zone (31 de Julio de 1998).*
- *Federal Act on the Exclusive Economic Zone of the Russian Federation (2 de Diciembre de 1998).*
- *Requirements for the Design, Equipment and Supply of Vessels Navigating the Northern Sea Route.*
- *Statute on the Protection of the Economic Zone of the USSR (1985).*
- *USSR Statute on State Maritime Pilots (1973).*

En concreto, en Julio de 2012 se aprobó una nueva normativa para regular esta Ruta, que entró en vigor a principios del 2013 y que incluye una nueva definición de

---

<sup>60</sup> Colección de Leyes de la Federación de Rusia, 1998, N 31, numeral 3833; 2008, N 30, Cláusula 3616.

lo que conocemos como Ruta del Mar del Norte o Pasaje del Noreste, en esta definición se establece que el puerto de Murmansk y los mares de Barents y Pechora quedan excluidos. Se encuentra dentro de la responsabilidad del Mar del Norte la administración de la ruta establecida en forma de una institución del gobierno federal y abordar las siguientes tareas principales, todas ellas recogidas en las Leyes de la Federación de Rusia de 1998, **cláusula 5.3:**

“1) La recepción de las solicitudes de permisos para la navegación en la zona de aguas de la Ruta del Mar del Norte, revisión de dichas solicitudes y expedición de permisos para la navegación en la zona de aguas del Mar del Norte Ruta;

2) Control de las condiciones hidro-meteorológicas, de hielo y de la navegación en la zona de aguas del Ruta del Mar del Norte;

3) La aprobación de la instalación de equipos de navegación y áreas para las operaciones de levantamiento hidrográfico en el zona de aguas de la Ruta del Mar del Norte;

4) La entrega de servicios de información (asociado a la Ruta del Mar del Norte) en relación con la navegación arreglo, los requisitos de seguridad de navegación, la navegación y el apoyo para los buques hidrográficos, y el hielo canalización de los vasos;

5) El desarrollo de recomendaciones para la planificación de las rutas de navegación y el uso de la flota de rompehielos buques en la zona de agua de la Ruta Marítima del Norte teniendo en cuenta la hidrometeorología, el hielo y las condiciones de navegación en un área específica;

6) Facilidades para la disposición de las operaciones de búsqueda y rescate en la zona de aguas del Norte Ruta del Mar.”

### **3. Régimen de los buques en la ruta del Norte.**

Los permisos para la navegación en la zona de aguas de la Ruta del Mar del Norte según lo establecido en la presente Cláusula se emiten si el buque cumple con los respectivos requisitos relacionados con la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino de la contaminación por los buques (asociada a la zona de aguas del Ruta del Mar del Norte). Las reglas de la navegación en la zona de aguas de la Ruta Marítima del Norte como lo establecido por los acuerdos internacionales de la Federa-

ción de Rusia, la ley de la Federación de Rusia, el Reglamento para la navegación en la zona de aguas de la Ruta del Mar del Norte previsto en el apartado 2 del presente Cláusula y presenta los documentos para confirmar los seguros que se requieren por los acuerdos internacionales de la Federación de Rusia, la ley de la Federación de Rusia, u otra garantía financiera de responsabilidad civil contra daños causados por la contaminación u otros daños causados por el buque.

Por otro lado hemos de hacer referencia al importe de los pagos de apoyo para romper el hielo y todo el pilotaje de hielo así como la canalización de agua en la zona de la Ruta del Mar del Norte se determinará de acuerdo con la *Ley de Monopolios Naturales de la Federación de Rusia* teniendo en cuenta el tonelaje de los buques, la clase de hielo del buque, la distancia de la canalización, período de navegación. Debemos, además de esto, tener en cuenta también, el pago de la ayuda para romper el hielo y el pilotaje de hielo. La canalización de agua en la zona del Norte Ruta del Mar se efectuará sobre la base de la cantidad de servicios efectivamente prestados.

**Cláusula 247. 2.** “Las normas estipuladas en la siguiente cláusula se aplicarán también en relación con los buques que naveguen en la zona de aguas de la Ruta del Mar del Norte y los buques extranjeros:

El buque debe cumplir determinados requisitos técnicos.

El navegante deberá tener las cualificaciones y la experiencia de navegar en aguas cubiertas de hielo. Un Estado podría tener también pilotos asignados.

En el caso de que produzca cualquier tipo de daño o efecto negativo, éste deberá ser pagado.

La responsabilidad civil debe ser asegurada en caso de daño ambiental.

El buque según lo establecido en la ley debe seguir la ruta y se guiará por los medios adecuados designados en los aviones, instancia o para romper el hielo.

La navegación podría ser suspendida temporalmente y éste obligado a abandonar la ruta del Mar del Norte si se encontrase en un caso en el que se violan los requisitos establecidos para llevar a cabo una navegación”.

Además, el permiso para transitar por la Ruta del Mar del Norte no incluye el derecho a pescar, participar en el turismo o llevar a cabo la investigación científica ma-

rina (Reglamento de 1990). Debemos tener en cuenta que según el Derecho Internacional, Rusia, en esencia, se basa en el artículo 234 de la Ley de la Convención del Mar -titulado *Zonas cubiertas de hielo*- por el derecho de regular la navegación en sus vías fluviales Árticos adyacentes. Según esta disposición, los Estados ribereños tienen derecho a dictar y hacer cumplir las leyes y reglamentos no discriminatorios para prevenir, reducir y controlar la contaminación del mar ocasionada por los buques en las zonas cubiertas de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva, donde las condiciones climáticas particularmente severas y la presencia de la cubierta del hielo dichas zonas durante la mayor parte del año crean obstrucciones o peligros excepcionales para la navegación donde la contaminación del medio marino podría causar daños de importancia o alteraciones irreversibles del equilibrio ecológico. Se establece, además, que dichas leyes y reglamentos respetarán debidamente la navegación y la protección y preservación del medio marino basado en la mejor evidencia científica disponible. El artículo 234 no está libre de controversia, sin embargo, ni en el *Derecho Internacional* ni con respecto a la práctica estatal rusa en el Ártico.

La disposición de "mejoras" en los poderes estatales costeros da una amplia jurisdicción en materia legislativa y la ejecución en aguas infestadas de hielo. Sin embargo, la disposición de mejoras están sujetas a una serie de restricciones, pues la legislación pertinente por parte de Rusia indica que la navegación en las partes de la Ruta del Mar del Norte que están dentro de la jurisdicción nacional es mucho más limitado que en otros lugares. A medida que el uso de la Ruta del Mar del Norte por buques extranjeros es escasa, es difícil determinar cualquier alcance exacto y el alcance de la legislación. También conviene destacar que la Ley de la Convención del Mar no se pronuncia sobre si el régimen de paso en tránsito prevalecer sobre el régimen del artículo 234.

Los Estados Unidos o incluso otros Estados (incluyendo la UE) podrían argumentar de esta manera se espera que Rusia (y Canadá) lo hagan de manera opuesta a la establecida anteriormente.

#### **4. Estrechos rusos en el Paso del Norte.**

Prácticamente solo un tercio de la ruta del sur del Paso del Noreste transcurre por aguas donde Rusia ejerce soberanía absoluta. El resto, así como la ruta del norte, se en-



cuentra dentro de los límites de la ZEE rusa. Las rutas pasan por los estrechos de Karskie Vorota, Vil'kitskogo y Sannikova, donde el régimen legal de aguas interiores está en vigor desde 1985. La finalidad en la época de la guerra fría era prohibir la navegación incontrolada de buques extranjeros por los estrechos. Desde 1991, el Paso del Noroeste está abierto a la navegación internacional, pero los buques deben notificar sus intenciones a las autoridades rusas antes de entrar, tanto en los estrechos como en la ZEE. También deben pagar unas tasas de buques rompehielos que no están directamente relacionadas con el servicio dado. Rusia reclama como aguas interiores los estrechos cubiertos de hielo que hay entre los archipiélagos, argumentando, entre otras cosas, que se trata de aguas históricamente interiores, cerradas por líneas de base recta. Pero Estados Unidos defiende que es de estrechos internacionales, donde impera el derecho de paso en tránsito. Este desacuerdo, así como en el caso de los estrechos del Paso del Noroeste, puede perjudicar el futuro de las rutas árticas como posibles vías de tránsito internacional<sup>61</sup>.

#### **4.1. Posicionamiento de Noruega ante la regulación de la ruta del Norte.**

La normativa noruega relevante se encuentra contenida en la *Seaworthiness Act* de 1903, la cual se ha incorporado sustancialmente a la del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques más conocida como MARPOL 73/78. Por otro lado también debemos tener presente la incorporación del *Código ISM* también ha sido posible bajo el Párrafo 1 Sección 9 (a) del Acta50. La *Seaworthiness Act* se aplica únicamente a los buques noruegos, pero ha sido recientemente reemplazada por una *Nueva Acta de Seguridad Marítima*, que entró en vigor el 1 de Julio de 2007.

Una de las cuestiones más destacadas es la que respecta a los acuerdos entre la Zona Gris entre Noruega y Rusia sobre la delimitación marítima en el mar de Barents, en la llamada Zona Gris, (2011). Este acuerdo pone de relieve la voluntad pacífica que impera entre los Estados árticos.

Éste es solo uno de los múltiples casos que se han negociado exitosamente, podemos encontrar además otros acuerdos como<sup>62</sup>:

- Canadá con Dinamarca (Groenlandia): Acordaron el límite de la plataforma continental el 17 de diciembre de 1973.

- Dinamarca (Groenlandia) y Islandia: Acuerdo sobre la plataforma continental y los límites para los caladeros de pesca. Firmado a 11 de noviembre de 1997.- Dinamarca (Groenlandia).

- El caso de Noruega: Referido a la isla Jan Mayen: acordaron los límites de la plataforma continental y sus caladeros de pesca el 18 de diciembre de 1995 siguieron lo establecido por el Tribunal Internacional de Justicia.

- Dinamarca (Groenlandia) con respecto a Noruega: Sus negociaciones recayeron sobre el archipiélago Svalbard: establecieron los límites de la plataforma continental y caladeros de pesca el 20 de febrero de 2006

- Islandia con Noruega: Sobre la isla Jan Mayen: establecieron unos límites para los caladeros de pesca mediante el límite de las 200 millas náuticas de ZEE puesto por Islandia el 28 de mayo de 1980.<sup>63</sup>

- La URSS con EEUU: Pactaron una frontera marítima única el 1 de junio de 1990. Sin embargo aun quedan pendientes otros conflictos de similares características; el que mantiene Canadá y EEUU por llevar a cabo una delimitación de sus fronteras en el mar de Beaufort y la disputa en el Estrecho de Bering entre EEUU y Rusia<sup>64</sup>.

El **Tratado de Svalbard** en las 200 millas náuticas alrededor de dicho archipiélago también ha sido objeto de mucho debate. Y, de hecho, podemos ver cómo las rela-

---

<sup>62</sup> KOIVUROVA, T.: *Alternatives for an Arctic Treaty – Evaluation and a New Proposal*, Review of European Community & International Environmental Law Volume 17, Issue 1, 2008, pp. 14–26. Disponible: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1467-9388.2008.00580.x/abstract>.

<sup>63</sup> Para más información sobre estos acuerdos, V.NORDREGIO: *Coastal States and their Arctic Claims*. Disponible: <http://www.nordregio.se/?vis=artik-kel&fid=8704&id=121120091225059170>.

<sup>64</sup> COMISIÓN EUROPEA: op. cit. p.10 BATALLA, Xavier: “El reparto del Ártico (y 2)”, La Vanguardia, Barcelona, 1-5-2010. Disponible: <http://www.lavanguardia.es/internacional/20100501/53919819103/el-reparto-del-artico-y-2.html> Consultado: 30-04-2016. Los límites trazados por un acuerdo de 1825 no son aceptados por Washington ante la posible existencia de petróleo y gas

ciones ruso-noruegas se caracterizan por el desacuerdo existente en torno a la establecer de una manera clara la frontera marítima localizada en el mar de Barents.

El área de conflicto, la llamada **Zona Gris** (de unos 175.000km<sup>2</sup>) ya desde 1970 en que comienzan las primeras negociaciones, la URSS, la Federación de Rusia y Noruega han mantenido un conflicto por establecer la línea de delimitación en función de las teorías defendidas que se adaptaban mejor a sus intereses.

Es importante poner de relieve que tanto Rusia como Canadá comparten interés en otras zonas del Ártico, y son ambos defensores de la teoría de los sectores para la división del espacio ártico. Esta teoría viene a establecer que la delimitación se trazaría de manera que perjudicaría enormemente a los derechos de Noruega sobre la zona económica exclusiva estas islas Svalbard, vulnerando de este modo parte de sus legítimos derechos respecto de la *Ley del Mar de CNUDM*.

#### **4.2. Posicionamiento de Dinamarca y Groenlandia ante la regulación de la ruta del Norte.**

La principal normativa nacional de Dinamarca es la conocida como *Sea Safety Act de 2002* y la *Marine Environment Act de 1993*. El *Convenio SOLAS* también está incorporado a la legislación danesa a través del Acta número 749 del 7 de Diciembre de 1988<sup>65</sup>.

Dinamarca también tiene problemas de delimitación territorial planteados por algunos de sus espacios físicos que se encuentran en puntos geográficos clave. Este es el caso de la isla de Hans situada en dicho Paso del Norte. Esta es una pequeña y deshabitada isla situada en el centro del canal Kennedy del estrecho de Nares. Este estrecho separa la isla de Ellesmere en Canadá, del norte de Groenlandia y conecta la bahía de Baffin con el mar de Lincoln. La isla ha sido fuente de noticias por ser litigio de soberanía entre Canadá y Dinamarca. La disputa es un intento por ambos países de asegurarse el control del potencial Paso del Noroeste en caso de que éste se llegue a abrir para la navegación a causa del calentamiento global siendo por ello por lo que ha despertado gran interés en los últimos años.<sup>66</sup>

---

<sup>65</sup> *North meets north*, monografía URI <http://library.arcticportal.org/id/eprint/253>

<sup>66</sup> JENSEN: *The IMO Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-covered Waters*. 2007, p. 8

Peter Croker<sup>67</sup>, un experto petrolero del gobierno irlandés que, además, preside la *Comisión Continental de Naciones Unidas*, un organismo que hace arbitraje sobre los derechos costeros de las naciones añadió: "Es el único lugar en el planeta donde un número de países rodean de manera cerrada a un océano. Además muchos espacios se solapan, a diferencia de los linderos normales que se definen en el espacio en que comienza otro país", dijo a la BBC Croker, y apuntó: "en el Ártico, la situación es distinta"<sup>68</sup>.

### **4.3. Las aguas archipelágicas en la ruta del Norte.**

Como bien sabemos, el Derecho Internacional trata de dar respuesta a los múltiples problemas legales que surgen en cuestiones geoestratégicas como la del Paso del Norte. En concreto, la polémica legal de las islas (véase el caso antes explicado de la isla de Hans) debe ser interpretado según la Ley Internacional del siguiente modo: Los Estados archipelágicos pueden trazar líneas de base archipelágicas rectas que unan los puntos extremos de las islas más alejados del archipiélago. El mar territorial, la zona contigua, la ZEE y la plataforma continental, se miden a partir de estas líneas de base, mientras que las aguas situadas hacia dentro se denominan aguas archipelágicas. En ellas, el Estado goza de soberanía.

En cuanto al régimen de navegación, en las aguas situadas hacia dentro de la línea de base -aguas archipelágicas- existe un derecho de paso inocente. En segundo lugar, para determinadas vías marítimas y rutas aéreas tradicionalmente utilizadas para las comunicaciones internacionales que pueden atravesar tanto las aguas archipelágicas como el mar territorial, se ha establecido un nuevo régimen de navegación denominado derecho de paso por las vías archipelágicas. Este derecho de paso cuenta con particularidades similares al derecho de paso en tránsito.

---

<sup>67</sup> Peter Croker.

<sup>68</sup> [http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid\\_4377000/4377202.stm](http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_4377000/4377202.stm)

#### **4.4. Control por el Estado de Bandera por la ruta del Norte.**

UNCLOS 82 en su artículo 91, exige que los Estados establezcan una relación auténtica entre ellos y los buques que enarbolan su pabellón. A bordo de estos buques se aplicará la normativa del Estado de bandera referente a cuestiones técnicas, administrativas y sociales, entre otras. El Estado de bandera también debe asegurarse que el buque cumple con la normativa internacional referente a seguridad de la navegación y protección medioambiental (artículo 94).

UNCLOS 82 establece en su artículo 87 el principio de libertad de navegación en alta mar y en el **artículo 92**, establece que “los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta convención, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado”. Este principio general cuenta con excepciones en diversos ámbitos, como por ejemplo en materia de abordajes (artículo 97 de UNCLOS); el apresamiento (artículos 105 y 106 de UNCLOS, con relación a los artículos 99, 100 y siguientes); el derecho de visita (artículo 110 de UNCLOS); el derecho de persecución (artículos 111 y siguientes de UNCLOS); o la contaminación (artículo 229 de UNCLOS)<sup>69</sup>.

#### **4.5. Control y jurisdicción del Estado Portuario en la ruta del Norte.**

**La Jurisdicción del Estado Portuario** (*Port State Jurisdiction*) significa la competencia de éste a legislar y/o procurar aplicar esta jurisdicción sobre los buques que recalen en sus puertos. Por ejemplo, en virtud de UNCLOS<sup>70</sup> 82, el Estado portuario tiene el poder de detener y procesar un barco que viole sus leyes o normas internacionales sobre contaminación, no sólo en el puerto y las aguas interiores, sino también en el mar territorial, en la ZEE e incluso en alta mar (UNCLOS 82, art. 218(1), 220(1)).

Un Estado portuario está obligado a cumplir con la demanda de otros Estados para la investigación de descargas ilegales (art. 218(3)). Si un Estado portuario deter-

---

<sup>69</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982.

<sup>70</sup> UNCLOS op. cit.

mina que un buque extranjero es innavegable y, por tanto, supone una amenaza para el medio marino, puede impedir que ese buque navegue (art.219).<sup>71</sup>

Por su parte, el Control del Estado Portuario (*Port State Control*) permite a dicho Estado ejercitar el control total sobre asuntos de seguridad marítima, contaminación marina y asuntos de aptitud y condiciones laborales de la tripulación. A este respecto, aunque los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que ondeen su pabellón cumplan con los estándares OMI, convenios como el SOLAS<sup>72</sup>, el STCW<sup>73</sup> y el MARPOL<sup>74</sup> 73/78 dan a los gobiernos el derecho a inspeccionar los buques que recalen en sus puertos para asegurar que cumplen con los requisitos del Convenio. En cuanto al importante papel de los Estados portuarios (aunque suplementario al de los Estado de abanderamiento) en el esfuerzo por erradicar los buques sub-estándar, la política de la OMI va encaminada a establecer un sistema global de PSC. Dicho sistema consiste en una serie de sistemas regionales provistos de sus respectivos *memoranda of understanding* (memorandos de entendimiento) o acuerdos que, una vez sean operativos, priven a los buques sub-estándar de cualquier área de operación. Seis son los sistemas de acuerdos regionales de Estados portuarios que son operativos en la actualidad:

1. El *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control* —Paris MOU— (*Memorando de Entendimiento sobre el Control del Estado Portuario de París*), de 1982.
2. El Acuerdo de Viña del Mar (Acuerdo de Latinoamérica), de 1992.
3. *El Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia- Pacific Region* —Tokio MOU—, de 1993.

---

<sup>71</sup> DEL CORTE, JAVIER, “Intercepción de buques patera en aguas internacionales por el Estado español. A propósito del “Maine I” y el tráfico ilegal de inmigrantes”, p.7. TRABAJOS Y ENSAYOS, <http://www.dipriihd.ehu.es/revistadoctorado/06/Corte.pdf>.

<sup>72</sup> SOLAS: Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974. Fue adoptado el 1 de noviembre de 1974 y entró en vigor: 25 de mayo de 1980. El Convenio SOLAS en sus versiones sucesivas está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes.

<sup>73</sup> STCW: Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. Fue aprobado el 7 de julio de 1978 y su entrada en vigor no fue hasta 28 de abril de 1984. El Convenio de formación de 1978 fue el primero en establecer prescripciones básicas relativas a la formación, titulación y guardia para la gente de mar a nivel internacional.

<sup>74</sup> MARPOL: Es el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, fue adoptado el 2 de noviembre de 1973 en la sede de la OMI y su entrada en vigor fue el 2 de octubre de 1983 (Anexos I y III). Es el principal convenio internacional que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales.

4. *El Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region —Caribbean MOU—*firmado en Christchurch (Barbados) en 1996.

5. *El Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region —Mediterranean MOU—*, firmado en Malta en 1997.

6. *El Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control — Indian Ocean MOU—*, firmado en Pretoria (Sudáfrica) en 1998.

Al margen del sistema global de PSC de la OMI, consistente en los citados sistemas regionales, existe el mecanismo de PSC de Estados Unidos: el “New US Coastguard Programme on Port State Control” (Nuevo Programa de Guardacostas de EEUU sobre Control del Estado Portuario). El sistema planteado por este programa funciona con puntos dependiendo del propietario, pabellón, sociedad de clasificación, tipo y antecedentes del buque en cuestión. La prioridad de la inspección dependerá del resultado obtenido (a más puntos obtenidos, mayor prioridad de inspección<sup>75</sup>).

Son múltiples y diversos los factores que pueden influir en la rapidez con la que se desarrollará el tráfico marítimo por las rutas árticas en los años venideros en especial debemos tener en cuenta los siguientes:

- En primer lugar, el **deshielo**, pues debe ponerse de manifiesto el hecho de que las predicciones de los modelos siempre han ido por detrás de la realidad, por lo que parece ser muy probable que la fecha de mediados de siglo, que se ha tenido como referencia en algunos estudios (como ocurre en el caso de los años 2040 a 2060) para que exista un tráfico generalizado en los pasos del Noreste y Noroeste, se adelante en el tiempo. No obstante, es evidente que la cantidad de las toneladas de mercancía transportadas a lo largo del Paso del Noreste (más abierto aún y con una menor presencia de hielo que el del Noroeste) aumentarán considerablemente debido a la existencia de un factor del orden de treinta en los próximos diez años.

Este tráfico inicialmente estará constituido casi completamente por buques con el casco y elementos vitales protegidos contra el hielo y seguirá creciendo a un

---

<sup>75</sup> RODRIGO DE LARRUCEA, J.: *Eficacia de los instrumentos jurídicos en la lucha contra la contaminación marina*. Ponencia presentada en Jornadas de Contaminación Marina (Qui embruta la Mar-Museu Marítim de Barcelona 6-7 Junio 2000).

ritmo considerable, al tiempo que las derrotas se desplazan hacia el norte y la protección contra el hielo se va haciendo menos necesaria.

- Por otro lado, cobrarán una importancia fundamental la **evolución del coste de los seguros**, pues teniendo en cuenta los peligros que entrañan estas rutas, y el alto coste de proteger el casco de los buques para el hielo, tanto en los de nueva construcción como en buques ya en servicio.

Sin embargo, debe decirse que en la actualidad la entidad de ambos costes ya empieza a mostrar una cierta rentabilidad a la hora de navegar por las nuevas rutas árticas.

- Finalmente, cabe resaltar el **problema de la piratería** -la cual desarrollaremos más extensamente más adelante- no sólo frente a las costas de Somalia, sino también en el estrecho de Malaca, que afecta de lleno a las rutas que utilizan el canal de Suez, sin descartar incluso la posibilidad de ataques terroristas desde tierra. En cualquier caso, todo parece indicar que el uso de estas rutas aumentará velozmente si son apoyadas por Rusia y Canadá y se establecen unas adecuadas medidas de control y apoyo que garanticen la seguridad de la navegación<sup>76</sup>.

## VIII. EL PAPEL DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL EN LA NAVEGACIÓN ÁRTICA.

La Organización Marítima Internacional (OMI, en inglés IMO) juega un papel clave en las rutas árticas, pues es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria del transporte marítimo para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina.

Sus primeras reuniones datan de 1959. Originalmente tenía carácter consultivo, por lo que se conocía como OCMI (Organización Consultiva Marítima Internacional) o IMCO por sus siglas en inglés. La denominación de OCMI pasó a la de OMI en 1982. Con sede en Londres, la OMI está integrada por 169 Estados Miembros y su principal

---

<sup>76</sup> PÉREZ FERNÁNDEZ, Antonio M.: *Revista General de Marina*, marzo, 2014. Editorial Mic., Pp. 43-44.



objetivo es desarrollar y mantener un marco regulatorio para la navegación y el transporte marítimo, que a día de hoy incluye cuestiones como seguridad, medio ambiente, aspectos legales, cooperación técnica, protección marítima y eficiencia del transporte por mar<sup>77</sup>.

La OMI es fuente de aproximadamente 60 instrumentos legales, que incorporados al marco normativo de cada estado miembro, garantizan la seguridad del transporte marítimo, facilitan el comercio entre los países con intereses marítimos y protegen el medio ambiente. El más conocido de estos instrumentos legales es el Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS por las siglas en inglés de *International Convention for the Safety of Life at Sea*).

También cabe destacar por otro lado el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar (COLREG).

Las recientes iniciativas de la OMI han incluido enmiendas al Convenio SOLAS que actualiza diversas normas que afectan a buques de pasaje, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) o los acuerdos sobre el *Control de los Estados Rectores de Puerto (Port State Control, PSC* por sus siglas en inglés), en virtud de los cuales, las autoridades nacionales marítimas se comprometen a inspeccionar un mínimo del 25% de buques de pabellón extranjero que hagan escala en puertos de los Estados firmantes, a través de dichas inspecciones se comprueban los requisitos básicos en materia de formación y titulación de las tripulaciones de los buques mercantes y la Convención sobre la Prevención de la Contaminación Marina.

El trabajo técnico de la Organización Marítima Internacional se lleva a cabo por una serie de comités, que requiere doble casco en los petroleros:

- *El Comité de Seguridad Marítima (MSC)*
- *El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC)*
- *El Comité Jurídico*
- *El Comité de Cooperación Técnica*
- *El Comité de Facilitación*

---

<sup>77</sup> OMI <http://www.imo.org/es/Paginas/Default.aspx> 17/04/2016

- *El Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74/78)*<sup>i</sup>.

## IX. PROBLEMAS JURISDICCIONALES NO RESUELTOS EN EL ÁRTICO.

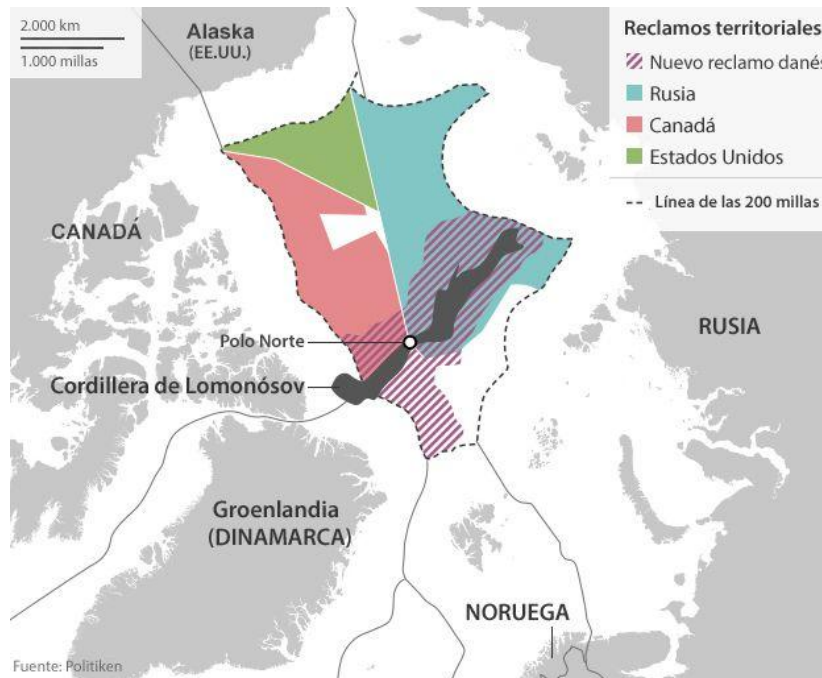


Imagen exportada de [www.BBC.com](http://www.BBC.com)

Las disputas territoriales en el Ártico, tales como delimitación de fronteras, reclamaciones de soberanía sobre determinados territorios y zonas marítimas, extensión de plataformas continentales y control y jurisdicción de los estrechos Árticos, ejercen un papel importante que determina la posición adoptada por los cinco Estados Árticos en cinco aspectos: la regulación de la navegación, el desarrollo de los campos de gas y petróleo, la pesca, las operaciones de búsqueda y salvamento, y la respuesta ante la contaminación marina. A continuación se especifican dichas disputas territoriales.

### 1. Delimitación de fronteras marítimas en el Ártico.

La incertidumbre respecto a la delimitación de fronteras marítimas en el Ártico para los mares territoriales y las ZEE tiene gran importancia para la futura navegación ártica.

En primer lugar, los operadores de buques dudarán sobre qué legislación nacional se aplica en una zona disputada. Por otra parte, no está claro qué Estado podrá realizar reclamaciones compensatorias en caso de un derrame producido desde un buque en una zona disputada.

Finalmente, las reclamaciones para delimitar la extensión de la plataforma continental donde ejercer los derechos de explotación de los recursos, puede retrasar la exploración de hidrocarburos offshore y crear controversia en la explotación de los recursos pesqueros, afectando, por tanto, a la navegación en la zona.

Existen ocho acuerdos bilaterales entre los Estados Árticos delimitando fronteras de zonas marítimas y plataformas continentales. Pero siguen habiendo disputas fronterizas entre Canadá y Estados Unidos en el Mar de Beaufort, entre Canadá y Dinamarca (Groenlandia) en el Mar Lincoln, y entre Noruega y la Federación Rusa en el Mar de Barents. Además, seis Estados Árticos (Canadá, Dinamarca, Islandia, Noruega, Federación Rusa y Estados Unidos) tienen solapamientos en sus reclamaciones de las respectivas plataformas continentales más allá de las 200 millas náuticas. En Mayo de 2008, en Groenlandia, cinco Estados Árticos (Rusia, Estados Unidos, Dinamarca, Noruega y Canadá) firmaron la Declaración Ilulissat, mediante la cual acordaron resolver de una manera pacífica cualquier disputa fronteriza relativa a la extensión de la plataforma continental. Pero también acordaron que no había necesidad de desarrollar un Tratado Ártico específico, similar al existente en el Antártico.

## 2. Acuerdos bilaterales entre los Estados del Ártico.

Los acuerdos que se han llevado a cabo entre los Estados en lo respectivo a la plataforma continental Ártica son los siguientes:

- **Canadá y Dinamarca (Groenlandia):** límite de la plataforma continental acordado el 17 de diciembre de 1973.
- **Dinamarca (Groenlandia) e Islandia:** límites de plataforma continental y pesca acordados el 11 de noviembre de 1997.
- **Dinamarca (Groenlandia) y Noruega (Jan Mayen):** límites de plataforma continental y pesca acordados el 18 de diciembre de 1995.

- **Dinamarca (Groenlandia) y Noruega (Svalbard):** límites de plataforma continental y pesca acordados el 20 de febrero de 2006.
- **Islandia y Noruega (Jan Mayen):** límites de pesca acordados el 28 de mayo de 1980; límite de plataforma continental y zona contigua acordada el 22 de octubre de 1981.
- **Rusia y Estados Unidos:** única frontera marítima acordada el 1 de junio de 1990.

### 3. Las disputas fronterizas entre los estados ribereños del Ártico.

Canadá y Estados Unidos se disputan una porción del mar de Beaufort, entre el territorio de Yukon (Canadá) y Alaska (Estados Unidos). Canadá presenta como argumentos que la frontera fue delimitada en un tratado de 1825 entre Gran Bretaña y Rusia, estableciéndola entre el meridiano 141°W “hasta el océano helado”.

Estados Unidos argumenta que no se ha definido todavía ninguna frontera marítima en la zona y que esta frontera debería seguir la línea media equidistante de las dos costas.

El área disputada tiene una extensión de más de 7.000 mn<sup>2</sup> y podría contener reservas significativas de hidrocarburos.

Por otro lado, Noruega y la Unión Soviética acordaron una frontera marítima parcial en Varangerfjord en 1957, pero no se pusieron de acuerdo sobre la delimitación de sus fronteras en el Mar de Barents: Noruega reclama que la frontera debería seguir la línea media, mientras que Rusia pide una frontera “sectorial” extendiéndose hacia el norte (pero desviándose de la zona del Tratado Svalbard de 1920). Dado que el Mar de Barents es una zona importante de pesca para los dos Estados, en enero de 1978 acordaron un régimen de pesca denominado “Zona Verde”, una zona de 19.475 mn<sup>2</sup>, cubriendo 12.07 mn<sup>2</sup> de reclamos de ZEE que se solapan, 6.588 mn<sup>2</sup> de ZEE noruega no disputada y 817 mn<sup>2</sup> de ZEE rusa no disputada. Dentro de la Zona Verde, Noruega y Rusia tienen jurisdicción sobre sus propias embarcaciones de pesca. Entre Rusia y Estados Unidos: Hay disputas en la delimitación de la frontera respecto al Mar de Barents.

Canadá y Dinamarca presentan disputas en lo que respecta a la isla de Hans. Está situada en el estrecho de Nares, una vía entre la isla de Ellesmere (Canadá) y Groenlandia. En 1973 ambos Estados negociaron las coordenadas geográficas de la plataforma continental y el tratado fue ratificado por las Naciones Unidas. Pero este tratado no traza una línea divisoria entre los puntos donde justamente se encuentra la isla de Hans, y todavía no está claro a qué Estado pertenece.

#### **4. Solapamientos en las reclamaciones de plataformas continentales.**

Los seis Estados Árticos (Canadá, Dinamarca, Islandia, Noruega, la Federación Rusa y los Estados Unidos) reclaman una ZEE de 200 millas náuticas en aguas árticas.

No obstante, Noruega reclama una zona de protección pesquera de unas 200 millas náuticas alrededor de Jan Mayen así como otra zona de protección pesquera de 200 millas náuticas alrededor de Svalbard.

El problema fundamental, es que muchas de estas peticiones se solapan. Rusia, Canadá y Dinamarca se adjudican la cresta de Lomonósov (una cordillera marina), que cruza el Ártico de Siberia a Groenlandia pasando por el Polo.<sup>78</sup>

Una resolución procedente de la ONU a favor de cualquiera de ellos crearía, una situación conflictiva. Rusia, por ejemplo, el país que más costa glacial posee (casi la mitad del total), no le estaría renunciar, en favor de daneses o canadienses, firmes aliados de Washington, a los más de 1,2 millones de kilómetros cuadrados que reclama en una zona “con un potencial no inferior a los 10.000 millones de barriles de crudo”, según el Ministerio de Recursos Naturales ruso.

### **X. LA SEGURIDAD EN LA NAVEGACIÓN ÁRTICA.**

Antes de abordar el ámbito de la seguridad en las rutas hacia el Ártico debemos esclarecer qué entendemos realmente por seguridad y por qué cobra una especial relevancia este factor en las vías de navegación.

---

<sup>78</sup> CBC News. *Broken ship halts Russian expedition to claim Arctic seabed*. [Consultado 21/06/2016] Disponibilidad y Acceso 21-06-2016.

Pues bien, de acuerdo con una definición canónica de la seguridad que nos aporta Gabriel Orozco (2006)<sup>79</sup>, es necesario poner de manifiesto la vulnerabilidad de las rutas índicas hacia potenciales rivales presentes en este territorio y dispuestos a dificultar la navegación por dichas rutas marítimas.

Por otro lado, el acceso a los recursos contenidos en las mismas cuencas fluviales siberianas (de un difícil acceso) podría relativizar el porcentaje de demanda de importaciones desde lugares más lejanos<sup>80</sup>. En la actualidad, las disputas territoriales y de soberanía que se desarrollan también en el entorno del Mar del Sur de China obligan a tener muy presente la peculiar configuración de las aguas del Sudeste Asiático, que destacan por su tradicional inestabilidad. La seguridad de las rutas se encuentra detalladamente regulada fundamentalmente en el *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. En el cual podemos encontrar:

***Artículo 101. Definición de la piratería.***

*Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:*

*a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:*

*i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;*

*ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;*

*b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;*

*c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.*

---

<sup>79</sup> OROZCO, Gabriel (2006) da la siguiente definición de seguridad: La seguridad consiste en librarse de las amenazas y en ser capaz, bien sean los Estados o las sociedades, de mantener su independencia en lo que se refiere a su identidad, y a su integración funcional, frente a fuerzas de cambio consideradas hostiles. De esto se desprende que los problemas de la seguridad no pueden ser abordados desde una sola arista.

<sup>80</sup> SIRVENT ZARAGOZA Gonzalo *Ártico Energía y clima en el área de la seguridad y la defensa*, 2013, Capítulo I página 23 ISBN 978-84-9781-866-7

***Artículo 102. Piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado.***

*Se asimilarán a los actos cometidos por un buque o aeronave privados los actos de piratería definidos en el artículo 101 perpetrados por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave.*

***Artículo 103. Definición de buque o aeronave pirata.***

*Se consideran buque o aeronave pirata los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el artículo 101. Se consideran también piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos.*

***Artículo 104. Conservación o pérdida de la nacionalidad de un buque o aeronave pirata.***

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

***Artículo 105. Apresamiento de un buque o aeronave pirata.***

*Todo Estado puede apresarse, en la alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como 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. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe.*

***Artículo 106. Responsabilidad por apresamiento sin motivo suficiente.***

*Cuando un buque o una aeronave sea apresado por sospechas de piratería sin motivos suficientes, 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 causado por la captura.*

***Artículo 107. Buques y aeronaves autorizados para realizar apresamientos por causa de piratería.***

*Sólo los buques de guerra o las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería.*

***Artículo 108. Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas.***

*1. Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales.*

*2. Todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico.*

***Artículo 109. Transmisiones no autorizadas desde la alta mar.***

*1. Todos los Estados cooperarán en la represión de las transmisiones no autorizadas efectuadas desde la alta mar.*

*2. Para los efectos de esta Convención, por «transmisiones no autorizadas» se entiende las transmisiones de radio o televisión difundidas desde un buque o instalación en alta mar y dirigidas al público en general en violación de los reglamentos internacionales, con exclusión de la transmisión de llamadas de socorro.*

*3. Toda persona que efectúe transmisiones no autorizadas podrá ser procesada ante los tribunales de:*



- a) *El Estado del pabellón del buque;*
- b) *El Estado en que esté registrada la instalación;*
- c) *El Estado del cual la persona sea nacional;*
- d) *Cualquier Estado en que puedan recibirse las transmisiones; o*
- e) *Cualquier Estado cuyos servicios autorizados de radiocomunicación sufran interferencias.*

4. *En alta mar, el Estado que tenga jurisdicción de conformidad con el párrafo 3 podrá, con arreglo al artículo 110, apresar a toda persona o buque que efectúe transmisiones no autorizadas y confiscar el equipo emisor.*

#### ***Artículo 110. Derecho de visita.***

1. *Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado, un buque de guerra que encuentre en la alta mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96 no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque:*

- a) *Se dedica a la piratería;*
- b) *Se dedica a la trata de esclavos;*
- c) *Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al artículo 109;*
- d) *No tiene nacionalidad o*
- e) *tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.*

2. *En los casos previstos en el párrafo 1, el buque de guerra podrá proceder a verificar el derecho del buque a enarbolar su pabellón. Para ello podrá enviar una lancha, al mando de un oficial, al buque sospechoso. Si aún después de examinar los documentos persisten las sospechas, podrá proseguir el examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las consideraciones posibles.*

3. Si las sospechas no resultan fundadas, y siempre que el buque visitado no haya cometido ningún acto que las justifique, dicho buque será indemnizado por todo perjuicio o daño sufrido.

4. Estas disposiciones se aplicarán, mutatis mutandis, a las aeronaves militares.

5. Estas disposiciones se aplicarán también a cualesquiera otros buques o aeronaves debidamente autorizados, que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno.

### **Artículo III. Derecho de persecución.**

Se podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando las autoridades competentes del Estado ribereño tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese Estado. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, en las aguas archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado perseguidor, y sólo podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de no haberse interrumpido. No es necesario que el buque que dé la orden de detenerse a un buque extranjero que navegue por el mar territorial o por la zona contigua se encuentre también en el mar territorial o la zona contigua en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encuentra en la zona contigua definida en el artículo 33, la persecución no podrá emprenderse más que por violación de los derechos para cuya protección fue creada dicha zona.

### **1. CONVENIO SOLAS (Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar).**

Además del *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, se han creado una serie de convenios específicos que han tratado de maximizar la seguridad de la navegación Ártica al máximo. Es el caso del *Convenio SOLAS*<sup>81</sup> cuya fecha de adopción data ya del 1 de noviembre de 1974 y su entrada en vigor el 25 de mayo de 1980.

---

<sup>81</sup> Los requisitos de navegación en aguas polares se encuentran en el Capítulo V- Reglas 5, 6, 31, 32: requisitos de navegación en aguas polares.

Mediante este convenio se ha tratado de especificar los estándares mínimos de seguridad para la construcción, maquinaria, equipamiento y operativa de los buques. Todo lo referente a los requisitos que deben reunirse en zonas polares se halla en el Capítulo V del mismo<sup>82</sup>.

De acuerdo con la *Organización Marítima Internacional* en todo lo respectivo al proceder de los Estados Árticos<sup>83</sup>: *Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así. Las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los Gobiernos Contratantes inspeccionar los buques de otros Estados Contratantes, si hay motivos fundados para creer que un buque dado, y su correspondiente equipo, no cumplen sustancialmente las prescripciones del Convenio, siendo conocido este procedimiento como "supervisión por el Estado rector del puerto".*

El Convenio SOLAS ha supuesto una herramienta clave para frenar la actuación de muchos Estados europeos dados los siniestros ocurridos en las aguas árticas. Esto se debe a la relevancia jurídica que han tenido las recomendaciones sobre navegabilidad y lucha contra la contaminación<sup>84</sup>.

## **2. COLREG: Reglamento internacional para prevenir abordajes.**

La navegación Ártica es todavía escasa, el interés por las mismas parece incumbir a muy pocos Estados como para poder darse casos de criminalidad marítima como tal.

---

<sup>82</sup> BOSCH, Cintia: *Régimen jurídico de la navegación en aguas polares. especial referencia al Código Polar*. Universitat politècnica de Catalunya Facultat de nàutica de Barcelona.

<sup>83</sup> El control sobre el tráfico marítimo es cada vez más exhaustivo, hasta el punto de que con la reforma de 2016 del Convenio SOLAS se exige verificar el peso exacto de los contenedores antes de cargarse a los buques. Véase la última reforma del World Shipping Council: [http://www.cadenadesuministro.es/wpcontent/uploads/2015/01/WSC\\_Summarizes\\_the\\_Basic\\_Elements\\_of\\_the\\_SOLAS\\_Container\\_Weight\\_Verification\\_Requirement\\_\\_January\\_2015\\_-3-.pdf](http://www.cadenadesuministro.es/wpcontent/uploads/2015/01/WSC_Summarizes_the_Basic_Elements_of_the_SOLAS_Container_Weight_Verification_Requirement__January_2015_-3-.pdf)

<sup>84</sup> <http://www.gmm-abogados.com/contaminacion-marina-solas/>

El COLREG fue creado en 1972 por la *Organización Marítima Internacional* y es de aplicación a buques que se encuentren en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y además sean navegable por buques de navegación marítima. No contiene unas reglas específicas para buques que naveguen en aguas cubiertas de hielo. Sus disposiciones podrían aplicarse en caso de que fuera necesario a buques que maniobren en zona de hielos y cuando no puede realizar ninguna acción para evitar la colisión con otro buque.

En un futuro, si la época de navegación por aguas Árticas se hace más frecuente y la apertura de las rutas de navegación atrae más tráfico marítimo, estas reglas adquirirán más importancia y se adaptarán a las condiciones especiales que presenta el Ártico así como a los nuevos tipos de criminalidad que puedan surgir <sup>85</sup>.

### 3. ZONAS ESPECIALES.

La calificación o no de las vías de navegación Árticas como zonas especiales, tendrá una especial relevancia en todo lo referente a su regulación.

La definición de zonas especiales según MARPOL 73/78 sería la siguiente: *Cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación en el mar por hidrocarburos, o sustancias nocivas líquidas.*

Los requisitos que debe presentar una zona para poder recibir la calificación de *especial*, son los siguientes MARPOL 73/78, de 2002:

- Condiciones oceanográficas.
- Condiciones ecológicas.
- Características del tráfico marítimo.

Las zonas especiales que han sido designadas en el Convenio son: Mar Mediterráneo, Mar Báltico, Mar Negro, Mar Rojo , zonas de "Los Golfos" y la Zona Antártica. Sin embargo, el Ártico cumple sin lugar a dudas las dos primeras condiciones, y la

---

<sup>85</sup> [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc\\_id=649&topic\\_id=257](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=649&topic_id=257)

tercera de forma más escasa pero también. Partiendo de que se considerase una zona especial, cabe preguntarse qué relevancia jurídica tendría calificar a las vías de navegación árticas como zonas especiales. La respuesta está en las *Directrices Polares de la OMI*, pues presentan un papel clave como complemento a MARPOL, ya que reconocen la carencia de instalaciones de recepción de residuos, limitaciones en las comunicaciones, los peligros potenciales para la navegación o el medio ambiente y la capacidad de respuesta limitada en aguas cubiertas de hielo. Todo esto se traduciría en un control más exhaustivo por parte de los Estados ribereños, algo que sin lugar a duda la mayoría de ellos no presentarían inconveniente pues supone un avance de soberanía sobre las vías.

#### 4. ZONAS MARINAS PARTICULARMENTE SENSIBLES (PSSAS).

A lo largo de este estudio, hemos podido comprobar que las rutas Árticas no solo ven dificultado su paso por la presencia de hielo, sino también por la calificación jurídica que pueda reciban dichas zonas. La presente creación de normativa concerniente a la navegación, está tratando de favorecer la igualdad de acceso a las vías de navegación pero también está reparando en los posibles daños colaterales que puedan sufrir. Por ello, se crean las PSSAS.

La OMI da la siguiente definición: Es un área que necesita protección especial mediante la acción de la OMI debido a su importancia por motivos ecológicos o socioeconómicos o científicos reconocidos y que pueden ser vulnerables a los daños causados por las actividades marítimas internacionales. Los criterios para la identificación de zonas marinas especialmente sensibles y los criterios para la designación de zonas especiales *no son mutuamente excluyentes. En muchos casos, una zona marina especialmente sensible puede ser identificada dentro de una zona especial y viceversa.*

Si una zona dentro de cualquiera de las rutas de navegación fuera calificada como PSSAS, su régimen jurídico cambiaría radicalmente. Esto supondría una adopción de medidas específicas de control sobre las vías, sobre la organización del tráfico y además una serie de pautas que serían establecidas por MARPOL referentes a buques, requisitos de descarga y en las instalaciones de servicios sobre tráfico marítimo<sup>86 87</sup>

---

<sup>86</sup> *LIBRO VERDE: Conocimiento del medio marino de la cartografía de los fondos marinos a las previsiones oceánica.* 2020, Comisión Europea.

## 5. LA RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO Y DEL CAPITÁN EN LAS RUTAS DE NAVEGACIÓN.

Debemos partir, en primer lugar, de las definiciones de capitán y buque que establece la Enciclopedia jurídica: El capitán del buque mercante es uno de los auxiliares del naviero, que ejerce, a bordo, cuantas funciones, de dirección -técnica y administrativa- y de representación -del naviero-, sean necesarias para el normal desenvolvimiento de la navegación, formando parte de la dotación -es decir, del conjunto de personas contratadas para el servicio del buque, e integrada, además de él, por los oficiales y la tripulación-, si bien está a la cabeza de la misma, disponiendo de un poder de mando sobre ella.

Teóricos como Garrigues, Girón, Rubio, Uría o Vicent Chuliá definen naviero como: *El empresario que se encuentra al frente de la empresa de navegación, cuyo establecimiento mercantil es un buque determinado.*

La *Ley de Navegación Marítima* no contiene un régimen de responsabilidad del naviero, de modo que solo regula la responsabilidad del armador, que será la misma para el naviero si cumple las condiciones de éste. Si no se dan estas condiciones, su responsabilidad se regirá por las normas comunes en materia de responsabilidad.

Como podemos comprobar, el **art. 149 LNM** dispone que *el armador sea responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque, así como de las obligaciones contraídas por el capitán de acuerdo con lo establecido en el artículo 185 LNM. En dicho precepto se señala que el capitán ostenta la representación del armador para contraer por cuenta de éste cuantas obligaciones se refieran a las necesidades ordinarias del buque (estará activa y pasivamente legitimado para*

---

<sup>87</sup> La posibilidad de navegar por las Rutas del Noroeste y del Norte supone no solo un reto geográfico, dadas las condiciones físicas del medio, sino también jurídico. A pesar de la existencia de un Derecho Internacional que establezca una ley para estos espacios marinos, el panorama jurídico que se está presentando exige, de una manera urgente y detallada, una respuesta firme e imparcial del Derecho Internacional. Esta urgencia se debe claramente a dos motivos, el primero obedece al afán soberanista de los estados ribereños sobre las vías Árticas, y el segundo a la conciencia ecológica que trata de proteger zonas que sin duda se verán vulneradas. Como he tratado de poner de manifiesto a lo largo de este estudio, con el deshielo del Ártico, el buque polar no encontrará problemas de orientación o meteorológicos sino meramente jurídicos. Para los cuales será preciso legislar al respecto, pero dado el peso de los cinco Estados Árticos en las decisiones concernientes al Ártico, será casi imposible hacerlo sin responder a sus intereses sobre dichas rutas.

*comparecer como representante del armador en todos los procedimientos judiciales o administrativos concernientes al buque de su mando); si bien el armador quedará obligado al cumplimiento de tales obligaciones sin que quepa alegar abuso de confianza o transgresión de las facultades conferidas. En todo caso, queda a salvo la responsabilidad que incumba al capitán frente al armador por los actos y contratos realizados contraviniendo las legítimas y expresas instrucciones impartidas por éste*<sup>88</sup>.

Las disposiciones que regulan la limitación de responsabilidad se remiten al *Protocolo de Londres de 2 de mayo de 1996*, mediante el cual se enmienda el *Convenio internacional de Londres de 19 de noviembre de 1976* acerca de la limitación de la responsabilidad en caso de reclamaciones de derecho marítimo. En el caso de que el buque sea español, debemos tener presentes las reservas llevadas a cabo por España en los artículos 396, 399.2 y 392<sup>89</sup>. Para poder ser aplicado este régimen, es preciso una invocación ante un órgano judicial o de tipo administrativo español.

---

<sup>88</sup> LEY 14/2014. LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA. 2014.

<sup>89</sup> Art 392 LNM: *El derecho a limitar la responsabilidad ante las reclamaciones nacidas de un mismo accidente se regirá por lo dispuesto en el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976, con las reservas hechas por España en el Instrumento de Adhesión, y en este título.*

Art 396 LNM: *Reclamaciones sujetas a limitación*

1. *Estarán sujetas a limitación las reclamaciones enumeradas a continuación:*

a) *Reclamaciones por muerte o lesiones corporales, o por pérdidas o daños sufridos en las cosas, incluidos daños a obras portuarias, vías navegables, ayudas a la navegación y demás bienes del dominio marítimo o portuario, que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de salvamento, así como los perjuicios derivados de cualesquiera de esas causas.*

b) *Reclamaciones relacionadas con los perjuicios derivados del retraso en el transporte de la carga, los pasajeros y sus equipajes.*

c) *Reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de la lesión de derechos que no sean contractuales, irrogados directamente con ocasión de la explotación del buque o con operaciones de salvamento.*

d) *Reclamaciones promovidas por una persona distinta de la que sea responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales la persona responsable pueda limitar su responsabilidad y los ocasionados ulteriormente por tales medidas, salvo cuando las mismas hayan sido adoptadas en virtud de un contrato concertado con la persona responsable.*

2. *Las reclamaciones establecidas en el apartado 1, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad, estarán sujetas a limitación de responsabilidad con independencia de que la acción ejercitada posea naturaleza contractual o extracontractual.*

Art399.2 Límites: 2. *Los límites de responsabilidad aplicables para los buques y embarcaciones con arqueo inferior a 300 toneladas son:*

- a) *Un millón de derechos especiales de giro para las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales.*

- b) *Quinientos mil derechos especiales de giro para las demás reclamaciones limitables*

En la normativa española referente a la responsabilidad que pueda recaer sobre el naviero y el capitán, la *LNM* reconoce un derecho de limitación frente a los créditos relacionados en el *Protocolo de Londres de 1996*, con excepción de todos aquéllos que deriven de reclamaciones por la remoción de los restos del buque o su carga (art. 397.2 de la *LNM*, en relación con el art. 304.6 de la *LPEMM*)<sup>90</sup>. Así pues, quedarán sujetos a limitación los siguientes créditos<sup>91</sup>:

<b>CRÉDITOS SUJETOS A LIMITACIÓN</b>
<i>a) las reclamaciones por daños personales y materiales, incluidos los daños al dominio público marítimo o portuario, producidos a bordo o como consecuencia de la explotación del buque o de las operaciones de salvamento.</i>
<i>b) Las reclamaciones por retraso.</i>
<i>c) Las reclamaciones por daños extracontractuales causados a consecuencia de la explotación del buque o de las operaciones de salvamento.</i>
<i>d) Las reclamaciones relacionadas con las medidas adoptadas con el fin de evitar o minimizar los perjuicios que pueden dar lugar a una reclamación sujeta a limitación.</i>

Tabla exportada de la guía sobre navegación marítima de la Ley 14/2014 de 24 de julio.

El fondo se distribuirá a prorrata del importe de los créditos limitables. En caso de existir exceso de los créditos derivados de muerte y daños corporales que no hubieran podido satisfacerse, deberán concurrir en igualdad con el resto de acreedores para poder cobrar de la parte del fondo destinada a los daños de tipo material. De acuerdo con lo establecido en el artículo 405 de la *LNM*, el derecho a solicitar los fondos caduca al pasar dos años desde que hubo la primera reclamación judicial.

<sup>90</sup> De acuerdo con la postura de Uría Menéndez ante los créditos sujetos a limitación: *A los efectos de corregir una muy criticable corriente jurisprudencial que ha venido considerando como ilimitables los créditos contractuales (sentencia del Tribunal Supremo de 28 de enero de 1998), la LNM expresamente declara que los créditos limitables lo serán con independencia de la naturaleza de la acción que se ejercite para su reclamación (art. 396.2 de la LNM).*

<sup>91</sup> URÍA MENÉNDEZ: *Guía de la Ley 14/2014 de 24 de julio, de navegación marítima.*



Hasta aquí hemos podido analizar la responsabilidad del naviero y del capitán si aplicásemos la normativa española sobre los buques que naveguen en aguas árticas. A continuación, estudiaremos qué normativa internacional rige si fuera preciso determinar la limitación de responsabilidad del naviero:

- ***Convenio de Bruselas de 1924 sobre la limitación de responsabilidad de los navieros.***

Este Convenio fue elaborado *por Comité Marítimo Internacional*. El convenio tuvo escasa incidencia jurídica y fue dejado sin efecto en la Conferencia del Comité Marítimo Internacional de Ámsterdam de 1949.

- ***Convenio de Bruselas de 10 de octubre de 1957.***

Debido a la derogación de la *Convención de Bruselas de 1924*, fue la *Asociación Británica de Derecho Marítimo* quien propuso un proyecto de convenio basado en un sistema forfatario y la sanción de una nueva convención. Gracias a la creación de este Convenio, se consagró un sistema de fuente anglosajona o también conocido como forfatario. Este Convenio acabó siendo derogado, ya que no podía oponerse la limitación de responsabilidad cuando mediase culpa personal del armador ni admitía la limitación frente a créditos por asistencia y salvamento, contribución en avería gruesa y los provenientes de contratos de ajuste.

- ***Convenio de Londres de 19 de noviembre de 1976 sobre Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos.***

Gracias a la *Organización Marítima Internacional*, la *Conferencia Internacional sobre Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos* trató de actualizar los *Convenios sobre limitación de responsabilidad de 1924 y de 1957*, pudiendo aumentar así los límites de responsabilidad a valores que resultaran cubiertos por el seguro bajo primas razonables. De este modo, se lograba evitar la litigiosidad que genera la posibilidad de franquear el límite en caso de culpa personal del armador.

Las enmiendas fueron de gran importancia, pues se aumentaron los límites de responsabilidad establecidos por los *Convenios de Bruselas de 1924 y de 1957*, pero estableciendo como contrapartida que el derecho del armador a limitar sólo se pierde en caso de *wilful intent or recklessness*<sup>92</sup>. También se amplió el número de personas que pueden beneficiarse con la limitación de responsabilidad. Se incluye también, como lo hacía la *Convención de 1957*, al propietario del buque, al fletador a tiempo del buque, al armador y al operador. Por otro lado, se confiere el derecho a limitar a toda otra persona por cuyos actos, negligencias y omisiones el propietario y las demás personas con derecho a limitar fueran responsables (empresas de estiba y terminales portuarias, en tanto y en cuanto el propietario u otra persona con derecho a limitar fuera responsables por ellos; capitán y tripulantes; asegurador). Asimismo, el Convenio otorga el derecho a limitar su responsabilidad al asistente o salvador de otro buque<sup>93</sup>.

## **XI. NUEVO PROYECTO PARA REGULAR LA NAVEGACIÓN EN LAS RUTAS DEL ÁRTICO: EL CÓDIGO POLAR.**

En mayo de 2015 comenzó la iniciativa en el marco de la Organización Marítima Internacional el Código Polar, que regula el tráfico marino en esa región.

Entrará en vigor en 2017 y establece medidas para prevenir catástrofes, como el diseño de buques, operaciones y dotación, así como la formación del personal a bordo en rescate, búsqueda y protección medioambiental<sup>94</sup>.

El código exigirá que los buques que tienen la intención de operar en las aguas definidas de la Antártica y el Ártico soliciten un Certificado para buque polar, que clasi-

---

<sup>92</sup> Con el término *wilful intent or recklessness*, hacemos referencia a la acción u omisión personal realizada con intención de causar la pérdida, o con temeridad y a sabiendas de que tal daño probablemente se produciría. Se trata de un concepto equivalente al dolo pero no se pierde la facultad a limitar la responsabilidad en caso de mera culpa personal del armador.

<sup>93</sup> Esta inclusión se debe a una reacción a la jurisprudencia derivada de la Cámara de los Lores Inglesa en el caso *Tojo Maru*. En este caso, se estableció que el salvador no estaba habilitado a limitar su responsabilidad por los daños causados por un buzo que participó de la tarea de asistencia, sin embargo, lo hizo fuera del buque asistente cuando el daño se produjo.

<sup>94</sup> <http://www.agenciasinc.es/Multimedia/Infografias/Que-supone-el-Codigo-Polar-para-la-seguridad-de-los-buques>

ficará los buques en categorías: **A** (buque proyectado para operar en aguas polares en, como mínimo, hielo medio del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo); Categoría **B** (buque que opera en aguas polares en, como mínimo, hielo delgado del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo); o en la categoría **C** (buque proyectado para aguas libres o en unas condiciones del hielo menos rigurosas que las de las categorías A y B)<sup>95</sup>.

El *Código Polar* se caracteriza por su amplitud tratando temas desde la **protección de la Antártica contra los derrames de hidrocarburos** (una regulación del Convenio MARPOL), la **planificación de viaje en áreas remotas hasta un Sistema de notificación para buques en la Región Ártica**. El Comité de la seguridad marítima, en su 91º periodo de sesiones celebrado en noviembre de 2012, además adoptó un nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "En la zona de Barents (SRS de Barents)" a propuesta por la Federación de Rusia y Noruega<sup>96</sup>.

## **XII. EL INTERÉS DE ESPAÑA EN LA NAVEGACIÓN ÁRTICA.**

España está desempeñando un papel activo en el seno de la Organización Marítima Mundial en la redacción del Código Polar, un tratado jurídicamente vinculante que sustituirá a las Directrices de la OMI, para regular la navegación por aguas árticas<sup>97</sup>.

A pesar del interés científico y mediático por el tema, así como del reconocimiento por parte de España del creciente interés de esta región, no parece que nuestro país esté en condiciones de poner en funcionamiento una «Estrategia política hacia el Ártico», como sí lo han hecho otros Estados de nuestro entorno. No obstante, por su relevancia histórica, económica y científica, me centraré en aspectos de interés para España con respecto al Ártico como son los recursos pesqueros en el Ártico, ya que las capturas pesqueras representan en la actualidad sólo el 5% del total de capturas. Sin embargo, la industria pesquera ha sido tradicionalmente un sector económico clave en la región ártica, especialmente en los Estados árticos más pequeños en tamaño.

---

<sup>95</sup><https://marina-mercante.com.ar/index.php/es/30-omi-imo/36-omi-adopta-codigo-obligatorio-para-los-buques-que-naveguen-en-aguas-polares>

<sup>96</sup> [http://www.un.org/spanish/News/story.asp?newsID=31050#.Vx9BT\\_mLTIU](http://www.un.org/spanish/News/story.asp?newsID=31050#.Vx9BT_mLTIU)

<sup>97</sup> <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx>

Así, la **Política Pesquera Común de la Unión Europea** es parte del ordenamiento interno español y rige entre las 12 y las 200 millas marinas de los Estados miembros bajo el principio de libre acceso sin discriminación de los pesqueros de cualquier Estado miembro a las aguas de otro Estado miembro, sólo sujeto a los reglamentos comunitarios sobre conservación y gestión pesquera y los acuerdos entre la Comunidad y terceros Estados para darles acceso a las aguas de los Estados miembros de la Unión. En lo que se refiere a la dimensión exterior de la Política Pesquera Común, la Comisión Europea se encarga de negociar los acuerdos pesqueros con terceros Estados. Los denominados «Acuerdos Septentrionales» son los concluidos por la UE con Noruega, Islandia y las Islas Faroe para gestionar las pesquerías en el mar del Norte y en el Atlántico Nororiental. Los intereses españoles en la explotación de recursos del Ártico pueden entrar en conflicto con los intereses de dos grandes Estados árticos, Canadá y Noruega.

### 1. Intereses españoles y canadienses.

Algunas medidas adoptadas por Canadá respecto de los espacios marinos adyacentes a sus costas, hacen prever la posibilidad de una postura severa.<sup>98</sup> La doctrina ha puesto de relieve que el hecho de que Canadá haya ratificado tardíamente la **CNUMD** (en el año 2003) es claramente preocupante, pues existe el riesgo de que, si reclama una plataforma continental extendida (cosa que se ha producido en Canadá dada la extensión buscada por este país que está pretendiendo reclamar derechos soberanos sobre los recursos existentes en el espacio marino abarcado por la plataforma ampliada.<sup>99</sup>

---

<sup>98</sup> IGLESIAS BERLANGA, M. «La “guerra de Ártico» y los intereses españoles: Geoestrategia y Derecho». Economía Pesqueira. Achegas desde un curso universitario, Ed. Sotelo Blanco, abril 2010, pp. 605- 626.

<sup>99</sup> En materia de pesca debemos citar el Decreto canadiense de 15 de diciembre de 1970 relativo a la delimitación de sus zonas de pesca. Por su parte, en la base de la «crisis del fletán» entre España y Canadá, se encuentran las dos leyes canadienses –C- 29 y C-8 de 1994–, por las que Canadá extiende unilateralmente y en contra del orden internacional entonces vigente, sus competencias sobre buques de pesca extranjeros más allá de las 200 millas marinas, con el fin de poner término a la sobrepesca y tratar de recuperar las especies.

## 2. Los intereses contrapuestos de España y Noruega sobre las Islas Svalbard.

España se mueve por aguas del archipiélago de las Svalbard para la explotación fundamentalmente del bacalao. El régimen de las Islas Svalbard es el del Tratado *de París de 1920*, que propugna la soberanía noruega sobre el archipiélago pero reconoce el derecho de igualdad de acceso a la explotación de los recursos naturales de las demás partes contratantes. Esto da, sin duda, la posibilidad de que Noruega adopte medidas para la conservación y ordenación de los recursos marinos, así como la fijación del total de captura admisible del bacalao ártico en la zona.

En lo que a pesca se refiere es necesario citar el *Decreto canadiense de 15 de diciembre de 1970* que regula la delimitación de sus zonas de pesca. Debemos tener en cuenta que debido a la «crisis del fletán» entre España y Canadá, entran en juego dos leyes canadienses –C- 29 y C-8 de 1994–, por las que Canadá busca extender unilateralmente y en contra del orden internacional entonces vigente,<sup>100</sup> sus competencias sobre buques de pesca extranjeros más allá de las 200 millas marinas, con la finalidad de poner término a la sobrepesca y lograr la recuperación de las especies.

**Intereses de tipo científicos de España.** Desde la época de los descubrimientos han sido comunes los intereses científicos. Cada vez es mayor la predisposición a hablar de sus teorías, estudios y descubrimientos. Casi la totalidad de las actividades científicas se han desarrollado tradicionalmente en la Antártida, sin embargo, los investigadores están tratando de desarrollar actividades científicas en el Ártico o llevar a cabo una colaboración con científicos extranjeros<sup>101</sup>. Para llevar a cabo dicha actividad se hace mediante el proyecto de investigación compuesto por:

“– *El Comité Polar Español*, dependiente del Ministerio de Ciencia e Innovación, representa a España en los principales organismos relacionados con asuntos polares, como el Consejo Ártico, otorga autorizaciones para la realización de actividades científicas y coordina y custodia los datos obtenidos.

---

<sup>100</sup> Esta es la postura que el canadiense M. Byers plantea respecto a la postura que presenta actualmente Canadá en los asuntos del Ártico. en <http://theyee.ca/Opinion/2013/12/24/Stephen-Harper-North-Pole/>

<sup>101</sup> <http://www.oceansnorth.org/international>.

– *Los Programas anuales de investigación científica*, dentro del *Ministerio de Ciencia e Innovación*, regulan las cuestiones relativas a ambas zonas polares, incluyendo la financiación de los proyectos científicos relativos a las mismas.

– *El Consejo Superior de Investigaciones Científicas* “Para desarrollar sus actividades científicas en los espacios polares (ver gráfico 2) –tradicionalmente en España ambos espacios han sido abordados científicamente de manera conjunta–, nuestro país cuenta con la siguiente estructura:

– *El Comité Polar Español*, dependiente del Ministerio de Ciencia e Innovación, representa a España en los principales organismos relacionados con asuntos polares, como el Consejo Ártico, otorga autorizaciones para la realización de actividades científicas y coordina y custodia los datos obtenidos.

– *Los Programas anuales de investigación científica*, dentro del Ministerio de Ciencia e Innovación, regulan las cuestiones relativas a ambas zonas polares, incluyendo la financiación de los proyectos científicos relativos a las mismas.

- *El Consejo Superior de Investigaciones Científicas*<sup>102</sup>.”

### **3. Los pasos oceánicos como punto estratégico para el favorecimiento del tráfico comercial y la explotación de los recursos.**

Son de vital importancia el Paso Noroeste y el Paso Norte o Nordeste, que dado el ritmo del calentamiento global quedarán abiertos, al menos durante períodos del año, a la navegación sin ayuda de buques rompehielos<sup>103</sup>:

**El Paso del Noroeste:** El interés que despierta se debe al valor económico y comercial de la apertura de esta ruta de navegación a través del Paso Noroeste, Europa y

---

<sup>102</sup> Este estudio se encuentra dentro de los programas de investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación, compuesto por once investigadores siendo dirigidos por la Dra. Elena Conde Pérez, gracias a los trabajos de la misma he podido recopilar la información sobre los programas principales de investigación españoles y los intereses de España en Ártico. Véase “Documentos de Seguridad y Defensa 66 Geopolítica del Ártico. Dos visiones complementarias. España-Singapur. Instituto Español de Estudios Estratégicos.” Año 2014 ISBN: 978-84-9091-007-8

<sup>103</sup> La naturaleza jurídica de las aguas interiores está regulada en el Art. 2.1 de la CNUDM, al señalar que están sometidas a la soberanía del Estado ribereño. Así pues, su régimen jurídico está teñido por dicha soberanía plena y exclusiva del ribereño, en lo que se refiere a su aprovechamiento de los recursos, respecto a la plena aplicación de la legislación interna del Estado costero en materia penal, de policía o de seguridad pública y respecto a su régimen de la navegación de buques extranjeros», los cuales necesitan de autorización del Estado ribereño para entrar y navegar en esta agua. Todo lo explicado se aplicará a los Estados parte del Convenio de 1982 y también a los que no, pues a estos Estados se les aplicará como “costumbre”.

Extremo Oriente resultan unidos por una travesía que es 7.000 kilómetros más corta que la establecida a través del canal de Panamá. Aproximadamente desde 1975, Canadá viene afirmando su soberanía sobre las aguas del paso en base a su consideración de las mismas como aguas interiores. Estados Unidos así como la Unión, Japón y China presentan una oposición a la calificación jurídica del paso como aguas interiores<sup>104</sup>.

Esta naturaleza jurídica de las aguas interiores está recogida en el **Art. 2.1 de la CNUDM**. Así pues, su régimen jurídico está caracterizado por una soberanía plena y exclusiva del ribereño, en lo que se refiere:

- Aprovechamiento de los recursos naturales (renovables y no renovables) existentes tanto en la columna de agua, como en el lecho y en el subsuelo, de conformidad con la legislación interna adoptada por el ribereño.

- Plena aplicación de la legislación interna del Estado costero en materia penal, de policía o de seguridad pública.

- Al régimen de la navegación de buques extranjeros», los cuales necesitan de autorización del Estado ribereño para entrar y navegar en esta agua. Todo lo explicado hasta ahora será aplicable a los Estados parte del Convenio de 1982, así como para los que no, ya que a estos se les aplicará, pero no como convenio, sino como costumbre, pues establece lo mismo.

Es evidente que la apertura de las rutas oceánicas despierta gran interés para los distintos Estados y, en especial, para los del hemisferio Norte. Por supuesto, España no se queda al margen, ya que debemos tener presente las aguas comprendidas en estos pasos calificados como estrechos internacionales.

Por otro lado, debemos tener presente que España, como miembro de la UE, ha sido un actor tradicionalmente interesado por motivos diversos en el Ártico. Pues la contribución europea al desarrollo económico, científico y social de la zona es evidente.

La UE trató de influir en su reglamentación jurídica. Sin embargo, la reticente tendencia de los Estados árticos (como hemos podido ver a lo largo de mi trabajo Canadá y Rusia) ha influido en la evolución en la política de la UE hacia la región. Por esta razón y debido a su posicionamiento más secundario, España y, por supuesto, la UE como conjunto, tiene un papel menos influyente sobre el Ártico. Está claro que comparte intereses en el Ártico, pero aun no ha visto las ventajas de su estatuto de observador per-

---

<sup>104</sup> CONDE PÉREZ, Elena “*La carrera por el ártico: cuestiones de derecho internacional surgidas a la luz del cambio climático the race for the arctic: International Law issues considering Climate Change.*” REFERENCIA: DER2012-36026,

manente en el Consejo Ártico por presiones políticas. La concreción de los intereses de España en el Ártico no son fáciles de determinar. Está claro que cualquier país de nuestro entorno mira con interés hacia el Norte, y España lo hace del mismo modo. Sin embargo, dichos intereses no parecen haberse especificado, salvo en lo referido al ya mencionado tradicional interés pesquero.

Desde una visión más general podríamos decir que ese interés difuso que presenta España hacia las vías de navegación se debe a varios motivos<sup>105</sup>:

1. La situación económica de España, tan afectada por la crisis, ha hecho, sin duda, que nuestro país centre su atención en regiones prioritarias, más próximas y con más vínculos, de cara a su potencial explotación comercial y uso;

2. No parece haber motivos para que España asuma sin problema alguno las posturas de la UE en todo lo referido a la región ártica;

3. Quizá no haya todavía una conciencia suficiente que pueda empujar a una estrategia política pública y bien estructurada que además fomente la inversión en dichas regiones.

4. Creo que es importante considerar que, a pesar de que se busca que el Derecho Internacional sea el instrumento que rijan en todo lo referente a la navegación y el Ártico en general, es evidente que dicho ordenamiento tenderá a adecuarse a los intereses de los estados más influencia en la cuestión Ártica. Esta inevitable evolución que muy probablemente experimente el Derecho Internacional es probable que no encaje con los intereses de España en lo que respecta a la navegación y a la pesca en alta mar.

### **XIII. JURISPRUDENCIA AL RESPECTO.**

El uso de las rutas árticas, como hemos podido comprobar, nos ofrece múltiples ventajas en un sentido geoestratégico y a nivel de riqueza mineral, sin embargo las disputas territoriales no han dejado de cesar, pues las delimitaciones territoriales de las vías árticas no parecen ser las mismas para todos los Estados.

---

<sup>105</sup> SIRVENT ZARAGOZA, G., *Nuevas rutas de navegación a través del Ártico* en Energía y clima en el área de la seguridad y la defensa, Documentos de Seguridad y Defensa nº 58, Grupo de Trabajo sobre El Ártico en los próximos 25 años, Escuela de Altos Estudios de la Defensa, Ministerio de Defensa, 2013, pp.197-215.



Prueba de ello es el caso de las islas Svalbard en Noruega situadas en la ruta del Norte, cuya delimitación territorial no resulta ser la misma según los pareceres de España y de Noruega<sup>106</sup>.

Mediante el siguiente caso ocurrido en el océano Ártico (mar de Noruega) en 2005 a dos buques españoles “Monte Meixueiro” y el “Garoya Segundo” veremos la importancia de aplicar una delimitación de jurisdicción territorial u otra, y cómo los diferentes intereses estatales hacen que las interpretaciones jurídicas puedan discernir de manera abismal. Esta teoría viene a establecer que la delimitación se trazaría de manera que perjudicaría enormemente a los derechos de Noruega sobre la zona económica exclusiva estas islas Svalbard, vulnerando de este modo parte de sus legítimos derechos respecto de la *Ley del Mar de CNUDM*<sup>107</sup>.

### 1. Exposición de los hechos.

Dos buques procedentes de España “Monte Meixueiro” y el “Garoya Segundo” fueron apresados por el gobierno noruego tras llevar a cabo actividades de pesca ilegal (pesca de más de 100 toneladas de fletán azul y por arrojar pescado por la borda así como haber pescado fletán, una especie moratoria) en las islas noruegas de Svalbard.

De acuerdo con las fuentes de la Secretaría General de Pesca, el 'Garoya Segundo' tenía una autorización especial para capturar unas determinadas toneladas de fletán en el marco de una **investigación científica**. Según las mismas fuentes, es una práctica habitual de muchos países aprovechar el trabajo de algunos barcos comerciales para llevar a cabo proyectos de investigación.

De hecho las fuentes han reconocido que el armador del barco pescó más toneladas de pescado de las asignadas para esa investigación científica, tanto por el Gobierno español como por el noruego. Así pues la comisión ilícita de los hechos llevados a cabo por los buques españoles en 2005 es evidente.

---

<sup>106</sup> SERNA VALLEJO: *Los viajes pesquero-comerciales*. pp. 198-20.

<sup>107</sup> <http://www.lavozdegalicia.es/hemeroteca/2005/11/26/4290158.shtml>

## 2. Marco jurídico de la pesca y fronteras marítimas en la Ruta del Noroeste.

El Gobierno español en este caso sí reconoció que hubo una infracción en la pesca de fletán cometida por los dos barcos españoles detenidos, sin embargo, según han explicado fuentes de la Secretaría General de Pesca, el conflicto con Noruega surge por el procedimiento de apresamiento y de retención de los buques en una zona sobre la que Oslo, pues **no tiene "jurisdicción plena"**<sup>108</sup>.

Noruega posee bajo su jurisdicción aproximadamente dos millones de kilómetros cuadrados de mar. En 1977 se creó una zona económica exclusiva (ZEE), con arreglo al CNUDM, que fue ratificada en 1996. Noruega además ratificó el Acuerdo relativo a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (ANUPP). El 15 de junio de 1977 se creó una zona de protección pesquera en torno Svalbard y, el 29 de mayo de 1980, entró en vigor la protección de la zona de pesca situada alrededor de Jan Mayen<sup>109</sup>.

Noruega reivindica unas aguas territoriales que se extienden hasta una distancia de 12 millas náuticas de la costa y una zona económica exclusiva (ZEE) de 200 millas náuticas. A finales de los años setenta se crearon una zona de protección pesquera en torno a Svalbard y una zona de pesca situada alrededor de Jan Mayen. Así pues, dependiendo de si se lleva a cabo la aplicación del Tratado de París de 1920, la panorámica del caso será totalmente distinta. España y otros países de Europa consideran que sigue en vigor el *Tratado de París de 1920*, por el que los signatarios reconocen a Noruega una total soberanía sobre el archipiélago de Svalbard, zona que posee un alto potencial petrolífero, a cambio de ciertas concesiones en campos como la pesca. Por el contrario, Noruega argumenta que la *Ley del Mar* ha invalidado los preceptos de dicho tratado<sup>110</sup>.

---

<sup>108</sup> La realización del presente documento la encargó la Comisión de Pesca para que haga uso de la misma la delegación que visitará Tromsø, Trondheim y otras regiones de Noruega (entre los días 28 y 31 de mayo de 2008). La visita se centró en los sistemas de gestión de la pesca, la política de descartes, la conservación de los ecosistemas, el seguimiento, control y la vigilancia de las actividades pesqueras y la investigación marina. Se incluyen en el documento, además, cuestiones relacionadas con la acuicultura y el comercio. Bruselas, Parlamento Europeo 2008.

<sup>109</sup> Comisión Europea, DG MARE. Comunicado de prensa de 27.11.2007.  
[http://ec.europa.eu/fisheries/press\\_corner/press\\_releases/archives/com07/com07\\_86\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/press_corner/press_releases/archives/com07/com07_86_en.htm).

<sup>110</sup> CIEM - Consejo Internacional para la Exploración del Mar [www.ices.dk](http://www.ices.dk)

El Derecho Internacional delega además una parcela de soberanía al Estado noruego en lo que concierne a la determinación de las cuotas pesqueras son los dictámenes y las recomendaciones del *Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM)*.<sup>111</sup> Después de que el CIEM haya facilitado sus recomendaciones en materia de cuotas, se inician las negociaciones sobre cuestiones relativas a la gestión entre Noruega y los demás países. Una vez concluidas las negociaciones internacionales, comienza el proceso de regulación nacional para la asignación de la cuota<sup>112</sup>.

A pesar del caso de los buques españoles con el fletán, los intereses de nuestro país en el Ártico son escasos. La preocupación española se basa en que el **Paso del Noroeste** sea considerado aguas internacionales, pero no solo por el derecho de paso sino como hemos podido comprobar por la pesca. Es por eso, que España considere estos territorios como aguas internacionales.

Esta situación ha desembocado en un intento de entendimiento entre las autoridades noruegas y las españolas para controlarse mutuamente en todo lo referente al desarrollo de las actividades pesqueras que realizan en los caladeros del Ártico. En este sentido, se ha venido proponiendo la elaboración de un tratado para regular las pesquerías en la alta mar ártica. Las aguas del Ártico central, una zona del tamaño del mar Mediterráneo, albergan las pesquerías que nunca han sido explotadas por el momento. Los países árticos están discutiendo un tratado para establecer una moratoria a la pesca comercial sobre este espacio hasta que los estudios científicos determinen el estado de las poblaciones de peces en la zona y el medio que las rodea.

La finalidad es evitar una extinción de los recursos pesqueros del Ártico aplicando las reglas generales sobre pesca en alta mar (Parte VII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, así como el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre especies transzonales y altamente migratorias de 1995).

---

<sup>111</sup> DG. MARE *Comisión Europea*,. *Fisheries research organisations and research programmes in the European Union*, Iceland, Israel and Norway, 2000.

<sup>112</sup> El desarrollo de los dictámenes del CIEM se lleva a cabo en varias fases. En primer lugar, los científicos de diversos países obtienen datos básicos a partir de los desembarques, los descartes y los estudios científicos. En segundo lugar, los grupos de trabajo del CIEM emplean dicha información para evaluar el estado de las poblaciones. Por último, el ACFM evalúa los resultados de los grupos de trabajo y decide cuál será el dictamen oficial del CIEM sobre la gestión de las poblaciones en cuestión

## 2.1. Tratado de París de 1920.

Noruega, mediante el Decreto de 3 de junio de 1977, crea la denominada **Zona de Protección Pesquera** de 200 millas en torno al archipiélago de Svalbard, considerando esta zona como una parte de su Zona Económica Exclusiva (ZEE), aún cuando sigue admitiendo *de facto* la actividad pesquera de los buques tradicionales en la misma. El problema es que esta consideración se ha interpretado de una forma abusiva por algunos Estados (Véase España con la pesca ilegal).

España y la UE, por el contrario, consideran la plena vigencia del Tratado de París en la Zona de Protección Pesquera, por plena aplicación *mutatis mutandi*, puesto que en el momento de su firma no pues existía el concepto de ZEE. Ello ha generado en ocasiones una difícil relación con Noruega en el ejercicio de diversas pesquerías puesto que si se lleva a la práctica la aplicación de esta interpretación supondría una clara restricción de soberanía para el Estado noruego.

La actividad de la flota española en Svalbard fue gestionada por la Administración española hasta 1986, fecha de ingreso en la CEE. La CEE comenzó la regulación de este caladero a partir de 1986 (a pesar de no ser firmante del Tratado de París), simultáneamente con la renegociación de los acuerdos EFTA (para su adaptación debido a la ampliación de la CEE a doce).

## 2.2. Ley del Mar.

Noruega, sin embargo, argumenta que la **Ley del Mar** ha invalidado todos los preceptos de dicho tratado. De modo que los pesqueros deben regirse en su totalidad por el reglamento relativo a las zonas de protección marítima, establecido unilateralmente por Noruega, dándole así plena potestad para decidir de qué manera y cómo regular estas zonas.<sup>113</sup>

Si se llevase a cabo una interpretación según esta visión del caso, estaría plenamente justificada la detención de los pesqueros llevada a cabo en su momento por las autoridades noruegas.

---

<sup>113</sup> CIEM - Consejo Internacional para la Exploración del Mar [www.ices.dk](http://www.ices.dk)

Esto se debe a que el Derecho Internacional delega una parcela de soberanía al Estado noruego en lo que concierne a la determinación de las cuotas pesqueras son los dictámenes y las recomendaciones del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM)<sup>114</sup>. Después de que el CIEM haya facilitado sus recomendaciones en materia de cuotas, se inician las negociaciones sobre cuestiones relativas a la gestión entre Noruega y los demás países. Una vez concluidas las negociaciones internacionales, comienza el proceso de regulación nacional para la asignación de la cuota

---

<sup>114</sup> DG. MARE: *Comisión Europea, Fisheries research organisations and research programmes in the European Union, Iceland, Israel and Norway*, 2000.

## CONCLUSIONES

En el presente trabajo hemos tratado de llevar a cabo un análisis exhaustivo de la problemática jurídica que plantean el nacimiento de nuevas vías de navegación marítima en el Ártico como consecuencia del deshielo: **Ruta del Norte y Ruta del Noroeste**. A lo largo de este estudio hemos podido ver las diversas fuentes jurídicas aplicables al caso, así como las distintas interpretaciones que han llevado a cabo los Estados del derecho que debe aplicarse. A modo de conclusiones podemos señalar las siguientes:

**PRIMERA:** La existencia de estas nuevas vías de navegación por el Ártico ha supuesto un acortamiento del tiempo que suponían las travesías hasta no hace mucho, posibilitando así las comunicaciones entre los distintos Estados y haciendo necesaria una regulación que establezca cómo llevar a cabo estas relaciones y bajo qué regulación deben someterse los distintos buques polares.

**SEGUNDA:** La necesidad de una regulación internacional que establezca un marco de actuación también abarca sectores como es el económico. Esto es debido a que, en el Ártico, han aparecido cuatro sectores económicos clave en los que los Estados Árticos y los terceros Estados están especialmente interesados. Así pues, este potosí despierta gran interés, pero la forma en que va a regularse el desarrollo o explotación de los mismos es hasta ahora incierto. No obstante, ya han sido varias las iniciativas que han tratado de regular y acotar esta incesante ansia sobre el Ártico, es el caso de *Convenio Internacional sobre Derechos Económicos, Sociales y Culturales* (CESCR).

**TERCERA:** El interés por adquirir una mayor soberanía por las vías árticas radica ineludiblemente en las riquezas del Ártico. El pacto existente en torno a este espacio es de cooperación entre los Estados Árticos, pues estos tienden a considerar que, en gran parte, los recursos explotables entran dentro de los espacios sometidos a su soberanía o jurisdicción. Sin embargo, como hemos podido analizar en el trabajo no todos los Estados han reaccionado ante la situación de la misma manera. De ahí que se haya creado el *Consejo Ártico*, nacido en 1996, con el objetivo de promover la cooperación, coordinación e interacción entre los Estados Árticos.

**CUARTA:** Fue realmente en la *Tercera Conferencia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (UNCLOS 82), en sus 320 artículos y 9

anexos, donde se establece el marco general que hoy regula los derechos y deberes de los Estados en el ejercicio de sus competencias (desde la delimitación o medioambiente hasta la gestión de los recursos marinos naturales, entre otros) en las diferentes zonas marítimas, como las aguas interiores, mar territorial, alta mar, etc. Sin embargo, este marco normativo parece dar lugar a interpretaciones jurídicas totalmente chocantes entre los distintos Estados.

**QUINTA:** El pasaje del Noroeste une Europa y Asia por el norte de Rusia. Como hemos podido comprobar, se encuentra enteramente regulado por el *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982*. Sin embargo, algunos Estados como Canadá o Estados Unidos insisten en llevar a cabo una regulación del mismo, oponiéndose a que el Paso del Noroeste se constituya como aguas internas propiamente dichas. De modo que hemos podido observar que el *Derecho Internacional* es interpretado de formas muy variadas de acuerdo a los diversos intereses que poseen los Estados. En relación con Canadá, Estados Unidos y la Unión Europea, dichos países consideran que los mencionados estrechos canadienses son estrechos internacionales y, por tanto, llevarán a cabo una reclamación del derecho de paso en tránsito reconocido en la *Convención de Naciones Unidas para el Derecho del Mar (CNUDM)*.

**SEXTA:** La Ruta del Mar del Norte también posee una peculiar situación jurídica. Se encuentra regulada por la legislación basada en los principios de la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982*, y en particular, por el artículo 234 que las define como *Zonas cubiertas de hielo*. Sin embargo, el peso de la legislación de Rusia sobre la Ruta del Mar del Norte es incuestionable. En el año 2012, la Federación de Rusia aprobó la *Nueva Ley Federal* la cual regula la marina mercante en el área de agua de la Ruta del Mar del norte. Así pues, a pesar del marco que establece el *Derecho Internacional Público* en cuanto a la regulación de las vías, los Estados, han tratado de controlar al máximo el tráfico marítimo de las mismas. Otros Estados -como Dinamarca con la normativa *Sea Safety Act de 2002* y también la *Marine Environment Act de 1993*, así como, el *Convenio SOLAS* incorporado a Dinamarca- han tratado de influir en la regulación de la Ruta del Norte.

**SÉPTIMA:** Tras la aparición de nuevas vías de navegación Árticas también han surgido problemas jurisdiccionales que aún no han hallado una solución clara en el *De-*

*recho Internacional Público* ni en las normativas de carácter estatal. Véase el caso concreto de la delimitación de fronteras marítimas o las disputas fronterizas entre Estados ribereños Árticos o bien el problema que plantean los solapamientos en las reclamaciones de plataformas continentales existiendo interpretaciones jurídicas totalmente opuestas entre sí.

**OCTAVA:** Son varias las normativas de carácter internacional que han ido surgiendo tras la fuerte demanda de una regulación sobre el tráfico marítimo. En mayo de 2015 comenzó una iniciativa en el marco de la *Organización Marítima Internacional: El Código Polar*, que regula todo lo referente al tráfico marino en esa región. Entrará en vigor en 2017 y establece medidas para prevenir catástrofes, como el diseño de buques, operaciones y dotación, así como la formación del personal a bordo en rescate, búsqueda y protección medioambiental.

**NOVENA:** La problemática que suscitan las vías de navegación también compete a España, que ha desempeñado un papel activo en el seno de la *Organización Marítima Mundial* en la redacción del *Código Polar*, un tratado jurídicamente vinculante que sustituirá a las Directrices de la OMI para regular la navegación por aguas árticas. España, como país miembro de la Unión Europea, también participa a través de la *Política Pesquera Común de la Unión Europea*, que es parte del ordenamiento interno español y rige entre las 12 y las 200 millas marinas de los Estados miembros bajo el principio de libre acceso sin discriminación de los pesqueros de cualquier Estado miembro a las aguas de otro Estado miembro. Este Estado miembro sólo sujeto a los reglamentos comunitarios sobre conservación y gestión pesquera y los acuerdos entre la Comunidad y terceros Estados para darles acceso a las aguas de los Estados miembros de la Unión.

En lo que se refiere a la dimensión exterior de la *Política Pesquera Común*, la Comisión Europea, dentro de la cual participa España, también se ha encargado de negociar los acuerdos pesqueros con terceros Estados. Los denominados *Acuerdos Septentrionales*, que son los concluidos por la UE con Noruega, Islandia y las Islas Faroe para gestionar las pesquerías en el mar del Norte y en el Atlántico Nororiental.

**DÉCIMA:** Finalmente, y a través de un caso real que afectó a España, hemos tratado de poner de manifiesto que, a pesar de la distancia física que nos separa de las rutas Árticas, llevar a cabo una aplicación de un régimen marítimo o de otro puede afec-



tar de forma directa a los derechos de navegación de los buques españoles en dichas aguas.

El caso ocurrido en las islas noruegas Svalbard con dos buques españoles fue un ejemplo claro de la incertidumbre jurídica a la que a menudo debe enfrentarse el Derecho Internacional. En este supuesto, Noruega llevó a cabo una reivindicación de las aguas territoriales que se extendían hasta una distancia de 12 millas náuticas de la costa y declaró que poseía una zona económica exclusiva (ZEE) de 200 millas náuticas. De modo que, dependiendo de cómo se llevase a cabo la aplicación del *Tratado de París de 1920*, la panorámica del caso será totalmente distinta. España y otros países de Europa, consideraron que seguía en vigor el *Tratado de París de 1920*, con plena aplicación *mutatis mutandis*, puesto que en el momento de su firma no existía el concepto de ZEE como tal. Ello ha generado en ocasiones una difícil relación con Noruega en el ejercicio de diversas pesquerías, puesto que si se llevaba a la práctica la aplicación de esta interpretación supondría una clara restricción de soberanía para el Estado noruego.

Por el contrario, Noruega argumentó que llevando a cabo una aplicación de la *Ley del Mar* (la cual daría plena soberanía al Estado Noruego) se invalidarían los preceptos de dicho tratado, dándole pleno derecho de arrestar a los buques españoles que estaban llevando a cabo una pesca abusiva en su zona económica exclusiva permitiéndole detener y multar a los buques españoles.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALBEROLA ROMÁ, A.: *Los cambios climáticos*. Cátedra, Madrid, 2014, cap. 1; J.L.
- ALBERTOLA ROMÁ, Armando: *Los cambios climáticos*. Madrid, Cátedra, 2014.  
ISBN: 9788437633176.
- BATALLA, Xavier: *El reparto del Ártico*. La Vanguardia, Barcelona, 1-5-2010.
- BERNHARD J. ABRAHAMSSON: *The law of the sea convention and shipping Political Geography Quarterly (1986) Volume: 5, ISBN: 0260-9827*.
- BERRAONDO, Miguel: *Environmental rights of indigenous peoples. The situation in the Amazon basin*. 1998. Pp.12.
- BLANK, Stephen. *Russia in the Arctic*, pp 110-112.
- BOSCH, Cintia: *Régimen jurídico de la navegación en aguas polares. Especial referencia al Código Polar*. Universitat politècnica de Catalunya Facultat de náutica de Barcelona.
- BY YOOJEONG, Chae, SARAH M., Kang, SU JONG JEONG, BAEKMIN, Kim y DARGAN M. W., Frierson: *Arctic greening can cause earlier seasonality of Arctic amplification. Geophysical Research Letters (2015) ISSN: 19448007*.
- CHUECA, Ángel: *Cambio climático y Derecho Internacional*. Zaragoza, Fundación Ecológica y Desarrollo, 2001. ISBN: 9788493081720.
- COHAT, Y.: *Los vikingos, reyes de los mares*; Aguilar, Madrid, 1998.
- Colección de leyes de la Federación de Rusia, 1998, N 31, numeral 3833; 2008, N 30, Cláusula 3616.
- COMELLAS GARCÍA-LLERA, José L.: *Historia de los cambios climáticos*. Madrid, Rialp Ediciones. 2011. ISBN: 9788432138997.
- COMELLAS, J.L.: *Historia de los cambios climáticos*, O.c., cap. 7, pp. 166-170.
- COMELLAS: *Historia de los cambios climáticos*, Rialp, Madrid, 2011, cita de la p. 9

CONDE PÉREZ, Elena: *La carrera por el ártico: cuestiones de derecho internacional surgidas a la luz del cambio climático the race for the arctic*. International Law issues considering Climate Change. REFERENCIA: DER2012-36026,

Convenio de Oslo y de París (OSPAR) de 1998.

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques. 1973, (Anexos I y III).

Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos. 1979 (SAR 1979).

Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, (cooperación 1990).

Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. 1971 (fondo 1971).

Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978.

Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969, clc 1969 enmendado, Protocolo de 1976, Protocolo de 1984, protocolo 1992 que enmienda el Convenio Internacional clc 1969.

Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP 1996).

Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989 (salvamento 1989).

Convenio relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural en Europa 1979. Convención de Berna.

Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, Convenio de Londres 1972, en su forma enmendada y Protocolo de 1996 que enmienda el convenio de Londres 1972.

DE LA CAMARA, Manuel. *Las relaciones entre Estados Unidos y Rusia*. UNISCI Discussion Papers (2007) Issue: 15, Publisher: Research Unit on International Security and Cooperation (UNISCI), Complutense University of Madrid, Spain, Pages: 241-243. ISSN: 16962206. Consultado: 23/04/2016

DEL CORTE, Javier: *interceptación de buques patera en aguas internacionales por el Estado español. A propósito del “Maine I” y el tráfico ilegal de inmigrantes*. Pp.7.

DERECHO TERRITORIAL, Corporación Editora Nacional, 2004, LMG, página 91.

DG. MARE: *Comisión Europea, Fisheries research organizations and research programmes in the European Union*,. Iceland, Israel and Norway, 2000.

Directrices para los buques que naveguen en aguas polares. Editorial: I.M.O, 2010.  
ISBN: 978-92-8010-201-7

Directrices polares de la OMI y en las prescripciones unificadas de la IACS. Fuente: Directrices Polares de la OMI, 2009; IACS, 2007.

Enciclopedia jurídica.

FAGAN: *La pequeña Edad de Hielo*, Gedisa, 2008.

GIDDENS, Anthony: *Política del cambio climático*, Alianza, Madrid, 2010.

GIL DELGADO, Eduardo: *Cambio climático. Amenazas y soluciones*. Madrid, Varios, 2015. ISBN: 9788460826590.

GIL OLCINA, A. y J. OLCINA CANTOS: *Diccionario de climatología*, Acento, Madrid, 1998, término: “Cambio climático”, pp. 14-16.

GOMEZ CORDERO, Teo y ROMANILLOS IDAÑA, Pere: *Cambio climático, el pasado, presente y futuro de un mundo nuevo*, Barcelona, 2012. ISBN: 9788475567808.

GÓMEZ DE ÁGREDA, Ángel: *El cambio climático en el Ártico: más allá del círculo polar*.

IGLESIAS BERLANGA, M.: *La guerra de Ártico» y los intereses españoles: Geoes-  
trategia y Derecho*. Economía Pesqueira. Achegas desde un curso universitario,  
Ed. Sotelo Blanco, 2010, pp. 605- 626.

JANE LOYER *Reassessing Canada's Legal Claims Over the Northwest Passage*. The  
BSIS Journal of International Studies, University of Kent. Vol 8 (2011)

JENSEN: *The IMO Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-covered Waters*.  
2007, pp. 8.

JOHN S. EDWARDS y ROLAND HUNTFORD: *Fridtjof Nansen: From the neuron to  
the North Polar Sea*. Endeavour (1998), Volume: ISSN: 01609327

JOHN S. EDWARDS, ROLAND HUNTFORD: *Fridtjof Nansen: From the neuron to  
the North Polar Sea*. Endeavour (1998), Volume: ISSN: 01609327  
DOI: 10.1016/S0160-9327(98)01118-1 PubMed: 9719772 STERN, Nicholas:  
Informe Stern. La verdad del cambio climático, Barcelona, Paidós. 2007. ISBN:  
9788449320323.

JOHN, B., EDWARDS, H. y ROLAND HUNTFORD: *Fridtjof Nansen: From the neu-  
ron to the North Polar Sea*. Endeavour (1998) Volume: ISSN: 01609327  
DOI: 10.1016/S0160-9327(98)01118-1 PubMed: 9719772.

*Journal of Geophysical Research* (1975) Volume: 80, ISSN: 0148-0227 DOI:  
10.1029/JC080i003p00289.

*Journal of Geophysical Research*, Volume: 80, ISSN: 0148(1975).

KÄLIN, Walter: *De los Principios de Nansen a la iniciativa de Nansen*. “Migraciones  
Forzosas revista” es Enviado de la Presidencia de la Iniciativa Nansen.  
[www.nanseninitiative.org](http://www.nanseninitiative.org)

KÄLIN, Walter: *De los Principios de Nansen a la iniciativa de Nansen*. *Migraciones  
Forzosas revista*. Es Enviado de la Presidencia de la Iniciativa Nansen.  
[www.nanseninitiative.org](http://www.nanseninitiative.org)

- KOIVUROVA, T.: *Alternatives for an Arctic Treaty – Evaluation and a New Proposal, Review of European Community & International Environmental Law*. Volume 17, Issue 1, 2008, pp. 14–26.
- KRISTIN BARTENSTEIN: *The “Arctic Exception” in the Law of the Sea Convention: A Contribution to Safer Navigation in the Northwest Passage*. *Ocean Development & International Law* (2011), Volume: 42, Pages: 22-52 ISSN: 0090-8320. ISBN: info:doi/10.1080/00908320.2011.542104.
- LASERRE, Frédéric: *China and the Arctic: Threat or Cooperation potential for Canada*. *Canadian International Council*, Paper No.11, June 2010
- LE ROY LADURIE, E.: *Historia del clima desde el año mil*, F.C.E., México, 1991.
- Legislación sobre el cambio climático. Tecnos, 2009, Madrid. ISBN: 9788430948383.
- Ley 14/2014 ley de navegación marítima. 2014.
- Libro verde: *Conocimiento del medio marino de la cartografía de los fondos marinos a las previsiones oceánica*. 2020, Comisión Europea.
- LINAN: *The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From “Near Coast” and “Near Seas” to “Far Seas*. *Asian Security*, 2009, pp. 144 — 169
- MACNEIL, GILLIAN: *The Northwest Passage: Sovereign Seaway or International Strait. A reassessment of the Legal Status* 2006. *Dalhousie Journal of Legal Studies*. 15, pp. 204- 240.
- MARK, Serreze, ROGER G. Barry Global y PLANETARY Change (2011): *Processes and impacts of Arctic amplification: A research synthesis*. Volume: 77, Issue: 1-2, pp 85-96 ISBN: 0921-8181.
- MARTÍN ARRIBAS: *La Unión Europea ante el fenómeno del cambio climático*. Universidad de Burgos, Burgos, 2005.
- MARTIN LISHEXIAN, Lee: *The Interrelation between the Law of the Sea Convention and Customary International Law*. *San Diego International Law Journal* (2015) Volume: 7.

- MELBOURNE G., Briscoe: *Introduction to collection of papers on oceanic internal waves*.
- NORDREGIO, V.: *Coastal States and their Arctic Claims*. 2016.
- OLCINA CANTOS, J. y el matemático J. MARTIN VIDE: *La influencia del clima en la historia*. Arco libros, 1998.
- PAREJO ALFONSO, Luciano: *Derecho ante la innovación y los riesgos derivados del cambio climático*, Valencia, Tirant lo Blanch. 2015. ISBN: 9788490863664.
- PÉREZ FERNÁNDEZ, Antonio M. *Revista General de Marina*, marzo 2014. Editorial Mic., pp. 43-44.
- PÉREZ FERNÁNDEZ, Antonio M.: *Revista General de Marina*, Marzo 2014, Editorial Mic, pp. 43-44. ISN 0034-9569.
- Protocolo de Londres de 2 de mayo de 1996.
- R. DUNBAR: *El miedo a la ciencia*. Alianza, Madrid, 1999, cap. 10, pp. 289-294.
- REGLAMENTO BRUSELAS-I*, 44/2001.
- RICHARDSON, Michael: *China betting on overland energy-supply lines*. *Japan Times*, 2013.
- ROBADOR MORENO, Alejandro: *Cambios climáticos*. Madrid, Catarata. 2015. ISBN: 9788490970768.
- RODRIGO BORJA, Enciclopedia de la política.
- RODRIGO DE LARRUCEA, J.: *Eficacia de los instrumentos jurídicos en la lucha contra la contaminación marina. Ponencia presentada en Jornadas de Contaminación Marina* Museu Marítim de Barcelona, 2000.
- SALINAS ALCEGA, Sergio: *Cambio climático entre cooperación y conflicto*, Navarra, Aranzadi, 2014. ISBN: 9788490596869
- SANZ RUBIALES, Íñigo: *Cambio climático y la Unión Europea*. Valencia, Tirant lo Blanch. 2014. ISBN: 9788490537176.

- SARASIBAR IRIARTE, Miren: Derecho forestal frente al cambio climático: Las funciones ambientales de los bosques Cizur menor, Aranzadi, 2007. ISBN: 9788483550854.
- SARASIBAR IRIARTE, Miren: Régimen jurídico y cambio climático. Valladolid, Lex Nova, 2006. ISBN: 9788485012978.
- SERNA VALLEJO: *Los viajes pesquero-comerciales*. pp. 198-20.
- SIRVENT ZARAGOZA, G., *Nuevas rutas de navegación a través del Ártico en Energía y clima en el área de la seguridad y la defensa, Documentos de Seguridad y Defensa n° 58*, Grupo de Trabajo sobre El Ártico en los próximos 25 años, Escuela de Altos Estudios de la Defensa, Ministerio de Defensa, 2013, pp.197-215.
- SIRVENT ZARAGOZA, Gonzalo. *Ártico Energía y clima en el área de la seguridad y la defensa*, 2013, Capítulo I página 23 ISBN 978-84-9781-866-7.
- SOLAS: *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar*, 1974,
- TANURO TONDEUR, Daniel: *Cambio climático y alternativa ecosocialista, Barcelona*, Sylone 4, 2016. ISBN: 9788494298141.
- TERCEIRO LOMBA: *Economía del cambio climático*, Taurus, Madrid, 2009.
- The law of the sea convention and the Northwest Passage: *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 22(2), 263-264
- United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982.
- URÍA MENÉNDEZ: *Guía de la Ley 14/2014 de 24 de julio, de navegación marítima*.
- VIANA DE ARAUJO, Bruno Manoel: *Respuesta del Derecho Internacional al problema del cambio climático*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2013. ISBN: 9788490332399.
- WILSON ROBERT E. *National Interests and Claims in the Antarctic*, pp. 19.



YOOJEONG Chae, M. KANG, Sarah, SU JONG JEONG, BAEKMIN Kim y  
DARGAN M W Frierson. *Arctic greening can cause earlier seasonality of Arctic amplification*. *Geophysical Research Letters* (2015), ISSN: 19448007.

