

Procuración General de la Nación

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

- I -

La Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal de la Ciudad de La Plata, resolvió confirmar la resolución del tribunal de primera instancia de dicho fuero y jurisdicción, que rechazó la pretensión de la citada en garantía **A**Boston Compañía Argentina de Seguros S.A. @ de que se remitan las actuaciones al Juzgado Nacional en lo Civil y Comercial Federal N° 3 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en virtud del fuero de atracción de un juicio de abordaje allí radicado.

Para así resolver el tribunal a-quo luego de hacer un relato de las actuaciones producidas en el proceso y de los argumentos invocados por las partes, destacó en orden a lo que aquí interesa, que la cuestión a dilucidar consistía en establecer si el juicio de abordaje ejercía en el caso de autos el fuero de atracción conforme a los términos de la ley de navegación.

En primer lugar puso de relieve que la cuestión referida al derrame de petróleo generó la preocupación de diversos sectores y llevó a la adopción de convenios internacionales para prevenir la contaminación y entre otras motivaciones para determinar responsabilidades y establecer resarcimientos equitativos, a los que adhirió el Estado Nacional con leyes como la 21.353.

Señaló asimismo que se dictó la ley 22.190, la que determina que el que contamina debe pagar los costos de la reparación ambiental, donde el fundamento no reside en la culpa, implementando un sistema de responsabilidad objetiva derivado del carácter de sustancia contaminante que tiene el petróleo, principio que fue reiterado en el Convenio de Londres del 30 de noviembre de 1990, ratificado por ley

24.292, y en la declaración de Río de Janeiro de 1992.

Agregó que además de ello la Constitución Nacional en su artículo 41, ha incorporado el derecho al goce de un medio ambiente sano y la obligación de recomponer el daño ambiental, disposición que asociada a los Tratados Internacionales citados que tienen jerarquía superior a las leyes son determinantes para el examen y solución de la cuestión planteada en el sub-lite.

Por lo expuesto, afirmó que constituye una simplificación reduccionista sólo la aplicación al caso del artículo 552 de la ley de navegación, para determinar que órgano judicial debe intervenir, examinar y decidir acerca del daño al ambiente su recomposición y el eventual resarcimiento, subordinando tal cuestión a la suerte de un incidente del juicio de abordaje, cuyo impulso depende de las partes principales que en el disputan y que no es la afectada por el daño ambiental.

Puso de resalto que el dispositivo combinado de los artículos 31 y 75 inciso 22 de la Constitución Nacional, que consagran la preeminencia de los Tratados, más la disposición del artículo 41 de La ley Suprema, todas normas posteriores y especiales en relación a la materia de autos, hacen desaparecer en el caso la aplicación de la teoría de la culpa como fundamento de una responsabilidad subjetiva por el daño ambiental y sus consecuencias, suplantándola por la teoría del riesgo como base de una responsabilidad objetiva, de lo que deviene que quede desplazada por falta de sustento conceptual (ya que no se trata de determinar culpabilidad o culpabilidades en relación al hecho del abordaje) la aplicación del artículo 552 de la ley de navegación para establecer el órgano judicial que debe conocer en la causa.

Agregó que además del carácter posterior y especial

Procuración General de la Nación

de la norma constitucional y los tratados y leyes mencionadas directamente aplicables, las mismas guardan relación con el artículo 51 del Código procesal Civil y Comercial de la Nación que establece que la competencia se determinara por la naturaleza de las pretensiones contenidas en la demanda y no por la defensas opuestas por el demandado y en particular por el inciso 41 que dispone la competencia del lugar del hecho o del domicilio del demandado a elección del actor en las acciones derivadas de delitos o cuasidelitos.

Manifestó asimismo que el Art. 11 de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a Competencia Civil en Materia de Abordaje, firmada en Bruselas el 10 de mayo de 1952, vigente en la República por ley 15.787, también establece la competencia del juez del lugar del abordaje cuando este ocurra en puertos, radas o aguas interiores y en el caso el juez del lugar que ha prevenido en estas actuaciones derivadas de la contaminación que ha provocado el abordaje y no resulta razonable apartarlo del conocimiento de la causa para transformarla en un juicio incidental.

Siguió diciendo que si bien el mencionado artículo 552 de la ley de navegación establece que la sentencia que recaiga en el juicio de abordaje hace cosa juzgada en cuanto a la culpabilidad de todos los interesados en el hecho, tales interesados son los allí enumerados y extender tal enumeración a los legitimados activos en virtud de los daños causados al medio ambiente resulta excesivo, porque ello va mas allá de la letra y del espíritu de la ley que se ciñe al particularismo del derecho marítimo y de ninguna manera se menciona ni de modo somero al derecho ambiental.

Por último destacó que el artículo 552 de la ley de navegación se basa en motivos de economía procesal, vinculados

al hecho de la navegación y que tiene en el caso decisiva importancia para la tutela efectiva del derecho que se reclama la observancia del principio territorial de competencia, porque la producción de prueba tiene su sede natural en el lugar de los hechos, y la proximidad del asiento del órgano judicial constituye una razón objetiva para un mejor ejercicio de la función jurisdiccional.

- II -

Contra dicha decisión se interpuso recurso extraordinario federal (ver fs.44/67) el que desestimado a fs.78/79, da lugar a esta presentación directa.

Señala el recurrente que la sentencia del tribunal de alzada, es sorpresivamente arbitraria, vulnera el derecho de defensa en juicio, el derecho de propiedad y la garantía del debido proceso legal, como así también efectúa una interpretación de normas de la ley de navegación 20.094 de naturaleza federal, contraria a la Constitución Nacional en virtud de lo dispuesto por el artículo 35 de la misma.

Agrega que la resolución le causa un agravio de imposible o insuficiente reparación posterior que la equipara a sentencia definitiva, porque al disponer que no corresponde la remisión al tribunal donde tramita el abordaje conforme fuera requerido y rechazar la pretensión declinatoria deducida por la citada en garantía, no existe contra ello recurso ordinario y los agravios que se exponen no puede ser reparados ulteriormente.

Manifiesta que el juez de primera instancia como el a quo han interpretado la petición del magistrado requirente como una inhibitoria, cuando lo solicitado apunta al cumplimiento de lo dispuesto en materia de fuero de atracción por la ley de navegación, decidiendo definitivamente la cuestión del conflicto entre jueces y el recurso contra la sentencia final

Procuración General de la Nación

del pleito, posterior al auto aquí apelado resultaría tardío.

Sigue diciendo que la resolución además es definitiva en sentido sustancial, porque la sentencia que ponga fin a este proceso, implicara decidir sobre los siguientes aspectos, determinar si Shell C.A.P.S.A. esta obligada a realizar tareas de recomposición del ambiente que la actora reclama como necesarias, que tareas deben realizarse y en que lugares se debe proceder a ello.

Expresa que la resolución estableció con una contundencia absoluta que Shell ha incurrido en responsabilidad objetiva no susceptible de exoneración sino por participación causal de la victima y tal decisión tiene el efecto de sentencia definitiva y obliga a la interposición del recurso extraordinario, porque el primero de los aspectos básicos ha sido resuelto y no podrá haber otra resolución sobre el punto.

Sostiene que tal criterio del sentenciador es reiterado en la causa AMunicipalidad de Magdalena c/ Shell C.A.P.S.A. s/ obligación de hacer correcta disposición de residuos Exp. N° 1547, al admitir la intervención del tercero Capitán, Propietario, y / o Armador del Buque ASea Paraná o Primus® y referirse a la acción de recupero por las sumas abonadas que, Shell o su aseguradora puedan tener respecto de otras personas conforme a los principios de derecho común, porque al afirmar la existencia de responsabilidad objetiva de la demandada, queda descartada toda posibilidad que el buque embistente y causante del derrame sea condenado.

Por lo expuesto afirma que el a-quo ya ha decidido sobre un punto básico sobre los que tenía que haberse expedido al resolver el proceso y por eso la sentencia tiene carácter de definitiva.

Agrega que existe cuestión federal suficiente pues la resuelta involucra la interpretación del artículo 552 de la

ley de navegación y la inteligencia asignada guarda inmediata y directa vinculación con la materia de la litis, que se ha dejado de lado su aplicación, basada en una interpretación literal y restrictiva y se sostiene una supuesta contradicción entre Tratados Internacionales y la citada disposición. A su criterio, se realiza una interpretación del artículo 41 de la Constitución Nacional que contraviene la inteligencia otorgada por la doctrina y su propia letra, todo lo cual, también habilita la intervención del Alto Tribunal por la vía intentada.

Pone de resalto, además, que deviene materia federal de la arbitrariedad de la sentencia, pues se prescinde de la norma legal aplicable, sin dar razones valederas, no apoyarse en razones suficientes de derecho, no analizar acabadamente la legislación esgrimida como aplicable a la litis, no ser derivación razonada del derecho vigente con aplicación a las constancias comprobadas de la causa y sustentar el fallo en afirmaciones dogmáticas carentes de apoyo legal y fundadas sólo en la voluntad de los jueces.

Destaca que la resolución ha cuestionado la inteligencia del artículo 552 de la ley de navegación y la decisión ha sido contra su validez y aplicabilidad al caso. Esta norma fue invocada para sostener la remisión de la causa al juicio sobre el abordaje, donde no se está discutiendo una cuestión adjetiva, sino lo referido a la cosa juzgada, ya que la teleología del artículo es evitar el escándalo jurídico que implicaría la existencia de sentencias contradictorias sobre la responsabilidad en la producción del abordaje y su impacto sobre las cuestiones dañosas que de él deriven, y el derrame como lo señala el propio accionante es consecuencia de la colisión entre los buques y por ello la pretensión resarcitoria de la Municipalidad de Magdalena, como de cualquier otro

Procuración General de la Nación

damnificado deberá tramitar por vía incidental ante el juez del abordaje conforme lo sostiene la doctrina en forma unánime.

Señala que a la luz de la citada doctrina, la inteligencia que se le debe otorgar a la norma es que el fuero de atracción es procedente, en tanto ante un mismo hecho generador de los daños entre los buques y de los daños invocados por la actora, constituiría un verdadero escándalo jurídico que el declarado inocente en un caso fuera declarado culpable en otro caso, en punto a la responsabilidad civil por el abordaje y porque la solución legislativa al referirse a pasajeros, cargadores y tripulantes (todos terceros frente al abordaje en si mismo) es aplicable a cualquier otro tercero que invoque daños como su consecuencia. A lo que agrega que, al hacer cosa juzgada la sentencia que se dicte en cuanto a la culpabilidad que se establezca en aquél proceso principal contra todos los interesados en el hecho, tal cosa juzgada no se le podrá oponer a quien no ha sido parte en dicho juicio, razón por la que se deben atraer todos los juicios que se promuevan, con motivo del hecho y al haberse resuelto lo contrario se verifica la relación directa entre el alcance que se otorgue a dicha cosa juzgada, con el respectivo derecho de propiedad implicado y la garantía de la defensa en juicio.

Agrega luego que si bien no hay antecedentes jurisprudenciales en lo que hace a un abordaje con subsecuente contaminación, si lo hay en el derecho comparado, donde tanto en los Estados Unidos de Norteamérica y en Inglaterra, se ha entendido que los perjuicios por contaminación son liquidados dentro del juicio de abordaje y como integrando los daños subsecuentes de éste. Destaca por otra parte que calificada doctrina nacional ha señalado que la obligación de recomponer el daño opera como sanción a cargo del infractor que resulte

responsable y en cuanto al artículo 41 de la Constitución Nacional, se ha destacado por los propios legisladores constituyentes, que solamente cuando se hubiera incumplido con motivo de la actividad industrial se esta obligado a la recomposición o la indemnización.

Pone de relieve que la propia actora hace mención a la aplicación del artículo 1113 del Código Civil y del mismo se desprende que se admite la exoneración de responsabilidad cuando se acredite la culpa de un tercero por quien no se debe responder y de determinarse que tal norma es aplicable o la de residuos peligrosos, resulta imperativo adentrarse en la responsabilidad en la producción del abordaje y el hecho de que el tribunal a-quo se haya expedido sobre el aspecto de fondo sin que las partes lo pidieran, constituye una violación grave al derecho de defensa.

Agrega que ninguno de los Convenios internacionales citados son aplicables al caso de autos, en virtud de que los mismos se refieren a las obligaciones asumidas por los Estados y no de los particulares, ni se refieren a la responsabilidad civil, o se refieren a actos deliberados, lo que implica alejar el principio de la responsabilidad objetiva y cuando se remiten a esta lo hacen estableciendo una responsabilidad limitada.

Señala por otro lado que las Convenciones Internacionales aplicables a la contaminación por hidrocarburos desde buques, no citadas por el a-quo, tampoco son de aplicación por haber sido ratificadas con posterioridad al hecho y establecen también responsabilidad limitada y se centran en el propietario y en la armadora de los buques y no en el propietario del petróleo.

Por último y en lo que aquí interesa pone de resalto que el sentenciador se ha pronunciado sobre cuestiones no

Procuración General de la Nación

planteadas en el recurso y por tanto generan la arbitrariedad del decisorio, porque ha sostenido el principio del que contamina paga mediante la cita de Tratados, Convenciones, leyes inaplicables para terminar legislando una responsabilidad objetiva, ilimitada y exonerable sólo por la participación causal de la víctima, que ninguna ley o tratado aplicable determinan.

- III -

Cabe destacar en primer lugar que el recurso extraordinario federal interpuesto resulta en lo formal procedente, en tanto se encuentra cuestionada la inteligencia otorgada a una norma de naturaleza federal, el artículo 552 de la ley 20.094, oportunamente invocada como aplicable en el caso por el apelante y en la solicitud efectuada por el juez requirente, y la decisión recaída en el caso ha sido contraria a tal pretensión.

Por otro lado media en el caso sentencia equiparable a definitiva, más allá de que finalmente se esté cuestionando la competencia del tribunal requerido para seguir entendiendo en la causa, en tanto la decisión del a-quo con el objeto de justificar la no aplicación al caso de la previsión legal establecida en el artículo 552 de la ley 20.094, que consagra el fuero de atracción del juicio de abordaje sobre las causas que se inicien por todos los interesados en el hecho, avanza en la consideración y tratamiento de las normas supuestamente aplicables en el sub-lite para la procedencia de la acción y la determinación de qué tipo de responsabilidad se halla en juego, aspecto este que, sin duda, era materia de la decisión final del proceso y, de no admitirse la vía recursiva extraordinaria que se intenta, no podrá ser motivo de modificación ulterior ni de objeción en las impugnaciones que oportunamente se puedan interponer contra la sentencia final del proceso,

por cuanto habría pasado en autoridad de cosa juzgada.

Por otra parte, se desprende de los propios dichos del juzgador, que la cuestión sometida a resolución, era si resultaba aplicable al caso el fuero de atracción previsto en el artículo 552 de la ley de navegación y los fundamentos dados en la resolución para decidir su no operatividad en el sub-lite, constituyen en mi criterio afirmaciones dogmáticas, que no encuentran más apoyo que la propia voluntad de los jueces y por ello carecen de justificación suficiente, lo que la torna arbitraria en los términos de la doctrina elaborada por V. E. y descalificable como acto jurisdiccional válido.

Así lo pienso, por cuanto el instituto del fuero de atracción de los llamados juicios universales (más allá de contribuir a la economía procesal que menciona el tribunal a-quo, como único argumento que admite tornaría viable la pretensión del apelante) resultaba por sí mismo suficientemente hábil y fundamento válido para el desplazamiento del juicio, ya que no sólo apunta finalmente a lograr una eficaz administración de justicia, sino que encuentra sustento esencial en el primario y sustancial principio de la seguridad jurídica, pues su objetivo es someter al conocimiento de un solo juez todas las causas donde, -como sucede en el caso-, se reclaman derechos generados a partir de una misma situación de hecho, común a todos los pretendientes y por tanto el tratamiento y consideración conjunta y concentrada de ello y de las pruebas tendientes a acreditar su modo de producción o las normas aplicables en cada caso, propenden a evitar una interpretación y decisiones contradictorias y el consecuente escándalo jurídico que de ello devendría.

Cabe agregar a lo expuesto, que el decisorio cuestionado incurre asimismo en contradicción por cuanto al propio tiempo que rechaza la pretensión de que la causa

Procuración General de la Nación

tramite ante el mismo tribunal del abordaje, señala que la posibilidad del dictado de sentencias contradictorias constituye una afirmación prematura y que ello habrá de ser resuelto en la oportunidad en que se trate la solicitud de la propia actora de acumulación de las acciones, lo que destaca es el remedio adecuado para evitar dicha circunstancia; y de esta forma no atiende a que, conforme se desprende de la normativa aplicable en tal supuesto (arts.188 y siguientes del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación) tal acumulación es posible cuando mediaren circunstancias que hicieren admisible la acumulación subjetiva de acciones y siempre que la sentencia que habría de dictarse en algunas de las causas pudiere producir efectos de cosa juzgada en las otras, aspecto éste que ha sido el fundamento principal del requerimiento del apelante y uno de los principios que también habilitan el instituto del fuero de atracción.

Cabe sostener asimismo, que salvo la inmediación del tribunal de la causa al lugar del hecho y de las posibles medidas de prueba a producirse a los fines de acreditar los extremos invocados en la causa por recomposición del medio ambiente, ningún agravio sustantivo se le produce al accionante por la remisión de la causa al juzgado donde tramita el abordaje, por cuanto dicho tribunal es competente por razón de la materia y el trámite de la acción atraída no necesariamente debe tramitar por vía incidental en orden a la expresa disposición del inciso 31 del segundo párrafo del artículo 188 mencionado.

Por último cabe poner de resalto que el a quo no se ha hecho debido cargo de que la accionante promueve la demanda contra Shell C.A.P.S.A., no sólo en su carácter de dueño y guardián de los residuos de hidrocarburos abandonados en el medio ambiente de la localidad de Magdalena, sino de armador y

propietario del Buque B/T Estrella Pampeana y también contra las empresas ASchiffahrts- Gesellschaft M.S. APrimus@ mbH y Co@. y Projex Schiffahrts-gessellshaft mbH y Co.@, propietarios y armadores respectivamente del Buque APrimus@ de bandera Alemana, ex Buque ASea Paraná@, lo cual predica que la acción no se sustenta sólo en la Ainvocada responsabilidad objetiva derivada de la propiedad de la Adenominada@ sustancia contaminante, sino también del alcance de la responsabilidad que se pudiera derivar por la participación en el hecho de los intervinientes en la colisión, que no se ha afirmado coincidir con los propietarios del petróleo derramado.

Cabe agregar por otra parte, que si bien en la resolución apelada se alude a la posible competencia de los tribunales de La Ciudad de La Plata en el juicio de abordaje, en rigor la cuestión litigiosa conforme se desprende de los propios dichos del a-quo (ver fs. 75vta. párrafo final del punto 4.1) no giró en torno a dicho posible conflicto, ni fue decisión del tribunal afirmar la radicación de dicho proceso ante su jurisdicción, sino objetar si operaba el fuero de atracción de aquél.

En orden a ello no es ocioso señalar que los tribunales federales de esta Ciudad de Buenos Aires, donde se radicó el juicio de abordaje, atendiendo a que ambos participantes de la colisión tenían aquí su domicilio, encuentran en principio habilitada su intervención y consecuentemente, de todas las causas que se promovieran contra los buques y sus armadores con motivo del siniestro, en virtud de que se trata de una acción civil promovida por uno de los afectados y por razón del choque de buques (conforme al inciso 41 del artículo 51 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación y las previsiones del artículo 111 inciso 71 de la ley 1893.

Asimismo, atendiendo al texto literal del artículo

Procuración General de la Nación

552 (el alcance de la cosa juzgada en cuanto a las culpabilidades que en ella se establezcan, contra todos los interesados en el hecho), aconsejaban una interpretación literal extensiva y no restrictiva de la disposición como efectuara el a-quo, en orden a que ella encuentra sustento en razones de orden público, como es atender a la seguridad jurídica derivada de la determinación de una competencia obligada, y del alcance de la cosa juzgada, con incidencia directa en la defensa en juicio de los derechos.

Por todo ello, opino que V. E. debe hacer lugar a la presente queja, conceder el recurso extraordinario federal interpuesto y revocar el decisorio apelado, declarando que corresponde remitir la presente causa al Juzgado Federal en lo Civil y Comercial N° 3 de esta Ciudad de Buenos Aires, donde tramita el juicio de abordaje, en virtud del fuero de atracción previsto por el artículo 552 de la ley 20.094.

Buenos Aires, 16 de julio de 2002.-

NICOLAS EDUARDO BECERRA

ES COPIA

Buenos Aires, 19 de noviembre de 2002.

Vistos los autos: "Recursos de hecho deducidos por Shell Compañía Argentina de Petróleo Sociedad Anónima en la causa »Municipalidad de Magdalena c/ Shell Compañía de Petróleo Sociedad Anónima y Schiffarts-Gessell-Schaft M.S. Primus and Co.»; por Boston Compañía Argentina de Seguros S.A. en las causas M.915.XXXVII. »Municipalidad de Magdalena c/ Shell Compañía Argentina de Petróleo Sociedad Anónima, Schiffarts y Boston Compañía Argentina de Seguros S.A.= y M.870.XXXVII. »Municipalidad de Magdalena c/ Shell C.A.P.S.A.= y por la demandada en la causa M.880.XXXVII. »Municipalidad de Magdalena c/ Shell C.A.P.S.A.", para decidir sobre su procedencia.

Considerando:

Que esta Corte comparte el dictamen del señor Procurador General y se remite a sus fundamentos y conclusiones por razones de brevedad.

Por ello, de conformidad con lo dictaminado por el señor Procurador General, se hace lugar a las quejas, se declaran procedentes los recursos extraordinarios interpuestos y se revocan las sentencias apeladas declarando que corresponde conocer en dichas actuaciones el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 3, al que se le remitirán. Con costas (art. 68 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación). Reintégrense los depósitos. Agré -

guense las quejas a los principales. Notifíquese y devuélvanse. EDUARDO MOLINE O'CONNOR - AUGUSTO CESAR BELLUSCIO - ENRIQUE SANTIAGO PETRACCHI - ANTONIO BOGGIANO - GUILLERMO A. F.

Corte Suprema de Justicia de la Nación

LOPEZ.

ES COPIA