

MERCOSUR

TRIBUNAL ARBITRAL

CONTROVERSIA ENTRE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y LA REPÚBLICA ARGENTINA

“PROHIBICIÓN DE IMPORTACIÓN DE NEUMÁTICOS REMOLDEADOS”

LAUDO ARBITRAL

Dr. Hermes Marcelo Huck

Presidente

Dr. José María Gamio

Miembro

Dr. Marcelo Antonio Gottifredi

Miembro

25 de octubre de 2005

LAUDO ARBITRAL

En la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, a los 25 días del mes de octubre de 2005.

Laudo dictado por el Tribunal Arbitral constituido para solucionar la controversia surgida entre la República Oriental del Uruguay (en adelante denominada “Parte Reclamante”, “Reclamante” o “Uruguay”) y la República Argentina (en adelante denominada “Parte Reclamada”, “Reclamada” o “Argentina”), que versa sobre la “Prohibición de Importación de Neumáticos Remoldeados”.

I.- Antecedentes

A.- EL TRIBUNAL ARBITRAL

1. El Tribunal Arbitral, debidamente constituido para juzgar la presente controversia, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo de Olivos, del 18 de febrero de 2002, constituido por los árbitros, Dr. Hermes Marcelo Huck de la República Federativa del Brasil (Presidente del Tribunal), Dr. José María Gamio de la República Oriental del Uruguay y Dr. Marcelo Antonio Gottifredi de la República Argentina.

2. El Presidente notificado de su designación y el Tribunal constituido el 26 de julio de 2005, fue debidamente instalado el 19 de agosto de 2005, en la sede de la Secretaría Administrativa del Mercosur, en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay. En sesión del día 19 de agosto de 2005, el Tribunal realizó su primera reunión, en la cual fueron adoptadas sus Reglas de Procedimiento. Las Partes fueron

invitadas a designar sus respectivos representantes y constituir domicilio en la ciudad de Montevideo, donde funcionó el Tribunal, a presentar por escrito sus argumentos, así como a informar si aceptaban o se oponían a la intervención de terceros Estados Partes del Mercosur en el procedimiento arbitral.

3. La Parte Reclamante, dentro del plazo que le fue concedido, presentó sus argumentos por escrito, habiendo sido comunicados los mismos por el Tribunal a la Parte Reclamada; ésta, igualmente en el plazo que le fue concedido, presentó su contestación por escrito. La contestación de Argentina fue comunicada al Uruguay. Igualmente, en cumplimiento de lo determinado por el Tribunal, las representaciones y los domicilios fueron designados para las notificaciones que corresponden. El Uruguay nombró como sus representantes a los Doctores Hugo Cayrús Maurin, José María Robaina, Myriam Fraschini y al Ingeniero José Luis Heijo, habiendo la Argentina indicado como sus representantes al Lic. Adrián Makuc (Titular) y al Ministro Daniel Raimondi (Alternó). Las pruebas documentales presentadas por las Partes fueron aceptadas y comunicadas a la otra Parte y posteriormente incorporadas al Proceso que se tramitó en la Secretaría.

4. Por manifestación escrita, del 30 de agosto de 2005, la Argentina informó no tener objeciones a la participación en el proceso arbitral de terceros Estados Miembros del Mercosur. Por manifestación escrita, del 1 de septiembre de 2005, el Uruguay informó al Tribunal que se oponía a la participación de terceros Estados en el proceso arbitral. Quedó, así, excluida la participación de terceros Estados en el presente arbitraje.

5. Por medio de la Orden Procesal N° 4, de 21 de septiembre de 2005, el Tribunal Arbitral, en los términos de lo dispuesto en el artículo 16 del Protocolo de Olivos, prorrogó el plazo para el pronunciamiento del laudo arbitral por 30 (treinta) días más, contados a partir de 26 de septiembre de 2005.

6. El Tribunal Arbitral convocó a las Partes para la Audiencia a celebrarse en la sede de la Secretaría Administrativa del Mercosur, el día 11 de octubre de 2005, a las 09:30 horas, estableciendo que se indicasen previamente las pruebas que pretendían producir en el curso de tal Audiencia. El representante de Argentina solicitó un aplazamiento de la Audiencia, siendo tal solicitud rechazada por fuerza de la Orden Procesal N° 6, por las razones allí expuestas, y mantenida la realización de la Audiencia para la fecha previamente informada a las Partes.

7. En nota del 6 de octubre de 2005, Uruguay informó que haría prueba pericial durante la Audiencia, por medio de la exposición del Ingeniero Ricardo Leone. En la nota del 6 de octubre de 2005, Argentina informó que presentaría en la Audiencia a los peritos Dr. Jorge Mandelbaum, Lic. Liliana Rehak, Dra. Leila Devia y la Dra. Raquel Turcán. Anexó a su pedido los currícula de los peritos, así como una lista de preguntas que pretendía efectuarles. Argentina posteriormente solicitó que fuesen exhibidos dos videos durante la Audiencia.

8. El día 11 de octubre de 2005, a las 09:30 horas, se realizó la Audiencia designada. Fueron escuchadas las declaraciones de los peritos indicados por ambas partes, habiéndose manifestado primeramente el perito designado por Uruguay y posteriormente los peritos nombrados por Argentina. El perito indicado por Uruguay presentó una serie de consideraciones y de datos sobre la producción y funcionamiento de los neumáticos remoldeados, haciendo acompañar su exposición por una exhibición de slides por el sistema *power point*. Posteriormente, respondió a preguntas formuladas por las Partes, así como por los árbitros. Los peritos nombrados por la Argentina declararon en dos momentos distintos. Primeramente, fueron escuchados el Dr. Jorge Mandelbaum y la Lic. Liliana Rehak, que respondieron a las preguntas previamente formuladas por la Argentina, así como las realizadas por los representantes del Uruguay y por los árbitros. Tales preguntas

estuvieron referidas a los aspectos técnicos de fabricación y uso de los neumáticos remoldeados. Seguidamente, fueron escuchados los peritos Dra. Leila Devia y Dra. Raquel Turcán, respondiendo inicialmente a las preguntas previamente formuladas por la Argentina y posteriormente las que les fueran sometidas por los representantes de Uruguay. Tales preguntas versaban sobre aspectos jurídicos de la preservación del medio ambiente, del impacto ambiental causado por la disposición de neumáticos usados, así como sobre medidas técnicas discutidas y adoptadas para la minimización de este problema. El representante de la Argentina, después de la declaración de los peritos, realizó una exhibición de dos videos, siendo uno de ellos relativo a periodismo televisivo producido en México y otro un comercial de televisión. El Tribunal consideró plenamente inteligibles las pruebas presentadas por las Partes en el curso de la Audiencia.

9. Tal como fue dispuesto en el Acta de la Sesión N° 2, relativa a la Audiencia ocurrida en el día 11 de octubre de 2005, acta firmada por los árbitros y por los representantes de las Partes, sin ninguna reserva, las declaraciones de los peritos fueron resumidas por la Secretaría del Mercosur y encaminados a las Partes para que presentasen sus observaciones y sugerencias relativas al texto resumido. El 17 de octubre de 2005, las Partes presentaron sus observaciones y sugerencias al texto resumido de las declaraciones prestadas por los peritos que habían declarado durante la Audiencia. Tanto el resumen de las declaraciones, como las observaciones presentadas por las Partes integran el presente proceso y complementan la citada Acta de Sesión N° 2.

10. Completadas las pruebas, las Partes presentaron sus alegatos orales. En el plazo definido por el Tribunal, las Partes sometieron los respectivos Alegatos Finales, por escrito.

B.- TRAMITE PREVIO

11. El Tribunal Arbitral fue constituido de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo de Olivos, habiendo sido cumplidos todos los términos y condiciones en él establecidos para la solución de conflictos. Anteriormente al inicio del procedimiento arbitral fueron realizadas las gestiones previas destinadas a la solución de la controversia surgida entre las Partes, a saber:

- a) En la LVI Reunión Ordinaria del Grupo Mercado Común (GMC), realizada en la ciudad de Rio de Janeiro, Brasil, el 25 y 26 de noviembre de 2004, Uruguay informó sobre la posibilidad de poner en práctica el mecanismo de solución de controversias, en virtud de la prohibición establecida por la Argentina, a través de la Ley N° 25.626, para la importación de neumáticos remoldeados.
- b) A través de la Nota N° 2388/2004, Uruguay solicitó el inicio de negociaciones directas entre las Partes, en los términos de los artículos 4° y 5° del Protocolo de Olivos, proponiendo la realización de una reunión entre las Partes en la ciudad de Belo Horizonte, donde se realizaría la XXVIII Reunión Extraordinaria del GMC. La Secretaría del Mercosur fue informada de esa propuesta, por medio de la Nota N° 2391/2004, de 06.12.2004, presentada por el Uruguay.
- c) La Argentina, por su Coordinador General del GMC, respondió con la Nota SCREI N° 888/2004, de 10.12.2004, acusando recibo de la nota de Uruguay y proponiendo una reunión bilateral, en fecha alternativa, a ser realizada en la ciudad de Buenos Aires.

- d) La referida reunión entre las Partes fue realizada el día 23 de diciembre de 2004, en la ciudad de Buenos Aires. Las Partes expusieron sus argumentos.
- e) Por manifestaciones recíprocas, las Partes discutieron alternativas para poner fin a la controversia, sin haber logrado llegar a un consenso en cuanto a sus diferencias.
- f) Sin haber llegado a una solución para la controversia, Uruguay, por medio de la Nota N° 130/2005, de 23 de febrero de 2005, comunicó a la Secretaría del Mercosur que pretendía dar inicio al procedimiento arbitral, tal como está previsto en el Capítulo VI y siguientes del Protocolo de Olivos.

12. Los procedimientos del Tribunal Arbitral fueron registrados por la Secretaría Administrativa del Mercosur y se desarrollaron de conformidad con el Protocolo de Olivos y con las Reglas de Procedimiento aprobadas por el Tribunal. Las Partes presentaron sus manifestaciones escritas y orales dentro de la forma y plazos establecidos.

13. En consecuencia de lo antes expuesto, en los términos del Capítulo VI del Protocolo de Olivos y demás legislación aplicable, este Tribunal Arbitral tiene plena capacidad para emitir el presente LAUDO ARBITRAL, para el cumplimiento de las Partes y para que se produzcan todos los términos y efectos del derecho.

C.- ALEGATOS DE LAS PARTES

1. El pedido de Uruguay

14. Uruguay contesta la legitimidad de la decisión de Argentina en sentido de prohibir la importación de neumáticos reconstruidos. Afirma que había normas administrativas que prohibían la importación de

neumáticos usados para la Argentina (posición 4012.20.00). Una nota divulgada por la Dirección General de Industria (N° 89/2001), circulada en el SIM (Sistema Informático María) menciona que una anterior prohibición de neumáticos usados previstas en el artículo 38 del Decreto 660/00 también alcanzaba a neumáticos reconstruidos. Posteriormente, la Ley N° 25.626, de 09.08.2002, extiende para todo el territorio nacional de Argentina la prohibición de importación de neumáticos y cámaras neumáticas recauchutadas (posición 4012.10.00).

15. Alega Uruguay que, anteriormente a tal Ley, la prohibición de importación se restringía a neumáticos usados, pero era libre la importación de neumáticos remoldeados, que se incluyen en la categoría de recauchutados. Así, entre los años de 1997 a 2001, las industrias uruguayas produjeron neumáticos remoldeados que fueron exportados a Argentina, sin ninguna restricción. Por la sanción de la Ley N° 25.626, a partir del primer trimestre de 2001, fueron suspendidas las exportaciones de tales neumáticos remoldeados para la Argentina. Sin embargo, con posterioridad a la vigencia de tal Ley, fueron hechas por la Argentina importaciones de neumáticos recauchutados de otros países, en los que no figuraba el Uruguay. Resalta, además, el pedido inicial que la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM) tiene posiciones aduaneras distintas para neumáticos recauchutados (4012.11.00), neumáticos para ómnibus y camiones (4012.12.00), neumáticos de aeronaves (4012.13.00), demás neumáticos (4012.19.00) y para neumáticos usados (4012.20.00).

16. La Ley contestada al extender la prohibición de importación a los neumáticos remoldeados ignoró las efectivas diferencias que existen entre tales neumáticos y los usados. Según la posición uruguaya, los neumáticos remoldeados no generan problemas de seguridad de tránsito o al medio ambiente distintos de los problemas generados por un neumático nuevo.

17. Alega que el uso de neumáticos remoldeados ha sido aconsejado inclusive en los países desarrollados y, luego de describir el proceso de remoldeado, presenta conclusiones del IPT (Instituto de Investigaciones Tecnológicas de la Universidad de São Paulo) en el sentido de que el neumático remoldeado “posee, en principio, las mismas características del neumático nuevo”. Refiere a su vez el pedido inicial a determinados exámenes técnicos que asegurarían la calidad de tales neumáticos.

18. Seguidamente, el pedido inicial de Uruguay comenta el artículo 50 del Tratado de Montevideo, en el cual son enunciadas las hipótesis excepcionales, cuando son autorizadas barreras no-arancelarias a la importación de productos por los Estados suscriptores. Analiza cada una de tales hipótesis, argumentando que en el caso de los neumáticos remoldeados no se puede hablar de protección a la seguridad (art. 50, inciso b), puesto que esos productos son seguros, tanto que la Argentina autoriza su utilización por la flota nacional. Además, tales neumáticos son utilizados mundialmente, inclusive para abastecer aeronaves, donde los requisitos de seguridad son más rigurosos. En lo relativo a la hipótesis de protección a la vida y salud de las personas, animales y vegetales (art. 50, inciso d), afirma que la durabilidad de un neumático remoldeado es idéntica a la de un neumático nuevo, no habiendo – por lo tanto – impacto adicional al medio ambiente. Además existen en la Argentina más de 70 plantas industriales que producen neumáticos reconstruidos, siendo los mismos libremente utilizados por los vehículos argentinos.

19. Después de mencionar que la Decisión del Consejo del Mercado Común 70/00 – sobre Política Automotriz del Mercosur no abarca neumáticos remoldeados, el pedido de Uruguay lista una larga serie de medidas legislativas y administrativas de varios países del mundo, en los cuales se admite el uso de neumáticos remoldeados.

20. La demanda de Uruguay, a continuación, afirma que la prohibición impuesta por la Argentina a la importación de neumáticos remoldeados viola los artículos 1° y 5° del Tratado de Asunción, por inhibir injustificadamente a la libre circulación de bienes en el ámbito del Mercosur. La modificación de las condiciones pre-existentes, una interrupción del flujo comercial entre los países no son admisibles en el sistema del Mercosur, donde las medidas sobre comercio de bienes deben fundarse en acuerdos que creen vínculos jurídicos y no en medidas unilaterales adoptadas por sus miembros. En el mismo sentido, argumenta Uruguay, la prohibición de importaciones adoptada por la Argentina violaría el Anexo I del Tratado de Asunción, las Decisiones N°s 22/00 y 57/00, relativas al Acceso a Mercados, adoptadas por el Consejo del Mercado Común.

21. La edición de la Ley Argentina igualmente violaría, según Uruguay, varios dispositivos de Derecho Internacional, admitido como derecho aplicable al caso según el Protocolo de Olivos, tales como el *pacta sunt servanda*, el principio de buena fe, consagrado por el artículo 26 de la Convención de Viena de 1969 sobre Derecho de los Tratados. Adiciona, además a su argumentación, los principios del Derecho de Integración, tales como los adoptados en el laudo arbitral dictado el 9 de enero de 2002 sobre la controversia análoga a la presente que confrontó a la República Oriental del Uruguay y los Estados Unidos del Brasil.

22. Habiendo sido analizadas las normas y principios del Derecho Internacional, inclusive aquellas adoptadas y practicadas en el marco del GATT y de la OMC, la demanda uruguaya argumenta que, en el caso presente, es aplicable el “principio y norma internacional del estoppel”.

23. Finalmente, Uruguay solicita, ante todo lo expuesto, que sea declarada por el Tribunal Arbitral la incompatibilidad de la Ley N° 25.626 de la República Argentina con las normas y principios vigentes en el Mercosur, así como con los principios y disposiciones del Derecho

Internacional y que, por lo tanto, la República Argentina derogue la referida Ley, así como anule todas las medidas de efectos similares, absteniéndose de adoptar en el futuro otras medidas que tengan efectos restrictivos y/o discriminatorias semejantes a las cuestionadas en el presente litigio.

2. Contestación de Argentina

24. En su respuesta, la Argentina rechaza la amplitud del objeto del arbitraje definido por Uruguay, pues al solicitar que la decisión del Tribunal alcance otras medidas además de la Ley N° 25.626, estaría incluyendo en el litigio un pedido genérico, inespecífico y con alto grado de abstracción.

25. La contestación de Argentina retoma los antecedentes de la divergencia, mencionando la propuesta de acuerdo hecho a Uruguay y que no obtuvo de este la debida respuesta. Relata las negociaciones bilaterales directas realizadas entre las Partes, así como detalla la referida propuesta de acuerdo sometida al Uruguay, en el sentido de establecer un límite cuantitativo de neumáticos remoldeados a ser importados por la Argentina de Uruguay, límite ese definido por el número de neumáticos usados que el Uruguay importase de la Argentina. Uruguay no concordó con la propuesta de negociación así formulada.

26. Según la argumentación de Argentina, la Ley N° 25.626, caracterizada como una prohibición de carácter no-económico, está amparada en las hipótesis listadas por el artículo 50 del Tratado de Montevideo, receptado por el Anexo I del Tratado de Asunción. La ley argentina no solo resulta acorde con la legislación del Mercosur, sino que significa un paso adelante para alcanzar el bienestar de los pueblos de la región, a través de la protección del medio ambiente y la salud de las personas, animales y vegetales que habitan en su territorio.

27. Argentina alega que la Ley en discusión es una medida de carácter preventivo destinada a evitar el daño potencial que los neumáticos remoldeados, en cuanto a residuos peligrosos por su difícil y onerosa disposición final, puedan

causar al medio ambiente, a la salud de las personas, animales y vegetales, comprometiendo el desarrollo de las generaciones presentes y futuras. La contestación de Argentina confirma el reconocimiento y aceptación de las normas que se destinan a promover el libre comercio en el Mercosur, pero argumenta que el artículo 50 del Tratado de Montevideo de 1980 garantiza el amparo legal a sus pretensiones.

28. Según la Parte Reclamada, la excepción al libre comercio creada por el artículo 50 del Tratado de Montevideo y, más especialmente su inciso d), que menciona de la protección a la vida y a la salud de las personas, animales y vegetales, fue reconocida por Tribunales Arbitrales Ad Hoc, constituidos en el ámbito del Mercosur, en el marco del Protocolo de Brasilia. La contestación de Argentina, en esa línea, comenta la decisión adoptada en el laudo arbitral que dirimió la controversia entre Argentina y Brasil.

29. De esta manera, concluye la Argentina, la Ley N° 25.626 está incluida entre las excepciones previstas en el artículo 50 del Tratado de Montevideo, pues (a) el bien jurídico tutelado es la protección a la vida y la salud de las personas, de los animales y de los vegetales; (b) el comercio de neumáticos remoldeados entre Argentina y Uruguay fue marginal e insignificante en base de total de exportaciones hechas de Uruguay para la Argentina y (c) no se aplica al caso el principio de la proporcionalidad, pues cuando está en juego la vida, la salud, el nivel de vida de los habitantes del país, así como los recursos naturales existentes, sería imposible implementar una medida de proporcionalidad.

30. A continuación, la Argentina pasa a discutir la existencia de medidas de excepción al libre comercio vigentes en el ámbito multilateral y en la Unión Europea. En esa línea, discute en detalle el artículo XX del GATT 1994, refiriéndose a decisiones adoptadas por la Organización Mundial del Comercio, entendiéndose que, tal como fue exigido en tales decisiones, la Argentina puede comprobar la compatibilidad de la Ley restrictiva adoptada con el objetivo de preservar el medio ambiente, respetados los principios de no discriminación, de la

necesidad y de la proporcionalidad, puesto que, como argumenta, no sería posible alcanzar tales objetivos con la adopción de otras medidas.

31. La contestación presentada por Argentina analiza, seguidamente, el artículo 30 del Tratado de Roma, en el cual también son reconocidas excepciones al principio de libre comercio, cuando son dictadas para la preservación de la salud y de la vida de las personas y de los animales, así como para la preservación de los vegetales. Se refiere asimismo a decisiones jurisprudenciales adoptadas con fundamento en el citado artículo Comenta las Decisiones N°s. 22/00 y 57/00 del Consejo de Mercado Común, reconociendo que la primera consagra el compromiso de los Estados Miembros en no adoptar medidas restrictivas al comercio recíproco. Sin embargo, afirma que tal Decisión ratifica la excepción consagrada en el artículo 2º, letra b) del Anexo I al Tratado de Asunción. Analiza los argumentos presentados en el pedido inicial de Uruguay, en relación a tales Decisiones, para refutarlos individualmente.

32. A continuación, la defensa Argentina hace comentarios sobre el Laudo Arbitral emanado de la controversia sobre importación de neumáticos remoldeados que involucró a Uruguay y Brasil, para afirmar que determinadas conclusiones de dicho Laudo son equivocadas y se apartaron substancialmente de la doctrina emanada de todos los Laudos arbitrales que anteriormente se habían pronunciado sobre la materia, en el ámbito del Mercosur. El Laudo Arbitral mencionado no hace ninguna referencia a la excepción prevista en el Tratado de Asunción, que remite al artículo 50 del Tratado de Montevideo de 1980. Argumenta la contestación que dicho Laudo ignoró totalmente el carácter evolutivo de la ciencia, la tecnología, el derecho en general, el derecho ambiental particularmente, la salud etc habiendo concluido que los Estados Partes estarían inhibidos de restringir o prohibir el ingreso a sus territorios de productos que, en determinado momento se comercializaban sin restricciones por desconocimiento de sus propiedades nocivas para la salud humana o perjudiciales al medio ambiente.

33. Afirma la defensa que las excepciones al libre comercio existen tanto en el marco del Mercosur, como también en la Unión Europea y en la Organización Mundial de Salud, concluyendo que (a) es lícito y posible admitir la aplicación de medidas restrictivas de carácter excepcional; (b) las medidas implementadas deben estar efectivamente destinadas a proteger bienes de naturaleza superior o valores no económicos.

34. La contestación afirma luego que no existe ninguna discriminación en la medida restrictiva adoptada, pues desde marzo de 2001, ningún neumático reconstruido ingresó en el territorio argentino en forma definitiva; la medida no caracteriza una restricción encubierta al comercio bilateral, porque el volumen comercial de tal producto entre los dos países era insignificante; hubo ofertas de la Argentina para resolver amigablemente la controversia, mediante la exportación temporaria de neumáticos usados argentinos para Uruguay, donde serían remoldeados y así retornarían al territorio argentino; el objetivo de la Ley N° 25.626 es mantener controlado el “pasivo ambiental” argentino, y no proteger el recauchutador nacional o restringir el comercio, pues si así no fuese, no se habría propuesto el acuerdo en el cual constaba la reconstrucción de neumáticos en Uruguay.

35. En los puntos siguientes, la defensa presentada por Argentina se refiere largamente al proceso legislativo del que resultó la aprobación de la Ley N° 25.626, indicando que en el debate parlamentario quedó claro que la medida se destinaba a prevenir el ingreso de residuos disfrazados de mercaderías con vida útil comprometida o agotada, así como los impactos ambientales, actuales o latentes resultantes de tales mercaderías, teniendo en cuenta la complejidad de su gestión y los elevados costos involucrados. La defensa igualmente refiere al principio de prevención en Derecho Ambiental, asegurando el carácter de protección ambiental de la Ley contestada. Finalmente, recuerda las preocupaciones con el medio ambiente reveladas en los documentos del Mercosur, particularmente en el Preámbulo del Tratado de Asunción. Asimismo, sobre tales preocupaciones, menciona el Acuerdo Marco sobre Medio Ambiente del Mercosur, del 22 de junio

de 2001, así como el proyecto de Gestión Ambiental de Residuos y Responsabilidad Post Consumo, todavía en discusión por el Consejo del Mercado Común.

36. Se refiere la defensa al pasivo ambiental y los daños infringidos a la salud de las personas y animales por los neumáticos al final de su vida útil; los riesgos resultantes de la quema de tales productos; sobre los peligros resultantes de almacenaje a cielo abierto, recordando la Directiva del Parlamento Europeo (2000/53/CE) relativa a disposición de vehículos, sus componentes y materiales, al final de su vida útil. Analiza el hecho de que Uruguay importa carcasas de países desarrollados fuera del territorio del Mercosur, concluyendo que tal hecho implica un impacto negativo mediato como consecuencia del corto periodo de reutilización del neumático remoldeado y de la falta de soluciones concretas para su disposición final y efectos sobre el medio ambiente.

37. La contestación Argentina refuta como no aplicable al caso el principio de estoppel, analiza las nomenclaturas aduaneras de productos, indica datos estadísticos sobre el volumen de importaciones argentinas de neumáticos recauchutados o usados, indicando la participación del Uruguay en ese comercio. Menciona también datos estadísticos del Uruguay, indicando el volumen de importación de neumáticos usados por aquel país.

38. La defensa presentada por Argentina procura refutar individualmente los argumentos presentados por Uruguay en su pedido inicial. Concluye su defensa argumentando que la Ley N° 25.626 es compatible con las normas del Mercosur; que tal Ley fue adoptada en cumplimiento al artículo 41 de la Constitución Nacional de Argentina; que la preservación del medio ambiente y de la salud de las personas, animales y vegetales es necesaria para alcanzar los objetivos del Mercosur; que la mencionada Ley tiene fundamento en el principio preventivo en materia ambiental; que los principios de libre comercio y de la protección al medio ambiente integran igualmente las normas del Mercosur; que los neumáticos remoldeados en Uruguay utilizan carcasas importadas de países desarrollados y teniendo vida útil reducida pueden convertir a la región en un “basurero de

residuos importados y potencialmente peligrosos”; que varios países de la región, tales como Chile, Perú y Ecuador, adoptaron normas que prohíben la importación de neumáticos usados y/o recauchutados; que la Argentina mantiene como política la protección del medio ambiente; que el principio de libre comercio es relativizado por el Tratado de Asunción al admitir las excepciones del artículo 50 del Tratado de Montevideo.

39. Por fuerza de raciocinio presentado, Argentina entiende que la Ley atacada es excepcional, tiene carácter de proporcionalidad, no es discriminatoria, se destina a proteger uno de los valores enumerados en el artículo 50 del Tratado de Montevideo, y no se dispone de alternativa menos restrictiva al comercio intra-zona.

40. La Argentina requiere al final de su defensa que se declare la norma cuestionada por el Uruguay como compatible con las prescripciones del Tratado de Asunción y de su Anexo I, así como con las normas dictadas como consecuencia del mismo y con las disposiciones de Derecho Internacional aplicables a la materia.

D. FUNDAMENTOS DE LA DECISIÓN

41. Teniendo presentes los argumentos traídos por las Partes, bien como las pruebas realizadas durante el curso del arbitraje, el Tribunal Arbitral, ponderando los hechos y el derecho traídos a su conocimiento y análisis, basa su decisión, al final dictada, en los argumentos ya analizados, así como, entre otros, en los fundamentos y consideraciones de hecho y de derecho presentados a continuación.

1. Objeto de la Controversia

42. Uruguay define como objeto de la controversia presentada ante el Tribunal a la Ley N° 25.626 de la República Argentina, promulgada el 8 de agosto de 2002 y publicada en el Boletín Oficial, el día 9 de agosto de 2002, que prohíbe la

importación de determinados productos, entre los cuales se encuentran aquellos incluidos en la Nomenclatura Común del Mercosur, individualizados y clasificados en el Sistema Armonizado de Designaciones y Codificación de Mercaderías, bajo el NCM 4012.10.00 neumáticos (cámaras neumáticas) recauchutados (entre los cuales se incluyen los neumáticos remoldeados). Igualmente, Uruguay entiende que se incluye en el objeto de la controversia toda otra medida similar de la República Argentina con efecto restrictivo o discriminatorio relativa a la importación del Uruguay de los referidos productos.

43. Considerando que la definición del objeto del litigio presentada por el Uruguay mantiene características de generalidad, sin especificidad y presenta determinado grado de abstracción, la Argentina refuta tal definición, pretendiendo ver restringido el objeto de la demanda tan solamente a la Ley N° 25.626, anteriormente mencionada y que se encuentra en vigor desde el día 17 de agosto de 2002.

44. En los términos de lo dispuesto en el artículo 14 del Protocolo de Olivos, el objeto de la controversia es determinado por la presentación del pedido y su respectiva respuesta al Tribunal Arbitral, no admitiéndose alteraciones posteriores. Las alegaciones hechas por las Partes en el pedido y en la contestación deben estar vinculadas a los temas y cuestiones que hayan sido considerados en etapas previas al arbitraje, etapas estas previstas en el propio Protocolo y en el Anexo al Protocolo de Ouro Preto. Queda, por lo tanto, delimitado el objeto de la controversia por la simple verificación de los términos constantes del pedido y la respuesta de las Partes litigantes, así como de las pruebas de lo que fue discutido en las etapas de negociación anteriores al inicio del procedimiento arbitral.

45. Los términos de discusión anteriores al arbitraje pueden ser conocidos por el análisis de los documentos traídos a autos por las Partes, cuando atendieron a lo dispuesto en el Orden Procesal N° 1, del 23 de agosto de 2005, que determinó que fuesen acercados al proceso, a la Secretaría del Mercosur, “todos los documentos relativos a la presente controversia, inclusive el intercambio de correspondencia

electrónica o epistolar – en poder de cada parte – que se hayan producido durante el proceso de negociación ocurrido previamente a la presentación por la República Oriental del Uruguay del requerimiento para la instalación de este Tribunal Arbitral”.

46. Aún cuando los documentos elaborados por las Partes anteriormente a la instalación del Tribunal Arbitral no sean abundantes, de su examen y lectura, cotejados con los escritos presentados durante la fase arbitral, no es difícil la definición del objeto del litigio.

47. Durante todas las negociaciones y discusiones habidas entre las Partes, quedó claro el embate entre dos principios consagrados por las normas del Mercosur y por el Derecho Internacional. Por un lado, el principio de la libre circulación de mercaderías en el Mercosur, sustentado en la eliminación de barreras no - económicas al comercio entre los Estados Miembros; por el otro lado, las normas que garanticen la preservación del medio ambiente y de la salud de las personas, animales y vegetales de la zona. En esta discusión, el punto focal se concentra en la Ley N° 25.626, editada por la Argentina, el 8 de agosto de 2002, que prohíbe la importación de neumáticos remoldeados, extendiendo a estos la prohibición ya existente para neumáticos usados. Uruguay se manifiesta contra dicha Ley, pues entiende que su contenido es contrario a las normas del Mercosur, en la medida en que restringe injustamente el comercio, interrumpiendo un flujo comercial de neumáticos remoldeados producidos en Uruguay y que estaban siendo exportados a la Argentina.

2. Puntos no controvertidos

48. En el curso del procedimiento arbitral, algunos puntos fueron citados y discutidos por las Partes no siendo controvertidos. En primer lugar, se constató que había un flujo comercial de neumáticos remoldeados exportados de Uruguay para Argentina. Ese flujo, intermitente y de proporciones económicas modestas, perduró por el período comprendido entre 1997 y 2001, es decir, por cerca de cuatro años. Tal flujo comercial fue interrumpido, al final de 2001, como

consecuencia de la sanción de la Ley N° 25.626, de 2002, por Argentina, que extendía la prohibición de neumáticos usados a neumáticos remoldeados. Por fuerza de esa norma, la libre circulación de bienes fue afectada, en el ámbito del Mercosur. Quedó comprobada la clara distinción entre los neumáticos remoldeados y los demás neumáticos reconstruidos (recapados o simplemente recauchutados). Las pruebas producidas por ambas partes dejaron claro que los neumáticos remoldeados son razonablemente seguros, no existiendo indicaciones de accidentes producidos específicamente por tales productos. Aunque haya consenso en cuanto a la seguridad de tales neumáticos, pues son libremente utilizados en ambos países, las Partes no acordaron cuanto a la durabilidad de los mismos. Existen en el proceso indicaciones de que un neumático remoldeado puede durar entre 30% y 100% de plazo de vida útil de un neumático nuevo. Es, sin embargo, hecho igualmente incontestable que un neumático para automóvil puede ser remoldeado una única vez. Las Partes no disintieron en cuanto al impacto ambiental que causan los neumáticos ya sean usados e inservibles. Se tornó un hecho indiscutido que no se dispone de tecnología adecuada y económicamente viable para el reciclaje de neumáticos usados e inutilizados. Finalmente, las Partes se declararon adeptas al principio del libre comercio en el Mercosur, y preocupadas con los problemas de medio ambiente y de la salud de las personas, de los animales y de la preservación de los vegetales que ocupan el territorio del Mercosur.

3. Derecho aplicable

49. Los Tribunales Arbitrales Ad Hoc instituidos en la forma prescrita por el Protocolo de Olivos, en los precisos términos del artículo 34 de ese mismo Protocolo, deben decidir las controversias a ellos sometidas en base al Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, a los protocolos y acuerdos celebrados en el marco del Tratado de Asunción, a las Decisiones del Consejo Mercado Común, las Resoluciones del Grupo Mercado Común, a las Directivas de la Comisión de Comercio del Mercosur y a los principios y disposiciones de Derecho Internacional aplicables a la materia en juzgamiento. El referido artículo, permite a su vez juzgar por equidad, si las Partes involucradas en el arbitraje así lo acordaren.

50. En el presente caso, no hubo acuerdo para que el Tribunal pudiese decidir *ex aequo et bono*, debiendo ser aplicado, por tanto, el derecho tal como fue especificado en el ítem 1 del referido artículo 34 del Protocolo de Olivos, lo que es hecho por el Tribunal. De este modo, la aplicación de normas del orden jurídico Mercosur, así como su interpretación, se realizará teniendo en cuenta, como trasfondo, los principios y disposiciones de Derecho Internacional. Para disipar cualquier duda, desde luego, el Tribunal entiende como derecho aplicable aquel instituido en los documentos firmados en el marco del Mercosur, y en los reglamentos y anexos que integran tratados, protocolos, acuerdos, decisiones, resoluciones y directivas.

4. Los principios jurídicos en conflicto

51. El artículo 1° del Tratado de Asunción establece como primera condición básica para el establecimiento del Mercosur la adopción del principio de la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los países, a través, entre otros, de la eliminación de los derechos aduaneros, restricciones no-arancelarias a la circulación de mercado y de cualquier otra medida de efecto equivalente.

52. Aún cuando mencione otros fundamentos legales igualmente pertinentes, el pedido de Uruguay establece su principal base legal en la violación por Argentina del principio de libre circulación de bienes en el territorio del Mercosur. Así, reside en el referido artículo 1° del Tratado de Asunción, o sea, en la violación de una regla esencial en que debe asentarse el Mercado Común, el planteo de Uruguay, que se pone de relieve en todas sus manifestaciones ante este Tribunal Arbitral.

53. La Argentina, por su lado, en ningún momento contesta tal principio, resaltando su compromiso con las reglas que garantizan la libre circulación de bienes en la zona integrada, libre de restricciones o discriminaciones. Contrapone, sin embargo, al pedido de Uruguay, las excepciones legales y legítimas a la libre circulación de bienes. Menciona Argentina a su favor, entre otros fundamentos, el

Preámbulo del Tratado de Asunción, cuando admite que el proceso de integración y desarrollo económico con justicia social pasa también y necesariamente por la preservación del medio ambiente. Busca, a su vez, fundamento en el Anexo I del Tratado, cuando en su artículo 2º, letra b), excluye del concepto de “restricciones al libre comercio” las situaciones previstas en el artículo 50 del Tratado de Montevideo de 1950. De este artículo 50, Argentina destaca la letra b), relativa a la aplicación de leyes y reglamentos de seguridad, y la letra d), pertinente a la protección de la vida y la salud de las personas, de los animales y de los vegetales.

54. Por su parte, Uruguay no discute las medidas de protección ambiental, exponiendo el conjunto de normas vigentes internas relativas a tal materia, así como su actuación internacional en el sentido de proteger los valores ambientales. Destaca, no obstante, que el fundamento legal traído por la Argentina es inaplicable al caso de los neumáticos remoldeados.

55. De este modo, el Tribunal se confronta con argumentos de las Partes que implican un verdadero frente entre principios estructurales del Mercosur. Habiendo este Tribunal admitido como punto indiscutible la decisión Argentina de prohibir la importación de neumáticos remoldeados para su territorio, así como que tal prohibición afectó determinado flujo de comercio originado en Uruguay, la decisión a ser adoptada llevará en consideración los hechos concretos que caracterizaran el flujo de comercio de neumáticos remoldeados de Uruguay para Argentina, particularmente en el período de 1997 a 2001. Ponderará, asimismo el Tribunal la aplicación de los mencionados principios en confronto, es decir, el libre comercio y la protección del medio ambiente, definiendo la prevalencia de uno sobre el otro, teniendo en cuenta los dictámenes del Derecho Internacional y, muy especialmente, las peculiaridades del caso *sub examen*.

5. El derecho y el caso concreto

56. Habiendo las Partes ratificado su convencimiento en cuanto a la legalidad de la aplicación del principio de la libre circulación de bienes en la región, así como admitiendo el hecho de que determinada Ley interna Argentina prohibió la

importación de productos que venían siendo exportados por el Uruguay, cabe a este Tribunal definir si la excepción presentada por Argentina, es decir – en términos generales –, si la protección de la salud y la vida de las personas y animales y la preservación del medio ambiente, tiene condiciones jurídicas para oponerse al principio de libre comercio, en determinadas condiciones y/o circunstancias.

57. Además de las normas y principios antes citados, tiene referencia directa con el caso concreto ahora en análisis toda una serie de dispositivos internacionales, levantados por las Partes en el curso de las discusiones. Nótese, en primer lugar, el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT) que dispone en su artículo XX que los Estados miembros (Argentina y Uruguay son miembros) pueden establecer restricciones a las importaciones por motivos no-económicos siempre que, como establecido en la letra “b”, sean necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales. El Tratado de Asunción, como se ha visto, incorporó tal excepción al principio de libre comercio como antes mencionado.

58. El Preámbulo del Tratado de Asunción consagra como uno de los instrumentos del proceso de integración la “preservación del medio ambiente”. Nótese, además, que se entiende como objetivo del Tratado el fin último de la mejoría de las condiciones de vida de los habitantes de la región. Es oportuno recordar que, en los términos del artículo 31.2 de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, la interpretación de un tratado ha de tener en cuenta su contexto, lo cual comprende el texto, el preámbulo y los anexos.

59. El Consejo del Mercado Común, por la Dec. N° 2/01, en el ámbito del Acuerdo Marco sobre Medio Ambiente del Mercosur, revela directa preocupación con el tema de la preservación del medio ambiente cuando menciona la necesidad de mejorar la calidad ambiental de la región a través de un marco jurídico que reglamente las acciones de protección al medio ambiente y la conservación de los recursos naturales de los países miembros del Mercosur. El Acuerdo Marco sobre Medio Ambiente, ya aprobado por Argentina y Uruguay, establece como sus

finalidades, entre otras, la promoción de la protección al medio ambiente, la promoción del desarrollo sostenible, el tratamiento prioritario e integral de las causas y fuentes de problemas ambientales, y el fomento a la internalización de los costos ambientales. Es importante señalar que el artículo 3° del Acuerdo Marco, en el cual se incluyen las finalidades aquí mencionadas, revela preocupación con el posible choque de medidas ambientales con el flujo del libre comercio. En efecto, en la letra c), de este artículo 3°, se destaca como su objetivo la “promoción del desarrollo sostenible por medio del apoyo recíproco entre los sectores ambientales y económicos, evitando la adopción de medidas que restrinjan o distorsionen, de manera arbitraria o injustificada, la libre circulación de bienes y servicios en el ámbito del Mercosur”.

60. Se verifica, por lo tanto, que en el Acuerdo Marco, el legislador ya previó la posibilidad de medidas de carácter ambiental afectando el libre comercio de la región, habiendo recomendado que se evitara la adopción de medidas restrictivas injustificadas o de carácter arbitrario. *A contrario sensu*, es posible que se admita que el mismo legislador consideró legítimas determinadas medidas de protección ambiental que, de forma justificada y no-arbitraria, puedan afectar el libre comercio de la región.

61. En el mismo sentido, la Declaración de Río de Janeiro sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, firmada en 1992, que ostenta como objetivos la protección de la integridad del sistema ambiental y del desarrollo mundial, admite en uno de sus principios (Principio 4) que la protección del medio ambiente debe constituir parte integrante del proceso de desarrollo y no puede ser considerada de forma aislada. Vale decir que Estados que representan a casi la totalidad de la población mundial presentes en la Conferencia de Río, conocida como Eco-92, admiten en la Declaración final que el tema de medio ambiente deberá siempre ser analizado en conjunto con otros temas vinculados al desarrollo de los pueblos. Más adelante, la misma Declaración, en su Principio 12, determina que las medidas de política comercial con fines ambientales no deben constituirse en medio de discriminación arbitraria o injustificada, ni en restricción velada al comercio internacional. Tal

como en el Acuerdo Marco del Mercosur, la Declaración de Río reconoce el peligro de la utilización de los temas de medio ambiente como forma de protección comercial o de restricción al libre comercio, pero admite el empleo restrictivo de esas medidas, de forma justificada y no arbitraria. Para complementar las referencias a la Declaración de 1992 sobre el medio ambiente, cabe recordar que la misma consagró la aplicación del criterio precautorio, cuando se discuta cuestiones de medio ambiente, admitiendo que cuando hubiere peligro de daño grave o irreversible al medio ambiente, a falta de certeza científica no debe servir como motivo para la no adopción de las medidas juzgadas necesarias.

62. En materia de derecho, Uruguay trae igualmente a la luz las Decisiones N°s. 22/00 y 57/00 del Consejo del Mercado Común. La Decisión CMC N° 22/00 se inserta en el proceso denominado de “Relanzamiento del Mercosur”. Su punto fundamental reside en la reafirmación del principio de la libre circulación de bienes en el territorio regional, como base de la consolidación de un mercado común. El objetivo de la decisión es de “acordar un plan de trabajo para el tratamiento de tales medidas, con miras a la eliminación de las dificultades que las mismas ocasionan en las corrientes entre los Estados Partes”. En esa línea, el artículo 1° de la Decisión ratifica la determinación de que ningún Estado Parte puede adoptar cualquier medida restrictiva al comercio recíproco. Hace entretanto, tal artículo, expresa mención a lo previsto en el artículo 2°, letra b) del Anexo I del Tratado de Asunción que, remitiendo al artículo 50 del Tratado de Montevideo de 1980, establece determinadas excepciones para la adopción de medidas restrictivas al libre comercio. En el artículo 3°, la Decisión CMC N° 22/00 determina acciones tendientes a eliminar las dificultades generadas en el comercio intra-zona o para eliminar las medidas restrictivas al comercio justificadas por el art. 50 del Tratado de Montevideo. Vale decir que la Decisión, al mismo tiempo que ratifica el principio de un comercio libre y sin restricciones, acepta aquellas fundamentadas en la excepción del art. 50 del Tratado de Montevideo y establece procedimientos para la eliminación de tales medidas restrictivas, a ser adoptadas en el curso del tiempo.

63. Por su parte, la Decisión CMC N° 57/00 tiene por objetivo complementar la anterior Decisión N° 22/00. Queda explícito en su texto que el libre comercio de

bienes constituye un elemento esencial para la confirmación del mercado común definido en el Tratado de Asunción. De la misma forma indica la necesidad de asegurar principios fundamentales de protección a la vida y a la seguridad pública, y que las que medidas con esa finalidad no deban generar obstáculos innecesarios al comercio. Se evidencia, así, que el proceso de relanzamiento del Mercosur, corporizado inclusive en las Decisiones del Consejo del Mercosur, antes mencionadas, ratifica su compromiso con el libre comercio entre los Estados Partes, libre de restricciones o barreras no-arancelarias, pero igualmente preserva las excepciones ya previstas en documentos anteriores, proponiendo que tales excepciones sean reducidas en el tiempo.

64. La materia ambiental se transformó en tema prioritario entre las naciones del mundo y, no podría ser diferente entre los miembros del Mercosur. Además de las normas ya analizadas, vale recordar otras tantas que, en el marco regional, tratan directamente del tema, a saber: (a) la CMC/DEC N° 2/94, sobre el Acuerdo de Transporte de Mercaderías Peligrosas; (b) la decisión GMC N° 10/94, que trata de las Directrices Básicas en Política Ambiental; (c) la CMC/DEC N° 10/00 sobre la Complementación del Plano General de Cooperación y Coordinación Recíproca para la Seguridad Regional, en materia de Ilícitos Ambientales; (d) la CMC/DEC N° 19/03, relativa a la Reunión de Ministros del Medio Ambiente, con la finalidad de crear la “Reunión de Ministros de Medio Ambiente”, que tendrá como función proponer al Consejo del Mercado Común medidas destinadas a la coordinación de políticas para promover la gestión ambiental y el desarrollo sustentable en los países del Mercosur, así como acciones de cooperación y articulación en materia de medio ambiente entre los Estados Partes; (e) la CMC/DEC N° 14/04, que aprueba el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco sobre Medio Ambiente del Mercosur en Materia de Cooperación y Asistencia frente a Emergencias Ambientales.

6. Límites al Derecho de la Integración

65. La disposición política de los países que componen el Mercosur en la búsqueda de la integración regional ha oscilado en curso de los años, desde la firma del Tratado de Asunción. Contingencias y circunstancias específicas dictan

los vientos favorables y, por veces, menos favorables a la consolidación y al perfeccionamiento de esa zona comercial integrada. Entretanto, si la temperatura política ha variado, lo mismo no se puede decir de la coherencia y consistencia del sistema legislativo que instrumenta el Mercosur. Los Estados Miembros respetan y hacen respetar las normas vigentes; hay un incesante trabajo de perfeccionamiento de normas y sistemas del proceso de integración; hay una constante preocupación con la solución de eventuales controversias surgidas entre los miembros, siendo el Protocolo de Olivos el mejor testimonio de esa afirmación.

66. Los principios de integración son reiteradamente reconocidos por todos los miembros del Mercosur, habiendo sido inclusive ratificados por diversas manifestaciones de Uruguay y Argentina en varios momentos de este proceso arbitral. Fundada en el libre comercio, sin restricciones o barreras, la sistemática jurídica de la integración igualmente convive con los principios de proporcionalidad, de la limitación de reserva de soberanía, de la razonabilidad y de la previsibilidad comercial. Por cierto, la búsqueda de la integración y la consagración de su fundamento en el libre comercio sólo pueden tener sentido como instrumentos de implementación del bienestar de los seres humanos que viven en la región. Léase bienestar como un concepto amplio, que implica todos los elementos que contribuyen para mejorar la calidad de vida de los hombres. En este cuadro, el libre comercio no puede gozar de una prioridad absoluta, puesto que es instrumento del bienestar humano no un fin en si mismo. El concepto de un mercado libre de barreras debe ser temperado con otros principios, igualmente consagrados por el Derecho, tales como la eficiencia, la cooperación entre los pueblos, la preservación del medio ambiente, la prevención, la precaución, entre otros.

67. Para comenzar, hay un objetivo común en la formulación de políticas para incrementar la mejor distribución de recursos económicos y naturales disponibles, así como de los recursos adicionales resultantes del desarrollo económico. Se destinan tales políticas a la eliminación de barreras que perjudiquen el flujo comercial y las inversiones realizadas en países en desarrollo; a la transferencia de tecnología, inclusive para el tratamiento de problemas ambientales internos; al desarrollo de la capacidad de los países de crear y perfeccionar tecnologías

propias, inclusive de preservación ambiental; a la integración de políticas económicas, ambientales y sociales, entre otras finalidades. En este marco, el principio de eficiencia impone una distribución racional de los recursos y se propone garantizar que los costos involucrados en el proceso de integración efectivamente sirvan para incrementar un régimen de comercio desarrollado y competente.

68. El principio de la cooperación internacional exige que los regímenes comerciales en desarrollo promuevan vínculos más allá de las fronteras, buscando el perfeccionamiento de los sistemas internacionales de cooperación. La cooperación regional debe desempeñar un papel fundamental en el desarrollo de la capacidad de cada país incluido en la región para administrar sus problemas ambientales. La cooperación y el apoyo recíproco entre políticas económicas y ambientales es esencial para el desarrollo seguro y sustentable de la región. Por su parte, el principio de integridad ambiental consagra que la falta de certeza científica no puede ser utilizada como motivo o justificación para postergar la adopción de medidas y programas tendientes a evitar posibles o potenciales daños al medio ambiente.

69. En consonancia con el principio de integridad ambiental, el principio precautorio determina que el poder público utilice criterios científicos objetivos que conduzcan al equilibrio entre la toma de decisiones para resultados a largo plazo y la satisfacción de necesidades de corto plazo. Debe haber una permanente integración entre la formulación de políticas ambientales y la investigación científica. La ciencia funciona como colaboradora esencial para justificar medidas de protección al medio ambiente y sirve como base para formular el desarrollo de políticas ambientales. Es cierto, entretanto, que el conocimiento científico sobre determinados ecosistemas y las consecuencias de la acción del hombre sobre la naturaleza son todavía incipientes y precarios. No se culpe a la ciencia por tal atraso, pues la efectiva y diseminada preocupación con la defensa y preservación del medio ambiente y de los recursos naturales surge apenas en la segunda mitad del siglo 20. La llamada incerteza científica debe ser ponderada en la discusión de medidas y políticas destinadas al medio ambiente. Es de sentido común que la ciencia no siempre es capaz de ofrecer las pruebas necesarias para comparar – con

certeza – los efectos potenciales o futuros que determinada actividad humana pueda causar al medio ambiente. Así, forzoso es admitir la necesidad de incorporación de esa “incerteza científica” como componente de políticas ambientales.

70. El principio de precaución es corolario de la constatación de incerteza científica ante la necesidad incuestionable del implemento de políticas ambientales. La precaución determina que el objetivo de protección al medio ambiente no puede ser perjudicado por la falta de certeza científica. La fragilidad y la vulnerabilidad de la naturaleza son realidades incontestables y los límites humanos de la ciencia no pueden servir de justificativo para postergar la protección del medio ambiente. No siendo la incerteza científica un obstáculo para la toma de medidas de precaución y defensa, se procedió a invertir la carga de la prueba, a fin de que la parte que pretenda implantar una actividad considerada nociva o potencialmente peligrosa al medio ambiente probar que la misma es segura y no constituye un peligro ecológico. En esa línea de conducta, una incerteza científica certificada, por si sola, puede justificar la adopción de medidas de resguardo al ambiente. Finalmente, la prevención viene consagrada por el moderno derecho internacional y particularmente por las normas del Mercosur, incluidas estas en el Acuerdo Marco de Medio Ambiente. Tal principio consiste en la autorización para la toma de medidas destinadas a evitar y prevenir riesgos potenciales.

7. La prueba producida por las Partes

71. Las Partes sometieron a este Tribunal Arbitral un conjunto probatorio amplio y bien elaborado. Fueron documentos, datos estadísticos, gráficos, consideraciones técnicas, además de presentación y la declaración de peritos hechas en el curso de la Audiencia del día 11 de octubre de 2005. Como ya se tuvo oportunidad de mencionar, varios aspectos fácticos, objeto de las referidas pruebas, se tornaran indiscutidos.

72. No existe divergencia entre las Partes con relación de la distinción existente entre un neumático nuevo, un neumático usado y un neumático remoldeado. Se deja de lado el análisis de otros tipos de reconstrucción de neumáticos, pues la

controversia gira exclusivamente en torno de los remoldeados. La prueba traída al proceso indica que el neumático remoldeado es un producto que se utiliza de una carcasa de neumático usado, debidamente inspeccionada y que esté en buen estado, sobre la cual se reconstruye un neumático, abarcando esa reconstrucción la banda de rodaje, los hombros y los laterales del neumático.

73. En cuanto a la seguridad para el usuario de un neumático remoldeado, aún cuando las Partes puedan haber discordado en algunas particularidades del tema, las pruebas indican que tal tipo de producto no trae inseguridad en su uso en el tráfico normal. Se informa que ese proceso de reconstrucción es utilizado en neumático para camión es, especialmente, para aviones, lo que indica la confiabilidad del mismo. Además, la Argentina produce y admite el uso en sus territorios de neumáticos remoldeados, habiendo – según se informó en el proceso – decenas de industrias trabajando en esa fabricación. Así, el hecho de que la Argentina admita el uso en su territorio nacional de productos allí reconstruidos elimina, a los efectos de este proceso, la necesidad de mayor discusión en cuanto a la seguridad del producto.

74. Entretanto, en cuanto al aspecto de durabilidad, no hubo acuerdo entre las Partes. El Uruguay presentó conclusiones técnicas del IPT (Instituto de Investigaciones Tecnológicas, vinculado a la Universidad de São Paulo), que a través de un informativo del 24 de noviembre de 1997 (Nº 7.067), concluye que un neumático reformado “es un neumático remanufacturado a través de un proceso industrial que utiliza la estructura íntegra de los neumáticos usados, luego de una rigurosa inspección. (...) El neumático así obtenido posee, en principio, las mismas características del neumático nuevo, teniendo inclusive que atender a los requisitos exigidos para neumáticos nuevos, de acuerdo con las normas brasileñas. De esa forma, adecuadamente fabricado, el neumático remoldeado tiene la misma durabilidad y sería tan o más seguro que un neumático nuevo, utilizado en las mismas condiciones” (ver Anexo nº 33, del pedido de Uruguay. Subrayado propio).

75. En contrapartida, la Argentina trajo manifestaciones del (Instituto Nacional de Tecnología Industrial INTI), en la cual declara que la duración “de un neumático reconstruido depende de su tamaño y del modo en que fue usado. Lo

que está claro es que la probabilidad de falla del mismo es mucho mayor que la de un neumático nuevo por el envejecimiento que tiene la carcasa (neumático usado sobre el que se realiza la reconstrucción). (.....) El rendimiento se estima, con base más práctica que técnica en un 30% de la vida útil de un neumático nuevo, pero depende mucho del estado del neumático usado en el momento de la selección y de la calidad del proceso de reconstrucción". (ver Anexo 7.1, de la contestación de la Argentina. Subrayado propio).

76. Además de la divergencia presentada por los dos institutos técnicos en lo relativo a la durabilidad de los neumáticos remoldeados, las Partes presentaron ante el Tribunal Arbitral una discusión técnica sobre resistencia a la abrasión de tales productos. Uruguay presentó un Informe de Ensayo sobre el n° 878467/CUE, de responsabilidad de LATU (Laboratorio Tecnológico del Uruguay), relativo a los resultados de un experimento de resistencia a la abrasión de los neumáticos remoldeados en comparación con los nuevos, realizado según la norma DIN 53516. El resultado es expresado por la medida de volumen de goma perdida por los neumáticos utilizados durante las pruebas. En el caso de esa experiencia, el LATU utilizó un neumático nuevo CEAT y un neumático remoldeado RALF, habiendo concluido que, después de estos análisis con ambos, el neumático CEAT (nuevo) perdió 157 mm³ de goma y el neumático RALF (remoldeado) sufrió una pérdida de 145mm³. Por la diferencia poco significativa de desgaste entre ambos productos testados, concluye el LATU que la vida útil de un neumático RALF remoldeado es similar al de un neumático CEAT nuevo. (ver Anexo 27, del pedido del Uruguay).

77. Sobre las pruebas realizadas por el LATU y las respectivas conclusiones, el INTI manifestó, opinando que "la medición del desgaste de la banda de rodadura de los neumáticos se realiza a través de prolongadas pruebas en flotas de autos, camiones, entre otras, en los que se mide la disminución de la profundidad de la banda de rodadura (desgaste) a lo largo de miles de kilómetros. (...) El ensayo de abrasión según la norma DIN 53516 no es suficiente por sí mismo para garantizar la equivalencia de los compuestos para banda de rodadura. En general, con un único ensayo es imposible concluir que dos compuestos de caucho son equivalentes. El ensayo de abrasión antes señalado compara desgaste por

frotamiento en condiciones controladas, pero su correlación con las condiciones de servicio es muy pobre”. (ver Anexo 7.1, de la contestación de Argentina).

78. De la misma forma, no fueron conclusivas las declaraciones prestadas por los peritos de ambas Partes en lo que se refiere a la durabilidad de los neumáticos remoldeados. Recuérdese que, en las declaraciones de los peritos indicados por la Argentina, Dr. Jorge Mandelbaum y Lic. Liliana Rehak, también no consiguieron ser precisos en cuanto al tema. Preguntados sobre la durabilidad del producto referida por el INTI, afirmaron que no se trata de que duren cerca de 25% a 30% de un neumático nuevo, y sí que presenten problemas estructurales antes inclusive que se desgaste la nueva banda. (ver declaración de los peritos Mandelbaum y Rehak).

79. Quedó finalmente, comprobado que un neumático remoldeado es prácticamente tan seguro en su uso como un neumático nuevo. Que un neumático remoldeado tiene durabilidad de entre 30% y 100% de la de un neumático nuevo. Que un neumático remoldeado es más barato que un neumático nuevo. Que un neumático remoldeado no puede ser nuevamente remoldeado.

80. En este punto, son necesarias consideraciones sobre la prueba realizada en lo referente a los daños ambientales producidos por los neumáticos usados, cuando sean transformados en residuos. Las alegaciones traídas al proceso, los documentos juntados por la Argentina y, además las declaraciones de las peritas indicadas, Dra. Leila Devia y Dra. Raquel Turcán, no fueron contestadas en su contenido por el Uruguay. Además, parece indudable que, al final de su vida útil, sean neumáticos nuevos, sean neumáticos remoldeados, tales productos causan o pueden causar daño al medio ambiente y, particularmente a la salud de las personas, de los animales y la preservación de los vegetales. Un neumático, al final de su vida útil, no dispone, aún de un proceso de reciclaje económicamente viable, no obstante los varios estudios que mundialmente son realizados en ese sentido. Un neumático, al fin de su vida útil, se transforma en residuo indeseable y potencialmente peligroso. Los neumáticos inservibles vertidos al aire libre, transformándose en fuente de contaminación y verdaderos criaderos de insectos. Además de esa consecuencia, pueden tales residuos liberan elementos de su

composición dañosa a la salud de seres vivos y a la naturaleza, inclusive contaminando a las aguas. Pueden también los neumáticos al fin de su vida útil ser enterrados en rellenos sanitarios, especialmente reservados para tal finalidad. Vertidos en el subsuelo, se estima que tales productos lleven cerca de 500 años para degradarse en la naturaleza. En ese período, los rellenos que reciben neumáticos inservibles pueden, con la liberación del proceso de degradación, contaminar gravemente la superficie freática, alcanzando a las aguas subterráneas, con consecuencias dañosas para el medio ambiente.

81. La posición de Uruguay, durante el curso del proceso, fue – la mayor parte de las veces – no debatir el problema ambiental. El argumento de resistencia del pleito uruguayo, en cuanto a ese tema, fue en ese sentido de que, se trata de neumáticos nuevos, usados y remoldeados, al final de su vida útil se transforman en carcasas inservibles y causan iguales peligros a la salud de las personas y al medio ambiente. No se trata, en este arbitraje, argumentan los pedidos de Uruguay, de discutir la importación de neumáticos usados, y sí neumáticos remoldeados, que serán destinados al uso y no inmediatamente transformados en residuos ambientalmente problemáticos. La pretensión de Uruguay se restringe a obligar a Argentina a seguir importando neumáticos remoldeados producidos en Uruguay, puesto que estos tienen igual durabilidad y seguridad en relación a los neumáticos nuevos, siempre tuvieron libre ingreso en el territorio argentino y no significan un impacto ambiental distinto del que es causado por el neumático nuevo.

8. El estoppel

82. El Uruguay pretende que sea aplicado al caso el principio de estoppel. Afirma que la Ley N° 25.626 suspendió el comportamiento comercial constante de la Argentina, relativo a admitir la importación de neumáticos remoldeados de Uruguay, causando a éste perjuicios de naturaleza económica. Tal comportamiento, en las circunstancias en que se dio, encierra la aplicación del principio. El estoppel ha sido aplicado como forma de dar estabilidad, certeza y continuidad a las obligaciones internacionales, sean ellas – o no – convencionales. El principio reconocido por la jurisprudencia internacional en varias

oportunidades, no goza de unanimidad en cuanto al alcance de su concepto, por la doctrina. La propia expresión *estoppel* incluye y admite otras denominaciones equivalentes relativas a sus efectos, aún cuando no siempre en cuanto a su naturaleza. Así no será difícil encontrar para el mismo principio (o muy semejante a él) denominaciones como “doctrina de los actos propios”, “*venire contra factum proprium non valet or non licet*”, “preclusión”, “doctrina de la apariencia”, “*adversus factus suum quis venire non potest*”, entre de otras.

83. Para Ian Browlie¹, el estoppel es un principio general del derecho internacional, fundado en la buena fe y en la consistencia de las relaciones internacionales. Schachter entiende la aplicación del principio cuando una parte que se compromete de buena-fe a adoptar un cierto comportamiento o a reconocer una determinada situación jurídica, se torna impedida por el estoppel de proceder en contradicción con ese compromiso o con esos actos, si las otras partes tienen razonablemente fundado su propio comportamiento en ese compromiso.² En esa línea, vale todavía recordar el concepto de estoppel más recientemente propuesto por Francisco Jiménez García, al entender que “el estoppel supone la reprobación de la contradicción. No de cualquier contradicción, sino de aquella que pone en entredicho la coherencia y la consistencia de los Estados en la realización de sus comportamientos y conductas en el marco de una determinada situación o relación jurídica internacional. Mediante ese principio se impide que un Estado reclame para sí la observancia de un derecho de que es titular o el ejercicio de una facultad admitida por el Derecho, si tal pretensión resulta contraria con la conducta anteriormente observada por el mismo respecto al contenido de ese derecho o al ejercicio de las facultades que lo integran o que el Derecho reconoce e incompatible con las legítimas expectativas originadas en el patrimonio jurídico del Estado los Estados que, de buena fe y de forma razonable, han confiado en la veracidad de la conducta primaria y han acomodado sus intereses de conformidad con el nuevo estado de cosas así creado”.³

¹ Ian Browlie, *Principles of International Public Law*, 5th ed., Oxford University Press, 1998, p. 646.

² Oscar Schachter, *Droit International, Bilan et Perspectives*, org. Mohammed Bedjaoui, Tomo 1, Paris, 1991.

³ Francisco Jiménez García, *Los comportamientos recíprocos en Derecho Internacional: A propósito de la aquiescencia, el estoppel y la confianza legítima*, Editorial Dilex, Madrid, 2002, p. 236.

84. Aún un tratamiento cuidadoso por la doctrina, el estoppel ha sido aplicado de formas diversas por la jurisprudencia. No es necesario un esfuerzo mayor de investigación para que se encuentre en el repertorio internacional las más variadas interpretaciones y aplicaciones del principio. Desde luego, recuérdese el Laudo Arbitral, dictado el 9 de enero de 2002, sobre la “Prohibición de Importación de Neumáticos Remoldeados (Remolded) procedentes de Uruguay”, al proclamar que “en el marco de las opiniones doctrinarias citadas por la Reclamante, el Tribunal entiende que la señalada concurrencia de elementos contestes – tráfico comercial, declaraciones oficiales, a más de los concordantes actos concluyentes de órganos del Estado justifican la invocación del principio del estoppel que realiza la Parte Reclamante”. Por otro lado, en el caso *Comunidades Europeas (CEE) – Bananas I*, el Grupo Especial (GATT 1947) concluyó que el estoppel solamente puede resultar del expreso o, en casos excepcionales, implícito, consentimiento de las partes reclamantes.⁴ Y, todavía, en los casos *Comunidad Europea (CE) – Asbestos y Guatemala – Cemento II*, los Grupos Especiales declararon que el estoppel es relevante cuando la parte confía razonablemente (“reasonably relies”) en las garantías de la otra parte y, así, sufre consecuencias negativas resultantes del cambio de posición de esa otra parte.⁵

85. El estoppel, para su caracterización debe contener, como mínimo, tres elementos esenciales: (a) una situación creada por un Estado, entendida como conducta primaria; (b) una conducta seguida por otro Estado, entendida como conducta secundaria y (3) la imposibilidad por parte del Estado que adoptó la actitud primaria de comportarse o manifestarse en sentido contrario a ella. Se trata de un principio directamente vinculado a la buena fe, puesto que quien afirma o admite algo es, aún más, cuando por una serie de actos, hechos u omisiones consagra la afirmación o admisión, no puede contradecir ese comportamiento. En materia de decisiones relacionadas al comercio, además de los casos referidos en el ítem 86, supra, debe ser mencionado el *Panel Report* de

⁴ *Relatório do Grupo Especial: EEC – Member States’ Import Regimes for Bananas (EEC – Bananas I)*, junho de 1993 – DS32/R.

⁵ *Relatório do Grupo Especial – European Communities – Measures affecting asbestos and asbestos-containing products (EC-Asbestos)*, WT/DS 135R, modificado pelo Relatório do Órgão de Apelação, WT/DS135/AB/R, para 8.60 e *Relatório do Grupo Especial – Guatemala – Definitive anti dumping measures on Gray Portland Cement from México*, WT/DS156R, pars. 8.23 e 8.24.

caso Argentina – Derechos Antidumping relativos a Pollos de Brasil (WT/DS241/R), decidido en mayo de 2003, donde se menciona el principio del estoppel y se admite su aplicación en aquellas circunstancias en que (i) una declaración de hecho clara y no ambigua, que (ii) sea voluntaria, incondicional y autorizada es (iii) admitida de buena fe.

86. El estoppel, práctica consagrada en la jurisprudencia como resultantes de buena fe y del *pacta sunt servanda*, encuentra abrigo indirecto en la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, cuando en su artículo 45, letra b), considera tener un Estado admitido a validez de un tratado, inclusive en razón de su conducta previa. Vale decir que actos u omisiones del Estado en consonancia con determinado Tratado son suficientes para obligar tal Estado por los términos del mismo.

87. En el caso en juzgamiento, cabe al Tribunal verificar si hubo, por parte de la Argentina, acto propio generador de obligaciones frente a Uruguay, así como analizar si el comercio de neumáticos remoldeados existente entre las Partes habría sido suficiente para configurar una práctica de naturaleza comercial constante y regular, apta para generar en otro Estado una justa expectativa de la existencia de una obligación de naturaleza internacional. Por el lado del segundo Estado, en este caso, el Uruguay, debe el Tribunal igualmente verificar si, habiendo tal práctica comercial constante y regular, fue ella suficiente para, a partir de una justa expectativa, determinar la adopción de postura específica, en consecuencia de los actos practicados por la otra Parte, así como si el cambio de comportamiento comercial de la Argentina habría generado perjuicios a Uruguay. Finalmente, y no menos importante, aún admitiéndose la existencia de requisitos suficientes para configurar la aplicación del principio del estoppel, cabe indagar si tal principio es absoluto y no sufre alguna restricción. Vale decir que cabe examinar si la obligación generada en consecuencia de la conducta de un determinado Estado y que, por fuerza del estoppel, debe ser mantenida, tiene carácter absoluto. O sea, si el Estado practicante de conducta primaria no tiene derecho de suspender tal conducta, si y cuando otros principios, o motivos fundamentales antes desconocidos, muestren la necesidad o conveniencia de alterar o paralizar la conducta original.

E. CONCLUSIONES

88. Ante lo expuesto y analizado, el Tribunal Arbitral, por mayoría de votos de los Señores Árbitros, decide lo cuanto articuladamente a seguir se declara.

89. En cuanto al objeto de la controversia, reportándose lo que fue relatado en el ítem 42 y siguientes, *retro*, el Tribunal decide que, primeramente, se trata de la Ley N° 25.626, promulgada por la Argentina, de fecha de 8 de agosto de 2002, que prohibió la importación de neumáticos remoldeados para su territorio. Sin embargo, lo que aquí se discutió no fueron los aspectos formales de tal mandamiento normativo y sí su contenido, así como el impacto de ese contenido sobre el comercio bilateral de las Partes. Sería poco lógico – y aún ingenuo – admitir que este Tribunal pudiese, por hipótesis, considerar inaplicable a la referida Ley, admitiendo, no obstante, que la Argentina editase otro acto normativo con igual tenor o contenido. La buena fe, para no decir el buen sentido, indican que la discusión entre las Partes, tanto en este Tribunal, como antes de él, siempre se basó en la prohibición de importación de neumáticos remoldeados por la Argentina, prohibición esa instrumentada en referido texto legal.

90. En base a lo expuesto, este Tribunal define el objeto del litigio como siendo la prohibición impuesta por la Argentina a la importación de neumáticos recauchutados (remoldeados) para todo su territorio nacional. La referida prohibición fue establecida por la Ley N° 25.626 de 2002. Sin embargo, además de tal norma, se incluye en el objeto de la controversia cualquier otro texto legislativo o administrativo que tenga o venga a tener, en la práctica, los mismos efectos de la citada Ley.

91. Establecido con claridad el objeto de la controversia, cabe ahora, teniendo en cuenta los hechos narrados y comprobados por las Partes y las normas legales aplicables, juzgar si hubo por parte de Argentina una práctica reprobable y violadora de los principios que rigen las relaciones entre los Estados que componen el Mercosur.

92. El Tribunal ratifica el entendimiento de las Partes en el sentido de que el artículo 1° del Tratado de Asunción, así como todo el cuerpo legislativo que se creó en el Mercosur, consagra como base para el establecimiento de ese mercado regional la adopción y el respeto al principio de la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los países, suprimiéndose los derechos aduaneros, restricciones no-arancelarias y cualquier otra medida de efectos equivalentes. Por su parte, el artículo 1° del Anexo I al Tratado de Asunción define restricciones a la libre circulación de bienes, como “cualquier medida de carácter administrativo, financiero, cambiante o de cualquier naturaleza, mediante la cual un Estado Parte impida o dificulte, por decisión unilateral, el comercio recíproco”.

93. En este contexto, el Tribunal entiende que la Ley N° 25.626, al prohibir la importación de neumáticos remoldeados, interrumpió el comercio internacional de tales productos, y particularmente las exportaciones de Uruguay para la Argentina, que se desarrollaban, en cuanto a tales neumáticos, desde el año de 1997.

94. Sin embargo, la libertad de comercio y su preservación como forma de estructurar el Mercosur no puede ser considerada principio absoluto y inderogable, un verdadero *deus ex machina* surgido para solucionar todos los problemas de las relaciones comerciales e inmune a cualquier excepción.

95. Las Partes no discreparon del hecho de que, al final de su vida útil, los neumáticos se transforman en un problema ambiental. Los residuos resultantes de esos neumáticos usados son de difícil disposición, tardan siglos para degradarse, son compuestos por innumerables elementos químicos y pueden provocar serios daños al medio ambiente, al hombre, a los animales, a la naturaleza en general, si abandonados al aire libre. Igualmente, pueden perjudicar la superficie freática, alcanzando el subsuelo, cuando son dispuestos en rellenos sanitarios. Quedó igualmente exenta de duda la afirmación de que un neumático solamente puede ser remoldeado una única vez y que, en esa condición, presenta niveles de seguridad comparables a un neumático nuevo. En el plazo de vida de un neumático remoldeado reside el punto fundamental de esta cuestión.

96. Aún cuando los laudos de los institutos técnicos de elevada reputación en sus respectivos países (INTI e IPT) diverjan cuanto a la durabilidad de un neumático remoldeado, debe quedarse en el espectro establecido por esos análisis. Vale decir, un neumático remoldeado dura, un mínimo, de 30% de vida de un neumático nuevo y, como máximo, tiene una vida igual a éste. No obstante las Partes no hayan logrado probar de manera convincente la durabilidad de un neumático remoldeado, la admisión de que su vida útil pueda oscilar entre el 30% del INTI y el 100% del IPT, en relación a la vida de un neumático nuevo, es suficiente para fundamentar la decisión de este Tribunal, como más adelante se verá.

97. La reconstrucción de un neumático es una medida saludable y debe ser incentivada, pues reduce (o mejor, retarda) la acumulación de neumáticos usados. Lo que se discute y contesta, no obstante, es la conveniencia de importación de neumáticos remoldeados de otro país o región. Las pruebas traídas por las partes indican, a modo de ejemplo, que un neumático nuevo debe rodar aproximadamente 60.000 kilómetros. Con la posibilidad de su remoldeado, y en la expectativa más optimista revelada por el IPT, tiene un rodaje adicional de 60.000 kilómetros. Al fin del período, el neumático se transforma en residuo ambientalmente problemático.

98. En una simple operación aritmética y, partiendo de la expectativa optimista de que un neumático remoldeado pueda rodar los mismos 60.000 kilómetros que uno nuevo, se concluye que, al final de 120.000 kilómetros, un vehículo de cuatro ruedas que haya usado neumáticos nuevos y en seguida remoldeados, habrá consumido cuatro neumáticos; por otro lado, un vehículo idéntico que hubiera utilizado remoldeados, en el mismo periodo, tendrá utilizado ocho neumáticos. Es obvio que, si la vida útil total de un neumático remoldeado fuera menor de la de un nuevo (pues éste puede ser remoldeado una vez y aquel no), con el ingreso en el mercado nacional de neumáticos remoldeados en el exterior, el pasivo ambiental será incrementado en el tiempo.

99. En este contexto, la importación de neumáticos remoldeados implica para el país importador la aceleración de su pasivo ambiental. La protección del medio

ambiente es un principio básico para el Mercosur. Como ya se explicitó anteriormente, el Preámbulo del Tratado de Asunción y la aplicación del artículo 2º, letra b) del Anexo I del Tratado, que incorpora el artículo 50 do Tratado de Montevideo de 1980, son pruebas inequívocas de que el Mercosur nació y debe desarrollarse protegiendo la vida y la salud de las personas, de los animales y de los vegetales. No habría razón para el ejercicio del libre comercio y el consecuente desarrollo económico y social de los pueblos de los países del Mercosur, si estos pueblos fuesen condenados a vivir en condiciones ambientalmente comprometidas por la acción agresiva del hombre. En el mismo sentido, fueron recordados en esta sentencia el artículo XX del GATT que admite restricciones al comercio internacional por motivos no económicos, en cuanto tales restricciones son impuestas para la protección de la salud y vida de las personas y de los animales y para preservar los vegetales. El Acuerdo Marco sobre Medio Ambiente del Mercosur, aprobado en el 2001, establece entre de sus finalidades la protección al medio ambiente. En el mismo sentido está la importante Declaración de Río de Janeiro sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, firmada en 1992, determina que el tema del medio ambiente no puede ser considerado de forma aislada, siendo necesaria su aplicación dentro del cuadro mayor de las relaciones internacionales.

100. Reconocida la importancia fundamental de la protección al medio ambiente y adoptados los principios que orientan la aplicación de las normas de Derecho Ambiental, especialmente los principios de la cooperación entre los pueblos, preventivo y precautorio, como anteriormente fue analizado (ítem 68 y siguientes), el Tribunal entiende que la defensa del medio ambiente, desde que esté fundada en justas razones, puede ser usada como excepción a las normas generales de la integración regional y, particularmente, aquellas que regulan el libre comercio entre los países del Mercosur.

101. Las reiteradas alegaciones de Uruguay de que exporta para Argentina neumáticos remoldeados para ser usados y consumidos y no neumáticos usados para ser lanzados a la basura, aún cuando – en un primer momento – pueda causar impacto, no resiste a un análisis más profundo. De hecho, lo que produce y exporta Uruguay son neumáticos reconstruidos a partir de carcasas generalmente importadas de países desarrollados. El neumático remoldeado no es

en sí mismo un producto que pueda causar daño inmediato al medio ambiente. Sin embargo, ese mismo producto reconstruido, con estructura originaria de otras regiones del mundo, tendrá una vida útil sustancialmente menor que la de uno de un neumático nuevo. Vale decir que será transformado en basura más rápidamente y hará que el Estado receptor acumule precozmente residuos dañosos al medio ambiente para los cuales la ciencia y la tecnología todavía no encontraron solución satisfactoria.

102. En el caso presente, siendo incuestionable el daño causado por los residuos de los neumáticos inservibles al medio ambiente y siendo, igualmente, inmune a las dudas que el ingreso en determinado país de neumáticos remoldeados incrementa su pasivo ambiental, cuando se compara tal incremento con el que sería causado por neumáticos nuevos, Argentina tuvo justa razón para aprobarla Ley N° 25.626, del 2002 y, por medio de ella, impedir el ingreso al país de neumáticos usados, recapados o remoldeados.

103. No ve el Tribunal, en el presente caso, posibilidad de aplicación del principio de estoppel. En secuencia en la de lo que fue analizado anteriormente (ítem 82 y siguientes, *retro*), la prevalencia del estoppel en el presente caso dependería de la existencia de un flujo o práctica comercial suficientes para generar la expectativa de que se constituía una obligación internacional. Tal como fue discutido, también cuanto la aplicación de estoppel puede investigarse si tal principio debe prevalecer de forma absoluta, inclusive sobre otros de igual o mayor trascendencia. Para verificar el punto primero, se recurre al Acuerdo sobre Subsidios y Medidas Compensatorias Relativo a la Aplicación del Artículo VI del GATT 1994, cuando en el primer acuerdo, en su artículo 6, al referirse a “perjuicio grave” determina que para que éste se configure debe ser analizada la corriente comercial “durante un período apropiadamente representativo, suficiente para demostrar tendencias claras en la evolución del mercado”. El artículo 2.2.1 del segundo acuerdo referido determina que para un comercio ser considerado como base para determinar el valor normal de un producto, esa evaluación debe haber tomado como base “un período prolongado y en cantidades substanciales”.

104. Compilándose los datos presentados por las Partes al proceso, se verifica que, según lo informado por Uruguay (Anexo 18), fueron exportados, en neumáticos remoldeados, durante el año de 1998, el valor de US\$ 168,740; durante el año 1999, US\$ 215,480; durante el año 2000, US\$ 632,524; durante el año de 2001, el valor de US\$ 225,241 y durante el año 2002, el valor de US\$ 235,842. No está claro en el cuadro presentado por el Uruguay el destino de esas exportaciones. Tales operaciones, según el Uruguay, ocurrieron durante 8 meses en el año 1998; durante 9 meses en el año 1999; durante 11 meses en el año de 2000; durante 3 meses en el año 2001 y durante 4 meses de los primeros ocho meses de 2002, cuando fue promulgada la Ley N° 25.626. Igualmente, al mencionar tales períodos, no se especifica el destino de las exportaciones.

105. Por su parte, Argentina informa en el cuadro estadístico (Contestación presentada, Cuadros de comercio entre las partes y otros) que las importaciones de neumáticos remoldeados del Uruguay fueron las siguientes: en valor de US\$ 28,306 para el año 1977; en valor de US\$ 4,317 en el año 1998; en valor de US\$ 20,450 en el año 1999; en valor de US\$ 400,431 en el año 2000 y en valor de US\$ 103,985 en el año 2001, no siendo declarado ningún movimiento para el año de 2002. Mencionan todavía los cuadros presentados por la Argentina que las operaciones con neumáticos remoldeados con el Uruguay ocurrieron durante dos meses en el año 1997, un mes en el año 1998, dos meses en el año de 1999, diez meses en el año de 2000 y tres meses en el año 2001.

106. Aunque usando criterios distintos, a las informaciones presentadas por las Partes permiten al Tribunal esbozar un cuadro realista del efectivo flujo comercial entre las Partes representado por los neumáticos remoldeados en el período comprendido entre 1997 y 2001. Se constata que el comercio de tal producto no fue permanente y estable y, con la excepción del año 2001, no hubo mayor impacto económico. Además se verifica de las estadísticas presentadas por el Uruguay aún después de la vigencia de la ley Argentina y consecuente prohibición de exportar neumáticos remoldeados para la Argentina, hubo gran incremento de exportaciones uruguayas de tales productos para otros destinos. De este modo, de una forma general y comprensiva, no se puede afirmar que la industria uruguaya de neumáticos reconstruidos, como un todo, haya sufrido impacto negativo

después la prohibición de importaciones por la Argentina. No se cumple, por tanto, el primer requisito para la aplicación del principio de estoppel, puesto que no se ha comprobado en estos autos un flujo mercantil permanente, ni tampoco cantidades substanciales en las exportaciones. Finalmente, los números presentados indican un crecimiento en el mercado uruguayo de producción de neumáticos remoldeados, como consecuencia del incremento de exportaciones de ese producto, no comprobándose igualmente perjuicios en el sector productivo relevante.

107. En cuanto a la relativización del estoppel ante otros principios jurídicos con el fin de justificar, como en el caso presente, una restricción de carácter no-económico al libre comercio de la región, deben ser recordados los argumentos anteriormente expuestos (ítem 99) que fundamentan el indiscutible compromiso del Mercosur con la preservación de medio ambiente y, muy especialmente, con la protección de la vida y la salud de las personas, de los animales y de los vegetales. Aún corriendo con el riesgo de pecar por exceso, el Tribunal debe recordar que no obstante la constatación de “incerteza científica”, que puede ser comprobada con varias manifestaciones de las Partes en este proceso, además de las afirmaciones concretas sobre seguridad, durabilidad y forma de disposición de neumáticos, es aplicado al caso los preceptos relacionados a los principios precautorio y preventivo, que permiten la utilización de medidas restrictivas de carácter no económico al comercio internacional y relativamente a determinado producto, aún cortando un flujo comercial anterior permanente y substancial. Concluyendo, el Tribunal entiende no ser aplicable el principio de estoppel en el caso presente, no solo porque los antecedentes comerciales no son significativos, sea por su valor económico absoluto, sea por la falta de permanencia continua de ese comercio, como también por la admisión de que hay (y debe haber) principios superiores que, debidamente comprobados, permiten al Estado imponer restricciones no económicas en su comercio internacional.

108. En apoyo de la legalidad de su reclamación, el Uruguay trae una jurisprudencia creada en el Mercosur por la decisión del Tribunal Arbitral que decidió, el 9 de enero de 2002, el caso denominado “Prohibición de Importación de Neumáticos Remoldeados (Remolded) Procedentes de Uruguay”. De hecho, tal caso

guarda – en su esencia – gran semejanza con este que se encuentra bajo juzgamiento. También en aquella oportunidad, alegando el mantenimiento de reglas que garantizan el libre comercio en el espacio del Mercosur, Uruguay pretendía ver anulados los efectos de norma brasileña que prohibía la importación por aquel país de neumáticos remoldeados. Tal como en la presente controversia, Uruguay alegaba, entre otros, los argumentos de prioridad de las normas del Mercosur para garantizar el libre comercio, del comportamiento previo del Brasil que admitía la importación de tales productos, para posteriormente prohibirla, y además la aplicación del principio de estoppel.

109. Cesan en este punto las semejanzas entre aquella decisión y lo que se discute en este arbitraje. En aquella oportunidad, el Tribunal Arbitral, por unanimidad, dio la razón al Uruguay, determinando que el Brasil reformulase su legislación interna de forma a readmitir la importación de neumáticos remoldeados. Una lectura cuidadosa del laudo arbitral dictado en enero de 2002 indica que el Tribunal, en aquella oportunidad, se preocupó exclusivamente en verificar si el comportamiento de Brasil implicaba (o no) violación al principio de libre comercio. Se preocupó igualmente el Tribunal en analizar si el flujo comercial del producto existía y era substancial. Se preocupó el Tribunal en comprobar si había por parte del Brasil una práctica comercial injustificadamente interrumpida, afectando el principio de libre comercio que debe estar protegido contra restricciones no económicas. En base en estas preocupaciones, el Tribunal dictó su decisión.

110. No hay, sin embargo, en todo el laudo arbitral cualquier preocupación con la preservación del medio ambiente. No se cuidó el Tribunal de analizar las excepciones al principio de la libre competencia fundadas en la protección de la vida y la salud de las personas, de los animales y de los vegetales. No se preocupó el Tribunal en analizar los principios de derecho internacional, ni tampoco los específicos de Mercosur, que autorizarían a relativizar las normas comerciales y económicas en nombre de un ambiente más sano para la región. En ningún tópico de aquella decisión arbitral se mencionó, por ejemplo, el artículo 2º del Anexo I al Tratado de Asunción aún el artículo 50 del Tratado de Montevideo de 1980,

marcos jurídicos de importancia fundamental en el deslinde de este actual arbitraje.

111. Aquí, además de las inherentes discusiones sobre la libertad de comercio y los principios y normas que aseguran el libre comercio en el Mercosur, las Partes y, más particularmente, la Argentina, presentaron datos, hechos y argumentos directamente relacionados con el Derecho Ambiental. Se discutió hasta el agotamiento la durabilidad de los neumáticos remoldeados y – en consecuencia – el tiempo al final del cual serán transformados en residuos peligrosos, tal como todos los neumáticos inservibles. El tema de preservación ambiental fue contrapuesto al de libre comercio. Así, al contrario del caso referido, este Tribunal no puede ignorar la importancia e impacto de los argumentos de naturaleza ambiental. No sólo no ignoró la relevancia de tales aspectos jurídicos, como los consideró suficientes para atemperar y relativizar el principio de la libre circulación de bienes y servicios, admitiéndose como excepción justificada a su plena aplicación. De esta forma, el referido fundamento jurisprudencial, tal como fue propuesto, no es aplicable a este caso.

112. Restan, a su vez, breves y últimas consideraciones sobre dos aspectos levantados por el Uruguay en este procedimiento. Menciona que habría habido una discriminación comercial por parte de la Argentina, pues, ya en la vigencia de la Ley N° 25.626, habrían ocurrido importaciones de neumáticos remoldeados de otros orígenes. Argentina refutó la alegación, admitiendo el acontecimiento de importaciones temporarias de tales productos en cantidades insignificante y exclusivamente para experimentos y análisis. Adjuntó documentos en ese sentido y la versión presentada no fue contestada. En cuanto a la existencia de innumerables fábricas argentinas dedicadas a la reconstrucción de neumáticos, el argumento no afecta la decisión de este Tribunal al reconocer que neumáticos remoldeados en el propio país reducen la aceleración del pasivo ambiental, en tanto que la importación de tales productos, en particular ante el hecho de su vida útil reducida, incrementan tal pasivo.

F. DECISIÓN

Por todo lo expuesto y por lo demás que de este proceso consta, de conformidad con el Protocolo de Olivos, con las normas y principios jurídicos aplicables a la materia y, en los términos de las Reglas de Procedimiento aprobadas el 19 de agosto de 2005, este Tribunal Arbitral Ad Hoc constituido para conocer y juzgar la controversia involucrando a la República Oriental del Uruguay y la República Argentina sobre “Prohibición de Importación de Neumáticos Remoldeados” **DEC**

IDE:

- 1. Por mayoría de votos de los Señores Árbitros, que la Ley N° 25.626, promulgada por la República Argentina el 8 de agosto de 2002 y publicada en el Boletín Oficial, el 9 de agosto de 2002, es compatible con lo dispuesto en el Tratado de Asunción y su Anexo I, con las normas derivadas de tal Tratado, así como con las disposiciones de Derecho Internacional aplicables a la materia.**

- 2. Por unanimidad, determinar, en los términos del artículo 36.1 del Protocolo de Olivos, que los costos y desembolsos de este procedimiento arbitral sean pagados y reembolsados a la Secretaría Administrativa del Mercosur, conforme el caso, de la siguiente manera: (a) cada Parte arcará con los costos y desembolsos del árbitro por ella indicado, así como con los costos y desembolsos de los representantes, asesores y peritos por ella respectivamente nombrados o indicados; (b) los costos y desembolsos incurridos con y por el Presidente del Tribunal serán pagados en partes iguales pelas Partes; (c) las Partes dividirán igualmente entre si todos los costos y desembolsos, inclusive de naturaleza administrativa, incurridos por la Secretaría Administrativa del Mercosur en la organización y conducción de este proceso. Los pagos y reembolsos de costos y desembolsos, en la forma aquí definida, deberán ser efectuados por**

las Partes correspondientes directamente a la Secretaría Administrativa del Mercosur, dentro del plazo improrrogable de 30 (treinta) días contados a la notificación del Laudo.

- 3. Por unanimidad autorizar a la Secretaría Administrativa del Mercosur a efectuar, de inmediato, todos los pagos aún pendientes y relativos al presente proceso, en los términos de la decisión adoptada, con recursos disponibles del Fondo Especial, debitándolos a las Partes en las proporciones aquí determinadas.**
- 4. Por unanimidad determinar que los autos y todos los documentos relativos al presente proceso permanezcan archivados en la Secretaría Administrativa del Mercosur.**

Por unanimidad declarar que, exceptuándose lo dispuesto en los artículos 28.1 y 17 del Protocolo de Olivos, lo dispuesto en este Laudo es obligatorio para las Partes y tiene efecto inmediato, de conformidad con lo que determinan los artículos 26 y 27 del mismo Protocolo.

Sean las Partes notificadas de esta decisión por intermedio de la Secretaría Administrativa del Mercosur, desde luego por copias y correspondencia electrónica, esta última, si es posible y, en secuencia, con el documento oficial. El presente Laudo Arbitral es redactado en portugués, debiendo la Secretaría Administrativa del Mercosur, para mayor comodidad y facilidad de las Partes, providenciar, en el menor plazo posible, su traducción para el idioma Español. La versión en Portugués del Laudo Arbitral será la única oficial y prevalecerá sobre la traducción en Español, que, por su carácter no-oficial, no será revista o autenticada por los Árbitros.

Publíquese.

JOSÉ MARÍA GAMIO

Árbitro

MARCELO ANTONIO GOTTIFREDI

Árbitro

HERMES MARCELO HUCK

Árbitro Presidente