

María Morera Castro\*

Los intereses de España en el  
Ártico

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

## Los intereses de España en el Ártico

### Resumen:

El cambio climático no solo afecta al medio ambiente, sino que desempeña un papel fundamental a la hora de determinar los intereses de los Estados en el siglo XXI. El deshielo del Ártico ha dado lugar a cambios en la actitud de los Estados, ya que buscan el acceso a recursos naturales y rutas de navegación, al mismo tiempo que tratan de preservar el medio ambiente y desarrollan estrategias de seguridad y defensa. Sin embargo, los intereses contrapuestos de los Estados dificultan el entendimiento y la buena gestión de los recursos. En este contexto, España debe tratar de defender sus intereses dentro del marco del derecho y la seguridad internacionales.

### Abstract:

*Climate change is not only affecting the environment, but plays a vital role in determining State's interests in the XXI century. The melting of the Arctic has led to changes in State's attitudes. Both Arctic and non-Arctic States want to have access to natural resources and navigation routes, while helping to preserve the environment and developing security and defense strategies. However, opposing interests make mutual understanding and resource management difficult. In this context, Spain must defend its interests in the framework of international law and security.*

### Palabras clave:

España, Estados ribereños árticos, derecho del mar, energía, pesca, navegación, seguridad, medio ambiente, política.

### Keywords:

*Spain, coastal Arctic States, law of the sea, energy, fisheries, navigation, security, environment, politics.*

**\*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

El cambio climático constituye uno de los principales protagonistas en el desarrollo del panorama internacional del siglo XXI. De esta forma, las relaciones entre los Estados deben atender a los nuevos retos que surgen de la naturaleza y ajustar sus estrategias a las necesidades nacionales e internacionales. En este contexto, el Ártico, que siempre ha gozado de una notable importancia geoestratégica, económica y logística, ha cobrado especial relevancia como consecuencia del deshielo, que ha permitido la apertura de nuevas rutas de navegación y ha abierto un amplio abanico de posibilidades de explotación e investigación.

### **Marco legislativo**

El 10 de diciembre de 1982 se abre a la firma la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el tratado de codificación que plasma por escrito las normas consuetudinarias existentes en relación a la regulación de los espacios marítimos. Dicha convención los clasifica en: aguas terrestres, las que se encuentran dentro del territorio nacional y no sobrepasan la línea base<sup>1</sup>; aguas interiores<sup>2</sup> (puertos, bahías y aguas archipelágicas), que abarcan desde la línea base hasta tierra firme; el mar territorial<sup>3</sup>, que comprende 12 millas náuticas desde la línea de base; plataforma continental<sup>4</sup>, que se corresponde con la prolongación del continente bajo el mar (200 millas) y coincide con el final de la zona económica exclusiva; la Zona Económica Exclusiva (ZEE)<sup>5</sup>, que se expande 200 millas desde la línea de base e incluye el mar

---

<sup>1</sup> Línea imaginaria que se traza a lo largo de la costa, bien en bajamar (línea base normal) o bien uniendo los puntos de los accidentes geográficos más salientes de las costas (línea de base recta).

<sup>2</sup> En las aguas interiores se aplican las leyes y los reglamentos del Estado ribereño. Asimismo, los tribunales competentes para conocer cualquier incumplimiento que haya tenido lugar en sus aguas interiores serán los tribunales nacionales de dicho Estado. Además, la conservación y la explotación de los recursos vivos y no vivos pertenecen también al mismo.

<sup>3</sup> Los Estados ribereños gozan de soberanía, es decir, dictan reglamentos que los buques deben cumplir. Sin embargo, hay una excepción en materia de navegación, ya que se aplica el derecho de paso inocente. En este sentido, el Estado no puede imponer ningún tipo de carga a los buques por el simple hecho de navegar por el mar territorial. El Estado ribereño también es el responsable de avisar de todos los posibles peligros que pueda haber en sus aguas territoriales.

<sup>4</sup> En ella rige la soberanía del Estado ribereño, excepto sobre los recursos vivos, que solo afecta a las especies demersales.

<sup>5</sup> En materia de navegación existe libertad de navegación y, por lo demás, en materia de explotación y conservación de los recursos vivos hay soberanía funcional limitada. Es decir, se elaboran una serie de informes científicos que recogen la variedad y cantidad de seres vivos para comprobar el estado de

territorial; y alta mar<sup>6</sup>, que comienza a partir del final de la ZEE.<sup>7</sup>

En este sentido, debe tenerse en cuenta que los Estados ribereños árticos, de acuerdo con el artículo 234 de la Convención, tienen derecho a “dictar y hacer cumplir leyes y reglamentos no discriminatorios para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques en las zonas cubiertas de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva”. Por lo tanto, tienen potestad para exigir una serie de condiciones a los Estados que deseen navegar por dichas aguas. Sin embargo, no pueden restringir el acceso o empleo de las nuevas rutas, ya que estas se caracterizan por la libertad de navegación y la libertad de pesca.<sup>8</sup>

### ***Actitud de los Estados árticos***

Los Estados ribereños árticos (Canadá, Rusia, Estados Unidos, Dinamarca y Noruega), organizados en el Consejo Ártico, regulan el espacio de acuerdo con ordenamientos jurídicos nacionales y tratados bilaterales y multilaterales. A pesar de la existencia de legislación vigente relativa a la regulación de los espacios marítimos, algunos de ellos han expresado su desacuerdo con la consideración de estas aguas como internacionales. Estos Estados, también conocidos como *Artic 5*, reclaman la soberanía sobre estas aguas y pretenden gobernar este espacio como propio y excluyente. Como veremos a continuación, han utilizado las herramientas del derecho internacional para justificar su comportamiento en sucesivas ocasiones.<sup>9</sup>

### ***Actitud de España con respecto al Ártico***

Las autoridades y agentes económicos españoles han mantenido una actitud pasiva con respecto al Ártico. Podríamos situar como causas de este silencio la ausencia de

---

conservación de las especies. El Estado ribereño, de esta forma, elabora un TAC (Total Admisible de Capturas) y fija la capacidad de explotación. De acuerdo con ello, debe dar acceso al excedente a terceros Estados, lo que se realiza a través de las licencias de pesca.

<sup>6</sup> De acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en alta mar existe libertad de navegación, pesca, sobrevuelo y libertad de tendido de cables y tuberías submarinas.

<sup>7</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, disponible en [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf). Fecha de la consulta 20.10.2015.

<sup>8</sup> Ibid, 70-72.

<sup>9</sup> The Ilulissat Declaration, Disponible en: [http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat\\_Declaration.pdf](http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf). Fecha de la consulta 20.10.2015.

interés actual, debido a la falta de perspectivas inmediatas de explotación y la priorización de regiones más cercanas y vinculadas con el país, la ausencia de una política definida tanto desde el sector público como privado y la idea de que España asumirá las políticas de la Unión Europea al respecto de la región ártica.<sup>10</sup>

Sin embargo, existe un interés real en la región, ya que un cambio en el derecho internacional a favor de los Estados árticos implicaría múltiples desventajas económicas, científicas y políticas. Por estos motivos, España participa de forma activa en la Organización Marítima Mundial y manifiesta su apoyo a la elaboración del *Polar Code*, relativo a la regulación de la navegación en las aguas árticas. Asimismo, en relación con el fenómeno del cambio climático, España participa en la Convención OSPAR para la Protección del Medio Ambiente en el Noroeste Atlántico<sup>11</sup>.

## Intereses españoles en el Ártico

### **Intereses económicos**

#### Sector energético

En los años venideros, el Ártico, junto con África subsahariana y el subcontinente norteamericano, alcanzará un gran protagonismo como nueva zona de extracción de recursos energéticos, en especial en lo referido a hidrocarburos<sup>12</sup>. En este contexto, España, debido al déficit energético que sufre, podría aprovechar los recursos que ofrece la región ártica para aumentar su potencial y, a su vez, debe potenciar las relaciones con los Estados árticos para favorecer sus intereses en este ámbito.

Los Estados árticos contribuyen en gran medida en el suministro de recursos energéticos a la Unión Europea. En cuanto al petróleo, el 10 % de la producción global tiene lugar en el Ártico, y se estima que aproximadamente el 20,5 % de las reservas todavía no descubiertas se encuentren en esta región. En cuanto al gas, el Ártico

---

<sup>10</sup> GARCÍA SÁNCHEZ Ignacio, "Los intereses españoles en el Ártico", en *Documento de Seguridad y Defensa 66*, España, Ministerio de Defensa, 2014, 14.

<sup>11</sup> CONDE PÉREZ Elena, "Los intereses de España en el Ártico", en *Documento de Seguridad y Defensa 66*, España, Ministerio de Defensa, 2014, 25.

<sup>12</sup> BERENGUER Francisco, "Consideraciones geoestratégicas y geopolíticas en torno a la energía", en ARANZADI C. (coord.), *Cuadernos de Estrategia 166 Energía y Geoestrategia 2014*, España, Ministerio de Defensa, 2014, 68.

posee el 25 % de las reservas mundiales de gas y se estima que cuenta con el 27,6 % de las que todavía no se han descubierto<sup>13</sup>. Es importante señalar que Rusia posee aproximadamente el 50 % de las reservas en el Ártico y el 70 % del gas ártico está bajo el control ruso. Actualmente, el país suministra el 35 % del petróleo y el 32 % del gas a la Unión Europea. Noruega, por su parte, no solo se ha convertido en un gran proveedor energético para la Unión Europea, sino que trata de enfatizar su trabajo en este ámbito y ha aumentado la producción de reservas tanto de petróleo como de gas. El país suministra el 13,8 % de petróleo a la UE y el 28,2 % de gas natural. En concreto, el suministro de petróleo y gas Noruega ronda el 70 % de las importaciones españolas<sup>14</sup>. Por lo tanto, el potencial energético de la zona incrementa los intereses de los Estados en la región y, en particular, de España<sup>15</sup>.

En el Ártico destaca también el potencial de los recursos energéticos no convencionales, como son el petróleo extrapesado y de arenas petrolíferas, la producción de petróleo a partir de lutitas con querógeno y de petróleo ligero de rocas compactas o las tecnologías de producción de combustibles sintéticos a partir del carbón y del gas natural. Asimismo, con respecto a otros tipos de gas, el territorio y los fondos oceánicos de las regiones árticas presentan las condiciones idóneas para el desarrollo de hidratos de gas. De acuerdo con los estudios, cada metro cúbico de hidrato de gas libera 164 metros cúbicos de gas, por lo que constituye un recurso energético con un potencial muy atractivo<sup>16</sup>.

Finalmente, no debemos olvidar la existencia de importantes reservas de minerales, fundamentalmente en Groenlandia, que no solo sirven para la producción de energía, sino también para la creación de equipos de alta tecnología<sup>17</sup>. Dado el potencial de la

---

<sup>13</sup> LÓPEZ-IBOR Vicente, "El Ártico y la energía", en ARANZADI C. (coord.), *Energía y Geoestrategia 2015*, España, Ministerio de Defensa, 2015, 73-74.

<sup>14</sup> Ministerio de Asuntos Exteriores. Noruega.  
[http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/Noruega\\_FICHA%20PAIS.pdf](http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/Noruega_FICHA%20PAIS.pdf).

<sup>15</sup> JENSEN Leif Christian, "Seduced and surrounded by security: A post structuralist take on Norwegian High North securitizing discourses", *Cooperation and Conflict*, vol. 48, nº 1, 80-99.

<sup>16</sup> MARZO Mariano, "Consideraciones geoestratégicas y geopolíticas en torno a la energía", en ARANZADI C. (coord.), *Cuadernos de Estrategia 166 Energía y Geoestrategia 2014*, España, Ministerio de Defensa, 2014, 198-199.

<sup>17</sup> CONLEY Heather A., *Arctic Economics in the 21<sup>st</sup> century: The benefits and costs of cold*. Washington DC, Center for Strategic and International Studies, 2003, 24-26.

zona, se anticipa que todavía existen extraordinarias reservas de minerales por descubrir y que su futura explotación podría generar nuevas oportunidades para los Estados<sup>18</sup>.

## Navegación

El cambio climático está generando el deshielo de amplias superficies en el territorio Ártico, factor que da lugar a la apertura de las rutas oceánicas. Este hecho resulta crucial para Europa y, como consecuencia, para España, no solo porque el 90 % del comercio exterior de la Unión Europea circula por mar, sino porque Europa cuenta con importantes proveedores y destinatarios comerciales en el ámbito internacional<sup>19</sup>.

En este sentido, debemos puntualizar que Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar reconoce la libertad de navegación en altamar. Sin embargo, se incluye una serie de requisitos. En primer lugar, todos los barcos tienen que enarbolar una bandera, que indica la nacionalidad del buque. Asimismo, tiene existir una relación auténtica entre el buque y el Estado de nacionalidad, es decir, que el Estado que otorga la bandera tiene que ejercer un control administrativo, social y fiscal sobre ese barco. Además, en alta mar los buques están sometidos al principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón, por lo tanto, solo pueden subir a bordo del barco autoridades de la nacionalidad del Estado al que pertenece el pabellón, excepto en caso los casos de trata de esclavos, tráfico de estupefacientes o sustancia psicotrópicas, transmisiones no autorizadas por radio o televisión desde alta mar o derecho de persecución.<sup>20</sup>

Por ello, España debe buscar el establecimiento de un régimen jurídico que resulte favorable a sus intereses económicos y comerciales, lo que se traduce en la consideración de las nuevas rutas de navegación como aguas internacionales y que gozan, por lo tanto, de libertad de navegación. Estados Unidos y la Unión Europea consideran estas rutas como estrechos internacionales, más concretamente estrechos

---

<sup>18</sup> LÓPEZ-IBOR, op. cit. 73

<sup>19</sup> Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. El tráfico marítimo. [http://www.magrama.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/plan-ribera/contaminacion-marina-accidental/trafico\\_maritimo.aspx](http://www.magrama.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/plan-ribera/contaminacion-marina-accidental/trafico_maritimo.aspx)

<sup>20</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 73.



estratégicos y, de acuerdo con la Convención, en ellos se aplica el “derecho del paso en tránsito”, que implica la navegación rápida e ininterrumpida de todos los buques y aeronaves, ya sean civiles o militares<sup>21</sup>. Sin embargo, como veremos a continuación, los intereses de algunos de los Estados ribereños árticos también desempeñan un papel crucial en este contexto y los conducirá a reclamar la soberanía o jurisdicción sobre estas aguas<sup>22</sup>.

El paso del noroeste presenta siete rutas de navegación que se expanden 3200 millas al norte de la costa de Canadá. Dicho paso permitiría, en comparación con el uso del Canal de Panamá, acortar en torno a un 15 % la distancia entre Europa y Canadá y Estados<sup>23</sup>. Sin embargo, Canadá considera que las aguas comprendidas en dichas rutas mencionadas se encuentran bajo su soberanía e impone requisitos a los buques que naveguen por las que considera sus aguas de acuerdo con el artículo 234 de la Convención de los Derechos del Mar. Asimismo, ha creado dos normas para la protección del medio ambiente con el objetivo de ampliar sus competencias jurisdiccionales sobre el espacio marítimo que se expande más allá de las 200 millas establecidas<sup>24</sup>.

Los intereses de España con respecto al paso noreste, también conocido como “Ruta del Norte”, destacan por su proximidad geográfica. Este paso comprende una serie de rutas que permiten reducir la distancia entre Europa y Asia un 40 %. A pesar de las dificultades de navegación actuales, que precisan el uso de buques rompehielos, se prevé que antes del año 2030 sea posible navegar por estas rutas. Sin embargo, Rusia adopta una postura similar a la de Canadá a este respecto y trata de imponer requisitos con el fin de limitar la navegación por estas aguas<sup>25</sup>. Por ello, Rusia, de acuerdo con el

---

<sup>21</sup> Ibid, 43-46.

<sup>22</sup> GARCÍA SÁNCHEZ Ignacio, “El Ártico. ¿Vieja o nueva geopolítica?”, en BALLESTEROS MARTÍN Miguel Ángel (coord.), *Panorama geopolítico de los conflictos 2015*, España, Ministerio de Defensa, 106-110.

<sup>23</sup> SIRVENT ZARAGOZA Gonzalo, “Nuevas rutas de navegación a través del Ártico”, en BERZAL J. L. (coord.), *Documentos de Seguridad y Defensa 58, Energía y clima en el área de la seguridad y la defensa*, España, Ministerio de Defensa, 2013, 205.

<sup>24</sup> CONDE Elena, “El Derecho Internacional ante el proceso de cambio climático en el Ártico. Especial referencia al Derecho del Mar”, en BERZAL J. L. (coord.), *Documentos de Seguridad y Defensa 58, Energía y clima en el área de la seguridad y la defensa*, España, Ministerio de Defensa, 2013, 190.

<sup>25</sup> SIRVENT ZARAGOZA, op. cit. 201.

artículo 7 del CNUDM, establece líneas de base rectas, que se trazan uniendo los puntos de los accidentes geográficos más salientes de las costas, por lo que la cantidad de aguas bajo soberanía rusa será mayor.<sup>26</sup>

### Sector pesquero

Por último, conviene poner de relieve los intereses de España en materia pesquera, puesto que constituye una de las potencias más importantes en este ámbito. De hecho, el 5 % de las capturas españolas tiene lugar en el Ártico<sup>27</sup>. En este sentido, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar reconoce la libertad de pesca en altamar. Este derecho está condicionado por los artículos 116 al 119 de la Convención, según los que en altamar hay libertad de pesca siempre que se garantice la libertad del recurso y que se garantice la conservación a través de la cooperación<sup>28</sup>.

Tradicionalmente, Terranova era el principal caladero de la flota bacaladera, hasta el colapso del stock de bacalao y el establecimiento en 1977 de las Zonas Económicas Exclusivas. En la actualidad, el principal caladero de la flota es el Mar de Barents. La legislación que rige la pesca en este territorio es el acuerdo pesquero entre la UE y Noruega de 1980 y el intercambio de cartas de Oporto de 1992. Asimismo, según la Orden del 8 de junio de 1981, la pesquería de bacalao se reserva a en exclusiva a la flota bacaladera<sup>29</sup>.

Conviene también destacar la pesca de bacalao y la investigación científica del fletán negro en las Islas Svalbard. La actividad está regida por el Tratado de París de 1920, según el que las aguas de las islas se encuentran bajo la soberanía noruega. España, como parte contratante, tiene derecho de acceso a la explotación de los recursos naturales. Sin embargo, Noruega puede establecer medidas para la conservación y protección de los recursos mediante la fijación del total de captura admisible y la adquisición de información previa sobre la lista de buques que entrarán en Svalbard. A

---

<sup>26</sup> CONDE PÉREZ, op. cit. 187.

<sup>27</sup> CONDE PÉREZ, op. cit. 25.

<sup>28</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 77-79.

<sup>29</sup> Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Archipiélago de Svalbard. <http://www.magrama.gob.es/es/pesca/temas/planes-de-gestion-y-recuperacion-de-especies/tratadoparis.aspx>



pesar de su soberanía, no tiene derecho de apresamiento, ni de inspección. A pesar de ello, desde el año 2006, se han producido una decena de apresamientos de bacaladeros españoles que faenaban en el Ártico. La situación se ha aliviado desde la redacción de un memorando de entendimiento en 2013<sup>30</sup>.

De igual forma, los intereses españoles en materia de pesca se han visto minados por el reciente nacionalismo de Canadá, que se puso de manifiesto en la “*crisis del fletán*”<sup>31</sup>. Canadá ha tratado de ampliar su soberanía más allá de su esfera de influencia, es decir, fuera de su Zona Económica Exclusiva, con el supuesto objetivo de fomentar la conservación y protección de las especies. Para ello, se sirve de su tardía ratificación de la CNUDM y de una serie de leyes relativas a la prevención de la contaminación de las aguas árticas, según las que se trazan líneas de base rectas alrededor del archipiélago ártico<sup>32</sup>.

### **Intereses científicos**

#### Seguridad y medio ambiente

El estudio científico español se centra, por una parte, en la seguridad. El medio ambiente se enfrentará no solo a nuevos retos resultantes del cambio climático, sino a las consecuencias derivadas del probable aumento del tráfico marítimo, la explotación y la pesca en las regiones árticas. Como actor internacional y miembro de la OSPAR, encargada de regular la cooperación para la conservación del medio marino en el océano Ártico, España debe ser capaz de hacer frente a estos nuevos desafíos medioambientales.

España, dentro de la Unión Europea, adoptó en 2008 la Resolución del Parlamento Europeo sobre la gobernanza del Ártico. En ella se pone de manifiesto la necesidad de crear una serie de normas de seguridad que se adapten a las características del medio. El conocimiento sobre el entorno marítimo mediante el desarrollo de sistemas de seguimiento y la recopilación de datos permitirá predecir futuros cambios y, por lo tanto,

---

<sup>30</sup> CONDE, “El Derecho Internacional ante el proceso de cambio climático en el Ártico. Especial referencia al Derecho del Mar”, 191.

<sup>31</sup> JUSTE RUIZ, J., “El régimen internacional para combatir el cambio climático en la encrucijada” en *Cambio Climático, Energía y Derecho Internacional: Perspectivas de Futuro*, R. Giles Carnero (coord.), Thomson Reuters Aranzadi, 2012, 38.

<sup>32</sup> CONDE, op. cit. 190-191.

crear políticas y estrategias que se ajusten al desarrollo sostenible del área. De esta forma, se podrá asegurar la conservación y protección del medio ambiente en la zona y evitar posibles problemas a escala local y mundial<sup>33</sup>.

Asimismo, la situación existente supone peligros para las poblaciones que ahora mismo habitan la región. Por una parte, cabe mencionar que el cambio climático y ascenso de las temperaturas puede generar la inmersión de algunos territorios árticos, lo que influencia de forma negativa a sus habitantes actuales. Además, en relación con la energía, el uso de la tierra para su producción pone en peligro el empleo de la misma para acceder a otros bienes. Igualmente, la explotación por parte de los Estados de los recursos existentes amenaza su explotación por parte de la población indígena<sup>34</sup>.

Otro aspecto de gran relevancia es la seguridad energética. No solo la explotación puede resultar perjudicial para el medio ambiente, sino que el tránsito de materiales contaminantes debe estar altamente controlado para evitar desastres, como el acontecido en 2002 con el hundimiento del *Prestige*, o posibles amenazas externas, como ataques terroristas. En el contexto actual, la intensificación de los negocios o relaciones entre las potencias dará lugar al aumento del tránsito marítimo y del transporte de materiales energéticos<sup>35</sup>. Esto afecta directamente a las empresas españolas, entre las que podemos destacar Repsol<sup>36</sup> y Gas Natural Fenosa<sup>37</sup>.

#### Estudio de los intereses reales en la región

Por otra parte, dados los intereses reales de España en la región, es preciso investigar la biodiversidad marina y la posibilidad de extracción de recursos energéticos. Para ello, España cuenta con una estructura polar, formada por el Comité Internacional de Ciencia Ártica (IASC), los Planes Estatales de Investigación Científica y Técnica y de

---

<sup>33</sup> Resolución del Parlamento Europeo sobre la gobernanza del Ártico, disponible en <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2008-0474+0+DOC+XML+V0//ES>. Fecha de la consulta 11.11.2015.

<sup>34</sup> GÓMEZ ÁGREDA Ángel, "El papel de las Fuerzas Armadas en la gestión de las consecuencias del cambio climático", en BERZAL HERNANDO J. L. (coord.), *Documentos de Seguridad y Defensa 58, Energía y clima en el área de la seguridad y la defensa*, España, Ministerio de Defensa, 2013, 205.

<sup>35</sup> BERENGUER HERNÁNDEZ, Francisco, op. cit. 51.

<sup>36</sup> "El futuro de los hidrocarburos: más lejos, más profundo", Repsol, 15 de junio de 2012, disponible en [http://www.repsol.com/es\\_es/corporacion/prensa/Newsletter/futuro-hidrocarburos.aspx](http://www.repsol.com/es_es/corporacion/prensa/Newsletter/futuro-hidrocarburos.aspx)

<sup>37</sup> "Gas del Ártico para España", *El País*, 22 de abril de 2015, disponible en [http://economia.elpais.com/economia/2015/04/21/actualidad/1429644939\\_659290.html](http://economia.elpais.com/economia/2015/04/21/actualidad/1429644939_659290.html).

Innovación, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y las Fuerzas Armadas.

El Comité constituye un organismo internacional centrado en todos los aspectos relacionados con la investigación ártica y en él participan todos los países que estén interesados en la misma. Se encarga de gestionar programas de investigación, proporcionar datos sobre la zona y desarrollar planes científicos. España, a través de este organismo, puede obtener un mayor conocimiento de la zona y determinar, de esta forma, sus intereses<sup>38</sup>.

Dentro de los planes estatales, debemos tratar el plan de 2013-2016, que permitió a España formar parte del Año polar Internacional, celebrado entre 2008 y 2009 y, por lo tanto, llevar a cabo una expedición en la zona, lo que constituye un hecho relevante no solo desde la perspectiva científica, sino también dentro del ámbito político<sup>39</sup>. Por otra parte, conviene mencionar que una de las áreas de interés científico del CSIC se centra en la “investigación y tecnología de los procesos en el Océano”, por lo que el océano Ártico constituye un importante referente si se consideran tanto los problemas de ampliación de las plataformas continentales como la gestión de la explotación de los recursos<sup>40</sup>.

Por último, cabe destacar la labor de las Fuerzas Armadas españolas, que acompaña a los equipos de investigación durante su trabajo. En cuanto a ello, podemos subrayar la participación del ejército español en la travesía del *Hespérides* durante el Año Polar Ártico y el trabajo del Grupo Militar de Alta Montaña en su expedición a Groenlandia. Ambos son ejemplos que ponen de manifiesto el trabajo científico desarrollado por España en esta región y el interés real que existe<sup>41</sup>.

---

<sup>38</sup> Ministerio de Economía y Competitividad, “Comité Internacional de Ciencia Ártica (IASC)”, disponible en :  
<http://www.idi.mineco.gob.es/portal/site/MICINN/menuitem.7eeac5cd345b4f34f09dfd1001432ea0/?vgnnextoid=622bf87c5ac0f210VgnVCM1000001d04140aRCRD>

<sup>39</sup> Ministerio de Economía y Competitividad, “Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación 2013-2016”, disponible en:  
<http://www.idi.mineco.gob.es/portal/site/MICINN/menuitem.7eeac5cd345b4f34f09dfd1001432ea0/?vgnnextoid=c95f5b006d144310VgnVCM1000001d04140aRCRD>.

<sup>40</sup> Ministerio de Economía y Competitividad, “Recursos naturales”, disponible en  
<http://www.csic.es/recursos-naturales>.

<sup>41</sup> MARTÍNEZ Víctor, “El Hespérides en el Ártico” y “Expedición a Groenlandia”, en *Revista Española de*

### **Intereses políticos**

En este contexto España tiene una posición muy ventajosa a nivel político, que le permite participar en múltiples foros y colaborar con otros actores internacionales en materia de investigación, legislación o defensa. En primer lugar, España posee un Embajador para Asuntos Polares y Oceánicos y cuenta con un Comité Polar, ya que es observador en el Consejo Ártico desde 2006. En la actualidad, además de los Estados árticos, solo doce países están presentes en este foro internacional<sup>42</sup>.

Asimismo, su posición dentro del Consejo Polar Ártico, la Unión Europea, el Consejo Ártico (CA) y la Organización Marítima Internacional (IMO) le permite tener acceso a información relativa a la zona por medio de la participación en grupos de trabajo y foros, así como estimular su involucración y su participación en la elaboración de legislación que afecte a la región. Además, conviene destacar el papel de España en el ámbito de la cooperación, tanto en el sector de la investigación con el desarrollo de la explotación sostenible y la navegación transártica libre, como en lo referido a la creación de equipos y tecnología de última generación<sup>43</sup>. Todo ello ayuda a reforzar la imagen de España como actor responsable y a fomentar sus relaciones exteriores dentro del marco de la Unión Europea, la OTAN, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y otras organizaciones.

Desde la perspectiva legal, como actor internacional, España debe exigir el cumplimiento de los convenios y acuerdos multilaterales y bilaterales existentes, entre los que se encuentran el CNUDM, el Convenio SOLAS<sup>44</sup> la Convención MARPOL<sup>45</sup> y

---

*Defensa*, nº 233, septiembre 2007, 30-33.

<sup>42</sup> Comité Polar Español, disponible en:

<http://www.idi.mineco.gob.es/portal/site/MICINN/menuitem.7eeac5cd345b4f34f09dfd1001432ea0/?vgnextoid=9b6fefb8b7c0f210VgnVCM1000001d04140aRCRD>

<sup>43</sup> Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, “Convenio OSPAR sobre la protección del medio ambiente marino del Atlántico Nordeste”, disponible en

[http://www.magrama.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/proteccion-internacional-mar/convenios-internacionales/convenio\\_ospar.aspx](http://www.magrama.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/proteccion-internacional-mar/convenios-internacionales/convenio_ospar.aspx).

<sup>44</sup> “El objetivo principal del Convenio SOLAS es establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así”. Organización Marítima Internacional, “Convenio internacional para la seguridad de la vida humana

otros acuerdos que presentan exigencias medioambientales, así como el reciente Código Polar, que recoge disposiciones de los anteriores<sup>46</sup>.

## Conclusión

A pesar de su posición geográfica, el Ártico constituye una zona importante para España, no sólo desde una perspectiva económica fundamentada en el comercio y la explotación de recursos, sino también en cuanto a seguridad y la política internacional. Asimismo, el Ártico es un pilar básico de la investigación científica actual que permite conocer el funcionamiento y el avance del cambio climático para predecir futuros cambios a distintas escalas y adquirir un conocimiento más profundo del entorno marítimo.

España debe promover el internacionalismo, ya que la intervención de organismos multilaterales podrá facilitar un mayor entendimiento y el alivio de las tensiones existentes en la región. El objetivo debe ser siempre la preservación de la seguridad y la sostenibilidad medioambiental basada en un mecanismo de confianza entre los Estados. Son diversas las medidas que se podría abordar a este respecto, desde la formación de una zona desmilitarizada como en el caso de la Antártida, la creación de un Patrimonio de la Humanidad Común, hasta el establecimiento de Áreas Marítimas Protegidas y Zonas Marítimas Especialmente Sensibles. España debe colaborar con

---

en el mar”, 1974 (Convenio SOLAS), disponible en:

[http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\).-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS).-1974.aspx)

<sup>45</sup> “En el Convenio figuran reglas encaminadas a prevenir y reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los buques, tanto accidental como procedente de las operaciones normales, y actualmente incluye seis anexos técnicos. En la mayoría de tales anexos figuran zonas especiales en las que se realizan controles estrictos respecto de las descargas operacionales”. Organización Marítima Internacional, “Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)”, disponible en: [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

<sup>46</sup> Organización Marítima Internacional, “Transporte marítimo en aguas polares”, disponible en <http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/polar/Paginas/Default.aspx>

otros Estados y organismos en el desarrollo de redes de observación, así como facilitar un uso seguro y responsable de los recursos. En síntesis, a pesar de su distancia geográfica, España no puede dar la espalda al cambio climático en el Ártico, un fenómeno de vital importancia para todo el panorama internacional.

i

*María Morera Castro\**  
*Grado RRII-Traducción e Interpretación*  
*Universidad Pontificia de Comillas (Madrid)*

---

**\*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.