

**TRABAJO FIN DE GRADO**  
**Grado en Derecho**  
**Facultad de Derecho**  
**Universidad de La Laguna**  
**Curso 2021/2022**  
**Convocatoria: Septiembre 2022**

**OBLIGACIONES EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN MARINA EN LA  
CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR Y  
LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE**

**OBLIGATIONS REGARDING MARINE POLLUTION IN THE UNITED NATIONS  
CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA AND THE SUSTAINABLE  
DEVELOPMENT GOALS**



Realizado por la alumna Dña. Irene Negrín Carlos

Tutorizado por la Profesora Dña. Ana María Garrido Córdoba

Departamento: Derecho Público y Privado Especial y Derecho de la Empresa

Área de conocimiento: Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales

## ABSTRACT

The purpose of this work is to delve into the international obligations of States on marine pollution. In such a way that the reader can obtain an overview of the current international regulation and the importance of this issue today worldwide.

For this, the existing regulations are studied in depth, emphasizing the two texts that have been taken as main references, The United Nations Convention on the Law of the Sea and The Sustainable Development Goals in the 2030 Agenda. In addition, the analyzed bibliography comes from texts published by authors of national and international relevance.

This study highlights the legal framework established by the United Nations Convention on the Law of the Sea, and the binding nature of the obligations arising from it. In contrast to the eminently political value of the 2030 Agenda and the lack of obligation of the objectives included in it.

**Key Words: International Maritime Law, pollution of seas and oceans, international obligations, Sustainable Development Goals, United Nations Organization**

## RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo profundizar en las obligaciones internacionales que tienen los Estados en materia de contaminación marina. De tal manera que el lector pueda obtener una visión general de la regulación internacional vigente y la trascendencia de este asunto en la actualidad a nivel mundial.

Para ello se hace un recorrido por la normativa existente, haciendo hincapié en los dos textos que se han tomado como principales referencias, La Convención de las Naciones Unidas sobre derecho del mar y Los Objetivos de Desarrollo Sostenible en la Agenda 2030. Además, la bibliografía analizada procede de textos publicados por autores de relevancia nacional e internacional.

El trabajo realizado pone de relevancia el marco jurídico establecido por la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar, y el carácter vinculante de las obligaciones que de ella emanan. En contraste con el valor eminentemente político de la Agenda 2030 y la falta de obligatoriedad de los objetivos recogidos en la misma.

**Palabras clave: Derecho Marítimo Internacional, contaminación de mares y océanos, obligaciones internacionales, Objetivos de Desarrollo Sostenible, Organización de las Naciones Unidas**

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>2. INTERNACIONALIDAD DEL DERECHO MARÍTIMO .....</b>	<b>7</b>
<b>3. LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR. PARTE XII “PROTECCIÓN Y PRESERVACIÓN DEL MEDIO MARINO” .....</b>	<b>9</b>
3.1 OBLIGACIONES FUNDAMENTALES DE LOS ESTADOS EN LA CNUMD.....	12
3.1.1 POTESTAD LEGISLATIVA Y POTESTAD DE EJECUCIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN EN LA CNUMD. ....	15
<b>4. LA ONU EN LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO. ....</b>	<b>27</b>
4.1 LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA AGENDA 2030. ....	28
4.1.1 NATURALEZA JURÍDICA .....	28
4.1.2 EL DESARROLLO SOSTENIBLE COMO PRINCIPIO INTERNACIONAL .....	29
4.2 EL OBJETIVO DE DESARROLLO SOSTENIBLE 14.....	30
<b>5. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS OBLIGACIONES INTERNACIONALES EMANADAS DE LA CNUMD Y DE LOS ODS.....</b>	<b>33</b>
5.1 CARÁCTER VINCULANTE Y OBLIGATORIEDAD .....	34
5.2 DEBER DE COOPERACIÓN.....	38
5.3 DEBER DE ASISTENCIA TÉCNICA Y PRINCIPIO DE CAPACIDAD.....	39
5.4 DEBER DE INFORMACIÓN Y EVALUACIÓN. LA RESPONSABILIDAD EN CASO DE INCUMPLIMIENTO. ....	41
<b>6. CONCLUSIONES .....</b>	<b>45</b>
<b>7. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES .....</b>	<b>46</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

Desde hace varias décadas se ha acrecentado la preocupación por el estado de nuestro planeta hasta llegar momento presente, en el que como sociedad somos plenamente conscientes del impacto directo que nuestras acciones tienen en el medio ambiente.

Entre las mayores inquietudes de nuestra sociedad actual, sin duda se encuentra el estado de los mares y océanos, ya que estos representan el 75% de la superficie de la Tierra. Además, históricamente la legislación internacional en esta materia se ha caracterizado por tener un carácter poco exhaustivo.

Hay pocas materias en las que la colaboración y coordinación de los Estados sea tan imperativa como lo es en el desarrollo sostenible, y aún más cuando nos referimos a la lucha contra contaminación de los mares y océanos. Un reto ambicioso y necesario que los Estados no pueden alcanzar de manera unilateral. Esto no hace sino poner de relieve la trascendencia del Derecho internacional, y el Derecho Marítimo Internacional para alcanzar este objetivo.

Una situación actual en la que la población es cada vez más consciente y políticamente más activa y ha empujado a los Estados a legislar de forma más rigurosa y de acuerdo con la realidad más actual.

Los países de la comunidad internacional, especialmente la Unión Europea, han tomado conciencia sobre la contaminación, la conservación y la gestión del medio ambiente marino. Podemos decir que comparado con décadas anteriores son muy superiores los avances legislativos que se han producido. Pero aún son insuficientes.

Esta idea se desarrolla a lo largo de este trabajo, en el que se hace un recorrido por las normas promulgadas por la ONU en esta materia. Se parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, como texto jurídico fundamental en este asunto. En concreto, se realiza un análisis detallado de la Parte XII relativa a la contaminación del medio marino, estudiando las cuatro obligaciones fundamentales que

contiene, y profundizando especialmente en las potestades legislativas y ejecutivas que la Convención otorga a los Estados.

Seguidamente, se estudian los objetivos de la ONU en la lucha contra la contaminación del medio marino, pasando por los Objetivos Del Milenio como antecedente de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030.

Finalmente, se lleva a cabo un análisis comparativo de las obligaciones y deberes emanados de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar y del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 *Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos*.

La finalidad de este trabajo es resaltar la importancia de la protección del medio marino y la lucha contra la contaminación, así como poner de manifiesto los diferentes avances legislativos promulgados por la ONU. Y, asimismo, estudiar la trascendencia jurídica de las obligaciones derivadas de la CNUDM y los ODS y determinar el carácter vinculante que estas normas tienen para los Estados.

## 2. INTERNACIONALIDAD DEL DERECHO MARÍTIMO

El “Derecho Marítimo es aquella rama del ordenamiento jurídico que tiene por objeto la regulación de las relaciones jurídicas que surgen, directa o indirectamente, del uso humano del medio marino.”<sup>1</sup>

La naturaleza del Derecho Marítimo solo es entendible referida al ámbito espacial en que se desarrolla, siendo este los mares y océanos comprendidos en un contexto global. Por ello, se hace necesaria una regulación supranacional e internacional formada por convenios y tratados internacionales.

Existe un consenso entre los juristas internacionales al considerar que el Derecho Internacional Marítimo es una extensión exclusiva del Derecho Internacional Público que engloba y se diversifica a su vez en ramas.<sup>2</sup>

Entre estas vertientes destacan el Derecho del mar, el Derecho marítimo y el Derecho de la navegación marítima. Con frecuencia estas disciplinas se confunden entre sí, utilizando indistintamente los términos *derecho del mar* y *derecho marítimo*, por lo que es necesario puntualizar que se trata de disciplinas jurídicas distintas.

Si bien, tienen similitudes por referirse a la materia de los espacios marinos y por tener un mismo ámbito de aplicación espacial en el mar, existen diferencias con respecto al significado y los caracteres de cada una de ellas. Así, el “derecho internacional marítimo hace referencia a una rama del derecho internacional público que regula los espacios marinos y la actividad marina”; “el derecho del mar trata de las zonas sobre las

---

<sup>1</sup> Disponible en <https://universidadeuropea.com/blog/que-es-derecho-maritimo/> (fecha de última consulta: 25 de mayo de 2022)

<sup>2</sup> VELÁZQUEZ ELIZARRARÁS, J. M. “Tres vertientes del derecho internacional marítimo: derecho del mar, marítimo y de la navegación y su recepción en el orden jurídico de México, un Estado “bioceánico”” *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, Volumen 15, núm. 1, 2015. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1870465415000239>

cuales el Estado tiene dominio y jurisdicción”; y el “derecho marítimo se refiere a la actividad marina propiamente dicha, es decir a la explotación de los recursos del mar”.<sup>3</sup>

Expuesto lo anterior, vemos que tanto el Derecho del mar, como el Derecho marítimo, se contienen dentro del Derecho Internacional Marítimo, que a su vez forma parte del Derecho Internacional Público como una rama definida e independiente.

El Derecho Internacional Marítimo es el derecho de los mares y los océanos de todo el mundo, es por ello por lo que su codificación, observancia y estudio tienen una gran importancia, al igual que de su integración en el derecho interno de los Estados, especialmente en los Estados ribereños o con amplias costas.

Esta codificación y unificación del Derecho Internacional Marítimo presenta una serie de dificultades como son la falta de seguridad jurídica a la hora de concretar el régimen jurídico aplicable en un espacio internacionalmente dividido por los distintos ordenamientos nacionales y sus correspondientes normas de conflicto.<sup>4</sup>

Junto a estos problemas, surgen asimismo otras exigencias y motivaciones generales, que demandan y requieren también la unificación de la normativa internacional; como la protección del medioambiente y del medio marino; situaciones propias de la época actual impensables en otros tiempos.

Por ello, existe una imperiosa necesidad de establecer un marco jurídico supranacional, compuesto por convenios y tratados internacionales, además de reglas aprobadas por organizaciones internacionales. Se requieren normas internacionales que tengan en cuenta las exigencias propias de esta rama del derecho, atendiendo a las peculiaridades de los diferentes ordenamientos y sistemas nacionales, para garantizar una seguridad jurídica y una justa ordenación de los intereses en juego.<sup>5</sup> Todos estos

---

<sup>3</sup> Ídem

<sup>4</sup> MATILLA ALEGRE, R. *Internacionalidad del derecho marítimo y jurisdicción internacional*, Bilbao, 2013, pág. 51

<sup>5</sup> Ídem, pág 50.



requerimientos se ven satisfechos con la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, que estudiamos a continuación.

### 3. LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR. PARTE XII “PROTECCIÓN Y PRESERVACIÓN DEL MEDIO MARINO”.

En el ámbito del Derecho internacional marítimo, esta necesidad de un marco normativo supranacional se consolida en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar de 1982 <sup>6</sup> (CNUDM) <sup>7</sup>. La Convención, también conocida como Constitución de los océanos, entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, y en España el 14 de febrero de 1997. Actualmente cuenta con 168 partes <sup>8</sup>, de las cuales 167 son Estados y la Unión Europea como única Organización internacional. <sup>9</sup>

“El Derecho internacional reflejado en la Convención constituye el marco jurídico de la conservación y el uso sostenible de los océanos y mares y sus recursos para el desarrollo sostenible...” así se reconoce en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible <sup>10</sup>, y se constituye por tanto como el instrumento jurídico de referencia en esta materia

En la CNUDM se establece el régimen jurídico de los mares y océanos de todo el mundo, se sientan las bases de las reglas de conservación y de uso de los recursos

---

<sup>6</sup> BOE, n.º 39, de 14 de febrero de 1997, págs. 4966 a 5055

<sup>7</sup> A lo largo del texto se utilizará la abreviatura CNUDM para referirnos a la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, también conocida como CONVEMAR, CONMAR o CDM.

<sup>8</sup> Lista actualizada de firmantes disponible en: [https://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm)

<sup>9</sup> La UE es la única Organización Internacional existente, por ello es la única organización de estas características que es parte contratante de la CNUDM, como también lo son los 28 Estados Miembros que la componen.

<sup>10</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre desarrollo sostenible, Rio+20, “El futuro que queremos”, pág. 47. Disponible en: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/764Future-We-Want-SPANISH-for-Web.pdf> (fecha de última consulta: 28 de mayo de 2022)

existentes en los mismos, albergando una balanza de derechos y deberes para todos los Estados, y además se disponen los fundamentos para el desarrollo de normas futuras en materia de derecho del mar.<sup>11</sup>

En vista de la relevancia internacional de que disfruta esta Convención, y de la vinculación que supone por el elevado número de Estados parte de dicho texto, es lógico que la CNUDM está considerada Derecho consuetudinario.

Cabe destacar a este respecto, que “la Corte Internacional de Justicia, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar y los tribunales arbitrales han aplicado a menudo la Convención, y en algunos casos lo han hecho como expresión del derecho consuetudinario”.<sup>12</sup>

No obstante, la Convención de 1982 no es una codificación completa. El carácter mutable del Derecho internacional del mar, los nuevos retos, intereses y preocupaciones de los Estados, exigen un claro desarrollo, aplicación e interpretación de ciertas materias adaptadas al contexto actual.<sup>13</sup>

Por tanto, en relación con lo expresado previamente, “esta relación entre la Convención y el derecho consuetudinario no excluye que puedan surgir nuevas normas consuetudinarias”.<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup> Disponible en <https://www.imo.org/es/OurWork/Legal/Paginas/UnitedNationsConventionOnTheLawOfTheSea.aspx> (fecha de última consulta: 26 de mayo de 2022)

<sup>12</sup> Disponible en [https://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls\\_s.pdf](https://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls_s.pdf) (fecha de última consulta: 25 de mayo de 2022)

<sup>13</sup> VÁZQUEZ GÓMEZ, E. M.: “La protección de la diversidad biológica marina más allá de la jurisdicción nacional. Hacia un nuevo acuerdo de aplicación de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del mar”, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, núm. 37, 2019, pág. 4.

<sup>14</sup> Disponible en [https://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls\\_s.pdf](https://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls_s.pdf) (fecha de última consulta: 25 de mayo de 2022)

En lo que se refiere a la protección del mar, la Convención establece por primera vez en un tratado multilateral principios generales para la protección del medio marino. Se trata de un Convenio ambicioso, amplio y que busca la universalidad, estableciendo una regulación de todos los aspectos del Derecho marítimo, desde la perspectiva del Derecho público.

En el primer artículo se establecen una serie de conceptos legales que sirven de base para el conjunto de la Convención, y para el Derecho marítimo internacional en general. Entre estos conceptos destaca la definición de contaminación del medio marino: *“la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento”*.<sup>15</sup>

Se trata de una definición considerablemente amplia, en la que tienen cabida toda introducción por mano del hombre de cualquier clase de sustancia o energía en el medio marino.<sup>16</sup>

Específicamente, las cuestiones referentes a la lucha contra la contaminación marina se encuentran recogidas en la Parte XII (arts. 192 a 237), titulada “Protección y preservación del medio marino”. En esta Parte XII, se recogen normas para prevenir, reducir y controlar la contaminación marina, entre las cuales cabe destacar cuatro obligaciones medioambientales.

---

<sup>15</sup> Artículo 1 CNUDM.

<sup>16</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso de Derecho Marítimo Internacional, Derecho Marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*. Marcial Pons, 2012, pág. 184

### 3.1 OBLIGACIONES FUNDAMENTALES DE LOS ESTADOS EN LA CNUDM

Concretamente, en la Sección 1, el artículo 192 establece la primera de las obligaciones principales; la obligación genérica de proteger y preservar el medio marino que tienen todos los Estados <sup>17</sup>. A continuación, en el artículo 193 se recoge al derecho de los Estados para explotar sus recursos soberanos, si bien este derecho ha de ejercerse de acuerdo con su política en materia de medio ambiente y de conformidad con la obligación fundamental previamente establecida. <sup>18</sup>

En el cumplimiento de este deber, tal como dispone el artículo 194.1, los Estados tomarán, separada o conjuntamente, las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del mar de cualquier fuente. En principio, se podría interpretar que los Estados gozan una gran libertad para aprobar normas para combatir la contaminación marina. Si bien, es preciso recalcar dos puntos: primeramente, el artículo 194.1 señala que los Estados “se esforzarán por armonizar sus políticas al respecto”, subrayando así la obligación de colaborar en la materia. En segundo lugar, la CNUDM advierte que esta clase de decisiones no pueden interferir injustificadamente “en las actividades realizadas por otros Estados en el ejercicio de sus derechos y en cumplimiento de sus obligaciones de conformidad con esta Convención” (art. 194.4). De este precepto se desprende un reconocimiento de la soberanía de los Estados limitada por los principios constitucionales de no injerencia en los asuntos internos de otros Estados. <sup>19</sup>

En el segundo párrafo de este artículo se establece que los Estados deben asegurar que sus actividades nacionales no causen daños transfronterizos, y que la contaminación causada por incidentes o actividades bajo su jurisdicción o control no sobrepase los

---

<sup>17</sup> Artículo 192 CNUDM.

<sup>18</sup> Artículo 193 CNUDM

<sup>19</sup> OSUNA RUIZ. V. M., “Derecho Internacional Y Derecho Marítimo: una aproximación jurídica a la cuestión de la contaminación marina por hidrocarburos.” 2018. Disponible en: <https://academica-e.unavarra.es/xmlui/bitstream/handle/2454/27445/79070TFGosuna.pdf;jsessionid=FC885D866DDA097EA659135F7A455300?sequence=1>

límites de soberanía establecidos en esta Convención.<sup>20</sup> No obstante, esta prohibición de contaminación transfronteriza es un deber intrínseco de la obligación general de protección del medio marino, independientemente de las consecuencias, transfronterizas o no, que ésta pueda tener.

Seguidamente, en la Sección 2, artículo 197, se recoge la segunda obligación fundamental; el deber de cooperación mundial y regional en materia de lucha contra la contaminación marina. Esta cooperación se desarrollará directamente o a través de las organizaciones internacionales competentes, para la formulación y elaboración de reglas y estándares para la protección y preservación del medio marino, teniendo en cuenta las características propias de cada región.<sup>21</sup>

Es verdaderamente reseñable el requerimiento expreso de que las medidas que se lleven a cabo en el seno de la cooperación deban ser compatibles con la propia CNUDM. Ello implica que, las medidas en materia de prevención de la contaminación marina, adoptadas tanto por la Unión Europea como por los Estados deben respetar el marco de la CNUDM,<sup>22</sup> la cual actúa como límite a la discrecionalidad normativa impidiendo que adopten una legislación medioambiental más laxa.<sup>23</sup>

Si bien el deber de cooperación no exige comportamientos concretos, este precepto debe entenderse acorde al principio general de buena fe.<sup>24</sup> No obstante de lo anterior, sí están incluidos dentro de esta obligación los deberes recogidos en los artículos del 198 a 203, donde se fijan la exigencia de informar a los demás Estados sobre aquellas actividades susceptibles de crear contaminación y del correspondiente riesgo ya sea presente o

---

<sup>20</sup> Artículo 194.2 CNUDM

<sup>21</sup> Artículo 197 CNUDM.

<sup>22</sup> ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “La UE ante el reto de la contaminación marina por hidrocarburos”, en *Revista Vasca de Administración Pública*, núm. 99-100, mayo-diciembre 2014, pág. 291

<sup>23</sup> PUEYO LOSA, J., LIROLA DELGADO, I. y JORGE URBINA, J. “En torno a la revisión del régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino a la luz del accidente del Prestige”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen LV, núm. 1, enero-junio 2003, pág. 46

<sup>24</sup> SCOVAZZI, T., *Elementos de Derecho Internacional del Mar*, Ed. Tecnos, Milán, 1995, pág. 75

inminente, así como la elaboración de planes de emergencia para dichos peligros.<sup>25</sup> También en estos artículos se siguen desarrollando otros aspectos subyacentes al concepto de cooperación, como programas de investigación científica, el estudio e intercambio de datos e información relevantes para la elaboración de normas y reseñablemente, el deber de asistencia técnica a los países en vías de desarrollo.<sup>26</sup>

A continuación, la tercera obligación fundamental de los Estados es el deber legislativo, debiendo estos promulgar leyes para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino. Se diferencia en el Convenio entre la legislación nacional e internacional. En lo concerniente a la primera, a pesar de la competencia exclusiva que ostentan los Estados para dictar sus propias leyes nacionales, deberán “tener en cuenta” las recomendaciones acordadas internacionalmente y aquellas normas nacionales que adopten no podrá resultar menos eficaz que las convenidas internacionalmente. Respecto de la segunda, se requiere a los Estados a que adopten acuerdos internacionales de carácter mundial o regional, revisando, además, las normas y recomendaciones adoptadas en el plano internacional.<sup>27</sup>

En último lugar, la cuarta de las obligaciones principales es la de ejecutar las normas internacionales, cuyo fin es lograr una legislación aplicable plenamente operativa y eficaz.<sup>28</sup>

Estas dos últimas obligaciones, legislativa y de ejecución, se detallan en mayor profundidad en las siguientes secciones: Sección 5 - *Reglas internacionales y legislación nacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino*, Sección 6 - *Ejecución*, donde se establecen las obligaciones y potestades que ostentan los Estados atendiendo a una clasificación de los distintos tipos de contaminación.

---

<sup>25</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L., *op. cit.*, pág. 185.

<sup>26</sup> SCOVAZZI, T., *op. cit.*, pág. 76

<sup>27</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L., *op. cit.*, pág. 185.

<sup>28</sup> *Ibidem*

### 3.1.1 POTESTAD LEGISLATIVA Y POTESTAD DE EJECUCIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN EN LA CNUDM.

De las cuatro obligaciones principales expuestas anteriormente, en el epígrafe actual nos centraremos en las obligaciones legislativa y ejecutiva. En la Convención estas potestades se desarrollan y explican según una clasificación en la que se atiende a los tipos de contaminación según su procedencia. Esta es la estructura que seguiremos en este apartado, no obstante, profundizaremos en las obligaciones previstas para contaminación procedente de los buques, al ser la que disfruta de una regulación más exhaustiva y de la que deriva numerosos textos legales de carácter internacional (MARPOL, Convención de Londres, ...).

#### **A. Contaminación procedente de los buques.**

La contaminación procedente de los buques es una consecuencia tanto de las operaciones normales de utilización de los buques (denominada “contaminación operativa”), como de los accidentes de la navegación (denominada “contaminación accidental”). Se exigen medidas apropiadas para prevenir y eliminar las descargas de desechos, intencionales o no, y reglamentar el diseño, la construcción, la dotación y el equipo de los buques, además de las medidas para prevenir los accidentes, para hacer frente a los casos de emergencia y para garantizar la seguridad de las operaciones en el mar.

Las normas referidas a las obligaciones legislativas de los Estados respecto a la contaminación procedente de los buques se regulan concretamente en el artículo 211, y la ejecución de estas en los artículos 217 a 220.

#### **- Potestad legislativa**

El mencionado artículo 211 obliga a los estados a establecer reglas y estándares de carácter internacional para regular la contaminación causada por buques. Estas normas

deben ser aprobadas a través de la Organización Marítima Internacional o de una conferencia diplomática.<sup>29</sup>

También en el plano nacional, manifiesta que los Estados elaborarán leyes y reglamentos con el objetivo de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques que enarbolen su pabellón, normas que deberán tener al menos la misma eficacia que las reglas y estándares elaborados por los organismos competentes que han sido internacionalmente aceptados.<sup>30</sup> Es decir, las normas jurídicas aprobadas por la legislación nacional para los buques del pabellón no han de ser menos rigurosas que las internacionalmente previstas.

Se puede observar una tendencia homogeneizadora hacia una normativa lo más uniforme posible, que pretende armonizar la protección del medio ambiente con las exigencias de la navegación, que, sin duda, resultaría gravemente perjudicada si cada Estado adoptase, para sus propias zonas marítimas, normas diversas e incluso contradictorias respecto a las de otros países.

En lo concerniente al control en el mar territorial,<sup>31</sup> los Estados ribereños podrán, en el ejercicio de su soberanía, dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación, sin que estas normas puedan, en ningún caso, obstaculizar el paso inocente de los buques extranjeros.<sup>32</sup>

Así, se autoriza a los estados para establecer requisitos a los buques extranjeros para la entrada en sus puertos o demás aguas interiores, o para hacer escala en sus terminales

---

<sup>29</sup> OSUNA RUIZ. V. M., *op. cit.*

<sup>30</sup> JUSTE RUIZ, J., “Régimen jurídico de la navegación marítima y protección del medio ambiente: Libertad de navegación e intereses de los Estados ribereños”. En AA.VV., SOBRINO HEREDIA, J.M. (coord.) en *Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores.*, Tirant lo Blanch, 2007, págs. 259–297

<sup>31</sup> El mar territorial es aquél adyacente a las costas del Estado ribereño y, en virtud de los arts. 3 y ss. de la CNUDM, su extensión no puede exceder de doce millas marinas contadas desde la línea de bajamar a lo largo de la costa.

<sup>32</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L., *op. cit.*, pág. 186



costa afuera. Si bien han de dar a dichos requisitos la debida publicidad y comunicarlos a la OMI. Además, se insta a los Estados a alcanzar acuerdos de cooperación para definir esos requisitos en un marco de armonización de sus políticas sobre la materia. En tales casos de cooperación y una vez efectuada la aludida publicidad internacional, cada Estado ribereño participante en el acuerdo queda autorizado para adoptar ciertas medidas especiales sobre los buques extranjeros que naveguen por su mar territorial. En particular gozará de la potestad de solicitar información acerca de si el buque en cuestión se dirige a otro Estado de la región participante en el acuerdo respectivo y, en caso afirmativo, podrá requerir al buque para que confirme si cumple o no con los requisitos de entrada establecidos por dicho Estado de destino. Todo ello se ha de entender sin perjuicio del derecho de paso inocente <sup>33</sup> y de las medidas que puede adoptar el estado ribereño cuando el buque se dirija a sus propios puertos o aguas interiores.

Si bien es cierto que se le concede al Estado ribereño la facultad de tomar las medidas directas que considere oportunas contra los buques que naveguen por su mar territorial y que considere peligrosos, <sup>34</sup> no ocurre lo mismo con aquéllos que se encuentren en la zona económica exclusiva.

En la zona económica exclusiva (ZEE) <sup>35</sup>, el Estado ribereño puede adoptar normas que sean conformes y que den efecto a reglas y estándares internacionales generalmente aceptadas y establecidas por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.

---

<sup>33</sup> En la medida en que no resulte perjudicial para la paz y la seguridad del Estado ribereño, todo buque dispone del derecho de paso inocente, de conformidad con los arts. 17 y ss. de la CNUDM. Se entiende por paso inocente el hecho de navegar por el mar territorial de un Estado ribereño con el fin de atravesarlo (paso lateral), salir de él (paso de salida) o entrar a él (paso de entrada). En todo caso, el paso debe ser rápido, ininterrumpido, en superficie y con el pabellón debidamente enarbolado.

<sup>34</sup> PUEYO LOSA, J., LIROLA DELGADO, I. y JORGE URBINA, J. *op. cit.*, pág. 49.

<sup>35</sup> De acuerdo con los arts. 55 y ss. de la CNUDM, la ZEE es un área situada más allá del mar territorial cuya extensión no puede exceder de doscientas millas marinas.

### - Potestad ejecutiva

La ejecución de las normas relativas a la contaminación procedente de los buques se confía al Estado del pabellón, al Estado del puerto, o al Estado ribereño, según un esquema especificado en los artículos 217 a 220, que en líneas generales se puede resumir de la siguiente forma:

- El Estado del pabellón tendrá competencia general para iniciar procedimiento sobre los responsables, en cualquier parte que la infracción se haya cometido o que la contaminación se haya producido.
- El Estado del puerto, es decir, al Estado en cuyos puertos o instalaciones terminales se encuentre voluntariamente un buque después de haber cometido una infracción fuera de los espacios marítimos de dicho Estado, ostenta una competencia limitada.
- El Estado ribereño tendrá una competencia limitada y subordinada a determinadas condiciones, respecto de las infracciones cometidas en su mar territorial o zona económica.

En desarrollo de estas pautas, se explican a continuación las competencias detalladamente.

El Estado del pabellón tienen el deber de velar por que los buques cumplan las normas internacionales aplicables, así como su propia legislación nacional adoptada conforme a la convención. y de forma expresa se manifiesta que dicho deber existe donde quiera que se cometa la infracción. (artículo 217. 1)

En particular se obliga a los estados a adoptar las medidas apropiadas para asegurar que se impida zarpar a los buques de su pabellón hasta que cumplan los requisitos de las reglas y estándares internacionales.<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> Artículo 217.2 CNUDM

Los estados de pabellón deben cuidar a sí mismo de que los buques lleven a bordo los certificados requeridos por la normativa además de inspeccionar dichos buques para verificar la conformidad de tales certificados a la realidad.<sup>37</sup>

Asimismo, los estados del pabellón se obligan, sin perjuicio de las competencias de los estados ribereños y del puerto, a llevar a cabo una investigación cuando se produzca una infracción de la normativa internacional y, en su caso, a iniciar el respectivo procedimiento, independientemente del lugar donde se cometa la infracción o se produzca el resultado de esta.<sup>38</sup> Lo anterior se establece sin perjuicio de la facultad del Estado del pabellón de solicitar ayuda a cualquier otro estado cuya cooperación pueda ser útil.

Es más, el estado del pabellón no solo tiene el derecho y la obligación de investigar e incoar el procedimiento de oficio, sino que, además, también está obligado a investigar toda infracción cometida por sus buques cuando así lo solicite otro Estado. En este caso, el Estado deberá incoar procedimiento, siempre y cuando existan pruebas suficientes para ello, y estará obligado a informar al estado solicitante y a la OMI sobre las medidas tomadas y los resultados.

Por último, se establece que los Estados deberán recoger en su normativa interna sanciones, para los buques de su pabellón, que deberán ser lo suficientemente severas como para desalentar la comisión de infracciones, cualquiera que sea el lugar.<sup>39</sup>

Podemos concluir que las anteriores normas muestran que la potestad de control sobre los buques, incluida la potestad sancionadora, incumbe principalmente al Estado del pabellón, con independencia de que el buque infractor se encuentre en sus puertos o en puertos extranjeros, o navegue en aguas nacionales o extranjeras. Ahora bien, esta potestad de carácter amplio y extensivo queda relegada a un papel subsidiario en los casos en los que la Convención da prioridad a las potestades del Estado del puerto o el Estado ribereño.

---

<sup>37</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L., *op. cit.*, pág. 188

<sup>38</sup> Artículo 217.4 CNUDM

<sup>39</sup> Artículo 217.8 CNUDM

Respecto a lo anterior, las obligaciones y potestades ejecutorias de Estado del puerto se recogen en los artículos 218 y 219, en los cuales se diferencian dos supuestos principales:

- Cuando, hallándose voluntariamente un buque extranjero en un puerto o terminal, se haya producido o se sospeche haberse producido desde ese buque una descarga contaminante. En estos supuestos las potestades del Estado se establecen en función del lugar de producción de la descarga:
  - Si la infracción se ha verificado en las aguas del propio estado del puerto (sean aguas portuarias, interiores, MT o ZEE<sup>40</sup>), la potestad sancionadora es plena y sin limitaciones. <sup>41</sup>
  - Si la descarga ha acaecido en aguas de otro Estado, el Estado del puerto no debe iniciar procedimiento sancionador a menos que lo soliciten dicho Estado, el Estado de pabellón, o cualquier otro estado perjudicado o amenazado por la descarga. <sup>42</sup>
  - Si la descarga se ha producido en otras aguas distintas (alta mar) éste podrá realizar las investigaciones pertinentes, y, en su caso, iniciar los procedimientos que procedan.
  
- Cuando se trate de adoptar medidas preventivas para garantizar la navegabilidad. En este supuesto hay que señalar que estas medidas, a diferencia de las anteriores, son aplicables independientemente de si el buque ha entrado de forma voluntaria en el puerto o terminal. En cualquier caso, si un Estado del puerto ha confirmado que un buque viola las normas aplicables en materia de seguridad y por tanto amenaza de causar un daño al medio marino, tomará las medidas administrativas para impedir que zarpe del puerto. <sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> MT: mar territorial y ZEE: Zona económica exclusiva

<sup>41</sup> Artículo 218.1 CNUDM

<sup>42</sup> Artículo 218.2 CNUDM

<sup>43</sup> Artículo 219 CNUDM

Finalmente, al estudiar las potestades ejecutivas de los Estados ribereños conviene distinguir entre la contaminación causada por descargas operacionales o vertimientos ordinarios y aquellos otros que están vinculados a un accidente marítimo.

En primer lugar, nos referiremos aquella contaminación denominada ordinaria. Así, las potestades del Estado ribereño varían según el condicionante de la localización del buque. Pudiendo ser que el buque haya entrado voluntariamente en sus puertos o demás aguas interiores no sometidas al derecho de paso inocente, o que se encuentre en navegación por su mar territorial o, por su zona económica exclusiva.

- Respecto de todo buque extranjero que se encuentre voluntariamente en uno de sus puertos, el Estado ribereño (a su vez Estado del puerto en este caso), tendrá potestad indiscutible para iniciar procedimientos, siempre y cuando se haya cometido una infracción contaminante en el propio puerto o en el resto de sus aguas.
- Respecto de los buques que se encuentren navegando por el MT, el Estado ribereño puede interceptar el buque y realizar una inspección cuando existan motivos fundados para creer que dicho buque ha infringido las normas aplicables. En caso de que las pruebas lo justifiquen, el ribereño podrá iniciar un procedimiento y tomar las medidas necesarias, incluida la retención del buque.<sup>44</sup>
- En lo relativo a una infracción cometida en la ZEE por un buque extranjero, el Estado ribereño debe llevar a cabo una serie de actuaciones ordenadas según el grado de intervención; en primer lugar, cuando existan motivos fundados para creer que se ha producido una infracción, podrá exigir información al buque. Si la información no fuera facilitada o está resultará manifiestamente contradictoria con la realidad, se podrá llevar a cabo una inspección física del buque. Y si existiera una prueba objetiva y clara de que se ha producido una descarga, podrá el estado ribereño iniciar un procedimiento, incluida la detención y retención del buque.<sup>45</sup> Esta facultad conferida al Estado ribereño para exigir información al buque resulta manifiestamente insuficiente y limitándose el Estado hasta que se

---

<sup>44</sup> Artículo 220.2 CNUDM

<sup>45</sup> Artículo 220.3 CNUDM

produce el vertido de hidrocarburos, lo cual resulta incoherente con la prevención y protección ambiental del medio marino. Por lo tanto, aun cuando el riesgo de contaminación sea manifiesto y el daño medioambiental previsible, la CNUDM impide al Estado ribereño actuar en su ZEE mientras no se produzca el vertido. Como se puede apreciar, la labor del Estado ribereño en la ZEE limitada y de carácter paliativo, ya que no en la práctica no podrá aplicar medidas preventivas.<sup>46</sup>

Como se ha expuesto anteriormente, existen dos posibilidades que justifican la intervención del Estado ribereño, siendo una de ellas las descargas operacionales, y las descargas consecuencia de un accidente marítimo.

En este segundo caso, la CNUDM ha previsto unas medidas extraordinarias que pueden adoptar los Estados ribereños en aquellos accidentes marítimos susceptibles de causar grandes daños. En tales supuestos el estado ribereño puede tomar y hacer cumplir medidas que guarden proporción con el daño real o potencial, medidas que podrán llevarse a cabo más allá del mar territorial, es decir incluso en la zona económica exclusiva y alta mar. También en estos casos deberá seguirse un orden de actuación gradual como el previsto para las infracciones ordinarias.<sup>47</sup>

Vemos así, como la CNUDM otorga a los Estados del pabellón, una gran discrecionalidad para ejercer sus obligaciones y garantizar que los buques que enarbolan su bandera cumplan con las normas internacionales de seguridad marítima (art. 217), e impone a los Estados ribereños un margen más limitado.

---

<sup>46</sup> JORGE URBINA, J., “El régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino. Una valoración de su eficacia a la luz del accidente del Prestige”, en GARCÍA RUBIO, M. P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*. Iustel, Madrid, 2007, pág. 233.

<sup>47</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L., *op. cit.*, pág. 194

En definitiva, existe una clara desigualdad en la división de responsabilidades entre los Estados del pabellón y ribereños, lo que claramente tiene un impacto negativo en la lucha contra la contaminación marina.

Finalmente, en lo concerniente a la contaminación procedente de los buques, cabe destacar el artículo 236, donde se determina que las disposiciones de la CNUDM contenidas en la Parte XII relativas a la protección del medio ambiente no se aplican a los buques de guerra, naves auxiliares ni a los demás buques pertenecientes a un Estado o utilizados con fines no comerciales de servicio público. Si bien, todo Estado debe adoptar las medidas apropiadas para que los mismos procedan, si es posible, de manera compatible con la Convención.<sup>48</sup>

## **B. Contaminación por vertimiento.**

La contaminación por vertimiento (dumping) comprende toda evacuación deliberada de desechos u otras materias efectuadas desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones marítimas, y el hundimiento deliberado de las mismas.<sup>49</sup>

No incluye, sin embargo, el depósito lícito de materias para fines distintos de su mera evacuación, ni la evacuación de desechos u otras materias resultante de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u construcciones en el mar, salvo los desechos o materias que se transporten en estos con el fin de ser evacuados, o se transborden a ellos, o que resulten del tratamiento de tales desechos.

Por tanto, se refiere a las actividades específicamente dirigidas a cargar desechos en tierra, y a la descarga y eliminación de estos en el mar.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 210, los Estados deben impedir que ningún vertimiento en el mar se pueda realizar sin la autorización de las autoridades competentes, y deben adoptar normas nacionales no menos eficaces que las

---

<sup>48</sup> SCOVAZZI, T., *op. cit.*, pág. 76

<sup>49</sup> *Idem*, pág. 79

internacionalmente previstas, para prevenir, reducir o controlar este tipo de contaminación. El vertimiento en el mar territorial, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental requiere del consentimiento expreso del Estado ribereño.

En lo que respecta a la ejecución de las leyes y reglamentos dictados de acuerdo con la Convención, se establecen en el artículo 216 los diferentes modos de proceder. Atendiendo al lugar donde se produzca el vertimiento, se confiere la ejecución al Estado ribereño, para los vertimientos realizados dentro de sus zonas marítimas (MT, ZEE y plataforma continental); atendiendo al pabellón del buque o aeronave desde el cual se produzca el vertimiento, se confía la ejecución al Estado del pabellón; y atendiendo al lugar donde se produzca la carga de desechos, se adjudica al Estado en cuyo territorio o instalaciones terminales se hayan cargado.

### **C. Contaminación procedente de tierra.**

La contaminación procedente de tierra, o contaminación telúrica, se erige como la principal causa de contaminación marina y presenta una gravedad que se acentúa en mares cerrados y semicerrados. Se entiende este tipo de contaminación como las sustancias introducidas en el mar por colectores situados en tierra, como cursos de agua o tuberías de desagüe.

En cuanto a las normas en el ámbito de contaminación procedente de tierra, su aplicación está supeditada forzosamente al Estado que realiza las descargas procedentes de tierra, pudiendo ser también un Estado sin litoral, en cuyo caso sería preciso vigilar y actuar en el territorio de un estado, y no en el mar.

Los Estados deben dirigir sus esfuerzos en armonizar sus políticas al respecto de un plano regional, tal y como dicta el artículo 207, mediante la adopción de medidas apropiadas y a la limitación de la evacuación de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas (no degradables) en el medio marino.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> SCOVAZZI, T., *op. cit.*, pág. 79



#### **D. Contaminación procedente de los fondos marinos nacionales.**

El art. 208 reconoce a los Estados la facultad de dictar y hacer cumplir normas para prevenir, reducir y controlar la contaminación que tenga su origen en las actividades desarrolladas en los fondos marinos sujetos a su jurisdicción nacional. Estas normas nacionales no pueden resultar menos eficaces que las reglas, estándares, prácticas y procedimientos recomendados adoptados en el plano internacional, procurando, a su vez, armonizar sus políticas en el plano regional apropiado. En lo que se refiere a la ejecución de las normas, el artículo 214 determina que ésta corresponde a los Estados bajo cuya jurisdicción se encuentren los fondos marinos en cuestión o las islas artificiales e instalaciones que ejerzan estas actividades.<sup>51</sup>

#### **E. Contaminación procedente de la Zona.**

Este tipo de contaminación es definida como aquella que es fruto de actividades desarrolladas en el fondo marino fuera de la jurisdicción regional, es decir, en la zona. Ésta se encuentra regulada por las normas adoptadas por los órganos competentes de la autoridad y por normas nacionales establecidas en el artículo 209, donde se especifica que el Estado dictará las normas pertinentes cuando estas actividades sean llevadas a cabo por buques e instalaciones que ostenten su pabellón<sup>52</sup> en los fondos marinos, sometidos a su jurisdicción o en la zona internacional.<sup>53</sup>

Es imprescindible procurar un equilibrio entre la necesidad de proteger el medio ambiente y la promoción del desarrollo de actividades mineras en los fondos abisales.<sup>54</sup>

---

<sup>51</sup> *Idem* pág. 80

<sup>52</sup> El pabellón de un buque es la bandera que indica su nacionalidad. Todas las embarcaciones están obligadas a enarbolar el pabellón de su país de registro, de acuerdo con los arts. 90 y ss. de la CNUDM.

<sup>53</sup> TRIGO CHACÓN, M., *Derecho Internacional Marítimo. III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.*, Ed. Cuadernos de la UNED, Madrid, 1996, pág. 591

<sup>54</sup> SCOVAZZI, T., *op. cit.*, pág. 81

#### **F. Contaminación procedente de la atmósfera.**

La Convención dispone que la contaminación del mar, tanto de origen atmosférico como transatmosférico, es aquella proveniente de emisiones producidas en la atmósfera que acaban cayendo al mar, sea regulada por las normas adoptadas por los Estados, aplicables en el espacio aéreo que les corresponda, a los buques que levanten su pabellón y a las aeronaves por ellos matriculadas, de acuerdo a lo establecido en el artículo 212, donde se reconoce a los Estados la facultad de dictaminar y asegurar el cumplimiento de normas nacionales, considerando para ello las normas internacionales acordadas y susceptibles de ser aplicadas.

#### **G. Zonas especialmente protegidas.**

Dentro del marco de la preservación del medio ambiente marino, se contienen igualmente las medidas necesarias para la protección de los ecosistemas raros o vulnerables, como por ejemplo los hábitats de especies en riesgo de extinción. Estas medidas han de ser adoptadas por los Estados de manera individual o colectiva de acuerdo con lo establecido en el artículo 194.

Con todo lo anterior, podemos afirmar que la aprobación en 1982 de la Convención sobre el Derecho del Mar por la Organización de Naciones Unidas supuso un importante paso hacia la protección del medio marino. Esto se debe a dos factores, por un lado, el carácter universal de la Organización de la que emana este instrumento jurídico, y las numerosas y trascendentales referencias que hace este Convenio a diversos aspectos del Derecho del mar.

#### **4. LA ONU EN LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO.**

En la actualidad, la preservación del medio marino no solo ha conservado su valor como propósito de la comunidad internacional, sino que en los últimos años se ha incrementado su importancia a causa del cambio climático y el aumento de la contaminación de las aguas.

Los Estados mantienen la preocupación por garantizar un entorno marino sostenible. A esta inquietud responde la Convención de 1982, que establece normas para preservar el medio marino, y cuya importancia a nivel internacional es incuestionable. Sin embargo, con el tiempo se han ido aprobado otros instrumentos políticos y jurídicos de carácter internacional relativos a este asunto. Las Naciones Unidas, en particular, han promovido una serie de objetivos en los que la protección del medio ambiente juega un papel primordial y específicos del medio marino. Nos referimos a la adopción de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) y, sobre todo, de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que analizamos a continuación.

Los ODM en 2000 simbolizan el primer paso de la comunidad internacional hacia los objetivos relacionados con la igualdad, los derechos humanos o el medio ambiente. La amplia aceptación de estos Objetivos del Milenio y la necesidad de seguir desarrollando la agenda internacional sobre este tema llevó a la creación de los ODS instaurados por la Organización para los años 2015 a 2030. Así, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Resolución 70/1 por la que se da luz verde la Agenda 2030, dónde se reconocen 17 Objetivos y 169 metas.

Sin embargo, existe una diferencia de enfoque entre los Objetivos adoptados en 2000 en la regulación del medio ambiente y la percepción que se establece en la Agenda 2030, contraste que inevitablemente se expondrá en este análisis. Así, los ODM ofrecen una protección generalista del medio ambiente y apenas se alude directamente a la preservación del medioambiente marino, contrariamente, los ODS recogen un Objetivo

exclusivo del medio marino, además de las numerosas alusiones que la Agenda 2030 hará a la protección del medio ambiente en general. <sup>55</sup>

#### **4.1 LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA AGENDA 2030.**

##### 4.1.1 NATURALEZA JURÍDICA

En el año 2015, la Asamblea General aprobó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, y retomó los Objetivos de Desarrollo del Milenio para intentar alcanzar lo que estos no lograron. <sup>56</sup>

La Agenda 2030 no fue diseñada como un tratado internacional; y así se demuestra si se atiende a su aprobación y a la propia Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados. Con la sistemática utilizada por la Asamblea General para la aprobación de la Agenda se pone de relieve que esta se enmarca en la propia evolución del derecho internacional. <sup>57</sup>

Tanto la Agenda como los ODS representan, por tanto, una verdadera evolución normativa de la comunidad internacional y no meros acuerdos políticos surgidos de un consenso más o menos general. “La Agenda 2030 crea un espacio normativo fundamentado en obligaciones preexistentes y sobre las que avanza en la consolidación de nuevos objetivos que, en gran medida, suponen un perfeccionamiento de metas inicialmente previstas”, <sup>58</sup> de tal forma que las obligaciones originales se consolidan y,

---

<sup>55</sup> DÍAZ GALÁN E. C., “Las Normas del Derecho del Mar sobre la protección del medio marino y el objetivo 14 de la Agenda 2030: ¿Utopía o Realidad?” *Marcial Pons*, 2019. Disponible en: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02398888>

<sup>56</sup> AGNU, *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*, A/RES/70/1, 21 de octubre de 2015.

<sup>57</sup> FERNÁNDEZ LIESA C., “Transformaciones del Derecho internacional por los objetivos de desarrollo sostenible.” *Anuario español de Derecho Internacional* 32, 2016, págs. 49-81

<sup>58</sup> SAINZ-BORGO J. C., “Los Objetivos de Desarrollo Sustentable y la Agenda 2030 desde una perspectiva jurídico internacional” en AA.VV. LÓPEZ DE GOICOECHEA ZABALA J, PASCUCI DE PONTE E. *Estado de Derecho, Políticas Públicas y Derechos Humanos*. Thomson Reuters Aranzadi, Madrid, 2020, págs.789-815.

al mismo tiempo, favorecen que las nuevas propuestas progresen con el apoyo de los Estados y la aceptación paulatina de recomendaciones y normas de Soft Law.

Por lo tanto, la Agenda 2030 puede entenderse como “un subconjunto de los compromisos intergubernamentales existentes”.<sup>59</sup>

De manera similar, la Agenda 2030 dicta que los ODS debe establecerse e implementarse “de una manera que sea consistente con los derechos y obligaciones de los Estados bajo el derecho internacional”,<sup>60</sup> lo que plantea la idea de que el papel de la Agenda con respecto al derecho internacional estaría condicionado por su implementación por parte de los Estados y las organizaciones internacionales.<sup>61</sup>

#### 4.1.2 EL DESARROLLO SOSTENIBLE COMO PRINCIPIO INTERNACIONAL

El desarrollo sostenible ha sido uno de los objetivos de la comunidad internacional durante tres décadas. El desarrollo sostenible como concepto dentro del Derecho internacional se ha ido construyendo hasta los textos más actuales. Ya en números acuerdos internacionales se promulga el principio del desarrollo sostenible, no obstante, ha llegado a su mayor trascendencia con la Agenda 2030. La Agenda comprende diecisiete Objetivos de Desarrollo Sostenible que cubren diferentes materias del Derecho internacional, incluidos el Derecho medioambiental, Derecho internacional económico y la protección internacional de los derechos humanos.

Cada ODS resume el estado de una materia concreta pero el conjunto de ellos expresa el significado que el desarrollo sostenible debe tener en el orden internacional. Por esto,

---

<sup>59</sup> KIM RE. “The Nexus between International Law and the Sustainable Development Goals.” *Review of European, Comparative and International Environmental Law* 25(1): 2016, págs.: 15-26, vía DÍAZ GALÁN E. C., “Las Normas del Derecho del Mar sobre la protección del medio marino y el objetivo 14 de la Agenda 2030: ¿Utopía o Realidad?” *Marcial Pons*, 2019

<sup>60</sup> AGNU /RES/70/: Transformar nuestro mundo: La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

<sup>61</sup> DÍAZ GALÁN E. C., “Las Normas del Derecho del Mar...” *op. cit.*

los ODS son un destacado aporte al concepto de desarrollo sostenible y, sobre todo, brindan una perspectiva de la realidad internacional.

Los ODS son, por lo tanto, un paso más hacia la confirmación del desarrollo sostenible como principio legal con efectos jurídicos, y no meramente político, y la promulgación de los ODS y de la Agenda 2030 deberían validar el desarrollo sostenible como un principio general del orden jurídico internacional.<sup>62</sup>

#### 4.2 EL OBJETIVO DE DESARROLLO SOSTENIBLE 14.

En la Agenda 2030 se reconoce la importancia de los mares y océanos en el Objetivo 14 denominado: *Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible*. El Objetivo 14 contiene las siguientes metas y plazos:<sup>63</sup>

1. Cabe destacar especialmente, en relación con el tema que se aborda en este trabajo, la primera meta: “de aquí al 2025 prevenir y reducir la contaminación marina de todo tipo, en especial la producida por actividades en tierra, incluidos los detritos marinos y polución por nutrientes”;
2. “Al 2020 gestionar y proteger sosteniblemente los ecosistemas marinos y costeros, fortaleciendo su resiliencia y adoptando medidas para restaurarlos;
3. Minimizar y abordar los efectos de la acidificación de los océanos;
4. Al 2020 reglamentar eficazmente la explotación pesquera, poniendo fin a la pesca excesiva, ilegal, no declarada y no reglamentada, y a las prácticas destructivas, y

---

<sup>62</sup> RODRIGO HERNÁNDEZ, A. J., *El desafío del desarrollo sostenible: los principios de derecho internacional relativos al desarrollo sostenible*, Marcial Pons, Barcelona, 2015, pág. 175.

<sup>63</sup> Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/>

aplicar planes de gestión con fundamento científico para restablecer las poblaciones de peces;

5. Al 2020 conservar al menos el 10 % de las zonas costeras y marinas bajo protección de conformidad con las leyes nacionales y el derecho internacional;
6. Al 2020 prohibir ciertas formas de subvención a la pesca;
7. Al 2030 aumentar los beneficios económicos que los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados obtienen del uso sostenible de los recursos marinos (mediante la pesca, la acuicultura y el turismo).”

Para lograr estas metas, se deben seguir unas actuaciones determinadas, a saber:

- a. “Aumentar los conocimientos científicos, desarrollar la capacidad de investigación y la transferencia de tecnología marina;
- b. Facilitar el acceso de los pescadores artesanales a los recursos marinos y los mercados;
- c. Mejorar la conservación y el uso sostenible de los océanos y sus recursos aplicando el derecho internacional reflejado en la CNUDM.”

Las metas del Objetivo 14 ponen de relieve los asuntos que requieren cambios urgentes para restaurar la salud a los océanos, buscando resultados en el corto, mediano y largo plazo, entendidos como 5, 10 o 15 años. Las metas no se limitan a acciones en el aspecto ambiental, sino que reúnen así las tres dimensiones del desarrollo sostenible, económica, social y ecológica.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> ARTARAZ MIÑÓN, M. “Teoría de las tres dimensiones de desarrollo sostenible” *Ecosistemas*. Vol. 11, n° 2. Disponible en: [https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/9827/1/ECO\\_11\(2\)\\_22.pdf](https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/9827/1/ECO_11(2)_22.pdf) (fecha de última consulta: 30 de mayo de 2022)

Resulta indudable que los ODS y, en concreto el ODS 14, han significado un cambio en la protección y la preservación mares y océanos. Su incorporación en la Agenda 2030 revela la necesidad de garantizar la conservación del medioambiente marino, un tema en boga y en el que todavía hay que progresar normativamente. Así, conviene fijar cuáles han sido las novedades aportadas por el ODS 14 a las disposiciones recogidas en la Convención del Derecho del mar. En particular, analizando la naturaleza de estas aportaciones, con el fin de saber si efectivamente concurre plena compatibilidad o no entre los preceptos del Convenio de 1982 y el ODS 14.<sup>65</sup>

---

<sup>65</sup> DÍAZ GALÁN E. C., *op. cit*



## 5. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS OBLIGACIONES INTERNACIONALES EMANADAS DE LA CNUDM Y DE LOS ODS.

Se ha profundizado en este trabajo en las normas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino que se contienen en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, estudiando en concreto las obligaciones que de ella se derivan. Por ello, en el análisis actual de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y una vez determinada su naturaleza jurídica y su clasificación como Soft Law, debemos exponer cuales son los deberes y obligaciones para los Estados, y la responsabilidad en caso de incumplimiento.

Cuando hablamos de *responsabilidad internacional*, hacemos referencia al deber u obligación que tienen los Estados.<sup>66</sup>

La fuente principal de las obligaciones que emanan de la Agenda es el acuerdo político alcanzado por los Estados en la Asamblea General de la ONU. Las referencias que se hacen a lo largo del documento a *nosotros*, entendiendo por ello a los jefes de Estado y de Gobierno, “implica un reconocimiento explícito de sus obligaciones político-institucionales para hacer realidad los compromisos adquiridos en la consecución del desarrollo sostenible”.<sup>67</sup>

Visto el Convenio de 1982 y el Objetivo 14 interesa recalcar: que los ODS y, también el ODS 14, tienen una naturaleza extensa, abarcando numerosos aspectos y de manera general, mientras que el Convenio de 1982 regula de manera más precisa estas materias. Por otro lado, los ODS no instauran normas específicas ni tienen tampoco carácter vinculante para los Estados, contrastando con el Convenio de 1982 que sí reconoce derechos e impone obligaciones para los Estados parte. En particular, los ODS, y el

---

<sup>66</sup> ROMERO LARES, M. C., “Algunas consideraciones en torno a las deficiencias de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar para contribuir a la gobernanza sostenible de los océanos”, *Anuario Colombiano de Derecho Internacional*, vol. 11, 2018.

<sup>67</sup> ROMERO LARES, M. C., *op. cit*

ODS 14, “se limitan a formular orientaciones, pautas de comportamiento e indicaciones”.<sup>68 69</sup>

La naturaleza jurídica de la Resolución 70/1 y del Convenio de 1982 es totalmente opuesta, aunque ambos traten la misma materia. Por ello, se pueden exponer algunas semejanzas y diferencias entre los ODS y a la Convención de 1982 en relación con la protección del medio marino.

En segundo lugar, ambos textos tienen un carácter universal. En el primer caso, porque los Objetivos están enfocados a todos los entes de las relaciones internacionales, y en el segundo caso, por tratarse de un Convenio que ha recibido numerosas ratificaciones y que expresa una tendencia a la universalidad. Tanto la Resolución 70/1 como el Convenio de 1982, basan la protección del medio marino en un enfoque universal, recalcando que este objetivo debe involucrar y comprometer a todas las partes; y, que los beneficios que se obtienen por la protección y preservación del medio marino repercuten en la comunidad internacional en su conjunto. Es decir, “la protección del medio marino incumbe a toda la comunidad internacional, no solo a los Estados u Organizaciones internacionales, puesto que se trata de un Objetivo universal.”<sup>70</sup>

## 5.1 CARÁCTER VINCULANTE Y OBLIGATORIEDAD

A propósito del concepto de Soft Law anteriormente mencionado, debemos esclarecer qué tipo de fuente del Derecho se trata o si, por el contrario, no forma parte del esquema de fuentes en absoluto. En la doctrina, lo más frecuente para establecer el esquema de las fuentes del derecho internacional es acudir al artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, donde se recoge un listado que enumera cinco categorías: Tratados o convenios, costumbre internacional, principios generales de derecho, la jurisprudencia y la doctrina. Esta relación fue reforzada con

---

<sup>68</sup> RODRIGO HERNÁNDEZ, A. J., *op. cit.*, pág. 176

<sup>69</sup> DÍAZ GALÁN E. C., “Las Normas del Derecho del Mar...” *op. cit.*

<sup>70</sup> DÍAZ GALÁN E. C., “Las Normas del Derecho del Mar...” *op. cit.*

una nueva categoría normativa denominada *Soft Law*. El *Soft Law* <sup>71</sup> se refiere a los instrumentos que se encuentran en la zona intermedia entre ser norma vinculante y no tener significación jurídica. Este concepto engloba a los acuerdos entre países que no presentan fuerza vinculante, pero tienen cierta relevancia jurídica y también para casos que sí son jurídicamente vinculantes, pero al tener un contenido tan abstracto y general hacen que no sean exigibles realmente.

Las resoluciones de la Asamblea General de la ONU se integran en esta categoría de *Soft Law*. En principio, la Resolución 70/1 entraría en la categoría de resoluciones recomendatorias de una organización internacional y estas “constituyen en realidad un tipo de *Soft Law* y tienen, por tanto, un valor esencialmente político y diplomático”. <sup>72</sup>

Debemos por tanto establecer si esta resolución y su contenido ostentan valor jurídico y eficacia jurídica autónoma.

La Agenda 2030 tiene claras implicaciones prácticas. Pero estos objetivos solo pueden lograrse y aplicarse basándose en los principios y normas que conforman el orden jurídico internacional.

De esto podemos concluir que la Resolución 70/1, que contiene la Agenda 2030, no tiene pleno valor legal. Sin embargo, este carácter vinculante puede lograrse mediante los procedimientos normales de desarrollo de normas jurídicas internacionales contenidos en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia.

---

<sup>71</sup> La Enciclopedia de Derecho Internacional del Instituto Max Planck, explica que: “el término *Soft law* se usa en la literatura legal para describir principios, reglas o estándares que gobiernan las relaciones internacionales y las cuales no se consideran parte integrante de las bases de las fuentes del derecho internacional contenidas en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia”

<sup>72</sup> GUTIÉRREZ C, CERVELL MJ., *El Derecho Internacional en la Encrucijada. Curso General de Derecho Internacional Público*, Trotta, Madrid, 2008, pág. 258.

No obstante, las peculiaridades y ambiciones de la Agenda permiten calificarla como una entidad legal única.<sup>73</sup> En primer lugar, porque, a pesar de su diferenciación o separación del sistema jurídico internacional<sup>74</sup>, se pueden identificar claramente puntos comunes y transversales entre ambos, además de que son múltiples las fuentes de derecho internacional que informan a la Agenda como, por ejemplo, la propia Carta de Naciones Unidas o la Declaración Universal de Derechos Humanos. Asimismo, un número significativo de sus objetivos e indicadores se relacionan con las obligaciones específicas de los Estados en virtud de tratados internacionales.<sup>75 76</sup>

Así, a pesar de su naturaleza jurídica esencialmente no vinculante, la Agenda mantiene una relación muy estrecha con el Derecho Internacional, codificando y aplicando en gran medida las normas existentes, y podría dar lugar a que las nuevas propuestas se consideren como derecho consuetudinario dada su gran aceptación y práctica generalizada. Si bien la Resolución 70/1 por la que se aprueba la Agenda 2030 es un acto de una organización internacional que carece de fuerza vinculante, su contenido, o parte de él, podría adquirirlo si se materializa en normas de carácter consuetudinario o a través de su incorporación a tratados internacionales.<sup>77</sup>

En este sentido, dos rasgos del derecho internacional consuetudinario son de particular importancia para este estudio: su ámbito de aplicación y la *opinio iuris*. En primer lugar, contrariamente al derecho de los tratados en el cual solo están obligados los Estados que forman parte de él, el derecho consuetudinario internacional es universal, por lo que se

---

<sup>73</sup> RABINOVYCH M., “Legal Status and Effects of the Agenda 2030 Within the EU Legal Order”. *Journal of Contemporary European Research* 16(2): 2020, págs. 182-199.

<sup>74</sup> BIERMANN F, KANIEAND N, KIM R., “Global governance by goal-setting: the novel approach of the UN Sustainable Development Goals.” *Current Opinion in Environmental Sustainability*. 2017, 26-27:26-31 vía, DÍAZ GALÁN E. C., “Las Normas del Derecho del Mar sobre la protección del medio marino y el objetivo 14 de la Agenda 2030: ¿Utopía o Realidad?” *Marcial Pons*, 2019

<sup>75</sup> KIM R. *op. cit*

<sup>76</sup> ROMERO LARES, M. C., *op. cit*

<sup>77</sup> DÍAZ GALÁN E. C., “El valor jurídico de la Agenda 2030 sobre Desarrollo Sostenible: ¿una nueva tendencia normativa?” *Iberoamerican Journal of Development Studies*, 2021. Disponible en: <http://ried.unizar.es/public/abstracts/elvalorjuridico.pdf>

aplica a todos los sujetos del derecho internacional. En segundo lugar, “la Corte Internacional de Justicia (CIJ) ha reconocido que las resoluciones de la Asamblea General pueden servir como prueba de la existencia de una norma consuetudinaria como fuente de opinio iuris,” siempre que el efecto del consentimiento al texto de tales resoluciones<sup>78</sup> “pueden entenderse como una aceptación de la validez de la regla o conjunto de reglas declaradas por la resolución o por sí mismas”. Por lo tanto, los principios generales que se detallan en ella y su implementación por parte de los Estados en sus ordenamientos pueden contribuir a considerar su naturaleza universal, como una base para el desarrollo de estos como derecho consuetudinario.

Con todo ello, se puede demostrar que la Agenda 2030 se configura como un instrumento dotado de valor jurídico a pesar de su naturaleza no vinculante. Esta última característica va en consonancia con la tendencia al uso progresivo del Soft law, favorecido por la heterogeneidad de los actores internacionales, incluida la proliferación de actores no estatales, y las diferencias en sus intereses.<sup>79 80</sup>

En definitiva, aunque la Agenda 2030 recae en la definición de Soft Law, este instrumento está estrechamente relacionado tanto con los tratados internacionales como con el derecho consuetudinario, “que se moldean y retroalimentan continuamente por las dinámicas y patrones de su implementación”.<sup>81</sup>

---

<sup>78</sup> GARCÍA-MARTÍN, L., “La Agenda 2030 y el desarrollo sostenible: reflexiones en torno a su naturaleza jurídica y aplicación en el derecho internacional por parte de los Estados y las empresas.” *Iberoamerican Journal of Development Studies*, 2021. Disponible en: <http://ried.unizar.es/public/abstracts/laagenda2030yeldesarrollosostenible.pdf>

<sup>79</sup> Idem

<sup>80</sup> SCHAFFER G, POLLACK M., “Hard vs. Soft Law: Alternatives, Complements and Antagonists in International Governance.” *Minnesota Law Review* 94(3), 2010, págs. 707-708, via Elena C Díaz Galán. Las Normas del Derecho del Mar sobre la protección del medio marino y el objetivo 14 de la Agenda 2030: ¿Utopía o Realidad?

<sup>81</sup> RABINOVYCH M., *op. cit.*

Como se ha expuesto anteriormente, si bien los ODS se expresan en términos más amplios, el Convenio establece disposiciones que se traducen normas jurídicas vinculantes. Los ODS son meros indicadores principalmente dirigidos a que los Estados reformen sus ordenamientos jurídicos internos o procedan a instaurar nuevas políticas, en este supuesto, tendentes a la protección del medio marino. Pero, en todo caso, estos Objetivos carecen de naturaleza obligatoria.<sup>82</sup> Así se aprecia en la redacción de la meta 14.7.c, cuando señala que hay que “mejorar la conservación y el uso sostenible de los océanos y sus recursos *aplicando el Derecho internacional reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar*”, que constituye el *marco jurídico* para la conservación y uso sostenible de los océanos y sus recursos, como se expone en el documento *El futuro que queremos*.<sup>83</sup> La remisión al Convenio de 1982 resulta destacable, puesto que revela que la protección del medio marino no puede desconocer lo previsto en este Convenio.<sup>84</sup>

## 5.2 DEBER DE COOPERACIÓN

Además de las disposiciones generales, la Parte XII del Convenio, en su Sección 2.<sup>a</sup>, menciona otros aspectos a ser considerados. En este caso, se trata de la necesaria cooperación regional y global que debe existir para proteger el medio marino. Al respecto, el artículo 197 establece que “los Estados cooperarán en el plano mundial y, cuando proceda, en el plano regional, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, en la formulación y elaboración de reglas y estándares, así como de prácticas y procedimientos recomendados, de carácter internacional, que sean compatibles con esta Convención, para la protección y preservación del medio marino, teniendo en cuenta las características propias de cada región”. Debemos interpretar la cooperación internacional para la protección y

---

<sup>82</sup> DÍAZ GALÁN E. C., “Las Normas del Derecho del Mar...” *op. cit.*

<sup>83</sup> A/RES/70/1, 21 de octubre de 2015, párrafo 158.

<sup>84</sup> DÍAZ GALÁN E. C., “Las Normas del Derecho del Mar...” *op. cit.*

preservación del entorno marino como “el intercambio de información entre los Estados parte, ya sea en el marco de las Organizaciones internacionales o fuera de ellas”.<sup>85</sup>

En esa misma línea, el ODS 14 también insta a la cooperación para la consecución de sus disposiciones y metas, incluyendo a las Organizaciones internacionales, y en ese sentido la Unión Europea ha ocupado un lugar fundamental en la protección del medio marino. Su condición de Organización internacional favorece, sin duda, que se avance en la adopción de decisiones entre sus Estados miembros y, además, que sea un colaborador esencial.<sup>86</sup>

### 5.3 DEBER DE ASISTENCIA TÉCNICA Y PRINCIPIO DE CAPACIDAD

También, en la Parte XII del Convenio, en su Sección 3.<sup>a</sup>, referente a la Asistencia Técnica y a la protección y la preservación del medio marino; se establecen medidas encaminadas a regular la situación existente en determinadas regiones del planeta. Por un lado, la Asistencia Técnica podría definirse como “el apoyo o la colaboración que debe haber entre los Estados en materia de medio marino y estar dirigida, sobre todo, a aquellos países menos favorecidos”.<sup>87</sup> La situación de los países en desarrollo, en relación con la conservación de sus mares y océanos; preocupa a la comunidad internacional.

---

<sup>85</sup> Artículos 198, 200 y 201 CNUDM

<sup>86</sup> DÍAZ GALÁN E. C., “Las Normas del Derecho del Mar...” *op. cit.*

<sup>87</sup> Como establece el art. 202 de la Convención, “los Estados, actuando directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes: *a)* Promoverán programas de asistencia científica, educativa, técnica y de otra índole a los Estados en desarrollo para la protección y preservación del medio marino y la prevención, reducción y control de la contaminación marina. Esa asistencia incluirá, entre otros aspectos: i) formar al personal científico y técnico de esos Estados; ii) facilitar su participación en los programas internacionales pertinentes; iii) proporcionarles el equipo y los servicios necesarios; iv) aumentar su capacidad para fabricar tal equipo; v) desarrollar medios y servicios de asesoramiento para los programas de investigación, vigilancia, educación y de otro tipo; *b)* prestarán la asistencia apropiada, especialmente a los Estados en desarrollo, para reducir lo más posible los efectos de los incidentes importantes que pueden causar una grave contaminación del medio marino; *c)* prestarán la asistencia apropiada, especialmente a los Estados en desarrollo, con miras a la preparación de evaluaciones ecológicas”.

Esto explica que, además de la cooperación general en cuestiones ambientales marinas, los países en desarrollo pueden beneficiarse de la cooperación con todas las demás Partes en la Convención y llegándoles a reconocer un “trato preferencial” en determinadas cuestiones como “la asignación de fondos y asistencia técnica apropiados; y la utilización de sus servicios especializados”.<sup>88</sup>

Esta idea también se refleja en la Agenda, mediante el principio de capacidad que se trata de un elemento clave en lo referido a la responsabilidad. Así, a las diferentes categorías de Estados se les asignan diferentes responsabilidades en función de sus capacidades, de manera que “todos los países toman medidas, con los países desarrollados a la cabeza, teniendo en cuenta el desarrollo y las capacidades de los países en desarrollo”.<sup>89</sup>

Esto también incluye el deber de los Estados más avanzados de colaborar y aumentar la capacidad de los países en desarrollo para que estos puedan lograr también sus objetivos.<sup>90</sup>

La inclusión de este principio de capacidad de los Estados responde a las demandas de los países en vías de desarrollo y la percepción de sus limitaciones para alcanzar los ODS.

---

<sup>88</sup> Artículo 203 CNUDM

<sup>89</sup> AGNU 2015, párr. 28

<sup>90</sup> GARCÍA-MARTÍN, L., *op. cit*



#### **5.4 DEBER DE INFORMACIÓN Y EVALUACIÓN. LA RESPONSABILIDAD EN CASO DE INCUMPLIMIENTO.**

Asimismo, la lucha contra la contaminación ambiental es una de las preocupaciones internacionales más importantes y tiene prioridad en términos de cooperación internacional. La CNUDM reconoce, por tanto, la necesidad de que los Estados elaboren informes y reglamentos sobre el control de la contaminación y la obligación de implementar *planes de emergencia* en esta materia. <sup>91</sup>

La cuestión de la contaminación también se aborda en las disposiciones de la Sección 3.<sup>a</sup> y en los principios que inspiran la Sección 4.<sup>a</sup> del Convenio sobre *Vigilancia y evaluación ambiental*. El art. 204 dispone la necesidad de “vigilar los riesgos de la contaminación y sus efectos” para lo que los Estados deberán publicar informes y podrán, llegado el caso, estar sometidos a evaluación. <sup>92</sup>

Además de la supervisión por parte de las autoridades de derecho marítimo competentes y las entidades legales creadas por la Convención para este propósito, la Sección también introduce otros mecanismos de supervisión. Este sistema de control se desarrolla en diferentes etapas que incluyen tareas de observación, de notificación y de valoración o examen de los resultados. <sup>93</sup>

Por otro lado, la asignación de deberes sin un sistema de rendición de cuentas para intervenir en caso de incumplimiento de las obligaciones resulta ineficaz, por lo que se debe examinar si en la Agenda se establecen mecanismos de control y seguimiento. A nivel nacional, el texto de la Agenda prevé un mecanismo de examen voluntario dirigido a los Estados <sup>94</sup>. Sin embargo, este sistema de revisión basado en la voluntad no

---

<sup>91</sup> Artículos 198 a 201 CNUDM

<sup>92</sup> Artículos 204 a 206 CNUDM.

<sup>93</sup> DÍAZ GALÁN E. C., “Las Normas del Derecho del Mar...” *op. cit.*

<sup>94</sup> AGNU 2015, párrs. 72-91, Objetivo 17

conduce a una rendición de cuentas sistemática, ya que se basa en procesos nacionales dirigidos por los propios Estados y sujeta a cuestiones políticas internas.<sup>95</sup>

Como mencionábamos anteriormente, la naturaleza amplia de las obligaciones y la inexistencia de mecanismos de control del cumplimiento obstaculizan la exigencia de otro tipo de responsabilidad internacional a los Estados que no sea la meramente política, excepto en aquellas materias previamente consagradas en los tratados o el derecho consuetudinario que cuenten con mecanismos propios para hacerlo.<sup>96</sup>

### ORGANISMOS DE CONTROL

Hablamos en el apartado anterior del seguimiento e incumplimiento de las obligaciones, y es reseñable la existencia, o inexistencia en su caso, de organismos de control en los dos textos estudiados.

La naturaleza política de los ODS se refleja en el lenguaje de los objetivos y metas ambientales marinos articulados en la Agenda 2030, pero también en la falta de instituciones para cumplir los objetivos del ODS 14.

Por el contrario, el Convenio de 1982 cuenta con *la Autoridad*, integrada por varios órganos, algunos de carácter permanente, y, además, crea el Tribunal del Derecho del mar.

La Autoridad es un organismo que tiene como fin controlar y salvaguardar el medio marino. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos es “la organización por conducto de la cual los Estados Parte organizarán y controlarán las actividades en la Zona de conformidad con esta Parte, particularmente con miras a la administración de los recursos de la Zona”. Además, “la Autoridad tendrá las facultades y funciones que expresamente se le confieren en esta Convención. Tendrá también las facultades

---

<sup>95</sup> GARCÍA-MARTÍN, L., *op. cit*

<sup>96</sup> ROMERO LARES, M. C., *op. cit*

accesorias, compatibles con esta Convención, que resulten implícitas y necesarias para el ejercicio de aquellas facultades y funciones con respecto a las actividades en la Zona”.<sup>97</sup>

La estabilidad que proporciona, junto a su carácter estrictamente internacional,<sup>98</sup> lo convierten en un factor determinante para la defensa y protección del medio marino. Además, gracias a esta avanzada estructura institucional, las disposiciones del Convenio adquieren mayor relevancia y gozan de más efectividad.<sup>99</sup>

Mención aparte merece también el Tribunal Internacional del Derecho del Mar. Su entrada en funcionamiento “representó un cambio trascendental para la comunidad internacional, iniciando la primera etapa del sistema jurisdiccional destinado a regular, administrar y proteger uno de los regímenes internacionales más complejos y delicados que existen, el régimen de los océanos”.<sup>100</sup> Sirve como un mecanismo altamente eficaz para la resolución pacífica de controversias entre los Estados parte cuando se trata de la protección y regulación de los océanos y el medio ambiente marino a nivel internacional.

La Convención tiene, pues, una estructura orgánica responsable de la aplicación de sus disposiciones, lo que hace que lleguen a ser efectivas. Este enfoque reconoce los derechos y obligaciones de los Estados proporciona mecanismos para asegurar su

---

<sup>97</sup> Artículos 157.1 y 157.2 de la CNUDM

<sup>98</sup> En este sentido, el art. 168 de la Convención. El punto 1 de esta disposición establece que “en el desempeño de sus funciones, el secretario general y el personal de la Autoridad no solicitarán ni recibirán instrucciones de ningún gobierno ni de ninguna otra fuente ajena a la Autoridad. Se abstendrán de actuar en forma alguna que sea incompatible con su condición de funcionarios internacionales, responsables únicamente ante la Autoridad. Todo Estado parte se compromete a respetar el carácter exclusivamente internacional de las funciones del secretario general y del personal, y a no tratar de influir sobre ellos en el desempeño de sus funciones. Todo incumplimiento de sus obligaciones por un funcionario se someterá a un tribunal administrativo apropiado con arreglo a las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad”.

<sup>99</sup> DÍAZ GALÁN E. C., “Las Normas del Derecho del Mar...” *op. cit.*

<sup>100</sup> CABRERA MIRASSOU, M., “La competencia consultiva del Tribunal Internacional del Derecho del Mar en el contexto del régimen de los océanos”, *Revista de la Secretaría del Tribunal Permanente de Revisión (RSTPR)*, año 2, núm. 4, 2014, pág. 94.

efectividad en caso de incumplimientos o vulneraciones. La Resolución 70/1, por su parte, solo brinda orientación y líneas de acción y carece de una estructura orgánica para la aplicación de los ODS. Corresponde, por ello, a los Estados y otros actores de las relaciones internacionales lograr los Objetivos y metas sin que un órgano u órganos de carácter internacional controle y exija, en su caso, responsabilidades por incumplimiento.<sup>101</sup>

En esencia, el Convenio de 1982 cuenta con una base institucional para asegurar su aplicación, por el contrario, el cumplimiento de los ODS, a falta de una estructura institucional, queda en manos de los Estados.<sup>102</sup>

Con lo anterior se puede comprobar que las obligaciones nacidas de la Agenda son ambiciosas, y que surgen de un novedoso acuerdo político. Asimismo, se ha puesto de relieve que, con la Agenda se reafirman las obligaciones preexistentes de los Estados en algunos ámbitos del Derecho Internacional Público. Finalmente se observan deficiencias en los mecanismos de seguimiento y control de los ODS, esto podría suponer un impedimento a la hora de exigir a los Estados el cumplimiento los objetivos propuestos.<sup>103</sup>

---

<sup>101</sup> DÍAZ GALÁN E. C., “Las Normas del Derecho del Mar...” *op. cit.*

<sup>102</sup> GARCÍA-MARTÍN, L., *op. cit.*

<sup>103</sup> GARCÍA-MARTÍN, L., *op. cit.*

## 6. CONCLUSIONES

- En la actualidad, la protección del medio marino continúa siendo un asunto de vital importancia para la comunidad internacional. En los últimos años hemos visto como los Estados han tratado de combatir la contaminación de los mares y océanos. La inmensidad de este reto requiere de un esfuerzo colectivo y supranacional, lo que ha derivado en la normativa internacional que es objeto de estudio en este trabajo.
- La Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar se erige como el texto de referencia en esta materia y como marco normativo e institucional, para los tratados internacionales promulgados a partir de ella. Sienta las bases para la regulación de todos los usos del mar y establece las obligaciones que han de cumplir los Estados para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.
- Pese a que la Convención de 1982 recoge este significativo catálogo de obligaciones, el estado en que se encuentran los mares y océanos pone de manifiesto la necesidad, todavía existente, de asegurar una aplicación y desarrollo de estas disposiciones contenidas en la Convención.
- Precisamente, a la preocupación de los Estados por garantizar un medio marino sostenible, responden la Agenda 2030 y los ODS, los cuales incorporan metas específicas destinadas a la regulación y conservación del medio marino, reafirmando y complementando el contenido de la CNUDM.
- Tras analizar la naturaleza de los ODS, podemos concluir que, a pesar de tratarse de Soft Law y carecer de carácter vinculante, se encuentran estrechamente relacionada con otras fuentes tradicionales de Derecho Internacional Público. Tanto es así, que los ODS incluso consagran normas precedentes y facilitan que nuevas propuestas puedan llegar a considerarse como derecho consuetudinario si se produce una amplia admisión y práctica extendida por parte de los Estados.
- La naturaleza vinculante del Convención de 1982, ligada al amplio contenido del ODS 14, contribuyen a mejorar la regulación del medio marino, para protegerlo y preservarlo. Esto solo se podrá conseguir si las metas del Objetivo 14 logran alcanzar un carácter vinculante, y para ello deben traducirse en normas concretas e incorporarse a instrumentos y tratados internacionales.

## 7. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

### LIBROS

- ARROYO MARTÍNEZ. I., *Curso de Derecho Marítimo*. Thomson – Civitas, Cizur Menor, 2005.
- GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Editorial Marcial Pons, 2006.
- GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso de Derecho Marítimo Internacional, Derecho Marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*. Marcial Pons, 2012.
- GOÑI ETCHEVERS, J.L., *Temas de Derecho marítimo*, Ed. Aranzadi, Pamplona, 2016.
- GUTIÉRREZ C, CERVELL MJ. *El Derecho Internacional en la Encrucijada. Curso General de Derecho Internacional Público*, Trotta, Madrid, 2008.
- JORGE URBINA, J., “El régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino. Una valoración de su eficacia a la luz del accidente del Prestige”, en AA.VV., GARCÍA RUBIO, M. P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*. Iustel, Madrid, 2007.
- JUSTE RUIZ, J., “Régimen jurídico de la navegación marítima y protección del medio ambiente: Libertad de navegación e intereses de los Estados ribereños”. En AA.VV., SOBRINO HEREDIA, J.M. (coord.). *Y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tirant lo Blanch, 2007.
- MATILLA ALEGRE, R. *Internacionalidad del derecho marítimo y jurisdicción internacional*, Bilbao, 2013.
- PULIDO BEGINES, J.L. *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*. Editorial Tecnos, 2015.
- RODRIGO HERNÁNDEZ, A. J., *El desafío del desarrollo sostenible: los principios de derecho internacional relativos al desarrollo sostenible*, Marcial Pons, Barcelona, 2015
- SAINZ-BORGÓ J. C., “Los Objetivos de Desarrollo Sustentable y la Agenda 2030 desde una perspectiva jurídico internacional”. En AA. VV: LÓPEZ DE

GOICOECHEA ZABALA J, PASCUCCI DE PONTE E., *Estado de Derecho, Políticas Públicas y Derechos Humanos*. Thomson Reuters Aranzadi, Madrid, 2020.

- SCOVAZZI, T., *Elementos de Derecho Internacional del Mar*, Tecnos, Milán, 1995.
- TRIGO CHACÓN, M., *Derecho Internacional Marítimo. La III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, Cuadernos de la UNED, Madrid, 1996.

### REVISTAS JURÍDICAS

- ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “La UE ante el reto de la contaminación marina por hidrocarburos”, en *Revista Vasca de Administración Pública*, núm. 99-100, mayo-diciembre 2014.
- BIERMANN F, KANIEAND N, KIM R., “Global governance by goal-setting: the novel approach of the UN Sustainable Development Goals.” *Current Opinion in Environmental Sustainability*, núm. 26-27, 2017
- CABRERA MIRASSOU, M., “La competencia consultiva del Tribunal Internacional del Derecho del Mar en el contexto del régimen de los océanos”, *Revista de la Secretaría del Tribunal Permanente de Revisión (RSTPR)*, año 2, núm. 4, 2014.
- CAMPINS ERITJA, M., “Los Espacios Marítimos Protegidos en el Océano Ártico”, *Revista Catalana de Dret Ambiental*, Vol. X núm. 2, 2019
- DÍAZ-GALÁN E.,
  - o “El valor jurídico de la Agenda 2030 sobre Desarrollo Sostenible: ¿una nueva tendencia normativa?” *Iberoamerican Journal of Development Studies*. 2021
  - o “Las Normas del Derecho del Mar sobre la protección del medio marino y el objetivo 14 de la Agenda 2030: ¿Utopía o Realidad?” *Marcial Pons*, 2019.

- GABALDÓN GARCÍA, J.L., “Análisis de algunos casos concretos de responsabilidad marítima y de su limitación”, en *VI Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*. Gobierno Vasco, 1998.
- GARCÍA-MARTÍN, L., “La Agenda 2030 y el desarrollo sostenible: reflexiones en torno a su naturaleza jurídica y aplicación en el derecho internacional por parte de los Estados y las empresas.” *Iberoamerican Journal of Development Studies*, 2021.
- FERNÁNDEZ LIESA C, “Transformaciones del Derecho internacional por los objetivos de desarrollo sostenible”. *Anuario español de Derecho Internacional* 32, 2016
- FERNÁNDEZ QUIRÓS. T., “Responsabilidad por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: Algunas consideraciones generales a propósito del Prestige.” *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez*, núm. 5, 2003.
- JORGE URBINA, J., “Prevención y control de la contaminación causada por buques en el mar territorial: Competencias del Estado ribereño y contribución de las organizaciones internacionales”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen LX, núm. 1, 2008.
- KIM RE. “The Nexus between International Law and the Sustainable Development Goals.” *Review of European, Comparative and International Environmental Law*, 2016.
- PUEYO LOSA, J., LIROLA DELGADO, I. y JORGE URBINA, J. “En torno a la revisión del régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino a la luz del accidente del Prestige”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen LV, núm. 1, enero-junio 2003.
- RABINOVYCH M., “Legal Status and Effects of the Agenda 2030 Within the EU Legal Order”. *Journal of Contemporary European Research* 16(2) 2020.
- ROMERO LARES, M. C., “Algunas consideraciones en torno a las deficiencias de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar para contribuir a la gobernanza sostenible de los océanos”, *Anuario Colombiano de Derecho Internacional*, vol. 11, 2018.
- SCHAFFER G, POLLACK M., “Hard vs. Soft Law: Alternatives, Complements and Antagonists in International Governance.” *Minnesota Law Review* 94 (3), 2010



- VÁZQUEZ GÓMEZ, E. M.: “La protección de la diversidad biológica marina más allá de la jurisdicción nacional. Hacia un nuevo acuerdo de aplicación de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del mar”, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, núm. 37, 2019.
- VELÁZQUEZ ELIZARRARÁS, J. M. “Tres vertientes del derecho internacional marítimo: derecho del mar, marítimo y de la navegación y su recepción en el orden jurídico de México, un Estado “bioceánico”” *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, Volumen 15, núm. 1, 2015.