



Poder Judicial de la Nación

Juzgado Criminal y Correccional Federal N° 12

Secretaría N° 24 c/n° 6762/2015

Buenos Aires, 11 de noviembre de 2015.

AUTOS Y VISTOS:

Para expedirme en el marco de la **causa n° 6.762/2015**, caratulada **“Zocchi Molina, Patricio y otros sobre atentado contra la seguridad de aeronaves”**, del registro de la Secretaría n° 24 de este Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 12 a mi cargo, y respecto de la situación procesal de:

1) PATRICIO ZOCCHI MOLINA (*apodado “PATO”, de nacionalidad argentina, titular del documento nacional de identidad n° XXX, nacido el 12 de octubre de 1981 en esta ciudad, de estado civil casado, hijo de ALBERTO MAURICIO y NANCY MARÍA LUCRECIA MOLINA, con domicilio real en XXX de la localidad de San Isidro, provincia de Buenos Aires, instruido, asistido técnicamente en esta instancia por los doctores EDUARDO RODOLFO ODERIGO, inscripto en el T° 9, F° 165, CPACF y EDUARDO JORGE ODERIGO inscripto en el T° 81, F° 80, CPACF*);

2) FEDERICO MATÍAS SOAJE (*de nacionalidad argentina, titular del documento nacional de identidad n° XXX, nacido el 25 de noviembre de 1977 en esta ciudad, de estado civil casado, hijo de FEDERICO HÉCTOR y LILIANA CATALINA RAIMONDO, con domicilio real en XXX, de la localidad de Victorio, provincia de Buenos Aires, instruido, asistido técnicamente en esta instancia por los doctores HUGO JUVENAL PINTO, inscripto en el T° 42, F° 482, CPACF y PEDRO MIGLIORE, inscripto en el T° 67, F° 447, CPACF*); y

3) VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS (apodada “Vicky”, de nacionalidad argentina, titular del documento nacional de identidad n° XXX, nacida el 23 de diciembre de 1985 en Lanús, de estado civil soltera, hija de ELENA DAMIANO y MANUEL, con domicilio real en XXX, Lanús Oeste, provincia de Buenos Aires, instruida, con estudios universitarios incompletos, asistida técnicamente en esta instancia por el doctor FERNANDO ANDRÉS BURLANDO, inscripto en el T° 36, F° 486 y FABIÁN RAÚL AMÉNDOLA, inscripto en el T° 75, F° 743, del CPACF).

Y CONSIDERANDO:

I. LOS HECHOS QUE SE IMPUTAN:

El curso de la investigación desplegada en autos, sirvió de sustento para dirigir las imputaciones que, en lo pertinente, a continuación se transcriben: Haber ejecutado, a sabiendas, actos que pusieron en peligro la seguridad de la aeronave EMBRAER 190, matrícula “LV-CET” de la empresa “Austral Líneas Aéreas –Cielos del Sur SA”, en oportunidad del vuelo n° AU 2708, que partió el 22 de junio de 2015, a las 18:30 horas, del aeroparque metropolitano Jorge Newbery de esta ciudad, con destino a la ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe.

Conforme la investigación desplegada, se pudo establecer que en el marco del vuelo señalado, la pasajera VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS embarcó en la aeronave en forma previa al resto de los pasajeros, ocasión en que, el comandante PATRICIO ZOCCHI MOLINA, en presencia del Copiloto FEDERICO MATÍAS SOAJE, y con anterioridad a toda actividad de despegue, la invitó a ubicarse en el cockpit (*cabina de vuelo*), donde permaneció durante todo el vuelo hasta una vez finalizado.

De esta manera, y conforme dan cuenta las filmaciones captadas con el aparato de telefonía celular móvil de la imputada VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS -cuya secuencia fuera obtenida por el Cuerpo de Investigadores Judiciales del Ministerio Público Fiscal de la Ciudad de Buenos Aires-, los nombrados desplegaron conductas contrarias a las normas de seguridad vigentes, principalmente aquéllas vinculadas con la noción de “*cabina estéril*”, lo que derivó en la creación de peligro para la seguridad del avión.

En efecto, las acciones y omisiones desarrolladas por ZOCCHI MOLINA consistieron, al menos, en:

a) Haber admitido dentro de la cabina de pilotaje una persona ajena a la tripulación, cuya presencia no se encuentra permitida por las normas que regulan la materia, y sin que se encuentre amparado en razones justificadas.

b) En ese contexto, haber permitido que VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS ingresara a la cabina de pilotaje con diferentes objetos no autorizados, entre ellos y en particular, el teléfono celular Iphone A1549 IMEI n° 35698706668946 cuyo uso le fuera admitido durante todas las etapas del vuelo, lo que quedara ejemplificado a partir de la filmación obtenidas por intermedio del peritaje realizado.

c) Haber mantenido conversaciones no esenciales con el copiloto FEDERICO MATÍAS SOAJE y la pasajera VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS durante todas las etapas del vuelo, destacándose las fases críticas.

d) Omitir instruir a VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS en el uso del asiento / cinturón de seguridad del cockpit para una rápida evacuación de emergencia, mediante la debida lectura del “*cockpit jumpseat briefing*”.

e) Haber utilizado un aparato de telefonía celular móvil, al menos, durante las etapas de rodaje de vuelo, lo que quedara acreditado a partir de la filmación captada por intermedio del peritaje realizado.

f) Haber permitido que VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS opere, cuanto menos, el comando de aceleración de la aeronave durante la fase de despegue, sin que la nombrada tuviera licencia habilitante a tales fines.

g) Haber permitido que VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS permaneciera en el cockpit sin cinturón de seguridad durante todas las etapas del vuelo. y,

h) Haber permitido que VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS se sentara en el panel pedestal, sin cinturón de seguridad y durante el vuelo crucero, a los efectos de obtener la fotografía incorporada a fojas 627.

En el caso de SOAJE, las acciones y omisiones que desarrollara implicaron:

a) Omitir advertir al comandante acerca de desviaciones en los procedimientos prescriptos, permisos de tránsito o plan de operaciones.

b) Consentir la admisión de una persona ajena a la tripulación dentro de la cabina de pilotaje, cuya presencia no se encuentra permitida por las normas que regulan la materia, y sin concurren razones justificadas que lo permitan.

c) En ese contexto, haber consentido que VICTORIA XIPOLITAKIS ingresara a la cabina de pilotaje con diferentes objetos no autorizados, entre ellos y en particular, el teléfono celular Iphone A1549 IMEI n° 35698706668946 cuyo uso fuera admitido durante todas las etapas del vuelo, lo que quedara acreditado, cuanto menos, a partir de la filmación obtenida por intermedio del peritaje realizado.

d) Haber mantenido conversaciones no esenciales con el comandante PATRICIO ZOCCHI MOLINA y la pasajera VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS durante todas las etapas del vuelo, destacándose las fases críticas.

e) Omitir instruir a VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS en el uso del asiento / cinturón de seguridad del cockpit para una rápida evacuación de emergencia, mediante la debida lectura del *“cockpit jumpseat briefing”*.

f) Haber consentido que el comandante PATRICIO ZOCCHI MOLINA utilizara un aparato de telefonía celular móvil, al menos, durante las etapas de rodaje de vuelo, lo que quedara acreditado a partir de la filmación obtenida por intermedio del peritaje realizado.

g) Haber consentido que VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS operara, cuanto menos, el comando de aceleración de la aeronave durante la fase de despegue sin que la nombrada tuviera licencia habilitante a tales fines.

h) Haber consentido que VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS permaneciera en el cockpit sin cinturón de seguridad durante todas las etapas del vuelo.

i) Haber consentido que VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS se sentara en el panel pedestal, sin cinturón de seguridad y durante el vuelo crucero, a los efectos de obtener la fotografía incorporada a fojas 627.

Finalmente, respecto a XIPOLITAKIS, las conductas que se le reprochan resultaron, cuanto menos, en:

a) Haber mantenido conversaciones no esenciales con el comandante PATRICIO ZOCCHI MOLINA y el copiloto FEDERICO MATÍAS SOAJE durante todas las etapas del vuelo, destacándose las fases críticas.

b) Haber utilizado el teléfono celular Iphone A1549 IMEI n° 356987066689465 durante todas las etapas del vuelo, lo que quedara acreditado, cuanto menos, a partir de la filmación obtenida por intermedio del peritaje realizado.

c) Haber accionado, cuanto menos, el comando de aceleración de la aeronave durante la fase de despegue sin tener licencia habilitante para operar aeronaves comerciales.

II. LAS PRUEBAS REUNIDAS EN EL EXPEDIENTE:

1. Denuncia de JUAN PABLO ALONSO, apoderado de Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur SA, a fojas 1/6;

2. Ratificación de denuncia a fojas 8/13;

3. Nota de fojas 37 relativa al registro del departamento de residencia de VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS;

4. Informe n° 093UC4/2015 de la Unidad Operacional de Control del Narcotráfico y Delito Complejo del Litoral de la Policía de Seguridad Aeroportuaria a fojas 39/45;

5. Declaración testimonial de RODRIGO LUSSICH a fojas 51/55;

- 6.** Documentación e información aportada por “Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur SA” a fojas 56/58, 245/246 y 403/412, que fuera reservada en Secretaría;
- 7.** Actuaciones remitidas por la Unidad Operacional de Control del Narcotráfico y Delito Complejo de la Policía de Seguridad Aeroportuaria y por el Juzgado Federal de 1ª Instancia de San Isidro relativas a los registros domiciliarios y diligencias ordenadas en autos a fojas 59/120, 124/131, 133, 185/244, 274/283, 308/310, 354/357, 377/379, 393/395, 423/425, 455/457, 467/471, 586/588;
- 8.** Vistas fotográficas de las imágenes obtenidas por el Centro Operativo de Control Aeroparque Jorge Newbery a fojas 136/139;
- 9.** Oficio de la firma Arte Radiotelevisivo Argentina SA mediante la cual se remitiera un disco compacto que se reservó en Secretaría a fojas 144;
- 10.** Oficios de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil a fojas 172, 353 y 361/362;
- 11.** Informe del Cuerpo de Investigadores Judiciales del Ministerio Público Fiscal de la Ciudad de Buenos Aires a fojas 253/260;
- 12.** Declaración testimonial de VERÓNICA ELIANA PORTO y VICTORIA AILÉN ANTUÑA, azafatas de Austral Líneas Aéreas, a fojas 265/272;
- 13.** Declaración testimonial de GUSTAVO ADRIÁN CRUZADO ERRICO, Jefe de Relaciones Públicas de Aerolíneas Argentinas, a fojas 291/294;
- 14.** Declaración testimonial de JUAN MARTÍN RAMONDA, empleado de Aerolíneas Argentinas (Sector de Relaciones Públicas), a fojas 295/299;
- 15.** Declaración testimonial de ALEJANDRO HERNAN RODRÍGUEZ, empleado de Aerolíneas Argentinas (Sector de “check-in”), a fojas 311/312;
- 16.** Declaración testimonial de GUSTAVO EDUARDO VAHINGER, ex Gerente de Seguridad Operacional de Austral Líneas Aéreas, a fojas 335/340;
- 17.** Declaración testimonial de MARIO ALFONSO FRAIBERGER, Gerente de Seguridad Operacional de Austral Líneas Aéreas, a fojas 343/352;
- 18.** Informes remitidos por la firma Telefónica Móviles Argentinas a fojas 358/359, 473/782, 571/573, 583/584, 684/705 y 744;
- 19.** Audiencia relativa a la extracción de datos del *Flight Data Recorder* (FDR), aportados en soporte magnético DVD, a fojas 363/364;
- 20.** Informes de la firma AMX Argentina SA (Claro), a fojas 365/367, 677/678, 706/710, 713, 724/729, 750/752 y 841/844;
- 21.** Informe remitido por la firma Interbaires SA (*Duty Free Shop*) a fojas 369/371;

22. Informe remitido por la firma Telecom Personal SA a fojas 372/373, 736 y 755;
23. Informe remitido por la firma Nextel Communications SRL a fojas 375;
24. Sumario **943/2015** del Área Cibercrimen de la Policía Metropolitana de esta ciudad, a fojas 381/388;
25. Declaración testimonial de DIEGO ERNESTO SAVARY, tripulante de cabina de pasajeros de Austral Líneas Aéreas, a fojas 396/401;
26. Informe “Análisis de Riesgo – Pasajero en cabina de vuelo” remitido por Austral Líneas Aéreas, a fojas 413/416;
27. Informe técnico pericial remitido por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, a fojas 429/446;
28. Programa de capacitación de pilotos para aeronaves Embraer 190, a fojas 451/453;
29. Imágenes obtenidas de la red social Twitter, a fojas 501/535;
30. Pericias n° **76.212** y n° **76.203** de la Dirección de Criminalística y Estudios Forenses de la Gendarmería Nacional Argentina a fojas 541/567;
31. Informe remitido por el Área de Asuntos Contenciosos de Austral Líneas Aéreas relativo a las circulares emanadas de la Gerencia de Operaciones de la empresa, a fojas 594/598;
32. Informe CIJ00012463 remitido por al Cuerpo de Investigaciones Judiciales del Ministerio Público Fiscal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y actuaciones complementarias, relativos a las pericias efectuadas sobre los aparatos de telefonía celular y elementos electrónicos secuestrados en autos, a fojas 611/637 y 648/660;
33. Notas DAJ n° 794/2015 y DRL 204/2015 de la Administración Nacional de Aviación Civil a fojas 639/641 y 730/733;
34. Expedientes de la Administración Nacional de Aviación Civil n° 0024414/15, 0024807/2015, 0024685/2015 y 00246686;
35. Constancias obtenidas en la página web <http://www.imei.info/> a fojas 662/671;
36. Actuaciones complementarias labradas por la Policía de Seguridad Aeroportuaria relativas a la inspección ocular realizada en autos a fojas 754/840;
37. Indicaciones de seguridad del ocupante del Jumpseat obtenidas durante la inspección ocular concretada el 18/10/15 reservadas en Secretaría;
38. La totalidad de la documentación y discos compactos reservados en Secretaría.

III. EL DESCARGO DE LOS IMPUTADOS:

Por encontrarse reunido respecto de los causantes el estado de sospecha contemplado en el artículo 294 del Código Procesal Penal de la Nación, se les recibió declaración indagatoria.

Así, en ocasión de tomar conocimiento de los sucesos esbozados en el Título “De los Hechos” de este exordio el pasado 19 de octubre, **VICTORIA XIPOLITAKIS** manifestó su voluntad de hacer uso del derecho constitucional de negarse a declarar y a responder preguntas del Tribunal (fojas 849/852).

A su turno, tanto **FEDERICO SOAJE** como **PATRICIO ZOCCHI MOLINA** aportaron escritos en los que detallaron la totalidad de las aclaraciones que deseaban formular respecto de los eventos que se les imputaran (fojas 860/886).

Además, al momento de desarrollarse la audiencia, SOAJE puntualizó que no recordaba, a lo largo de su carrera, haber permitido que un pasajero, al que se le habilita el acceso a la cabina, coloque su mano sobre los aceleradores al momento del despegue o en alguna otra fase del vuelo.

Luego, en su presentación, expuso que cuenta con la capacitación profesional y experiencia necesaria y suficiente para la tarea que le fuera encomendada; y que en su carrera profesional de casi 20 años no registró sanciones u observaciones por su desempeño de piloto comercial y militar.

Asimismo, dijo que cumplió con todos los cursos y procesos de capacitación y actualización, pruebas de simulador periódica semestral, sistemas, CRM, evacuación y emergencias (*Recurrent Annual*).

Respecto de los eventos de autos, manifestó:

“...el día 22 de junio de 2015 me presenté a mi lugar de trabajo a fin de tomar servicio. Cumplidos los recaudos formales en el área pertinente, accedí a la aeronave aludida, bajo el mando del comandante PATRICIO ZOCCHI MOLINA. Se realizó primeramente y sin novedad un vuelo a la ciudad de Montevideo – ida y vuelta-. Antes de la partida, se realizaron todas las tareas previas.

Como miembro de la tripulación técnica de la aeronave, me tocó cumplir con los siguientes procedimientos previos al embarque de pasajeros: a) inspección interior de cabina (internal safety inspection), b) carga de la ruta en la computadora del avión, c) se prepara o arma el “Electronic Flight Bag” –EFB-, un sistema informático que entre otras funciones incluye la potencia, aceleración y velocidad del despegue. Al cargar la ruta, se ingresan los datos meteorológicos tanto en la computadora como en el EFB que se obtienen por radio y/o por sistema del avión (ACARS, se trata de un sistema de comunicación del avión y una de sus funciones es informar la meteorología) del que se dispone en la cabina. El proceso de carga de datos en el EFB

concluye cuando ya cerrado el vuelo, el despachante operativo provee los papeles finales del vuelo (load sheet) que aportan información de peso, balanceo, cantidad de pasajeros, equipajes y carga, entre otros datos.

El comandante ZOCCHI dispuso que yo me ocupara de las operaciones de piloto en vuelo (PF) del avión de manera que me concentré en los actos previos al despegue, que se denomina actividades de prevuelo, o preparación de cabina.

Siempre actuando bajo la supervisión, control y subordinación al Comandante (en esto se aplica el Manual de Operaciones de la Empresa –MOE- cap. III, sección 15, incisos 1 a 5).

Los enlaces por radio con el control de tránsito aéreo se produjeron de manera regular desde el inicio, y durante todas las etapas del vuelo, incluida la de preparación de cabina. Se obtuvo así el permiso de tránsito y luego las siguientes autorizaciones para las sucesivas fases del vuelo, sin desatenderse en momento alguno de la operación las diferentes comunicaciones entre la aeronave y el control terrestre.

Estando instalado en mi puesto de copiloto, ingresó a la cabina una persona ajena a tripulación, que abordara como pasajera, y que resulta públicamente conocida: la Sra. VICTORIA J. XIPOLITAKIS. En ejercicio de la autoridad reglamentaria propia del Comandante, éste la invito a viajar en la cabina, en asiento disponible para un acompañante u observador (denominado “Jumpseat”).

Como ya se ha verificado en la causa, este asiento no está previsto para la realización de maniobra alguna de conducción, ni puede desde ese lugar intervenir en el comando de la aeronave. Se trata de un asiento ubicado detrás de los asientos de ambos pilotos, y desde el cual no es posible ejercer control sobre la aeronave, ni interferir en los procedimientos de los pilotos.

La invitación no me resulto irregular ya que, como ha sido manifestado por el entonces Gerente de Seguridad Operacional, Comandante MARIO A. FRAIBERGER, es habitual que pasajeros se acomoden en ese sitio, y ello no representa peligro alguno para la operación.

El vuelo transcurrió normalmente. Se realizaron en el despegue las comunicaciones de rutina con la torre de control, se cumplieron los procedimientos de lectura de listas de chequeo y briefing, entre comandante y primer oficial. Se cumplieron también regularmente los actos preparatorios destinados a programar el vuelo. Ello incluye la programación y armado del sistema automático de aceleración de los motores con que cuenta la aeronave.

Cumplido el despegue, se realizó el vuelo crucero –de corta duración- y el aterrizaje. Los procedimientos previos al aterrizaje (carga de la aproximación en la computadora de vuelo, previa obtención de datos meteorológicos de destino, cumplimiento de listas de chequeo y briefing de aproximación y aterrizaje) fueron también cumplidos de manera regular por mí.

Todas esas tareas fueron delegadas a mi cargo por el Comandante y cumplidas de manera regular, sin que existiera inconveniente alguno y manteniendo en todos momentos plena conciencia situacional, concepto éste de neta significación aeronáutica y que supone una permanente percepción de los elementos existentes en el entorno (aeronave, terreno, meteorología, control de tránsito aéreo, demás aeronaves, etc) en tiempo y espacio, la comprensión de su significado, y la proyección de su estatus en el futuro cercano.

No se concretó riesgo o peligro alguno desde el inicio hasta el final. La presencia de la pasajera Sra. XIPOLITAKIS en el lugar referido en modo alguno afectó las maniobras de vuelo relatadas que se ajustaron plenamente al SOP: Standard Operations Procedures Embrear 190 Austral Líneas Aéreas.

La verificación técnica cumplida a partir del análisis de los registros de los del vuelo existentes en el sistema FDR (conocido como “caja negra”), fueron concluyentes sobre ese punto. La misma revela que el vuelo se ajustó a parámetros normales y libres de todo peligro.

Un perfil de vuelo “de manual” surgido de tales datos, ajustado en todo a la técnica y sin exceder en ningún momento de la operación las limitaciones de la aeronave impuestas por el fabricante, situación que sería imposible de cumplimentar si no se tuviera plena conciencia situacional de lo que estaba sucediendo en todas las etapas del vuelo.

Días después de cumplido ese vuelo, fue publicada en los medios de difusión una filmación que tomara la Sra. XIPOLITAKIS mientras estuvo en la cabina. Se conocieron luego –a partir de medidas del Juzgado- fotografías tomadas en el mismo ámbito. Para hacerlo, utilizó su teléfono celular.

Lo primero a señalar es que el uso de ese teléfono en ese lugar no genera peligro alguno, ya que no interfiere en modo alguno en los sistemas del avión, menos aún en el modo avión. La vieja prohibición o restricción de uso de telefonía celular a bordo, ha sido modificada ya que en los modernos equipos, y en particular en el avión que interesa, no produce efecto alguno o interferencia en los sistemas el uso del teléfono celular.

Sólo por disposición del comandante puede ser requerido el apagado a los pasajeros o su funcionamiento en modo avión, pero lo cierto es que no se

genera situación de riesgo siquiera mínima por su uso en este avión. Y por ello ningún peligro se concretó por el uso del teléfono celular para tomar fotografías y filmar.

En cuanto al contenido del video, he de señalar en primer lugar que tal como se evidencia, me avoqué de manera eficaz y concentrado en mis tareas durante todo el vuelo, sin que la presencia y conversación de la nombrada pudiera haber afectado la operación de vuelo. Como se dijo, esa conversación en modo alguno impidió las comunicaciones hacia el exterior del avión ni la comunicación necesaria entre el comandante y su copiloto.

En ningún momento abandone la función de las operaciones de pilotaje del avión que me competían (PF), y que me habían sido delegadas, ni la capacidad de actuar eficientemente ante cualquier contingencia que pudiera surgir (y que en el caso concreto no surgió como para evaluar algún peligro, ya que el vuelo transcurrió sin novedad).

Esto incluye mi permanencia durante todo el vuelo en el asiento de primer oficial, atado con el cinturón correspondiente. Destaco que una vez superada la altitud de transición (equivalente a 3000 pies en Aeroparque), es posible reglamentariamente liberar el arnés y mantener el cinturón colocado, y así lo hice de conformidad con lo regulado por el SOP 3-05-10 (Shoulder Harness).

Esta afirmación sobre el control del avión, incluye el momento que surge de la filmación en el que se aprecia la mano de la Sra. XIPOLITAKIS sobre las palancas de aceleración de motores, desde que ninguna intervención real y efectiva o accionamiento tuvo ella en su operación. Esto dicho más allá de lo que la propia Sra. XIPOLITAKIS pudo haber manifestado acerca de haber despegado ella el avión y de lo dialogado.

Por cierto, nunca dejé de tener mi mano sobre ese comando. El acelerador se muestra en un momento previo al inicio de la carrera de despegue, para cuyo desarrollo mantuve mi mano en el lugar que corresponde y conforme la delegación del comandante, de manera que fue mi propio impulso producido en el comando, el que generó el movimiento necesario para la activación del acelerador programado previamente en tierra, antes de la puesta en marcha de los motores, y de funcionamiento totalmente automático.

Al momento de alcanzarse la aceleración previamente programada, la mano de la Sra. XIPOLITAKIS ya había sido retirada, y mi mano quedó sobre el comando, en la forma que corresponde, durante toda la carrera de despegue hasta alcanzar la V1 (Velocidad de Decisión en el Despegue). De tal manera, desde el momento de la entrega de potencia de los motores hasta el momento de la velocidad de decisión, siempre tuve el control pleno de los

comandos delegados, para efectuar, en el hipotético caso que correspondiera, el aborto del despegue.

Destaco para esta última situación disponía no solo de la aplicación de la reversa, sino que tal como muestra el video, está activado el sistema “autobrake”, en posición “RTO” –reject take off-. Todo esto surge con claridad del propio video. Las afirmaciones, a viva voz y en tono infantil de la Sra. XIPOLITAKIS acerca de que era ella quién había acelerado el avión, en modo alguno puede ser razón para considerar que accionó realmente el comando, que según surge del video, solo tocó –sin accionar- antes de iniciarse la carrera de despegue.

Las voces que se escuchan en modo alguno contradicen esta afirmación: toda la carrera de despegue se hizo con mi mano en la forma que corresponde sobre el acelerador y lo que se ve en el video es por completo ajeno a un accionamiento del comando.

Es necesario agregar a esto que no existía la menor posibilidad de meteorología adversa, no solo por lo pronosticado, sin reporte de turbulencia, sino también por la geografía transitada que no ofrece particularidades en materia de turbulencias”.

Ahora bien, en relación a la vista fotográfica obrante a fojas 627, dijo: “...esa toma se realiza estando cada uno en su asiento, con el cinturón de seguridad y girando el cuerpo de manera de ofrecer esa imagen. La fotografía muestra tras la espalda de la Sra. XIPOLITAKIS la imagen del panel de instrumentos y controles del piloto automático, el cual ya estaba activado posterior a la maniobra de despegue, de manera que ésta claro que no existió una liberación del puesto de los comandos, sino que se produjo el giro necesario tanto de ambos tripulantes como de la pasajera, para poder ofrecer esa imagen.

En momento alguno del vuelo, los tripulantes técnicos hicimos abandono de los puestos respectivos, permaneciendo durante todas las etapas del vuelo en el asiento asignado, y con el cinturón de seguridad correctamente colocado”.

En esa línea, indicó “la presencia de la Sra. XIPOLITAKIS, en sí misma, no afecta la regularidad del vuelo, ya que fue autorizada por el Comandante conforme es reglamentario. Con relación a los diálogos que se escuchan, los mismos videos muestran que en modo alguno pudieron afectar siquiera mínimamente mi atención ni mis capacidades técnicas, tanto para los procedimientos de vuelo, como para la atención de situaciones extraordinarias –que como se dijo no ocurrieron-. La mejor muestra de mi concentración y de que para nada afectó la conversación de la nombrada

pasajera, es el resultado impecable del análisis de los registros del vuelo FDR”.

Finalmente, “Conclusión de todo lo dicho es que la forma en que cumplí mis tareas como primer oficial en el vuelo AU2708, en la aeronave EMBRAER matrícula LV-CET el día 2 de junio de 2015 entre el aeropuerto metropolitano Jorge Newbery y la ciudad de Rosario, resultó por completo ajena a toda generación de peligro. Actué con pleno dominio de mis facultades, la técnica, las comunicaciones hacia dentro y hacia fuera del avión, y eso se aprecia en el resultado del registro FDR” (fojas 860/865).

Con posterioridad, la defensa del causante realizó distintas aclaraciones respecto de cada uno de los cargos por los que fuera intimado en la audiencia, conforme el escrito incorporado a fojas 907/908.

En última instancia, **PATRICIO ZOCCHI MOLINA** hizo saber, en su presentación, que al momento de esperar el ingreso de los pasajeros al avión se presentó la pasajera VICTORIA XIPOLITAKIS con quien se saludaron y sacaron fotos.

Indicó que teniendo en cuenta las condiciones del vuelo, en especial, las *“inmejorables condiciones meteorológicas, la escasa duración del trayecto y el tratamiento VIP dado por la empresa”*, es que la invitó a la pasajera a que presencia en vuelo en la cabina.

Se realizó el cierre de puertas, retroceso, puesta en marcha, rodaje a cabecera, despegue, ascenso, crucero, descenso, aproximación, aterrizaje, rodaje a plataforma y detención de motores. Posteriormente, desembarcaron los pasajeros y la señora XIPOLITAKIS.

Respecto de las filmaciones que se difundieran públicamente, manifestó: *“Lo primero que se escucha es a la nombrada diciendo ‘bueno estamos por despegar él es el piloto, él es el otro piloto’ y se la escucha comentando sobre el señalero, a quien confunde con azafata.*

Se aplica el “Parking Brake” –freno de estacionamiento-, para que el avión quede frenado y se pueda desenganchar el tracto que empuja al avión de la posición de estacionamiento al centro de la plataforma.

Termina el arranque del motor n° 1 –el motor que se encuentra en el ala izquierda-, se escucha “uno, normal che”, que significa que el motor n° 1 arranco normal.

Seguidamente se pone en marcha el motor n° 2, que se encuentra en el ala derecha.

La cámara apunta al señalero, que se encuentra enfrente del avión y ella pregunta ‘Ah! Cuando éste te hace la señal, ¿ya despegó el avión?’; y ahí yo le

explico cual es la función del señalero y le cuento que está arrancando el motor n° 2. Luego de algunos comentarios sin trascendencia, se apaga el video.

Nuevamente aparece el video, leyendo y completando la 'AFTER START CHECKLIST'. Ésta, es una lista que se lee y chequea luego de poner ambos motores en marcha, seleccionar el Flap de despegue y chequear los comandos de vuelo; se guarda la lista dentro del sobre que se encuentra sobre el panel de instrumentos.

Me pregunta la pasajera: '¿Ahí que escuchas?', pero no le respondo y se corta el video. Luego surge que la torre nos autoriza el rodaje y se liberan los frenos.

A esta altura debo señalar que hay varios comentarios o preguntas en el video que no las escucho o no le contesto porque estoy atento a los procedimientos. También hay cosas que se escuchan muy bien en la reproducción del video porque ella habla al lado de la cámara, pero que con el ruido del cockpit tal vez no haya escuchado.

Aclaro: en el cockpit hay muchos ruidos: la radio, el aire acondicionado, el recirculador, que es un ventilador que también hace ruido, etc.

A su vez, el movimiento constante de la cámara –sólo sostenida manualmente por la nombrada- y el tono particular con que ella se expresa pueden generar una cierta sensación de desorden en la cabina de que ninguna manera fue real.

Continuó. Durante la maniobra TAXI OUT –rodaje hacia la pista- le explico que estamos en una calle de rodaje, que hay un avión aterrizando, las características de las calles de rodaje, con sus líneas amarillas y sus luces azules.

Alineados con la pista y esperando autorización para despegar, se puede observar que la mano derecha de la pasajera toca los extremos de los aceleradores, así como la mano izquierda del copiloto tiene los aceleradores (...) ése fue el único comando de cabina que tocó, toque absolutamente fugaz e incapaz de producir cualquier género de inseguridad.

Autorizado el despegue, el copiloto –que era quien iba a volar ese tramo, actuando como 'pilot flying'-procede a llevar los aceleradores hasta el 40% de revoluciones N1, que es un indicador de parámetros de motor que mide las vueltas del motor en función a un porcentaje total (...) con el Embraer 190 alineado en la pista y con autorización de despegue, se elevan las revoluciones del motor hasta el 40%; en esa instancia se chequean el resto de los parámetros del motor –temperatura de turbina, temperatura de aceite,

presión de aceite, vibración del motor, etc.-, y recién luego de ello se procede a acelerar el motor hasta el empuje de despegue medido en porcentaje que varía en función de peso, temperatura, presión atmosférica, etc.

Debo remarcar que los aceleradores, siempre, estuvieron operados por el copiloto que los movió desde la posición 'idle' hasta llegar a los 50° TLA –pasando por el 40%-, luego de lo cual los mueve el servo del 'Auto Throttle' –la mano del copiloto los acompaña-, hasta la posición toga.

Por fin, en el video se escucha que el copiloto le dice 'dale, un poquito más, dale dale' y parecería al observador que la pasajera está operando los aceleradores, pero en realidad quien los tiene todo el tiempo es el copiloto. De hecho, se escucha a la pasajera decir, como sorprendida 'se está recontra moviendo' –porque se estaba comenzando a mover-, pues efectivamente el que los movía era el copiloto”.

En ese orden, sostuvo que en ningún momento del vuelo AU 2708 hubo un riesgo o peligro concreto para los pasajeros o la nave por la presencia de XIPOLITAKIS en la cabina del Embrear 190, toda vez que nunca se distrajo, desatendió o incumplió con alguno de los diversos controles o maniobras a su cargo.

Respecto a su teléfono celular, dijo que teniendo en cuenta la dimensión pública que estaba tomando el hecho en cuestión, se despojó de su teléfono celular, aunque posteriormente entregó, al momento del registro domiciliario de su vivienda, otro teléfono celular de su haber y el de su cónyuge.

Luego, efectuó una serie de consideraciones técnicas respecto del peritaje efectuado en relación al desarrollo del vuelo y, en lo sustancial, destacó que en que *“Los valores de aceleración vertical que se observaron en todas las fases del vuelo, coinciden con una actuación controlada de la aeronave, dentro de los valores límite para cada una de las maniobras.*

Como así también cuando se menciona que no se excedieron límites y que todas las maniobras se hicieron según los manuales del avión y de la empresa. Tampoco se evidencian maniobras anormales o fuera de las prácticas estandarizadas.

Asimismo, vale resaltar que se habla de que el piloto automático y el auto acelerador estuvieron conectados todo el vuelo, como es costumbre. Esto habla de un tipo de vuelo conservador y apelando a la automatización.

En la parte final de análisis, se destaca que 'durante la fase de aterrizaje, no se evidenciaron fallas en el proceso de guiado, frenado y detención final de la

aeronave’.

Agrega el informe que ‘puede determinarse que no existieron maniobras anormales, actuaciones indeseadas, fallas técnicas y otras novedades durante la prosecución de la totalidad del vuelo’.

Con ello, citó las conclusiones del informe realizado indicando que ningún momento hubo riesgo o peligro alguno en la ocasión que se investiga, reiterando que la inexistencia de alarmas en ninguna fase del vuelo ratifica que no hubo peligro concreto durante el vuelo, y demuestra la permanente atención a los deberes durante el vuelo.

De esta forma expresó que se cumplieron con todos los chequeos establecidos, tanto en la secuencia correspondiente como en la forma; se leyeron, ejecutaron y cumplimentaron todas las listas de chequeo, y alegó como prueba de ello la declaración testimonial del Comandante MARIO FRAIBERGER y el informe de la ANAC que también aportó en la ocasión.

Por último, dejó en claro que: *“...el video está editado. El constante movimiento de la cámara, sumado a la voz de la persona que filma al lado del micrófono y sus comentarios dan una falsa sensación del clima reinante en el cockpit.*

Si se observa con detenimiento el video se puede ver que la que habla es la pasajera, la mayor parte de eso no lo escucho, y cuando intervengo es para comentar las características de las calles de rodaje y lo que está pasando en el aeropuerto, todo en el clima de conciencia situacional.

El rodaje fue suave, a la velocidad de rodaje lenta. Durante la secuencia de despegue, la pasajera realiza dos o tres comentarios que yo respondo diciendo que mantenga su silencio.

Niego enfáticamente que la pasajera haya operado los controles. En un primer momento la prensa publicó que ella había volado el avión, que había despegado el avión, incluso en notas periodísticas se afirmó que la tripulación la había tratado como un piloto más; todas afirmaciones que a esta altura ya es más que claro que fueron falsas.

También en el video conocido se muestra la mano de la pasajera en los aceleradores, lo que esgrimieron como prueba de que la señora despegó el avión: otro ejemplo que, a esta altura, se encuentra derrumbado: en ese momento el avión estaba detenido, los aceleradores estaban quietos y el que los sostenía era el copiloto que actuaba como Pilot Flying.

También ya se sabe que los aceleradores los mueve unos pocos centímetros el copiloto y luego el resto es acoplado al Autoacelerador.

Niego también que exista en la empresa una tabla de “razones justificadas” en la que yo haya debido sustentar mi decisión de invitar a la aludida a pasar a la cabina. Las “razones justificadas” son patrimonio exclusivo de la interpretación del comandante de la aeronave.

Niego también que un teléfono celular sea un objeto no autorizado para ingresarlo a la cabina. Niego también que no haya dado instrucciones a la señora XIPOLITAKIS acerca del uso del cinturón de seguridad, de la máscara de oxígeno o de la salida por la puerta en emergencias; si en el video no se observa el momento en que lo hice es por la sencilla razón de que él está editado. Vale apuntar que ella viajo no sólo con cinturón de seguridad, sino que lo hizo hasta con arnés.

Niego, en fin, haber incurrido en acciones u omisiones que hayan significado poner en peligro a los pasajeros, a la tripulación o a la aeronave”.

IV. SEGURIDAD Y TRANSPORTE AÉREO

Como tema preliminar, entiendo pertinente hacer mención de aquellas normas relativas a la aeronáutica civil y de aplicación al caso en la medida en que, en definitiva, su inobservancia derivará en la creación del peligro configurador del tipo penal.

Claro está, la razón de ser de todo Manual de Operaciones, como de los distintos instrumentos suscriptos por la República Argentina a nivel nacional e internacional, radica en posibilitar la comunicación de las políticas y procedimientos que aparecen indispensables a los fines de procurar la aeronavegabilidad segura y, conforme la valoración que en lo sucesivo se realizará, se evidencia el incumplimiento de la mayoría de ellos.

Así, y a los efectos de no sobreabundar el asunto, iniciaremos el análisis limitándonos a las principales normas comprendidas en el Manual de Operaciones de “Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur SA” (Volumen 1, revisado el 1 de mayo de 2015, en adelante, MOE) y en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), que hacen a la seguridad del transporte aéreo, no obstante se retomarán algunos otros preceptos en los acápites posteriores.

En tal contexto, no es casual que la premisa inaugural del primero de tales instrumentos contemple la política básica de la empresa que consiste, nada menos, en que:

“Todos los vuelos bajo la jurisdicción de la Gerencia de Operaciones serán efectuados de acuerdo con la política operativa de Austral Líneas Aéreas de la siguiente manera:

1. La seguridad será siempre prioritaria;

2. Dependiendo de la situación y teniendo en cuenta las posibles consecuencias, el horario, la economía, el confort del pasajero deben ser cuidadosamente evaluados.

Debe quedar claramente entendido que **las políticas del MOE**, (ejemplo: Política de Combustible, planificación, etc.), reflejan los **mínimos requerimientos para la seguridad de las operaciones**. El Comandante puede aplicar una política más restrictiva si las circunstancias así lo requieren.

Todo el personal afectado a las operaciones de vuelo de Austral está sujeto a las órdenes, reglamentaciones de la empresa y a las acciones disciplinarias en caso de violaciones de las mismas.

En caso de que el personal afectado a operaciones de vuelo no cumpla con las políticas y disposiciones vigentes de forma intencional y deliberada, será sancionado conforme a las normas y procedimientos de la Gerencia de Organización y Recursos Humanos, pudiendo incluso dar participación a las autoridades correspondientes”.

Poco después, en la Sección 14 del capítulo III se identifican, entre las responsabilidades específicas del Comandante desde el momento en que las puertas de la aeronave se encuentran cerradas hasta su apertura posterior al arribo, las de *“Llevar a cabo la conducción del vuelo al que ha sido designado **de forma segura y eficiente** (...) Cumplimentar todas las exigencias de las Normas vigentes y políticas establecidas por la autoridad aeronáutica y la empresa para la conducción de los vuelos”* y *“**Responsabilizarse de la seguridad de su avión**, de la apropiada puesta en servicio y mantenimiento del mismo, ejecutando el vuelo dentro de las limitaciones e instrumentaciones contenidos en los respectivos manuales que integran el vuelo”*.

En esa línea, corresponde traer a colación que en el glosario del MOE se define al Comandante como *“piloto designado por el Explotador o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y **encargarse de la realización segura de un vuelo**”*.

Luego, en la Sección 15 se mencionan las tareas de vuelo del copiloto, quien deberá: *“Volar o asistir de acuerdo a las órdenes del Comandante y a los manuales emitidos por el fabricante de la aeronave; Seguir de cerca el desarrollo del vuelo y estar preparado para tomar el control del mismo en todo momento, especialmente en despegue, aproximaciones y aterrizaje, siempre que el Comandante así lo ordene o muestre signos de incapacidad; e Informar al Comandante de inmediato si algo en la operación del avión puede generar una situación anormal o si nota que hay desviaciones de los procedimientos prescriptos, permisos de tránsito o plan de operaciones”*.

A su turno, en los aspectos generales de la “Parte A – Capacitación en CRM” del Capítulo IV, se menciona que “Austral Líneas Aéreas apoya todos los requerimientos legales con relación a la **seguridad aérea** y a un medio ambiente de trabajo **seguro** y saludable” en la medida en que:

- Considera que el desarrollo de la competencia profesional de su personal operativo es fundamental para su **desempeño seguro y eficiente (...)**
- Considera que el CRM tiene como **meta principal evitar accidentes e incidentes** en aquellos casos en que el rendimiento de la tripulación, en función de equipo, sea un factor determinante. CRM también contribuye a **mejorar la performance tanto en términos de seguridad operacional como en efectividad del sistema**, mediante un mejor rendimiento de las siguientes interfases: tripulación de vuelo de aeronave, personal jerárquico- tripulantes, tripulantes de vuelo-tripulantes de cabina, tripulación de vuelo-despachantes, etc.”.

Luego, en el Capítulo IV se establece, a modo de mandato general, que “Para que los vuelos de Austral sean **seguros**, eficaces y económicos la tripulación deberá **cumplir con todas las reglamentaciones, instrucciones y órdenes** publicadas para las variadas tareas de los tripulantes.

La tripulación que observe cualquier desviación o alejamiento a lo prescripto en los procedimientos normales o de emergencia, deberá inmediatamente informar dichas desviaciones al Comandante y a su respectivo superior”.

Y es que “La confianza del público en una Línea Aérea depende de la **imagen y conducta de la tripulación**. Esta debe pensar que el público está pendiente de ella. **Debe comportarse correcta y disciplinariamente dentro y fuera del trabajo**”.

Más adelante, en la Sección 9, se identifican los procedimientos generales del cockpit, y, especialmente, aquél vinculado con la noción de “**cockpit estéril**”. Si bien a ello se hará referencia en su oportunidad, en lo que aquí respecta podemos adelantar que la finalidad última de tales procedimientos reside en “**...evitar las interferencias y distracciones** producidas por comunicaciones, conversaciones o actividades de los tripulantes del cockpit **que no estén relacionados con el desarrollo y seguridad del vuelo**.”

Comandantes, Copilotos y Tripulantes de Cabina de vuelo serán los encargados de cumplir con este procedimiento”.

Continuando, en el Capítulo VII, “Parte D –Condiciones para el transporte de pasajeros”, se indica que, “Teniendo en cuenta las **normas de seguridad**... El uso de aparatos de telefonía celular se encuentra prohibido (Excepto en

“Modo vuelo-Modo avión”) desde el comienzo del rodaje a la pista para el despegue, hasta que la aeronave abandona la pista posterior al aterrizaje”.

Y en la Sección 3 de esa misma parte, se vuelve a hacer referencia a la admisión de personas en la cabina de vuelo, estableciéndose específicamente quiénes podrán ser admitidos en ese sector –conforme se verá más adelante-, y se indica que el Comandante, como autoridad máxima, posee plenos poderes para permitir o negar, bajo su responsabilidad, el acceso a la cabina de mando a cualquier persona ajena a la tripulación de vuelo siempre que circunstancias de excepción así lo aconsejen, quedando sujeto a la obligación de dar cuenta de sus decisiones a sus superiores en la Empresa o a las Autoridades de Aviación Civil, según corresponda.

“No obstante, deberán tenerse en cuenta los siguientes puntos sobre la presencia de la cabina de mando de personas ajenas a la misma:

- ***Pueden distraer a la tripulación técnica en el cumplimiento de sus funciones***
- ***Pueden entorpecer los movimientos de los tripulantes dificultando su trabajo, e incluso – casos de turbulencia fuerte, etc.- obligadas a realizar movimientos involuntarios que pudieran resultar peligrosos para la seguridad de la aeronave***

- *No debe descartarse la posibilidad que la persona que pasa a cabina pueda hacerlo con ánimo de extorsión, coacción de la tripulación, o intento de secuestro del avión, que se trate de un exaltado o que esté bajo los efectos de drogas o bebidas alcohólicas.*

Como las disposiciones de admisión en la cabina de mando (cockpit) están basadas en la seguridad del vuelo, el Comandante deberá instruir a las personas que circunstancialmente sean admitidas que deberán permanecer en silencio durante las maniobras de rodaje, despegue, ascenso, aproximación y aterrizaje, así como uso de oxígeno de emergencia y medios de evacuación. Complementariamente se entregará al ocupante la cartilla de briefing del ocupante del jumpseat tal como se detalla en el Capítulo VIII, Parte B, Sección 1.6.2 del presente manual”.

En el capítulo VIII, se establecen los criterios de operación en vuelo, considerándose *“operación normal”* a aquélla en la que no se prevé ninguna de las circunstancias que concurren en las llamadas *“operaciones especiales”* –tales como vuelos de entrenamiento, prueba, entrega, certificación, ferry, etc.- ni existen situaciones de peligro, potencial o inminente, para el avión o sus ocupantes.

En tal sentido, *“Dado que ningún manual puede cubrir todas las contingencias que pueden presentarse durante la operación, las tripulaciones*

*de Austral deberán actuar en situaciones no previstas teniendo en cuenta el espíritu que alienta la normativa de la empresa pasado en las premisas de: **SEGURIDAD, REGULARIDAD, EFICACIA Y ECONOMÍA**, a las que se deben añadir las de: **COMODIDAD DEL PASAJE Y CALIDAD DE SERVICIO**".*

Sin embargo, en la "Parte B", se establecen criterios particulares del vuelo para sus distintas etapas y, en lo particular, considero oportuno traer a colación la noción de "**conciencia situacional**", definida en el apartado dedicado a la incursión en pista de la "Sección 1 – Rodaje, Despegue, Ascenso".

En efecto, incursión en pista comprende "*Todo suceso en un aeródromo que suponga la presencia de una aeronave, vehículo o persona en la zona protegida de una superficie designada para el aterrizaje o despegue de una aeronave*"

Y "*Muchos errores, especialmente los que originan las incursiones en la pista, se deben a la incapacidad de tener o mantener una buena **consciencia situacional**. Para expresarlo en términos simples, la consciencia situacional implica conocer la información correcta, en el momento oportuno, y reaccionar apropiadamente. '¿Cómo y por qué pierden los pilotos su consciencia situacional y, como resultado, cometen errores críticos?'*

La investigación ha demostrado que los factores siguientes suelen traer aparejada una disminución de la consciencia situacional:

- *Comunicaciones incompletas o malentendidos*
- *Falta de planificación*
- *Períodos de gran carga de trabajo*
- ***Distracciones***
- *Pérdida de las indicaciones visuales*
- *Mala interpretación de las señales visuales"*

En tal sentido, y entre las acciones que se mencionan como guía para mantener la constante consciencia situacional, se indica que, al realizar las operaciones de rodaje, la tripulación de vuelo debe ser consciente en todo momento de su ubicación exacta dentro del aeropuerto y la de otras aeronaves y vehículos en movimiento a su alrededor, especialmente con baja visibilidad para entender y seguir las instrucciones del ATC (*Air Traffic Control* – Control de tráfico aéreo). Asimismo, la tripulación de vuelo debe realizar un escaneo, actualización y supervisión continua del progreso del rodaje.

De igual forma, también se establece una guía para la comunicación entre ATC y la tripulación de vuelo, cuyas premisas consisten en "**Mantener Cabina estéril**, Usar fraseología estándar en todo momento, Mantener una

*comunicación clara y concisa, Enfocarse en las instrucciones del ATC, **No realizar acciones NO esenciales mientras se comuniquen con el ATC***".

Finalmente, habré de destacar que en el Capítulo XIII el MOE prevé la política de seguridad y calidad de la empresa, donde se comprometen, entre otros puntos a:

*"A) Apoyar la gestión de la Seguridad y Calidad a través de la asignación adecuada de recursos humanos y financieros para **generar una cultura organizacional que fomente las prácticas seguras**. Asimismo, debemos establecer y promover una cultura, mediante la cual, se incentive al personal a reportar los eventos relacionados directa o indirectamente con la Seguridad y Calidad.*

*B) Hacer cumplir la **gestión de Seguridad** y Calidad como responsabilidad primaria en todos los niveles gerenciales.*

C) Definir claramente las responsabilidades y obligaciones para todo el personal en lo que respecta a su desempeño con relación a la Seguridad y Calidad.

D) Establecer e implementar los procesos de identificación de los peligros y de gestión de riesgos con el objetivo de eliminar o mitigar los riesgos asociados con las operaciones hasta el nivel más bajo como sea razonablemente practicable (...)"

En tal sentido, cuenta con un Sistema de Gestión de la Seguridad, que posibilita garantizar que, a través de procesos de operaciones debidamente controlados, y mediante la prevención y control de riesgos, se genere el mejor resultado relacionado con la seguridad, como parte integral de la estrategia del negocio.

Es decir, se trata de un *"sistema para dirigir y controlar el cumplimiento de la política establecida en pos de alcanzar los **objetivos de la Seguridad**"*, entre los que se encuentran el de lograr que el personal de Austral considere a la Seguridad como un valor esencial de la Organización; y el de desarrollar en el personal de Austral la cultura de la prevención mediante la concientización sobre la importancia de la seguridad de las operaciones.

En definitiva, se procura priorizar la Seguridad y la Calidad en las operaciones, a fin de lograr los objetivos deseados, considerando a la Seguridad como **un componente integral y esencial para la ejecución exitosa de cualquier tarea**, para lo cual el compromiso es **promover y difundir una cultura de la Seguridad dentro de la compañía** (conf. Capítulo VI).

En cuanto a las RAAC, corresponde explicar que es un cuerpo normativo que fue creado con el fin de consolidar en sus diferentes Partes las anteriores

normas que estaban en vigencia en el ámbito aeronáutico (por ej., DNAR, ROA-TAC, ROA-GEN, NESTAR, NESTANOR, NOCIAC, etc.) (<http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/75/anac/normativa>).

En el caso particular, atañe referirse a la Parte 121, “*Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares*”, publicada en Boletín Oficial 33153, el día 18/06/2015. Allí se retoman muchos de los preceptos antes mencionados, **que involucran buenas prácticas relacionadas con la seguridad**. Sólo mencionaremos dos de ellos vinculados principalmente con la función de comandante, aunque veremos algunos otros puntos en los apartados siguientes.

Así, en primer lugar, “*Cada **piloto** al mando de un avión está, durante el tiempo de vuelo, al mando del avión y sus tripulantes y es el **responsable de la seguridad** de los tripulantes, los pasajeros, la carga y el avión*” (RAAC 121.533, “d”) y, en tal sentido, “*Ningún **piloto debe actuar en forma negligente o temeraria de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos***” (RAAC 121.533 “f”).

Por último, más adelante se incluye una nómina de personas cuya admisión se permite en la cabina de vuelo, no obstante no se cuestiona “*...la autoridad del piloto al mando para excluir de la cabina a cualquier persona, incluyendo un Inspector de la Autoridad Aeronáutica, en **beneficio de la seguridad** de la operación en aquellas situaciones en que el piloto al mando así lo juzgue necesario*” (RAAC 121.547).

V. VALORACIÓN DE LA PRUEBA COLECTADA:

A modo de introito, corresponde destacar que esta pesquisa se orientó a investigar el suceso acontecido el 22 de junio próximo pasado, en ocasión del vuelo n° AU2708 de la empresa “*Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur SA*”, que partió a las 18:30 horas del aeroparque metropolitano Jorge Newbery de esta ciudad, con destino a la ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe.

Confrontado el universo de conductas investigadas, con los elementos arrojados a la causa, *sobresalen a criterio del suscripto un conjunto de actos peligrosos para la seguridad del vuelo de marras*.

De esta manera, he de tener por acreditada la materialidad de los hechos identificados en el acápite *Los hechos que se les imputan*, así como también por demostrada la responsabilidad penal que en los mismos le cabe a los imputados del epígrafe, siempre con el grado de certeza que este estadio procesal requiere (Código Procesal Penal de la Nación, artículo 306 y concordantes).

En ese sentido, se ha sostenido que *“la valoración de la prueba consiste en el examen razonado y crítico de los hechos incorporados válidamente en la causa, a fin de establecer la verdad real del contenido de la imputación conforme a las reglas de la sana crítica”* (Washington Ábalos, Raúl, *“Derecho Procesal Penal”*, Tomo II.

Ed. Jurídicas Cuyo, Chile, 1993, pág. 396); siendo que el dictado de la medida de cautela personal referida *“se trata de la valoración de elementos probatorios suficientes para producir probabilidad, aún no definitivos ni confrontados, pero que sirven para orientar el proceso hacia la acusación, vale decir, hacia la base del juicio”* (cfr. Clariá Olmedo, Jorge. *“Derecho Procesal Penal”*, Ed. Marcos Lerner, año 1984, Tomo II, pág. 612 y ss.).

En otras palabras, *“...cuando el Juez ordena el procesamiento no emite más que un juicio de probabilidad, donde los elementos afirmativos deben ser francamente superiores a los negativos, de modo que ya no basta la simple posibilidad de que concurren los extremos de la imputación, pero tampoco es preciso que el juez haya adquirido certeza de que el delito existe y de que el imputado es culpable. Basta entonces con la exigencia de elementos de convicción suficientes para juzgar, en ese momento y provisionalmente, que se ha cometido un hecho delictuoso y que el imputado es culpable como partícipe del mismo...”* (Conf. Vélez Mariconde, A., *“Derecho Procesal Penal”*, T. II, Lerner Editora, Córdoba, 1986, p. 439).

Con ello, habré de mencionar que los presentes autos se iniciaron el 26 de junio de 2015, con motivo de la denuncia efectuada por JUAN PABLO ALONSO, apoderado de Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur SA (fojas 1/6 y 8/13).

En tal ocasión, indicaron que, según la información conocida a través de los trascendidos públicos, VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS *“...habría sido invitada por los pilotos de la aeronave (ZOCCHI y SOAJE) a ingresar a la cabina de la aeronave y a manejar y manipular los controles de vuelo durante el referido trayecto, tomándose diversas fotografías y realizándose una video filmación que darían fe de estos hechos de público conocimiento”*.

En efecto, de los términos de la propia denuncia ya se desprende que la actitud de la tripulación y la pasajera generaron reiterados momentos de distracción durante todas las etapas del vuelo, incluido el aterrizaje de la aeronave, y que se habrían infringido distintas regulaciones y recomendaciones internacionales sobre la materia.

Corrida que fuera la vista al señor Fiscal en los términos del artículo 180 del Código Procesal Penal de la Nación, el doctor CARLOS ALBERTO RÍVOLO

formuló el correspondiente requerimiento de instrucción, impulsó la acción y postuló la realización de medidas, las cuales fueron materializadas por el Tribunal (fojas 15/17 y 19/25).

En consecuencia, se recibió declaración testimonial al periodista RODRIGO LUSSICH, quien explicó las circunstancias en que, el 24 de septiembre de 2015, VICTORIA XIPOLITAKIS le ofreció los videos obtenidos con su aparato de telefonía celular móvil respecto del evento investigado en autos.

En lo sustancial, relató que, en la fecha indicada, recibió un mensaje de "Whatsapp" de XIPOLITAKIS, ofreciéndole una "bomba periodística", consistente en seis videos capturados en la cabina de un avión con destino a la ciudad de Rosario, donde se habría registrado a la nombrada despegando y aterrizando una aeronave mientras los pilotos la filmaban.

Especificó que XIPOLITAKIS le advirtió que *"...era un video que podía generar problemas en la campaña o en las elecciones, que los iban a echar a todos... me dice, esto es grave, está prohibido, Recalde a estos los echa. Ella escribe muy mal, tiene faltas de ortografía entonces es medio confuso el texto..."*.

"Me dijo que la hicieron entrar por el VIP del aeroparque, que subió sola al avión, por un lugar distinto al resto de las personas, y en ese momento los pilotos la invitaron a viajar con ellos en la cabina. Ella me dijo algo así como 'yo despegando el avión y ellos filmándome a mí'. Me dijo que estaba todo filmado... En otras ocasiones ella también pidió entrar a la cabina, pero eso ocurría cuando el avión alcanzaba la altura de velocidad crucero".

Que si bien XIPOLITAKIS nunca concretó el envío de los videos a que hacía referencia, al día siguiente los vio en el programa Telenoche de Canal 13. A partir de allí, advirtió la gravedad del asunto, y *"...el viernes yo mostré los chats en mi programa, para demostrar que ella sí conocía la gravedad del video, teniendo en cuenta el tenor de su ofrecimiento"* (fojas 51/55).

En efecto, se desprende de las imágenes que ilustran la conversación mantenida entre LUSSICH y XIPOLITAKIS, el siguiente diálogo (fojas 51/52):

- *Tas tengo una bomba p vos?*

- *Hola mamá*

Si

Decime

- *Vine en avión d Aerolinias Arg*

Q hacer ro. Tengo 6 videos q grabe yo q son tremendos. A tal punto q me quieren dar plata para q no salga. Toy en rosario me vine antes d ayer. Mañana me vuelvo.

- *De que son los videos?*

- Entre por el vip. Sola al avión antes q la gente suba. Apenas subo avión. **Los pilotos me ven y me dicen q vuela todo el viaje en la cabina. Cosa q esta prohibido. Despegue el avión yo.** Ellos despegando sacando fotos y filmando me ami. En una me dice. Este avión es tuyo porque lo pagas c los impuestos. Ya todo filmado todo el viaje despegue aterrizaje. **Lo q paso es tremendo. Ta prohibido. En plena elecciones s recalde lo matan estos lo hechan...**

Lo tengo hace 2 días estor videos sin subir ni nada

- Jajajajaj bueno pásamelos y los veo”

Tras ello, se recibió declaración a la tripulación de cabina de pasajeros asignada al vuelo y a distintos empleados de Austral Líneas Aéreas, cuyo testimonio sirvió como prueba para conocer en detalle lo acontecido aquella tarde.

Concretamente, GUSTAVO ADRIÁN CRUZADO ERRICO, Jefe de Relaciones Públicas de Aerolíneas Argentinas, manifestó haber tomado conocimiento de los hechos a partir de los medios, y que no tuvo injerencia en los mismos, toda vez que se encontraba trabajando en el aeropuerto de Ezeiza, donde se encuentra su oficina.

Sin embargo, en relación a su función y a tratamiento VIP que reciben algunos pasajeros de la aerolínea, aclaró: *“Tengo personal que depende de mí, afectado al Área de Relaciones Públicas, tanto en el Aeropuerto de Ezeiza como en Aeroparque. Aerolíneas Argentinas no posee salas VIP en el Aeroparque Jorge Newbery.*

Las que allí se encuentran instaladas pertenecen una a Aeropuertos Argentina 2000, que es el concesionario del aeropuerto, denominada “Aeropuertos VIP Club”, y la otra pertenece a la ANAC, que es la que habitualmente utiliza Aerolíneas Argentinas para las pequeñas estancias de sus pasajeros importantes.

Estos pasajeros son todos aquéllos que son Ministros, Secretarios de Estado, personajes en el ámbito de la cultura, periodistas, deportistas, actores, etc. No hay un registro al respecto. Eventualmente, la gran mayoría son pasajeros frecuentes de Aerolíneas Plus, de la compañía con tarjetas platino u oro. Esto en cuanto a lo que ocurre en Aeroparque Jorge Newbery, porque en Ezeiza, el tipo de pasajero VIP, se determina por la clase a volar y la tarjeta Aerolíneas Plus Platino, o si es miembro de SkyTeam con las tarjetas “Elite plus”. Muchas veces, cuando hay personas que son conocidas y acechadas por la prensa, los representantes, asistentes o personas que les manejan la prensa, se acercan a la sala VIP de Aeroparque, a la que se puede ingresar directamente, y nos solicitan que los atendamos en el Salón VIP para no interferir, sobretudo, el

horario de salida del vuelo. De acuerdo a la carga de trabajo, por lo general, se accede a ayudarlos". Al respecto, manifestó desconocer si XIPOLITAKIS es socia del programa "Aerolíneas Plus", en cualquiera de sus categorías.

Al interrogársele si VICTORIA XIPOLITAKIS ingresó al salón VIP de Aeroparque, indicó: "...supe que se le dio tratamiento VIP, tomé conocimiento de ello una vez que se publicó la situación en los medios, pero no sé cómo ocurrió, es decir, quien lo solicitó y quién lo autorizó. Cuando lo vi públicamente, me llamó Judith De Maestri, que era la responsable de relaciones públicas en Aeroparque. Ella, me afirmó que Victoria Xipolitakis había sido atendida en el Salón VIP de Aeroparque, lo cual iba a informar a la Gerencia de Institucionales de la empresa". Más tarde, dijo que suponía que DE MAESTRI era quien había decidido otorgarle tratamiento VIP a XIPOLITAKIS, pues era quien estaba a cargo ese día.

Indicó que existe "...un libro de actas en cada aeropuerto donde se anotan las atenciones especiales, es decir, los pasajeros a quien se le dio ese tratamiento. Cada libro se encuentra en la Oficina de Jefatura respectiva de cada aeropuerto y, en el caso de Aeroparque, se traslada al Salón VIP con el personal de turno. No hay registros informáticos".

En relación a las implicancias de ese tratamiento diferencial, explicó que, en el caso de Aeroparque, consiste en "...tener impresa la tarjeta de embarque del pasajero y, cuando el pasajero se presenta en el salón VIP, se le entrega la tarjeta de embarque y personal de la compañía lo acompaña a que despache las valijas. Luego, regresa al salón, donde aguarda a embarcar el vuelo.

Eventualmente, después se acompaña al pasajero hasta el avión. En el 80% de las veces, ingresan a la aeronave luego de que lo hayan hecho el resto de los pasajeros, pero puede ocurrir que alguna vez el pasajero VIP ingrese antes. No necesariamente ocurre que se acompañe al pasajero al avión, porque pueden acceder para ir por pre-embarque... No hay nada establecido al respecto, depende del tiempo que haya para embarcar al avión, si hay alguna reglamentación, no la recuerdo, pero puede ser antes, después o durante el embarque del resto de los pasajeros".

Agregó que, durante el transcurso del vuelo, "... no se ofrecen servicios VIP. Cada servicio está estipulado por la clase en que vuela el pasajero, que está relacionada con el ticket".

Luego, en relación a la política de la empresa respecto del ingreso de pasajeros VIP al cockpit, dijo: "Tengo entendido que a la cabina no puede ingresar nadie".

Asimismo, indicó no tener conocimiento de que se hayan completado, respecto de XIPOLITAKIS y el tratamiento VIP que se le diera, los formularios que se indican el Manual de Operaciones de la Empresa.

En tal sentido, manifestó: *“Tengo conocimiento de la existencia del formulario 308 y hace mucho tiempo que no se utiliza, no puedo precisar exactamente hace cuánto, pero desde que yo estoy a cargo, desde el año 2009, no lo hemos utilizado. Desconozco si se encuentra vigente en el Manual de Operaciones de la Empresa, pero, según tengo entendido, el formulario 308 era entregado a la tripulación y en él se informaba la presencia de un pasajero de estas características. Actualmente, en el caso de servicios especiales VIP, al pasajero se lo acompaña al pie del avión, de manera que no se toma contacto con la tripulación”*.

Además, explicó que, por lo general, en el caso de Ministros y Secretarios de Estado se informa a la tripulación con anterioridad al vuelo la presencia de un pasajero de estas características, pero que, en este caso puntual, no se informó.

Indicó que no le constaba que a XIPOLITAKIS le hubieran otorgado el status de VIP en el desembarque en la ciudad de Rosario, *“... pero en los aeropuertos del interior en ninguno de ellos se realizan este tipo de atenciones especiales para subir o bajar del avión”* (fojas 291/294).

A su turno, JUAN MARTÍN RAMONDA, quien cumple funciones en el sector de Relaciones Públicas de Aerolíneas en Aeroparque, y estaba de guardia el día del hecho, explicó que al regresar a la sala VIP de hacer otro servicio especial, advirtió la presencia de VICTORIA XIPOLITAKIS, *“... una persona que creo que era su representante, Maximiliano Cardassi, y Judith De Maestri. Ellos estaban conversando. Yo me acerqué, me presente y, antes de que la acompañara a despachar el equipaje, recuerdo que XIPOLITAKIS quiso cambiarse de ropa, por lo que fue al baño. No podría precisar exactamente, pero tengo el recuerdo de que estuviera vestida con algo corto, un vestido o una pollera, y que luego se pusiera un enterito blanco”*.

Cuando regresó, *“...acompañé al representante y a XIPOLITAKIS a despachar el equipaje para hacer más rápido, pero yo en ningún momento permanecí sólo con el equipaje porque es responsabilidad del pasajero. Recuerdo que tenía asignado el asiento 4B, que es la primer fila de la clase económica, del lado del pasillo. No recuerdo si ella ya tenía impreso el ticket de embarque, lo que pudo haber ocurrido dado que antes de que yo llegara al salón ella se encontraba hablando con Judith De Maestri, o si se lo dieron en el momento en que despachó las valijas. Luego de eso, volvimos al Salón VIP, donde ella*

aguardó charlando con su representante y con De Maestri, mientras yo me senté donde lo hago habitualmente, en una computadora, para controlar el estado del vuelo, a lo que tenía que permanecer abocado hasta que comenzara el embarque.

No recuerdo concretamente en qué momento, pero se consignó a la pasajera en una especie de libro de actas donde se deja constancia de los pasajeros especiales que atendemos. En un momento, antes de que empiece a embarcar el vuelo, el representante de XIPOLITAKIS y mi jefa se retiraron del salón, y XIPOLITAKIS se quedó en la sala. De ahí, por sistema y a través del Coordinador de Plataforma, corroboré que el vuelo estaba listo para embarque. Esto quiere decir, que la tripulación ya ingresó al avión y que los pasajeros pueden comenzar a ingresar por la manga.

*Entonces, ahí yo avisé por Nextel al Coordinador de Plataforma que iba a llevar a la pasajera 4B por pista, para que ellos tomaran conocimiento, a la vez que consigné en el sistema ‘**ATENTO PAX 4B EMBARCA POR PISTA VIP**’, para que quede registrado en la pantalla, y que el personal de la empresa que está en la puerta de embarque con el resto de los pasajeros que no pasan por la sala VIP también sepan del ingreso del pasajero por pista. Ese es el procedimiento que hacemos con todos los pasajeros al que le damos servicios especiales.*

Una vez que recibí la confirmación, le informé a la pasajera que estaba embarcando su vuelo, salimos de la sala VIP, pasamos por el puesto de control de la Policía de Seguridad Aeroportuaria donde escanearon el equipaje de mano y a la pasajera, y luego accedimos a la plataforma interna. En este caso, el avión se encontraba justo en frente de la sala VIP, hay una calle de diferencia. Cruzamos caminando por la senda peatonal hasta el pie de la escalera del avión. Una vez que llegamos allí, yo le entregue el boarding pass con el número de asiento, ella subió la escalera y yo me retiré. Usualmente, yo suelo entregarles la tarjeta de embarque en el pie de la escalera, recordándole al pasajero cuál es el asiento que tiene asignado... y “...regresar a la Sala VIP, donde controlo el estado del vuelo hasta que despegue. Para mí fue un día normal de trabajo, días después tomé conocimiento de lo acontecido por medios”.

Corresponde mencionar, que las circunstancias apuntadas por RAMONDA se condicen con los registros fílmicos obtenidos por las cámaras de seguridad instaladas en el Aeroparque Jorge Newbery, donde se observa parte del recorrido en que el nombrado acompañara a XIPOLITAKIS (conf. CD reservado en Secretaría y fotografías de fojas 136/139).

De igual forma, los datos obtenidos con posterioridad a partir del peritaje realizado respecto del aparato de telefonía móvil del XIPOLITAKIS demostraron que, incluso, la nombrada se conectó a las distintas redes inalámbricas instaladas en Aeroparque (fojas 652).

De seguido, explicó que, en ocasiones, al momento de contactarse con el Coordinador de Plataforma para dar aviso del traslado de un pasajero VIP, le preguntan de quién se trata, pero que en este caso puntual, no lo hicieron.

En sentido similar a CRUZADO ERRICO, RAMONDA definió a los pasajeros VIP como *“...pasajeros socios de Aerolíneas Plus oro o platinum, personajes de la cultura, ministros, senadores, diputados, gobernadores, músicos, actores, etc. Para acceder al salón, en algunos casos, la Gerencia General nos envía un mail solicitando la atención especial, que implica realizar el pre – check in, procurar conseguirles un asiento más cómodo dentro del avión y que aguarden en el Salón VIP hasta el embarque. El embarque es para todos igual, se habilita por sistema, lo que puede ocurrir, es que lleguemos con anterioridad al resto de los pasajeros del vuelo. Desconozco si el procedimiento se encuentra escrito o reglado en algún lado. Desde que ingresé, se me explicó cuál era mi trabajo, el que vengo realizando del mismo modo a lo largo de este tiempo”*.

Dijo que, por mes, aproximadamente entre cincuenta y sesenta personas VIP utilizan los servicios especiales de Aerolíneas Argentinas en Aeroparque, además de aquéllos que sean Ministros, Secretarios de Estado y/o personas vinculados a la política *“Hay muchas personas que son empresarios, auditores, pasajeros platinum, o personas de la cultura, pero un estimativo puede ser ese... contando las anotaciones en los libros y los mails se podría llegar a tener un conocimiento preciso”*.

Recordó haber visto a XIPOLITAKIS en el Salón VIP con anterioridad, *“...también acompañada por Moria Casán y otras personas. El tratamiento que se le dio siempre fue el mismo que el relatado precedentemente”*. Que no podía asegurarlo, pero que XIPOLITAKIS era una pasajera que viajaba mucho, por lo que seguramente tuviera una tarjeta oro o platino del programa *“Aerolíneas Plus”* en la que acumule sus millas.

Precisó que su jefa, JUDITH DE MAESTRI, había sido quien le indicara atender y acompañar a XIPOLITAKIS hasta el avión, y que no recordaba haber recibido correo electrónico alguno haciendo referencia a su presencia en el vuelo, pero que ello no era una condición que necesariamente tenga que ocurrir para ingresar al salón VIP.

Al respecto, explicó: *“...Hay dos tipos de correos electrónicos para estas ocasiones. Uno, que estimo que se genera de manera automática, donde se informan los nombres de pasajeros frecuentes o destacados que podrían llegar a requerir el servicio especial ese día. El otro, es un mail que envía la Gerencia General, es decir, la Gerencia de Relaciones Institucionales y Prensa cargo de Daniel Méndez, puntualmente con el nombre y apellido de la persona que está viajando y respecto de quien se requiere un servicio especial. Yo no recuerdo si ese día había algún tipo de correos de este estilo respecto de otros pasajeros”. El primero de ellos, “... se envía desde una casilla que reza ‘reportedereservasencontradas’ y llega a una casilla que se llama salavipaeroparque@aerolineas.com.ar. Mi correo personal es jramonda@aerolineas.com.ar. Los mensajes se envían de manera grupal al correo salavipaeroparque@aerolineas.com.ar y a nuestros mails, los de todos los empleados del sector, que se encuentran asociados a esa cuenta de mail, de manera que los recibimos todos de manera conjunta”.*

Al interrogársele si ese día informó a la tripulación de cabina o de vuelo que abordaría el avión VICTORIA XIPOLITAKIS, dijo: *“No, nunca tuve contacto con la tripulación, usualmente no lo tengo. Mi responsabilidad es que el pasajero esté arriba del avión y que en el sistema figure que el pasajero está en el avión”.*

Finalmente, acerca de las reglamentaciones previstas para el tratamiento especial de una persona en el Manual de Operaciones de la Empresa, especialmente, el formulario 308, manifestó: *“La empresa tiene Manuales de Operaciones para todo, cada sector tiene su manual de procedimiento. Desconozco su existencia para el tratamiento especial de una persona. Sé que años antes, se utilizaba un formulario, no si era el 308, pero creo que en él se consignaba el nombre del pasajero especial y que se entregaba a la tripulación del vuelo. Desde que trabajo en este sector, nunca lo utilicé, por eso no puedo hacer afirmaciones categóricas al respecto. Yo trabajo según me enseñaron, digamos por los usos y costumbres, y me aboco a atender a quienes me indican mis jefes, Judith o Gustavo, o a quienes se informan desde Gerencia vía mail” (fojas 295/299).*

Con posterioridad, ALEJANDRO HERNAN RODRÍGUEZ, quien se desempeña laboralmente en el Sector de “check-in” de Aerolíneas Argentinas, explicó que el 22 de junio de 2015 se encontraba en los mostradores de aceptación de pasajeros de Aerolíneas Argentinas en Aeroparque ocasión en que *“...personal del área VIP se acercó al mostrador, no recuerdo su nombre pero lo reconocí porque trabaja en esa área, para solicitarme un cambio de asiento*

respecto de una pasajera VIP, VICTORIA XIPOLITAKIS, quien tenía asignado un asiento que no recuerdo en este momento pero como hay algunas ubicaciones del avión que son más cómodas, aquéllas ubicadas en la primera fila de la clase económica, se solicitó el cambio.

Ello fue normal, pues el servicio VIP siempre solicita este tipo de servicio para sus pasajeros VIP. Yo realicé el cambio, y le asigné un asiento en la fila 4, no recuerdo puntualmente qué asiento, pero era en esa fila.

Tiempo más tarde, no recuerdo la hora pero aproximadamente media hora después, se volvió a presentar la misma persona del VIP junto a un sujeto que entiendo que era del vínculo de XIPOLITAKIS, a despachar una valija en nombre de ella. Luego de despachar el equipaje, no tuve ninguna otra intervención al respecto, otras personas son las que se encargan de realizar el embarque del vuelo. Yo nunca la vi a XIPOLITAKIS en esa oportunidad... Casi siempre, cuando son pasajeros del VIP, alguien no conocido, del vínculo del pasajero, se acerca y despacha el equipaje. También puede ocurrir que lo haga alguna persona del área VIP con el documento del pasajero”.

Indicó que, desde su intervención, un pasajero VIP es aquél que “...no se dirige por donde lo hace el público en general, se le da un trato diferencial supongo que para evitar que se le acerquen otras personas”.

Cuando se le preguntó si al serle requerido el cambio de asiento le fue exhibido el ticket de embarque o el pasaje correspondiente al vuelo AU2708, dijo: “Me parece que no. Ya estaba chequeada, creo que no se me exhibió el ticket de embarque. Tampoco recuerdo si me fue exhibido al momento de realizar el despacho del equipaje. No es obligación pegar el ticket en el boarding pass, generalmente se hace por una cuestión de comodidad, pero no es obligatorio. En tal ocasión, le entregué el barbeta correspondiente al equipaje a la persona del VIP, quien se lo entregó inmediatamente al sujeto que lo acompañaba”.

Finalmente, explicó que el chequeo pudo haberlo realizado la pasajera ella misma vía web o solicitado por intermedio de personal del VIP. Que sería llamativo que lo hubiera hecho alguien del VIP, pues no tenía asignado el asiento que ellos usualmente utilizan, es decir, directamente, hubiera tenido asignado un asiento en la fila 4. Además, dijo que los cambios de asiento quedan registrados en un historial informático, pero que desconocía durante cuánto tiempo podría figurar en el sistema (fojas 311/312).

En su oportunidad, la tripulación de cabina de pasajeros brindó distinta información respecto de lo acontecido a partir del ingreso de XIPOLITAKIS a la aeronave, una vez finalizada la intervención del personal de “tierra”.

Dichas manifestaciones representaron para la pesquisa una innegable fuente de datos sobre la realidad cuya reconstrucción material se pretendía, en lo que atañe a los elementos del hecho.

En efecto, del contenido de sus testimonios, se desprende que el pasado 22 de junio las personas que conformaban la tripulación del vuelo AU2708 tenía programado, para ese día dos viajes: el primero de ellos a la ciudad de Montevideo y, el segundo –AU2708-, a la ciudad de Rosario.

El grupo estaba integrado por los pilotos PATRICIO ZOCCHI MOLINA y FEDERICO MATÍAS SOAJE, las azafatas VERÓNICA ELIANA PORTO y VICTORIA AILÉN ANTUÑA y la Comisario de Abordo, TAMARA PUENTE, quien al retorno del primer vuelo solicitó su reemplazo por cuestiones de salud, de manera que fue sustituida por DIEGO SAVARY, que se encontraba de guardia.

Así, al arribar a Buenos Aires y tras el registro migratorio pertinente, VERÓNICA PORTO se adelantó al resto de la tripulación dirigiéndose en primera instancia al despacho donde, según explicó, se reuniría con el resto de la tripulación. Al no encontrar a nadie, marchó directamente hacia la aeronave.

Paralelamente, VICTORIA AILÉN ANTUÑA realizó su recorrido con el resto del grupo y, junto a PATRICIO ZOCCHI MOLINA, pasó por el “Free Shop” donde adquirieran diferentes productos.

Concretamente, dijo: “...cada uno compró algunas cosas, yo compré un perfume, él no sé bien qué compró porque me lo encontré en la caja y todo ya estaba empaquetado” (ANTUÑA, fojas 269/272).

Sin embargo, a partir del informe remitido por la firma Interbaires SA (*Duty Free Shop*) se conoció que, en tal ocasión, ZOCCHI MOLINA adquirió 3 whiskys “Johnny Walker red”, por el importe de pesos ochocientos ochenta y ocho con setenta y nueve centavos (\$888.79) (ver fojas 369/371).

Luego de ello, ambos se dirigieron a la aeronave matrícula “LV-CET” asignada al vuelo 2708, donde ya se encontraba VERÓNICA ELIANA PORTO. Según explicó ANTUÑA, “...Ingresamos los dos juntos al avión. En el interior ya se encontraba Verónica, no recuerdo si estaba o no Federico Soaje, y más tarde ingresó Savary...” (ver fojas 369/371).

Al respecto, SAVARY indicó “...Cuando llegué, estaba toda la tripulación, menos la anterior Comisario” (fojas 396/401).

De seguido, una vez que se retirara el personal de limpieza, ANTUÑA permaneció en el *galley* delantero al tiempo que PORTO se dirigió al *galley* trasero -por tratarse de las zonas que tenían asignadas en esa ocasión- y comenzaron a realizar las acciones de pre-vuelo, es decir, aquéllas “tareas de

chequeo comunes, de catering, todo lo que hacemos normalmente” (VERÓNICA PORTO, fojas 265/268).

Entretanto, SAVARY también se encontraba en el *galley* delantero cuando fue alertado de la aproximación de un pasajero que ingresaría en forma previa al resto, que resultó ser VICTORIA XIPOLITAKIS, quien se ubicó en el asiento que tenía asignado, siendo éste aquel identificado como “4B”.

Sin embargo, “*alguien*” –presumiblemente alguno de los pilotos- la invitó a trasladarse a la zona delantera del avión, es decir, a la parte de “*Club Economy*”. Así, se ubicó en el asiento identificado como “1C” y permaneció conversando con el comandante y copiloto de la aeronave, hasta que PATRICIO ZOCCHI MOLINA la invitó a viajar en la cabina de vuelo, lo que, en efecto, ocurrió.

Precisamente, los detalles brindados por la tripulación de cabina de pasajeros no sólo resultan contestes entre sí, sino también con el cúmulo de tareas probatorias aunadas al expediente. Veamos:

“Yo tenía asignada la parte trasera de la aeronave. Cuando estaba caminando hacia delante, ví entonces como dije que XIPOLITAKIS estaba sentada en el asiento 4B, que es el primero de la clase turista. Vi que estaba hablando con la tripulación, más precisamente con el Comisario, el Comandante, no se de qué hablaban. En ese momento, ella tenía su celular en la mano, pero no observé que filmara nada. También estaba cerca Victoria Antuña, en el galley delantero, que es la parte donde trabajamos las azafatas. Luego, no sé cómo, pero ella paso a la parte de ‘Club Economy’, que son las primeras filas, y se sentó en el asiento 1C. Decía cosas como que ‘el avión estaba vacío’ y que ‘nunca había visto un avión vacío’, cosas irrelevantes. Mientras conversaba antes de que llegaran los pasajeros se sentó ahí. Yo la verdad nunca vi el ticket y no sabía que asiento tenía asignado.

*Pero a veces, cuando se sabe que las primeras filas están vacías se invita a algunas personas a sentarse en esos lugares. Después de ahí, **el Comandante, Patricio Zocchi, la invitó a la cabina, escuché que ella aceptó**, pero inmediatamente vino la gente de tráfico para avisar que iban a ingresar los pasajeros, por lo cual sin ver que sucedió tras ello, me fui hacia la parte trasera del avión, lugar que tenía asignado para recibir el embarque común de pasajeros, por lo que insisto yo no la vi más” (VERÓNICA PORTO, fojas 265/268).*

“...yo permanecí en el galley delantero, zona que tenía asignada, y comencé a realizar las acciones de prevuelo. En ese lugar estaba yo sola. De ahí, no vi de

qué manera, pero ingresó a la aeronave Victoria Xipolitakis, refirió efusivamente 'Hola' y se sentó en la fila 4B, que creo que era el asiento original que tenía, y luego no recuerdo quién pero alguien le refirió que pasara a la parte de 'Club Economy' porque no había nadie sentado en la parte delantera. Allí, le pidió al comandante Zocchi que le sacara fotos con su celular, ocasión en que posara en todo el sector. Viendo eso, me retiré del lugar a seguir con mi trabajo. De ahí en más, no vi cuando, pero **sé que entró a la cabina, porque escuché que Patricio Zocchi le manifestó 'Dale, vení', invitándola a ese sector.** Es que yo en ese momento había salido del galley hacia la fila 4, que es donde debía recibir al resto de los pasajeros, que comenzaban su embarque. Yo de ahí, a ella no la ví más, por lo que estimo que estuvo siempre en el cockpit. Una vez ubicados los pasajeros, hicimos el chequeo de seguridad, finalizado lo cual nos dirigimos a nuestra ubicación para despegar" (VICTORIA ANTUÑA, fojas 269/272).

"...cuando yo me encontraba en el galley delantero, las auxiliares me informan que se acercaba una pasajera, que resultó ser la señorita Xipolitakis. Ella abordó la aeronave y se dirigió a su asiento, si mal no recuerdo era el 4B. Me acerqué a saludarla, y seguí hacia el toilette y a realizar actividades rutinarias de pre-vuelo.

Cuando regresé, ella ya no se encontraba más en su lugar, sino que en la parte delantera de la aeronave y **había entablado una conversación con la tripulación técnica, es decir, los pilotos. Ahí, escucho que la invitaron al cockpit, creo que fue el Comandante** y, a los pocos minutos, ingresó el resto de los pasajeros. Ella siempre permaneció en el cockpit, de manera que los pasajeros no la vieron" (DIEGO SAVARY, fojas 396/401).

Tras ello, PORTO y ANTUÑA indicaron que, una vez alcanzado el nivel crucero, iniciaron el servicio del viaje en la cabina de pasajeros de "Economy", comenzando por la fila 4 hacia atrás. Al finalizar, ambas se dirigieron a la zona delantera de la aeronave:

"...fui hacia delante a avisarle al Comisario que habíamos terminado de dar el servicio, y en ese momento el Comisario estaba abriendo la puerta de la cabina para darle un té a la señorita XIPOLITAKIS, le dio el té, escuché que ella le preguntó si tenía edulcorante, ínterin en el cual yo le consulté al Comandante a qué velocidad crucero íbamos, porque había un pasajero que tenía un aparatito que supuestamente le indicaba la velocidad crucero, la que recuerdo coincidió con lo que me afirmó el comandante, pero ahora no la recuerdo. En ese momento no vi nada raro. Más allá de la pregunta del edulcorante todo estaba en orden.

Luego, se cerró la puerta, y yo me fui atrás, con la otra azafata, a retirar el servicio, porque era un vuelo muy corto” (VERÓNICA PORTO, fojas 265/268).

“...nos dirigimos hacia delante a preguntarle al Comisario si necesitaba que lo ayude en algo. El estaba preparando un té, le ofrecí ayuda y ante su negativa me senté en su transportín para descansar. Lo que pude ver es que, en un primer momento, Diego asistió a los pilotos, les dio una bebida no recuerdo cual, y lo último que entregó en la cabina de mando fue el té, que supe que era para Xipolitakis. Yo mucho no podía ver, porque desde el transportín no tenía visión directa. Tampoco se escuchaba nada, y la puerta fue cerrada inmediatamente de entregado el té. Quizá por ello no se escuchó nada, porque la puerta estuvo permanentemente cerrada, lo que corresponde por cuestiones de seguridad” (VICTORIA ANTUÑA, fojas 269/272).

A la postre, SAVARY indicó: *“Embarcaron los pasajeros, el avión despegó y comenzó el servicio, luego de la fase de cabina estéril. Primero fue el servicio del cockpit. Entreabrí la puerta de la cabina, les pregunté si iban a tomar algo, me respondió sólo la señorita Xipolitakis que un té. Cerré la puerta y al cabo de unos minutos regresé y le entregué el té. Luego, continué con el servicio de club economy, y después vino el descenso, con lo que nuevamente entramos en la fase de cabina estéril... Xipolitakis se encontraba sentada en el asiento del observador, que es el asiento del extra-tripulante. Es un tercer asiento que hay en el cockpit. Se despliega desde la puerta” (DIEGO SAVARY, fojas 396/401).*

En efecto, una vez retirado el servicio, la tripulación comenzó a realizar el chequeo de seguridad porque comenzaba el descenso.

“Una vez aterrizado, bajan primero todos los pasajeros, quedando nosotras detrás para controlar que no olviden nada. Yo fui caminando detrás del último pasajero, y al llegar adelante vi que XIPOLITAKIS ya había egresado de la cabina, y se estaba despidiendo de la tripulación que se encontraba en la parte delantera. Luego de unos minutos, y cuando todos los pasajeros ya se habían retirado, descendió del avión, fue la última pasajera en bajar, y se fue caminando por la pista, como los demás. De ahí en más, se iniciaron las acciones de limpieza para el siguiente vuelo” (VERÓNICA PORTO, fojas 265/268).

En igual sentido, ANTUÑA y SAVARY coincidieron en que XIPOLITAKIS fue la última pasajera en descender de la aeronave. Además, SAVARY indicó: *“Al final del vuelo, cuando ya habían descendido todos los pasajeros, me pidieron que le tomara una foto a los tres juntos, es decir, Xipolitakis, Zocchi y Soaje, que aún se encontraban dentro del cockpit, pero lo que no sé es a quién*

pertenecía el teléfono. Ello ocurrió ya en tierra, cuando ya habían descendido todos los pasajeros” (DIEGO SAVARY, fojas 396/401).

Y posteriormente, agregó que XIPOLITAKIS “...salió del cockpit, nos saludó a todos, ahí yo le pedí si podía mandarle un saludo a mis amigos. Con mi teléfono, que es un iPhone 6, grabé el saludo. Es el video que salió en todos los medios, que dura aproximadamente 4 segundos, y que dice ‘Un saludo para los amigos de Diego’. Lo grabamos en Rosario, ya en tierra, con la puerta abierta y habiendo descendido todos los pasajeros. Yo ya lo borré de mi teléfono. Desconozco cómo salió en los medios, yo no lo podía creer. Sólo se lo pasé a un grupo de amigos de Whatsapp” (DIEGO SAVARY, fojas 396/401).

Luego, ANTUÑA indicó que, con posterioridad al aterrizaje en la ciudad de Rosario, “Se reían por la celebridad, sí me llamó la atención cuando Zocchi nos contó que Xipolitakis había realizado filmaciones en el interior de la cabina, sin especificar el momento en que ocurrieron, es decir, si fue o no durante un momento crítico; pero él pensaba que era una buena chica, que no iba a pasar nada, aunque Verónica le advirtió que seguramente lo iba hacer público, en lo que él insistía en que no iba a ser así” (fojas 269/272).

Por su parte, a preguntas del Tribunal, ninguno tuvo conocimiento de la lista de pasajeros ni les destacaron la presencia de algún pasajero en especial. Al respecto, SAVARY puntualizó: “...no tuve contacto con personal de ‘tierra’ hasta que me trajeron el manifiesto, que únicamente dice el número de pasajeros, lo que ocurrió una vez ingresados todos los pasajeros”.

Es que “Nunca te dan una lista de pasajeros, sólo se informa cuál es el número final. Una vez terminado el embarque, el personal de tráfico, que hace el cierre del vuelo, en ocasiones, le otorga al Comisario un PIL – Passenger information list-, donde se informan los pasajeros, y el Comisario lo firma” (VERÓNICA PORTO, fojas 265/268).

De seguido, todos indicaron que, desde su óptica, el tratamiento catalogado como VIP implica que la persona ingrese en forma previa al resto de los pasajeros, pero que luego, dentro de la aeronave, recibe el mismo trato que los demás, dependiendo de su ubicación.

En lo sustancial, resulta prudente traer a colación lo manifestado por SAVARY, quien especificó: “A veces a ciertos pasajeros, que supongo que en ‘tierra’ se les otorga un trato especial, los traen antes. Puede ser que sean catalogados de VIP, pero lo desconozco sinceramente. Si viene un pasajero VIP a mi me lo deben mencionar. De todos modos, a bordo de la aeronave, no es un trato diferencial, no es que se le hace notar expresamente su calidad de

VIP. Tampoco se llenan formularios ni nada por el estilo al respecto” (fojas 396/401).

Coincidentemente, el MOE define que “El pasajero VIP, Very Important Person o Passenger es aquella persona que en el país o en el mundo es conocida y considerada muy importante. Para la empresa es un honor contar con ella entre sus pasajeros. Cuando se contacte a esta clase de pasajeros, se deberá tener presente el interés especial que Austral Líneas tiene en ellos. Estas personas deberán recibir la mejor atención de todos los empleados y muy especial del Personal de Cabina.

Existen otros tipos de Pasajeros, que si bien no reúnen los requisitos mencionados al comienzo, revisten para la empresa la calidad de VIP (Funcionarios Gubernamentales, Altos Jefes Militares, Empresarios, Directivos de otras Compañías Aéreas)” (MOE, Capítulo VII, Parte D, Sección 1).

Asimismo, el MOE establece que este tipo de pasajeros será recibido cuando arribe al Aeropuerto por el Personal de Servicios Especiales, quienes oportunamente lo conducirán hasta el avión (previo al Embarque del resto del pasaje).

Para ello, “...precediendo al pasajero, el personal de Servicios Especiales deberá presentarlo al Comisario de Vuelo, informándole el nombre y destino, datos que deberán quedar registrados en una planilla especial (Original y dos copias formulario 308).

El / La Comisario deberá firmar una de estas planillas y entregarla a Servicios Especiales, luego deberá informar al Comandante y a las Auxiliares de la presencia del VIP, su nombre, destino, etc.

Si el VIP fuese embarcado con cierta antelación al resto del pasaje, el Personal de cabina deberá atenderlo en forma preferencial (ayudarlo con el abrigo, ofrecerle material de lectura, etc.)

El / La Comisario deberá notificar también, a la Auxiliar responsable de llenar el Informe de Vuelo, el nombre del VIP y el trato en que volará, para que aquella lo registre”.

Sin embargo, “A pesar de su importancia, este tipo de Pasajeros deberá recibir, en vuelo, el mismo Servicio y trato que el resto del pasaje, sin ninguna clase de diferencias. No obstante, el personal de Cabina deberá extremar la vigilancia sobre todos los detalles del Servicio para que se lleve una buena impresión de la Empresa.

Con la autorización del Comandante, el VIP podrá ser invitado a visitar la Cabina de Mando”. (MOE, Capítulo VII, Parte D, Sección 1, art. 1.13.12).

De seguido, cuando se les preguntó si era usual que los pasajeros ingresaran a la cabina de mando, PORTO indicó: *“No es usual, pero ha pasado y es a criterio del Comandante. Es el único que tiene la potestad para hacerlo. No necesariamente ocurre respecto de pasajeros VIP.*

Por lo general ocurre durante el vuelo crucero. No se da en las etapas críticas. No es común, asique no puedo hacer afirmaciones categóricas. Desde mi experiencia -aclaro que trabajo en la firma desde septiembre del 2014, pero con una antigüedad en la profesión de ya 10 años cuando volaba en España, lugar en que residía-, han entrado técnicos –mecánicos, inspectores- y se han quedado todo el vuelo. También el caso de otros pilotos o autoridades de la empresa.

Con personas comunes no me ha pasado de verlo. Tampoco es algo que yo le de mucha trascendencia, porque no me compete” (fojas 265/268).

A su turno, ANTUÑA confirmó *“Sé que pueden ingresar personas a la cabina si el comandante lo considera así, porque es la máxima autoridad en la aeronave, entonces si él lo autoriza se puede hacer. En mi experiencia, he visto ingresar a otros pilotos o miembros de la ANAC, y de manera menos usual familiares de la tripulación, pero nunca una persona famosa. De hecho, como soy nueva, es la primera vez que veo a alguien famoso en un vuelo”* (fojas 265/272).

Luego, reforzando esa idea, SAVARY expresó: *“No es usual, pero puede ocurrir, porque queda a criterio y potestad del Comandante. A veces ingresan técnicos, o algún otro piloto”* (fojas 396/401).

En ese contexto, respecto del comportamiento que deben tener quienes ingresan al cockpit a manera de invitados, PORTO afirmó: *“Sentado en lo que se llama tercer transportín, debidamente atado con arneses, en silencio y tranquilos. En teoría, de hecho no debieran estarlo en los momentos críticos, esto es a lo que se llama cabina estéril, que es cuando la puerta se traba, de manera que no hay acceso directo. Ello porque es el momento en que se producen las comunicaciones vía interfono, esenciales para la seguridad del vuelo, siquiera yo podría estar allí”* (fojas 265/268).

De manera similar, ANTUÑA dijo: *“Como dije, han ingresado personas que son pilotos, de la ANAC o familiares que tienen relación con el ejercicio de esta profesión, y permanecen durante todo el vuelo, incluso en las etapas críticas. El piloto o copiloto le hacen un briefing de emergencia y les explican donde están las salidas y demás cuestiones de seguridad. A partir de ahí, en las etapas críticas, la persona tiene que permanecer callada, con un*

comportamiento serio y no se puede filmar porque no puede haber ninguna luz que obstaculice la visión de los pilotos.

Se ubica en un asiento específico, que se encuentra detrás de los pilotos, en el que debe mantenerse sentada y evitar generar su distracción” (fojas 269/272).

En concreto, “Mientras dure la fase de cabina estéril debe permanecer en silencio y acompañar la concentración de los pilotos en todas y cada una de sus actividades. Luego, en crucero puede entablar algún diálogo con los pilotos” (SAVARY, fojas 396/401).

Por último, resta mencionar que, tras la difusión pública de los eventos aquí investigados, tanto las Auxiliares y como el Comisario de Abordo, indicaron que se les requirió la presentación de informes en relación a lo acontecido, los que, según mencionaran –y que más tarde también confirmara el Gerente de Seguridad Operacional, VEIHINGER-, fueron enviados el viernes 26 de junio vía web a las Gerencias de Tripulación de Cabina y de Seguridad Operacional.

*“El objetivo principal del reporte (informe) es la rápida y eficiente obtención de la información contenida en todo evento relacionado con la **seguridad operacional** con el propósito de ser analizada y utilizada como una herramienta más en la tarea de la prevención” (Capítulo III del MOE).*

Entre los eventos generadores de reportes obligatorios, el MOE establece específicamente cualquier evento donde las **normas de seguridad** pueden haber estado comprometidas, y cualquier evento cuya información sea de utilidad para el **mejoramiento de la seguridad** del vuelo.

Recuérdese al respecto lo puntualizado en cuanto al Sistema de Gestión de la Seguridad en el apartado que precede.

Más adelante, en el Capítulo IV, Parte A, Sección 1 del MOE, se establece que toda tripulación debe **comunicar cualquier detalle**, en general o particular, **que pueda ser considerado inseguro**, impracticable o inconsistente con las normas de la Empresa. Dicho informe, incluyendo errores cometidos por tripulaciones, ofrece el doble beneficio a la empresa de acumular experiencia dándole la posibilidad de adoptar medidas correctivas. De cualquier manera la información sobre dichos incidentes debe ser lo más completa posible. Debe ser normalmente elevada por los canales establecidos por la Empresa. Recordándose que **no informar puede ser en detrimento de la seguridad Operacional**.

De igual forma, toda tripulación debe notificar por escrito toda vez que ocurra algún **hecho u operación que pueda resultar potencialmente**

peligroso o adverso para la seguridad Operacional a la dependencia correspondiente.

En efecto, se remitieron copias de tales informes, de cuya lectura se desprende un escueto relato, aunque conteste, de lo desarrollado en las declaraciones brindadas ante este Tribunal (fojas 409/412).

Sin embargo, huelga destacar que SAVARY también incorporó copias simples de tales informes en ocasión de concurrir ante este Tribunal y, al respecto, precisó:

“...Realicé un informe regular, de rutina, que se hace en todos los vuelos, en el que asenté ‘sin novedad’. Luego, frente a la difusión de los videos, el 25 de junio, la Gerencia de Servicios al Pasajero me requirió un informe al respecto, en el expliqué como había transcurrido el vuelo y las circunstancias que vengo relatando en esta declaración.

Asimismo, de motus proprio, emití un informe a la GSO, donde, además, si mal no recuerdo, en cuanto a seguridad operacional, creo que precisé que no advertí anomalía alguna, pero presumiendo que se pudo haber alterado alguna normativa, por ejemplo, vinculada con la cabina estéril. Los dos últimos informes los realicé vía web” (fojas 396/401).

De lo hasta aquí relatado, se puede advertir como de trascendencia, cuanto menos, que tras la invitación de ZOCCHI MOLINA y con la anuencia de SOAJE, VICTORIA XIPOLITAKIS permaneció dentro del cockpit, que se mantuvo cerrado, durante todas las etapas del vuelo. En exceso incluso del reconocimiento de la pasajera como de carácter VIP.

Y he aquí el primer punto en clara infracción a las normas imperantes, insisto, a efectos de nada menos que garantizar un vuelo seguro.

En este sentido, resulta prudente traer a colación otros elementos de cargo aunados al expediente, y que son por demás diáfanos sobre el punto. Esto es, los testimonios prestados por GUSTAVO EDUARDO VAHINGER, ex Gerente de Seguridad Operacional de Austral Líneas Aéreas; y a MARIO ALFONSO FRAIBERGER, quien actualmente cumple esa función en la empresa.

Al 22 de junio de 2015, VAHINGER era quien ocupaba tal cargo, que involucra *“Dirigir y monitorear los programas de seguridad de vuelo y sugerir acciones preventivas que contribuyan al desarrollo de las operaciones de acuerdo a los estándares establecidos y fijados”* (fojas 336/340).

En ese contexto, manifestó haber tomado público conocimiento de los hechos días después de lo acontecido. Específicamente, dijo: *“(...) Yo estaba en vuelo, y, cuando aterricé en Ezeiza, me llamó mi Jefe, Juan Núñez Aguilar, el Gerente de Planificación Estratégica de las Operaciones, y me requirió que*

fuera a las oficinas de la calle Bouchard, porque se había conformado el Comité de Crisis, con motivo de lo ocurrido, y se encontraban reunidos todos los gerentes, incluso el CEO de la empresa, Recalde. El Comité ya se encontraba reunido, yo llegué tarde, aproximadamente a la 01:00 de la mañana del 24 o del 25 de junio, no puedo precisar la fecha pero fue cuando tomaron estado público los videos. Yo concurrí, y ya habían tomado la decisión de separar a los pilotos Zocchi y Soaje de la empresa. Me indicaron que los asesorara respecto del ingreso a la cabina de personal ajeno a la empresa, a lo que indiqué en qué punto estaba en la reglamentación vigente, es decir en el MOE –Manual de Operaciones de la Empresa- y en las RAAC -el Reglamento Argentino de Aviación Civil-”, haciendo expresa mención del artículo 3.1 del MOE y el 121.547 ‘Admisión a la cabina de vuelo’ de la RAAC, donde se explicitan quiénes pueden ingresar a la cabina de vuelo”.

A propósito de ello, el artículo 3.1 del Capítulo VII prevé, en lo sustancial, respecto de la Admisión en la cabina de vuelo, que **“Los tripulantes deben estar en condiciones de cumplir con su trabajo con la menor molestia posible. Normalmente, ninguna otra persona debe estar en el cockpit durante el vuelo. El Comandante de aeronave no podrá admitir dentro de la cabina de pilotaje ninguna persona, a menos que la misma sea:**

- 1. Miembros de la tripulación*
- 2. Inspectores de vuelo, Inspectores de aeronaves e Inspectores de líneas aéreas dependiente de la autoridad aeronáutica competente, según sus competencias;*
- 3. Representantes de la autoridad aeronáutica competente, con la previa autorización del Comandante de la aeronave, cada vez que cumplan tareas relacionadas con la operación de vuelo;*
- 4. Despachante de aeronaves cuando sea necesario para cumplir con lo dispuesto en el RAAC 121.383;*
- 5. Tripulantes de exportador que deban familiarizarse con las condiciones del vuelo;*
- 6. Toda persona que el Comandante de la aeronave autorice **por razones justificadas y cuando a su juicio las condiciones del vuelo lo permitan previamente deberá informarse quien es la persona de que se trata.***
- 7. El número de personas permitidas dentro de la cabina durante las maniobras de despegue, aterrizaje o configuración de emergencia no debe ser mayor al número de asientos disponibles que cuenten con sus respectivos arneses de seguridad.*

(...) El Comandante, como autoridad máxima, posee plenos poderes para permitir o negar, bajo su responsabilidad, el acceso a la cabina de mando a cualquier persona ajena a la tripulación de vuelo, incluso a aquellas personas citadas anteriormente, **siempre que circunstancias de excepción así lo aconsejen, quedando sujeto a la obligación de dar cuenta de sus decisiones a sus superiores en la Empresa o a las Autoridades de Aviación Civil, según corresponda**” [Vgr. Circunstancias de excepción que no eran dable justificarse, e informe que nunca medió en el caso].-

“No obstante, deberán tenerse en cuenta los siguientes puntos sobre la presencia de la cabina de mando de personas ajenas a la misma:

- **Pueden distraer a la tripulación técnica en el cumplimiento de sus funciones**

- **Pueden entorpecer los movimientos de los tripulantes dificultando su trabajo, e incluso – casos de turbulencia fuerte, etc.- obligadas a realizar movimientos involuntarios que pudieran resultar peligrosos para la seguridad de la aeronave**

- No debe descartarse la posibilidad que la persona que pasa a cabina pueda hacerlo con ánimo de extorsión, coacción de la tripulación, o intento de secuestro del avión, que se trate de un exaltado o que esté bajo los efectos de drogas o bebidas alcohólicas.

Como las **disposiciones de admisión en la cabina de mando (cockpit) están basadas en la seguridad del vuelo**, el Comandante deberá instruir a las personas que circunstancialmente sean admitidas que deberán permanecer en silencio durante las maniobras de rodaje, despegue, ascenso, aproximación y aterrizaje, así como uso de oxígeno de emergencia y medios de evacuación. Complementariamente se entregará al ocupante la cartilla de briefing del ocupante del jumpseat tal como se detalla en el Capítulo VIII, Parte B, Sección 1.6.2 del presente manual”.

De manera similar, la RAAC 121.547 establece:

“a) Ninguna persona puede admitir a otra dentro de la cabina de vuelo a menos que ésta sea:

1. Un inspector de la autoridad aeronáutica en misión de inspección;
2. Un controlador de tránsito aéreo, autorizado por la Autoridad Aeronáutica, observando los procedimientos ATC;
3. Un tripulante o despachante de aeronave cumpliendo vuelo de familiarización;

4. *Un empleado del explotador cuyo trabajo está directamente relacionado con las operaciones de control de los procedimientos de vuelo y su presencia en la cabina es necesaria para cumplir con su trabajo;*

5. *Toda otra persona que el Comandante de la aeronave autorice **por razones justificadas y cuando a su juicio las condiciones de vuelo lo permitan, informándose debidamente sobre su identidad.***

6) *Lo precedente no limita la autoridad del piloto al mando para excluir de la cabina a cualquier persona, incluyendo un Inspector de la Autoridad Aeronáutica, **en beneficio de la seguridad de la operación en aquellas situaciones en que el piloto al mando así lo juzgue necesario.***

b) *El número de personas permitidas dentro de la cabina durante las maniobras de despegue y aterrizaje, así como durante la ejecución de cualquier procedimiento anormal o de emergencia, no deberá ser mayor al número de asientos disponibles que cuenten con sus respectivos arneses de seguridad.*

c) *El Comandante deberá instruir a las personas que sean admitidas a la cabina sobre la obligatoriedad de permanecer en silencio durante las maniobras de rodaje, despegue, ascenso, aproximación y aterrizaje, así como uso de oxígeno de emergencia y medios de evacuación.*

d) *Ninguna persona puede admitir persona alguna en la cabina de vuelo a menos que se disponga de un asiento para su uso en el compartimiento de pasajeros, excepto el personal en instrucción o familiarización.*

e) ***Durante la permanencia de las aeronaves en tierra, cuando estas aún no se hallan bajo la responsabilidad directa del Comandante, el explotador será responsable de controlar y vigilar el acceso a la cabina de pilotaje”.***

Más luego, los elementos probatorios que se fueron recolectando durante la investigación, en especial, los registros fílmicos obtenidos con el aparato de telefonía celular de XIPOLITAKIS, permitieron también conocer la realidad de lo ocurrido *“puertas adentro”* en ese sector. Poniendo de resalto demás irregulares que se aditan a la expuesta.

Inicialmente, el primer registro fílmico que se conoció a partir de su difusión televisiva fue aquél aportado en soporte digital por la firma Arte Radiotelevisivo Argentina SA (fojas 144), cuya duración es de 8:55 minutos y presenta signos de edición, en la medida en que, por momentos, las secuencias de imágenes son discontinuas y exhibe subtítulos y el símbolo del canal que los expusiera.

No obstante ello, la diligencia concretada por la Dirección de Criminalística y Estudios Forenses de la

Gendarmería Nacional Argentina ilustró diversos fragmentos de la filmación y procuró la obtención del diálogo mantenido por los imputados al momento de los hechos (fojas 541/567).

Ahora bien, el peritaje realizado por el Cuerpo de Investigaciones Judiciales del Ministerio Público Fiscal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y actuaciones complementarias permitió obtener, entre otros datos de interés, seis videos y distintas imágenes grabados en el aparato móvil de XIPOLITAKIS. Claro está, tales registros completaban aquél que fuera expuesto públicamente.

Y, con posterioridad, se procuró la ilustración del contenido de esas filmaciones mediante el peritaje encomendado a la División Apoyo Tecnológico de la Policía Federal Argentina, que se encuentra incorporado a fojas 888/900.

Como corolario de la vista de ambos peritajes, es que pudo establecerse con mayor rigor el tenor de los diálogos que los imputados mantuvieran, y los demás ruidos registrados dentro del cockpit. Y a partir de ello es que se advierten distintas cuestiones que corresponde destacar.

En primer lugar, **la presencia de VICTORIA XIPOLITAKIS en la cabina de mando en momento en que se desarrollara el vuelo Austral 2708 con destino a la ciudad de Rosario, incluyendo las fases críticas.** Tal información surge no sólo de las propias manifestaciones de los causantes en la cabina de mando haciendo las referencias propias, sino también a partir de los registros de voces en *off*, que claramente se corresponden a las instrucciones del *Air Traffic Control* (Control de tráfico aéreo) (ver fojas 888/893).

Asimismo, los videos enseñan no sólo que la permanencia de XIPOLITAKIS en tal sector aconteció durante todas las etapas del vuelo, **sino esencialmente, la conducta que mantuvo y que los pilotos no sólo consintieron sino incluso fomentaron.** Es que, específicamente, la nombrada registró con su teléfono desde el instante mismo en que la aeronave se pusiera en marcha, comenzara el rodaje para su posterior despegue y, en última instancia, ocurriera su aterrizaje.

A propósito de ello, el uso de ese aparato durante el vuelo –en contradicción con las normas que no sólo regulan tal uso, sino incluso la necesidad de *evitar cualquier distracción, poniéndose énfasis en etapas críticas* no sólo surge, evidentemente, a partir de las filmaciones y fotografías realizadas en tal período, sino que, inclusive, con **la información aportada por la firma AMX Argentina SA y aquella obtenida mediante el peritaje técnico indican la transmisión de datos –demostrativos de la utilización de la red móvil- y el**

uso de la aplicación “Whatsapp”, respectivamente, en momentos inmediatos al despegue y aterrizaje (fojas 653/659 y 706/709).

Y a este respecto, se adita además el que, conforme la normativa vigente “...se debe prestar atención al riesgo que representa la presencia de objetos sueltos en el cockpit. Muchos incidentes han ocurrido porque esos objetos han caído y bloqueado controles, etc. Los bloqueos también fueron causados por tornillos, tuercas, etc. que cayeron durante el vuelo. Si esto ocurre debe hacerse el mayor esfuerzo para encontrarlos, y si no se logra debe quedar registrado en el libro de vuelo, así se lo puede buscar apropiadamente en tierra.

Como una norma, cualquier objeto del que no se tenga la certeza absoluta que no sea magnético, no deberá ser colocado a menos de 75 cm de los compases magnéticos.

Durante el vuelo, todos los objetos deberán colocarse en el sitio apropiado: el orden de la cabina es un factor de seguridad y tal acción deberá cumplirse antes de iniciar la fase de descenso y aproximación. Los Pilotos extremarán los recaudos para evitar derramamientos de bebidas en el cockpit, especialmente durante el vuelo en condiciones de turbulencia. Después de las comidas efectuadas en cabina de mando, el servicio deberá ser retirado por los tripulantes de cabina de pasajeros con la máxima rapidez para evitar posibles derramamientos” (MOE, Capítulo VI, Parte B, Sección 9, Art. 9.13).

Y, cuanto menos, **XIPOLITAKIS accedió a la cabina de mando portando, evidentemente, su teléfono celular y, conforme el descargo efectuado por ZOCCHI MOLINA, un par de guantes que olvidara en el cockpit.**

Luego, también surge de los videos y transcripciones que **XIPOLITAKIS conversa permanentemente con ZOCCHI MOLINA y SOAJE** quienes, si bien en ocasiones le indican que se mantuviera en silencio, lo cierto es que, ante el caso omiso de XIPOLITAKIS, promueven el diálogo incluso durante las etapas críticas y, particularmente, en ocasión de realizar el chequeo de seguridad previo al vuelo y de mantener comunicaciones con la torre de control de tráfico aéreo.

Evidentemente, las charlas en nada se correspondían con aquéllas requeridas para la fase del vuelo sino que, aunado a los alaridos propinados por XIPOLITAKIS, se compadecían más con un ambiente de jerga y, por momentos, tenían clara connotación sexual.

Resulta ilustrativo al respecto los siguientes diálogos:

- IMG_3856-DURACIÓN: 03:56: “(...) Okey salimos; si; ...(!)... cero siete cero ocho; ...(!)... ahí qué escuchas; ...(!)... Despega; ...(!)... cinco ...(!)... veintiocho

ochenta y cinco; ocho cinco; Vicky vamos; vamos; vamos a volar ahí esta se fue el significa que vas hay que miedo este momento che manejen bien por favor eh (...) hay que miedo ha... vamos a volar; cómo la estas pasando; todavía no sé porque no despegué ...(risas)... vamos acá este al piloto dale manejá vos querido ...(l)... este momento que me da pánico hay chau los amo esto es del motor; si, esto no va directo a showmatch no; no... (risas)... esto no va a ningún lado vamos presos todos ...(risas)...; Mira Vicky, yo me voy a hundir pero vos te venís conmigo; a... me querés llevar con vos; a, eso obvio eso de entrada cuando entraste al avión, pero digo si cae eso quedate tranquila que si caigo en desgracia; no, no hay mira acaba de llegar uno bueno vamos; ...(l)... arriba ...(l)... para despegar; vamos e... a despegar ...(risas)... hacé todo bien eh (...)"

- IMG_3856-DURACIÓN: 03:56: *"(...) los frenos no son como el auto que frenas ...(l)... hay un freno por cada goma me entendes; claro son diferenciales; a...; vos podes frenar con uno solo o con todos juntos; porque; o frena la goma derecha o frena la izquierda; porque; y porque es así; ah bueno ...(risas)...; normalmente los hombres viste vamos co el vamos con las dos manos frenas una u otra; ...(risas)... este es tremendo, menos mal que vas a manejar este avión vos hoy (...)"*

- IMG_3882-DURACIÓN: 04:40: *"(...) a esa altura un poquito a la izquierda está la iglesia; a... ...(l)... si obvio poneme el cinturón muy bien dale vamos a filmar cómo me pone el cinturón muy bien que quede grabado; ...(risas)... no Vicky ...(l)...; hay me estás apretando papi; no ...(risas)... aparte ...(l)... como te veo empiezo a temblar y me siento un pelotudo; No... este los arneses...; el arnés; vas a tirar la leche; ...(l)... Libere ...(l)... estamos en ...(l)...; Listo ya estoy segura si me apretaste muy bien; ahí estas bien, estas bien se te ve muy bien...; ...(risas)...; toda apretadita; Vamos que llegamos a Rosario, qué lindo volar acá la primera vez que viajo acá que; ah si mira; están contentos; aparte agarraste; yo estoy feliz; ...(risas)...]; quiero tratar de que no se me note la boca porque encima yo me río ...(l)... van a pensar que soy un idiota ...(l) medio tarado; estoy feliz; hay... yo estoy acá por vos; porqué; vos me invitaste acá; Vicky este avión es un poco tuyo; ah... porqué este es mi avión; ...(l)... los impuestos así; ...(risas)... los impuestos por todo lo que me chorean a mí; vos te rompés el culo laburando; si literal; pagas mucho; ...(risas)... no, no algunas se rompen el culo laburando y otros rompemos el culo; eso ...(l)...; no boludo pero ...(VS)... no me entendieron mal, quise decir que me rompo el culo laburando mal pero no, otra cosa no estamos aterrizando porque se me*

están tapando los oídos; cinco, uno, cinco; igual lo otro es natural, e...; que; lo otro que decis respecto de; no, no pero lo otro no hay aterricen el avión no manejan; estamos (...) te molesta que te pregunte no, no; no, preguntame lo que quieras (...) o sea estamos ...(I)... laburando porque es muy buena la culturadle trabajo; si la verdad que me rompo el culo laburando; es muy buena la cultura del trabajo y además eh... lo otro de rompo el culo o sea el toto eso es natural no es que es algo; obvio está genial pero yo todavía no lo probé”.

Otra cuestión trascendental que también surge patentemente de la prueba colectada es que, **con la instrucción de los pilotos y en el instante mismo del despegue de la aeronave, XIPOLITAKIS acciona uno de los comandos del cockpit.**

En efecto, se observa con claridad cuando la nombrada coloca su mano derecha sobre la palanca de potencia y, al tiempo en que uno de los piloto indica “Ahí por ahora” y “Ahí aguanta” (IMG_3858, 00:30); “Dale más, ahí soltá” (IMG_3858, 00:40), **ella acciona el comando hacia adelante.**

Incluso, XIPOLITAKIS requirió el encendido de las luces de la cabina poder registrar ese momento con claridad en su teléfono, lo que fue gentilmente cumplido por ZOCCHI MOLINA.

En efecto, se desprende de fojas 890: IMG_3858-DIURACIÓN: 02:00: “Cuando yo te diga le das un poquito para adelante; hay no que miedo voy a acelerar yo y vamos a despegar están seguros de lo que están haciendo si; ya quedo una pista ...(I)...; este es el acelerador prende una luz un minuto que quiero filmar el acelerador hay este yo lo voy a hacer estás seguro no puede pasar nada es un momento crítico o sea; Dale un poquito para adelante; ya; rápido dale; ...(Voces de fondo)... Despegue de pista una shhh...; Autorizo el despegue de uno, tres Austral dos siete cero ocho; ...(VS)... Estoy acelerando yo ...(I)...; Dale para adelante; Más hay chicos lo estoy haciendo yo; yo si a... háganlo bien eh... aceleré yo el avión y se esta yendo están seguros lo que hicimos chicos ustedes no son enemigos y me quieren(...)”.

Y es que **“Ningún piloto al mando puede permitir que una persona opere los controles del avión durante el vuelo ni persona alguna deberá hacerlo, a menos que dicha persona sea (...) Un piloto habilitado en ese tipo de avión que dependa administrativamente del explotador”** (RAAC 121.545).

Cabe mencionar, no escapa a este juzgador que a poco que XIPOLITAKIS accionara la palanca de aceleración, en el video también se observa la mano izquierda de SOAJE tocando modestamente el lateral de la palanca, mas las indicaciones que los pilotos le daban a XIPOLITAKIS y **la forma incómoda en**

que SOAJE acompañara el movimiento –de costado y sin colocar su mano propiamente sobre el elemento- permiten, cuanto menos, sospechar respecto de la injerencia que SOAJE pudo haber tenido en la maniobra y la concreta posibilidad de neutralizar cualquier movimiento/reacción inesperada de la pasajera.

En ese sentido, debo recalcar, resulta esencial para la seguridad y calidad del transporte aéreo la máxima atención de todos los intervinientes en el cumplimiento de sus tareas, sean integrantes de la tripulación o personal “de tierra”, así como también el riguroso cumplimiento de los procedimientos establecidos en el MOE y las distintas normas de aplicación a la materia, a fin de garantizar su desarrollo seguro.

Conforme la información aportada en el informe remitido por la Policía de Seguridad Aeroportuaria, existen antecedentes que comprueban que la más mínima desatención puede derivar en accidente (fojas 780/839)

A su turno, también debe ponderarse el valor probatorio de las fotografías tomadas durante la permanencia de XIPOLITAKIS en la cabina de mando, en especial, de aquéllas cuya descarga mediante el peritaje técnico pertinente permitió localizar geográficamente el momento en que se obtuvieran. Ello no sólo demuestra la utilización del aparato de telefonía celular de la causante durante todas las etapas del vuelo sino que, además, permite dilucidar algunos otros detalles que rodearon la toma de la fotografía.

Y es que tales elementos deben analizarse de manera integral con el resto de las medidas desarrolladas en autos. En lo sustancial, la inspección ocular concretada el pasado 15 de octubre plasmó que, necesariamente, **para la obtención de la fotografía de fojas 627 que, de acuerdo a la georeferencia, se logró en pleno vuelo, XIPOLITAKIS debió sentarse en el panel pedestral** mientras que, naturalmente, ZOCCHI MOLINA y SOAJE permanecieron en sus respectivos asientos.

Resulta evidente que, **cuan to menos en ese momento, XIPOLITAKIS no tenía colocado el respectivo cinturón de seguridad.**

Por último, la filmación obtenida también acredita que, al menos **durante las etapas de rodaje, el comandante ZOCCHI MOLINA utiliza su propio teléfono celular, posiblemente, para filmar o fotografiar todo cuanto acontecía en la cabina de mando.**

Si bien ese objeto no pudo haber sido durante la instrucción, cierto es que XIPOLITAKIS registra el momento mismo en que ZOCCHI MOLINA utiliza el aparato (fojas 895).

Incluso, ante la notoria desatención del comandante y la inminencia del despegue, ella le exclama ***“dale manejá vos querido”*** (IMG_3856, 00:53).

Frente a ello, las risas del personal técnico, una vez más, visualizan el grado de su compromiso con la tarea. Es que siquiera el copiloto advierte acerca de las desviaciones en los procedimientos prescriptos.

Tampoco surge que los imputados hayan instruido a XIPOLITAKIS en el uso del asiento y cinturón de seguridad del cockpit para una rápida evacuación de emergencia. Nótese al respecto que si bien no se obtuvieron los registros de voz del cockpit que pudieran probar el cumplimiento de tal procedimiento, cierto es que los videos grabados por XIPOLITAKIS ilustran casi por completo desde su ingreso a la cabina hasta el despegue de la aeronave, registrando momentos tales como el *“chequeo de seguridad”* y, en ninguno de ellos, surge referencia alguna al respecto.

Y en este contexto hasta aquí referenciado, se presentan contundentes nuevamente, las declaraciones prestadas por VAIHINGER y MARIO ALFONSO FRAIBERGER.

Es que el primero de ellos, continuando con su testimonio –parte del cual ya fue expuesto más arriba-, desde el criterio de la seguridad operacional y considerando las imágenes que le fueran exhibidas -correspondientes a la filmación entregada por la Arte Radiotelevisivo Argentina SA relató que ***“(…) se incumplió lo que se denomina cabina estéril del MOE y RAAC. Cuando hablo de cabina estéril, es que se debe hablar únicamente con terminología aeronáutica tanto en el rodaje de despegue de aproximación, siempre debajo de los 10.000 pies de altura”***. Agregó que si bien el video no permitía especificar la altura en que se desarrollaran los hechos, estimaba que en la acción del despegue y desde cuándo se vuelve a grabar el video para su aproximación final la aeronave *“(…) se encuentra a unos 8.000 o 7.000 pies”*. Nuevamente, corresponde hacer referencia a las normas que rigen la materia para lograr la comprensión de la terminología técnica.

Así, el Artículo 9.14 del Capítulo VI, Parte B, Sección 9, describe las cuestiones vinculadas con lo que se denomina cabina estéril: ***“Toda la tripulación deberá operar con una política de cockpit estéril por debajo de 10.000 Ft AGL, y en fases críticas del vuelo, excepto cuando una situación de emergencia o anomalía lo justifique.”***

No se deberá mantener comunicaciones o conversaciones que no sean las requeridas para la fase del vuelo.

Si se desea comunicar alguna situación a la cabina de pasajeros, o de esta al cockpit, se realizará solo por interpone.

*El objetivo de la aplicación de este procedimiento es **evitar las interferencias y distracciones producidas por comunicaciones, conversaciones o actividades de los tripulantes del cockpit que no estén relacionados con el desarrollo y seguridad del vuelo.***

Comandantes, Copilotos y Tripulantes de Cabina de vuelo serán los encargados de cumplir con este procedimiento.

La tripulación no deberá mantener comunicaciones, conversaciones o actividades que no sean las requeridas para la fase de vuelo:

- Por debajo de los 10000 Ft AGL - En las fases críticas del vuelo (remolque, puesta en marcha, rodaje, despegue y aterrizajes)

- Excepto cuando una situación anormal o de emergencia lo justifiquen

- Durante el periodo de cockpit estéril los eventuales ocupantes de la cabina de vuelo que no integran la tripulación de vuelo, deberán permanecer en silencio evitando interferir y/o distraer a la tripulación, excepto para informar sobre alguna anomalía o factor de riesgo.

Los miembros de la tripulación deberán mantener sus puestos de operación; a menos que su ausencia sea motivada por situaciones de emergencia o de necesidades fisiológicas”.

Tras ello, VAHINGER también ratificó que las disciplinas CRM, CRM/LOFT y TEM/CRM/LOFT forman parte de la instrucción anual de los pilotos y, en el caso, “(...) Los pilotos Zocchi y Soaje han tomado esos cursos. Dichas disciplinas forman parte de la licencia habilitante de los pilotos, porque lo requiere la autoridad aeronáutica. No es posible que un piloto vuele sin haber concretado esos cursos”. Sin embargo, **“No se cumplió el CRM”**.

En efecto, se encuentra incorporado en autos el programa de capacitación de pilotos para aeronaves Embraer-190 aportado por Austral Líneas Aéreas (fojas 451/453).

Asimismo, el declarante VAHINGER agregó que **en modo alguno la instrucción o alguna otra indicación impartida a los pilotos de la línea Embraer-190, les permite ni incentiva que una persona sin licencia habilitante o sin encontrarse en las posiciones de piloto o copiloto, pueda accionar o colocar su mano sobre los comandos del avión en el momento de la aceleración o en cualquier momento del vuelo, lo que tampoco se encuentra autorizado para el caso de que, como ocurre en autos, la función de autoaceleración se encuentre seteada.** Tampoco ello es practicado en simulador de vuelo.

De hecho, se informó que adicionalmente a encontrarse en plena vigencia la política referente a la admisión a la cabina de vuelo establecida en el MOE,

desde Jefatura de la Línea Embrear-190 se envió un recordatorio de la misma a todos los pilotos de la compañía vía correo electrónico, cuya copia fuera incorporada a fojas 595.

Complementariamente, conforme se ilustra a fojas 596, el comunicado se encuentra disponible en la parte principal de la página web de los pilotos de la compañía, a la cual acceden con legajo y contraseña personal y es materia permanente de consulta (fojas 594).

Y es que Austral Líneas Aéreas apoya todos los requerimientos legales con relación a la seguridad aérea y a un medio ambiente de trabajo seguro y saludable, y considera que el desarrollo de la competencia profesional de su personal operativo es fundamental para su desempeño seguro y eficiente (MOE, Capítulo IV, Parte A, Sección 1, Art. 1.1)

En ese sentido, *“...el CRM tiene como meta principal evitar accidentes e incidentes en aquellos casos en que el rendimiento de la tripulación, en función de equipo, sea un factor determinante. CRM también contribuye a mejorar la performance tanto en términos de seguridad operacional como en efectividad del sistema, mediante un mejor rendimiento de las siguientes interfases: tripulación de vuelo de aeronave, personal jerárquico- tripulantes tripulantes de vuelo-tripulantes de cabina, tripulación de vuelo-despachantes, etc.”* (MOE, Capítulo IV, Parte A, Sección 1, Artículo 1.1).

Va de suyo que, tal como fuera informado por la responsable del Departamento de Registro de Licencias de la Administración Nacional de Aviación Civil, *no se registraban antecedentes de que VICTORIA XIPOLITAKIS sea titular de un Certificado de Idoneidad Aeronáutica* (fojas 641).

Tras ello, desde el punto de vista de la seguridad operacional, describió la conducta de la pasajera XIPOLITAKIS expresando que: *“Interrumpió en varias ocasiones diálogos operacionales de los pilotos, o cuando estaban escuchando la radio. Entre 0 y 80 nudos, creo que el piloto incluso le indica a Xipolitakis que se callara”*.

Finalmente, al interrogársele específicamente si es política de Austral Líneas Aéreas el llevar pasajeros en cabina, en qué momento del vuelo, y, en su caso, cómo se trasmite ello a los pilotos de la totalidad de las flotas, dijo: *“Hay una reglamentación, la RAAC y el MOE, que hablan de la admisión de personas en la cabina de vuelo. Eso es lo que se cumple y lo que se enseña”*. En esa línea, puntualizó que, desde su conocimiento, nunca ocurrió que otras tripulaciones de Austral Líneas Aéreas tuvieran conductas similares a las desarrolladas por ZOCCHI y SOAJE.

A su turno, también se incorporó el testimonio de MARIO ALFONSO FRAIBERGER, quien cumplió con la presentación del “Informe de Análisis de Riesgo” que su antecesor, VAIHINGER, iniciara con motivo de los acontecimientos investigados.

De la lectura de ese documento obrante a fojas 349/351, surgió *“El resultado del análisis de riesgo es, analizando el escenario actual y las barreras existentes, el índice de riesgo se sitúa en 2B dentro de la matriz de análisis de riesgo utilizada, dado que sería (2: Improbable) Improbable que ocurra y (B: Peligroso) ya que es una reducción importante a los márgenes de seguridad, que además podría ocasionar lesiones serias a las personas o daños mayores al equipamiento. Para poder reducir este índice no deseado por nuestra organización, se deberían adicionar nuevas barreras a las ya existentes, para reducir el índice de riesgo a un nivel que nos permita operar con mayor seguridad. Barreras Adicionales: A. Recordar a todos los pilotos la normativa vigente y lo establecido en el MOE; B.*

Reforzar durante todas las clases de pilotos, todos los temas relacionados con la seguridad del vuelo; C. Tratar el tema en cuestión durante la instrucción en “CRM” (Crew Resource Management); D. En caso de admisión al cockpit de una persona sin habilitación aeronáutica debajo de los 10.000fp, el Comandante deberá informar a la jefatura de Línea”.

Explicó, en relación a las distintas tonalidades que presentaba el informe original, que *“El rojo corresponde a una región inaceptable, el amarillo a una región tolerable y el verde a una región aceptable”.* Nótese que la ubicación “2B” aparece coloreada en amarillo.

Más adelante, se le exhibió el mismo video que a VAIHINGER **catalogando la actividad que desarrollaron de manera individual y en conjunto los pilotos como “Indisciplinado, no respetan la norma”.**

Asimismo, coincidió con VAIHINGER en que **las disciplinas CRM, CRM/LOFT y TEM/CRM/LOFT, forman parte de la instrucción anual de los pilotos y, en tal sentido, suponía que ZOCCHI MOLINA y SOAJE la había realizado “(...) porque sino no estarían volando. Una cosa es la licencia y otra cosa es el certificado. Estas disciplinas no integran la licencia habilitante del piloto, pero sí la documentación que debe tener el piloto de la línea aérea, es un certificado de la empresa”.**

También, en que no se instruía a los pilotos de la compañía respecto al manejo de los comandos por parte de una persona que no cuenta licencia habilitante a tales fines y que ello tampoco se practica en simulador, no obstante apuntó que no existe reglamentación alguna que impida que un

pasajero accione o coloque sus manos sobre el comando cuando la función de autoaceleración está seteada.

Sin embargo en este punto, el suscripto entiende que es claro lo normado por la RAAC 121.545, ya transcripto, pero que insistimos reza “Ningún piloto al mando puede permitir que una persona opere los controles del avión durante el vuelo ni persona alguna deberá hacerlo, al menos que dicha persona sea (...) un piloto habilitado en ese tipo de avión que dependa administrativamente del explotador”.

A preguntas del señor Fiscal, indicó que un pasajero en cabina de vuelo “(...) debe tener los cinturones completos, con arneses en despegue y aterrizaje. Y cuando se libera el cartel de cinturones puede quitarse los arneses y el cinturón, de igual forma que el resto de los pasajeros” y que, desde el punto de vista de la seguridad operacional, la pasajera XIPOLITAKIS le pareció “(...) una chica desobediente. Le dijeron que se callara y ella seguía hablando y grabando con el teléfono”.

En relación a la admisión de personas en la cabina de pasajeros, indicó que “A veces se los invita y, también, puede ser que, cuando no hay lugar, algún pasajero puede viajar en el cockpit, autorizado por el comandante y **con una razón justificable**. Tiene que ser, identificado por el piloto, no cualquier desconocido, por ejemplo un empleado o miembro de la empresa, pero puede ser otra persona, alguien que no sea empleado. No hay nada especial que se les transmita a los pilotos al respecto, ninguna instrucción escrita, es a criterio de cada comandante”.

Para ilustrar al Tribunal cuáles eran aquéllas razones justificadas que, de acuerdo a lo establecido en el MOE, exhiben los comandantes para admitir a una persona en cabina que no sean aquéllas autorizadas específicamente por la norma, dijo: “Es muy amplio, por ejemplo puede ser el caso de una persona famosa, un jugador de fútbol, que todo el mundo lo quiera tocar o sacarse una foto y esté alterando el embarque, entonces para alivianar esa situación se lo puede invitar a la cabina”, pero que no recordaba ningún otro caso puntual más que la eventual invitación a familiares. Sin embargo, más tarde recordó que creía haber visto un menor de edad viajar en el *Jump SEAT*.

En este punto, nótese que con buen entendimiento de las normas, y la vaguedad de tales términos del declarante, sólo es posible comprender que la invitación hábil sólo es aquella que ocurriría de modo excepcionalísimo en el embarque o desembarque para alivianarlo en caso de molestias importantes a un pasajero, o en vuelo, pero siempre ya superadas las fases críticas y alcanzada la altura crucero permitida.

Luego, continuó su relato con apreciaciones a las que no cabe duda arriba pues el vuelvo cierto es que, por suerte, llegó a destino sin un accidente que lamentar. Lo que no evade las irregularidades hasta aquí demarcadas, y que hacen a la puesta en peligro que sí se vino reconociendo.

Situación que se condice, y que el suscripto no desconoce, pues lo mismo se desprende del informe técnico pericial en el que interviniera personal de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil y peritos de parte, concretado tras la audiencia relativa a la extracción de datos del *Flight Data Recorder (FDR)* (fojas 363/364 y 429/446).

En lo sustancial, se obtuvo que el vuelo se desarrolló de manera adecuada, dentro de los parámetros considerados como normales y de acuerdo a la documentación operativa, sin que se detectaran fallas técnicas o actuaciones aerodinámicas de vuelo por encima de los valores recomendados por el fabricante.

“Según la opinión especializada de los Comandantes de la aeronave presentes en el trabajo, los tiempo de vuelo, las performances logradas, las velocidades y pesos; condicen con la operación habitual que realiza la Empresa.

La información obtenida del registrador de datos de vuelo no mostró ningún otro hecho que pudiera causar un efecto adverso durante el vuelo AU 2708. El sistema con el que se obtuvo la información, no mostró fallas en la transferencia de datos ni su proceso, por lo que puede considerarse que la información es confiable” (fojas 431vta/432).

Dicho todo ello, cabe indicar que de esta manera, la actividad probatoria desarrollada en el expediente ha permitido reconstruir del modo más completo posible el sustrato fáctico analizado en autos y, a su vez, comprobar una situación objetiva que, a esta altura del proceso, resulta incuestionable: el acceso y permanencia de VICTORIA XIPOLITAKIS a la cabina de mando durante todas las etapas del vuelo AU 2708, inclusive aquéllas críticas, ocasión en que se concretaran las irregulares conductas descriptas precedentemente. Todo lo cual, huelga insistir, necesariamente pone en peligro la seguridad del vuelo.

Frente a tal panorama, los descargos presentados por ZOCCHI MOLINA y SOAJE aparecen como un meros intentos, válidos pero en vano, de mejorar sus respectivas situaciones procesales, ante tal gravosa imputación.

En efecto, sus explicaciones no alcanzan para conmovir el cuadro cargoso reunido a su respecto, pues se circunscriben a afirmar la ausencia de peligro en razón del desarrollo normal del viaje, **cuando ello simplemente indica la ausencia de un resultado dañoso, mas no un viaje inseguro.**

Así, las medidas de prueba concretadas y la reconstrucción fáctica lograda en autos constituyen, ejercicio de sana crítica mediante, un conjunto de pruebas indiciarias que al ser consideradas en un todo e interpretadas funcionalmente en ese ámbito, sirven como herramienta para conocer la realidad de los hechos, al menos con el alcance provisorio de esta etapa preparatoria del juicio, ameritando por completo estas ponderaciones la vinculación procesal sostenida.

Insisto, todos estos aspectos, valorados en conjunto y no aisladamente, imponen a este juzgador dictar el procesamiento de **PATRICIO ZOCCHI MOLINA, FEDERICO MATÍAS SOAJE y VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS**, en orden al hecho y circunstancias precedentemente detalladas en el apartado de “*Los Hechos*”, de conformidad con las disposiciones del artículo 306 del Código Procesal Penal de la Nación.

VI. LA CALIFICACIÓN LEGAL:

De acuerdo a los términos de las intimaciones formales concretadas respecto de los imputados del epígrafe, y sin perjuicio del carácter provisional que tiene en esta instancia el encuadre jurídico dado a tales acontecimientos, este juzgador entiende que **PATRICIO ZOCCHI MOLINA, FEDERICO MATÍAS SOAJE y VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS**, deberán responder, en principio, como **co-autores penalmente responsables de haber ejecutado, a sabiendas, actos que pusieron en peligro la seguridad una aeronave** (de conformidad con las disposiciones de los artículos 45 y 190 del Código Penal de la Nación).

La significación legal contemplada se sustenta en el cúmulo probatorio acumulado, que permite inferir con el grado de certeza requerido para esta etapa, la realización de esa conducta típica por parte de los encartados. Veamos.

Comenzaré por señalar que el **bien jurídico protegido** es la **seguridad** del servicio de transporte aéreo.

Resulta decisivo para caracterizarlo el hecho de que, “...*con la conducta del agente pueda perjudicar o perjudique la seguridad de muchas personas o bienes*” (BAIGÚN, DAVID; ZAFFARONI EUGENIO RAÚL, *Código Penal y Normas Complementarias. Análisis doctrinal y jurisprudencial*, Tomo 8, Ed. Hammurabi, Buenos Aires, 2010, pág. 605).

Y es que esta forma de transporte es más vulnerable que el terrestre, siendo que la figura *procura evitar los peligros que puedan afectar el transporte de cosas o personas*, no la regularidad de los viajes, o el circular por rutas más o menos libres. *Lo que se protege es el vuelo en concreto* (D’ALESSIO, ANDRÉS

JOSÉ; DIVITO, MAURO, *Código Penal de la Nación Comentado y Anotado*, Tomo II, La Ley, 2da Edición, Buenos Aires 2008, pág.922).

Debe resaltarse, sin embargo, que ese concepto no se ve enervado por el hecho de que el comportamiento del sujeto activo termine dañando, en definitiva, la salud o la propiedad de una o pocas personas –pues resulta claro que, en muchos casos, ello será lo que ocurrirá-, sólo que el énfasis puesto de manifiesto en la creación del título bajo estudio procura atender los principales rasgos que se desprenden de las conductas que vulneran las normas allí agrupadas, relativos al peligro mismo que encierran esas acciones para un indeterminado grupo de personas y bienes, con independencia de que los daños se materialicen, en definitiva, respecto a muchas, pocas o ninguna persona; ello, en todo caso, servirá para agravar las escalas penales o graduar la sanción (BAIGÚN, DAVID; ZAFFARONI EUGENIO RAÚL, *Código Penal y Normas Complementarias. Análisis doctrinal y jurisprudencial*, Tomo 8, Ed. Hammurabi, Buenos Aires, 2010, pág. 605).

Con ello, el delito se consuma cuando la conducta del agente genera un **peligro** concreto a la seguridad de una aeronave, entendida ésta como “...cualquier aparato que se desplaza en el aire” (op. Cit. D’ALESSIO, ANDRÉS JOSÉ; DIVITO, MAURO, pág.923), destinado al transporte.

Es decir, el tipo penal requiere provocar un peligro que perjudique o dañe la propia seguridad del medio de transporte afectado, lo que puede lograrse mediante actos directos o indirectos. “Fontán Balestra señala que lo primero ocurre cuando la acción recae sobre la nave aérea o el buque, causándole un daño o desperfecto, mientras que lo segundo **puede ser consecuencia de la acción llevada a cabo en las instalaciones, dispositivos de seguridad o sistemas de señalización**, o consistir simplemente en obstruir una pista de aterrizaje” (op. Cit. D’ALESSIO, ANDRÉS JOSÉ; DIVITO, MAURO, pág.923).

Y, en el caso, fueron notables las acciones y omisiones que, conforme la valoración precedente, concretaron cada uno de los imputados en el ámbito de su respectiva actuación; **las que no sólo resultaron manifiestamente contrarias a las disposiciones que rigen la materia a nivel nacional sino también a las políticas de seguridad y calidad de la empresa.**

Es que, insisto, la finalidad de los Manuales de Operaciones y de los distintos instrumentos suscriptos por la República Argentina radica en posibilitar la comunicación de las políticas y procedimientos que aparecen como necesarios a los fines de procurar la **aeronavegabilidad segura**; precisamente, **para evitar peligro**. Y, claro está, en el caso se incumplió con la mayoría de los medios previstos a tales efectos.

Más aún, desde el inicio se planteó que los vuelos se efectuarán teniendo presente que **la seguridad será siempre prioritaria**, y que **las políticas del MOE** reflejan los **mínimos requerimientos para la seguridad de las operaciones**, pudiendo el comandante aplicar una política más restrictiva si las circunstancias así lo requieren.

Lógicamente, resulta imposible que esto último suceda si la tripulación técnica siquiera adopta los presupuestos básicos para la seguridad de las operaciones.

Recuérdese que son los pilotos quienes se encuentran a cargo de la seguridad de los pasajeros.

De ello, **se deriva casi necesariamente que cuanto fue comprobado en autos no se asienta en una “sensación de desorden” dentro de la cabina, sino que se compatibiliza con la creación de un riesgo concreto.**

En este contexto, sin embargo, la tipicidad no se satisface con la mera realización de las conductas descritas en la figura, siendo que respecto al aspecto subjetivo, este tipo penal también requiere el dolo directo por parte de su autor, es decir, la exigencia de que el autor deba conocer la naturaleza del acto y su relación causal con el resultado de peligro que procura crear.

En ese sentido, en el caso de ZOCCHI y SOAJE, el aspecto subjetivo se encuentra palmariamente acreditado en razón de su profesión, pues las constancias incorporadas en autos indican que los nombrados eran pilotos correctamente habilitados por la autoridad administrativa en la materia y habían cumplido con la capacitación pertinente, *que hace hincapié precisamente en el tema.*

Incluso la tripulación de cabina de pasajeros mostró tener pleno conocimiento de que XIPOLITAKIS no podía estar en el cockpit durante el transcurso del vuelo, con más razón el comandante y copiloto. En efecto, de los videos y testimonios incorporados en autos exhiben la preocupación de ZOCCHI MOLINA en que el video no adquiera difusión pública. Recuérdese los siguientes pasajes: *“Esto no va directo (...) a Showmatch, no?” “Mira Vicky, yo me voy a hundir pero vos te venís conmigo”.*

Así, no parece azaroso que sólo la tripulación de cabina de pasajeros haya cumplido con la obligación de reportar un evento donde las normas de seguridad se vieron comprometidas.

De igual forma, el aspecto se comprueba en cabeza de XIPOLITAKIS, especialmente, a partir de las comunicaciones que mantuviera con RODRIGO LUSSICH en las que indicara **“Los pilotos me ven y me dicen q vuele todo el viaje en la cabina. Cosa q esta prohibido. Despegue el avión yo.**

Ellos despegando sacando fotos y filmando me ami. En una me dice. Este avión es tuyo porque lo pagas c los impuestos. Ya todo filmado todo el viaje despegue aterrizaje. Lo q paso es tremendo. Ta prohibido. En plena elecciones s recalde lo matan estos lo hechan...”, lo que a las claras desvirtúa la hipótesis instalada por XIPOLITAKIS a través de su cuenta de *Twitter*, vinculada con su desconocimiento de las normas aeronáuticas y, en especial, de la prohibición de viajar en el cockpit.

De hecho, en ese mismo medio admitió que su propia vida corría peligro (fojas 526/534).

Por otro lado, debe apuntarse que el contexto referido indica que los imputados quisieron el hecho como propio y tuvieron hasta el momento de su concreta intervención, un *claro dominio de la situación en la que participaron*.

Esto sirve a su vez para verificar la presencia de los aspectos subjetivos requeridos por la figura penal en trato, así como también el grado de participación criminal que corresponde atribuir a los nombrados precedentemente, debiendo responder por los motivos expuestos en calidad de coautores del hecho producido.

Como consecuencia de lo narrado, entiendo que **PATRICIO ZOCCHI MOLINA, FEDERICO MATÍAS SOAJE y VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS**, deberán responder como **coautores penalmente responsables de haber puesto en peligro la seguridad una aeronave** (de conformidad con las disposiciones de los artículos 45 y 190 del Código Penal de la Nación).

VII. En virtud de lo expuesto, al afirmarse las imputaciones puestas en cabeza de los causantes, así como también la relación individual de los nombrados en las referidas conductas, y al no concurrir en su beneficio causales que excluyan la antijuridicidad de sus actos ni que permitan declarar su inculpabilidad, habré de dictar el **procesamiento** de todos ellos en orden a los hechos y circunstancias por los cuales fueran formalmente intimados en este expediente.

VIII. MEDIDAS CAUTELARES

I. La libertad provisional:

Sabido es que por principio constitucional la única fuente legítima que el Estado tiene para privar de la libertad personal a un sujeto es la condena que culmina el debido proceso legal, por lo que antes de ese estadio toda facultad para cercenar la libertad personal tiene que interpretarse en forma restrictiva y proporcionada.

De tal manera, la privación de la libertad física a título de prisión preventiva sólo es compatible con el artículo 7 de la Convención Americana de Derechos Humanos, si no excede los límites estrictamente necesarios para asegurar que el imputado no impedirá el desarrollo eficiente de las investigaciones o que no eludirá la acción de la justicia.

Bajo esas máximas, es que he de examinar a esta altura, y de manera minuciosa, los extremos relativos a la libertad ambulatoria de los imputados, teniendo en cuenta como punto de partida las conductas por las que han de responder, conforme lo tratado hasta aquí.

De este modo, para comenzar, de conformidad con lo normado por el artículo 312 del código de forma, corresponde señalar en primer término que ZOCCHI MOLINA, SOAJE y XIPOLITAKIS se encuentran fuertemente vinculados a estas actuaciones por haber ejecutado, a sabiendas, actos que pusieron en peligro la seguridad de la aeronave EMBRAER 190, matrícula "LV-CET" de la empresa "Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur SA" conforme las circunstancias descriptas, lo que se encuentra reprimido por el artículo 190 del Código Penal de la Nación. Las pruebas acumuladas a su respecto son muchas y graves, a punto tal que se ha decidido dictar su procesamiento.

Tales conductas prevén una pena cuyo *quantum* oscila entre los dos y ocho años de prisión.

De esta forma, siguiendo la cronología lógica establecida en el código de forma vigente, habré de sostener que la penalidad en abstracto establecida para el delito que hasta el momento se endilga a los imputados admitirían *prima facie* –por el mínimo previsto- la posibilidad de que proceda una condena de ejecución condicional en los términos del artículo 26 del Código Penal de la Nación.

Amén de ello, deben interpretarse los parámetros estatuidos en el artículo 319 del Código Procesal Penal de la Nación.

Así, corresponde entonces evaluar si median en autos concretos elementos que evidencien la presencia de riesgos procesales indicadores de una manifiesta intención por parte de los imputados de eludir el accionar de la justicia o entorpecer el avance de la investigación en los términos legales antes citados.

En ese contexto, vale destacar que casi desde el inicio mismo del presente expediente, todos demostraron su intención de ponerse a derecho mediante la designaron de letrados que los asistan durante el proceso.

Y, en esa línea, cumplieron con las citaciones del Tribunal y mostraron colaboración con el proceso.

Especialmente, debo valorar positivamente el caso de XIPOLITAKIS quien, a diferencia de ZOCCHI MOLINA, entregó voluntariamente al Tribunal su teléfono personal, que no había logrado obtenerse tras las medidas de prueba ordenadas a tales fines. Con ello, permitió la experticia realizada al respecto y, en definitiva, facilitó sustancialmente el desarrollo de la investigación.

Además, se trata de personas correctamente identificadas ante las autoridades nacionales, siendo que son nativos de este país, titulares de documentos de identidad expedidos por la República Argentina, cuentan con domicilios constatados y lazos familiares en el país, todo lo cual es señal de su arraigo.

Por el contrario, no se observan que concurren en el caso otros factores que puedan contrarrestar las circunstancias antes informadas.

Ante este panorama, la totalidad de las circunstancias particulares apuntadas, valoradas en conjunto y no aisladamente como ya se sostuviera, importan la demostración de que no media en autos un peligro cierto de que los causantes podrían impedir el normal desarrollo del proceso o la aplicación de la ley sustantiva; o la existencia de inminente peligro procesal.

Así, no creo necesario el cumplimiento de una medida cautelar que pretenda resguardar la investigación y asegurar su presencia en la etapa de debate.

Como consecuencia de todo lo expuesto, considero que han sido evaluadas las circunstancias objetivas y subjetivas vinculadas directamente con la concesión o restricción de la libertad ambulatoria durante el transcurso del proceso judicial que, en este caso, corresponde que afronten los enrostrados en autos.

El análisis precedente es conteste con lo resuelto el 30 de octubre de 2008 por la Cámara Nacional de Casación Penal en el marco del plenario N° 13, pronunciamiento en el que se sostuvo que *“no basta en materia de excarcelación o eximición de prisión para su denegación la imposibilidad de futura condena de ejecución condicional, o que pudiere corresponderle al imputado una pena privativa de la libertad superior a ocho años (arts. 316 y 317 del C.P.P.N.), sino que deben valorarse en forma conjunta con otros parámetros tales como los establecidos en el art. 319 del ordenamiento ritual a los fines de determinar la existencia de riesgo procesal”* (causa N° 7.480 del registro de la Sala II de esa instancia, “Díaz Bessone, Ramón Genaro s/recurso de casación”).

De acuerdo con los argumentos expuestos, no restringiré la libertad ambulatoria de ninguno de los imputados, de acuerdo con la valoración y

normas citadas, expidiéndome entonces en los términos del artículo 310 del Código Procesal Penal de la Nación.

II. El embargo:

Con relación a la medida de índole real contemplada en el artículo 518 del Código Procesal Penal de la Nación, debe atenderse a las pautas de determinación establecidas en el artículo 533 de dicho plexo normativo.

El embargo preventivo que se dispondrá a la luz de dicha normativa tiende, en tanto medida cautelar, a asegurar el resultado del proceso en lo que se refiere a la ejecución de eventuales condenas pecuniarias: restitución o indemnización civil, multa y costas (conf. CLARIÁ OLMEDO, JORGE A., *"Derecho Procesal Penal"*, Tomo II, RUBINZAL-CULZONI Editores, Santa Fe, 1998, página 387).

Sobre este punto, se impone destacar que esta finalidad de asegurar la posibilidad de una futura responsabilidad pecuniaria y la producción de los gastos que significa poner en funcionamiento del aparato jurisdiccional, se ve complementada por los futuros honorarios de las defensas particulares designadas por los encartados cuya vinculación se sostiene en esta resolución.

A estos efectos, no debe perderse de vista que la mensuración del monto a imponer debe guardar el mayor correlato posible con el perjuicio causado que, en principio, surge de la maniobra delictiva desplegada (conf. CCCFed., Sala I, causa N° 30.629 *"Giuseppucci, Carlos s/procesamiento"*, registro n° 267, 22/04/1999; y causa n° 33.010 *"Ribelli, Juan José s/procesamiento"*, registro N° 842, 21/09/2001).

Sustentando esta postura, y en relación a la determinación exacta de la cifra a imponer, tiene dicho el Superior que *"sólo debe tratarse de un estimativo en atención a la imposibilidad de fijarlo de momento en una suma definitiva, lo que recién podrá hacerse al momento de la sentencia final del proceso"* (CCCFed., Sala I, causa n° 42.495, *"Dukarevich, Pablo s/embargo"*, 28/05/2009).

Por ende, ponderando la totalidad de las consideraciones aquí vertidas, se concluye que deberá trabarse embargo sobre los bienes y/o dinero de **PATRICIO ZOCCHI MOLINA, FEDERICO MATÍAS SOAJE y VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS** hasta cubrir la suma de *doscientos cincuenta mil pesos (\$ 250.000)* por cada uno de ellos.

Oportunamente, se deberán confeccionar los correspondientes mandamientos de embargo en los incidentes respectivos e intimar a los nocentes a dar a embargo las cifras antes señaladas.

IX. OTRAS CONSIDERACIONES

Tal como se ha evidenciado en autos, la pesquisa desarrollada y la difusión pública que alcanzara el caso plasmaron la inobservancia de distintas normas vinculadas con las operaciones de vuelo.

Y con ello no sólo quiero hacer referencia a los procedimientos cuyo incumplimiento se achaca a los imputados, sino también a todo cuanto específicamente prevé el Manual de Operaciones; pues debe ponderarse el tenor que involucra la actividad aérea en sí.

Es que se ha visibilizado la existencia de procedimientos contemplados en la normativa vigente pero que, cuanto menos en los últimos años, no se viene cumpliendo estrictamente. Tal es el caso, por ejemplo, del formulario 308 para el registro de pasajeros VIP.

En este contexto, no obstante los recordatorios enviados por la Gerencia de Operaciones a sus empleados y el temperamento adoptado por la empresa respecto de ZOCCHI MOLINA y SOAJE, incumbe a este Tribunal insistir en que desde las órbitas competentes se extremen los recaudos necesarios en torno al asunto.

En base a ello, **considero indispensable apuntalar el cumplimiento estricto de la totalidad de los procedimientos regulados en el MOE, en la medida en que, por algún motivo se incluyeron en ese cuerpo y la rigurosidad que se pretende necesariamente hará a la calidad del servicio y, en definitiva, a la seguridad de los vuelos.**

En esa línea, **también considero oportuno RECOMENDAR la restricción de las facultades del Comandante en cuanto a determinar la admisión de pasajeros en la cabina de mando y, de la tripulación en general, para habilitar la ubicación de pasajeros VIP en asientos que no corresponden a la clase de su boleto de embarque lo que, claro está, en modo alguno se prevé en la normativa de la empresa.**

Y es que, insisto, se debe tomar conciencia de que todo trabajo o ámbito en el que, por el riesgo mismo que la actividad conlleva, se pueda ver comprometida nada menos que la integridad física de terceras personas, no puede ser tomado a la ligera.

En ese sentido, lo acontecido durante el vuelo en trato a todas luces evidencia que deliberadamente se dejaron de lado las acciones propias de una profesión tan delicada, para con toda liviandad y alboroto, transformarlo en un irresponsable juego cuasi-mediático.

Por lo demás, sólo resta destacar el compromiso y asistencia brindada por la Policía de Seguridad Aeroportuaria, toda vez que el efectivo y diligente

cumplimiento de todas las medidas requeridas por este Tribunal permitió el avance sustancial de esta encuesta penal hacia el descubrimiento de la verdad, fin último de la de esta etapa de instrucción.

X. En función de los argumentos de hecho y de derecho que se han expuesto y valorado a través de los párrafos que preceden, entiendo ajustado a derecho, y así;

RESUELVO:

I. DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA de **PATRICIO ZOCCHI MOLINA, FEDERICO MATÍAS SOAJE y VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS**, cuyas demás condiciones personales han sido citadas en el encabezamiento del presente exordio, por considerarlos, en principio, **coautores penalmente responsables en orden a haber ejecutado, a sabiendas, actos que pusieron en peligro la seguridad de una aeronave** (de conformidad con las disposiciones de los artículos 45 y 190 del Código Penal de la Nación y artículos 306 y 310 del Código Procesal Penal de la Nación).

II. MANDAR TRABAR EMBARGO sobre los bienes y/o dinero de **PATRICIO ZOCCHI MOLINA, FEDERICO MATÍAS SOAJE y VICTORIA JESÚS XIPOLITAKIS**, hasta cubrir la suma de *doscientos cincuenta mil pesos* -*\$ 250.000*- por cada uno de ellos (artículo 518 del Código Procesal Penal de la Nación). Oportunamente, deberán formarse los pertinentes incidentes de embargo, disponiéndose allí cuanto corresponda.

III. ESTAR A LAS CONSIDERACIONES DESRIPTAS EN EL PUNTO IX, las que aun a punto de pecar reiterativo, entiendo deben ser aquí transcriptas:

Tal como se ha evidenciado en autos, la pesquisa desarrollada y la difusión pública que alcanzara el caso plasmaron la inobservancia de distintas normas vinculadas con las operaciones de vuelo.

Y con ello no sólo quiero hacer referencia a los procedimientos cuyo incumplimiento se achaca a los imputados, sino también a todo cuanto específicamente prevé el Manual de Operaciones; pues debe ponderarse el tenor que involucra la actividad aérea en sí.

Es que se ha visibilizado la existencia de procedimientos contemplados en la normativa vigente pero que, cuanto menos en los últimos años, no se viene cumpliendo estrictamente. Tal es el caso, por ejemplo, del formulario 308 para el registro de pasajeros VIP.

En este contexto, no obstante los recordatorios enviados por la Gerencia de Operaciones a sus empleados y el temperamento adoptado por la empresa respecto de ZOCCHI MOLINA y SOAJE, incumbe a este Tribunal insistir en que

desde las órbitas competentes se extremen los recaudos necesarios en torno al asunto.

En base a ello, **considero indispensable apuntalar el cumplimiento estricto de la totalidad de los procedimientos regulados en el MOE, en la medida en que, por algún motivo se incluyeron en ese cuerpo y la rigurosidad que se pretende necesariamente hará a la calidad del servicio y, en definitiva, a la seguridad de los vuelos.**

En esa línea, **también considero oportuno RECOMENDAR la restricción de las facultades del Comandante en cuanto a determinar la admisión de pasajeros en la cabina de mando y, de la tripulación en general, para habilitar la ubicación de pasajeros VIP en asientos que no corresponden a la clase de su boleto de embarque lo que, claro está, en modo alguno se prevé en la normativa de la empresa.**

Y es que, insisto, se debe tomar conciencia de que todo trabajo o ámbito en el que, por el riesgo mismo que la actividad conlleva, se pueda ver comprometida nada menos que la integridad física de terceras personas, no puede ser tomado a la ligera.

En ese sentido, lo acontecido durante el vuelo en trato a todas luces evidencia que deliberadamente se dejaron de lado las acciones propias de una profesión tan delicada, para con toda liviandad y alboroto, transformarlo en un irresponsable juego cuasi-mediático.

Por lo demás, sólo resta destacar el compromiso y asistencia brindada por la Policía de Seguridad Aeroportuaria, toda vez que el efectivo y diligente cumplimiento de todas las medidas requeridas por este Tribunal permitió el avance sustancial de esta encuesta penal hacia el descubrimiento de la verdad, fin último de la de esta etapa de instrucción.

IV. NOTIFIQUESE a las partes.

A tal fin, extiéndase nota al representante del Ministerio Público Fiscal.

Líbrese cédulas de notificación electrónica a las querellas, como a las defensas y sus ahijados procesales –que constituyeran domicilio legal conjunto-, adjuntándose copia digital de la presente resolución.

V. Firme que se encuentre el presente resolutorio, practíquense las comunicaciones pertinentes a los organismos que correspondan, librándose los oficios de estilo.

Asimismo, en orden a las recomendaciones apuntadas, líbrese las notas de rigor.

Ante mí:

En la misma fecha se cumplió con lo ordenado. Conste.