



Ambiente & Sociedade

Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade (ANPPAS)

revista@nepam.unicamp.br

ISSN (Versión impresa): 1414-753X

BRASIL

2005

Fábio Albergaria de Queiroz

MEIO AMBIENTE E COMÉRCIO NA AGENDA INTERNACIONAL: A QUESTÃO
AMBIENTAL NAS NEGOCIAÇÕES DA OMC E DOS BLOCOS ECONÔMICOS
REGIONAIS

Ambiente & Sociedade, julho-dezembro, año/vol. VIII, número 002

Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade
(ANPPAS)

Campinas, Brasil

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal

Universidad Autónoma del Estado de México


LA MEMORIA CIENTÍFICA EN LÍNEA
<http://redalyc.uaemex.mx>

MEIO AMBIENTE E COMÉRCIO NA AGENDA INTERNACIONAL: A QUESTÃO AMBIENTAL NAS NEGOCIAÇÕES DA OMC E DOS BLOCOS ECONÔMICOS REGIONAIS

FÁBIO ALBERGARIA DE QUEIROZ*

1 - INTRODUÇÃO

A década de 1970 foi palco de uma revolução ambiental - especialmente na região Norte do Planeta - promovida por análises conservacionistas preocupadas com os alertas neo-malthusianos de escassez de recursos, e que expôs a necessidade de se repensar os padrões de consumo e de produção que impactavam diretamente o meio ambiente causando sua deterioração.

Com o fortalecimento dos movimentos ambientais durante os anos 80, os Governos Nacionais passaram a incorporar novos instrumentos na condução de suas políticas públicas de forma a buscar compatibilizar crescimento econômico e preservação do meio ambiente.

Em regiões como a Europa Ocidental, EUA e Canadá, paralelamente aos esforços empreendidos no âmbito governamental, observa-se o crescente engajamento da população que, cada vez mais consciente e integrada à temática ambiental, passa a privilegiar o consumo daqueles produtos que apresentem os menores danos possíveis ao meio ambiente.

A partir desta nova percepção, muitos setores foram pressionados a mudar métodos e processos tradicionais de produção para se adequar às novas demandas da sociedade por produtos ambientalmente saudáveis que, em muitos casos, passaram a representar o principal segmento de vendas de inúmeras empresas cujos esforços de marketing e comercialização convergiam para alcançar os cada vez mais numerosos “consumidores verdes”. (THORSTENSEN, 2002; BRANCO, 2004).

* Internacionalista, Mestre em Desenvolvimento Sustentável e professor de Direito Internacional Público.
fabioaq@hotmail.com

Recebido em 09/2004 – Aceito em 04/2005.

Essa tendência não limitou-se apenas às relações no nível dos consumidores locais. A partir da década de 1970, a interação entre as questões ambientais e comerciais se intensificou muito no âmbito das relações internacionais, cada vez mais amplas, reflexo da globalização econômica e da crescente interdependência entre as nações que alcança seu ápice nos anos 90.

O debate sobre os impactos do comércio internacional sobre o meio ambiente e vice-versa tem gerado, de acordo com MUÑOZ (1996), GONÇALVES (2002) e QUEIROZ (2003) crescente interesse, preocupação e controvérsia nos principais fóruns internacionais onde os temas são assunto nas pautas de negociações.

Essa crescente preocupação quanto ao tema ‘meio ambiente e comércio internacional’ tem conduzido à multiplicação de acordos e entendimentos de vários tipos, já que se trata de um assunto que, como ressalta THORSTENSEN (1998; 2002), produz impactos transfronteiriços. A Convenção sobre Comércio Internacional de Espécies em Extinção da Fauna e da Flora Silvestre (CITES), a Convenção sobre Biodiversidade (CDB), o Protocolo de Cartagena, o Protocolo de Montreal sobre substâncias que afetam a Camada de Ozônio e a Convenção da Basiléia sobre o controle do movimento transfronteiriço de dejetos perigosos são apenas alguns exemplos que refletem esta tendência.

Tendo como referência este cenário, o presente artigo buscará verificar como a temática ambiental foi inserida e está sendo tratada nos principais cenários de negociações multilaterais sobre comércio internacional. Para cumprir tal objetivo, serão analisados o sistema GATT/OMC e alguns dos principais blocos econômicos regionais da atualidade: a União Européia, o NAFTA, o Mercosul e a ALCA.

Conforme se perceberá ao longo deste ensaio, há uma crescente tendência no sentido de se tratar as questões ambientais no âmbito das negociações comerciais, uma vez que elas repercutem, cada vez mais, na formulação de políticas e regulamentações públicas, no comportamento das sociedades, nos padrões de consumo e produção e, conseqüentemente, na competitividade dos países.

2 – AS POLÍTICAS AMBIENTAIS NO SISTEMA GATT/OMC E NOS BLOCOS ECONÔMICOS REGIONAIS

2.1 – No sistema GATT/OMC

O GATT¹ e, hoje, a Organização Mundial do Comércio - OMC, além de fóruns de debate sobre as políticas de liberalização comercial, também incorporaram ao tema as questões relacionadas ao desenvolvimento sustentável e ao meio ambiente.

Ressalte-se o fato de que a OMC é uma instituição competente para tratar das questões relacionadas ao comércio internacional e não propriamente ao meio ambiente. Significa dizer que, em matéria de política ambiental, sua tarefa consiste em estudar os impactos que surgem no campo comercial advindos da aplicação de tais políticas.

Essa asserção é compartilhada por BROWN e KIMBALL (*apud* MUÑOZ, 1996, p.81) ao sustentarem que os aspectos relacionados com o comércio e o meio ambiente deveriam ser resolvidos em foros regionais e globais especializados e não no âmbito do GATT ou, hoje, da OMC que, segundo seus argumentos, nunca foi o foro apropriado para lidar com a questão.

Ao tratar sobre o assunto, COSTA (1999), QUEIROZ (2003) e CASTILHO *et al.* (2004) salientam que houve uma mudança de postura, positiva, comparando-se o antigo GATT/1947 e a atual OMC. Enquanto o primeiro tinha como um de seus objetivos principais incentivar a utilização ótima dos recursos mundiais traduzida na liberalização gradual do comércio internacional por meio da eliminação das barreiras à prática do livre comércio, a OMC, em seu preâmbulo, inova ao incorporar o conceito de desenvolvimento sustentável. O acordo de Marraqueche, que estabelece a OMC, determina que:

“As partes reconheçam que as suas relações na área do comércio e das atividades econômicas devem ser conduzidas com vistas à melhoria dos padrões de vida, assegurando o pleno emprego e um crescimento amplo e estável do volume de renda real e demanda efetiva, e expandindo o uso ótimo dos recursos naturais de acordo com os objetivos do desenvolvimento sustentável, procurando proteger e preservar o ambiente e reforçar os meios de fazê-lo, de maneira consistente com as suas necessidades nos diversos níveis de desenvolvimento econômico”.

Além de reafirmar os objetivos estabelecidos no GATT, em linhas gerais, o processo de desmantelamento das barreiras protecionistas, a OMC, dentro desta nova abordagem, abre espaço para novos temas, dentre os quais, o meio ambiente (OLIVEIRA, 2004).

O acordo constitutivo da OMC exorta para a busca dos meios adequados para a proteção e conservação do meio ambiente, de acordo com as necessidades de desenvolvimento de cada país.

Sem dúvida, trata-se de um importante avanço que reflete a tendência de inserção do conceito de sustentabilidade em uma escala global, fenômeno que ganha força, sobretudo, após a Conferência Rio/92.

Ao analisarem-se as disposições gerais do sistema GATT/OMC, observa-se que medidas comerciais com fins ambientais têm sido abordadas por meio dos seguintes artigos:

- **artigo I - princípio da não discriminação:** um país não pode aplicar medidas comerciais de forma discriminatória contra outros países. Desta forma, um país importador não pode aplicar um certo tipo de padrão ambiental para um país e um outro tipo diferente para outro país;
- **artigo III – princípio do tratamento nacional:** toda vez que medidas ambientais forem impostas a produtos importados, elas não podem ser mais exigentes que as aplicadas aos produtos nacionais;
- **artigo XX – exceções gerais que determinam quando as regras gerais do GATT podem deixar de ser aplicadas,** impedindo assim, as importações de outro país

que ponham em risco a proteção da vida ou saúde dos homens, animais e vegetais (XX.b); e a conservação de recursos naturais exauríveis. No segundo caso, é permitida a adoção de medidas restritivas desde que elas sejam estabelecidas em conjunto com restrições à produção ou ao consumo doméstico (XX.g). Ressalte-se que tais medidas não podem ser aplicadas, em nenhuma hipótese, de maneira a constituir uma forma de discriminação arbitrária ou injustificada entre países, ou como uma restrição disfarçada ao comércio internacional.

Ainda sobre o artigo XX, LAFER (2001: 9) sintetiza bem a sua dimensão ao defini-lo como “*resultado de um grande esforço empreendido na busca de um ponto de equilíbrio entre dois objetivos legítimos: a proteção do meio ambiente e da saúde, de um lado, e o direito de acesso aos mercados externos, de outro*”.

O Acordo sobre Barreiras Técnicas e o Acordo sobre Medidas Sanitárias e Fitossanitárias, concluídos no âmbito da OMC, estabelecem uma série de regras que impedem que padrões técnicos, inclusive os de caráter ambiental como, por exemplo, a questão da rotulagem ecológica, sejam transformados em barreiras comerciais (THORSTENSEN, 2002; CASTILHO *et al*, 2004; GUÉRON & GARRIDO, 2004; OLIVEIRA, 2004).

Outros acordos concluídos no âmbito da Rodada Uruguai², alguns deles de forma não tão explícita, também apresentam dispositivos comerciais com implicações sobre o meio ambiente. São eles: o Acordo sobre Agricultura, o Acordo sobre os Direitos de Propriedade Intelectual relacionados ao Comércio (inclui-se aqui a bio-pirataria, por exemplo), o Acordo Geral sobre o Comércio de Serviços e o Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias.

Neste último caso, sobre subsídios e medidas compensatórias, trata-se de um acordo que merece menção especial por representar uma perspectiva de adoção de novos métodos e processos de produção para a obtenção de padrões sustentáveis para o setor produtivo como um todo.

Além disso, em seu artigo 8º, este acordo dispõe sobre a concessão de subsídios vinculados à implementação de políticas ambientais, com o objetivo de promover a adaptação da infra-estrutura industrial existente em conformidade com as exigências impostas por normas e regulamentos sobre o assunto.³

Note-se que, o Comitê responsável pelo assunto exige que qualquer programa de concessão de subsídios seja-lhe informado antecipadamente para que, então, submeta tal proposta a uma comissão de especialistas da OMC responsável por analisar a compatibilidade do programa com as condições e critérios previstos nos dispositivos do Acordo.

Embora se trate de um assunto cuja importância seja incontestável, o tema ‘comércio e meio ambiente’ foi tratado marginalmente dentro do GATT quase que praticamente durante toda a sua vigência.

Sua inserção ocorre somente na década de 1990, mais precisamente em 1992, quando, por meio de discussões e recomendações emanadas do Grupo sobre Medidas Ambientais e Comércio Internacional, e do Subcomitê sobre Comércio e Meio Ambiente, ambos subordinados ao comitê preparatório da OMC, chega-se ao

consenso de que a criação de um órgão ambiental especializado, dentro da nova organização multilateral de comércio que então nascia, era indispensável.⁴

Foi assim que na Reunião do Comitê de Negociações Comerciais, realizada em Marraqueche, aprovou-se, além da Ata Final que incorporava todos os resultados comerciais multilaterais obtidos durante o longo processo de negociação que marcou a Rodada Uruguai, a criação do Comitê de Comércio e Meio Ambiente.⁵

Os termos de referência deste Comitê foram estabelecidos na Decisão Ministerial sobre Comércio e Meio Ambiente de Marraqueche que estabeleceu, claramente, como sua função: examinar as relações entre os dispositivos da OMC e medidas comerciais com objetivos ambientais, bem como, políticas ambientais com implicações sobre o comércio internacional e a implantação de disciplinas multilaterais com a finalidade de controlar tais políticas ambientais.

Os termos de referência também recomendavam, sempre atentando para os limites de competência da OMC e do Comitê, identificar as relações entre medidas comerciais e ambientais tendo como alvo o desenvolvimento sustentável, em especial nos países em desenvolvimento, e promover a compatibilização das medidas comerciais e princípios básicos da OMC, quais sejam: sistema aberto, não-discriminatório e equitativo - com os objetivos e compromissos ambientais assumidos na Declaração do Rio e na Agenda 21. (MINISTERIAL DECISION ON TRADE AND ENVIRONMENT, 1994; OMC, 2002)

As recomendações e conclusões apresentadas nos relatórios de trabalho do Comitê têm demonstrado a complexidade e amplitude das negociações em torno da construção de um sistema multilateral de comércio integrado à promoção do desenvolvimento sustentável.

Sem dúvida, trata-se de uma questão de extrema sensibilidade política, pois exige que países com diferentes graus de desenvolvimento, por meio da cooperação técnica, estabeleçam padrões mínimos de proteção ambiental compatíveis com o caráter aberto, equitativo e não-discriminatório das práticas comerciais conforme idealizado pela OMC.

Feita esta breve exposição, observa-se que a institucionalização da questão ambiental na OMC reflete, como observam FEKETEKUTY e ROGOWSKY (1996), QUEIROZ (2003) e CASTILHO *et al* (2004), a imperatividade, no contexto da globalização, de se compreender melhor a cada vez mais complexa e dinâmica interatividade entre as políticas comerciais e variáveis, como o meio ambiente, que produzem impactos sobre a competição internacional e alteram o modo de operação dos mercados.

2.2 – Na integração regional européia: da CEE à União Européia

Dando continuidade à proposta deste artigo de analisar a evolução das políticas e regulamentações ambientais nos principais fóruns comerciais globais, segue-se, agora, um breve estudo de como a mais antiga, bem sucedida e importante experiência integracionista existente, a européia, tem lidado com a temática ambiental.

O Tratado de Roma de 1957, que instituiu a Comunidade Econômica Européia (CEE), não faz nenhuma menção quanto ao tema ‘meio ambiente’, o que não impediu que um conjunto de regras sobre o assunto se desenvolvesse, principalmente a partir da década de 1970, na forma de diretivas e regulamentos que, de acordo com DOUMA e JACOBS (1997), (*apud* THORSTENSEN, 1998), chegaram a mais de 300, abarcando todas as áreas da proteção ambiental.

Um dos exemplos mais ilustrativos é a regulamentação responsável pela criação do selo ambiental comunitário em 1987, o *Ecolabel*, por recomendação do Parlamento Europeu. Trata-se do programa comunitário de rotulagem ecológica, posteriormente aprovado pelo Conselho da União Européia, em 1992, com o objetivo de “*promover o desenho, produção, comercialização e consumo de produtos com reduzido efeito ambiental durante o ciclo de vida e informar melhor os consumidores sobre o impacto dos produtos ao meio ambiente.*” (CE, Regulamento n.º 880/92)

O tema ambiental foi formalmente introduzido no âmbito comunitário em 1992 pelo Tratado de Maastricht que, com sua entrada em vigor a partir do dia 1º de novembro de 1993, instituiu oficialmente a União Européia.

Em seu artigo 2º, o Tratado afirma ser um dos objetivos dos países membros “*promover, por meio da criação de um mercado comum e de uma união econômica e monetária, o desenvolvimento sustentável das atividades econômicas (...) e um elevado nível de proteção e melhoria da qualidade do ambiente.*”

Os artigos 174, 175 e 176 versam sobre a Política Européia para o Meio Ambiente. Em linhas gerais, eles estabelecem como objetivos a serem alcançados na área ambiental: preservar, proteger e melhorar a qualidade do meio ambiente; proteger a saúde humana; fazer utilização racional dos recursos naturais; e promover as medidas possíveis e necessárias para fazer frente aos problemas ambientais, seja no contexto regional ou mundial. Para tal, o Tratado prevê a cooperação da União com os países terceiros e as Organizações Internacionais competentes.

As ações ambientais comunitárias baseiam-se, fundamentalmente, nos princípios do poluidor-pagador, da prevenção, da precaução e, também, da correção ou, quando esta não for possível, da eliminação das fontes causadoras de danos ambientais. (KISS & SHELTON, 1995; SIRVINSKAS, 2003; SILVA, 2004).

Para alcançar uma maior eficácia, o 5º Programa de Ação Ambiental intitulado **Para um Desenvolvimento Sustentável**, definiu os princípios de uma estratégia européia para o período 1992-2000 e marcou o início de uma ação comunitária horizontal que leva em conta todos os setores passíveis de gerar poluição, como os da indústria, energia, turismo, transportes, agricultura, etc.

Esta nova abordagem de política ambiental foi confirmada pela Comissão da União Européia após o comunicado de 1998 relativo à integração do tema ambiental como uma das políticas da União. Conseqüentemente, a integração da dimensão ambiental às outras políticas tornou-se uma obrigação para as instituições comunitárias.

Ressalte-se o fato de que, embora haja uma política ambiental comum aos países integrantes do bloco europeu, os Estados membros são livres, de acordo com o artigo 95 do Tratado de Maastricht, para adotarem medidas ambientais mais restritivas

que as comunitárias, desde que sejam tomadas com a finalidade de proteger a vida humana, animal, vegetal e o meio ambiente como um todo.

É em virtude desta flexibilização, quanto à adoção de medidas ambientais unilaterais, que um novo problema se põe ante os países membros: o da harmonização entre as legislações domésticas e a política ambiental comunitária, ponto que será analisado em maiores detalhes no último tópico deste ensaio.

O *Ecolabel*, há pouco citado, pode aqui ser retomado como exemplo para ilustrar as dificuldades que surgem como resultado da adoção de políticas internas com diferentes graus de compatibilidade em relação à política ambiental comunitária.

Ele é reflexo de uma iniciativa empreendida para evitar que haja concorrência entre os diferentes programas ambientais adotados individualmente pelos países membros, fato este que poderia acarretar distorções ao comércio intra e extra-bloco e também afetar a competitividade dos países.

Foi neste contexto que o *Ecolabel* foi concebido, como medida para uniformizar critérios que abrissem caminho rumo à adoção de um único rótulo ambiental aplicável a toda União Européia, o que traria benefício a todos.

Além da busca por uma maior harmonização das legislações ambientais, construída, sobretudo, por meio de programas conjuntos de ação ambiental, os países membros da União Européia se utilizam, como uma outra fonte alternativa para as questões sobre comércio e meio ambiente, das decisões judiciais proferidas pela Corte de Justiça Européia.

Dentre suas competências, cabe a ela interpretar os tratados existentes e regulamentar as ações dos Estados quanto à proteção ambiental, impedindo assim, que tais ações assumam caráter protecionista e distorçam as práticas comerciais (THORSTENSEN, 1998).

Um exemplo de como o tema ambiental vem sendo sistematicamente incorporado às políticas comerciais pode ser ilustrado por meio do Sistema Geral de Preferências da União Européia (SGP), um instrumento constituído para conceder tratamento comercial preferencial aos países menos desenvolvidos.

Em janeiro de 1998, foi introduzida uma cláusula ambiental no SGP que confere vantagens aduaneiras extras para as importações de países que forneçam, como explica THORSTENSEN (1998: 37), “*produtos cujas características e métodos de produção tenham sido internacionalmente acordados*”.

Assim como em todas as outras partes do mundo, a proteção ambiental surge como um dos grandes desafios com que a Europa se confronta. A Comunidade foi muito criticada por ter privilegiado a economia e o desenvolvimento das trocas comerciais em detrimento dos impactos causados ao meio ambiente.

No atual cenário internacional é consenso que qualquer modelo de desenvolvimento, inclusive o europeu, não pode basear-se no uso irracional dos recursos naturais e na degradação ambiental.

Hoje, os países da Europa Central e Oriental postulantes a ingressar na União Européia, além de terem que cumprir os tradicionais critérios de convergência econômicos, também devem apresentar uma plano de proteção ambiental coerente

com o conceito de desenvolvimento sustentável e ter em vista a importância da integração do tema ambiental ao conjunto das políticas comerciais de forma equilibrada e transparente.⁶

2.3 – No NAFTA

Segundo LICHTINGER (1999; 2004), o NAFTA foi concebido, desde o processo de negociação para a sua implementação, para ser um tratado de caráter unicamente comercial. Entretanto, com as pressões exercidas pela opinião pública, cada vez mais engajada e consciente da importância de se ter um modelo de desenvolvimento economicamente sustentável, e o forte *lobby* dos grupos e ONGs ambientalistas, o texto final do Acordo de Livre Comércio da América do Norte acabou incluindo o tema ambiental.

O preâmbulo do tratado institutivo do NAFTA afirma que a prática do livre comércio deve acontecer de maneira coerente com a proteção e conservação ambiental. Dentre as principais disposições do tratado que lidam com a questão ambiental, destaca-se o artigo 104 que determina que, no caso de inconsistência dos dispositivos do NAFTA com relação aos acordos multilaterais ambientais dos quais os países membros fazem parte, estes últimos prevalecerão sobre o NAFTA.

O tratado também reconhece como inapropriado incentivar investimentos comerciais às custas do enfraquecimento de medidas voltadas à proteção da saúde e do meio ambiente.

Para evitar que o Congresso norte-americano impusesse maiores dificuldades para a aprovação do NAFTA, um acordo ambiental foi incorporado ao tratado original em 1993. Trata-se do Acordo Norte Americano sobre Cooperação Ambiental (NAAEC).

Esse acordo estabelece que os países membros adotem, dentro das possibilidades, as medidas necessárias para proteger e melhorar o meio ambiente em seus territórios e, por meio da cooperação⁷, evitar distorções comerciais com impactos nocivos ao meio ambiente e o estabelecimento de novas barreiras na forma de disposições ambientais.

Dentre alguns de seus dispositivos, no artigo II o NAAEC aborda o compromisso entre as partes de promover programas de educação ambiental, realizar estudos de impacto ambiental e utilizar instrumentos econômicos de regulação ambiental.

O Acordo também exorta para que as leis e regulamentos dos países membros estejam sempre em contínuo aperfeiçoamento para que alcancem níveis elevados de proteção ao meio ambiente (artigo III).

Segundo MUÑOZ (1996: 100), as disposições ambientais do acordo do NAFTA, em resumo, têm como propósitos gerais:

- a) manter a integridade das legislações ambientais domésticas de cada uma das partes integrantes do Acordo;
- b) promover a melhoria dos patamares ambientais nos países do bloco;

- c) resolver as disputas relacionadas com as medidas ambientais de forma ecologicamente sensível;
- d) proteger os dispositivos comerciais dos principais acordos internacionais e;
- e) impedir que os países membros busquem atrair ou reter investimentos que permitam a degradação do meio ambiente.

Os críticos do acordo argumentam que, sob uma suposta proposta de cooperação, o NAAEC busca basicamente atender a duas preocupações dos EUA, mais diretamente, quanto ao México. São eles: prevenir-se dos efeitos ambientais transfronteiriços que venham a ser produzidos pela crescente atividade industrial do México na área da fronteira; e fazer com que os padrões de proteção ambiental norte-americanos, substancialmente mais rigorosos que os equivalentes mexicanos, prevaleçam (SCHLESINGER, 2000).

Essas asserções se fundamentam ante o fato de inspetores norte-americanos, integrantes da Agência de Proteção Ambiental dos EUA (EPA), colaborarem no treinamento de inspetores da Secretaria de Desenvolvimento Social do México⁸ (SEDESOL) visando, principalmente, ao controle ambiental na área de fronteira entre os dois países. Neste sentido, o México mantém um programa conjunto com os EUA que regula o carregamento transfronteiriço de resíduos perigosos.

De acordo com uma avaliação realizada em 1997, três anos após a entrada em vigor do NAFTA, pela Rede Mexicana de Ação frente ao Livre Comércio, a RMALC:

“A política econômica do NAFTA carece de uma integração que permita exigir e alcançar uma verdadeira eficiência econômica, ambiental e social. Por conseguinte, o aumento do comércio e dos investimentos se faz à custa da deterioração do capital natural, humano e social. A política de investimentos vigente no México, após o NAFTA, segue sem exigir do capital estrangeiro e doméstico a internalização dos custos ambientais, permitindo que o país os siga subsidiando e mantendo a ineficácia econômica, ambiental e social e, adiando (...) o chamado desenvolvimento sustentável.” (RMALC, 1997 in: SCHLESINGER, 2000)

Essas ações descritas no caso do México podem levar a supor que a política ambiental do país não seja mais do que um subproduto do processo de negociação do NAFTA para responder às pressões ambientalistas de seus outros parceiros comerciais de bloco: o Canadá e, principalmente, os EUA.

Por outro lado, há os que afirmam ser demasiado exagero atribuir ao processo de liberalização do comércio com esses países a origem das preocupações mexicanas quanto ao meio ambiente.

Os principais argumentos se sustentam na afirmação de que a política ambiental mexicana foi formulada bem antes do início das negociações do NAFTA, mais precisamente em 1971 com a promulgação da Lei Federal para Prevenir e Controlar a Contaminação Ambiental.

Cabe aqui atentar para uma peculiaridade relevante. Ao contrário do modelo integracionista europeu, as instituições do NAFTA não são supranacionais. Significa dizer que os países membros do acordo, Estados Unidos, Canadá e México, devem adotar legislação e regras próprias para lidar com os assuntos de sua agenda, inclusive com as questões relacionadas ao meio ambiente.

As disposições do tratado do NAFTA que versam sobre medidas sanitárias, fitossanitárias e medidas sobre padrões ilustram bem essa condição.

Ficou estabelecido que cada parte tem o direito de estabelecer seus próprios níveis de proteção ambiental, bem como o modo de aplicação de suas legislações (NAFTA, 1994, caps. 7B e 9).

Dessa forma, em virtude das dificuldades que surgem por haver legislações com diferentes graus de comprometimento com a temática ambiental, os objetivos relativos às questões do meio ambiente devem ser alcançados por intermédio da cooperação já que, conforme observado anteriormente, prevalecem as normas jurídicas internas de cada país de acordo com o seu nível de interesse sobre o assunto.

Entretanto, no caso de haver disputas sobre medidas ambientais entre os membros do NAFTA cuja resolução não seja alcançada pelo simples entendimento entre as partes, cabe ao Mecanismo de Solução de Controvérsias, previsto no Tratado, legislar sobre a questão.

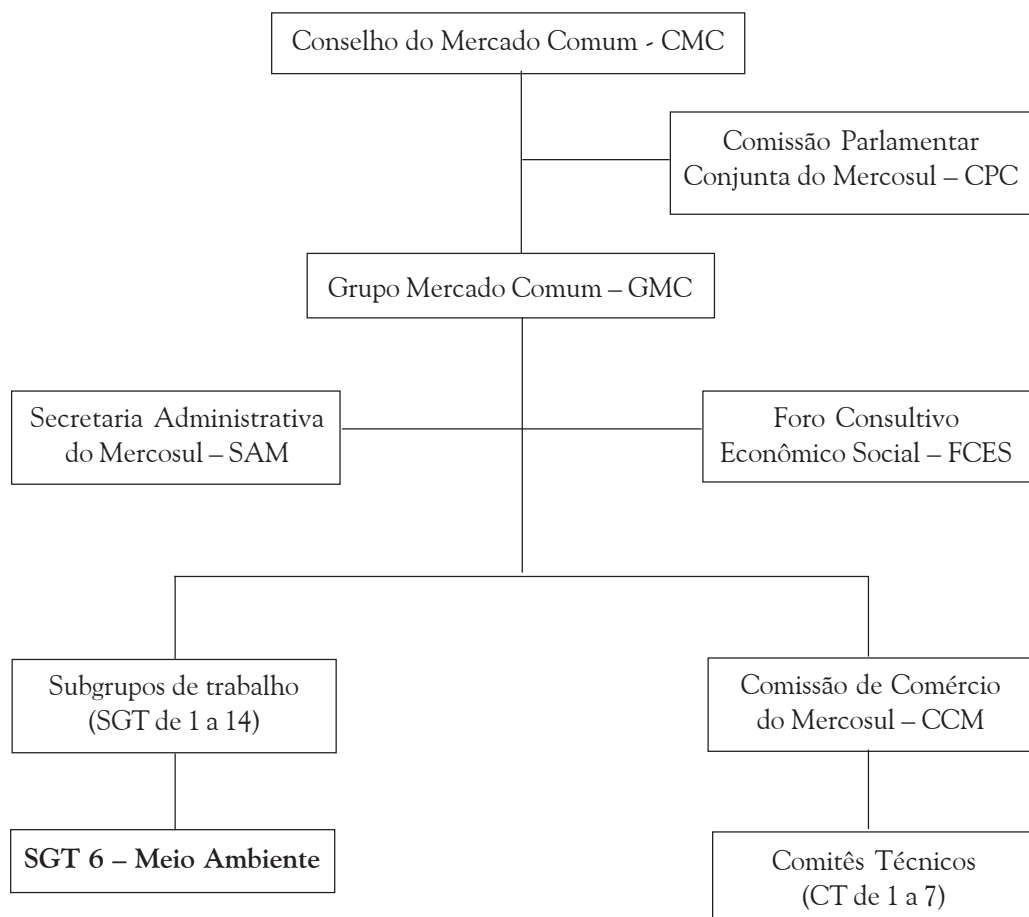
Se porventura os grupos arbitrais, nomeados pelo Conselho da Comissão para a Cooperação Ambiental, decidirem que determinada queixa feita por uma das partes quanto ao não cumprimento das leis ambientais de algum dos outros membros do bloco tenha fundamento, uma vez esgotadas todas as possibilidades para a resolução pacífica da causa em questão, poderão permitir ao país reclamante aplicar multas e impor sanções na forma de barreiras tarifárias.

2.4 – NO MERCOSUL

Dentre as experiências integracionistas já vigentes que este ensaio se propôs analisar, o Mercosul é a mais incipiente quanto ao tema ‘comércio e meio ambiente’. A primeira iniciativa concreta em termos de meio ambiente foi uma resolução, aprovada em 1994, que traçava as diretrizes básicas em matéria de política ambiental.⁹

Esta resolução criou, dentro da estrutura organizacional do Mercosul, um subgrupo de trabalho (SGT) para lidar exclusivamente com os aspectos relacionados ao meio ambiente, o SGT 6, conforme ilustra o quadro a seguir:

Estrutura do Mercosul



Fonte: MAIA (1998); MRE (2004).

Desde a sua criação, o SGT 6 realiza reuniões ordinárias e extraordinárias, conforme a necessidade, para cumprir o plano de trabalho aprovado, constante das seguintes tarefas:

1. restrições não-tarifárias: análise das medidas não tarifárias relacionadas a meio ambiente e determinação de seu tratamento;
2. competitividade e meio ambiente: avaliação e estudos do processo produtivo para assegurar condições equânimes de proteção ambiental e de competitividade entre os Estados Partes, terceiros países e/ou agrupamentos regionais;
3. normas internacionais - ISO 14.000 - Gestão Ambiental: acompanhamento do processo de elaboração, discussão, definição e implementação da série e análise dos impactos de sua aplicação na competitividade internacional de produtos do Mercosul;

4. temas setoriais: a temática ambiental e sua abordagem pelos demais Subgrupos e Reuniões Especializadas;
5. instrumento jurídico sobre meio ambiente para o Mercosul: elaboração de um documento com o objetivo de otimizar a gestão e os níveis de qualidade ambiental nos Estados Partes;
6. sistema de informação ambiental: concepção técnica, desenvolvimento e implementação de um sistema de informações ambientais substantivas entre os Estados Partes; e
7. selo verde Mercosul: desenvolvimento e formalização de um sistema de certificação ambiental comum. (MMA, 2002. Disponível no site: <http://www.mma.gov.br/SGT6>.)

Mesmo que de uma forma indireta, alguns Comitês Técnicos (CTs) também encontram-se habilitados para lidar com questões ambientais, subsidiando assim, os trabalhos desenvolvidos pelo SGT 6. São elas: o CT 4 – sobre políticas públicas que distorcem a competitividade; o CT 6 – sobre práticas desleais ao comércio; e o CT 8 – sobre medidas e restrições não-tarifárias.

As grandes disparidades existentes entre os integrantes do Mercosul - agravadas pelas sucessivas crises que o abalaram nos últimos anos, bem como a ausência de instituições efetivas e supranacionais - contribuem para que as iniciativas em torno da questão ambiental e sua relação com as políticas comerciais intra e extra bloco não avancem e fiquem relegadas a segundo plano.

Entretanto, mesmo em meio a tais dificuldades, o SGT 6 firmou um importante documento, o Acordo-Quadro sobre Meio ambiente do Mercosul¹⁰ que, reafirmando os princípios enunciados na Declaração do Rio de Janeiro sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, de 1992, e se comprometendo a atuar em concordância com os mesmos no marco do Tratado de Assunção, define como objetivo a ser alcançado pelos países integrantes do bloco “...a proteção do meio ambiente e o desenvolvimento sustentável mediante a articulação entre as dimensões econômica, social e ambiental, contribuindo para uma melhor qualidade do meio ambiente e de vida das populações.” (art. 4)¹¹

No entanto, observa-se que problemas como intensa concentração de renda, adoção de modelos de desenvolvimento excludentes e elevados índices de pobreza, uma realidade presente em toda a área do Mercosul, inclusive em suas grandes metrópoles, têm contribuído para impactar negativamente o meio ambiente.

Em face dos preocupantes indicadores sociais do Mercosul, espera-se que as pressões políticas e econômicas de grupos de interesse contribuam para a inserção do tema ambiental, bem como a sua integração com as políticas comerciais e sociais, como assuntos prioritários nas futuras negociações do bloco.

Com o aprofundamento das relações com outros blocos comerciais como a União Européia, por exemplo, torna-se imperativo empreender esforços maciços no estudo dos impactos de medidas ambientais sobre as políticas comerciais e vice-versa.

Um dos desafios ambientais que se impõe aos dois blocos, especialmente com o alargamento da União Européia em decorrência da adesão de boa parte dos

países do leste europeu, está em garantir que a liberalização comercial não conduza a uma maior degradação do meio ambiente.

O Brasil, país do Mercosul mais adiantado em termos de legislação ambiental, sabe bem como suas exportações para os EUA e União Européia podem ser afetadas quando a variável ambiental entra em cena.

O país já protagonizou disputas comerciais envoltas em um viés ambiental nos casos de exportações de crustáceos (lagostas e camarões) pescados sem redes de proteção a tartarugas, gasolina produzida fora das especificações sobre antipoluentes, ou ainda, papel produzido fora dos critérios exigidos por selos ambientais (este último caso com países da União Européia).

Analisando o caso das exportações de crustáceos, relatam AMARAL (1994) e BRAGA e MIRANDA (2002) que a legislação dos EUA determina a suspensão da importação destes crustáceos quando pescados por frotas desprovidas de dispositivo especial para a proteção de tartarugas.

Segundo eles, esta lei foi concebida para regular a pesca do camarão em águas caribenhas, mas tem sido aplicada com tal elasticidade que, no caso brasileiro, atinge frotas pesqueiras do Nordeste até o Rio Grande do Sul.

O custo do equipamento é elevado e reduz a produtividade em cerca de 30%. As frotas pesqueiras do litoral norte do país, cuja exportação tem como principal destino os EUA, já fazem uso deste tipo de equipamento. (AMARAL, 1994).

No caso da gasolina, o contencioso também envolveu os EUA. Os padrões norte-americanos para a importação deste combustível são muito rígidos, no entanto, internamente, as refinarias americanas produziam gasolina aquém destes critérios.

Considerando tal quadro reflexo de uma política protecionista, em 1996, Brasil e Venezuela apresentaram na OMC queixa contra o procedimento norte-americano. O parecer final da instituição foi favorável ao Brasil e à Venezuela.

Com base nestes breves relatos, fica claro que a participação do Brasil, e dos seus parceiros comerciais do Mercosul, nos diversos foros que discutem e regulamentam as relações entre comércio e meio ambiente, faz-se essencial.

A participação do bloco em tais foros não apenas lhe confere maior legitimidade para lidar com as questões sobre o assunto, como também habilita os países membros a se posicionarem contra os dispositivos que se destinam a defender os interesses exclusivos dos países desenvolvidos e com condições ambientais mais favoráveis, o que fatalmente conduziria à exclusão de uma grande gama de produtos *'made in Mercosul'* nos mercados externos.

Assim, a integração equilibrada entre políticas comerciais e ambientais, observadas as evidências empíricas, tem se demonstrado como condição primordial para assegurar-se a construção de um modelo de desenvolvimento fundamentado na sustentabilidade.

2.5 – Na ALCA

A Área de Livre Comércio das Américas – ALCA – embora não seja uma experiência integracionista consolidada como as anteriormente citadas, mas sim um projeto de integração econômica de dimensões hemisféricas prevista para entrar em vigor a partir de 2005, será aqui analisada, pois, se alcançar êxito, se constituirá num dos maiores blocos econômicos do planeta e, sem dúvidas, trará impactos sobre o meio ambiente, o que exigirá dos países que a integrarão a discussão de um novo modelo econômico compatível com o princípio da sustentabilidade.

Desde o lançamento da proposta para a sua criação, na Cúpula das Américas realizada em Miami em 1994, o que se observa é que não há, na estrutura negociadora da ALCA, nenhum órgão ou grupo de trabalho responsável para lidar com as questões ambientais, embora, na Declaração de Princípios resultante da Cúpula, os Chefes de Estado ali reunidos se comprometessem, com a implementação da ALCA, dentre outras medidas, a garantir o desenvolvimento sustentável, prevenindo e controlando a contaminação do meio ambiente, protegendo os ecossistemas, empregando os recursos biológicos de maneira sustentável e fomentando a produção e o uso limpo, eficiente e sustentável da energia. (SCHLESINGER, 2000).

Os dez Grupos de Negociações que compõem a estrutura negociadora do bloco foram criados para tratar dos seguintes assuntos: acesso a mercados; investimentos; serviços; compras governamentais; solução de controvérsias; agricultura; direitos de propriedade intelectual; subsídios, anti-dumping e medidas compensatórias e políticas de concorrência.

Os norte-americanos foram os únicos a se manifestarem favoravelmente à inclusão da temática ambiental nos processos de negociações propondo que, ao menos, um grupo de trabalho fosse criado para tratar do assunto com exclusividade.

O temor dos demais países reside no fato de que o interesse dos Estados Unidos em incorporar o meio ambiente nas negociações da ALCA passe ao largo das preocupações ecológicas, isto é, seja reflexo de interesses empresariais fazendo com que cláusulas ambientais, na prática, se tornem barreiras não-tarifárias ou forcem a imposição dos padrões e normas ambientais norte-americanos, a exemplo do que aconteceu, segundo argumentos já citados em tópico anterior, no caso do NAFTA em relação ao México.

Nesse sentido, em estudo realizado por GITLI & MURILLO (1998) os países que virão a integrar o bloco são definidos em dois grupos. O primeiro grupo que inclui Canadá, Chile e Mercosul se posiciona a favor de tratar do tema, mas não como objeto de negociações.

O outro grupo, formado pelos demais países sul-americanos, caribenhos e o México, opõe-se substancialmente a qualquer iniciativa de inclusão do tema ambiental em qualquer esfera de negociação ou debate.

Complementando esta suposição, GONÇALVES (2000), ao analisar os propósitos dos países latino-americanos quanto à criação da ALCA, é enfático ao afirmar que eles visualizam objetivos de caráter notadamente econômico, sendo eles,

basicamente, a eliminação das restrições comerciais norte-americanas aos seus produtos e serviços; ter tratamento preferencial de acesso ao gigantesco mercado consumidor dos Estados Unidos; e beneficiar-se dos grandes fluxos de investimentos provenientes de empresas norte-americanas.

Dado o exposto, o que se pode afirmar é que as conseqüências ambientais da implementação da Área de Livre Comércio das Américas não são passíveis de uma quantificação precisa, mesmo porque se trata de uma proposta de integração econômica que ainda está em processo de negociação. Enquanto seguem as árduas negociações para a implementação da ALCA, espera-se que os países americanos se empenhem no cumprimento dos acordos ambientais internacionais dos quais façam parte, o que poderá contribuir para a adoção de políticas mais efetivas para a proteção do meio ambiente e a promoção do desenvolvimento sustentável na futura área de livre comércio.

3 – CONSIDERAÇÕES FINAIS: A QUESTÃO DA HARMONIZAÇÃO INTERNACIONAL DE NORMAS E LEGISLAÇÕES AMBIENTAIS

Uma discussão que se impõe no cenário globalizado dos dias de hoje, dado tudo o que foi exposto no presente ensaio, é se as legislações, regulamentos e normas técnicas, por assim dizer, o arcabouço normativo que compõe as políticas ambientais dos diversos países, deve ser harmonizado.

Este último tópico se propõe a analisar tal questão, é claro, sem a pretensão de esgotá-la, uma vez que se trata de um assunto de extrema sensibilidade política e que produz impactos na formulação de políticas públicas, no comportamento dos mercados e da produção, nas demandas da sociedade, enfim, em todos os setores da organização social de um país ou, como analisado em maior profundidade neste artigo, de um bloco econômico.

Uma das dificuldades que surgem quanto ao assunto da harmonização diz respeito às diferentes capacidades de absorção de poluição e de níveis de desenvolvimento que diferem de um país para o outro. A compreensão destas características faz-se crucial para o estabelecimento de relações comerciais benéficas e de políticas eficazes de proteção ao meio ambiente que resultem em uma cooperação ambiental frutífera.

No primeiro caso, a existência de legislações ambientais distintas é justificável, conforme analisado por CORRÊA (1998), em virtude das diferentes capacidades de absorção de contaminação determinadas por fatores como características atmosféricas, topográficas e climáticas de cada região; grau de concentração populacional; grau de poluição já existente e valores atribuídos a determinados recursos naturais.

Quanto aos diferentes níveis de desenvolvimento econômico dos países, SUMMERS (1992) e QUEIROZ (2003) argumentam que eles influenciam diretamente na escolha dos instrumentos mais adequados à política ambiental, sempre tendo em vista a conveniência de sua aplicação para os interesses do país.

Dentre as áreas afetadas diretamente pela existência de uma grande diversidade de legislações ambientais com diferentes graus de aplicação, conforme observado ao longo desta exposição, está a do comércio internacional.

Analisando o assunto a partir desta perspectiva, a questão da harmonização se torna ainda mais complexa, principalmente quando se refere às normas incidentes sobre métodos e processos de produção e seus impactos sobre a concorrência e a competitividade.

Nota-se claramente a veracidade desta assertiva ao se observarem as dificuldades enfrentadas pelos exportadores dos países em desenvolvimento em ter acesso aos mercados dos países mais desenvolvidos com os quais comerciam, em consequência da aplicação, pelos últimos, de normas técnicas e legislações ambientais mais rígidas que as de seus países de origem, muitas das vezes na forma de barreira ao comércio (OLIVEIRA, 2004).

Em contrapartida, os setores produtivos dos países desenvolvidos se queixam de que as importações provenientes de países que dispõem de legislações ambientais mais brandas, cujos reflexos incidem diretamente nos padrões que regulam os métodos de produção, possam se beneficiar de uma vantagem competitiva maior.

Partindo deste ponto de vista, as políticas ambientais menos rigorosas vigentes nos países em desenvolvimento dariam aos seus produtores uma vantagem injusta que resultaria em *dumping* ambiental cujas implicações conduziriam, por exemplo, a distorções na concorrência e na realocização industrial (ESTY & GERADIN, 1997).

Assumindo uma posição contrária, LAFER (2001) afirma que a imposição de medidas comerciais com vistas a forçar a adoção de determinados padrões de políticas ambientais de outros países é a mais protecionista possível, não havendo nenhuma justificativa para obrigar que os países em desenvolvimento adotem as mesmas políticas que os países desenvolvidos adotaram por decisão própria.

Em 1972, a OCDE publicou estudo intitulado “Princípios Orientadores Relacionados com os Aspectos Econômicos Internacionais das Políticas Ambientais”. Este estudo orientou a formulação das políticas ambientais dos países-membros no sentido de conscientizar não só os agentes governamentais, como também a opinião pública, sobre a necessidade de se adotarem princípios que conduzissem à maior compatibilização possível entre políticas ambientais e comerciais.

Um desses princípios é o da harmonização que, em linhas gerais, orientava os governos a se esforçarem na busca da harmonização de suas políticas ambientais, a menos que existissem razões que justificassem o contrário. Essas razões seriam fatores que refletissem as assimetrias existentes entre os países tais com capacidade de assimilação, prioridades sociais, densidade populacional, nível de industrialização, etc.

A Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento também dispõe acerca do assunto. Em seu princípio 11º, exorta para que os Estados adotem legislação ambiental eficaz que reflita o contexto ambiental a que se aplicam considerando que, normas aplicadas por alguns países poderão ser inadequadas para

outros, em particular para os países em desenvolvimento, resultando em custos econômicos e sociais injustificados.

A harmonização de normas, legislações e regulamentos técnicos ambientais pode gerar benefícios, como por exemplo, reduções nos custos das transações comerciais, fruto de um aumento da eficiência produtiva e de uma maior fluidez do comércio internacional.

Este é o argumento utilizado por KOTLER (1997) para justificar a sua afirmação de que efeitos adversos sobre o comércio internacional seriam minimizados se muitos países harmonizassem suas regras ambientais.

Essa suposição também é compartilhada por COWHEY & ARONSON (1993) e QUEIROZ (2003) que argumentam a favor de que haja, ao menos, uma harmonização parcial das políticas ambientais nacionais.

No caso de problemas ambientais de caráter global, como por exemplo, mudanças climáticas, processo de desertificação ou o comércio de pesticidas e herbicidas perigosos, observa-se uma maior tendência à adoção de padrões ambientais comuns estabelecidos a partir de parâmetros negociados multilateralmente no âmbito dos acordos ambientais internacionais.

Neste contexto de acaloradas discussões, fica claro que a essência do desafio inerente a esta questão, sempre presente nos debates sobre comércio e meio ambiente é, conforme afirma CORRÊA (1998) “... a de traçar os limites precisos entre a adoção legítima de níveis elevados de exigências ambientais e a imposição ilegítima de barreiras ao comércio”.

O que se pode afirmar, categoricamente, é que a questão da harmonização dos padrões ambientais existentes deve ser alcançada de forma flexível. Neste sentido, PIRES e RAMOS (1999) e LICHTINGER (2004) argumentam que a melhor alternativa estaria em promover e integrar as políticas ambientais e de desenvolvimento por meio dos acordos e instrumentos internacionais eficazes em que se considerem tanto os princípios universais quanto as necessidades e interesses particulares e diferenciados de cada país.

Sobre os diferentes níveis de convergência e possibilidades de padronização das políticas ambientais nacionais, afirma THORSTENSEN (1998; 36) que:

“... a harmonização pode ser analisada dentro de um espectro que vai desde a harmonização total, com a uniformidade de padrões, a fases intermediárias, com o estabelecimento de padrões máximos ou a definição de padrões essenciais, ou se chegar apenas a fase de padrões mínimos ou padronização segmentada por setores, ou ainda, a de estabelecimento apenas de convergência de padrões.”

Neste ensaio foi possível ter uma noção de como ocorre, na prática, tal processo. Enquanto que na OMC e na União Européia os esforços convergem rumo ao maior grau de harmonização possível como melhor caminho para se tratar das questões sobre comércio e meio ambiente, no âmbito do NAFTA, do Mercosul e até mesmo da ALCA prevalece o diálogo como forma de solucionar as divergências que surgem

quanto à aplicação das legislações ambientais domésticas, observadas as peculiaridades e realidades de cada país.

No caso do Mercosul, por exemplo, prevalece a busca da harmonização das legislações ambientais entre os Estados Partes do Tratado de Assunção, entendendo-se que harmonizar não implica o estabelecimento de uma legislação única. (Resolução GMC n.º 10/94).

Assim, dado o que foi exposto, observa-se que diversos autores consideram a padronização de normas e legislações ambientais como fator fundamental para o bom funcionamento das economias modernas. De maneira geral, o argumento defendido por esta corrente sustenta-se na afirmação de que, o processo de harmonização funciona como instrumento catalisador da eficiência produtiva que, por meio da redução nos custos das transações comerciais, estimula a concorrência sadia.

Da mesma maneira, verificou-se a exposição dos argumentos de uma outra corrente que centra sua análise nos impactos negativos que venham a ser produzidos pelo processo de padronização normativa ambiental às práticas comerciais.

O argumento base é de que existem muitas intenções expressas nos fóruns de debate sobre o assunto, mas sem produzir, efetivamente, avanços nesta área, pois, como afirmam seus críticos, não passam de intenções cuja efetividade e resultados estão sujeitos a conveniências conjunturais de caráter adverso. Significa dizer que as propostas de harmonização não refletem as assimetrias existentes entre os diferentes países, o que muito dificulta o estabelecimento de uma regulamentação uniforme.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMARAL, S.S. **Meio Ambiente na Agenda Internacional: Comércio e Financiamento**. São Paulo: USP, Série Assuntos Internacionais n.º 33, nov. / 1994.
- ARAYA, M. **Trade and Environment Lessons from NAFTA for the Free Trade Area of the Americas**. Yale Center for Environmental Law and Policy, 2000.
- BRAGA, A.S. & MIRANDA, L.C. (org.). **Comércio e Meio Ambiente: uma agenda positiva para o desenvolvimento sustentável**. Brasília: MMA/SDS, 2002.
- BRANCO, S.M. **O Meio Ambiente em Debate**. São Paulo: Ed. Moderna, 2004.
- BROWN, J.W. & KIMBALL, L. “Needed: New Rules and Mechanisms for Dealing with Trade and Environment Issues in the Western Hemisphere”. In: MUÑOZ, H. & ROSENBERG, R. (eds.). **Difficult Liaison: Trade and the Environment in the Americas**. New Brunswick e Londres: Transaction Publishers, 1993.
- CASTILHO, S.C.P.; PINTO, T.M.; CASTRO, D.; MIRANDA, S.H.G. & BURNQUIST, H.L. **Os Acordos Multilaterais Ambientais e a OMC**. 2004. Disponível no site: <http://www.cepea.esalq.usp.br> Acesso em 20/fev./2005>
- CORRÊA, L.B.C.G. **Comércio e Meio Ambiente: atuação diplomática brasileira em relação ao selo verde**. Brasília: Instituto Rio Branco, Fundação Alexandre Gusmão, 1998.
- COSTA, L. M. **OMC – Manual Prático da Rodada Uruguai**. São Paulo: Saraiva, 1999.

- COWHEY, P. & ARONSON, J. “A New Trade Order”. *Foreign Affairs* 72, n.º 1, 1993.
- DOUMA, W., JACOBS, M. “Towards an Equitable Relation Between Trade and Environment.” In: DEMARET, P., BELLIS, J., JIMENEZ, G. **Regionalism and Multilateralism after the Uruguay Round**. Université de Liège, 1997.
- ESTY, D. & GERADIN, D. Environmental Protection in Regional Trade Agreements: The EC and NAFTA. In: DEMARET, P., BELLIS, J., JIMENEZ, G. **Regionalism and Multilateralism after the Uruguay Round**. Université de Liège, 1997.
- FEKETEKUTY, G. & ROGOWSKY, R. “The Scope, Implication and Economic Rationale of a Competition Oriented Approach to Future Multilateral Trade Negotiations.” In: ARNDT, A.; MILNER, C. **The World Economy**. Cambridge: Blackwell, 1996.
- GATT. **Ministerial Decision on Trade and Environment**. Decision of 14 April 1994. GATT Doc. MTN.TNC/W/141.
- GITLI, E. & MURILLO, C. **Factores que Desalientan la Introducción de los Temas Ambientales en las Negociaciones Comerciales: el caso del ALCA**. San José da Costa Rica: CINP, mimeo, 1998.
- GONÇALVES, R. As Relações Brasil-EUA e a Formação da ALCA. In: **ALCA e Meio Ambiente**. Rio de Janeiro: FASE, 2000.
- GONÇALVES, V. **A Liberalização Comercial e o Meio Ambiente**. 2002. Disponível no site: <http://www.economiabr.net/colunas/goncalves/meio_ambiente.html>. Acesso em 12/março/2005.
- GUÉRON, A. L. **Rotulagem e Certificação Ambiental: Uma Base para Subsidiar a Análise da Certificação Florestal no Brasil**. 2003. Dissertação de Mestrado, COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro.
- GUÉRON, A.L. & GARRIDO, V. **Requisitos Ambientais e Barreiras Técnicas às Exportações de Produtos de Madeira**. 2004. Disponível no site <http://www.inmetro.gov.br/barreirastecnicas>>. Acesso em 18/fev. /2005.
- HUFBAUER, G.C. & JEFFREY, J.S. **North American Free Trade: Issues and Recommendation**. Washington DC: Institute for International Economics, 1992.
- KISS, A. & SHELTON, D. **Traité de Droit Européen de l'Environnement**. Paris: Frison-Roche, 1995.
- KOTLER, P. **O Marketing das Nações: Uma Abordagem Estratégica para Construir as Riquezas Nacionais**. São Paulo: Futura, 1997, págs. 15-40; 223-242.
- LAFER, C. **O Setor Agropecuário e a Política Externa Brasileira**. Aula magna ministrada por ocasião do centenário da ESALQ proferida em Piracicaba, São Paulo, em 07/maio/2001. Disponível no site <<http://www.relnet.com.br>>. Acesso em 10/ fev. /2003
- LICHTINGER, V. **A Relação entre Comércio e Meio Ambiente**. Comissão de Cooperação Ambientalista do NAFTA, 1999.
- _____. **Comércio internacional e meio ambiente. Um equilíbrio difícil porém indispensável** 2004. Disponível no site: <<http://www.copa.qc.ca/forces/portugais/article7.html>>. Aceso em 19/Jan. /2005.
- LOW, P. (ed.). **International Trade and Environment**. World Bank Discussion Paper n.º159, Washington D. C: The World Bank, 1992.

- MAIA, J.M. **Economia Internacional e Comércio Exterior**. 4^oed., São Paulo: Atlas, 1998.
- MERCOSUL. **Resolução GMC n.º 10/94**. Dispõe sobre a legislação ambiental do bloco, 1994.
- _____. **Ata n.º 2/2001** - XVII Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho 6 sobre Meio Ambiente. Florianópolis, 21 de março de 2001.
- MILARÉ, E. **Direito do Ambiente**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000.
- MRE. **O que é Mercosul?** Brasília: MRE, 2004. Disponível no site: <http://www.mercosul.gov.br/organograma>. Acesso em 30/janeiro/2004.
- MUÑOZ, H. & ROSENBERG, R. (eds.). **Difficult Liaison: Trade and the Environment in the Americas**. New Brunswick e Londres: Transaction Publishers, 1993.
- MUÑOZ, H. **A Nova Política Internacional**. São Paulo: Alfa-Omega, 1996.
- NAFTA. **The North American Free Trade Agreement**. U.S Government Printing Office. Caps. 7B e 9, 1994.
- NEIMAN, Z. **Meio Ambiente Educação e Ecoturismo**. Ed. Manole. 2002
- OCDE. Recommendation du Conseil sur la mise en oeuvre du principe pollueur-payeur, 14 Nov. 1974. In: _____. **Le principe pollueur-payeur**. Paris: 1992.
- OLIVEIRA, S.M. **Barreiras Não Tarifárias no Comercio Internacional**. Rio de Janeiro: Ed. Renovar, 2004.
- OMC. **Estadísticas del Comercio Internacional/2001**. Genebra, 2002. Disponível no site <<http://www.wto.org>> Acesso em 18/nov./2002.
- _____. **Comercio y Medio Ambiente**. Genebra, 2002. Disponível no site: <<http://www.wto.org>> Acesso em 18/nov./2002.
- PIRES, N.B. & RAMOS, H. As Relações Internacionais na Criação de Princípios Relativos ao uso da água e à proteção dos valores ambientais. In: WWF. **O Desenvolvimento Sustentável nos Órgãos Nacionais e Internacionais de Saúde**, 1999. Disponível no site: <<http://www.wwf.org.br>> Acesso em set./2000.
- PLUMER, M., STUTZIN, M. & TRAUB, W. **Antecedentes sobre el desarrollo y la inclusión del tema ambiental en las negociaciones de tratados comerciales y del ALCA: el caso Chileno**. San Tiago del Chile: CODEFF, 1999.
- QUEIROZ, F.A. **Meio Ambiente e Comércio Internacional: Relação Sustentável ou Opostos Inconciliáveis?** Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável). Centro de Desenvolvimento Sustentável (CDS), Universidade de Brasília, Brasília, 2003.
- RANGEL, V. M. **Direito e Relações Internacionais**. 5^a ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997.
- RICE, E. B. "Environment and Trade as Partners in Sustainable Development: a Commentary". The American Journal of International Law, vol.26, nº. 4, out./1992. In: MUÑOZ, H. **A Nova Política Internacional**. São Paulo: Alfa-Omega, 1996.
- RMALC. **Espejismo y Realidad: el TLCAN Tres Años Después Análisis y Propuesta desde la Sociedad Civil**. México: Red Mexicana de Acción Frente al Libre Comercio, 1997.

- SANDERSON, S. **International Trade, Natural Resources and Conservation of the Environmental in Latin America**. 1993. In: MUÑOZ, H. & ROSENBERG, R. (eds.). **Difficult Liaison: Trade and the Environment in the Americas**. New Brunswick e Londres: Transaction Publishers, 1993.
- SCHLESINGER, S. **Livre Comércio e Preservação do Meio Ambiente: uma parceria insustentável**. Rio de Janeiro: FASE, 2000. Disponível no site: <<http://www.rits.org.br/pbsd>> Acesso em jul./2000.
- SILVA, G. E.N. **Direito Ambiental Internacional**. mimeo. Ed. THEX. 2004.
- SIRVINSKAS, L. P. **Manual do Direito Ambiental**. 2ª edição. São Paulo: Ed. Saraiva, 2003.
- SUMMERS, L. H. Prefácio a LOW, P. (ed.). **International Trade and Environment**. World Bank Discussion Paper n.º159, Washington D. C: The World Bank, 1992.
- THORSTENSEN, V. A Organização Mundial do Comércio e as Negociações sobre Comércio, Meio Ambiente e Padrões Sociais. *Revista Brasileira de Política Internacional (RBPI)*. Brasília: Ed. UnB/IBRI, ano 41, n.º 2, págs. 29-58, jul./dez./1998.
- _____. **A OMC e as Regras do Comercio Internacional**. Ed. Aduaneiras. 2002
- UNIÃO EUROPÉIA. Resolução do Parlamento Europeu de 19 de junho de 1987, regulamentado pela União Européia de acordo com o regulamento n.º 880/92 do Conselho que criou o sistema comunitário de atribuição do rótulo ecológico. Disponível no site: <<http://www.europa.eu.int>>.
- VIGEVANI, T. **Meio Ambiente e Relações Internacionais: A questão dos Financiamentos**. São Paulo: Ed. USP, Série Assuntos Internacionais n.º. 31, set./1994.
- WTO. Report of the Committe on Trade and Environment. Cingapura, 1996.
- WWF. **O Desenvolvimento Sustentável nos Órgãos Nacionais e Internacionais de Saúde**, 1999. Disponível no site: <<http://www.wwf.org.br>> Acesso em set./2000.
- YOUNG, C. **Economia do Meio Ambiente**. Rio de Janeiro: Ed. Elsevier. 2003.

NOTAS

1. O GATT – Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio – foi criado no pós-guerra, em 1947, com o objetivo de eliminar, gradualmente, as barreiras que dificultavam a prática do livre comércio entre os países. Após a Rodada Uruguai, finda em 1994, o GATT foi incorporado a então recém-criada OMC.
2. A última Rodada realizada sob os auspícios do GATT foi a mais longa de todas, iniciando-se em 1986, na cidade uruguaia de Punta del Leste, e finalmente concluindo-se em Marraqueche, no Marrocos, em 1994. Destaca-se, como um dos resultados alcançados, a criação da atual Organização Mundial do Comércio.
3. As regras para a concessão de subsídios são listadas na alínea “c” deste artigo. São elas: a obrigatoriedade de que o subsídio seja excepcional e não recorrente; de que se limite a 20% do custo de adaptação; não cubra custos de reposição e operação do investimento; seja diretamente proporcional à redução prevista de danos ao meio ambiente e de poluição; e que esteja disponível para todos os empreendimentos que necessitem adotar novos equipamentos e/ou métodos de produção. (THORSTENSEN, 1998; 2002)
4. O tema ‘comércio e meio ambiente’ não foi incorporado à Declaração de Punta del Leste, de 1986, que abriu a Rodada Uruguai. É somente após a Rio/92, mediante a necessidade de se dar seguimento às recomendações dela emanadas, que foi criado o Comitê de Comércio e Desenvolvimento e ativado o Grupo sobre Medidas Ambientais e Comércio Internacional.
5. *Trade and Environment* Decision of 14 April 1994. GATT Doc. MTN.TNC/W/141.

6. Trata-se do Instrumento Estrutural de Pré-Adesão (IEPA) que, dentre outras disposições, regulamenta a questão ambiental.
7. O NAAEC estabelece a Comissão sobre Meio Ambiente, cujo objetivo consiste em incrementar a cooperação entre os países integrantes do NAFTA em matéria ambiental. A Comissão é composta pelo Conselho de Ministros, o Secretariado e o Comitê Assessor.
8. Instituição criada em 1992, no contexto das negociações do NAFTA, com o objetivo de implementar no México políticas econômico-sociais sustentáveis.
9. Resolução 10/94.
10. Mercosul / SGT-6 / Ata N.º 2/2001; XVII Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho 6, realizada em 21 de março de 2001 em Florianópolis.
11. Este Acordo-Quadro, além de ser o guarda-chuva jurídico e político em relação às questões ambientais nas negociações intrabloco, também serve como referência para as negociações externas do Mercosul. (BRAGA & MIRANDA, 2002)

RESUMOS/ABSTRACTS

FÁBIO ALBERGARIA DE QUEIROZ

MEIO AMBIENTE E COMÉRCIO NA AGENDA INTERNACIONAL: A QUESTÃO AMBIENTAL NAS NEGOCIAÇÕES DA OMC E DOS BLOCOS ECONOMICOS REGIONAIS

Resumo

Este artigo procura analisar como a temática ambiental, indubitavelmente um dos grandes temas no atual cenário internacional, foi inserida e está sendo tratada nos principais palcos de negociações multilaterais sobre comércio internacional. Para tal, serão analisados aspectos normativos do sistema GATT/OMC e dos seguintes blocos econômicos: União Européia, NAFTA, Mercosul e ALCA.

Palavras-chave: Meio Ambiente, Comércio Internacional, Integração Regional, Regulamentação Ambiental

Abstract

The complex relationship between the process of trade liberalization and the environment is, nowadays, one of the most important issues found at the international affairs agenda. In order to verify such assumption, this paper has analyzed how the environmental issue has been discussed at the most important organizations of trade negotiation: GATT/WTO System, European Union, NAFTA, Mercosul and at the America's Free Trade Area.

Keywords: Environment; Free Trade; Regional Integration, Environmental Law