

MUNICIPALIDAD DE MAGDALENA C. SHELL C.A.P.S.A. Y OTROS
20/07/2001

Cámara Federal de Apelaciones de La Plata, sala II(CFedLaPlata)(Salall)
ED - JA - LA LEY 2002-D, 370

TEXTO COMPLETO:

2ª Instancia. - La Plata, julio 20 de 2001.

El doctor Frondizi dijo:

1. La resolución del a quo del 07/06/2000, obrante a fs. 376/377, ha dispuesto librar oficio al juez a cargo del Juzgado Nacional en lo Civil y Comercial Federal N° 3 de la ciudad de Buenos Aires, a efectos de que remita testimonio o fotocopia del escrito en el que se habría planteado la atracción de las presentes actuaciones por aquel fuero; ha rechazado la pretensión declinatoria deducida a fs. 225/229 y 267 vta. por Boston Compañía Argentina de Seguros S.A., y ha dispuesto dar traslado a la citada en garantía del pedido de que el a quo se aboque al conocimiento del juicio de abordaje entre Shell y Schiffahrt formulado por la actora a fs. 323/326 vta.

Tal decisión ha sido apelada a fs. 378 y vta. por la co-demandada, Shell C.A.P.S.A. y a fs. 379 por la citada en garantía, Boston Compañía Argentina de Seguros S.A.

Los recursos han sido concedidos a fs. 386 y sostenidos con las expresiones de agravios de fs. 418/427 y 387/398, respectivamente. La réplica de los agravios por la actora luce a fs. 430/431.

2. Los apelantes coinciden en formular las críticas que se sintetizan a continuación al decisorio de fs. 376/377.

Que el a quo ha tratado el requerimiento realizado a fs. 374 por el juez a cargo del Juzgado Nacional en lo Civil y Comercial Federal N° 3 de la Ciudad de Buenos Aires como una cuestión de competencia, cuando en rigor se trata de una cuestión de fuero de atracción por aplicación del art. 552 de la ley 20.094 que establece que todas las acciones iniciadas con motivo de un abordaje deben tramitar ante el juez que entiende en el juicio de abordaje. En tal sentido, afirman que la demandada ha cumplido con las cargas que establece el citado artículo, a saber: denuncia del juicio de abordaje y publicación de edictos. En consecuencia, pretenden que la acción instaurada -en tanto su objeto se refiere a obtener la recomposición del medio ambiente-, se sustancie ante el juez del abordaje, pues en caso contrario se podría llegar al dictado de sentencias contradictorias sobre la responsabilidad en la producción del abordaje y sobre las consecuencias dañosas del mismo.

Señalan que la responsabilidad por los daños causados por el abordaje se regiría por los arts. 359 y 360 de la Ley de Navegación que establecen que el deber de reparar recae sobre el culpable del abordaje, culpabilidad que se atribuirá en el respectivo juicio de abordaje.

Por último sostienen que es errónea la interpretación que realiza el a quo en el sentido de que el art. 552 de la ley de la navegación no se aplica al "sub lite" pues el actor no inviste el carácter de cargador, pasajero o tripulante de los buques intervinientes en el abordaje. Afirman que el citado artículo prescribe que el juicio de abordaje ejerce fuero de atracción sobre todos los procesos vinculados a éste.

3. Del examen de las actuaciones resulta que la Municipalidad de Magdalena inició demanda contra las empresas Shell C.A.P.S.A. -armador-propietario del buque "Estrella Pampeana" y dueño y guardián de los hidrocarburos que éste transportaba- y Schiffahrts-Gesellschaft MS, Primus mbh & Co. y Projex Schiffahrts-Gesellschaft mbh & Co. -armadores y propietarios del buque "Primus", ex buque "Sea Paraná"- para que realicen los estudios, análisis, diagnósticos ambientales, evaluaciones de impactos ambientales, diseños de planes de gestión ambiental, remediación y estabilización de suelos, tratamientos de aguas superficiales y subterráneas, recuperación de la flora y fauna, monitoreo y seguimiento de las condiciones del ambiente, y demás acciones y obras que se requieran para asegurar la reposición de las condiciones que el medio ambiente tenía antes de la contaminación por residuos de hidrocarburos ocurrida desde el día 17 de enero de 1999, en los términos del art. 41 de la Constitución Nacional.

La actora relata que el día 15 de enero de 1999 se produjo un abordaje en el Río de la Plata a la altura del Km. 93 del canal intermedio de acceso al puerto de Buenos Aires, entre los buques mencionados en el párrafo que antecede. Afirma que, como consecuencia del abordaje, se abrió un rumbo en el tanque N° 4 del buque de la co-demandada Shell y se derramaron en el Río de la Plata aproximadamente 5300 metros cúbicos de petróleo, que por acción del viento y de las corrientes derivaron hacia la costa del Partido de Magdalena, a la que llegaron el día 17 de enero de 1999, contaminando treinta kilómetros de la misma hasta una profundidad, tierra adentro, de dos kilómetros, contaminación que no sólo afectó a la flora y a la fauna sino que también dañó el desarrollo de actividades sociales, culturales y deportivas.

Expresa, además, que las tareas ejecutadas por la demandada para la recomposición del medio ambiente no fueron bastantes y quedaron abandonados cerca de mil metros cúbicos de residuos de hidrocarburos.

En este último sentido, afirma que la empresa Shell, en su carácter de dueña y guardiana de los residuos, preparó y ejecutó a su costa y cargo

y bajo su responsabilidad, el denominado "Plan de Tratamiento de la Línea Costera", que solo tuvo como objeto la recolección superficial de los hidrocarburos en las playas y áreas de fácil acceso pero fue insuficiente para recomponer el medio ambiente.

Para tal fin -recomposición del medio ambiente- solicita que los demandados, con posterioridad a la recolección y disposición de los residuos de hidrocarburo, ejecuten a su costa un Plan de Gestión Ambiental que incluya las actividades que detalla.

3.1. A fs. 143/149 la codemandada Shell, C.A.P.S.A. denunció que por ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N°3, Secretaria N°5, de la ciudad de Buenos Aires, se encuentra en trámite el juicio de abordaje que ocasionó el derrame de petróleo en el que se ha dado cumplimiento a lo dispuesto por el art. 552 de la ley 20.094. En consecuencia, solicitó la remisión de las presentes actuaciones a dicho Juzgado, por entender que es aplicable al caso el principio de dicho artículo en cuya virtud el juicio de abordaje ejerce fuero de atracción sobre todos los procesos vinculados al hecho del abordaje.

Solicita, además, que se adecue el proceso al trámite ordinario. Petición que también realiza el apoderado de las codemandadas a fs. 151/153 vta. y que es consentida por la actora a fs. 155.

3.2. En representación del Capitán, armador y propietario del buque "Sea Paraná", la Agencia Marítima Robinson S.A.C.F. e I. contesta demanda a fs. 172/174 vta., opone excepción de falta de legitimación pasiva y solicita el rechazo de la acción con costas.

Afirma que sus representados no son sujetos pasivos de la obligación de hacer -recomposición del medio ambiente- por no ser propietarios ni del buque que transportaba el hidrocarburo ni de la carga transportada.

Con respecto al planteo efectuado por la codemandada Shell a fs. 143/149 en relación al fuero de atracción que ejercería el juicio de abordaje, se reserva el derecho de responderlo en la etapa procesal pertinente y se opone a que el cumplimiento de la obligación de hacer, objeto de la presente acción, sea considerado consecuencia del abordaje.

3.3. A fs. 177/214 la empresa Shell C.A.P.S.A. contesta la demanda y pide su rechazo con costas.

Manifiesta haber sido víctima y no causante del abordaje que ocasionó un derrame de hidrocarburo, cuya contención, limpieza y recomposición ha efectuado actuando de conformidad con las instrucciones de las autoridades competentes y siguiendo el consejo de reconocidos expertos.

Añade que no es en modo alguno responsable del daño ambiental y que entiende repetir del abordaje los ingentes gastos que está erogando. Cuestiona la actitud asumida por la Municipalidad actora en cuanto no manifestó desacuerdo ni observaciones al "Plan de Tratamiento de la Línea Costera" presentado por la empresa, ni realizó las tareas que a su criterio correspondían.

Reconoce ser propietaria registral del buque tanque "Estrella Pampeana" y que como consecuencia del abordaje se derramaron 4677 m3 de crudo en el Río de la Plata, pero niega que sea un residuo peligroso, o que haya sido abandonado, o que haya contaminado la costa y tanto menos el área citada por la actora, así como los presuntos balnearios y reservas de biosfera que dice desconocer. Señala que el "Plan de Tratamiento de la Línea Costera" fue sometido a discusión, comentarios y aprobación de todas las partes involucradas en audiencia pública celebrada el 29 de enero de 1999 y a la que concurrieron representantes de la Municipalidad. Explica detalladamente los hechos relativos al origen del derrame, la tarea de contención de éste, la labor de limpieza y recomposición cumplida, la interacción con las autoridades competentes y otras circunstancias, para reafirmar que el petróleo crudo no es un residuo. Señala que no es jurídicamente responsable ni por el derrame ni por la contaminación. Da su propia versión acerca de cómo fue la preparación de la demanda, que califica de infundada.

Pide se cite en garantía a Boston Compañía Argentina de Seguros S.A. en los términos del art. 118 in fine y concs. de la Ley de Seguros.

Deja planteado el caso federal.

3.4. A fs. 225/229, se presenta la citada en garantía, Boston Compañía Argentina de Seguros S.A., recusa sin expresión de causa al juez interviniente, solicita que una vez que las actuaciones lleguen a conocimiento del juez que siga en orden de turno, se remita al juzgado que entiende en el juicio de abordaje y reitera que el juicio de abordaje ejerce fuero de atracción sobre el "sub lite".

3.5. A fs. 231 y vta. obra la resolución del a quo que dispone no hacer lugar a la recusación sin causa planteada, resolución que es apelada por la compañía de seguros (vide fs. 235/240 vta.) y confirmada por este Tribunal a fs. 299/303.

3.6. A fs. 261/268 la Compañía de Seguros contesta la citación en garantía. Admite la vigencia del seguro. Señala que su asegurada no ha incurrido en responsabilidad alguna en el abordaje, que no debe reparar los daños que se reclaman y que ha efectuado las tareas correspondientes para la remediación del medio ambiente. Por ello solicita el rechazo de la acción con costas. Denuncia que de acuerdo al contrato de seguro la suma asegurada alcanza a ochocientos millones de dólares estadounidenses y que en el hipotético supuesto de condena, ésta no puede ser ejecutable por un monto superior al asegurado.

A fs. 323/326 se lee la negativa de la actora a la pretensión de la demandada sobre el efecto en autos del art. 552 L.N. y, por ende, a la remisión de la causa al Juzgado de la Capital.

Por otra parte, la actora peticionó que el a quo se aboque al conocimiento del juicio por abordaje. Pedido que es contestado por la Agencia Marítima Robinson a fs. 343/344 vta. y por Shell a fs. 346/355.

4. Examen de los agravios.

4.1. La demandada ha denunciado la existencia de una causa de abordaje incoada en la ciudad de Buenos Aires, en cuya consecuencia, sostiene que, por aplicación del art. 552 de la ley de la navegación, el citado juicio haría cosa juzgada respecto de todos los interesados en las consecuencias del evento dañoso. De ello colige que el juicio de abordaje ejercería fuero de atracción sobre los restantes juicios que se inicien con motivo del mismo, y entiende que el daño al medio ambiente y la recomposición de éste, que ha solicitado la actora en el "sub lite", nacieron como consecuencia de la producción del abordaje señalado.

Sentado ello, la cuestión a dilucidar consiste en establecer si, en el caso, el juicio de abordaje surte fuero de atracción en los términos de la ley de la navegación.

4.1.1. La intensificación del tráfico de buques tanque de tamaño siempre mayor transportadores de hidrocarburos, con el consiguiente riesgo de contaminación en caso de accidentes, llamó la atención del mundo entero después de que, durante mucho tiempo, se tratara desaprensivamente a las aguas de los mares y de los ríos, considerándolas poco menos que receptáculos idóneos para los derrames de petróleo.

La escasa aptitud de éste para diluirse ha sido motivo de grandes daños a la fauna y flora acuáticas y litorales, con grave menoscabo del equilibrio ecológico.

La triste historia de los daños causados por los buques petroleros pasa a través de hechos que han sido de público y notorio y que, entre otros factores, estuvieron en la base de la reacción social y cultural que se concretó en diversas normas jurídicas internacionales y constitucionales puntualmente pertinentes en la materia.

La varadura del "Torrey Canyon" en 1967 que contaminó la costa de Bretaña con 30.000 toneladas de crudo; el abordaje de los buques "Pacific-Glory" y "Allegro" en 1970 frente a la isla de Wight; la pérdida del "Amoco Cádiz" frente al Cabo Finisterre que derramó 270.000 toneladas de crudo a lo largo de 200 kms. de costa; el accidente del "Exxon Valdez" en el estrecho de Prince Williams en Alaska que descargó 35.000 toneladas de crudo en el mar afectando el ecosistema; los naufragios del "Aegean Sea" en la rada de La Coruña en 1992 o el del "Braer" cerca de las Islas Shetland en 1993, que causaron graves daños en las pesquerías, son algunos de los episodios más clamorosos que provocaron aquella reacción.

Esta provino de la viva preocupación de diversos sectores de la vida cultural, económica y jurídica de la humanidad y llevó a la adopción de convenios internacionales para prevenir la contaminación de las aguas y del medio costero por el derrame accidental, negligente o deliberado de hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales desde los buques, a luchar contra ella con tratamientos eficaces, a determinar responsabilidades y a establecer resarcimientos equitativos

4.1.2. Nuestro país adhirió a varios de ellos, entre los que cabe citar los aprobados por la ley 21.353 -primer convenio multilateral concertado en Londres en 1954 con aquel fin, llamado "Convenio Internacional para la prevención de la contaminación del mar" (OILPOL)- y por la ley 21.947 -sobre prevención de la contaminación del mar, denominado "Convenio internacional para la prevención de la contaminación proveniente de buques" (MARPOL 72/73). Estos convenios se complementan con los regímenes que establecen reglas para el caso de derrames accidentales o de siniestros, que se citan más abajo.

Sucesivamente, en absoluta coherencia con tales convenios, se dictó la ley 22.190.

Por un lado, en su art. 2º, esta ley prohibió a los buques la descarga de hidrocarburos así como cualquier acción u omisión capaz de contaminar las aguas de jurisdicción nacional.

Por otro lado, estableció, en su art. 14, el principio de que todo aquel que contamina debe pagar los costos de la recuperación ambiental.

4.1.3. "El que contamina paga". Según este texto, breve y concluyente, el fundamento de la responsabilidad no reside, en estos casos, en la culpa de quien ha causado el daño ambiental: basta que éste haya sido sufrido sin participación causal alguna de la víctima.

En virtud de ello, y de acuerdo con la teoría del riesgo creado, la ley 22.190 implementó un sistema de responsabilidad objetiva por el cual, aún cuando no mediare dolo o culpa del buque en la descarga, sus propietarios o armadores deberán reintegrar el gasto correspondiente a la limpieza de las aguas. En este sistema, la coacción social que impone la asunción de peligros por los perjudicados es desplazada sobre aquel que, aunque en forma lícita y permitida, ha creado los riesgos. Sistema razonable en la materia de esta causa, toda vez que la actividad de transporte de petróleo - en el caso por medio de un buque tanque- lleva objetivamente implícito un riesgo para el ambiente. La responsabilidad objetiva emana del factor de atribución constituido por la sustancia contaminante -el petróleo- y su transporte, "cosa" y "actividad" riesgosas.

Este principio fundamental -contaminador/pagador (entendido dentro de los límites de razón que imponen la realidad y la ecuación económica)- ha sido sucesivamente reiterado por el Convenio de Londres del 30/11/1990, ratificado por la ley 24.292 -al que se hace referencia "infra"- y expresamente recogido por el punto 16 de la Declaración de Río de Janeiro de 1992 surgida de la así llamada "Cumbre de la Tierra" reunida en la otrora capital brasilera.

Ello, quede bien claro, sin perjuicio de las sanciones que los propietarios o armadores pudieren merecer, por la comisión de infracciones a la ley según los arts. 10, 13 y concordantes de ésta, que no los eximen de responsabilidad por aquellos gastos (véase, también, art. 801.0205 y 802.0206 del Anexo I al Decreto reglamentario n° 1886/83).

4.1.4. El convenio de 1954 fue sustituido por otro, de 1973, y por el protocolo de 1978 para prevenir la contaminación por los buques, ambos aprobados por la ley 24.089.

Destaca que este convenio define, en su art. 2:

-a la "sustancia perjudicial", como cualquier sustancia cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, menoscabar sus alicientes recreativos o entorpecer los usos legítimos del agua. Del Anexo I, "Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos", Apéndice I, resulta que el crudo de petróleo transportado por el buque tanque "Estrella Pampeana" constituye una "sustancia perjudicial" en el sentido del convenio;

-a la "descarga", como a cualquier derrame procedente de un buque por "cualquier causa";

-a los "sucesos", como todo hecho que ocasione o pueda ocasionar la descarga en el mar de una sustancia perjudicial.

Es importante subrayar que el convenio establece, en su art. 8, bajo el título "Otros tratados y su interpretación", que nada de lo dispuesto en el convenio prejuzgará "...las reivindicaciones o tesis jurídicas...de cualquier Estado en lo referente al derecho marítimo y a la naturaleza y amplitud de su jurisdicción sobre su zona costera y sobre buques de su pabellón". De modo tal que, en particular, siguen vigentes las disposiciones de la ley 22.190 y sus normas reglamentarias citadas más arriba, extremo a tener bien en cuenta desde que en autos está involucrada la zona costera argentina.

A su vez, la ley 24.292, aprobó el convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), en Londres, el 30/11/1990. En su séptimo considerando, este convenio confirma el principio de que "el que contamina paga", como principio general de derecho ambiental internacional y, en su art. 11, dispone que nada de lo dispuesto en el convenio se interpretará en el sentido de que modifica los derechos y obligaciones asumidos por las partes en virtud de otros convenios o acuerdos internacionales.

Vale agregar que el medio marino ha recibido una atenta consideración en la Parte XII del Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, adoptado en Montego Bay, Jamaica, el 10/12/1982, que en su art. 1.4 incluye expresamente en aquel a los estuarios.

4.1.5. La paulatina incorporación del medio ambiente al derecho vigente ha recorrido diversas etapas.

En una primera etapa, durante la cual se forman los modernos sistemas normativos y se dictan los Códigos de fondo - civil, comercial (incluyendo las leyes sobre navegación), penal, etc.- las leyes no se proponen fines ambientales específicos, pero en ciertos casos producen incidentalmente efectos sobre el ambiente, v.g. los arts. 2615 a 2621 del Cód. Civil.

En una segunda etapa, que inicia a principios del siglo XX, aparecen normas con finalidad ambiental, como los Códigos rurales, los de aguas; la ley de parques nacionales, leyes forestales, leyes de protección de la fauna, leyes de creación de áreas naturales protegidas, etc. Dentro de ella se desarrolla una rama autónoma del derecho: el Derecho de los Recursos Naturales.

Por fin, la tercera etapa, cuyo nacimiento podría hacerse coincidir con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente, reunida en Estocolmo en 1972, se caracteriza por la incorporación al "corpus iuris" de diversas normas de neto corte ambiental.

El más alto ejemplo, en el derecho argentino, es la inclusión en la Constitución Nacional del "derecho humano a un

ambiente sano". Establece el art. 41, situado en un nuevo capítulo de la parte dogmática, llamado "Nuevos Derechos y Garantías" que: "Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano...El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley". En pocas palabras: la Constitución ha incorporado el derecho al goce del medio ambiente sano, y la obligación de recomponer el daño ambiental.

Así, al constitucionalismo clásico y social, se añaden los derechos humanos de tercera generación o de incidencia colectiva como los denomina el art. 43 de la Constitución. Es dable señalar que el art. 75, inc. 22, dispone, en la segunda parte de su primer párrafo, que "(...)Los tratados ...tienen jerarquía superior a las leyes".

4.1.6. Las normas constitucionales y las de los tratados -en el caso, las de los recién mencionados- tienen prelación para el examen y solución del "sub lite". De no ser así, estaríamos aceptando que han sido creadas para no ser cumplidas, lo que contraría todo principio de hermenéutica.

La relación entre el daño ambiental y su recomposición -que de esto se trata en la causa- y el plexo normativo constitucional, de derecho de los tratados y legal antes descripto, es central para resolver la cuestión en disputa.

Por otra parte, si se examina la aplicación de los Códigos de fondo destaca que, no obstante la regulación civil, comercial, penal, minera o laboral concerniente a una determinada actividad, si ésta provoca un daño ambiental la relativa consecuencia será sometida a las normas propias de la protección del medio ambiente, más allá de los alcances del derecho civil, comercial, penal, minero o del trabajo.

Esta afirmación es referible, desde luego, a la industria petrolera -tanto a sus prácticas llamadas "upstream" (operaciones de exploración y explotación del petróleo) como a aquellas denominadas "downstream" (transporte, producción y distribución de hidrocarburos)- como a la actividad de la navegación.

Elo es particularmente advertible en el "sub lite", pues constituiría una simplificación reduccionista la aplicación del art. 552 de la ley de la navegación para determinar el órgano judicial que debe examinar y decidir acerca del daño al ambiente, su recomposición -que incluye el difícil tema de la restauración de los humedales, cuyo valor científico, paisajístico, cultural, ecológico y su riqueza en diversidad genética los

hace merecedores de un particular régimen tuitivo- y su eventual resarcimiento. Máxime si se observa que los puntos que definen el eje del andamiaje constitucional -concepto de ambiente sano, daño ambiental "per se", criterio de recomposición- no toleran sin forzar las normas constitucionales y de los tratados oportunamente citadas, ser subordinados a la suerte de "un incidente en un juicio de abordaje" cuyo impulso depende de las partes principales que en él disputan y que no son, precisamente, la parte afectada por el daño ambiental.

El dispositivo combinado de los arts. 31 y 75, inc. 22, primer párrafo segunda parte, de la Constitución Nacional sienta la supremacía de los tratados a los que se ha hecho referencia y, por cierto, del art. 41 de la propia Constitución, que es la base de todo el análisis de la cuestión en disputa. Esta circunstancia decisiva, unida a que las leyes del Congreso concernientes a los mismos son posteriores y especiales en relación a la materia de autos -daño ambiental producido por la descarga accidental de hidrocarburos- hace desaparecer en el caso la cuestión de la teoría de la culpa como fundamento de una responsabilidad subjetiva por el daño ambiental y sus consecuencias, suplantada por la teoría del riesgo como base de una responsabilidad objetiva. De aquí que quede desplazada, por falta de sustento conceptual -no se trata de determinar culpabilidad o culpabilidades en relación al hecho del abordaje- y por no ser la única normativa disponible para determinar el órgano judicial que debe conocer, la norma del art. 552 de la ley de la navegación.

4.1.7. Todavía, cabe apuntar otras razones en tal sentido.

Ante todo, subrayar que, como acaba de decirse, la aplicación del art. 552 de la ley de la navegación 20.094 (B.O. 02/03/1973), también cede dicha norma es anterior, no sólo a la vigencia de los artículos citados de la Constitución reformada en 1994, sino a las leyes antes mencionadas: 21.353 (B.O. 15/07/1976), 21.947 B.O. 09/03/1979), 22.190 (B.O. n° 11/03/1980), 24.089 (B.O. 01/07/1992), y 24.292 (B.O. 18/01/1994), sobre tratados internacionales, posteriores y especiales, directamente aplicables. Estas leyes son perfectamente armónicas con la norma del art. 5° del Cód. Procesal Civil y Comercial de la Nación, que establece que la competencia se determinará por la naturaleza de las pretensiones deducidas en la demanda y no por las defensas opuestas por el demandado y, en particular, con la del inc. 4°, que dispone la competencia del juez del lugar del hecho o del domicilio del demandado a elección del actor, en las acciones personales derivadas de delitos o cuasidelitos.

Obsérvese, desde otro punto de vista, que el art. 1 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 ex ley 15.787, también establece la competencia del juez del lugar del abordaje cuando éste ocurra en puertos o radas o aguas interiores. Si, como en el caso, el juez del lugar ha prevenido en las actuaciones relativas al daño ambiental derivadas de la contaminación que ha provocado el abordaje, no resulta razonable, aun desde el mirador de la Convención, apartarlo del conocimiento de la causa para transformar a ésta en un juicio incidental respecto del juicio de abordaje del que son partes principales los involucrados en el abordaje mismo y no la víctima del daño ambiental.

Por otra parte, ciñéndose a la disposición del art. 552 de la ley de la navegación, no puede soslayarse que, si bien establece que la sentencia dictada en el juicio de arbitraje hace cosa juzgada en cuanto a la "culpabilidad" que ella establezca respecto de todos los interesados en el hecho -en las condiciones que el propio artículo fija- tales interesados no son otros que los que el mismo artículo prevé: armadores o propietarios de los buques intervinientes en el abordaje (o sus representantes, v.g. el capitán o el agente marítimo), cargadores, pasajeros, tripulantes y demás personas embarcadas.

Extender esta enumeración a los legitimados activos en virtud de los daños causados al medio ambiente sería sin duda excesivo. Elo, no sólo por ir mucho más allá de la letra y del espíritu de la ley de navegación, que se ciñen al particularismo del derecho marítimo y no representan -como resulta de la mera lectura de su texto y del mensaje de elevación- ni siquiera someramente los casos de derecho ambiental, sino por prescindir de toda interpretación teleológica, que no podría subordinar los fines constitucionales y de derecho de los tratados de naturaleza ambiental, a una norma como la comentada, que se ubica, en la ley de la navegación, en el capítulo V del título IV relativo a las normas procesales. Destaca que el dato jurídico es una unidad inescindible, cuyo particularismo no significa aislamiento, máxime en cuanto hace a la actividad del juez, cuya visión integral del derecho debe llevarlo, sin perjuicio de la subsunción del caso en la norma, a la aplicación del "corpus iuris" (cfr. Carnota, Walter F., "El debido proceso

ambiental", ED, 161-363).

La norma del art. 552 de la ley de la navegación se basa, precisamente, según Malvagni y Simone en motivos de economía procesal vinculados, es obvio, al hecho de la navegación (conf. Simone, "Compendio de derecho de la navegación", 2ª ed. Buenos Aires, Editorial Abaco, ps. 497/498). En sentido análogo a los autores citados se expide Montiel (cfr. Su "Curso de Derecho de la Navegación", Bs. As., Editorial Astrea, 1976, p. 407). Nada diferente agrega González-Lebrero (cfr. "Manual de Derecho de la Navegación", 4ª ed., Bs. As. Ed. Depalma, 2000, ps. 521 y sigtes. y 782 y sigtes), ni tampoco Lena Paz, en su "Ley de la Navegación", t.II, Bs. As., Plus Ultra, p. 445. No puede obtenerse mayor luz sobre el punto en el interesante libro de Clusellas ("El abordaje en el derecho de la Navegación comercial argentino", Bs. As., Editorial Guillermo Kraft Ltda.) muy anterior a todas las normas en examen, ni -por la misma razón- del "Derecho de la Navegación", de José Domingo Ray. Ninguno de los autores examina el problema desde el punto de vista del daño ambiental, que es el que interesa en esta causa, a los fines de determinar si es o no extensible al caso la norma procesal del art. 552.

Tampoco se han hallado precedentes jurisprudenciales en este sentido.

Asimismo, asume importancia decisiva para la eficacia de la tutela judicial del derecho que se reclama -como lo ha definido la Corte Suprema de Justicia de la Nación- la observancia del principio territorial de competencia, desde que esencialmente la producción de la prueba tiene su sede natural en el lugar donde ocurrieron los hechos, y donde la proximidad del asiento del órgano jurisdiccional constituye una razón objetiva para un mejor ejercicio de la función judicial.

Por otra parte, la posibilidad del dictado de sentencias contradictorias constituye una afirmación prematura, pues todavía no se ha resuelto la acumulación de procesos solicitada por la parte actora, que constituye el remedio previsto por el Código Procesal aplicable para evitar la eventualidad que se denuncia.

5. En conclusión, por las consideraciones que preceden y normas constitucionales, de los tratados y legales citadas, propongo al Acuerdo no admitir el agravio en examen y confirmar la resolución apelada.

Costas de Alzada a los apelantes vencidos (art. 68, 1ª parte, Cód. Procesal Civil y Comercial de la Nación).

Ha de tenerse presente el caso federal planteado. Así lo voto.

El doctor Dugo dijo:

Que adhiero al voto del doctor Frondizi.

El doctor Schiffrin dijo:

Adhiero al enjundioso voto del doctor Frondizi, cuyos fundamentos y conclusiones comparto en su integridad.

Por ello se resuelve: Confirmar la resolución apelada. Costas de Alzada a los apelantes vencidos. Téngase presente el caso federal. - Román J. Frondizi. - Sergio O. Dugo. - Leopoldo H. Schiffrin.