

73/2022

17 de octubre de 2022

Bartolomé Cánovas Sánchez*

Año 2065, ¿cómo será el tráfico marítimo en el Ártico?[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)[Visitar la WEB](#)**Año 2065, ¿cómo será el tráfico marítimo en el Ártico?****Resumen:**

El derretimiento del Ártico desgraciadamente es una realidad tangible y demostrada por un elevado número de científicos que investigan en prestigiosas universidades y en observatorios del propio Ártico, y han destacado de forma científica que la situación cambiará previsiblemente de forma muy notable para el año 2065. Este cambio traerá, entre otras importantes consecuencias, la apertura de nuevas rutas de navegación más baratas y eficientes, lo que implicará ahorro de tiempo de navegación y, por lo tanto, de combustible, es decir, menos emisiones contaminantes a la atmósfera, muy especialmente en la denominada Ruta Transpolar. Sobre el Ártico existe un abundante cuerpo legislativo, no obstante, es de suponer que estos cambios físicos en la zona implicarán nuevos problemas competenciales y como resultado será necesario establecer nuevos marcos legales para esta nueva realidad, que según los expertos en la materia sería conveniente comenzar lo antes posible. Hay que recordar que por parte de todos los implicados en estos estudios, esta situación no la consideran como una ventaja, sino como una consecuencia sobrevenida del deshielo.

Palabras clave:

Ártico, ruta transpolar, tráfico marítimo, deshielo, ciencia y legislación marítima.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen necesariamente el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

*Year 2065. What will Arctic shipping be like?***Abstract:**

The melting of the Arctic is unfortunately a tangible reality which has been demonstrated by many scientists researching in prestigious universities and observatories in the Arctic itself. They have highlighted that the situation is expected to change significantly by the year 2065. This change will bring the opening of new, cheaper and more efficient navigation routes, which will imply savings in navigation time and therefore in fuel, i.e., less polluting emissions into the atmosphere, especially in the so-called Transpolar Route. In the Arctic there is a large legislative body, however, these physical changes in the area will involve new competence issues, and therefore it will be necessary to establish new legal frameworks for this new reality which, according to experts in the field, it would be advisable to start at the earliest. It must be taken into consideration that all those involved in these studies do not consider this situation as an advantage, but as a consequence of the thaw.

Keywords:

Arctic, Transpolar Sea Route, maritime traffic, thaw, science, maritime legislation.

Cómo citar este documento:

CÁNOVAS SÁNCHEZ, Bartolomé. Año 2065, ¿cómo será el tráfico marítimo en el Ártico?
Documento de Opinión IEEE 73/2022.

https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2022/DIEEE073_2022_BARCAN_Artico.pdf
y/o [enlace bie³](#) (consultado día/mes/año)

Introducción

El transporte marítimo siempre ha sido el medio natural de comercio internacional, aunque en ocasiones ha sufrido ciertos momentos críticos, como en la pasada crisis del COVID-19, y para ello ha utilizado de forma general las clásicas rutas marítimas, estas siempre han estado bastante saturadas, especialmente en los denominados *Choke Point*¹, pero si cabe, esta saturación se ha visto incrementada en los últimos años debido a la incorporación casi de forma masiva de los cruceros de recreo, han aumentado las flotas pesqueras, se han implantado de forma muy eficaz las autopistas del mar², todo esto sin olvidar el aminoramiento de costes, debido a una eficaz gestión de los puertos, mejoras en los sistemas de propulsión de los buques y muchos otros factores. No obstante, este proceso también implica riesgos y amenazas en ocasiones muy notables como la piratería, el terrorismo marítimo, el rapto de buques, amenaza de cierre³ de estrechos, o inutilización por accidentes, etc.

Por esta razón, el deshielo del Ártico se empieza a vislumbrar como un nuevo futuro para la navegación debido a poder disponer de unas derrotas más rentables y seguras, aunque siempre reconociendo que no es una buena noticia. Que el Ártico está siendo utilizado como una nueva ruta marítima por parte de muchos barcos no es algo nuevo, aunque esto acarrea muchos inconvenientes, la noticia radica en que, según determinados estudios científicos con distintos modelos matemáticos, dentro de 43 años, es decir, en el 2065 se podrá navegar libremente en la denominada Ruta Transpolar.

Situación actual del Ártico

Cuando parecía que todo estaba dicho y escrito sobre el Ártico y sus consecuencias sobre los probables efectos ambientales, especialmente en el campo de la navegación, quedamos sorprendidos a principios de este verano de 2022 con una noticia algo llamativa. Esta consistía en un interesante estudio científico, aunque también bastante preocupante, que trata en profundidad este asunto. Este trabajo se ha llevado a cabo por prestigiosos profesores de universidades que han dedicado la mayor parte de su vida a

¹ Término sajón que define los puntos de obligado paso, generalmente canales estrechos, donde la densidad de tráfico marítimo es muy alta y también la vulnerabilidad de los buques comparada con la navegación en alta mar.

² De forma general, tras muchos estudios comparativos, se ha demostrado que las autopistas del mar son el sistema más eficiente de transporte en Europa.

estudiar este importante lugar de la tierra, concretamente el Instituto de Brown para el Medio Ambiente y la Sociedad (IBES)⁴.



Iceberg desprendido del resto del hielo. Foto: cortesía de la Armada española

Además de realizar importantes estudios ambientales, económicos, físicos, geológicos y geoestratégicos, también dedican una gran parte de su actividad a la situación jurídica que se podría plantear con el posible deshielo de la zona. La gran diferencia que se producirá en un periodo relativamente corto de tiempo radicará en que las nuevas zonas de deshielo permitirán la navegación por aguas internacionales, es decir, no serán controladas por ninguna nación y especialmente por Rusia, que tanto beneficio está obteniendo en la actualidad. Otra característica de este reciente estudio radica en que no se trata de vagas generaciones, todo lo contrario, marca una fecha muy concreta, 2065.

⁴ Es un grupo interdisciplinar que tienen siempre presente el medioambiente, los derechos humanos, el bienestar económico y otros relacionados.



Navegación en el Ártico. Imagen: Rawpixel.

Fuente: www.abc.es/sociedad/abci-deshielo-artico-reducira-control-maritimo-comercial-

¿Perderá poder Rusia en el Ártico?

Rusia siempre ha estado interesada en el control del Ártico y muy especialmente en los últimos años y para ello está construyendo rompehielos de última generación, adecuando bases militares, instalado radares de última generación, vehículos submarinos no tripulados y muchas otras acciones⁵.

Norchi llegó a afirmar que desde 1982, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ha otorgado a los Estados costeros del Ártico una mayor autoridad sobre las principales rutas de navegación. Concretamente en su artículo 234⁶ de la convención, esta llega a establecer que, la responsabilidad de la prevención, reducción y control de la contaminación marina provocada por los buques, recae en los países cuyas costas estén cerca de las rutas marítimas del Ártico a los que se les asigna la

⁵ *La preocupante actividad militar de Rusia en el Ártico*. IEEE.

https://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2017/DIEEEO

⁶ 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 crean obstrucciones o peligros excepcionales 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.

capacidad de regular el tráfico marítimo de la ruta, siempre que el área permanezca cubierta de hielo, que es el caso que nos ocupa dado que realmente la cubre la mayor parte del año.



Rusia a punto de construir el rompehielos nuclear más potente del mundo. Foto: Rosatom.

Fuente: <https://www.worldenergytrade.com/logistica/transporte/rusia>

Por esta razón Rusia está disfrutando de bastantes privilegios principalmente apoyándose en la mencionada Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En función de esta regulación, Rusia obliga a todos los barcos que navegan por sus costas a pagar un peaje, que sean controlados por prácticos de su país, y que informen de sus intenciones de navegar por sus aguas con una cierta anticipación.

Esta es una de las razones por la cual las navieras prefieren utilizar los convencionales canales.

Es de suponer que Rusia intentará hacer permanecer esta situación todo el tiempo que le sea posible, aunque hay otros actores en la zona que están dispuestos a hacer valer sus derechos. A modo de ejemplo, Noruega ha anunciado que dedicará unos 340 millones de dólares este año 2022⁷, para fortalecer sus fuerzas armadas en el norte, cerca de la frontera con Rusia.

⁷ «Noruega aumenta el gasto militar para reforzar la frontera con Rusia...».

En estos momentos, como miembro situado más al norte geográficamente de la OTAN, es importante recordar que comparte una frontera terrestre con Rusia de 196 km en la zona del Ártico y mantiene también una frontera marítima en el mar de Barents. Este cambio estratégico es debido según declaraciones de las autoridades noruegas a que «su vecino se ha vuelto más peligroso e impredecible»⁸. Este presupuesto suplementario se utilizará principalmente para reforzar la presencia naval en el norte.

Dentro de estos equilibrios estratégicos y pensando en un futuro, no debemos de olvidarnos de las nuevas adhesiones de la OTAN, es decir, Suecia y Finlandia, y su importancia en el Ártico⁹.

En este sentido ambas naciones nórdicas, aunque no están bañadas por el Ártico¹⁰ son miembros de la UE lo que facilita en gran medida la relaciones con los demás países de la EU y la OTAN.

¿Es más barato navegar por el Ártico?

Esta es una interesante pregunta que ha de plantearse por parte de las navieras antes de programar un viaje por el Ártico. En estos momentos la respuesta es no, y esto es debido a varias razones. En primer lugar, si se navega con hielo es necesario formar parte de un convoy de varios barcos, que implica un cierto periodo de espera hasta la formación de todos los barcos necesarios para que resulte rentable dicha expedición. Una vez formado, será necesario contratar un rompehielos, lo cual encarece bastante el trayecto debido a que su coste suele ser bastante elevado. Una vez se dispone de dicho rompehielos se deberá navegar un barco tras otro. También habrá que pagar las tasas de tránsito a Rusia, por otro lado, también será necesario pagar al práctico. La velocidad será menor que un tránsito por mar abierto y esto implicará mayor tiempo. Este proceso también implica la autorización por parte de las autoridades rusas con una cierta anticipación. Se podría decir que todo este proceso además de ser ciertamente algo engorroso termina siendo bastante caro.

<https://www.laverdadnoticias.com/mundo/Noruega-aumenta-el-gasto-militar-para-reforzar-la-frontera-con-Rusia-20220318-0053.html>

⁸ Declaraciones realizadas por el ministro de defensa noruego Odd Roger Enoksen.

⁹ «Rusia, China y EE. UU. en el Ártico, guerra ártica Suecia Finlandia OT...».

<https://www.elperiodicodelageopolitica.com/posicionamiento-de-rusia-china-y-eeuu-en-el-artico-...>

¹⁰ Suecia y Finlandia no tienen costas bañadas por el océano Ártico puesto que toda la costa septentrional de la península escandinava pertenece a Noruega hasta llegar a la frontera con Rusia.

www.lavanguardia.com/politica/20220514/8266413/otan

Muy distinto es el caso cuando el hielo se derrita, principalmente en la Ruta denominada Transpolar, debido a que los inconvenientes referidos anteriormente podrían desaparecer total o parcialmente.

Estas nuevas derrotas se realizarían a través de la conocida como Ruta Marítima Transpolar¹¹ (TSR) que se espera sea en un futuro relativamente cercano.

¿Cuál será el futuro de la Ruta Transpolar?

La Ruta Transpolar, también conocida por sus siglas en inglés (Transpolar Sea Route o TSR) es una ruta que conecta el Atlántico con el Pacífico a lo largo del centro del mar Ártico. También se le suele denominar en ocasiones Ruta Transártica. A diferencia con el Paso del Noreste y el del Noroeste, evita en gran medida las aguas territoriales de los Estados árticos y los tránsitos los realizan por aguas internacionales.

Actualmente esta ruta solo es navegable por potentes rompehielos, pero debido a los cálculos de los investigadores podrá ser utilizada para el año 2065.

Esta derrota actualmente no es muy utilizada como medio de navegación por diversas razones, entre las que podríamos destacar las adversas condiciones meteorológicas con fuertes vientos, mares enfurecidos, tormentas continuas y quizás lo más peligroso para la navegación el hielo flotante, que en estas latitudes es el más viejo de la zona lo que implica que tendrá un mayor grosor y dureza y por lo tanto durara mucho tiempo en la superficie antes de derretirse, imponiendo cargas adicionales en el casco, sistemas propulsores y los apéndices del barco, sin olvidarnos que las bajas temperaturas reducen la eficacia de muchos de los componentes del buque, desde el equipamiento del puente y los equipos de emergencia hasta las tomas de mar.

Es fundamental recordar que la seguridad marítima se fundamenta en sus cartas de navegación y en este sentido tan solo el 2 % de las aguas están sondadas con la regulación internacional¹², lo que implica grandes riesgos. También es importante tener en cuenta en estas aguas peligrosas es la falta de medios de salvamento y rescate con capacidad para responder de forma eficaz y en el corto periodo de tiempo que exigen este tipo de operaciones. En este concepto existe una total unanimidad de criterio por parte de los miembros que componen el Consejo Ártico en la cual considera

¹¹ «Ruta del Mar Transpolar Referencias». https://hmong.es/wiki/Transpolar_Sea_Route

¹² «Charting a New Arctic Ocean - Stephenson Ocean...».

<https://ocean.csis.org/spotlights/charting-a-new-arctic-ocean>

imprescindible y urgente incrementar la seguridad de las rutas marítimas del Ártico, los sistemas de comunicaciones y otras ayudas a la navegación.

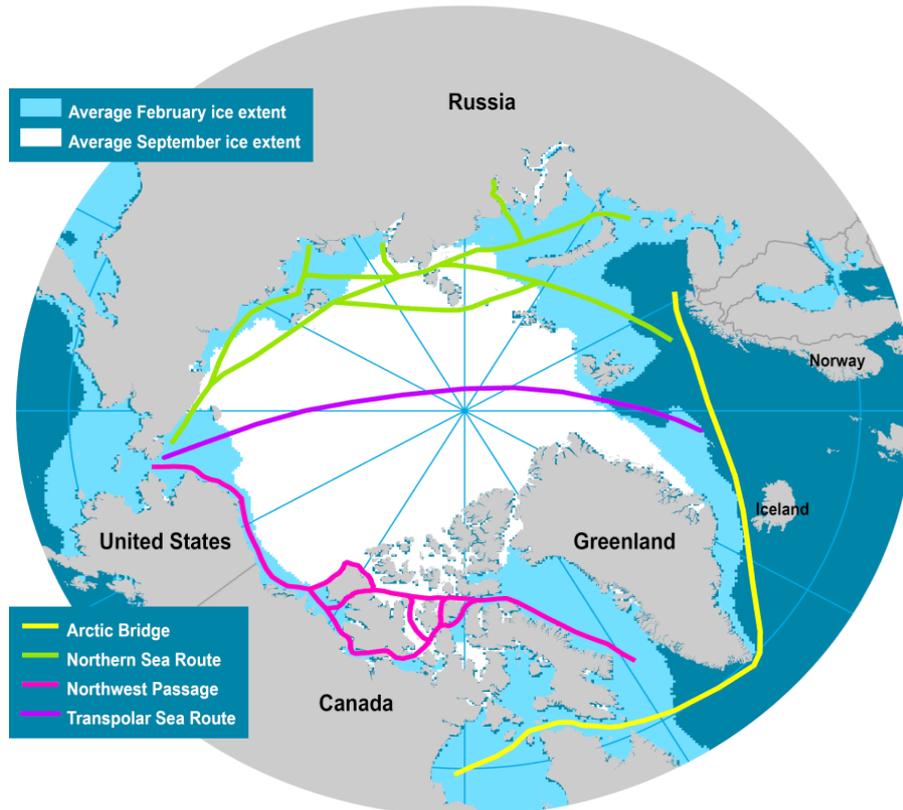


El Eduard Toll partió de Corea del Sur en diciembre de 2017 para dirigirse a la terminal de gas natural licuado (GNL) Sabetta en el norte de Rusia. Este buque cisterna está diseñado para romper hielo de hasta 1,8 m de espesor, y se dice que es el primer barco en abordar la Ruta del Mar del Norte durante el invierno sin ayuda.

Lógicamente ante todos estos inconvenientes nos podríamos plantear ¿por qué intentar navegar por esta peligrosa ruta?, y la respuesta es fácil y convincente: la navegación por aguas internacionales, es decir, fuera de la jurisdicción de los países ribereños, implicará no tener que cumplir los requisitos y regulaciones impuestos por estos en especial por Rusia como actualmente ocurre en su paso del noroeste, tan solo tendrán que cumplir con el *Código Polar* publicado por la OMI y en vigor desde el 1 de enero de 2017¹³.

¹³ El *Código Internacional para Buques que Operan en Aguas Polares* (el *Código Polar*) es un nuevo código adoptado por la OMI. El Código reconoce que las aguas polares pueden imponer exigencias adicionales a los buques más allá de las que normalmente se encuentran. Proporciona un marco obligatorio para los buques que operan en aguas polares. www.dnv.com/maritime/polar/index.html

Polar shipping routes



Como se puede ver claramente la línea morada que en estos momentos cruza toda la zona completamente cubierta de hielo y denominada Transpolar, para el año 2065 se calcula que sean aguas libres e internacionales.

La Ruta Transpolar tiene una longitud aproximada de 3.900 kilómetros, es decir, unas 2.100 millas náuticas y ofrece importantes ahorros de distancia entre Europa y Asia. También ofrece las ventajas anteriormente mencionadas como son las de no costear aguas naciones de ningún país, pasando muy cerca del Polo Norte.

Amanda Lynch¹⁴, ha recordado que en diversos estudios se ha constatado que las rutas del Ártico son entre un 30 % y un 50 % más cortas que las que utilizan el Canal de Suez y el de Panamá, con un ahorro de tiempo en los tránsitos de aproximadamente entre 14 a 20 días. Esto implicaría que, si las aguas internacionales del Ártico se llegan a calentar

¹⁴ Amanda Lynch, autora principal del estudio y profesora de ciencias terrestres, ambientales y planetarias en Brown.

lo suficiente como para permitir la navegación, las compañías navieras podrían reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en aproximadamente un 24 %.

¿Por qué esta fecha y estas reflexiones ahora?

Todo nace a raíz de un profundo estudio de un grupo de científicos de varias universidades y publicado en la revista *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*¹⁵.

Estos investigadores forman un grupo multidisciplinar destacado de meteorólogos, geólogos, físicos, marinos y también expertos en legislación marítima e internacional.

De forma general estos científicos llegan a la conclusión que tan solo en dos décadas, parte del Ártico que alguna vez estuvo cubierta de hielo durante todo el año, para el 2065 estarán libres del mismo, al menos durante meses, como consecuencia esto evitaría utilizar la Ruta del Mar del Norte controlada en su mayor parte por Rusia.

El deshielo del Ártico podría transformar las rutas marítimas y esto lo explican de forma muy simplificada y concreta afirmando que, a menos que los líderes mundiales logren limitar el calentamiento de la tierra a 1,5 grados centígrados durante los próximos 43 años, el cambio climático probablemente abrirá varias rutas nuevas a través de aguas internacionales a mediados de este siglo, es decir, en el año 2065.

Los informes y estudios sobre la grave situación del Ártico, muy lejos de darnos una tregua, algún momento de tranquilidad y esperanza, se agravan por momentos. Este mismo mes de agosto de 2022 nos encontramos con un nuevo informe procedente de la prestigiosa revista especializada en estos temas como es *Communications Earth & Environment* donde señala¹⁶ que la zona ártica se ha calentado a un ritmo casi cuatro veces más rápido que la media mundial y en algunas partes muy específicas como el mar de Barents al norte Noruega y Rusia, se están calentando hasta siete veces más rápido en los últimos 43 años.

El informe señala que este calentamiento acelerado sugiere que la zona «es más sensible» al calentamiento global que las estimaciones que disponemos actualmente. Uno de los resultados directos del rápido calentamiento del Ártico es el derretimiento

¹⁵ Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America, también conocida por sus siglas PNAS.

¹⁶ «El calentamiento del Ártico se acelera inesperadamente». <https://as.com/actualidad/el-calentamiento-del-artico-se-acelera-inesperadamente-n/>

más rápido de la capa de hielo de Groenlandia, lo que se suma al aumento del nivel del mar.

¿Qué opinan los científicos?

En primer lugar, hay que destacar las conclusiones expresadas por Amada Luch, mencionada anteriormente, investigadora que ha trabajado durante casi 30 años en el tema del cambio climático, con la colaboración de Xueke Li¹⁷. En sus comentarios deja nítidamente claro que no hay ningún escenario referido al derretimiento del hielo del Ártico que sea una buena noticia, idea que parece totalmente lógica.

No obstante, reconoce la constatable realidad y es que esta retrocediendo y este proceso traerá implicaciones legales, medioambientales y geopolíticas.

Entre las conclusiones más importantes y a la vez preocupantes recuerdan que es totalmente imprescindible por parte de todos los líderes mundiales el cumplimiento del compromiso de restringir el calentamiento a 1,5 grados centígrados¹⁸ durante los próximos 43 años o de no ser así el cambio climático probablemente abriría diferentes rutas marítimas de aguas internacionales a mediados de siglo.

Según Charles Norchi¹⁹, esos cambios podrían tener implicaciones importantes para el comercio mundial y las políticas globales.

¿Existe preocupación medioambiental en el uso intensivo de esta futura ruta?

Es justo reconocer que los viajes en barco actualmente son más cortos y como consecuencia directa se reducen las emisiones, también por parte de las navieras están realizando fuertes esfuerzos económicos en apoyo al medioambiente, investigando sobre nuevas tecnologías en este campo como, el uso de barcos propulsados con gas natural licuado (GNL), barcos arrastrados por cometas, utilización combinada del viento y el sol, utilización del hidrógeno verde en el ámbito marítimo, barco cero emisiones en puerto y otras similares²⁰.

¹⁷ Investigadora asociada posdoctoral en el Instituto de Brown en el área de Medioambiente y Sociedad.

¹⁸ «Los científicos alertan de que para detener la urgencia climática es necesario actuar ahora o nunca». <https://www.elagoradiario.com/desarrollo-sostenible/cambio-climatico/ipcc-cambio-climatico-ahora-o-nunca/>

¹⁹ Charles Norchi, director del Center for Oceans and Coastal Law en Maine Law, académico visitante en el Instituto Watson de Asuntos Públicos e Internacionales de Brown y uno de los coautores del estudio.

²⁰ «El transporte marítimo una solución ante el cambio climático». https://www.ieeee.es/.../2022/DIEEEO12_2022_BARCAN_Transporte.html

No obstante, los ecologistas están preocupados, pues consideran que un mayor tráfico marítimo a través del Ártico incrementará la cantidad de partículas de carbono que se depositan en la superficie de la nieve proveniente de la combustión de los motores propulsores de los barcos. Cuando ese hollín oscurezca la superficie del hielo, se produce un proceso de aceleramiento del calentamiento al absorber más energía solar²¹. No obstante, no existe un consenso sobre este tema y precisamente el estudio de la Universidad de Brown se llega a afirmar de forma textual lo siguiente:

«Otra consecuencia crítica del derretimiento del hielo en el Ártico es la posibilidad de establecer rutas comerciales marítimas más cortas y respetuosas con el medio ambiente».

Como se ha mencionado en el párrafo anterior los nuevos barcos controlan de forma exhaustiva los procesos de combustión y dicho riesgo podría ser controlado poniéndole unos requisitos mínimos como doble casco y máximo de emisiones tanto de CO₂ y azufre entre otros.

Una inquietud radica en que los periodos de tiempo en que se hace uso de este mar como medio de transporte son cada vez mayores, cada vez comienzan antes y finalizan más tarde lo que implica que pasan más tiempo en la zona y consecuentemente arrojan más partículas de carbono sobre el hielo.

Otro complejo problema está centrado en la meteorología, que es bastante complicada, con fuertes vientos y turbulencias que crean impetuosos oleajes haciendo casi imposible limpiar cualquier derrame que accidentalmente se pudiera producir.

¿Cuál es el marco jurídico del Ártico?

El ordenamiento jurídico internacional que trata los asuntos del Ártico es bastante extenso y en él intervienen diversos organismos legislativos. Uno de los más importantes es la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que reivindica los derechos jurisdiccionales de las naciones en las distintas zonas marítimas. El Consejo del Ártico, por su parte, es un foro intergubernamental e internacional que se interesa por el desarrollo sostenible y la protección del medioambiente del Ártico. La Dimensión Septentrional tiene por objetivo definir una política conjunta entre la Unión Europea,

²¹ «El deshielo del Círculo Polar Ártico 'abre' una nueva ruta comercial».

<https://www.eleconomista.es/energia/noticias/9354847/08/18/El-deshielo-del-Circulo-Polar-Artico-abre-una-nueva-ruta-comercial.htm>

Rusia, Noruega e Islandia. Mientras que los anteriores organismos tienen un carácter internacional, el Consejo Euroártico de Barents²², es un foro de cooperación de la región exclusivamente de Barents, un sector del océano Ártico que limita al norte con el círculo polar ártico. Este organismo se basa en la Declaración de Kirkenes de 1993, en la que se afirma que «la cooperación en la región euroártica de Barents contribuirá sustancialmente a la estabilidad, el progreso, la paz internacional y la seguridad en la zona y en Europa en su conjunto, donde la asociación está sustituyendo ahora a la confrontación y la división del pasado». De la protección medioambiental se ocupa entre otros la Convención OSPAR²³, que es el actual instrumento legislativo que regula la cooperación internacional en este aspecto en el Atlántico del Nordeste. Complementa y actualiza la Convención de Oslo de 1972 sobre vertidos al mar y la Convención de París de 1974 sobre contaminación marina de origen terrestre.

A la Convención de OSPAR se le suma el *Código Polar*²⁴. Esta es la primera legislación general totalmente obligatoria para los buques. En ella se estudian de forma muy específica los peligros con que se pueden encontrar los barcos que navegan en las regiones ártica y antártica.

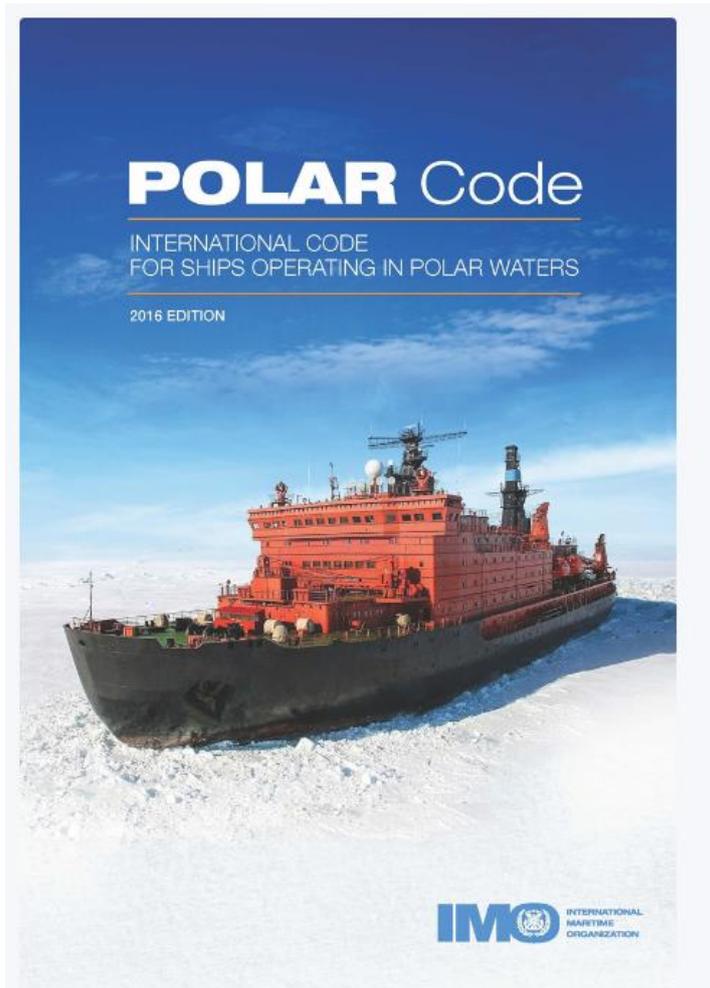
²² <https://www.cde.ual.es/cooperacion-euro-artica-en-barents-declaracion>

²³ «Convenio OSPAR sobre la protección del medio ambiente...».

https://www.miteco.gob.es/.../convenios-internacionales/convenio_ospar.aspx

²⁴ «La entrada en vigor del Código polar marca un hito en la...».

<https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/02>



El *Código Polar* es de obligado cumplimiento para los buques que naveguen en aguas árticas y antárticas. Entró en vigor el 1 de enero de 2017, y marcó un hito histórico en la labor de la Organización Marítima Internacional (OMI) dedicada a esta cuestión fundamental. Sus prescripciones, específicamente concebidas para los entornos polares, van más allá de los convenios existentes de la OMI, tales como el Convenio MARPOL y el Convenio SOLAS, que son aplicables a nivel mundial y seguirán por tanto aplicándose al transporte marítimo en aguas polares.

¿Podrán aparecer nuevos problemas jurídicos?

Este es realmente un problema complejo y totalmente necesario estudiar con una cierta antelación. De acuerdo con la opinión de Lynch es muy necesario, casi imprescindible el empezar a elaborar acuerdos internacionales sobre esta materia, es decir, empezar a legislar debido al largo periodo de tiempo que lleva poner de acuerdo a todos los actores

implicados en dicha negociación y recuerda que los diferentes gobiernos tardaron 10 años en consensuar y aprobar la Convención sobre el Derecho del Mar.

Por ello se tiene la esperanza de iniciar lo antes posible conversaciones sobre el futuro comercial del Ártico con estudios bien elaborados y fundamentos científicos y jurídicos por parte de los líderes mundiales y tomar las decisiones más convenientes para la protección del clima de la tierra en los años venideros.

Estudiar estos cambios que se nos avecinan, podrían evitar posibles crisis que tendrían que resolverse en cortos periodos de tiempo. Lo que realmente nunca suele salir bien. Por esta razón se considera imprescindible elaborar los correspondientes acuerdos internacionales con algo de previsión y sobre todo con mucha responsabilidad, generosidad y solidaridad.

Conclusiones

Según diversos estudios científicos bien contrastados se afirma que para el año 2065 se podría abrir una nueva ruta marítima en el Ártico, actualmente está cubierta de hielo y se la denomina la Ruta Transpolar.

Según un informe publicado en agosto de este año de 2022 en la revista *Communications Earth & Environment*, la zona ártica se ha calentado a un ritmo casi cuatro veces más rápido que la media mundial.

En caso de producirse este fenómeno, la situación cambiaría de forma muy notable y positiva para la navegación debido a que serían aguas internacionales y no tendrían que pagar peajes, ni prácticos, ni informar previamente de los planes de navegación.

Se considera que Rusia no aceptará de buen gusto estas aperturas e intentará continuar con los privilegios de los que disfruta actualmente.

Hoy en día, existe una abundante legislación específica para toda la zona del Ártico debido a su especificidad, aunque posiblemente tendrá que ser incrementada ante la nueva realidad.

*Bartolomé Cánovas Sánchez**

Capitán de navío

Máster en Paz, Seguridad y Conflictos Internacionales