Buenos Aires, 23 de octubre de 2025

Autos y Vistos; Considerando:

Que aun cuando no se encuentra debidamente trabada la contienda de competencia, como lo advierte la señora Procuradora Fiscal en el acápite III de su dictamen, razones de economía y celeridad procesal, tornan aconsejable dirimir el conflicto.

Por ello, y de conformidad con lo demás expuesto en el acápite IV del referido dictamen, se declara que resulta competente para conocer en las actuaciones el Juzgado Nacional en lo Civil y Comercial Federal n° 4, al que se le remitirán por intermedio de la Sala I de la cámara de apelaciones de dicho fuero. Hágase saber al Juzgado Nacional en lo Contencioso Administrativo Federal n° 2.

Firmado Digitalmente por ROSATTI Horacio Daniel

Firmado Digitalmente por ROSENKRANTZ Carlos Fernando

Firmado Digitalmente por LORENZETTI Ricardo Luis

MONTI Laura Mercedes
Firmado digitalmente por MONTI Laura Mercedes
Fecha: 2025.03.06 11:56:22 -03'00'

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

-I-

El titular del Juzgado Nacional en lo Civil y Comercial Federal N° 4 hizo lugar a la excepción de incompetencia formulada por el Estado Nacional (Ministerio de Transporte) y por la Administración General de Puertos con relación a la medida cautelar solicitada por la firma Panchita G de Navegación S.A. a fin de que se suspenda la aplicación de la percepción del peaje-tasa-tarifa dispuesta por el art. 3° de la resolución 1023/2022 del citado ministerio.

Apelada esta decisión, la cámara del fuero (Sala I) la confirmó con sustento en que la pretensión deberá ser dilucidada *prima facie* dentro del marco del derecho administrativo con carácter prevaleciente, sin perjuicio de que también puedan llegar a aplicarse supletoriamente institutos de derecho común o privado llamados a integrar el plexo normativo aplicable al *sub examine*.

-II-

A su turno, el juez a cargo del Juzgado Nacional en lo Contencioso Administrativo Federal N° 2 -por remisión a los dictámenes del Ministerio Público Fiscal- se inhibió de oficio para entender en este proceso y atribuyó competencia a la Justicia Civil y Comercial Federal. Consideró que la materia en discusión encuadra en los alcances del derecho marítimo, pues la

regulación impugnada versa, en esencia, sobre la navegación, máxime cuando el objetivo perseguido con el peaje impuesto radica en el mantenimiento de condiciones óptimas para la navegación de la red fluvial. En la inteligencia de que se había trabado un conflicto negativo, ordenó elevar las actuaciones a la Corte.

-III-

A mi modo de ver, en el *sub examine* no ha quedado debidamente trabada una contienda negativa de competencia que corresponda zanjar a V.E. en uso de las facultades que le acuerda el art. 24, inc. 7°, del decreto-ley 1285/58. Ello es así, pues debió remitirse la causa al fuero Civil y Comercial Federal a fin de que los magistrados expresaran si mantenían su postura (doctrina de Fallos: 329:1924 y sus citas, entre otros).

Sin perjuicio de que correspondería ordenar la devolución de esta causa a esos efectos, estimo que, para el caso de que V.E. considere que razones de celeridad y economía procesal permiten dejar de lado tales aspectos procesales y dar por trabada la contienda negativa de competencia, procedo a dictaminar sobre esa cuestión.

-IV-

Ante todo, cabe recordar que, a fin de resolver cuestiones de competencia, se ha de tener en cuenta, en primer lugar, la exposición de los hechos que la actora efectúa en la demanda y después, sólo en la medida en que se adecue a ellos, el derecho que invoca como fundamento de su pretensión (Fallos:

306: 1056; 308:2230, entre muchos otros), así como también la naturaleza de la relación jurídica existente entre las partes.

De tal exposición se desprende que la pretensión de la firma actora consiste en obtener que se suspenda la percepción de la tarifa establecida por el art. 3° de la resolución 1023/2022 del Ministerio de Transporte, por cuanto entiende que viola derechos constitucionales, como así también las estipulaciones contenidas en el Tratado Internacional (Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay-Paraná) que expresamente impiden que un Estado en forma unilateral fije obstáculos a la navegación. Sostiene que la afectación al comercio internacional impacta sobre sus derechos a ejercer una actividad comercial y a la propiedad privada, en tanto la tarifa que se pretende cobrar resulta confiscatoria y desproporcionada.

Como consecuencia de ello, solicita que el dictado de la orden cautelar importe también que las accionadas se abstengan de disponer toda medida restrictiva, embargo o interdicto de navegar sobre las embarcaciones empleadas en ejercicio de su actividad comercial, que consiste en transportar mercadería por medio de la navegación fluvial de los ríos Paraguay y Paraná.

En tales condiciones, toda vez que la materia en debate se encuentra vinculada con aspectos que hacen a la interpretación y aplicación de principios propios del derecho de la navegación y del comercio internacional por vía fluvial, tarea que resulta ineludible para determinar si resulta válida

la norma que habilita a la Administración General de Puertos S.E. a percibir una tarifa-peaje para el tramo Puerto de Santa Fe - Confluencia, considero que la Justicia Nacional en lo Civil y Comercial Federal resulta competente para entender en el pleito.

Finalmente, se advierte que la jurisdicción marítima no se desnaturaliza porque la causa pueda exigir la eventual aplicación de disposiciones de derecho público, pues la amplitud con la que ha sido concebida implica que toda excepción a su carácter integral debe hallarse en la ley en forma expresa (Fallos: 311:1712).

-V-

Por lo expuesto, opino que este proceso debe continuar su trámite ante la Justicia Nacional en lo Civil y Comercial Federal, por intermedio del Juzgado N° 4 que intervino.

Buenos Aires, de marzo de 2025.