Buenos Aires, 28 de octubre de 2025

Autos y Vistos:

Que, aun cuando no se encuentra debidamente trabada la cuestión de competencia, como lo advierte el señor Procurador Fiscal en el acápite II de su dictamen, razones de economía y celeridad procesal, tornan aconsejable dirimir el conflicto.

Por ello, de conformidad con lo dictaminado, se declara que resulta competente para conocer en las actuaciones el Juzgado Federal n° 1 de Bahía Blanca, al que se le remitirán. Hágase saber al Juzgado en lo Civil y Comercial n° 6 del Departamento Judicial de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires.

Firmado Digitalmente por ROSATTI Horacio Daniel

Firmado Digitalmente por ROSENKRANTZ Carlos Fernando

Firmado Digitalmente por LORENZETTI Ricardo Luis

Ministerio Público
Procuración General de la Nación

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

–I–

El Juzgado Federal n° 1 y el Juzgado Civil y Comercial n° 6, ambos de la ciudad de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires, discrepan sobre la competencia para intervenir en esta acción por los daños y perjuicios derivados del incumplimiento de un acuerdo marco de operación conjunta suscripto por las partes el 14 de noviembre de 2019 (fs. 1/866 del expediente electrónico que se aludirá en lo sucesivo).

El juez federal rechazó la radicación con apoyo en que se trata de un conflicto entre particulares, a propósito de extremos contractuales regidos por el derecho privado. Sumó que las partes pactaron la intervención del fuero ordinario y que la jurisdicción federal sólo alcanza a los hechos, actos y contratos directamente vinculados con los medios de trasporte y la navegación interjurisdiccional (resol. del 16 de octubre de 2024).

Remitidas las actuaciones al foro local, la Sala I de la Cámara Primera en lo Civil y Comercial de Bahía Blanca, tras consignar que un expediente de similares características tramitó ante el Juzgado Civil y Comercial n° 2, destacó que fue archivado porque la titular del tribunal consideró que correspondía al fuero federal. Sobre esa base, la alzada provincial asignó el nuevo reclamo, con arreglo al sorteo, al Juzgado Civil y Comercial n° 6 de la sede (cf. resolución del 5 de diciembre de 2024).

A su turno, el citado juzgado declinó entender con sustento en el artículo 2, inciso 10, de la ley 48, que prevé el juzgamiento por el fuero federal de los casos que versan sobre hechos o contratos inherentes a la navegación y comercio marítimo. En función de ello, estimó planteado un conflicto negativo de competencia y elevó las actuaciones a la Corte Suprema para que lo dirima (v. resolución del 9 de diciembre de 2024).

En ese estado se corrió vista a esta Procuración General (v. fs. 867).

–II–

Para el correcto planteo de una contienda de competencia es necesario el conocimiento por parte del órgano que lo promovió de las razones que informan lo decidido por el otro tribunal, para que declare si mantiene su posición. Si bien ello no ocurrió aquí, razones de economía y celeridad procesal y buen servicio de justicia autorizan a dejar de lado ese reparo formal y a expedirse sobre el conflicto suscitado (doctr. de Fallos: 319:322, "Zambianchi"; 340:793, "N., J. A."; entre varios otros).

–III–

Para resolver las cuestiones de competencia debe acudirse, en primer término, a los hechos relatados en la demanda, y después, en tanto se adecue a ellos, al derecho que se invoca como fundamento de la pretensión, así como indagar en su origen y naturaleza y en la relación jurídica existente entre las partes (Fallos: 341:1232, "Empresa Ciudad de Gualeguaychú S.R.L."; y 344:3543, "G., M. B."; entre otros).

En autos, resulta que la actora (empresa de servicios logísticos y portuarios establecida en los puertos de Rosario y Bahía Blanca), firmó un acuerdo marco de operación conjunta con la demandada (empresa de servicios agropecuarios y portuarios). Por ese convenio, la demandada se obligó a aportar al proyecto común una embarcación y la actora a efectuar las reparaciones y gestiones necesarias para su habilitación y puesta en funcionamiento. Las partes también se comprometieron a estudiar técnica y comercialmente las diferentes propuestas que se le presentaran y, en su caso, a prestar el servicio. En ese supuesto, la accionante realizaría la tarea, proveyendo el combustible, los consumibles y el personal, mientras que la accionada aportaría la embarcación, distribuyéndose las ganancias derivadas de la operatoria, previa deducción del porcentaje destinado a solventar los gastos operativos (acuerdo



marco del 14/11/2019 y reclamo del 19/02/2024 en las actuaciones digitalizadas a fs. 1/866).

La actora puntualiza que las partes pactaron una explotación conjunta de la embarcación, dedicada a la operatoria que Hydra Argentina gestione y a las necesidades concernientes a la explotación agropecuaria de la accionada. En particular, el operador naviero se comprometió a efectuar diez viajes al año para la extracción de hacienda y de elementos vinculados con la actividad agropecuaria que la demandada desarrolla en la Isla Wood (o del Monte), partido de Villarino, reserva de Bahía Blanca, los cuales correrían, mayormente, por cuenta de la propietaria del ganado.

Llegados a este punto, la accionante aduce que la contraria no cumplió con las obligaciones contraídas en el acuerdo, porque, entre otros extremos, no reintegró los gastos de traslado, izaje, botadura y arreglo de la embarcación ni lo abonado por un contrato de amarre y dos viajes para extracción de hacienda. Añade que, pese al acuerdo y a la condición de operador naviero y armador de la actora, la accionada terminó llevándose la embarcación sin previo aviso y de forma unilateral e ilegal, soslayando que se hallaba amarrada y bajo custodia de la reclamante y que no presentaba condiciones adecuadas de navegabilidad para el traslado del ganado. Funda su pretensión en los artículos 765, 767, 886 –y concordantes– del Código Civil y Comercial.

En el marco descripto, estimo que corresponde conocer al fuero federal, pues la sociedad actora, en su condición de operador naviero y armador de la embarcación, demanda la reparación de los daños y perjuicios y el pago de sumas de dinero que corresponden, entre otros conceptos, al traslado (de Puerto Rosales a Puerto Galván), reparación, botadura, amarre, emisión de certificados y navegación interjurisdiccional del buque (v. arts. 2, inciso 10, ley 48; y 515, ley 20.094; y Fallos: 345:600 "Wingeyer"; y CCF 8557/2018/CS1–CA1, "Food Art S.A. c/ Fishing World S.A. s/ daños y perjuicios", sentencia del 18 de febrero de 2020; y CCF

4397/2020/CS1, “Code Logistics S.A. c/ Lomas del Sol SRL s/ cobro de sumas de dinero”, sentencia del 28 de febrero de 2023; entre varios otros).

Es que atañe al conocimiento de los jueces federales las causas que versen, en general, sobre todo hecho o contrato concerniente a la navegación y al comercio marítimo; y ellos son competentes para conocer en los casos emergentes de la navegación interjurisdiccional o que puedan entenderse conexos a ésta (v. arts. 2, inciso 10, ley 48; y 515, ley 20.094; y Fallos: 241:247; “Remolcador Pato Overo”; y 304:1086, “Astilleros Belén de Escobar SA”). De ello se desprende que la jurisdicción marítima está concebida de modo tan amplio, que toda excepción a su tenor integral ha de hallarse expresa en la ley, y no debe ser objeto de interpretación extensiva (v. Fallos: 241:247, cit.; 308:2164, “A.S.T.A.R.S.A.”; 311:1712, “Estado Nacional”, en lo pertinente).

–IV–

Por lo expuesto, y dentro del limitado marco cognoscitivo en el que se deciden estos asuntos, opino que la causa debe quedar radicada en el Juzgado Federal n° 1 de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires, al que habrá de remitirse, a sus efectos.

Buenos Aires, 23 de abril de 2025.

ABRAMOVICH
COSARIN
Victor Ernesto

Firmado digitalmente
por ABRAMOVICH
COSARIN Victor Ernesto
Fecha: 2025.04.23
14:26:08 -03'00'