



Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

///oro Rivadavia, Chubut, Ushuaia, Tierra del Fuego, septiembre 21 del 2020.-

VISTA

La constitución del Tribunal Federal en lo Criminal del Chubut presidido por el Dr. Enrique Jorge Guanziroli e integrado por los vocales Dra. Ana María D'Alessio y el Dr. Luis Alberto Giménez, con la Secretaría de la Dra. Marta A. Gutiérrez para conocer y sentenciar en la causa N° **FCR 91000995/2009/TO1** caratulada **“AVALOS, Ricardo Raúl y otros s/Infracción Ley 24.051”**, originaria del Juzgado Federal de Comodoro Rivadavia y elevada a juicio por infracción al art. 55 de la ley 24051, respecto de **Ricardo Raúl AVALOS**, nacido 29 de septiembre de 1948 en Capital Federal hijo de Telésforo y de Digna Aurora Marimon, DNI N°5.082.739, casado, instruído, oficial de Marina Mercante, con último domicilio en Souringes N°2054, El Palomar, Buenos Aires representado por el Dr. Juan José Sforza; **Rubén Daniel VALLE**, nacido el 3 de mayo de 1976 en Florencio Varela, Provincia de Buenos Aires, hijo de Noemí Elvira Valle, DNI N° 23.499.364, instruído, casado, marino mercante, con último domicilio en calle 133 A N°4183, Ranelagh, Buenos Aires, asistido por el Dr. Andrés María Gutiérrez; **Mariano Ariel GIORDANO**, nacido el 27 de febrero de 1975 en Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires hijo de Omar Antonio y de Ángela Cristina Agüero, DNI N°24.371.335, instruído, casado, marinero de la Marina Mercante, con último domicilio en Namuncurá N°2466, Quilmes, Buenos Aires, representado por los Drs. Guillermo Rivarola y Martín García Santillán; **Raúl Alberto PASCUAL**, nacido el 26 de noviembre de 1976 en Puerto Belgrano, pcia. de Buenos Aires, hijo de Ernesto y de Norma Cristina Osuna, DNI N° 25.282.935, instruído, soltero, marinero mercante, con último domicilio en Viamonte 59, Marcos Paz, asistido por el Dr. Andrés María Gutiérrez y **Raúl Alfredo GEMINI**, nacido el 28 de febrero de 1957 en Capital Federal, hijo de Alfredo y de Celina Etcheverry, DNI N°12.713.981, instruído, casado, empleado, con último domicilio en Olazábal N°4252, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, asistido por el Dr. Francisco García Santillán y también se desempeñan como asistentes, los “amicus curiae” por las fundaciones ECOSUR OPSUR y MEDIO AMBIENTE y RECURSOS NATURALES y en los términos del art. 79 y stes. del CPP la sra. Mirta Beatriz Calvo asistida por la Dra. Sonia Ivanoff, por cuyas constancias el Dr. Guanziroli dijo,

RESULTA

I.- Que la causa se inició el 28 de diciembre de 2007, por denuncia efectuada por la apoderada del Estado Provincial de Chubut, siguiendo las instrucciones del Fiscal de Estado y del Intendente de Comodoro Rivadavia, con patrocinio letrado, sobre un hecho verificado el 26 de diciembre de 2007, en el mar territorial argentino, a la altura y frente a las costas de Caleta Córdova, consistente en uno o varios derrames de petróleo en la zona, que se habrían producido días antes a la fecha, pues constataron varios colchones presuntamente de petróleo de más de 5 kilómetros de extensión, en la costa norte de Caleta Córdova, considerando desastre ecológico de gran magnitud, mencionando los buques que operaron entre los días 15 y 25 de diciembre de 2007, San Julián, San Matías y Pte. Illia y sugiriendo medidas de prueba y se dictó





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

requerimiento de instrucción penal.-

De las investigaciones surgió el derrame de hidrocarburos en el mar y costa producida entre las 22:30 hs. del 25 y las 06:00hs. del 26, ambos de diciembre de 2007, al maniobrar simultáneamente deslastre y carga de petróleo crudo “Escalante” con la monoboia que opera “TERMAP SA” desde el buquetanque “Pte. Arturo Humberto Illia” mat. 2372 propiedad de “Antares Naviera S.A.”, vertiéndose hidrocarburos en el mar con el agua de lastre, a través de la tubería de descarga del agua, en banda de babor del casco, que generó una contaminación costera de unos 7 km. aproximadamente, marítima, terrestre, flora y fauna, resultando procesados y requeridos de juicio Avalos -Capitán- Valle -Primer Oficial-, Giordano -Segundo Oficial de Cubierta-, Pascual -Tercer Oficial-, del buque “Pte. Illia” y Gemini -superintendente en la empresa “Antares Naviera S.A.”, a cargo de cinco barcos, entre ellos el “Pte. Illia”, como coautores del delito previsto en el art. 55 de la ley 24.051 y Fernández e Ibas -bomberos del barco- por el tipo culposo de la ley.-

Los imputados fueron invitados a prestar declaración indagatoria ante la Jueza Federal Dra. Eva Parcio de Seleme a fs. 1905/18vta. Ricardo Raúl Avalos, fs. 1945/55vta. Adolfo José Ibas, fs. 1960/70 Luis Javier Fernández, fs. 2077/88 Raúl Alfredo Gemini, fs. 2250/61vta., Mariano Ariel Giordano, mientras a fs. 2174/82vta. Rubén Daniel Valle y a fs. 2183/91vta. Raúl Alberto Pascual, ejercieron su derecho constitucional de abstenerse; ordenándose el procesamiento a fs. 2576/642vta. de Avalos, Ibas, Fernández y Giordano por el delito previsto en el art. 55 de la Ley 24051, como coautores y Gemini en orden al delito previsto por el art. 277 punto 1 apartado b) del C.P., mientras que a fs. 3231/80vta. Valle y Pascual por el delito previsto en el art. 55 de la Ley 24.051 en grado de coautores, la querrela de los Drs. Gutiérrez Hauri y Mena, la Fiscalía de Estado de la Provincia del Chubut representada por la Dra. Maristany y el Ministerio Público Fiscal requirieron la elevación a juicio (a fs. 3668/72vta., 3717/9 y 3725/9vta. respectivamente), la Cámara Federal de Apelaciones de Comodoro Rivadavia confirmó los procesamientos (fs. 3571/82vta.); elevándose la causa por la Jueza Federal a fs. 3932/46 y a fs. 4052/84vta. este Tribunal declaró la nulidad de esos requerimientos de fs. 3668/72vta., 3717/9 y 3725/9vta., volviendo la causa al Juzgado originario y se solicitó elevar a juicio por las querrelas representada por Drs. Gutiérrez Hauri y Menna, la Fiscalía de Estado de la Provincia del Chubut, por la Dra. Maristany y el Fiscal, respectivamente a fs. 4162/6vta., 4171/3 y 4205/12vta. -calificando la conducta de Avalos, Valle, Giordano, Pascual y Gemini como coautores del delito previsto en el art. 55 de la ley 24.051 y Fernández e Ibas por el delito previsto en el art. 56 de la Ley 24.051, a fs. 4309/26vta. la Jueza Dra. Eva Parcio de Seleme, clausuró la instrucción y elevó la causa al Tribunal.-

II.- Recordadas que les fueron las garantías que les asisten a los procesados en el debate, se los invitó a prestar declaración indagatoria.-

Ricardo Raúl Avalos, dijo que es oficial de la Marina Mercante y Capitán del buque tanque “Presidente Arturo Humberto Illia”, embarcó el 27/11/07 en el puerto de Campana cuando descargaba, la empresa ordenó ir de Campana a Punta Loyola, Puerto Galván, después a Puerto de San Lorenzo, descargó y a Caleta Córdova para cargar,





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

yendo con el buque en lastre vacío, llegó el 25 de diciembre e hizo el despacho en Prefectura y por el tiempo procedió a la monoboya Caleta Córdova, antes de atracar como es de costumbre, habitual y reglamentaria, sube la comisión de la monoboya que controlan el cargamento y dan el visto bueno para amarrar, la dirige el Capitán Jorge Gallegos y el grupo coordina la situación, el Capitán operativo es quien dice si puede o no amarrar; sube el inspector de tanques, Inspectorate, contra maestre, dos o tres marineros que hacen guardia al mando del Capitán operativo; el buque Illia está afuera, el grupo llegó cree a través de la embarcación Rigel, también hay remolcador, luego de amarrar, lo asisten de popa, suben a bordo, el capitán operativo habla condiciones de viento de mar, que tiene por un reporte meteorológico y se lo da TERMAP SA discuten algunas cosas rápido, dado las condiciones del viento y marea en la zona y el capitán decide el amarre, si el dicente no coincide con ello del capitán operativo autoriza el amarre, puede variar ya que es suya la decisión final, pero normalmente no llega a esa situación, con el buque "Presidente Illia" salieron de San Lorenzo el 20/12 con destino Caleta Córdova según las instrucciones de la empresa, donde debían cargar entre 30.000 y 35.000 crudo Escalante, para transporte al puerto de Campana en Rhasa, zarpa del puerto de San Lorenzo, vía Paraná, Emilio Mitre, Río de la Plata arriba a Caleta Córdova el 25/12; su empresa Antares SA le dice que tiene que cargar y una orden de viaje informa el lugar donde debe descargar, una operación previa marca el volumen, la orden de viaje da un mínimo y máximo, en el caso entre 30.000 y 35.000, medida del calado del buque y volumen de carga, con 35.000 podría llegar a un calado de 10 metros, el volumen de carga en el buque es de 45.000 m³ y lo registra el libro de hidrocarburos; el trayecto fue normal de San Lorenzo a Comodoro, en ese trayecto se reparó una válvula, en realidad el accionador de una válvula, lo repararon en navegación, en el tanque de carga 1, es un accionador hidráulico, como hay imposibilidad de acceder al tanque para arreglar la válvula se acciona desde el puerto de control por medios hidráulicos, esa válvula estaba lista para reparar, dado que perdía líquido hidráulico y no se podía abrir, esa tarea la hizo el Primer Oficial, previa autorización de la empresa por los bomberos y alguna otra persona, se toman medidas precautorias como establece el protocolo por estar en espacios cerrados y se cambió un elemento de agua, para que la válvula no pierda su líquido hidráulico; hecho se hizo una inspección en el tanque 1 de carga, llegaron a Caleta Córdova el 25/12 a las 13hs. mediodía, primero fueron a Comodoro Rivadavia por instrucciones de la agencia a fondear allí y que den entrada del buque las autoridades de Prefectura, que lo hicieron en una lancha, junto con el representante de nuestra agencia marítima Sr. Ruiz, una vez que subieron e hicieron la inspección de todos los documentos, por lo cual le dieron entrada, con ese documento se dirigen a Caleta Córdova, llegando alrededor de las 16hs. para embarcar allí el Director Operativo Sr. Gallegos, con otros tripulantes para ayudar en la conexión de la manguera, en una embarcación pequeña, el Rigel y en la zona el remolcador Gardel, estaban para asistir en la maniobra de ser necesario y después del amarre a la monoboya se colocaría detrás de la popa nuestra, popa con popa, para evitar accidentes, de que el buque se aproxime a la monoboya, también tres personas más eran las que ayudaban en la maniobra, el Capitán Operativo subió al puente, ahí tras los saludos normales, le pidió





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

que esperara uno minutos, le iba a preguntar si podía amarrar a la boya, porque había un problema de energía, estaban muy cercanos a la monoboya y dadas las condiciones del tiempo eran favorables, el Capitán Operativo Sr. Gallegos le pidió que atraquen, hicieron la maniobra, con mucha exactitud, lleva su tiempo, su cuidado, no se puede hacer a las apuradas, está a su cargo y el Capitán Operativo es el que dice o razona con ellos, si las condiciones del tiempo y las demás son correctas para no producir ningún tipo de avería, es como un veedor, el rol de estas personas al momento de cargar es supervisión, recorren el barco, no hay pérdida del manifold por domos de las tuberías, domos de los tanques que se trasvasen, tarea en conjunto que hacen con gente de abordaje y el Capitán operativo, se comunica con él y tiene potestad de parar todas las operaciones del plan de carga que luce a fs. 201, que es el del buque; las maniobras en este tipo de boyas las lleva el Capitán, así hizo y amarraron a la boya, luego fue la gente que los vino a asistir, tomaron el remolcador, antes hicieron la conexión de la manguera junto con el personal del buque, el remolcador se posicionó en popa, para asistirlos en caso de que hubiese algún tipo de inconvenientes, el Primer Oficial es encargado de las operaciones de carga y descarga, se pone de acuerdo con el Capitán operativo, que es el que tiene los datos de la carga de Termap, en donde se tiene la carta de alistamiento, por la cantidad mayor que dice el armador, así mismo se combina con el Inspector Operativo y con la Terminal, cuando va a ser el desplazamiento de línea, se pide cierta cantidad de metros cúbicos por hora y se hace doble chequeo en el buque y en la Terminal, por ejemplo la terminal dice se envían 2000mts³ por hora, entonces se chequea si han entrado y así sucesivamente, hora por hora, cada hora desde el buque por radio (canal 68) controla lo que sale de la planta y le ingresa, por eso se lleva un doble control entre el buque y la terminal, también acuerdan quien va a finalizar la carga, si es el buque o si es tierra Termap en ese caso, normalmente ellos piden que corte tierra, ellos son los que tienen las cantidades en este caso iban a ser menos de 35.000, así que ellos tenían espacio para cargar esa cantidad; pusieron las guardias de seguridad, se tomaron todas las precauciones para una carga segura, quedó a bordo gente de Termap a cargo de Gallegos, estaban todos ellos comunicados con tierra por el canal 68, igual que el buque, queda de guardia gente del buque el primer Oficial, el oficial de guardia y los que ellos les dicen bombines, que son marineros de guardia y quienes tienen que estar en cubierta por alguna razón, también siempre hay gente supervisando, mirando la cubierta y el espejo de agua, es obligación de Termap como la nuestra de velar por la seguridad y avisar cualquier evento al puerto de control o al Capitán operativo, así se hace, comienza la carga, sigue toda la noche, queda a cargo el Primer Oficial del buque, Valle, como es habitual y después de haber verificado que las operaciones están bien, van a descansar, todo eso respecto del 25 de diciembre de 2007, no hubo ninguna emergencia y se fue a descansar. Vamos al día 26, durante las operaciones, están con el Primer Oficial asistidos por el Oficial de Guardia, marineros de cubierta y de Termap se vigila la estacha, distancia de la boya, la manguera y el remolcador situado en popa, con cabos y es el que maniobra para moverlos, incluso ellos tienen prontas las máquinas para el caso que haya alguna emergencia, si hay algún inconveniente lo llaman; se levantó temprano, fue al puente de navegación, durante las operaciones hay una





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

pequeña embarcación que asiste “Rigel” y lleva la mitad de gente, que son los reemplazos y algún otro requerimiento, acostumbra levantarse temprano, va al puente de navegación, habló con el primer Oficial, por una cuestión de cortesía, las últimas novedades, cuanto faltaba para terminar la carga, tiene la costumbre el primer Oficial de permanecer mientras dura toda la operación; su lugar preferido es el puente de navegación, donde se puede ver toda la cubierta y se puede chequear todo; es un enamorado del mar, muchos años navegó y su lugar preferido es el puente de navegación, allí tiene café, salió al alerón, era de día; tenía en ese momento una disputa con un Capitán que se había comprometido en embarcar en Caleta, pero que no iba a ir, el Sr. Ruiz, encargado de la agencia consultó con él y le dijo que no tiene orden de ir a buscar a alguien, ni tampoco tiene su pasaje a Buenos Aires, fue un golpe muy grande por la fecha en particular del momento, se había comprometido con él y la empresa de embarcar en Comodoro Rivadavia y tampoco tenía su pasaje a Buenos Aires, saldría de viaje en Navidad y el otro lo iba a reemplazar en Año Nuevo, para que pudiera estar en la casa, Gemini, que era su jefe directo, le dijo que no iba a poder ser en Comodoro, que en el peor de los casos en Campana y no le quedó opción que solo quejarse con el Capitán Martínez disputó por ese acontecimiento, casi renuncia porque para él era una falta gravísima de palabra; estando en el puente ve una oleosidad el 26 por la mañana, sacó una fotografía, justamente para presentársela a su jefe, el Sr. Gemini, para preservar el buque, dado que venía de proa y nosotros estábamos proa-babor, teníamos la carga por estribor y máquinas no achicaba, teníamos todo cerrado, ve la oleosidad acostumbrado de otras compañías que tenía en Europa y en EEUU, donde hay que documentar para preservar el buque, se la mandó a Gemini que era el superintendente y su jefe, para decirle que había visto eso, era una oleosidad intrascendente, gal o tirando algo, ellos estaban cargando por estribor y la mancha venía por la amura, es decir proa-babor; tenía mucho respeto a Gemini porque él era nuevo en la empresa, lo que lo llevó a querer ser eficiente, se la mandó para su apreciación y efectivamente coincidió con él, siguió insistiendo con el relevo, pero a esta altura ya dudaba que se pudiera hacer; se le preguntó en qué podía afectar al barco esa oleosidad, dijo que en nada simplemente no era de ellos, es normal que cuando se tira la manguera al agua, siempre queda una pequeña oleosidad y puede ser de las pequeñas embarcaciones, de la misma boya, puede ser que haya quedado con alguna mancha que se diluye en el agua; se anima a precisar las dimensiones de la oleosidad que iba por babor, era pequeña, inmensurable, lo único que puede decir es que era muy pequeña; la operación se terminó al medio día, no hubo novedad, lo primero que hay que hacer es controlar la carga, cuando subió al buque el capitán Gallego, lo hizo también un Inspector de Tanques, antes de la operación de carga, miden si hay agua o si quedó producto de cargas anteriores, para después ser contabilizado en la carga final, la cantidad que quedó a bordo; ese inspector mide los tanques, se había hecho ya la conexión, empieza la carga, junto con el Primer Oficial, el Capitán Operativo y este Inspector miden los tanques a ver cuánto ingresó a bordo, una vez que están medidos, normalmente se mide antes de salir la cantidad que ha mandado tierra, en esta oportunidad el Capitán Gallego a pedido de la terminal, dijo que desalojen la boya para dar lugar a personal para reparar el equipo de telemetría que había





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

estado averiado, accedió no tuvo objeción de salir de la boya, desamarran, el remolcador también, el remolcador y la lancha “Rigel” se ponen al lado del barco y baja el Capitán Operativo y la gente que ayudó en la maniobra, de Ternap y el remolcador se queda de apoyo, por si hubiere algún accidente; el desamarre fue a eso de las 13, 13 y algo, después que se terminó la descarga, se desconectó la manguera, bajan al “Rigel”, quedan medidas de la cantidad de carga, que se la dirán en Comodoro Rivadavia, donde se tenían que dirigir a fondear en espera de los papeles aduaneros, en donde iban a estar todos los números y cargas, arribaron a Comodoro a las seis treinta, algo así, la gente que estuvo toda la noche nos fuimos a descansar, para seguir de Comodoro Rivadavia a Campana, normalmente eso duró dos horas, trató de comunicarse alrededor de las dieciocho/diecinueve horas con la agencia, para saber que ocurría con los papeles, máxime que estaba en ciernes para el 31 de diciembre, le dijo que iban a tardar en ese momento e iban a ir con gente de Prefectura para hacer el despacho y una inspección, dado que en Caleta Córdova había aparecido una gran mancha, en ese momento decían que había salido del Illia, recorrieron todo el buque, con el oficial de Prefectura que era experimentado, sabía dónde mirar y acompañado por el primer Oficial, Valle, recorrieron todo el barco y no encontraron nada anormal, luego firmaron el despacho del buque, AMI la agencia que entrega los papeles, los certificados en orden, firmado el despacho, acto seguido zarpan y lo hicieron sin ningún inconveniente llegando a Campana el 31 por la tarde, después de una maniobra de atraque se presentó Prefectura y empezó la investigación por un presunto derrame en Caleta Córdova, en ningún momento se avisó, nadie de su tripulación la vio, olió y nadie se percató que algo anduviera mal, las cantidades embarcadas coincidían con lo que el buque llevaba, cuando se llegó a Campana se pusieron a medir los tanques del buque y las medidas tanto de Caleta Córdova, en Rhasa, como de Campana eran las mismas, es decir no hubo pérdidas en el camino; en este acto pide descansar con posibilidad de ampliar posteriormente.-

Ampliando sus dichos, expresó que su dificultad para las Fiestas no disminuyó su responsabilidad en el trabajo; sobre un mail de Gemini que hacía referencia al lavado de un tanque refiere que la nave transitando por un río, lo hace en aguas donde hay buques de todo tipo, cuando cargan lastre prefieren hacerlo en el río de la Plata, pues se aprecia el agua dulce menos corrosiva, los buques de salida normalmente lavan sus cubiertas para sacar elementos que se puedan limpiar, al agua van pequeñas oleosidades, al tanque de lastre va de todo hasta barro y pequeñas oleosidades podrían entrar a los tanques, en esa época era capitán con experiencia, pero poco tiempo en la empresa, Antares tiene un alto standard de seguridad para operar, Gemini era muy puntilloso y quería estar informado supone por su modernidad y el 26 cuando terminó la carga, era su ocupación analizar el calado, para ver cómo y donde ir, sus instrucciones para el primer oficial fueron de calado máximo de 10 mts. que es quien calcula los calados, para, al regresar, entrar al río de la Plata sin inconvenientes la carga de entre 30 y 35.000 mts.3 y llegar a Campana; próximo a finalizar la carga ese día vio algo común a toda operación ver la boya, por los sondajes de la computadora el mismo mide los tanques para aportar a los oficiales, para ratificar las medidas tomadas, nota en la cinta cierta grasitud, usó guantes blancos, no petróleo y se lo





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

comenta a Gemini pues detectaba mucho barro, quizás producto de lastrar los tanques en el río, fue con la sola intención de informarlo, no sabe que interpretó Gemini, no corrían ningún tipo de riesgo, lo comunicó por información y le dijo que podría limpiar en Mar del Plata y le comunicó que no era necesario y no se hizo; en navegación cerca de Campana se enteró del derrame de Caleta Córdova y que presuntamente era responsable su buque, eran informaciones periodísticas, en navegación supuso que habrían de tener una inspección de Prefectura en Campana y por eso podrían pararlos y dijo al primer oficial que quería el barco exactamente igual a la salida, porque no tenían nada que ocultar ni esconder, que era imposible hubieran hecho ese desastre, tranquilos que nada había sucedido, ya habían sido abordados en Comodoro sin haber visto el derrame y se firmó el despacho y zarparon; sobre la palabra interrupción para evitar suspicacias quiere señalar que para sí es sinónimo de terminar o finalizar, que no se deslastraba más y se paraba el deslastre, llegó a Campana en tránsito todo normal con el calado calculado, al llegar le informa el práctico que el jefe de Prefectura lo esperaba en un bote, así fue, amarró en el muelle en el espacio pertinente le dijo el oficial que la boca de lastre tenía una mancha oscura, fue una sorpresa, pero la línea de lastre se comunica con los tanques de carga, la boca de lastre tiene 45 cms. de diámetro, siempre está por encima de línea de flotación, no se ve desde cubierta sino desde el muelle, efectivamente había una mancha de la parte de abajo de la boca, en dirección hacia popa seguramente por el viento y no llegaba a la línea de agua; se ve perfecto de día y de noche se ve el chorro de agua y el barco está perfectamente armado para que se pueda trabajar en las terminales petroleras, además de la iluminación del barco, tiene un farol que apunta al espectro de agua y de noche se ve en la superficie, cuando es deslastrado por gravedad como por bombas de achique, de la terminal y del barco se observa y además el remolcador con sus potentes luces, popa con popa a su barco, los buques se alinean al viento y a la marea, el remolcador detrás suyo, cualquier cosa que se tire desde el barco para en la popa del remolcador, en toda la operación estuvieron a proa mirando hacia el sur sudeste y este y por el viento en esa dirección, midiendo la fuerza del viento; el chorro que sale de la boca de lastre es potente, petróleo tiene densidad menor que el agua, flota en la superficie, si el viento viene de babor ensucia el barco, por estribor a sotavento, se habría manchado gran parte del casco, incluso el remolcador, la cantidad salida de los tanques habría tomado gran superficie, se dijo 5 a 7 kilómetros, hunde al remolcador; se presentó el Prefecto Federico Castro con la orden de verificar la estanqueidad del buque, fue a los tanques de lastre y hay tanques adyacentes de carga y no se observó en ellos pinchadura o fisura que permitiera pasar algo de contenido de un tanque al otro, observó en la superficie una fina capa oleosa, fs. 2930, al otro día se hizo presente otro oficial de Prefectura de alta graduación, Prefecto Principal, con información que los tanques tenían una capa oleosa se decía que dentro debía haber una gran cantidad de petróleo y el Prefecto bajó a los tanques y escribió que observó tanques 1, 3 y 4 de babor con una fina capa oscura y aromática, que cubría el 20% de la superficie del espectro de agua, mamparas y paredes estaban limpias solo con barro de agua de río sin marcas, si el tanque tuviese petróleo estaría en la superficie, si bajara estaría sucio y en el libro de inspecciones anotó que no había manchas en escaleras y partes superiores,





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

ni gran cantidad de petróleo en los tanques, ni en las paredes, midieron planos de tanques el 1 de 24 mts. y 3, cada uno de 10 mts., calculando una sumatoria de 890 litros de contenido, escrito en el libro de inspecciones técnicas de Prefectura, acto seguido vieron la bomba que tira el agua de lastre al mar en la sala de bombas, se la abrió y había una capa oleosa, había varias personas, Poggi, el asistente, jefe de Prefectura Campana, prefecto Cantarini, con el estaba el ingeniero naval y mecánico Medan y con un cucharón quisieron sacar la muestra de la bomba que pusieron en una botella, usaron un cucharón, hicieron el acta y se opuso a firmarla por mal sacadas las muestras, hicieron protesta y vinieron nuevamente a reiterar la operación con sacamuestras que se utilizan en buques tanque, sacaron muestras de abajo, medio y arriba y midieron profundidad donde va la bomba, el volumen era de 180 lts. el cuerpo de la bomba era de esa capacidad y magnificando las medidas, daba 11 lts. 47 de hidrocarburos en esa capacidad se cerró la bomba y otorgaron permisos para repararla; el petróleo viene de los tanques que se individualizaron por una tubería de 24 pulgadas, bajan Cantarini y Medan para verificar una unión flexible, un manguito con un corte de 250 x 300 mms. y abertura de un mm. hacia afuera, se deformó el flexible para sacarlo, no lo vio en cubierta, los actuantes lo vieron y sacaron fotos, verificaron modificada su estructura, a medida que corrieron investigaciones las cosas no eran como se pensaba, por el manguito averiado es imposible saliera el petróleo que contaminó Caleta Cordova, imposible que pasara por esa abertura, fueron versiones de 5 o 7 kms. las periódicas y esa cantidad es imposible saliera por ese tajo, sin que pasara por los tanques de lastre y la bomba, la rotura del manguito pudo deberse a un golpe de ariete, semejante a la presión que sufre una canilla con agua acumulada, que aprieta, impulsa y explota hacia afuera; era el capitán en plenas funciones y deberes y nadie le comentó que hubiera una contingencia y por ende no se aplicó el plan, se enteraron en Campana, recién cuando uno tiene la certeza que algo pasó se pone en funcionamiento; los tanques en tierra se miden de una manera semejante a como se miden a bordo, aunque de resultado distinto a como se miden en un buque, por las tuberías de todo tipo que hay y hacen difícil la medición, lo cargado en Caleta Córdoba fue igual a lo llegado en Campana, la misma cantidad en los tanques, similar a lo recibido llegó a Campana, consta por los certificados de medición de Prefectura en el buque y las aduanas en Caleta Córdoba y Campana, no hubo protesta de los 10 cargadores, ni objeción a lo descargado por RHASA, nadie hizo reclamos, tierra/tierra, ni buque/buque hubo diferencia, por lo que expuso su buque no derramó petróleo, ni conoció de falla alguna en el sistema de lastre; niega escapar sin activar el plan de contención por un supuesto derrame, ni haber cometido un delito y adulterar, envenenar o contaminar agua alguna.-

Rubén Daniel Valle presta declaración indagatoria, explicando que se desempeñó como primer oficial del buque Illa y no hubo anormalidades en el operativo de carga del buque, el capitán operativo hizo análisis durante toda la carga, está en la caja de carga, posee control de toda la operatoria, hay suficiente iluminación para la boya de carga y espacio circundante al buque, con las luces del remolcador que debe vigilar los cabos de remolque, tienen excelente visión hacia popa y la carga, el personal transmite exactamente todo lo que sucede, ni por el personal de apoyo del buque o la terminal, ni por el supervisor





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

del muelle de la planta, el capitán operativo y su personal, avisaron irregularidad alguna, llevan el disco operador de la punta de línea, que verifica el estado de las presiones de la operación para verificar que el buque cumple con el protocolo de la terminal, también fue satisfactorio, el inspector de carga mide los tanques de carga, la temperatura, vacío e interfaz del producto en agua, se mide en todo el mundo, el inspector cuenta con la documentación actualizada, se hacen cálculos a bordo con supervisión de capitán operativo, se desconecta luego la línea de carga y no hay presencia de agua en los tanques; hay guardas rotativas no solo de personal del buque sino la boya, le informan de todo, ya que su lugar es cerrado y estanco sin visión al exterior, no podía tener visión a distancia y brindan permanentemente los cálculos del volumen, operación de deslastre implica que el bombero de cubierta se ubique en la salida, con chequeos durante 15 minutos y al finalizar, nunca tuvieron notificación por personal del buque, ni del asistente, que hubiera comentado algo irregular en cubierta, ni en el contorno de los alrededores del barco, no se observó ni reportó absolutamente nada, luego van a Comodoro para formalizar el despacho de salida, en descanso en su camarote el capitán le notifica que viene una comisión de Prefectura para inspeccionar el buque, ven previamente el casco por los alrededores, los acompaña a todo sector relacionado al cargamento y no había nada vinculado con el hecho y le entregan la documentación de salida al capitán, zarpan para Campana, allí una comisión de Prefectura con orden de investigar por contaminación revisan mediciones y cálculos del cargamento y al revisar mediciones en el tanque 1C había interfaz y presencia de agua, las cantidades embarcadas en Caleta y las llegadas eran coincidentes, sin diferencias, llamó la atención agua en 1C y no sabían porqué, el 21/1/08 una comisión prefecturiana observa deformación en la conexión que une tuberías de lastre, presencia de oleosidad en tanques de lastre de babor y la bomba de lastre, pudo deberse a una falla mecánica o sobrepresión, una razón por la oleosidad y colapso de bomba de lastre y mancha de boca de descarga, la primera novedad fue rotura del fuelle, no saben cómo y cuándo pasó, no se consideró producto de avance, ni remanente, para el cálculo que se hizo el 5/1, el día 16 finalizó la descarga y continuó entrando producto a tanques de lastre no contabilizado, nueve camiones sacaron el fluido que no se consideró, la estadía del buque en terminal y navegación cumplieron todas las condiciones exigidas, incluso de calado, en caso de haber visto, escuchar contaminación no habría dudado de activar el plan de contingencia, no solo el capitán de a bordo, sino el operativo y él mismo, los cálculos de calado varían para optimizar la navegación y los solicitados por la terminal y puerto de destino se cumplieron, el segundo plan de carga por 33.000 fue archivado a la salida del último puerto en la cabina del buque, no sabe de algún plan de limpieza de tanques del buque en navegación, la limpieza de tanques de lastre se programa con suficiente antelación y para ingresar a dique; es el responsable de la carga y entregó el primer plan de carga al loading master Gallegos y dijo que sí y el segundo estuvo siempre a disposición de los oficiales y no recuerda haberlo entregado personalmente al capitán operativo, no está Gallego en el segundo plan de carga, representando a TERMAP, se le pudo haber trasapelado, rubricó los dos planes de carga, agregados eran correcciones en el primer plan de carga que con esas modificaciones se llevaron a cabo en el segundo, no





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

es normal que se queden con el plan de carga sin firma del capitán operativo y este plan está en la oficina de carga y todo informado, se reparó el sistema hidráulico de línea de apertura y cierre, de tanque de lastre 1 babor, no de válvula sino cambio de retenes, en el viaje previo se solicitó autorización a la empresa porque tiene gases e inflamables, el calado es importante para la navegación y en zarpada y amarre no se anotan las cifras, se calculan en puerto de salida, en navegación es imposible calcular, calados se anotan en declaración de salida que se entrega a Prefectura en el siguiente puerto y no recuerda si los calados se registraron en el puerto de salida, es el encargado de registrarlos; en la computadora de estabilidad del buque se hace una secuencia para mantener la condición de navegabilidad, durante toda la operación, no recuerda la secuencia programada, que se ejecuta para no incrementar el esfuerzo de la estructura del barco; deficiencias técnicas para la carga eran cubiertas por el personal del buque y la terminal y hacen guardias rotativas permanentes y les informan por radio todas las alternativas, oficiales a cargo están en la oficina de control y cargamento, a distancia de las bombas de carga y lastre por eso necesitan los equipos de comunicaciones, para conocer todos simultáneamente, cualquier contingencia que pudiera producirse, el oficial dedicado a las operaciones de control no puede abandonar la consola de carga y los movimientos se le avisan permanentemente al loading master lo que ocurre; capitanes operativo y del buque están permanentemente informados y si cabe, activarán el protocolo de contingencia, fueron diligentes y jamás omitieron sus responsabilidades.-

Mariano Ariel Giordano declarará y no aceptará preguntas es marino mercante y se desempeñó como Segundo Oficial de Cubierta del Buque Tanque Presidente Illa en el 2007; su trabajo fue cumplir roles de oficial de guardia, reemplazante natural del primer oficial en tierra, no en navegación y sus tareas afines; que los llamados momentos críticos son la conexión, inicio, medición y fin de carga, inicio y fin de lastre, cálculos finales, deslastre y desamarre y todas estas operaciones, llevadas a cabo en diciembre del 2007 en Caleta Cordova, con el barco, transcurrieron con normalidad; el deslastre tiene un inicio y una finalización con solución de continuidad, se va deslastrando conforme carga, estuvo de guardia el 26 de diciembre del 2007, entre las 4 y las 8 de la mañana en el control técnico del movimiento de carga del crudo y deslastre, se desempeñó en el instrumental del cuarto del control de carga, si bien no tenía vista exterior, si hubiera pasado algo importante se le hubiera dado la novedad, por el personal externo, vía la radio y nadie lo hizo, ni le informó, las mangueras se conectan sobre babor, donde está la boca de lastre, sobre la superficie del agua y a unos cinco metros debajo de cubierta, la iluminación del sector es muy buena sobre la cubierta no así sobre el espejo de agua, en el horario nocturno es difícil ver la superficie del agua, pero todo ello está controlado por el personal correspondiente del buque y el personal de asistencia del remolcador y no advirtió ninguna irregularidad en la operación y tampoco se lo informó el personal, si hubiera sido avisado de una irregularidad, desperfecto o incidente en la carga o deslastre y lo notara, lo habría hecho saber a sus superiores, el Capitán quien está a cargo de todas las decisiones, es la autoridad máxima del barco o el primer oficial, su única función era informar a sus superiores, nunca hubo alguna indisponibilidad circunstancial y terminada la operación, el barco zarpó rumbo a Campana





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

en la Provincia de Buenos Aires, luego de una inspección por la Prefectura Naval por una supuesta mancha de petróleo en el mar, lo que supo por comentarios posteriores, al llegar al puerto de destino, sin que tuviera alguna sospecha que dicha mancha tuviera algo que ver con las operaciones del barco.-

Raúl Alberto Pascual, tercer oficial de cubierta, declaró trabajar en Antares desde el 2006, pasó por diferentes cargos, hizo guardias en el puente, durante la navegación, en la monoboia sin novedades, en la consola de carga que es ciega, siguió el lineamiento de carga en las operaciones, no recuerda haber detectado alguna anomalía, fue una operación normal, se enteró de la anomalía cuando llegaron a Campana donde vino una delegación de Prefectura; en Comodoro Rivadavia no notó nada extraño, se terminó la operación y el barco fue a la espera de documentación en Comodoro y luego zarpó para Campana, antes supo que hubo una inspección por parte de Prefectura y no participó por ser nuevo, ni acompañó la inspección y luego de ella zarparon, cuando se detecta algo anormal no se zarpa, si hubiera habido una contingencia al primero que se le avisa es al Capitán, que da las órdenes para el despliegue; el oficial hace cuatro horas de guardia en la consola, no pudo ver al exterior ni salir, su operación se coteja con lo que registra el capitán operativo, en el trayecto de Comodoro a Campana no registró ningún incidente, fue una navegación normal, no notó nada distinto, el capitán era Avalos, el primer oficial de cubierta era Valle y luego Giordano, no recuerda que nadie diera aviso de crisis o contingencia alguna, mientras se cargó o en la navegación; los lineamientos de trabajo de los oficiales en las contingencias, cada uno tiene su rol, también el resto de la tripulación, a mayor jerarquía mayor responsabilidad; sus cuatro horas de guardia fueron dentro de la consola de carga, un cubículo cerrado de 5x3 con solo una puerta de ingreso y toda comunicación por VHF, con marineros de cubierta, bomberos, balances de carga de ingreso controlado por computadora y cotejado con tierra por el capitán operativo, con la monoboia, no podría asegurar que anomalía de la carga se hubiera advertido en la computadora o los chequeos que se generan con el capitán operativo, tal vez se hubiera detectado por éste, ingresó alguna vez el primer oficial y el capitán operativo sin algo anormal, tampoco la gente de cubierta lo detectó; solo toma decisiones sobre planes de emergencia, el capitán de la nave, a menos que le ocurriera algo a éste, iluminación del barco era buena para la unidad y por diseño está apuntada a lo que se ve para manipular y alcanza a los costados del barco y proa y popa; en Campana no recuerda que constató la Prefectura pues pasó mucho tiempo, chequearon la parte operativa, sacaron muestras de líquidos, no sabe si de lastre o carga, documentación, había personal con más jerarquía atendiendo a los prefecturianos y él estuvo de guardia en el puente, tomó conocimiento del estado de la bomba de lastre y contenía escaso hidrocarburo, no es normal que hubiera y si estuviera en servicio podría mezclarse con el agua, filtrada, descarga sobre las bandas, podría deberse a una falla o rotura en alguna línea, pudo generarse navegando, es poco probable pero puede pasar, en Campana se habló de eso pero no participaba, tomó conocimiento de la rotura de algún fuelle en Campana, por comentarios de la gente y no en que parte del barco estaba, ni de la ubicación del tanque 1C y no recuerda donde estaban las tuberías, para deteriorar un fuelle hay un montón de causas y factores, pudo ser un golpe de





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

ariete, el primer oficial es el responsable de anotar los registros de calados y luego se informa al capitán porque es su responsabilidad, se anota en el libro de navegación, el plan de carga se elabora cuando llega la orden de carga y puede estar sujeto a variables; personal embarcado cualquier anomalía detectada debe hacerla saber.-

Raúl Alfredo Gemini, comenzó diciendo que padece una serie de enfermedades, por las cuales a veces está bien y otras mal, hacen que le canse estar muchas horas sentado, por un tema circulatorio, la memoria es bastante frágil en un hecho que pasó hace 13 años, recuerda de un día puntual el 26 de diciembre de 2007, esa mañana se comunicó con el Capitán Avalos, como normalmente hizo con los buques que tenía y mantenía conversación telefónica para que le pasaran las informaciones del día, temprano tipo 7:30hs., ese día hablaron cuestiones de personal, por un tema de relevos en las fechas más importantes, Navidad y Año Nuevo, el Capitán Avalos desembarcaba a fin de año y su relevo no estaba disponible y le dijo que iba a averiguar, pero no le podía garantizar nada, no tenía injerencia sobre el personal embarcado, el capitán Avalos le refirió que estaba en el puente, primero porque es el lugar preferido de los Oficiales de Cubierta y segundo mejor señal de celular en todo el barco y en las partes bajas es muy difícil comunicarse, que había visto una oleosidad en la proa, que venía hacia el barco, le preguntó si la oleosidad era de ellos contestándole Avalos que no, porque viene de la proa, no tiene nada que pueda causar una oleosidad y preguntó si era muy grande y Avalos le contestó que no, era una oleosidad que venía desde proa hacia popa, pueden venir de cualquiera, inclusive de una lancha con motor fuera de borda puede producirla, emana de los motores de dos tiempos, se fue a la oficina y habló con el gerente, como todos los días, para comentarle las novedades de los buques y le comentó que el Capitán Avalos le dijo que había visto una oleosidad que venía de proa y quedo ahí, pues no era nada relevante, común en muchas terminales y puertos petroleros, que haya oleosidad cuando sacan una manguera, o alguna embarcación tiene pequeño inconveniente, pero sin mayores consecuencias, estuvo en la empresa haciendo su trabajo normal y se retiró a su casa; a la tarde del 26, el capitán le comenta que la agencia le comunicó que iban a tener a bordo una comisión de Prefectura porque habían visto una mancha oleosa en el agua y querían revisar el barco, contestando que no había ningún problema y pidió le avise el resultado, preguntó si habían tenido un problema y Avalos dijo que no y llamó más tarde, no recuerda hora y comentó que había estado Prefectura, sacaron fotos, revisaron cubierta, miraron todos lados y despacharon el buque, sin ninguna novedad el buque se fue, al día siguiente, cuando vio las noticias por televisión, se enteró que había una mancha que había impactado en las costas de Caleta Córdova, lo llamó al Capitán y le preguntó si ellos tenían algo que ver con eso, contestándole que no, salvo la oleosidad que vio en proa y que tenía una foto, solicitándole se la enviara y la envió, no era una mancha de petróleo, era una iridiscencia y hasta ahí llegó, no supo más nada, hasta que el barco se interdictó en Campana, fue toda su intervención ese día; Avalos no le comentó ninguna dificultad en navegación, sí le dijo que habían lavado un tanque para ver una válvula que no les abría, nada más, era un problema hidráulico en un tanque de carga de proa, se lo avisó en navegación, después que salieron de San Lorenzo, fue la única novedad. Que él era





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

superintendente técnico en Antares Naviera, se encarga de la parte técnica del buque, tenía cinco a cargo ese momento, no solamente el Illia; cuando ocurre el hecho estaba a 1800km. en Buenos Aires, se tienen que trasladar a los barcos para hacer inspecciones, charlar con el personal, los oficiales de los barcos, no sabe si al destino llegó la totalidad de carga, porque no tiene nada que ver con eso, diferencia entre oleosidad y derrame, es que la primera es una sustancia que decolora un poco la superficie del agua, luce tornasolada, cuando le da el sol se ve como un arco iris, de varios colores y una mancha o derrame es algo totalmente distinto, se ve sobrenadando en el agua, es como si fuera un camalote, un derrame es algo mucho más espeso, continuo, una masa uniforme, el agua no se ve; el Planacom es un plan de contingencia ante derrames, que tienen que tener todas las empresas petroleras y todos los barcos en general, por más que el buque no sea petrolero puede derramar carboneras, o sea combustible que consume el barco; el encargado de disparar este plan de contingencia es el Capitán, porque es el que está a bordo, el que ve la situación, en el caso no se disparó el plan porque no hubo un derrame, es un movimiento muy grande en recursos, no existía ninguna ventaja en ocultar el siniestro, al contrario, es más fácil reportarlo que ocultarlo, ya que ahí toman cartas en el asunto otras empresas, que se encargan de la contención de la mancha, normalmente hay una etapa inicial, cuando el barco detecta alguna contaminación, tira un absorbente, barreras o algo así para que la mancha no se desparrame, después viene todo el plan de contingencia, con planchas, barreras, remolcadores, absorbentes, luego se deslinda la responsabilidad de la contaminación y del petróleo; no es un tema del buque, pues hay gente especializada en eso, en caso de derrame, es mucho más fácil eso, que no avisar; abastecimiento o sea todo lo que pide el barco, lo hace la gente de compras y logística, él hace que el barco tenga todos sus certificados al día, de que pueda navegar, que en caso que algún día se decida venderlo, conserve su valor de reventa, no vaya en perjuicio del armador, si no hace los mantenimientos que tiene que hacer el barco pierde su valor, es lo mismo que un auto, también al planeamiento de diques; él empezó a navegar en 1979, es marino mercante y como superintendente desde 1992, hasta el 2007, en diversas empresas, lo que contó es su única intervención en el hecho; del tramo San Lorenzo-Caleta Córdova, tomó conocimiento del desperfecto, porque le avisó el Capitán que iban a lavar un tanque pues tenían una válvula que no les abría; ese aviso no es obligatorio, una reparación menor no es obligatoria, lo que sí le avisó que iban a lavar el tanque, por seguridad del personal que iba a ingresar, da aviso porque es un espacio confinado, que puede tener gases, hay que prepararlo para que la gente ingrese a un espacio confinado, operación de lavado de tanque puede llevar diez/oncena horas, desconoce porque no es un tema que maneje habitualmente, lo maneja la gente de abordaje, esos tanques son grandes, sabe que luego que se lavan, hay que hacer un proceso de ventilado, para renovar la atmósfera y quede el 21% de oxígeno y sin que haya gases tóxicos adentro; en realidad el lavado lo autoriza la gente de recursos humanos, porque un lavado de tanque se paga, es una extra; para poder lavar un tanque hay que tener una serie de autorizaciones de recursos humanos, de la persona designada, o sea interviene mucha gente, esa época no recuerda si intervenía tanta, debía tener autorización de la empresa, él era mero intermediario; el desperfecto que se reparó si mal no recuerda,





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

era una válvula de lastre que no abría, ni cerraba, o sea tenía rota la parte hidráulica, no la válvula, sino la que comanda la válvula, esas válvulas normalmente, en la mayoría de los barcos, tiene un comando que se maneja desde el puerto de control de carga, si ese pistón hidráulico no recibe la señal, o tiene pérdidas, o el desperfecto que fuera, la válvula no abre ni cierra y si no se puede abrir ni cerrar la válvula de lastre de ese tanque al que comandaba, no sale ni ingresa lastre, una vez reparada se le informó que ya estaba lista; conservar el valor venta del barco, es una de sus premisas, para eso el barco tiene que estar en óptimas condiciones, mantener certificados de casco, motores, generadores, absolutamente todo, no sabe si en este supuesto de la válvula hubo orden de reparación, lo que hace la tripulación una vez que cambió o reparó el actuador, hay gente que se queda debajo del tanque, que va del control de carga, acciona la válvula y se fijan si abre y cierra, la válvula arriba tiene un indicador de abierta o cerrada, si se mueve eso, la válvula abre y cierra; la reparación de esta válvula no suponía la verificación del sistema de lastre, porque no lo afectaba, era el sistema de cierre de un tanque nada más, no el sistema de lastre; el día 26 no recuerda quien llamó a quién, pero a la tarde lo llamó el capitán pues él le dijo que lo haga cuando termine la inspección Prefectura, antes no recuerda, a la mañana normalmente lo llaman los barcos para conversar que ocurrió el día anterior, por lo cual supone que la comunicación provino del barco, no recuerda. En diciembre del 2007 trabajaba en Buenos Aires, en las oficinas de Antares Naviera, el horario normal era de 8:30hs. a 18:00/18:30hs. él llegaba un rato antes, 8:15/8:00hs. por comodidad, por el tránsito, el día que indicó que el capitán lo llamó a las 7:30hs. estaba en viaje, es habitual que los capitanes de barco lo llamen a esa hora y después que sale de la oficina también, su trabajo es full time; no recuerda si el 26 de diciembre de 2007 por la mañana vía mail, le requirió al Capitán Avalos los volúmenes de los tanques de lastre, se los pidió, pero el 26 seguro que no, no recuerda; los pidió porque el Capitán había pedido gente para limpiar el tanque de lastre, había visto una oleosidad, entonces le dijo “vamos a ver si existe algún pasaje entre tanque de lastre y de carga, si habían variado los volúmenes de lastre, justamente por eso no fue el 26, fue en navegación una vez que se habían enterado por la tele de las playas de Caleta Córdova”, recuerda “para tomar mayores recaudos le pedí al Capitán que le mandara los volúmenes de los tanques de lastre para ver si había algún problema con alguna válvula que se haya trasvasado de un tanque a otro”; no recuerda fecha, ni hora, pero fue después que se habían enterado que había un siniestro en Caleta; hay un mail y fotocopias que fue enviado el 26, a las 10:23hs. y se lo lee y responde que no recuerda si fue el 26, pasaron 13 años, no recuerda si Avalos le envió volumen de los tanques, como Avalos había visto una oleosidad en la superficie, la idea es que fuera abordado por una empresa de servicios a la altura de Mar del Plata, para limpiar ese tanque, no le comentó Avalos porque había ocurrido eso en un tanque de lastre; razones por las que pudo haber pasado son múltiples, él no sabe, los tanques tienen un mamparo en el medio, un tanque de lastre y al lado uno de carga, si se pincha la mampara puede pasar la carga al tanque de lastre, es una posibilidad, finalmente la empresa que iba a embarcar no lo hizo, pues aparentemente la oleosidad no era tan grande, se llama una empresa pues tripulación no lo hace; primero le pareció al Capitán que había que limpiarlo y luego que no; la idea de





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

buscar una empresa nace a pedido de Avalos y de dejarlo sin efecto también; siempre se registran los calados antes de ingresar y salir del puerto, no sabe si en este caso se hizo, pues no es un tema que le competa, es operativo; tuvo conocimiento del estado en que se encontraba el fuelle en el sistema de lastre, ubicado en el tanque 1C, luego del arribo del buque a Campana, después que hicieron los peritajes que había un fuelle roto; no conoció cómo se encontraba la tubería de lastre en Campana; cree que no tuvo conocimiento de la presencia de hidrocarburos en tres de los ocho tanques de lastre en Campana, no le dijeron a él específicamente, escuchó un comentario de Prefectura, todo esto fue de los peritajes que hizo Prefectura, el honestamente no lo vio; si se encuentra roto el fuelle del sistema de lastre en un tanque de petróleo, lo que se hace depende de las alturas y la operación que pueda haber, se puede llenar la tubería de petróleo o al revés, pasar agua al tanque de carga, cualquiera de los dos; cuando el buque llegó a Campana quedó interdicto y no los dejaron ver absolutamente nada, no vio nunca esto, lo único que vio fue el fuelle arriba de la cubierta, porque lo tienen que sacar; si se acciona la bomba de lastre en las condiciones en que se encontraban bomba y fuelle y donde estaba ubicada la tubería de lastre, en el buque Illia depende que maniobra de lastre se quiera hacer, si el tanque de carga está vacío no pasa absolutamente nada, si está lleno depende de la altura que tenga de petróleo, encima de las tuberías puede llegar a entrar algo de petróleo en la de lastre; no sabe a qué distancia sale el agua de lastre al mar, ahí no más, no es una bomba que descarga a la atmósfera, no tiene presión en el casco, se supone que algo puede llegar a pasar, depende de la presión hidrostática que tenga el tanque, de la succión que tenga la bomba, de la altura del tanque de carga y del de lastre; si está deslastrando el tanque tres, no sabe si tenía este barco tres, no recuerda y tiene el manguito roto en el tanque uno, lo más probable es que no aspire del tanque uno, porque no está haciendo la maniobra del tanque uno; de su declaración a fs. 2800vta. en caso que el manguito estuviera roto y la bomba funcione dice que algo tira al mar, es lo que acababa de decir; no hay ningún sistema que indique que se rompió el fuelle durante el sistema de lastrado deslastrado, lo que se hace en la práctica normal es antes de deslastrar un tanque de lastre, se observa la superficie, que no tenga combustible el tanque, después se observa la salida del tanque de lastre, es la operatoria normal que se hace en cualquier buque tanque; Avalos no le comentó ningún inconveniente el 26 de diciembre en los calados del buque, teniendo en cuenta el siguiente puerto de arribo.-

Se rindió en el debate la prueba a la cual se aludirá luego.-

El Fiscal General Dr. Teodoro Nürnberg, con la asistencia del auxiliar coadyuvante Dr. Mariano Ignacio Sánchez, por las razones de hecho y derecho que registra el acta del debate, solicitó se tenga por fundado su desistimiento del ejercicio de la acción penal respecto de los procesados Giordano y Pascual y se los absuelva de culpa y cargo, cesando sus restricciones y sin costas y acusó a los encartados Avalos y Gemini, como coautores de contaminación peligrosa para la salud, suelo, agua y ambiente en general, previsto en el art. 55 de la ley 24.051 en función del art. 200 del CP, solicitando para el primero cinco años de prisión y para el segundo cuatro años de prisión y para ambos el máximo de la multa prevista para el delito, accesorias legales y costas y considerando a





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

Valle partícipe necesario en el delito antes descripto, peticionó tres años y ocho meses de prisión, ciento cincuenta mil pesos (\$150.000) de multa, accesorias legales y costas.-

Que debe destacarse la participación de los “amicus curiae” en la audiencia de autos, quienes a través de sus representantes y voceros autorizados, hicieron en legal tiempo y forma sus aportes profesionales y técnicos, para ilustrar cabalmente al tribunal sobre las particularidades de la situación a discernir.-

Y ellos fueron en representación de Ecosur, la Dra. Quintana quien se explayó sobre la caracterización de los delitos ecológicos y su significación; la Dra. Burucua sobre la tutela constitucional a gozar los habitantes de un ambiente saludable, aportando antecedentes jurisprudenciales en ciertos aspectos aplicables; la licenciada Silvia Leanza dando cuenta de sus estudios de los ecosistemas locales e internacionales y su evolución o involución ante la contaminación por hidrocarburos y carencias que provocan, fundado en su conocimiento experiencial de la zona afectada y la magnitud del episodio por sus implicancias complejas y tóxicas.-

Y en representación de OPSUR, el sr. Hernán Scandizzo, aporta sus estudios como investigador de la fauna marina y su vinculación a la exportación minera y la conducta desaprensiva de ésta en su actividad sobre el medio ambiente.-

Por último, de la fundación Ambiente y Recursos Naturales, el Dr. Santiago Cané se explayó sobre el bien jurídico tutelado y el modo de afectación por las conductas de los implicados y la naturalización de sus prácticas peligrosas.-

Finalmente por su condición de víctima y en los términos de los arts. 79 y stes del CPP, Mirta Beatriz Calvo participó al Tribunal su experiencia personal y familiar del suceso en juicio; cuando dedicada a la pesca artesanal, recibieron capacitación internacional como operarios de granja marina, cuyos beneficios pensó volcar al desarrollo familiar y comunitario y la sensación dolorosa al percibir el 26 de diciembre del 2007, toda la costa de su población bañada en petróleo, sin que las autoridades correspondientes dieran respuesta a lo ocurrido, que no solo perjudicó flora y fauna marina, sino el estilo de vida familiar y más de los niños, que dada la época del año vieron alterada su recreación sana en el mar, al verse nadando rodeados de petróleo; no sólo no había información de lo ocurrido por el buque y los responsables, sino tampoco avisos o tareas de prevención, dado que las fundaciones no se dedicaban a los habitantes, quienes fueron traumatizados, desconcertados y privados de su sustento hasta aniquilar la escasa flota artesanal pesquera y viendo cómo se desplegaron sustancias de contención, que dañaron la salud de vecinos y sumieron a todos en el desamparo, sin información ni respuestas de las autoridades, cuyas actividades continuaron impactando en el medio terrestre, durante los siguientes trece años, esperados hasta hoy con el lógico impacto negativo económico, al que algunos superaron, desistiendo de las acciones legales, generándose esta vez conflictos vecinales que no le impidió cumplir su deber ciudadano, que el modus operandi no es minimizar los problemas hasta que no se puedan ocultar, aduciendo pequeños derrames porque eran visibles para todos, que ocurrían permanentemente causando daños inconmensurables a todos y espera justicia.-

Que se hizo notar a los asistentes que no es tarea del Tribunal





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

investigar, sino juzgar, impartir la justicia debida a la sociedad, conforme a los elementos de prueba incorporados al debate y sobre personas que el Ministerio Público Fiscal elevó al mismo, como presuntas responsables de una hipótesis delictiva y que a tal efecto, serían conducidas sus significativas reflexiones aportadas en el juicio.-

Con la convicción que toda Magistratura pertenece al pueblo y en ésta, sus miembros son solo forasteros, no les está permitido descuidar la relación con el prójimo o el vecino, porque no solo se destruye ésta, sino la propia edificación personal, familiar y social y que cuando la justicia no habita la tierra toda vida está en peligro y en la certeza también, que ninguna injusticia es invencible, deberá ahora el tribunal avocarse a la específica resolución legal del entuerto, sin abdicar de la búsqueda de la verdad para hacer justicia y lograr la paz que afligió severamente con razón a la población local y durante casi trece años a quienes aquí se vieron involucrados.-

Y en este punto, cupo atender a la solicitud de quien instaurada como víctima, del derrame de petróleo en las costas de Caleta Córdova, por la Navidad del 2007, mantuvo su reclamación durante el largo tiempo que duró este proceso y así cabe reconocer su condición a Mirta Beatriz Calvo, en los términos de los arts. 79 y stes. del CPP y ley 27372, a los efectos resultantes de la decisión que actualmente se adopte en la causa y a los “amicus curiae” por las fundaciones ECOSUR OPSUR y MEDIO AMBIENTE y RECURSOS NATURALES por sus aportes realizados.-

También es justo “reconocer, alentar y dar las gracias a todos los que, en los más variados sectores de la actividad humana, están trabajando para garantizar la protección de la casa que compartimos. Merecen una gratitud especial quienes luchan con vigor para resolver las consecuencias dramáticas de la degradación ambiental, en las vidas de los más pobres del mundo...Necesitamos una conversación que nos una a todos, porque el desafío ambiental que vivimos y sus raíces humanas, nos interesan y nos impactan a todos. El movimiento ecológico mundial ya ha recorrido un largo y rico camino y ha generado numerosas agrupaciones ciudadanas que ayudaron a la concientización...”, Francisco, 24/5/15, Laudato Si, 13 y 14, como resultó de lo que acabamos de escuchar.-

Y que “Es loable la tarea de organismos internacionales y de organizaciones de la sociedad civil que sensibilizan a las poblaciones y cooperan críticamente, también utilizando legítimos mecanismos de presión, para que cada gobierno cumpla con su propio e indelegable deber de preservar el ambiente y los recursos naturales de su país, sin venderse a intereses espurios locales o internacionales... No todos están llamados a trabajar de manera directa en la política, pero en el seno de la sociedad germina una innumerable variedad de asociaciones que intervienen a favor del bien común preservando el ambiente natural y urbano...A su alrededor se desarrollan o se recuperan vínculos y surge un nuevo tejido social local...” op. cit. parr. 38 y 232.-

Porque “Nos cuesta reconocer que el funcionamiento de los ecosistemas naturales es ejemplar.... En cambio el sistema industrial, al final del ciclo de producción y de consumo, no ha desarrollado la capacidad de absorber y reutilizar residuos y desechos. Todavía no se ha logrado adoptar un modelo circular de producción que





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

asegure recursos para todos y para las generaciones futuras.... El creciente problema de los residuos marinos y la protección de las áreas marinas más allá de las fronteras nacionales continúa planteando un desafío especial...”.- Laudato Si, 22, 174.-

Y apremia ahora “...la necesidad de un cambio radical en el comportamiento de la humanidad...progresos científicos más extraordinarios, las proezas técnicas más sorprendentes, el crecimiento económico más prodigioso, si no van acompañados por un auténtico progreso social y moral se vuelven en definitiva contra el hombre”, Paulo VI, 25 aniversario FAO, alocución del 25/11/70, ya que no escapa hoy al conocimiento de cualquiera, que a causa del uso irresponsable y abuso de los bienes de la tierra, debido a la actividad descontrolada del ser humano, se generó una consecuencia ecológica dramática y crítica, por el deterioro ambiental global, “debido a una explotación inconsiderada de la naturaleza, corre el riesgo de destruirla y de ser a su vez víctima de esta degradación”, ídem autor, 14/5/71, Octogesima Advenians.-

Tampoco está demás recordar que “Estamos llamados al trabajo desde nuestra creación. No debe buscarse que el progreso tecnológico reemplace cada vez más el trabajo humano, con lo cuál la humanidad se dañaría a sí misma. El trabajo es una necesidad, parte del sentido de la vida en esta tierra, camino de maduración, de desarrollo humano y de realización personal.” y que “Las razones por las cuáles un lugar se contamina exigen un análisis del funcionamiento de la sociedad, de su economía, de su comportamiento, de sus maneras de entender la realidad.” Laudato Si 128 y 139.-

Y fácil es colegir que en la medida que cada uno de nosotros genera aún una pequeña agresión ecológica, contribuye a desfigurar, degradar y destruir la creación y en esta óptica de sensata preservación, se inscribe esta paráfrasis del relato, en el que como se dijo también, es posible practicar una actividad minera extractiva, -como la que desde hace mucho se conoce por quien habita el golfo de San Jorge-, que sea saludable y beneficiosa para la población y sin contaminar el medio ambiente que la circunda.-

Pues los limitados recursos naturales, con la lógica lentitud de la evolución biológica, además de depredarse por variadas razones, cotidianamente se polucionan, por actividades intensivas u oportunistas, irracionales, provocando perjuicios graves al bien común que es necesario precaver y si cabe sancionar, enmarcándose así todo decisorio como contribuyente para la solución, en parte, de los afligentes problemas.-

A su turno, los defensores particulares, Dres. Francisco García Santillán por Raúl Alfredo Gemini, Andrés María Gutiérrez por Rubén Daniel Valle y Juan José Sforza por Ricardo Raúl Avalos, por sus enjundiosos argumentos que recoge el acta del debate, sustentados en calificada doctrina y jurisprudencia que citaron, solicitaron para sus pupilos unánimemente, la absolución lisa y llana del hecho que los trajo a juicio y en el último caso, subsidiariamente, su calificación culposa y aplicación de una condena en suspenso según el art. 26 del CP y a todos sin costas.-

Las partes usaron sus derechos de réplica y contrarréplica como se registra y ofrecida a los acusados posibilidad de oír sus últimas palabras sobre el asunto, así lo hicieron, colocándose los autos en condiciones de sentenciar y leer en tiempo y forma





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

en los términos del art. 400 in fine del CPP.-

Cupiende destacar en este punto, que toda la audiencia, en sus sucesivas reuniones, por efectos de la pandemia universal, que también asoló duramente al Tribunal, se desarrolló bajo el sistema de la plataforma audiovisual de videoconferencias, “zoom.us”, que aportó al debate en todo tiempo, correcta visión y audición, para asegurar equilibradamente los derechos de todas las partes constituídas y su publicidad y culminar el juicio, conforme a las reglas que exigen la Constitución Nacional y las leyes.-

III.- Que cabe en primer lugar, asentar las consideraciones que antes previamente tuvo en cuenta el Tribunal, para resolver como lo hizo, sobre las cuestiones preliminares planteadas como artículos de previo y especial pronunciamiento.-

Que a fs. 5381/vta. se presentó el Defensor Público Oficial de Luis Javier Fernandez y Adolfo José Ibas y solicitó en los términos del art. 62 del Código Penal la prescripción de la acción penal respecto de sus asistidos, por los argumentos que expuso y a los que brevitatis causa cabe remitirse.-

Que a fs. 5385/95 la Defensa Particular de Ricardo Raúl Avalos pide que se declare la extinción de la acción penal respecto de su defendido, según lo establecido en el inc. 6º del art. 59 del Código Penal, por sus argumentaciones de hecho y derecho.-

A fs. 5396/419vta. la Defensa Particular de Raúl Alfredo Gemini interpone la prescripción de la acción penal respecto a su asistido, pues en la causa existió vulneración a la garantía del plazo razonable.-

Corridas vistas de los mencionados planteos a las partes, a fs. 5421/3 la Defensa Particular de Gemini solicita se haga lugar a la extinción de la acción penal pedida por la asistencia letrada de Avalos y adhiere a lo peticionado; a fs. 5425 la Defensa Pública Oficial de Fernandez e Ibas no formula objeción a la prescripción solicitada; a fs. 5427/31 el Ministerio Público Fiscal, por las razones que recoge su dictamen propicia se rechacen los tres planteos efectuados por las Defensas y a fs. 5432/4 la letrada apoderada de la querellante Mirta Beatriz Calvo, adhiere en su totalidad al dictamen fiscal; sin que las restantes representaciones nada dijeran sobre el particular.-

A) Enmarcadas las cuestiones, se iniciará el examen de afectación de la garantía a ser juzgado en un plazo razonable, formulada por la Defensa Particular de Gemini, pues por su naturaleza comprende la subsistencia o no de la acción penal.-

Y a fin de determinar si en el presente caso, se encuentra afectada la garantía a obtener sentencia sin dilaciones indebidas, resulta ineludible, previo a todo y tal como se ha sostenido en otros fallos del Tribunal, precisar qué se entiende por tiempo razonable para la duración de un proceso y cuáles son los factores que deben tenerse en cuenta, para saber si una persona imputada en una causa, se ha visto privada de su derecho a un juicio en un tiempo sensato.-

En este cometido nuestro alto Tribunal ha sostenido en numerosos precedentes (Fallos 322:360; 323:982; 327:327, entre otros), que el derecho a obtener un juicio sin dilaciones indebidas, por su propia naturaleza, impide que se puede determinar con precisión a partir de qué momento o bajo qué situación comienza a lesionarse, es decir





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

la duración razonable de cualquier proceso, depende en gran medida de circunstancias diversas propias de cada caso, razones por las cuales este derecho no puede traducirse en un número de días, meses o años.-

In re “Kipperband” (Fallos 322:360) identificó algunos factores que consideró insoslayables para determinar la conculcación de la garantía de mención: “... la duración del retraso, las razones de la demora y el perjuicio concreto que al imputado le ha irrogado dicha prolongación”, agregando, “Tales factores si bien son de imprescindible consideración, no pueden ser valorados aisladamente como una condición suficiente, sino que deben ser ponderados y sopesados uno frente al otro, atendiendo a las circunstancias concretas de la causa” (voto de los doctores Fayt y Bossert, consid. 9°).-

La causa comenzó por denuncia el **28 de diciembre de 2007** por la comisión del delito previsto en el art. 55 de la ley 24.051, que formuló la Dra. Maristany en su carácter de apoderada del Estado Provincial (fs. 1/7vta.); entre los días 19 y 27 de febrero de 2008 Avalos, Ibas, Fernández, Gemini, Valle, Pascual y Giordano son invitados a declaración indagatoria (fs. 1905/18vta., 1945/55vta., 1960/70, 2077/88, 2174/82vta., 2183/91vta. y 2250/61vta., respectivamente); el 27 de febrero, 20 de abril y 3 de junio de 2009 la querrela representada por los Dres. Gutiérrez Hauri y Mena, la Fiscalía de Estado de la provincia del Chubut, representada por la Dra. Maristany y el Ministerio Fiscal requirieron la elevación de la causa a juicio (respectivamente fs. 3668/72vta., 3717/9 y 3725/29vta.); el 14 de agosto de 2009 se cumplió con lo dispuesto por el art. 354 del CPPN (fs. 3975); el 24 de septiembre de 2009, este Cuerpo declaró por sentencia interlocutoria (copia certificada de fs. 4052/84vta. incidente N° 332) la nulidad de los requerimientos de elevación a juicio de fs. 3668/72vta., 3717/9 y 3725/9 y todos los actos que fueran su consecuencia (arts. 347, 168 y 172 del CPPN); ese día el Tribunal por interlocutoria (copia de fs. 4101/2vta.) en el Incidente N°333, dispuso la nulidad de los pedidos de listados de llamadas entrantes y salientes efectuadas por la autoridad naval a fs. 1568, 1589, 1590 y 1594 y consecuente nulidad del procesamiento de fs. 2576/642vta., punto 37 de sus resultandos (art. 236 2do. Párrafo y 172 del CPPN) motivando queja a la Cámara Federal de Casación Penal y remitido en devolución al Juzgado Federal de Comodoro Rivadavia el expte. 995, los días 10 y 12/2/10 y 16/4/10 la querrela de los Dres. Gutiérrez Hauri y Menna, la Fiscalía de Estado de la provincia del Chubut, con la Dra. Maristany y el Fiscal requirieron la elevación a juicio (fs. 4162/6vta., 4171/3 y 4205/12vta., respectivamente); el **22/09/10** el Tribunal se avoca al conocimiento de la causa (fs. 4347); los días 23 y 29/3/11 las Defensas de Avalos, Valle, Pascual, Gemini, Ibas, Fernández y Giordano solicitan suspender el juicio a prueba (fs. 4559/70, 4585/95, 4609/19vta., 4633/5vta., 4635/7vta., 4638/9vta., respectivamente) que el 2/12/11 el Tribunal rechaza (fs. 4773/7vta); el 22/12/11 se conceden recursos de casación interpuestos por las Defensas de Giordano, Gemini, Avalos, Valle y Pascual (fs. 4859/60); el **6/2/12** se remite la causa a la Cámara de Casación Penal (fs. 4887); el 9/4/12 el Dr. Alejandro Slokar remite las actuaciones al Tribunal por el término de 72 horas (fs. 4896); el 23/04/12 se recepciona la causa en el Tribunal (fs. 4900); el 27/4/12 se remite la causa a la Cámara Nacional de Casación Penal (fs. 4919); el 24/6/16





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

la Sala II de la CFCP rechaza recursos de casación deducidos (fs. 5055/61vta.); el 10/11/16 la citada sala declara inadmisibles los recursos extraordinarios (fs. 5152/vta.); el **29/11/16** el expediente es recibido por el Tribunal; el 12/4/17 se certifica la existencia de un recurso ante la CSJN -expte. CSJ 002160/2016-00- (fs. 5224/5) y el **31/10/17** declara inadmisibile la presentación del apelante (fs. 5255/7vta); el **20/3/18** el Tribunal se declara incompetente en la causa y la remite a la justicia ordinaria provincial (fs. 5310/11vta); el 11/4/18 el Tribunal declara inadmisibles los recursos de casación interpuestos por las Defensas de Giordano y Gemini (fs. 5326/vta.); el 19/4/18 la Defensa de Giordano informa que la de Gemini fue en queja por casación denegada (fs. 5329); el 7/05/18 se remite la causa a la Oficina Judicial de Comodoro Rivadavia (fs. 5332) y el 30/5/18 el Subdirector la devuelve hasta se resuelva la queja por casación denegada (fs. 5336/41); el 8/6/18 Presidencia dispone nueva remisión de la causa a la Oficina Judicial para que se expida sobre la competencia (fs. 5346) y el 12/6/18 devuelve el expediente al Tribunal, según lo oportunamente proveído (fs. 5346vta); el 8/8/18 se certifica un recurso de queja en trámite ante la sala II de la CFCP (fs. 5354) y el 10/8/18 el Tribunal reserva las actuaciones hasta la decisión del ad quem de la impugnación (fs. 5355/6); el **27/8/18** a solicitud de la Cámara Federal Casación Penal se remiten autos (fs. 5361/4) y el **30/5/19** se devuelven los principales con incidente Recurso de Queja N° 91000995/2009/TI1/2/RH1 (fs. 5365vta); el 18/6/19 Presidencia dispone entre otras, audiencia preliminar para el 3/12/19 (fs. 5368), se efectiviza (fs. 5384vta) y el 5/12/19 se corre vista de presentaciones defensas (fs. 5420) y el **16/6/20**, atento el levantamiento de la feria judicial extraordinaria, la nueva Presidencia del Tribunal deja sin efecto el llamado de los autos al acuerdo, corre vista de las presentaciones defensas a la Municipalidad de Comodoro Rivadavia y a todas las partes para que se expresen en los términos de los arts. 32 y 349 del CPP (fs. 5480).-

Si bien se advierte que de los 12 años y medio de trámite que lleva el expediente, estuvo durante un lapso de casi de 5 años y 4 meses en la sala II de la CFCP -desde el 27/04/12 al 29/11/16 y desde el 27/08/18 al 30/05/19- y durante 10 meses a la espera de resolver un recurso de queja ante la CSJN -desde el 7/12/16 al 31/10/17 (fs. 5224 y 5256), motivos que explican acabadamente la tardanza acaecida, su tramitación, en principio tuvo cierta complejidad -que explicó la inusual duración del trámite- ya que se suscitaban cuestiones procesales que debieron articularse independientemente de la demora que implicaran, para dar cumplimiento a las garantías consagradas constitucional, legal y convencionalmente a los involucrados.-

Y en tal sentido la Comisión IDH sostuvo que “la complejidad del caso se deber medir, especialmente, en relación con las características del hecho y su dificultad probatoria. Como contrapartida, la diligencia de las autoridades judiciales debe ser analizada a la luz de la complejidad del caso y de la actividad investigativa” (Informe N° 86/09, Caso 12.553, “Jorge, José y Dante Peirano Basso vs. República Oriental del Uruguay”, del 6 de agosto de 2009, párrafo 129) aplicables al asunto.-

Y ya se ha dicho que no hay un tiempo razonable, único, establecido para que la sujeción al enjuiciamiento criminal legal de un individuo, devenga en violación





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

sustancial al derecho esencial de la persona humana y que esa consecuencia sea equiparable al decurso prescriptivo desvinculante, cuando la pretensión aquí carece de sustento fáctico y normativo suficientes y por lo tanto el agravio introducido por la Defensa, incluso de cara a la penalidad máxima prevista para el delito del art. 55 de la ley 24.051, de diez años por remisión al art. 200 del CP, resulta inconsistente y la acción delictual está vigente.-

Máxime sin soslayar la gravedad del suceso, causante de un daño grave al medio ambiente, en su flora, fauna, recursos terrestres y oceánicos, atacando en definitiva, la “casa común” de la humanidad.

Por ello, sopesando la demora incurrida en las circunstancias concretas del trámite, el tiempo en que efectivamente los encausados estuvieron sometidos al proceso y la amenaza penal máxima por el tipo delictivo requerido de juicio, cuyo término prescriptivo no ha discurrido y no encontrándose vulnerados el debido proceso, ni los derechos de la defensa en juicio, corresponde rechazar el planteo de insubsistencia de la acción por violación al plazo razonable.-

B) Sentado lo anterior, corresponde considerar la prescripción de la acción penal interpuesta en términos del art. 62 del Código Penal, por el Defensor Público Oficial de Luis Javier Fernández y Adolfo José Ibas y por la Defensa Particular de Gemini, a efectos de determinar si ella sigue vigente o se ha extinguido a su respecto, por cuanto en la materia la prescripción es de orden público, opera de pleno derecho y debe declararse de oficio y resuelta en forma previa a cualquier decisión de fondo.-

Y cabe recordar que el instituto de la prescripción de la acción penal constituye una limitación al poder punitivo estatal por el transcurso del tiempo.-

Es una valla de contención a la potestad persecutoria estatal, que responde a la necesidad de evitar la posibilidad que la autoridad atropelle las esferas de libertad de los particulares sine die y sobre la base de lo expuesto, puede afirmarse que el instituto prescriptivo de la acción, implica la consagración en el ámbito legal, del deber del Estado de abstenerse de continuar, o bien de iniciar, la persecución penal de un individuo luego de transcurrido un determinado período de tiempo.-

Tal conclusión reconoce base legal en el art.62 del código Penal pues el transcurso del tiempo es el requisito objetivo esencial, requerido por nuestro derecho, para considerar extinguida la acción penal.-

La prescripción de la acción penal importa entonces la cancelación del derecho que tiene el Estado para ejercer su potestad represiva, que se ejerce a través de procedimientos regulados dentro de un rito estructurado, para hacer efectivas las garantías constitucionales del debido proceso y de la protección judicial efectiva de los derechos y si la atribución del Estado a la persecución, no se ejercita en un tiempo reglado por la ley, esa inacción o demora trae como consecuencia su extinción.-

En reiterados pronunciamientos nuestra Corte Suprema de Justicia ha reclamado eficaz y rápida decisión judicial, así en “MATTEI”, “debe reputarse incluido en la garantía de la defensa en juicio consagrada en el art. 18 de la CN el derecho de todo imputado a obtener (...) un pronunciamiento que ponga término del modo más rápido





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

posible a la situación de incertidumbre y de innegable restricción de la libertad que importa el enjuiciamiento penal” y agregó “el derecho de la sociedad a defenderse contra el delito debe conjugarse con el del individuo procesado, de modo que no se sacrifique ninguno de ellos en aras del otro”; en el caso “MOZZATTI” señaló “agraviados hasta su práctica aniquilación el enfático propósito de afianzar la justicia expuesto en el preámbulo y los mandatos explícitos e implícitos que aseguran a todos los habitantes de la Nación la presunción de inocencia y la de su defensa en juicio y debido proceso penal (...) dichas garantías constitucionales se integran con una rápida y eficaz decisión judicial”.-

Puede agregarse que como causa de extinción de la acción penal, la prescripción está ligada a la gravedad del hecho y, en menor medida, a la responsabilidad del sujeto, atento a que los plazos de prescripción de la acción penal se determinan en función a la gravedad de la sanción con que se conmina el delito.-

En nuestro Código Penal, el art. 59 inc. 3 establece como causa de extinción de la acción a la prescripción y el art. 62 inc. 2 que ello ocurrirá -en lo que aquí interesa- después de transcurrido el máximo de duración de la pena señalada para el delito, si se tratare de hechos reprimidos con reclusión o prisión, no pudiendo, en ningún caso el término de la prescripción exceder de doce años, ni bajar de dos años.-

Por su parte el art. 63 del mismo texto legal regla que la prescripción de la acción empezará a correr desde la medianoche del día en que se cometió el delito o, si éste fuese continuo, en que cesó de cometerse y que ese tiempo se interrumpirá solo en los casos que la misma norma de manera taxativa enuncia en su art. 67, esto es: a) por la comisión de otro delito; b) por el primer llamado efectuado a una persona, en el marco de un proceso judicial, con el objeto de recibirle declaración indagatoria por el delito investigado; c) por el requerimiento acusatorio de apertura o elevación a juicio, efectuado en la forma que lo establezca la legislación procesal correspondiente; d) por el auto de citación a juicio o acto procesal equivalente; y e) por el dictado de sentencia condenatoria, aunque la misma no se encuentre firme.-

Examinado específicamente el caso se advierte que tanto Fernández como Ibas, fueron requeridos a juicio el 16 de abril de 2010, por la conducta culposa que reconoce la ley 24.051 en su art. 56, la cual prevé una escala penal de 1 mes a 2 años de prisión y el último acto interruptivo de la acción, se produjo el 22 de septiembre de 2010, con el proveído de citación a juicio, (fs. 4347), habiendo transcurrido desde entonces el lapso de dos años previsto por el art. 62 inc. 2º del CP para esta clase de delitos y atento el tiempo discurrido se ha configurado una de las causales de extinción de la acción penal, prevista en el art. 59 inc. 3 del Código Penal.-

Pues tampoco emana que los imputados hubieran cometido nuevo delito en ese plazo, que marca la normativa, conforme se desprende de los Informes del Registro Nacional de Reincidencia de Ibas y Fernández, de fs. 5437/vta. y 5443/5vta.. -

Y así concluye comprobada que la acción penal está prescripta y cabe declararla y dictar sobreseimiento a Ibas y Fernández por el hecho que fueron requeridos de juicio criminal, cesando a su respecto cualquier restricción que por el mismo le fuera





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

impuesta y sin costas (arts. 59, 62 y 67 del Código Penal, art. 56 de la ley 24.051, y arts. 361 y 530 del Código Procesal Penal).-

Otra es la prescripción de la acción penal postulada por la Defensa Particular de Gemini, pues previo a todo debe señalarse equivocado el paralelo que traza esta Defensa, entre los efectos interruptivos de la acción correspondientes al decreto de citación a juicio anulado, a consecuencia de la invalidez del primigenio requerimiento de juicio y el decreto elevatorio dictado (fs. 4347), porque el primero carece de toda eficacia como acto procesal y como tal impedido de producir efectos legales.-

Por consiguiente, teniendo en cuenta que el causante fue requerido de juicio por el delito previsto en el art. 55 de la ley 24.051 (fs. 4205/12vta.), cuya escala penal oscila entre 3 y 10 años de prisión o reclusión y que el último acto interruptor de la acción se produjo el 22 de septiembre de 2010 (fs. 4347), se colige que no discurrió desde entonces el plazo de 10 años previsto en la escala del art. 200 CP, según remisión punitiva del art. 56 de la ley 24.051 y lo establecido en el art. 62 inc. 2º del CP.-

Por ello, no corresponde dar acogida favorable a la solicitud de prescripción de la acción penal invocada por la Defensa Particular de Gemini.-

C) Respecto a la solicitud de extinción de la acción penal, por la conciliación o la reparación integral del perjuicio efectuada por la Defensa Particular de Avalos según el art. 59 inc. 6º del Código Penal y el art. 34 del CPPF, implementado por el art. 1º de la Resolución N°2/2019 de la Comisión Bicameral de Monitoreo e Implementación del Código Procesal Penal Federal, corresponde señalar que de su simple lectura surge que los acuerdos conciliatorios mencionados son aplicables únicamente a los casos de delitos con contenido patrimonial y cuya investigación se encuentre en curso, extremos que no se dan en la presente, tal como señala el Ministerio Público Fiscal.-

En efecto, el art. 34 del CPPF dispone “Conciliación. Sin perjuicio de las facultades conferidas a los jueces y representantes del Ministerio Público Fiscal en el artículo 22, el imputado y la víctima pueden realizar acuerdos conciliatorios en los casos de delitos con contenido patrimonial...”, agregando en el segundo párrafo que “... Ante el incumplimiento de lo acordado, la víctima o el representante del Ministerio Público Fiscal podrán solicitar la reapertura de la investigación”.-

Entonces teniendo en cuenta el estado actual del proceso y que los bienes jurídicos protegidos en el delito bajo examen además de la salud pública y el medio ambiente en general, aunque pudieran mensurarse económicamente, como tales carecen de contenido intrínseco patrimonial, destinado a fluctuar el activo de bienes y derechos de un particular, persona jurídica o institución pública, con ánimo de lucro propio o ajeno, cabe rechazar la extinción de la acción penal por conciliación pretendida, sin costas.-

D) En otro aspecto y en materia de las nulidades interpuestas, una con sustento en la inobservancia de la Acordada N°31/2020 de la Excma. Corte Suprema de Justicia de la Nación y la otra, por la carencia de una vía incidental impugnativa, cabe tener presente que dicha sanción, la máxima del orden jurídico, no sucede por ocurrencia de la parte, sino por la presencia de vicios procesales de magnitud que invalidan la actuación.-





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

Y aquí ninguno de los nulidicentes reveló una situación procesal que haya vulnerado el debido proceso legal, la defensa en juicio de sus derechos o les provocara algún perjuicio, o al menos puesto en riesgo seriamente su intervención en el proceso, sino invocando genéricas y vagas premisas, pretenden invalidar los avances del tribunal en el juicio basados en elementales principios de concentración, economía y celeridad procesales y respetando la seguridad sanitaria de todas las partes, ante la afligente y grave situación de pandemia universal que castiga al país.-

Es necesario poner de relieve que las Defensas no precisaron el agravio insanable que las supuestas irregularidades les habrían provocado y es ineludible, habida cuenta que la nulidad de actos procesales, requiere un perjuicio concreto para alguna parte, pues no es admisible su declaración en el sólo interés del formal acatamiento de la ley y en tal sentido se sostuvo “no será suficiente ... alegar que se ha violado el derecho de defensa [Madina, El sistema de nulidades..., JA, 2001-III-1036]. Por el contrario quien la invoque deberá indicar qué alegaciones fue privado de ejercer o las pruebas que hubiera propuesto si el acto cuestionado no exhibiese el defecto, que motiva el cuestionamiento [CS-Fallos, 302:179; 304:1947; 306:149; 307:1131; 325: 1404, entre muchos]” (Navarro, Guillermo Rafael – Daray, Roberto Raúl. Código Procesal Penal de la Nación. Análisis..... Hammurabi. Bs As. 2010. Pág. 604/5).-

Por consiguiente, la sola mención genérica al ejercicio del derecho de defensa no puede tener favorable acogida, pues tan vaga enunciación, no logra acreditar la existencia del perjuicio que se les habría provocado.-

Ante las observaciones interpuestas cabe recordar que el art. 166 del CPP, regla que “Los actos procesales serán nulos sólo cuando no se hubieran observado las disposiciones expresamente prescriptas bajo pena de nulidad”, de lo que se desprende que dentro de nuestro sistema legal-procesal, no existen más nulidades que las especialmente decretadas por ley, cuando se afectó un derecho constitucional esencial de modo concreto, sin que deban decretarse cuando no hay un interés jurídico legalmente tutelado.-

Y más, cuando de lo que se trata es de la supuesta inobservancia de una acordada del más alto Tribunal del país, cuya naturaleza no concluye con una sanción invalidante y sin que pase por alto que ella fue dictada con posterioridad a la reanudación de la actividad regular del Tribunal y a la fijación de la audiencia que se impugna.-

En materia de nulidades se sigue criterio restrictivo de interpretación en tanto el proceso tiende a preservarse y no a derrumbarse, limitándoselas a supuestos que las normas expresa o tácitamente estipulan tal sanción, o surja de la correlación armónica de las disposiciones que componen el ordenamiento jurídico vigente y siempre que medie perjuicio para alguna de las partes, evitándose incurrir en un mero ritualismo.-

De todo lo expuesto se colige que los actos procesales sólo deben ser sancionados con nulidad, exclusivamente cuando presentan un vicio de formas sustanciales; circunstancias éstas que no se configuran en autos, según argumentan las partes letradas y más allá que la deficiencia sea o no relativa y pudiera o debiera ser interpuesta en cierta etapa del proceso, toda vez que el Magistrado está obligado a recrear siempre la verdad de





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

lo acontecido para decidir en justicia, por encima de pruritos rituales.-

Y aún en parte irregular un acto, si esa situación no afecta el derecho de defensa del involucrado, no hay interés en una declaración nulificante, como así señala el máximo Tribunal de la Nación, al expresar, "... es doctrina de esta Corte que la nulidad procesal requiere un perjuicio concreto para alguna de las partes, pues no procede su declaración en el solo interés del formal cumplimiento de la ley (conf. doctrina de Fallos: 295:961; 298:312, entre otros), ya que resulta inaceptable en el ámbito del derecho procesal la declaración de una nulidad por la nulidad misma (Fallos 303:554) [...]” (cit. C.S.J.N. Fallos 322:513 y similar sentido, Fallos 319:119).-

Las impugnaciones hechas no pueden resolverse con la exposición de argumentaciones abstractas, serán los hechos extraídos de la realidad, que acreditados serán ciertos o falsos y demostrarán o no su verosimilitud y no los razonamientos de las partes, que serán correctos o incorrectos, pero que no habrán de interferir en la tarea pausada e indispensable de juzgar, verificando un examen exhaustivo de las circunstancias que rodean cada situación, para arribar a la existencia o no, de vicios invalidantes insanables.-

Máxime, cuando se argumenta que la carencia actual de una antigua vía impugnativa abierta, impide conocer ahora aquéllos fundamentos del decisorio, cuando la misma evidencia actualmente su caducidad y además se registra la interlocutoria recaída oportunamente en el asunto.-

Porque la nulidad es un remedio excepcional, que cede ante el principio de conservación, fundado axiológicamente en la seguridad y la firmeza, sin que quepa olvidar el interés público que reclama en el proceso penal, la determinación de la verdad real, para contribuir a la adecuada prestación del servicio de justicia (S.I. N° 21/95 in re “Incidente de Nulidad presentado por la Defensa de Boris N. Staller”).-

En estos términos, las impugnaciones incumplen las previsiones de arts. 166 sts. y ccdtes. del CPPN, toda vez que se satisficieron los extremos exigidos por la ley ritual en el asunto, por lo que se impone el rechazo de toda nulidad articulada, sin aún ameritar la incidencia la imposición de costas procesales, arts. 530 y 531 CPP.-

E) También se hizo lugar a la actuación procesal de Mirta Beatriz Calvo, asistida por la Dra. Sonia Ivanoff, conforme al art. 79 y stes. del CPP, valorando su previa intervención en el asunto, en el carácter acreditado de una persona eventualmente víctima de este delito, según términos, derechos y garantías que le atribuye la ley 27372.-

Asimismo, toda vez que se reconoce y reglamentó por la Excma. Corte Suprema de Justicia de la Nación, la actuación del “amicus curiae”, en Acordada N° 7/13 y en concordancia a decisiones de la Cámara Federal de Casación Penal y art. 63.2 del Reglamento de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, conforme autorización de la Comisión Interamericana, arts. 44 y 48 CADH, según art. 75 inc. 22 de la Constitución Nacional y habiendo los peticionantes brindado las razones fácticas y jurídicas de su interés institucional sobre la cuestión, se incorporan al proceso como “amicus curiae” del Tribunal, a los titulares de las presentaciones hechas a tal efecto, que se desempeñarán conforme a la oralidad propia del procedimiento, sin admitir presentación escrita.-Por todo lo expuesto,





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

valorados los argumentos de las partes y oído el Ministerio Público Fiscal, conforme el art. 377 primer párrafo del CPP el Tribunal en lo Criminal Federal de Comodoro Rivadavia, RESOLVIO: I) NO HACER LUGAR A LA DECLARACIÓN DE INSUBSISTENCIA DE LA ACCIÓN POR TRANSCURSO DEL PLAZO RAZONABLE Y AL SOBRESIMIENTO por extinción de la acción penal para los procesados Avalos y Gemini, sin costas y teniendo presente las vías recursivas reservadas.- II) DECLARAR EXTINGUIDA LA ACCIÓN PENAL POR PRESCRIPCIÓN y sobreseer a los procesados Luis Javier Fernández DNI N°29397471 y a Adolfo José Ibas DNI N°10392149, de las demás condiciones personales obrantes en autos, arts. 59 inc. 3º, 62 inc. 2º, 63 y 67 CP y 361, 530 y 531 CPP, cesando a sus respectos cualquier restricción que por este hecho les hubiera sido impuesta y sin costas.- III) NO HACER LUGAR A LA EXTINCIÓN DE LA ACCIÓN PENAL POR CONCILIACIÓN por oposición del Ministerio Público Fiscal y su caducidad, ni al sobreseimiento a favor de Avalos, conforme art. 59 inc. 6º CP y 34 CPPF, art.1º Resol. N°2/2019 Comisión Bicameral de Monitoreo e Implementación del Código Procesal Penal Federal, sin costas.- IV) NO HACER LUGAR A LA DECLARACIÓN DE NULIDAD DE LA CONVOCATORIA A LA AUDIENCIA DEL DEBATE, NI POR CARECER DE VIA INCIDENTAL PREVIA IMPUGNATIVA, sin costas.- V) HACER LUGAR a la actuación de Mirta Beatriz Calvo, asistida por la Dra. Sonia Ivanoff en términos del art. 79 y stes. del CPP e INCORPORAR COMO “AMICUS CURIAE” del Tribunal a los titulares de las presentaciones a tal efecto y según los términos reglados y así cabe tener por fundadas las decisiones previas adoptadas, leídas y diferidas en la publicidad de sus argumentos, a fin de garantizar equidistancia y equivalente eventual actividad recursiva de todas las partes.-

IV.- En otro aspecto de su alegato señaló el Ministerio Público Fiscal que a las dos personas que figuran últimas, en la cadena de mandos de la tripulación, de la nave comprometida, por sus roles específicos y el ámbito de sus decisiones, las constancias reunidas en la causa, no son suficientes para permitir vincularlos objetivamente al hecho analizado, ni a las conductas reprochadas a los demás y en consecuencia desiste de acusar a los procesados Giordano y Pascual y solicita se lo tenga por válido y se absuelva de culpa y cargo a los nombrados, cesando cualquier restricción y sin costas.-

Y en este punto cabe al Tribunal analizar, si la abdicación de acusar hecha por el Ministerio Público Fiscal, en esta instancia, se sostiene en las constancias probadas de la causa y en la valoración del derecho aplicable, sin olvidar como antes se ha dicho, que la omisión de la pesquisa en coleccionar elementos de convicción suficientes no puede hacerse valer en perjuicio del sentenciable.-

Porque como Alberto Binder señala “...además del límite fijado por el legislador el juez tiene otro límite: aquél fijado por el acusador, sea éste oficial o privado ...” (Introducción al Derecho Penal, Buenos Aires, Ad Hoc 2004, p. 297) pues el rol de acusar y perseguir debe ser siempre independiente del de juzgar y punir y por ende a cargo de distintos sujetos. (Reglas de Mallorca, art.2º, inc.1º).-

Y es menester precisar como se analizó, que las supuestas actividades





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 9100095/2009/TO1

ilícitas de estos sujetos, no adunaron elementos convictivos útiles que inequívocamente los vincularan al acontecer doloso denunciado, sus tareas cumpliendo roles específicos en la navegación y en la carga, por la propia dinámica impresa, no vislumbran zonas oscuras o marginales que no hayan podido explicarse con solvencia.-

La multiplicidad de ingredientes probatorios reunidos y valorados en su conjunto, concluyen que no resultó manifiesta, ni fue posible acreditar determinación dolosa o voluntad de los imputados dirigida a violar la ley penal, máxime ante la ausencia de conductas previas o contemporáneas suyas que indicasen otras eventuales ilicitudes.-

Los elementos colectados regularmente a su respecto antes citados no merecieron observación alguna que los invalidase para su legítima adquisición, fueron legalmente incorporados al juicio conforme a las normas citadas oportunamente, evaluados cabalmente por el sr. Fiscal General actuante, concluyó que por su insuficiencia impidieron reunir en la instancia un compendio probatorio que permita afirmar con la certeza necesaria que exige una resolución a esta altura del proceso, que existió un acontecer doloso, que verificó su tipicidad en el marco intelectual y volitivo del agente y merece su castigo.-

Si no fue posible tener por cierto y probado en el trámite, extremos caracterizantes delictivos del modo en que se elevaron a juicio, ante la insuficiencia de los ingredientes de convicción, aptos para poner en entredicho sus conductas individuales, previas y contemporáneas, vulnerando bienes jurídicos que tutela la ley penal, hoy en nada el proceso se sostiene para generarles algún reproche legal.-

La postura externada por el Ministerio Público Fiscal de la Nación, no se presenta antojadiza, ni arbitraria y corresponde a una decisión fundada y razonable y su abdicación del ejercicio de la acción pública, con sustento en las constancias probadas del proceso incorporadas al debate y en la falta de ingredientes fehacientes incriminatorios que habiliten su reproche, fue realizada de manera racional, lógica y reconoce base legal.-

Y así puede concluirse en la evaluación que "...para ser válidos los dictámenes fiscales deberán ser motivados, exigencia que comporta tanto una garantía en beneficio de los eventuales imputados y acusados como también para el Estado en cuanto asegura la recta administración de justicia...esta garantía constitucional de justicia fundada en el régimen republicano de gobierno, impone la publicidad de las razones que tuvieron en cuenta los Fiscales al formular sus requerimientos y facilita el control de la actuación judicial por parte del pueblo, de quien en definitiva emana la autoridad" CNCP SIII, reg.688/00 "Alvarez" del 7/11/00, lo que aconteció en la especie.-

También cabe en aplicación de criterios emergentes de los fallos del más alto Tribunal del país, que se trajeron a colación, in re "Tarifeño" del 28/12/89, T°209 L.XXII, "García", Fallos 317:2043, "Cattomar", "Ferreyra", Fallos 318:1234 y 2098, "Mustaccio" del 17/2/04 entre otros y concordante doctrina y jurisprudencia incluso de este Tribunal, "del Valle" del 7/7/2010, "Bersan" del 6/12/12, etc. toda vez que en materia criminal la garantía del art. 18 de la CN, exige observancia de las formas sustanciales del juicio, relativas a la acusación, defensa, prueba y sentencia, dictada por jueces naturales, pasos sucesivos de ineludible respeto, que no puede concluirse en una sentencia si está





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

ausente la acusación, ante la carencia de una pretensión actual sobre la que pronunciarse, se impone al Tribunal cerrar el proceso sobre los señalados.-

Así correctamente fundado el dictamen del sr. Fiscal General, con apoyatura fáctica extraída de la prueba incorporada en la audiencia y la jurídica, emergente del análisis y encuadramiento de hechos y comportamientos de protagonistas y ponderación de la normativa aplicable, al que adhieren las Defensas, interpretando que la prueba rendida no alcanzó a involucrar a sus pupilos, en aplicación de los precedentes citados, cabe tenerlo por **desistido** del ejercicio de la acción penal, respecto de los procesados Mariano Ariel Giordano y Raúl Alberto Pascual, de las demás condiciones personales de autos, dictando su **libre absolucón**, cesando a su respecto cualquier restricción que por el hecho les hubiera sido impuesta, sin costas, arts. 120 CN y 67, 69, 402, 530 y 531 del CPP.-

V.- Corresponde dejar constancia en este punto, que para la decisión que se propicia, se tienen a la vista y analizadas, las numerosas cajas con documentación incautada, de la "A" a la "P" y las actas, constancias, notas, certificaciones, planillas, fotos, informes, fotocopias, faxes, allanamientos, declaraciones testimoniales y actuaciones administrativas de Prefectura Naval Argentina y Policía Federal, constancias actuariales y documentación de organismos oficiales y empresarios, autos remitidos ad "effectum videndi et probandi", `Chubut c/ Avalos y otros s/ ord.` y en particular, las pericias de fs. 1797/813 y 1837/56; 1999/2008, 2089/102 y 2114/17; del licenciado Rodríguez Adrián a fs. 2167 y 2565/73; del INTI a fs. 2192/245 y 2345/400 y 2477/507, 2749/85, 2858/81, 2920/42, 2984/3005, 3078/101, 3197/218, 3315/43, 3371/401, 3430/65; 2289/97; 2403/29; 2435/70; 2546; de Prefectura 2945/48; de fs. 3220 y fs. 3408/9 ofrecidos por el Ministerio Público Fiscal, la defensa de los exprocesados Fernández e Ibas con la adhesión de la defensa de Gemini y por la defensa de los acusados Avalos, Valle, Pascual y Giordano, según se enunciaron en la audiencia, para su incorporación por lectura al debate, sin observaciones de las partes.-

Asimismo las deposiciones testimoniales brindadas presencialmente y por video conferencias que oportunamente se incorporaron al juicio, según las normas allí referidas y las que se citan a continuación.-

Jorge Luis Gallegos, que hoy depone testimonialmente habiendo sido procesado y sobreseído, con remisión a sus manifestaciones anteriores, refiere que en diciembre del 2007 en la operación de carga del Illa era capitán operativo, loading master, no notó ningún inconveniente o algo que no fuera habitual en la operación, bajado del Illa subió a la lancha al muelle de Caleta Cordova, no notó anormalidad en el mar, el espejo de agua impecable, casco del remolcador impecable, se fue subiendo en el remolcador Saga, mientras maniobraba con la lancha en una conformación en U por el remolcador navegando con un sorbente, no había nada y lo extraño es que el espejo de agua estaba impecable aparece luego con petróleo, luego de operado no controló la boca del buque tanque ya que no hay nada anormal, el primer indicio es el espejo de agua y no tenía nada, por eso no se bajó a chequear, podría suceder si el barco tuvo algún problema pinchadura o brida y se produce la bajamar mientras carga y deslastra y no se advirtió nada, el Illa contaba con la





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

iluminación del astillero, sin agregados, era una iluminación buena el barco tenía sus años, en la cubierta se trabaja durante la carga, bomberos, inspector, el dicente y marineros y podían tener un accidente, sin cuestionar la seguridad en la cubierta, la iluminación del buque llegaba al espejo del agua y la iluminación del remolcador, en ese tiempo no se anota ni mide la dirección del barco por la marea, supone que sucedió por la bajamar, conoció un cambio registrado en el libro de hidrocarburos, se anotan trasvases, medidas que quedan, del buque tanque no recuerda si cargó más que en el plan original, debió haber cargado la cantidad prevista, lo sabe el inspector de carga y gerente de operaciones de TERMAT, no hubo carta de protesta del buque, por la cantidad de hidrocarburo cargada, no vio otros buques circulando por la zona, no se pone a mirar al mar, esos días hubo viento, no había marejada eran las condiciones meteorológicas del momento, recuerdo haber accedido montones de veces a la sala de cargas, había tenido muchos problemas ese barco, no tenía vista al exterior la sala de carga, el barco como él, hacen cinco fojas de checklist, con el loading master y primer oficial recorren el barco a ver si está en condiciones, dura cerca de dos horas, recorren popa a ver la condición del cabo de remolque, se firma y queda un ejemplar a cada uno, no todos los barcos cargan lo mismo, examinan toda situación de casco, controles, objetos que controlan las válvulas, sabe que no tenían inconveniente en los sistemas de carga del barco, a fs. 201/6, está el plan de carga no sabe si es el plan de cargas que efectivamente se utilizó, ahí se expresa como fue cargado, vacíos, sondajes, que tanques de carga se llenaron, eso lo confecciona el primer oficial del barco, la condición del lastre es vacío, no conoce con que lastre salió el buque el 26/12 que es trabajo del inspector de carga, TERMAP no tiene injerencia con la cantidad de lastre que sale el barco, tanques del barco los controla, bombero y oficial de guardia o primer oficial, fueron utilizados los tanques allí registrados, no conoce si esa fue la ubicación de la carga enviada por la terminal, el oficial de carga es quien va chequeando, no conoce el calado del barco, no recuerda protesta del capitán por variación en la carga, las variaciones sobre la carga se manejan entre el gerente general de TERMAP y el dueño de la carga, en el plan de carga está su firma de fs. 201/6 porque está escrito en el manual portuario que debe estar al tanto de los pormenores de la operación, que significan escritos agregados a mano los sondajes por sobre el modelo conformado, punto 25 del plan de carga del tanque 1C, 3C, esos manuscritos los hace el primer oficial y pueden ser ajustes de la operación, no cumple o tiene problema sobre el checklist el loading master anota el problema en la carta de protesta al terminar la carga la carta de protesta es un reclamo que firma el capitán y loading master, puede figurar el volumen de carga efectivamente recibido por el buque, fs. 211, terminal entregó volumen prometido, 212 capitán expresó volumen entregado 35.000mts. cúbicos, está firma del loading master, no recuerda si cargó menos y hubo preocupación del capitán por el calado para ingresar al Paraná y pudieron hacer operación de deslastre, si se carga menos se cambian cantidades de asignación de los tanques, es razonable la preocupación del capitán por el calado, primer oficial con bombero en un librito llevan cantidad de carga en cada tanque, no hay inspección técnica antes de zarpar el barco, es responsabilidad del comando del barco, por sus antecedentes a veces llaman de TERMAP para alguna clínica,





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

eran 4 loading master y quedó el exponente, reconoce su firma en los calados finales del agua de mar según el plan de carga, proa, popa y asiento, hay cálculos para distribución de carga para determinar el calado, es la previsión de calado con el cuál se sale del puerto de Comodoro Rivadavia y zarpa para Campana, al salir de Caleta Cordova se acercó al muelle, bajó toda la comisión y salió de la Caleta, no sabe adonde fue, del “barquito” baja stressado y se fue a su domicilio; la empresa a la que trabajó tenía plan de contingencia para la situación de derrame, muy puntilloso, dos loading master fueron despedidos por mala praxis, quien participa es el capitán del remolcador donde está el equipamiento de la lucha contra la polución, que en el caso era Marcheret, no se manchó el espejo de agua y las boyas no estaban con petróleo y el casco del remolcador y no había una sola gota de petróleo, no habló con la gente del Illa, el derrame puede reconocer muchas explicaciones, que en Campana iban hacer una revisión exhaustiva, una brida que se haya aflojado, una tubería con pinchadura, hay muchas hipótesis, al bajar del barco no había nada.-

Rubén Oscar Vicente, testifica que en diciembre de 2020, era patrón de lancha en el “Rigel”; no recuerda la carga para el buque Illia; seguramente lo asistió al Illia en la maniobra de amarre y si fue todo normal en el desamarre al día siguiente; el servicio es llegar a la zona, hacer todo un movimiento de las mangueras flotantes, recuperar el material de ellos que estuvo arriba del buque y apartarse para que el buque pueda zarpar de manera normal, eso debe haber sido la maniobra de ellos o lo que hizo al día siguiente que el buque fue amarrado, en todo momento están en la embarcación en la que asisten al buque, bajan los elementos comentados, el personal que está a bordo del buque y se retiran a tierra, tienen veinte minutos de navegación hasta el muelle, desde el que operaban en aquel momento; se retiraron en la embarcación en la que llegaron, se fueron con el los tres tripulantes de la embarcación, o cuatro, no recuerda sus nombres, en aquel momento subía gente de Prefectura, pero no recuerda sus nombres porque pasó un tiempo largo ya; en ningún momento estuvo a bordo del barco, ellos están en una embarcación menor desde la que asisten al barco, en maniobras de amarre y desamarre, esta embarcación era la “Rigel”, asisten al buque en la maniobra de amarre, una vez concluida, se retiran a tierra, la operación dura lo que tiene que durar, pero ellos no están cerca del buque tanque; no vio en la operación de amarre, ni de desamarre ninguna anormalidad, tampoco después del desamarre, ni en el aire; esa época operaban desde el viejo muelle de YPF o desde uno de bajar; siempre operan del lado de estribor del buque tanque; la forma de los desembarcos se pueden dar de cualquiera de las bandas; en las maniobras de asistencias de amarre implica navegar alrededor del buque o en sus inmediaciones, la maniobra puede durar un tiempo, pero en sí ellos llegan a una banda del buque tanque donde efectúan la conexión, toman la manguera, la apartan del buque y se quedan el tiempo que el buque demore en zarpar, en dejar las instalaciones libres, siempre del mismo lado, lo que se trata es dejar la manguera abierta para que no tenga ninguna interferencia en la salida; la maniobra de ellos desde salir de muelle hasta llegar a la zona de operaciones no es mayor a 20 minutos, a partir de allí asisten al buque en lo que demore en salir, entre salir del muelle y salir del muelle nuevamente con la gente, puede ser hora y media, dos horas; es una





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

embarcación de 13 metros, de la cubierta al espejo de agua no hay más de un metro; ellos están apartados, una vez que vuelven a su lugar a dos millas y media de donde opera el buque tanque, o sea que la situación de mar donde operan ellos no es la misma que el buque tanque; cuando ellos llegan el buque ya está desconectado y próximo a zarpar, si bien tienen visualización de la zona, la tarea de amarre/desamarre en Caleta va por la banda de estribor; no sabe en qué banda se encuentra la boca de deslastre; ellos operan sobre la banda de estribor.-

Roberto Marcelo Olmos, atestiguó que en diciembre de 2007 era patrón de la lancha, cree “Rigel”, no recuerda a qué barco y tarea realizó en ese momento, no recuerda con certeza, de fs. 1223vta. si podía observar el casco del buque Illia el 25 y 26 de diciembre de 2007, recuerda oleosidad en el agua, pero es vago, no recuerda de que operación, la oleosidad estaba en el agua, grasitud, no es como el petróleo que sea pesado, no recuerda cómo era la mancha a la salida del muelle; de la pregunta de fs. 1223 in fine y de 1023vta. “si pudo observar el casco del buque tanque en cuestión, caso afirmativo, indique si presentaba rastro oleoso en él, manifestó que si pudo apreciarlo y con claridad, pero que el mismo no presentaba rastros de la mancha aproximación, pero cuando arribó a la boya se impregnó”, que no tenía conocimiento certero de los hechos suscitados, de ellos y lo visto en medios de comunicación, cumplió turno de guardia en la base de la empresa Nate S.A. en Caleta Córdova, de 20hs. a 8:00hs. entre días 25 al 30/12/2007 inclusive, los días 25 y 26 no se efectuaron salidas nocturnas, sí el día 27 en horas de la mañana alrededor de las 05:30hs. aproximadamente para asistir al amarre del buque tanque Cape Valdez, dejó constancia de la existencia de la mancha oleosa, ya estaba declarada, luego de asistir a las maniobras de amarre del citado buque regresan al muelle alrededor de las 8:00hs. reconoció su firma, pero no recuerda si la mancha correspondía a un buque o a otro.-

El testigo Jorge Osvaldo Romero, en 25/26 de diciembre de 2007, era patrón de la lancha “Rigel”, recuerda que cuando llegó a la mañana vieron un derrame, generalmente le pasan el cabo para amarrar la monoboja y después le pasan la manguera para la conexión y terminan y se van a tierra, lo hacen desde la lancha, le parece que la lancha era la “Rigel N°1”; después se vuelven al muelle en Caleta Córdova y no lo volvieron a convocar, se fueron a su casa; en el desamarre no tuvo actividad, en los días posteriores sí, cuando entran a las ocho ahí estaban aparentemente cargando absorbente, al remolcador tenían que ir a buscarlo, el que largaba el absorbente le parece que era el remolcador “Gardel”; ellos fueron a buscar los absorbentes, con el estaban Rubén Vicente y Pedro Barrera, sabe que en el amarre; siempre estuvo en la lancha y trabaja de 8 a 20hs.; si la operación hubiera terminado a la madrugada estaría en su casa y no se acuerda si había otros buques; leído de fs. 1016 “...que no vio manchas el 25 y 26...” y “particularmente el día 26 de diciembre de 2007 en maniobras de desconexión y desamarre observó manchas oleosas en su casco e inmediaciones, casco del remolcador Gardel y en las embarcaciones propias, contestó que no...”, la verdad que no recuerda, se le exhibió y reconoció la firma; leída la segunda pregunta de fs. 1015, “que el día 26 de diciembre de 2007 cumplió turnos de guardia en horario de 08:00hs. a 20:00hs. a bordo de la embarcación antes mencionada,





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

que siendo las 11:45hs. a 12:15hs. el Capitán Operativo de la empresa Termap S.A. el Sr. Jorge Gallegos le ordenó al declarante por el canal 68 VHF que se dirigiera a buscar al personal que estaba afectado a las tareas de carga del buque tanque Presidente Arturo Umberto Illia, por lo que el declarante junto al Marinero Rubén Vicente, Contramaestre de su embarcación, se dirigieron a la zona arribando a las 13:10hs. a las 13:15hs. al hacerlo el declarante se aproxima al buque tanque por la banda de estribor, dado que es en ella donde se encontraba la escala de gato, para el descenso de personas y el manifold de carga del buque tanque, en ese momento se arría la punta de línea de manguera, procediendo el declarante a separarla de buque a fin de desembarcar al personal, seguidamente aguardó hasta que el buque realice el amarre y zarpe de la monoboya, libere la misma, a la espera del llamado del citado Capitán Operativo...”, no le refrescó la memoria; ni recuerda haber mirado la boca de lastre, porque cuando le bajan la manguera, uno está mirando el gancho, para no golpear al compañero y no recuerda haber visto algo en el mar.-

El testigo Rubén Esteban Rodríguez, estaba embarcado en el “Rigel” el 25 y 26 de diciembre de 2007; su contacto que tuvo con el buque desde la lancha, es en el amarre y desamarre y no tuvo ningún contacto con el barco; su horario era de 8:00hs. a 20:00hs. doce horas, lo único que hicieron con la lancha es participar en las tareas de limpieza; se solicitó la lectura de la segunda pregunta de su declaración a fs. 1224/vta. “... tiene conocimiento de los hechos conforme lo explicado por la instrucción y lo visto en los medios de comunicación, que durante los días 25 y 26 del doce de 2007 cumplió turnos de guardia en la empresa NATE S.A. de Caleta Córdova, de 20:00hs. a 08:00hs.; que estuvo en esa situación desde los días 25 al 30 del doce de 2007 inclusive, que en las fechas primeramente mencionadas no se efectuaron tareas nocturnas...”; lo único que recuerda es que ellos laboraban de 8:00hs. a 20:00hs. o de 20:00hs. a 8:00hs. y tenían tres días de franco, lo único que puede confirmar, no recuerda si en alguna salida vio oleosidades en el mar, derrame hubo, porque fueron varios.-

El testigo Pablo Nicolás Macheret explica que es marino mercante, ahora jubilado, ese momento navegaba para la empresa Antares en el remolcador Gardel, como capitán, el buque Illia operaba en tareas de carga y el Gardel realizaba tareas de seguridad, finalizada la carga, el Gardel hace las tareas habituales a la espera de tripulantes del remolcador, que siempre asistían al buque tanque por tareas de carga, que luego se dirigen con el remolcador por instrucciones del armador al puerto de Comodoro, al poco de haber amarrado lo llama Andrés Torrano, quien dirigía la operación en la zona y le pide que vuelvan a la monoboya Caleta Córdova para verificar un derrame de petróleo denunciado, zarparon y navegaron a la monoboya de Caleta Córdova, navegaron y no vieron ningún tipo de mancha, ni nada que les llamara la atención, lo informa a Torrano y le dice que proceda a Caleta Córdova a la espera de instrucciones, van navegando, era tarde cuando circunvalaron la monoboya, en el ínterin mantuvo alguna comunicación con alguien de la empresa, cree que con el superintendente para informarle lo que estaban realizando, ya sin luz, durante la noche era bastante fuerte y penetrante el aroma a petróleo y pudieron percibir, por cierta luminosidad que tiene el petróleo, que estaban navegando sobre una





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

mancha, llegaron a la zona habitual de fondeo, el buque fondeó y al día siguiente empezaron a preparar todos los elementos que tenía para la contención y recolección de esta mancha, ese día desembarcaba, lo relevaba el capitán Tachi, inició los preparativos para comenzar la contención pero a poco de sucedido esto, no más de las 9 o 10 de la mañana llegó el capitán Tachi, que era el capitán efectivo del barco, lo releva y regresa a su hogar, no recuerda nada más allá de las comunicaciones propias de las tareas de carga de este buque que le competían a ellos con respecto al remolque de seguridad, físicamente durante la operación de carga estaba 6 horas en el puente de mando y 6 horas de descanso, alternativamente, durante 12 horas en el puente por horario de guardia, estaban en popa, se llama remolque de seguridad y esa fue su función, el Gardel remolca al Illia hasta que 24 horas después finaliza la carga y recibe la instrucción de largar el remolque, dan una vuelta para ver que esté todo normal, recupera a su gente que desembarca del Illia por la lancha de servicio y parten al puerto de Comodoro, para largar remolque, la popa del buque remolcador se va acercando a la del buque tanque, cuando está a una distancia lógica, el remolcador larga un gancho y quedan liberados y no vio nada especial que tenga que recordar, nada para destacar más allá de una operación normal de largar el remolque de seguridad, para él fue una operación normal en su totalidad. De no mediar inconveniente una vez que larga remolque a más tardar en media hora, ya tiene a su gente a bordo, fue una operación habitual cuando lo libera, ellos largan el cabo que tienen de vínculo y no se van, se quedan en la zona por una cuestión contable o administrativa, tienen que contar cuanta carga recibieron, se realiza la comparación de carga y eso es lo habitual, el Illia permanece en las inmediaciones, todo ese tiempo sigue viendolo en el lugar, cuando se retira la posición del Illia es cercana a la monoboya, el Illia se queda en la inmediación de la monoboya, normalmente no ingresa a puerto el buque tanque hace compulsas administrativa y zarpa a su puerto de destino, no recuerda nada destacable, era habitual la comunicación de despedida, chau, buen viaje, porque eran buques de visita habitual, buques que conocía, por una cuestión de cortesía siempre se saludaban al arribo y a la partida. Una vez que llegó a la zona de Caleta Córdova a la noche, su comunicación fue con gente de la empresa, el Sr. Torrano, el superintendente Pablo Pieruchoni que trabajaba con él para informarle que estaban en Caleta Córdova y hubo un derrame, no vio nada raro durante la operación hasta que a la noche vio el petróleo una vez arribado a Caleta Córdova, una vez que el petróleo se junta con el agua genera una película superficial muy delgada y con gran superficie, no era nada inhabitual en Comodoro ver una mancha de petróleo, no era para nada inusual en la zona, es algo que según su experiencia quedó sin explicación, cuando se produce el derrame ve la mancha, es instantáneo, el algo que quedó irresuelto en la lógica, cómo el buque Illia pudo hacer un derrame y no ver nada y cuando llega a Caleta verla, le llamó la atención porque como puede ser que finaliza la operación, realiza una vuelta de control y a la noche verifica una mancha, pero ya en Caleta, no en la monoboya, no tiene ninguna explicación técnica, no cree que haya más de 8 o 10 millas entre Comodoro y la monoboya, no recuerda haber divisado otro buque petrolero.-

El testigo Pedro Mateo Barrera, era motorista de la lancha en





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

diciembre de 2007; no vio nada el 25 y 26 diciembre, ninguna pérdida; no recuerda si participó del amarre, si recuerda que ese día se tuvo que retirar a las 9 o 12 porque falleció un familiar, el día que fue el derrame; estaba en la lancha en la caleta y lo llamaron para informarle eso, que tenía que retirarse; de su declaración de fs. 1017/8, reconoció su firma y leída la segunda pregunta y su respuesta “para que diga todo cuanto supo del hecho ... previamente explicado por la instrucción, contestó que el declarante cumplió turnos de guardia de 08:00hs. a 20:00hs. a bordo de la embarcación antes mencionada, que el día 26/12/08 siendo las 14:35hs. aproximadamente, luego de arribar de la liberación de asistencia de las operaciones de carga del buque tanque presidente Arturo Umberto Illia, le avisan que había recibido un llamado telefónico por un problema personal por lo cual...”; la verdad que esa parte no recuerda.-

El testigo José Paulino Da Luz Pereyra en diciembre de 2007 era conexión de la manguera, estaba en el remolcador “Gardel”, cuando subimos arriba del barco somos sus ojos, ayudamos al distanciamiento del barco para el amarre de la monoboya y tomar el remolque de los cabos de amarre, tanto de popa como de proa y también la conexión de la manguera en el manifold, que vendría a ser donde está la boca de entrada del petróleo al barco, la manguera sale de la boya, de más 200mts., la suben con grúa del buque tanque y después maniobran para conectar; cuando suben al buque tanque, es asistir con el tema de los amarres, después de la conexión de la manguera controlar que en ningún momento tenga algún problema, como pérdida de presión el manifold, con la manguera de conexión, la faja, etc. se controla en proa que no se acerque el buque tanque a la monoboya y le pasan distancias al buque remolcador, cómo está la posición del buque tanque respecto de la monoboya; con su compañero conectan la manguera y después controlan cada cuatro horas, cuidan la manguera, que no se aflojen los bulones de seguridad de manifold, para que no llegue a una pérdida de presión y llegar a haber algún problema y no se acerque el buque a la monoboya por el cambio de marea, por más que esté tirando el buque remolcador, ellos tienen que saber para que sea una carga segura; él hace la maniobra en el manifold del buque tanque, con la gente de las dos tripulaciones, el manifold es donde va a ir la manguera conectada, ahí se hace la conexión, es en cubierta, el 25 de diciembre de 2007 no recuerda en que horario, la conexión de la maniobra se hace de día, luego la carga del crudo es durante la noche y después se van a la mañana temprano y se fueron al remolcador y de ahí al puerto, al amanecer, no vio nada ese día, incluso en el transcurso de la llegada a Comodoro ven por la tele y se enteran, tenían que volver, cuando voy al remolcador al amanecer tomo conciencia cuando estábamos llegando al puerto de Comodoro, porque nos dicen que teníamos que volver que hubo un derrame, ahí recién tomamos conciencia de que hubo un derrame, en realidad cuando vieron la mancha a mitad del camino de vuelta, no sabe si era en la zona de Caleta Córdova; llegó al lugar el 25 de diciembre por primera vez, en la lancha que transporta del remolcador al buque tanque, no recuerda el nombre de la lancha, llegó con sus compañeros de trabajo Abel Leturno y no recuerda quien era el otro, había alguien más representativo de la empresa Termap, siempre suben con un capitán operativo (cree Jorge Gallego) y el inspector de Cargano recuerda,





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

ellos le llaman la comitiva, son los tres mas estos dos, en la cubierta del buque, vio personal trabajando, se hace continuamente con ellos, cuando tienen que hacer la conexión de manguera no se puede mover a mano, sino a través de la grúa del buque tanque y con personal del buque tanque se conecta; cuando ellos hacen el trabajo de conexión de mangueras el Bombero es el que se encarga que todo esté en condiciones, ahí en el manifold, después los trabajos que hayan en el transcurso del buque tanque, no tiene idea; lo que les interesa a ellos es que no se aflojen los camotes de seguridad de las mangueras; el Bombero es el que se encarga que esté en condiciones, controla la conexión de la manguera que queda conectada al manifold, el marinero de guardia, hacen el mismo laburo que él pero en el barco, una vez que termina la carga, queda libre de la monoboya y zarpa, viene una embarcación menor que los asiste para bajar del buque y traslada al buque remolcador, que no se acuerda si era la "Spika" o "Rigel", el traslado es corto, porque el remolcador se queda cerca del buque tanque, hace también de apoyo, hace de soporte por si alguien se cae al agua, es corto el tiempo de traslado en una embarcación menor que tendrá unos 16 metros de largo, entre dos metros del agua, en la que se traslada a una distancia entre cincuenta/cien metros del buque tanque al remolcador, de ahí se va el personal de tierra -Capitán Operativo y el Inspector-, cuando menciona que se vuelve al puerto desde la operación de monoboya de Caleta Olivares, es al de Comodoro puede llegar en 40min/una hora, no le presta atención al tiempo, el trayecto lo hace siempre, se quedan en Caleta Córdova, pero en esa oportunidad fueron al puerto de Comodoro Rivadavia, puede tardar unas dos horas, no se acuerda cuanto tiempo estuvo en el puerto de Comodoro Rivadavia y la noticia la vieron por la tele, volviendo, se bajó del barco cuando terminó la carga, bajaron normalmente, al amanecer; el manifold está en el medio del buque, la tarea que hace es en guardias, no recuerda cual fue, se prolongan hasta que dure la carga, porque están pendientes de que no se afloje la línea de carga de la manguera, son tres marineros que hacen cuatro horas de guardia cada uno, depende de los horarios; de fs. 949vta. segundo renglón "en el caso particular del declarante le toco de 00 a 03 de la mañana, tarea que se desarrollo en forma normal" dijo puede ser que sea así, se va manejando, por lo general cuando termina la guardia se va a dormir; de la declaración renglón 19 de la misma página "se dirigió a descansar hasta que lo llamaron para asistir a la maniobra de liberación del buque tanque alrededor de las 11hs. aproximadamente", puede ser que haya descansado ocho horas luego de terminar su guardia, no sabe bien el horario, era de día; no sabe cuál fue el horario del derrame; el rumbo que hay que hacer desde el puerto de Comodoro Rivadavia hasta Caleta Córdova la mancha la vio cerca del pilón abandonado, que se encuentra llegando a Caleta Córdova, ese día no se acuerda que hayan hecho otro buque; se dedica a esta actividad desde el 2004 en Antares Naviera, antes fue NANTE, el Capitán Operativo al remolcador nunca sube y cuando vuelve solo con la tripulación de buque remolcador "Gardel", el no es parte de la tripulación, no con el Capitán Operativo, la dirección era Caleta Córdova, lo que el recuerda es eso y el objetivo de su regreso visualizar la contingencia y contener su derrame, desarrolló esa actividad con asistencia de las lanchas que pusieron cotonetes empetroados recuperándolos, llevándolos a la cubierta





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

del remolcador; no tuvo mas contacto con el buque tanque Illia, que no estaba en zona cuando volvió; ellos no controlan la actividad del deslastre; lo que controlan es el tema de la conexión y el acercamiento del buque tanque a la monoboya, tratan de pasar distancia del buque remolcador, cuando cambia la marea y avisan al operativo si tienen algún problema en la conexión, si está por aflojar la manguera o hay algún problema de presión en el manifold; lo tienen encomendado controlar que no pase ningún siniestro y si llegara a pasar algo de eso, que no es su competencia, le dan aviso al Capitán Operativo; desde donde él estaba no podría haber visto la maniobra de deslastre, tienen el control por fuera, tendrían que sacar la cabeza para afuera y si llegan a ver algo, que no ven normalmente, lo informan; no recuerda haber estado pendiente si estaban deslastrando o no; de la cubierta no pudo haber visto alguna anormalidad; de su declaración de fs. 949, reconoció su firma, no vio al buque remolcado o cree no haberlo visto, la mancha estaba llegando a Caleta Córdova, ellos son los que tenían que volver a realizar tareas de contingencia, porque son los que tienen la capacidad de realizar ese tipo de tarea si ocurre.-

El testigo Abel Enrique Letorneau dijo que en diciembre de 2007 embarcó en el remolcador “Gardel”, trabajando para Antares y a la vez haciendo el servicio a Termap, como marinero en el remolcador, hacía los servicios de amarre y desamarre de los barcos petroleros que iban a cargar a la boya; el 25 de diciembre a la tarde o medio día, amarraron el buque Pte. Illia y se cargó no se acuerda la cantidad y estuvo amarrado a la monoboya hasta el día 26, cree que a las 13:00hs. que ahí es cuando finalizaron y lo soltaron al barco; no sabe a qué altura del barco se encuentra la boca de lastre, lo que no recuerda es que haya estado abajo del agua, se mantuvo siempre a la altura de la línea de flotación; de la pág. 1300/1, “si observo que el buque haya efectuado tareas de deslastrado”, contestó que “no observo que haya efectuado deslastrado directamente desde la obra muerta, desde la flotación, lo que significa que dicha descarga puede haber estado debajo de la línea de flotación y el declarante no la haya visto, dejando constancia que esta maniobra es necesaria para cargar el buque y si o si se tuvo que haber efectuado para recibirla”; en sus horas de guardia puede ser que haya estado deslastrando el buque o no, porque puede ser que en la operación de carga, eso se va realizando a medida que se va necesitando, se va sacando el agua de la bodega y se va cargando crudo, se va deslastrando a medida que se va cargando, pero no precisamente en toda la operación, deslastrar es sacar el agua de los tanques y cargar el producto que hay que cargar, no recuerda si el buque deslastró; si hubiera visto deslastrar agua contaminada lo primero que hubiera hecho es avisar a la sala de carga, que está deslastrando agua contaminada; se encontraba físicamente en la cubierta al momento de la carga del buque, en su hora de guardia que se hace para asegurar que haya una operación correcta y no pase nada de esto, arriba del buque, en otro momento no están allí, hacían guardias de 3x6 o 4x8, pero nunca quedaba la cubierta sin guardia, desde la cubierta se puede ver la boca del lastre, permanentemente se mira, cuando esta deslastrando y cuando no, precisamente desde la sala de carga se le pregunta, no a ellos, pero si al marinero del barco, que es el Bombero o el Marinero, si está saliendo bien el lastre, si está saliendo como corresponde, todo permanentemente en conexión con la sala





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

de carga; incluso en operación; de la operación de desamarre del día 26, no recuerda que guardia tenía ese momento, ellos permanecen a bordo desde que empieza la operación hasta que termina, continúa su exposición, declarando que se mira permanentemente el deslastre cuando se deslastra y cuando hacen la recorrida en la cubierta del barco, se mira de arriba porque están a bordo del Illia y desde la cubierta, son los de conexión hacían guardias de 3 por 6, el declarante retoma por ejemplo de 9 a 12 a las 6 de la tarde, es decir que hay uno permanente pero no es siempre la misma persona, él está en la cubierta, si está cargando tiene que deslastrar en algún momento, no está permanentemente, cuando es necesario, pueden deslastrar en cualquier momento mientras están cargando. Durante la operación de carga del día 26 en su guardia no notó ninguna anomalía, mientras estaba de guardia en la cubierta, bajan siempre con la lancha, no puede precisar con cuál de las dos de trabajo que tenían en la base, no había ninguna mancha, ni cerca del remolcador, ni de la lancha, no se veía mancha en el agua, no iba a tierra porque se quedó a bordo del remolcador, hizo metros nomás porque lo dejaron en el remolcador en minutos, es tripulante del remolcador por eso lo dejaron en él, no puede precisar la distancia entre cubierta y boca de deslastre, le parece 4 metros, la boca está arriba de la superficie, si está deslastrando uno se asoma por la cubierta y lo ve, si ve que sale agua sucia puede parar la carga en cualquier irregularidad, ya sea deslastrando del barco agua sucia, cualquiera, tiene autoridad para detener el procedimiento, como está con el capitán operativo le avisa directamente y corta la carga, son 3 de conexión, el operativo y el de carga, total de 5 personas, todas suben al Illia, el operativo, el inspector y los tres de conexión, queda uno de guardia siempre en cubierta. Explica el sistema de amarre que hacen los 3 con el operativo, el chorro sale de la boca del barco y llega a 3 metros, cuando se van pasando la guardia tienen las novedades que se pasan permanentemente, si hay una irregularidad se la pasa a su compañero para que sepa, no por escrito, la cabina de carga tiene vista al exterior anterior y se ve la cubierta, permanentemente se va informando, cada media hora, si pasara cualquier otra cosa se le avisa al operativo también, lo que hacen primero es subir a bordo, en el año 2007 tenía 3 años trabajando con la empresa, no tenían una gota de crudo cuando subieron a bordo, se enteró del derrame ya cuando estaba en puerto de Comodoro, habían terminado la maniobra y se fueron a bajar materiales al puerto y a las 5 de la tarde vino el capitán a decirles que se tenían que ir del puerto de Comodoro a Caleta Córdova porque le avisaron al remolcador que había una mancha de crudo cerca de la boya, cuando fueron a fondear se cruzaron con la mancha de crudo, ya era medio de noche pero era intensa, cuando volvieron a Caleta Córdova el Illia ya no estaba en zona, se había ido de la boya, fue a las 17 hs del 26/12, que en ese trayecto no se cruzaron con el Illia.-

Omar Aníbal Escalante atestigua que es buzo profesional y en diciembre del 2007 trabajaba en la empresa Antares y en el remolcador "Saga", hacía el mantenimiento de la terminal Caleta Córdova, Comodoro Rivadavia y Caleta Olivia; no tenía ningún tipo de actividad en relación a carga de los buques tanques; tuvo conocimiento del derrame que se produjo ese momento; trabajos de buceo los hacían con el remolcador, estaba haciendo la guardia y le comentaron en el transcurso de la mañana, ellos no pueden





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

hacer nada sino tienen el remolcador, en ese momento estaba en Caleta Olivia; se acuerda que ese día no estuvo y al día siguiente no tuvo actividad, porque ya le habían dicho que el derrame había llegado hasta la costa; la declaración testimonial de fs. 229/vta. “con fecha 27/12/2007 a las 09:00hs. aproximadamente a solicitud de la terminal Termap S.A. de Caleta Córdova, se dirigió junto a otros tres buzos a bordo del LM Rigel con el fin de realizar una inspección ocular a la monoboya que esta ubicada en Caleta Olivares”, allí permaneció a bordo de LM Rigel como buzo de seguridad con Renato Frías y Pablo Gongora y quien se sumergió fue el buzo Ricardo Rojas, quien inspeccionó las mangueras submarinas y Plem, ubicados en la monoboya en cuestión no registrando ninguna anomalía, posteriormente se realizó una inspección ocular de la manguera flotante y tampoco se constataron anomalías, ni vestigios de que se haya producido un derrame, se recorrió sobre el oleoducto, que va desde la monoboya con enfilación a la batería del tanque de la terminal Termap S.A. que se encuentra en tierra, a una distancia de 4200mts., para ver si afloraba crudo a la superficie, con resultados negativos y no recuerda, reconoció la firma, su función de buzo es estar equipado con todo lo correspondiente en caso de alguna emergencia, que el buzo que está en ese momento en el agua, tenga algún inconveniente, para sumergirse en ese momento; vio manchas de petróleo en el casco de la lancha en que estaba, en el trayecto de Caleta Córdova a la boya, ya que habían participado en la maniobra con el buque; estaba en el Rigel para hacer la reparación, pero en ese momento estaba haciendo una guardia en base, en el muelle de Caleta Córdova y el Rigel había estado haciendo el amarre del buque, supone que el Rigel debe haber participado en la contención del petróleo, porque siempre es en conjunto con el remolcador.-

El testigo Pablo Góngora afirmó que estuvo embarcado en la lancha “Rigel”, es buzo profesional de Segunda Categoría, encargado de realizar el mantenimiento e inspección en la monoboya de Caleta Córdova, empresa “Nate S.A.”, recuerda el derrame cree que fue en diciembre, cuando pasó estaba durmiendo durante la operación de carga, van a puerto, una vez allí, varias horas después estar en puerto, el único buque que ingresa es el remolcador Gardel, no recuerda horario, fue el mismo día; en Caleta Córdova estaba todo lleno de petróleo; estaban en zona de la boya y después fue Prefectura, hizo las inspecciones en la boya, que estaba en perfectas condiciones, no tenía nada, se inspecciona la manguera en un principio que esté en condiciones y no se haya roto y la parte exterior y superficial de la boya y se encontraba todo ok, no recuerda si hicieron un buceo de inspección para revisar las mangueras submarinas, si lo hicieron no encontraron nada, sino lo recordaría y fue Prefectura después y no encontraron nada, se inspeccionó mangueras submarinas y plem, de casco de boya y todo estaba normal, el Plem de tierra viene una tubería rígida, metálica, revestida con cemento, esa tubería se conecta con un juego de válvulas, que tiene ingreso de petróleo y salida hacia dos mangueras, una del lado norte y otra del lado sur, esas mangueras que están conectadas con eso que se llama Plem van hacia la boya, que está en superficie y de la boya sale otra manguera, que es la que se conecta al buque, a través de todo ese sistema, circula el petróleo y la carga es una tubería, la inspección la hicieron en ese momento o después con supervisor Ricardo Rojas y no





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

recuerda quien más estaba, fue en 2007, cuando el remolcador inicia su recorrido al puerto no recuerda donde estaba, el recorrido es muy corto, hacia el interior del buque, al puente no porque no tenemos nada que hacer ahí los buzos, no recuerda, seguramente fue del contenedor de buceo al interior buque que son diez pasos y habré vuelto al contenedor de buceo; supo el incidente cuando volvieron; una de las funciones del buque es prevenir derrames, cree que se fueron a puerto porque había mal tiempo; en la actividad está desde 2004, fue su primer embarque off shore, el crudo que sale en la zona de Caleta Córdova es muy espeso y el olor es muy fuerte a comparación de lo que sucede con los de otros, como Ushuaia; no recuerda si intervino en dos maniobras, a veces los buzos asisten en las tareas de toma del cable, es tarea de rutina; de su declaración de fs. 229/vta. “con fecha 27/12 horas 09:00 aproximadamente a solicitud de la terminal Termap S.A. de Caleta Córdova, se dirigió junto a otros tres buzos a bordo del Rigel con el fin de practicar una inspección ocular de la monoboya que está ubicada en Caleta Olivares, una vez allí permaneció a bordo del Rigel como buzo de seguridad junto a Renato Frías y Omar Escalante y el buzo Ricardo Rojas, se sumergió e inspecciono las mangueras submarinas y plem de la monoboya sin novedad, posteriormente el declarante junto a los otros buzos realizó una inspección visual desde la lancha a la manguera flotante de la monoboya y tampoco constataron anomalías ni vestigios de que se haya producido un derrame, también se efectuó un recorrido sobre el oleoducto que va desde la monoboya hasta la batería de tanques en tierra, una distancia de aproximadamente 4200 metros para observar si afloraba alguna mancha de petróleo hacia la superficie, lo cual dio resultados negativos...”, no recuerda, pero si estaba de buzo de seguridad no puede haberse sumergido al agua, no recuerda porque fue hace muchos años, si estaba como buzo de seguridad se queda en la lancha, puede ser que haya sido el buzo Ricardo Rojas; no recuerda, generalmente estaba en el contenedor de buceo con mantenimiento de equipos, de fs. 332 la firma del medio no puede ser suya pues en el medio firman supervisores, no completó ese tipo de planillas.-

Renato Frías, testificó que en diciembre del 2007 se desempeñaba como buzo, se acuerda que cargó el buque Illia; recordó haberse embarcado el día después del derrame, tirando colchones absorbentes, jamás sube a bordo de los buques petroleros, ayudan a los marineros en el amarre de los esos buques, pero como buzos solo están para hacer inspecciones y mantenimiento de los sistemas de carga del petróleo, cuando el buque Illia amarró para hacer la carga, no se acuerda donde estaba, tenía un régimen de 30 días de franco por 30 días embarcado; cree recordar que embarcó al día siguiente, o dos días después, porque recuerda haber comprado el diario; estaba arriba de una de las lanchas, tampoco recuerda con quienes; en ningún momento pasó al buque tanque; recuerda ir navegando en una lancha hacia el remolcador o hacia la boya y cruzar por manchas de petróleo, nunca había visto un derrame sobre el agua, sí en la playa; de la declaración de fs. 230/vta. “con fecha 27 de diciembre de 2007 a las 9hs. aproximadamente a solicitud de la terminal Termap S.A. de Caleta Córdova, se dirigió junto a otros tres buzos a bordo del L.M. Rigel con la finalidad de realizar una inspección ocular sobre la monoboya que esta ubicada en Caleta Olivares, una vez allí permaneció en la L.M. Rigel como buzo de





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

seguridad...”, pareció haber escuchado 27 estaban embarcados, pasaban siempre una de las dos fiestas a bordo, Navidad o Año Nuevo; por ejemplo, el 27 a las 8:00hs. ingresaba y cuando era el momento de partir con la lancha, cargaba su bolso en la lancha, era “Rigel” y de ahí los llevaban al remolcador, subía a bordo, a veces se quedaba un mes, 45 días a bordo del barco, cree que el remolcador era el “Gardel”; cree que hubo un derrame al año siguiente y no recuerda bien; si recuerda haber sentido el olor a petróleo alguna vez, no sabe si en contexto de esta vez, hasta cuando cae gasoil hay olor a combustible, porque en el mar tiene un aroma particular; no recuerda en el día 27 de diciembre de 2007 su actividad concreta, si haber levantado del mar cordones absorbentes, no sabe si a la mañana o a la tarde, si iban en la lancha los buzos para hacer una inspección; de parte de su declaración de fs. 230/vta. en lo que hace a sus actividades “llegó hasta buzo de seguridad, entonces dijo junto a Omar Escalante y a Pablo Gongora y quien se sumergió fue el buzo Ricardo Rojas el cual inspecciono las mangueras submarinas y plem ubicados en las monoboyas en cuestión, no constatando ninguna anomalía, posteriormente se realizo una inspección visual de la manguera flotante y tampoco se constataron anomalías, ni vestigios de que se haya producido un derrame...”; reconoció su firma; “también se efectuó un recorrido que va desde la monoboja, con enfilación a la batería de tanques de la terminal Termap S.A., que se encuentra en tierra en una distancia de aproximadamente 4200mts. para ver si afloraba crudo sobre la superficie, lo cual dio resultados negativos...”; tiene sentido, es para descartar que la pérdida no estuvo bajo el agua, sino en superficie; recordó que iban hacer inspecciones en la parte de buceo, haber estado con los cordones absorbentes, levantados con la tripulación del remolcador, no de la lancha; vio la mancha pero no recuerda sus dimensiones, habría que hacerlo desde el cielo; el sabe que la monoboja está a 3000 millas de la costa, prestó servicios en NATE SA, que responde a TERMAP SA; los cordones absorbentes los tiraban desde el agua, no recuerda como, desde el remolcador, cree que no estuvo cuando los tiraron al agua, cuando los levantaron sí, porque se llenó de petróleo la cubierta; lo tira personal del remolcador; hubo derrame al año siguiente, intervino también en ése, fueron diferentes, en el segundo no hubo tanto petróleo en el agua; en el primero hubo mucho más; no recuerda si fue en los días posteriores; la empresa tenía plan de contingencia para estos sucesos, tenía a bordo mantas, dispersantes químicos, daba capacitaciones a bordo de cómo combatir un derrame, hacían zafarranchos, o sea prácticas de cierta regularidad a través del tiempo, habrán sido dos veces que los aplicó; recuerda haber levantado muchos cordones y se enteró que estaba todo en orden seguramente porque se lo dijo Rojas, a bordo estaban los cuatro buzos, una persona bajo el agua, una de seguridad, una asistiendo al buzo y otro más como supervisor de buceo, hay ordenanza marítima al respecto para trabajar bajo el agua, se sumergió el supervisor y él realizo las inspecciones de mangueras submarinas plem, hay una manguera que es flotante y las otras marinas; hay observaciones in situ sobre el agua que las hicieron todos.-

Alejandro Rojas, atestigua que en diciembre de 2007, fue y es supervisor de buceo de la empresa ANTARES, antiguamente NATE, porque ANTARES compra a NATE, de principios de 1995 a la actualidad; pasan centenares de buques al año,





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

recuerda el episodio porque estuvo comprometido en la remediación del hecho, en la inspección de la parte submarina de la monoboja revisando mangueras, cañerías, para descartar un problema en la terminal, luego estuvo afectado a la remediación, remolcando y tirando barreras de contención y cordones absorbentes; no estuvo presente durante la carga del buque Illia, porque su trabajo es hacer inspecciones y reparaciones, no intervienen en el amarre, ni en la conexión de la manguera, ni en la carga; no recuerda cuando fue, pero por normas debe haber sido de inmediato, cuando se produce el incidente los llaman enseguida, para dar una respuesta, para ver de dónde sale el petróleo pues al principio no estaba bien claro de donde salía, hicieron inspección, descartaron un problema en la terminal, entonces ahí en averiguaciones posteriores era el buque-tanque; ellos son un equipo de cinco buzos, que operan desde el remolcador cuando está disponible y si no ponen un equipo portátil en una lancha y los cinco buzos intervienen, él como supervisor y uno, dos o tres en el agua; estuvo Renato Frías, cuando llegó no recuerda si estaba el buque tanque Illia allí, no hubo otro derrame en esa zona; de parte de su declaración a fs. 231/vta. no recordó nada y reconoció su firma, fue en sede de Prefectura; Termap era cliente de NATE, una empresa contratista para hacer el servicio de amarre y mantenimiento de la terminal, o sea eran empresas totalmente independientes, anteriormente NATE pertenecía a Techint y después pasó a ser Antares Naviera, las embarcaciones son patrimonio de NATE y de quien fuera su sociedad madre; no recuerda haberse sumergido, también buceaba, pero como supervisor no podía estar en los dos lugares a la vez, supervisando a los buzos que estaban en el agua, lo más probable es que no lo haya hecho; el resultado de la inspección en la monoboja fue negativo, descartaron que el derrame haya provenido del sistema de mangueras submarinas o de alguna parte de las cañerías de Termap; no pudo establecer el origen de la mancha, no había otra posibilidad que fuera el barco, se presume que es el buque, porque pasó otras oportunidades, no en ésta, sino en otras, que aparece una mancha, nadie sabe donde, hay un buque cargando, entonces se presume que es del buque, se hace la investigación, si no es el buque se analiza ese petróleo de donde vino, se compara con el que se está cargando y se descarta que pueda ser ese petróleo; nadie sabe, por ahí aparecen manchas inespecíficas que no saben de dónde, quizás un deslastre muy afuera que lo tapó el viento; en este caso, si se descarta la parte submarina, la parte de la terminal, nos queda pensar que puede ser el petrolero que esta operando, en ese momento el único que operó fue el Illia; seguramente en los días anteriores hubo otros buques, por la producción que hay en la zona, por lo menos uno o dos por semana, no sería extraño que el día anterior o dos antes, hubiera habido otro buque; de la fs. 332 reconoce su firma que refleja un parte informativo de una inspección submarina de las mangueras y de la instalación del fondo (Plem), es una inspección que se hace mensualmente y se dice qué se encuentra, si hay algo raro se informa y se corrige, se hace mensualmente por monoboja, se hace en Caleta Córdova y Caleta Olivia; en fecha 27 se hizo la inspección submarina, no encontraron ninguna anomalía, por eso no está reflejado en el informe escrito, tiene obligación de hacer una denuncia ante un derrame propio o ajeno ante la Prefectura Naval Argentina.-

Adolfo José Ibas, incorporados sus dichos una vez desvinculado del





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

juicio, declaró a fs. 1945/55vta. el 20 de febrero de 2008, ser marinero de la Marina Mercante como despacho de bombero, que su rol en el buque Illia siempre fue de bombero y desde hacía tres años trabajaba para Antares y desde el año 1980, su tarea es cuando se conecta la manguera, abre la punta de línea, constata que estén todas las caídas abiertas a los tanques, es todo hidráulico, primero se comienza por gravedad y luego la vena del producto cuando está normalizada después de una hora, planta avisa de poner el primer equipo, se trabaja una hora con el primer equipo, antes de empezar el cargamento pide autorización y hace el test; según fs. 190 y siguientes, el primer oficial es el que está en la sala de cargamento y luego los otros oficiales, cuando llega a la monoboya el capitán operativo los invita a amarrar, sube el capitán con su gente y se reúne con el primer oficial y ahí se confecciona el check, lo hace el primer oficial; el dicente verifica la contrapresión de líneas, aparte planta pone un disco para determinar si llegara a haber una contrapresión, disco de papel que va girando y va escribiendo, es como un calígrafo y si hubiera alta presión o sobrecarga lo registra, no recuerda el nombre específico del aparato, se hace antes de empezar la carga y continuamente, trabajan durante la carga, el aparato está en la punta de línea, antes de la entrada del buque, antes del manguerote, lo mira gente de NATE que lo trae, él lo mira como bombero caminando y el oficial de guardia, la vista del aparato se hace al lado, está conectado bien abajo del manguerote, todo en cubierta, en planta todos pueden conocer si hay contrapresión, el dicente tiene un manómetro, si el primer oficial quiere realizar un movimiento, debe comunicarse primero con planta y tras la autorización recién ahí se hace. Nate al momento de terminar, verifica los registros del aparato y todos se hubieran enterado si hubo una contrapresión, se opera hasta que termina la carga y la carga se termina por gravedad, primero cierra la boya, luego la punta de línea, luego el manifold, después se hace vacío y ya está. Respecto al sistema de deslastre: si cargando tiene que deslastrear, o sea que la operación se hace durante la carga; si fuera de la operación de carga hay deslastre, que no porque la carga sale con el calado para el río; cuando terminó la operación de carga y deslastre, el barco queda con un calado diferente por situaciones distintas, para ir para desembarcar por vasos comunicante en caso muy pequeños o también por deslastre, cuando la diferencia de calado es general; el manómetro que utiliza el dicente y la planta tiene by pass, con el aparato cuando él los vio no hubo contrapresión alguna durante todo el período de carga; no sabe donde queda registrado el tema de las presiones y contrapresiones, en la hoja del aparato, el manómetro del barco también constata la presión, está en el lugar y no tiene registro propio, la planta tiene registro de ello a través del by pass, el dicente no hace una registración propia en papel, no advirtió en el manómetro una diferencia sustancial con la presión, en ningún momento, por lo que desde su lugar de trabajo como bombero no observó nada anormal en la carga, recuerda que había gente pintando en la cubierta, se los denomina "ranchines", figura en el rol de la tripulación y no pertenecen a la empresa, del rol de tripulación de fs. 109 los ranchines son los que figuran como técnicos en mantenimiento, no pertenecen a la empresa Antares y corresponden a una empresa de Bahía Blanca, como talleres navales según el overol pero no recuerda, durante la carga puede hacerse mantenimiento, pero se estila no hacerlo, lo común es que no se





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 9100095/2009/TO1

haga, el compartimiento de carga lo opera el primer oficial junto con un tercero y en el buque hay dos terceros, el dicente junto al otro bombero hacen guardias durante la carga, lo arreglan entre ellos, en este caso el sondaje lo hace él porque es el primer bombero del barco, es todo lo que concierne al producto y el inspector va anotando, no advirtió alguna presencia de crudo en el mar, si lo hubiera visto lo hubiera avisado. De la fotografía enviada vía mail por el Capitán Avalos a Gemini el 26 de diciembre (fs. 873) nunca la vio, ni sabía de su existencia, viendo la foto como se presenta (en el sentido normal de la hoja, es decir de frente), parece la banda de estribor, teniendo a la derecha popa y a la izquierda proa, la ubica cerca de un tanque que le parece que es el 6 estribor y parece que viene de proa, si bien se ve una oleosidad, lo de alrededor parece algo de crudo, lo que se ve en la foto no le parece algo normal, si la situación la hubiera visto de inmediato hubiera avisado al primer oficial o a la guardia, tomó conocimiento del derrame el 28 de diciembre, pues cuando termina su tarea de cierre y sondaje se va a descansar, pues no le corresponden las maniobras de desamarre, fue a comer el 26 de diciembre, luego se bañó y se fue a su camarote, vio que Prefectura daba vueltas por el buque con el primer oficial, no les comentó nada, luego sintió comentarios que había habido un derrame no le dio importancia era algo informal como siempre hablan, no pareció que fuera del buque Illia pues no habían perdido carga, sondeó al final de la carga y estaba todo bien; el 28 de diciembre escuchó en la radio que era un derrame grande, allí se enteró formalmente y que había barcos implicados entre ellos el Illia, otro de Antares S.A. y otro le parece extranjero, se los estaba culpando y no se tomó alguna medida, sabe que se hicieron tareas de mantenimiento, no sabe si sobre cubierta se hizo alguna tarea o reparación, no vio nada en la boca de lastre, vio la boca de lastre manchada en Campana, que algo debe pasar, piensa que si hubiera sido un derrame debería haber estado todo el buque de esa banda manchado, tomó conocimiento que había un problema con el flexible en Campana, fue Prefectura tomó muestras y ahí se enteró, de la fotografía de fs. 1330 refirió: “Esta bomba tiene los sellos rotos y que lo advierte porque hay partículas de petróleo”, no lo vio así el 26 de diciembre, antes ni después de la carga, si lo hubiera visto lo hubiera dicho; estuvo presente cuando se sacó la bomba y vio una capa fina de crudo, pues se sacaron muestras de fondo, centro y parte superior y todas estaban sucias, no con una capa gruesa de petróleo; de la foto de fs. 1402 esta pieza le parece que explotó, fue implosión pues es de acero, sirve para que no se rompan las cañerías y no puede explotar, pero se ha roto, no sabe que puede haber sucedido para que esté así, puede darse por fatiga de material, a raíz de muchas cosas, le parece que estos barcos viejos en los cuales las cañerías pasan por los tanques centrales de carga y el manguito o flexible que se rompió está en el tanque uno centro, piensa que si se rompió en la navegación, es obvio que alguna válvula no cerró bien, por eso llenó toda la cañería del lastre y los tanques 1, 3 y 4, al tener la que no estaba en funcionamiento, el crudo va por esa línea, la función de la bomba es aspirar y tirar, lo vio en Campana, el crudo llegó a la bomba de agua de lastre por gravedad, sabe que el tanque cinco de babor tenía agua limpia al igual creo el cinco de estribor, el resto no se acuerda, si se hubiese enterado de la existencia de un derrame como el que sucedió proveniente de la actividad del barco





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

Presidente Illia lo hubiera informado automáticamente y se hubiera cortado la operación y lo mismo si fuera durante la navegación, al día de hoy sabiendo por los medios la magnitud del impacto en las costas de Caleta Córdova, ese derrame puede haber sido producto de la rotura del manguito, si el barco hubiese estado deslastrado ese momento.-

Luis Javier Fernández declaró a fs. 1960/70 ser mariner mercante y se desempeñaba como despacho de bombero y en el año 2004 o 2005 se fue de la empresa Antares y volvió en mayo de 2007, hacía cinco años que trabajaba, hasta el 14 de diciembre de 2007 fue mariner y luego pasó a ser bombero y a la fecha estaba aprendiendo, la carga se desarrolló normal, no tuvo noticia de desperfecto alguno en el barco, ni vio situación extraña, en la carga su tarea es el sondaje de los tanques y la información se la daba al primer oficial por Handy, la carga terminó al mediodía, no sabe bien porqué el dicente trabajó en la noche, otra tarea como bombero de guardia la dispone el oficial; que trabaja en cubierta, punta de línea, aceite hidráulico, la presión, observa que no le falte agua a la bomba, también debe mirar el espejo de agua, hay muy buena iluminación en el buque y no solo en la cubierta; cuando termina el proceso de carga termina la operación, va a descansar quedan de guardia los marineros, contramaestres, sí o sí el oficial que termina el despacho, la tarea de carga, se controla por la gente del buque las condiciones de la carga, hizo la guardia desde las 21 horas del 25/12/07 hasta las 5 de la mañana del 26 de diciembre, otro tramo hasta que terminó lo hizo José Ibas que es el otro bombero, terminó la carga y fue a dormir al camarote, se levantó a las siete de la tarde y el buque había salido de Comodoro y estaba navegando, del evento se enteró a través de escucha de pasillo, comentarios de un derrame o una mancha o algo así, él hace su trabajo y se encierra en el camarote, no quiere tener problemas, escuchó sobre la mancha la noche del 26 de diciembre y luego José le comentó como a los dos o tres días algo sobre eso y que lo escuchó en una radio, estaba tranquilo porque sabía que su barco no era, José le dijo que no había pasado nada y quedó tranquilo, se enteró de la visita de Prefectura al barco, la noche del 26 de diciembre, no los vio, ni supo si sacaron fotos, tuvo conocimiento del evento a través de los dichos de José y le preguntó si estaba todo normal y le dijo que sí y no se le pasó por la cabeza quién fue el que produjo el derrame en Caleta Córdova, no pensó nada, fue cuando estaba navegando hacia Campana, cuando llegó se encuentra con la sorpresa que había un montón de gente de Prefectura, no supo de desperfecto de lastre que tuvo el barco, que en la sorpresa de estar esperando la Prefectura, se enteró que ellos son los sospechosos de la mancha que se había enterado por comentarios; se enteró en Campana que su barco tuvo un desperfecto de lastres, a través de la limpieza de tanque y vio el problema, no lo vio porque el sindicato no le permite eso, de las fotos de fs. 1330/6, es la bomba de lastre que revisó antes de iniciar la carga y así no estaba, cuando terminó la carga no hizo el chequeo final pues lo hace el otro que está de guardia, si veía la bomba así sabe que hay que avisar; lo observó cómo extraño es que se ve hidrocarburo hubiera avisado; respecto a la tapa de registro la observó visual al inicio de la carga, estas fotos sabe que se hicieron en la descarga en Campana, la foto de fs. 1338 se trataba de un flexible y de fs. 1401/2 es un flexible y la primera vez que lo ve fuera de la cañería, se enteró que este flexible estaba roto, estima que puede ser una falla





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

mecánica que lo produjo, es un aprendiz en el tema, al encontrarse la bomba de deslastre empetrolada pudo haberse deslastrado petróleo, en el período de carga se pudo cargar sin deslastrar, puede haber operación de deslastres, cuando se produce la operación de deslastre en una carga de 35.000 mts. cúbicos es durante la operación de carga para esa cantidad; hay otras oportunidades de deslastre, se puede deslastrar fuera de la operación de carga porque el barco está aproado, apopado o escorado, se puede deslastrar o lastrar para equilibrar y según la necesidad de lastrar o deslastrar falta o no calado, no hubo operación de deslastre o lastre fuera de la carga, si hubiera habido se hubiera enterado, tomó conocimiento de la magnitud del impacto que hubo en Caleta Córdova la noche del 26 de Diciembre, cuando fue a cenar escuchó comentarios y días después se lo dijo su compañero. De las fotos de fs. 158/63 es la primera vez que la ve, el 26 de Diciembre no vio alguna mancha o algo cerca de la zona de carga, ni escuchó a nadie que la haya visto, de la foto de fs. 873 enviada por el Capitán a Gemini, es la banda de estribor, por donde está conectado el manguerote y por lo poco que se ve la mancha viene de la proa, nadie le comentó de esa mancha, si hubiera visto le avisa al 1er. Oficial; ante una contingencia su rol es cerrar punta de línea; operación de deslastre y rotura del flexible pudo ser porque es un barco viejo por fatiga de material, no sabe porque se rompió así la pieza, cargó el buque en la monoboya, 32000 mts.3 aproximadamente, se lo dijo informalmente el 1er Oficial, no conoce con que carga llegó a Campana, en el hipotético caso que se produjera deslastre en el momento de la carga y en ese momento se derramara petróleo, el barco y los otros barcos o lugares próximos dijo que el remolcador, los cascos, los cabos estarían todos empetrolados, con cualquier condición de marea que hubiera; de la foto obrante a fs. 873 la mancha negra que se ve puede ser crudo pero en la foto no se nota bien, en Campana no vio las manchas de petróleo en el lado de estribor pero si en el de babor del casco, de las fotografías de fs. 307 y 309 tomadas en Campana no vio el agujero de lastre en las condiciones que se ve en la foto, que no tiene más para agregar, quitar o enmendar y que no le preocupa que pueda haber ocurrido.-

Maximiliano Ocampo, testimonia haber compartido la navegación del barco en diciembre del 2007, con los nombrados, porque se embarcó en una pasantía postgrado, fueron seis meses y no llegó a completar el año de pilotaje, era un estudiante embarcado a cargo del 1er. oficial de máquinas, estaba a cargo de la guardia en las máquinas, nada que ver con la carga de petróleo al barco, no recuerda ninguna anormalidad en la carga ni en navegación, sólo al llegar a Campana fueron aislados por una supuesta pérdida o derrame de petróleo o combustible, estuvo en la sala de control de cargas pero no recuerda si tenía vista al exterior desde allí, mayoritariamente estuvo en la sala de máquinas en trabajos de desarmado y mantenimiento de equipos, dentro de la misma sala, completando carpetas, informes en computadoras, explicó la refrigeración con el sistema de agua de mar, para la habitabilidad del barco, desconoce las siglas A.A.A., hizo más mantenimientos, aunque conocía los hombres que trabajaban en lastre y deslastre, no tenía contactos, tampoco recuerda otro pilotín.-

Ricardo Gustavo Vera, testifica que conoce a Avalos desde el 2001, él era el capitán y el declarante era el jefe de operaciones, tenían relación estrecha, la





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

relación laboral fue aproximadamente desde el 2001 hasta el 2006. Avalos comenzó como oficial y se ganó el puesto de capitán pues mostró muchos conocimientos y responsabilidad, se convirtió en su capitán estrella por decirlo de alguna manera, por ser muy responsable, conocedor de las normas, muy bueno para trabajar, sabía bien lo que estaba haciendo, la empresa se llamaba Artes, era nacional él navegaba en un barco que tenía bandera liberiana, la escala de mando en un buque se divide en máquina y cubierta, en la cubierta es el capitán, primer, segundo y tercer oficial, contramaestre, marineros y así hacia abajo; en máquinas, jefe de máquinas, primer, segundo oficial de máquina, el jefe de máquinas a su vez responde al capitán del buque.-

Rubén Oscar Barros, testifica que en este momento está retirado del servicio activo, a fines del año 2007 fue jefe del Departamento de Seguridad Ambiental, de la Dirección de Protección Ambiental, del certificado de fs. 725, señala que es un certificado nacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, la firma que se encuentra al pie, en el margen derecho guarda los rasgos de su firma, certificado N° 3057, matrícula y a nombre del buque Ilia, es lo que habilita al buque para poder ser despachado y navegar aguas nacionales, el proceso para la extensión de ese certificado es el siguiente: se pide inspección, se designa inspector, se la realiza, a veces pueden tener pendiente que se reiteren hasta la última inspección y se da el ok o aprueban las condiciones de seguridad del buque, el inspector produce un informe por triplicado, original queda en el libro del buque de registros históricos, una se da al inspector y se agrega al expediente, previo análisis de analista de técnica ambiental que examina todas las inspecciones para ver si está en condiciones de aprobarlas, luego se gira la documentación y certificación a otra oficina que realiza un control cruzado y vuelve a analizar los términos registrados en la inspección o inspecciones y de considerarlo apto produce el documento, que después se confecciona como certificado de seguridad y se pasa a la firma del jefe de departamento de seguridad ambiental que en este caso era el declarante, luego se registra y se entrega al propietario, capitán, armador y es el documento que certifica que tiene aprobado para salir a navegar. Si fuera una sola inspección, desde el momento que se hace, en la semana tendría que estar extendido el certificado en el archivo de como se hizo el certificado está todo documentado, en el libro de inspecciones técnicas del buque que tiene que tener el armador, ahí tienen que estar las veces que se lo inspeccionó, el certificado dura 4 años, anualmente se hace una inspección de verificación, en definitiva, todos los años se hace una.-

Alejandro Rajruj, testifica que hoy está retirado de la PNA y no sabe porqué está en este juicio, tiene una vaga idea por el testigo anterior; entiende que por el Buque Arturo Illia; se le exhibió la certificación de fs. 725/39 y reconoció su firma; si mal no recuerda es el certificado de prevención de la contaminación, que se les otorga a los buques, que hay un certificado de prevención de contaminación y otro, que es un plan de emergencia, para la prevención de la contaminación, el 25 y 26 de diciembre de 2007, en ese momento era el Jefe de la División Documentación, emitían un montón de certificados en esa fecha, para todos los buques, ese certificado es para la prevención de contaminación por hidrocarburos; certifica que cumple todas las reglamentaciones que tienen que ver con





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

el MARPOL 78, convenio internacional del que la Prefectura es autoridad de aplicación, hay ingenieros que hacen certificaciones sobre un montón de cuestiones que refieren a prevención de contaminación y el barco había cumplido con todas las exigencias que permiten su emisión, intervienen Prefectura Naval Argentina, con sus inspectores -acorde al nivel del barco-, a veces tienen incumplimientos o no hasta que el inspector considera que se le puede otorgar el certificado, dice que en ese momento el barco estaba cumpliendo con todo; era inspector nivel 1, inspeccionaba a buques más simples, un arenero, un pesquero chico, para este buque van otros inspectores; en su división emitían y se basa en informes, ya que hay todo un sistema de gestión en la Dirección de Protección Ambiental, intervino para el otorgamiento del certificado, fundamentalmente el inspector, de Dirección de Protección Ambiental, son los ven la evolución, hay varias inspecciones, no puede decir si fue otorgado en la primera inspección o más, si no recuerda mal tiene cuatro años de duración y se hace uno al año y otro a los dos, al momento que se emitió el certificado el barco tuvo que haber estado en condiciones, para ello se le hacen una serie de inspecciones, los inspectores van al barco, en caso que se modifiquen la estructura o una válvula se precintan muchas veces para que no se use, puede suceder que se rompa un precinto y debe avisar que tiene que repararse y si es simple repara directamente el armador o Capitán; las certificaciones tienen fecha de emisión y de vencimiento y se hacen otras intermedias, para volver otorgar un nuevo certificado, con otra nueva inspección lógicamente.-

El testigo Juan Yurisevich, explica que es personal retirado de PNA, en el 2007 estaba como inspector en zona Delta, cumpliendo funciones de inspector de seguridad de casco y como inspector de protección de medio ambiente, hasta el 2008 que decidió irse pues tuvo una situación que se le desencadenó leucemia. En términos generales para la obtención de un certificado para un buque petrolero, está la cuestión si es para navegación nacional o internacional, la Dirección de Protección de Medio Ambiente tiene sus inspectores en la misma dirección, en la inspección de un buque petrolero hay planos que se presentan para su conformidad, se hacen seguimiento de todas esas tuberías, se verifica que estén acordes al plano, la inspección tiene que confirmar que esos planos son correctos, las inspecciones de casco son las que se encargan de verificar la estanqueidad, es mérito de la sección seguridad del casco, zona Delta tiene una jurisdicción que comprendía desde el puerto de Olivos hasta San Pedro, esos certificados competen a la Dirección de Protección de Medio Ambiente, emitir esos certificados es cumplir el Convenio Marpol 7378 que baja las directivas de nivel internacional, de la cual Prefectura es representante por Argentina. Si el buque tiene el certificado tiene condiciones de navegar, la inspección de casco incluye la estanqueidad, es ingeniero naval y tiene alguna formación de cursos de capacitación, al 2007 hacía 5 años más o menos hacía inspecciones de medio ambiente.-

Rafael Alejandro Héctor Ruiz, explica que en el año 2007 trabajaba en la Prefectura Santa Cruz como jefe y no intervino en la expedición de certificados sobre el buque tanque Presidente Illa.-

Rodolfo Salvatierra, testifica que del hecho del 25 y 26 de diciembre del 2007, actuó como perito por el Estado, tiene algunos recuerdos, le gustaría apoyarse en





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

las actuaciones por escrito y ese día, sin precisar fecha, fue citado por su Jefe directo, de Tráfico Marítimo para desempeñarse como perito a requerimiento de la Dra. Parcio, por un derrame de hidrocarburos en la playa de Caleta Córdova, cerca de la monoboya, por lo que se le requirió la información necesaria y la simulación del desplazamiento del derrame, es operador de derrames de hidrocarburos y en aquel entonces a cargo del proyecto Marino Patagónico, de la Secretaría de Ambiente y la dirección administrativa la tenía la Dirección de Protección Ambiental, la Dirección Operativa de Tráfico Marítimo, de la Dirección de Operaciones, pidió información necesaria porque el simulador no actúa solo en el Servicio de Hidrografía Naval, para que le brinde la información de un tramo y un periodo de tiempo de corrientes y vientos, para de ese modo, calcular posible origen del derrame; se maneja por información que le suministraban, después se citó una comisión por la que se hicieron presentes en el lugar a requerimiento de la Dra. Parcio y ahí se ampliaron las posibilidades del análisis; el informe técnico se realizó completo en Buenos Aires, la información se requirió en Buenos Aires, tiene copia de todo eso y si desean lo pasa, la acumulación de datos en general se hizo en buenos Aires, lo que hizo el fue a defender el informe a Comodoro Rivadavia, cree que fue una semana después del hecho, no recuerda bien; el informe es muy técnico, lo más puntual que se puede destacar es que las tres simulaciones que se corrieron eran 4, 8 y 12 horas, la Comisión al lugar del hecho consta del Prefecto German Rodrigo Rojas, no recuerda otros nombres, había un ingeniero químico para ver las características del derrame de hidrocarburos, su posición y un ingeniero naval para ver la falla del sistema de lastre, donde la válvula que separa el movimiento del lastre, con la del desecho de slop que se junta en la quilla, se rompió y por eso se rompió, según lo que se investigó, se llenó toda la zona de lastre con hidrocarburos y después fue expulsado se verá si fue de manera dolosa o culposa, no conoce al Sr. Gemini, ni se contactó con nadie del buque; de su formación indicó que es Técnico Universitario en Comunicaciones de Seguridad Marítima Fluvial y Lacustre, estudiando otras carreras; en diciembre del 2007 cursaba el secundario nocturno, pertenecía ese momento a Prefectura Naval Argentina; en la Comisión hablaban en grupo para intercambiar información; como Cabo Segundo tuvo materias referentes a navegación, sistemas náuticos, comunicaciones, hay una parte de materias en general para poder ver lo que es propulsión y motores, así que conocía el ámbito; llegó a ser perito porque ese momento era el operador idóneo, más tarde se lo certificó como operador del simulador de derrames de hidrocarburos y la Dra. Parcio lo hizo parte como perito del Estado, fue operador de otro simulador para búsqueda de personas y embarcaciones en caso de siniestros, se estaba formando en computación también; era funcionario ya recibido, Ayudante de Tercera o sea Suboficial de primera jerarquía; para el simulador se requieren tres meses de capacitación en el uso, tiene que tener conocimientos preestablecidos de computación, es un software muy puntual, qué datos hay que ingresar, qué es lo que se puede solicitar y modificar, es un software enlatado no tienen un código fuente como para modificar cálculos o el comportamiento del software, los datos no son manejados por el operador se requieren al Servicio de Hidrografía Naval, que tiene software par, en un rango de tiempo y posición les dan los datos de corriente y de





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

marea, eso se carga, manualmente el operador lo que puede cargar, es la posición de las manchas, cantidad si se dispone y período de horas, para poder hacer el análisis y si es en avance o retroceso, puede decir cuánto va a impactar en las costas y cuales son las medidas más efectivas para la recolección de todo ese residuo; en Prefectura Naval se desarrollan cursos de diversas materias que permiten tener idea donde están parados, no le permite conocer acabadamente el funcionamiento de un buque tanque, sí un conocimiento general; un software enlatado no se puede modificar, como una calculadora, en cambio un software de código abierto como Linux, Android, puede llegar a variar comportamiento del software de acuerdo a datos que se introducen, pero en este caso no, los datos que le suministraron cuando los cargó no los puede modificar; ASA internacional hace mantenimiento del software en Brasil, ese entonces había que comunicarse con Morquel y éste con ASA y si había fallas mandaban el parche; lo que escuchó desconocía, compartían una válvula que separa lo que es el desecho de slop, con la de lastre, que es para subir o bajar el nivel de flotabilidad del buque; la línea de slop es para desagotar el desecho que se junta en la sentina, agua con contaminante, prohibido tirar en cualquier cauce de agua, hay que hacerlo a través de empresa contratada, se ve en cada puerto, por eso los barcos llevan un registro de slop, la línea de lastre; el buque lleva un subcasco, que junta agua del exterior, para poder variar el nivel de flotación, por ejemplo, si un buque entra con doce pies de calado a un río que tiene 16, puede ocupar los tres pies que le quedan hacia abajo, con carga o no, si lo necesita variar lo hace con la línea de lastre. En el lugar los peritos tomaron muestras, el ingeniero mecánico ya venía con una idea desde Buenos Aires, el informe más que nada lo desarrolló en la Comisión, en su caso no tenía nada más que hacer porque el informe ya se había generado, no tenía forma de variarlo, ni software para modificarlo, dejó constancia en el informe secreto que hizo, más para defender lo que había hecho en Buenos Aires; puede dar idea del origen del siniestro, no siendo función principal del software predecir a futuro, lo mismo puede ir hacia atrás, si uno no tiene idea acertada de donde es el origen y el horario, si le mete más horas al software, va a seguir calculando el movimiento de la mancha; no depende de quien lo cargue, sino de datos; corroboraba el funcionamiento del software y habló de los márgenes de errores, ese software necesitaba cantidad y tipo de datos; en el caso particular sacó los datos de Prefectura Naval, Comodoro Rivadavia; en febrero de 1997 no recuerda bien, la pericia que realizó fue la primera; no estaba inscripto en ningún registro; se tenían en cuenta imágenes satelitales para posicionamiento, en el informe imágenes satelitales de Google Earth; vio una imagen en el expediente cuando fue a Comodoro Rivadavia; acorde a lo que tenga más fuerza marea o viento, es lo que provoca el desplazamiento, la imagen no hace al software de simulación; en caso de haber tenido conocimiento de este estudio satelital anterior, de incorporarse, el resultado no hubiera sido diferente del que se obtuvo, la foto solo en sí, más allá del día y la hora y el ancho de la mancha, no puede variar, tiene que decir que tipo de combustible es posiblemente originado de tal punto, aproximadamente a que hora se produjo el volcado, porque si no me dan una hora en la cual aproximadamente se produjo el derrame, etc. hay un montón de datos que faltarán, una foto sola en sí solamente si da hora para trabajarla, van a decir faltan datos, no





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

la puedo ingresar; el margen de error es entre 1.4/1.6 millas náuticas a la posición original, a ese horario, estado y altura de marea, que no es lo mismo que corriente de marea, conoce el Manual Internacional Marítimo y Aeronáutico de Buques de Salvamento, no lo utiliza porque introduce cálculos, tiene fórmulas para dar cierta ubicación, no sabe si su informe fue objeto de una ampliación posterior, conoce al Subprefecto Gabriel Pariente, fueron compañeros en el curso del Servicio de Aviación, el haciendo el de piloto aeronáutico, la Comisión técnica la convocó la Dra. Parcio, estaba a cargo del Prefecto General Rodrigo Rojas y no recuerda quienes más; la confección de cada informe fue particular, recibe la base de datos del Servicio de Hidrografía Naval al Servicio de Tráfico Marítimo en Buenos Aires, la superficie de la mancha no ingresa en software, sino la cantidad de metros cúbicos, se le brindó una estimación del volcado, le parece que se lo brindó Prefectura Naval Comodoro Rivadavia; cuantos más datos se cargan al software, más preciso será; en el caso se le pidieron simulaciones para ver el origen, hizo tres, una cuatro y una de doce horas, a la misma hora en el mismo lugar, se determinó que la mancha pasó por ese lugar de la monoboya Caleta Córdova, no es futurología, es hacia delante, cuánto se va a quedar en el agua, cuándo se va a evaporar en el ambiente, se va a pegar en el lecho marino, impactar en la costa, si se pueden poner medidas de seguridad como boyas flotantes, si se va a recomendar uso de dispersante para reducir el daño, eso le permite calcular el software; no conoce estado de funcionamiento del software que utilizó, sabe que se modificó, pero los resultados serían los mismos; los antecedentes del software no los conoce, su adquisición es una inversión del Banco Mundial para un proyecto de integración entre Fuerzas, por eso se compró un software al Servicio de Hidrografía, Meteorología Nacional, si mal no recuerda y Prefectura; el simulador con su llave maestra se hallaba en Capital Federal, en el edificio Guardacostas, en el lugar actuaba por disposición del Juzgado; fue a Comodoro a defender el informe que había hecho, los tres informes que hizo tuvieron por objeto ubicar el punto de origen de la mancha, que es el informe incorporado en el expediente.-

José María Ferreyra de las Casas, tuvo actuación a fines del 2007, sobre un supuesto derrame en Caleta Cordova, es abogado de TERMAP y el gerente general Sabatini le avisó que había ocurrido un derrame en la terminal de Caleta Córdova y había preparado una reunión sobre el accidente, estaban las operadoras de los yacimientos y por TERMAP se atendió a la contingencia, fue su reunión inicial, luego participó en la denuncia penal y pedido de sumario judicial y demanda civil, de TERMAP contra Antares y Enarsa propietaria del crudo, concluyó con una compensación o acuerdo a fines del 2011 y oficiales del BT Illa por cuya acción se produjo el derrame accidental, procuró resarcir gastos de TERMAP por el derrame, exhibida fs. 40/2 dice que es un escrito suyo, que aportó información sobre algunas circunstancias sobre el derrame, entre ellas un análisis del ingeniero Puebla con la asistencia de Ruiz, que operaba el laboratorio por Skanska, sobre un análisis del producto derramado incompatible con el crudo Escalante, de la terminal de Caleta Córdova, se sugirió diligencias de otros datos, tomas de muestras contenidos de buques tanques de la rada, de aceites de las máquinas agua del lado y residuos de sentina,





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

stock combustibles y posteriores análisis de viscosidad y densidad y sus métodos, no conoce varios de los aludidos, no sabe que análisis se hicieron sobre las muestras, no sabe si en alguna parte del aporte hubo intervención jurisdiccional.-

Jorge Rodríguez Adrián testimonia ante el Tribunal que actuó como perito consultor por ANTARES SA sobre el derrame de diciembre del 2007, es licenciado en química industrial en 1971 por la Facultad de Ciencias Exactas de la UBA, consultor químico de compañías de seguros, transportes, cargas, multimodales pues abarca todo tipo de materiales, hizo cursos de control de hidrocarburos en la Prefectura Naval y sobre 180/200 pequeños derrames, hasta casos de gran volumen como el protagonizado por el barco de la empresa Shell, en costas de Magdalena, Provincia de Buenos Aires, en enero de 1999; estuvo estudiando el derrame de 2007/8 en Comodoro Rivadavia, como consultor técnico de Antares SA, reconoce como expresó a fs. 2566 la huella digital del producto, más de 400 elementos de su mezcla, practicó el análisis como los dientes de un peine, con los patrones de los compuestos, pues cada petróleo tiene determinadas concentraciones para determinar el tipo de petróleo de que se trata, recuerda que el INTI que había practicado su pericia, no había seguido todos los pasos y por ende determinado el tipo de petróleo de que se trató el derrame, no hallaron diferencias significativas, a fs. 2566/7 un laboratorio el 23/1/08 proporciona datos de destilado y no de petróleo natural, era una mezcla compleja divisible de cuatro productos, de la más liviana como la benzina, a combustibles y los pesados tipos gas y fuel oil y de aviación a la cuarta categoría de asfaltos; se trató de todas de un petróleo, no se trataba de crudo que tuviera los cuatro tipos de franjas, 2567vta.; el INTI concluyó que las muestras fueron semejantes entre sí, pero no determinó que ellas correspondan a las del crudo que portaba el barco, no tenía pruebas concluyentes, ni estaba suficientemente probado, del punto 6.1 de fs. 2568vta. refiere que el derrame no era de petróleo natural, actuaron cuatro laboratorios diferentes y uno de la Prefectura Naval que no concluyó que era el crudo Escalante, no hay concordancia en los datos de los diferentes laboratorios, quedaron ambigüedades entre los análisis de todos los laboratorios, a su juicio se debe a que fueron ml tomadas las muestras que llevaron a los laboratorios a conclusiones equivocadas, fs. 2569 el INTI no tuvo en cuenta factores propios de la zona, el dicente en persona tomó muestras en todas del crudo Escalante con meses de diferencia que encontró, calculó cuanto debió descargar de petróleo el Illa y según los peritos navales le informaron no hubo diferencia entre la cantidad cargada en Caleta Córdova y la arribada a destino; el INTI recibió cantidades de muestras de Prefectura con tapas y precintos y un último lote se incorporó con irregularidades manifiestas en las etiquetas, la nota de reclamo está a fs. 2570 y en su base solicitó la impugnación de todos los informes, el INTI carecía de experiencia técnica para analizar el petróleo, el equipamiento similar no suprime los laboratorios especializados, el INTI detectó sólo combustibles no petróleos y el responsable técnico del INTI le prohibió presenciar los análisis, 2569vta./70 ratifica sus conclusiones, prierio hay diferencias significativas, tomó una de las muestras varias de bajo volumen, todo crudo es el mismo producto pero no el cargado por el Illa, pudo ser que una vez en la boya de carga fallara el sistema de carga y quedara la válvula evacuando, pudo haber un accidente no





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

investigado, seguro que es crudo, pero no el que llevaba el Illa, había manchas de petróleo antiguas y pudo ocurrir un derrame de petróleo de otros buques, la ambigüedad permite suponer una maniobra accidental, fuel oil no es petróleo natural y la Prefectura Naval ni siquiera concluye en petróleo, toda su intervención fue analítica y de los exámenes de los distintos laboratorios, fue al laboratorio de la Prefectura Naval y del INTI y es muy superior en experiencia el primero y tomó muestras en el terreno el mismo día que vino a la ciudad a aceptar el cargo, a Caleta Córdova fue a mitad del año 2008 y tomó y analizó muestras unilaterales, cerca de seis meses después del episodio, no denunció la irregularidad que advirtió en los precintos porque no lo pudo ver en la Prefectura Naval sino en el INTI, en el acta de apertura en el INTI hizo notar las objeciones, pareciera que recibieron una orden de traslado para analizar sorpresiva, los 4 asignados pueden interpretarse equivalentes, la denominación de crudo Escalante es genérica, fue posible hacer análisis más precisos y no se llevaron a cabo, analizó comparativamente los crudos de la playa y del barco.-

VI.-Hasta aquí la prueba rendida en el debate, que cabe analizar, sin desatender inicialmente, que el buque tanque comprometido, tenía todos sus certificados en vigor y estaba habilitado para navegar transportando el petróleo a su destino con tripulación competente para ello, que en las operaciones de carga, contaban con ayuda específica.-

Y que como claramente se advierte el material en movimiento, era el petróleo denominado crudo Escalante, manipulado tanto por la Terminal TERMAP, como hoy por el navío que lo trasladaría, con actividades semejantes en el mismo sitio con otros barcos petroleros, que reconocen una crónica problemática de vertidos y variados trabajos de biodegradación de hidrocarburos en el medio marino y el suelo.-

Que en este caso, básicamente por los testigos que actuaron desde el barco, o desde las asistencias al mismo, que tienen otro orden jerárquico y empresarial, distante del correspondiente a los involucrados, sostuvieron enfáticamente que la operación en el lugar fue regular, sin novedades de contaminación, que conocieron ya finalizada la tarea y así la situación aparece ambigua, para revelar un único origen y procedencia del extenso derrame del petróleo que esa aciaga Navidad bañó las costas de Caleta Córdova.-

Sin embargo, varios indicios permiten atribuir, al menos en parte, el derrame sucedido originado por la actividad presencial del buque tanque Illa en el lugar, el primero es por su ubicuidad, estaba ese barco manipulando petróleo y no otro en ese tiempo y sitio, sin perjuicio que otro navío haya concurrido escasos días antes, e incluso que éste también haya contribuido con su parte de oleosidad vertida en el mar y quizás, responsables de maniobras en tierra aportaron más material al crimen, que la investigación no precisó.-

También debe señalarse que en el mundo de los negocios y en los de esta clase superlativamente, nadie desembolsa dinero por bienes que no se reconocen como suyos y aquí los perjuicios reclamados fueron al menos en gran parte satisfechos, de valor considerable, por la empresa que estaba aquél entonces a cargo del barco y su explotación, y dejando a salvo el principio contaminador/pagador y las reglas ultra objetivas en materia de responsabilidad ambiental.-





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

Además, la avería detectada en el navío, más allá de su dimensión y origen o procedencia, incluso de la capacidad comprobada para vertir o no, ese enorme volumen de crudo en el mar adyacente, durante el corto lapso de su permanencia en caleta, fue una rotura apta claramente para contaminar las aguas costeras afectadas.-

Tampoco es desdeñable el saber experiencial de quien fue víctima del suceso y declaró en la audiencia, toda vez que habitante calificada de ese sector costero, de cuyas aguas proveía su manutención, señaló pasado el suceso en presencia contemporánea del navío en cuestión, esa fecha en esa área y como el ciudadano de Comodoro Rivadavia conoce por ser de público y notorio, la presencia de los buques-tanque petroleros, cargando en monoboyas de la zona, generan habitualmente en sus aguas circundantes, fenómenos de oleosidad, derrame y polución, que no sólo afectan las actividades recreativas costeras, sus clubes náuticos, escuelas de aprendizaje de natación y vela, sino la salud y ropas de quienes inadvertidos y por esparcimiento concurren a sus aguas y playas, además de los costosos emprendimientos económicos adyacentes, que veían disminuídos su público y sus ingresos, por el aspecto sucio y maloliente que cobraba el sitio.-

Y que por mucho tiempo y como aquí se puso de manifiesto, la única respuesta de las autoridades oficiales locales era el silencio, cundiendo el desamparo.-

Ahora bien, que haya sucedido un vertido de petróleo de este barco al mar, frente a la cerrada negativa de los acusados, abonada por la de los demás navegantes que no se vincularon al suceso y también, por las de tripulaciones de las embarcaciones de apoyo a las maniobras, que testimoniaron en el debate y que afirmaron trabajar a escasos metros del agua y del casco del buque tanque y con buena visibilidad y que recién se halló oleosidad, salido el barco de sus operaciones en el sitio y luego de llegar a Comodoro, no es excluyente deducir que la contribución del navío a la contaminación del agua, no resultó en toda la extensión de la mancha que luego se detecta.-

Fácil fue colegir al Ministerio Fiscal, en su disertación enhebrada de suspicacias, antes que de firmes comprobaciones, que la contaminación fue producida en simultáneo a la carga del petróleo, sin explicar porqué nadie, de los numerosos asistentes rotativos, lo notara o diera aviso a los encargados de llevarla acabo o supervisar las tareas y que además, lo ratificaron bajo juramento en el debate, sin perjuicio de que, de lo que aquí se trata no es comprobar maniobras desatinadas o probables causantes de un derrame, sino de actividades deliberadamente delictivas.-

Y cabe reiterar aquí para evitar confusiones, que de lo que trata este proceso, no es de la aplicación de responsabilidades ultraobjetivas en materia ambiental, donde ante la duda todos son responsables de su remediación, sino de las responsabilidades criminales, con sujeción a los principios de culpabilidad que reglan leyes penales.-

Sin que tampoco resulten inertes a estas conclusiones, las experticias desarrolladas, en particular la aportada por la Terminal que culmina que la sustancia vertida tiene una densidad hidratada incompatible con la del crudo Escalante con que opera y lo es más al combustible que usan los buques tanques y cargan en otros puertos y la hecha por el sr. Pariente, sobre las derivas aproximadas de la mancha en el área, con la influencia de las





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

mareas, que calcula horariamente y abona con observaciones aéreas contemporáneas, del helicóptero policial marítimo y que se desplazó con rumbo norte en la inmediatez de las maniobras del buque tanque y boya de carga; aunque no se ampliaron investigaciones en ese tiempo a los combustibles de los demás barcos fondeados coetáneamente en la rada y sus registros, ni para conocer si por las características físicas de la avería expuesta, durante el tiempo de permanencia del buque en el lugar, posibilitó fluír todo el importante caudal comprobado en el derrame.-

Y la prueba debe ser valorada en su totalidad, tratando de vincular armoniosamente los distintos elementos, de conformidad con las reglas impuestas por el código ritual, ya que el proceso debe ser tomado en su desarrollo integral y ponderando en múltiple unidad los ingredientes útiles arrimados, unos con otros y todos entre sí resultando censurable su descomposición, o disgregación de los elementos apropiados, para evaluarlos aislada o separadamente, que pueden llevar a disímiles resultados.-

La preocupación internacional por contaminación del medio marino se refleja desde la Conferencia de Estocolmo de 1972, principio 7 y se precisa en que consiste, en la Convención de Naciones Unidas de 1982, en Montego Bay, ap. 12, luego ley 23968, “La introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o energía en el medio marino incluídos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligro para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluídos la pesca y otros usos legítimos del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento”, en el mismo sentido, aunque a otro efecto, la ley de navegación, 20.094 art.16 y se insiste en otras varias reuniones internacionales, como Cumbre de la Tierra 1992, UN Comisión Desarrollo Sostenible 1993, 2002 cumbre de Johannesburg, etc.-

La Argentina por ley 23456, ratificó la Convención Internacional relativa a la intervención en alta mar en casos de siniestros de contaminación por petróleo, de 1969, que autorizó la intervención del Estado amenazado de riesgo grave e inminente, en sus costas o aguas adyacentes, por un derrame de petróleo en alta mar, para prevenir, mitigar o eliminar peligro de contaminación, consultando y notificando los demás Estados que puede afectar por la medida y a peritos de la Organización Marítima Internacional evitando riesgos a la vida humana y otros instrumentos jurídicos provenientes de la OMI, OILPOL, SOLAS, MARPOL y CONVEMAR modelan el plexo legal aplicable.-

Sin desconocer que el equilibrio biológico de ecosistemas acuáticos sufre más descompensación a través de los vertidos sólidos y líquidos que les llegan por conductos, canales o ríos que desembocan en ellos, que por los derrames de los buques deteriorando su calidad y sus características propias, sustancias naturales como el petróleo u otras derivadas de las distintas actividades humanas, residuos industriales o de cualquier otro tipo generados y a veces almacenados, en tierra firme, que además, pueden terminar arrastrados a las cuencas oceánicas.-

Si bien es cierto que hay una permanente regeneración natural de los ecosistemas, la capacidad de absorber los impactos negativos en el agua no es ilimitada y el





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

desenfrenado deseo de bienestar actual de la población, desatiende las necesidades no sólo del tiempo que le toca transitar, sino propias de las generaciones futuras comprometiendo su legítimo derecho a disfrutar de un ambiente sano.-

Descargas operativas como limpieza de tanques, o liberación de aguas de lastre, superan los índices de contaminación causados por abordajes, entendidos estos no como bordas acoderadas, sino colisiones violentas de naves en el mar, los más famosos Torrey Canyon, 1967, Inglaterra, Amoco Cadiz, 1978, canal de la Mancha, Exxon Valdez, 1989, Alaska, naufragio de “Erika”, Francia, 1999 “Prestige”, Finisterre, 2002, Deepwater Horizon, 2010, golfo de México, etc. acentuaron la preocupación mundial.-

La Constitución Nacional de 1994, en su art. 41, incorpora de manera expresa el derecho a un ambiente sano y equilibrado cuyo daño obliga a reparar y provoca en el 2002, la ley 25675, fijando los principios básicos del derecho ambiental y a la que se aduna la ley 22190, de prevención y vigilancia sobre elementos contaminantes del agua y del ambiente, incluso descargas de hidrocarburos proveniente de artefactos navales y con control de la Prefectura Naval y Administración de Puertos y que ante un eventual derrame de hidrocarburos atribuye responsabilidad objetiva y solidaria de propietarios y armadores de los buques para pagar desembolsos realizados por los organismos, para las acciones de limpieza de la zona, así otorgando una efectiva protección al ambiente.-

El art. 41 de la CN reza “Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo. El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley. Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales. Corresponde a la Nación dictar normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las provincias, las necesarias para complementarlas, sin que aquéllas alteren las jurisdicciones locales”.-

Nuestro esquema constitucional adoptó un sistema de recomposición; esto es frente al daño, en lo posible, se trata de volver las cosas a su estado anterior, por sobre la vía de la represión y, subsidiariamente, se impone el deber de indemnizar; sin que tal modelo, signifique ausencia de sanción, sino que prioriza el carácter reparador.-

La responsabilidad ultraobjetiva en materia medioambiental regla que ante la duda, todos son responsables para su recomposición o remediación; inversamente a la de naturaleza criminal, que justamente en caso de duda, sólo atribuye culpabilidad a los sujetos según términos establecidos en la ley penal.-

Es cierto que descargas voluntarias o accidentales del petróleo y sus derivados, son importantes causas de contaminación de aguas y costas, degradando sus ecosistemas, generando una mancha oscura flotante denominada “marea negra”, arrastrada a grandes distancias por vientos y mareas, provocando efectos nocivos a los seres vivos, flora y fauna del lugar del derrame y en grandes superficies marinas y costeras y que es





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

necesario precaver y a su contingencia sancionar si corresponde.-

La situación, con el objeto de prevenir y evitar males mayores generó inicialmente dos grandes tipos de normas, administrativas preventivas, e indemnizatorias reparadoras y ahora se agregan las de índole penal y castigo a sus protagonistas.-

El derecho penal ambiental, en el plexo legal argentino, sigue siendo la ultima ratio del sistema criminal represivo estatal, no debiendo confundirse su aplicación, para el eventual remedio de los problemas ambientales, máxime cuando esa protección resulta añadida a la salud pública, pues el bien jurídico no es solo el medio ambiente en sí mismo, sino como medio para las necesidades de la vida del ser humano.-

Pues el delito imputado del art. 55 de la ley 24051, es de peligro real, debe determinarse la idoneidad de la acción para su creación, en relación al bien jurídico protegido que es la salud pública, por su explícita referencia al art. 200 del CP y en tanto se protegen estos recursos naturales, genéricamente denominados del agua, suelo y atmósfera, por su integración a un medio ambiente o ecosistema saludable para la población y alterar sus propiedades, aptas para el desarrollo de las especies, condiciona y perjudica su futuro desenvolvimiento sano en el planeta y cualquier conducta que lo afecta o disminuya, significa herir, deteriorar y vulnerar esa tutelada salubridad.-

El tipo penal en cuestión es de ofensa compleja, es decir las acciones cometidas por el agente, constitutivas de la figura delictiva, serán típicas no sólo por recaer en las materialidades descriptas, sino porque ello afecta y pone en peligro la vida humana, es delito instantáneo y de efectos permanentes.-

El perjuicio grave, verbigratia, por extracciones, depósitos, vertidos, incendios, agotan la fertilidad del suelo, las plantaciones extensivas o talas la exuberancia de los bosques, nuestra intromisión en espacios de vida animal, altera su etología y entorno, la captación y distorsión de las emanaciones naturales, ruidos y contaminaciones del aire, vibraciones, emisiones, radiaciones, etc. alteran el equilibrio de los sistemas naturales y son puestas en peligros concretos, para la salud humana y su futuro.-

La figura en análisis, a propuesta de la acusación, exige el dolo, en este sentido la jurisprudencia estableció que la norma del art 200 del Código Penal, requiere que el agente obre a título de dolo, con la voluntad y la intención de adulterar la sustancia, sabiendo que lo hace de un modo peligroso para la salud, que como bien jurídico protegido, no se restringe a la salud humana o pública tradicional, que tutela el Código Penal, arts. 200 y ss., limitado a proteger el estado sanitario de la población sino trata una conceptualización más amplia, comprensiva de la salud de todos los componentes vivos que interactúan en el ecosistema, dado que en el texto legal también se incluye el medio ambiente.-

Aquí acción penal es contaminar, esto es, introducir, alterar artificial y negativamente, con cualquier elemento peligroso, el medio ambiente en sus propiedades bióticas, en el caso, el petróleo crudo para variar la sustancia de otro bien natural, el agua del mar, en perjuicio de seres vivos y el hecho resultó consumado, con independencia de que ya la materia hubiese sido alterada anteriormente, por la acción de otros.-

Es indiferente que ya existiera peligro concreto consumado por otros,





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

antes de la realización de la acción enjuiciada, pues ésta última incrementa, o extiende el riesgo, constituyéndose per se indudablemente peligrosa y causa del delito.-

El instrumento es un residuo, algo del que se desprende, abandona o desecha, generándolo, manipulándolo, almacenándolo, liberándolo o eliminándolo, pero de carácter peligroso, directa o indirectamente a los seres vivos y el ambiente en general y las pericias realizadas a las que remito, acreditan tal característica del producto derramado y la afectación a las aguas, costa marítima, flora y fauna de la caleta oceánica.-

Si el petróleo en la naturaleza no es residuo, cuando es derramado pasa a ser sustancia indeseable, dañina al ecosistema, sin valor económico, de muy costosa, inconveniente, o imposible recuperación, que no servirá ni tendrá la utilidad original y que obliga al agente que lo hizo a quitarlo por el alto impacto ambiental que produce.-

La calificación de residuo no surge del petróleo en sí mismo, que por sí sólo no lo es y cuyo beneficio se obtiene al concluir el proceso de refinado, sino que derramarlo al suelo o al agua, ese producido por su inutilidad se torna residual, desecho y peligroso, por el demérito sustancial y ambiental causado.-

Se denomina residuo peligroso, a todo material que resulte objeto de desecho o abandono y pueda perjudicar en forma directa o indirecta, a seres vivos o contaminar el suelo, al agua, la atmósfera o el ambiente en general; y cualquiera de los indicados expresamente en el Anexo I de la Ley 24.051 o que posea alguna de las características enumeradas en el Anexo II de la misma ley.-

Según el Convenio de Basilea, que por lo preciso es bueno conocer, será desecho toda sustancia u objeto a cuya eliminación se procede, se propone proceder o se está obligado a proceder, según la ley de la Nación generadora.-

No está demás recordar que en este sentido, el Tribunal de Justicia Europeo ya había declarado que, habida cuenta del objetivo perseguido por la Directiva 75/442, el concepto de residuo no puede interpretarse en sentido restrictivo, conf. “ARCO Chemie Nederland y otros” y que el concepto puede englobar todos los objetos y sustancias de los que se desprenda el propietario, aunque tengan un valor comercial y se recojan con fines comerciales a efectos del reciclado, recuperación o reutilización.-

La Corte de Justicia de la UE a una segunda cuestión planteada en el caso “Erika” responde que los hidrocarburos vertidos accidentalmente en el mar, a raíz de un naufragio, mezclados con agua y sedimentos, que se desplazan a la deriva a lo largo de las costas de un Estado miembro, hasta quedar depositados en éstas, constituyen residuos en el sentido del artículo 1, letra a), de la Directiva 75/442, toda vez que ya no pueden ser explotados ni comercializados sin una operación previa de transformación.-

En lo que respecta al concepto del medioambiente, se refiere a las propiedades originales del suelo, el aire y el agua para generar y desarrollar seres vivos y sus interrelaciones, en un sistema inalterado perjudicialmente.-

Debe arribarse a una comprobación precisa de las exigencias del tipo, que el vertido de los residuos de que se trata envenenen, adulteren o contaminen de un modo peligroso para la salud, el suelo, el agua, la atmósfera o el ambiente en general, pues





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

si no existe peligro para la salud, no existe este delito, aun cuando haya una verdadera alteración de los componentes, como si se mezclara con el agua una sustancia inofensiva o inocua para la vida o la salud de las personas.-

En la especie ahora resta comprobar que las acciones del autor o autores crearon o aumentaron el peligro que se intenta precaver jurídicamente desaprobado y llevado a su típico resultado; el dolo en el delito de peligro importa el conocimiento y la voluntad de realizar las acciones del tipo objetivo, su autor debe saber que realiza la acción típica de contaminar, con un residuo peligroso y de un modo perjudicial al medio ambiente y a la salud y querer hacerlo deliberadamente.-

Y los encausados, conociendo los efectos dañinos del vertido mineral que causaría en la salud y en el medio ambiente, no aceptaron realizar las maniobras que causaron el derrame y según afirman, ni las hubieran admitido de haberlo sabido.-

Aunque el error de tipo también es factible y si bien el esencial e invencible excluye el dolo, no se elimina la culpa, pues el delito admite esta forma, si su conducta se adecua al tipo, la figura también admite el dolo eventual, toda vez que el acontecer pudo haberse previsto, por quien no obstante representarse la probabilidad del resultado dañino, se colocó desaprensivamente o por indiferencia frente a ese eventual resultado, invocado aquí por el Ministerio Fiscal.-

Conforme a lo expuesto entonces un delito es de peligro, cuando para su consumación es suficiente con la puesta en riesgo, efectivo y concreto, o potencial y abstracto, el bien jurídico tutelado y la ley 24051, requiere la producción de uno concreto para la salud pública y medio ambiente, no se configura solo con envenenar, adulterar, contaminar con sustancias aptas para ello, es necesario que resulte un peligro para la salud, el suelo, el agua, la atmósfera o el ambiente en general.-

Este criterio de distinción entre ambos tipos de ilícitos, se funda en que en los de peligro concreto se requiere producción de riesgo efectivo al bien jurídico protegido y la producción de la situación de peligro implica ya su consumación, el peligro constituye un elemento del tipo, que exige su comprobación.-

En los delitos de peligro abstracto, por el contrario, el peligro no integra el tipo, sino que es la razón o motivo que llevó al legislador a incriminarlo y así es innecesaria su comprobación judicial para la afirmación del hecho punible; tampoco es delito de lesión, no se exige que afecte la salud sino que la ponga en riesgo.-

No cualquier peligro determina penalizar la conducta, debe tratarse de un peligro grave y de magnitud que razonablemente autorice la adecuación al tipo penal, que en definitiva evaluará el juzgador, sobre la base de los datos indubitables que le proporcionan las ciencias auxiliares en relación al caso concreto.-

También se establece en el artículo 57 que “Cuando alguno de los hechos previstos en los dos artículos anteriores se hubiesen producido por decisión de una persona jurídica, la pena se aplicará a los directores, gerentes, síndicos, miembros del consejo de vigilancia, administradores, mandatarios o representantes de la misma que hubiesen intervenido en el hecho punible, sin perjuicio de las demás responsabilidades





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

penales que pudieren existir”.-

No obstante, esta regulación ofrece dificultades a la hora de mostrar la existencia de un nexo causal, entre las conductas peligrosas o riesgosas observadas y en la actuación en lugar del otro, que como posibles soluciones dogmáticas, llevarían aplicar las figuras del autor mediato y la instigación, que no se invocaron.-

Incluso por la redacción, a los delitos llamados de comisión por omisión que sí trajo a colación la vindicta pública, parecen una solución adecuada al problema, como que el agente que tiene la obligación de actuar en determinado sentido, por su posición de garante, mediante su omisión permite que el resultado material se produzca, en este tipo de delitos es esencial fundamentar esa posición, de la cual derivó su deber de evitar el resultado, que tradicionalmente se encontró en leyes o reglas.-

De aquí se deriva un deber de cuidado, en la elección del personal según su capacidad y un deber de supervisión general o control sobre las cosas peligrosas, un deber del director del negocio, de evitar la comisión de delitos por sus dependientes, que podría imputársele a Gemini quien estaba a casi mil ochocientos kilómetros del suceso, bajo un criterio de autoridad y de poder dar órdenes, de dominio y vigilancia de la fuente de peligro necesitada de dominar, o bien por relación de confianza que pesa sobre el garante y deberes especiales para protección de bienes, que no ha acreditado el titular de la acción penal respecto de este encausado.-

No se vio comprometido el deber de Gemini, evitando que miembros de la tripulación cometieran delitos en el ejercicio de sus tareas, cuando su actividad de control de las naves empresarias, la llevó a cabo adoptando todas las medidas apropiadas, efectivas y sin cuestionamientos, supervisando otra navegación que supuso regular.-

Menos que Gemini, responsable técnico del barco, fuera personalmente anoticiado de la avería ocurrida en el viaje y por más reiteradas conversaciones mantenidas con el capitán y que participara en un intento de limpieza de tanques en navegación, tampoco fueron indicadores que lo situan coautor de un delito de dolo eventual, por posterior derrame o parte de una maniobra tramada por varios, tendiente a borrar su previo ilícito.-

Aún si Gemini se representó por comentarios las fallas del navío, que pudieran afectar la navegación e indemnidad de sus contenidos, ellas no significaron que se representó el resultado, ni el conocimiento y decisión desaprensivas, de ocurrir una operación peligrosa contaminante en las costas patagónicas.-

Y de este acusado, la sola demostración de estar en uno de los cargos del ente cuya actividad se desplegó y generó un perjuicio para el medio ambiente, no será por sí prueba decisiva en su contra, sino que deberá probarse en cada caso una participación actual dolosa en el hecho punible, que salvo ambiguas y escasas comunicaciones tenidas en ese tiempo con otro consorte de causa, interpretadas según el criterio interesado de castigo, por la vindicta pública, nada más se proporcionó en sentido incriminatorio, indispensable en este estado del largo trámite.-

Menos puede atribuirse la condición de coautor a Gemini, que estaba a casi mil ochocientos kilómetros del lugar de ocurrencia de los hechos y sus firmes negativas a





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

tomar conocimiento de daños en el barco y su probable contaminación por hidrocarburos del mar adyacente, no obstante el esfuerzo dialéctico desplegado por el titular de la acción penal, no fue desmentido con solvencia por prueba alguna.-

Sin olvidarse que contaminar es un proceso y que es imposible decir que se hace en un tiempo determinado, sino que se activa una vez producido el derrame y que tampoco cesa con celeridad, aspectos no conocidos, ni probados a su acontecer atribuido.-

Igualmente sucede con Avalos cuando por el tiempo, lugar y maniobras realizadas con posibilidad de vertimientos, no tuvo ninguna intervención en ellas, ser capitán y máximo responsable de la navegación, no conlleva dirigir la carga o descarga donde se fijó el derrame, ahí su actuación es pasiva, no puede sustituir a su antojo las funciones regladas de otros oficiales, sin que el intercambio de diálogos de contenido íntegro ignorado y casual y una foto entre acusados, que se explicó, signifiquen serios incriminantes a su respecto; ni se advierte una violación concreta suya, a un deber objetivo de cuidado que estaba su cargo, que no se especificó, ni se trajo a colación, más allá de la entelequia cargosa y suspicaz a partir de detalles en extremo irrelevantes, creada para consolidar la acusación.-

Menos debe menospreciarse que cuando Avalos salió, afirmó que el tanque uno estaba en su nivel disminuido, un poco menos del tope, los 3 B y E tenían agua, menos que los tanques uno, los 4 menos agua y el cinco vacío, el agua que llevaban era dulce; que la variable de carga que recibió en menos, cerca de 2000mts.3, la tuvo en cuenta por el lastrado y calado y al plan carga faltó referenciar un tanque más de lastre, 5 estribor y la condición que figura al referir tanques vacíos, no es la que reflejó la necesidad de tener calado en el Río de la Plata de 10 mts., sino un proceso a bordo para conocer el personal y si se modifica lo hace el primer oficial, luego de una reunión y así se hizo y archivó en la carpeta de carga, que pide la empresa solamente en auditoría y exhibe el plan modificado, que tuvo en su poder y presenta al expediente, sin descalificación por algún testimonio o el trabajo de expertos y que más allá de los contratiempos derivados de noticias periodísticas, le permitió arribar al barco con su cargamento intacto a su puerto de destino, sin objeciones de la autoridad de control, ni empresaria y estas precisiones no desmentidas, ni valoradas inútiles, no son las propias de quien abriga dolosa y subrepticamente, contaminar el medio ambiente, o se entrega desaprensivamente, a una tarea riesgosa en el traslado de personas y bienes de valor, sino de quien conoce su labor y trató de realizarla del mejor modo.-

Tampoco puede servir para fundar un juicio disvalioso, quien tenga o no unos papeles, con modificaciones o no, -probablemente originales los tuvo el primer oficial- y si acompañó copia simple del plan de carga del Illia, viaje N°420 del 26/12/07, en siete fojas, reflejando lo que en realidad se cargó incuestionado y las alteraciones no se demostró tuvieron por objeto cohonestar conductas que supo reprochables.-

No se advierte qué otra imputación por descuido o inconducta puede hacerse a Avalos, si de la planilla entre el Capitán operativo y empleados de TERMAP y ANTARES el documento pasó a la otra con sello en la oficina de control de cargamento del buque y si acusó la diferencia en la carga efectiva con la prevista y a fs. 212 mostró carta de protesta al finalizar la carga, entregada al operativo, luego que el primer oficial tomara las





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

medidas, diferencias entre 35.000 a 33.000 mts. que llega a 15° y varía, reducida la temperatura natural dada al momento de carga y registrada en planillas del buque y el inspector, si al hacer su protesta refirió buscar hasta 35.000 mts. cúbicos naturales, a temperatura del día de carga y luego llegó a los que cargó, sabiendo que cargaría menos, si hay tablas de cálculo e iniciada la carga, todas las operaciones las dirige a bordo el primer oficial de cubierta y el capitán operativo y si hay inconvenientes, se las detiene; así, no surge explicitada cuál fue su actividad concreta y a sabiendas que realizó para contaminar y que más tarde trató de ocultar.-

Y si hubo inconvenientes, supuestamente al pasar de un tanque a otro su contenido, desconexiones, actos que provocan roturas en mangueras o tuberías, arriba en cubierta hay personal que monitorea todo y controla las contingencias, están rotando de guardia, el oficial, el contra maestre, primer oficial de cubierta, en toda la operación, capitán operativo, incluso durante la reducida noche patagónica esa fecha siempre hay control, hay elementos de buena iluminación se ven conexiones desde cubierta, quien está encargado cada quince minutos por reglamentación ve el manguerote y boca de lastre, los monitoreos se hacen en cubierta en forma visual y novedades se dan al primer oficial y eventualmente llegan al capitán y las contingencias se advierten cuando dejan previas evidencias, que no fue del caso y más, cuando a la fecha, el tiempo de exposición solar o diurno era bastante largo y nada irregular avisó la tripulación del buque tanque, ni de las naves auxiliares, que testimoniaron estar a pocos metros de la línea de flotación.-

Teniendo en cuenta que la rotura del fuelle, que une cañería de lastre y bomba de agua de deslastre y la del manguito por el fuelle de expansión no implosionado, sino explotado, pues se abrió hacia afuera y pudo ocurrir por golpe de ariete al detenerse, en bombas eléctricas, con sobrepresión en tubería y de tanques de carga, bomba y manguito explota y mancha la bomba y tanques de lastre, no se explicó si hubo manera de advertirlo anticipadamente y porqué no se observó por nadie y esas conclusiones, no fueron enervadas por alguien o algún elemento convincente, que revele que eran maniobras deliberadas y que debieron preverse para evitar contaminar el agua de mar circundante.-

Sin olvidar la foto de fs. 307, donde se ve agua y mancha que parece escasa cantidad de hidrocarburos, tomada y enviada en viaje a Campana, no en deslastre, afirmándose que era crudo cerca del barco, que venía de proa en el mar de cercanía, de la monoboya, habitual en alrededores de cargaderos petroleros y pudo estar en el agua antes por la terminal, en Rhasa Campana lo denunciaron tres veces y no el que se observa en la foto, sin que genere responsabilidad, lo que no fue constatado, ni desmentido; de fs. 309 y acta del 23 de enero de 2008, fs. 1091 y stes y foto de fs. 1336, se explicó que cuando se ve el tubo usado con el producto arriba, al medir la profundidad de la bomba pasa por el crudo y se mancha, figura una mano con guante, es la inicial, e introduce primero el crudo en la bomba al momento de inspección, estaba separado, la bomba con profundidad de 47 cm y diámetro de 70 cm. si se produjo rotura de la brida, el tema lo conoció ya en navegación y no hizo deslastre alguno; la salida de crudo por el lastre, no es mancha que llega al agua, fue un soplido y deben tenerse en cuenta condiciones de bajamar y pleamar, siempre





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

tuvieron proa hacia fuera, de acuerdo al viento y al mar y la foto la sacó ante el hipotético caso que dijeran que derramaba y para demostrar lo contrario, sin que el primer oficial, ni nadie, le comentaran negativamente al respecto.-

Además, si sale al mar con un calado de 10 metros y así llega al río y la mancha que se observa en la foto no llega al mar, es por la presión cuando se sopla la válvula y por boca de salida del deslastre salió crudo, si fuera mucho, tendría popa sumamente manchada y no sucedió y el remolcador también lo estaría y eso muestra que la rotura fue con el último deslastre, por golpe de ariete; en el período que estuvo en la monoboya, puso deslastre una sola vez, desde que se abre la válvula hasta que termina ininterrumpidamente, comenzó a las 20.00 hs. y culminó a las 6.00 am del otro día y el golpe de ariete fue a las seis de la mañana del 26 de diciembre de 2007 sin saber ese tiempo ni que le dieran aviso de vertido alguno de su nave y sin ningún elemento de convicción suficiente o testimonio recogido, que desmienta sus afirmaciones.-

Si alguien le hubiera dicho que tiraban crudo, le hubiera sido muy sencillo limpiar la mancha de la boca con un producto diluyente, durante la carga y después y no hubo alguno que le avisara y hallar trajes empetroados no deviene de la circunstancia pretendida, puede ser de manchas en el manifold, conexiones o desconexiones de bachas en la carga y dado que en fotos de fs. 158/63, manchas en la costa de Caleta Córdova pueden ser de muchísimos metros cúbicos supone que salieron de la monoboya, la gente en la operación no les dijo nada y las cantidades constantemente se chequeaban y lo embarcado era coincidente a las demás planillas de otros integrantes de la comisión, ni del remolcador, ni nadie dijo algún momento que su buque perdía, coinciden las cantidades desembarcadas y embarcadas, supervisado todo por el inspector y Prefectura, que también estuvo en la medición y los testimonios acercados convienen en sus afirmaciones.-

Nada descalifica que se enteró del derrame cuando con el buque llegó al puerto de Comodoro Rivadavia, esperó de cuatro a seis horas y aproximadamente a las 18.00 horas le avisó la agencia que inspeccionará la Prefectura, pues había un derrame y se decía era del Illia, esperó y tomaron fotos, estaban en una embarcación menor, revisaron incluso el casco, vieron que no había nada, se firmó el despacho y zarparon, si Prefectura viera algo anormal no habrían salido, por eso no pensó que el hidrocarburo derramado en la playa fuera de su buque y recién se enteró en Comodoro Rivadavia esperando el despacho, en la carga y luego de ella, nadie lo alertó de alguna irregularidad y estuvieron el inspector operativo, primer oficial, la comisión en Caleta y menos se explica cómo podría dar la alerta de lo que no supo, cuando alertar es más fácil que ocultar o evadir, para aplicar el plan de contingencia y no lo controvierte prueba alguna mensurable.-

Razones de mails al superintendente Gemini, aparecen para ambos como vicisitudes cotidianas, propias de los hombres de mar, sin que se permita a partir de ello elucubrar alguna inferencia seria en contrario, porque aunque hubiera una mancha, era de escasas proporciones y aunque dijeran que fue del Illia, en el puerto de Comodoro se chequeó todo, mandó fotos de tareas de carga y partes de trabajo a Gemini, fs. 873, todos los días lunes y de la bomba de popa, se refiere a bombas auxiliares, las demás referencias





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

no sabe a que obedecen y nada lo contradice válidamente, porque fue minucioso y con la ubicación y el uso de las PC, sin que el 27 de diciembre alguno de los oficiales le dijera que envió mails y desconoce los del 28, 29 y 30/12/07, como referidos a tareas vinculadas al derrame pasado y sin que se proporcionen pruebas equivalentes que lo desmientan.-

Su insistencia que en ningún momento vio la mancha y que en Caleta Córdova y en su viaje a Comodoro, tampoco nadie le dijo, no es solitaria y si a la noche en medio de penumbra propia de un largo día del verano austral, habló con Gemini explicando que vino Prefectura, inspeccionó y sacó fotografías del barco y cuando salió de Comodoro en su plan de viaje, vio por su ventana mar tranquilo, algo diferente a como se ve normalmente como cuando pasa una estela que deja un buque y siguió su ruta y le llamó la atención se sintió a su barco ocasionante del derrame, pues las cantidades de carga y lastre medidas coinciden, ni le falta carga y aunque hubiera golpe de ariete y efectivamente en el análisis de la bomba, haya agua y fina capa de petróleo, pensó que su buque no fue y tampoco esas apreciaciones explícitas son desmentidas por prueba convincente, ni alcanza a situarlo en una autoría criminal dolosa como se pretende.-

Descartando algún sabotaje para contaminar, que nadie afirma, ni una experticia refiere, deslindada su responsabilidad, tampoco se avizora que hubiese sido por su improvisación o inexperiencia, más cuando una carrera profesional solventada por años de trabajos en los EEUU y Europa, permiten creer tuvo en claro que si había derrame o accidente aquí y en esos o en cualquier otro país, debe ceñirse al procedimiento y es mejor antes que ocultar lo ocurrido, cumplir las reglas, lo cual habría hecho por convicción, sin que pueda suponerse lo contrario con fundamento.-

En la navegación a su cargo entre puertos de San Lorenzo, Comodoro Rivadavia y Campana, no se reportaron pérdidas, ni derrames por el contenido arribado, ni tampoco el barco llegó marcado por ellos; según el relato de la acusación, el crimen fue en el área operada por una terminal, que ya tenía antecedentes en la materia y sin embargo, no se exploraron otras hipótesis razonables, si no se buscaron más relaciones de determinación causal, ni exploraron otras fuentes probables como responsables del siniestro, no examinar otros supuestos, una correcta hermenéutica jurídica debió al menos, no violentar la garantía constitucional del in dubio pro reo.-

Si como se sostuvo, con motivo de cargar se derramó al mar petróleo a través de las tuberías, frente a la costa de Caleta Córdova, provocando la contaminación del medio ambiente al impactar en 7 km de costa, de la operación hubo claramente un responsable al que sin embargo la vindicta pública arbitrariamente y sin mayor razón jurídica se atribuyó otro rol, meramente participativo, en las acciones de los otros.-

Que Valle, como responsable de la operatoria de carga y por su función realizara mediciones de los tanques de lastre, sin que su versión indagatoria sea incriminante ante garantías constitucionales que la resguardan y sin que el plan de carga fuera sorpresivo, como intentando representar una posición documental disfrazando una maniobra delictiva, esas diferencias en calados y planes de carga y su elaboración del segundo no registrado, se afirmó que amparó una realidad acontecida no fue oculto, desaprobado, ni reveló maniobras





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

subrepticias o evidencias que quisiera ocultar, su actuación no permite concluir que a sabiendas participó en un delito con los demás.-

Deducir que por los documentos alusivos a la carga y su impresión por computadora y quién y cuándo lo presentó en autos y que por las inspecciones en el puerto de arribo continuaron desastres, que reveló una frustrada operación de limpieza en navegación y las suspicacias que mereció la palabra “interrupción” en un correo, que ellas fueron dibujos adrede para ocultar el delito, antes que reflejo de la realidad laboral y comercial sucedida y sostener que son argucias, que demuestran la vocación de los acusados por ocultar evidencias que conocían, no se sostiene más que en los singulares criterios deductivos del acusador, sin perjuicio de destacar que todo, sucedió más tarde del siniestro o delito de que se trata.-

Y si informa estimativamente la PNA de qué artefacto naval y entre qué horas se habría arrojado petróleo al mar, e ilustra su mecánica, más allá de la dirección de la mancha resultante, sin olvidar la cita del libro de navegación y ausencia de calado, o alteración en más de sus límites, portando volúmenes mayores y detección de rastros de hidrocarburos en tanques de lastre donde no debería haberlos, sin que la rotura observada, de un corte de la superficie corrugada, en el sentido de la traza de la tubería, de 300 mm por 250 mm en sentido circunferencial, aparezca significativo a la perpetración delictual dolosa que se le endilga; ni periciales de fs. 800/4 y 2403/6 y del INTI de fs. 2089/210 y 2345/88 y de fs. 2546 y fs. 3408/9 exponen diferencias existentes entre muestras obtenidas y de otros buques y el informe de la PNA de fs. 2403, que si confiere eficacia probatoria, también merece lo propio del perito Rodríguez, aunque fuera a propuesta de parte sin objeciones y más allá de contradictorias evaluaciones no suficientemente esclarecidas, con los informes de fs. 938/42 y 1255/65, en que el perito Rodríguez basa su postura, permiten afirmar que el crudo extraído y polucionante fue del yacimiento local, que como es sabido, contiene la monoboya y trasladan los varios buques tanque que llegan al lugar y no necesaria y únicamente procede del barco sindicado y menos, resultando de un hecho delictivo planificado previamente, al que tampoco abonan las declaraciones de fs. 1931/42, 1945/55, fs. 1960/70 y de Benítez de fs. 4502 y si Pascual en la audiencia reconoció que la bomba de lastre tenía petróleo y no era normal, no concluye que fuera un accionar dirigido e intencionado sabiendo desperfectos del sistema, para contaminar el medio marino y más, si ninguno de los testigos comparecientes, trabajadores del lugar ese tiempo, revelaron singularidades desaprensivas orientadas hacia el delito.-

Valle era por entonces, al tiempo que se estableció el derrame, primer oficial de cubierta y por su rango y funciones, estaba a cargo de la movilidad de la carga del buque tanque, en una oficina que todos los testigos revelaron que era ciega, con imposibilidad visual al exterior y que sólo se guiaba por sus instrumentos en la cabina y las indicaciones de los demás convocados en la operatoria externa y no se explica cómo hubiera podido accionar un plan de contingencia por derrame, si nadie le dijo nada, porque nadie vio, olió u oyó vertido polucionante alguno y menos, porque el citado carecía de facultades adivinatorias, que parece le exige la vindicta pública.-

También, si a su tiempo se debió interrumpir la carga y nadie dio aviso y se siguió con la operación, cuya responsabilidad compete al primer oficial, lo cierto es que





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

fluyó el petróleo de la terminal en tierra, sin que se ahondase la pesquisa en tal sentido y que se subsana con suposiciones, antes que por comprobaciones inequívocas.-

Y sin que el segundo plan de carga, aportado voluntariamente tiempo después por otro sin proceder de un allanamiento, ni firmado por el capitán operativo, impreso por computadora, sin interlineados o agregados, solo firmas de tripulantes, alcance a constituir una falsía, pues describió una operación de la realidad.-

Que las imposiciones del REGINAVE a los tripulantes del navío fijaran determinadas obligaciones en la ejecución de sus tareas, que defectuosamente podrían o no haberse cumplido, tampoco la actuación concluye en un delito, si incontestablemente no se prueba un previo acontecer deliberado y voluntario tendiente a perpetrarlo; menos que se representaran el infortunio padecido y ex profeso hayan tentado ocultarlo, cuando para todos como expusieron, era más fácil denunciar el vertido y no comprometer sus carreras, ni su futuro, en las seguras vicisitudes resultantes del delito.-

Que el sumario administrativo contenga varias conclusiones vinculadas, anotaciones de reparaciones asentadas en libros de navegación y desperfectos subsanados, planos y planes variados de carga, eventuales mezclas anteriores de agua de mar con petróleo, variaciones de volúmenes en tanques de carga y lastre y los calados, según sucesivos planes de carga, con los contenidos del último que mayores arribaron completos, sin vertidos previos, son determinaciones técnicas y no indican actividades marginales confluyentes en el delito, ni certezas derivadas de pruebas indudables demostrativas de vertido adrede, doloso y deliberado para contaminar durante las operaciones de carga y deslastre en el amarre.-

Sin que desperfectos en una bomba de lastre, alcancen el significado criminoso que le atribuye el acusador, cuando llegaron sin mayores novedades al puerto de destino, con los volúmenes de carga y lastre registrados, la magnitud de la rotura del fuelle, provocando un soplido hacia el mar, por más que la foto de fs. 1402, exhiba una abertura que no se certificó fuera la originaria, ni que alcanzara a derramar por ella el volumen de crudo percibido y si los tanques que inicialmente se previó saldrían vacíos y luego lo hicieron llenos, no se prueba que el propósito fuera deslastre en navegación, agua contaminada o sucia, sin que pueda obviarse que si pudo ingresar petróleo a un tanque de lastre, ello pudo ocurrir de modo accidental antes que como resultado de la trama de un delito convenido por varios.-

Y sin que pase por alto que más allá de las deficiencias apuntadas en las tomas de las muestras para pericias, lo cierto es que esa irregularidad vaticina que su resultado tampoco será determinante y más, cuando entonces no se había comprobado si por la rotura expuesta, en el tiempo de carga del navío, o las horas de guardia de cada oficial, se alcanzó a vertir la cantidad de hidrocarburos percibida y por añadidura, todo ello ya inspeccionado el barco sin observaciones por la policía de seguridad de la navegación.-

Mas allá que se acreditara la afectación a las personas habitantes del lugar y a sus bienes, por el derrame de los hidrocarburos arrojados al mar, en inmediaciones de sus playas, si no se probó en la causa, que las acciones realizadas por Gémini, Avalos y Valle estuvieron infionadas del propósito doloso dañino, a personas y medio ambiente, el solo relato de sus andanzas en el navío, supuestamente antiguo o dañado, desarrollando las





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

tareas propias de su competencia, que largamente expuestas, ningún testimonio o probanza colectada desvirtúan, no los incriminan; cuando en estos asuntos, las adecuaciones típicas dependen de la realización de las acciones por los involucrados y así que el resultado lesivo no les sea objetivamente imputable, es por ello que sin herramientas probatorias suficientes para sostenerla, la acusación fiscal no puede prosperar.-

Que la normativa vigente con vocación aplicativa en el caso, admita el dolo eventual, no implica que se haya comprobado en el asunto por extremos indudables y certeros, cuando no se explica de qué manera pudieron haber actuado los acusados siendo que no se acreditó que supieran el siniestro ocurrido y tampoco qué conducta era esperada a cada uno, si nadie, oficiales subordinados, bomberos, tripulaciones propia y de los buques asistentes, les informó con certeza el vertido sucedido.-

La creación del riesgo, o su elevación, manifestada en el resultado dañoso típico, no puede atribuírse hoy a Gemini, Avalos, ni Valle, en el caso que actuaron y con los alcances que lo hicieron, no pudo demostrarse que exista una correlación fuerte y segura entre su actuación y una consecuente faena delictiva.-

Se afirmó que los involucrados, se representaron el peligro y su secuela y sin embargo continuaron, porque el compromiso comercial, primó más que las eventuales consecuencias para el medio ambiente, no obstante ninguno de los protagonistas y menos los testigos convocados, aceptaron conocer ese tiempo el infortunio menos obtener alguna ventaja económica por no denunciarlo y seguir sus actividades regulares, es otra conclusión aislada de la acusación, antes que resultante de prueba conglobada interpretada críticamente y los vacíos salvados por sus razonamientos, son insuficientes para formar algún grado de convencimiento judicial en esta avanzada etapa procesal.-

La investigación desplegada no muestra aún con los peritajes, que la contaminación oceánica y costera, haya sido resultado exclusivo de su proceder, aún por un deber ignoto omitido y que directamente incidió en el daño a la salud de los habitantes de la zona; no fue posible probar el nexo de su actuación y el agente contaminante, incluso si el único polucionante se vertió del barco indicado en tal cantidad, como para producir el daño descubierto; si la manifestación del riesgo es el resultado típico, lo que en el campo de la causalidad física se denomina conexión causal, es decir comprobación que ese resultado se concretó precisamente por creación de los acusados, las probanzas acercadas no acreditan con certeza que por ellos haya sucedido.-

Ninguna variable de las pruebas rendidas, demostró la relevancia y vinculación de las actuaciones de los acusados, con el hecho doloso dañoso producido y no obstante el tiempo transcurrido, impide a esta altura afirmar con certeza, que ellos fueron artífices deliberados del desastre y por ende debe enfatizarse la vigencia del principio de legalidad que requiere para la imputación de un resultado una acción que origine o aumente el nivel del riesgo que afectó al bien jurídico y no se probó que les sea imputable.-

No está demás reflexionar si pueden considerarse de riesgo relevante ilícito, conductas autorizadas y desenvueltas sin observaciones, no solo por superiores, sino demás numerosos asistentes en las operaciones locales y que tampoco administrativamente





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

se objetaron entonces, por autoridades de control de la navegación marítima, que en varias ocasiones antes y después del hecho accedieron al navío, en otras palabras, no se probaron antaño conductas ilícitas de los protagonistas, poniendo en riesgo cierto la salud de las personas, ni el medio ambiente por esa contaminación acaecida, cupiendo exigir entre los procedimientos y su resultado una determinada relación ontológica que no se acreditó.-

En materia ambiental, la defensa usual de quien causa daño ecológico consiste en alegar la imposibilidad de demostrar con certeza que su conducta ha causado efectivamente el perjuicio, se trata desde luego una defensa difícil de rebatir en numerosos casos, pues la relación empírica y probatoriamente siempre es problemática, aunque si todo está determinado por algo, no todo está causado por algo y violentar un sistema laboral, una reglamentación, no significa en forma automática un delito penal, en materia de derecho ambiental la aplicación de tipos penales no deviene de una mera referencia a accidentes o equivocaciones, ni excesos en parámetros autorizados, no es que sobrepasados cierto límite corresponda encuadrar sin más penalmente la conducta del responsable, que supuestamente en el caso perpetró el vertido en cuestión.-

No se desconoce que los delitos ambientales poseen características complejas y se requiere una minuciosa labor en la recolección de pruebas, que la extracción de muestras en estos casos, como se observó, generó serio conflicto por las insuficiencias de recaudos formales y oportunidad de su práctica y por ello es preciso conocer requisitos que se exigen en materia probatoria, para la correcta imputación del hecho, a fines de no violentar el mentado principio constitucional.-

La contaminación ambiental por hidrocarburos esa Navidad del 2007 en la costa de Caleta Córdova, aún cualquiera haya sido su origen, no pudo comprobarse que fuera un resultado previsto y querido por los acusados y menos, que desaprensivamente en el marco de sus experiencias profesionales, omitieran tomar los recaudos necesarios para evitar los daños, por un riesgo consciente y deliberadamente aceptado, fuera de expresiones sin sustento fáctico suficiente de la vindicta publica.-

Mal pudo hablarse de una representación necesaria, intencionada, de la eventualidad dañina, cuando las propias autoridades de la policía de la navegación, al inspeccionar el barco como todos convinieron, nada advirtieron que permitiera interdicarlo en el puerto de salida y habilitaron su zarpada y menos probaron las investigaciones que las supuestas anomalías en una válvula o en el sistema de lastre hayan generado, dolosamente, la extendida contaminación sucedida y que hubiera sido del conocimiento de alguno de los sentenciados, ocultando el suceso a las autoridades, cuando continuaron su navegación sin alteraciones, ni otras contingencias como las referidas.-

No debe olvidarse que la imputación dolosa o culposa, si bien pueden referirse al mismo resultado, la contaminación, no son fungibles, ni ilicitudes progresivas, según parece sostener el titular de la acción penal, son hechos diferentes aunque del mismo final y el dolo exige conocer la ilicitud y tener la voluntad de cometer el delito, consumarlo, en cambio la culpa no tiene ese propósito es una infracción al deber de cuidado, negligencia o imprudencia de la que derivó el resultado y ambas situaciones deben comprobarse y en la





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

investigación desplegada no se probó con las características pretendidas.-

Y si en la pieza acusatoria se mencionó supuesta existencia del dolo eventual, no se explicitaron razones fácticas suficientes, toda vez que alguno por su rol profesional y dominio de las operaciones de carga y el otro, de la navegación del barco, porqué debieron representarse como posible el hecho dañoso que desconocían y seguir así adelante sus cometidos, ni se proporcionaron cuáles han sido las pretendidas inconductas desaprensivas en que incurrieron y menos, se verificó alcanzada la tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad del art. 55 de la ley 24051.-

Menos se acreditó por las explicaciones brindadas, los testimonios acercados y las acciones documentadas, que alguno quiso ocultar en forma deliberada el evento y realizó actos aptos e indudables para quitar y hacer desaparecer los rastros de los hidrocarburos del barco, antes de arribar al puerto de destino, para engañar las autoridades, cuando ni ellas mismas lo pusieron en evidencia con alguna constancia en tal sentido, sin que propósitos tentados de limpieza parcial del navío, luego desechados, ni otras acciones concretadas, autoricen a concluir la supuesta comisión del delito acusado.-

Máxime, porque tampoco son desdeñables las condiciones personales de estos hombres de mar, su antigüedad y experiencia, cuando ningún antecedente disvalioso profesional o criminal, surge de sus carreras, ni graves equivocaciones, sin que sus situaciones personales o familiares por esas fechas, sin descanso, les provocaran premura o resentimiento, antes que prestar sus servicios y que no acercaron al proceso en esta dilatada actuación, otra versión que la añeja unánimemente sostenida, negando el supuesto plan de contaminar vastas extensiones de costa patagónica y luego tentar borrar los rastros del delito y por lo que se les solicitaron severas penas de cárcel efectiva.-

Se ha dicho que nuestra Constitución busca la vía de recomposición, por sobre la represión, tan exigida mediática y socialmente en nuestros días, pretendiendo usar la justicia penal para soluciones que distan de su correcta aplicación y debe exigirse por tanto la prevención medioambiental, mediante otras disciplinas y respetar la función subsidiaria y fortalecedora de la eficacia del derecho penal, como última ratio del sistema jurídico, justamente por una correcta interpretación normativa del camino a seguir.-

En idéntico sentido se ha expedido nuestra Corte Suprema en materia penal ambiental in re “Lubricentro”, cuando afirmó “La labor del intérprete debe ajustarse a un examen atento y profundo de los términos de la ley, que consulte la racionalidad del precepto y la voluntad del legislador extremos que no deben ser obviados por las posibles imperfecciones técnicas de la instrumentación legal, precisamente para evitar la frustración de los objetivos de la norma”.-

Sin extenderse hacia la protección de bienes imprecisos, teniendo a la Constitución Nacional, como marco de referencia delimitador de la actividad punitiva del Estado, respetando su carácter retributivo y el bien jurídico tutelado por el peligro concreto a la salud humana y el medio ambiente, sin mandato de protección penal exclusiva del último, sólo se justifica la sanción al poner en peligro concreto ambos bienes.-

El principio “in dubio pro reo” de clara raigambre constitucional,





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

deriva del estado de inocencia del que goza toda persona en el proceso penal, exigencia que recién en la sentencia de condena desecha la certeza del juzgador, acerca de la existencia del hecho punible atribuido a los acusados, pero en caso contrario, conlleva imposibilidad del órgano acusador de destruir el aludido estado constitucional de candor, que ampara a todo perseguido penalmente y esa carencia y esa duda, impiden aquí sus condenas.-

Pietro Ellero en sus reflexiones sobre la certidumbre en materia criminal, explica que la certeza es la persuasión de una verdad, la convicción de que la idea que nos formamos de una cosa corresponde a sí misma, puesto que siempre que se tiene por verdadera una cosa, hay certeza de ella, pues se trata de una verdad de tal naturaleza que se impone a la mente sin discusión. Así la certeza constituye aquel estado de ánimo en virtud del cual se estima una cosa como indudable” (De la certidumbre en los juicios criminales, Tratado de la prueba en materia penal, Buenos Aires, Mayo de 1998, págs. 21, 33 y 318) lo que aquí no se produce con la pretensión del acusador.-

La acusación formulada, con encuadramiento en acciones delictivas dolosas, no delimita su carácter ni aporta certezas, ni aprehende inequívoca y cabalmente el hecho en juicio y aunado a la falta de mayores ingredientes objetivos y subjetivos que aporten convicción, conlleva una indeterminación e imprecisión de los comportamientos supuestamente criminales que se atribuyeron, que aconsejan desvincular a los involucrados en este añejo proceso penal, según los términos del art. 3º del CPP.-

Lo expuesto por los resultados propuestos, me exime de tratar los demás argumentos desarrollados en el debate.-

Por todo ello propicio, I) RECONOCER a Mirta Beatriz Calvo, en los términos de los arts. 79 y stes. del CPP y ley 27372, a los efectos resultantes de la decisión que actualmente se adopte y a los “amicus curiae”, por las fundaciones ECOSUR OPSUR y MEDIO AMBIENTE y RECURSOS NATURALES.- II) TENER POR FUNDADO Y RATIFICAR: A) No hacer lugar a la declaración de insubsistencia de la acción por transcurso del plazo razonable y al sobreseimiento por extinción de la acción penal para los procesados Avalos y Gemini, sin costas y teniendo presente las vías recursivas reservadas.- B) Declarar extinguida la acción penal por prescripción y sobreseer a los procesados Luis Javier Fernández DNI N°29397471 y a Adolfo José Ibas DNI N°10392149, de las demás condiciones personales obrantes en autos, arts. 59 inc. 3º, 62 inc. 2º, 63 y 67 CP y 361, 530 y 531 CPP, cesando a sus respectos cualquier restricción que por este hecho les hubiera sido impuesta y sin costas.- C) No hacer lugar a la extinción de la acción penal por conciliación por oposición del Ministerio Público Fiscal y su caducidad, ni al sobreseimiento a favor de Avalos, conforme art. 59 inc. 6º CP y 34 CPPF, art.1º Resol. N°2/2019 Comisión Bicameral de Monitoreo e Implementación del Código Procesal Penal Federal, sin costas.- D) No hacer lugar a la declaración de nulidad de la convocatoria a la audiencia del debate, por carecer una vía incidental previa impugnativa, sin costas.- III) TENER POR DESISTIDO DEL EJERCICIO DE LA ACCIÓN PENAL, AL MINISTERIO PÚBLICO FISCAL Y ABSOLVER DE CULPA Y CARGO a Mariano Ariel Giordano y Raúl Alberto Pascual, de las demás condiciones personales de autos,





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

cesando a su respecto cualquier restricción que por el hecho les hubiera sido impuesta y sin costas, arts. 120 CN y 67, 69, 402, 530 y 531 del CPP.- IV) ABSOLVER DE CULPA Y CARGO en aplicación del art. 3º del CPP, a los procesados Gemini, Avalos y Valle, de las demás condiciones personales obrantes en autos, cesando a su respecto cualquier restricción que por el hecho les hubiera sido impuesta y sin costas, además arts. 402, 530 y 531 CPP.-

Así me pronuncio.-

La Dra. Ana Maria D'Alessio dijo:

I) Con relación a las **cuestiones preliminares**, fueron ya resueltas por unanimidad por los miembros del Tribunal. En esas condiciones y diferida que fuera su fundamentación, comparto en términos generales lo expuesto por el Dr. Enrique Guanziroli en su voto. Haré sin embargo, alguna exposición sobre algunos puntos de vista y a los argumentos que dan sustento a mi enfoque de las cuestiones.

Con relación a la prescripción por agotamiento del plazo razonable, sólo agregar al voto del Dr. Guanziroli en este punto, que la aplicación de ese principio, supone la exclusión de la ley que regula el régimen, en función de una cláusula supra legal. Es por esto que la aplicación ha de ser restrictiva tal como lo es, según posición de la Corte Suprema, todo el sistema de control de constitucionalidad y convencionalidad. Sentado ello la materia de que se trata, cuya protección involucra valores esenciales de mención expresa por parte de la CN (art. 41), importa que me incline por sostener el régimen de ley (art. 62 y concordantes CP) y su aplicación al caso. Fundamentalmente cuando el planteo importaría privar a la comunidad de un debate oral y público sobre una materia sensible y el pedido tiene lugar como acá ocurrió, a las puertas de la realización de este debate. Con estas aclaraciones adhiero al voto del colega en este punto.

Con relación a la prescripción conforme el referido art. 62 del CP, planteo formulado por la defensa de Ibas y Fernández, la postura favorable a su petición se ha dado a conocer al momento de excluirlos del debate a su inicio. Llamada a fundar comparto la conclusión del Dr. Guanziroli. Es que ambos imputados lo fueron en razón de la calificación de contaminación culposa. Esa calificación menos grave, determina que entre los actos que resultan secuela de juicio –citación a juicio y la actualidad- haya transcurrido un tiempo que supera el máximo de la pena (art. 56 ley 24051 y 62 CP). Con relación a los demás enjuiciados, la calificación dolosa determina una situación distinta. En efecto desde la ocurrencia de la citación a juicio no se transitó un lapso suficiente. Resultó interesante a mi criterio el argumento expuesto por el Dr. Francisco García Santillán en orden a que la nulidad del requerimiento dictada por el Tribunal Oral Federal en su anterior integración, y la nueva redacción de otro superando los defectos indicados en fecha posterior, no podría favorecer la vigencia de la acción. Se dijo que esto suponía beneficiar al estado y sostener la persecución penal beneficiándose de sus propios errores. Sin embargo, el proceso penal se va cumpliendo en razón de los actos que componen sus diversas etapas y del modo en que quedan conformados, luego de los planteos de las partes y la firmeza que adquieren los actos que se transitan. Así las cosas, el requerimiento de elevación a juicio y la posterior citación a juicio definitiva, son los actos en los que se debe tener por cumplida la voluntad





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

persecutoria del Estado con idoneidad para resultar secuela de juicio. Con estas aclaraciones también aquí, adhiero a la solución del colega.

En orden a la extinción de la acción por aplicación del art. 59 inc. 6) del CP, también adhiero al voto que lidera este acuerdo y a los argumentos expuestos con relación a la imposibilidad de aplicar el instituto a cuestiones de la índole del que nos convoca, y donde existe un daño que puede ser directo y personal, pero a su vez una lesión que no puede reducirse a ciertos individuos sean estos privados o públicos. Y como obstáculo más allá, y sólo a modo de agregado, en un caso como éste en que se pretende tener por compensación la conciliación de la empresa con los afectados, cuya entidad resulta claramente distinguible de las personas físicas hoy traídas a juicio.

Existió también oposición y consecuente planteo de nulidad respecto al desarrollo de la audiencia de forma remota, sin el consentimiento de todas las partes; oposición a la actuación de la querrela y oposición a la actuación de los Amicus curiae, aquí adhiero también aquí a los fundamentos expuestos por el Dr. Guanziroli por ser los que se debatieron al resolver en la audiencia de inicio. La conformidad de las partes a la que alude la Acordada 31/20 de la CSJN, no puede interpretarse con otro alcance que al medio o plataforma de video conexión que vaya a utilizarse. Es decir, contempla las dificultades técnicas y requiere entonces que el Tribunal concilie con quienes actúan frente a él un medio idóneo, accesible y de calidad de modo tal de garantizar el desarrollo de una manera acorde a las garantías que rigen el debido proceso. Interpretada la cláusula con el alcance que la defensa la trae aquí, significaría la resignación de la realización de la justicia, cuestión opuesta al espíritu de la reglamentación del Tribunal Supremo en las condiciones sanitarias que nos han tocado transitar. En cuanto a la actuación de la querrela, rigen las limitaciones del fallo Del'Olio de la Corte Suprema. En ese marco ha devenido el debate, sin cuestiones planteadas por las defensas, que por novedosas hubiera aquí que atender. Lo mismo respecto de los Amicus Curiae. Reglamentada su actuación por la Acordada 7/2013 de la Corte Suprema, han cumplido su cometido en una materia como lo es la protección ambiental aportando en el marco de su conocimiento. Tampoco aquí ha habido dificultades durante la audiencia que llevaran a ampliar argumentos por sobre la citada Acordada y lo expuesto en el voto que antecede.

II.- Desistimiento de la acción respecto de los señores Mariano Ariel Giordano y Raúl Alberto Pascual:

Frente a la exposición de fundamentos del Fiscal General, al formular esta petición, considero razonable, en términos del ejercicio responsable de la función, el desistimiento realizado (art. 69 CPP y 120 CN). Siendo segundo y tercer oficiales de cubierta, ajenos por distribución de funciones del manejo de la carga, cuestión central del objeto del caso, la jurisprudencia de la Corte citada por el colega y el principio acusatorio que receptan, me llevan a admitir el desistimiento y resolver a favor de su absolución sin costas, debiendo cesar todas las restricciones dispuestas sobre su persona y patrimonio (art. 402 CPP) del modo que lo propusiera la Fiscalía.





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

III.- Situación procesal de Ricardo Raúl Avalos, Raúl Alfredo Gemini y Rúben

Valle. Materialidad probada:

Tengo por probado que el día 26 de diciembre de 2007, durante la tarea de carga y deslastre que realizaba el “B/T Presidente Illia” en la zona de la monoboya ubicada en cercanías de Caleta Cordova, se produjo el vuelco de una cantidad importante de crudo Escalante que, por efecto de las mareas, terminó por depositarse en las costas de la Caleta, con la consecuente contaminación del agua, la playa, y el perjuicio para las especies que ahí habitan y en detrimento para la actividad pesquera de la zona.

Que el proceso judicial se inicio a partir de diferentes intervenciones –entre ellas la de la Prefectura Naval Argentina- y denuncias de habitantes de la zona, que informaban de la observación de una mancha de hidrocarburos al norte de Caleta Cordova. El buque estaba a cargo del Capitán de Ultramar, Ricardo Raúl Avalos, quien, con conocimiento de que el crudo había ingresado en el tanque de lastre, continuó con las tareas de deslastre necesarias para corregir las condiciones de navegabilidad. Que ello ocurrió por cuanto se dispuso realizar la carga de petróleo Escalante, en cantidad suficiente para cumplir con los compromisos económicos previstos por la empresa armadora.

Tengo por probado para esto que el buque del caso, estaba efectivamente en la zona en que la mancha se originó; en el tiempo que se produjo; que se encontraba manipulando crudo Escalante; que presentaba una avería que comprometía la estanqueidad del tanque de lastre; que el deslastre se había visto interrumpido durante la operación en horas de la mañana; que ello fue así por advertir la contaminación; que el capitán supo de la existencia de lastre contaminado y continuó operando, continuando el deslastre del tanque contaminado. Que la acción significó una modificación sustancial del ambiente, relevante a los fines de la ley 24.051.

He de señalar también que en la operatoria de carga del crudo intervinieron la Terminal Marítima TERMAP, “Inspectorate de Argentina” por la empresa compradora del crudo –ENARSA en este caso- y NATE, firma que utilizó en esta ocasión las embarcaciones “Rigel” y el remolcador “Gardel” para auxiliar al Buque en la maniobra de acercamiento y enganche y en el transporte del Capitán Operativo y demás personal desde tierra hasta el sector de la monoboya.

Con respecto a la morfología y extensión de la mancha de hidrocarburos he de señalar las fotos de fs. 159/64 tomadas desde una visión aérea por la Prefectura Naval Argentina, y en las que se advierten las lenguas de avance de la sustancia y su impacto en las costas de la Caleta. La observación aérea dispuesta en el lugar el mismo día 26 de diciembre de 2007, permitió determinar a las 19.30 hrs, que entre las posiciones 45 45’ LS y 67 20,7’ LO y 45 44,7 LS y 67 21,7’ LO, se apreciaba una mancha irregular iridiscente que cubría la totalidad de la Caleta, desde el muelle hasta la Punta Novales y la costa (conf. los informes PNA fs. 116 y fs. 155).

La presencia del petrolero en la zona en que la mancha fue inicialmente advertida, ha quedado probada con base en la documentación que indica que el Buque “Presidente Illia” operó en la monoboya ubicada en la Caleta hasta las 11.30 hrs del día 26 de





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

diciembre. Que se desengancharon de la toma y permanecieron en zona del puerto de Comodoro Rivadavia hasta el momento de la partida pasadas las 19 hrs. Esto coincide con los testigos escuchados en debate, tripulantes del remolcador “Gardel” y los ocupantes del “Rigel”, quienes ubicaron los horarios en que dejaron al “Illia”, alrededor del mediodía para dirigirse a puerto. Así lo declararon los imputados en el debate y así lo acredita la documentación reglamentaria.

A su turno, Matías Benítez, representante de la firma “Inspectorate Argentina SA” en su declaración indagatoria incorporada por lectura (fs. 2012), sostuvo que dejó la embarcación alrededor de las 13.40 hrs del día 26, sin novedades. Por su parte el Capitán Operativo, Jorge Gallegos refirió a las 13.50 hrs. La planilla de TERMAP de fs. 76 indica que finalizó la carga a las 11.20; el buque se desconectó a las 11.50 hrs y zarpó a las 13.25 hrs, lo que coincide con que se dejó asentado a fs. 39 del Libro de Navegación y se asemeja a los horarios recordados. Es decir que a las 14 hrs el buque estaba liberado y se había retirado todo el personal ajeno a él que hasta ese momento prestó colaboración durante la carga.

A las 19 hrs tengo por acreditado que embarcó por medio de la Lancha “Titán” la inspección de la PNA documentada a fs. 117, junto con personal de la Agencia; comisión que se desembarcó a las 19.55 y el buque zarpó (conf. nuevamente fs. 39 del libro de navegación).

Tengo por cierto también, que la embarcación no se alejó sustancialmente de la costa hacia el este, ni superó la latitud sur de la altura de Comodoro Rivadavia. El Libro de Navegación refiere “fondeado” durante la tarde del día 26 de diciembre hasta su zarpe. Y es además, lo que declararon los propios imputados. Aun teniendo por probable un mayor alejamiento de la costa, descrito por Gallegos como una “triangulación” impuesta por ordenanzas de la PNA, esta no resulta significativa de conformidad con el gráfico esquemático que realizara al ser indagado (fs. 1942). A lo que sumo la observación que efectuaran pescadores de la zona ese día en que refieren que operó el B/T “Illia” hasta cerca de las 14 hrs (conf. Fs. 418/9).

Sentado esto, la presencia de la mancha fue advertida alrededor de las 16.30 hrs del día 26 de diciembre por la PNA de Caleta Cordova y por los pescadores que desarrollaban sus tareas en los alrededores. A fs. 254 obra la declaración testimonial de Dante Alberto Ibarra, Ayudante de Primera de la Prefectura Naval Argentina, quien sostuvo que siendo aproximadamente las 16:30 hs. se presentó en el destacamento el ciudadano Teodoro Zuñiga quien les manifestó que iba a pescar y que había visto sobre la costanera norte de la Caleta en la zona conocida como tamarisco, “pequeñas manchas de petróleo en el agua y la playa”. Que de inmediato constató que se trataba de una mancha oleosa que abarcaba una extensión de aproximadamente cien metros de largo por unos diez metros de ancho y que una parte de la misma ya había impactado en la costa. Que la misma era de forma irregular sobre el agua y el embate de las olas la iba depositando sobre las restingas y sector de playa compuesta por piedras de canto rodado. Que la sustancia se hallaba en una franja costera de 10 a 12 metros aproximadamente. Que se notaba que era inevitable el impacto de la misma





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

en más extensión de la playa. Que la playa tamarisco se sitúa a 6 kilómetros del destacamento. Que a simple vista era de color azabache, con densidad espesa.

A las 18.30 hrs aproximadamente, coincidentemente con la pleamar, había impactado sobre la costa en una extensión superior a los 5 km de frente.

Desde otro lugar, los testigos pertenecientes a la empresa TERMAP y NATE, reseñados por el Dr. Guanziroli en su voto, que declararon en el debate coincidieron al afirmar que, luego de la operación de carga del B/T “Presidente Illia”, regresaron a tierra y que, poco después, alrededor de las 17 hrs se les solicitó que volvieran a la monoboja para realizar actividades propias del plan de contingencia porque se había detectado una mancha de hidrocarburos. Declararon que ya no vieron al petrolero en la zona ni lo divisaron en el trayecto.

En su exposición la Fiscalía explicó por qué la atención se había fijado sobre este buque tanque y por qué habían sido descartadas otras embarcaciones que estaban en el sector en los días cercanos al 26 de diciembre del 2007 en que el derrame fue advertido. Efectivamente se estableció un período de observación que abarcó desde el día 20 hasta el señalado 26. Se identificaron seis embarcaciones en total. En esta operación de establecer qué buque debía tener relevancia para la investigación del origen de la mancha, resulta determinante tener presente que antes del día 26 no se divisó por parte de la PNA, ni de los operadores de TERMAP o NATE quienes constantemente trabajan entre el puerto de Comodoro Rivadavia y la monoboja; ni pescadores de la zona; ni las empresas aéreas que fueron consultadas (conf. fs. 100 y 975/6), imagen alguna que fuera compatible con la mancha que se presentó el 26 de diciembre. Por lo tanto aquellas embarcaciones que cesaron sus operaciones los días previos no resulta posible vincularlas razonablemente al suceso.

Aquí hubo un argumento expuesto por la defensa del capitán que señaló que la CONAE identificó una posible mancha en imágenes satelitales de fecha 22 de diciembre. Pese a la seriedad del organismo de qué se trata, resulta llamativa la referencia cuando a diferencia de lo que ocurrió el día 26, nadie la reportó, ni fue observada por la Prefectura, ni por las empresas aéreas consultadas, ni por los pescadores de la región, ni por otros buques de pesca, ni petroleros.

Retomando entonces, el buque “San Julián” finalizó su carga y zarpó el 23/12 a las 7.50 hrs; el “San Matías I”, terminó y zarpó el 21/12 a las 10.35 hrs. Por su parte el B/T “Recoleta” operó entre el 23 y el 25 de diciembre (conf. fs. 74 y ss). El B/T “Jose Fuchs” recorrió la zona en aguas de la boca del Golfo San Jorge y los B/T “Cape Balder” y “Overseas Rubimar” aun no habían iniciado operaciones.

Mas adelante trataré los resultados de las pericias químicas que consolidan esta conclusión y corroboran la ajenidad de otras embarcaciones.

Otros posibles orígenes del derrame fueron motivo de investigación. Fundamentalmente una falla en la propia monoboja, que hubiera importado una pérdida inmediatamente después al desenganche del “Presidente Illia”. Sin embargo, la vista de fs. 50 no muestra mancha, la inspección subacuática de la empresa no determinó la existencia de





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

anomalías; ni tampoco las encontró la verificación de su estado efectuada por la Prefectura.

En cuanto a los trabajos realizados por esta última, a fs. 316/317 se adjunta el Parte Informativo de la Prefectura Naval Argentina, Letra SERS MWI nro. 01/18, elevado por el Jefe de Salvamento Incendio y Protección Ambiental Prefecto Mayor Eduardo René Scarzello; relacionado con la inspección subacuática realizada por una dotación de inspecciones Técnicas de ese servicio; con fecha y hora de salida el 290400/DEC/07. La tarea consistió en una inspección visual y subacuática a la monoboya de cargamento tipo SPM (single Point Mooring) o amarradero de punto único fondeada por medio de 06 (seis) líneas de fondeo en posición Lat. 45° 46', 391 s Long 067° 19', 415 w, verificándose las conexiones de distribución, bridas y válvulas de apertura y de seguridad. Se verificó también mediante la remoción de incrustaciones marinas, el estado de las paredes externas de la boya y las cañerías rígidas para conexión. Se estableció de tal forma que ningún componente presentaba fisuras y/o cualquier anomalía por la cual pudiera producirse fuga de hidrocarburos.

En cuanto al mismo trabajo efectuado por la firma operadora, declararon Pablo Góngora, Renato Frías y Omar Aníbal Escalante, quienes dijeron que cuando fueron a verificar la monoboya no había pérdida de hidrocarburos. Especialmente claro fue el testigo Alejandro Rojas que sostuvo que en su calidad de inspector revisó la terminal y las mangueras subacuáticas de la monoboya sin detectar anomalía alguna y describió para ilustrar su relato, el esquema de fs. 332.

Entonces, descartados los demás buques petroleros y descartada una falla en el sistema de carga instalado en la Caleta, la situación del B/T "Presidente Arturo Illia", que acababa de terminar de operar cuando la mancha comenzó a divisarse, adquiere relevancia a los fines de la prueba del caso. Y ello termina por configurarse ni bien se refiera a los defectos que se advirtieron en el funcionamiento de su sistema de deslastre, cuestión que trataré más adelante.

Con respecto a los informes realizados con la finalidad de determinar la deriva del vuelco, zona de aparición y horario aproximado, haré una remisión a las conclusiones del confeccionado por el Subprefecto Gabriel Pariente, que tuviera en consideración la acusación para afirmar su posición (conf. documento reservado en Secretaria de conformidad con la nota de fs. 1901).

El objeto del informe solicitado, fue "determinar la deriva de la mancha de hidrocarburo detectada en las costas de Caleta Córdova de aproximadamente 1,5 mn (2,78 km) de largo y 0,27 mn (500 m) de ancho, ubicada mayormente en el sector centro y norte de dicha Caleta". Durante su desarrollo se dejaron a salvo ciertos reparos que tenía el funcionario para su realización y los datos y método de cálculo. Así dejó en claro que "las técnicas para calcular la corriente de arrastre local producen resultados inciertos". El nombrado manifestó que "no existen datos relativos ni a corrientes de arrastre ni a corrientes marinas a una escala lo suficientemente precisa como para calcular la posible trayectoria a la deriva de un objeto". Sostuvo que "el planificador de la búsqueda se enfrenta al cálculo de la trayectoria de un pequeño objeto sólido suspendido en la interfaz entre dos masas enormes de fluidos – el océano y la atmósfera disponiendo sólo de datos





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

escasos e inciertos. Que en esas condiciones no se pueden predecir con absoluta certeza los movimientos del objeto”. Sostuvo “que el índice de error de deriva varía por lo general entre un tercio y un octavo, pero también se pueden utilizar valores que queden fuera de esta escala”. Sentado ello concluyó que “sobre la orientación (deriva), resulta evidente que desde las 00:00 hs del día 26/12/07 a las 18:00 hs del mismo día, la orientación general de la deriva es al noroeste (aproximadamente rumbo 320°), variando levemente con el transcurso del tiempo por la influencia de las corrientes marinas, especialmente la corriente de marea”. Y agregó que “teniendo en cuenta la ubicación de la mancha de hidrocarburo el día 26/12 por la tarde (sector centro y norte de la Caleta, fs. 105 de la causa) resulta factible la orientación de la deriva mencionada, siendo poco probable una deriva desde norte, porque existirían rastros de la mancha en la costa de Pta. Novales, o desde el sur porque hubieran aparecido rastros de la mancha en la costa sur de Caleta Córdova”. Remitió al gráfico vector resultante promedio de su informe. Sobre la hora en que comenzó la deriva, sostuvo que “teniendo en cuenta que la mancha fue detectada a las 16:30 hs. del día 26/12/07, que hubo una pleamar posterior ocurrida a las 18: 28 hs y que cuando el helicóptero sobrevoló la zona a las 19:30 hs, la costa mostraba marcas de hidrocarburo estando ya bajando la marea, se estima que la hora en que comenzó la deriva ronda entre las 4:00 y las 10:00hs del día 26/12/07 debido a que en la pleamar anterior no se detectaron indicios de la mancha; y que el tiempo de deriva probable se estima entre 6 y 12 horas anteriores a la pleamar de las 18:28 hs. ya que en el caso de haber derivado por más tiempo, la mancha se pudo haber dispersado alcanzando otros lugares de la costa”.

Sobre la posición en que comenzó a derivar la mancha, reiteró la relativa certeza de su construcción, y delimitó un área de origen según coordenadas determinantes de 5 puntos: S 45° 44,0´ W 67° 19,5´; S 45° 44,9´ W 67° 20,8´; S 45° 45,1´W 67° 17,6´; S 45° 46,3´W 67° 21,1´ y S 45° 47,0´W 67° 19,3´, habiendo recorrido rumbo 320 °, con una velocidad de deriva promedio de 0,4 nudos (0,4 millas náuticas por hora), en una distancia resultante aproximada de 3, 0 millas náuticas, con inicio el 26 de diciembre entre las 04:00 hrs y las 10:00 hrs . Tales las conclusiones del perito.

Frente a sus propios reparos, valoraré sus conclusiones en la medida en que, en la construcción global de la prueba, coincida con otros elementos que sostengan sus conclusiones y relativizaré –dentro del margen de error que el perito advierte- cuando sus determinaciones se opongan al resto del cuadro probatorio.

Es que no hay un método de calidad científica que analice con precisión la deriva de una sustancia sobre el agua. Los datos de viento resultan relativos ya que emanan del aeropuerto cuando las diferencias a pequeñas distancias en esta zona patagónica, determinan resultados sustancialmente distintos. Tomo de la incidencia de mareas, la pleamar como principal dato de cálculo. Considero útiles las apreciaciones que refieren a la capacidad de dispersarse de la sustancia si hubiera venido de más lejos o la observación de la zona en la que impactó para poder tener por cierto que las conclusiones pueden admitirse como probables.

Y en el ejercicio de componer la prueba, advierto que entre las personas que





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

declararon sobre lo que aconteció en la Caleta ese 26 de diciembre, Edgardo Manuel Ramos (fs. 418/419), manifestó que el día 26 de diciembre de 2.007 a las 6.30 hs. aproximadamente zarpó a la pesca a bordo del pesquero “Juan Manuel” con destino a la PSN lat 45° 48`S, long 67° 18`W, aproximadamente a una milla al sur de la Monoboya Caleta Olivares. Que realiza sus tareas en formas de piernas entre la coordenada mencionada y lat 45° 43 S - Long 67° 18`O (aproximadamente 5 millas de distancia entre ambas). Que al momento de finalizar su tarea, dirigiéndose desde el norte de la posición de pesca, al puerto de Caleta Córdoba, recibió vía VHF, por parte del Ayudante Ibarra, de la Prefectura Caleta Córdoba, quien le preguntó si había divisado alguna mancha en la superficie de las aguas, contestándole que no; que Ibarra le indicó que se aproximara a la Monoboya a verificar si se observaba mancha alguna, por lo que el mismo se dirigió a la misma desde el Norte de la posición de pesca, hallando la mancha a una milla al noroeste de la misma.... , continuando su marcha a puerto, encontrando cada vez más sustancia,. Que se trataba de una mancha oleosa de color oscuro, espesa y de aproximadamente de 300 metros de largo por 200 de ancho, con un olor característico parecido al del gas Oil con aceite quemado y aspecto baboso en su mayor parte de color chocolate en otras también existían lenguas. Que desde que emprendió el viaje a su posición de inicio de actividades observó al B/T “Presidente Arturo Illia” en operaciones en la monoboya, que estima que operó hasta las 13.00/14:00hs; que efectuaba sus piernas de navegación a media milla del mencionado buque; que el viento venía del SSE a 5/10 km con mar de fondo del SE. No vio manchas al S o al E de la Monoboya; que la orientación de la popa del Illia era SSE como el viento, es decir a Caleta Córdoba.... Que la mancha provenía del lado de la Monoboya de Caleta Córdoba con dirección hacia la costa.

Este testimonio de una persona conocedora de la zona, y que observa a diario el estado del espejo de agua resulta fundamental, por ser además, el más cercano observador de la aparición de hidrocarburos sobre el agua. Coincide en el horario final de operación del “Illia” con la versión de todos –tripulación y ajenos- y confirma que a las 16,30 hrs aproximadamente ya la mancha era evidente y presentaba la dispersión sobre la superficie señalada. Cuenta además que la orientación del viento era SSE, es decir del mar hacia la costa.

Debo reseñar también, que con anterioridad a la carga del “Illia”, el espejo de agua no presentó condiciones que llamaran la atención de quienes declararon en el proceso. Ni pescadores, ni autoridades, ni operarios de la actividad petrolera, ni los reportes de las compañías aéreas, advirtieron una mancha de las dimensiones de la que afectó a Caleta Cordova. Por el contrario hablaron de su buena condición.

En cuanto a la identidad de la carga del B/T “Illia y lo que impactó en la costa, cabe remitirse a los informes de las periciales químicas de la Prefectura Naval de fs. 800/4 y 2403/6, de donde surge que las muestras eran hidrocarburos; y que existe coincidencia de las muestras de deslastre con lo que el “Illia recibió de TERMAP. A su vez las pericias del INTI de fs. 2089/210 y 2345/2388, establecieron que entre las muestras del buque y la playa no había diferencias sustanciales. El informe de fs. 2546, señala tres muestras de la playa, que





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

presentan identidad entre sí, y similitud con los tanques del “Illia”. Además, el informe de fs. 3408/9, que es comprensivo de los informes parciales previos del INTI, señala las diferencias existentes entre esas muestras y otros buques, medio probatorio que se suma y refuerza para descartar otras embarcaciones. Es que las muestras procedentes de los buque Cape Balder, José Fuchs, Recoleta, San Matías y Over Sears Rubimar, dieron resultados con diferencias siempre notables, aunque en diferentes grados de disimilitud con el correspondiente a la de la muestra de la playa.

Sentado cuanto precede, atenderé ahora la avería que presentaba la embarcación en su sistema de lastre con fundamento en las distintas inspecciones que efectuó la Prefectura Naval y los rastros que la circulación indebida de hidrocarburos dejó en tanques y tuberías. Así, a fs. 314, con fecha 1 de enero de 2.008, aquella dependencia con asiento en Campana, provincia de Buenos Aires, informó que el día 31 de diciembre, a las 15.30 hrs, arribó a ese puerto terminal RHASA Km 94 MDRPP, el B/T “Presidente Arturo ILLIA”, procedente de Caleta Córdova. Que se destacó una comisión con motivo del Sumario Judicial y Contravencional N° 74 y 75/07 del registro de la Prefectura Comodoro Rivadavia, caratulado “Av/ Derrame sustancia oleosa en Caleta Córdova”. Se relata que fueron inspeccionadas y extraídas muestras de los tanques de sala de máquina 29 y 30, sentina y tanques de slop y tanques de cargamento 1c, 2c, 3c, 4c, 2b, 2e, 6b y 6e. Seguidamente, se llevó a cabo una inspección de Prevención de la Contaminación al buque, constatándose que tres (3) de los tanques de lastre segregado poseían agua con hidrocarburos en su interior, tanques de lastres, extrayendo muestra de ello y fotografía, siendo elevadas inmediatamente todas las muestras al laboratorio químico de la institución. Se comprobó en la descarga de agua de lastre en el casco de la banda de babor (aleta), sobre la obra muerta, presencia de hidrocarburos y mancha sobre el casco, solicitándose al efecto, un inspector de la especialidad casco, procediéndose al retiro del certificado Nacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos número 3057.

Con idéntica finalidad y en ese mismo marco de las actuaciones preventivas y judiciales, a fs. 322 se produjo el “Informe Ampliatorio”, de misma fecha 1 de enero de 2.008, realizado por el Subprefecto Alejandro Daniel Cantarini, que dice: O/T “Presidente Arturo Illia”, inspeccionado a flote, en muelle de la Empresa RHASA M 94 del Río Paraná de las Palmas, acorde la solicitud emanada del Sr. Jefe de la Prefectura Campana en virtud del Sumario Judicial y Contravencional N° 74/75, originario de la Prefectura Comodoro Rivadavia. En él se detalla que recorriéndose la tubería de lastre en el interior de la sala de Bombas, se verificó que la misma dentro del volumen, no muestra falencias de estanqueidad. La citada tubería está conectada a la bomba de lastre de accionamiento cardánico, constatándose restos de hidrocarburo en la empaquetadura de la misma; además se comprobó que la sentina de Sala de Bombas poseía también restos de hidrocarburos; realizando una evaluación desde boca de tanques, en los volúmenes de TQ lastre segregado N° 1, 3 y 4 de Bb, los mismos se encontraron con una película superficial de hidrocarburos, desconociéndose el espesor de las mismas. Se determinó también que la descarga al exterior de lastre segregado, se encontraba al momento con restos de





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

hidrocarburos, a modo de manchas que se conforman descendentes con una leve inclinación hacia Pp no encontrándose desde dicha salida hasta el espejo del Buque, manchas en la superficie del casco del mismo tenor. Que estas observaciones permitan inferir averías en la tubería de lastre segregado y en la empaquetadura de la bomba de lastre segregado de reciente data. Se agregaron fotografías de la bomba de lastre y descarga de lastre al exterior (fs. 309 y 315). En esas imágenes se observan la boca de deslastre manchada (fs. 309) y la tubería de lastre en la que se advierte la presencia indebida de manchas de hidrocarburos (fs. 315).

Determinante me resulta que la inspección de la fuerza especializada en la materia de seguridad en el mar, haya detectado hidrocarburos en 3 tanques de lastre, extremo al que le otorga relevancia a los fines investigados y lo reporta en su informe y que lo mismo advertía en la tubería. Digo esto por cuanto se han ensayado explicaciones relativizando la presencia de hidrocarburos y su cuantía. Agrego cuanto ilustran las imágenes de fs. 323/4 (bomba centrífuga con residuos oleosos), el informe del Prefecto Mayor Scarzello acerca de la inspección de la PNA Campana sobre el Buque y la verificación de lastre contaminado en tanques de lastre y tuberías de fs. 87/8 y que se documenta en el acta de fs. 670.

Se detectó así mismo, que en la unión flexible de acople existía perdida de estanqueidad (fs. 1074/85). Por último en una nueva verificación, tal como consta a fs. 1678/86, el 23 enero se tomaron nuevamente fotografías en las que se verifica presencia de hidrocarburos dentro de la tubería y fuera en la bomba de lastre. Con respecto a la magnitud de la rotura del fuelle cabe estar a lo que ilustran las fs. 1402 y 1748/50.

Y finalmente el Informe de fs. 2394 de la Prefectura Naval Argentina, en el que la fuerza ofreció una hipótesis de la avería sufrida en la junta de expansión axial al momento de ser inspeccionado el buque y en función de las fotografías tomadas de fechas 21 y 24 de enero de 2008; infirió que dicha pieza habría sufrido los efectos de una sobrepresión (se destacan los efectos de una brusca “expansión “ y “ explosión” de su fuelle externo. Que dicha sobrepresión podría haberse originado por cierre abrupto de alguna válvula del sistema de lastre segregado mientras el mismo se encontraba en operaciones. Es bien conocido que este pulso es una de las causas más frecuentes de serias averías en los sistemas hidráulicos de tuberías. Destacaron que de conformidad a las características de la bomba de lastre segregado, al operar la misma en la modalidad “deslastre de tanques” el fluido arrojado al mar que emerge de la boca de descarga ubicada sobre la línea de flotación del buque en la zona de su aleta de babor, puede llegar hasta varios metros del costado del buque. Que de las verificaciones oculares oportunamente llevadas a cabo en el Puerto de Campana, puede inferirse que los restos oleosos detectados en el interior del tramo de tubería adyacente a la boca de descarga del sistema de lastre segregado, así como las adherencias oleosas sobre el casco en inmediaciones de dicha boca, son consecuencias del pasaje de producto o de una “mezcla” de agua de lastre y producto “aspirado” del tanque 1 entro de carga por la bomba de lastre segregado a través de la rotura del fuelle de la junta de expansión axial indicada. Se agregan fotografías a fs. 2400 de la boca de descarga del sistema de lastre segregado- con adherencias oleosas sobre el costado del buque.





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

Recapitulando entonces, considero que las circunstancias de tiempo y lugar, el descartar a los demás buques, la existencia de averías compatibles con la contaminación del lastre, la existencia de hidrocarburos en los tanques de lastre al arribo a Campana; la existencia también de hidrocarburos en la boca de lastre y en la tubería y el no haberse detectado fallas en la monoboya, resultan elementos que autorizan a tener por acreditado que el derrame se originó durante una operación de deslastre del B/T “Presidente Illia”.

Corresponde entonces analizar cómo se desarrolló el procedimiento de carga en la monoboya ese 26 de diciembre de 2007.

Con relación a esto, resultó llamativo tanto para la instrucción como para la Fiscalía, la existencia de dos planes de carga. Uno que está agregado a fs. 201/6. El otro fue acompañado por el Capitán Avalos en su primera indagatoria (fs. 1905 y ss). En las operaciones que se llevaron a cabo en los tiempos que dicen las planillas de fs. 199/200, auxilian al Buque Tanque, los trabajadores de TERMAP y los de NATE. Se arriman con dos embarcaciones, una menor, el “Rigel” y con el remolcador “Gardel”. Concurren varias personas. Unas que permanecen en el remolcador y otros que pasan al “Illia” a operar; es de destacar la presencia y rol del Capitán Operativo, en el caso Jorge Gallegos quien tiene la función de asesorar y asistir a los petroleros en la carga por parte de TERMAP (conf. declaraciones de Gallegos).

El primer plan de carga de fs. 201/6, firmado por el Capitán Avalos, el Primer oficial Valle, Segundo Oficial Giordano y Tercero Pascual, preveía cargar 35.000 mil m³ de petróleo crudo. Indicaba también orden secuencia de deslastre (fs. 205). Primero por gravedad y luego con auxilio de la bomba de lastre. De conformidad con este plan de carga todos los tanques de lastre iban a estar vacíos. Esto resulta razonable atendiendo a las explicaciones escuchadas en las audiencias respecto de la utilización del lastre para mantener calado con el buque sin carga y la necesidad de liberarse del lastre en la medida en que se cargaba (conf. croquis de fs. 207).

Este plan de carga fue el que se presentó al Capitán Operativo para su ejecución en común el día 25 de diciembre y muestra de esto es que está rubricado por él. A su vez Jorge Gallego, quien cumplió con ese rol, declaró en juicio y desconoció que hubiera habido otro plan de trabajo ese día.

El que fuera presentado recién el 19 de febrero de 2008 (fs. 1905/36) y que fuera desconocido por quien debió suscribirlo, resultan indicios que llevan a pensar que asiste razón a la acusación al plantear que se trató de una forma de explicar lo ocurrido y no de una necesidad propia de la operatoria de carga y navegabilidad del petrolero. El motivo alegado fue la no recepción de 2000 m³ que motivó el protesto de fs. 212. No había registro de él en el buque y no se ha justificado por qué ocurrieron estas informalidades.

En ausencia de una pericia por parte de un experto que explique comparativamente uno y otro plan, sólo tendré en cuenta los dichos del Capitán Operativo que lo desconoció siendo parte esencial para llevarlo a cabo. Y el dato objetivo de que se agregaron 4 tanques de lastre, por lo que salió con 6218 m³ de lastre contra 0 del plan original. Y el hecho de que tuviera anotaciones a mano como muestra de su utilización efectiva.





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

Su valoración final nuevamente he de hacerla con la prueba de modo global. Fundamentalmente con el desconocimiento de Gallegos acerca de los cambios; con el texto de los mails intercambiados en la mañana del 26/12 por Avalos y Gemini; con las condiciones en que arribó a Campana el buque y las explicaciones técnicas de la Prefectura Naval acerca de la contaminación del lastre y succión por utilización de la bomba de deslastre.

Las inspecciones hechas en Campana, a las que me referí antes, sobre el estado en que se encontraban los tanques, bomba y tuberías de deslastre, permiten sostener que la ‘interrupción’ del deslastre al que refiere Avalos de las 6:00 am a Gemini en su mail, lo fue con motivo de ese percance. De ahí el interés de este último por conocer el estado de los tanques pregunta que hace de modo directo al Capitán. Y fundamentalmente, de ahí la respuesta de Avalos en su correo del 26 a las 11.06 hrs en que, a diferencia de lo que preveía el plan de carga de fs. 201/6 –tanques de lastre VACIOS-, se informa que había carga en ellos. Lo que muestra que ya ahí se había producido el inconveniente.

Paralelamente la carga continuó hasta contar con todo lo que la empresa estaba en condiciones de cargar y conforme lo que se explicó en la audiencia acerca del manejo de la carga y el lastre, el calado se modificó en más.

En este punto tomo en consideración las manifestaciones de Matías Benítez, responsable por “Inspectorate Argentina SA” y nuevamente Jorge Gallegos por TERMAP. Ambos declararon que al retirarse del buque escucharon que el Capitán estaba preocupado por el calado. Cabe recordar que el calado condiciona el ingreso al puerto de destino.

Benítez relató que “antes de irse del buque “Illia” escuchó que hablaban de deslastre, que había quedado con mucho calado. Ello lo decían los oficiales del buque”.

Por su parte Jorge Gallegos manifestó que “desea manifestar la preocupación del Capitán al final de la carga por el calado que tenía en ese momento lo que le impedía ingresar a las aguas de descarga en el Río Paraná”..... “que esa situación se regula con el deslastre para disminuir el calado de acuerdo a necesidades del puerto de destino. Por ello terminada la carga piensa que pudieron haber operaciones de deslastre posteriores para tal fin” (conf. fs. 1941 incorporada por lectura).

Esto también se condice con la cita que efectúa la Fiscalía de los folios 38/9 del Libro de Navegación y su indicación acerca de que resulta significativo que no hayan colocado el calado del buque que, justamente, era el problema que se les presentaba.

No puedo pasar por alto que todo el personal declaró que no había advertido anomalías durante la carga y que se retiraron sin novedad. Estos testimonios, por su número y coincidencia demuestran que no hubo derrame notable hasta las 14 hrs, momento en que como dije ya todo aquel que era ajeno al buque se había retirado. Si que alguna muestra de la contaminación de los tanques ya se tenía. De ahí la “interrupción” y la foto que, agregada a fs. 873, le envió el Capitán al Superintendente Gemini. En ella se advierte la presencia de hidrocarburos en derredor del buque a las 9 am del día 26.

La preocupación por el calado sólo podía resolverse con el deslastre y eso fue lo que ocurrió. Ya con conocimiento de la contaminación, ya con la carga finalizada, y antes de enfrentar la inspección para el zarpe, entre las 14 hrs y las 16 hrs, se descargó lastre al mar con





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

las consecuencias que se conocen.

Ese vuelco, que se hizo evidente para los pobladores de Caleta Cordova a las 16.30 del día 26 de diciembre, conforme la prueba reunida, ocurrió con posterioridad a que todos los operadores se retiraron del buque y del sector de la monoboya. Es decir que, iniciado durante el proceso de carga, adquirió su final dimensión después de las 14 hrs. Es que del mail enviado por Avalos a Gemini surge que el deslastre se interrumpió a las 6 am. Qué relevancia podía tener ese dato enviado a primera hora del día 26 para Gemini si nada extraordinario hubiera ocurrido? Y qué importancia hubiera tenido conocer la condición de los tanques de lastre, dato que Gemini pide a Avalos y este envía? Si a ese dato le sumamos que todos los trabajadores que declararon dijeron que la operación de carga había sido normal, no puedo sino descartar que haya ocurrido el derrame con las dimensiones finales antes de las 13,50 hr en que el buque queda sin personal ajeno a bordo.

Valorando la fotografía que Avalos saca al espejo de agua y también envía a Gemini (fs. 873), en la que se advierte presencia de hidrocarburos, la conclusión resulta en que se cumplió con la carga y los compromisos comerciales asumidos, aun después de saber de la contaminación y valorar el sobrante de lastre y la complicación de calado.

También ilustran con respecto a la hora en que habría ocurrido el vuelco, los horarios en que Gemini y Avalos intercambian el estado de los tanques de lastre, cosa que ocurre a las 10:23 hrs del día 26. Es decir que, acercándose al mediodía, siguen evaluando soluciones. Tampoco puede pasar inadvertido el comentario de Gemini acerca que está en contacto con Beliz “para embarcar a algunas personas en Mar del Plata para llegar a Campana con tanques limpios”. Si se suma que esa operación no se realizó y que a Campana llegan con tres tanques con hidrocarburos, la explicación resulta clara.

El B/T permaneció en la zona hasta su despacho final a las 19 hrs, navegando entre la monoboya, la rada y tomando rumbo norte nuevamente lo que lo obligaba a pasar a la altura de Caleta Cordova. El petróleo se huele y como dijeron varios cae a pocos metros del casco del buque. Más aun cuando la actividad de deslastre debe controlarse varias veces por hora. Entonces que el capitán, máximo responsable de la operatoria, sostenga su desconocimiento acerca de que esto estaba ocurriendo no resiste la lógica. Directamente reportando al armador la situación y buscando alternativas. Cuando además cualquier tripulante le debía reportar las anomalías por jerarquía y función. La conducta resulta entonces, por conocimiento y voluntad de realización, dolosa. El inicio de ejecución en este esquema ocurrió cuando, con conocimiento del estado del lastre, se interrumpe, se decide continuar con la carga a sabiendas de que habría que corregir el calado liberando lastre. La etapa de gestación de la decisión tomó desde la “interrupción” del deslastre de las 6 am, pasando por las comunicaciones con Gemini, hasta cerca de las 14 hrs.

No dejo de advertir que en la condición de navegabilidad en que había quedado la embarcación, la intensidad de las comunicaciones que se describen a fs. 1626 reflejan una preocupación mayor a una cuestión de relevos como refiriera Avalos. Los intentos inician antes de las 8 am y se sostienen por más de 12 hrs finalizando pasadas las 22 hrs.

No puedo dejar de hacer referencia a la inspección de la Prefectura que tuviera lugar





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 9100095/2009/TO1

frente al puerto de Comodoro Rivadavia y que obra documentada a 117. En ella reposa parte de los argumentos de las defensas. Es decir, si la Prefectura dio el zarpe fue porque no había inconvenientes en el "Illia". Sin embargo de la lectura del documento surge que el objetivo era tomar muestras de los tanques de carga, cuestión que no fue posible porque estaban presurizados. Y que, en esas condiciones "se procedió a realizar Inspección sobre la cubierta principal en sentido Babor a estribor y de Proa a Popa". No explica el informe por qué no fue observada la boca de lastre y el casco que hubieran sido por razones lógicas frente a la existencia de una mancha de petróleo, los objetivos principales. Las fotografías que se tomaron también muestran la cubierta sin poder comprenderse su utilidad frente a lo que ocurría y había motivado su comisión (conf. fs. 118 y 119).

El daño ambiental quedó determinado por las imágenes que muestran que el agua de mar, las costas y por ende la flora y fauna de la región, se vieron alteradas de modo sensible ante la presencia de la sustancia oleosa, densa, que cubrió varios km de playa, tratándose de una mancha de 2,5 km por 500 m de forma irregular.

II) Calificación legal y participación:

Considero que efectivamente como calificó la Fiscalía, ha existido una infracción al art. 55 de la ley 24051 por parte del Capitán Ricardo Raúl Avalos. Respecto del Primer Oficial Rubén Valle y de Raúl Alfredo Gemini, Superintendente de la firma armadora, habré de inclinarme por una postura exculpatoria por aplicación del beneficio de la duda del art. 3 del CPP en el caso del último, y por carecer de una atribución clara en el requerimiento de elevación a juicio, en orden al hecho atribuido al primero.

Esta figura prevé la contaminación dolosa del medio ambiente en general, enunciando en particular el suelo, el agua y la atmósfera. Exige a su vez, que la alteración que se pretenda encuadrar en la disposición, ocurra de un modo peligroso para la salud.

En particular la acción típica de contaminar se ha entendido como "el acto o el resultado de la irrupción, vertimiento o introducción artificial en un medio dado de cualquier elemento o factor que altere negativamente las propiedades bióticas del mismo, superando provisoria o definitivamente, parcial o totalmente, la capacidad defensiva y regenerativa del sistema para digerir o reciclar elementos extraños, por no estar neutralizados por mecanismos compensatorios naturales. En otras palabras, contaminar significa introducir al medio ambiente cualquier elemento o factor que anule o disminuya sus funciones" (Conf. D'Alessio, Andrés. Código Penal Comentado. Tomo III, pag. 1163).

Por su parte, el art. 2 de la ley indica qué sustancias deben considerarse peligrosas para la salud a los fines de su aplicación, estando los hidrocarburos incluidos en el ANEXO I Y 9 "mezclas y emulsiones de desechos de hidrocarburos y agua".

El bien jurídico que esta ley protege ha suscitado distintas opiniones en la doctrina con respecto fundamentalmente a si el alcance lo es sólo por la salud humana o si debe entenderse de mayor amplitud. Coincidimos con la doctrina que se inclina por afirmar que "...la salud como bien jurídico protegido (ya que los tipos la señalan expresamente), no es el de salud humana o el de la salud pública tradicional que tutela en Código Penal en sus art. 200 y ss, restringido a la protección del estado sanitario de la población. Aquí se trata de una





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

conceptualización más amplia... comprensiva de todos los componentes vivos que interactúan en el ecosistema (Conf. D'Alessio, pag, 1159 y sus citas).

A partir de este marco normativo, la conducta del imputado produjo el resultado contaminante. Se dispuso todo lo necesario para realizar la operatoria de carga y se asumió el daño que importaría deslastrar en las condiciones en que ya se sabía estaba el lastre desde que debió interrumpirse a las 6 am. Y en ese marco debe recordarse que compete al capitán la dirección máxima de todas las decisiones que se toman a bordo en los términos del art. 120 de la ley de la navegación. Es, en principio por tal motivo, que nada de lo ocurrido lo fue sin su personal actuación. Estuvo en funciones esos días 25 y 26 de diciembre como lo relató y reconoció haber atendido lo que iba sucediendo con la carga. Avalos contó que vio a los oficiales atendiendo activamente lo que hacía a “los papeles” por lo que personalmente se interesó en la medición de los tanques. De hecho pasó a Gemini la situación de estos.

Sentado cuanto precede debo atender la cuestión acerca del modo en que la Fiscalía construyó la imputación, la cuestión relativa al mantenimiento de la plataforma fáctica a lo largo del proceso y lo atinente a la mención a los delitos de omisión impropia.

He escuchado detenidamente el requerimiento de elevación a juicio con que se abrió el debate y la acusación final de la Fiscalía. De lo que relatan advierto un desarrollo que abarca acciones y omisiones del capitán. Sin embargo la atribución de responsabilidad por la contaminación dolosa, no ha sido en esencia por una omisión, sino por la ejecución de una voluntad comercial que hizo que se relativizara la avería reparada en viaje; se iniciara un deslastre contaminado y se interrumpiera. Y fundamentalmente, sabiendo ya cual era el estado de los tanques y sabiendo que estaban contaminado el lastre, se continuara con el deslastre para estar en mejor condición para presentarse para el despacho final hacia Campana. Que el acto contaminante por parte del enjuiciado, es producto de una serie de eventos que fue aceptando guiados por una planificación que importó no sólo un dejar de hacer, sino la realización de los pasos necesarios que debió dar aun a costa de contaminar.

La acusación involucra omisiones en su desarrollo y claramente invoca la categoría dogmática de los delitos de omisión impropia. Vuelvo a repetir que, de la lectura integral de su posición, advierto el desarrollo de una idea cual fue la ejecución de la operatoria comercial y la contaminación del agua en tanto el volumen de carga lo requirió.

En un trabajo de doctrina sobre los delitos de omisión y sus cuestionamientos, advierto un lúcido llamado a reflexionar acerca de las situaciones en que los hechos se confunden con el relato. Y esto creo que ocurre cuando en el caso que nos convoca se habla de omisión impropia.

Ahora bien, un suceso puede describirse en su faz activa o narrarlo hablando de su faz omisiva. En el ejemplo de la doctrina que cito, “un hecho de la vida que todos relatamos como que una persona embistió con su vehículo y lesionó a otra a una velocidad de 150 km por hora (donde se remarca la acción, se intenta describir como que eso ocurrió porque no accionó los frenos (para hacer hincapié en una omisión). En lugar de decir como todo el mundo, que el conductor atropelló a la víctima, se sugiere que no evitó atropellarla”. Estos casos según el autor, no son de aquellos en los que las dificultades de la omisión impropia se presentan, ni





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

deben ser tratados como tales. (Conf. De Luca, Javier, “La omisión impropia y sus trampas”, publicación digital, material de consulta de la cátedra del autor).

Esto ocurre acá. Es que en el requerimiento se lee que Avalos tomó la fotografía, mandó los mails a la empresa, pidió las mediciones, estuvo en funciones asumiendo la dirección del barco; deslustró. Y en la acusación final se sostiene que “era lógica la preocupación porque el barco pesaba más y precisaba una solución”, que “llegó a la carga de Caleta Cordova en condiciones adversas y aun así cargó”.... que “interrumpieron deslastre y luego se continuó cargando”.

Es por esto que la conducta de Avalos estuvo conformada por un actuar complejo en donde la faz omisiva de controlar mayores daños está atrapada por una conducta de mayor contenido y formas comisivas.

Dado su rol jerárquico y las muestras materiales de su personal intervención debe responder como autor en los términos del art. 45 del CP. La operatoria es una maniobra compleja y él interviene en sus aspectos organizativos y de dirección más allá del acto material que la ejecuta finalmente.

En cuanto a la pena a imponer no dejo de advertir los daños ocasionados al medio ambiente y de los que dieron acabada cuenta quienes participaron de las audiencias en carácter de Amicus Curiae, o amigos del Tribunal y que reflejan las imágenes incorporadas como prueba. Tampoco dejo de lado sino por el contrario agrava el reproche de su conducta la jerarquía que ostentaba, siendo la máxima autoridad en navegación. Tampoco eludo la importancia que a nivel mundial se otorga al cuidado en la manipulación de hidrocarburos, fuente de desarrollo regional. Sin embargo, la demora en la respuesta estatal al hecho no puedo dejarla de lado, en quien ha debido soportar la existencia de un proceso abierto durante 13 años. Y como dice Beccaria, en “De los delitos y de las penas”, la pena más justa es la más cercana al hecho. Distante del motivo de reproche, su imposición debe atender su defecto. Es por eso que voto por la condena de Ricardo Raúl Avalos como autor del delito de contaminación dolosa del art. 55 de la ley 24051, imponiendo una pena de tres años de prisión en suspenso y el mínimo de la multa y costas (arts 40; 41; 26 y 27 bis; 29 inc. 3 CP).

Respecto de Raúl Alfredo Gemini, no puedo desconocer la intervención que tuvo el día 26 de diciembre de 2007 en el intercambio con el capitán Avalos. Todo lo que he dicho respecto de su interés acerca del estado de los tanques de lastre y la propuesta de limpiarlos en Mar del Plata. Sin embargo no puedo construir con certeza que haya de alguna manera podido manejar el iter criminis de forma suficiente y personal. Una instigación, que pudiera en lo personal suponer, en tanto representa los intereses comerciales que estaban en juego, aun más que el capitán, no fue objeto de requerimiento de juicio. Si sus respuestas a Avalos fueron desalentadoras de los actos contaminantes resulta una hipótesis que no puedo descartar. De esta manera, considerando la existencia de una duda razonable, es que la habré de valorar para arribar a una posición exculpatoria (art. 3 CPP).

Con respecto al primer oficial Rubén Valle, responsable de la carga, del plan de trabajo y de su ejecución, considero que nada de lo que el capitán dispuso ese día podía ejecutarse sin su cooperación dentro del marco de sus tareas. Medir tanques, verificar su





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

estado, disponer deslastres, etc.

Sin embargo de la lectura de la pieza de elevación a juicio advierto que a diferencia de lo que ocurre con Avalos a quien se pone en el centro de la decisión claramente por el diálogo con el armador y su actuar posterior, Valle aparece en un eventual rol de encubridor que no se define. Y aun pensando dentro del esquema de acciones y obligaciones que contiene el requerimiento, la decisión de disponer actos del plan de contingencia, era propia del capitán estando éste en funciones (conf. Reginave). Cualquier conducta que considere probada a esta altura tropieza con una dificultad entre el pedido de apertura de la etapa de juicio y los hechos que presenta y lo que ahora podría construirse de manera novedosa.

Así las cosas voto por su absolución, adhiriendo en la solución propuesta por el Dr. Guanziroli a su respecto.

El Dr. Luis Alberto Giménez dijo:

I- Las cuestiones preliminares, comprensivas de las de extinción de la acción por prescripción y cumplimiento de un plazo razonable, como también de las vinculadas a la participación de la querrela y los amigos del tribunal, fueron resueltas de modo unánime, y los fundamentos volcados en los votos que anteceden, a los cuales adhiero, constituyen el reflejo de lo deliberado y decidido. Otro tanto cabe decir de la oposición a la celebración de la audiencia por medios digitales en atención a la cuarentena y medidas sanitarias dispuestas en función de la pandemia que es de público conocimiento. Sólo una mención al alcance que se pretende asignar a la acordada 31/20 de la CSJN. Ninguna norma puede ser interpretada irrazonablemente, de modo tal que cualquier oposición de la Defensa a la realización de un debate por medios digitales, como sucedió en el presente, puede ser atendida, pues de lo contrario estaríamos afirmando que el Tribunal Supremo a dejado en manos de una de las partes, según su sola voluntad, la actividad propia de los órganos jurisdiccionales. Ello no implica no atender dicho requerimiento cuando el mismo resulte fundado, fundamentalmente si importa un menoscabo al debido proceso y derecho de defensa en juicio. Al igual que las decisiones del Tribunal, aquellas que adoptan las partes en sus peticiones están sometidas a un control de logicidad y razonabilidad. Por ende, preservándose los principios de igualdad de armas y defensa en juicio podrá continuarse con la dinámica del juicio oral y público que resulta garantía jurisdiccional para los acusados y la sociedad.

Tampoco convencen las razones dadas sobre la supervivencia del primigenio requerimiento de elevación a juicio que fuera nulificado en su oportunidad y la consecuente citación a juicio. Ello así pues, aun compartiendo el criterio de que la Fiscalía no pudo producir la nulidad de sus propios actos al tratarse de una única parte (con independencia de división administrativa debido a las etapas del proceso en las que se desempeña), dicho avance procesal fue consentido y purgado tal como prescribe el Código de Procedimientos (arts. 169 170 y 171 del CPPN).

II- En cuanto al fondo de la cuestión adhiero al voto del Dr. Enrique Guanziroli por compartir sus fundamentos en lo sustancial. Sólo habré de realizar algunas consideraciones





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

vinculadas al modo en que la acusación cerró el debate y por qué no resulta, a mi entender, coherente con la prueba producida en el debate.

Liminarmente habré señalar que considero que es obligación del Tribunal atenerse estrictamente a la prueba y el razonamiento probatorio esgrimido por la acusación pues cualquier consideración que se realice por fuera del mismo debilita el derecho de defensa en juicio y el debido proceso. Es que incorporar razonamientos que no fueron desarrollados por el Fiscal entorpece, si no impide el adecuado equilibrio entre partes. No es tarea del Juez construir la acusación pues si así se hiciera se perdería la imparcialidad y, lo que es más grave, dejaría a la Defensa en condiciones de no poder prever cuáles son los elementos de cargo para resistir la acusación. Es cierto que en el actual sistema procesal, en el que el expediente es incorporado (casi abusivamente) al debate, no es poco frecuente que ello suceda, sin embargo entiendo que debe extremarse el cuidado para que la única hipótesis sobre la que haya que resolver sea aquella que postuló el Fiscal, y no de modo general sino en sus detalles y consecuencias. Es decir el razonamiento que fue puesto en conocimiento de los imputados, sus defensas y del público para justificar la sanción penal que se pide es el que debe ser escrutado por el Juez para verificar su corrección y, en su caso, acceder a la pretensión punitiva del Estado que el expresa.

En esta línea de pensamiento es esencial en el caso atender a que la imputación de la Fiscalía comprendía no sólo una cuestión espacial, es decir que el derrame se produjo en la zona de Caleta Córdova, sino temporal, y es que éste fue producto de la operación de deslastre hasta la hora 6.00 en que fue “interrumpido”. Toda otra construcción acerca de un deslastre posterior en mar abierto, finalizada la carga no puede ser atendida pues no formó parte del juicio de ningún modo (ni siquiera fue ampliada la acusación). Y esto es crucial pues una hipótesis de ese tenor modifica sustancialmente la acusación. Veamos, si el derrame se hubiera producido en esas condiciones estaríamos frente a un hecho doloso, con dolo directo y de comisión (no dolo eventual, ni comisión por omisión, como propuso la fiscalía).

Ahora bien, aun de considerarse probado el hecho del derrame de crudo producido entre el 25 y 26 de diciembre de 2007 a partir de la acción de carga del buque “*Presidente Illia*” en la mono boya ubicada en Caleta Córdova siguen presentes dudas respecto de los restantes elementos de la acusación.

La cuestión para discernir entonces, determinado uno de los elementos objetivos del tipo (la contaminación por derrame de crudo), es el de la autoría y, en particular, la tipicidad subjetiva.

Para ello habrá que repasar los argumentos dados por el Ministerio Fiscal para construir su alegato acusatorio. La exposición fiscal en este punto fue bastante confusa, dado que pasó por alternativas como comisión por omisión a posición de garante, a encubrimiento.

La figura prevista por el art. 55 de la ley 24051 es dolosa (la forma culposa está contemplada en el art. 56 ídem) que exige, al menos en la concepción doctrinal mayoritaria, que el autor realice el verbo típico (en este caso: contaminar) con la intención de producir el





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

resultado o, al menos -conforme el esquema fiscal- se represente el resultado y continúe con su acción -planteo de dolo eventual también abordado por el Fiscal—. Esa contaminación como resultado exigido por el tipo debe producirse “utilizando” alguno de los residuos mencionados en la ley.

III- La exposición del Fiscal entremezcla, a mi juicio, indicios referidos a la prueba del derrame que permitirían realizar su inferencia de que provino del buque -cuestionada con sólidos fundamentos por la defensa- con aquellos vinculados a la autoría y la tipicidad subjetiva.

En este sentido entiendo que resultan pertinentes las inferencias que se realizan a partir del análisis del plan de carga original (y el descarte de aquél acompañado por Avalos en su indagatoria) del que destacan: la situación de los tanques de deslastre que deberían haber quedado vacíos (y luego no sucedió), la carga de un monto de crudo inferior al originalmente pedido, la diferencia del calado con el que finalmente retorna al puerto de origen. También apoya su posición el análisis de la acción del capitán Avalos al “interrumpir” el deslastre (antes de lo previsto en el plan original). Dichas circunstancias permitirían inferir, con cierto fundamento -como lo expone el Fiscal- que se tomó conciencia del desperfecto que genera el derrame de crudo al mar. No obstante no puedo dejar de señalar la debilidad del testimonio de Gallegos en lo que al punto refiere. La cuestión vinculada a la existencia de dos planes de carga resulta al menos confusa. Especialmente porque éste -capitán operativo en la emergencia- no consiguió explicar con certidumbre si el segundo plan había existido. Y ello conlleva, en la valoración probatoria, el interrogante y la duda acerca de si es posible que así haya sido. Especialmente si se considera que no hay observación vinculada al incumplimiento o modificación del primero. Es decir, la fiscalía pone énfasis en que se abandonó el plan original de deslastre y ello lo utiliza como un elemento de cargo, sin embargo el dato es anfibológico. Pues si Gallegos percibió esta situación debió al menos dejar constancia de ello. A no ser que se acepte que existió un plan alternativo y que, por algún motivo que no quedó explicado, se omitió la firma de este. Pero aún cuando haya sido creado a posteriori solamente indicaría un intento de excluir la responsabilidad en el marco de una declaración indagatoria, sin que sea relevante a los fines de esclarecer la real ocurrencia del hecho y, mucho menos, si existió imprudencia o intención.

Ahora bien, si esto es así se plantea un primer interrogante ¿fue en el momento en el que Avalos detecta el derrame aquél en el que decide interrumpir el deslastre para impedir su continuación? Y si esto es así, de que modo se le imputa la comisión dolosa de la figura del art. 55 de la ley 24.051.

El hecho de continuar la carga por varias horas (más de cinco) ¿podría haber importado un incumplimiento de la obligación de comunicar la situación inmediatamente para reducir el impacto? Dicha conducta omisiva ¿sería suficiente para convertir en doloso lo que, en principio, parecería como un accionar negligente? Porque lo cierto es que el plan de cargas preveía especialmente el control permanente del flujo de deslastre. Sin embargo, el incumplimiento de dicha obligación difícilmente pueda imputarse a Avalos o a





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

Valle.

Mas no es este el reproche de la acusación que realiza el Fiscal y al que deberemos atenernos. La expresión concreta que cristaliza en su alocución final es: *“a su vez para su consumación resulta posible, como en el caso, la forma comisiva impropia-la comisión por omisión- toda vez que de haber actuado diligentemente otro hubiera sido el resultado. Privilegiaron intereses comerciales ... aunque conocían los riesgos siguieron adelante, luego intentaron eliminar rastros, no dieron aviso y se fueron a Campana en lo que varios imputados consideraron una operación normal. ... El delito es doloso y admite la forma eventual habida cuenta que contaminar puede ser una consecuencia previsible del hecho ejecutado u omitido por el autor que, no obstante haberse representado la eventualidad del resultado se coloca en una actitud de indiferencia frente a la posibilidad o probabilidad de su producción Demostrativo de esta representación resultan la omisión de consignación de los calados tanto al arribo de Caleta Córdova como para su regreso a Campana, única omisión de un registro tan importante en este ámbito; la avería previa en el sistema de lastre que podía anunciar un desperfecto o un mal funcionamiento del sistema de vertido de líquidos, tal como quedó acreditado mediante la inspección en Campana del sistema de lastre. La interrupción de deslastre a las 6 de la mañana denotando su premura [en la] detención con alguna irregularidad que debió ser atendida ... La idea de esa limpieza de tanques en navegación. Aquellos desperfectos que verificaron viniendo de San Lorenzo, en le mismo tanque, del mismo sistema de lastre segregado debió alertarlos de alguna manera de tomar alguna previsión distinta o realizar alguna acción distinta de la que efectivamente realizaron. No es casual que se impacte una válvula y se rompa otro fuelle con los resultados que hemos advertido. También se verifica el incumplimiento, no casual, de la obligación de informar en los términos del artículo 800.02 y 07 del REGINA VE, toda vez que ese silencio tuvo aptitud de obstaculizar la pronta y oportuna contención del siniestro, que hubiese reducido por lo menos su impacto dañoso ... Esta omisión de informar apunta tanto al derrame en sí como a la falla o avería previa que lógicamente creaba una situación de riesgo, máxime en un sistema de lastre ubicado dentro de un tanque de crudo ...Las evidencias muestran que los imputados conocían perfectamente todas y cada una de las condiciones que en forma gradual hacían peligrosa la operación que emprendieron con un sistema de lastre que había sido reparado ..24 horas antes.”* Para citar a continuación la expresión de Gallegos acerca de cierta prevención por la llegada del buque (*“viene el presidente, agarrate”*) asignándoles un valor que no se sabe si místico, metafísico, o sobrenatural como prueba de la representación del peligro. Sobre este último aspecto quiero enfatizar que la construcción de la acusación no puede reposar seriamente en un comentario -cuyo alcance no fue siquiera precisado, pese a haber traído al testigo- que puede tener una multiplicidad de connotaciones. Pero que de ningún modo puede ser esgrimido como demostración causal de lo sucedido. Es más, aun en la conciencia de cualquiera de los miembros de la tripulación (especialmente de los oficiales y capitán) acerca de cierta vetustez del buque Illia ello no importa conocimiento o intención acerca de la producción de una avería.





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

En cuanto a la autoría sostuvo la coautoría de Avalos y Gémini pues *”los intervinientes en su distinta área de incumbencia y cumpliendo sus roles como capitán y máxima autoridad del barco en el caso de Avalos y como superintendente y responsable ante el armador en el caso de Gémini, realizaron los aportes que permitieron el resultado criminalmente reprochado ...en el caso del oficial Valle ...se ubica en la participación necesaria toda vez que como responsable de la carga debió necesariamente intervenir para asegurar el resultado criminal evidenciado en las acciones u omisiones en que incurrió que no le permitían de ninguna manera abstraerse del resultado de daño.”*

A continuación menciona el bien jurídico (tutelado) y dice que los imputados crearon el riesgo jurídicamente reprochado y, más allá, del daño efectivamente verificado, recuerda que la figura del art. 55 es de peligro abstracto.

Habló de *“la cadena de decisiones omisivas”* mediante la que los imputados aceptaron la creación del daño ambiental con hidrocarburos. Respecto de Ávalos, enfatiza su condición de máximo responsable de la nave. Refiere el *“claro conocimiento ... respecto del hecho y su magnitud queda acreditado de diferentes maneras”*. Enuncia así: las numerosas llamadas telefónicas a Gémini, la fotografía enviada a Gémini. Y luego se interroga sobre por qué no le preguntó a alguien del barco ante el posible problema de una contaminación. Los correos indicando que se interrumpía el deslastre, y cómo explicar que se salía con un calado distinto al previsto en el original plan de carga.

Vuelve luego sobre las manifestaciones acerca de que la operatoria había sido normal, las que descalifica debido al problema del calado y al crudo encontrado en la boca de la cañería de deslastre.

Agrega el Fiscal: *“Además, **el deslastre ya había ocurrido**, con lo cual es lógico asumir que la bomba en el estado en que fue hallada en Campana el 31 de diciembre es la condición en que quedó luego de su último uso. Se comprueba que el fuelle de la cañería de deslastre que estaba dentro de un tanque de crudo tenía una rotura de 30 x 20 lo que provoca que una vez puesta en marcha la bomba, el crudo quede en franca condición de llegar al mar, y el imputado refiere en que se trató de una operatoria normal.”* Y analiza luego la utilización del verbo *“interrumpir”* como inverosímil en orden a la detención normal del proceso de deslastre.

El listado de fs. 1626 indica un fluido intento de comunicación, así como detalle de la extensión de aquellas que pudieron concretarse, que el Dr. Nümborg desmenuza puntillosamente, como prueba de cargo para desvirtuar los dichos de Ávalos y Gémini respecto de la normalidad del viaje. Otro tanto respecto de la contratación de una empresa para limpiar los tanques que le indican la conciencia del derrame. Y les atribuye el valor de *“un intento de borrar los datos comprometedores en virtud de lo verdaderamente ocurrido”*.

Finalmente el Fiscal afirma que *“el acto contaminante por parte de Ávalos es **producto de una serie de eventos que conscientemente fue aceptando e incorporando**, entre ellas las condiciones en que llegó a la carga en Caleta Córdova, con aquella reparación del mismo sistema que después falló y la sucesión de inconvenientes que*





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

derivaron en el acreditado derrame ocurrido producto del ingreso del crudo en la tubería de deslastre y el consecuente vertido de agua y petróleo al mar". Insiste en la conciencia con la que Ávalos llegó a Caleta Córdova y el desprecio por el resultado que debió representarse. Y predica que el conocimiento de Gémini se produce de modo casi reflejo.

IV- Ahora bien, entiendo que existen afirmaciones que hacen a la situación anterior y a la posterior. Las primeras son las que primordialmente deberían justificar la imputación de un delito doloso del tenor del que la acusación esgrime, y las segundas, solamente en tanto y en cuanto permitan inferir esa misma comisión, pero no el borrado de rastros o la negación de esta. Pues de lo contrario se estaría utilizando el derecho del imputado de defenderse en su contra.

Tampoco puede soslayarse que el Fiscal habla permanentemente de diligencia y previsión, conceptos que se ubican más en la órbita de las figuras culposas que de la escogida.

Adentrándonos entonces en la acusación se hace menester realizar algunas aclaraciones conceptuales, máxime si se ha recurrido a una forma dogmática como es la comisión por omisión -severamente cuestionada, especialmente en nuestro ordenamiento donde no existe una cláusula que la extienda a todos los delitos al modo del Código Penal español (cfr. Bustos Ramírez, Juan "Manual de Derecho Penal-Parte General". Barcelona, 1994, PPU, p. 410; Mir Puig, Santiago, "Derecho Penal-Parte General", ed. B de f, Montevideo-Buenos Aires, 2005, pág. 309; en contra aun con previsión legal Zaffaroni, E. Raúl, Tratado de Derecho Penal, t. III, p. 553)-. Veamos.

La comisión por omisión presenta una problemática especial a la hora de su afirmación que, a mi entender, no ha sido solventada por el Ministerio Público. Se trata de la responsabilización del sujeto, no solamente por las acciones lesivas que emprende, sino también, por los resultados producidos debido a su omisión de emprender aquellas que podrían haberlos evitado o, aun, ponerlos en peligro. Sin embargo, para que ello ocurra deben reunirse ciertos requisitos que deben aparecer con claridad.

No corresponde aquí analizar aquellas omisiones que darían lugar a figuras culposas, ya que a tenor del contenido de la acusación lo que se predica es un obrar doloso que, es necesario mencionarlo, **se habría ido gestando a lo largo de un tiempo que la acusación no determina y que se extiende** (como no podría ser de otro modo) **hasta la consumación del delito** (que tampoco precisa).

En este ámbito, parece útil recordar lo que Merkel expresara acerca de que existen muchas acciones que únicamente son compatibles con el derecho y con los intereses por el derecho protegidos, bajo el supuesto condicional de que existan otras acciones que marchen a la par de ellas, las sigan o las precedan: *"Así, se permite el ejercicio de muchas industrias y muchas profesiones, en el supuesto de que se han adquirido ciertos conocimientos y ciertas aptitudes, que se han adoptado ciertas precauciones o se han instalado ciertos aparatos, y que en determinados casos y direcciones se ha prestado cierta atención y cuidado; y todo ello, porque la experiencia enseña que, cumpliendo con estos requisitos, no de todo ejercicio de la índole dicha resultan perjuicios para los intereses ajenos"*, y que





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

“el encargarse de cuidar a un niño o a un enfermo, la custodia de un fuego, la dirección de un barco o de un tren, el servicio de guardaguasas y otros mil actos análogos, son partes de un acontecimiento que, en tanto se armonizan con los fines del Derecho, en cuanto den origen a determinadas acciones ulteriores de las cuales depende que no se causen a otras personas resultados perjudiciales. En estas otras acciones distintas de las nombradas residen las condiciones complementarias para la licitud de aquéllas. La omisión de estas acciones es, por causa de tal propiedad, opuesta al deber” (Merkel, Adolf. “Derecho Penal-Parte General”; editorial B de f, Montevideo-Buenos Aires, 2006, trad. de Pedro Dorado Montero; reimpr.; pág. 113/114). Sobre esta idea, apunta Bacigalupo, Merkel introduce el elemento que consiste en haber sido puesto de modo responsable en relación a la integridad de otros (Bacigalupo, Enrique, “Delitos impropios de omisión”, Ediciones Pannedille, Buenos Aires, 1970, pág. 24).

También es oportuno recordar que Hippel consideraba que la omisión es punible sólo si, en el caso particular, existió un especial deber jurídico del omitente, tendiente a la evitación, mediante acción, de la producción del resultado (Robert von Hippel, Lehrbuch des Strafrechts, Berlín, 1932 ps.90 y 101, citado por Bacigalupo, ob cit), **siempre y cuando el sujeto tuviera la posibilidad práctica de obrar**, ya que omitir significa en el lenguaje común no hacer aquello que era posible y esperable en el supuesto en cuestión (R.V.Hippel, *Strafrecht II*, p.153; citado por Armin Kaufmann “Dogmática de los delitos de omisión”, Marcial Pons, Madrid-Barcelona- 2006; pág. 49 -énfasis añadido-). Y Welzel habrá de admitir que la omisión está referida necesariamente a una acción, pues no existe una omisión “en sí”, sino sólo la omisión de una acción determinada, de lo que colige que la omisión se comporta como un **concepto limitativo**, o sea se trata de la **omisión de una acción posible del autor que está subordinada al poder final del hecho** (Welzel, Hans, “Derecho Penal Alemán-Parte General”, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1970; pág. 276 ss). Para Cerezo Mir (“Curso de Derecho penal Español-Parte General”; ed. Tecnos, Madrid, 2001; 1ª edición, 5ª reimpresión, 2006; t. III; pág. 252) la omisión no es un concepto meramente negativo, no consiste simplemente en la no realización de una acción, **sino en la no realización de una acción que el sujeto podía realizar en la situación concreta en que se hallaba**. No se trata de un concepto negativo sino limitativo: *“la omisión consiste en la no realización de una acción comprendida en la capacidad de acción del sujeto, en su finalidad potencial. La omisión es la no realización de una acción finalista que el sujeto podía realizar en la situación concreta en que se hallaba”*.

Silva Sánchez señala, por su parte, en orden a la caracterización de la omisión impropia que su equiparación podría, hipotéticamente, producirse sobre la base de consideraciones axiológicas. Es decir, seleccionando las omisiones realizadas por sujetos cuya posición de responsabilidad reviste rasgos más intensos y apreciando en ellas, dada su gravedad, un igual merecimiento de pena que en las correspondientes omisiones activas (“El delito de omisión-Concepto y sistema”; ed. B de f, Montevideo-Buenos Aires, 2003; 2da. ed., pág. 390).

Realizada esta aproximación cabe señalar, como indicara Welzel (cfr. ob cit, p. 286)





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

que en los tipos de comisión, por principio, todo el que realiza la acción típica es autor de delito respectivo pero, contrariamente a ello es evidente que no toda persona con el poder de hecho de evitar el resultado típico puede ser considerado, por esa sola circunstancia, autor en el sentido del delito de omisión impropia; sino solamente aquellas personas con el poder de hecho, que de antemano estén en una relación estrecha respecto al bien jurídico. De este modo habrá que atender al poder de hecho del autor de la omisión, su estrecha relación con el bien jurídico amenazado y que, en virtud de ella, debe cuidar del mismo (posición de garante).

En función de ello, la tipicidad subjetiva estará dada por el conocimiento de la situación típica (entendido como inminente producción del resultado delictivo); el conocimiento del modo de evitar el resultado y que el sujeto conozca su posición de garante. Stratenwerth (Günter, “Derecho Penal-Parte General I”, ed. Hammurabi, Buenos Aires, 2005; 1° pág. 483) exige, por su parte, **una decisión en contra del interés jurídicamente protegido**, mientras que en los de comisión solamente se requiere el hecho de que el autor actúe dispuesto a asumir el resultado típico.

Ahora bien, no se desprende de la acusación que se haya procurado satisfacer ninguno de estos aspectos. El más evidente es el caso del imputado Gémini, quien, no obstante no estar en el buque, no tener domicilio de la situación (aun el fiscal reconoce que la máxima autoridad es Ávalos), no explicar cómo había tomado conocimiento del derrame, o con qué medios contaba para impedir el resultado dañoso-contaminante se le realiza la imputación -en palabras del fiscal- de modo “reflejo” al de Ávalos.

En el caso de quien se desempeñó como capitán en la emergencia no se describen cuales serían las omisiones que “gradualmente” pudieron haberlo hecho consciente del riesgo y de la ocurrencia del evento. Por supuesto que debe hablarse de un riesgo o amenaza concreta, no de aquel que de modo general lleva la actividad que desempeñaban. De lo contrario, cualquier accidente sería imputable a quien desarrolle una actividad riesgosa. Por poner un ejemplo, sería responsable el conductor del vehículo automotor que, aun circulando con respeto a las normas de tránsito, de modo prudente y con todos los requisitos legales cumplidos sufriera un percance (ajeno a su actividad, como la rotura de la punta del eje) que provocara daño a un tercero por el solo hecho de conducir. Lo cierto es que la alusión a que el buque Illia era vetusto no es un reproche que pueda formularse a Ávalos, pues el bajel había pasado todos los controles técnicos y contaba con las certificaciones correspondientes. Tampoco puede reprochársele que confiara en que el arreglo de la válvula, a la que alude el fiscal, no hubiese sido bien realizada. Ninguna prueba aportada la acusación acerca de que ello haya sido así, o de que existiera alguna advertencia realizada por el encargado de la misma al capitán Ávalos. Tampoco ha demostrado que algún miembro de la tripulación del Illia, o del personal que embarcó para colaborar y que no eran dependientes de la empresa hubiese notado el desperfecto que predica referido a que el agua del deslastre era expulsada emulsionada con crudo. Ni a las concretas posibilidades que cualesquiera de ellos haya tenido de advertirlo. El principio de confianza, que se da fundamentalmente en el ámbito de los delitos imprudentes (más allá de





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

la teoría de los roles de Jakobs) implica que, a pesar de la experiencia de que otras personas cometen errores, se autoriza a confiar en su comportamiento correcto (cfr. Zaffaroni, E. Raúl, “Derecho Penal”, Ediar, p. 559 y ss). Y ello pues de otro modo serían imposibles las actividades que suponen una división del trabajo o de la tarea. De este modo, no se advierte cómo puede imputarse al capitán el conocimiento de que una válvula que falló y fue reparada volvería a hacerlo, o que el buque, revisado y certificado por la autoridad correspondiente, habría de tener un fallo en su tubería de deslastre.

Expresiones como “*notorias y graves irregularidades*”, “*todas la fallas que tenía el barco*”, etc, que el Dr. Nümborg utilizó en su alegato, no son suficientes si no son acompañadas de su descripción y, en su caso, de la explicación acerca del conocimiento que Ávalos, Valle o Gémini pudieran haber tenido de aquellas.

Los indicios que surgen *a posteriori*, que pudieron tener por objetivo ocultar el problema, no son suficientes para fundar la imputación pues si el conocimiento sobre la avería fue posterior al hecho mal puede sostener un reproche penal en los términos que postula el Fiscal. Tal vez pudieron ser aprehendidos por alguna otra figura, pero a esta altura lo único que queda es atender a la tipicidad del art. 55 de la ley 24.051.

Así, el razonamiento desarrollado sobre la utilización de la expresión “interrumpir” en el mensaje enviado por Ávalos a Gémini es anfibológico en orden a demostrar que tuvo un conocimiento anterior. Nótese que si tomó conocimiento en el momento en que dio la orden de cesar el deslastre, ésta era la conducta adecuada para prevenir el daño a futuro. El Fiscal no probó que se hubiera efectuado deslastre luego de ese momento. Las llamadas posteriores pudieron estar enmarcadas en el desconocimiento e incertidumbre que pudo haber provocado la sospecha de haber realizado algún vertido de crudo al mar. Y hablo de sospecha y no certeza, pues la prueba rendida en la audiencia fue crucial en orden a acreditar que ninguno de los que participaron de la operación, ni los miembros de la tripulación del Illia, ni los del remolcador Gardel, ni los de la embarcación Rigel detectaron en el momento de la carga y en los instantes inmediatos posteriores que hubiese sido derramado el crudo.

No desconozco que pudo haber existido cierta mezquindad en la conducta de parte de los responsables de la empresa y del propio Ávalos, pero ello no lo torna autor de un delito cuya ejecución no habría emprendido ni activa ni omisivamente.

Por otro lado, tomar las declaraciones indagatorias para recortarlas del modo en que el Fiscal lo hace, asignándole verosimilitud a algunas de las expresiones (que le resultan convenientes) y restanto arbitrariamente valor a las otras, no parece ser el mejor modo de evaluar la prueba.

Qué decir de la imputación a Valle, que no reposa siquiera en las circunstancias comprobadas de la causa. A éste se lo incluye como reponsable del plan de carga. Y parece reprochársele haber acompañado a Ávalos en su defensa cuando introdujo el supuesto segundo plan. Sobre esto, más allá de lo inverosímil, lo cierto es que -como ya se apuntó- Gallegos no negó tajantemente su existencia, por lo que los dichos de los imputados pueden ser considerados suficientes para, al menos, generar una duda razonable.





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

Aquí pudieron pasar dos cosas: o Ávalos sabía de antemano que el sistema no funcionaría y al ponerlo en marcha (acción) asumió el resultado de contaminación que se le reprocha, y ello constituiría una acción dolosa (si se quiere con dolo eventual, aunque me atrevía a afirmar que es dolo directo, pues el resultado era inevitable) o no sabía, y el conocimiento que toma posteriormente de la producción del suceso en modo alguno configura un delito doloso.

Por otro lado la imputación de un resultado como causado por el agente solo es posible cuando se pueda determinar que la conducta del autor ha creado un peligro para el bien jurídico no cubierto por un riesgo permitido y ese peligro también se ha realizado en el resultado concreto (Cfr. Roxin, “Derecho penal-parte general”, p. 363). De qué modo habría Ávalos creado el peligro que reside en el resultado de contaminación no es posible reconstruirlo pues se ha invocado en abstracto su condición de capitán y se ha hecho referencia a deficiencias conjeturales del navío. Como señala el profesor alemán “*Aunque el autor haya creado un riesgo jurídicamente relevante, sin embargo la imputación se excluye si se trata de un riesgo permitido*” y en orden a su delimitación sostiene “... *en todo caso un punto de apoyo sustancial es el establecimiento de reglas de cuidado como las que existen en el tráfico, o para el funcionamiento de instalaciones técnicas, para la práctica de deportes peligrosos, etc.; pues la regulación normativa de precauciones de seguridad es prueba de la existencia de un riesgo jurídicamente relevante*” (ob cit, pp. 371-372). Incumbía entonces, a la acusación demostrar cual fue el factor de causación del derrame que permitía imputar ese resultado al imputado.

De este modo entiendo que la responsabilidad penal no ha sido justificada y, en consecuencia, voto por la absolución de los acusados.

Por el mérito de la deliberación y acuerdo que anteceden, el Tribunal Federal en lo Criminal de Comodoro Rivadavia,

FALLA:

I) RECONOCIENDO a Mirta Beatriz Calvo, en los términos de los arts. 79 y stes. del CPP y ley 27372, a los efectos resultantes de esta decisión y a los “amicus curiae” por los aportes de fundaciones ECOSUR, OPSUR, MEDIO AMBIENTE y RECURSOS NATURALES.-

II) TENIENDO POR FUNDADOS Y RATIFICAR: A) No hacer lugar a la declaración de insubsistencia de la acción por transcurso del plazo razonable y al sobreseimiento por extinción de la acción penal para los procesados Avalos y Gemini, sin costas y teniendo presente las vías recursivas reservadas.- B) Declarar extinguida la acción penal por prescripción y sobreseer a los procesados Luis Javier Fernández DNI N°29397471 y a Adolfo José Ibas DNI N°10392149, de las demás condiciones personales obrantes en autos, arts. 59 inc. 3°, 62 inc. 2°, 63 y 67 CP y 361, 530 y 531 CPP, cesando a sus respectos cualquier restricción que por este hecho les hubiera sido impuesta y sin costas.- C) No hacer lugar a la extinción de la acción penal por conciliación por oposición del Ministerio Público Fiscal y su caducidad, ni al sobreseimiento a favor de Avalos, conforme art. 59 inc. 6° CP y 34 CPPF, art.1° Resol.





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

Nº2/2019 Comisión Bicameral de Monitoreo e Implementación del Código Procesal Penal Federal, sin costas.- D) No hacer lugar a la declaración de nulidad de la convocatoria a la audiencia del debate, por carecer una vía incidental previa impugnativa, sin costas.-

III) TENIENDO POR DESISTIDO DEL EJERCICIO DE LA ACCIÓN PENAL, AL MINISTERIO PÚBLICO FISCAL Y ABSOLVIENDO DE CULPA Y CARGO a Mariano Ariel **Giordano** DNI Nº24.371.335 y Raúl Alberto **Pascual**, DNI Nº 25.282.935, de las demás condiciones personales de autos, cesando a su respecto cualquier restricción que por el hecho les hubiera sido impuesta y sin costas, arts. 120 CN y 67, 69, 402, 530 y 531 CPP.-

IV) ABSOLVIENDO DE CULPA Y CARGO en aplicación del art. 3º del CPP, a los procesados Raúl Alfredo **Gemini**, DNI Nº12.713.981 y Rubén Daniel **Valle**, DNI Nº 23.499.364 y por mayoría, a Ricardo Raúl **Avalos**, DNI Nº5.082.739, de las demás condiciones personales obrantes en autos, cesando a su respecto cualquier restricción que por el hecho les hubiera sido impuesta y sin costas, además arts. 402, 530 y 531 CPP.-

Regístrese, notifíquese, publíquese, devuélvanse a su origen los expedientes allegados, cúmplase y oportunamente archívese.-

Los Dres. Ana María D´Alessio y Luis Alberto Giménez suscriben la presente en forma digital.-

Enrique Jorge GUANZIROLI

Juez de Cámara

Luis Alberto GIMENEZ

Juez de Cámara

Ana María D´Alessio

Jueza de Cámara

(En disidencia parcial)

Sentencia Definitiva del día 21 de septiembre de 2020. F^o.....
Conste.-

ANTE MÍ:

Marta Anahí GUTIERREZ

Secretaria





Poder Judicial de la Nación

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL DE COMODORO RIVADAVIA
FCR 91000995/2009/TO1

