

Revisión de la ordenación del comercio internacional y su relación con el cambio climático y el desarrollo de los pueblos^(*)

Review of the management of international trade and its relationship to climate change and peoples' development

José Lominchar¹

Sumario: Presentación: urgencia de revisión para los cambios en curso. **1.** Desarrollo: impacto de la actividad humana en el cambio climático y su implicación legislativa. **2.** Estudio de caso: transporte y cambio climático. – Conclusiones. – Referencia bibliográfica.

Resumen: El fenómeno del cambio climático, el cual actualmente cuenta con una fuerte presencia en las políticas nacionales e internacionales, ha trascendido la problemática ambiental, afectando a ámbitos como la economía, el comercio, la legislación internacional o la seguridad humana. Se ha convertido en un punto de fricción entre el Ordenamiento internacional y domésticos, urgiéndose una revisión de casación, tal como aquí se plantea. Se ofrece aquí una revisión de conjunto de las relaciones entre comercio internacional, cambio climático y desarrollo de los pueblos.

Palabras clave: cambio climático, problemática ambiental, comercio internacional, desarrollo, legislación.

^(*) Recibido: 15 julio 2019 | Aceptado: 16 setiembre 2019 | Publicación en línea: 1ro. octubre 2019.



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

¹ Doctor en Derecho (UCJC). Profesor de Escuelas de Negocios y Consultor de Ciarconsulting. ciarconsulting@protonmail.com

Abstract: The phenomenon of climate change, which currently has a strong presence in national and international policies, has transcended environmental problems, affecting areas such as the economy, trade, international legislation and human security. It has become a point of friction between international and domestic law, urging a review of cassation, as proposed here. A review of the whole of the relations between international trade, climate change and the development of peoples is offered here.

Keywords: climate change, environmental issues, international trade, development, legislation.

Presentación: urgencia de revisión para los cambios en curso

Urge hoy revisar el Derecho y la Política internacional para comprender los cambios que se vienen produciendo y cómo está emergiendo un nuevo orden (Sánchez-Bayón 2012, 15 y 16. VV.AA. 2014), con sensibilidad por las relaciones entre el comercio internacional y el cambio climático (Dpto. Cambio Climático-ONU). El problema del cambio climático está ligado estrechamente con el desarrollo económico y productivo de las sociedades, si bien este desarrollo económico resulta fundamental para que los países en desarrollo mejoren los medios de subsistencia económicos y la calidad de vida de sus ciudadanos, este crecimiento de índole económico resulta imprescindible para incrementar la capacidad de adaptación de los países que se encuentran en vías de desarrollo a los efectos negativos derivados del cambio climático.

No podemos olvidar que este crecimiento económico y el desarrollo de las sociedades se ha dado teniendo un impacto al alza en el índice de los usos de energía, teniendo como consecuencia una mayor emisión de *gases de efecto invernadero* (GEI). El desafío al que hace frente la sociedad internacional del siglo XXI desde las esferas gubernativas, legislativas, sociales y productivas es el enfrentar el hecho del cambio climático pretendiendo desligar el desarrollo económico de las sociedades con un alto índice de emisiones de gases de efectos invernadero. Es la integración del Comercio Internacional y su normativa en la legislación internacional un elemento clave para hacer frente al fenómeno global del cambio climático y la

protección del medio ambiente como derecho humano (Sánchez-Bayón y Pazos, 2013).

El comercio internacional se convierte en un agente clave dentro del entorno internacional que posibilita se asignen y utilicen eficientemente los recursos. Por un lado es un eficaz instrumento que contribuye al desarrollo de las sociedades y aún a menor demanda de recursos energéticos y materias primas. Por otro lado resulta de interés analizar si el crecimiento económico y el desarrollo que permite este comercio debe ser considerado y utilizado como instrumento que permite conseguir finalidades de índole superior como es el Derecho a la vida que está estrechamente ligado al derecho a un medioambiente sano.

En nuestro artículo dejaremos de manifiesto que el sistema multilateral de Comercio internacional y los múltiples tratados internacionales han propiciado cierto grado de solapamiento e interferencia afectando a la unidad y coherencia del derecho internacional.

El Comercio internacional es 32 veces mayor que en 1950, existe un mayor liberalismo comercial. Estamos por tanto ante un gran desafío internacional. El Comercio Internacional y Cambio Climático están unidos en la incidencia de la variación de temperaturas en el planeta, el incremento del consumo de energía, la gestión de recursos y el transporte y las rutas comerciales. Todo ello tiene conexión con las normas vigentes: OMC, Acuerdos internacionales multilaterales, protocolo de Kioto, etc. La emisión y control de GEI son “Prioritarios” para atender las relaciones de la OMC y el nuevo régimen internacional sobre Cambio Climático.

La cadena de Cambio Climático > GEI > Producción económica > Transporte, genera gran controversia y las políticas para mitigar vía aranceles no son la solución ni funcionan.

1. Desarrollo: impacto de la actividad humana en el cambio climático y su implicación legislativa

No estamos ante un concepto o una idea nueva, ya desde principio de siglo era una idea fatalista y hoy en día los diferentes estudios científicos demuestran que el cambio climático tiene origen antropogénico. Todo ello tiene una doble dimensión:

- Futurible: Los GEI y su impacto en el planeta.
- Las derivadas del hombre que ya podemos observar

Existe un interés evidente en un Derecho internacional específico de protección del medio ambiente y que su corpus normativo se aplique en la legislación internacional.

El desarrollo potencial del derecho humano a un medio ambiente sano y su posible aplicación para ser el medio legal alternativo para proteger el medio ambiente se plantea con dificultad. Si bien el derecho a un medio ambiente sano es un derecho fundamental (recogido en la declaración de derechos humanos emergentes), es evidente que el mayor reto que tiene la sociedad internacional es el cambio climático.

La “preocupación común de la humanidad” podría vincular también: el desarrollo sostenible y la equidad intergeneracional. Ese concepto de Derecho humano a un medio ambiente sano aparece recogido en “Declaración de Estocolmo”, “Corte africana Derecho de los pueblos” y en la “Convención sobre los derechos del niño”.

Cada día son más las evidencias sobre el principio al Derecho Humano a un medio ambiente sano, así ha ido madurando en los últimos 20 años y algunos estados ya han adoptado ese principio; Existe una aceptación a nivel nacional e internacional, algunos acuerdos internacionales reconocen la conexión protección Medio ambiente y Derechos humanos. Algunos aportes institucionales (Informe Ksentini o Proyecto Pacto) así lo apoyan. Exploremos el concepto “preocupación común de la humanidad” y su potencial ámbito de aplicación.

Shelton (Shelton D.2012), nos ofrece 3 puntos de como la protección del Medio ambiente y los derechos humanos son un conjunto:

- Como protección del medio ambiente se tiene como objetivo mejorar la vida humana y también así sería una categoría de derecho humano.
- El objetivo principal de protección del medio ambiente es la conservación de la naturaleza.
- Las políticas de protección ambiental y los derechos humanos son diferentes pero pueden compartir objetivos sociales comunes.

Existen dos enfoques para considerar el derecho humano a un medio ambiente sano en el derecho internacional del medio ambiente (Informe Ksentini y Proyecto Pacto)².

² El informe Ksentini: informe anual del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos e informes de la Oficina del Alto Comisionado y del Secretario General sobre Promoción y protección de todos los derechos humanos, civiles, políticos, económicos, sociales

El concepto “preocupación común de la humanidad” es un concepto ambiental consecuencia de las negociaciones internacionales para contrarrestar el efecto invernadero.

El concepto “preocupación común de la humanidad” se relaciona con:

- Áreas de bienes comunes globales.
- Áreas exclusivas de cada estado.

Es un término utilizado en muchos instrumentos jurídicos no vinculantes:

- Convención cambio climático: Conservar el medio ambiente.
- Convenio diversidad biológica: Preocupación sobre la explotación de recursos naturales.

Ante el potencial ámbito de aplicación del concepto “Preocupación común de la humanidad” en la reunión de expertos de 1990, se consideró que el concepto no es norma de derecho internacional pero podría convertirse en principio de derecho consuetudinario.

Como hemos adelantado, el comercio internacional y el cambio climático están estrechamente ligados en múltiples dimensiones; sobre la incidencia de la variación de las temperaturas, en los patrones de ventaja comparativa de los países, en el consumo de energía, en la gestión de residuos y en aspectos vinculados al transporte como por ejemplo lo concerniente al consumo de energías fósiles, gestión de aguas y emisiones de gases de efecto invernadero (Dióxido de carbono (CO₂), Metano (CH₄), Óxido nitroso (N₂O), Hidrofluorocarbonos (HFC), Perfluorocarbonos (PFC), Hexafluoruro de azufre (SF₆).

Otra dimensión a tener en cuenta es la logística como por ejemplo la sostenibilidad de los materiales empleados en la producción del embalaje de los bienes o incluso los materiales empleados en la producción de los bienes en sí mismos. En cuanto al transporte el comercio internacional y el fenómeno del cambio climático interactúan en lo que atañe al impacto en el medioambiente del uso de rutas comerciales y la creación de infraestructuras.

Aparte del amplio debate sobre si el crecimiento económico y el comercio afectan negativamente al medio ambiente, existen vínculos entre las normas vigentes de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y las normas

y culturales, incluido el derecho al desarrollo es un estudio de la comisión de la ONU de derechos humanos sobre “Derechos humanos y Medio Ambiente” (16-11-2011). Aquí se incluyó un derecho humano internacional a un medio ambiente sano y además recomienda su aplicación inmediata como Derecho humano por los órganos competentes.

establecidas en diversos acuerdos ambientales multilaterales (Sánchez-Bayón, 2012 y 14). El control de las emisiones de gases de efecto invernadero parece ser una prioridad para las agendas nacionales e internacionales, pero resulta de relevancia prestar una atención especial a la relación que se debe dar entre la OMC y el nuevo régimen internacional sobre el cambio climático para que los objetivos perseguidos se cumplan.

La interrelación existente entre el comercio y el cambio climático sigue siendo muy controvertida. El aumento de los flujos de comercio puede afectar a las emisiones de gases de efecto invernadero mediante el aumento de la producción económica, el cambio de la combinación de los factores de producción de los países, y el aumento de la disponibilidad de bienes respetuosos del medio ambiente, servicios y tecnologías.

Además, el comercio se basa en el transporte, en sí misma una fuente importante y con rápido aumento de las emisiones. La contabilización de las emisiones de carbono debido al comercio es una tarea difícil que implica interacciones complejas; en última instancia, la liberalización comercial puede tanto crear presiones para aumentar o reducir las emisiones más pronunciadas en los países en desarrollo, y el segundo más evidente en las economías industrializadas.

El comercio desempeña un papel crítico en el despliegue de tecnologías vitales para la mitigación del cambio climático y la adaptación (OMC PNUMA.2009). También puede facilitar los esfuerzos de adaptación, en función de si las comunidades vulnerables pueden generar ingresos del comercio y si disponen de acceso a los mercados mundiales, por ejemplo, durante la escasez de alimentos. Debiéndose incentivar el establecimiento de las políticas complementarias que sean necesarias para maximizar estos beneficios, así como los esfuerzos para crear las capacidades mencionadas.

En el corto plazo, las políticas adoptadas para mitigar la amenaza del cambio climático tienden a aumentar los costos de producción y por lo tanto puede tener un impacto en la competitividad de ciertas industrias en el mercado global (OMN, PNUMA, Grupo Intergubernamental de expertos sobre cambio climático). Aunque políticamente suelen resultar más atractivas, las medidas a corto plazo para compensar tales desventajas competitivas frente a una serie de desafíos que requieren de un mayor esfuerzo y mucho más complejo pero sin duda mucho más eficaz en el largo plazo. Esto se aplica, en particular, a las medidas de ajuste en frontera, como los aranceles u otras obligaciones de cumplimiento impuestas a las importaciones intensivas en carbono.

Dada su naturaleza son objeto de posibles restricciones al comercio internacional, como por ejemplo los ajustes fronterizos denominados de riesgo que desataron una disputa comercial ante la Organización Mundial del Comercio (Gómez, F2013 Cambio Climático y ajustes fiscales en a la frontera). Sus beneficios, a su vez, han sido ampliamente cuestionados, así como su aplicación en formas que ayuden a evitar una demanda legal que resulta técnicamente y administrativamente compleja, al mismo tiempo que muchos países industrializados consideran que las medidas comerciales para evitar las fugas de carbono.

Un debate paralelo ha abordado el papel de los aranceles aplicados a las tecnologías climáticas (Hoppstostock, J2010): Dichos aranceles tienden a ser más altos en países en vías de desarrollo que en los países desarrollados (Third World Network. 2008). La reducción de ellos podría apoyar la difusión de las tecnologías necesarias para reducir las emisiones, sin embargo, sería también reducir una fuente importante de ingresos públicos en los países en desarrollo y esto puede afectar negativamente a las industrias nacionales.

Un obstáculo para la reforma es la clasificación de mercancías en la OMC, ya que no cuenta con una categoría para bienes respetuosos con el medioambiente. Se han propuesto varias soluciones con diferentes ventajas y desventajas, pero siguen existiendo fuertes controversias sobre el enfoque más viable.

Por último, los derechos de propiedad intelectual, en particular las patentes, se han convertido en un tema importante en el debate sobre el cambio climático.

Los países en desarrollo temen que las patentes sean un obstáculo para la transferencia de tecnologías que favorezcan los procesos medioambientalmente respetuosos a sus países, mientras que muchos países industrializados y algunas asociaciones empresariales sostienen que los derechos de propiedad intelectual son una condición previa para las inversiones en los mercados extranjeros.

La investigación empírica sugiere que la propiedad intelectual no es un obstáculo importante para la transferencia de tecnologías del clima a los países en desarrollo en la actualidad.

En consecuencia, el debate puede ser el reflejo de las divisiones más amplias entre los países en desarrollo y el mundo desarrollado, no existiendo soluciones ni fáciles, ni consensuadas. Sólo un debate abierto y basado en la evidencia puede ayudar a superar estas divisiones.

Ha existido una rápida expansión del comercio internacional así como una intensa liberalización del mismo en las últimas décadas. El volumen del comercio mundial es casi 32 veces mayor que el nivel de 1950. En términos generales y absolutos la proporción del comercio de mercancías y el producto interior bruto (PIB) a nivel global ha aumentado de menos de un 20 por ciento a más del 50 por ciento en menos de medio siglo. Esto se debió en parte a que los aranceles se redujeron de 18 por ciento en Europa y un 15 por ciento en Norte América a finales de 1950 y alrededor de un 4 por ciento en los países del Atlántico Norte a finales del siglo 20 (Baldwin, R 2006).

Paralelamente, se ha producido un drástico incremento en el dióxido de carbono (CO₂) las concentraciones en la atmósfera, de alrededor de 310 ppm (partes por millón) en la década de 1950 a alrededor de 390 ppm al final del siglo XX (World Bank, 2010).

2. Estudio del caso: transporte y cambio climático

La expansión simultánea del comercio, una mayor liberalización del comercio y el incremento en la intensidad así como de modalidades de contaminación medioambiental plantean preguntas sobre los impactos climáticos de esta liberalización del comercio y su repercusión en materia legislativa. A nivel mundial el 36% de las exportaciones son de países desarrollados, el doble que en 1960. Es evidente que este crecimiento del comercio internacional tiene impactos inevitables en el medio ambiente y genera efectos positivos y negativos.

La cuestión es sencilla de identificar: Si optamos por un proceso de liberación comercial más fuerte tendremos un impacto mayor en el fenómeno del cambio climático.

El estudio de Grossman y Krueger en 1991 sobre consecuencias de la liberación e intercambio en América tras crear la zona de libre cambio Canadá-Usa-México establece 3 factores/efectos por el proceso de liberalización en Medio Ambiente:

1. Escala: Análisis del impacto medioambiental por el aumento de los GEI como consecuencia del aumento de la actividad productiva.
2. Composición: Los procesos de liberación permiten que un país desvíe su producción hacia los productos en los que tiene una ventaja comparativa; eficiencia económica. Esta especialización provoca optimización de recursos y favorece el medio ambiente.
3. Técnico: Compensa a la Escala y Composición. Porque la liberación permite aumentar la disponibilidad y se reducen de este modo costes

de bienes, servicios y tecnologías. Aumentan ingresos para la población y supone una mayor sensibilización con el Medio Ambiente.

El aumento del Comercio Internacional supone un aumento del crecimiento económico y este a su vez aumenta el desarrollo social y la consecuencia es el uso de un medio ambiente más eficiente. Alcanzado un cierto grado de riqueza encontramos el punto de inflexión para que desciendan las tasas de contaminación.

¿Cuál son de los actores principales?: El transporte marítimo y aéreo. Según OMI: El 90% de los bienes se mueven vía marítima, así la industria marítima es el que emite mayor % de CO₂.

La aviación supone aproximadamente el 8,5 % de la actividad económica mundial y es responsable del 5% del cambio climático. Hoy en 2019 se calcula en 7000 millones los pasajeros aéreos y se calcula que dentro de una década (2029) serán 14000 millones de pasajeros aéreos.

El Protocolo de Kioto (PK) tiene disposiciones separadas para reducir los GEI tanto para el sector marítimo como aéreo. Este punto no existía antes del Protocolo de Kioto. Actualmente el PK hace un llamamiento a los países para limitar y reducir las emisiones, todo ello a través de la ONU en: OMI (Organización Marítima Internacional) y OACI (Organización Aviación Civil internacional).

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático CP23 (CP 23 o Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las naciones unidas sobre cambio climático) celebrada entre el 6 y el 17 de Noviembre de 2107 termino con avances concretos sobre el programa de trabajo de Paris y se avanzó en la elaboración de directrices para aplicar el acuerdo de Paris.

La UE anunciaba depositar instrumentos de ratificación de la enmienda de Doha al protocolo de Kyoto antes de finales de 2017 y también acordaban poner en marcha el Dialogo de Talanoa como pasos previos y que contribuyan a la CP 24 que tendría lugar en Polonia a finales de 2018.

Lamentablemente la CP24 celebrada en Polonia (Katowice) terminó con tinte gris: Por un lado se mantiene con fuerza el compromiso del Acuerdo de Paris, pero por otro lado se evidencian las distintas velocidades de sus participantes.

Conclusiones

A la vista de todo lo anterior seguimos con la gran duda de la efectividad a la hora de atacar la lucha contra el cambio climático, todas las CP celebradas

tienen un elemento común “las buenas intenciones y deseos de avanzar“, pero su traslado efectivo para conseguir medidas concretas, aplicadas y mantenidas en el tiempo con el objetivo de dar soluciones a través de métricas tangibles siguen con una tímida velocidad.

Por otro lado el impacto real y las consecuencias del cambio climático sobre el planeta son indiscutibles. ¿Son necesarios otro tipo de argumentos, líneas de pensamiento o motivaciones para conseguir una lucha efectiva y real contra el cambio climático?

1. Son necesarias medidas específicas en la normativa del Comercio internacional sobre el sector aéreo y marítimo tanto por el tamaño y proyección de ambos.

Para el sector Marítimo nos orientamos a medidas referidas al comercio de emisiones y a la cotización de emisiones. Para el sector Aéreo nos orientamos a medidas o normas de índole tecnológico y de comercio de emisiones (Heredia y Sánchez-Bayón, 2015 y 16).

2. Sobre el posible conflicto entre el corpus legal OMC y el comercio internacional de emisiones:
 - Debemos estar muy atentos “Las reglas para la asignación y comercio de unidades de emisión pueden restringir la importación de productos energéticos generados y uso de combustibles fósiles”.
 - Estas medidas podrían violar normas de la OMC que trata de garantizar “la no discriminación y acceso al mercado”.
 - Dentro del Derecho de la OMC existe margen de maniobra legal con respecto a las medidas del clima; este análisis del margen de maniobra debe incluir si el comercio de emisiones entra en el ámbito de la OMC.
3. La apertura de mercados al comercio internacional y la inversión internacional favorecen a países que alientan normas medioambientales más deficientes buscando mayor competitividad pero los diferentes estudios demuestran que los costos para evitar el impacto negativo en el Medio ambiente, la gestión de residuos o la reducción de los GEI solo incrementan ligeramente los costos totales de producción. Por todo ello, es mucho más beneficioso una regulación medioambiental porque en sentido contrario el beneficio cortoplacista es muy inferior al del medio y largo plazo que repercute en la competitividad.
4. Se necesitan marcos institucionales y políticas ambientales eficaces a nivel local, nacional e internacional. El impacto del Comercio

internacional y la liberación comercial en el grado de bienestar y desarrollo de un país depende en gran medida de que los gobiernos establezcan:

- Gestión adecuada de los recursos ambientales.
- Políticas ambientales adecuadas.

Con ello el comercio internacional y la liberación comercial tiene un impacto positivo en el medio ambiente, este genera crecimiento económico y este a su vez estimula la protección del medio ambiente y genera ingresos que pueden destinarse al medio ambiente. No son respuesta las barreras arancelarias y este tipo de restricciones porque impiden el crecimiento y reducen la capacidad para mejorar normas medioambientales.

Todo lo anterior no implica interferencias de la política comerciales, la OMC participa activamente en medidas medioambientales como proteger la salud, la vida humana y busca mejorar la relación entre las reglas de la OMC y las obligaciones comerciales de los convenios ambientales multilaterales. De este modo la OMC completa las políticas nacionales que buscan optimizar comercio y medio ambiente y desalienta tentaciones de reducir normas regulatorias. Actualmente seguimos sin tener un régimen jurídico-político común para atender el mercado global de derechos de emisiones, todo ello a pesar de las iniciativas como la de OACI, pero lamentablemente sin implementar definitivamente, siendo el modelo de la UE el intento más cercano pero no exento de polémicas aun no resueltas.

El turismo y la aviación especialmente la comercial son un claro ejemplo de la globalización, experimentando un incremento absoluto en sus cifras, superándose anualmente a nivel global.

En 2019 se estiman 7000 millones de pasajeros los que el turismo y transporte aéreo comercial gestionan, las proyecciones indican que en una década esa cifra será doblada. Es incuestionable el impacto que ese aumento de turistas o viajeros que se desplazaran con el medio aéreo tendrá sobre en las emisiones de GEIs y en el cambio climático.

El mundo se enfrenta a un emisor de gases de efecto invernadero no regulado bajo el Protocolo de Kioto o bajo cualquier otro acuerdo internacional .Es por todo ello necesario una homogeneidad en las normativas y su aplicación global para contribuir al control de los GEIs y la consecuente mejora del cambio climático. La OACI ha sido este foro desde su creación en 1944 y ese debe ser su objetivo real.

La no existencia de políticas y normativas efectivamente aplicadas a nivel global será el primer gran obstáculo para luchar contra el cambio climático.

Actualmente desde la UE se intentan controlar las emisiones derivadas de actividad comercial aérea a través del programa europeo de compraventa de derechos de emisión que solo se aplica a los vuelos internos de la UE. Es un balón de oxígeno para que la OACI pueda orientarse en esa línea, creando un sistema a nivel global para este sector en concreto.

Es posible una solución real para luchar contra el cambio climático, serán las siguientes CP las que aportaran la solución de compromiso definitivo en esta lucha inevitable y vital. ¿Seremos capaces de conseguirlo en una CP que no supere el número 30? Urgen decisiones y sobre todo acciones concretas y efectivas. Necesitamos métricas, que permitan la evaluación de las políticas públicas y regulación correspondiente, de modo que se pueda contrastar si se está poniendo freno al avance del Cambio Climático antes de que sea irreversible.

Referencia bibliográfica

- BALDWIN, R. (2006), “Multilateralising Regionalism: Spaghetti Bowls and Building Blocks on the Path to Global Free Trade”, *World Economy* 29 (11).
- GÓMEZ, F. (2013), “Cambio climático y ajustes fiscales en frontera: análisis jurídico y viabilidad institucional”, *Revista de Derecho Económico Internacional* 4 (1).
- HEREDIA, F.J., SÁNCHEZ-BAYÓN, A. (2016), “Conflicto jurídico del régimen de comercio de emisiones de la Unión Europea: estudio de caso de la inclusión de las compañías aéreas por su contaminación y perjuicio al turismo”, *ICADE* (97).
- HEREDIA, F.J., SÁNCHEZ-BAYÓN, A. (2015), “Air Navigation & Tourism on Trial: Current Controversy into the EU Regulation”, *Modern Economy* (6).
- HOPPSTOCK, H.J. (2010), “Comercio y cambio climático: perspectivas y posiciones en Copenhague”. *Revista del CEI* (17).
- INFORME KSENTINI (2011), “Informe anual del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos e informes de la Oficina del Alto Comisionado y del Secretario General sobre Promoción y

protección de todos los derechos humanos, civiles, políticos, económicos, sociales y culturales”, Ginebra: ONU.

THIRD WORLD NETWORK (2008), “Sectoral Approaches in Climate Negotiations: Considerations for Developing Countries”. TWN Briefing Paper 1.

SÁNCHEZ-BAYÓN, A. (2019), “Cultura democrática a juicio en la posglobalización: claves sociológicas y ontológicas de i-ciudadanía y e-democracia”, *Cuadernos Manuel Giménez Abad* (17).

SÁNCHEZ-BAYÓN, A. (2016), *Problemas y retos para alcanzar la sociedad del conocimiento*, Madrid: Delta.

SÁNCHEZ-BAYÓN, A. (2015), “Política, Derecho y Administración en la Globalización”, *Rev. Pensamiento Americano*, 8 (15).

SÁNCHEZ-BAYÓN, A., Pazos, M. (2013), *Teoría y praxis de los derechos humanos*. Madrid: Difusión Jurídica.

SÁNCHEZ-BAYÓN, A. (2012), *Sistema de Derecho Comparado y Global*. Valencia: Tirant Lo Blanch.

SHELTON, D.L. (2012), “Resolving Conflicts Between Human Rights and Environmental Protection: Is there a Hierarchy?” De Wet, E., Vidmar, J. (2012), *Hierarchy in International Law: The Place for Human Rights*. Oxford: OUP.

VV.AA. (2010), *World Development Report: Development and Climate Change*, World Bank: Washington, DC.

VV.AA. (2014). *Philosophical challenges of plurality in a global World*. Cambridge: Cambridge Scholars Publishing.