



**UNIVERSIDAD PONTIFICIA COMILLAS**  
Facultad de Ciencias Humanas y Sociales

Grado en Relaciones Internacionales

Trabajo Fin de Grado

# **La carrera por el Ártico**

El papel de Rusia en el deshielo

Estudiante: **Natalia Fernández de Cañete de Iranzo**

Director: Prof. Irene Claro Quintáns

Madrid, junio de 2018

***Resumen:***

En pleno siglo XXI, se desarrolla una lucha por el Ártico. El deshielo del océano del Alto Norte supone un reto geoestratégico para las potencias mundiales ribereñas pues se trata de una región clave por la abundancia de recursos naturales que ofrece y la localización en la que se encuentra. Las naciones árticas compiten por el gas, el petróleo y el pescado, así como por controlar las rutas marítimas emergentes que pueden suponer un antes y un después en el comercio mundial tradicional. El Ártico está en juego, sobre todo, porque se trata de uno de los lugares menos regulados del planeta. Como una de las regiones relativamente inexploradas, el Ártico ofrece un nuevo espacio para la reafirmación de la soberanía y poder estatal de los países limítrofes. Ante este nuevo escenario, cabe analizar las reivindicaciones soberanas de los diversos Estados afectados: Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Federación de Rusia y Noruega, que plantean cuestiones centradas en la delimitación de los espacios marítimos en virtud del Derecho del Mar. Esta disertación se centra específicamente en la política rusa desarrollada en el Ártico.

***Abstract:***

In the XXI century, a scramble for the Arctic is unfolding. The melting of the ocean of the High North implies a geostrategic challenge for the riparian world powers as it is a key region due to the abundance of natural resources that it offers and its location. The Arctic nations compete for gas, oil and fish, as well as for controlling the emerging shipping routes that can result in a turning point in traditional world trade. The Arctic is at stake, above all, because it is one of the least regulated places on the planet. As one of the relatively unexplored regions, the Arctic offers a new space for the reaffirmation of the sovereignty and state power of the bordering countries. Given this new scenario, it is worth analyzing the sovereign claims of the various affected states: Canada, Denmark, the United States, the Russian Federation and Norway, which raise issues centered on the delimitation of maritime spaces under the Law of the Sea. This dissertation focuses specifically on the Russian policy developed in the Arctic.

***Palabras clave:***

Océano Ártico, Derecho del Mar, espacios polares, Rusia, Federación Rusa, deshielo, reivindicaciones territoriales, soberanía, cambio climático, recursos naturales, conflicto internacional, rutas marítimas.

## ÍNDICE

<b>1. Introducción .....</b>	<b>4</b>
1.1 Estado de la cuestión .....	4
1.2 Finalidad .....	4
1.3 Objetivos y preguntas de investigación .....	5
1.4 Metodología del Trabajo y estructura .....	6
<b>2. Contextualización regional.....</b>	<b>7</b>
2.1 Cambio climático y oportunidades del deshielo .....	7
2.2 Principales agentes involucrados: los Estados Árticos .....	8
2.3 La geografía del Ártico .....	10
2.4 Conflictos internacionales.....	11
<b>3. Marco legal internacional sobre la navegación del Ártico .....</b>	<b>13</b>
<b>4. Caso de estudio: Rusia .....</b>	<b>18</b>
4.1 Política exterior de la Federación Rusa.....	18
4.2 Interés ruso en el Ártico .....	19
4.3 Acciones emprendidas por Rusia.....	21
4.4 Determinación de la legalidad de las acciones rusas .....	22
<b>5. El futuro del Ártico .....</b>	<b>24</b>
<b>6. Conclusiones .....</b>	<b>28</b>
<b>7. Propuestas.....</b>	<b>31</b>
<b>8. Bibliografía .....</b>	<b>33</b>
<b>9. Anexos .....</b>	<b>36</b>

# **1. Introducción**

## **1.1 Estado de la cuestión**

A partir de la década de 1990, el Ártico se convirtió en el terreno de prueba para un enfoque más cooperativo de las relaciones internacionales (Spohr, 2018, p.24). Se trata de una región que se caracteriza por dos grandes y opuestas fuerzas. Por un lado, el derretimiento del hielo del mar supone un aumento para la competencia potencial en la obtención de recursos, y por otro lado, los grandes poderes mundiales han creado convenciones de cooperación que tienen como objetivo gobernar la zona (Geber, 2015, p.27). Bajo este contexto de competencia-cooperación, en 1991 los ocho países del Ártico (aquellos con terreno sobre el Círculo Polar Ártico) - Noruega, Suecia, Finlandia, Rusia, Estados Unidos, Canadá, Dinamarca e Islandia- se reunieron con representantes de los pueblos indígenas y firmaron la Estrategia de Protección Medioambiental del Ártico (Spohr, 2018, p.24) y formarían años más tarde el Consejo Ártico, un foro para promover la gobernabilidad cooperativa en la región. Durante los últimos años, el Consejo Ártico ha aumentado su importancia política porque el Océano Ártico se ha estado descongelando a una velocidad exponencial lo que implica una oportunidad económica para los países involucrados, ya que se abren nuevas perspectivas para la pesca y el transporte marítimo (Spohr, 2018, p.24).

## **1.2 Finalidad**

Aunque de momento el ánimo cooperativo en el Consejo Ártico se mantiene (Spohr, 2018, p.24), ante este nuevo escenario, cabe analizar las reivindicaciones soberanas de los diversos Estados afectados que plantean cuestiones centradas en la delimitación de los espacios marítimos en virtud del Derecho del Mar. En concreto, el presente ensayo se centrará en analizar el interés ruso en la región conforme a la visión geopolítica de Vladimir Putin. La postura de Rusia en el Ártico afectará irremediabilmente el equilibrio que se encuentra actualmente en la zona, particularmente debido a que Rusia está cada vez más determinada a proclamarse como el principal actor en la región a través de medios políticos, económicos y militares (Geber, 2015, p.27).

### 1.3 Objetivos y preguntas de investigación

El trabajo por tanto, busca ofrecer una perspectiva clarificadora acerca de las cuestiones que rodean a la carrera por la soberanía del Ártico. Para ello, los principales objetivos de la investigación son los siguientes:

- Realizar una contextualización del área objeto de estudio profundizando en las oportunidades y retos que plantea el cambio climático para el Ártico, determinando cuáles son los principales agentes involucrados así como los aspectos geográficos que caracterizan a la zona y estableciendo qué conflictos internacionales se plantean en la región.
- Examinar el marco legal internacional que regula actualmente la navegación por el Ártico a través de dos documentos principales que abarcan todas las leyes: la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y el Código Polar.
- Analizar la política exterior de Rusia, poniendo especial énfasis en el interés en la región ártica y en el progreso actual en la implementación de acciones orientadas a controlar la zona, así como estudiar la legalidad de dichas acciones prioritarias para el Kremlin.
- Finalmente, el objetivo último de la disertación consiste en determinar qué se puede esperar del futuro del Ártico en base a la investigación desarrollada a lo largo del trabajo y plantear ciertas propuestas de cara garantizar la estabilidad de la zona y la resolución pacífica de los conflictos que puedan surgir.

Por tanto, conforme al estudio desarrollado con respecto a la carrera por el deshielo del Océano Ártico, el presente ensayo tratará de resolver las siguientes preguntas de investigación: *¿Bajo qué contexto se desarrolla la nueva situación en la región ártica como consecuencia del cambio climático? ¿Qué jurisdicción es aplicable en lo que se refiere a la soberanía de las nuevas rutas marítimas y el control de los recursos hallados en el subsuelo marítimo? ¿Qué papel ejerce la Federación Rusa en este juego de riesgos estratégicos? y por último, ¿Qué futuro deparará a esta zona que se ha mantenido histórica y relativamente marginal y en la que ahora se entrelazan los intereses de las principales potencias mundiales?.*

#### **1.4 Metodología del Trabajo y estructura**

El trabajo se ha desarrollado a partir de una revisión de la literatura científica que incluye artículos de publicación reciente que tratan el tema así como a partir del análisis de los principales textos legales que regulan la navegación y explotación del Círculo Polar Ártico. Se trata de un análisis descriptivo que busca ilustrar la realidad actual en el Ártico tratando de encontrar algún patrón que permita comprender qué se puede esperar para el futuro de la región conforme a las actuaciones de las naciones que luchan por su control.

La disertación se estructurará de la siguiente forma: en primer lugar, se desarrollarán las implicaciones que suponen el cambio climático para el continente blanco así como las oportunidades que surgen con motivo del deshielo, haciendo énfasis en los conflictos internacionales que pueden surgir y determinando cuáles son los principales agentes involucrados, los denominados Estados Árticos. A continuación, se estudiarán las claves que promueven un interés por parte de la Federación de Rusia en la reivindicación de la soberanía de la zona, tras analizar la política exterior de la nación, y se realizará un breve repaso de las acciones emprendidas en la región. En tercer lugar, se examinará el marco legal internacional existente sobre la navegación por el Ártico centrándose en determinar la legalidad de las actuaciones rusas y seguido del análisis de las implicaciones que ello conlleva discutiendo el futuro de la zona. Finalmente, se expondrán las principales conclusiones extraídas a partir de la elaboración del ensayo y se plantearán una serie de propuestas.

## **2. Contextualización regional**

Este capítulo hace un breve repaso de los principales elementos regionales que se han de tener en cuenta para la elaboración del presente trabajo a través de la contextualización de la zona en la que se ubica el Océano Ártico. En primer lugar, se explicarán los retos del cambio climático junto a las oportunidades que encuentran los diferentes actores como consecuencia de dicho cambio y que son la razón de su interés en la región estudiada. A continuación, se expondrán cuáles son los agentes involucrados y con justificación para emitir reclamos territoriales en el Ártico y se examinarán los principales factores geográficos que caracterizan a la región. Finalmente, se mencionarán los posibles conflictos internacionales que se pueden desarrollar en el Ártico como consecuencia de las oportunidades que presenta.

### **2.1 Cambio climático y oportunidades del deshielo**

El agua, el Ártico y el cambio climático son temas universales que pueden cambiar radicalmente al mundo entero tal y cómo lo conocemos. Aunque los científicos no están de acuerdo acerca de a qué velocidad se derrite el hielo del Ártico (Backus, 2012, p.9), lo cierto es que el cambio climático, considerado en la actualidad la amenaza más seria para la biodiversidad del Ártico (Domínguez Cebrián, 2017), alterará en gran medida e indiscutiblemente las condiciones de vida en las localizaciones del norte del planeta en las próximas décadas si las emisiones de gases de efecto invernadero no se reducen, pues el calentamiento global generado por el cambio climático, está dando lugar a la descongelación del territorio y el volumen del hielo marino está disminuyendo al menos a un ritmo del 12% cada 10 años (Ventas, 2015). Muchos de los cambios esperados serán negativos pero el derretimiento del hielo del Ártico traerá consigo nuevas oportunidades pues abrirá las rutas marítimas a la navegación y permitirá el acceso a enormes yacimientos de reservas de petróleo y gas que se encuentran bajo el océano (Backus, 2012, p.9). Actualmente, el Ártico está formado por una superficie que es aproximadamente 40 veces mayor que España (Ventas, 2015) y el Servicio Geológico de los Estados Unidos estimó en un estudio realizado en 2008 sobre los recursos potenciales del Ártico que éste podría contener hasta 13 por ciento de las reservas de petróleo no

descubiertas, 30 por ciento del gas natural y 20 por ciento de las reservas de gas natural licuado (Geber, 2015, p.29).

**Tabla 1. Hidrocarburos no descubiertos del Ártico por regiones**

<b>REGIÓN</b>	<b>ENERGÍA PROYECTADA (MMBOE)</b>	<b>DISTRIBUCIÓN POR REGIÓN</b>
Ártico Atlántico	38.709	9,4%
Ártico Euroasiático	250.377	60,8%
Ártico Pacífico	74.091	18,0%
Ártico Norteamericano	20.477	5,0%
Océano Ártico central	28.503	6,9%
Total Ártico	412.157	100,0%

Fuente: Geography and Jurisdiction in the Maritime Arctic (Antrim, 2016, p.40)

Además existen amplios depósitos minerales con oro, platino y diamantes, bancos de peces y fauna de importante valor comercial (Ventas, 2015). La consecuente pérdida de masa helada se traduce pues, en nuevas oportunidades para el comercio, la estrategia militar, el transporte y la producción energética de los países limítrofes y del resto del planeta.

## **2.2 Principales agentes involucrados: los Estados Árticos**

En 1996, representantes de Canadá, Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega, Rusia, Suecia y Estados Unidos, las ocho naciones con la proximidad geográfica más cercana al Círculo Polar Ártico, se reunieron en Ottawa, Canadá, para redactar la Declaración sobre el Establecimiento del Consejo Ártico, también conocido como la "*Declaración de Ottawa*" (Williams, 2017, p.384). La Declaración de Ottawa estableció el Consejo Ártico como un foro intergubernamental para promover el debate y la cooperación en cuestiones árticas y designó a los ocho países que participan en el Consejo Ártico como los "*Estados Árticos*". En lo que se refiere a la naturaleza jurídica del Consejo Ártico, cabe destacar

que con su creación no nace una nueva organización internacional, sino que la cooperación se institucionaliza a través de un foro internacional que va marcando su actuación. De hecho, el Consejo Ártico carece de personalidad jurídica (Sánchez Ramos, 2014). De los ocho Estados Árticos, cinco de ellos son los considerados Estados Árticos del litoral: Rusia, Canadá, Noruega, Dinamarca (Groenlandia) y los Estados Unidos (Alaska), y se consideran a sí mismos como un subconjunto separado dentro del Consejo Ártico debido a la "posición única" para manejar los problemas del Ártico que proporciona su proximidad con el Océano Ártico. De esta forma, excluyen en cierto modo a Finlandia, Suecia e Islandia que tienen un territorio importante más allá del Círculo Polar Ártico pero no tienen acceso directo al Océano Ártico (Geber, 2015, p.28). Este sentimiento se plasmó públicamente en 2008 con la Declaración Ilulissat, que estableció explícitamente que los *"cinco Estados ribereños se encuentran en una posición única para abordar las posibilidades y desafíos árticos"* (Williams, 2017, p.386), provocando críticas por parte de Islandia, Finlandia y Suecia que consideran no deberían pasarse por alto las preocupaciones de los Estados no ribereños y los pueblos indígenas.

Con motivo del interés creciente en la zona debido al rápido deshielo, más países han intentado ingresar al Consejo Ártico. Los ocho Estados fundadores, que son los miembros permanentes del Consejo Ártico, han aceptado el estatus de observador de varias naciones de Europa y Asia oriental (Spohr, 2018, p.24), lo cual permite a dichas naciones participar en las reuniones y grupos de trabajo desarrollados en el Consejo Ártico pero no se les otorga la capacidad de decisión directa (La Información, 2016). En 2013, India, Italia, Japón, Singapur, Corea del Sur y China se unieron al Consejo Ártico como observadores, una señal clara de que los Estados no Árticos desean tener una voz más potente en los asuntos árticos (Geber, 2015, p.29). Gran Bretaña, se ha designado a sí mismo como "el vecino más cercano al Ártico", aunque no está claro si hay algo detrás de la retórica. Para no quedarse atrás, China se autodenomina nación "casi ártica", aunque su punto más septentrional se encuentra a unas 900 millas al sur del Círculo Polar Ártico (Spohr, 2018, p.24).

Actualmente, dentro del Consejo Ártico, hay desacuerdo sobre cómo se debe dividir el Ártico y sus recursos. Mientras que Rusia, Canadá, Dinamarca y Noruega quieren establecer una "fórmula para dividir la región" en el futuro cercano de forma que puedan beneficiarse de la división, Estados Unidos y los Estados Árticos más periféricos, así como los Estados observadores, abogan por declarar el Ártico como una zona común

(Geber, 2015, p.29). En definitiva, las naciones involucradas en la determinación de la soberanía ártica tienen posiciones muy dispares en lo que se refiere a la mejor fórmula para atender a los reclamos territoriales. Ninguna de ellas está dispuesta a ceder ante sus adversarios, pues renunciar a sus reivindicaciones supondría renunciar a su soberanía en una zona en la que el deshielo trae consigo innumerables ventajas.

### 2.3 La geografía del Ártico

Para poder referirse a la geografía del Círculo Polar Ártico (ver Anexo 1), que ocupa 14 millones de kilómetros cuadrados y representa al menos un 3 por ciento del océano mundial, se suele dividir la región en cinco secciones diferenciadas: el Ártico Atlántico, el Ártico Euroasiático, el Ártico Pacífico, el Ártico Norteamericano y el Océano Ártico central (Antrim, 2016, p.26).

- **Ártico Atlántico:** Se extiende desde el Círculo Polar Ártico en el norte del Océano Atlántico hasta el punto más septentrional de Noruega, el archipiélago de Svalbard y el noreste de Groenlandia. Incluye la costa este de Groenlandia, el mar de Groenlandia, el mar de Noruega y la costa oeste de Noruega. La región está bien dotada de recursos energéticos y pesqueros en sus fondos marinos. En el lecho marino, la Cordillera del Atlántico Medio se extiende hacia el norte desde Islandia a través del Mar de Groenlandia y el Estrecho de Fram hacia el Océano Ártico central (Antrim, 2016, p.27).
- **Ártico Euroasiático:** Se extiende desde el punto septentrional de Noruega y el archipiélago de Svalbard a través de los mares de Barents, Kara, Laptev y Siberia oriental hasta el límite occidental de Chukotka en el lejano oriente ruso. Las características físicas dominantes del Ártico Euroasiático son su vasta cuenca hidrográfica, la amplia extensión de su plataforma continental y la diversidad de la población que habita a lo largo de su costa (Antrim, 2016, p.27). El subsuelo está dotado de importantes recursos de petróleo y gas así como de depósitos minerales de níquel y carbón. Se trata de una zona interesante para la pesca comercial que cuenta con una importante infraestructura para el transporte marítimo.

- **Ártico Pacífico:** Comprende desde Rusia, incluyendo la isla Wrangel y varias islas más pequeñas, el estrecho de Bering y la costa ártica de Alaska hasta el asentamiento de Barrow. La producción de petróleo es la principal actividad comercial en el norte de Alaska. Su plataforma continental geológica es más angosta que la encontrada en el Ártico Euroasiático. La elevación continental y la Meseta de Chukchi tienen perspectivas de descubrir recursos energéticos adicionales (Antrim, 2016, p.29). El estrecho de Bering, el único punto de acceso al Océano Pacífico, es un canal de 85 kilómetros de ancho navegable durante los meses más cálidos y en el que se encuentran los mares territoriales ruso y estadounidense.
- **Ártico Norteamericano:** Se extiende desde Barrow y el Mar de Beaufort en el oeste hasta la Bahía de Baffin, en el oeste de Groenlandia, y el Estrecho de Fram en el este, incluyendo más de 36000 islas del archipiélago canadiense en el cual residen aproximadamente 14000 personas (Antrim, 2016, p.30). Dispone de una plataforma continental geológica estrecha que se conecta con la Cordillera Lomonosov. La región cuenta con poca actividad comercial, pero esto puede cambiar a medida que el transporte marítimo y el turismo aumenten a través del Pasaje del Noroeste y que el mayor acceso fomente el desarrollo de minerales en la zona.
- **Océano Ártico central:** Comprende la superficie, la columna de agua y el lecho marino encerrados por la Puerta Ártica Atlántica, el Ártico euroasiático, la Puerta Ártica del Pacífico y el Ártico de América del Norte. Tiene dos cuencas: la cuenca Amerasiática al norte del estrecho de Bering y la cuenca euroasiática al norte de Svalbard y Groenlandia, que están separadas por la Cordillera de Lomonosov, que se extiende desde el Mar de Lincoln al norte de Canadá y Groenlandia hasta el Mar de Laptev al norte de Rusia. La Cordillera de Gakkel se extiende a través de la cuenca euroasiática desde el estrecho de Fram hasta el mar Laptev a profundidades de hasta más de 4 kilómetros (Antrim, 2016, p.31).

## 2.4 Conflictos internacionales

La perspectiva de un mayor comercio ártico trae consigo la competencia entre países y compañías por el control de las riquezas del área, y la competencia internacional siempre

conlleva la posibilidad de un conflicto (Backus, 2012, p.9). Una de las principales razones que origina tensiones en el Ártico es que éste no se encuentra dividido jurisdiccionalmente entre países y no existen normas asumidas generalmente para establecer fronteras (Sánchez Andrés, 2010) y si bien los estados afectados están ansiosos por consolidar sus reclamos territoriales a fin de garantizar el acceso a los recursos naturales localizados, se puede esperar que los estados árticos adopten una postura defensiva en los próximos años (Geber, 2015, p.30). De hecho, en 2007, el conocido explorador polar y vicepresidente de la Cámara de Diputados rusa, Artur Chillingárov, colocó en el lecho marino del Polo Norte una cápsula de titanio con una bandera rusa, como muestra simbólica de la reclamación del territorio (Ventas, 2015), y de momento son los únicos que lo han hecho a pesar de que otros vecinos del Ártico no tardaron en alzar la voz (Instituto de Estrategia, 2017).

Pero en definitiva, si bien la mayoría de las disputas territoriales regionales son poco probables de ser fuentes de conflicto - por ejemplo, se puede esperar que Canadá y Dinamarca aborden pacíficamente la isla Hans, la única disputa terrestre del Ártico restante -, son los reclamos territoriales y jurisdiccionales del Ártico relacionadas con regiones marítimas lo que continúa planteando problemas de seguridad para muchos Estados regionales (Penny, 2017, p.131). Un claro ejemplo de ello y una posible fuente de futuras disputas territoriales en lo que se refiere a reclamos de soberanía de aguas, es la reivindicación canadiense sobre las rutas de tránsito del Paso del Noroeste, el cual, conforme a las cuestiones jurídicas pendientes relacionadas con el paso, se refieren al mismo como un estrecho internacional.

Hasta el momento, el Ártico ha sido una zona que ha conseguido mantenerse al margen de las tensiones geopolíticas a las que el mundo está sometido (Domínguez Cebrián, 2017), pues aunque las narrativas contemporáneas que rodean el Ártico a menudo retratan a la región como el detonante para una nueva fiebre del oro por los recursos, como un nuevo enfrentamiento estratégico entre las principales potencias mundiales, como una nueva Guerra Fría inminente o como una gran frontera inexplorada, en realidad, el Ártico no recae claramente en ninguna de estas categorías simplistas. Es una región de gran interés y exploración internacional, pero también una región en la que las principales potencias se han comprometido con la cooperación internacional, y en la que ya existen marcos jurídicos importantes para regular su gobernanza de una forma legal y pacífica (Geber, 2015, p.28).

### 3. Marco legal internacional sobre la navegación del Ártico

Este capítulo examina las principales leyes por las cuales se rige el derecho del mar en el Círculo Polar Ártico y que se recogen en dos documentos fundamentales que son el resultado de una larga evolución histórica.

Aunque el Ártico a menudo se presenta como un nuevo “*Salvaje Oeste*”, la región está de hecho sujeta a muchas cartas e instituciones legales complejas y con frecuencia superpuestas (Geber, 2015, p.29). Históricamente, la jurisdicción sobre el océano fue definida por la doctrina de la libertad de los mares, un principio que limitaba los derechos oceánicos territoriales de cada nación a una franja de mar que se extendía unos pocos kilómetros más allá de su costa (Williams, 2017, p.387). Sin embargo, con el tiempo, las naciones se interesaron más en expandir su territorio y explotar los mares: los Estados costeros querían acceso a los recursos naturales del océano, y los Estados navales querían la libertad de los mares y la capacidad de navegar a su antojo, por lo que en el siglo XX, muchas naciones expandieron en gran medida sus reclamos territoriales, lo cual inició numerosas tensiones. Las naciones buscaban capturar la mayor cantidad de territorio y tantos recursos como fuera posible, lo que dio lugar a leyes nacionales contradictorias en materia de navegación y disposición de recursos (Williams, 2017, p.387).

En un intento de crear una norma jurídica estandarizada para reemplazar el conjunto de reclamos territoriales nacionales en alta mar, las Naciones Unidas celebró una serie de conferencias que tenían como objetivo determinar las normas básicas del derecho marítimo internacional. La primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se organizó en 1956, la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 1960 y la tercera y última Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, convocada en 1973, tuvo más éxito que las anteriores y finalizó en 1982 con la aprobación de las Naciones Unidas. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) entró en vigor en 1994 y contiene disposiciones relativas a los derechos de navegación, los límites territoriales del mar, la jurisdicción económica, la conservación de los recursos marinos, la protección del medio ambiente marino y un procedimiento vinculante para la solución de controversias entre otros (Naciones Unidas, 1982).

La situación especial de los espacios polares viene dada por sus peculiaridades climatológicas, que dificultan una ocupación física y efectiva de los Estados que históricamente han reivindicado sus derechos sobre los mismos. Además las reivindicaciones de los mismos sigue planteando problemas delicados y complejos desde el punto de vista geográfico, político y jurídico. En la Región Ártica y a la luz de la teoría de los sectores, se atribuye a cada Estado con litoral en el Océano Glacial Ártico la soberanía sobre las tierras comprendidas en un triángulo cuya base está formada por las costas de los Estados, el vértice es el Polo Norte y en los lados los meridianos que pasan por los dos extremos del litoral de cada Estado (Juspedia, 2018). El “*principio de los sectores*” fue formulado por primera vez por el senador canadiense Pascal Poirier en el Parlamento de Ottawa en 1907. Mediante esta teoría, se proyecta la soberanía de los ribereños sobre todas las tierras e islas situadas dentro de su sector, pero en ningún caso sobre las aguas y hielos del mismo. En la actualidad el desarrollo técnico y el interés de los ribereños ha posibilitado que todos los territorios de esta región estén sometidos a la soberanía de los distintos Estados Árticos, no existiendo conflictos al respecto. En cuanto a los espacios marinos y las formaciones de hielo del Ártico más allá del mar territorial, zona contigua, plataforma continental y zona económica exclusiva de los ribereños, quedan sujetos al régimen propio de los espacios comunes o de interés internacional, formando parte concretamente del alta mar y de la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos de acuerdo con la Convención de 1982 sobre el Derecho del Mar (Juspedia, 2018).

El marco jurídico internacional existente en materia de protección del medio ambiente marítimo, que incluye dicha convención (CNUDM) así como el Código Polar publicado recientemente, se cita con frecuencia en las discusiones sobre las leyes de navegación del Ártico (Williams, 2017, p.381) y es, por tanto, el resultado de una larga evolución en la trayectoria legal que regula el territorio. A continuación, se examina con detenimiento el contenido de ambos documentos.

La **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM)** creó un antecedente de respeto para las leyes ambientales y de navegación del Ártico. Se publicó el 10 de diciembre de 1982, momento a partir del cual quedó abierta la posibilidad de suscripción. Consta de 168 firmantes y entró en vigor el 16 de noviembre de 1994. Se trata de la principal convención internacional que rige el uso y la división de los recursos y el territorio árticos (Naciones Unidas, 1982) y todos los Estados Árticos lo han

ratificado: Rusia en 1997, Canadá en 2003, Dinamarca en 2004, Finlandia en 1996, Islandia en 1985, Noruega en 1996 y Suecia en 1996 (División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar Oficina de Asuntos Jurídicos, 2011), con la excepción de los Estados Unidos que no se encuentra entre los signatarios. Según la Convención, se otorga soberanía a los Estados costeros del Ártico en sus "*mares territoriales*", la franja de océano que se extiende hasta doce millas náuticas desde la costa del país (Williams, 2017, p.388), y además se establece que cada uno de los Estados Árticos del litoral tiene una Zona Económica Exclusiva (ZEE) que se extiende a 200 millas náuticas del territorio nacional, en el que el Estado litoral tiene derecho exclusivo para pescar en las aguas y explotar los minerales debajo del lecho marino, es decir a los "*recursos vivos y no vivos*" (Geber, 2015, p.29). Más allá de este límite, los Estados con costas del Ártico no pueden pescar ni perforar. Sin embargo, una nación puede presionar por una zona de hasta 350 millas náuticas desde la costa, o incluso más, si puede demostrar la existencia de una formación submarina que es una extensión de su masa de tierra firme (Spohr, 2018, p.25). Básicamente, si un estado ártico litoral puede demostrar que su plataforma continental se extiende más allá del océano de 200 millas náuticas, la ZEE puede extenderse. Sin embargo, para que se le conceda esta extensión territorial en el Ártico, el Estado solicitante debe respaldar su reclamo con pruebas, incluidos los mapas de sonar de los fondos marinos y las muestras de composición de los fondos marinos (Naciones Unidas, 1982). Dichos reclamos son decididos por la Comisión de Límites de la Plataforma de la ONU, establecida bajo la Convención (Spohr, 2018, p.25). Además, no se otorgará una petición para la extensión de ZEE a menos que todos los demás Estados litorales del Ártico acepten el reclamo. Esta disposición, al exigir este consentimiento unánime de todos los Estados Árticos sobre reclamos territoriales, ha alentado hasta ahora un entorno relativamente cooperativo en la política ártica (Geber, 2015, p.29).

En lo que se refiere a las zonas cubiertas de hielo, específicamente el artículo 234 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) proporciona a los Estados ribereños del Ártico la soberanía para elaborar leyes sobre la "*prevención, reducción y control de la contaminación marina de los buques en áreas cubiertas de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva*", siempre que las leyes elaboradas por los Estados ribereños otorguen "*la debida atención*" a la navegación (Naciones Unidas, 1982). Esta consideración debida no se define claramente lo que provoca una ambigüedad que convierte al artículo 234 en susceptible de interpretación pues no se

puede determinar con exactitud si una ley nacional es consistente con el marco legal internacional (Williams, 2017, p.389). Además, CNUDM en los artículos 17 y 18 otorga a todas las naciones el derecho de paso inocente a través de mares territoriales, lo que significa que los buques pueden cruzar un mar territorial siempre que su paso sea "*rápido e ininterrumpido*", no entren en aguas interiores ni llamen a un puerto fuera de él y no amenacen la seguridad de la nación a través de cuyo mar territorial están pasando y los artículos 58 y 87 otorgan a los buques la libertad de navegación a través tanto de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) como de la alta mar, que es la zona más allá de la ZEE (Naciones Unidas, 1982). Más allá de establecer un pasaje inocente y otros derechos de navegación, la Convención de 1982 también previó la resolución de disputas entre los Estados miembros mediante el establecimiento del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (TDM), que es un órgano judicial independiente que arbitra las disputas que surgen de la interpretación y la aplicación de CNUDM. Las demandas relacionadas con la compatibilidad de las leyes marítimas nacionales derivadas de la Convención son debidamente escuchadas y arbitradas por el TDM (Williams, 2017, p.391). Un claro ejemplo de ello se aprecia en el caso de una solicitud de prescripción de medidas provisionales presentada el 21 de octubre de 2013 por los Países Bajos ante el Tribunal referida a una controversia relativa al abordaje y la detención del buque *Arctic Sunrise* en el zona económica exclusiva de la Federación de Rusia y la detención de las personas a bordo del buque tras una manifestación pacífica por las autoridades de la Federación de Rusia. El TDM dictaminó que Rusia tenía que liberar inmediatamente al buque *Arctic Sunrise* y a todas las personas detenidas, una vez que la Federación hubiera depositado a favor de los Países Bajos una fianza u otra garantía financiera por valor de 3.600.000 euros. Tras el depósito de la fianza u otra garantía financiera mencionada, la Federación Rusa se aseguraría de que el buque *Arctic Sunrise* y todos los detenidos pudieran abandonar el territorio y las zonas marítimas bajo su jurisdicción (International Tribunal for the Law of the Sea, 2013).

Otro componente importante del marco legal internacional de navegación del Ártico es el **Código Polar**, que es un instrumento recientemente promulgado que tiene como objetivo proporcionar un conjunto completo de directrices obligatorias para todas las cuestiones medioambientales y de seguridad en lo que se refiere a la navegación ártica (Organización Marítima Internacional, 2017). El Código Polar fue creado en 2009 por la Organización Marítima Internacional (OMI) para regular las aguas polares, y entró en

vigor el 1 de enero de 2017. La OMI es una agencia especializada de las Naciones Unidas que cuenta con 171 Estados miembros entre los cuales se encuentran los ocho Estados árticos.

El Código Polar consiste en una serie de disposiciones de seguridad y medioambientales de obligado cumplimiento que se incorporaron mediante enmiendas en dos convenciones. Por un lado, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) que fue adoptado el 1 de noviembre de 1974 y entró en vigor el 25 de mayo de 1980; y por otro lado, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) que se aprobó inicialmente en 1973 pero esta versión nunca entró en vigor y fue modificada posteriormente mediante el Protocolo de 1978 entrando en vigor el 2 de octubre de 1983. Actualmente 119 países lo han ratificado. Ambas convenciones son legalmente vinculantes para todos los Estados incluyendo a los Estados Árticos (Williams, 2017, p.393). En la sección de disposiciones de seguridad del Código Polar se incluye una sección relativa a la planificación del viaje que enumera consideraciones que el capitán del buque debería tener en cuenta al planificar un viaje polar para minimizar la perturbación de los mamíferos marinos, minimizar el impacto en áreas de patrimonio cultural y garantizar la seguridad de los marineros mediante una serie de protocolos (Organización Marítima Internacional, 2017). El Código Polar representa un paso hacia un enfoque uniforme de las leyes internacionales de navegación pero ha sido criticado por académicos, grupos activistas, los medios de comunicación e incluso el Secretario General de la OMI por ser "débil" y confiar en que los Estados afectados supervisen su propio cumplimiento en lugar de proporcionar mecanismos activos de aplicación, y dada su reciente adopción y entrada en vigor, todavía queda por ver si el Código Polar será aplicado adecuadamente (Williams, 2017, p.395).

En definitiva y en lo que se refiere a la totalidad del marco legal internacional para la navegación del Ártico, se podría afirmar que en sus disposiciones actuales está, en el mejor de los casos, mal definido y, en el peor de los casos, es ineficaz en cuanto a la creación de un plan de navegación uniforme en la región porque, por un lado, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar utiliza definiciones poco claras para promulgar las leyes como con "*la debida consideración*" que dejan mucho espacio para interpretaciones libres, y por otro lado, el Código Polar depende en muchos casos de los criterios de diferentes Estados a la hora de hacerse cumplir (Williams, 2017, p.396).

## 4. Caso de estudio: Rusia

Este capítulo plantea la Federación Rusa como objetivo de un caso de estudio. Se comienza por identificar los factores estructurales que condicionan la política exterior del Kremlin, y se presta especial atención al interés de Moscú por ejercer el control de la región del Círculo Polar Ártico. A continuación, se desarrollan las acciones más destacadas emprendidas por Rusia en el lucha por lograr sus objetivos y finalmente, se determina la legalidad de dichas acciones conforme al marco legal internacional expuesto en el capítulo 3 de este trabajo.

### 4.1 Política exterior de la Federación Rusa

Las elecciones presidenciales de 2012 en Rusia dieron paso a un nuevo periodo de mandato de Vladímir Putin, con el retorno de éste al Kremlin el 7 de mayo de 2012 tras cuatro años de presidencia de Dmitri Medvedev. Según un informe del Center for Strategic Research (CSR) de Moscú, se señala que en política exterior, el Kremlin probablemente va a adoptar una línea dura con el fin de tratar de mejorar su deteriorada imagen interior. La política exterior se convierte así en contrapeso de la política doméstica. La propaganda oficial advierte de que algunas potencias extranjeras aspiran a apoderarse de los vastos recursos naturales de Rusia. Por eso, se afirma, es preciso incrementar fuertemente el gasto en defensa aunque ello requiera recortes en el gasto social (Morales, 2012, p.14).

Putin pretende en este nuevo periodo del Kremlin consolidar la recuperación del estatus de Rusia como gran potencia, en un marco de relaciones internacionales en el que ya no hay una sola potencia hegemónica si no varias potencias regionales que tratan de jugar un papel activo en la definición del nuevo orden mundial (Morales, 2012, p.20). Por ello, Putin ha marcado una serie de objetivos que abarcan diversos ámbitos:

- Comenzando por la **economía**, se han realizado una serie de reformas de “modernización” que buscan crear 25 millones de puestos de trabajo altamente productivos hasta 2020, incrementar la inversión del PIB, aumentar la productividad de la fuerza de trabajo, hacer que Rusia escale puestos en el índice

del Banco Mundial de “país más atractivo para hacer negocios” y aumentar la esperanza media de vida en Rusia (Morales, 2012, p.21).

- Con respecto al sector de la **defensa**, un elemento fundamental de la política exterior es el programa de modernización de las fuerzas armadas rusas. Putin pretende realizar una transformación que las convierta en un ejército esencialmente profesional (Morales, 2012, p.21).
- Por otra parte, en lo que se refiere a la **energía**, Putin apuesta claramente por los hidrocarburos como base esencial de los ingresos del Estado. Por ello, su política se centra en el mantenimiento de la capacidad de producción y de suministro, sobre todo a los clientes europeos pero intentando diversificar lo máximo posible, con exportaciones de petróleo hacia China (Morales, 2012, p.22).
- En el **ámbito internacional**, destaca el empeño ruso en incrementar la concertación con los BRICS en el terreno económico, especialmente en lo que se refiere a la mayor influencia y participación en las instituciones financieras internacionales y en el intento de reducir el papel del dólar estadounidense en las transacciones internacionales (Morales, 2012, p.22).

#### 4.2 Interés ruso en el Ártico

El Ártico es cada vez más destacado en el discurso de la política tanto nacional como extranjera de Rusia (Geber, 2015, p.27), lo cual convierte a la Federación en uno de los principales agentes con interés en la zona. De acuerdo a las declaraciones del Viceprimer Ministro de la Federación Dmitry Rogozin: “*El Ártico es una Meca rusa*” (Ventas, 2015). La aceleración del cambio climático, los descubiertos yacimientos energéticos y el creciente comercio mundial contribuyen al surgimiento del Ártico como un nuevo foco de importancia estratégica para el Kremlin (Geber, 2015, p.27). En 2009 se publicó oficialmente el documento: “*Fundamentos de la política estatal de la Federación Rusa en el Ártico hasta el año 2020 y con una perspectiva ulterior*”, en el cual se establecieron las principales motivaciones rusas en el control del área (recursos naturales, transporte, seguridad, ciencia medioambiental), así como cómo conseguirlas y con qué plazos de actuación (Sánchez Andrés, 2010). Es por ello que de entre los previamente mencionados “Estados Árticos”, es en particular y sin disimulo alguno, Rusia, a la que se le abren extraordinarias oportunidades para reforzar su carácter de gran potencia con acceso

directo, por primera vez en su historia, tanto al Atlántico como al Pacífico. Algo cuya trascendencia no debe ser minimizada (Piqué, 2018, p.107).

Rusia es una economía que se basa fundamentalmente en la **energía**, lo que convierte a los yacimientos de gas natural y petróleo ubicados en el Ártico en imprescindibles para su producción energética y una de las principales razones por las que Moscú reclama la supremacía en la región (Ventas, 2015). Aunque con la imposición de sanciones, Rusia no tiene capacidad para extraer mucho más gas. Además, hay que destacar la abundancia de recursos biológicos en la zona, que son muy necesarios para la viabilidad de la industria pesquera rusa.

Del mismo modo, el **comercio marítimo** es fundamental para Rusia, así como la calidad de vida y el bienestar natural. Para la Federación, Siberia constituye una zona de abundante riqueza y se encuentra entre sus principales objetivos estimular el desarrollo económico de la misma para lo cual es imprescindible una mejora de las infraestructuras. La proyección hacia el Ártico se centra por tanto, en la consolidación y extensión de la ruta marítima del norte (RMN) que discurre a lo largo de su costa ártica (Sánchez Andrés, 2010), y que es utilizada para acceder a los puertos necesarios para el comercio interno ruso. Conforme al Código Polar, los buques que navegan por esas aguas que forman parte de la zona económica exclusiva rusa, tienen que tener determinadas características especiales para garantizar su seguridad y la protección del medio ambiente.

Por otro lado, la región tiene una importancia estratégica que apela a los **intereses militares y de defensa** rusos. El Ártico tiene un papel importante en la defensa del país eslavo ya que los especialistas militares rusos están al tanto del plan estadounidense de lanzar sus aviones con misiles de crucero hacia Rusia a través de esta región boreal en caso de un conflicto armado entre los dos países (Sputnik Mundo, 2017). Aunque en un principio Moscú rechazaba la militarización del Ártico admitiendo solo tareas de vigilancia y patrullaje (Sánchez Andrés, 2010), desde 2013 se insiste en incrementar la presencia militar de la zona (Instituto de Estrategia, 2017) mediante la construcción de instalaciones militares o aeródromos y realizando maniobras en el área. Así, se conoce ya que Rusia dispone de más de un centenar de instalaciones militares en la zona, incluidos bases y aeródromos (uno de ellos es la construcción habitable más al norte de la Tierra en el grado 80), así como un gran despliegue de radares para controlar todo el espacio aéreo del Ártico, incluyendo la identificación de objetivos y misiles a una distancia de

unos 500 kilómetros (Piqué, 2018, p.109). También está desplegando seis rompehielos porta misiles propulsados con energía nuclear y una veintena de rompehielos convencionales. En cambio, Estados Unidos dispone de tan solo dos y carece de capacidades técnicas por lo que se plantea una importante preocupación por parte de Washington al respecto (Sputnik Mundo, 2017). También se han desplegado en la zona submarinos rompehielos, tanto tripulados como no tripulados (en este último caso Estados Unidos si lleva una enorme ventaja), así como drones aéreos (Piqué, 2018, p.109).

### **4.3 Acciones emprendidas por Rusia**

Rusia por un lado, participa en la diplomacia cooperativa en el Consejo Ártico y en cuestiones territoriales a través de la CNUDM de 1982, mientras que por otro lado, busca constantemente afirmarse en el escenario mundial y ve su despliegue militar como una oportunidad para recuperar y reforzar su estatus de gran potencia global (Piqué, 2018, p.109). Por ello, la estrategia a largo plazo de Putin ha sido reconstruir la posición internacional de Rusia desde su accidente humillante al final de la Guerra Fría. Durante la última década, después de haber restaurado la estabilidad política y económica en el país, Putin ha estado probando el oeste: oportunidades de explotación en Crimea, Ucrania y Siria. En 2009, la estrategia de seguridad nacional del gobierno hasta 2020 se proclamó simplemente como *"transformar a Rusia en una potencia mundial"*. El Ártico es un factor fundamental de esa política, porque solo aquí, como dijo Putin el pasado mes de diciembre, hay posibilidades reales de expansión territorial y adquisición de recursos. Por ello, las acciones más destacadas desarrolladas por Moscú en el contexto de la carrera por el Ártico son las destinadas a la extracción de recursos naturales, la navegación de la Ruta del Mar del Norte y la militarización de la región. Esto se basa y profundiza en el principal activo de la economía desequilibrada de Rusia, su dependencia continua en la extracción y exportación de materias primas, especialmente petróleo y gas, que ningún líder moderno del país ha podido cambiar (Spohr, 2018, p.25). La estrategia Ártica de Rusia describe tres etapas del desarrollo del Ártico. Primero, de 2008 a 2010, Rusia planeó recolectar pruebas geológicas para su reclamo extendido de ZEE para su presentación a CNUDM, y presentar una estrategia para el desarrollo de la región ártica hasta 2020. Luego, de 2011 a 2015, Rusia planeó demarcar las fronteras internacionales

de sus reclamaciones árticas y mejorar la infraestructura de sus regiones árticas para facilitar la explotación de los recursos (Geber, 2015, p.31). Finalmente, de 2016-2020, el Ártico de Rusia se transformará en una "base de recursos estratégicos líder para la Federación de Rusia" según el Presidente de la Federación. (Geber, 2015, p.31).

Además, entre las acciones emprendidas por la Federación cabe mencionar que recientemente se han ampliado las capacidades y competencias de la Guardia Costera, construyendo un número muy elevado de buques, incluyendo patrulleros rompehielos. Un gran esfuerzo presupuestario que implica maniobras militares de carácter disuasorio que también pretenden mandar una señal muy clara, particularmente a la OTAN: el Ártico es una zona vital para los intereses rusos y no están dispuestos a dejar que se vean afectados (Piqué, 2018, p.110).

#### **4.4 Determinación de la legalidad de las acciones rusas**

El presente apartado examina cómo las políticas de navegación del Ártico ruso encajan en el esquema internacional actual creado por CNUDM y el Código Polar.

Rusia ha sido un participante agresivo en lo que los medios han descrito como una carrera para controlar el Círculo Polar Ártico. Una motivación para la posición proactiva de Rusia con respecto al Ártico es el hecho de que dos nuevas rutas marítimas convenientes podrían abrirse si el hielo marino del Ártico continúa derritiéndose a lo largo de la costa. La primera ruta es el Estrecho de Bering, entre Rusia y Alaska. La segunda es la Ruta del Mar del Norte, que se extiende a lo largo de la costa norte de Rusia y que Rusia considera que están formadas, al menos en parte, por aguas internas. Ambas rutas son actualmente demasiado heladas para ser de gran utilidad práctica, pero si esas rutas se vuelven lo suficientemente libres de hielo como para ser navegables de forma segura, podrían proporcionar un atajo en el Océano Ártico que eliminaría miles de millas de las rutas de navegación utilizadas por muchas naciones en la actualidad (Williams, 2017, p.380).

El actual esquema ruso para la navegación por la Ruta del Mar del Norte fue aprobado por el Ministerio de Transporte de Rusia y entró en vigor el 17 de enero de 2013. El protocolo oficial exige que todos los buques que pasen por aguas rusas envíen una solicitud al Ministerio de Transporte al menos 120 días antes del viaje previsto. El Ministerio de Transporte puede denegar el permiso, pero si otorga permiso para el paso

por la ruta del mar del Norte, el solicitante será informado tanto del período de tiempo durante el cual puede atravesar la ruta como del tipo de escolta rompehielos que deben tener. Además, a los buques que pasan por la Ruta del Mar del Norte se les cobra una tarifa por la escolta obligatoria de rompehielos, y deben informar periódicamente de su ubicación al Ministerio de Transporte. El gobierno de Rusia se reserva el derecho para rechazar los barcos que cree que no están debidamente equipados para el viaje por mar (Williams, 2017, p.399).

Podría decirse que el Gobierno de Rusia ha estado ejerciendo ese derecho de manera inapropiada, lo que ha generado inquietud sobre la adhesión de Rusia a los principios fundamentales de la ley de navegación internacional establecidos por CNUDM. Un incidente relativamente reciente que ha llevado a la acusación de aplicación inconsistente y discriminatoria de las leyes rusas de navegación ártica es el previamente mencionado caso del *Arctic Sunrise*, que consistió el arresto de treinta activistas de Greenpeace. Después de una pacífica manifestación de septiembre de 2013 en una plataforma petrolera de Gazprom para protestar contra la política de perforación petrolífera de Rusia, los treinta activistas fueron arrestados, detenidos y acusados de piratería, y su barco holandés fue remolcado a un puerto a 500 millas de distancia. El barco no fue liberado hasta junio de 2014, y en agosto de 2015, el Tribunal Internacional de Derecho del Mar dedicado a facilitar la resolución alternativa internacional de disputas, ordenó a Rusia reparar los daños y perjuicios por tomar el barco fuera de su mar territorial (International Tribunal for the Law of the Sea, 2013). En definitiva, los Países Bajos presentaron una demanda alegando conducta en violación de CNUDM por parte de la Federación Rusa y cuando el TDM determinó la culpabilidad rusa tras tomar el barco Greenpeace en aguas internacionales e impuso una sanción en forma de multa financiera, Rusia respondió emitiendo una declaración en la que se negaba a acatar la decisión pues este acontecimiento despertó aún más el escepticismo de su voluntad por adherirse a los principios de CNUDM. El incidente, por tanto, suscita serias preocupaciones sobre la compatibilidad de las actuales leyes rusas de navegación del Ártico con CNUDM y el derecho al paso inocente, así como la voluntad de Rusia de trabajar con otras naciones en la ausencia de definiciones claras de lo que significa "*la debida consideración*" (Williams, 2017, p.400), pues en este caso, bajo las consideraciones acerca de qué constituye o no un paso inocente hace que los criterios de los Estados en conflicto no coincidan.

## 5. El futuro del Ártico

En lo que se refiere a los principales riesgos que entraña el deshielo del Ártico cabe mencionar la amenaza medioambiental y la preocupación por potenciales conflictos internacionales que pueden surgir. El presente capítulo busca analizar dichas cuestiones tratando de determinar si suponen o no verdaderos riesgos que podrían comprometer la seguridad del Ártico en el futuro. Del mismo modo, también se lleva a cabo un análisis acerca del papel que se prevé ejercerá el Kremlin en las próximas décadas en la carrera por el control del Círculo Polar Ártico.

La principal amenaza a la que se enfrenta el Ártico reside en la preocupación medioambiental por el ecosistema de la región. Por un lado, existe un temor fundado de que el acceso a un Ártico relativamente no monitoreado pueda ofrecer una ubicación alternativa para que las empresas eliminen los desechos tóxicos. Por otro lado, muchos, si no la mayoría, de los submarinos que operan en las aguas del Ártico estarán propulsados por uno o más reactores nucleares internos y las consecuencias ambientales perjudiciales de la destrucción de un buque de propulsión nuclear podrían ser extensas. No obstante, en el pasado, algunos submarinos operacionales de propulsión nuclear se han hundido en las aguas del Ártico, y por lo general, no han provocado ningún daño ambiental inmediato significativo (Penny, 2017, p.163). En cualquier caso, no se puede olvidar que el ecosistema del Ártico es muy frágil, posiblemente más que el de muchas otras áreas del globo, lo que lo hace particularmente susceptible a los efectos negativos de la contaminación (Penny, 2017, p.154). Se deben también considerar los efectos civiles previsibles y las implicaciones colaterales en el Ártico como consecuencia del impacto medioambiental. Cabe destacar que dicha preocupación es relativamente baja puesto que la densidad de población que habita la zona es muy reducida. Sin embargo, cuando se evalúa la proporcionalidad de estos efectos, se aprecia que los civiles del Ártico - particularmente los pueblos indígenas -, pueden verse afectados de una forma más drástica por el daño ambiental en un área de esta amplitud, que las poblaciones civiles en algunas otras regiones. Esto resultaría en que las implicaciones civiles colaterales en la región serían, por lo tanto, excesivas y es por ello necesario tener esta estimación en cuenta entre los efectos negativos derivados del impacto medioambiental que se prevé en el Ártico como consecuencia de la explotación de la zona (Penny, 2017, p.156). Además, cabe mencionar que el crimen organizado relacionado con las drogas y la trata de personas

ya es considerado una de las grandes inquietudes pues la amenaza ecológica de la actividad comercial puede ser lo suficientemente potente como para incitar al eco terrorismo, y los terroristas radicales podrían identificar el Ártico como una nueva sede (Backus, 2012, p.11).

Con respecto a un potencial conflicto armado entre los Estados Árticos por el control de la soberanía de la región, hay que tener en cuenta que las discusiones sobre el tema giran rutinariamente en torno a la fecha en que el océano Ártico se verá libre de hielo como resultado del cambio climático y podrá ser accesible sin poner en peligro la seguridad de los buques que lo naveguen. El último informe de la Junta de Estudios Navales indica una posible fecha libre de hielo en 2030 aunque los modelos estimados continúan subestimando dramáticamente el ritmo y tipo de cambios que se espera que afecten las condiciones físicas del Ártico (Backus, 2012, p.9). Estos cambios ya han comenzado a mejorar la importancia económica y estratégica de esta región. Por ello, aunque la militarización del Ártico no es un fenómeno nuevo, en la última década muchos Estados Árticos han aumentado dramáticamente su presencia militar y sus capacidades operacionales en el Ártico, o han anunciado su intención de hacerlo (Penny, 2017, p.124). Independientemente de cuándo sea accesible el Ártico y del continuo aumento de la militarización en la región, muchos analistas creen que hay pocas posibilidades de que los problemas de soberanía entre las naciones árticas conduzcan directamente al conflicto (Backus, 2012, p.9), o al menos en la actualidad, estos acontecimientos no auguran un conflicto armado inminente, ni siquiera probable, pues aunque hay varias fuentes de tensiones interestatales en el Ártico existen fuertes indicios de que éstas pueden ser gestionadas o resueltas pacíficamente (Penny, 2017, p.124). Parece concluyente que las primeras dinámicas de las relaciones internacionales en el Ártico se mueven con bastante lentitud, y que por tanto, todas las partes podrían evolucionar conjuntamente hacia posiciones equilibradas con relativamente poco conflicto. Por ello, y desde el punto de vista del presente, la mejor estimación es que el Ártico del futuro cercano estará libre de conflictos militares (Backus, 2012, p.13). Sin embargo, si bien el conflicto en el Ártico sigue siendo poco probable, en la actualidad, es un grave error creer que la ley existente proporcionaría un consuelo significativo al medio ambiente ártico en caso de que ocurriera. Es más, es fundamental reconocer que el derecho internacional no prohíbe los conflictos armados en esta región, ni evitará daños ambientales sustanciales resultantes una vez que haya comenzado el conflicto si éste llega a ocurrir (Penny, 2017, p.126), pues

bajo el principio *Jus Ad Bellum* que rige el uso de la fuerza en las relaciones internacionales, el régimen legal no prohíbe categóricamente el recurso de acción militar en el Ártico y varios escenarios pueden permitir el uso legal del estado de la fuerza armada en esta región (Naciones Unidas, 1945).

Es importante además, examinar las proyecciones de Rusia en el Ártico, que constituye un símbolo importante de su identidad y es considerado un lugar de importancia estratégica para el crecimiento económico y la afirmación de la soberanía territorial de la Federación. Como se ha tratado de ilustrar en capítulos anteriores, la exploración y la expansión por el Ártico figuran prominentemente en la política exterior Moscú. De hecho, la región es vital para Rusia pues hasta el 20 por ciento del PIB de Rusia y el 22 por ciento de sus exportaciones ya se producen al norte del Círculo Polar Ártico. Aproximadamente el 75 por ciento del petróleo ruso, el 95 por ciento del gas natural y grandes cantidades de minerales como el níquel, el estaño, el platino y el oro provienen de su región ártica (Geber, 2015, p.30). Como tal, Rusia atribuye gran importancia al Ártico, y cada vez más en la última década el Kremlin ve el Ártico como un escenario clave para reforzar su estado de poder, lo cual es una motivación que impulsa gran parte de la política exterior de Moscú. Mientras que la narrativa de Moscú para las audiencias públicas nacionales implica un papel más agresivo para Rusia en el Ártico, el discurso que se presenta a las audiencias internacionales posiciona al Kremlin como un actor a la par de otras grandes potencias, y abierto a la cooperación (Geber, 2015, p.30). En definitiva, la geopolítica en torno a la energía y al Ártico es contemplada por Rusia como una palanca bifronte para que la duda sobre si será una potencia regional o global se decante a favor de esto último, a pesar de su escaso peso económico o demográfico o de su escaso *soft power* (Piqué, 2018, p.110).

Como se ha mencionado en capítulos anteriores, y conforme a la Convención Internacional Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Naciones Unidas, 1982), a los países limítrofes del Ártico les pertenecen los recursos naturales del fondo marino y su subsuelo situados hasta 200 millas de su territorio, y además pueden solicitar una ampliación de hasta 350 millas, siempre que prueben que esa extensión forma parte de su plataforma continental (Ventas, 2015). En virtud de esta cláusula, y entre otros, Rusia quiere que se aumente su zona exclusiva a toda la zona de la cordillera que considera parte de su plataforma continental, lo cual es una de las principales fuentes de litigio al ser una petición también reclamada por Dinamarca (Groenlandia) y Canadá. Por otro

lado, China, Japón, Corea del Sur y Singapur, están muy interesados en el región desde el punto de vista del transporte. En definitiva, las reclamaciones territoriales por la soberanía y a los derechos de navegación de las aguas del Círculo Polar Ártico, generan muchos debates y discusiones entre las naciones árticas. Algunas propuestas extienden la soberanía de cada nación ártica al Polo Norte, pero la mayoría de las otras propuestas contienen bandas irregulares de reivindicaciones superpuestas que aún dejan parte del Océano Ártico como aguas internacionales (Backus, 2012, p.10). Algunos analistas argumentan que la OTAN debería jugar el papel coordinador en el Ártico pero ese camino crearía nuevas tensiones entre los Estados involucrados.

En definitiva, con lo que respecta al futuro del Círculo Polar Ártico, se podría decir que nos encontramos ante un reto mundial invadido por la incertidumbre ya que entran en juego no solo los factores ecológicos derivados del deshielo del Ártico por el cambio climático, si no también los diferentes y numerosos intereses económicos y estratégicos que surgen a partir de la explotación del territorio.

## 6. Conclusiones

En definitiva, a partir de la elaboración de esta investigación se puede concluir que la nueva situación del Ártico y su deshielo permitirá abrir nuevas rutas marítimas, hasta ahora inéditas, así como la explotación de sus enormes recursos energéticos depositados en su subsuelo marítimo (Piqué, 2018, p.107) y los principales actores involucrados están ya moviendo sus piezas. En el Ártico se entrelazan los planes de ocho países limítrofes (Canadá, Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega, Rusia, Suecia y Estados Unidos), cinco de ellos integrados en la OTAN, cada uno con un enfoque distinto para el futuro de la zona (Escalera, 2017). Lo que ha sido descrito como la "*última frontera*" del mundo, el "*último punto blanco en el mapa*", ahora comienza a colorearse, y a medida que el clima va cambiando su paisaje de hielo se convierte en un paisaje marino de forma cada vez más acelerada (Spohr, 2018, p.27). Una región que antes no pertenecía a nadie tiene que dividirse, ya sea mediante cooperación o mediante conflicto, o tal vez mediante una mezcla de ambos, y esta división podría dar lugar a un nuevo orden mundial.

A raíz del análisis elaborado en el capítulo 5 y en lo que respecta al futuro del Ártico, la principal conclusión que se pueden extraer es la siguiente: un potencial conflicto armado como resultado de las diversas reclamaciones soberanas por el control de la región es, cuanto menos, poco probable y sin embargo, la comunidad internacional no deberían menospreciar la importancia que tienen las principales fuentes de litigio pues las razones que fundamentan los reclamos están motivadas por intereses de gran relevancia para los Estados involucrados y que sin duda, no van a renunciar a ellos en un futuro próximo.

Hasta ahora, las ambiciones de Rusia por continuar con las reivindicaciones territoriales en el Ártico, extraer los recursos naturales de los que dispone la zona y reforzar su presencia militar en el Ártico se han visto frustradas debido a los bajos precios de la energía, insuficiencia tanto tecnológica como de infraestructura, y la necesidad de una cooperación continua e ininterrumpida con Occidente y las demás naciones árticas (Geber, 2015, p.27). La Federación tiene los rompehielos, la experiencia en la zona y la industria que son ventajas frente al posicionamiento de sus adversarios por el control de la zona. Es evidente que Rusia está adquiriendo una visión que es cada vez más global y se está convirtiendo en una potencia con posibilidades para dominar el mundo. Si bien es cierto que la política de Moscú para el Ártico no ha cambiado, pues el sector de fondo

marino se reivindica desde 2001, las formas de llevarla a cabo si lo han hecho. Antes de que la guerra de Ucrania enfrentara a Rusia contra la comunidad internacional, el presidente ruso Vladimir Putin mostró su interés en mantener la paz y la cooperación en la región (Escalera, 2017). Recientemente, la creciente militarización de la zona es una prueba de este giro en el modo de defender sus intereses: Rusia está modernizando activamente sus fuerzas navales, con especial énfasis en los buques de investigación hidrográfica, submarinos y vehículos marinos no tripulados, creados fundamentalmente para las operaciones en el Ártico (Cebrián, 2017). Existe por tanto, una clara dualidad acerca de esta situación pues el Kremlin mantiene un difícil equilibrio entre por un lado demostrar su fortaleza en la zona que en ocasiones llega a rozar actuaciones agresivas y por el otro no quiere ningún tipo de enfrentamiento con los países occidentales (Cánovas Sánchez, 2017).

En lo que se refiere al marco legal internacional que rige el derecho marítimo internacional, la seguridad y la protección ambiental se ha visto en el capítulo 3 del trabajo que éste consta de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) y el Código Polar, los dos acuerdos internacionales principales que abarcan las leyes internacionales de navegación del Ártico. CNUDM, adoptado en 1982, representa una evolución de la comprensión histórica de jurisdicción marítima y derechos de navegación (Williams, 2017, p.387). Aunque la Declaración de Ottawa no menciona específicamente la adhesión a CNUDM, todas las naciones del Consejo Ártico la han ratificado con la excepción de Estados Unidos. Además, las ocho naciones fueron previamente parte de un acuerdo de protección ambiental no vinculante de 1991 llamado la Estrategia Ártica de Protección Ambiental que enfatiza específicamente la necesidad de medidas de protección ambiental coherentes con CNUDM.

Sin embargo, a través del análisis del estudio de caso realizado en el capítulo 4 en el cual se determinaba la legalidad de las acciones emprendidas por Rusia en virtud del marco jurídico internacional actual, se ha demostrado que debido al uso por parte de la CNUDM de frases mal definidas como "*la debida consideración*", las leyes de navegación del Ártico aprobadas por los Estados ribereños del Ártico (Canadá, Dinamarca, Noruega, Rusia y los Estados Unidos) son discutiblemente inconsistente con la intención del marco, sin mencionar que es inconsistente con las leyes de otras naciones aprobadas en respuesta al mismo marco (Williams, 2017, p.382).

Para finalizar, cabe resaltar que con la llegada del nuevo milenio, a pesar de que el Ártico sigue siendo una de las zonas más prístinas de la Tierra, el fenómeno de derretimiento de los hielos y de su efecto combinado con el incremento del desarrollo tecnológico, ha producido gradualmente una mejora en la accesibilidad a sus recursos vivos y no vivos y a nuevas rutas de navegación (Cinelli, 2009, p.139), que plantea una serie de incertidumbres que comprometen a la orden mundial establecido en la actualidad. Por todo ello, parece necesario plantear nuevas propuestas que tengan como objetivo último asegurar la protección medioambiental, resolver las problemáticas relacionadas con la soberanía y/o jurisdicción de los Estados Árticos y ante todo, garantizar la seguridad internacional en los diferentes escenarios que pueden surgir en esta carrera.

## 7. Propuestas

El objetivo de este epígrafe consiste en plantear una serie de propuestas que son en definitiva, recomendaciones que buscan garantizar la estabilidad del Círculo Polar Ártico y la resolución pacífica de los conflictos que puedan surgir.

En primer lugar, cabe destacar que los intereses y las acciones de los Estados miembros del Consejo Ártico tienen que plantearse siempre en torno a tres objetivos principales: proteger y preservar tanto el espacio ártico como su población, promover la utilización sostenible de recursos y, finalmente, contribuir a mejorar la gobernanza multilateral ártica (Cinelli, 2009, p.156).

En segundo lugar, es importante no olvidar que el acceso al Círculo Polar Ártico traerá consecuencias negativas que con frecuencia tienden a menospreciarse en comparación con los beneficios que se esperan obtener de la exploración y explotación de los recursos naturales hallados en las regiones polares como consecuencia del deshielo. Entre otros: la elevación de la temperatura promedio del planeta y con ello, sequía, desertificación y desaparición de grandes praderas destinadas al cultivo de granos y otros alimentos que se traducirían en hambrunas, la extinción de un gran número de especies de flora y fauna así como el desajuste en el ciclo del agua, y la elevación del nivel de los océanos y con ello la desaparición de muchos Estados insulares, archipiélagos y zonas costeras, por lo cual se produciría el desplazamiento migratorio de grandes concentraciones humanas hacia tierras más elevadas, incrementando de esta manera las zonas urbanas en detrimento de las agrícolas y ganaderas (Marqués Rueda, 2010, p.64).

Además, es necesario llamar la atención sobre el hecho de que existe un vacío jurídico o de difícil adaptación de las normas existentes a las características específicas de la Región Ártica, pues el principal documento que regula su navegación, la CNUDM de 1982 no fue redactado teniendo en cuenta las actuales circunstancias del cambio climático y la consecuencia extraordinaria de la fusión del hielo en los espacios polares. Por ello, el Círculo Polar Ártico no se rige por ninguna norma o disposición multilateral específicamente redactada porque nadie esperaba que pudiera convertirse en una vía marítima navegable o en una zona de explotación comercial (Cinelli, 2009, p.155). Como consecuencia, surgen una serie de lagunas legales en la resolución de conflictos de

carácter soberano por el control de las nuevas aguas ya que los documentos oficiales que regulan la navegación utilizan expresiones poco claras que dejan mucho espacio para interpretaciones libres.

Por último, sería interesante desarrollar una evaluación de riesgos formal y cuantificada de los posibles escenarios y conflictos que pueden surgir en el Océano Ártico que incluya una comprensión cuantitativa de la incertidumbre, una evaluación de las posibles consecuencias, y un proceso para la toma de decisiones validadas y basadas en los riesgos, pues en la actualidad, la planificación de la seguridad para el Ártico sigue siendo puramente conjetural. Esta evaluación de riesgos propuesta no podría predecir el futuro, pero podría delinear los antecedentes y las características de condiciones que puedan, con el tiempo, regular los eventos de seguridad que surjan en el futuro (Backus, 2012, p.13).

## 8. Bibliografía

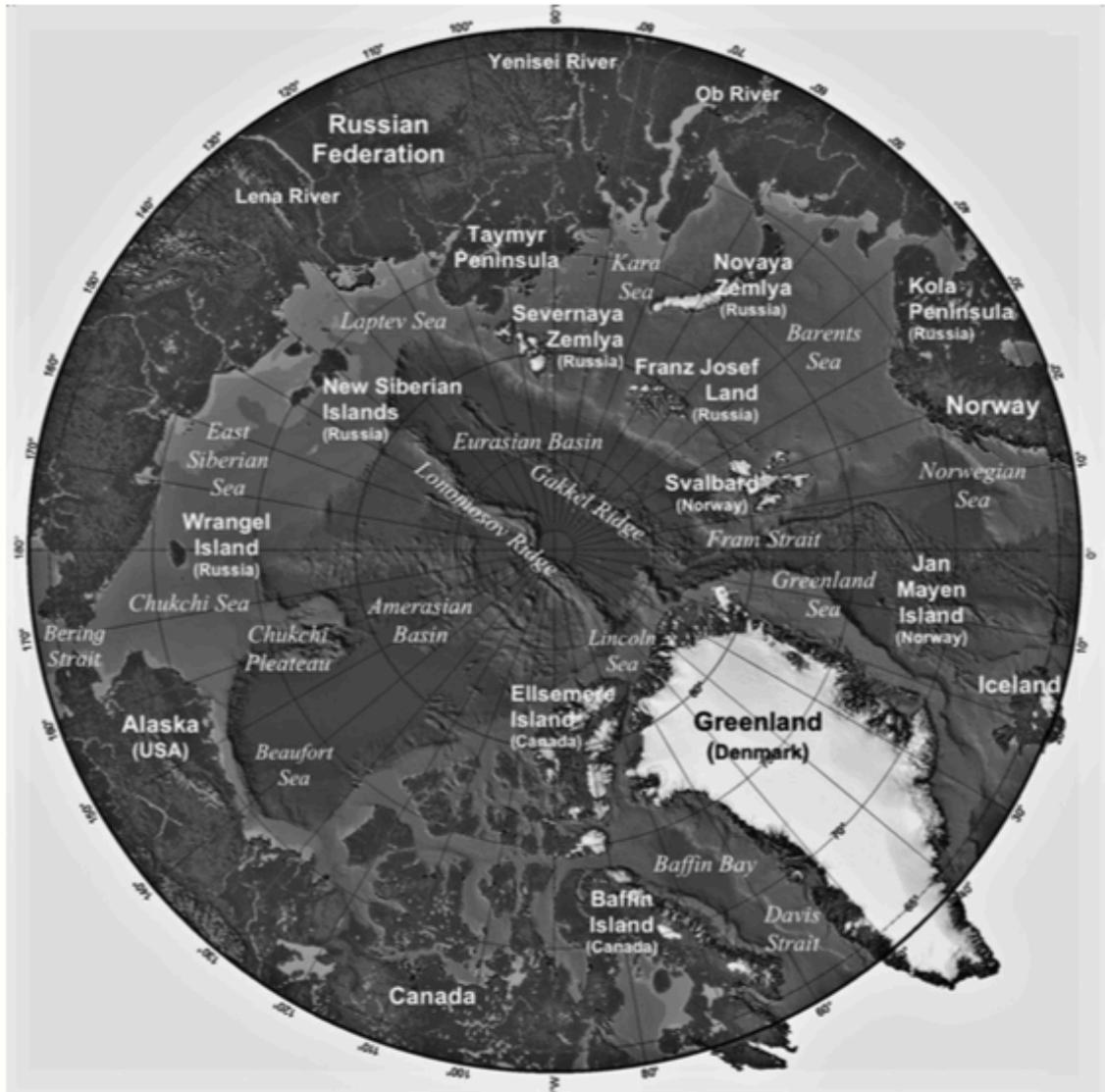
- Antrim, C. (2016). Geography and Jurisdiction in the Maritime Arctic. *Geographical Review*, 107(1), 24-47.
- Backus, G. (2012). Arctic 2030: What are the consequences of climate change? *Bulletin of the Atomic Scientists*, 68(4), 9-16.
- Cánovas Sánchez, B. (2017). *La preocupante actividad de Rusia en el Ártico*. Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- Cebrián, P. (2017). *Tropas en Europa, ciberarmas y control del Ártico: la nueva OTAN se fortifica ante Rusia*. Recuperado el 20 de Marzo de 2018, de El Confidencial: [https://www.elconfidencial.com/mundo/2017-11-16/otan-rusia-europa-artico-ciberguerra-turquia\\_1478929/](https://www.elconfidencial.com/mundo/2017-11-16/otan-rusia-europa-artico-ciberguerra-turquia_1478929/)
- Cinelli, C. (2009). La "Cuestión Ártica" y la Unión Europea. *Revista Española de Relaciones Internacionales*(1), 138-163.
- Congressional Research Service. (2017). *Russia: Background and U.S. Policy*.
- Connolly, R. (2017). *Russian Studies: Towards a Dual Fleet?* NATO Defense College. División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar Oficina de Asuntos Jurídicos.
- (2011). *Naciones Unidas*. Recuperado el 13 de Junio de 2018, de Derecho del Mar. Boletín No. 74: [http://www.un.org/depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinsp/bul74sp.pdf](http://www.un.org/depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinsp/bul74sp.pdf)
- Domínguez Cebrián, B. (Noviembre de 2017). *Rusia está ocupando instalaciones militares soviéticas en el Ártico*. Recuperado el 20 de Marzo de 2018, de El País Internacional: [https://elpais.com/internacional/2017/11/07/actualidad/1510070788\\_151567.html](https://elpais.com/internacional/2017/11/07/actualidad/1510070788_151567.html)
- Escalera, J. (Febrero de 2017). *Tropas rusas y dinero chino: el plan de Moscú para "tomar" el Ártico*. Recuperado el 20 de Marzo de 2018, de El Confidencial: [https://www.elconfidencial.com/mundo/2017-02-01/rusia-artico-china-militares-vladimir-putin\\_1323803/](https://www.elconfidencial.com/mundo/2017-02-01/rusia-artico-china-militares-vladimir-putin_1323803/)
- Estrada, J. (2017). *Rusia y su proyección geopolítica en el Ártico*. KATEHON.

- Facon, I. (2017). *Russia's national security strategy and military doctrine and their implications for the EU*. European Parliament's Sub-Committee on Security and Defence, Directorate-General for External Policies.
- Gálvez Vergara, C. (2012). La apertura de las rutas del Ártico y sus efectos en el comercio marítimo internacional. *Revismar*(2), 111-118.
- Geber, N. (2015). Russia's Arctic Policy: Objectives and Prospects. *Journal of Public & International Affairs*(1), 27-43.
- Instituto de Estrategia. (2017). *Los intereses que tienen las potencias mundiales en el Ártico*.
- International Tribunal for the Law of the Sea. (2013). *The "Arctic Sunrise" Case (Kingdom of the Netherlands vs. Russian Federation) - Request for the prescription of provisional measures*.
- Jane's I. H. S. (2017). *Jane's Sentinel Security Assessment - Russia and the CIS: Security*.
- Juspedia. (2018). *Juspedia*. Recuperado el 18 de Mayo de 2018, de Derecho Internacional Público - Los Espacios Polares:  
<https://juspedia.es/libro/internacional/3648-los-espacios-polares>
- La Información. (2016). *La Información*. Recuperado el 13 de Junio de 2018, de El Consejo Ártico acepta como observadores permanentes a seis países más:  
[https://www.lainformacion.com/politica/cumbre/el-consejo-artico-acepta-como-observadores-permanentes-a-seis-paises-mas\\_PejEZwyIpuCfJyIUUeoSM2/](https://www.lainformacion.com/politica/cumbre/el-consejo-artico-acepta-como-observadores-permanentes-a-seis-paises-mas_PejEZwyIpuCfJyIUUeoSM2/)
- Marqués Rueda, E. G. (2010). La condición jurídica del Ártico y la Antártica: un asunto pendiente en la agenda jurídico-política de las relaciones internacionales contemporáneas. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*(107), 39-65.
- Morales, J. (2012). *Rusia en la sociedad internacional*. UNISCI.
- Naciones Unidas. (1945). *Carta de las Naciones Unidas*.
- Naciones Unidas. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar.
- Organización Marítima Internacional. (2017). Código Polar.
- Penny, C. (2017). Cold Comfort: Arctic Conflict, Environmental Protection and the Limits of Law. *Journal of International Law and International Relations*, 13(2), 123-178.

- Piqué, J. (2018). *El mundo que nos viene - Retos, desafíos y esperanzas del siglo XXI: ¿Un mundo post occidental con valores occidentales?* Deusto. 107-110.
- Sánchez Andrés, A. (2010). Rusia y la geoestrategia del Ártico. *Análisis del Real Instituto Elcano (ARI)*, 63(1).
- Sánchez Ramos, B. (2014). *Club de Roma*. Recuperado el 13 de Junio de 2018, de El Consejo Ártico: retos y prioridades - ¿A quién pertenece el Ártico?: <http://www.clubderoma.net/jornadas/2014-OfCoRBCN-AQuienPerteneceElArtico-20141111/OfCoRBCN-Artico-20141111-PresentacionBelenSanchezRamos.pdf>
- Spoehr, K. (2018). The scramble for the Arctic. *New Statesman*, 9(15), 22-27.
- Sputnik Mundo. (2017). *El Ártico, crucial para la defensa de Rusia*.
- U.S. Energy Information Administration. (2016). *Country Analysis Brief: Russia*.
- Ventas, L. (Mayo de 2015). *Cómo Rusia quiere dominar el Ártico*. Recuperado el 20 de Marzo de 2018, de BBC Mundo: [http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/05/150520\\_rusia\\_planes\\_supremacia\\_artico\\_lvh](http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/05/150520_rusia_planes_supremacia_artico_lvh)
- Williams, L. (2017). An Ocean Between Us: The implications of inconsistencies between the navigational laws of Coastal Arctic Council Nations and the United Nations Convention on the Law of the Sea for Arctic Navigation. *Vanderbilt Law Review*, 70(1), 379-411.

## 9. Anexos

### Anexo 1. Características geográficas del Ártico



Fuente: Geography and Jurisdiction in the Maritime Arctic (Antrim, 2016, p.26)