



# Asamblea General

Distr. general  
5 de mayo de 2017  
Español  
Original: inglés

---

## Conferencia de las Naciones Unidas para Apoyar la Consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14: Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible

Nueva York, 5 a 9 de junio de 2017

Tema 9 del programa provisional\*

**Diálogos sobre las alianzas**

### Lucha contra la contaminación marina

#### Documento conceptual preparado por la secretaría

## I. Introducción

1. El presente documento conceptual para el diálogo sobre las alianzas relativo al tema de la “Lucha contra la contaminación marina”, preparado de conformidad con la resolución [70/303](#) de la Asamblea General, guarda relación con la meta 14.1 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y se basa en las aportaciones recibidas de los Estados Miembros, las organizaciones intergubernamentales, el sistema de las Naciones Unidas y otras partes interesadas<sup>1</sup>.

2. La contaminación ocasionada por las actividades humanas está presente en toda la vasta extensión del océano: en las zonas más y menos profundas y en los organismos que lo habitan. Los ríos transportan hacia el océano desechos sólidos y líquidos, así como una gran variedad de otras sustancias. Las descargas, los derrames y los desechos originados por el transporte marítimo son otra fuente de contaminación. Los contaminantes liberados a la atmósfera también ingresan al océano. Si bien se ha avanzado notablemente en la limitación de algunas formas de contaminación, otras persisten. Los nuevos desafíos, ya sea en relación con contaminantes específicos (por ejemplo, los microplásticos) o con tendencias más generales (como el rápido crecimiento de las ciudades costeras), exigirán medidas sostenidas que abarquen la investigación científica, el intercambio de conocimientos y el fortalecimiento de los mecanismos de gobernanza.

---

\* [A/CONF.230/1](#).

<sup>1</sup> Teniendo en cuenta el límite de palabras, no se han incluido todas las aportaciones en su totalidad, pero pueden consultarse en <https://oceanconference.un.org/documents>.



## II. Situación y tendencias

3. En el artículo 1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se define la contaminación del medio marino como “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, incluidos 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”.

4. Las fuentes terrestres originan alrededor del 80% de la contaminación marina a nivel mundial. Este tipo de contaminación proviene de diversas fuentes, entre ellas, las escorrentías de tierras agrícolas, las aguas residuales y servidas no tratadas, el petróleo, los nutrientes, los sedimentos y los detritos marinos<sup>2</sup>. Las prácticas agrícolas, el turismo costero, el desarrollo portuario, la construcción de presas fluviales, el urbanismo, la minería, la pesca, la acuicultura y el sector manufacturero son solo algunas de las fuentes de contaminación marina que representan una amenaza para los hábitats costeros y marinos y para la salud y el bienestar de la humanidad.

5. También se considera que el enriquecimiento excesivo por nutrientes a partir de fuentes agrícolas, municipales e industriales es la causa principal de las denominadas “zonas muertas”, es decir, regiones hipóxicas cuyos niveles de oxígeno no son lo suficientemente elevados como para sustentar la vida de muchos organismos acuáticos, incluidas especies de interés comercial. A consecuencia de ello, algunos ecosistemas se colapsan. La extensión y duración de las zonas muertas están aumentando en todo el mundo<sup>3</sup>; en la actualidad hay cerca de 500 zonas muertas que abarcan más de 245.000 km<sup>2</sup> en el mundo, y, desde los años sesenta, ese número se duplica cada diez años<sup>4</sup>. Los costos económicos para la pesca, el turismo y otros medios de vida costeros ya plantean consecuencias negativas importantes. Mientras que los ríos son el medio a través del cual el nitrógeno orgánico ingresa al océano, el nitrógeno procedente de fuentes terrestres ingresa principalmente a través de la deposición atmosférica. Hacen falta más observaciones para caracterizar debidamente la magnitud y los efectos de esas emisiones.

6. En la actualidad, al menos 2.000 millones de personas carecen de acceso a la recogida periódica de desechos; gran parte de los que no se recogen acaban en vías de navegación y en el océano, y se convierten en detritos marinos. Los detritos marinos, también conocidos como basura marina, tienen consecuencias para las economías, los ecosistemas, el bienestar de la fauna y la salud humana en todo el mundo. Cerca del 80% proviene de fuentes terrestres, mientras que el 20% restante procede de fuentes marinas, incluido el transporte marítimo, la pesca y la exploración industrial. Los plásticos son, de lejos, el tipo de detrito más frecuente registrado y se calcula que componen entre el 60% y el 80% de todos los detritos

<sup>2</sup> Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, “Facts and figures on marine pollution” (2016). Se puede consultar en [en.unesco.org](http://en.unesco.org). Portal “Global Marine Oil Pollution Information Gateway” del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (2016). Se puede consultar en: [oils.gpa.unep.org/about/about.htm](http://oils.gpa.unep.org/about/about.htm).

<sup>3</sup> División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas, *The First Global Integrated Marine Assessment: World Ocean Assessment I* (Cambridge, Cambridge University Press, 2017). S. S. Rabotyagov y otros, “The economics of dead zones: causes, impacts, policy challenges, and a model of the Gulf of Mexico hypoxic zone”, *Review of Environmental Economics and Policy*, vol. 8, núm. 1 (2014), págs. 58 a 79.

<sup>4</sup> Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, “Issue brief: ocean hypoxia —‘dead zones’”, 15 de mayo de 2013. Se puede consultar en [www.undp.org](http://www.undp.org).

marinos. Según las investigaciones, para 2050, casi el 99% de las aves marinas habrá ingerido plástico<sup>5</sup>.

7. El impacto de los detritos marinos se considera un problema global e incluye el hecho de que los animales marinos quedan atrapados o enredados en ellos y los ingieren<sup>6</sup>. En general, los plásticos conforman la mayor parte de los detritos marinos, y a veces representan hasta el 100% de la basura flotante<sup>7</sup>. Los detritos plásticos ocasionan la muerte de un gran número de aves y mamíferos marinos. Los materiales plásticos y otros tipos de basura pueden concentrarse en zonas llamadas giros, que se forman cuando las corrientes oceánicas reúnen la contaminación marina.

8. Se calcula que los aparejos de pesca abandonados, perdidos o descartados, también conocidos como aparejos de pesca fantasma, representan hasta el 10% de los detritos marinos. Estos aparejos afectan la fauna marina ocasionando que los organismos queden atrapados o enredados en ellos, y, además, constituyen una fuente de microplásticos marinos. La cuestión de los aparejos de pesca fantasma y los detritos marinos conexos se ha tratado en instrumentos relacionados con la pesca internacional, entre ellos, el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la Organización para la Alimentación y la Agricultura y el Acuerdo sobre las Poblaciones de Peces. En particular, el Acuerdo sobre las Poblaciones de Peces obliga a los Estados a reducir al mínimo la contaminación y la captura por aparejos perdidos o abandonados, “mediante la adopción de medidas que incluyan, en la medida de lo posible, el desarrollo y el uso de aparejos y técnicas de pesca selectivos, inofensivos para el medio ambiente y de bajo costo”.

9. Los microplásticos son una forma de basura marina cuya presencia generalizada en el medio marino se ha demostrado. En general, se definen como fragmentos de plástico de un tamaño de entre 1 nanómetro (una mil millonésima parte de un metro) y 5 milímetros y su procedencia es muy variada. Se producen, por ejemplo, para ser utilizados como ingredientes de productos cosméticos y de cuidado personal, pero también se crean con el tiempo a partir de la fragmentación de objetos plásticos de mayor tamaño o por el desgaste de esos objetos al estar expuestos a la intemperie en el océano. Si bien hay importantes lagunas de conocimientos, se ha expresado preocupación acerca de los efectos de los microplásticos para los ecosistemas marinos<sup>8</sup>. Respecto de la salud humana, en un estudio realizado por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) se determinó que los microplásticos presentes en los alimentos marinos no planteaban un riesgo para la salud humana en la actualidad, aunque persistían muchas incertidumbres<sup>9</sup>. No obstante, en el mismo estudio se indicó que aún había grandes dudas respecto de los posibles efectos de las partículas plásticas nanométricas, que pueden traspasar las paredes celulares.

10. La gestión racional de los productos químicos es importante para prevenir la contaminación marina, proteger los ecosistemas y conservar la diversidad biológica.

<sup>5</sup> Chris Wilcox, Erik Van Sebille y Britta Denise Hardesty, “Threat of plastic pollution to seabirds is global, pervasive, and increasing”, *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS)*, vol. 112, núm. 38 (2015), págs. 11899 a 11904.

<sup>6</sup> *The First Global Integrated Marine Assessment*; Informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar (A/71/74).

<sup>7</sup> François Galgani, Georg Hanke y Thomas Maes, “Global distribution, composition and abundance of marine litter”, en *Marine Anthropogenic Litter*, Melanie Bergmann, Lars Gutow y Michael Klages (eds.) (Heidelberg, Alemania, Springer, 2015), págs. 29 a 56.

<sup>8</sup> A/71/204.

<sup>9</sup> Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, *Marine Plastic Debris and Microplastics: Global Lessons and Research to Inspire Action and Guide Policy Change* (Nairobi, 2016).

En algunas partes del mundo, los esfuerzos realizados en los últimos 40 años han logrado reducir, o en algunos casos, eliminar los efectos de los metales pesados y las sustancias peligrosas. Las concentraciones de esos metales y sustancias en el océano han comenzado a disminuir, por ejemplo, en el Atlántico Nordeste, aunque se siguen registrando problemas en algunas zonas concretas. También se han desarrollado ampliamente tecnologías y procesos nuevos que pueden evitar esos problemas, aunque la capacidad para aplicarlos es deficiente, a menudo por los costos que supone.

11. La contaminación causada por los buques tiene lugar en episodios catastróficos (nafragios, choques y encalladuras) o de forma crónica mediante descargas operacionales periódicas, si bien en los últimos 40 años se han realizado avances notables en la reducción de ambos tipos. Se han elaborado reglas y estándares ambientales de carácter mundial para regular la mayor parte de las fuentes de contaminación procedentes de buques, y se ha comenzado a adoptar medidas para reforzar aún más la aplicación uniforme de estas reglas y estándares en todo el mundo. El marco regulatorio mundial incluye convenciones y convenios internacionales que abordan todo el ciclo de vida de los buques (“de la cuna a la sepultura”, incluidos su diseño, construcción, funcionamiento y reciclaje) y la titulación y la formación de la gente de mar.

12. El transporte marítimo traslada cerca de 10.000 millones de toneladas de agua de lastre por año. El lastre es absolutamente esencial para el funcionamiento seguro y eficiente de los buques, ya que facilita su equilibrio y estabilidad cuando no llevan carga. Sin embargo, el reemplazo del agua de lastre es una posible vía para la introducción de especies invasivas. Si bien pronto entrará en vigor el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques de la Organización Marítima Internacional, que se ocupará de este problema, su aplicación se verá influida por una ratificación más amplia. La introducción no intencionada de especies exóticas invasoras también puede tener su origen en actividades como la acuicultura, la investigación oceánica, el turismo y la pesca deportiva.

13. Las actividades humanas realizadas en los océanos causan mayores niveles de ruido submarino, y la posible amenaza que representa la proliferación sonora para los recursos marinos vivos suscita cada vez más preocupación. Entre las fuentes de ruido oceánico antropógeno cabe mencionar el transporte marítimo comercial y no comercial, las escopetas de aire utilizadas para los estudios sísmicos, los sónares militares, las explosiones y construcciones submarinas, la extracción de recursos y las actividades pesqueras. Las medidas propuestas incluyen la realización de investigaciones para colmar las lagunas de conocimientos, la mitigación y la gestión el ruido submarino antropógeno, y la reducción de la contaminación acústica en su origen mejorando el diseño de los buques, lo que también podría generar ganancias en eficiencia. En su 12ª reunión, celebrada en 2014, la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica alentó, en su decisión XII/23, a las Partes y a otros Gobiernos, así como a las comunidades indígenas y locales y a otros interesados pertinentes, a adoptar medidas adecuadas para evitar, minimizar y mitigar los posibles efectos adversos significativos del ruido submarino antropógeno en la diversidad biológica marina y costera<sup>10</sup>. En su resolución 71/257, relativa a los océanos y el derecho del mar, la Asamblea General observó, entre otras cosas, que el ruido oceánico podía tener efectos adversos considerables sobre los recursos marinos vivos, y afirmó la importancia de disponer de estudios científicos fiables al hacer frente al asunto. Además, decidió que el Proceso Abierto de Consultas

---

<sup>10</sup> Véase Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, documento [UNEP/CBD/COP/12/29](#), anexo, decisión XII/23.

Oficiosas de las Naciones Unidas sobre los Océanos y el Derecho del Mar se centraría los debates que se realizarán en 2018 en el tema “ruido subacuático antropógeno”.

14. La contaminación causada por el petróleo ha sido el tipo de contaminación marina más importante debida a los buques. Ha habido una reducción constante del número de vertidos superiores a 7 toneladas, de más de 100 en 1974 a menos de 5 en 2012, pese al aumento de la cantidad transportada y la distancia de los viajes<sup>11</sup>. La cantidad total de petróleo derramado en esos casos se ha reducido en proporción aún mayor. También ha mejorado la capacidad de respuesta, aunque queda mucho por hacer, especialmente porque los Estados costeros deben asumir el gasto de capital que supone adquirir el equipo necesario. A raíz de varios incidentes graves relacionados con plataformas petrolíferas ocurridos en los últimos años, la atención internacional se ha centrado también en la necesidad de prevenir la contaminación del medio marino causada por la exploración y el desarrollo de reservas marinas de petróleo y gas. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos ha venido elaborando normas, reglamentos y procedimientos sobre la prospección, la exploración y la explotación de los minerales marinos en la zona, con objeto, entre otras cosas, de garantizar el desarrollo ecológicamente sostenible de los recursos minerales de los fondos marinos que abarcan.

15. El vertimiento de desechos en el mar fue la primera actividad causante de contaminación marina que fue objeto de reglamentación a nivel mundial. El Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias (Convenio de Londres), aprobado en 1972, regula el vertimiento en el mar de desechos y otros materiales procedentes de buques, aeronaves y otras estructuras artificiales. Los mecanismos de control que establece ese acuerdo se han ido reforzando progresivamente, en particular mediante el Protocolo de 1996 del Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, de 1972 (Protocolo de Londres). Como se señala en el documento conceptual para el séptimo diálogo sobre las alianzas, la escasa participación ha repercutido en la eficacia de varios instrumentos jurídicos internacionales, incluido el Convenio<sup>12</sup>. Asimismo, más de la mitad de los Estados partes en el Convenio de Londres y el Protocolo no presentan informes sobre el vertimiento que se produce bajo su control<sup>13</sup>. El Protocolo de Londres se modificó en octubre de 2013 para regular las actividades de fertilización del océano y otras posibles actividades futuras de geoingeniería marina dentro de su ámbito de aplicación. Se ha establecido un grupo de trabajo bajo la dirección del Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino a fin de comprender mejor los efectos ambientales y socioeconómicos que podrían tener los diferentes enfoques de la geoingeniería marina en el medio marino y para asesorar a los Estados partes en el Protocolo de Londres respecto de las actividades de geoingeniería marina<sup>14</sup>.

16. El vertido de basura por los buques constituye una parte importante del problema de los detritos marinos. Se están adoptando medidas para mejorar la aplicación de nuevos mecanismos de control impuestos en virtud del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques. Por ejemplo, el Banco Mundial ha ayudado a varios Estados del Caribe a crear instalaciones portuarias

<sup>11</sup> *The First Global Integrated Marine Assessment*; A/71/74.

<sup>12</sup> Véase el documento conceptual sobre la mejora de la conservación y el uso sostenible de los océanos y sus recursos mediante la aplicación del derecho internacional reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

<sup>13</sup> *The First Global Integrated Marine Assessment*, pág. 29.

<sup>14</sup> Véase el documento conceptual sobre los medios de reducir al mínimo y hacer frente a la acidificación de los océanos.

receptoras de desechos y esto ha permitido que la región del Gran Caribe fuese declarada zona especial en virtud del anexo V del Convenio, que impone obligaciones más estrictas. Otros Estados (por ejemplo, los miembros de la Unión Europea) han introducido la obligación de descargar los desechos en tierra antes de que los buques abandonen el puerto y han eliminado los incentivos económicos para no hacerlo. No obstante, es demasiado pronto para determinar el grado en que estas novedades han conseguido reducir el problema, debido a que el principal obstáculo para la aplicación del Convenio ha sido la falta de instalaciones receptoras, o la insuficiencia de las existentes, en muchos puertos de todo el mundo. El cumplimiento de las obligaciones de descarga dispuestas en el Convenio depende en gran medida de la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas, en particular en las zonas especiales establecidas en virtud del anexo V. Además, la normativa impuesta con arreglo al Convenio está concebida para limitar la contaminación atmosférica por parte de los buques, en particular la ocasionada por las emisiones de óxido de azufre y óxido de nitrógeno y por material particulado. También se ha extendido el ámbito de aplicación para ampliar las zonas de control de las emisiones, en las cuales se imponen controles más estrictos para reducir al mínimo las emisiones.

17. Algunos de los programas de mares regionales (por ejemplo, el Convenio para la Protección del Medio Marino del Atlántico Nordeste y el Plan de Acción para la Protección, Gestión y Desarrollo del Medio Ambiente Marino y Costero de la Región del Pacífico Noroccidental) han elaborado planes de acción que incluyen la vigilancia y la gestión de los detritos marinos y otras formas de contaminación que se derivan del transporte marítimo y las actividades pesqueras. Los sistemas utilizados para impedir que organismos marinos, como las algas y los moluscos, se adhieran a los cascos de los buques y reduzcan así su velocidad pueden tener efectos negativos para la diversidad biológica marina. Existe un nuevo acuerdo internacional que aborda la utilización de productos químicos en esos sistemas.

18. Existe un marco jurídico amplio para proteger y preservar el medio marino contra todas las formas de contaminación marina contempladas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el cual se complementa con una amplia gama de instrumentos vinculantes y no vinculantes relacionados con ciertos tipos o fuentes de contaminación<sup>15</sup>. Conforme a este marco, los Estados tienen la obligación general de tomar, individual o conjuntamente según proceda, todas las medidas compatibles con la Convención que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente, utilizando a esos efectos los medios más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades, y de esforzarse por armonizar sus políticas al respecto. Además, para hacer frente a la contaminación marina, los Estados cuentan con diversas obligaciones jurídicas específicas que figuran en la parte XII de la Convención y en muchos otros instrumentos de los que pueden ser parte. De hecho, la Convención establece reglas y normas aceptadas internacionalmente y prácticas y procedimientos recomendados que deben aplicarse a modo de parámetros básicos en la formulación y aplicación de las leyes, reglamentos y medidas nacionales destinadas a hacer frente a la contaminación procedente de las actividades realizadas en los fondos marinos, el vertimiento y los buques. Esas reglas y normas aceptadas internacionalmente también deben tenerse en cuenta al elaborar leyes y reglamentos respecto de la contaminación derivada de actividades terrestres y la contaminación procedente de la atmósfera o que transita por ella. No obstante, siguen existiendo deficiencias y desafíos importantes en torno a su aplicación a nivel regional, nacional y mundial, los cuales deben afrontarse.

---

<sup>15</sup> Véase también el documento conceptual sobre la mejora de la conservación y el uso sostenible de los océanos.

### III. Desafíos y oportunidades

19. En su resolución 71/257, la Asamblea General definió una serie de desafíos relacionados con la protección y preservación del medio marino, así como algunas medidas que podrían adoptarse para afrontarlos. Dichas medidas incluyen aumentar la participación en los instrumentos mundiales y regionales en los que se aborden la protección y preservación del medio marino; seguir desarrollando y aplicando, según proceda y en forma acorde con el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los procesos de evaluación del impacto ambiental relativos a las actividades previstas que estén bajo su jurisdicción o control y que puedan causar una contaminación sustancial o cambios significativos y nocivos en el medio marino; formular y promover conjuntamente planes para imprevistos que permitan hacer frente a incidentes de contaminación y a otros incidentes que puedan producir efectos adversos considerables en el medio marino y en la biodiversidad marina; integrar la cuestión de los detritos marinos en las estrategias nacionales y, en su caso, regionales de gestión de desechos, incluido el reciclado, la reutilización, la reducción y la eliminación, especialmente en la zona costera, los puertos y el sector marítimo; ocuparse de las pautas de consumo y producción, en particular mediante campañas de sensibilización; y mejorar el cumplimiento por los Estados del pabellón y las medidas de control por los Estados del puerto. Además, la Asamblea reafirmó la importancia de aplicar un enfoque ecosistémico en relación con los océanos.

20. Las aguas residuales y la contaminación por la carga de nutrientes siguen siendo una gran amenaza para el océano. La finalidad del Programa de Acción Mundial para la Protección del Medio Marino frente a las Actividades Realizadas en Tierra es afrontar los efectos de las actividades terrestres para el medio marino, en particular los derivados de las aguas servidas, los contaminantes orgánicos persistentes, las sustancias radioactivas, los metales pesados, el petróleo (hidrocarburos), los nutrientes, la movilización de sedimentos, la basura y la alteración física y la destrucción de los hábitats. En el marco del Programa de Acción Mundial, casi 100 países han preparado programas de acción nacionales o planes y estrategias nacionales pertinentes para contrarrestar la contaminación procedente de fuentes terrestres. El programa de trabajo sobre diversidad biológica marina y costera del Convenio sobre la Diversidad Biológica promueve medidas para aplicar de manera eficaz el Programa de Acción Mundial y otros instrumentos sobre la materia, incluida la debida utilización de las tierras costeras, la planificación de las cuencas de drenaje y la integración de la ordenación de las zonas marinas y costeras en sectores clave. Pese a que se ha avanzado mucho en la ejecución de programas de acción nacionales aprobados en el marco del Programa, en especial en América del Sur, la falta de sistemas de alcantarillado y plantas de tratamiento de aguas residuales sigue representando una amenaza grave para los océanos. Eso sucede particularmente en los asentamientos urbanos de gran tamaño.

21. Las nuevas tecnologías y procesos diseñados para tratar las aguas residuales podrían reducir al mínimo los problemas, pero la capacidad para aplicarlos es deficiente, especialmente en los países en desarrollo, a menudo por los costos que esto conlleva. No hay información sobre el destino de los metales pesados y otras sustancias peligrosas que a veces se mezclan con las descargas de aguas residuales. La formación brindada a los agricultores, la industria y otros interesados sobre prácticas más sostenibles que reduzcan la descarga de desechos y nutrientes al medio ambiente es deficiente. En muchas partes del mundo, no existe una forma de evaluar periódica y sistemáticamente los efectos de las fuentes terrestres. En los casos en que sí se realizan evaluaciones, estas suelen ser ocasionales y de maneras que no permiten su incorporación en evaluaciones más amplias y constantes. Muchos de los programas de mares regionales han aprobado protocolos respecto de

las fuentes terrestres de contaminación y planes de acción conexos; sin embargo, en muchas regiones no se tiene demasiada información respecto del grado de aplicación de esos protocolos.

22. Existen lagunas en los datos y conocimientos relativos a todos los aspectos del ciclo de vida de los detritos marinos, los plásticos y los microplásticos. Tampoco se sabe lo bastante para evaluar el impacto de los detritos marinos en las especies costeras y marinas, los hábitats, el bienestar económico, la salud y la seguridad humanas y los valores sociales. Además, se necesita investigación y desarrollo para fomentar la reutilización y el reciclaje de los plásticos y crear opciones comercialmente viables para convertir los desechos plásticos en otros materiales o en energía. Los detritos marinos no son solo una cuestión ambiental, sino también un asunto socioeconómico. Como un primer paso esencial, se sugiere la concienciación preventiva y el establecimiento de incentivos para cambiar el comportamiento individual y las prácticas industriales.

23. En cuanto a los efectos de la contaminación en la diversidad biológica marina y costera, en 2010, la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica aprobó la meta 8 de las Metas de Aichi para la Diversidad Biológica consistente en llevar, para 2020, la contaminación, incluida la producida por el exceso de nutrientes, a niveles que no resulten perjudiciales para el funcionamiento de los ecosistemas y la diversidad biológica. Se han emprendido iniciativas en el marco del Convenio para ayudar a los Estados partes y las organizaciones pertinentes a alcanzar esa meta. Además, se han elaborado orientaciones prácticas voluntarias en el marco del Convenio sobre medios de prevenir y mitigar los efectos de los detritos marinos en la diversidad biológica y en los hábitats marinos y costeros<sup>16</sup>.

24. En cuanto a la contaminación procedente de los buques, la insuficiencia de las instalaciones portuarias receptoras de desechos son un problema particularmente grave, en especial para los pequeños Estados insulares en desarrollo. Esos puertos suelen recibir cruceros cuya capacidad supera a la que pueden asumir sus instalaciones. Allí donde hay instalaciones portuarias receptoras adecuadas, su utilización eficaz se ha visto obstaculizada a veces por costos elevados, procedimientos complejos, retrasos en los puertos, trámites superfluos, reglamentaciones sanitarias y aduaneras excesivamente rigurosas y otros factores<sup>17</sup>. En algunas regiones, es necesario hacer frente a los riesgos que plantean los restos de naufragios y las municiones explosivas de vestigios de guerra, teniendo debidamente en cuenta el patrimonio cultural y el valor turístico.

25. Existen vínculos claros entre la ordenación de los océanos y la seguridad alimentaria, la salud, el empleo y las ciudades. La falta de tratamiento adecuado de las aguas residuales en muchas de las grandes conurbaciones costeras, en particular en los países en desarrollo, y otras descargas excesivas de nutrientes, en especial de nitrógeno, provocan efectos perjudiciales directos en la salud humana, a causa de la proliferación de enfermedades microbianas, y también a problemas de eutrofización. En muchos casos, esas descargas excesivas de nutrientes originan floraciones de algas dañinas, que perturban los ecosistemas y perjudican a las pesquerías, especialmente las de pequeña escala, y a los medios de vida conexos. Se han registrado algunos casos de envenenamiento por toxinas de las algas<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> UNEP/CBD/COP/10/27, anexo, decisión XIII/10. Véase también el documento conceptual sobre la gestión, la protección, la conservación y la recuperación de los ecosistemas marinos y costeros (A/CONF.230/5).

<sup>17</sup> A/71/74, párr. 62.

<sup>18</sup> *The First Global Integrated Marine Assessment*, pág. 37.

26. La densidad de población en las zonas costeras es considerablemente más elevada que en otras zonas, y la tendencia hacia la urbanización, combinada con el aumento de la población mundial, acelerará la migración actual de la población hacia ellas. Esta tendencia ya ha tenido importantes repercusiones ambientales en los océanos y los mares, en parte como resultado de la falta de una gestión de los desechos ambientalmente racional en las ciudades costeras. Otros problemas similares son casi inevitables en las nuevas zonas urbanas costeras; de hecho, las economías de escala y la masa crítica que suele haber en las ciudades son un requisito básico para la mayor parte de la infraestructura de gestión de desechos. Cuando las ciudades planean con antelación y cuentan con el apoyo de una legislación y financiación adecuadas, pueden ofrecer una gestión de los desechos mucho mejor que la de las zonas costeras no urbanas. Se necesita apoyar la ordenación integrada de las cuencas de drenaje y las zonas costeras, en particular en los pequeños Estados insulares en desarrollo.

27. La cuestión de la contaminación tiene vínculos directos con varios de los demás ámbitos que abarcan los Objetivos de Desarrollo Sostenible, incluida la gestión de los recursos de agua dulce, debido a que los contaminantes entran en el medio marino por los ríos. El consumo y la producción sostenibles son muy pertinentes para incorporar los principios y las prácticas de una economía circular que fomentan un uso más eficiente de los recursos, el reciclaje y la reducción al mínimo de las descargas de sustancias peligrosas al medio ambiente.

28. El aumento de la introducción accidental de especies exóticas, tanto de las aguas de lastre del transporte marítimo como de las especies de piscifactoría escapadas, tiene consecuencias para la seguridad alimentaria y la salud humana. En condiciones favorables, las especies exóticas pueden convertirse en invasivas, desplazar a las especies marinas locales y provocar la pérdida de diversidad biológica, lo que afecta, de esa manera, a la ecología marina local, las redes alimentarias complejas, la seguridad alimentaria y la salud humana.

29. La Asamblea General ha reconocido la importancia de aumentar la capacidad de los Estados en desarrollo, en particular los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, así como los Estados ribereños de África, en lo concerniente a la protección del medio marino y a la conservación y el uso sostenible de los recursos marinos. También ha reconocido la necesidad de aumentar la capacidad de los Estados en desarrollo para concienciar sobre las mejores prácticas de gestión de desechos y apoyar la aplicación de dichas prácticas, teniendo en cuenta la especial vulnerabilidad de los pequeños Estados insulares en desarrollo al efecto de la contaminación marina de todo tipo, en particular la producida por actividades realizadas en tierra y los detritos marinos y la polución por nutrientes.

30. La cooperación y la coordinación intersectoriales e interinstitucionales a nivel mundial, regional y nacional son fundamentales para hacer frente a todas las formas de contaminación, en particular las derivadas de fuentes terrestres. El fortalecimiento de esa cooperación y coordinación puede facilitar el examen de todos los costos y las repercusiones de las actividades, incluso en relación con la contaminación del medio marino. A ese respecto, podría resultar provechoso incorporar consideraciones relativas a la protección y preservación del medio marino en los programas y estrategias nacionales de desarrollo.

#### **IV. Alianzas existentes**

31. Existe una variedad de alianzas encaminadas a afrontar la contaminación marina. Un ejemplo consolidado es el Programa de Acción Mundial para la

Protección del Medio Marino frente a las Actividades Realizadas en Tierra, que se aprobó en 1995. Desde 2012, el Programa se centra en la contaminación marina en relación con tres categorías de fuentes: la gestión de los nutrientes, la basura marina y las aguas residuales. Las tres alianzas (la Alianza Mundial sobre la Gestión de los Nutrientes, la Alianza Mundial sobre la Basura Marina y la Iniciativa Mundial sobre las Aguas Residuales) desempeñan funciones de asesoramiento y participan en actividades sobre la interrelación entre la ciencia y las políticas. En la actualidad, las alianzas forjadas en el marco del Programa de Acción Mundial están bastante bien consolidadas, tienen estructuras de gestión definidas y se consideran un foro para el intercambio de conocimientos y mejores prácticas. Un factor clave del éxito de las alianzas es su composición, ya que en ellas están representados una amplia gama de interesados.

32. Se ha determinado que la dotación de recursos para las medidas de ejecución es insuficiente, así como el desarrollo de la capacidad nacional para lograr una gestión eficaz de los desechos. Uno de los desafíos para el fortalecimiento de la cooperación sigue siendo el predominio del enfoque sectorial. Si bien esto es entendible, ya que el enfoque sectorial se basa en los conocimientos especializados temáticos de cada organización, en los últimos años ha habido una transición hacia una visión holística, reflejada en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 14. En cuanto al Programa de Acción Mundial, se han señalado limitaciones a la hora de plasmar la labor de las alianzas en las esferas influyentes de la política gubernamental. Si bien se han transferido conocimientos y mejores prácticas en los ámbitos técnico y de política, esa transferencia podría reforzarse considerablemente. Esto se debe en parte a la representación insuficiente de entidades gubernamentales en las alianzas. Las limitaciones en materia de recursos y capacidad en relación con el Programa de Acción Mundial han restringido la capacidad para brindar apoyo pleno a las alianzas a nivel nacional. El sector privado ha tenido una escasa participación en el uso de las alianzas para la transmisión de conocimientos y la incorporación de mejores prácticas.

33. El Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino tiene por objeto ofrecer al sistema de las Naciones Unidas y a otras organizaciones asesoramiento científico fehaciente, independiente e interdisciplinario para apoyar la protección y el uso sostenible del medio marino. En la actualidad, las organizaciones de las Naciones Unidas que se ocupan de esferas relacionadas con el medio marino incluyen la Organización para la Alimentación y la Agricultura, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, el Organismo Internacional de Energía Atómica, la Organización Marítima Internacional, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el PNUMA, la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial, la Secretaría de las Naciones Unidas y la Organización Meteorológica Mundial. Estas organizaciones patrocinan actividades del Grupo Mixto de Expertos, incluidos varios grupos de trabajo que asesoran sobre cuestiones relacionadas con la contaminación marina.

34. El Proceso Ordinario de Presentación de Informes y Evaluación del Estado del Medio Marino a Escala Mundial, incluidos los Aspectos Socioeconómicos, es el primer mecanismo mundial para examinar con carácter permanente y sistemático el estado del medio marino, incluidos los aspectos socioeconómicos, proporcionando evaluaciones periódicas en los planos mundial y suprarregional, así como una visión

integrada de los aspectos medioambientales, económicos y sociales. Esas evaluaciones sustentan la adopción de decisiones fundamentadas<sup>19</sup>.

35. A nivel regional, existen otras alianzas de larga data entre importantes organizaciones internacionales y regionales que podrían seguir fortaleciéndose, por ejemplo, la alianza entre el PNUMA y el Plan de Acción para el Mediterráneo y la Agencia Europea de Medio Ambiente, el Organismo Internacional de Energía Atómica y la Organización Marítima Internacional, todos los cuales tienen objetivos específicos en relación con la gestión de la contaminación.

## V. Posibles esferas para el establecimiento de nuevas alianzas

36. Las esferas respecto de las cuales se deben emprender nuevas investigaciones y elaborar nuevas políticas son los contaminantes emergentes, como los microplásticos, los compuestos alteradores endocrinos y las floraciones de algas dañinas. A continuación se describen propuestas para el establecimiento de nuevas alianzas, extraídas de las aportaciones realizadas para el presente diálogo:

a) Resulta esencial aumentar la conciencia pública respecto de la contaminación causada por los plásticos y sus efectos negativos, y poner de relieve los beneficios sociales, ambientales y económicos que conlleva el reciclaje. Hay margen para establecer alianzas público-privadas que aumenten la conciencia de los fabricantes, distribuidores, consumidores y otros a fin de promover el desarrollo de alternativas mejores, cambiar las pautas de consumo y promover el reciclaje;

b) Con las alianzas para lograr un diseño mejorado y más silencioso de los buques, que reúnan a ingenieros y constructores navales, y compañías de transporte marítimo, podría encontrarse una forma duradera de solucionar la contaminación sonora derivada del transporte marítimo;

c) Hay margen para establecer alianzas encaminadas a mejorar la sostenibilidad de los puertos en relación con varios aspectos, entre ellos, la gestión de los desechos y las instalaciones receptoras;

d) Alianzas para la gestión racional de los productos químicos, incluido el desarrollo de la capacidad para formular leyes nacionales y sistemas de gestión;

e) Alianzas que promuevan el transporte marítimo sostenible en relación con la reducción de las emisiones del transporte y nuevos centros regionales de reciclaje y recogida de desechos;

f) Una nueva alianza entre el PNUMA y la Secretaría del Programa Regional para el Medio Ambiente del Pacífico a fin de cooperar en la aplicación de la Alianza Mundial sobre la Basura Marina en el Pacífico, con el objeto de poner en práctica la estrategia *Cleaner Pacific 2025: Pacific Regional Waste and Pollution Management Strategy 2016-2025* (Un Pacífico más limpio para 2025: estrategia regional del Pacífico para la gestión de los desechos y la contaminación, 2016-2025);

g) Inclusión de intereses sectoriales adicionales, por ejemplo, entidades del sector privado con alcance regional y mundial, en las alianzas del Programa de Acción Mundial;

h) Las nuevas alianzas sobre la interrelación entre la tierra y el mar podrían contribuir a evaluar y mitigar el ingreso de microplásticos al medio marino,

<sup>19</sup> Véase el documento conceptual sobre las alianzas para aumentar los conocimientos científicos y desarrollar la capacidad de investigación y la transferencia de tecnología marina (A/CONF.230/9).

posiblemente sobre la base de la Iniciativa sobre la Calidad del Agua de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura;

i) Se debería alentar y reforzar el aprovechamiento de las alianzas existentes, entre ellas la Plataforma de Cooperación Regional sobre la Basura Marina en el Mediterráneo, establecida entre organizaciones intergubernamentales, autoridades nacionales e interesados seleccionados, incluida la comunidad empresarial;

j) También podría centrarse la atención en reforzar la aplicación del régimen jurídico para la protección y preservación del medio marino, mediante actividades y alianzas que proporcionen capacitación y asistencia técnica sobre la formulación de leyes y políticas nacionales, y desarrollen la capacidad científica y técnica para vigilar, evaluar y afrontar la contaminación marina.

## **VI. Preguntas orientativas para el diálogo**

37. En el diálogo podrían abordarse las preguntas siguientes:

a) ¿De qué manera pueden mejorarse los vínculos entre los arreglos colectivos regionales y mundiales?

b) ¿Qué medidas pueden tomarse para fortalecer las prácticas de gestión de los desechos con el fin de reducir los detritos marinos y la contaminación? ¿Qué mecanismos financieros sostenibles pueden utilizarse para desarrollar y mantener infraestructuras y prácticas sólidas de gestión de desechos?

c) ¿Cuáles son los principales sectores que pueden hacer contribuciones importantes para controlar la contaminación de los océanos? ¿Qué medidas pueden adoptarse para profundizar la participación en las alianzas nuevas y existentes?

d) ¿De qué manera pueden las alianzas promover la aplicación de los acuerdos existentes (por ejemplo, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques)?

---