Corte Suprema de Justicia de la Nación

Año de su Sesquicentenario

Buenos Aires, 10 de julio de 2013.

Autos y Vistos:

Por los fundamentos y conclusiones del dictamen del señor Procurador Fiscal a los que corresponde remitirse en razón de brevedad, se declara que deberá entender en la presente causa el Juzgado Federal n° 1 de Concepción del Uruguay, al que se le remitirá. Hágase saber al Juzgado de Instrucción n° 1 de Gualeguaychú, provincia de Entre Ríos.

RICARDO LUIS LORENZETTI

ELENA I. HIGHTON de NOLASCO

ENRIQUE S. PETRACCHI

CARMEN M. ARGIBAY

S u p r e m a C o r t e :

La presente contienda negativa de competencia suscitada entre los titulares del Juzgado Federal n° 1 de Concepción del Uruguay y del Juzgado de Instrucción n° 1 de Gualeguaychú, ambos de la provincia de Entre Ríos, se refiere a la causa instruida a raíz del derrumbe del muelle continental del Puerto Ibicuy.

De las constancias del legajo surge que el puerto es explotado por la empresa "Transbordo Ibicuy S.A.", la cual se dedica al acopio de productos minerales y químicos a granel que son importados desde Brasil y Bolivia, y que el derrumbe se produjo mientras el buque remolcador "IB Esperanza" aguardaba la carga de combustible, lo que provocó el hundimiento del camión cisterna que contenía treinta y cuatro mil litros de gas oil, entre otros vehículos (fs. 1, 3, 4, 7/8).

La juez federal declinó su competencia a favor de la justicia ordinaria de Gualeguaychú, con base en el dictamen fiscal según el cual los hechos encuadrarían en los tipos penales de daños o estragos (artículos 183 y 187 y siguientes del Código Penal), ocurrieron en un lugar sometido a jurisdicción provincial y las personas involucradas son sujetos públicos provinciales, por lo que su juzgamiento corresponde a la justicia ordinaria, ya sea por la materia, el lugar y las personas (fs. 189).

El magistrado local, por su parte, no aceptó la atribución de competencia por considerar que los hechos afectaron

el normal funcionamiento del puerto, ya que se obstaculizó el comercio fluvial y se vio afectada la seguridad de la navegación. Agregó que también debe investigarse la posible contaminación ambiental de un río interjurisdiccional y el incumplimiento de las normas de seguridad portuarias por parte de los organismos de control (fs. 198/205).

Vuelto el expediente al tribunal de origen, su titular insistió con la postura sostenida en la declinatoria y resolvió elevarlo a la Corte (fs. 216).

En primer lugar, cabe señalar que el Tribunal tiene dicho que las contiendas de competencia deben tramitar por la vía incidental que corresponda, para evitar la paralización del proceso, procedimiento que debió observarse en este caso (Fallos: 312:542).

Yendo al fondo de la cuestión, el Código Procesal Penal de la Nación estableció, en su articulo 33, inciso b, que los jueces federales conocerán en los delitos cometidos en los puertos argentinos.

En el año 1989, la ley de Reforma del Estado descentralizó la Administración General de Puertos y cedió esta facultad a las provincias (ver Anexo I, punto I, ley 23.696), pero retuvo el poder de policía sobre las terminales portuarias, el cual es ejercido por la Prefectura Naval Argentina, que es la autoridad encargada de regular todo lo relativo a la entrada, amarre y salida de los buques o aeronaves y de artefactos navales, en todo lo

relativo a la seguridad de la navegación (artículo 34, ley 20.094 y ley 18.398) y de ejercer la "defensa preventiva y activa tanto de los siniestros con respecto a los buques e instalaciones portuarias, como respecto a aquellos que afecten el medio ambiente de la jurisdicción que le compete" (ver REGISEPORT citado en fs. 28, segundo párrafo de los considerandos).

Esos principios fueron receptados por V.E. que estableció que no obstante la provincialización de los puertos, no puede soslayarse que el poder de policía de seguridad que ejerce la Prefectura Naval Argentina sobre terminales portuarias tiene su origen y fundamento en la salvaguarda del normal desarrollo de las funciones específicas de aquéllas, esto es el comercio marítimo y transporte interprovincial e internacional –ámbito específicamente federal– y que el Estado ha conservado, a este respecto, una potestad de control (Fallos: 330:128 y 323:189, entre otros).

En consecuencia, estimo que, sin perjuicio de las calificaciones que en definitiva correspondan, es la justica federal la que debe intervenir en estos autos, atento que los hechos afectaron el normal desenvolvimiento de la actividad portuaria, que debió ser paralizada y suspendida (ver resolución N° 398/11 de prefectura -fs. 31-), y la seguridad de la navegación -fs. 36- (fallos: 334:757).

Buenos Aires, 30 de abril de 2013.

ES COPIA

EDUARDO EZEQUIEL CASAL

ADRIANA N. MARCHISIO
Prosecretaria Administrativa
Procuración General de la Nación