



Ministerio Público de la Nación

FORMULA REQUERIMIENTO DE ELEVACIÓN A JUICIO PARCIAL.

Señor Juez:

Gerardo D. Pollicita, Fiscal a cargo de la Fiscalía Nacional en lo Criminal y Correccional Federal N° 11, se presenta ante V.S. en la causa N° 4683/12 caratulada “*Suárez Enrique Omar y otros sobre entorpecimiento de servicios públicos*”, del registro de la Secretaría N° 11 del Juzgado Federal a vuestro digno cargo, y respetuosamente manifiesta:

Que al estimar completa la instrucción del sumario en lo que respecta a los hechos que en el presente dictamen se identificarán como “hecho 1”, “hecho 2”, “hecho 3”, “hecho 4” y hecho “5”, se viene a solicitar la elevación a juicio parcial de las presentes actuaciones, de conformidad con las prescripciones del artículo 347, inciso 2do, del ordenamiento procesal.

I- DATOS DE LOS IMPUTADOS.

Resultan imputados en las presentes actuaciones, las siguientes personas:

1) **Enrique Omar SUÁREZ**, titular del DNI N°7.825.655M, argentino, nacido el 13 de marzo de 1950 en Monte Caseros, provincia de Corrientes, hijo de Enrique y Belinda Dionisia Fracalosi, casado, domiciliado en la calle Sarmiento y Atamañuk S/N de Monte Caseros, provincia de Corrientes, ex Secretario General del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (en adelante SOMU), actualmente detenido en el complejo penitenciario federal de Marcos Paz.

2) **Rigoberto Reymundo SUÁREZ CARDOZO**, titular del DNI N° 18.903.032, argentino (naturalizado), nacido el 20 de febrero de 1960 en Montevideo, República Oriental del Uruguay, hijo de Rigoberto

Reymundo y Nilda Cardozo, domiciliado en la calle Lafinur N° 2718 de Quilmes, provincia de Buenos Aires, ex Secretario de Sección Cubierta del SOMU.

3) **Jorge Agustín VARGAS**, titular del DNI N° 12.102.901, argentino, nacido el 01 de abril de 1959 en capital Federal, hijo de Antonio y Benedanda Quiñones, domiciliado en la calle Madariaga N° 2049 de San Nicolás, San Justo, partido de La Matanza, provincia de Buenos Aires, ex Secretario de Relaciones Laborales del SOMU.

II- DE LA IMPUTACIÓN

Se imputan a Enrique Omar SUÁREZ, Rigoberto Reymundo SUÁREZ CARDOZO y a Jorge Agustín VARGAS, los siguientes hechos cometidos en carácter de ex Secretario General, ex Secretario de Sección y ex Secretario de Relaciones Laborales del SOMU, respectivamente:

1) El haber dispuesto conjuntamente, que los marineros Matías Sebastián Maydana, Kirko Jovanovich, Raúl Ricardo Pérez, Ramón Vicente Castaño, Martín Alegre y Sergio Antonio Velázquez, afiliados al SOMU que prestaban servicios a bordo de los remolcadores “*Conquistador*” y “*Yagán*”, el día **15 de abril de 2012** no ataran cabos al buque “**Kota Lawa**” (portacontenedor de 260 mts. de eslora, 32.25 mts. de manga y 19.20 mts. de puntual, de bandera Singapur, señal distintiva 9V7533, agenciando por la firma “Shipping Services”) en su ingreso al Puerto de Buenos Aires.

Dicha orden, fue impartida telefónicamente al marinero Maydana a bordo del remolcador “*Conquistador*” y al marinero Jovanovich a bordo del “*Yagán*”, a quienes se les manifestó que el motivo de la negativa era que el buque “**Kota Lawa**” era de bandera de conveniencia, no recordando los nombrados qué persona del SOMU mantuvo tales comunicaciones.



Ministerio Público de la Nación

De acuerdo a los elementos probatorios que obran agregados al sumario, el buque **“Kota Lawa”** arribó a zona común de fondeo en la madrugada del 15 de abril de 2012, embarcó al Practico del Puerto de Buenos Aires, Eduardo Pardo, y luego de aguardar seis horas en cumplimiento de una medida de fuerza del SOMU, coordinó el servicio obligatorio de remolque con la empresa Transona, la cual informó que el buque sería asistido por los remolcadores *“Conquistador”* y *“Yagán”*.

En razón de ello, se dio inicio a la navegación con destino al sitio C 4ta que había sido asignado para el atraque del buque en el Puerto de Buenos Aires y, en las proximidades del km. 14 del canal de acceso al puerto, el Práctico recibió una comunicación mediante la cual se lo puso en conocimiento que los remolcadores habían informado que no iban a tomar cabos al buque.

Frente a la gravedad de la situación, tomó intervención la Prefectura Naval Argentina a través del Centro de Control de Tráfico Rio de la Plata (en adelante 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 de *“Yagán”*.

En este estado de situación, el Práctico actuante en el buque **“Kota Lawa”** sugirió al Capitán 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.

Fue así que finalmente el buque atracó en el sitio C 4ª del Puerto de la Ciudad de Buenos Aires a las 13.45 del 15 de abril de 2012, siendo acompañado mediante empuje por los remolcadores *“Conquistador”* y *“Yagán”*, que no tomaron cabos para la maniobra.

A través de la referida decisión, los imputados Suárez, Suárez Cardozo y Vargas **pusieron en peligro la seguridad del buque, de los tripulantes de dicha embarcación y de los remolcadores, la infraestructura portuaria y el medio ambiente, forzando al “Kota Lawa” a realizar una maniobra por debajo de los estándares mínimos de seguridad establecidos por la autoridad marítima**, en infracción a las disposiciones SNAV, NA9 N° 110/92 y N° 68/93, y al Agregado 1° de la ordenanza marítima de la Prefectura Naval Argentina N° 1/74.

2) A- El haber dispuesto, por decisión conjunta, que el día **30 de junio de 2012** el personal afiliado al SOMU no prestara servicios para el remolque del buque **“Anabisetia S”** (cargado con 109 contenedores, 1500 toneladas de mercadería) y su barcaza **“Adelgeta”** (cargando 300 contenedores, 2500 toneladas de mercadería), en su ingreso al espigón de Terbassa del Puerto de Buenos Aires.

Tales embarcaciones navegaban en un sistema integrado, alcanzando un largo máximo de eslora de 180 metros y siendo ambas de bandera Paraguaya.

Se desprende de las constancias probatorias incorporadas a la causa, que la empresa Vessel Atlántica -armadora de las referidas embarcaciones- solicitó a la firma Pontemar S.R.L. que le preste servicio de remolque para que el buque **“Anabisetia S”** ingresara al espigón de Terbassa, el día 30 de junio de 2012.

Ante dicha solicitud, Pontemar S.R.L. respondió haber tomado conocimiento por parte del personal de marinería de sus unidades, que el SOMU a través de su Delegado de Cubierta Rigoberto Suárez Cardozo, los había instruido para la no prestación de toma de cabos al buque **“Anabisetia S”** y sus barcasas.



Ministerio Público de la Nación

Dicha situación, fue informada por la empresa solicitante a la Prefectura Naval Argentina, y atendiendo al empeoramiento del clima, a las 15.30 hs. se otorgó permiso “por única vez” para que el dúo compuesto por el buque “**Anabisetia S**” y la barcaza “**Agedelta**” retomara navegación hasta amarrar en el 5to espigón de Puerto Nuevo, Buenos Aires, sin asistencia de remolcadores.

Mediante el accionar descripto, **se puso en peligro la seguridad del buque “Anabisetia S” y su barcaza “Adelgeta”, de los tripulantes de dicha embarcación, la infraestructura portuaria y el medio ambiente, forzando al dúo de navegación integrado a realizar una maniobra por debajo de los estándares mínimos de seguridad establecidos por la autoridad marítima**, en infracción a las disposiciones vigentes en la materia (SNAV, NA9 N° 110/92 y N° 68/93, y Agregado 1° de la ordenanza marítima de la Prefectura Naval Argentina N° 1/74).

B- A su vez, el **01 de julio de 2012**, en ocasión que la empresa armadora solicitó servicio de remolque para la zarpada de las referidas embarcaciones “**Anabisetia S**” y “**Adelgeta**”, se informó que tampoco se le prestaría el servicio por orden de negativa del SOMU.

A través de lo expuesto, los imputados Enrique Omar Suárez, Rigoberto Reymundo Suárez Cardozo y Jorge Agustín Vargas, **se obstruyó la partida del buque en debido tiempo y forma, lo cual generó un entorpecimiento en el normal servicio de transporte por agua.**

3) El haber dispuesto conjuntamente, que los marineros afiliados al SOMU no prestaran servicio para el remolque del buque “**CT Wicklow**” que debía zarpar el **01 de julio de 2013** del Puerto de Dock Sud, dársena inflamable, muelle F, transportando 2150 toneladas de hidrocarburos de la empresa Y.P.F., para abastecer de combustible a los

buques Drim, Fila, Navíos Arc y Nordexpress que se encontraban en aguas abiertas aguardando el suministro.

En el caso, la decisión adoptada por los encausados fue transmitida por Rigoberto Suárez Cardozo a la empresa de remolcadores Transona S.A., que a su vez informó a la agencia marítima interviniente.

De este modo, **se impidió la zarpada del buque “CT Wicklow” en debido tiempo y forma, lo cual generó un entorpecimiento en el normal servicio de transporte por agua.**

4) El haber dispuesto conjuntamente, que el **22 de agosto de 2013** los marineros afiliados al SOMU embarcados en el buque **“BT Paraná I”** no prestaran servicios para la zarpada desde el km. 56 aproximadamente, margen derecho del río Paraná de las Palmas, donde se encontraba fondeada la embarcación a la espera de órdenes de la armadora National Shipping S.A.

El buque de mención, de 104 metros de eslora y 19 metros de manga, había partido del Puerto de Zárate con destino a Dock Sud y llevaba cargados 5185m³ de gas oil para asistir a la Compañía Administradora del Mercado Mayorista Eléctrico (en adelante CAMMESA) y proveerlo a las centrales termoeléctricas generadoras de electricidad.

En la fecha señalada, el Capitán del buque **“BT Paraná I”** ordenó al contramaestre Jorge Eduardo Flores que instruyera a los marineros para realizar la maniobra de zarpada, ante lo cual éste informó que por orden recibida telefónicamente a las 9.30 hs. del mismo día, en la persona de Rigoberto Suárez del SOMU, los marineros a bordo no prestarían sus servicios para la maniobra.

Dicha negativa se mantuvo cuanto menos hasta el 27 de agosto de 2013, **entorpeciéndose a partir de ello el normal recorrido del buque y el servicio de transporte por agua en general.**



Ministerio Público de la Nación

5) El haber dispuesto conjuntamente, que el día **22 de agosto de 2013** los marineros afiliados al SOMU que se encontraban a bordo del buque **“BT Plata”** no prestaran servicio para zarpar desde el km. 58,200 aproximadamente, margen derecho del río Paraná de las Palmas, donde se encontraba fondeado a la espera de órdenes de la armadora National Shipping.

La referida embarcación, de 108 metros de eslora y 18 metros de manga, tenía como destino la terminal VITCO del Puerto de Zárate para cargar combustible destinado a abastecer a la empresa CAMMESA, a fines de ser provisto a las centrales termoeléctricas generadoras de electricidad.

En este caso, el Capitán del buque **“BT Plata”** ordenó al contraamaestre José Armando Vaquel que procediera a la maniobra de zarpada. En dicha ocasión, Vaquel refirió que en virtud de una orden recibida telefónicamente el 22 de agosto de 2013 alrededor de las 9.30 hs. por parte de Rigoberto Suárez del SOMU, los marineros a bordo no prestarían servicios.

La situación descripta se mantuvo cuanto menos hasta el 27 de agosto de 2013, **entorpeciéndose a partir de lo expuesto el normal recorrido del buque y el servicio de transporte por agua en general.**

III- CALIFICACIÓN LEGAL.

En función del cuadro probatorio reunido a lo largo de la instrucción, se concluye que las conductas imputadas a Enrique Omar Suárez, Rigoberto Reymundo Suárez Cardozo y a Jorge Agustín Vargas, en los puntos “1” y “2-A” del apartado II, encuentran adecuación típica en el delito previsto en el artículo 190 del Código Penal de la Nación, reiterado en dos hechos que concurren en forma real entre sí, por el cual deberán responder en carácter de coautores (artículo 45 y 55 del citado ordenamiento legal).

A su vez, los hechos identificados como puntos “2-B”, “3”, “4” y “5” del acápite II encuadran en la figura prevista en el artículo 194 del Código Penal, reiterada en cuatro hechos que concurren realmente, por la que Suárez, Vargas y Suárez Cardozo deberán responder como coautores (artículos 45 y 55 del ordenamiento de fondo).

IV- MOTIVACIÓN DEL REQUERIMIENTO.

Las imputaciones formuladas por la Fiscalía, se sustentan en los elementos de juicio que se describirán a continuación.

PRUEBA.

Atendiendo a la diversidad de hechos investigados en el marco de las presentes actuaciones N° 4683/12 y a la voluminosa prueba producida en relación a cada uno de los objetos de pesquisa, se limitará el presente análisis a aquellos elementos de convicción que contribuyen a tener por acreditados los sucesos por los que se viene a formular este requerimiento de elevación a juicio parcial.

Documental e informativa.

1) Denuncia formulada por Miguel Ángel Doñate con fecha 15 de mayo de 2012, en representación de la Cámara de Armadores de Lanchas de Prácticos (CALAPRAC), en virtud de la cual se inició el presente sumario (fs. 1/32).

Dicha presentación estaba dirigida contra el Secretario General del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (S.O.M.U.) Enrique Omar Suárez y los delegados Rigoberto Suárez y Jorge Vargas, por la presunta comisión de los delitos de entorpecimiento del transporte por agua, compulsión a la huelga y asociación ilícita (artículos 194, 158 y 210 del Código Penal de la Nación).

A través de la misma, Doñate manifestó haber sido apoderado de CALAPRAC, con el objeto de defender los derechos de sus afiliados



Ministerio Público de la Nación

frente a las “medidas extorsivas que padecen a diario y en forma sistemática por parte de los directivos del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (en adelante; SOMU) y en particular, del Sr. Enrique Omar Suárez, tendientes a entorpecer el tráfico fluvial (194; CP)” (fs. 1 vta.).

En tal sentido, expresó que la problemática vinculada al giro comercial de sus empresas se origina a raíz de “una de las tantas prácticas instaladas como usos y costumbres por el SOMU como medio de presión para obtener beneficios injustificados, obligando a las empresas nacionales, extranjeras y/o aquellas de las cuales es partícipe a que realicen actos que no guardan ningún tipo de relación con la actividad sindical ni la defensa de los trabajadores” (fs. 2).

Explicó, que “las reiteradas interferencias del SOMU apelan a recursos tales como: (I) instruir a los marineros de los remolcadores sin que medie conflicto laboral alguno a negar sus servicios para atender a determinados buques; (II) amenazar a tripulantes para que no brinden servicios (marineros, prácticos, etc.)” (fs. 1 vta.).

En torno a ello, precisó que se bloqueaba la normal prestación de servicio de remolque a buques de carga que debían ingresar a Puertos del Río de la Plata, Puertos del Paraná y Puerto Bahía Blanca, mediante orden verbal impartida telefónicamente por Rigoberto Suárez y Jorge Vargas a los marineros que se encontraban prestando servicios en los remolcadores. Ello, de modo arbitrario y sin que exista conflictiva laboral alguna (fs. 4).

Continuó relatando el denunciante, que tales acciones podían tener un neto corte extorsivo, apuntar a presionar para que ciertos buques contraten personal de sindicatos relacionados en el exterior (como el caso de SOMUPA), o dirigirse a apartar a determinadas empresas del mercado para beneficiar a compañía Maruba, de la que el SOMU es accionista y Enrique Omar Suárez uno de directores (fs. 5).

En tal sentido mencionó los casos de distintos buques afectados por el accionar denunciado, resultando de interés en este dictamen lo concerniente al “Kota Lawa” (fs. 12/14).

Al respecto, refirió Doñate que el buque “Kota Lawa” es un portacontenedores de 260 metros de eslora, 32.25 de manga, 19.20 de puntal, agenciado por Shiping Servicies, de bandera de Singapur, Señal distintiva 9V7533, agenciado por Shipping Services.

Relató que la embarcación arribó a zona común de fondeo en la madrugada del 15 de abril de 2012, embarcó al Practico del Puerto de Buenos Aires y, luego de aguardar seis horas en cumplimiento de una medida de fuerza del SOMU, coordinó el servicio obligatorio de remolque con la empresa Transona, la cual informó que el buque sería asistido por los remolcadores “Conquistador” y “Yagán”.

En razón de ello, se dio inicio a la navegación con destino al sitio C 4ta que había sido asignado para el atraque del buque en el Puerto de Buenos Aires y, en el ínterin del ingreso a través del canal, el Práctico a bordo recibió una comunicación mediante la cual se lo puso en conocimiento que los remolcadores habían informado que no iban a “tomar remolque” al buque.

Frente a la gravedad de la situación, tomó intervención la Prefectura Naval Argentina a través del Centro de Control de Tráfico Rio de la Plata (en adelante CONTRASE), ordenando a los remolcadores que tomen cabos y brinden el servicio estipulado, directiva que no fue acatada por el personal a bordo de “Conquistador” ni de “Yagán”.

En este estado de situación el Práctico actuante en el buque “Kota Lawa” sugirió al Capitán 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



Ministerio Público de la Nación

dimensiones del navío, no era posible realizar una maniobra de giro para retornar a la zona de fondeo.

Fue así que finalmente el buque atracó en el sitio C 4ª del Puerto de la Ciudad de Buenos Aires a las 13.45 del 15 de abril de 2012, siendo acompañado por los remolcadores “Conquistador” y “Yagán” que no tomaron cabos para la maniobra.

2) Copia de la Disposición SNAV, NA9 N°: 110/92 que aprueba las normas relativas a la obligatoriedad del remolque maniobra para los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, La Plata, Quequén, Santa Fe, Mar del Plata, Villa Constitución, Diamante, Campana, Concepción del Uruguay y San Antonio Este (fs. 72/79).

Copia de la Disposición Letra PZRP, HE7 N° 45/93 que establece las dimensiones y servicio de remolque maniobra obligatorio para convoyes de remolque y empuje en los Puertos de Buenos Aires y Dock Sud (fs. 208 y 211).

Impresión de la ordenanza marítima 1/74 de la Prefectura Naval Argentina, que contiene la reglamentación particular de buque en puerto (fs. 2895/2896) y agregado N° 1 (fs. 2897/2901).

3) Ampliación de denuncia presentada por Doñate con fecha 12 de junio de 2012, en el marco de la cual aportó los datos del sumario administrativo labrado por la Prefectura Naval Argentina en relación al buque ““Kota Lawa”” (fs. 159/187).

4) Copias certificadas de las exposiciones 50/12 y 51/12 formuladas el 15 de abril de 2012 ante la División Control de la Navegación de la Prefectura Naval Argentina por parte de Edgardo Hugo Vielma y Daniel Ángel Allende, patrones de los remolcadores “Conquistador” y “Yagán” respectivamente, en relación al caso del buque “Kota Lawa”.

Surge de las mismas, que los nombrados concurrieron ante la autoridad de aplicación a los efectos “(...) de dejar constancia que en la fecha y con relación a la no toma de remolque al Buque Motor “KOTA LAWÁ”, se debió a una estricta orden del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), manifestando que no se avisó con antelación al capitán del Buque involucrado, ya que había tomado conocimiento en proximidades del KM. 11 del Canal de Acceso, km. por donde navegaba el barco (...)” (fs. 200/201).

5) Copias certificadas del sumario 28/12 de la División Investigación Acaecimientos de la Navegación de la Prefectura Naval Argentina, labrado en relación al ingreso del buque “Kota Lawa” al Puerto de Buenos Aires, sin asistencia de remolcadores (fs. 226/328, 1581/1680 y 3414/3416).

6) Copia de la nota del Centro de Navegación N° 79/12, de fecha 11 de octubre de 2012, dirigida a la División Investigación Acaecimientos de la Navegación de la Prefectura Naval Argentina a los fines de poner en conocimiento un listado de 88 buques que operaban en puertos argentinos con servicio de remolque obligatorio y que “han sido afectados por las medidas de restricción de remolque, llevadas a cabo por el Sindicato de Obreros marítimos Unidos (SOMU) en el año en curso”; entre los cuales se menciona el caso del buque “Kota Lawa” (fs. 469/475).

Dicha nota, fue presentada por Miguel Ángel Doñate en el marco de la ampliación de denuncia formulada a fs. 476/477 con motivo de los entorpecimientos al tránsito por agua ocasionados a partir de los eventos anoticiados.

7) Denuncia formulada por Miguel Ángel Doñate ante la Excm. Cámara de Apelaciones en lo Criminal y Correccional de esta Ciudad, con fecha 15 de mayo de 2012, la cual dio origen a la causa



Ministerio Público de la Nación

Nº 17.371/12 del registro de la justicia de instrucción, la que ingresó a este fuero bajo el Nº 5629/12 y fue acumulada a las presentes actuaciones (fs. 487/525).

De la referida presentación, surgen dos situaciones fácticas que revistieron interés para la investigación y que encuadrarían, *prima facie*, en los delitos de extorsión y administración fraudulenta (artículos 168 y 173 inciso 7 del Código Penal de la Nación).

El primer supuesto delictivo se refiere a la situación que habría tenido que atravesar el buque “Platense” de bandera uruguaya el día 29 de febrero de 2012 al intentar ingresar al Puerto de Buenos Aires, y a las ilegítimas maniobras de boicot que aparentemente condujeron a la empresa remolcadora “Smit” a apartarse del mercado, hechos que también han sido mencionados en la denuncia que dio origen a las actuaciones Nº 4683/12 y por los cuales oportunamente se formuló requerimiento de instrucción (fs. 1/32 y 331/332).

El segundo supuesto delictivo se refiere a la presunta administración fraudulenta en que estarían incurriendo autoridades del S.O.M.U. mediante el indebido otorgamiento de beneficios a buques extranjeros a cambio del cobro de importantes sumas de dinero que supuestamente se aplicarían a la capacitación de los trabajadores, pero que en realidad serían destinadas a la Fundación Azul perteneciente al sindicato, que a su vez las desviaría a la firma “San Jorge Marítima S.A.”.

Según lo explicado a fs. 487/525 y 562/584, el transporte de gas y proceso de regasificación de gas licuado es efectuado por buques extranjeros que deben obtener una excepción legal consistente en un permiso denominado “waiver”, para que se les otorgue tratamiento de bandera nacional por un determinado lapso temporal a los efectos de realizar tráfico de cabotaje de carga y pasajeros (artículo 6 del decreto ley 19.942/44

ratificado por ley 12.980), ya que en principio el cabotaje será realizado exclusivamente por barcos de bandera nacional y con tripulación argentina. La mencionada solicitud debe efectuarse ante la Autoridad de Aplicación, que viene a ser la Subsecretaria de Puertos y Vías Navegables, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación.

El ejercicio de la excepción legal referida se encuentra regulado por el decreto ley 1010/2004 que fija como principio general la protección de la mano de obra argentina, y así dispone que los buques de bandera extranjera que realicen transporte de cabotaje deben contratar personal nacional. Sin embargo la mencionada norma establece que si se acreditare la falta de disponibilidad de tripulantes argentinos se podrá habilitar personal extranjero que detente la idoneidad requerida, hasta tanto se cuente con trabajadores nacionales en condiciones de ocupar esos cargos (artículo 9 decreto ley 1010/2004).

En base a esta excepción los denunciados -arrogándose facultades propias de la autoridad de aplicación- habrían suscripto actas acuerdo con diversas empresas extranjeras, a través de las cuales se establecería que el sindicato no cuenta con trabajadores disponibles debido a que, por ejemplo, el personal no maneja el idioma inglés; de modo que los buques de bandera afectados al cabotaje lograrían mantener su tripulación original. A cambio de ello las compañías efectuarían contribuciones dinerarias que se liquidarían como si los trabajadores efectivamente hubieran prestado servicios, es decir pagando las remuneraciones, cargas sociales y tributos de la dotación que correspondiere. Tales montos irregularmente abonados supuestamente estarían destinados a la “capacitación” de los afiliados, aunque -según los denunciantes- serían



Ministerio Público de la Nación

derivados a la “Fundación Azul” vinculada con el sindicato, que a su vez los direccionaría a la firma “San Jorge Marítima S.A.”(fs. 500/501 y 566).

Conforme los términos de la denuncia, esta maniobra se habría repetido en los casos de los siguientes buques: i) “Excelsior” (waivers otorgados en mayo, agosto y diciembre de 2010), ii) “Excellence” (waivers concedidos en abril y agosto de 2011), iii) “Express” (waivers de enero y abril de 2012), iv) “Exemplar” (acuerdos de fecha 30 de septiembre de 2011 y 27 de marzo de 2012) y v) “Artic Spirit” (convenio del 10 de agosto de 2011). Asimismo Doñate aportó un listado de buques a los que se ha excepcionado de la ley de cabotaje y que, a su juicio, podrían ser parte de la modalidad de actuación denunciada (fs. 506 y 507).

Finalmente refirió que los sucesos relatados se habrían repetido en el caso de la firma “Maruba S.A.” por los buques “Tosna Star”, “Neva Star”, “Taga Bay” y “Osttank Norway”, pero sin que se cobre el dinero teóricamente previsto para la capacitación del gremio ya que el directorio de la firma es integrado por el denunciado Omar Suárez (Secretario General del S.O.M.U.).

8) Presentaciones efectuadas en el marco de la causa N° 5629/12 por Luis Oscar Basualdo, ex afiliado del SOMU, quien manifestó haber embarcado el 17 de octubre de 2008 al buque Clipper Kristin y haber sido obligado a desembarcar cinco días más tarde; a partir de la orden impartida por Rigoberto Suárez Cardozo al capitán del navío bajo la amenaza de que si no excluía a Basualdo de la tripulación, al día siguiente bloquearía todos los barcos de la empresa (fs. 547/550 y 562/584).

9) Sumario 46/12 de la División Investigación Penal Administrativa de la Prefectura Naval Argentina, labrado en relación al caso del buque “Anabisetia S” y su barcaza “Adelgeta”, el cual dio origen a la

causa 6990/12 que se acumuló a las presentes actuaciones (fs. 604/666 y 827/922).

10) Nota N° 598 de fecha 23 de mayo de 2013, remitida por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Secretaría de Transporte del (ex) Ministerio del Interior y Transporte de la Nación, mediante la cual se aportó copia de la normativa vigente para el otorgamiento del Tratamiento de Bandera Argentina Decreto 1010/2004, y para la excepción a la ley de cabotaje concedida por Resolución S.E.yT. N° 136/96, Decreto 19.492/44 y Ley N° 12.980 (fs. 1005/1051).

Asimismo, a través de la referida nota se informó que “el Sindicato de Obreros Marítimos Unidos no tiene intervención alguna en el trámite de otorgamiento de los mentados “waivers”; del mismo modo carece de competencia para la expedición de los mismos” (fs. 1051).

11) Actuaciones remitidas por la División Investigación Acaecimientos de la Navegación de la Prefectura Naval Argentina con fecha 12 de junio de 2013, en el marco del expediente DIAN N° 176/13.

Surge de las mismas, un listado de los buques que sufrieron demoras a partir de medidas de fuerza impartidas por el SOMU en los puertos de Buenos Aires, La Plata, San Lorenzo, Bahía Blanca, Dock Sud, Zarate, Quequén y San Nicolás (fs. 1055/1069).

12) Copias del legajo correspondiente a la empresa San Jorge Marítima S.A., remitidas por la Inspección General de Justicia (fs. 1116/1160).

13) Denuncia efectuada por Sergio Ariel Giatti, apoderado de la empresa National Shipping S.A., ante la Prefectura Naval Argentina con fecha 02 de julio de 2013, la cual dio origen a la causa N° 6265/13 que fue acumulada a las presentes actuaciones (fs. 1167/1175 y 1194, 1194, 1200 y 1292/1300).



Ministerio Público de la Nación

A través de presentación de referencia, manifestó que los dirigentes del SOMU vienen desarrollando una serie de maniobras delictivas tendientes a perjudicar a la empresa National Shipping S.A.

En tal sentido, explicó que el delegado de cubierta del SOMU, Rigoberto Suárez, suele impartir órdenes a los afiliados a bordo de buques y/o a los responsables operativos de las empresas que prestan servicios de remolque, a fines de que se abstengan o dejen de cumplir funciones para las embarcaciones pertenecientes a la compañía.

En este contexto, el denunciante se refirió puntualmente a los hechos que involucraron al buque “CT WICKLOW”, de responsabilidad de la armadora National Shipping S.A. y que transporta hidrocarburos de la empresa YPF (fs. 1169).

Explicó que la referida embarcación debía zarpar del muelle “F” ubicado en la dársena de inflamables de Dock Sud del Puerto de Buenos Aires el 01 de julio del año en curso a las 19.00 hs., a efectos de proveer combustible a los buques DRIM, FILA, NAVÍOS ARC y NORDEXPRESS que se encontraban en aguas abiertas aguardando el abastecimiento para continuar su recorrido.

A tal fin, National Shipping solicitó la asistencia obligatoria de remolque a la empresa Trans Ona S.A., la cual informó que por expresa indicación de Rigoberto Suárez no debería brindarse el servicio a los buques de la compañía denunciante. En este punto, Giatti destacó que el personal del buque “CT WICKLOW” no se encuentra afiliado al S.O.M.U sino al S.U.P.E.H. FLOTA, de modo que no existen conflictos gremiales que pudieran haber justificado la medida (fs. 1170/1171).

En función de dicho accionar, al momento de interponerse la denuncia, el buque “CT WICKLOW” se encontraba impedido de egresar del

puerto de Dock Sud; lo que evidencia un entorpecimiento al servicio de transporte (fs. 1173).

14) Denuncia efectuada por el apoderado de National Shipping ante la Prefectura Naval Argentina con fecha 02 de julio de 2013, a partir de la cual se inició la causa N° 6379/13 que también fue acumulada a las presentes actuaciones.

Por medio de la misma, se pusieron en conocimiento de la autoridad de aplicación las maniobras cometidas por Rigoberto Suárez en perjuicio del convoy conformado por el Empuje “Litoral”, que transportaba 8.000.000 de litros de combustible destinados al abastecimiento de la empresa Shell en el norte argentino, y las barcasas “AR1” y “AR2” (fs. 1211/1220, 1243, 1249 y 1305/1318).

En tal sentido, Sergio Ariel Giatti refirió que las mencionadas embarcaciones habían partido el 30 de junio de 2013 desde el Puerto de Dock Sud, provincia de Buenos Aires, hacia Puerto Vilelas, Riacho Barranqueras, en la provincia del Chaco (fs. 1213).

Continuó relatando que a la altura del km. 400 del río Paraná aproximadamente, el contramaestre Juan Carlos Galarza manifestó al Capitán Ariel Delgado que a partir de ese momento el personal abandonaría sus puestos de trabajo. Según los términos de la denuncia, Galarza refirió al Capitán que el accionar se debía a una orden impartida telefónicamente por Rigoberto Suárez y que querían “parar” el buque, requiriendo a Delgado que buscara algún sitio para “fondear” (fs. 1213).

Ante la decisión adoptada por Delgado de continuar con el recorrido, personal del S.O.M.U. manifestó que en cuanto se detuviera el buque dejarían de prestar servicios y que al momento del arribo a puerto en el km. 1192 no realizarían las correspondientes maniobras de amarre, lo cual



Ministerio Público de la Nación

a criterio del denunciante configuró una amenaza al Capitán del navío. (fs. 1213 vta. y 1214).

En tales condiciones el buque continuó la derrota con guardias mínima del personal, situación que denota serios riesgos para la seguridad de transporte por agua, para la seguridad común y para el medioambiente; a la vez que podría configurar una maniobra de desabastecimiento para la zona hacia la cual se dirigía el combustible (fs. 1214/1216).

15) Copia de la carta de protesta remitida por YPF Terminal Dock Sud al Capitán del buque “Wicklow”, con motivo de las demoras ocasionadas a la Terminal partir del conflicto con el SOMU que impidió contar con servicio de remolque el 01 de julio de 2013; y respuesta presentada por la empresa (fs. 1285/1287).

16) Denuncia efectuada el 18 de julio de 2013 por Sergio Ariel Giatti, apoderado de la empresa National Shipping S.A., contra Rigoberto Suárez, que dio origen a los autos N° 6770/13 acumulados al presente sumario (fs. 1348/1355 y 1357).

A través de la misma, se puso en conocimiento de la autoridad jurisdiccional la existencia de comunicaciones presuntamente establecidas por Rigoberto Suárez con personal de las empresas YPF, Petrobras y Shell, mediante las cuales les informaba que en el supuesto de que las compañías transportaran combustible contando con el servicio prestado por National Shipping S.A., se implementarían medidas de bloqueo al tráfico de los buques.

A fin de acreditar la extremos señalados, el denunciante aportó transcripciones de los correos electrónicos remitidos por representantes Petrobras, Shell e YPF con fechas 10 y 12 de julio del corriente, que dan cuenta de las comunicaciones presuntamente efectuadas

por Suárez en relación a las medidas que se aplicarían a las embarcaciones que contraten los servicios de National Shipping (fs. 1349/1350).

17) Denuncia presentada el 26 de agosto de 2013 ante la División Investigación Penal Administrativa de la Prefectura Naval Argentina, por parte del apoderado de National Shipping, con motivo de la cual se inició la causa N° 7993/13 acumulada a estas actuaciones.

En este caso puntual, se denunciaron las medidas adoptadas por orden de Rigoberto Suárez en perjuicio de los buques “BT PARANÁ I” y “BT PLATA” (fs. 1364/1375 y 1379).

En tal sentido, se explicó que el buque “BT PARANÁ I” había partido desde el Puerto de Zárate con destino a Dock Sud, para asistir de combustible a la empresa CAMMESA, proveedora mayorista de energía eléctrica. A la altura del km. 55 del río Paraná la embarcación se detuvo a la espera de órdenes relacionadas con la programación de abastecimiento y, una vez que el Capitán del navío ordenó reanudar el recorrido, el contraatastre Jorge Eduardo Flores le informó que ningún marinero prestaría sus servicios en la maniobra de zarpada, en razón de una orden directa impartida telefónicamente por Rigoberto Suárez (fs. 1367).

En cuanto al buque “BT PLATA”, se indicó que tenía como destino la terminal VICTO en Zárate a los efectos de cargar combustible destinado a abastecer a CAMMESA, y que cuando el Capitán ordenó al contraatastre José Armando Vaquel que procediera a desplegar la maniobra de zarpada, éste se pronunció en igual sentido que su par en el buque “BT PARANÁ I” (fs. 1367/68).

18) Planillas de declaración general y listado de personal afectado a los buques “B/T Plata” y “BT Paraná I”, de las cuales surge que al 19 de agosto de 2013 este último llevaba 5.187.752 lts de gas oil a bordo (fs. 1385/1381).



Ministerio Público de la Nación

19) Acta de constatación formalizada mediante escritura pública N° 218 del notario Darío Gabriel Minskas (registro 10 de Escobar), mediante la cual se dejó constancia de la situación en que se encontraba el buque “Paraná I” al 23 de agosto de 2013 (fs. 1400/1401).

Se desprende de la misma, que el Contramestre de la embarcación, Jorge Flores (DNI N° 17.216.102), manifestó ante el escribano que el día 22 de agosto del mismo año alrededor de las 9.30 hs. había recibido una comunicación telefónica de parte de Rigoberto Suárez, delegado de cubierta del SOMU, quien le manifestó que a partir de ese horario no debían prestar más servicios. Que dicha directiva fue comunicada por Flores a todo el personal del gremio que se encontraba embarcado, y que por tal motivo el buque permanecía fondeado en el km. 56, margen derecha, del Río Paraná al momento de la verificación notarial.

Frente a dicha situación, ante la presencia del escribano, el capitán de la embarcación, Luciano Javier Lomatire, procedió a ordenar al contraмаestre que aliste el buque para zarpada a fin de dirigirse al puerto de Dock Sud para realizar descarga, a lo que éste respondió que continuaba la orden de no prestar otros servicios más que los de guardia normal y seguridad.

20) Acta de constatación formalizada mediante escritura pública 217 del notario Minskas, de fecha 23 de agosto de 2013 (fs. 1401/1402).

Por medio de la misma, se dejó constancia que en la fecha señalada el buque Plata permanecía amarrado en el km. 58,200 del río Paraná de las Palmas.

Ello así, toda vez que de acuerdo a lo informado por el contraмаestre José Vaquel (DNI N° 11.682.733), el 22 de agosto de 2013 se recibió una llamada telefónica de parte de Rigoberto Suárez quien en

carácter de delegado de cubierta del SOMU indicó que a partir de ese momento no debían prestar más servicios, comunicación que fue transmitida al personal representado por el Sindicato.

21) Presentación realizada por el apoderado de National Shipping con fecha 27 de agosto de 2013, de la cual se desprende que los buques “BT Plata” y “BT Paraná I” continuaban fondeadas a la altura del km. 55 del río Paraná con motivo de las maniobras desplegadas por los ex directivos del SOMU (fs. 1403/1405).

Asimismo, surge de la misma, que la zona de detención de los buques es exclusivamente transitoria y que constituye una ruta de ingreso a la Hidrovía, ruta mercante por donde transitan buques con destino al litoral, Paraguay, Bolivia y Brasil, de más de 100 metros de largo cada una, de modo que los buques “BT Plata” y “BT Paraná I” se encontraban expuestos a riesgos de colisión.

22) Copia de la Disposición 0022/2013 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Secretaría de Transporte del ex Ministerio de Interior y Transporte de la Nación, mediante la cual se otorgó tratamiento de bandera nacional (art. 2 decreto 1010/2004) al buque Wicklow desde el 29 de enero de 2013 y hasta el 20 de enero de 2016 (fs. 1428/1430) y certificado N° 05/2011 emitido al respecto (fs. 1431).

23) Denuncia formulada por National Shipping ante la División Investigación Penal Administrativa de la PNA, con fecha 27 de agosto de 2013, la cual dio inicio a la causa N° 8107/13 acumulada al presente sumario (fs. 1461/1472, 1476, 1501/1513).

En este caso, se denunciaron los entorpecimientos generados al convoy conformado por el Empuje “Litoral” y las barcazas “AR1” y “AR2”, particularmente a los entorpecimientos sufridos en el trayecto iniciado desde Barranqueras, Chaco, hacia Dock Sud, Buenos Aires.



Ministerio Público de la Nación

En tal sentido manifestó que el 22 de agosto de 2013, cuando la embarcación se encontraba aproximadamente a la altura del kilómetro 117 del Río Paraná, debido a las condiciones climáticas se detuvo el recorrido. Una vez que las condiciones resultan propicias, el Capitán del navío ordenó al Contramaestre que realizara la maniobra de zarpada, ante lo cual éste informó que en virtud de una orden directa de Rigoberto Suárez el personal de marinería iba a cesar en la prestación de servicios, de modo que, al resultar esencial su intervención para zarpar, el convoy no pudo continuar la marcha.

Dicha negativa se mantuvo durante varios días, hasta que debido al peligro que implicaba permanecer fondeados en una zona comercial no habilitada al efecto, la Prefectura Naval Argentina llevó adelante la medida excepcional de abordar el Litoral y constatar el estado de situación.

Sólo después de tal intervención el personal de la embarcación se puso a las órdenes del Capitán y así el 28 de agosto de 2013 el convoy retomó la derrota. No obstante, una vez reasumido el viaje, el Contramaestre manifestó al Capitán que ni bien fondearan nuevamente las naves, volverían a negar sus servicios.

Corresponde señalar, que en el marco de la denuncia que nos ocupa, el apoderado de National Shipping explicó el contexto en el cual se produjeron éstos y otros entorpecimientos sufridos por la empresa.

En tal sentido, manifestó que el S.O.M.U. venía exigiendo a la compañía que realizara “donaciones” en favor de la Fundación Azul del sindicato, la cual supuestamente destinaba el dinero recibido a la campaña de capacitación permanente de personal. A partir de la percepción de tales liberalidades, se garantizaba el normal desarrollo laboral y la “paz sindical”.

Señaló el denunciante que “la única contraprestación a esas donaciones forzosas era el *beneficio* de no sufrir, ni más ni menos, las injustas medidas de bloqueo según dos modalidades: a) por parte de las empresas de remolcadores que deniegan sistemáticamente la prestación del servicio a nuestros buques por orden de Rigoberto Suarez y; b) ordenando al personal agremiado embarcado que se abstenga de prestar sus servicios en los puestos de trabajo y, de ese modo, impedir el movimiento de los buques” (fs. 1463/1464).

Finalmente, explicó que a partir de que National Shipping dejó de efectuar este tipo de liberalidades, el S.O.M.U. comenzó a ejercer medidas de bloqueo en las condiciones señaladas, tal como en el caso del convoy “Litoral” y las barcasas “AR1” y “AR2”.

24) Copias del sumario N° 72/13 de la División Investigación Penal administrativa de la Prefectura Naval Argentina, labrado en relación a la negativa de prestar servicios para el buque Litoral y las barcanzas AR-1 y AR-2 (fs. 1529/1551, 1967/1979).

25) Informe remitido por el Ministerio del Trabajo, Empleo y Seguridad Social a la Prefectura Naval Argentina en el marco del sumario administrativo N° 28/12, en el cual se indica que el Departamento de Relaciones Laborales N° 3 dependiente de la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo no registra expediente alguno donde se denuncia una medida de fuerza dispuesta por el SOMU que afectara los remolcadores de empuje asignados para asistir al buque “Kota Lawa” en su ingreso al puerto de Buenos Aires con fecha 15 de abril de 2012 (fs. 1587).

26) Actuaciones labradas con motivo de los allanamientos practicados sobre los domicilios de Perú N° 1667, Perú N° 1668, Avenida Belgrano N° 1667 piso 5°, Avenida Belgrano N° 1667 piso 6°, Avenida



Ministerio Público de la Nación

Belgrano N° 1494 piso 1° “A” y Juan Domingo Perón N° 1515 piso 9°, todos de esta Ciudad (fs. 1864/1896).

27) Nota remitida por el Jefe de la División Investigación Acaecimientos de la Navegación de la Prefectura Naval Argentina, de fecha 10 de enero de 2014, en la cual se informa que en relación a la firma Pontemar S.R.L. se inició el sumario administrativo N° 46/12 caratulado “B/T Anabisetia S. y Bza. Adelgeta b/paraguaya av/ingreso a pto. Buenos Aires sin asistencias de remolcadores”, y se enuncian los restantes expedientes labrados por hechos similares desde 2010 en adelante (fs. 1916).

Asimismo, se indica en la nota de referencia que la contratación de servicios de remolque es llevada a cabo pura y exclusivamente entre las empresas prestadoras y las agencias marítimas o armadoras, resultando ajena a la autoridad marítima. A la vez, se destaca que al encontrarse establecido en la Ordenanza Marítima N° 01/74, es obligación la prestación de servicios de remolques.

Finalmente, se afirma que “...teniendo en cuenta los hechos sobrevenidos, esto sin duda genera una distorsión en las rutas navegables en el acceso al Puerto de Buenos Aires motivo por el cual el Centro de Control 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 en cuestión” (fs. 1916 vta.).

28) Copia del sumario administrativo 401/13 labrado por la Prefectura Naval Argentina con motivo de los hechos denunciados en relación a los buques BT Paraná y BT Plata, en el cual obran la denuncia y documentación presentadas por la empresa National Shipping (fs. 1921/1950).

29) Sumario N° 46/12 de la División Investigación Acaecimientos de la Navegación de la Prefectura Naval Argentina, formado en relación al ingreso del buque Anabesitia y la barcaza Adelgeta al puerto de Buenos Aires, sin asistencia de remolcadores (fs. 827/922 y 1951/1966).

De los correos electrónicos cuyas impresiones se incorporaron a dicho expediente (fs. 659/661 y 890/892), las declaraciones prestadas por personal de la empresa Vessel Atlántica S.A. (fs. 906 y 918), y de la nota remitida por la empresa Pontemar a la División Investigación Acaecimientos de la Prefectura Naval Argentina (fs. 1956) surge que en el caso, Rigoberto Suárez ordenó al personal de marinería que no tomaran cabos ni prestaran asistencia de remolque a los buques “Anabisetia S”, “Polargos” y sus barcasas.

30) Presentación realizada por Rodolfo Ariza Clerici, en representación de la empresa National Shipping, a través de la cual explicó cómo funciona el servicio de remolque en el puerto de Buenos Aires (fs. 2029/2055).

31) Actuaciones remitidas por la AFIP en relación San Jorge Marítima, Fundación Azul para el Cuidado y Representación del Medio Ambiente Marítimo, Fluvial y Lacustre, Enrique Omar Suárez, Jorge Agustín Vargas y Rigoberto Suárez Cardozo (fs. 2058/2100).

32) Oficio remitido por la Inspección General de Justicia, mediante el cual aportó copia certificada del contrato constitutivo de la Fundación Azul para el Cuidado y Representación del Medio Ambiente Marítimo, Fluvial y Lacustre; e informó los sectores Campichuelo y/o Paseo Colón del Archivo General no registran documentación relacionada a la empresa Maruba (fs. 2123/2140).

33) Expedientes remitidos en copia por el Ministerio del Trabajo, Empleo y Seguridad Social (fs. 2151/2607).



Ministerio Público de la Nación

34) Constancias aportadas por la empresa National Shipping, de las cuales surge que el buque “Kota Lawa” es de bandera de Singapur y que ésta no se encontraría entre los 32 registros que han sido declarados como banderas de conveniencia (BDC) por el Comité de Prácticas Aceptables de la ITF (fs. 2625/2627 y 2683/1686).

35) Transcripciones de las grabaciones generadas con motivo del ingreso del buque “Kota Lawa” al puerto de Buenos Aires el día 15 de abril de 2012, remitidas por la División Investigación Acaecimientos de la Navegación de la Prefectura Naval Argentina (fs.2654/2656).

36) Denuncia formulada por Rodolfo Ariza Clerici, apoderado de National Shipping S.A. con fecha 05 de febrero de 2014 ante la Excm. Cámara de Apelaciones del fuero, a partir de la cual se formó la causa N° 831/14 que se encuentra acumulada a las presentes actuaciones (fs. 2880/2889 y 2914).

A través de la referida presentación, puso en conocimiento de la autoridad judicial la negativa de prestar servicio de remolque al buque tanque Lynx, impidiéndole así el ingreso al Puerto de Buenos Aires.

37) Denuncia formulada el 18 de febrero de 2014 por el apoderado de la empresa National Shipping S.A., que originó los autos N° 1237/14 acumulados a las presentes actuaciones (fs. 2936/2948).

Por medio de la referida presentación, el letrado describió la problemática existente entre su representada y Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (en adelante S.O.M.U), y en tal sentido relató las maniobras de boicot habitualmente desplegadas por los delegados del mencionado gremio, Omar y Rigoberto Suárez, en perjuicio de la empresa.

Concretamente, en este caso denunció los hechos cometidos en relación al buque “CT WICKLOW” que transporta combustible a otras

embarcaciones que se encuentran en “rada La Plata”, actuando como una “especie de estación de servicio flotante”.

Explicó que el 15 de febrero de 2014, el mencionado navío debía realizar una maniobra en el Muelle “C” en DDI/YPF, para lo cual la agencia marítima interviniente solicitó el servicio de remolcador -que resulta obligatorio- a la firma TRANS ONA S.A.

No obstante, desde dicha empresa se informó a la agencia que por orden de Rigoberto Suárez no se prestaría servicio de remolque a los buques de National Shipping, negativa que se mantuvo cuanto menos hasta 17 de febrero de 2014.

38) Denuncias formuladas por Lucas Samarin, representante legal de las empresas Marítima Meridian S.A. y Betelgeuse Shipping Services S.A., con motivo de las medidas de bloqueo desplegadas en perjuicio de los buques “BW Nice” -con fechas 23 y 25 de febrero de 2014- y “High Light” -con fecha 27 del mismo mes y año-, a partir de las cuales se habría generado un entorpecimiento en la circulación de las referidas embarcaciones. Tales presentaciones dieron inicio a los autos N° 1477/14, que fueron acumulados al presente expediente 4683/12 (fs. 2966/2983 y 3028/3047 y 3056/3058).

39) Presentación realizada ante la Prefectura Naval Argentina por parte del Capitán de Ultramar del buque tanque Lynx, Luis Ángel Bertocchi, en relación a la negativa de prestarle servicio de remolque en su ingreso al Puerto de Buenos Aires con fecha 25 de marzo de 2014 (fs. 3094/3096 y 3142), a partir de la cual se formó la causa N° 2662/14 acumulada a este sumario.

40) Ampliación de denuncia presentada por National Shipping con fecha 18 de junio de 2014 (fs. 3175/317) e informe técnico elaborado por el perito naval Eduardo Brumat (fs. 3182/3183).



Ministerio Público de la Nación

Surge de la referida presentación, que desde el mes de febrero de 2014 las empresas prestatarias de remolque han venido retaceando sus servicios a la firma National Shipping y que, en tal sentido, informaron que por expresas indicaciones de los delegados del S.O.M.U. únicamente prestarían funciones para dicha compañía los días hábiles de 07.00 a 11.00 hs. y de 13.00 a 17.00 hs.

En este contexto, el 11 de junio del año 2014 la empresa denunciante solicitó dos servicios de remolque para el día siguiente a las 07.00 hs., a efectos de asistir al buque “Paraná I” charteado por CAMMESA, el cual llevaba una carga de 5.021.186 de litros de gasoil y debía atracar en el Muelle “E” Decosur de Dock Sud.

No obstante, el requerimiento fue denegado por la prestataria en razón de que los delegados del S.O.M.U. habrían impartido directivas a todas las compañías en el sentido de no dar servicio a los buques “Paraná I”, “Plata” y “Litoral”. En razón de lo expuesto, el Buque “Paraná I” debió retornar a la zona de fondeo en el km. 55 del río Paraná de las Palmas, donde aún permanecía al momento de efectuarse la denuncia.

42) Denuncia formulada por el apoderado de National Shipping con fecha 12 de marzo de 2014, a partir de la cual se formó la causa N° 2303/14 que fue acumulada al presente sumario (fs. 3201/3213 y 3217).

43) Actuaciones labradas por el Departamento Delitos Federal de la P.F.A., a partir de la orden de presentación librada por el Juzgado a fin de que el SOMU aporte todas las actas y actuaciones labradas con motivo de la decisión por parte de sus directivos, de ordenar a los marineros que cumplen funciones en los remolcadores que no presten servicio obligatorio de atar cabos a los buques de las firmas “National Shipping”, “Kardamyla”, “Vessel Atlántica” y “Pacific International Line”, o agenciados por

“Marítima Log-in Mercosur SRL” y “Shipping Services Argentina”, desde 2010 hasta el 07 de julio de 2014 (fs. 3249/3264).

En el marco del referido procedimiento, se exhibió al personal policial un libro de actas de congresos general de delegados y un libro de acta de consejo directivo, rubricados y foliados con sello del Ministerio de Trabajo de la Nación, de los cuales no surgió -de acuerdo a lo informado- vínculo o relación con lo solicitado en la orden de presentación.

Por tal motivo, se consultó al auditor externo del sindicato, Roberto Hernán Tangresi, quien se encontraba presente en el lugar, el cual manifestó a los preventores que “...la reuniones donde se tratan temas sindicales no son mecanografiadas como tampoco transcritas a ningún tipo de libro, acta, decisorio o circular, toda vez que las mismas se rigen por la oralidad, no guardándose ningún registro de las mismas por cuanto no puede aportar la documentación requerida, por ser inexistente” (fs. 3257 vta).

44) Copias certificadas del sumario administrativo 25/14 labrado por la División Investigación Acaecimientos de la Navegación de la Prefectura Naval Argentina, con motivo de la no prestación del servicio de remolque por parte de la empresa TransOna al buque “Paraná I” en su ingreso al Puerto de Buenos Aires, con fecha 12 de junio de 2014 (fs. 3268/3367).

Surge de las comunicaciones mantenidas a través del centro de control de tráfico del Río de la Plata, cuyas transcripciones obran agregadas al legajo, que la negativa a prestar servicios por parte de los remolcadores se debió a órdenes impartidas desde el SOMU a los marineros que allí prestaban servicios (fs. 3269/3274).

45) Constancias presentadas por la defensa de Suárez, a través de las cuales se puso en conocimiento del Tribunal que con fecha 05 de noviembre de 2014 en el Congreso General Extraordinario de Delegados del



Ministerio Público de la Nación

SOMU se expulsó como afiliados y de sus cargos, a Jorge Agustín Vargas, Rubén Alejandro Moreira, José Moreira, Alejandro Giorgi, Luis José Clemente, Jorge Vargas y Antonio Cennamo (fs. 3809/3828).

46) Sumario N° 212/14 de la División Investigación Penal Administrativa de la Prefectura Naval Argentina, labrado a partir de la denuncia formulada por la empresa Marítima Meridian S.A. y Betelgeuse Shipping Services S.A. con fecha 09 de febrero de 2014, el cual dio inicio a la causa N° 995/14 que se encuentra acumulada al caso de autos (fs. 3832/3917).

47) Actuaciones remitidas por la Prefectura de Zona Río de la Plata, en las cuales se explica acerca de la regulación, funcionamiento y obligatoriedad del servicio de remolque-maniobra, entre otras cuestiones relativas a la navegación que resultan de interés en la presente investigación (fs. 3239/3242).

48) Denuncias formuladas por la empresa Marítima Meridian SA y Betelguese Shipping Services SA, en relación a la negativa de prestar servicio de remolque al buque Clipper Viking para su egreso del puerto de Bahía Blanca (fs. 3833/3849 y 3948).

49) Copias de la declaración indagatoria prestada por Horacio Alberto Fanilardi ante la División Investigación Acaecimientos de la Navegación de la Prefectura Naval Argentina, en relación a la negativa de prestar servicio de remolque al buque “CT Wicklow” con fecha 01 de julio de 2013 (fs. 4891/4892).

Testimonial.

1) Declaraciones testimoniales de Miguel Ángel Doñate, mediante las cuales ratificó las denuncias formuladas en el marco de la causa original N° 4683/12 y sus acumuladas (fs. 150, 529/530 y 804/818)

2) Declaraciones testimoniales de Rubén Darío Fortunato, quien ratificó ante el Juzgado Criminal y Correccional Federal N° 8 la denuncia que dio origen a la causa N° 6990/12 (fs. 700).

A su vez, en ocasión de presentarse ante V.S. (fs. 4909/4910) se refirió al caso que afectó al buque “Anabisetia” en el año 2012. Al respecto, señaló que el buque iba ingresando al Puerto de Buenos, por el canal norte hacia Darsena D, y que por reglamentación de la Prefectura Naval Argentina y por el porte de la embarcación, debía hacerlo asistido por remolcadores.

Que solicitaron el pedido a la empresa “Pontemar SRL”, pero aproximadamente 3 horas antes que el barco ingrese a la zona de toma de remolques, para el km 3, se les informó que habían recibido un llamado de un delegado del SOMU diciéndoles que a ese buque no le debían prestar el servicio de remolque.

Explicó, que como el barco ya estaba en navegación hacia el puerto, no podía decirle al capitán que vuelva hacia la zona de fondeo común, porque no era posible efectuar la maniobra debido a su riesgo ya que debía hacer el buque un giro en 360 grados dentro del canal y volver para atrás, y las dimensiones del barco, el calado, el tráfico que había en ese momento, sumado al mal clima imperante, no lo permitían.

Entonces, ordenaron que el buque continúe navegando hacia el puerto y le solicitaron al CONTRASE de la PNA (L2G) que los exceptúe del uso de remolque porque ya estaba el buque en el canal y no tenía remolcadores disponibles, a partir de lo cual la Prefectura Naval Argentina autorizó el ingreso sin remolcadores bajo responsabilidad absoluta del Capitán, por fuerza mayor.

3) Declaraciones testimoniales de Martín Alegre, marinero reemplazante relevo afiliado al SOMU, quien prestaba servicios en el



Ministerio Público de la Nación

remolcador “Conquistador” al momento en que aconteció el hecho identificado con el número “1”.

En sede judicial (fs. 1459), el nombrado manifestó que su función es de cocinero y que sólo sale a cubierta cuando hay que realizar alguna maniobra. Explicó que en el caso concreto, no se tomó cabos al buque “Kota Lawa” debido a su bandera y no por una cuestión gremial. Agregó que al tomar conocimiento sobre la bandera del buque ya se encontraban dentro del canal, por lo que “hubo que asistirlo”, que se acompañó al buque empujándolo para que ingresara a al puerto. Asimismo, expuso que no hubo entorpecimiento de las vías navegables, accidentes de ningún tipo, ni se afectó la seguridad de los bienes o terceras personas.

A su vez, al prestar declaración testimonial en el marco del sumario administrativo 28/12 de la Prefectura Naval Argentina (fs. 1598), Alegre manifestó que el capitán del remolcador “Conquistador” impartió la orden de tomar cabos del buque, y que no accedió a la misma por encontrarse en conflicto con el SOMU. Al ser preguntado expresamente si recibió orden del SOMU de tomar cabos al buque “Kota Lawa”, manifestó que sí y que la misma había sido impartida por Rigoberto Suárez (fs. 1598 vta.).

4) Declaración testimonial de Matías Sebastián Maydana, marinero que prestó servicios en el remolcador “Conquistador” el día 15 de abril de 2012.

Manifestó que en la fecha, la torre de control le dio la orden al capitán Hugo Vielma para asistir al buque “Kota Lawa” y que mientras estaba navegando para hacerlo, recibió un llamado por parte de “alguien del SOMU” dando la orden de no atar cabos porque había un conflicto con la bandera. Aclaró al respecto, que “...no sabe bien cuál era el problema. Algo

relacionado con la bandera de conveniencia, pero nunca supo qué significa ese término” (fs. 1861).

Agregó, que en ese momento el buque ya se encontraba dentro del canal de puerto. Finalmente, al ser preguntado si el no asistir a un buque de ese tamaño puede traer aparejado algún riesgo para el mismo o el tráfico marítimo, respondió que “...lo peor que puede pasar que el buque se desvíe del canal y se vare...”, aunque aclaró que en este caso concreto no se produjeron incidentes (fs. 1861).

5) Testimonio de Franco Mauricio Pucci, quien prestaba servicios como practicante para ser patrón del remolcador “Yagán” y manifestó no recordar el ingreso del buque “Kota Lawa” al puerto de Buenos Aires el día 15 de abril de 2012.

Sin embargo, el nombrado relató que otras oportunidades en que cumplía funciones como capitán de remolcador, recibió directivas de asistir a un buque de la empresa National Shipping y el contramaestre le comunicó que “...por orden del Sr. Rigoberto Suárez del SOMU no iba a asistir a ese buque, sin especificarle los motivos concretos...Que en una oportunidad escuchó por estar cerca del teléfono de un marinero, que Rigoberto Suárez a los gritos le decía que no importaba que ordenaba la torre de control, ya que la torre era de él, que esa quien mandaba...” (fs. 1863).

6) Declaración de Kirko Jovanovich, marinero afiliado al SOMU, quien cumplía funciones de cubierta en el remolcador Yagán y manifestó haber recibido un llamado por parte del SOMU diciendo que “...no debían tomar cabo del buque ““Kota Lawa””, por tratarse de un buque con bandera de conveniencia. Que mucho no sabe explicar lo que es un buque con bandera de conveniencia...” (fs. 2142/2143).



Ministerio Público de la Nación

Agregó, que al momento de recibir la comunicación se encontraban en viaje para asistir al buque, porque así lo había dispuesto el capitán Allende en función de lo ordenado por la torre de control. Refirió entonces, que le transmitió al capitán la negativa a prestar servicios y que no ataron cabos al buque aunque lo asistieron mediante empuje.

Al ser preguntado si el no asistir a un buque de ese tamaño puede traer aparejado algún riesgo, el testigo respondió que lo desconoce, destacando que en este caso no se dejó sólo al buque sino que se lo asistió todo el tiempo a pesar de no haberse atado cabos.

Finalmente, a preguntas del Tribunal, Jovanovich indicó que es normal recibir ese tipo de llamadas por parte del SOMU, siempre “por el tema de bandera de conveniencia”.

7) Declaración de Eduardo Ignacio Paredes, quien prestaba servicios a bordo del remolcador Yagán en la sala de máquinas. Explicó el nombrado que suele permanecer en ese sector de las embarcaciones y se sólo sale esporádicamente a cubierta para tomar aire.

En relación al caso del buque “Kota Lawa”, indicó que lo único que recuerda es haber salido cuando el mismo estaba atracando en el puerto sin problemas. Destacó que no estaban atados los cabos del remolcador con el buque, pero por su experiencia entiende que fue acompañado por empuje.

En cuanto a la existencia de riesgos en este tipo de situaciones, manifestó que lo máximo que puede pasar es que el buque se vare en la arena del canal y se lo asista con remolcadores para solucionar el problema (fs. 2619/2620).

8) Testimonio de Francisco Raimondi, Director de la empresa Transona, dedicada a prestar servicio de remolque (fs. 2659/2661).

El nombrado refirió que el servicio es de uso obligatorio, pero que no es un servicio público. Explicó que la compañía tiene libertad para decidir si presta o no el servicio a determinada empresa que lo solicita, aunque aclaró que una vez formalizado el contrato o efectuado el pedido de remolque, no puede negarse, ya que debe respetar la normativa de la Prefectura Naval Argentina.

En relación a la negativa a tomar cabos por parte del personal afiliado al SOMU, manifestó que es normal que suceda, especialmente con la empresa National Shipping. Agregó, que en esas ocasiones se informa a la Cámara de Remolcadores y se indica a los patrones para que realicen la correspondiente exposición ante la Prefectura Naval argentina.

Asimismo, indicó Raimondi que “Nuestra empresa no puede prestar el servicio, se ve imposibilitada si los marineros no trabajan, a no ser que el Patrón decida empujar el buque sin atar cabos, pero esas son circunstancias excepcionales” (fs. 2660).

9) Declaración de Pascual Raimondi, de la empresa Transona (fs. 2662/2663).

A modo introductorio, señaló el testigo que se llama “torre de control del servicio de remolque” a la sede operativa sita en la calle Caboto N° 1325 que comparten las compañías Transona, Antares Naviera y Rúa.

En lo que respecta a las maniobras de remolque, manifestó son obligatorias porque se encuentran reguladas por Prefectura Naval Argentina, aunque si los marineros se niegan a prestar las correspondientes tareas, el servicio en definitiva no puede ser brindado.

10) Testimonio de Raúl Ricardo Pérez, marinero que cumplía funciones a bordo del remolcador Yagán, quien declaró que cuando fueron a asistir al buque “Kota Lawa” para su ingreso al puerto de Buenos Aires fue



Ministerio Público de la Nación

informado por el encargado que habían recibido orden del SOMU de no atar cabos, por motivo que desconoce (fs. 2671).

11) Declaración de Diego Andrés Gauto, Cabo 1° de la Prefectura Naval Argentina que se encontraba prestando servicios como operador del canal 9 de VHF S/M del canal de ingreso al puerto de Buenos Aires, cuando el buque “Kota Lawa” inició el ingreso por Rada La Plata (fs-2676/2677).

Relató el testigo, que al momento en que el buque franqueó en el km. 11 del canal, el práctico le comunicó que los remolcadores no lo iban a asistir por una medida gremial del SOMU. A su vez, los patrones de los remolcadores se comunicaron para informar que no iban a asistir al buque, por los mismos motivos.

12) Declaración testimonial del marinero Miguel Ángel Arroyuelo, quien manifestó recordar un hecho “semejante al del “Kota Lawa”” aunque no pudo asegurar que se tratara del mismo evento que resulta objeto de imputación en autos (fs. 2678/2679).

Al respecto, manifestó que se encontraba en el puente de mando del remolcador Yagán junto al capitán Daniel Allende y que éste se comunicó vía radio con la Prefectura Naval Argentina y con el práctico a bordo del buque que “estaba entrando sin posibilidad de poder retornar, mientras los remolcadores estaban en la zona de espera (...) y le hizo saber que no iban a atar cabos por un conflicto gremial del SOMU. Desconociendo los motivos ni su origen, pero que lo iban a asistir empujándolo...” (fs. 2678 vta.).

Agregó que entiende que no hubo riesgos en el caso concreto, pero aclaró que fue algo atípico el no tomar cabos ya que ello no está contemplado dentro del protocolo de trabajo (fs. 1678 vta.).

13) Declaración testimonial del Subprefecto Alfredo Jesús Zappa, supervisor de guardia de la Prefectura Naval Argentina, asignado a los cuatro canales de navegación.

En relación al ingreso del buque “Kota Lawa” al puerto de Buenos Aires con fecha 15 de abril de 2012, el nombrado manifestó “Que el operador Gauto efectuó un procedimiento habitual de establecer que el buque tenía confirmado los remolcadores que lo iban a asistir. Una vez confirmado, se autoriza el inicio de la navegación” (fs. 2680).

Explicó que su intervención comenzó una vez que el Práctico del buque hizo saber que los remolcadores no iban a atar cabos por medidas sindicales. Agregó que “En ese momento le dio a la orden a los remolcadores que le presente el servicio si o si, porque el buque estaba dentro de un 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 100 mts. de ancho y puede quedar atravesado en el canal y obstruirlo, puede varar o colisionar con otros buques” (fs. 2680).

Añadió el testigo, que “Los cabos nunca estuvieron atados, pero se lo asistió mediante empuje. La navegación en canal angosto se considera de riesgo, conforme el reglamento internacional para la prevención de abordajes, el REGINAVE, y la ordenanza 01/74, establece la obligatoriedad del uso de remolques en el Puerto de Buenos Aires.” (fs. 2680 vta.).

A preguntas del Tribunal, indicó que “para que la maniobra esté asegurada necesita estar siempre asistida por remolcadores. Si le hubiesen avisado antes que no iban a prestar el servicio no hubiese autorizado el ingreso al buque a ese canal de navegación, ya que el buque no



Ministerio Público de la Nación

puede volver para atrás, no puedo virar por su tamaño”, a lo cual agregó que “...los que tienen que asegurar la maniobra del buque sin los remolcadores...” (fs. 2680 vta.).

Finalizó manifestando el compareciente, que el remolque debe tomar intervención a partir del kilómetro 3 y finaliza cuando amarra en Puerto, de acuerdo a la ordenanza 01/74. El remolque implica atar cabos, sino no es un remolque. No recuerda si está regulado como hacer el remolque” (fs. 2681 vta.).

14) Declaración de Oscar Alberto Juárez, Suboficial Ayudante de Segunda de la Prefectura Naval Argentina, quien manifestó no recordar detalles en relación al caso del buque “Kota Lawa” (fs. 2692).

15) Declaración de Edgardo Hugo Vielma, Oficial Fluvial que prestó servicios en el ingreso del buque “Kota Lawa” al puerto de Buenos Aires.

Al prestar testimonio ante V.S., el nombrado se remitió a lo manifestado en el marco del sumario administrativo labrado por la Prefectura Naval Argentina. Agregó en sede judicial, que el encargado Velázquez había recibido un llamado a su teléfono “por parte del SOMU impartiendo esa orden, que cree que el llamado lo efectuó Rigoberto, no sabiendo el apellido” (fs. 2761).

16) Declaración de Eduardo Alfredo Pardo, Práctico que prestó servicios en el ingreso del buque “Kota Lawa” al Puerto de Buenos Aires, el 15 de abril de 2012 (fs. 2877/2878).

Refirió, que recuerda haber embarcado en zona común porque los operadores de la empresa Transona le habían indicado que el buque no iba a ser asistido por un conflicto gremial del SOMU, sin especificar cuál era motivo. Así fue que, transcurridas aproximadamente 6 horas, recibió una

comunicación de la empresa avisando que iban a contar con servicio de remolque desde el k. 5 del canal de acceso.

Por tal motivo, el Práctico a bordo inició el ingreso hacia el Puerto de Buenos Aires. Sin embargo, “...cuando estaba en el canal y en dirección al km 5, los patrones de los remolcadores le informaron que por cuestiones gremiales no iban a tomar remolque al buque. Tampoco le manifestaron cuál era el motivo gremial específico....” (fs. 2877 vta.).

Aclaró, “...que una vez que se ingresa al canal, que comienza a 28 millas del puerto de Buenos Aires, aproximadamente a dos horas de navegación antes de llegar a la zona de remolque, que es el km 5 (la reglamentación dice el km 3, pero los remolcadores siempre comienzan la maniobra de asistencia en el km 5, para franquear el km 3 con los cabos de remolque tomados), ya no se puede abortar la maniobra de ingreso con este tipo de buques debido a las dimensiones y el calado. No se puede virar en ningún lugar del canal. Tampoco se puede fondear en el canal, porque se entorpece la navegación de otros buques, indefectiblemente se le provocaran daños estructurales al buque y al canal, se puede producir roturas o daños en la hélice o en el timón y varadura y respecto del canal desmoronamiento de los veriles (costados del canal)...” (fs. 2877 vta.).

Al ser preguntado si es habitual que se ingresen este tipo de buques sin la asistencia de remolcadores y si ello conlleva un riesgo mayor para la maniobra, indicó “Que no es habitual, además la reglamentación impone la obligación del uso de remolcadores para este tipo de buques. El ingresar sin remolcadores conlleva un riesgo mayor, el riesgo sería causar averías al buque o las construcciones portuarias. La maniobra naval siempre conlleva un riesgo, por ello el uso de remolcadores es para disminuir ese riesgo”. A su vez, mencionó el Práctico que el caso del buque “Kota Lawa” fue la única vez que debió ingresar al puerto sin la asistencia de



Ministerio Público de la Nación

remolcadores. Agregó, que su experiencia de trabajo en buques que por reglamentación están exceptuados del uso de remolque, más los 25 años de práctica laboral, le permitieron realizar el ingreso del “Kota Lawa” en las condiciones señaladas (fs. 2878).

Finalmente, ante preguntas del Sr. Juez, el Práctico manifestó que el buque “Kota Lawa” no era de los denominados “bandera de conveniencia”, ya que tanto la bandera del buque como de la empresa armadora (Pacific International Lines) están radicadas en Singapur (fs. 2878).

17) Testimonio de Ramón Vicente Castaño, marinero que cumplía funciones de cocinero y de asistencia en el atado de cabos en remolcadores (fs. 3197).

El nombrado declaró haber prestado servicios a bordo del remolcador Yagán y que “le manifestaron que no iban a atar cabos por un conflicto gremial entre la armadora del buque ““Kota Lawa”” y el SOMU. Cree que el tema era que el buque tenía bandera de conveniencia...Que cumplió la orden de sus superiores...” (fs. 3197 vta.).

Finalizó manifestando, a preguntas formuladas por el Tribunal, que en su caso fue la única vez que cumpliendo servicios en un remolcador no se ataron cabos por un conflicto gremial (fs. 3197 vta.).

18) Declaración de Julio Raúl Viana Ferreira, Capitán Fluvial que el 11 de junio de 2014 estaba al mando del buque “Paraná I” (fs. 3368/3373).

Manifestó el nombrado, que en la fecha señalada partieron desde el puerto de Zárate transportando 500.000 litros de gas oil aproximadamente, con destino a Dock Sud. Que esa noche fondearon en el río Paraná de las Palmas a la espera del servicio de remolque para el día siguientes. Que el 12 de junio de 2014 se le indicó que zarpara hacia Dock

Sud ya que se estaba gestionando el remolque, aunque una vez que estaba en tránsito le fue informado que no contaría con dicho servicio por un conflicto gremial con el SOMU.

Explicó el testigo, que ante dicha circunstancia debió retornar hacia el río Paraná de las Palmas, donde permaneció fondeado hasta el 27 de junio de 2014, período durante el cual hubo escases de agua potable y tuvieron que racionar la comida.

19) Testimonial de Alejandro Antonio Giorgi, quien manifestó que “...respecto de los hechos sucedidos en el Puerto de Buenos Aires, por los cuales se encuentran procesados los imputados en autos (...) sabe que en el SOMU, en el lado de la calle Perú N° 1667, en el primer piso, se había montado una oficina, a cargo de personal administrativo (...) donde se recibían los remitos de las agencias marítimas, respecto de lo que cargaban los buques y el resto de la documentación que exigía Rigoberto Suárez Cardozo a los buques para poder autorizarlos a ingresar al puerto y brindarles el servicio de remolque. Rigoberto ejecutaba las órdenes que le daba Enrique Omar Suárez. Se paraban todos tipos de buques extranjeros, se le daba la orden a los marineros que no aten cabos. También se les negaba ese servicio de remolque a los buques petroleros nacionales, desconociendo los motivos. Había una mesa chica donde se reunían todas las mañanas Suárez, Rigoberto Suárez y Vargas y decidían a qué buques no se les brindaba el servicio de remolque (...)” (fs. 4788 vta. y 4789).

20) Declaración testimonial de José Emiliano Moreira, quien manifestó ante el Tribunal que, según Rigoberto Suárez, la orden de no prestar asistencia a determinados buques provenía de Omar Suárez.

Asimismo, el testigo refirió que se había formado una oficina en el primer piso del sindicato, donde se decidía a qué buques se les brindaba remolque y a cuáles no (fs. 4903/4904).



Ministerio Público de la Nación

21) Declaración testimonial de Aníbal Guillermo Martínez, quien relató haber recibido un llamado procedente del SOMU para que no se preste servicio de remolque al buque Virginia de la empresa Vessel S.A. (fs. 4905)

22) Declaración de Gabriel Hernán Tomas, quien indicó que por decisión del SOMU en algunas oportunidades, desconociendo los motivos concretos, no se prestó servicio a ciertos buques para el año 2012, que recuerda que en el caso del buque Anabisetia, ingresó solo al puerto de Buenos Aires, sin remolcadores, y que hubo oportunidades donde los marineros le informaron que no iban a prestar servicio de remolque a buques de la firma Vessel y otros de bandera paraguaya por orden del SOMU por medidas gremiales, destacando que sin marineros le era imposible prestar el servicio” (fs. 4906).

23) Testimonio de Edgardo Enrique Pasut, empleado de Pontemar SRL, quien declaró que el SOMU, a través de Rigoberto Suárez, lo llamaba vía telefónica para informar que los marineros no iban a atar cabos respecto de los buques de la firma. Entre esos casos, recordó los buques Anabisetia S y su barcaza Adelgeta, que entraron y salieron del puerto sin remolcadores (fs. 4907/4908).

24) Declaración testimonial de Máximo Esteban Padilla de fs. 5719/5722, la cual fue ampliada a través del escrito que luce agregado a fs. 5741/5781.

Se desprende del testimonio prestado por el nombrado y de la presentación posteriormente efectuada, que Padilla se desempeñó durante quince años como apoderado de la empresa “Operadores Marítimos y Fluviales S.A.”, que es accionista y Presidente del Directorio de la firma “Petro Tank S.A.”, y representante de “Tide Marine Corporation S.A.”, todas ellas vinculadas al rubro de la navegación.

Que a partir del año 2009 aproximadamente, comenzó a sufrir una serie de sistemáticos “ataques” por parte de Enrique Omar Suárez -en carácter de ex Secretario General del S.O.M.U.- y los demás imputados de autos, con el objetivo de perjudicar la economía de las compañías representadas por el denunciante y de este modo lograr su apartamiento del mercado, obteniendo consecuentemente amplias ventajas comerciales para las empresas vinculadas a Suárez y sus allegados.

Ello, fue materializado a través de la comisión de distintas maniobras delictivas sobre los buques tanques de traslado de combustible “Clipper Kilie”, “Clipper Kristin”, “Clipper Kitty”, “Mar Tirreno” y “Elena L”, los remolcadores “Golondrina de Mar” y “Cruz del Sur”, el buque “Mar Bravo” dedicado al transporte de contenedores, así como también sobre los buques “Plutón” y “Whistar” utilizados como entregar combustible a otros navíos con consumo a bordo.

Explicó el denunciante, que las mencionadas embarcaciones mantenían relación comercial con las compañías por él representadas y que, por tal motivo, fueron objeto de constantes ilícitos por parte del S.O.M.U. Agregó, que en la mayoría de los casos estos buques se vinculaban contractualmente con la “Compañía Mayorista de Energía Eléctrica S.A.” compuesta por capitales privados y mayoritariamente estatales, de modo que las contrataciones “recaían en el sector público” (fs. 5719/20).

EVALUACIÓN.

A) Materialidad de los hechos

1) Caso del buque “Kota Lawa”.

A través de la denuncia inicialmente formulada por Miguel Ángel Doñate en su carácter de representante de la CALAPRAC, las comunicaciones mantenidas a través del Centro de Control de Tráfico Río de la Plata de la Prefectura Naval Argentina, y los testimonios prestados por la



Ministerio Público de la Nación

autoridad marítima, se encuentra debidamente acreditado que el día 15 de abril de 2012 el buque ““Kota Lawa”” arribó a zona de fondeo común Rada La Plata para su ingreso al Puerto de Buenos Aires, que embarcó al Práctico local Eduardo Pardo, y que después de esperar seis horas en cumplimiento de una medida de fuerza del SOMU, coordinó el servicio obligatorio de remolque con la empresa Transona, la cual informó que el buque sería asistido por los remolcadores “Conquistador” y “Yagán” (fs. 1/39, 2655 y 2689).

Que a partir de ello, se inició la navegación con destino al Puerto de Buenos Aires y que en el ínterin del ingreso a través del canal, el Práctico a bordo recibió una comunicación mediante la cual se lo puso en conocimiento que los remolcadores habían informado que no tomarían remolque al buque (fs. 3414/3415).

Más precisamente, surge de la declaración testimonial de Diego Andrés Gauto, Cabo 1° de la Prefectura Naval Argentina que se encontraba prestando servicios como operador del canal 9 de VHF S/M del canal de ingreso al puerto de Buenos Aires, que al momento en que el buque “Kota Lawa” franqueó en el km. 11 del canal, el Práctico a bordo comunicó que los remolcadores no lo iban a asistir por una medida gremial del SOMU, ello a la vez que los patrones de los remolcadores transmitieron su negativa a asistir al buque por los mismos motivos (fs. 2676/2677).

En el contexto descripto, desde el Centro de Control de Tráfico Río de La Plata se consultó al personal a bordo del remolcador “Yagán” qué directiva tenían respecto al buque “Kota Lawa”, ante lo cual se respondió ***“El personal del SOMU no tiene órdenes para atender a este buque”*** (fs. 3415, el resaltado me pertenece).

Ante a dicha situación, el operador de L2G refirió al capitán a bordo del remolcador “Yagán” que: ***“(…) esa decisión no la puede tomar***

cuando un buque está próximo a amarrar a un canal así que le doy la orden directa desde este Centro de Control de Tráfico que tome remolque y asegure la maniobra de la navegabilidad del buque después las actuaciones de su Sindicato la manejarán por otro lado, ¿comprendió”. En ese momento, el capitán del remolcador insistió en que “**(...) acá los que tienen el tema es el SOMU, el personal de cubierta (...) nosotros vamos a acompañar al buque hasta dentro, cualquier necesidad lo empujamos y bueno la decisión de tomar los remolques es la del gremio del SOMU**” (fs. 3415, el resaltado me pertenece).

Así las cosas, desde el Centro de Control de Tráfico se advirtió al remolcador Yagán que “*(...) esa maniobra usted nos la tenía que informar a nosotros antes de hacer esa maniobra poco profesional de su parte y del SOMU, tenga en cuenta que **la seguridad de la vida humana depende también de ustedes, no solamente de nosotros, por lo tanto es una decisión bastante arbitraria y como le repito poco profesional, tendría que habernos dicho eso antes que el buque este ingresando, para nosotros tomas las medidas que correspondan al caso ¿comprendió?***” (fs. 3415, el resaltado me pertenece).

De igual manera, la Prefectura Naval Argentina se contactó con el remolcador “Conquistador” a fin de consultar si se encontraba en la misma situación que su par “Yagán”. El Capitán del navío informó que “**(...) por orden del SOMU no, no toman remolques (...) acá la gente del SOMU no toma remolque, yo estoy para asistirlo**” (fs. 3415).

Al persistir entonces la negativa de prestar servicio de remolque en función de las directivas impartidas por el SOMU, Prefectura Naval Argentina comunicó a ambos remolcadores que “*(...) las conductas evidencias por ambos Patrones del buque remolcador Yagán y Conquistador al **no tomar remolques del buque “Kota Lawa” cuando éste***



Ministerio Público de la Nación

se encontraba en navegación en un punto de no retorno a un fondadero seguro, lo puede hacer responsable, lo va a hacer responsable penalmente, por adoptar una conducta que pone en riesgo la seguridad de la navegación y pasible de actuaciones sumarias que esta Autoridad Marítima pudiera sustanciar, se lo insta a que revea la medida adoptada de modo tal de permitir una segura maniobra del buque en cuestión y así mismo se lo insta a que a futuro para situaciones similares tenga la debida amabilidad de avisarnos con la debida antelación para permitir actuar en consecuencia para la seguridad de los buques ¿QSI?” (fs. 3415 vta., el resaltado me pertenece).

En función de lo expuesto, tomó intervención el Subprefecto Zappa de la Prefectura Naval Argentina, quien explicó ante el Tribunal que en ese momento le dio la orden a los remolcadores que presten el servicio sí o sí “(...) *ya que el buque estaba dentro de un 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 100 mts de ancho y puede quedar atravesado en el canal y obstruirlo, puede varar o colisionar con otros buques (..)*” (fs. 2680, el resaltado me pertenece).

Sin perjuicio de ello, el personal a bordo de los remolcadores persistió en la negativa de tomar cabos al “Kota Lawa” y por ese motivo el buque debió ingresar al Puerto de Buenos Aires sin contar con el debido servicio de remolque, tal como surge del acta de comprobación agregada a fs. 227, que reza “*en la fecha previo al arribo del Buque “Kota Lawa” a Puerto Buenos Aires, se constató que el ingreso lo efectuó sin la asistencia de remolcadores*”.

Fue así, que finalmente el buque atracó en el sitio C 4ª del Puerto de la Ciudad de Buenos Aires a las 13.45 del 15 de abril de 2012, siendo acompañado por los remolcadores “Conquistador” y “Yagán” simplemente mediante empuje.

Lo expuesto, se ve corroborado a partir de las exposiciones N° 50/12 y N° 51/12 formuladas el 15 de abril de 2012 por Edgardo Hugo Vielma y Daniel Ángel Allende, patrones de los remolcadores “Conquistador” y “Yagán” respectivamente, ante la División Control de la Navegación de la Prefectura Naval Argentina.

Se desprende de las mismas, que los nombrados concurrieron ante la autoridad de aplicación a los efectos “*(...) de dejar constancia que en la fecha y con relación a la no toma de remolque al Buque Motor “KOTA LAWA”, se debió a una estricta orden del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), manifestando que no se avisó con antelación al capitán del Buque involucrado, ya que había tomado conocimiento en proximidades del KM. 11 del Canal de Acceso, km. por donde navegaba el barco (...)*” (fs. 200/201, el resaltado me pertenece).

Esto, a su vez, se condice con lo declarado a fs. 2877/2878 por el Práctico Eduardo Pardo, quien embarcó el buque “Kota Lawa” en zona común, y luego de aguardar aproximadamente 6 horas en función de una medida de fuerza del SOMU, recibió una comunicación informando que contarían con servicio de remolque a partir del km. 5 del canal de acceso.

Expresó Pardo, que en función de ello comenzó el ingreso hacia el Puerto de Buenos Aires, aunque “*...cuando estaba en el canal y en dirección al km 5, los patrones de los remolcadores le informaron que por cuestiones gremiales no iban a tomar remolque al buque. Tampoco le manifestaron cuál era el motivo gremial específico....*” (fs. 2877 vta., el resaltado me pertenece).



Ministerio Público de la Nación

Resulta de interés destacar, que el Práctico explicó ante el Tribunal que “...**una vez que se ingresa al canal, que comienza a 28 millas del puerto de Buenos Aires, aproximadamente a dos horas de navegación antes de llegar a la zona de remolque, que es el km 5 (la reglamentación dice el km 3, pero los remolcadores siempre comienzan la maniobra de asistencia en el km 5, para franquear el km 3 con los cabos de remolque tomados), ya no se puede abortar la maniobra de ingreso con este tipo de buques debido a las dimensiones y el calado. No se puede virar en ningún lugar del canal. Tampoco se puede fondear en el canal, porque se entorpece la navegación de otros buques, indefectiblemente se le provocarían daños estructurales al buque y al canal, se puede producir roturas o daños en la hélice o en el timón y varadura y respecto del canal desmoronamiento de los veriles (costados del canal)...**” (fs. 2877 vta., el resaltado me pertenece).

Tales dichos, encuentran respaldo en el informe elaborado por la Prefectura Naval Argentina, Zona Río de la Plata, del cual surge **que prescindir del uso del servicio de remolque puede implicar una maniobra que ponga en peligro las instalaciones portuarias, el buque, a las personas e incluso el medio ambiente;** y que en caso de que se suspenda la prestación cuando un buque se encuentra navegando por el canal de acceso sin posibilidad de girar y volver al fondadero seguro “(...) *por el principio de tolerar el mal menor para evitar un mal mayor, el buque es autorizado a continuar navegando hacia el amarre (...)*” (fs. 3241, el resaltado me pertenece).

A la prueba que antecede, deben sumarse las declaraciones testimoniales prestadas por Martín Alegre, Matías Maydana, Raúl Ricardo Pérez, Kirko Jovanovich y Ramón Vicente Castaño, marineros que cumplían funciones a bordo de los remolcadores “Yagán” y “Conquistador”.

Maydana, quien prestaba servicios en el remolcador “Conquistador” el día 15 de abril de 2015, manifestó que la torre de control ordenó Capitán Hugo Vielma que asistiera al buque “Kota Lawa”, y que mientras estaba navegando para hacerlo recibió un llamado por parte de “alguien del SOMU” **dando la orden de no atar cabos porque había un conflicto con la bandera**, aunque admitió desconocer concretamente en qué consistía el conflicto ya que nunca supo qué significa el término “bandera de conveniencia” (fs. 1861, el resaltado me pertenece).

Asimismo, Alegre refirió ante el Tribunal que no se tomaron cabos al buque “Kota Lawa” debido a su bandera y agregó que **al tomar conocimiento de esta circunstancia ya se encontraban dentro del canal**, por lo que “hubo que asistirlo” acompañando al buque mediante empuje para que ingresara a al puerto (fs. 1459, el resaltado me pertenece). A su vez, al prestar declaración testimonial en el marco del sumario administrativo 28/12 de la Prefectura Naval Argentina (fs. 1598), el nombrado manifestó que el Capitán del remolcador “Conquistador” impartió la orden de tomar cabos del buque, y que no accedió a la misma por encontrarse en conflicto con el SOMU. Al ser preguntado expresamente si recibió orden del SOMU de tomar cabos al buque “Kota Lawa”, manifestó que sí y que la misma había sido impartida por Rigoberto Suárez (fs. 1598 vta.).

Por otra parte, Jovanovich -quien cumplía funciones de cubierta en el remolcador Yagán- **manifestó haber recibido un llamado por parte del SOMU diciendo que no debían tomar cabo del buque “Kota Lawa”** por tratarse de un buque con bandera de conveniencia, aunque no pudo explicar qué significa ese término (fs. 2142/2143).

Agregó el nombrado, **que al momento de recibir la comunicación se encontraban en viaje para asistir al buque**, porque así



Ministerio Público de la Nación

lo había dispuesto el Capitán Allende en función de lo ordenado por la torre de control. Refirió entonces, que le transmitió al capitán la negativa a prestar servicios y que no ataron cabos al buque aunque lo asistieron mediante empuje. A preguntas del Tribunal, Jovanovich indicó **que es normal recibir ese tipo de llamadas por parte del SOMU**, siempre “por el tema de bandera de conveniencia” (fs. 2142/2143).

En similar sentido, Pérez -quien cumplía funciones a bordo del remolcador Yagán-, declaró que cuando fueron a asistir al buque “Kota Lawa” para su ingreso al puerto de Buenos Aires **fue informado por el encargado que habían recibido orden del SOMU de no atar cabos**, por motivo que desconoce (fs. 2671).

Por último, Castaño -quien prestaba servicios a bordo del remolcador Yagán- indicó que en el caso del buque “Kota Lawa” le manifestaron que no iban a atar cabos por un conflicto gremial entre la armadora y el SOMU. Añadió el testigo, que creía que la cuestión se suscitó porque el buque tenía “bandera de conveniencia” (fs. 3197).

Habiéndose acreditado entonces, a partir de las pruebas que anteceden, el efectivo ingreso del buque “Kota Lawa” al Puerto de Buenos Aires con fecha 15 de abril de 2012 sin contar con el debido servicio de remolque, corresponde referirse al carácter obligatorio de dicha práctica.

De acuerdo a lo establecido en el Agregado N° 1 a la Ordenanza Marítima N° 1/74 de la Prefectura Naval Argentina, que aprueba el reglamento particular del Puerto de Buenos Aires, **es obligación el uso del remolque-maniobra en los movimientos de entrada, salida e interior de puerto de los buques no exceptuados en el punto 2°, los que deberán usar dos remolcadores** (fs. 2895/2897, el resaltado me pertenece).

En torno a ello, informó la Prefectura Naval Argentina que los remolcados son buques que prestan su fuerza motriz y gobierno para el

auxilio en las maniobras de grandes buques que necesitan mayor precisión en la proyección de sus movimientos cuando navegan en aguas restringidas; y que *“La ausencia de un servicio de remolques puede poner el peligro al buque que maniobra, a los que están amarrados, a la infraestructura portuaria, la seguridad personal de los tripulantes e incluso también al medio ambiente. Otro aspecto que se tiende a evitar con el uso de los remolcadores es la operatividad comercial del puerto de Buenos Aires que se vería seriamente damnificada si por una maniobra accidentada quedasen inutilizados muelles o accesos a los mismos”* (fs. 3241).

A su vez, se explica en las distintas actuaciones remitidas por la Prefectura Naval Argentina, que la contratación de servicios de remolque es llevada a cabo pura y exclusivamente entre las empresas prestadoras y las agencias marítimas o armadoras, resultando ajena a la autoridad marina. Es decir, que no se trataría de un servicio público ya que el Estado no tiene obligación de garantizar su cumplimiento. Sin embargo, dado que se encuentra establecido en la Ordenanza Marítima N° 01/74, sí es obligatoria la prestación de dicho servicio (fs. 1904/1916 y 3239/3242).

En el ámbito del puerto de Buenos Aires, una de las empresas prestadoras del servicio de remolque es Transona, cuyos titulares explicaron ante el Tribunal que el remolque es de uso obligatorio al encontrarse regulado por la Prefectura Naval Argentina, y que si bien la compañía tiene libertad para decidir si presta o no el servicio a determinada embarcación, **una vez formalizado el contrato o efectuado el pedido de remolque, no puede negarse, ya que debe respetar la normativa de la autoridad marítima** (ver testimoniales de Francisco y Pascual Raimondi, obrantes a fs. 2659/2663, el resaltado me pertenece).

En relación al servicio en análisis, el Práctico Eduardo Pardo explicó que **no es habitual que buques con las características del “Kota**



Ministerio Público de la Nación

Lawa” ingresen al Puerto de Buenos Aires sin contar con remolque, ya que “(...) la reglamentación impone la obligación del uso de remolcadores para este tipo de buques. El ingresar sin remolcadores conlleva un riesgo mayor, el riesgo sería causar averías al buque o las construcciones portuarias. La maniobra naval siempre conlleva un riesgo, por ello el uso de remolcadores es para disminuir ese riesgo” (fs. 2878, el resaltado me pertenece).

Dicho cuanto precede, resulta de interés destacar que de acuerdo a lo informado por el Ministerio del Trabajo, Empleo y Seguridad Social a la Prefectura Naval Argentina en el marco del sumario administrativo N° 28/12, el Departamento de Relaciones Laborales N° 3 dependiente de la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo no registra expediente alguno donde se haya denunciado una medida de fuerza dispuesta por el SOMU que afectara los remolcadores de empuje asignados para asistir al buque “Kota Lawa” en su ingreso al puerto de Buenos Aires con fecha 15 de abril de 2012 (fs. 1584/1587); de modo que no podría alegarse que los hechos imputados hayan sido parte de una medida gremial¹.

Finalmente, cabe aclarar que a pesar de lo manifestado desde los altos mandos del SOMU a los marineros que fueron instruidos a no tomar cabos para remolque, el buque “Kota Lawa” y la empresa armadora (Pacific International Lines) tenían bandera de Singapur, la cual no se encuentra comprendida entre los 32 registros que han sido declarados como banderas de conveniencia por el Comité de Prácticas Aceptables de la ITF; lo cual demuestra la arbitrariedad de las conductas reprochadas a los imputados (fs. 2625/2627, 2683/1686 y 2878).

¹ Ello sin perjuicio de que, tal como se verá más adelante, el derecho a huelga tampoco justificaría ni legitimaría el accionar de los imputados.

2) Caso del buque “Anabisetia S” y su barcaza “Adelgeta”.

Se desprende de la denuncia formulada a fs. 604/615 por el apoderado de la empresa Vessel S.A. ante la División Investigación Penal Administrativa de la Prefectura Naval Argentina, que el buque “Anabisetia S.” y la barcaza “Agedelta” navegan en un sistema que se conoce como “integrado” y que alcanzan un largo máximo de eslora de 180 metros.

En el caso que nos ocupa, con fecha 30 de junio de 2012 la empresa Vessel Atlántica -armadora de las referidas embarcaciones- solicitó por correo electrónico a la firma Pontemar S.R.L. la prestación del servicio de remolque para ingreso del dúo Anabisetia/Adelgeta al espigón de Terbassa (cfr. fs. 604/666 y 659).

Ante dicha solicitud, el Sr. Edgardo Pasut del sector operaciones de la firma Pontemar respondió: *“Cumplimos en informar que hemos tomado conocimiento a través del personal de marinería de nuestras unidades, que el gremio que los agrupa (S.O.M.U.) a través de su delegado de Cubierta Rigoberto Suárez, los ha instruido para la no prestación de toma de cabos y asistencia de remolque a los buques Anabisetia S, Polargos y sus barcasas. Lamentamos la situación planteada, dado desconocemos las razones para dicho conflicto, que impiden la normal prestación del servicio a dichas unidades”* (cfr. correo electrónico cuya impresión se encuentra agregada a fs. 659, el resaltado me pertenece, y nota presentada a fs. 1956 por la empresa Pontemar S.R.L. en el marco del sumario administrativo 46/12 labrado por la Prefectura Naval Argentina).

Dicha circunstancia, fue confirmada por el empleado Juan Galo Serú Campos al prestar declaración testimonial ante la Prefectura Naval Argentina, oportunidad en la cual manifestó que la empresa Vessel Atlántica S.A. no prestó el servicio de remolque *“por una orden directa del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (S.O.M.U.)”* (fs. 918).



Ministerio Público de la Nación

En razón de lo expuesto, al tomar contacto con el Centro de Control de Tráfico Río de la Plata de la Prefectura Naval Argentina, el Capitán de “Anabisetia S” informó que no contaba con servicio de remolque.

En dicha ocasión, desde la Estación Costera de Seguridad L2G-Buenos Aires Prefectura Naval Radio **se insistió en la necesidad de contar con el mencionado servicio en atención a las dimensiones del buque.** En efecto, surge de las comunicaciones transcritas a fs. 903/904 que el operador de la frecuencia L2G manifestó expresamente al personal a bordo del buque que “(...) *de acuerdo a esas dimensiones que me manifestó va a necesitar un remolque para entrar (...) sin remolque no puede ingresar con esas dimensiones*” (fs. 903 vta., el resaltado me pertenece).

No obstante, en virtud de lo ordenado por los imputados, el personal del SOMU persistió en la negativa de prestar servicios para el remolque del buque “Anabisetia S” y su barcaza “Adelgeta” en su ingreso al puerto de Buenos Aires.

Ello, a pesar de que -tal como se explicó en el caso del buque “Kota Lawa”- se trata de una **prestación obligatoria conforme lo normado por la Prefectura Naval Argentina en el Agregado N° 1 a la Ordenanza Marítima N° 1/74**, por la situación de peligro que implica el ingreso y egreso de buques de grandes dimensiones sin contar con la debida asistencia.

La situación descripta, sumada al empeoramiento de las condiciones climáticas imperantes en la fecha (fs. 835), llevó a que la Estación Costera de Seguridad L2G-Buenos Aires Prefectura Naval Radio autorizara excepcionalmente el ingreso de las embarcaciones al puerto de Buenos Aires, aun careciendo del correspondiente servicio de remolque.

En tal sentido, surge de las comunicaciones transcritas a fs. 903/904 que el operador de guardia CI. Palka, Walter manifestó al personal

a bordo del buque “Anabisetia” que “(...) *respecto a su entrada está autorizado al ingreso bajo su exclusiva responsabilidad y **por única vez se lo autoriza** ¿ok?*” (fs. 903 vta., el resaltado me pertenece).

La referida autorización, estuvo basada en que la normativa que regula la seguridad de la navegación en lo relativo al remolque, no solo establece reglas para la generalidad de los casos, sino que también faculta a la Prefectura Naval Argentina para el estudio de los casos particulares donde surgen otros factores no previstos en el común de las situaciones. En estos casos, los departamentos técnicos analizan los factores hidrometeorológicos, porte y cualidades propias del buque, para determinar cuáles pueden obtener una autorización precaria para el ingreso o egreso del puerto (cfr. informe remitido por la Prefectura Naval Argentina a fs. 3241/42).

En suma a lo expuesto, se encuentra acreditado que el 01 de julio de 2012 en ocasión que la empresa armadora solicitó nuevamente servicio de remolque a Vessel Atlántica S.A., en este caso para la zarpada del buque “Anabisetia S” y la barcaza “Adelgeta” del puerto de Buenos Aires, se le informó que tampoco se prestaría asistencia por los mismos motivos alegados el día anterior, es decir: **por la orden impartida desde el SOMU a través del delegado de cubierta Rigoberto Suárez Cardozo** (cfr. escrito de denuncia a fs. 835, e impresiones de correos electrónicos agregadas a fs. 891/892).

En relación a tales eventos, revisten interés las declaraciones testimoniales del marino mercante Gabriel Hernán Tomás, del empleado del sector operaciones de la firma Pontemar S.R.L., Edgardo Enrique Pasut, y del empleado de Vessel Atlántica S.A., Rubén Darío Fortunato (fs. 4906/4907 y 4909/4910).

Al comparecer ante el Tribunal, Tomas manifestó “*Que por decisión de ese Sindicato en algunas oportunidades, desconociendo los*



Ministerio Público de la Nación

motivos concretos, no se prestó servicio a algunos buques para el año 2012 (...) recuerda que en el caso del buque Anabisetia, ingresó solo al puerto de Buenos Aires, sin remolcadores (...) se acuerda que hubo oportunidades donde los marineros le informaron que no iban a prestar servicio de remolque no atando cabos a buques de la firma Vessel y otros de bandera paraguaya, por orden del SOMU por medidas gremiales (...) que sin marineros le era imposible prestar el servicio” (fs. 4906, el resaltado me pertenece).

A su vez, Pasut declaró que *“El SOMU a través de Rigoberto Suárez, que era la única persona que tenía contacto con la empresa Pontemar SRL, lo llamaba al compareciente vía telefónica al celular de guardia que está abierto las 24 hs. o al teléfono de la empresa, informando que los marineros no iban a atar cabos respecto de todos los buques de esa empresa, más allá de que lo llamaba en el mismo sentido por cada ingreso de buques de esa firma (...) Recuerda que entre los buques de la firma Vessel estaban el Anabisetia S con Adelgeta que era un convoy (...) Que en el caso del buque Anabisetia le consta que igualmente entró y salió sin remolcadores (...)”* (fs. 4907/4908, el resaltado me pertenece).

Finalmente, Fortunato refirió que *“En el año 2012, no recuerda el mes exacto, fue un fin de semana, el buque iba ingresando al Puerto de Buenos, por el canal norte hacia Darsena D, y por reglamentación de la PNA, por el porte de la embarcación, de 178 mts. de eslora, debían ingresar asistido por remolcadores. Que solicitaron el pedido a una empresa privada que presta ese servicios que está habilitada que es “Pontemar SRL”, pero aproximadamente 3 horas antes que el barco ingrese a la zona de toma de remolques, para el km 3, esa empresa les avisa vía telefónica que habían recibido un llamado de un delegado del SOMU, desconociendo cuál, diciéndoles que a ese buque no le debían*

*prestar el servicio de remolque (...) como el barco ya estaba en navegación hacia el puerto, no podía decirle al capitán que vuelva hacia la zona de fondeo común, porque no era posible efectuar la maniobra debido a su riesgo ya que debía hacer el buque un giro en 360 grados dentro del canal y volver para atrás, y las dimensiones del barco, el calado, el tráfico que había en ese momento y además por el mal clima imperante, no lo permitían. Entonces ordenaron que el buque continúe navegando hacia el puerto, y le solicitaron al CONTRASE de la PNA (L2G) que los exceptúe del uso de remolque porque ya estaba el buque en el canal y no tenía remolcadores disponibles. Que no solicitaron a otras empresas el servicio de remolques, porque ya no había tiempo y además las otras empresas de remolques habitualmente no hacen asistencia a buques de ese tamaño, sino a los de mayor porte, por razones comerciales. La **PNA autorizó el ingreso sin remolcadores bajo responsabilidad absoluta del Capitán, por fuerza mayor (...)** Que no recuerda como salió el buque una vez descargado, pero cree que salió de la misma manera pidiendo autorización sin remolcadores. Que la empresa de remolque no le dijo cuál fue el motivo por el cual el delegado del SOMU le manifestó que no se le brindara el servicio a la empresa Vessel Atlántica (...)” (fs. 4909/4910, el resaltado me pertenece).*

3) Caso que involucró al buque “CT Wicklow”, ocurrido en julio de 2013.

Conforme se desprende de la denuncia formulada por el apoderado de la empresa National Shipping ante la División Investigación Penal Administrativa de la Prefectura Naval Argentina, con fecha 30 de junio de 2013 la correspondiente agencia marítima solicitó telefónicamente a la empresa Transona la prestación del servicio de remolque para la zarpada



Ministerio Público de la Nación

del buque “CT Wicklow” del puerto de Dock Sud (dársena de inflamables, muelle F).

La partida del buque en cuestión, se encontraba prevista para el día 01 de julio de 2013 a las 19.00 hs., a los fines de abastecer de combustible a los buques Drim, Fila, Navíos Arc y Nordexpress que se encontraban en aguas abiertas aguardando el suministro (fs. 1170/1171).

Ante dicho requerimiento, desde la compañía prestataria informaron que “...por orden de Rigoberto Suárez, no se prestará servicio de remolque a los buques de National Shipping...” (Textual de la denuncia, cfr. fs. 1170/1171).

Más precisamente, de acuerdo a lo declarado por el Presidente de la empresa Transona, Horacio Alberto Falinardi, ante la Prefectura Naval Argentina, el servicio de remolque oportunamente solicitado para el buque CT Wicklow “(...) **no se pudo concretar debido a una medida sindical dictada por el Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU) a su personal de cubierta de no realizar dichas tareas tanto para el buque citado como así también de otros buques de la misma empresa armadora (...) extensiva para todos los remolcadores que brindan servicio en todos los puertos del país para los buques de la citada empresa armadora (...) Que para el caso investigado en autos, al tomar conocimiento el sector de operaciones de remolque de la información suministrada por el SOMU de que no se realizará el servicio, el Patrón del remolcador designado “RUA II” -actuante para efectivizar el mismo por pedido de “TRANS ONA”- LABRÓ LA EXPOSICIÓN n° 89/13 DEL REGISTRO DE LA Prefectura Boca del Riachuelo, en la que se dejó constancia de la **imposibilidad de concretar el mencionado remolque (...)**” (fs. 4890, el resaltado me pertenece).**

Indicó Falinardi, que “(...) recibió solicitud el día 01/07/2013 a la Central de Operaciones de “TRANS ONA SAMCIF” vía telefónica por parte de la Agencia MYRASA en representación del Armador NATIONAL SHIPPING S.A., comunicándole dicha Central de la medida dispuesta por el SOMU para sus afiliados embarcados en el R/E “RUA II”. Agregó, que “(...) el Sr. **RIGOBERTO SUÁREZ** (Secretario Gremial de Sección Cubierta) **informó al Centro de Operaciones de la medida dispuesta por el SOMU (...)**” (fs. 4891, el resaltado me pertenece).

Frente al accionar descripto, y toda vez que la normativa vigente en materia de navegación en el puerto de Buenos Aires establece la obligatoriedad del servicio de remolque-maniobra para los movimientos de entrada, salida e interior (Agregado N° 1 a la Ordenanza Marítima N° 1/74), el buque “CT Wicklow” debió permanecer varado en el muelle F de la dársena inflamables de Dock Sud sin poder cumplir con la zarpada prevista para abastecer de combustible a otras embarcaciones.

Dicha situación se prolongó durante varias horas, tal como se desprende de la carta de protesta remitida por “Y.P.F. Terminal Dock Sud” al Capitán del buque Wicklow “... *con motivo de las demoras ocasionadas a la Terminal partir del conflicto con el SOMU que impidió contar con servicio de remolque el 01 de julio de 2013*” (cfr. fs. 1285/1287), y de la denuncia formulada por National Shipping.

En relación a lo expuesto, resulta de interés destacar que el buque “CT Wicklow” constituye una especie de “estación de servicios flotante” que suministra otros buques que navegan en aguas nacionales e internacionales, transportando en sus cisternas 2.150 toneladas de fulloil intermedio (hidrocarburo pesado para su consumo a bordo), que permite el funcionamiento del motor que vehiculiza la nave (cfr. denuncia a fs. 1170).



Ministerio Público de la Nación

En función de dicha circunstancia, la demora del buque en cuestión implicó indefectiblemente el retraso de aquellos que venían a ocupar el lugar que dejaba éste en la dársena y, además, acarreó la tardanza de los buques que se encontraban a la espera de ser provistos de combustible, generándose entonces una suerte de cadena que afectaba a varias embarcaciones y al servicio de transporte marítimo en general.

4) Caso del buque “BT Paraná I”, acontecido en agosto de 2013.

Surge de la denuncia formulada por el apoderado de la empresa National Shipping ante la Prefectura Naval Argentina, que el buque “BT Paraná I” partió del puerto de Zárate con destino a Dock Sud para asistir de combustible a la empresa CAMMESA (proveedora mayorista de energía eléctrica), con el objeto de proveer gas oil a las centrales termoeléctricas generadoras de electricidad (fs. 1364/1375).

Al arribar aproximadamente a la altura del kilómetro 55 del río Paraná, con fecha 20 de agosto de 2013, la embarcación procedió a fondear a la espera órdenes de la empresa armadora, de acuerdo a la programación de abastecimiento de CAMMESA (fs. 1367 y 1404).

Una vez que se indicó al Capitán Luciano Javier Lomartire que retomara navegación hacia Dock Sud, éste ordenó al Contramaestre Jorge Eduardo Flores que instruyera a los marineros para realizar la maniobra de zarpada. En ese momento, el nombrado respondió que el personal no prestaría servicios en función de la orden directa impartida telefónicamente por Rigoberto Suárez en su carácter de delegado del sector cubierta del SOMU (cfr. fs. 1367).

Lo expuesto, fue corroborado mediante escritura pública N° 218 del notario Darío Gabriel Minkas (registro 10 de Escobar), labrada el 23 de agosto de 2013 (cfr. fs. 1400/1401).

Se asentó en la referida actuación notarial, que el contraмаestre del buque “BT Paraná I”, Jorge Flores (DNI N° 17.216.102), manifestó ante el escribano que el día 22 de agosto de 2013 alrededor de las 9.30 hs. **había recibido una comunicación telefónica de parte de Rigoberto Suárez, delegado de cubierta del SOMU, quien le manifestó que a partir de ese horario no debían prestar más servicios** (cfr. fs. 1400/1401, el resaltado me pertenece).

A su vez, surge del acta notarial que dicha directiva fue comunicada por el contraмаestre Flores a todo el personal del gremio que se encontraba embarcado, y que por tal motivo el buque permanecía fondeado en el km. 56, margen derecha, del Río Paraná al momento de la verificación.

Frente al escenario descripto, ante la presencia del escribano, el capitán de la embarcación -Luciano Javier Lomatire- procedió a ordenar al contraмаestre Flores que aliste el buque para zarpada a fin de dirigirse al puerto de Dock Sud para realizar descarga, a lo que éste respondió que **continuaba la orden de no prestar otros servicios** más que los de guardia normal y seguridad (fs. 1400, el resaltado me pertenece).

Esta negativa a prestar servicios -basada en la orden transmitida por el imputado Rigoberto Suárez Cardozo- se prolongó cuanto menos hasta el 27 de agosto del 2013, conforme se indica en la denuncia agregada a fs. 1403/1405.

A lo largo del mencionado período, el buque “BT Paraná I” debió permanecer fondeado en la ruta de ingreso a la hidrovía, por la cual transitan los buques con destino hacia el litoral, Paraguay, Bolivia y Brasil. De acuerdo a lo informado por National Shipping, el ancho del río Paraná de las Palmas en este sector es de 300 metros, mientras que el canal central por donde navegan los buques tiene un ancho de entre 50 y 60 metros, tratándose de una zona de detención *exclusivamente transitoria, en la que*



Ministerio Público de la Nación

Prefectura Naval Argentina puede autorizar la permanencia por un plazo máximo de 36 horas, que claramente se vio superado en el caso de autos (cfr. fs. 1403/1404, el resaltado me pertenece).

Corresponde tener presente, que ese interín el buque “BT Paraná I” portaba una carga de 5.187.752 lts. de gas oil del consignatario CAMMESA y que contaba con veinte tripulantes (incluido su Capitán), tal como surge del manifiesto de carga y los formularios de A.F.I.P. que en copia lucen agregados a fs. 1387/1391.

Atendiendo entonces a las características de la zona en la cual se vio obligado a permanecer detenido el buque, así como también a la importante carga de material inflamable que llevaba a bordo para abastecer a la firma CAMMESA, se concluye que el hecho no sólo impidió la partida del buque BT Plata en debido tiempo y forma, sino que también afectó la navegación de la zona y el cronograma de provisión de combustible.

5) Caso del buque BT Plata, cometido en agosto de 2013.

De acuerdo a la denuncia formulada por la empresa National Shipping ante la Prefectura Naval Argentina, el buque BT Plata tenía como destino la terminal VITCO en Zárate a fines de cargar combustible para abastecer a la empresa CAMMESA y las centrales termoeléctricas generadoras de electricidad (cfr. fs. 1364/1378 y manifiesto de carga que en copia luce a fs. 1385).

En este caso, el capitán Carlos Galar instruyó al contraмаestre José Armando Vaquel a realizar la maniobra de zarpada y éste se manifestó en el mismo sentido que su par en el buque BT Plata, es decir alegando que **el personal de marinería no prestaría servicios debido a una orden impartida desde el SOMU** (fs. 1364/1378, el resaltado me pertenece).

Lo expuesto, se vio constatado mediante el acta notarial BAA10914523 labrada por el escribano público Darío Gabriel Minskas, de

la cual surge que el día 23 de agosto de 2013 el buque Plata permanecía amarrado en el km. 58,200 del río Paraná de las Palmas, toda vez que -de acuerdo a lo informado por el contramaestre José Vaquel- el 22 de agosto de 2013 se recibió una **llamada telefónica de parte de Rigoberto Suárez, quien en carácter de delegado de cubierta del SOMU indicó que a partir de ese momento no debían prestar más servicios**, comunicación que fue transmitida al personal representado por el Sindicato (fs. 1401/1402, el resaltado me pertenece).

El cuadro de situación que antecede se mantuvo al menos hasta el 27 de agosto de 2013, período durante el cual el buque BT Plata se vio obligado a permanecer fondeado en las mismas condiciones que el BT Paraná (fs. 1403/1406).

Recuérdese, que tal como se explicó en el punto anterior, ambas embarcaciones estuvieron fondeadas en la ruta de ingreso a la hidrovía por la cual transitan los buques con destino hacia el litoral, Paraguay, Bolivia y Brasil, tratándose de una zona de detención *exclusivamente transitoria, en la que Prefectura Naval Argentina puede autorizar la permanencia por un plazo máximo de 36 horas*, que claramente se vio superado en el caso del buque BT Plata (cfr. fs. 1403/1404, el resaltado me pertenece).

Por tales motivos, el hecho en estudio no sólo impidió la navegación estipulada para el buque BT Plata, sino que también afectó el tránsito en la zona y la programación de abastecimiento de la firma CAMMESA.

B) Participación de los imputados.

En orden a acreditar la participación de Enrique Omar Suárez, Rigoberto Suárez Cardozo y Jorge Agustín Vargas en los hechos, resulta de importancia relatar el contexto en el que se produjeron los mismos.



Ministerio Público de la Nación

Tal como se reseñó al solicitar que se reciba declaración indagatoria a los imputados, en el caso de autos se han acumulado numerosas denuncias formuladas por empresas o asociaciones vinculadas al rubro de la navegación, a través de las cuales se hizo referencia a una modalidad de actuación desarrollada por los directivos del SOMU en cuanto a la imposición de medidas de bloqueo o entorpecimiento de servicios en perjuicio de determinadas compañías, comportamiento que, según los denunciantes, no tendría justificación de carácter sindical.

Se hizo saber, que parte de tales actitudes estarían relacionadas con la negativa de algunas compañías a realizar donaciones, liberalidades y otras contribuciones monetarias que serían ilegítimamente exigidas por el SOMU con el pretexto de asignar el dinero recibido a la realización de campañas de capacitación para los afiliados, las cuales en verdad no se llevarían a cabo. De este modo, el dinero obtenido sería ingresado a la Fundación Azul del sindicato y, desde allí, desviado a la empresa Marítima San Jorge, en presunto beneficio personal de Suárez.

En suma a ello, se puso en conocimiento del Sr. Juez que la operatoria descripta no sólo afectaría buques nacionales, sino que también se habría repetido en casos de buques extranjeros, particularmente mediante la ilegítima exigencia de dinero para la concesión de “waivers”. En estos casos los pagos tampoco serían realmente aplicados a mejorar la formación de los trabajadores, sino que seguirían el mismo destino que los llevaría a manos de los denunciados.

Entre tales presentaciones, se destacan las formuladas por el representante de CALAPRAC, por Luis Oscar Basualdo, así como también por las empresas National Shipping, Vessel SA, Marítima Meridian y Betelguese Shipping Services, que se encuentran detalladas en el acápite IV, apartado “prueba”, del presente dictamen.

A ellas deben sumarse, los listados aportados tanto por el denunciante Miguel Ángel Doñate como por la Prefectura Naval Argentina, en los que se mencionan grandes cantidades de embarcaciones que sufrieron demoras o entorpecimientos a partir de las medidas impartidas por el SOMU los puertos de Buenos Aires, La Plata, San Lorenzo, Bahía Blanca, Dock Sud, Zárate, Quequén y San Nicolás, documentos que evidencian el carácter sistemático del accionar delictivo desarrollado por los imputados (fs. 1055/1069).

En efecto, al prestar declaración testimonial Doñate señaló que “(...) *cada una de las circunstancias detalladas en la planilla de buques afectados por restricciones al servicio de remolque aportada (...) se refiere a sucesos que forman parte de las maniobras extorsivas que **vienen desarrollando de manera diaria y sistemática los directivos del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU) y en particular el Sr. Enrique Omar Suárez, tendientes a entorpecer el tráfico fluvial y marítimo (...)***” (fs. 818, el resaltado me pertenece).

Corresponde señalar, que a partir del avance la investigación se dispuso recientemente el procesamiento de Suárez, Vargas y Suárez Cardozo (entre otras personas) por haber conformado una asociación ilícita destinada a cometer indeterminados hechos delictivos valiéndose del control del SOMU y de la Obra Social del Personal Marítimo. En el marco de este concierto previo de voluntades, se constató no sólo la administración fraudulenta de los bienes e intereses pecuniarios de ambas organizaciones, sino también la organización de la maniobra delictiva consistente en exigir a las empresas del sector naviero dinero supuestamente destinado a la capacitación de marineros, a cambio de no bloquearles el ingreso a los puertos del país u otorgarles autorización para gestionar los “waivers” arrogándose prerrogativas de la autoridad pública y exigiendo inclusive



Ministerio Público de la Nación

documentación a los buques; accionar este último que se encuentra íntimamente relacionado a los hechos por los cuales se eleva parcialmente a juicio el sumario.

En efecto, se desprende del auto de mérito dictado el pasado 12 de septiembre que las exigencias de donaciones se liquidaban como si fueran remuneraciones por tripulación que en realidad nunca embarcaba, y que ese dinero era facturado por San Jorge Marítima SA en representación de la Fundación Azul. De este modo, los pagos ingresaban a esa sociedad anónima cuyo 20% de capital accionario pertenece al SOMU, pero luego no ingresaban como dividendos al sindicato sino que eran retirados en beneficio propio de los integrantes de la asociación.

Surge también de la resolución judicial referenciada, que entre los años 2010 y 2011 habrían ingresado a San Jorge Marítima S.A. U\$S 5.000.000 en concepto de capacitación; que los gastos por los cursos de capacitación que sí se dictaban en la escuela “Omar Rupp” del SOMU eran solventados con fondos del gremio y no con el dinero requerido a las empresas (ascendiendo entre los años 2009 y 2015 a la suma de \$21.826.877, 66); y que entre los meses de julio y agosto de 2011 se le exigió a la firma “Marítima Meridian S.A” el monto de \$1.749.550, 21 como así también abonar el equivalente a los salarios y cargas sociales de la tripulación del buque “Artic Spirit” a cambio de otorgarle la autorización para gestionar un “waiver”.

Habiéndose relatado entonces el contexto en el cual se cometieron los hechos aquí imputados a Enrique Omar Suárez, Rigoberto Suárez Cardozo y Jorge Agustín Vargas, corresponde ahora adentrarse en el análisis de las pruebas que hacen a la participación de los nombrados en estos sucesos en particular.

En tal sentido, revisten singular interés probatorio los testimonios prestados por Alejandro Giorgi, José Emiliano Moreira, Edgardo Enrique Pasut y Franco Mauricio Pucci, quienes refirieron que eran los imputados los que decidían la implementación de maniobras de boicot contra determinadas empresas o embarcaciones, a través de instrucciones a los trabajadores afiliados al SOMU para que se nieguen a tomar cabos en el servicio de remolque (como en el caso de los buques “Kota Lawa”, “Anabisetia/Adelgeta” y “Wicklow”) o a realizar maniobras de zarpada (casos de los buques “BT Paraná I” y “BT Plata”).

En efecto, al prestar declaración testimonial ante el Tribunal, Giorgi manifestó “...*respecto de los hechos sucedidos en el Puerto de Buenos Aires, por los cuales se encuentran procesados los imputados en autos (...) sabe que en el SOMU, en el lado de la calle Perú N° 1667, en el primer piso, se había montado una oficina, a cargo de personal administrativo (...) donde se recibían los remitos de las agencias marítimas, respecto de lo que cargaban los buques y el resto de la documentación que exigía Rigoberto Suárez Cardozo a los buques para poder autorizarlos a ingresar al puerto y brindarles el servicio de remolque. Rigoberto ejecutaba las órdenes que le daba Enrique Omar Suárez. Se paraban todos tipos de buques extranjeros, se le daba la orden a los marineros que no aten cabos. También se les negaba ese servicio de remolque a los buques petroleros nacionales, desconocimiento los motivos. Había una mesa chica donde se reunían todas las mañanas Suárez, Rigoberto Suárez y Vargas y decidían a qué buques no se les brindaba el servicio de remolque (...)*” (fs. 4788/4789, el resaltado me pertenece).

Por su parte, José Emiliano Moreira indicó que “(*...*) sabe que no se brindaban asistencia a determinados buques, por comentario de Rigoberto Suárez, que manifestaba que era orden de Omar Suárez. A



Ministerio Público de la Nación

*empresas como National Shipping y Vessel entre otras. Sabe que se formó una oficina en el primer piso al lado de la Secretaría de actas en la calle Perú 1667, enfrente de la Sede vieja del Sindicato, exclusivamente para que se reciban los mails de los buques de bandera de conveniencia y **ahí no sabe con qué criterio se decidía a qué buques se les brindaba remolque y cuáles no** (...) Que empezaron parando a los buques con bandera inglesa, luego los de bandera de conveniencia según lo informado por la ITF, para luego desvirtuarse todo y **comenzaron a parar a cualquier buque por orden de Omar Suárez a través de Rigoberto Suárez**” (fs. 4903/4904, el resaltado me pertenece).*

En similar sentido, Pasut declaró que **“El SOMU a través de Rigoberto Suárez, que era la única persona que tenía contacto con la empresa Pontemar SRL, lo llamaba al compareciente vía telefónica al celular de guardia que está abierto las 24 hs. o al teléfono de la empresa, informando que los marineros no iban a atar cabos respecto de todos los buques de esa empresa, más allá de que lo llamaba en el mismo sentido por cada ingreso de buques de esa firma (...) Recuerda que entre los buques de la firma Vessel estaban el Anabisetia S con Adelgeta que era un convoy (...) Que en el caso del buque Anabisetia le consta que igualmente entró y salió sin remolcadores (...)”** (fs. 4907/4908, el resaltado me pertenece).

A su vez, Pucci manifestó recordar casos en los que *por orden del Sr. Rigoberto Suárez del SOMU no se asistió a algún buque, y agregó “Que en una oportunidad escuchó por estar cerca del teléfono de un marinero, que Rigoberto Suárez a los gritos le decía que no importaba que ordenaba la torre de control, ya que la torre era de él, que esa quien mandaba...”* (fs. 1863, el resaltado me pertenece).

A los testimonios que anteceden, se adunan aquellas constancias que acreditan que en los casos concretos que constituyen materia

de reproche, las decisiones adoptadas por los imputados como máximos directivos del SOMU eran transmitidas o impartidas a través de Rigoberto Suárez Cardozo, de conformidad con la modalidad de actuación delictiva que previamente fuera descripta.

Entre ellas, se destacan las declaraciones de Martin Alegre y Horacio Falinardi ante la Prefectura Naval Argentina, quienes manifestaron que **en los casos de los buques “Kota Lawa” y “Wicklow” la orden de no tomar remolque fue transmitida por Rigoberto Suárez** (fs. 1598 y 4891, el resaltado me pertenece).

A su vez, surge de los correos electrónicos remitidos por Edgardo Pasut de la empresa Pontemar SRL, de lo relatado por el nombrado ante el Tribunal y de la declaración de Juan Galo Serú Campos ante la Prefectura Naval Argentina, que **la no prestación del servicio de remolque para el buque “Anabisetia” y su barcaza “Adelgeta” se debía a lo ordenado por el SOMU a través del imputado Suárez Cardozo** (fs. 890/892, 918 y 4907/4908).

De igual modo, en las actas de constatación labradas por el escribano Darío Gabriel Minkas se expresa que, de acuerdo a lo informado por el personal afiliado al SOMU, **la negativa a prestar servicios a los buques “BT Paraná I” y “BT Plata” obedecía a una directiva impartida telefónicamente por el ex secretario de cubierta Suárez Cardozo** (fs. 1400/1402, el resaltado me pertenece).

En función de los elementos de prueba analizados, la Fiscalía concluye que se encuentra debidamente demostrada -con el grado de certeza propio de esta etapa procesal- la participación de Enrique Omar Suárez, Jorge Agustín Vargas y Rigoberto Suárez Cardozo en los hechos descriptos en los puntos “1” a “5”, acápite II, del presente dictamen.



Ministerio Público de la Nación

C) Declaraciones indagatorias

Habiendo analizado la materialidad de los hechos y la participación de los imputados, se dará tratamiento a los descargos formulados por éstos en ocasión de ser convocados a prestar declaración indagatoria, adelantando desde ya que -a criterio de esta parte- los mismos no resultan suficientes como para desvirtuar el cuadro probatorio incorporado al sumario.

i) Jorge Agustín Vargas.

Al presentarse ante los estrados del Tribunal, Vargas aportó un escrito para ser agregado como parte integrante de su declaración (fs. 3639/3648).

Por medio del mismo, manifestó desconocer los hechos imputados y negó cualquier tipo de participación en su desarrollo. Ello, fundamentado en que de acuerdo sus funciones como Secretario de Relaciones Laborales del SOMU -establecidas en el artículo 42 del Estatuto Social-, no se encontraba entre sus posibilidades el ordenar o participar en las decisiones que atañen al objeto investigado en autos, ni siquiera el participar en cualquier tipo de decisiones que pudieran afectar el normal servicio de la navegación (fs. 3639).

En relación a lo expuesto, es opinión de la Fiscalía que el hecho de que las funciones formalmente atinentes al cargo que ejercía Vargas no le permitieran, explícitamente, participar o tomar decisiones “que atañen al objeto procesal investigado” (conforme sostiene el imputado), no resulta suficiente como para descartar su probada vinculación con los hechos imputados.

Cabe recordar -más allá de lo expuesto en el punto que antecede- que la denuncia que dio origen al presente sumario fue dirigida no sólo contra Enrique Omar Suárez y Rigoberto Suárez Cardozo, sino también

contra Jorge Agustín Vargas por (entre otras cosas) instruir a los marineros de los remolcadores sin que medie conflicto laboral alguno a negar sus servicios para atender determinado buques (fs. 1/39).

En efecto, surge de la primera denuncia formulada por Doñate, que se bloqueaba la normal prestación de servicio de remolque a buques de carga que debían ingresar a ingresar a Puertos del Río de la Plata, Puertos del Paraná y Puerto Bahía Blanca, ***mediante orden verbal impartida telefónicamente por Rigoberto Suárez y Jorge Vargas*** a los marineros que se encontraban prestando servicios en los remolcadores, de modo arbitrario y sin que exista conflictiva laboral alguna (fs. 4, el resaltado me pertenece).

A lo expuesto, deben sumarse las sucesivas ampliaciones y nuevas denuncias que se fueron acumulando a la causa, las que dan cuenta que la decisión de impartir tales medidas de bloqueo provenía de las máximas autoridades del SOMU, es decir de su ex Secretario General Enrique Omar Suárez, del ex Delegado de Cubierta Rigoberto Suárez Cardozo y/o ex Secretario de Relaciones Laborales Jorge Agustín Vargas (a modo de ejemplo, ver fs. 562/584).

Finalmente, resulta determinante lo declarado en testimonial por Alejandro Giorgi, en cuanto a que *“Había una mesa chica donde se reunían todas las mañanas Suárez, Rigoberto Suárez y Vargas y decidían a qué buques no se les brindaba el servicio de remolque (...)”* (fs. 4788 vta. y 4789, el resaltado me pertenece).

Frente al cuadro probatorio descripto, el descargo formulado por el imputado y su intento de desvincularse de los hechos en base a una cuestión formal de atribuciones según su cargo, no deben prosperar en esta etapa del sumario.



Ministerio Público de la Nación

ii) Rigoberto Suárez Cardozo.

Al ejercer formalmente su defensa, Rigoberto Suárez Cardozo también presentó un escrito mediante el cual aportó su versión de los hechos (fs. 3652/3670).

Toda vez que, a través del mismo, el imputado formuló observaciones concretas en torno a los distintos objetos de reproche, se tratarán separadamente cada uno de esos puntos.

ii. a) En primer lugar se refirió al buque “*Kota Lawa*”, destacando que en ningún momento se lo abandonó sino que el mismo fue acompañado por los remolcadores en su ingreso al Puerto de Buenos Aires, e incluso asistido mediante empuje (fs. 3654/3655).

En torno al caso, el encausado cuestionó la adecuación típica de este hecho a la figura prevista en el artículo 190 del Código Penal de la Nación. Argumentó, en esta inteligencia, que en ningún momento existió una situación de peligro para el buque ni para el personal y bienes a bordo, circunstancia que excluye la tipicidad objetiva en el caso.

Para fundar dicha afirmación, Suárez Cardozo citó diferentes testimonios recabados en la causa, de los que surgiría que “(...) la no toma de cabos a la referida embarcación durante su ingreso al Puerto de Buenos Aires no puso en peligro la seguridad de la nave y en modo alguno impidió, estorbó o entorpeció el normal funcionamiento del transporte fluvial” (fs. 3656). A ello, agregó que la circunstancia de que el buque haya amarrado en el puerto “sin novedades” viene a confirmar la inexistencia de peligro (fs. 3660).

En este punto, el encausado agregó que incluso en el caso de que se considerase -inexplicablemente a su criterio- que la no toma de cabos hubo de poner en peligro de algún modo la seguridad de la nave, ello sería consecuencia de la conducta del Capitán y Práctico del buque, con el

beneplácito de la Prefectura Naval Argentina (fs. 3662). Lo antedicho, toda vez que el buque de referencia habría comenzado su navegación al canal de ingreso al Puerto de Buenos Aires, sin tener confirmado el servicio de remolque.

Continuando con el análisis legal del hecho imputado, la defensa de Suárez Cardozo señaló que desde la faz subjetiva el delito previsto en el artículo 190 del Código Penal requiere que el autor actúe “a sabiendas” de que pone en peligro la seguridad de alguna nave, extremo no verificado en el caso.

En tal sentido, se argumentó que Suárez Cardozo desconocía por completo la ubicación en que el buque se encontraba al momento de solicitar servicios de remolque. Se añadió, que el imputado “jamás fue informado por los marineros afiliados al S.O.M.U., por la agencia marítima Shipping Services Argentina S.A., por la empresa prestataria del servicio de remolque, ni por la Prefectura Naval Argentina, sobre la localización del referido buque y, mucho menos, de que éste había hecho prohibitivamente su ingreso al canal de entrada al puerto” (fs. 3664).

Es decir, que de acuerdo a las manifestaciones del imputado, estaba en la creencia de que el buque “Kota Lawa” jamás había abandonado rada La Plata y desconocía la ubicación en que el buque se encontraba al momento en que le fue negado el servicio de remolque (fs. 3664 vta.).

En relación a lo argumentado, corresponde señalar que si bien se encuentra acreditado -tal como sostiene el imputado- que el buque ingresó al puerto de Buenos Aires con la asistencia de remolcadores mediante empuje, ello no significa que se le haya prestado en las debidas condiciones el servicio obligatorio de remolque; de modo que lo alegado en este sentido no alcanza a desvirtuar la imputación.



Ministerio Público de la Nación

En efecto, tal como sostuvo la Excma. Cámara de Apelaciones del fuero al confirmar los procesamientos de los imputados, no parece razonable sostener que con un simple “acompañamiento” se evitara el peligro de accidente, máxime considerando que los buques se encontraban dentro del canal de acceso al puerto. Siendo así, en caso de siniestro inminente o ante un posible desvío, no sería posible tomar cabos con la celeridad necesaria que permitiera evitar una contingencia sobreviniente (ver CNCCF, Sala I, resolución del 23 de junio de 2015).

A lo expuesto ha de sumarse, que a pesar de los testimonios citados por el encausado en el afán de acreditar que no hubo peligro alguno para el buque “Kota Lawa”, existen elementos probatorios con suficiente entidad como para tener por acreditado el riesgo al que se vio expuesta dicha embarcación, así como también las instalaciones portuarias, las personas a bordo del buque y de los remolcadores, e incluso el medio ambiente. Ello, tal como se demostrará en el apartado D del presente acápite (calificación legal), en el cual se desarrollan los fundamentos que permiten encuadrar el hecho en la figura prevista por el art. 190 del Código Penal de la Nación.

Más allá de lo antedicho, se descarta también el intento del imputado de deslindar su responsabilidad por los hechos, bajo el argumento de que fue el capitán del buque quien habría ingresado al canal sin tener confirmado el servicio de remolque.

Nuevamente, cabe traer a colación lo señalado por la Excma. Cámara de Apelaciones del fuero en el sentido que *“(…) esta situación no parece ser del todo exacta, siendo que en el caso del Buque “Kota Lawa” - tal como surge del informe que obra a fs. 228 de la Oficial María Fernanda Ucciani de la Prefectura Zona del Río de la Plata-, el portacontenedor se encontraba en el km. 7 del Canal cuando se recibió la noticia de que no se prestaría el servicio de remolque. Y si bien, es correcto que recién en el km.*

3 es obligatorio este servicio, ya a la altura del km. 7 la vuelta a zona común de fondeo resultaba ser riesgosa” (ver resolución que confirmó el procesamiento de los imputados).

Fue justamente por eso, que desde el CONTRASE se insistió a los patrones al mando de los remolcadores “Conquistador” y “Yagán” que no podían comunicar la decisión de no tomar cabos *en el momento en que lo hicieron, ya que a esa altura el buque no tenía posibilidad de retornar a la zona de fondeo* (cfr. fs. 3415).

De otra parte, es opinión de la Fiscalía que no resulta verosímil lo alegado por Suárez Cardozo en cuanto a que desconocía la ubicación en que se encontraba el buque “Kota Lawa” al momento de solicitar el servicio de remolque.

Ello, teniendo en cuenta que -conforme se expuso al momento de demostrar la participación de los imputados en los hechos (punto B del presente apartado)- se había instalado en el SOMU una arbitraria práctica de “frenar” buques de determinadas empresas o banderas como método para obtener ilegítimas contribuciones de dinero, accionar que era organizado por Enrique Omar Suárez, Rigoberto Suárez Cardozo y Jorge Agustín Vargas, quienes mantenían reuniones cada mañana en la sede del sindicato y decidían a qué buques se prestaba servicios y a cuáles no.

Atendiendo, por otro lado, a la experiencia de Suárez Cardozo en el rubro de la navegación, resulta indudable que -como mínimo- debió haberse representado la posibilidad de que el buque “Kota Lawa” se encontrara en el canal de ingreso al puerto de Buenos Aires al momento de los hechos, máxime considerando que la embarcación ya había aguardado seis horas en zona de fondeo como parte de una “medida de bloqueo” del SOMU.



Ministerio Público de la Nación

De este modo, es lógico concluir que el imputado conocía la locación del buque “Kota Lawa” al momento de transmitir la orden de que no se le prestara el servicio -obligatorio, vale insistir- de remolque para su ingreso al Puerto de Buenos Aires, con el peligro que generaba dicha situación. De lo contrario, tal como señaló el Tribunal de Alzada al confirmar el procesamiento de Suárez Cardozo, no debió haberse impartido la orden.

ii. b) Por otro lado, Suárez Cardozo se refirió al caso de los buques “*Anabisetia*” y “*CT Wicklow*”, cuestionando que la “(...) exigua y prácticamente nula prueba producida en autos en torno a los mentados episodios (...)” impide tener por probada su ocurrencia. Así, el imputado negó haber realizado conducta alguna que haya entorpecido, impedido o estorbado el normal funcionamiento del transporte por agua (fs. 3665).

Ello, al margen de señalar que en el caso del buque *Anabisetia* su ingreso al Puerto de Buenos Aires sin la asistencia de los remolcadores fue autorizado por la Prefectura Naval Argentina (fs. 3665 vta.).

En torno a esta parte del descargo, es postura de la Fiscalía que se han incorporado suficientes elementos probatorios como para tener por acreditada la existencia de los hechos y la intervención de Suárez Cardozo.

Más allá de la denuncia formulada ante la autoridad competente por parte del apoderado de la empresa Vessel S.A., que originó la formación del sumario N° 46/12 de la Prefectura Naval Argentina, la existencia de los hechos imputados se ve constatada a partir de las comunicaciones mantenidas con fecha 30 de junio de 2012 a través del Centro de Control de Tráfico del Río de la Plata (canal 09 VHF) que lucen transcriptas a fs. 903/904, referidas al ingreso del buque “*Anabisetia*” y su barcaza “*Adelgeta*” al puerto de Buenos Aires.

Además, de los correos electrónicos incorporados al sumario, surge que la empresa Pontemar el 30 de junio de 2012 informó haber tomado conocimiento a través del personal de marinería de sus unidades, que el SOMU *a través de su delegado de Cubierta, Sr. Rigoberto Suárez, los ha instruido para la no prestación de toma de cabos y asistencia de remolque a los buques “Anabisetia S”, Polargos y sus barcazas,* circunstancia que evidencia no sólo la existencia de los hechos, sino también la intervención del imputado (fs. 659, el resaltado me pertenece).

A lo expuesto, se suma la declaración testimonial de Edgardo Pasut, quien refirió que el SOMU a través de Rigoberto Suárez lo llamaba al celular de guardia o al teléfono de la empresa, informando que los marineros no iban a atar cabos respecto de todos los buques de esa empresa, recordando que entre esos casos estaba el del buque “Anabisetia S” con la barcaza “Adelgeta”, los cuales ingresaron y salieron sin remolcadores (fs. 4907/4908).

En relación al caso, cabe aclarar también que si bien la Prefectura Naval Argentina autorizó el ingreso del buque “Anabisetia S” sin remolcadores, lo hizo luego de insistir en la necesidad de contar con el servicio de remolque y “por única vez”, tal como surge de las comunicaciones con el CONTRASE que lucen transcriptas a fs. 903/904.

Mal podría entonces legitimarse el accionar de los imputados, en función de una autorización excepcional otorgada por la Prefectura Naval Argentina frente a la negativa del personal del SOMU de prestar el correspondiente servicio de remolque.

Recuérdese, que la normativa que regula la seguridad de la navegación en lo relativo al remolque, faculta a la Prefectura Naval Argentina para el estudio de los casos particulares donde surgen otros factores no previstos en el común de las situaciones, como los



Ministerio Público de la Nación

hidrometeorológicos, el porte y cualidades propias del buque, para determinar si pueden obtener una autorización precaria para el ingreso o egreso del puerto (fs. 3241/42).

Por otra parte, en lo concerniente al caso del buque “CT Wicklow” se dirá que la existencia del hecho y la participación de Suárez Cardozo se encuentran debidamente acreditadas en autos, tal como surge del auto de procesamiento de los imputados y de la resolución del Superior que confirmó dicha decisión.

En tal sentido, se cuenta con la denuncia formulada por la empresa National Shipping ante la División Investigación Penal Administrativa de la Prefectura Naval Argentina, su correspondiente ratificación, con la declaración de Horacio Alberto Falinardi ante la autoridad marítima, así como también con la carta de protesta remitida por la empresa YPF ante las demoras operativas ocasionadas a partir de la negativa de servicio de remolque al buque “CT Wicklow”, elementos probatorios que -en esta etapa procesal- permiten descartar la defensa intentada por el imputado (fs. 1167/1175, 1200, 1285/1287 y 4890/48911)

ii. c) Finalmente, el imputado hizo alusión a los casos de los buques “BT Plata” y “BT Paraná I”, negando haber desarrollado conducta alguna que hubiere impedido, estorbado o entorpecido el normal funcionamiento de los transportes por agua (fs. 3666).

Agregó, que aún en el caso de considerar verificados materialmente tales sucesos, los mismos resultarían atípicos por cuanto la permanencia de las embarcaciones en su lugar de fondeo en modo alguno puede implicar un estorbo para el normal despliegue del transporte marítimo (fs. 3666/3667).

En torno a ello, cabe señalar que de las actas de constatación labradas por el escribano público Minkas surge expresamente que la

negativa del personal afiliado al SOMU de prestar servicios para la zarpada de los buques “BT Plata” y “Paraná I” se debió a una orden impartida telefónicamente por Rigoberto Suárez Cardozo, extremo que al ser analizado en el contexto del accionar delictivo desarrollado por quienes fueran las máximas autoridades del SOMU, permite tener por acreditada la materialidad de los hechos y la participación del imputado.

Por otra parte, tal como se fundamentará al analizar la calificación legal de los hechos, existen suficientes elementos de juicio como para sostener que en estos casos se estorbó y entorpeció la navegación de los buques y del tráfico marítimo en general, de modo que lo alegado por el imputado en este sentido no puede prosperar.

iii) Enrique Omar Suárez.

Al igual que sus consortes procesales, Enrique Omar Suárez presentó un escrito a través del cual ejerció su defensa (fs. 3685/3687).

En tal sentido, manifestó que no tenía conocimiento de la existencia siquiera de los buques o naves mencionados en la imputación, y que al no haber participado en los hechos imputados desconoce qué ocurrió con tales embarcaciones en las fechas y lugares mencionados (fs. 3686).

Por otra parte, alegó que el SOMU se encontraba en conflicto con la empresa National Shipping desde el año 2012, por la negativa sistemática de esta última de reconocer al gremio como único legitimado a representar a los trabajadores de marinería y maestranza en los buques que componen su flota, por los ilegítimos y masivos despidos, así como también en razón los reiterados incumplimientos a cuestiones convenidas (fs. 3686/3687).

Explicó entonces el imputado, que a partir de ello se actuaba en cumplimiento de las obligaciones que el Estatuto del SOMU impone a sus dirigentes, de defender y representar los intereses colectivos ante los



Ministerio Público de la Nación

empleados, junto con los intereses gremiales individuales y laborales de los afiliados (fs. 3687).

Agregó, que “(...) parece más que obvio que en ese contexto suponer que de antemano se sabrá qué día, a qué hora o en qué circunstancia arribará un buque a puerto o lo abandonará, y que las acciones gremiales tendrían por tanto tal o cual desarrollo futuro, puntual y preciso (...), constituye un despropósito (...)” (fs. 3687).

Contrariamente a lo sostenido por el incuso, considera la Fiscalía que el cuadro probatorio forjado en el caso permite afirmar fundadamente, con el grado de certeza propio de esta etapa procesal, que Enrique Omar Suárez, junto a sus consortes procesales, dispuso que no se prestaran servicios a los buques “Kota Lawa”, “Anabisetia”, “Wicklow”, “BT Paraná I” y “BT Plata”, con la clara intención de poner en peligro las embarcaciones y/o entorpecer la navegación a partir de su accionar.

Cabe reproducir aquí, bajo riesgo de ser reiterativos, los argumentos desarrollados en el punto “B” del presente apartado, en el que se analizó la participación de los imputados en los hechos.

En tal sentido, resulta determinante atender al contexto en el que se desarrollaron los hechos, es decir cuando Enrique Omar Suárez era Secretario General del SOMU (con más de 20 años de antigüedad en el cargo) y en una época en la que se “frenaban” embarcaciones de determinadas empresas para exigir ilegítimas contribuciones de dinero.

Conforme se logró reconstruir a partir de la prueba colectada en la causa, los imputados diariamente decidían qué buques serían objeto de afectación por parte del SOMU, revistiendo el imputado Suárez un rol preponderante en este sentido al haber sido -en aquel entonces- la máxima autoridad del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos. En efecto, ello fue

puesto de resalto por Alejandro Giorgi, José Emiliano Moreira y Miguel Ángel Doñate al prestar declaración testimonial ante el Tribunal.

Recuérdese, que Giorgi manifestó “(...) **Rigoberto ejecutaba las órdenes que le daba Enrique Omar Suárez. Se paraban todos tipos de buques extranjeros, se le daba la orden a los marineros que no aten cabos. También se les negaba ese servicio de remolque a los buques petroleros nacionales, desconocimiento los motivos. Había una mesa chica donde se reunían todas las mañanas Suárez, Rigoberto Suárez y Vargas y decidían a qué buques no se les brindaba el servicio de remolque (...)**” (fs. 4788/4789, el resaltado me pertenece).

A su vez, Moreira indicó que “(...) **sabe que no se brindaban asistencia a determinados buques, por comentario de Rigoberto Suárez, que manifestaba que era orden de Omar Suárez (...)** no sabe con qué criterio se decidía a qué buques se les brindaba remolque y cuáles no (...) **Que empezaron parando a los buques con bandera inglesa, luego los de bandera de conveniencia según lo informado por la ITF, para luego desvirtuarse todo y comenzaron a parar a cualquier buque por orden de Omar Suárez a través de Rigoberto Suárez**” (fs. 4903/4904, el resaltado me pertenece).

En similar dirección, Doñate hizo alusión a los diferentes hechos de entorpecimiento de buques, como parte de las maniobras extorsivas que desarrollaban “(...) **de manera diaria y sistemática los directivos del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU) y en particular el Sr. Enrique Omar Suárez (...)**” (fs. 818, el resaltado me pertenece).

Por otro lado, aunque Suárez intentó justificar su proceder en la existencia de un conflicto sindical con la empresa National Shipping y en su obligación de actuar en defensa de los trabajadores, lo cierto es que tales



Ministerio Público de la Nación

alegaciones en modo alguno logran derribar la imputación que se erige en su contra.

Si bien en la mayoría de los casos en los que se impartía alguna medida de bloqueo, se intentaba justificar ese ilegítimo accionar en la existencia de algún conflicto sindical por parte del SOMU, lo cierto es que los conflictos no eran tales (como se verificó por ejemplo en el caso del buque Kota Lawa, que no tenía bandera de conveniencia) o bien se emitían las órdenes sin informar siquiera a los marineros cuál era la problemática por la que no deberían prestar servicios. Obsérvese, en efecto, que varios trabajadores al prestar declaración testimonial manifestaron no conocer qué significa la expresión “bandera de conveniencia”.

A lo expuesto debe sumarse, que en el caso del buque “Kota Lawa”, el Ministerio del Trabajo, Empleo y Seguridad Social informó a la Prefectura Naval Argentina que el Departamento de Relaciones Laborales N° 3 dependiente de la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo no registraba expediente alguno donde se haya denunciado una medida de fuerza dispuesta por el SOMU que afectara los remolcadores de empuje asignados para asistir al buque “Kota Lawa” en su ingreso al puerto de Buenos Aires con fecha 15 de abril de 2012 (fs. 1584/1587).

Finalmente, cabe destacar que aún en el caso de haber existido efectivamente algún cuestionamiento de carácter sindical por parte del SOMU respecto a las empresas vinculadas a los buques, ello tampoco justificaría el accionar delictivo desplegado por los imputados.

Es 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 Capítulo 2, Título 7, Libro segundo del Código Penal (en tal

sentido ver caso “Schifrin” de la Sala I de la Cámara Nacional de Casación Penal, resuelto 3 de julio de 2002, registro N° 5/50).

D) Calificación legal.

Tal como se adelantó en el acápite III, los hechos que afectaron al buque “Kota Lawa” y al buque “Anabisetia” (en su ingreso al puerto de Buenos Aires), identificados como “1” y “2-A” en la imputación, encuentran adecuación típica en la figura prevista en el artículo 190 del Código Penal.

Los restantes casos, es decir el egreso del buque “Anabisetia” del mismo puerto, así como los que afectaron a los buques “CT Wicklow”, “BT Paraná I” y “BT Plata”, identificados en los puntos “2-B”, “3”, “4” y “5” del acápite II, encuadran el delito tipificado en el artículo 194 del citado cuerpo normativo.

Corresponde aclarar en este punto, que si bien en ocasión de solicitar que se reciba declaración indagatoria a los imputados, la Fiscalía consideró que tanto el ingreso como la salida del buque “Anabisetia S” y su barcaza “Adelgeta” del puerto de Buenos Aires constituían entorpecimientos del servicio de transporte por agua, con el devenir de la investigación se incorporaron elementos probatorios que permitieron calificar el primer tramo de ese hecho (es decir el ingreso del buque) como la puesta en peligro de un navío en los términos del artículo 190 del Código Penal de la Nación (ver auto de procesamiento y resolución de la CNCCF que lo confirmó).

Por tal motivo, toda vez que la variación a la que se hace referencia no modifica la base fáctica de la imputación ni afecta el principio de congruencia que se erige como rector de todo proceso penal, en esta oportunidad se habrá de seguir la calificación legal adoptada por el Juez y por la Cámara de Apelaciones del fuero. Dicho encuadre incluso podrá ser modificado por el Tribunal que intervenga en el juicio oral, durante el cual



Ministerio Público de la Nación

se desarrollará en total plenitud la etapa contradictoria del proceso y se definirá la situación procesal de los imputados.

i) Del delito de puesta en peligro de la seguridad de una embarcación.

Establece el artículo 190 Código Penal de la Nación, que será reprimido con prisión de dos a ocho años, el que “*a sabiendas ejecutar cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de una nave, construcción flotante o aeronave*”.

Desde el punto de vista objetivo, la conducta del autor debe consistir en ejecutar cualquier acto que ponga en peligro la seguridad del medio de transporte acuático o aéreo².

Al respecto, señala que Creus que pese a lo terminante de la fórmula empleada por el legislador, quedan comprendidas tanto las acciones cuanto las omisiones, y en este segundo caso el delito asume la forma de omisión impropia³. A su vez, al referirse a “cualquier acto” la norma se extiende a todos aquellos que originan un particular peligro que afecta la seguridad del medio.

Por otro lado, mediante la conducta del autor debe crearse un *peligro para la seguridad* del medio de transporte, tratándose de un peligro concreto que efectivamente se haya corrido. En tal sentido el riesgo se refiere tanto al medio mismo, como a las cosas o personas transportadas o por transportar⁴.

Tales requisitos, a criterio de esta parte, se ven debidamente cumplimentados en el caso del incidente que involucró al buque “Kota Lawa” y en el ingreso del dúo “Anabisetia S/Adelgeta” al puerto de Buenos Aires.

² Cfr. D’ALESSIO, op. cit., T.II, p. 922.

³ Cfr. CREUS, Carlos, “Derecho Penal, parte especial”, Astrea, 1996, Tomo 2, p. 37.

⁴ Cr. CREUS, Carlos, op. cit., pp. 37/38.

Más allá de las alegaciones formuladas en torno a este punto por los imputados Enrique Omar Suárez y Rigoberto Suárez Cardozo, a través de los descargos presentados al prestar declaración indagatoria, resulta concluyente lo informado por la Prefectura Naval Argentina a fs. 3239/3242.

A través de dicho informe la autoridad naval explicó que *“En el caso de que se suspenda el servicio de remolques pueden ocurrir dos situaciones: 1- Que el buque esté fondeado en la Rada La Plata a la espera de la maniobra o 2- Que el buque ya se encuentre navegando por el Canal de Acceso sin posibilidad de girar y volver al fondadero seguro (...). En el segundo caso, cuando el buque ya se encuentra navegando en el canal de navegación, por el principio de tolerar el mal menor para evitar un mal mayor, el buque es autorizado a continuar navegando hacia el amarre porque es más riesgoso, y a veces imposible, que pueda volver al fondadero seguro de Rada La Plata. En esta situación **disminuyen por debajo de los estándares mínimos los niveles de seguridad** establecidos por la Autoridad Marítima pero, para evitar un mal mayor, el buque puede ser autorizado circunstancialmente y por única vez a continuar navegación (...) La ausencia de un servicio de remolques puede poner en peligro al buque que maniobra, a los que están amarrados, a la infraestructura portuaria, la seguridad personal de los tripulantes e incluso también al medio ambiente. Otro aspecto que se tiende a evitar con el uso de los remolcadores es la operatividad comercial del puerto de Buenos Aires que se vería seriamente damnificada si por una maniobra accidental quedasen inutilizados muelles o accesos a los mismos”* (el resaltado me pertenece).

En igual sentido, declaró el Subprefecto Alfredo Zappa ante los estrados del Tribunal que la navegación en canal angosto es siempre considerada de riesgo, conforme el reglamento internacional para



Ministerio Público de la Nación

prevención de abordajes, el REGINAVE y la ordenanza 01/74 que establece, precisamente por ello, la obligatoriedad del uso de remolque en el puerto de Buenos Aires (fs. 2688/2689).

Lo expuesto, se evidencia en las comunicaciones mantenidas con la Prefectura Naval Argentina a través del CONTRASE en el caso del buque “Kota Lawa”, durante las cuales la autoridad marítima advirtió al personal a bordo de los remolcadores “Conquistador” y “Yagán” que “(...) ***la seguridad de la vida humana despende también de ustedes, no solamente de nosotros, por lo tanto es una decisión bastante arbitraria y como le repito poco profesional***” y que la negativa a prestar servicio de remolque los “(...) *va a hacer responsable penalmente, por adoptar una conducta que pone en riesgo la seguridad de la navegación y pasible de actuaciones sumarias que esta Autoridad Marítima pudiera sustanciar, se lo insta a que revea la medida adoptada de modo tal de permitir una segura maniobra del buque en cuestión (...)*” (fs. 3415 vta., el resaltado me pertenece).

Frente a tales circunstancias, resulta indistinto que el buque “Kota Lawa” haya amarrado “sin novedad” o que en el caso del “Anabisetia S” se haya otorgado una autorización excepcional para el ingreso a puerto sin remolcadores, puesto que igualmente existió una situación de peligro generada a partir de la conducta desarrollada por los imputados.

En efecto, fue en virtud de la pericia del Práctico a bordo del “Kota Lawa” que se logró ingresar al puerto de Buenos Aires sin que ocurriese incidente alguno. Ello, teniendo en cuenta que el nombrado declaró ante V.S. que no es habitual el ingreso de este tipo de buques sin la asistencia de remolcadores, que el hacerlo de tal manera conlleva un riesgo mayor para la maniobra, y que fue en razón de su experiencia laboral en buques que por reglamentación están exceptuados del uso de remolque, más

los 25 años de práctica laboral, que logró ingresar al “Kota Lawa” (fs. 2877/2878).

Tal es así, que al abordar particularmente la situación del buque “Kota Lawa”, el Jefe de la División Investigación Acaecimientos de la Navegación de la Prefectura Naval Argentina hizo hincapié en los “agotados intentos” por parte de PNA para que los Remolcadores “Yagán” y “Conquistador” asistan debidamente en el remolque, y explicó que ante la negativa de éstos se emitió una autorización excepcional para el ingreso del buque “... *con la observación por parte de la Autoridad Marítima acerca de las conductas que importaron una disminución de los estándares mínimos para la seguridad de la navegación*” (fs. 3417).

En lo concerniente a la faz subjetiva, la figura exige que el autor obre a sabiendas de que pone el peligro la seguridad de alguno de los objetos previstos en la norma. Se requiere un conocimiento efectivo, no bastando que el agente se represente la probabilidad o la posibilidad de ese peligro. En definitiva, se trata de una figura que solo admite dolo directo⁵.

En el caso de autos, se encuentra acreditado que la navegación de un buque de grandes dimensiones por un estrecho canal (como el de ingreso al puerto de Buenos Aires) resulta riesgoso de por sí, y que es por ello justamente que se requiere de forma obligatoria la asistencia de remolcadores.

Dicha circunstancia en modo alguno podía ser ignorada por los imputados, quienes ejercieron durante años los más altos mandos dentro de la escala jerárquica del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos y por lo tanto contaban con una sólida experiencia en el rubro de la navegación.

Es así que se puede concluir, con el grado de certeza propio de esta etapa del proceso, que los encausados actuaron a sabiendas de las

⁵ Cfr. D’ALESSIO, op. cit., p. 923.



Ministerio Público de la Nación

situaciones de peligro que generaban para los casos de los buques “Kota Lawa” y “Anabisetia S.”, con la clara intención de crear los riesgos descriptos.

Ello, como parte del accionar sistemático que desarrollaban Suárez, Vargas y Suárez Cardozo para extorsionar a las compañías navieras bajo amenaza de perjudicar o frenar sus embarcaciones, y obtener de este modo ventajas patrimoniales ilegítimas que en definitiva serían direccionadas al patrimonio privado de los imputados.

ii) Del delito de entorpecimiento del servicio de transporte por agua.

En el artículo 194 del Código Penal se reprime al que “... *sin crear una situación de peligro común, impidiere, estorbare o entorpeciere el normal funcionamiento de los transportes por tierra, agua o aire o los servicios públicos de comunicaciones, de provisión de agua, de electricidad o de sustancias energéticas...*”.

Previo a ingresar en el análisis de las estructuras objetiva y subjetiva del referido tipo penal, corresponde aclarar que es presupuesto para este delito que el hecho no cree una situación de peligro común. Es decir, que en los casos del artículo 194 del digesto de fondo se descarta que se haya producido, mediante la acción típica, un peligro común realmente corrido por sectores de personas u objetos indeterminados⁶.

A su vez resulta de importancia señalar que el bien jurídico protegido a través de la figura en estudio es el *desenvolvimiento de la circulación del transporte por vías públicas, la eficiencia del transporte o del servicio público de comunicación, de provisión de agua, de electricidad o de sustancias energéticas, su normal cumplimiento y prestación*⁷. Es decir

⁶ Cfr. D’Alessio, Andrés, “Código Penal de la Nación Comentado y Anotado”, La Ley, 2009, T.II, pp. 950/951.

⁷ Cfr. D’ALESSIO, op. cit., p. 951 (el resaltado me pertenece).

que no se protegen los transportes en sí mismos, sino el *desenvolvimiento de la circulación* del transporte por vías públicas⁸.

Ahora bien, en cuanto al plano objetivo del delito analizado, la acción típica es la “impedir” -es decir hacer imposible-, “estorbar” -que vendría a ser molestar o tornar más incómodo- o “entorpecer” -o sea hacer más dificultoso- el funcionamiento de los transportes o la prestación de servicios⁹. De este modo, para que se configure el delito debe producirse el trastorno o impedimento del normal funcionamiento de estos servicios en forma efectiva.

A su vez los objetos sobre los cuales recae la conducta pueden ser transportes por tierra, agua o aire, y/o los servicios públicos de comunicación, de provisión de agua, electricidad o sustancias energéticas, siendo que en el caso de los transportes pueden ser tanto públicos como privados¹⁰.

Analizando los hechos imputados a la luz de tales previsiones, esta parte concluye que los eventos que involucraron a los buques “Anabisetia” (hecho 2-B), “CT Wicklow”, “BT Paraná I” y “BT Plata” resultaron entorpecimientos del transporte por agua en los términos del artículo 194 del Código Penal de la Nación.

Ello así toda vez que estas situaciones, desde el punto de vista objetivo, efectivamente estorbaron y entorpecieron la normal circulación de los buques por las vías navegables previstas al efecto.

En tal sentido, basta con recordar que a raíz del accionar desplegado por las máximas autoridades del SOMU, las embarcaciones de referencia tuvieron que modificar sus recorridos, aguardar por largos períodos de tiempo en zonas de fondeo común y/o realizar maniobras que en

⁸ DONNA, Edgardo Alberto, “El Código Penal y su interpretación en la jurisprudencia”, Rubinzal-Culzoni Editores, 2010, T. II, p. 273.

⁹ Cfr. DONNA, op. cit., p. 272.

¹⁰ Cfr. D’ALESSIO, op. cit., p. 952.



Ministerio Público de la Nación

principio no estaban previstas, todo ello según lo que Rigoberto Suárez ordenaba al personal del gremio, conforme lo decidido junto a sus consortes procesales, en cuanto a si debían o no prestar servicios de remolque, cuándo debían hacerlo y bajo qué modalidad.

En torno al punto, resulta fundamental lo manifestado por el Jefe de la División Investigación de Acaecimientos de la Navegación de la Prefectura Naval Argentina en ocasión de informar sobre sumarios labrados en casos como los denunciados en autos. En tal sentido, la autoridad marítima sostuvo que *“teniendo en cuenta los hechos sobrevenidos, **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 Control de Tráfico Rio 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 en cuestión”* (fs. 1916 vta., el resaltado me pertenece).

A lo expuesto debe sumarse, que tal como lo señaló el Director de Transona al prestar declaración testimonial ante V.S., en casos como los investigados los buques pueden pedir servicios de remolque a diversas empresas, pero seguramente se presente el mismo inconveniente si los marineros no cumplen con sus tareas. Es decir que las compañías de remolque se ven imposibilitadas de prestar servicios mediante la toma de cabos si los marineros a bordo de los remolcadores no trabajan y, a partir de ello, los buques que precisan la asistencia se ven perjudicados en el desarrollo de la navegación (fs. 2659/2661).

Asimismo, coincide esta Fiscalía con lo expuesto por la Excma. Cámara de Apelaciones del fuero al confirmar el procesamiento de los imputados, en cuanto a que *“(…) no debe pasarse por alto que las*

“demoras” de los buques en cuestión implicaban indefectiblemente el retraso de aquellos que venían a ocupar el lugar que dejaban éstos en la dársena y, más aún, acarreaba la tardanza de los buques que se encontraban a la espera de que éstos les proveyeran el combustible. Recuérdese, que algunas de las embarcaciones que habrían sido paralizadas era “estaciones de servicio flotante”, las cual tenían como fin abastecer de combustible a otros buques que se encontraban fondeados a la espera de ellos. Así se generaba una suerte de cadena que afectaba a varias embarcaciones” (ver resolución de fecha 23 de junio de 2015, agregada a los autos principales).

Para finalizar el análisis del tipo previsto en el artículo 194 del Código Penal, corresponde señalar que en su faz subjetiva se trata de una figura dolosa que requiere conocimiento de los elementos de tipo objetivo y la voluntad de impedir, estorbar o entorpecer, admitiéndose el dolo eventual en aquellos casos en los que el fin inmediato puede ser otro, como por ejemplo una huelga o protesta¹¹.

En lo que a este punto respecta, es posible afirmar -con la certeza propia de esta etapa del sumario- que los imputados obraron con conocimiento de la situación y que tuvieron la voluntad de afectar la normal circulación naval a partir de los hechos reprochados.

Es que, tal como se explicó anteriormente, las maniobras dirigidas contra los buques “Anabisetia S.”, “Wicklow”, “BT Paraná I” y “BT Plata”, formaron parte de un plan sistemático desarrollado por los ex directivos del SOMU para obtener de las distintas empresas navieras ventajas patrimoniales ilegítimas, valiéndose de su capacidad de afectar los recorridos de los buques y el normal funcionamiento del servicio de

¹¹ Cfr. D’ALESSIO, op. cit., p. 952.



Ministerio Público de la Nación

transporte por agua, mediante la imposición de las medidas bloqueo señaladas.

IV- PETITORIO.

En función de los fundamentos de hecho y derecho expuestos a lo largo del presente dictamen, esta Fiscalía solicita:

1) Se tenga por contestada en legal tiempo y forma la vista conferida.

2) Se eleven parcialmente a juicio las presentes actuaciones, en relación a Enrique Omar SUÁREZ, Rigoberto SUÁREZ CARDOZO, y Jorge Agustín VARGAS.

Fiscalía Federal N° 11, de septiembre de 2016.

Fiscalnet N° 52488/12.