

niveles de emisión de gases de efecto invernadero podría dar como resultado un aumento en el comercio de hasta el 13% (*World Bank*, 2007). La liberalización del comercio, más que la imposición de medidas que lo restrinja, es la lógica de la argumentación del Banco Mundial y de la misma OMC.

El comercio internacional ha jugado, asimismo, un papel estratégico cuando ciertos países han querido establecer sanciones o barreras comerciales a aquellos que no demuestran compromisos reales en relación con el cambio climático, utilizando, desde luego, tales medidas para inclinar la balanza hacia la competitividad interna. Francia, por ejemplo, mantuvo la postura de que aquellos países que no ratificaran el Protocolo de Kioto deberían pagar un impuesto especial de importación (Cosbey, 2007).

Otro de los elementos del ámbito comercial que requiere especial atención tomando en cuenta el cambio climático es el transporte de mercancías y la huella de carbono derivada del desplazamiento de bienes de un lugar a otro. Así, según detalla la OMC (2015):

Teniendo en cuenta que la Organización Marítima Internacional calcula que aproximadamente el 90 por ciento del volumen del comercio mundial de mercancías se transporta por mar y que la mayor parte de las emisiones de CO₂ del sector del transporte proviene del transporte por carretera, puede deducirse que el comercio internacional no contribuye de manera importante a las emisiones provenientes del sector del transporte. El estudio del Organismo Internacional de Energía de 2007 sobre las emisiones de CO₂ derivadas del consumo de combustibles indica que el transporte marítimo internacional genera aproximadamente el 8,6 por ciento de las emisiones del sector del transporte.