



CASO PARA RESOLVER

Estimado postulante

1. Se le presentan a continuación las peticiones de las partes al cabo de un debate oral

2. Una sinopsis del debate que contiene afirmaciones no discutidas y otra prueba del debate

Deberá Vd. resolver :

- 1) Es competente el tribunal para resolver la cuestión? Fundamentos.
- 2) Es oportuno el planteo de nulidad de la pericia técnica naval? En que caso procedería la producción de nueva prueba solicitada en los términos del art. 388 del CPPN.
- 3) Se encuentran acreditados los hechos y son sus responsables los imputados?
- 4) En su caso: que calificación legal corresponde encuadrar a los mismos?
- 5) En su caso: que sanción corresponde imponer a cada uno de ellos?

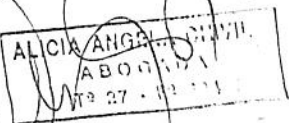
Verificar si existen cuestiones previas tratando:


- a. la petición de incompetencia
- b. la petición de nulidad de la pericia técnica naval
- c. la petición de nueva prueba en los términos del art. 388 del

CPPN

Luego analizar

- a. La existencia de los hechos
- b. La autoría en los hechos
- c. La existencia de eximentes
- d. La existencia de agravantes



- 
- e. La existencia de atenuantes
 - f. La calificación legal del hecho, sin desconocer calificaciones legales alternativas a las pedidas por la Fiscalía.
 - g. Las eventuales penas a imponer y su modalidad de ejecución

En todos estos tópicos deben responderse los argumentos de las partes

a. Presentación del caso

a, 1. Las peticiones de las partes al cabo del debate

La fiscalía

La fiscalía acusó por el siguiente hecho

El día 23 de junio de 2013 se produce el incendio -explosión y posterior hundimiento del buque remolcador "INTREPIDO", de pabellón nacional, matrícula 2222 que estaba efectuando maniobras de zarpada desde el muelle XXXX de la empresa SHELL CAPSA ubicado en la terminal quimiquera y petrolera del Puerto de Rosario, cuando a las 20,20 hs., al ser abordado por el buque tanque "ESTRELLA DEL SUR", de bandera nacional, matrícula 3333, de propiedad de la empresa PETROL S.A.

El mencionado buque "ESTRELLA DEL SUR" había finalizado la carga de inflamable y estaba con sus bodegas completas cargado de 2600 Toneladas de Fuel Oil, y se encontraba de zarpada.

En tal oportunidad, colisiona con el remolcador "INTREPIDO" ocasionándole un rumbo en el casco a la altura de la bodega Nro 2, se produce derrame de hidrocarburo en el espejo de agua y se origina



inmediatamente el fuego y varias explosiones. El buque petrolero era comandado por el imputado capitán de ultramar Sr. JMP, quién no se encontraba en el puente de mando y delegó la maniobra al Oficial de la Marina Mercante Sr. MTV en carácter de segundo oficial de cubierta.



El abordaje se produjo en momentos en que el B/T "ESTRELLA DEL SUR" hacía su zarpada. Choca contra el veril y colisiona por la banda de estribor con el remolcador que se encontraba maniobrando.

De dicho hecho derivó el hundimiento del remolcador, el fallecimiento de seis tripulantes y la desaparición de uno de ellos.

Se derivaron, además, daños materiales al muelle e instalaciones de la terminal por la propagación del fuego, que además causó lesiones a dos trabajadores portuarios. Razón por la cual debió ser desalojada el área de trabajadores y terceros que operaban en la zona. A raíz del siniestro la autoridad portuaria dispuso la interrupción de la operatoria del puerto como medida preventiva para otros buques y la seguridad de la navegación.

La fiscalía imputó por este hecho a

- a) JMP, capitán de ultramar de la marina mercante, enrolado como capitán del B/T ESTRELLA DEL SUR al momento de la colisión, es un profesional de más de 25 años embarcando desde su promoción en calidad de oficial de cubierta y durante los últimos quince años desempeñando el cargo de capitán en los buques petroleros de la empresa Petrol S. A. donde desarrolló casi la totalidad de su carrera.

Hizo cursos de capacitación establecidos por la legislación nacional e internacional en la materia tales como "Familiarización de buque tanque" y otros.

Es experto conocedor del tipo de buque y del puerto en el que iba a operar, también en relación al transporte de inflamables. En el momento del hecho, no se encontraba a cargo de la maniobra en el puente de mando violando normas de seguridad navegación nacionales e internacionales; fundamentalmente las vinculadas a navegación en puertos y aguas restringidas.



b) MTV, oficial de la marina mercante nacional, embarcado en calidad de segundo oficial de cubierta del buque ESTRELLA DEL SUR como personal de "relevo".

Era el primer embarco que realizaba a bordo de ese buque y para la empresa propietaria y/o armadora del mismo.

Era el responsable de la maniobra al momento de la colisión. Estaba solo en el puente acompañado del práctico Sr. VF que si bien es un consejero de maniobra la decisión en relación a la misma es de competencia exclusiva del capitán.

Pese a su calificación profesional, y dado la falta de familiarización con el puente del buque no pudo dirigir la maniobra adecuadamente ni coordinar con el práctico maniobra para la evitación de la colisión.

c) JJJ, presidente de la ~~empresa~~ ^{ESTRELLA DEL SUR} Petrol S.A, propietaria y/o armadora del buque tanque ~~INFRAPIDO~~. Tenía a su cargo la selección y contratación de la dotación de explotación y de seguridad del buque y la designación del capitán.

La fiscalía no valoró eximentes

La fiscalía valoró como atenuantes

- . La ausencia de antecedentes de los acusados

La fiscalía valoró como agravantes

- . La cantidad de muertes provocadas porque extiende el daño material y moral provocado por el hecho
- . Los daños materiales derivados del hundimiento del remolcador por el daño material provocado

Calificación legal

La fiscalía acusa a los dos primeros: capitán y segundo oficial como coautores por la comisión del delito previsto en el art. 189 ocasionando la muerte de los seis tripulantes.

Pide para el capitán 5 años de prisión y 10 años de inhabilitación especial para conducir buques (CP art. 20 bis) por su negligencia con fundamento en las siguientes circunstancias: no encontrarse en el puente de mando del buque para dirigir la maniobra, de tal modo no advirtió el exceso de velocidad más allá de la reglamentaria para la entrada-salida de puerto y por otro de las deficiencias del sistema de dirección del buque.

ALICIA ANGELA CHIVILLO
ABOGADA
T. 27 - F. 694

Asignar al segundo oficial la maniobra que, a mayor abundamiento, era personal de relevo no efectivo del buque. Tomó en cuenta que el lugar de los hechos fue en la zona correspondiente a las instalaciones químiqueras (zona sur) del Puerto de Rosario lo cual exigía extremar los recaudos en la maniobra.

En tanto que para el segundo oficial, pide una pena de dos años de prisión de prisión e inhabilitación especial por igual término por imprudencia al imponer al buque una velocidad superior a la permitida en la zona.

Para el presidente de Petrol S.A requirió 1 año y medio de prisión por negligencia en la selección de personal de comando del buque.

La querella

La querella que asumió la representación del armador del buque siniestrado y de los tripulantes fallecidos solicitan se los declare autores penalmente responsables por encuadrar sus conductas en el art. 189 del CP, pidiendo el máximo de la pena previsto, dado que el abordaje produjo el incendio y posterior hundimiento del buque embestido y fue la causa inmediata del fallecimiento de los tripulantes.

La defensa:

1.- Plantea la incompetencia en razón de la materia por interpretar que se trata de un delito penal (daños y estrago) y en razón de los sujetos involucrados, correspondería a la justicia ordinaria.

2.- Plantea la nulidad de la pericia técnica naval en razón de no haber sido notificada la defensa ni sus consultores técnicos de la realización de la pericia técnica naval, fecha y lugar donde se llevaría a cabo. Hace referencia concreta a la falta de notificación del dictamen.

Solicita además, con fundamento en el art. 388 del CPPN, se produzca nueva pericia técnica y, en su caso, la inspección ocular del buque que permanece interdicto.

3.- La defensa de ambos tripulantes se asienta en la innavegabilidad sobreviniente del buque (desperfecto en la pala del timón) y que el comando del buque y su tripulación ha cumplido estrictamente con las reglas del arte navesagatorio.

ALICIA ANGELA CHIVILO
ABOGADA
Tº 27 - Fº 694

El segundo oficial por su parte, adhiere a tal defensa. Agrega que la maniobra estaba supervisada por el práctico.

El armador niega responsabilidad en el hecho toda vez que su tripulación estaba calificada para la realización de tal navegación y, a su vez, que el buque tenía sus certificados de navegabilidad y seguridad vigentes y que además, la Prefectura Naval Argentina no lo habría despachado de no estar reunidos tales requisitos formales.

4.- Solicitan el sobreseimiento o, en su caso, el cumplimiento de la condena de manera condicional y, para el caso que sean encontrados culpables, la pena mínima en su caso no mayor de dos años.

Las pruebas

De la **testimonial** rendida (los tripulantes que ostentaban los cargos de jefe de maquinas y bombero del buque) resulta que el B/T "ESTRELLA DEL SUR", estaba cargado con inflamable, lo cual hacía más peligrosa su maniobra de acercamiento a otros buques.

Por otra parte, de tales testimonios y **del resto de la tripulación que declaró en el sumario administrativo** son contestes en que el capitán no se hallaba en el puente de mando como lo indica la reglamentación interna e internacional, en materia de seguridad de la navegación y prevención de colisiones.

A su vez, la maniobra que estaba efectuando el remolcador "INTREPIDO", le impidió en ese momento efectuar cualquier otra disuasiva de la colisión (ver al respecto constancias periciales del sumario administrativo 15/2012 labrado por la Prefectura Naval Argentina "B/T "ESTRELLA DEL SUR" s/ averiguación de colisión en Puerto de Rosario con B/T INTREPIDO, seguida de incendio y posterior hundimiento"

Del sumario administrativo antes citado resulta que previa declaración testimonial de la tripulación de ambos buques y de los dictámenes periciales correspondientes se concluyó:

- el B/T ESTRELLA DEL SUR navegaba en el momento de la colisión a una velocidad de 11 nudos, por lo cual excedía de la reglamentaria.

ALICIA ANGELO CIVIL
ABOGADA
TR 27 - 19 00 00

- Que el abordaje y posterior hundimiento fue por culpa exclusiva del buque tanque.
- Se observó que el capitán no estaba en el puente al momento del ingreso del buque a puerto estando a cargo de la maniobra el segundo oficial y el práctico Sr. VF.
- Que el segundo oficial era dotación de relevo del buque y no conocía con precisión el comando del buque, para advertir al práctico y corregir rumbo y velocidad de modo de evitar la colisión.
- Que el Prefecto Nacional Naval concluyó el sumario sancionando al capitán y segundo oficial del buque en cuestión por incumplimiento de sus deberes profesionales imputándoles varias infracciones del REGINAVE (Régimen Para la Navegación Marítima Fluvial y Lacustre).

De la pericia técnica naval obrante en la causa se han arribado a las siguientes conclusiones:

- el buque ESTRELLA DEL SUR navegaba a una velocidad en exceso de la reglamentaria.
- las inspecciones realizadas al buque por la Prefectura Naval Argentina, antes de su zarpada del Puerto de La Plata (Provincia de Buenos Aires) constataron que el buque se encontraba en condiciones de navegabilidad. Tenía los certificados de navegabilidad y seguridad vigentes.
- Además que se le efectuaron reparaciones al mecanismo que acciona la pala del timón, previas a la iniciación del viaje. Se agregan constancias de la inspección posterior por parte del personal de la Prefectura Naval Argentina previa a su despacho (autorización de salida).
- la circunstancia de tener personal a cargo de la maniobra que si bien contaba con la habilitación profesional formal, no contaba con el conocimiento acabado del puente del buque para la realización de una maniobra segura. (ver, al respecto, declaración testimonial del segundo oficial).

ALICIA ANGELA OHIVILLO
ABOGADA
T. 67 - F. 694

' SOBRE TESTIGO ' ESTRELLA DEL SUR V. 1212

[Firma]
Alicia A. Ohivillo