

**RELACIONES ENTRE CAMBIO CLIMÁTICO Y COMERCIO INTERNACIONAL:**

**UNA PROPUESTA DE COMPENSACIÓN**

**COLECCIÓN CIENCIAS SOCIALES**  
**NUEVAS TENDENCIAS EN GESTIÓN DE EMPRESAS Y MARKETING**

DIRECCIÓN – COORDINACIÓN EDITOR-IN-CHIEF

*Luis Manuel Cerdá Suárez.*

*Jesús Alberto Valero-Matas*

COMITÉ ACADÉMICO ASESOR – ACADEMIC ADVISORY BOARD

*Antonio Sánchez-Bayón, EAE Business School e ISEMCO (España).*

*Esmeralda Giraldo Casado, Universidad de Alcalá y Escuela de Organización Industrial (España).*

*Heberto Romeo Priego Álvarez, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco (México).*

*Casimiro Francisco Ramos, Instituto Politécnico do Oeste (Portugal).*

*Juan Manuel Alberto Perusquia Velasco, La Verne University (Estados Unidos).*

*Juan Felipe Espinosa Cristia, Universidad Andrés Bello (Chile).*

*María del Pilar Pastor Pérez, Universidad Autónoma de San Luis Potosí (México).*

*Volmar Andrés Pacheco Pedroza, Universidad Francisco de Paula Santander (Colombia).*

*Lizbeth Souza Fuertes, Baylor University (Estados Unidos).*

*Roberto Fuertes Manjon, Midwestern State University (Estados Unidos).*

*Alberto R. Coll, DePaul University (Estados Unidos).*

*Lorenzo Navarrete Moreno, Universidad Complutense de Madrid (España).*

*Jorge Inés Morales Garfias, Universidad Interamericana del Desarrollo (México).*

*Esteves Mateus, Maria do Nascimento, Instituto Politécnico de Bragança (Portugal)*

JOSÉ LOMINCHAR JIMÉNEZ

**RELACIONES ENTRE CAMBIO CLIMÁTICO  
Y COMERCIO INTERNACIONAL:  
UNA PROPUESTA DE COMPENSACIÓN**



Editorial Sínderesis

2019

1ª edición, septiembre 2019

© José Lominchar Jiménez

© 2019, editorial Sindéresis

Venancio Martín, 45 – 28038 Madrid, España

Rua Diogo Botelho, 1327 – 4169-004 Porto, Portugal

[info@editorialsinderesis.com](mailto:info@editorialsinderesis.com)

[www.editorialsinderesis.com](http://www.editorialsinderesis.com)

ISBN: 978-84-16262-95-3

Depósito legal: M-31378-2019

Produce: Óscar Alba Ramos

Impreso en España / Printed in Spain

Reservado todos los derechos. De acuerdo con lo dispuesto en el código Penal, podrán ser castigados con penas de multa y privación de libertad quienes, sin la preceptiva autorización, reproduzcan o plagien, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, fijada en cualquier tipo de soporte.

## ÍNDICE

<b>1. Introducción .....</b>	<b>11</b>
<b>2. El impacto de la actividad humana en el cambio climático .....</b>	<b>17</b>
<b>3. El cambio climático como preocupación común de la humanidad y su implicación legislativa.....</b>	<b>19</b>
<b>3.1. El informe ksentini y el proyecto de pacto .....</b>	<b>28</b>
<b>3.2. Preocupación común de la humanidad .....</b>	<b>31</b>
<b>4. El derecho a un medio ambiente sano como un derecho de tercera generación .....</b>	<b>37</b>
<b>5. la cuestión del medioambiente, el clima y su vinculación con el comercio y el protocolo del Kyoto. ....</b>	<b>43</b>
<b>5.1. Implicaciones comerciales del protocolo de kyoto.....</b>	<b>57</b>
<b>6. Revisión de los problemas jurídicos de la OMC .....</b>	<b>67</b>
<b>6.1. La reducción de la emisión de gei, el protocolo de kyoto y su incidencia en la normativa de la omc .....</b>	<b>70</b>
<b>7. Transporte y cambio climático .....</b>	<b>89</b>
<b>7.1. Liberalización del comercio internacional y su impacto en el cambio climático .....</b>	<b>89</b>
<b>7.2. Trasporte marítimo y aéreo .....</b>	<b>93</b>
<b>7.3. Gobernabilidad institucional de transporte internacional y el cambio climático .....</b>	<b>94</b>
<b>8. Conclusiones.....</b>	<b>103</b>
<b>9. Corolario: Las opciones reglamentarias.....</b>	<b>107</b>

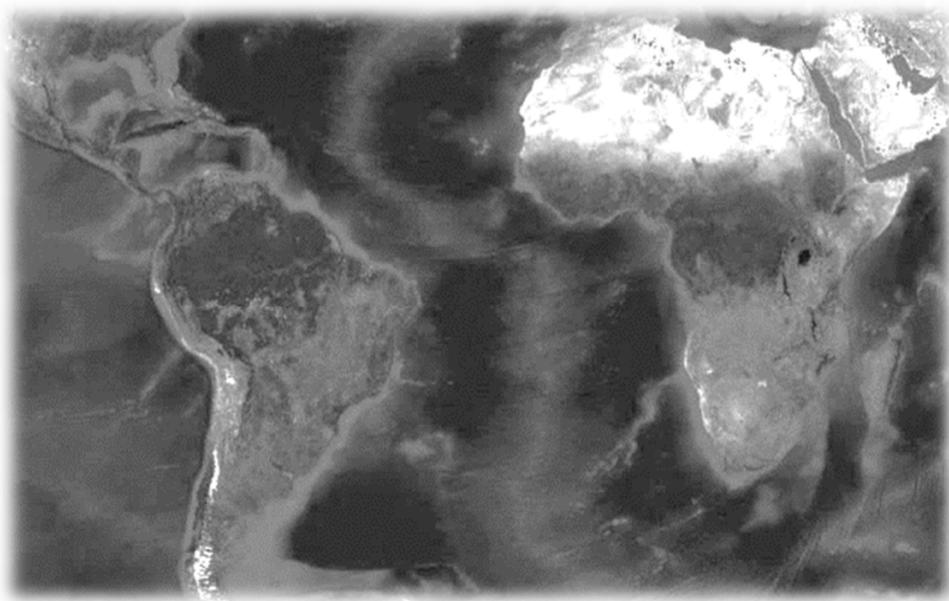


## PRÓLOGO

Agradezco la oportunidad a mi buen amigo, el Dr. Lominchar, de entrar en el debate del cambio climático, especialmente en su dimensión jurídica, acerca de su regulación y la acomodación entre Ordenamientos (internacionales y nacionales). Vaya por delante mi felicitación, por tan magnífico trabajo: una síntesis magistral, de un tema tan complejo y lleno de aristas, lo que prueba su dominio de la materia (es fácil hacer que las cosas parezcan complicadas, pero muy difícil que resulten sencillas –y el Dr. Lominchar lo ha logrado-). Mayor mérito aún, si cabe, es que se realiza esta labor sin resultar dogmático –como es propio del Dr. Lominchar, de talente tranquilo y conciliador-, invitándose en todo momento al debate. Por ello, aprovecho tal enfoque mayéutico, para compartir con el lector las reflexiones suscitadas con la lectura, aplicándolas además a una cuestión relacionada y de máxima actualidad como es *Amazonia burning* o los incendios de la Amazonía (en el estío de 2019).

Preliminarmente, con respecto al cambio climático, permítaseme aclarar mi condición de excéptico (que no de negacionista). No se cuestiona tanto la existencia del cambio climático en sí (téngase en cuenta que por razón de edad, ya se ha vivido otras alarmas similares previas: el invierno nuclear, el agujero de la capa de ozono, el calentamiento global, etc.); más bien, se discute el uso ideológico que del mismo se viene acometiendo (hay más estudios discursivos que empíricos al respecto, planteados desde el *pathos* –la emoción- que desde el *logos* –la razón-). ¿Hasta qué punto se es excesivamente antropocéntrico al considerar como único responsable de las modificaciones climáticas al ser humano? (recuérdese que ha habido glaciaciones y desertizaciones antes de la llegada del hombre, y también con él sobre la tierra, atribuyéndose las mismas a volcanes, la órbita terrestre, etc.). Lo que no se discute, es el problema de la externalidad contaminadora, que desde el Derecho se ha planteado desde diversos enfoques: a) iusconstitucional: se vulnera un derecho humano de tercera generación, como es el derecho al medioambiente, por lo que los poderes públicos han de tomar medidas para que cese dicha violación y se repare en consecuencia; b) iuspenal: se sanciona la contaminación, por estar previsto dicho delito y sus penas; c) iusadministrativa: se ofrecen ayudas a las empresas que modernicen sus equipos para contaminar menos y ser más respetuosos con el medioambiente (también cabrían sanciones administrativas, como multas, revocaciones de licencias, etc.); d) iusfinanciera: se aumenta la carga fiscal de las compañías contaminadoras, cuya recaudación sirve para frenar su efecto (sin embargo, podría plantearse un problema de objeción de conciencia, al realizarse de

manera finalista, como son las tasas ecológicas al turismo); e) iusinternacional: suele reconducirse hacia una vía administrativa de licencias de emisiones contaminantes y sus mercados (luego, no se frena la contaminación, sino que se comercializa, siendo especialmente polémico el modelo de la UE, que quería imponérselo a todas la compañías que operaran en su jurisdicción)<sup>1</sup>; y otras vías más del Derecho y las Ciencias Jurídicas (v.g. Hacienda Pública, Derecho de la competencia). En definitiva, y eso lo retrata bien el Dr. Lominchar al presentar el cambio climático, está claro que es efecto de una externalidad (negativa, claro, en cuanto coste de actividad no asumido y traspasado a otros), como resulta la contaminación derivada de la producción y comercialización, urgiéndose por ello de una compensación (pero de cuánto, cómo y para quién; son aspectos clave por pulir y ajustar a Derecho, para que se trasplante a todos los Ordenamientos).



---

<sup>1</sup> Sirva como ilustración, el caso de las licencias contaminantes y la obligación de participar en el mercado de la UE, para compañías aeronáuticas, que finalmente fue recurrido ante el TJUE, resolviendo de manera diletante, con la fórmula *stop the clock* o parada del reloj. Vid. Heredia, 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* (nº97): 87-116. (2015): “Air Navigation & Tourism on Trial: Current Controversy into the EU Regulation”, *Modern Economy* (nº 6): 595-616.

Se insiste en que resulta tan grato –y refrescante- un estudio como el presente, pues el Dr. Lominchar no se posiciona -buscando culpables a los que hacer pagar-, sino que se hace eco de los planteamientos oficialistas en políticas públicas y su regulación correspondiente (ofreciéndose una sistematización de su evolución y de las relaciones entre Ordenamientos). Ahora bien, no han dejado de ser eso (políticas públicas de cambio climático): programas de acción política, impuestos porque se ha llegado al poder y se dispone de presupuestos para acometerlos. De ahí que este libro venga genial para entender mejor el caso de los incendios de la Amazonía y su trato desde el G20 (28 y 29 de junio de 2019, en Osaka) y G7 (24 al 26 de agosto de 2019, en Biarritz). Tanto la declaración final del G20, como el comunicado inicial del G7, han coincidido en el problema del cambio climático y en culpar al capitalismo –algo contradictorio, por provenir de las principales potencias económicas y las organizaciones internacionales especializadas, como OCDE, UE, etc.-. Pareciera entonces, que los líderes políticos nacionales e internacionales de dichas cumbres, hubieran ojeado el libro del Dr. Lominchar, y como resultado de una lectura rápida (en diagonal), su entendimiento sólo llegara a “quien contamina, paga” –eso sí, obviando el resto del trabajo, sobre el difícil equilibrio entre el derecho a desarrollarse y el derecho al medioambiente, entre el crecimiento y la sostenibilidad, entre el enriquecimiento y la sostenibilidad, entre la soberanía y la solidaridad, etc.-. Resulta que al concluir la cumbre del G20, ni EE.UU. ni Brasil firmaron una declaración conjunta contra el cambio climático (como efecto pernicioso del capitalismo). Tal circunstancia sirvió para aumentar la conexión emocionalmente sendas categorías (volviendo el cambio climático en una externalidad del capitalismo, por lo que debía morir uno, para frenar el otro), a la vez que se ponía cara a los culpables (Trump y Bolsonaro). Ergo, ¿por culpa de los capitalistas se quemaba la Amazonía (el mayor pulmón del planeta), aumentando el cambio climático? Nada de todo eso es correcto: el mayor pulmón del planeta es el fitoplacton marino (de ahí que el Dr. Lominchar trate acertadamente el Derecho del mar); durante la Administración Bolsonaro se ha quemado un 0,3% de la Amazonía, mientras que durante las Administraciones de Lula y Rousseff (el *Partido de los Trabajadores*), se ha quemado una media anual acumulada de 1,5%; uno de los focos principales de los incendios amazónicos está en Bolivia, y se debe en gran medida al Decreto Supremo n.º 3973 (de 10 de julio de 2019), por el que Presidente Evo Morales (cuyo partido es el *Movimiento Al Socialismo*) estimulaba a su pueblo al “chaqueo” (quema de *El Chaco*: su región amazónica), para ganar terreno para la ganadería y agricultura, compitiendo así con Brasil en exportaciones (como medida electoral, para intentar violar el Ordenamiento y presentarse a la reelección en octubre de 2019); teniendo que añadir a la ecuación al socialdemócrata de Macron

(Presidente de Francia), quien desea frenar las exportaciones agropecuarias de Brasil (en favor del sector primario francés), llegando a amenazar con la denuncia del acuerdo comercial entre la UE y Mercosur –incluso, anunció en nombre del G7 unas ayudas de 22 millones de dólares, que en realidad iban a organizaciones francesas para actuar en Brasil, de ahí que Bolsonaro las rechazara hasta poderlas gestionar Brasil directamente-; además, los mayores incendios planetarios ahora mismo (por número de focos y extensión, según la NASA, vid. imagen), son los de Angola (6.902 incendios) y República Democrática del Congo (3.395 incendios) – frente a los 2.100 de la Amazonía-, ambos en la órbita de la diplomacia francesa e interés de sus empresas... ¿eso quiere decir que el cambio climático es culpa del socialismo? Pues tampoco, ya que se ha seguido la regla *post hoc ergo propter hoc*, lo cual aporta una secuencialidad, pero no una consecuencialidad.

En definitiva, si realmente se desea saber del tema, y formarse un criterio bien fundamentado y solvente, con propuestas de solución, para poder luego aclarar correctamente a otros una cuestión tan peliaguda y urgente, como es la del cambio climático (como externalidad del comercio internacional), entonces es necesario que se consulte con atención esta magnífica obra del Dr. Lominchar. Ánimo y disfrútense.

Antonio Sánchez-Bayón, PhD4  
Prof. CC.SS. en ISEMCO y EAE Business School  
(en agosto de 2019).

# 1. INTRODUCCIÓN

El fenómeno del cambio climático cuenta con una fuerte presencia en las políticas nacionales e internacionales, la problemática ambiental trasciende más allá del mero ámbito ambiental, afectando a ámbitos como la economía, el comercio, la legislación internacional o la seguridad humana. Convirtiéndose en un punto de fricción entre diversas normativas, reglamentos y directrices gubernamentales tanto de índole nacional como internacional.

El problema del cambio climático está ligado estrechamente con el desarrollo<sup>2</sup> 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 económica 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<sup>3</sup>.

No podemos olvidar que este crecimiento económico y el desarrollo de las sociedades se ha dado teniendo un impacto a la alza en el índice de uso 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.

El comercio internacional y el cambio climático están estrechamente ligados en múltiples dimensiones en la incidencia de la variación de las temperaturas en los patrones de ventaja comparativa de los países, el consumo de energía, la gestión de residuos o 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 (CO<sub>2</sub>), Metano (CH<sub>4</sub>), Óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), Hidrofluorocarbonos (HFC), Perfluorocarbonos (PFC), Hexafluoruro de azufre (SF<sub>6</sub>)<sup>4</sup>. Otra dimensión a tener en cuenta es la logística como por ejemplo la soste-

---

<sup>2</sup> DAES. (ONU) Departamento de asuntos económicos y sociales. Cambio climático y desarrollo sostenible. <http://www.un.org/es/development/desa/climate-change/index.shtml>

<sup>3</sup> UNFCCC. Noviembre de 2007. Unidos por el clima. Guía de la Convención sobre el Cambio Climático y el Protocolo de Kioto [http://unfccc.int/resource/docs/publications/unitingonclimate\\_spa.pdf](http://unfccc.int/resource/docs/publications/unitingonclimate_spa.pdf)

<sup>4</sup> Gil Mora, J. 2009. Protocolo de Kioto. Responsabilidades y consecuencias. [http://www.cebem.org/cmsfiles/articulos/protocolo\\_Kioto\\_responsabilidades.pdf](http://www.cebem.org/cmsfiles/articulos/protocolo_Kioto_responsabilidades.pdf)

nibilidad 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 establecidas en diversos acuerdos ambientales multilaterales.<sup>5</sup> 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 en 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 pronunciados 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<sup>6</sup>. 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.

---

<sup>5</sup> Araya, M. 2000. Comercio y ambiente: Temas para avanzar el diálogo. <http://www.reddebibliotecas.org.co/News/Documents/Repositorio%20OEA/Comercio,%20economia%20y%20empresarismo/Comercio%20y%20ambiente.pdf>

<sup>6</sup> Organización Mundial del Comercio, PNUMA 2009. El comercio y el cambio climático. [http://www.wto.org/spanish/res\\_s/booksp\\_s/trade\\_climate\\_change\\_s.pdf](http://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/trade_climate_change_s.pdf)

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 dentro del mercado global.<sup>7</sup> 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 complejidad, 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<sup>8</sup>. 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 las medidas comerciales para evitar las fugas de carbono se abre un debate paralelo que aborda el papel de los aranceles aplicados a las tecnologías climáticas<sup>9</sup>. Dichos aranceles tienden a ser más altos en países en vía de desarrollo que en los países desarrollados<sup>10</sup>. 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.

---

<sup>7</sup> OMM, PNUMA. 1996. Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático. Tecnologías, políticas y medidas para mitigar el cambio climático.

<sup>8</sup> Gómez, F. 2013 Cambio climático y ajustes fiscales en frontera: análisis jurídico y viabilidad institucional. Revista de Derecho Económico Internacional Vol. 4 No. 1. Diciembre 2013.

[http://dei.itam.mx/archivos/Revista\\_Dic2013/CAMBIO\\_CLIMATICO\\_Y\\_AJUSTES\\_FISCALES.pdf](http://dei.itam.mx/archivos/Revista_Dic2013/CAMBIO_CLIMATICO_Y_AJUSTES_FISCALES.pdf)

<sup>9</sup> Hoppstock, J. 2010. Comercio y cambio climático: perspectivas y posiciones en Copenhague. Revista del CEI Número 17 - Abril de 2010

<sup>10</sup> Third World Network (2008). Sectoral Approaches in Climate Negotiations: Considerations for Developing Countries. TWN Accra Briefing Paper 1, 15/8/2008.

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 habido 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 un 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<sup>11</sup>. Paralelamente, se ha producido un drástico incremento en el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) 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<sup>12</sup>. La expansión simultánea del comercio, una mayor liberalización del comercio y el incremento en la intensidad, así como las modalidades de contaminación medioambiental plantean preguntas sobre los impactos climáticos de esta liberalización del comercio y su repercusión en materia legislativa.

Este es un trabajo de investigación correlacional y explicativa, si bien durante la realización del mismo se llevaron a cabo tareas de investigación descriptiva al requerirse que fueran expuestas las diversas dimensiones y características del fenómeno de estudio así como los múltiples sectores que están implicados en el mismo. El método elegido ha sido deductivo ya que ha sido la lógica racional el marco metodológico seguido en la tarea de investigación realizada en el presente trabajo.

---

<sup>11</sup> Baldwin, R. 2006. "Multilateral sing Regionalism: Spaghetti Bowls and Building Blocks on the Path to Global Free Trade." *World Economy* 29 (11): 1451–1518.

<sup>12</sup>World Bank. 2010. *World Development Report: Development and Climate Change*. Washington, DC.

En el presente trabajo la hipótesis que se presenta es si la integración del comercio internacional y su normativa en la legislación internacional son un elemento clave para hacer frente al fenómeno global del cambio climático y la protección del medio ambiente como un derecho humano. En este sentido, se analizará la multidimensionalidad del fenómeno, así como las dinámicas jurídicas y legislativas que se dan en el entorno internacional y la normativa vinculante al comercio internacional.

Durante el desarrollo de la tesis se valorará y analizará la vinculación entre el comercio internacional, la protección del medio ambiente, y el cambio climático según lo manifestado por numerosos acuerdos y declaraciones internacionales, así como la vinculación con los derechos humanos que será sin duda el punto de partida de esta tesis doctoral.

El comercio internacional se ha tornado como un agente clave en el entorno internacional gracias a que posibilita que se asignen y se utilicen eficientemente los recursos, así como un eficaz instrumento que contribuye a una mejora en el desarrollo de las sociedades y una menor demanda de recursos energéticos y de materias primas. Por otro lado, resulta de interés analizar si el crecimiento económico y el desarrollo de las sociedades que permite el comercio debe de ser considerado y utilizado como un instrumento que permita conseguir finalidades humanas de una índole superior como es el derecho a la vida que como veremos en este trabajo esta intrínsecamente ligado con el derecho a un medio ambiente sano.

Durante el desarrollo de este trabajo se dejarán de manifiesto que la lógica del sistema multilateral del comercio y la multiplicidad de tratados ambientales ha proporcionado que se genere cierto grado de solapamiento e incluso interferencia entre ellos, afectando a la unidad y la coherencia del derecho internacional.