



Buenos Aires, 5 de diciembre de 2014.

AUTOS Y VISTOS:

Para resolver en la presente **causa n°4683/12**, caratulada “Suarez Enrique Omar y otros s/entorpecimiento de los servicios públicos”, respecto de la situación procesal de **ENRIQUE OMAR SUAREZ** (Pasaporte n°07825665M, argentino, nacido el día 13 de marzo de 1950 en la ciudad de Montes Caseros, Prov. de Corrientes, casado, de ocupación Secretario General del SOMU, que desde el lunes a la tarde al jueves se domicilia en el SOMU sito en la calle Perú 1667, CABA, y de viernes a domingos en la calle Sarmiento y Gatamañu S/N, Montes Caseros, Provincia de Corrientes, teléfono 4300-7855, de 64 años de edad, hijo de Enrique y Belinda Dionisia Fracalosi), de **RIGOBERTO REYMUNDO SUAREZ CARDOZO** (D.N.I. n°18.903.032, de nacionalidad argentino [naturalizado el 2 de marzo de 2012], nacido el día 20 de febrero de 1960 en Montevideo, Uruguay, estado civil casado, de ocupación Secretario de Sección Cubierta del SOMU, domiciliado en la calle Lafinur n°2718, Quilmes, Prov. de Buenos Aires, teléfono 156-152-5221, de 54 años de edad, hijo de Rigoberto Reymundo y Nilsa Cardozo) y de **JORGE AGUSTÍN VARGAS** (D.N.I. n°12.102.901, de nacionalidad argentino, nacido el día 1° de abril de 1959 en Capital Federal, estado civil casado, de ocupación Marino cumpliendo funciones en el SOMU como Secretario Gremial, domiciliado en la calle Madariaga n°2049, San Nicolás, San Justo, La Matanza, Prov. de Bs. As, teléfono 44822422, de 54 años de edad, hijo de Antonio y Benedanda Quiñones);

Y CONSIDERANDO

I) Se inició la presente causa con fecha 15 de mayo del año 2012 por ante la Excma. Cámara del fuero, por la denuncia formulada por Miguel Ángel Doñate, en representación de la Cámara de Armadores de Lanchas de Prácticos (CALAPRAC).

Luego fueron acumuladas diversas denuncias formuladas por empresas y asociaciones vinculadas al rubro de la navegación.

Que en estos actuados se investigan una serie de hechos imputados a Enrique Omar Suarez, Rigoberto Reymundo Suarez Cardozo y Jorge Agustín Vargas, consistentes en distintas maniobras con buques, escudados desde un gremio (Sindicato de Obreros Marítimos Unidos) y con la excusa gremial para dificultar y obstruir el normal desenvolvimiento del tráfico marítimo y fluvial, provocando alteraciones, demoras, gastos y otros perjuicios a empresas navieras.

Que en este acto voy a resolver la situación procesal de los nombrados y por aquellos hechos por los que fueron específicamente indagados, sin perjuicio de profundizar la investigación en orden a esclarecer los restantes hechos delictivos denunciados en autos.

II) Hechos imputados a Suarez, Suarez Cardozo y Vargas.

A) Haber dispuesto el encartado Enrique Omar Suarez, en su carácter de Secretario General del Sindicato de Obrero Marítimos Unidos (SOMU), conjuntamente con Rigoberto Reymundo Suarez Cardozo, Secretario de Sección Cubierta del SOMU y Jorge Agustín Vargas, Secretario de Relaciones Laborales del mismo sindicato, que los marineros Matías Sebastián Maydana, Kirko Jovanovich, Raúl Ricardo Pérez, Ramón Vicente Castaño, Martín Alegre y Sergio Antonio Velázquez afiliados al SOMU y a bordo de los remolcadores “Conquistador” y “Yagan”, el día 15 de abril de 2012, no ataran cabos al buque “Kota Lawa” (Portacontenedor de 260mts de eslora, 32.25 mts. de manga y 19.20mts de puntal, de bandera de Singapur, señal distintiva 9V7533, agenciado por la firma “Shipping Service”), orden que le fue comunicada vía telefónica al marinero Maydana a bordo del remolcador “Conquistador” y al marinero Kirko Jovanovich a bordo del remolcador “Yagan”, mientras estaban navegando para asistirlo, a quienes les manifestaron que el motivo era que el buque “Kota Lawa” era de bandera de conveniencia, no recordando los nombrados qué persona del SOMU los llamó. El buque arribó a zona común de fondeo en la madrugada del 15/4/12, embarcó el Práctico del Puerto de Buenos Aires, Eduardo Pardo, luego de aguardar seis horas por una medida sindical del SOMU, coordinó el servicio de remolque



Poder Judicial de la Nación

JNCCF n°6, Sec n°11
CFP 4683/2012

obligatorio con la empresa “Trasona S.A.”, la cual informó que el buque sería asistido por los remolcadores mencionados. En razón de ello, inició la navegación con destino al sitio C4ta. que había sido asignado para el atraque en el Puerto de Buenos Aires. Durante el trayecto, en las proximidades del km 14 del canal, el Práctico a bordo recibió una comunicación desde la terminal Río de la Plata, poniéndolo en conocimiento que los marineros a bordo de los remolcadores no iban a “tomar remolque” al “Kota Lawa” por orden del SOMU. Frente a la gravedad de la situación tomó intervención la Prefectura Naval Argentina a través del Centro de Control de Tráfico Río de la Plata (CONTRASE), ordenando a los remolcadores que tomen cabos y brinden el servicio estipulado, directiva que no fue acatada por el personal a bordo del Conquistador ni el Yagan. En este estado de situación el Práctico sugirió al Capitán del buque que pese a no contar con el debido servicio de remolque se dirigiera igualmente al atraque en el Puerto, puesto que a esa altura se encontraban ya en el canal de ingreso y, por las amplias dimensiones del navío, no era posible realizar una maniobra de giro para retornar a la zona de fondeo. Finalmente logró atracar en el sitio correspondiente a las 13:45hs del 15/4/12, siendo asistidos por los remolcadores mencionados mediante empuje pero sin atar cabos para la maniobra, obligando a los responsables del buque a realizar una maniobra por debajo de los estándares mínimos de seguridad establecidos por la autoridad marítima y en infracción a las disposiciones SNAV, NA9 n°110/92 y n°68/93 y la ordenanza marítima de la PNA n°1/74.

Todo ello realizado sin que se hubiera acreditado un conflicto gremial en regla y sin observar las más elementales reglas de procedimiento para su servicio fundamental como es la navegación.

B) Por otro lado, se le imputo a Enrique Omar Suarez haber negado, por decisión conjunta con Rigoberto Reymundo Suarez Cardozo y Jorge Agustín Vargas, el día 30 de junio de 2012, el servicio de remolque al buque “Anabisetia S” (cargando 109 contenedores, 1500 toneladas de mercadería) y su barcaza “Agedelta”

(cargando 300 contenedores, 2500 toneladas de mercadería) (Ambos de bandera paraguaya, que navegaban en un sistema que se conoce como integrado y alcanzaban un largo máximo de eslora de 180mts.), para ingresar al espigón de Terbassa, del Puerto de Buenos Aires. En este caso, la empresa “Vessel Atlántica S.A.” –armadora de las referidas embarcaciones- solicitó a las 14hs y vía telefónica a la firma “Pontemar SRL” que le preste servicio de remolque para que el buque mencionado y su barcaza ingresaran al puerto y “Pontemar SRL” respondió haber tomado conocimiento por parte del personal de marinería de sus remolques, que el SOMU –a través de Rigoberto Suarez Cardozo – había ordenado no tomar cabos al buque Anabisetia S y su barcaza. Dicha situación fue informada por “Vessel Altántica” a la Prefectura Naval Argentina, y debido al empeoramiento del clima la PNA, a las 15:30hs otorgó permiso para que retomaran la navegación sin asistencia de los remolcadores, amarrando a las 17hs. en el 5to. Espigón de Puerto Nuevo, Buenos Aires. El 1 de julio de 2012, cuando se llamó a la empresa remolque para la zarpada también le fue denegado el servicio por orden del SOMU. (Dos hechos)

C) Asimismo, se le imputo a Enrique Omar Suarez haber dispuesto conjuntamente con Rigoberto Reymundo Suarez Cardozo y Jorge Agustín Vargas, de manera inconsulta y sin observar elementales reglas de proceder aun cuando se esgrimiera un conflicto gremial, que los marineros afiliados al SOMU no presten el servicio de remolque al buque “CT Wicklow” (Estación de servicios flotante) de la firma “National Shipping S.A.”, que debía zarpar el día 1° de julio de 2013, a las 19hs., del puerto Dock Sud, Dársena Inflamable, muelle F, transportando 2.150 toneladas de fulloil intermedio de la empresa “YPF”(Más de dos millones de litros) para abastecer de combustible a los buques “Drim”, “Fila”, “Navíos Arc” y “Nordexpress” que se encontraban en aguas abiertas aguardando el suministro, impidiendo su zarpada. En este caso, la decisión la transmitió Rigoberto Suarez Cardozo a la empresa de remolcadores



Poder Judicial de la Nación

JNCCF n°6, Sec n°11
CFP 4683/2012

“Transona S.A.”, que la retransmitió a la agencia marítima interviniente.

D) Así también, se le imputo a Enrique haber dispuesto conjuntamente con Rigoberto Suarez Cardozo y Jorge Agustín Vargas, que el día 22 de agosto de 2013, los marineros afiliados al SOMU a bordo del buque “BT Paraná I”, no prestaran servicio para zarpar desde el km 56, margen derecho del Río Paraná de las Palmas donde se encontraba fondeado, a la espera de órdenes de su armadora “National Shipping S.A.”, según la programación de abastecimiento de la firma CAMMESA. Este buque de 104m de Eslora y 19m de Manga, partió del puerto de Zárate con destino a Dock Sud, cargado con 5185m³ de gas oil, que representa aproximadamente 5.187.752 litros de combustible, para asistir a la empresa CAMMESA (empresa nacional proveedora mayorista de energía eléctrica) a fin de proveer de gas oil a las centrales termoeléctricas generadoras de electricidad. Cuando el Capitán del buque, Sr. Luciano Javier Lomartire, ordenó a las 11:30hs, conforme las directivas de la empresa armadora, al Contramaestre, Sr. Jorge Eduardo Flores, que instruyera a los marineros para realizar la maniobra de zarpada, éste le informó que por orden recibida telefónicamente a las 9:30hs aproximadamente, de ese día, por parte de Rigoberto Suarez Cardozo, los marineros a bordo no prestarían servicios para realizar la maniobra de zarpada. Medida que se mantuvo hasta por lo menos el 27 del mismo mes y año, situación que fue corroborada por el escribano público Darío Gabriel Minkas, mediante actuaciones notariales BAA10914532 y BAA10914533. De lo relatado surge claramente la discrecionalidad con que estas personas utilizaban su gremio.

E) Finalmente se le imputo a Enrique Omar Suarez haber dispuesto conjuntamente con Rigoberto Reymundo Suarez Cardozo y Jorge Agustín Vargas, que el día 22 de agosto de 2013, los marineros afiliados al SOMU a bordo del buque “BT Plata”, no prestaran servicio para zarpar desde el km 58,200, margen derecha del Río Paraná de las Palmas donde se encontraba fondeado, a la espera de

órdenes de su armadora “National Shipping S.A.”, según la programación de abastecimiento de la firma CAMMESA. Este buque de 108m de Eslora y 18m de Manga, tenía como destino la terminal VITCO del Puerto de Zárate para cargar combustible para abastecer a la empresa CAMMESA (empresa nacional proveedora mayorista de energía eléctrica) a fin de proveer de gas oil a las centrales termoeléctricas generadoras de electricidad para la población argentina. Cuando el Capitán del buque, Sr. Carlos Alberto Galar, ordenó conforme la empresa armadora, al Contramaestre, Sr. José Armando Vaquel que instruyera a los marineros para realizar la maniobra de zarpada, éste le informó que por orden recibida telefónicamente a las 9:30hs aproximadamente, de ese día, por parte de Rigoberto Suarez Cardozo, los marineros a bordo no prestarían servicios para realizar la maniobra de zarpada. Medida que se mantuvo hasta por lo menos el 27 del mismo mes y año, situación que fue corroborada por el escribano público Darío Gabriel Minkas, mediante actuaciones notariales BAA10914523 y BAA10914524.

III) Ahora bien, del análisis de los diversos elementos probatorios recolectados durante la instrucción del sumario, cabe inculpar a los imputados Suarez, Suarez Cardozo y Vargas, con el grado de certeza procesal exigido para esta etapa del proceso por el art. 306 del Código Procesal Penal de la Nación, como autores de los hechos reseñados “ut supra”, toda vez que en todos los casos se actuó con la cobertura del gremio manejado arbitrariamente.

Ello de acuerdo a los siguientes elementos de prueba que pasaré a enumerar:

1) Denuncia de Miguel Ángel Doñate en representación de la Cámara de Armadores de Lanchas de Prácticos de fojas 1/32, mediante la que solicita la investigación del caso buque “Kota Lawa” y hace mención de otros casos similares contra diferentes buques, como así también se refiere a distintas actividades extorsivas por parte de los encausados tendientes a entorpecer en tráfico fluvial y obtener de las empresas afectadas un beneficio económico en provecho propio



Poder Judicial de la Nación

JNCCF n°6, Sec n°11
CFP 4683/2012

en perjuicio de los trabajadores del SOMU, que son materia de investigación en estos actuados.

2) Nota n°039/12 del Centro de Navegación del 26/4/12 dirigida al Presidente de la Cámara de Armadores de Remolcadores, obrante a fs.34, mediante la que se refiere a la ejecución de medidas arbitrarias e injustificadas por parte del SOMU, desde febrero del año 2012, imponiendo restricciones al servicio de remolque de los buques, demorando sus entradas y salidas en los puertos argentinos, produciendo un perjuicio económico devastador.

3) Nota de la Cámara de Armadores de Remolcadores n°5362 de fecha 11/5/12 dirigida al Presidente del Centro de Navegación, glosada a fs.35/7 (Respuesta a la nota anterior), mediante la que afirmar conocer la existencia de esas medidas arbitrarias por parte del SOMU, que antes se aplicaron a buques que tenían a bordo prácticos de la sociedad "Donmar S.A." y para esa fecha a buques que transportaban pescado o productos derivados del mismo. Que tales hechos fueron denunciados ante el Ministerio de Trabajo, Ministerio de Planificación, Sub-Secretaría de Puertos y Vías Navegables y la PNA, solicitando su urgente intervención para regularizar el servicio dados los múltiples conflictos mencionados.

4) Copias de los decretos 1010/2004 y 1022/2006, de la normativa de la PNA relativas a la obligatoriedad del uso de remolcadores en los puertos del país, disposiciones SNAV, NA9 n°110/92 y n°68/93 y del convenio colectivo de trabajo de la Cámara de Armadores de Remolcadores con el SOMU, obrantes a fojas 60/83, prueba que demuestra la ilegalidad y el riesgo y las dificultades que generaron al tráfico fluvial el accionar de los encausados.

5) Copias de: **a)** notas presentada por Sedaril S.A. los días 14 y 28 de febrero de 2012 ante el embajador Francisco Bustillo de Uruguay; **b)** De nota presentada por Sedaril S.A. ante la Dirección Registral y de la Marina Mercante de Uruguay; **c)** De nota presentada ante la PNA por la Agencia Marítima Kardamyla SRL el 29/2/12 solicitando ingreso sin remolques ante la negativa de servicio; **d)**

Respuesta de PNA del 29/02/12 donde se informe que deberá ajustarse a la disposición SNAV, NA9 n°68/93; e) Copia de nota presentada ante el Embajador Luis Almagro por el Embajador Francisco Bustillo el 02/02/12 dando cuenta del impedimento de ingreso a buques al Puerto de Bs. As. y f) Copia de nota presentada por Sedaril S.A. ante la Dirección Nacional de Vías Navegables del 01/03/12. (Ver fs. 85/95). Toda esta documentación se encuentra relacionada con el bloqueo del servicio de remolque por parte del SOMU para con la firma armadora de buques uruguayos “Sedaril S.A.”, específicamente respecto al buque “Platense”, que es materia de investigación en este expediente, resultando un elemento más de cargo que permite tener por acreditada la responsabilidad de los encausados en los hechos por los que fueran indagados.

6) Nota presentada por la Cámara de Armadores y Remolcadores con fecha 9/11/10 ante la Secretaría de Trabajo del Ministerio de Trabajo de la Nación, denunciando la medida de no prestar el servicio de remolque por parte del SOMU a los buques de bandera paraguaya, sin mediar conflicto laboral, excusándose en una acción solidaria impulsada por la ITF, sobre los buques de esa bandera por carecer de convenio laboral. (fs.97)

7) Copias de Intercambio de mails entre la empresa de remolques “Pontemar S.A.” y la armadora “Vessel Atlántica S.A.” de bandera paraguaya (fs.98/102), mediante los que se evidencia que la primera no puede prestar el servicio a la segunda empresa por orden del SOMU, sin perjuicio de no existir un conflicto gremial.

8) Nota presentada por Vessel Paraguay S.A. ante el Director de la Marina Mercante, Dr. Sergio Britez, del 9/11/10 donde pone en conocimiento del organismo la negativa de los tripulantes del SOMU a atender embarcaciones que tengan bandera paraguaya, por orden de su secretario general que se negó a notificar en forma fehaciente a las empresas remolcadoras de la medida de fuerza porque sabía que era ilegítima. (fs.103).



9) Nota presentada por la agencia marítima Dulce S.A. en representación de Vessel Altántica S.A., ante la PNA informando la negativa del SOMU a la presentación del servicio de remolque a los buques de bandera paraguaya (fs. 104).

10) Correo electrónico de empresa de remolques “Pontemar S.A.” informando que no pueden brindar el servicio porque los tripulantes fueron instruidos por sus representantes gremiales para no hacerlo respecto a buques de bandera paraguaya Anabisetia, Polargo y barcazas. (fs.105).

11) Carta documento del 4/1/11 dirigida por la Agencia Marítima Dulce S.A. al Sr. Enrique Omar Suarez, solicitando el cese de la medida ilegal bloqueo de los buques de bandera paraguaya (Fs.106/7).

12) Carta documento del 25/4/11 dirigida por la Agencia Marítima Dulce S.A. al SOMU en los mismos términos que la anterior y la respuesta del sindicato afirmando que el motivo de la medida es su solidarización con los trabajadores de marinería paraguaya que se encontrarían trabajando en paupérrimas condiciones y en armonía con las disposiciones y manifestaciones de la ITF (International Transportation Federation), mediante la que pretendieron enmascarar su actividad ilícita. (fs.108/10);

13) Exposiciones ante la PNA efectuadas por la Agencia Marítima Dulce S.A n°29/11 (23/4/11) 40/2011 (25/4/11) y 41/2011 (25/4/2011). (Fs.111/6), que dan cuenta de distintas órdenes efectuadas por el SOMU para que los marineros afiliados a ese gremio no presten el servicio de remolque a buques y barcazas de bandera paraguaya.

14) Nota presentada ante el Sr. Presidente de la República del Paraguay el 7/12/10 por el Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay, la Federación de Trabajadores Fluvio Marítimos del Paraguay, el Centro de Importaciones del Paraguay, el Sindicato de Marineros, Timoneles y afines de la Marina Mercante Nacional, la Cámara Paraguaya de Exportación, la Liga de Obreros

Marítimos del Paraguay, la Cámara Paraguaya de Came, la sociedad de Marineros Unidos de la Marina Mercante Nacional, la Asociación Paraguaya de Peritos Navales, la Asociación de Capitanes de Cabotaje y Prácticos Asunción-Río de la Plata y Oficiales de Ultramar, la Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas, el Centro de Maquinistas Navales, la Sociedad de Capitanes de Cabotaje y Prácticos de la Zona Norte y Puerto de la Capital. (Fs.117/9) y nota del 30/12/10 presentada por el Centro de Armadores Fluviales y Marítimos ante el Sr. Presidente del Paraguay (Fs.120/2), de las que se evidencian los perjuicios económicos ocasionados a las armadores de buques paraguayos por las medidas del SOMU arriba referidas.-

15) Nota de los representantes de los gremios de la producción, la industria, el comercio y los servicios dirigida al Sr. Presidente del Paraguay de fecha 10/02/11 (Fs.123/6), que se expresa en los mismos términos que las referidas en el punto anterior.

16) Nota 40/12 del 04/05/12 del Centro de Navegación dirigida al SOMU, solicitando la suspensión de las demoras en los ingresos y egresos de los buques de bandera de conveniencia, correspondiendo para el caso de que se detecten irregularidades en las condiciones de empleo requiere la intervención de las autoridades del puerto, conforme las directrices de la Organización Internacional del Trabajo (Fs.127/8)

17) Nota de la Cámara de Actividades de Practicaje y Pilotaje presentada ante la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables del 07/05/12, mediante la que pone en conocimiento distintos hechos relacionados con la restricción del servicio de remolque. (Fs.129/30);

18) Nota 34/12, 36/12 y 38/12 del 26/04/12 del Centro de Navegación dirigida a la Administración General de Puertos y al Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, mediante la que solicitaron una respuesta a su nota CN N°013/12 del 28/2/12, respecto a normalizar el servicio de remolque de los buques, como así también informando la decisión del SOMU de no embarcar ningún tipo de



pescado, molusco, harina de pescado o derivados a partir de esa fecha, sin tener la potestad para hacerlo. (Fs.131/132 y 134);

19) Nota de fecha 3/5/12 presentada por “LOG-IN MERCOSUR SRL” ante la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables con fecha 04/05/12, haciendo saber el caso del buque “RR Europa” al que el SOMU negó el servicio de remolque para salir del puerto de Buenos Aires, porque embarcaba productos derivados del pescado y estaban en conflicto con la Cámara de las Pesqueras (fs.133).

20) Declaraciones testimoniales de Miguel Ángel Doñate de fs.150/1 y 529/30, mediante las que ratifica sus denuncias de fojas 1/32 y 487/525, que diera origen a la causa n°5629/12, acumulada materialmente al presente expediente, mediante la que denunció que el SOMU le exigió ilegalmente a la firma “Sedaril S.A.”, armadora del buque “Platense” de bandera uruguaya, que contrate 3 o 4 tripulantes de su sindicato o le que equivalía a un costo de U\$35.000 mensuales, a pagarle al SOMU, suma desproporcionada con el costo habitual de esa cantidad de tripulantes, y además ilegal debido a que los buques uruguayos deben contar con tripulación uruguaya y jamás puede imponérsele tripulación argentina, bajo amenaza de bloquear las empresas de remolques y no permitirle el amarre en los puertos argentinos.

Ante la negativa de efectuar esas contrataciones o el pago, el 29/2/12, el SOMU habría ordenado que no se le preste el servicio de remolque al mencionado buque cuando pretendía ingresar al puerto de Bs. As, y el capitán decidió volver a Uruguay, para no poner en peligro la nave, su carga y la tripulación.

La profundización de estos hechos se encuentran en etapa de investigación, no obstante, constituyen elementos de prueba que me arriman convicción suficiente en los términos del art. 398 del CPPN, estos es, las reglas de la sana crítica, en cuanto al obrar arbitrario y al margen de cualquier normativa de los tres imputados.

21) Exposiciones NAVI de la PNA n°50/12 y 51/12, donde los Patrones del remolcador “Conquistador” y “Yagan”, Edgardo Huego Vielma y Daniel Ángel Allende, respectivamente, afirman que no tomaron remolque al buque “Kota Lawa” por orden del SOMU, asistiendo solo por empuje. (Fs.200/1;

22) Copia Disposición SNAV, NA9 n°110/92 (fs.209/10) y de disposición PZRP, Hez n°45/93, que establecen el uso obligatorio de los remolcadores para los buques referidos en los hechos imputados a los encartados, conforme el art. 102 de la ley de la navegación n°20.094. (Fs.211);

23) Copia del sumario n°28/12 de la División Investigación Acaecimientos de la Navegación de la PNA (Fs.226/328, 1581/1670), mediante el cual se encuentra probado la existencia del hecho del caso del buque “Kota Lawa”, conforme antes descripto.

24) Copia de nota 79/12 del Centro de Navegación del 11/10/12 dirigida al Jefe de la División Acaecimientos de la Navegación de la PNA, mediante la que se le remite para su conocimiento un listado de buques que han sido afectados por las medidas de restricción de remolque, llevadas a cabo por el SOMU, lo que demuestra el accionar sistemático de los encartados dirigido a dificultar el tráfico de la navegación en los distintos puertos, con el peligro que ello apareja. (fs. 469/75);

25) Denuncia de Rubén Darío Fortunato, apoderado de “Vessel S.A.” de fojas 604/15, mediante la cual denuncia el hecho arriba descripto respecto del buque “Anabisetia y su barcaza”.

26) Copia de la ordenanza marítima de la PNA n°1/74, referida a la obligatoriedad del uso de remolcadores para la entrada y salida de buques. (Fs.653/59 y 1904/15);

27) Copia de mails solicitando servicio de remolques para el convoy del buque Anabisetia y su barcaza y su negativa por parte de la firma Pontemar SRL, por decisión del SOMU (Fs.659/61);

28) Declaración testimonial de Darío Rubén Fortunato de fs. 700, donde ratifica su denuncia de fs. 604/15.



29) Copia del acta de audiencia del 28/8/12, dictamen 4844 y presentación del centro de navegación del 5/11/12 en el marco del expediente 1519710/12 del Departamento de Relaciones Laborales n°3 de la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación, de las que se evidencia la arbitrariedad de las medidas de restricción del servicio de remolque dispuestas por el SOMU.

30) Declaración testimonial de Miguel Ángel Doñate de fs.818, mediante la que ratifica la denuncia respecto del listado de 87 buques que se habrían vistos afectados por las medidas de bloqueo del SOMU conforme fojas 469/75, que diera origen a la causa n°10995/12, acumulada materialmente a la presente y se encuentra en etapa de investigación, resultando una prueba más de las constantes acciones desarrolladas por los encausados tendiente a dificultar el tráfico fluvial en distintos puertos.

31) Copias del sumario n°46/12 de la División Acaecimientos de la Navegación de la PNA, que da prueba de la existencia del hecho imputado a los encartados relación al buque “Anabisetia y su barcaza” (fs.827/921 y 1951/66);

32) Informe de la PNA de fs. 1055/1060 y 1066/8 que dan cuenta de las demoras que sufrieron los buques denunciados en la causa n°10995/12 ya referida.

33) Exposiciones 38/12, 48/12, 33/12, 25/12 y 31/12 de la PNA, de las que surge que los buques “Skaftafell” de bandera de Gibraltar, “Magretec” de bandera de Isla de Man, “BBC Louisiana” de bandera de Antigua y Barbuda, “Admore Calypso” de bandera de Islas Marshall, sufrieron demoras en el servicio de remolque por orden del SOMU.

34) Denuncia de Sergio Ariel Giatti, apoderado de National Shipping S.A. de fs.1167/75 y su ratificación de fs.1200, mediante la cual trajo a estudio el caso del buque “Wicklow”, tal como le fue imputados a los encartados y se encuentra descripto precedentemente

y que diera origen a la causa n°6265/13 acumulada materialmente a la presente.

35) Denuncia de Sergio Ariel Giatti, apoderado de National Shipping S.A. de fs.1211/20 y su ratificación de fs.1249, que diera origen a la causa n°6379/12 acumulada materialmente a la presente y que denunciara que con fecha 30 de junio de 2013, el buque “Litoral” y las barcazas “AR1 y AR2” de bandera argentina y perteneciente a la empresa que representa, partieron del puerto de Bs. As., cargadas con 8.000.000 de litros de combustible con destino a la Prov. de Chaco y abastecer al Norte Argentino. En el km 400 del Río Paraná, el Capitán Delgado recibió la comunicación del Contramaestre Galarza, que a partir de ese momento iban a abandonar sus puestos de servicio y que debía detener la nave y que tampoco le iban a prestar servicio al momento de arribar al puerto de chaco, todo por orden de Rigoberto Suarez. El Capitán no hizo caso y continuó el recorrido con la guardia mínima, debido a que el lugar no era seguro para el amarre, y hasta el 02/07/13, momento de la denuncia, ese era el estado de situación. Este hecho es materia de investigación en la presente causa, que si bien no se ha avanzado lo suficiente como para imputárselo a los encartados, lo cierto es que resulta una prueba más de la forma en que los responsables del SOMU se desempeñan a través de sus funciones de sindicalistas.

36) Informes de fs.1236/39, que confirma la cantidad de litros de combustibles que llevaba el buque “Litoral” y su barcazas, se observan las listas de los tripulantes afiliados al SOMU que habrían cesado en sus funciones por orden de Rigoberto Suarez Cardozo y mail de la empresa Shell del que surge que a ese buque el 30/6/13 se le habría negado el servicio de remolque para salir del Puerto de Bs. As..

37) Carta de protesta de YPF y su respuesta de National Shipping S.A. de fojas 1285/7, por las demoras operativas ocasionadas por no contar el buque “BT CT Wicklow”, con el servicio de remolque por orden de los imputados en autos.



38) Exposición 15/13 de la PNA, del Capitán del buque “Litoral” ya mencionado, Sr Ariel Omar Delgado, que denuncia que el día 11 de junio de 2013, mientras se encontraba amarrado en el Muelle de la Terminal Portuaria de Shell CAPSA, a la altura del km 394.600 margen derecha del Río Paraná, una vez finalizada la operación de carga a la barcaza Ar02 y listos para realizar la maniobra de zarpada, personal de marinería del SOMU, informaron que por orden gremial no realizarían tareas a bordo y/o desmarre del buque. Exposición 60/13 de la PNA, por parte del mismo capitán, y en relación al mismo buque, con las barcazas AR1 y AR 2, mediante la que refiere que el día 29/06/2013, siendo las 10:30hs, cargado con combustible, amarrado al muelle “A” Darsena Inflamable, solicita el servicio de remolque, siéndole informado por la empresa de remolques “Trasona”, que no se los prestarían por orden del SOMU, por un supuesto conflicto gremial con la empresa armadora. (fojas 1305/8);

39) Denuncia de Sergio Ariel Giatti, apoderado de National Shipping S.A. de fs.1348/55 y su ratificación de fs.1357, que diera origen a la causa n°6770/13 acumulada materialmente a la presente, mediante la que denunció el 18/7/13, que Rigoberto Suarez, realizó en representación del SOMU, distintos llamados a las empresas YPF, Shell y Petrobras, informándoles que en caso de que operasen y transporten combustible a través de la empresa que el nombrado representa, los buques iban a ser objeto de medidas de bloqueo, con el riesgo que ello implicaba. En su denuncia transcribe los mails que dan cuenta de lo que denuncia.

40) Denuncia de Sergio Ariel Giatti, apoderado de National Shipping S.A. de fs.1364/91; que diera origen a la causa n°7993/13, acumulada materialmente al presente expediente, donde trae a estudio, los hechos relacionados con los buques “BT Paraná I” y “BT Plata”, que le fueran imputados a los encartados en los términos del art. 294 del Código Adjetivo. Asimismo acompaña el listado de los tripulantes y la declaración del combustible que transportaba.

41) Actuaciones notariales BAA10914532, BAA10914533, BAA10914523 y BAA10914524 glosadas a fojas 1395/1402, que acreditan fehacientemente la existencia los hechos imputados a los encausados en relacionados con los buques “BT Paraná I” y “BT Plata”.

42) Copia de la disposición n°0022 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación de fojas 1428/30, de la se desprende que al buque “Wicklow” de bandera de Liberia, locado a casco desnudo por la empresa “National Shipping S.A.”, se le otorgó el tratamiento de Bandera Nacional, resolución vigente hasta el 20 de enero de 2016.

43) Declaración testimonial de Martín Alegre de fojas 1459, quien expuso en el caso del buque “Kota Lawa”, oportunidad en la que afirmó que estaba a bordo del remolcador “Conquistador”, cumpliendo funciones de cocinero. Que sin perjuicio de no haber oído la conversación telefónica, sabe que como es costumbre el marinero encargado, para el caso Sergio Velásquez, llamó al SOMU para preguntar si debía tomar cabos a ese buque, no sabiendo con quien habló, y al parecer le habrían dado la orden de no hacerlo, debido a la bandera inglesa o de Singapur que poseía el buque y el sindicato se había adherido a la protesta del gobierno nacional contra los ingleses por el conflicto por Malvinas. Que por un error, el buque ya se encontraba dentro del canal cuando se le negó el servicio de remolque y hubo que asistirlo mediante empuje. Que este caso no fue por un tema gremial.

44) Denuncia de Sergio Ariel Giatti, apoderado de National Shipping S.A. de fs.1461/77, que diera origen a la causa n°8107/13, acumulada materialmente al presente expediente, mediante la que denunció, que cuando el convoy empuje “Litoral” y las barcazas AR1 y AR2, luego de descargar sus cisternas de combustible en el puerto de Barranquera, Prov. de Chaco, se dirigían de regreso con destino al puerto de Dock Sud, Prov. de Bs. As., decidieron desamarrar del km 1117 del Río Paraná, donde se encontraban detenidos por cuestiones



climáticas adversas, el personal abordo y afiliados al SOMU le informó que por orden telefónica recibida de Rigoberto Suarez no iban a cumplir funciones, impidiendo el normal recorrido del buque. Que recién el día 27 de ese mismo mes y año, luego que personal de PNA abordara el navío y disuadiera al personal de marinería para que cumplan funciones, pudieron partir.

El denunciante reveló que tal problemática se ha generado en virtud de que la empresa decidió no someterse a los requerimientos coactivos del SOMU, tendientes a que realizaran donaciones a la Fundación Azul correspondiente a ese gremio, que garantizaba la paz sindical como no sufrir medidas de bloqueo.

Estos hechos son materia de investigación por parte del suscripto, que si bien aún no se han reunidos los elementos probatorios como para serles imputados a los encausados, lo cierto que su denuncia son un indicios más que el suscripto tiene en cuenta al momento de dictar la presente resolución de mérito.

45) Copia del sumario administrativo n°72/13 de la PNA, dependencia Prefectura Corrientes de fs. 1529/51 y 1967/76; que da cuenta de la existencia del hecho descrito en el punto anterior.

46) Informe de la PNA respecto de la tripulación a bordo del remolcador “Yagan” de fs.1681, relacionada con el caso del buque “Kota Lawa”;

47) Declaración testimonial de Matías Sebastián Maydana de fs.1861, quien afirmó que el día del hecho del buque “Kota Lawa”, cumplía funciones de marinero a bordo del remolcador “Conquistador”, junto con el cocinero Alegre y el Contramaestre Velasquez. Mientras se encontraban navegando para tomar remolque, recibió un llamado telefónico por parte del SOMU, no recordando que persona por el transcurso del tiempo y le dieron la orden de no atar cabos porque había un conflicto con la bandera del buque no sabiendo bien cual era el motivo concreto. Que el buque ya se encontraba dentro del Puerto y hubo que asistirlo mediante empuje.

48) Declaración testimonial de Franco Mauricio Pucci de fojas 1862, quien afirmó que no recordar el caso del buque “Kota Lawa”, ya que seguramente estaba en sus horas de descanso en el camalote. Sin embargo, sostuvo que para mediado de 2013, no recordando la fecha exacta, mientras cumplía funciones de capitán en el remolcador “Diaguita”, la torre le dio la orden de asistir al buque “Felicidad”, de la empresa “National Shipping” y el contra maestre Maydana le comunicó que por orden del Sr. Rigoberto Suarez del SOMU no iban a asistir a ese buque, sin especificarle los motivos. El navío permaneció amarrado en la Darsena “D” del Puerto de Buenos Aires durante 6 días aproximadamente.

Que otros casos se dan con los buques de bandera inglesa, a los que el SOMU los obliga a que esperen 12 horas fondeados ante de ingresar al Puerto de Bs. As., solo como sanción por tener esa bandera y sería una orden del Poder Ejecutivo Nacional.

Continuó expresando, que el SOMU a los buques de la empresa “MSC”, los obliga a fondear en rada La Plata, durante 20hs., con práctico a bordo, antes de ingresar al Puerto de Bs. As., desconociendo los motivos, pero que claramente genera un perjuicio económico a las empresas, que tienen que volver a abonar todos los servicios de logística para descargar los productos que traen.

Que en una oportunidad oyó por estar cerca del teléfono de un marino, que Rigoberto Suarez a los gritos le decía que no importaba lo que la torre de control ordenaba, ya que la torre era él y era quien mandaba.

Este testimonio es un elemento más de prueba que permitir conocer y tener por probada la actividad ilícita que se le imputa a los encartados.

49) Informe de la PNA de fojas 1916, mediante el que se informó la existencia de los sumarios administrativos n°64/10, caratulado “B/M MAERSK JENNING B/LIBERIANA av/ su ingreso al Puerto de Bs. As. Sin asistencia de remolcadores”, siendo involucrados los remolcadores “YAGAN” y “CONQUISTADOR;



Poder Judicial de la Nación

JNCCF n°6, Sec n°11
CFP 4683/2012

n°28/12 referido al buque “KOTA LAWA” y que fuera mencionado en puntos anteriores; 70/12, caratulado “R/E OBSERVADOR y R/E MIRADOR av/ su incumplimiento prestación de servicio de remolques al B/M “HANSA FLENSBURG” BLIBERIA”; n°01/14 caratulada “EMPRESA TRANS ONA SAMCIF” av/ su incumplimiento prestación servicio de remolque al B/T CT WICKLOW” y n°02/14, caratulado “TRIPULACIÓN LITORAL CON BARCAZAS AR01 Y AR02 av/ su conducta”, siendo involucrado en este hecho el remolcador “Litoral”.

En todos los casos, el servicio no se prestó por orden del SOMU y la PNA sostuvo que “...esto sin duda genera una distorsión en las rutas navegables en el acceso al ingreso al Puerto de Buenos Aires, motivo por el cual el Centro de Tráfico Río de La Plata (CONTRASE BUENOS AIRES –L2G) debe intervenir de manera inmediata y precisa a los efectos de evitar que con estos inconvenientes se produzcan algún tipo de acaecimientos, como así también, demoras en las salidas y entradas de los navíos aledaños al puerto...”

Se evidencia con este informe la ilegalidad de la actividad desplegada por los imputados en autos.

50) Informe de fs.2029/55 de la querrela, mediante el que denuncia que Enrique Suarez a través del SOMU boicoteó a la empresa de remolcadores SMIT, no brindándole tripulación, por lo que se tuvo que ir del mercado, y habría adquirido sus remolcadores a precio de remate, a través de su empresa San Jorge Marítima S.A.

51) Declaración testimonial de Kirko Jovanovich de fs.2142/3, quien afirmó haber recibido el día del hecho un llamado telefónico del SOMU, no recordando la persona que lo efectuó, manifestándole, por ser el marinero encargado, que no debía atar cabos al buque “Kota Lawa”, por tratarse de un barco de bandera de conveniencia. Que se debe a su Sindicato, porque lo protege y siempre acata las órdenes que le dan desde allí. Afirmó que al momento del llamado se encontraba navegando para asistir al buque para su ingreso al puerto, porque así

lo había dispuesto el capitán del remolcador, según lo ordenado por la torre de control. Que lo asistieron mediante empuje.

52) Copias de los expedientes n°1.502.109/12 , 1.493.381/2012, 1.544.405/12, 1.542.927/12, 1.374.834/10, 1.544.453/12, 1.545.093/12, 1.539.671/12, 1.539.671/12, 1.545207/12, 1.544.405/12, 1.429.985/11, 1.440.942/11, 1.462.706/11, 1.463.451/11, 1.463.452/11, 1.462.762/11, 1.467.133/11, 253.169/11, 1.466.378/11, 1.466.433/11, 1.471.655/11 y 176.241/14 del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación de fs.2153/2607 y 3048/54, de los que surge que no existe ningún conflicto gremial entre el SOMU y las empresas armadores de los buque “Kota Lawa” y “Anabisetia”.

53) Declaración testimonial de Eduardo Ignacio Paredes de fs.2619/20, quien sostuvo que si bien estaba a bordo del remolcador “Yagan”, estaba en la sala de máquina y no conoce mayores datos del caso del buque “Kota Lawa”, más que fue asistido solo por empuje y no se ataron cabos por orden del SOMU.

54) Informe de fs. 2625/6 y 2682/5, que dan cuenta que el buque “Kota Lawa”, no tiene bandera de conveniencia conforme surge de la página de internet de la OIT;

55) Transcripción del Canal 9 VHF del sistema de grabación digital con constancias de las comunicaciones mantenidas entre el buque “Kota Lawa” y la “Estación Costera de Seguridad L2G-Buenos Aires Prefectura Naval Radio” de fs. 226/328, 1581/1670 y 2654/6, que prueban la existencia del hecho tal como fue imputado a los encartados.

56) Declaración testimonial de Francisco Raimondi de fojas 2659/61, en su carácter de director comercial de la firma de remolcadores “Tranona S.A.” quien señaló que es habitual que le SOMU llame telefónicamente informando que los marineros afiliados a su sindicato no van a tomar cabos a determinados buques por conflictos gremiales. Que la empresa no puede prestar servicio en esas condiciones, por lo que hace saber a la Cámara de Remolcadores vía



telefónica y le indican a los patrones que efectúen la exposición correspondiente ante la PNA. Que la empresa se ve perjudica por estas decisiones x que no pueden prestar el servicio, no recordando ningún caso puntual. Que por un presunto conflicto gremial en la firma “National Shipping S.A.” y el SOMU, los marineros solo iban a prestar servicio para remolcar buques de esas empresas de lunes a viernes de 7 a 11 y de 13 a 17, y sábados de 7 a 11, cuando los horarios en que su empresa de remolques prestar servicios es de 6 a 18hs y de 18 a 6hs , en dos turnos de 12 horas cada uno.

57) Declaración testimonial de Pascual Raimondi, empleado de la empresa de remolcadores “Transona S.A.” de fs.2662/3, quien si bien no recordó ninguno de los casos puntuales, sostuvo que si los marineros no prestan tareas no pueden brindar servicio de remolque, que resulta ser obligatoria para los buques referidos según la reglamentación de la PNA vigente. Se refiero en los mismos términos respecto del supuesto conflicto entre “National Shipping S.A.” y el SOMU.

58) Declaración testimonial de Raúl Ricardo Pérez de fs.2671, quien afirmó haber estado a bordo del remolcador Yagan y cuando se dirigían a asistir al buque “Kota Lawa”, el marinero encargado Jovanovich, les informó que había recibido la orden del SOMU de no aterle cabos, desconociendo los motivos. Que los asistieron mediante empuje.

59) Declaración testimonial de Diego Andrés Gauto, en un carácter de operador de la PNA, de fs.2676, donde expuso que efectivamente en el caso del “Kota Lawa” por decisión del SOMU no se le ato cabos y se lo asistió empujándolo con los remolcadores. Que la decisión de ingresar en esas condiciones la tomaron el Práctico, el Capitán y con asesoría del Subprefecto Alfredo Jesús Zappa que estaba a cargo del CONTRASE.

60) Declaración testimonial de Miguel Ángel Arroyuelo de fs.2678/9, quien manifestó recordar que en el caso del Kota Lawa, se encontraba en el remolcador Yagan como jefe de máquinas junto con

el patrón Daniel Allende, quien fue informado que por orden del SOMU los marineros no iban a atar cabos, desconociendo los motivos. Que el buque estaba en una zona en la que no podía retornar, y tuvo que ingresar, con la asistencia de los remolcadores mediante empuje;

61) Declaración testimonial de Alfredo Jesús Zappa fs.2680/1, en su carácter de Subprefecto de la PNA, a cargo del CONTRASE en el caso del buque “Kota Lawa”. Afirmó que cuando recibió la noticia de que no le iban a atar cabos al buque mencionado, dio la orden de que le presten servicio si o si, porque el navío estaba dentro del canal de navegación de aguas restringidas con 10 metros de calado, lo que constituye un riesgo para la navegación propia del buque como para el resto de los que deban navegar, porque no puede virar y retornar debido a que el canal tiene 100mts. de ancho y puede quedar atravesado en el canal y obstruirlo, puede varar o colisionar con otros buques. Entonces le pidió asesoramiento al práctico para evaluar cual era la maniobra más segura y dijo que en principio lo más seguro hasta evaluar la marea existente en la Dársena Norte, era fondear en el antepuerto. Luego hizo una segunda evaluación y el práctico entendió que podía amarrar en el Puerto, en la Dársena correspondiente. Los cabos nunca estuvieron atados pero los remolcadores lo asistieron mediante empuje.

Sostuvo que la navegación en el canal angosto se considera de riesgo, conforme el reglamento internacional para la prevención de abordajes, el REGINAVE y la ordenanza 01/74 que establece la obligatoriedad del uso de remolcadores para estos casos.

Que analizó la ruta, la marea, el viento, la corriente y las características del buque, a fin de minimizar los riesgos de la navegación. Para que la maniobra esté asegurada siempre hay que atar cabos, que si le hubiesen informado que no contaba con ese servicio no hubiese autorizado el ingreso del buque al canal.

De su declaración se evidencia el riesgo que corrió el buque, como su tripulación y el tráfico marítimo como el puerto, con motivo



de la decisión ilegal de los encartados de ordenar no atar cabos, que no se tradujo en graves daños para el navío, el puerto, el medio ambiente, evitando asimismo la producción de lesiones o hechos más graves para con los tripulantes u otras personas físicas intervinientes en la maniobra, gracias a la pericia del práctico, el capitán, personal de la PNA e incluso los patrones que pilotearon los remolcadores empujando al buque adecuadamente.

62) Declaración testimonial de Suboficial Ayudante de Segunda de la PNA, Oscar Alberto Juárez de fs.2692, quien confirmó que el buque “Kota Lawa” ingreso sin que los remolcadores aten cabos.

63) Declaración testimonial de Edgardo Hugo Vielma de fs. 2761, en su carácter de patrón del remolcador “Conquistador”, quien confirmó que por un llamado de Rigoberto Suarez del SOMU, los marineros no ataron cabos al buque “Kota Lawa” y hubo que asistirlo mediante empuje, por decisión del práctico.

64) Presentación de fojas 2763/2844 de la que surge las distintas maniobras de bloqueo del servicio de remolque por parte del SOMU;

65) Declaración testimonial del práctico del buque “Kota Lawa”, Eduardo Alfredo Pardo de fs.2877/8, donde sostuvo que cuando estaba en el canal de ingreso en dirección al km 5, los patrones de los remolcadores le informaron que por orden del SOMU los marineros no iban a atar cabos, sin manifestarle el motivo específico del gremio.

Que junto con el Capitán del buque y el CONTRASE, decidieron ingresar sin atar cabos. Para ello evaluó la altura de la marea, la fuerza y dirección de las corrientes existentes, fuerza y dirección del viento, tráfico de la zona que pudiese entorpecer la maniobra, las condiciones operativas del barco y las dimensiones del barco. Se hizo un cambio de la banda de atraque, ya que en principio iba a entrar a estribor al muelle y se ingresó a babor para facilitar la maniobra

Aclaró que una vez que se ingresara al canal ya no se puede abortar la maniobra de ingreso con este tipo de buques debido a sus dimensiones y el calado. No se puede virar en ningún lugar del canal, Tampoco se puede fondear, porque se entorpece la navegación, indefectiblemente se le provocarían daños estructurales al buque y al canal, se pueden producir roturas o daños en la hélice o timón y varadura, y respecto del canal, desmoronamiento de los veriles (costado del canal). Girar implicaba más riesgo que ingresar, ya que lo tenía que hacer en 360 grados en un espacio muy reducido, con peligro de quedar varado y entorpecer la navegación. Que el ingresar sin atar cabos conlleva un riesgo mayor para la maniobra, y solicitó que se lo empujara para asegurar la maniobra que estaba realizando.

Resulta contundente la declaración del práctico en cuanto al riesgo que crearon los imputados con su decisión de no atar cabos a este buque.

Finalmente sostuvo que el navío no tenía bandera de conveniencia, porque tenía bandera de Singapur. Más allá que en el caso de que hubiese tenido bandera de conveniencia tampoco justificaría el accionar de los encartados, lo cierto es que se caen los argumentos defensistas en cuanto a que decidieron ordenar no atar cabos por la bandera del buque, con esta declaración más lo que surge de los informes de fojas fs. 2625/6 y 2682/5.

66) Denuncia de Rodolfo Ariza Clerici en carácter de apoderado de “National Shipping S.A.” de fojas 2880/88 y su ratificación de fs.2894/2914, que diera origen a la causa n°831/14 acumulada materialmente a la presente, hecho que traído a estudio y que se encuentra en etapa de investigación, consistente en una maniobra ilícita similar a la anteriores, que resulta ser un indicio más a tener en cuenta para el dictado de esta medida cautelar.

Aquí, el 3/2/14 otra vez Rigoberto Suarez Cardozo habría ordenado a los marineros de los remolcadores no atar cabos al buque tanque “LYNX” (transportando hidrocarburos altamente inflamables)



Poder Judicial de la Nación

JNCCF n°6, Sec n°11
CFP 4683/2012

de la firma “National Shipping S.A.”, demorando más de 48hs su ingreso al puerto de Bs. As.;

67) Denuncia de Rodolfo Ariza Clerici en carácter de apoderado de “National Shipping S.A.” de fojas 2936/48, que diera origen a la causa n°1237/14, acumulada materialmente a la presente, donde se denunció que el 15/2/14 el SOMU mediante la orden emanada de Rigoberto Suarez Cardozo negó el servicio de remolque otras vez al buque “Wicklow”, para ingresar al muelle C en DDI/YPF del puerto de Bs. As., decisión que tuvo vigencia hasta por lo menos el día 17/2/14.

Este hecho sin perjuicio que aún es materia de investigación, resultar ser un indicio más para el dictado de la presente medida cautelar.

68) Denuncia de Lucas Samarin en carácter de representante legal de las firmas “Marítima Meridian S.A.” y “Betelgeuse Shipping Services S.A.” de fs.2966/84 y sus ampliaciones de fs.2984/3047 y fs.3056/8, que también se encuentra en etapa de investigación, pero resulta ser otro indicio como para tener por probado los hechos por los cuales los imputados fueron indagados.

Los directivos del SOMU habrían negado el servicio de remolque en relación a los buques “BW NICE”, con fechas 23 y 25 de febrero de 2014 y “High Light”, el 27/2/14, en el momento en que debían ingresar al Puerto de Bahía Blanca, provocando un entorpecimiento en la circulación de las referidas embarcaciones.

69) Denuncia de Luis Ángel Bertocchien carácter de Capitán de Ultramar del buque Tanque LYNX de fs.3094/3107 y su ratificación de fs.3142, que diera origen a la causa n°2662/14 que se acumuló materialmente al presente expediente y resulta ser otro indicio favorable para el dictado de esta resolución de mérito en contra de los indagados.

Aquí otra vez se encuentra involucrado el buque “LINX” de 128 metros de eslora, al que otra vez los dirigentes del SOMU le habrían negado el servicio de remolque, con la modalidad de ordenar

a los marineros de su sindicato que no aten cabos, para concretar su ingreso con combustible al Puerto de Bs. As., obligándolo a realizar una maniobra no prevista y riesgosa, de girar y retornar a la zona común.

70) Copia de la Disposición n°0497 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de fs.3124/6, mediante la que se otorgó el tratamiento de bandera nacional al buque “LYNX” de bandera de Islas Marshall, locado por la firma “National Shipping S.A.”.

71) Transcripción del Canal 9 VHF del sistema de grabación digital con constancias de las comunicaciones mantenidas entre el buque “LYNX” y la “Estación Costera de Seguridad L2G-Buenos Aires Prefectura Naval Radio” de fs.3145/7, que acreditaría la existencia del hecho descrito en el punto 69);

72) Exposición DSUD n°80/14 del Agente Marítimo Romero Huergo Federico Alejandro ante la PNA de Dock Sud de fs.3181, mediante la que sostuvo que el buque “Paraná I” desde hacía 8 días a contar del 11 de junio de 2014, se encontraba fondeado en el km. 55 del Río Paraná, cargado con 5 millones de litros de combustibles, con el peligro que ello acarrea, por no conocer el momento en que podrán ingresar al puerto de Dock Sud para realizar la descarga, debido a la medida ordenada por el SOMU de indicarle a los marineros de no atar los cabos de los remolcadores, entendiendo que el buque se encontraba en estado de emergencia debido a la falta de víveres y agua potable, sin novedades certeras de su derrotero.

Este hecho también es materia de investigación en los presentes actuados y resulta ser otro indicio que prueban las maniobras ilícitas desarrolladas por los imputados, en relación a los hechos por los cuales fueran indagados.

73) Informe del perito naval Eduardo Brumat de fs.3182/3, donde afirma que el buque descrito en la situación del punto anterior se encuentra en una situación de peligro para la navegación, su tripulación, el medio ambiente, con los fundamentos allí detallados.



74) Copia de la resolución del Juzgado Federal Civil y Comercial n°2 en el marco de la causa n°2955/14; mediante la que se hace lugar a la medida cautelar solicitada por la empresa armadora del buque “Paraná I”, National Shipping S.A., respecto del hecho descrito en el punto 72), ordenando a la empresa de remolques “Trans Ona S.A.” a que brinde su servicio según las disposiciones legales vigentes y las órdenes impartidas por la autoridad marítima, para efectuar las maniobras de ingreso del buque a puerto de Dock Sud, y ordenando al SOMU a que se abstenga de interferir en la operación y requiriendo la colaboración de la PNA aportando los recursos humanos si hiciera falta.

75) Declaración testimonial del marinero Ramón Vicente Castaño de fs.3197, quien sostuvo que en el caso del buque “Kota Lawa”, cumplió funciones a bordo del remolcador “Yagan” y por orden del SOMU no ataron cabos, porque el navío tendría bandera de conveniencia. No recordó que persona del sindicato dio la orden. Que al buque se lo asistió mediante empuje.

76) Denuncia de Rodolfo Ariza Clerici en carácter de apoderado de “National Shipping S.A.” de fojas 3198/3213 y su ratificación de fs.3217, que dio origen a la causa n°2303/14, acumulada materialmente al presente expediente, que también se encuentra en estado de instrucción, resultando otro indicio más que permite tener por probada la participación de los encartados en los hechos por los cuales fueron indagados.

El hecho que se denunció tuvo lugar en el Astillero Tandanor ubicado en la jurisdicción de esta ciudad. El 26/2/14 el buque “Puerto Posadas” se encontraba en condiciones de ser botado y para salir del lugar necesitaba dos remolcadores debido a que tenía fuera de servicio su propulsión de babor. Siendo las 16:40hs tomó cabo por proa el remolcador “Virgen del Rosario”, y momentos después y siendo las 17hs el otro remolcador llamado “Diaguita”, que debía atar cabos de popa, intempestivamente se retiró manifestando que por orden del

SOMU su tripulación dejaba de cumplir servicios a partir de ese horario.

Con este accionar se habría colocado en una situación de gravísimo riesgo tanto al buque como al Astillero, toda vez que no solo se habría impedido el ingreso al siguiente buque que estaba programado sino que por el posible daño al mecanismo de elevación e ingreso de las embarcaciones en las gradas, puso en riesgo la operatoria del Astillero en su conjunto, toda vez que el capitán tuvo que fondear a la espera de que los remolcadores se dignaran a asistirlo, esperando que el nivel de la marea no descendiera.

77) Informe de la PNA de fs.3239/3242, mediante el que se confirma la obligatoriedad del uso de remolcadores y el atado de cabos para los buques en cuestión, donde se explica la importancia de su función y la excepcionalidad y los riesgos que conllevan sus ingresos sin la asistencia de los mismos. Prueba contundente respecto del riesgo que los imputados generaron con su accionar sobre los buques “Kota Lawa” y “Anabisetia” y sus barcazas, al obligarlos a maniobrar sin atar cabos.

78) Declaraciones del Subcomisario Pablo Gómez de Olivera y del Principal Diego Sarmoria de fojas 3253/4, que llevaron a cabo el allanamiento ordenado por el suscripto en la sede del SOMU, donde no se logró secuestrar acta alguna donde se encuentre asentada las decisiones de los encausados relacionadas con los hechos en cuestión, lo que prueba la arbitrariedad e ilegalidad de sus accionares, que no tienen justificación gremial alguna. Prueba que no había ningún conflicto gremial respecto de los armadores de los buques “Kota Lawa” y “Anabisetia”. Tampoco se encontró ninguna acta relacionada con el supuesto conflicto gremial con la firma “National Shipping S.A.”.

79) Acta de allanamiento de fojas 3257, que da cuenta de lo arriba expuesto.



80) Declaraciones de los testigos del procedimiento arriba referido, Gastón Carrasco y Mónica Ditrich de fs. 3261/3, que dan legalidad al allanamiento mencionado.

81) Transcripción de los Canal 9 y 72 VHF del sistema de grabación digital con constancias de las comunicaciones mantenidas entre el B/T “Paraná I”, B/R “Ona Tifon”, B/R “Ona Don Lorenzo” y la “Estación Costera de Seguridad L2G-Buenos Aires Prefectura Naval Radio” de fs.3268/3274, relacionada con el hecho descrito en el punto 72), que acredita su existencia.

82) Copias del sumario de la División Acaecimientos de la Navegación de la PNA n°25/14 de fs.3277/3367, que también prueba la existencia del hecho expuesto en el punto 72).

83) Declaración testimonial de Julio Raúl Viana Ferreira de fs.3368/73, en su carácter de Capitán del buque “Parana I” descrito en el punto 72), afirmando que recién se le brindó servicio de remolque el día 28/6/14, pudiendo amarrar en el puerto de Bs. As.;

84) Informe de la División Acaecimientos de la Navegación de la PNA de fs.3414/7, del que se desprende que el uso obligatorio de remolcadores está regulado por los arts.31 y 32 de la Ley de la Navegación n°20.904, art. 302.0301 del Régimen de la Navegación Fluvial Marítimo y Lacustre –REGINAVE- Decreto Ley 4516/73 y modificatorios, y se establecen las generalidades. Pero también faculta a la PNA para el estudio de los casos particulares donde surgen factores no previstos en el común de las situaciones. Una interrupción no prevista de remolcadores se encuadre dentro de estas situaciones especiales donde los departamentos técnicos de la PNA analizan caso por caso, y teniendo en cuenta los factores hidrometeorológicos, porte y cualidades propias, determinan que buques pueden obtener una autorización precaria para el ingreso o egreso del puerto y cuales no.

En el caso del buque “Kota Lawa”, de las conversaciones mantenidas entre el CONTRASE, los remolcadores y el buque, surgen agotados intentos por parte del personal de la PNA para que los remolcadores atasen cabos y ante la negativa de los marineros por

orden del SOMU, analizando todos los factores antes mencionados, la PNA toma la decisión de emitir una autorización precaria – excepcional- para su ingreso, previo asesoramiento por parte del Práctico al Capitán acerca de la seguridad de la maniobra, logrando amarrar sin novedad, pero con la observación de parte de la autoridad marítima (PNA) acerca de las conductas que importaron una disminución de los estándares mínimos de seguridad de la navegación.

Esta prueba resulta contundente en cuanto a la ilegalidad de la decisión de los imputados de no atarle cabos al buque en el trayecto de ingreso en que se encontraba, quedando demostrado el riesgo que crearon sobre el navío, el puerto, el medio ambiente, su tripulación, el resto de los buques en tránsito y su tripulación, que gracias a la idoneidad del resto de los intervinientes en la maniobras, se logró que no se traduzca en daños concretos. Queda así demostrada la responsabilidad de los encausados en el hecho.

85) Actas de sesión del SOMU glosadas a fs.3418/34 y 3440/2, mediante la que se pretende enmascarar la actividad ilícita de los encausados. Establecen un régimen de 8hs de trabajo por día para sus trabajadores, para el caso de tener que asistir a los buques de la empresa “National Shipping S.A.”, sin especificar desde que horario hasta que horario consistirá esa jornada. En los casos donde se vieron afectados los buques de esa empresa, tampoco se les prestó el servicio dentro del horario establecido como ya quedó evidenciado en los puntos anteriores. Queda demostrado mediante esas actas que no existía un conflicto con las empresas armadores de los buques “Kota Lawa” y “Anabisetia”;

IV) En orden a los hechos reseñados precedentemente, se les recibió declaración indagatoria en los términos del art. 294 del CPPN, a los imputados Enrique Omar Suarez, Rigoberto Reymundo Suarez Cardozo y Jorge Agustín Vargas, oportunidad en la que negaron su participación en la comisión de los mismos y se negaron a responder a preguntas que formule el Tribunal, efectuando sus descargos por



escrito que fueron agregados al expediente. (Ver fs. 3639, 3643/8, 3652/76 y 3685/93).

V) Así las cosas, siempre con el grado certeza procesal que ésta etapa del proceso reclama, el suscripto entiende que la prueba documental, pericial y testimonial aunada al presente sumario, sumado a la gran cantidad de denuncias contra los encartados en íntima relación con los hechos por los cuales fueran indagados, resultan suficientes como para tener por probado que los nombrados participaron en su comisión.

Estos elementos probatorios arriba detallados, permiten sostener que los imputados escudándose en su función de dirigentes sindicales desarrollaron las acciones ilícitas que le fueron imputadas en los términos del art. 294 del Código Adjetivo y que formarían parte de un conjunto de actividades ilegales que desde hace años vendrían realizando por decisión conjunta, todas relacionadas con su labor gremial, pero sin justificación, en perjuicio de diferentes empresas relacionadas con la navegación, en beneficio propio y no de los trabajadores que representan.

En relación al caso puntual del buque “Kota Lawa”, por el cual fueran indagados, resulta claro de conformidad con las pruebas arriba detalladas, que no existía al momento del hecho ningún conflicto gremial y que no tenía bandera de conveniencia (circunstancias que tampoco hubiesen justificados sus accionares), como la defensa insistió en varias presentaciones efectuadas con anterioridad a la audiencia indagatoria, por lo que mal pueden intentar justificar con esos argumentos, la orden ilegal impartida por los nombrados de omitir atarle cabos y el peligro creado. (Ver fs.2682/85).

Corresponde resaltar que los propios imputados admiten la existencia del hecho delictuoso y que la maniobra se realizó empujando al buque y sin atar cabos.

El tiempo que hace que los encartados cumplen funciones de alto rango dentro del SOMU, permitir presumir, por ser propio de su actividad, que conocían en su totalidad la reglamentación vigente

relacionada con la obligatoriedad del uso de remolcadores respecto de estos tipos de navíos y los peligros a los que el buque “Kota Lawa” se enfrentaría si no se le prestaba adecuadamente ese servicio atando cabos, tornando la operación insegura, salvo que pudieran dominar desde la sede del sindicato, lo que lógicamente descarto, la naturaleza (factores climáticos, mareas, corrientes, etc, que pueden variar de un momento a otro) o la fuerza de empuje ejercida por los remolcadores, y la pericia del resto de los responsables de la maniobra, entre otras tantas circunstancias a tener en cuenta para el ingreso de un buque del tamaño de un estadio de fútbol.

En contraposición por lo afirmado por la defensa de los encausados, fueron la idoneidad, capacidad y esfuerzo del capitán del buque, del práctico, del personal de la PNA y de los propios capitanes de los remolcadores, lo que permitió que ese peligro que el buque corrió durante su ingreso al puerto de Buenos Aires, por hacerlo por debajo de los estándares mínimos de seguridad establecidos por la autoridad marítima a raíz de la decisión delictiva de los imputados, no se viera finalmente traducido en graves daños para el navío, el puerto, el medio ambiente, evitando asimismo la producción de lesiones o hechos más graves para con los tripulantes u otras personas físicas intervinientes en la maniobra.

Tanto la Prefectura Naval Argentina, como el Capitán del buque y el Práctico decidieron continuar con la maniobra de ingreso pese a no contar con la asistencia de los remolcadores mediante el atado de cabos, tolerando un mal menor para evitar un mal mayor, ya que era más peligroso y casi imposible virar por el tamaño del buque y el ancho del canal, habiendo resuelto, por suerte, el dilema en forma satisfactoria, resultado que no permite por positivo que haya sido, negar que el riesgo haya existido. (Ver informe PNA de fs.3239/42 y 3417).

Asiste razón a la querrela, cuando en su presentación de fojas 3694/3700, afirma que no es posible ni correcto descartar el peligro según lo verificado ex post (como lo pretende la defensa), pues el



juicio sobre ello debe siempre ser realizado ex ante y desde la perspectiva del destinatario de la norma penal. El derecho penal no tolera la idea de que está bien lo que bien acaba pues su sistema de normas apunta a dirigir comportamientos. El delito de peligro no espera que pase algo, directamente persigue anular toda chance de que suceda.

Conociendo efectivamente el riesgo que creaban al ordenar a los marineros que no ataran cabos una vez que el buque ya estaba en el canal de ingreso al puerto, igualmente dispusieron esa medida, que nunca revirtieron durante el tiempo que duro la maniobra, obligando a la PNA a otorgar una autorización excepcional para el ingreso del navío, con la finalidad de evitar un mayor peligro al ya creado.

El hecho de que, como lo afirmaran los testigos del caso, el buque amarró sin novedades, es decir sin haber causado daños ni lesiones, por todo lo argumentado anteriormente y de conformidad con lo normado por el art. 190 del código de fondo, no significa que la puesta en peligro no haya sido generada.

Por otro lado, la afirmación de Suarez Cardozo, en cuanto a que creía que el buque se encontraba en zona de fondeo y no ya dentro del canal, no justifica su accionar, quien debería haber tomado conocimiento fehaciente donde estaba situado el buque, teniendo en cuenta el riesgo que podía crear la transmisión de la decisión tomada por los imputados al momento del hecho.

En ese sentido, no debe pasarse por alto, que conforme surge de las declaraciones testimoniales de los marineros, la orden de no atar cabos al buque, fue efectuada desde el SOMU, cuando los remolcadores “Yagan” y “Conquistador”, ya se encontraban navegando para asistirlo, recordando que estos solo pueden y deben asistir a los buques cuando están en el km 3 del canal, no así en la zona de fondeo, circunstancia que realza la responsabilidad en el hecho de los nombrados.

VI) En el caso del buque “Anabisetia y su barcaza”, al negársele el servicio de remolque para su entrada, al igual que lo que

sucedió con el buque “Kota Lawa”, se lo obligó al capitán a realizar maniobras por debajo de los estándares mínimos de seguridad establecidos por la PNA y en infracción a la ordenanzas marítimas, colocando en peligro a la embarcación y sus tripulantes, como al personal que trabaja en el puerto, al medio ambiente y a la estructura del puerto.

El personal de la Prefectura Naval Argentina, se vio obligado a autorizar por única vez (ver transcripciones de la conversaciones entre el capitán del buque y el personal del centro de control de tráfico Río de la Plata, fs. 901vta.) el ingreso excepcional y precario del buque y su barcaza, al no ser asistido por remolcadores tal como era obligatorio, debido a las condiciones climáticas desfavorables de ese día (niebla), para evitar que se agravara aún más el peligro que se estaba corriendo.

La decisión de los imputados de no prestar el servicio de remolque fue tomada en forma arbitraria y sin justificación alguna. Es claro que aquí no medio ni siquiera un conflicto gremial donde puedan intentar escudarse, ya que el buque como su barcaza son de bandera paraguaya y pertenecen a una empresa armadora de ese país “Vessel Atlántica S.A.”, de modo que la tripulación a bordo pertenece obligatoriamente al país de la bandera y se encuentra afiliada a sindicatos de ese país.

VII) En el caso de los buques “CT Wicklow”, “BT Paraná I” y “BT Plata” y respecto a la negativa del brindar el servicio de remolque para la salida del mencionado navío “Anabisetia”, no hay elementos suficientes para afirmar que se creó un peligro común ni que se impidió (hacer imposible) el funcionamiento del transporte por agua de esos navíos o de algún puerto o canal de acceso, pero lo cierto es que la prueba recogida permite sostener categóricamente que efectivamente se estorbó (molestar o tornar más incómodo) y entorpeció (hacer más dificultoso el funcionamiento del transporte), su navegación, afectando el desenvolvimiento, eficiencia y la regularidad de la prestación de ese servicio.



Es correcta la cita del fallo de la Sala I de la Cámara Nacional de Casación Penal, traído a conocimiento en estos actuados por parte del Sr. Fiscal y de la querrela, “Schifrin, Marina s/rec. de casación” – LL 2002-F-53, del 03/07/2002-, en cuanto a que sostiene que “...la acción que sanciona la citada disposición legal –art.194 CP- consiste en aquella que paraliza, desorganiza, o retarda el tráfico o prestación, cualquiera que sea el tiempo que dura la conducta típica y sin necesidad que haya sido afectado el servicio...teniendo en cuenta que la propia ley exige que no se cree una situación de peligro común...”.

Corresponde hacer notar que el bien jurídico protegido por dicho tipo penal es la regularidad y eficiencia de los servicios públicos.

Es claro, que en todos los casos, se afectó y se hizo más dificultosa la circulación de los buques, debiendo reorganizarse, realizar maniobras que no estaban previstas, esperando en algunos casos hasta varios días para poder volver a circular, tomando intervención activa la Prefectura Naval Argentina, al punto de tener que abordar los buques (casos BT Paraná I y BT Plata) para lograr normalizar el servicio.

También se afectó el normal desenvolvimiento de los propios remolcadores, ya que las empresas armadoras debieron reorganizar su actividad en el puerto y además si los marineros no atan cabos, no pueden cumplir con su servicio obligatorio. (Ver fs. 2659/61).

Asimismo, se vio afectada la actividad de las agencias marítimas que organizan las entradas y salidas, como las rutas y horarios de navegación de los buques, como así también la propia labor de la PNA, quedando así evidenciado como la decisión arbitraria e ilegal de los imputados, afectó la normal prestación del servicio de transporte por agua. (Ver informe de fs.1916 vta).

En relación al buque Anabisetia y su barcaza, al igual que el caso de buque Kota Lawa analizado en el acápite anterior, no existe prueba documental alguna que acredite que existía un conflicto gremial tal como lo afirman los imputados.

Con respecto al caso de los buques WT Wicklow, BT Paraná I y BT Plata, como ya se señalara no es lícito ampararse en supuestos conflictos gremiales preexistentes con la empresa armadora, para el caso “National Shipping S.A.”, para realizar actividad ilícitas que afectan a distintas empresas en su economías, perjudicando también la actividad de los puertos y canales.

En relación a estos casos, no debe dejarse de poner de resalto que la referida empresa al traer a estudio estos hechos, afirmó que estos conflictos se suscitaron cuando decidieron dejar de efectuar donaciones a la Fundación Azul perteneciente al SOMU (cuyos recibos fueron aportados al sumario), que luego serían desviadas a otras empresas de la que los imputados serían socios, circunstancias que están siendo investigadas en autos, lo que hacen presumir al suscripto, siempre teniendo en cuenta éste estadio procesal y en consideración toda la prueba producida y la gran cantidad de denuncias contra los encausados, que el supuesto conflicto gremial es un escudo para ocultar las reprimendas que efectúan los responsables del SOMU en perjuicio de esa sociedad, sin importarles los efectos negativos que el despliegue de su accionar delictivo genera para el tránsito por agua.

Ese conflicto no permite tener por justificada la conducta de los imputados, coincidiendo con el Sr. Fiscal, en cuanto a que independientemente de los motivos que puedan inspirar quejas, reclamos o medidas sindicales, las vías de hecho no son el medio apto para reclamar si ello trae aparejado la comisión de una conducta prohibida por el código de fondo.

Los imputados afirman en sus descargos por escrito que con respecto de los buques de la empresa “National Shipping S.A.”, por resolución del gremio y por el conflicto existente, los marineros solo cumplían funciones de 7 a 11hs y de 13 a 17hs, para cumplir un jornal de 8hs, pero sin embargo ha quedado evidenciado con la prueba aunada al sumario, que dentro de ese horario los marineros tampoco asistieron a esos buques, tornando vacía la excusa esgrimida.



Así las cosas, los elementos probatorios y hasta los propios descargos defensistas, permiten afirmar que los imputados obraron con conocimiento de las situaciones descriptas y que tuvieron la voluntad de afectar la normal circulación naval a partir de la orden dirigida a los marineros de que no prestar servicios a los buque referidos, medidas que estos acataron por temor a perder su fuente de trabajo y la relación dominante que los imputados ejercen sobre ellos, conforme se pudo percibir en sus declaraciones testimoniales y de la denuncia del Sr. Luis Oscar Basualdo. (Ver fs.562/84).

Estos actos se materializaron con los llamados telefónicos efectuados por Rigoberto Suarez Cardozo, ordenando a los marineros que no cumplan sus funciones, resultando contundente su participación en los hechos, por decisión conjunta con Enrique Suarez, el Jefe del Gremio, por quien pasan a estudio todas las medidas que adopta el Sindicato y Jorge Vargas, quien ésta a cargo de las cuestiones laborales, en las que pretenden escudarse para realizar las actividades ilícitas ya detalladas.

El acto defensista de Vargas en cuanto a que no estaba entre las potestades de su cargo, ordenar y participar en las decisiones que se le achacan, no alcanzan para descartar su responsabilidad, teniendo en cuenta el resto de los elementos cargosos aunados al sumario.

VIII) Calificación legal.

En lo atinente a la calificación legal del suceso de marras, atento a los elementos de prueba recolectadas hasta el momento, cabe subsumir las acciones desplegadas en autos por los imputados, como constitutivas del delito tipificado por el art. 190 del Código Penal de la Nación, reiterado en dos hechos que concurren realmente entre sí, en concurso real con del delito normado por el artículo 194 del mismo ordenamiento legal, reiterado en cuatro hechos, los que también concurren realmente entre sí, en calidad de coautores, en los términos del artículo 45 del mismo ordenamiento legal. (Art. 306 del CPPN).

IX) Libertad.

En relación a lo dispuesto por el artículo 312 C.P.P.N., teniendo en cuenta la calificación legal adoptada y la penalidad establecida en las normas correspondientes, no corresponde la aplicación de la medida cautelar personal prevista en dicho articulado.

Por otro lado, habiendo los imputados comparecido al llamado de este Juzgado, no hay elementos para concluir que intentarán eludir o entorpecer el accionar de la justicia.

X) Embargo.

En cuanto a la suma del embargo a disponer sobre los bienes de los encartados, debe recordarse que la Excma. Cámara del fuero ha sostenido que la naturaleza de la medida cautelar del auto que ordena el embargo tiene como fin garantizar en medida suficiente una eventual pena pecuniaria o las costas del proceso (fijadas en sesenta y nueve pesos con sesenta y siete centavos) y el aseguramiento de las responsabilidades civiles emergentes, conforme lo dispone el artículo 518 del C.P.P.N. (Ver C.C.C.F, Sala I, causa n°29.204 “Zacharzenia”, reg. 961, rta. el 13/11/97, entre otras) y a fin de satisfacer eventuales multas en los términos del artículo 22 bis del Código Penal.

Siendo así, y por los argumentos expuestos, corresponde dictar el presente auto de mérito, por lo que;

RESUELVO:

I) DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA DE ENRIQUE OMAR SUAREZ, de las restantes condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo, prima facie, autor penalmente responsable del delito previsto y reprimido por el art. 190 del Código Penal de la Nación, reiterado en dos hechos que concurren realmente entre sí, en concurso real con del delito normado por el artículo 194 del mismo ordenamiento legal, reiterado en cuatro hechos, los que también concurren realmente entre sí. (Arts. 306, 310 y 312 del C.P.P.N. y 45 del C.P).

II) MANDAR A TRABAR EMBARGO sobre los bienes del nombrado hasta cubrir la suma de pesos cinco millones (\$ 5.000.000.-), diligencia que llevará a cabo el Oficial de Justicia del



Tribunal, debiéndose proceder a la formación del correspondiente incidente. (Art. 518 del C.P.P.N.).

III) DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA DE RIGOBERTO REYMUNDO SUAREZ CARDOZO, de las restantes condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo, prima facie, autor penalmente responsable del delito previsto y reprimido por el art. 190 del Código Penal de la Nación, reiterado en dos hechos que concurren realmente entre sí, en concurso real con del delito normado por el artículo 194 del mismo ordenamiento legal, reiterado en cuatro hechos, los que también concurren realmente entre sí. (Arts. 306, 310 y 312 del C.P.P.N. y 45 del C.P).

IV) MANDAR A TRABAR EMBARGO sobre los bienes del nombrado hasta cubrir la suma de pesos tres millones (\$3.000.000.-), diligencia que llevará a cabo el Oficial de Justicia del Tribunal, debiéndose proceder a la formación del correspondiente incidente (Art. 518 del C.P.P.N.).

V) DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA DE JORGE AGUSTÍN VARGAS, de las restantes condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo, prima facie, autor penalmente responsable del delito previsto y reprimido por el art. 190 del Código Penal de la Nación, reiterado en dos hechos que concurren realmente entre sí, en concurso real con del delito normado por el artículo 194 del mismo ordenamiento legal, reiterado en cuatro hechos, los que también concurren realmente entre sí. (Arts. 306, 310 y 312 del C.P.P.N. y 45 del C.P).

VI) MANDAR A TRABAR EMBARGO sobre los bienes del nombrado hasta cubrir la suma de pesos tres millones (\$3.000.000), diligencia que llevará a cabo el Oficial de Justicia del Tribunal, debiéndose proceder a la formación del correspondiente incidente (Art. 518 del C.P.P.N.).

VII) Como medidas ampliatorias del sumario: a) Agréguese el escrito de Luis José Clemente y cíteselo para el día 11 del corriente

mes y año, a las 11:00hs, a efectos de que lo ratifique y oportunamente córrase vista al Sr. Fiscal.

b) Cítese al Secretario de Medio Ambiente del SOMU, Alejandro Giorgi y a Orlando Alfaro, presidente de la agrupación marítima 33 celeste y blanca a prestar declaración testimonial, debiendo fijarse en su oportunidad la fecha de las audiencias.

c) Cúmplase con las diligencias pertinentes para los restantes hechos en instrucción que se enumeran: **Hecho n°7:** Caso “Pesca”; **Hecho n°8:** Caso buque “Platense” (bandera uruguaya); **Hecho n°9:** Caso “Barcaza Virginia”; **Hecho n°10:** Caso “Buques Paraguayos”: a) Barcaza Divina G-MS1; b) Barcaza Denise/MS2; c) Buque MSC Rosaria; d) “MSC Tamara” y “MSC Córdoba”; **Hecho n°11:** Caso “Buque M/V RR Europa (bandera italiana); **Hecho n°12:** Empresa Smit; **Hecho n°13:** Caso buque “Litoral” y su barcazas “AR1” y “AR2” del día 30/6/13 (cn°6379/12); **Hecho 14:** Caso buque “Litoral” y su barcazas “AR1” y “AR2”, del 22/8/13 (cn°8107/13); **Hecho 15:** Caso “Petrobras Argentina S.A.”, “YPF”, “Shell” y “National Shipping S.A. (Cn °6770/13); **Hecho 16:** Caso Buque “Virginia”; **Hecho 17:** Caso administración fraudulenta del SOMU, “Fundación Azul” y “San Jorge Marítima”, “Maruba S.A.”; **Hecho 18:** Caso gasificadores “Waivers” (CN°5629/12); **Hecho 19:** 87 casos de diferentes buques denunciado en la causa n°10995/12, también relacionados con el entorpecimiento de la vías navegables; **Hecho 20:** Caso buque “Wicklow” del día 5/7/13, (Negativa de ingreso al Puerto Dock Sud, fs1292/1300.); **Hecho 21:** Caso del buque “LINX” del 03/02/14; **Hecho 22:** Caso del buque “Wicklow” del 15/02/14 (Cn°1237/14); **Hecho 23:** Caso del buque “LINX” (Cn°2662/14); **Hecho 24:** Caso del buque “Paraná I” del 11/06/14, fs.3175/9; **Hecho 25:** Caso “Tandanor”, buque “Puerto Posadas” (cn°2303/14); **Hecho 26:** Caso buque “Clipper Viking” (cn° 995/14).

d) Oportunamente ampliense las declaraciones indagatorias de los imputados.



Poder Judicial de la Nación

JNCCF n°6, Sec n°11
CFP 4683/2012

Notifíquese, líbrense mandamientos de embargo que serán diligenciados por el Oficial de Justicia “ad hoc” y firme que sea, comuníquese. Líbrense cédulas electrónicas.

Ante mí

En del mismo, se formaron incidentes y se libraron ordenes de mandamientos. Conste.-

En del mismo, notifiqué al Sr. Fiscal y firmó. Doy fe.-