

92/2014

21 de agosto de 2014

*Fernando Ruiz Domínguez**

CAMBIOS Y MOVIMIENTOS EN
SEGURIDAD Y DEFENSA EN EL
ÁRTICO

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

CAMBIOS Y MOVIMIENTOS EN SEGURIDAD Y DEFENSA EN EL ÁRTICO

Resumen:

Muchas cosas están cambiando en el Ártico y muchos son los actores implicados por unos u otros motivos.

En el siguiente documento se hace un pequeño repaso a algunos de los últimos movimientos en Seguridad y Defensa que posiblemente tengan trascendencia a largo plazo y en alguna medida, tanto en dicha zona como en otras más distantes.

Aunque se trata de una carrera de larga distancia, resulta evidente que ninguno de los implicados quiere dejar de participar en ella y mucho menos presentarse en la línea de salida sin haber realizado los consabidos ejercicios de calentamiento.

Abstract:

Many things are changing in the Arctic and there are many actors involved for one reason or another. The following document is a brief look at some of the latest developments in Security and Defense that may have long-term significance and to some extent both in that area and more distant. Although it is a long distance race, it is clear that none of those involved want to stop participating in it, much less be in the starting line without making the usual warm-up exercises.

Palabras clave:

Consejo Ártico, observador permanente, plataforma continental legal, ruta marítima del norte, hidróxido de metano, petróleo, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, puertos estratégicos, espionaje, Acuerdo de Libre Comercio, centrales nucleares flotantes, rompehielos, submarinos, bases militares, puestos fronterizos, grupos ecologistas.

Keywords: Arctic Council, Permanent Observer, legal continental shelf, northern sea route, methane hydroxide, oil, the United Nations Convention on the Law of the Sea, strategic ports, espionage, FTA, floating nuclear power plants, icebreakers, submarines, military bases, border crossings, environmental groups.

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

INTRODUCCIÓN

Que la remota zona del Ártico se está calentando es algo real, tanto en el sentido físico – puesto que se está produciendo un evidente derretimiento de la capa de hielo y este va en aumento año tras año- como en el metafórico, por todo lo que se verá a continuación.

No se trata de algo alarmante a corto plazo, pero tampoco hay que perder de vista las posibles implicaciones que algunos de estos movimientos suscitan, por cuanto son más complejas que lo que a simple vista pueden parecer. Prueba de ello es que muchos de los mismos están englobados en estrategias y planes de largo desarrollo de la mayoría de los que los ejecutan.

Evidentemente cada país tiene su peculiar forma de abordar el tema de su presencia en el Ártico, pero lo cierto es que los últimos movimientos de algunos de los implicados sobresalen de entre los realizados por esa mayoría interesada en tan helada e inhóspita zona.

EE.UU

Modificación de la estrategia

Cuando en mayo de 2011 el Departamento de Defensa (DoD) de EE.UU. remitió al Congreso de su país su informe sobre las operaciones en el Ártico y el Paso del Noroeste¹, todo hacía presagiar que la postura estratégica planteada en el documento sufriría pocas variaciones o al menos que estas no se producirían de forma sensible antes de un periodo de diez años.

Sin embargo se ha visto que influenciado por posteriores informes como el del *U.S. Government Accountability Office (GAO)*² de enero de 2012, recientes acontecimientos en dicha zona o la ejecución de determinadas actividades por parte de terceros países interesados en la misma, han provocado que el DoD haya tenido que replantearse sus próximos movimientos³.

Así a corto plazo el DoD:

Intensificará su política de asociaciones estratégicas;

Y de ser posible incorporará las soluciones innovadoras de bajo costo en las que se está trabajando.

¹ DoD, *Report to Congress on Arctic Operations and the Northwest Passage*, mayo 2011, disponible en http://www.defense.gov/pubs/pdfs/tab_a_arctic_report_public.pdf. Fecha de consulta 15.12.2013.

² En el informe del GAO, *Arctic Capabilities*, se determina que el DoD en su *Arctic Report* de 2011 no incluyó ni una línea temporal para la adquisición de las capacidades requeridas para apoyar los objetivos estratégicos de seguridad nacional, ni una valoración del mínimo y óptimo número de buques rompehielos que hacían falta para hacer frente a los objetivos estratégicos de seguridad nacional en el Ártico. Disponible en <http://www.gao.gov/assets/590/587676.pdf> Fecha de consulta 15.12.2013.

³ DoD, *Arctic Strategy*, noviembre 2013.

También cada vez tiene más claro que a medio y largo plazo tendrá que:

Aumentar sus capacidades para operar en la zona, ya sea por tierra, mar o aire;

Colaborar con el Departamento de Seguridad Nacional (DHS) para evitar la duplicidad de esfuerzos que cada uno realiza a la hora de desempeñar sus cometidos propios e identificar el tipo de inversiones que se deben hacer a largo plazo;

Colaborar con la Guardia Costera para aprovechar sus escasos rompehielos⁴;

Y recopilar información sobre la actividad humana en la zona y sus tendencias.

Por otra parte, el DoD cada día que pasa es más consciente de las inseguridades que se plantean con respecto al cambio climático – el cual provocaría entre otros efectos la desaparición de parte de la capa de hielo polar y por ende la apertura durante más días al año de algunas rutas de navegación marítima – ya que su errónea determinación espacio-temporal puede suponer retrasos o inversiones inútiles en las capacidades operativas en Seguridad y Defensa.

Esto último junto con las posturas de reclamaciones territoriales sin resolver, grandes despliegues militares propios o ajenos, así como la influencia de los medios de comunicación, pueden contribuir a elevar el tono del clima de estabilidad general de la zona.

De entre todos esos cambios destacan al menos tres importantes proyectos gubernamentales con un claro interés en observar todo lo que ocurre y gastar - de momento - el menor dinero posible:

Carbon in Arctic Reservoirs Vulnerability Experiment (CARVE⁵)

El *Jet Propulsion Laboratory* de la NASA investiga desde 2012 el *permafrost* – capa del suelo de las regiones polares que se encuentra permanentemente congelada - en el Estado de Alaska.

Esta misión de cinco años de duración – lo que da buena cuenta del interés y la importancia que el tema sigue teniendo a día de hoy⁶ – está permitiendo estudiar como el ciclo del carbono en el Ártico se está viendo afectado por el cambio climático.

⁴ Actualmente y dado que el rompehielos *Polar Sea* sufre una avería cerca del final de su vida útil y se piensa darle de baja, solo disponen de uno de clase alta, el *Polar Star* y otro de clase media, el *Healy*, - el cual, además, solo se dedica a labores de investigación -, por lo que solicitaron un nuevo rompehielos dentro de un plan presupuestario de cinco años -que empezó en 2013- y un plan de entrega de diez años. Desgraciadamente la vida útil que le queda al *Polar Star* no va más allá de los 7 años, por lo que cuando llegue el nuevo buque se habrá dado de baja a este otro. Es decir, las capacidades operativas de la Guardia Costera no mejorarán durante la próxima década, pues los movimientos en este apartado son insuficientes.

⁵ NASA Mission, CARVE, 2012, disponible en <http://science.nasa.gov/missions/carve/> Fecha de consulta 15.12.2013.

⁶ US Department of Energy, *National Methane Hydrate Multi-Year R&D Program Plan*, junio 1999, disponible en <http://www.netl.doe.gov/technologies/oil-gas/publications/Hydrates/pdf/99hydrate.pdf> Fecha de consulta 15.12.2013.

El *permafrost* del Ártico ha acumulado reservas de carbono orgánico que rondan los 1,6 billones de toneladas métricas (el equivalente a la mitad de todo el carbono orgánico que se cree que hay en toda la Tierra) a una profundidad de tan solo tres metros de la superficie y por lo tanto muy vulnerables al deshielo.

La subida de temperatura del *permafrost* – entre 1,5 y 2,5 grados centígrados en los últimos treinta años⁷ podría suponer que las reservas de carbono orgánico se liberaran y fueran a parar a la atmósfera en forma de gas metano y dióxido de carbono, lo que a su vez supondría repercutir negativamente sobre el calentamiento global.

Pese a los peligros potenciales que el tema suscita tampoco hay que olvidar la otra cara del asunto y es la vulnerabilidad que puede suponer no desarrollar la tecnología capaz de explotar toda esa fuente energética sin que esta ponga en peligro al medio ambiente.

El hidrato de metano es básicamente hielo con gas metano encerrado dentro de su estructura molecular en forma de jaula, la cual solo es estable mientras está sometida a determinadas condiciones de presión y temperatura⁸. Aunque se ha extraído hace años de forma experimental y se sigue investigando sobre los diferentes procedimientos para hacerlo⁹, todavía no existen procesos de extracción – a nivel comercial - del *permafrost* o del subsuelo de las plataformas continentales, ni nada augura que esto se consiga a medio plazo.

Assured Arctic Awareness (AAA¹⁰)

La *Defense Advanced Research Projects Agency* (DARPA) de EE.UU. planteó en marzo de 2012 que si no se podía invertir de forma tradicional – lo cual supondría billones de dólares- para garantizar la presencia permanente de los efectivos del DoD en las heladas aguas del Océano Ártico, lo que sí que se podría hacer es al menos enterarse de alguna manera de lo que está sucediendo en el mismo - por encima y por debajo de la capa de hielo que lo cubre.

Se trata de buscar soluciones efectivas a los problemas que causan en los sistemas tradicionales de detección y comunicaciones: Las bajas temperaturas de hasta - 65 grados centígrados; los largos periodos de oscuridad; la ausencia de señales GPS a partir de los 70

⁷ En los próximos 30 años además se espera que la temperatura del aire en esa zona suba 2,2 grados centígrados. Datos del *Interagency Working Group on Coordination of Domestic Energy Development and Permitting in Alaska, Managing for the future in a rapidly changing Arctic*, marzo 2013. Disponible en <http://www.doi.gov/news/upload/ArcticReport-03April2013PMsm.pdf> Fecha de consulta 15.12.2013.

⁸ Se destruyen a más de -15 grados centígrados y a 1 atmósfera de presión.

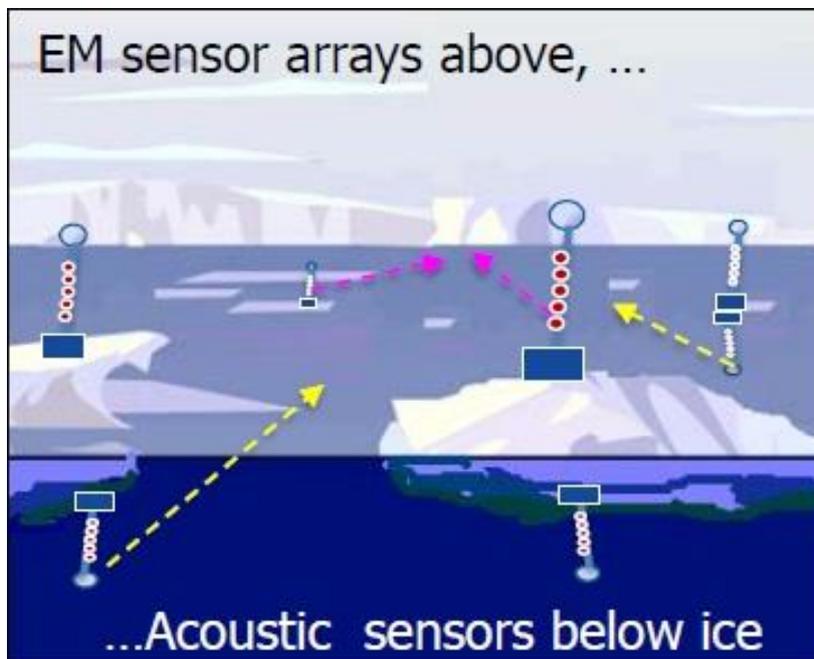
⁹ SCHODERBEK, David, FARREL, Helen, HESTER, Keith, HOWARD, James, RATERMAN, Kevin, SILPNGARMLERT, Suntichai, LLOYD MARTIN, Kenneth, SMITH, Bruce Smith y KLEIN, Perry, *ConocoPhillips Gas Hydrate Production Test Final Technical Report*, October 1, 2008–June 30, 2013. Disponible en <http://www.netl.doe.gov/technologies/oil-gas/publications/Hydrates/2013reports/nt0006553-final-report.pdf> Fecha de consulta 15.12.2013.

¹⁰ DARPA, *Assured Arctic Awareness*, 2012, disponible en <https://www.fbo.gov/index?s=opportunity&mode=form&id=44aa8829411cec920d033db847c22797&tab=core&cvview=1> Fecha de consulta 15.12.2013.

grados de latitud Norte; la presencia continua de nubes (aproximadamente de un 50% en invierno y un 85% en verano); la niebla cerrada; la inestabilidad de la ionosfera que provoca interferencias en las radio-frecuencias y los radares; la imposibilidad de lanzar al mar y desde un avión, boyas de detección tradicional, debido a las placas de hielo, etc.

Las soluciones sugeridas pasan por aprovechar las limitaciones que la climatología del Ártico impone y usarlas de forma oportunista. De esta forma se pretende instalar sobre los *icebergs* varios sensores electromagnéticos y por debajo de dichos *icebergs* y fijados a los mismos, varios sensores acústicos, todos los cuales –los de superficie y los sumergidos- operarían en forma de red para la detección y seguimiento tanto de barcos como de submarinos.

A finales de agosto de 2012 la empresa *Science Applications International Corporation* (SAIC) – que lleva trabajando en el campo de la investigación acústica submarina desde 1990- consiguió el contrato de algo más de 2 millones de dólares para el desarrollo de dicha tecnología y en especial en lo que se refiere a unos sensores de bajo costo lanzados desde el aire sobre los *icebergs* y otros dispositivos que funcionarán como detectores acústicos pasivos bajo una fina capa de hielo, también conocidos como FLOATS (*Field-distributed, Low-cost, Open-water, and Acoustic, Thin-ice Sensor*). Durante 2014 SAIC seguirá haciendo pruebas en diversos puntos del Océano Ártico así como en Canadá y Groenlandia¹¹.



Assured Arctic Awareness (AAA). Imagen por cortesía de la DARPA.

¹¹ Polar.ch2m.com, Arctic Field Projects, Assured Arctic Awareness (AAA), disponible en http://www.polar.ch2m.com/arlss_reports/arlss_projectsdetail.aspx?cbHUBCode=Arctic%20Ocean%20and%20Seas&cbSubRegion=%20&cbFieldSeasonCode=2013&cbIPY=-1&cbReportType=HTML Fecha de consulta 15.12.2013.

Un nuevo y específico puerto en el Ártico¹²

Los ingenieros del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE.UU. (USACE), junto con los del Departamento de Transporte e Instalaciones Públicas de Alaska, han comenzado un estudio de evaluación y viabilidad - de tres años de duración y que terminará en 2015 – para la construcción en Alaska de un puerto para buques de gran calado.

Las dos ubicaciones que más posibilidades tienen son las de Nome y Port Clarence, ambas en la zona del Estrecho de Bering, si bien el hecho de que las compañías *Arctic Fibre* – canadiense – y *Quintillion Networks* - norteamericana – tengan planeado desplegar una línea submarina de fibra óptica para Internet -de 100 Gbps- que unirá Londres con Tokio, pasando por el norte de Canadá y entre otros puntos, Nome¹³, hacen que esta última ubicación tenga más puntos a su favor a la hora de ser elegida finalmente por los ingenieros. No hay que olvidar que esta línea submarina también pasará por Shemya –una diminuta isla de las Aleutianas - donde se encuentra la *Eareckson Air Station*, la cual alberga el radar *Cobra Dane* de la Agencia de Defensa de Misiles (MDA), diseñado para detectar ataques de misiles lanzados desde Rusia y China y que *Quintillion Networks* ha iniciado las negociaciones con la Agencia de Defensa de Sistemas de Información (DISA) - puesto que la fecha prevista para el despliegue de la citada línea es para mayo de 2014 y la entrada en servicio en enero de 2016 -.

Por lo tanto, queda patente la importancia que tendrá en los próximos años el tráfico marítimo a través de dicho estrecho, no solo en lo que se refiere a los grandes buques cargueros civiles que tratarían de aprovechar las cada vez más disponibles rutas marítimas – debido al paulatino deshielo del mar ya mencionado –, sino en cuanto a los buques militares con rumbo a aguas del Océano Ártico se refiere.

CANADÁ

La reclamación a última hora

Sin duda alguna el mejor golpe de efecto mediático en la lucha por posicionarse en el Ártico¹⁴ lo protagonizó Canadá *in extremis*¹⁵ cuando el 6 de diciembre de 2013¹⁶ presentó

¹² US Army, USACE, *Alaska deep-draft Arctic Port System Study*, marzo de 2013, disponible en <http://www.poa.usace.army.mil/Portals/34/docs/AKports/1ADDAPSReportweb.pdf> Fecha de consulta 15.12.2013.

¹³ Ruta disponible en *Arctic Fibre* noviembre 2013, <http://arcticfibre.com/network/routing-map/> Fecha de consulta 15.12.2013.

¹⁴ Durham University. Reclamaciones territoriales realizadas y potenciales hasta abril de 2013. Disponible en <https://www.dur.ac.uk/resources/ibru/resources/Arcticmap.pdf> Fecha de consulta 15.12.2013.

¹⁵ La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar fue ratificada por Canadá y esta entró en vigor el 07.12.03. Dicho país tenía un plazo exacto de 10 años para hacer las reclamaciones territoriales que estimase oportunas, expirando por tanto el mismo el 06.12.13.

¹⁶ United Nations – CLCS, Circular del 09.12.2013, disponible en

ante la Comisión sobre los Límites de la Plataforma Continental de las Naciones Unidas (UNCLCS) un informe preliminar¹⁷ sobre la reclamación de los límites de la plataforma continental de sus territorios bañados por el Océano Atlántico y de acuerdo a lo estipulado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS)¹⁸. Lo significativo es que con dicha acción se reservó textualmente para un momento posterior la remisión de la información ampliatoria relativa a sus reclamaciones en el Océano Ártico - por las que pretende ampliar exponencialmente¹⁹ sus intereses geoestratégicos hasta prácticamente el mismísimo Polo Norte -.

Básicamente lo que permite el artículo 76 -en su párrafo 1- de la mencionada Convención es que los estados ribereños puedan fijar el límite exterior de su plataforma continental de acuerdo a una de estas dos posibilidades: La distancia - 200 millas -; o la prolongación natural de su territorio -según unas reglas técnicas-.

“La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.”

Por otra parte se limita claramente en el artículo 76 – en su párrafo 3 - lo que se puede entender por margen continental – el cual conviene igualmente citar al objeto de que quede claro lo que es el concepto legal de plataforma continental (*legal continental shelf*²⁰) y sus implicaciones geopolíticas y estratégicas, pues en no pocas ocasiones se generan confusiones desde los medios de comunicación a la hora de interpretar por algunos, lo que pertenece o no a un estado con dichos derechos reconocidos oficialmente.

http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/can70_13/clcs70_2013.pdf Fecha de consulta 15.12.2013.

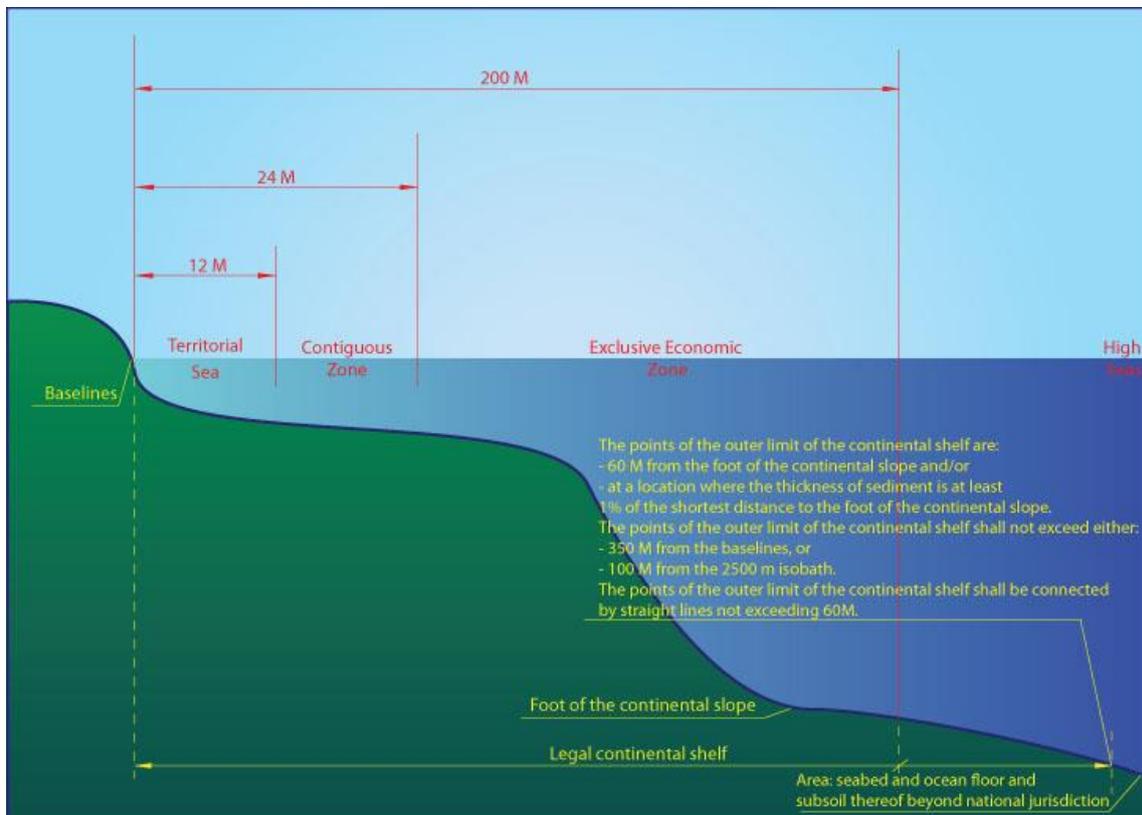
¹⁷ Government of Canada, *Partial submission of Canada to the Commission on the limits of the Continental Shelf regarding its continental shelf in the Atlantic Ocean*, 06.12.2013. Disponible en http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/can70_13/es_can_en.pdf Fecha de consulta 15.12.2013.

¹⁸ Aunque EE.UU no ratificó la Convención, se encuentra trabajando desde hace años -sin prisas y con la colaboración de los rompehielos canadienses- en la determinación de su plataforma continental legal. *U.S. Extended Continental Shelf Project. Establishing the Full Extent of the Continental Shelf of the United States*. Disponible en <http://continentalsshelf.gov/media/ECSposterDec2010.pdf> Fecha de consulta 20.12.2013.

¹⁹ Canadá pretende reclamar aproximadamente 1,2 millones de km² del territorio Ártico por lo que posiblemente entrará en disputa con Rusia y Dinamarca (Groenlandia). Esta cuestión no se resolverá en el mejor de los casos antes de 10 años.

²⁰ El concepto legal de plataforma continental no coincide con el concepto en geología marina de plataforma continental.

“El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental. No comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo”.



Concepto legal de plataforma continental, Zona Económica Exclusiva (EEZ) y otros, según la UNCLOS. Imagen por cortesía de la UNCLCS.

Preparándose para operaciones encubiertas

Para darse cuenta de hasta qué punto el gobierno canadiense está convencido de que tienen que estar preparados para operaciones encubiertas en el Ártico, no hay más que ver que éste también ha invertido en la investigación de vehículos terrestres especiales para sus tropas. En concreto, se ha gastado - de momento - 620.000 dólares en el desarrollo de una moto-nieve que puede funcionar en modo eléctrico (vehículo híbrido) y por tanto operar de forma ultra silenciosa en esta específica zona. Esto es de crucial importancia ya que en el Ártico la contaminación acústica es mínima -debido entre otras circunstancias a las extremas condiciones medioambientales que limitan en gran medida la presencia humana- y a que el sonido de un vehículo que se aproxime a un punto concreto se propaga mejor debido a las condiciones propias del aire – seco y frío-.

El carácter secreto del proyecto es tal, que de momento y por restricciones legales no existen imágenes del vehículo al que se le ha puesto el nombre de “Loki” – dios mitológico nórdico que cambia de forma-. Tan solo se sabe que fue entregado en agosto de 2013 por la empresa canadiense *CrossChasm Technologies* a la *Defense Research and Development*

Canada (DRDC) – la equivalente de la DARPA en ese país - tras la adjudicación del contrato en septiembre de 2011²¹.

La lucha crucial contra el espionaje naval

También es significativo el incremento de los ataques a intereses canadienses dentro del apartado de la tecnología y la inteligencia naval relacionadas con el Ártico.

Así, si ya en 2012 y gracias a la información facilitada por el F.B.I. norteamericano a los canadienses, se condenó a veinte años de prisión a un oficial de inteligencia naval canadiense –Jeffrey Delisle²²- por vender esta información militar a los rusos, lejos de servir la difusión del asunto de escarmiento público, no ha hecho más que aumentar el interés por conseguir los secretos tecnológicos que rodean a la Armada de dicho país y en especial en lo que se refiere a las nuevas capacidades de los buques que surcan y surcarán las aguas del Ártico.

De esta manera, en diciembre de 2013 se detuvo a un ingeniero naval canadiense²³, Mr. Huang –de origen chino- y se le acusó oficialmente de haber intentado facilitar información al gobierno chino, relativa -entre otras cuestiones- al proyecto *Arctic Offshore Patrol Ships* (AOPS)²⁴ y a la próxima generación de rompehielos. El acceso a dicha información habría sido posible gracias a que el acusado trabajaba desde 2006 en una empresa naval subcontratada, *Lloyd's Register Canada Ltd*, que se dedica a diseñar los buques para los proyectos gubernamentales mencionados anteriormente, así como otros más vinculados a la Armada y a la Guardia Costera.

Sorprende el interés potencial que puede tener el AOPS para un país extranjero, por cuanto que para varios de los propios analistas canadienses, dichos buques – que además llevan años sin construirse – no son precisamente un dechado de virtudes navales para su uso en el Ártico²⁵.

Tampoco hay que olvidar que China está construyendo su segundo rompehielos y que esté entrará en servicio, posiblemente, en 2014.

²¹ CASR. *Stealth Snowmobile?* Agosto 2011. Disponible en <http://www.casr.ca/doc-npp-hybrid-snowmobile.htm> Fecha de consulta 15.12.2013.

²² The Globe and Mail, *CSIS knew of navy spy's activity but withheld file from RCMP*, 26.05.2013. Disponible en <http://www.theglobeandmail.com/news/news-video/video-csis-knew-of-navy-spys-activity-but-withheld-file-from-rcmp/article12158162/> Fecha de consulta 10.06.2013.

²³ Ibid, *Man charged with trying to sell classified information to China*, 01.12.2013. Disponible en <http://www.theglobeandmail.com/news/news-video/video-man-charged-with-trying-to-sell-classified-information-to-china/article15706062/> Fecha de consulta 04.12.2013.

²⁴ De seis a ocho buques militares que se construirán a partir de 2015. Tendrán una categoría internacional de *Polar Class 5* -con capacidad para navegar en aguas heladas de hasta un metro de espesor del hielo- y se espera que estén operativos durante los próximos 25 años a partir de su entrada en servicio.

²⁵ BYERS, Michael, WEBB, Stewart Canadian Centre for Policy Alternatives, *Titanic blunder*, abril 2013, disponible en http://www.policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/National%20Office/2013/04/Titanic_Blunder_0.pdf Fecha de consulta 15.12.2013.

CHINA

Observador permanente

Desde mayo de 2013 la República Popular de China ocupa el puesto de Observador Permanente en el Consejo Ártico²⁶, algo por lo que llevaba luchando desde el año 2009, puesto que al no disponer de territorios en el Círculo Polar Ártico²⁷ hacían imposible que fuera un país miembro de pleno derecho de dicho foro internacional - el cual se encuentra formado por: EE.UU., Canadá, Dinamarca, Finlandia, Islandia, Rusia, Noruega y Suecia -.

Este estatus le permite a China presentar su perspectiva dentro del Consejo, pero sin poder de voto. Ello significa, por una parte, que no tiene peso – pero sí alguna influencia - a la hora de que se tomen decisiones y por otra, que se encuentra al corriente y de forma constante de absolutamente todas las actividades de los grupos de trabajo, programas, planes de acción, etc. que se llevan a cabo o se pretenden implementar en esa región, como por ejemplo la reunión del Grupo de Trabajo sobre el carbón negro y el metano que se llevó a cabo en Estocolmo (Suecia) del 11 al 13 de diciembre de 2013.

La sobrepoblación

Otro de los factores que más acucian y acuciarán a los chinos es la necesidad de obtener recursos energéticos, minerales y alimenticios para una gran masa humana como la suya. De hecho en su país concentran a un quinto de la población mundial y actualmente se ha abandonado la estricta política gubernamental de natalidad que data de finales de los años 70 – cuyo objetivo era evitar que las parejas de ese país tuvieran un segundo hijo -, puesto que los últimos estudios estadísticos sobre el envejecimiento de su población apuntan a que en caso contrario para el año 2050, casi un cuarto de la misma tendría más de 65 años²⁸.

Las relaciones con Islandia

El Acuerdo de Libre Comercio.

Firmado el 15 de abril de 2013²⁹, supone básicamente la eliminación de aranceles aduaneros y una buena posibilidad de mejorar los intercambios comerciales entre ambos países.

China, que tiene un escaso volumen de negocio con Islandia, ve como la apertura de la ruta del noreste (NSR) le puede permitir colocar sus productos - navegando a través del Estrecho de Bering y el Océano Ártico - en este incipiente mercado y además, posiblemente, ser

²⁶ También lo consiguieron: Italia; India –que días después anunció que para 2016 tendrá su propio rompehielos-; Japón; Corea del Sur; y Singapur. Por su parte, la Unión Europea tiene pendiente ser aceptada también como Observador Permanente, una vez que resuelva los problemas con Canadá respecto a la comercialización de algunos productos derivados de las focas.

²⁷ El territorio chino más cercano se encuentra a unas 900 millas náuticas.

²⁸ United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division.

²⁹ Ministry for Foreign Affairs of Iceland, *Free Trade Agreement between the government of Iceland and the government of the People's Republic of China*. 15.04.2013. Disponible en <http://www.mfa.is/media/fta-kina/Iceland-China.pdf> Fecha de consulta 20.12.2013.

punto de transbordo en ese país de las mercancías cargadas en sus grandes buques portacontenedores a otros buques más pequeños – por dimensiones y calado - que puedan entrar en todos los puertos europeos.

La importancia del asunto radica en que la propia Islandia estuvo inmersa en un reciente proceso para la adhesión a la Unión Europea – año 2010- , pero que pese a su resultado positivo³⁰ en cuanto a las muy avanzadas negociaciones, el mismo se vio truncado unilateralmente cuando el 1 de agosto de 2013 el gobierno islandés retiró su candidatura.

La sede diplomática china.

Habría que añadir el papel geopolítico y estratégico que posiblemente tenga en un futuro – si no lo tiene ya -, la enorme sede diplomática china – con capacidad para unas 500 personas, aunque en 2013 solo tenía 7 miembros acreditados oficialmente – en Reikiavik, la capital de este país ubicado en una pequeña isla a las puertas del Ártico, el cual cuenta con una población aproximada de 320.000 habitantes.

El petróleo islandés.

Tampoco hay que perder de vista que los chinos están muy interesados en conseguir el petróleo islandés – el cual según parece hay relativamente cerca de su costa noreste³¹- dado que:

Por una parte, la *China National Offshore Oil Corporation* (CNOOC) – petrolera gubernamental china - fue elegida en 2013 como socia comercial por parte de la petrolera privada islandesa *Eykon Energy* (la cual tiene –junto a la también privada, *Islandic Petroleum*- una de las dos únicas licencias para la exploración y explotación petrolífera en la zona islandesa de Dreki³²).

Por otro lado, el uso de este tipo de combustible a largo plazo no interesa en la propia Islandia³³. De hecho el 82 % de su energía proviene de fuentes renovables - en concreto la eléctrica está generada casi al 100% por dichas fuentes- . Además, desde hace años se puede ver como parte del transporte público funciona con pilas de combustible de hidrógeno

³⁰ European Commission, *Commission Opinion on Iceland's application for membership of the European Union*, Analytical Report. 24.02.2010.

³¹ En enero de 2013 la compañía privada islandesa, *Islandic Petroleum* (fundada en 2012), recibió una licencia gubernamental para la exploración y explotación de los recursos petrolíferos que según parece hay en el subsuelo marino en la zona de Dreki. Disponible en <http://www.icelandpetroleum.com/about/> y en <http://www.icelandpetroleum.com/assets/> Fecha de consulta 15.12.2013.

³² Eykon Energy ehf, Acuerdo con CNOOC, 2013, disponible en <http://www.eykonenergy.com/> Fecha de consulta 15.12.2013.

³³ Ministry of Industry and Innovation, *The Icelandic National Renewable Energy Action Plan for the promotion of the use of energy from renewable sources in accordance with Directive 2009/28/EC and the Commission Decision of 30 June 2009 on a template for the national renewable energy action plans*. 31.12.2012. Disponible en <http://www.atvinnuvegaraduneyti.is/media/Skyrslur/NREAP.pdf> Fecha de consulta 15.12.2013.

gracias al apoyo gubernamental³⁴ y se está estudiando elevar los impuestos para los vehículos que generan dióxido de carbono.

Finalmente hay que mencionar que la CNOOC está acostumbrada a hacerse con parte del accionariado de compañías petroleras extranjeras cuando estas se encuentran con falta de liquidez económica para invertir en determinados proyectos. De hecho ya lo hizo recientemente en Canadá con *Nexen*³⁵ y anteriormente con *Daylight Energy*, *OPTI Canada* o *Sinopec*. Por ello, no sería nada sorprendente que hiciera lo propio con una o ambas petroleras islandesas anteriormente mencionadas.

Compra de suelo en Grimsstadir.

Un asunto tan peculiar como el intento de compra de 300 km²³⁶ - en la costa norte de Islandia barrida por el fuerte viento - por parte de un billonario³⁷ - y ex oficial de propaganda del Partido Comunista chino -, no puede pasar desapercibido fácilmente³⁸. Si a eso le unimos el hecho de que, según él, quiere dedicar el terreno para la construcción de un complejo hotelero - que incluye un campo de golf y casualmente un aeropuerto -, la cuestión genera las lógicas dudas. De hecho el gobierno de Islandia paralizó en 2011 la compra del terreno debido a presiones diplomáticas de varios países - entre ellos EE.UU.- y porque existen ciertas restricciones legales respecto a la posesión de grandes extensiones de terreno islandés por parte de los extranjeros.

Como quiera que se sigue insistiendo en dicho proyecto, para solucionar dichos inconvenientes - así como otros obstáculos del anterior gobierno islandés -, en 2014 se baraja la posibilidad de que el terreno privado sea comprado por el actual gobierno de Islandia y que este lo alquile por un largo periodo de tiempo al interesado y presidente del *Zhongkun Group*.

La NSR: Su afianzamiento y protección

Alquiler de puertos de Corea del Norte

Que la NSR se está impulsando por parte China es lógico y evidente. Uno de los elementos que apoyan dicha afirmación es sin duda el alquiler de algunos de los puertos de Corea del

³⁴ DAVIS, Aaron H, General Electric, *Small Country. Big Change*. 03.09.2013. Disponible en <http://www.youtube.com/watch?v=uziXr2hly9I> Fecha de consulta 15.12.2013.

³⁵ El gobierno canadiense a raíz de este trato manifestó que no permitirá ninguno más, salvo excepciones.

³⁶ El equivalente aproximado al 0,3 % del territorio islandés.

³⁷ Propietario del *Zhongkun Group*.

³⁸ The New York Times, *Teeing Off at Edge of the Arctic? A Chinese Plan Baffles Iceland*, 22.03.2013, disponible en http://www.nytimes.com/2013/03/23/world/europe/iceland-baffled-by-chinese-plan-for-golf-resort.html?pagewanted=all&_r=0 Fecha de consulta 15.03.2013.

Norte, realizados por parte de empresas chinas para los próximos 30 años y que permitirán comercializar los productos de las zonas que lindan con este país y que no tienen salida natural al mar.

Acuerdos con empresas rusas del sector energético.

La empresa *China National Petroleum Corporation* (CNPC) firmó en 2013 un acuerdo con la empresa petrolera rusa *Rosneft* para realizar perforaciones en los mares de Pechora y Barents, en el Ártico. Además, la CNPC firmó igualmente en 2013 un acuerdo con la también petrolera rusa, *Sovcomflot Group*, para el suministro de hidrocarburos rusos a China a través de la NSR, por lo que es otro claro ejemplo de los esfuerzos chinos por asegurarse el suministro de sus importaciones de recursos energéticos mediante esta vía marítima y desde esta concreta zona del mundo.

Futuro potencial interés por operaciones militares navales en el Ártico

La gran dependencia energética china unido a que el abastecimiento del país en cuanto a petróleo se refiere, se realiza mayoritariamente desde países del Medio Oriente y por vías marítimas controladas por potencias extranjeras, ha llevado a su gobierno a temer por sus intereses estratégicos.

Preocupa especialmente el paso de sus crecientes importaciones petrolíferas – que suponen el 50% de sus necesidades y de este porcentaje el 80% se realiza por mar³⁹ - a través del Estrecho de Malaca – ubicado entre la costa occidental de la península malaya y la isla de Sumatra - y del Golfo de Adén – entre Yemen, Yibuti y Somalia -, por cuanto dichas zonas están sometidas al riesgo constante de la piratería.

Tan grave es el asunto que en lo que se refiere a los problemas que provocan los piratas somalíes, esto ha hecho que se produzcan dos reacciones: Por una parte las compañías de seguros han aumentado espectacularmente las primas de seguros para cubrir este tipo de travesías; Y por otra, algunas empresas navieras han decidido realizar sus viajes a Europa rodeando todo el continente africano – pese a ser un viaje más largo y caro - en vez de llegar a dicho destino final a través del Canal de Suez –controlado por el políticamente inestable Egipto-.

El futuro potencial interés militar chino en continuas operaciones en el Ártico solo parece que iría de la mano de dos factores conjuntos como son la dependencia energética por dicha zona y el aseguramiento de la vía de transporte⁴⁰ – NSR – para abastecerse con los recursos demandados, cuestión que no parece que se vaya a suscitar a medio plazo.

³⁹ US Naval War College & China Maritime Studies, *No Substitute for Experience, Chinese Antipiracy Operations in the Gulf of Aden*, 2013, pág. 13, disponible en http://www.usnwc.edu/Research---Gaming/China-Maritime-Studies-Institute/Publications/documents/CMS10_Web_2.aspx . Fecha de consulta 20.12.2013.

⁴⁰ China aboga por la libertad de los mares y la libre circulación sin restricciones por los pasos del Ártico.

Asunto aparte es la presencia de su Armada en el Ártico – especialmente en lo que se refiere a sus submarinos - y de las “visitas” de sus buques a determinados puertos a los que casualmente se accede rápidamente mediante la NSR.

GROENLANDIA

Explotación de minas de uranio y otros minerales

El 24 de octubre de 2013 el Parlamento de Groenlandia revocó la normativa estatal que impedía la explotación de minerales como el uranio, por lo que se abrió la posibilidad de extraer estos, así como otros del grupo de los lantánidos⁴¹ – minerales raros con alto valor estratégico en Seguridad y Defensa –. De esta manera se dio un paso adelante en el desarrollo del *Kvanefjeld Project* – un proyecto minero de extracción de multi minerales en esa zona al sur del país –.

En dicho proyecto está interesado de forma activa el gobierno chino, tras la oportuna visita a la *China Mining Conference* – celebrada en Tianjin del 2 al 5 noviembre de 2013 - por parte del Ministro de Industria y Minerales de Groenlandia, así como de varios presidentes de empresas mineras.



Imagen elaborada por el autor del artículo a partir de *Google maps* y datos propios.

⁴¹ Proactive Investors, Greenlands Minerals and Energy, *Greenland Minerals and Energy: historic parliament vote for Kvanefjeld*, 27.10.2013.

RUSIA

Asunto prioritario

El presidente ruso, Vladimir Putin, a finales de 2013 manifestó en diversas ocasiones que entre sus prioridades se encuentra la de aumentar la presencia militar en toda la frontera norte del país⁴².

La defensa de los intereses económicos pasa por afianzar la seguridad de las rutas de salida de minerales e hidrocarburos, así como la de los puertos fluviales ubicados en las desembocaduras de los ríos siberianos y otros puertos marítimos vinculados a la NSR.

La incorporación de misiles intercontinentales, aviones de combate, y submarinos de ataque, supondrá en su momento una escalada armamentística que no habrá que perder de vista.

Reapertura de antiguas bases militares

Para lograr esta presencia militar se ha optado por una doble vía que pasa por utilizar antiguas bases militares de la época de la extinta URSS y la de crear otras nuevas – aún por determinar públicamente- de acuerdo a las nuevas necesidades.

Entre esas reaperturas destaca la de la base naval del archipiélago Novosibirskiye Ostrova - ubicado en el noreste del país -, a la que le seguirá la de su aeropuerto⁴³.

Akademik Lomonosov

Aunque el desarrollo de una planta nuclear flotante – cuyo concepto es distinto del de un buque con propulsión nuclear – no es algo nuevo, pues lo cierto es que la primera data de 1963, cuando *Martin Marietta Corporation* construyó para el *US Army* el MH1-A, utilizando como base el casco del *Sturgis* – un buque de la 2ª Guerra Mundial de la clase *Liberty*- y esta estuvo operando en la zona del Canal de Panamá de 1968 a 1977, sin embargo los rusos están construyendo su modelo propio a partir de dos reactores nucleares modificados – de 35 MW eléctricos cada uno -. Dichos reactores están basados en el modelo KLT-40 que utilizan sus rompehielos – los cuales necesitan reabastecerse de combustible cada cuatro años. La diferencia entre unos y otros reactores rusos es que los de los rompehielos utilizan uranio altamente enriquecido y los modificados para este nuevo proyecto solo lo harán con uranio ligeramente enriquecido, por lo que el reabastecimiento de combustible se tendrá que hacer en periodos más cortos, con el riesgo añadido que ello conlleva.

⁴² Fox News, *Putin says beefing up presence in the Arctic among top priorities for Russian military*, 10.12.2013, disponible en <http://www.foxnews.com/world/2013/12/10/putin-says-beefing-up-presence-in-arctic-among-top-priorities-for-russian/> Fecha de consulta 15.12.2013.

⁴³ Ria Novosti, *Russia Reopens Military Base to Control Key Part of Arctic- Putin*, 16.09.2013, disponible <http://en.ria.ru/russia/20130916/183501749.html> Fecha de consulta 15.12.2013.

Lo interesante del proyecto de la empresa *Rosenergoatom* es que se trata de la primera vez que este tipo de planta nuclear civil flotante para el abastecimiento de energía eléctrica en zonas remotas del Ártico - que puede ir asociado a una planta desalinizadora de agua de mar, también flotante- y capaz de abastecer de energía eléctrica para calefacción, luz, etc. a una población de 200.000 personas, se producirá de forma masiva.

Se espera que para 2019 se hayan terminado de construir, en las instalaciones de *Baltiysky Zavod* de San Petersburgo, algunas de las siete proyectadas, de las cuales, cinco, las usará previsiblemente la empresa petrolera rusa *Gazprom* como soporte logístico en la búsqueda y extracción de gas y petróleo en el Ártico.

La primera de ellas, la *Akademik Lomonosov*, se encuentra en un avanzado estado de ejecución –pese a diversos retrasos imprevistos- por cuanto ya se ha construido el casco flotante y actualmente se trabaja en la puesta en servicio de los reactores.

Habría que significar que resulta de lo más compleja la protección de este tipo instalación civil flotante desde la perspectiva de la amenaza terrorista contra ella. Esto es así especialmente en unos momentos en los que no faltan los ataques contra intereses rusos o su población y teniendo en cuenta las dimensiones de la misma – 144 metros de eslora por 30 metros de manga -. No hay que olvidar que algunos grupos terroristas disponen de misiles anti-buque y que las necesidades de abastecimiento de combustible nuclear en regiones remotas posiblemente supongan el que las propias plantas nucleares flotantes tengan que almacenar a bordo al menos una parte del mismo para no ver limitada seriamente su operatividad.

Por otra parte y a falta de datos públicos precisos, genera ciertas dudas la afirmación rusa oficial de que la *Akademik Lomonosov* y sus hermanas energéticas sean capaces -cada una de ellas- de recibir un impacto directo de una aeronave con una masa de 10 toneladas y cayendo desde una altura de 50 metros⁴⁴:

Primero, porque pese a que en el análisis de riesgos de una instalación nuclear en general, se tienen en cuenta muchos de los provenientes por tierra, mar y aire –ya sean naturales o intencionados- no pasa desapercibido que a raíz de las secuelas globales de los atentados terroristas del 11-S en EE.UU., se entiende que este tipo de ataque sigue estando dentro de los escenarios reales posibles;

Y segundo y de forma especial, si tenemos en cuenta que muchas de sus ubicaciones flotantes estarán próximas a grandes explotaciones de hidrocarburos, lo cual podría implicar un peligro potencial de daño colateral bidireccional.

⁴⁴ IAEA, 6th INPRO Dialogue Forum on Global Nuclear Energy Sustainability, BYLOV, I.A, *Safety Provisions for the KLT-40S Reactor Plant Floating Power Unit*. Agosto 2013. Disponible en http://www.iaea.org/INPRO/6th_Dialogue_Forum/session-2/6-russia.pdf Fecha de consulta 15.12.2013.

Los submarinos con nuevas y especiales capacidades

Una de las peculiaridades que tienen los submarinos a la hora de operar en un mar helado es lógicamente en el momento de emerger.

Si bien es cierto que los mismos tienen cierta capacidad para romper, desde abajo hacia arriba, algunas de esas capas de hielo flotantes, la limitación viene dada en cuanto a que dicha operación se debe realizar muy lentamente para no dañar principalmente la vela – torreta donde va alojado el puesto de control en superficie, los mástiles electrónicos, periscopios, en su caso la cápsula de escape, etc.-.

Las nuevas necesidades que ha detectado la Armada rusa – rescate de la tripulación debido a un accidente, operaciones de ataque con misiles, etc.- implican que sus submarinos tengan que emerger de forma urgente y que no solo las velas de los mismos no resulten dañadas, sino que los silos para los lanzamientos de misiles se encuentren también libres de daños y de hielo.

Por ello y con carácter urgente durante los próximos años – a partir de 2015⁴⁵ - someterá a su flota destinada en el Ártico a diferentes mejoras en ese sentido, que además incluirán detectores para poder determinar el grosor de la capa de hielo⁴⁶, etc., por lo que se espera que los primeros submarinos entren en servicio en 2016.

La futura base militar en Pevek

Pevek es una ciudad portuaria en el distrito autónomo de Chukotka, en el extremo noreste de Rusia y en la costa del Mar de Siberia Oriental. Tiene una población de poco más de 7.000 habitantes cuya expectativa de vida no va más allá de los 62 años, lo que da buena prueba de las duras condiciones de vida.

La incipiente actividad económica en la zona es la minería, ya que cuenta con yacimientos de carbón, gas natural, petróleo, oro y tungsteno, recientemente explotados, así como algún otro, como el uranio, que se viene haciendo desde hace varias décadas.

Existen diversos y suficientes factores indiciarios como para poder determinar que posiblemente se establezca en dicha ciudad una futura base militar. De esta manera destacan:

Dualidad de uso

Aunque las instalaciones portuarias gubernamentales son de uso civil, estas resultan de lo más adecuadas para un uso inicial esporádico militar antes de ser diseñadas las específicas para sus operaciones.

⁴⁵ Izvestia, Подводные лодки научат пробивать лед в Арктике, 09.12.2013, disponible en <http://izvestia.ru/news/562076> Fecha de consulta 27.12.2013.

⁴⁶ Actualmente pueden romper el hielo de 0.6 metros a 0,8 metros de espesor máximo.

No es la primera vez que para evitar que se hable de una militarización de una determinada zona se recurra a este tipo de estrategia.

Puerto de la NSR

En 2013 las autoridades rusas otorgaron a Pevek la categoría oficial de puerto estacional (de julio a octubre de cada año) dentro de la NSR⁴⁷, lo que implica un posible floreciente tráfico marítimo en años venideros y por ende de unas necesidades en el establecimiento y mantenimiento de la seguridad - de la ruta, las personas, los buques y los cargamentos -.

Según declaraciones de agosto de 2013 del Secretario Adjunto de la Secretaría de Transporte de la Federación de Rusia, Viktor Olersky, el tráfico marítimo en esta vía puede aumentar más de ocho veces para 2020, llegando a un volumen de 30 millones de toneladas de mercancías al año⁴⁸.

Abastecimiento energético sobredimensionado

A finales de 2013 el jefe ejecutivo de *Rosenergoatom*, Yevgeny Romanov, dijo que la principal hipótesis con la que trabaja el Ministerio de Defensa ruso respecto a la ubicación de la primera central nuclear flotante – la ya vista *Akademik Lomonosov* – es que esta sea destinada a Pevek.

Esta decisión supondría un sobredimensionamiento de la oferta energética en esa ubicación – pues según lo ya comentado anteriormente la ciudad solo cuenta con unos 7.000 habitantes y la central nuclear proporciona energía eléctrica para 200.000 – difícilmente explicable si no es porque posiblemente además haya que cubrir las necesidades militares y las de nuevas plantas de procesado de minerales.

Centro de rescates de emergencia

Dentro de esa dualidad de usos de instalaciones portuarias –civil y militar- pero con matices especiales que hacen necesario abordarlo desde un punto de vista aparte, se encuentra el hecho de que Pevek haya sido igualmente declarado por las autoridades rusas – también durante 2013- como uno de los centros de rescates de emergencia de la región del Ártico⁴⁹.

Dichos matices se encuentran respaldados por los hechos de que:

La Guardia Costera – que lógicamente tendrá un gran peso específico en ese centro -, es un cuerpo fuertemente militarizado e integrado dentro del *Federal'naya sluzhba bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii (FSB)*. Este Servicio Federal de Seguridad se encarga de la contra-

⁴⁷ Permite el ahorro de más de 4.000 millas de distancia y hasta 13 días de navegación, a los barcos que se desplazan por la misma desde Oriente a Occidente sin tener que pasar por el Canal de Suez.

⁴⁸ Arctic info, *Cargo traffic on the Northern Sea Route may increase 8 times by 2020*, 20.08.2013. Disponible en <http://www.arctic-info.com/ArcticPath/News/Page/cargo-traffic-on-the-northern-sea-route-may-increase-8-times-by-2020> Fecha de consulta 20.12.2013.

⁴⁹ Russia.Ru, *Вторая холодная война*, noviembre 2013. Disponible en <http://vz.ru/politics/2012/8/6/592055.html> Fecha de consulta 15.12.2013.

inteligencia, la seguridad interna y de fronteras, la investigación de crímenes graves y el anti-terrorismo, por lo que nuevamente las necesidades de unos y otros - en cuanto a instalaciones se refieren - no difieren mucho;

Además, la Guardia Costera dispone tanto de un rompehielos con base permanente en Pevek, así como de aviones, los cuales están igualmente adaptados a algunas de las posibles necesidades militares.

Aeropuerto

Por si ya fuera poco, a 15 kilómetros de Pevek se encuentra su aeropuerto civil en el que operan aerolíneas de tamaño medio y que cuenta con una pista de despegue y aterrizaje adecuada para cazas interceptores⁵⁰.

Puestos fronterizos y vigilancia policial en la costa

Dentro del Programa de Fronteras de la Federación Rusa (2012-2020) se ha previsto la apertura de hasta veinte nuevos puestos fronterizos⁵¹ en la costa norte rusa y a lo largo de toda la NSR, algunos de los cuales coincidirán en su ubicación con los nuevos centros de rescates de emergencia. Será una buena forma de tratar de controlar y evitar en alguna medida el contrabando, la piratería y el terrorismo.

LA LUCHA MEDIOAMBIENTAL

El caso *Arctic Sunrise*⁵²

El Tribunal Internacional del Derecho del Mar (ITLOS) con sede en Hamburgo (Alemania) se está encargando del caso nº 22 que con motivo de la incautación del buque *Arctic Sunrise* – perteneciente al grupo ecologista *Greenpeace* - y la detención de sus treinta activistas a bordo, - realizada en aguas del Océano Ártico por parte de la Armada rusa⁵³-, suscitó la correspondiente crisis diplomática en septiembre de 2013 entre los Países Bajos – donde está matriculado el mencionado buque - y la Federación de Rusia.

⁵⁰ Pista de 2.500 metros de longitud. Disponible en

https://maps.google.com/maps?hq=http://toolserver.org/~para/cgi-bin/kmlexport%3Fproject%3Den%26article%3DPevk_Airport&hl=en Fecha de consulta 20.12.2013.

⁵¹ Izvestia, Пограничная служба создаст в Арктике 20 погранзастав для контроля за северной границей и Севморпутем. Читайте далее: <http://izvestia.ru/news/522020#ixzz2pWrkAaU8> Fecha de consulta 15.12.2013.

⁵² ITLOS, *The Arctic Sunrise Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation)*. Disponible en <http://www.itlos.org/index.php?id=264> Fecha de consulta 15.12.2013.

⁵³ Live Station, Asalto de la Armada rusa al buque de Greenpeace, disponible en http://www.livestation.com/en/euronews/en/on_demand/326f84ed0e1be799f86c32c771319078-arctic-sunrise-assault-moment-of-greenpeace-ship-boarding-by-russian-forces-unseen-footage Fecha de consulta 15.12.2013.

Se sabe que previamente los ecologistas intentaron asaltar la plataforma *Prirazlomnaya*, de la petrolera rusa *Gazprom*, ubicada dentro de la Zona Económica Exclusiva (EEZ) rusa en el Mar de Pechora -como acto de protesta por los peligros que supone la actividad económica de esta empresa para el ecosistema ártico en concreto- y que inicialmente fueron acusados por las autoridades rusas de piratería -aunque luego se rebajaron los cargos por otros delitos que llevan acarreadas penas de hasta siete años de prisión.

Deriva del problema

Con el caso del *Arctic Sunrise* se pone de manifiesto la escalada de protestas y correspondientes reacciones gubernamentales o privadas que se están produciendo y previsiblemente se producirán en el Ártico.

El problema radica en que este no es el final del camino de dichas protestas y reacciones y que tarde o temprano se producirá algún trágico accidente, pues por una parte resulta imposible la presencia permanente por parte de los efectivos encargados de la seguridad y la defensa de los intereses públicos o privados y por otra, siempre habrán mil y una batallas que pretender librar en favor del medio ambiente⁵⁴.

i

*Fernando Ruiz Domínguez**

Subinspector del Cuerpo Nacional de Policía

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

⁵⁴ RT.com News, *Warning shots fired as Russia detains Greenpeace activists at Arctic oil rig*, 18.09.2013, disponible en <http://rt.com/news/greenpeace-arctic-platform-shots-034/> Fecha de consulta 15.12.2013.