



FACULTAD DE DERECHO

**LA CONTROVERTIDA NATURALEZA JURÍDICA DE  
LAS NUEVAS RUTAS DE NAVEGACIÓN  
POR EL ÁRTICO**

Autor: Sofía Valdés Húmera

5º E-5

Derecho Internacional Público

Tutor: Susana de Tomás Morales

Madrid

Abril 2019

## Resumen

El presente trabajo de fin de grado analiza la naturaleza jurídica de las rutas de navegación del Océano Ártico, concretamente Ruta del Norte y la Ruta del Noroeste, con el fin de examinar el régimen jurídico aplicable, que determina los derechos y competencias que poseen los estados ribereños y los terceros estados. Tales rutas, antes inaccesibles a causa de las extremas condiciones climáticas de la zona, han despertado un interés creciente en la comunidad internacional a raíz de su apertura como consecuencia del deshielo, al tratarse de pasos de gran importancia estratégica. Las predicciones de aumento del tráfico marítimo en estas vías han dotado de mayor urgencia al interrogante de quién determina las reglas en estos espacios. Para alcanzar el objetivo principal, se analizan las reivindicaciones soberanas de los tres estados ribereños que, por ser sus costas las más bañadas por estas aguas, adquieren un papel primordial en estos pasos: Canadá (en relación con la Ruta del Noroeste), la Federación de Rusia (Ruta del Norte) y Estados Unidos (en relación con ambas rutas). Asimismo, se estudia la posibilidad de calificar dichos pasos como estrechos internacionales. Por otro lado, se analizan las consecuencias de las posibles calificaciones sobre el derecho de paso en tránsito, su compatibilidad con el artículo 234 CNUDM, así como los intereses en juego de la comunidad internacional en contraposición con los de los estados ribereños.

*Palabras clave:* Ártico, Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), Soberanía, Aguas Interiores, Estrechos Internacionales, Régimen de Paso en Tránsito, artículo 234 CNUDM

## **Abstract**

The present dissertation seeks to analyse the legal nature of the Arctic Ocean shipping lanes, primarily the North Route and the Northwest Route, with the aim of examining the applicable legal regime, which determines the competences and the rights entitled to the coastal states and the third states. These routes, previously inaccessible due to the extreme climatic conditions of the area, have awakened the interest of the international community as a result of their opening, due to the melting of ice, and are now considered as routes of great strategic importance. Predictions of increased maritime traffic on these routes have added urgency to the question of who determines the rules in these spaces. In order to achieve the main objective, the sovereign claims of the three coastal states whose coasts are the most bathed by these waters are analysed: Canada (in relation to the Northwest Route), the Russian Federation (North Route) and the United States (in relation to both routes). Additionally, the possibility of classifying these passages as international straits is also being studied. Moreover, the consequences on the right of transit passage, its compatibility with article 234 UNCLOS, as well as the interests at stake of the international community as opposed to those of coastal states are assessed.

*Keywords: Arctic, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), Sovereignty, Internal Waters, International Straits, Transit Passage, Article 234 UNCLOS*

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>2. DERECHO APLICABLE A LAS RUTAS DE NAVEGACIÓN ÁRTICAS .....</b>	<b>10</b>
2.1. ESTATUTO JURÍDICO DEL HIELO .....	10
2.2. RÉGIMEN DE NAVEGACIÓN EN LAS AGUAS DEL ÁRTICO.....	13
2.2.1. <i>Derecho del Mar: Zonas de Soberanía Marítima</i> .....	14
2.2.2. <i>Estrecho Internacional</i> .....	22
<b>3. LA CONSIDERACIÓN DE LAS RUTAS DE NAVEGACIÓN ÁRTICAS COMO “AGUAS INTERIORES” .....</b>	<b>25</b>
3.1. CANADÁ: EL PASO DEL NOROESTE.....	27
3.1.1. <i>Origen de la controversia</i> .....	28
3.1.2. <i>Existencia de un título de carácter histórico</i> .....	29
3.1.3. <i>Trazado de líneas de base rectas</i> .....	32
3.2. RUSIA: EL PASO DEL NORTE .....	33
3.2.1. <i>Origen de la controversia</i> .....	33
3.2.2. <i>Existencia de un título de carácter histórico</i> .....	35
3.2.3. <i>Trazado de líneas de base rectas</i> .....	38
<b>4. LA CONSIDERACIÓN DE LAS RUTAS DE NAVEGACIÓN ÁRTICAS COMO “ESTRECHOS UTILIZADOS PARA LA NAVEGACIÓN INTERNACIONAL” .....</b>	<b>39</b>
4.1. PASO DEL NOROESTE .....	41
4.2. PASO DEL NORTE .....	44
<b>5. CONCLUSIONES .....</b>	<b>45</b>
<b>6. BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>51</b>
6.1. LEGISLACIÓN .....	51
6.2. JURISPRUDENCIA .....	52
6.3. LIBROS.....	52
6.4. CAPÍTULO DE LIBRO.....	53
6.5. ARTÍCULO DE REVISTA .....	53
6.6. REFERENCIA DE INTERNET.....	56

## **LISTADO DE ABREVIATURAS**

**AWPPA** - Arctic Waters Pollution Prevention Act

**CNUDM** - Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar

**NORDREG** - Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations

**OMI** - Organización Marítima Internacional

**TIJ** - Tribunal Internacional de Justicia

**URSS** - Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

**ZEE** - Zona Económica Exclusiva

## 1. INTRODUCCIÓN

El calentamiento global que se deriva del cambio climático está incidiendo especialmente en las zonas polares, fomentando el deshielo en el Ártico. Las repercusiones de los cambios ambientales que se están generando en el Ártico tienen implicaciones más allá del ámbito regional, para interpelar al conjunto de intereses de la comunidad internacional. Si bien el deshielo de los hielos marinos y glaciares del Ártico expone serios problemas ambientales –mayor contribución al calentamiento del planeta y a la acidificación de las aguas, subida del nivel del mar, alteraciones en las corrientes oceánicas...<sup>1</sup>–, la retirada del hielo plantea el acceso a nuevas oportunidades económicas, como la apertura de nuevas rutas marítimas para el transporte y el turismo, la explotación de recursos energéticos, minerales y pesqueros, la construcción de instalaciones y estructuras, el tendido de cables o la investigación científica.

De entre todas las posibilidades que se plantean, la apertura de las rutas de navegación marítima en el ártico es la que se prevé tendrá un desarrollo más inmediato<sup>2</sup>. Históricamente, las condiciones del ártico han hecho notoriamente compleja la navegación a través de sus aguas, excepto para los submarinos nucleares en inmersión o para los buques rompehielos. Sin embargo, el derretimiento del hielo facilita el tránsito por sendas rutas durante los meses de verano, una práctica que hasta hace poco tiempo era irrealizable sin la asistencia de buques rompehielos. En este sentido, Smith y Stephenson prevén que, con el paso de los años, el Ártico podrá ser navegable no sólo durante los meses de verano<sup>345</sup>.

---

<sup>1</sup> Sobrido Prieto, M., *Espacios polares y cambio climático: desafíos jurídico-internacionales*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, p. 113.

<sup>2</sup> Escribano, G., "Introducción al trabajo de investigación: El Ártico en los próximos 25 años", *Documentos de Seguridad y Defensa 58. Energía y clima en el área de la seguridad y defensa*, vol. 58, 2013, p. 153.

<sup>3</sup> Conde Pérez, E., "Algunas cuestiones jurídico políticas derivadas del proceso de calentamiento global en el Ártico", en Pueyo, J.A. et. Al. (ed.), *La gobernanza de los mares y océanos. Nuevas realidades, nuevos desafíos*, Andavira, Madrid, 2012, p.132.

<sup>4</sup> *An icebreaker escort is an icebreaker or group of icebreakers assigned to accompany a ship passing through a nation's Arctic waters in order to assist with breaking up ice, ensure that the ship is following the nation's navigational and environmental laws, and provide assistance should an emergency arise*. En Williams, L.C. "An Ocean between Us: The Implications of Inconsistencies between the Navigational Laws of the Coastal Arctic Council Nations and the United Nations Convention on the Law of the Sea for Arctic Navigation". *Vanderbilt Law Review*, vol. 70, n.379, 2017, p. 399.

<sup>5</sup> Asimismo, en el estudio "New Trans-Arctic shipping routes navigable by midcentury", Laurence C. Smith y Scott R. Stephenson concluyen que los meses de navegación por estas rutas se irán alargando con el paso de los años, para ser navegables prácticamente durante la mayor parte del año —y no sólo durante los meses

Existen varios pasos oceánicos en la región ártica, de los cuales destacan dos por su importancia estratégica: el paso del Noroeste y el paso del Norte, que constituyen una alternativa al canal de Panamá y al canal de Suez respectivamente. Ambos conectan los océanos Pacífico y Atlántico y acortan notablemente las distancias, reduciendo el tiempo de duración de las travesías y suponiendo un ahorro considerable en combustible. Adicionalmente, el paso del Norte también aporta el beneficio de una mayor seguridad en contraposición con las aguas del canal de Suez, en las que actúan los piratas somalíes<sup>6</sup>.

El paso del Noroeste se localiza entre el estrecho de Davis y la Bahía de Baffin en el este y el estrecho de Bering en el oeste, y fue transitable en todo su recorrido por primera vez en 2008<sup>7</sup>. Se trata del paso que plantea mayor relevancia en relación con el estatuto jurídico de las aguas que atraviesa, debido a su complicada geografía, al mayor protagonismo de Estados Unidos sobre sus aguas y a la menor asistencia del gobierno canadiense en la navegación a la largo del paso — se trata de una región inhóspita con pocas infraestructuras de apoyo—<sup>8</sup>. A través de esta ruta, Europa y Extremo Oriente se comunican por una travesía que es 7.000 kilómetros más corta a la recorrida a través del canal de Panamá<sup>9</sup>. Canadá viene afirmando el ejercicio de competencias soberanas desde 1973 en virtud de su consideración de las aguas de la ruta como aguas interiores —al tratarse de una ruta marítima que atraviesa las islas canadienses— apoyándose a su vez en dos criterios que se analizan más adelante: la existencia de un título histórico basado en el uso y ocupación de los pueblos inuit y el trazado de líneas de base recta a través del Decreto de 10 de septiembre de 1985<sup>10</sup>. Estados Unidos, cuyas costas de Alaska son atravesadas por este paso, se opone a la calificación del paso del Noroeste como aguas

---

de verano— a partir de 2050. En Smith L. C., Stephenson, S.R., “New Trans-Arctic shipping routes navigable by mid-century”, University of California, 2013 (disponible en <https://www.pnas.org/content/110/13/E1191/1>; última consulta: 27/12/2018).

<sup>6</sup> Sobrido Prieto, M., *Espacios polares...*, *op. cit.*, p. 113.

<sup>7</sup> Sirvent Zaragoza, G., “Las nuevas rutas comerciales a través del Ártico. Una consecuencia del cambio climático”, *Revista general de la marina*, vol. 266, mes 2 (marzo), 2014, p. 239.

<sup>8</sup> Del Pozo, F., “Navegación y explotación del Ártico en las nuevas condiciones climáticas”, *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 2015, p. 8.

<sup>9</sup> Conde Pérez, E., “Geopolítica del Ártico: el Derecho Internacional ante los retos del cambio climático en la región”. *Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz*, n. 1, 2014, p. 133.

<sup>10</sup> Territorial Sea Geographical Co-ordinates (Area 7) Order SOR/85-872, 10 September 1985 (disponible en <http://www.dfo-mpo.gc.ca/Library/273408.pdf>; última consulta: 11/03/2019).

interiores, considerándolo un estrecho internacional sujeto al libre paso en tránsito. Esta postura es apoyada por la Unión Europea, Japón y China<sup>11</sup>.

Por otro lado, el paso del Norte se extiende entre la costa norte de Noruega y Svalbard, pero principalmente a lo largo de la costa de la Federación de Rusia. Se abrió completamente por primera vez en 2005<sup>12</sup> y abarca un conjunto de rutas de navegación que se extienden desde el archipiélago de Nueva Zembla hasta el estrecho de Bering, a lo largo de la costa norte de la Federación de Rusia. Entre los diversos itinerarios posibles, la ruta que atraviesa los archipiélagos de Nueva Siberia, Severnaya Zembla y Nueva Zembla es aquella con un mayor potencial de uso. El paso del Norte constituye una ruta que se erige como una alternativa al canal de Suez y cuyos espacios marítimos fueron inicialmente administrados por la extinta Unión Soviética (en adelante, URSS), utilizándolos como ruta nacional para explotar las riquezas de la región siberiana<sup>13</sup>. A través del decreto de 15 de enero de 1985<sup>14</sup>, la Federación de Rusia realizó el trazado de líneas de base recta que llevan a considerar como aguas interiores determinados espacios de la ruta. Efectivamente, si bien no todos los espacios de la ruta del Norte son considerados aguas interiores por la Federación de Rusia, la mayoría de las aguas de este paso constituyen áreas donde el Estado disfruta de ciertas competencias soberanas, ya sea como aguas interiores, mar territorial o zona económica exclusiva. Frente a las consideraciones de la Federación de Rusia, Estados Unidos defiende que estos espacios son estrechos internacionales, alegato que ha tenido escaso eco internacional. En efecto, la postura rusa sobre la ruta del Norte ha sido históricamente poco desafiada en el plano internacional en comparación con la postura canadiense sobre ruta del Noroeste. No obstante, el evidente deshielo, más notorio en la costa siberiana que en la ruta canadiense, junto con las medidas de internalización que está llevando a cabo Rusia con el objeto de fomentar la navegación en este espacio, han contribuido a replantear la naturaleza jurídica del paso del Norte<sup>15</sup>.

---

<sup>11</sup> Sirvent Zaragoza, G., “Las nuevas rutas ...”, *op. cit.*, p. 186.

<sup>12</sup> Sirvent Zaragoza, G., “Las nuevas rutas...”, *op.cit.*, p. 240.

<sup>13</sup> Conde Pérez, E., “Geopolítica del Ártico...”, *op. cit.*, p. 135.

<sup>14</sup> Decree of 15 January 1985, on the Confirmation of a List of Geographic Coordinates Determining the Position of a Baseline in the Arctic Ocean, the Baltic and Black Sea from which the Width of the Territorial Waters, Economic Zone and Continental Shelf of the USSR Is Measured.

<sup>15</sup> Manero Salvador, A., *El deshielo del Ártico: retos para el Derecho Internacional. La delimitación de los espacios marinos y la protección y preservación del medio ambiente*, Aranzadi, Madrid, 2011, p. 115.



El deshielo ha reavivado el gran interés geoestratégico de las rutas de navegación a través del Ártico. Como señala Gonzalo Sirvent, “el transporte por mar es insustituible por su bajísimo coste y por su gran capacidad de carga [...] En su conjunto, más del 90 por 100 del comercio mundial se transporta por mar”<sup>16</sup>. Estas estadísticas se contemplan especialmente en la actividad comercial de la Unión Europea, Estados Unidos y China. El potencial acceso a nuevos recursos ha generado un mayor interés entre los Estados Árticos<sup>17</sup> —Canadá, Dinamarca (debido a la región autónoma de Groenlandia), Estados Unidos (Alaska), la Federación de Rusia, Finlandia, Islandia, Suecia y Noruega— y el resto de la comunidad internacional, respecto a la delimitación de los espacios marinos en el ártico. A diferencia de la región Antártica, un continente en gran parte deshabitado y que disfruta de un régimen particular como es el Sistema del Tratado Antártico, la región ártica es un conjunto de mares helados que no tiene un régimen específico<sup>18</sup>. Si bien existen pocos conflictos respecto a las fronteras territoriales en la región Ártica<sup>19</sup>, la delimitación de los espacios de soberanía marítima por parte de los Estados ribereños —de los ocho Estados Árticos, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos (Alaska), Noruega, y la Federación de Rusia bordean físicamente el Océano Ártico<sup>20</sup>— ha sido una cuestión complicada desde los inicios debido a las dificultades geográficas y climatológicas. Tradicionalmente, las reclamaciones relativas a la soberanía de los estados ribereños se han resuelto a través de convenios bilaterales o mediante la intervención del Tribunal Internacional de Justicia<sup>21</sup>.

En lo que respecta a la gobernanza de las actividades de transporte marítimo en el ártico, además de una serie de acuerdos internacionales que abordan aspectos específicos del transporte marítimo —como la seguridad de los buques o la prevención de contaminación marina—, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (en

---

<sup>16</sup> Sirvent Zaragoza, G., “Las nuevas rutas...”, *op.cit.*, p. 233.

<sup>17</sup> Aquellos que se sitúan al norte del círculo polar ártico (66° 33’ de latitud norte): Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Islandia, Noruega, Rusia y Suecia. En Conde Pérez, E., “El Derecho Internacional ante el proceso de cambio climático en el Ártico. Especial referencia al Derecho del Mar”, *Documentos de Seguridad y Defensa 58. Energía y clima en el área de la seguridad y defensa*, vol. 58, 2013, p. 178.

<sup>18</sup> Conde, E., “Algunas cuestiones...”, *op. cit.*, p.158.

<sup>19</sup> Palacián, B., “La creciente importancia del Ártico”. *Revista Española de Defensa*, vol. 23, n.267, 2010, p. 51.

<sup>20</sup> Islandia tiene acceso al Mar Noruego y Finlandia y Suecia al Mar Báltico En Sirvent Zaragoza, G., “Nuevas rutas de navegación a través del Ártico”. *Documentos de Seguridad y Defensa 58. Energía y clima en el área de la seguridad y defensa*, vol. 58, 2013, p. 197.

<sup>21</sup> Manero Salvador, A., *El deshielo del Ártico...*, *op.cit.*, p. 30.

adelante, CNUDM) establece el marco jurídico para la regulación del transporte marítimo en función de las zonas de jurisdicción marítimas. Como se puede observar, la Convención sienta un equilibrio entre las competencias del estado ribereño, el estado del pabellón y el estado rector del puerto para ejercer jurisdicción y control de la regulación sobre el transporte marítimo<sup>22</sup>.

No obstante, la naturaleza jurídica de las aguas que atraviesan el paso del Noroeste y el paso del Norte es discutida. El debate se centra en los estatutos jurídicos de las rutas como aguas interiores o estrechos utilizados, o que podrían utilizarse, para la navegación internacional, hecho que puede dar lugar a controversias en el futuro en relación con el ejercicio de la jurisdicción nacional sobre la navegación internacional a través de estos pasos<sup>23</sup>. Efectivamente, los derechos y facultades de los estados ribereños y terceros estados sobre los pasos del Océano Ártico dependerán de la calificación por la que se opte. Amparándonos en las reclamaciones de Canadá y la Federación de Rusia, los pasos del Noroeste y del Norte, respectivamente, tendrían la consideración de aguas interiores y estarían sujetos a las normas nacionales de navegación implementadas por ambos estados ribereños. Por el contrario, Estados Unidos —junto con el apoyo de la Unión Europea, Japón y China en el caso de la ruta del Noroeste— consideran que tales rutas son estrechos internacionales y, por ende, los estados ribereños deben permitir la libertad de navegación. En cualquier caso, conviene señalar que, pese a la discrepancia sobre la naturaleza jurídica de estas aguas y sobre la interpretación de la CNUDM, ambas partes coinciden en que la Convención es el instrumento adecuado para resolver la controversia<sup>24</sup>.

Este trabajo de investigación efectúa un análisis detallado de la naturaleza jurídica de las rutas de navegación del Océano Ártico, con la finalidad de esclarecer el régimen jurídico aplicable a estos espacios. Para poder dar respuesta a este objetivo investigador, se plantean una serie de objetivos secundarios: en primer lugar, el análisis del estatuto jurídico del hielo, con el fin de comprobar si es asimilable al agua, a la tierra o necesita

---

<sup>22</sup> Arctic Council, Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report (AMSA) (disponible en [https://www.pame.is/images/03\\_Projects/AMSA/AMSA\\_2009\\_report/AMSA\\_2009\\_Report\\_2nd\\_print.pdf](https://www.pame.is/images/03_Projects/AMSA/AMSA_2009_report/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf); última consulta: 15/03/2019).

<sup>23</sup> Arctic Council, Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report (AMSA), *op. cit.*

<sup>24</sup> Burgess, J. *et. Al.*, “Chapter 8: The Arctic and the LOSC”, *Law of the Sea: a policy primer*, The Fletcher School of Law and Diplomacy. Tufts University, Massachusetts, 2017, p. 62.

un régimen jurídico individualizado; en segundo lugar, los derechos y facultades que ejercen los estados ribereños y terceros estados en función de las distintas zonas de soberanía marítima, en especial, sobre las aguas interiores, el mar territorial y la zona económica exclusiva; en tercer lugar, una vez conocido el régimen aplicable al espacio ártico, se analizan los fundamentos de Canadá y la Federación de Rusia para considerar las rutas como aguas interiores en contraposición con el razonamiento de Estados Unidos y gran parte de la comunidad internacional para calificarlas como estrechos utilizados para la navegación internacional, así como las medidas que han implementado sobre estos espacios en base a sus interpretaciones. Se presta especial atención a las competencias que atribuye el artículo 234 CNUDM a los Estados ribereños en las zonas cubiertas de hielo.

## **2. DERECHO APLICABLE A LAS RUTAS DE NAVEGACIÓN ÁRTICAS**

Dado que el fin del presente trabajo de investigación es dilucidar la naturaleza jurídica de las rutas de navegación del Océano Ártico, resulta esencial examinar las distintas calificaciones posibles atendiendo al derecho vigente, así como a la jurisprudencia existente hasta el momento actual. La determinación de un régimen jurídico supone la atribución de unos derechos y competencias concretas, que establecen las facultades de los estados ribereños y de los terceros estados sobre las rutas de navegación.

Por ello, este apartado analiza en primer lugar el estatuto jurídico del hielo, con el fin de determinar cuál es el derecho aplicable a las rutas de navegación árticas, que en la actualidad se encuentran cubiertas de hielo durante la mayor parte del año. Una vez esclarecida esta cuestión, se examina el actual régimen jurídico en relación con las actividades de navegación en el Ártico, centrar el objetivo investigador, prestando especial atención al artículo 234 CNUDM.

### **2.1. Estatuto jurídico del hielo**

La principal peculiaridad en la región ártica es la predominancia de agua marina helada, de ahí que los mayores retos jurídicos que plantea la región se refieran esencialmente a

los espacios marinos. Como indica Bedjaoui, no existe un estatuto jurídico específico para los espacios helados<sup>25</sup>. Por ello, para determinar el estatuto jurídico del Ártico será necesario analizar si el hielo marino situado junto a las costas, pero más allá del límite del mar territorial, es asimilable a tierra firme o si, por el contrario, se considera (alta) mar.

Esta disyuntiva coincide con las dos teorías que han destacado a lo largo de la historia: considerar *glacies firma* como *terra firma*, y por tanto susceptible de apropiación estatal, o calificar este hielo marino como *mare liberum-res communis*, no susceptible de apropiación al tratarse de alta mar<sup>26</sup>. La primera teoría tuvo su origen en el carácter sólido del hielo y en el establecimiento humano en la zona. Atendiendo al principio *accessorium sequitur principale*, parte de la doctrina calificó un espacio marino cubierto hielo (incluso extendido más allá del límite del mar territorial) como una accesión natural a la tierra firme del Estado ribereño, y por tanto sometido a su soberanía<sup>27</sup>. Sin embargo, no tardó en remplazarse la primera teoría por la analogía *glacies-mare*, al observar que el hielo marino que se formaba durante el invierno se derretía en parte durante el verano. Según esta teoría, el mar y el agua son el mismo elemento, que cambia de estado según la época del año. Como consecuencia, la presencia de hielo en el océano ártico no alteraría el estatuto de las aguas de la región y el régimen jurídico aplicable sería el mismo usado para el resto de los espacios marinos: la soberanía nacional en el mar territorial y la libertad de navegación en alta mar.

A pesar del triunfo de la segunda teoría, han sido varios autores los que han abogado por la creación de un régimen particular para la región ártica debido a la gran presencia de agua marina helada. Sin embargo, los Estados ribereños de Ártico han manifestado en numerosas ocasiones la ausencia de necesidad de crear un régimen jurídico particular. De esta forma, en la Declaración de Ilulissat de 2008, los Estados Ribereños del Ártico concluyeron:

*"The law of the sea provides for important rights and obligations concerning the delineation of the outer limits of the continental shelf, the protection of the marine environment, including ice-covered areas, freedom of navigation, marine scientific research,*

---

<sup>25</sup> Bedjaoui, M., "Le statut de la glace en droit international". *El derecho internacional en un mundo en transformación: liber amicorum: en homenaje al profesor Eduardo Jiménez de Aréchaga*, vol. 1, 1994, p.714.

<sup>26</sup> Cinelli, C., *El Ártico ante el Derecho del mar contemporáneo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2012, p. 155.

<sup>27</sup> Cinelli, C., *El Ártico ante...*, *op. cit.*, p. 155.

*and other uses of the sea. We remain committed to this legal framework and to the orderly settlement of any possible overlapping claims [...]. We therefore see no need to develop a new comprehensive international legal regime to govern the Arctic Ocean*"<sup>28</sup>

En otros términos, los cinco estados ribereños aceptan la aplicación de derecho internacional del mar sobre el Ártico —aunque no exclusivamente el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del mar (CNUDM), si no también otros tratados aplicables y normas consuetudinarias internacionales— y consideran que no es necesario desarrollar un nuevo marco jurídico específico sobre este espacio, de forma que cualquier cuestión relativa al mismo se regulará mediante la aplicación de estas normas<sup>29</sup>. Así, los Estados ribereños consideran que es más factible construir sobre la base del régimen internacional existente y, a pesar de las características especiales de la región ártica, es muy poco probable que se adopte un tratado especial para el Ártico en un futuro próximo.

Pese a estas declaraciones, conviene señalar que no todos los Estados ribereños del Ártico son parte en los mismos convenios y, por otro lado, no todos los convenios relevantes en la materia están en vigor. Se puede observar una escasez de normas internacionales obligatorias —incluso de directrices voluntarias— diseñadas específicamente para la navegación en el Ártico. Los Estados del Ártico tendrán que trabajar en estrecha colaboración con las organizaciones internacionales, la población Inuit y la comunidad marítima internacional en la creación de regímenes para facilitar la gobernanza del transporte marítimo en el Ártico<sup>30</sup>.

En consecuencia, en la actualidad, el marco legal para la navegación a lo largo de estas rutas marítimas está conformado principalmente por las facultades atribuidas a las zonas de soberanía marítima que establece la CNUDM y la legislación nacional promulgada por los dos Estados árticos. Estos dos instrumentos constituyen a su vez las herramientas a las que se acude a la hora de resolver las posibles controversias que puedan surgir en estos espacios.

---

<sup>28</sup> 2008 Ilulissat Declaration, adopted in Ilulissat, Greenland on 28 May 2008 (disponible en: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2017/07/2008-Ilulissat-Declaration.pdf>; última consulta: 17/02/2019).

<sup>29</sup> Manero Salvador, A., *El deshielo del Ártico...*, *op. cit.*, p. 31.

<sup>30</sup> Arctic Council, Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report (AMSA), *op. cit.*

## 2.2. Régimen de navegación en las aguas del Ártico

En el espacio ártico rigen diversos ordenamientos que, en relación con las actividades de navegación en el Ártico, pueden dividirse en tres bloques principales:

En primer lugar, el Derecho Internacional del Mar, cuyo instrumento fundamental es la CNUDM. La Convención sobre el Derecho del Mar sienta un equilibrio entre las competencias soberanas de los Estados ribereños sobre las aguas adyacentes a su costa y los derechos de la comunidad internacional a ejercer la libertad de navegación. En ella se fija el marco jurídico para la regulación de la navegación en función de las zonas de jurisdicción marítima, determinando las fronteras y los derechos y responsabilidades de los Estados ribereños, por lo que resulta el punto de partida más útil para analizar la naturaleza jurídica de los pasos del Norte y del Noroeste. Sin embargo, la falta de regulación específica de conceptos como “aguas interiores” o “estrechos utilizados para la navegación internacional” plantean problemas a la hora de establecer el estatuto jurídico de estos pasos.

En segundo lugar, el Derecho nacional aplicable a los espacios marinos sobre los que, según las zonas de soberanía establecidas por el Derecho del Mar, los Estados ribereños ejercen algún tipo de jurisdicción. Los cinco Estados ribereños del Ártico han promulgado instrumentos legales que prevén el establecimiento de zonas marítimas nacionales de conformidad con los límites fijados en la CNUDM<sup>31</sup>, esto es, un mar territorial de 12 millas y una zona económica exclusiva de 200 millas. En el caso que nos ocupa, se analiza la legislación nacional adoptada por Canadá y la Federación de Rusia, amparándose en las competencias especiales que les otorga el artículo 234 CNUDM para los buques que operan en zonas cubiertas de hielo situadas dentro de sus zonas económicas exclusivas, cuestión que desarrolla en el Capítulo 2 de este trabajo.

---

<sup>31</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, celebrada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982. Entrada en vigor el 16 de noviembre de 1994. Tratado 1833 de Naciones Unidas, Serie 396 (disponible en [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf); última consulta: 20/03/2019).

En tercer lugar, otros acuerdos internacionales abordan elementos específicos en relación con el transporte marítimo. Entre estos instrumentos, conviene resaltar el Código Polar<sup>32</sup>, creado por La Organización Marítima Internacional (OMI), un organismo especializado del sistema de las Naciones Unidas que se ocupa de una amplia gama de cuestiones relacionadas con el transporte marítimo internacional, como la seguridad marítima y la protección del medio ambiente<sup>33</sup>. El Código Polar constituye una versión legalmente vinculante de las “Directrices para los buques que naveguen en aguas polares” de 2009, que entró en vigor el 1 de enero de 2017, y resulta en una serie de provisiones medioambientales y de seguridad para los buques que operen en aguas polares. Adicionalmente, cabría mencionar las normas medioambientales generales, dado que no existe un tratado específico para proteger el medio ambiente ártico. No obstante, esta materia no es objeto de estudio debido a los límites de extensión del presente trabajo de investigación.

### ***2.2.1. Derecho del Mar: Zonas de Soberanía Marítima***

En este apartado se analiza el bloque principal: el Derecho del Mar, concretamente, los conceptos básicos e internacionalmente aceptados que han sido establecidos por la CNUDM a efectos de delimitar la soberanía de los países ribereños sobre las aguas próximas a sus costas.

Para que un estado reclame el ejercicio de competencias soberanas sobre zonas marítimas, debe ser un Estado ribereño, es decir, debe tener costa marina. De los ocho Estados Árticos, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Noruega, y la Federación de Rusia son los que poseen costas marinas en el Océano Ártico. El alcance del control ejecutivo y legislativo sobre los buques extranjeros por parte de los Estados ribereños del Océano Ártico varía en función del tipo de figura jurídica que califique las aguas de las rutas. Estas figuras jurídicas están establecidas en la CNUDM como zonas de soberanía

---

<sup>32</sup> Código Internacional para los Buques que operen en Aguas Polares (Código Polar). Resolución MEPC.264 (68), adoptada el 15 de mayo de 2015 (disponible en <http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/Pages%20from%20MEPC%2068-21-Add.1.pdf>; última consulta: 17/02/2019).

<sup>33</sup>International Maritime Organization. “IMO What is it?” (disponible en [http://www.imo.org/en/About/Documents/What%20it%20is%20Oct%202013\\_Web.pdf](http://www.imo.org/en/About/Documents/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf); última consulta: 06/01/2019).

marítimas: las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental. En el presente apartado se estudian los derechos de los terceros estados y los Estados ribereños en función de la calificación de los espacios como aguas interiores, mar territorial, zona económica exclusiva o alta mar, que constituyen las distintas calificaciones que podrían otorgarse a las rutas de navegación del Ártico.

Los límites de las zonas de soberanía marítima se basan en distancias que se miden a partir de las líneas de base normal, las líneas de base recta o las líneas de cierre de bahía<sup>34</sup>. La regla general (“salvo disposición contraria en esta Convención”)<sup>35</sup>, es medir las zonas de soberanía marítima mediante la línea de base normal, es decir, partiendo de las marcas de baja mar a lo largo de la costa. Sin embargo, de entre los cinco Estados ribereños árticos, sólo Estados Unidos utiliza líneas de base normal a lo largo de toda la extensión de su costa, incluyendo Alaska. Los otros cuatro Estados ribereños han optado por líneas de base recta debido a las dificultades geográficas<sup>36</sup>, cuestión que se analiza en el Capítulo 2 en relación con las pretensiones soberanas de la Federación de Rusia y Canadá. A partir de estos límites se determinan las áreas de las aguas interiores, el mar territorial y la zona económica exclusiva.

### ***Aguas interiores***

Como se viene mencionando a lo largo del trabajo de investigación, Canadá y la Federación de Rusia consideran algunas de las aguas del paso del Noroeste y el paso del Norte aguas interiores. Conforme al artículo 8.1 CNUDM, las aguas interiores son definidas como "las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial"<sup>37</sup>. Estas aguas incluyen zonas marítimas encerradas entre la tierra y las líneas de cierre de bahías, puertos y muelles y aguas interiores reconocidas históricamente. Asimismo, son consideradas aguas interiores aquellas que resultan del trazado por parte de un Estado

---

<sup>34</sup> Artículos 5,6, 7 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>35</sup> Artículo 5 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>36</sup> Scovazzi, T., “Sovereignty over Land and Sea in the Arctic Area”, *Agenda Internacional*, vol. 23, n.34, 2016, p. 172.

<sup>37</sup> Artículo 8 (1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*



riberaño de líneas de base rectas, siguiendo una línea de costa con profundas muescas o en una franja de islas cercanas a la costa<sup>38</sup>.

Tal y como establece el artículo 2.1 CNUDM, las aguas interiores quedan bajo la soberanía plena y exclusiva del Estado riberaño, formando parte del territorio del Estado propiamente dicho<sup>39</sup>. Por consiguiente, el régimen jurídico de las aguas interiores se rige por la posibilidad del Estado riberaño de adoptar legislación interna para el aprovechamiento de los recursos naturales (renovable y no renovables) presentes en la columna de agua, el lecho y el subsuelo de estas aguas; la plena aplicación de la legislación interna del Estado riberaño en materia penal, de policía o de seguridad pública; y la máxima jurisdicción del Estado riberaño sobre el régimen de navegación de los buques extranjeros, los cuales necesitan autorización del Estado riberaño para entrar y salir de las aguas interiores. Cabe señalar la descripción de Remiro sobre las características de esta figura jurídica:

"La navegación por este espacio marino se caracteriza por el paso hacia o desde los puertos del Estado riberaño. Salvo en situaciones de peligro grave, arribada forzosa o fuerza mayor, los estados deciden qué puertos y bajo qué condiciones quedan abiertos al tráfico internacional [...] por tanto, la obligación de admitir buques extranjeros sólo puede derivarse de la existencia de una regla convencional, bilateral o multilateral [...]"<sup>40</sup>

De esta forma, el Estado riberaño puede establecer condiciones para la entrada en sus puertos, no teniendo los buques de terceros Estados derecho de paso inocente salvo en el supuesto recogido en el artículo 8.2 CNUDM<sup>41</sup>, o en el ejercicio del deber consuetudinario de conceder refugio en aguas interiores a un buque que solicite asistencia.

---

<sup>38</sup> Artículo 7 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>39</sup> Artículo 2 (1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>40</sup> Remiro Brotons, A. *et. Al.*, *Derecho Internacional*, McGraw-Hill, Madrid, 1997, p. 597.

<sup>41</sup> "Cuando el trazado de una línea 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 y como se establece en esta Convención". En Artículo 8 (1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

## ***Mar territorial***

Por otro lado, el mar territorial se caracteriza por ser un espacio que no excede de las 12 millas medidas a partir de las líneas de base<sup>42</sup>, sometido a la soberanía del Estado ribereño<sup>43</sup>. Es decir, al igual que las aguas interiores, el mar territorial constituye una continuación de la soberanía del Estado sobre su territorio.

Sin embargo, a diferencia de las aguas interiores, el Estado ribereño debe respetar en su mar territorial el derecho de paso inocente de los buques de terceros estados<sup>44</sup>. El derecho de paso inocente se recoge en los artículos 17 y siguientes de la CNUDM e implica que "los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial". Se entiende por "paso inocente" el paso que es continuo y ágil —sin entrar en aguas interiores ni hacer escala en un puerto fuera de las aguas interiores— y no perjudica a la paz, el orden ni a seguridad del Estado ribereño<sup>45</sup>.

En otras palabras, la CNUDM permite a los Estados ribereños adoptar leyes y reglamentos nacionales aplicables a los buques extranjeros que transitan por su mar territorial sobre aspectos como la seguridad de la navegación, la preservación del medio ambiente marino y el control de la contaminación marina. Esta facultad tiene dos límites: la no imposición de normas de diseño, construcción, tripulación o equipo a los buques extranjeros —a menos que se empleen las reglas o normas internacionales vigentes, como el Código Polar—; y que esas leyes no pueden suponer en la práctica la denegación o el menoscabo del derecho de paso inocente. Es por ello que en relación con la seguridad de la navegación, los Estados ribereños pueden, entre otras medidas: establecer vías marítimas para la separación del tráfico de buques extranjeros, si bien deben hacerlo teniendo en cuenta las recomendaciones de la OMI y los canales utilizados habitualmente para la navegación internacional; o cobrar tasas específicas por los servicios prestados, siempre y cuando no se trate de la imposición de un gravamen sobre el uso de la ruta y las tasas no sean discriminatorias. En cualquier caso, se permite excepcionalmente al

---

<sup>42</sup> Artículo 3 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>43</sup> Artículo 2 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>44</sup> Artículo 17 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>45</sup> Artículo 18 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

Estado ribereño suspender temporalmente el derecho de paso inocente si es indispensable para su seguridad<sup>46</sup>.

### ***Zona Económica Exclusiva***

Por lo que respecta a la zona económica exclusiva (ZEE), se trata de un concepto relativo a la soberanía del Estado ribereño sobre los recursos naturales del lecho marino, el subsuelo y las aguas suprayacentes. Esta figura está regulada en los artículos 55 y siguientes de la CNUDM y se define como un espacio adyacente situado a partir del mar territorial pero que no se extiende más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base. En él, el Estado ribereño ostenta derechos de explotación, conservación y gestión de los recursos naturales y la jurisdicción sobre aspectos tales como la protección del medio ambiente marino.

En relación con los derechos de terceros Estados, el artículo 58 CNUDM reconoce:

"[...]las libertades de navegación y sobrevuelo, de tendido de cables y tuberías submarinos [...] 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 [...]"<sup>47</sup>.

Por consiguiente, el Estado ribereño ostenta poderes limitados en la ZEE sobre buques extranjeros en tránsito, pudiendo llevar a cabo la inspección física de un buque extranjero sólo en el caso de que una infracción cometida por este cause o amenace con causar la contaminación significativa del medio marino y pudiendo establecer sanciones pecuniarias si una violación de las leyes causa o amenaza con causar daños importantes en el litoral, los intereses o los recursos del Estado ribereño.

Hasta aquí, no parece que surjan muchos problemas en relación con la libertad de navegación en la ZEE. No obstante, debe resaltarse el artículo 234 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, donde la especial severidad de las condiciones climáticas y la presencia de hielo sobre esas zonas durante la mayor parte del año creen obstrucciones o peligros excepcionales

---

<sup>46</sup> Artículo 25 (2) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>47</sup> Artículo 58 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

para la navegación, y la contaminación del medio marino pueda causar daños de importancia al equilibrio ecológico o alterarlo en forma irreversible. Esas leyes y reglamentos respetarán debidamente la navegación y la protección y preservación del medio marino sobre la base de los mejores conocimientos científicos disponibles”<sup>48</sup>

Efectivamente, en función de este artículo los Estados ribereños tienen derecho a dictar y hacer cumplir leyes no discriminatorias para la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino en las zonas existentes dentro de los límites de su ZEE que están cubiertas de hielo durante la mayor parte del año. Por ende, el artículo 234 CNUDM permite a los Estados ribereños regular el transporte marítimo si tales regulaciones se orientan hacia los fines mencionados. Con todo, las leyes y reglamentos adoptados por el Estado ribereño “respetarán debidamente la navegación y la protección y preservación del medio marino sobre la base de los mejores conocimientos científicos disponibles”<sup>49</sup>.

El artículo 234 plantea varias dudas de interpretación, principalmente sobre el alcance geográfico de la cobertura del precepto y la extensión de las facultades reguladoras de los Estados ribereños. Por un lado, ¿qué nivel de cobertura de hielo es necesaria para cumplir las condiciones climatológicas que indica el precepto? ¿Puede preverse un escenario en el que el hielo cubra la zona durante la mayor parte del año pero las condiciones climáticas no sean particularmente severas? Por ejemplo, ¿sería suficiente una capa de hielo parcial si subsistiese un riesgo excepcional para la navegación? Por otra parte, ¿cuántos días o meses es "la mayor parte del año"? ¿las leyes y reglamentos promulgados por los Estados ribereños en las zonas cubiertas de hielo se aplican también durante la parte del año en que no están heladas? ¿Qué sucede respecto a la aplicación de las leyes y reglamentos promulgados si algún año las aguas no están cubiertas de hielo durante la mayor parte del tiempo? Pero, sobretodo, se plantean dudas entorno a expresiones no definidas: ¿en qué casos se considera que la contaminación del medio marino puede causar un "daño de importancia"? ¿en qué casos es "irreversible" una alteración del equilibrio ecológico? ¿cuándo es "excepcional" un peligro para la navegación? y ¿qué se considera “respetar debidamente la navegación y la protección y preservación del medio marino”?

---

<sup>48</sup> Artículo 234 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>49</sup> Artículo 234 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

Especialmente, existen dudas de interpretación acerca de la expresión “dentro de los límites de la zona económica exclusiva”, ¿cuál es la lógica que hay detrás de otorgar poderes especiales a los Estados ribereños sólo en la ZEE? Una de las posibles interpretaciones del artículo 234 CNUDM sería que a los Estados ribereños no se les otorga mayores facultades en la ZEE que en el mar territorial, sino que “dentro de los límites de la zona económica exclusiva” se refiere al espacio entre el litoral y el límite exterior de la ZEE, es decir, a todo el espacio de las 200 millas, incluido el mar territorial de 12 millas<sup>50</sup>. Desde otra perspectiva, podría considerarse que los Estados ribereños tienen mayores poderes en la ZEE —es decir, en las 188 millas de aguas cubiertas de hielo incluidas entre el límite de las 12 millas del mar territorial y el límite de las 200 millas de la ZEE— particularmente el derecho a adoptar unilateralmente requisitos especiales para la construcción, la tripulación y el equipo de los buques —medidas que, como se ha explicado *supra*, no se puede ejecutar en el mar territorial—. Esta falta de claridad sobre el alcance del artículo 234 CNUDM da lugar a un mosaico de leyes medioambientales y de navegación en el Ártico ciertamente conflictivo por cuanto las mismas se solapan y contradicen, dificultando la determinación de su compatibilidad con el marco jurídico internacional<sup>51</sup>.

Resulta de gran importancia que esta incógnita sea solventada, a fin de dictaminar si las leyes y reglamentos adoptados por Canadá y la Federación de Rusia amparándose en el artículo 234 CNUDM, que afectan al paso inocente en el mar territorial y al paso en tránsito en los estrechos internacionales, son lícitas.

En cualquier caso, no cabe duda sobre tres cuestiones troncales del artículo 234 CNUDM. En primer lugar, la CNUDM consiente la acción unilateral de los Estados ribereños en las zonas cubiertas de hielo marino, siempre que las medidas pertinentes no sean discriminatorias. En segundo lugar, en estas zonas debe lograrse un equilibrio justo entre la navegación y la protección y preservación del medio ambiente marino. En tercer lugar, es importante indicar que la URSS, Canadá y Estados Unidos fueron las naciones que se encargaron de dar forma a esta disposición<sup>52</sup> y si hubieran tenido la intención de redactar el Artículo 234 de la UNCLOS para no permitir que las regulaciones medioambientales

---

<sup>50</sup> Scovazzi, T., “Sovereignty ...”, *op.cit.*, p. 181.

<sup>51</sup> Williams, L.C., “An Ocean between...”, *op. cit.*, p. 389.

<sup>52</sup> Williams, L.C., “An Ocean between...”, *op. cit.*, p. 396.

limitaran la libertad de navegación, podrían haberlo hecho simplemente empleando un lenguaje que tuviera ese efecto. Sin embargo, escogieron la expresión “respetar debidamente la navegación” —“*due regard to navigation*”—, lo que implica que los tres Estados ribereños contemplan circunstancias en las que las regulaciones ambientales podrían restringir, al menos parcialmente, los derechos de navegación.

### *Alta mar*

Finalmente, más allá de las 200 millas, no debería existir restricción alguna a la navegación, de acuerdo con el concepto de alta mar. Es interesante mencionar que, debido a la aceleración del proceso del deshielo, existe la posibilidad de apertura de una nueva ruta Transpolar que transcurre por alta mar. Sin embargo, debido a los límites de extensión del trabajo, no se analiza la apertura de esta ruta en profundidad, atendiendo a que la viabilidad del uso internacional de la misma a corto plazo resulta menor que en las rutas del Noroeste y del Norte.

No obstante, cabe hacer una simple mención a la problemática suscitada por el posible transporte marítimo ártico a través de alta mar, es decir, transcurriendo por aguas internacionales más allá de las ZEE de los Estados ribereños, que proyecta otras cuestiones de gobernanza. Teniendo en cuenta que la autoridad de un Estado ribereño para regular el transporte marítimo extranjero no se extiende a alta mar, los buques en tránsito sólo estarían sujetos a las reglas y normas mundiales de seguridad marítima y medioambiental adoptadas en la OMI en la medida en que puedan ser aplicadas por los Estados del pabellón, siendo de gran relevancia el Código Polar. Es por ello que, de cara a futuros estudios, resulta de vital importancia investigar la idoneidad de las normas internacionales de transporte marítimo en relación con la problemática de la región ártica y, en su caso, adoptar medidas especiales de protección en alta mar de estos espacios. Tal vez la apertura de la ruta Transpolar reabra el debate sobre la necesidad de un tratado específico para el Ártico. De momento, como se mencionó anteriormente, los Estados árticos prefieren basarse en el Derecho del Mar, trabajando en el seno de la OMI y a nivel regional.

### 2.2.2. Estrecho Internacional

A pesar de que el concepto de estrecho utilizado para la navegación internacional no sea de una de las categorías que conforman las zonas de soberanía marítimas establecidas por la CNUDM, el análisis de esta figura jurídica es de especial relevancia puesto que Estados Unidos alude que los pasos que Canadá y la Federación de Rusia consideran como “aguas interiores” son “estrechos utilizados para la navegación internacional”.

Desde el punto de vista geográfico, un estrecho es una contracción del mar entre dos tierras que emergen por encima de la superficie del mar y que supone una vía de paso entre dos espacios marinos<sup>53</sup>. Algunos estrechos, debido a su situación geográfica, así como a su importancia para la navegación internacional, están sujetos a un régimen jurídico especial. Sin embargo, la CNUDM no contiene una definición sobre los estrechos utilizados para la navegación internacional ni especifica qué intensidad de tráfico es necesario para convertir aguas navegables en un estrecho utilizado para la navegación internacional, por lo que es necesario acudir a la jurisprudencia para suplir las lagunas jurídicas. En 1949, el TIJ estableció en el caso del Estrecho de Corfú dos criterios que deben cumplirse para considerar un estrecho como “estrecho utilizado para la navegación internacional”: el criterio funcional y el criterio geográfico<sup>54</sup>.

El criterio funcional se refiere al uso de las aguas para la navegación internacional. Como señala Caminos, debido a la dificultad de cuantificar el criterio funcional, el criterio preponderante va a ser el geográfico<sup>55</sup>. Sin embargo, el uso de la conjunción “y” por parte del TIJ sugiere que deben satisfacerse ambos criterios<sup>56</sup>, por lo que surge el interrogante de cuál es volumen de tráfico necesario para dar cumplimiento al criterio funcional. Pharand afirma que el volumen de tráfico necesario se estudia atendiendo al número de embarcaciones que circulen por el estrecho, su tonelaje, el valor agregado de sus cargamentos, el tamaño promedio de las embarcaciones y la diversidad de estados del

---

<sup>53</sup> Cervera Pery, J., *El Derecho del Mar: Evolución, contenido, perspectivas: (de las bulas papales al Convenio de Jamaica)*, Navala, Madrid, 1992, p. 130.

<sup>54</sup> Corfu Channel Case, 1949, I.C.J. Report 4 (disponible en <https://www.icj-cij.org/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>; última consulta: 17/03/2019).

<sup>55</sup> Caminos, H., "The Legal Regime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea", *RCADI*, vol. 205, 1987, p. 9 y ss.

<sup>56</sup> Corfu Channel Case... *op. cit.*

pabellón, es decir, el uso internacional de los estrechos<sup>57</sup>. Para la calificación de un estrecho como “estrecho utilizado para la navegación internacional”, tanto el número de embarcaciones que circulan por el estrecho como el número de naciones representadas en los Estados del pabellón deberían de alcanzar las cifras del caso del Estrecho de Corfú, en el que el promedio de embarcaciones que recorrían el estrecho ascendía a una media de 137 al mes y el número de nacionalidades representadas a siete Estados del pabellón<sup>58</sup>.

El criterio geográfico, señalado por el TIJ, atiende a las características espaciales de un estrecho internacional y se amplía con la regulación de la CNUDM, creando dos tipos de estrechos. Por un lado, aquellos que unen dos zonas de alta mar, dos zonas económicas exclusivas o una zona de alta mar con la ZEE de un estado, en los que se aplica el régimen de paso en tránsito (artículo 37 y ss CNUDM). Por otro lado, aquellos que unen una zona de alta mar o ZEE con el mar territorial de un estado, en los que se aplica el régimen de paso inocente (artículo 45 CNUDM). En resumen, según Pharand<sup>59</sup>, se trata de la superposición de aguas territoriales en un paso natural entre tierras de distintos estados.

A diferencia de la definición de un estrecho internacional, el régimen jurídico para la navegación por estos espacios está hondamente desarrollado. El derecho de paso inocente que se aplica al primer tipo de estrechos es el mismo que el existente en el mar territorial, con la diferencia de que no puede ser suspendido (artículo 45.2 CNUDM). En lo que respecta a los derechos de los Estados ribereños sobre el segundo tipo de estrechos, éstos poseen facultades limitadas sobre los buques extranjeros debido a su sujeción al régimen de libre paso en tránsito. El régimen de libre paso en tránsito (artículo 37 y ss CNUDM) se define como la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines de tránsito libre e ininterrumpido por el estrecho, durante el cual los buques y aeronaves deberán respetar la legislación de los Estados ribereños en materia de seguridad, prevención, contaminación y prohibición de pesca, entre otros. Por consiguiente, si el Estado del pabellón de un buque actúa en desacuerdo con tales leyes, incurrirá en responsabilidad internacional por los daños y perjuicios que cause a los Estados ribereños de los estrechos.

---

<sup>57</sup> Pharand, D., “The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit”, *Ocean Development & International Law*, vol. 38, n. 1-2, 2007, p. 37.

<sup>58</sup> Pharand, D., “The Northwest Passage in International Law”, *Canadian Yearbook of International Law*, vol. 17, 1980, p. 107.

<sup>59</sup> Pharand, D., “The Arctic Waters...”, *op. cit.*, p. 37.



El derecho de libre paso en tránsito se materializa en que el Estado ribereño debe permitir la navegación en inmersión de los submarinos y no puede realizar la ordenación del paso, exceptuando el establecimiento de corredores marítimos por las organizaciones internacionales competentes. Esto es, los Estados ribereños no pueden suspender el paso en los estrechos y sólo pueden adoptar leyes que tengan como objetivo evitar la contaminación por parte de los buques extranjeros, siempre y cuando estas leyes se ajusten a las normas internacionales en la materia. A pesar de estas limitaciones, los Estados ribereños pueden designar vías marítimas y sistemas de separación del tráfico, siempre que cuenten con la aprobación de la OMI.

En relación con los derechos de terceros estados sobre un estrecho utilizado para la navegación internacional, las facultades de los buques y aeronaves extranjeras son extensas en comparación con las obligaciones derivadas del paso en tránsito, que se reducen a la anteriormente mencionada responsabilidad internacional por daños y perjuicios en caso de incumplir las leyes de los Estados ribereños. A modo de ejemplo de las facultades de ostentan los terceros estados, el artículo 39.1 c) CNUDM indica que los buques y aeronaves en tránsito deben evitar las actividades que no estén relacionada con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido, “salvo que resulte necesario por fuerza mayor o dificultad grave”. Esta excepción podría ser interpretada en un sentido amplio por los estados del pabellón, lo que les facultaría para realizar otro tipo de actividades distintas del tránsito rápido e ininterrumpido sin contravenir el artículo 39.1 c) CNUDM.

Finalmente, conviene mencionar que en los estrechos utilizados para la navegación internacional que estén conformados por ZEE cubiertas de hielo, resulta de aplicación el artículo 234 CNUDM. De esta forma, entrarían en contradicción el derecho de los Estados ribereños a dictar y cumplir leyes que regulen el transporte marítimo dentro de los límites de su ZEE cubiertos de hielo —leyes que pueden llegar a restringir la navegación— con el régimen de libre paso en tránsito de los estrechos utilizados para la navegación internacional.

### 3. LA CONSIDERACIÓN DE LAS RUTAS DE NAVEGACIÓN ÁRTICAS COMO “AGUAS INTERIORES”

Como señala Voelckel<sup>60</sup>, la cercanía de los pasos del ártico a las costas de Canadá —el paso del Noroeste— y de la Federación de Rusia —el paso del Norte— ha conducido a ambos Estados ribereños a contemplar estos espacios como extensiones naturales de su territorio y, por consiguiente, espacios sometidos a su soberanía. De este modo, Canadá y la Federación de Rusia defienden la interdependencia entre el continente, las islas, los hielos y el mar, procurando evitar someter los pasos al régimen jurídico de los estrechos utilizados para la navegación internacional.

Para determinar la naturaleza jurídica de los pasos, de acuerdo con la CNUDM, la consideración de un espacio como aguas interiores procede de la existencia de un título histórico o del establecimiento de líneas de base rectas que encierren estas aguas (artículo 8 CNUDM)<sup>61</sup>. Con este objetivo, ambos estados – apoyándose en razones históricas – han trazado líneas de base rectas (Canadá a través del Decreto de 10 de septiembre de 1985<sup>62</sup> y la Federación de Rusia a través del Decreto de 15 de enero de 1985<sup>63</sup>, quedando los archipiélagos situados a lo largo de sus costas dentro de estas líneas de base, considerándolos por tanto aguas interiores sometidas a la soberanía del Estado ribereño.

El examen de la legitimidad de las reclamaciones de soberanía en virtud de la CNUDM comienza a partir de la revisión del trazado de las líneas de base, ya sean normales o rectas. Por lo que respecta al establecimiento de líneas de base rectas, los apartados 1º y 5º del artículo 7 CNUDM señalan:

“1. En los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, puede adoptarse, como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial, el de líneas de base rectas que unan los puntos apropiado.

5. Cuando el método de líneas de base rectas sea aplicable según el párrafo 1, al trazar determinadas líneas de base podrán tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se trate cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un uso prolongado”<sup>64</sup>

---

<sup>60</sup> Voelckel, M., “Les routes maritimes de l’Arctique”, *Annuaire du droit de la mer*, vol. 11, 2006, p. 168.

<sup>61</sup> Artículo 8 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>62</sup> Territorial Sea Geographical Coordinates (Area 7) Order SOR/85-872..., *op. cit.*

<sup>63</sup> Decree of 15 January 1985, on the Confirmation of a List of Geographic..., *op. cit.*

<sup>64</sup> Artículo 7 (1 y 5) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

Asimismo, el apartado 3º del artículo 7 CNUDM establece:

“El trazado de las líneas de base rectas no debe apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores”<sup>65</sup>

Como indica Scovazzi<sup>66</sup>, los términos “de una manera apreciable” y “suficientemente vinculadas” parecen lo bastante flexibles como para que este artículo pueda ser entendido de forma extensiva. Resulta conveniente acudir al asunto de las Pesquerías, en el que el TIJ realiza una interpretación sobre si el trazado de líneas de base rectas es o no ajustado al derecho. En la opinión separada del juez Hsu Mo podemos encontrar una aclaración a estas expresiones:

*“Il faut l’interpréter à la lumière des conditions locales pour chaque secteur à l’aide d’une carte à relativement grande échelle. Si les termes ‘se conformer à la direction générale de la côte’ ont un sens juridique quelconque, ils doivent signifier que les lignes de base, pour être droites, n’en doivent pas moins suivre autant que possible la configuration de la côte et ne devraient pas sans nécessité ou raison transverse de grandes étendues d’eau sans tenir compte des côtes ou îles qui s’y trouvent”*<sup>67</sup>

En consideración al ajuste de derecho, el TIJ señala en la sentencia que el trazado de las líneas de base recta siguiendo la costa y los accidentes geográficos no es aplicable en costas profundamente accidentadas o bordeadas por archipiélagos, como sería el caso de la región ártica. En esta situación, en lugar de tener en cuenta la línea de bajamar, lo conveniente sería trazar líneas de base rectas, es decir, mediante una construcción geométrica. La Corte indica: *“C’est tout l’ensemble d’une telle côte qui appelle l’application d’une méthode différente: celle de lignes de base se détachant dans une mesure raisonnable de la ligne physique de la côte”*<sup>68</sup>.

Por lo que respecta a la existencia de títulos históricos, la CNUDM hace alusión a esta figura en relación con las “bahías históricas” (artículo 10.6), la delimitación del mar territorial de estados con costas situadas frente a frente o costas adyacentes (artículo 15) y la solución de controversias (artículo 298.1), pero no regula las aguas históricas de un

---

<sup>65</sup> Artículo 7 (3) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>66</sup> Scovazzi, T. “The Evolution of International Law of the Sea: New Issues, New Challenges”, *RCADI*, vol. 286, 2000, p. 124.

<sup>67</sup> Anglo-Norwegian Fisheries Case, 1951, I.C.J. Report 8 (disponible en <https://www.icj-cij.org/files/case-related/5/11021.pdf>; última consulta: 17/03/2019).

<sup>68</sup> Anglo-Norwegian Fisheries Case... *op. cit.*, p. 129.

archipiélago<sup>69</sup>. No obstante, el TIJ sí proporciona una aproximación en el asunto de las Pesquerías, donde señaló como aguas históricas “*des eaux que l’on traite comme des eaux intérieures, alors qu’en l’absence d’un titre historique elles n’auraient pas ce caractère*”<sup>70</sup>. Por su parte, la doctrina defiende:

“Las aguas históricas son las aguas sobre las que un Estado ribereño ejercita de forma clara, efectiva, continuada y durante un período de tiempo sustancial, derechos soberanos con la aquiescencia de los Estados de la Comunidad Internacional”<sup>71</sup>

Es decir, para calificar un espacio como aguas históricas deben concurrir tres elementos: ejercicio exclusivo de competencias soberanas por parte de un Estado ribereño, carácter continuado del comportamiento por parte del Estado ribereño y aquiescencia del resto de estados. No obstante, existen ciertos interrogantes no resueltos respecto a la acreditación de un título histórico sobre las aguas interiores. Scovazzi critica precisamente la ausencia de regulación concreta de las aguas históricas por parte de las dos convenciones del Derecho del Mar, que dejan sin respuesta incógnitas como ¿qué elementos constituyen un título histórico? ¿cómo de efectivo y continuo debe de ser el ejercicio de autoridad sobre las aguas? ¿cómo se evalúa la aquiescencia de terceros estados? o ¿cómo se considera un título histórico que sólo es aceptado por una parte de los terceros estados?<sup>72</sup>.

### 3.1. Canadá: El Paso del Noroeste

En este apartado se examinan las consideraciones del gobierno canadiense sobre las aguas del paso del Noroeste, que califica como aguas interiores sujetas a su soberanía. En primer lugar, se efectúa un breve recorrido histórico en el que se exponen los sucesos que dieron lugar a las primeras reclamaciones de soberanía. A continuación, se analizan las alegaciones canadienses sobre las que se fundamenta su consideración de las aguas interiores: por un lado, la existencia de un título histórico; por otro, el establecimiento de líneas de base rectas.

---

<sup>69</sup> Manero Salvador, A., *El deshielo del Ártico...*, *op. cit.*, p. 99

<sup>70</sup> Anglo-Norwegian Fisheries Case... *op. cit.*

<sup>71</sup> Manero Salvador, A., *El deshielo del Ártico...*, *op. cit.*, p. 100.

<sup>72</sup> Scovazzi, T., “The evolution ...”, *RCADI*, *op.cit.*, p.201-202.

### 3.1.1. Origen de la controversia

La controversia sobre la naturaleza jurídica del paso del Noroeste se plantea por primera vez a raíz del descubrimiento de un yacimiento de petróleo en las costas de Estados Unidos (Alaska). Las autoridades estadounidenses consideraron que el modo más conveniente de trasladar el petróleo era a través de la ruta del Noroeste y procedieron a realizar la travesía en 1969 con el buque Manhattan asistido por un rompehielos, navegando sin notificar a Canadá<sup>73</sup>. La polémica se repite en 1985 con el paso del rompehielos Polar Sea, también de pabellón estadounidense. En esta ocasión Estados Unidos notificó a Canadá el propósito de realizar la travesía, pero no solicitó autorización, al considerar que el paso del Noroeste estaba sujeto, bien al régimen de libertad de navegación (alta mar), bien al libre paso en tránsito (estrechos internacionales)<sup>74</sup>. Esta acción fue en contra de las consideraciones de Canadá, que a raíz del acontecimiento del buque Manhattan declaró en 1973:

*“Canada [...] claims that the waters of the Canadian Arctic Archipelago are internal waters of Canada, on an historical basis, although they have not been declared as such in any treaty or by any legislation”*<sup>75</sup>

Tras el incidente del rompehielos Polar Sea, en 1985 el gobierno canadiense reafirmó:

*“Canada sovereignty in the Arctic is indivisible. It embraces land, sea and ice. It extends without interruption to the seaward-facing coasts of the Arctic islands. These islands are joined, and not divided, by the waters between them. They are bridged for most of the year by ice. From time immemorial Canada’s Inuit people have used and occupied the ice as they have used and occupied the land. The policy of the Government is to maintain the natural unity of the Canadian Arctic Archipelago and to preserve Canada’s sovereignty”*<sup>76</sup>

Asimismo, en una declaración efectuada en 1985 en la Cámara de los Comunes, el Secretario de Estado de Asuntos Externos de Canadá señaló que el cierre del archipiélago ártico, dentro de este sistema de líneas de base, tenía como objetivo garantizar la seguridad nacional con respecto a un incremento predecible en la navegación comercial

---

<sup>73</sup> Manero Salvador, A., *El deshielo del Ártico...*, op. cit., p.96-97.

<sup>74</sup> Kaye, S.T., “Territorial Sea Baselines along Ice-Covered Coasts: International Practice and Limits of the Law of the Sea”, *Ocean Development & International Law*, vol. 35, n.1, 2004, p. 83.

<sup>75</sup> Lee, E. “Canadian Practice in International Law during 1973 as Reflected Mainly in Public Correspondence and Statements of the Department of External Affairs”. *Canadian Yearbook of International Law*, vol. 12, 1975, p. 279.

<sup>76</sup> Irish, M., De Mestral, A. “Parliamentary Declarations”. *Canadian Yearbook of International Law*, vol. 24, 1987, p. 418 y ss.

y militar extranjera. Del mismo modo, aludió a la necesidad de proteger los intereses vitales del pueblo Inuit y de preservar el medio ambiente.

*“[...] Our goal is to make the Northwest Passage a reality for Canadian and foreign shipping, as a Canadian waterway. Navigation, however, will be subject to the controls and other measures required for Canada’s security, for the preservation of the environment and for the welfare of the Inuit and other inhabitants of the Canadian Arctic. These baselines define the outer limit of Canada’s historic internal waters”<sup>77</sup>*

Como se ha adelantado en el apartado anterior, la consideración de un espacio como aguas interiores procede de la existencia de un título histórico o del establecimiento de líneas de base rectas. La postura de Canadá para considerar la ruta del Noroeste como aguas interiores se basa en ambos criterios: la existencia de un título histórico basado en el uso y ocupación que los pueblos inuit han venido efectuando de las aguas y el hielo de este espacio; y el establecimiento de líneas de base rectas<sup>78</sup> alrededor del archipiélago mediante la promulgación del Decreto de 10 de septiembre de 1985<sup>79</sup>. A partir de este Decreto, Canadá establece un sistema de líneas de base rectas de 139 segmentos, que siguen casi por completo el archipiélago ártico canadiense desde la frontera con los Estados Unidos (Alaska) en el mar de Beaufort hasta la entrada del estrecho de Hudson en el mar de Labrador<sup>80</sup>.

### **3.1.2. Existencia de un título de carácter histórico**

Respecto a la consideración de las aguas árticas de Canadá como aguas interiores de carácter histórico, las bases para el título histórico se evocan en el preámbulo del Decreto de 1985, que señala *“[...] whereas Canada has long maintained and exercised sovereignty over the waters of the Canadian Arctic archipelago [...]”<sup>81</sup>*

---

<sup>77</sup> Document 298: Statement No. 85/49 in the House of Commons by the Canadian Secretary of State for External Affairs Joe Clark on Canadian Sovereignty (10 September 1985). En Schönfeldt, K., “Part 10: Arctic Disputes. Northwest Passage” en *The Arctic in international law and policy*, Bloomsbury, Portland, 2017, p. 1380.

<sup>78</sup> Conde Pérez, E., “Algunas cuestiones...”, *op. cit.*, p. 163.

<sup>79</sup> Conviene recordar que Canadá aun no era parte de la CNUDM, por lo que el establecimiento de líneas de base recta se efectuó siguiendo las reglas definidas por la jurisprudencia y la costumbre internacional, concretamente en base al asunto de Pesquerías anglo-noruegas de la Corte Internacional de Justicia de 1951.

<sup>80</sup> Scovazzi, T. (2016). “Sovereignty over Land and Sea in the Arctic Area”, p. 173.

<sup>81</sup> Territorial Sea Geographical Coordinates (Area 7) Order SOR/85-872..., *op. cit.*

No obstante, cabe señalar que, desde el comienzo de las exploraciones en el territorio, Canadá —tanto bajo el estatuto de colonia británica, como una vez lograda la independencia— se limitó a reclamar el ejercicio de competencias soberanas únicamente sobre espacios terrestres, a través de la defensa de la teoría de los sectores<sup>82</sup>. No fue hasta 1973<sup>83</sup> que el Estado ribereño proclamó por primera vez estos espacios marítimos como aguas interiores de carácter histórico, reivindicación que fue rebatida por Estados Unidos y miembros de las Comunidades Europeas<sup>84</sup>. Parece difícil considerar que concurren los tres elementos necesarios<sup>85</sup> para calificar como aguas históricas canadienses las aguas del paso del Noroeste, debido principalmente a la falta de aquiescencia del resto de Estados y a la falta de ejercicio exclusivo y continuado de competencias soberanas por parte de Canadá. Con todo, se puede apreciar cierta manifestación de aquiescencia de Estados Unidos ante la teoría canadiense de las aguas interiores. En enero de 1988, Canadá y Estados Unidos firmaron un Acuerdo de Cooperación en el Ártico. En él, Estados Unidos "*pledges that all navigation by US icebreakers within waters claimed by Canada to be internal will be undertaken with the consent of the government of Canada*"<sup>86</sup>.

Adicionalmente, desde la década de los 70, Canadá no ha dejado de reivindicar y salvaguardar este espacio, ejerciendo competencias soberanas mediante el desarrollo de diversas medidas, entre las que se distingue la adopción de *the Arctic Waters Pollution Prevention Act (AWPPA)* en 1970<sup>87</sup>. A través de este instrumento, se establece un espacio de 100 millas entre 60° de latitud norte y 141° de longitud oeste, que abarca las aguas del paso del noroeste con el objetivo de prevenir la contaminación procedente de los buques que naveguen por estos espacios. La Ley de 1970 fue reemplazada posteriormente por la *the 1985 Arctic Waters Pollution Prevention Act*, en base a la cual se adoptan una serie de reglamentos adicionales. Finalmente, en 2009 la ley fue reformada con el objeto de extender las competencias a 200 millas. Los reglamentos que se adoptaron en virtud de la ley de 1970 podrían justificarse hoy en día en base al artículo 234 CNUDM, que da

---

<sup>82</sup> Manero Salvador, A., *El deshielo del Ártico...*, *op. cit.*, p.100.

<sup>83</sup> Lee, E. "Canadian Practice in International Law..." *op. cit.*, p. 279.

<sup>84</sup> Manero Salvador, A., *El deshielo del Ártico...*, *op. cit.*, p.101.

<sup>85</sup> Recordamos, la existencia de un título histórico se apoya en tres requisitos: (1) ejercicio exclusivo de competencias soberanas por parte de un Estado ribereño, (2) carácter continuado del comportamiento por parte del Estado ribereño y (3) aquiescencia del resto de estados.

<sup>86</sup> Agreement on Arctic cooperation. Signed at Ottawa on 11 January 1988 by Canada and the United States (disponible en: <https://www.treaty-accord.gc.ca/text-texte.aspx?id=101701>; última consulta: 23/02/2019).

<sup>87</sup> Arctic Waters Pollution Prevention Act, last amended on April 1, 2014 (disponible en: <http://www.tc.gc.ca/eng/acts-regulations/acts-1985ca-12.htm>; última consulta: 18/03/2019)

derecho a dictar y hacer cumplir leyes y reglamentos no discriminatorios en los espacios helados con el fin de proteger y preservar el medioambiente. No obstante, estas medidas se promueven por primera vez en 1970 y Canadá no ratificó la convención que recoge el artículo 234 hasta 2003<sup>88</sup>.

De igual modo, Canadá adoptó *the Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations (NORDREG)*<sup>89</sup>. Inicialmente implementada en 1977 como un conjunto de directrices voluntarias para el transporte marítimo, *NORDREG* se volvió obligatoria el 1 de julio de 2010, y exige que los buques extranjeros presenten solicitudes de autorización, permitiendo al gobierno canadiense denegarles el paso dentro de cualquiera de las aguas jurisdiccionales, incluida la ZEE. Adicionalmente, *NORDREG* obliga a los buques que pasen por aguas canadienses a presentar cuatro tipos diferentes de informes: un informe del plan de navegación —que debe presentarse antes de entrar en las aguas jurisdiccionales—; un informe de posición —que debe facilitarse nada más entrar y actualizarse cada día—; un informe final —que debe entregarse en el momento en el que el buque esté amarrado en aguas canadienses y antes de abandonar dichas aguas—; y, en caso de la concurrencia de obstrucciones a la navegación, otros buques en peligro, condiciones meteorológicas adversas o de contaminantes en el agua, se solicitaría otro informe adicional de posición que indique las condiciones desfavorables. El incumplimiento del deber de presentar los informes supone que, conforme a *AWPPA*, el gobierno canadiense puede impedir que los buques entren en sus aguas<sup>90</sup>. Además, las sanciones previstas en *AWPPA* son severas en el caso de los buques entren en aguas canadienses sin pedir permiso o si este ha sido denegado: el buque sería escoltado fuera de las aguas canadienses y estaría sujeto tanto a responsabilidad civil como penal, así como a la correspondiente sanción en caso de condena sumaria<sup>91</sup>.

---

<sup>88</sup> Chronological Lists of Ratifications, Accessions and Successions to the Convention and the Related Agreements, United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, on 23 June 2016 (disponible en: [https://www.un.org/depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](https://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm) ; última consulta: 15/02/2019).

<sup>89</sup> Northern Canada Vessel Traffic Services Zona Regulations, las amended on July 1, 2010 (disponible en: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2010-127/FullText.html> ; última consulta: 18/03/2019).

<sup>90</sup> Article 15 Arctic Waters Pollution Prevention Act... *op. cit.*

<sup>91</sup> Article 18-19 Arctic Waters Pollution Prevention Act... *op. cit.*



### 3.1.3. Trazado de líneas de base rectas

Respecto al trazado de líneas de base rectas, en el momento en que Canadá promulga el Decreto de 10 de septiembre de 1985 no es parte del Convenio de Derecho del Mar de 1958 ni de la CNUDM, que además aún no había entrado en vigor<sup>92</sup>. Por tanto, el trazado se basa en el asunto de las Pesquerías, en el que el TIJ introduce la posibilidad de trazar líneas de base rectas en los casos en que la costa sea muy accidentada o esté bordeada por un archipiélago, siempre y cuando cumpla con los requisitos que se han positivizado en el artículo 7 CNUDM; es decir, tiene que tratarse de un lugar en el que haya una franja de islas situada en la proximidad de la costa (párrafo 1), las líneas no han de apartarse de una manera apreciable de la costa y las aguas que encierren estas líneas deben de estar suficientemente vinculadas a la tierra (párrafo 3) y, a la hora de efectuar el trazado, pueden considerarse los intereses económicos de la región, siempre que se demuestre el uso prolongado (párrafo 5).

En relación con el criterio geográfico, la irregularidad de la costa del archipiélago ártico supone el claro cumplimiento de dicho criterio. Respecto a los requisitos positivizados en el artículo 7, Killas efectúa un análisis de su aplicación al archipiélago ártico canadiense<sup>93</sup>. El autor estudia la posibilidad de que el trazado de líneas de base recta englobe la totalidad del archipiélago en relación con el párrafo 1, concluyendo que, a pesar de existir una división en dos sectores, el archipiélago canadiense constituye una unidad coherente gracias a la cohesión que se produce por la presencia de hielo durante la mayor parte del año. Esta cuestión, sin embargo, plantea dudas respecto a la situación futura del ártico, en la que las predicciones demuestran que la cantidad de hielo continuará disminuyendo paulatinamente con el paso de los años. Respecto al párrafo 3, se trata de un precepto interpretable, que no ha sido claramente definido. Killas propone aplicar el test del ratio de proporción entre agua y tierra del artículo 47.1 CNUDM<sup>94</sup>, que recoge el trazado de líneas de base rectas en los estados archipelágicos. No obstante, conviene

---

<sup>92</sup> Chronological Lists of Ratifications, Accessions and Successions to the Convention... *op. cit.*

<sup>93</sup> Killas, M., "The legality of Canada's claims to the waters of its Arctic Archipelago", *Ottawa Law Review*, vol. 19, n.1, 1987, p. 119.

<sup>94</sup> "Los Estados archipelágicos podrán trazar líneas de base archipelágicas rectas que unan los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados del archipiélago, a condición de que dentro de tales líneas de base queden comprendidas las principales islas y un área en la que la relación entre la superficie marítima y la superficie terrestre, incluidos los atolones, sea entre 1 a 1 y 9 a 1." En Artículo 47 (1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

mencionar que esta disposición no resulta directamente aplicable al caso, dado que Canadá no es un Estado archipelágico, si bien sirve a la doctrina para confirmar que el archipiélago ártico canadiense está lo suficientemente vinculado al dominio terrestre para poder someterse al régimen de las aguas interiores (por un ratio de 0.88 a 1) y por tanto cumple los requisitos del párrafo 3<sup>95</sup>. Finalmente, sobre el párrafo 5, podría indicarse que las comunidades Inuit han desarrollado la explotación económica del archipiélago ártico, si bien es conveniente relativizar el concepto de “explotación económica” debido a las difíciles condiciones climatológicas.

En atención a los argumentos recién expuestos, podemos considerar que el trazado de líneas de base recta por parte de Canadá, que tiene como efecto encerrar como aguas interiores algunos de los espacios del paso del Noroeste, es conforme con el Derecho Internacional.

### **3.2. Rusia: el Paso del Norte**

En este apartado se examinan las consideraciones del gobierno ruso sobre algunas de las aguas del paso del Norte, que califica como aguas interiores sujetas a su soberanía. En primer lugar, se efectúa un breve recorrido histórico en el que se exponen las controversias que desencadenaron las primeras reclamaciones formales de soberanía. Tras ello, se analiza la posible existencia de un título histórico como fundamento para la consideración de las aguas interiores. Finalmente, se estudia si el establecimiento de líneas de base rectas se ha realizado conforme a derecho.

#### **3.2.1. Origen de la controversia**

Frente a la discutida afirmación canadiense de las aguas del paso del Noroeste como aguas interiores, la soberanía rusa sobre la ruta del Norte ha sido escasamente contestada. Estados Unidos es el único país que contradice explícitamente estas consideraciones,

---

<sup>95</sup> Killas, M. “The legality of Canada’s...” *op. cit.*, p. 120

sosteniendo que algunos de estos espacios son estrechos internacionales, en los que se debe permitir el paso en tránsito.

El debate sobre el estatuto jurídico de la Ruta del Norte se inicia en 1965 con el rompehielos Northwind, cuando el Servicio de la Guardia Costera de los Estados Unidos intenta atravesar el Estrecho de Vilkitsky. La URSS ejerció una fuerte presión diplomática para impedir el tránsito, lo que finalmente hizo retroceder al Northwind. En reacción a esta travesía, en una nota diplomática, la URSS argumenta:

*“[...] the northern seaway route at some points goes through Soviet territorial and internal waters. Specifically, this concerns all straits running west and east in the Karsky Sea [...]. Not one of these stated straits, as is known, serves for international navigation. Thus, over the water of these straits the statute for the protection of the state borders of the USSR fully applies [...]”<sup>96</sup>*

Así, la ruta del Norte estaría conformada por aguas con diferentes estatutos jurídicos (aguas interiores, mar territorial, ZEE y alta mar), y en cada una de estas zonas, a excepción de alta mar, la Federación de Rusia tendría competencias soberanas, si bien la extensión de tales competencias varía en función de la zona de soberanía marítima.

La postura de la Federación de Rusia para considerar algunos espacios de la ruta del Norte como aguas interiores se basa en ambos criterios: la existencia de un título histórico basado en el uso y ocupación que la URSS ha venido efectuando de las aguas y el hielo de este espacio; y el establecimiento de líneas de base rectas mediante la promulgación por parte de la URSS del decreto del Consejo de Ministros de 15 de enero de 1985<sup>97</sup>. Este decreto —que hoy es reconocido por la Federación de Rusia— proporciona las coordenadas de 391 puntos base a lo largo de la costa continental, desde la frontera con Noruega hasta el Cabo Neshkan, en el Mar de Chukchi. Las líneas de base siguen la mayor parte de la costa a lo largo de los mares de Barents, Kara, Laptev, Siberia Oriental y Chukchi. Otras islas, como Novaya Zemlya, el archipiélago de Severnaya Zemlya y la mayoría de las islas del archipiélago de Novaya Sibir están unidas al continente por segmentos de las líneas de base rectas, lo que supone incluir dentro de las aguas interiores

---

<sup>96</sup> United States Department of State, *Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs*. “United States responses to excessive national maritime claims” Limits in the Sea n. 112, 1992, p.71 (disponible en: <https://www.state.gov/documents/organization/58381.pdf>; última consulta: 19/02/2019).

<sup>97</sup> Decree of 15 January 1985, on the Confirmation of a List of Geographic Coordinates Determining the Position of a Baseline in the Arctic Ocean, the Baltic and Black Sea from which the Width of the Territorial Waters, Economic Zone and Continental Shelf of the USSR Is Measured.

rusas tres zonas marítimas que podrían considerarse como estrechos internacionales: el estrecho de Kara —que conecta los mares de Barents y Kara—, los estrechos de Vil'kitski y Sokal'skii —que conectan los mares de Kara y Laptev—, y los estrechos de Sannikov y Dimitri Laptev —que conecta los mares de Laptev y Siberia Oriental—<sup>98</sup>. Para la calificación como aguas históricas rusas las aguas del paso del Norte, la Unión Soviética argumentó que ninguno de los estrechos aquí situados se utilizaba para la navegación internacional, posición que la actual Federación de Rusia ha mantenido.

### 3.2.2. *Existencia de un título de carácter histórico*

La promulgación del decreto por la URSS se llevó a cabo sobre razones históricas, al considerar el paso del Norte como una ruta nacional de transporte marítimo, a la que se aplican las normas de navegación nacionales<sup>99</sup>. Respecto a los tres requisitos necesarios para considerar un espacio como aguas históricas, en el caso de la Federación de Rusia podemos sostener que sí se cumplen los dos primeros, es decir el ejercicio exclusivo y continuado de competencias soberanas por parte de la Federación de Rusia. Efectivamente, esta ruta se lleva utilizando desde los tiempos de la URSS, cuando se llevó a cabo un despliegue de infraestructuras y la promulgación de legislación nacional, lo que ha seguido desarrollándose bajo el gobierno de la Federación de Rusia. En relación al tercer requisito, la aquiescencia del resto de estados, la Federación de Rusia debe probar que su ejercicio de competencias soberanas ha sido aceptado por el resto de estados, especialmente por los estados ribereños. Como se ha indicado anteriormente, Estados Unidos se opone a la consideración de ciertos espacios de la ruta del norte como aguas interiores rusas, mas ningún otro estado se ha adherido de forma expresa a sus objeciones<sup>100</sup>. Asimismo, conviene recordar que desde la travesía del rompehielos estadounidense Northwind, ninguna embarcación ha atravesado en superficie el paso del Noroeste sin la autorización del gobierno ruso <sup>101</sup>. Finalmente, el jurista ruso Vylegzhanin señala que la existencia de un título de carácter histórico sobre el paso del Norte se puede sostener en base a lo siguiente:

---

<sup>98</sup> Scovazzi, T., “Sovereignty ...”, *op.cit.*, p. 176.

<sup>99</sup> Todorov, A. “The Russia- USA legal dispute over the straits of the Northern Sea Route and similar case of the Northwest Passage”. *Arctic and North*, n.29, 2017, p. 64.

<sup>100</sup> Todorov, A. “The Russia- USA...”. *op. cit.*, p. 65.

<sup>101</sup> Conde Pérez, E., “Algunas cuestiones...”, *op. cit.*, p. 164.

*“In a legal sense, the achievements of the Russian Federation in the Arctic consist, first, in the discovery and exploration of many Arctic spaces and the right of discovery was a sufficient title to extend the authoritative powers of Russian state to the discovered spaces”<sup>102</sup>*

Respecto al ejercicio exclusivo y continuado de competencias soberanas por parte de la Federación de Rusia, tanto la antigua URSS como la Federación de Rusia han implementado leyes de navegación aplicables a estos espacios. El 14 de septiembre de 1990, la Unión Soviética promulgó el Reglamento para la Navegación en la Ruta Marítima Septentrional. Como se establece en su artículo 2:

*“The Regulations shall, on the basis of non-discrimination for vessels of all States, regulate navigation through the Northern Sea Route for the purpose of ensuring safe navigation and preventing, reducing, and keeping under control marine environment pollution from vessels since the specifically severe climatic conditions that exist in the Arctic Regions and the presence of ice during the most part of the year bring about obstacles, or increased danger, to navigation while pollution of sea of the Northern Coast of the USSR might cause great harm to the ecological balance or upset irreparably, as well as inflict damage on the interests and well-being of the North peoples”<sup>103</sup>*

El Reglamento estableció varios requisitos para la navegación por el paso del Norte. Entre ellos, destaca la creación de una Administración de la ruta del Norte y, al igual que el sistema de navegación canadiense, la necesidad de notificar y solicitar autorización por parte del propietario o capitán del buque extranjero que desee navegar por las aguas de la ruta. Entre las prerrogativas que se concedieron a la Administración, cabe mencionar la facultad de inspeccionar los buques mientras recorran la ruta del Norte si sobrevienen condiciones desfavorables de hielo, navegación, hidrográficas, meteorológicas y de otro tipo que puedan poner en peligro al buque, o si existe una amenaza de contaminación del medio marino o las costas rusas. Por añadidura, el pilotaje asistido por un rompehielos es obligatorio en los estrechos de Vil'kitski, Sokal'skii, Sannikov y Dimitri Laptev, mientras que en el resto de la ruta la Administración puede ordenar el tipo de conducción según las condiciones<sup>104</sup>.

---

<sup>102</sup> Todorov, A. en “The Russia- USA...”, *op. cit.*, p. 65 cita a Vylegzhanin A., “Introduction in International Cooperation in the Sphere of Environmental Protection, Preservation and Sustainable Management of Biological Resources in the Arctic Ocean”, *Russian Political Science Association, Russian Political Encyclopedia*, 2012, p. 121.

<sup>103</sup> Scovazzi, T., “Sovereignty ...”, *op.cit.*, p. 176.

<sup>104</sup> Scovazzi, T., “Sovereignty ...”, *op.cit.*, p. 176.

Actualmente, la navegación por el paso del Norte se regula por las normas aprobadas por el Ministro de Transporte ruso que entraron en vigor el 17 de enero de 2013<sup>105</sup>. El protocolo requiere que todos los buques que transiten por las aguas rusas presenten una solicitud al Ministerio de Transporte con al menos 120 días de antelación a la travesía<sup>106</sup>. En caso de conceder el permiso, el Ministerio de Transporte informará al solicitante del período de tiempo del que dispone para atravesar la ruta y del tipo de escolta de rompehielos que debe asistirle<sup>107</sup>, por la que se le cobrará una tarifa obligatoria que varía en función de diversos parámetros<sup>108</sup>. Adicionalmente, los buques deberán informar periódicamente al Ministerio de Transporte sobre su ubicación<sup>109</sup>. El gobierno de Rusia se reserva el derecho de rechazar el tránsito de los buques que considere no están convenientemente equipados para la travesía<sup>110</sup>.

Las medidas implementadas con posterioridad a 1997, fecha en la que la Federación de Rusia ratifica la Convención, pueden justificarse en base al artículo 234 CNUDM, que otorga el derecho de cumplir y dictar leyes en espacios helados “dentro de los límites de la zona económica exclusiva”<sup>111</sup>. Si interpretásemos que esta expresión incluye el mar territorial, el artículo permitiría a la Federación de Rusia tratar las aguas del paso del Norte como un único espacio regido por la legislación nacional, promulgada en base al derecho que otorga el artículo 234 CNUDM. Además, la uniformidad del régimen jurídico aplicable a la ruta del Norte se basa en que la navegación por cualquier zona del paso del Norte que constituya alta mar no es posible sin pasar antes por el mar territorial o las aguas interiores de la Federación de Rusia<sup>112</sup>.

---

<sup>105</sup> Articles 11-12 Rules of navigation in the water area of the Northern Sea Route, approved by the order of the Ministry of Transport of Russia, dated January 17, 2013, n. 7 (disponible en: [http://www.nsra.ru/files/fileslist/120-en-rules\\_perevod\\_cniimf-13\\_05\\_2015.pdf](http://www.nsra.ru/files/fileslist/120-en-rules_perevod_cniimf-13_05_2015.pdf); última consulta: 02/03/2019).

<sup>106</sup> Article 6 Rules of navigation in the water ... *op. cit.*

<sup>107</sup> Article 10 (6) Rules of navigation in the water ... *op. cit.*

<sup>108</sup> Article 24 Rules of navigation in the water ... *op. cit.*

<sup>109</sup> Articles 14-20 Rules of navigation in the water ... *op. cit.*

<sup>110</sup> Articles 11-12 Rules of navigation in the water ... *op. cit.*

<sup>111</sup> Artículo 234 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>112</sup> Todorov, A. “The Russia- USA...”, *op. cit.*, p. 69.

### 3.2.3. *Trazado de líneas de base rectas*

Cabe preguntarse si el trazado de líneas de base recta es conforme a los requisitos recogidos en el artículo 7 CNUDM. Al contrario que en el caso del trazado efectuado por el gobierno canadiense, el trazado de líneas rectas realizado por la URSS parece ser menos controvertido, debido al cumplimiento sustancial por parte de Rusia de los elementos necesarios establecidos en el caso de las Pesquerías<sup>113</sup>. Adicionalmente, el ratio de proporción entre la tierra y el agua encerrada por el trazado es esencialmente el mismo que en el caso de las Pesquerías. Por tanto, se puede confirmar que se respetan los requisitos establecidos en el artículo 7 CNUDM: el trazado de líneas de base recta en el paso del Norte encierra como aguas interiores una franja de islas próximas a la costa (párrafo 1) no se aparta de manera apreciable de la costa y abarca zonas de agua suficientemente vinculadas al dominio terrestre (párrafo 3).

Finalmente, si bien conforme al análisis desarrollado, parece coherente la calificación de los pasos del Norte y del Noroeste como aguas interiores de la Federación de Rusia y Canadá respectivamente, resulta de especial relevancia aludir al artículo 8.2 CNUDM. Este precepto constituye una excepción al régimen jurídico de las aguas interiores de un Estado y establece el derecho de paso inocente en aquellos espacios donde el establecimiento de líneas de base rectas tenga el efecto de encerrar como aguas interiores zonas que antes no se consideraban como tales.

En virtud del artículo 8.2 CNUDM, existe derecho de paso inocente en las aguas interiores que antes del trazado de líneas de base rectas no eran consideradas como tales. De este modo, cabría analizar si antes del trazado de líneas de base rectas por Canadá y la Federación de Rusia, las rutas del Noroeste y del Norte tenían otro estatuto jurídico distinto del de aguas interiores. No obstante, pese a que Canadá firmó la CNUDM el 10 de diciembre de 1982, no la ratificó hasta el 7 de noviembre de 2003<sup>114</sup>. Lo mismo sucede con la Federación de Rusia, que firmó la declaración el 10 de diciembre de 1982 pero no la ratificó hasta el 12 de marzo de 1997. Por consiguiente, ambos Estados ribereños consideraban aguas interiores estos espacios antes de obligarse por este instrumento y, de conformidad con el artículo 28 de la Convención de Viena de 1969:

---

<sup>113</sup> Manero Salvador, A., *El deshielo del Ártico...*, *op. cit.*, p. 115.

<sup>114</sup> Chronological Lists of Ratifications, Accessions and Successions to the Convention... *op. cit.*

“Las disposiciones de un tratado no obligaran a una parte respecto de ningún acto o hecho que haya tenido lugar con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del tratado para esa parte ni de ninguna situación que en esa fecha haya dejado de existir, salvo que una intención diferente se desprenda del tratado o conste de otro modo”<sup>115</sup>

En consecuencia, las rutas de navegación árticas no se situarían dentro de los supuestos contemplados en el artículo 8.2 CNUDM y no existiría, por tanto, derecho de paso inocente en sus aguas interiores.

#### **4. LA CONSIDERACIÓN DE LAS RUTAS DE NAVEGACIÓN ÁRTICAS COMO “ESTRECHOS UTILIZADOS PARA LA NAVEGACIÓN INTERNACIONAL”**

Aunque Estados Unidos es uno de los Estados ribereños gracias a Alaska, posee relativamente poca costa marina en el Ártico en comparación con Canadá y la Federación de Rusia<sup>116</sup>. Por añadidura, Estados Unidos es el único Estado ribereño del Ártico que no ha ratificado la CNUDM<sup>117</sup>, y por tanto el único Estado ribereño que no está técnicamente obligado por los términos de la Convención.

Además, Estados Unidos tiene una legislación menos desarrollada sobre el Ártico que la Federación de Rusia o Canadá, basándose más en política general que en la implementación de leyes a la hora de afrontar la cuestión de gobernanza ártica<sup>118</sup>. Las relaciones diplomáticas de Estados Unidos con la Federación de Rusia y Canadá respecto a la navegación en el Ártico se basan en incentivar a ambos Estados ribereños a armonizar su legislación sobre las aguas con la interpretación de Estados Unidos, es decir, a conseguir que las ZEE y los mares territoriales de la Federación de Rusia y Canadá sean más fácilmente accesibles y a reconocer la ruta del Noroeste y la ruta del Norte como

---

<sup>115</sup> Artículo 28 Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, celebrada en Viena el 23 de mayo de 1969. Entrada en vigor el 27 de enero de 1980. Tratado 1155 de Naciones Unidas, Serie 331 (disponible en: [https://www.oas.org/xxivga/spanish/reference\\_docs/convencion\\_viena.pdf](https://www.oas.org/xxivga/spanish/reference_docs/convencion_viena.pdf); última consulta: 27/02/2019).

<sup>116</sup> Arctic Ocean Map and Bathymetric Chart 2016 (disponible en: <http://geology.com/world/arctic-ocean-map.shtml>; última consulta: 12/02/2019).

<sup>117</sup> Chronological Lists of Ratifications, Accessions and Successions to the Convention... *op. cit.*

<sup>118</sup> Shetty, S., “America’s Arctic Blunder”, *Aljazeera America*, 2 de septiembre de 2015 (disponible en <http://america.aljazeera.com/articles/2015/9/2/arctics-trillions.html>; última consulta: 15/03/2019)



estrechos utilizados para la navegación internacional <sup>119</sup>. En efecto, Estados Unidos tiene como prioridad en la región defender la libertad de navegación, y la legislación nacional rusa y canadiense dificulta este objetivo, al complicar la logística de los viajes por el Ártico, aumentando considerablemente el coste y debilitando el marco de navegación internacional acordado en el Consejo Ártico, Naciones Unidas y la OMI. El Estado ribereño ha reiterado esta postura con la adopción de la directiva sobre la política de la Región Ártica de 2009, en la que sostiene que todas las rutas del paso del Noroeste y algunas del Paso del Norte —apreciación que deja abierta la posibilidad de aceptar la consideración algunas zonas de este paso como aguas interiores— son estrechos utilizados para la navegación internacional, y por tanto es aplicable el régimen de paso en tránsito<sup>120</sup>.

No obstante, la negativa de Estados Unidos a ratificar la CNUDM dificulta que sus intentos de forzar una interpretación de esta Convención sean fructíferos. Si bien el Estado ribereño continúa estando obligado por los preceptos de la Convención que constituyen derecho internacional consuetudinario<sup>121</sup>, se plantea el interrogante de si el régimen de paso en tránsito se incluye dentro del derecho consuetudinario, puesto que se trata de una disposición que no formaba parte de la Convención sobre Derecho del Mar de 1958, si no que se introdujo en 1982 y difícilmente puede haberse convertido en derecho consuetudinario en el corto periodo de tiempo que ha transcurrido desde su creación hasta el planteamiento efectuado por Estados Unidos. En resumen, se trataría de una disposición reciente, utilizada para defender su postura por un Estado que no es parte de tal tratado y en relación con una situación preexistente a la entrada en vigor del mismo, en 1994. Por ello, resultaría más coherente por parte de Estados Unidos la defensa del régimen de paso inocente, que sí se considera derecho consuetudinario. Sin embargo, el régimen de paso en tránsito es más favorable para los buques extranjeros que el régimen

---

<sup>119</sup> Diplomatic Note on 18 August 2010, U.S. Embassy in Ottawa, “Note to the Department of Foreign Affairs and International Trade of Canada Regarding NORDREGs” (disponible en: <http://www.state.gov/documents/organization/179287.pdf>; última consulta: 19/02/2019).

<sup>120</sup> Alcaide, J., Cinelli, C. “La ‘cuestión ártica’ y el Derecho Internacional”, *REDI*, vol. 61, n.2, 2009, p. 395.

<sup>121</sup> “The United States will assert its navigation and overflight rights and freedoms on a world-wide basis in a manner that is consistent with the balance of interests reflected in the Convention. The United States will not, however, acquiesce in unilateral acts of other States designed to restrict the rights and freedoms of the international community in navigation and overflight and other related high sea uses”. United States Presidential Oceans Policy Statement, 10 March 1983 (disponible en: <https://www.state.gov/documents/organization/143224.pdf> ; última consulta: 12/03/2019).

de paso inocente, alinéandose más adecuadamente con los intereses de Estados Unidos, que es firme partidario de la mayor libertad de navegación posible.

En cualquier caso, Estados Unidos defiende la naturaleza de los pasos del Norte y del Noroeste como estrechos utilizados para la navegación internacional basándose en los criterios geográfico y funcional introducidos por el TIJ asunto del Estrecho de Corfú<sup>122</sup>, desarrollados en el Capítulo 1 del presente trabajo. Respecto al criterio funcional, es decir, al volumen de tráfico necesario para considerar un estrecho como “estrecho utilizado para la navegación internacional”, Estados Unidos considera que el tráfico potencial debería ser suficiente para calificar las rutas del Norte y del Noroeste como “estrechos utilizados, o que podrían utilizarse, para la navegación internacional”<sup>123</sup>.

A continuación, se analiza de forma individualizada la postura de Estados Unidos sobre los pasos del Noroeste y del Norte.

#### **4.1. Paso del Noroeste**

Cuando los buques navegan a lo largo del paso del Noroeste, no sólo pasan por aguas canadienses, si no que, en función de la ruta por la que opten, pueden también atravesar las costas de Groenlandia y Alaska. En lo que respecta a la legislación de Estados Unidos sobre las costas de Alaska, está orientada a defender la importancia de la libertad de navegación, que considera fundamental por razones de seguridad nacional.

Respecto a la legislación nacional adoptada por el gobierno canadiense, el gobierno de Estados Unidos objeta las competencias del gobierno canadiense para denegar el permiso de acceso a la ZEE canadiense o a los mares territoriales; además, critica que *NORDREG* no contiene excepciones para los buques inmunes soberanos —a diferencia del artículo 236 CNUDM<sup>124</sup>, que señala que estos buques están exentos de los artículos de la CNUDM

---

<sup>122</sup> Manero Salvador, A., *El deshielo del Ártico...*, *op. cit.*, p. 106

<sup>123</sup> Unites States Department of State, *Bureau of Oceans...*, *op. cit.*, p. 73-74.

<sup>124</sup> El artículo 236 CNUDM define un buque inmune soberano como “[...] buques de guerra, naves auxiliares, otros buques o aeronaves pertenecientes o utilizados por un Estado y utilizados a la sazón únicamente para un servicio público no comercial”. En artículo 236 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

relativos a la protección y la preservación del medio marino—. Estas objeciones plantean el paradigma de que las leyes canadienses relativas a la navegación en el Ártico, aparentemente promulgadas de conformidad con la CNUDM, no cumplen con los requisitos del artículo 234 CNUDM, al no respetar debidamente “la navegación y la protección y preservación del medio marino sobre la base de los mejores conocimientos científicos disponibles”, puesto que violan de facto el derecho de paso inocente y el derecho de paso en tránsito.

En relación con el Decreto Canadiense de 1985 que establece el sistema de líneas de base rectas, los Estados Unidos adoptaron la postura de que tal instrumento legal carecía de fundamento jurídico:

*“The United States position is that there is no basis in international law to support the Canadian claim. [...] To do so would constitute acceptance of full Canadian control of the Northwest Passage and would terminate U.S. navigation rights through the Passage under international law. Acceptance would also complicate our maintenance of navigation rights in other areas, such as Indonesia and the Aegean<sup>125</sup>”*

Estados Unidos considera que las medidas canadienses afectan a los derechos de navegación en aguas que constituyen un estrecho utilizado para la navegación internacional y que por tanto están sujetas al régimen de libertad de tránsito. Por añadidura, los Estados Miembros de la Comunidad Europea manifestaron conjuntamente en una Nota del 9 de julio de 1986 que las líneas de base trazadas por el gobierno canadiense no se ajustaban a los requisitos geográficos y que no se podía reconocer la validez de un título histórico como fundamento para el trazado de las líneas de base.

A pesar de haber firmado el Acuerdo de Cooperación en el Ártico con Canadá, en el que Estados Unidos garantiza que toda navegación efectuada por los buques rompehielos estadounidenses dentro de las aguas que Canadá considera internas se llevará a cabo con el consentimiento del gobierno canadiense, este mismo Acuerdo va acompañado de una cláusula de exención de responsabilidad para no perjudicar la postura de Estados Unidos sobre la calificación de las aguas del paso del Noroeste:

*“Nothing in this agreement of cooperative endeavour between Arctic neighbours and friends nor any practice there- under affects the respective positions of the Governments of*

---

<sup>125</sup> Document 297. Report concerning the transit of Polar Sea written by James W. Dywer, Acting Assistant US Secretary for Legislative and Intergovernmental Affairs (26 January 1986). En Schönfeldt, K., “Part 10: Arctic Disputes. Northwest Passage” en *The Arctic in international law and policy*, Bloomsbury, Portland, 2017, p. 1378.

*the United States and of Canada on the Law of the Sea in this or other maritime areas or their respective positions regarding third parties*<sup>126</sup>

Cabe señalar que este Acuerdo sólo regula aspectos de la navegación de los buques rompehielos, obviando otras cuestiones como la navegación de buques comerciales, creando grandes lagunas jurídicas<sup>127</sup>.

Por otro lado, en el texto de la CNUDM queda claro que el Paso del Noroeste no está excluido de las disposiciones que aplican a los estrechos internacionales, en los que rige el régimen de libertad de tránsito. Durante las negociaciones, Canadá propuso una redacción para definir los estrechos internacionales como un paso natural entre formaciones terrestres que tradicionalmente se hayan utilizado para la navegación internacional. Esta propuesta, sin embargo, no fue aceptada<sup>128</sup>.

A continuación, se analizan los dos requisitos señalados en el caso del Estrecho de Corfú para calificar un estrecho como “estrecho utilizado para la navegación internacional”. Respecto al criterio geográfico, las aguas del paso del Noroeste de menos de 24 millas marinas, medidas a partir de las líneas de base trazadas legalmente, se ajustan perfectamente a las características que recoge la CNUDM sobre un estrecho utilizado para la navegación internacional, dado que el paso conecta una parte de la alta mar o de la ZEE con otra parte de la alta mar o de la ZEE (artículo 37 CNUDM), por lo que entrarían dentro de los estrechos de primera categoría, en los que se aplica el régimen de paso en tránsito. Respecto al criterio funcional, el volumen de tráfico marítimo en la ruta del Noroeste es mínimo, no cumpliendo —ni siquiera aproximándose— a los requisitos numéricos que se recogen en el caso del Estrecho de Corfú<sup>129</sup>. Sin embargo, Estados Unidos mantiene la postura de que los estrechos que podrían ser potencialmente utilizados para la navegación internacional son también considerados estrechos internacionales<sup>130</sup>. En cualquier caso, resulta poco realista estimar un aumento de tráfico marítimo en la ruta

---

<sup>126</sup> Agreement on Arctic cooperation... *op. cit.*

<sup>127</sup> Kraska, J., “The Law of the Sea Convention and the Northwest Passage”. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 22, n. 2, 2007, p. 259.

<sup>128</sup> McDorman, T.L., “Canada-United States bilateral ocean law relations in the Arctic”, *Southwestern Journal of International Law*, vol. 283, n. 15, 2008-2009, p. 290.

<sup>129</sup> El promedio de embarcaciones que transiten el estrecho debe ser superior a la media de 137 al mes y el número de nacionalidades representadas superior al de siete Estados del pabellón. En Corfu Channel Case... *op. cit.*

<sup>130</sup> Manero Salvador, A., *El deshielo del Ártico...*, *op. cit.*, p. 106.

del Noroeste en un futuro cercano. La temperatura de las aguas del extenso archipiélago canadiense contribuye a conservar el hielo durante más tiempo que en otros espacios del Ártico y Canadá dispone de menos apoyos para asistir a los buques que naveguen por estas aguas: no existen puertos en la zona y su flota de rompehielos es pequeña en comparación con la de la Federación de Rusia<sup>131</sup>. Esto se traduce en una mayor complejidad en la navegación, debido a la mayor presencia de hielo y a una menor infraestructura de apoyo.

En cualquier caso, el TIJ, en el asunto del Estrecho de Corfú, indicó:

*"On peut se demander si le critérium décisif est à rechercher dans le volume du trafic qui passe par le détroit ou dans l'importance plus ou moins grande de celui-ci pour la navigation internationale. Le critère décisif paraît plutôt devoir être tiré de la situation géographique du détroit, en tant que ce dernier met en communication deux parties de haute mer, ainsi que du fait que le détroit est utilisé aux fins de la navigation internationale"*<sup>132</sup>

#### 4.2. Paso del Norte

La legislación nacional implementada por la Federación de Rusia ha suscitado dudas sobre su adhesión a los principios rectores de la navegación establecidos por la CNUDM. Una vez más, la conformidad con el derecho internacional de las medidas adoptadas por la Unión Soviética —y confirmadas hoy por la Federación Rusia— es cuestionada por los Estados Unidos, especialmente en lo que respecta a su incidencia en el paso por los estrechos marítimos.

En respuesta a las declaraciones de la URSS en 1963 sobre la consideración de las aguas del paso del Norte como aguas interiores, Estados Unidos emitió una nota diplomática en la que manifestaba su postura, defendiendo el derecho de paso inocente:

*"With respect to the straits of the Karksy Sea described as overlapped by the Soviet territorial waters it must be pointed out that there is a right of innocent passage of all ships through straits used for international navigation between two parts of the high seas and that this right cannot be suspended"*<sup>133</sup>

Finalmente, sobre los criterios señalados en el caso del Estrecho de Corfú para calificar un estrecho como "estrecho utilizado para la navegación internacional", cabe indicar que,

---

<sup>131</sup> Sirvent Zaragoza, G., "Las nuevas rutas...", p. 237

<sup>132</sup> Corfu Channel Case... *op. cit.*, p.28-29.

<sup>133</sup> Unites States Department of State, *Bureau of Oceans...*, *op. cit.*, p. 71.

adecuándonos al criterio geográfico, resulta evidente que los estrechos del paso del Norte reúnen los requisitos establecidos, al conectar dos zonas de altamar o una zona de altamar con la ZEE rusa. De este modo, si se confirmara que deben ser calificados como estrechos utilizados para la navegación internacional, serían estrechos de la primera categoría, es decir, estrechos en los que se aplicaría el régimen de paso en tránsito (artículo 37 y ss CNUDM). Cabe indicar que la razón por la que Washington abogó por el derecho de paso inocente en su nota diplomática de 1963 no fue otra que la inexistencia del régimen de paso en tránsito, el cual no se introdujo hasta 1982. Respecto al criterio funcional, el volumen de tráfico marítimo en la ruta del Norte no cumple los requisitos de las cifras mínimas que se recogen en el caso del Estrecho de Corfú<sup>134</sup>. Sin embargo, a diferencia de la ruta del Noroeste, el tráfico marítimo en la ruta del Norte sí podría llegar a aumentar en un futuro cercano en el volumen necesario para alcanzar los requisitos, debido a los esfuerzos que está realizando la Federación de Rusia para dotar al paso del Norte de las infraestructuras necesarias, aumentando así el potencial de navegación de esta ruta.

## 5. CONCLUSIONES

La controversia entre la Federación de Rusia y Estados Unidos sobre la ruta del Norte, y entre Canadá y Estados Unidos, junto con la Unión Europea, China y Japón, sobre la ruta del Noroeste persiste desde hace más de cincuenta años y plantea el debate entre la cuestión de la soberanía territorial y seguridad nacional, por un lado, y la libertad de navegación, por otro. El punto central del debate es la naturaleza jurídica de las aguas situadas en los estrechos de ambas rutas, concretamente, la posibilidad de que se aplique el régimen de paso en tránsito; y la base de la persistencia de esta controversia es la falta de regulación específica en la CNUDM sobre la definición de “aguas interiores” o “estrechos utilizados para la navegación internacional”.

Canadá y la Federación de Rusia consideran que estas rutas discurren por aguas interiores, mientras que Estados Unidos, aunque no discute el trazado de líneas de base rectas que trae como consecuencia la calificación de las aguas encerradas dentro de las líneas como aguas interiores<sup>135</sup>, considera que tales espacios son estrechos internacionales. Por

---

<sup>134</sup> Corfu Channel Case... *op. cit.*

<sup>135</sup> Conde, E., “Algunas cuestiones...”, *op. cit.*, p.163.

consiguiente, los estrechos de las rutas del Norte y del Noroeste podrían calificarse como estrechos internacionales situados en las aguas interiores de Canadá y la Federación de Rusia. Esta figura no está reconocida en la actual CNUDM, por lo que parte de la doctrina indica la necesidad de desarrollar un régimen particular<sup>136</sup>, apoyándose en las especiales características geográficas y geopolíticas del ártico, que trataría de conciliar los intereses de los Estados ribereños y de los terceros estados.

Cabe destacar que el régimen de paso en tránsito no altera los derechos y obligaciones que la CNUDM atribuye a los Estados ribereños y los terceros estados en función de las zonas de soberanía marítima. En otras palabras, el régimen jurídico de las aguas que conforman los estrechos —ya el régimen jurídico de las aguas interiores, el mar territorial, la zona económica exclusiva o alta mar— no se ve afectado salvo por la obligación de salvaguardar el derecho de tránsito rápido e ininterrumpido, pudiendo los estados ejercer las facultades jurisdiccionales que la CNUDM les atribuya, en todo aquello que sea compatible con el paso en tránsito<sup>137</sup>. De este modo, el régimen de paso en tránsito que gobierna los estrechos utilizados para la navegación podría ser conciliable con la calificación de las aguas como aguas interiores. Sin embargo, parte de la doctrina aboga por la creación de un nuevo estatuto jurídico particular en vez de la armonización de ambos regímenes debido al artículo 35 a) CNUDM. Dicho artículo excluye las aguas interiores situadas dentro de un estrecho de la aplicación de las disposiciones relativas al paso en tránsito, y ello salvo que las líneas de base recta por las cuales se constituyen las aguas interiores tuvieran el efecto de encerrar aguas que anteriormente no se consideraban como tales. Esta excepción no parece ser el caso de las aguas situadas en las rutas de navegación árticas, como se viene argumentando a lo largo del trabajo de investigación, por lo que no sería posible la armonización de ambos regímenes.

La imposibilidad de armonizar el derecho de paso en tránsito que rige los estrechos utilizados para la navegación internacional con la calificación de unas aguas como aguas interiores lleva a la necesidad de resolver la controversia de la naturaleza jurídica de las rutas de navegación árticas mediante el derecho y jurisprudencia existente. En virtud del análisis que se ha efectuado en el presente trabajo, las reclamaciones de Canadá y la

---

<sup>136</sup> Manero Salvador, A., *El deshielo del Ártico...*, *op. cit.*; Sirvent Zaragoza, G., “Las nuevas rutas...”, *op. cit.*; Conde Pérez, E., “El Derecho Internacional ante...”, *op. cit.*

<sup>137</sup> Artículo 34 (1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

Federación de Rusia sobre el estatuto jurídico de las rutas como aguas interiores revisten una mayor congruencia. Esto es debido a que ambas rutas, especialmente la ruta del Noroeste, continúan siendo utilizadas principalmente como rutas nacionales de transporte interno y tienen un bajo volumen de tráfico internacional, factor que dificulta el cumplimiento del criterio funcional de los estrechos utilizados para la navegación internacional, desarrollado por el TIJ en el caso del Estrecho de Corfú. En el caso de que las rutas de navegación marítimas se calificasen como aguas interiores, Canadá y la Federación de Rusia tendrían soberanía absoluta.

Sin embargo, conviene subrayar que las predicciones indican que el cambio climático va a desencadenar el rápido avance del deshielo en el Ártico<sup>138</sup>, circunstancia que algunos expertos traducen en un incremento de la navegación internacional a través de las rutas de navegación árticas<sup>139</sup>, especialmente a través de la ruta del Norte, dando lugar al crecimiento del volumen de tráfico marítimo y, por tanto, pudiendo llegar a satisfacer el criterio funcional. En este caso, las reivindicaciones de Estados Unidos adquirirían mayor consistencia y tales rutas podrían llegar a considerarse estrechos utilizados para la navegación internacional, en los que se aplica el régimen de paso en tránsito. La principal diferencia de este régimen con el derecho de paso inocente, es que el paso en tránsito a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional no puede ser suspendido por el Estado ribereño del estrecho (artículo 44 CNUDM)<sup>140</sup>. Entre las obligaciones que deben respetar los buques que ejerzan su derecho de tránsito a través de estos estrechos, destacan el deber de avanzar a través de la ruta sin demora<sup>141</sup>, la abstención de toda amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de los Estados ribereños del Estrecho<sup>142</sup>, y la abstención de realizar actividades que no estén relacionadas con el tránsito rápido e ininterrumpido<sup>143</sup>. Asimismo, deben cumplir las normas y prácticas internacionales generalmente aceptadas para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar—incluido el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes<sup>144</sup>—, así como cumplir con las normas y prácticas internacionales generalmente aceptadas para la prevención, reducción y control

---

<sup>138</sup> Smith L. C., Stephenson, S.R., “New Trans-Arctic shipping...”, *op. cit.*

<sup>139</sup> Palacián, B., “La creciente importancia ...”, *op. cit.*

<sup>140</sup> Artículo 44 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>141</sup> Artículo 39.1.a) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>142</sup> Artículo 39.1 b) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>143</sup> Artículo 39.1. c) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>144</sup> Artículo 39.2. a) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*



de la contaminación procedente de los buques<sup>145</sup>. Por su parte, los Estados ribereños de los estrechos internacionales se benefician de una serie de disposiciones que les permiten ejercer cierto grado de control, con la condición de que las normas que adopten estén en consonancia con el marco jurídico internacional y se apliquen de forma no discriminatoria. Así, pueden adoptar leyes y reglamentos relativos a la seguridad de navegación, que recojan el diseño de vías marítimas y planes de separación del tráfico<sup>146</sup>, siempre y cuando sean aprobados por la OMI. Los buques estatales, como son los buques de la Guardia Costera o los buques de la Armada, estarían exentos del cumplimiento de este tipo de reglamentos<sup>147</sup>. En cualquier caso, la aplicación de tales leyes y reglamentos no puede tener el efecto práctico de denegar, obstaculizar o menoscabar el derecho de paso en tránsito<sup>148</sup>.

No obstante, incluso en el caso de que aumentase el volumen de tráfico internacional debido al deshielo, existe una dependencia hacia los Estados ribereños por parte de los terceros estados, cuyos buques dependen en gran medida de la asistencia proporcionada por los Estados ribereños a la hora de atravesar las rutas de navegación ártica: asistencia de los buques rompehielos, previsiones meteorológicas realizadas por el Estado ribereño, puertos y otras infraestructuras de apoyo. Como señala Vylegzhanin:

*“the principal [...] feature of marine areas in the Arctic Ocean lies in the fact, that even in ice-melting conditions a non-Arctic state may safely perform shipping, fishing and other economic activities in such extremely severe polar areas solely with the consent of a relevant Arctic coastal state, relying on its coastal infrastructure, communication technologies, capability to respond to emergency situations, to search for and rescue people and cargo, to eliminate consequences of marine pollution etc”<sup>149</sup>*

La dependencia que de los Estados ribereños experimentan los terceros estados, permite constituir una analogía con el estrecho de Indreleia, al que el TIJ clasificó en el caso de las Pesquerías como aguas interiores de Noruega: “[...] *the Indreleia is not a strait, but rather a navigational route prepared as such by means of artificial aids to navigation provided by Norway [...]*”<sup>150</sup>

---

<sup>145</sup> Artículo 39.2. b) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>146</sup> Artículo 41 (1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>147</sup> Artículo 42 (5) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>148</sup> Artículo 42 (2) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>149</sup> Todorov, A. en “The Russia- USA...”, *op. cit.*, p. 65 cita a Vylegzhanin A., “Introduction in International Cooperation in the Sphere of Environmental Protection, Preservation and Sustainable Management of Biological Resources in the Arctic Ocean”, *Russian Political Science Association, Russian Political Encyclopedia*, 2012, p.6.

<sup>150</sup> Anglo-Norwegian Fisheries Case... *op. cit.*

En virtud del caso del estrecho de Indreleia, si la navegación en las aguas de un estrecho depende de las ayudas de los estados ribereños, se puede considerar que no se trata de un estrecho geográfico natural, sino de una ruta artificial mantenida gracias a la actividad del Estado ribereño sobre la que no se aplicaría el régimen de paso en tránsito<sup>151</sup>. En el caso de las rutas de navegación árticas, se plantea el interrogante de si este razonamiento puede ser exhibido por un Estado ribereño en el caso de que la ayuda no sea necesaria o no se lleve a cabo por ese Estado, por ejemplo, en el caso de que la asistencia sea proporcionada por un rompehielos extranjero.

Además, que el cambio climático esté acelerando el proceso del deshielo no significa necesariamente que aumente el tráfico marítimo comercial en las rutas de navegación árticas. La principal razón de esto es que el aumento de las temperaturas contribuye a la disminución de hielo de primer año, factor que podría desencadenar el desplazamiento del hielo viejo —el hielo que cuenta con varios años de vida— a las aguas de las rutas del Norte y del Noroeste, bloqueando los estrechos más angostos. El hielo viejo es más sólido, lo que representa un gran peligro para la navegación, incluso de los buques rompehielos. Aún una región ártica relativamente libre de hielo no tiene porqué suponer un aumento del tráfico marítimo, ya que las rutas de navegación árticas pueden resultar inhóspitas debido a los fuertes vientos y a las peligrosas corrientes marinas de la región<sup>152</sup>.

Finalmente, incluso en el caso de que estas aguas no se considerasen aguas interiores de los respectivos Estados ribereños y se clasificaran como estrechos utilizados para la navegación internacional, conviene señalar que Canadá y la Federación de Rusia podrían llevar a cabo el ejercicio de competencias soberanas de acuerdo con el artículo 234 CNUDM. De esta forma, ambos Estados ribereños podrían cumplir su objetivo común de regular el transporte marítimo en las rutas de navegación árticas mediante la elaboración de leyes y reglamentos nacionales, siempre y cuando tales regulaciones se orientasen a los fines recogidos en el artículo – la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino – y respetasen debidamente la navegación y protección y preservación del medio marino<sup>153</sup>. Esta última disposición sobre el respeto de la navegación parece sugerir que el derecho de paso en tránsito y el régimen de los estrechos utilizados para la

---

<sup>151</sup> Todorov, A., “The Russia- USA...”, *op. cit.* p. 70.

<sup>152</sup> Kraska, J., “The Law of the Sea...”, *op.cit.*, p. 259.

<sup>153</sup> Artículo 234 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

navegación internacional operan como restricciones a las facultades de promulgación de leyes y reglamentos nacionales que otorga el artículo 234 CNUDM. No obstante, si se observa la práctica actual de los Estados ribereños del Ártico, se descubre lo contrario: Canadá y la Federación de Rusia han promulgado legislación nacional que restringe los derechos y facultades que establece el régimen de los estrechos internacionales – entre ellos, el derecho de paso en tránsito – amparándose en las prerrogativas que les concede el artículo 234 CNUDM sobre zonas cubiertas de hielo.

El hecho de que los Estados ribereños puedan adoptar medidas diferentes en zonas cubiertas de hielo en materias como el diseño, la construcción, el equipamiento, o la tripulación de los buques, dificulta el tránsito por los estrechos. Para evitar que los Estados ribereños operen unilateralmente, sería recomendable que las normas de transporte marítimo se adoptasen a nivel internacional, en el seno de la OMI, por medio de la negociación y la cooperación. De lo contrario, los buques se enfrentarían a una serie de incertidumbres sobre qué régimen o legislación resultaría aplicable en determinados espacios de las rutas de navegación árticas. En particular, los buques de terceros Estados se plantean dudas sobre la aplicación de las leyes y reglamentos promulgados por Canadá y la Federación de Rusia al amparo del artículo 234 CNUDM. En cualquier caso, para subsanar las actuales incoherencias entre la legislación nacional promulgada por los Estados ribereños y el marco jurídico internacional, es necesario que la disposición del artículo 234 CNUDM, sobre el “debido” respeto a la navegación y protección del medio marino<sup>154</sup>, se interprete a la luz de los requisitos de planificación de viajes que establece el Código Polar<sup>155</sup>.

---

<sup>154</sup> Artículo 234 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar... *op. cit.*

<sup>155</sup> Williams, L.C., “An Ocean between...”, *op. cit.*, p. 410.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

### 6.1. Legislación

Arctic Waters Pollution Prevention Act, last amended on April 1, 2014 (disponible en: <http://www.tc.gc.ca/eng/acts-regulations/acts-1985ca-12.htm>; última consulta: 18/03/2019)

Agreement on Arctic cooperation. Signed at Ottawa on 11 January 1988 by Canada and the United States (disponible en: <https://www.treaty-accord.gc.ca/text-texte.aspx?id=101701>; última consulta: 23/02/2019).

Código Internacional para los Buques que operen en Aguas Polares (Código Polar). Resolución MEPC.264 (68), adoptada el 15 de mayo de 2015 (disponible en <http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/Pages%20from%20MEPC%2068-21-Add.1.pdf>; última consulta: 17/02/2019).

Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, celebrada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982. Entrada en vigor el 16 de noviembre de 1994. Tratado 1833 de Naciones Unidas, Serie 396 (disponible en [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf); última consulta: 20/03/2019).

Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, celebrada en Viena el 23 de mayo de 1969. Entrada en vigor el 27 de enero de 1980. Tratado 1155 de Naciones Unidas, Serie 331 (disponible en: [https://www.oas.org/xxxivga/spanish/reference\\_docs/convencion\\_viena.pdf](https://www.oas.org/xxxivga/spanish/reference_docs/convencion_viena.pdf); última consulta: 27/02/2019).

Decree of 15 January 1985, on the Confirmation of a List of Geographic Coordinates Determining the Position of a Baseline in the Arctic Ocean, the Baltic and Black Sea from which the Width of the Territorial Waters, Economic Zone and Continental Shelf of the USSR Is Measured.

2008 Ilulissat Declaration, adopted in Ilulissat, Greenland on 28 May 2008 (disponible en: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2017/07/2008-Ilulissat-Declaration.pdf>; última consulta: 17/02/2019).

Rules of navigation in the water area of the Northern Sea Route, approved by the order of the Ministry of Transport of Russia, dated January 17, 2013, n. 7 (disponible en: [http://www.nusra.ru/files/fileslist/120-en-rules\\_perevod\\_cniimf-13\\_05\\_2015.pdf](http://www.nusra.ru/files/fileslist/120-en-rules_perevod_cniimf-13_05_2015.pdf); última consulta: 02/03/2019).

Territorial Sea Geographical Coordinates (Area 7) Order SOR/85-872, 10 September 1985 (disponible en <http://www.dfo-mpo.gc.ca/Library/273408.pdf>; última consulta: 11/03/2019).

## **6.2. Jurisprudencia**

Anglo-Norwegian Fisheries Case, 1951, I.C.J. Report 8 (disponible en <https://www.icj-cij.org/files/case-related/5/11021.pdf>; última consulta: 17/03/2019).

Corfu Channel Case, 1949, I.C.J. Report 4 (disponible en <https://www.icj-cij.org/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>; última consulta: 17/03/2019).

## **6.3. Libros**

Cervera Pery, J., *El Derecho del Mar: Evolución, contenido, perspectivas: (de las bulas papales al Convenio de Jamaica)*, Navala, Madrid, 1992.

Cinelli, C., *El Ártico ante el Derecho del mar contemporáneo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2012.

Manero Salvador, A., *El deshielo del Ártico: retos para el Derecho Internacional. La delimitación de los espacios marinos y la protección y preservación del medio ambiente*, Aranzadi, Madrid, 2011.

Remiro Brotons, A. *et. Al.*, *Derecho Internacional*, McGraw-Hill, Madrid, 1997.

Sobrido Prieto, M., *Espacios polares y cambio climático: desafíos jurídico-internacionales*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017.

#### **6.4. Capítulo de libro**

Conde Pérez, E., “Algunas cuestiones jurídico políticas derivadas del proceso de calentamiento global en el Ártico”, en Pueyo, J.A. *et. Al.* (ed.), *La gobernanza de los mares y océanos. Nuevas realidades, nuevos desafíos*, Andavira, Madrid, 2012, pp. 151-172.

Schönfeldt, K., “Part 10: Arctic Disputes. Northwest Passage” en *The Arctic in international law and policy*, Bloomsbury, Portland, 2017, pp. 1371-1384.

#### **6.5. Artículo de revista**

Alcaide, J., Cinelli, C. “La ‘cuestión ártica’ y el Derecho Internacional”, *REDI*, vol. 61, n. 2, 2009, pp. 381-409.

Bedjaoui, M., “Le statut de la glace en droit international”. *El derecho internacional en un mundo en transformación: liber amicorum: en homenaje al profesor Eduardo Jiménez de Aréchaga*, vol. 1, 1994, pp. 713-729.

Burgess, J. *et. Al.*, “Chapter 8: The Arctic and the LOSC”, *Law of the Sea: a policy primer*, The Fletcher School of Law and Diplomacy. Tufts University, Massachusetts, 2017, pp. 59-65.

Caminos, H. "The Legal Regime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea", *RCADI*, vol. 205, 1987, pp. 9-246.

Conde Pérez, E., "El Derecho Internacional ante el proceso de cambio climático en el Ártico. Especial referencia al Derecho del Mar", *Documentos de Seguridad y Defensa 58. Energía y clima en el área de la seguridad y defensa*, vol. 58, 2013, pp. 175-195.

Conde Pérez, E., "Geopolítica del Ártico: el Derecho Internacional ante los retos del cambio climático en la región". *Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz*, n. 1, 2014, pp. 99-159.

Del Pozo, F., "Navegación y explotación del Ártico en las nuevas condiciones climáticas", *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 2015, pp. 1-18.

Escribano, G., "Introducción al trabajo de investigación: El Ártico en los próximos 25 años", *Documentos de Seguridad y Defensa 58. Energía y clima en el área de la seguridad y defensa*, vol. 58, 2013, pp. 153-154.

Irish, M., De Mestral, A. "Parliamentary Declarations". *Canadian Yearbook of International Law*, vol. 24, 1987, pp. 404-456

Kaye, S.T., "Territorial Sea Baselines along Ice-Covered Coasts: International Practice and Limits of the Law of the Sea", *Ocean Development & International Law*, vol. 35, n.1, 2004, pp. 75-102.

Killas, M., "The legality of Canada's claims to the waters of its Arctic Archipelago", *Ottawa Law Review*, vol. 19, n. 1, 1987, pp. 95-136.

Kraska, J. "The Law of the Sea Convention and the Northwest Passage". *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 22, n. 2, 2007, pp. 257-281.

Lee, E. "Canadian Practice in International Law during 1973 as Reflected Mainly in Public Correspondence and Statements of the Department of External Affairs". *Canadian Yearbook of International Law*, vol. 12, 1975, p. 272-303

McDorman, T.L., "Canada-United States bilateral ocean law relations in the Arctic", *Southwestern Journal of International Law*, vol. 283, n. 15, 2008-2009, pp. 283-298.

Palacián, B., "La creciente importancia del Ártico". *Revista Española de Defensa*, vol. 23, n. 267, 2010, pp. 50-53.

Pharand, D., "The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit", *Ocean Development & International Law*, vol. 38, n. 1-2, 2007, pp. 3-69.

Pharand, D., "The Northwest Passage in International Law", *Canadian Yearbook of International Law*, vol. 17, 1980, pp. 99-133.

Scovazzi, T., "Sovereignty over Land and Sea in the Arctic Area", *Agenda Internacional*, vol. 23, n. 34, 2016, pp. 169-196.

Scovazzi, T., "The evolution of International Law of the Sea: new issues, new challenges", *RCADI*, vol. 286, 2000, pp. 39-243.

Sirvent Zaragoza, G., "Las nuevas rutas comerciales a través del Ártico. Una consecuencia del cambio climático", *Revista general de la marina*, vol. 266, mes 2 (marzo), 2014, pp. 233-249.

Sirvent Zaragoza, G., "Nuevas rutas de navegación a través del Ártico", *Documentos de Seguridad y Defensa 58. Energía y clima en el área de la seguridad y defensa*, vol. 58, 2013, pp. 197-215.

Todorov, A. "The Russia- USA legal dispute over the straits of the Northern Sea Route and similar case of the Northwest Passage". *Arctic and North*, n.29, 2017, pp. 662-675.

Voelckel, M., "Les routes maritimes de l'Artique", *Annuaire du droit de la mer*, vol. 11, 2006, pp. 159-193.

Williams, L.C. "An Ocean between Us: The Implications of Inconsistencies between the Navigational Laws of the Coastal Arctic Council Nations and the United Nations Convention on the Law of the Sea for Arctic Navigation". *Vanderbilt Law Review*, vol. 70, n. 379, 2017, pp. 379-411.



## 6.6. Referencia de Internet

Arctic Council, Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report (AMSA), (disponible en

[https://www.pame.is/images/03\\_Projects/AMSA/AMSA\\_2009\\_report/AMSA\\_2009\\_Report\\_2nd\\_print.pdf](https://www.pame.is/images/03_Projects/AMSA/AMSA_2009_report/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf); última consulta: 15/03/2019).

Arctic Ocean Map and Bathymetric Chart 2016 (disponible en: <http://geology.com/world/arctic-ocean-map.shtml>; última consulta: 12/02/2019).

Chronological Lists of Ratifications, Accessions and Successions to the Convention and the Related Agreements, United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, on 23 June 2016 (disponible en: [https://www.un.org/depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](https://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm) ; última consulta: 15/02/2019).

Diplomatic Note on 18 August 2010, U.S. Embassy in Ottawa, “Note to the Department of Foreign Affairs and International Trade of Canada Regarding NORDREGs” (disponible en: <http://www.state.gov/documents/organization/179287.pdf>; última consulta: 19/02/2019).

International Maritime Organization. “IMO What is it?” (disponible en [http://www.imo.org/en/About/Documents/What%20it%20is%20Oct%202013\\_Web.pdf](http://www.imo.org/en/About/Documents/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf) ; última consulta: 06/01/2019).

Shetty, S., “America’s Arctic Blunder”, *Aljazeera America*, 2 de septiembre de 2015, (disponible en <http://america.aljazeera.com/articles/2015/9/2/arctics-trillions.html>; última consulta: 15/03/2019)

Smith L. C., Stephenson, S.R., “New Trans-Arctic shipping routes navigable by mid-century”, University of California, 2013 (disponible en <https://www.pnas.org/content/110/13/E1191/1>; última consulta: 27/12/2018).

United States Department of State, *Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs*. “United States responses to excessive national maritime claims” Limits in the Sea n. 112. 1992 (disponible en: <https://www.state.gov/documents/organization/58381.pdf>; última consulta: 19/02/2018).

United States Presidential Oceans Policy Statement, 10 March 1983 (disponible en: <https://www.state.gov/documents/organization/143224.pdf> ; última consulta: 12/03/2019).